

# 見 解 書

—是政橋及び関連道路建設事業—

平成 3 年 4 月

東 京 都  
稲 城 市

# 第1章 総括

## 1.1 事業者の名称及び住所

東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一  
 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号  
 稲城市 代表者 稲城市長 山田 元  
 東京都稲城市東長沼2,221 番地

## 1.2 対象事業の名称

是政橋及び関連道路建設事業 [対象事業の種類：道路の改築]

## 1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、是政橋及び関連する道路を整備するもので、多摩都市計画道路3・3・7号稲城府中線（以下「多摩3・3・7号線」という。）及び府中都市計画道路3・4・7号府中清瀬線（以下「府中3・4・7号線」という。）のうち、東京都稲城市大丸八号地内を起点に、府中市是政五丁目地内を終点とする延長約1.0km 区間を2車線（現道幅員約10m、現都市計画幅員18.0m）から4車線（25.0m～43.7m）に都市計画変更し改築するものである。

当該道路（以下「計画道路」という。）は、道路構造令に定める第4種第1級の規格（往復4車線、設計速度80km/時）である。

道路構造は、起点より平面街路築造部約180m（稲城市側）、橋梁取付部約280m（稲城市側）、橋梁部約400m、橋梁取付部約220m（府中市側）で構成されている。

計画道路は、稲城市側で多摩3・3・10号線（川崎街道）と接続し、JR東日本南武線と立体で交差し、府中市側で府中3・4・3号線と接続する。

事業工程は表1.3-1のとおりである。

表1.3-1 事業工程表

工事内容		(平成)年度											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
用地取得		■											
橋梁取付部工事	上流側			■							■		
	下流側						■						
橋梁部工事	上流側		■										
	下流側						■						
平面街路築造部工事										■			

#### 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）からの意見の内訳は、表1.4-1 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1.4-2 に示すとおりである。

表 1.4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	0
公聴会での公述	1
関係市長からの意見	2
合計	3

表 1.4-2 主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
<p>〔1〕 予測基本条件</p> <p>① 環境アセスメントの対象道路が橋梁及び取り付け道路の事業区域のみであり、周辺道路（府 3・4・3号線（府中街道）、府 3・4・7号線、府中市道競艇場通り、府中市道多摩川通りの沿道等）も含めた複合予測を実施していない。</p> <p>〔2〕 大気汚染</p> <p>① 競馬場、競艇場の存在を考慮すれば、四季節各7日間の測定では十分な現況把握とはいえない。これでは、予測も不十分となる。少なくとも四季節各1ヵ月間の測定が必要である。</p>	<p>① 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。</p> <p>なお、予測にあたっては、周辺の諸条件を考慮しています。</p> <p>① 大気質、気象の現況調査は「技術指針」により既存資料の整理、解析または現地調査によることとなっています。現地調査は、計画道路の現況を把握することと、予測に用いる一般環境大気測定局とのデータの関連をみることを目的としています。</p> <p>その結果、最も相関の高かった府中測定局をもとに回帰式を作り、年平均値を算出しました。</p>

主  な  意  見  の  要  旨	見  解  の  要  旨
<p data-bbox="236 387 427 432">〔3〕騒音</p> <p data-bbox="220 450 794 869">① 類似道路として関戸橋周辺交通量の時間係数、大型車混入率を使用している。しかし、是政橋と関戸橋の現況は、大きく異なっており、大型車混入率については現況でも10%近く差がある。したがって、夜間の影響を考えれば、騒音についても過小評価である。</p> <p data-bbox="236 1111 459 1155">〔4〕陸上植物</p> <p data-bbox="220 1173 794 1480">① 府中80景に数えられるオギ群集の一部を工事中の資材置き場等に利用するのは避けるべきである。評価書案では、最小限の利用にとどめられているので、最小限というのであれば場所を変えるべきである。</p>	<p data-bbox="826 450 1465 667">① 現在、是政橋は2車線ですが、計画では4車線の供用となります。そのため、現在4車線であり、かつ多摩川を渡る近傍の関戸橋を類似道路に選定しました。</p> <p data-bbox="826 1173 1465 1429">① 橋脚、橋台の工事及びけた架設工事用の機械、器材、材料の一時的な置き場は工程等を調整して最小限にとどめるため、オギ群集に与える影響は少ないと考えます。</p>



主  な  意  見  の  要  旨	見  解  の  要  旨
<p>[7] その他</p> <p>① 増水時における河床の洗掘については予測・評価されているが、新設の橋脚による下流の左岸及び右岸に対する影響評価が行われていない。特に、是政橋上流約1キロの地点には大丸取水堰があるので、これも含めた予測・評価が必要である。</p> <p>② 事業の実施にあたっては、関係住民及び多くの市民の理解と協力を得られるよう努力するとともに、住民の健康で文化的な生活が維持増進できるよう、生活環境の保全に万全の措置を講じられたい。</p>	<p>① 橋脚の位置及び形状等については法令等に従い決めています。また、現在の橋脚は12基であるのに対し、架け替え後の橋脚は2基となるため、河川の通水は大幅に改善されます。</p> <p>② 本事業の実施にあたっては、関係の方々のご理解とご協力を得ながら進めてまいります。また、環境保全のため、周辺環境との調和を図りながら遮音壁の設置や道路の緑化を行ってまいります。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.1 事業の目的

東京都においては、東京の都市構造を21世紀にむけて、一点集中型から職と住の均衡した個性豊かな多心型へと転換し、快適で活力にあふれた都市として発展させてゆくこととしている。

このうち、多摩地域では、八王子、立川、多摩センターなどの都市相互の結びつきを強め、自立的都市圏域の形成をはかってゆくこととしている。

一方、多摩川周辺地域では、多摩ニュータウン開発など市街化の進展が著しく、急増する自動車交通により慢性的な渋滞をきたしている。特に、日野地区から狛江地区までの中流部約18kmの区間は、中央自動車道の多摩川橋梁のほか、5つの橋梁がかかっているが、うち4橋は2車線で幅が狭く、橋と橋の平均間隔は約4.8kmであり、多摩川全域での平均間隔2.2kmと比べほぼ2倍となっている。

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。このうち、是政橋及び関連道路建設事業は、現存の是政橋を架け替え、拡幅するとともに、前後の取付道路を整備し、多摩川中流部の交通の分散、円滑化をはかり、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 計画道路の位置

計画道路の事業予定位置は図2.2-1 に示すとおりであり、東京都稲城市大丸八号地内の多摩3・3・10号線（川崎街道）を起点に、府中市是政五丁目地内の府中3・4・3号線（府中街道）を終点とする延長約1.0kmの区間である。

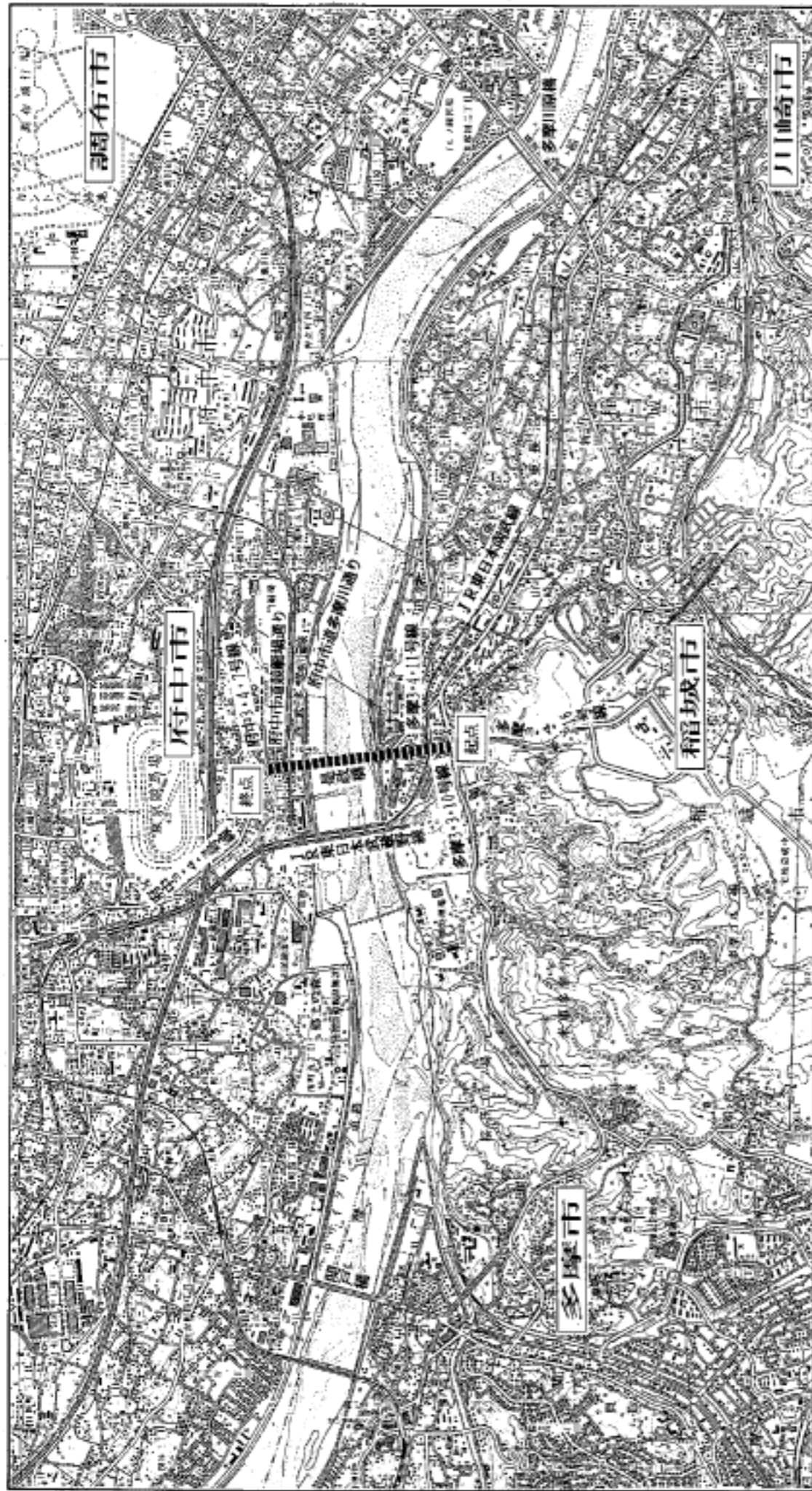
### 2.2.2 事業計画の概要

本事業の計画にあたっては、事業の目的、沿道の土地利用の状況及び当該地域の特性を勘案し、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2.2-1 のとおりである。

表2.2-1 事業計画の概要

項目	計画の概要	
位置及び区間	延長 約1.0km 起点：東京都稲城市大丸八号地内 終点：東京都府中市是政五丁目地内	
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	多摩3・3・10号線、府中3・4・3号線（図2.2-2 参照）	
主要交差道路	多摩3・4・11号線、府中市道多摩川通り、府中市道競艇場通り（図2.2-2 参照）	
交差鉄道	JR東日本南武線	
道路構造	平面街路築造部 約180m 橋梁取付部 約230m 橋梁部 約400m 橋梁取付部 約220m	稲城市側 府中市側
計画交通量	平成13年度 24,000～28,400台/日 平成22年度 30,200～35,800台/日	（図2.2-3 参照）
供用開始	平成13年度	
工事期間	平成5年度～平成13年度	



凡例

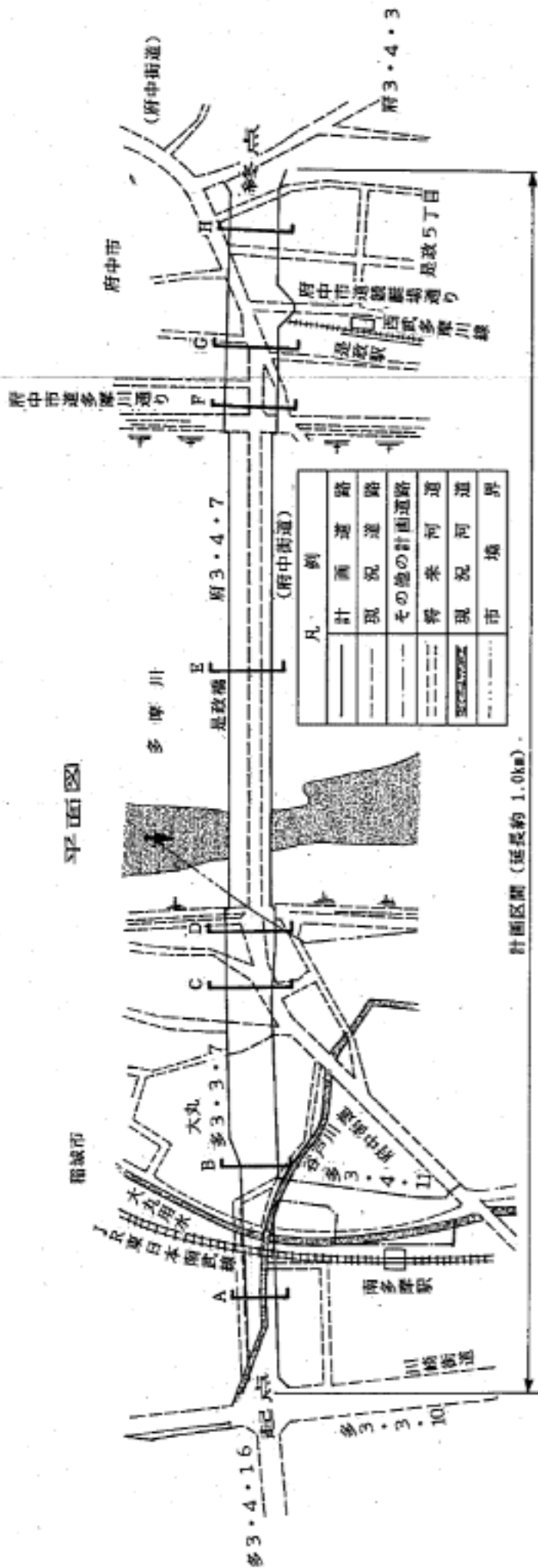
図2.2-1 計画道路事業予定位置

■■■■■■ 計画道路



SCALE 1:25,000

平面図



縦断面

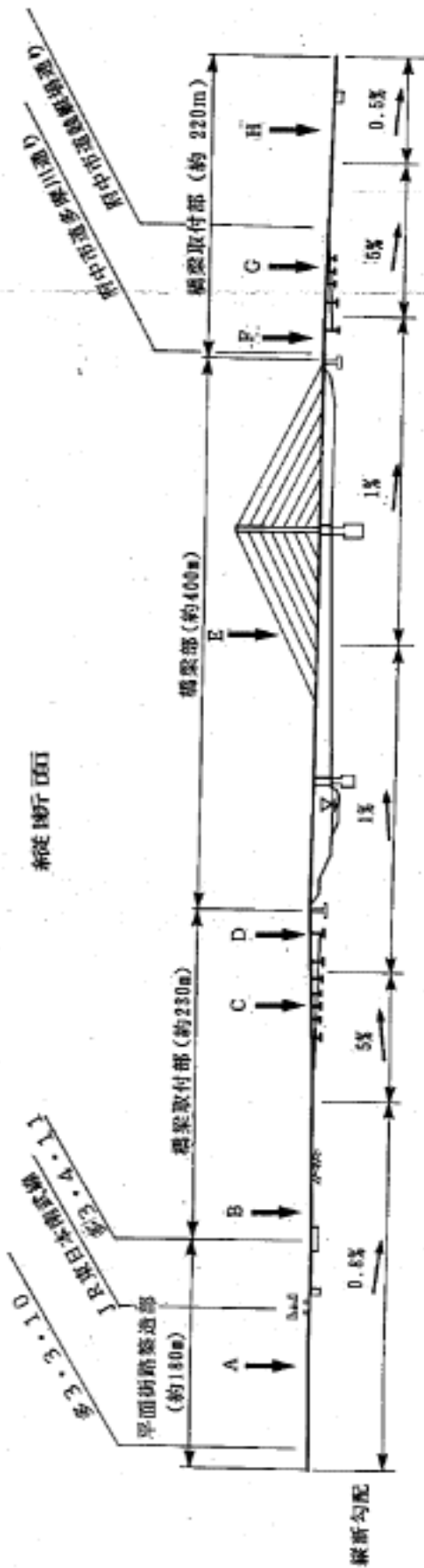


図 2.2-2(1) 道路計画図

鳥瞰圖

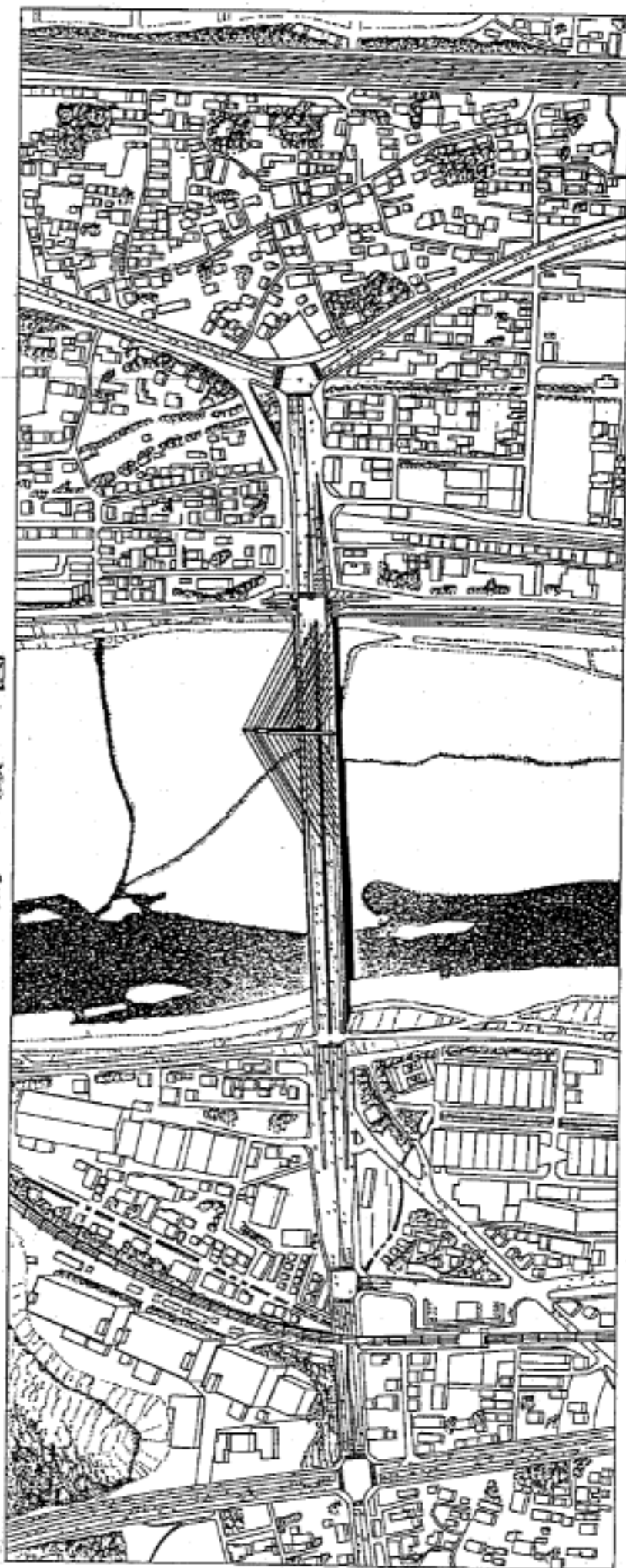


圖 2.2-2(2) 道路計劃圖

③ 横断図

単位：m

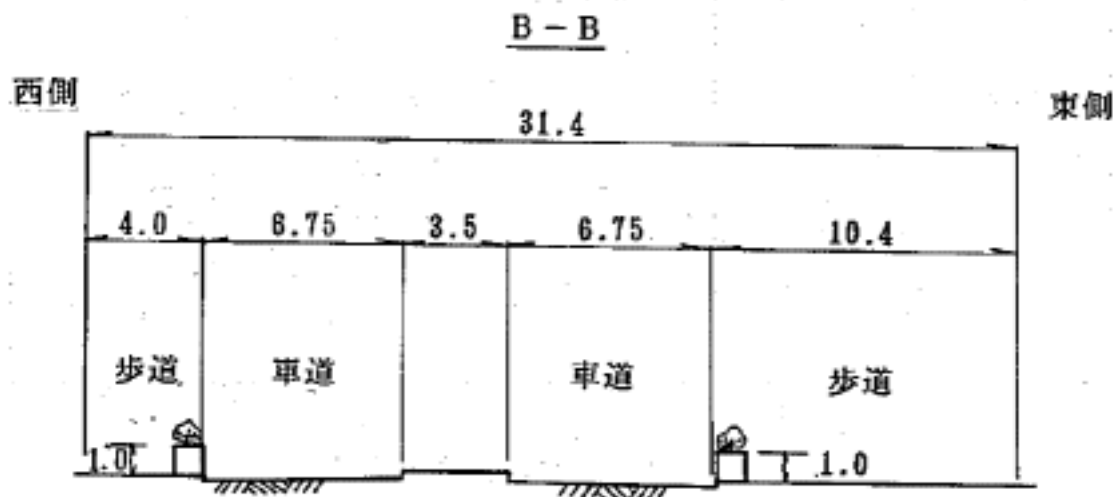
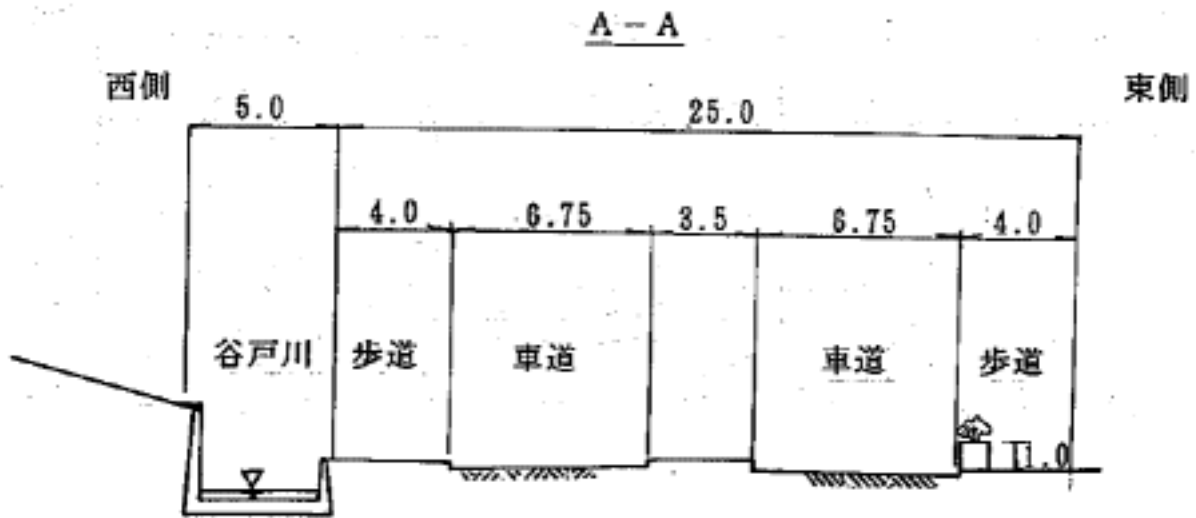


図 2.2-2(3) 道路計画図

單位：m

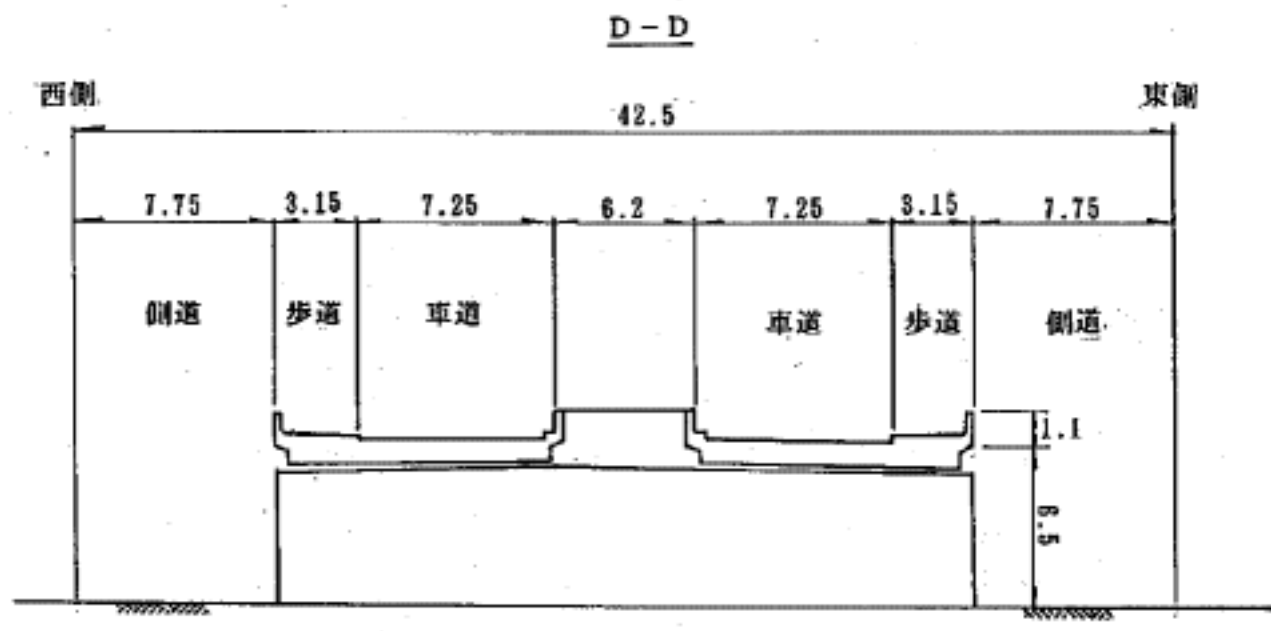
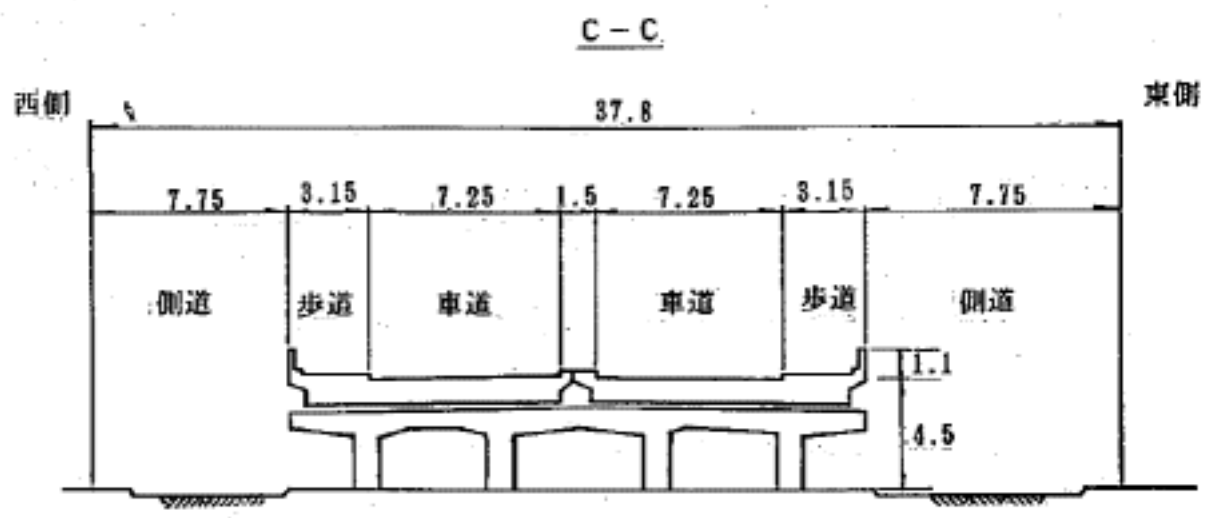


圖 2.2-2(4) 道路計圖

單位：m

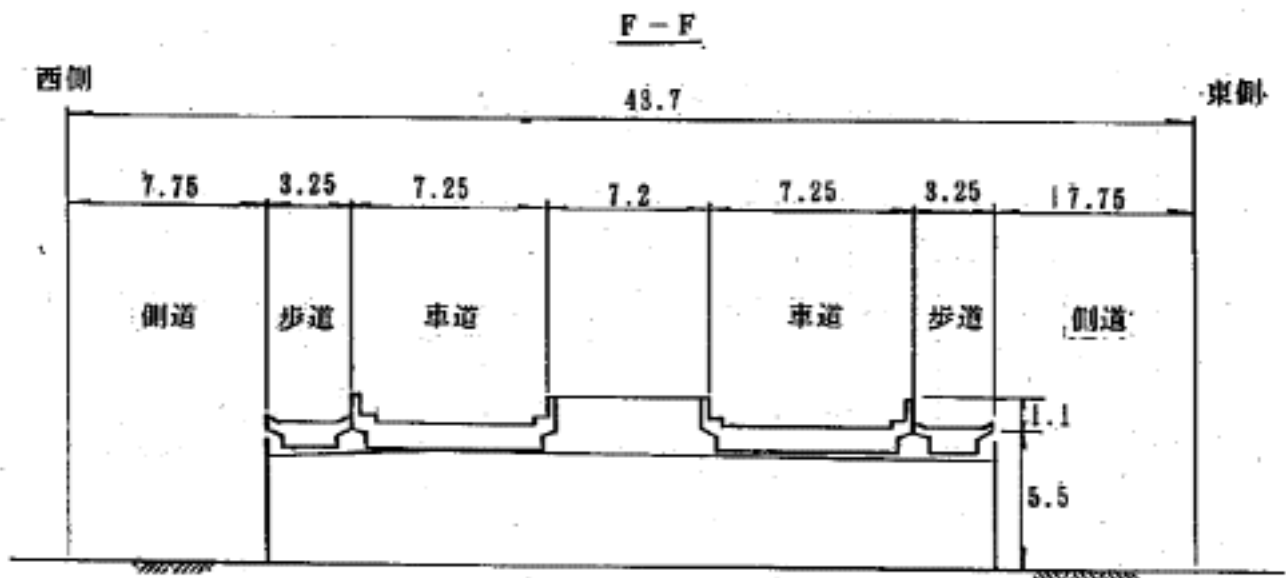
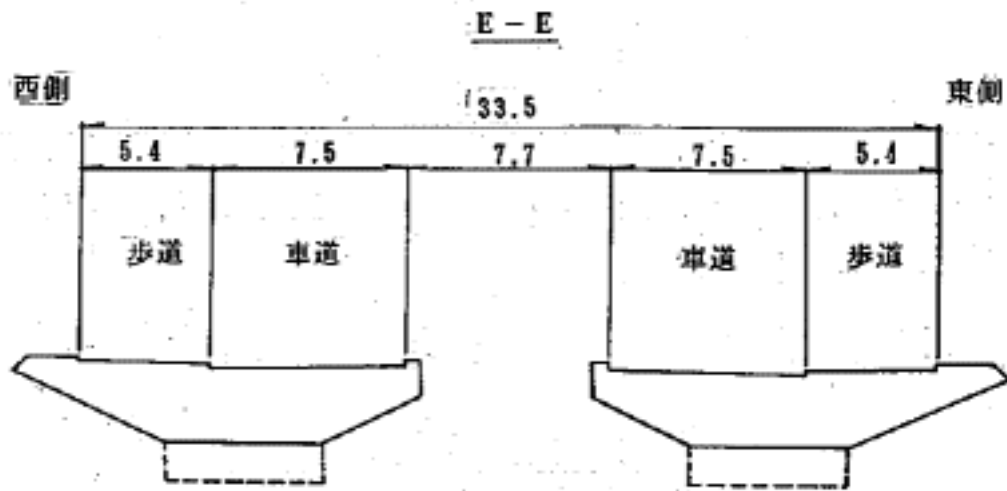


圖 2.2-2(5) 道路計圖

單位：m

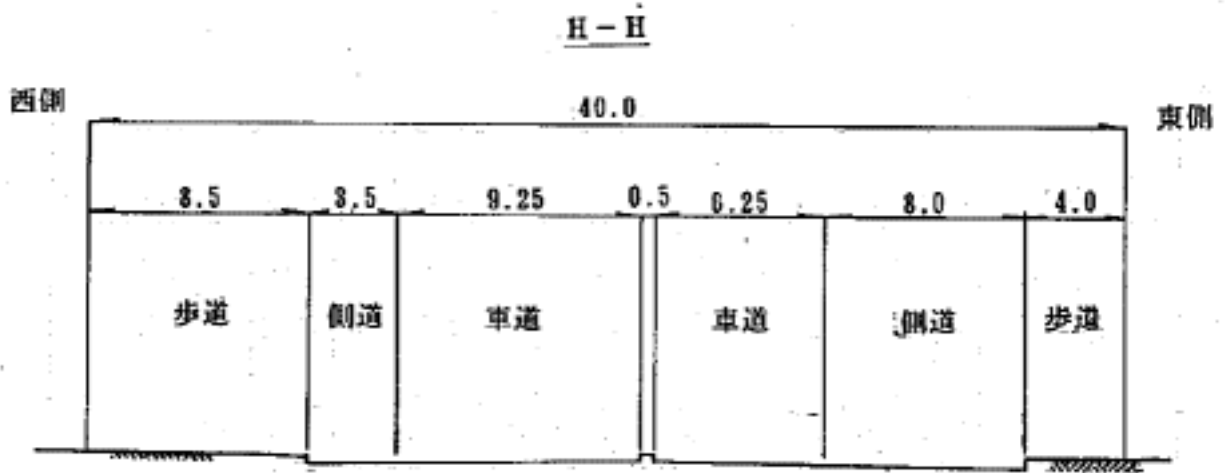
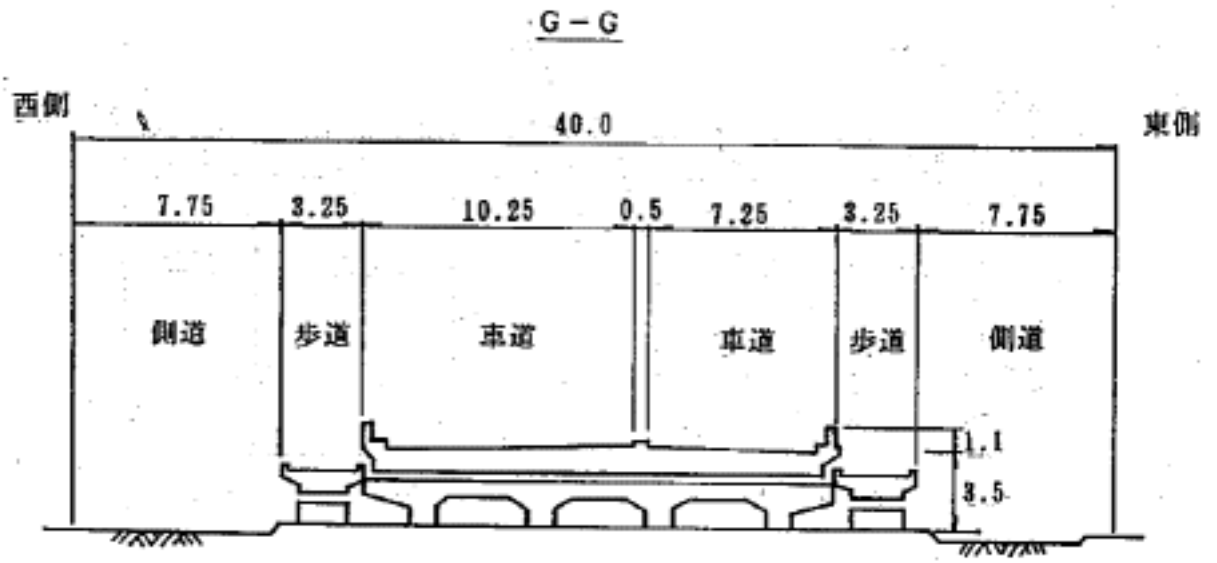


圖 2.2-2(6) 道路計畫圖



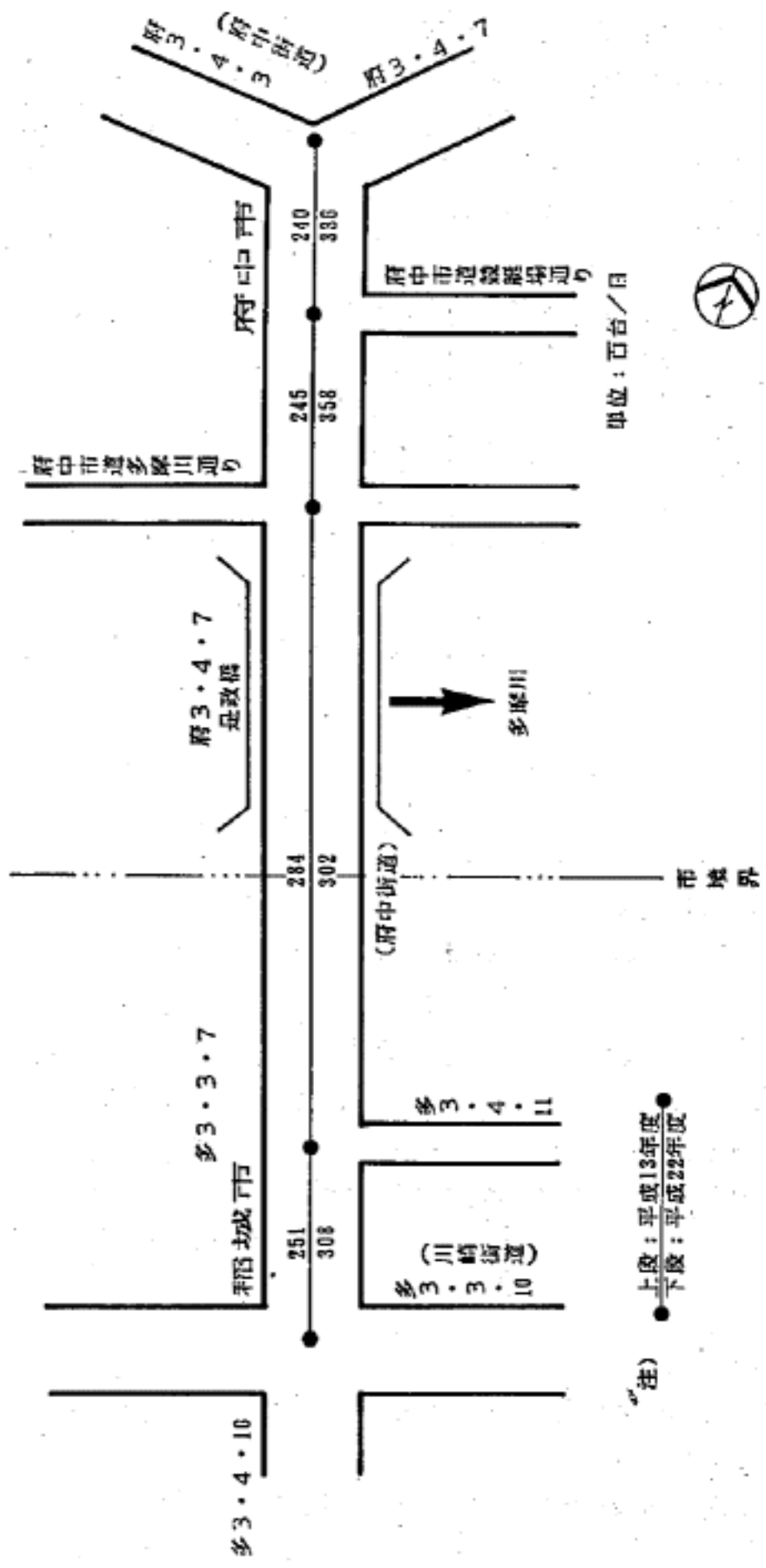


図2.2-3 計画交通量

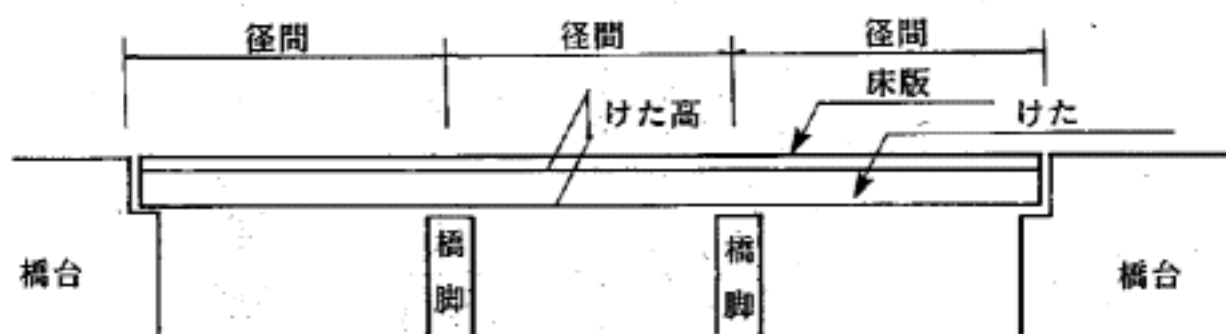
### 2.2.3 構造物築造計画の概要

計画されている是政橋は図2.2-4 に示すとおり、上下線分離の 3径間連続鋼斜張橋\*1、\*2 で 2面の平行に張られたケーブルにより鋼床版箱げた\*3を吊った形式である。

橋 長：約 400m  
幅 員：88.5m  
塔 高：橋脚上から約55m  
ケーブルの直径：約15cm

#### \* 1 3径間連続橋

3つの径間（橋脚と橋脚の間）にわたって連続しているけたを支える橋。



#### \* 2 斜張橋

塔から斜めに張ったケーブルで橋げたを支える構造の橋。

#### \* 3 鋼床版箱げた

床版に鋼板を用いた中空の閉じた箱型のけた。

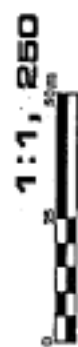
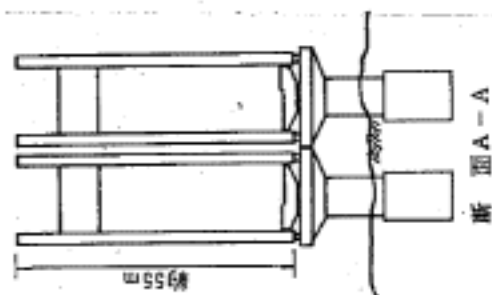
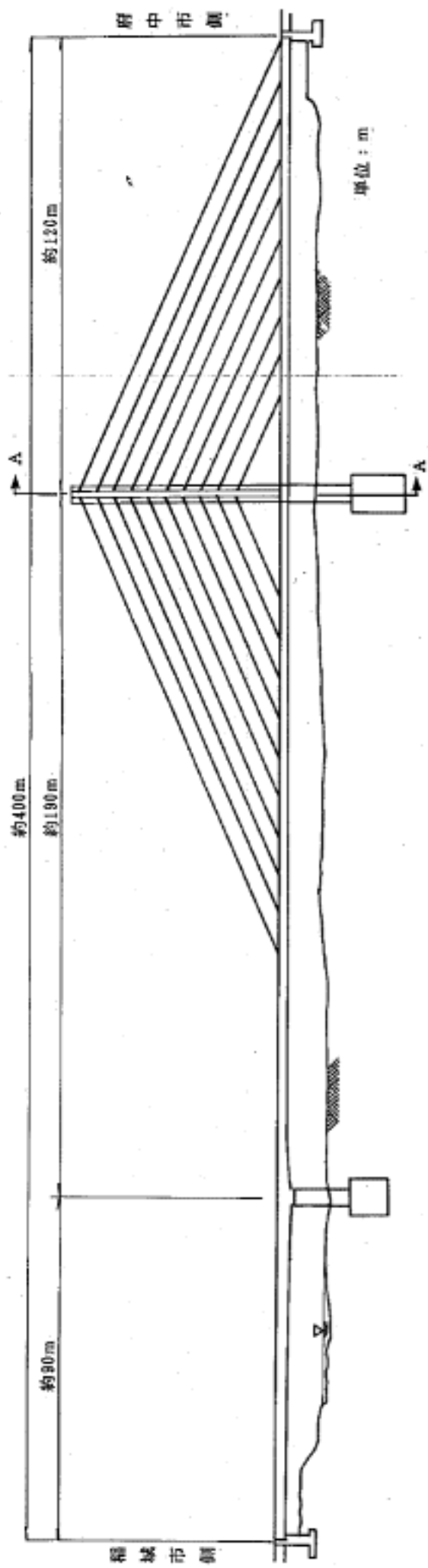


圖 2.2-4 最改橋架橋計畫

## 2.2.4 施工計画

### (1) 施工計画の概要

本事業の工事区域は図2.2-5 に示すとおり、稲城市側のA工区（取付道路）約 410m、河川内のB工区（橋梁部）約 400m、府中市側のC工区（取付道路）約 220mの3工区に分ける。

また、本事業の工事期間は図2.2-5 に示すとおり、1期工事（上流側）、2期工事（下流側）、3期工事（JR東日本南武線付近）の3期に分ける。



(2) 施工手順

本事業の工事は、是政橋の交通機能を保持しながら施工することから、橋梁部については①新橋を現橋（是政橋）の上流側に架けて、新橋に交通を切り回す（1期工事）。②現橋を取り壊し、現橋を取り壊した箇所に新橋を架ける（2期工事）。

また、取付道路については、橋梁部の施工箇所に接続する部分を施工し、さらに、③JR東日本南武線と交差する部分については同南武線の高架工事後に施工する（3期工事）。

各工区の1期分の主な施工手順は図2.2-6に示すとおりである。

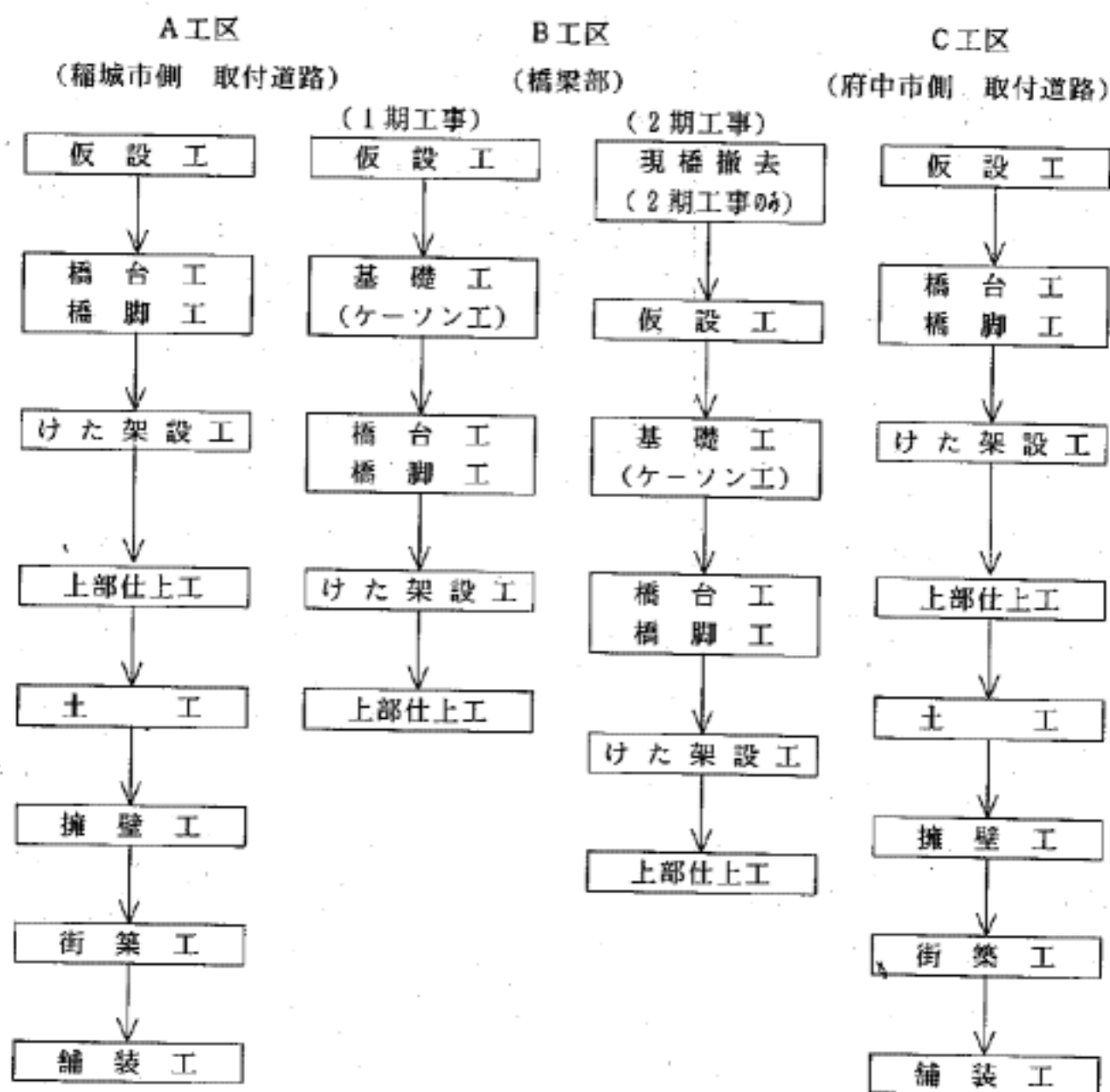


図 2.2-6 施工手順