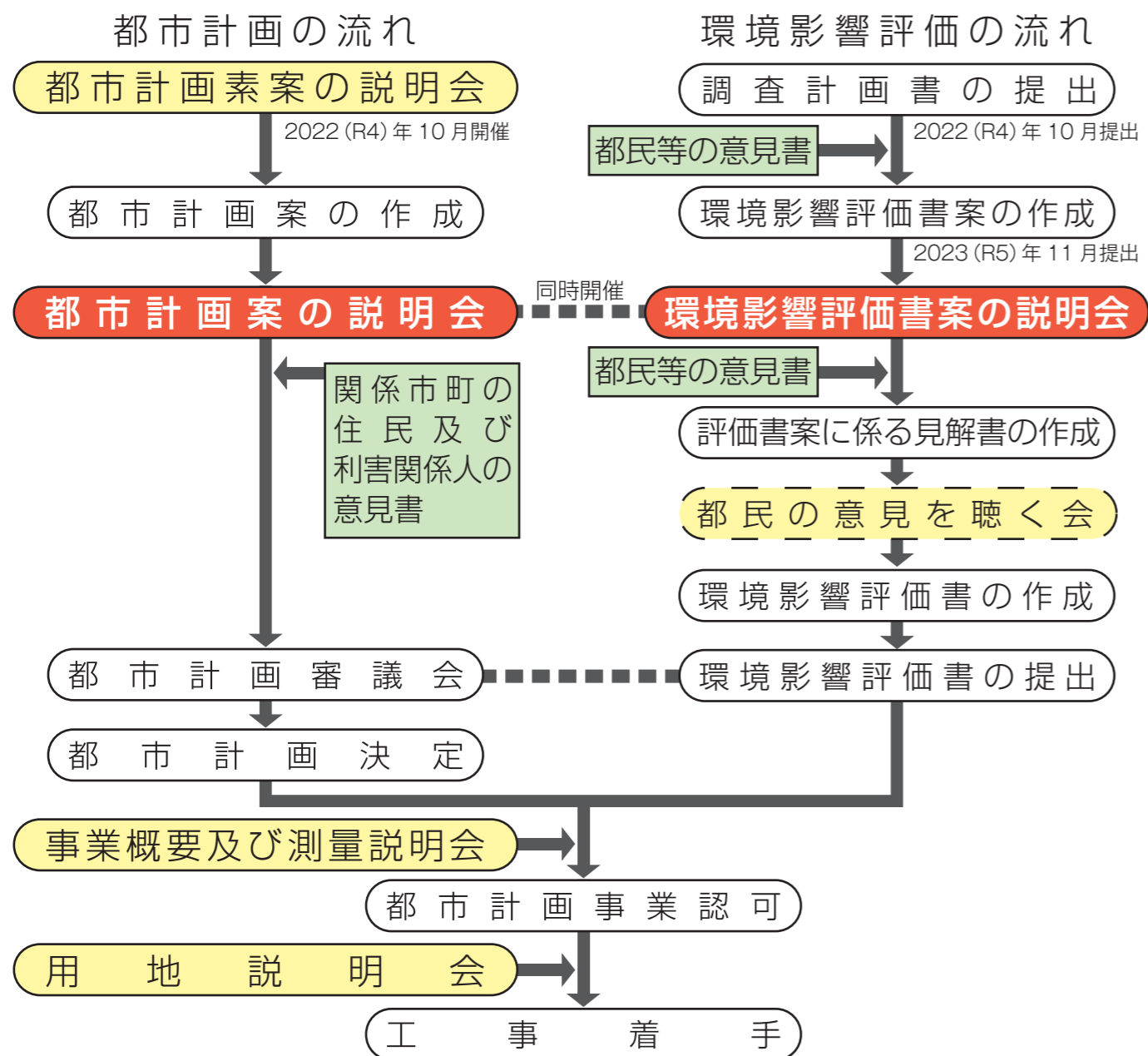


今後の流れ



お問い合わせ先

【都市計画（モノレール）、環境影響評価手続き、説明会に関すること】

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL: 03 (5388) 3284

【都市計画（道路）に関すること】

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課

TEL: 03 (5388) 3293

【事業計画、環境影響評価に関する調査内容等に関すること】

東京都 建設局 道路建設部 計画課

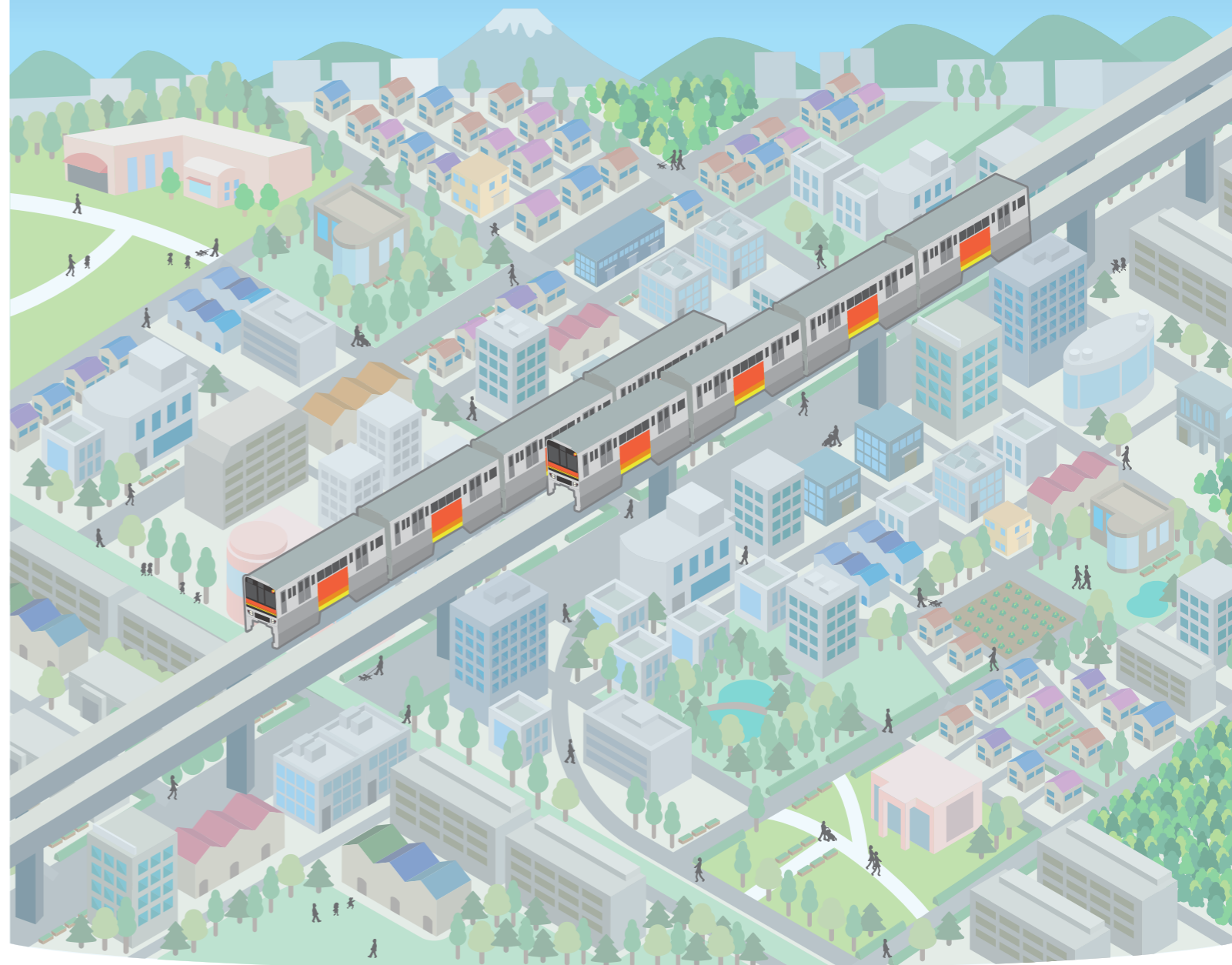
TEL: 03 (5320) 5492

多摩都市モノレール株式会社

TEL: 042 (526) 7800

都市計画案及び 環境影響評価書案のあらまし

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について



東京都
多摩都市モノレール株式会社

計画のあらまし

本計画は、多摩都市モノレールを上北台駅からJR箱根ヶ崎駅方面へ延伸するもので、東大和市上北台一丁目地内から西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎字狭山地内に至る、延長約 7.0km の区間について、都市高速鉄道都市モノレール第 1 号線の都市計画を変更及び決定するものです。

また、多摩都市モノレールの延伸に伴い、当該区間について、特殊街路（都市モノレール専用道）の計画を変更及び決定するとともに、一部、拡幅が必要となる幹線街路についても変更を行います。

この計画の実施により、JR箱根ヶ崎駅から多摩センター駅までが繋がり、多摩地域の公共交通ネットワークが強化されることで、多摩地域のアクセス利便性の向上が図られるとともに、沿線だけでなく多摩地域全体の活力や魅力の向上等が期待されます。

本計画の推進につきまして、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

既設区間

多摩センター駅～上北台駅
(延長約 16.0km)

計画区間

上北台駅～(仮称) No.7 駅
(延長約 7.0km)

輸送システム

跨座型モノレール

定員

約 400 人 (4 両編成)

広域図



都市計画案の概要

1 都市高速鉄道の概要

多摩都市モノレールの延伸に伴い、都市高速鉄道の延長等を変更及び決定します。

【名称】	立川都市計画都市高速鉄道都市モノレール第 1 号線 福生都市計画都市高速鉄道都市モノレール第 1 号線
【区間】	東大和市上北台一丁目地内～西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎字狭山地内
【延長】	約 7,010m
【構造形式】	高架式 (嵩上式)
【駅施設】	(仮称) No.1～6 駅 ホーム延長：約 66m、ホーム幅員：約 8.5m (仮称) No.7 駅 ホーム延長：約 66m、ホーム幅員：約 8m

2 都市計画道路の概要

●特殊街路（都市モノレール専用道）

多摩都市モノレールの延伸に伴い、特殊街路（都市モノレール専用道）の延長等を変更及び決定します。

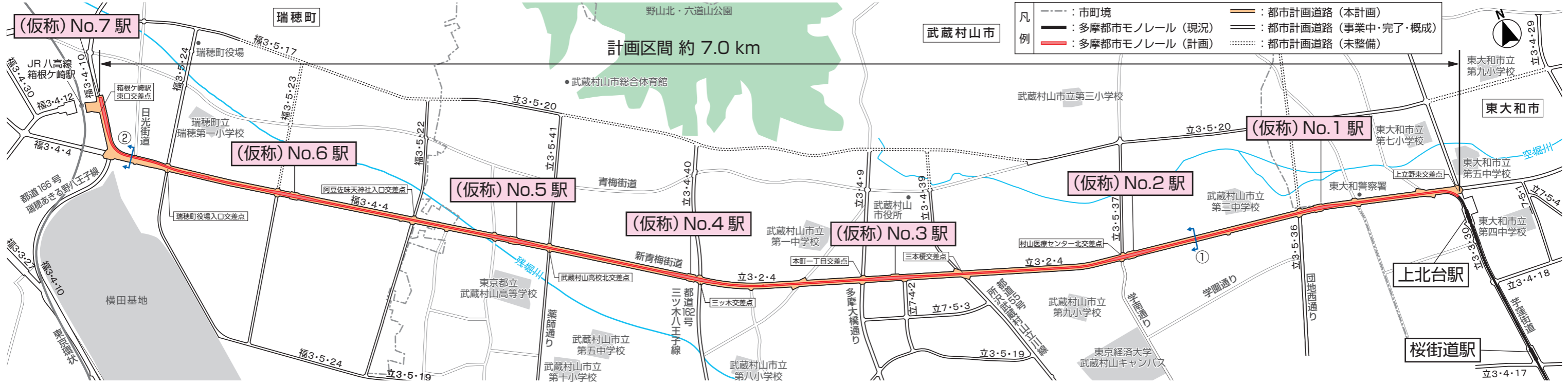
【名称】	立川都市計画道路 9・6・1 号多摩南北線 福生都市計画道路 9・6・1 号多摩南北線
【区間】	東大和市上北台一丁目地内～西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎字狭山地内
【延長】	約 7,010m
【幅員】	一般部 8m (仮称) No.1～6 駅設置部 18m (仮称) No.7 駅設置部 17.5m 分岐器設置部 12m

●幹線街路

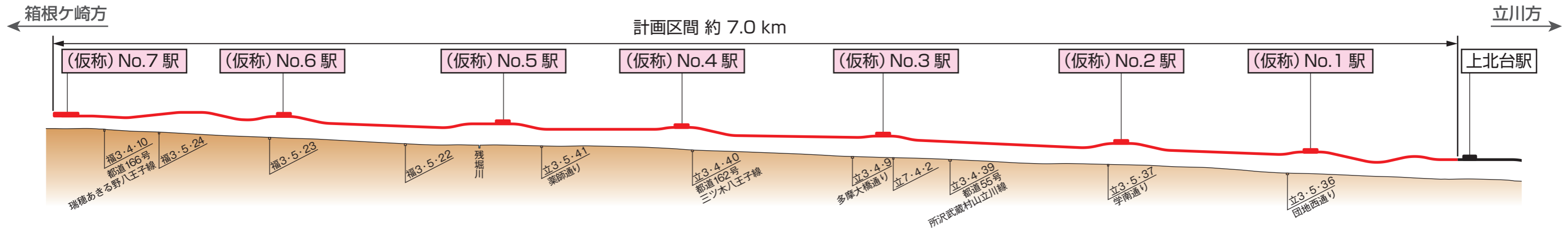
多摩都市モノレールの延伸に伴い、幹線街路について、一部、区域及び幅員を変更します。

【名称】	立川都市計画道路 3・2・4 号新青梅街道線 福生都市計画道路 3・4・4 号新青梅街道線 福生都市計画道路 3・4・10 号東京環状線
【変更概要】	(仮称) No.1～6 駅設置による一部区域の変更 30m → 33.5m または 37m (仮称) No.7 駅設置による一部幅員の変更 20m → 35.5m モノレールの導入に伴う一部幅員の変更 30～32m → 30～39.5m

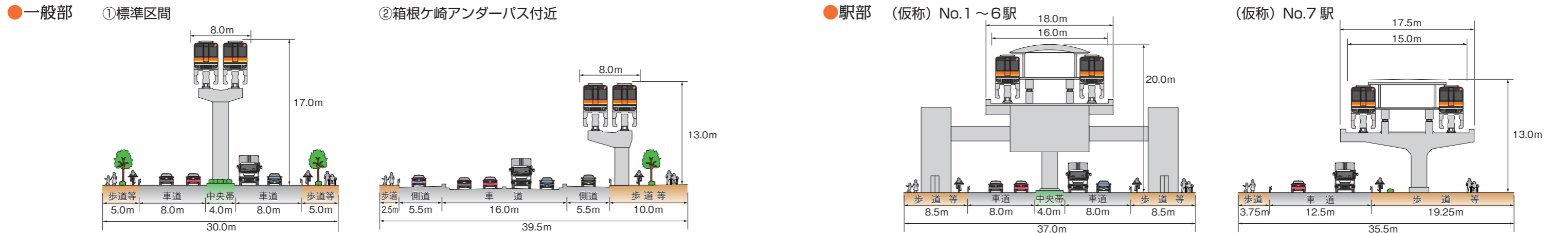
平面図



縦断面図

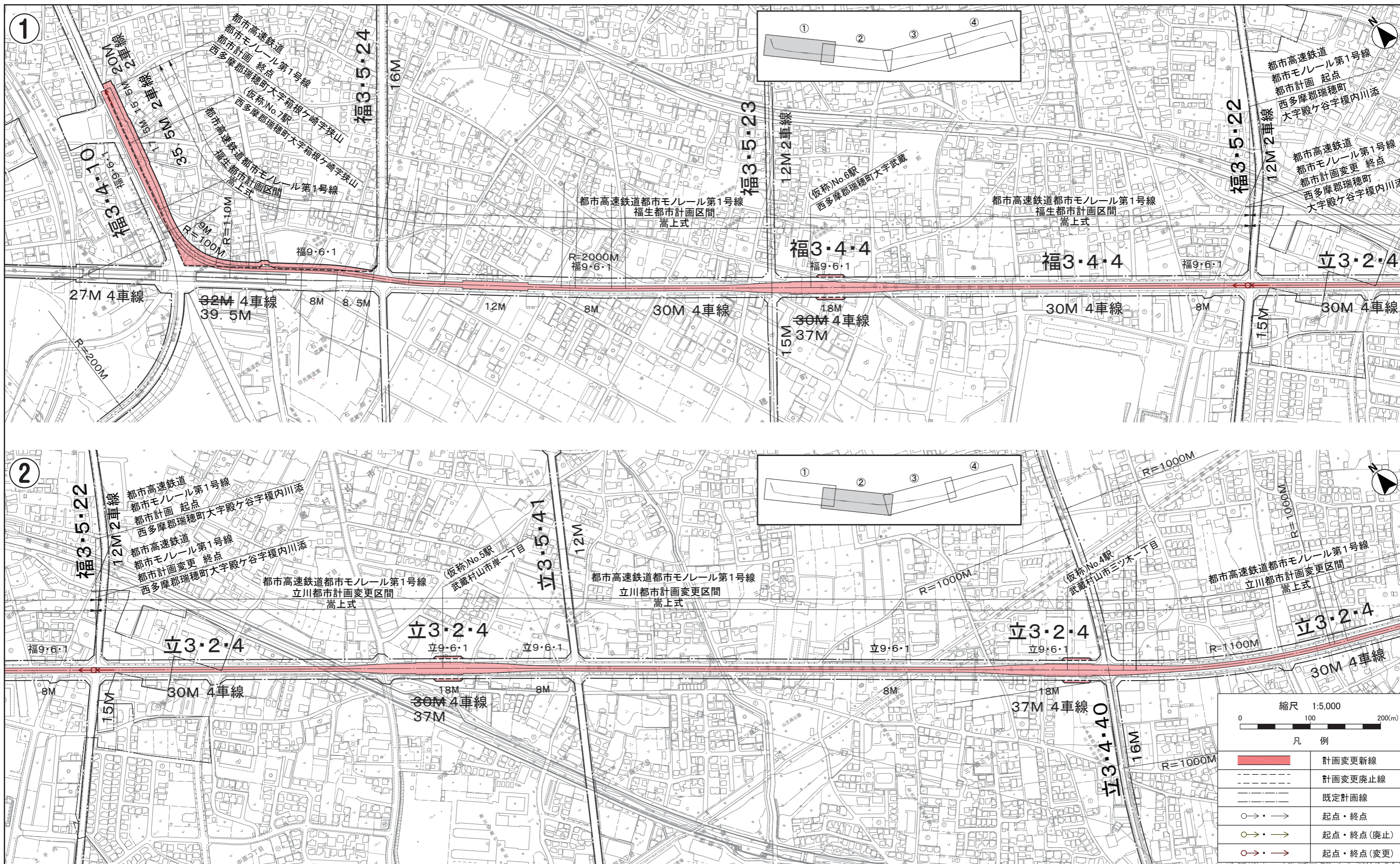


標準横断面図



※幅員構成、整備形態や駅舎形状については、場所によって異なる場合があります。

都市計画案の概要図

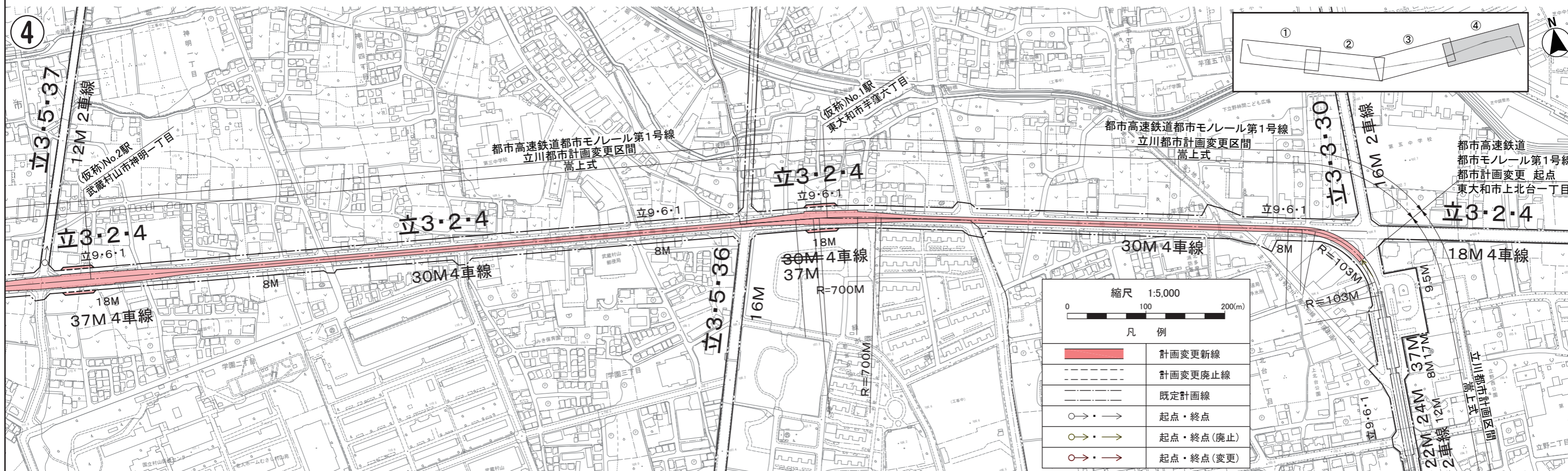
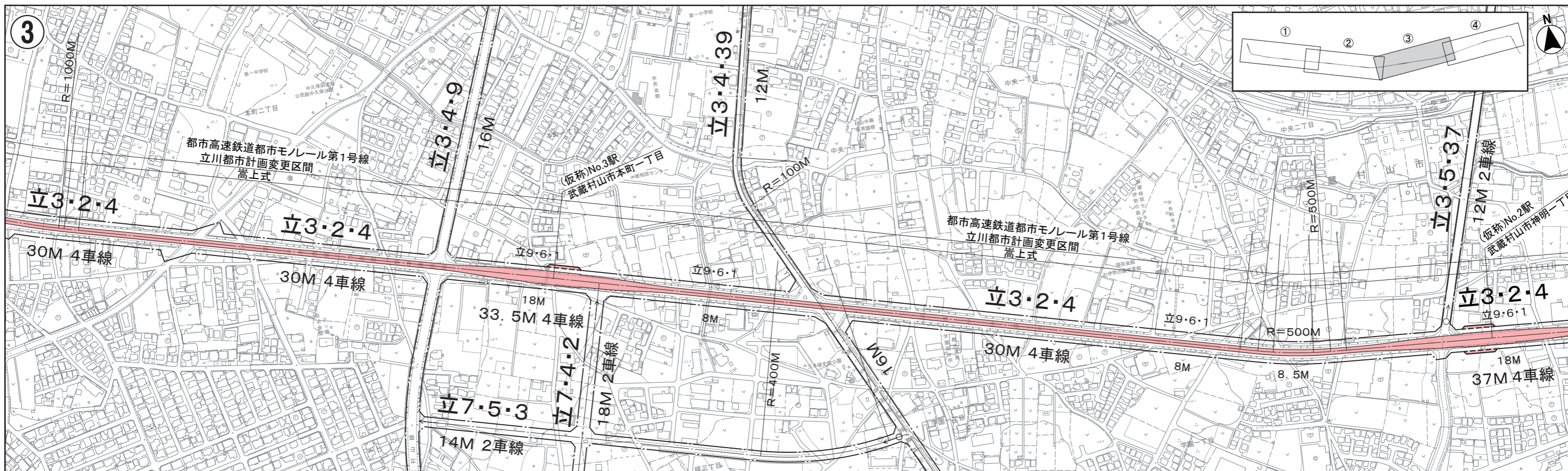


この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（4都市基交第420号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

（承認番号）5都市基交都第35号、令和5年7月10日（承認番号）5都市基街都第138号、令和5年7月7日

この図面は平成24年に実施した航空測量をもとに作成されているため、現在の土地利用が反映されていない場合がある。

都市計画案の概要図



この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（4都市基交第420号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

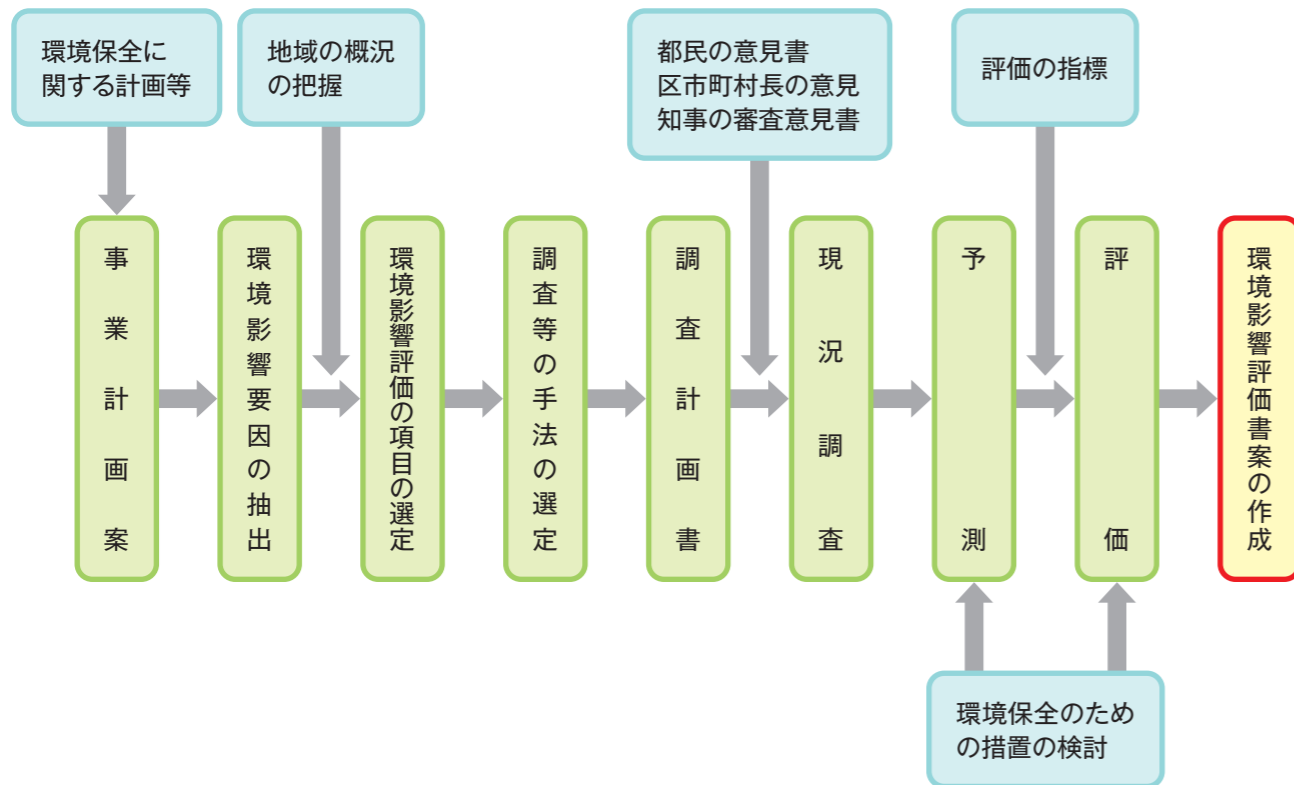
（承認番号）5都市基交都第35号、令和5年7月10日（承認番号）5都市基街都第138号、令和5年7月7日

この図面は平成24年に実施した航空測量をもとに作成されているため、現在の土地利用が反映されていない場合がある。

環境影響評価のあらまし

環境影響評価書案の作成手順

本事業が実施された場合、周辺環境にどのような影響を及ぼすのかについて、東京都環境影響評価条例に基づき予測・評価を行いました。



環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境要因を抽出し、地域の概況を考慮して、以下のとおり8項目(●印の項目)を選定しました。

環境影響評価の項目	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
工事中の施行中			●		●											●	●
工事後の完了後	施設の存在								●	●		●	●				
	モノレールの走行		●								●						

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全のための措置は、次のとおりです。なお、調査内容、予測内容等の詳細は、環境影響評価書案にて公表しています。

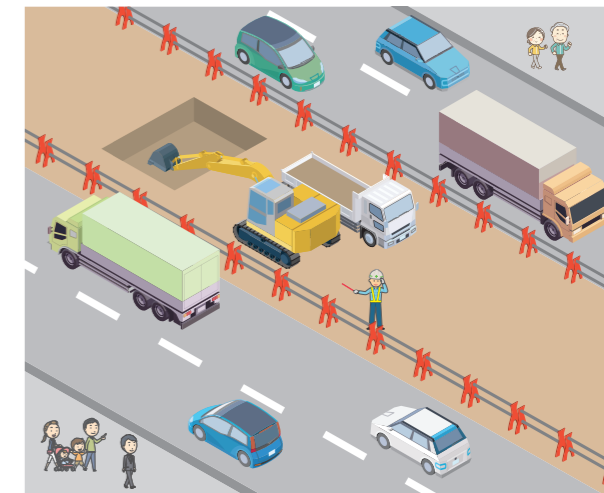
騒音・振動

<工事の施行中>

●予測・評価の結果【建設作業騒音・振動】

建設作業騒音の予測値及び建設作業振動の予測値は、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等又は下回ります。

※建設作業騒音の予測位置は、敷地境界の地上からの高さが1.2mの地点
建設作業振動の予測位置は、敷地境界の地盤面

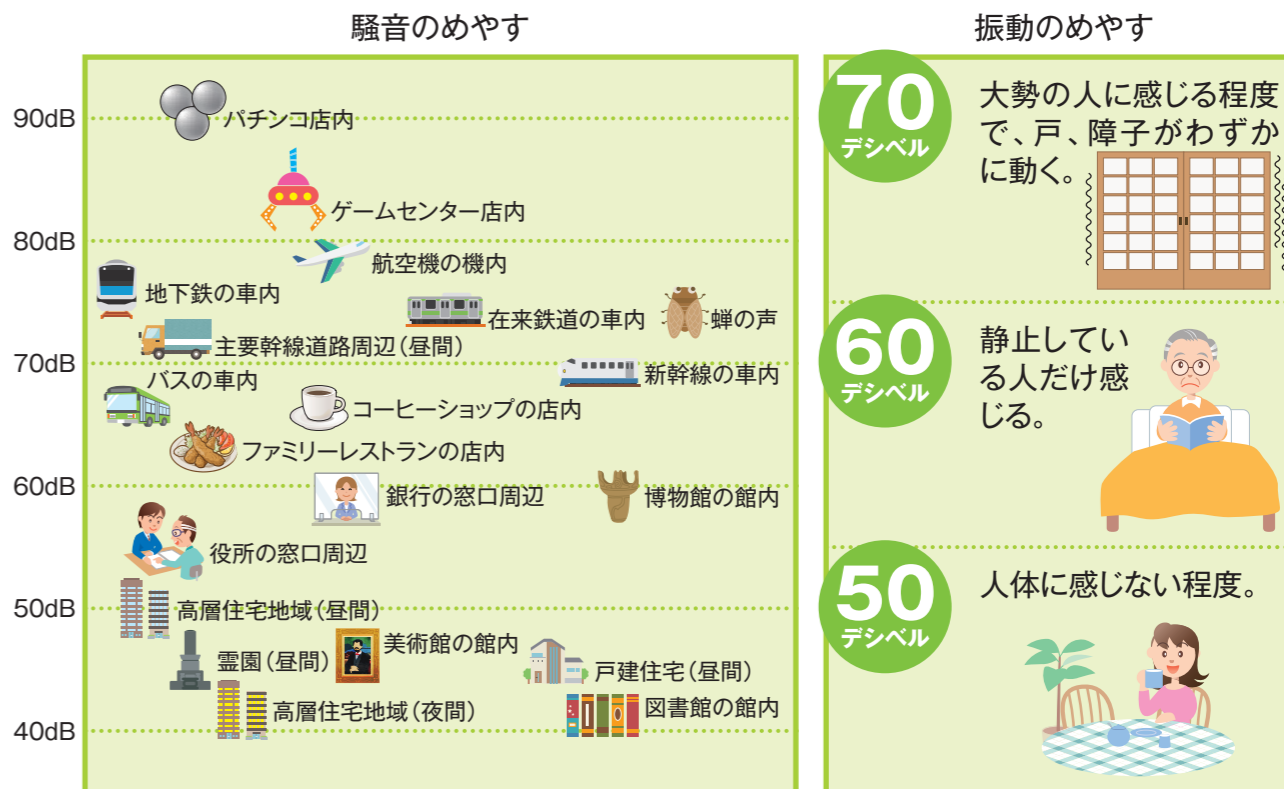


	予測値	基準値
建設作業騒音	68~79	80~85
建設作業振動	37~70	70~75

単位:dB(デシベル)

●環境保全のための措置

低騒音及び低振動の工法並びに建設機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます。



資料:全国環境研協議会 騒音調査小委員会

資料:東京都環境局

※騒音のめやすに記載されている騒音の大きさは、等価騒音レベルです。

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

<工事の完了後>

●予測・評価の結果【モノレール騒音】

モノレールの走行に伴う騒音の予測値は、昼間49dB～57dB及び夜間43dB～51dBであり、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」における「新線に係る基準」を下回ります。

●モノレール走行騒音		単位:dB(デシベル)
	予測値	基準値
昼間	49～57	60
夜間	43～51	55

●予測・評価の結果【モノレール振動】

モノレールの走行に伴う振動の予測値は、43dB～49dBであり、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく「日常生活等に係る振動の勧告基準」を下回ります。

●モノレール走行振動		単位:dB(デシベル)
予測値	基準値	
43～49	55	

●環境保全のための措置

車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、モノレール騒音及び振動が増大しないよう維持管理に努めます。

土 壌 汚 染

●予測・評価の結果

工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき調査を実施します。

その結果、土壌汚染のおそれがあると認められた場合には、「東京都土壌汚染対策指針」等に基づき、適切な措置を講じます。

●環境保全のための措置

土壌調査の結果、処理基準等を超過していると確認された場合は、関係法令に基づき適切に汚染拡散防止対策を講じます。

日 影

●予測・評価の結果

モノレール構造物は、駅施設の一部を除き、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制対象とはなりません。これらの規制に準拠した場合、工事の完了後において、規制時間を超える日影が駅舎部及び軌道部の一部の区間で生じます。

規制基準を超える日影が発生する区間については、国の規定に準じて対応します。

●環境保全のための措置

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、モノレール施設の構造等に配慮します。

電 波 障 害

●予測・評価の結果

テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送については、(仮称)No.1駅周辺、(仮称)No.4駅から(仮称)No.7駅周辺にかけて、衛星放送については、事業区間の北側、東側に沿って生じることが予測されます。

●環境保全のための措置

本事業による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

●予測・評価の結果

モノレール施設は事業区間周辺の商業施設や中層建築物等を大きく超える高さではないことから、市街化されている主要な景観の構成要素は大きく変化せず、また、周囲に圧迫感を与えるものではないと考えられます。

代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが新青梅街道を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった建物が立地しています。その中に新たな景観要素として軌道部、駅舎等のモノレール施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、ほとんどの区間でモノレール施設は視界を遮るものではなく、周辺環境と調和した景観要素の一部となります。

●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、材質、色彩等に配慮します。また、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。

武蔵村山市中原二丁目における眺望



現 況



モノレール構造物のイメージ

※ 今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

史跡・文化財

●予測・評価の結果

周知の文化財は、直接的な変更はありません。また、構造物の設置に伴う日影の影響についても、規制時間を超える日影は生じないことから、環境の変化による影響は生じないと予測されます。

なお、事業区間に周知されている埋蔵文化財包蔵地は存在しません。

●環境保全のための措置

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。

自然との触れ合い活動の場

●予測・評価の結果

事業区間周辺には、公園等が点在しますが、直接的な変更はないことから、公園等への影響はないと考えられます。自然との触れ合い活動の場への経路である周辺の散歩道及び散策路と、想定される主な工事車両の走行ルートの一部が重なりますが、工事車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等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

工事車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動阻害を防ぎます。工事車両の運行にあたっては、制限速度を守り、安全運転を徹底します。

廃棄物

●予測・評価の結果

建設工事に伴い発生するアスファルト塊及び建設発生土については、「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、再資源化等を行います。

また、建設泥土等の建設廃棄物については、関係法令を遵守し、適正に処理することで、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足すると考えます。

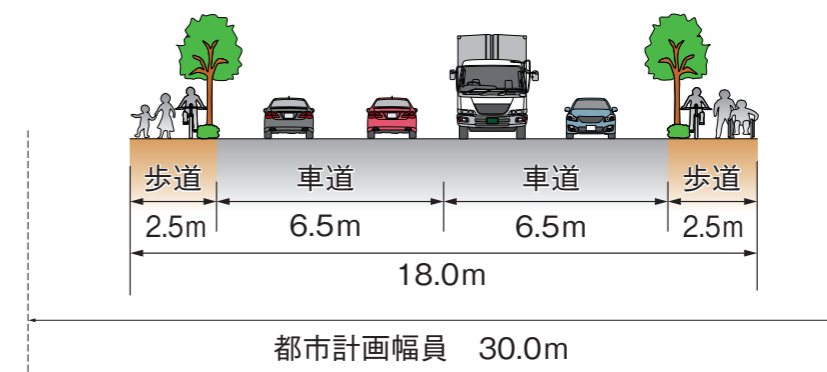
●環境保全のための措置

アスファルト塊については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める再資源化率等を目標とし、再資源化します。

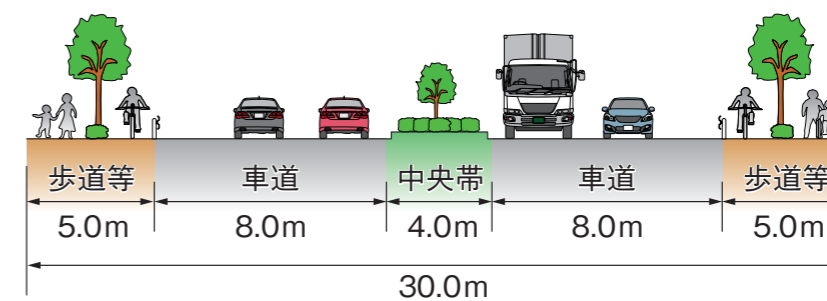
建設発生土については、可能な限り事業区間内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、他の公共事業への利用や再利用センター等に指定地処分する等、建設発生土の有効利用を行います。

完成イメージ(新青梅街道)

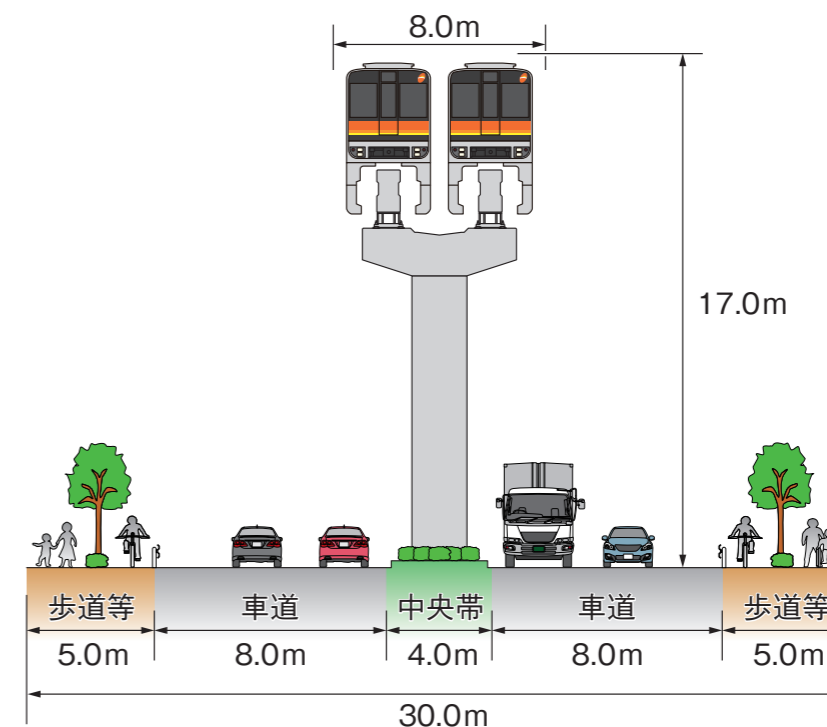
●現況●



●これまでの整備計画●



●今回の都市計画案(一般部)●



※幅員構成や整備形態については、場所によって異なる場合があります。