

都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線 (谷保駅～立川駅間) 都市計画案及び環境影響評価書案説明会

- ・ 連続立体交差化計画
- ・ 関連する道路計画
- ・ 環境影響評価のあらまし
- ・ 交通広場計画

東 京 都
国 立 市
立 川 市
東 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社

ただいまから、都市高速鉄道、東日本旅客鉄道南武線、谷保駅から立川駅間の連続立体交差化計画などの都市計画案及び環境影響評価書案について説明いたします。

なお、都市計画の路線名は「東日本旅客鉄道南武線」ですが、本日の説明会では、JR南武線という言葉で統一して説明させていただきます。

説明の概要

1. **連続立体交差化計画**
 - ・ 概要 ・ 都市計画案
2. **関連する道路計画**
 - ・ 側道 ・ 交差道路
3. **都市計画の区域**
4. **施工方法の概要**
5. **環境影響評価書案のあらまし**
6. **今後の手続の流れ**
7. **各市のまちづくりについて**
 - ・ 国立市 ・ 立川市
8. **都市計画案及び環境影響評価書案の縦覧と意見書の提出について**

本日、説明する内容は、
JR南武線、谷保駅から立川駅間の連続立体交差化計画の
概要および都市計画案
側道などの関連する道路計画
都市計画の区域
施工方法の概要
環境影響評価書案のあらまし
今後の手続の流れ
各市のまちづくりについて
縦覧と意見書の提出について
となります。

連続立体交差化計画 － 概要 －

はじめに、JR南武線、谷保駅から立川駅間の連続立体交差化計画について、説明いたします。

谷保駅～立川駅間の現況



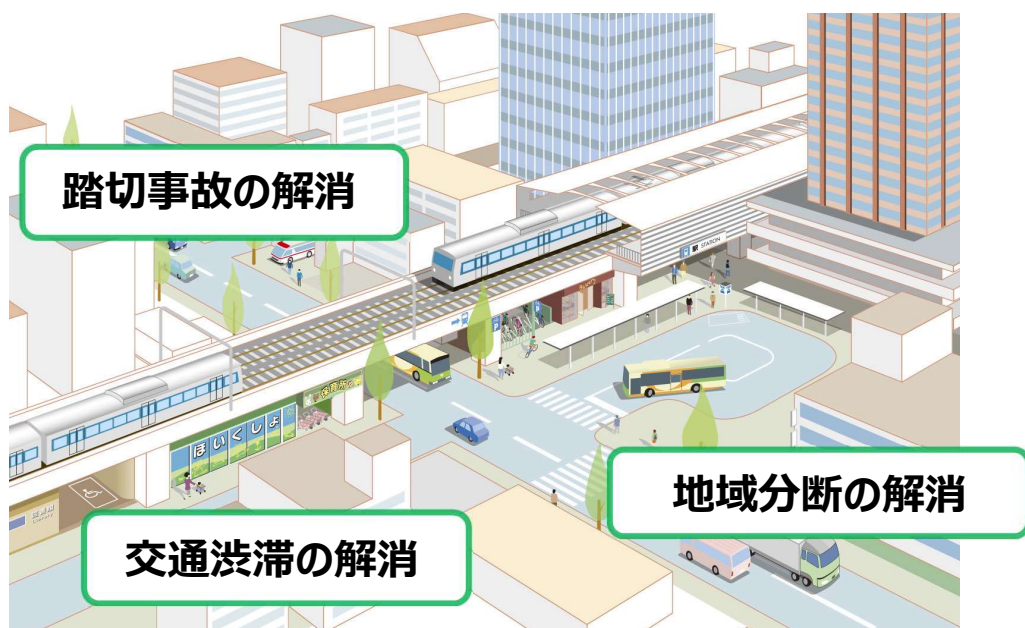
こちらはJR南武線、谷保駅から立川駅間の平面図です。
図の右側が川崎方面、左側が立川駅となります。

計画区間内では、矢川通りや立川南通りなどと交差する、21か所の踏切があり、このうち、例えば向郷踏切では、緊急車両の通行が妨げられる事象が発生しています。

これらの踏切は、いずれも多くの自動車や歩行者等の通行を妨げ、地域の消防活動や救急活動の支障となっているほか、踏切事故など、地域活動に大きな影響を与えています。

こうした課題を解決するため、連続立体交差化を計画いたしました。

連続立体交差事業について



出典・東京都建設局HP

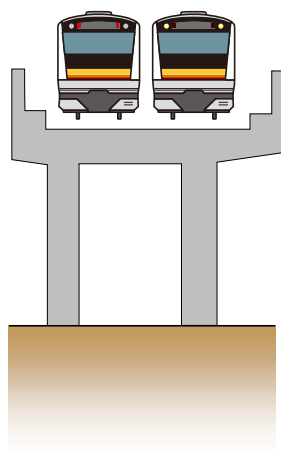
次に、連続立体交差事業について、説明いたします。
連続立体交差事業とは、鉄道を一定区間連続して、高架化または地下化し、道路と立体交差化することで、多数の踏切を除却する事業です。
この事業の実施により、地域の課題となっている、交通渋滞や踏切事故が解消されます。
さらに、鉄道による地域分断が解消され、まちづくりが進められることで、沿線地域の活性化が図られます。

鉄道の構造形式について

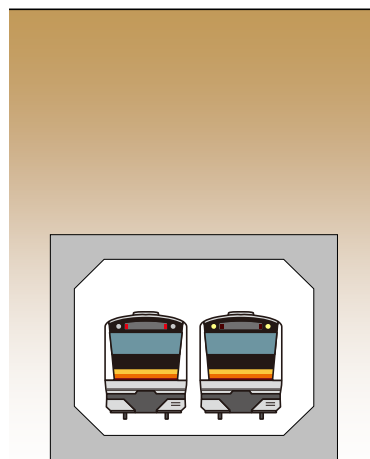
続きまして、鉄道の構造形式について説明いたします。

鉄道の構造形式

高架方式

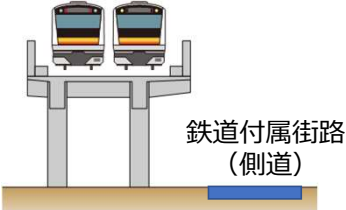
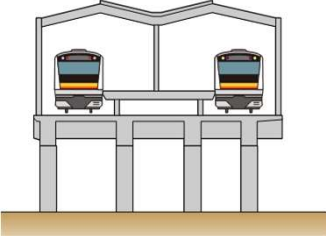
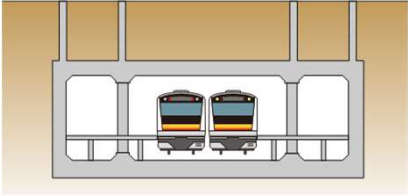


地下方式



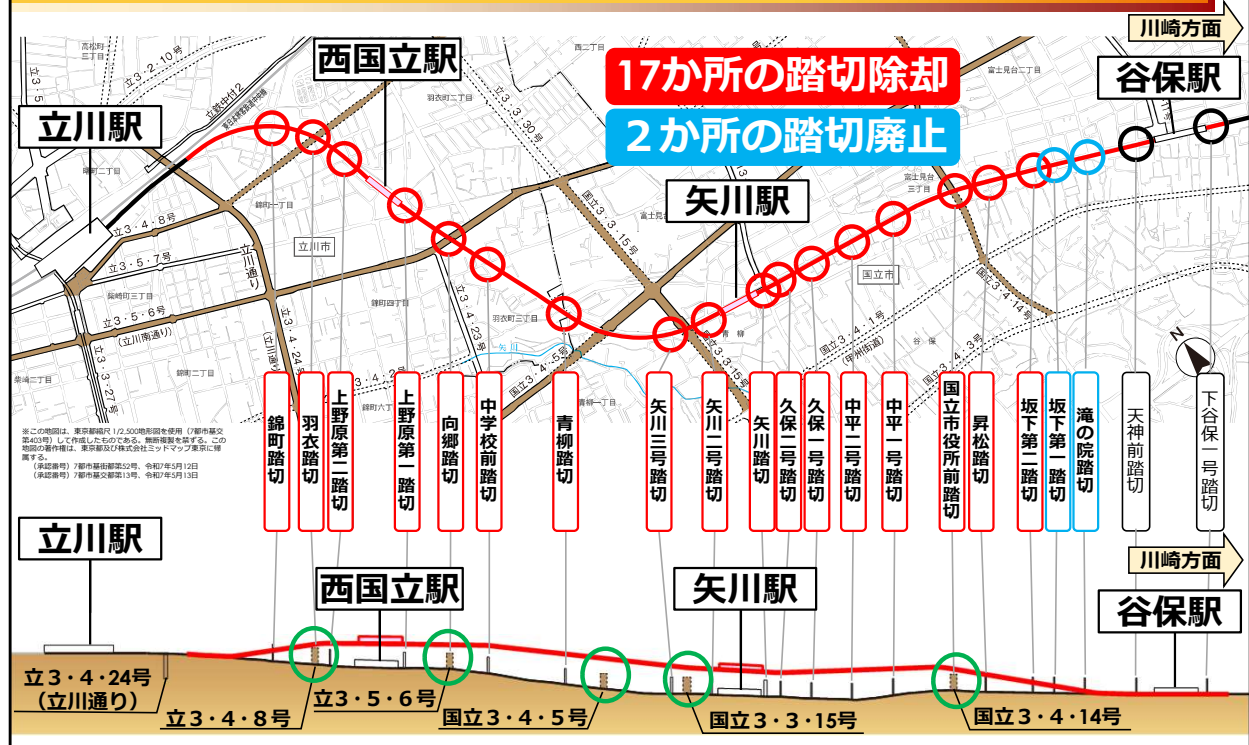
今回、鉄道を連続立体交差化する方式として、高架方式と地下方式の2つの案で検討いたしました。

高架方式と地下方式の横断図

	一般部	駅部
高架方式		
地下方式		

今回検討した、高架方式と地下方式の一般部と駅部の横断図については図に示す通りです。

高架方式の概要



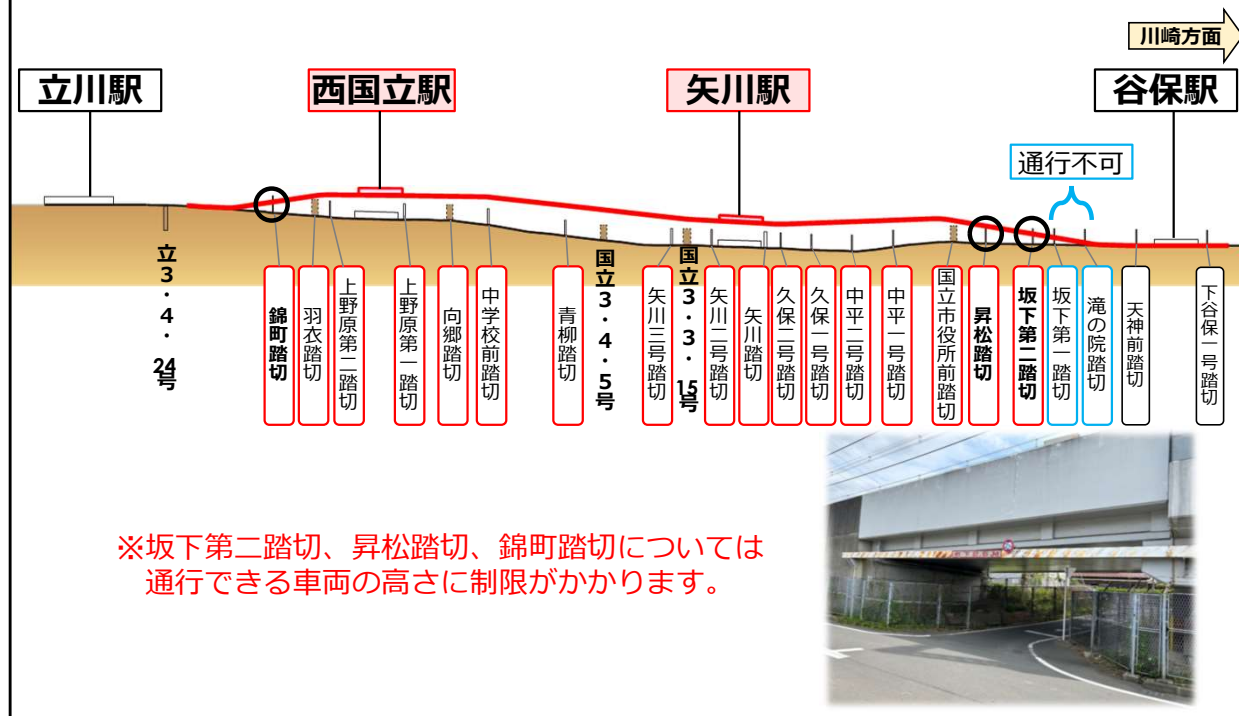
続きまして、高架方式の概要について、説明いたします。

計画区間を高架方式とする場合、谷保駅西側から高架化し、矢川駅と西国立駅を高架化し、すでに立体化している立川通り付近で地表面に取り付ける計画となります。

これにより、17か所の踏切が除却されるとともに、国立3・4・14号線や立川3・5・6号線など5か所の都市計画道路と立体交差化されます。

なお、滝の院踏切、坂下第一踏切は地表面から高架への移行区間となり、通行するための高さが確保できないため、通行ができなくなります。

高架方式の概要

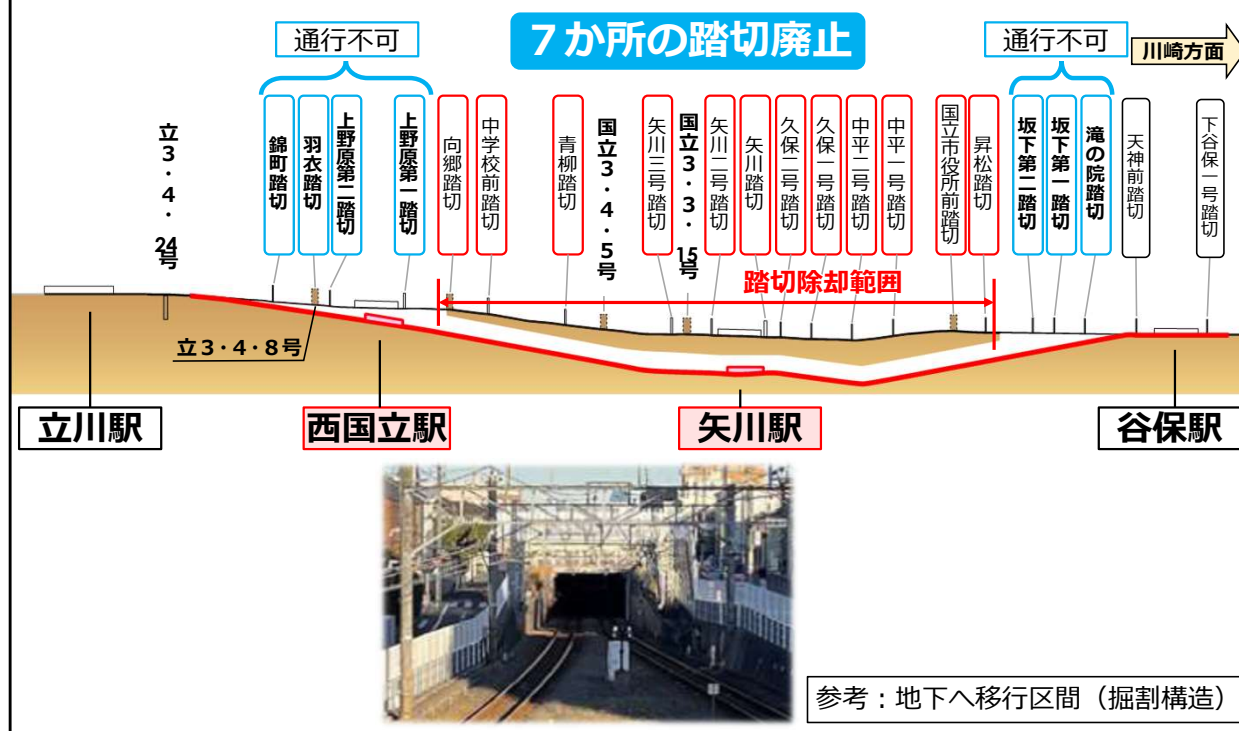


また、国立市域の坂下第二踏切、昇松踏切、立川市域の錦町踏切については、地表面から高架への移行区間となるため、通行できる車両の高さに制限がかかります。

[illegible]

11

地下方式の概要



また、滝の院踏切、坂下第一、第二踏切、上野原第一、第二踏切、羽衣踏切、錦町踏切の7か所の踏切部分は、地表部分から地下部分への移行区間となり、掘割構造となるため、通行が出来なくなります。

鉄道の構造形式の選定

		高架方式	地下方式
地形的条件		可能	可能
計画的条件		17か所の踏切を除却 (2か所廃止)	12か所の踏切を除却 (7か所廃止)
事業的条件	事業費	約960億円	約1,820億円
	事業期間	13年	14年



高架方式を選定

これまで説明した高架方式、地下方式の2つの案について、地形的条件、計画的条件、事業的条件の3つの条件から比較検討を行いました。

鉄道周辺の地形などの、地形的条件については、どちらの案も可能であり、差はありません。

除却する踏切の数などの、計画的条件については、高架方式では、17か所の踏切を除却できますが、2か所の踏切が通行出来なくなります。

一方、地下方式では、12か所の踏切を除却できますが、7か所の踏切の通行が出来なくなることから、高架方式の方が優れています。

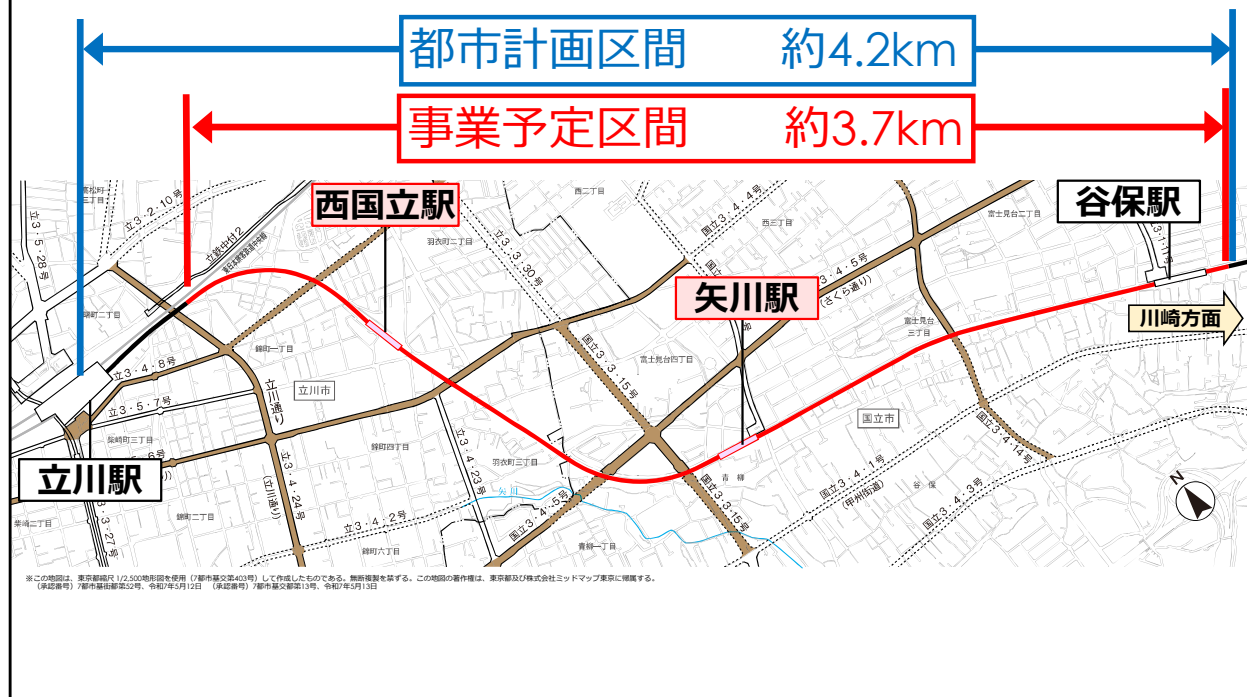
事業費や事業期間などの、事業的条件については、高架方式に比べて、地下方式の方が事業費が高く、事業期間が長くなることから、高架方式の方が優れています。

これら3つの条件をもとに、総合的に判断した結果、高架方式を選定しました。

連続立体交差化計画 －都市計画案－

次に、比較の結果選定した高架方式による連続立体交差化計画の都市計画案について、説明いたします。

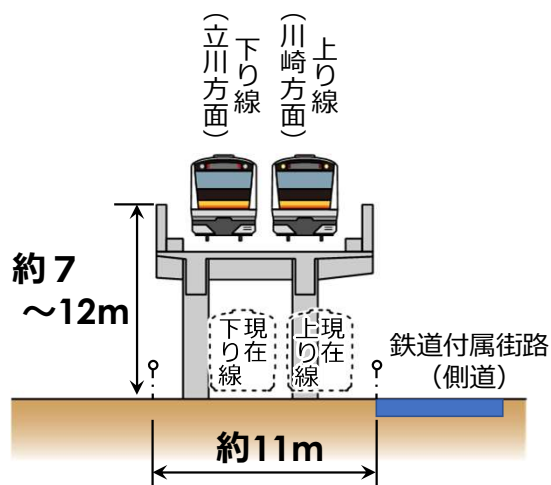
都市計画区間



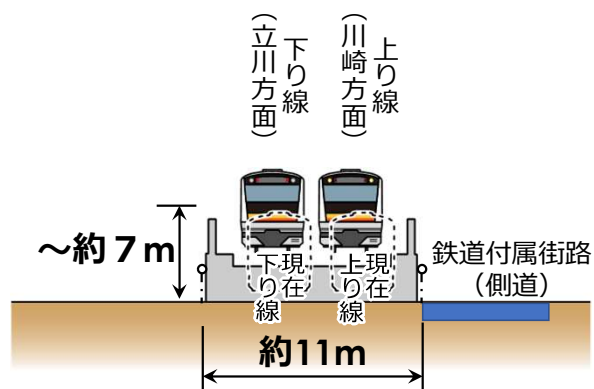
はじめに、都市計画を定める区間について、説明いたします。
 連続立体交差化計画の事業を予定している区間は、谷保駅付近から立川通り付近までの、約3.7kmとなります。
 都市高速鉄道として都市計画を定める区間は、この事業区間を含む、谷保駅付近から立川駅までの、約4.2kmとなります。

標準横断図（一般部・取付部）

一般部



取付部



※構造物の高さ、都市計画の幅については、場所によって異なります

続いて、標準横断図について、説明いたします。

これは、川崎方面から立川方面を見たものです。

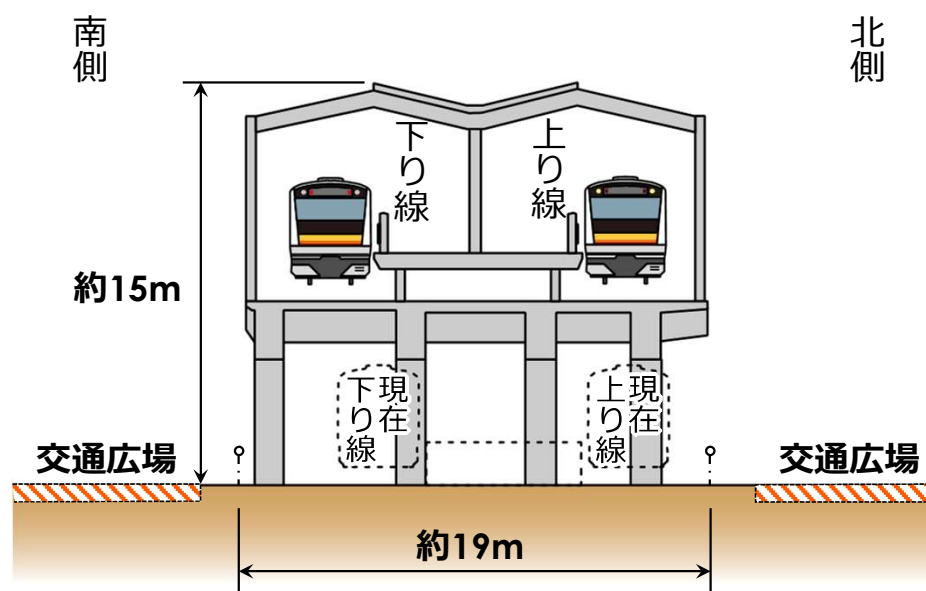
一般部の高架構造物の地上からの高さは、約 7 m から 12 m、都市計画の幅は約 11 m となります。

また、必要な箇所には高架構造物に沿って、側道の整備を計画しています。

取付部の高架構造物の地上からの高さは、最大で約 7 m、都市計画の幅は約 11 m となります。

なお、構造物の高さ、都市計画の幅については、場所によって異なります。

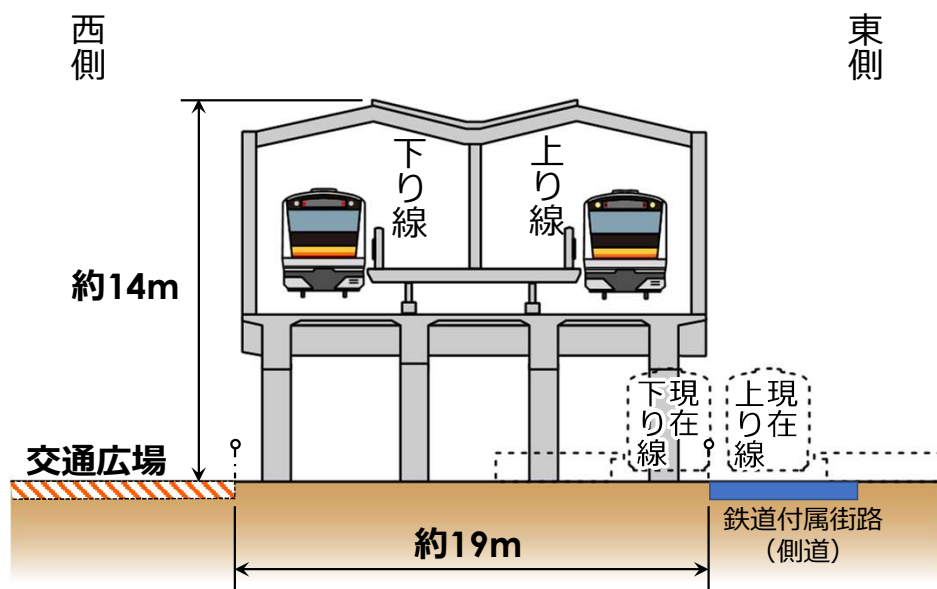
標準横断図（矢川駅）



※構造物の高さ、都市計画の幅については、場所によって異なります

こちらは、矢川駅部における横断図で、川崎方面から立川方面を見たものです。高架構造物の地上からの高さは、約15m、都市計画の幅は約19mとなります。また、駅の北側にある交通広場は再整備を、南側には新たな交通広場の整備を計画しています。

標準横断図（西国立駅）



※構造物の高さ、都市計画の幅については、場所によって異なります

こちらは、西国立駅部における横断図で、川崎方面から立川方面を見たものです。

現在の西国立駅は、地表にホーム2面、線路2線となっています。これを、ホーム1面、線路2線の構造に変更いたします。

高架構造物の地上からの高さは、約14m、都市計画の幅は約19mとなります。また、駅の西側に交通広場の整備を計画しています。

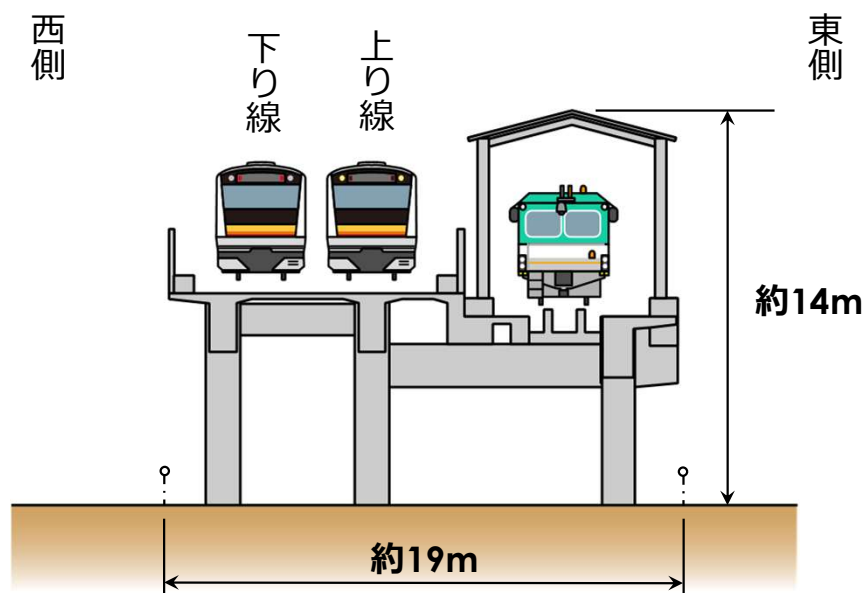
保守基地立体化の概要



※この地図は、東京都区民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、東京都区及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（原図番号）7都市基交第403号、令和7年3月12日（原図番号）7都市基交第403号、令和7年3月12日

次に、保守基地の立体化について説明いたします。
現在、西国立駅付近には、レール等の軌道整備や、電気設備の検査等を行う、保守用車両を留置するための保守基地があります。
保守基地を現状のまま地上に残すと、立体化した鉄道本線との連絡線等が必要となるため、本線とあわせて立体化する必要があります。
周辺地域の状況を勘案し、立川市立立川第三中学校の西側へ移設する計画としております。

保守基地立体化の概要



こちらは、川崎方面から見た保守基地の標準横断図です。
保守基地の地上からの高さは、約14m、都市計画の幅は約19mとなります。

関連する道路計画

(鉄道附属街路) 【側道】

(立川都市計画道路 3・4・8号立川駅国立線)

(立川都市計画道路 3・5・6号国立昭島線)

(国立都市計画道路 3・4・14号国立砂川線)

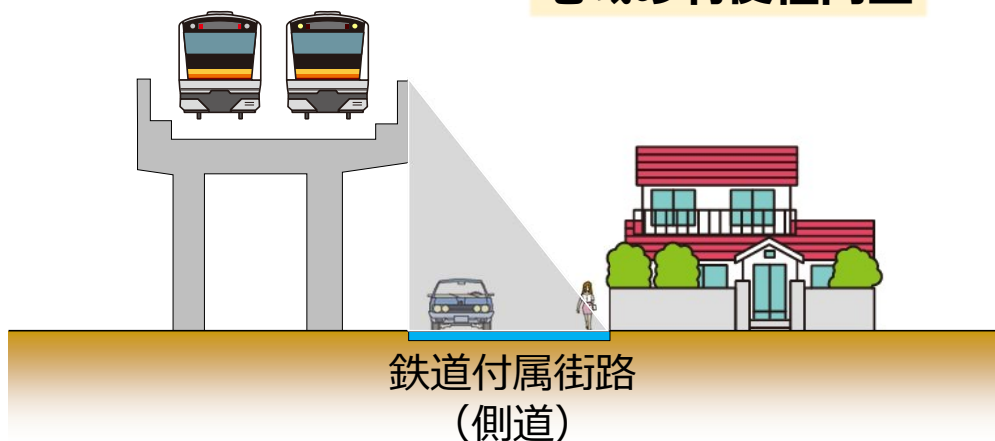
続きまして、鉄道附属街路（側道）などの関連する道路計画について、説明いたします。

側道（標準断面図）



日影など環境に与える影響の緩和

地域の利便性向上



今回の連続立体交差化にあわせて、必要な箇所には、鉄道の高架構造物に沿って側道を整備いたします。

側道は、鉄道の高架化に伴う日影の影響など、環境に与える影響を緩和するとともに、駅へのアクセスの向上・避難経路の確保など、地域の利便性や、防災性を高めることを目的とするものです。

なお側道は、都市高速鉄道附属街路として、都市計画を定めていきます。

側道の整備事例

JR中央線



武蔵境ぽっぽ公園付近

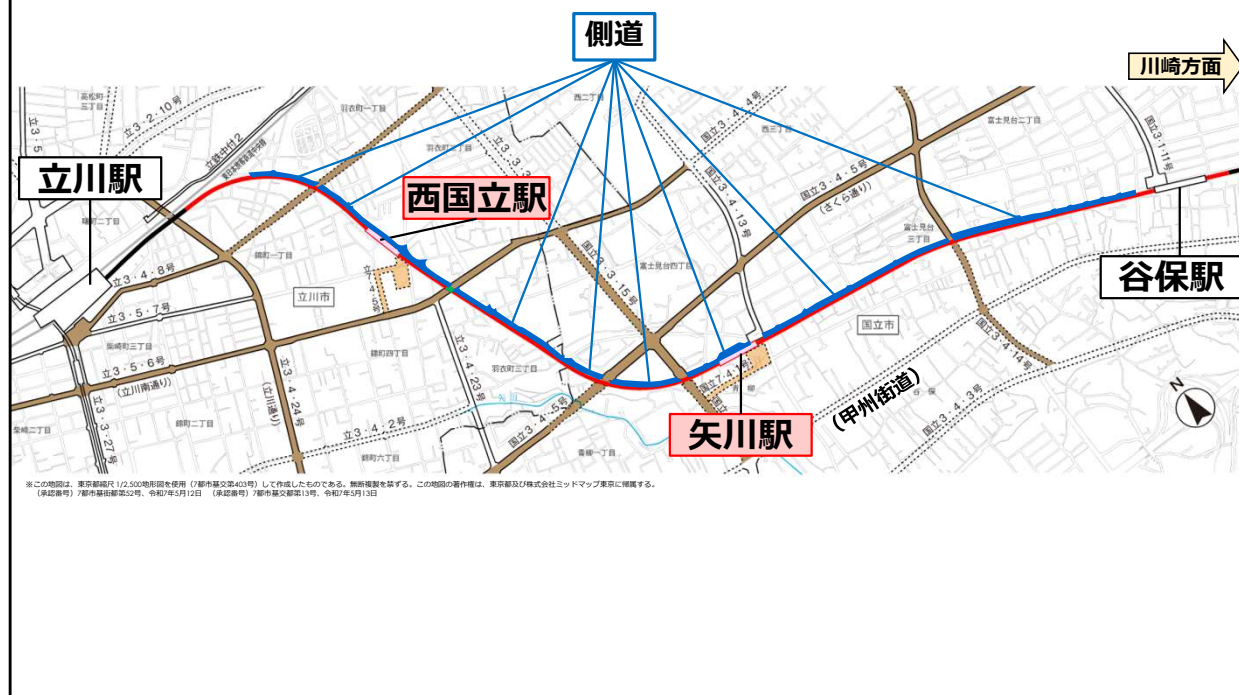
JR南武線



矢野口駅西自転車駐車場付近

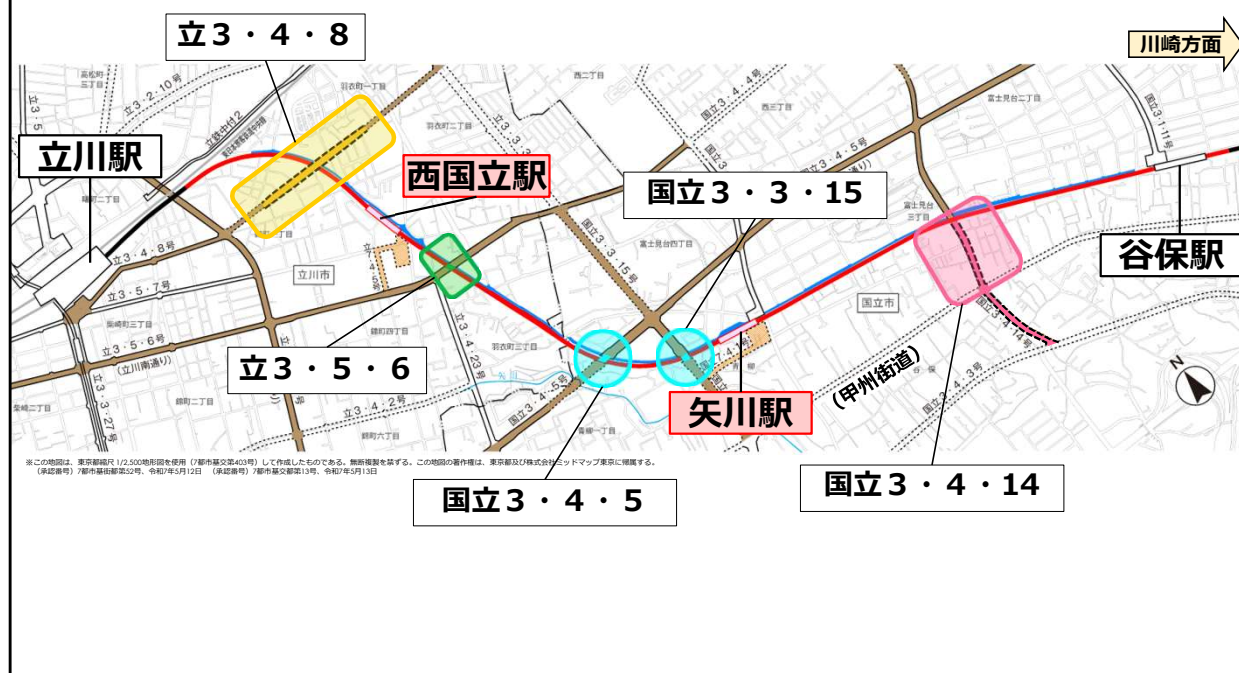
こちらは、側道の整備事例を示した写真です。
なお、本計画における側道の詳細は、今後検討してまいります。

側道及び交差道路



画面の青色で示した箇所が、今回計画する側道となります。
今回、鉄道の高架構造物に沿って、8か所の側道を計画しています。

側道及び交差道路



また、交差道路については、画面の黄色で示した立川3・4・8号線とJR南武線の交差部付近、画面の緑色で示した立川3・5・6号線とJR南武線の交差部付近を、今回の連続立体交差化にあわせて、都市計画を変更いたします。

それぞれの位置や都市計画の変更内容については、のちほど、説明いたします。

画面のピンク色で示した国立3・4・14号線は、都市計画変更は行わない予定ですが、今回の連続立体交差化にあわせて、JR南武線の交差部付近から甲州街道まで整備してまいります。

なお、甲州街道から南側の区間は、整備時期を検討してまいります。

また、画面の水色で示した国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線とJR南武線の交差部付近は、今回の連続立体交差化にあわせて、都市計画変更を予定しておりますが、詳細につきましては10月16日及び19日に別途開催予定の説明会にて説明いたします。

都市計画の区域について

(連続立体交差化計画・鉄道附属街路)

(立川都市計画道路3・4・8号立川駅国立線)

(立川都市計画道路3・5・6号国立昭島線)

次に、連続立体交差化計画等により、新たに定める都市計画の区域について、説明いたします。

都市計画の区域



まず、起点側である国立市域から説明いたします。

こちらは、谷保駅付近から国立市役所付近までの都市計画の区域を拡大したものです。

ピンク色の部分は、都市高速鉄道の都市計画を定める区域であり、青色の部分は、鉄道附属街路の都市計画を定める区域です。

第1号線は、延長が約590m、幅員が約6mから13mとなります。

都市計画の区域

矢川方面

川崎方面

国立市役所

凡例

- 都市高速鉄道
- 鉄道附属街路（側道）

富士見台三丁目

国立都市計画区域

高上式（高架式）

国鉄南付2 6～9M

矢川駅

石田

矢川駅 国立市役所

延長：約660m 幅員：約6～9m

鉄道附属街路（国鉄南付2）

※この地図は、東京都市計画（2/250地形図）を使用（国土地理院）して作成したものである。無断複製を禁ず。この地図の著作権は、東京駅及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。

第2号線は、延長が約660m、幅員が約6mから9mとなります。

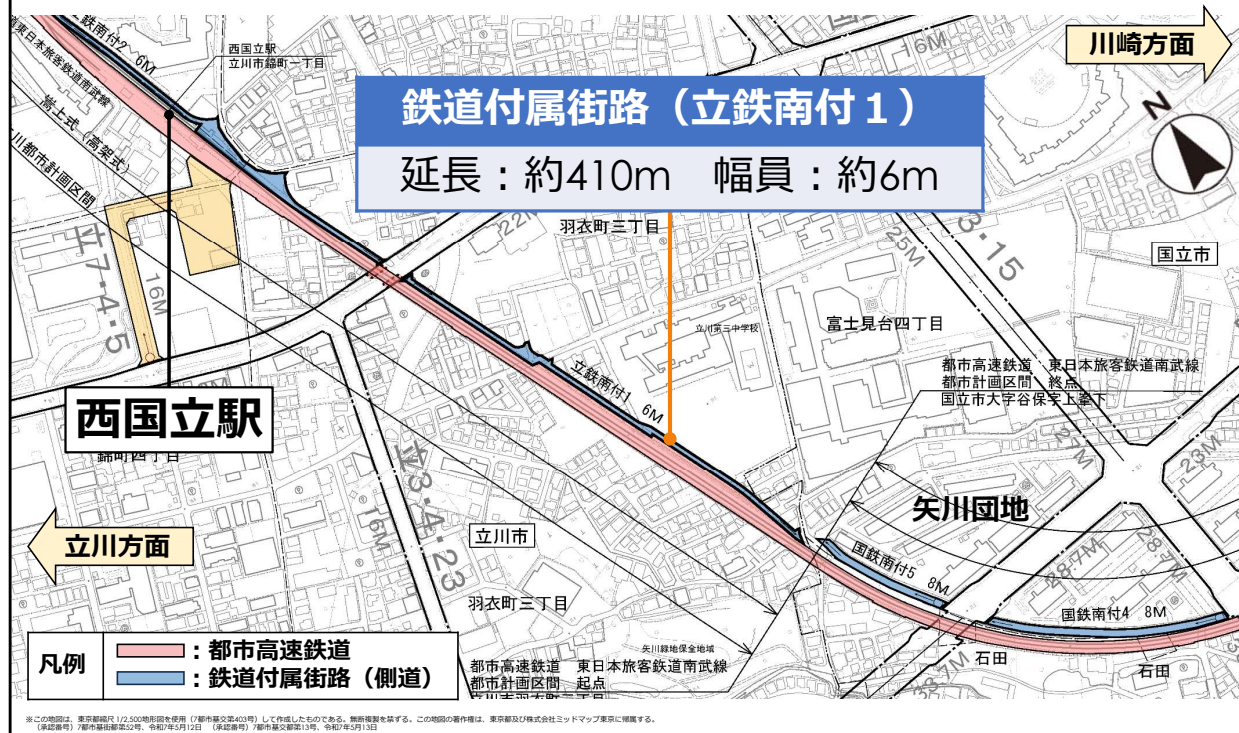
[illegible]

画面右側から、

第4号線は、延長が約210m、幅員が約8m、

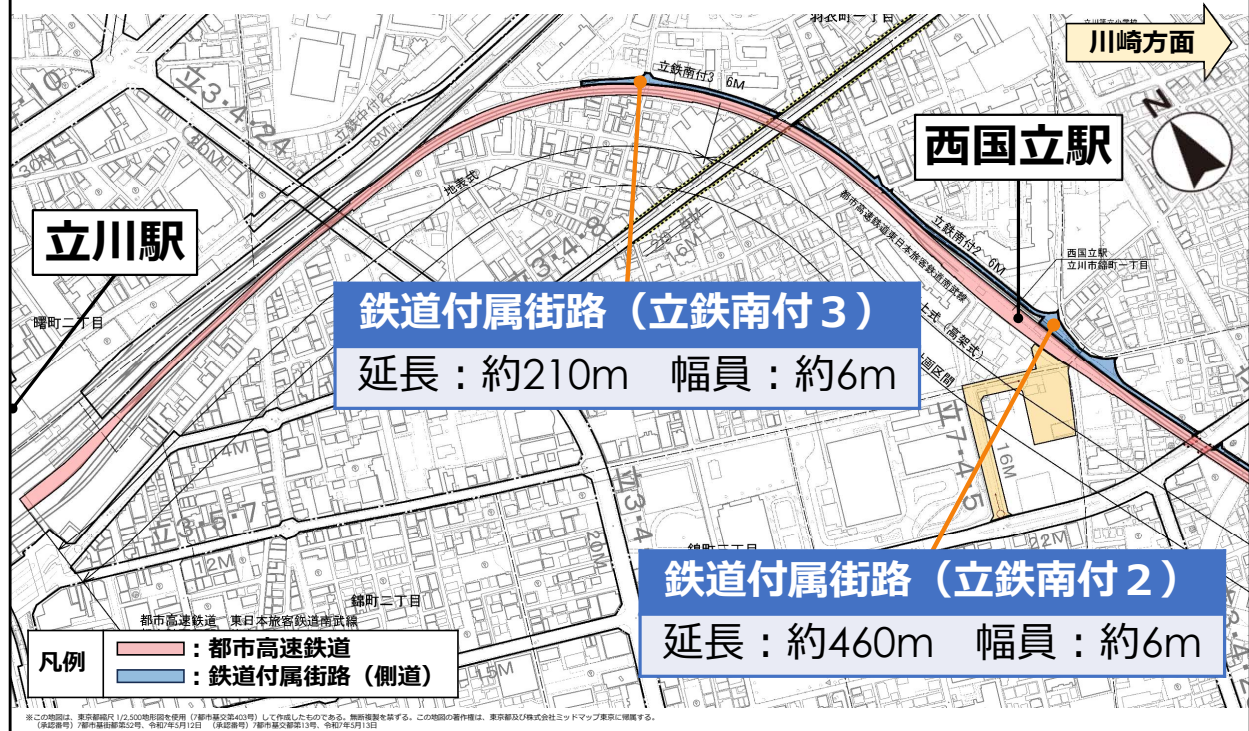
第5号線は、延長が約120m、幅員が約8mとなります。

都市計画の区域



続いて、立川市域の都市計画区域を説明いたします。
 こちらは矢川団地付近から西国立駅付近までの都市計画の区域を拡大したものです。
 第1号線は、延長が約410m、幅員が約6mとなります。

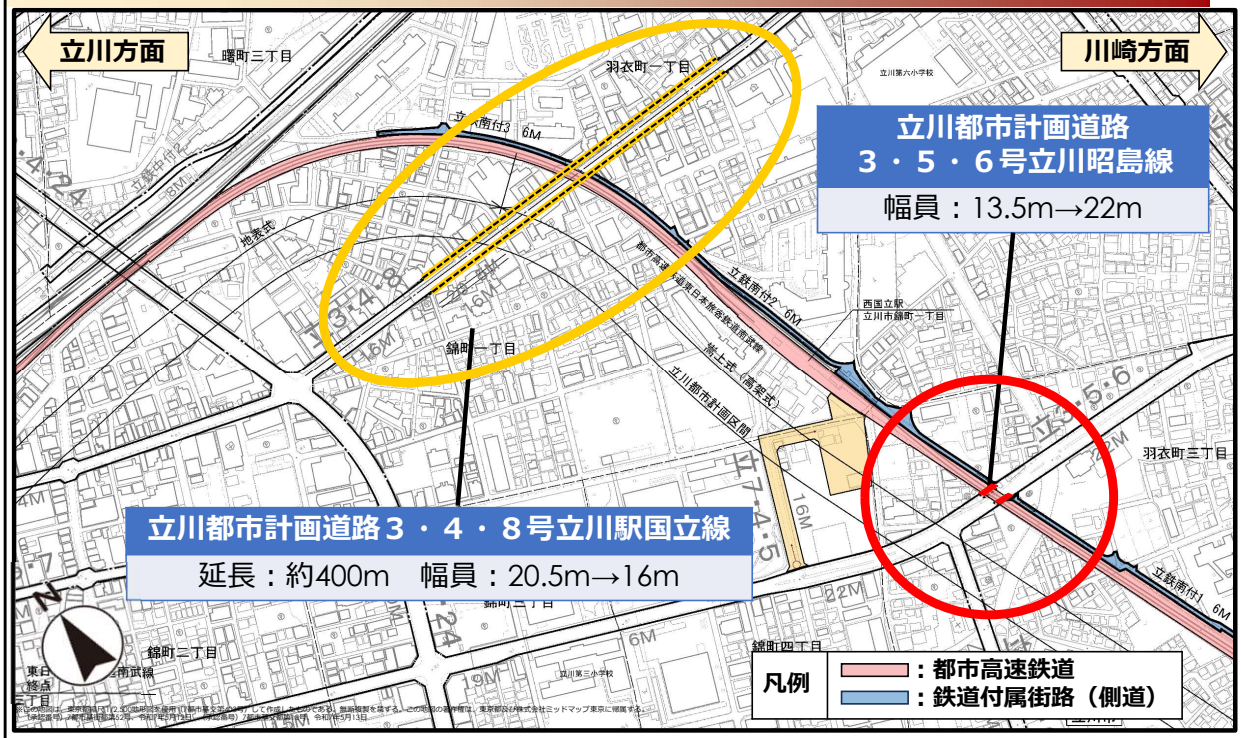
都市計画の区域



続いて、西国立駅付近から立川駅付近までの都市計画の区域を拡大したものです。

画面右側から、
 第2号線は、延長が約460m、幅員が約6m、
 第3号線は、延長が約210m、幅員が約6mとなります。

都市計画の区域



続いて、交差道路の都市計画変更について、説明いたします。

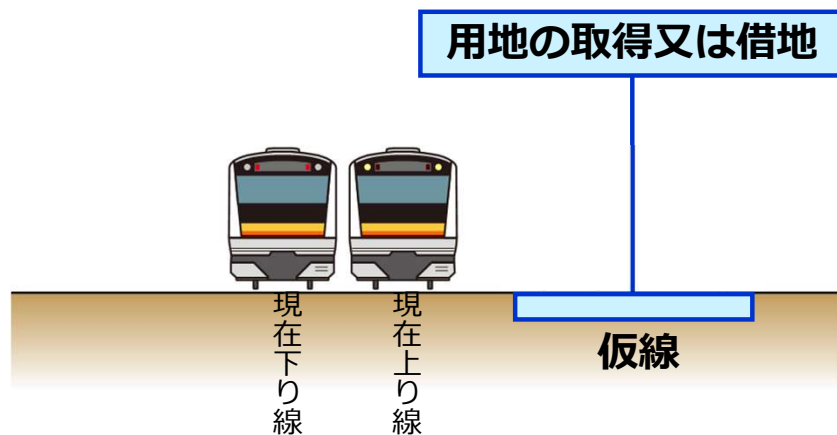
- こちらは、立川3・4・8号線の都市計画変更の区域です。
立川3・4・8号線とJR南武線の交差部付近は、今回の連続立体交差化にあわせて、立体構造から平面構造に変更いたします。
- これに伴い、幅員が20.5mの区間については16mに変更いたします。
なお、車線の数を決めます。
- こちらは、立川3・5・6号線の都市計画変更の区域です。
立川3・5・6号線とJR南武線の交差部付近は、今回の連続立体交差化にあわせて、立体構造から平面構造に変更いたします。
- これに伴い、前後区間に合わせて、幅員を13.5mから22mに変更いたします。
なお、車線の数を決めます。

都市計画区域の詳細な位置については、今後、測量調査を行うことにより明らかにしてまいります。

施工方法の概要

次に、施工方法の概要について、説明いたします。

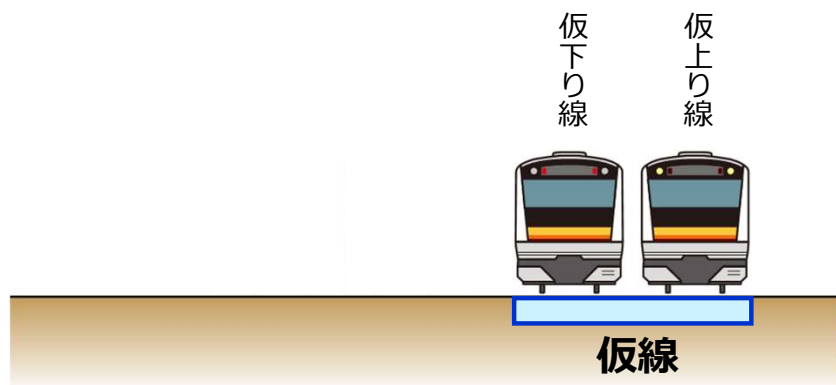
鉄道構造物等の施工方法



代表的な施工方法を説明いたします。

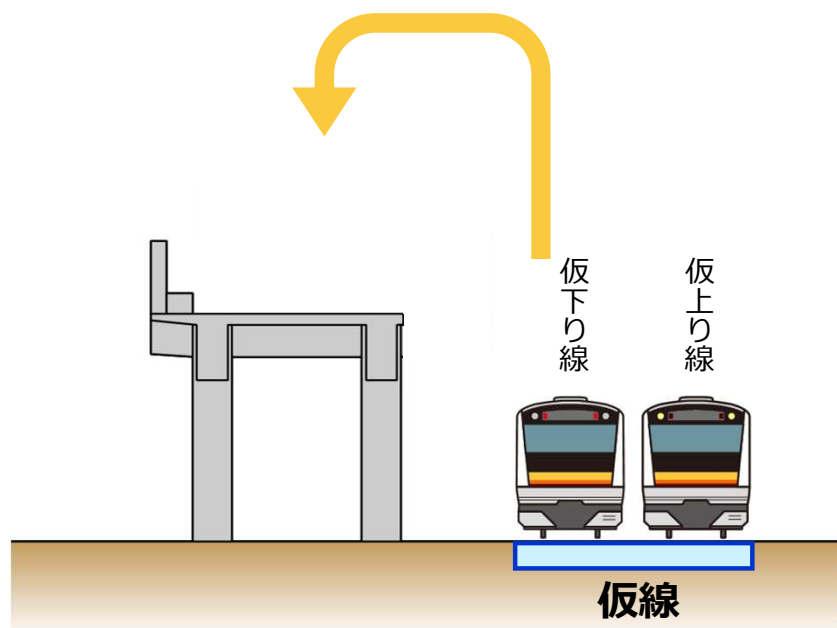
まず、現在の線路の北側に、側道の用地を取得させていただくとともに、それ以外の一部の区間で借地をさせていただき、

鉄道構造物等の施工方法



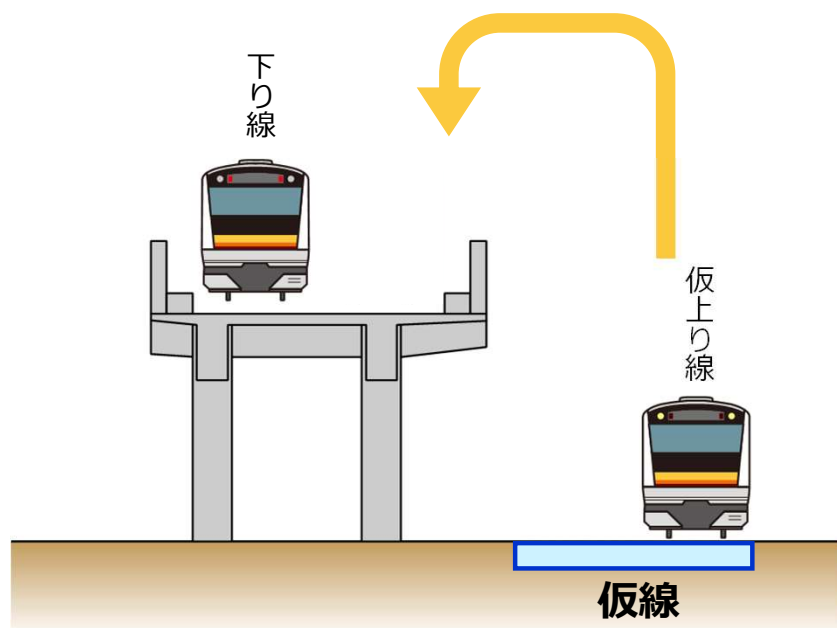
これらの用地を活用して、鉄道の仮線を敷設します。
なお、先ほど説明した保守基地につきましても、一部区間で借地をさせていただき、仮設いたします。

鉄道構造物等の施工方法



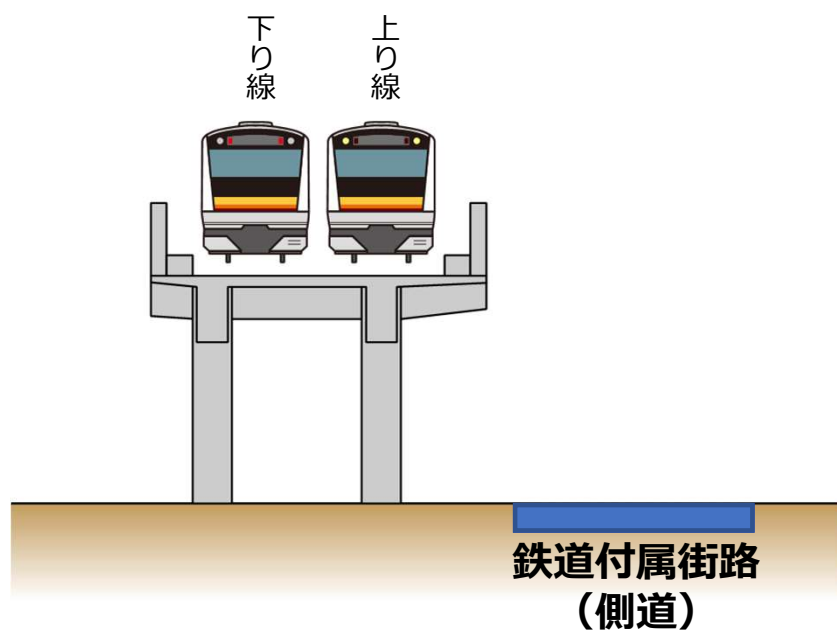
仮線を敷設した後、現在の線路を順次、仮線に切り替え、
空いた用地に下り線の鉄道構造物を築造し、下り線を高架に切り替えます。

鉄道構造物等の施工方法



その後、上り線の鉄道構造物を築造し、上り線を高架に切り替え、立体化が完了します。

鉄道構造物等の施工方法



最後に、仮線を撤去し、用地を取得させていただいた区間に側道を整備します。
なお、借地させていただいた用地につきましては、工事完了後に地権者の方にお返しいたします。
詳細な範囲は今後検討を進めていき、明らかにしてまいります。

付替道路

西側

東側

下り線

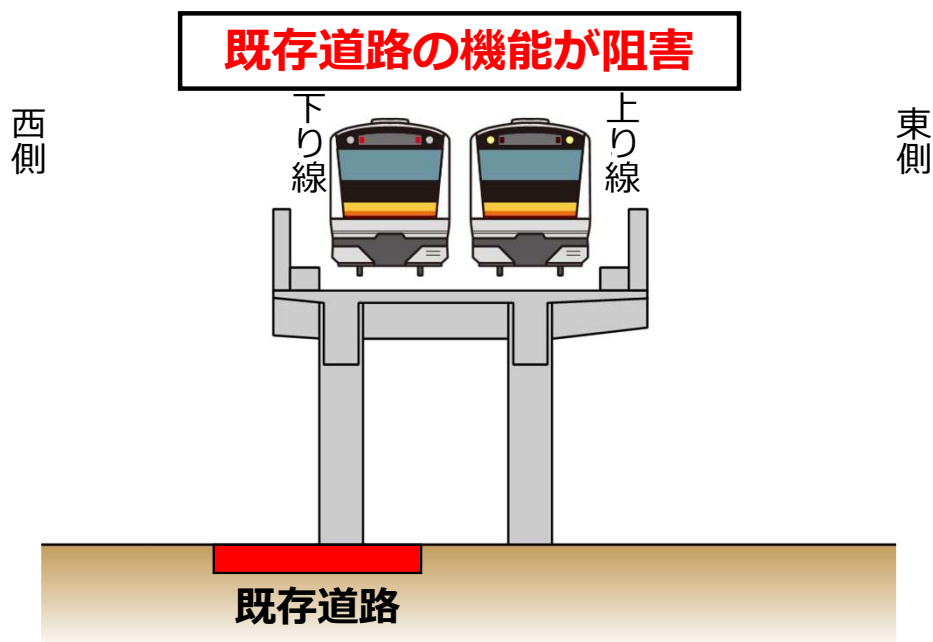
上り線



既存道路

次に、付替道路について説明いたします。

付替道路



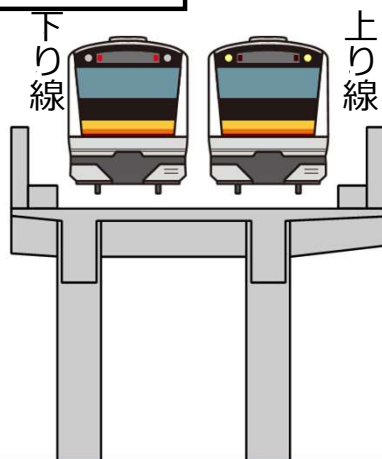
付替道路は、鉄道構造物の用地を確保した際、既存道路の機能が阻害された場合に、

付替道路

既存道路の機能確保

西側

下り線



上り線

東側

付替道路を
整備

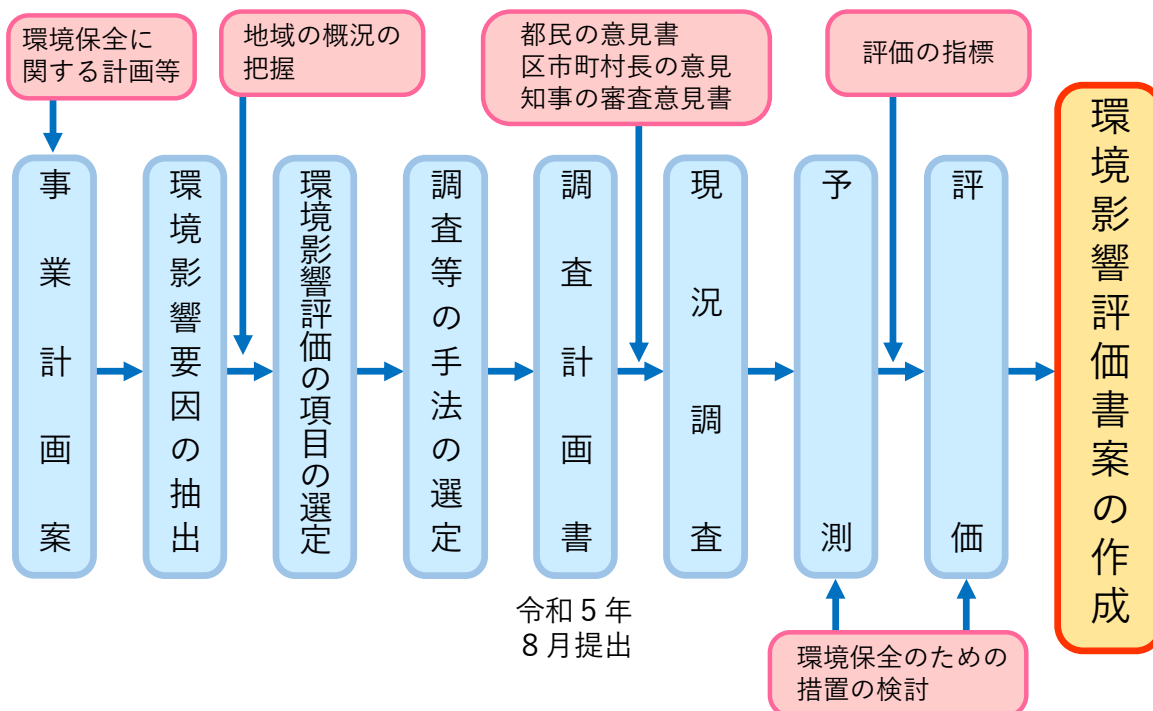
その道路機能を確保するため、整備するものです。

環境影響評価書案の あらまし (JR南武線連続立体交差事業)

次にJR南武線、谷保駅～立川駅間の連続立体交差事業が、周辺環境に及ぼす影響について、調査・予測・評価をした、環境影響評価書案のあらましを説明いたします。

なお、今回の計画は、東京都環境影響評価条例の対象となりますので、この条例に基づいた手続を進めています。

環境影響評価書案の作成手順



まず、環境影響評価書案の作成手順について、説明いたします。
 今回の事業計画案の内容から、環境に影響を及ぼすおそれのある
 環境影響要因を抽出し、地域の概況を踏まえ、
 環境影響評価の項目を選定しました。
 この選定した項目毎に
 調査などの手法を記載した、
 調査計画書を作成し、令和5年8月に東京都知事に提出しました。
 この調査計画書に対する都民の皆様の意見書や、国立市長、立川市長の意見、
 さらに東京都知事の審査意見書などを踏まえ、調査方法などについて修正を加
 えた上で、
 現況調査や、予測、評価を行い、
 環境影響評価書案を作成しました。

環境影響評価書案の項目の選定

環境影響評価の項目 区分 環境影響要因		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			●								●						
	施設の使用										●	●		●		●		

それでは、環境影響評価書案の内容について、説明いたします。

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況を考慮して、

騒音・振動、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の7項目を選定しました。

これらの項目について、現況調査を実施した上で、工事の施行中あるいは、工事の完了後に周辺環境に及ぼす影響を、予測・評価いたしました。

次に、この内容について、選定した項目ごとに説明いたします。

騒音・振動

まず、「騒音・振動」について、説明いたします

「騒音・振動」は、工事の施行中及び工事の完了後を対象に、予測・評価を行いました。

騒音のめやす

80 デシベル	ゲームセンター店内・航空機の機内	
70 デシベル	新幹線の車内・蝉の声	
60 デシベル	銀行の窓口周辺・博物館の館内	
50 デシベル	高層住宅地域（昼間）	
40 デシベル	図書館の館内	

資料：全国環境研協議会 騒音調査小委員会

これからご説明します騒音については、音の大きさを表すデシベルという単位を用います。

画面の表は、身近にある騒音の例を表したものです。

例えば、新幹線の車内の音は、70デシベル程度になります。

振動のめやす

70 デシベル	大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く	
60 デシベル	静止している人だけ感じる	
50 デシベル	人体に感じない程度	

資料：東京都環境局

また、振動についても、振動の大きさを表すデシベルという単位を用います。画面の表は、身近にある振動の例を表したものです。例えば、戸や障子がわずかに動く振動は、70デシベル程度になります。

工事の施行中

- 建設作業騒音
- 建設作業振動

工事の施行中における、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動について、説明いたします。

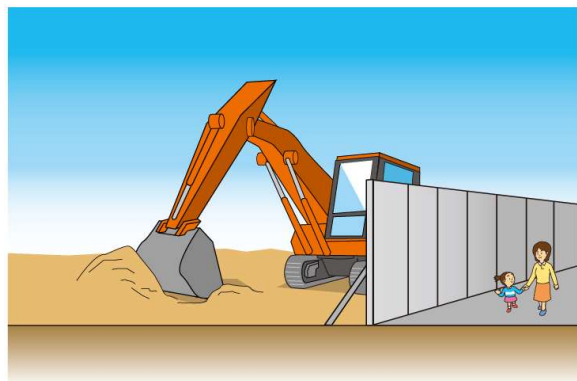
建設作業騒音の予測・評価の結果

単位：dB（デシベル）

予測値	基準値
67～80	80～85

基準値

- ・ 騒音規制法
- ・ 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例



建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測値は、67デシベルから80デシベルであり、評価の指標である「騒音規制法」または「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値を同等または下回ります。

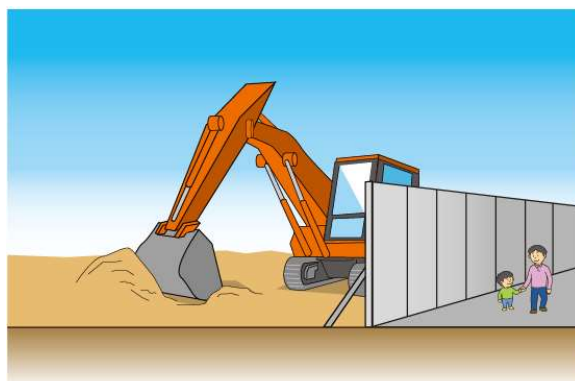
建設作業振動の予測・評価の結果

単位：dB（デシベル）

予測値	基準値
47～70	70～75

基準値

- ・都民の健康と安全を確保する環境に関する条例



建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測値は、47デシベルから70デシベルであり、評価の指標である「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。

工事の施行中

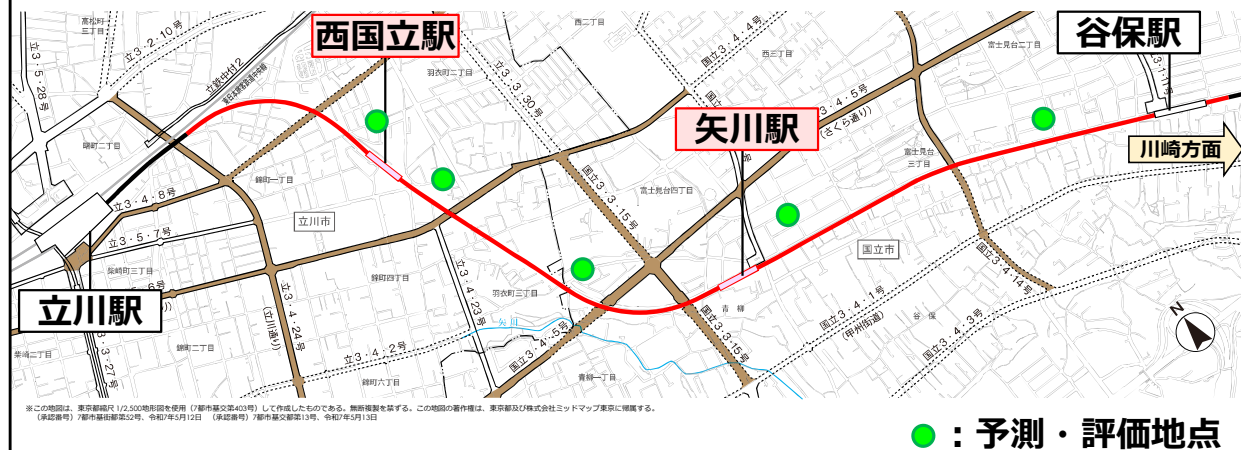
● 鉄道騒音

● 鉄道振動

次に、工事の施行中における、列車の走行に伴う鉄道の騒音・振動について、説明いたします。

鉄道騒音・鉄道振動の予測・評価地点

工事の施行中



工事の施行中における、鉄道の騒音・振動の予測・評価地点は、●画面に示す、5地点を選定しました。

鉄道騒音の予測・評価の結果

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



工事の施行中における、仮線区間の鉄道騒音の予測値は、昼間53デシベルから56デシベル、夜間48デシベルから51デシベルであり、現況値を下回ります。

鉄道振動の予測・評価の結果

単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
60～74	51～70

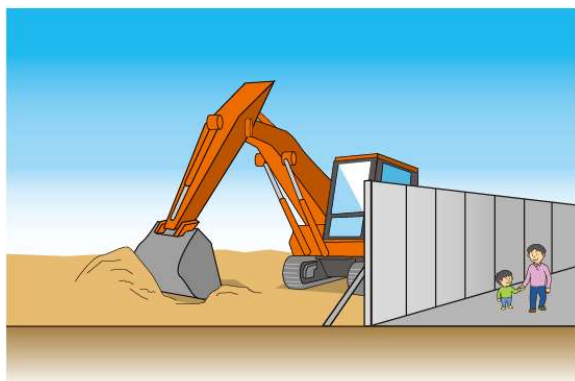


工事の施行中における、仮線区間の鉄道振動の予測値は、60デシベルから74デシベルであり、現況値を上回りますが、環境保全のための措置を適切に実施し、鉄道振動の低減に努めます。

環境保全のための措置

工事の施行中

- ・ 仮囲いの設置
- ・ 最新の技術や低騒音・低振動の建設機械等の積極的な導入
- ・ ロングレールの採用

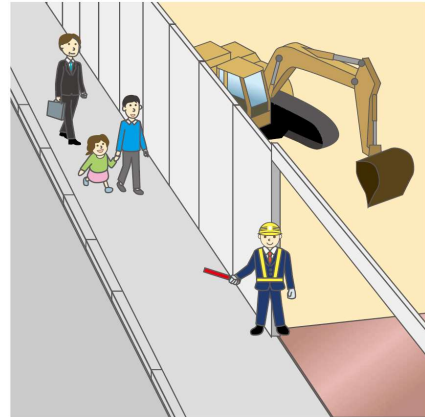


工事の施行中における、騒音・振動に関する環境保全のための措置として、敷地境界付近には仮囲いを設置します。
最新の技術や低騒音・低振動の建設機械等を積極的に導入するなど、騒音・振動の低減に努めていきます。
また、継ぎ目の少ないロングレールを採用します。

環境保全のための措置

工事の施行中

- ・ 建設機械の配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないよう工事工程の調整に努める
- ・ 工事の実施者に対しては、法令の遵守等、公害防止の観点から騒音及び振動防止に関する教育の徹底を図る など



建設機械の配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないよう工事工程の調整に努めます。

工事の実施者に対しては、法令の遵守等、公害防止の観点から騒音及び振動防止に関する教育の徹底を図ります。

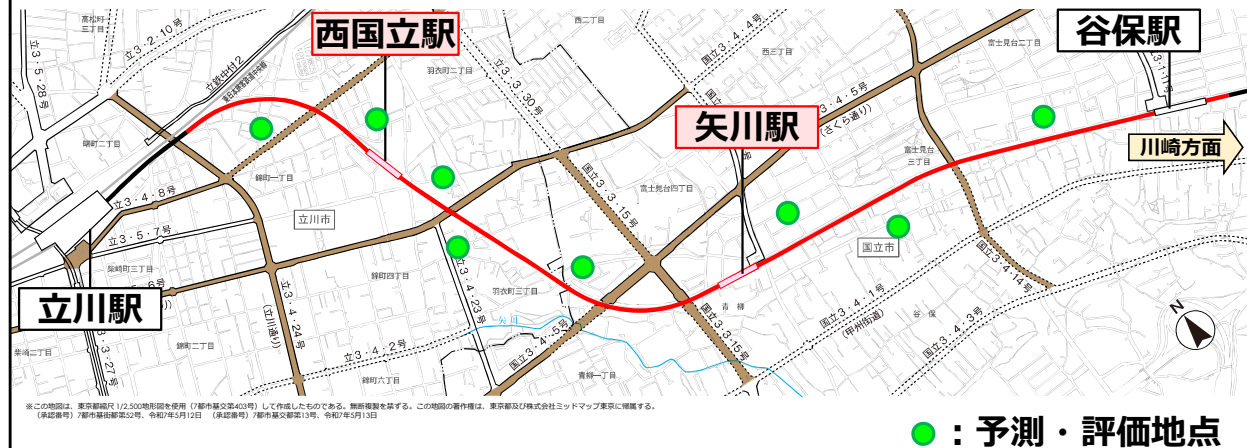
工事の完了後

- 鉄道騒音
- 鉄道振動

次に、工事の完了後における、列車の走行に伴う鉄道の騒音・振動について、説明いたします。

鉄道騒音・鉄道振動の予測・評価地点

工事の完了後



工事の完了後における、鉄道の騒音・振動の予測・評価地点は、画面に示す、8地点を選定しました。

鉄道騒音の予測・評価の結果

工事の完了後

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



工事の完了後における、鉄道騒音の予測値は、昼間49デシベルから53デシベル、夜間44デシベルから49デシベルとなり、いずれの地点においても、現況値を下回ります。

鉄道振動の予測・評価の結果

工事の完了後

単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
42～52	50～70

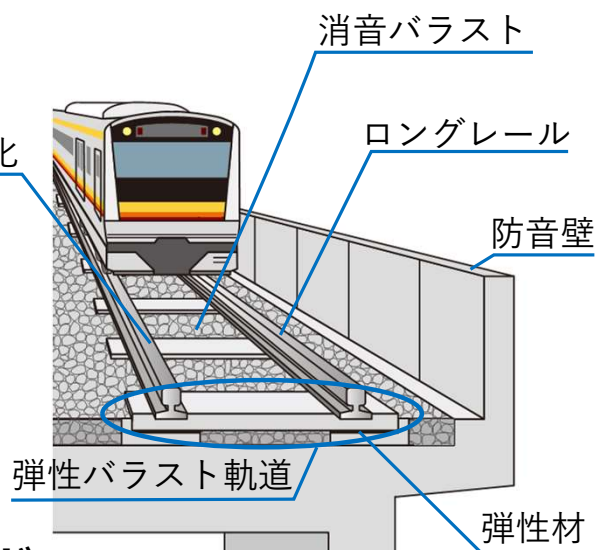


次に、工事の完了後における、鉄道振動の予測値は、42デシベルから52デシベルとなり、いずれの地点においても、おおむね現況値と同等または下回ります。

環境保全のための措置

工事の完了後

- ・ ロングレールの採用
- ・ 弾性バラスト軌道の採用
- ・ 防音壁の設置
- ・ 車両や軌道の検査、
保守作業の十分な実施など

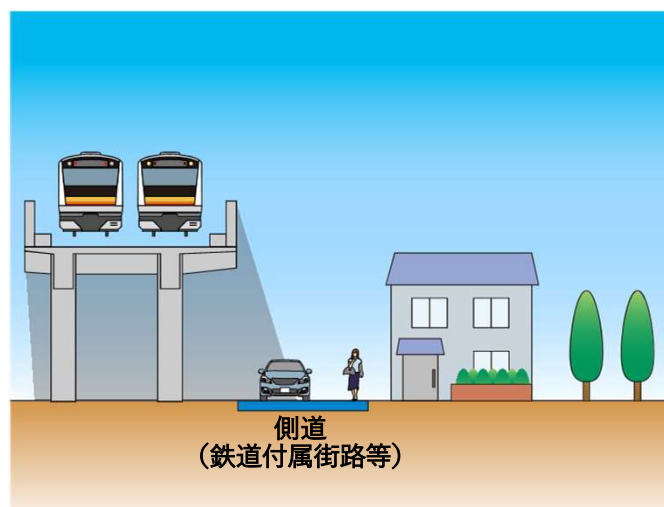


工事の完了後における、騒音・振動に関する環境保全のための措置として、継ぎ目の少ないロングレールを採用するとともに、弾性バラスト軌道を採用します。また、防音壁を設置します。さらに、車両や軌道の検査、保守作業を十分に実施するなど、鉄道の騒音・振動の低減に努めていきます。

日 影

次に、工事の完了後における、日影の影響について、説明いたします。

日影の予測・評価の結果



建築基準法などの規制時間を超える日影は生じません

工事の完了後において、建築基準法などの規制時間を超える日影は生じないことが予測されます。

環境保全のための措置

- ・ 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
- ・ 日影の影響を可能な限り回避するため、鉄道施設の沿線の一部区間に側道を設置



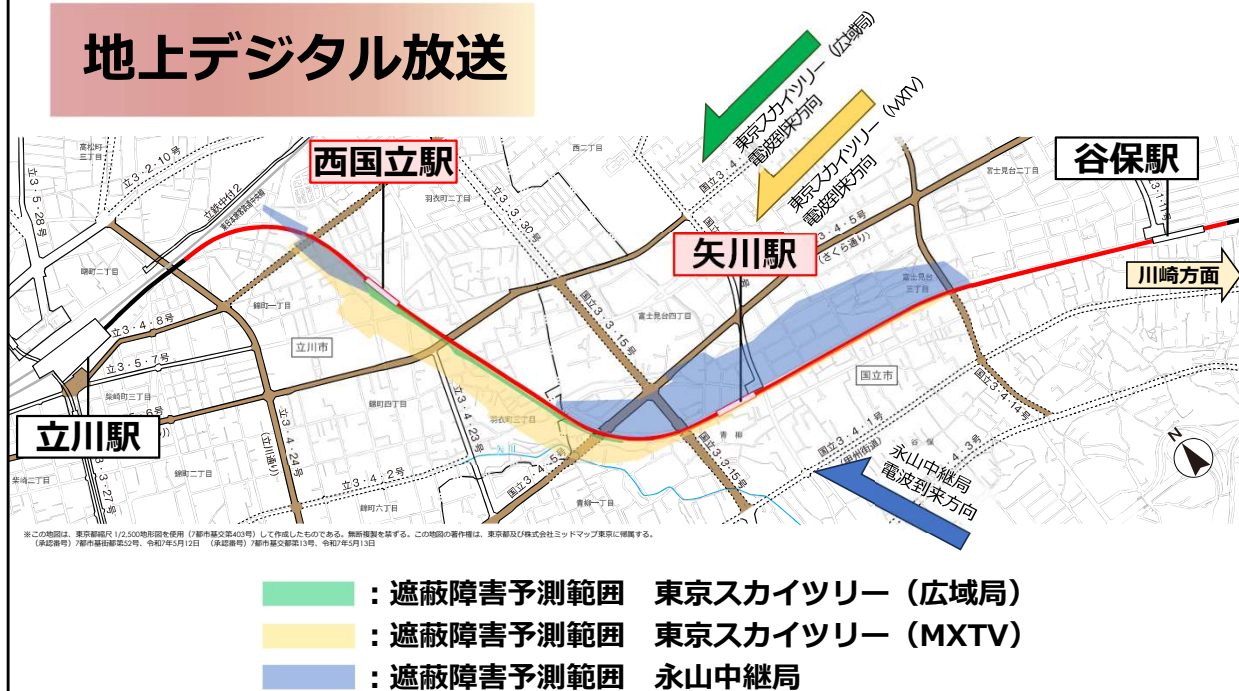
日影に関する環境保全のための措置として、事業の実施に伴う日影の影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。また、鉄道施設の沿線の一部区間に側道を設け、日影の影響を可能な限り回避します。

電波障害

次に、工事の完了後における、電波障害について、説明いたします。

電波障害の予測・評価の結果

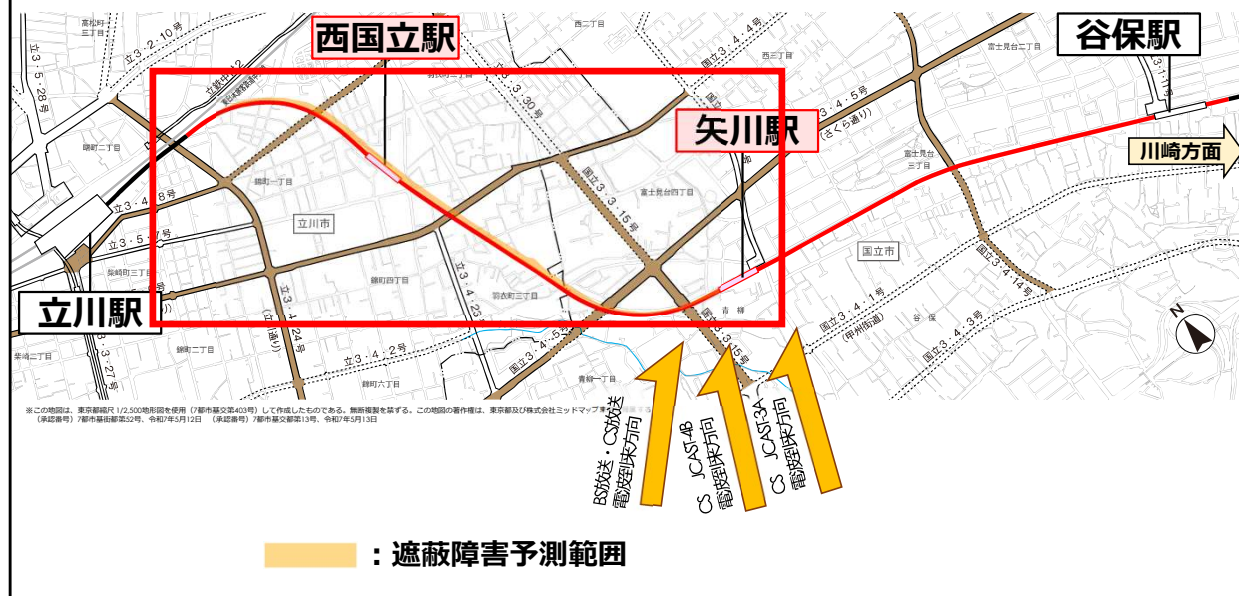
地上デジタル放送



地上デジタル放送の受信障害は、東京スカイツリー広域局及び東京スカイツリーMXテレビでは事業区間の西側に沿った一部の地域、永山中継局では事業区間の北側に沿った一部の地域で生じると予測されます。

電波障害の予測・評価の結果

衛星放送



衛星放送では事業区間の北側に沿った一部の地域で生じると予測されます。

環境保全のための措置

- ・テレビ電波障害が発生した場合には、適切な電波受信対策を講じます

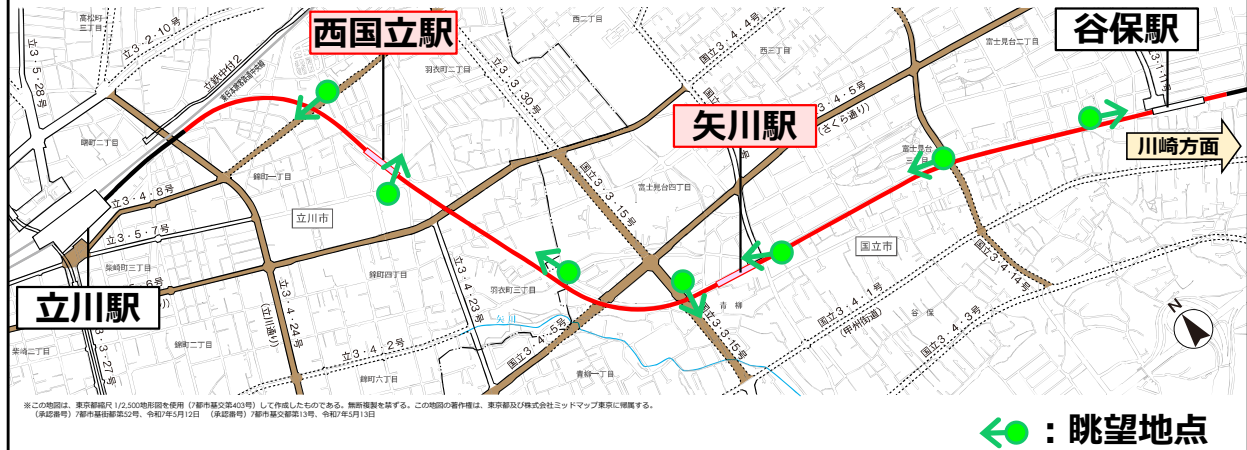


電波障害に関する環境保全のための措置として、テレビ電波障害が発生した場合には、適切な電波受信対策を講じます。

景 観

次に、工事の完了後における、景観への影響について、説明いたします。

景観の予測・評価地点



景観については、代表的な眺望地点として、
 鉄道施設が容易に見通せる場所など7地点を選定し、フォトモンタージュを作成して、工事の完了後の眺望の変化の程度を予測・評価しました。
 本日の説明会では、このうち赤色で示した4地点について、説明いたします。

景観の予測・評価の結果

羽衣踏切付近における眺望

現況



将来(イメージ)



こちらは、羽衣踏切付近における眺望で、道路沿いには住宅等が見られます。将来は、地上の線路が、高架橋に変化することで、この地点からの眺望が変化します。

景観の予測・評価の結果

国立市役所前踏切付近における眺望

現況



将来(イメージ)



こちらは、国立市役所前踏切付近における眺望で、JR南武線の地平構造が見られます。

将来は、地上の線路が、高架橋に変化することで、この地点からの眺望が変化するものの、いずれも、高架下から後背地の状況が視認可能なことなどから、眺望の変化に著しい影響はないものと予測されます。

景観の予測・評価の結果

西国立駅付近における眺望

現況



将来(イメージ)



こちらは、西国立駅付近における眺望で、西国立駅の駅施設、その後方には集合住宅等が見られます。

将来は、既存の駅施設が撤去され、新たに高架化された駅舎が出現します。

景観の予測・評価の結果

矢川駅付近における眺望

現況



将来(イメージ)



こちらは、矢川駅付近における眺望で、矢川駅の駅施設やJR南武線の地平構造が見られ、線路・道路沿いには住宅等が見られます。
将来は、既存の駅施設が撤去され、新たに高架化された駅舎が出現しますが、いずれも、周辺の建物を大きく超える高さでないことから、周辺の建物の高さと調和したまとまりのある駅前の街並み景観になるものと予測されます。

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
- ・ 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

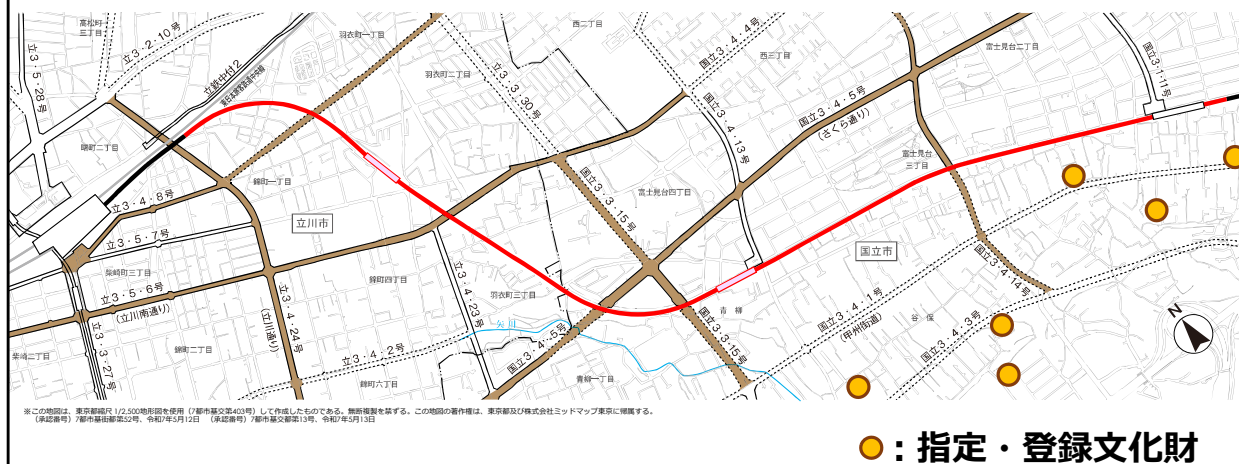


景観に関する環境保全のための措置として、駅舎については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。

史跡・文化財

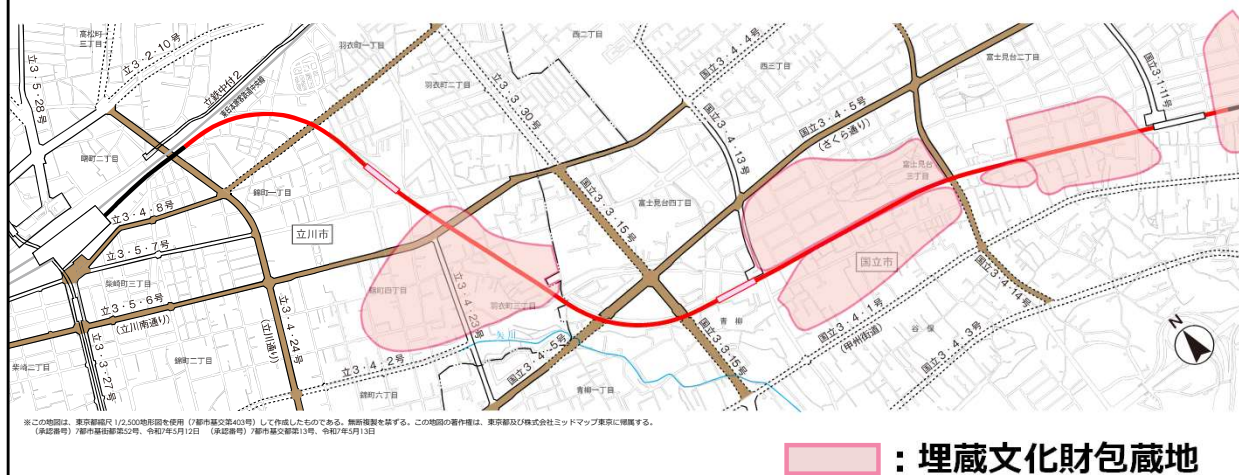
次に、工事の完了後における、史跡・文化財への影響について、説明いたします。

史跡・文化財の予測・評価の結果



オレンジ色の丸は事業区間周辺における、周知の指定・登録文化財です。
 事業の実施に伴う、周知の文化財への直接的な改変はありません。

史跡・文化財の予測・評価の結果



ピンク色の範囲は、事業区間内の埋蔵文化財包蔵地です。
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
- ・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



史跡・文化財に関する環境保全のための措置として、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、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

次に、工事の施行中における、自然との触れ合い活動の場への影響について、説明いたします。

自然との触れ合い活動の場の予測・評価の結果

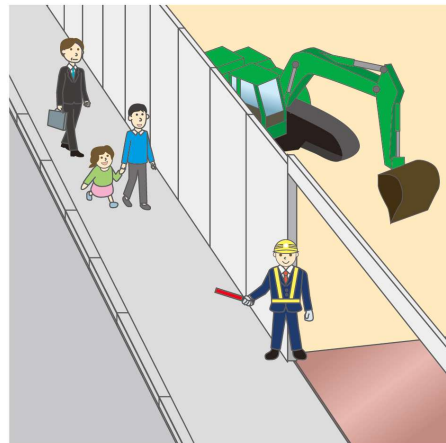
- ・ 周辺の散歩道及び散策路と仮線の一部等が重なることから、工事の施行に伴い影響が考えられるが、必要な措置を講じることで、著しい影響は生じない



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、迂回路の設置など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の実施
- 工事用車両の運行は、制限速度を守り、安全運転の徹底



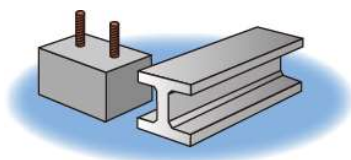
環境保全のための措置として、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置するなどの措置を講じることで、歩行者や自転車の移動障害を防ぎます。工事用車両の運行に当たっては、制限速度を守り、安全運転を徹底します。

廃棄物

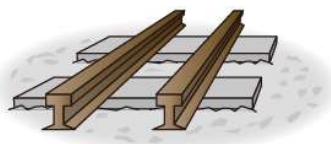
最後に、工事の施行に伴い発生する廃棄物が周辺環境に及ぼす影響について、説明いたします。

廃棄物の予測・評価の結果

コンクリート塊・鉄骨



レール・マクラギ



建設発生土

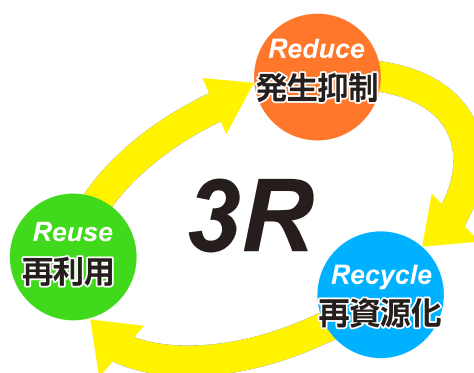


有効利用・再利用及び再資源化に努めます

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、再資源化などを行います。
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、適正に処理します。

環境保全のための措置

- ・ レール、マクラギ、鉄骨及びコンクリート等は再利用及び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、再資源化に努めます



廃棄物に関する環境保全のための措置として、レール、マクラギ、鉄骨及びコンクリート等は再利用及び再資源化に努めています。

また、建設発生土については、場外に搬出する総量の削減に努めるなど、場内で有効利用を行います。

建設泥土については、縮減、再資源化に努めています。

環境影響評価書案のまとめ

- ・ 選定された項目に対して、
環境保全のための措置を実施することにより、
周辺環境に与える影響は小さいと予測されます
- ・ 工事の施行中及び完了後には、
事後調査を実施します

このように、本事業においては、
選定された項目に対して、それぞれ環境保全のための措置を実施することにより、
周辺環境に与える影響は小さいと予測されます。

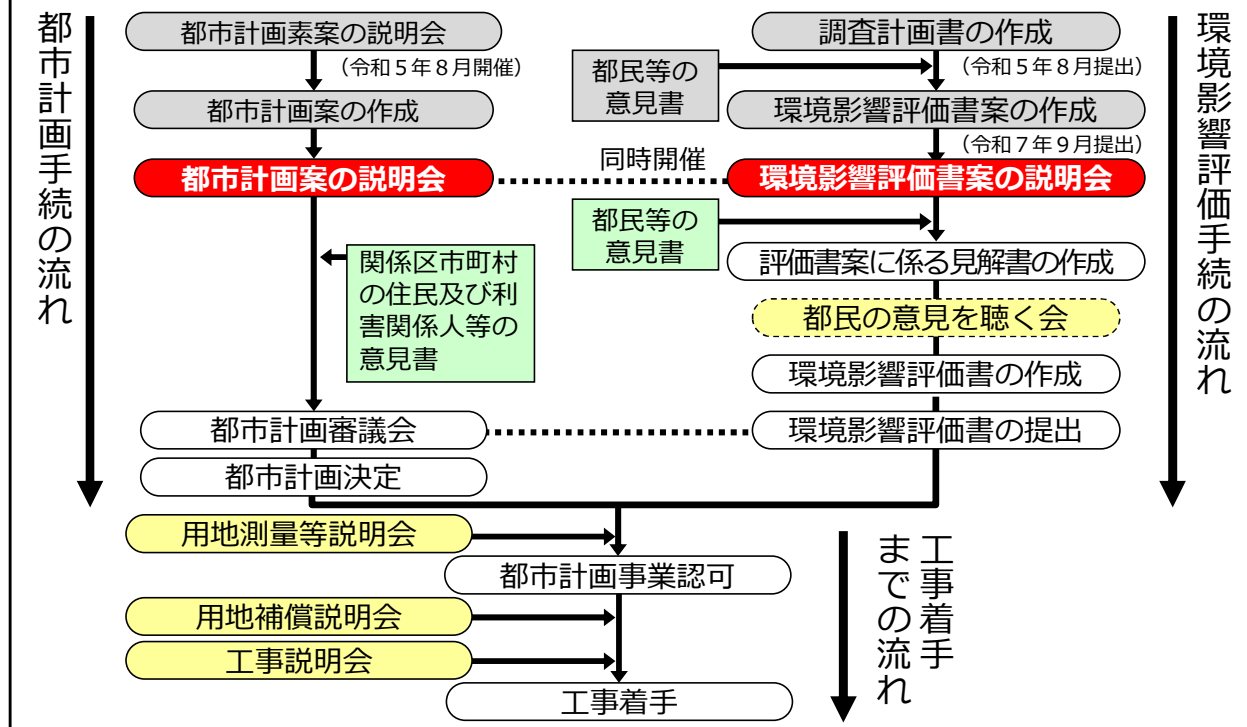
なお、
工事の施行中および工事の完了後には、東京都環境影響評価条例に基づく事後
調査を実施いたします。

環境影響評価書案のあらましの内容についての説明は以上です。

今後の手続の流れ (連続立体交差化計画等)

次に、連続立体交差化計画等に関する、今後の手続の流れについて、説明いたします。

今後の手続の流れ (連続立体交差化計画等)



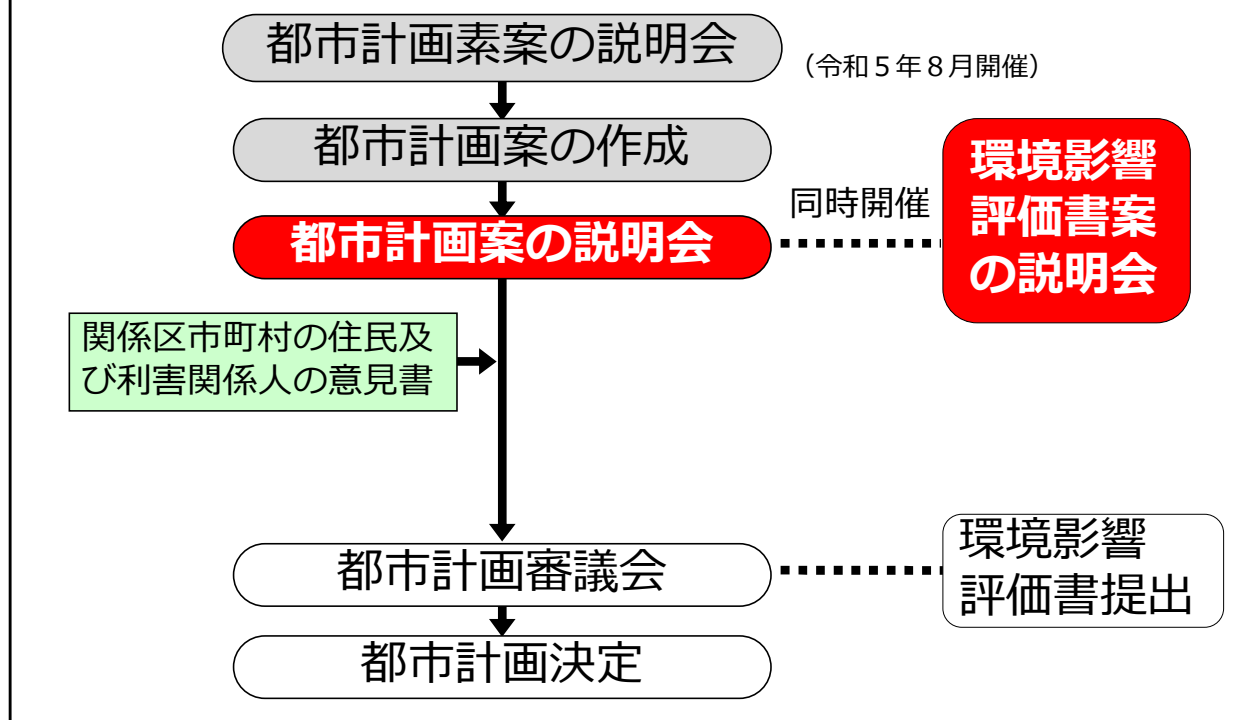
工事着手に向けては、今回の計画を都市計画決定することが必要となります。

都市計画決定に至るまでには、大きく二つの流れがあります。
 ひとつは、画面左側の都市計画手続の流れ、
 もうひとつは、画面右側の環境影響評価手続の流れになります。

このふたつの手続の流れのあと、
 工事着手までの流れがあります。
 令和5年8月に、
 都市計画の素案を皆様にお示ししましたが、
 本日の説明会は、このスライドの赤く塗られている部分になります。

都市計画手続の流れ

(連続立体交差化計画・鉄道付属道路)
(立川都市計画道路3・4・8号立川馬国立線)
(立川都市計画道路3・5・6号国立昭島線)



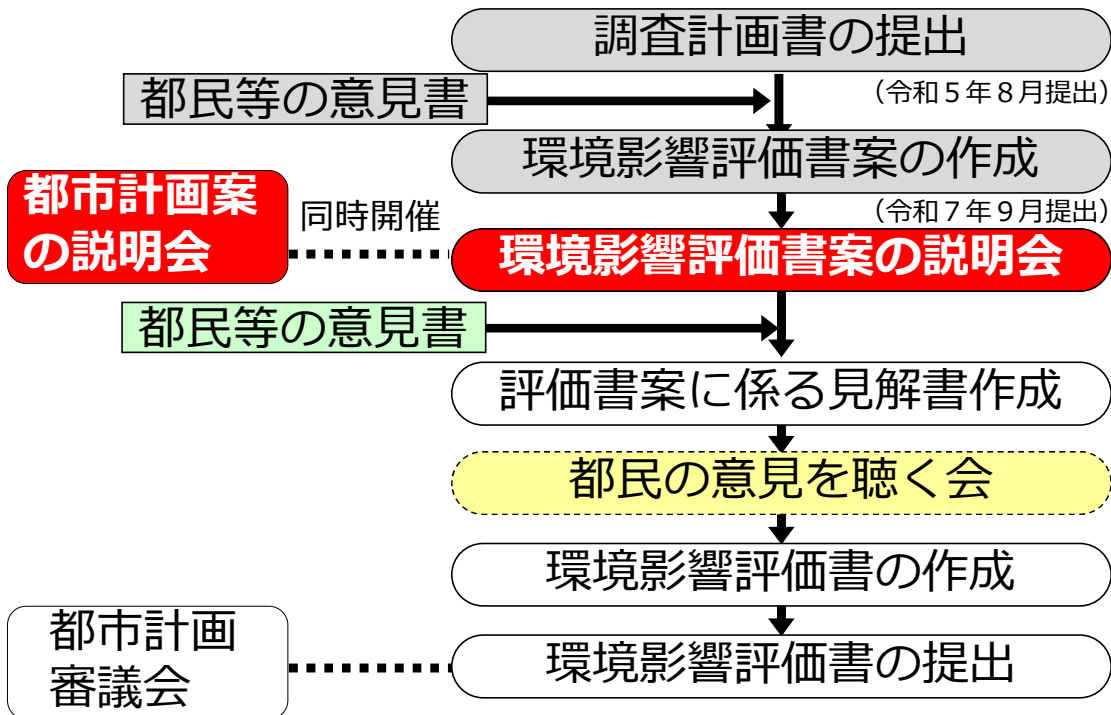
まず、都市計画の手続について、説明いたします。

本日、ご説明しました連続立体交差化計画などの都市計画案は、現在、市役所や都庁においてご覧いただけます。

また、都市計画案に対し、ご意見のある方は、意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議を行い、その議決を経て、都市計画決定が行われます。

環境影響評価手続の流れ (連続立体交差事業)



次に、環境影響評価の手続について、説明いたします。

これまでご説明した計画のうち、連続立体交差事業が、東京都環境影響評価条例の対象となり、条例に基づく手続を行います。

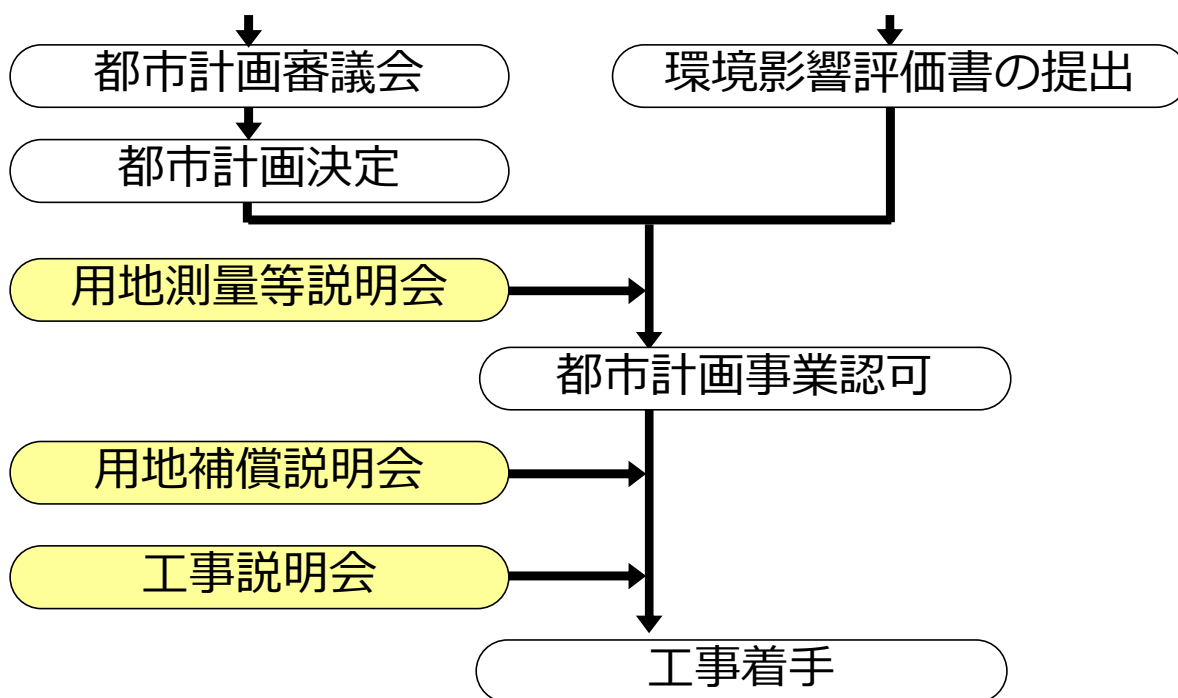
本日、ご説明しました環境影響評価書案は、現在、市役所や都庁においてご覧いただけます。

また、環境影響評価書案に対し、ご意見のある方は、意見書を提出することができます。

そのご意見などを踏まえて、評価書案に係る見解書及び環境影響評価書を作成し、提出します。

提出した環境影響評価書は、都市計画審議会において、先ほどの都市計画案を審議する際の参考資料とされます。

工事着手までの流れ (連続立体交差化計画等)



以上の手順が完了したのち、
用地測量等説明会を行い、
都市計画事業として、事業認可を取得します。

その後、
用地補償説明会、
工事説明会を行い、

工事に着手します。

今後の手順の進捗により前後する可能性はありますが、都市計画決定は令和8年度、
事業認可は令和10年度を予定しております。

また、具体的な用地補償のお話は、用地補償説明会以降にさせていただきます。

各市のまちづくり について

次に、各市のまちづくりについて、説明いたします。

国立市

矢川駅南口駅前広場（交通広場※）等の 都市計画案について （国立都市計画道路 7・4・1 号 鷺久保上峯下線）

※一般的には通称名の「駅前広場」が広く知られておりますが、都市計画上の用語は「交通広場」であるため、「交通広場」の用語を統一して使用します。

はじめに、国立市の矢川駅交通広場計画について説明いたします。

矢川駅周辺の課題

【北口周辺】



○バスの乗車待ちにより、
矢川通りで混雑が発生



○タクシー・自家用車
の乗降場がない



○十分な幅員がない歩道

【南口周辺】



○交通広場がない
○エレベーター利用者は北口へ移動



○混雑時には踏切内に
歩行者等が集中



○狭い道路があり、東西
に円滑な移動ができる
道路がない

94

まず、矢川駅周辺の課題を説明いたします。

矢川通りでは、乗車待ちのバスが停車することで、交通渋滞が生じています。北口の交通広場では、自家用車等が流入し、バス移動の妨げになる場合があります。

次に、矢川駅の南口周辺の現状です。

矢川駅の南側には交通広場がありません。

朝夕の混雑時には、矢川通り西側歩道に歩行者等が集中し、円滑な歩行者移動の妨げになっています。

さらに、矢川駅南側の周辺道路は、幅員が狭いため、災害時などの避難・緊急活動において支障が出るのが懸念されます。

矢川駅周辺地域のまちづくり

駅周辺への
取付道路の整備

人が集い憩える
ゆとりある
駅前空間

交通広場は矢川通りに
隣接して配置

都市計画
事業で
整備実施

交通広場の整備

南武線沿線まちづくり方針

南武線沿線まちづくり方針
令和4(2022)年3月

矢川駅周辺基盤整備計画

矢川駅周辺基盤整備計画
令和6(2024)年3月



次に、矢川駅の周辺地域のまちづくりについて、説明いたします。
国立市では、国立市都市計画マスタープラン及び南部地域整備基本計画を基に「南武線沿線まちづくり方針」を定めています。
これらを踏まえ、令和5年度には交通広場を矢川通りに隣接させること、などを示した矢川駅周辺基盤整備計画を策定し、今年度には、取付道路及び交通広場の都市計画素案を示しました。

配置の考え方

【南口交通広場整備 配置の考え方】



南口交通広場は**矢川通りに隣接して配置**します

自動車は**取付道路を経由**し南口交通広場へ進入します

次に、交通広場及び取付道路の整備概要について説明いたします。
南北の交通広場の役割は、北口・南口の二つの広場で交通空間を創出し、機能を適切に分担する交通広場としています。
まず、北口交通広場については、新たな用地取得は行わず、バス・コミュニティワゴン乗降場の再整備、歩行者環境の改善を図る改修とします。
矢川駅南口では、矢川駅周辺で不足する交通機能を補完するため、用地を新たに取得し、タクシーや送迎用自家用車の乗降場などを配置した交通広場を整備します。

都市計画案について

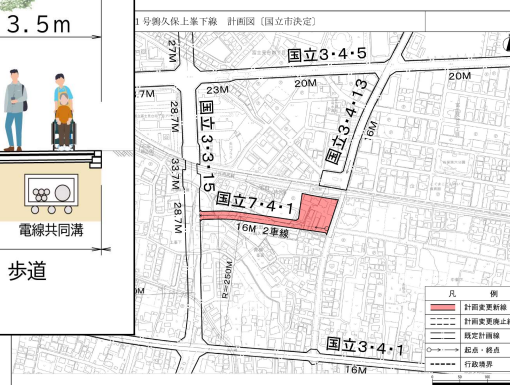
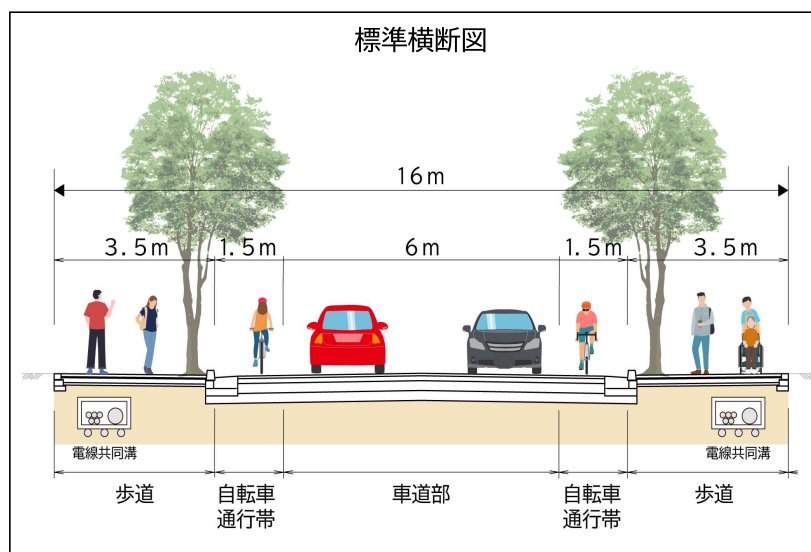


都市計画 路線名		国立都市計画道路 7・4・1号鶉久保 上峯下線
位 置		国立市大字石田字 鶉久保から 国立市大字谷保字 上峯下まで
延 長		約240m
構 造	車線の数	2車線
	幅 員	16m
その他		交通広場の設置 約3,100㎡

この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用(承認番号: 7都市基交測第37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36号、令和7年4月25日

赤に着色した部分が、国立7・4・1号線の都市計画案です。
国立7・4・1号線の延長は約240m、車線の数是一片側1車線ずつの2車線、幅員は16mであり、約3,100㎡の交通広場を含みます。

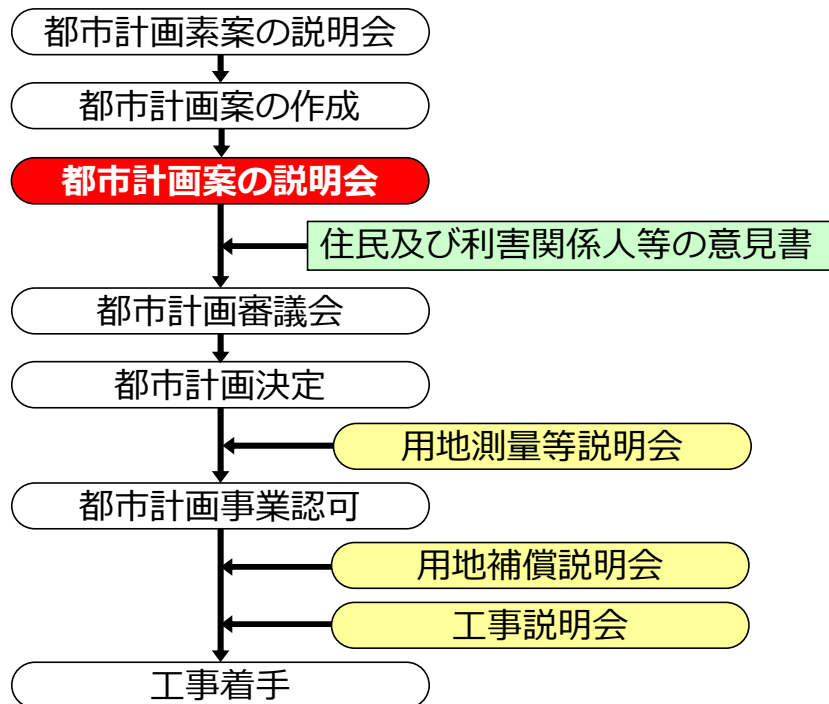
国立7・4・1の標準横断図



この地図は、東京都市計画1/2,500地形図を使用し承認番号：7都市基父測第31号/しく作成したものであります。無断複製を禁じます。
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都市基父測第36号、令和7年4月25日

こちらは、国立7・4・1号線の標準横断図です。
車道は6m、歩道は3.5m、自転車通行帯は1.5mの幅員で、歩行者と自転車利用者を分離する構造とします。

今後の手続の流れ (国立7・4・1号線)



国立市の道路計画の今後の都市計画の手続について、説明いたします。
都市計画案は、現在、市役所においてご覧いただけます。
また、ご意見のある方は、都市計画案に対する意見書を提出することができます。
その後、都市計画審議会において審議を行い、その議決を経て、都市計画決定が行われます。
都市計画が決定したのち、用地測量等説明会を行い、都市計画事業として事業認可を取得します。
その後、用地補償説明会、工事説明会を行い、工事に着手します。

立川市

西国立駅交通広場計画の 都市計画案について (立川都市計画道路 7・4・5号西国立駅線)

※一般的には通称名の「駅前広場」が広く知られておりますが、都市計画上の用語は「交通広場」であるため、「交通広場」の用語を統一して使用します。

続きまして、立川市が手続を進めていく、連続立体交差化計画に関連する西国立駅交通広場計画の都市計画案について、説明いたします。

西国立駅周辺地域のまちづくり



立川市では、これまで旧庁舎周辺地域グランドデザインや立川市都市計画マスタープラン、西国立駅西地区地区計画の整備方針に沿って、西国立駅周辺地域のまちづくりを進めてまいりました。

また、令和4年3月にはJR南武線の鉄道立体化の動向をまちづくりの契機と捉え、今後のまちづくりの方向性を示し、地域の方々と行政、関係機関等が「まちの将来像」を共有することを目的に「西国立駅周辺地域まちづくり構想」を策定しております。

西国立駅周辺の課題

■ 駅前に交通広場がない



○公共交通機関への乗り換えに
安全性・利便性を欠く

■ 駅周辺の安全な歩行者空間の不足

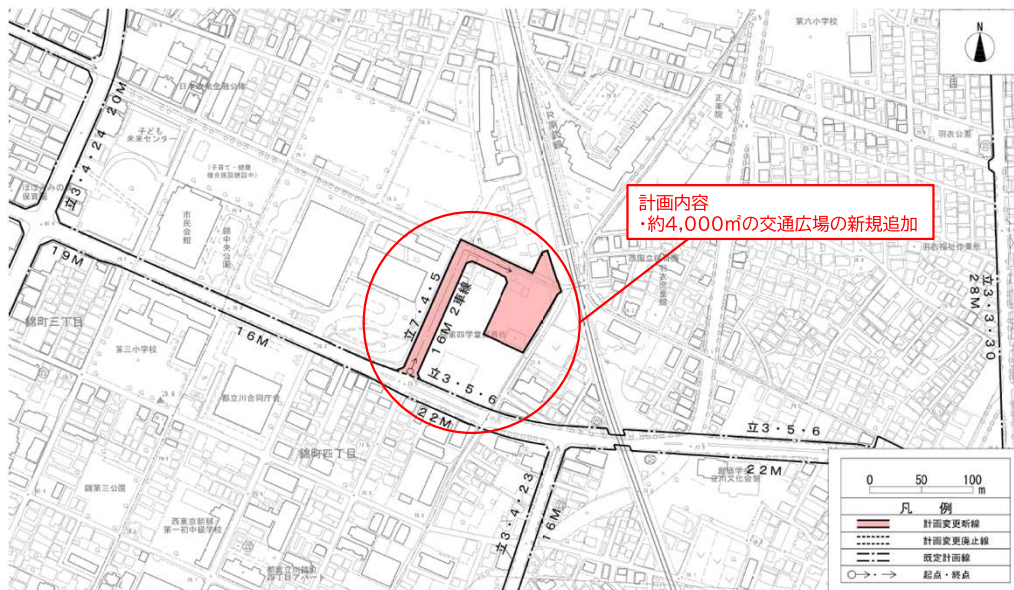


○歩道が狭い
○歩道が整備されていない区間が多い

これまでの西国立駅周辺のまちづくりの検討の中では、駅前に交通広場がないため公共交通機関への乗り換えに安全性・利便性を欠くことや、駅周辺の歩道が狭く、歩行者空間が不足しているなどの課題が挙げられています。

これらの課題を解決し、西国立駅における交通結節点機能を強化するとともに、生活中心地としての形成を図るため、JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて交通広場の整備を計画しております。

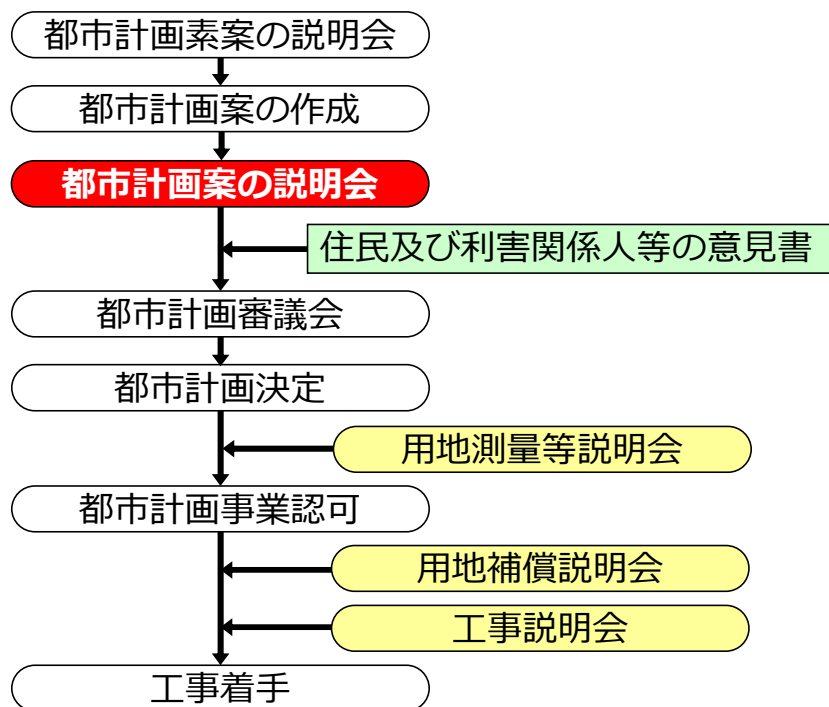
都市計画案について



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を使用（承認番号：7都市基交測第42号）して作成したものである。
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26号、令和7年4月18日

こちらは、立川7・4・5号線の都市計画案です。
約4,000m²の交通広場および立川3・5・6号線へ接続する約190mの取付道路を計画しております。

今後の手続の流れ (立7・4・5号線)



立川市の道路計画の今後の都市計画の手続について、説明いたします。

都市計画案は、現在、市役所においてご覧いただけます。

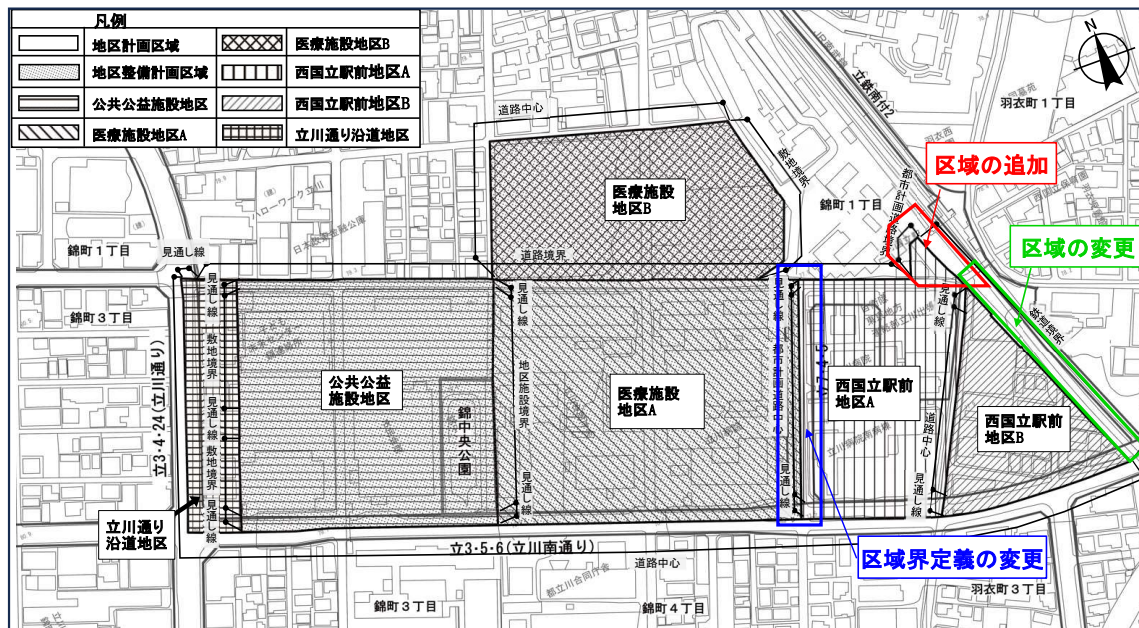
また、ご意見のある方は、都市計画案に対する意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議を行い、その議決を経て、都市計画決定が行われます。

都市計画が決定したのち、用地測量等説明会を行い、都市計画事業として事業認可を取得します。

その後、用地補償説明会、工事説明会を行い、工事に着手します。

西国立駅西地区地区計画の変更について



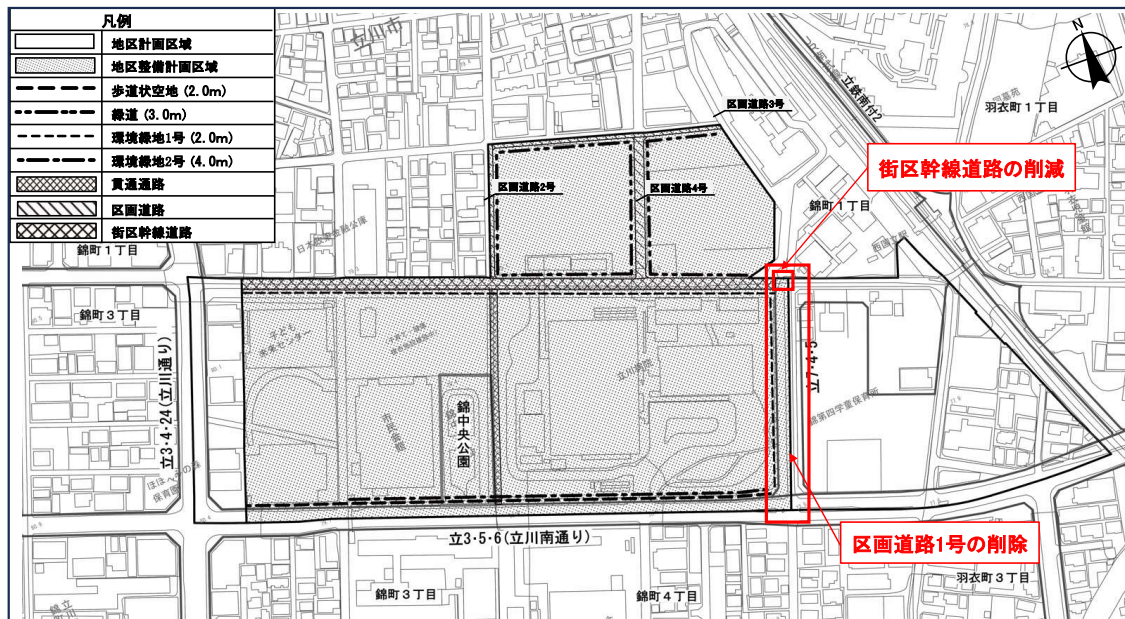
最後に、西国立駅西地区地区計画の変更について説明いたします。

青色で示した範囲について、立川7・4・5号線の計画に基づき、区域界定義を変更します。

赤色で示した範囲について、立川7・4・5号線の追加により「西国立駅前地区A」の範囲を拡大します。

緑色で示した範囲について、連続立体交差化計画に伴い、「西国立駅前地区B」の範囲を変更します。

西国立駅西地区地区計画の変更について

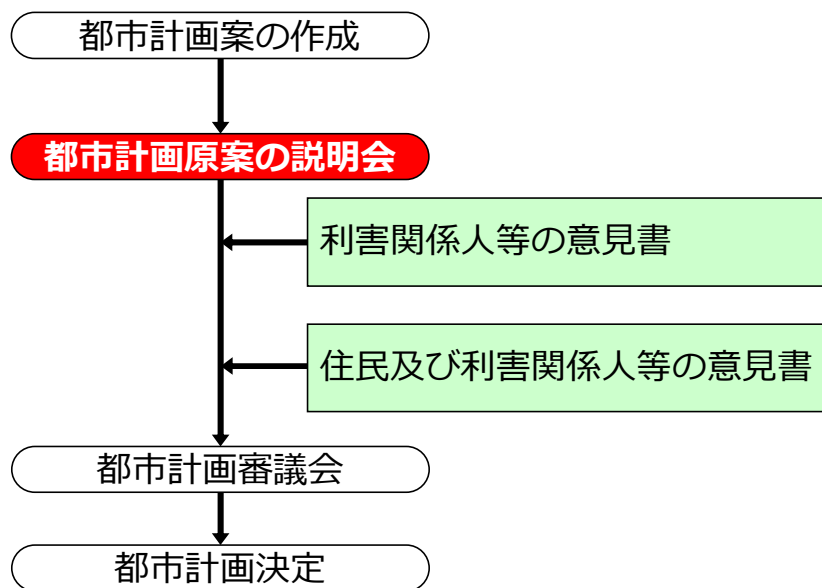


なお、立川7・4・5号線と重複する区画街路1号及び街区幹線道路の一部については削除しますが、
「地区施設の配置及び規模」、「建築物等に関する事項」についての変更はございません。

今後の手続の流れ

(西国立駅西地区地区計画)

※西国立駅西地区地区計画の変更のみ



立川市の地区計画の今後の都市計画の手続について、説明いたします。

本日、ご説明しました地区計画の原案は、現在、市役所にて、ご覧いただけます。

また、都市計画の原案に対し、区域内の土地所有者や土地の利害関係者は意見書を、令和7年10月7日から10月28日まで、提出することができます。

その後、連続立体交差化計画に関連する都市計画とあわせて、立川市都市計画審議会へ諮問し、答申をいただいた後に都市計画決定を予定しています。

以上で、立川市の説明を終わります。

都市計画案及び 環境影響評価書案の 縦覧と意見書の提出について

最後に、都市計画案及び環境影響評価書案の縦覧と意見書の提出について、説明いたします。

都市計画案の縦覧・意見書

都市計画案名称	(1) 国立都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線 (2) 立川都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線 (3) 立川都市計画道路3・4・8号立川駅国立線		
縦覧期間及び時間	(1)～(3) 令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 9:00～12:00、 13:00～17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)	(1) 令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 8:30～17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)	(2)～(3) 令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 8:30～17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦覧場所	(1)～(3) 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 (都庁第二本庁舎12階北側)	(1) 国立市 都市整備部 都市計画課 (国立市役所3階50番窓口)	(2)～(3) 立川市 都市整備部 都市計画課 (立川市役所2階73番窓口)
意見書の提出先及び提出期限	■ 提出先 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1 都庁第二本庁舎12階北側 (TEL)03-5388-3225 ■ 提出期限 令和7年10月21日(火) 持参(17時00分) 郵送(消印有効) 提出フォーム		

(1)～(3)の都市計画案の意見書提出フォームは、以下の都市整備局のホームページからアクセスください。
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/basic/singikai/aramashi/jouhou_ichiran

連続立体交差化計画と立川3・4・8号線の

都市計画案の縦覧は、スライドに示す通り、令和7年10月7日から10月21日まで、東京都庁、国立市役所、立川市役所にてご覧いただけるほか、東京都都市整備局のホームページにも掲載しております。

また、意見書は令和7年10月21日まで、東京都都市整備局に提出することができます。

都市計画案の縦覧・意見書

都市計画案 名称	・国立都市計画道路区画街路 都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武 線付属街路第1号線～第5号線 ・国立都市計画道路7・4・1号 鵜久保上峯下線	・立川都市計画道路区画街路 都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武 線付属街路第1号線～第3号線 ・立川都市計画道路7・4・5号 西国立駅線 ・立川都市計画道路3・5・6号 国立昭島線
縦覧 期間 及び 時間	令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 8:30～17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)	令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 8:30～17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦覧 場所	国立市 都市整備部 都市計画課 (国立市役所3階50番窓口) 〒186-8501	立川市 都市整備部 都市計画課 (立川市役所2階73番窓口) 〒190-8666
意見書の提出先 及び 提出期限	東京都国立市富士見台2-47-1 (TEL)042-576-2111 (内線361) ■提出期限 令和7年10月21日(火) 持参 (17時00分)、郵送 (消印有効) メール (sec_toshikei@city.kunitachi.lg.jp)	東京都立川市泉町1156-9 (TEL)042-523-2111 (内線2366) ■提出期限 令和7年10月21日(火) 持参 (17時00分)、郵送 (消印有効) メール (toshikeikaku@city.tachikawa.lg.jp)

鉄道付属街路などの関連する道路計画と交通広場計画の
都市計画案の縦覧及び意見書の提出については、スライドに示す通りです。

都市計画案の縦覧・意見書

都市計画案 名称	・立川都市計画地区計画西国立駅西地区地区計画（原案）
縦覧期間 及び 縦覧時間	●縦覧期間 令和7年10月7日(火) ～令和7年10月21日(火) 8:30～17:00（土曜日、日曜日、祝日を除く） ●意見書受付期間 ※区域内土地所有者や土地の利害関係者のみ提出可 令和7年10月7日(火) ～令和7年10月28日(火) 8:30～17:00（土曜日、日曜日、祝日を除く）
縦覧 場所	立川市 都市整備部 都市計画課（立川市役所2階73番窓口） 〒190-8666
意見書の提出先 及び 提出期限	東京都立川市泉町1156-9 (TEL)042-523-2111（内線2366） ■提出期限 令和7年10月28日(火) 持参（17時00分）、郵送（消印有効）、メール（toshikeikaku@city.tachikawa.lg.jp）

立川都市計画地区計画西国立駅西地区地区計画（原案）の都市計画案の縦覧及び意見書の提出については、スライドに示す通りです。

環境影響評価書案の縦覧・意見書

事業 名称	・東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業	
縦 覧 期 間	令和7年10月7日(火) ～令和7年11月5日(水) 9:30～16:30 (土曜日、日曜日、祝日を除く)	令和7年10月7日(火) ～令和7年11月5日(水) 9:30～16:30 (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦 覧 場 所	・東京都 環境局 総務部 環境政策課 (都庁第二本庁舎19階南側) ・東京都 多摩環境事務所 管理課 (東京都立川合同庁舎3階)	・国立市 生活環境部 環境政策課 (国立市役所1階16番窓口) ・立川市 環境資源循環部 環境政策課 (立川市役所2階79番窓口)
意見 書 の 提 出 先 及 び 提 出 期 限	■ 提出先 東京都 環境局 新宿区西新宿2-8-1 総務部 環境政策課 都庁第二本庁舎19階南側 (TEL) 03-5388-3406 ■ 提出期限 令和7年11月20日(木) 持参 (17時00分) 郵送 (消印有効) 提出フォーム	

環境影響評価書案の意見書の提出フォームは、以下の東京都環境局のホームページからアクセスください。
https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/assessment/reading_guide/index.html

また、連続立体交差事業の環境影響評価書案の縦覧及び意見書の提出については、スライドに示す通りです。

お問合せ先

事業	担当
JR南武線 連続立体交差化計画	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 建設局 道路建設部 計画課 TEL 03-5320-5321 東日本旅客鉄道株式会社 東京建設プロジェクトオフィス 計画構想ユニット 計画推進 立体交差計画Ⅱ TEL 03-3493-1833
鉄道附属街路 (国鉄南付1～5号線)	国立市 都市整備部 都市計画課 TEL 042-576-2111 内線(361)
鉄道附属街路 (立鉄南付1～3号線)	立川市 都市整備部 都市計画課 TEL 042-523-2111 内線(2366)

これまで説明した各事業のお問い合わせ先はこちらになります。各事業において、ご不明な点等がありましたら、それぞれの担当へお問い合わせください。

お問合せ先

事業	担当
立3・4・8号線	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 TEL 03-5388-3293
国立7・4・1号線 (交通広場)	国立市 都市整備部 都市計画課 TEL 042-576-2111 内線(361)
立3・5・6号線及び 立7・4・5号線 (交通広場)	立川市 都市整備部 都市計画課 TEL 042-523-2111 内線(2366)
矢川駅周辺のまちづくり	国立市 都市整備部 南部地域まちづくり課 TEL 042-576-2111 内線(372)
西国立駅周辺のまちづくり	立川市 産業まちづくり部 まちづくり推進課 TEL 042-523-2111 内線(2732)

**皆さまのご理解とご協力を
お願い申し上げます**

**東 京 都
国 立 市
立 川 市
東 日 本 旅 客 鉄 道 株 式 会 社**

以上で、本日の説明を終了いたします。

今後、東京都、国立市、立川市、東日本旅客鉄道株式会社は、早期事業化に向け
け手続を進めてまいりたいと考えておりますので、皆さまのご理解とご協力を
いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。