

# 都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線 (谷保駅～立川駅間) 都市計画素案説明会

- ・ 連続立体交差化計画
- ・ 関連する道路計画
- ・ 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素案について説明いたします。

なお、本日の説明会ではJR南武線で統一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
  - ・ 都市計画素案
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. **今後の手続きの流れ**
6. **各市のまちづくりについて**
  - ・ 国立市
  - ・ 立川市

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素案、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、今後の手続きの流れ、各市のまちづくり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



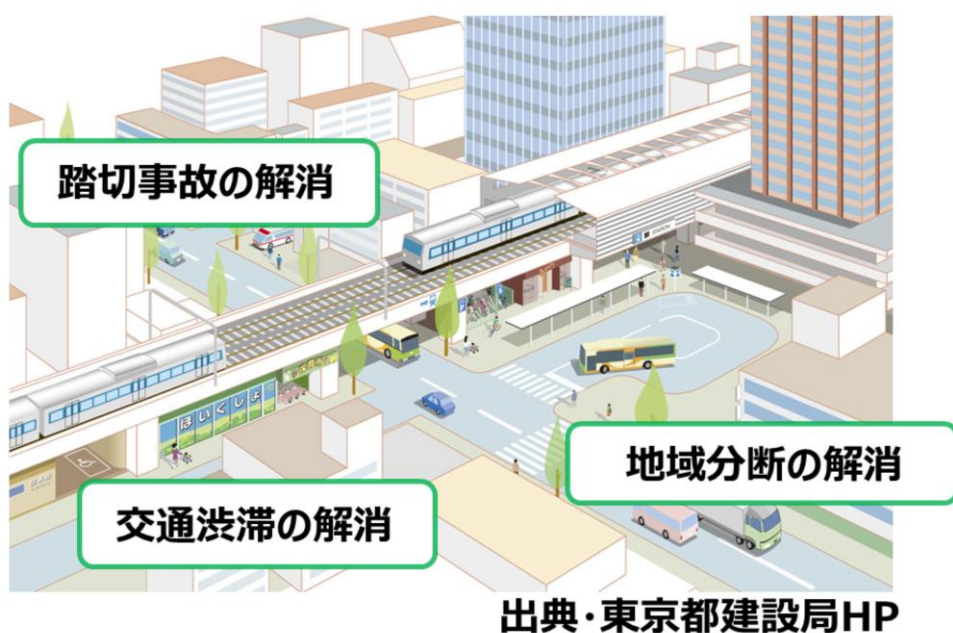
こちらはJR南武線、谷保駅から立川駅間の平面図です。図の右側が川崎方面、左側が立川駅となります。

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、青柳踏切は、ピーク時間の遮断時間が40分以上となる、いわゆる「あかすの踏切」となっています。

また、向郷踏切は、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。

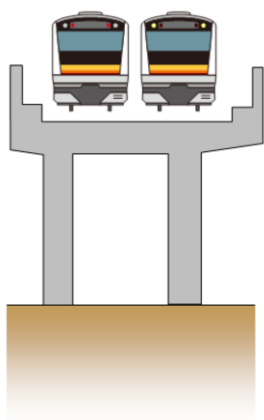
さらに、鉄道による地域分断が解消され、まちづくりが進められることで、沿線地域の活性化が図られます。

# 鉄道の構造形式について

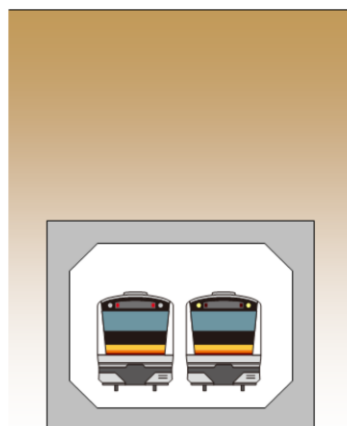
続きまして、鉄道の構造形式について説明いたします。

# 鉄道の構造形式

高架方式

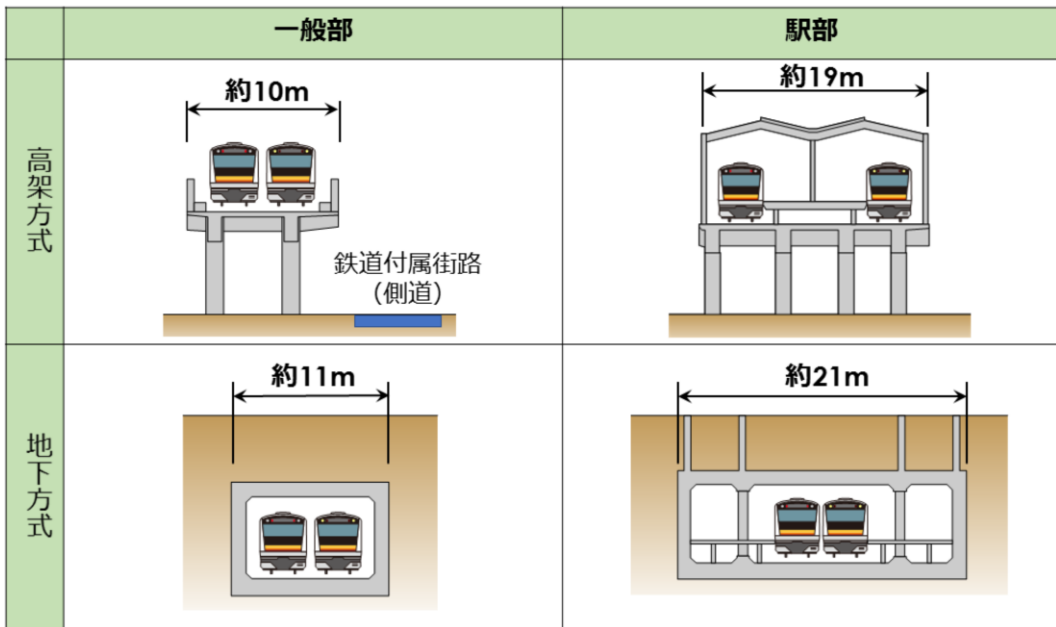


地下方式



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場合の横断図



今回検討した、高架方式と地下方式の横断図について説明いたします。

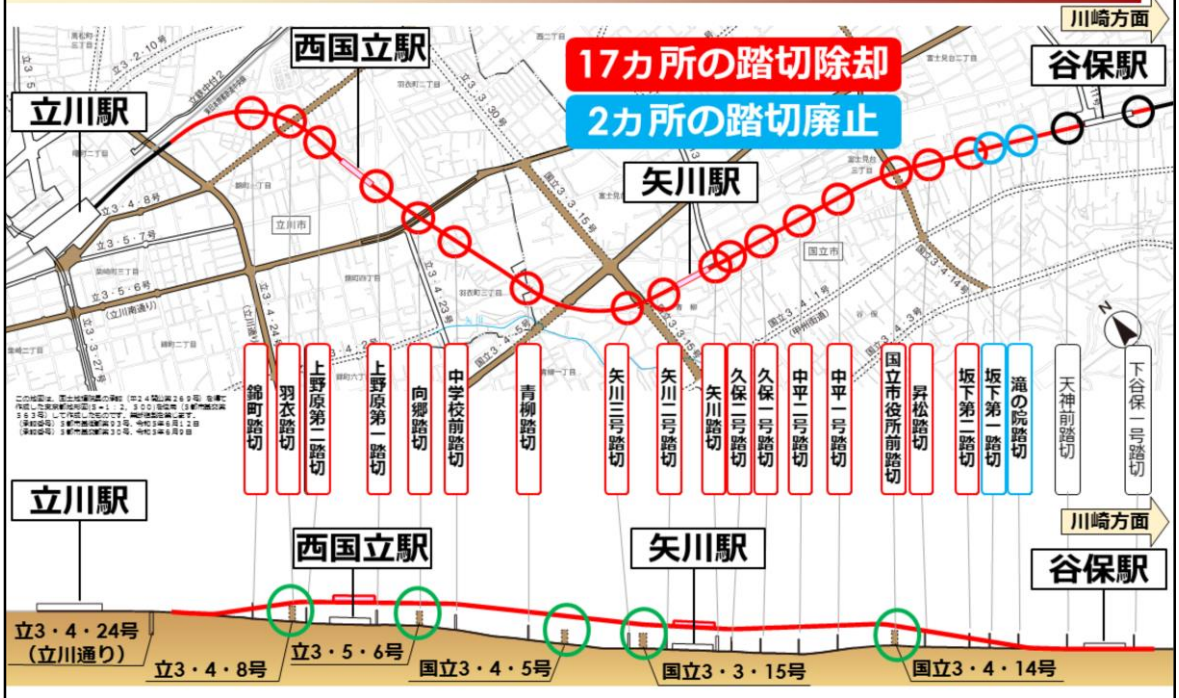
高架方式の一般部では、幅、約10mとなります。また、高架構造物にあわせて、側道を整備いたします。高架方式の駅部では、幅、約19mとなります。

次に地下方式の一般部では、幅、約11mとなり、地下方式の駅部では、幅、約21mとなります。なお、構造物の幅員、高さについては、場所によって異なります。

また、事業に必要となる用地については、現在の鉄道用地内を最大限に活用することとしていますが、高架方式、地下方式ともに、現在の鉄道用地の外側にも必要となる区域があります。



# 高架方式の概要

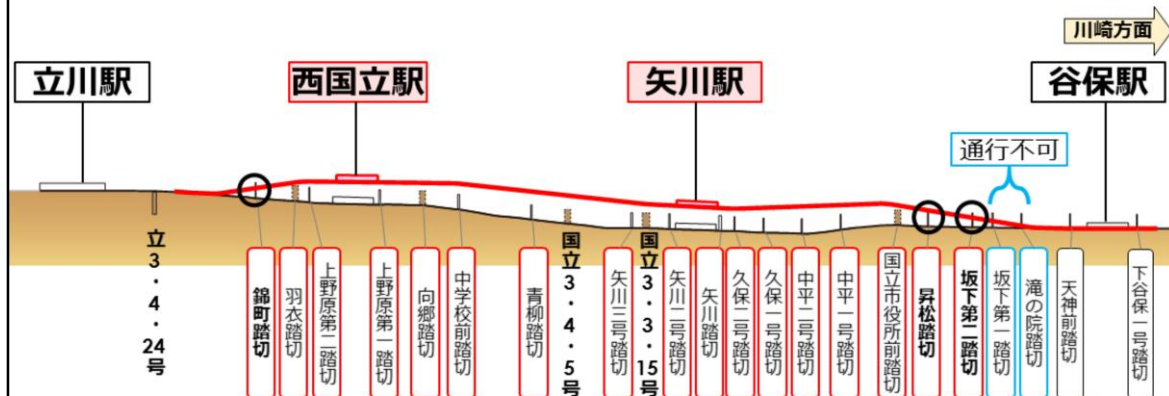


続きまして、高架方式の概要について、説明いたします。

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箇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

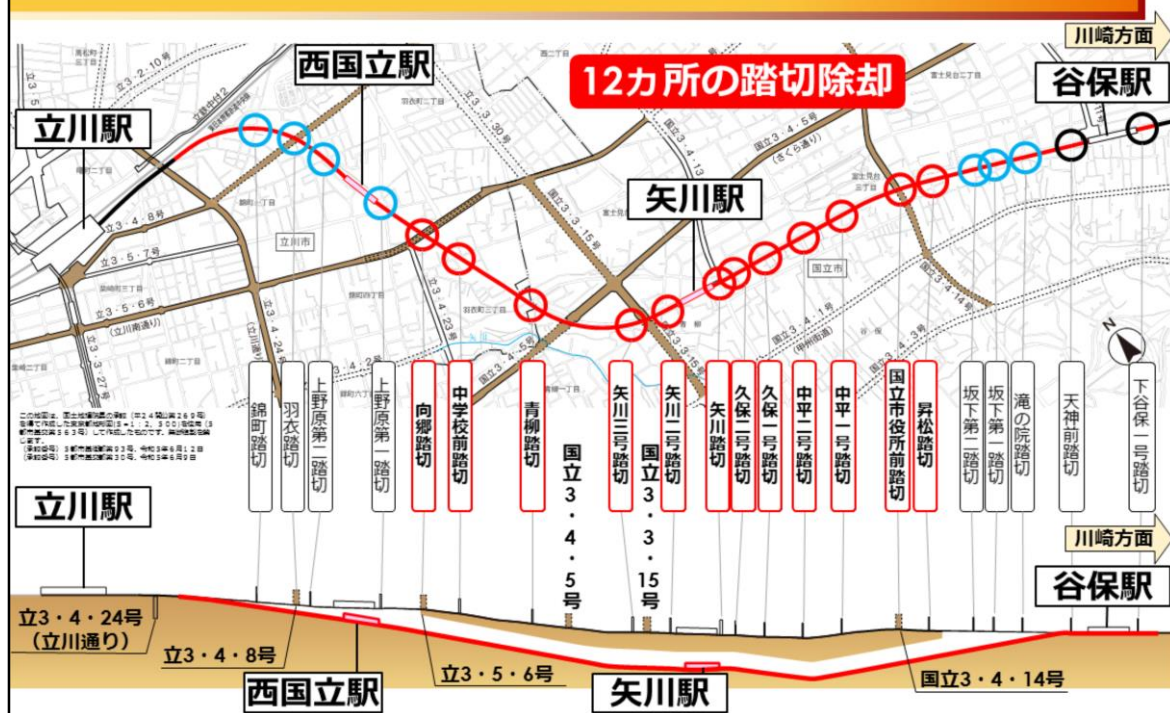


※坂下第二踏切、昇松踏切、錦町踏切については  
通行できる車両の高さに制限がかかります。



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。

# 地下方式の概要

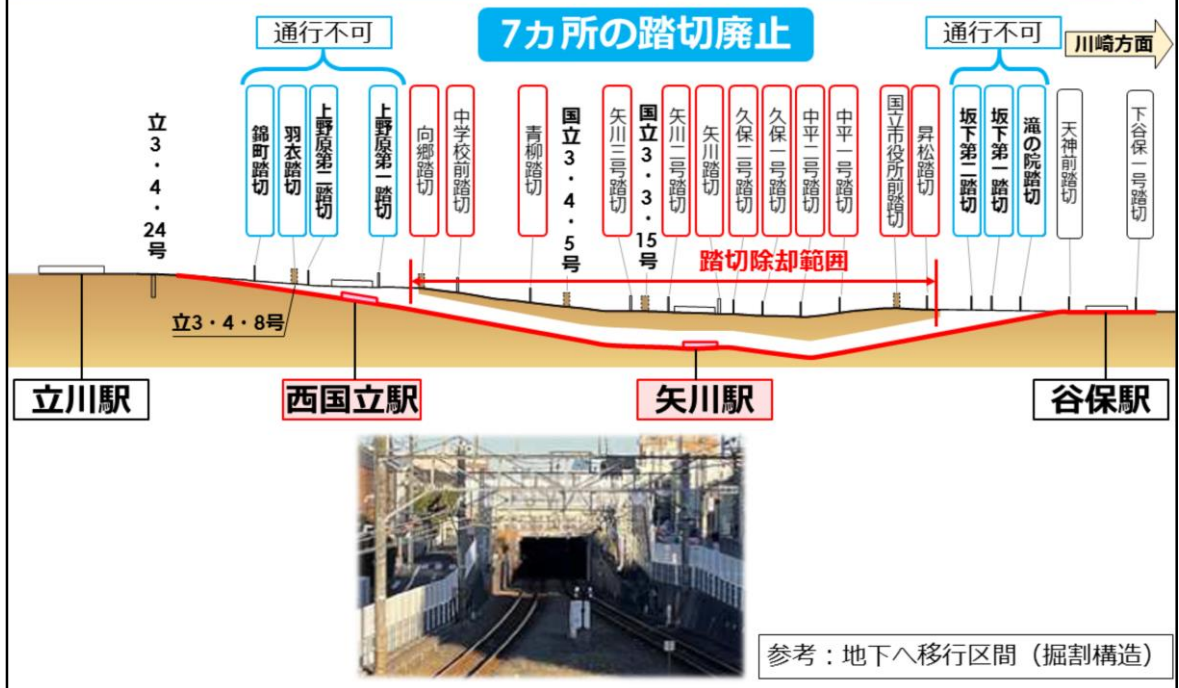


続きまして、地下方式の概要について、説明いたします。

地下方式の場合、谷保駅西側から地下化し、矢川駅と西国立駅を地下化し、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、12箇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号線などの4か所の都市計画道路と立体交差化されます。

# 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カ所の踏切を 除却 (2カ所廃止)	12カ所の踏切を 除却 (7カ所廃止)
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カ所の踏切を除却できますが、2カ所の踏切が通行出来なくなります。一方、地下方式では、12カ所の踏切を除却できますが、7カ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 －都市計画素案－

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素案について、説明いたします。

# 都市計画区間

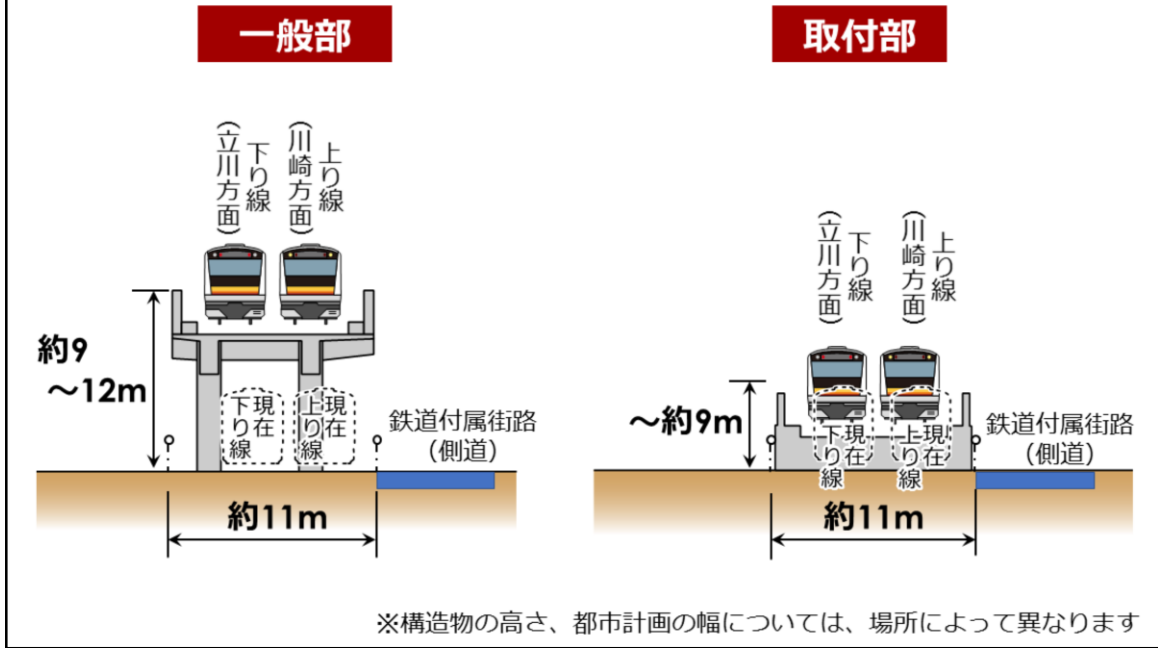


はじめに、都市計画を定める区間について、説明いたします。

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）



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。

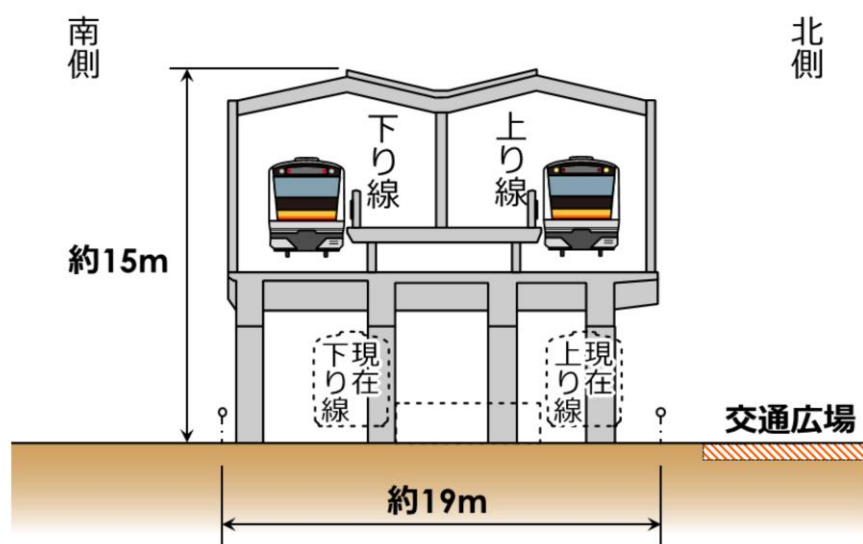
一般部の高架構造物の地上からの高さは、約9mから12m、都市計画の幅は約11mとなります。

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9m、都市計画の幅は約11m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）

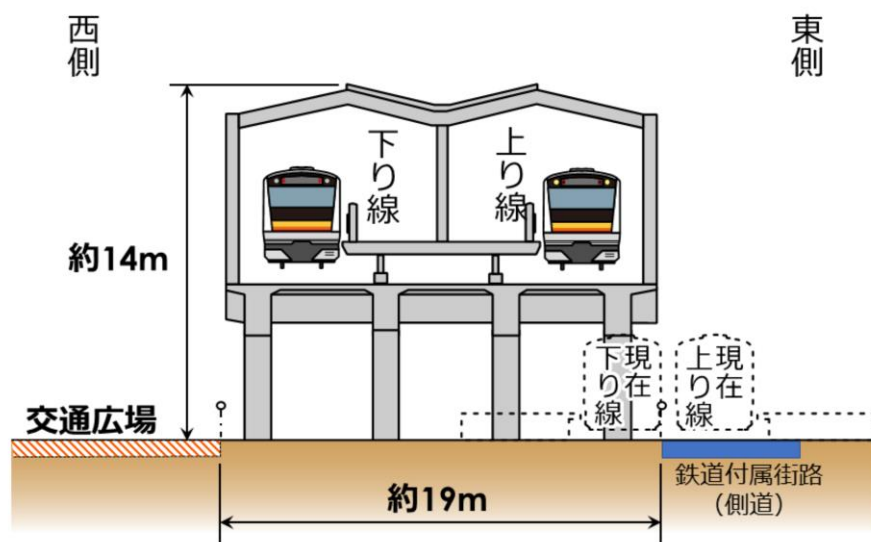


※構造物の高さ、都市計画の幅については、場所によって異なります

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。

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。また、駅の北側にある交通広場の再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。

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。また、駅の西側に交通広場の整備を計画しています。

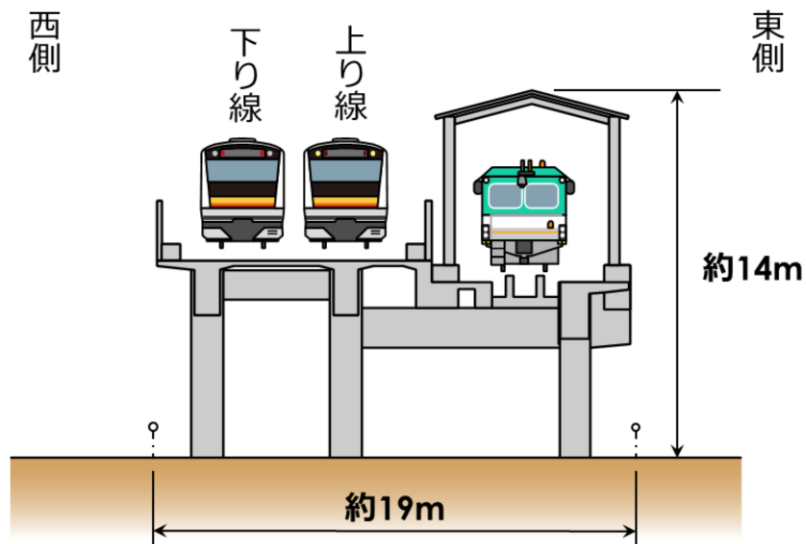
# 保守基地立体化の概要



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

(鉄道附属街路の都市計画素案)

(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、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



鉄道附属街路  
(側道)

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（にちえい）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



武蔵境ぼっぽ公園付近

JR南武線

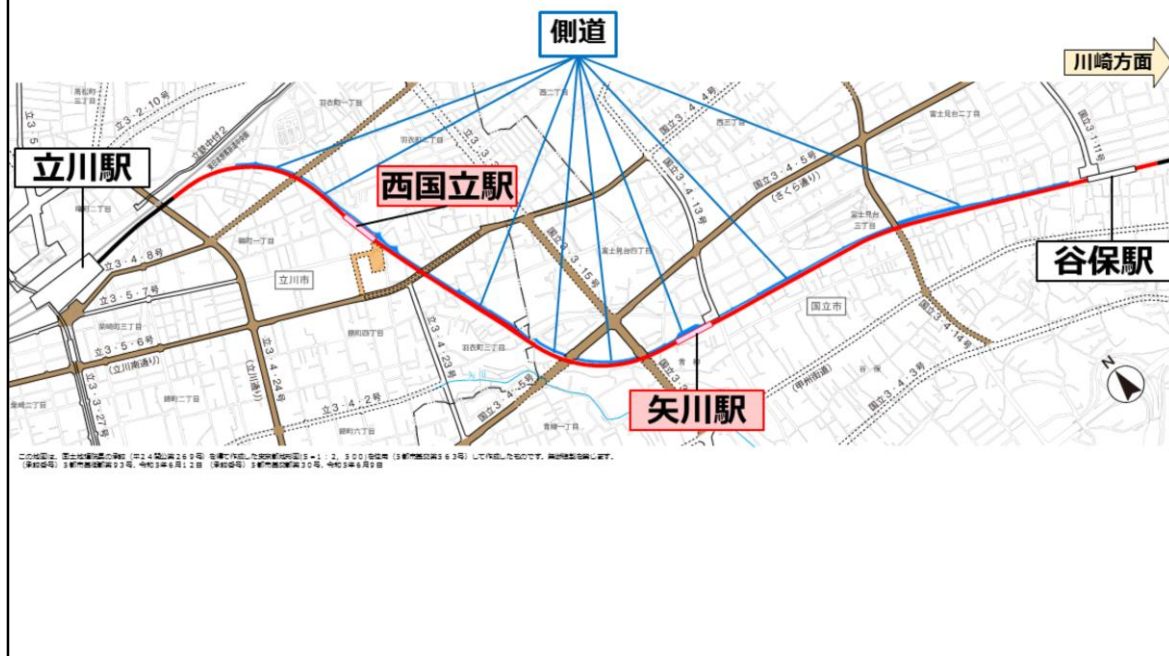


矢野口駅西自転車駐車場付近

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

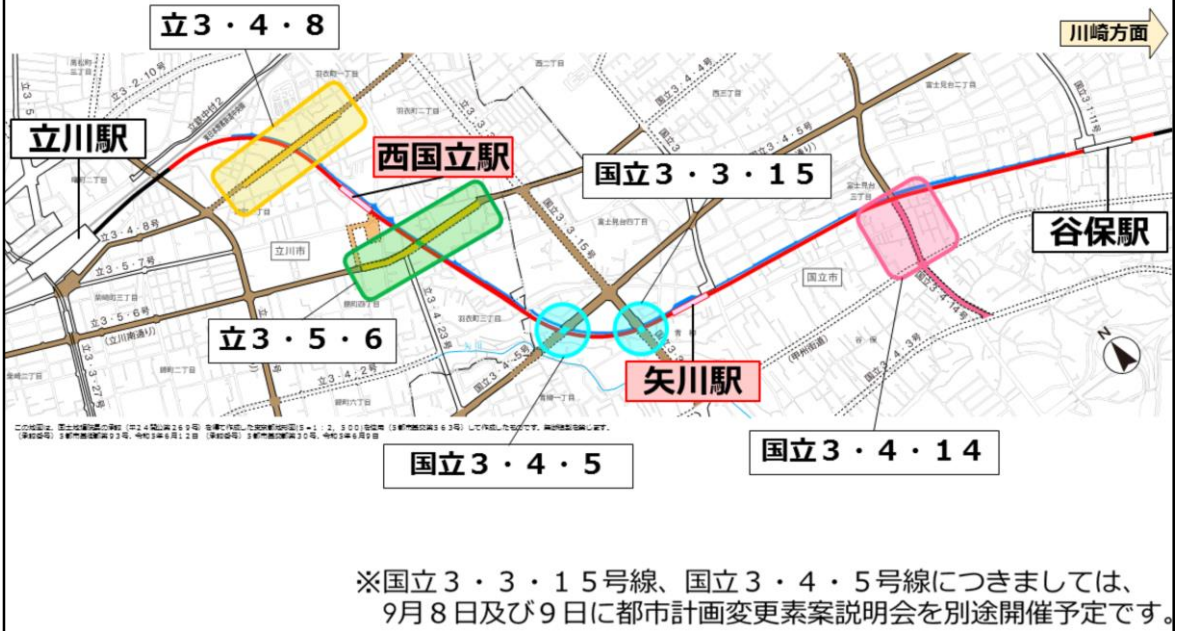


画面の青色で示した箇所が、今回計画する側道となります。

今回、連続立体交差化を計画している区間で、鉄道の高架構造物に沿って、8箇所の側道を計画しています。



# 側道及び交差道路



また、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は、今回の連続立体交差化計画にあわせて、都市計画変更いたします。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計画にあわせて、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計画にあわせて、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9月8日及び9日に開催予定の、都市計画変更素案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

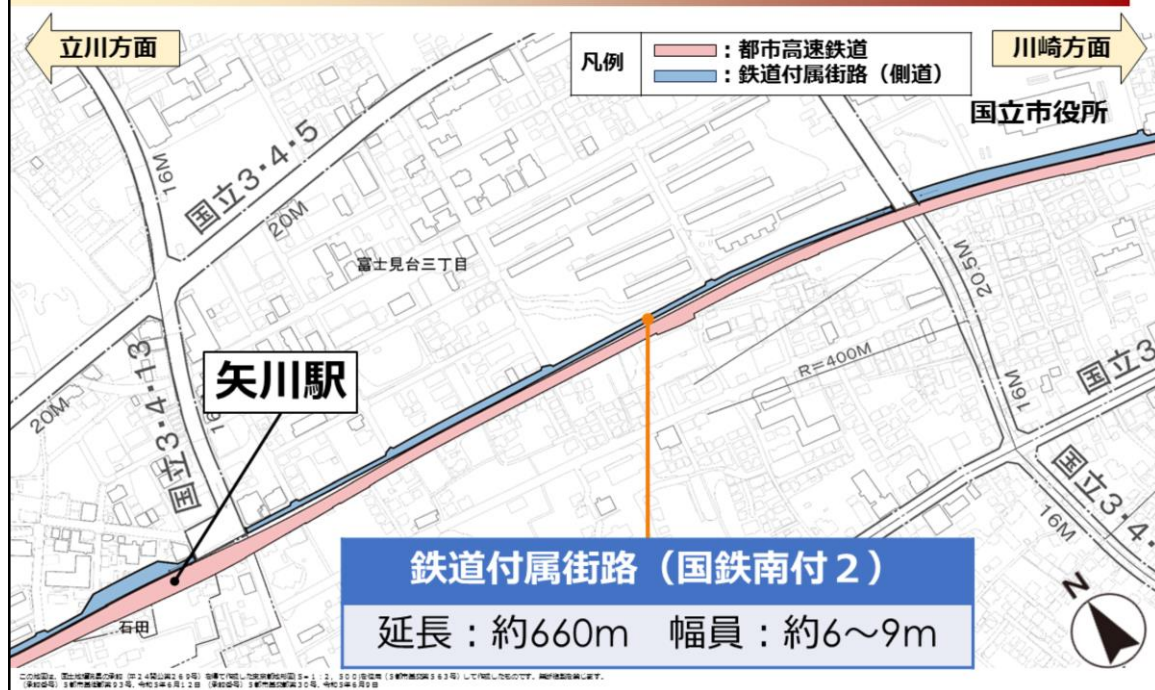


まず、起点側である国立市域から説明いたします。

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、鉄道付属街路の都市計画を定める区域です。

鉄道付属街路第1号線は、延長が約590m、幅員が約6mから13mとなります。

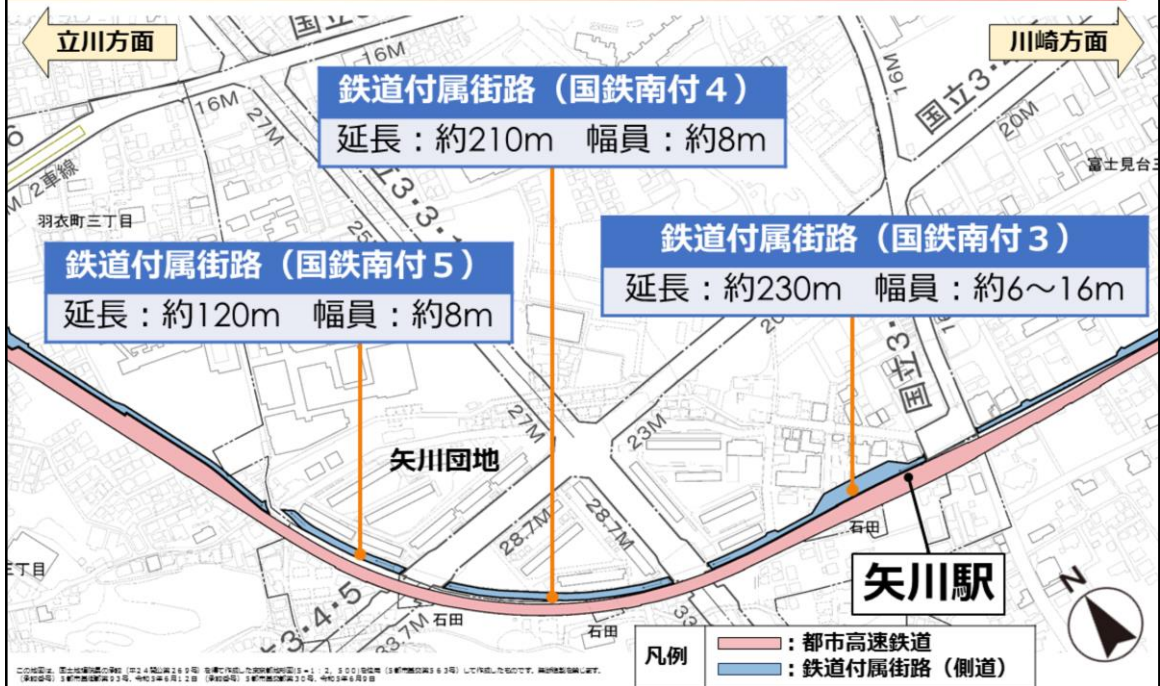
# 都市計画の区域



続いて、国立市役所付近から矢川駅付近までの都市計画の区域を拡大したものです。

鉄道附属街路第2号線は、延長が約660m、幅員が約6mから9mとなります。

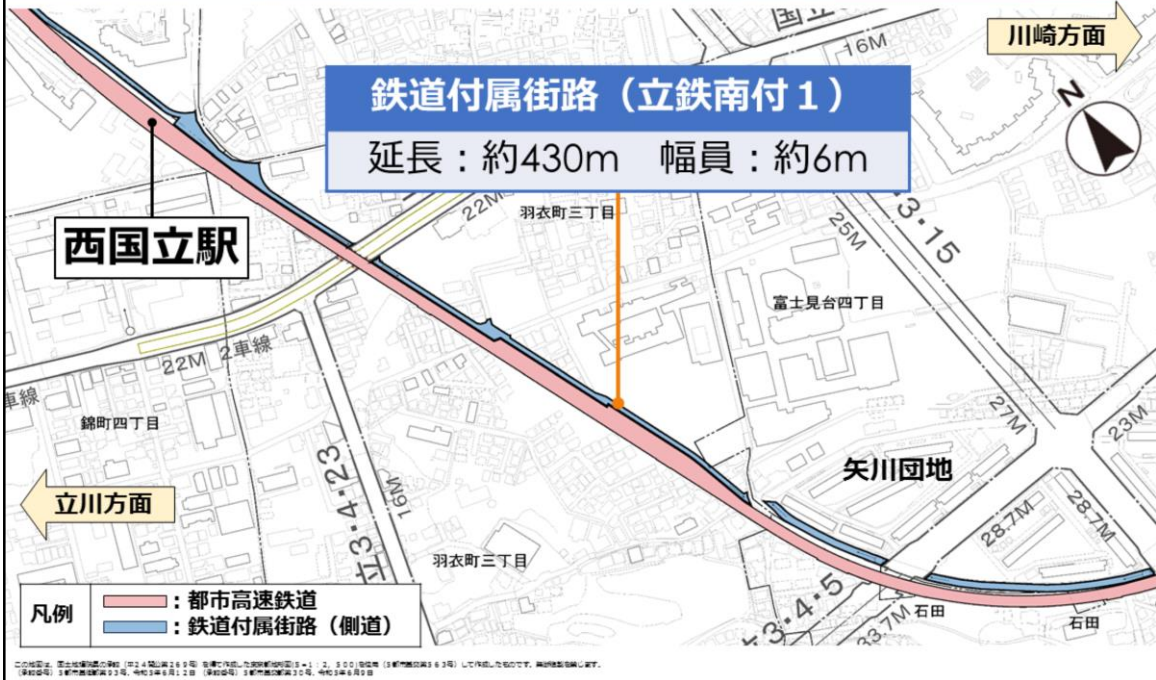
# 都市計画の区域



続いて、矢川駅付近から矢川団地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、鉄道付属街路第3号線は延長が約230m、幅員が約6mから16m、鉄道付属街路第4号線は延長が約210m、幅員が約8m、鉄道付属街路第5号線は、延長が約120m、幅員が約8mとなります。

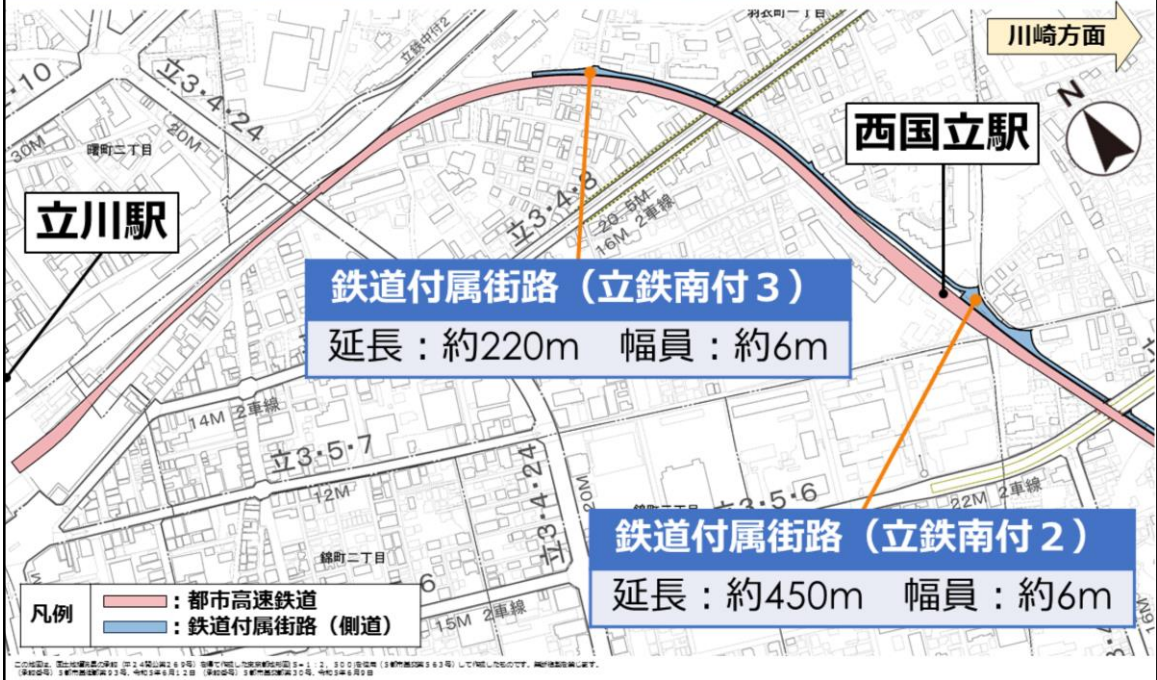
# 都市計画の区域



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。鉄道附属街路第1号線は、延長が約430m、幅員が約6mとなります。

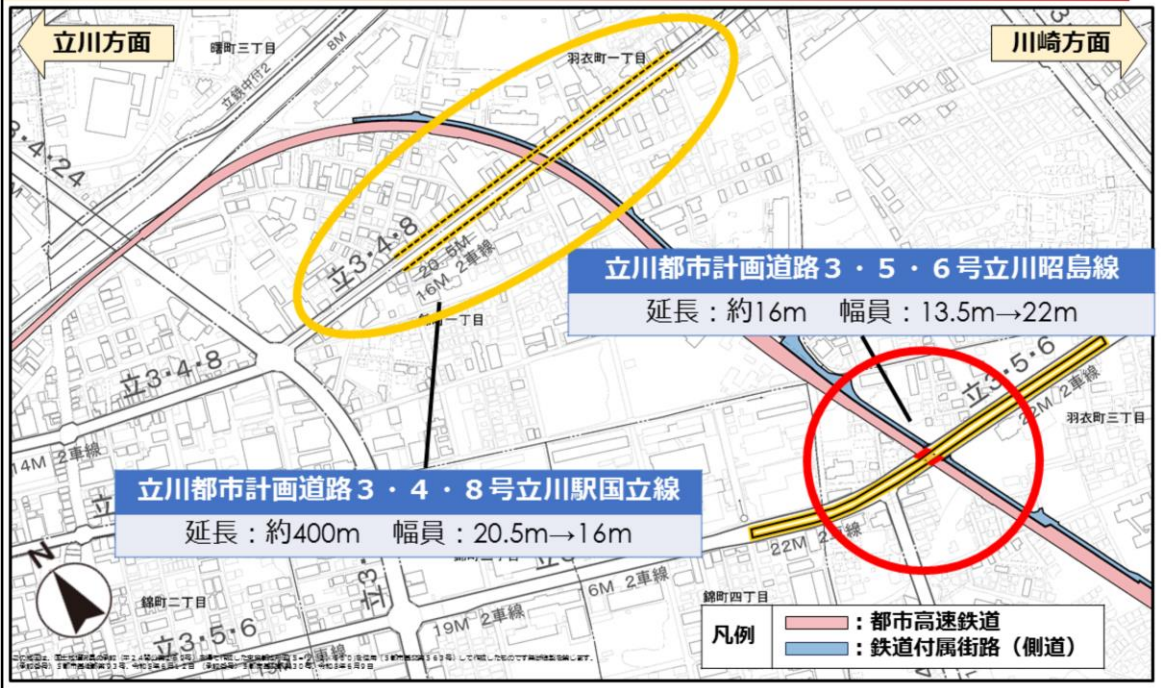
# 都市計画の区域



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、鉄道附属街路第2号線は延長が約450m、幅員が約6m、鉄道附属街路第3号線は延長が約220m、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。幅員の変更により、都市計画道路境界線から20mの用途地域境界線が変更となる場合には、立川市より、改めて説明の場を設けさせていただき予定です。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、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。

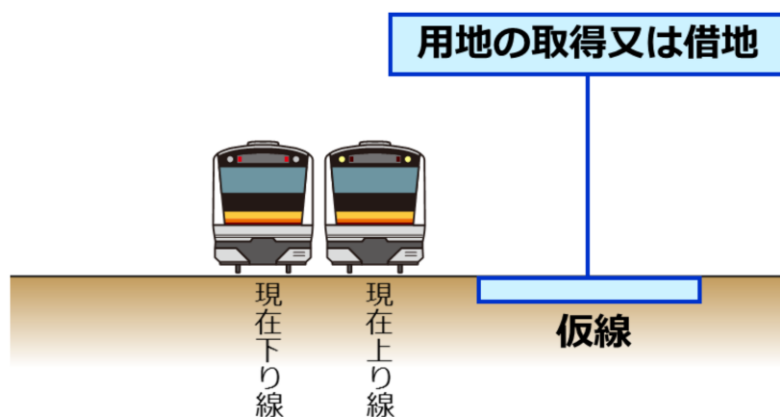
これらの区域については、会場内に掲示している図面や東京都のホームページでもご確認いただけます。なお、都市計画区域の詳細な位置については、今後、測量調査を行うことにより明らかにしてまいります。



# 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。

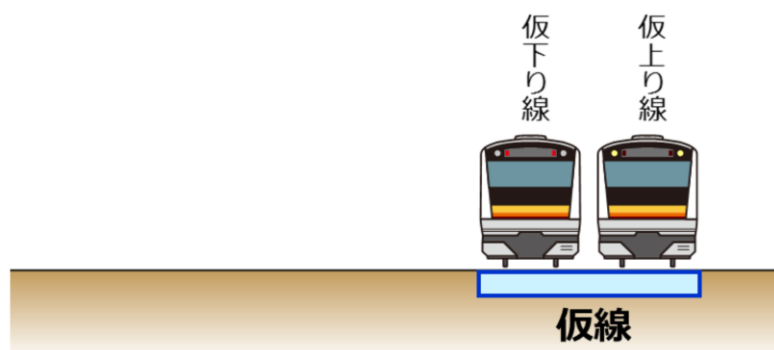
# 鉄道構造物等の施工方法



代表的な施工方法を説明いたします。

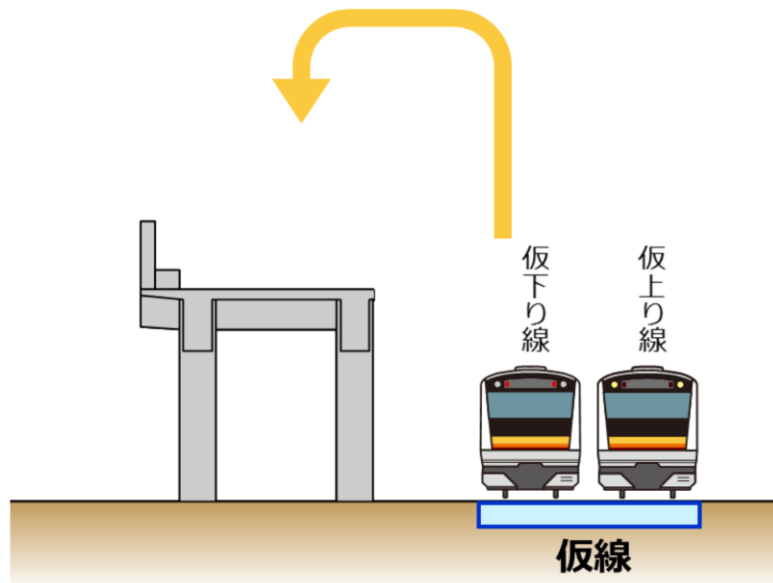
まず、現在の線路の北側に、側道の用地を取得させていただくとともに、それ以外の一部の区間で借地をさせていただき、

## 鉄道構造物等の施工方法



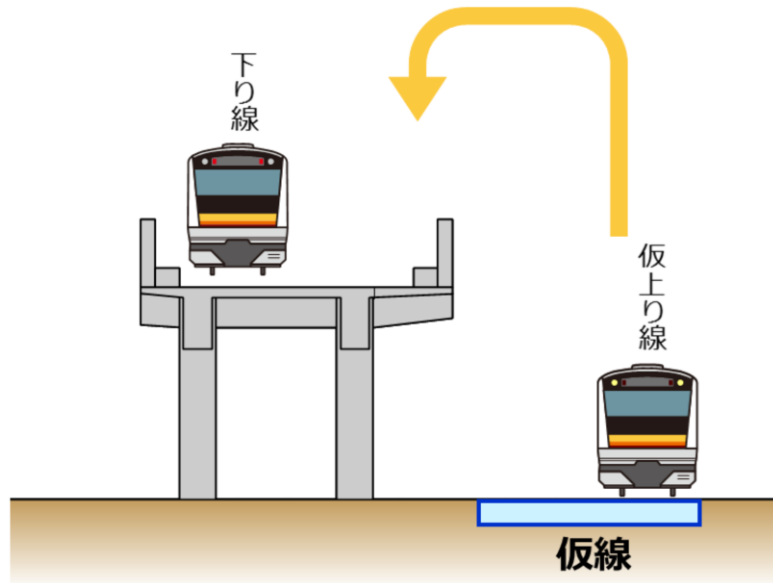
これらの用地を活用して、鉄道の仮線を敷設します。なお、先ほど説明した保守基地につきましても、一部区間で借地をさせていただき、仮設いたします。

## 鉄道構造物等の施工方法



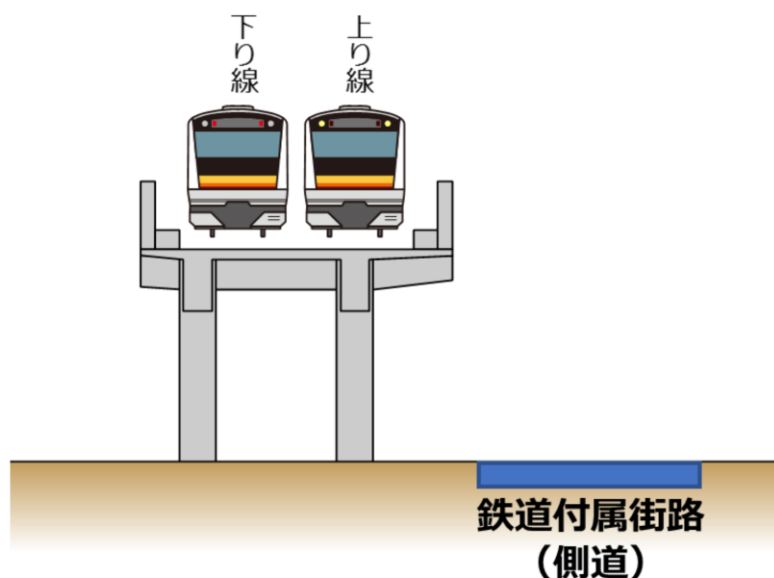
仮線を敷設した後、現在の線路を順次、仮線に切り替え、空いた用地に下り線の鉄道構造物を築造し、下り線を高架に切り替えます。

## 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

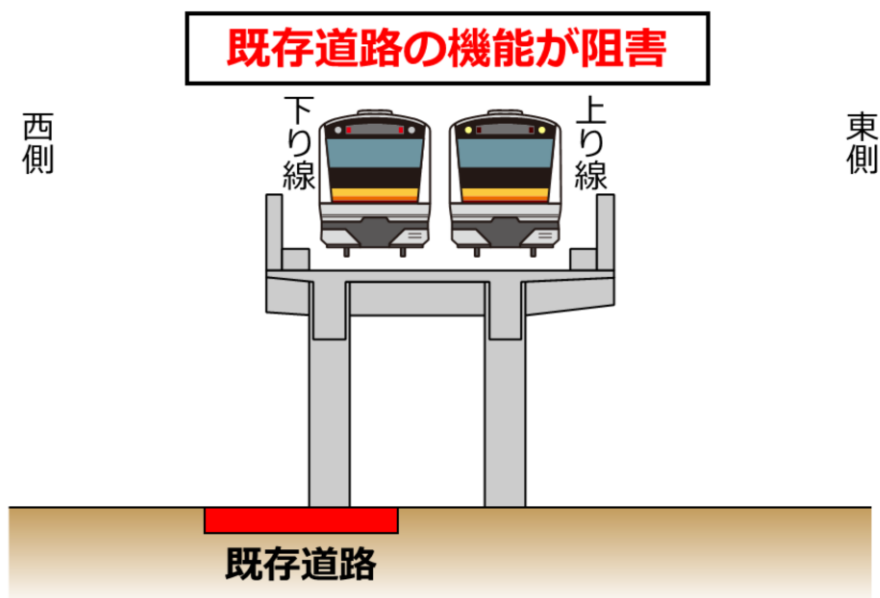
上り線



既存道路

次に、付替（つけかえ）道路について説明いたします。

# 付替道路

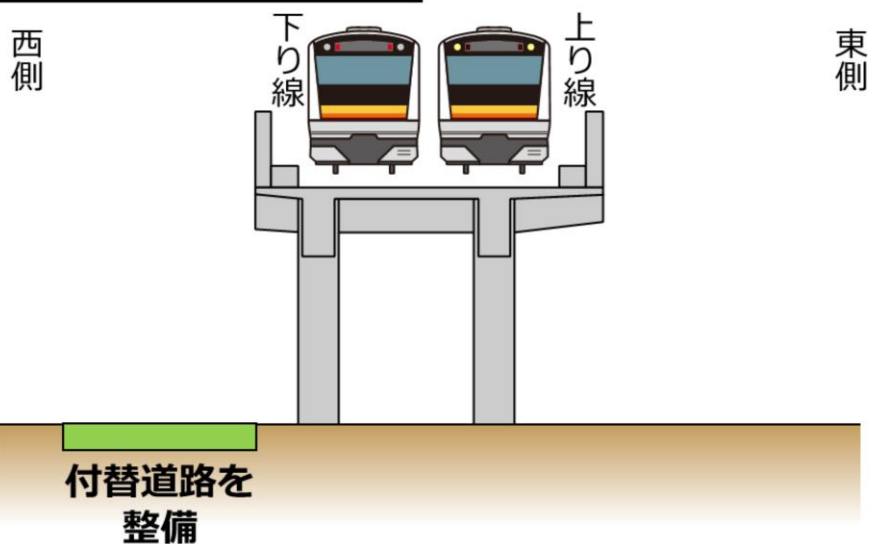


付替道路は、鉄道構造物の用地を確保した際、既存道路の機能が阻害された場合に、



# 付替道路

## 既存道路の機能確保

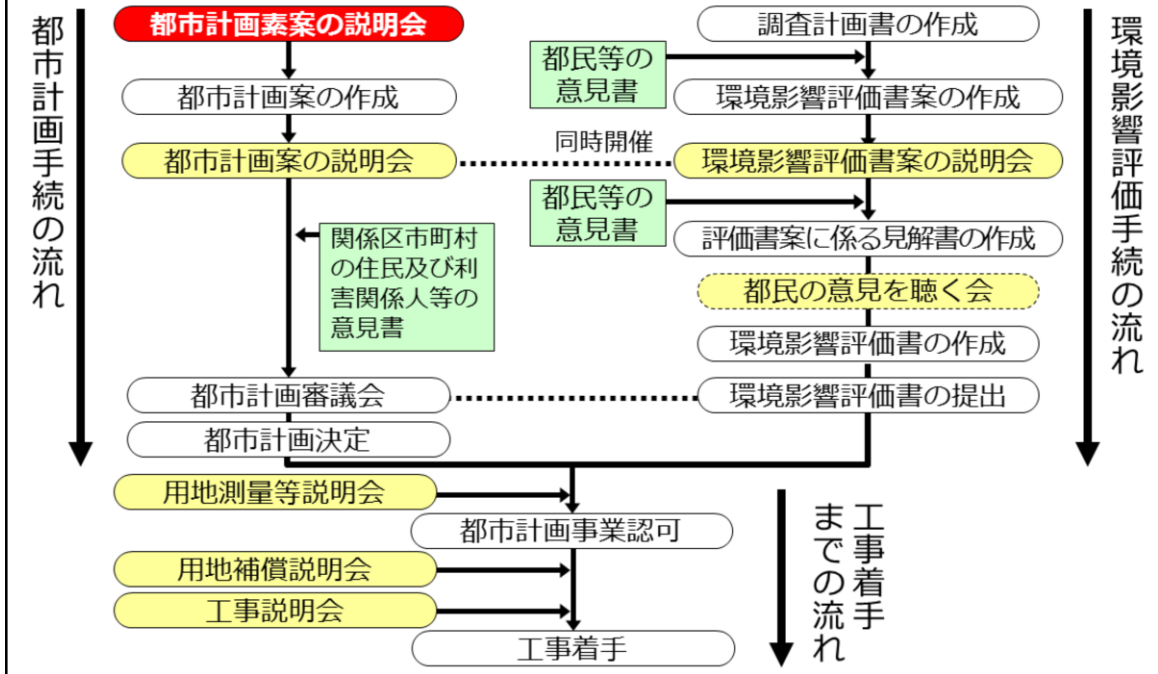


その道路機能を確認するため、整備するものです。

# 今後の手続の流れ

最後に、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

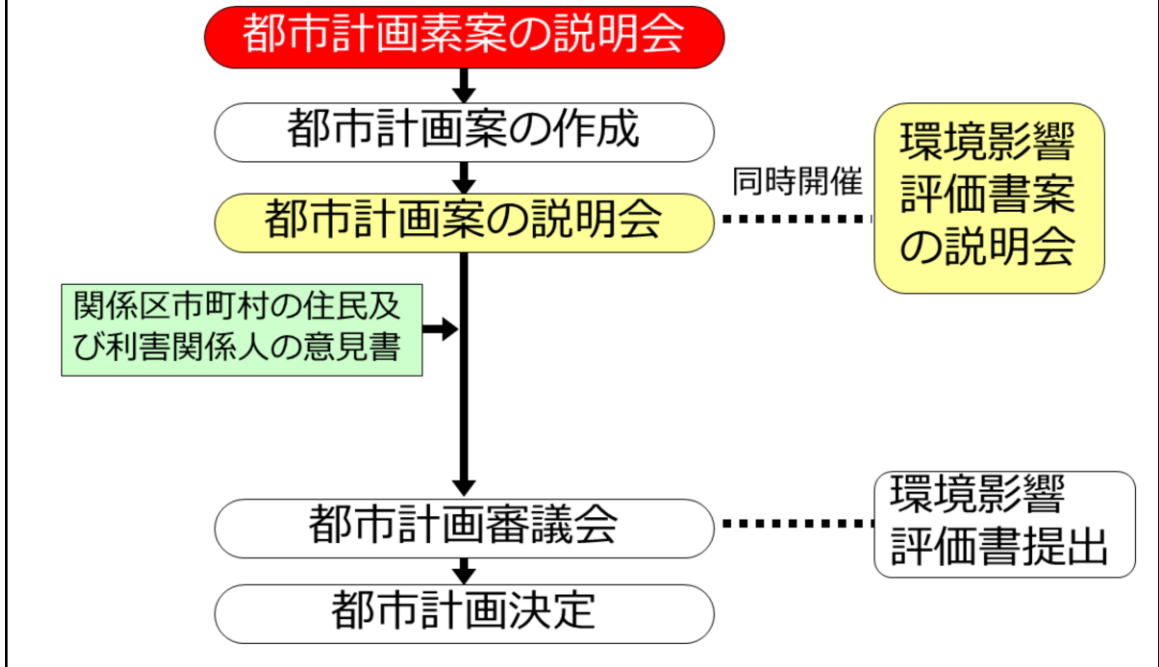


工事着手に向けては、今回の計画を都市計画決定することが必要となります。都市計画決定に至るまでには、大きく2つの流れがあります。

1つは、画面左側の都市計画手続きの流れ、もう1つは、画面右側の、連続立体交差化が周辺環境に与える影響を予測、評価する環境影響評価手続きの流れになります。

この2つの手続きの流れのあと、工事着手までの流れがあります。

# 都市計画手続の流れ



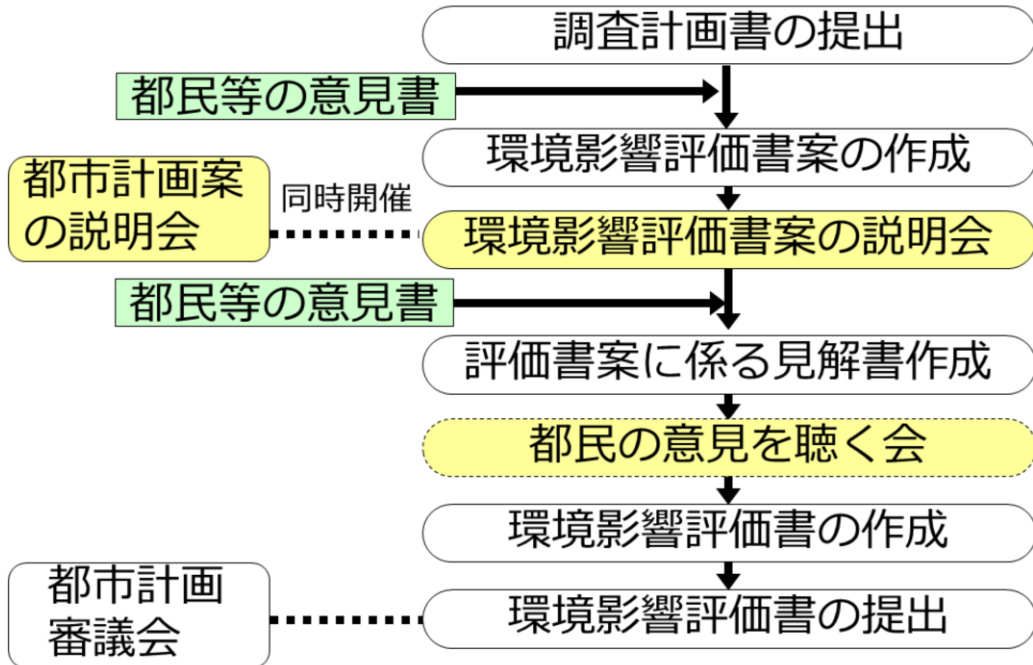
まず、都市計画の手続きについて、説明いたします。

本日の説明会は、赤色で示した、都市計画素案の説明会にあたります。この説明会で皆様からいただいたご意見を参考にして、今後、都市計画案を作成します。

案の作成後は、公告・縦覧というかたちで、都庁や市役所において皆様に公開するとともに、都市計画案の説明会を開催します。その際、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。

# 環境影響評価手続の流れ



次に、環境影響評価の手続きについて、説明いたします。

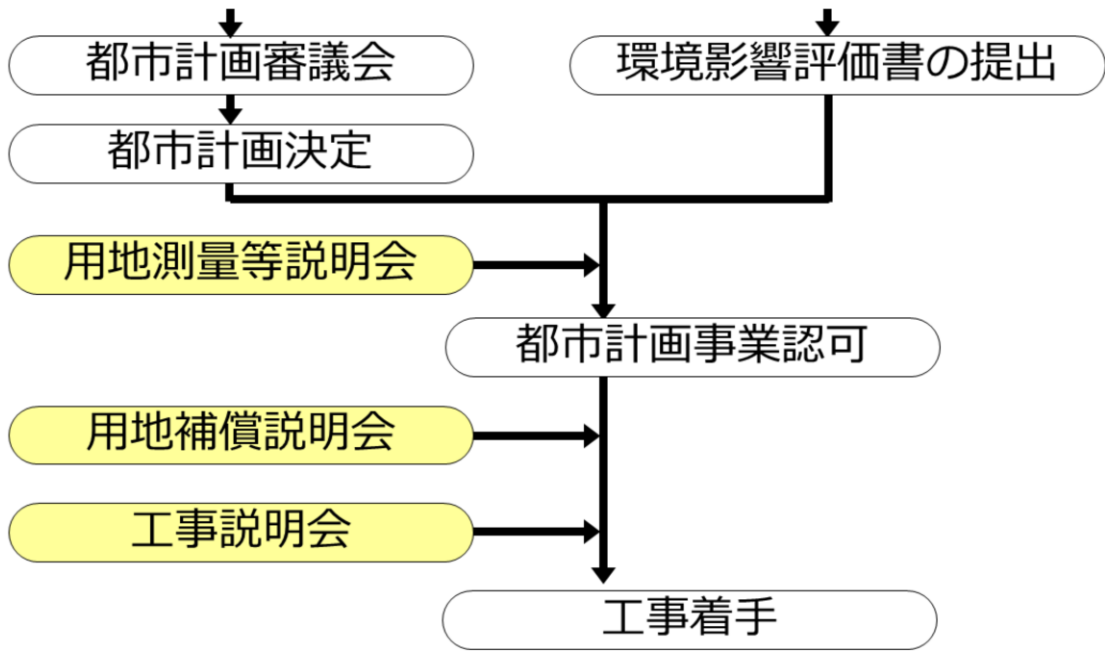
今回の連続立体交差化計画は、東京都環境影響評価条例の対象となる事業で、条例に基づいた手続きを行うこととなります。

はじめに、調査方法、予測方法、評価方法などを取りまとめた、環境影響評価調査計画書を作成し、提出します。

次に、調査計画書に沿って、環境に与える影響を予測、評価して、環境影響評価書案を作成します。この環境影響評価書案の説明会を、先ほど説明した都市計画案の説明会と同時に開催し、皆様のご意見をうかがいます。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



以上の手続きが完了したのち、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。

# 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。



# 国立市が行う まちづくりについて



# 国立市

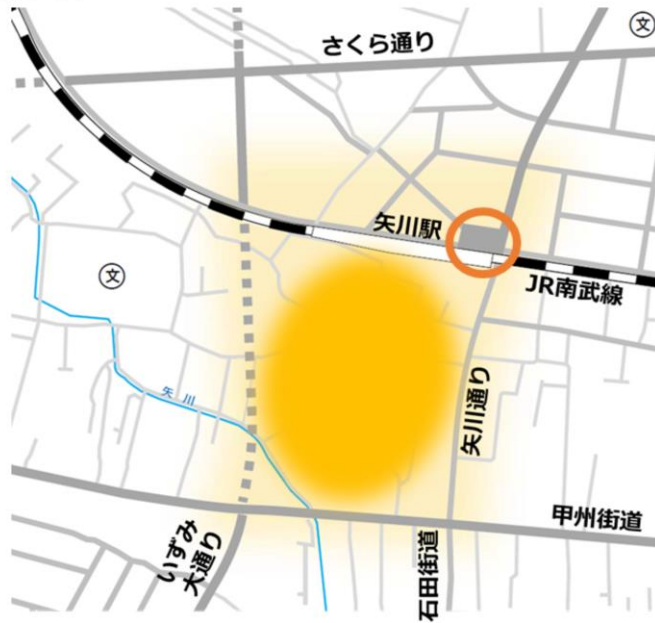


## 矢川駅周辺まちづくりについて

矢川駅周辺の今後のまちづくりについて、説明いたします。

# 矢川駅周辺の交通基盤について

## ■対象区域のイメージ



国立市では、JR南武線の連続立体交差化計画に合わせて、矢川駅北側の駅前広場の改修や矢川駅の南側の地域における基盤整備について調査・検討を行っています。

# 矢川駅周辺の課題

■ 狭い駅前広場の交通空間



■ 矢川通り沿いの乗車場



■ 狭い歩道空間



■ 駅南側の狭あい道路



矢川駅周辺の課題を説明いたします。

矢川駅北側の駅前広場は路線バスの降場（おりば）機能がありますが、停車車両や自家用車等が流入するとバスの移動の妨げになります。矢川通りに乗車専用のバス停がありますが、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。

駅前広場の歩行空間は十分な幅員がなく、朝夕のラッシュ時には円滑な歩行者移動が妨げられる時もあります。

矢川駅の南側の地域は、幅員の狭い道が多く、緊急車両の通行が困難な状況です。

# 南北の駅前広場の具体的な役割

## ■ 駅前広場の整備の考え方

北口駅前広場 【改修】	バス・コミュニティワゴン乗降場の再整備 歩行者環境の改善のための改修
南口駅前広場 【検討】	駅周辺で不足する交通機能（タクシー乗降場・一般利用等）の整備 地域拠点に相応しい土地利用の実現

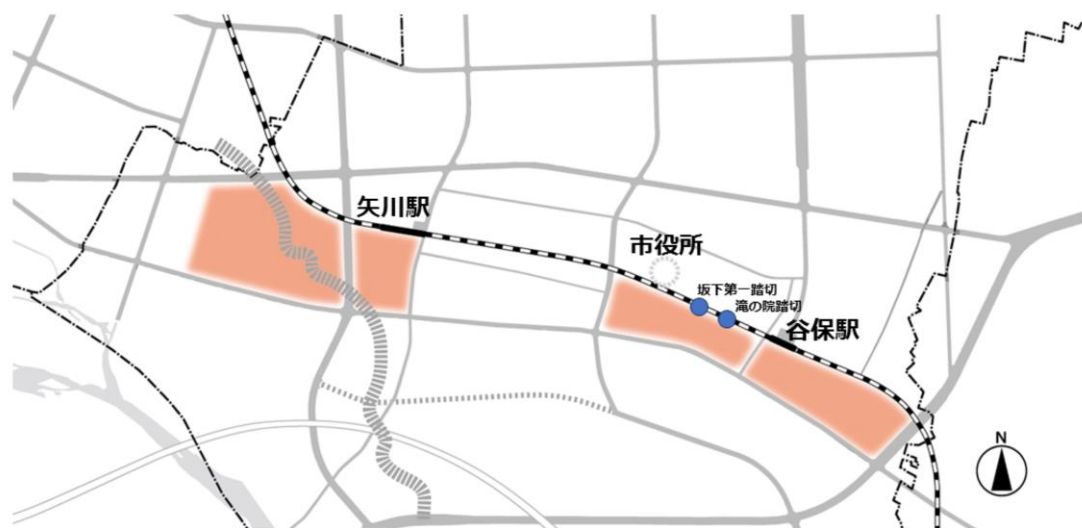


地域拠点機能や交通利便性の向上の観点から、北口駅前広場で担うことができない交通機能を南口における新たな駅前広場の整備を通じて確保することを考えています。

北口駅前広場については、現在の区域を変えることなく、歩行者空間の拡大や横断歩道の距離を短くするなど、歩行者環境を改善する案も検討しております。

また、南口に駅前広場を整備する際には、駅周辺において地域拠点に相応しい土地利用が実現できるようなまちづくりも合わせて検討いたします。

## 連続立体交差事業に合わせた 道路整備の予定

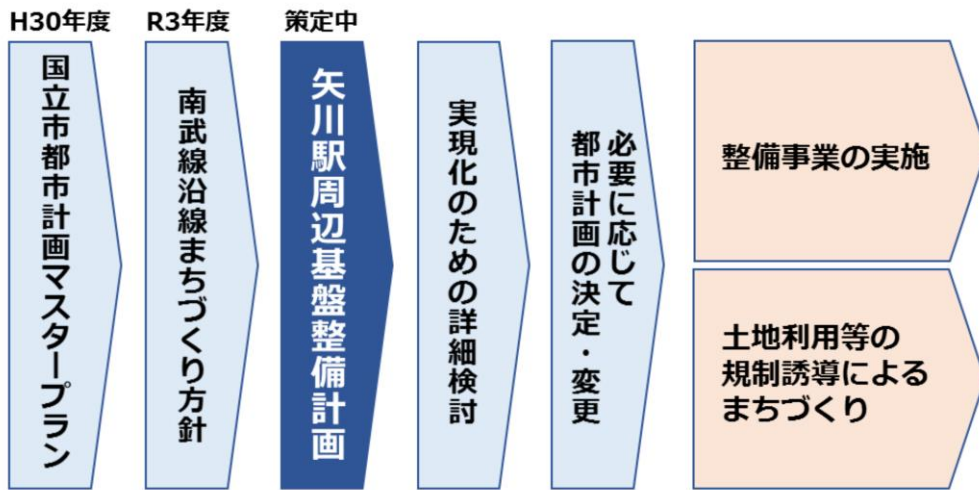


※「南武線沿線まちづくり方針」に一部加筆

東西交通の強化

また、先ほど説明いたしました、滝の院踏切及び坂下第一踏切の廃止に伴い、通行可能な鉄道と交差する道路へのルート確保としても、東西交通の強化のために道路整備を進めてまいります。

# 今後の予定



国立市では、「矢川駅周辺基盤整備計画の策定」を行った後に、「交通広場等の整備に向けた詳細検討」を予定しています。

そして、JR南武線、連続立体交差化計画と併せて、交通広場等の都市計画決定を行い、事業を進めていくことを予定しています。

なお、矢川駅周辺基盤整備計画の検討においては、地域の皆さまのご意見を伺いながら、計画を策定してまいります。

以上で、国立市の説明を終わります。



# 立川市が行う まちづくりについて

# 立川市

## 西国立駅交通広場計画の 都市計画素案について (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、立川市が手続きを進めていく、連続立体交差事業に関連する西国立駅交通広場計画の都市計画素案について、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検討してまいりました。

また、令和4年3月には、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

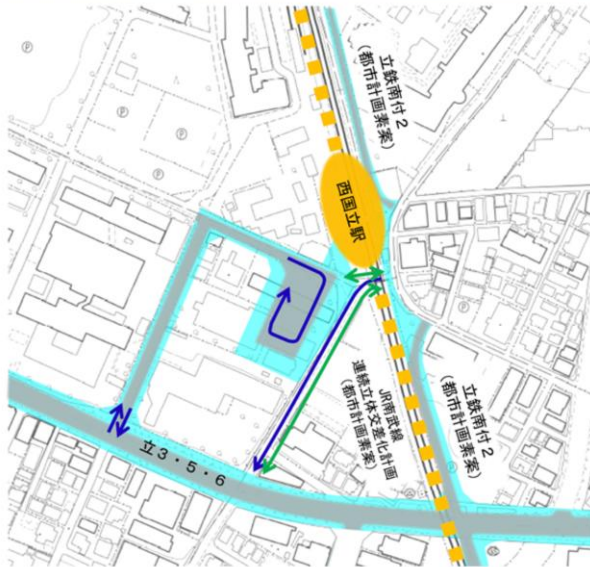


○歩道が狭い  
○歩道が整備されていない区間が多い

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。

# 西国立駅交通広場の計画イメージ



誰もが利用しやすい交通広場  
及び駅にアクセスする道路の  
整備を図ります

凡例

- |                                                                                   |       |                                                                                     |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
|  | 自動車動線 |  | 車道空間 |
|  | 歩行者動線 |  | 歩行空間 |

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地形図を利用して作成したものである。  
(承認番号) 5都市基文第8号、令和5年5月12日  
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道路幅員図を使用して作成したものである。  
(承認番号) 5都市基街都第3号、令和5年5月9日

こちらは、西国立駅交通広場の計画イメージ図です。西国立駅西側に位置し、誰もが利用しやすい交通広場及び駅にアクセスする道路の整備を図る予定です。

# 都市計画素案の概要

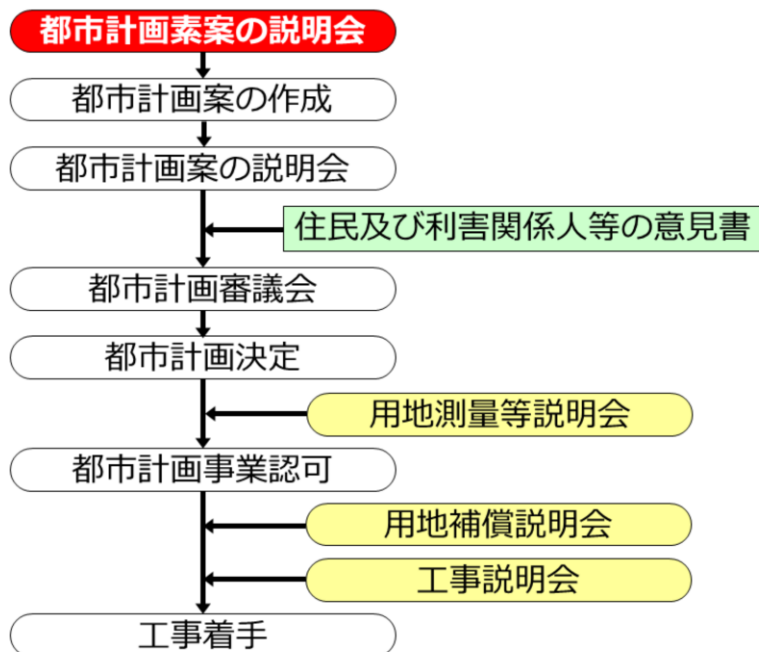


この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5都市基交審第8号、令和5年5月12日  
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用して作成したものである。(承認番号)5都市基街都第34号、令和5年5月9日

こちらは、立川7・4・5号線の計画概要図です。

約4,000m<sup>2</sup>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。

## 今後の手続きの流れ



立川市の今後の都市計画の手続きについて、説明いたします。

本日の説明会は、赤色で示した、都市計画素案の説明会にあたります。

この説明会で皆様からいただいたご意見を参考にして、今後、都市計画案を作成し、その後、都市計画審議会を経て、都市計画決定が行われます。

都市計画決定を受けて、用地測量等説明会や都市計画事業認可の手続きに進みます。

以上で、立川市の説明を終わります。

# お問合せ先

事業	担当
<b>JR南武線 連続立体交差化計画</b>	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 03-5320-5349 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株式会社 中央プロジェクトセンター TEL 042-529-4051
<b>鉄道附属街路 (国鉄南付1～5号線)</b>	国立市都市整備部都市計画課 TEL 042-576-2111 内線(361)
<b>鉄道附属街路 (立鉄南付1～3号線)</b>	立川市まちづくり部都市計画課 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
立3・5・6号線及び 立7・4・5号線 (交通広場)	立川市まちづくり部都市計画課 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。