

都市計画変更素案のあらまし

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）



ただいまより、国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線（くにたちとしけいかくどうろ さん・さん・じゅうごごう なかしんでんたちかわせん）及び国立都市計画道路 3・4・5号立川青梅線（くにたちとしけいかくどうろ さん・よん・ごごう たちかわおうめせん）の都市計画変更素案のあらましについて、説明いたします。

なお、国立 3・3・15号線と国立 3・4・5号線はそれぞれ、多摩地域の南北方向、東西方向の主要路線である、立川東大和線と新奥多摩街道を構成する都市計画道路となっています。

本日の説明内容

- 1 立川東大和線及び新奥多摩街道の概要
- 2 道路整備の目的と効果
- 3 道路構造の概要
- 4 都市計画変更素案の内容
- 5 今後の進め方

最初に、本日の説明内容の流れを説明いたします。

はじめに、「立川東大和線及び新奥多摩街道の概要」を説明し、その後、「道路整備の目的と効果」、「道路構造の概要」、「都市計画変更素案の内容」、「今後の進め方」の順に説明いたします。

1 立川東大和線及び新奥多摩街道の概要

それでは、立川東大和線及び新奥多摩街道の概要について説明いたします。

多摩地域の主要な道路のネットワーク



こちらは、多摩地域の主要な道路のネットワークを示したものです。

多摩地域では、赤色で示した南北方向、青色で示した東西方向に都市計画道路を格子状に配置して、骨格的な道路ネットワークを形成しています。

多摩南北主要5路線の一つである立川東大和線は、国立市、立川市、東大和市を結ぶとともに、日野バイパスと繋がることで中央自動車道の国立府中ICにもアクセスする路線となっています。

また、多摩東西主要4路線の一つである新奥多摩街道は、国立市、立川市、昭島市、福生市、羽村市、青梅市を結ぶとともに、東八道路と接続することで、区部にもアクセスする路線となっています。

多摩地域の主要な道路ネットワークの形成に向け、未整備区間の残る立川東大和線及び新奥多摩街道の整備を推進していく必要があります。



立川東大和線の位置と、整備状況について説明いたします。

立川東大和線は、日野バイパスから青梅街道に至る路線です。

黒色で示しているのが整備済み区間、水色で示しているのが事業中区間、黄色で示しているのが未整備区間となります。

都道145号との交差点から北側の区間は、事業中又は整備済みですが、甲州街道との交差点から都道145号との交差点までの区間は未整備となっています。

このうち、今回事業を予定している区間は、赤色で示している甲州街道との交差点から新奥多摩街道との交差点までの区間、約0.5キロメートルとなります。



つづいて、新奥多摩街道の位置と、整備状況について説明いたします。

新奥多摩街道は、東八道路から青梅街道に至る路線です。

黒色で示しているのが整備済み区間、水色で示しているのが事業中区間、黄色で示しているのが未整備区間となります。

路線の大部分が整備済みですが、立川東大和線との交差部から日野橋交差点までの区間は、未整備となっています。

このうち、今回事業を予定している区間は、赤色で示している立川東大和線との交差部から青柳大通りとの交差点までの区間、約0.6キロメートルとなります。

連続立体交差化計画と道路計画の事業の進め方



今回の事業予定区間は、立川東大和線及び新奥多摩街道のうち、それぞれJR南武線と交差する区間であり、本説明会に先立って説明会を行った、JR南武線の連続立体交差化計画に合わせて、一体的に事業を進めていきます。

2 道路整備の目的と効果

次に、道路整備の目的と効果について説明いたします。

立川東大和線及び新奥多摩街道の整備の目的と効果

- 1 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
- 2 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
- 3 生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上
- 4 周辺道路における渋滞の緩和
- 5 安全で快適な都市空間の創出

立川東大和線及び新奥多摩街道の整備の目的と効果は、5点あります。
1点目が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、
2点目が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、
3点目が生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上、
4点目が周辺道路における渋滞の緩和、
5点目が安全で快適な都市空間の創出、
です。

①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

立川東大和線・新奥多摩街道の整備による広域的な連携

まず、1点目の「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」について説明いたします。

多摩地域は、400万人もの人口を有するとともに、多様な産業や大学が集積しており、人やモノの移動が活発な地域です。

立川東大和線の整備により、業務核都市である立川市・八王子市・多摩市や、近隣市への移動が円滑になるなど、多摩地域の南北ネットワークが強化されます。

また、新奥多摩街道の整備により、多摩地域と区部との繋がりも強化されます。

①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

都市間の連携強化



さらに、立川東大和線と新奥多摩街道の整備により、中央自動車道の国立府中ICへのアクセス性が向上し、中央自動車道を利用した都市間の連携強化にも寄与します。

②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

立川広域防災基地へのアクセスルートの確保



つづいて、2点目の「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」について説明いたします。

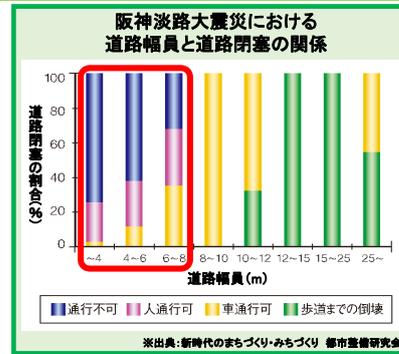
立川東大和線や新奥多摩街道などは、広域防災拠点である立川広域防災基地周辺に位置する幹線道路であるため、そのアクセスルートとして位置づけられています。

現在、これらの道路が未整備であるため、緊急車両が防災基地にアクセスするには、市街地内を通行せざるを得ない状況となっています。

こうした状況の改善に向けて、立川東大和線や新奥多摩街道などの都市計画道路の整備の推進が必要です。

②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

震災時に危惧される道路閉塞



こちらは、立川東大和線及び新奥多摩街道のうち、国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線の事業予定区間の周辺における道路幅員や避難場所等を示したものです。

周辺道路については、幅員が8メートル以上あるものを黒線で示しています。

また、橙色は指定避難所、黄色は指定緊急避難場所、緑色は一時集合同所(いっときしゅうごうばしょ)、桃色は災害拠点病院の位置を示しています。

右上の図は、阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉塞の関係を示したグラフです。

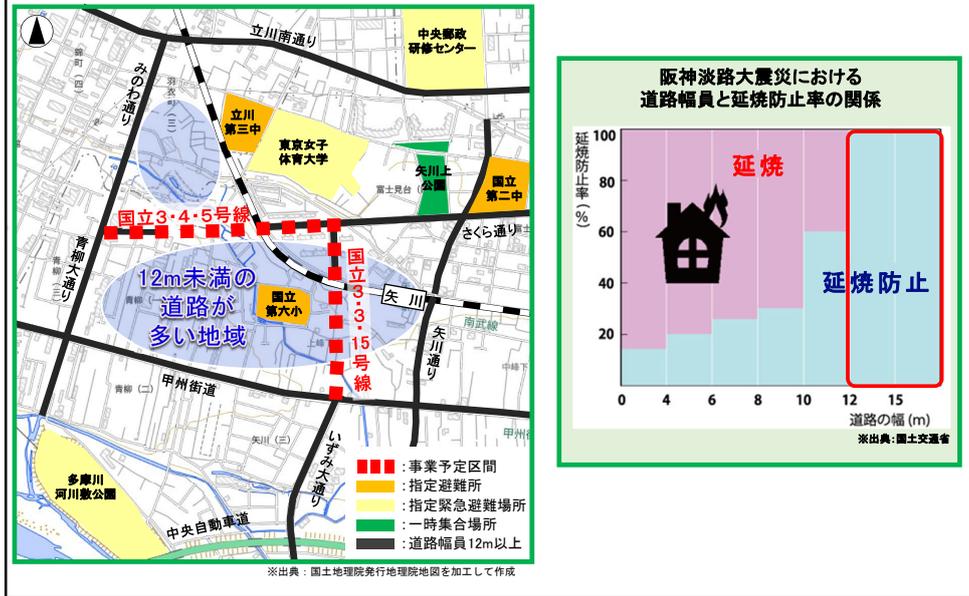
幅員が8メートル未満の道路では、沿道建物の倒壊等により、人や車の通行ができなかった区間が多かったことが確認されています。

事業予定区間の周辺は、幅員が8メートルに満たない道路が多い地域であり、震災時の避難経路等を確保する必要があります。

国立3・3・15号線は幅員が28メートル、国立3・4・5号線は幅員が20メートルで、歩道も確保された道路であり、その整備により震災時における安全な避難経路等が確保され、地域の防災性が向上します。

②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

道路幅員と延焼防止の関係



左の図は、幅員が12メートル以上の周辺道路を黒線で示しています。

また、右の図は、阪神淡路大震災における道路幅員と延焼防止率の関係を表したものです。

幅員が12メートル以上の道路では、延焼防止率が100%であったことが分かります。

事業予定区間の周辺は、幅員が12メートルに満たない道路が多い地域であり、国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線の整備により、火災時の延焼防止が期待されます。

狭あいな生活道路



つづいて、3点目の『生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上』について説明いたします。

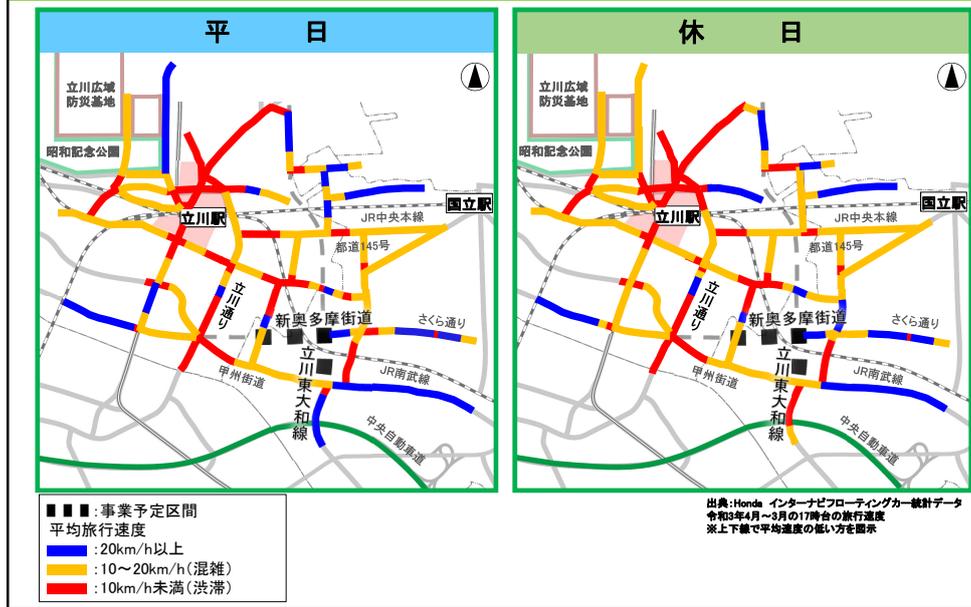
こちらは、事業予定区間周辺の主な通学ルートを示したものです。

事業予定区間の周辺には、歩行者や自転車の通行空間が未整備の狭あいな生活道路が多く、特に踏切周辺の道路では、JR南武線を横断するための交通が集中しており、歩行者や自転車と自動車とが錯綜し、接触することも危惧されます。

これら狭あいな生活道路から、本路線に交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待されます。

④周辺道路における渋滞の緩和

事業予定区間周辺における混雑状況



つづいて、4点目の『周辺道路における渋滞の緩和』について説明いたします。

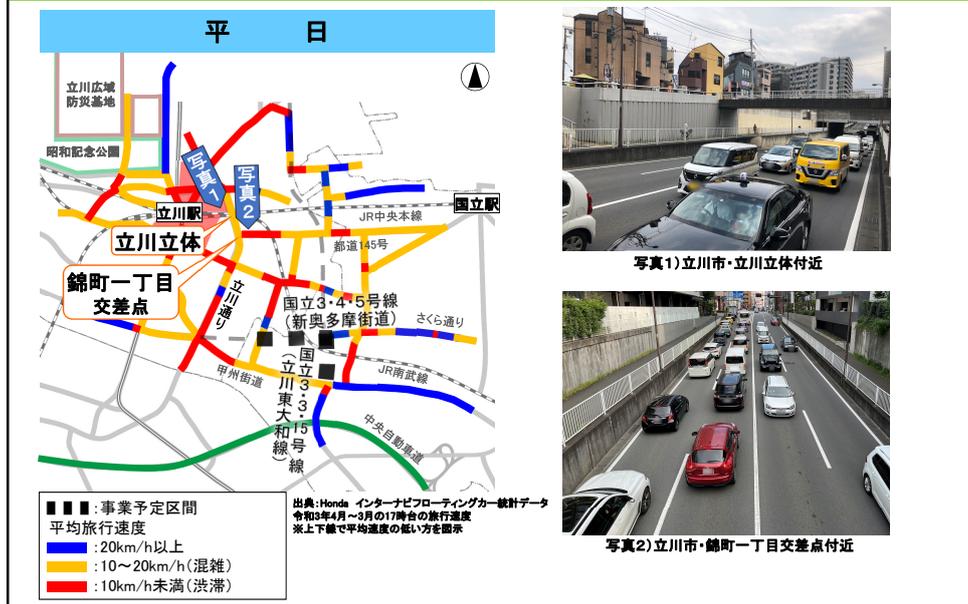
こちらは、事業予定区間周辺の混雑状況等を示しており、左側が平日、右側が休日の状況を示しています。

赤色は時速10キロメートル未満の渋滞区間、黄色は時速20キロメートル未満の混雑区間、青色は時速20キロメートル以上の区間を示しています。

立川駅周辺や立川通りでは、平日・休日ともに混雑や渋滞が発生しています。

④周辺道路における渋滞の緩和

立川通り（立川立体）の混雑状況



こちらのスライドに示す写真は、平日の立川通りの立川立体付近の混雑状況を撮影したものです。

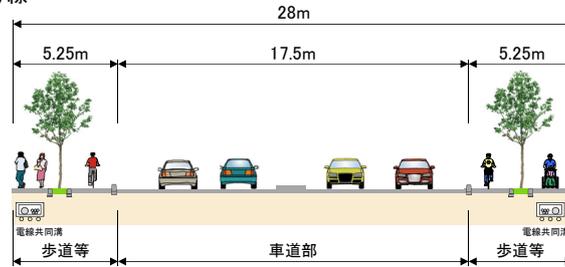
立川通りは、立川駅周辺を中心市街地へのアクセス道路ですが、周辺に南北方向の道路が整備されていないことから、立川市域を南北に行き来する幹線道路としての役割も担っています。

立川通りがこれら二つの役割を担っているため、多くの自動車が立川通りに集中し、慢性的な混雑を引き起こしています。

立川東大和線が整備されることで、立川通りが担っていた南北方向の幹線道路としての役割が軽減され、混雑の解消が期待されます。

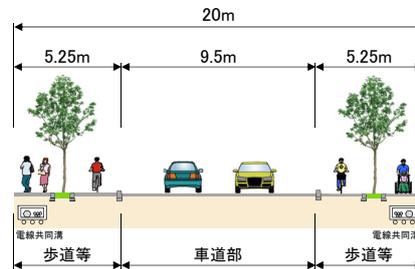
横断イメージ図

■国立3・3・15号線



※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。

■国立3・4・5号線



※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。

つづいて、5点目の『安全で快適な都市空間の創出』について説明いたします。

こちらは、事業予定区間である国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線の整備後の標準的な横断構成を示しています。

車道部の両側に、歩行者や自転車の通行空間を確保することにより、歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離するとともに、電線類は地中化する計画です。

歩行者や自転車の通行空間イメージ

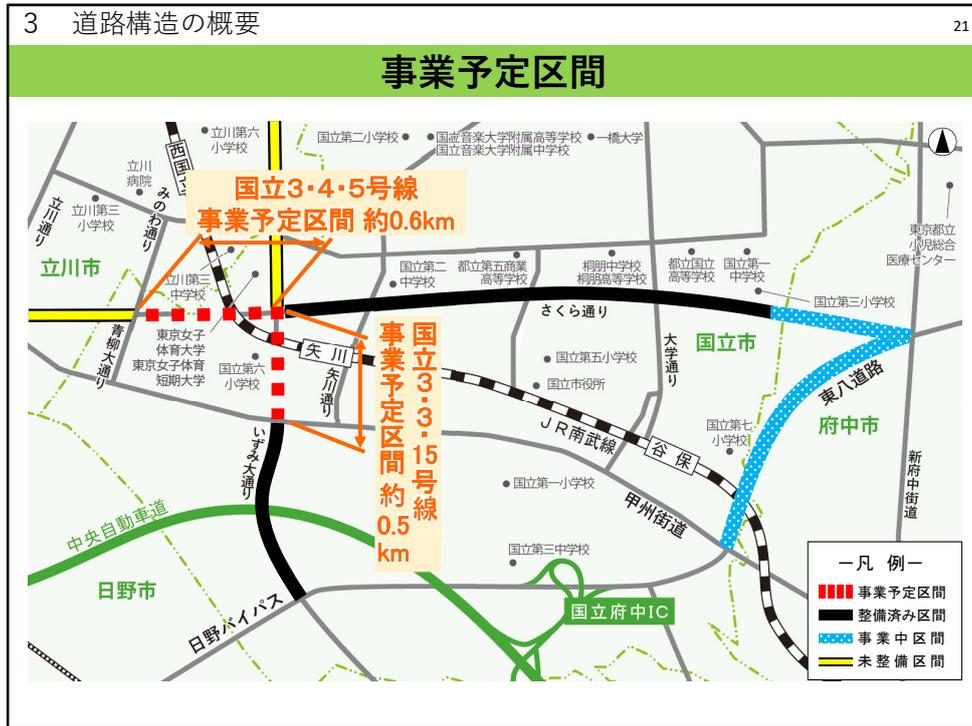


こちらの写真は、歩行者や自転車の通行空間の整備をイメージしたものです。

こちらのように、歩行者や自転車の通行空間を確保し、電柱のない道路を整備することにより、安全で快適な都市空間を創出します。

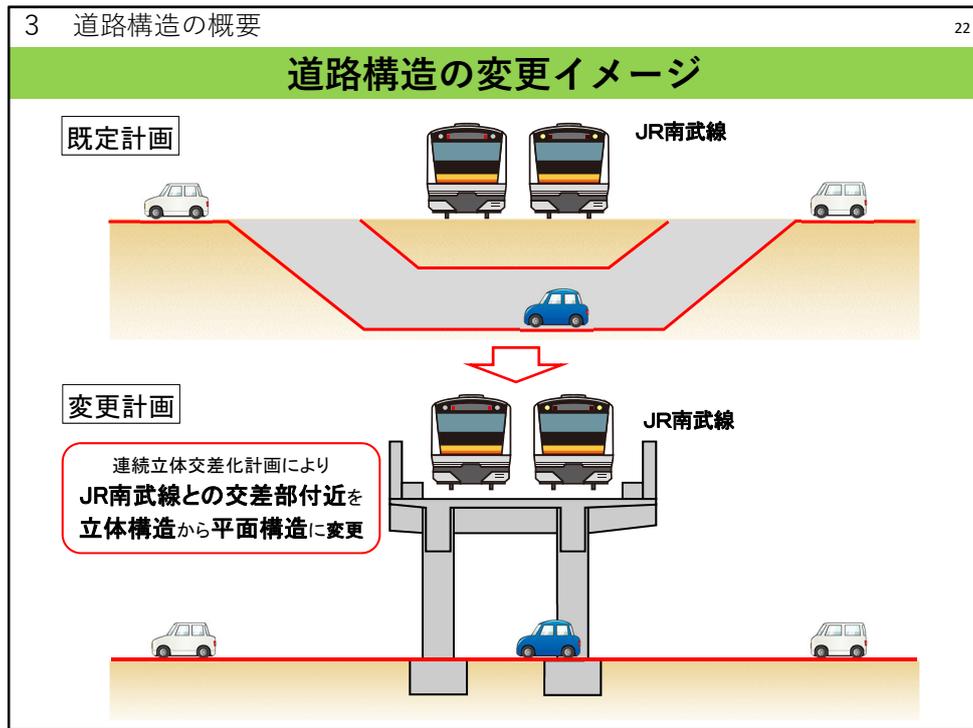
3 道路構造の概要

次に、道路構造の概要について説明いたします。



こちらは、国立3・3・15号線と国立3・4・5号線の事業予定区間を示しています。

以降では、国立3・3・15号線と国立3・4・5号線の道路構造の概要について、説明いたします。



まず、JR南武線との交差部の道路構造について、説明いたします。

既定計画では、国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線は立体構造でJR南武線と交差する計画でした。

今回、JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、国立3・3・15号線及び国立3・4・5号線におけるJR南武線との交差点付近を、立体構造から平面構造に変更します。

国立3・3・15号線 平面図・断面図（イメージ図）



次に、国立3・3・15号線について説明いたします。

こちらは、国立3・3・15号線の事業予定区間を示しています。

上の図は、平面図で、右側が北となっています。

下の図は、縦断図です。

矢川との交差部については桥梁構造とし、そのほかの区間は平面構造の道路とします。

国立3・3・15号線 計画道路の幅員（28m区間）



こちらは、国立3・3・15号線の標準的な横断面図を示しています。
幅員17.5メートルの往復4車線の車道部と、その両側5.25メートルに歩行者や自転車の通行空間などを整備します。

国立3・4・5号線 平面図・断面図（イメージ図）



つづいて、国立3・4・5号線について説明いたします。

こちらは、国立3・4・5号線のうち、事業化を予定している区間を示しています。

上の図は、平面図で、上側が北となっています。

下の図は、縦断図です。

矢川との交差部については橋梁構造とし、そのほかの区間は平面構造の道路とします。

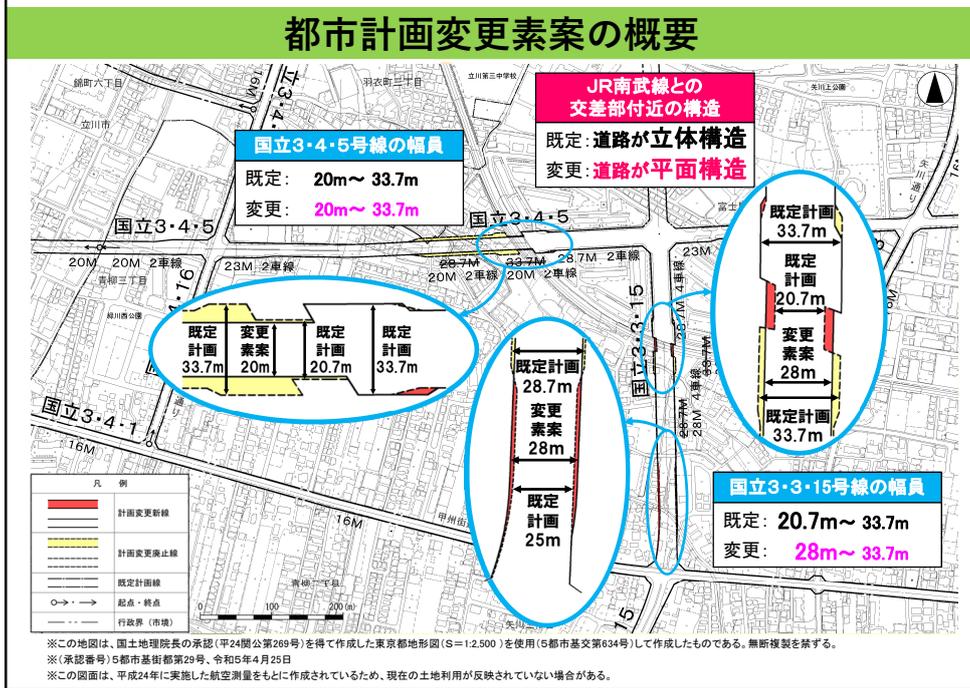
国立3・4・5号線 計画道路の幅員（20m区間）



こちらは、国立3・4・5号線の標準的な横断図を示しています。
幅員9.5メートルの往復2車線の車道部と、その両側5.25メートルに歩行者や自転車の通行空間などを整備します。

4 都市計画変更素案の内容

次に、都市計画変更素案の内容について説明いたします。



まず、都市計画変更素案の概要について、説明いたします。

赤色は、新たに道路の都市計画を定める区域、黄色は、道路の都市計画を廃止する区域を示しています。

JR南武線の連続立体交差化計画にあわせて、JR南武線との交差点付近を立体構造から平面構造に変更します。

これに伴い、国立3・3・15号線は、既定の幅員である20.7メートルから33.7メートルを、28メートルから33.7メートルに変更します。

また、国立3・4・5号線は、既定の幅員である20メートルから33.7メートルを、20メートルから33.7メートルに変更します。

車線の数の決定を予定している区間の概要



つづいて、車線の数の決定を予定している区間について、説明いたします。

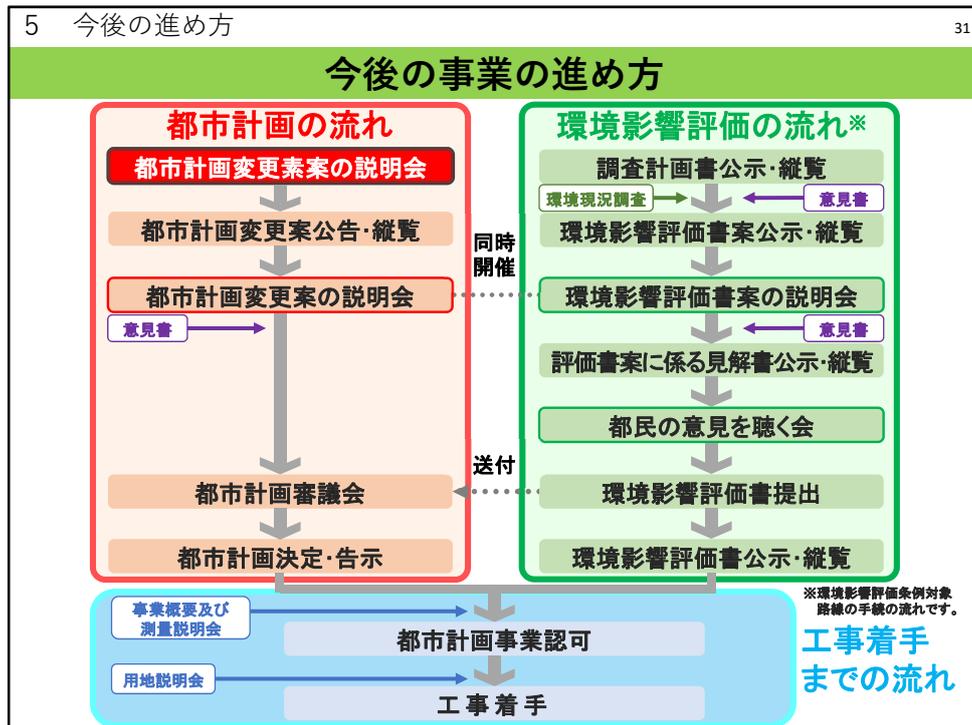
今回の幅員等の変更にあわせて、車線の数を定めます。

国立3・3・15号線は、日野バイパスとの交差部から国立3・4・5号線との交差部までの、約1.4キロメートルについて、車線の数を4車線に定めます。

また、国立3・4・5号線は、府中市との市境から立川市との市境までの、約3.0キロメートルについて、車線の数を2車線に定めます。

5 今後の進め方

最後に、「今後の進め方」について説明いたします。

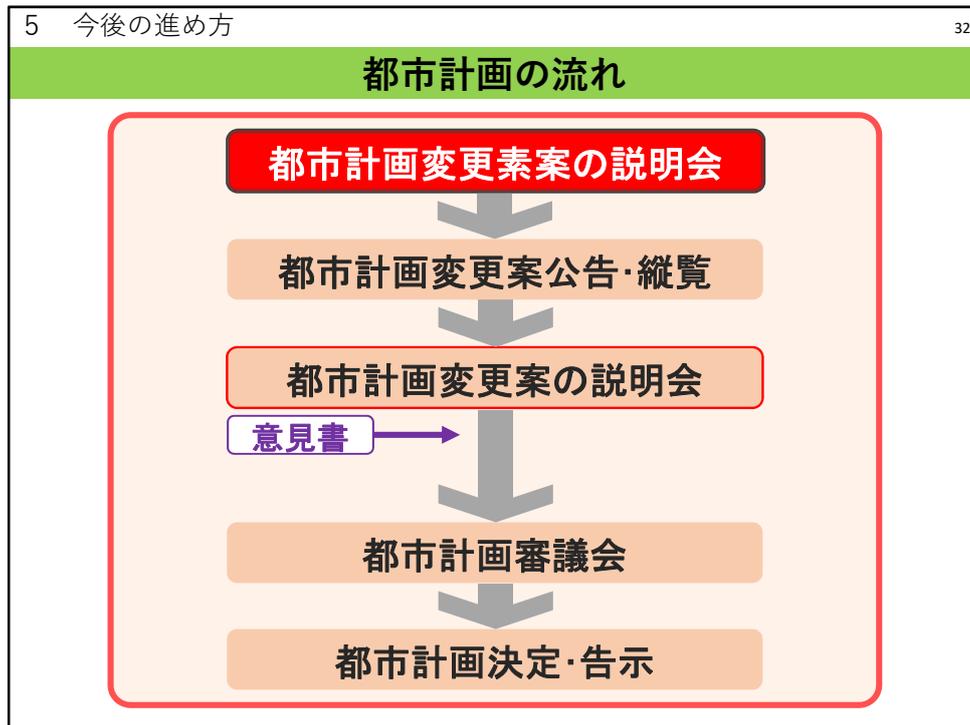


こちらは、「今後の事業の進め方」について示しています。

事業の実施に当たっては、都市計画の内容を変更する必要があります。都市計画決定に至るまでには、大きく二つの手続の流れがあります。一つは、左側の「都市計画の流れ」で、もう一つは、右側の「環境影響評価の流れ」となります。

こちらの二つの手続の流れのあと、工事着手までの流れがあります。

それぞれの流れについて、詳しく説明いたします。



まず、都市計画の手続に関する流れについて説明いたします。

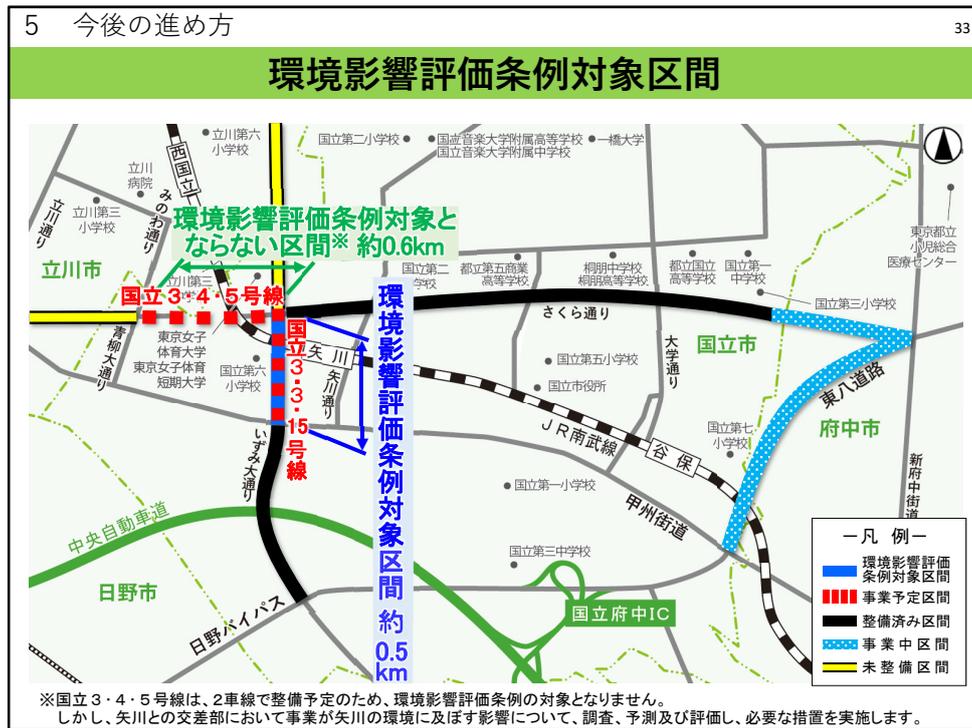
本日の説明会は、スライドの赤色で示した都市計画変更素案の説明会にあたり
ます。

こちらの説明会で皆様から頂いたご意見を参考にして、今後、都市計画変更案
を作成します。

都市計画変更案の作成後は、公告し、都庁や市役所において縦覧します。縦覧
期間中には、都市計画変更案の説明会を開催いたします。

その際、ご意見がある方は、都市計画変更案に対する意見書を提出することが
できます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画変更の
決定・告示となります。



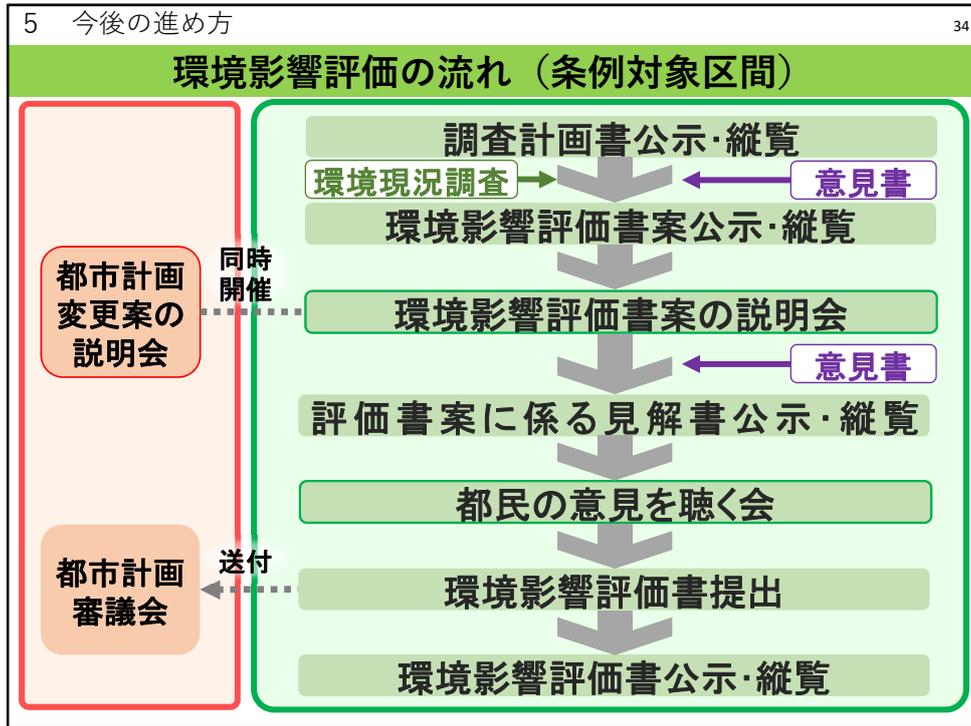
次に、環境影響評価の手の続の流れについて、説明いたします。

こちらは、環境影響評価条例の対象区間を示しています。

環境影響評価条例の対象となる国立3・3・15号線の事業予定区間については、東京都の条例に基づき、環境影響評価の手続を行います。

国立3・4・5号線については、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。

なお、条例対象とならない国立3・4・5号線についても、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。



本事業のうち国立3・3・15号線は、東京都環境影響評価条例の対象となりますので、条例に基づいた手続を行います。

はじめに、事業実施による環境影響の調査、予測、評価の手法を取りまとめた「環境影響評価調査計画書」を作成し、知事に提出します。

提出後、公示され、都庁や市役所などで縦覧します。

その際、ご意見がある方は、「調査計画書」に対する「意見書」を提出することができます。

次に、調査計画書に沿って、計画道路周辺の「環境現況調査」を行います。

「環境現況調査」の結果等を踏まえ、事業実施による環境への影響を予測、評価した環境影響評価書案を作成し、知事に提出します。

その後、公示され、都庁や市役所などで縦覧するとともに、環境影響評価書案の説明会を先ほどご説明した都市計画変更案の説明会と同時に開催いたします。環境影響評価書案に対し、ご意見のある方は、「意見書」を提出することができます。

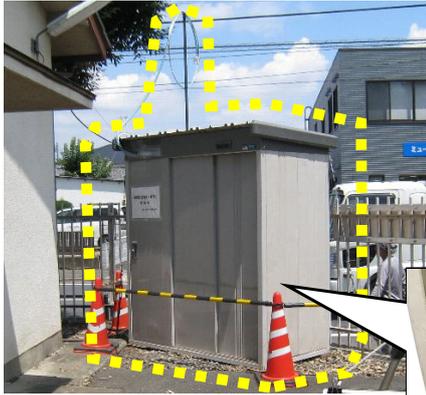
頂いたご意見に対する見解書を作成し、「都民の意見を聴く会」を経て、環境影響評価書を作成し、知事に提出します。

その後、公示され、都庁や市役所などで縦覧します。

環境現況調査の概要

●調査項目:大気、騒音・振動などを予定

<大気の測定事例>



<騒音・振動の測定事例>



振動測定器



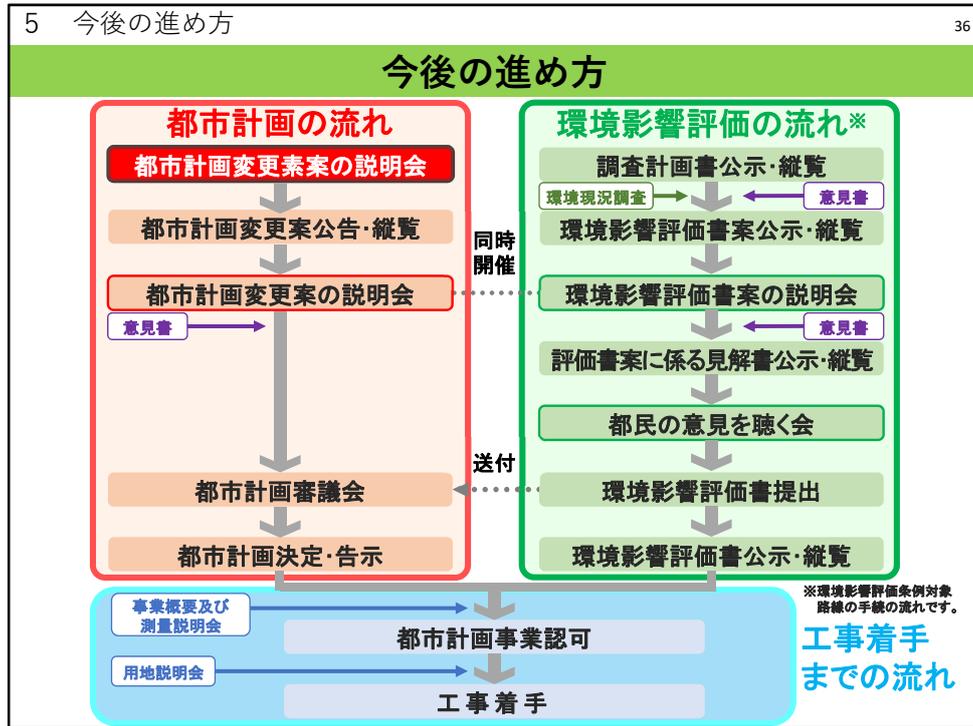
※環境現況調査のほかに、現地調査を実施する場合があります。

環境影響評価調査計画書に基づき実施する、環境現況調査の概要を説明いたします。

現地における調査としては、「大気」、「騒音・振動」などの項目を予定しています。

「大気」については、数カ所で、写真に示すような測定器を設置し、測定を行う予定です。

「騒音・振動」についても、写真に示すような測定器を設置し、測定を行う予定です。



以上の手続が完了したのち、事業概要についての説明会を行い、都市計画事業として事業認可を取得します。

その後、用地説明会を開催し、補償内容などの説明を行った上で、関係する皆様から用地をお譲りいただき、工事に着手していきます。

**皆様のご理解とご協力を
お願いします。**



以上で、国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線及び国立都市計画道路3・4・5号立川青梅線の都市計画変更素案についての説明を終了いたします。

今後、東京都は、本路線の早期事業化に向け、手続を進めていきたいと考えておりますので、皆様のご理解とご協力を頂きますようよろしくお願いいたします。