多摩都市モノレール延伸 (上北台~箱根ケ崎)計画及び 関連する都市計画道路

都市計画案及び環境影響評価書案について

東 都 京 多摩都市モノレール株式会社

ただ今から、多摩都市モノレールの延伸、上北台から・箱根ケ崎間の 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、説明いたします。

本日の説明について

- 1 計画のあらまし・目的
- 2 都市計画案の概要
- 3 施工方法の概要
- 4 環境影響評価書案の概要
- 5 今後の手続の流れ

本日、説明する内容は、はじめに、計画のあらましと目的、次に、都市計画案の概要、続いて、施工方法の概要、更に、環境影響評価書案の概要、最後に、今後の手続きの流れとなります。

2

はじめに、計画のあらまし・目的について、説明いたします。



多摩都市モノレールは、多摩センター駅を起点とし、終点の上北台駅まで、多摩地域を縦断する、延長約16キロメートルの路線です。

このうち、平成10年11月に立川北駅から上北台駅間の約5.4キロメートルが開業し、その後、平成12年1月に多摩センター駅から立川北駅間の約10.6キロメートルが開業しました。



今回延伸する計画区間は、多摩都市モノレールの終点の上北台駅が位置する東大和市上北台一丁目から、武蔵村山市内を通過し、JR箱根ケ崎駅が位置する西多摩郡瑞穂町大字箱根ケ崎字狭山までの延長約7.0キロメートルです。

計画区間には、7箇所の駅を整備する計画です。

多摩都市モノレールの延伸

(平成28年4月「交通政策審議会答申第198号」)

地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト



箱根ケ崎方面延伸

事業化に向けて具体的な調整を進めるべき

6

今回の多摩都市モノレールの延伸は、平成28年4月の交通政策審議会答申第198号で、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」と示されており、箱根ケ崎方面についての延伸は「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者などにおいて具体的な調整を進めるべき」とされました。

- 「未来の東京」戦略 Version up 2023 において、「国際競争力を高める、陸海空の都市基盤を整備する」事業の一つ
- 鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線 から順次事業に着手する



⑨多摩都市モノレールの延伸 (箱根ケ崎方面)2030年代半ばの開業に向け、 事業化に向けた手続を着実に実施

出典:「未来の東京」戦略Version up 2023

7

また、東京都が令和5年1月に策定した「「未来の東京」戦略」 Version up 2023」において、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸 は、国際競争力を高める、陸海空の都市基盤を整備する事業の一つに位 置付けており、2030年代半ばの開業に向け、事業化に向けた手続を着実 に実施していくこととしております。



期待される整備効果

- ・公共交通ネットワークの強化
- ・アクセス利便性の向上
- ・地域の活力や魅力の向上

8

この計画の実施により、JR箱根ケ崎駅付近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などが期待されます。



次に、都市計画案の概要について説明いたします。



こちらは、多摩都市モノレール延伸計画の平面図および縦断図です。 上北台駅からJR箱根ケ崎駅付近まで、(仮称)No.1駅から(仮称)No.7 駅を計画しています。

都市高速鉄道の概要

【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ケ崎字狭山地内

【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:66m、ホーム幅員:約8.5m

(仮称)No.7駅

ホーム延長: 66m、ホーム幅員: 約8m

11

まず、都市高速鉄道の概要について説明いたします。

都市高速鉄道の名称は、立川都市計画、都市高速鉄道、都市モノレール第1号線及び福生都市計画、都市高速鉄道、都市モノレール第1号線です。

区間は、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崎字狭山地内で、延長は約7,010メートルです。

構造形式は高架式で、駅施設は、(仮称)No. 1駅から(仮称)No. 7駅までを計画し、ホーム延長は66メートル、ホーム幅員は、(仮称)No. 1駅から(仮称)No. 6駅が約8.5メートル、(仮称)No. 7駅が約8メートルとなります。

特殊街路(都市モノレール専用道)の概要

- 【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ケ崎字狭山地内
- 【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

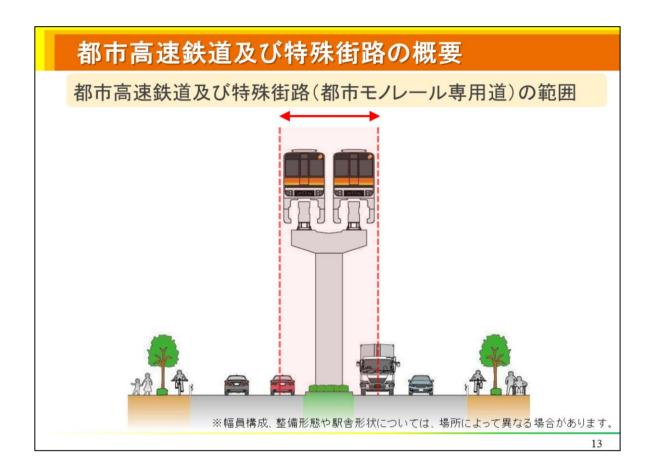
12

次に、特殊街路、都市モノレール専用道の概要について、説明いたします。

特殊街路の名称は、立川都市計画道路9・6・1号多摩南北線及び福生都市計画道路9・6・1号多摩南北線です。

区間は、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崎字狭山地内までの延長約7,010メートルです。

幅員は、一般部が8メートル、(仮称)No.1駅から(仮称)No.6駅までの設置部が18メートル、(仮称)No.7駅設置部が17.5メートル、分岐器設置部が12メートルです。

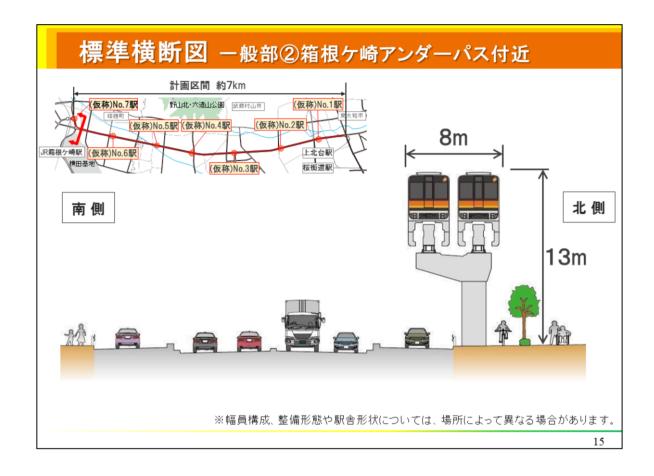


今回、都市モノレールとして都市計画決定する範囲は、赤い点線で示した幅になります。

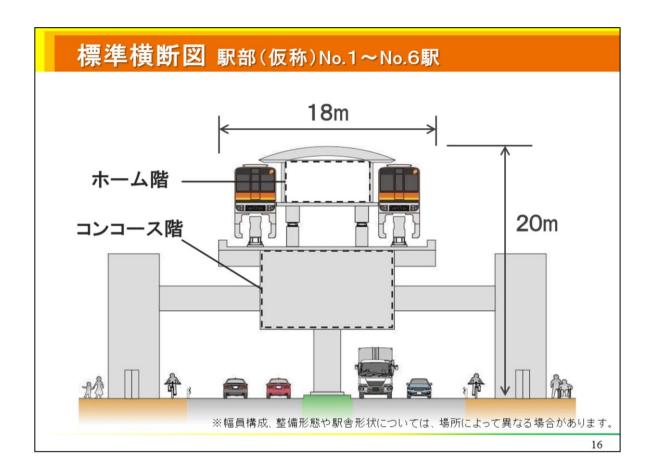
この幅を都市高速鉄道及び特殊街路として、それぞれの都市計画を定めます。



こちらは、標準区間の標準横断図です。 都市モノレールの幅は8メートル、高さは17メートルです。



こちらは、箱根ケ崎アンダーパス付近の標準横断図です。 都市モノレールの幅は8メートル、高さは13メートルです。

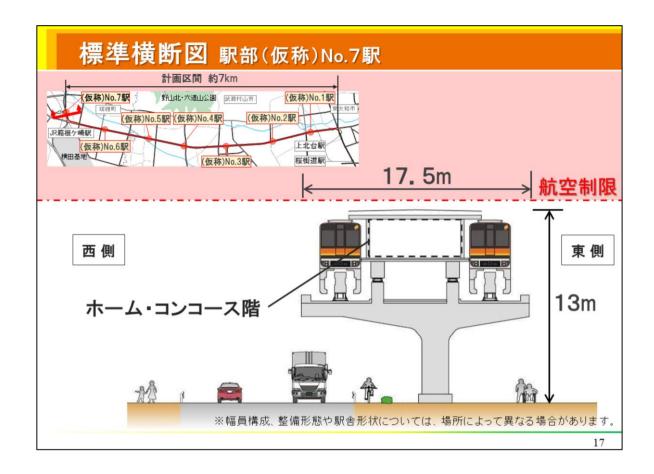


こちらは、(仮称)No.1駅から(仮称)No.6駅の標準横断図です。

(仮称)No. 1 駅から(仮称)No. 6 駅は、開業区間と同様、改札があるコンコース階の上に、モノレールに乗車するホーム階がある二層式の駅舎としています。

ホームの形状は、開業区間と異なり、コスト縮減などの観点から、駅舎中央にホームのある島式ホームとしています。

幅は18メートル、高さは20メートルです。



こちらは、(仮称)No.7駅の標準横断図です。

(仮称)No. 7駅は、米軍横田基地の航空制限がかかる区域であり、その制約を満たすため、他の駅と異なり、改札があるコンコース階とモノレールに乗車するホーム階とが同一階にある一層式の駅舎としています

駅舎中央にホームのある島式ホームであることは変わりません。 幅は17.5メートル、高さは13メートルです。

0

幹線街路の概要

【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

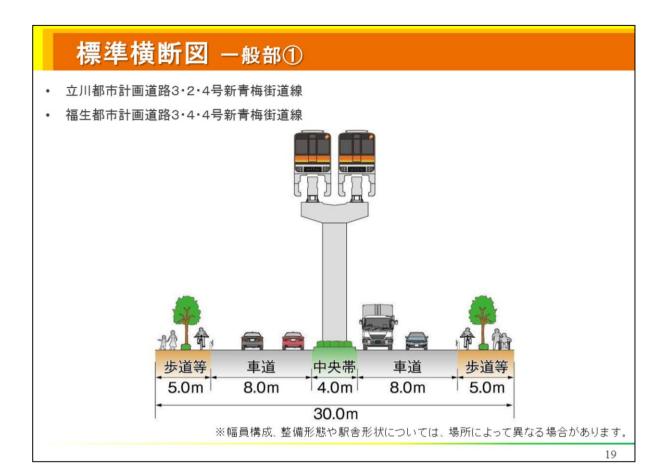
18

次に、多摩都市モノレールの延伸に伴い変更する、幹線街路について、説明いたします。

幹線街路の名称は、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号新青梅街道線及び福生都市計画道路3・4・10号東京環状線です。

変更概要は、(仮称)No. 1駅から(仮称)No. 6駅の設置部の一部区域の変更に伴い、既定計画幅員30メートルを33.5メートルまたは37メートルに拡幅するとともに、(仮称)No. 7駅の設置部の既定計画幅員20メートルを35.5メートルに拡幅します。

また、モノレールの導入に伴い、一部区間において既定計画幅員30メートルから32メートルを30メートルから39.5メートルに拡幅します。



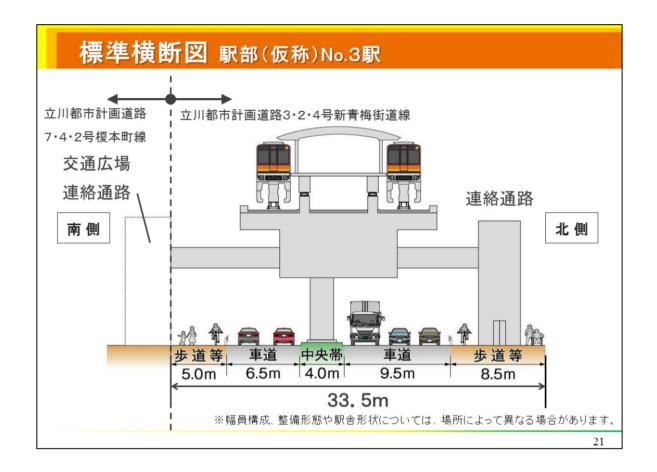
現在拡幅事業中の新青梅街道については、道路中央部にモノレールの 支柱を設置する計画であり、駅設置部及び箱根ケ崎アンダーパス付近以 外の区間では、既定計画幅員30メートルに変更はありません。

標準横断図 駅部(仮称)No.1, 2, 4, 5, 6駅 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 連絡通路 連絡通路 中央带 車道 車道 歩 道 歩 道 等 8.5m 8.0m 4.0m 8.0_m 8.5m 37.0m

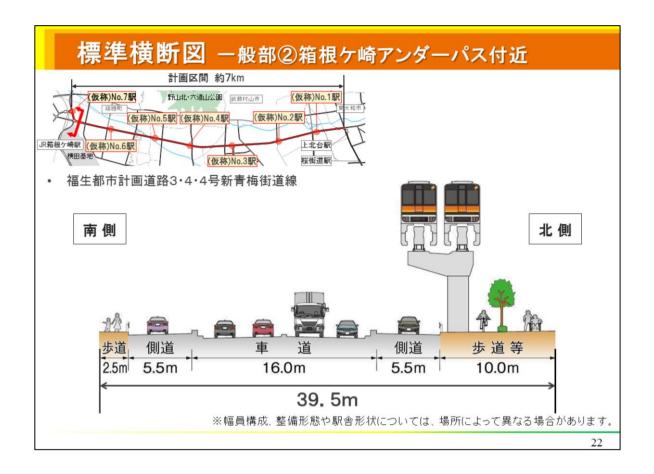
(仮称)No.1駅から(仮称)No.6駅の駅部については、駅へアクセスするための連絡通路を歩道などに設置するため、幅員を拡幅します。

※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。

(仮称)No.3駅を除く、(仮称)No.1、2、4、5、6駅の設置部では 、幅員37メートルに拡幅します。

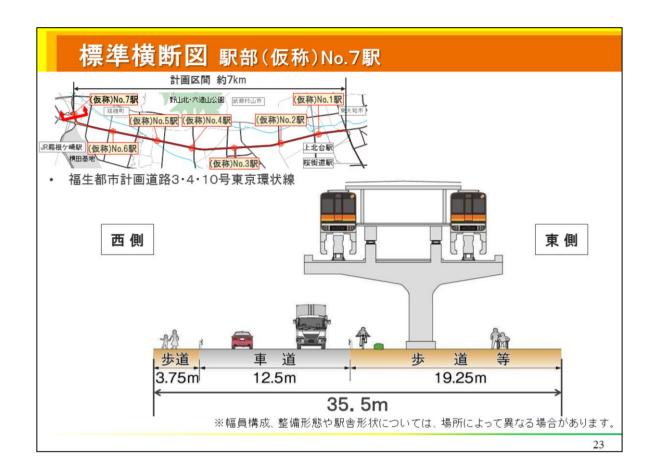


(仮称)No.3駅については、南側の連絡通路を武蔵村山市が都市計画 決定する立川都市計画道路7・4・2号榎本町線終点の交通広場内に設 置するため、(仮称)No.3駅の設置部では、幅員33.5メートルに拡幅し ます。



こちらは、箱根ケ崎アンダーパス付近の断面図です。

アンダーパスの構造物等を避けて北側にモノレールを配置する計画としており、幅員を39.5メートルに拡幅します。



こちらは、(仮称)No.7駅設置部の断面図です。

(仮称)No. 7駅の設置部では、福生3・4・10号線の幅員を35.5メートルに拡幅します。



続いて、都市計画案の概要図を、起点側から順に7枚に分けて説明いたします。

こちらは、上北台駅から(仮称)No.1駅付近までを示したものです。

赤色に着色した部分は、モノレールの都市計画を新たに定める箇所、 および幹線街路の一部区域の変更により新たに道路となる区域を示して おります。

モノレールは、上北台駅を起点に、上立野東交差点を経て、新青梅街 道の中央部を通って箱根ケ崎方面へ向かいます。

図面左側の(仮称)No.1駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを37メートルに拡幅します。



こちらは、武蔵村山市の団地西通り付近から(仮称)No. 2駅付近を示したものです。

新青梅街道の中央部分にモノレールが通り、図面左側に(仮称)No. 2駅を設けます。

(仮称)No.2駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを37メートルに拡幅します。



こちらは、武蔵村山市の三本榎交差点付近を示したものです。

新青梅街道の中央部分にモノレールが通り、図面左側に(仮称)No. 3駅を設けます。

(仮称)No.3駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを33.5メートルに拡幅します。



こちらは、武蔵村山市の本町一丁目交差点付近から(仮称)No.4駅付近を示したものです。

新青梅街道の中央部分にモノレールが通り、図面左側に(仮称)No. 4駅を設けます。

(仮称)No.4駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを37メートルに拡幅します。



こちらは、武蔵村山高校北交差点付近を示したものです。

新青梅街道の中央部分にモノレールが通り、図面左側に(仮称)No. 5駅を設けます。

(仮称)No.5駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを37メートルに拡幅します。



こちらは、阿豆佐味天神社入口交差点付近から(仮称)No.6駅付近を示したものです。

福生3・5・22号線との交差点付近で、立川都市計画区域が福生都市計画区域に変わるため、それに伴い路線名称も変わります。

新青梅街道の中央部分にモノレールが通り、図面左側に(仮称)No.6駅を設けます。

(仮称)No.6駅の連絡通路を設置するため、既定計画幅員30メートルを37メートルに拡幅します。



こちらは、瑞穂町役場入口交差点付近を示したものです。

図面中央右側には、車両の上り線、下り線の入れ替えを行う装置である分岐器の設置を計画しています。

モノレールは、箱根ケ崎アンダーパス手前まで新青梅街道の中央部分を通ってきますが、箱根ケ崎アンダーパス付近では構造物などを避けて北側を通り、箱根ケ崎駅付近までは福生3・4・10号線の東側を通る計画としています。

終点部には、(仮称)No.7駅を設置いたします。

幹線街路については、箱根ケ崎アンダーパス付近の新青梅街道の既定計画幅員30メートルから32メートルを30メートルから39.5メートルに拡幅するとともに、福生3・4・10号線の既定計画幅員20メートルを35.5メートルに拡幅します。

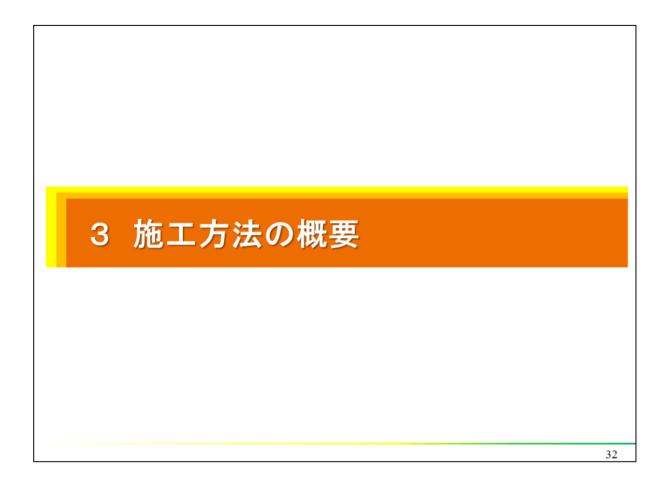


こちらは、JR箱根ケ崎駅側から上北台駅方面を見たイメージ図です。 (仮称)No.7駅を計画しているJR箱根ケ崎駅前については、現在の道路幅員は20メートルであり、モノレールの駅舎を整備する空間としては、十分な幅員がありません。

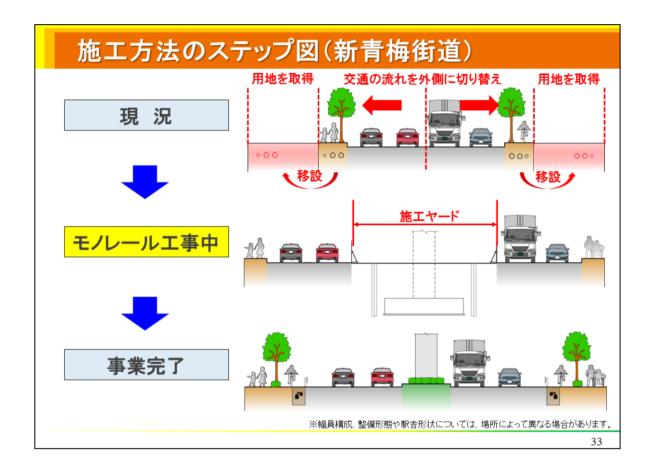
加えて、駅前広場の入口には、交差点が二つ連続しており、更には、 横田基地の航空制限がかかるなど、多数の制約条件が重なる状況になっ ています。

また、既存の駅前広場の機能を維持する必要もあります。

これらの理由から、東側に道路の拡幅を行って駅を配置する計画といたしました。



次に、施工方法の概要について説明いたします。



こちらは、新青梅街道の施工方法のステップ図です。

用地が一定程度、連続して確保できた区間から順次、水道管や下水道 管などの埋設管の移設を行います。

次に、現況道路の上下線の交通の流れを外側に切り替えます。

その後、中央部分に施工ヤードを設置し、モノレールの工事を行います。

モノレール整備後、交通の流れを道路中央寄りに戻し、車道および歩道などを整備するとともに、電線共同溝を整備し、無電柱化します。



こちらは、(仮称)No.1駅から(仮称)No.6駅の完成イメージです。 中央帯にモノレールの支柱を建設し、両脇に車道及び歩道などを整備 いたします。



こちらは、(仮称)No. 7駅の完成イメージです。 東側の拡幅部にモ ノレールの支柱を建設し、拡幅部に

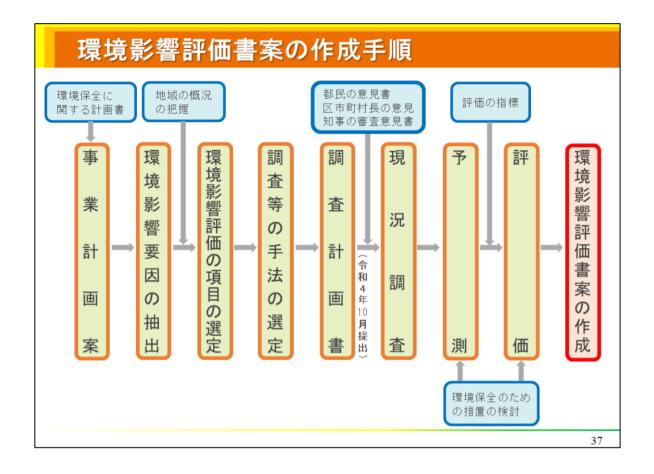
東側の拡幅部にモノレールの支柱を建設し、拡幅部は歩道として整備 いたします。

4 環境影響評価書案の概要

36

次に、多摩都市モノレールの延伸、上北台から・箱根ケ崎間の計画が、周辺環境に及ぼす影響を予測・評価した、環境影響評価書案の概要について、説明いたします。

なお、多摩都市モノレールの延伸事業は、東京都環境影響評価条例の 対象となりますので、この条例に基づいた手続きを進めています。



まず、環境影響評価書案の作成手順について説明いたします。

今回の事業計画案の内容から、環境に影響を及ぼすおそれのある 環境影響要因を抽出し、地域の概況を踏まえ、環境影響評価の項目 を選定しました。

この選定した項目毎に調査などの手法を記載した、調査計画書を 作成し、令和4年10月に東京都知事に提出しました。

この調査計画書に対する都民の皆様の意見や、東大和市長、武蔵村山市長及び瑞穂町長の意見、さらに、東京都知事の審査意見書などを踏まえ、調査方法などについて修正を加えた上で、現況調査や、予測、評価を行い、環境影響評価書案を作成しました。

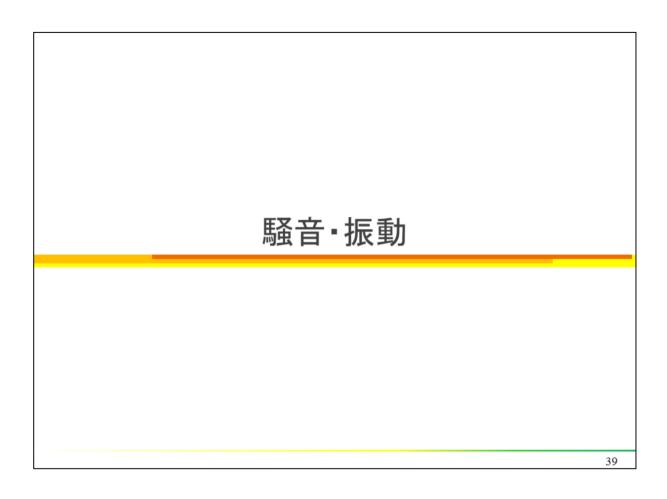
環	璄影響	評	佃	項	目	の	選	定										
環	境影響評価 の項目	大	悪	騒	水	±	地	地	水	生	日	電	風	景	史	自然	廃	温
環境影響		気		音	質	壌		形		物		波			跡	と の		室
		×			貝	妆			循	•		NX.	環		٠	触れ合	棄	効
		汚		振	汚	汚		地		生		障			文	い 活		果
		24	é		; _	₹ħ.	ក្នុង		т==	態	EV.		桉	4 =□	化品	動の問	#Am	ガ
区分	要因	染	臭	動	濁	染	盤	質	環	系	影	害	境	観	財	場	物	ス
工事の 施行中	建設工事			•		•										•	•	
工事の完了後	施設の 存在										•	•		•	•			
	モノレール の走行			•								•						

それでは、環境影響評価書案の内容について、説明いたします。

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、 地域の概況を考慮して、騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観 、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の8項目を選定い たしました。

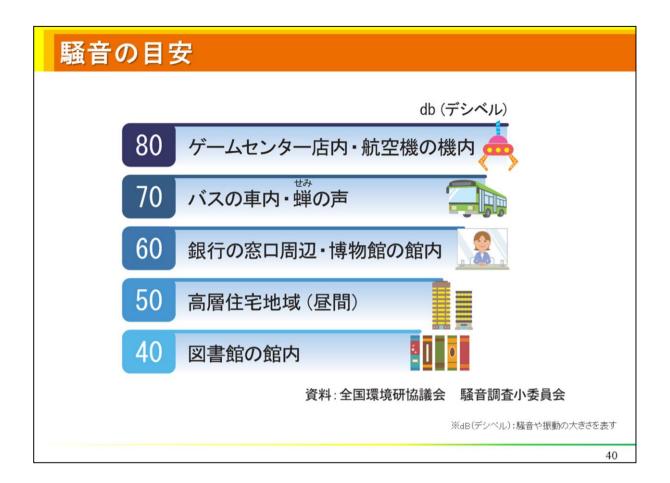
これらの項目について、現況調査を実施した上で、工事の施行中あるいは、工事の完了後に周辺環境に及ぼす影響について、予測・評価を行いました。

続いて、予測・評価の内容について、選定した項目ごとに説明いたします。



はじめに、「騒音・振動」についてです。

「騒音・振動」は、工事の施行中及び工事の完了後を対象に、予測・ 評価を行いました。



騒音については、音の大きさを表すデシベルという単位を用います。 スライドの表は、身近にある騒音の例を表したものです。 例えば、バスの車内では70デシベル程度になります。

振動の目安

dB (デシベル)

70 大勢の人に感じる程度で、 戸、障子がわずかに動く



60 静止している人だけが感じる。

50 人

人体に感じない程度



資料:東京都環境局

※dB(デシベル):騒音や振動の大きさを表す

41

また、振動についても、振動の大きさを表すデシベルという単位を用います。

スライドの表は、身近にある振動の例を表したものです。

例えば、戸や障子がわずかに動く振動は、70デシベル程度になります

0

工事の施行中 建設作業の騒音・振動

42

まず、工事の施行中における、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音 ・振動について、説明いたします。

建設作業騒音の予測・評価の結果

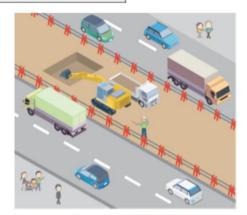
■工事の施行中 (騒音)

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
68~79	80~85

評価の指標

「都民の健康と安全を確保する 環境に関する条例」



43

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測値は、敷地境界上において 68デシベルから79デシベルであり、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値を下回ります。

建設作業振動の予測・評価の結果

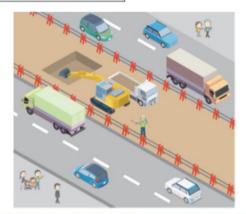
■工事の施行中 (振動)

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
37~70	70~75

評価の指標

「都民の健康と安全を確保する 環境に関する条例」



44

建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測値は、敷地境界上において37デシベルから70デシベルであり、評価の指標である「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

0

■工事の施行中

- 低騒音及び低振動の工法、建設機械を採用
- 最新の技術、建設機械等を積極的に導入 等



15

工事の施行中における、騒音・振動に関する環境保全のための措置として、低騒音、低振動の工法などを採用するとともに、最新の技術、建設機械などを積極的に導入し、騒音・振動の低減及び環境保全に努めます。

エ事の完了後 モノレール騒音・振動

46

続いて、工事の完了後における、モノレールの走行に伴う騒音・振動 について説明いたします。



工事の完了後における、モノレールの走行に伴う騒音・振動の予測・ 評価地点は10地点を選定しました。

モノレール騒音の予測評価の結果

モノレール騒音

単位:dB(デシベル)

	予測値	基準値
昼間	49~57	60
夜間	43~51	55

評価の指標

「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ついて」における「新線に係る基準」

48

モノレールの走行に伴う騒音の予測値は、敷地境界において、昼間が49デシベルから57デシベル、夜間が43デシベルから51デシベルであり、評価の指標である「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ついて」における「新線に係る基準」を下回ります。

モノレール振動の予測評価の結果

モノレール振動

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
43~49	55~65

評価の指標

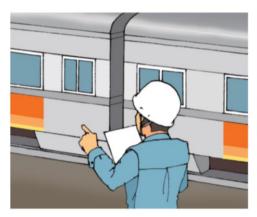
「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく、「日常生活等に係る振動の勧告基準」

49

モノレールの走行に伴う振動の予測値は、敷地境界において、43デシベルから49デシベルであり、評価の指標である「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。

騒音•振動

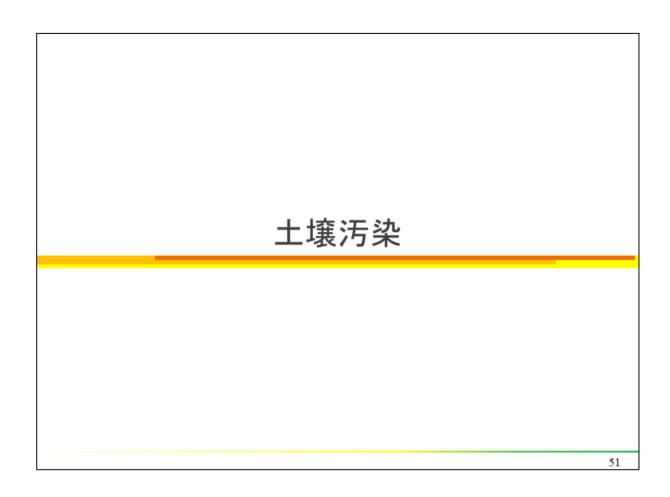
• 車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、モノレール騒音 及び振動が増大しないよう維持管理に努める





50

工事の完了後における、騒音・振動に関する環境保全のための措置として、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、モノレールの 走行に伴う騒音・振動が増大しないよう維持管理に努めます。



次に、掘削工事など、土地の改変に伴う土壌汚染の影響について、説明いたします。

土壌汚染の予測・評価の結果

手続き及び調査

• 「土壌汚染対策法」

第4条:一定規模以上の土地の形質変更を行う場合、変更の内容を届出なければならない。

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」

第117条:3,000㎡以上の敷地内において土地の改変を行う場合、地歴等調査を実施し、

その結果を届出なければならない。

土壌汚染のおそれのある場合には、知事は、汚染状況調査の実施、

報告を求めることができる。

汚染が確認された場合には、汚染拡散防止計画書を提出しなければならない。

土壌汚染のおそれがあると認められた場合

「東京都土壌汚染対策指針」等に基づき、適切な措置を講じる

52

工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」第4条及び「都民の健康と 安全を確保する環境に関する条例」第117条に基づき手続き及び調査を 行います。

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」などに基づき、適切な措置を講じることから、新た な地域に土壌汚染が拡散されることはないと考えます。

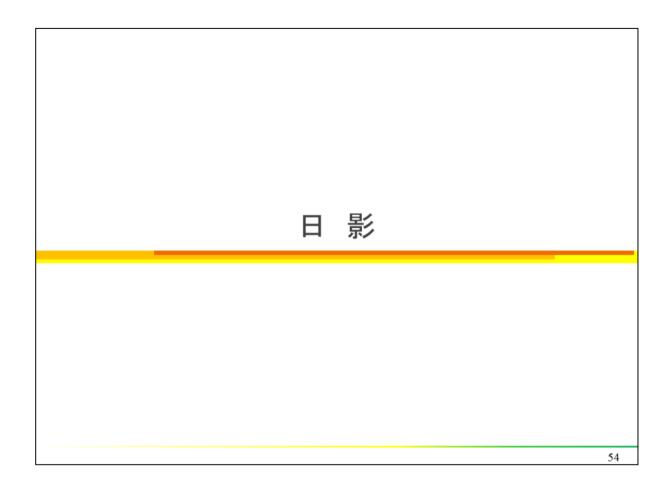
土壤汚染

土壌調査の結果、処理基準を超え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実施



53

土壌汚染に関する環境保全のための措置としては、土壌調査の結果、 処理基準を超えていると確認された場合は、関係法令に基づき適切に汚 染拡散防止対策を実施します。



次に、工事の完了後における、日影の影響について、説明いたします

日影の予測・評価の結果

▶ 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の建築物の高さの制限に関する条例」の規制対象外

上記規制に準拠した場合、

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発生

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

55

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が、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。

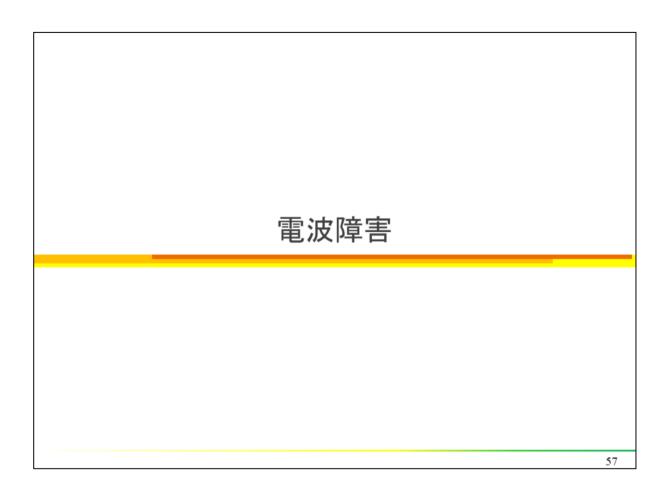
日影

• 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



56

日影に関する環境保全のための措置としては、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などに配慮します。



次に、工事の完了後における、電波障害について、説明いたします。



地上デジタル放送の受信障害について、スカイツリーは、事業区間の上北台駅から西側への曲線部周辺、(仮称)No. 4駅から瑞穂町の箱根ケ崎アンダーパス及び(仮称)No. 7駅周辺の西側にかけて、NHK総合等、7局で最大約200メートル、MXTVで最大約1キロメートルの範囲で影響が生じることが予測されます。

青梅局は、事業区間の箱根ケ崎アンダーパスから(仮称)No. 7駅周辺の東側にかけて最大約800メートルの範囲で影響が生じることが予測されます。



衛星放送の受信障害は、事業区間の北側、東側において、施設の構造物の端部から最大約25メートルまでの範囲で影響が生じることが予測されます。

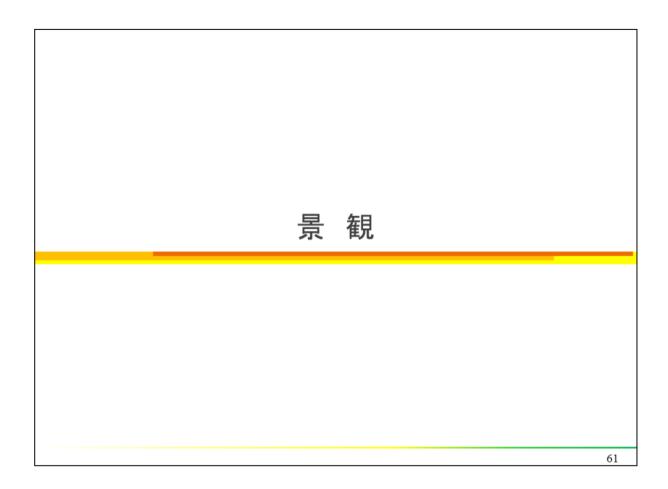
電波障害

• 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 等を実施



60

電波障害に関する環境保全のための措置として、本事業によるテレビ電波障害が発生した場合には、適切な電波受信障害対策を実施します。



次に、工事の完了後における、景観への影響について、説明いたします。



景観については、事業の実施による眺望の変化が確認できる代表的な 眺望地点として12地点を選定し、フォトモンタージュを作成して、工事 の完了後の眺望の変化の程度を予測・評価しました。

本日の説明会では、このうち緑色で示した3地点について、説明いた します。

景観の予測・評価の結果

■ 地点2(東大和市上北台一丁目付近)

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。

63

こちらは、上北台一丁目付近の、地点2から眺望したものです。

景観の予測・評価の結果

■ 地点7(武蔵村山市中原二丁目付近)

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。

64

こちらは、中原二丁目付近の、地点7から眺望したものです。

景観の予測・評価の結果

■ 地点12(瑞穂町 JR箱根ケ崎駅付近)

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。

65

こちらは、箱根ケ崎駅付近の、地点12から眺望したものです。

以上のとおり、新たな景観要素として軌道部、駅舎など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。

景観

- 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
- 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



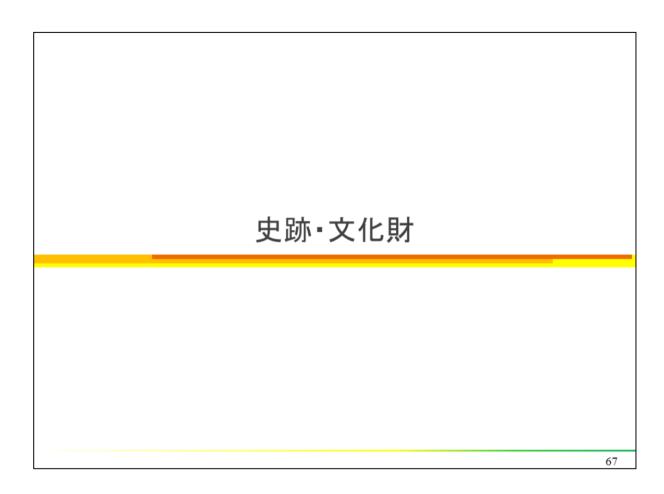




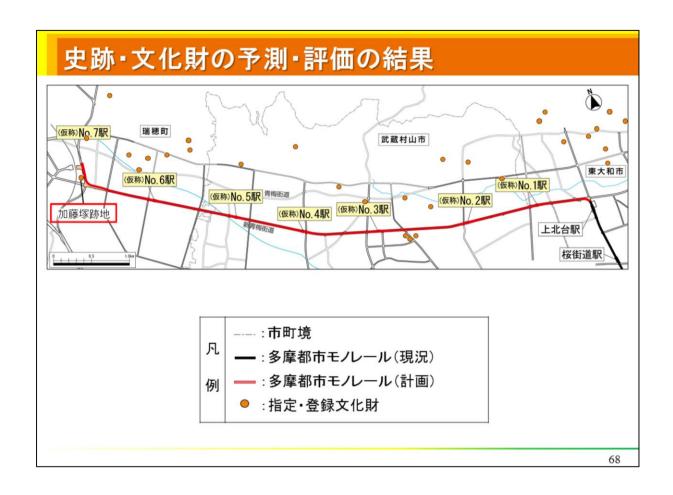
資料:東大和市、武蔵村山市、瑞穂町

66

景観に関する環境保全のための措置として、駅舎について、周辺環境や地域景観と調和するよう、デザイン、材質、色彩などに配慮し、駅舎の形状や意匠などは、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。



次に、工事の完了後における、史跡・文化財への影響について、説明いたします。



オレンジ色の丸は事業区間において、事業による影響が予測される周 知の指定・登録文化財です。

事業の実施に伴う、周知の文化財への直接的な改変はありません。

また、構造物設置に伴い、「加藤塚跡地」では午前8時から午前9時 にかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないと予測 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。

史跡•文化財

新たな埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関と協議のうえ、 「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を実施。

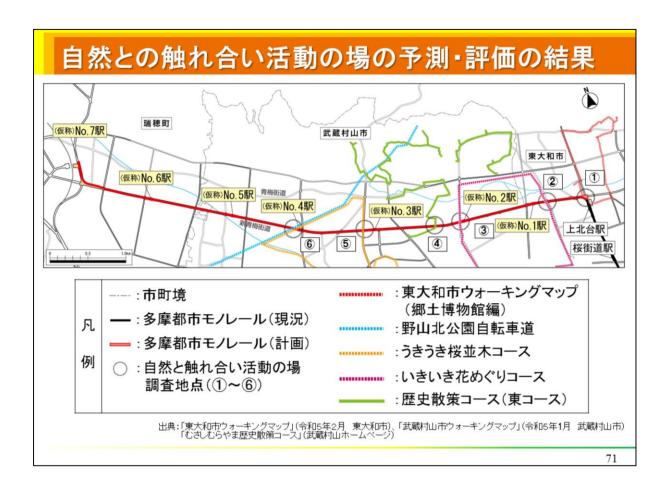


69

史跡・文化財に関する環境保全のための措置として、新たに埋蔵文化 財が確認された場合には、文化財保護法など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

次に、工事の施行中における、自然との触れ合い活動の場への影響について、説明いたします。

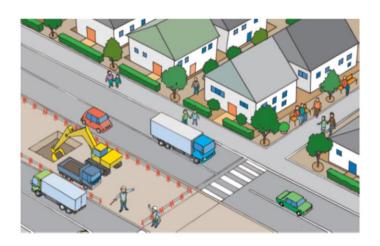


事業区間周辺には、公園などが点在しますが、直接的な改変はないことから、公園などへの影響はないと考えられます。

また、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や自転車道と、想定される主な工事用車両の走行ルートの一部が重なることから、工事の施行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路への影響が考えられますが、必要な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。

■自然との触れ合い活動の場

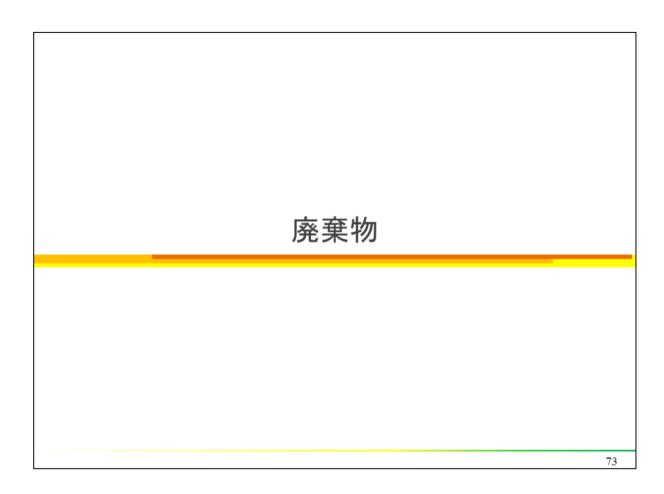
- 工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を実施
- 工事用車両の運行にあたっては、制限速度を守り、安全運転を徹底



72

自然との触れ合い活動の場に関する環境保全のための措置として、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置するなど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。

工事用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。



最後に、工事の施行中における、廃棄物が周辺環境に及ぼす影響について、説明いたします。

廃棄物の予測・評価の結果



アスファルト塊



建設発生土



再資源化及び有効利用に努める

74

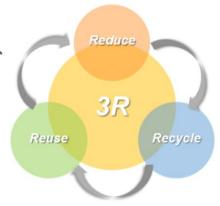
既存構造物の撤去及び建設工事に伴い発生するアスファルト塊及び建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成するよう再資源化等を行います。

また、建設泥土などの建設廃棄物ついては、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」などに定 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

廃棄物

- アスファルト塊の再資源化
- 建設発生土については、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など有効利用
- 再資源化が困難な建設廃棄物及び 有効利用が困難な建設発生土については、 関係法令を遵守し、適正に処理



75

廃棄物に関する環境保全のための措置として、アスファルト塊は、「 東京都建設リサイクル推進計画」に定める再資源化率などを目標とし、 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、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など、建設発生土の 有効利用を行います。

再資源化が困難な建設廃棄物及び有効利用が困難な建設発生土については、関係法令を遵守し、適正に処理します。

環境影響評価書案のまとめ

- 選定した項目に対して、環境保全のための措置を 実施することにより、周辺環境に与える影響は小さい と予測される
- 工事の施行中及び完了後には、事後調査を実施する

76

このように、本事業においては、選定した項目に対して、それぞれ環境保全のための措置を実施することにより、周辺環境に与える影響は小さいと予測されます。

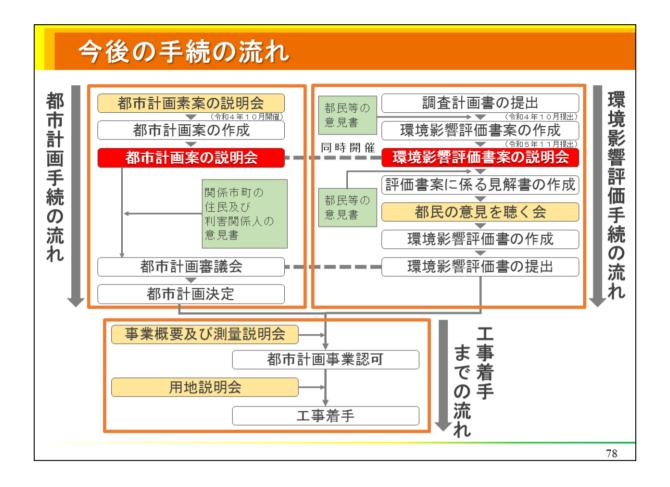
工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づく事後 調査を実施します。

以上で、環境影響評価書案の予測・評価の内容についての説明を終わります。



77

次に、今後の手続きの流れについて、説明いたします。

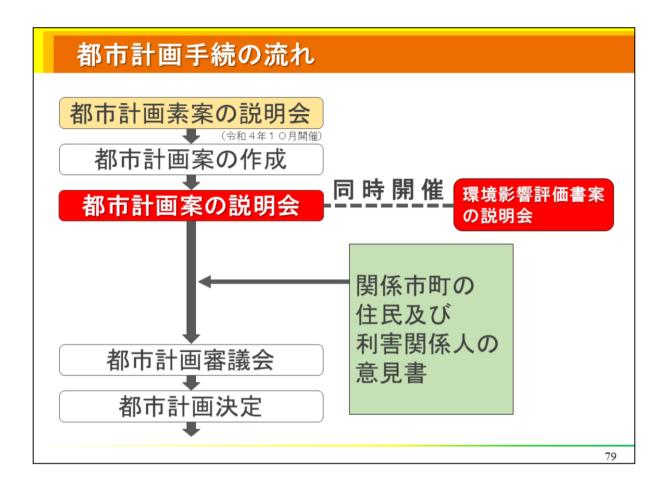


都市計画決定に至るまでには、大きく2つの流れがあります。

ひとつは、画面左側の都市計画手続の流れ、もうひとつは、画面右側の環境影響評価手続の流れになります。

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。

昨年10月に、都市計画素案を皆様にお示ししましたが、本日の説明会は、このスライドの赤く塗られている部分になります。



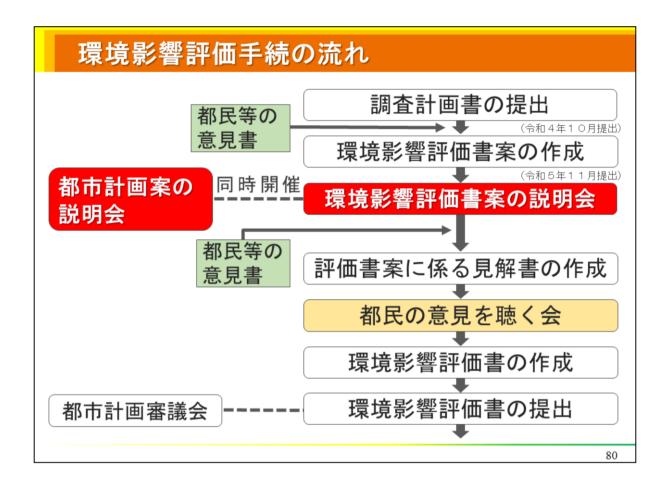
まず、都市計画手続きについて、説明いたします。

本日、説明いたしました、都市計画案は、現在、都庁、市役所及び町役場などにおいて、ご覧いただけます。

また、都市計画案に対し、ご意見のある方は、「意見書」を提出する ことができます。

都市計画案に対する意見書の要旨は、東京都の見解を付して都市計画 審議会に提出いたします。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画決定となります。



次に、環境影響評価手続きについて、説明いたします。

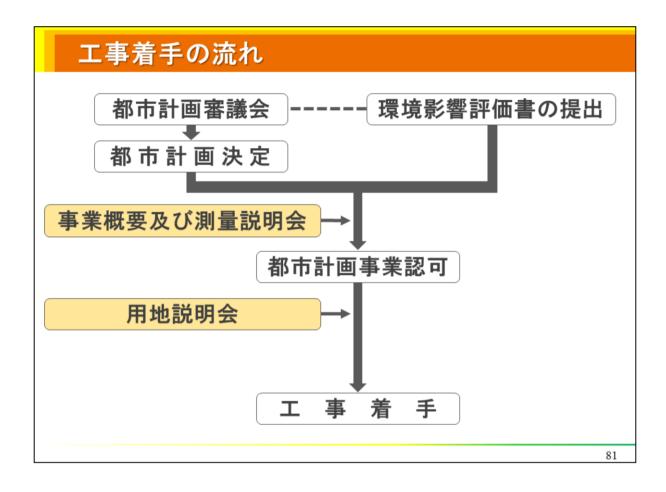
本日、説明いたしました、環境影響評価書案は、現在、都庁、市役所及び町役場などにおいて、ご覧いただけます。

また、環境影響評価書案に対し、ご意見のある方は、「意見書」を提出することができます。

ここで、皆様からいただいたご意見に対する事業者の見解は、環境影響評価書案に係る見解書として、提出いたします。

さらに、都民の意見を聴く会を経て、環境影響評価書を作成したのち、東京都知事に提出いたします。

提出した評価書は、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。



以上の手続きが完了したのち、事業概要及び測量説明会を行い、都市 計画事業として、事業認可を取得します。

その後、用地説明会を行い、工事に着手します。

都市計画案の縦覧・意見書

都市計画案名称	都市高速鉄道 ・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		都市計画道路 ○特殊街路(都市モノレール専用道) ・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 ○幹線街路 ・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	
及 び 時 間 間	令和5年12月14日(木) ~令和5年12月28日(木) 9:00~17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除ぐ)	令和5年12月14日(木) ~令和5年12月28日(木) 8:30~17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除ぐ)	令和5年12月14日(木) ~令和5年12月28日(木) 8:30~17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除ぐ)	令和5年12月14日(木) ~令和5年12月28日(木) 8:30~17:00 (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦覧場所	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 (都庁第二本庁舎12階北側)	東大和市 まちづくり部 都市づくり課 (東大和市役所2階東側)	武蔵村山市 都市整備 部 都市計画課 (武蔵村山市役所2階東側)	瑞穂町 都市整備部 都市計画課 (瑞穂町役場2階)
及び提出期限 意見書の提出先	■提出先 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課	都 都市整備局〒163-8001令和5年12月28日(木)づくり政策部新宿区西新宿2-8-1持参(17時00分)		

都市計画案の縦覧は、スライドに示す通り、令和5年12月14日から 12月28日まで、東京都庁、東大和市役所、武蔵村山市役所、瑞穂町役場 にてご覧いただけるほか、東京都都市整備局のホームページにも掲載し ております。

また、意見書は令和5年12月28日まで、東京都都市整備局に提出することができます。

32

環境影響評価書案の縦覧・意見書

事業名称	多摩都市モノレール(上北台~箱根ケ崎)建設事業				
及 び 時 間	令和5年12月14日(木)~令和6年1月18日(木) 9:30~16:30 (土曜日、日曜日、祝日、年末年始を除く)				
縦覧場所	 東京都環境局総務部環境政策課(都庁第二本庁舎19階南側) 東京都多摩環境事務所管理課(東京都立川合同庁舎3階) 東大和市市民環境部環境対策課(東大和市役所3階東側) 武蔵村山市環境部環境課(武蔵村山市役所2階東側) 瑞穂町住民部環境課(瑞穂町役場2階) 				
及び提出期限 意見書の提出先	■提出先 東京都 環境局 総務部 環境政策課	〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1 都庁第二本庁舎19階南側 (TEL)03-5388-3406	■提出期限 令和6年2月2日(金) 持参(17時00分) 郵送(消印有効) 提出フォーム		

83

続いて、環境影響評価書案の縦覧は、スライドに示す通り、令和5年12月14日から令和6年1月18日まで、東京都庁、東大和市役所、武蔵村山市役所、瑞穂町役場などにてご覧いただけるほか、東京都環境局のホームページにも掲載しております。

また、意見書は令和6年2月2日まで、東京都環境局に提出することができます。

お問い合わせ先

〇都市計画(モノレール)、環境影響評価手続きに関すること

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

電話:03(5388)3284

〇都市計画(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

電話:03(5388)3293

〇事業計画、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

電話:03(5320)5492

多摩都市モノレール株式会社

電話:042(526)7800

84

最後にお問い合わせ先について案内いたします。

モノレールの都市計画、環境影響評価手続きに関するお問合わせは、 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課へ、道路の都市計画に関するお 問合わせは、東京都都市整備局都市基盤部街路計画課へ、事業計画、環 境影響評価に関する調査内容等に関するお問合わせは、東京都建設局道 路建設部計画課又は多摩都市モノレール株式会社へご連絡ください。

皆様方のご理解とご協力をお願いいたします

85

以上で、多摩都市モノレールの延伸、上北台から・箱根ケ崎間の計画、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を終了いたします。

今後、早期事業化に向け、鋭意取り組んでまいりますので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。