

## 第 6 章 複数の対象計画案の内容

## 第6章 複数の対象計画案の内容

### 6.1 対象計画の案の策定に当たっての考え方

対象計画の案は、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。

#### 6.1.1 ルート

対象計画の案のルートは、トンネル等区間については以下の理由から、既定都市計画ルートと既定都市計画ルートよりも線形を南側に寄せたルートの2つのルートを複数案として策定しました(図6.1-1参照)。

○計画道路は、昭和44年に南多摩尾根幹線として都市計画決定されています。都市計画は、多摩市と稲城市の市境の山地斜面をトンネル構造として決定されていました。

○その後、多摩市東部に位置する連光寺地区及び稲城市西部に位置する若葉台地区にまたがる地域において、希少な陸産貝類をはじめ、多様な動植物が生息・生育する場所であることが判明し、平成26年11月に東京における自然の保護と回復に関する条例(平成12年東京都条例第216号)(以下「自然保護条例」といいます。)に基づき、連光寺・若葉台里山保全地域に指定されました。この希少な陸産貝類等が生息する連光寺・若葉台里山保全地域内の湿地の直下に都市計画決定されているルート(トンネル構造部分)が位置しており、トンネル掘削による湿地内の生物の生息環境への影響が懸念されます。

○そのため、連光寺・若葉台里山保全地域の湿地を回避するルートとして、湿地の南側を通るルートを検討し、既に都市計画されているルートと比較検討することとしました。

なお、トンネル構造以外の区間については、既定都市計画ルートの幅員で用地取得済みであり、現在、往復2車線で暫定整備されています。また、環境現況調査を実施しましたが、ルートを変更しなければならない状況は見受けられませんでした。

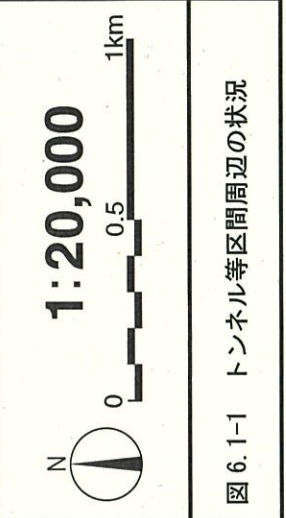
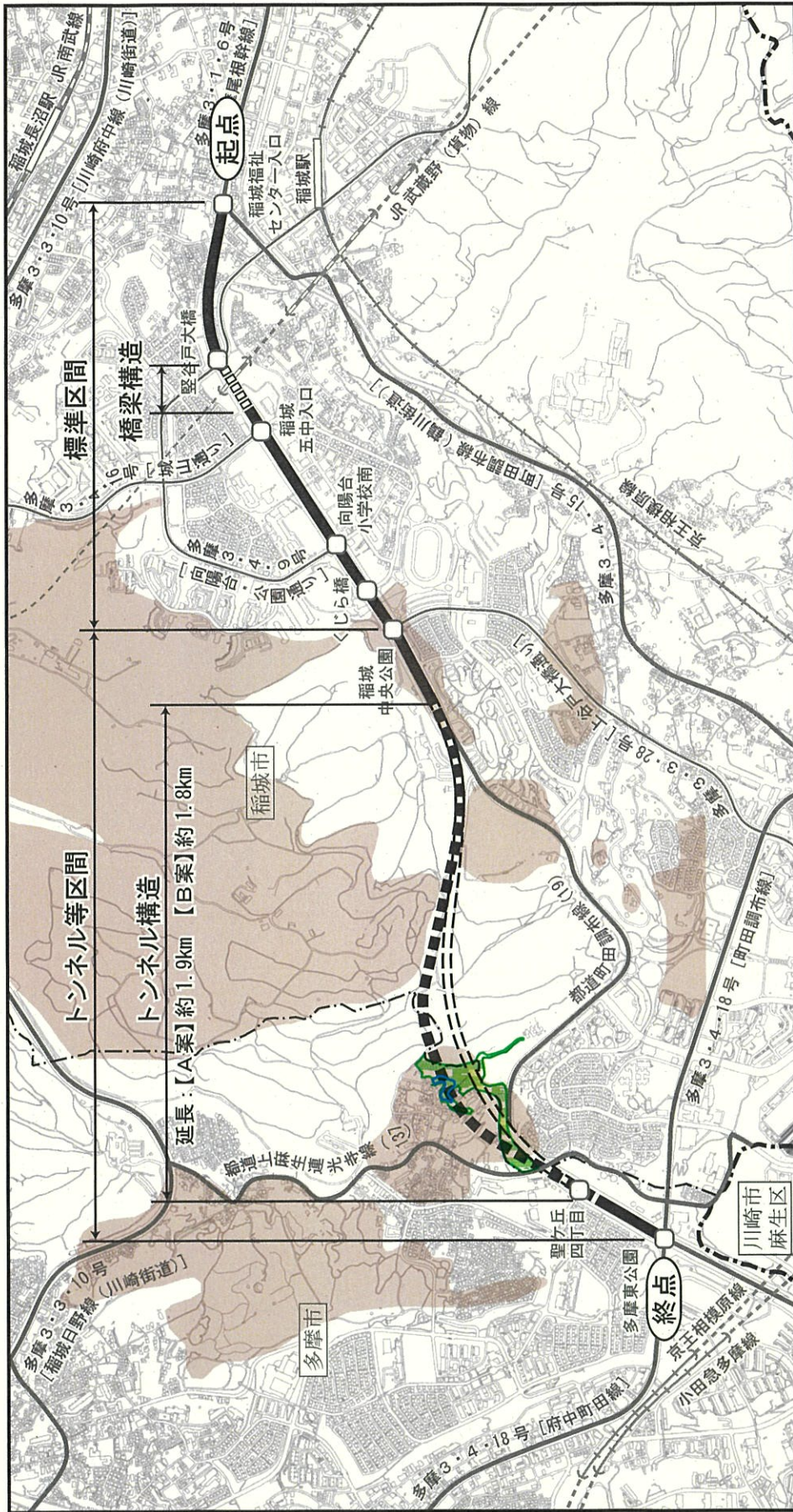


図 6.1-1 トンネル等区間周辺の状況

- 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
  - 道路 (主要地方道・一般都道)
  - 道路 (計画道路と交差する主な市道)
  - 交差点
  - 鉄道
  - 湿地
  - 連光寺・若葉台里山保全地域
  - 丘陵地

### 6.1.2 構造形式

対象計画の案の構造形式は、計画道路の区間ごとの地形状況等に応じて、トンネル構造と平面構造を基本としました。なお、JR武蔵野（貨物）線との交差部については橋梁構造による立体交差としました。

#### (1) トンネル等区間

多摩市と稲城市の市境付近は山地斜面となっており、平面構造とした場合、大規模な切土や盛土が発生するとともに、連光寺・若葉台里山保全地域に多大な影響を及ぼすことから、トンネル構造を基本としました。

なお、トンネル構造以外の区間については、以下の標準区間に示す理由により平面構造としました。

#### (2) 標準区間

標準区間は、以下の理由により平面構造を基本としました。ただし、標準区間の内、JR武蔵野（貨物）線との交差部については、地形が急峻な谷地形となっていることから、橋梁構造による立体交差としました。

#### ア 沿道アクセス及びまちづくりとの一体性

起点（稲城市福祉センター入口交差点）から稲城市長峰三丁目付近までの区間及び多摩市聖ヶ丘四丁目付近から終点（多摩東交差点）までの区間は段階的に車道が整備され、現在往復2車線で暫定整備されています。計画道路の沿道は、ほとんどが市街化された地域となっていることから、道路整備に当たっては、地域の方々が利用しやすく、利用者が沿道に立ち寄りやすくするなど、沿道アクセス機能が求められます。

また、南多摩尾根幹線の沿道は、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、まちづくりとの一体性を図る必要があります。

平面構造は、沿道アクセス機能に優れ、まちづくりの一体性を図るのに有利です。

#### イ 経済性

平面構造は、掘割式と比較して工事費、維持管理費が安くなります。

なお、「6.1.4 対象計画の案としなかった主要計画の案」において、計画道路の一部区間を既定都市計画の「掘割式」とした案の概要を示しています。



### 6.1.3 幅員構成(車道の配置)

#### (1)トンネル等区間

計画道路のうち、トンネル等区間の概要は、図6.2-1(2)に示すとおりです。自転車や歩行者は現道である都道町田調布線を通行可能であり、周辺の土地利用を考慮し、トンネル構造は車道部のみとしました。また、【A案】、【B案】共に上下線を分離した案を基本としました。

なお、トンネル構造以外の区間について、計画道路沿道への配慮等から基本的に道路の中央に車道往復4車線を配置しました。

#### (2)標準区間

計画道路のうち、標準区間の概要は、図6.2-3に示すとおりです。標準区間は、計画道路沿道への配慮等から基本的に道路の中央に車道往復4車線を配置しました。

#### ア 標準部

計画道路の沿道が主に住居系の土地利用であることから、沿道環境に配慮し、基本的に道路の中央に車道往復4車線を配置しました。堅谷戸大橋交差点から稲城福祉センター入口交差点までの区間は、計画道路と接続する稲城福祉センター入口交差点より東側の現況道路とのすり付けから、広い中央帯の両側に車道を配置する計画としました。

#### イ 交差点部

現況の交差点は、基本的に図6.1-2に示すように広い中央帯の大きな交差点形状となっています。計画では安全性・円滑性を考慮し、車道部を中央に寄せるコンパクトな交差点形状※を基本としました。これにより、歩行者の横断距離も短縮することができます。

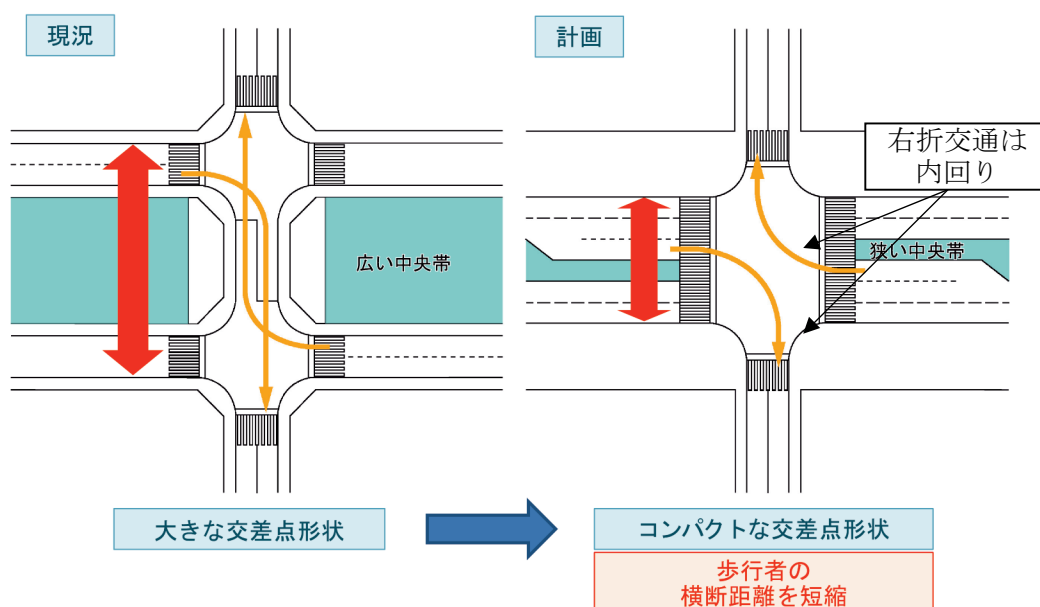


図6.1-2 コンパクトな交差点形状と大きな交差点形状のイメージ

※ 歩行者の横断距離が短くなり歩行者の安全性が高まることに加え、右折時の車両導線が重ならないため、右折車両の安全性、円滑性の面で効果的です。

#### 6.1.4 対象計画の案としなかった主要計画の案

対象計画の案としなかった主要計画の案に、計画道路の一部区間を既定都市計画の「掘割式」とした案があります。対象計画の案としなかった理由を以下に示します。

計画道路は、平成3年10月の都市計画変更により、構造形式として地表式、掘割式及び地下式(トンネル)が明示されました。

既定都市計画の掘割式のイメージは図6.1-3に、掘割式の区間は図6.1-4に示すとおりです。

計画道路の掘割式の区間は、これまで宅地開発に併せて段階的に副道(地表式)を中心に整備が進められ、本線については、未整備でした。

このような状況の中、平成13年の行政評価において、本線の整備については、多大な事業費や長期の事業期間を要することなどから、構造形式などの抜本的な見直しが必要との評価を受け、整備形態等について検討を進めてきました。

検討の結果、構造形式を掘割式から地表式にした場合は、掘割式に比べて大規模な構造物が不要となるため、工期短縮やコスト縮減だけでなく、沿道へのアクセスの向上によりまちづくりとの一体性を図ることができます。

以上のことから、対象計画の案の策定に当たり、計画道路の一部区間を既定都市計画の「掘割式」とした案は、対象計画の案の一つとして採用しないこととしました。

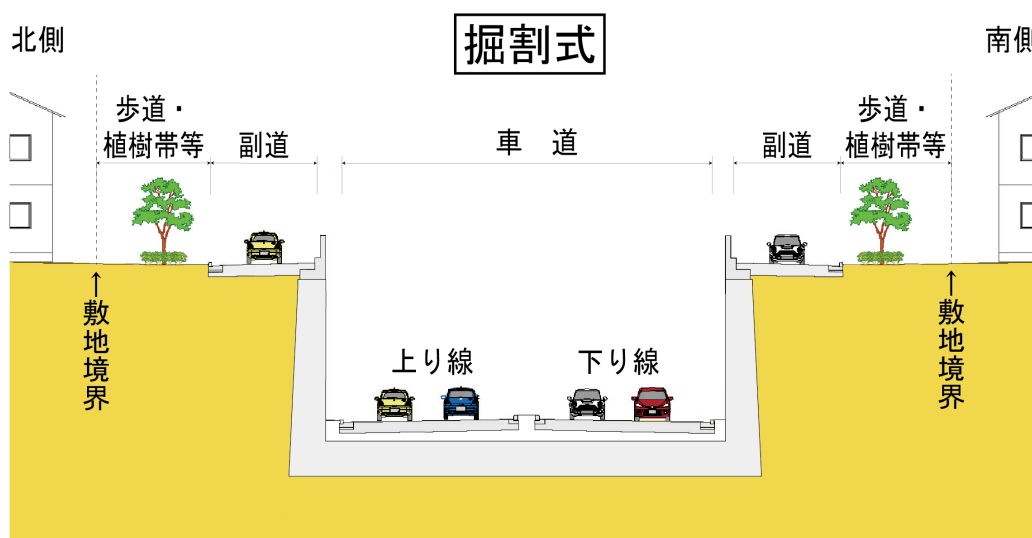


図6.1-3 既定都市計画の「掘割式」のイメージ

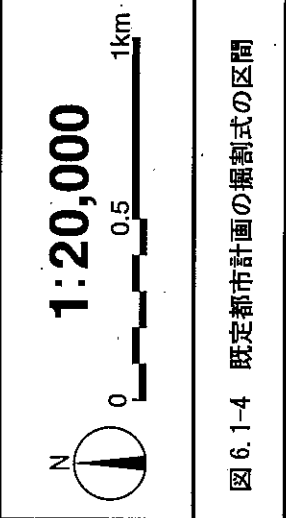
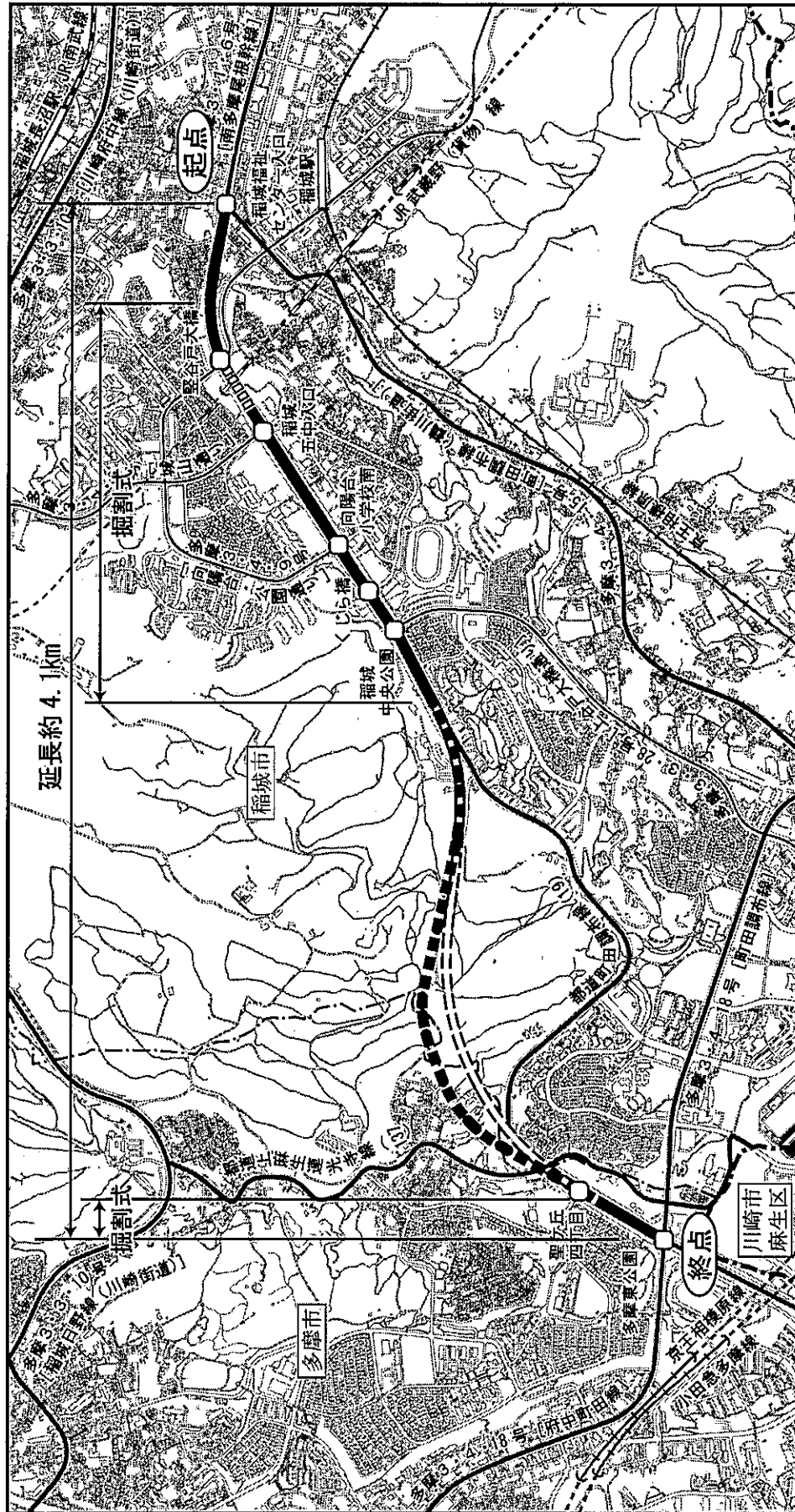


図 6.1-4 既定都市計画の掘割式の区間

- 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
  - 道路 (主要地方道：一般都道)
  - 道路 (計画道路と交差する主な市道)
  - 交差点
  - 鉄道