

国分寺市市道整備計画



令和4年3月

国 分 寺 市

目 次

1. 市道整備計画の位置づけ	1
1.1. 背景と策定目的	1
1.2. 計画の位置づけ	1
2. 関連計画	2
3. 道路の現状	3
3.1. 道路ネットワーク	3
3.2. 道路幅員	4
3.3. 都市計画道路の整備状況	5
3.4. 交通状況	6
3.5. 市民アンケート調査及び現地踏査の概要	8
4. 将来交通状況の検証	9
5. 道路の課題	10
5.1. 幹線道路の課題	10
5.2. 生活道路の課題	11
5.3. 踏切・交差点の課題	12
6. 道路整備方針	14
6.1. 道路体系の位置づけ	14
6.2. 幹線道路の整備方針	16
6.3. 主要生活道路の整備方針	21
6.4. 区画道路の整備方針	29
7. 整備の内容	30
7.1. 幹線道路及び地区幹線道路	30
7.2. 主要生活道路	31
7.3. 区画道路	32
8. 道路整備手法	33
8.1. 都市計画道路事業	33
8.2. 土地区画整理事業	34
8.3. 地区計画	35
8.4. 交差点の整備	36
8.5. その他	38
8.6. 今後の道路整備における特記事項	44
資 料 編	47
1. 交通に関するアンケート調査（令和2年2月実施）	47
2. ボトルネック箇所	51
3. 課題箇所（踏切及び区間）の交通錯綜状況	52
4. 地区別道路カルテ	54
5. 策定経緯	69
6. 用語解説	70

1. 市道整備計画の位置づけ

1.1. 背景と策定目的

国分寺市都市計画マスタープラン（平成 28 年 2 月）は、市民意向を反映し、市の魅力を守り、さらに引き出すとともに、超高齢社会、人口減少をにらみ、若い世代の人も子育てがしやすく、国分寺市に住む全ての人が住み続けたくなるまちを目指したものです。都市計画マスタープラン策定の段階では、市民の皆様から国分寺市の特色である豊かな緑や閑静な住宅街といった点で満足をいただいている一方、道路、交通問題や災害に備えたまちづくり等を重視すべきという御意見を多くいただき、交通問題の改善は重要な目標となっています。特に道路整備に関しては、広域的な交通や拠点間の交通等を適切に処理するため、市内外の道路ネットワークを形成する都市計画道路の整備や安全に利用できる生活道路の確保が求められています。

そこで、交通体系の構築や道路機能に応じた道路配置等、段階的な道路体系の構築を行うとともに、本市の実情にあった効果的・実現性のある整備を推進していくため、市内の道路整備に関する基本方針を示した市道整備計画を策定したものです。

1.2. 計画の位置づけ

国分寺市市道整備計画（以下、本計画）は、国分寺市都市計画マスタープランが掲げる将来あるべき都市像の実現に向け、交通体系の分野を補完する目的で策定した国分寺市都市交通マスタープランの下位計画として、特に市内の道路整備に関する基本方針を示すものです。本計画の目標年度は、概ね 20 年後の令和 23 年度とします。

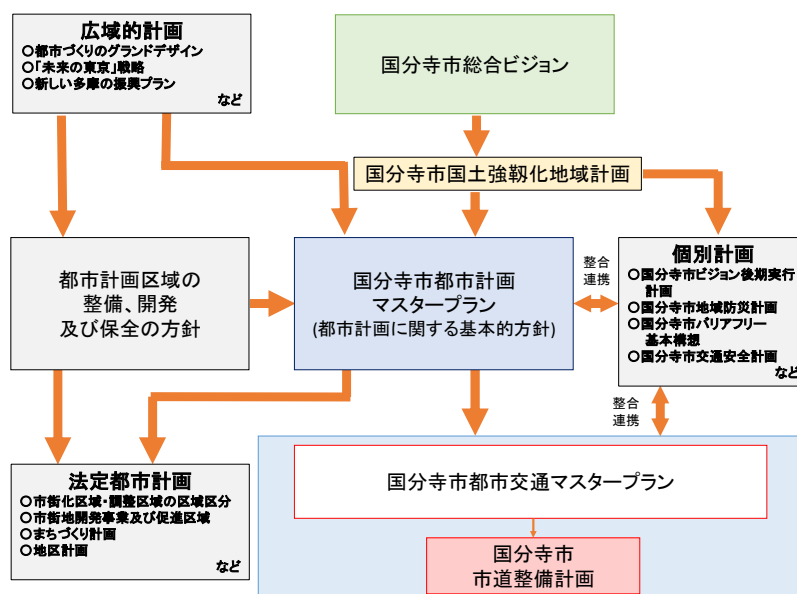


図 1-1 計画の位置づけ

2. 関連計画

本計画の関連計画は、表 2-1 のとおりです。

表 2-1 関連計画

計画名	概要
東京における都市計画道路の整備方針 第四次事業化計画 平成 28 年 3 月	<p>未着手の都市計画道路を対象に、必要性の検証を行い、必要性が確認された路線の中から「優先整備路線」を選定するとともに、特別な事由がある路線は「計画内容再検討路線」として位置づけます。</p> <p>また、必要性が確認されない場合は、「見直し候補路線」に位置づけています。</p>
東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針 令和元年 11 月	<p>優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象とし、都市計画道路の在り方について調査検討を行っています。</p>
史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画 平成 19 年 8 月	<p>まちづくり条例における「まちづくり地区」に指定された区域を対象に以下のテーマを掲げて施策展開を図ることとしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 史跡や緑と共生した生活環境改善のまちづくり ・ 史跡の価値を高める緑と水と景観のまちづくり ・ 来訪者を温かく迎える地域交流の交通まちづくり ・ 史跡を活かした安全・快適なまちづくり <p>本計画では、国指定史跡と重複する「国分寺 3・4・1 号線」の対応策として、「現状修復型」、「機能改善型」、「広域機能分担型」の 3 つの代替案を提示しています。</p>
史跡武蔵国分寺跡周辺エリアのまちづくり実施方針 平成 30 年 9 月	<p>本計画では、国指定史跡と重複する「国分寺 3・4・1 号線」について、周辺の都市計画道路を整備することで同路線に頼らない道路ネットワークの構築を目指すこととしており、一部区間の廃止も見据えた検討を行うこととしています。</p>
国分寺市国土強靱化地域計画 令和 3 年 4 月	<p>市における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、他の分野別計画の指針となる計画です。交通に関連する施策推進方針は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難路の通行確保対策 ・ 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進 ・ 緊急輸送道路の機能確保 ・ 計画的かつ効率的な道路整備の促進 ・ 無電柱化の推進

3. 道路の現状

3.1. 道路ネットワーク

本市の広域的なネットワークを担う都道は、南北方向の主要地方道所沢府中線（府中街道）、一般都道小川山府中線（国分寺街道）、東西方向の主要地方道杉並あきる野線（五日市街道）、一般都道立川国分寺線（多喜窪街道）で形成されています（図 3-1 参照）。



図 3-1 国分寺市内の道路網

本市の道路種別延長構成比は、主要地方道が 2.2%、一般都道が 3.5%、市道が 94.4% となっています（表 3-1 参照）。

表 3-1 国分寺市内の道路種別延長構成

道路種別	延長(m)	構成比(%)
主要地方道	5,210	2.2
一般都道	8,339	3.5
市道	226,833	94.4
計	240,382	100.0

※端数処理のため合計が 100%にならない

データ：令和 2 年度国分寺市統計 令和 3 年 国分寺市

3.2. 道路幅員

本市の道路の道路幅員の状況を見ると、「4 m未満」が30%、「4 m以上8 m未満」が65%を占めており、狭幅員の道路が多い状況となっています（図3-2参照）。

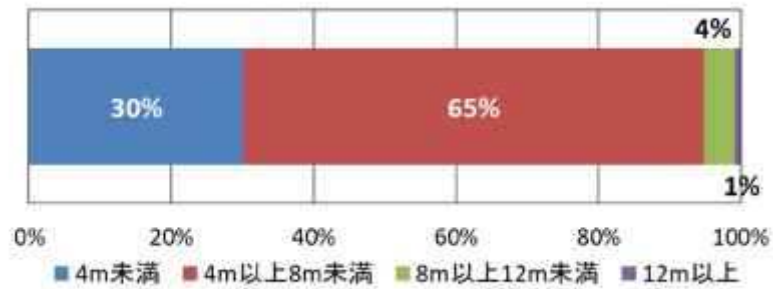


図3-2 国分寺市内の道路幅員別割合

データ：平成31年度 東京都 都市計画基礎調査

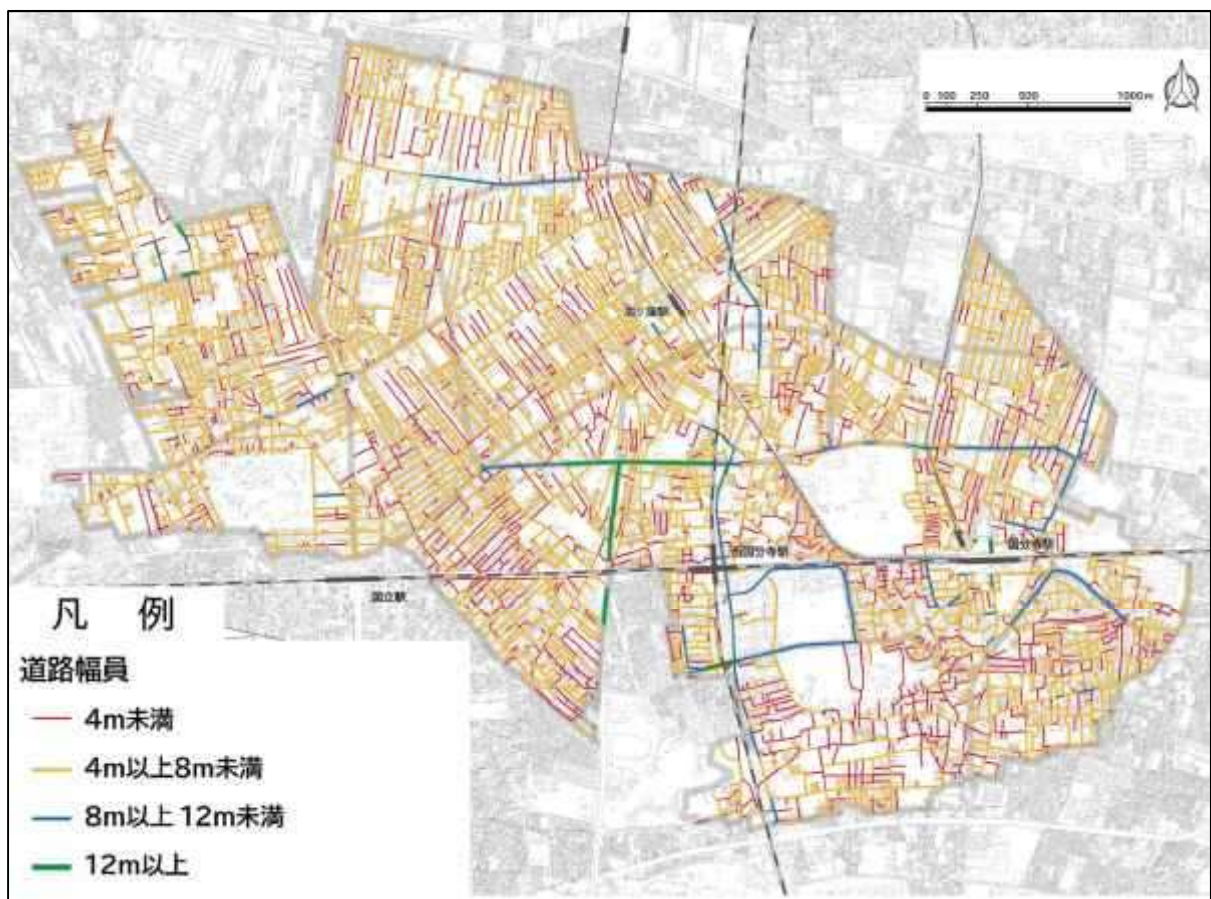


図3-3 国分寺市内の道路幅員別道路網

データ：平成31年度 東京都 都市計画基礎調査

3.3. 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の整備状況は次のとおりです（図3-4、表3-2参照）。都市計画道路の完成率は22%で、多摩地域の26市2町で2番目に低くなっています（多摩地域の完成率約60%）。

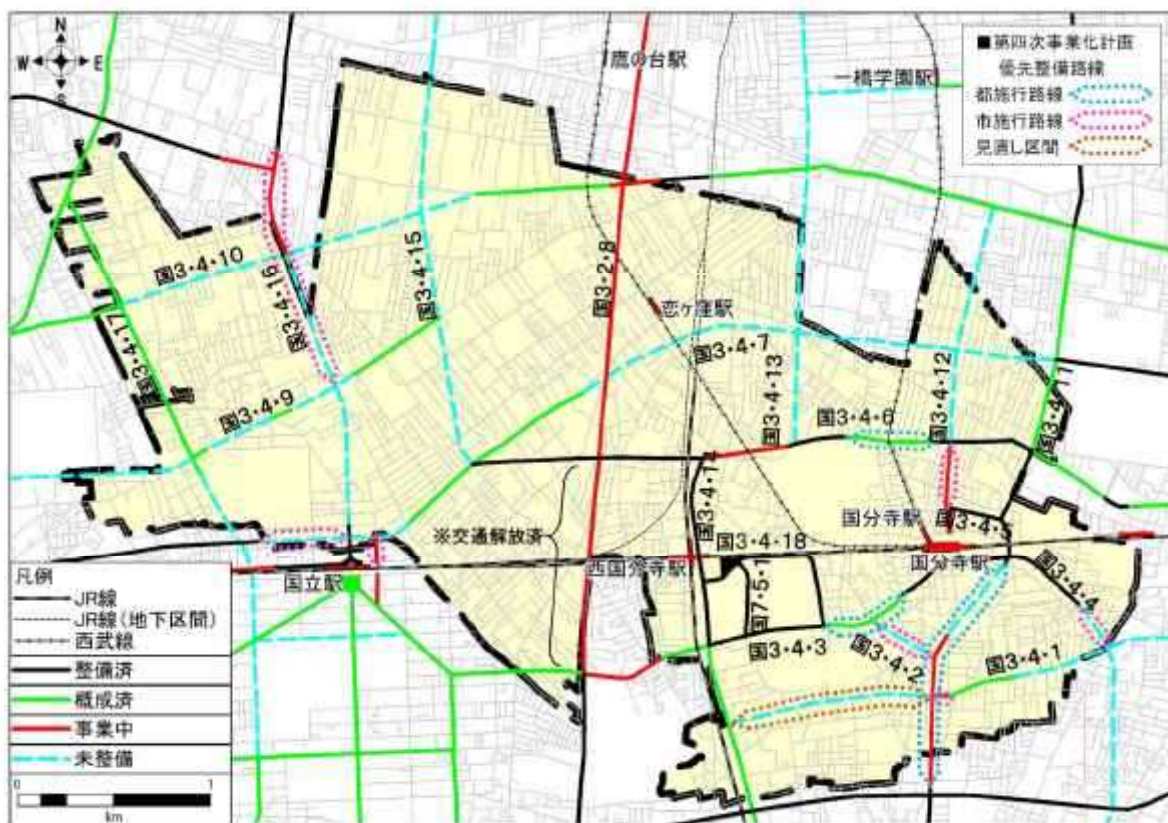


図3-4 都市計画道路整備状況（令和2年4月）

表3-2 都市計画道路施行路線一覧

区分	都市計画道路の名称	事業認可告示年月日 告示番号	変更認可告示年月日 告示番号（最新）	起点及び終点	事業施行期間
東京都 施行路線	国分寺3・4・3 国分寺駅国立線	平成12年12月6日 建設省告示第2294号	平成29年3月30日 関東地方整備局告示 第108号	起点 国分寺市泉町三丁目 終点 国分寺市内藤一丁目	自 平成12年12月6日 至 平成34年3月31日 (令和4年)
	国分寺3・2・8 府中所沢線	平成19年11月26日 関東地方整備局告示 第368号	令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第111号	起点 府中市武蔵台三丁目 終点 国分寺市東戸倉二丁目	自 平成19年11月26日 至 令和9年3月31日
	小平3・1・2 東京立川線及び 国分寺3・4・10 東京立川線	平成22年10月4日 関東地方整備局告示 第366号	令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第112号	起点 小平市上水本町一丁目 終点 国分寺市北町一丁目	自 平成22年10月4日 至 令和9年3月31日
	府中3・3・8 府中所沢線	平成23年3月31日 関東地方整備局告示 第181号	平成29年3月30日 関東地方整備局告示 第112号	起点 府中市武蔵台二丁目 終点 国分寺市内藤一丁目	自 平成23年3月31日 至 平成34年3月31日 (令和4年)
	国分寺3・4・6 小金井国分寺線	平成25年4月16日 関東地方整備局告示 第225号	平成31年3月28日 関東地方整備局告示 第125号	起点 国分寺市東恋ヶ窪一丁目 終点 国分寺市東恋ヶ窪三丁目	自 平成25年4月16日 至 平成37年3月31日 (令和7年)
	小平3・2・8 府中所沢線及び 国分寺3・2・8 府中所沢線	平成25年7月30日 関東地方整備局告示 第345号	令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第113号	起点 国分寺市東戸倉二丁目41番 終点 小平市小川町一丁目1111番	自 平成25年7月30日 至 令和9年3月31日
	国分寺3・4・11 府中国分寺線及び 府中3・4・21 府中国分寺線	平成31年3月20日 関東地方整備局告示 第48号		起点 府中市柴町二丁目 終点 国分寺市東元町三丁目	自 平成31年3月20日 至 平成40年3月31日 (令和10年)
国分寺市 施行路線	国分寺3・4・1 小金井国分寺線	令和2年4月1日 東京都告示第452号		国分寺市東元町三丁目地内	自 令和2年4月1日 至 令和10年3月31日
	国分寺3・4・12 国分寺駅上水線	平成29年3月1日 東京都告示第302号	令和3年3月17日 東京都告示第290号	起点 国分寺市本町三丁目 終点 国分寺市本多二丁目	自 平成29年3月1日 至 令和9年3月31日

3.4. 交通状況

(1) 主要道路(都道)の日交通量

本市の主要道路の日交通量をみると、一般都道国立停車場恋ヶ窪線（市役所通り）を除くすべての路線で 10,000 台/日以上交通量となっています（図 3-5 参照）。



図 3-5 幹線道路の交通量（出典：H27 年度道路交通センサス）

(2) 主要道路(都道)の混雑度

本市の主要道路の混雑度をみると、主要地方道所沢府中線（府中街道）の混雑度が全体的に高くなっており、府中市との市境周辺で慢性的な混雑状態となる 1.75 を超過しています。主要地方道杉並あきる野線（五日市街道）、一般都道恋ヶ窪新田三鷹線（連雀通り）においては、概ね 1.25 を下回っており長時間の混雑には至っていませんが、1.0 を超えておりピーク時間帯には渋滞が発生していると考えられます（図 3-6 参照）。



図 3-6 幹線道路の混雑度（出典：H27 年度道路交通センサス）

(3) 市道の交通状況

市道の交通量は5,000台/12h前後の路線が多く、7,500台/12hを超える区間は、内藤橋街道、弁天通りなどです。10,000台/12hを超える路線は都道に限られています(図3-7参照)。

昼間12時間(7:00~19:00)交通量



図3-7 市道の自動車交通量

データ：令和2年度 国分寺市内主要交差点交通量調査委託 報告書 令和3年3月 国分寺市

3.5. 市民アンケート調査及び現地踏査の概要

市民アンケート調査及び現地踏査結果より、以下のことがわかりました。(詳細は、P47～53を参照)

(1) 市民アンケート調査による道路に対する満足度

満足度の高い項目は、「道路緑化など街の景観への配慮」、「自動車運転時の安全性(幹線道路)」、「排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮」です。一方、満足度の低い項目は、「自動車・自転車・歩行者の通行幅(生活道路)」、「自動車・自転車・歩行者の通行幅(幹線道路)」、「自転車利用時の安全性(生活道路)」です。

(2) 市民アンケート調査による課題箇所

市民の方から課題箇所として多くの指摘があった道路は、国分寺街道(都道)、熊野神社通り、駅前通りです。また、市民の方から課題箇所として多くの指摘があった交差点・踏切は、国分寺線国分寺第1号踏切(西武国分寺線と熊野神社通りとの踏切)、東恋ヶ窪二丁目交差点、西恋ヶ窪一丁目交差点、稲荷神社前交差点です。

(3) 交通錯綜状況

錯綜率(歩行者が車道を通行したり、自動車が路側帯を走行したりする割合)の高い箇所は、熊野神社通り、国分寺線国分寺第1号踏切、稲荷坂通りです。

(4) はみ出し危険度

はみ出し危険度(歩行者が車道にはみ出して通行する人数と自動車交通量の多さで評価)の高い箇所は、駅前通り、国分寺線国分寺第1号踏切、国分寺街道(都道)です。

4. 将来交通状況の検証

現在，本市で都市計画決定されている市の道路網が，将来的な交通需要を処理できるかを検証しました。

検証した結果，本市で都市計画決定されている道路網が全て整備された場合，交通需要をほぼ処理することができるという結果となっています。

また，自動運転等の新技術が進んだ場合，現在よりも多くの交通量を処理できることが想定できます。

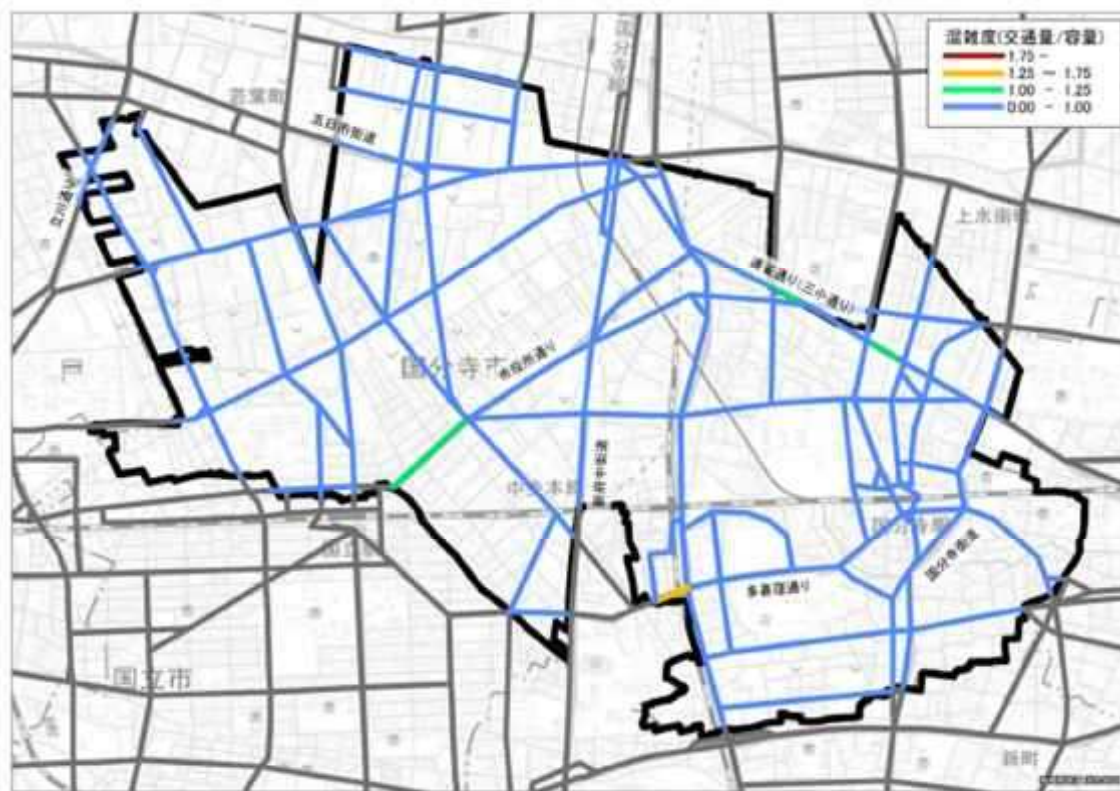


図 4-1 将来混雑度（令和 32 年度）

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

5. 道路の課題

市内の道路の課題について、以下のとおり整理しています。

5.1. 幹線道路の課題

(1) 安全性

現地調査等において、課題のある区間等では、実際に自動車と自転車，歩行者が錯綜している状況が確認されており，幹線道路における安全性の向上が課題となっています。



図 5-1 狭幅員区間（バス通り）

(2) 防災性

火災発生時に延焼を遮断させる機能を有する道路や，災害発生時の消火活動や救急救命活動，緊急輸送に支障のない十分な幅員を有する道路の整備が課題となっています。

(3) 交通混雑

本市には，課題がある交差点・踏切が存在し，交通需要に対する交通容量の不足がみられます。人と物の移動の円滑化に向け，幹線道路における交通混雑の解消が課題となっています。

(4) 都市計画道路

本市の都市計画道路の整備率は 22%で，多摩地域の完成率（約 60%）に比べ低くなっています。課題の解消に向け，都市計画道路の整備が必要となっています。

5.2. 生活道路の課題

生活道路には、普段の通行や災害時の避難路といった役割があります。しかし、本市には、狭隘な道路が多く、市道の約87%が幅員5.5m未満の道路となっています（「令和2年度国分寺市統計 令和3年 国分寺市」より）。生活道路の幅員を確保するなど、安全性の向上が課題となっています。



図 5-2 狭幅員道路密集地区



図 5-3 車両すれ違い困難区間

5.3. 踏切・交差点の課題

(1) 踏切

本市には、9箇所の踏切が存在しており、その一部では通行時に錯綜状況がみられることや、踏切と交差点が近接しているなど、課題がみられます。

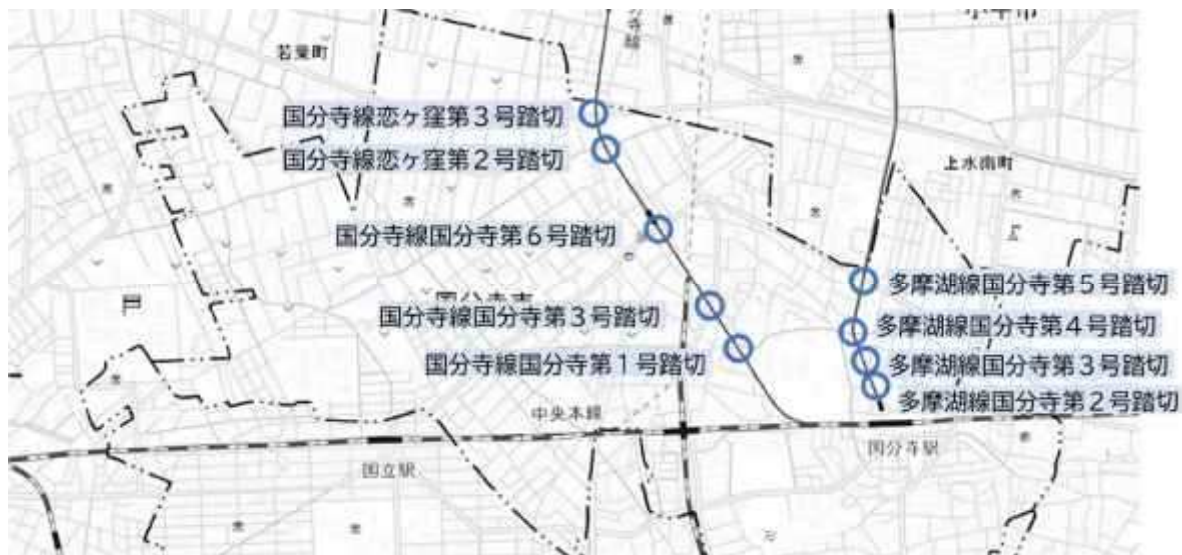


図 5-4 市内の踏切

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工



図 5-5 国分寺線国分寺第1号踏切



図 5-6 多摩湖線国分寺第4号踏切

(2) 交差点

本市には、交通渋滞を引き起こしたり、踏切に近接しているなど、いくつかの交差点で課題がみられます。



図 5-7 ボトルネック交差点

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工



図 5-8 西恋ヶ窪一丁目



図 5-9 泉町交差点

6. 道路整備方針

6.1. 道路体系の位置づけ

本計画では、道路における各役割から、道路区分を表 6-1 のように定めます。

表 6-1 国分寺市における道路の区分

区分		特 徴
幹線道路		都市の骨格となり、周辺地域との交通を担う広域的路線（全て都市計画道路）とする。
地区幹線道路	都市計画道路	主に市内交通を処理する路線のうち、都市計画道路となっている路線とする。
	都市計画道路以外	上記と同様な機能であるが、都市計画決定されずに整備され現道として機能している路線とする。
生活道路	主要生活道路	幹線道路及び地区幹線道路で囲まれた地区内にあって、その中で発生集中する交通を集約し、幹線道路、地区幹線道路へ繋げる路線とする。
	区画道路	生活空間の一部となり、宅地に接続する路線とする。

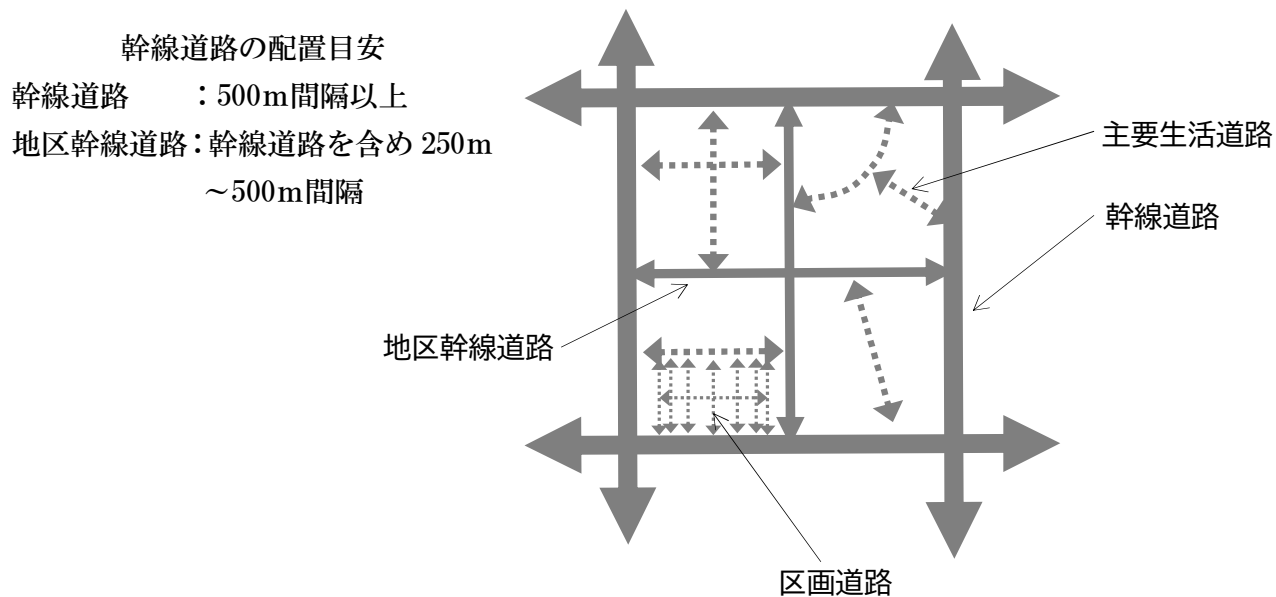


図 6-1 道路構成イメージ

また、本市の道路体系については、国分寺市都市交通マスタープランにおいて、図6-2のように定めており、本計画についても、それを準用します。



図6-2 道路体系（国分寺市都市交通マスタープランより）

6.2. 幹線道路の整備方針

6.2.1. 都市計画道路の整備方針

都市計画道路は、交通の円滑化のみならず、防災や沿道環境の保全といった機能を担う重要なインフラです。このようなことから、都市計画道路については、引き続き整備を進めるものとします。

また、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、平成 28 年度から概ね 10 年以内に着手すべき路線として、優先整備路線が本市内に複数挙げられています。短期的な整備については、この方針に基づき進めていきます。

ただし、優先整備路線に位置づけがない路線についても、社会情勢や周辺環境の変化等に伴い、緊急的な整備が必要となる場合があります。そのような場合は、市が整備の必要性を確認し、他の路線よりも優先的に事業に着手することがあります。

表 6-2 都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		火災防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間		
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：実務者のための新都市計画マニュアル （社）日本都市計画学会

市内の都市計画道路の未整備区間を示したものが図 6-3 です。都市計画道路の整備は拡幅を伴うことから、住民の方や地権者の方の合意を得る必要があります。国分寺市は市内全域が人口集中地区であるため、関係者との協議には時間を要し整備が長期化するのが現実です。

また、次頁の表 6-3、表 6-4 は未整備区間の特徴をまとめたものです。地形上の特徴により整備の影響範囲が広い場合には整備が長期化しやすく、また、市外区間の整備が進んでいない場合などは整備を進めてもその効果が得られない場合もあります。一方、現状で一定の機能を有している区間もあります。

第四次事業化計画における優先整備路線以外の未整備区間については、これらのことを考えて整備優先順位を検討していく必要があります。

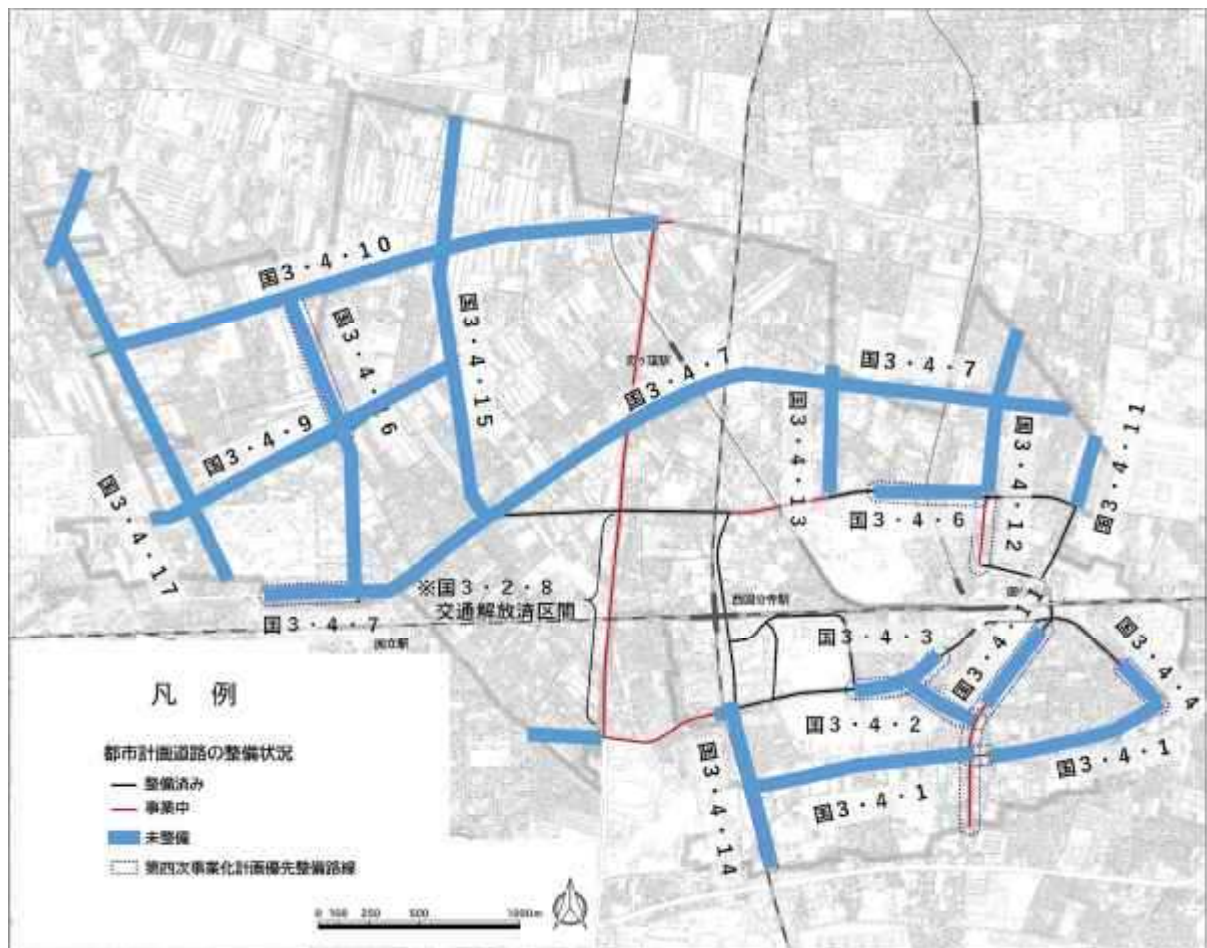


図 6-3 未整備の都市計画道路

表 6-3 未整備都市計画道路の状況 (1)

路線(延長)	計画幅員	第四次事業化計画	特徴
国 3・4・1 号線 (約 1,880m)	16m	国 3・4・11 号線より西側の区間は廃止を見据えた見直し検討区間	<ul style="list-style-type: none"> ・東側で接続する小金井市区間(小 3・4・1 号線)は未整備である。 ・国分寺街道から国 3・4・11 号線の区間(約 80m)は事業中である。 ・一般延焼遮断帯の位置づけがある。
国 3・4・2 号線 (約 400m)	16m	優先整備路線	<ul style="list-style-type: none"> ・高低差のある地形のため、計画幅員での施工が困難と思われる箇所がある。 ・宅地化が進んでおり、事業の長期化が想定される。 ・他市への接続がない路線である。
国 3・4・3 号線 (約 2,839m)	12~24m	優先整備路線 (東京都)	<ul style="list-style-type: none"> ・泉町陸橋より西側の区間は、東京都により事業中である。 ・路線の一部に一般延焼遮断帯の位置づけがある。 ・路線の一部が、バリアフリー基本構想において、生活関連経路と位置づけられている。
国 3・4・4 号線 (約 1,250m)	12~16m	優先整備路線	<ul style="list-style-type: none"> ・東側で接続する小金井市区間(小 3・4・15 号線)は未整備である。 ・宅地化が進んでいることや、現道がない区間がほとんどであることから、事業の長期化が想定される。
国 3・4・6 号線 (約 3,790m)	16~30.6m	国 3・4・12 号線から東恋ヶ窪三丁目までが優先整備路線(東京都)	<ul style="list-style-type: none"> ・国 3・4・13 号線から国 3・4・14 線の区間は、東京都により事業中である。
国 3・4・7 号線 (約 4,975m)	16~24m	国 3・4・16 号線より西側の区間は優先整備路線	<ul style="list-style-type: none"> ・西側で接続する国立市区間(国立 3・4・8 号線)は整備済である。 ・東側で接続する小平市区間(小平 3・5・1 号線)は未整備である。 ・一部区間が小平市域である。
国 3・4・9 号線 (約 1,950m)	16m		<ul style="list-style-type: none"> ・多くの区間で現道がある。 ・西側で接続する立川市区間(立 3・4・12 号線)は未整備である。
国 3・4・10 号線 (約 3,490m)	20~30m		<ul style="list-style-type: none"> ・東側で接続する小平市区間(小平 3・1・2 号線)は未整備である。 ・西側で接続する立川市区間(立 3・5・28 号線)は未整備である。

表 6-4 未整備都市計画道路の状況 (2)

路線(延長)	計画幅員	第四次事業化計画	特徴
国3・4・11号線 (約2,200m)	16m	国3・4・4号線から野川の区間が優先整備路線(東京都)	<ul style="list-style-type: none"> 野川から南側の区間は東京都により事業中である。 一般延焼遮断帯の位置づけがある。
国3・4・12号線 (約1,890m)	16~22m		<ul style="list-style-type: none"> 宅地化が進んでいることや、現道がない区間がほとんどであることから、事業の長期化が想定される。 国分寺駅北口から国3・4・6号線までの区間は事業中である。 一部区間が小平市域である。
国3・4・13号線 (約630m)	16m		<ul style="list-style-type: none"> 宅地化が進んでいることや、現道がない区間がほとんどであることから、事業の長期化が想定される。 北側で接続する小平市区間(小平3・4・20号線)は未整備である。
国3・4・14号線 (約2,190m)	16~20m		<ul style="list-style-type: none"> 現道が都道(府中街道)である。 一般延焼遮断帯の位置づけがある。
国3・4・15号線 (約1,960m)	16m		<ul style="list-style-type: none"> 宅地化が進んでいることや、現道がない区間がほとんどであることから、事業の長期化が想定される。 北側で接続する小平市区間(小平3・4・22号線)は未整備である。
国3・4・16号線 (約1,480m)	16m	国3・4・9号線より北側の区間は、優先整備路線	<ul style="list-style-type: none"> 北側で接続する立川市区間(立川3・4・21号線)は事業中である。 高低差のある地形のため、計画幅員での施工が困難と思われる箇所がある。
国3・4・17号線 (約1,900m)	16m		<ul style="list-style-type: none"> 多くの区間で現道がある。 南側で接続する国立市区間(国立3・4・14号線)は未整備である。

6.2.2. 地区幹線道路の整備方針

地区幹線道路のうち、戸倉通りと光町通りの一部区間は、都市計画道路の位置づけのない市道です（図 6-4 参照）。現在、光町通りの一部区間において無電柱化事業を進めており、今後も局所的な対策や歩道の整備などを順次進めていきます。

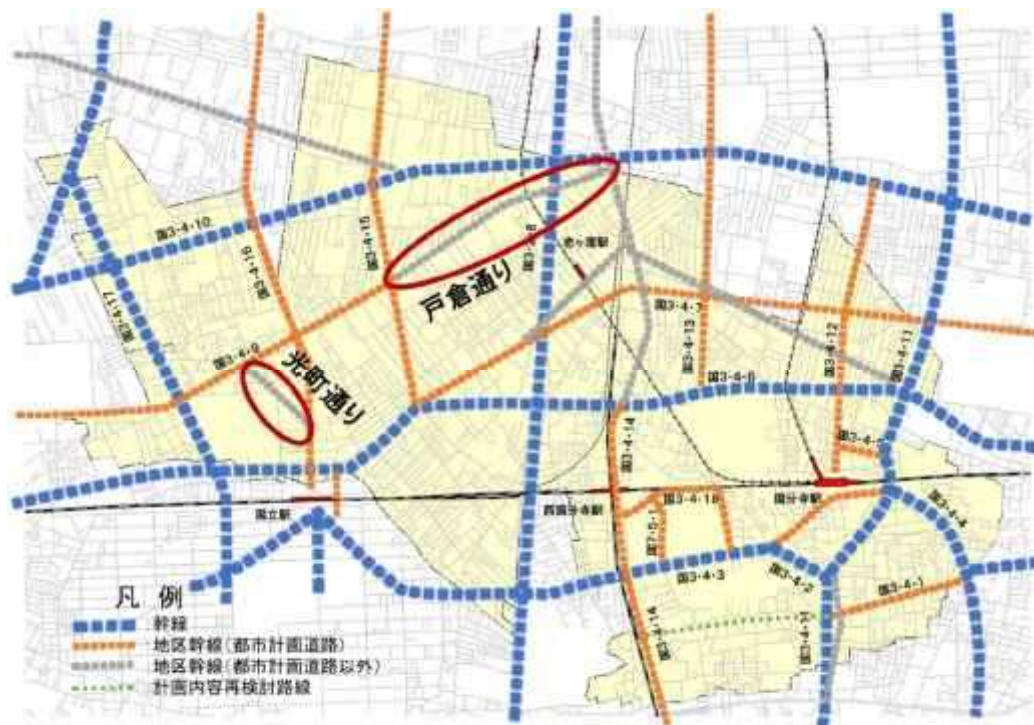


図 6-4 都市計画道路以外（市道）の地区幹線道路



図 6-5 光町通り



図 6-6 戸倉通り

6.3. 主要生活道路の整備方針

6.3.1. 主要生活道路について

幹線道路に囲まれた地区内の生活道路については、日常的な交通利便性や安全性等を確保するため、幹線道路の整備にあわせ、順次整備を進めていくことが大切です。特に、地区内の中心的な道路の役割を持つ主要生活道路の整備が重要です。

なお、主要生活道路は、表 6-5、図 6-7 のとおりで、国分寺市緊急輸送道路，バスルート，幹線市道を中心に選定しました。

表 6-5 主要生活道路一覧

地区	路線名
①	市道幹6号線※
②-1	—
②-2	市道幹5号線(駅前通り) 市道東5号線
③-1	市道南290号線
③-2	市道幹1号線
	市道幹2号線(元町通り)
	市道幹2号線
	市道南2号線(元町通り) 市道南3号線
④-1	市道幹6号線(花沢通り)※
	市道南101号線
	市道南115号線
	市道南120号線 市道南295号線※
④-2	市道幹2号線(元町通り)
④-3	市道幹3号線(丸山通り)
⑤	市道中109号線
⑥	市道幹9号線(内藤橋街道)
	市道幹8号線
⑦-1	市道北67号線
	市道中194号線
⑦-2	市道中9号線
	市道中194号線
⑧-1	市道北1号線
	市道北3号線
	市道北67号線
	市道北100号線
⑧-2	—
⑨	市道幹12号線(神明通り)
	市道幹13号線(高校東通り)
	市道北6号線
	市道北7号線
⑩-1	市道幹9号線(内藤橋街道)
⑩-2	市道幹11号線(戸倉通り)
⑪-1	市道西8号線
⑪-2	市道幹16号線(稻荷坂通り)
⑪-3	市道幹9号線(内藤橋街道)
	市道幹13号線(高校東通り)

※ 幅員 9m以上の区間

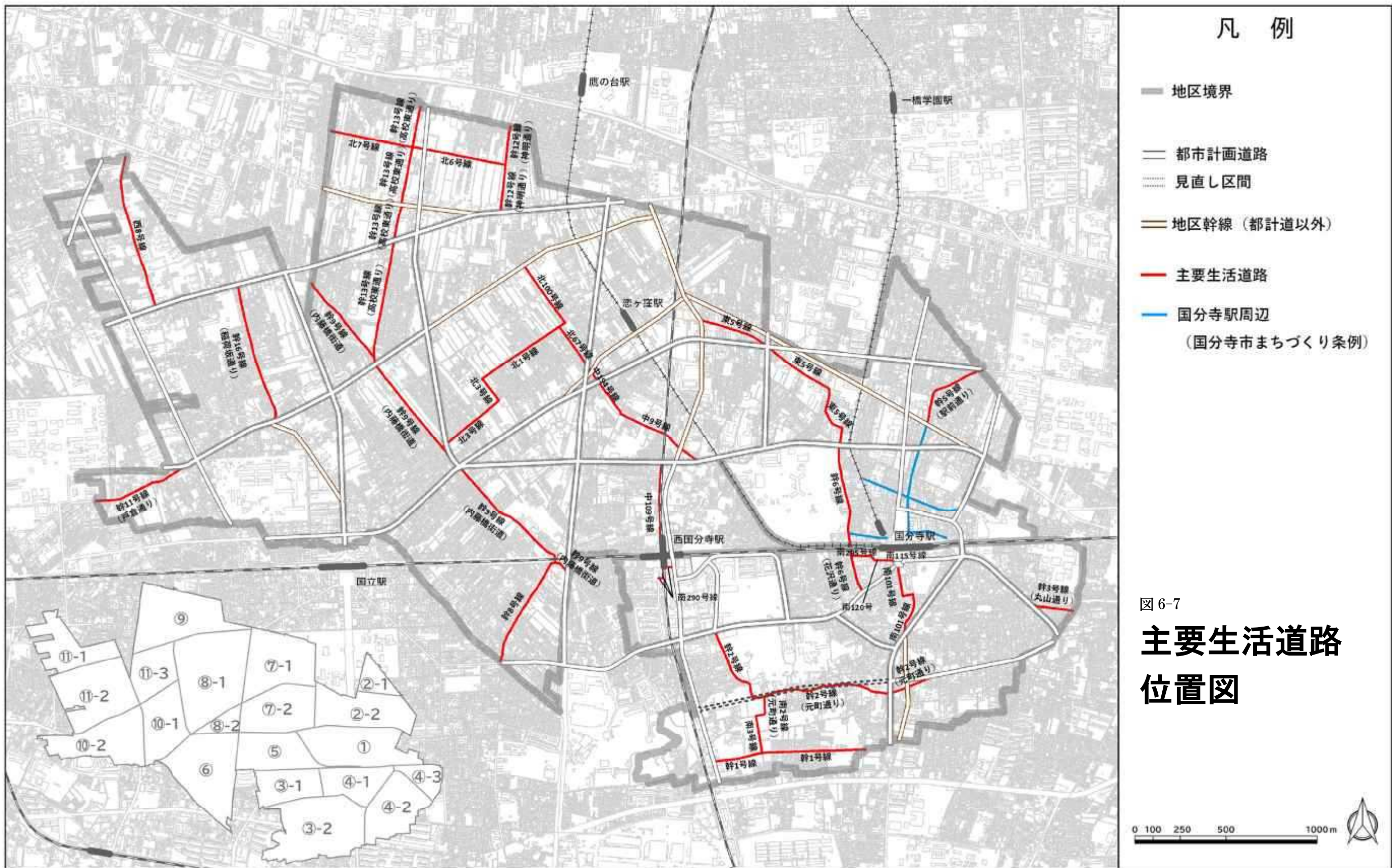


図6-7
**主要生活道路
 位置図**

6.3.2. 主要生活道路の整備優先度

主要生活道路の整備については、路線や地区の状況等から、整備優先度を評価します。その整備優先度が高い路線を、短期的(おおよそ10年以内)に整備することを目標とし、それ以外の路線は、中長期的(10年以上)な整備を目標とします。

なお、整備優先度の評価は、路線の持つ役割に注目した路線ごとの評価(路線評価)と路線が通る地区に着目した地区ごとの評価(地区評価)を組み合わせで行います。

各評価の指標は、表6-6、表6-7のとおりです。

表6-6 主要生活道路の評価指標(路線評価)

区分	項目	評価方法
基本機能	緊急輸送路	緊急輸送路に指定されていると優先度を高く評価
	バスルート	バスルートであると優先度を高く評価
	通学路	通学路に指定されていると優先度を高く評価
アクセス施設	沿道施設密度(箇所/km)	沿道施設密度が高いほど優先度を高く評価
防災性・円滑性	幅員	幅員が狭いほど優先度を高く評価
安全性	設定路線の5年間に於ける1km当たり交通事故件数(子ども事故、高齢者事故、歩行者事故)	交通事故件数が多いほど優先度を高く評価
住民ニーズ	設定路線がアンケート調査による問題区間	市民アンケート調査における問題区間の指摘の多い区間について優先度を高く評価
まちづくり計画	地区計画、区画整理、再開発等の計画の有無	地区計画、区画整理、再開発等の計画がある場合に優先度を高く評価

表6-7 主要生活道路の評価指標(地区評価)

区分	指標	評価方法
受益度	人口密度	人口密度が高いほど優先度を高く評価
	主要施設立地密度	主要施設立地密度が高いほど優先度を高く評価
道路整備水準	地区内道路幅員8m未満の割合	幅員8m未満の割合が高いほど優先度を高く評価
	地区内道路幅員6m未満の割合	幅員6m未満の割合が高いほど優先度を高く評価
	地区内道路幅員4m未満の割合	幅員4m未満の割合が高いほど優先度を高く評価
	外郭幹線道路の形成	外郭に幹線道路が整備されている場合に優先度を高く評価
安全性	地区内の5年間の1km当たり事故件数(子ども事故、高齢者事故、歩行者事故)	交通事故件数が多いほど優先度を高く評価
	地区内の子ども・高齢者人口密度	子ども・高齢者人口密度の高いほど優先度を高く評価
防災性	地区内消防活動困難地区面積割合	消防活動困難地区面積割合が高いほど優先度を高く評価
円滑性	地区内のボトルネック箇所の1km当たりの箇所数	ボトルネック箇所数が多いほど優先度を高く評価
住民ニーズ	地区内のアンケート調査による問題区間の有無	市民アンケート調査における問題区間の指摘の多い区間について優先度を高く評価
	地区内のアンケート調査による問題箇所の有無	市民アンケート調査における問題箇所の指摘の多い区間について優先度を高く評価
まちづくり計画	地区計画、区画整理、再開発等の計画の有無	地区計画、区画整理、再開発等の計画がある場合に優先度を高く評価

6.3.3. 評価結果

主要生活道路の評価結果については、表 6-8、図 6-8 のとおりです。

なお、整備優先度が高い路線以外についても、社会情勢や周辺環境の変化等に伴い、緊急的な整備が必要となる場合があります。そのような場合は、市が整備の必要性を確認し、他の路線よりも優先的に整備することがあります。

表 6-8 主要生活道路の評価結果（短期：10 年以内に着手）

地区	路線名
③-2	市道幹2号線
	市道南2号線(元町通り)
	市道南3号線
⑥	市道幹8号線
⑪-3	市道幹9号線(内藤橋街道)

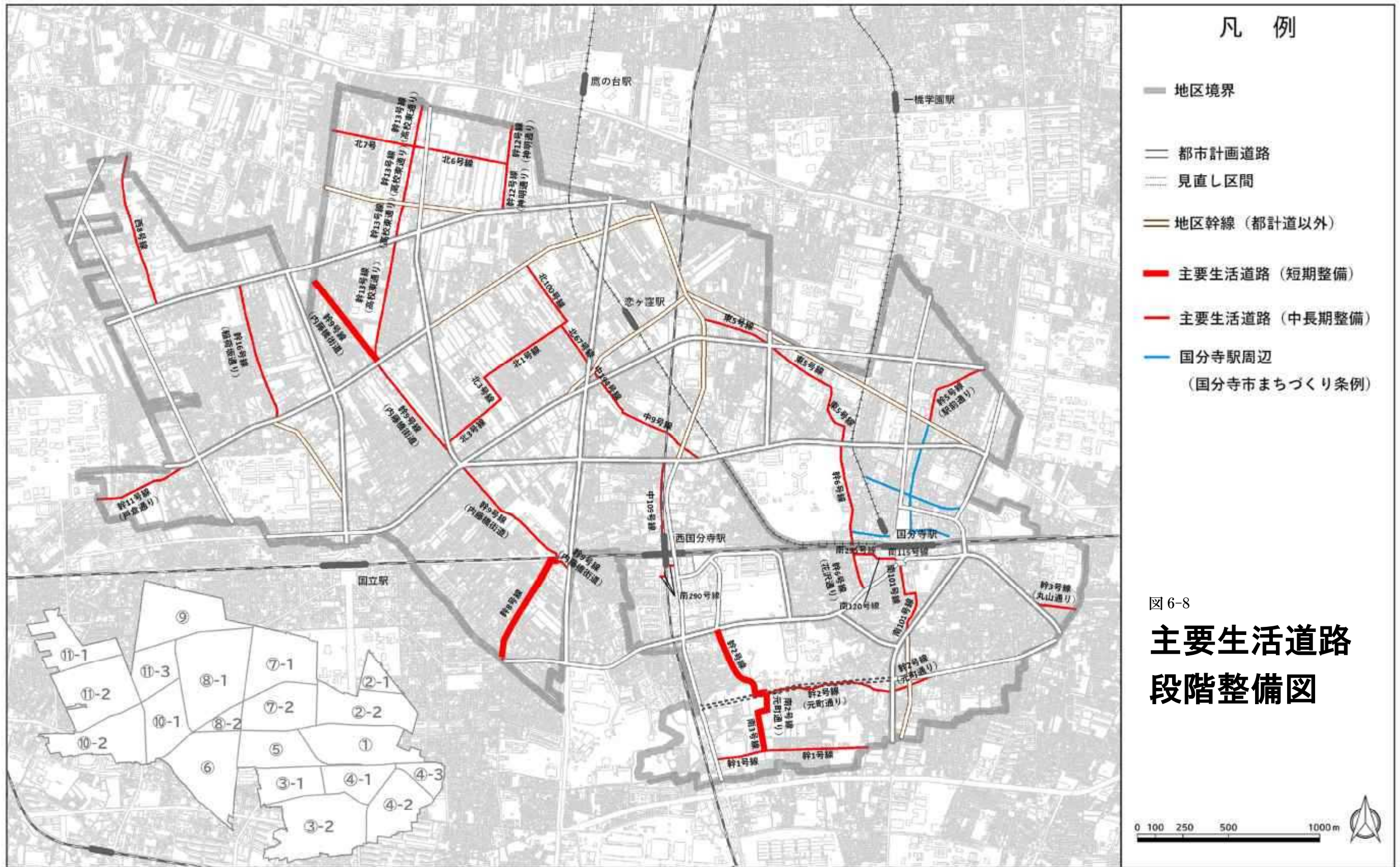


図 6-8
**主要生活道路
 段階整備図**

6.4. 区画道路の整備方針

区画道路は、各宅地と幹線道路や主要生活道路を結ぶ一番身近な道路です。区画道路の整備にあたり、通行空間の確保や居住環境の向上といった、地域住民の視点に立った道路整備が必要です。地域のまちづくり等と整合を図りながら、適正な幅員への整備等を進めることが求められます。



図 6-9 区画道路の現況

7. 整備の内容

7.1. 幹線道路及び地区幹線道路

7.1.1. 基本的な考え方

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、通過交通を処理する道路であり、交通ネットワークの軸となる道路です。都市計画道路の整備にあたっては、既に計画決定された幅員による整備を段階的に進めていくとともに、都市計画道路に指定されていない地区幹線道路についても、歩道の整備等状況に応じた整備を進めていきます。

7.1.2. 幅員構成モデル

都市計画道路（幅員 16m）の幅員構成モデルは、図 7-1 のとおりです。

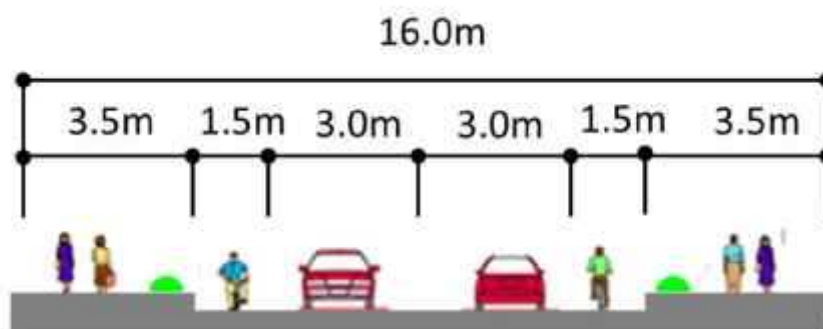


図 7-1 幅員構成モデル（幅員 16m）



図 7-2 参考例（幅員 16m）

7.2. 主要生活道路

7.2.1. 基本的な考え方

本計画では、緊急輸送道路、バス路線及び幹線市道を中心に主要生活道路を選定し、路線バスや緊急車両の通行、歩道等の設置を考慮した幅員（9 m）での整備を目標とし、地区の状況に応じた整備を進めていきます。

7.2.2. 幅員構成モデル

幅員を9.0mとした場合の幅員構成モデルは、図7-3のとおりです。

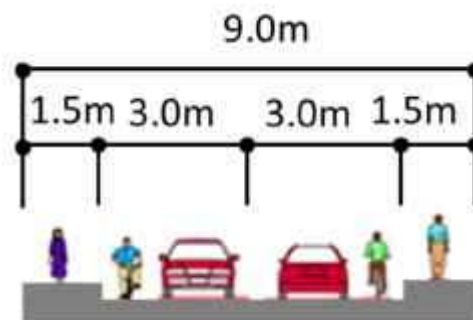


図7-3 幅員構成モデル（幅員9 m）



図7-4 参考例（幅員9 m）

7.3. 区画道路

7.3.1. 基本的な考え方

本計画では、消防活動空間の確保や震災時における人の通行空間の確保を目的に、幅員 6.0m 以上の整備を目標とします。ただし、幅員 6.0m 以上を確保することが難しい場合、建築基準法に定められた幅員 4.0m 以上の整備を目指します。

7.3.2. 幅員構成モデル

幅員 6.0m とした場合の幅員構成モデルは、図 7-5 のとおりです。

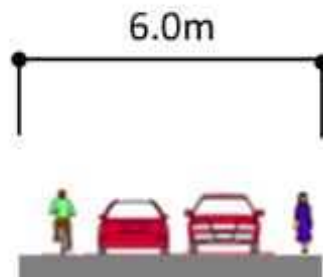


図 7-5 幅員構成モデル（幅員 6 m）



図 7-6 参考例（幅員 6 m）

8. 道路整備手法

8.1. 都市計画道路事業

都市計画道路事業は，都市計画法に基づいた事業であり，都市における円滑な交通や良好な市街地形成を図り，安全で快適な都市生活などに寄与することを目的として実施します。都市計画道路事業の大まかな流れは以下のとおりです（図 8-1 参照）。



図 8-1 都市計画道路事業の流れ



図 8-2 国 3・4・6 号線の完成区間

8.2. 土地区画整理事業

土地区画整理事業は、道路、公園等の公共施設を整備、改善し、土地の区画を整えた土地の利用増進を図ることを目的として実施します。地権者の土地面積は小さくなるものの道路や公園等を整備し、土地の区画を整えることにより、事業前と比べ土地の価値を上げることが目標とします。本市においては、西国分寺駅南東側のエリア（図 8-4 参照）等において、実施されています。

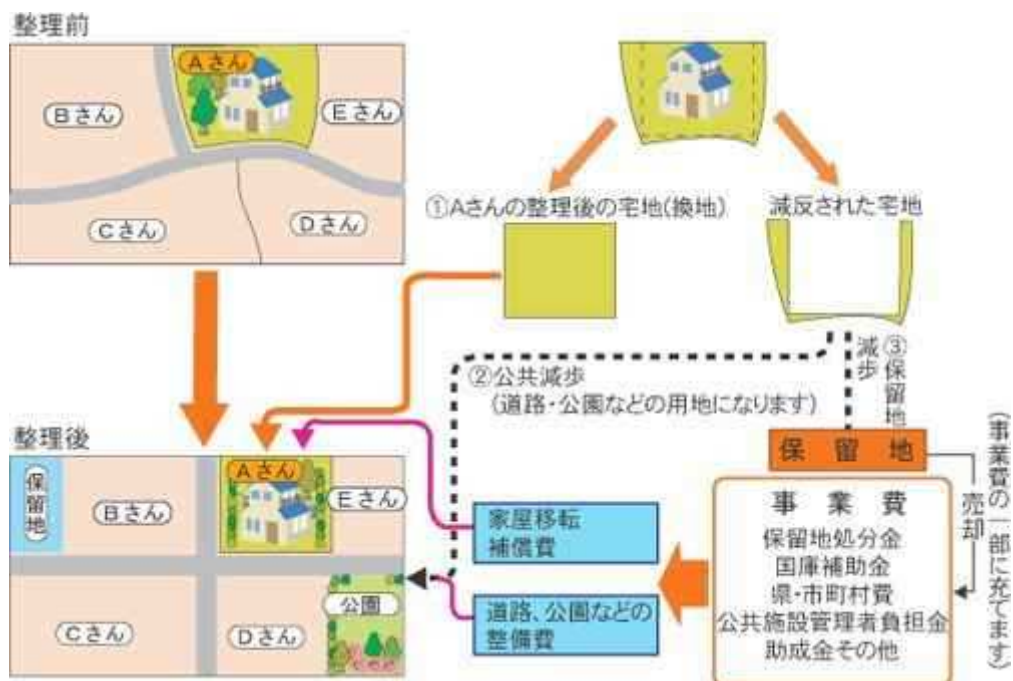


図 8-3 土地区画整理事業のイメージ

出典：市街地整備（土地区画整理） 国土交通省関東地方整備局ホームページ



図 8-4 整備事例

8.3. 地区計画

地区の課題等を踏まえ、一定規模の地区において、道路や壁面線、敷地の最低限度等を定める制度です。本市においては、国分寺駅北口（図 8-6 参照）や史跡武蔵国分寺跡周辺等において、地区計画を定めています。



図 8-5 地区計画のイメージ

出典：地区計画 東京都都市整備局ホームページ



図 8-6 国分寺駅北口地区地区計画（広場周辺西街区）

出典：国分寺駅北口地区地区計画（広場周辺西街区） 平成 27 年 4 月 国分寺市

8.4. 交差点の整備

本市には、ボトルネックと考えられる交差点が19箇所あります。また、ボトルネックとまではいかないまでも、課題があると考えられる交差点が点在しています。各交差点の実情や当該交差点を含む道路の整備状況等を踏まえ、交差点の改良を順次進めていきます。

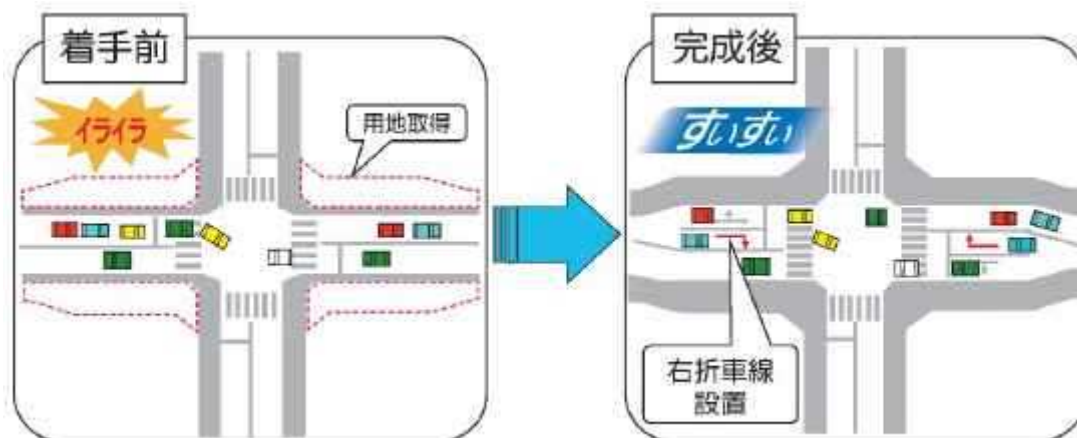


図 8-7 交差点改良のイメージ

出典：第3次交差点すいすいプラン 平成27年3月 東京都建設局

表 8-1 交差点の改良方法

対策方法		対策の内容
信号制御	信号の調整	青信号の時間を流入交通量に応じた時間に調整する。
	歩行者の多い交差点の歩車分離信号	横断歩行者が多いために右左折車両が処理できず、障害が生じている場合、歩車分離信号に変更する。
	右左折レーンと右左折専用信号の設置	右左折車両が障害となっている場合や交通量の多い場合には、右折レーン・左折レーンを新たに設置し右左折専用信号を設ける。
	需要予測信号の設置	交差点に到着する車をセンサーで感知し、交通量を予測する。リアルタイムで信号を制御し、急激な交通渋滞発生を未然に防ぐ。
	付加車線（右折レーン、左折レーン）の延長	右折レーン・左折レーンの長さが不足し障害を生じている場合には、その長さを延長する。
交差点 平面改良	線形の改良	交差点内で車線が蛇行しないように改良する。
	交差角の改良	交差角が鋭角な場合に極力 90 度で交差するように改良する。
	多枝交差点の改良	流入路が 5 枝以上ある交差点では、信号が複雑になり交通容量低下が生じるため、極力 4 枝以下の形状に改良する。
	くい違い交差点の改良	流入路がくい違いしている場合には、車両の交錯や信号パターンが多くなり、交通容量が低下することから極力十字交差とする。
交差点 立体改良	立体横断施設整備	立体横断施設を整備することで横断歩道を撤去し、歩行者による自動車処理能力低下を解消する。
	交差点立体化	交差点を立体化し交通容量を増加させる。最も抜本的な解決策であるが、道路拡幅範囲が広く、事業費も高額となることから適用箇所が限定される。

8.5. その他

目標とする道路幅員による整備が困難な場合には、状況に応じた対策を行います。

整備例① 道路の一方通行化

道路の一方通行化により、車線を減らし歩行空間等を確保します。自動車動線が大きく変更となるため、地域住民の賛同や交通管理者の合意等が必要です。なお、車いすと人のすれ違いは幅 1.5m、車いすのすれ違いは幅 2.0m で可能となります。

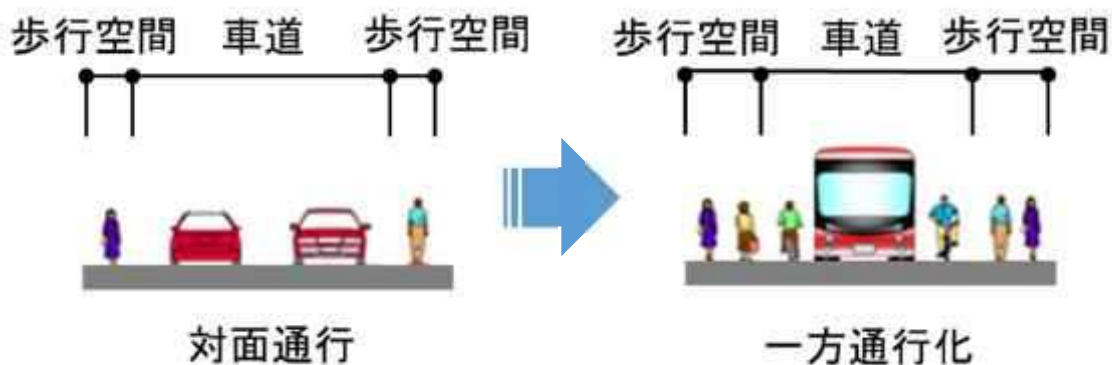


図 8-8 一方通行化による歩行空間の安全確保

整備例② 片側歩行空間確保

道路の両側に歩道を設置することが難しい場合でも、片側に歩道を設け、歩行者の安全を確保します。なお、車いすと人のすれ違いは幅 1.5m、車いすのすれ違いは幅 2.0m で可能となります。



図 8-9 片側歩道による安全性の高い歩行空間確保

整備例③ 道路のカラー舗装・中央線の抹消

通学路など歩行者の通行量が多いにもかかわらず、歩道が設置できない箇所では、路側帯を設けるとともに路側帯の内側をカラー舗装化することで視覚による注意喚起を促します。また、中央線を抹消することにより、車両の速度を低下させることや歩行者空間の拡大を図ることが期待できます。

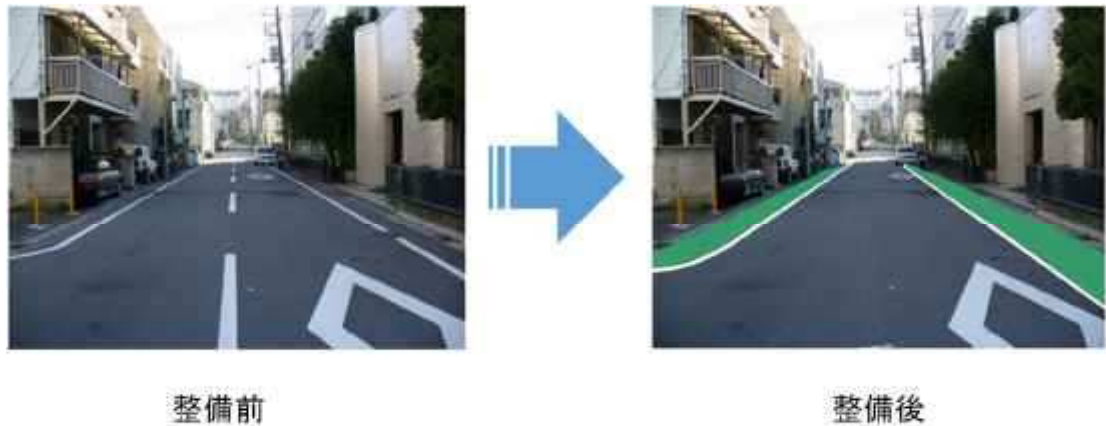


図 8-10 グリーンベルトの整備

出典：横浜市あんしんカラーベルト事業ホームページ

整備例④ 局部拡幅によるバスベいの整備

幅員が不足している道路の場合、停車しているバスを無理に追い越す行為や、自動車の無理なすれ違いなどにより、事故の危険性が高まります。道路の一部箇所において、バスが停車できるバスベいを整備することで、車両動線を確認します。

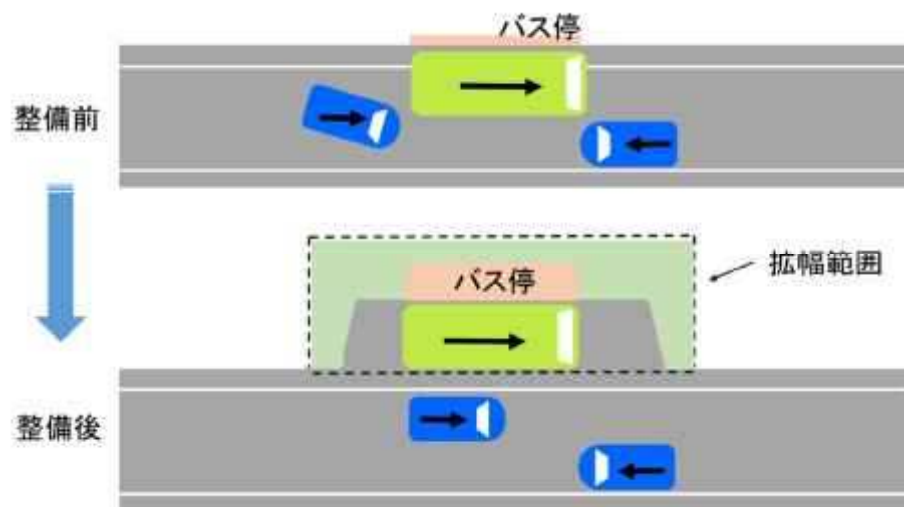


図 8-11 バスベい，すれ違いスペース整備

整備例⑤ すれ違いスペース整備

全ての道路で幅員を確保するには長期間を要するため、一部箇所にすれ違いスペースを整備し、車両のすれ違いをしやすいようにします。



図 8-12 すれ違いスペース確保の例

整備例⑥ 自転車通行空間の整備

自転車は「車両」であるため、車道を通行することが原則となります。『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』（平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）による交通状況を踏まえた整備形態によると、本市の多くの道路においては車道混在（自転車と自動車を車道で混在）による整備が適切であると考えられます。整備の一例として、自転車ナビマークやナビラインがあります。



図 8-13 自転車ナビマーク

出典：自転車ナビマーク・自転車ナビライン 警視庁ホームページ



図 8-14 自転車ナビライン

出典：自転車ナビマーク・自転車ナビライン 警視庁ホームページ

整備例⑦ 物理的デバイスの設置

生活道路の車両走行速度を減少させるため，道路上に様々なデバイスを設置し，自動車の速度を抑制させ，安全性向上や騒音の低減などに繋がります。

物理的デバイスとしては，図 8-15，図 8-16 の例があげられます。



図 8-15 ハンプ

出典：ゾーン 30 の概要 令和 3 年 4 月 警察庁



図 8-16 狭さく

出典：ゾーン 30 の概要 令和 3 年 4 月 警察庁

●国分寺市後退道路整備制度の活用

土地所有者の申請に基づき、2項道路の後退部分について、1宅地分のみ市が無償で舗装等を行い、交通の円滑化と生活環境の向上を図ります。（整備後の維持管理は、所有者による自主管理となります。）

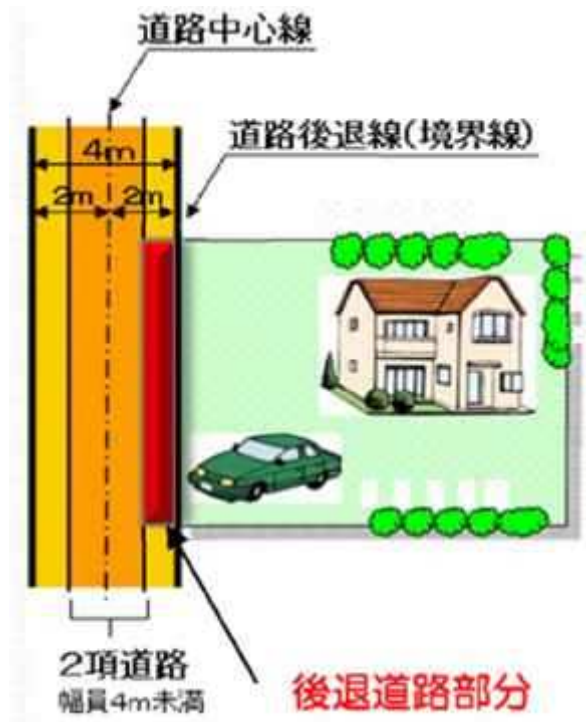


図 8-17 後退道路イメージ

8.6. 今後の道路整備における特記事項

今後の道路整備を進めるにあたり、下記事項について、検討や注意をする必要があります。

(1) 市道のバリアフリー化

新設道路については、道路構造令等に基づき、誰もが移動しやすい道路整備を進めます。また、既存道路についても、法律に基づく基本構想（通称：バリアフリー基本構想）に基づき、バリアフリー化を進めていきます。



図 8-18 バリアフリー化整備事例

出典：東京都道路バリアフリー推進計画 平成 28 年 3 月 東京都建設局

(2) 市道の無電柱化

道路の新設や大規模改修にあたり、災害時の道路寸断や通常時の通行空間の確保等を目的に、道路の無電柱化が必要となります。ただし、無電柱化を実施するには、一定以上のスペースが必要になることから、その対象となる路線については、別途検討していきます。



整備前

整備後

図 8-19 無電柱化整備事例

出典：東京都道路バリアフリー推進計画 平成 28 年 3 月 東京都建設局

(3) 関係法令との整合

道路の整備にあたっては、道路に関する法令のみならず、まちづくりに関する法令や建築に関する法令等にも整合させる必要があります。

例えば、国分寺市まちづくり条例施行規則において、「別に定める国分寺駅周辺の道路については、原則として、道路中心線から水平距離で4.5メートル以上後退すること。」と定めております。

地区計画との整合や、国分寺市まちづくり条例に該当する開発事業の適用状況等を踏まえ、「別に定める国分寺駅周辺の道路」については、図8-20のとおりとします。

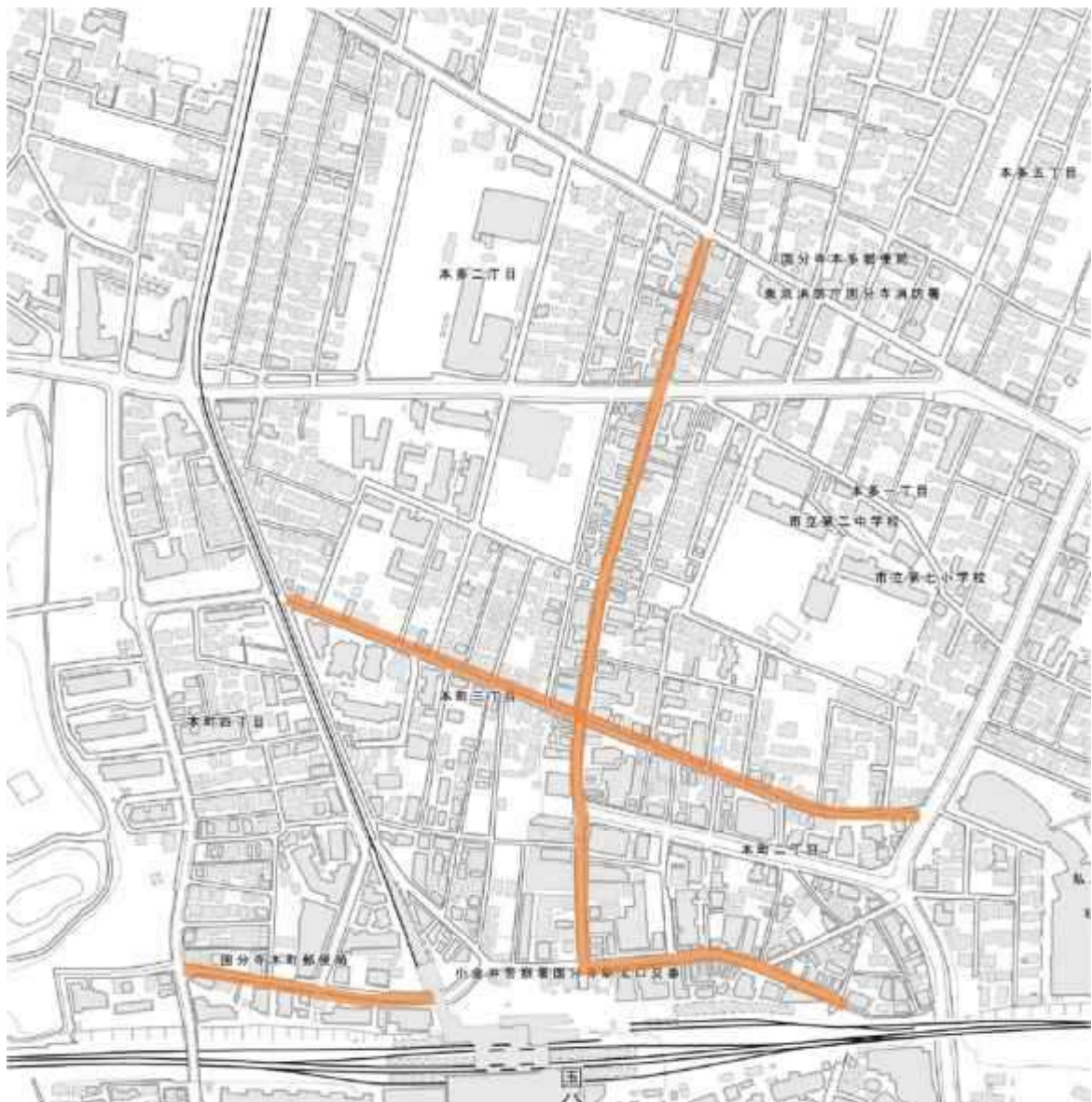


図 8-20 国分寺駅周辺の道路

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

(4) 踏切の整備

本市には踏切が9箇所あり，そのうち6箇所が市道となっています。本市の踏切は，踏切改良促進法に基づく，緊急的な対策が必要な踏切としての指定は，現在のところありませんが，状況に応じた対策について検討していきます。



整備前

整備後

図 8-21 踏切対策の事例

出典：「古市場踏切」横浜市記者発表資料 令和3年6月 横浜市道路局

資料編

1. 交通に関するアンケート調査(令和2年2月実施)

(1) 交通手段別の満足度

全市平均では「①鉄道」の満足度が最も高く、次いで「④自動車」「②路線バス」の順に満足度が高い結果となっています。道路と関連性の高い、自動車、自転車及び徒歩については次のとおりです。

- ・自動車の満足度は、東元町・西元町・泉町，東恋ヶ窪で比較的高く，本町・本多，光町・西町で低い。
- ・自転車の満足度は，東恋ヶ窪で高く，南町・東元町，光町・西町で低い。
- ・徒歩の満足度は，西恋ヶ窪，東恋ヶ窪で高く，光町・西町，新町・北町・並木町で低い。

表-1 交通手段別の満足度（5点満点）

居住地区	本町・本多		東恋ヶ窪		南町・東元町		東元町・西元町・泉町		西恋ヶ窪		日吉町・内藤		新町・北町・並木町		戸倉・東戸倉・富士本		高木町・西町		光町・西町		全市平均	
	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位
①鉄道	4.31	1	4.04	1	4.02	1	4.13	1	4.23	1	3.94	1	3.50	1	3.85	1	3.90	2	3.69	1	3.96	1
②路線バス	3.60	2	3.24	7	3.72	2	3.47	3	3.11	6	3.15	6	2.98	6	3.41	5	4.00	1	3.54	2	3.44	3
③ぶんなバス	3.46	3	2.84	9	3.52	3	3.07	8	2.82	9	2.80	7	2.54	9	3.18	8	2.04	9	3.20	6	2.99	9
④自動車	3.29	7	3.75	2	3.41	4	3.76	2	3.35	4	3.52	2	3.42	2	3.61	2	3.64	3	3.39	3	3.52	2
⑤タクシー	3.33	6	3.54	4	3.30	6	3.31	5	3.42	3	3.35	4	2.77	8	3.30	7	3.16	7	2.98	9	3.23	6
⑥バイク・原動機付自転車	3.36	5	3.54	5	3.00	8	3.08	7	3.00	8	2.73	8	3.31	3	3.50	4	3.22	6	3.20	4	3.21	7
⑦自転車	3.29	7	3.51	6	3.08	7	3.17	6	3.11	7	3.26	5	3.30	4	3.32	6	3.36	4	3.11	8	3.25	5
⑧徒歩	3.37	4	3.62	3	3.40	5	3.47	4	3.77	2	3.40	3	3.27	5	3.51	3	3.35	5	3.20	5	3.43	4
⑨その他	2.90	9	3.17	8	2.93	9	2.88	9	3.15	5	2.57	9	2.89	7	3.06	9	2.86	8	3.19	7	3.00	8

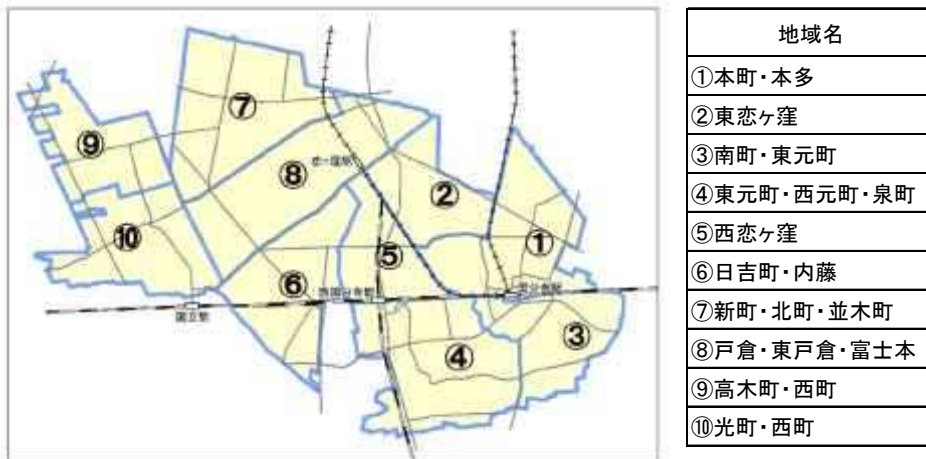


図-1 アンケート地域区分

(2) 道路の満足度

全市平均では「⑬道路緑化など街の景観への配慮」の満足度が最も高く、次いで「②自動車運転時の安全性（幹線道路）」「⑫排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮」「⑩バリアフリー化（駅周辺の道路）」「⑥歩行時の安全性（幹線道路）」の順に満足度が高い結果となっています。

一方で「⑨自動車・自転車・歩行者の通行幅（生活道路）」の満足度が最も低く、次いで「⑧自動車・自転車・歩行者の通行幅（幹線道路）」「⑤自転車利用時の安全性（生活道路）」の順に満足度が低い結果となっています。

「⑥歩行時の安全性（幹線道路）」の満足度は、地域により評価が異なり、「西恋ヶ窪」では地域内で最も高い満足度となっています。逆に「本町・本多」及び「南町・東元町」では、8番目の満足度となっており、当該地域における課題認識の違いが伺える結果となっています。

表-2 道路の満足度（5点満点）

居住地区	本町・本多		東恋ヶ窪		南町・東元町		東元町・西元町・泉町		西恋ヶ窪		日吉町・内藤		新町・北町・並木町		戸倉・東戸倉・富士本		高木町・西町		光町・西町		全市平均	
	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位
①自動車交通の流れ（渋滞等）	2.62	2	2.51	6	2.65	1	2.50	7	2.48	10	2.75	4	2.40	8	2.76	2	2.77	3	2.72	4	2.61	6
②自動車運転時の安全性（幹線道路）	2.47	5	2.65	4	2.60	2	2.63	3	2.80	3	3.03	1	2.66	2	2.84	1	2.74	4	2.71	5	2.72	2
③自動車運転時の安全性（生活道路）	2.31	9	2.27	10	2.32	9	2.48	9	2.51	9	2.25	11	2.35	9	2.38	9	2.30	10	2.41	8	2.36	9
④自転車利用時の安全性（幹線道路）	1.93	14	2.35	8	1.92	14	2.14	13	2.41	12	2.38	10	2.13	12	2.11	12	2.11	12	2.21	12	2.17	12
⑤自転車利用時の安全性（生活道路）	2.00	12	2.31	9	1.90	15	2.17	12	2.37	14	2.12	14	2.05	13	2.09	13	2.00	14	2.05	14	2.11	13
⑥歩行時の安全性（幹線道路）	2.31	8	2.54	5	2.34	8	2.72	2	3.13	1	2.96	3	2.43	6	2.70	3	2.60	7	2.54	6	2.63	5
⑦歩行時の安全性（生活道路）	2.19	10	2.26	13	2.42	7	2.46	10	2.62	7	2.44	8	2.19	11	2.36	10	2.42	8	2.26	11	2.36	8
⑧自動車・自転車・歩行者の通行幅（幹線道路）	1.94	13	2.10	14	1.96	12	2.11	14	2.51	8	2.24	12	1.97	14	1.95	14	2.02	13	2.12	13	2.09	14
⑨自動車・自転車・歩行者の通行幅（生活道路）	1.86	15	1.72	15	1.95	13	2.00	15	2.21	15	1.86	15	1.78	15	1.75	15	1.88	15	1.87	15	1.89	15
⑩バリアフリー化（駅周辺の道路）	2.84	1	2.77	1	2.52	5	2.51	6	2.75	5	2.66	6	2.63	4	2.54	6	2.73	5	2.83	1	2.67	4
⑪バリアフリー化（駅周辺以外の道路）	2.33	7	2.26	11	2.11	10	2.45	11	2.38	13	2.18	13	2.30	10	2.21	11	2.17	11	2.29	9	2.27	11
⑫排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮	2.57	3	2.76	2	2.59	3	2.59	4	2.79	4	2.66	5	2.71	1	2.66	4	2.78	2	2.78	2	2.69	3
⑬道路緑化など街の景観への配慮	2.44	6	2.71	3	2.52	4	2.98	1	2.98	2	2.96	2	2.64	3	2.62	5	2.96	1	2.77	3	2.77	1
⑭災害に強い道づくり	2.06	11	2.26	11	1.96	11	2.53	5	2.44	11	2.42	9	2.42	7	2.39	8	2.38	9	2.27	10	2.32	10
⑮防犯への配慮（街灯設置など）	2.48	4	2.40	7	2.47	6	2.48	8	2.69	6	2.58	7	2.60	5	2.50	7	2.68	6	2.43	7	2.53	7

(3) 今後取り組むべき交通施策の重要度

全市平均では「⑩歩道の整備」の重要度が最も高く、次いで「⑮自転車通行空間の整備」「⑳防犯対策（街灯の増設など）」「④生活道路の交通事故対策」「⑪高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備」の順に重要度が高い結果となっています。

「⑩歩道の整備」の重要度が最も高くなっている地域がほとんどですが、「西恋ヶ窪」では「⑪高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備」が最も高くなっています。

表-3 交通施策の重要度（5点満点）

居住地区	本町・本多		東恋ヶ窪		南町・東元町		東元町・西元町・泉町		西恋ヶ窪		日吉町・内藤		新町・北町・並木町		戸倉・東戸倉・富士本		高木町・西町		光町・西町		全市平均	
	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位	評価値	順位
①幹線道路の新設や拡幅	4.05	11	3.90	12	3.84	12	3.97	8	3.78	12	3.50	16	3.81	14	3.80	13	3.63	14	3.78	12	3.80	12
②生活道路の新設や拡幅	4.27	4	4.17	6	3.88	10	3.94	9	3.90	9	4.03	6	4.31	4	4.08	8	4.00	8	4.14	8	4.07	8
③幹線道路の交通事故対策	4.24	6	4.06	10	3.93	9	4.01	7	3.98	8	3.68	13	3.99	11	3.92	10	3.96	9	4.10	9	3.98	9
④生活道路の交通事故対策	4.41	2	4.11	9	4.04	6	4.03	6	4.18	2	4.13	5	4.39	3	4.27	2	4.29	2	4.30	3	4.21	4
⑤交差点対策（渋滞対策・安全性向上）	4.22	7	4.26	5	4.01	7	3.91	10	4.05	7	3.98	9	4.27	6	4.14	6	4.24	5	4.30	4	4.14	6
⑥延焼遮断帯となる広い幅員の道路整備	4.12	10	3.88	13	3.97	8	3.88	12	3.75	13	3.85	10	3.94	12	3.94	9	3.82	10	3.98	10	3.91	11
⑦災害時の避難を可能とする生活道路の拡幅	4.20	8	4.13	8	4.09	5	4.06	4	4.08	6	4.03	6	4.07	9	4.11	7	4.05	7	4.15	6	4.10	7
⑧踏切対策（渋滞対策・安全性向上）	3.93	14	4.33	3	3.61	15	3.46	18	3.88	11	3.57	15	3.74	18	3.82	12	3.42	16	3.36	18	3.70	15
⑨鉄道のサービス向上	3.45	19	3.53	19	3.45	17	3.58	17	3.57	17	3.41	19	3.50	20	3.48	18	3.15	19	3.39	17	3.45	18
⑩バスのサービス向上	3.43	20	3.62	18	3.24	20	3.25	20	3.23	19	3.50	17	3.81	14	3.45	19	3.30	18	3.46	16	3.43	19
⑪タクシーのサービス向上	3.17	21	3.21	21	2.95	21	2.91	21	3.07	21	3.21	21	3.37	21	3.08	21	2.95	21	3.00	21	3.09	21
⑫駅前広場の改善	4.02	12	3.73	17	3.64	13	3.65	15	3.63	15	3.42	18	3.60	19	3.50	17	2.96	20	3.13	20	3.52	17
⑬鉄道駅周辺の駐車場整備	3.47	18	3.48	20	3.29	19	3.44	19	3.21	20	3.34	20	3.76	17	3.38	20	3.40	17	3.26	19	3.40	20
⑭鉄道駅周辺の駐輪場整備	3.60	17	3.84	14	3.43	18	3.61	16	3.55	18	3.74	12	4.02	10	3.62	16	3.70	12	3.72	13	3.68	16
⑮自転車通行空間の整備	4.17	9	4.45	2	4.23	2	4.05	5	4.17	3	4.27	3	4.42	2	4.22	4	4.27	3	4.32	2	4.26	2
⑯歩道の整備	4.55	1	4.53	1	4.39	1	4.44	1	4.14	5	4.45	1	4.50	1	4.36	1	4.44	1	4.40	1	4.42	1
⑰高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備	4.25	5	4.13	7	4.18	3	4.23	3	4.19	1	4.21	4	4.31	4	4.24	3	4.24	4	4.14	7	4.21	5
⑱沿道環境問題対策（騒音・排気ガス）	3.84	15	3.81	15	3.54	16	3.84	13	3.72	14	3.78	11	3.86	13	3.78	15	3.65	13	3.61	15	3.74	13
⑲地球環境問題対策（温室効果ガス）	4.01	13	3.95	11	3.87	11	3.91	10	3.88	10	4.01	8	4.07	8	3.79	14	3.80	11	3.84	11	3.91	10
⑳防犯対策（街灯の増設など）	4.38	3	4.27	4	4.09	4	4.25	2	4.17	3	4.29	2	4.20	7	4.22	4	4.20	6	4.17	5	4.22	3
㉑散策路の整備	3.84	16	3.76	16	3.61	14	3.68	14	3.59	16	3.66	14	3.77	16	3.85	11	3.60	15	3.69	14	3.70	14

(4) 市内道路の課題箇所

市内の道路で課題があると思う区間では、「国分寺街道」の回答者が最も多くなっています。この区間の課題は、道路幅員が狭い点や歩道がない点が多く挙がっています。

その他、「熊野神社通り」「駅前通り」「内藤橋街道」の回答者数が多い結果となっており、これらの区間でも道路幅員が狭い点への指摘が多くなっています。

箇所としては「熊野神社通りと西武国分寺線との踏切」を指摘する回答者が最も多くなっています。その理由の多くは、踏切の幅員が狭い点や踏切の横断が危険な点です。

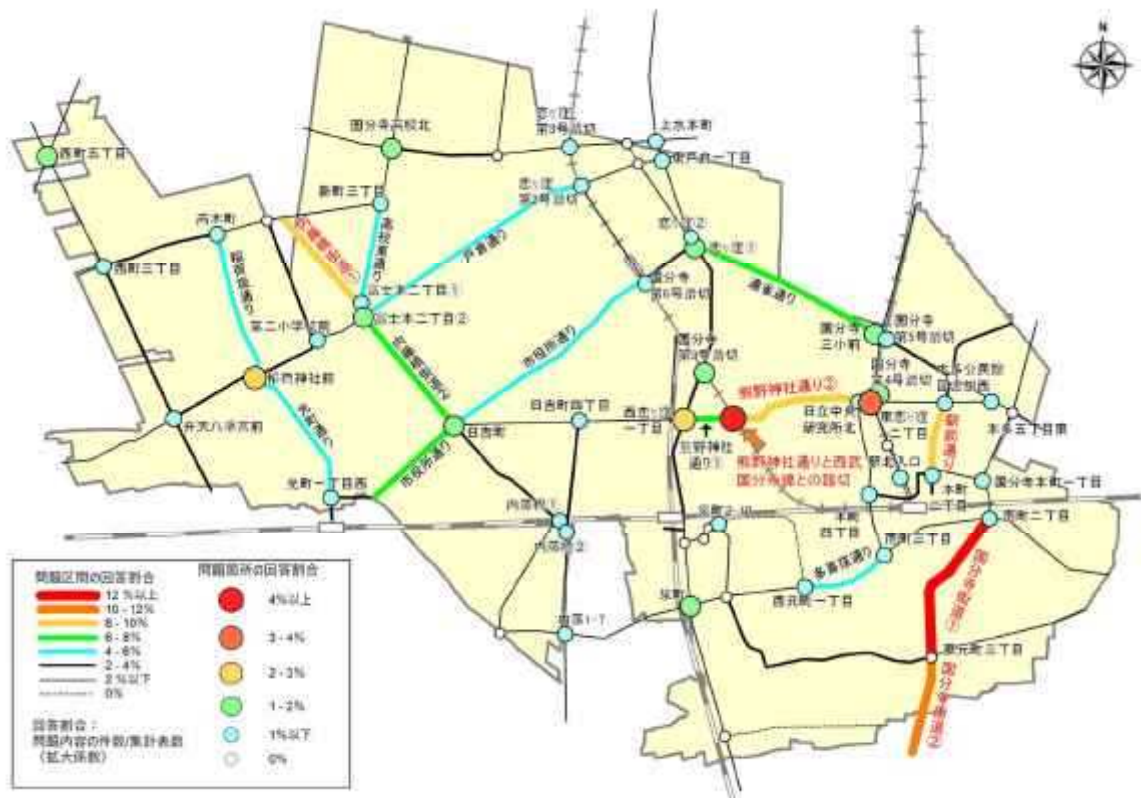


図-2 アンケート調査による道路の課題箇所

2. ボトルネック箇所

現地調査や市民アンケート調査（資料編 1. 交通に関するアンケート調査（令和2年2月実施）参照）より、ボトルネックと推測される箇所（交差点及び踏切）を、図-3、表-4のとおり抽出しました。



図-3 ボトルネック箇所

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

表-4 ボトルネック交差点・踏切名

番号	交差点・踏切名	番号	交差点・踏切名
1	本町二丁目	13	国分寺北高校
2	国分寺本町一丁目	14	富士本二丁目
3	南町二丁目	15	日吉町
4	東元町三丁目	16	西恋ヶ窪一丁目
5	南町三丁目	17	恋ヶ窪
6	本町四丁目	18	国分寺三小前
7	泉町	19	東恋ヶ窪二丁目
8	光町一丁目	20	国分寺線国分寺第1号踏切
9	光町一丁目東	21	国分寺線国分寺第3号踏切
10	稲荷神社前	22	国分寺線恋ヶ窪第2号踏切
11	西町三丁目	23	多摩湖線国分寺第4号踏切
12	西町五丁目	24	多摩湖線国分寺第5号踏切

3. 課題箇所(踏切及び区間)の交通錯綜状況

自動車路側帯を走行したり、歩行者が車道を通行したりする、交通錯綜状況を把握するため、次の調査を行いました(表-5参照)。

表-5 交通錯綜状況調査

調査日	令和2年11月12日(木)及び令和2年11月13日(金)
調査時間	7:00~19:00(12時間)
調査箇所	課題箇所(踏切3箇所), 課題区間(15区間)
車種分類	自動車(乗用車, バス, 小型貨物車, 普通貨物車, 二輪車), 自転車, 歩行者(乳母車, 就学前児童, 小学生, 中学生, 高校生以上の学生, 一般成人, 高齢者, 車椅子, シェアカー, 補助具利用者)
測定方法	車道通行と歩道・路側帯通行に分けて通行量を観測する。
歩行者はみ出し交通量	歩行者の車道通行量
車両はみ出し交通量	「自動車・二輪車・自転車」の歩道・路側帯通行量
錯綜交通量	歩行者はみ出し交通量+車両はみ出し交通量
錯綜率	錯綜交通量/全交通量
はみ出し危険度	\log_{10} (歩行者はみ出し交通量×自動車交通量)

ピーク時(最も交通量の多い時間帯)の錯綜率は、N017, N03, N05, N018の順で高く、12h歩行者はみ出し危険度は、N013, N03, N016の順で高くなっています。(地点N0は次頁の図-5参照)

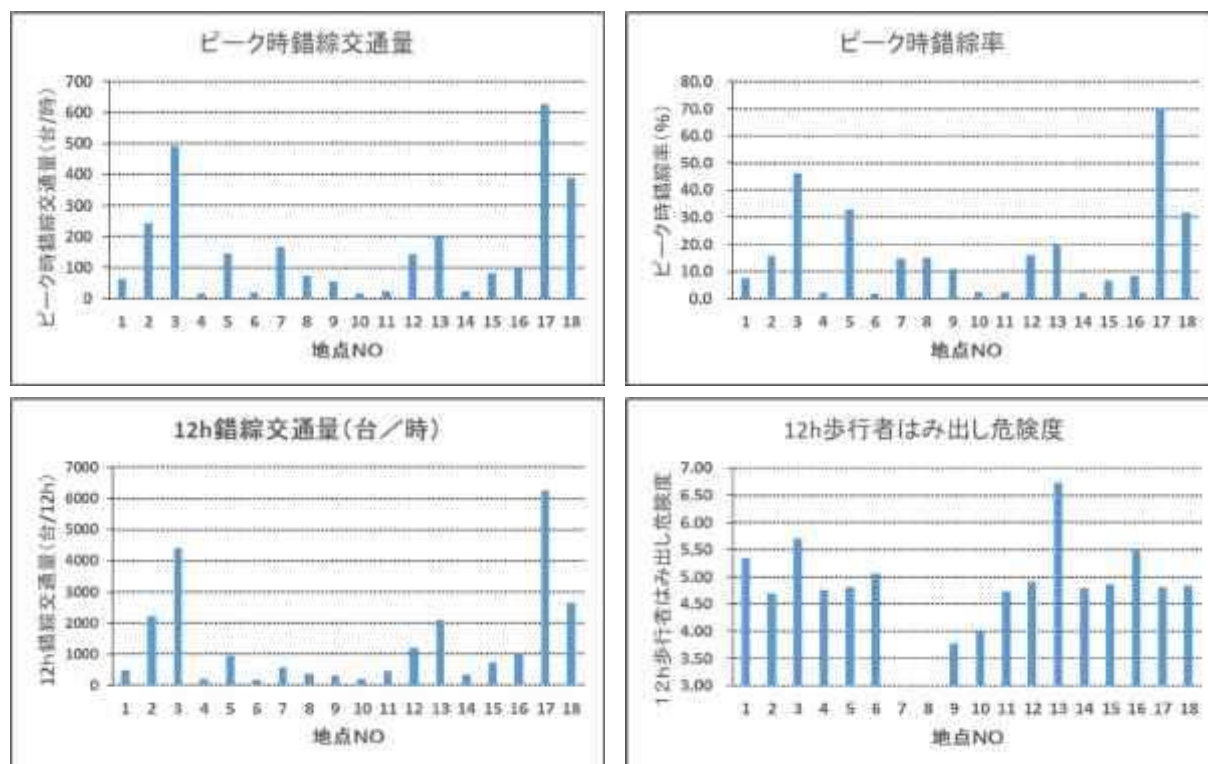


図-4 歩車錯綜指標

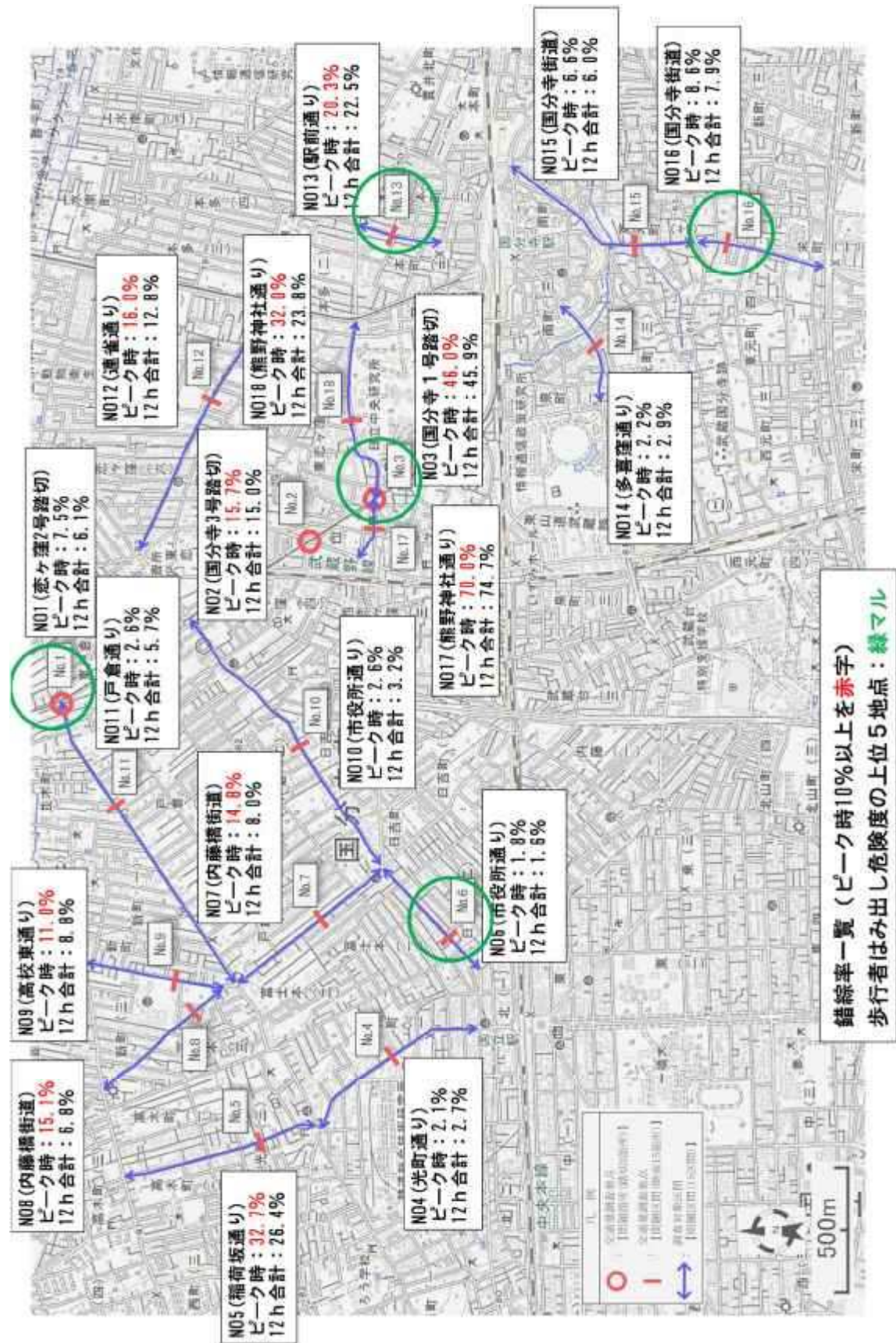


図-5 課題箇所

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

4. 地区別道路カルテ

都市計画道路等の幹線道路，鉄道を外郭として11地区（20細分割）に区分し（図-6，表-6参照），図-7～18のとおり道路等の状況を把握，整理しました。



図-6 地区区分

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

表-6 地区対象地域

番号	主な該当町丁	番号	主な該当町丁
①	本町1～4，本多1～2，東恋ヶ窪1	⑦-1	東恋ヶ窪6，東戸倉1～2，戸倉1
②-1	本多3～4	⑦-2	東恋ヶ窪2～5，西恋ヶ窪1，西恋ヶ窪3～4，日吉町4
②-2	本多1～5，東恋ヶ窪2～3	⑧-1	並木町1～2，東戸倉2，戸倉1～4，並木1～2，新町1
③-1	泉町1～3	⑧-2	日吉町3～4
③-2	東元町3～4，西元町1～4	⑨	北町1～5，並木町1～3
④-1	南町2～3	⑩-1	戸倉3，富士本1～2，光町1
④-2	東元町1～2，南町2	⑩-2	光町1～2，西町1
④-3	南町1，東元町1	⑪-1	高木町3，西町4～5
⑤	西恋ヶ窪1～3，日吉町1	⑪-2	高木町1～2，光町3，西町2～3
⑥	日吉町1～3，内藤1～2	⑪-3	新町1～3，富士本3

图-7 現況道路網

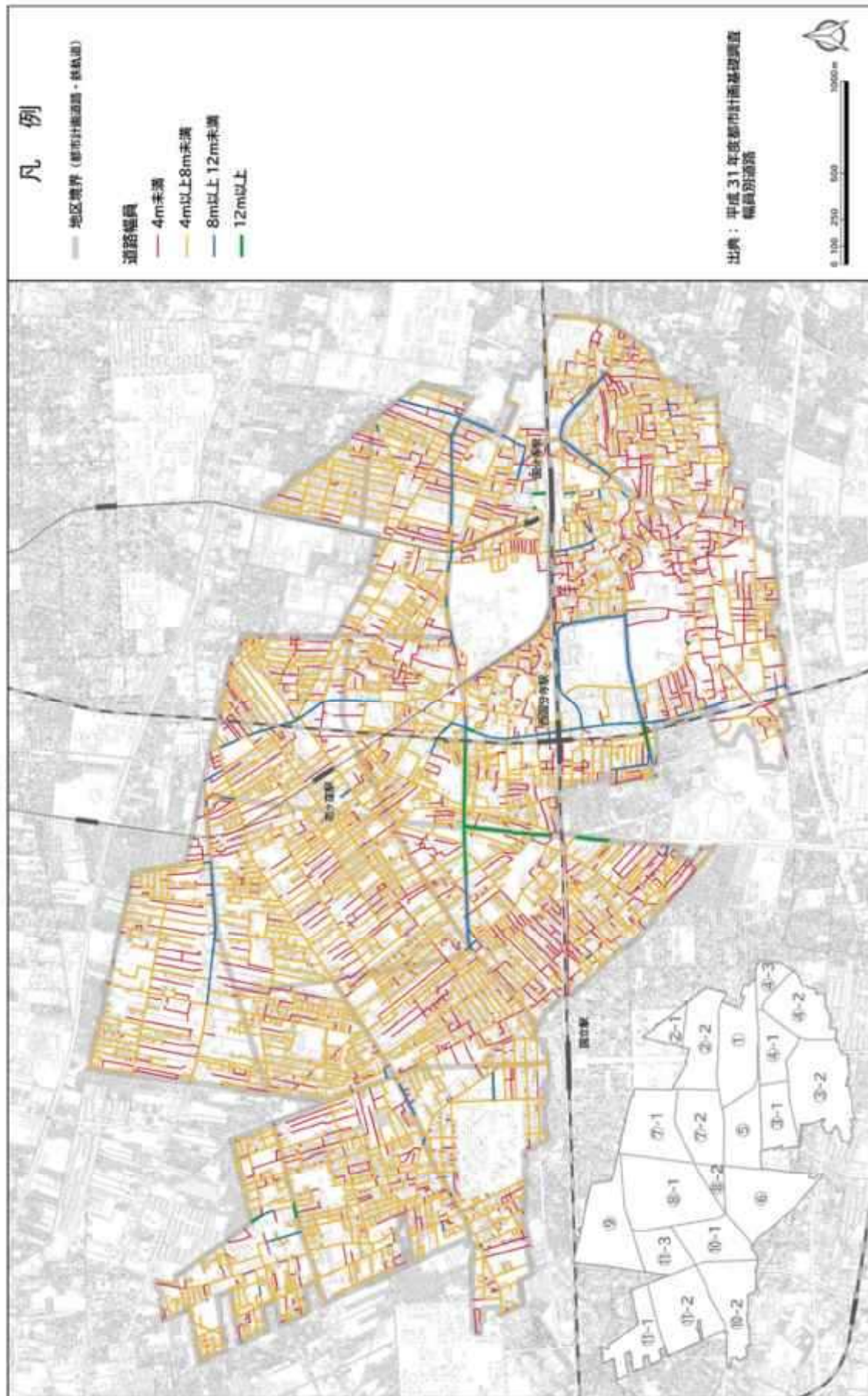


图-8 都市計画道路網

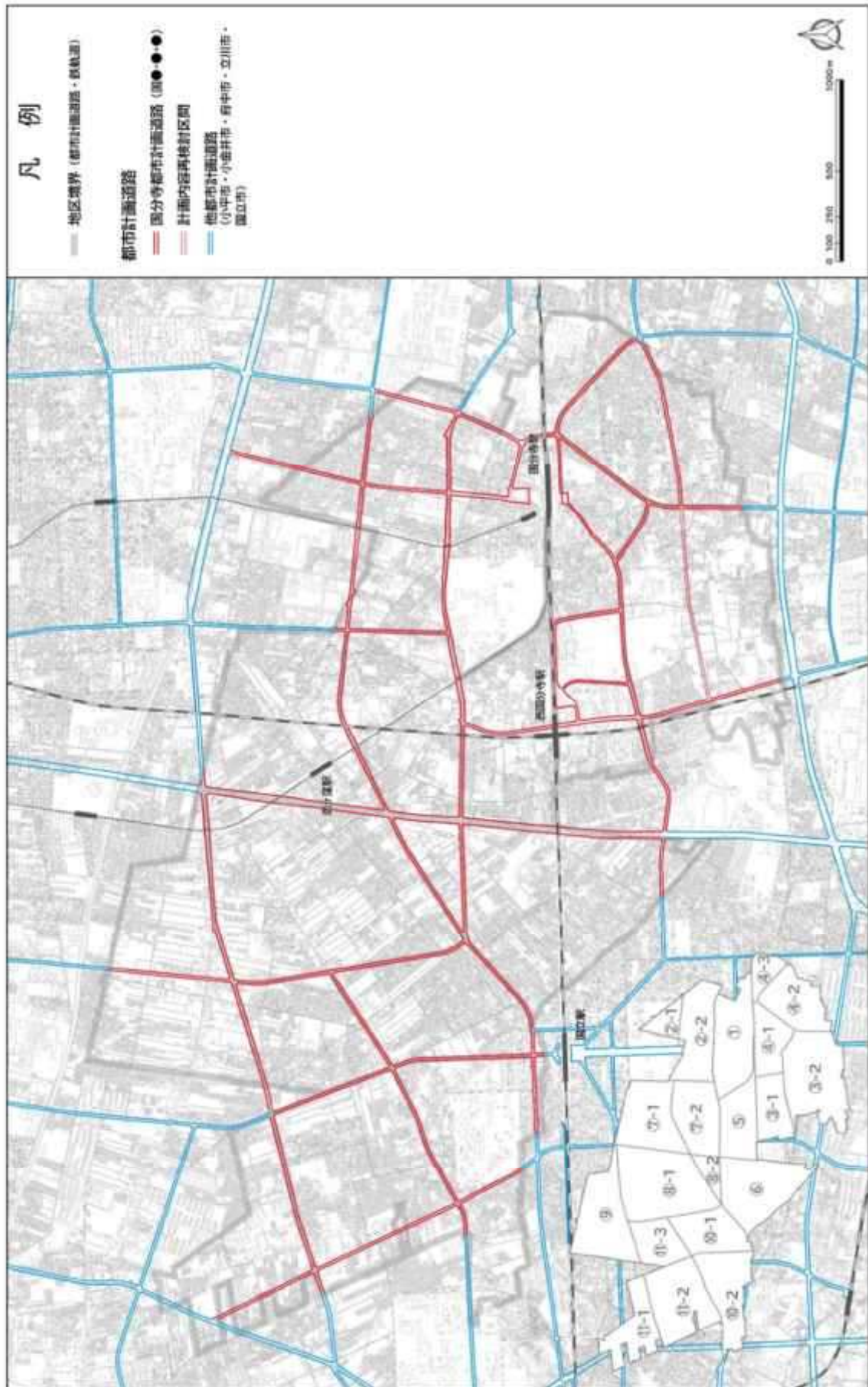


図-9 国分寺市内バス路線図

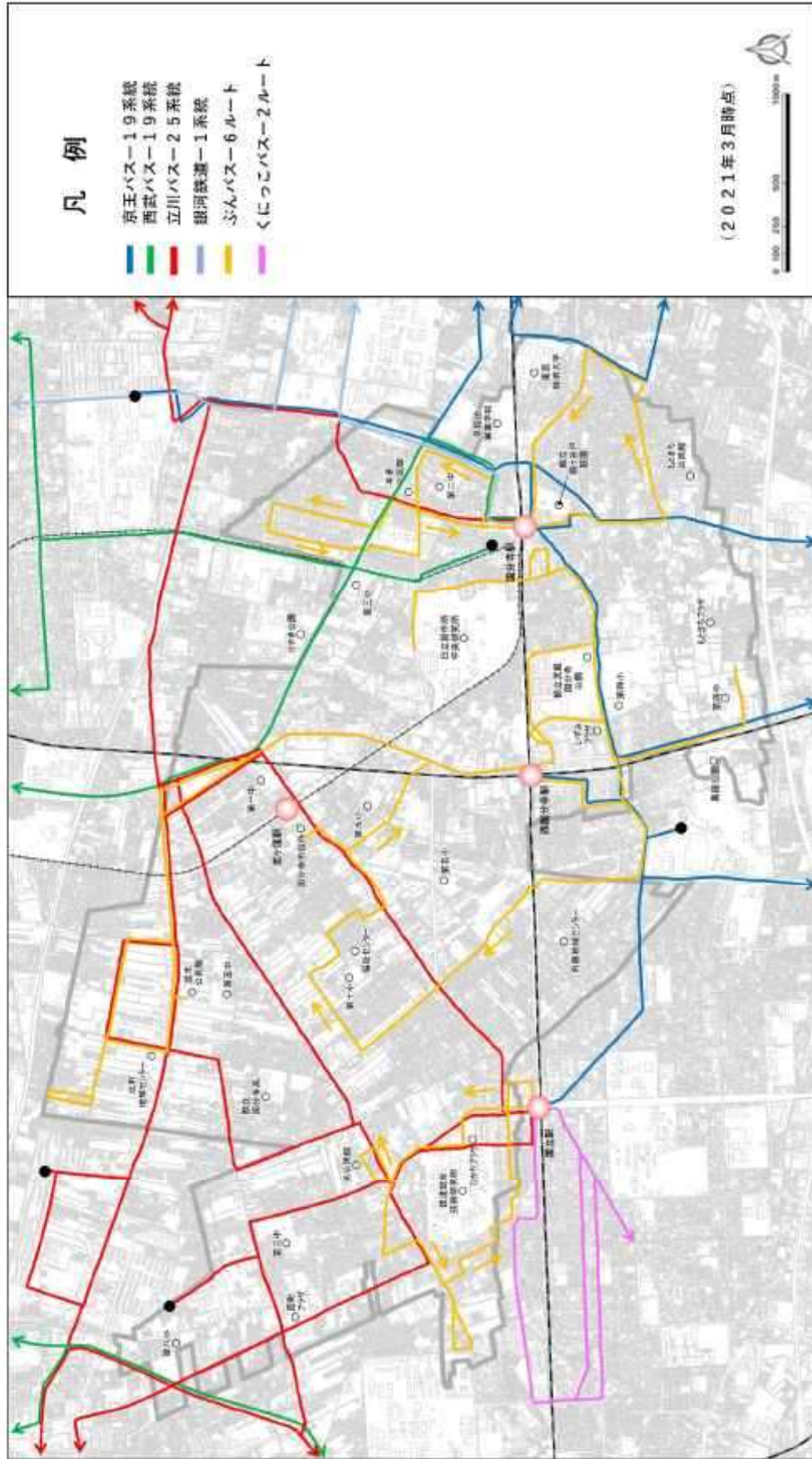


図-10 路線指定（緊急輸送道路・通学路）

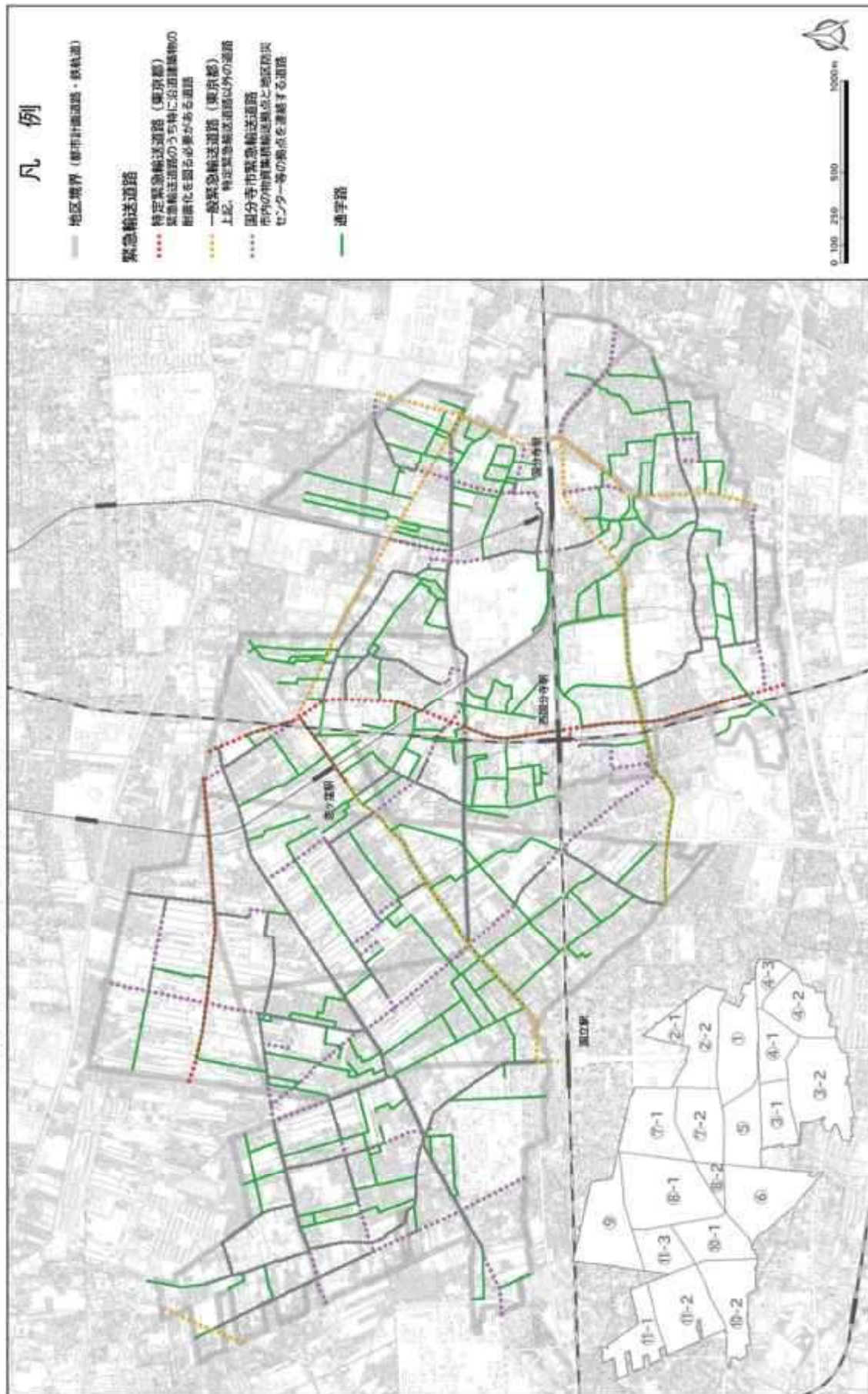


図-11 都市計画（都市計画道路の整備状況・面整備等計画）

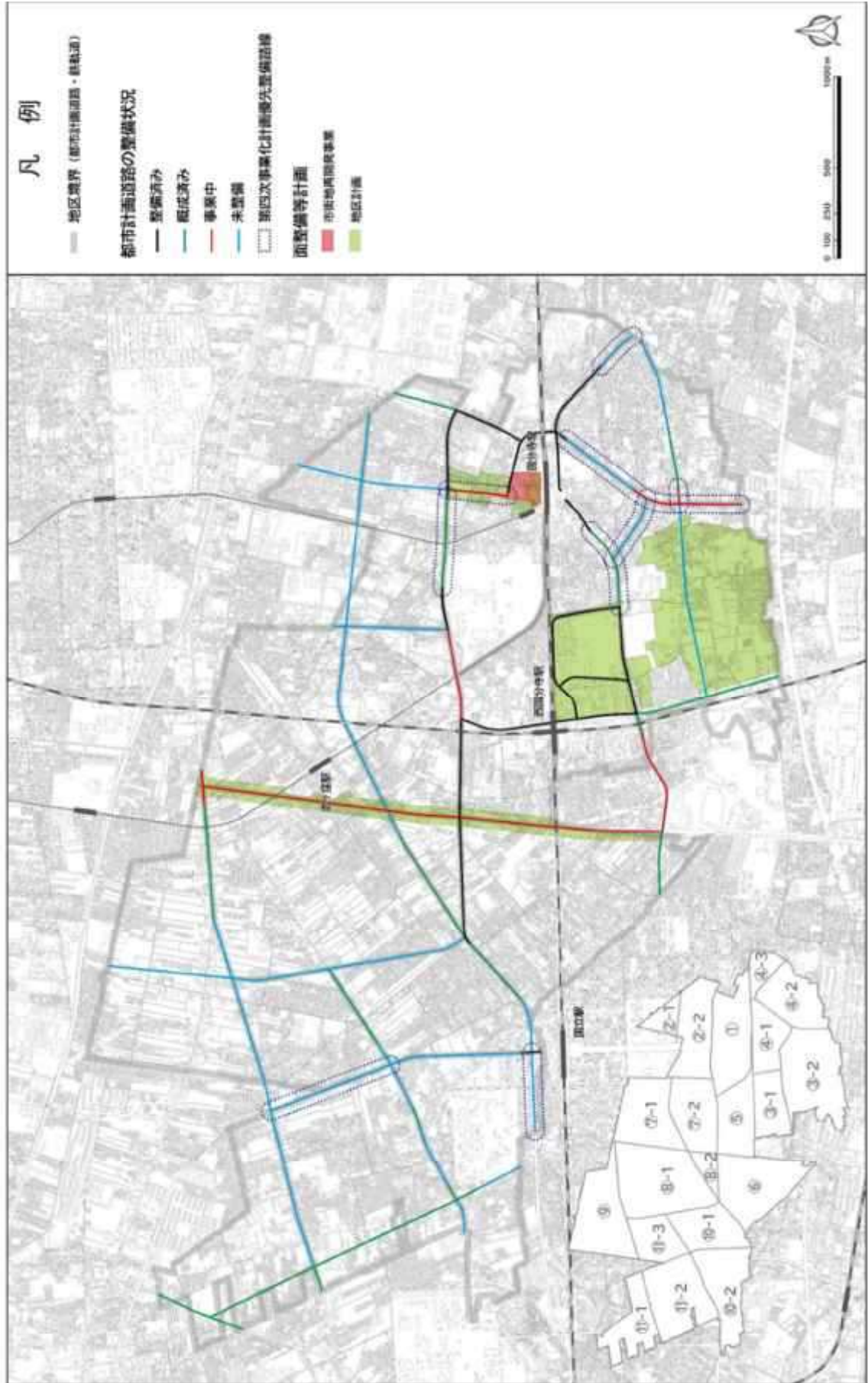


図-12 交通安全（交通事故発生状況・スクールゾーン）

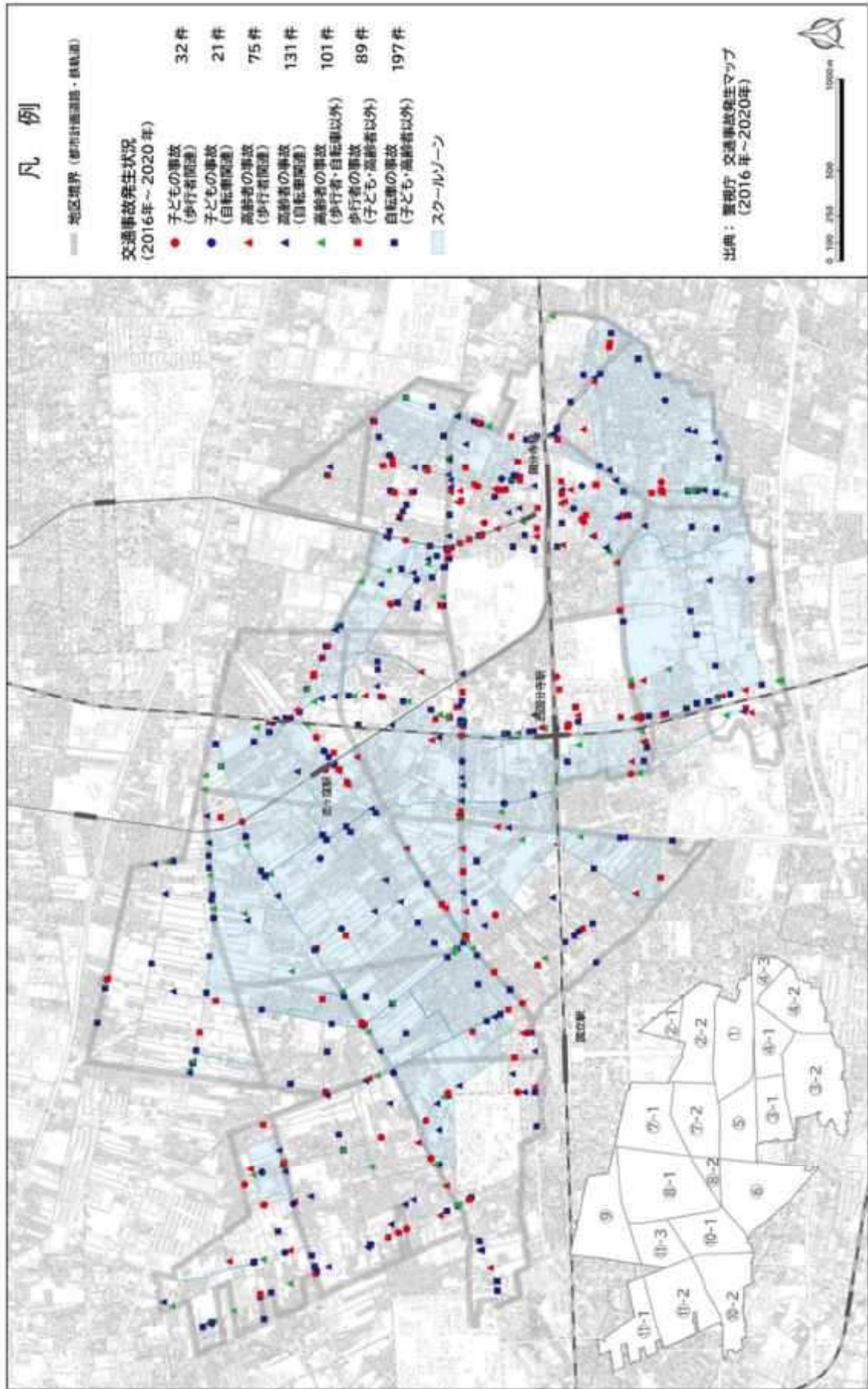


図-13 交通安全（交通事故発生状況（子ども）・スクールゾーン）

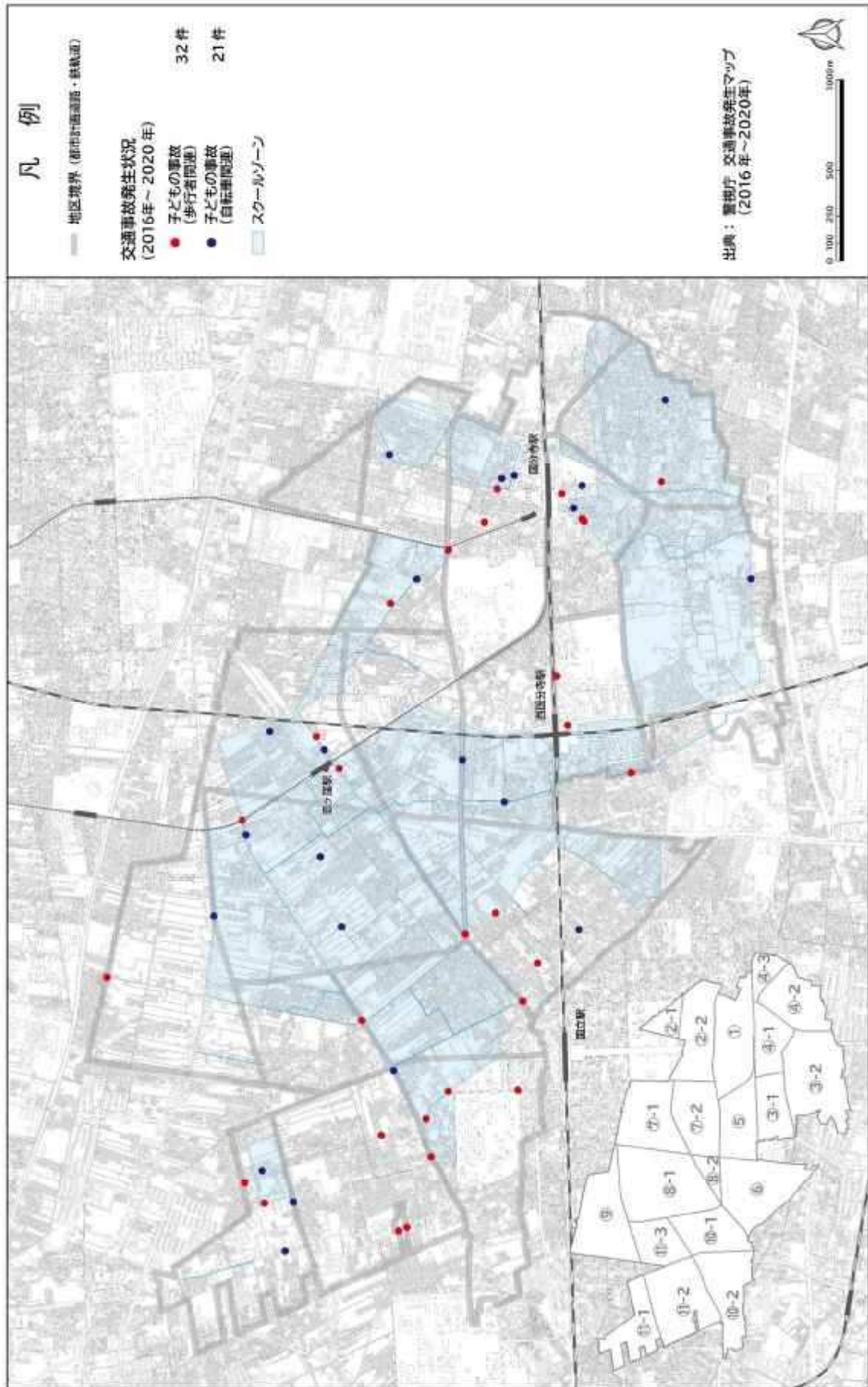


図-14 交通安全（交通事故発生状況（高齢者）・スクールゾーン）

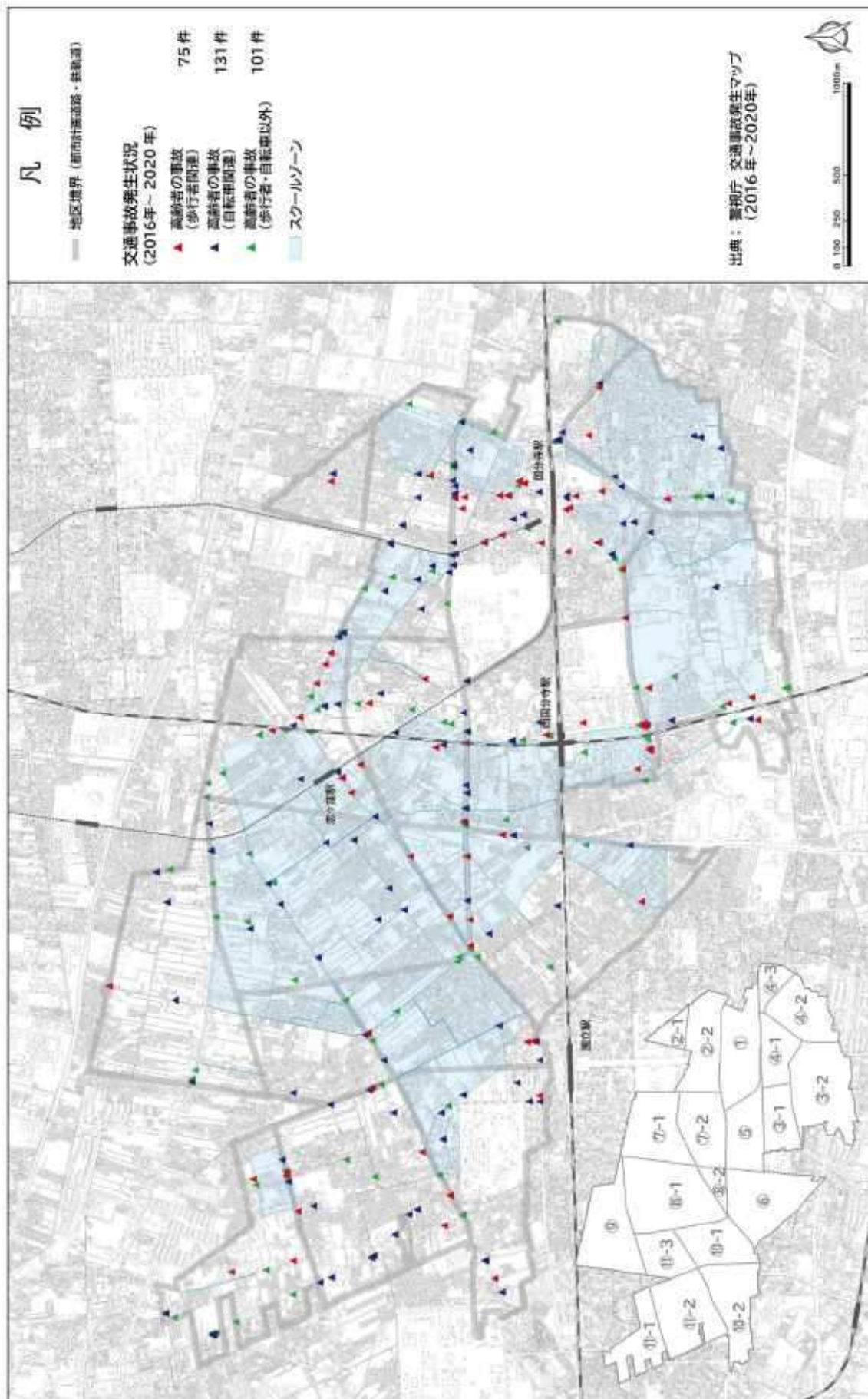


図-15 交通安全（交通事故発生状況（子ども・高齢者以外）・スクールゾーン）

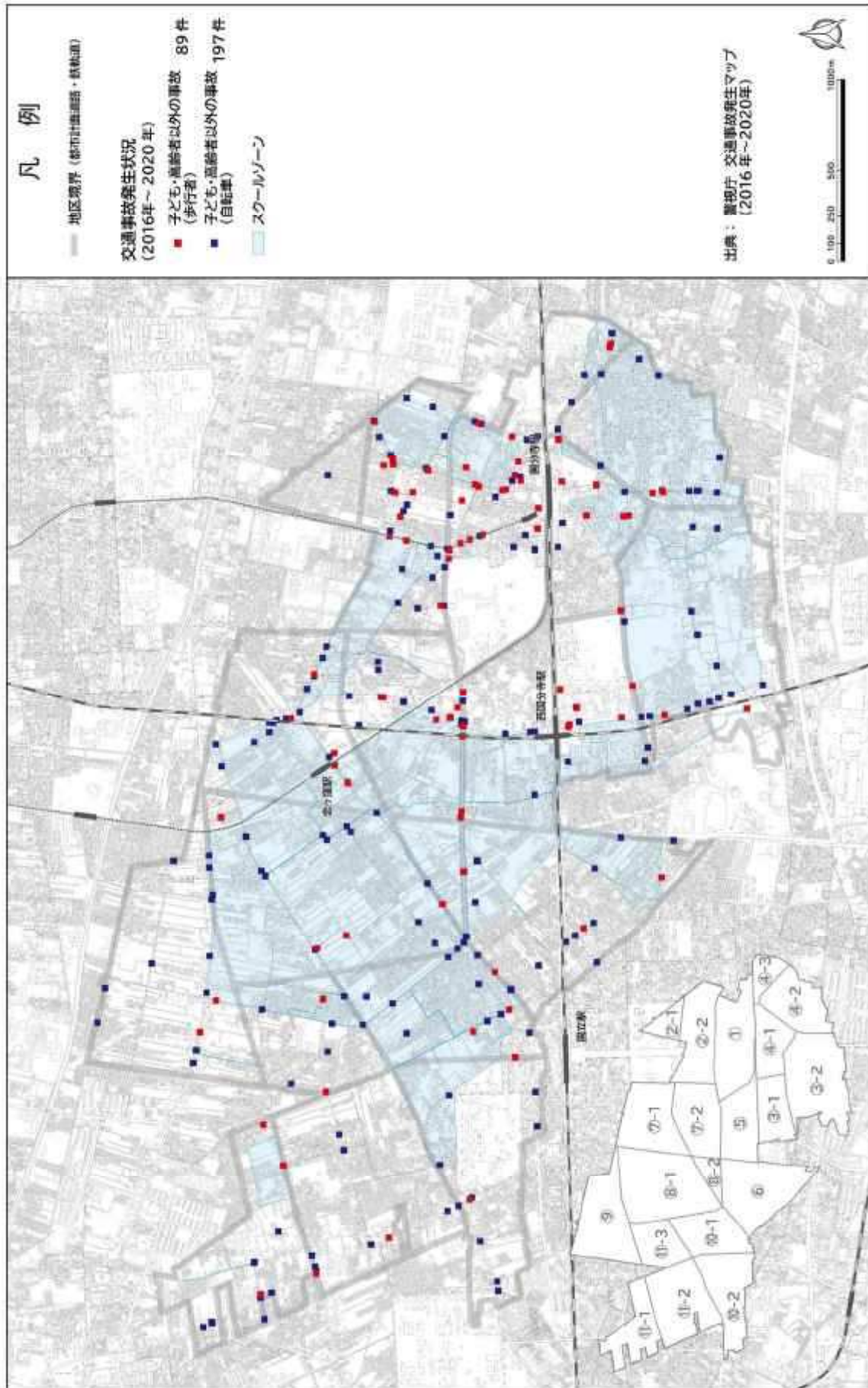


図-16 交通安全 (交通安全対策・施設配置)

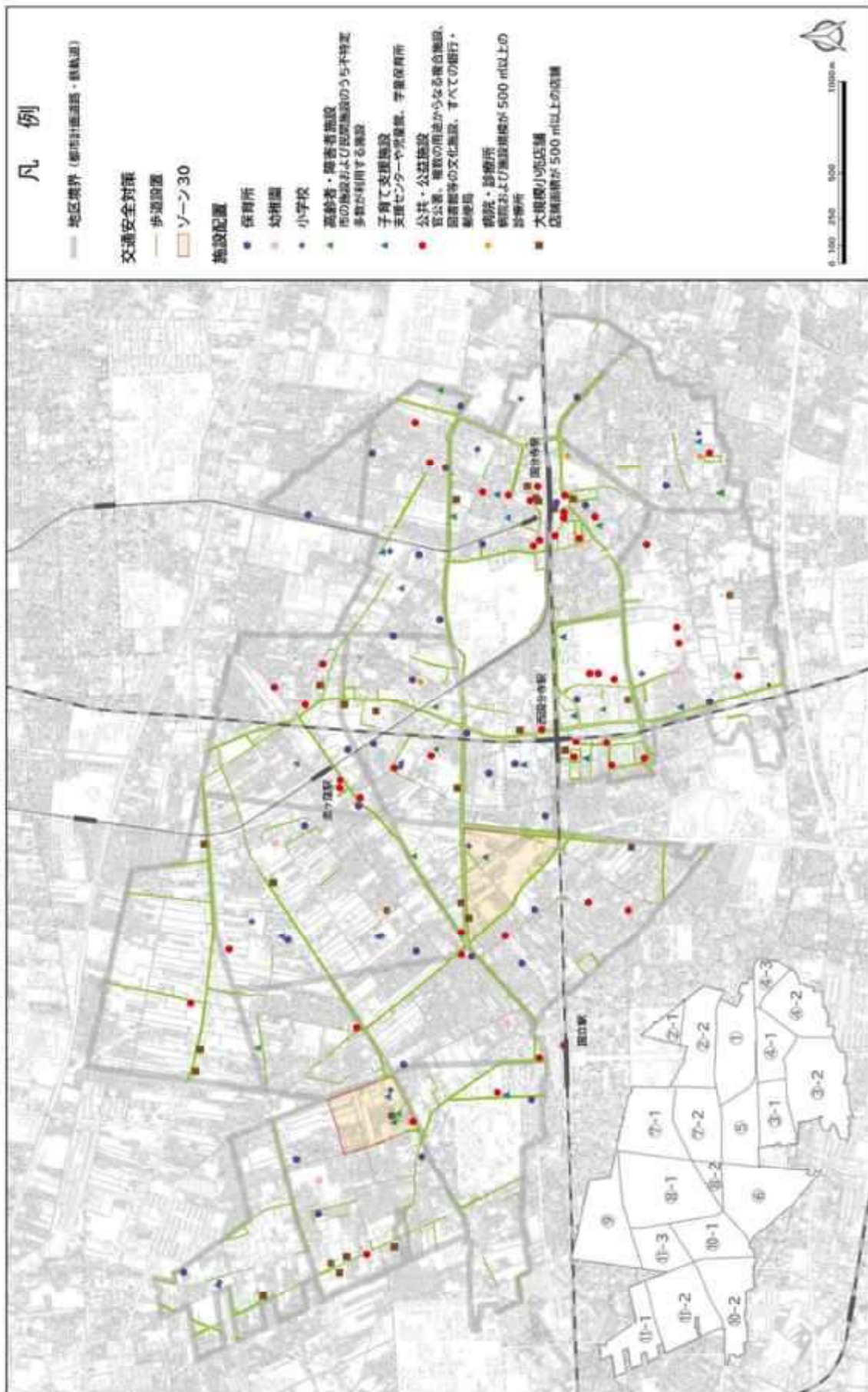


図-17 防災関連（建物構造・避難場所・消防活動困難区域）

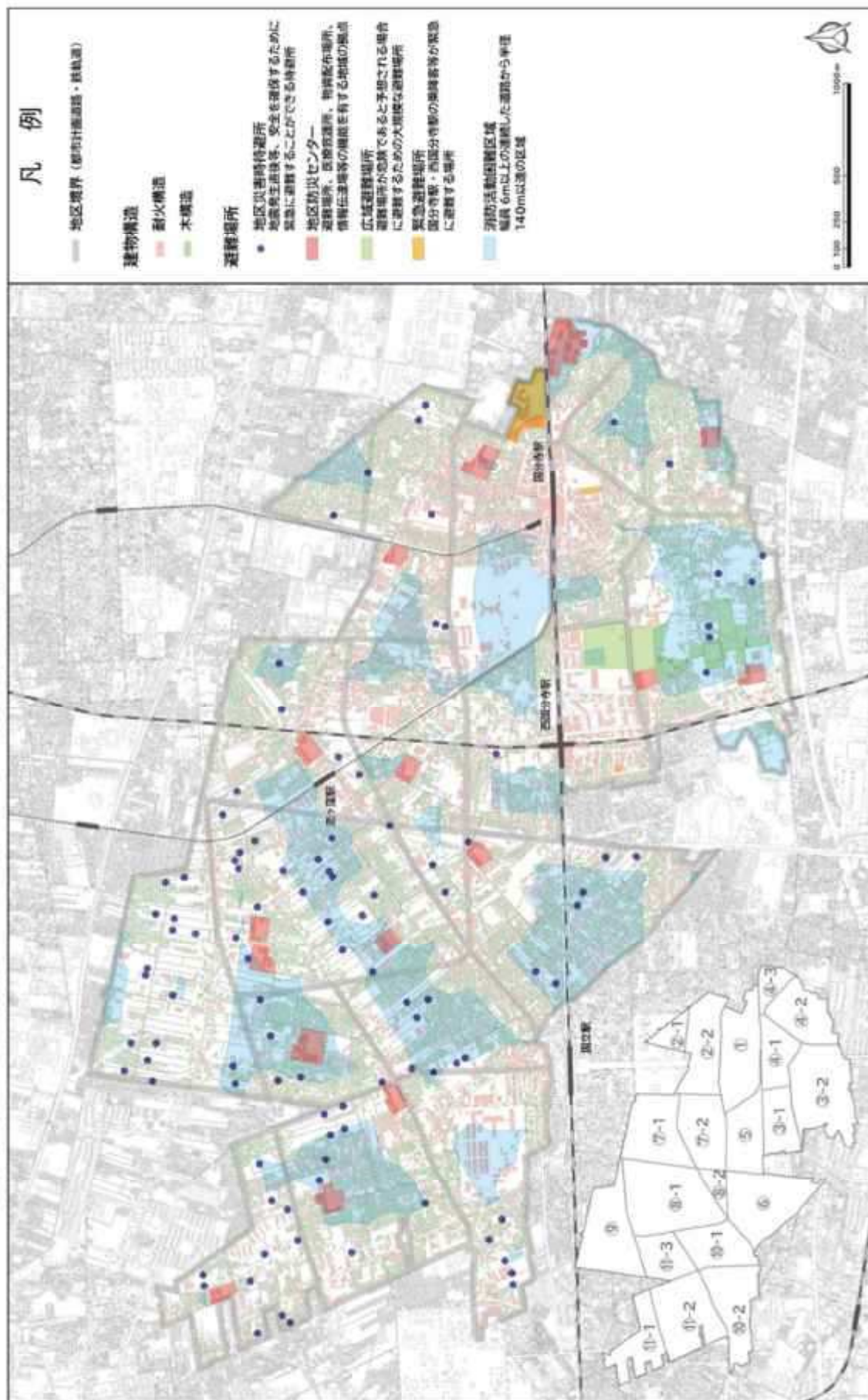
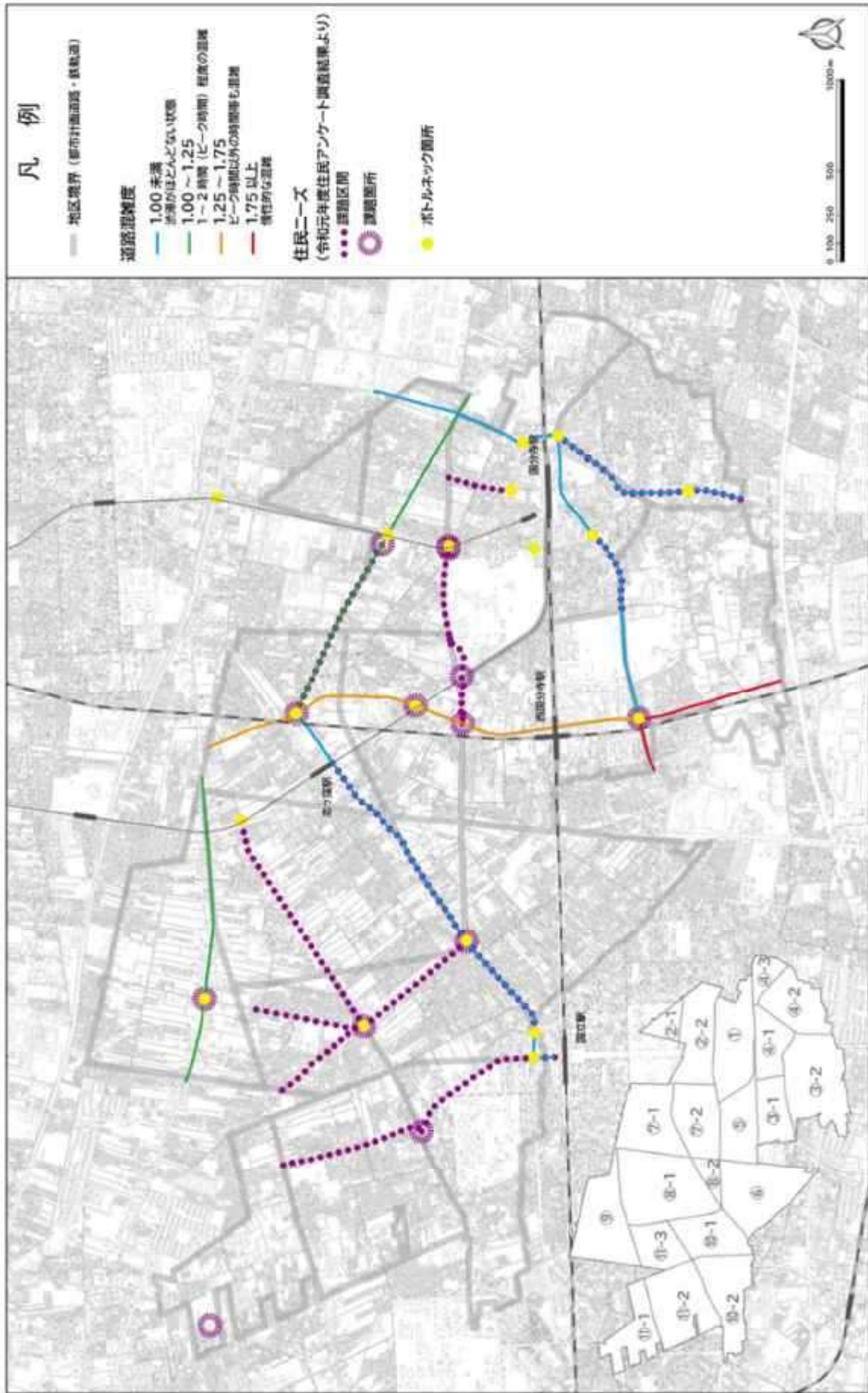


図-18 道路交通課題（道路混雑度・住民ニーズ・ボトルネック箇所）



P55～66 に示す道路等現況の概要は、表-7、表-8 のとおりです。

表-7 道路等現況①

項目	概要
道路幅員	<ul style="list-style-type: none"> 道路率は 25%程度が望ましい水準ですが、市平均で 14.8%と低く、特に①地区と⑩-2 地区が 11%と低くなっています。 幅員 8 m以上の面積当たり延長は約 5,500m/km²（文献「みちまちアメニティ 建設省都市局」より）が望ましい水準ですが、地区平均で約 1,760m/km²と低く、特に②-1 地区が 0 m/km²、⑩-1 地区が 112m/km²と低くなっています。 幅員 4 m未満の割合が地区平均 28.5%と狭幅員道路が多い状況です。特に③-2 地区が 54.5%、⑥地区が 39.2%と高くなっています。
都市計画道路の位置	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路が南北方向は 1 km 間隔、東西方向は 2 km 間隔で配置されています。都市計画道路は、南北、東西方向とも 500m 間隔で配置されており概ね適正な道路間隔になっています。
バス路線状況	<ul style="list-style-type: none"> バス路線が高密度で配置され、公共交通空白地域（一般的に鉄道駅 1 km・バス停 300m程度以遠）はおおむね解消されています。
緊急輸送路	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送路は市内各地区に配置されていますが、④-2、⑥及び⑩-1 では地区内の緊急輸送路が配置されていません。
通学路	<ul style="list-style-type: none"> 通学路は市内全域をカバーしています。第六小学校の通学路の密度が低くなっています。
都市計画道路、面整備の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は J R 中央線から離れた地域では大半が未整備となっています。地区計画は、国分寺駅北側、西国分寺駅南側と新府中街道沿線が指定されています。
交通事故発生状況	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の面積当たり発生件数(件/km²)は、①地区と④-1 地区で高くなっています。
スクールゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 各小学校周辺がスクールゾーンに指定されていますが、第八小学校周辺はスクールゾーンが設定されていません。
歩道設置	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路ではほとんど歩道が設置されていません。
ゾーン 30 指定エリア	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン 30 が⑥地区と⑩-2 地区で指定されています。
主要施設配置密度	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設（学校、高齢者施設、子育て施設、公共施設、病院及び大規模店舗）密度の高いのは③-1 地区と④-1 地区です。
建物耐火状況	<ul style="list-style-type: none"> J R 中央線沿線は比較的耐火建築物の割合が高くなっています。

表-8 道路等現況②

評価項目	評価内容
避難場所	<ul style="list-style-type: none"> 避難場所は各地区に配置されています。広域避難場所は西国分寺駅南側に配置されています。
消防活動困難区域	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動困難地域の割合は、地区平均で約 27%です。特に③-2 地区と⑪-3 地区では 50%以上となっています。
道路混雑度	<ul style="list-style-type: none"> 道路混雑度は府中街道，五日市街道，連雀通りで高くなっています。
課題箇所(市民アンケート調査)	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートによる，課題区間，課題箇所は市内随所にみられ，課題区間のないのが②-1，③-2，④-3，⑨及び⑪-1の5地区だけで，課題箇所のないのが②-1，④-1，④-2及び④-3の4地区だけです。
地区の評価	<ul style="list-style-type: none"> 道路状況・交通状況の評価が低いほど整備の必要性が高く，一方で人口密度や施設密度の高い地区ほど効果的な整備となります。

5. 策定経緯

表-9 検討会等の開催結果

年月	開催会議等	内 容
令和2年2月	国分寺市の交通に関するアンケート調査実施	・交通全般及び道路に関するアンケート調査
同上	国分寺市の道路・交通網に関する懇談会	・市内の交通に関する課題の聴取
令和2年9月	国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会	・都市交通マスタープランの策定状況 ・国分寺市の交通に関するアンケート調査の集計・分析結果の確認
令和2年12月	国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会	・都市交通マスタープランの策定状況 ・交通実態調査結果の確認
令和3年5月	国分寺市の都市交通に係るシンポジウム	・「都市交通における現状と未来」 東京理科大学理工学部土木工学科 寺部 慎太郎 教授 ・「これからの国分寺の道路交通計画に求められる視点とは？」 中央大学研究開発機構(現・東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科) 稲垣 具志 准教授
令和3年7月	国分寺市道路・交通計画パネル展示	・市内3箇所にて実施 ・現況整理結果の展示 ・先進技術ビデオ放映 ・アンケート
令和3年10月 11月	国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会	・都市交通マスタープランの確認 ・市道整備計画の確認

表-10 国分寺市道路・交通網計画策定委員会名簿

区 分	所 属
委員長	建設環境部長
副委員長	まちづくり部長
委員	まちづくり推進課長
同上	駅周辺整備課長
同上	建築指導課長
同上	西国分寺駅等周辺まちづくり担当課長
同上	道路管理課長
同上	交通対策課長
同上	下水道課長
同上	街路整備担当課長
事務局	建設事業課
同上	まちづくり計画課

6. 用語解説

【あ行】

○一般都道

主要地方道以外の都道で，地域住民の生活に密着した地域活性化を図るための道路。

【か行】

○幹線市道

市道には，1級市道，2級市道，その他市道があり，1級市道と2級市道を幹線市道としている。1級市道は基幹的道路網を形成するのに必要な道路，2級市道は幹線1級市町村道以上の道路を補完するもの。

○狭さく

自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする，あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路。

○緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため，高速自動車国道，一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路。

○グリーンベルト

運転者に歩行者への注意喚起を促すため，路側帯を緑色のカラー舗装とした道路。

○国分寺市緊急輸送道路

東京都の指定した緊急輸送道路から各地区防災センターへ連絡する，国分寺市が指定する道路。

○国分寺市まちづくり条例

協働のまちづくり，秩序あるまちづくり，協調協議のまちづくりについて定めるほか，開発事業に伴う手続，土地利用に関する基準，都市計画法の規定に基づく都市計画の手続などを総合的に定めた条例。

○混雑度

交通容量に対する実際の交通量の比率。

【さ行】

○自転車ナビマーク

自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するもので、矢印と自転車のピクトグラムが表示されているもの。

○自転車ナビライン

自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するもので、矢印が表示されているもの。

○主要地方道

高速道路や一般国道と一体となって、広域交通を担う幹線道路。

○主要生活道路

幹線道路で囲まれた地区内であって、その中で発生集中する交通を集約し、幹線道路へ繋げる道路。

○人口集中地区

人口密度が 4,000 人/km² 以上の国勢調査地区がいくつか隣接し、合わせて人口 5,000 人以上となっている地区。

○スクールゾーン

小学校周辺で通学時に交通規制により車両の通行を制限し、児童の安全確保を図るエリア。

○ストリートファニチャー

道路に設置される、ベンチや照明灯などの施設・機器の総称。

○ゾーン 30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高時速 30km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

【た行】

○道路率

面積に占める道路の割合のことで、数値が高いほど道路整備が進んでいると概ね解釈できる。望ましい道路率として、公共団体施行の土地区画整理事業の平均値 25%が目安となる。

○都市計画道路

都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

【な行】

○2項道路

建築基準法第 42 条第 2 項に規定された道路で、幅員 1.8m 以上 4m 未満の道路。

【は行】

○バスベイ

バス停留所で歩道に切れ込みを入れた形で設けられる、バスが停車するためのスペース。

○バリアフリー

多様な人が社会に参加する上での障壁（バリア）をなくすこと。交通分野では、駅やバスターミナルなどの「旅客施設」、鉄道やバスなどの「車両」、駅などを中心とした周辺の道路、駅前広場、信号機等に対策を講じるもの。

○ハンプ

自動車のスピードを抑制するために、道路を凸型に舗装したり、視覚的に凸型にした道路。

○ボトルネック

交通の処理可能な量が小さい箇所。一般道では主に交通処理可能量が小さい交差点が該当する。

【ま行】

○マスタープラン

基本となる総合的な計画。各種計画の上位に位置づけられる。

○みちまちアメニティ 建設省都市局

旧建設省都市局の監修による、みちづくりに関する書籍。その中の記述にある面積当たり道路延長に関して、主要区画道路（幹線道路からの交通を街区に導入し、又は街区の相互を連絡する道路）以上の値を合計すると、約 5,500 m/km²になる。

国分寺市市道整備計画

発行 /令和4年3月

発行者 /国分寺市 まちづくり部 まちづくり計画課

〒185-8501 東京都国分寺市戸倉1-6-1

TEL 042-325-0111(代表)