

3 交通環境整備の方針

○「体系的な道路網の整備」「人と環境にやさしい交通環境の整備」の2つの視点から、市内の交通網の整備を進めます。

本市では、幹線道路*網の整備水準が低いことなどから、各所で発生する渋滞や迂回する車の住宅地への進入、火災時の延焼を防ぐ延焼遮断帯のネットワークの不足などの課題があります。

幅員の狭い生活道路網は、歩行者にとって危険であり、防災面や緊急時の対応にも課題があると考えられます。

また、鉄道不便地域*の解消や高齢者や障害者などの移動手段の充実など、市内の交通網の利便性、安全性、防災性の向上を図ることが求められています。

そこで、幹線道路の整備や歩行者空間・自転車利用環境の充実をはじめとした各種の道路整備、公共交通網の改善、鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗換えを行う交通結節点の整備を推進します。

(1) 体系的な道路網の整備

道路は、都市間・拠点間を有機的に結ぶ広域交通を担う幹線道路から地域の日常生活を支える道路に至るまで、それぞれの機能を適切に発揮できるよう段階的・体系的に配置を計画し、整備を進めることで、円滑な広域交通処理や通過交通のない安全で暮らしやすい生活空間の創出が可能となります。

そこで、市内の道路を「広域幹線道路」「一般幹線道路」の都市計画道路等や、「主要生活道路」「生活道路（区画道路）」に体系化し、整備を進めることによって安全・安心に移動できる道路ネットワークの形成を目指します。

① 広域幹線道路

青梅街道など、都市間をつなぎ、都市の骨格を形成する道路は「広域幹線道路」として位置づけ、都市計画道路を中心に計画的に整備を進めます。

とくに青梅街道以北の西東京3・2・6号調布保谷線については、ゆとりある歩道や植栽帯などで構成される環境施設帯を備えた幹線道路として整備を進めます。

整備にあたっては、みどりが失われる場合の代替地への移植や新規緑化などを可能な限り進めるほか、市外からの集客も期待できる沿道の街並みづくりや歩行空間のあり方などについても、幅広く検討します。

* 幹線道路：広域幹線道路、一般幹線道路、生活幹線道路の総称

* 鉄道不便地域：鉄道駅からの距離が遠いなど、駅の利用が不便な地域



図1-8 広域幹線道路の整備イメージ

② 一般幹線道路

「広域幹線道路」に次ぐ市内の主要な道路は「一般幹線道路」として位置づけ、都市計画道路を中心に整備を進めます。

「広域幹線道路」と同じように、さまざまな機能の充実に努めます。

特に、鉄道駅につながる路線では、自動車・自転車・歩行者の動線の錯綜が顕著であることから、「主要生活道路」「生活道路（区画道路）」との機能分担を考慮しながら、望ましい道路空間や交通規制のあり方を検討していきます。

③ 主要生活道路

居住地と幹線道路を連絡し、通勤・通学、買物などで日常的に利用する主要な道路は「主要生活道路」として位置づけ、地区内交通の軸として、自動車交通のほか、バス通り、歩行者・自転車の通行、地区の骨格形成、防災対策上の骨格的道路等、多様な機能を有する道路として整備を進めます。可能な限り歩道と車道の分離に努める一方で、自動車交通の少ない路線では「歩車共存道路等」の整備も検討します。

主要生活道路のうち、都市計画道路網が完全に整備されるまでの間、幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理する道路を「生活幹線道路」と位置づけます。

④ 生活道路（区画道路）

そのほかの道路は「生活道路（区画道路）」として位置づけ、交通規制（一方通行化や車両進入の時間規制など）や関係機関との協議を行い歩車共存道路等としての整備、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性の確保と居住環境を向上し、良好なコミュニティを醸成させることを検討します。

(2) 人と環境にやさしい交通環境の整備

高齢化が進むなかで、誰もが市内を安全・円滑に移動できる環境整備がますます重要となっており、道路空間構成の適正な再編・整備や安全施設の設置、移動手段の充実・改善、ソフト施策などの総合的な取り組みによって、その実現を目指します。

また、近年では、低炭素都市づくりに向けて、過度な自動車利用からの脱却（公共交通や自転車への乗換え）、交通渋滞の緩和等の取り組みが重要視されており、環境負荷の少ない交通体系の実現に向けた取り組みを展開します。

① 公共交通網

バス、鉄道やタクシーといった公共交通網の利便性の向上や連携を進め、自動車以外の交通手段の選択の幅を広げていきます。

特に、バスに関しては、多摩地域における新しい広域的連携軸形成のために西東京3・2・6号調布保谷線をはじめとする都市計画道路の整備の進捗にあわせて、路線の新設・充実・再編の必要性や運行可能性に関する検討・協議を進めます。

また、交通不便地域の解消に向けて、バス事業者の路線との役割分担を明確にするとともに、道路整備の状況や利用者需要等を考慮しながら、住民のニーズをふまえた公共公益施設へのアクセス性向上に向けて、コミュニティバス*「はなバス」のルートの変更・再編・新設、周辺都市との共同運行・相互乗り入れなどの検討を進めます。

新たな公共交通の必要性や運行可能性についても調査研究を行います。

② 交通結節点及び周辺

〔鉄道・駅周辺〕

市内の5駅周辺においては、通過車両による交通混雑、基盤整備の遅れ（狭い道路や行き止まり道路）、自動車・自転車・歩行者等の動線の集中・錯綜などの問題が発生しているため、駅舎・駅前広場・周辺市街地の連続したバリアフリールートの確保やアクセス道路の整備・歩行空間の確保などのハード整備と自転車利用者に対するマナーの向上策などのソフト施策の組み合わせによる効果的な取り組みを検討します。

鉄道駅舎の改善にあたっては、利便性や安全性の向上、地域にふさわしい個性あるデザインの採用などについて要請します。

また、市内の踏切については、交通の円滑化や事故の低減に向けた対策を検討し、踏切対策基本方針における鉄道立体化の検討対象区間では、踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化の実現に向けた取り組みを進めます。

* コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型のバスで、本市では「はなバス」の愛称

〔駅前広場〕

5 駅 10 箇所のうち、事業中・未整備となっているひばりヶ丘駅北口、田無駅南口、西武柳沢駅北口について、駅周辺のまちづくりと連携しながら、拠点機能、円滑な乗継ぎや乗換えを確保するための交通結節機能、防災機能等の向上を図るため、早期整備に努めます。

③ 道路空間

誰もが利用できる歩行空間の確保のため、新たな道路の整備にあたってはユニバーサルデザインの導入を前提とするほか、既に歩道が設置されている道路については、バリアフリー化と適切な維持管理を行います。歩道が設置されていない道路については、道路構造やマーキングの工夫による自動車の走行速度の抑制、カラー舗装による自動車と歩行者の分離など、必要に応じて、道路の実情にあった取組みを検討します。

また、交通事故や犯罪の発生を防止するため、市民要望等をふまえながら、交通安全施設や街路灯の設置を進め、狭い道路では建物の壁面後退*により道路空間を確保し、良好な住環境を創出することを検討します。

④ 自転車利用環境

市内 5 駅周辺の自転車駐車場については、需要に応じた整備を進めるとともに周辺開発等にあわせた新設整備を誘導します。あわせて、放置自転車対策等を推進し、駅周辺の自転車利用環境の適正化を進めます。

道路における自転車走行空間は、都市計画道路の整備によって確保することを基本とします。商業中心拠点・生活拠点など、歩行者・自転車の利用が集中する駅周辺においては、道路幅員と交通特性に応じて、既存道路空間における歩行者・自転車・自動車の分離方法などを検討します。

⑤ 通学路等

子どもの通学路等の交通安全施設の整備を充実するとともに、安全点検や見守り活動などの取組みを進めます。

【市民・事業者のみなさんへ】

- ・行政は「交通網整備の方針」に示した基本的な方向性に沿って、歩行空間の充実や道路網の整備、公共交通機関の利便性向上に向けた事業者への要請などに努めます。
- ・市民・事業者のみなさんには、狭い道路に面した建物の壁面後退に努めていただくなど、可能な限りこの方針に沿った協力をお願いします。

* 壁面後退：建物の外壁面を、道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

西東京市の都市計画道路を整備済み路線、事業中路線、優先整備路線（第三次事業化計画）などに分類すると以下のようにまとめられます。

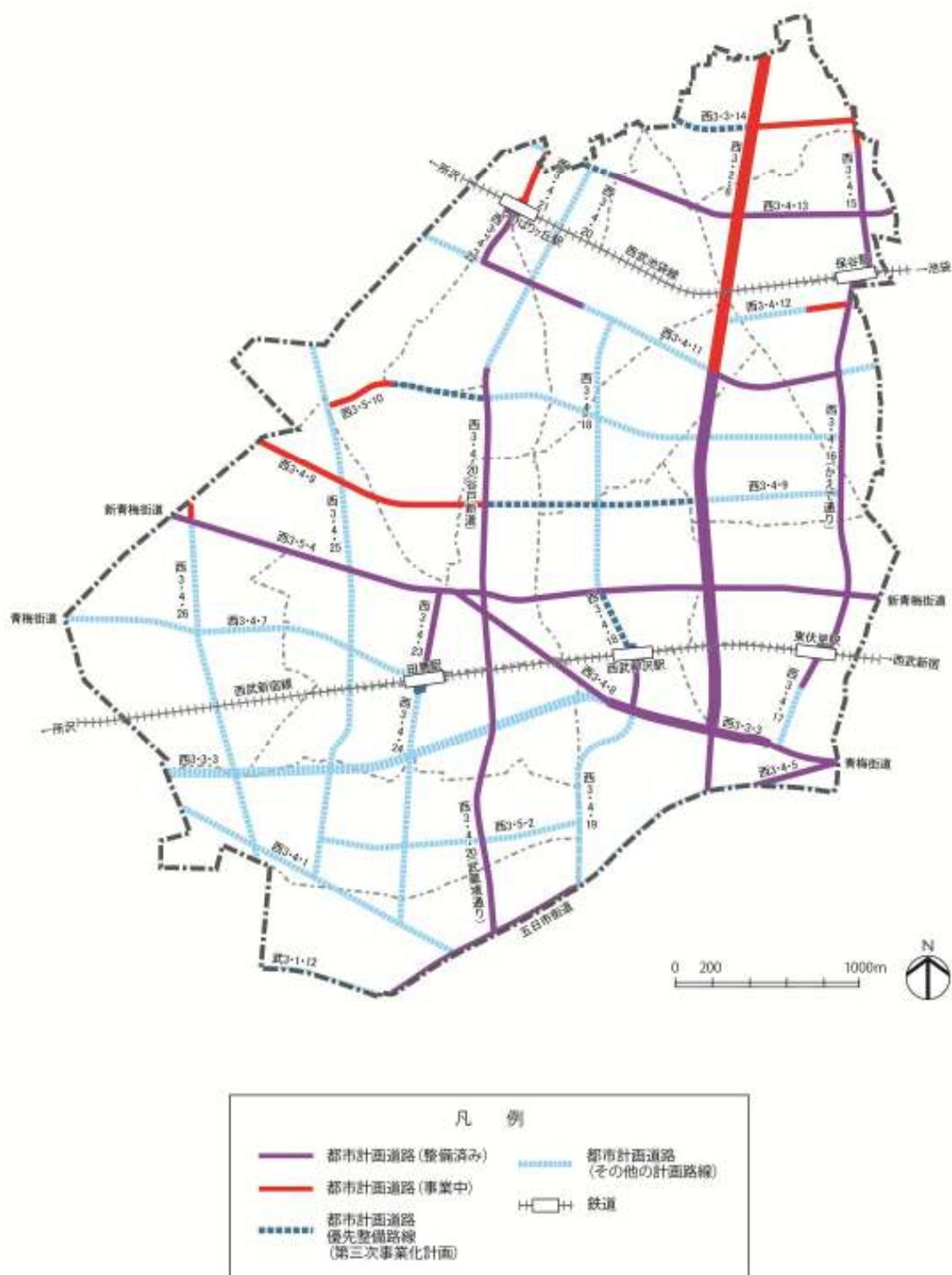


図1-9 都市計画道路整備状況図（平成26年3月現在）

広域幹線道路、一般幹線道路、主要生活道路（生活幹線道路とそれ以外）に区分した西東京市内の道路網は、以下に示すとおりです。



図1-10 交通網整備方針図

西東京市に隣接する市区を含めた道路、鉄道のネットワークを広域交通網図としてまとめると以下のように整理されます。

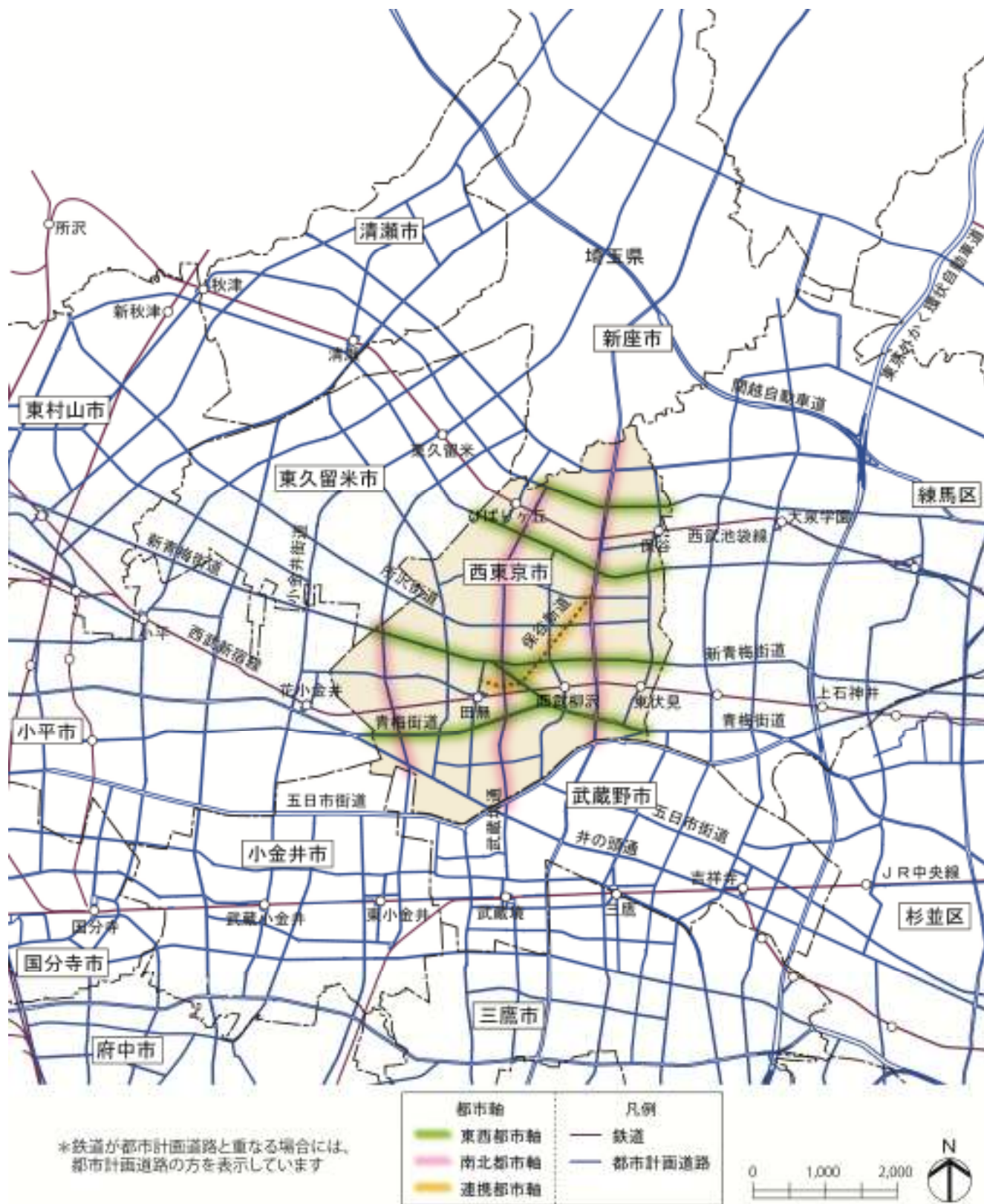


図1-11 広域交通網図