

(3) 交通結節点の整備

地域の顔として、各駅周辺のまちづくり計画と連携及び整合性を図りながら、公共交通のシームレスな移動を確保するために、さらなる利便性・安全性の高い交通結節点の機能充実を図る。

1) 駅前広場の整備

市内5駅10箇所のうち、保谷駅南口駅前広場が事業中で、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3箇所で未整備となっている。このため、駅周辺でのまちづくり等と考慮しつつ、拠点機能の形成、円滑な乗継ぎや乗換えを確保するための交通結節機能及び防災機能等の向上を図るため、早期整備を推進する。

駅前広場は、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と「都市広場機能」という2つの機能を有しているが、整備に当たっては、駅周辺の街並みの中でも重要な空間として位置付けられるため、以下のような整備に十分配慮する。

- 周辺施設、駅舎との空間的な連続性に配慮する。
- 歩道のバリアフリー化等誰もがスムーズに乗継ぎできるようにする。
- 路線バス乗り場等にベンチやシェルター等を設置し待合機能に配慮する。
- 案内板やサイン等によりスムーズな動線に配慮する。
- 電線地中化などにより景観に配慮した歩行空間を配慮する。
- 障害者乗降スペースを確保する。 など

①保谷駅南口駅前広場

保谷駅南口駅前広場は現在、「保谷駅南口地区第一種市街地再開発事業」により事業中で、平成 21 年 3 月に完了する予定となっている。

交通結節点機能としては西武池袋線と路線バス、はなバス、タクシーとの乗換え機能を担っていく。



▲南口駅前広場（現状）



▲保谷駅南口整備イメージ

※平成16年度に市が行った修正設計を基にした「保谷駅南口完成イメージ図」。外観等については今後変わる可能性がある。

②ひばりヶ丘駅北口駅前広場

ひばりヶ丘駅北口駅前広場は、北口駅前広場に接続する西3・4・21号線と一体的な整備を推進する。

交通結節点機能としては、現在、路線バス、はなバスの発着が南口駅前広場となっていることから、今後南北の機能分担等を踏まえ、検討していく。



▲北口駅前広場イメージ
(出典：ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想)

③田無駅南口駅前広場

田無駅南口は、西東京市役所（田無庁舎）、田無公民館及び中央図書館等公共施設への玄関口として、駅前広場の整備を推進する。

交通結節機能としては、現在、路線バス、はなバスの発着が北口駅前広場となっていることから、今後南北の機能分担等を踏まえ、検討する。



▲南口駅前広場（現状）

④西武柳沢駅北口駅前広場

西武柳沢駅北口駅前広場は、北口駅前広場に接続する西3・4・18号線と一体的な整備を推進する。

交通結節機能は現在、路線バスのみ南口駅前広場の発着となっていることから、今後南北の機能分担等を踏まえ、検討する。



▲北口駅前広場（現状）

2) 駅周辺の交通環境の向上対策

駅前広場の整備による公共交通、自動車、自転車、徒歩でのアクセス性の向上を図るとともに、歩行者等の安全・快適な歩行空間の確保や、交差点改良等による円滑な交通処理などを行うため、駅広へのアクセス道路等のハード整備とソフト施策の導入を組合せて検討する。

また、ひばりヶ丘駅南口など各駅周辺は狭隘道路が多く、歩行者と自動車との輻輳などが発生しているため、駅周辺での交通安全対策の実施を検討する。

①保谷駅周辺の取組み方針

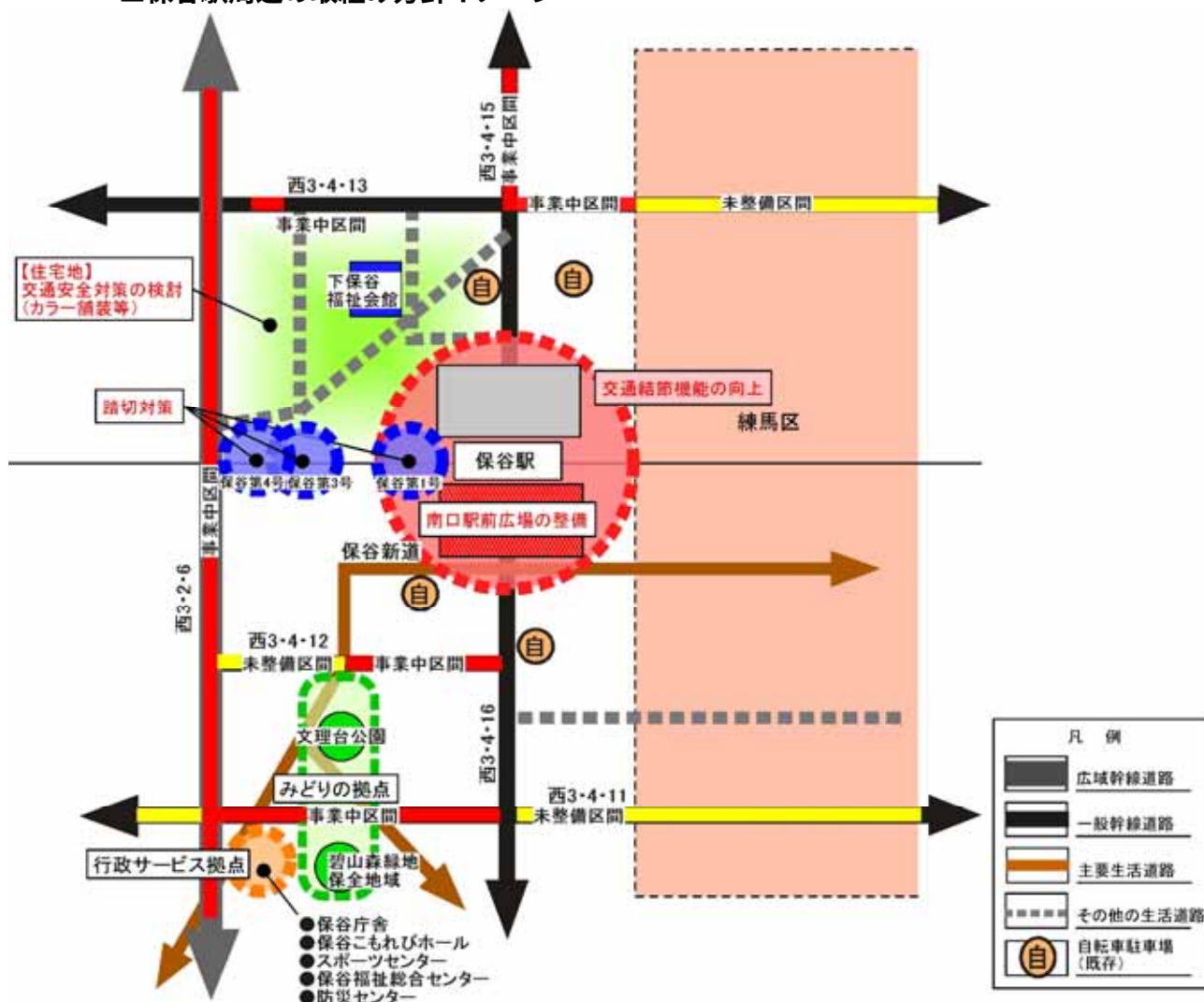
【現状】

保谷駅南口駅前で、市街地再開発事業が進行中で、保谷新道は通過車両等により交通渋滞が顕著で、道路幅員も狭い。駅南側地区での住宅地内の生活道路は、幅員が狭く、行き止まり道路も多く、その改善が求められている。

【当面の取組み方針】

- 南口再開発事業を契機とした交通結節機能の向上（南口駅前広場の事業推進）
- 駅南口住宅地内における安全・安心な居住環境の確保
⇒既存ストックを活用による生活道路の交通安全対策の実施（カラー舗装など）
- 事業中の都市計画道路の事業推進（西3・2・6、西3・4・11、西3・4・12、西3・4・13、西3・4・15）
- 踏切対策の検討（保谷第1号、保谷第3号、保谷第4号）

■保谷駅周辺の取組み方針イメージ



【現状】

【当面の取組み方針】

- ## ■ひばりヶ丘駅周辺の実現イメージ



③田無駅周辺の取組み方針

【現状】

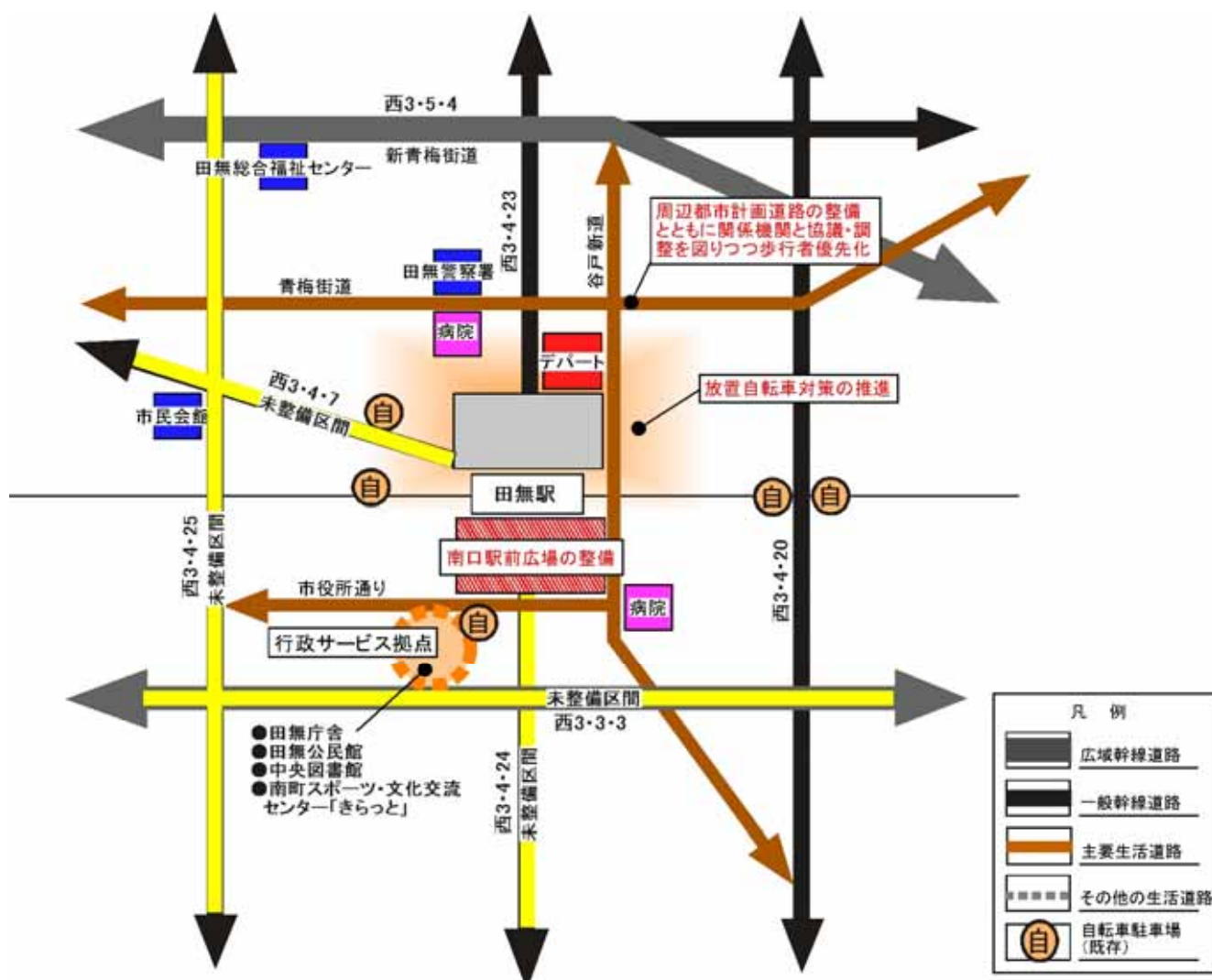
田無駅北口周辺は、幹線道路を中心に道路混雑が顕著で、歩道幅員が狭く歩行空間の充実に求められている。また、北口周辺は「商業中心拠点」として位置付けられ、大規模店舗が集積し、市内5駅の中で最も放置自転車が多発している。

南口周辺は行政サービス拠点（田無庁舎など）への玄関口として、交通結節機能の向上が求められるが、南口駅前広場は未整備となっている。

【当面の取組み方針】

- 南口駅前広場の事業推進（第三次事業化路線）
- 駅北口周辺での放置自転車対策の推進
- 青梅街道での周辺都市計画道路の整備とともに関係機関との協議・調整を図りながら歩行者優先化を図る

■田無駅周辺の取組み方針イメージ



④西武柳沢駅周辺の取組み方針

【現状】

北口周辺は、北口駅前広場やアクセス道路などの基盤整備が十分でなく、柳沢商店街など安心して環境できる環境づくりが求められている。

南口はアクセス道路等の基盤施設は比較的整っている状況にある。

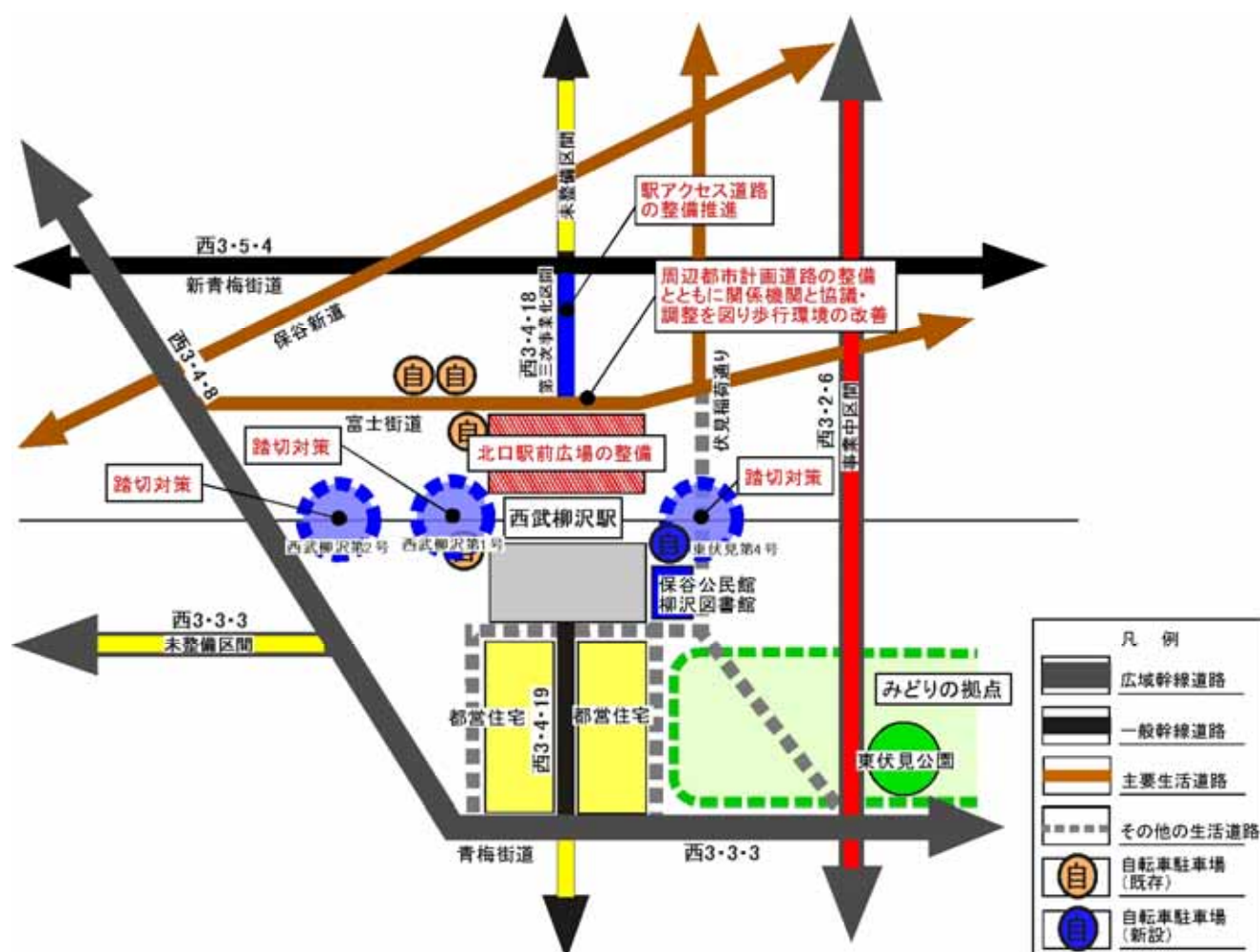


▲柳沢商店街（富士街道）

【当面の取組み方針】

- 北口駅前広場の事業推進（第三次事業化路線）
- 駅北口アクセス道路（西3・4・18）の事業推進（第三次事業化路線）
- 事業中の都市計画道路の事業推進（西3・2・6）
- 周辺都市計画道路の整備とともに関係機関と協議・調整を図りつつ、富士街道における歩行環境の改善を図る
- 南口自転車駐車場の再整備（無料→有料化）
- 踏切対策の検討（東伏見第4号、西武柳沢第1号、西武柳沢第2号）

■西武柳沢駅周辺の取組み方針イメージ



⑤東伏見駅周辺の取組み方針

【現状】

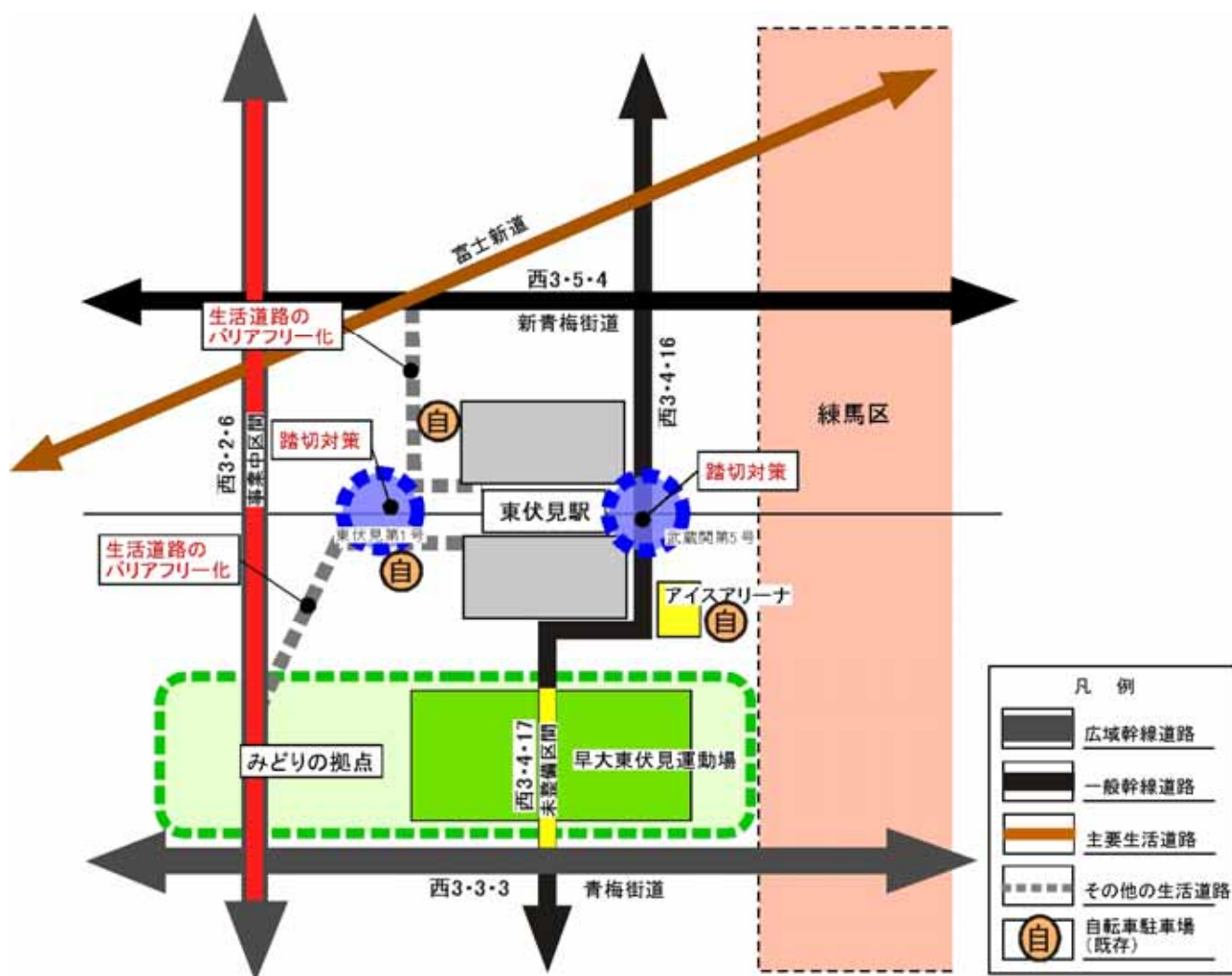
北口周辺における生活道路の幅員は全体的に狭く、行き止まり道路も多く、その改善が求められている。

南口周辺は駅アクセス道路が途中まで未整備で、連続的なネットワークが形成されていない。

【当面の取組み方針】

- 生活道路のバリアフリー化
- 事業中の都市計画道路の事業推進（西3・2・6）
- 踏切対策の検討（東伏見第1号、武蔵関第5号）

■東伏見駅周辺の取組み方針イメージ



(4) 人と環境にやさしい歩行者・自転車交通施策の推進

環境にやさしく、全ての人が安全、快適に移動できるようユニバーサルデザインの観点から、公共交通との連携や既存道路空間の活用を図りながら、歩行者・自転車交通施策を推進する。

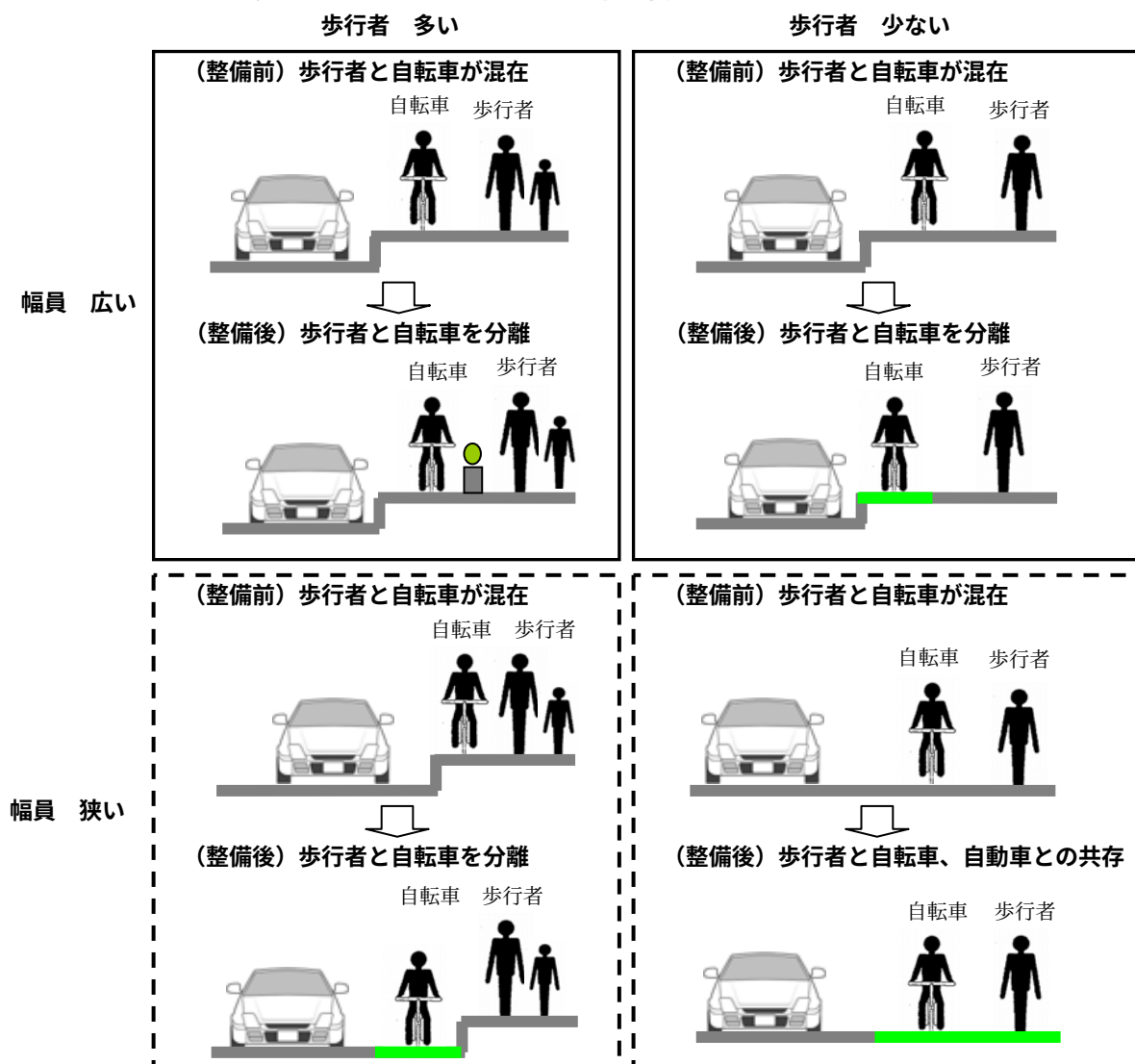
1) 歩行者・自転車ネットワークの整備

歩行者・自転車空間は、都市計画道路の整備によって確保することを基本とするが、都市計画道路が無く歩行者や自転車が集中し歩行者・自転車空間が十分でない地域（例えば、鉄道駅周辺、商業中心拠点・生活拠点等各拠点周辺など）においては、道路幅員と交通特性に応じて、車道などを活用した優遇策を検討し、歩行者・自転車空間のネットワーク化を図る。

さらに、公園、みどりの多い民間施設等を連続的に結ぶ「散策路」の整備も推進し、歩行者空間のネットワーク化を図る。

- 幹線道路における歩道、自転車歩行者道、自転車道確保の促進及び推進
- 既存道路における道路再配分（歩行者、自転車、自動車の分離方法）の検討
- ひばりヶ丘駅周辺など駅周辺での歩行者の回遊及びたまり空間整備の促進及び推進
- 公園、みどりの多い民間施設などを結ぶ散策路の整備（レクリエーション系歩行者空間の確保）

■幅員と歩行者交通量からみた自転車空間のイメージ



【自転車の安全利用の促進に関する提言（警視庁ホームページ、H18.11）】

自転車を主要な交通手段の一つとして明確に位置付けた上で、自転車と歩行者・自動車との適切な共存を図りながら、自転車の安全な利用を促進するための対策を講じる。

1 利用目的・利用主体に応じた自転車の通行空間の確保 （自転車の通行空間の在り方）

- 自転車の車道通行の原則を維持
 - * 自転車は車両の一種であり、走行性能等を発揮するためには、車道（又は自転車道）に通行空間を求めるべき
- 普通自転車歩道通行可の規制が行われている歩道のほか、要件を限定し自転車の歩道通行を認める（児童・幼児が運転する場合、車道通行が著しく危険な場合等）
 - * 子供や高齢者の利用、買物目的の利用等では、車両としての迅速性等は必ずしも求めておらず、安全の観点からは歩道通行の必要性

2 自転車と歩行者・自動車の適切な共存を図るための自転車の走行環境と実効性のあるルールを整備

（自転車走行環境の整備）

警察と道路管理者、地域住民等が協議の場を設けるなどして、関係者の意見を集約しながら、地域実態に即した自転車走行環境の整備を推進

- * 自転車道等の整備、歩道における自転車通行部分の指定
自転車通行部分の視覚的分離、交通環境の変化に応じた交通規制 等

（実効性のあるルールの整備）

- 歩行者の通行の安全確保に配慮し、特に歩道における自転車と歩行者の共存を図るための実効性のある具体的なルールを整備
 - * 歩道上での自転車の通行方法（速度、一時停止すべき場合等）の明確化、指定された自転車通行部分には歩行者もできるだけ立ち入らないこと 等
- 幼児や児童を始めとする自転車利用者に対し広くヘルメットの着用を促進

3 自転車利用者に対する交通ルール・マナーの遵守の徹底

（交通安全教育・広報啓発の在り方）

- 警察と学校が相互に協力し、小学生のほか中学・高校生に対する自転車安全教育を充実
- 実効性のある教育手法・内容により自動車運転者等を含めた幅広い対象に自転車安全教育を実施
- 個々の交通現場で自転車利用者が通行ルールを理解できるよう具体的な広報啓発を推進

（指導取締りの在り方）

- 悪質・危険性の高い自転車の交通違反に対して積極的な検挙措置
 - * 指導警告と検挙措置の中間的制度について将来的に議論
- 自治体や民間ボランティア等と連携して自転車の通行方法等に関する街頭指導を強化

2) 駅周辺での自転車駐車場等の整備

① 自転車駐車場等の現状

駅周辺における自転車駐車場の設置状況は以下に示す通りとなっている。

- 田無駅周辺自転車駐車場（有料4箇所、無料3箇所）
- 保谷駅周辺自転車駐車場（有料4箇所）
- ひばりヶ丘駅周辺自転車駐車場（有料5箇所、無料1箇所）
- 東伏見駅周辺自転車駐車場（有料3箇所）
- 西武柳沢駅周辺自転車駐車場（有料4箇所、無料1箇所）

（参考）自転車等放置禁止区域及び自転車等駐車場位置図

【田無駅周辺】



【保谷駅周辺】



【ひばりヶ丘駅周辺】



【東伏見駅周辺】



【西武柳沢駅周辺】



●行政・鉄道事業者等の協力による駅周辺の自転車駐車場整備の推進

- ## ■都営亦六住宅跡地計画における自転車駐車場の位置（ひばりヶ丘駅南口）



- ## ■西武柳沢駅南口自転車駐車場の位置



▲歩道上設置事例(大阪市)

46

3) 放置自転車対策の推進

放置自転車対策として、「西東京市自転車等の放置防止に関する条例」により、市内の各駅周辺は「自転車等放置禁止区域（前頁参照）」に指定され、自転車等の撤去活動を実施している。今後も駅周辺における歩行者の安全性や景観等の向上を図るため、放置自転車禁止区域の取締り強化及び自転車利用のルールを啓発推進する。

さらに、歩行者と自転車との接触事故等を防止するために、交通ルール・マナーの遵守の徹底も推進する。

①放置自転車の撤去対策

放置者への警告活動や撤去回数の増加のほか、集中撤去、返還手数料の値上げ（現行自転車：2,000 円、原動機付自転車 3,000 円）などの対策について検討を進める。

②放置防止啓発活動

東京都では、区市町村のほか関係団体と共同で、毎年 10 月に全都一斉の「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施しており、本市としても今後も継続して実施する。



▲東京都駅前放置自転車キャンペーンポスター

③交通安全教育の推進

自転車利用者に対する交通安全指導を行うとともに、とくに西東京市、田無警察署と学校が相互に協力し、市内の保育園児、幼稚園児、小学生低学年などに対して、交通法規を実地体験させ、交通事故防止のための安全教育を行う。

④高齢者等に対する総合的な交通安全指導の推進

加齢に伴う判断能力等の衰えなどの自覚を促すとともに、高齢者による事故、事例をもとに交通安全指導を行い。交通事故の削減を目指す。

4) 自転車利用促進策の実施

比較的平坦地で自転車が利用しやすい環境という特性を活かして、自転車の利用促進の促進を図るため、以下の施策について導入の検討を進める。

●レンタサイクルシステムの導入検討

- ・レンタサイクルシステムは、他都市においても自転車の有効利用や、駅周辺における放置自転車の抑制、地域振興及び環境改善などを目的に実施している。
- ・本市においても、利用対象者、利用システム（料金、時間帯など）及び事業主体などについて検討し、導入を推進する。

●自転車利用PRの推進

- ・市主催のまちづくりイベント開催時において、自転車に関する情報提供コーナーを設置するなど、利用促進のPR活動を実施する。