

2021年 12月 6日

東京都南多摩東部建設事務所 工事課
南多摩尾根幹線設計担当 御中

〒206-0804 東京都稲城市百村 509-2
藤平和俊 (TEL) 042-401-5054

多摩3・1・6南多摩尾根幹線道路整備事業計画への要望

多摩3・1・6南多摩尾根幹線道路整備事業〔尾根幹東〕計画を拝見いたしました。本事業計画に対しては、2019年7月開催の事業説明会後の意見募集期間中に、『環境保全の見地からの意見』を東京都に提出し正式に受け付けて頂きました。提出した意見書の骨子は、「地球温暖化・夏の暑さ・洪水対策、および景観などへの配慮から、植樹帯を広くしつつ車道幅員を抑制」という内容です。ところで、今回ご提示の整備計画案ですが、道路の断面構造の点では一昨年の説明会時の内容と全く同じです。また、提出済みの意見書がどのように扱われるかについては何の記述もありません。つきましては、最近の社会動向変化を踏まえた上で、本事業計画に対する要望をあらためて記します。道路利用者とともに周辺・広域・地球環境に対しても十分な配慮をした整備事業となることを願っております。

1. 最近の気候変動関連の動向

(1) 最新の気候変動予測

2021年8月に公開された気候変動の政府間パネル（IPCC）の第6次報告書は、「今後さらに気温が上昇すること、豪雨など極端気象現象の強度・頻度の増大傾向が続くこと、温室効果ガス排出量削減対策強化によってこれらの変化を小さくできる」ことを示した。（IPCC, 2021: Summary for Policymakers. In: *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*）

(2) 日本の温室効果ガス排出量削減目標の大幅引き上げ

2021年、日本政府は、温室効果ガス排出量の削減目標値を大幅に引き上げた。新目標は「2030年度に2013年度比で46%削減、2050年に実質ゼロ」である。目標達成のために、省エネルギーや再生可能エネルギー活用推進とともに、植物によるCO₂吸収量増加の重要性も指摘されている。

2. 要望の趣旨

最近の動向は、「地球温暖化／気候変動」への対応の必要性をますます高めている。道路整備においても「CO₂ 排出削減への配慮」と「気温上昇による夏の熱中症リスク増大や豪雨災害リスクの増大傾向への対策」の重要性が増している。これらの要請は、「緑地面積を増やして緑化を推進する」と「コンクリートやアスファルト被覆面積を抑制する」ことを必然的に求めている。

なお、「緑地面積拡大・緑化推進と舗装面積削減」には、一般的に次のような多様な効果・意義があることが認められている。

- (1) CO₂ 吸収：都市緑化はCO₂ 吸収量を増加させ、地球温暖化の緩和に貢献する。
- (2) 都市気候（ヒートアイランド現象）の緩和：「緑地面積拡大・緑化推進」と「舗装面積削減」によってヒートアイランド現象が緩和される。それによって、増加傾向にある夏期の熱中症リスクが軽減される。ちなみに、「緑地保全・緑化によって区域内の平均気温を明瞭に低下させ熱帯夜区域を削減できる」というシミュレーション結果も報告されている（国土交通省, www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/04/040625_.html)
- (3) 洪水リスクの減少：コンクリート・アスファルト被覆面積を減らして緑地面積を増やすと、雨水浸透域が拡大する。また植栽があると、豪雨時の雨水をゆっくり地面に流し、道路の冠水を和らげる。これらの効果によって大雨洪水リスクを少なくできる。
- (4) 緑陰の提供：樹冠を広げた樹木は、直射日光を遮ることで緑陰を提供する。
- (5) 大気浄化効果：植物には、NO₂やオキシダントなどの吸収、微細な塵などの吸着によって大気を浄化する働きがある。
- (6) 騒音の減衰：道路緑化は沿道における騒音の減衰に貢献する。
- (7) 都市生態系の形成：緑のネットワークによって生物多様性に富んだ生態系ができる。
- (8) 心理的効果：人々に心の安らぎ・落ち着きをもたらす。

3. 各整備区間に対する要望

1. 断面⑤：稲城市 川北下付近

(1) 両側植樹帯を残す：高木の並木は緑陰を提供している。高木は紅葉も美しく、多くの住民がこの景観が維持されることを望んでいる。本計画区間と東側で連結する既存道路区間（稲城福祉センター入口～稲城市役所西／写真）との連続性も考慮して、両側植樹帯は是非とも残していただきたい。

(2) 車道幅を必要最小限にする：この区間は交通量が少なく、片側1車線でもつねに円滑に自動車は流れている。供用時予測交通量も全区間内で最も少ない。東側隣接区間の車道幅員を抛り所にする、片側7.3m程度に抑えられると考えられる。

なお、この区間は交通量が少ないとともに駐停車する車両も見られないため、自転車も余裕をもって車道を走行できる。今回の整備事業を機に、より明確に自転車走行を車道左側に誘導するような工夫（標示など）も期待される。

(3) 中央植樹帯を確保して樹木の追加も検討：歩道・植樹帯を残しつつ車道幅を片側7.3m程度にすると、中央植樹帯を8m以上確保できる。既存の高木を残すのはもちろんのこと、既存高木の上に新たな植栽をすることも検討していただきたい。



上り線：車道の幅員は約 7.3m



下り線：車道の幅員は約 7.5m

東側隣接区間（稲城福祉センター入口～稲城市役所西間）の状況

大きな中央植樹帯と両側植樹帯を備えていて、緑豊かな場所として好評を得ている。

2. 断面④：稲城市 堅谷戸大橋付近

(1) 車道幅員の抑制：車道（上下線）幅員は20mとなっているが、片側2車線の幅員を7.5m程度とすると、20mから相当に削減できるように見える。構造物をコンパクトにすることは、コスト削減と環境負荷削減に直結する。

3. 断面③：稲城市 向陽台小学校付近

(1) 車道幅員抑制と中央部分の植樹帯化：車道幅員を不必要に広くせず、片側2車線で7.5m以内としたい。中央分離帯部分は、コンクリートではなく、植栽帯にしていただきたい。

(2) 空地の積極的緑地化と高木類の植樹：舗装部分を抑えつつ、最大限に緑地面積を増やす。高木類も多く植樹したい。

(3) 車道と自転車道間の空地を植樹帯にする：車道と自転車道との間の空間についても、植樹帯としていただきたい。

(4) 幅広な植樹帯を設ける：断面図に描かれている植栽帯はいずれも小規模だが、いずれかの植樹帯を幅広にして、大規模な植栽ができるように配慮していただきたい。上部に樹冠が広がるような空間となれば、年間を通して通行や歩行の快適性も高まる。

(5) 歩道を1つにまとめる：2つ設けられている歩道を1つに集約したい。散策したくなるような魅力的な歩行空間としていただきたい。

4. 断面①②：多摩市聖ヶ丘四丁目／稲城市長峰三丁目付近

(1) 車道幅員の抑制：トンネル区間の前後の区間（横断図①②の区間）についても、車道（上下線）幅員、連結側道の幅員、および車道と擁壁の間にあるスペースの幅を、削減の方向で検討していただきたい。コンクリート・アスファルト構造物の領域を抑えて、環境負荷の抑制に努めていただきたい。

(2) 植樹帯の拡幅と積極的植栽：横断図①②の区間では、車道領域の幅員を狭めることで、歩道・自転車道近くの植樹帯を拡幅できる。広い植樹帯に合わせた積極的な植栽も期待される。また、車道（上下線）の中央分離帯部分を植栽帯にすることも検討していただきたい。

5. その他

ヒートアイランド現象緩和や洪水リスク軽減に貢献する舗装関連技術の採用も期待される。車道に採用される低騒音舗装は、密粒舗装と比べるとヒートアイランド現象緩和効果があることから、好ましいと考えられる。歩道・自転車道には、保水性や透水性に優れた舗装材料の活用が期待される。加えて、舗装面の雨水が植樹帯に流入するのを妨げない配慮についても、場所に応じて適切に講じていただきたい。

また、車道領域の幅員を狭めつつ植樹帯を拡幅すれば、遮音壁の必要性や高さも変化する可能性がある。再検討していただきたい。