

## 第7章 複数の対象計画案の内容の比較

複数の対象計画案について、主旨及び特徴等の比較を表 7-1 に示します。

表 7-1(1) 対象計画案の比較

項目	対象計画案の比較
対象計画案の主旨	<p>対象計画の案の策定に当たり、ルート、構造形式、車道の配置の3つの視点から検討し策定しました。</p> <p>ルートは、トンネル等区間について、既定都市計画の位置とした案及び既定都市計画の位置より南側とした案とし、複数の対象計画案を作成しました。</p> <p>構造形式は、多摩市と稲城市の市境の山地斜面はトンネル構造としました。また、標準区間については、沿道アクセス、まちづくりの一体性、経済性を考慮し平面構造を基本とし、JR 武蔵野(貨物)線の交差点のみ橋梁構造としました。</p> <p>車道の配置は、トンネル等区間は上下線を分離した案を基本とし、標準区間は沿道環境への配慮等から道路中央に集約した案を基本としました。</p>
都市計画道路名	多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線
対象とする延長及び区間	延長：【A案】約 4.1km 、 【B案】約 4.0km 起点：稲城市百村(稲城福祉センター入口交差点) 終点：多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)
通過地域	稲城市、多摩市
道路の区分	第4種第1級※)
車線数	本線往復4車線
道路幅員	平面構造 (36.0m~58.0m) 橋梁構造 (50.0m) トンネル構造 (車道 7.5m)
設計速度	60km/h
道路構造	平面構造、橋梁構造及びトンネル構造
主要交通との差	<p>【交差道路】</p> <p>多摩 3・4・15号[町田調布線] : 平面交差</p> <p>多摩 3・4・9 [向陽台・公園通り] : 平面交差</p> <p>多摩 3・4・16号[城山通り] : 平面交差</p> <p>多摩 3・3・28号[上谷戸大橋通り] : 平面交差</p> <p>都道上麻生連光寺線(137) : 立体交差(計画道路はトンネル構造)</p> <p>多摩 3・4・18号[府中町田線・町田調布線] : 平面交差</p> <p>【交差鉄道】</p> <p>JR武蔵野(貨物)線 : 立体交差(計画道路は橋梁構造)</p>
計画交通量	計画道路の供用時：25,400 台/日~43,400 台/日 道路ネットワークの整備完了時：23,500 台/日~43,100 台/日
供用開始	令和 11 年度(2029 年度) (予定)
工事期間	令和 3 年度(2021 年度)から令和 11 年度(2029 年度) (予定)

※) 第4種第1級とは、道路構造令(昭和 45 年政令第 320 号)に定められた道路の区分です。

表 7-1(2) 対象計画案の比較

項 目	対象計画案の比較		
複数 の 対象 計画 案	<b>1 トンネル等区間</b> ・ 稲城中央公園交差点～多摩東公園交差点 トンネル等区間では【A案】と、【B案】の2案を策定しました。 【A案】は、既定都市計画の位置とした案としました。 【B案】は、既定都市計画の位置より南側とした案としました。		
	図 3-2(5 ページ参照)	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
	道路構造 (延長・幅員)	平面構造 延長 約 0.6 km 幅員 約 58.0m  トンネル構造 延長 約 1.9 km 幅員 車道約 7.5m	平面構造 延長 約 0.6 km 幅員 約 58.0m  トンネル構造 延長 約 1.8 km 幅員 車道約 7.5m
	上下線の車道位置	平 面 構 造：上下線を中央に集約 トンネル構造：上下線を分離	
	歩道・植樹帯等の幅員	片側約 7.5～9.5m	
	遮音壁	車道の両側：0.0m～2.5m	
	<b>2 標準区間</b> ・ 稲城福祉センター入口交差点～稲城中央公園交差点 計画道路のうち標準区間では、沿道環境への配慮等から車道位置については道路の中央に車道往復4車線を配置し、その両側に連続した歩道・植樹帯等*を整備し、必要に応じて遮音壁を設置します。 また、JR 武蔵野(貨物)線との交差部は橋梁構造とします。		
	図 3-3(6 ページ参照)	標準区間	
	道路構造 (延長・幅員)	平面構造 (延長約 1.5 km 幅員約 36.0m～58.0m) 橋梁構造 (延長約 0.1 km 幅員約 50.0m)	
	上下線の車道位置	上下線を中央に集約	
歩道・植樹帯等の幅員	片側約 4.5～19.0m		
遮音壁	車道の両側：0.0m～1.5m、中央帯：0.0m～1.5m		
* 中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。			

注) 車道は本線車道を示します。また、上り線は東行(北側)、下り線は西行(南側)道路を表します。

## 第8章 地域の概況

### 8.1 一般項目

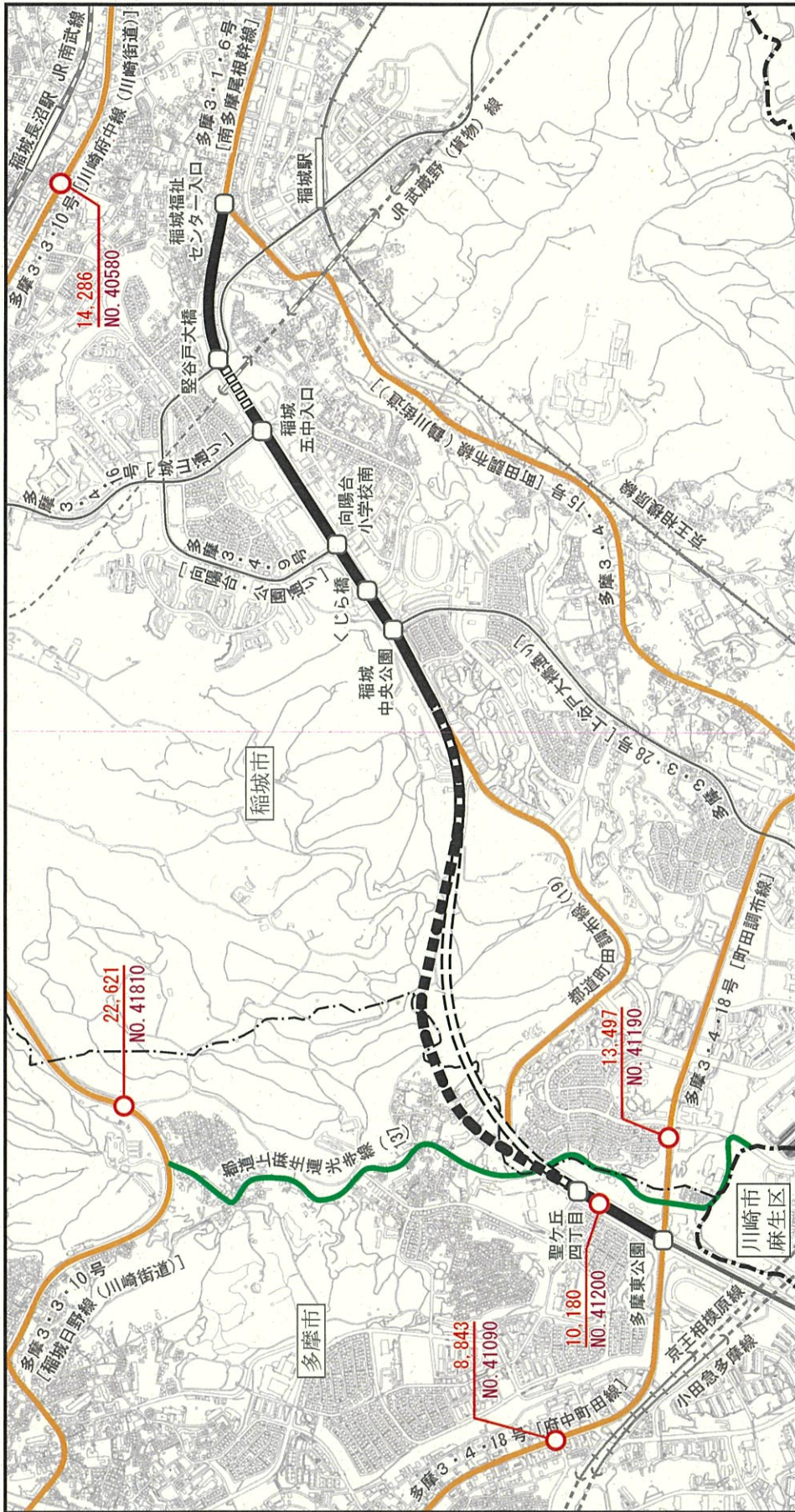
本事業に関わる地域の概況(一般項目)の要約は表 8.1-1 に示すとおりです。

表 8.1-1(1) 地域の概況(一般項目)

項目	地域の概況
人口	平成 30 年 1 月 1 日現在の多摩市及び稲城市の合計は、人口が 238,639 人、世帯数が 110,601 戸となっており、過去 5 年間の年変動をみると人口及び世帯数とも増加傾向となっています。
産業	多摩市及び稲城市における事業所数及び従業者数の割合最多は、いずれも「卸売業、小売業」となっています。平成 26 年から平成 28 年では、「生活関連サービス業、娯楽業」や「建設業」が増加し、「情報通信業」や「教育学習支援業」が減少しています。
交通	<p>計画道路及びその周辺の主要道路における平日の 12 時間交通量は、図 8.1-1 に示すとおり、平成 27 年度において 8,843～22,621 台/12h でした。このうち、計画道路の町田調布線(南多摩尾根幹線)では 10,180/12h 台でした。</p> <p>計画道路及びその周辺の主な鉄道としては、図 8.1-2 に示すとおり、京王電鉄京王相模原線、小田急電鉄小田急多摩線、JR 南武線及び JR 武蔵野(貨物)線があり、JR 武蔵野(貨物)線は計画道路と立体交差しています。駅としては、計画道路の東側に JR 南武線の稲城長沼駅及び京王電鉄京王相模原線の稲城駅があります。乗車人員数の最多は稲城駅の年間約 378 万人(平成 28 年度)で、経年的には各駅ともこの 5 年間で増加傾向となっています。</p> <p>計画道路を通行・交差するバス路線は、図 8.1-3 に示すとおり京王バス及び稲城市の市内循環バスがあり、計画道路上には 3 箇所のバス停(多摩東公園、杜の一番街、稲城中央公園)が設置されています。</p>
土地利用	<p>計画道路周辺の土地利用は、図 8.1-4 に示すとおりです。多摩市聖ヶ丘周辺は、主に事務所建築物、独立住宅、公園、運動場等が分布しています。稲城市域西側(多摩市と稲城市の市境～稲城中央公園交差点)は、独立住宅、公園、運動場、原野等が分布しています。旧坂浜処分場跡地は土地利用現況図では未利用地に区分されているものの、現在は稲城長峰スポーツ広場としてサッカー場や公園として使われています。稲城市域東側(稲城中央公園交差点～稲城福祉センター入口交差点)は、主に教育文化施設、独立住宅、公園、運動場等に利用されている他、事務所建築物、専用商業施設、森林等が分布しています。本エリアの事務所建築物と専用商業施設は、流通施設関係、ドラッグストア、ファミリーレストラン等のロードサイド形の店舗等です。なお、トンネル構造は、多摩市聖ヶ丘周辺から稲城市西側の範囲であり、地上部には教育文化施設、専用商業施設、独立住宅、集合住宅に利用されている他、公園、運動場、畑、森林等が分布しています。</p> <p>計画道路周辺の既存建築物の状況は、図 8.1-5 に示すとおりです。計画道路沿道の多摩市聖ヶ丘周辺には、3 階以下の低層住居が分布しています。また、稲城市域でも同様に 3 階以下の低層住居が分布しています。高層建築物については、計画道路東坑口付近の南側背後地に集合住宅が立地しています。</p> <p>計画道路及びその周辺の一部は多摩ニュータウンの地域となっており、多摩地域の無秩序な開発を防止し居住環境の良い宅地や住宅を大量に供給することを目的に、図 8.1-6 に示すとおり、昭和 40 年代から計画・開発されてきました。計画道路周辺には住宅の他、公園や運動施設があり、教育施設も多く立地しています。</p> <p>計画道路及びその周辺における都市計画法に基づく用途地域及び地区計画の指定状況は、表 8.1-2 及び図 8.1-7 に示すとおりです。計画道路沿道の多摩市域は主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第二種住居地域に指定されています。稲城市域は主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域に指定されています。また、計画道路沿道の土地利用の状況を反映し、住居を目的とした地区計画が多く定められています。</p> <p>その他、計画道路周辺の主な公共施設等は、表 8.1-3 及び図 8.1-8 に示すとおりです。計画道路周辺には、向陽台小学校、稲城第五中学校をはじめとして、社会福祉施設、運動施設、公園・緑地が分布しています。</p>

表 8.1-1(2) 地域の概況(一般項目)

項 目	地域の概況
水域利用	<p>計画道路及びその周辺の水域の状況は、図 8.1-9 に示すとおりです。計画道路及びその周辺の河川は、計画道路南側に三沢川が流れています。また、三沢川流域の治水対策の一環として、多摩ニュータウン稲城地区の開発に伴う雨水排水のために建設された三沢川分水路(トンネル河川)があります。三沢川流域の東京都管理区間では、漁業権が設定されていません。</p> <p>計画道路及びその周辺の湧水は、計画道路南側約 660m に妙見寺、計画道路南側約 740m に若葉台公園があります。</p> <p>計画道路及びその周辺の井戸として、公園や小学校等に飲用水用の防災用井戸等が 11 箇所あります。</p> <p>多摩市及び稲城市では、地下水を上水道や工業用水等に利用しています。平成 24 年度から 28 年度の過去 5 年間の全揚水量をみると、平成 26 年に揚水量が最大となり、それ以降減少傾向が見られます。特に、稲城市における上水道の揚水量が大きく減少しています。</p> <p>地下水位の変動量は、観測井の「新多摩」は平成 11 年に観測を開始し平成 20 年 3 月までは観測が行われていました。近年地下水位が地盤面より高くなり水位の観測が困難になりましたが、自噴していることは確認されています。地下水位は T.P. 50m 程度で安定していました。観測井の「稲城」は観測を開始してから上下動を繰り返していますが、おおむね地下水位は上昇傾向にあり、近年は T.P. 30m 前後で推移しています。</p> <p>公共下水道の普及率はほぼ 100%となっています。</p>
気 象	<p>計画道路及びその周辺における気象庁気象観測所としては、計画道路北側約 5.5km の地点に府中地域気象観測所があります。</p> <p>平成 30 年の府中地域気象観測所の気象状況は、年間降水量は 1,388.5mm、年平均気温は 16.2℃、年平均風速は 1.8m/s、年間最多風向は北北東、日照時間は 2,119.6 時間となっています。</p> <p>過去 5 年間では、府中地域気象観測所の年間降水量は約 1,400mm～1,900mm、平均気温は 15.1℃～16.2℃、平均風速は 1.6m/s～1.8m/s、最多風向は北北東、日照時間は約 1,800 時間～2,220 時間程度で推移しています。</p>
関係法令の指 定・規制等	<p>本事業に関係する主な法令は、環境基本法、東京都環境影響評価条例(昭和 55 年東京都条例第 96 号)、環境確保条例、自然保護条例、道路法(昭和 27 年法律第 180 号)、都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)等です。</p>
環境保全 に関する 計画等	<p>東京都では、「東京都環境基本計画」、「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020 年に向けた実行プラン～」、「東京の都市づくりビジョン」、「緑施策の新展開」等を策定しています。</p> <p>また、多摩市及び稲城市では「都市計画マスタープラン」、「環境基本計画」、「緑の基本計画」等を策定しています。</p>



凡例

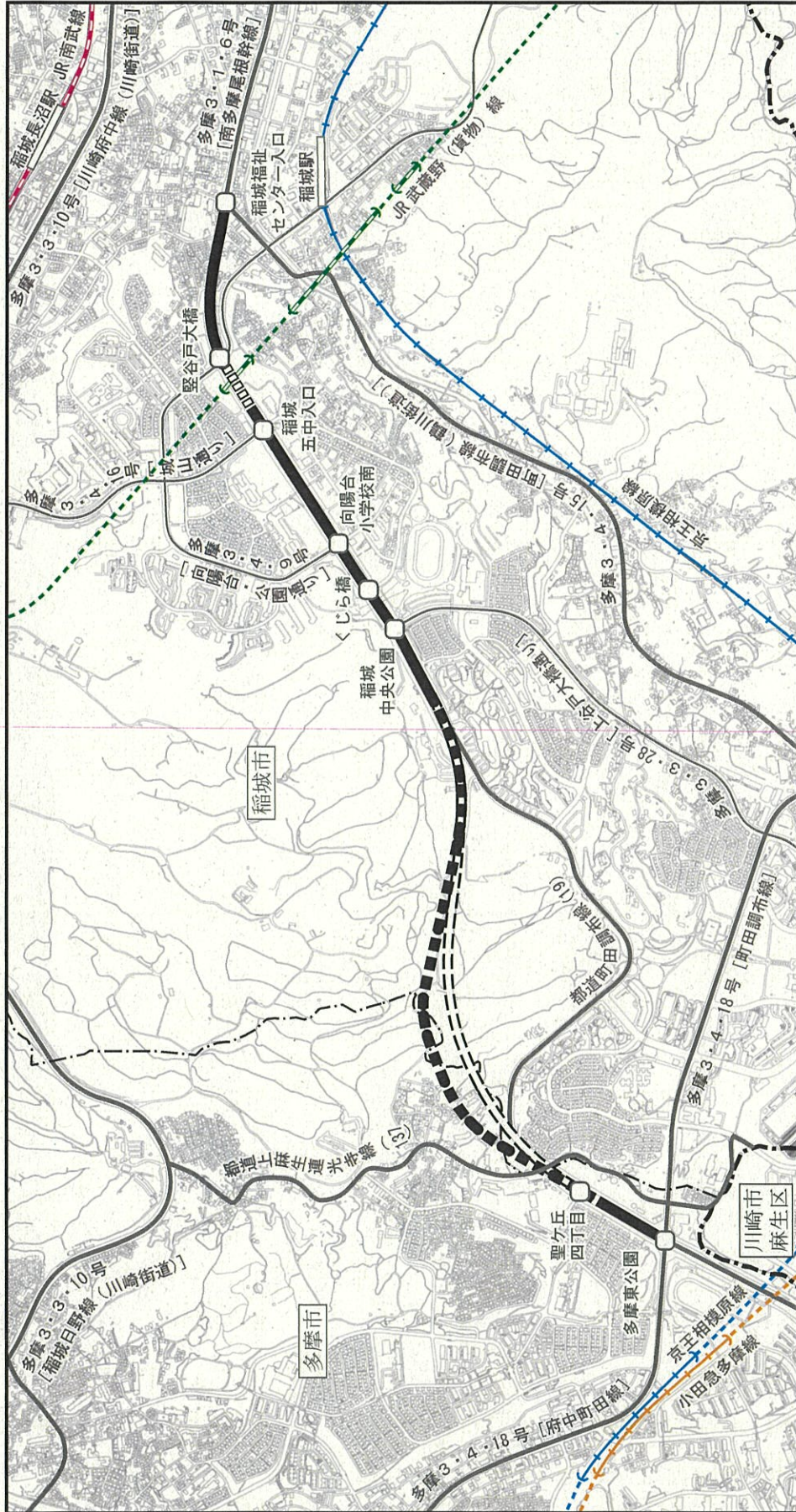
- 計画道路 (平面構造)
- 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案))
- 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更案))
- 計画道路 (橋梁構造)
- 都県界
- 市界
- 主要地方道
- 道路 (計画道路と交差する主な市道)
- 交差点
- 一般都道
- 鉄道

○ 交通量 (台/12h, 平成27年度)  
区間番号



図 8.1-1 主要道路網及び交通量調査図

資料：「平成27年度道路交通センサス一般交通量調査結果」  
(平成30年12月閲覧 東京都建設局ホームページ)



**凡例**

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画道路 (平面構造)</li> <li>■ 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案))</li> <li>■ 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更案))</li> <li>□□□□ 計画道路 (橋梁構造)</li> <li>----- 市界</li> <li>—— 道路 (主要地方道・一般都道)</li> <li>—— 道路 (計画道路と交差する主な市道)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交差点</li> <li>—+— 鉄道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 京王電鉄京王相模原線</li> <li>— 小田急電鉄小田急多摩線</li> <li>— JR 武蔵野 (貨物) 線</li> <li>— JR 南武線</li> </ul>
--	---	--

N

**1:20,000**

0 0.5 1km

図 8.1-2 鉄道網図