

■交通検討部会報告

1. 今年度の開催経緯

○歩行者・自転車の実態把握及び交通シミュレーションの基礎データ収集のための交通量調査の実施（平成23年11月1日（火））

①第4回検討部会（平成23年12月9日（金））

- 1）国立駅周辺の歩行者・自転車交通の考え方
- 2）南口駅前広場の考え方
- 3）北口駅前広場計画（案）

②第5回検討部会（平成24年2月13日（月））

- 1）国立駅周辺地区の交通計画（案）
- 2）北口駅前広場計画（案）
- 3）南口駅前広場の考え方

①第4回検討部会の内容と方向性

1) 国立駅周辺の歩行者・自転車交通の考え方

- ・ 交通量調査結果をもとに、歩行、自転車交通量と歩道幅員の関係から、通行空間が不足している現状を報告
- ・ 計画の考え方として通行空間の整備、既存の道路空間の再配分を提示

→計画全体のスケジュールを示し、目標年次を立てた上で段階的な駅周辺の全体的な交通計画が必要。

2) 南口駅前広場の考え方

- ・ 交通量調査結果をもとに、広場内の歩行動線や継続して歩行者通行している状況を報告
- ・ 現行の交通施設をベースに歩行空間を拡大した場合の図面を提示

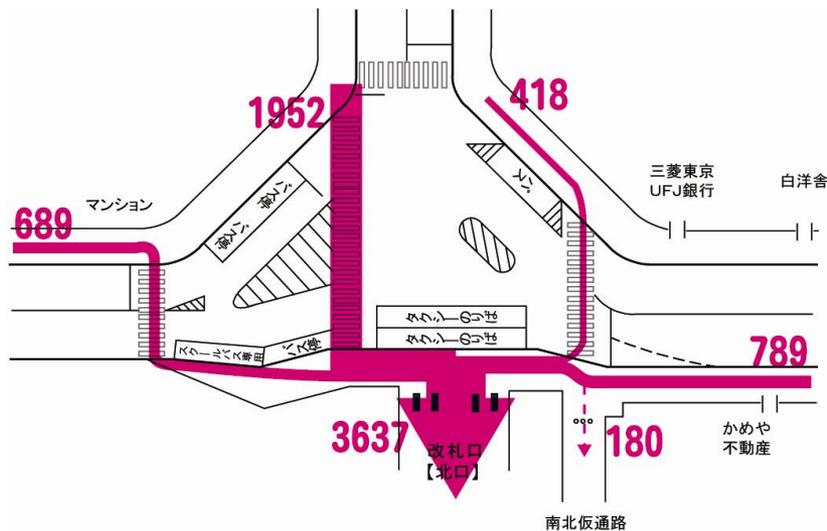
→現状の広場形態を継承するような案ではなく、歩行者を最優先した案を検討することが必要。

3) 北口駅前広場計画

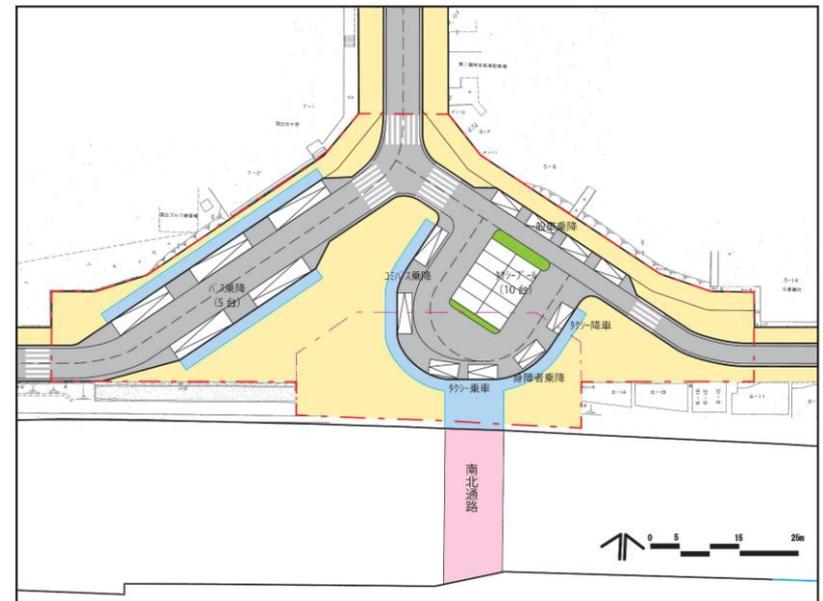
- ・ 交通量調査結果をもとに、最も長い横断歩道が主動線として利用されていることや、広場が大きな交差点になり交通の錯綜を生む構造的な課題を報告
- ・ 交差点をコンパクトにし横断歩道を縮小した計画素案を提示

→ 歩行者を優先する案の概ねの了解を得る。南北道路前の空間のさらなる拡大や、バス乗場は駅舎側に多く取った方がよいなどの意見あり。

朝7時の改札口に向かう歩行者交通量



北口駅前広場計画(素案)



調査日:平成23年11月1日(火)

②第5回検討部会の内容と方向性

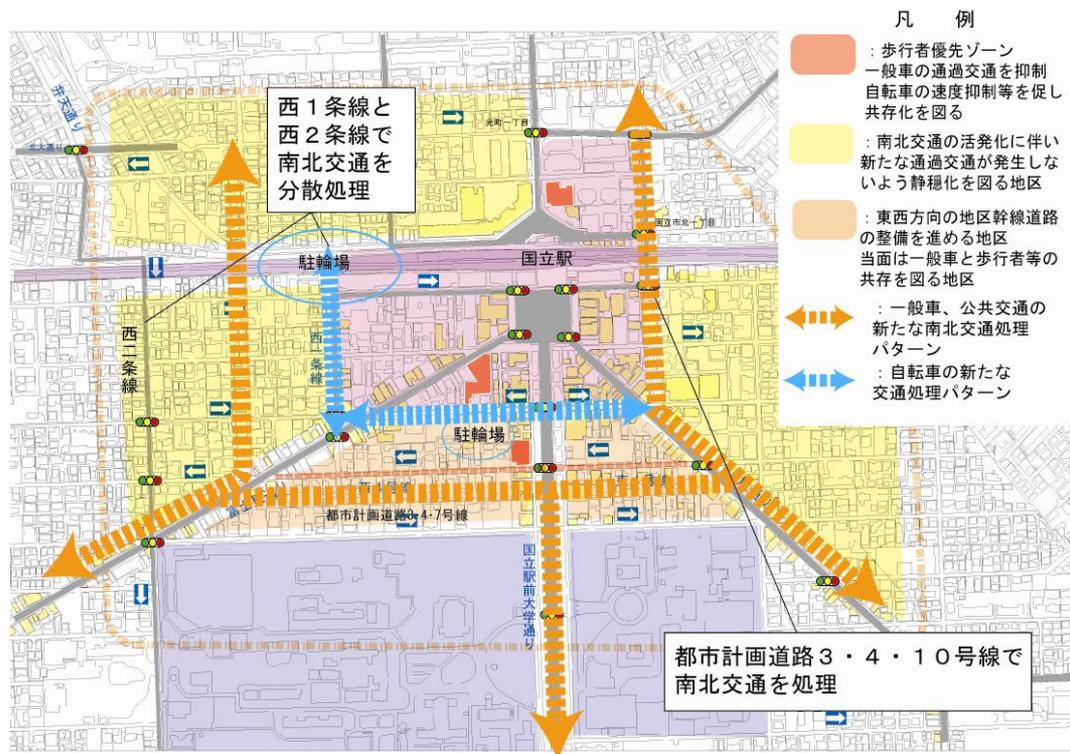
1) 国立駅周辺地区の交通計画（案）

- ・ 計画の目標年次を概ね10年後とし、計画が予定されている道路整備等を踏まえた交通シミュレーションやバス、自転車の交通動線から、交通処理、歩行者優先ゾーンの考え方をもとにした、具体的な交通計画（案）を提示

国立駅周辺地区の交通計画の考え方

- ・ 新たな南北交通軸を活用した中心市街地の活性化、交流機能の強化
- ・ 国立の“顔”としての交流拠点の強化を図るための駅前広場の再生
- ・ 歩行者優先ゾーン内の通過交通の抑制
- ・ 道路整備等に伴う新たな通過交通の発生を抑制
- ・ 回遊性に優れた歩行者ネットワークの強化

国立駅周辺地区の交通処理の考え方



国立駅周辺地区の交通計画（案）



※水色の網掛けが新たに追加した取組み

→交通シミュレーションは、JR中央線北側側道の追加、一部現況再現の再検証、都市計画道路3・4・10号線の通過交通等を考慮し再検討する。

(交通計画(案))

→3・4・10号線と旭通りの交差点周辺は病院が多いため歩行者の安全対策が必要。

→新たな道路整備に伴う大型車の流入(路線バスを除く)への対策が必要。

→JR中央線北側側道が整備されると、北側の国分寺市の都市計画道路が整備されるまでは、幹線機能を担う。歩行者の安全対策として北口駅前広場に通過交通を流入させないことが必要。

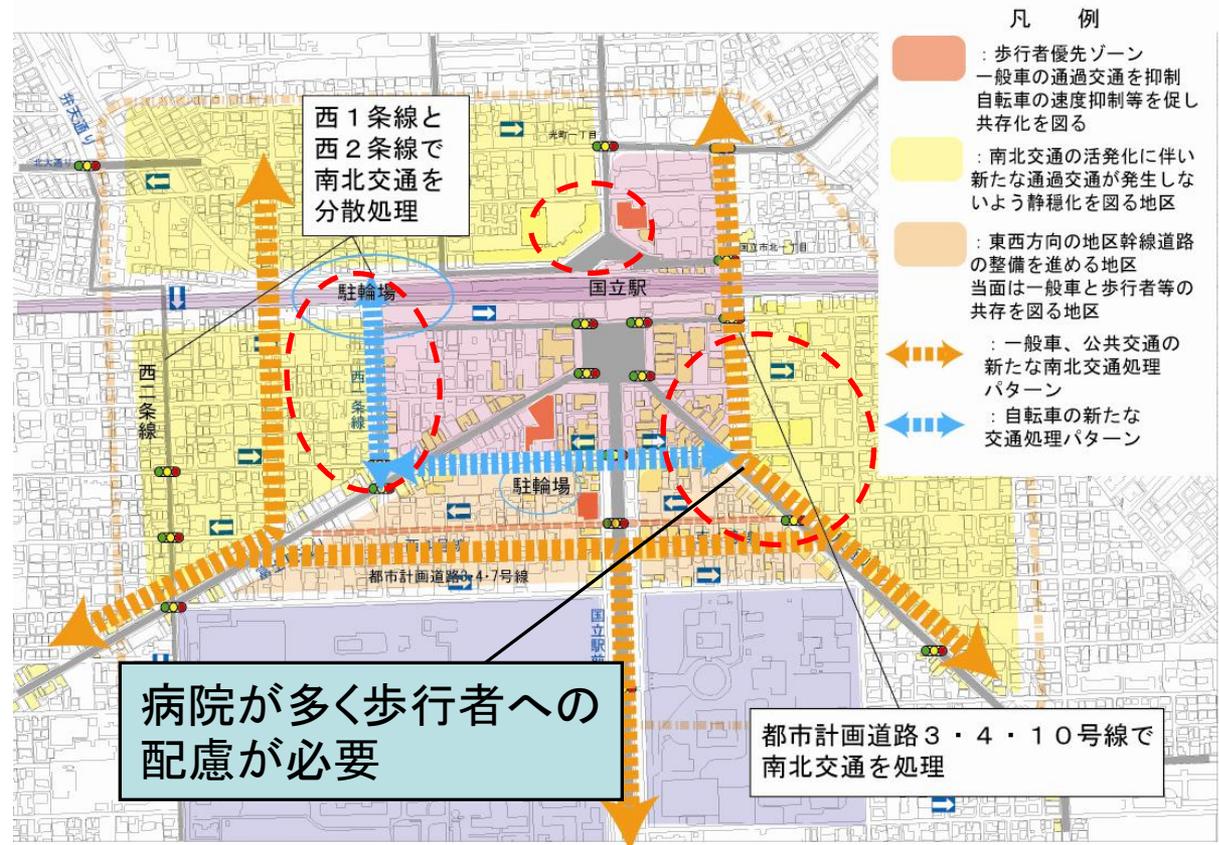
→西1条線はコミュニティバスが通れる道路幅員を確保すべき。

■交通シミュレーションを再計算した上で、交通量が増加する地域は、どこまでが許容範囲かを確認し、交通計画(案)を再検討する。それを、広場計画に反映させる。

■ 歩行者優先ゾーンについて

(定義)

通過交通を抑制し、歩行者等を尊重するゾーンであり、バリアフリー化されたネットワークを形成するゾーン。ゾーン内の道路は、歩行者専用道路、歩車共存道路、2m以上の歩道で構成。ゾーン内は必要に応じて、自動車交通量の抑制策や大型車進入禁止(路線バスを除く)等の安全対策を実施。

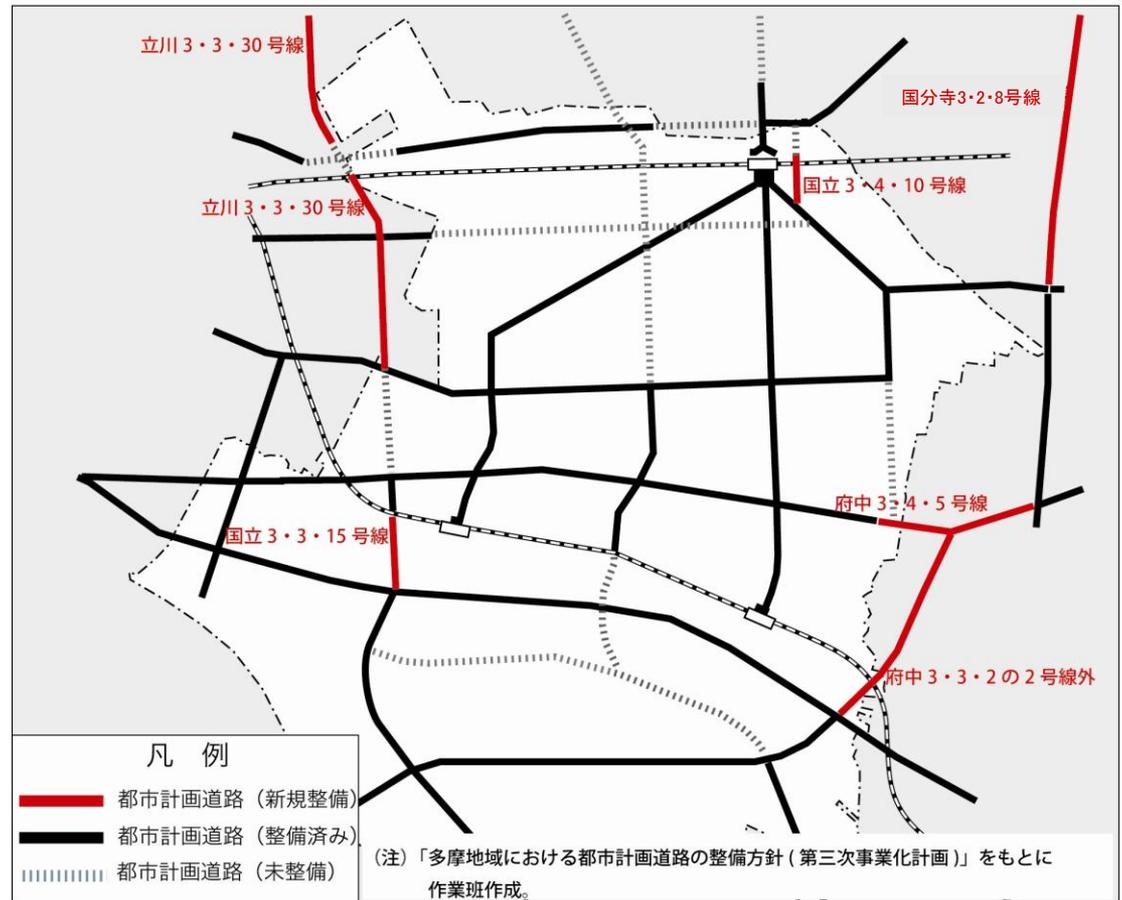


○ : 第5回交通検討部会で歩行者の安全性への配慮が特に必要と指摘を受けた課題地域

■大型車の進入について

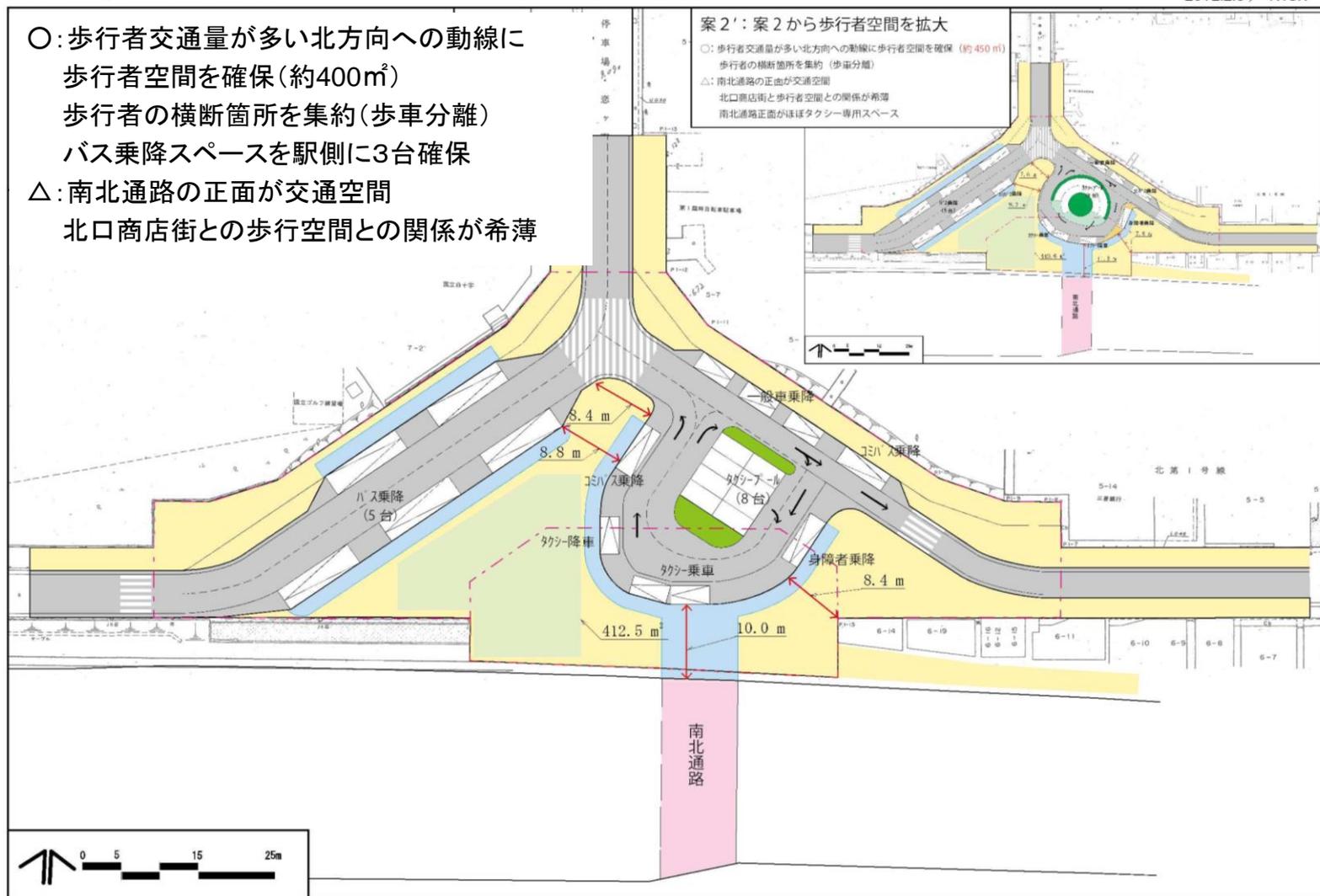
都市計画道路3・4・10号線が担う南北地域間を結ぶ道路機能や、南北幹線周辺道路の整備進捗を踏まえ、大型車進入禁止(路線バスを除く)等を検討

平成32年道路網



2) 北口駅前広場計画

- 第4回検討部会、まち育て部会での意見を踏まえ修正した案を提示



- 現行ではバスを降りた人が横断歩道を利用しないで車道を横断するケースが多い。植栽を配置するなど、物理的に渡らせない工夫も必要。
- 駅前の交通広場的な空間を縮小し、南北自由通路の前は大きな歩行空間が必要。
- 北1号線は、歩行空間を確保するために横浜の元町などを参考に、荷捌き車両に配慮し一方通行化が必要。
(委員から意見書の提出あり)



- 案2をベースに、歩行空間をさらに充実した案を検討する
- 北1号線は、駅前広場から都市計画道路3・4・10号線の方角に一方通行化を検討する

3) 南口駅前広場の考え方

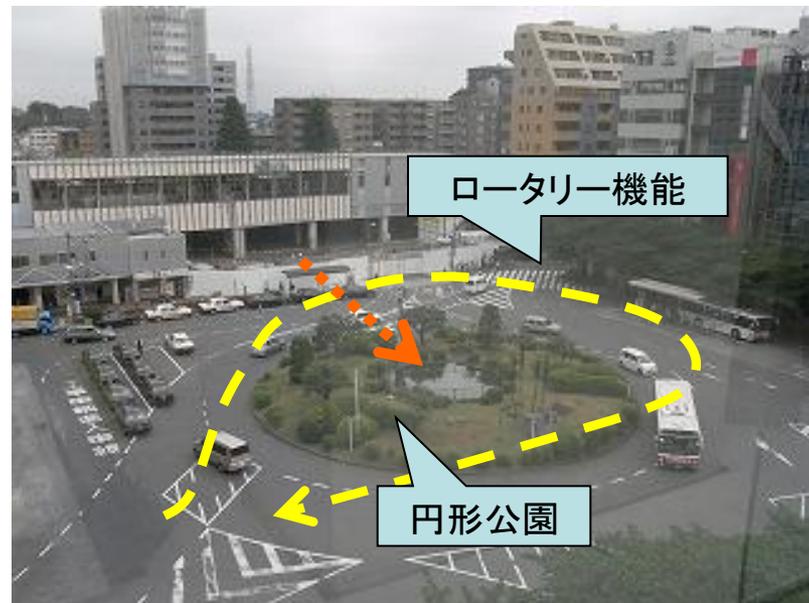
- ・「ロータリー機能を残しつつ整備する」について具体的に何を残すのかのパターンを示し、南口駅前広場の機能を整理した。

① 円形公園を残す？

他の機能に代替されるのであれば残さなくても良い？

② 円形公園に渡れるようにする？

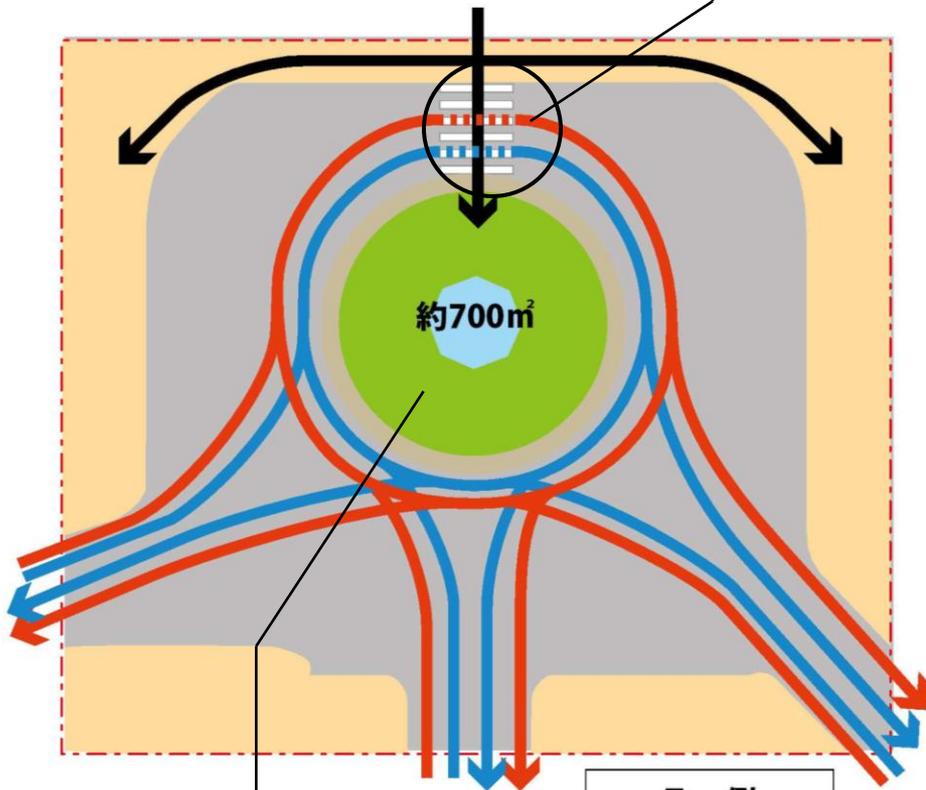
③ 一般車のロータリー機能を残す？交通動線の錯綜が解消されるのであれば不要？



タイプ①-1

円形公園と一般車のロータリー機能を残しつつ、円形公園に渡れるようにするタイプ

信号機の設置



広場内への歩行者の進入を防止するための柵が必要

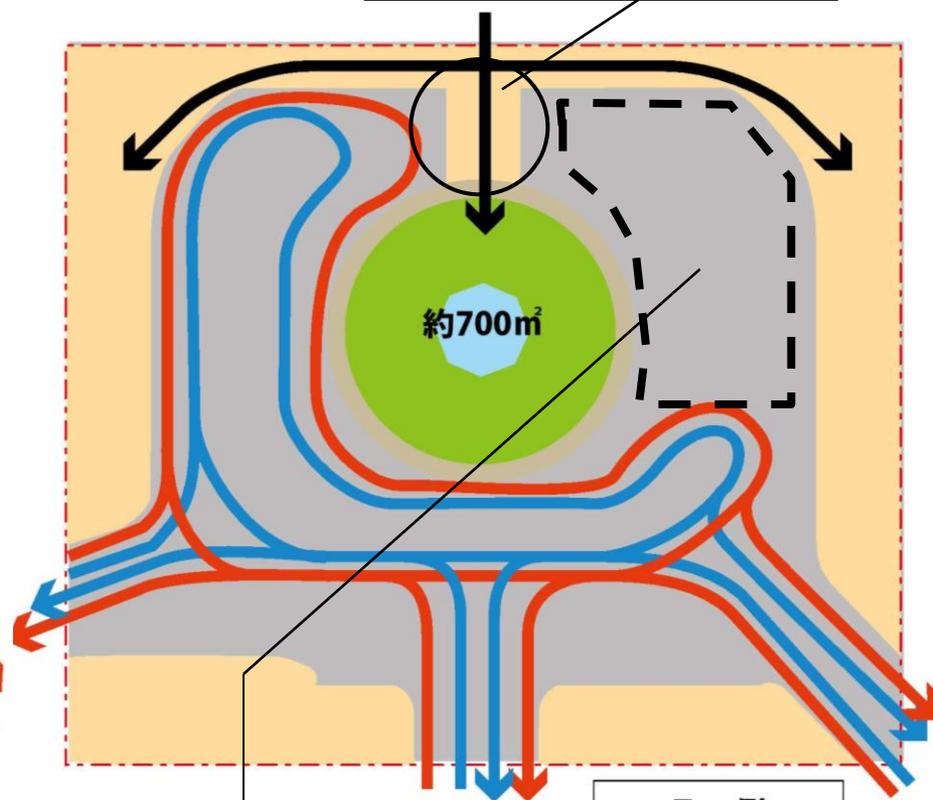
凡 例

- ← 一般車
- ← 公共交通
- ← 歩行者

タイプ①-2

円形公園と一般車のロータリー機能を残しつつ、円形公園に渡れるようにするタイプ

交通動線を物理的に区分する歩道の設置



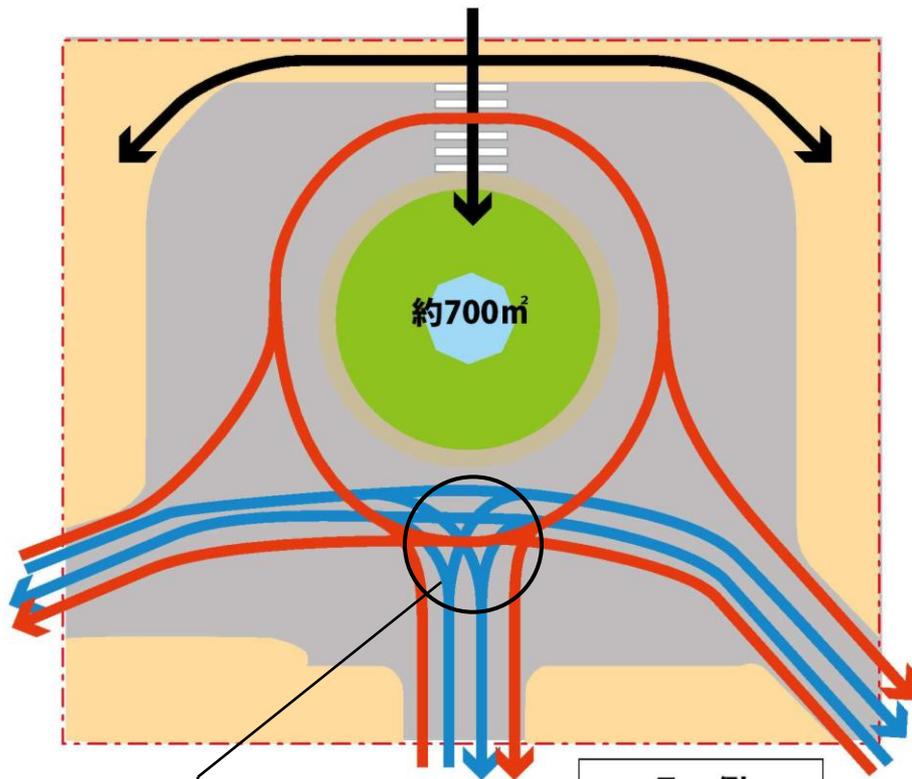
新たな歩行者空間や車両の待機スペースとして活用可能

凡 例

- ← 一般車
- ← 公共交通
- ← 歩行者

タイプ②

一般車の駅前広場の流入を抑制し、円形公園に渡れるようにするタイプ

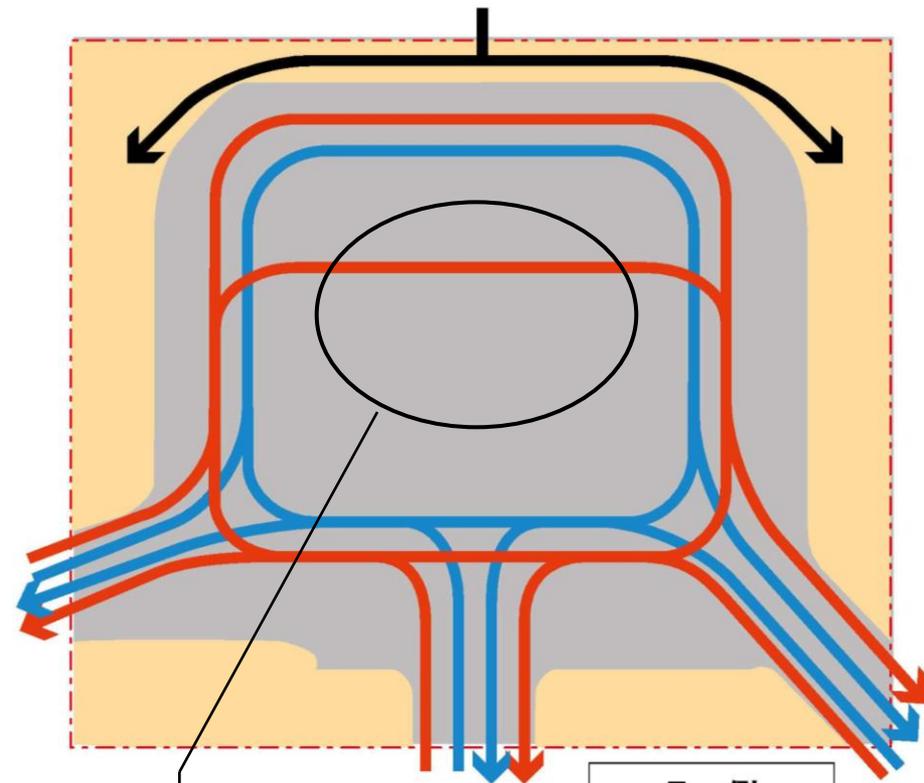


車を処理するための信号機の設置が必要



タイプ④

円形公園を公共交通の発着場に活用しつつ、一般車のロータリー機能を残すタイプ



公共交通の乗場等として活用可能



- 円形公園は、イベント時や休日等に利用できれば良いのではないか。
- 公園に渡れるようになると防護柵等が必要。
- 駅前広場の問題は、駅に不要な通過交通が流入し混雑していることである。通過交通を排除し駅への送迎等の目的交通と公共交通が利用できれば良い。
- 東1号線は南北交通が流入しないよう一方通行規制や進入禁止の検討が必要。



- 委員の意見を平均すると条件付きながら、円形公園に渡れるようにし、一般車の駅前広場への流入を抑制するベース②が最も多いことから、これをもとに計画案を作成する。
- 東1号線は、通過交通の進入を抑制するため、交通規制を検討する。