

令和5年12月14日（木）、15日（金）、17日（日）、18日（月）、19日（火）、20日（水）の計6日間、「多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画及び関連する都市計画道路」の都市計画案及び環境影響評価書案についての説明会を開催しました。

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。

【今後の流れに関する内容】

Q1 今後、市民に対しての説明会を実施する予定はあるのか。

A1

（東京都都市整備局）

都市計画の手續に係る説明会は、今回実施した計6回の説明会で終了します。

（東京都建設局）

今後、用地の取得に係る説明や工事の内容について、必要に応じ地域住民の方に説明させていただく場を設ける予定です。

Q2 瑞穂町内の工事着手時期はいつ頃か。

A2

（東京都都市整備局）

説明会后、意見を頂戴しながら、その意見に対する都の見解を付して都市計画審議会に提出し都市計画手續を進め、都市計画決定されます。あわせて環境影響評価手續として、環境影響評価書案に寄せられた意見に対する都の見解書を作成し、都民の意見を聞く会などを経て、環境影響評価書を作成します。この評価書が都市計画を審議する際の参考情報となります。現在から都市計画決定に至るまでおおよそ1年から2年程度を想定しています。その後、都市計画事業として事業認可されるまで、現在から2年から3年程度かかることを想定しています。

（東京都建設局）

工事着手時期は、現時点で未定です。瑞穂町内の新青梅街道沿いは、現在用地取得を進めています。また、都道166号沿いは、モノレールの事業認可取得後、用地取得に着手します。今後、連坦して用地が確保できたところから、順次工事着手する予定です。

Q3 本事業の開業時期はいつごろか。

A3

（東京都都市整備局）

2030年代半ばの開業を目指しています。

【用地取得に関する内容】

Q4 新青梅街道拡幅事業における用地買収の進捗率を伺いたい。

A4

(東京都建設局)

令和4年度末時点の実績で、5割弱の用地取得率です。

Q5 計画の早期実現に係る用地折衝を含む都の取組姿勢について伺いたい。

A5

(東京都建設局)

用地取得を進めていくに当たっては、権利者の方のそれぞれのご事情に合わせてながら実施するため、どうしても時間がかかってしまう場合があります。早期の用地取得を目指していくため、認可取得後、出来るだけ早い時期にお声掛けをさせていただき、協議を開始します。

Q6 用地取得の見通しについて伺いたい。

A6

(東京都建設局)

用地取得は、権利者の方の事情に合わせて協議を行っているため、個々のケースによって、用地取得に要する時間が異なります。

Q7 モノレールの都市計画にかかる地権者との用地折衝はいつ頃から始めるのか。

A7

(東京都建設局)

事業認可を取得後、速やかに用地取得に向けた手続の進め方や補償等について説明させていただき、個別に協議を開始します。また、用地取得に向けた準備として、権利者の方の土地の測量を事業認可取得前に開始させていただく予定です。

Q8 自分の家が用地取得の範囲になっているか、いつ頃分かるものか。

A8

(東京都建設局)

パンフレット等に都市計画案の概要図が記載されていますが、正確な位置は、今後、測量を行い、確定することとなります。なお、測量の際に権利者の方の敷地に入らせていただく場合がありますので、事前にご説明のうえ、実施いたします。

Q9 モノレールの都市計画により、用地取得の対象になった場合、代替地のあっ旋はあるのか。

A9

(東京都建設局)

用地取得に係る内容については、事業認可取得後に対応させていただきます。

Q10 一日も早い延伸を望んでいるが、そのためには地権者の協力があることと思う。しっかりと地権者に寄り添う形で進めて頂きたい。

A10

(東京都建設局)

用地の取得に際しては、権利者の方と十分に協議させていただき、適切に対応していきたいと考えています。

Q11 地権者の悩みや用地または工事に関するいろいろな相談事があった場合、地権者の方々への相談窓口を継続的に設置していただきたい。

A11

(東京都建設局)

用地等に係る不安やお悩みも含め、事業内容に関するご相談があった場合、東京都建設局道路建設部計画課(道路モノレール計画担当)へ問い合わせいただければ、個別に対応させていただきます。

【環境影響評価に関する内容】

Q12 環境影響評価における騒音・振動の事後調査において、横田基地に起因する飛行機騒音があるため十分注意されたい。

A12

(東京都建設局)

横田基地の騒音や異常値について、除外し、評価をしています。

Q13 モノレール軌道桁や支柱が出来ることによる飛行機の反射音の影響を調査する予定はあるか。

A13

(東京都建設局)

今回の環境影響評価の対象はモノレールそのものであり、モノレール構造物による飛行機の反射音は対象ではありません。

Q14 沿道に自宅があり、工事の騒音を懸念している。工事に着手した後、完成まで十年程度かかるとのことだが、その間、工事による騒音はどのくらいの期間発生するのか。

A14

(東京都建設局)

工事期間は10年程度を見込んでいますが、7.0km全区間で10年間連続して工事するわけではなく、工事の進捗に応じて工事場所は移動していきます。

工事の施行に当たっては、低騒音の工法、機械を採用します。

Q15 電波障害が発生するのであれば、未然の対策を実施すべきではないのか。

A15

(東京都建設局)

電波障害の予測範囲は障害の可能性を予測したものです。テレビはアナログ放送からデジタル放送に変更されており、他の事業の事例を鑑みてもアナログ放送の時のような顕著な障害は発生していない状況です。このため、本事業による障害が判明した場合に、対策を講じます。

Q16 電波障害について、通信機器などに影響はあるのか。

A16

(東京都建設局)

今回の環境影響評価における予測評価はテレビの電波を対象にしているため、その他の通信機器への影響は対象外です。

Q17 電波障害について、工事中でも電波障害が起こる可能性はあるのか。

A17

(東京都建設局)

電波障害は工事の途中からも発生する可能性があります。

Q18 (仮称) No.1 駅から No.6 駅の駅舎は、高さ 20m の構造物となるとのことだが、日影の影響がどれくらい出てくるか伺いたい。

A18

(東京都建設局)

駅舎の詳細な設計等は今後行う予定であり、詳細な日影の影響が判明した時点で、影響が及ぶ方々には個別に説明を行う予定です。

Q19 廃棄物の発生土や汚泥の搬出について、都のHPではリサイクル率は約60～70%くらいであったと思う。令和6年度に目標として98%を目指されているが、本事業においてどのような取組を進められるのか。

A19

(東京都建設局)

東京都が施行する事業において、アスファルト殻、コンクリート殻については、現時点で既に99%以上の再資源化率を達成しており、建設発生土については、約78%程度の再資源化率となっています。今回の事業においては、99%以上再資源化する取組を進めます。また、汚泥については、産業廃棄物になるため、適切に処理を進めます。

Q20 これまでの新青梅街道整備に係る環境影響評価手続と、今回実施する環境影響評価手続との変更点等を伺いたい。

A20

(東京都都市整備局)

都では環境影響評価条例の中で、車線の数4車線以上、また、延長が1km以上の道路の新設または改築についてアセスの対象としています。新青梅街道はすでに4車線で供用されており、今回の変更では車線の数が増加しないため、条例の対象外です。

【道路構造に関する内容】

Q21 本計画では自転車通行空間の整備をどのように考えているか。自転車が歩道を通行可能な場合、歩行者と自転車が錯綜しないよう、自転車通行部分を構造的に分離した整備をお願いしたい。

A21

(東京都建設局)

自転車通行空間の整備について、拡幅後の歩道部は、幅員5.0mの中で自転車・歩行者の通行空間を植樹帯などで構造的に分離する計画です。ただし、交差点部分など、構造分離されない区間も生じます。

詳細は、交通管理者との協議により決定していきます。

Q22 多摩モノレール延伸部分において、新青梅街道を活用すべきだと思うが、道路構造物の設置の考え方について伺いたい。

A22

(東京都都市整備局)

新青梅街道について、平成17年に幅員を18mから30mに都市計画変更していることから、これを最大限活用する計画です。ただし、連絡通路の設置や箱根ヶ崎アンダーパス付近の線形を振る関係から、一部区間において30mより大きく変更が必要です。基本的には、新青梅街道の中央帯を利用しモノレールの計画を進めていきます。

Q23 新青梅街道について、どのように無電柱化されるのか。また、無電柱化に関する事業費は、現在拡幅整備中の事業に含まれるのか。

A23

(東京都建設局)

無電柱化のため、電線共同溝を整備する予定です。なお、無電柱化に係る事業費については、新青梅街道の拡幅事業に計上しています。

Q24 モノレール支柱の建設位置を確認したい。また、その工事において、どれだけ掘削する予定か。

A24

(東京都建設局)

支柱建設位置について、新青梅街道では、中央分離帯に支柱を設置する計画です。箱根ヶ崎アンダーパス部から箱根ヶ崎駅周辺では、道路中央ではなく、北側及び東側歩道の中に設置する計画です。支柱の間隔は約20m程度を想定しています。

基礎寸法については、橋軸方向、橋軸直角方向ともに約6m～9mであり、掘削深は約3mを基本(一部区間は最大約8m)とし、一部の深礎杭のみ掘削深約13mで計画しています。今後、詳細な設計を実施して決定していきます。

Q25 新青梅街道について、拡幅整備後、中央分離帯ができると思うが、車道の右折車線等の整備計画はどのようになっているか。

A25

(東京都建設局)

新青梅街道の幅員を18mから30mに拡幅し、道路幅員に余裕が出来るため、主要な交差点には右折レーンを設置する計画としています。詳細については、今後交通管理者と協議を行いながら設計を進めます。

Q26 新青梅街道について、モノレール完成後、交差点以外で車両の右左折ができなくなると思うが、どのような対応をするのか。

A26

(東京都建設局)

新青梅街道の拡幅事業においては、中央分離帯を設置するため、上下線は構造的に分離される道路構造となり、交差点以外の右左折等は制約が生じます。現況の交差点部についても、交差道路や周囲の交通状況を踏まえながら、交通管理者と協議を行い、中央分離帯の設置の有無を決めていきます。

【施工方法に関する内容】

Q27 工事中、新青梅街道の上下線の交通の流れを一時的に外側に切り替えるとのことだが、約7.0kmの中で施工順序は決まっているのか。

A27

(東京都建設局)

道路中央部でモノレールの工事を行うことから、車線を外側に切り替える必要があります。このため、ある程度長い区間で工事に着手する必要があり、連坦して用地取得ができたところから、順次工事着手していく予定です。

Q28 工事中、車線を外側に切り替えた際の歩道の幅員はどうなるのか。

A28

(東京都建設局)

車線を外側に切り替えた際の歩道幅員について、交通管理者との協議の上で決定していきますが、道路幅員が限られているため、2m程度を想定しています。

Q29 モノレール構造物の施工に伴い、新青梅街道の上下線の交通の流れを一時的に外側に切り替える際の事前周知の方法や時期について伺う。

A29

(東京都建設局)

車道及び歩道の切り替えについて、連坦して用地が確保できたところから工事に着手していく予定です。近隣の方々に影響が及ぶ工事の際には、事前に工事のお知らせを配布し、必要に応じて直接説明する場を設けさせていただきます。

Q30 工事に伴う振動により、家屋にひびや傾きが生じる恐れはあるか。

A30

(東京都建設局)

環境影響評価書案にて予測評価しており、環境基準を超過する振動は生じない計画です。

Q31 新青梅街道は通学路になっている。工事着手により歩道が使えなくなることはないか。

A31

(東京都建設局)

通学路で工事を行う際は、児童・生徒に対する安全対策に配慮して実施します。そのため、事前に学校に工事内容や安全対策を説明するとともに、確実な安全対策を講じていきます。

Q32 新青梅街道は上下線ともに非常に車が混みあっているが、工事期間中はどのような形で対応されるのか。

A32

(東京都建設局)

新青梅街道について、基本的に工事期間中も現在の片側2車線、計4車線を確保する予定です。車線を規制しなければならない工事を実施する場合、交通量の少ない夜間に行う等の対応を検討します。

【運行計画に関する内容】

Q33 車両基地を新設する計画はあるか。

A33

(多摩都市モノレール)

延伸に伴い車両の増備は予定していますが、既存の車両基地にて対応が可能のため、新たに車両基地を整備する予定はありません。

Q34 上北台から箱根ヶ崎までの途中で区切り開業することはないのか。

A34

(多摩都市モノレール)

終端駅では折り返し運転を行うための分岐器が必要となりますが、今回の計画では(仮称)No.7 駅の手前に分岐器を設置する予定であるため、それ以外の駅を終端とする部分開業はできません。

(仮称) No.7 駅まで完成してから開業します。

【バスの再編について】

Q35 モノレールが出来ることで既存の路線バスまたは MM シャトル等の路線の廃止や減便の話が出ているのか。もしくは、住民への影響を鑑み補助金等を使って維持を図る等、公共交通の計画を検討しているか。

A35

(武蔵村山市)

バス事業者と2市1町としては、将来的な社会経済情勢や需要動向などを見極めつつ、新駅や駅前広場との接続性を考慮し、延伸部の公共交通の在り方について取組方法を検討することとしています。その中で、今後のバス路線・バス停の位置などを検討していくことになると考えています。

【まちづくりに関する内容】

Q36 (仮称) No.3 駅の交通広場予定地について、現在工事中だと思うが、工事終了後の方針を伺う。

A36

(武蔵村山市)

駅前広場については、現在公共広場としての工事を実施しており、工事完了後は閉鎖管理を予定しています。その後、時機を見て駅前広場の整備を進める予定です。

Q37 (仮称) No.6 駅周辺のまちづくり方針について、「農・商・工のデジタル化を軸とした、将来の瑞穂町を牽引する『稼ぐ』まちづくりの推進」とあるが、具体的にどのようなことを目指しているか。

A37

(瑞穂町)

農業・商業・工業のデジタル化を軸とした、産業近代化拠点の形成を目指すという町の方針を打ち出しました。より詳しい内容を町のホームページに掲載しているため、そちらでもご確認ください。

<瑞穂町 HP <https://www.town.mizuho.tokyo.jp/kankyo/001/006/p009489.html>>

Q38 新駅周辺(瑞穂町内)について、産業近代化拠点の形成を目指されているとのことだが、民間活力の導入策はあるのか。

A38

(瑞穂町)

民間企業にもまちづくりに積極的に参画していただきたいと考えています。

また、公共施設の建設に際し、民間活力の活用も視野に検討を進めているところです。

【他方面の延伸計画に関する内容】

Q39 多摩都市モノレールについて、秋川方面、八王子方面や町田方面に延伸を熱望する声があると思うが、今後の見通しを伺いたい

A39

(東京都都市整備局)

多摩都市モノレールには昭和の時代に策定した、いわゆる8の字構想が今もあるということ実は事実です。

今回の箱根ヶ崎方面延伸については、国の交通政策審議会の答申に位置づけられたということ踏まえて現在に至っており、都としてはまず国の交通政策審議会の答申に位置付けられることが事業を検討していく際の一つの目安にしています。

あきる野方面の延伸については、答申に反映されることが当然重要だと考えていますが、移動時間の短縮などの効果が見込まれる一方で、収支採算性であるとか費用対効果、公共事業としてあるいは鉄道事業として成立するための諸要件について、まだ検討すべき様々な課題があると認識しています。こうした課題を解決するためには、まず地元の市、町において需要の創出につながる沿線地域のまちづくりなどの検討を進めていただくことが非常に大事だと考えています。

Q40 あきる野方面に延伸する構想がある中で、(仮称)No.7 駅の構造を見ると行き止まりになっておりそれ以上延ばせないと考えるが、延ばせる構造なのか伺いたい。

A40

(東京都都市整備局)

想定ですが、(仮称) No.7 駅を改良して且つ米軍横田基地の航空制限を回避できる箇所からあきる野方面に延伸することは可能だと考えます。

Q41 町田方面にも多摩都市モノレールの延伸計画があり、町田市などがまちづくりを頑張っているようで、箱根ヶ崎方面の延伸計画が後回しにされてしまうことを心配している。

A41

(東京都都市整備局)

町田方面の延伸に係る検討について、令和3年12月末にルート選定をしています。令和4年8月には、沿線市にて沿線のまちづくりに係る検討会が立ち上がった段階です。両路線の現在の状況を鑑みると、町田方面の計画が箱根ヶ崎方面の延伸計画を逆転することは無いものと考え、事業に取り組んでいます。

【その他】

Q42 武蔵村山市は今までも鉄道が通る計画が何回かあって、その都度白紙になった歴史がある。今後の社会情勢の変化・都知事の変更などに伴い、計画が本当に完成まで行くのか不安である。

A42

(東京都都市整備局)

この事業は都市計画手続という法定手続に則り進めており、よほどの天変地異がない限り白紙になることはないと考えています。この多摩都市モノレールは、多摩地域の公共交通ネットワークとして非常に利便性が高まるなど魅力向上につながるような公共交通インフラであるため、しっかり取り組ませていただきます。

Q43 南北の都市計画道路(福生3・4・10)の将来の見通しを伺いたい。

A43

(東京都都市整備局)

福生3・4・10はモノレールの手続等と同時に進めていく考えです。都市計画案及び環境影響評価書案の説明会后、都市計画審議会及び都市計画決定を踏まえて、都市計画事業認可を取得することで事業に着手します。ここまでで概ね2～3年ぐらいを想定しています。

Q44 延伸区間における駅舎のホーム構造について、島式ホームを計画されているが、乗車時に間違えないように分かりやすい案内表示をお願いしたい。

A44

(多摩都市モノレール)

駅の行き先表示サインやデザインを検討する際、いただいた意見を参考に進めていきます。

Q45 モノレールの延伸計画に伴い、変電施設の設置が必要と考えるが、計画は公表されているのか

A45

(多摩都市モノレール)

開業区間にある変電所だけでは不足するため、新たに変電所を設置する予定です。具体的な計画等はこれから検討を進めていきます。

Q46 延伸事業だけでなく、既存区間の駅などのメンテナンスもしっかりやって欲しい。

A46

(多摩都市モノレール)

既存区間の設備更新も疎かにせず順次進めていきます。

Q47 新青梅街道北側に接する都市計画道路立 3・5・36 号線(東大和市内)について、多摩都市モノレール延伸計画と合わせて整備されるのか。

A47

(東大和市)

都市計画道路立 3・5・36 号オカネ塚線の整備時期は、現段階では未定です。