

図 10.5-4(1) 斜面位置断面図 (斜面① 多摩東公園交差点付近)

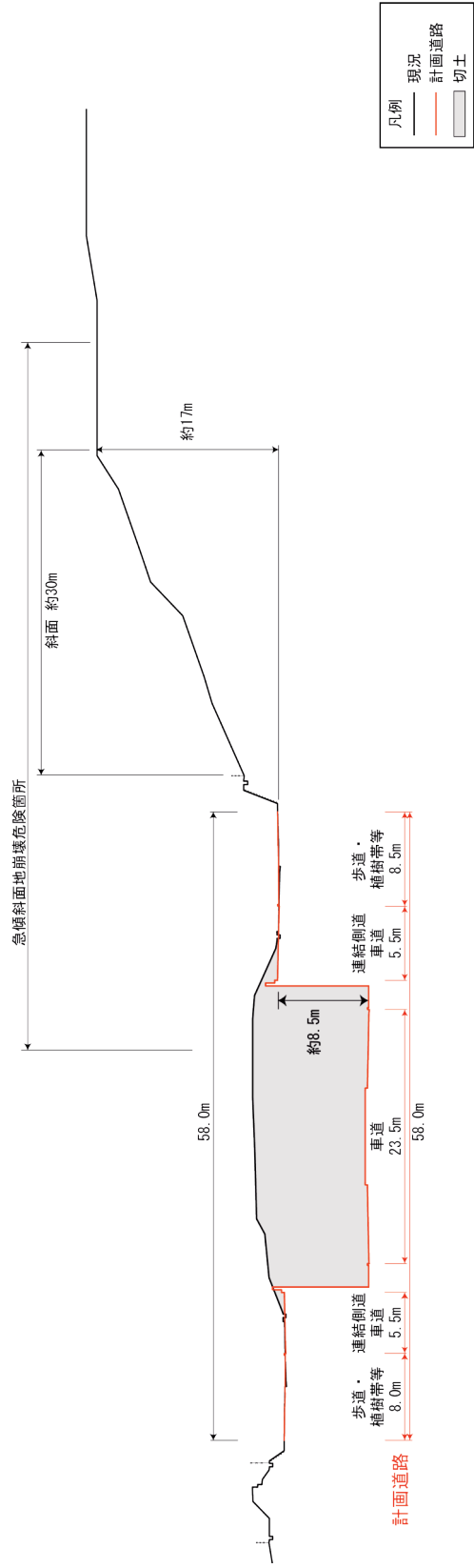


図 10.5-4(2) 斜面位置断面図 (斜面② 多摩東公園交差点付近)

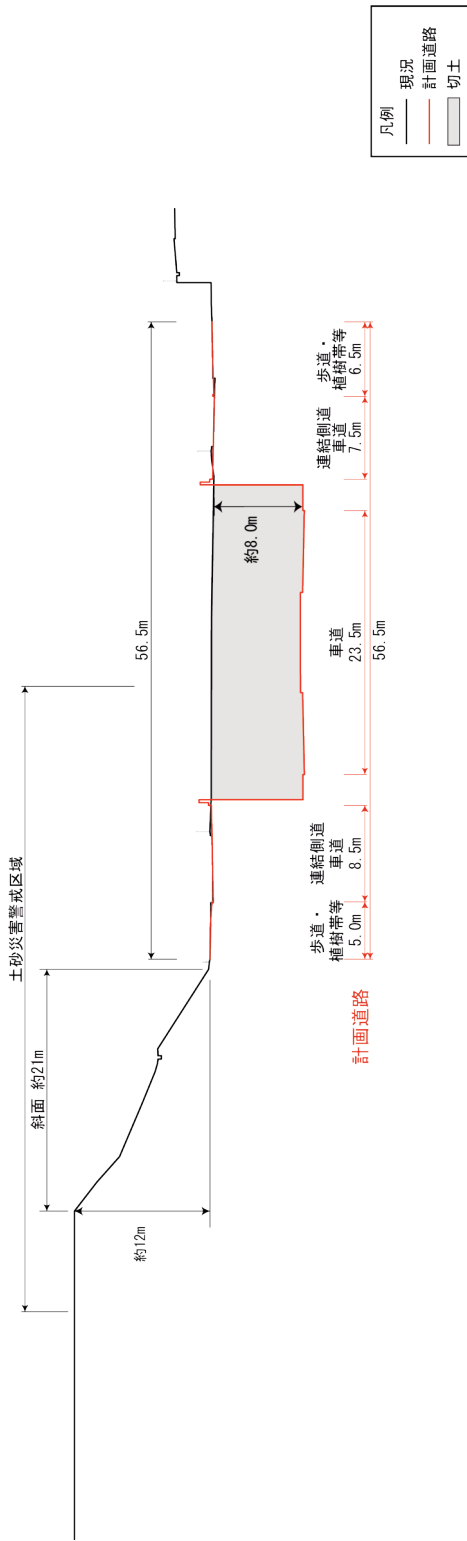


图 10.5-4 (3) 斜面位置断面图 (斜面③ 东侧坑口付近)

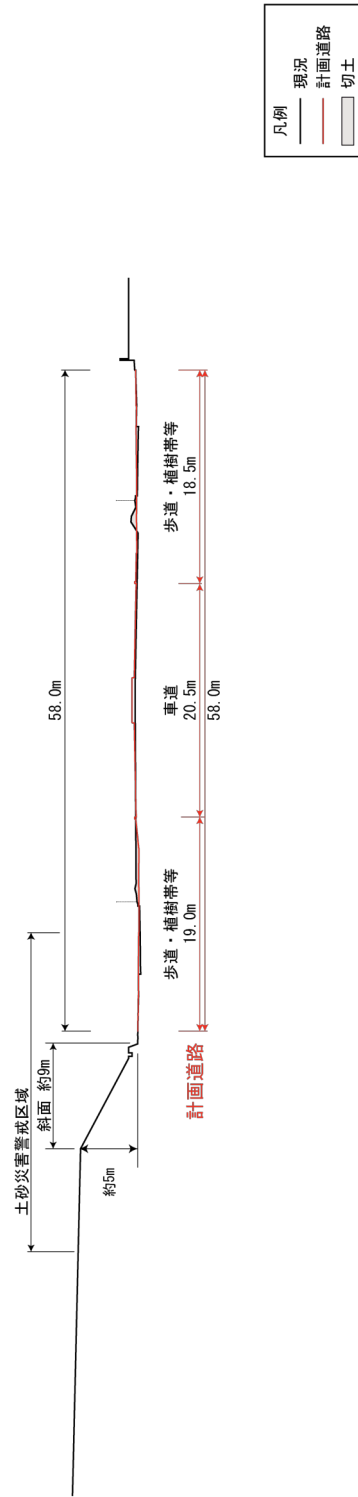


图 10.5-4 (4) 斜面位置断面图 (斜面④ 向陽台小学校付近)

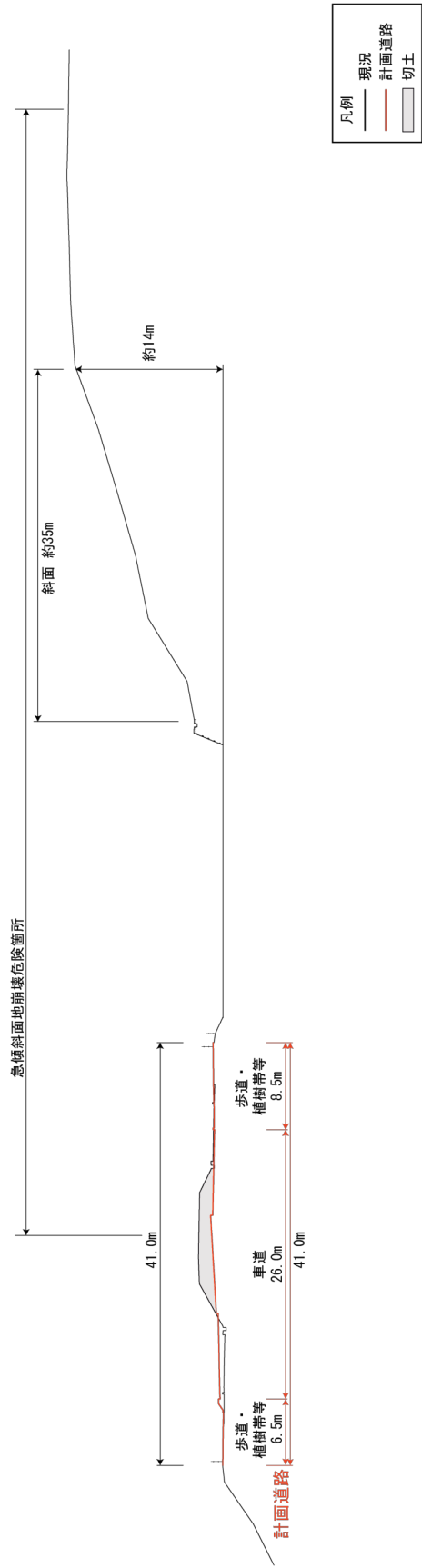


图 10.5-4 (5) 斜面位置断面图 (斜面⑤ 竖谷戸大橋交差点付近)

イ 地盤の状況

計画道路及びその周辺の地盤沈下の状況は、表 8.2-18 (129 ページ参照)、図 8.2-11 (130 ページ参照)に示すとおりです。

調査地域付近には観測地点がありませんが、調査地域を取り巻く多摩市に設置された観測地点(多摩(1)、多摩(3)、多摩(4))の平成 26 年から 30 年の累積変動量が+2.7~+6.3mm であり、地盤沈下の傾向は見られませんでした。

ウ 地下水の状況

計画道路及びその周辺の湧水及び井戸の分布は、表 8.2-19 (136 ページ参照)、図 8.2-17 (137 ページ参照)に示すとおりです。

斜面①②(多摩東公園交差点付近)の西側約 400m の位置に若葉台小学校の災害時生活用水井戸、斜面③(東坑口付近)の南側約 300m の位置に長峰小学校の災害時生活用水井戸、斜面④(向陽台小学校付近)の近傍には向陽台小学校の災害時生活用水井戸、斜面⑤(堅谷戸大橋交差点付近)の近傍には稲城第一中学校の災害時生活用水井戸がありますが、調査地域近傍に湧水は分布していません。

計画道路及びその周辺の地下水の状況(地下水位の状況)は、表 8.1-12 (97 ページ参照)、図 8.1-10 (98 ページ参照)に示すとおり、調査地域の最寄りの観測井「稲城」における地下水位は近年 T.P. 30m 前後で推移しています。

エ 植生の状況

調査地域の植生は、図 10.5-3 に示すとおり、いずれの斜面とも草地又は樹林となっています。

オ 気象の状況

計画道路の北側約 5.5km に位置する府中地域気象観測所の年間降水量は、表 8.1-14 (100 ページ参照)に示すとおり、近年約 1,400~1,900mm 程度で推移しています。

カ 土地利用の状況

調査地域は、図 10.5-3 に示すとおり、いずれの斜面とも暫定整備されている南多摩尾根幹線や沿道施設の開発に伴い形成された斜面となっています。

斜面①②(多摩東公園交差点付近)の近傍にはガソリンスタンド等の沿道利用がみられます。斜面③(東坑口付近)は歩道の法面となっており、斜面上部にはゴルフ場が広がっています。また、斜面④(向陽台小学校付近)についても歩道法面となっており、斜面上部には向陽台小学校のグラウンドが広がっています。斜面⑤(堅谷戸大橋交差点付近)の斜面上部は住宅地となっています。

キ 法令による基準等

計画道路沿道には、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律(昭和 44 年法律第 57 号)、土砂災害防止法、地すべり等防止法(昭和 33 年法律第 30 号)により指定された区域は存在しません。

なお、東京都では、土砂災害警戒区域等について、平成 29 年度までに実施した基礎調査を基

に、令和元年度までに指定を完了することとしています。指定の前段として実施した基礎調査の結果については、平成30年9月に稲城市、平成30年12月に多摩市の範囲をそれぞれ公表しています。公表された基礎調査結果のうち、計画道路が通過する箇所は、図10.5-1、図10.5-2に示したとおり多摩市で1箇所、稲城市で2箇所です。

また、急傾斜地崩壊危険箇所は、法令に基づき指定されたものではありませんが、がけ崩れが発生した場合に人家などへの被害の恐れのある箇所として、住民の方が土砂災害への備えや警戒避難に役立つために東京都が公表しているものです。計画道路が通過する箇所は、図10.5-1、図10.5-2に示したとおり多摩市で1箇所、稲城市で1箇所です。

10.5.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、工事の施行及び計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度としました。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の施行中及び完了後としました。

(3) 予測地域

予測地域は、調査地域と同様としました。

(4) 予測方法

事業計画を基に、計画道路及びその周辺の地形を踏まえ、斜面等の安定性の変化の程度を定性的に予測しました。

(5) 予測結果

ア 工事の施行中

計画道路と現況地形の状況は、図 10.5-4 に示すとおり、断面の位置は図 10.5-2 に示すとおりです。

予測事項	トンネル等区間	
	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
工事の施行による斜面等の安定性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。また、主要な工事となる本線車道部の範囲は、道路敷地の中央付近となっており斜面から離れています。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行います。山留工を採用し、掘削面の変形を抑止するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、工事の施行による急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面の安定性に影響を与えないものと予測します。</p>	

予測事項	標準区間
工事の施行による斜面等の安定性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。また、主要な工事となる本線車道部の範囲は、道路敷地の中央付近となっており斜面から離れています。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（堅谷戸大橋交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げないことから、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、工事の施行による急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面の安定性に影響を与えないものと予測します。</p>

イ 工事の完了後

計画道路と現況地形の状況は、図 10.5-4 に示すとおり、断面の位置は図 10.5-2 に示すとおりです。

予測事項	トンネル等区間	
	【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い土留め擁壁を設置しますが、強固なコンクリート製の擁壁を設置することにより掘削面の変形を抑止するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、計画道路の存在による急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面の安定性に影響を与えないものと予測します。</p>	

予測事項	標準区間
計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（堅谷戸大橋交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げないことから、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、計画道路の存在による急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面の安定性に影響を与えないものと予測します。</p>

10.5.3 環境保全のための措置

ア 工事の施行中

工事の施行中における地形・地質への影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることにします。

【予測に反映しなかった措置】

・工事の施行にあたっては、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等の安定性に配慮し、目視等により急斜面の状態を確認しながら工事を実施します。

イ 工事の完了後

工事の完了後における地形・地質への影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることにします。

【予測に反映しなかった措置】

・工事の完了後、一定の期間、目視等により急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等の状況を確認します。

10.5.4 評価

(1)環境影響の程度

ア 工事の施行中

評価の指標は、「斜面の安定性が確保されること」としました。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
地形・ 地質	【工事の施行中】 工事の施行による 斜面等の安定 性の変化の程度	—	—
		<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。また、主要な工事となる本線車道部の範囲は、道路敷地の中央付近となっており斜面から離れています。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行います。山留工を採用し、掘削面の変形を抑制するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	

注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 —印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
 △印:他の計画案に比べ劣っています。 (+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。
 注2) —をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		標準区間	
地形・ 地質	【工事の施行中】 工事の施行による 斜面等の安定 性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、改変範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。また、主要な工事となる本線車道部の範囲は、道路敷地の中央付近となっており斜面から離れています。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（堅谷戸大橋交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げないことから、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	

イ 工事の完了後

評価の指標は、「斜面の安定性が確保されること」としました。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
地形・地質	【工事の完了後】 計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	—	—
		<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。</p> <p>斜面①（多摩東公園交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。斜面②（多摩東公園交差点付近）及び斜面③（東側坑口付近）の本線車道部については切土を行い土留め擁壁を設置しますが、強固なコンクリート製の擁壁を設置することにより掘削面の変形を抑止するため、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	

- 注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。—印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
 △印:他の計画案に比べ劣っています。(+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。
 注2) —をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		標準区間	
地形・地質	【工事の完了後】 計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度	<p>計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の一部を平面構造で通過しますが、変更範囲は、既に供用されている南多摩尾根幹線（暫定整備）の敷地内に限られるため、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等（指定予定）の斜面を改変しません。</p> <p>斜面④（向陽台小学校付近）及び斜面⑤（堅谷戸大橋交差点付近）では既に供用されている往復2車線道路の高さより大きく掘り下げ下げないことから、斜面の安定性に影響しないと考えられます。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「斜面の安定性が確保されること」を満足します。</p>	

(2)環境配慮目標の達成の程度

地形・地質における環境配慮目標は、「周辺地域の様々な環境影響(地形・地質)に配慮した立地、影響の少ない計画」としました。環境配慮目標の達成の程度を次に示します。

予測・評価項目、 環境配慮目標		環境配慮目標の達成の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
地形・地質	周辺地域の様々な環境影響(地形・地質)に配慮した立地、影響の少ない計画	—	— 計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等(指定予定)の斜面を 改変しない計画とします。 平面構造区間の大部分では、現在供用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下 げません。トンネル坑口付近の本線車道部については切土を行い土留め擁壁を設置し ますが、強固なコンクリート製の擁壁を設置することにより掘削面の変形を抑えま す。

注1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。 —印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△印:他の計画案に比べ劣っています。 (+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。
注2) —をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

予測・評価項目、 環境配慮目標		環境影響の程度	
		標準区間	
地形・地質	周辺地域の様々な環境影響(地形・地質)に配慮した立地、影響の少ない計画	計画道路は、急傾斜地崩壊危険箇所及び土砂災害警戒区域等(指定予定)の斜面を 改変しない計画とします。 また、現在供用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下げません。	