

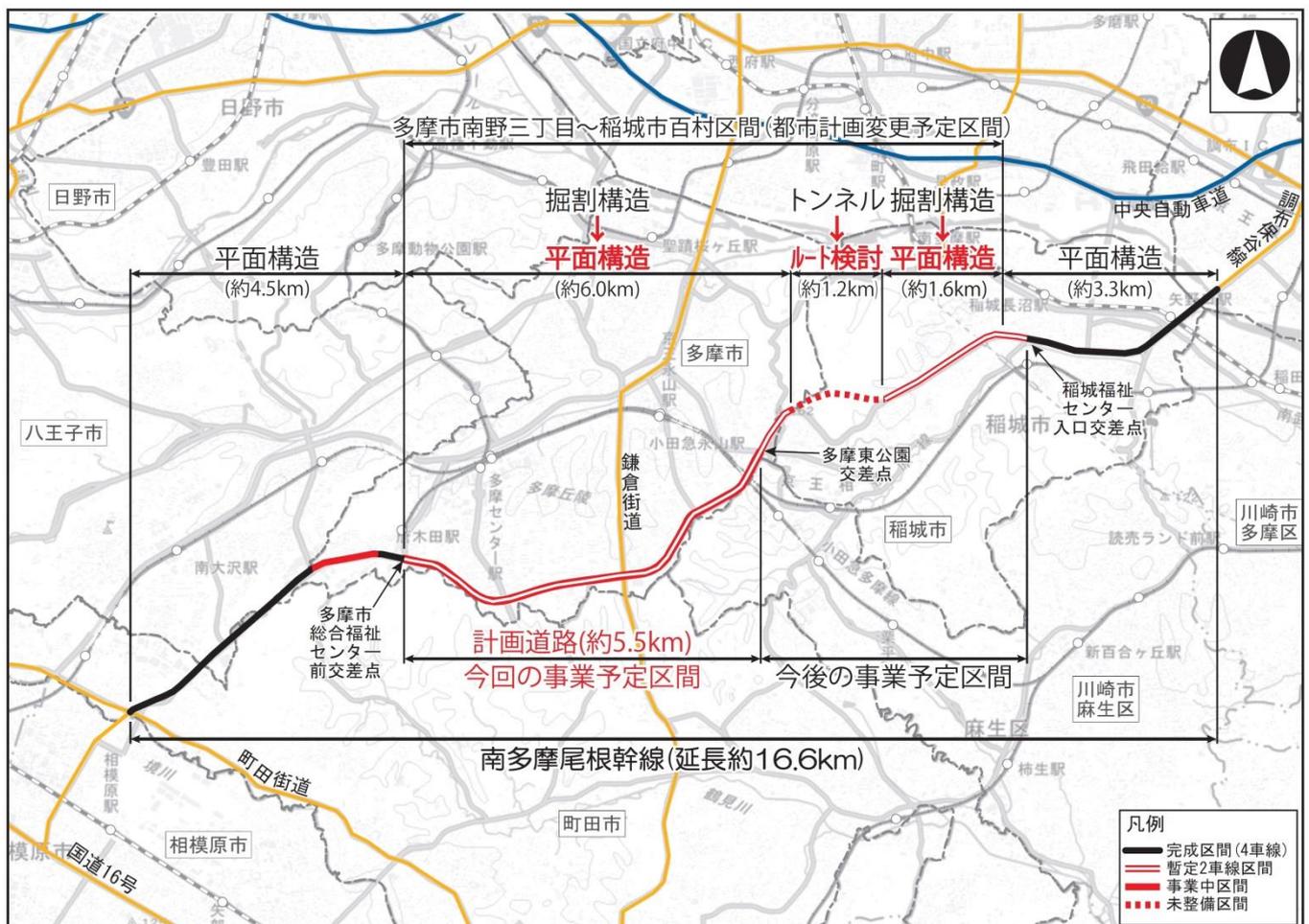
南多摩尾根幹線の整備方針



南多摩尾根幹線は、多摩ニュータウンの開発に合わせて昭和44年に都市計画決定されました。これまでに一部区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であるために慢性的な交通渋滞が発生しており、生活道路に交通が流入するなど沿道環境の悪化を招いています。そのため、広域的な幹線道路ネットワークとしての在り方を踏まえ、平成27年2月に南多摩尾根幹線の整備方針を策定しました。

【整備方針の基本的な考え方】

- 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など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。
- 多摩市及び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検討を行う。



整備方針の概要図

事業の必要性



南多摩尾根幹線の整備方針を踏まえ、計画道路の事業の必要性は、以下のとおりです。

1. 広域的な道路ネットワークの形成

南多摩尾根幹線は、多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、埼玉方面から神奈川方面に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線です。

2. 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

南多摩尾根幹線は、一部区間は往復4車線で整備されているものの、大半は往復2線で暫定供用されていることから、朝夕を中心に渋滞が発生しています。この渋滞を緩和するため、4車線道路の整備が必要です。また、歩行者と自転車の通行空間が混在しており、一部歩道の狭い区間が存在していることから、安全で快適な歩行者・自転車通行区間の創出が必要となります。

3. 地域の防災性の向上

南多摩尾根幹線は、災害時に緊急輸送を円滑に行うための緊急輸送道路に指定されています。本路線を整備し、広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、複数の都市間や防災拠点が結ばれ、災害時の緊急物資の輸送が円滑になるなど、地域の防災性が向上します。

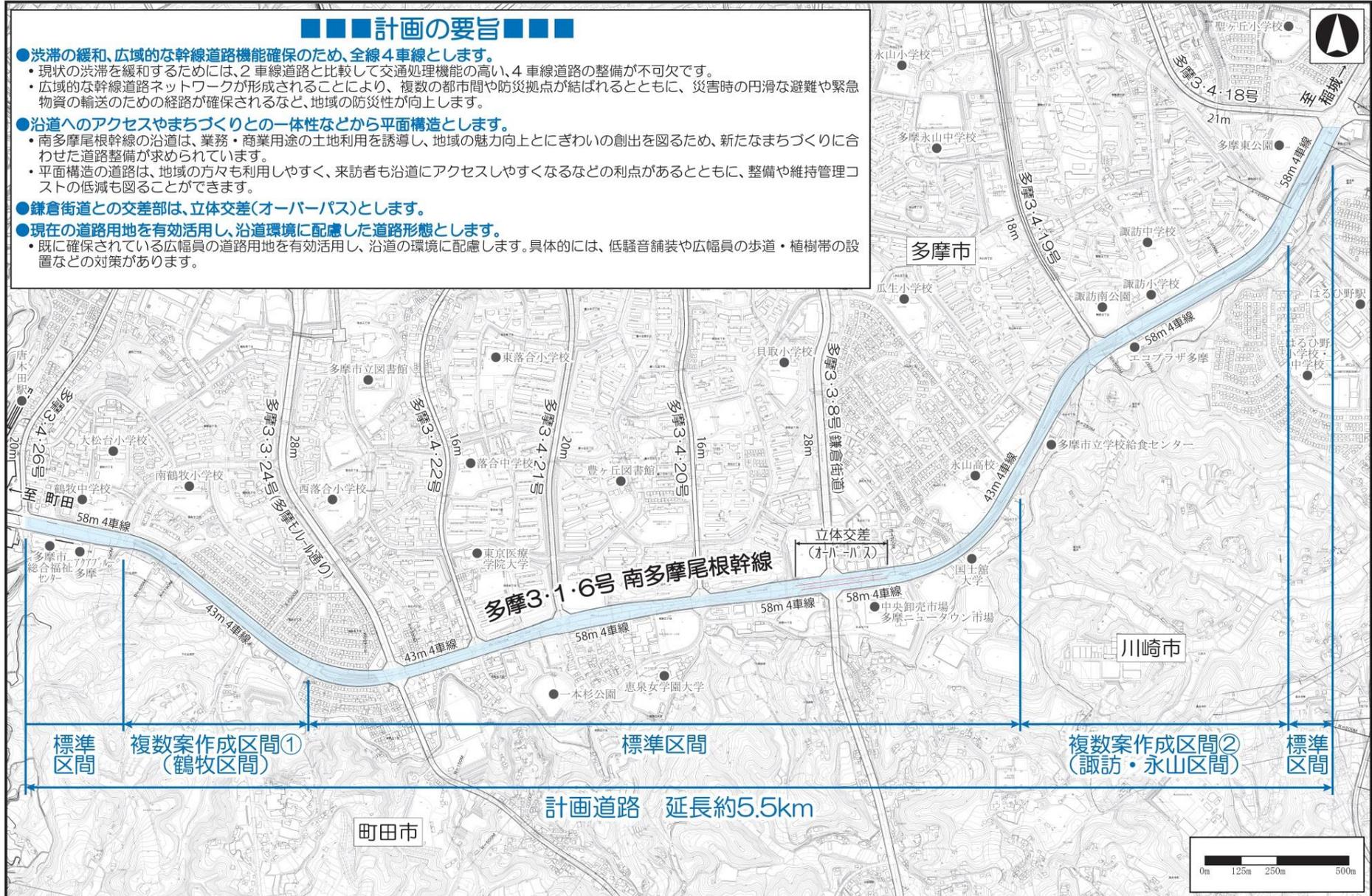
4. 多摩ニュータウンの再生

南多摩尾根幹線は、広域的な道路ネットワークを形成し、多摩ニュータウンの魅力を向上させる重要な役割を担っています。

計画の要旨

計画の要旨

- 渋滞の緩和、広域的な幹線道路機能確保のため、全線4車線とします。**
 - ・現状の渋滞を緩和するためには、2車線道路と比較して交通処理機能の高い、4車線道路の整備が不可欠です。
 - ・広域的な幹線道路ネットワークが形成されることにより、複数の都市間や防災拠点が結ばれるとともに、災害時の円滑な避難や緊急物資の輸送のための経路が確保されるなど、地域の防災性が向上します。
- 沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とします。**
 - ・南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図るため、新たなまちづくりに合わせた道路整備が求められています。
 - ・平面構造の道路は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道にアクセスしやすくなるなどの利点があるとともに、整備や維持管理コストの低減も図ることができます。
- 鎌倉街道との交差部は、立体交差（オーバースタック）とします。**
- 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します。**
 - ・既に確保されている幅員の道路用地を有効活用し、沿道の環境に配慮します。具体的には、低騒音舗装や幅員の歩道・植樹帯の設置などの対策があります。



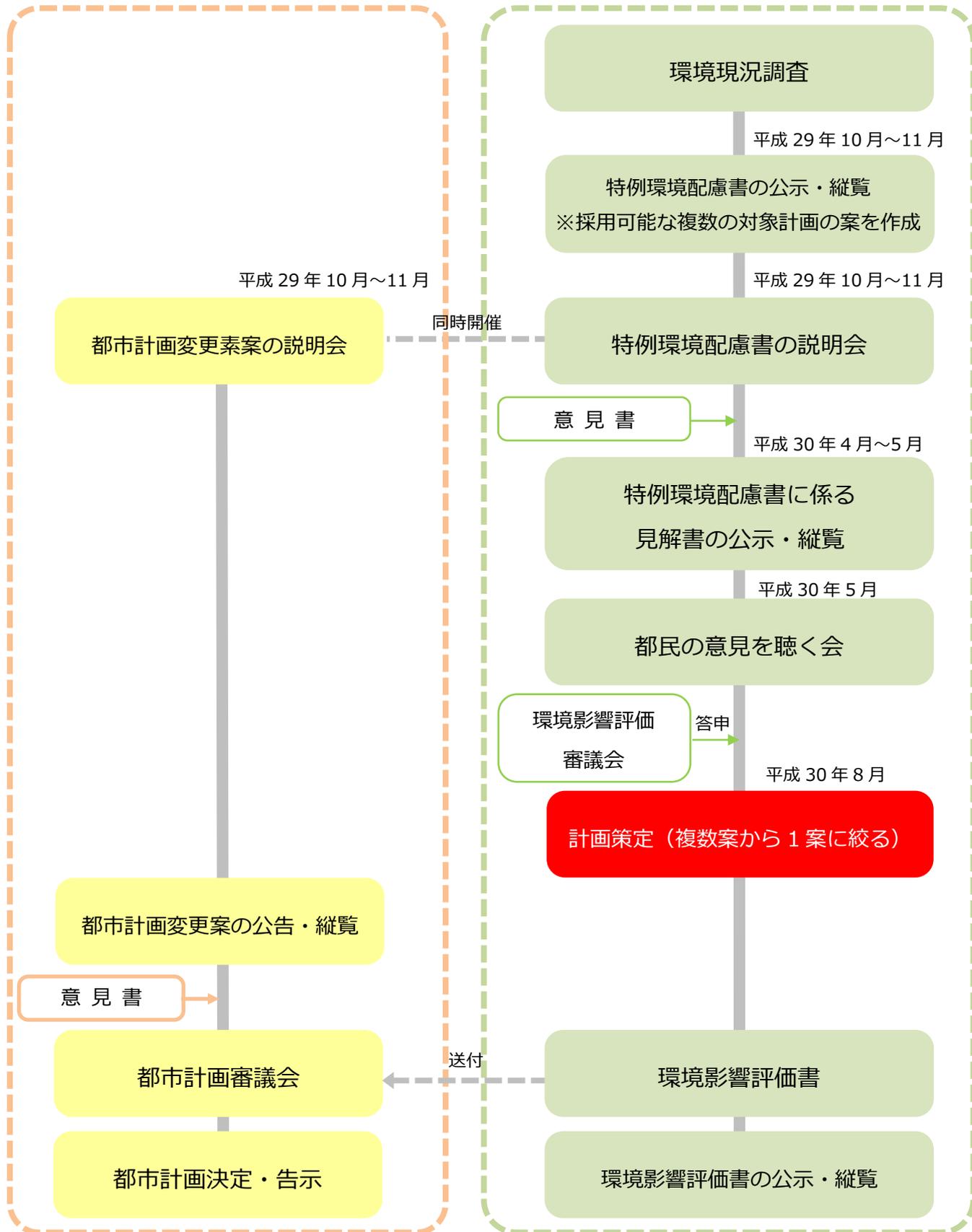
この地図は、国土地理院長の承認(平24年関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1/2,500)を使用(29都市基交第122号)して作成したものです。無断複製を禁じます。(承認番号)29都市基街都第6号、平成29年4月21日
この地図は、平成24年に実施した航空測量をもとに作成されているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。

環境影響評価の流れ



都市計画の流れ

計画段階環境影響評価の流れ



対象計画の案の概要

南多摩尾根幹線は、4車線かつ延長2 kmを超える道路となるため、「東京都環境影響評価条例」に基づく「計画段階環境影響評価」手続の対象となります。

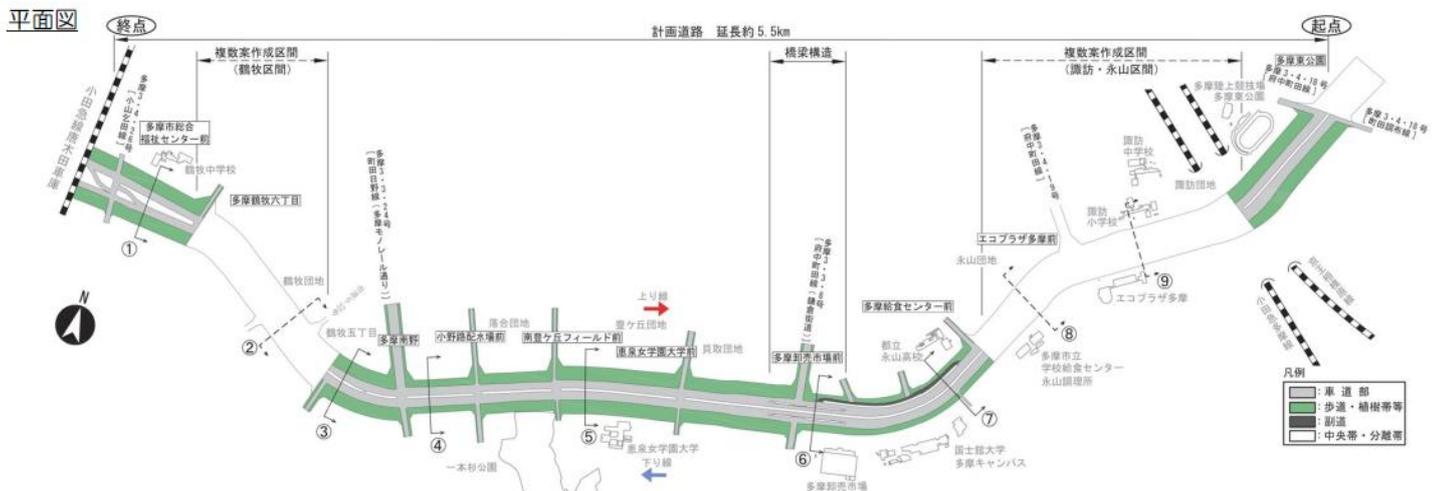
「計画段階環境影響評価」とは、複数の対象計画の案を作成し、計画立案の段階から、環境保全について配慮するものです。南多摩尾根幹線は、区間によって道路の横断方向に大きな高低差があり、車道の位置によって地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なります。

そのため、道路横断方向に高低差のある「鶴牧区間」及び「諏訪・永山区間」において、車道の配置等が異なる複数案を作成し平成29年9月に特例環境配慮書としてお示しました。



計画道路の概要

対象計画の案の概要

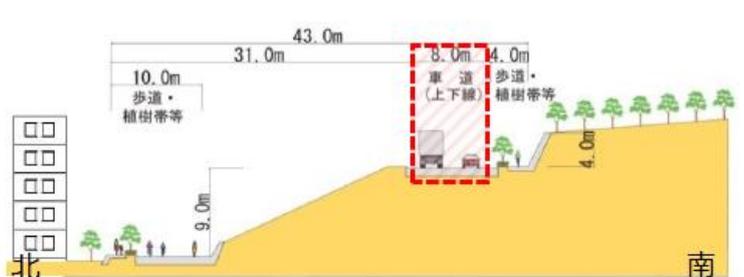
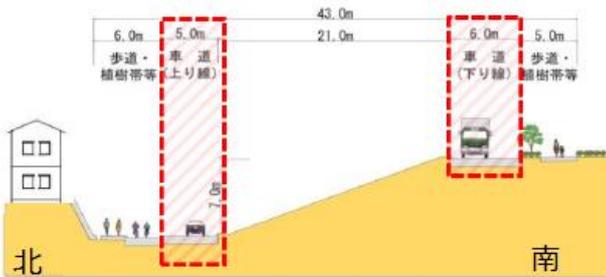


現況

鶴牧区間

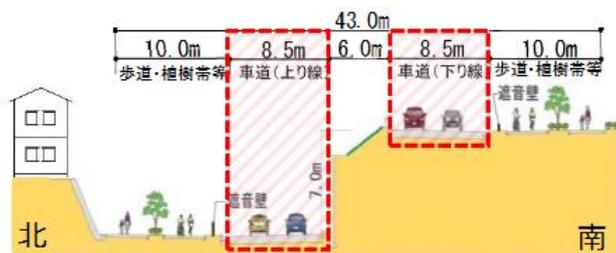
現況

諏訪・永山区間



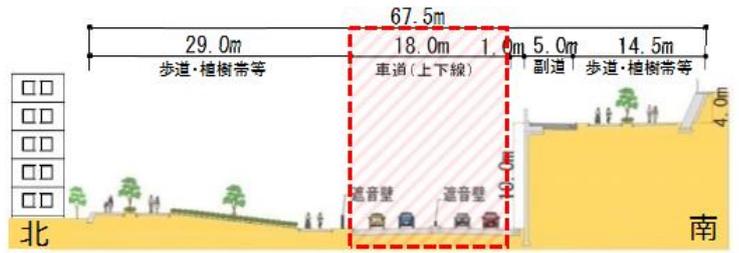
【鶴牧 A 案】(車道セパレート案)

車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する案



【諏訪・永山 A 案】(車道中央集約案)

車道の上下線を中央に寄せ、エコプラザ多摩前交差点の形状を、T字交差とした案



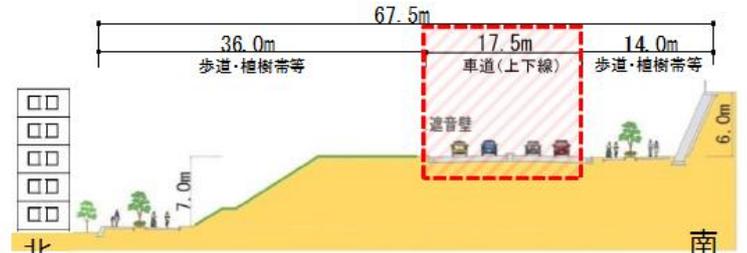
【鶴牧 B 案】(車道南側集約案)

車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する案



【諏訪・永山 B 案】(車道南側集約案)

車道の上下線を南側に寄せ、エコプラザ多摩前交差点の形状を、現在と同様に S 字交差とした案

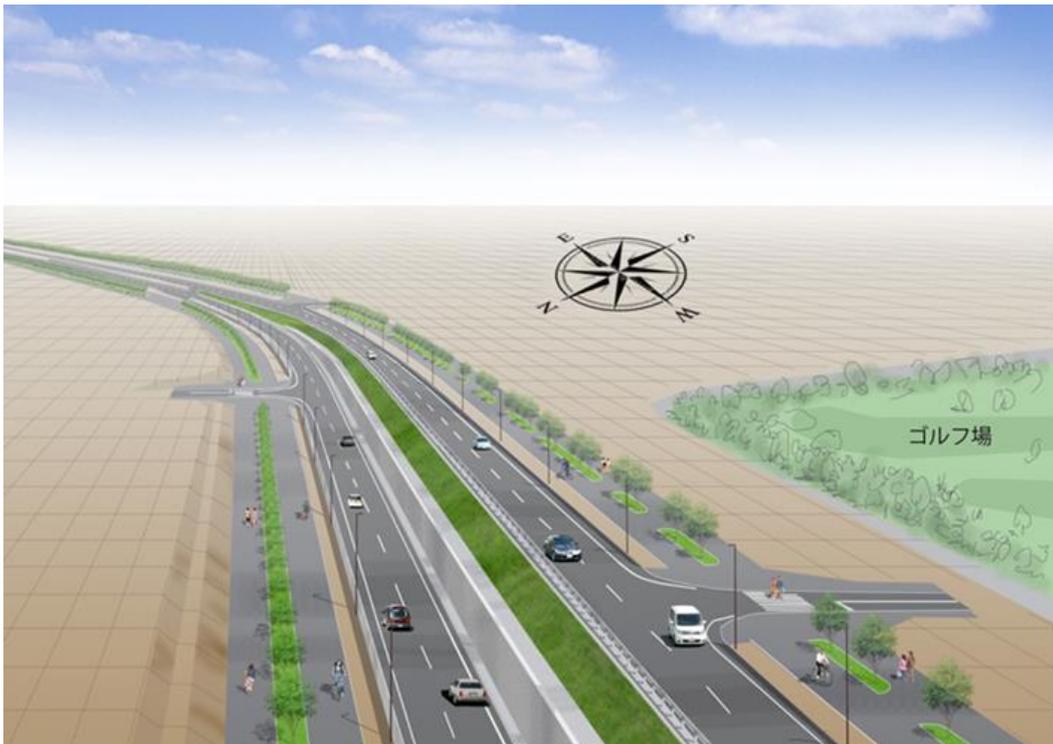


複数案作成区間（鶴牧区間）

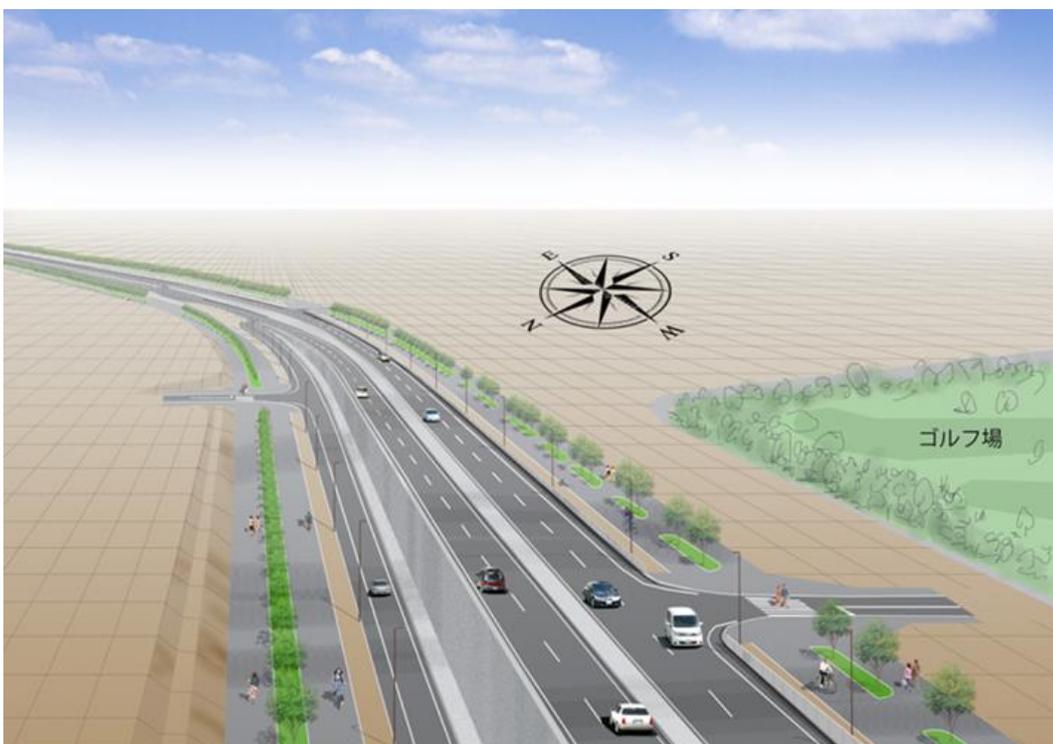


複数案作成区間のうち、鶴牧区間のイメージ図を以下に示します。

A案 車道セパレート案



B案 車道南側集約案



複数案作成区間（諏訪・永山区間）



複数案作成区間のうち、諏訪・永山区間のイメージ図を以下に示します。

A案 車道中央集約案



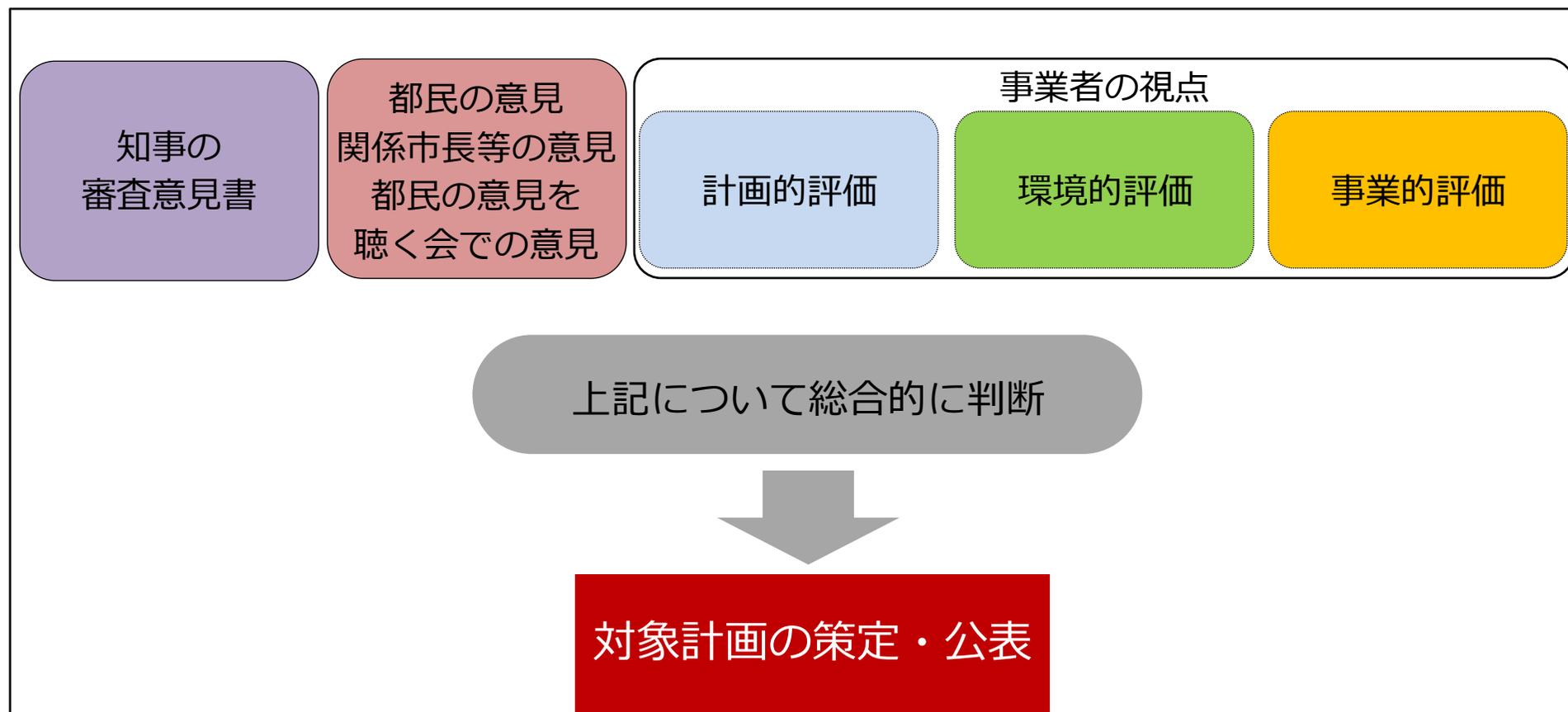
B案 車道南側集約案



対象計画策定方法



対象計画の策定方法は、知事の審査意見書、都民及び関係市長の意見、都民の意見を聴く会での意見、事業者の視点による評価（計画的評価、環境的評価、事業的評価）を総合的に判断し策定しました。



知事の審査意見書について



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ものと認められました。また、予測、評価項目のうち、「騒音・振動」、「景観」、「廃棄物」に関する意見が付与されました。

知事の
審査意見書

| 騒音・振動 | 景観 | 廃棄物 |
|--|---|---|
| <p>・自動車の走行に伴う道路交通騒音レベルは、評価の指標とした環境基準を満足するとしているが、計画道路の一部には車道と沿道の住宅地の高低差が一律でない区間が存在し、本事業による影響が懸念されていることから、環境保全のための措置を徹底すること。</p> | <p>・計画道路において新たに擁壁が出現することについて、周辺住民や関係市長による景観への影響の懸念が示されていることから、擁壁の設計に当たっては周辺環境に配慮するよう検討すること。</p> | <p>・環境保全のための措置として、撤去路盤やガードレール等の鉄製金属について、再利用又は再資源化に努めているが、その排出量等が示されていない。しかし、本事業は、延長約5.5 kmの道路の改築をするものであり、相当量が発生すると考えられることから、排出量、再利用・再資源化量等についても予測・評価すること。</p> |

都民の意見、関係市長等の意見、都民の意見を聴く会での意見



都民の皆様からは 14 件、関係市長等からは 4 件、都民の意見を聴く会では 6 名の公述人の方からご意見を頂きました。

下記の意見以外にも、幅広い意見がありました。

都民の意見
関係市長等の意見
都民の意見を
聴く会での意見

| 都民の意見 | 関係市長等の意見 | 都民の意見を聴く会での意見 |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 鶴牧 B 案が、住環境保全の基本的な要件が考慮されているものとして理解する。・ 鶴牧 B 案に賛成だが、鶴牧 A 案を採用する場合は、遮音壁を高くして欲しい。 | <ul style="list-style-type: none">・ 大気汚染、騒音・振動、景観について沿道住民の意見に配慮するよう求める。・ 生物多様性や自然環境の保全に配慮を求める。 | <ul style="list-style-type: none">・ 鶴牧区間の騒音について、車道と沿道の住宅地との高低差が一律でない区間の保全措置を求める。・ 鶴牧区間の景観について垂直な擁壁ではなく圧迫感の少ない法面の整備を求める。 |

事業者の視点（計画的評価）



計画的評価については、整備目的をもとに、下表の4つの項目で評価しました。このうち、(1)、(2)、(3)の項目では両区間、両案ともに有意な差はありませんでした。(4)多摩ニュータウンの再生では、諏訪・永山区間でエコプラザ多摩前の交差点形状がT字交差もしくはS字状に迂回が必要な形状となり、評価結果に差が出るものの有意な差はありませんでした。



| 1. 計画的評価 | 鶴牧A案 車道セパレート案 | 鶴牧B案 車道南側集約案 | 諏訪永山A案 車道中央集約案 | 諏訪永山B案 車道南側集約案 |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| (1) 広域的な道路ネットワークの形成 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| (2) 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 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| (3) 地域の防災性の向上 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| (4) 多摩ニュータウンの再生 | ○ | ○ | ○(+) | ○ |

凡例

◎ : 他の計画案と比べ、大いに優れている

○(+): 他の計画案と比べ、優れるものの有意な差ではない

○: 他の計画案と比べ、同じまたはほとんど差がない

△: 他の計画案と比べ劣っている

事業者の視点（環境的評価）



環境影響の程度の評価については、鶴牧区間では、騒音・振動、廃棄物の項目でB案が優れていました。諏訪・永山区間では、廃棄物の項目でB案が優れていました。それ以外の項目では両案に有意な差はありませんでした。

事業者の視点

計画的
評価

環境的
評価

事業的
評価

| 2. 環境的評価 | | 鶴牧 A 案 | 鶴牧 B 案 | 諏訪永山 A 案 | 諏訪永山 B 案 | |
|---------------------------|-------------------|----------|---------|----------|----------|------|
| 1 環境影響の程度の評価（環境基準等に対する評価） | | 車道セパレート案 | 車道南側集約案 | 車道中央集約案 | 車道南側集約案 | |
| (1)大気汚染 | 二酸化窒素 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | 浮遊粒子状物質 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| (2)騒音・振動 | 騒音（工事施工中） | | ○ | ○ | ○ | |
| | 振動（工事施工中） | | ○ | ○ | ○ | |
| | 騒音（計画道路の供用時） | 北側 | △ | ◎ | ○ | ○(+) |
| | | 南側 | ○(+) | ○ | | |
| | 振動（計画道路の供用時） | 北側 | △ | ◎ | ○ | ○(+) |
| | | 南側 | ○ | ○ | | |
| | 騒音（道路ネットワーク整備完了時） | 北側 | △ | ◎ | ○ | ○(+) |
| | | 南側 | ○(+) | ○ | | |
| 振動（道路ネットワーク整備完了時） | 北側 | △ | ◎ | ○ | ○(+) | |
| | 南側 | ○(+) | ○ | | | |
| (3)地形・地質 | | - | - | ○ | ○ | |
| (4)生物・生態系 | | - | - | ○ | ○ | |
| (5)景観 | | ○(+) | ○ | ○ | ○(+) | |
| (6)史跡・文化財 | | - | - | ○ | ○ | |
| (7)自然との触れ合い活動の場 | | - | - | ○ | ○ | |
| (8)廃棄物 | | △ | ◎ | △ | ◎ | |

凡例

◎ : 他の計画案と比べ、大いに優れている

○ : 他の計画案と比べ、同じまたはほとんど差がない

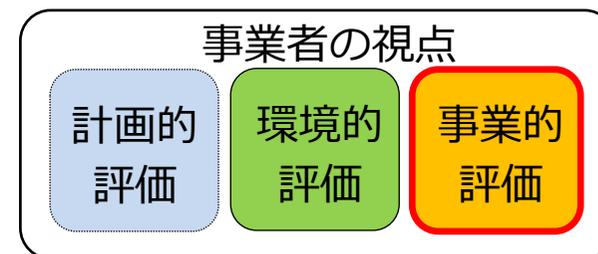
○(+): 他の計画案と比べ、優れるものの有意な差ではない

△ : 他の計画案と比べ劣っている

事業者の視点（事業的評価）



事業的評価については、鶴牧区間では、事業費、維持管理費について両案とも有意な差はありませんでした。諏訪・永山区間では、事業費について、B案が安くなりますが、維持管理費については両案とも有意な差はありませんでした。



| 3. 事業的評価 | | 鶴牧 A 案 車道セパレート案 | 鶴牧 B 案 車道南側集約案 | 諏訪永山 A 案 車道中央集約案 | 諏訪永山 B 案 車道南側集約案 |
|----------|---------------|--------------------|-------------------|---------------------|---------------------|
| (1)事業費 | 工事に要する費用 | ○ | ○ | △ | ◎ |
| (2)維持管理費 | 道路の維持管理に要する費用 | ○ | ○ | ○ | ○ |

凡例

- ◎ : 他の計画案と比べ、大いに優れている
- (+): 他の計画案と比べ、優れるものの有意な差ではない

- : 他の計画案と比べ、同じまたはほとんど差がない
- △ : 他の計画案と比べ劣っている

総合評価（鶴牧区間）



対象計画の策定方法について、知事の審査意見書では複数案への言及はありませんでしたが、都民及び関係市長等の意見、都民の意見を聴く会での意見、事業者の視点による評価（計画的評価、環境的評価、事業的評価）を総合的に判断し、鶴牧区間ではB案を選定しました。

知事の審査意見書

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と認められる
複数案への言及なし

都民の意見、関係市長の意見、都民の意見を聴く会での意見

都民の意見

B案を支持する意見あり

関係市長の意見

複数案への言及なし

都民の意見を聴く会での意見

B案を支持する意見あり

事業者の視点

計画的評価

両案に有意な差なし

環境的評価

騒音・振動、廃棄物の評価項目でB案が優れている

事業的評価

両案に有意な差なし

⇒計画的評価と事業的評価においては、有意な差はないが、環境的評価では
B案が優れていた

総合評価

上記の内容を総合的に判断し、B案を対象計画とする。

総合評価（諏訪・永山区間）



対象計画の策定方法について、知事の審査意見書では複数案への言及はありませんでしたが、都民及び関係市長等の意見、都民の意見を聴く会での意見、事業者の視点による評価（計画的評価、環境的評価、事業的評価）を総合的に判断し、諏訪・永山区間では B 案を選定しました

知事の審査意見書

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と認められる
複数案への言及なし

都民の意見、関係市長の意見、都民の意見を聴く会での意見

都民の意見

複数案への言及なし

関係市長の意見

複数案への言及なし

都民の意見を聴く会での意見

複数案への言及なし

事業者の視点

計画的評価

両案に有意な差なし

環境的評価

廃棄物の評価項目で B 案が優れている

事業的評価

事業費の評価項目で B 案が優れている

⇒計画的評価においては、有意な差はないが、環境的評価及び事業的評価では
B 案が優れていた

総合評価

上記の内容を総合的に判断し、**B 案**を対象計画とする。

対象計画の平面図、断面図

鶴牧区間、諏訪・永山区間の対象計画の平面図、断面図は以下のとおりです。

鶴牧区間の対象計画は、副道を介して市道にアクセスする構造となります。

諏訪・永山区間の対象計画では、現在と同様にS字状に迂回し府中町田線へとアクセスする構造となります。

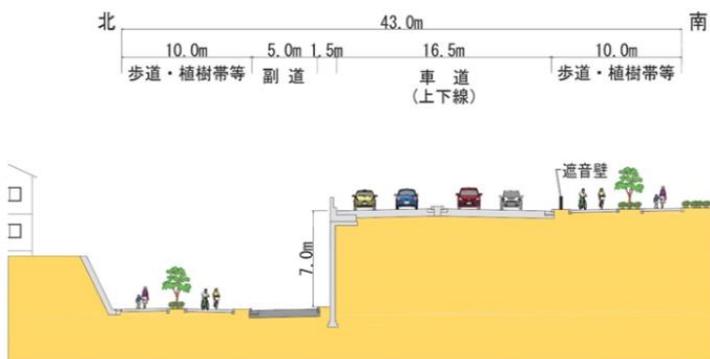
【鶴牧区間】車道南側集約案

車道の上下線を集約し、地形の高い南側に配置する案

平面図



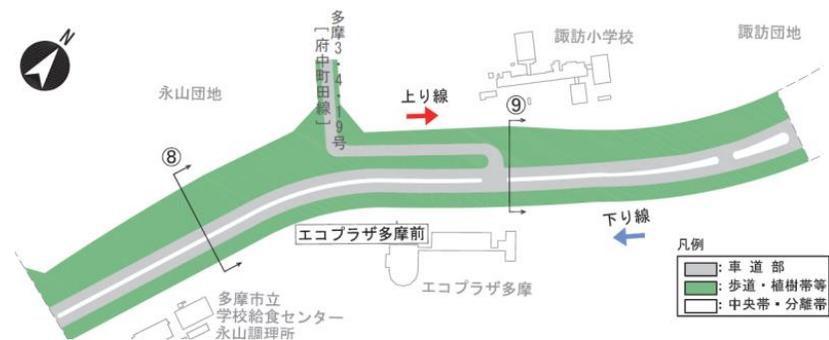
断面図 (②断面)



【諏訪・永山区間】車道南側集約案

車道の上下線を南側に寄せ、
府中町田線との交差点の形状を現在と同じS字交差とした案

平面図



断面図 (⑧断面)



事業の流れ



平成 27 年 2 月

整備方針策定

都市計画の流れ

環境影響評価の流れ

平成 29 年 10 月～11 月

都市計画変更素案の説明会

同時開催

環境現況調査

平成 29 年 10 月～11 月

特例環境配慮書の公示・縦覧

平成 29 年 10 月～11 月

特例環境配慮書の説明会

意見書

特例環境配慮書に係る
見解書の公示・縦覧

平成 30 年 5 月

都民の意見を聴く会

環境影響評価
審議会

答申

平成 30 年 8 月

計画策定（複数案から 1 案に絞る）

都市計画変更案の公告・縦覧

意見書

都市計画審議会

送付

環境影響評価書

都市計画決定・告示

環境影響評価書の公示・縦覧

事業概要
説明会

工事着手

供用開始