

見 解 書

—第二多摩川原橋(仮称)有料道路建設事業—

平成元年10月

東京都道路公社、

1. 総 括

1-1 事業者の氏名及び住所

東京都道路公社理事長 大崎 本一

東京都港区南青山1丁目2番19号101

1-2 対象事業の名称

第二多摩川原橋（仮称）有料道路建設事業

[対象事業の種類：道路の新設]

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、府中都市計画道路2等大路第2類第12号線（以下府中2・2・12号線という。都市計画道路については同じ表現とする。）及び多摩1・2・2号線のうち東京都稲城市大字東長沼地内の主要地方道町田調布線（以下町田調布線という。）を起点に、同府中市押立町3丁目地内の府中2・1・5号線を終点とする区間の1部を都市計画変更し、約1.8 kmの道路を新設するものである。

事業の工程は、表1-1 に示すとおりであり、供用開始を平成7年度に予定している。

表1-1 事業工程表

工事内容\年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
用地取得							
橋梁架設工事							
道路立体化工事							
一般街築工事							

1-4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について都民から提出された意見書、公聴会での公述、関係市長（府中市、稲城市）からの意見の件数の内訳は、表1-2 に示すとおりである。
これらの主な意見と事業者の見解の概略は表1-4 に示すとおりである。

表1-2 意見の件数の内訳

意 見 等	件 数
都民からの意見書	274
公聴会での公述	11
関係市長（府中・稲城）の意見	2
合 計	287

1-5 都市計画道路名称変更の新旧対照表

多摩地域都市計画道路の街路名称変更（平成元年6月16日、東京都告示第661号～第679号）に伴い、見解書で用いる街路名称については表1-3 に示すように読み替えるものとする。

表1-3 都市計画道路名称変更の新旧対照表

都市計画区域	旧名称	新名称	通称道路名
府 中	1・3・1 号線	3・3・8 号線	鎌倉街道
	2・1・5 号線	3・4・3 号線	中央道側道
	2・3・1 号線	3・5・14号線	学園通り
多 摩	1・3・1 号線	3・3・10号線	川崎街道
	1・3・2 号線	3・3・8 号線	鎌倉街道
	2・2・2 号線	3・4・11号線	—

表1-4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
(1) 予測・評価項目の選定 ①. 生活に密着した項目の調査がない。	①. 本評価書案は、「東京都環境影響評価条例」に基づく「東京都環境影響評価技術指針」及び「東京都環境影響評価技術指針解説」（以下「技術指針等」という。）により作成しています。 この「技術指針等」には、予測・評価項目として、15項目が定められています。 本評価書案では、事業の種類、規模、その他事業計画の内容から、事業の実施に伴って環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因を抽出し、地域の概況より把握した環境の地域特性を考慮して、予測・評価項目を表4-2（20頁）に示すとおり10項目選定しました。
(2) 基本予測条件 ①. 第二多摩川原橋と取り付け道路との勾配が今回の説明ではされていないだけでなく、調査が平地としてやっている以上、再度アセスをやるべきである。	①. 第二多摩川原橋と取り付け道路との勾配は、図4-1(22頁)に示すとおりです。 また、評価書案（資料編）63～68頁に示すとおり、予測・評価に関しては道路の高さを考慮しています。
②. 交通量の推計で、昭和53年度のパーソントリップ調査を使用しているが、最新の調査結果を用いるべきである。 またこの道路は、町田、鶴川、相模原方面から中央高速に通じる産業道路であり、4車線道路であること、関戸橋が74,000台/日であることなどを考えると16,000～	②. 将来の自動車交通量を予測する手法として評価書案（資料編）45頁に示すとおり、昭和53年度のパーソントリップ調査を基礎として「第二次東京都長期計画」における人口の伸びや交通量の推移等を総合的に把握して将来OD表を作成しています。次に、道路の整備状況や路線別交通容量を反映させた道路網にこのOD量を配分し、当該区間の将来交通量を推計しています。

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
20,400台/日という将来交通量は少なすぎる。	この交通量予測手法は一般的なものであり、現段階では、理論的にも実用的にも妥当であると考えます。
③. 第二多摩川原橋の時間変動係数と車種構成を関戸橋の交通量を用いて設定しているが、この橋は中央高速と直結していないので類似しているとは言えない。	③. 新設道路の時間変動係数、大型車混入率は、一般的に近隣の類似道路の交通実態を参考に推定することが実用的と考えられています。本評価書案では、この手法を用いています。 類似道路の交通実態としては、有料道路であり中央自動車道に直結している道路が周辺にないため、多摩地域における南北道路であること、4車線を有する道路であることなどから、関戸橋付近の測定値を使用しました。
(3) 大気汚染 ①. 将来の自動車排出ガス規制の効果は実現不可能なのに、規制の効果を見積もり大気汚染のレベルを低く見積もっている。	①. 自動車排出ガスに対する規制は、昭和43年の「大気汚染防止法」の制定により自動車排出ガス規制に関する法体系が整備され、以後規制の拡充強化が逐次強力に進められてきています。 この自動車排出ガス規制は、「大気汚染防止法」に基づき、環境庁長官が自動車から排出される窒素酸化物などについて許容限度を定めるとともに、運輸大臣がこの許容限度が確保されるよう考慮して「道路運送車両法」に基づき「道路運送車両の保安基準」で必要な事項を定めることにより行われています。 本評価書案で用いている排出係数は、これらの規制の効果を考慮した「東京都内自動車排出ガス排出量算出調査報告書（概要）」（昭和62年3月、東京都環境保全局）に示されたものです。これは東京の地域性を考慮した

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
②. 府中市側と稲城市側の風配図を比較すると、卓越風向や静穏率が異なっているのに、稲城市側の予測に府中測定局の観測データを用いている理由を聞きたい。	妥当性のある排出係数であると考えます。 ②. 「技術指針等」において、大気質の予測は長期平均値（年平均値）で行うものとされています。 本評価書案の作成に当たっては、年間の観測データを整理し、気象条件を設定することになります。 本計画路線周辺において、一年を通じて毎時間の風向・風速を測定している場所としては大気測定局である、府中測定局、調布測定局及び多摩測定局があります。 まず、府中市側と稲城市側の現地の風向・風速データを用いてベクトル相関係数を求めると、0.90となり強い関連が認められました。この2地点間には地形の起伏がなく、府中市側と稲城市側の現地の風向・風速は、ほぼ同じ風系にあると考えられます。 次に、府中市側の現地の風向・風速と最も強い関連が認められる大気測定局は、ベクトル相関係数0.88の府中測定局になります。 そこで、稲城市側の現地の風向・風速についても、現地と最も近い府中測定局の風向・風速で代表できると考え、本計画路線においては府中測定局のデータを用いて予測しました。
(4) 騒音 ①. 道路端から50mぐらいまでの各々の住戸及び周辺の高層住宅の高層部についても、騒音予測値を示すべきだ。	①. 本評価書案では、道路端、地上1.2 mにおける騒音レベルを予測・評価しました。 なお、道路端から左右 150m、高さ12mまでの範囲の道路交通騒音予測結果は、評価書

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
	案（資料編） 102頁に示すとおりです。
②. 自動車騒音は、将来規制される数値を使って意図的に数値を下げている。	②. 予測においては、評価書案（資料編）96頁に示す自動車騒音規制の効果を見込んでいます。この考え方は、「建設省所管道路事業環境影響評価に関する実施上の運用（案）について」（昭和61年2月、建設省道路局）に示されており、道路交通騒音の予測に際して広く用いられているものです。
③. 新しい騒音規制法に基づいて建設作業騒音を評価して下さい。	③. 工事の施行中の騒音については、「技術指針等」に基づいて予測しています。 予測方法については、評価書案 138頁、評価書案（資料編）87頁に示すとおりです。 騒音規制法の改正に伴って、特定建設作業騒音を予測し、評価した結果は、表4-6(32頁)に示すとおりです。 振動パイルドライバやブレーカを使用する工種では、評価の指標を3～5dB(A) 上回りますが、新規格の低騒音型建設機械を導入し、環境保全に努めます。
(5) 低周波空気振動 ①. 低周波空気振動の予測を関戸橋を参考に行っているが根拠を示してほしい。	①. 道路橋等から発生する低周波空気振動については、関係各機関において種々の研究がなされていますが、未だ未解明な部分が多く、音圧レベルが直接算出されるような定量的な予測方法は、確立されていません。 そのため、本評価書案では「技術指針等」に基づき、類似事例を用いて予測しました。

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
(6) 植物・動物 ①. 生態系への影響についても配慮すべきだ。	①. 本評価書案では「技術指針等」に基づき、陸上植物、陸上動物、水生生物の生息・生育環境を調査し、事業の実施によるその変化の程度を予測・評価しています。
(7) 電波障害 ①. 今でも、テレビ電波の受信障害があるが、建設による影響がないというのは確かですか。	①. 評価書案 284頁に示すとおり、事業の実施により計画路線の西側の地域に新たなテレビ電波の受信障害が予測されます。 そのため工事の施行前と工事の完了後のテレビ電波の受信状況を比較し、本事業により新たに発生した障害に対しては、受信アンテナの調整、改良などの個別対策等を講じることにより解決出来るものと考えています。 なお、その対策に要する費用については、建設事務次官通知「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生じる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月）に基づき負担します。
(8) 環境一般 ①. 工事中の騒音・振動監視体制は、どうなっていますか。	①. 工事の施行中については、工種毎に騒音・振動の測定を行うとともに工事現場の出入口にはガードマンをつけて交通安全の徹底を図ります。
②. 第二多摩川原橋ができることによってますます環境が悪化し心配である。人間の健康を第一に考えてほしい。	②. 本評価書案は、「技術指針等」に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすと予想される項目について、既に得られている科学的知見により調査、予測及び評価を行ったものです。

主 な 意 見 の 概 要	見 解 の 概 要
③. アセス対象道路が新たに築造される道路、橋梁部分だけのものとして予測されている。府中側の周辺地域の道路についても予測・評価を実施すべきである。 ④. 関連道路についても調査をすべきである。	③④. 本事業は、「東京都環境影響評価条例」に基づき手続きを実施しており、事業区域外の道路については適用範囲外と考えます。 なお、本路線に接続する道路については、事業の実施に当たって関係機関の協力を得ながら、別途必要な調査を実施したいと考えます。
⑤. 道路が完成したとき基準より悪い数値が出た場合、どのような対策を考えてくれるのか、具体的に説明してほしい。	⑤. 「東京都環境影響評価条例」において、事業者は事後調査を行うことになっていますが本評価書案に示した予測値は、「技術指針等」や最新の知見に基づいたものであり、事後調査結果が予測と著しく異なることはないと考えています。 工事の完了後、著しく異なると認められた場合には、本事業との関連を明らかにし、本事業が環境に著しい影響を与えているときは環境の保全のための措置を強化し適切に処置します。

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 事業の目的

多摩川には、国道・都道をはじめ高速自動車国道など数多くの橋梁が架けられており、これらの橋梁は首都圏と周辺の各県とを結ぶ広域交通はもとより、圏内の高密度な経済活動や急速に増加する市民の日常生活を支え、あるいはこれに由来する地域交通の用に供されている。

このうち、多摩川中流部、すなわち、立川・日野両市から下流の狛江市に至る約18kmの区間においては、現存の橋梁の平均間隔は、約 4.3kmとなっており、これは多摩川全域に比べても、また類似の地域に比べても、著しく大きなものとなっている。一方、多摩川中流部では多摩ニュータウンなどの開発による市街化が著しく、多摩川を渡る道路は、それらに起因する自動車交通により渋滞をきたしている。

また、多摩地域は、「第二次東京都長期計画」によれば、自立性の向上をはかるための業務、文化等の諸機能を充実させるとともに、職住近接の都市整備をめざす地域と位置づけられていることから、今後さらに南北交通をはじめとする交通需要は増加傾向をたどるものと予想される。これらのことから、多摩川中流部橋梁及び関連道路の整備は緊急の課題となっている。

第二多摩川原橋（仮称）有料道路建設事業は、是政橋と多摩川原橋の間に計画されており、これら多摩川中流部の交通の分散・円滑化を図り、また地域の秩序ある発展に寄与することを目的とするものである。

2-2 事業の内容

2-2-1 計画路線の位置

計画路線の事業予 positioning は、図2-1 に示すとおりであり、東京都稲城市大字東長沼の町田調布線（鶴川街道）を起点に、同府中市押立町3丁目地内の府中2・1・5号線を終点とする約1.8kmの区間である。

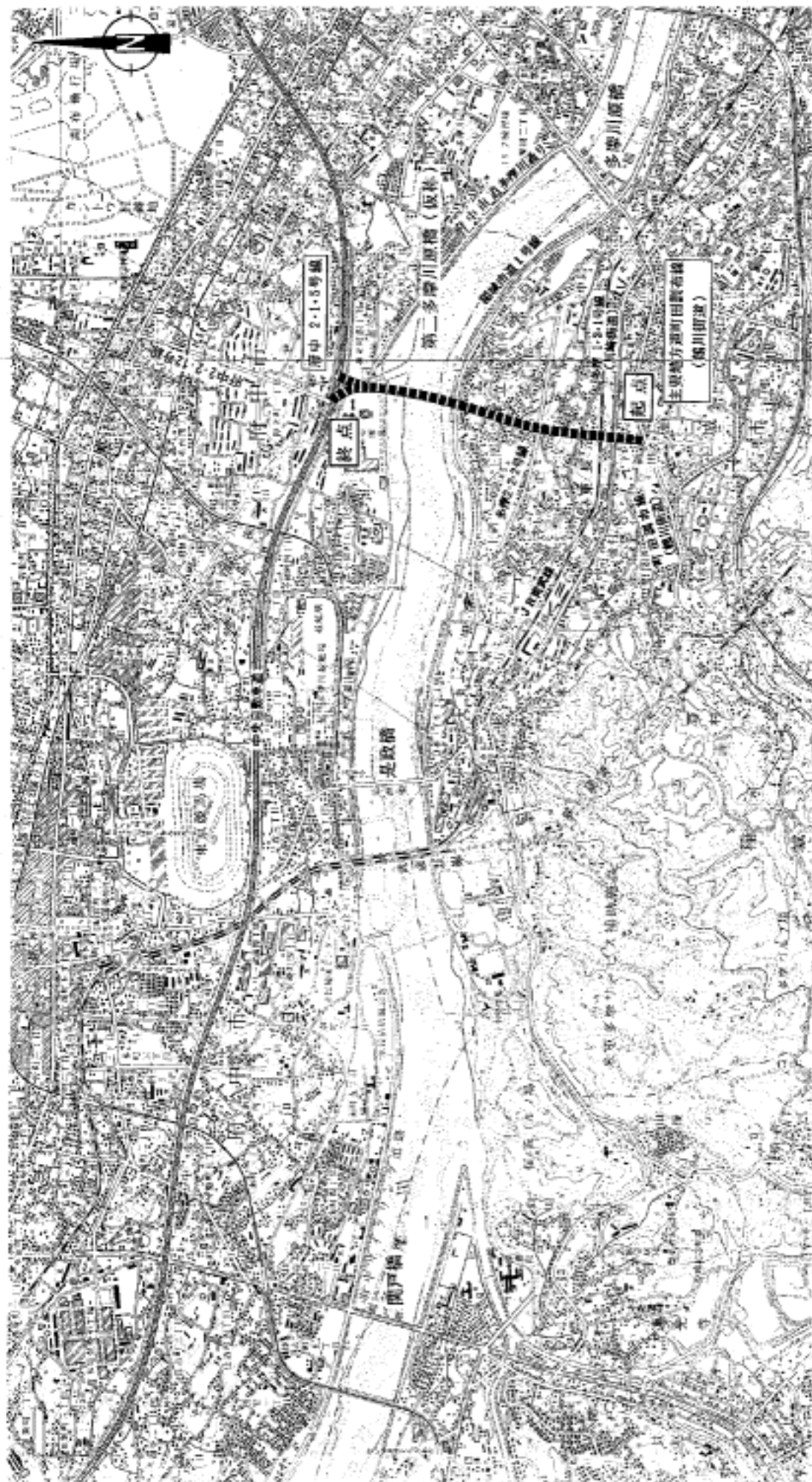
2-2-2 事業計画の概要

本事業の計画は、事業の目的、沿道土地利用の状況、並びに当該地域の特性を勘案して、環境保全及び公害防止に十分配慮して策定した。

事業計画の概要は表2-1 に示すとおりである。

表2-1 事業計画の概要

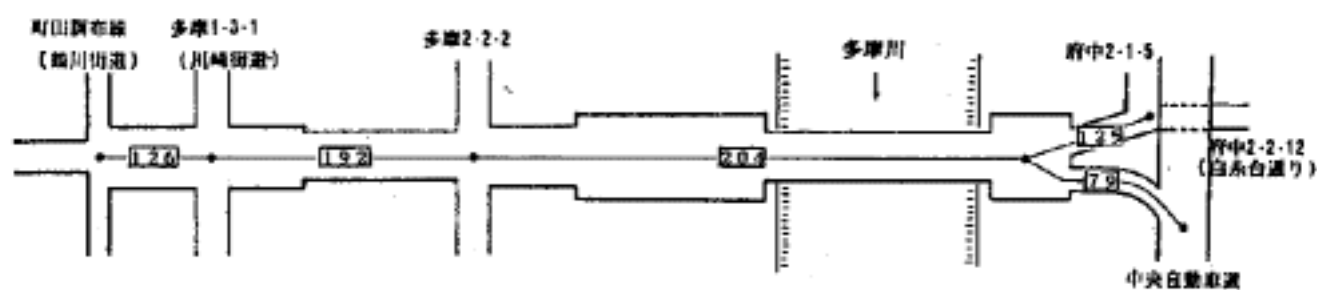
項 目	計 画 の 概 要
位置及び区間	延長 約1.8km 起点：東京都稲城市大字東長沼 終点：東京都府中市押立町3丁目
通 過 地 域	稲城市、府中市
道 路 規 格	第4種第1級
車 線 数	往復4車線
設 計 速 度	60km/時
主要接続道路	町田調布線（2車線）、府中2・2・12号線（2車線） 府中2・1・5号線（2車線）、中央自動車道（図2-2 参照）
主要交差道路	多摩1・3・1号線（4車線）、多摩2・2・2号線（2車線） （図2-2 参照）
交 差 鉄 道	J R 南武線
道 路 構 造	平面街路築造部約 880m（堀割部併設：稲城市側） 橋梁取付部約 200m（稲城市側）、 橋梁部約 500m、橋梁取付部約 220m（府中市側）、 中央自動車道取付部約 400m（府中市側）
計 画 交 通 量	12,600～20,400台/日（図2-3 参照）
供 用 開 始	平成7年度予定
工 事 期 間	平成元年度～平成7年度予定



1:25,000

計画路線

図番	2-1
図名	計画路線 事業予定位置



注 1) 単位：百台／日

2) 東京都道路公社推計値

図 2-3 計画交通量（平成7年度）