

### (1)トンネル等区間

トンネル等区間の道路構造は、トンネル構造を基本とし、その前後は平面構造としました。

平面構造の区間は、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。

### (2)標準区間

計画道路のうち標準区間では、図6.2-2(1)に示すとおり平面構造を基本とし、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往復4車線を配置し、その両側に連続した歩道・植樹帯等<sup>\*</sup>を整備します。

また、必要に応じて遮音壁（車道の両側：1.0m～1.5m、中央帯：0.0m～1.5m）を設置します。

なお、JR武蔵野（貨物）線との交差部は、図6.2-2(2)に示すとおり、橋りょう構造とします。

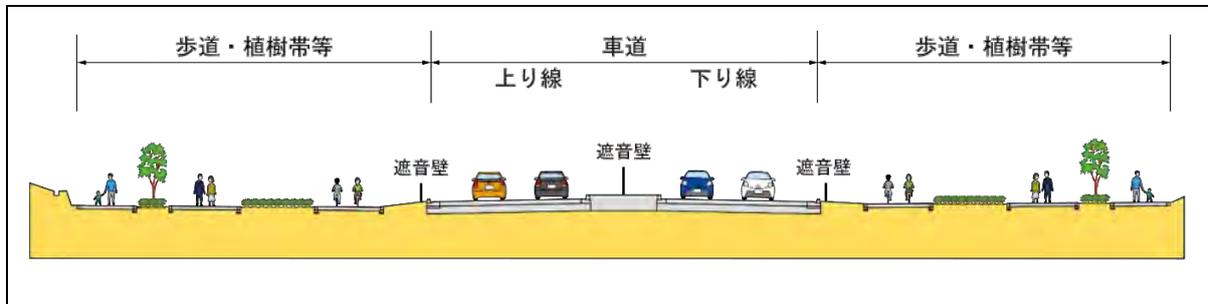


図6.2-2(1) 標準区間(平面構造)の道路断面例

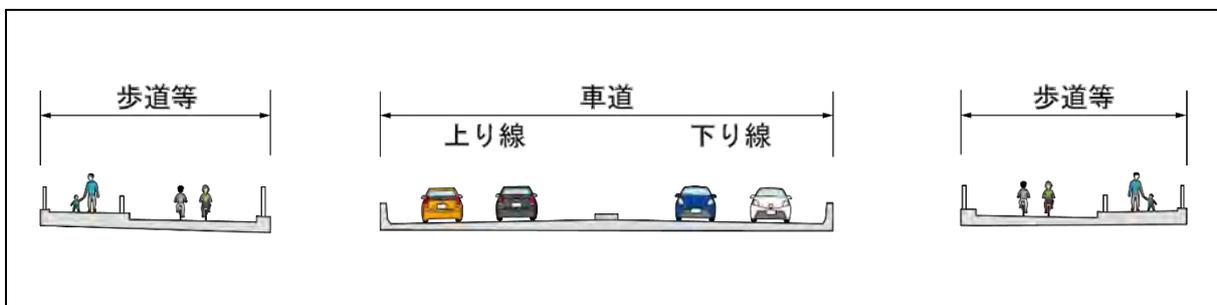


図6.2-2(2) 標準区間(橋りょう構造)の道路断面例

※ 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。

### (3)交差点部

現況の交差点は、基本的に図6.2-3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<sup>\*</sup>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。

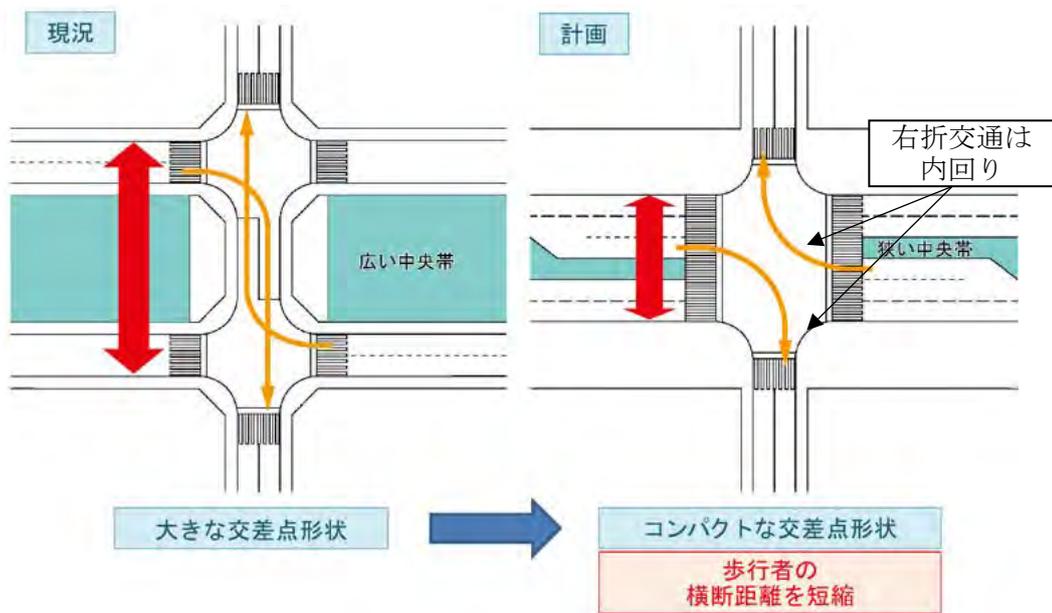


図6.2-3 コンパクトな交差点形状と大きな交差点形状のイメージ

※ 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。

## 6.3 施工計画及び供用の計画

### 6.3.1 施工計画

#### (1) 事業の工程

事業の工程は、表6.3-1に示すとおりです。

本事業では、用地取得を令和4年度(2022年度)から、道路工事については平面構造を令和3年度(2021年度)、トンネル構造を令和5年度(2023年度)、橋りょう構造を令和4年度(2022年度)から着手する予定です。

計画道路は、工区を二つに分けて施工する計画です。トンネル構造は東側から掘削します。トンネル構造以外は、基本的に道路敷地の中央部に4車線の車道を整備し、その後、現在暫定整備されている南多摩尾根幹線の車道部に歩道・植樹帯等を整備し、完了となります。道路の供用開始は、令和11年度(2029年度)を予定しています。

表6.3-1 事業の工程(予定)

項 目			令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)
用地取得				■	■						
道路 工事	平面構造	1工区	■	■	■						
		2工区		■	■	■	■	■			
	トンネル 構造	1工区			■	■	■	■	■	■	■
		橋りょう 構造	2工区		■	■	■	■	■		

#### (2) 施工手順

主な施工手順は、図6.3-1に示すとおりです。

なお、工事の作業時間は、平面構造及び橋りょう構造については、原則として昼間を予定しています。トンネル構造については、掘削工は昼間と夜間の作業を予定していますが、その他の工種については、原則として昼間を予定しています。

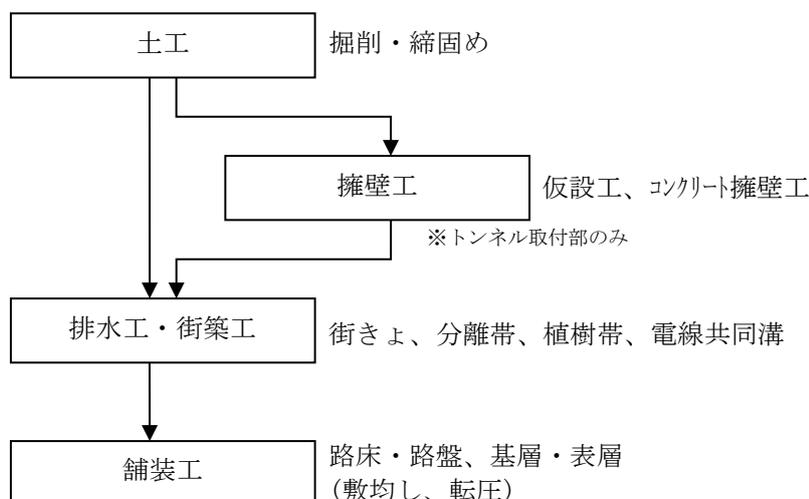


図6.3-1(1) 主な施工手順(平面構造)

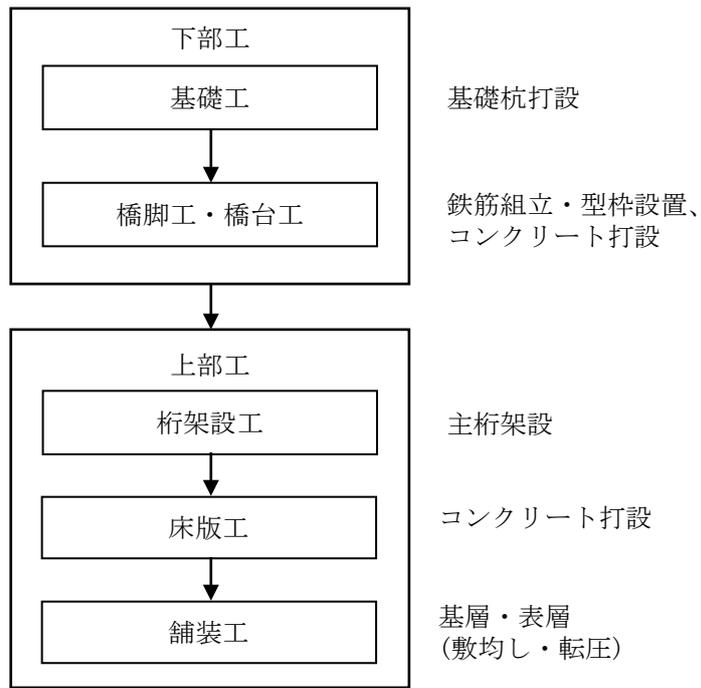


図6.3-1(2) 主な施工手順(橋りょう構造)

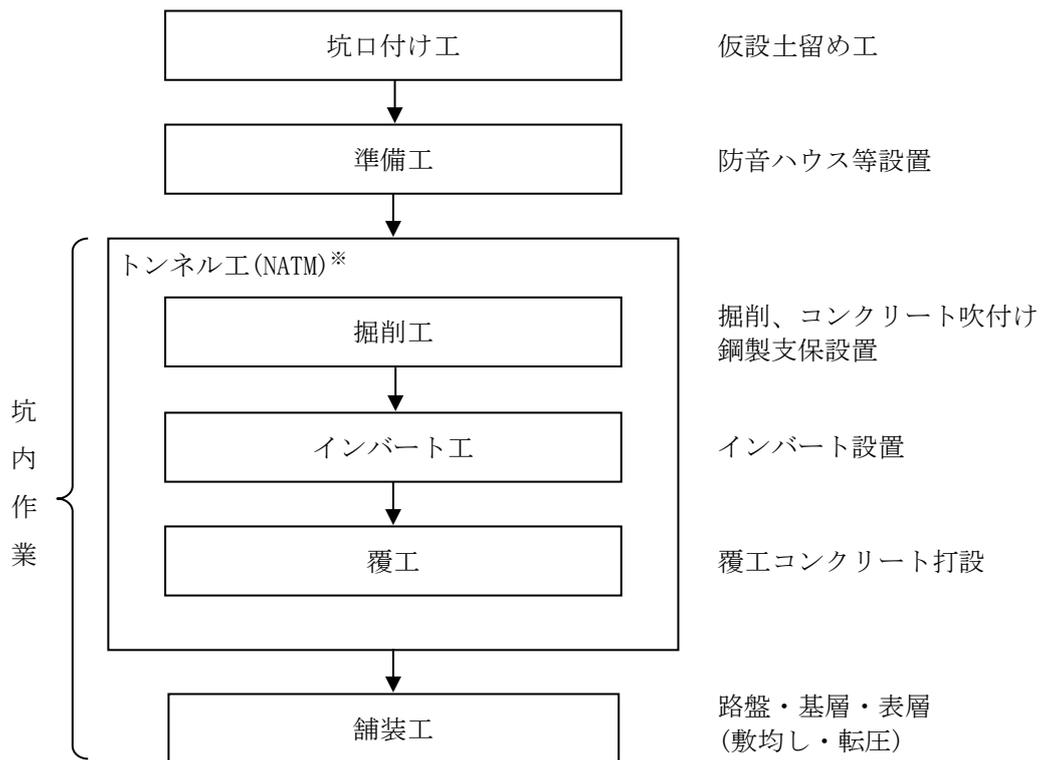


図6.3-1(3) 主な施工手順(トンネル構造)

※ New Austrian Tunneling Method の略で、掘削した壁面にコンクリートを吹き付け、表面を安定させながら、現場計測による管理の下にトンネルを掘進させる工法

工事用車両の走行ルートは、図6.3-2に示すとおり、以下の①から⑤までのルートを想定しています。

- ① 都道町田調布線分合流部から都道町田調布線を経由し多摩東公園交差点（その後②③へ）
- ② 多摩東公園交差点から府中町田線
- ③ 多摩東公園交差点から南多摩尾根幹線
- ④ 稲城中央公園交差点から多摩3・3・28号(上谷戸大橋通り)
- ⑤ 稲城福祉センター入口交差点から南多摩尾根幹線

各走行ルートにおける工事用車両の現況交通量に対する割合は、最大で約5.5%程度（工事用車両352台/12h÷現況交通量6,397台/12h）となります。

標準区間については、工区のピークを分散させる等の配慮をしています。

トンネル等区間については、掘削工は昼間と夜間の作業を予定していますが、夜間作業時のトンネル掘削土は坑口部の施工ヤード内に仮置きし、土砂搬出の工事用車両は昼間の走行とします。

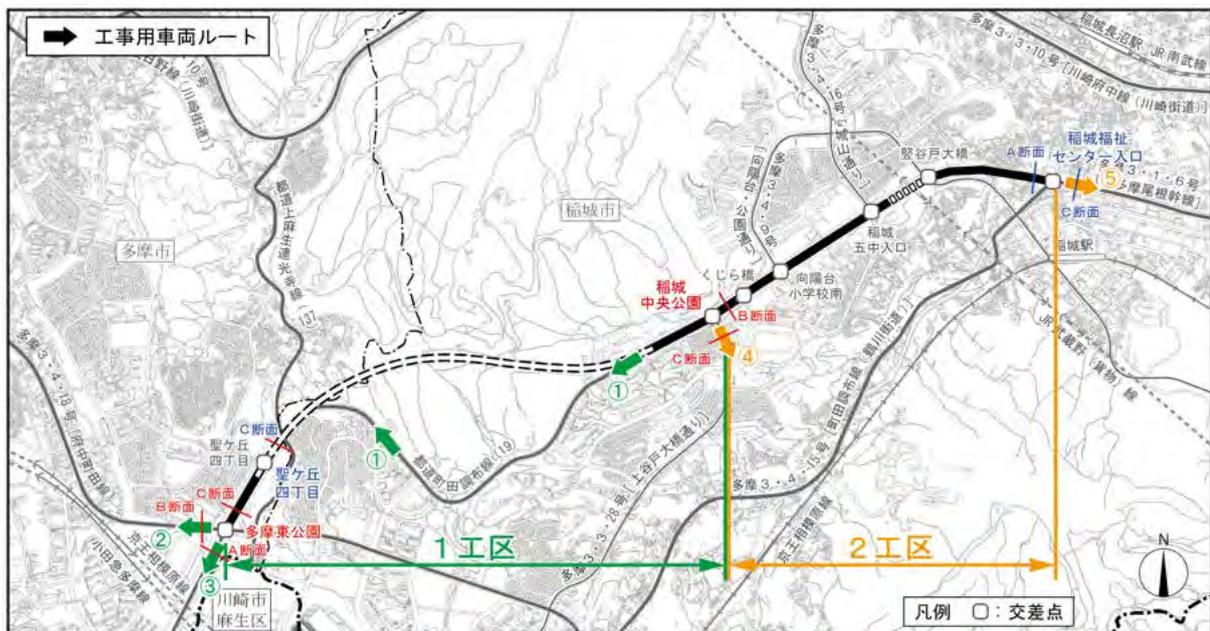


図6.3-2 工区割と工事用車両ルート①～⑤

### (3) 主な建設機械

主な建設機械及び作業内容は表6.3-2に示すとおりです。複数の作業を同一箇所で行うことがないよう配慮した結果、同時稼働台数の最大数は、舗装工及びトンネル工における3台としています。

表6.3-2(1) 施工内容及び主な建設機械(平面構造)

工種	作業内容	建設機械(規格)	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)
土工	掘削・締固め	バックホウ(クローラ型)(平積0.6m <sup>3</sup> )	1	2
		ブルドーザ(15t)	1	
擁壁工	仮設工	アースオーガ併用油圧入杭打機	1	2
		ラフテレーンクレーン(25t吊)	1	
	コンクリート擁壁工	コンクリートポンプ車(90~110m <sup>3</sup> /h)	1	2
		コンクリートミキサ車(10t)	1	
排水工・街築工	街きよ、分離帯、植樹帯	コンクリートミキサ車(10t)	1	2
		バックホウ(クローラ型)(平積0.6m <sup>3</sup> )	1	
	電線共同溝	バックホウ(クローラ型)(平積0.2m <sup>3</sup> )	1	2
		ラフテレーンクレーン(25t吊)	1	
舗装工	路床・路盤(敷均し・転圧)	モータグレーダ(3.1m)	1	3
		ロードローラ(10~12t)	1	
		タイヤローラ(8~20t)	1	
	基層・表層(敷均し・転圧)	アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m)	1	3
		ロードローラ(10~12t)	1	
		タイヤローラ(8~20t)	1	

表6.3-2(2) 施工内容及び主な建設機械(橋りょう構造)

工種	作業内容	建設機械(規格)	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)	
下部工	基礎工	振動型オールケーシング	1	2	
		クローラークレーン(50~55t吊)	1		
	橋脚工・橋台工	鉄筋組立・型枠設置	ラフテレーンクレーン(16t吊)	1	1
		コンクリート打設	コンクリートポンプ車(90~110m <sup>3</sup> /h)	1	2
コンクリートミキサ車(10t)	1				
上部工	桁架設工	トラッククレーン(100t吊)	1	1	
	床版工	コンクリートポンプ車(90~110m <sup>3</sup> /h)	1	2	
		コンクリートミキサ車(10t)	1		
	舗装工	基層・表層(敷均し・転圧)	アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m)	1	3
			ロードローラ(10~12t)	1	
タイヤローラ(8~20t)			1		

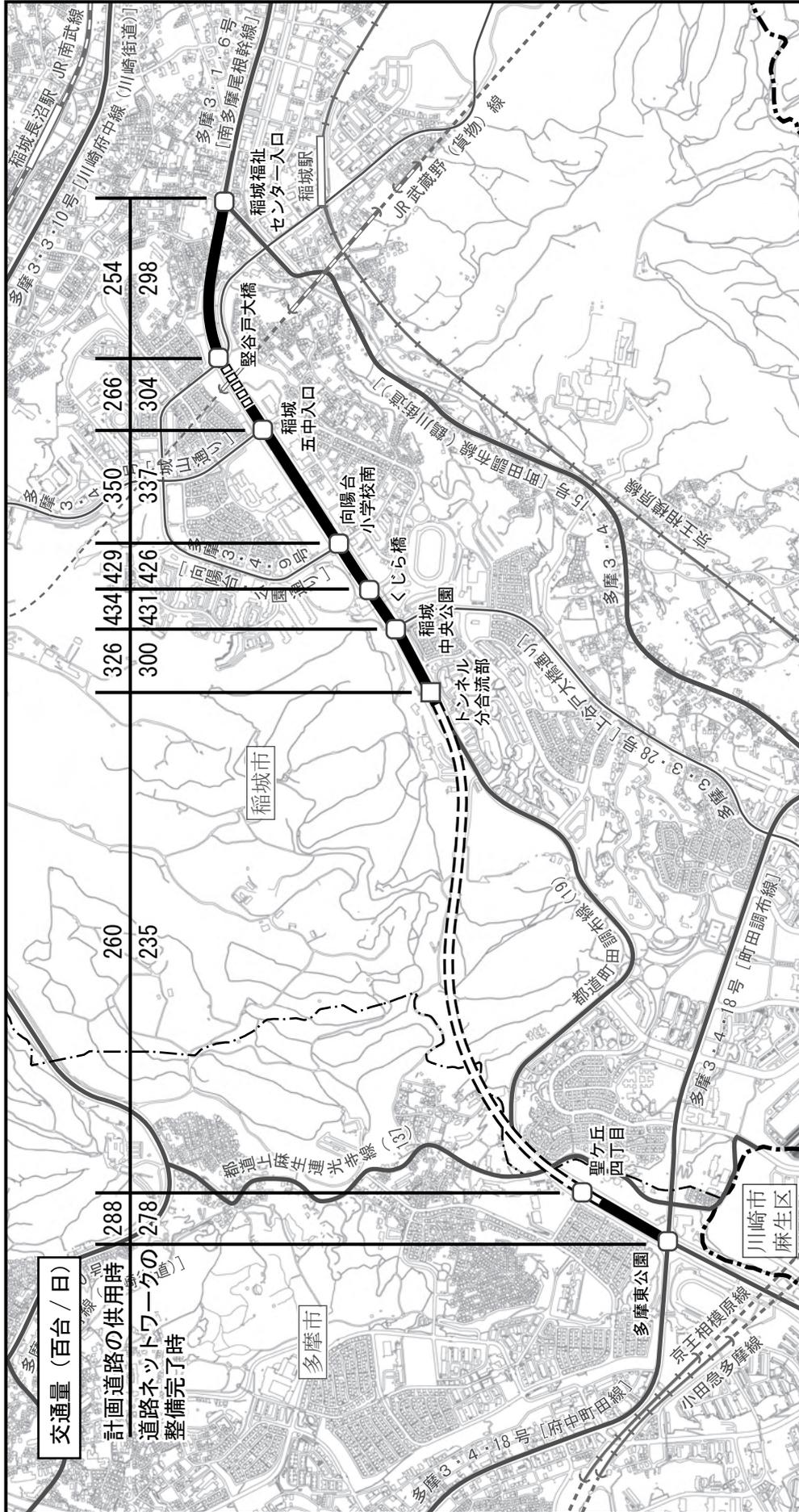
表6.3-2(3) 施工内容及び主な建設機械(トンネル構造)

工種	作業内容	建設機械(規格)	稼働台数(台)	同時稼働台数(台)		
坑口付け工	仮設土留め工	ロータリーパーカッションスキッド型55kW級	1	2		
		バックホウ(クローラ型)(平積0.6m <sup>3</sup> )	1			
準備工	防音ハウス等設置	ラフテレーンクレーン(25t吊)	1	2		
		バックホウ(クローラ型)(平積0.6m <sup>3</sup> )	1			
トンネル工	掘削工(坑内作業)	掘削	自由断面トンネル掘削機(200~240kW級)	1	2	
			ホイールローダ(2.3m <sup>3</sup> 級)	1		
		コンクリート吹付け	コンクリート吹付機(8~22m <sup>3</sup> /h級)	1		2
			コンクリートミキサ車(10t)	1		
	鋼製支保設置	ドリルジャンボ(150kg級)	1	2		
		クレーン付トラック(2.9t吊)	1			
	インバート工(坑内作業)	インバート設置	コンクリートポンプ車(90~110m <sup>3</sup> /h)	1	2	
			コンクリートミキサ車(10t)	1		
	覆工(坑内作業)	覆工コンクリート打設	スライドセメント	1	3	
			コンクリートポンプ車(90~110m <sup>3</sup> /h)	1		
コンクリートミキサ車(10t)			1			
舗装工	路盤(敷均し・転圧)	モータグレーダ(3.1m)	1	3		
		ロードローラ(10~12t)	1			
		タイヤローラ(8~20t)	1			
	基層・表層(敷均し・転圧)	アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m)	1	3		
		ロードローラ(10~12t)	1			
		タイヤローラ(8~20t)	1			

### 6.3.2 供用の計画

計画交通量は、「平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」の自動車起終点調査による将来ODデータに基づき、将来の道路ネットワークに配分することにより推計を行いました。

計画交通量推計の対象時点は、計画道路の供用時と、道路ネットワークの整備完了時としました。計画交通量は、図6.3-3に示すとおりです。



交通量 (百台 / 日)

計画道路の供用時

道路ネットワークの整備完了時

288  
278  
260  
235  
326  
300  
434  
429  
350  
337  
266  
304  
254  
298

凡例

- 計画道路 (平面構造)
- ≡≡≡ 計画道路 (トンネル構造)
- 計画道路 (橋りょう構造)
- - - - - 都県界
- · · · · 市界
- (主要地方道・一般都道)
- (計画道路と交差する主な市道)
- 交差点
- ≡≡≡ 鉄道



図 6.3-3 計画交通量

#### 6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

東京都では、環境保全に関する計画として、「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～」等を策定しています。また、多摩市や稲城市では都市計画マスタープランが策定されています。

計画道路の関係市域としては、多摩市及び稲城市が該当することから、本事業の計画に当たっては、東京都、多摩市及び稲城市の環境保全に関するこれらの計画の趣旨に沿って、表6.4-1に示した事項を配慮します。

表6.4-1(1) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都	<p>以前の「環境基本計画」の策定から、都の環境施策に関わる状況は大きく変化しており、東京都の将来像や、その実現に向けた政策展開を改めて都民に明らかにしていくため策定された計画です。</p> <p>新たな計画では次の5点を政策の柱としています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①スマートエネルギー都市の実現</li> <li>②3R・適正処理の促進と「持続可能な資源利用」の推進</li> <li>③自然豊かで多様な生きものと共生できる都市環境の継承</li> <li>④快適な大気環境、良質な土壌と水循環の確保</li> <li>⑤環境施策の横断的・総合的な取組</li> </ol> <p>また、施策展開において留意すべき事項としては、次の3点を挙げています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①経済成長と環境政策の両立</li> <li>②東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会後を見据えた環境レガシーの形成</li> <li>③持続可能な都市の実現に向けた新たな価値観の創出</li> </ol> <p>事業別配慮の指針(交通系施設整備)では、「エネルギー消費の抑制・温室効果ガスの排出抑制」「環境負荷の少ない交通」「大気環境の向上」「騒音・振動、悪臭等」等の10項目について、事業が及ぼす環境の影響をできる限り小さくするための配慮事項が示されています。</p> <p>地域配慮の指針では、多摩市、稲城市が位置する「核都市広域連携ゾーン」について、以下の点が挙げられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地に残された屋敷林や雑木林の保全に努める。</li> <li>・道路や河川の整備に合わせて、つながりのある緑を創出していく。</li> <li>・崖線や河川沿いに残る湧水を保全する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・可能な限り植樹帯を設け、大気汚染、騒音・振動の低減、周辺の緑との連続性確保に努めます。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・貴重な生きものの生息環境を改変しないように配慮します。</li> <li>・低騒音・低振動型建設機械や排出ガス対策型建設機械を使用する等、工事に伴う周辺環境への影響の低減に努めます。</li> <li>・建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます。</li> <li>・低騒音舗装を実施するとともに遮音壁の設置等により、道路交通騒音の低減を図ります。</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> </ul>

表6. 4-1(2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都 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～ (平成28年12月)	<p>2020年東京オリンピック・パラリンピック大会の成功とその後の東京の未来への道筋の明瞭化を目指し、希望と活力を持てる東京、サステイナブルな東京、世界の中で輝く東京を目的に、次の3つのシティごとに政策の柱を示しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3つのシティ</li> <li>セーフシティ もっと安全、もっと安心、もっと元気な首都・東京</li> <li>ダイバーシティ 誰でもいきいきと生活できる、活躍できる都市・東京</li> <li>スマートシティ： 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京</li> </ul> <p>多摩・島しょ部については、東京の人口の3分の1、面積の3分の2を占めることから、分野横断的な政策の展開が必要として、南多摩尾根幹線の整備を促進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を上向きさせるとともに、道路沿道型業務・商業用途への土地利用転換の誘導を技術支援するものとしています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・ 平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>
東京都 都市づくりのグランドデザイン (平成29年9月)	<p>目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しています。「活力とゆとりのある高度成熟都市」を2040年代に向けた都市づくりの目標とし、目指すべき新しい都市像の実現に向け、多摩広域拠点域等の4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、分野横断的な視点から7つの戦略と30の政策方針等を示しています。</p> <p>そして、引き続き、東京圏が一体となって、首都機能や広域的な経済機能を担っていくため、高次な都市機能が集積する広域交流の要を「広域拠点」と位置付け、稲城市・多摩市が含まれる多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点域」を設定しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無電柱化を進めることで、良好な景観形成や回遊性の向上及びバリアフリー化を促進します。</li> <li>・ 生物多様性にも配慮した緑の積極的な創出や豊かな自然環境の保全・再生・活用を進めます。</li> </ul>

表6. 4-1(3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>多摩の振興プラン (平成29年9月)</p>	<p>「都市づくりのグランドデザイン」の内容を踏まえ、当面の取組のほか、2020年の先を見据えた多摩の目指すべき地域像や、その実現に向けた施策の方向性を示しています。当面の取組では、3つのシティの実現(都民ファーストでつくる「新しい東京」参照)に向け、5つのカテゴリーで20の取組を提示(括弧内の数値が取組数)。</p> <p>①安全・安心で、誰もが暮らしやすいまちづくり(7) [取組5]多摩ニュータウン、大規模団地等の再生 [取組7]地域の暮らしを守る防災力の強化</p> <p>②道路・交通ネットワークの充実強化(2) [取組1]主要南北・東西道路をはじめとする道路ネットワークの形成 [取組2]公共交通ネットワークの充実と快適な交通環境整備の促進</p> <p>③地域資源を生かした産業振興、地域で働くことができるまちづくり(5)</p> <p>④文化・スポーツの振興、教育の充実(3)</p> <p>⑤豊かな自然との共生、環境に優しいまちづくり(3) [取組1]水と緑の保全</p> <p>①の[取組5][取組7]、②の[取組1][取組2]において、広域的な道路ネットワークを形成するため、南多摩尾根幹線の整備、①の[取組7]において、防災力の強化として、都道の無電柱化を提示しています。</p> <p>また、⑤の[取組1]において、山地や丘陵地に残された貴重な自然を保全するため、保全地域の指定を必要に応じて検討していくとともに、生物多様性の保全に向けた希少種保全・外来種対策の強化を提示しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・貴重な生きものの生息環境を改変しないように配慮します。</li> <li>・電線類の地中化を図ります。</li> </ul>
<p>東京都 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 多摩部19都市計画 (平成26年12月)</p>	<p>東京都では、人口減少・少子高齢社会の到来などの社会経済情勢の変化などを踏まえ、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(以下「都市計画区域マスタープラン」といいます。)」を策定しています。</p> <p>都市計画区域マスタープランは、都道府県が広域的見地から定める都市計画の基本的方針で、都市計画区域における都市施設の整備方針は、この都市計画区域マスタープランに即して定められています。</p> <p>なお、多摩都市計画区域の都市の将来像は以下のとおりです。</p> <p>(多摩ニュータウン)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物の高さ制限などにより、緑豊かなゆとりある住環境が維持、形成されるとともに、丘陵地の地形をいかしたメリハリのある都市空間を形成。</li> </ul> <p>(稲城長沼・稲城)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業・業務機能をはじめとする多様な都市機能が誘導されるとともに、稲城長沼駅周辺、稲城駅周辺及び市役所周辺の三つの核を回遊空間で結ぶことにより、市の中心にふさわしい市街地を形成。</li> </ul> <p>(若葉台)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウンの東の玄関として、また、市の中心地区を補完する拠点として、商業・業務機能を軸とし、居住機能など様々な機能が組み合わされた、活力に満ちた市街地を形成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・電線類の地中化を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(4) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>緑施策の新展開 (平成24年 5月)</p>	<p>生物多様性の危機を背景に、これまでの緑政策と、生物多様性の視点から強化する将来的な施策の方向性を取りまとめた戦略であり、生物多様性基本法(平成20年法律第58号)が規定する生物多様性地域戦略の性格を併せ持つものです。</p> <p>東京の将来像として、</p> <p>①四季折々の緑が都市に彩を与え、地域ごとにバランスの取れた生態系を再生し、人といきものの共生する都市空間を形成している。</p> <p>②豊かな緑が、人々にうるおいやすらぎを与えるとともに、延焼防止や都市水害の軽減、気温や湿度の安定等に寄与し、都民の安心で快適な暮らしに貢献している。</p> <p>③東京で活動する多様な主体が生物多様性の重要性を理解し、行動している。</p> <p>の三つを挙げています。</p> <p>さらに、2020年を目標に、「まもる(緑の保全強化)」「つくる(緑のネットワーク化)」「利用する(緑の持続可能な利用の促進)」ごとに目標を定めています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>貴重な生きものの生息環境を改変しないように配慮します。</li> </ul>
<p>東京都 みどりの新戦略ガイドライン (平成18年 1月)</p>	<p>東京らしいみどりづくりの指針として、公共はもとより、都民や民間事業者によるみどりを誘導していくものです。</p> <p>みどりづくりの目標として、2025年における東京のみどり率を、2000年に対し、区部においては約2割増、多摩部においては現況の確保を目指すこと、また、みどりの持つ多様な機能を発揮させ、みどりの質の向上を図ること、さらに東京のみどりの拠点と軸を示し、みどりのネットワーク形成を目指すことが示されています。</p> <p>また、都が新たに取り組む主要な施策の基本方針として示された「豊かなネットワークに寄与する「環境軸」の形成」では、道路等の都市施設を骨格とした「環境軸」の形成や、主たる都市施設と周辺のまちづくりにより形成されるみどり豊かで広がりや厚みがある良好な空間の創出が挙げられています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>
<p>東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (平成25年 7月)</p>	<p>自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に係る各種対策を国、都、特別区、市、町、事業者、都民が連携し、総合的に推進するために、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(自動車NOX・PM法)(平成4年法律第70号)に基づき策定されたものです。</p> <p>本計画の目標は以下のとおりです。</p> <p>○令和2年度までに対策地域において二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目標とする。</p> <p>○平成27年度までに監視測定局において二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成することを中間目標とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1 (5) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都水循環マスタープラン (平成11年4月)	<p>都市計画、環境保全、河川、水道、下水道、農林水産等の各部門で個別に進めてきた水に係る施策を水循環の視点から捉え直し、東京における望ましい水循環の形成を総合的、体系的、効率的に推進するために策定されたものです。</p> <p>おおむね平成27年を目標とし、基本理念として、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①環境に与える負荷が小さい水循環の創造</li> <li>②人と自然との共生を育む水循環の形成</li> <li>③都市における効率的な水循環の構築</li> <li>④平常時の豊かで快適な水循環と異常・災害時の安全な水循環の実現</li> </ol> <p>の4項目を挙げて、さらに7つの基本目標、17の重点施策が示されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> </ul>
東京都景観計画 (平成30年8月改定)	<p>美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示したものです。景観法(平成16年法律第110号)の考え方に以下の事項を加えて、今後の景観形成を進めていく上での基本理念としています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成</li> <li>②交流の活発化・新たな産業の創出による東京の更なる発展</li> <li>③歴史・文化の継承と新たな魅力の創出による東京の価値の向上</li> </ol> <p>多摩市及び稲城市に関連して、東京の景観形成において特に重要な地域として「丘陵地景観基本軸」が挙げられています。</p> <p>同基本軸では、丘陵地の特性である尾根筋の緑や里山景観を保全しながら、都市開発によりつくられていく新しい景観を、豊かな自然を有する丘陵地の景観特性に調和したものとなるよう形成を図るといった景観形成の目標が設定されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・電線類の地中化を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(6) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都建設リサイクル推進計画 (平成28年 4月)	<p>都内における建設資源循環の仕組みを構築するとともに、本計画に基づき、都内の建設資源循環に係る全ての関係者が一丸となって、計画的かつ統一的な取組を推進することにより、環境に与える負荷の軽減とともに、東京の持続ある発展を目指すために策定されたものです。</p> <p>建設廃棄物の再資源化・縮減率に加え、建設発生土の有効利用率を目標指標としており、特定建設資材廃棄物の資源化等の目標年度である平成30年度に向けて、達成すべき目標値をそれぞれの対象品目に対して定めています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます。</li> <li>再生資材等の利用に努めます。</li> </ul>
東京都建設リサイクルガイドライン (平成29年 12月)	<p>東京都建設リサイクル推進計画を着実に推進するため、建設資源循環に関する各種の施策(事前調査、リサイクル計画、情報システム活用、利用調整、適正な分別解体等及び再資源化等、建設グリーン調達、実施状況の把握)の実施について必要な事項を定めたものです。</p> <p>都は、建設工事の計画、設計、施工、維持管理等に当たって、ガイドラインに基づき建設リサイクル推進施策を実施し、都内における建設資源循環の促進を図ることをとしています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます。</li> <li>再生資材等の利用に努めます。</li> </ul>
東京都資源循環・廃棄物処理計画 (平成28年 3月)	<p>「東京都資源循環・廃棄物処理計画」は廃棄物の処理及び清掃に関する法律の第5条の5の規定に基づき策定する計画です。</p> <p>東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその後を見据え、企業、関係団体、自治体等との連携を強化し、東京の活力を力強く維持・発展させていくため、東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針を具体化するものです。</p> <p>主要施策として「資源ロスの削減」、「エコマテリアルの利用と持続可能な調達の普及の促進」、「廃棄物の循環的利用の更なる促進(高度化・効率化)」、「廃棄物の適正処理と排出者のマナー向上」、「健全で信頼される静脈ビジネスの発展」、「災害廃棄物対策」を挙げています。</p> <p>主要施策を推進するに当たって、「2016年度から2020年度までの計画期間のうちに把握していくべき指標」を示しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます。</li> <li>再生資材等の利用に努めます。</li> </ul>
環境軸基本方針 (平成18年 4月)	<p>道路などの都市施設とその周辺のまちづくりを一体的に誘導し、環境軸を形成していく上での方向性を提示するものです。</p> <p>環境軸の形成として、都市の中に広がりのあるみどりの軸を形成することによって、ひいては都市全体の環境を向上することなどを挙げ、取組の方向として、環境施設帯や広幅員の歩道を有する質の高い都市施設の計画と整備を進めることなどを示しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>電線類の地中化を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(7) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都	<p>環境軸ガイドライン (平成19年6月)</p> <p>「環境軸」とは、公園・緑地、道路や河川のみどりとこれらの沿線のまちづくりで生まれるみどり等を組み合わせ、都市施設のみでは成しえない厚みと広がりをもったみどりの空間を目指すものです。</p> <p>環境軸形成に向けて、都市施設整備、まちづくりに関する計画や事業などを行う際に指針となるもので、目指すべき将来像、取組方策、環境軸のモデルの考え方、環境軸モデル地区の紹介、今後の取組等が示されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>電線類の地中化を図ります。</li> </ul>
	<p>都市計画公園・緑地の整備方針 (改定) (平成23年12月)</p> <p>「都市計画公園・緑地の整備方針」(平成18年3月策定)について、都市計画公園・緑地の事業進捗や社会情勢の変化に対応し、規定計画の充実を図りながら、防災の視点を重視した整備方針として改定されたものです。</p> <p>都市計画公園緑地の整備目標として、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①安全・安心な都市の実現</li> <li>②自然と共生する都市環境の形成</li> <li>③質の高い生活環境の創出</li> <li>④魅力ある美しい都市の創造</li> </ol> <p>の四つをあげています。</p> <p>さらに、目標の実現化を図るため、事業化計画に基づく事業の重点化と、民間事業者を含めた多様な主体の連携をあげています。</p> <p>多様な主体との連携では、道路等の都市施設での街路樹の充実をあげています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>
東京都・特別区・市町村	<p>緑確保の総合的な方針 (改定) (平成28年3月)</p> <p>本方針は、計画期間を平成22年度から令和元年度までの10年間としており、減少傾向にある民有地の既存の緑やあらゆる都市空間への緑化等の課題に対し、都と区市町村が合同で、都市計画を基本としたまちづくりの取組の方向性を明らかにし、計画的に東京に緑を確保していくことを目的としています。</p> <p>方針の策定に当たっては、以下の五つの視点を重視しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①自治体の枠を超えて共同で取組む</li> <li>②都・区市町村が検討する共通の図を持つ</li> <li>③確保することが望ましい緑を明示する</li> <li>④あらゆる空間に緑を配慮する</li> <li>⑤先導的な施策を提示する</li> </ol> <p>また、本方針は「既存の緑を守る方針」、「緑のまちづくり指針」の二つから構成されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(8) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
東京都・特別区・市町村	<p>都市計画道路は、都市を形成する重要な基盤施設ですが、東京における都市計画道路の完成率は6割程度となっています。東京が目指すべき将来像を三つ挙げ、それを実現することを目的に、優先整備路線を選定しています。</p> <p>【東京が目指すべき将来像】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状メガロポリス構造の実現</li> <li>・集約型の地域構造への再編</li> <li>・安全安心な都市の実現</li> </ul> <p>【四つの基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・活力、防災、暮らし、環境</li> </ul> <p>優先整備路線(多摩地域)として、64の都施行路線、延長82kmを選定しています。南多摩尾根幹線も優先整備路線として選定されており、令和7年度までに優先着手するものとしています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> </ul>
多摩市	<p>多摩市都市計画マスタープランは、都市及び地域の望ましい都市像を明らかにし、都市計画として実現していくための方針を長期的な視点に立ってまとめたものです。</p> <p>平成9年度に策定された「多摩市都市計画マスタープラン」は、策定から10年以上経過し更新時期を迎えており、「第5次多摩市総合計画」の策定や少子・高齢化の進行など社会的背景の変化を踏まえ、持続可能なまちづくりを推進するため、改定を行ったものです。</p> <p>本マスタープランでは、まちづくりの将来の目標像を「安全で活気と魅力あふれる都市 多摩」とし、その実現のために次の八つのまちづくりの方針を提示しています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①都市基盤の整備と維持管理の方針</li> <li>②交通ネットワーク充実の方針</li> <li>③にぎわいづくり(商業・産業・業務)の方針</li> <li>④住宅・住環境の保全・整備の方針</li> <li>⑤水とみどりの都市環境づくりの方針</li> <li>⑥景観づくりの方針</li> <li>⑦防災まちづくりの方針</li> <li>⑧福祉のまちづくりの方針</li> </ol> <p>また、市域を8地域に区分し、地域ごとにまちづくりの基本的な方向性が示されています。その中で計画道路は広域幹線道路と位置付けられ、その整備促進とともに、一部区域では沿道の有効利用(商業・業務系土地利用転換への取組等)を図るとされています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> <li>・低騒音舗装を実施するとともに遮音壁の設置等により、道路交通騒音の低減を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(9) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>多摩市 みどりと環境基本計画 (平成24年 6月)</p>	<p>本計画は、平成13年12月に「多摩市環境基本計画」策定後10年が経過し、別途策定の「多摩しみどりの基本計画」と整合させ、みどりと環境の保全等に関する事項を、総合的かつ計画的に推進するための方針や具体的施策を示した計画として作成されたもので、平成24年度から令和3年度を計画期間としています。</p> <p><b>【基本理念】</b> 「環境への負荷の少ない循環と調和を基調とした社会をみんなでもとにも創り継承していくこと」</p> <p><b>【市のめざす環境像】</b> 「循環と調和のまち みんなで創る多摩一和と環と輪のまちづくりー」(うるおいと安らぎの中で人が暮らせるまち多摩、自然の循環の中で人が暮らせるまち多摩、みんなが身近な暮らしの中で環境について考え、行動するまち多摩)</p> <p>前計画で設定した長期目標を踏まえ、4つの分野(カテゴリー)別に今後20年で目指す長期目標を設定し、これを受けて、本計画期間の10年で目指すべき短期目標が分野別に次のとおり設定され、併せて施策方針と具体的な施策が示されています。</p> <p><b>【分野別短期目標】</b></p> <p>①自然環境:自然と暮らしが調和した多摩の緑の形成施策方針に、まとまりのあるみどりの保全がある。 ②生活環境:安全で快適な生活環境の保持 ③地球環境:環境にやさしい暮らしの推進施策方針に、環境にやさしい交通の推進がある。 ④環境情報:環境への理解促進と適切な情報提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・低騒音・低振動型建設機械や排出ガス対策型建設機械を使用する等、工事に伴う周辺環境への影響の低減に努めます。</li> <li>・建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> <li>・低騒音舗装を実施するとともに遮音壁の設置等により、道路交通騒音の低減を図ります。</li> <li>・電線類の地中化を図ります。</li> </ul>
<p>多摩市 みどりの基本計画 (平成24年 6月)</p>	<p>本計画は、これからの多摩市の「みどり」への関わりの基本的な考え方として、「暮らしと調和したみどりの質的向上(量から質へ)」や「愛でるみどりから関わるみどり」へ、みどりの持続的な保持に向けた計画として取りまとめられた多摩市のみどりに関する総合的な計画で、低炭素や防災、生物多様性など新たな課題にも配慮したみどりに関する幅広い計画となっています。平成11年3月に当初計画を策定し、その後10年が経過して前計画の達成状況、社会情勢や環境を取り巻く変化等を踏まえ、新たな10年の取組を構築する全面改定により令和3年を目標年次とする新たな「みどりの基本計画」が策定されました。</p> <p>計画の目標を「自然と暮らしが調和した多摩のみどりの形成」とし、さらに、保全・調和・参画の面からの3つの小目標を挙げています。その目標の実現のため4つの施策方針を設定し、各方針に基づいた14の施策が設定されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>

表6. 4-1(10) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>多摩市 生物多様性 ガイドライン (平成29年 8月)</p> <p>多摩市</p>	<p>本ガイドラインは、生物多様性の保全に向けての取り組みとして、多摩市の生物多様性に対する基本的な考えに基づき、市民、事業者、行政がそれぞれの立場で行動する指針(ガイドライン)を示したものです。</p> <p>(1)市民(市民団体)</p> <p>①生き物からの恵みを実感できるようにしましょう。等6項目</p> <p>(2)事業者の方々</p> <p>①生物多様性に配慮した事業活動に取り組みましょう。</p> <p>②地域の生態系に配慮しましょう。等5項目</p> <p>(3)市</p> <p>①市の事業活動にあたっては、生物多様性に配慮した活動に努めます。</p> <p>②生物多様性の普及啓発に努めます。</p> <p>③関係部署等と連携した、生物多様性の保全に取り組みます。等5項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重な生きものの生息環境を改変しないように配慮します。</li> </ul>
<p>稲城市 都市計画マ スタープラ ン2012年度 改定版 (平成25年 3月)</p> <p>稲城市</p>	<p>稲城市都市計画マスタープランは平成15年3月に策定され、平成24年度に改定された計画で、令和2年度を目標とする目指すべきまちの姿を設定し、将来像の実現に向けたまちづくりの方針が示されています。</p> <p>本プランでは市の将来の目標像を「水・緑に親しみ、人とふれあう生活都市 稲城」とし、その実現のために次の四つのまちづくりの基本方針が提示されています。</p> <p>①水・緑・人のふれあいが活力を創出するまちづくり</p> <p>②やすらぎとうるおいに満ちた生活が息づくまちづくり</p> <p>③環境負荷低減に向けた低炭素型まちづくり</p> <p>④安全・安心して暮らせる災害に強いまちづくり</p> <p>本プランでは、街づくりの基本となる将来の都市の骨格を「将来都市構造」として構想し、それを踏まえて「土地利用の基本方針」、「道路・交通ネットワークの形成方針」、「水・緑空間の形成方針」、「都市景観の形成方針」、「環境共生都市の形成方針」、「防災まちづくりの方針」の分野別の方針を示しています。これらの中で計画道路は広域幹線道路として位置付けられ、それにより東京都心や周辺都市との連絡強化を図るとしています。更に魅力的な沿道景観づくりの対象道路でもあり、その沿道は地区計画等の導入・拡充により、沿道の土地利用をはじめ、建物形態などの適切な誘導を検討するとしています。また、市域を4地域に区分し、地域ごとに地域の目標像とまちづくりの基本的な方向が示されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> </ul>

表6. 4-1(11) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
<p>第二次稲城市環境基本計画 (平成25年 3月)</p>	<p>「稲城市環境基本条例」(平成15年稲城市条例第5号)に基づき、稲城市における「地球温暖化対策」、「生物多様性の確保」など環境保全や創造に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために策定されたもので、平成25年度から令和4年度を計画期間とし、必要に応じ見直しなどを行うこととしています。市の目指す環境像を「人と自然、そして社会の絆で未来につなぐまち 稲城」とし、その実現を図るべく5つの基本目標とそれぞれの目標に係る行動方針を定め、環境施策の展開を推進していくものです。</p> <p>5つの基本目標                      ①自然と共生したまちをめざして                      ②健康で安全・安心なまちをめざして                      ③美しさとゆとりのある人にやさしいまちをめざして                      ④環境にやさしい循環型のまちをめざして                      ⑤市民と協働して未来の環境をつくるまちをめざして</p> <p>また、市の目指す環境像を実現するため環境に配慮した活動を行う上での市民や事業者等に向けた環境配慮指針が示されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的な道路ネットワークを形成し自動車交通の分散化を図ります。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・低騒音・低振動型建設機械や排出ガス対策型建設機械を使用する等、工事に伴う周辺環境への影響の低減に努めます。</li> <li>・建設廃棄物の再利用・再資源化に努めます</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> <li>・低騒音舗装を実施するとともに遮音壁の設置等により、道路交通騒音の低減を図ります。</li> </ul>
<p>稲城市緑の基本計画 (平成24年 3月)</p>	<p>「緑の基本計画」は、市が中長期的な視点から緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する施策を計画的に実施するために定めるもので、稲城市の緑に関する総合的な計画として緑豊かなまちづくりを進めていくための指針となるものです。稲城市は、平成11年(1999年)に緑の基本計画を策定し、水と緑のまちづくりについて様々な施策を展開してきましたが、計画期間が満了したことから、これからの10年間のために、令和3年度を目標年度とする緑の基本計画として改定しています。</p> <p>本計画は「水と緑の継承と創造」を基本理念とし、4つの基本方針と方針ごとの施策の方針を掲示しています。</p> <p>4つの基本方針                      ①緑の環の継承                      ②水と緑の空間を創造する                      ③目に見える緑を増やす                      ④水と緑を支える仕組みをつくる</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> <li>・歩道部には透水性舗装を行い、地下水のかん養に努めます。</li> </ul>

表6. 4-1(12) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

環境保全に関する事項	内 容	配慮した事項
稲城市 生物多様性 いなぎ戦略 (平成27年 3月)	<p>第二次稲城市環境基本計画に定める「生物多様性の確保」を図るため、つなげよう！いなぎの生命 伝えよう！ともに生きる力を基本理念とし、稲城市が最終的にめざす「将来のまちのイメージ」で自然と私たちの暮らし・社会とのつながりを再生することを目標とし、10年後の達成目標として、自然の「量」と「質」の両面からの目標を掲げています。</p> <p>その達成に向け、4つの基本方針と10の施策テーマを設定しています。</p> <p>&lt;基本方針&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 多様な生きものが生息・生育する空間づくり</li> <li>2 自然を守り・育て・活かす、場づくり</li> <li>3 自然を守り・育て・活かす、人・情報づくり</li> <li>4 自然を守り・育て・活かす、暮らし方・地域社会づくり</li> </ol> <p>基本方針1では、次の4つの施策テーマを掲げ、各テーマに沿った実行施策が提示されています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)今ある自然を守る 野生動植物などの保全についての実行施策を提示しているほか、水辺環境の保全（河川、湧水や湿地など）として透水性舗装や透水ますの整備を発展施策として提示しています。</li> <li>(2)自然の質を高める 緑化における在来種の活用による地域遺伝子の保全として、街路樹等の人工的な植栽も生きものの貴重な生息環境と位置付けています。</li> <li>(3)自然を新たに育て・つなぐ</li> <li>(4)自然を守り育てるしくみを活かす</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重な生きものの生息環境を改変しないように配慮します。</li> <li>・平面構造の車道両側に植樹帯を設け、また、可能な限り既存街路樹を保全し、緑豊かな景観の創出や既存の緑の保全を図ります。</li> </ul>

## 6.5 事業計画の策定に至った経過

### 6.5.1 計画道路の既定都市計画と整備状況

南多摩尾根幹線は、調布市多摩川三丁目を起点とし、稲城市、多摩市及び八王子市を經由し町田市小山町に至る延長約16.6kmの都市計画道路です。計画道路の既定都市計画及び整備状況は図6.5-1に示すとおりです。

- 完成区間(往復4車線)：約6.1km  
調布市多摩川三丁目～稲城市百村、多摩市南野三丁目～唐木田二丁目、  
多摩市唐木田三丁目～町田市小山町
- 事業中区間：約6.4km  
多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目、多摩市唐木田二丁目～唐木田三丁目
- 暫定整備区間：約2.9km  
稲城市百村～坂浜、稲城市坂浜～多摩市聖ヶ丘五丁目
- 未整備区間：約1.2km  
稲城市坂浜～坂浜

計画道路は、東京都稲城市百村を起点として多摩市聖ヶ丘五丁目を終点とする延長約4.0km(既定都市計画は約4.1km)の区間のうち、約2.9kmは暫定整備区間として往復2車線が整備され供用されています。また、約1.1km(既定都市計画は約1.2km)の区間は、未整備区間です。

### 6.5.2 都市計画変更に至った経緯

本計画は、南多摩尾根幹線の稲城市百村～多摩市聖ヶ丘五丁目について、稲城市百村～長峰三丁目及び多摩市聖ヶ丘五丁目の区間においては、構造形式を掘割式から地表式に変更するとともに、主要な幹線道路として、車線数を往復4車線に決定するものです。

南多摩尾根幹線のうち、対象計画に係る都市計画等の主な経過は、以下のとおりです。

- ・昭和40年12月：多摩ニュータウンの都市計画決定
- ・昭和44年5月：南多摩尾根幹線の都市計画決定
- ・平成3年10月：南多摩尾根幹線の都市計画変更  
(一部幅員の変更、一部区域の変更、幹線道路との交差構造の変更、一部構造形式の変更(地表式⇒地表式、掘割式、地下式))
- ・平成13年11月：東京都が「行政評価」を公表  
南多摩尾根幹線整備が「抜本的な見直し」と評価される。  
(指摘事項として、多大な事業費や長期の事業期間を要するため、事業手法は社会経済状況の変化を踏まえ改めて検討が必要等)
- ・平成16年7月：東京都が「行政評価結果を踏まえた事務事業の見直し状況」を公表  
(南多摩尾根幹線整備の見直し検討により、掘割式の区間を地表式にした場合、建設コストが大きく抑えられ、大きな交通混雑も生じず、道路幅員の有効利用等により、沿道への騒音や大気汚染も環境基準内に抑えられるとの結果等)

- ・平成18年4月：東京都・28市町が「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」を策定

南多摩尾根幹線の検討に関しては、次の2点を示した。

  - ・神奈川県都市計画道路との接続検討
  - ・概成(暫定2車線)区間の整備形態の検討
- ・平成26年12月：東京都が「長期ビジョン」を策定

「長期ビジョン」では「広域的な道路ネットワークの強化や防災性の向上、多摩ニュータウンの再生と合わせた地域に魅力向上」等を目的として、南多摩尾根幹線の整備推進を示した。

  - ・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 多摩部19都市計画」の都市計画決定(改定)
  - ・「多摩部19都市計画」では、「南多摩尾根幹線」を、東京都の主要な幹線道路網の一路線として位置付けた。
- ・平成27年2月：東京都が「南多摩尾根幹線の整備方針」を策定・公表

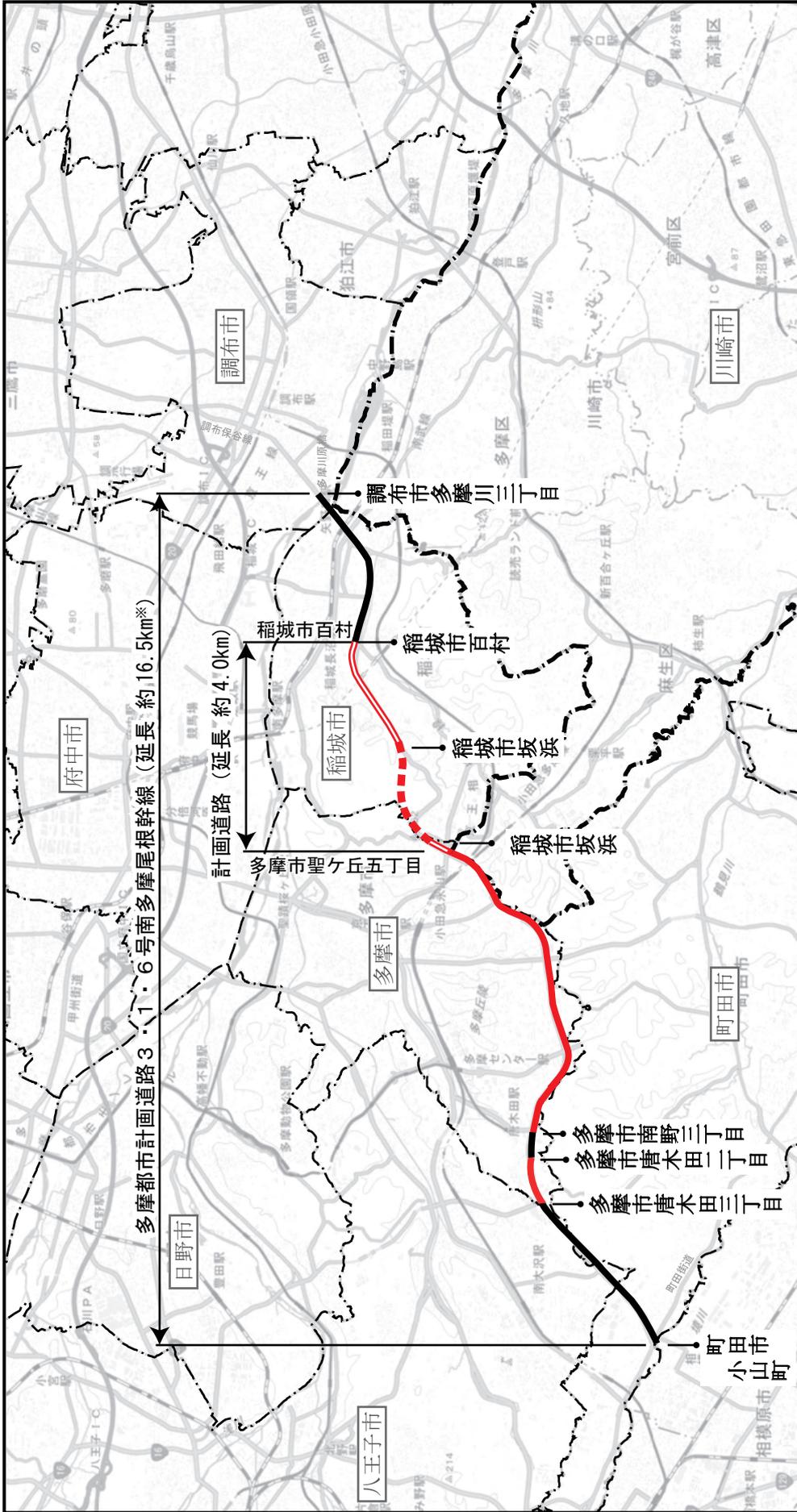
  - ・渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため全線4車線とする。
  - ・沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性等から平面構造とする。
  - ・現在の道路用地を有効活用し沿道環境に配慮した道路形態とする。
  - ・多摩市と稲城市の市境付近はトンネル構造とし、保全地域に配慮したルートを検討を行う。
- ・平成28年3月：東京都と特別区及び26市2町が「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」を策定・公表

  - ・計画道路については、今後10年間で優先的に整備すべき路線に選定
- ・平成28年12月：東京都が「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～」を策定

活気ある東京とするためには、東京の人口の3分の1、面積では3分の2を占める多摩・島しょ地域の発展が不可欠とし、南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、道路沿道型業務・商業用途への土地利用転換の誘導を技術支援することを示した。
- ・平成29年9月：東京都が「都市づくりのグランドデザイン」を策定

目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示し、多摩広域拠点等の4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、分野横断的な視点から7つの戦略と30の政策方針等を示しており、多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を設定している。
- ・平成29年9月：東京都が「多摩の振興プラン」を策定

2020年の先を見据えた多摩の目指すべき地域像や、その実現に向けた施策の方向性を示しており、当面の取組として、南多摩尾根幹線の整備の強化を挙げている。



凡例

- 都県界
- - - 市界

- 完成区間
- 事業中区間
- - - 暫定整備区間
- · · 未整備区間



※ 既定の都市計画は約 16.6km

図 6.5-1 南多摩尾根幹線整備状況図

### 6.5.3 事業計画を策定した理由

計画道路の既定都市計画は、平成 26 年 11 月に指定された連光寺・若葉台里山保全地域内の湿地の直下にトンネル構造部分が位置することから、トンネル等区間において既定都市計画の位置とした案【A案】と、既定都市計画の位置より南側とした案【B案】のルートが異なる複数案（2案）を策定し、特例環境配慮書を取りまとめました。

これに対して、令和 2 年 6 月 4 日、東京都環境影響評価条例(昭和 55 年東京都条例第 96 号)第 33 条に基づき、東京都知事より「特例環境配慮書審査意見書」（以下「審査意見書」といいます。）が送付されました。審査意見書では、特例環境配慮書の記載内容は事業段階環境影響評価における環境影響評価書案に相当することが認められました。

上述の審査意見書、特例環境配慮書に対して寄せられた都民及び関係市長等の意見に加え、事業者の視点として計画的、環境的、事業的評価を行いました。

#### (1) 審査意見書

審査意見書では、環境影響評価の予測・評価項目のうち、「騒音・振動」及び「生物・生態系」に関する意見が送付されました。

##### 【騒音・振動】

工事の施行中のトンネル工事においてトンネル坑口では防音ハウスを使用し、環境への影響については小さいとしているが、トンネル坑口付近には住宅等が存在し、またトンネル工事は 7 年間と長期にわたることから、建設工事騒音の低減等の環境保全措置を確実に実行するとともに、必要に応じてより一層の環境保全の措置についても検討すること。

##### 【生物・生態系】

予測地域である湿地の生息(育)環境について、事業が影響を及ぼす可能性は低いとしているが、湿地には注目される貝類等が存在しているため、工事の施行中において実施する地下水水位等のモニタリング結果を丁寧に説明するとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置の実施についても検討すること。

#### (2) 都民の意見書、関係市長等の意見

表 5-1（12 ページ参照）に示したとおり、都民から 7 件の意見書、関係市長等から 3 件の意見が提出されました。

都民の意見書では、対象計画案に関する意見として、【A案】と比較するならば【B案】を採用すべきだが、工事が地下水に影響を与えることがあれば、湿地の水環境、生物生息（育）環境を劣化させかねないことを懸念する、という意見がありました。その他に、環境全般、騒音・振動、水循環、生物・生態系に関することなど幅広い意見がありました。

関係市長等の意見では、沿道市民の意見に配慮するように求める意見や安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出に留意した整備を求める意見、生物多様性や自然環境の保全に配慮を求める意見、環境保全対策として行う事項を確実に実施し、環境負荷の低減を求める意見などがありました。

### (3) 計画的評価

計画道路の整備目的をもとに、評価項目及び基本条件を設定し、条件を満たすかどうかの検討を行いました。評価項目としては、広域的な道路ネットワークの形成、交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出、地域の防災性の向上、多摩ニュータウンの再生の4項目です。

4項目全てにおいて、両案ともに有意な差がない結果となりました。

### (4) 環境的評価

環境に及ぼす影響の評価（環境影響の程度、環境配慮目標の達成の程度）を整理し、複数案を比較しました。評価項目としては、トンネル等区間は大気汚染、騒音・振動、地盤、地形・地質、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財及び廃棄物の9項目です。

このうち、地盤、水循環及び生物・生態系について、【A案】【B案】ともに評価の指標を満たしていますが、環境影響の程度、環境配慮目標の達成の程度について、湿地から離れた位置を通過する【B案】が優れていました。廃棄物について、建設発生土等が少ないことから【B案】が【A案】に比べて優れているものの有意な差はありませんでした。また、他の項目については、両案ともに有意な差がない結果となりました。

### (5) 事業的評価

関係権利者、事業費及び維持管理費から複数案を比較しました。関係権利者については、既定都市計画から変更しない【A案】は変わりませんが、既定都市計画から南側に変更する【B案】は変わります。一方で、事業費及び維持管理費については、区間延長が短い【B案】が【A案】に比べて安価という結果となりました。

### (6) 総合評価

知事の審査意見書では、特例環境配慮書の記載内容は事業段階環境影響評価における環境影響評価書案に相当することが認められましたが、一方の案を推奨するような意見はありませんでした。

都民の意見書では、対象計画案に関する意見として、【A案】と比較するならば【B案】を採用すべきだが、工事が地下水に影響を与えることがあれば、湿地の水環境、生物生息（育）環境を劣化させかねないことを懸念する、という意見がありました。また、関係市長等からの意見は、複数案への言及はありませんでした。

事業者の視点では、計画的評価では両区間、両案ともに有意な差は見られませんが、環境的評価では、地盤、水循環、生物・生態系及び廃棄物について【B案】が優れていました。また、事業的評価で【B案】は事業費及び維持管理費が優れていました。

以上より、知事の審査意見書、都民の意見書や関係市長等の意見、事業者の視点（計画的評価、環境的評価、事業的評価）を勘案し、総合的に判断した結果、【B案】を対象計画として策定しました。

参考として、特例環境配慮書における複数の対象計画案（【A案】、【B案】）の平面図を図 6.5-2 に、総合評価の結果を表 6.5-1 に示します。

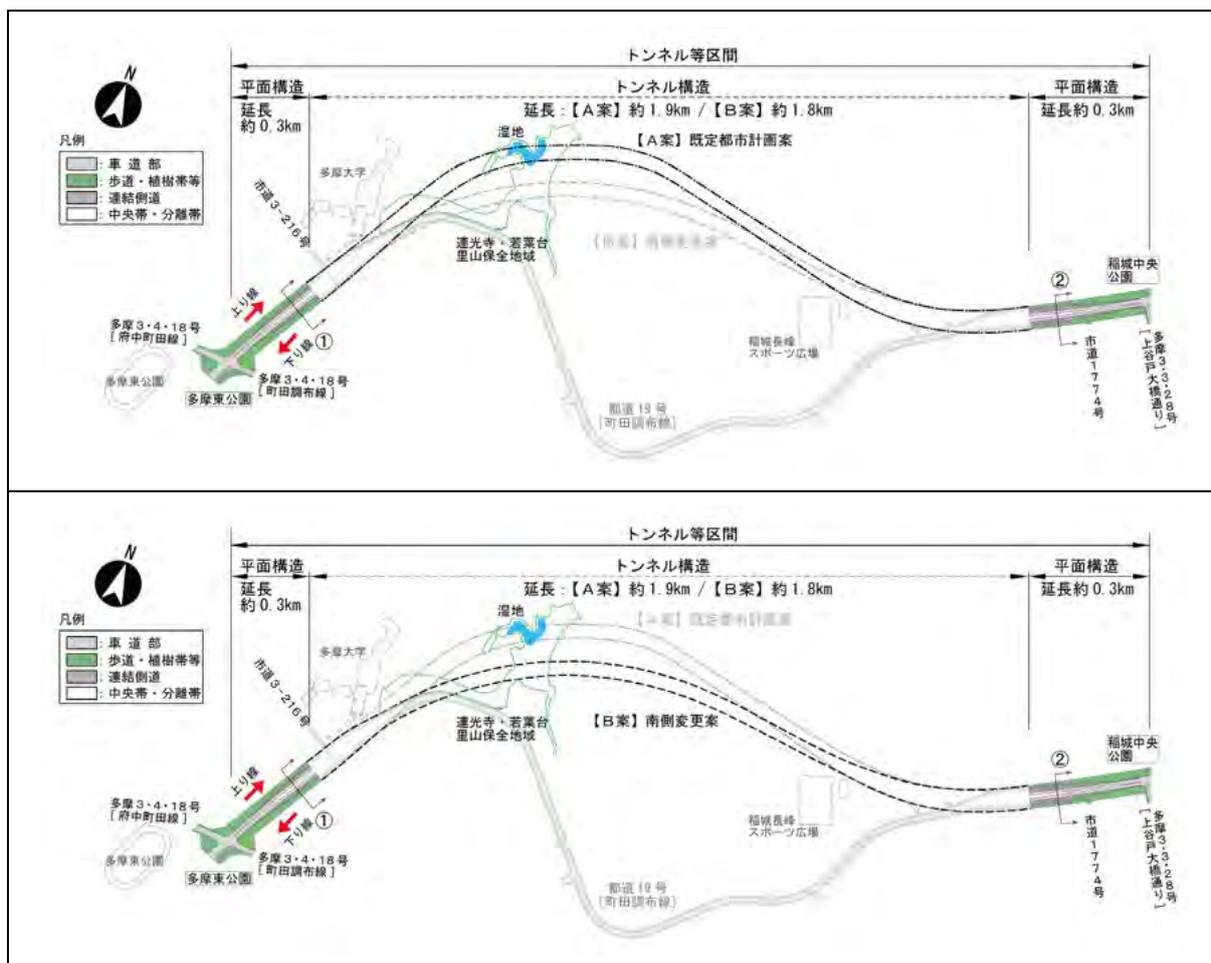


図 6.5-2 特例環境配慮書における複数の対象計画案

表 6.5-1 特例環境配慮書における複数の対象計画案の総合評価 (参考)

【A案】(ルートを既定都市計画の位置とした案)

【環境に及ぼす影響の評価】

- 「環境に及ぼす影響の評価(大気汚染、騒音・振動、地形・地質、景観、史跡・文化財)」については、【B案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「環境に及ぼす影響の評価(地盤、水循環、生物・生態系、廃棄物)」については、【B案】と異なる結果になりました。
  - ・計画道路は湿地の直下を通過するため、沖積層や湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性が【B案】と比べて高いと考えられることから、地盤、水循環及び生物・生態系への影響は【B案】より高くなること。
  - ・建設発生土の発生量は、【B案】と比べて多く、廃棄物への影響は【B案】よりわずかに高くなること。

【社会・経済面から見た評価】

- 「社会・経済面から見た評価(利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点)」については、「利用者の視点」の速達性、快適性、「生活者の視点」の安全性・快適性、防災性の項目で、【B案】と同じ結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価」については、次の評価項目で、【B案】と異なる結果に

なりました。

- ・「生活者の視点」の関係権利者において、【B案】と異なり、関係権利者が変わらないこと。
- ・「事業者の視点」の事業費及び維持管理費において、【B案】に比べ事業費・維持管理費とも高くなること。

#### 【B案】(ルートを既定都市計画の位置より南側とした案)

##### 【環境に及ぼす影響の評価】

- 「環境に及ぼす影響の評価(大気汚染、騒音・振動、地形・地質、景観、史跡・文化財)」については、【A案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「環境に及ぼす影響の評価(地盤、水循環、生物・生態系、廃棄物)」については、【A案】と異なる結果になりました。
  - ・計画道路は湿地から離れた位置を通過するため、沖積層や湿地の湧水量に影響を及ぼす可能性が【A案】と比べて低いと考えられることから、地盤、水循環及び生物・生態系への影響は【A案】より低くなること。
  - ・建設発生土の発生量は、【A案】と比べて少なく、廃棄物への影響は【A案】よりわずかに低くなること。

##### 【社会・経済面から見た評価】

- 「社会・経済面から見た評価(利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点)」については、「利用者の視点」の速達性、快適性、「生活者の視点」の安全性・快適性、防災性の項目で、【A案】と同じ結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価」については、次の評価項目で、【A案】と異なる結果になりました。
  - ・「生活者の視点」の関係権利者において、【A案】と異なり、関係権利者が変わること。
  - ・「事業者の視点」の事業費及び維持管理費において、【A案】に比べ事業費・維持管理費とも安くなること。

#### 6.5.4 特例環境配慮書の修正の経緯及びその内容

複数の対象計画案を対象とした特例環境配慮書から、一案に決定した事業計画を対象とした環境影響評価書を作成しました。

特例環境配慮書から環境影響評価書への主な修正箇所及びその内容は表 6.5-2 に示すとおりです。

表 6.5-2 主な修正箇所及びその内容

評価書のページ	修正箇所	修正内容及び修正理由
126～131	8.2 騒音・振動 8.2.1 現況調査 (4) 調査結果 カ 法令による基準等	審議会での意見を踏まえ、騒音・振動に係る基準値がどのような測定量についての基準値なのか(例えば等価騒音レベルなど)を記載しました。
142	8.2 騒音・振動 8.2.2 予測 (4) 予測方法	審議会での意見を踏まえ、工事完了後の騒音予測において、「ASJ-RTN-Model 2013」の予測モデルを使用した旨を記載しました。
143	8.2 騒音・振動 8.2.2 予測 (4) 予測方法	審議会での意見を踏まえ、工事完了後の振動及び低周波音の予測において、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土交通省国土技術政策総合研究所)を使用した旨を記載しました。
153	8.2 騒音・振動 8.2.3 環境保全のための措置	知事による特例環境配慮書審査意見に基づき、トンネル坑口部付近の環境保全のための措置について追記しました。
204	8.5 地形・地質 8.5.1 現況調査 (4) 調査結果 キ 法令による基準等	「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」(平成12年法律第57号)に基づく土砂災害警戒区域等の指定状況を更新しました。
261	8.7 生物・生態系 8.7.3 環境保全のための措置	知事による特例環境配慮書審査意見に基づき、地下水等のモニタリングに係る環境保全のための措置について追記しました。併せて、8.4地盤、8.6水循環についても、同様に追記しました。 また、審議会での意見を踏まえ、植生図の作成に係る環境保全のための措置について追記しました。