

1. 道路整備基本方針の検討

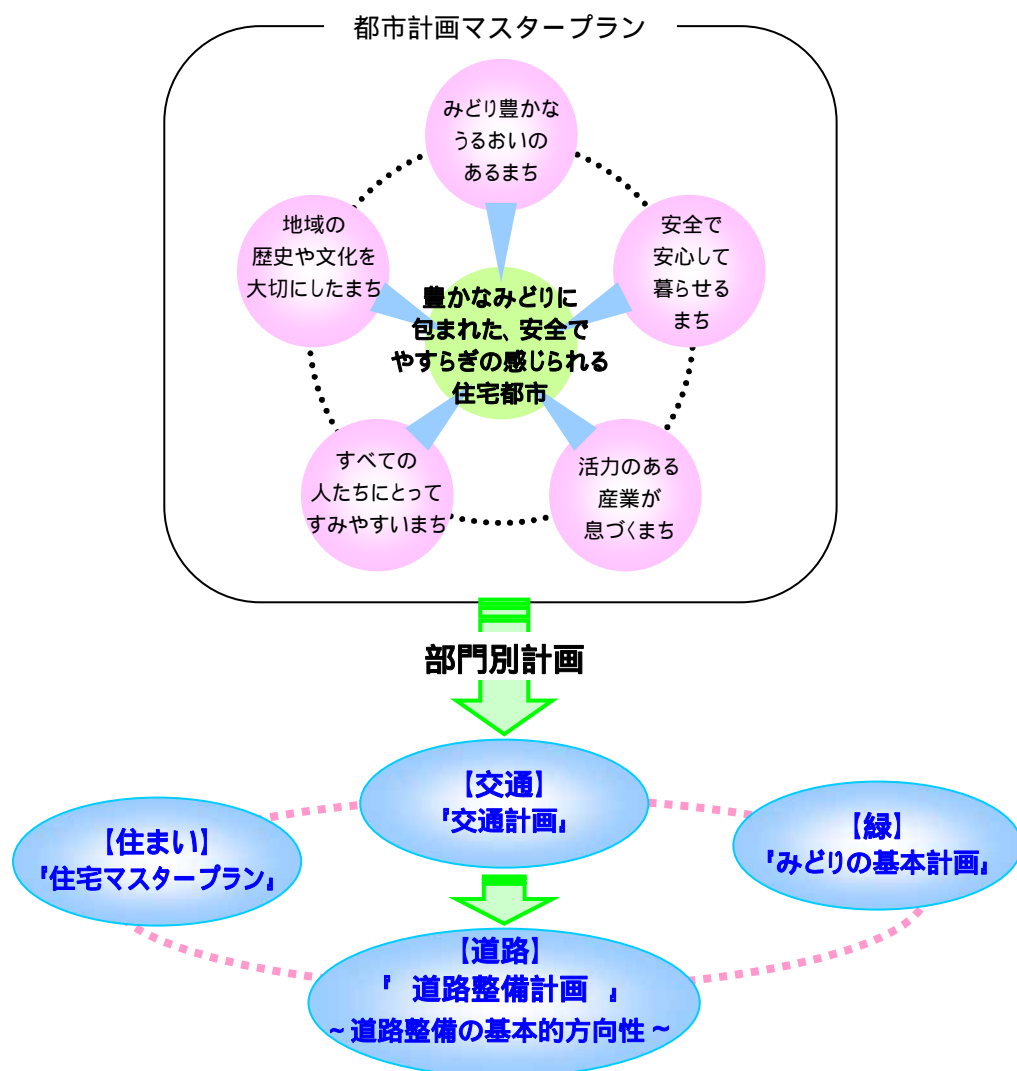
1 - 1. 計画の目的

西東京市における幹線道路を中心とした都市計画道路の整備率は31%（H17.3.31時点）と、多摩地区の平均である51%（H16.3.31時点）と比較しても低くなっており、各所で渋滞が発生したり、渋滞を迂回する車が住宅地に入り込むなどの問題が発生している。

また、生活を支える道路についても、幅員の狭い生活道路は歩行者にとって危険であり、防災面や緊急時の対応にも問題がある。

西東京市では、まちづくりの総合的な方針である「西東京市都市計画マスタープラン（以下、「都市マスタープラン」と称す）」では、「豊かなみどりに包まれた、安全でやすらぎの感じられる住宅都市」を将来都市像とし、まちづくりの目標を定めている。この中では、「みどり豊かな空間の確保」「安全な歩行空間の確保」「災害に強いまちの形成」「高齢者等にとって住みやすいまちの形成」を目指すとしており、その実現に向けて、「体系的な道路網の整備」「人にやさしい歩行空間の整備」「公共交通網の整備」の視点から、交通網の整備を進めることがうたわれている。

本計画は、より安全で、市民にとって住みやすいまちづくりのために、都市マスタープランの部門別計画の1つとして、今後の道路整備に関する基本的な方向性を示すものである。



1 - 2 . 道路整備の考え方

(1) 西東京市の道路

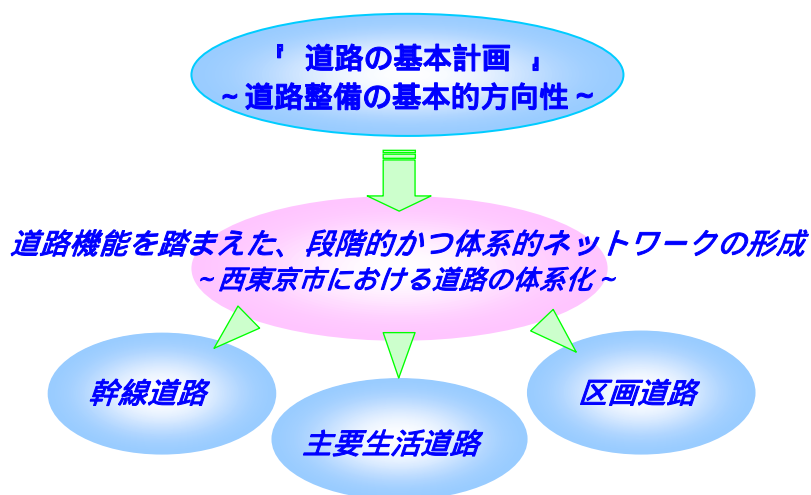
前述のように、西東京市の幹線道路整備は遅れており、また、生活道路における歩道の整備も十分ではない状況にある。平成 15 年に実施した市民アンケート調査の「このまちの悪いところ(自由回答)」では、「道路網の整備水準が低い(ネットワークの不足、幅員の狭さ、線形の複雑さなど)」が全体の 46%を占めており、「幹線道路や抜け道による公害発生問題(幹線道路や狭い幅員の道路での危険など)」の 5%と合わせ、約半数が道路整備の必要性を感じており、整備水準の向上が求められている。

(2) 道路整備の考え方

体系的な道路ネットワークの形成

通過交通 が少なく、安全でくらしやすい生活空間を創出するためには、市内の各道路に対して明確な役割を位置づけ、体系的な道路ネットワークを形成することが必要である。通過交通を処理する「幹線道路」を都市の骨格として格子状に配置し、幹線道路に囲まれた地区を「居住環境地区」とすることで、居住環境地区内には、通過交通のない生活空間を創出することができる。

西東京市の今後の道路整備においても、交通ネットワークの役割を担う幹線道路から地域の日常生活を支える区画道路まで、それぞれの機能と役割に応じた適切な整備、すなわち段階的かつ体系的ネットワークの形成を図らなくてはならない。このため、市内の道路を、居住環境地区の外郭を構成する幹線道路と、居住環境地区内の主要生活道路及び区画道路とに体系化し、その道路体系に基づく整備の推進を図るものとする。



駅周辺の交通環境向上のための道路整備

本市においては東京区部への通勤・通学者が多く、これらのほとんどが鉄道利用(86.1%)となっており、鉄道駅へのアクセス手段として徒歩・自転車が中心となっている。しかし、駅周辺の道路には未整備で歩道が設置されていない区間も多く、自動車と歩行者・自転車が輻輳し、危険な状態である。

この状態の解消を目指し、駅前広場へのアクセス道路等、駅周辺の主要な生活道路を対象として、歩車共存道路の整備等による交通安全対策を実施する。

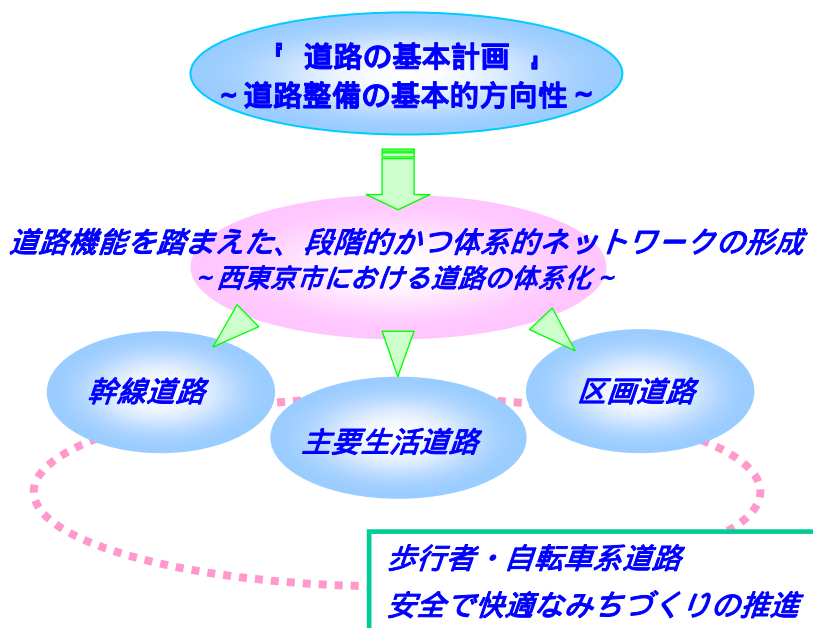
また、歩道の切り下げなどによる段差の解消などにより、高齢者や障害者など誰もが安全・快適に移動できるような歩行者空間の整備(バリアフリー化)を進める。

歩行者・自転車ネットワークの整備

道路の整備にあたっては、交通機能の面すなわち自動車交通での視点を中心とした考え方だけでなく、歩行者・自転車交通の視点からのみちづくりも必要である。

都市計画整備の推進により幹線道路において歩行者・自転車空間を確保するとともに、駅周辺道路を中心とした生活道路の歩車共存化や、河川沿岸道路を中心とした散歩道の整備を進めることにより、歩行者・自転車ネットワークの形成を図るものとする。

また、歩道の切り下げなどによる段差の解消などにより、高齢者や障害者など誰もが安全・快適に移動できるような歩行者空間の整備を進める。



(3) 西東京市における道路区分

本計画では、西東京市における道路の区分を下表のように整理する。なお下表には、旧保谷市および旧田無市の道路整備計画における道路区分についても、参考のために記載している。

本計画での区分	参考（旧市計画での区分）	
	旧保谷市計画	旧田無市計画
幹線道路 (広域幹線道路および一般幹線道路)	都市間幹線道路	幹線道路
	都市内幹線道路	
	地域内幹線道路	
主要生活道路 (生活幹線道路を含む)	主要生活道路	地区サービス道路
区画道路	主要区画道路	主要な区画道路
	区画道路	区画道路

幹線道路

都市間交通や通過交通などの比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路である。ゆとりある歩行者・自転車空間を備えた、広幅員の道路として整備する。都市マスタープランにおける「広域幹線道路」および「一般幹線道路」がこの区分に該当する。

主要生活道路（生活幹線道路）

居住環境地区内と幹線道路とを連絡する、地区内住民が日常的に利用する主要な生活道路である。この道路には、都市マスタープランにおいて「生活幹線道路」として位置づけられている道路が含まれる。可能な限り歩車分離を図る一方で、通過交通を抑制するため「歩車共存道路」の整備も検討する。

区画道路

上記以外の道路は区画道路として位置づけ、交通規制や歩行者優先のコミュニティ道路として整備するなど、歩行者の安全性の確保と居住環境の向上を図る。

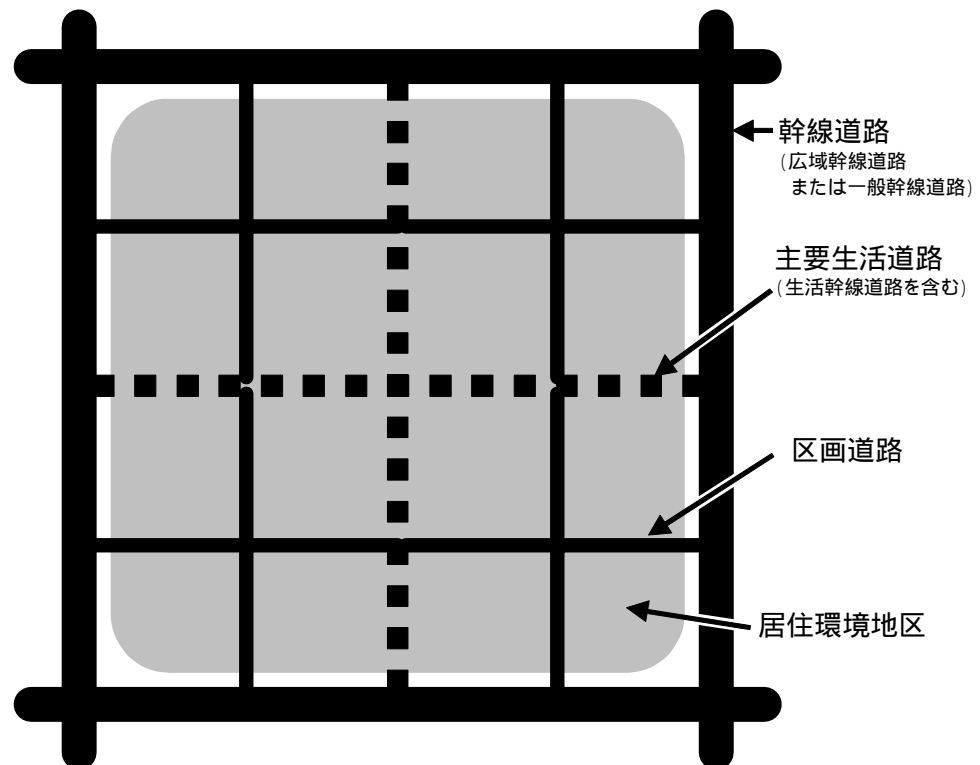


図 道路整備体系モデル図

(4) 都市マスタープランの道路区分との整合

都市マスタープランでは、幹線道路を「広域幹線道路」「一般幹線道路」「生活幹線道路」の3種類に分類し、それ以外の道路を「生活道路」と定義している。そして、幹線道路に囲まれた区域では、通過交通のない閑静な住宅地等の形成を図るものとされている。

また、「生活幹線道路」については、「居住者が通勤・通学、買物などで日常的に利用する中心的な道路」とされており、「広域幹線道路」および「一般幹線道路」に囲まれた居住環境地区内において、地区内集散機能（地区内で発生する交通を集めて外周の幹線道路に流す機能、外周の幹線道路から地区内の各地に交通を分散させる機能）を有する道路として位置づけられている。

ただし、生活幹線道路は全ての居住環境地区にバランス良く配置されているわけではなく、地区発生・集中交通量（地区内から出発または地区内へ到達する自動車交通量）も考慮されていない。よって、居住環境地区毎に地区発生・集中交通量に対応した本数の「主要生活道路」を選定し、生活幹線道路とともに、地区内集散交通を処理することが必要である。

本計画においては、地区内集散交通を処理するための道路を「主要生活道路」と称しており、生活幹線道路は、主要生活道路と同機能を有する道路として位置づけている。

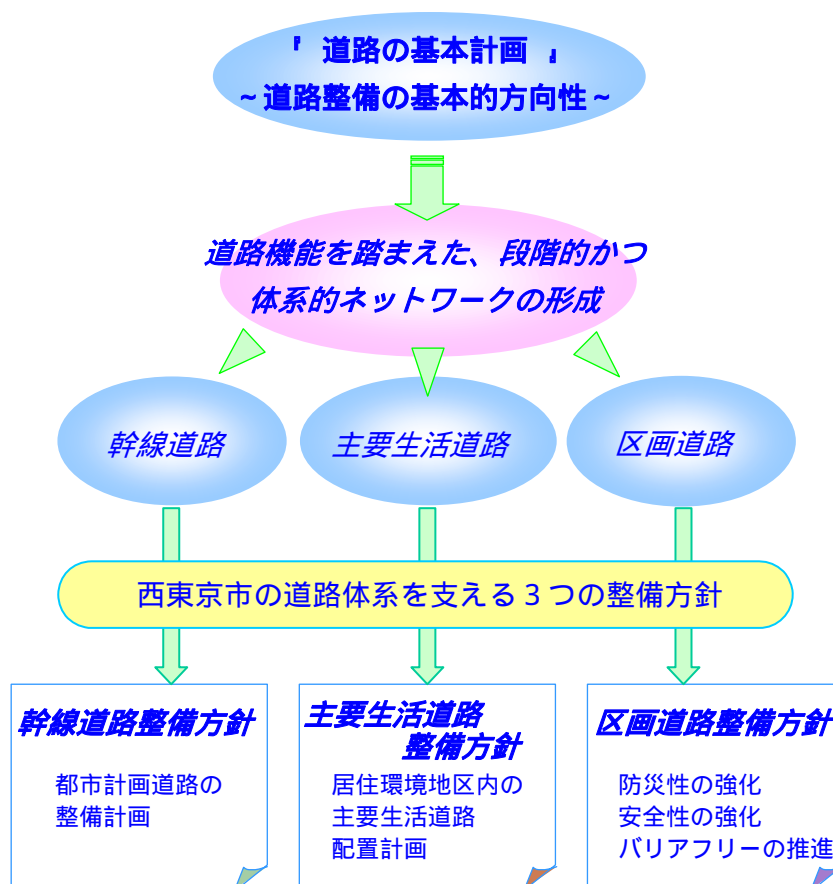
なお、生活幹線道路と主要生活道路の違いは、次のように説明することができる。生活幹線道路は、都市計画道路網が完全に整備されるまでの間は、量的に不足している幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理する役割を担い、将来的には地区内集散道路としての役割を担う道路である。一方で主要生活道路は、幹線道路網が完全に整備されるまでの間は、生活幹線道路に地区内集散交通を接続させる道路であり、この道路への通過交通の流入は抑制される。

1 - 3 . 道路整備を支える3つの整備方針

体系化した各道路では、「幹線道路は市全体の計画に基づき整備を推進すべき道路」「区画道路は市内各地区における個別の市街地整備計画に基づき整備を推進すべき道路」など、それぞれの機能と役割に応じ適切かつ計画的な整備が必要となる。

本計画では、「都市マスタープラン」に示される、“豊かなみどりに包まれた、安全でやすらぎの感じられる住宅都市”の実現を目指し、段階的かつ体系的ネットワークの形成のため、道路整備の体系に基づく3つの整備方針を策定し、今後の各道路における計画的な整備推進を図るものとする。

3つの整備方針とは都市計画道路の計画的な整備推進を目的とする「幹線道路整備方針」、居住環境地区内の主要生活道路整備促進を目的とする「主要生活道路整備方針」、区画道路の防災性・安全性の強化、バリアフリーの促進を目的とする「区画道路整備方針」の3つの方針である。



(1) 幹線道路整備方針

現在、都市計画事業は効果的・効率的な整備が必要とされており、都市計画道路についても、整備プログラムに基づく透明性・公平性高い整備が求められている。

西東京市における都市計画道路を中心とした幹線道路の整備率は低い水準にあるが、平成18年には東京都が多摩地域における都市計画道路を計画的、効率的に整備することを目的に「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」を策定しており、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線が定められている。幹線道路については、この方針に基づき、整備を進める。

整備にあたっては、歩行者・自転車空間を確保するとともに、車道部については高機能舗装の施工を検討する。また、バス通りのバス停においては、必要に応じてバスベイやバスの待合空間を整備する。

なお、都市計画道路については、計画区間の一部が地区計画や大規模開発計画の区域内に含まれる場合については、開発整備に合わせ、部分的な先行整備を進める。

また、すでに整備済の区間であっても、駅周辺に位置する道路で歩行者・自転車空間の見直しが必要な区間については、道路空間の再配分により、歩行者・自転車空間を確保する。

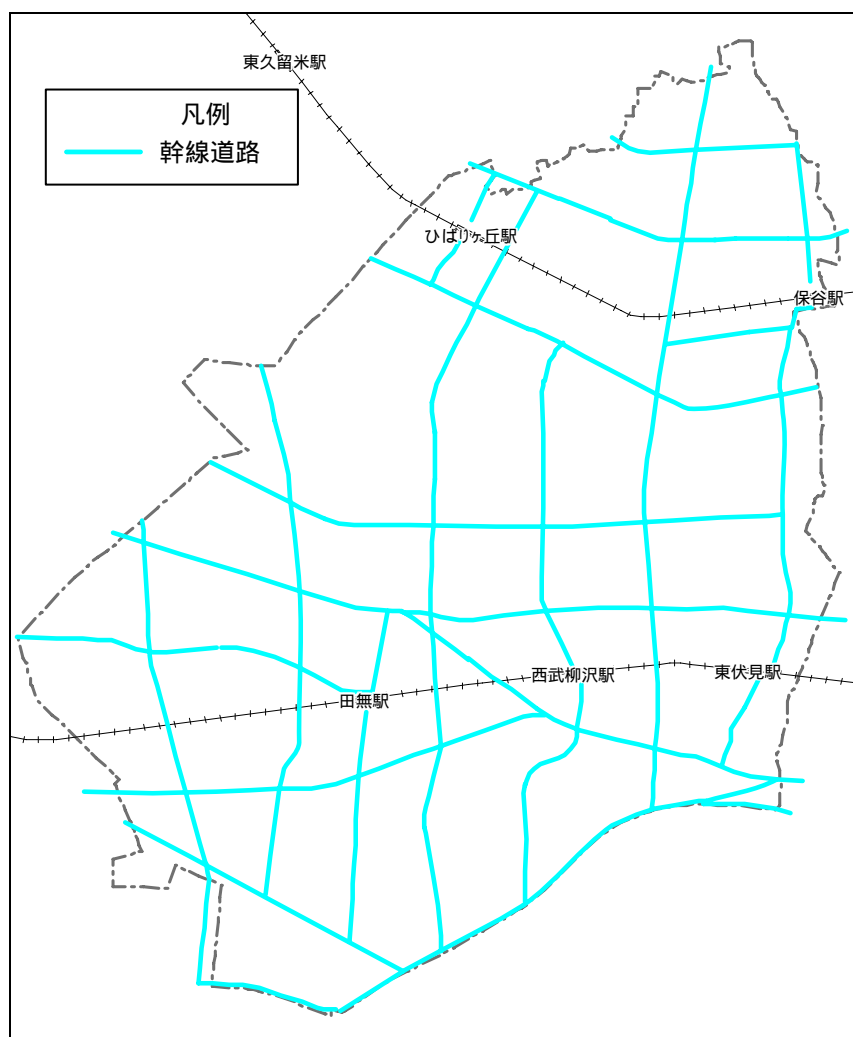


図 西東京市幹線道路網

(2) 主要生活道路整備方針

幹線道路に囲まれた居住環境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、快適性を確保するため、幹線道路の整備に合わせ、体系的な整備を進めることが重要である。

その実現のためには、居住環境地区毎に地区内集散機能(地区内で発生する交通を集めて外周の幹線道路に流す機能、外周の幹線道路から地区内の各地に交通を分散させる機能)を有し、地区内交通の軸となる主要生活道路を選定することが必要である。

主要生活道路は、地区内の中心的な道路として位置づけられることから、地区集散機能以外にも、バス通り、歩行者・自転車の通行、地区の骨格形成、市街地形成面での中心的役割、防災対策上の骨格的道路の役割など、多くの機能を有する道路となる。

なお、都市マスタープランで「生活幹線道路」として位置づけられている道路についても、都市計画道路網が完成した段階においては、主要生活道路と同様の機能を有する道路となる。よって、生活幹線道路についても、主要生活道路と同様、本整備方針に基づき整備を進める。生活幹線道路には都道および都市計画道路が含まれているが、都道については、整備に向け東京都と調整を図るものとする。都市計画道路については、第三次事業化計画に基づき、整備を進めることを基本とするが、計画区間の一部が地区計画や大規模開発計画の区域内に含まれる場合については、開発整備に合わせ、部分的な先行整備を進めるものとする。

主要生活道路の整備方針を以下のように整理する。

地区内において中心的な道路を選定・整備する

都市マスタープランにおいて「主要な生活道路」として位置づけられている道路など、地区内で中心的な役割を担っている道路を選定し、整備する。旧市の道路整備計画における位置づけも考慮する。

現道の改良を原則とする

生活道路は地区の市民生活に密着した施設、資源を現在の市民の生活動線に基づき設定することが望ましい。よって、地区計画に伴う整備など一部の例外を除き、現道を改良することにより整備することを原則とする。

幹線道路整備との整合を図る

周囲の生活道路に比べ規格が高い道路となるため、幹線道路に対して整備が先行した場合、通過交通が進入してくる可能性がある。よって、幹線道路の整備に合わせた整備が必要である。生活幹線道路については、幹線道路が整備された際には、歩行者の優先性を高めるための整備が必要である。

安全で快適な道路空間として道路空間の再配分を図る

安全・快適に利用できるよう、通過交通は極力排除し、可能な限り歩道と車道との分離に努める。一方で、自動車交通量が少ない路線では「歩車共存道路」の整備も検討する。また、比較的自動車交通量が多い道路については、騒音の軽減、雨天時の走行性の向上のため、高機能舗装による整備も検討する。

なお、バス通りに選定されている場合は、必要に応じて、バス停付近にバス待ち空間の設置スペースを確保する。

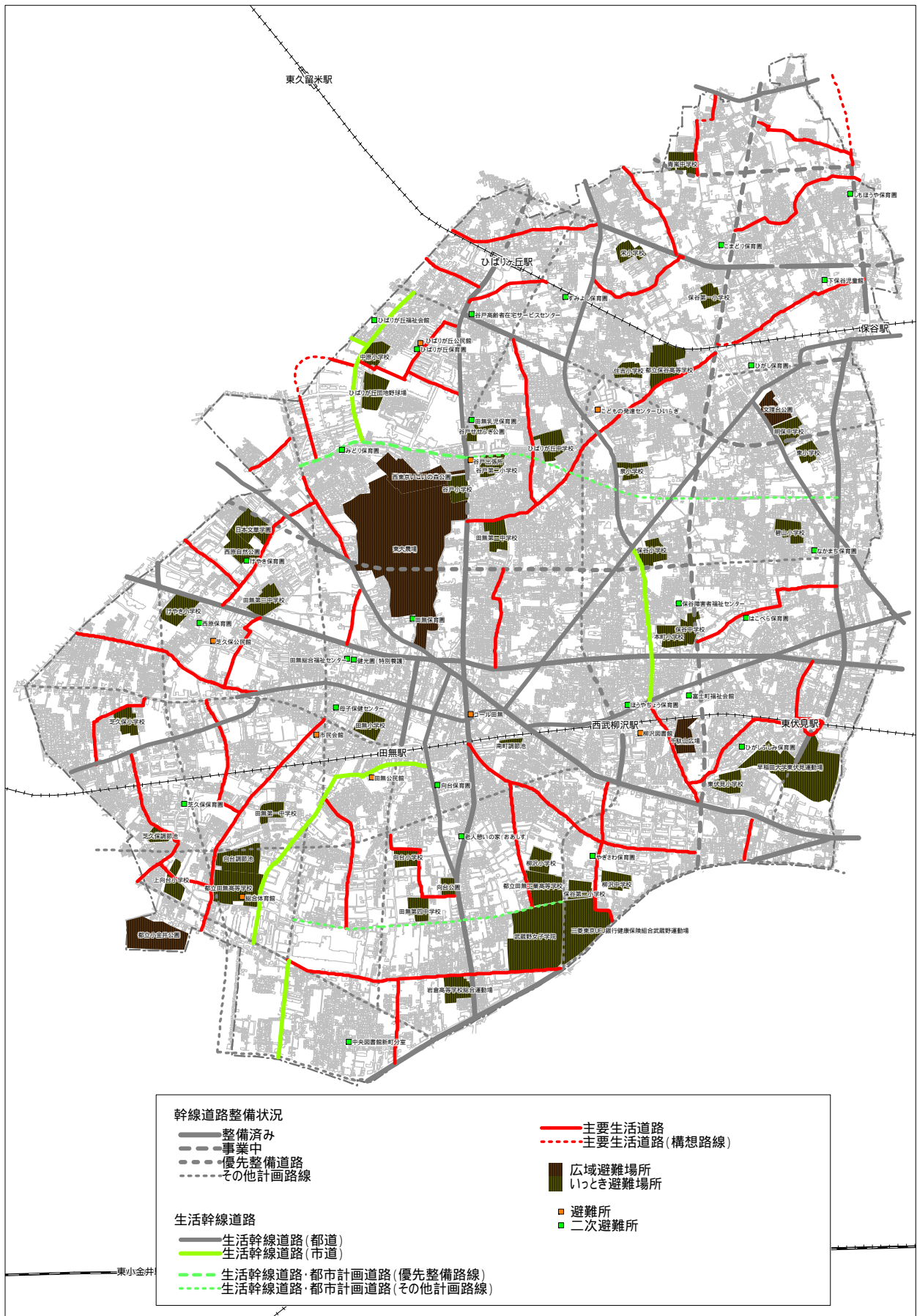


図 西東京市主要生活道路網

(3) 区画道路整備方針

区画道路の整備にあたっては、交通の安全確保や居住環境の向上など、地域住民の視点に立った人にやさしい道路整備が求められている。地域のまちづくりと整合を図りながら、交通規制（一方通行や車両進入の時間規制など）や歩行者優先のコミュニティ道路としての整備、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性や生活環境を守り向上させることが必要とされている。

特に、駅周辺の交通環境改善のために必要な道路や、防災・安全面から整備が必要な道路、他事業（地区計画等）との関連で整備が必要な道路については、道路整備計画に基づく計画的な整備が必要である。

また、現在、市内に点在する幅員4m未満の狭隘道路（細街路）については、防災性の強化を目的とする拡幅整備が必要であり、それ以外の区画道路については、最低限の交通機能は満たされているものの、防災面や歩行者系道路などの利用目的の面から拡幅整備が望まれる場合がある。これらの道路に対しては、面整備にあわせた拡幅改良や地区計画等の機会を契機とする他、必要に応じて整備を検討する。

なお、舗装の損傷が激しい箇所については、その損傷度合いの高い箇所から補修を進め、積極的に改良補修していくものとする。

区画道路の整備方針を以下に整理する。

駅周辺整備計画との整合を図る

駅周辺のバリアフリー計画である「人にやさしいまちづくり事業 整備計画」で指定されている道路を中心とした「駅周辺の区画道路」については、駅周辺における安全性の確保とバリアフリー化促進のため、計画的な整備が必要である。

防災計画との整合を図る

防災計画において緊急啓開道路として指定されている道路等、避難所へのアクセスに必要な道路（以下、「避難所アクセス道路」と称す）については、防災機能向上のため、計画的な整備が必要である。なお、避難所は日常時においても公共性の高い施設であることから、歩行者の安全性に配慮し、歩車分離の整備が必要である。

地区計画等との整合を図る

地区計画や再開発計画等が策定された地区については、区画道路の整備が必要となる。これらの面整備との整合を図り、効率的に整備を進めることが必要である。

関連機関の事業との整合を図る

国や東京都、隣接市区など関連機関の事業に伴い整備が必要な道路については、その事業進捗に合わせた整備が必要である。

公共施設整備との整合を図る

多摩六都科学館等、市内外から自動車で多くのアクセスがある施設の周辺道路については、その整備に合わせ、安全性確保のための周辺道路整備（歩車分離整備）が必要である。

(4) 交差箇所の整備方針

道路と道路が交差する「交差点」、道路と鉄道が交差する「踏切」の中には、交通のボトルネックとなっている箇所や、安全性に対して課題を抱えている箇所が少なくない。また、道路と河川の交差部に架けられる「橋梁」については、地震等の災害発生に備え、定期的な保守・点検が必要である。

これらの「交差箇所」の整備方針を以下に整理する。

交差点

「第2次交差点すいすいプラン」において整備の必要性が位置づけられている交差点(2箇所。うち1箇所は都整備)については、右折レーンの設置等を基本とした整備を進める。

その他の交差点については、安全性等について調査を行い、対策の必要性を確認した上で、順次整備を進める。

踏切

長期的には鉄道立体化による踏切の解消が検討されているが、歩行者の安全性確保を目的とした短中期的な対策を実施する。短期整備箇所については、国土交通省や東京都の取組との整合を図りつつ、決定する。

橋梁

道路整備や河川改修の進捗に合わせ、安全性の確保のために必要な補修整備を進める。

(6) 現時点で計画に位置づけられていない路線の取り扱いについて

以下に示す道路については、路線が具体的に決定した段階において、道路整備計画において優先整備路線として位置づけ、整備の促進を図る。

はなバスのルート見直しに伴い整備が必要な道路

ルート沿線の安全性確保のため、必要な交差点改良や道路拡幅等を積極的に実施する。

地区計画等の策定に伴い整備が必要な道路

開発地区に隣接する道路や開発地区と主要生活道路を結ぶ道路などについて、事業の進捗に合わせ、整備を進める。

他の計画と整合を図るために整備が必要な道路

国や東京都、隣接市区の道路整備計画や河川改修計画等に合わせ、整備の必要が生じた道路については、整備内容の整合を図り、整備を進める。また、隣接市区と接続する道路については、市区境で道路の規格が変わるようなことが無いよう、整備内容を調整する。

公共施設周辺での安全性確保のために整備が必要な道路

多摩六都科学館のように、市内外から自動車で多くのアクセスがある施設については、施設周辺の道路や施設と幹線道路の間を結ぶ道路において、安全性確保のために道路整備が必要となる場合がある。そのような場合には、状況に応じ、必要な整備を進める。

(7) 道路の寄付を受ける場合の対応について

市民からの道路の寄付については、当該道路の公共性や道路条件等を確認した上で、必要とされる場合に受け入れるものとし、それ以外の場合には、受け入れの可否について、十分な検討を行う。

【寄付を受ける際の道路条件の例】

- ・一般交通の用に供されている（または供することが必要と認められている）こと
- ・道路の両端が公道に接続している（例外あり）
- ・道路の有効幅員 4.0m 以上であること
- ・道路の路面がアスファルト舗装等良好で道路排水設備が設置されていること
- ・寄付を受ける道路に抵当権等が設定されていないこと
- ・公道との交差点所においては、必要に応じたすみ切りを確保することが可能であること
- ・寄付を受ける道路が宅地開発事業等にかかわっていないこと