

6 個別課題の整備

(1) 南北道路整備

1) 南北道路整備の意義

先にみたように、高架化に伴い、踏切が解消される現在の南北道路のみでは、南北方向の幹線道路は整備されず、駅周辺の南北交通の円滑化は不完全なものとなる。広域的な都市計画道路の骨格整備と共に、駅周辺における南北道路整備が不可欠であると考ええる。

2) 都市計画道路 3・4・10 号線の整備について

①都市計画道路 3・4・10 号線整備の目的

特に、都市計画道路 3・4・10 号線の整備は、国立駅周辺のまちづくりの根幹ともいえる事業である。この整備目的は以下のとおりである。

- ・中央線連続立体交差事業に伴い、南北交通の円滑化を図る。
- ・南口駅前広場の交通渋滞を解消し、駅前広場を本来の機能である公共交通の結節点として、公共交通の処理スペース、駅及び駅周辺利用者の利便性向上に寄与する空間、及びコミュニティスペースとして再整備を図る。
- ・南北交通の集中する狭隘な東一条線と国立駅東ガード下付近の安全を図る。

②都市計画道路 3・4・10 号線の概要

都市計画道路 3・4・10 号線は、昭和 36 年に都市計画決定された。

東 1 丁目旭通りから北 1 丁目の国分寺市との境にある国分寺市道（国分寺都市計画道路 3・4・7 号線）を結ぶ全長 360m、幅員 16m の都市計画道路である。

③都市計画道路 3・4・10 号線の現況

現在、北の国分寺市境から東 1 丁目の中央線国立駅東ガード南側の市道東第 1 号線までは市道北第 4 号線として中央線で分断された国立駅周辺地域の唯一の南北道路となっており、交通量も多い。市民の協力による交通量調査では平日 7 時から 20 時の 13 時間の自動車通過量は約 9,000 台である。しかしながら国立駅東ガード下付近の道路幅員は約 5.4m と狭く、歩道もなく、ボトルネック状態となっている。

また、市道東第 1 号線から旭通りまでは、都市計画線上にスポーツクラブなどの店舗、事務所や住宅が存在している。区域全体をみても、専用住宅は

少ない。

④都市計画道路としての整備

都市計画道路として整備を行っていくための事業認可を得るには、幹線から幹線までの整備計画でなくてはならず、整備区域は東 1 丁目旭通りから北 1 丁目国分寺市道（国分寺都市計画道路 3・4・7 号線）までの計画線 360m の全区間の事業化を図ることとなる。

従って、国分寺市境から東 1 丁目市道東第 1 号線までの 200m の区間は現道を 16m に拡幅し、市道東第 1 号線から旭通りまでの 160m の区間は幅員 16m の道路を新設する整備計画となる。

⑤都市計画道路整備事業費

平成 15 年度に行った事前概要調査では、都市計画道路内私有地面積は約 3,814 m²、土地筆数約 50 筆、建物数 28 棟程であり、用地費、物件移転補償費、築造費、測量試験費、事務費等を含む想定総事業費は、概ね約 50 億円程度と見込まれる。仮に 50 億円程度の事業費とした場合、平成 15 年度の街路事業の国庫補助率、東京都補助率や街路事業事務必携からの起債充当率等から想定される財源内訳は国庫等補助金約 24 億円、起債約 18 億円、一般財源約 8 億円と見込まれる。

⑥安全で快適な道路整備

都市計画道路 3・4・10 号線の安全で快適な道路整備とこの道路に関係する周辺道路の交通による変化や負荷に対応するため、あわせて西 1 条の南北交差道路の整備による車両の分散化を図る必要がある。また周辺道路の交通規制のあり方について今後公安委員会、警視庁との協議を行っていく必要がある。また将来的整備として広域幹線南北道路となる国分寺都市計画道路 3・3・8 号線、国立都市計画道路 3・3・15 号線の整備の促進を東京都にはたらきかけ、南北幹線交通ルートの早期整備を図るとともに、南北道路に接続する東西道路整備として一橋大学北側の市道西第 5 号線及び東第 5 号線の拡幅が課題となる。また、国分寺市に対しては、国立都市計画道路 3・4・8 号線の国分寺都市計画道路 3・4・7 号線との早期接続を要請していく必要がある。

⑦都市計画道路の歩道設置について

都市計画道路 3・4・10 号線は、一日交通量一万台を越えることはないと思われるため、四種二級の道路に該当する事が想定される。道路構造令によれば、四種二級道路の車道幅員は最低 3m とされている。本道路は双方向二車

線が想定されるため、車道部分は最低 6m となる。これに停車帯などが加わっても、都市計画道路の総幅員は 16m であるから、ゆとりをもった歩道整備が可能となる。

3) 周辺交通量の現況

これらの都市計画道路等の整備による交通量把握の基礎資料として、平成 15 年 11 月 21 日、国立駅周辺まちづくり検討会で、市民の協力を得て交通量調査を実施した。その調査概要及び把握された交通量は次頁のとおりである（ただし、平日 7:00~20:00 までの 13 時間交通量）。

本調査は、駅周辺のまちづくりの検討にあたって最低限の数量把握を行うことを目的として実施した。従って、将来的な交通量予測にそのまま使用できるものではないが、それでも、基本的な項目として以下の事柄が判明した。

○南北総交通量（国分寺市境から国立踏切まで）

- ・南から北へ：3,930 台（ピーク時約 250 台）
- ・北から南へ：7,464 台（ピーク時約 550 台）

南へ抜ける車両が多いのは、この方向の一方通行道路が存在するためである。この範囲においては、往復一万台近い南北交通量があることがわかる。高架事業後は、この往復交通量を、三本の相互通行道路で分担することになる。

○南北道路整備により交通増が予測される東西道路の交通量

- ・東一条通り（市道東 2 号線）の北側道路：東へ 564 台（ピーク時 60 台）
- ・東一条通り（市道東 3 号線）：292 台（ピーク時 52 台）

○南北駅前広場への総流入量

- ・国立駅北口：総流入 6,794 台（ピーク時約 800 台）
- ・国立駅南口：総流入：16,740 台（ピーク時約 1,550 台）

4) 想定される課題

都市計画道路 3・4・10 号線と西一条線の整備にあたっては、以下の課題が想定される。

- 都市計画道路 3・4・10 号線の代替地確保
- 都市計画道路 3・4・10 号線に連結する狭小幅員道路の交通規制
- 旭通りから都市計画道路 3・4・10 号線に入る交差点の改良
- 西一条線沿道の環境保持・安全性確保

市民参加による国立駅周辺交通量調査

■調査概要

○日時：2003年11月21日（金） ○調査地点：A～Iの9地点
○調査員：24名

■調査方法

○各調査地点における1時間毎の交通量を計測
○調査時間は7：00～20：00の13時間

■調査地点：[A]～[I]

