

都市計画の流れ

令和5年9月

都市計画変更素案の説明会

令和7年10月

都市計画変更案公告・縦覧

令和7年10月

都市計画変更案の説明会

意見書

都市計画審議会

都市計画決定・告示

事業概要及び測量説明会

都市計画事業認可

用地説明会

工事着手

環境影響評価の流れ※

令和5年9月

調査計画書公示・縦覧

環境現況調査

意見書

令和7年10月

環境影響評価書案公示・縦覧

令和7年10月

環境影響評価書案の説明会

意見書

評価書案に係る見解書公示・縦覧

都民の意見を聴く会

環境影響評価書提出

送付

環境影響評価書公示・縦覧

※環境影響評価条例対象路線の
手続の流れです。

都市計画変更案及び
環境影響評価書案のあらまし

国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（立川東大和線）
（国立市谷保～富士見台四丁目）

国立都市計画道路3・4・5号立川青梅線（新奥多摩街道）
（国立市富士見台四丁目～青柳一丁目）

お問い合わせ先

（都市計画に関すること）東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二本庁舎11階南側 TEL 03(5388)3328

（事業に関すること）東京都 建設局 道路建設部 計画課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二本庁舎7階北側 TEL 03(5320)5318

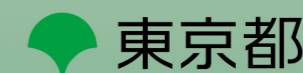


リサイクル適性(A)

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。



登録番号(7)37
令和7年10月発行



計画のあらまし

立川東大和線は、日野バイパス（国立市）から、立川市を經由して、青梅街道（東大和市）に至る、多摩地域における南北方向の主要5路線の一つです。

新奥多摩街道は、東八道路（府中市）から、国立市、立川市、昭島市、福生市及び羽村市を經由して、青梅街道（青梅市）に至る、多摩地域における東西方向の主要4路線の一つです。

立川東大和線と新奥多摩街道は、多摩地域の骨格を形成する重要な都市計画道路であるとともに、多摩地域の広域防災拠点である立川広域防災基地へのアクセスルートの一部となっていますが、未整備区間が残っています。

これらの未整備区間のうち、それぞれ東日本旅客鉄道南武線（以下、「JR南武線」といいます。）と交差する付近の区間である、国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線の国立市谷保から富士見台四丁目までの約0.5kmと、国立都市計画道路3・4・5号立川青梅線の国立市富士見台四丁目から青柳一丁目までの約0.6kmについて、JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて事業を行うにあたり、その都市計画変更案及び環境影響評価書案を取りまとめました。

【立川東大和線及び新奥多摩街道の整備の目的】

- 多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化
- 災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保などによる防災性の向上
- 生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上
- 周辺道路における渋滞の緩和
- 安全で快適な都市空間の創出

■ 都市計画変更案の概要

< 国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（立川東大和線） >

- JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、JR南武線との交差部付近を立体構造から平面構造に変更します。これに伴い、交差部付近の区間の計画幅員を28m～33.7mに変更します。
- 往復4車線の車道部とその両側に歩行者や自転車の通行空間などを確保するため、標準幅員を28mにします。
- 国立市泉三丁目（日野バイパス）から富士見台四丁目（国立3・4・5号線）までの区間（約1.4km）において、車線の本数を4車線に定めます。

< 国立都市計画道路3・4・5号立川青梅線（新奥多摩街道） >

- JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、JR南武線との交差部付近を立体構造から平面構造に変更します。これに伴い、交差部付近の区間の計画幅員を20m～33.7mに変更します。
- 国立市富士見台一丁目（府中市との市境）から青柳三丁目（立川市との市境）までの全区間（約3.0km）において、車線の本数を2車線に定めます。

都市計画道路名称		国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線	国立都市計画道路 3・4・5号立川青梅線
変更延長		約1.4km	約3.0km
変更区間	幅員の変更	国立市谷保～富士見台四丁目	国立市富士見台四丁目～青柳一丁目
	車線の本数の決定	国立市泉三丁目～富士見台四丁目	国立市富士見台一丁目～青柳三丁目
幅員の変更		20.7m～33.7m⇒28m～33.7m	20m～33.7m⇒20m～33.7m
車線の本数の決定		4車線	2車線

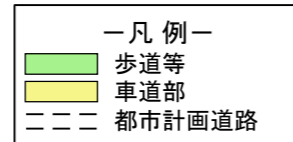
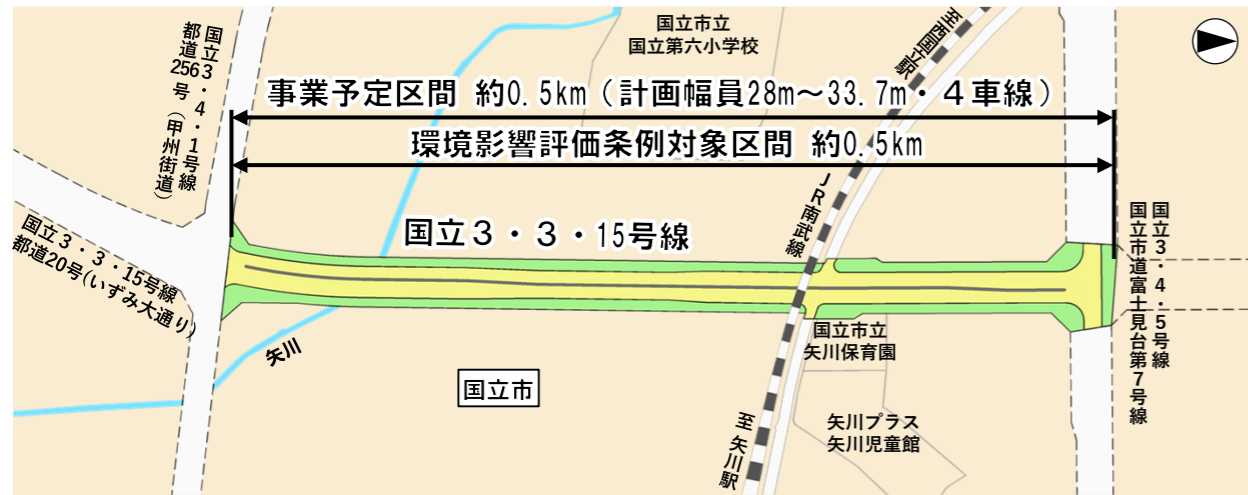
■ 位置図



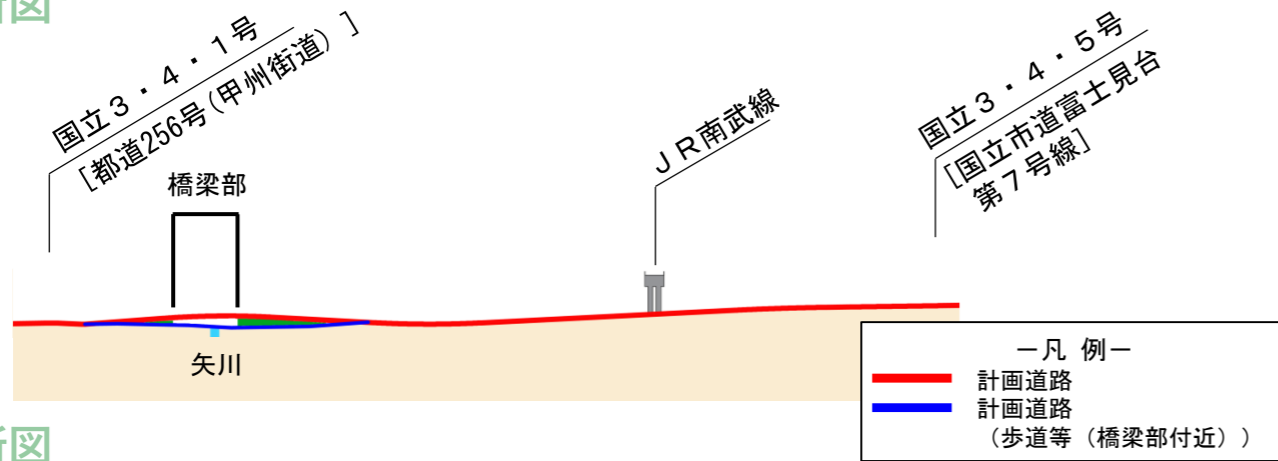
道路構造の概要 (イメージ図)

(1) 国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線 (立川東大和線)

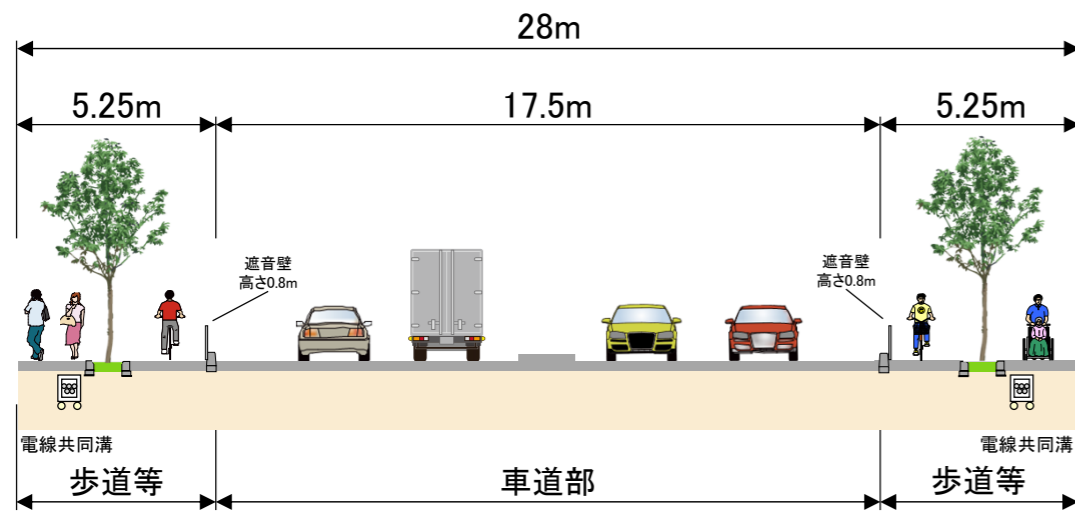
■ 平面図



■ 縦断図



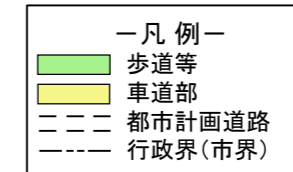
■ 横断図



※幅員構成や整備形態は、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。

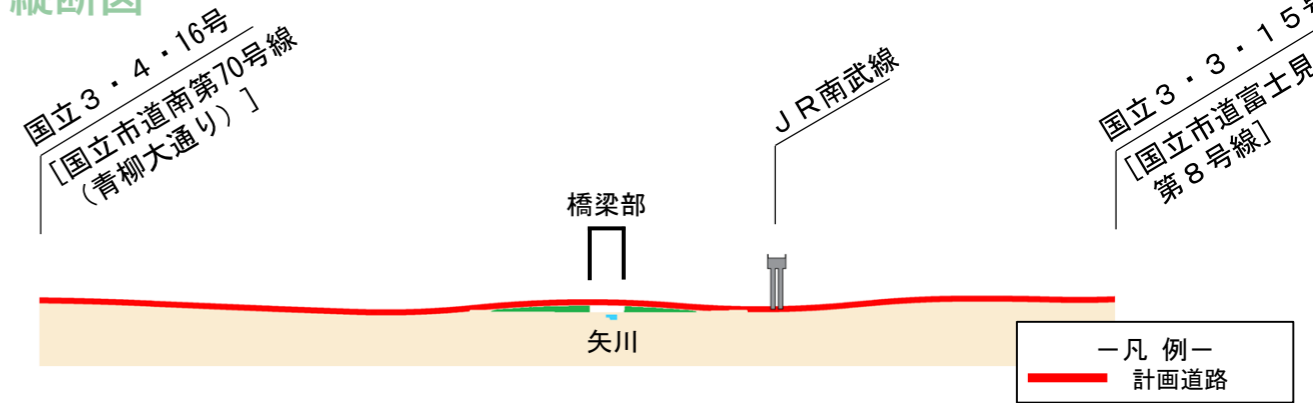
(2) 国立都市計画道路3・4・5号立川青梅線 (新奥多摩街道)

■ 平面図

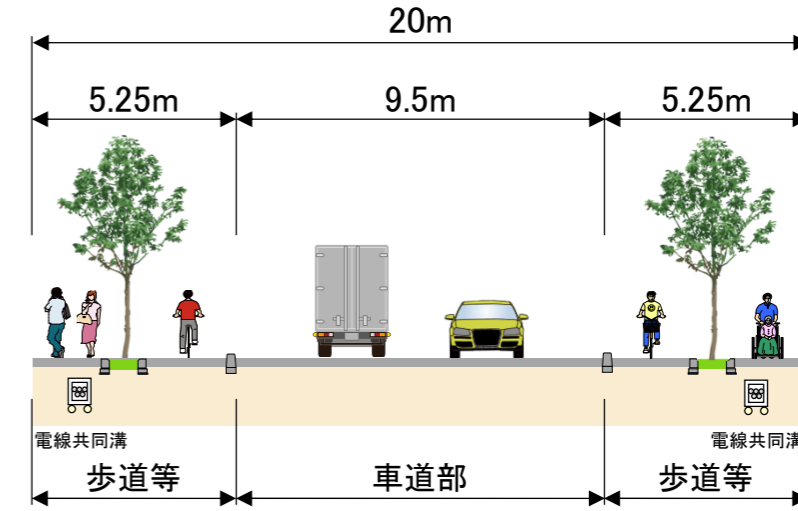


※本路線は、2車線で整備予定のため、環境影響評価条例の対象となりません。しかし、矢川との交差点において事業が矢川の環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価し、必要な措置を実施します。

■ 縦断図

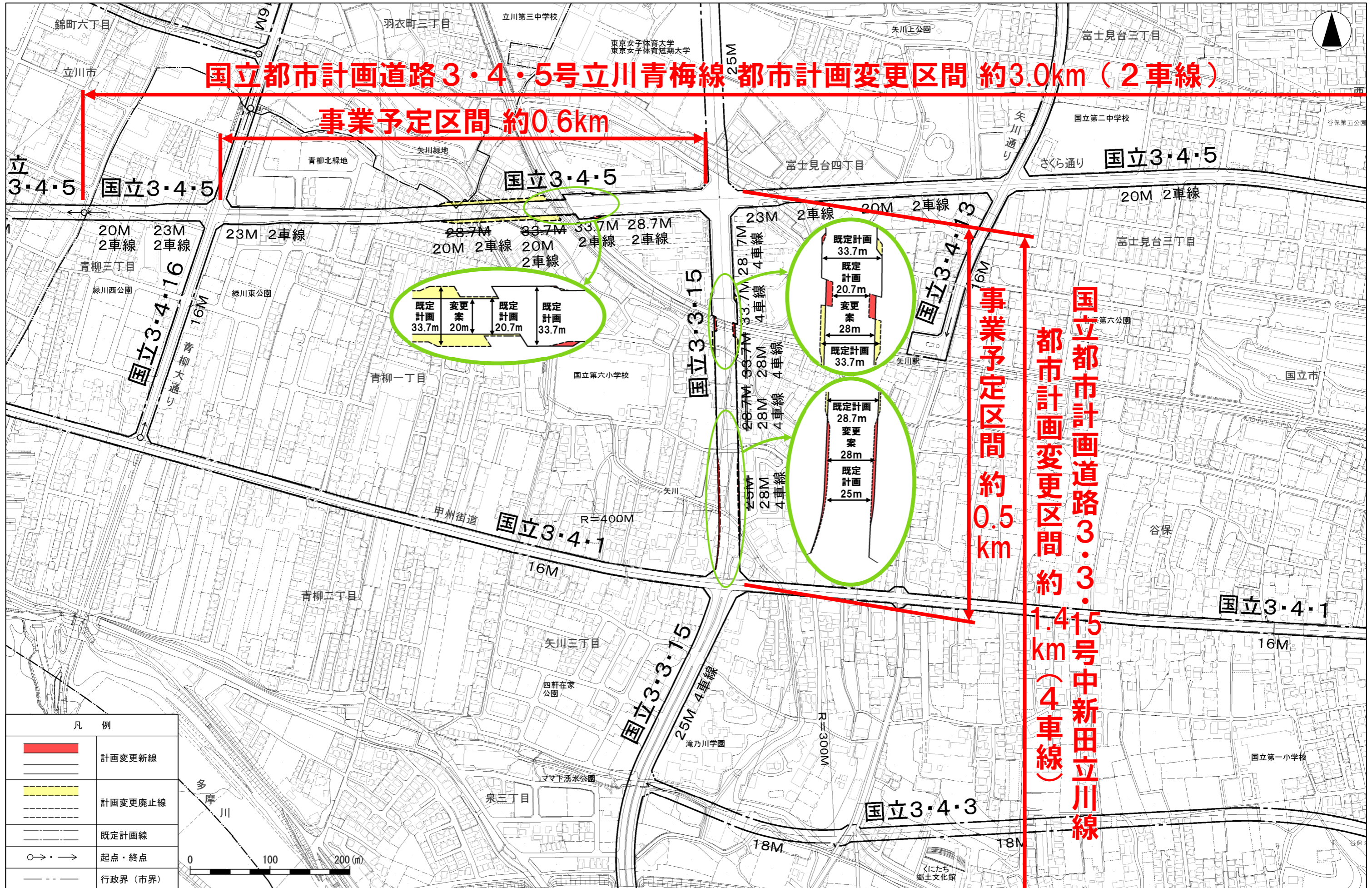


■ 横断図



※幅員構成や整備形態は、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。

都市計画変更案の概要図



※この地図は、東京都縮尺1/2,500 地形図を使用（7都市基交第463号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

※（承認番号）7都市基街都第57号、令和7年5月16日

※この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。

環境影響の予測・評価

都市計画変更案を前提とした、環境影響評価書案の概要（環境影響評価の予測・評価、環境保全のための措置）は、次のとおりです。

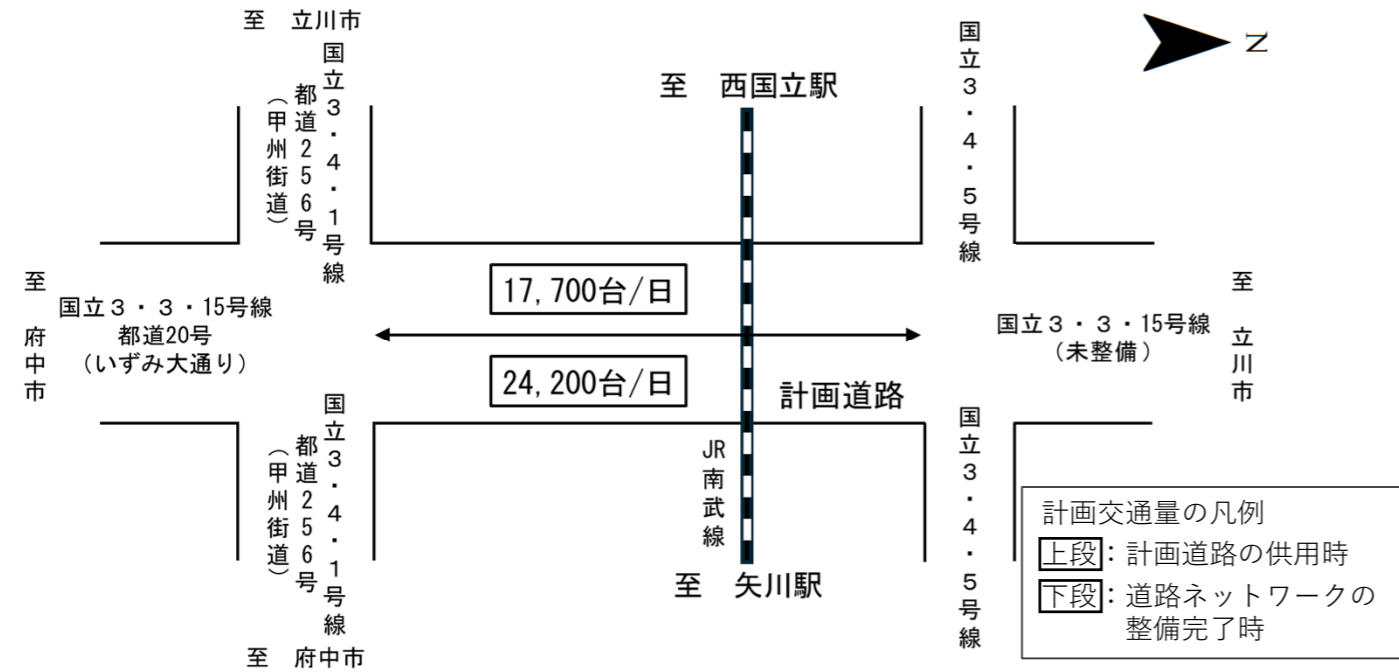
■事業の工程

本事業では、令和10年度（2028年度）から用地取得に着手し、用地取得状況等を踏まえ、令和13年度（2031年度）から道路工事に着手する予定です。

道路の供用開始は、令和22年度（2040年度）を予定しています。

■計画交通量

計画道路の計画交通量を推計した結果は、下図のとおりです。



■環境影響評価項目の選定

対象事業の実施により、環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響評価の項目として、事業計画の内容や地域の環境特性を踏まえるとともに、調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案して、下表で●が付いている7項目を選定しました。

■選定した環境影響評価項目

環境影響評価の項目		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
工事の 施行中	施設の建設			●						●						●	●	
	建設機械の稼働			●														
工事の 完了後	施設の存在				●					●				●	●			
	自動車の走行	●		●														

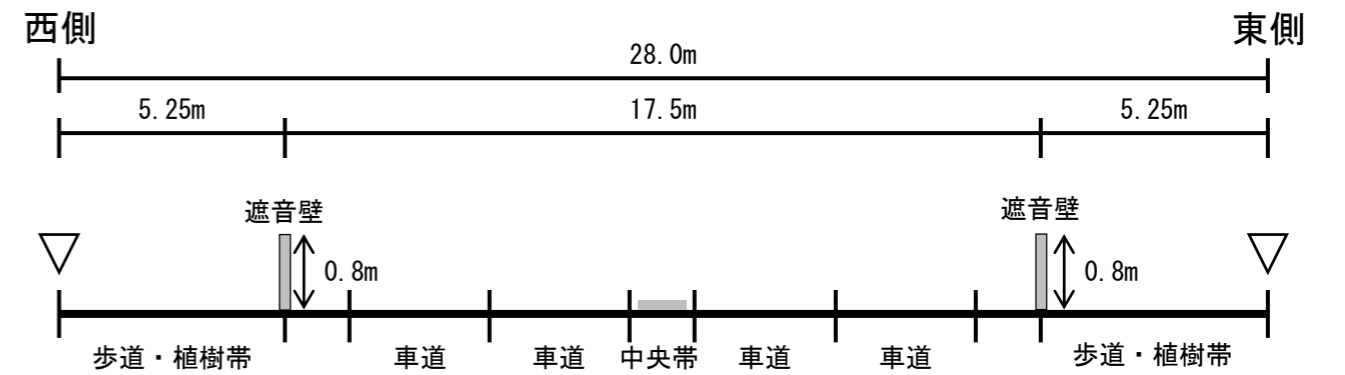
■大気汚染、騒音・振動

■予測地点位置

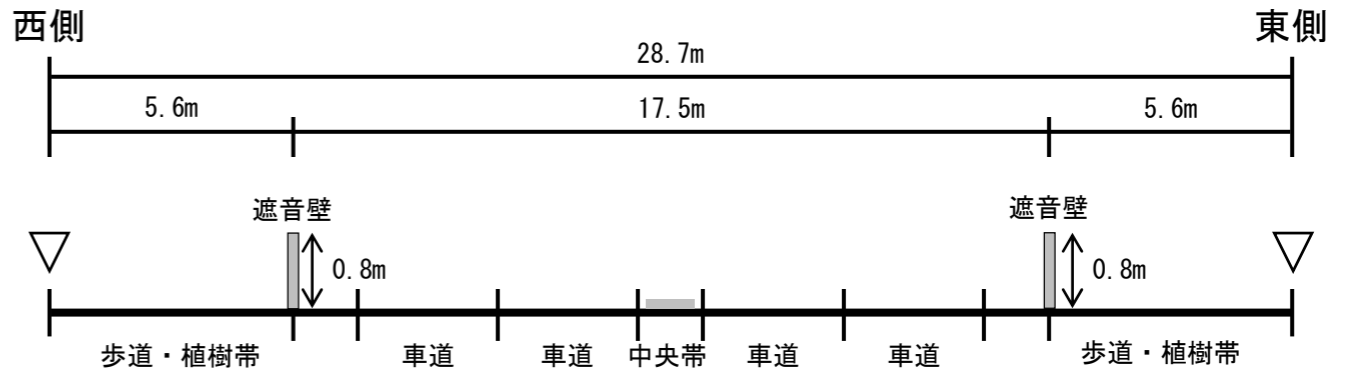


■予測断面

<断面①>



<断面②>



※工事の完了後（自動車の走行）の予測地点を示しています。

※予測は道路端（▽）で行いました。

※各項目の予測高さは、以下に示すとおりです。

大気汚染：地上1.5m、騒音：地上1.2m及び4.0m、振動：地盤面上

■大気汚染

・工事の完了後

【自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度】

計画道路の道路端の二酸化窒素（NO₂）の濃度（日平均値の年間98%値）の最大値は0.030ppmと予測しており、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準以下となります。

また、計画道路の道路端の浮遊粒子状物質（SPM）の濃度（日平均値の年間2%除外値）の最大値は0.026mg/m³と予測しており、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準以下となります。

●二酸化窒素（NO₂）の予測結果（日平均値の年間98%値）と評価の指標（単位：ppm）

予測地点	計画道路の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標
	西側	東側	西側	東側	
断面①	0.029	0.028	0.030	0.029	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
断面②	0.029	0.028	0.030	0.029	

注1) 予測地点位置及び予測断面は、8ページを参照。

注2) 計画道路の道路端において、地上1.5mの高さで予測した結果です。

注3) 日平均値の年間98%値とは、年間における1日平均値のうち、低い方から98%に当たる値です。

●浮遊粒子状物質（SPM）の予測結果（日平均値の年間2%除外値）と評価の指標（単位：mg/m³）

予測地点	計画道路の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標
	西側	東側	西側	東側	
断面①	0.026	0.026	0.026	0.026	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下
断面②	0.026	0.026	0.026	0.026	

注1) 予測地点位置及び予測断面は、8ページを参照。

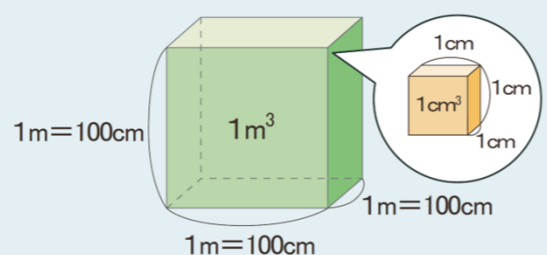
注2) 計画道路の道路端において、地上1.5mの高さで予測した結果です。

注3) 予測可能な物質(一次生成物質)を対象としました。

注4) 日平均値の年間2%除外値とは、年間における1日平均値のうち、高い方から2%に当たる値です。

用語の説明

- ppm (parts per million)
微量に含まれている物質の割合を表す単位で、1ppmとは、1m³の空気中に1cm³の物質が存在する場合の濃度



■騒音・振動

・騒音（工事の施行中）

【建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル】

計画道路の道路端における建設作業の騒音レベル（L_{A5}）の最大値は、78dBと予測しており、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準（80dB）以下となります。

・騒音（工事の完了後）

【自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベル】

計画道路の道路端における道路交通の騒音レベル（L_{Aeq}）の最大値は、昼間67dB、夜間63dBと予測しており、評価の指標とした環境基本法に基づく騒音に係る環境基準（昼間70dB、夜間65dB）以下となります。

●道路交通の騒音レベル(L_{Aeq})予測結果と評価の指標（単位：dB）

予測地点	予測高さ（地上高）	計画道路の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標	
		昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
断面①	4.0m	63	60	67	63	70以下	65以下
	1.2m	58	55	62	58		
断面②	4.0m	63	59	67	63		
	1.2m	58	54	62	58		

注1) 予測地点位置及び予測断面は、8ページを参照。

注2) 評価の指標は、「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値）

用語の説明

- dB(デシベル)
音や振動の大きさを表す単位
- L_{A5}(騒音レベルの90%レンジの上端値)
一定時間内の騒音レベルを値の大きい順に並べ替え、高い方から5%に相当する値
- L_{Aeq}(等価騒音レベル)
一定時間内に受けた騒音エネルギーを時間平均した騒音レベル

騒音の目安 dB (デシベル)

80	地下鉄の車内（窓を開けたとき）・ピアノ
70	掃除機・騒々しい事務所
60	普通の会話・チャイム
50	静かな事務所
40	深夜の市内・図書館

出典：東京都環境局資料から作成

・振動（工事の施行中）

【建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル】

計画道路の道路端における建設作業の振動レベル（L₁₀）の最大値は、67dBと予測しており、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準（70dB）以下となります。

・振動（工事の完了後）

【自動車の走行に伴う道路交通の振動レベル】

計画道路の道路端における道路交通の振動レベル（L₁₀）の最大値は、昼間49dB、夜間49dBと予測しており、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準（昼間60dB、夜間55dB）以下となります。

●道路交通の振動レベル(L₁₀)予測結果と評価の指標 (単位：dB)

予測地点	計画道路の供用時		道路ネットワークの整備完了時		評価の指標	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
断面①	48	48	49	49	60以下	55以下
断面②	48	48	49	49		

注) 予測地点位置及び予測断面は、8ページを参照。

用語の説明

・L₁₀(振動レベルの80%レンジの上端値)一定時間内の振動レベルを値の大きい順に並べ替え、高い方から10%に相当する値

振動の目安 dB (デシベル)

70	大勢の人に感じる程度で、戸、障子が僅かに動く
60	静止している人だけ感じる
50	人体に感じない程度

出典：東京都環境局資料から作成

■水質汚濁

計画道路は矢川を橋梁構造で通過する計画としており、矢川の流水部の改変は行いません。また、濁水を発生させるような施工は行わない計画です。

工事の完了後は、計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出するため、矢川には排出しません。

以上のことから、水質等の状況を悪化させないと考えます。

■生物・生態系

各調査地域において、植物の注目される種では、ヤナギモ等が確認されましたが、矢川での主たる分布域は計画道路より上流に位置しています。動物の注目される種では、哺乳類のキツネ、鳥類のカワセミ等、は虫類のニホンカナヘビ等、両生類のニホンアカガエル等及び昆虫類のオオアメンボ等が確認されましたが、計画道路周辺には現況と同等な環境が存在するため、これらの生息環境はほとんど変化しません。水生生物の注目される種については、付着藻類のタンスイベニマダラ等、魚類のアブラハヤ等及び底生動物のマメシジミ属が確認されましたが、これらの生息環境である矢川の流水部の改変は行わない計画です。

緑の量については、工事の完了後に計画道路（面積1.48ha）が出現し、計画道路内の緑地は消失しますが、緑地のうち樹木被覆地及び農地の占有面積は計0.31haであり、また、計画道路には植樹帯を適切に配置するため、緑の量への影響は可能な限り抑制されると考えられます。

以上のことから、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないと考えます。

●現地調査における生物の確認状況

項目	確認種数	注目される種	調査地域
植物	646種	4種（ヤナギモ、ミクリ等）	計画道路端から100m範囲
哺乳類	8種	1種（キツネ）	計画道路端から250m範囲
鳥類	35種	9種（コサギ、カワセミ等）	
は虫類	4種	4種（ニホンヤモリ、ニホンカナヘビ等）	
両生類	2種	2種（ニホンアカガエル、シュレーゲルアオガエル）	
昆虫類	457種	5種（マユタテアカネ、オオアメンボ等）	矢川のうち計画道路端から上下流100m範囲
付着藻類	48種	3種（タンスイベニマダラ、イズミイシノカワ等）	
魚類	5種	3種（アブラハヤ、ホトケドジョウ等）	
底生動物	78種	1種（マメシジミ属）	

※ 「東京都の保護上重要な野生生物種」などの既存資料（国・東京都）をもとに選定しました。

■ 景観

計画道路周辺は現在、JR南武線から南側では2階建ての建物が多数を占め、3階建ての建物も点在しています。また、JR南武線から北側は集合住宅が立ち並んでおり、多様な用途が混在した地域景観となっています。

事業の実施に伴い、既存の建物、樹木、電柱、電線、ガードレール等が改変され、眺望に変化が生じますが、計画道路内に植樹帯を設置することにより連続した新たな緑の創出を図ること、電線類の地中化により視線を遮る電柱や電線をなくすことで、周辺景観との調和を図ります。

■ 代表的な眺望地点及び眺望の方向



① 計画道路の南側からの眺望

■ 現況



■ 工事の完了後 (イメージ)



② 計画道路と矢川との交差点付近からの眺望

■ 現況



■ 工事の完了後 (イメージ)



③ 計画道路の北側からの眺望

■ 現況



■ 工事の完了後 (イメージ)



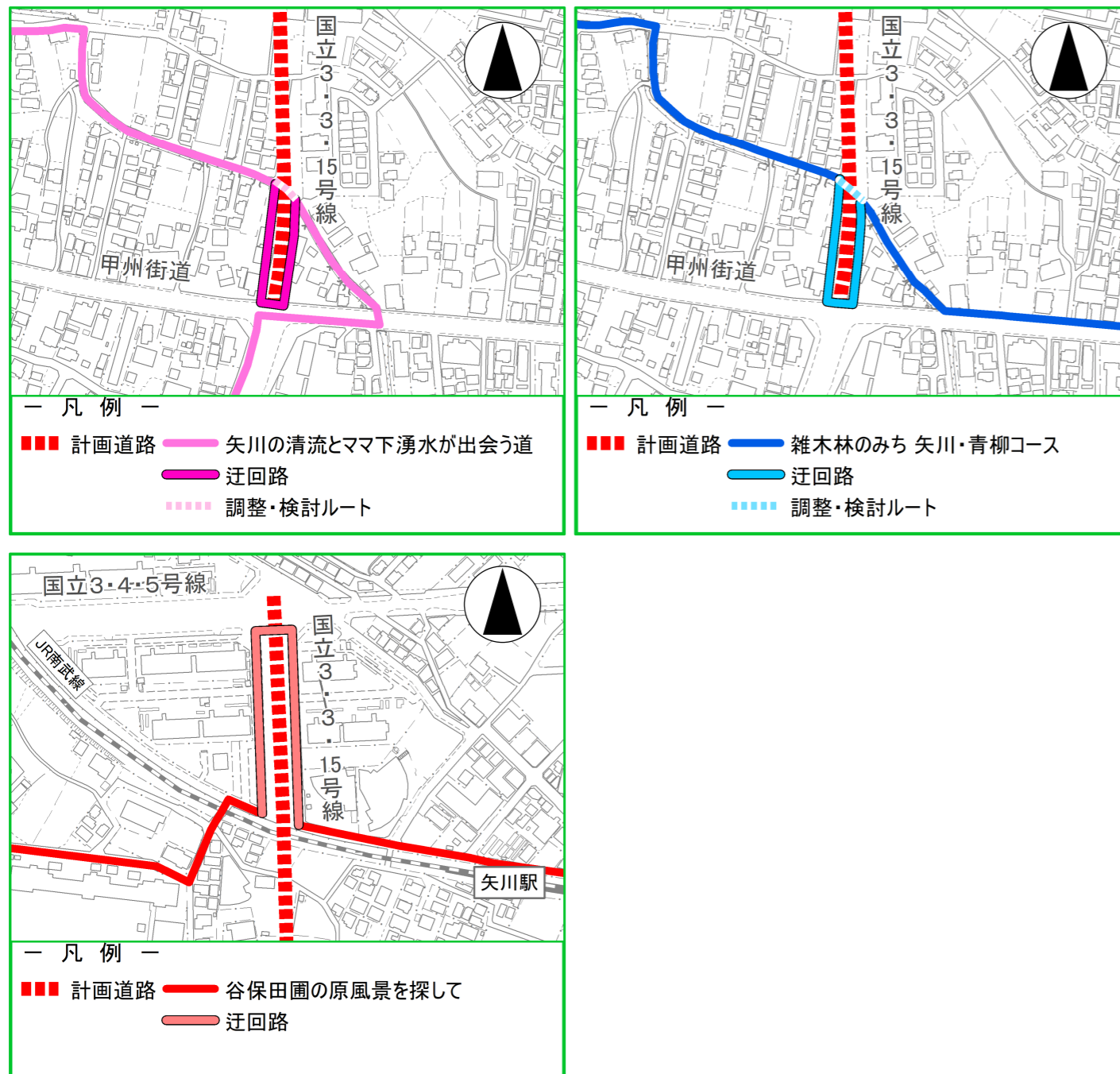
■自然との触れ合い活動の場

散策コースは、計画道路との交差部が工事の施行中は利用できなくなりますが、工事の進捗に合わせて迂回路を設けます。また、工事の完了後は計画道路の歩道及び近傍の交差点を利用した迂回路を設けるため、これらのルートを利用する歩行者の通行機能は確保されます。

以上のことから、自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないと考えます。

なお、矢川と計画道路が交差する箇所においては、迂回せずに橋梁の桁下を通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造とすることができるかについて、市道管理者と調整・検討していきます。

■散策コースの位置と迂回路



■廃棄物

・工事の施行中

【工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法】

計画道路では、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物等は、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める達成基準値を上回るように再資源化する計画です。

また、再資源化が困難な廃棄物については、関係法令に基づき適切に処理します。

環境保全のための主な措置

■大気汚染

【工事の施行中】

- 工事の平準化を図り、工事用車両及び建設機械の極端な集中を回避します。
- 建設機械については、排出ガス対策型建設機械を採用し、大気汚染の低減に努めます。

【工事の完了後】

- 計画道路の両側に歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を設置することで、隣接する住居から車道までの離隔を確保し、大気汚染の低減に努めます。

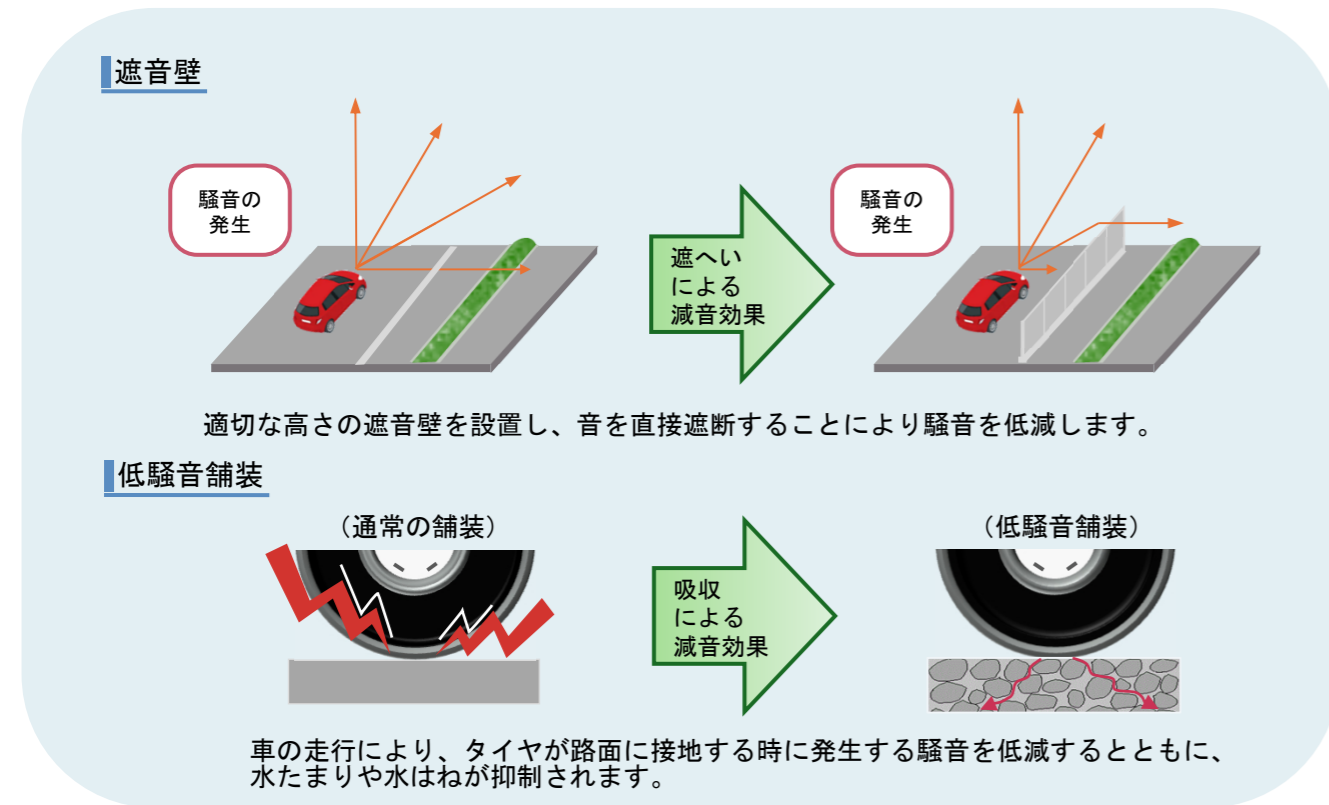
■騒音・振動

【工事の施行中】

- 建設機械については、低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音及び振動の低減に努めます。

【工事の完了後】

- 歩道・植樹帯等の車道側に遮音壁を設置し、騒音の低減に努めます。
- 低騒音舗装を採用し、騒音の低減に努めます。



■水質汚濁

【工事の施行中】

- 計画道路の工事においては、矢川へ濁水を排出しない計画とします。

【工事の完了後】

- 計画道路の矢川との交差部を橋梁構造とすることで、矢川の流水部を改変しない計画とします。

■生物・生態系

【工事の施行中】

- 工事の平準化を図り、工事用車両及び建設機械の極端な集中を回避します。
- 工事は昼間工事を基本とし、夜間工事を実施する必要がある場合も可能な限り最小限にすることに努めます。

【工事の完了後】

- 計画道路と矢川との交差部は橋梁構造とし、矢川の流水部の改変は行わない計画とします。
- 植樹帯の設置により、緑の量及び緑の連続性を可能な限り維持することに努めます。
- 計画道路の供用時、計画道路の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出し、矢川には排出しない計画とします。

■景観

【工事の完了後】

- 計画道路内に植樹帯を配置し、緑の連続性の確保に努めます。
- 電線類の地中化を図り、快適な道路空間の確保に努めます。

■自然との触れ合い活動の場

【工事の施行中】

- 工事の施行中において、自然との触れ合い活動の場の迂回路を確保します。

【工事の完了後】

- 工事の完了後において、自然との触れ合い活動の場の迂回路を確保します。

■廃棄物

【工事の施行中】

- コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊及び撤去路盤については、再資源化施設などを活用し、再生品化を図ります。
- 建設発生土については、総量の削減に努めるとともに、搬出する場合は、再利用センター（再利用機関）等に搬出するなど、建設発生土の有効利用に努めます。
- 工事に当たっては、再生資源の利用に努めます。