

	① 公園内兼用工作物の設置	② 浅川多摩川ルートへ変更	③ ジャンクション設置	④ アンダーパス方式	⑤ 搬入路の統合
イメージ略図	 <p>北川原公園 国道20B.P</p> <p>搬入路を覆盖し、上部を緑化やデッキで公園利用</p>	 <p>浅川水再生センター</p> <p>北川原公園(予定地含む)</p> <p>浅川堤防道路</p>	 <p>至国立府中</p> <p>石田橋</p> <p>ごみ収集車の通行路</p>	 <p>北川原公園 国道20B.P</p> <p>搬入路をアンダーパス化し、上部を公園利用</p>	 <p>浅川水再生センター</p> <p>北川原公園(予定地含む)</p> <p>浅川堤防道路</p>
概要	搬入路の覆盖化を行い、上部利用により公園機能を充実させ、公園兼用工作物として整備する	公園内の搬入路をルート変更し、従来使用されていた生活道路を使用する	橋梁側の道路から堤防道路へ接続するジャンクションを設置する	搬入路の下を通るようにアンダーパスを通し、上部は公園として整備	浅川水再生センター側の搬入路を使用する。帰りは浅川堤防道路を通行して国立府中方面へ向かう
適法性	△兼用工作物として認知されるだけの公園機能充実ができるか	○違法性は解消	○違法性は解消	○違法性は解消するが、勾配すりつけ部は道路形状が残る	△都用地側の搬入路の取扱い、課題が残る
ごみ搬入機能	○十分搬入可能、共用しながらの施工が可能と想定	△地域の生活道路通行が残り、十分な搬入機能が確保できない	○十分搬入可能	△施工時の1年は別ルートの確保が必要、搬入路の急こう配	△地域の生活道路通行が残り、十分な搬入機能が確保できない
周辺地域環境	○周辺生活道路の環境は保全	×周辺生活道路の環境は悪化	○周辺生活道路の環境は保全	○周辺生活道路の環境は保全	×周辺生活道路の環境は悪化
事業費概算	・約●億円	・新たな整備費用はかからない ・生活道路の環境保全整備が必要	・約20～25億円（国交省スマートIC整備資料の平均的な整備費用から想定）	・約●億円	・新たな整備費用はかからない ・生活道路の環境保全整備が必要
事業工程	○覆盖化の設計施工に1、2年を要する	○工事や手続きがなく、工程は短い	×立体交差の設計施工に5～7年を要する	△アンダーパス化の設計施工に2～3年を要する	○工事や手続きがなく、工程は短い
構造的難易度	○特に問題ないが、国道近接施工で協議必要	○特に問題なし	△構造体が大きく、河川範囲は軟弱地盤と予想され地質の検証が必要	△水路と地上部で交差し、通路を地下化しすりつける縦断計画は困難	○特に問題なし
合意形成	△当初の都市計画公園から面積、機能の低減に対して反発が想定	×周辺生活道路の環境悪化に対して反発が想定	△事業規模が大きく、理解が得にくい。	△すりつけ部分の課題が残る	×周辺生活道路の環境は悪化
30年後の除却	○除却は比較的容易	○除却は比較的容易	×構造物が大きく、除却は困難	△除却は比較的困難	○除却は比較的容易
メリット	・都市計画公園の面積を確保と搬入路の双方の確保が可能 ・地域生活道路の環境は保全	・費用をかけずに違法性を解消することができる	・違法状態の解消、周辺環境の保全、両面を満足	・都市計画公園の面積を確保と搬入路の双方の確保が可能 ・地域生活道路の環境は保全	・費用をかけずに違法性を解消することができる
デメリット	・事業費が高額 ・設計施工に要する期間が長く、早期の違法性解消は難しい	・従来課題である生活道路の騒音と渋滞の問題が残る	・国道および河川の協議を伴い、ハードルは高い ・事業費が高額 ・設計施工に要する期間が長く、早期の違法性解消は難しい	・延長が短く道路勾配が急となりすりつけが困難 ・事業費が高額 ・設計施工に要する期間が長く、早期の違法性解消は難しい	・都用地の搬入路が課題として残る ・従来課題である生活道路の騒音と渋滞の問題が残る
評価	・覆盖化の費用はかかるが、公園利用と地域生活道路の環境保全、双方が共存できる折衷案となる可能性あり ・都用地側の適法性が問われ、占用許可の継続性が不透明	・違法性解消という点において、早期解決が見込まれる ・周辺生活道路の環境保全を満足せず、周辺住民の強い反対が想定される	・相武国道及び京浜河川両事務所の理解が得られるか不透明 ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も大きい ・違法状態の長期化	・工事費が高価、工事が長期化し、協議が整ったとでも完成まで違法状態が続く ・都用地側の適法性が問われ、占用許可の継続性が不透明	・周辺生活道路の環境保全を満足せず、周辺住民の強い反対が想定される ・都用地側の適法性が問われ、占用許可の継続性が不透明