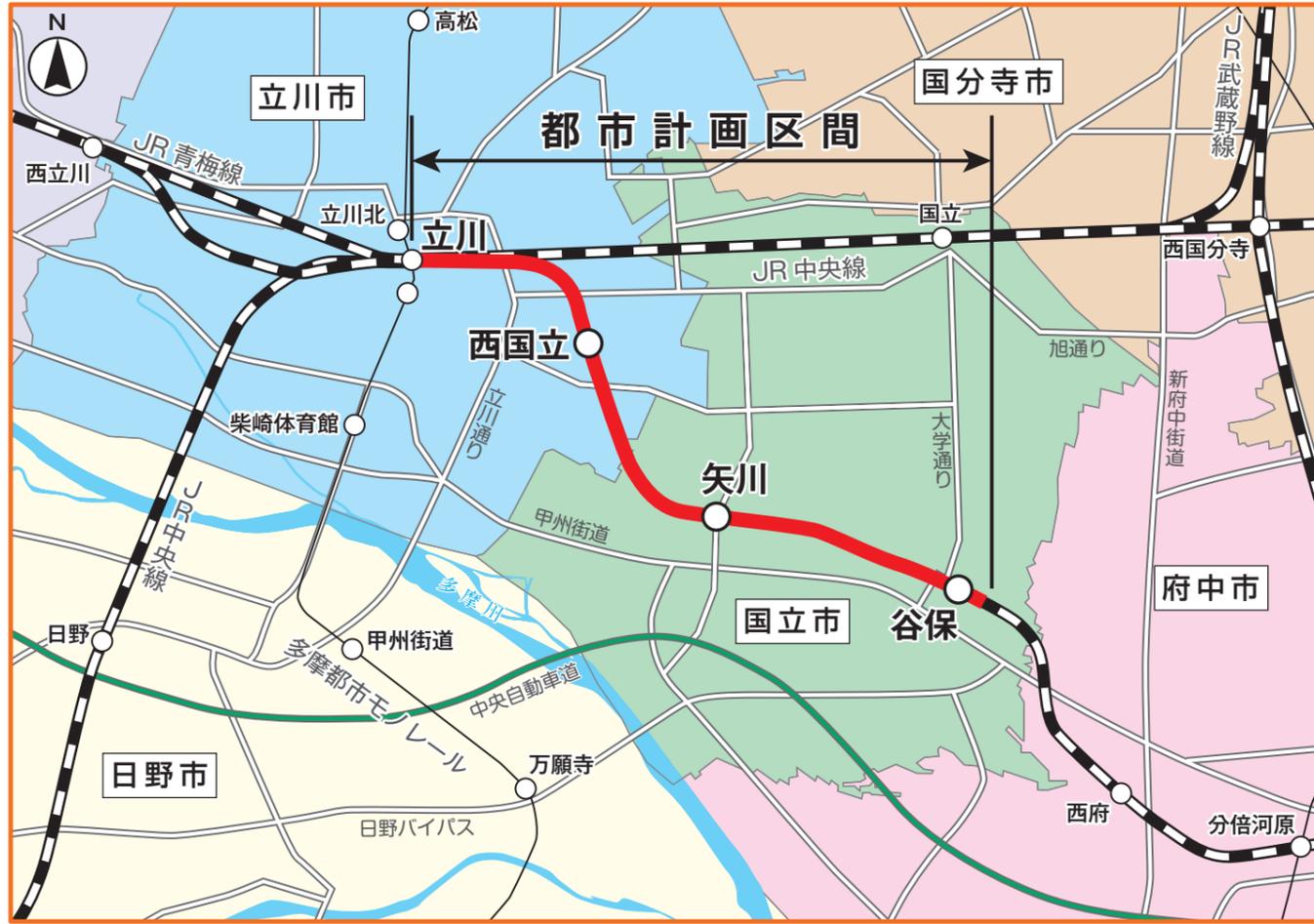


位置図



■ お問い合わせ先

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL 03-5388-3284

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課

TEL 03-5388-3293

東京都 建設局 道路建設部 計画課

TEL 03-5320-5321

国立市 都市整備部 都市計画課

TEL 042-576-2111
(内線361)

立川市 都市整備部 都市計画課

TEL 042-523-2111
(内線2366)

東日本旅客鉄道株式会社

東京建設プロジェクトマネジメントオフィス 計画推進 立体交差計画Ⅱ

TEL 03-3493-1833

本連続立体交差事業は「東京都が事業主体」となり、「道路の整備」の一環として施行する都市計画事業です。

都市計画案及び環境影響評価書案のあらまし

東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間） 連続立体交差化計画及び 関連する道路計画について



東京都
国立市
立川市
東日本旅客鉄道株式会社

計画のあらまし

本事業は、JR南武線の谷保駅から立川駅間の約3.7kmの区間において鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。また、良好な住環境の保全や地域の利便性向上を目的とした側道の整備を併せて計画しています。

これらの計画の実施により、立3・4・8号線などの19か所の踏切が除却又は廃止され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路などの整備を併せて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。

本計画につきまして、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



計画の概要

■ 都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）

- ① 区 間 国立市谷保 ～ 立川市柴崎町三丁目
- ② 延 長 都市計画区間 約4.2km（事業予定区間 約3.7km）
- ③ 構造形式 高架式（^{かさあげ}高上式）及び地表式
- ④ 駅 施 設 矢川駅・西国立駅 ホーム延長：約130m
ホーム幅員：約6～8m

■ 都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路（側道）

幅員：約6～16m 路線数：8本

立体化により除却・廃止される踏切（19か所）

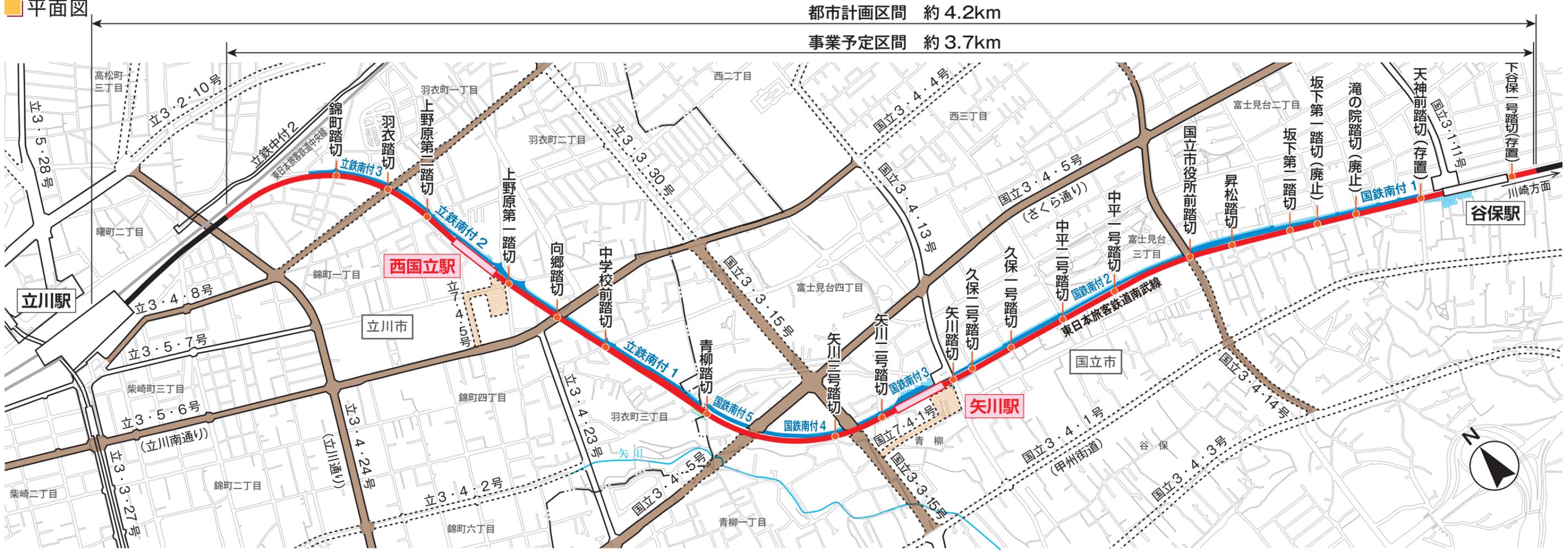
踏切道の名称	道 路 名 称	踏切道の現況幅員	備 考
滝 の 院	私 道	2.0m	廃 止
坂 下 第 一	私 道	2.0m	廃 止
坂 下 第 二	私 道	2.1m	
昇 松	私 道	1.8m	
国立市役所前	国立市道南第12号線	8.7m	国立3・4・14号線
中 平 一 号	国立市道南第13号線	2.7m	
中 平 二 号	国立市道南第13号線1-11	2.0m	
久 保 一 号	私 道	2.0m	
久 保 二 号	国立市道南第14号線	2.0m	
矢 川	私 道	10.0m	
矢 川 二 号	私 道	4.0m	
矢 川 三 号	私 道	6.0m	
青 柳	国立市道南第17号線	3.1m	
中 学 校 前	立川市道南473号線	6.0m	
向 郷	立川市道1級1号線	12.5m	立3・5・6号線
上 野 原 第 一	立川市道南376号線	3.5m	
上 野 原 第 二	立川市道南381号線	3.7m	
羽 衣	都道145号(立川国分寺線)	12.0m	立3・4・8号線
錦 町	立川市道南388号線	3.5m	

交差する都市計画道路（立体化予定区間）

都 市 計 画 道 路 名	計 画 幅 員	備 考
国 立 3・4・14 号 線	20.5m	
国 立 3・3・15 号 線	20.7m	都 市 計 画 変 更 予 定
国 立 3・4・5 号 線	20.7m	都 市 計 画 変 更 予 定
立 3・5・6 号 線	13.5m	都 市 計 画 変 更 予 定
立 3・4・8 号 線	20.5m	都 市 計 画 変 更 予 定

連続立体交差化計画の概略図

■ 平面図



※この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用（7 都市基交第 403 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。

（承認番号）7 都市基街都第 52 号、令和 7 年 5 月 12 日（承認番号）7 都市基交都第 13 号、令和 7 年 5 月 13 日

※この図面は、平成 24 年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。

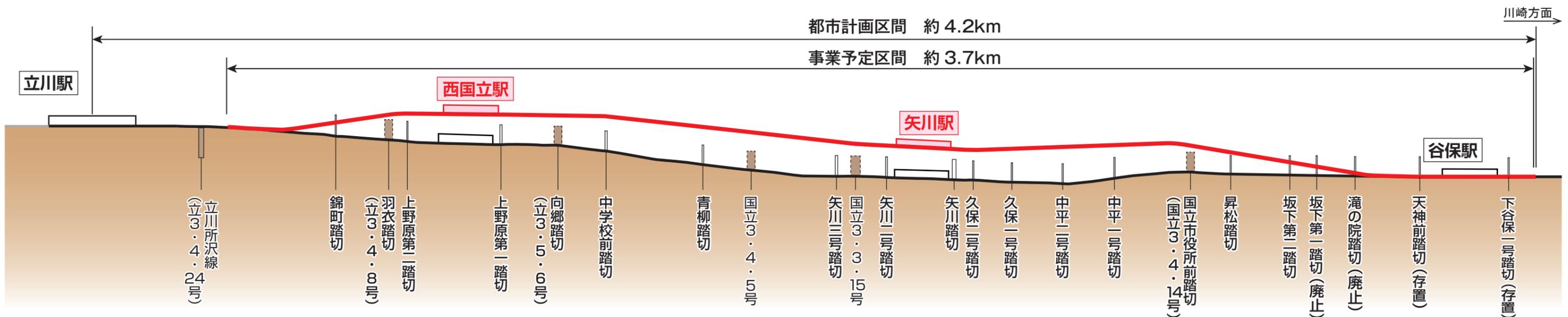
※除却：連続立体交差事業により踏切が除却され既存の交差道路が立体交差で通行できる状態をいいます。

※廃止（通行不可）：地表との取り付け区間で、鉄道と交差道路に高低差が生じるため、既存の踏切が通行できなくなる状態をいいます。

※存置：既存の踏切が残存する状態をいいます。

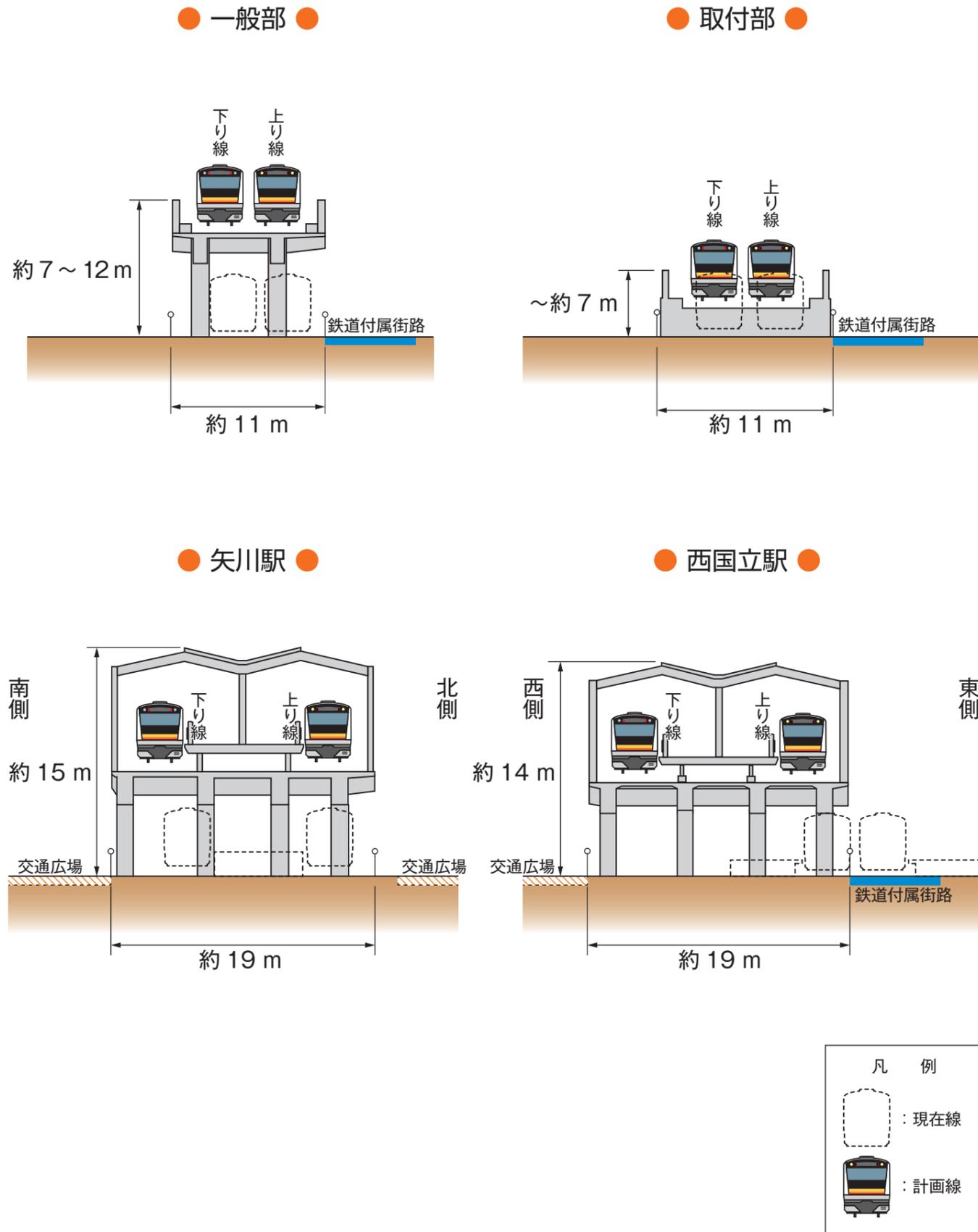
凡 例		鉄道（計画線）		付替道路		都市計画道路（事業中・完了）		河川等
		鉄道（現在線）		交通広場等（計画）		都市計画道路（計画）		市境
		鉄道付属街路		工事で使用の可能性がある範囲		都市計画道路（交差道路以外）		

■ 縦断図



連続立体交差化計画の概略図

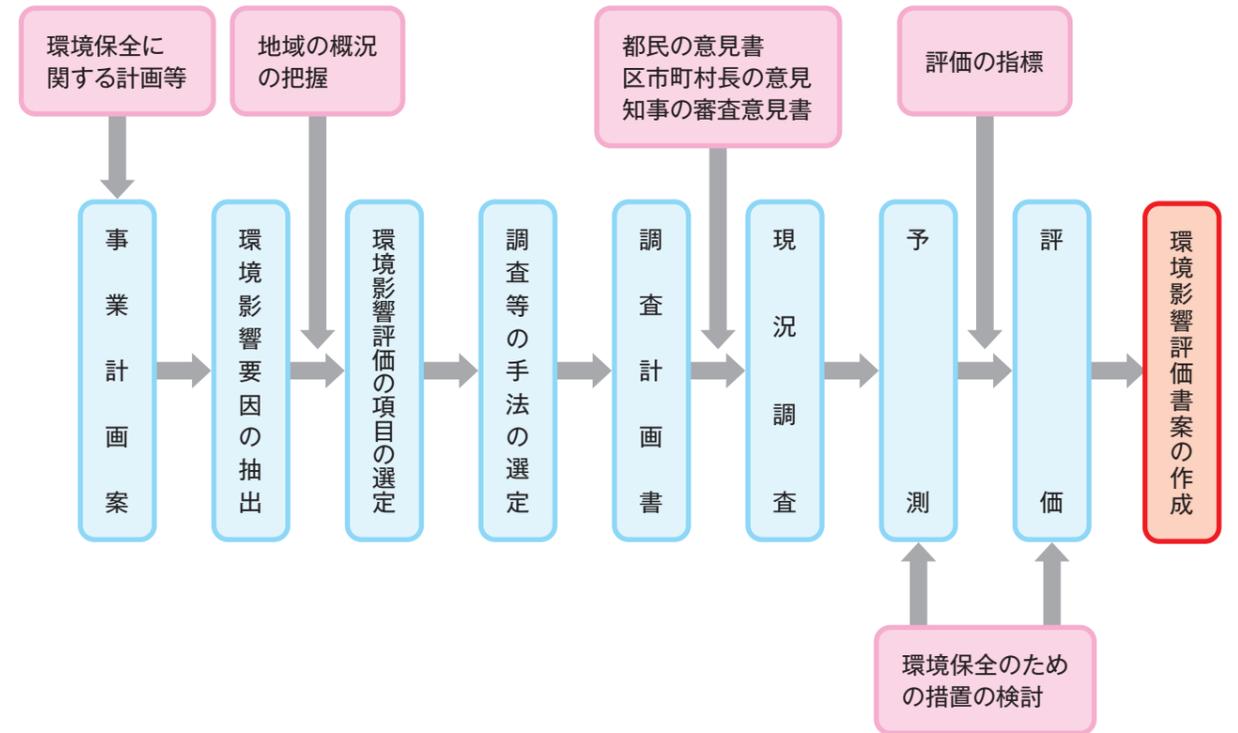
標準横断図 (川崎方から立川方を見た図です)



環境影響評価のあらまし

環境影響評価書案の作成手順

本事業が実施された場合、周辺環境にどのような影響を及ぼすのかについて、東京都環境影響評価条例に基づき予測・評価を行いました。



環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境要因を抽出し、地域の概況を考慮して、以下のとおり7項目(●印の項目)を選定しました。

環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
工事の 施行中	建設工事			●											●	●	●	
	鉄道の走行			●														
工事の 完了後	鉄道の走行			●								●						
	施設の存在										●	●		●		●		

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全のための措置は、次のとおりです。
 なお、調査内容、予測内容等の詳細は、環境影響評価書案にて公表しています。

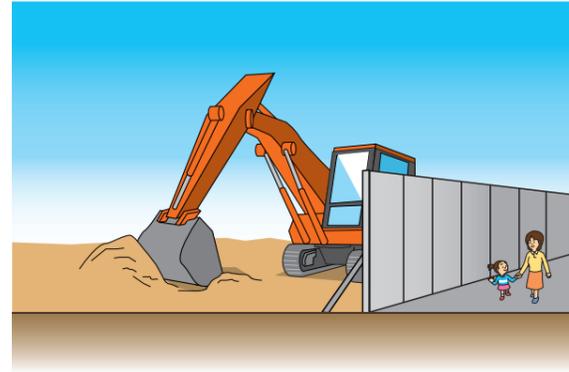
騒音・振動

<工事の施行中>

●予測・評価の結果

【建設作業騒音・振動】

建設作業騒音の予測値は67dB~80dB、建設作業振動の予測値は、47dB~70dBであり、「騒音規制法」又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等又は下回ります。



注) 建設作業騒音の予測位置は、敷地境界の地上からの高さが1.2mの地点
 建設作業振動の予測位置は、敷地境界の地盤面

単位:dB(デシベル)

	予測値	基準値
建設作業騒音	67~80	80~85
建設作業振動	47~70	70~75

【鉄道騒音】

仮線区間の鉄道騒音の予測値(等価騒音レベル^{*})は、昼間53dB~56dB及び夜間48dB~51dBであり、現況値を下回ります。

^{*}等価騒音レベルとは、一定時間内に受けた騒音エネルギーを、時間平均した騒音レベルのことです。

注) 鉄道騒音の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点



単位:dB(デシベル)

	予測値	現況値
昼間	53~56	59~62
夜間	48~51	54~58

【鉄道振動】

仮線区間の鉄道振動の予測値は、60dB~74dBであり、現況値を上回りますが、環境保全のための措置を適切に実施し、鉄道振動の低減に努めます。

注) 鉄道振動の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5mの地盤面

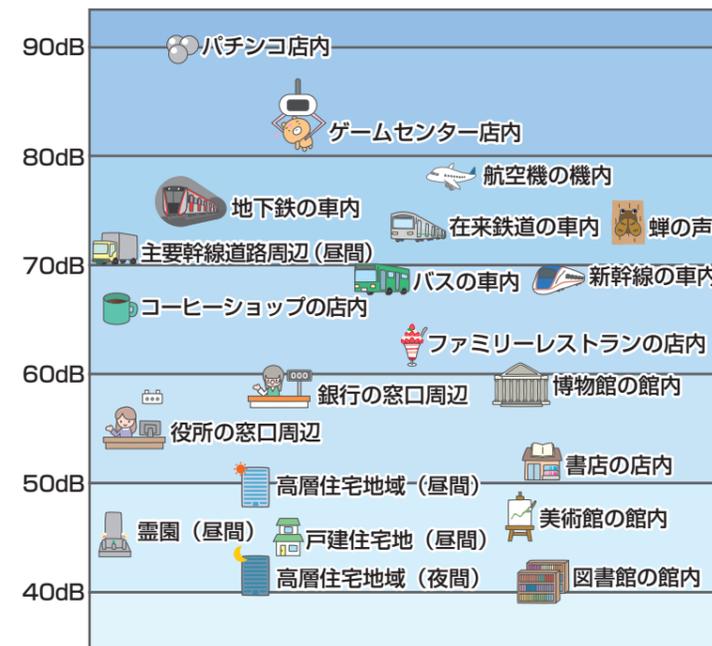
単位:dB(デシベル)

予測値	現況値
60~74	51~70

●環境保全のための措置

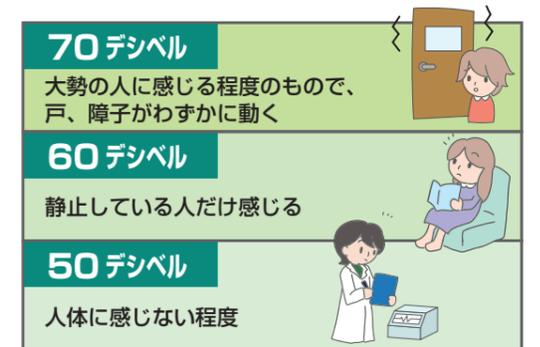
工事に当たっては、仮囲いを設置するとともに、可能な限りロングレールを採用します。
 また、可能な限り低騒音及び低振動の工法並びに建設機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等の積極的な導入など、騒音・振動の低減に努めます。

騒音のめやす



資料：全国環境研協議会 騒音調査小委員会

振動のめやす



資料：東京都環境局

注) 騒音のめやすに記載されている騒音の大きさは、等価騒音レベルです。

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

<工事の完了後>

●予測・評価の結果

【鉄道騒音】

列車の走行に伴う鉄道騒音の予測値（等価騒音レベル）は、昼間49dB～53dB及び夜間44dB～49dBであり、現況値を下回ります。

注) 鉄道騒音の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点

単位:dB(デシベル)		
	予測値	現況値
昼間	49～53	59～68
夜間	44～49	54～64

【鉄道振動】

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、42dB～52dBであり、おおむね現況値と同等又は下回ります。

注) 鉄道振動の予測位置は、原則として計画線最寄り軌道中心から水平方向に12.5mの地盤面

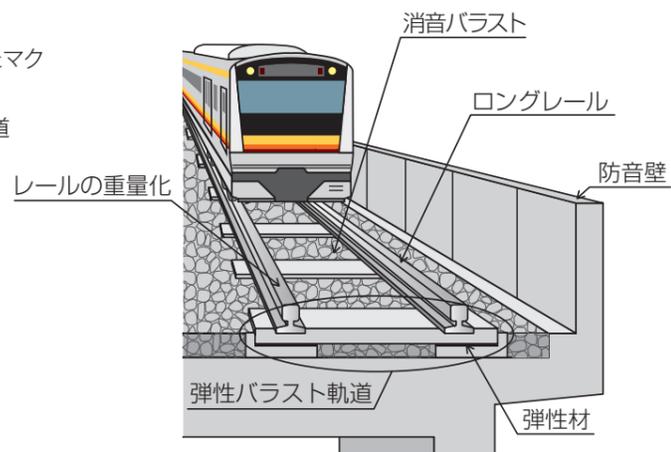
単位:dB(デシベル)	
予測値	現況値
42～52	50～70

●環境保全のための措置

可能な限りロングレールを採用し、高架橋区間では、弾性バラスト軌道^{*}やレールの重量化を採用するとともに防音壁を設置します。

また、車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施するなど、騒音・振動が増大しないよう維持管理に努めます。

※ 弾性バラスト軌道とは、下面に弾性材を取り付けたマクラギとコンクリート床版又は路盤コンクリートを覆う消音バラストにより構成される、防音・防振・省力型の軌道構造をいいます。



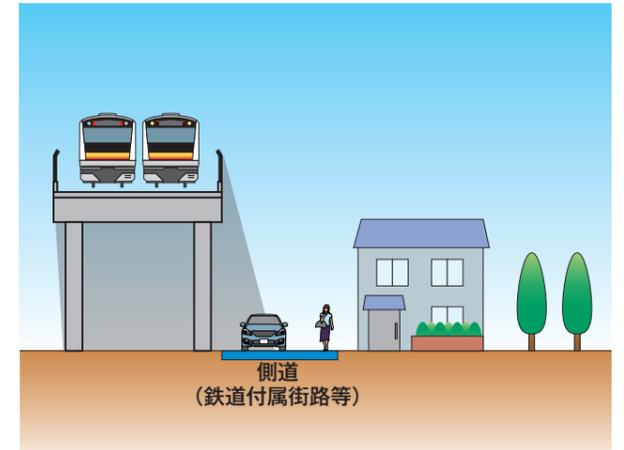
日影

●予測・評価の結果

工事の完了後において、鉄道施設の構造及び高さに配慮し、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制時間を超える日影は生じません。

●環境保全のための措置

事業の実施に伴う日影の影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。また、鉄道施設の沿線側の一部区間に側道を設け、日影の影響を可能な限り回避します。



電波障害

●予測・評価の結果

テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送については、事業区間において、東京スカイツリー広域局では最大約40m、東京スカイツリーMXテレビでは最大約160m、永山中継局で最大約270mまでの範囲で、影響が生じると予測され、また、衛星放送については、事業区間において、北東方向に最大約20mまでの範囲で影響が生じると予測されます。

●環境保全のための措置

本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等を実施します。



予測・評価の結果及び環境保全のための措置

景観

●予測・評価の結果

事業区間周辺の主要な景観は、低層及び中高層の住宅等が立ち並び、緑地・農地が点在しています。各駅周辺では商業施設等が立ち並ぶ状況にあります。その中で、南武線は地域の街並み景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化しないものと考えます。

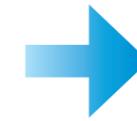
また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されますが、事業区間周辺の街並み景観要素として融合するものと考えます。

代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる低層及び中高層の住宅等となっています。その中に新たな地域の景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、著しい影響はないものと考えます。

●環境保全のための措置

駅舎については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。

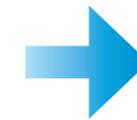
矢川二号踏切付近における眺望



羽衣踏切付近における眺望



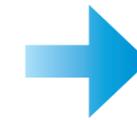
矢川駅付近における眺望



西国立駅付近における眺望



国立市役所前踏切付近における眺望



予測・評価の結果及び環境保全のための措置

史跡・文化財

●予測・評価の結果

周知の埋蔵文化財包蔵地については、事業の実施に伴い一部改変されますが、「文化財保護法」に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じることで「文化財保護法等に定められた保全に関する事項を遵守すること」を満足すると考えます。

●環境保全のための措置

周知の埋蔵文化財包蔵地において、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じます。また、掘削工事区間において新たに埋蔵文化財が確認された場合には、「文化財保護法」等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努めます。

自然との触れ合い活動の場

●予測・評価の結果

周辺の散歩道及び散策路と、想定される仮線の一部が重なりますが、う回路の設置等の措置を講じることで、著しい影響は生じないと予測されます。

●環境保全のための措置

工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動障害を防ぎます。工事用車両の運行に当たっては、制限速度を守り、安全運転を徹底します。

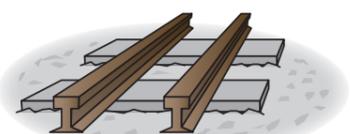
廃棄物

●予測・評価の結果

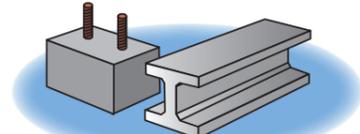
既存構造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物、建設発生土及び建設泥土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成するように、再資源化等を行います。また、再資源化や有効利用が困難なものについては、関係法令を遵守し、適正に処理することで、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足すると考えます。

●環境保全のための措置

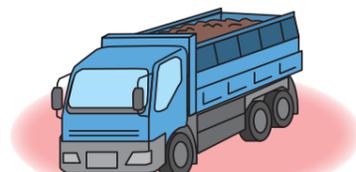
レール、マクラギ、バラスト、鉄骨及びコンクリート塊等は、再利用又は再資源化に努めます。建設発生土は、事業区間内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めるなど、有効利用を行います。建設泥土は、縮減、再資源化を行います。



レール・マクラギ



鉄骨・コンクリート



建設発生土

工事着手までの流れ

