

令和5年8月3日（木）、5日（土）、6日（日）、8日（火）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）の連続立体交差計画及び関連する道路計画の都市計画素案説明会や、令和5年8月3日（木）～8月17日（木）まで受付いたしました都市整備局HPの質問フォーム等を通じて、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 なぜ鉄道立体化を進める必要があるのか。

A1

（東京都都市整備局）

都内には、現在、約1,040箇所の踏切があり、踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など、様々な問題が発生しております。東京都では、こうした問題の解決に向けて、重点的かつ計画的に踏切対策を進めていくため、平成16年6月に「踏切対策基本方針」を策定しました。

今回鉄道立体化を予定しているJR南武線（谷保駅～立川駅間）については、区間内にある4か所の踏切は重点的に対策を実施・検討すべき、いわゆる重点踏切として選定されるとともに、鉄道立体化の検討対象区間の一つに位置づけられています。

これらの状況を鑑み、計画区間内にある踏切問題を抜本的に解消することが必要であり、解決策として、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化が適当であると考え、今回、都市計画素案として連続立体交差化計画を説明させていただきました。

Q2 平成16年に策定した計画に基づいているとのことだが、20年も前のことであり、人口動態や車の需要はすごく変わってきていると思うので、その上で必要性があるのか説明すべきではないか。現状に合わせ、必要性を算出し直す予定はないのか。

A2

（東京都都市整備局）

令和4年12月末に国土交通省が更新、公表した踏切道安全通行カルテによると、今回の区間で除却または廃止を予定している19カ所の踏切のうち、1カ所の踏切が開かずの踏切であり、3カ所の踏切が遮断交通量の多い踏切となっています。このように、平成16年当時から対策が必要な状況に変わりないことから、今回立体交差化計画について検討しました。

Q3 この区間で開かずの踏切が「青柳踏切」だけなのはなぜか。また、全踏切の遮断時間はどれくらいか。

A3

(東京都都市整備局)

青柳踏切は、矢川駅と西国立駅のおおよそ中間地点に位置していることから、本計画区間で遮断時間が最も長くなっております。

また、令和4年12月末に国土交通省が更新、公表した踏切道安全通行カルテによると、踏切のピーク時遮断時間は下記のとおりです。

向郷踏切	30分
上野原第一踏切	31分
青柳踏切	41分
矢川踏切	30分

Q4 事業完了までの具体的なスケジュールは。

A4

(東京都都市整備局、建設局)

今後は、都市計画案を作成するとともに、環境影響評価の調査、予測、評価の方法を記載した調査計画書を作成し、所定の手続きを進め、予測・評価の内容を記載した評価書案を作成いたします。

この都市計画案と評価書案について、再度、説明会を開催いたします。

その後、環境影響評価書を作成し、都市計画案と環境影響評価書を都市計画審議会へ付議し、審議の後、その議決を経て都市計画決定し、告示・縦覧という流れになります。具体的な時期については、関係機関との協議等もありますので、確実な約束はできませんが、東京都としては、都市計画決定を約3年後と見込んでおります。

都市計画決定後、用地測量等説明会を行い、用地測量等を実施します。その後、都市計画事業として事業認可を取得し、事業に着手いたします。

今後の手続きの進捗により前後する可能性はありますが、都市計画決定後、事業認可の取得までに約2年を見込んでおります。

事業期間(用地取得、工事(仮線敷設、高架橋築造、駅舎築造等)等)は、事業認可取得後約13年と想定しています。

Q5 都市計画区間が、今回高架化をしない谷保駅及び下谷保一号踏切の川崎方まで含める理由は。

A5

(東京都都市整備局)

現在、西国立駅には保守基地線が設けられていますが、工事期間中は高架橋築造に支障しない谷保駅の南側に仮保守基地、谷保駅の東側には仮分岐器を設置する予定としており、そ

こまでの区間を実際に工事を行う事業予定区間としております。

都市計画区間は上記区間を含める範囲で、都市施設の完結性を考慮して都市計画を定める必要があることから、谷保駅及び下谷保一号踏切の川崎方までを都市計画区間として定めることとしています。

【説明会に関する内容】

Q6 説明会において、時間切れで質問できなかった人がいる以上、都市計画素案説明会は継続して開催すべきと考えるが、今回で終了とする場合、十分な説明を行ったと判断した理由を示すこと。

A6

(東京都都市整備局)

都市計画素案説明会は事前にご案内したとおり、4日間開催し終了いたしました。1日目から3日目については、一部の方のご質問を受け付けることができませんでしたが、ご質問できなかった方に対しては、8/3～8/17に開設した質問フォームにてご意見・ご質問を受け付けたほか、説明会以降もお電話での対応も引き続き実施しております。なお、4日目においては、ご質問される方が少なく、終了時刻まで余裕があったため、同じ方からの再質問もお受けしました。今後については、説明会でもご案内のとおり、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を予定しており、それまでの間については、お電話など個別にご対応させていただきます。

Q7 説明資料は周辺全住民に配布し、細かい地域ごとの説明と対話の場を設定すること。

A7

(東京都都市整備局)

説明会で配布した説明資料については、東京都都市整備局のホームページに掲載しており、説明会のお知らせにもその旨を記載しています。また、周辺全住民の皆様にも説明資料を配布する予定はありませんが、ご連絡いただければ、必要な方に郵送させていただきます。今後については、お問合せいただければ個別にご対応させていただきます。

Q8 国立市・立川市は、住民の一番身近な行政として地域ごとにいっそういねいな説明と対話の場を設けること。住民の意見や疑問は東京都・東日本旅客鉄道株式会社と協議し、市民に報告すること。

A8

(国立市、立川市)

まちづくりを進めていく上では、地域の皆様のご理解とご協力が不可欠でございます。国立市・立川市といたしましては、今後も個別のお問い合わせに対応するとともに様々な機会を通じて計画内容の周知を行い、地域の皆様にご理解いただけるよう努めてまいります。

Q9 地元住民の意向を踏まえて、丁寧に合意形成を図るべきと考えるがいかがか。

A9

(東京都都市整備局)

今後については、説明会でもご案内のとおり、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を予定しており、それまでの間については、お電話など個別にご対応させていただきます。

今回の説明会等で出された意見を参考にして、都市計画案の作成を進めていくこととなりますが、都市計画案についても、皆様から意見提出の機会を設けます。

皆様のご理解が深まるように努めてまいりますので、引き続きよろしく願いいたします。

【構造形式に関する内容】

Q10 天神前踏切を高架化せずに、踏切を存置するのはなぜか。また、国立市内の全踏切を高架化できない理由は。

A10

(東京都建設局)

平成30年4月に着工準備採択を受けた時点では、東京都が平成16年に策定した「踏切対策基本方針」において、「鉄道立体化の検討対象区間」である矢川～立川駅付近を検討区間としていました。

検討を進める中で、東京都・特別区・26市2町が策定した東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の市施行優先整備路線である国立3・4・14号線は、国立市南部地域整備基本計画中間見直し（R元年）において、国立市として、他の道路との接続、鉄道との立体交差化など、事業化に向けた条件整備に取り組むことが明言されたため、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。

国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、今回お示した連続立体交差化計画の範囲となりますので、天神前踏切以東の国立市域の踏切は本計画における立体化の範囲外となります。

現在施工中の東八道路（府中3・2・2・の2号線及び国立3・3・2号線）の橋梁があること及び貨物列車の通行による鉄道の勾配制限により、物理的に天神前踏切を含む市内全踏切の立体化を本計画にて実現することは困難です。

Q11 天神前踏切の残置及び立体交差に関して比較検討をしたのか。

A11

(東京都建設局)

Q10で回答しました理由により、本計画は国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。

国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、

今回お示した連続立体交差化計画の範囲となります。

その後、当該範囲において、構造形式や施工方法を検討し、国と比較設計協議を進め、JR南武線谷保駅～立川駅間として都市計画素案を取りまとめました。

Q12 谷保駅は立体化できないのか。

A12

(東京都建設局)

Q10で回答しました理由により、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。

国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、今回お示した連続立体交差化計画の範囲となりますので、谷保駅は本計画における立体化の範囲外となります。

Q10で回答しました当該地の状況等により、谷保駅の立体化を本計画にて実現することは困難です。

Q13 以前、国立市議会等において、高架化の区間を国立市役所付近から嵩上げするというような市長答弁があったように記憶している。事業区間を川崎方に伸ばした理由及びJRとの協議を含めたその経緯を説明してください。

A13

(東京都建設局)

Q10で回答しました理由により、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。

国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、今回お示した連続立体交差化計画の範囲となります。

なお、検討にあたっては、JR東日本と締結した協定の中で、相互に協力しながら実施してまいりました。

Q14 錦町踏切の西側から谷保駅を含む下谷保一号踏切の東側まで地下化可能と考えているが、地下化できないのか。

A14

(東京都建設局)

Q10で回答しました理由により、今回お示した範囲が連続立体交差化計画の範囲となります。

当該範囲において、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら3つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断し選定しています。

このうち、事業的条件では、仮線高架方式の事業費が約960億円、地下方式の事業費が

約1,820億円となります。このため、仮線高架方式が優位となります。

また、計画的条件では、仮線高架方式は3か所の道路で高さ制限がかかりますが、17か所の踏切を除却できます。一方地下方式では、12か所の踏切が除却できますが、現在通行している7か所の道路が通行できなくなります。このため、高架方式が優位となります。

以上から、高架方式を選定しています。

Q15 立川駅も含め地下化できないか。

A15

(東京都建設局、JR東日本)

立川駅より川崎方にある既に鉄道と立体交差している立3・4・24号線(立川通り)に影響を生じさせないことを前提として構造形式の検討範囲を定めたため、立川駅は範囲外となります。

Q16 地下化の方が道路整備が容易となるのでは。

A16

(東京都建設局)

高架方式と地下方式のどちらが容易かについては、一概に比較することは困難です。

Q17 鉄道の立体化ではなく、道路の立体化を実施できないのか。

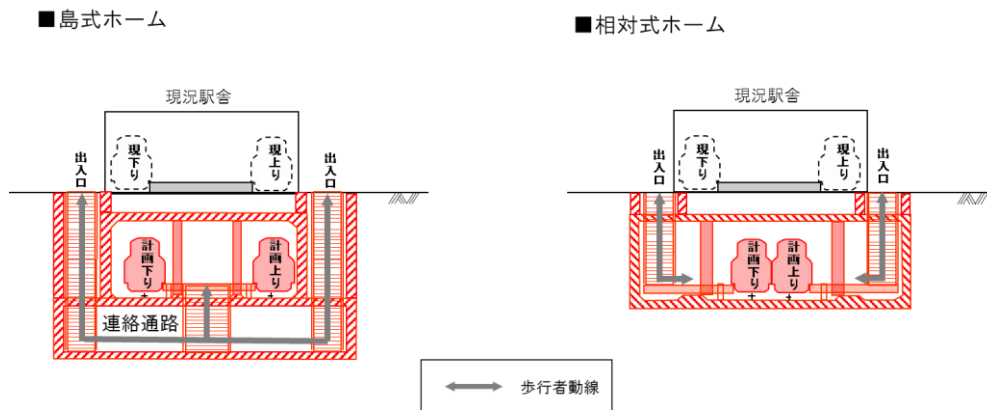
A17

(東京都建設局)

鉄道の連続立体交差化と各交差道路の単独立体交差化の事業費等について、比較検討を行った結果、総合的に、鉄道の連続立体交差化が有利となりました。

Q18 構造形式の比較において、高架方式では駅部を島式ホーム、地下方式では相対式ホームとしており、ホーム形式が異なる理由は。また、地下方式で相対式ホームとした理由（しなければならぬ理由）は何か。

A18



(東京都建設局、JR 東日本)

高架方式においては、階段、エスカレーター等の駅設備を集約することによって、駅をスリム化することができるため、島式ホームを採用することとしました。

地下方式で駅を築造する場合、駅の直上に現況ホームがあるため、現況ホームを支障させることなく、連絡通路を設置せずに、地上との出入口を設けることができる相対式ホームを採用して検討を行いました。

Q19 高架方式において、いわゆる仮線方式を採用した理由は。また、別線方式（京王線などで採用されている方式）及び直上方式を比較検討していない理由は。また、比較している場合は、その比較も公開してほしい。

A19

(東京都建設局)

鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら3つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断した結果、仮線高架方式を選定しました。

本計画の検討区間では、

- ① 鉄道沿線に新たに上下線の鉄道敷地とできるような有効な事業用地も存在しておらず、用地買収面積が他工法と比較して大きくなり、用地取得の対象となる地権者が多い。
 - ② 駅の位置が変わることで人流が変わり、商業地の経済に影響が生じる可能性がある。
- などのことから、地域に与える影響が特に大きくなるため、別線方式については、比較対象外としました。

直上方式を採用した場合、事業費が約1340億円となり、仮線方式と比べ約380億円高額になることから、直上方式は採用しないこととしました。

Q20 高架化後、空頭制限が掛かる高架下は、緊急時に他の高架下が通行できなくなった際
どうするのか。

A20

(国立市、立川市)

現時点で、坂下第二踏切、昇松踏切、錦町踏切は、空頭制限がかかりますが、乗用車や救急車が通行できる高さとなる予定です。空頭高を明示するなど注意喚起等を検討していきます。

事故等の緊急時に通行できなくなった際は、他の高架下と同様に迂回等をお願いする場合があります。

Q21 高架化の耐震性はどの程度か。

A21

(JR 東日本)

最新の耐震設計基準を用いて、兵庫県南部地震や東北地方太平洋沖地震を踏まえた耐震設計基準を満足する構造物としています。

Q22 天神前踏切から市役所前踏切までの区間で、緊急自動車が通行できる場所はないか考えている。坂下第二踏切は高さ制限があるが、小型車程度の通行は確保してもらえないか。

A22

(東京都建設局)

高架下の高さについては、これから検討していきますが、一般的には、4.7mの高さを確保することを標準に考えています。

坂下第二踏切は、4.7mの高さを確保することができないため、高さ制限を設けますが、乗用車・救急車が通行できる高さは確保していきたいと考えています。

Q23 取り付け部をさらに東側にずらせば、坂下第二踏切の空頭の高さをもっと確保できるのではないか。

A23

(東京都建設局)

坂下第二踏切は高さの制限がかかりますが、乗用車や救急車等が通れる高さを確保するよう検討していきます。加えて、廃止する坂下第一踏切及び滝の院踏切の代替策として、昇松踏切など乗用車や救急車等が通行できる箇所の整備を併せて検討していきます。

Q24 市役所の西側の踏切（国立市役所前踏切）は高さ4.7メートルとの説明があったが、確保できる保証はあるのか。

A24

（東京都建設局）

今回、空頭制限がかかるのは昇松踏切、坂下第二踏切及び錦町踏切の3箇所です。これ以外の交差道路（国立市役所前踏切を含む）で4.7mの高さを確保する予定です。

Q25 矢川駅の橋上駅舎は結構新しいと思うが、高架化された場合は駅舎は廃止されるのか。

A25

（東京都建設局）

矢川駅は、高架化に合わせて新しい駅舎をつくります。新しくできる駅舎のデザイン等については現在未定ですが、今後まちづくりの大きな要素となるので、関係機関と調整しながら検討を進めていきたいと考えています。

Q26 高架化・地下化の事業費内訳を教えてください。

A26

（東京都建設局）

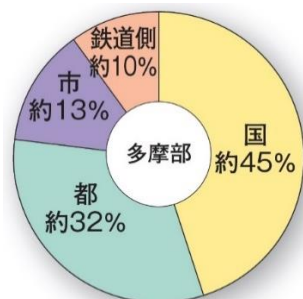
高架方式の事業費については、約960億円です。地下方式の事業費については、約1,820億円です。

詳細な事業費内訳の資料をご覧になりたい場合には、個別に対応させていただきますので、パンフレットに記載の建設局の連絡先までご連絡ください。

Q27 予算に関して、国の補助金と、東京都の負担と、立川市、国立市の負担を教えてください。道路も含めた額でないのであれば、含めた額も教えてください。

A27

（東京都建設局）



多摩地域の場合、一般的には鉄道事業者が約10%、国が45%、東京都が約32%、残りの約13%を地元市（国立市・立川市）が事業区間の延長に応じて負担します。

なお、詳細な負担割合については、今後検討を進めていく中で、関係者間で協議をした上

で決定します。

なお、交差する道路の費用はこの事業費には入っておりません。この中には鉄道を高架化する費用と、鉄道と関連して側道を整備する費用が入っています。

Q28 予算が1,000億円ぐらいかかる中で、B/C（費用対効果）の説明がなかったので教えてほしい。

A28

（東京都建設局）

B/Cは、現時点では1以上を確保しており、踏切での交通渋滞の解消による交通の円滑化や、地域分断の解消による市街地の一体化等が図られる効果があると考えています。

Q29 建設費等の値上がりはどう考えているのか。

A29

（東京都建設局）

本日示した事業費については、現時点で想定している金額ということなので、今後設計等を進めていく中で、社会情勢や物価上昇を踏まえ、見直ししながら必要な財源を確保し進めていく予定です。

【側道計画に関する内容】

Q30 廃止する2か所の踏切（滝の院踏切、坂下第一踏切）の南側に、鉄道に沿った形で谷保駅に通じる道路を整備できないか。

A30

（国立市）

現在の踏切道は、鉄道の高架化により高架下の横断道路となります。鉄道の高架化のために一部区間は、スロープ状の区間となりますが、この区間では、通行に必要な高さが確保できない等から横断道路の設置ができず廃止となる箇所がございます。それにより南武線の横断にこれまで利用していなかった箇所への移動が必要となりますが、そのための東西を結ぶ道路が南武線の南側地区では整っていません。そのため、踏切廃止の対策としてだけでなく、日常生活の利便性も向上し、緊急車両等の通行も可能となるような道路整備が必要と考えています。

整備する位置、手法等も含め今後国立市にて検討していきます。

Q31 国立都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第3号線において、矢川駅北側付近で幅員16mとしている部分は、何の用途として整備するのか。また、16mの幅員が必要な理由は何か。

A31

(東京都建設局、JR東日本、国立市)

本計画の側道の幅員は、一般的な連続立体交差事業における側道の幅員である6mを原則としていますが、一部の区間で、鉄道施設の高架化に伴う日影等の環境に与える影響を緩和するため、6mより広い幅員が必要な箇所もあります。駅舎部は一般部に比べ、高架構造物が高くなるため、沿道環境の保全上必要な範囲(幅員)が広がっています。

矢川駅北側付近で幅員16mとしている部分は、車道及び歩行者空間としての整備を検討しておりますが、道路空間の利活用については、地域の皆様の意見を伺いながら検討していきます。

Q32 国立都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第5号線と立川都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第1号線との間の部分の市道交差点を、附属街路として都市計画決定しない理由は、

A32

(国立市、立川市)

側道の起終点については、南北方向の道路を含めず設定しているため、国立都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第5号線と立川都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第1号線との市道交差点を附属街路として都市計画決定を行いません。

Q33 立川都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線附属街路第1号線において、保守基地と隣接する部分も幅員6mとするように書かれている。保守基地のイメージ図には、屋根を設置するように書かれており、通常の壁高欄部分と比べて日差しを遮る高さが高いように見えるが、幅員6mは妥当か。

A33

(JR東日本)

保守基地建屋の高さを考慮した日影の設定としております。なお、保守基地設置予定箇所は立川第三中学校前であり、保守基地の設置に起因する日影により損害等を被る建屋がないことから、幅員6mでも問題ありません。

また、当該地に移設することにつきましては、立川市教育委員会等に説明を行い、了承を得ておりますが、今後、詳細な配置計画等は関係機関と調整の上検討してまいります。

Q34 南武線の北側にある道路は現在、相互通行となっているが、事業完了後は一方通行になるのか。

A34

(国立市)

国立市としては現在の道路機能、交通環境を維持することが基本的な考え方であるため、側道すべてにおいて現在の相互通行を維持していきたいと考えています。

【工事に関する内容】

Q35 地下化の方が騒音対策が容易となるのでは。

A35

(東京都建設局)

鉄道の構造形式は、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら 3 つの条件を基本として総合的に判断し選定しています。

最適な形式として選定したものについて、東京都環境影響評価条例に基づき、予測・評価し、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置を講じていきます。

また、仮に地下化した場合、地下の部分は騒音や振動の影響はほとんどないと想定されますが、地下から高架への移行区間となる堀割構造箇所となるため、振動・騒音が発生します。

Q36 高架化した際の騒音はどの程度になるのか。現在の地上を走行するよりも、音の発生源が高い位置になり、今まで届かなかった範囲にまで届くということをよく考え、騒音の想定値を出してほしい。

A36

(東京都建設局)

高架化後の鉄道騒音の影響につきましては、今後行います環境影響評価手続の中で明らかにしていきます。

Q37 鉄道高架化が及ぼす景観への配慮について、どのような体制で検討し、それらがどのように成果として示されるものか。

A37

(東京都建設局)

駅舎等の建造物の検討に当たっては、景観法・景観条例の方針に沿い、現地の景観特性に適した景観形成に努めてまいります。景観の評価につきましては、今後行います環境影響評価手続の中で明らかにしていきます。

Q38 国立市は湧き水がかなり出る。高架化にあたって基礎工法は当然環境に十分配慮されると思うが、環境影響評価の中で地下水の影響もぜひ検証していただきたい。

A38

(東京都建設局)

矢川への影響については大規模な掘削や連続して地下構造物の設置等を行わないため、影響は少ないと考えています。具体的なことについては、今後の環境影響評価手続の中で明らかにしていきます。

Q39 立体化する地域の条件というものを、十分には把握されていない面があるのではないかと。貴重な矢川の自然があり、それについてきちんと評価して考えていただきたい。

A39

(東京都都市整備局、建設局)

現時点の考え方として、工事で発生する排水等については工事区域内で適切に処理します。

また、地下水への影響等については大規模な掘削や連続した地下の構造物の設置等を行う予定はありませんので、影響は小さいと現時点では考えています。

なお、今回の連続立体交差化による環境への影響については、今後実施していく環境影響評価手続の中で明らかにしていきます。この手続の中では、意見書として皆さまのご意見を伺う機会を設けたり、説明会を開催する予定です。

Q40 工事期間中は仮線が設置されることにより、現在の側道は使用できなくなるのか。

A40

(東京都建設局)

既存の側道に仮線を設置する際、一部区間において、側道は使用できなくなりますが、その外側に借地させていただいて、仮設の付替道路設置等により、既存側道の道路機能確保に努めてまいります。

(補足) 迂回ルート等により代替機能の確保も検討していきます。

Q41 工事には鉄筋コンクリート等を使用すると思うが、それによりCO2の排出量がますます発生することになる。もっと環境に配慮したものを検討してもらえないか。

A41

(東京都建設局、JR東日本)

工事では、環境に配慮した工事機械や材料(例えばプレキャスト製品)、これから開発される新技術、環境に配慮したものを検討して採用していきたいと考えています。

低振動、低騒音の重機の使用や、工場で作成したコンクリート製品を現場で組み立てる等により環境に配慮していきます。

Q42 南武線の南側にはびっしりと住宅が立ち並んでいて、とても仮線を設置できるようなスペースは今現在は無いと思う。どのように仮線の土地を確保していくのか。

A42

(東京都建設局)

今回の計画では、南側に仮線を振る計画はございません。北側に仮線を設置し、用地を確保する計画です。

Q43 用地取得の具体的な範囲及び件数について教えてほしい。

A43

(東京都建設局)

現在の鉄道用地以外で新たに事業区域となる場所は、鉄道構造物設置のため必要となる用地、鉄道付属街路(側道)、既存道路の機能を確保するための付替道路について用地を取得させていただきます。また、用地取得の件数は約70軒(建物数)を想定しております。

詳細は、今後用地測量等を実施したうえで明確になりますので、測量作業に対するご理解ご協力をお願いします。

Q44 工事に使用する可能性がある箇所はいつまで工事で使用されるのか。

A44

(東京都建設局)

工事で使用する可能性のある箇所は、借地をさせていただく予定ですが、今後、用地測量等説明会や用地補償説明会を開催し、個別にご相談をさせていただくこととなります。

Q45 「鉄道付属街路(計画線)」に接する土地に住んでいるが、工事期間中は人の通行や新たな駐車場の確保、防音設備等を設置してもらえるのか。

A45

(東京都建設局)

工事期間中における「鉄道付属街路(計画線)」に接する土地にお住まいの方への対応については、工事着手前に開催します工事説明会等で説明させていただきますが、既存道路の機能確保として仮設の付替道路の整備や工事箇所の敷地境界付近に仮囲いの設置等を実施予定です。

Q46 「工事で使用の可能性のある範囲」(図面の水色斜線)は、立ち退きとなるのか。それとも機械的に図示をしているだけなのか。

A46

(東京都建設局)

パンフレット等でお示ししている「工事で使用の可能性のある範囲」は、工事中に仮線・仮駅舎・仮保守基地・仮設の付替道路などで使用するため、借地をさせていただく必要があ

る箇所です。

また、工事で必要な施工ヤード・資材置き場等の用地についても、借地を予定しています。詳細な範囲については、今後の検討の深度化や測量を行い、明らかにしていきたいと考えています。

Q47 線路高架化により生活が不便になる土地が存在すれば、都民税・市民税・固定資産税は下げるべき。

A47

(東京都建設局、国立市、立川市)

今回の事業において、都民税・市民税を減免することはありません。固定資産税は土地などの評価額に基づいて算出されますが、鉄道や側道の都市計画決定された線形が土地に掛かってしまう場合には、その土地に対して都市計画法の一定の制限が掛かるため、減税の対象となる可能性があります。

Q48 各付属街路において、現況道路と重複する部分と、現況道路を越えて新たに用地取得をする部分を明らかにして欲しい。

A48

(東京都建設局)

付属街路の詳細は範囲については、今後用地測量等を実施したうえで明確になりますので、測量作業に対するご理解ご協力をお願いします。

Q49 (同じく連続立体交差事業を進めている)京王線の明大前あたりだと、線路幅のほぼ倍ぐらいの用地を取得をしている。今回の計画の側道の幅程度で足りるのか。

A49

(東京都建設局)

側道の幅員については、本事業は一般的な連立事業における側道の幅員として6mを原則としています。

一部区間では高架構造物の影響で日陰の影響があるため、その影響を緩和するために側道設置する計画ですが、日陰の影響を緩和するために6mよりも広い場所もあります。

Q50 用地買収の範囲にかかっている南武線の東側に住んでいる方とか、立川第三中学校の周辺の方の意見を聞いたかったが、東京都としてはそういった方たちへの対応をどう考えているのか。

A50

(東京都建設局)

現在の鉄道用地内を最大限活用することで、周辺の皆さまへの影響が最小となるように計画していますが、現在の鉄道用地では収まらず、一部現在の鉄道用地の外側にも用地が必

要となる箇所があります。皆さまのご理解とご協力をよろしくお願い致します。

Q51 事業や工事に直接関係ない土地かもしれないが、間接的な影響は大きい。この間接的な影響による補償等は考えているのか。

A51

(東京都建設局)

一般的に、事業に必要な用地に関する補償のみとなります。

なお、用地取得の範囲については、都市計画決定後に実施する用地測量等により明確になります。

Q52 ホームドアの整備は予定しているか。

A52

(JR 東日本)

2031 年度末までに整備していく予定です。

Q53 南武線は非常に混雑する路線なので、7両から8両にすることも検討していると聞いたが、新しく高架化される駅については何両編成対応を予定しているのか。

A53

(JR 東日本)

現状の6両編成で検討しています。

Q54 国立第六小学校の北側の踏切（矢川三号踏切）から青柳踏切へはカーブになっており騒音がすごい。これは高架になっても軽減されないのか。

A54

(JR 東日本)

高架化の際には、コンクリート直結軌道と呼ばれる構造になるとともに周囲は消音効果のある砂利で埋める予定です。この構造は別の区間でも採用しており、消音効果は実証されているため、カーブでの音も現状より解消できると考えています。

Q55 高架にする場合、プライバシーを守る壁のようなものを設置することは考えているか。

A55

(JR 東日本)

駅部に設置する防風スクリーン等が目隠しの役割を果たすと考えています。

【まちづくりに関する内容】

Q56 高架下の利用はどうなるのか。

A56

(東京都建設局)

利用計画については今後、地域、住民の要望を踏まえて、国立市、立川市、JR東日本など関係者間で検討をしていきます。

具体的な場所や面積については、これから検討を進めていく中で決まっていますが、これまで自転車の駐輪場、保育所、デイサービス、図書館、観光の情報の発信施設として利用されている事例があります。

Q57 国立3・3・15号線の都市計画決定後のスケジュールは。(鉄道立体化事業と同時に整備を進めていくのか)

A57

(東京都都市整備局、建設局)

都市計画決定後は、用地測量を実施、事業認可を取得し、事業(用地買収)着手になります。都市計画変更から事業認可の取得までは2年程度を要し、事業認可の取得後準備が整い次第、用地説明会を実施します。用地説明会の開催後に用地取得及び工事実施に入ります。

いずれも、連続立体交差化計画と連携を図りながら進めていきます。

Q58 立川3・5・6号立川昭島線及び立川3・4・8号立川駅国立線において、車線数を定めるのは、それぞれの都市計画道路の全線を対象とするものか。

A58

(東京都都市整備局、立川市)

立川3・5・6号立川昭島線については、起点の羽衣町二丁目から終点の昭島市東町三丁目までの全線にわたり、車線数を2車線に決定します。

立川3・4・8号立川駅国立線については、起点の柴崎町三丁目から終点の羽衣町二丁目までの全線にわたり、車線数を2車線に決定します。

Q59 西国立駅周辺整備計画について、やすらぎ通りは線路を超えて羽衣町方面につながることはないのか。

A59

(立川市)

現時点では、鉄道が高架化した後であっても、やすらぎ通りから羽衣町方面へ一直線に通る抜けができるような道路計画はありません。

Q60 立川病院跡地の利用計画はあるか。

A60

(立川市)

西国立駅前の未利用国有地については、現時点では国として処分の方針が明確に定まっていない土地であると認識しています。

令和4年3月に立川市が策定した「西国立駅周辺地域まちづくり構想」では、「駅西側の未利用地や鉄道立体化により創出される新たな空間へ生活利便施設等を誘導するとともに、誰もが便利で安心して利用できる駅前ゾーンの形成を目指す」としていることから、民間による駅前機能の拡充など、まちの将来像に望ましい土地利用の誘導については、南武線連続立体交差事業の進捗に併せて、国と協議していきたいと考えています。

Q61 立川7・4・5号西国立駅線の立川3・5・6号から分岐する部分(南北の部分)は、公開されている図面を見ると、自転車歩行者道を整備する以前の道路の中心を中心線とする線形のように見える。これが正しいのか、もしくは自転車歩行者道部分を含めて16mなのか。また、自転車歩行者道部分を含めず旧道路中心を中心線とするのであれば、その理由は。

A61

(立川市)

当該部分については、車道および自転車歩行者道を含めて、計画幅員を16mとしております。

Q62 西国立駅の交通広場を行き止まりにする理由は。

A62

(立川市)

まず第一に歩行者の安全性を確保することを考慮し、西国立駅の交通広場を自動車が通り抜け可としないことにしました。

Q63 西国立駅の南口広場の取付道路だが、みのわ通りは今も渋滞しているが、新たに信号機を設置した場合にはRISURUホール(立川市市民会館)が面している立川南通りも渋滞が発生することになるのではないかと。

A63

(立川市)

南武線連続立体交差化による鉄道の高架化によって、踏切での渋滞が解消されていくと考えています。またそれに伴う新しい交差点については、今後警視庁と協議を進めていきたいと考えています。

Q64 立体化の前に、市が以前に策定した西国立駅前のまちづくりを進めるべきではないか。例えば、通勤・通学の時間帯だけでも西国立駅に南北通路、臨時改札窓口等をつくったりできないのか。

A64

(JR東日本、立川市)

現時点では臨時改札をつくる計画はございません。

また、立川市では地域の皆様にご意見をいただきながら、令和4年3月に「西国立駅周辺地域まちづくり構想」を策定しました。「西国立駅周辺地域まちづくり構想」は、まちの将来像を地域の方々と行政、関係機関が共有し、協働してまちづくりを進めるための指針となるもので、誰もが暮らしやすい緑うるおう交流拠点やにぎわいと住みよさが調和するまち等を構想の将来像として掲げています。具体的なまちづくりの検討に関しては、今後、地域の皆さまのご意見等を参考としながら、検討していきたいと考えております。

Q65 天神前踏切の付近は、信号機が全く無いので踏切でイライラした車が来るのをよけながら歩かなければならない。側道を復旧する際には、信号機を設置してほしい。

A65

(東京都建設局、国立市)

今回の連続立体交差事業と、これから交差する周辺の都市計画道路を整備することによって、天神前踏切の交通についてはある程度分散されると考えています。

側道については国立市が計画するものです。現在すでに側道はありますが、仮線として一時使用した後に、基本的には現在と同じような道を整備する予定であり、その際に警察及び関係機関と協議をし、歩行者の皆さんの安全性を向上させるような施設の配置等を検討していく予定です。

Q66 南北の通行を確保できるように検討してほしい。

A66

(国立市)

廃止する踏切の対策として、既存道路の拡幅もしくは新設の道路整備を検討していきます。

【その他】

Q67 高架化された踏切は見通しが悪くなり、事故が増加するのではないか。高架化した際に新たに浮上する交通事故等の問題についてはどこまで想定がなされているのか。

A67

(東京都建設局、国立市、立川市)

連続立体交差化完了後の交差道路の安全性の確保については、できる限り隅切り等を設

けてなるべく見通しを良くするほか、飛び出し防止対策など安全面に配慮するなどの対策について、道路管理者、交通管理者等、関係者間で協議して実施してまいります。

Q68 坂下第二踏切の立川寄りに東京都の下水道管が敷設されている。この上に東京都は地上権を設定している。この用地を活用して北側から南に入る通路を確保して、そこを将来の東西道路の整備の突破口にできないか。

A68

(国立市)

下水道管(北多摩二号幹線)が敷設されている用地については、現状で踏切がなく、南武線より南側の道路が「私道」であること、また除却を予定している坂下第二踏切と近接していることから、現在のところ当該箇所での南北通路の確保は難しいと考えます。

交差道路については踏切除却後の道路を対象として、国立市にて整備に向けた調査・検討を進めていきます。