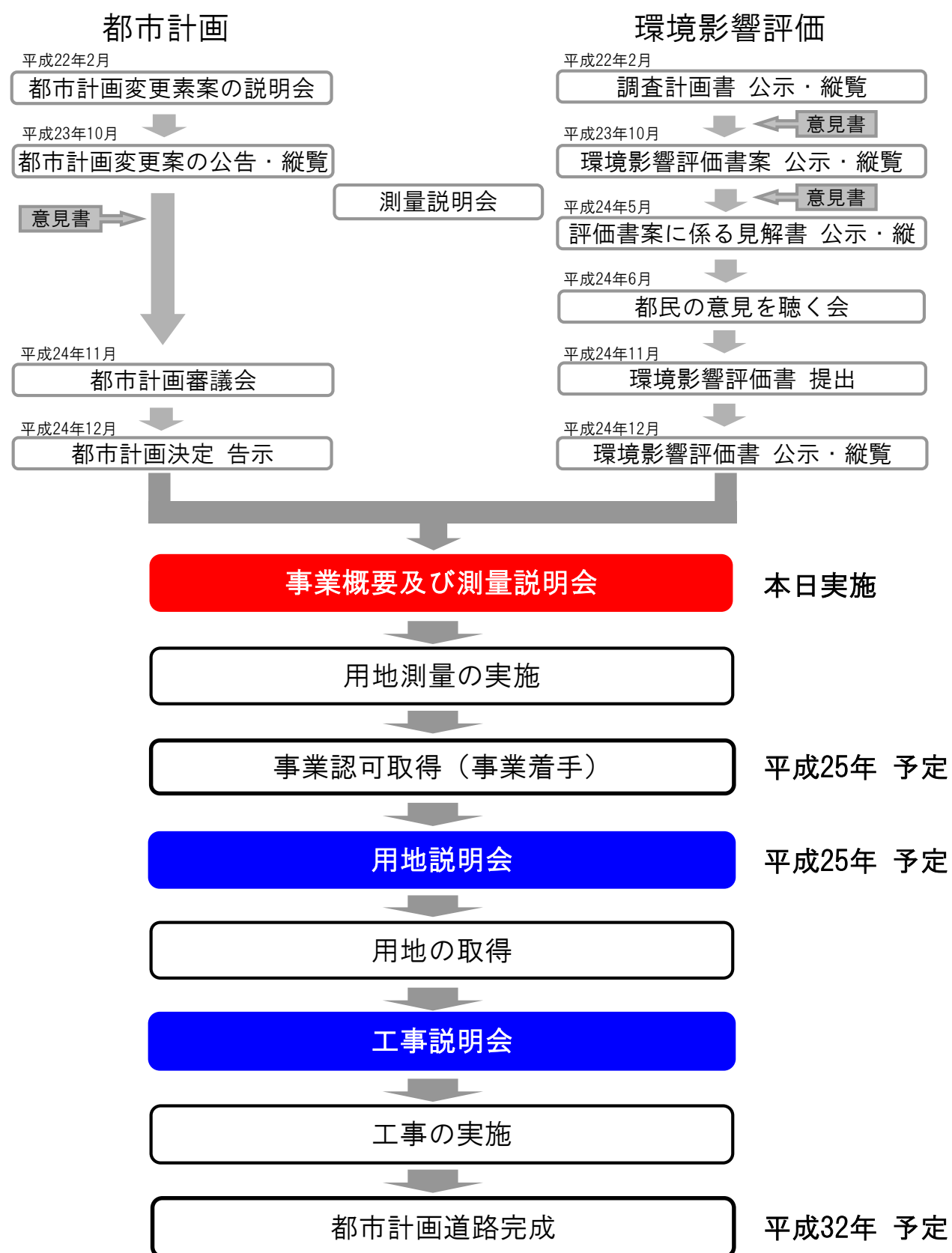


今後の進め方



国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線 及び 小平都市計画道路3・2・8号府中所沢線 (国分寺市東戸倉二丁目～小平市小川町一丁目)

事業概要及び測量説明会

① 日時：平成25年1月11日（金）午後7時00分～午後8時30分
場所：小平市立小平第一小学校 体育館

② 日時：平成25年1月12日（土）午後2時00分～午後3時30分
場所：小平市立小平第一小学校 体育館

お問い合わせ先

東京都 北多摩北部建設事務所 工事第一課
〒190-0023 東京都立川市柴崎町 2-15-19

- 事業に関すること 環境対策担当係 電話 042-540-9513
- 測量に関すること 測量係 電話 042-540-9517

東京都 北多摩北部建設事務所

事業のあらまし

府中所沢・鎌倉街道線は、町田市森野二丁目から、多摩市、府中市、国分寺市、小平市を經由して、東村山市久米川町五丁目に至る延長約27kmの骨格幹線道路で、東京都が重点的に整備を進めている多摩南北主要5路線の一つです。

このうち、府中所沢線の五日市街道（国分寺市東戸倉二丁目）から青梅街道（小平市小川町一丁目）までの約1.4kmの区間（以下「事業区間」といいます。）は、町田市から東村山市の新青梅街道までの間で唯一現道がなく未着手となっています。

事業区間は、主に住宅地を通過する往復4車線であることから、沿道環境の保全に配慮し、車道の両側に緑豊かな植樹帯や快適な歩行空間を有する幅10mの環境施設帯を設置します。

事業区間を整備することにより、道路ネットワークが充実し、都市間の連携の強化や多摩地域の活性化が図られるとともに、府中街道をはじめとする周辺道路の渋滞緩和が期待できるほか、生活道路に進入する通過交通の排除による良好な居住環境の確保などの整備効果が期待されます。さらに、災害時には広域避難場所である小平中央公園や多摩総合医療センターへのアクセス道路となり、避難活動や物資輸送を安全かつ迅速に行うことができるようになるなど、地域の防災性や安全性が向上します。

多摩地域の道路ネットワーク



計画の概要

都市計画道路名	国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線 小平都市計画道路3・2・8号府中所沢線※
延長及び区間	延長：約1.4km 起点：国分寺市東戸倉二丁目（五日市街道交差点） 終点：小平市小川町一丁目（青梅街道交差点）
車線数	往復4車線
道路幅員	36m（標準）
計画交通量	33,300～34,200台／日
事業期間	平成25年度～平成31年度（予定）

※都市計画変更に伴い「小平都市計画道路3・3・8号府中所沢線」から名称変更しました。

事業箇所(位置図)



道路構造の概要(イメージ図)

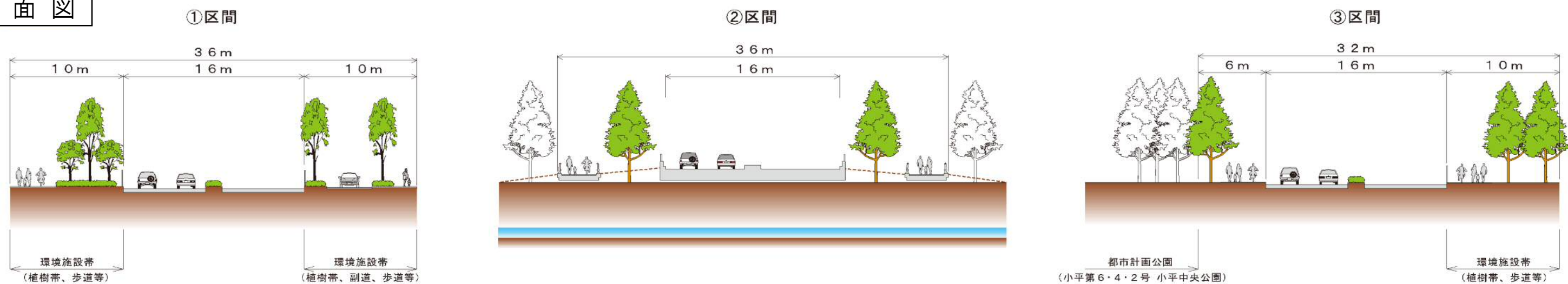
平面図



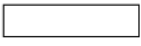
縦断図

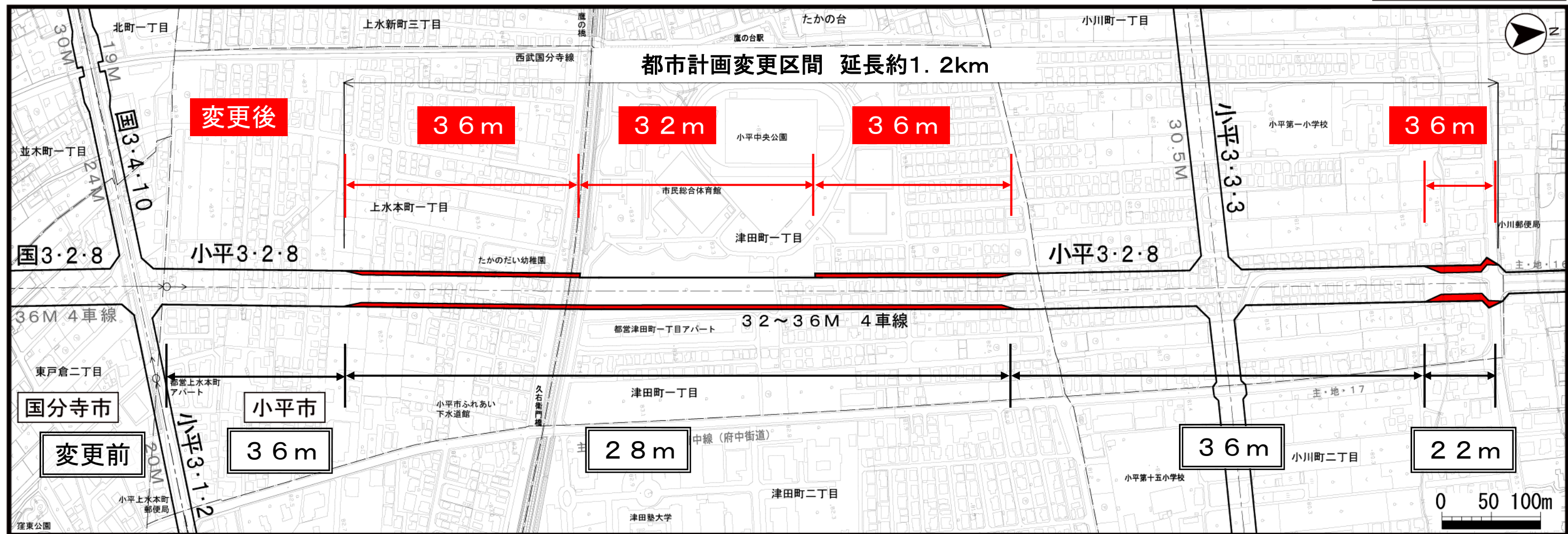


平面図



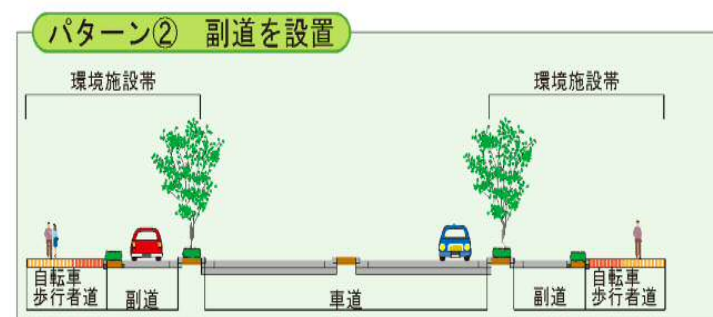
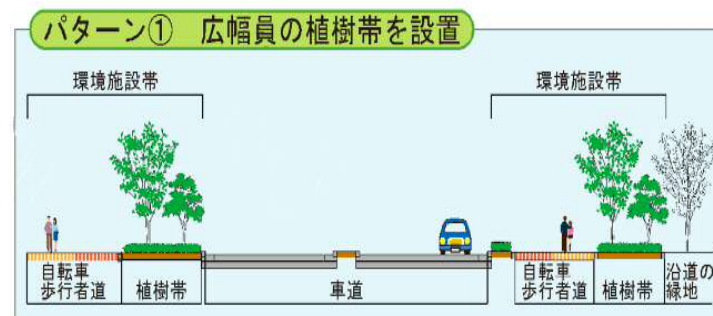
都市計画変更の概要＜平成24年12月19日決定＞

凡例	
	規定
	変更



※この地図は、国土地理院長の承認(平19国地関公第377号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2, 500)を複製(24都市基交第354号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。

環境施設帯の整備パターン例



調布保谷線
交差道路がなく沿道のアクセスが少ない区間では、広幅員の植樹帯や自転車歩行者道を設け、快適で緑豊かな道路空間を確保しています。



府中所沢線
公園や病院の付近では、沿道の緑地と一体となった整備を行いました。広幅員の植樹帯を設け、豊かな緑化空間を確保しています。



調布保谷線
沿道に戸建て住宅が多い区間では、副道を設けました。良好な住環境を維持しながら、本線と沿道とのアクセス機能を確保しています。

主要箇所における完成イメージ

地点
1

玉川上水緑道



現況



工事の完了後

玉川上水との交差点付近(イメージ図)



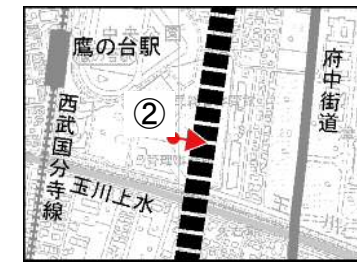
※今後、交通管理者、地元市等と協議をした上で、交差点の形状等について詳細な検討を行います。

地点
2

小平中央公園(樹林地)



現況



工事の完了後

地点
3

青梅街道



現況



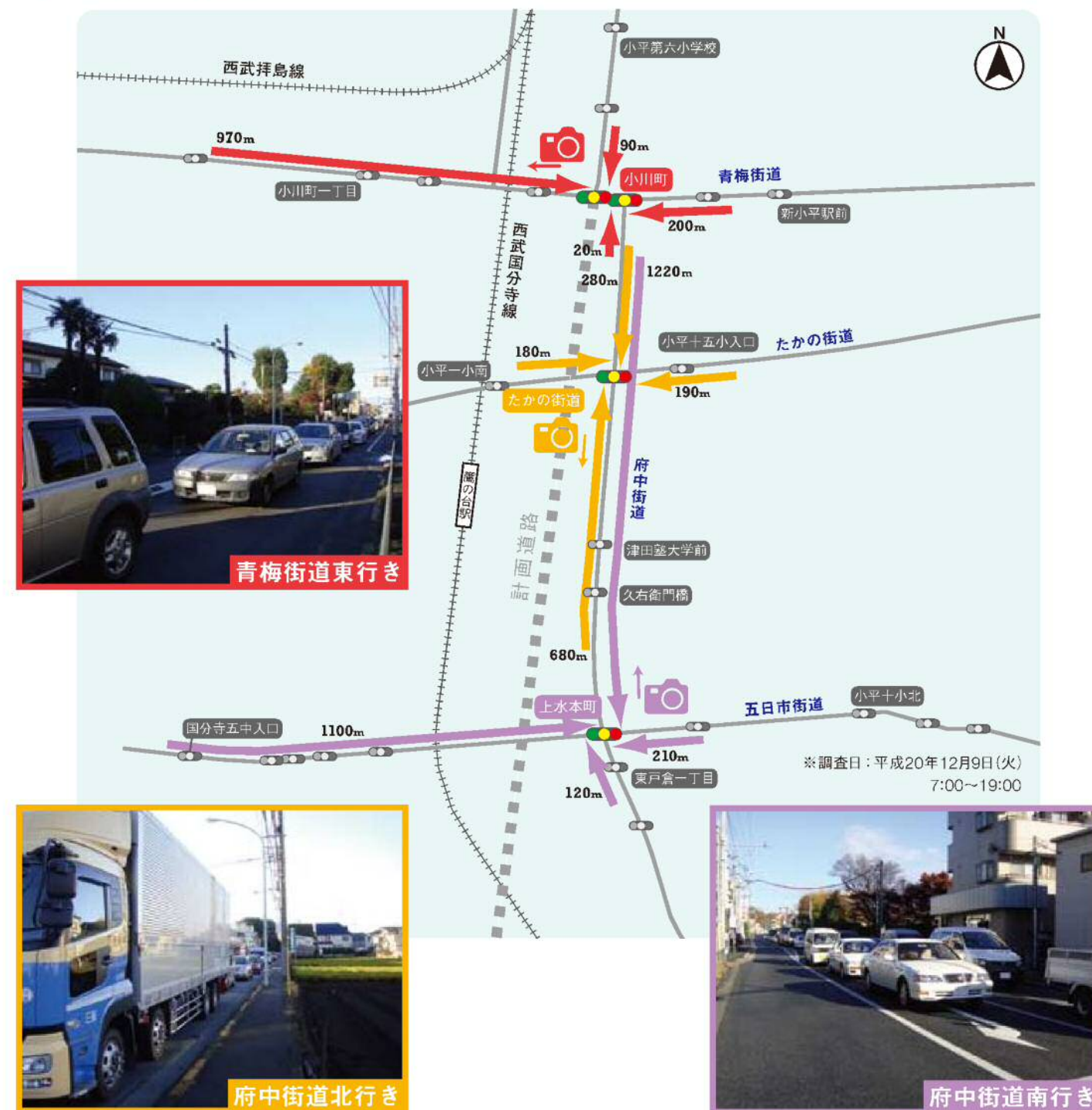
工事の完了後

主な整備効果(周辺道路の渋滞緩和)

交通の円滑化

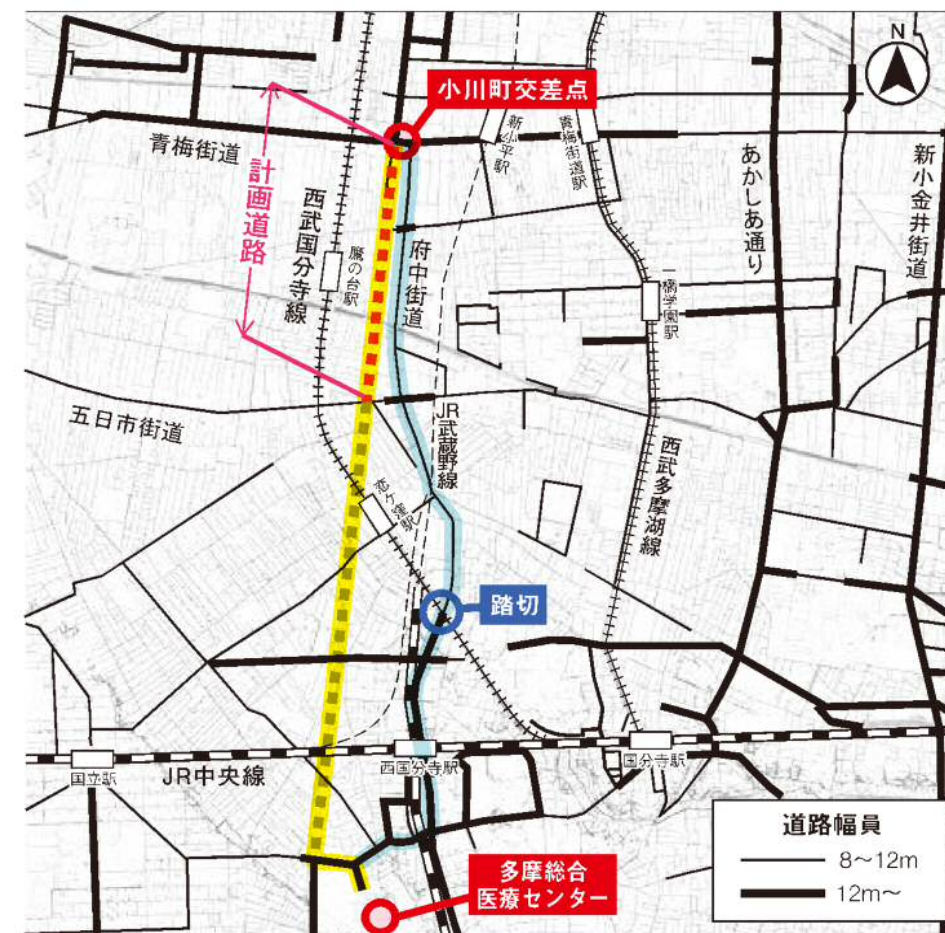
- 府中街道やそれと交差する周辺道路では、朝夕を中心に交通渋滞が発生しています。
- このような交通渋滞が発生する要因として、道路のネットワーク形成が十分でないために適正な交通分散が図られていないことや、交通量に対して車線数が十分に確保されていないこと、くいちがい交差点となっていることなどが挙げられます。
- 計画道路の整備により、広域的な道路ネットワークが形成され、地域に用事のない交通は、安全で環境に配慮した道路である計画道路に転換し、周辺道路の渋滞緩和が期待できます。

周辺道路の渋滞状況 (図中の数字は1日のうち最も長かった渋滞の長さ)



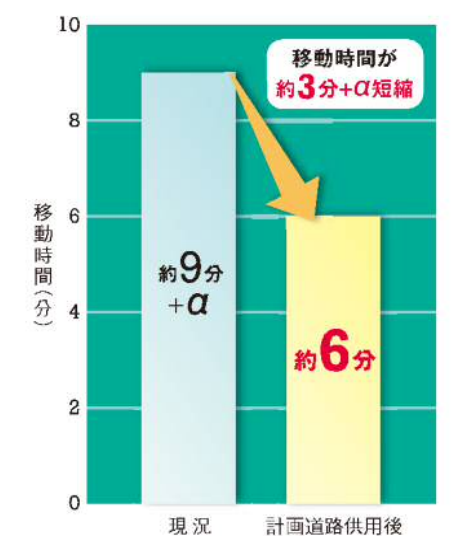
主な整備効果(地域の防災性や安全性の確保)

- 地域の防災性や安全性の向上には、広幅員で沿道アクセスが可能な平面構造の道路が重要な役割を果たします。
- 計画道路の整備により、小川町交差点周辺から、多摩広域基幹病院となる多摩総合医療センターまでの移動時間が約3分短縮され、救急救命率の向上が期待できます。
- また、災害時には、計画道路が安全な避難経路となり、支援物資などの輸送路としても機能します。
- 更に、広幅員の空間を確保することにより、延焼防止機能が強化されます。



緊急車両の速度向上

小川町交差点周辺から多摩総合医療センターまでの緊急車両の移動時間は約3分短縮され、さらに踏切待ち(a)がなくなります。

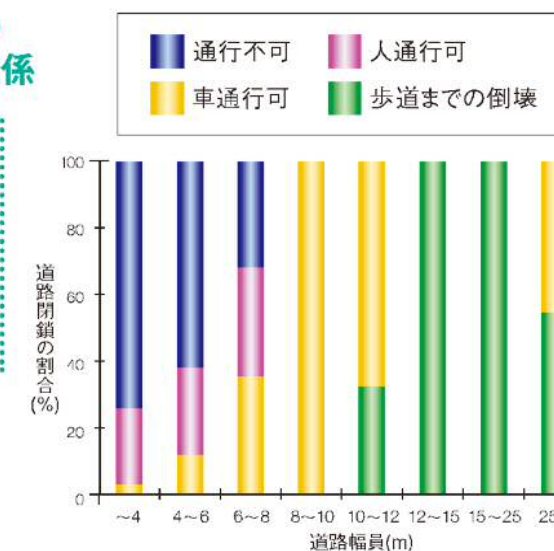


現道における緊急車両の旅行速度は30km/h。供用後は広幅員の4車線道路を走行するため40km/hに向上するものと想定しています。

阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉鎖の関係

阪神淡路大震災では幅員8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能になったのに対し、幅員8m以上の道路では車両の通行が確保されました。

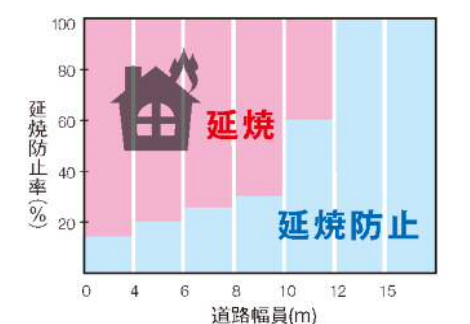
※阪神淡路大震災時、倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の約26haを対象とした調査結果より



出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

阪神淡路大震災における道路幅員と延焼防止率の関係

阪神淡路大震災では幅員12m以上の道路で、延焼が防止されました。



出典：国土交通省