

南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）の

計画段階環境影響評価について

1. はじめに

多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（以下、「南多摩尾根幹線」という。）は、調布市の多摩川原橋から、稲城市、多摩市、八王子市を經由し、町田市の町田街道に接続する、延長約16.6kmの都市計画道路である。これまでに約8kmの区間は4車線で整備しているものの、約7kmの区間は、過去に道路整備に伴う環境の悪化を懸念する地元団体の強い反対があったこともあり、暫定的に2車線で整備している状況である。また、約1.9kmの区間は未整備区間となっている。今回の事業区間は、多摩市聖ヶ丘五丁目の多摩東公園交差点から、南野三丁目の多摩市総合福祉センター前交差点間の約5.5kmである。（図-1）

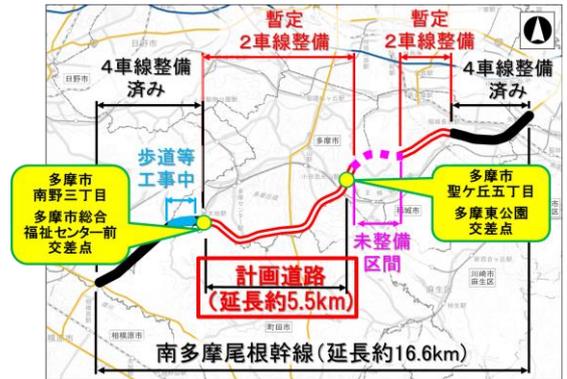


図-1 南多摩尾根幹線の概要

2. 計画段階環境影響評価

環境影響評価とは、大規模な開発事業などを実施する際に、事業者が、あらかじめその事業が環境に与える影響を予測・評価し、その内容について、住民や関係自治体などの意見を聴くとともに専門的立場からその内容を審査することにより、事業の実施において適正な環境配慮がなされるようにするための一連の手続のことである。道路の新設又は改築については、4車線以上で延長が1km以上の場合、事業段階環境影響評価の対象であり、4車線以上で延長が2km以上の場合、計画段階環境影響評価の対象となる。今回の事業区間は、4車線、かつ延長が2km以上であることから、国分寺3・2・8、環状4号線に続き3例目となる計画段階環境影響評価を実施した。

3. 複数案の概要

計画道路は、区間によって道路の南側が北側より高く、横断方向に大きな高低差があり、車道的位置によって、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る。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」は、車道の配置などが異なる複数



図-2 複数案の概要

の案を作成し、それ以外の区間は標準区間として1案を作成して、環境への影響について予測・評価を行った。(図-2)

標準区間においては、現況では住宅などに近い道路敷地の両端に車道があるが、計画では沿道環境への配慮などから、車道を沿道建物から遠ざけて道路敷地の中央に配置することを基本とし、車道の両側に幅の広い歩道や植樹帯などを設けた。鶴牧区間では、上下線を南北に分離した車道セパレート案【鶴牧A案】(図-3)と、車道の上下線を南側に集約し、住宅などが多い北側沿道からの離隔を多く確保する車道南側集約案【鶴牧B案】(図-4)を作成した、諏訪・永山区間では、上下線を中央に集約し、地形の低い北側に合わせて車道を配置する車道中央集約案【諏訪永山A案】と、車道の上下線を南側に集約し、住宅などが多い北側沿道からの離隔を多く確保する車道南側集約案【諏訪永山B案】を作成した。



図-3 【鶴牧A案】横断面図

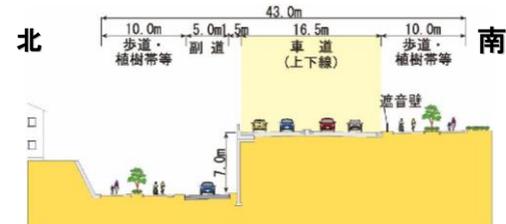


図-4 【鶴牧B案】横断面図

4. 環境影響評価の結果

環境影響評価の項目として、大気、振動・騒音など計10項目を選定し、標準区間、鶴牧区間、諏訪・永山区間それぞれにおいて予測・評価した特例環境配慮書を作成した。特例環境配慮書の内容については、過去に事業に対する反対もあったことから、条例に定められた説明会の開催に加えて、パネル等を用いて個別に参加者の説明を行うオープンハウスも実施し、地元に対して丁寧な説明を行った。そこでは、鶴牧区間の擁壁を法面とし、緑化してほしいとの意見が出た。複数の案から1案に絞りこむ計画策定は、都民の意見書や関係市長の意見、都民の意見を聴く会での意見、知事からの審査意見書を勘案して行った。鶴牧区間においては、環境的評価(騒音・振動、廃棄物)で優れており、都民の意見としても一定程度支持する意見が見受けられた車道南側集約案【鶴牧B案】を採用した。諏訪・永山区間においては、環境的評価(廃棄物)と事業的評価(事業費)で優れている南側集約案【諏訪永山B案】を採用した。計画策定についてのオープンハウスを開催し、ここでも鶴牧区間の擁壁を法面として緑化してほしいとの意見が強く出たため、評価書を取りまとめるにあたっては、擁壁を緑化するなどの修正を行った。(図-5)



図-5 鶴牧区間採用案 横断面図

5. まとめ

鶴牧区間、諏訪・永山区間の2区間において、複数案を作成し、法面の緑化など都民の方々の意見を取り入れつつ1案に絞りこんだ。本路線は、昭和40年代に反対運動が起き、長期間暫定2車線で供用してきたことから、事業に対する地元の理解を得るため、オープンハウスの開催など丁寧な説明に努めた。他の環境影響評価対象路線においても今回の経験を活かしていく。