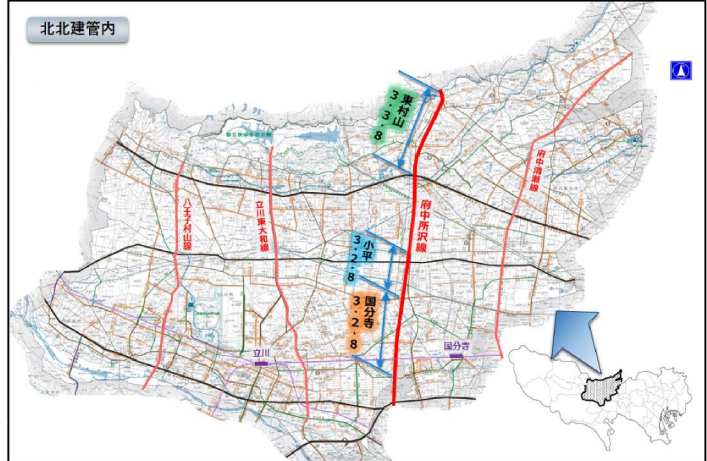


# 府中所沢・鎌倉街道線の設計業務について

## 1. 府中所沢線・鎌倉街道線の整備

北北建では現在、多摩南北主要5路線の一つである府中所沢・鎌倉街道線のうち、国分寺3・2・8、小平3・2・8、東村山3・3・8の区間の整備を重点的に推進している。

(図-1)



(図-1) 案内図

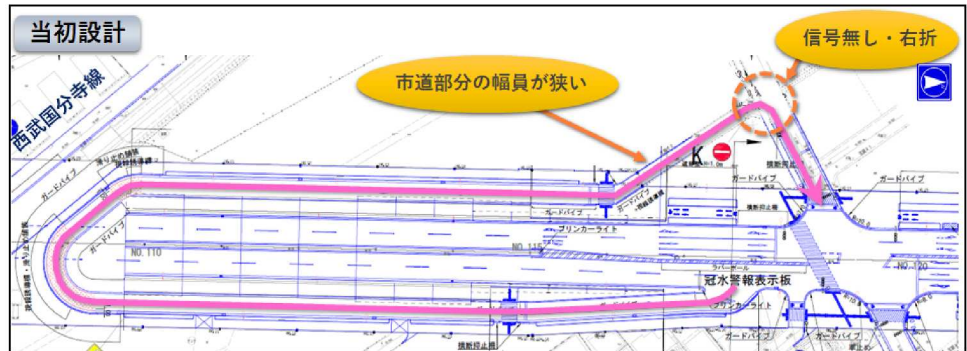
## 2. 道路設計の見直し事例

当該路線は、都市間の連携強化や交通の円滑化、防災性の向上などに大きく寄与するも

のだが、道路が整備されることで、交差する既存道路（以下“交差道路”）の通行形態や生活導線に影響を及ぼす場合がある。私が携わった時点で道路設計の進捗は中盤段階であったが、利便性を更にするために道路設計の一部見直しに取り組んだので、その事例を紹介する。

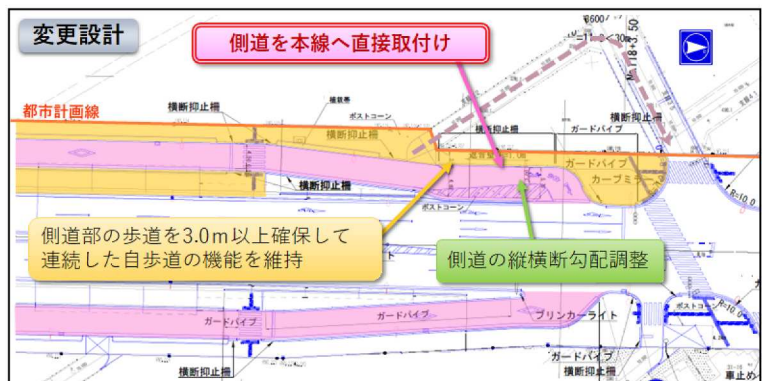
### 2-1. 国分寺3・2・8における見直し事例

国分寺3・2・8は、西武国分寺線をアンダーパスする形で交差している。西武線北側の側道は、当初設計では、側道の一部で国分寺市道を取り込んだ経路となっていた。私が担当



(図-2) 国分寺3・2・8当初平面図

者として現場へ足を運んだ際、この部分の幅員が狭い点や、本線へ合流するために信号がない交差点での右折を要する点が気になった。また、設計時に地権者折衝を行った際に、地域住民から当該箇所の利便性に関する不安の声も聞かれた。そこで、更なる利便性向上のため、改良案を検討することとした(図-2)。



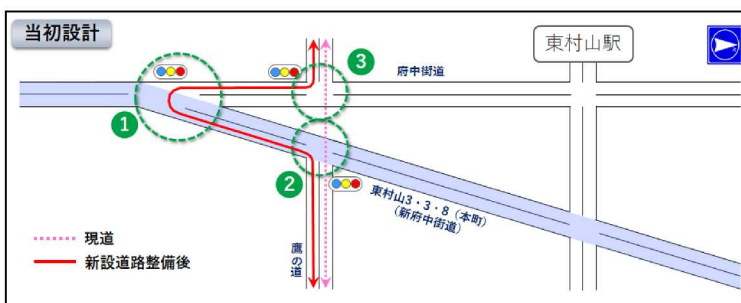
(図-3) 国分寺3・2・8変更後平面図

検討に際して、側道を本線に直接取りつけることを基本方針とした。設計にあたっては、本路線は全区間で自転車歩行者道として整備しているため、側道においても幅員 3.0m以上の自歩道を常に確保する必要があった。この条件下で側道部西側は都市計画線が段差状に狭くなる部分があり、連続した自歩道を確保するために工夫が必要だった。また、側道を本線へ直接取りつける際には、本線と側道部の高低差等を考慮して、縦横断勾配の調整を行いながら変更案を検討した。警視庁とは変更案をもとに設計協議を行い、最終的に計 15 案を提案した末に協議が完了した（図－3）。

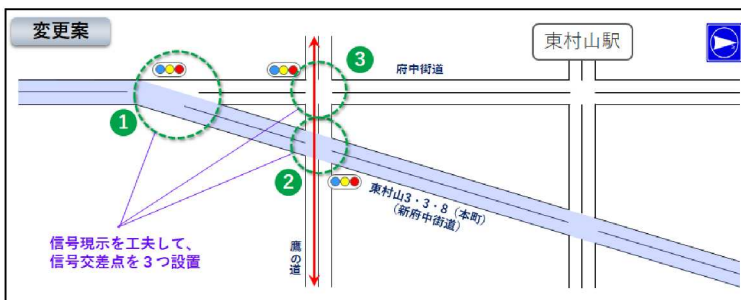
## 2-2. 東村山 3・3・8 における見直し事例

東村山 3・3・8 では、新設道路と府中街道が分岐する交差点と鷹の道との交差点が近接している。当初設計では、新設道路建設後に鷹の道を通行する場合、迂回する必要があった。しかし、実際に現場を歩いた際に鷹の道の交通量の多さを目の当たりにしたことや、地元や警視庁からも交差点形状に関する懸念の声があったことから、更なる利便性向上のために、交差点形状の再検討を行った（図－4）。

検討に際して、接続する道路は従前どおりの通行形態を確保することを基本方針とした。当初設計では信号交差点が 3



（図－4）東村山 3・3・8 当初設計



（図－5）東村山 3・3・8 変更案

つであったが、信号交差点の離隔の確保のために 2 つや 1 つに削減することが可能かを考え、変更案を多数検討した。しかし、信号がない交差点での安全確保のためには右折禁止や一方通行等の規制が必要となり、従前どおりの通行形態を維持できなかった。そこで、信号交差点は 3 つとしたうえで交差道路の通行形態を従前どおり維持しつつ、信号交差点の近接に起因する課題を解決する方針に切り替えた。信号交差点の近接に伴う課題への対応として、信号現示について進行方向手前と奥とで同時に視認される 2 つの信号の誤認に関するリスク軽減や、物理的に確保可能な滞留長に対して最適な信号現示を考え、（図－5）のとおり鷹の道を直進可能な交差点形状とした。今後、設計協議の早期完了を目指して警視庁と協議を行う予定である。

## 3. まとめ

骨格幹線道路は、都市間の連携強化や交通の円滑化などに寄与し、地震等の災害時に救援物資の輸送路や避難路として重要な役割を果たすものである。一方で、実際に現場に足を運んで得た様々な気付きや地域住民との折衝の中で、日常の生活導線が変化する等の地域住民への影響も大きいということを実感した。今後も道路設計を行う際には、現場に足を運び、地域住民の利便性という視点で気付きを得ながら、きめ細やかな設計を行っていきたい。