

**北川原公園ごみ搬入路
違法性解消に向けた検討会
第6回**

令和6年4月27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) 検討課題等の整理

(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 ～ 14:05 (5分)

1 開会

14:05 ～ 14:15 (10分)

2 (1) 本日の検討会について

(2) 前回のおさらい

14:15 ～ 14:35 (20分)

3 (1) 検討課題等の整理

14:35 ～ 15:55 (80分)

(2) 方策の選定について

15:55 ～ 16:00 (5分)

(3) その他

16:00

4 閉会

2-(2) 前回のおさらい

前回の検討会内での質問・意見

< 質問 >

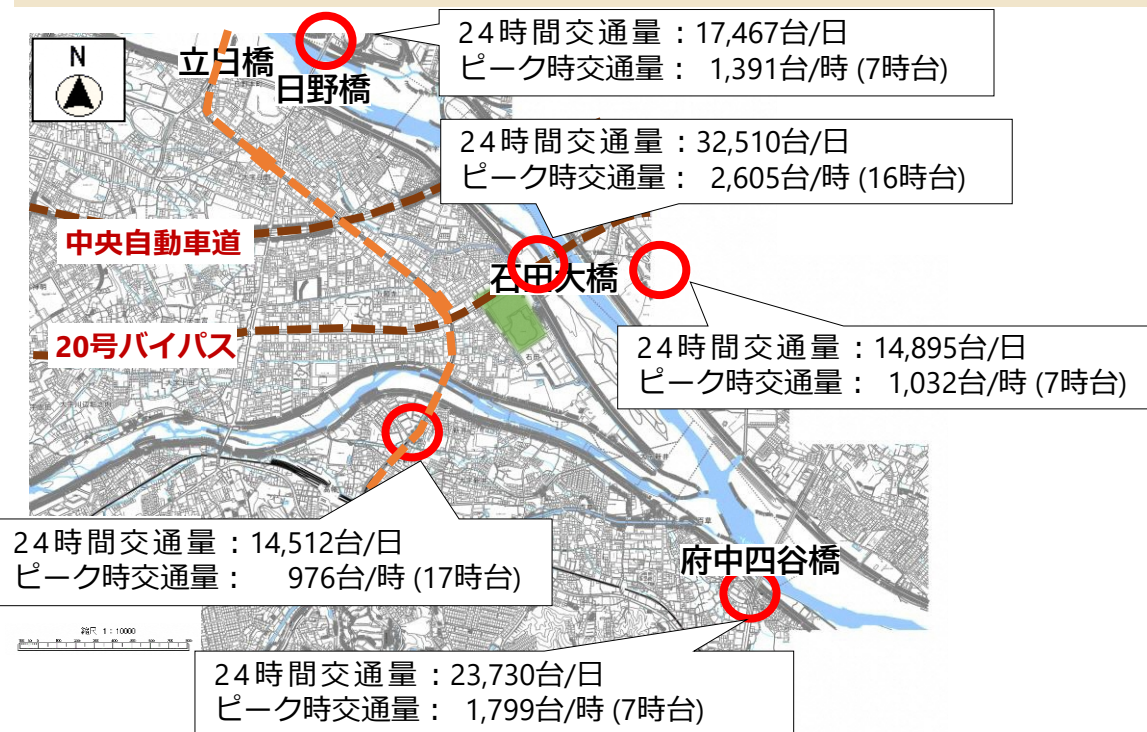
委員名	追加提案・意見等
浅海	・ 搬入路を片側に一本化した際の影響 ・ 浅川沿い搬入路を多摩川沿い搬入路(現在のルート)へ統合した際の影響 ・ 旧可燃ごみ処理施設を残置したままのルートが可能か ・ オーバーパス案、アンダーパス案は可能か
中谷	・ 家屋倒壊等氾濫想定区域図について
江藤	・ きたがわら地区広場側にスロープが施工できない理由

< 意見 >

委員名	追加提案・意見等
中谷	・ 浸水想定区域の災害対策について
窪田	・ 検討委員会設置要領第1条で「公園の早期実現と、公園外へのごみ搬入路の設置、自然豊かな周辺環境の実現が求められていることを踏まえて、技術的財政的な問題を含めてあらゆる方策を検討し 解決案を導く」ことを踏まえて議論すべき
笠間	・ 都市計画変更案も交通誘導員の経費も含めて資料に記載してほしい ・ 環境定点測定の頻度を増やすべきではないか

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



収集車搬入出台数(延べ台数平均・3市合計)

	月	火	水	木	金
8時台	20	16	18	18	18
9時台	56	48	4	56	50
10時台	66	54	14	44	44
11時台	84	92	14	70	84
12時台	4	2	0	8	8
13時台	34	22	8	36	24
14時台	90	94	16	86	88
15時台	76	70	12	60	70
16時台	6	12	4	2	8
合計	436	410	90	380	394

周辺の幹線道路に対する収集車の交通量の割合は低い

周辺交通とピーク時間はずれている

ごみ収集車の走行における、数値的影響は出てこない

2-(2) 前回のおさらい

浅川ルートへの搬入を多摩川ルート(現在のルート)へ統合した際の影響

現在の浅川ルート収集車搬入出台数
(日野市プラごみ不燃ごみ等)
(**延べ**台数 R6.3.25～3.29)

	月	火	水	木	金
8時台	10	2	4	6	8
9時台	24	18	76	22	14
10時台	24	28	44	34	36
11時台	32	24	84	48	14
12時台	0	0	0	0	0
13時台	32	26	46	30	40
14時台	42	22	82	40	28
15時台	16	26	68	36	36
16時台	20	4	8	14	12
合計	200	150	412	230	188

収集車両を全て
多摩川ルートへ統合



多摩川ルートへ全て統合した際の
収集車搬入出台数想定(**延べ**台数)

	月	火	水	木	金
8時台	30	18	22	24	26
9時台	80	66	80	78	64
10時台	90	82	58	78	80
11時台	116	116	98	118	98
12時台	4	2	0	8	8
13時台	66	48	54	66	64
14時台	132	116	98	126	116
15時台	92	96	80	96	106
16時台	26	16	12	16	20
合計	636	560	502	610	582

周辺交通とピーク時間は **ずれている**

【通行車両内訳】

- ・収集委託 (プラごみ・不燃ごみ・びん・ペットボトル・小型家電)
- ・搬出車両・一般持込車両・市役所関係車両等

現在、浅川ルートを利用しているすべての収集車(日野市の不燃ごみ、資源ごみ)を多摩川ルート(現在のルート)に統合しても、幹線道路の交通容量に対しての割合は低く、数値的影響は出てこない

2-(2) 前回のおさらい

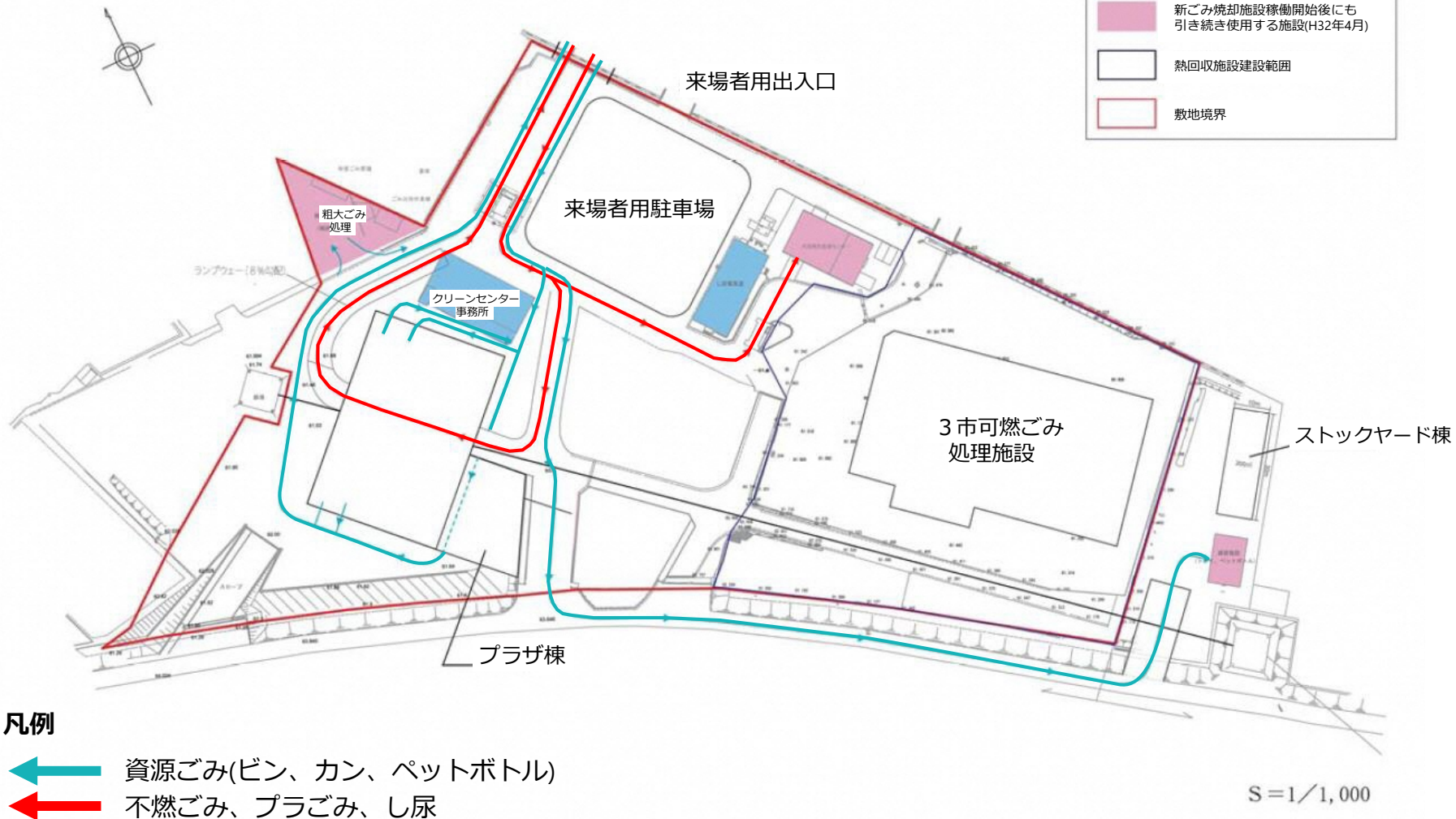
旧可燃ごみ施設を残置したルート変更について



2-(2) 前回のおさらい

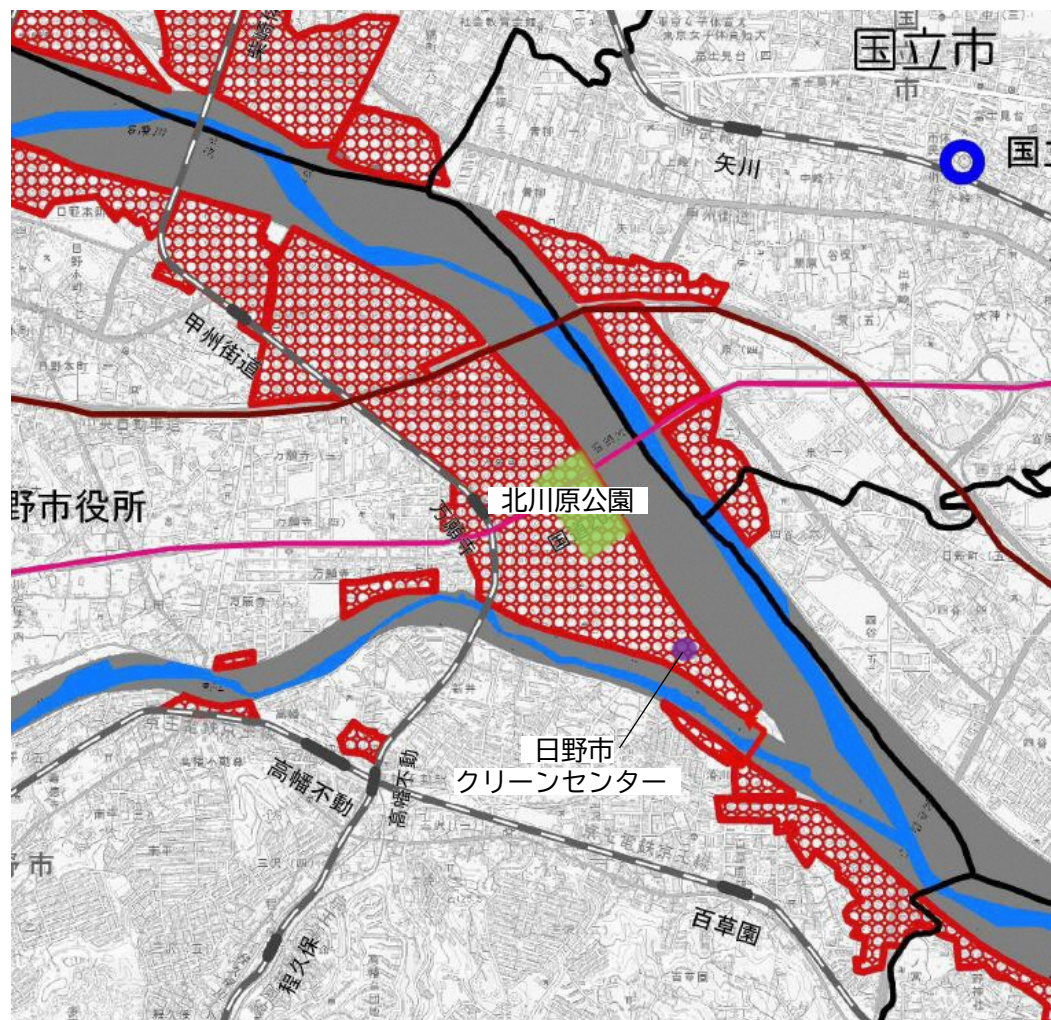
旧可燃ごみ施設解体後のルートについて

⑥ プラザ棟建設、入口・計量器・駐車場新設



2-(2) 前回のおさらい

家屋倒壊等氾濫想定区域について



凡 例	
	家屋倒壊等氾濫想定区域(氾濫流)
	河川等範囲
	浸水想定区域の指定の対象となる洪水予報河川及び水位周知河川

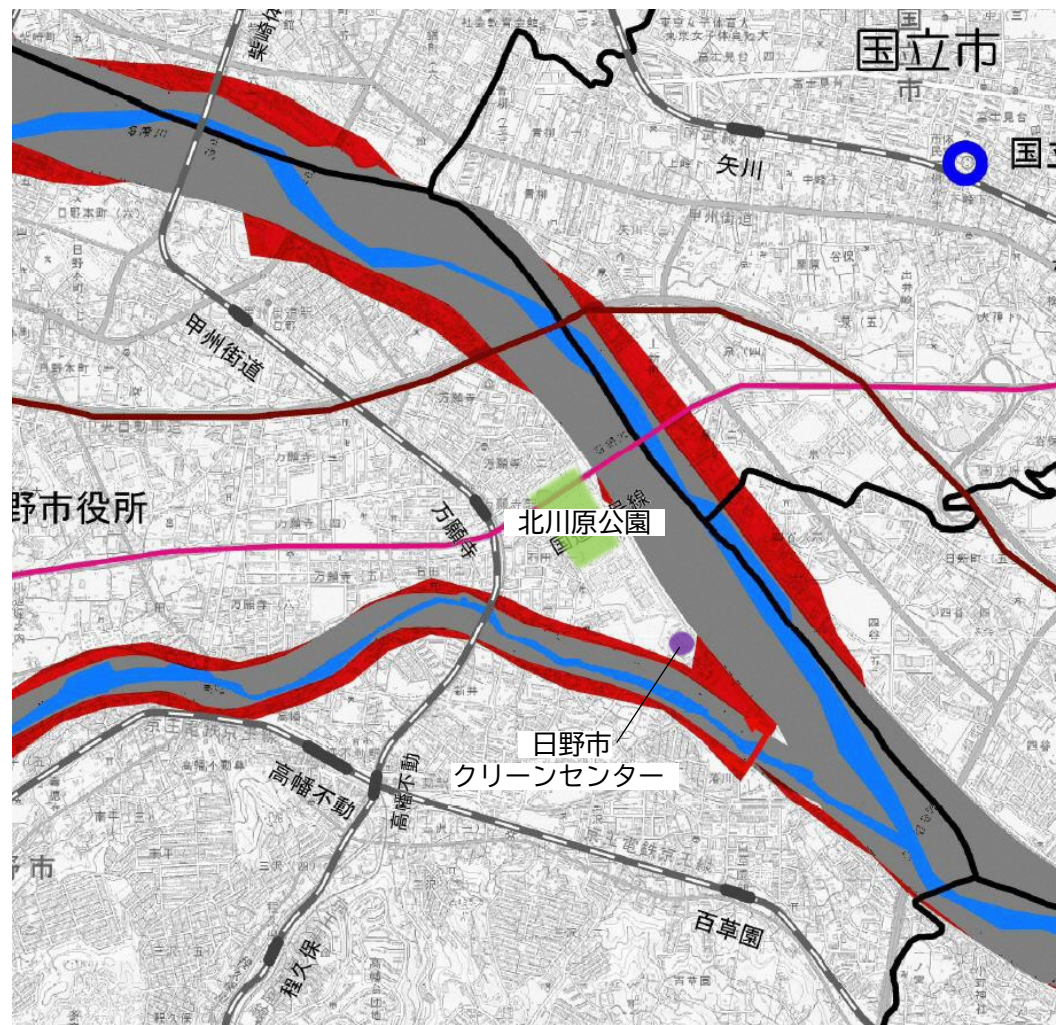
氾濫流：河川堤防の決壊又は洪水氾濫流により、木造家屋の倒壊のおそれがある区域

※区域内の構造物規制等とはかからない

北川原公園や日野市クリーンセンターは**区域内**

2-(2) 前回のおさらい

家屋倒壊等氾濫想定区域について



凡 例

- 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)
- 河川等範囲
- 浸水想定区域の指定の対象となる洪水予報河川及び水位周知河川

河岸浸食：洪水時の河岸侵食により、木造・非木造の家屋倒壊のおそれがある区域

※区域内の構造物規制等とはかからない

北川原公園や日野市クリーンセンターは**区域外**

- ・北川原公園周辺は氾濫被害を受ける地区であることを再認識
- ・多摩川の被害想定が大規模であり多摩川流域全体の課題であるため、本検討会での検討内容とは切り離すものとする

新規に構造物を築造する際は、内水被害による浸水等がある程度想定し対策方法も含めて検討は必要

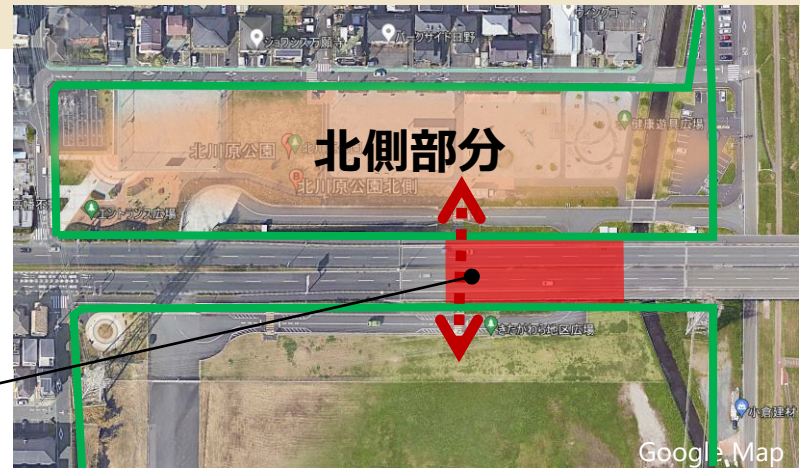
3-(1) 検討課題等の整理

検討課題の確認について

- ① ルート変更を行う解消策の目的は、公園の南北の一体化の実現であること

→ 搬入路の一本化（北側）が必要

南北の通行可能な範囲は最大でも60m



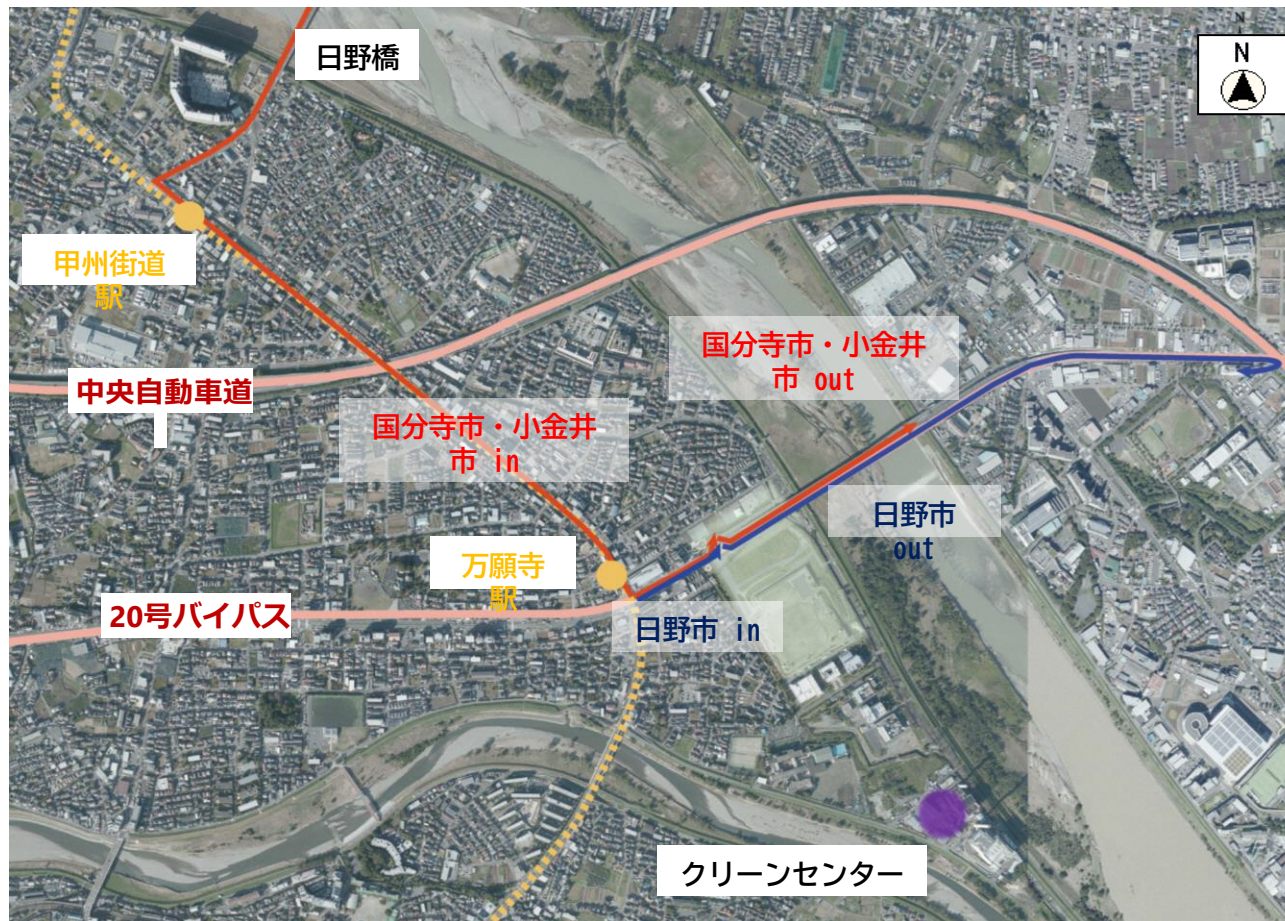
- ② 第5回までの各解消策はすべて都市計画変更が必要である

→ 都市計画変更が合わせて必要なオーバース案を追加

- ・ シンボルタワー+エレベーター案
- ・ オーバース案
- ・ アンダーパス案
- ・ 覆蓋化案
- ・ スロープ案
- ・ 既存搬入路の残置案

3-(1) 検討課題等の整理

搬入路を北側へ一本化することについて



●他2市の収集車への影響

北側へ一本化すると**約4km延伸**
→走行スピードを20km/hとすると**12分/台 作業時間増加**

・収集車台数(延べ台数平均)から2市の作業時間増加分を算出

国分寺市:210台/週
小金井市:145台/週 のため、
 $(210台 + 145台) \times 12分 = 4,260分$
 $\div 71時間/週 \text{ 増}$
 $\div 14時間/日 \text{ 増}$

収集車稼働時間を6時間/台と想定
 $14 \div 6 = 2.33台 \div 2.4台/日 \text{ 増加}$

・日野市の委託料から増額分算出

日野市収集車台数:500台/週
 $= 100台/日$
委託費:4億9000万円/年
 $4億9000万円 \div 260日 \times 100台 \times 2.4台$
 $= 45,230,769円 \div \text{約}4.5万円/日 \text{ 増}$
 $\div \text{約}1200万円/年 \text{ 増}$

※週5日ごみ収集車が稼働するので
年間は5日×52週=260日稼働と仮定

評価視点 ①: 日野市のごみ搬入路の一本化のために、他市及び市内他地域に収集車通行による影響(騒音・振動・排ガス)を与えてもよいのか?

評価視点②③: 運搬距離が延び、ごみ収集作業に影響を及ぼし、CO2削減に反する解消策で良いのか?

3-(1) 搬入路を北側へ一本化することについて

搬入路を北側へ一本化することについて

環境影響評価書案に係る見解書（H28.4月 新可燃ごみ処理施設整備事業時）

	意見
日野市	・ 関係法令等を遵守し、環境保全の見地に立って周辺環境への負荷を極力小さいものになる様に配慮されたい
国立市	・ 通過車両は、低公害車・エコドライブ等環境対策に十分配慮した運用を願いたい ・ 施設周辺環境に十分配慮し、必要に応じて情報提供願いたい ・ 当市民からの問い合わせ等については、真摯に対応願いたい
府中市	・ 府中市内における車両走行ルート、台数、時間帯を示してほしい 走行に係る影響についても評価してほしい ・ 車両が生活道路を通行しない計画にしてほしい ・ 環境影響評価手続や事業の各段階において、市民等へ積極的な情報提供・意見聴衆し、意見・要望を十分考慮し、可能な限り事業計画への反映を図るように努められたい ・ 今後、事業の進捗に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合は、新たな予測事項について検討し、対策が必要な場合には環境保全のための措置を講じられたい
多摩市	・ 環境保全のための措置として、施設稼働時の汚染物質の排出量を法規制値より厳しい自主規制値で設定されているが、なお大気汚染防止に最大限の努力をされたい

通過車両や周辺の環境保全についても多く意見が出されている

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

解消策の評価について

第5回の検討会や振り返りの内容も踏まえ評価を行う

① 地元に新たな紛争を招かないか

- ・新規構造物を施工する場合、その影響についてご理解がいただけるか

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
- ・災害時の対応を見据えた環境づくりか
- ・ごみ収集車の通行により、周辺環境がより悪化しないか

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

周辺4自治会代表の
ご意見

防災面

交通面

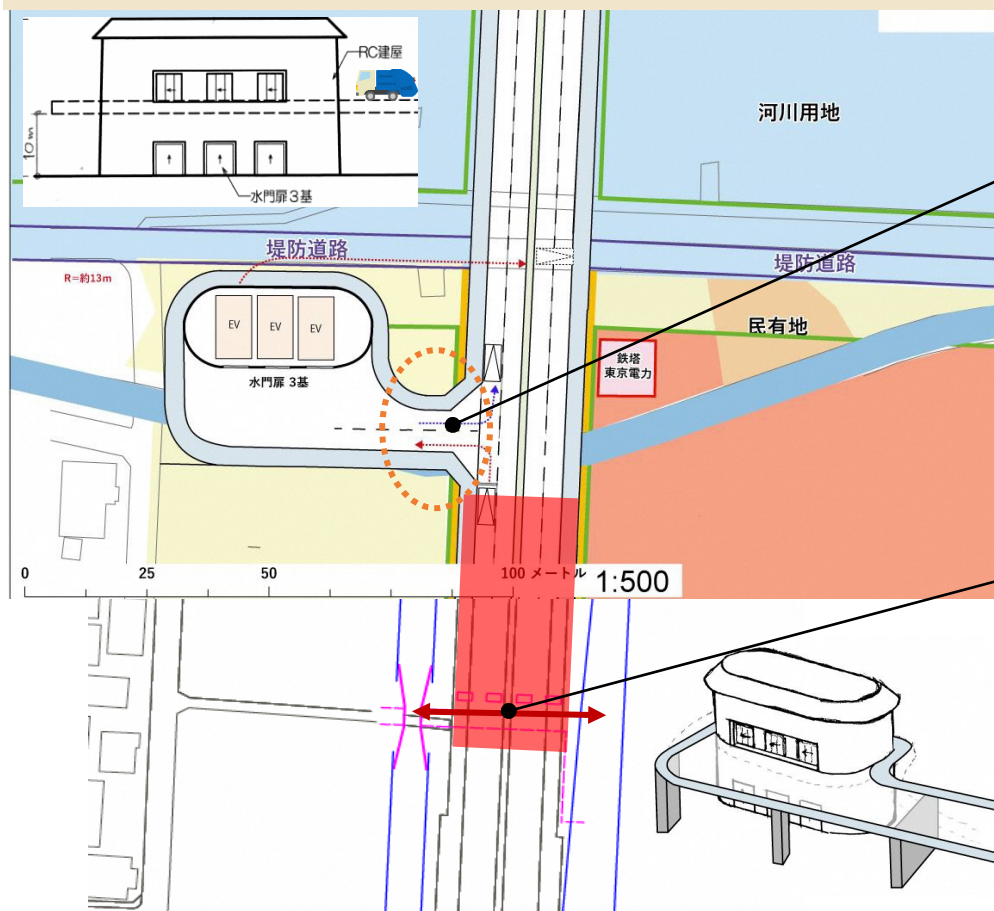
費用面

検討会設置要領（抜粋）

第1条 北川原公園ごみ搬入路の違法状態の解消に向けて、**北川原公園が都市決定された歴史的経緯から、同公園の早期実現と公園外へのごみ搬入路の設置、自然豊かな周辺環境の実現が求められていることを踏まえ**、技術的、財政的な問題も含めてあらゆる方策を検討し、最適な解決策を導くため、「日野市北川原公園ごみ搬入路の違法状態解消に向けた検討会」（以下、「検討会」という）を設置する。

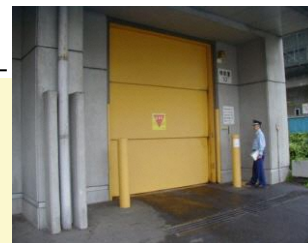
3-(2) 方策の選定について

①シンボルタワー+エレベーター案



項目	内容
20号バイパス 接続	必要（新規） ※国道、警察協議で難航が予測され実現不透明 ※安全対策で側道設置を求められる可能性が高い
必要経費等	新規築造：約32億円 維持管理：約100万円/年(EV点検等) 約3億円/17年(EV耐用年数交換) 約100万円/回(橋梁点検) 約3,200万円/年(交通誘導員等)
公園減少 面積	約2,400㎡
南北の接続	約60m

エレベーターに対する可能な浸水対策は？(原告団)
→エレベーター棟下階に水門扉設置
エレベーター棟全体をRC構造にする
浸水後発生する浮力対策としてエレベーター棟の
建物基礎を大きくする



評価視点①②：駐車場をどこに確保するのか（公園区域以外で）

周辺住民の景観等を阻害することにならないか

評価視点 ③：公園の一体利用のための必要経費が適切かどうか？

3-(2) 方策の選定について

①シンボルタワー+エレベーター案

エレベーター処理速度について（※あくまで計算上）

車両用エレベーターの最高定格速度:1m/秒

エレベーター高低差:10m

エレベーターによる移動時間: $1 \times 10 \times 1.3 = 13 > 10$ 秒

※ $\times 1.3$ は加減速の補正率

車両の乗降にかかる時間:15秒

一台の片道時間

降車時はバック運転を想定

=乗車15秒+昇降13秒+降車17秒+昇降13秒 $\Rightarrow$ 58秒

上下昇降で1台につき、1台あたり58秒/台

$\therefore$ エレベーター処理能力の設定

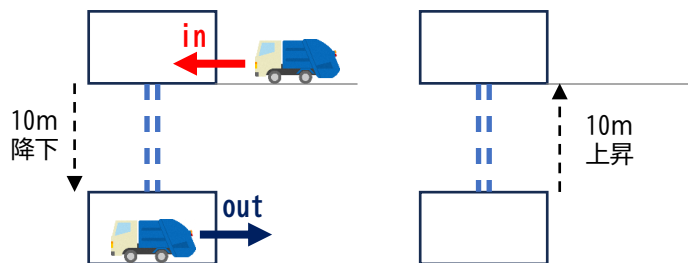
1台あたり58秒

$\Rightarrow$ 乗降及び昇降のみで約1分/台

3-(2) 方策の選定について

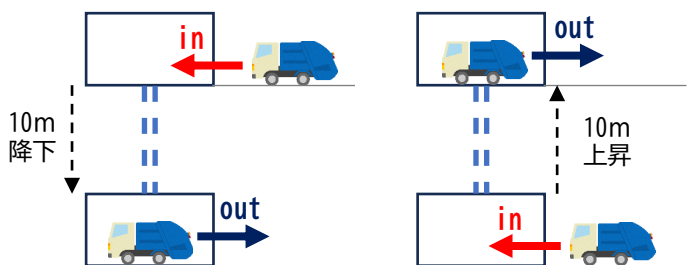
①シンボルタワー+エレベーター案

エレベーター処理速度について（※あくまで計算上）



収集車 1台：約1分半

※扉の開閉時間、オペレータ操作時間、安全確認等も含む(×1.5)



収集車 2台：約2分半

※扉の開閉時間、オペレータ操作時間、安全確認等も含む(×1.5)

こちらでの運用を想定

150秒で収集車2台処理が可能

エレベーター1機1時間での処理台数

$= (60分 \times 60秒) \div 150秒 \times 2台 = 48台$

多摩川ルート(現在のルート)統合後の延べ台数132台/時を

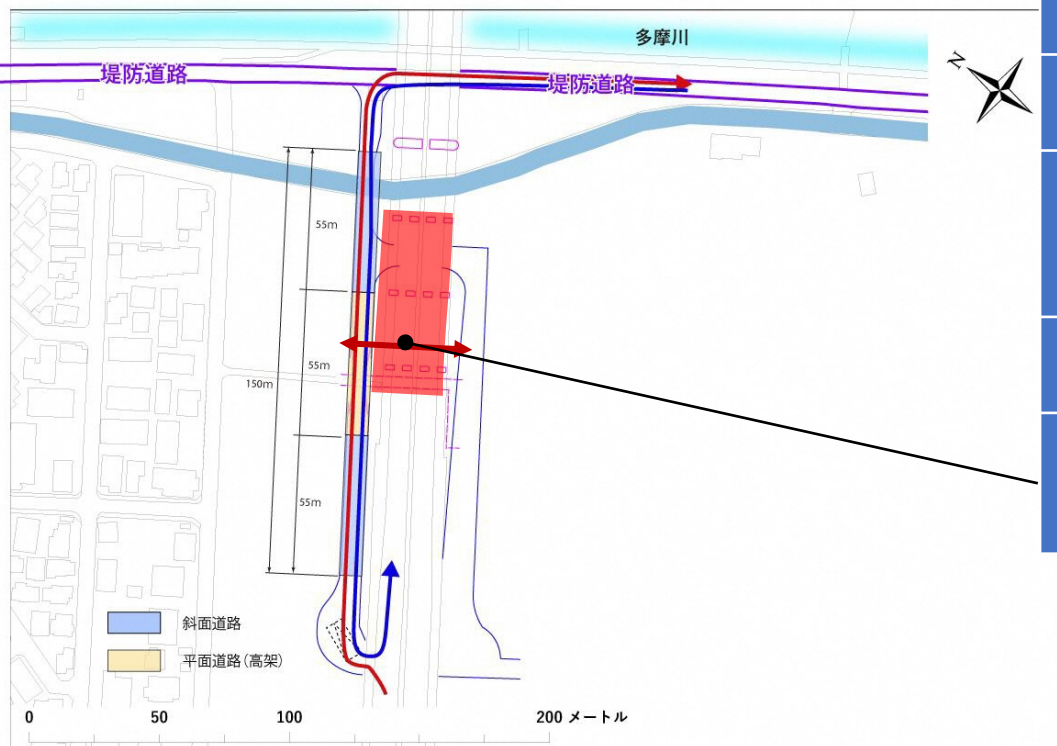
すべて処理するために必要なエレベーター機の数

$= 132台 \div 48台/機 = 2.75機 \div 3機$

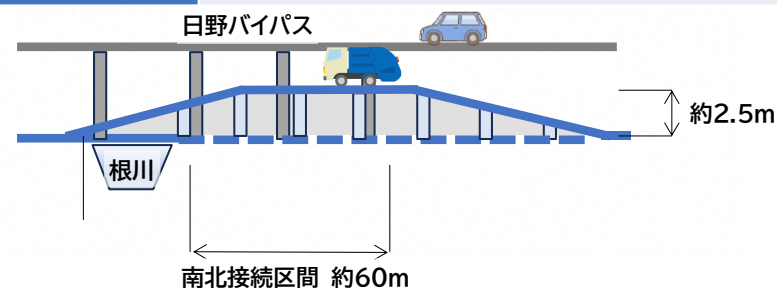
多摩川ルート(現在のルート)への統合や予備機分も見据えると、
エレベーターは3機必要

3-(2) 方策の選定について

② オーバーパス案



項目	内容
20号バイパス 接続	現況のまま
必要経費等	新規築造：約6億円 維持管理：約100万円/回(橋梁点検等) ※5年に1回程度実施想定 約1,600万円/年(交通誘導員)
公園減少 面積	約2,600㎡(北側搬入路)
南北の接続	約60m(※高架下も有効利用が可能) ※詳細設計で、橋脚基礎の規模が大規模になれば接続部は減少する可能性有

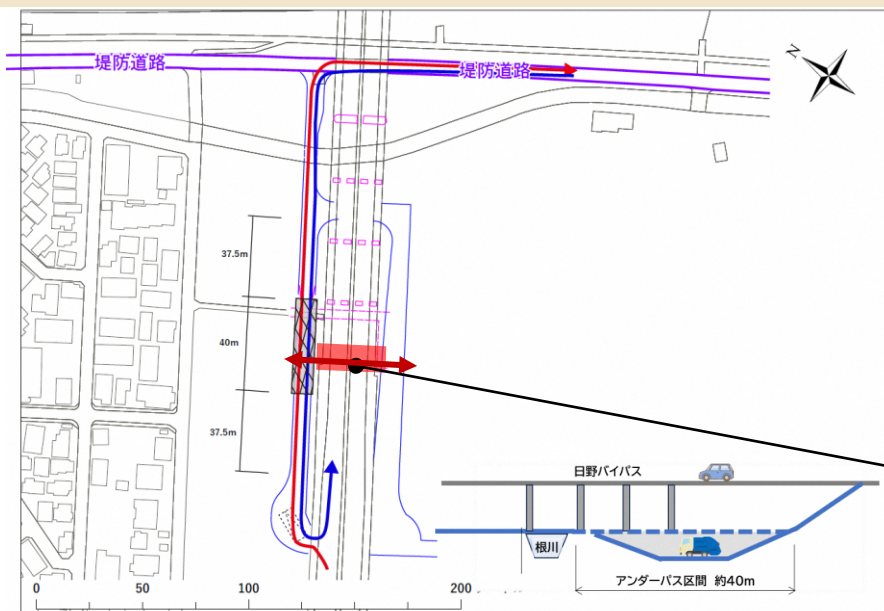


評価視点①②：周辺住民の景観等を阻害することにならないか

評価視点 ③：公園の一体利用のための必要経費が適切かどうか？

3-(2) 方策の選定について

③ アンダーパス案



項目	内容
20号バイパス 接続	現況のまま
必要経費等	新規築造：約8億円(ポンプ場建設費含) 維持管理：約1,600万円/年(交通誘導員)
公園減少 面積	約2,600㎡(北側搬入路)
南北の接続	約10m

- ・ポンプアップ等の浸水対策は有効か？（前回振り返り時）
→流入した水を排出する点では有効。ただ別途公園内に排水ポンプ場の整備が必要。
- ・浸水後復旧までどの様な作業等があるのか？（前回振り返り時）
→アンダーパス内の排水（1日程度）、流入した土砂等の撤去（1～2日程度）が最低限必要と想定



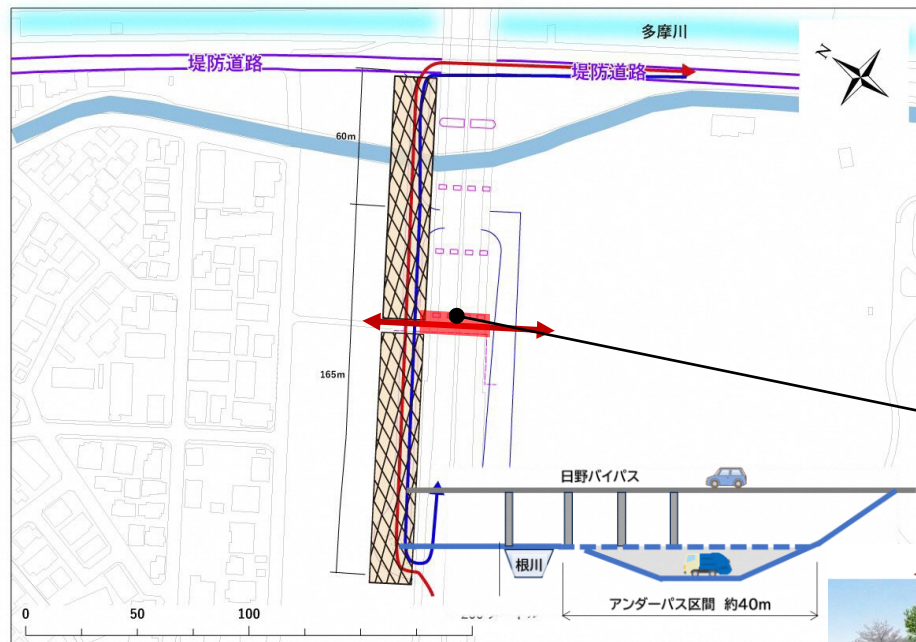
評価視点①②：浸水想定区域に構造物を造るリスクを容認できるか？

排水ポンプ場等の施設で公園面積が減少することを容認できるか？

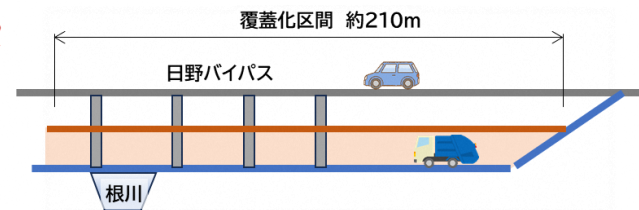
評価視点 ③：公園の一体利用のための必要経費が適切かどうか？

3-(1) 方策の選定について

④ 覆蓋化案



項目	内容
20号バイパス 接続	現況のまま
必要経費等	新規築造：約7～10億円 維持管理：約2,200万円/年(交通誘導員)
公園減少 面積	約4,500㎡(覆蓋化部分すべて)
南北の接続	約4m(現状維持) 20号バイパス橋脚まで拡幅可能(約7m)



評価視点①②： 南北の横断歩道部の視認性が悪く、安全性が低い

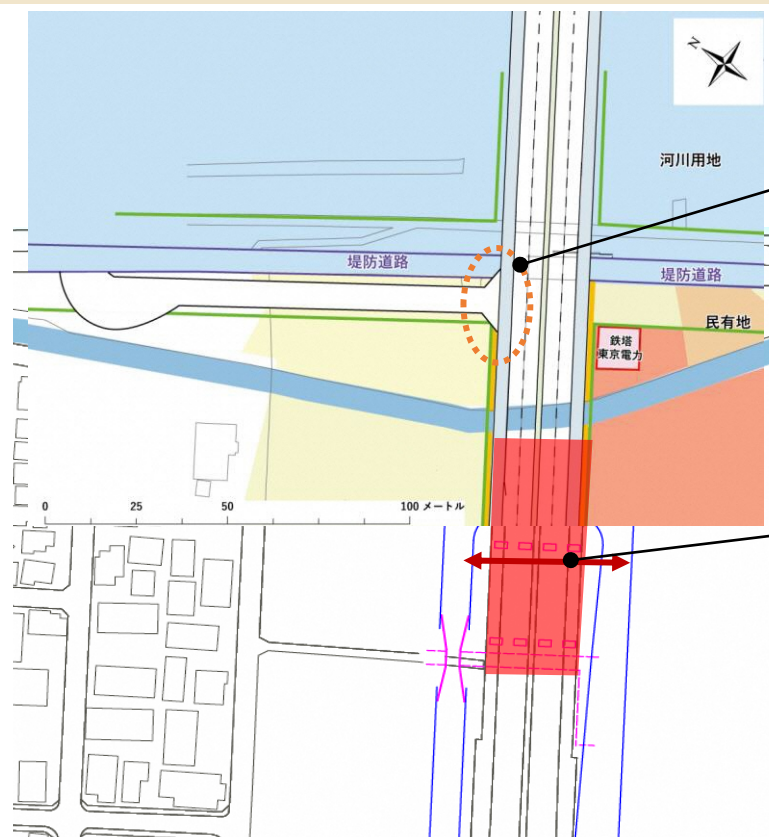
横断部以外は、高低差が発生しバリアフリーを阻害する要因になる

評価視点 ③： 公園の一体利用のための必要経費が適切かどうか？

現状に変更がないため、南北の公園の行き来は通行路のみ

3-(2) 方策の選定について

⑤ スロープ案



項目	内容
20号バイパス 接続	必要（新規） ※国道、警察協議で難航が予測され実現不透明 ※安全対策で側道設置を求められる可能性が高い
必要経費等	新規築造：約10～20億 維持管理：約100万円/回(橋脚点検等) ※5年に1回程度実施想定 約1,600万円/年(交通誘導員)
公園減少 面積	約200㎡ ※協議で側道設置を求められた場合は、約700㎡
南北の接続	約60m

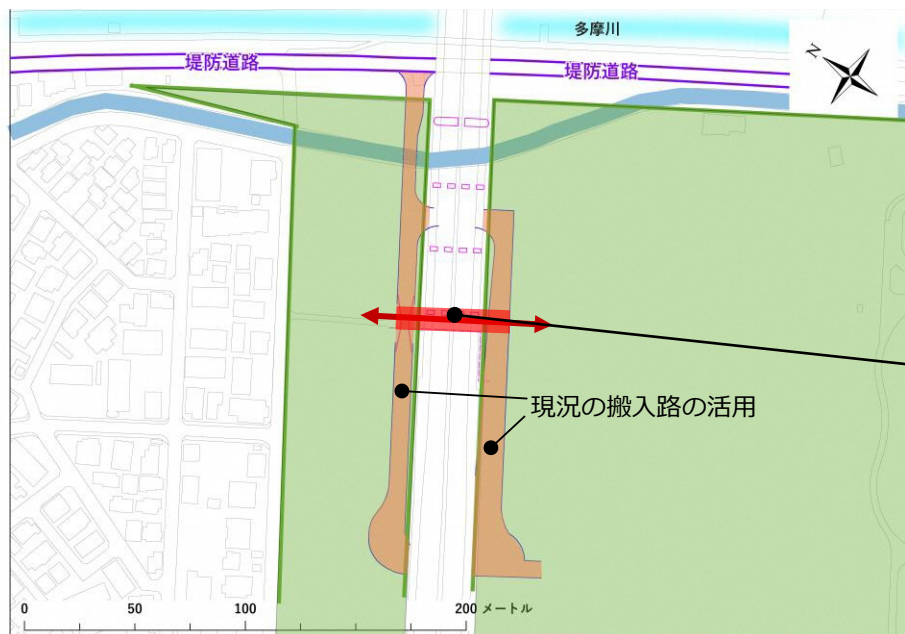
南側にスロープが設置できない理由は？(江藤委員)
→東京電力の鉄塔が当たってしまうため、
設置ができない
→北側部分の設置で検討

評価視点①②：周辺住民の景観等を阻害することにならないか？

評価視点 ③：公園の一体利用のための必要経費が適切かどうか？

3-(2) 方策の選定について

⑥既存搬入路の残置案



項目	内容
20号バイパス接続	現況のまま
必要経費等	新規築造：なし 維持管理：約4,300万円/年(交通誘導員)
公園減少面積	約4,600㎡(南北搬入路部分)
南北の接続	約4m(現状維持) 20号バイパス橋脚まで拡幅可能(約7m)

搬入路の幅員を狭められるか？(前回振り返り時)

→収集車の車両規格が、幅 約2～2.5m程度

→現況幅員は1車線約3m(横断歩道部は全幅約4m)
のため、**これ以上の幅員減少は難しい**

評価視点①：原告と市との合意内容に沿っていない

評価視点②③：現状に変更がないため、南北の公園の行き来は通路のみ

3-(2) 方策の選定について

各解消策(案)の総額について (※使用期間を20年間と仮定)

	シンボル タワー+E V	オーバース	アンダース	覆蓋化	スロープ	既存搬入路 残置
略図						
新規築造	約32億円	約6～8億円	約8億円	約7～10億円	約10～20億円	なし
維持管理	約10.7億円	約4.3億円	約4.3億円	約5.4億円	約4.3億円	約10.4億円
点検費用等	【EV点検】 100万円×20年=2,000万円 【橋梁点検】(5年に1回) 100万円×4回=400万円	橋梁点検(5年に1回) 100万円×4回=400万円	ポンプ場点検等 50万円×20年=1,000万円	なし	橋梁点検(5年に1回) 100万円×4回=400万円	なし
構造物交換等	【EV交換】(17年に1回) 3億円×1回=3億円 【舗装補修等】(10年に1回) 5,000万円×2回=1億円	【舗装補修等】(10年に1回) 5,000万円×2回=1億円	【舗装補修等】(10年に1回) 5,000万円×2回=1億円	【舗装補修等】(10年に1回) 5,000万円×2回=1億円	【舗装補修等】(10年に1回) 5,000万円×2回=1億円	【舗装補修等】(10年に1回) 9,000万円×2回=1.8億円
交通誘導員等	3,200万円×20年=6.4億円	1,600万円×20年=3.2億円	1,600万円×20年=3.2億円	2,200万円×20年=4.4億円	1,600万円×20年=3.2億円	4,300万円×20年=8.6億円
総費用	約43億円	約11～13億円	約12.3億円	約13～16億	約15～25億円	約10.4億円

搬入路を北側へ1本化する必要あり

3-(2) 方策の選定について

クリーンセンター周辺の環境改善

【検討会の基本方針】

- ①早期に違法状態を解消すること
- ②行政の信頼を回復すること
- ③新たな住民同士の意見対立、紛争を招かない

●これまで提案いただいた環境改善の実施には相当な費用と時間を要する

【提案いただいた内容】

- ・旧可燃ごみ処理施設の解体
- ・公園内に樹木を植樹
- ・防災機能の拡充
- ・来往者休憩スペースや屋内遊び場。共同処理についての学習展示を行う建屋の新設
- ・公園静音化のため、20号バイパス沿いに遮音壁等設置
- ・公園と広場をつなぐ人道橋の設置
- ・浅川南北を往来する人道橋の設置
- ・落川交流センター近傍に公園面積を確保



●長期的課題のため、当該検討会のみでは具体の検討はできない

●次の協議体を組織し議論していくことを条件にし、具体的な組織構成や実施時期等の詳細を市長へ報告する

3-(2) 方策の選定について

(参考) 環境改善提案があった事業の概算額



3-(3) その他/今後の予定

