１．本市の現状及び課題整理

１－１．交通現状の整備

（１）都市計画道路等の現状

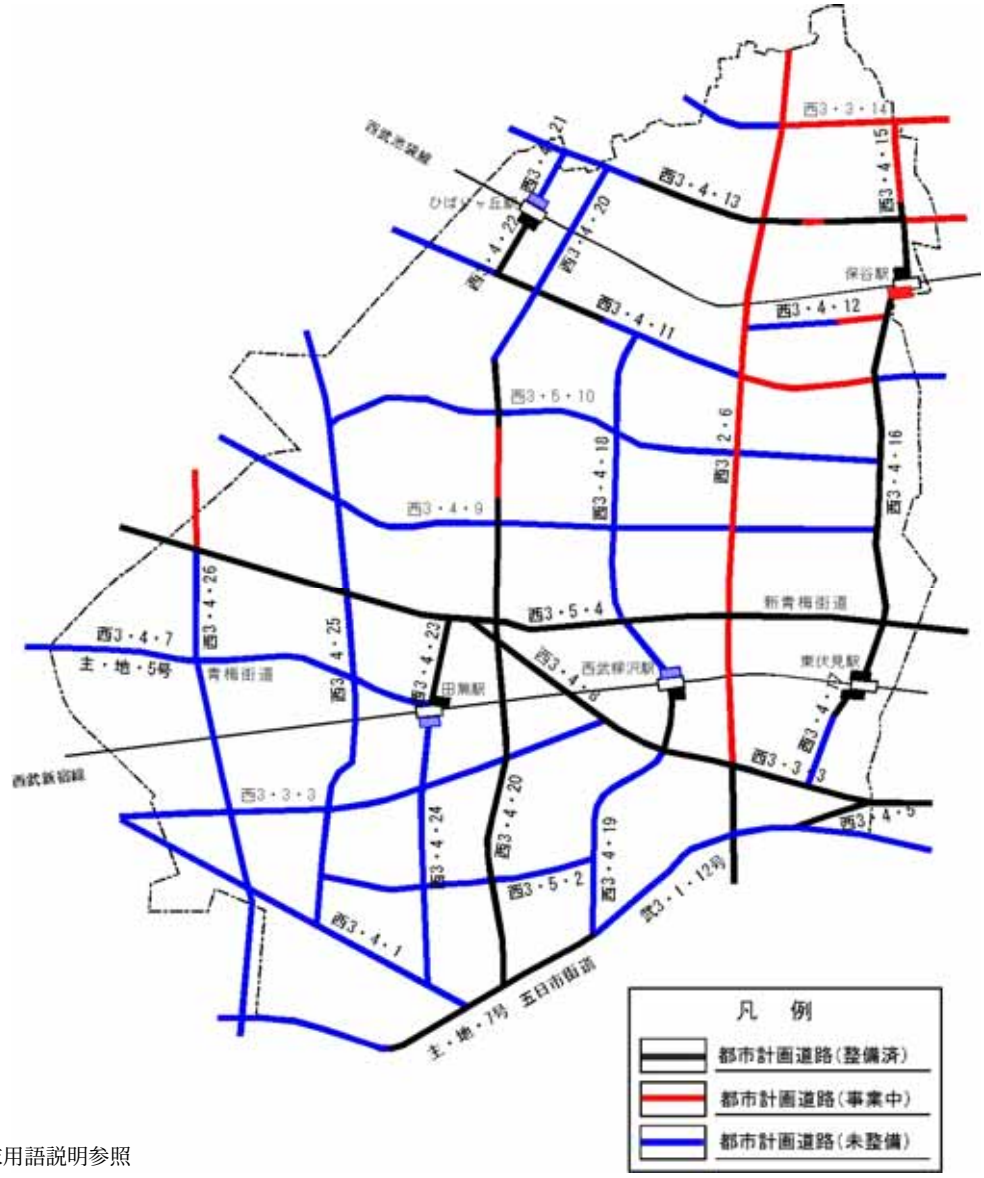
①都市計画道路の整備状況

都市計画道路※の整備率は、平成 17 年３月末現在 30.7%と低い。現在は南北都市軸を形成する西 3･2･6 や、保谷駅周辺等で事業中となっている。

■都市計画道路の整備状況

	計画延長	改良済延長	整備率
平成元年	51.20 ㎞	10.21 ㎞	19.9%
平成５年	51.20 ㎞	10.73 ㎞	21.0%
平成 10 年	51.20 ㎞	11.29 ㎞	22.1%
平成 15 年	51.20 ㎞	14.33 ㎞	28.0%
平成 17 年	51.20 ㎞	15.73 ㎞	30.7%

■都市計画道路の整備状況図（平成１８年３月末現在）



※巻末用語説明参照

②駅前広場整備状況

駅前広場の整備状況は、５駅 10 箇所のうち、６箇所が整備済で、保谷駅南口駅前広場は保谷駅南口再開発事業により事業中で、ひばりヶ丘駅北口、田無駅南口、西武柳沢駅北口の各駅前広場で未整備となっている。

■駅前広場の整備状況

鉄道駅		整備状況	都市計画決定駅前広場面積（㎡）	計画決定時期
田無駅	(北口)	整備済	6,900	S49.12.25
	(南口)	未整備	3,800	S42. 5.23
保谷駅	(北口)	整備済	3,300	S42. 5.23
	(南口)	事業中	4,200	S42. 5.23
ひばりヶ丘駅	(北口)	未整備	2,800	S42. 5.23
	(南口)	整備済	4,530	S42. 8.15
東伏見駅	(北口)	整備済	3,590	S42. 5.23
	(南口)	整備済	2,800	S42. 5.23
西武柳沢駅	(北口)	未整備	2,700	S42. 5.23
	(南口)	整備済	3,300	S53.10. 4

③道路幅員別現況

改良済幅員別道路延長は、5.5m未満が 50%と高く、13.0m以上は（２車線、歩車分離型道路）1.6%と低く、殆どの生活道路で歩道分離がなされていない。

■道路の幅員別延長及び構成比

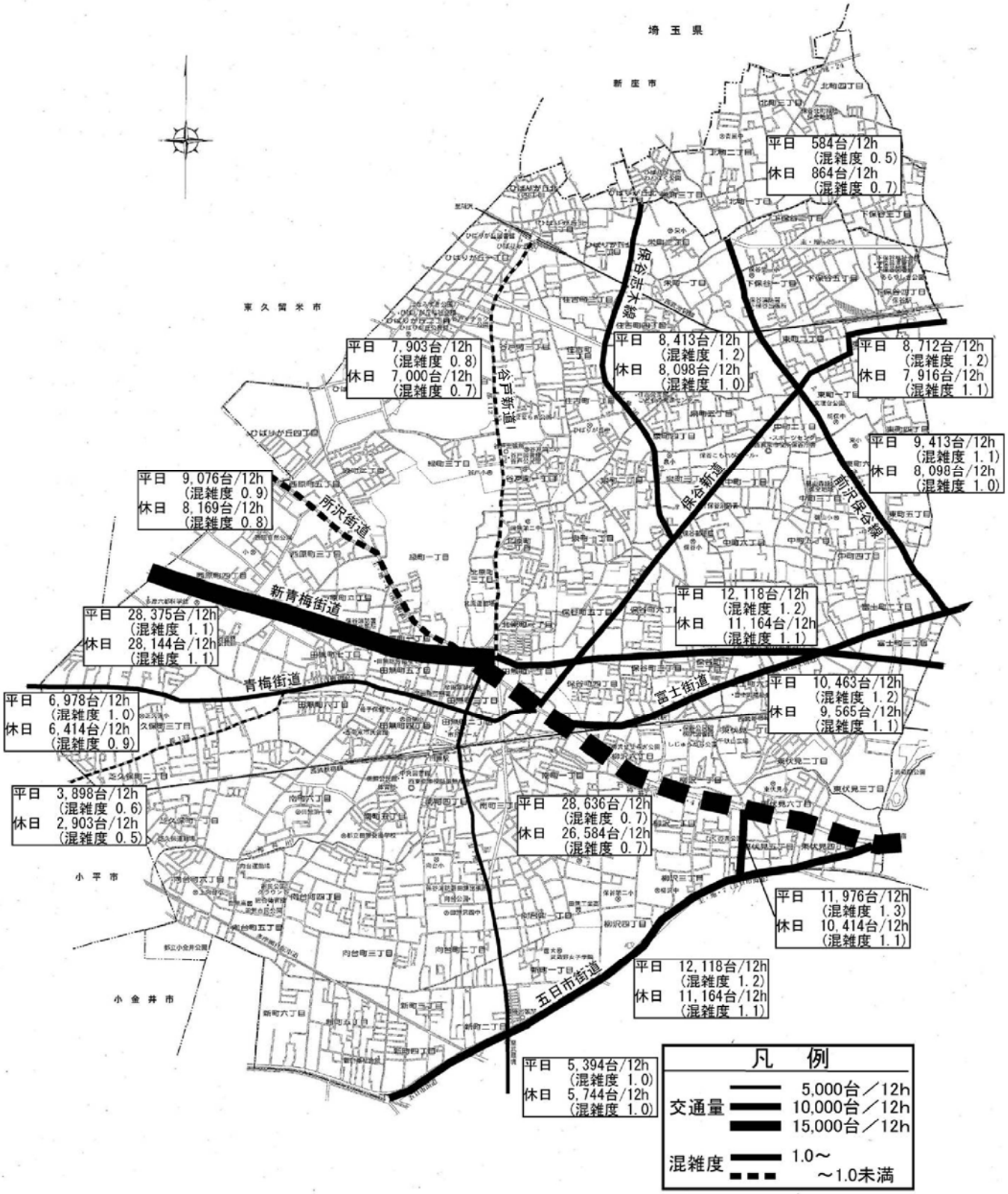
改良済道路			未改良		
幅員	延長（m）	構成比	幅員	延長（m）	構成比
5.5m未満	117,150	50.7%	3.5m未満	49,311	21.3%
5.5m以上	41,312	17.9%	3.5m以上	16,683	7.2%
13.0m以上	2,780	1.2%	5.5m以上	3,003	1.3%
19.5m以上	973	0.4%			
合計	162,215	70.2%	合計	68,997	29.8%

出典：平成 17 年版西東京市統計書

④自動車交通量

市内の幹線道路の 12 時間交通量（平日）は 8,000 台/12ｈ以上と多く、混雑度は、市内の殆どの幹線道路で 1.0 以上と混雑した状況となっている。

■西東京市内の主要幹線道路の交通量と混雑度



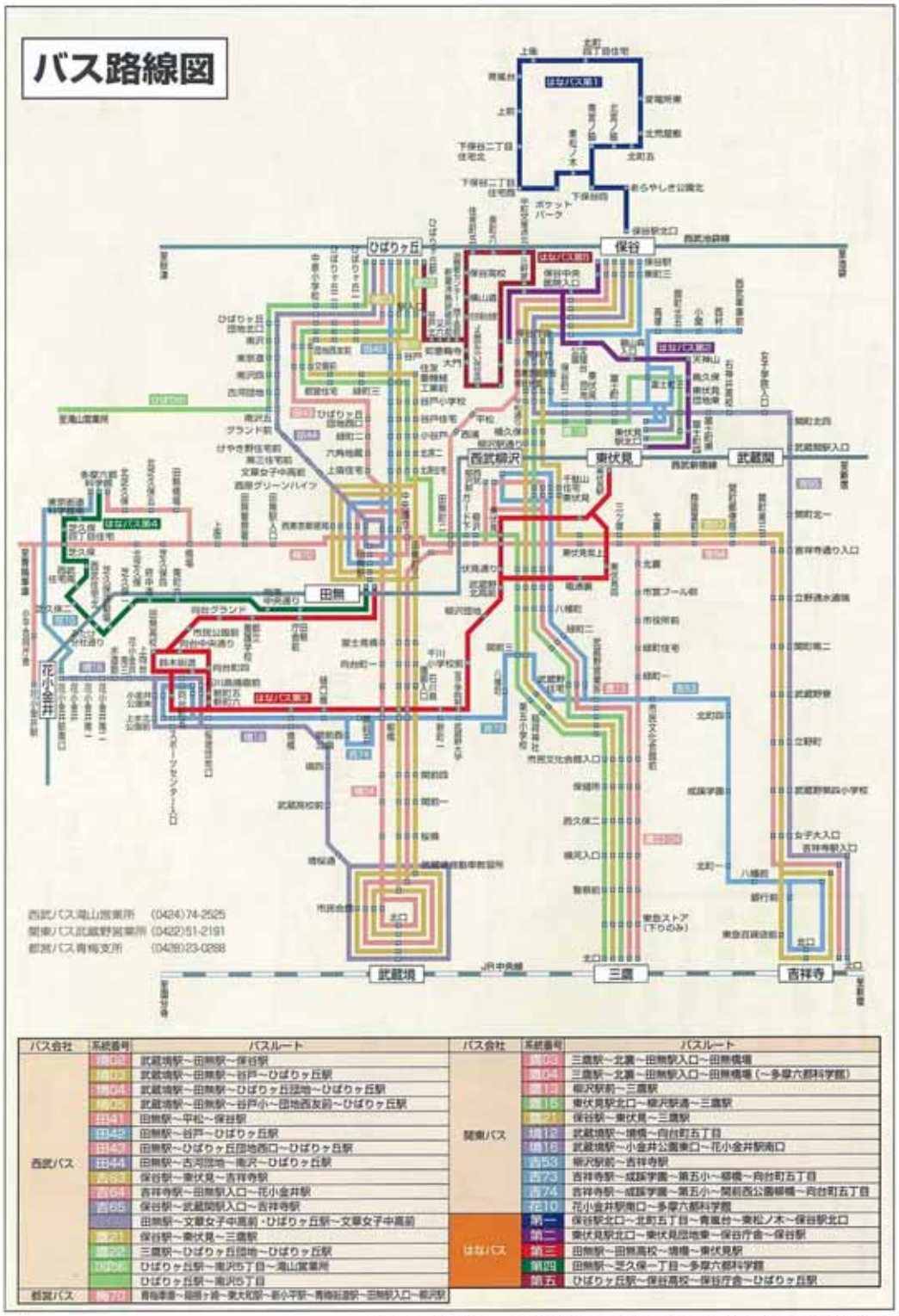
出典：平成 11 年度道路交通センサス

（２）公共交通網

①公共交通ネットワーク

鉄道２路線が市内を東西方向に走っていることから、バス路線は、西武池袋線の鉄道駅と西武新宿線の鉄道駅を結ぶ形で南北方向を走る路線が主体となっている。その一部は、更に南側を走るＪＲ中央線の武蔵境駅、三鷹駅、吉祥寺駅まで運行している路線もある。

■西東京市内における公共交通網



バス会社	系統番号	バスルート
西武バス	境02	武蔵境駅～田無駅～保谷駅
	境03	武蔵境駅～田無駅～谷戸～ひばりヶ丘駅
	境04	武蔵境駅～田無駅～ひばりヶ丘団地～ひばりヶ丘駅
	境05	武蔵境駅～田無駅～谷戸小～団地西友前～ひばりヶ丘駅
	田41	田無駅～平松～保谷駅
	田42	田無駅～谷戸～ひばりヶ丘駅
	田43	田無駅～ひばりヶ丘団地西口～ひばりヶ丘駅
	田44	田無駅～古河団地～南沢～ひばりヶ丘駅
	吉63	保谷駅～東伏見～吉祥寺駅
	吉64	吉祥寺駅～田無駅入口～花小金井駅
	吉65	保谷駅～武蔵関駅入口～吉祥寺駅
		田無駅～文華女子中高前・ひばりヶ丘駅～文華女子中高前
	鷹21	保谷駅～東伏見～三鷹駅
	鷹22	三鷹駅～ひばりヶ丘団地～ひばりヶ丘駅
	鷹26	ひばりヶ丘駅～南沢5丁目～滝山営業所
		ひばりヶ丘駅～南沢5丁目
都営バス	境70	青梅車庫～福祉ヶ岡～東大和駅～新小平駅～青梅街道駅～田無駅入口～柳沢駅

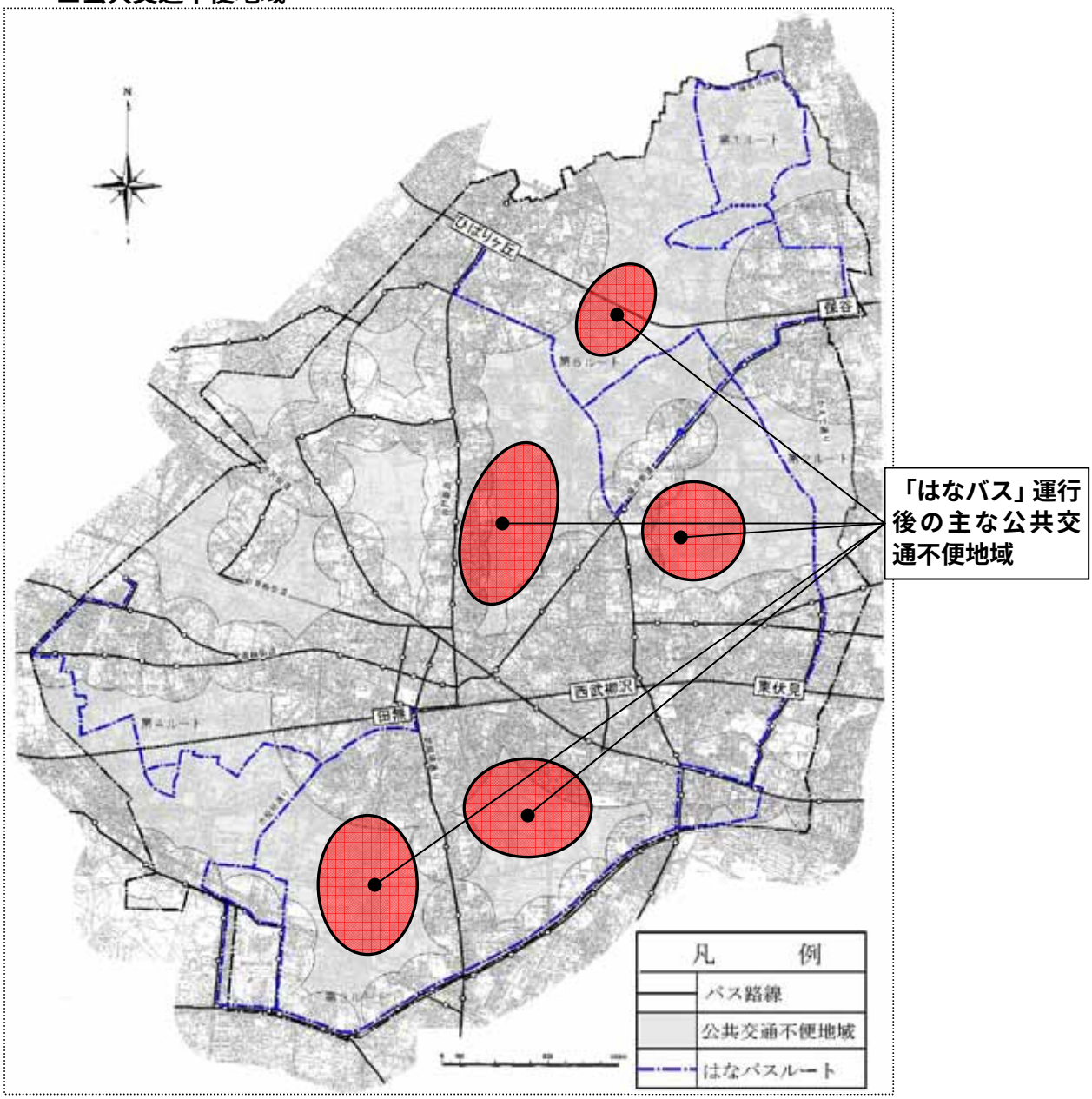
バス会社	系統番号	バスルート
関東バス	境03	三鷹駅～北裏～田無駅入口～田無橋場
	境04	三鷹駅～北裏～田無駅入口～田無橋場（～多摩六都科学館）
	鷹13	柳沢駅前～三鷹駅
	鷹16	東伏見駅北口～柳沢駅通～三鷹駅
	鷹21	保谷駅～東伏見～三鷹駅
	境12	武蔵境駅～境橋～向台町五丁目
	境18	武蔵境駅～小金井公園東口～花小金井駅南口
	吉53	柳沢駅前～吉祥寺駅
	吉73	吉祥寺駅～成蹊学園～第五小～柳橋～向台町五丁目
	吉74	吉祥寺駅～成蹊学園～第五小～関前西公園柳橋～向台町五丁目
	花10	花小金井駅南口～多摩六都科学館
はなバス	第一	保谷駅北口～北町五丁目～青嵐台～東松ノ木～保谷駅北口
	第二	東伏見駅北口～東伏見団地東～保谷庁舎～保谷駅
	第三	田無駅～田無高校～境橋～東伏見駅
	第四	田無駅～芝久保一丁目～多摩六都科学館
	第五	ひばりヶ丘駅～保谷高校～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅

※図面は平成 18 年３月時点を示す。なお、境 02 系統（武蔵境駅～田無駅～保谷駅）は現在廃止。境 07 系統（武蔵境駅～田無駅～ひばりヶ丘駅）が運行中。

②公共交通不便地域

鉄道駅・既存バス路線のバス停からの利用圏域（鉄道駅から半径１㎞以内、バス停から半径 300m以内）をもとに、市内の公共交通不便地域を抽出すると、民間バス路線を補完し市内の公共交通不便地域の改善を図るために、コミュニティバスが５ルート運行されているが、まだ向台町、中町などにおいて公共交通不便地域が依然として存在している。

■公共交通不便地域



■「はなバス」の運行概要

運行ルート		延長	バス停数	運行開始日
第１ルート	保谷駅北口循環	4.6 ㎞	16 箇所	平成 14 年３月
第２ルート	東伏見駅北口～保谷駅	3.3 ㎞	12 箇所	平成 14 年３月
第３ルート	田無駅～東伏見駅	7.0 ㎞	26 箇所	平成 14 年３月
第４ルート	田無駅～多摩六都科学館	4.9 ㎞	16 箇所	平成 14 年３月
第５ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎	5.7 ㎞	19 箇所	平成 16 年９月

＊料金：100 円均一、未就学児無料

（3）自転車駐車場

周辺の自転車駐車場の収容台数とその利用状況を見ると、各駅とも収容可能台数は実利用利用台数より多いが、放置自転車は依然として各駅で発生し、特に田無駅周辺で多くなっている。

■鉄道駅別自転車過不足量　　**（単位：台）**

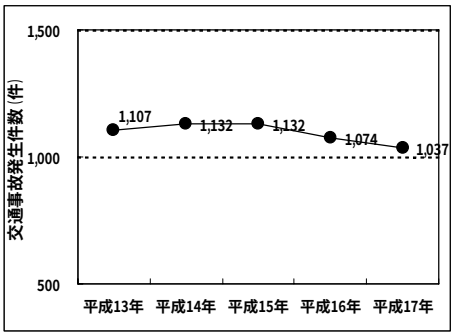
駅名	収容可能台数①	実利用台数		
		利用台数②	放置台数③	計
ひばりヶ丘駅	3,797	2,323	57	2,380
保谷駅	4,967	2,737	86	2,823
田無駅	7,406	4,997	221	5,218
西武柳沢駅	2,278	1,902	61	1,963
東伏見駅	1,479	852	70	922
合計	19,927	12,811	495	13,306

※平成 18 年 10 月　交通計画課自転車対策係調べ

（4）市内における交通事故発生状況

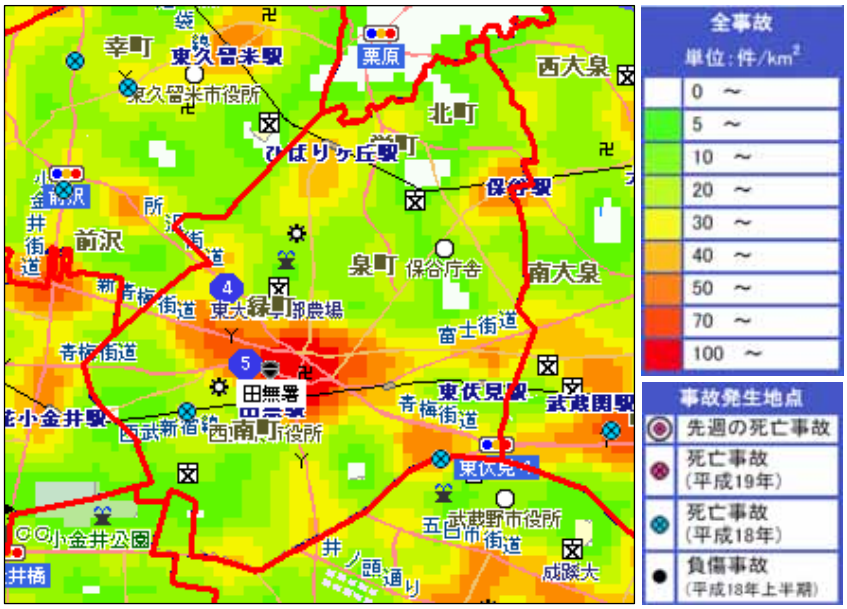
事故発生件数の推移を見ると、ほぼ横這い傾向となっている。

全事故件数で見た場合、市内で多く発生している区域は、田無駅北側の新青梅街道・青梅街道周辺及び保谷駅周辺があげられる。また、ひばりヶ丘駅南側、富士街道においても他地区より事故が多く発生している。



出典：平成 17 年交通事故白書

■市内の交通事故発生状況（1㎢当り発生件数：全事故）



資料：警視庁ホームページ　交通事故マップ（平成 18 年上半期）

１－２．上位計画の整理

上位計画における交通体系整備に関する位置付けについて整理する。

（１）西東京市基本構想・基本計画（平成 15 年度）

道路・交通を整備し、市民の日常生活における利便性、安全性の向上を目指す

①道路網の整備

●都市計画道路の整備

- 幹線道路については、円滑な車両交通の流れを確保するため、都市計画道路を中心に整備を進め、住宅地や駅周辺などにおける通過交通の進入を抑制するとともに、避難路としての防災性を高める。特に、調布保谷線については、ゆとりある歩道や植栽帯等で構成される環境施設帯を備えた広幅員の幹線道路として整備する。

●道路整備計画の策定を含め、生活道路の計画的な整備推進

- 生活道路については、安全・快適に利用できるよう整備を進める。道路整備計画を策定し、交通危険箇所を優先的に局所改修するなど、新設改良や拡幅を計画的に推進する。

●歩行者・自転車利用者の安全確保

- これらの道路整備にあたっては、歩車道の分離や歩道の広幅員化を進め、歩行者や自転車利用者の安全を確保する。

②交通体系の整備

●総合的な交通計画の策定及び体系的な整備

- 市内の交通問題を解決するとともに、将来に向けてより快適な市民生活を実現するために、市民・事業者・行政が一体となってめざす目標や具体的な取り組み方向を示す総合的な交通計画を策定し、体系的に整備を進める。

●コミュニティバスの計画的な運行

- 交通不便地域の解消と公共施設への利便性の向上を図るため、コミュニティバス（はなバス）の運行について計画的に推進する。

●鉄道の連続立体交差化に向けた調査・研究・要請の実施

- 鉄道の連続立体交差化に向けて、広域的に連携しながら調査・研究・要請を行う。

③自転車の活用

●市内の全駅に有料の自転車駐車場の整備

- 環境にやさしい身近な交通手段として、自転車の活用を促進する。そのための基盤整備として、市内の全駅に有料の自転車駐車場を整備する。

●自転車を活用したまちづくりについての調査・研究の実施

- 自転車の活用を重視した取り組みとして、自転車の安全・快適な通行の確保や、商店街と連携してまちの賑わい・活性化を支援する方策などについて調査・研究を行う。

（２）西東京市都市計画マスタープラン（平成 16 年度）

●将来都市像

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～にしとうきょう～

●将来都市構造

さまざまな「都市拠点」や「都市軸」から、有機的なまちを形成することを目指します

●交通網整備の方針

「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３つの視点から、市内の交通網の整備を進める

■体系的な道路網の整備

・広域幹線道路（都市間をつなぎ、通過交通の多い道路。都市計画道路が中心。）

・一般幹線道路（市内の主要な道路。都市計画道路が中心。）

・生活幹線道路（日常的に利用する中心的な道路。可能な限り歩道と車道との分離に努める。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。）

・生活道路　（上記以外の道路。交通規制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を検討する）

■人にやさしい歩行者空間の整備

・歩行者専用のみちづくり

・ユニバーサルデザイン※（段差解消、電線の地中化、音響案内設備の設置などにより、高齢者、障害者等など誰もが安全・快適に移動できる歩行者空間の整備）

■公共交通網の整備

〇鉄道

・西武線の複々線化、高架化

・バリアフリー※化の推進

・需要に応じた駐車場・駐輪場の整備の推進とともに、徒歩利用の奨励等需要抑制策の実施

〇バス

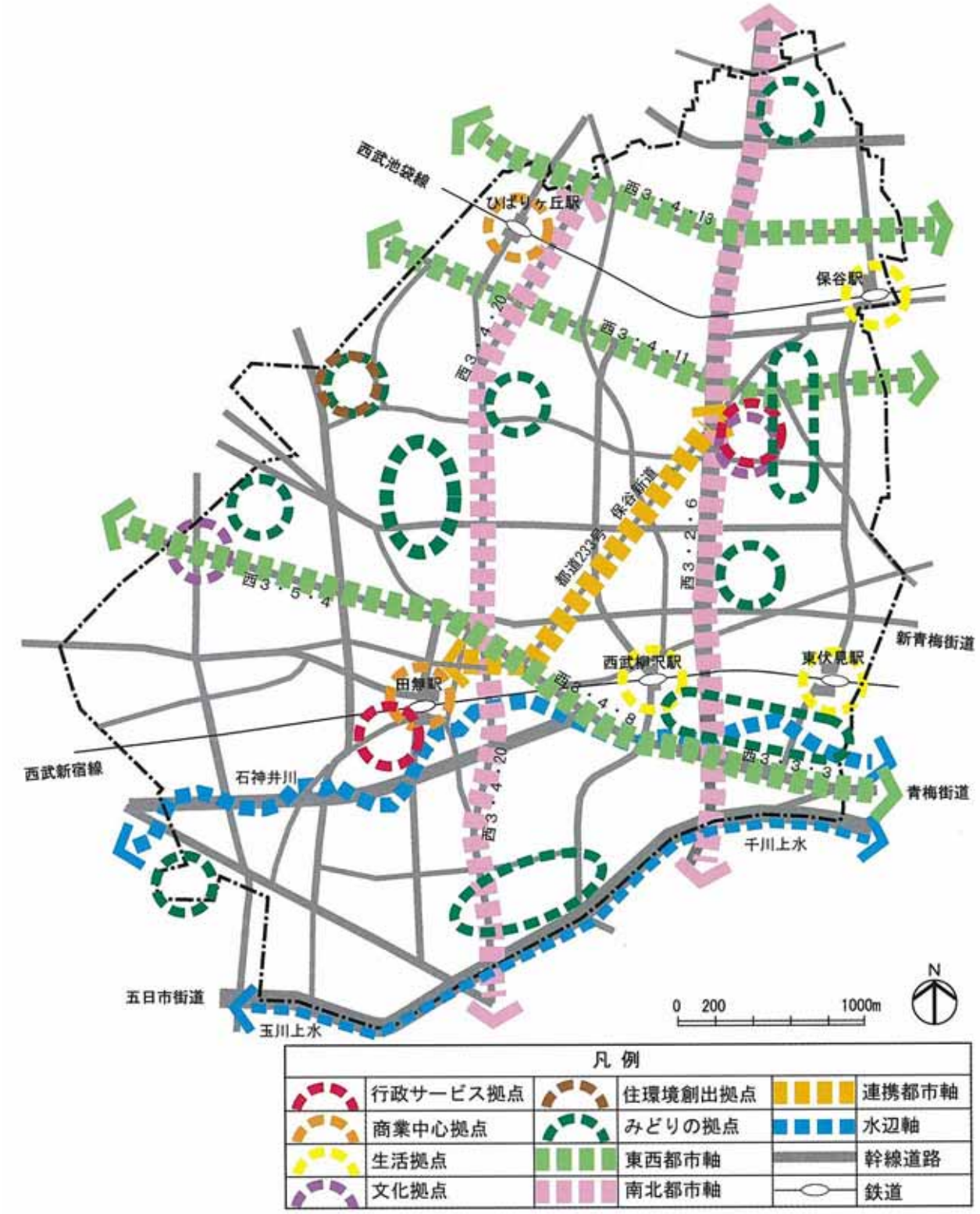
・都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充

・コミュニティバス「はなバス」の見直し

・新たな公共交通ルートの導入の必要性と運行の可能性の検討

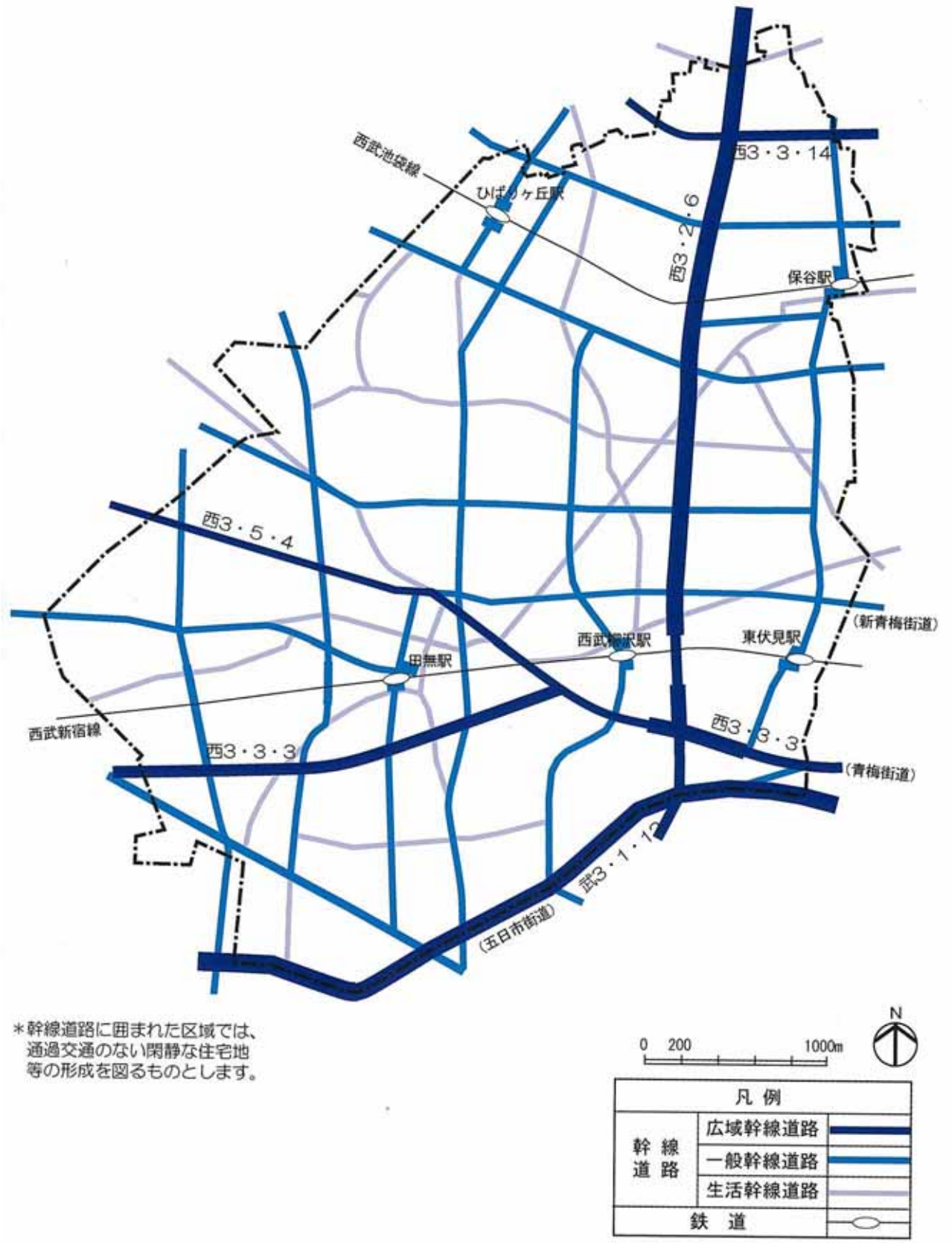
※巻末用語説明参照

■将来都市構造



出典：西東京市都市計画マスタープラン（平成 16 年度）

■交通網整備方針



出典：西東京市都市計画マスタープラン（平成 16 年度）

参考：福祉・環境・商業関連計画で提案されている主な交通施策

事業計画及び主管課	記　述　内　容
東京都電線類地中化計画 **(東京都建設局)**	「都市防災機能の向上」「安全で快適な歩行空間の確保」「都市景観の向上」「信頼性の高い情報基盤の確立」の４つの観点から、都市計画道路の整備に併せて電線類の地中化を推進する。
西東京市高齢者保健福祉計画介護保険事業計画 **(高齢福祉課･介護保険課 H18.3)**	・歩道や公共バスの停留所のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化や低床化の整備・充実、移送タクシーの整備・推進 外出支援ｻｰﾋﾞｽを拡充するとともに､高齢者などが利用しやすいリフ　ト付きの移送タクシーの整備・推進の要請 ・休憩ベンチの設置 ・鉄道駅、道路・歩道、公園などの公共施設のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化を推進します。
西東京市地域情報化基本計画 **(情報推進課　H15.11)**	・自転車駐車場情報の提供 （市内自転車駐車場の情報を一元管理し、市ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞから情報の提供をするｼｽﾃﾑ） ・ﾊﾞｽﾛｹｰｼｮﾝｼｽﾃﾑ ・渋滞情報ｼｽﾃﾑ
西東京市環境基本計画 **(環境保全課　H16.3)**	・公共交通機関などの利用を増やすよう、事業者や市民に働きかけ ・住宅密集地域などへの自動車の進入抑制 ・市内の移動は、自転車やバス、電車などの利用を要請。
西東京市地域福祉計画 **(保健福祉総合調整課 H16.3)**	・市民や事業者に対してもﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝの普及・啓発 ・さまざまな人が利用できるｺﾐﾆｭﾃｨﾊﾞｽや介助を備えた移動ｻｰﾋﾞｽ、安全で歩きやすい歩道の整備など、安全に移動できる手段の確保 ・高齢者等外出支援ｻｰﾋﾞｽや障害者の外出を支援する移動ｻｰﾋﾞｽ事業などをNPO等と協働して充実 ・不法な路上占有がなくなるよう普及・啓発
西東京市障害者基本計画 **(障害福祉課H16.3)**	・幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差解消、計画の段階からﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝ化 ・はなバス路線の充実、ﾉﾝｽﾃｯﾌﾟﾊﾞｽ・リフト付きﾀｸｼｰの整備要請 ・NPO法人等、民間移送業者による移動ｻｰﾋﾞｽを拡充
西東京市子育て支援計画 **(子育て支援課H16.2)**	・通学路への安全施設の整備、交通安全教育などを推進 ・通学路の歩道・街路灯等、交通安全施設の整備を充実 ・歩道のない道路や狭い道路、特に通学路の交差点部分に視界が広がるように工夫 ・交通不便地域・バス空白地域等の解消や交通弱者の移動手段の確保
西東京市次世代育成支援行動計画 **＜西東京市子育て支援計画から＞** **(子育て支援課H17.3)**	
西東京市商店街振興プラン **(産業振興課　H15.3)**	・歩車道の分離や電線地中化により、ｺﾐｭﾆﾃｨ道路化 ・バス網の検討を行い、はなバスや民営バスの運行状況の改善を図 ・既存の駐車場・駐輪場や空き地等のﾈｯﾄﾜｰｸ化を図り、共通利用できるｼｽﾃﾑの整備や、大型店、公益施設等の駐車場・駐輪場の有効活用を推進 ・安全な自転車走行環境の整備とﾚﾝﾀｻｲｸﾙなど新しい自転車活用のまちづくりについて研究し、活用を図る

１－３．交通に関わる問題点の整理

（１）幹線道路網に関する問題点・課題

①都市計画道路の整備の遅れ

都市計画道路の整備率は 30.7%と、他都市と比較しても顕著に低く、通行の円滑化が劣ることにより、交通渋滞の一要因となっている。

②市内の幹線道路の混雑緩和

新青梅街道、保谷新道、五日市街道及び富士街道等の幹線道路の多くで混雑度が 1.0 を上回り、交通渋滞が発生し改善が必要である。

（２）交通結節点に関する問題点・課題

①踏切遮断に伴う駅周辺の混雑緩和

市内の鉄道は、一部区間を除いて鉄道路線が地上面を通り、道路との交差部においては、21 箇所が踏切で遮断され、踏切を通過できる時間が短いため、渋滞が生じている。

特に、西武新宿線を超えて南北を結ぶバス路線においては、踏切遮断によって駅へのアクセス道路が混雑し、その混雑に巻き込まれて、バスの定時性が低下している。

②アクセス道路の未整備による危険な歩行空間

東京区部の通勤・通学が多く、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。駅へのアクセス道路の整備状況をみると、ひばりヶ丘駅北口、西武柳沢駅北口、東伏見駅南口及び田無駅南口において未整備で、歩道もなく、自動車と歩行者・自転車が輻輳し、危険な状態である。

③未整備な駅前広場が存在

10 箇所のうち、整備済み駅前広場は６箇所で、保谷駅南口駅前広場は保谷駅南口再開発事業により事業中で、ひばりヶ丘駅北口、田無駅南口、西武柳沢駅北口の各駅前広場で未整備となっている。

④放置自転車の発生

各駅とも収容可能台数は実利用台数より多いが、放置自転車は依然として各駅で発生し、特に田無駅周辺で多くなっている。

（３）公共交通に関する問題点・課題

①公共交通不便地域の存在

市内の公共交通不便地域は、「はなバス」運行後も依然として向台町、中町などにおいて存在している。

②病院等の主要施設へのアクセスの不便さ

市内のバスネットワークは、都市計画道路の整備率が低いことなどから、バスが走行可能な路線が限定し、地区によっては、公共施設、病院及等の主要施設へのアクセス不便な地区が存在している。

（４）歩行者・自転車に関する問題点・課題

①多くの狭隘道路、歩道の未整備による歩行者・自転車への危険

市内には多くの狭隘道路が存在しているが、殆どの生活道路で歩車分離がされていない。また、都市計画道路の整備の遅れ等から、これら狭隘道路に通過交通が流入し、自動車と歩行者・自転車交通が輻輳し危険な状況となっている。

１－４．交通体系整備に係る課題整理

既存調査での整理の他、駅周辺での交通量調査、市民アンケート調査、交通事業者等アンケート調査（交通事業者、高齢者・障害者団体）及び広報・ホームページ等による意見募集等を踏まえて、改善すべき課題を整理した。

(1)幹線道路網に関する改善すべき課題

- ①幹線道路網の必要性検証による効率的・効果的な道路整備の推進
- ②主要生活道路での既存道路ストックの有効活用（通過交通の抑制等）

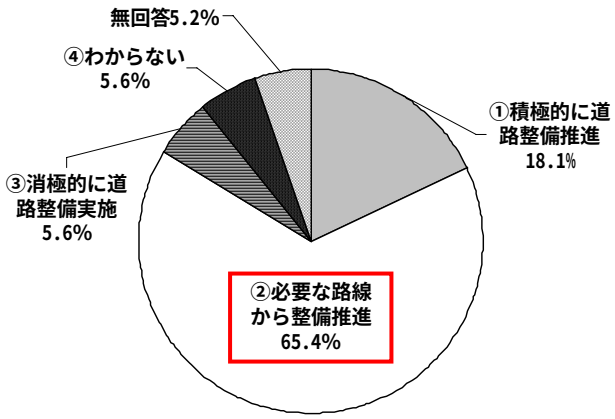
(2)交通結節点に関する改善すべき課題

- ①連続立体交差事業の推進（西武池袋線、西武新宿線）
- ②主要生活道路の歩行空間の改善
  ⇒「ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想」との整合性
- ③駅前広場及びアクセス道路等基盤施設の事業推進
  ⇒ひばりヶ丘駅北口駅前広場、保谷駅南口駅前広場（保谷駅南口地区第一種市街地再開発事業）、田無駅南口駅前広場、西武柳沢駅北口駅前広場の整備
- ④踏切の改善

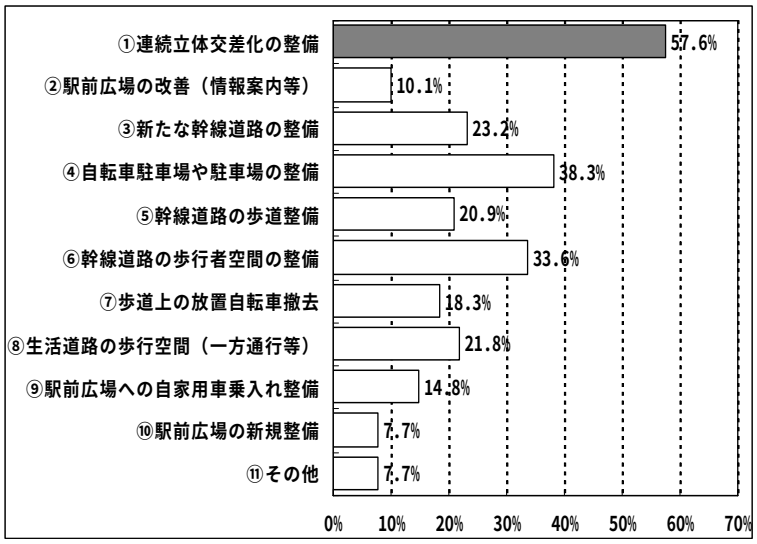
（参考）市民交通行動に関するアンケート調査結果

・実施時期：平成 16 年 12 月
・配布方法：郵送配布、郵送回収
・対象サンプル：住民基本台帳を基に、15 歳以上を対象として無作為抽出により 5,000 票
・回収率：38.3%（有効回収票 1,914 票）

■都市計画道路の整備の進め方



■駅周辺の改善要望



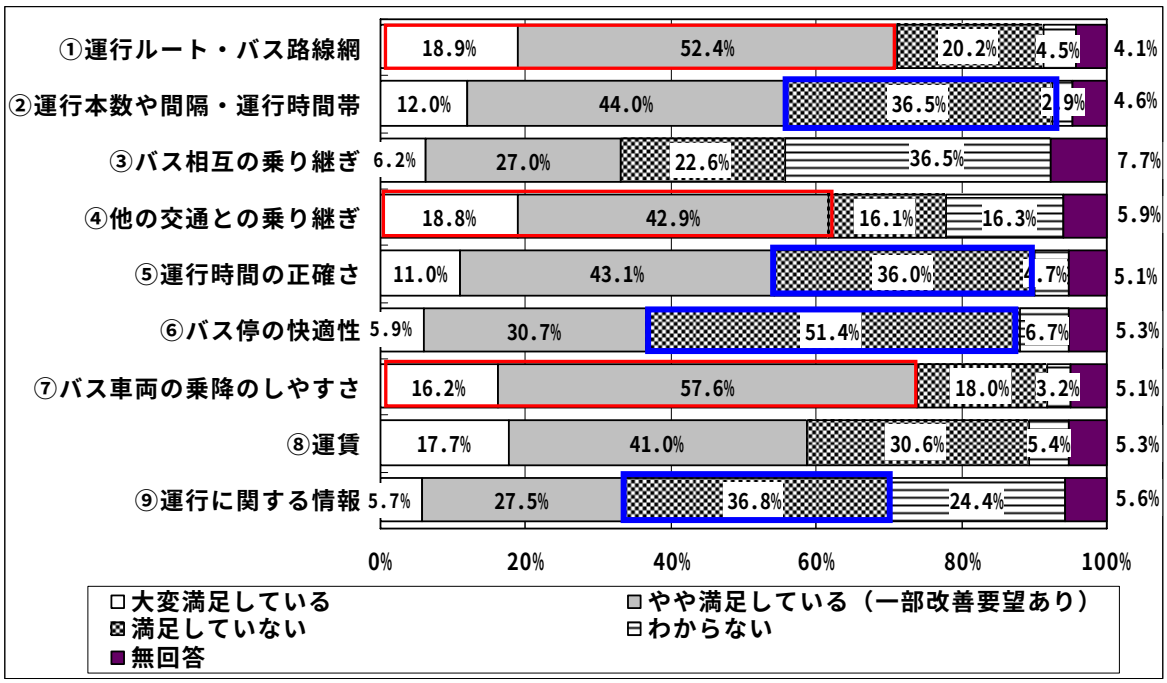
(3)公共交通に関する改善すべき課題

①バス等公共交通サービスの向上
- 現在事業中の都市計画道路などと合わせて、バスルート（民間）の拡充
- バリアフリー化の推進、運行時間帯の拡大・利用しやすい運賃などサービス水準の向上

②「はなバス」を活用した移動しやすい交通環境の確保
- 民間バス事業者によるバスルートの動向、市民ニーズ等を踏まえた「はなバス」の見直し検討

③高齢者、障害者等に対する移動支援
- 高齢者、障害者等（身体障害者手帳登録者 **4,382** 人、H**16.3.31**）に対する移動支援の不足

■バス利用時の満足度（市民交通行動に関するアンケート調査結果）



(4)歩行者・自転車空間に関する改善すべき課題

①歩行者・自転車空間の充実（幹線道路）や、歩行者専用・優先な道路整備（駅周辺の生活道路）等によるネットワークの形成