

これまで頂いた主なご質問・ご要望とその回答

道路や橋の構造に関すること P2

整備による沿道への影響に関すること P9

工事に関すること P12

説明会や事業に関すること P14

その他 P15

【道路や橋の構造に関すること】

① なぜ、中里三丁目側の道路が高くなるのか？

- 中里三丁目側は、計画道路の脇にJR山手線が近接しております。
- 橋梁の整備にあたっては、JR山手線が安全に運行できるよう、レールから桁下まで、所定の高さを確保する必要があります。
- このため、当初計画では、道路の高さを現在の地盤より2.5m程度高く計画（図一1）していました。

<図一1>



- ### ② 中里側の鉄道敷地に沿った道路が、補92の整備によって遮断される計画となっている。車両や人の往来ができなくなり、沿道住民にとっては大変不便になる。

- 北区とも調整し、鉄道敷地に沿った道路の通行を確保した計画内容の変更計画を作成しました。変更計画では、道路の高低差が最大で3.2mになります。別紙一1をご覧ください。

- ### ③ 横断路の高さが2mでは、ボックスカーが通行できない。

- 横断路の高さについては、現時点で確保が可能と想定される概ねの内空高さ（別紙一1）をお示ししたものです。今後、詳細に構造等の検討を進める中で、更なる内空高さの確保について精査してまいります。

④ 田端五丁目側では、道路が高くなる等の影響はないのか？

○田端五丁目側については、道路の高さが、現在よりも若干高くなる想定しています。（田端五丁目側の計画道路の高さは、当初計画と変更計画で変わりません。）

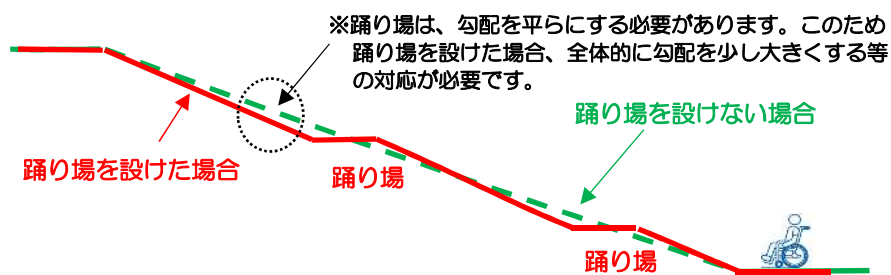
○今後、道路に面する間口の高さを調査するなど、現地状況を詳細に把握するとともに道路設計を進める中で、影響や対策について検討を進めてまいります。

⑤ 歩道は登坂の区間が長く、高齢者にとっては不便である。途中に踊り場を設けることはできないのか。

○坂の途中に踊り場を設ける場合、歩道の縦断方向の勾配を大きくする等の対応が必要（図一２）となります。今後、詳細に検討を進めるとともに、関係機関とも協議を行ってまいります。

<図一２>

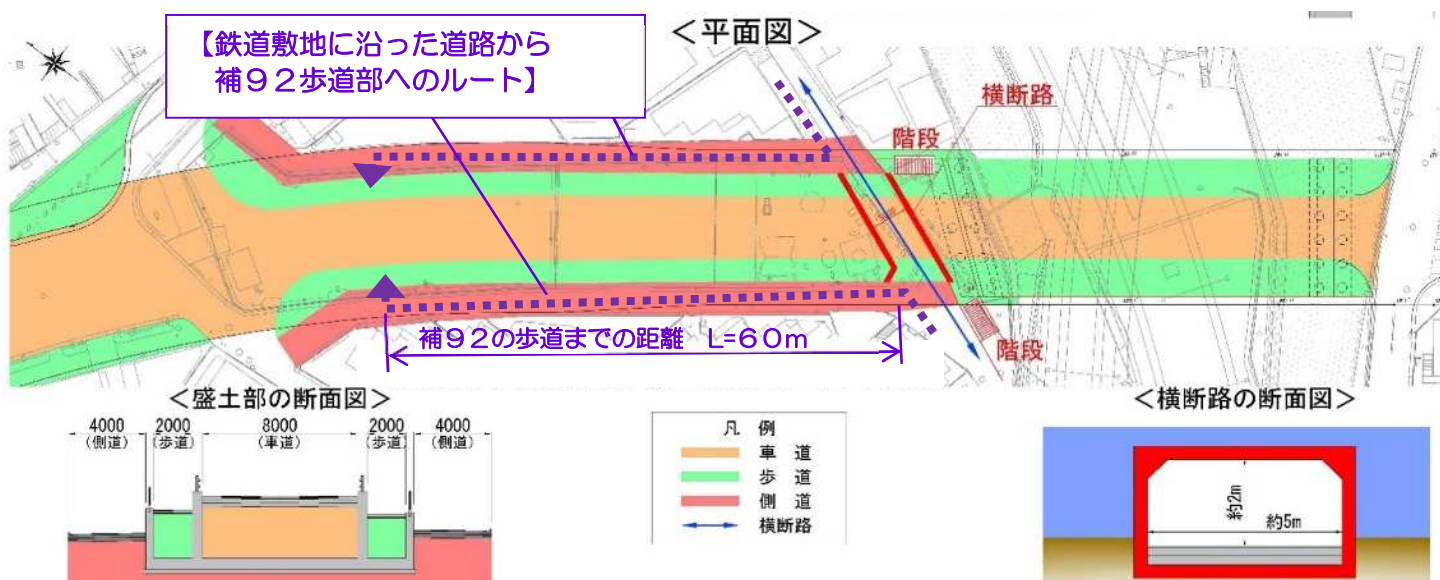
【歩道に踊り場を設けた場合の縦断図イメージ図】



⑥ 橋詰部には、車椅子や自転車を載せることができるエレベータを設置して欲しい。

○現計画では、バリアフリーに配慮した補92の歩道に出られるルート（側道を経由、図一３）が確保されており、エレベータの設置は考えておりません。

<図一３>

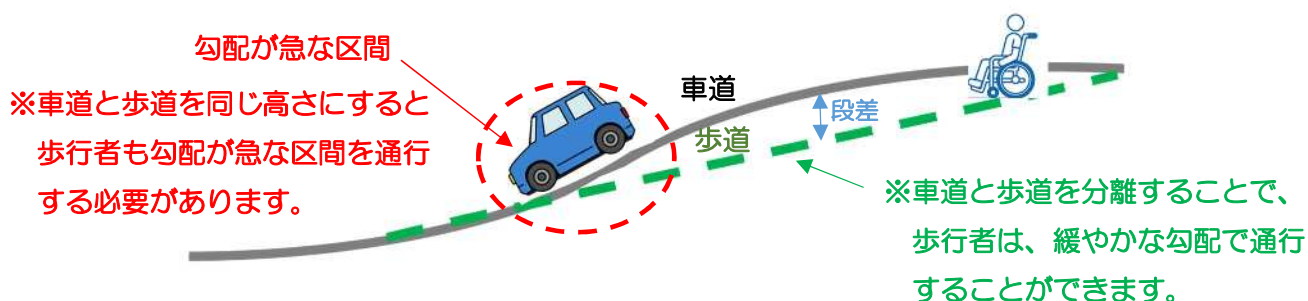


- ⑦ 現在の計画では、歩道と車道に大きな段差がある。坂路部は、車道を走行していた自転車が歩道側に退避できない。また、歩道が低いと歩行者に排気ガスや泥はねがかかるなど危険であり、段差を無くして欲しい。

- 車両の安全な通行のため、車道の線形は滑らかに変化させる必要があります。途中で折ることはできません。
- 中里側の歩道については、車道と分離することで、バリアフリーに配慮し、より緩やかな勾配にする計画（図一４）としたため、車道と歩道に段差が生じています。
- なお、自転車は車道を走行することが原則となっており、今回の計画でも車道部の歩道寄りに設け、歩行者の通行空間と分離する計画です。（⑬参照）
- 歩道には、横断抑止等のための柵を連続して設ける必要（図一５）があり、車道と歩道の段差を無くしても、歩道と自転車通行空間は物理的に分離されます。今後、歩道や自転車走行空間の安全対策等については、交通管理者とも協議しながら整理してまいります。

<図一４>

【車道と歩道の分離（イメージ図）】



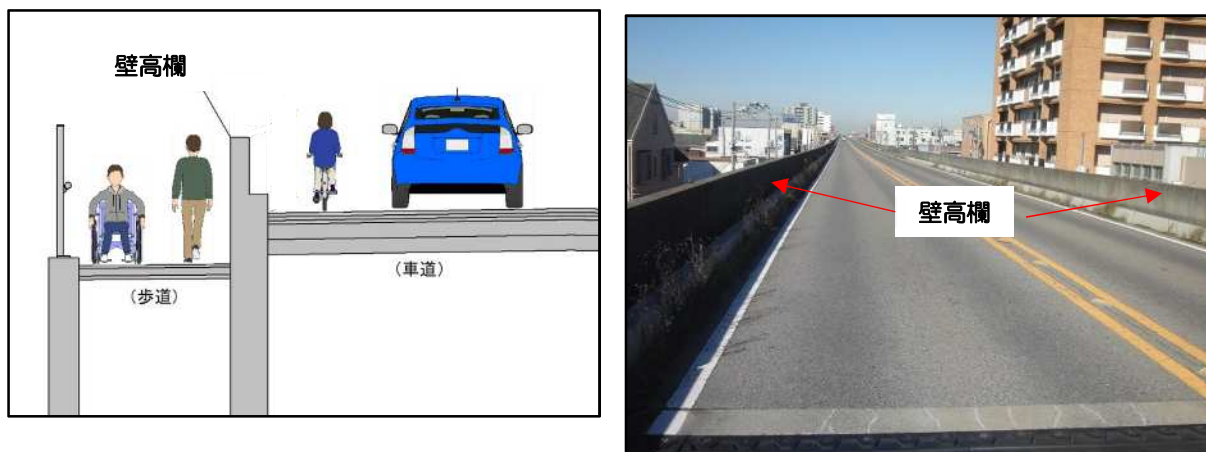
<図一５>



- ⑧ 車道と歩道に段差が生じる場合、車道からの泥はね等の対策はどのようにするのか。

○段差が生じる車道と歩道との境には、車両の転落を防止するため、高さ1 m程度の壁高欄（図—6）を設置する予定であり、車道からの小石や泥はね等の防止にも寄与するものと考えています。

<図—6>

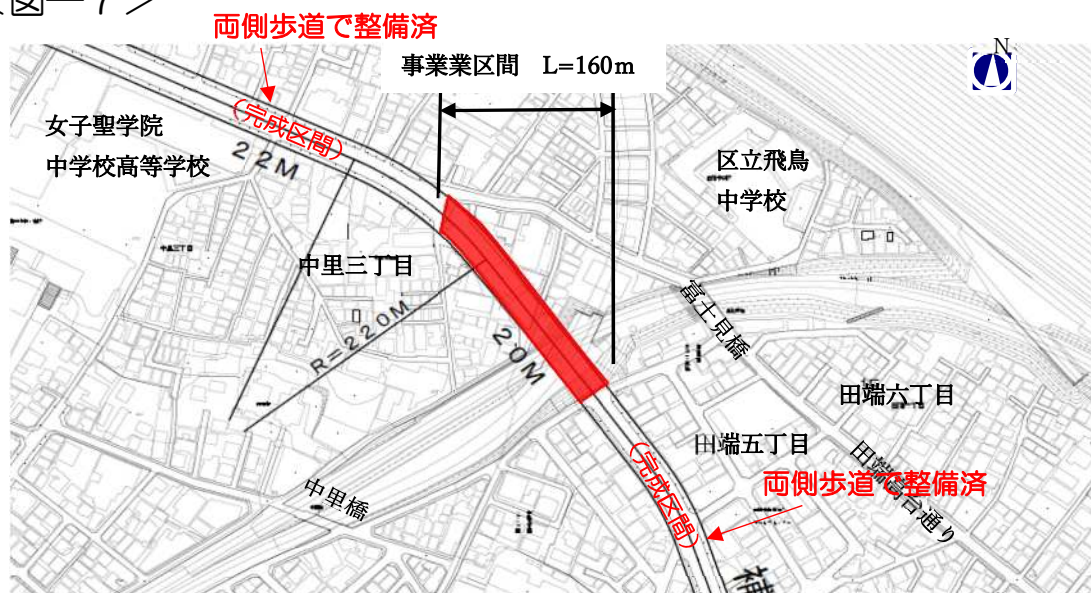


- ⑨ 整備する歩道の幅員が2 mでは狭い。車道の両側に歩道を整備するのではなく、片側に集約して拵げた方が、歩行者や自転車にとって安全である。

○都市計画道路は、車道の両側に歩道を連続して設けることで、交通の安全性等を確保するよう計画されております。

○本区間については、既に完成している田端側・中里側の区間が両側歩道として完成（図—7）していることも踏まえ、歩道の連続性を確保する観点から、両側歩道とする計画です。

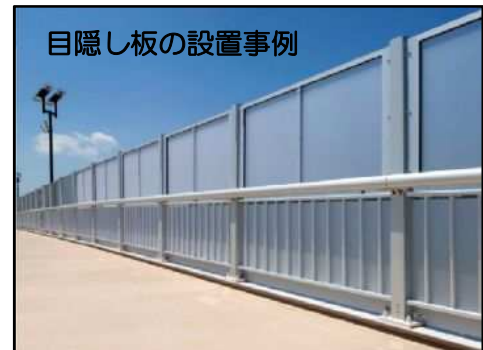
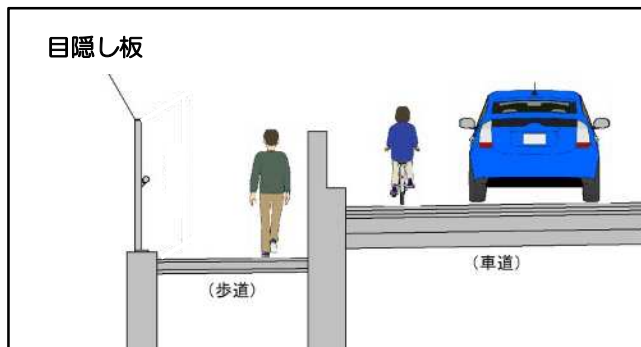
<図—7>



- ⑩ 本線の歩道は、現在の地盤より高い位置に整備されるため、目隠し板を設置して欲しい。

○目隠し板の設置は可能と考えております。目隠し板（図—8）の高さは1.8m程度と想定していますが、今後、設置範囲や高さ、構造について、関係機関との調整も図りながら、検討を進めてまいります。

<図—8>



※目隠し板の仕様については、今後、詳細に検討します。

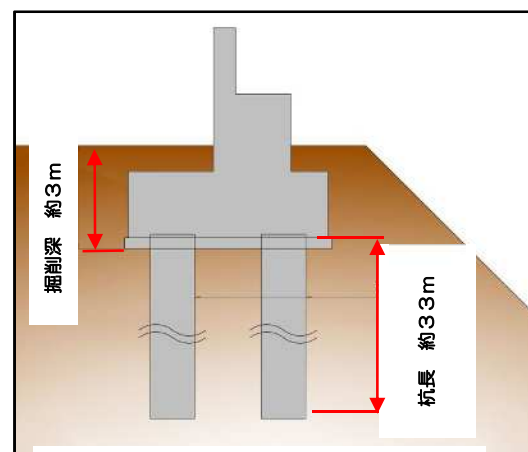
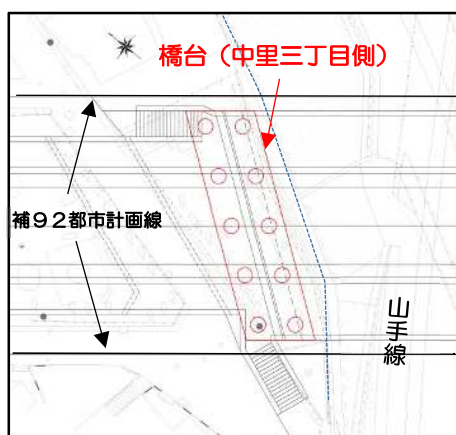
- ⑪ 遮音壁は設置するのか。

○遮音壁については、道路交通による騒音の影響等を勘案しながら、低騒音舗装などその他の対策を含めて関係機関と協議を進め、設置の有無について検討してまいります。

- ⑫ 中里側の橋を支える橋台は、どの程度の深さまで掘削するのか。また、橋台の杭基礎はどの程度の長さになるのか。

○既存の地質データや現時点の設計内容から、概ね、橋台の掘削深さは、現地盤面から3m程度と想定しています。また、杭基礎は3.3m程度の長さになると想定しています。（図—9）

<図—9>

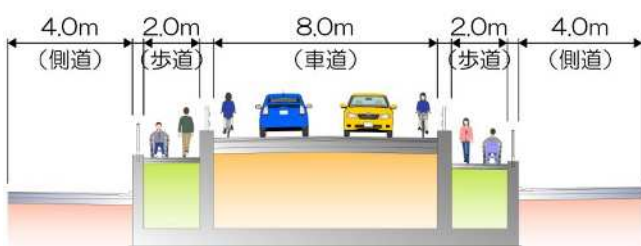


※今後、躯体や杭の形状や、掘削深等について、詳細に検討します。

- ⑬ 歩行者と自転車による事故が絶えない。分離して整備できないものか。自転車は車道を通行させる計画とする場合、車道に色分けをして自転車レーンを設置して欲しい。

○自転車は車道を走行することが原則となっており、今回の計画でも車道部の歩道寄りに設け、歩行者の通行空間と分離する計画（図一10）としています。今後、交通管理者とも協議しながら、具体的な整備内容の検討を進めます。現時点では、青色のナビマークの設置を想定しています。

<図一10>



※自転車レーンを設置するためには車道幅員9m以上が必要です。



ナビマーク設置事例

- ⑭ 東側については、沿道からの車の出入りをスムーズにするため、交差点側の側道を拡げて欲しい。

○本事業については、既に公共用地として確保されている範囲の中で実施することを基本としており、交差点側の側道の幅員を、現計画より大幅に拡幅することは困難と考えています。（図一11）

○今後、詳細な形状については、交通管理者等と協議しながら整理してまいります。

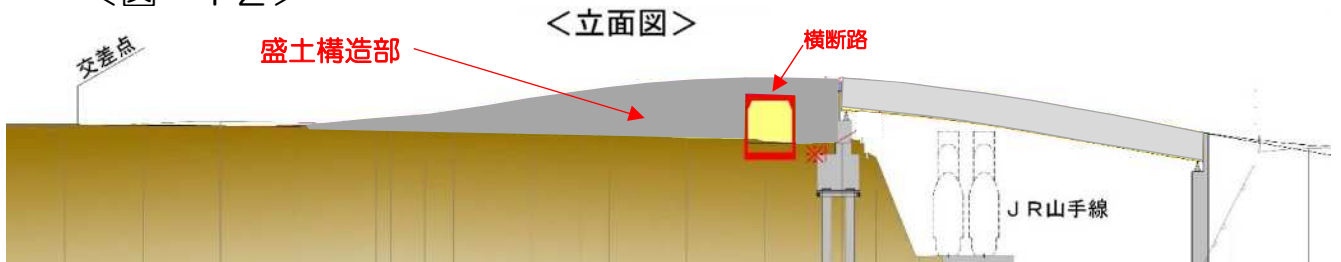
<図一11> 【補92と富士見橋の通りとの交差点部（東側）】



- ⑮ 道路下に不要な空間があるとゴミの投棄等の問題を生じる。道路が高くなる箇所は盛土構造にして欲しい。

○現計画では、鉄道の横断箇所については橋梁構造としますが、橋梁に繋がる道路の部分は、主に盛土構造(図—12)とする予定です。

<図—12>



- ⑯ 信号機や横断歩道の位置は？

○現時点では、信号機や横断歩道の位置、通行規制等の詳細については決まっておりません。
○今後、交通管理者と協議の上、設計を進めてまいります。

【整備による沿道への影響に関すること】

① 計画道路の交通量を教えて欲しい。

○周辺道路の交通量調査を昨年実施いたしました。
○今後、その調査結果も踏まえて、補92の交通量を整理してまいります。

② 鉄道上に橋梁が整備され、道路が高くなると、線路側から宅地に向かって、強風が吹きつけるのではないか。

○道路整備の高さは、目隠し板を含めても最大で5m程度で2階建の家屋より低いため、大きな影響が発生する恐れは少ないと考えていますが、引続き、検討を行ってまいります。

③ 道路整備によって、粉塵、排気ガス、振動、騒音、日照、電波障害等がどうなるのか。また、橋梁に反射した鉄道騒音が増幅されるのではないか。

○粉塵、排気ガス

- 東京都環境局の「東京都自動車排出ガス測定局（自排局）の測定結果 2020（令和2）年度」によれば、都内34地点の測定局において、二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）、微小粒子状物質（PM_{2.5}）のいずれについても、環境基準値を超過している地点はありませんでした。二酸化硫黄（SO₂）、一酸化炭素（CO）についても、環境基準値を超過している地点はありませんでした。
- 本区間についても同様に、道路整備によって、粉塵や排気ガスが所定の値を超過する恐れは少ないと考えています。

○振動

- 東京都環境局の「令和元年度の都内道路交通騒音・振動調査結果の概要」によれば、昼間・夜間の両時間区分で測定を実施した都内316地点において、要請限度に定める昼間、夜間のいずれか又は両時間区分で要請限度を超過していた地点は、ありませんでした。
- 本区間についても同様に、道路整備によって、振動が所定の値を超過する恐れは少ないと考えています。

○騒音

- ・「令和元年度の都内道路交通騒音・振動調査結果」から、補92に類似する道路<2車線、都道、車道端からの距離5.0m~7.0m、低騒音舗装有り>5路線の等価騒音レベルの値を見ると、昼間で65db前後、夜間で60db前後を示しています。
- ・この数値は、本地域の環境基準値と同程度のものであります。
- ・道路交通による騒音は、交通量や道路構造など様々な要因が関連するため、一概に類似道路の状況から結論は出せませんが、このような数値も参考にしながら、必要な対策についての検討を進めてまいります。

【環境局調査結果（令和元年度自動車交通騒音・振動結果）より抽出】

測定地点の住所	路線名	車線数	遮音壁等の有無	低騒音舗装の有無	車道端からの距離 (m)	等価騒音レベル (dB)	
						昼間	夜間
中央区新川2丁目23	都道463号上野月島線（中央大橋通り）	2	4	×	○	5.9	65 61
江戸川区平井4丁目1	都道449号新荒川堤防線	2	4	×	○	5.9	64 60
八王子市南新町13-10	都道506号八王子城山線	2	4	×	○	6.0	63 58
町田市図師町	都道57号相模原大蔵町線	2	4	×	○	6.5	63 59
武蔵村山市学園5丁目5	都道55号所沢武蔵村山立川線	2	4	×	○	5.0	63 60

【本地域の環境基準】 東京都環境局ホームページより

(単位:デシベル)

地域 類型	該当地域	地域の区分	時間区分/基準値	
			昼間 (6時~ 22時)	夜間 (22時 ~6時)
A	第1種低層住居専用地域 第2種低層住居専用地域 第1種中高層住居専用地域 第2種中高層住居専用地域 田園住居地域 これらに接する地先、水面	一般地域	55以下	45以下
		2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60以下	55以下
B	第1種住居地域 第2種住居地域 準住居地域 用途地域に定めのない地域 これらに接する地先、水面	一般地域	55以下	45以下
		2車線以上の車線を有する道路に面する地域	65以下	60以下
C	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 これらに接する地先、水面	一般地域	60以下	50以下
		車線を有する道路に面する地域	65以下	60以下

→ 本地域の
環境基準

○日照 別紙—2

- 道路構造物については、「建築基準法」の建築物ではないため、日影規制の対象とはなっていません。
- 建築物の場合、本地域では、2階高さ（GL+4.0m）で、冬至日の8時から16時において4時間以上日影を生じさせないよう規制されています。これに準じて、下記のとおり予測しました。

（予測の前提）

- 目隠し板（高さ1.8mに設定）を設けた場合の冬至日における8時～16時の日影について、時刻別日影図等を作成しました。
- 予測高は、2階高さ（GL+4.0m）、並びに、地表面の2種類にしました。

（予測の結果）

- 冬至日に2階高さで発生する4時間日影線（4時間以上、日影となる線を結んだもの）は、変更計画では道路構造物端から1mと側道内に収まります。
- 地表面に発生する日影線で最も長いのは、16時の段階で道路端から35mと予測されています。なお、当初計画の場合には、30mと予測されております。

○電波障害

- 一般的に、アンテナが構造物等より高い位置にあれば、電波障害は発生しないと考えられます。
- 構造物の高さは、目隠し板を含め最大で5mであり、この高さは通常の2階建ての屋根の高さ以下です。

○鉄道騒音

- 一般的に、橋梁に反射した鉄道音は、減衰して受音点まで到達するものと考えられますが、隣接する富士見橋付近の状況等も踏まえ、対策の必要性等について、検討を進めます。

- ④ 道路の開通後に二重サッシが必要となった場合など、居住環境が悪化した場合には、どのように対応するのか。

○道路整備に当たっては、低騒音舗装による施工など、必要な対策を実施してまいります。

○道路開通後に、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について必要な措置を検討してまいります。

【工事に関すること】

① 橋の工事は、いつ位から始まるのか？

○引き続き、道路や橋梁の詳細設計、関係機関との協議を進めてまいります。橋梁部は、おおむね令和6年度頃に着工することを想定しています。

② 何年間にも亘り、夜間に工事が行われると非常に苦痛である。施工に当たっては十分配慮して欲しい。特に、昼夜間連続の工事は行わず、夜間工事の期間と昼間工事の期間を分けて欲しい。

○工事は可能な限り昼間に行いますが、JR山手線等の鉄道に近接した工事になることなどから、全てを昼間施工とすることはできません。夜間施工になる場合は、騒音等に対し、十分配慮しながら工事を進めてまいります。

○また、昼夜間の連続した作業については、最小限に留めるよう検討してまいります。

③ 工事によって、調布市のような地盤の陥没を招かないか心配である。

○地盤沈下など工事に伴う影響が発生しないよう、今後、工法を十分検討するとともに、適切に工事を進めてまいります。

④ 田端五丁目側は、工事期間中に道路の中に作業ヤードを設置するとあるが、沿道からの車両の出入りに支障とならないよう配慮して欲しい。

○工事期間中につきましては、沿道の方の車両の出入りや歩行者動線の確保等に十分配慮してまいります。

⑤ 工事の影響で、家屋に被害が生じた場合は、どうするのか。

○大型構造物を施工する箇所については、影響範囲を整理し、工事の事前・事後に家屋調査を行い被害状況の確認をさせていただきます。その結果を踏まえ、適切に補償等の対応をいたします。

- ⑥ 工事中の騒音・振動等により、心身に被害を受ける懸念があり、所定の基準を超えた場合には、どのような対応を行うのか。

- 工事期間中においては、低騒音・低振動型の重機を使用するなど、沿道環境に配慮した工事を進め、所定の基準を守るように努めてまいります。
- また、工事期間中に環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について、必要な措置を検討してまいります。

- ⑦ 工事中に、沿道からの車の出入りや通行は確保されるのか。特に、東側の側道に面する駐車場の出入りが不可能になるのではないのか。

- 工事期間中における沿道からの車の出入りや通行については、極力確保できるように、施工計画等を検討してまいります。
- 施工上、車両の通行等に制限が必要な場合については、代替措置等の対応方法を検討した上で、工事の前にお知らせをいたします。

- ⑧ 工事中においては、週単位でどのような工事をどこの場所で行うかなど、現地に明示して欲しい。

- ご提案のあったことも含め、工事期間中は、工事内容や時期等が判るように現地に表示し、沿道の方のご理解が得られるよう努めてまいります。

【説明会や事業に関すること】

- ① これまで、東京都は住民説明会を開催していない。事業の重要なステップを省略しガバナンス面からも問題である。説明会を行わないなら、計画自体を延期すべきである。

○新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、これまで、事業概要等を記載したパンフレット等を作成し、沿道の皆さまに配布するとともに、広く周知するため、当所のホームページに掲載しています。

○また、説明資料の配布や事業認可取得以降についても、個別の問い合わせ等に、随時、回答をさせて頂いており、その内容についても、当所のホームページに掲載しています。

○今後については、適宜・適切な時期を捉えて、皆様に説明する場を設定する予定です。

- ② 隣接して富士見橋があること等から、新たに橋梁を整備しても地域の防災性向上に繋がるとは考え難い。道灌山通り南側の計画が廃止されているのに、なぜ、整備が必要なのか。

○今回の整備区間については、都と23区等で平成28年3月に策定した「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）」の中で、必要性が確認されています。

○この区間の整備により、次のような効果が期待されます。

- ・通学路になっている富士見橋の通りから交通が転換するなど、周辺道路の安全性向上
- ・鉄道を横断する橋梁の整備により、避難所への物資輸送や緊急車両のルートが多重化されるなど、地域の防災性向上
- ・中里側と田端側の都市計画道路完成区間が繋がることによる、地域の利便性向上

- ③ 道路整備によって、新たなバスルートが導入されるなど、地域にとって有意義な計画はないのか。

○現時点で、公共交通機関が導入される計画はありませんが、今後、関係機関の意見等を確認してまいります。

【その他】

- ① 配布された図面では判りにくい。模型を作成するか、3D画像を示して欲しい。

○今回、補92の下に横断路を設ける変更計画について、別紙—3のとおり整備イメージ図を作成しました。引続き、事業区間全体を立体的に俯瞰できる資料等の作成を行ってまいります。

- ② 用地買収は必要となるのか？

○今回の事業区間は、大半が公共用地として確保されています。
○今後、公私境界測量等を進め都市計画線との位置関係を整理するとともに、道路や橋梁の詳細設計を実施いたします。
○この中で、新たに用地取得が必要となることが判りましたら、関係権利者の皆様に、個別に、ご相談させていただきます。

- ③ 測量等で、勝手に敷地に入らないで欲しい。

○敷地内に立ち入る際には、事前にご連絡差し上げるか、お声をかけさせていただきます。
○また、測量の受託会社には、東京都からの受託者であることが判る腕章や当所が発行する身分証明書を携帯させます。
○なお、境界確認の現地立会等につきましては、事前に、案内を郵送させていただきますので、ご協力をお願いいたします。

- ④ 下水が溢れることがある。道路整備に合わせて、このようなインフラ整備もしっかり取り組んで欲しい。

○都市計画道路を整備する場合、下水道や、ガス、水道、電気、通信等のインフラについても、一体となって整備いたします。
○道路の形態や整備スケジュール等の検討を進める中で、これらの企業者と調整を進めて参ります。

- ⑤ 歩道が狭い上に、車道と高さが異なる構造であり、積雪があった場合に歩行者が通行できなくなったり、除雪に支障をきたすのではないのか。

○歩行に支障となる降雪が予想される場合は、必要に応じて、事前に、融雪材を撒くなど必要な対策を講じるとともに、降雪状況に応じて、必要な箇所から除雪を行ってまいります。

- ⑥ 新たな歩行者ルートが整備されても、その前後区間の電柱等が支障となる箇所があり、移設して欲しい。

○今回の道路整備に伴い、前後の完成している区間についても改修が必要となります。この改修工事の中で、歩行者動線が安全に確保できるように対応してまいります。また、これまでと動線が変る周辺の道路については、北区とも協議をしながら検討してまいります。

中里側の変更計画（横断路を設置）

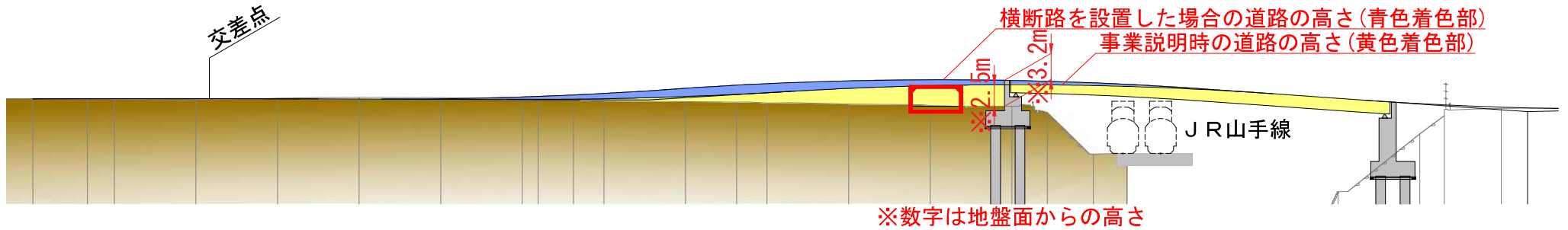
【当初計画】

- 補助第92号線の本線の高さは、現地盤より最大2.5m程度高くなる計画（立面図の黄色着色部）としていました。
- この高さでは、平面図の青い矢印で示した生活道路の通行を確保することは困難となります。

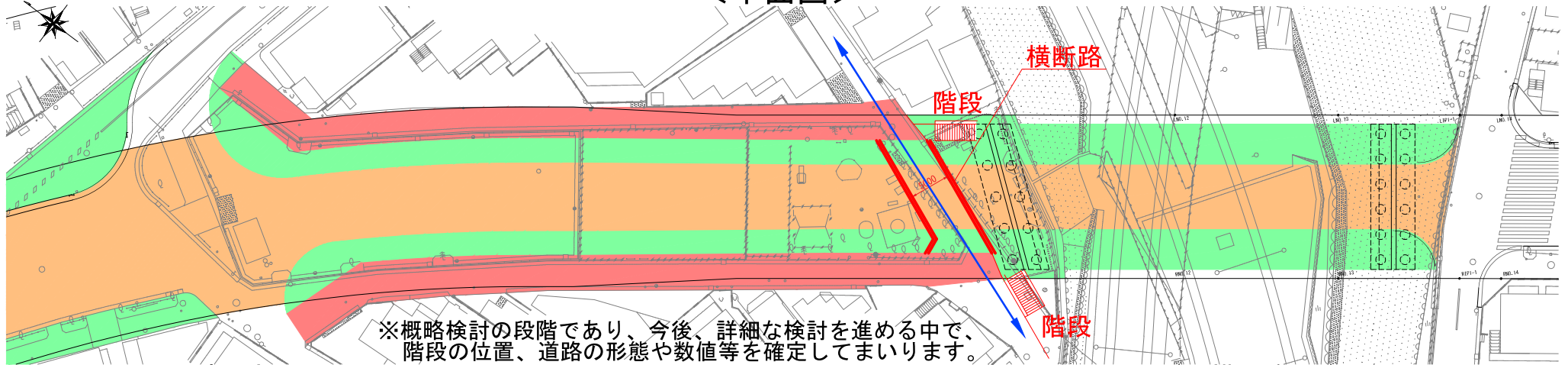
【変更計画】

- 平面図の青い矢印で示した生活道路との交差部に、周辺への影響を考慮し、人の通行や車高2m程度の自家用車の通行が可能となるよう、横断路を設置することとしました。
- これにより、現計画より、補助第92号線の本線の高さを高くする計画に変更（青色の着色部）します。
- 現地盤より最大3.2m程度高くなるとともに、現計画よりも、道路の高くなる範囲が広がります。

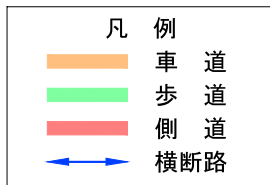
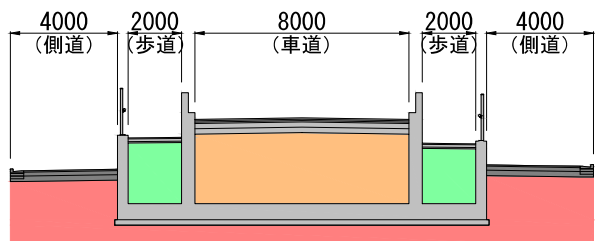
<立面図>



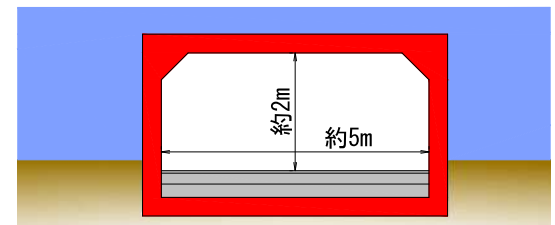
<平面図>



<盛土部の断面図>



<横断路の断面図>



日影図①：時刻別日影線図 予測高さ：2階高さ (GL+4m) 時期表示 冬至

断面図

近隣商業地域

第一種住居地域

【太陽】

- 16時
- 15時
- 14時
- 13時
- 12時
- 11時
- 10時

目隠し板 H=1.8m

壁高欄 H=1.0m

壁高欄 H=1.0m

目隠し板 H=1.8m

8時

9時

10時

11時

12時

13時

14時

16時

15時

断面図 (No.10+10m)

16時~10時

7.7~0.3m

9時~8時

0.4~2.1m

2階高さ (GL+4m)

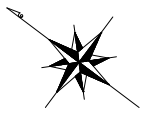
地表面 (GL)

側道

側道

第一種中高層住居専用地域

S=1:400



日影図②：等時間日影線図 予測高さ：2階高さ (GL+4m) 時期表示 冬至

近隣商業地域

断面図

第一種住居地域

【太陽】

4時間

目隠し板 H=1.8m

壁高欄 H=1.0m

壁高欄 H=1.0m

目隠し板 H=1.8m

8時

9時

10時

11時

12時

13時

14時

15時

16時

断面図 (No.10+10m)

4時間

2階高さ (GL+4m)

地表面 (GL)

1.1m

4.0m

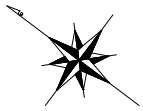
側道

5.0m

側道

第一種中高層
住居専用地域

S=1:400



日影図③：時刻別日影線図 予測高さ：地表面 (GL)
 時期表示 冬至

断面図

近隣商業地域

16時

第一種住居地域

【太陽】

8時

9時

10時

11時

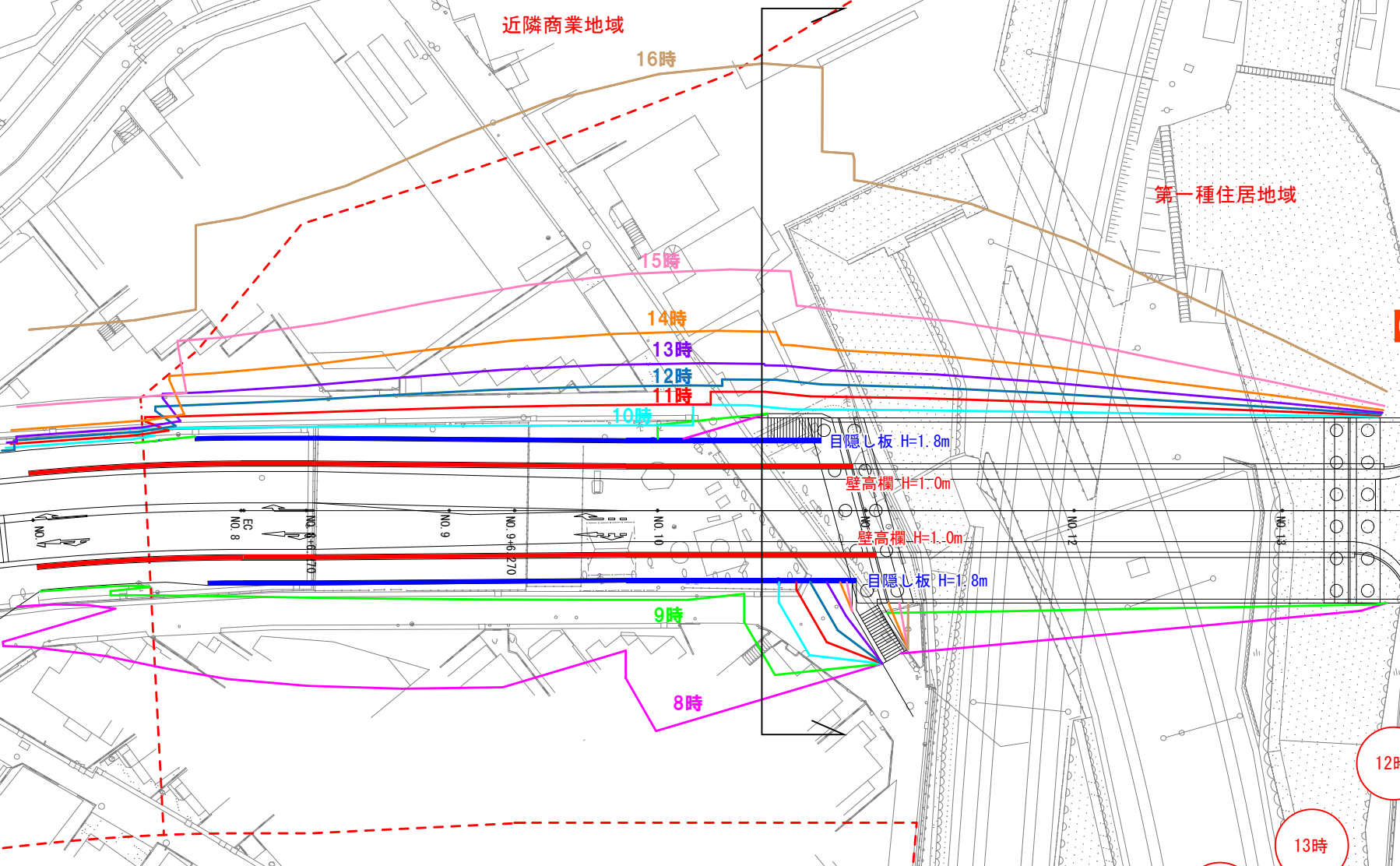
12時

13時

14時

16時

15時



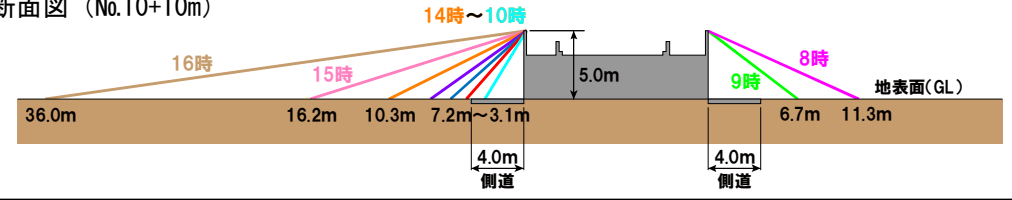
目隠し板 H=1.8m

壁高欄 H=1.0m

壁高欄 H=1.0m

目隠し板 H=1.8m

断面図 (No.10+10m)

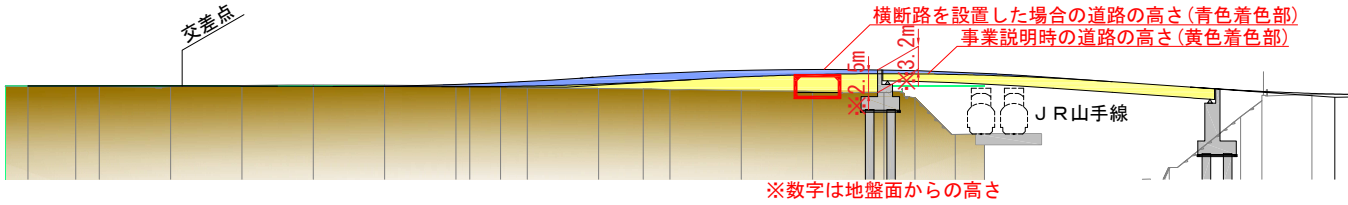


第一種中高層住居専用地域

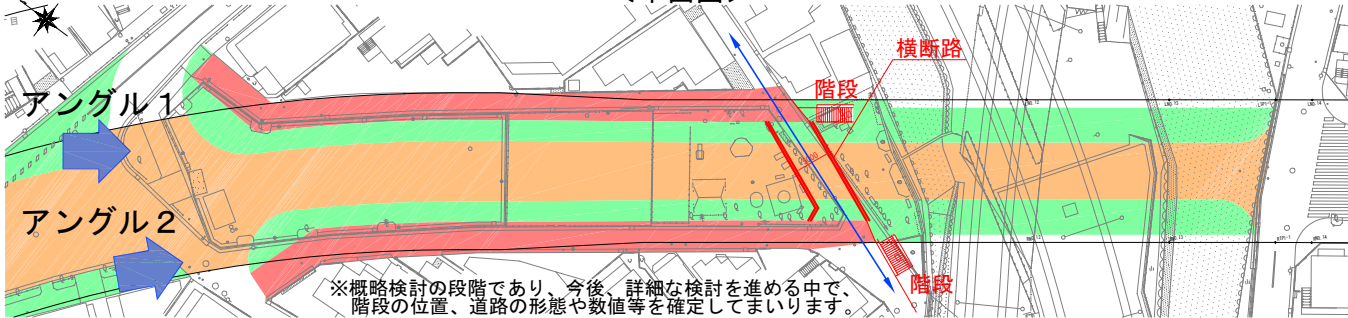
S=1:400

補92 (中里) 整備イメージ

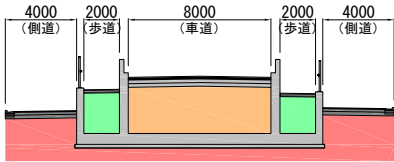
<立面図>



<平面図>

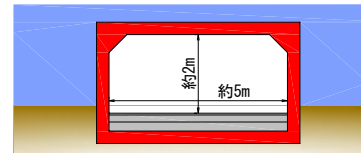


<盛土部の断面図>



凡 例	
	車 道
	歩 道
	側 道
	横断路

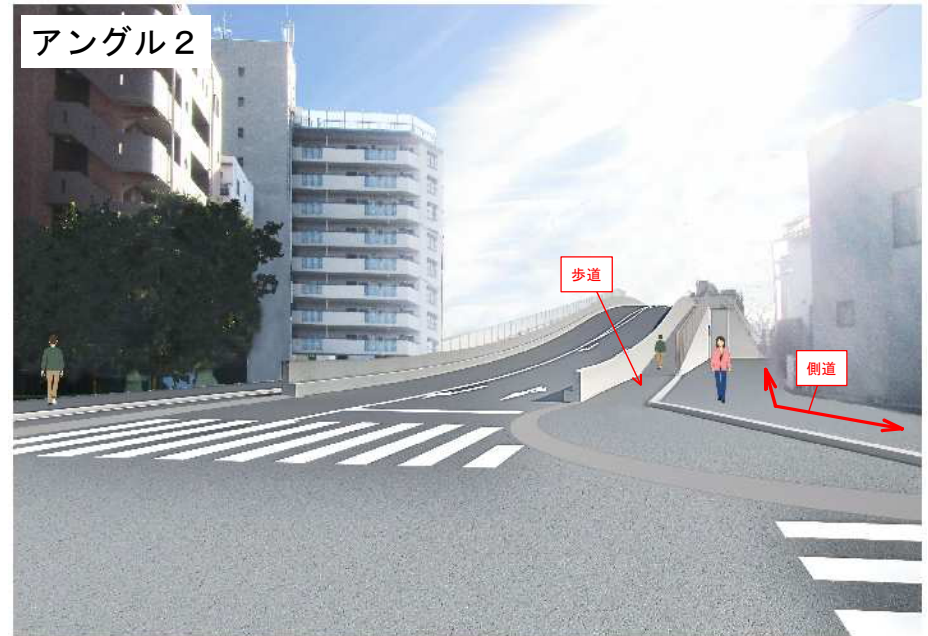
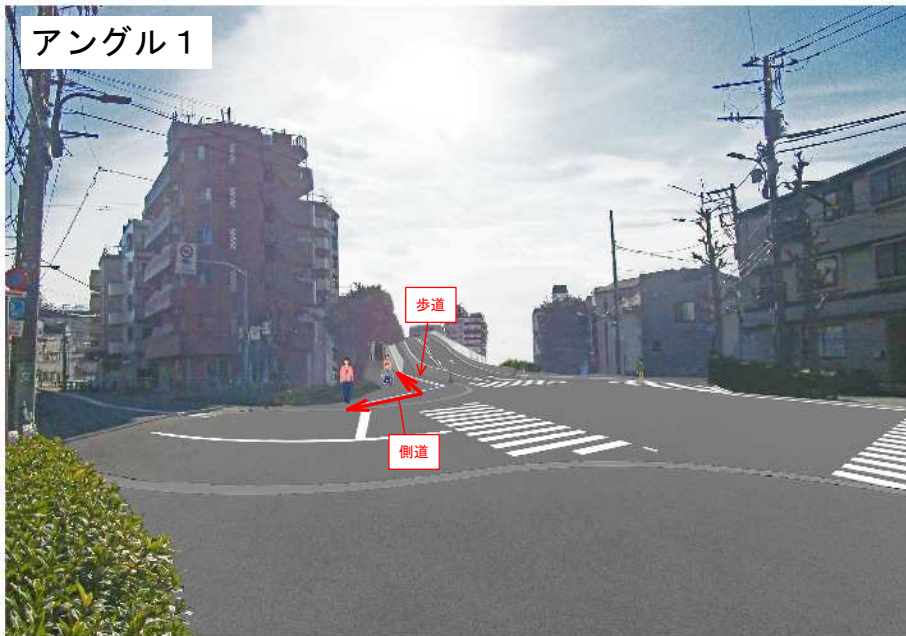
<横断路の断面図>



○下のフォトモンタージュは、現在の状況を撮影した写真に、補92の道路本体の計画イメージを加えたものです。

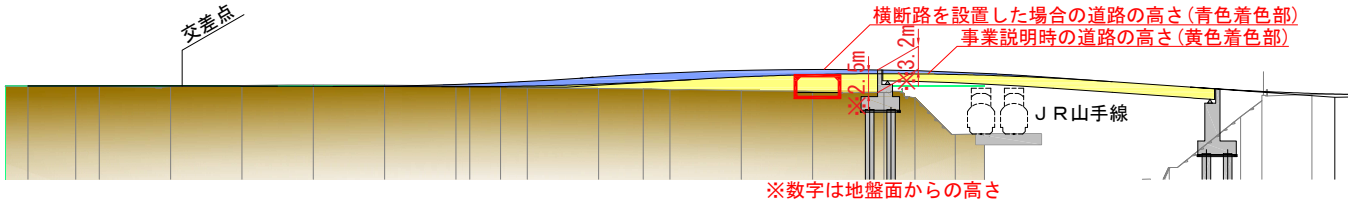
○大まかなイメージであり、歩道上に整備する防護柵等は表記していません。また、横断歩道等の路面標示は想定で表記しています。

○今後、詳細な検討や協議を進めた結果、変更となることがあります。

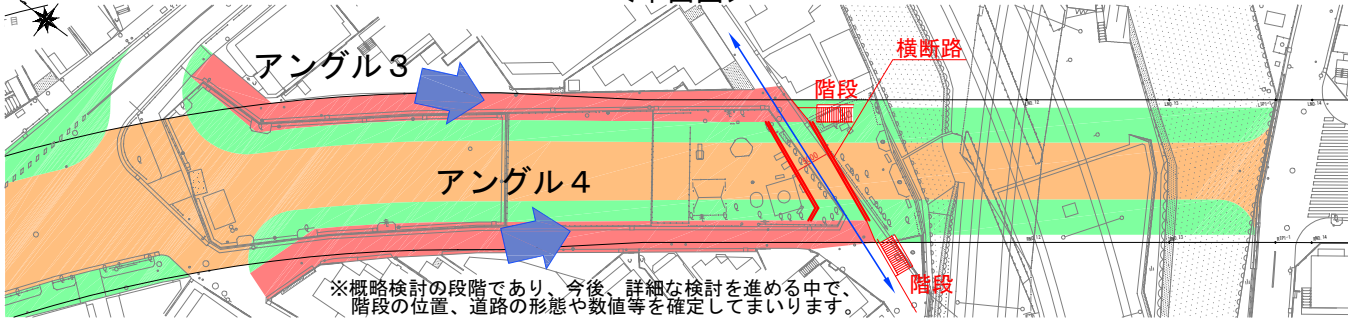


補92 (中里) 整備イメージ

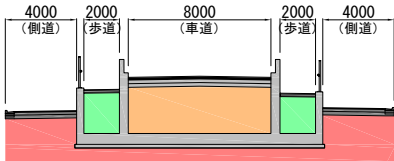
<立面図>



<平面図>

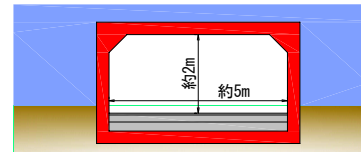


<盛土部の断面図>



凡 例	
	車 道
	歩 道
	側 道
	横断路

<横断路の断面図>



○下のフォトモンタージュは、現在の状況を撮影した写真に、補92の道路本体の計画イメージを加えたものです。

○大まかなイメージであり、歩道上に整備する防護柵等は表記していません。また、横断歩道等の路面標示は想定で表記しています。

○今後、詳細な検討や協議を進めた結果、変更となることがあります。

アンゲル3

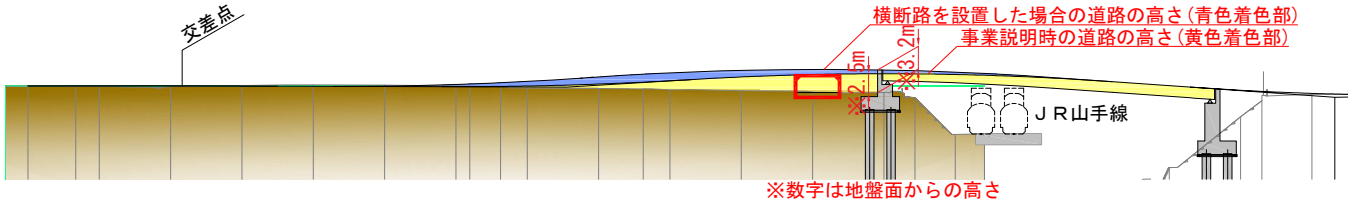


アンゲル4

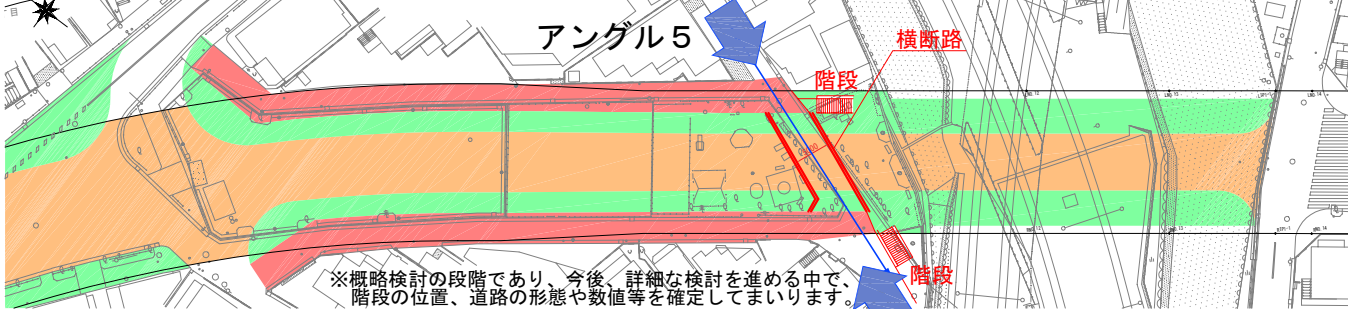


補92 (中里) 整備イメージ

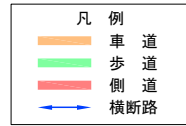
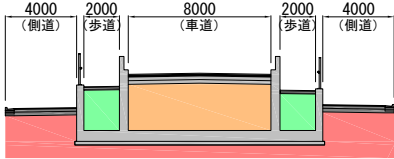
<立面図>



<平面図>

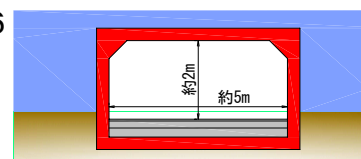


<盛土部の断面図>



アングル6

<横断路の断面図>



○下のフォトモンタージュは、現在の状況を撮影した写真に、補92の道路本体の計画イメージを加えたものです。

○大まかなイメージであり、歩道上に整備する防護柵等は表記していません。また、横断歩道等の路面標示は想定で表記しています。

○今後、詳細な検討や協議を進めた結果、変更となることがあります。

アングル5



アングル6

