

北川原公園ごみ搬入路
違法性解消に向けた検討会
第3回

令和5年12月9日（土）

本日の次第

1. 開会

- 2 (1) 本日の検討会について
- (2) 前回のおさらい

3. 議事

- (1) 個別の解消策について
- (2) 方策の選定について
- (3) その他

4. 閉会

2-(1) 本日の検討会について

14:00	1 開会
14:00 ~ 14:15 (15分)	2 (1) 本日の検討会について (2) 前回のおさらい
14:15 ~ 14:25 (10分)	3 (1) 個別の解消策について
14:25 ~ 15:50 (90分)	(2) 方策の選定について
14:25 ~ 14:55 (30分)	① 地元に新たな紛争を招かないか
14:55 ~ 15:25 (30分)	② 豊かな環境づくりに資するか (豊かな環境づくりに資するか、誰でも遊べて憩える公園づくりを妨げないか)
15:25 ~ 15:55 (30分)	③ 将来を見据えた合理的なものか (30年後の施設移転を考慮した合理的なものか、財政的に過度な負担かどうか)
15:55 ~ 16:00 (5分)	(3) その他
16:00	4 閉会

2-(2) 前回のおさらい

前回の決定事項

- 地元との意見交換会（ワーキンググループ）について
 - ・2024年1月中に開催することです承

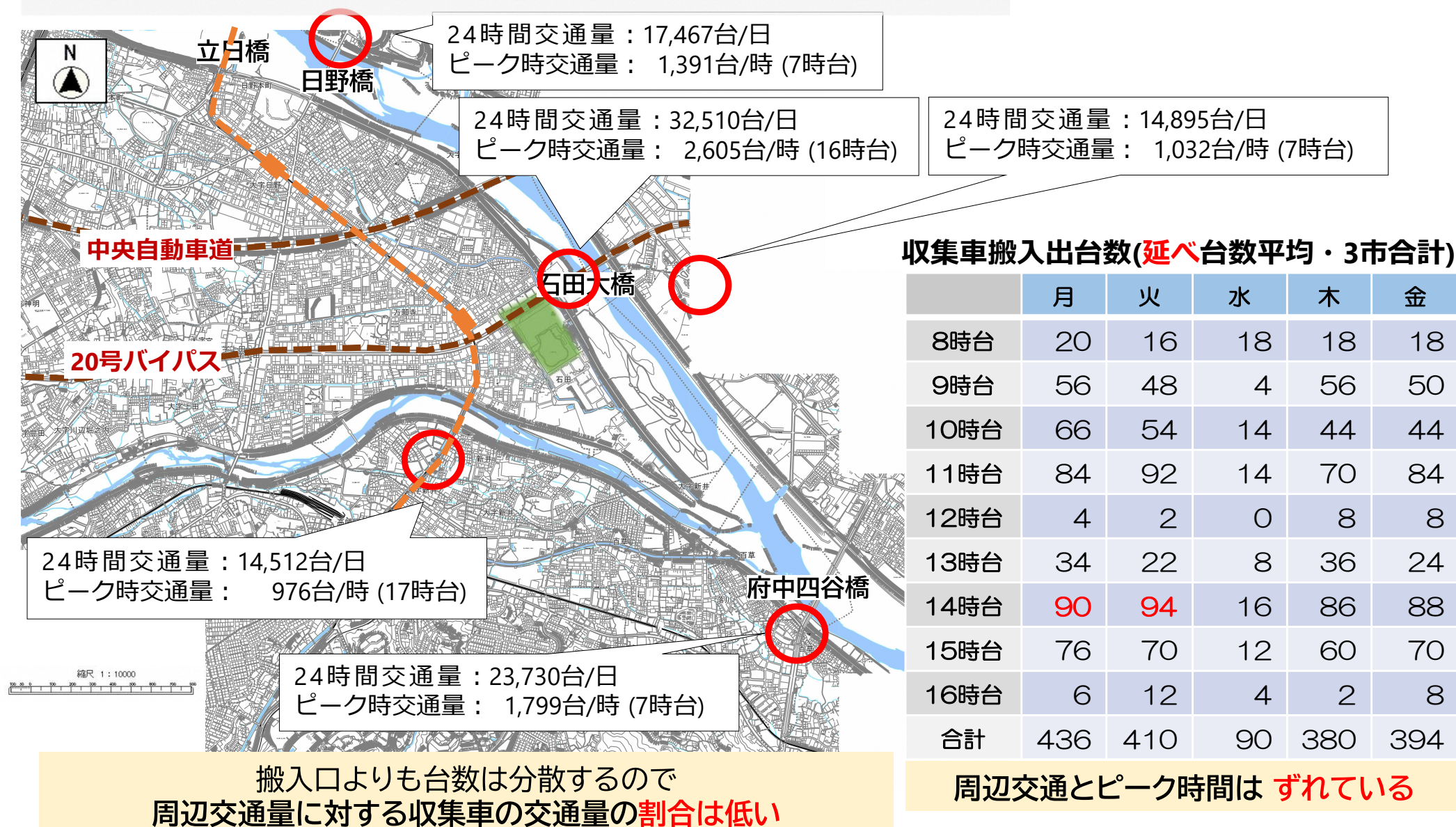
《委員からの意見》前回の検討会で頂いた意見

● 追加の説明、資料等に関する意見

委員名	意見	対応
村木	市に来た意見書を見せてほしい	事前に各委員へ回答済
江藤	周辺の自治会加入率を知りたい	事前に各委員へ回答済
笠間	流域下水道計画を知りたい	事前に各委員へ回答済
笠間	浅川ルート、多摩川ルートにごみ収集車が通行する際の周辺への影響を数値化してほしい	今回検討会で図示
浅海	ごみ収集車のルートがどこなのか見せてほしい	今回検討会で図示
中谷	信号設置による混雑度の変化について、詳細な説明をお願いしたい	事前に各委員へ回答済

2-(2) 前回のおさらい

ごみ収集車の搬入台数と周辺交通への影響



交通量、ピーク時間の観点から考慮しても周辺交通にはほとんど影響がないと想定される

ごみ収集車の搬入台数と周辺交通への影響

収集車搬入出台数(延べ台数平均)



710台(国分寺市420台、小金井市290台)

6

2-(2) 前回のおさらい

《委員からの意見》前回の検討会後に頂いた意見

● 解消策に関する意見

- ・ 浅海委員 国道20号からの出入りを1つに集約し、搬入路はアンダーパス化し、公園の一体利用が可能な形にする
収集車のルートを国立側まで広げる

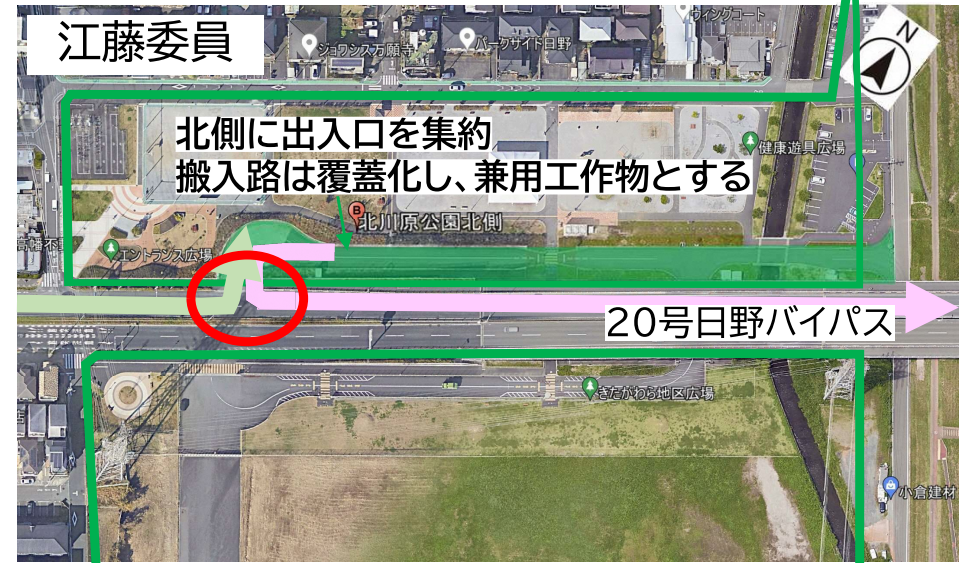
- ・ 江藤委員 北側搬入路を覆蓋化した上で、搬出入を北側にまとめる

※覆蓋化部が兼用工作物と認められない場合は、都市計画変更を行い除外代替地をクリーンセンター旧焼却炉施設の敷地にし、公園施設として整備を行う

既存の案と掛け合わせて、搬出入の箇所を北側で
1か所に集約する提案

2-(2) 前回のおさらい

《委員からの意見》 前回の検討会后に頂いた意見



収集車の出入口を1か所に集約し、周辺道路を広域で利用

2-(2) 前回のおさらい

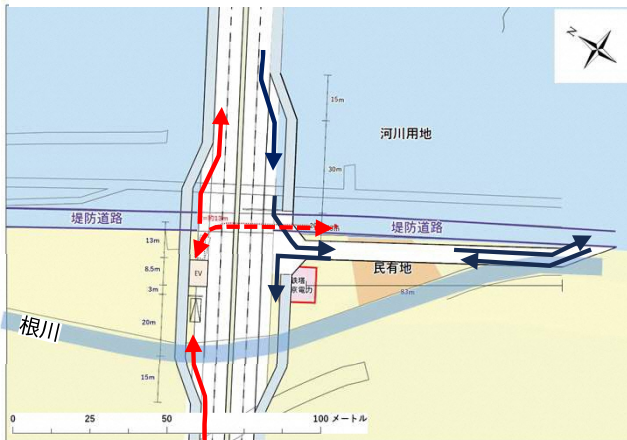
《委員からの意見》前回の検討会後に頂いた意見

● 解消策に関する意見

・ 中谷委員、笠間委員、窪田委員

20号バイパスから直接搬入が可能な案を3案提案いただく

エレベーター+スロープ案



エレベーター 使用時

日野市の搬入時、小金井市・国分寺市への帰り

スロープ 使用時

日野市の帰り、小金井市・国分寺市からの搬入

※工事期間は、現在の搬入路を使用し、

一部公園内に仮設道路を作る

※EV修繕工事の際は、川崎街道・府中四谷橋

経由でスロープを使用して搬入

片側エレベーター案



・搬入路は、公園側に集約

・日野市の搬出収集車は、石田大橋北交差点でUターン

・2市の搬入収集車は、川崎街道・府中四谷橋経由

※EV故障や修繕の際は、他市の処理施設の援助を受ける

片側スロープ案



・搬入路は、広場側に集約

・日野市の搬入収集車は、石田大橋北交差点でUターン

・2市の搬出収集車は、川崎街道・府中四谷橋経由

エレベーター+スロープ
(既存案の掛け合わせ)

収集車の出入口を1か所に集約
出入口の反対側は、既存案採用

2-(2) 前回のおさらい

《委員からの意見》前回の検討会後に頂いた意見

● 解消策に関する意見

- ・ 中谷委員、笠間委員、窪田委員

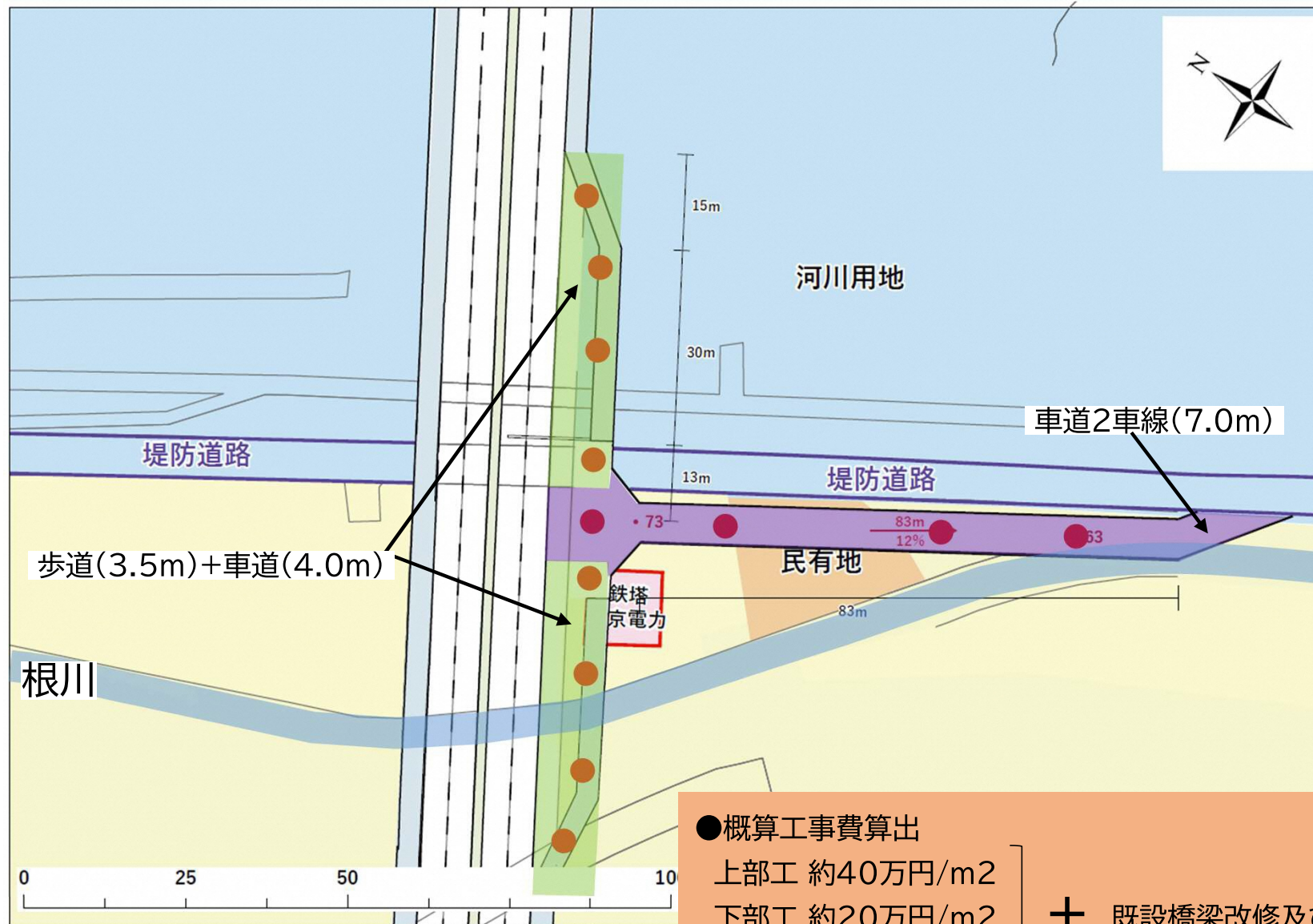
信号+スロープ案の費用が20億の見積だが、ジャンクション案の20～25億の見積と比較すると過大ではないのか

事務局で工事費等を再精査

	③ジャンクション 設置	④パッカー車 エレベーター設置	⑤信号+スロープ	⑥ 覆蓋化	⑦ アンダーパス
【前回】 コスト	20～25億円	約19億円	約20億円	約13億円	約7億円
	↓			↓	
精査後の コスト	約53億円	約19億円	約20億円	約7億～10億円	約7億円

2-(2) 前回のおさらい

《委員からの意見》前回の検討会後に頂いた意見



● 橋脚想定位置(20～30mに1か所程度)

● 概算工事費算出

上部工 約40万円/m²

下部工 約20万円/m²

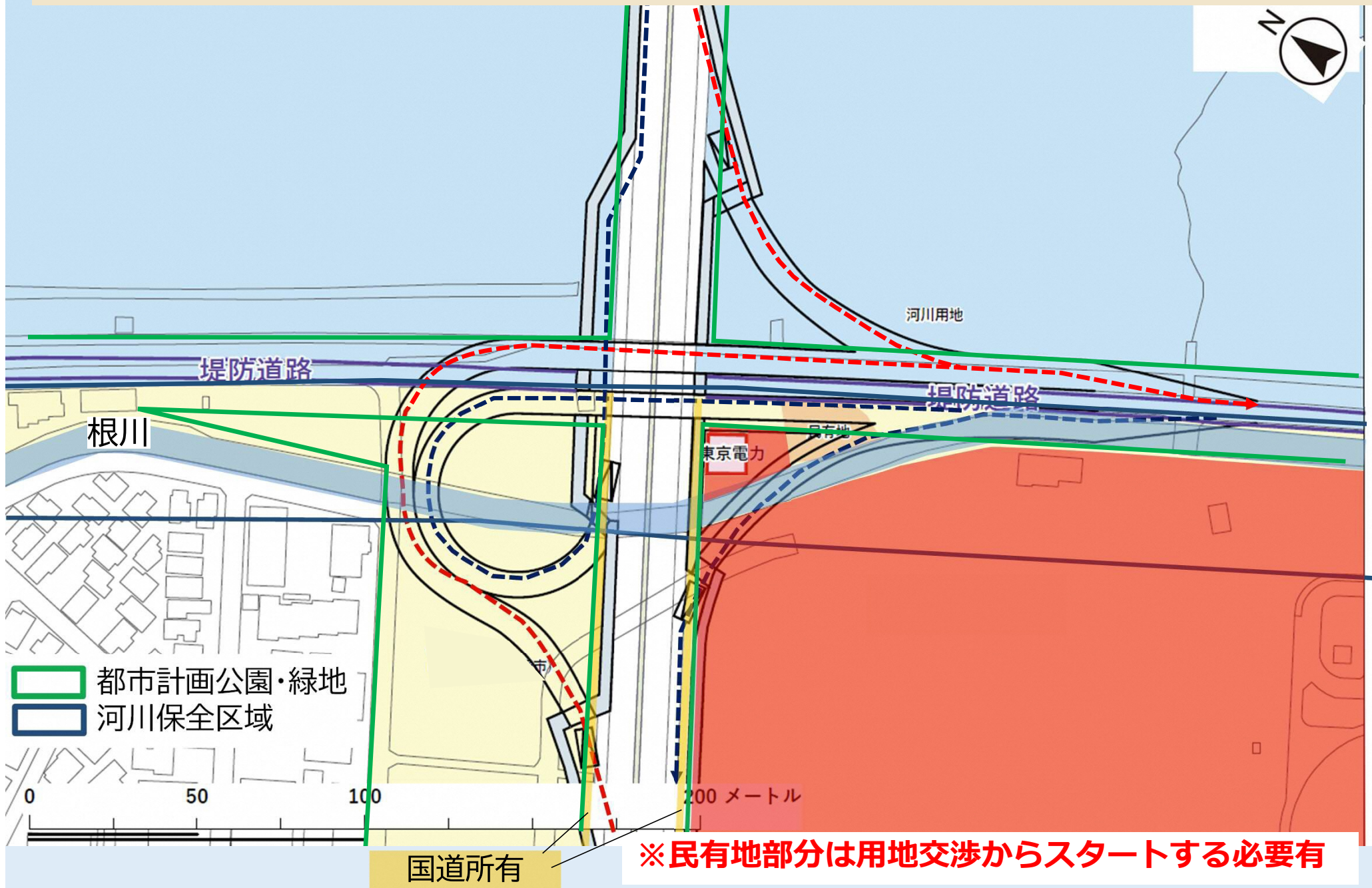
基礎工 約30万円/m²

＋ 既設橋梁改修及び補修・追加仮設費等

3-(1) 個別の解消策について

③ジャンクション設置

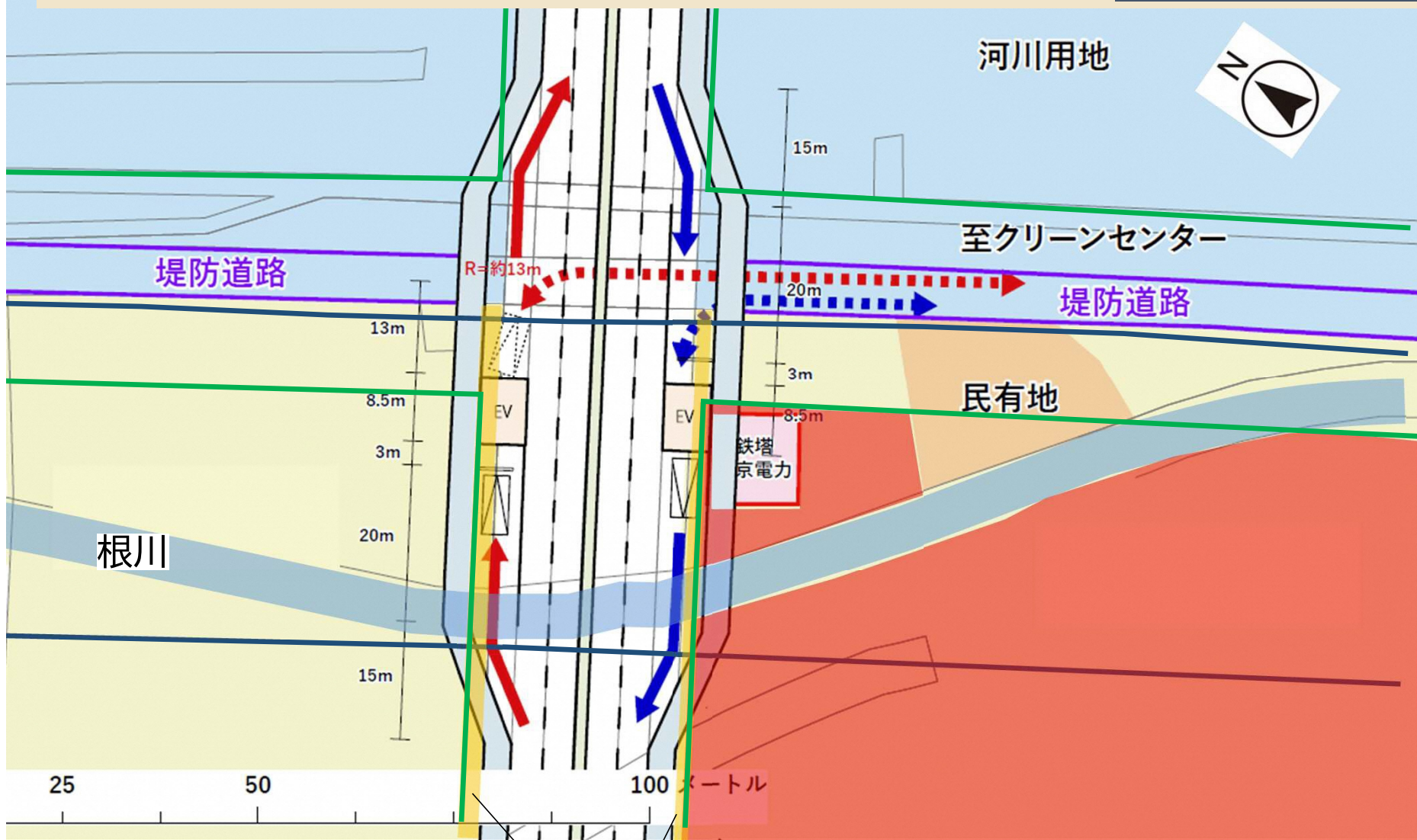
【前回 スライドより】



3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

④パッカー車エレベーター設置

【前回 スライドより】



 都市計画公園・緑地
 河川保全区域

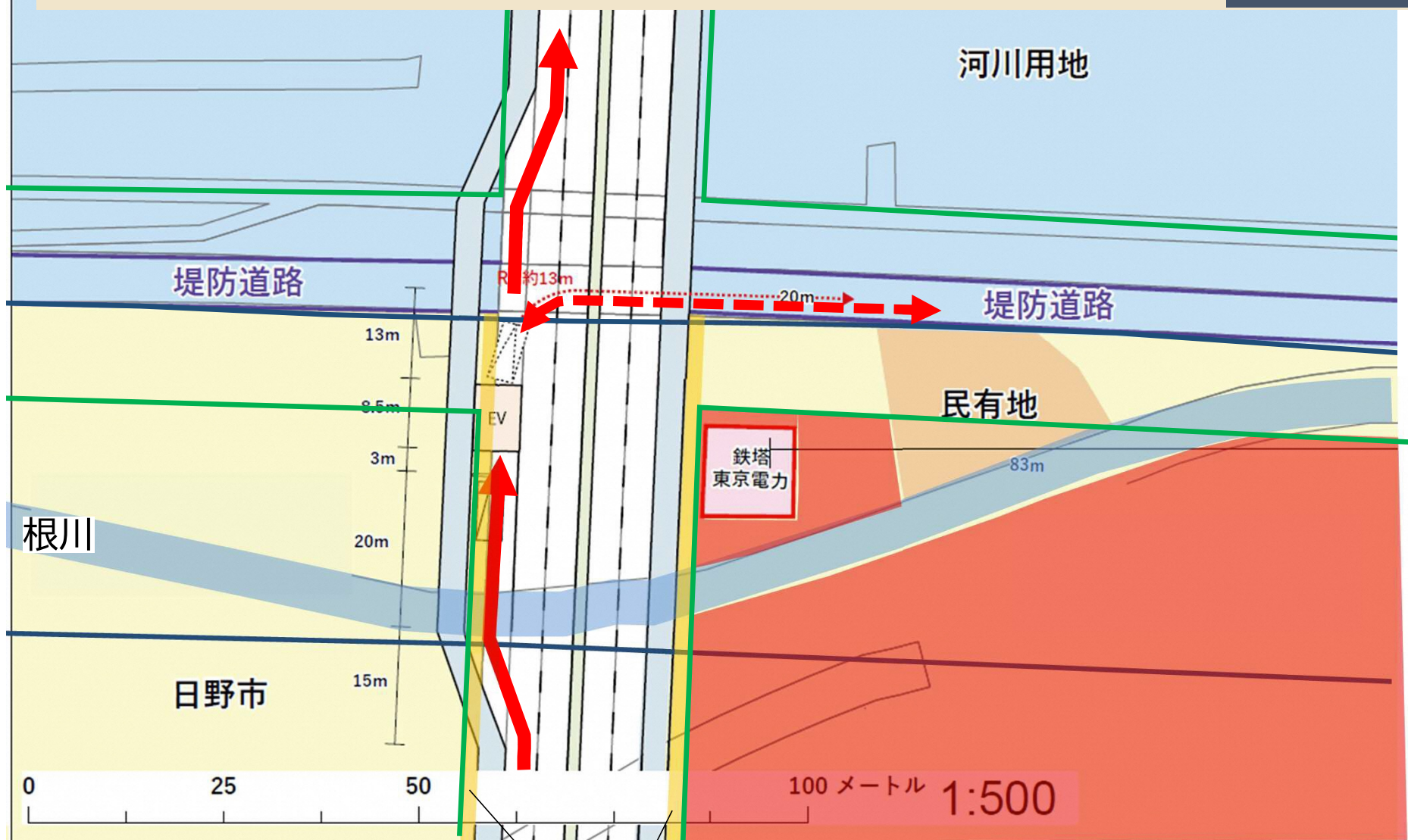
国道所有

※東京電力の鉄塔に当たる

3-(1) 個別の解消策について

④-1 片側パッカー車エレベーター設置

【新規提案】



都市計画公園・緑地
河川保全区域

国道所有

3-(1) 個別の解消策について

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

⑤信号＋スロープ設置

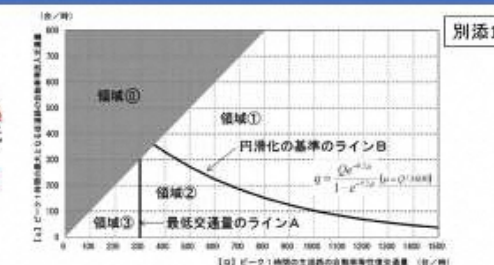


【前回 スライド】

信号設置は、日野バイパスの交通円滑化の確保が困難

- 石田大橋付近のR3年度1日の往復交通量32,510台、**ピーク時2,178台/時、混雑度1.32**※
(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査)
※混雑度1.32は、ピーク時間を中心として混雑する可能性の高い
●信号を設置した場合、混雑度が1.44となり、**現状以上に混雑する可能性が高くなるため、「交通の安全と円滑に支障を及ぼす」に抵触し、信号の設置は難しい。**
 - ごみ処理場の出入り交通量は、ピーク時流入110台/時
- 【信号設置の必要条件】警視庁HP

必要条件	該当
一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な 車道の幅員 が確保できること。	●
歩行者が安全に横断待ちをするために必要な 滞留場所 を確保できること。ただし、歩行者の横断が無い場所については、この限りではない。	●
主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の主道路の自動車等往復交通量が原則として 300台以上 であること。	●
隣接する信号機との距離が原則として 150メートル以上 離れていること。ただし、信号灯器を誤認するおそれなく、交通の円滑に支障を及ぼさないと認められる場合は、この限りではない。	●
交通の 安全と円滑に支障を及ぼさず 、かつ、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できるように 信号柱を設置 できること。ただし、信号柱を設置せずに、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できる場合は、この限りではない。	×



注：ただし、ピーク1時間の主道路の自動車等往復交通量が300台未満であっても、1台の3台、ある1時間において、主道路の自動車等往復交通量が300台以上となる場合は、主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間をピーク1時間と置き換えることができるものとする。

ラインの考え方

最低交通量のラインA
1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下となると、歩行者が信号機無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられることから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB
従道側に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道側に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域(ライン含む)では従道側に渋滞が発生し、下側の領域については従道側に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

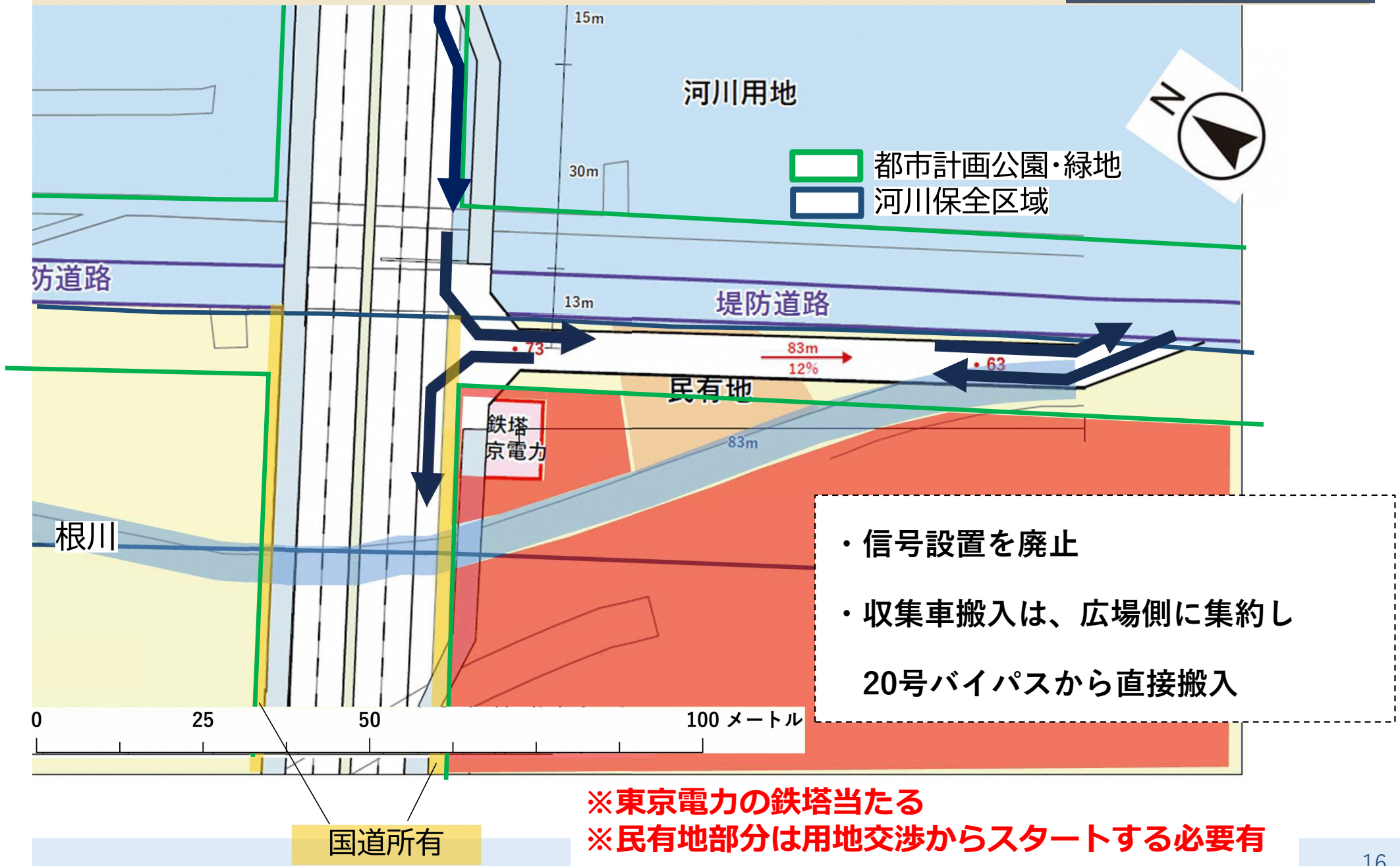
- 領域① 理論的に確保できない領域(距離が短い)
- 領域② 設置 交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所
設置 交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所
設置 交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所
- 領域③ 設置 原則として信号機の設置を要しない場所
設置 原則として信号機の設置を要しない場所

信号設置を行うことにより、混雑度が1.32から1.44に上がるため、**設置は難しい**

3-(1) 個別の解消策について

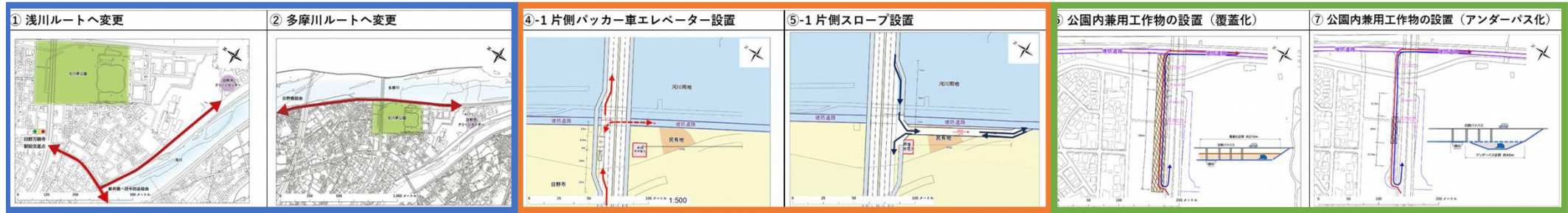
⑤-1 片側スロープ設置

【新規提案】



3-(2) 方策の選定について

解消策について

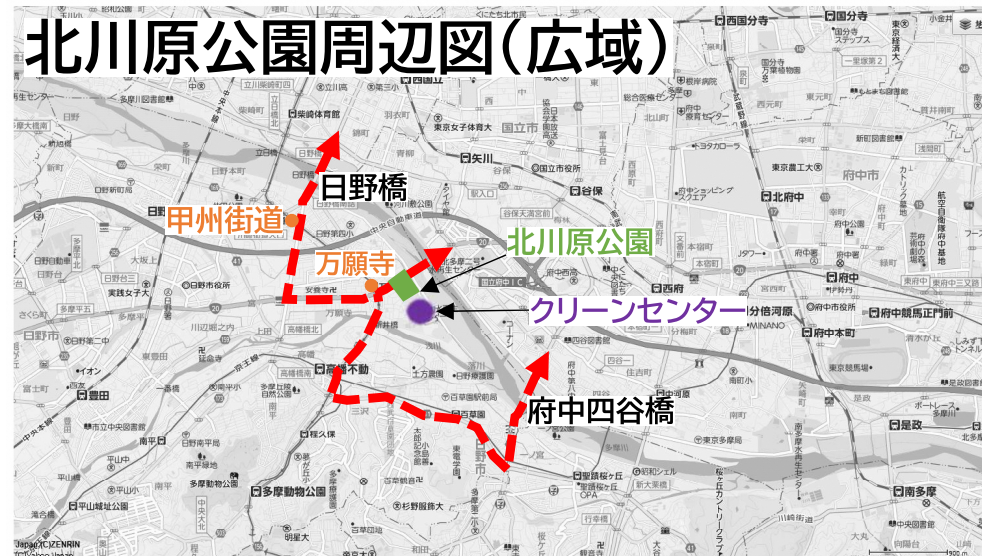


既存ルート活用

20号バイパスから直接搬入

公園内に搬入路残置

公園周辺の道路も広域で利用する方策も合わせて検討



3-(4) 今後の取り組み

【市民向け説明会資料の抜粋】

② 違法性解消に向けた検討会

【内 容】

研究者や専門家を含めた会議体を設置し、市民参加、住民合意のもとに検討をすすめる。

【方 針】

- ①早期に違法状態の解消を図ること
- ②行政に対する信頼を回復する
- ③新たな住民同士の意見対立、紛争を招かない

【方 法】

様々な方策を提案、検証し、技術面・財政面など総合的に解決策を導き、住民の合意形成を図る

3-(2) 方策の選定について

各解消策グループに対する議論

下記3点の視点から解消策グループについて議論を行う

①地元に新たな紛争を招かないか

②豊かな環境づくりに資するか

(豊かな環境づくりに資するか、誰でも遊べて憩える公園づくりを妨げないか)

③将来を見据えた合理的なものか

(30年後の施設移転を考慮した合理的なものか、財政的に過度な負担かどうか)

→ 議論を踏まえて解消策の選定を進める

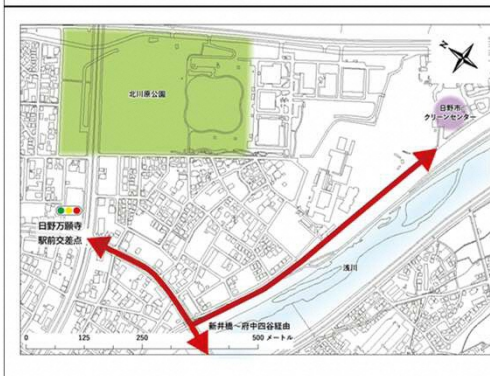
1月28日(日)での第1回意見交換会での報告を見据えて議論を行う

3-(2) 方策の選定について

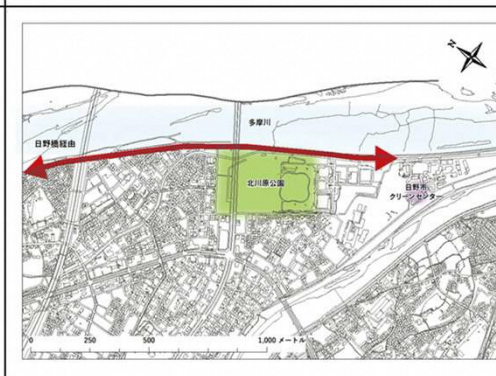
① 地元に新たな紛争を招かないか

既存ルート活用

①浅川ルートへ変更



②多摩川ルートへ変更



- ・ 歩行者の安全性への影響、周辺への騒音や振動等の増加が懸念
- ・ 前回検討会では、過去の経緯を踏まえるとそもそも案に入れない方が良いというご意見もあり

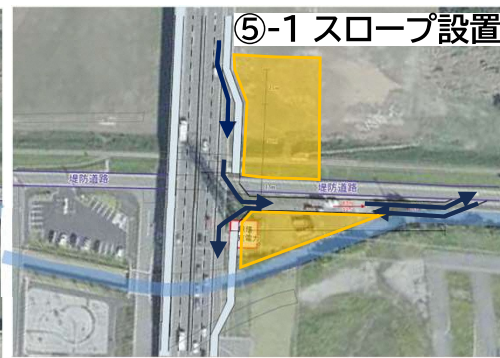
議論する内容

- 地元に提案することができるか
- 搬入ルート整備する間、仮ルートで使用することは提案できるか

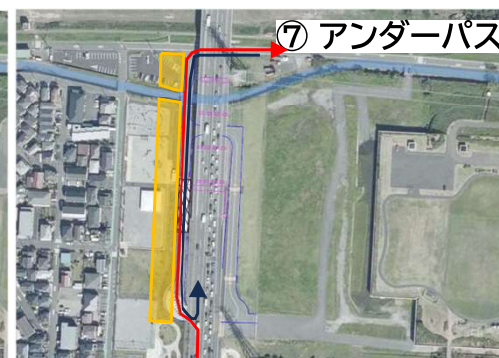
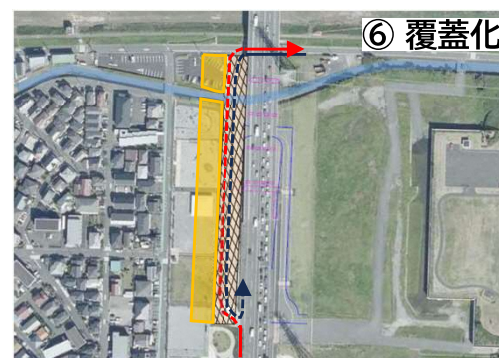
3-(2) 方策の選定について

② 豊かな環境づくりに資するか

20号バイパスから直接搬入

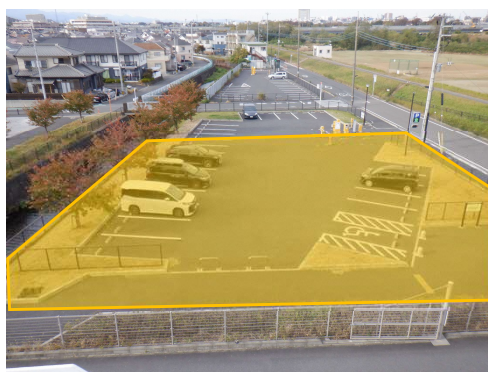


公園内に搬入路残置



施工時作業ヤード設置場所(想定)

作業ヤード等設箇所イメージ



(参考)中央自動車道橋梁部 塗装補修工事時の写真



※橋梁部の補修工事でも、広い範囲を
作業ヤード等で使用している

3-(2) 方策の選定について

② 豊かな環境づくりに資するか

- ・ 新たな搬入路でグラウンド等の施設が制限されることにより、現状の利用に支障が出る。
さらに工事施工中は、より多くの範囲で制限がかかることが想定される。また、構造物部分は都市計画変更が必要になる可能性もあり、北川原公園や多摩川緑地が減少する。
→新たな住民の対立が生まれる可能性がある
- ・ 多摩川の治水に影響を及ぼすものを、新規構造物設置が困難な場所に 建てる
→行政の信頼を損なう可能性がある

議論する内容

北川原公園内のごみ搬入路を除却し、公園を拡大するために、

- 現在使用されている公園、駐車場、グラウンドを制限又は廃止することになる案を提案できるか
(提案する場合は、どの場所でどの程度の期間なら可能か)
- 河川区域内に構造物を建てると多摩川の治水に悪影響を及ぼすことになる案を提案できるか

3-(2) 方策の選定について

③ 将来を見据えた合理的なものか

20号バイパスから直接搬入

公園内に搬入路残置

④-1 片側パッカー車エレベーター設置



⑤-1 片側スロープ設置



⑥ 公園内兼用工作物の設置（覆蓋化）



⑦ 公園内兼用工作物の設置（アンダーパス化）



違法状態の解消のために構造物を建てても、30年後に撤去することを考慮すると、市民に対し合理的であることを説明する必要がある

議論する内容

- 30年後の撤去を見据えた際に、全市民的な合意形成を得られるか
- どの程度の負担であれば、過度な負担ではないか

次回以降に向けた取組み

【第1回意見交換会では・・・】 1/28(日)開催予定

●内容

第1回～第3回 検討会内で議論している解消策について、
周辺住民の方々に進捗状況を報告し、**意見交換を行います。**

●参加メンバー（自由参加）

- ・ 周辺住民の方（チラシを戸別配布）
- ・ 検討会メンバー

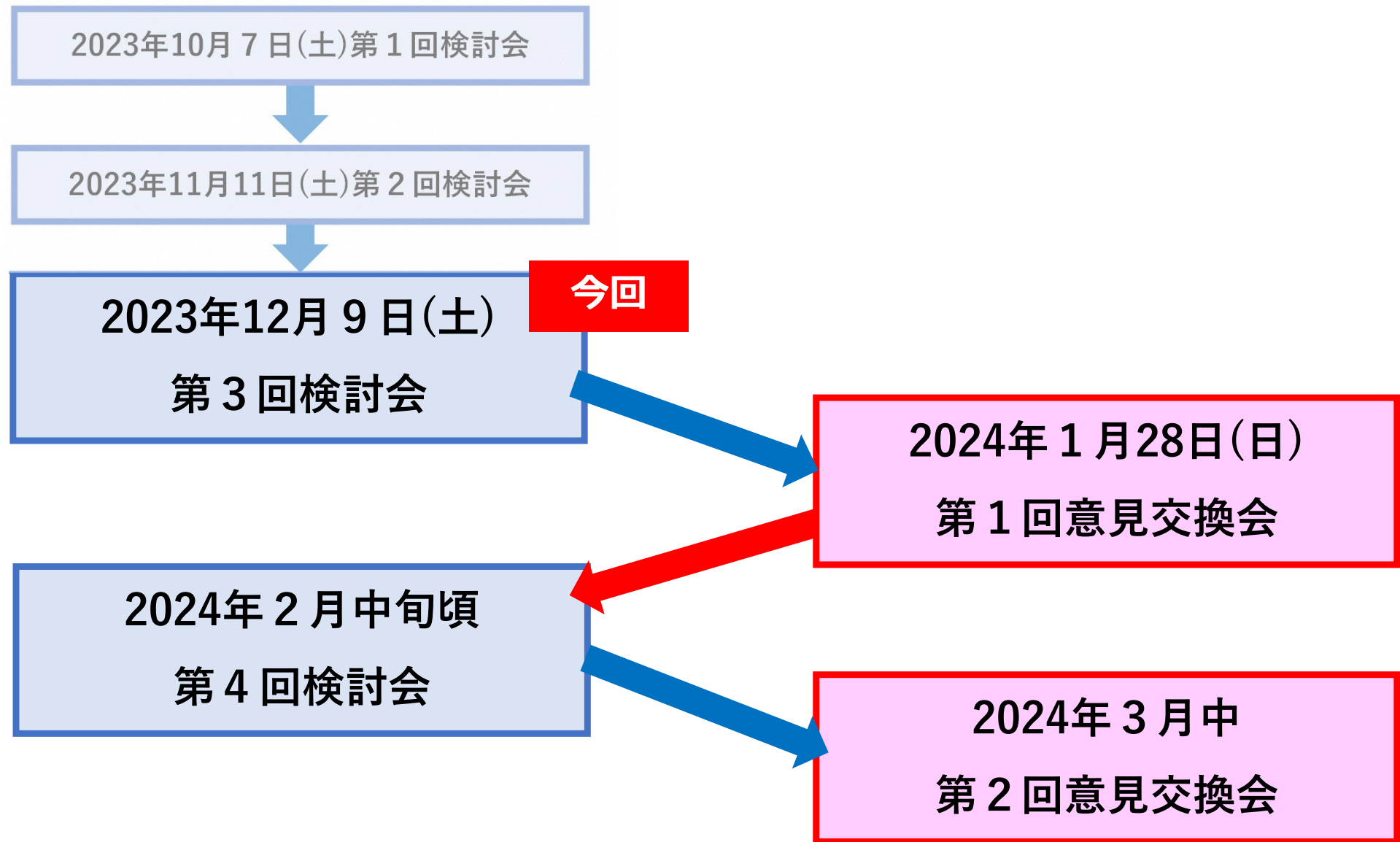
※周辺住民以外の市民の方は傍聴（広報、HPで周知）



次回検討会(第4回)では・・・

意見交換会の内容を踏まえて解消策の選定に関する議論を行う

3-(3) その他／今後の予定



検討会 4回、意見交換会 2回 開催し、解消策の決定を行う