

令和4年10月18日(火)、19日(水)、21日(金)、22日(土)、24日(月)、25日(火)の合計6日間で開催した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素案説明会や、令和4年10月18日(火)～11月1日(火)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 開業までのスケジュールは。

A1

今後は、都市計画手続き・環境影響評価手続きを実施するとともに、モノレールの運行等について、軌道法に基づく手続きなどを進めていきます。

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、現在都市計画の手續に着手したところであり、順調に進んだ場合、一般的には都市計画決定まで2～3年、事業認可取得まで3～4年程度かかる見込みです。

都市計画手続き・環境影響評価手続きにあわせて、事業予定者である多摩都市モノレール株式会社では、軌道法に基づく手続きも進めていきます。

事業認可取得後、工事に着手していきませんが、開業時期は現時点で未定です。

Q2 今回の事業の意義は何か。

A2

多摩地域の公共交通ネットワークが強化され、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が更に向上します。

Q3 全体の事業費はいくらか。費用はどこが負担するのか。

A3

全体で約1,030億円を想定しております。

事業費は、軌道構造物や駅舎等のインフラ部は東京都、電気通信設備や車両等のインフラ外部については多摩都市モノレールが負担することを基本としています。このほか、東京都や地元市町の出資金、社会資本整備総合交付金の適用などを想定しており、詳細な負担については今後決定していきます。

Q4 環境影響評価の項目について、どのような内容があるのか。

スケジュールは。

A4

今回行う環境影響評価の項目は、「騒音・振動」、「土壌汚染」、「日影」、「電波障害」、「景観」、「史跡・文化財」、「自然とのふれあい活動の場」及び「廃棄物」の8項目です。

環境影響評価書案を取りまとめるのに1年程度を見込んでいます。

Q5 需要はどのくらいを見込んでいるのか。

A5

現時点での需要予測においては、延伸区間の乗降客数は1日あたり約4.5万人、多摩都市モノレール全体では1日あたり約32.8万人を見込んでいます。

Q6 多摩都市モノレール(株)の東京都出資割合を変更する予定はあるのか。

A6

現時点でそのような予定はありません。

Q7 都道166号を数年前にも拡幅しているはず。なぜ2回も拡幅するのか。また、その時できなかったのか。

A7

モノレールの整備事業と道路の整備事業のタイミングが合えば、同時に整備することも可能でしたが、道路の整備時点ではモノレールの計画が定まっていなかったため、駅位置について説明することはできませんでした。

新青梅街道についても、駅部では都市計画幅員30mを37mに再拡幅する計画としています。

モノレールの計画が深度化されたため、今回の素案説明会で初めて、駅位置について公表しました。

Q8 瑞穂町殿ヶ谷土地区画整理の事業地域の区画に(仮称)No.6駅が計画されているが、新青梅街道の拡幅事業や殿ヶ谷土地区画整理事業は、モノレール延伸のために行っている事業なのか。

A8

新青梅街道の拡幅事業は、交通渋滞解消等のために現在事業を行っております。今回、その新青梅街道を導入空間としてモノレールを導入する都市計画素案説明会を行わせて頂きました。

土地区画整理事業に関する事業の目的及び移転の必要性等については、事業主体である瑞穂町殿ヶ谷土地区画整理組合にお問い合わせ願います。

【駅に関する内容】

Q9 駅位置の設定根拠は。

A9

開業区間においては、地域の中心的な位置で、かつ幹線道路等の交差点等の適切な位置に、原則として約 1km 間隔となるように配置しています。

このため、今回の延伸区間についても、開業区間の基本的な考えに基づき、約 1km 間隔を前提とし、沿線市町によるまちづくり計画との整合や、幹線道路との交差点部等を考慮して配置しました。

Q10 各駅における連絡通路のエスカレーターやエレベーターの設置予定について。

A10

連絡通路には、階段の他にエスカレーターとエレベーターを設置する予定です。用地取得の影響を最小限に抑えるため、エスカレーターについては、一方通行かつ一人分の幅で必要最小限の設備としています。またエレベーターについては、15 人乗りのストレッチャーにも対応したものを設置する予定です。

Q11 (仮称) No.7 駅は JR 箱根ヶ崎駅と同一の駅か。

A11

(仮称) No.7 駅は新設する駅で、JR 箱根ヶ崎駅とは異なる駅です。

Q12 (仮称) No.7 駅と JR 箱根ヶ崎駅とを繋ぐ連絡通路は設置するのか

A12

駅周辺の回遊性の向上や JR 八高線への乗換利便性の向上を図るため、連絡通路によるデッキレベルでの接続の可能性について、瑞穂町が検討しています。今後、整備費用や費用対効果等も検証しながら検討を進めていきます。

Q13 (仮称) No.7 駅の様子、すべての駅をコンコース階なしの一層式の駅にすれば、建設費を削減できるのではないか。また、各駅部で縦断を高くしているが、一般部と同じ高さに揃えられるのでは。

A13

各駅舎には、電気室や通信機器室、駅務室、トイレ等の設備を設ける必要があるため、必要な床面積は同等となります。駅舎を一層式にした場合、二層式の駅舎よりも駅舎全体の延長を伸ばすこととなるため、建設費に大きな違いはありません。また、(仮称) No.1 駅～(仮称) No.6 駅を一層式の駅舎とした場合、軌道避けるために改札口へのアクセスの利便性の低下も懸念されます。以上のことから、二層式の駅舎構造としています。

Q14 延伸区間が島式で、開業区間が相対式の理由は。

A14

開業区間の相対式ホームに比べ、駅舎の大きさをコンパクトにできることや、コンコース階からホーム階に上がるためのエレベーターやエスカレーターを一基にできること等、コスト縮減の観点から島式ホームとしています。当時の需要予測や社会経済情勢の中で、既存区間は相対式ホームを採用することとしました。

Q15 開業区間で各駅または駅間に避難通路はないのか。

A15

駅間においては避難路の併設はしていませんが、各駅においては二方向以上の避難経路を確保しています。

Q16 延伸区間では各駅または駅間に避難通路を計画しているのか。

A16

駅間においては避難路の併設は行いませんが、各駅においては二方向以上の避難経路を確保していきます。

【道路に関する内容】

Q17 最近自転車のマナーや違反が多く大変危険で恐怖を感じる。そのため、歩道内を自転車と歩行者に構造的に分離するだけでなく、自転車道として整備してほしい。

A17

自転車通行空間の整備形態については、安全性や沿線の開発状況を踏まえた利便性等を考慮しながら、交通管理者と協議の上、決定していきます。

Q18 対象の都市計画道路は、片側の車道幅員が 8m で計画されているようである。しかし、(仮称) No.3 駅の断面図をみると、片側は車道幅員 が 6.5m となっているが、ボトルネックにならないのか。

A18

交差点付近以外では、車道幅員を片側 8m としており、2車線の他に停車帯を設ける計画としています。(仮称) No.3 駅の断面図のような交差点部においては、対向車線に右折レーンがあることから、中央分離帯の位置をずらしており、上下線で車道幅員が異なっています。このような場合は、停車帯は設置できませんが、車線数は交差点付近以外と同様に2車線を確保しますので、交通上ボトルネックとなるわけではありません。なお、車線等については、交通管理者と協議の上、決定していきます。

Q19 今後、右折レーンの設置があるのか。また、現在示している都市計画線以上の用地が必要になることはあるのか。

A19

今後、交通管理者などの協議を踏まえて、右折レーンをどこに設置するか決めていきます。

交差点付近では、一部箇所中央帯を縮小し、停車帯を設置しないことから、右折レーンを設置するために再拡幅する計画はありません。

【用地に関する内容】

Q20 新青梅街道拡幅事業の用地の取得状況は。

A20

令和3年度末時点において、新青梅街道全体で約4割弱取得済みです。

Q21 用地の補償にはどのようなものがあるのか。

A21

補償は大きく分けて以下のとおりです。ただし、権利者の方により補償内容が異なりますので、契約のための協議の際に、それぞれ個別にご説明させていただきます。

- ① 土地売買代金
- ② 物件移転補償金

【工事に関する内容】

Q22 新青梅街道の拡幅工事の着手はいつか。

A22

新青梅街道の拡幅事業については、既に事業に着手しています。工事着手については、用地がある程度まとまって取得できた段階で、道路埋設物の移設を含め、検討していきます。

Q23 工事着手以降、新青梅街道における南北の横断はどうなるのか。

A23

新青梅街道の道路中央部には、工事中は作業帯、また、工事完成時は中央分離帯が設置される予定です。南北を横断する箇所については、現在の通行状況を鑑みながら、交通管理者

と協議の上、決定していきます。

Q24 既存の 22mPC 桁は止めて、連続桁や 25～30mPC 桁にすれば支柱の数が減り建設費が削減出来るのではないか。

A24

経済性や施工性を比較検討し、桁構造や桁長を決定しています。

Q25 モノレールの高さは説明にあった高さが必要なのか。高さを抑えられれば、コストダウンにつながるのでは。

A25

軌道や駅舎部は道路の上空に設置する予定であり、車道の建築限界や信号機の視認性の確保等が必要なため、一定の高さが必要となります。

【モノレールの運行計画に関する内容】

Q26 部分開業は想定しているのか。

A26

モノレールが折り返し運転を行うためには、上り線と下り線とを渡るための分岐器が必要となります。分岐器は、(仮称) No.6 駅と(仮称) No.7 駅との間に設置する計画ですので、途中区間までの部分開業は想定していません。

Q27 運賃設定は。

A27

運賃については現在未定ではありますが、延伸区間では開業区間と同様の距離別運賃に、新線加算運賃を加えた運賃設定となる予定です。

Q28 運行間隔は。

A28

運行ダイヤについては現在未定ですが、今後適切に設定していきます。

【まちづくりに関する内容】

Q29 武蔵村山市の説明にあった沿線まちづくりに係る住民参加のあり方について伺いたい。参加方法は。

A29

令和4年度の後半に市民意向調査アンケートを実施します。武蔵村山市民の中から無作為に抽出した2,000人の方に依頼するほか、どなたでも回答できるように武蔵村山市のホームページ等でも実施します。

令和5年度に行う予定の市民ワークショップにつきましては、1グループ10人程度の3グループに分けて行う予定ですが、募集方法につきましては未定です。

その後のまちづくり協議会につきましても詳細は未定ですが、市民の方に参加いただきたいと考えています。

Q30 駅周辺に駅ビル、商業施設等を設置するのか。

A30

東大和市では、現在令和6年度の都市マスタープランの改定に向けた作業を進めており、その際に、モノレール延伸部の沿線地域の街づくりの方針についても、東大和市が検討していく予定です。なお、都市マスタープランの改定にあたっては、アンケート調査の実施、ワークショップ、オープンハウスの開催などにより市民の皆様のご意見を伺う機会を設ける予定です。

武蔵村山市では、新青梅街道沿道に指定している用途地域において、駅周辺の賑わいを誘導・創出するため、一定の高度利用ができるような用途地域の変更等を行うことは想定していますが、駅周辺のまちづくりについては、武蔵村山市が市民の皆様のご意見を聴きながら、今後、検討していきたいと考えています。

瑞穂町では、町として、駅ビル建設等を伴う再開発は想定していませんが、民間の開発機運が高まる可能性はあります。今後、瑞穂町が適切に土地利用の誘導を図っていきます。

Q31 駅周辺に駐車場は整備するのか

A31

東大和市、武蔵村山市、瑞穂町において、現時点で駐車場の整備予定はありません。

Q32 駅周辺に駐輪場は整備するのか。

A32

東大和市では、市条例において、市内全域の駅周辺概ね800m以内の範囲内にお住まいの方などに対し、自転車による駅利用をご遠慮いただいていることなどから、(仮称)No.1駅北側において駐輪場の設置予定はありません。

武蔵村山市では、(仮称) No.1 駅は南側のみ、(仮称) No.2 から (仮称) No.5 までは南北にそれぞれ整備したいと考えていますが、現時点では全ての用地を確保できているわけではありませんので、今後、用地の取得について、武蔵村山市が検討していきます。

瑞穂町では(仮称)、No7 駅周辺に既存の駐輪場があり、今後もそれを活用する予定です。(仮称) No6 駅周辺には、新たに駐輪場の整備について、瑞穂町が検討していきます。

Q33 バスルート、ダイヤは再編するのか。

A33

都営バスについては、現時点で再編の予定はありません。

東大和市、武蔵村山市、瑞穂町では、モノレール延伸部における今後のバス路線やバス停留位置等について、将来的な社会経済情勢と需要動向、新駅及び駅前広場との接続性を考慮し、バス事業者と協議の上、検討していきます。

【その他】

Q34 開業区間の都市計画手続きから開業までの実績は。

A34

主な手続きの実績は以下の通りです。

○都市計画原案説明会

昭和 62 (1987) 年 3 月

○都市計画案説明会

昭和 62 (1987) 年 9 月

○都市計画決定 (都市高速鉄道・特殊街路)

平成元 (1989) 年 9 月 29 日

○事業認可 (都市高速鉄道・特殊街路)

I 期 (立川北～上北台) 平成 2 (1990) 年 7 月 21 日

II 期 (多摩センター～立川北) 平成 3 (1991) 年 9 月 5 日

○開業

I 期 (立川北～上北台) 平成 10 (1998) 年 11 月 27 日

II 期 (多摩センター～立川北) 平成 12 (2000) 年 1 月 10 日

Q35 箱根ヶ崎から先のあきる野方面への延伸計画どうなっているのか。

A35

東京圏における鉄道ネットワークについては、基本的に、国の交通政策審議会の答申に基

づいて進めていることから、まず、答申に反映されることが重要であると考えています。

あきる野方面の延伸については、国の答申において位置づけが無く、移動時間の短縮等の効果が見込まれる一方、収支採算性や費用対効果など、検討すべき様々な課題があると認識をしており、こうした課題を解決するためには、地元の市、町におきまして需要の確保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くことが必要と考えています。