

令和7年10月8日（水）、11日（土）、13日（月）、15日（水）の計4日間で開催した東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅付近）の連続立体交差化計画及び関連する道路計画の都市計画案及び環境影響評価書案の説明会において、多くのご質問をいただきました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【都市計画、事業計画に関する内容】

Q1 事業の目的は何か。

A1

（東京都建設局）

道路整備の一環として踏切を解消することを目的にしており、鉄道の立体化によって、交通渋滞や地域分断を解消し、立体化によって生まれる空間の活用も可能となります。

Q2 本計画はいつからあったのか。

A2

（東京都建設局）

平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」において鉄道立体化の検討対象区間の一つに位置付けられました。その後、交差道路等の道路整備計画の具体化、地元市による街づくりの熟度などを踏まえて、平成24年9月に事業候補区间に位置付け、調査を開始しました。平成30年4月には国に連続立体交差事業として認めるといった採択を受け、その後も構造形式や施工方法、事業効果等の検討も進めております。令和5年3月には都市計画素案の元になる事業範囲、構造形式、施工方法をまとめて、国と比較設計協議を行い、令和5年8月には説明会を開催し、素案として皆様にご説明させて頂いたといった経緯となります。

Q3 鉄道高架化と都市計画道路を一体的に整備する理由は何か。

A3

（東京都都市整備局）

連続立体交差事業は、交通渋滞や地域分断を解消するなど極めて効果の高い事業であり、本事業においては、都市計画道路等との一体的な整備により、これらの効果が更に高まるものと認識しております。

Q4 立川3・4・8号線の計画の具体的な内容を知りたい。

A4

(東京都都市整備局)

南武線を高架化にすることで、道路を平面構造とする計画に変更することと、道路が立体交差となっていたことによる側道が必要なくなるので 20.5m から 16m に幅員を変更するという内容となります。

Q5 西国立駅が現在線よりも西側に移設するように見えるが、どのような計画か。

A5

(東京都建設局)

西国立駅の西側に現在 JR の保守基地があり、現況の鉄道敷地を最大限に活用していくことで計画しているため、現在線より西側に高架橋を作る計画となっております。

【説明会に関する内容】

Q6 影響の大きい事業であるため、市内広く全域の方に知らせ、時間をかけて丁寧に説明するべき。

A6

(東京都都市整備局、建設局)

今回の説明会以後、ご質問、疑問点等がある場合には、お問い合わせいただければ、ご説明させていただきます。

また、今後も、用地測量等説明会、用地補償説明会、工事説明会など、事業の節目ごとに説明会を開催し、地域の皆様方のご理解が深まるよう丁寧に取り組んでまいりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいいたします。

【構造形式に関する内容】

Q7 構造方式は高架方式で決定か。直上方式による高架化は検討したのか。

A7

(東京都都市整備局、建設局)

鉄道周辺の地形的な条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費、期間などの事業的条件の3つの基本条件を踏まえ、総合的に判断して高架方式を選定しています。

本日の説明内容は都市計画案であり、この後都市計画審議会で審議された上で、適切と認められた場合には都市計画決定となります。

直上方式による高架案も検討しており、仮線方式に比べて事業費は 380 億円ほど高くなります。

**Q8** 本事業の都・市・JRの費用負担割合を知りたい。また、事業費はいつ頃算出したのか。物価の高騰を考慮しているか。事業費に用地費用も含まれるのか。

A8

(東京都建設局)

総事業費は、令和3年度の概略設計において算出したものになります。昨今の物価高などもあり、事業費が増加する可能性はあるが、今後の詳細設計の中でコストの精査に努めてまいります。

総事業費約960億円のうち、都市側が9割負担、JRは1割負担となります。さらに都市側は国の補助金が半分あり、東京都を含めた地元市の負担は430億円程度になります。その中で、都と市の負担割合は、地元市が3割負担となるため、都が約300億円、両市をあわせて約130億円と想定しています。

なお、事業費には関連側道の整備費、用地費も含まれています。

**Q9** 谷保駅の立体化や天神前踏切を除却する検討はしたのか。

A9

(東京都建設局)

地形的に鉄道線路が谷保駅から西府駅に向かって下り勾配になっていること、谷保駅を高架化した場合、東八道路に高架橋が支障すること、貨物列車が走行する場合、通常より緩い勾配にする必要があることなどから、擦り付けの延長が長くなるため、谷保駅の高架化や天神前踏切を除却することは難しいです。

**Q10** 廃止踏切の検討に当たり、市役所前踏切から坂下第一踏切に向かう線路の勾配は何パーセントで計画しているのか。

A10

(東京都建設局)

縦断勾配については、貨物列車が通るため、通常より緩い勾配の約1.5%で計画しています。

**Q11** 立川断層の地震による影響はあるか。また、立川活断層を考慮して設計・施工しているのか。

A11

(東京都建設局)

平成7年に発生した阪神淡路大震災を契機に、様々な土木構造物の設計基準の見直しがされており、東日本大震災においても設計基準の見直し等行われています。地震の懸念については設計上考慮されており、今後構造物を安全に設計していきます。

## 【工事に関する内容】

Q12 用地境界について、具体的なスケジュールはいつ頃、どのような形で知らせてもらえるのか。

A12

(東京都建設局)

都市計画決定について、約1年後（令和8年度）と見込んでおり、その後、用地測量等説明会を開催し、用地境界の確認や測量を実施します。順調に手続きが進んだ場合、令和10年度に都市計画事業認可取得して、用地補償説明会などを開催する予定です。

Q13 用地取得、あるいは借地の対象範囲がいつ頃明確になるのか。

A13

(東京都建設局)

都市計画決定後、用地測量等の説明会を行い、土地境界や面積を測量で明らかにし、事業認可までに詳細に設計を進めていきます。その上で、都市計画の範囲や、工事上必要になる範囲が確定するため、事業認可を取得後の用地補償説明会で明らかにしていきます。

Q14 工事着手時期や施工順序はどのようになるのか。

A14

(東京都建設局)

順調に手続きが進んだ場合、事業着手を令和10年度と想定しています。事業期間については、約13年間を予定しており、令和22年度に事業完了を想定しています。

工事着手時期や施工順序については、一定程度用地が確保できたところから、説明会を開催したうえで順次工事を進めていく予定です。

Q15 工事期間中は側道を通行できなくなるのか。迂回が発生するのか。

A15

(東京都建設局)

側道の外側に現道の通行機能を確保したいと考えており、事業中借地させていただくことを考えています。パンフレットや掛図に予定している範囲を示しており、今後、詳細な設計、測量により用地境界を確定後、具体的な範囲を説明していきます。

Q16 工事期間中の踏切除却箇所の平面交通は確保されるのか。

A16

(東京都建設局)

今後、詳細な施工計画を検討しますが、踏切部分の道路機能は確保したいと考えています。

**Q17 国立市役所前踏切と中平1号踏切間の富士見台団地のヒマラヤスギは残るのか。**

A17

(東京都建設局)

土地境界や事業で必要な範囲については、測量や設計を進めていく段階で明らかにしていく予定です。敷地内の樹木については、都市計画事業認可後の用地補償説明会を開催し、地権者の方々に補償に関して説明していきます。

**Q18 一般部の目隠しはどうのように対策をとっていただけるのか。**

A18

(東京都建設局)

一般部の防音壁は1.5メートルほどの高さで設置する予定です。

**Q19 工事中、立川通り付近の擦り付け区間は防音壁が設置されるのか。**

A19

(JR 東日本)

工事区間に關しては、防音壁を設置する方向で検討を進めています。

**Q20 過去に別の工事で近隣に土砂を落とされた被害があったことから、施工中の工事車両の交通規制をお願いしたい。**

A20

(JR 東日本)

工事用車両の通行のルートは今後詳細が決まるため、工事着手前に説明会を開催し、その際に説明します。また、現場のヤードから工事用車両が出る際は、車輪の周りに付いた汚れ取り、誘導員や清掃員を配置して、道路を清掃することを徹底します。

**Q21 貨物列車は坂に弱いが、高架後の安全性は考慮されているのか。**

A21

(JR 東日本)

線形や勾配等を決めるに当たり、JR貨物に設計の内容を説明し、貨物列車も安全に運行できることを確認しています。

**Q22 立体化する駅のホームの長さはどうのような設計か。**

A22

(JR 東日本)

現状の南武線の6両対応を維持していく考え方で設計をすすめていく予定です。

## 【側道計画に関する内容】

Q23 滝の院踏切と坂下第一踏切が廃止になることに対する通行の確保は検討しているのか。

A23

(東京都建設局、国立市)

廃止踏切への対応として、線路南側に東西道路を整備することで、東西に迂回できるようにしていきます。西側にある坂下第二踏切は現在歩行者しか通れませんが、今後は車も通行できるようにしていく予定です。

また、廃止となる踏切部に立体的に横断する施設を設置できないかについて、市で検討を行っています。

Q24 滝の院踏切廃止に伴う東西通行の移動の強化とは何か。

A24

(国立市)

滝の院踏切と坂下第一踏切の線路の南側について、つながっていない東西方向の市道を連立事業と合わせて整備していきたいと考えています。

## 【まちづくりに関する内容】

Q25 高架の下は一般の人が自由に行き来できるようになるのか。

A25

(東京都建設局)

都市側で高架下利用可能面積の15%程を利用可能というルールがあり、高架下の利用方法は、地元市の意向を踏まえ、高架化の見通しが立った頃に協議して決めていきます。

Q26 おたか森を活用できるように、高架下に道を整備してほしい。

A26

(国立市)

おたか森へは、住民の方からも、鉄道高架化後に北側から行き来できるようにとの意見があり、高架橋の橋脚が重ならないよう調整しています。実際にどのような形にできるかは今後検討していきます。

Q27 交通広場の都市計画事業認可および工事着手の予定はいつになるのか。

A27

(国立市、立川市)

連続立体交差事業のスケジュールと合わせて進めていく予定です。

Q28 矢川駅の交通広場について、国立3・3・15が整備されなかった場合どうなるか。

国立3・3・15号線に繋がらないと効果はないと考えてよいか。

A28

(国立市)

矢川駅南口交通広場の整備と国立3・3・15号線の整備は連立事業と一体的に進めいくものと考えています。

Q29 国立3・4・14号線の南側はいつどのような形で整備されるのか。

A29

(国立市)

甲州街道より北側について、これから事業認可を取得していきます。連続立体交差事業に合わせて進めていくと考えており、必要に応じて個別説明や説明会を実施していきます。また、甲州街道より南側については、事業化に向けて検討中です。

Q30 西国立駅前の駅前広場以外の空き地をどのように利用するのか。

A30

(立川市)

西国立駅の交通広場周辺は殆ど国有地であり、具体的な土地利用は今現在、決定しておりません。今後、交通広場の整備の進捗状況等踏まえ、検討を進めています。

【環境影響評価に関する内容】

Q31 環境影響評価の対象から水循環項目を外した理由は何か。

A31

(東京都建設局)

本工事は、地下トンネルの整備や地下を掘削して水の流れを遮蔽するような工事や大規模な地下水の汲み上げは行わないため、周辺の地下水に影響を及ぼす環境影響要因はないものと考えています。

Q32 仮線時の騒音について、昼・夜の予測値が現況値よりも下がっている理由は何か。

A32

(東京都建設局)

仮線時は地表に遮音効果のある仮囲いを立てるなどの保全措置を行うことによって、同じ地点で昼夜いずれも騒音の予測値は現況値よりも低くなります。

Q33 工事完了後の振動の予測値は昼間、夜間のいずれになるのか。

A33

(東京都建設局)

振動の予測値は昼夜では分けておりません。予測に当たっては、最寄りの中央線の事例を参考にしていますが、南武線は貨物列車が走行することから、2dBほど振動値が上がる見込みで評価しました。これらの予測評価により、おおむね現況値と同等もしくは現況値を上回らないことを確認しました。

Q34 騒音の予測値は高さ方向を考慮しているのか。

A34

(東京都建設局)

国立市役所前の駐車場を借りて、高さ方向の現況の騒音測定・予測を行っています。5階相当の13.2mの高さまで予測を行っており、5階相当の高さでは騒音が現況よりも2dBほど上がるという予測しています。この予測は、開放的な空間を前提に予測しており、実際は13.2mほどの高さになると建物の中に人がいる状況となります。構造物を介した予測というのは非常に難しいため、目安としてご理解ください。

**Q35 騒音対策として、ロングレール化した際の継ぎ目の数はどのくらいか。**

A35

(東京都建設局)

ロングレール化の検討は今後実施する鉄道構造物の詳細設計で行うため、現時点では具体的な継ぎ目の数をお示しすることはできませんが、極力減らす方向で検討を進めていきます。

**Q36 騒音の予測において、貨物車・保守車両を考慮しているのか。**

A36

(東京都建設局、JR 東日本)

貨物列車も騒音の予測の対象としています。保守用車両は通常の列車より本数も少なく、かなり騒音が低いため、予測していません。

**Q37 中学校前踏切付近において高架化後の日影の影響は無いのか。**

A37

(東京都建設局)

立川市内の鉄道付属街路の1号線、2号線の区域内に規制時間内の日影が含まれるため、影響は少ないと考えています。

**Q38 永山中継局では電波障害の影響はあるのか。**

A38

(東京都建設局)

永山中継局では、東京スカイツリーと同様に地上デジタル放送を発信しています。電波障害は最大約270mまでの範囲で生じると予測しております。なお、高架橋による電波障害が発生した際は、皆様の自宅のアンテナの向きの調整、ケーブルテレビの接続等、適切な措置を講じていきます。