

90

見 解 書

—多摩都市計画道路3・4・19号線建設事業—

平成4年7月

東 京 都

1. 総括

1-1 事業者の氏名及び住所

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

1-2 対象事業の名称

多摩都市計画道路3-4-19号線建設事業

[対象事業の種類：道路の新設及び改築]

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、「多摩都市計画道路3-4-19号線(以下、多摩3-4-19号線という)」のうち、東京都多摩市東寺方地先を始点に、多摩市乞田地内を終点とする延長約1.4km区間を現計画幅員18mの構成を25m(副道部35m)4車線の構成に変更し、新設及び改築するものである。

1-4 変更項目及び変更内容

都民の意見及び市長の意見の主旨を尊重し、愛宕団地斜面の緑地のより一層の保全を図るため、図1-4-1に示すような擁壁の位置の変更をいたしました。

これにより、緑地保全面積を約400m²増やし、擁壁上に設置した歩道は斜面緑地と一体整備を行います。

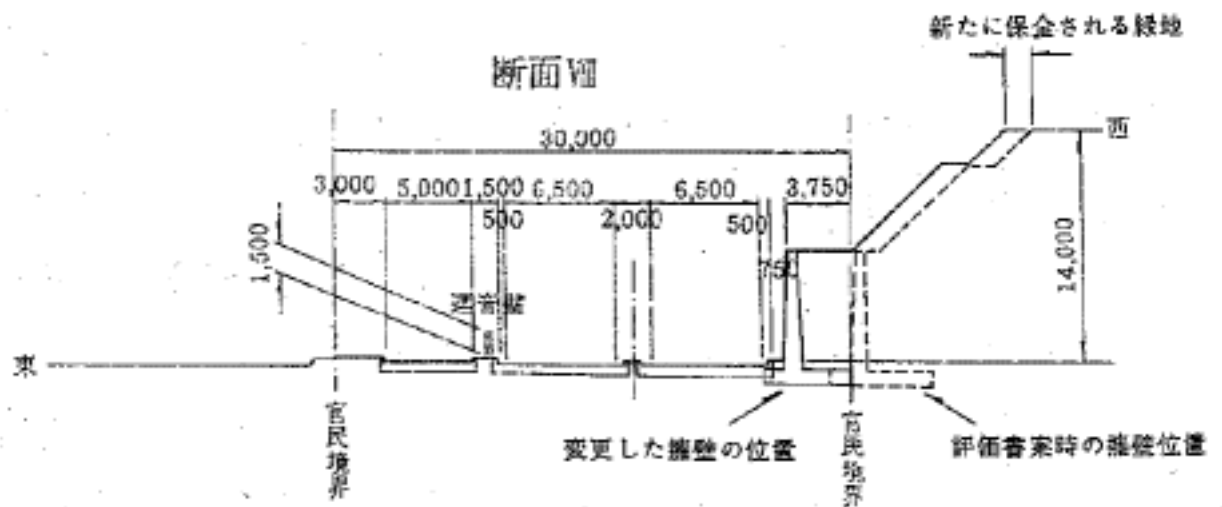
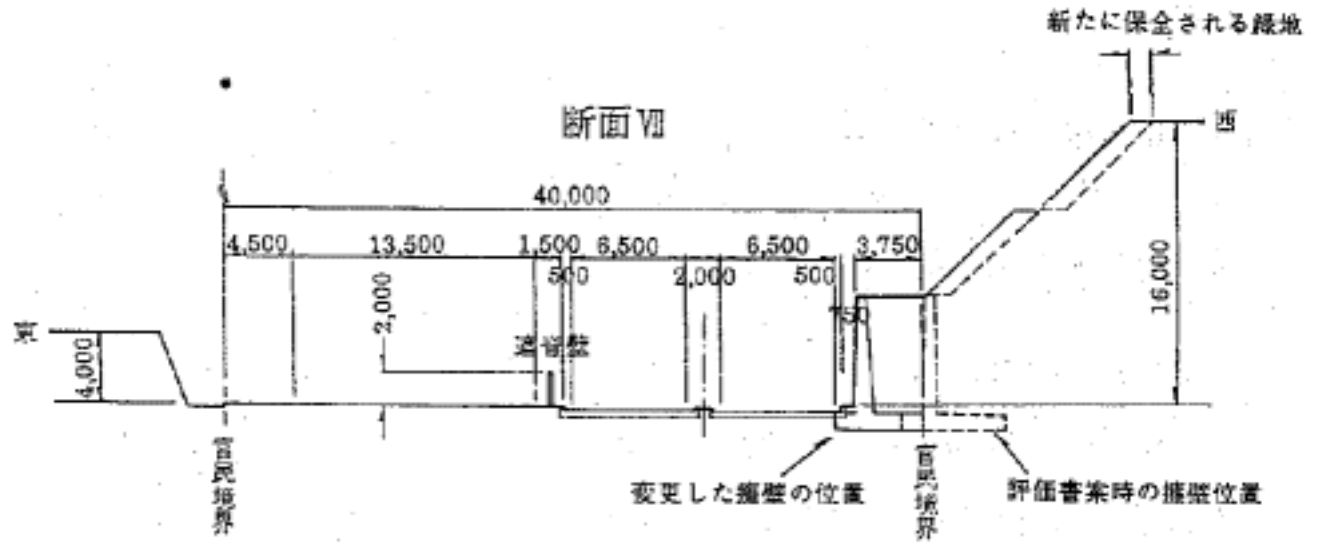


図1-4-1 擁壁の位置の変更

1-5 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、都民からの意見書136通及び関係市多摩市長から意見が提出された。また、公聴会においては、10名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれらに対する事業者の見解の概略は、表1-5-1に示すとおりである。

表1-5-1 主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 要 旨	
1) 大気汚染	
①	基礎データの調査地点A-5(評価書案89頁図5-1-1)は、現行の道路とはかなりかけ離れたところにある。こういうものが、基礎データになっているということは、今度の評価書案に書かれている数字そのものの信頼性が極めて乏しくなるということである。したがって、抜本的な調査のやり直しを要求したいと思いません。
②	評価書案ではNO ₂ についてのバックグラウンドは、今後とも変化をしないという前提から予測がされているが、これは誤りである。交通量の増加は大気汚染と比例するわけであり、沿道住民への直接の影響は基準値を上まわることさえ予測される。
③	多摩地域におけるオキシダントの影響は年々高まっており、地域的な地型的な状況からみてもこの地域での影響は当然予想される。ところが今回の評価書案にはこの予測がされていないのは問題である。また、浮遊粒子状物質についても健康への影響が近來問題にされていることから調査・予測が必要である。
④	資料編51頁図2-1-16で北西の風または北北西の風が卓越しているのに断面図では逆である。更に断面VではW=36.5mであるのにW=46.5mで計算されているおかしい。53頁図2-1-17断面VIではW=33.0mであるのにW=40.5mとしている。どういう事か?

見 解 の 要 旨

- ① 大気汚染についての現況調査地点は、対象事業の実施により大気汚染の濃度が一定以上変化すると予測される範囲内(150m)から、計画路線沿道の地形、土地利用等を勘案して選定しました。

したがって、計画路線周辺の大気汚染現況値としては、十分代表できるものです。

なお、A-5調査地点は、愛宕団地側の官民境界として、調査いたしました。

- ② 将来のバックグラウンド濃度は、各種規制等の効果により下がると考えられますが、多摩測定局の汚染濃度が横ばい傾向に推移していること等により、将来とも現況濃度と変わらないと推定して設定したものです。

なお、交通量の増加によって増える濃度は、道路交通寄与分のみであります。

- ③ 反応二次生成物質である光化学オキシダントの予測については、東京都環境影響評価技術指針(以下技術指針という)において「大気中における生成過程等が明らかでない反応二次生成物質は除く」とされているため、予測物質としていません。

また、浮遊粒子状物質のうち自動車の走行に起因して発生するものは、その生成と移流・拡散及び二次生成粒子に係るメカニズムが解明されていません。したがって、発生源からの寄与を特定することができないため予測物質としていません。

- ④ 断面Vの場合は、西側が高濃度となっているのは、道路中心から予測地点までの距離が西側が少ないためであります。つまり、排出ガス発生源である自動車交通地点から沿道までの距離が異なるためであります。

また、断面Vなどで幅員の表示が異なっているのは、大気汚染の予測地点を直近の住宅地敷地としたためです。

主 な 意 見 の 要 旨

⑤ 新聞によると84年に比べ、90年にはぜんそく症状を訴える児童・生徒数が3.8%から7%へと、ほぼ倍増しています。NO₂濃度の基準値は健康な成人女性を対象とした疫学調査の結果をもとに指針としてはじき出された数値であるため、基準以下であっても、子供や高齢者、妊産婦など健康弱者の被害が大幅に増加するゆえんです。したがって、NO₂が基準値をクリアしているからといって、絶対に安心はできません。

⑥ 現地調査結果は、環境影響予測の基礎資料なのにいずれも昭和63年度で新しくはありません。また、調査結果は、最高値、1時間値が全地域でNO₂は基準を上回っております。少しでも、環境のことを考えますと、単純に平均値を基準にすることは間違いではないでしょうか。人が活動する時間と、車が走行する時間帯は並行しています。

2) 騒音

① 騒音の愛宕2丁目の現地測定をした場所は、2-1-1号棟の棟のすぐ隣、横に101号室からのベランダから1mのわきで、ほとんどが環境基準を上回る結果になっております。

乞田の交差点は、現在でも非常に混雑しているし、愛宕方面へは上り坂になっているという5差路の交差点ですから、環境基準をオーバーしていると思います。

見 解 の 要 旨

- ⑤ 二酸化窒素の評価の指標として環境基準を採用しました。
環境基準は公害対策基本法の規定に基づき、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められたものであります。
また、東京都が21世紀を目指して快適な環境を創り上げていくために策定した東京都環境管理計画では、二酸化窒素対策について、平成12年までにより高い目標を目指すため発生源での削減を図ることとしている。現にその実現にむけて総力をあげて各種の施策を推進しており、この計画が達成できることにより影響はさらに少なくなると考えています。
- ⑥ 評価書案を作成するに当たり、計画路線周辺の環境を把握するため昭和63年に現地調査を行いました。この時の値は全て環境基準を下回っております。
大気汚染の評価は、単純に平均値を用いずに高濃度が出現することを考慮して変換をしております。この変換は、1年間連続して測定した結果から毎日の日平均濃度を算出し、そのうち高い方から2%(低いほうから98%)に相当する濃度を求めるように行います。評価は、この変換された濃度で行っております。
- ① 愛宕2-1-1号棟前の騒音現地調査地点N-6は、確かに「A地域(主として住居に供される地域)の2車線を有する道路に面する地域」の環境基準を昼以外の時間帯で2~3dB(A)上回ります。これは、この地点が南住区幹線などをほぼ見渡せる位置にあり、回折が少なく音がほとんど直接伝わるため騒音レベルが高くなっているものと思われます。
計画路線からの騒音の影響は、擁壁と切土部分により愛宕団地から見渡せない位置にあります。そのため、音は回折により十分減衰し予測結果のとおり環境基準を下回ると考えております。

主 な 意 見 の 要 旨

- ② 道路周辺は、現状においても自動車騒音は沿道住民に大きな影響を与えている。加えて計画道路は4車線ということであり、計画交通量は現状の3倍にも達する予測である。防音壁をつけなければ騒音レベルをクリアできない予測であることは将来の状況のたいへんさが十分に考えられる。

特に高速道なみのバイパス的な道路になる可能性が強いことから、交通量は予測値よりはるかに上まわり、騒音レベルも予測より上まわると考えられ、住民生活への影響はかなり深刻である。

- ③ 予測結果から見ると我が家の2階は、朝で55デシベル以上になる。そうすると毎日騒音基準をオーバーしているということになる。

- ④ 建設工事に際しては、導入機械の選定にも配慮し、騒音・振動など生活環境への影響を最小限におさえる様努められたい。

- ⑤ 現在でも、道路騒音は生活上限界です。これ以上の悪化は認められません。

見 解 の 要 旨

② 将来交通量の予測は、将来の人口、物流などのフレームを基に推計された地域別発生集中交通量から将来自動車ODを作成し、これを道路網に配分する方法によります。

この交通量予測手法は現段階において、理論と実用経験から信頼性の高い手法であり、計画路線の交通量もこの手法により予測したものです。

よって、平成12年及び22年の将来交通量の信頼性は高く、これを基に予測された騒音の予測結果は、妥当と考えております。

③ 評価書案では、騒音規制法に基づき地上1.2mで評価しております。

なお、環境基準を著しく超える騒音につきましては、環境保全の措置について可能な限り配慮してまいります。

④ 工事の施行中の騒音・振動については、低騒音、低振動型建設機械の積極的導入、民家に近接する場所では一日の施工時間を限定、作業手順及び作業工程の調整、仮囲いを設置など周辺環境の保全に努めます。

⑤ 現道は、狭い歩道があるだけですので、沿道端における騒音は音の減衰が少なく実測値の示すとおり騒音が高くなっております。しかし、計画路線では副道、歩道、遮音壁を設置するため減衰効果が大きく、環境基準を下回ります。例えば、測定地点N-4(多摩市落川)の実測値と断面Vの予測値を比較すると以下ようになります。

項目		時間帯別騒音レベル (dB(A))				
		朝	昼	夕	夜	
実測値	N-4地点	60	64	61	45	
予測値	断面 V	平成12年	54	55	51	42
		平成22年	54	55	51	43

主 な 意 見 の 要 旨

3) 振動

- ① 振動も現時点では我慢して生活している事態であって、苦情が9件といわれているが、なすすべがなく、その日を耐えているというのが現状です。9件だから振動はもうないんだでは、とても耐えがたい。

4) 地形・地質

- ① カーブのところでは丘陵地を開いているために、自然排水さえ十分にうまくいっているのかなというところを目撃いたします。先般の台風でいろいろなところに被害がでてるように、台風や大水、土砂崩れなどの災害を引き起こす誘因を我々が開発することによってつくってしまったのではないのかのというふうにはしか思えません。

5) 植物

- ① 1 調査により洩れている植物がある。調査地点、調査月日、調査者氏名も分からず、あまりにも漠然としすぎて資料として疑問を感じる。
- 2 タマノカンアオイは学術上貴重な植物であり、稀少性かつ増殖力が低い植物であります。東斜面一帯には他の場所では見られない程、繁殖している。
- ② 愛宕の雑木林でさえも開発されたものと意見もあるが、それでも現在では、貴重な自然になっている、将来のことを考えて、残すべきものはきちんと残す決断も我々今の現時点に住んでいる人間がとらなければならないことではないかなと再々思います。

見 解 の 要 旨

① 路面の平坦性の確保のために施工管理を入念に行うとともに適切な維持管理を行い、道路交通振動の発生の防止に努めますので、振動による環境に与える影響は少ないと考えます。

① 道路の設計及び工事の施工においては、構造物の安定はもちろんのこと周辺地形に影響を与えないよう十分配慮して行います。

① 1 本評価書案作成に当たり、春1日、夏2日、秋1日と3季の調査を実施しました。

また、調査地域及び調査期間は評価書案182頁に、調査者は同227頁に記載されております。

2 タマノカンアオイについては、平成3年10月の調査では、ご指摘の範囲に分布していることを確認しております。

② 東京都では、『自然の保護と回復に関する条例』によりできるだけ自然環境を保護し、あるいは、削られる自然に関しては回復を図ることに努めております。

本計画に当たっては、例えば愛宕の斜面緑地について可能な限り保護と回復に努めるとともに、道路敷地等での緑の確保を図っております。改変された緑地は、造園樹木等を主体とした安易な植栽はさげ、コナラークリ群集のような地域に見合った植生の回復を図ります。

主 な 意 見 の 要 旨

- ③ 1974年の多摩市の多摩ニュータウン開発施行者に対する提言により愛宕の斜面緑地を初め、その後の貝取地域、豊ヶ丘地域の緑地を保存することになっております。

1972年に制定された、東京における「自然の保護と回復に関する条例」第3条には、何人も開発に当たっては、都民の生活を快適にするように心がけ、そこに損なわれる自然を最小限にとどめなければならない。自然が損なわれた場合は、その回復を図らなければならないと定めております。大規模開発からわずかに残存した緑地は、二次林であろうとも、多摩市民にとっては貴重なものであることには変わりありません。本都市計画道路はこうした点からも再検討されなければならないと考えます。

- ④ 道路拡張計画の愛宕団地の東側法面には再生が不可能とされているタマノカンアオイやワニグチソウを初め、132種の貴重な植物とスイカズラ科、バラ科等の70種以上の樹木が混成しております。

特にタマノカンアオイは非常に貴重な植物です。多摩市内では、都立桜ヶ丘公園の一部と愛宕団地法面にしか発見されていません。

タマノカンアオイの種は、落葉のなかで花が咲くので受粉がなかなかうまくいかないとのこと、めったに種子が実のらず、たまたま地際で実った種がそのそばに落ちるだけなので、ひろがりは、ほとんど期待のできない植物だとのこと。人の手が入ったところはほとんど残っていないこと、また、移植がいかに困難であるかを考えれば、雑木林とともにぜひ残していただきたく思います。

見 解 の 要 旨

③ 多摩市は、「多摩市緑地実態調査報告書」(昭和49年11月東京都多摩市)により、ご指摘の提言をしております。

一方、東京都では、多摩ニュータウンの開発に当たり緑豊かで快適な環境の創造を目指し緑とオープンスペースを住区面積の30%以上確保することを基本としております。

計画策定に当たっては、特に植生等の損なわれた自然の回復に最大限の配慮をいたしました。結果として、計画路線の建設により失われる植生に対し計画路線及び周辺に同等の面積の緑地を保全いたしました。

さらに、より一層の植生の回復に努めるため、以下の変更をいたします。

1. 愛宕斜面の擁壁を約4m道路側に移動します。これにより、保全面積を約400m²増やします。
2. 歩道部を擁壁上に設け可能な限り植栽を行い、斜面緑地との一体化を図ります。

④ タマノカンアオイは、「多摩市の植生」(1981年 多摩市144頁)においても「移植は、適地であればカタクリ等に比べ容易であり、各種公園緑地にも導入が可能である。」という記述があり、移植はそれほど困難であるとは考えておりません。

移植時期は発芽前の早春の3月前後を、移植場所としては愛宕団地周辺の良いコナラ林を考えております。移植及びその後の育成に当たっては、地域の方々のご理解とご協力が必要と考えております。

また、雑木林についてもできる限り保全・回復を図ることとします。

主 な 意 見 の 要 旨

- ⑤ 「地域に見合った植生の回復」とは 具体的にどういうふう
に回復させるのか。貴重種の移植もさることながら樹林地のポリユ
ウムと環境を最大限大事にしたいのだが 住民との話し合いな
どの意志はあるか。

「結論として、陸上植物への影響は少ないと考える」と思いこ
まれてはこまります。

6) 景観

- ① 「景観」についても多分悪くならないように配慮される、と
信じております。ただし、それは「自然美」にとって替る「造
形美」としてだと思えます。私達は、多少醜い部分があったとし
ても、残された、数少ない「自然美」こそ大切にしたいと思うの
です。周辺にこれ以上の「造形美」は望みません。

7) 交通量

- ① 本都市計画道路と接続している鎌倉街道は南北交通の中心幹線道
路で関戸橋の通過交通の混雑は朝夕の難所になっています。1989
年7月20日から21日にかけて、市民による24時間交通量調査でも、
鎌倉街道、町田方面から、乞田交差点への交通量は2万1,930台に
上っております。市の今年度の交通量調査でも諏訪下橋から関戸
橋の方への交通量は1万1,000台になっておると伺っております。
よって、第二関戸橋の開通、中央高速への接続によっては、本道
路は通過道路として大幅な交通量になることは確実であり、本都
市計画道路の環境影響評価の平成12年を待たずして、2万7,000台
を突破することは、私は時間の問題だと考えます。

見 解 の 要 旨

- ⑤ 「地域に見合った植生の回復」とは、造園樹木等を主体とした安易な植栽はさげ、コナラ・クワリ群集のような雑木林の回復と考えております。このような林は、落葉樹を主体としたものであり林床種の育成にも適していると考えております。これらコナラ林は、人為による一定の管理のもとに成立してきたものであり、下刈りや間伐といった適切な管理も必要と思われまます。

なお、事業化にむけて、具体的回復計画について今後地域の方々と話し合いを行い、よりよい緑地づくりを行いたいと考えております。

- ① 計画路線が通過する愛宕の斜面におきましても愛宕の団地を造成するときには樹木の伐採及び改変を受けたものです。それが、約20年の歳月により現状のようになったものです。

計画路線の建設時においても、計画的な緑地創出に努めることにより、一定の期間を経たのちには自然に近い植生が回復すると考えております。

- ① 将来交通量の予測は、将来の人口、物流などのフレームを基に推計された地域別発生集中交通量から将来自動車ODを作成し、これを目標年次において整備が予想される道路網に配分する方法によります。この交通量予測手法は現時点において、理論と実用経験から信頼性の高い手法であり、一般的に用いられております。

評価書案においても、以上の計算方法を用い平成12年及び22年の人口、物流などの将来フレームを基に発生する交通量と道路整備状況を検討し、適正に配分した結果として評価書案のと通りの推定交通量となったものです。

なお、東京都では、都民や企業の協力を得ながら、7都県市共同による自動車交通量の抑制策を推進するとともに、多摩地域の特に南北方向の公共交通機関の充実のため多摩都市モノレールの建設の推進などを実施するなど自動車交通の規制に向けた努力を行っております。

主 な 意 見 の 要 旨

8) 環境一般

- ① 構想段階から住民参加や、住民から出された代替案について、専門的に検討する機関を設置することが大切です。現状では住民の意見が計画に反映される可能性はなく、最終決定をする都市計画審議会では住民の意見がどれほど取り入れられてきたか、住民にとって知るよしもありませんでした。人間の生命、健康を守る環境行政の立場から、環境アセスメント制度の見直しを提起します。

9) 計画

- ① 幅40メートルもの大幹線道路は現在の3倍以上の交通量にもなり、騒音、大気汚染、振動等、はかり知れません。何故今住宅地である多摩ニュータウンの中に幹線道路を作らなければならないか。都は大気汚染が深刻になっていることから車の走行を減らす対策とは矛盾することではないですか。

10) 構造

- ① この度の都市計画道路の計画変更には異議があり、計画変更以前の道路巾で2車線道路として改善されるように要請したい。もしどうしても4車線ということならば、緑地を失わないように地下トンネル方式の導入をはかるべきと考える。

見 解 の 要 旨

- ① 計画路線の環境影響評価に当たっては、東京都環境影響評価条例に基づいて進めています。見解書の中で評価書案に対する都民からの意見書、公聴会での意見、多摩市長からの意見に対して事業者が考えを示します。

また、見解書についても環境影響評価書案のときと同様に意見書を提出することができます。その結果必要な場合については、それらの意見を反映させていきます。

なお、都民からの意見などは、環境影響評価審議会に送付され、評価書案、見解書とともに審議されます。

- ① 計画路線は、深刻化する交通渋滞を緩和し、広範な都市活動を支える適切な道路ネットワークを形成するために現計画ルートに沿って幅員の変更を行うものであります。つまり、予想される交通需要に対して当初計画の18mでは、処理できないので4車線標準幅員25mとして計画したものです。

この25mの道路に沿道住宅からのアクセスの利便性を向上させるために副道、バス停及び緑地を設置することにより部分的に幅員を広げております。

- ① 計画路線の予想される交通需要に対して当初計画の18mでは、処理できないので、4車線標準幅員25mとして計画したものです。構造については、計画検討時に平面案およびトンネル案を検討いたしましたが、本計画では以下の理由により平面案を選択いたしました。

1. トンネルの出入口部には、本線部に加え側道が必要となり、愛宕の斜面緑地が平面案に比べ、さらに2,000m²ほど多く削られることとなる。
2. 一部の地域で沿道アクセスが困難となる。
3. 道路線形上トンネル坑口部の騒音対策が難しい。

主 な 意 見 の 要 旨

11) その他

- ① 東寺方の交差点は、交差点を真中にして大変急なカーブになっています。道路を作る過程で、時速60kmのスピードで道路をつくっていくという今回の設計上の計算ではありますが、半径200mの円を描かなければならないというふうに示されていますが、相当無理した急カーブになっています。しかも平坦ではありません。そしてそこに至る道もまたカーブを描いている。

この東寺方三丁目の付近はまさに交通事故多発地帯、こういうふうになるのではないのでしょうか。

見 解 の 要 旨

- ① 道路の構造の一般的技術的基準を定めている道路構造令によると、設計速度60km/hの道路では望ましい値として200mが示されておりますが、最小曲線半径は、150mと定められております。

計画路線で用いている最小曲線半径は160mであり、基準を満たしております。

東寺方三丁目付近の現況道路は、約9m幅の狭小な道路であり十分な歩道もありません。計画路線の整備により道路幅員も広がり上下車線の分離、本線交通と歩行者との分離により安全性は向上するものと考えております。

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 事業の目的

東京都では、現在慢性化、広域化している交通混雑の緩和を図るため副都心の育成、多摩の自立化等により、多心型都市構造への再編を進めている。多摩地域においては南北方向の道路と多摩川中流部橋梁の整備に重点を置き、適正な道路ネットワークの形成をめざしている。計画路線は、この多摩川中流部橋梁の整備によって事業化されている第二関戸橋および多摩ニュータウンの整備に伴い今後増大する交通量に対し適切な誘導分散を担う幹線道路の一つである。

また、計画路線の周辺は、家屋が密集している所もあり、歩道部の拡充・植樹等による「地域環境の保全」を図るとともに、「都市機能の確保」「都市防災の強化」の点からも計画路線の幅員拡幅が必要となっている。

このように、計画路線は、現計画策定時に比べ道路ネットワーク上における役割の変化、並びに地域道路としての要求の高度化により計画の見直し及びその早期実現が望まれている。

本事業は、計画路線の現計画幅員18mの構成を25m(副道部35m)4車線の構成に変更し、当該路線が多摩地域の適正な道路ネットワーク形成の一翼を担うとともに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

計画路線の位置は図2-2-1に示すとおりであり、東京都多摩市東寺方地先を起点に、多摩市乞田地内を終点とする延長約1.4km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に十分配慮して、環境保全や公害防止に努めながら策定した。

計画路線の事業予定位置を図2-2-1、道路計画図を図2-2-2(1)、横断面図を2-2-2(2)に示す。

事業計画の概要は、表2-2-1に示すとおりである。

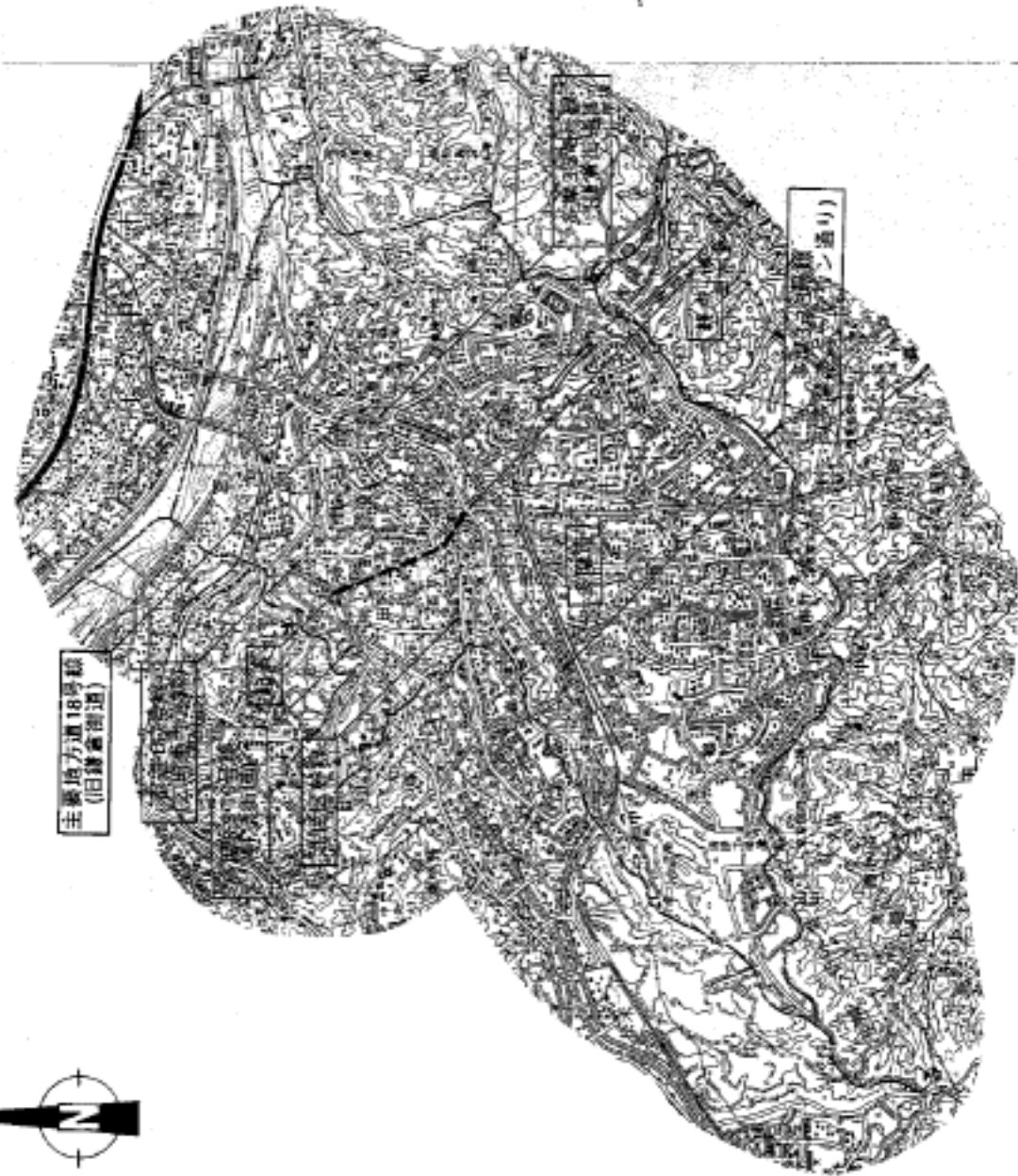
表2-2-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
位置及び区間	延長 約1.4km 起点：東京都多摩市東寺方地先 終点：東京都多摩市乞田地内
通過地域	東京都多摩市
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 (4車線) (図2-2-1参照) 主要地方道18号線(旧鎌倉街道) (2車線)
主要交差道路	都道157号線 (2車線) 北住区幹線 (2車線)
交差鉄道	なし
道路構造	平面街路築造部 約1.4km (図2-2-2参照)
計画交通量	平成12年 19,500~27,800台/日 平成22年 19,800~27,000台/日 (図2-2-4参照)
供用開始	平成9年度(予定)
工事期間	平成4年度~平成8年度(予定)

図番	2-2-1
図名	計画路線の事業予定位置

縮尺 1 : 50,000

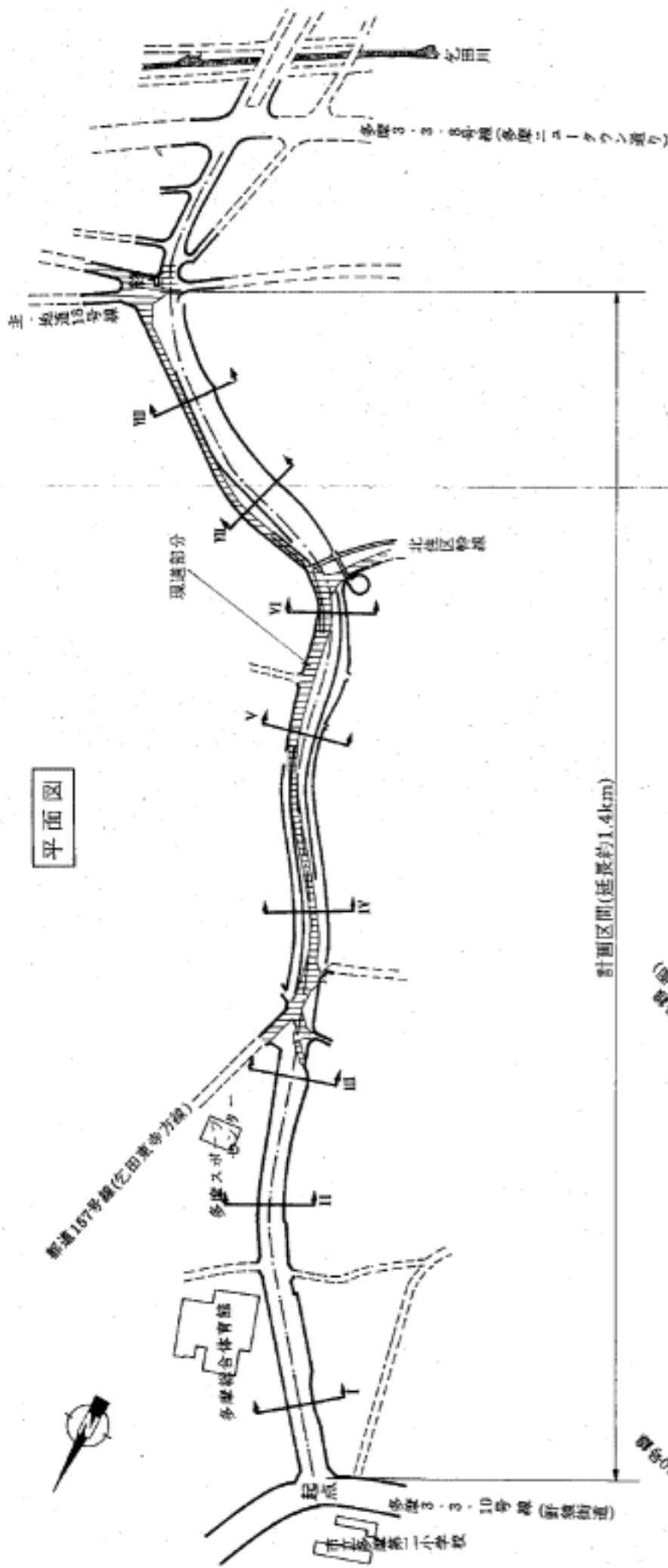
----- 計画路線



主要地方道18号線
(旧鎌倉街道)

（通り）

平面図



計画区間(延長約1.4km)

縦断面

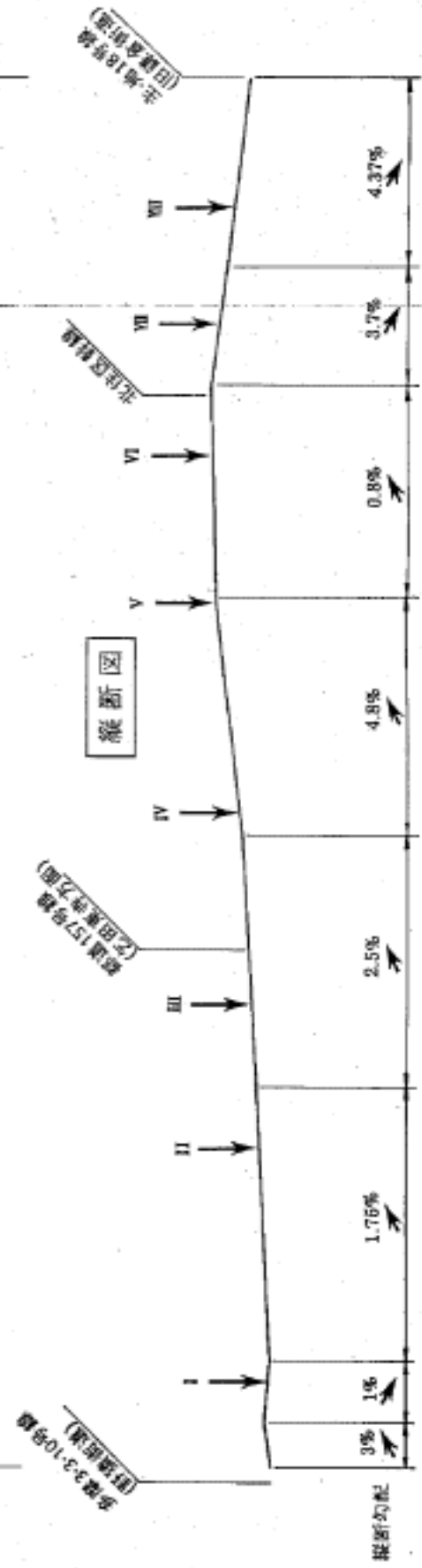


図2-2-2(1) 道路計画図

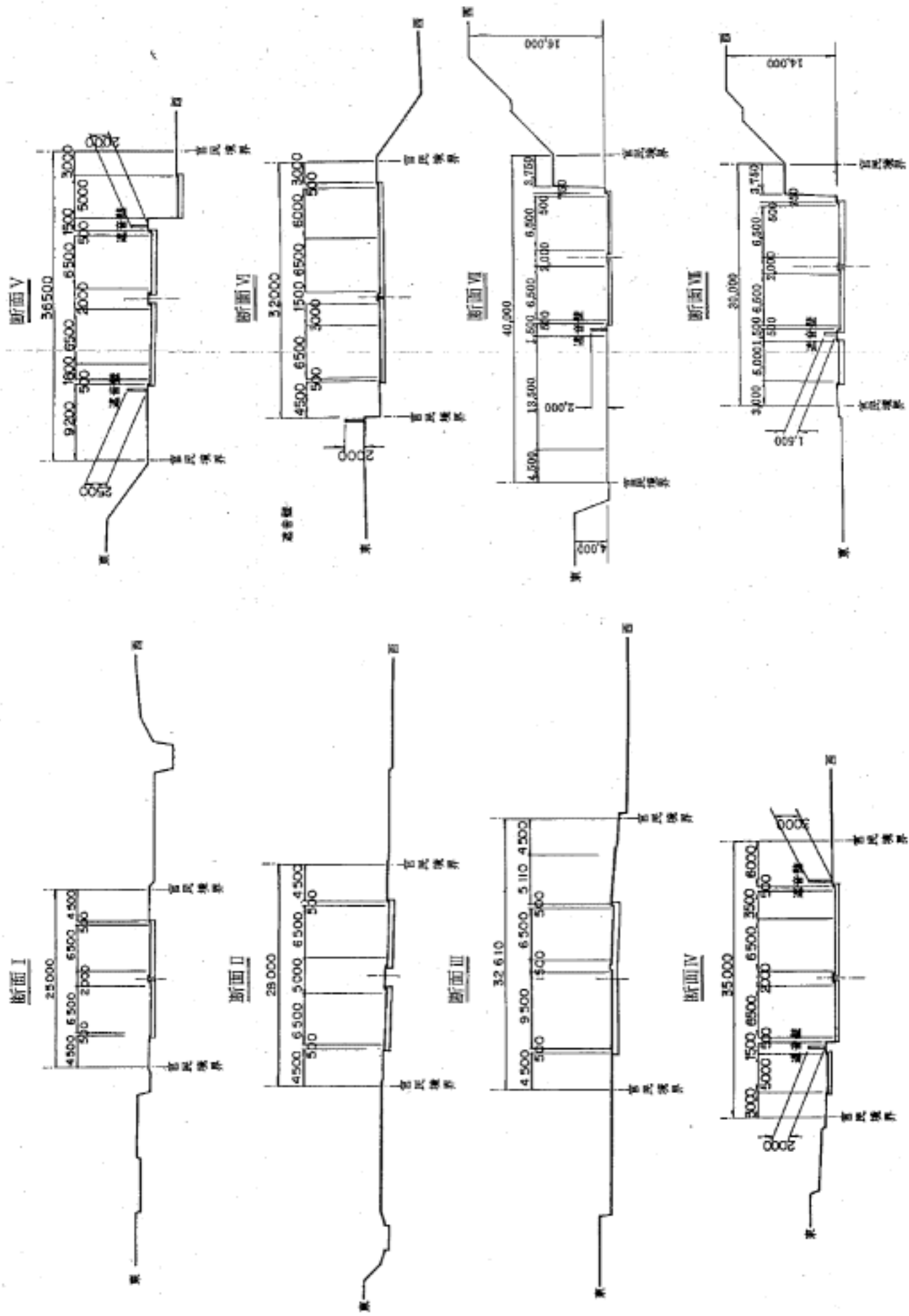


图2-2-2(2) 横断面图 单位(mm)

2-2-4 計画交通量

平成12年及び平成22年の計画交通量を図2-2-4に示す。

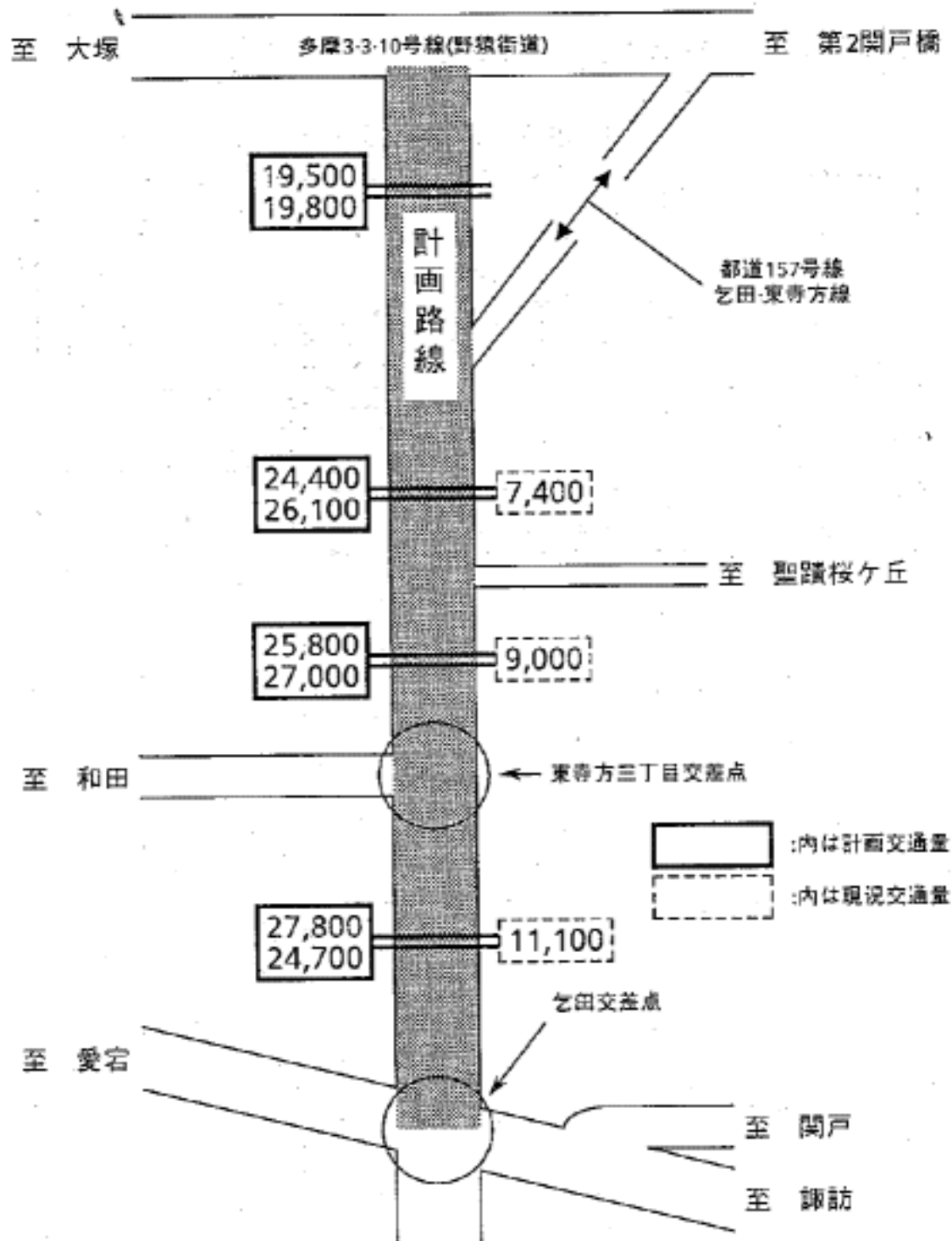


図2-2-4 計画交通量

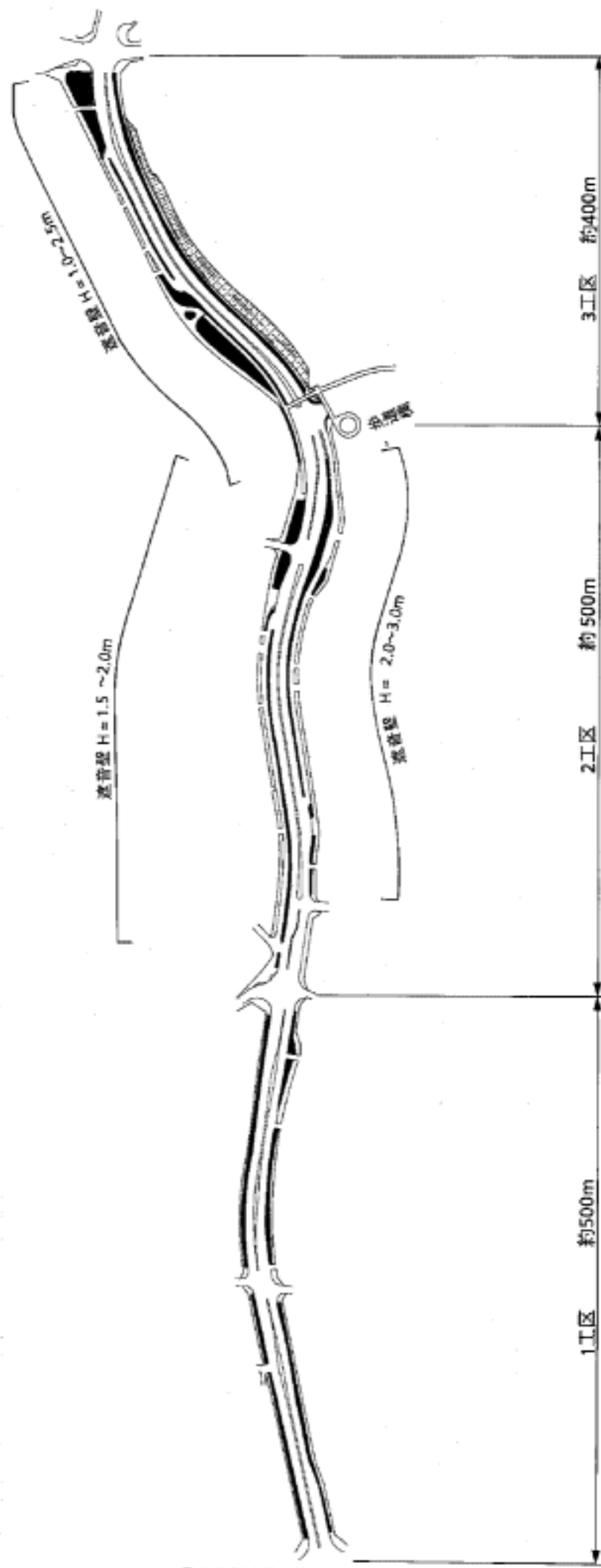
注) 1. 単位は、台/日である。

2. 計画交通量は、上段が平成12年、下段が平成22年推計値

3. 現況交通量は、昭和63年度実績

凡例

	堤
	切土、填土
	遮音壁
	遮音壁



各線 3 · 3 · 10 号線野田街道

图 2-2-3 工事区域图

2-2-5 環境管理に関する計画等への配慮

本事業の計画策定に当たっては、「東京都環境管理計画」及び「第三次多摩市総合計画」の環境保全に関する計画等の趣旨に沿って表2-2-3に示す事項に配慮した。

表2-2-3 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計 画 等	内 容	配 慮 し た 事 項
東京都環境管理計画	<p>地域別の望ましい環境像と長期計画 (多摩中央ゾーン)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境を始めとする地域の環境特性を生かす開発等への誘導、緑地の保全とオープンスペースの確保、大気汚染や騒音などによる環境の悪化の防止によって、自然を生かした快適な環境の形成を図る。 <p>緑地に影響を与える事業に対する指針 (交通施設)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備に当たっては、古地に残されている良好な樹林地や、丘陵部の自然地の保全に努めること。 ・幹線道路の整備に当たっては、周辺の土地利用を考慮した道路構造の採用や環境施設等の設置等の沿道整備に努めること。 ・道路建設に当たっては、歩道の整備や緑化に努めること。 ・快速等の公共交通への転換や大型車を中心とする通過交通の排除等広域的な交通対策について検討すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画路線の計画に当たっては、周辺の環境を重視し、植栽を可能な限り施す等その保全と調和に対して十分配慮します。 ・計画路線周辺に与える環境への影響を未然に防ぐため、遮音壁の設置などを行います。 <ul style="list-style-type: none"> ・計画路線により、愛宕団地斜面の樹林地の一部が消滅しますが、新たに作られる法面には植栽を施し、また、可能な限り緑地を確保します。 ・駅道の設置により周辺地域からのアクセスの向上を図っています。また、副道と本線との間には遮音壁及び植栽を設置して沿道の環境を保全します。 ・計画路線の一般部(25m幅員)には4.5m、副道部(標準35m幅員)には3.0mの歩道を設置します。また、これらの歩道には植栽を施します。 ・多摩地域においては、南北方向の公共交通としてモノレールの建設を進めています。これにより自動車交通の抑制及び道路交通の円滑化を図っています。また、通過交通の分散を目指し、道路の体系的なネットワークの形成に努めます。
第三次多摩市総合計画	<p>自然と調和した快適な都市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画路線は、植栽等を可能な限り施し周辺環境と調和に心がけます。また、遮音壁等は、植栽により威圧感の低減を図ります。 ・計画路線の歩道及び歩道橋は、ハンディキャップをもった人々にも安心して利用できるよう配慮します。