

立川駅前歩道立体化計画の検証結果

【問い合わせ先】

立川市まちづくり部都市計画課都市計画係

042-523-2111（2365）

はじめに

立川駅前歩道立体化計画は、歩行者、自動車交通の円滑化と安全性の向上及び豊かなオープンスペースの創出とまちづくりの活性化を図るため、平成5年度に計画を策定し、その後のまちづくりの進捗に合わせて改定してきました。

この計画では、公共が整備することとなっているメインデッキ、準メインデッキと民間が整備することとなっているサブデッキ等を位置づけ、これらが一体となって、駅周辺の歩道の役割をただ単に通り過ぎるだけの場所から、市民が集い・憩う・楽しむ場所へと転換し、周辺のビルを含めてアメニティ空間の形成を目指すこととしています。

今後の人口減少や少子・高齢化の進行を見据えて、安全安心、にぎわいや交流といった都市活動をしっかり維持するために、平成30年度から平成31年度にかけ、歩行者交通量調査や地下埋設物調査等を実施し、未整備デッキの必要性の確認や未整備の準メインデッキの実現可能性について検証し、このたびその結果をとりまとめました。

この検証結果を踏まえ、令和2年度以降は、その実現に向けた都市計画制度の活用等の更なる検証を行うとともに、計画の見直しについても検討を進めてまいります。

令和2年3月 立川市

1. 立川駅前歩道立体化計画

歩道立体化の目的（抜粋）

歩道の立体化は、歩行者・自動車交通の円滑化という利便性の向上にとどまらず、街づくりの視点から歩道の位置づけを見直し、豊かなオープンスペースの形成と街の活性化を目的とする。駅周辺の歩道の役割をただ単に通り過ぎるだけの場所から、市民が集い・憩う・楽しむ場所へと転換し、周辺のビルを含めてアメニティ空間の形成を目指す。

以下の4点を歩道立体化の基本コンセプトとする。

1) 安全性-----歩行者・自動車の分離

歩行者と自動車の動線を分離することにより歩行者の安全性の確保や自動車交通の円滑化を図る。

2) 賑わい性-----奥行きのある街づくり

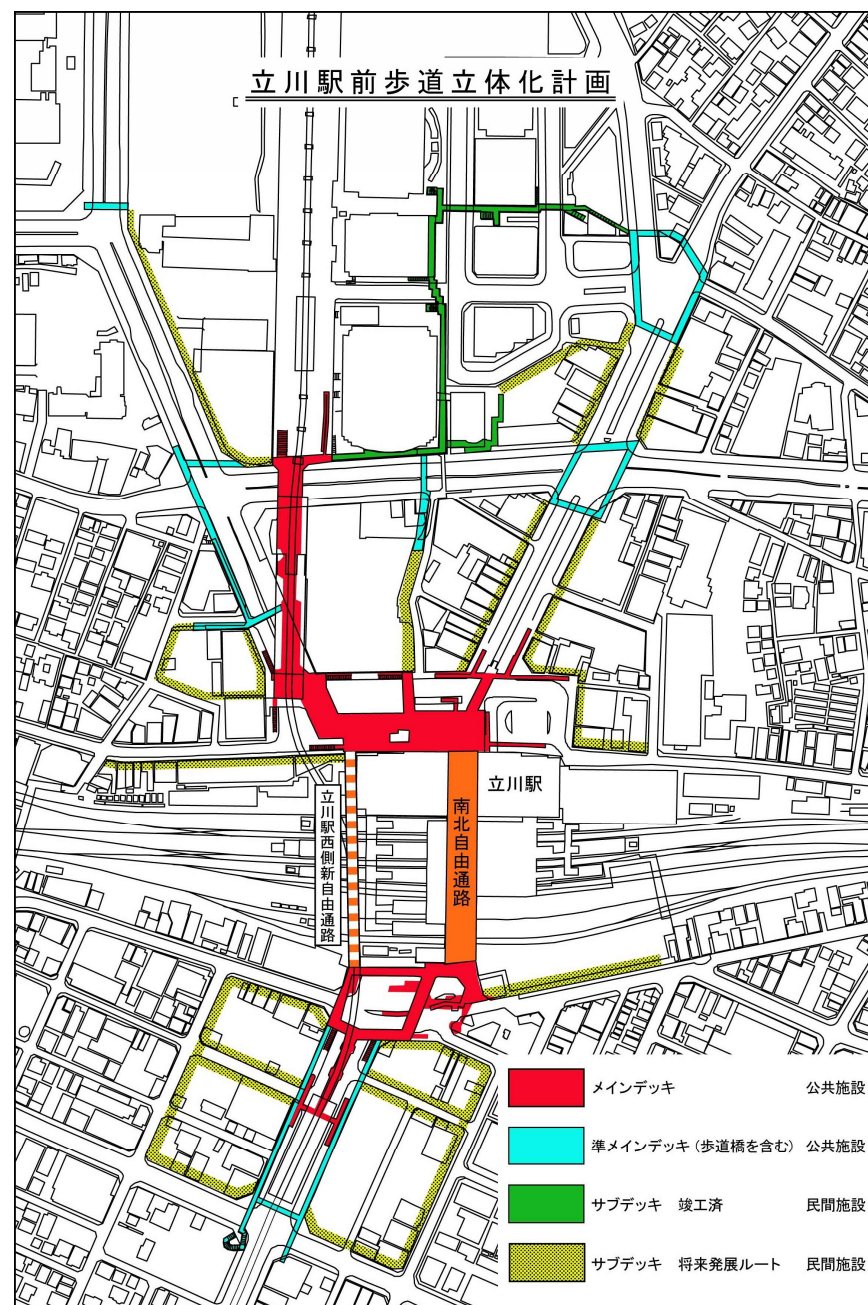
回遊性のある歩行者動線のネットワークを形成することにより、歩行者を駅前から周辺街区に誘導し、奥行きと広がりをもった活気のある街づくりを目指す。

3) シンボル性-----立川の顔づくり

立川の顔となる個性的で魅力あるオープンスペースを創出することにより、都市の魅力を高め立川の個性を作り出す。公共施設整備・周辺ビルの景観形成を通じて「立川らしさ」を演出し、うるおいある憩いの場を形成する。

4) 利便性

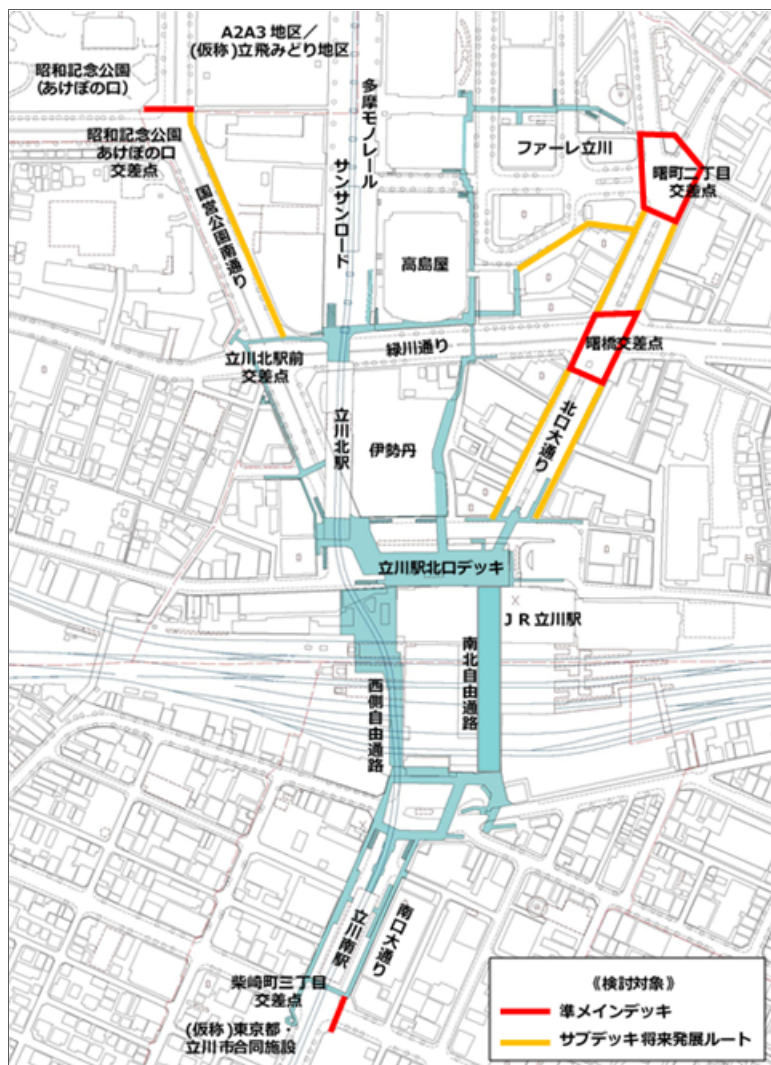
JR・モノレール・バス・タクシーなどの交通機関や駐輪場・駐車場及び周辺商業・業務ビル等への相互の連絡がスムーズに行えるように計画する。また、高齢化社会へ向かうことから、バリアフリー対策も計画する。



2. 立川駅前歩道立体化計画の検証の概要

- 平成5年度に策定された「立川駅前歩道立体化計画」において、準メインデッキ・サブデッキとして位置づけられたもののうち、平成29年度末時点での未整備箇所について、その必要性を改めて確認するとともに、デッキ設置の実現可能性について検証を行った。
- 検証に当たっては、歩行者交通量調査、地下埋設物等調査、周辺建物等調査を行った。

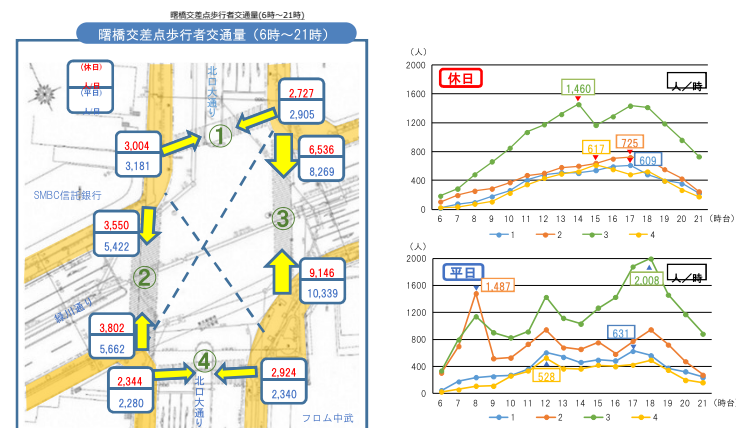
◆ 検証対象箇所



◆ 各種調査の概要

① 歩行者交通量調査

平成30年9月の平日及び休日の各1日、6時～21時の16時間、対象エリア内11か所で調査を実施。（10分ごとに集計）



② 地下埋設物等調査

地下埋設物（上・下水道、電気、電話、ガス、CATV）及び路上施設等（街路灯、車両用照明灯、街路樹、その他）について関係各所から情報収集し、図化。

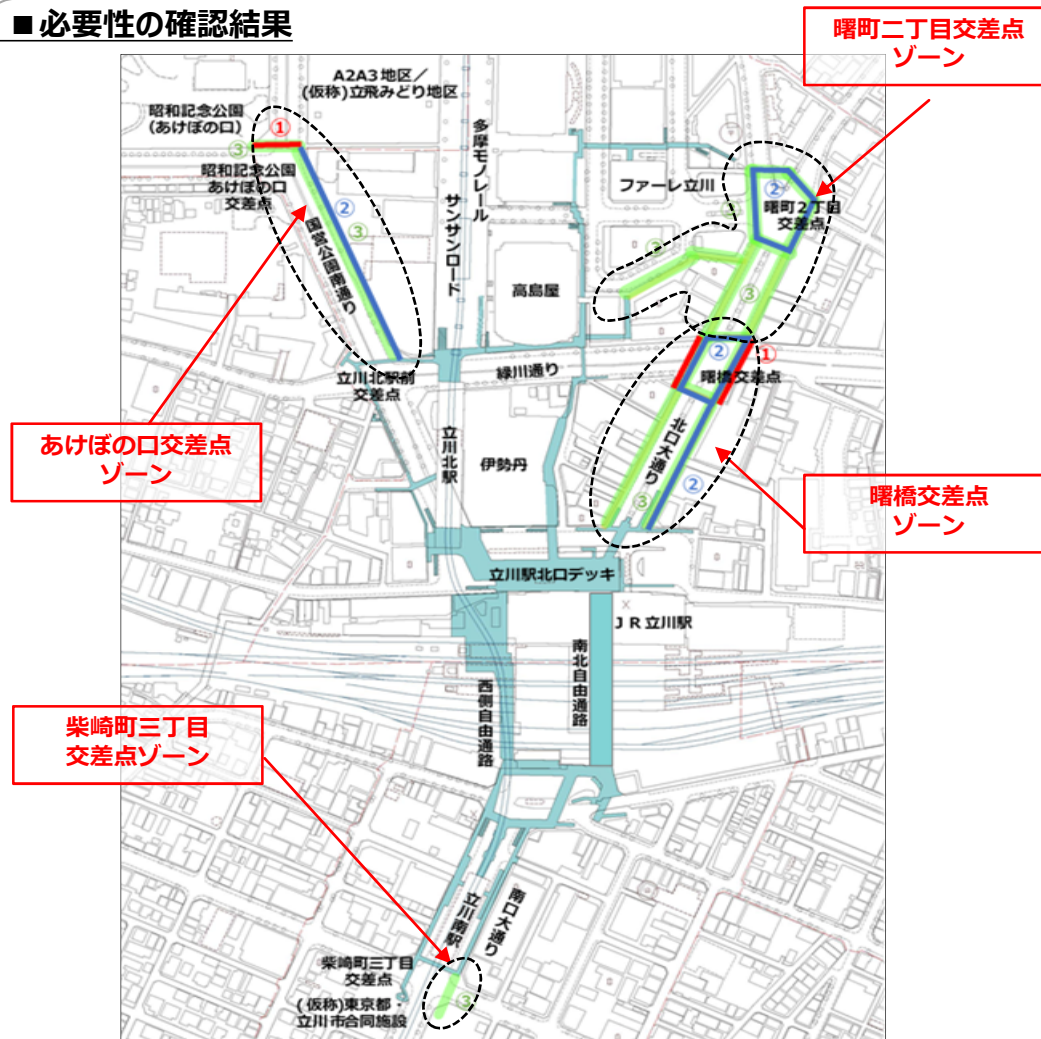
③ 周辺建物等調査

サブデッキ整備の検討を行う3つのブロック（東／西）に区分して、約40件の建物について、階数や構造、建物用途等を調査し、カルテ化。

3. 立川駅前歩道立体化計画における未整備デッキの検証結果

- 歩道立体化計画における未整備の準メインデッキ及びその準メインデッキへ至るサブデッキについては、定量的・定性的評価により、全てのデッキについて、その必要性を確認することができた。
- デッキの施工にあたっては、地下埋設物の移設等が必要な箇所、及び移設等が困難な箇所が確認された。

■ 必要性の確認結果



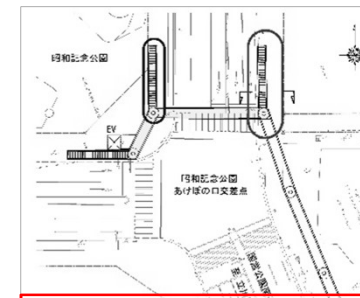
《凡例》

- 定量的評価（歩行者混雑度）において必要性高い
- 定性的評価（安全性）において必要性がある
- 定性的評価（その他の基本コンセプト）において必要性がある

3つの尺度で必要性を確認

■ 準メインデッキの実現可能性の検証結果

各デッキ計画地の地下には、下水道管をはじめ多くの占用物が埋設されており、デッキ施工にあたっては、これらの埋設物が支障となる場合は移設等を行う必要がある。埋設物の移設等を行う際には、移設先を見つけることが困難な箇所もあり、実現に当たっては、工事の費用や期間の増加、周辺交通への影響、歩行者の安全性確保等が懸念される。



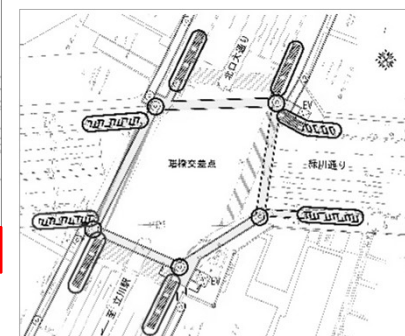
あけぼの口交差点ゾーン



柴崎町三丁目交差点ゾーン



曙町二丁目交差点ゾーン



曙橋交差点ゾーン

《凡例》

- 移設必要箇所
- 移設困難箇所

4. 検証結果に基づき整理した未整備準メインデッキの評価順位

○ 必要性の確認や実現可能性の検証を行った結果、曙橋交差点及びあけぼの口交差点準メインデッキはそれ以外と比べ評価順位が高くなった。

評価順位高 定量高 定性あり

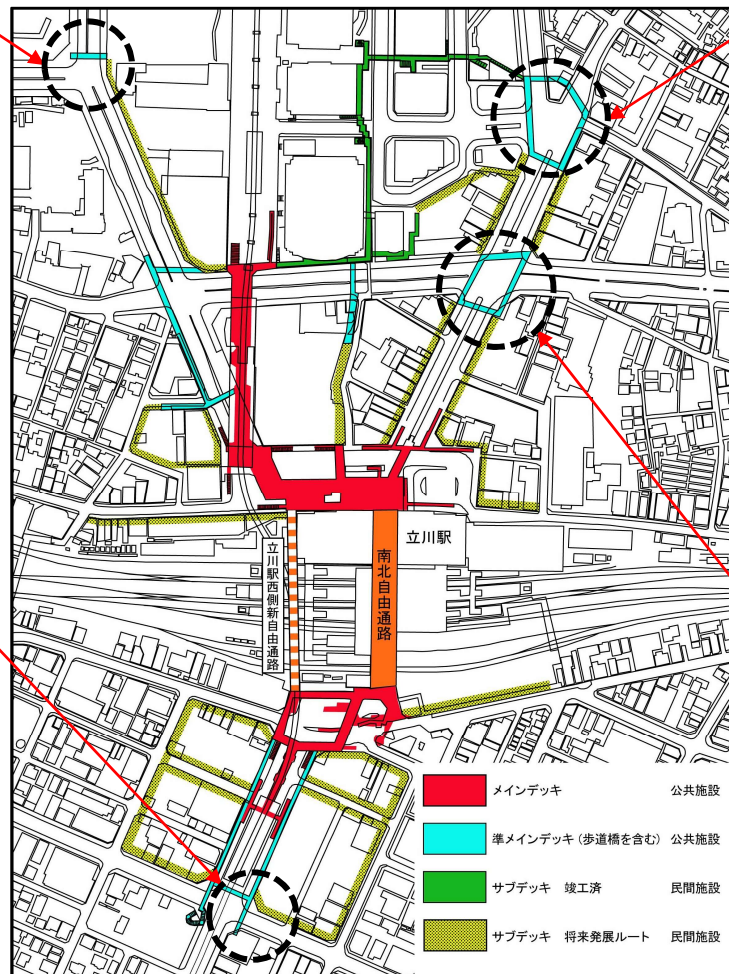
- あけぼの口交差点では、A2A3地区開発後における、1日5千人以上のみどりの文化ゾーンのイベント開催ピーク時、通常の歩行速度・歩行密度による横断が困難となることから、準メインデッキとして公共で整備する必要性が高い。
- 地下埋設物が輻輳しておりデッキ橋脚設置にあたり移設等が必要となるが、実現可能性はある。

○ 準メインデッキ概算整備費 約8.6億円

評価順位低 定量低 定性あり

- 定性的評価において必要性はあるものの以下の点から評価順位は低い。
- ・将来歩行者数は現況の横断歩道で対応可能である。
- ・自動車交通の渋滞等は特にない。
- ・将来的な民有地の土地利用が不透明。
- 地下埋設物が輻輳しておりデッキ橋脚設置にあたり移設等が必要となるが、実現可能性はある。

○ 準メインデッキ概算整備費 約4.6億円



評価順位低 定量低 定性あり

- 定性的評価において必要性はあるものの以下の点から評価順位は低い。
- ・将来歩行者数は現況の横断歩道で対応可能である。
- ・北東側街区の歩道部分への橋脚設置不可（埋設物移設困難、歩道幅員狭い）
- ・立3・3・30号線の整備に伴い、駅周辺への流入交通量の減少が予測されている。
- 東側に移設困難な埋設物があり、実現可能性は低い。

○ 準メインデッキ概算整備費 約24.3億円

評価順位高 定量高 定性あり

- 曙橋交差点の南北方向では、通常の歩行速度・歩行密度による横断できる歩行者数を上回る歩行者交通量があることから、準メインデッキとして公共で整備する必要性が高い。
- 地下埋設物が輻輳しておりデッキ橋脚設置にあたり移設等が必要となるが、実現可能性はある。

○ 準メインデッキ概算整備費 約33.3億円

評価順位を踏まえ、令和2年度以降、その実現に向けた都市計画制度の活用等の更なる検証を行うとともに、計画の見直しについても検討を進める。