

第7章 複数の対象計画案の内容の比較

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	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。 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。 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。 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。
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 多摩 3・4・9 [向陽台・公園通り] : 平面交差 多摩 3・4・16号[城山通り] : 平面交差 多摩 3・3・28号[上谷戸大橋通り] : 平面交差 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) 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	1 トンネル等区間 ・ 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	
	2 標準区間 ・ 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。