

西東京市交通計画 (素案)

西東京市

目 次

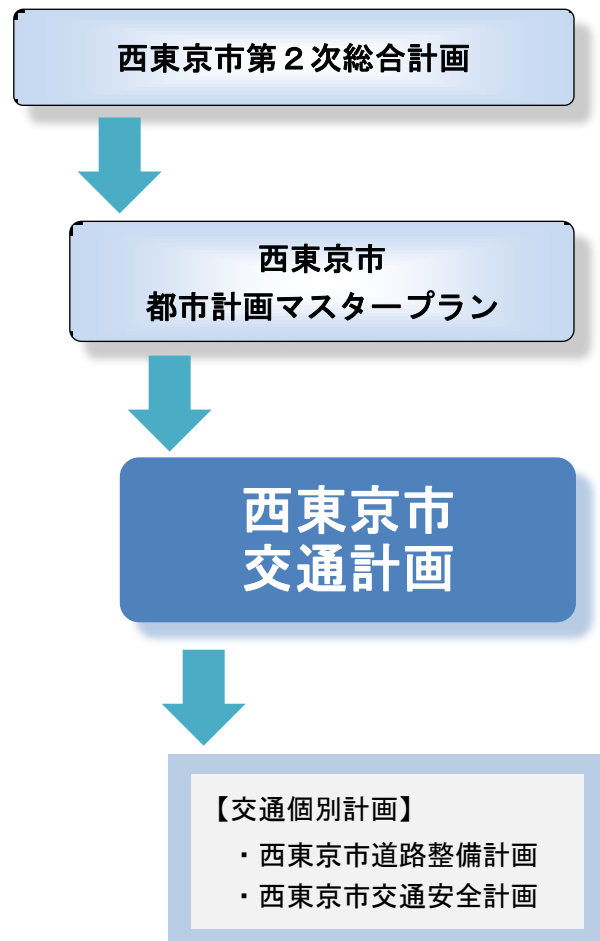
1. 交通計画の位置づけと前計画のレビュー	1
1.1 交通計画の位置づけ	1
1.2 前「西東京市交通計画」のレビュー	2
2. 交通需要の見通しと関連計画等の整理	4
2.1 交通需要の見通し	4
2.2 関連計画等の整理	6
3. 交通計画を策定するに際しての交通課題	8
4. 交通計画の方針	10
4.1 交通計画の基本理念	10
4.2 交通計画の基本目標	11
4.3 交通施策の基本方針	12
5. 将来交通体系	14
5.1 都市構造	14
5.2 道路交通体系	15
5.3 公共交通体系	17
6. 交通施策の展開方針	18
6.1 基本方針1 防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備	18
6.2 基本方針2 まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保の推進	21
6.3 基本方針3 移動制約者の外出支援策の推進	26
6.4 基本方針4 駅及び周辺の安全な歩行空間確保の推進	31
6.5 基本方針5 都市計画道路の補完道路の交通環境改善の推進	38
6.6 基本方針6 生活交通が主な踏切の安全対策の推進	43
6.7 基本方針7 未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備	46
6.8 基本方針8 拠点駅における総合交通環境改善の推進	49
6.9 基本方針9 骨格的幹線道路の効率的・効果的整備	53
6.10 基本方針10 幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施	58
6.11 基本方針11 バス交通の利便性の向上	62
6.12 基本方針12 歩行者・自転車空間の計画的整備推進	67
7. 施策総括	72
8. 進行管理計画	76
参考資料編	79
参考資料1 交通の現状と課題	81
1. データからみた交通分野別の現状と課題	81
2. データからみた交通課題	88
参考資料2 交通に関する市民アンケート調査	89
1. 調査概要	89
2. 移動実態	91
3. 公共交通について	97
4. 道路について	101
5. 今後取り組むべき交通施策の重要度及び市内交通への意見	108
6. アンケート調査からみた交通課題	110
参考資料3 用語解説	111

1. 交通計画の位置づけと前計画のレビュー

1.1 交通計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

「西東京市交通計画」は、上位計画となる「西東京市第2次総合計画」及び「西東京市都市計画マスタープラン^{*}」の交通分野を補完する計画と位置づけられ、目指すべき将来都市像を実現するため、今後取り組むべき交通施策を定める基本計画です。



(2) 計画期間

「西東京市交通計画」は、西東京市が目指すべき交通体系を見据え、平成26年度から平成35年度までの10年間を計画期間とします。

(3) 計画策定の全体像について

「西東京市交通計画」は、「交通計画の基本理念・基本目標」及び「交通施策の基本方針」を設定した上で、「個別施策の内容」及び「進行管理計画」を定めるものです。

1.2 前「西東京市交通計画」のレビュー

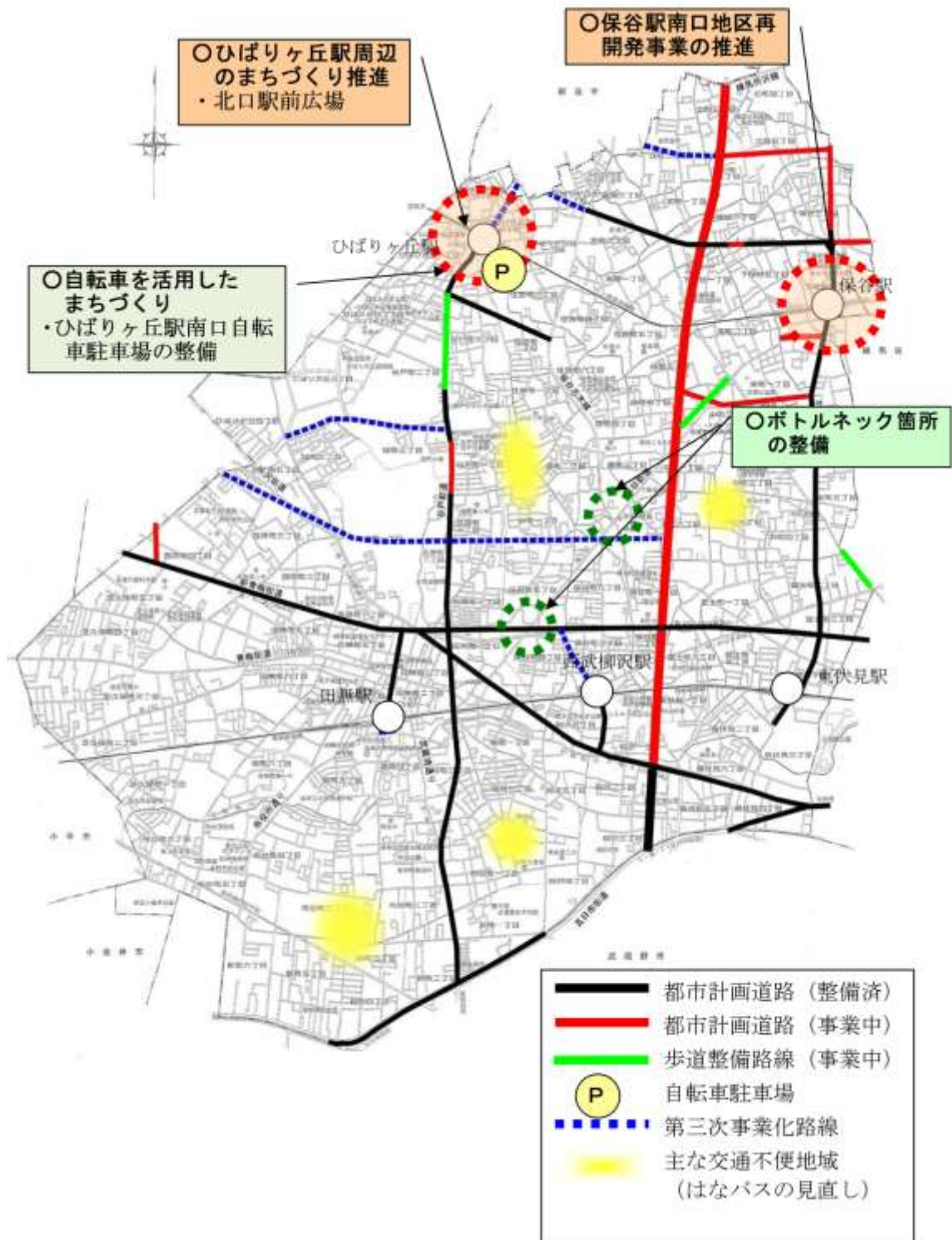
前「西東京市交通計画」（人と環境にやさしい安全・安心に移動できる交通体系づくり）は、計画期間を平成 19 年度から平成 25 年度までの 7 年間とし、平成 19 年 3 月に策定されました。

前計画では、重点施策として 7 つの施策を選定しその実現を図ることとし、その重点施策の現時点での進捗状況は次のとおりです。都市計画道路の整備は未着手の路線がありますが、都市計画道路整備以外の施策は概ね計画どおりに進捗しています。

■前計画の進捗状況

施 策	進捗状況
①都市計画道路の整備（第三次事業化計画 優先整備路線）	
西 3・4・9（西 3・2・6～東久留米市境）	一部事業中
西 3・4・13（保谷志木線～新座市境）	未着手
西 3・3・14（西 3・2・6～新座市境）	未着手
西 3・4・18（西 3・5・4～西武柳沢駅）	未着手
西 3・4・21（西 3・4・13～ひばりヶ丘駅）	事業中
西 3・4・24（田無駅南口駅前広場）	未着手 （事業準備中）
西 3・5・10（西 3・4・20～西 3・4・25）	一部事業中
②ボトルネック*箇所の解消	
交差点改良（第 2 次交差点すいすいプラン）	事業中
③歩道整備路線の整備	整備済
④はなバスの見直し	実施済
⑤ひばりヶ丘駅周辺のまちづくりの推進	事業中
⑥保谷駅南口地区再開発事業の推進	整備済
⑦自転車を活用したまちづくり	
ひばりヶ丘駅南口自転車駐車場の整備	整備済

■前計画の重点施策



出典：西東京市交通計画 平成 19 年 3 月 西東京市

2. 交通需要の見通しと関連計画等の整理

2.1 交通需要の見通し

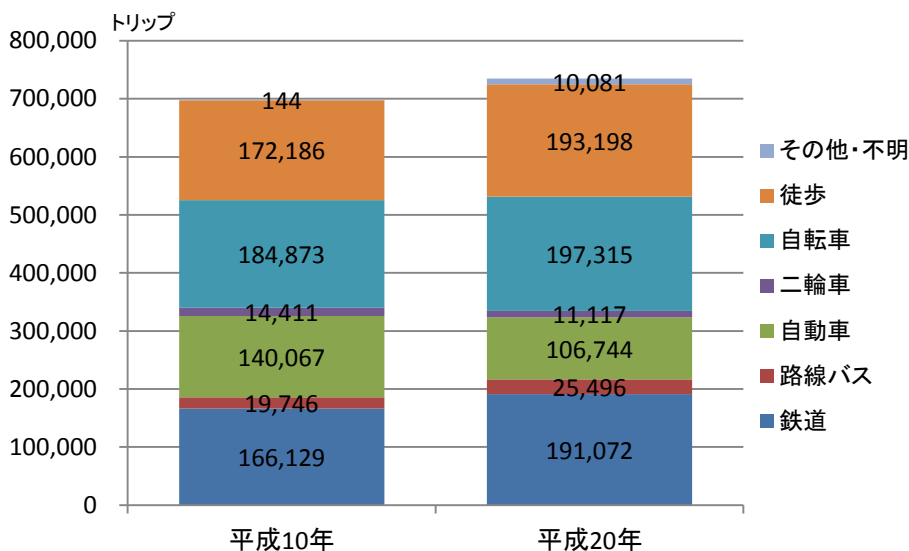
西東京市の人口は、平成 28 年以降、約 20 万人から微減する傾向となっており、発生集中量*は現状程度あるいは微減すると予想されます。交通手段では、自動車交通が減少傾向にあり、公共交通・自転車・徒歩が増加傾向にあります。また、高齢者のトリップ*が増加しています。

自動車交通に起因する課題が多く残されておりその解決が必要ですが、今後、公共交通・自転車・徒歩に関する課題解決、高齢者など移動制約者に関する課題解決などの重要度がさらに増加していくものと考えられます。

■交通の動向

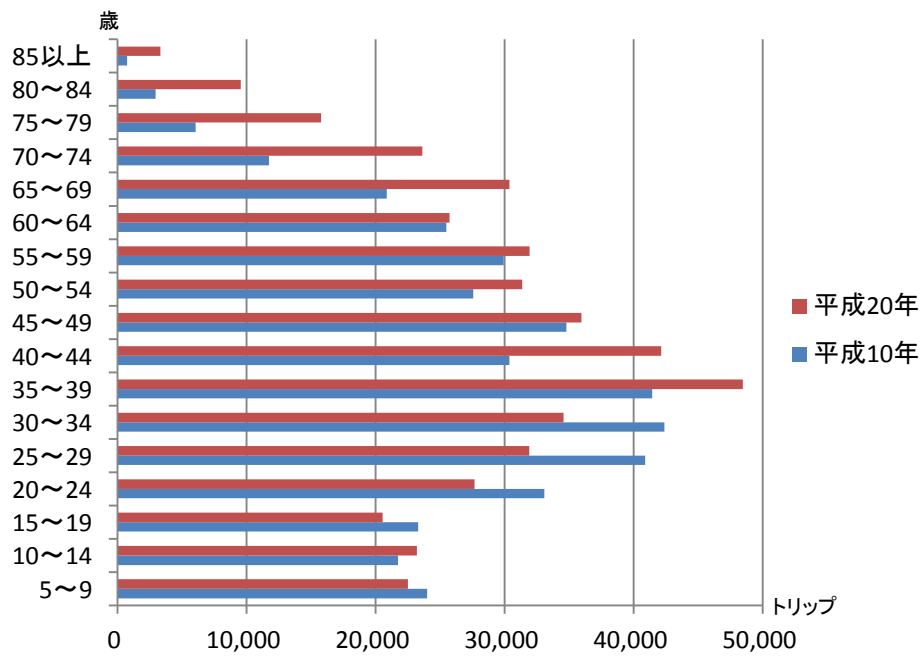
視 点	動 向
人口	人口（中位推計）では、平成 27 年まで増加し約 20 万人となり、その後減少に転じ、平成 40 年に約 19.5 万人になると予想されている。（西東京市人口推計調査報告書 平成 23 年 12 月 西東京市）
発生集中量	市内のパーソントリップ*発生集中量は、平成 20 年度と平成 10 年度を比較すると増加傾向にある。
交通手段	交通手段（代表交通手段）別発生集中量の平成 20 年度と平成 10 年度を比較すると、自動車が減少し、公共交通、自転車、徒歩が増加している。
高齢者トリップ	高齢化の進展及び人口増に起因し、高齢者のトリップが増加している。

■代表交通手段別トリップ数の推移



データ：平成 10、20 年度東京都市圏パーソントリップ調査 東京都市圏交通計画協議会

■ 年齢別トリップ数の推移



データ：平成 10、20 年度東京都市圏パーソントリップ調査 東京都市圏交通計画協議会

2.2 関連計画等の整理

(1) 社会資本整備重点計画

「社会資本整備重点計画 平成24年8月31日 社会資本整備審議会・交通政策審議会」
では、次の視点が示されています。

視点1 安全・安心な生活、地域等の維持

政策課題	プログラム
①国土の保全 ②暮らしの安全の確保 ③地域の活性化	1 災害に強い国土・地域づくりを進める 2 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する 3 陸・海・空の交通安全を確保する 4 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す 5 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する

視点2 国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応

政策課題	プログラム
④地球環境問題への対応 ⑤急激な少子・高齢化への対処 ⑥人口減少への対処	6 低炭素・循環型社会を構築する 7 健全な水循環を再生する 8 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する 9 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する 10 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする 11 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域の自立的発展を図る

視点3 新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現

政策課題	プログラム
⑦快適な暮らしと環境の確保 ⑧交流の促進、文化・産業振興 ⑨国際競争力の確保	12 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する 13 良好なランドスケープ※を有する美しい国土・地域づくりを進める 14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する 15 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する 16 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、世界市場で大きなプレゼンスを発揮する 17 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹きつける 18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する

※巻末用語解説参照

(2) 社会資本整備審議会道路分科会建議

「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間まとめ 平成24年6月 社会資本整備審議会道路分科会」では、今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点が次のとおり示されています。

＜転換の視点＞

1. 「クルマ」主役から「多様な利用者の共存」へ
2. 道路を「賢く使う」～利用状況やニーズの的確な反映を前提に～
3. 道路を「進化させる」～道路の有する機能や価値の再評価・醸成・創出～
4. 国土の再編・強化に向け、道路の「ネットワーク機能を重点的・効率的に強化する」
～大都市・ブロック中心都市の機能強化、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏の形成～
5. 強くしなやかな国土の形成に向け、「道路の役割を再認識する」～大災害に備え、国土と国民を守るための道路へ～

＜更に強化・充実していくべき視点＞

1. 総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化
2. 安全・安心でクリーンな移動の実現
3. 持続可能で効率的な政策運営

(3) 都市交通に関する課題と対応の方向性

「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性 平成24年1月 東京都市圏交通計画協議会」では、生活、活力、環境、安全・安心、効率性の観点から、次の方向性が示されています。

都市交通の方向性	
1. 快適な生活を支える交通体系	①高齢者のモビリティ [※] の確保 ②公共交通による移動性の向上
2. 活力の向上を支える交通体系	①道路交通の円滑化 ②海外へのアクセス性の向上 ③人々が交流しやすいネットワークの形成
3. 低炭素な交通体系	①地球環境負荷の軽減
4. 安全・安心を支える交通体系	①災害に強いネットワークの形成 ②移動の安全性
5. 効果的・効率的な交通体系	①既存ストックの維持・活用 ②効率性を重視した交通サービスの提供

※巻末用語解説参照

3. 交通計画を策定するに際しての交通課題

現況分析結果（参考資料 1）及びアンケート調査結果（参考資料 2）より、交通課題は次のように考えられ、この交通課題をもとに交通計画を立案します。

・西東京市の交通課題

①公共交通（鉄道、バス、タクシー）

一部地域において、公共交通不便地域がみられるものの、市民の満足度が高く、抜本的な改善を要するような課題事項はない。その中で、比較的あるいは一部地域で不満の高かった、バス停環境改善、自転車駐車場から鉄道へのアクセス、バスの運行本数、終バス時間、情報提供、ボトルネック交差点解消、バスベイ[※]整備、などの利便性向上の必要性が高い。

②駅周辺

鉄道と他の交通手段との乗換えについては、道路に関する不満ほどではないが、鉄道と自転車、鉄道とタクシー・自家用車に関し不満が高かった。田無駅、ひばりヶ丘駅、保谷駅では、歩行者・自転車事故が多いなどの課題があり、駅隣接踏切、自転車走行空間への不満が高い。歩行者・自転車空間（駅近接踏切を含む）の改善、自転車動線の改善の必要性が高い。

③道路全般

道路幅員の狭さに起因する課題（通行幅、自転車利用時の安全性、災害に強い道路）が顕著で、市内の道路に関する課題の根本原因と考えられる。

④幹線道路

調布保谷線の完成により市東部では相当な交通環境の改善が期待できる。残される課題は、途切れている区間（ミッシングリンク[※]）の解消と、西部の南北道路、南部の東西道路、中央部地域の東西道路の整備である。これらを優先的に進める必要性が高い。

⑤都市計画道路[※]による防災・減災機能

田無駅南部・西部地域の道路整備水準が低く、防災・減災等の観点からも田無駅南部・西部地域の都市計画道路整備の必要性が高い。

⑥都市計画道路整備完成までの対策

抜本的対策である都市計画道路の整備には長期間を要するため、その間の暫定的対策（道路空間の再配分、交通抑制・規制など）による生活環境改善（安全性、静穏）の必要性が高い。

※巻末用語解説参照

⑦生活道路

生活道路整備、自転車走行空間整備、歩道整備、災害に強い道路整備のニーズが高く、生活道路において道路空間の確保が必要である。生活道路整備の進め方の工夫、多様な事業手法や道路空間確保が進むような仕組みづくりなどの必要性が高い。

⑧ボトルネック箇所

道路交通の渋滞問題は、踏切と一部の交差点（ボトルネック交差点、田無駅北側）に限られている。

⑨踏切

踏切の対策（踏切の拡幅、賢い踏切、歩道のカラー舗装など）が実施されているが、依然として、市民の多くが踏切対策を必要としている。したがって、鉄道立体化など改善効果の高いさらなる対策の必要性がある。

⑩バリアフリー*化

少子高齢化の進展から、交通関連施設についてバリアフリー化を計画的に推進し、人の移動環境を改善する必要性が高い。

・西東京市民が重要と考える交通施策

「西東京市交通に関するアンケート調査」の結果（P89～）では、「今後取り組むべき交通施策の重要度」について、「非常に重要」あるいは「重要」との回答が60%を超えた項目は、15項目のうち6項目（P108）で、多い順に次のとおりである。

- ①歩道の整備
- ②自転車走行空間の整備
- ③高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備
- ④生活道路の整備
- ⑤踏切対策
- ⑥災害に強い道路整備

4. 交通計画の方針

4.1 交通計画の基本理念

交通計画の基本理念は、交通計画策定における根本的な考え方です。高齢者等の移動制約者を含め市民が便利に移動することが可能で、交通事故や災害に対し安全で安心できる住宅都市となるように、交通施策によるまちづくりを展開するものとし、「交通計画の基本理念」を次のように定めます。

【交通計画の基本理念】

『誰もが便利に移動でき安全・安心な交通まちづくり』



【社会動向】

- ①人口は減少し平成 72 年には日本の人口が 8,674 万人となる。
- ②人口の高齢化が一層進み日本の 65 歳以上人口割合が 39.9%となる。
- ③地球環境の保全から低炭素社会が求められている。
- ④東日本大震災の教訓から防災・減災まちづくりが一層求められている。
- ⑤健康志向が高まり、ウォーキング、サイクリング等、道を使った活動が活発化している。

【西東京市の将来交通動向】

- ①人口が平成 27 年に約 20 万人となり、それ以降減少し平成 40 年には 19.5 万人となると予測され、発生集中量も減少していくと予想される。
- ②自動車利用の割合が減少し、公共交通、自転車、徒歩の割合が増加傾向にある。
- ③高齢者の移動が増加傾向にある。

【西東京市民の市政に関するニーズ】

新たな総合計画の策定作業のために実施された「西東京市市民意識調査 平成 24 年 9 月」の結果では、17 施策について「今後の生活における重要度」を調査している。17 施策のうち、交通に関連する施策の順位は次のとおりである。

- ①防犯・防災などの生活安全対策（1 位）
- ②安全で歩きやすい道路環境（3 位）
- ③鉄道・バスなどの公共交通の利便性（5 位）

また、同調査の中で、西東京市からの転出希望理由を調査している。その順位は次のとおりである。

- ①交通が不便（1 位）
- ②道路等の都市基盤が整っていない（2 位）

4.2 交通計画の基本目標

交通計画の基本理念のもと、西東京市の交通課題を解決し、実現すべき「交通計画の基本目標」を次の5つに定めます。

基本目標1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現

- ・防災、減災に必要な都市計画道路の整備を目指します。
- ・狭幅員な生活道路の空間確保を目指します。
- ・移動制約者の外出支援を目指します。

基本目標2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現

- ・計画的なバリアフリー化を目指します。
- ・生活幹線道路、主要生活道路や交通事故の多い地区について、交通安全向上や静穏化を目指します。
- ・歩車が錯綜する踏切について、さらなる安全性向上を目指します。

基本目標3 安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現

- ・未整備の駅前広場・アクセス道路の整備を目指します。
- ・拠点駅における、交通結節機能の総合的な改善を目指します。

基本目標4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現

- ・骨格的な幹線道路の効率的、効果的な整備を目指します。
- ・幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全性向上を目指します。

基本目標5 マイカーに過度に頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現

- ・バス交通の利便性向上を目指します。
- ・自転車空間の整備と自転車利用の適正化を目指します。

4.3 交通施策の基本方針

「交通施策の基本方針」は、前節の「基本目標」ごとに、目標を達成するための施策方針を示すものです。

基本目標 1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現

基本方針 1 防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備

- 「延焼遮断帯機能を有する道路」及び「緊急交通・緊急輸送道路の機能を有する道路」が不足している地域について、防災・減災に効果のある現在未着手の都市計画道路の優先的整備を目指します。

基本方針 2 まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保の推進

- 市内には幅員 4m未満の道路が多く残されています。「建築基準法の道路」については建築物の建替え時には道路の中心線から 2mのセットバック※が義務づけられ、幅員 4mの道路空間が確保されます。しかし、幅員 4mでは災害時には避難や消火・救護活動が困難となることが想定されます。したがって、地区計画※などで災害時にも通行がある程度可能な幅員を確保する仕組みを検討します。
- 主要生活道路については前項の道路よりも広い幅員が必要となることから、セットバックを促すような仕組みを検討します。

基本方針 3 移動制約者の外出支援策の推進

- バスや鉄道による移動に制約のある方の外出について、福祉行政ではカバーしきれない方の移動の支援を目指します。

基本目標 2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現

基本方針 4 駅及び周辺の安全な歩行空間確保の推進

- 人や自転車が集中する駅及び周辺について、計画的なバリアフリー化を目指すとともに、特に課題となっている自転車利用時のマナー（危険走行、放置など）の改善を目指します。

基本方針 5 都市計画道路の補完道路の交通環境改善の推進

- 都市計画道路は地区を通過する自動車交通を分担し、地区内道路の交通安全や静穏化の役割を果たしますが、その完成までには長期間を要します。現状でその補完機能を負っている生活幹線道路・主要生活道路については、都市計画道路の完成までの間、ハード・ソフト施策による交通安全性向上や静穏化を目指します。
- 全体的に事故が多く発生している生活地区では、ソフト対策を中心とした交通安全性の向上を目指します。

基本方針 6 生活交通が主な踏切の安全対策の推進

- 交通量は多くはないものの安全性の課題が解消されていない踏切について、さらなる安全性向上を目指します。

基本目標 3 安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現

基本方針 7 未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備

- ・都市計画決定されている駅前広場及びアクセス道路の計画的な整備を目指します。

基本方針 8 拠点駅における総合交通環境改善の推進

- ・田無駅、ひばりヶ丘駅及び保谷駅については、歩行者・自転車空間（隣接踏切含む）の確保、自転車駐車場の不足地区での整備、バス・タクシー・マイカーの乗降スペース等の適正配置など、駅の交通結節機能の総合的な改善を目指します。

基本目標 4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現

基本方針 9 骨格的幹線道路の効率的・効果的整備

- ・市の道路体系上、骨格的幹線道路が未整備となっている地域について、需要と供給のアンバランスを解消する路線・区間の優先的整備を目指します。整備が途切れている区間（ミッシングリンク）などの効率的整備を目指します。
- ・「自動車交通量の多い踏切」や「幹線道路のボトルネック交差点」の局所的改良による効果的な対策を検討します。

基本方針 10 幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施

- ・幹線軸となるバス路線について、路線上のボトルネック交差点の改善を目指します。また、バスベイが未整備なために一般車両への交通障害（渋滞や無理な追越し）や安全性低下の課題が生じているバス停について、バスベイ整備を検討します。

基本目標 5 マイカーに過度に頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現

基本方針 11 バス交通の利便性の向上

- ・路線バス、コミュニティ交通^{*}について、利用方法、乗場案内、運行状況など、わかりやすい情報提供を目指します。
- ・バス停の効率的かつ計画的な環境整備を行うため、バス事業者が積極的に整備しやすくなるような仕組みを検討します。
- ・路線バス及びコミュニティ交通の乗継ぎの利便性改善をバス事業者と検討します。
- ・コミュニティバスについては、道路整備の進捗及び民間路線バスの路線変更等に併せ、公共交通不便地域の解消を目的に運行ルートなどの見直しを行います。また、需要が見込まれる場合には運行本数及び運行時間帯を見直します。
- ・普及啓発によるバス利用の促進を目指します。

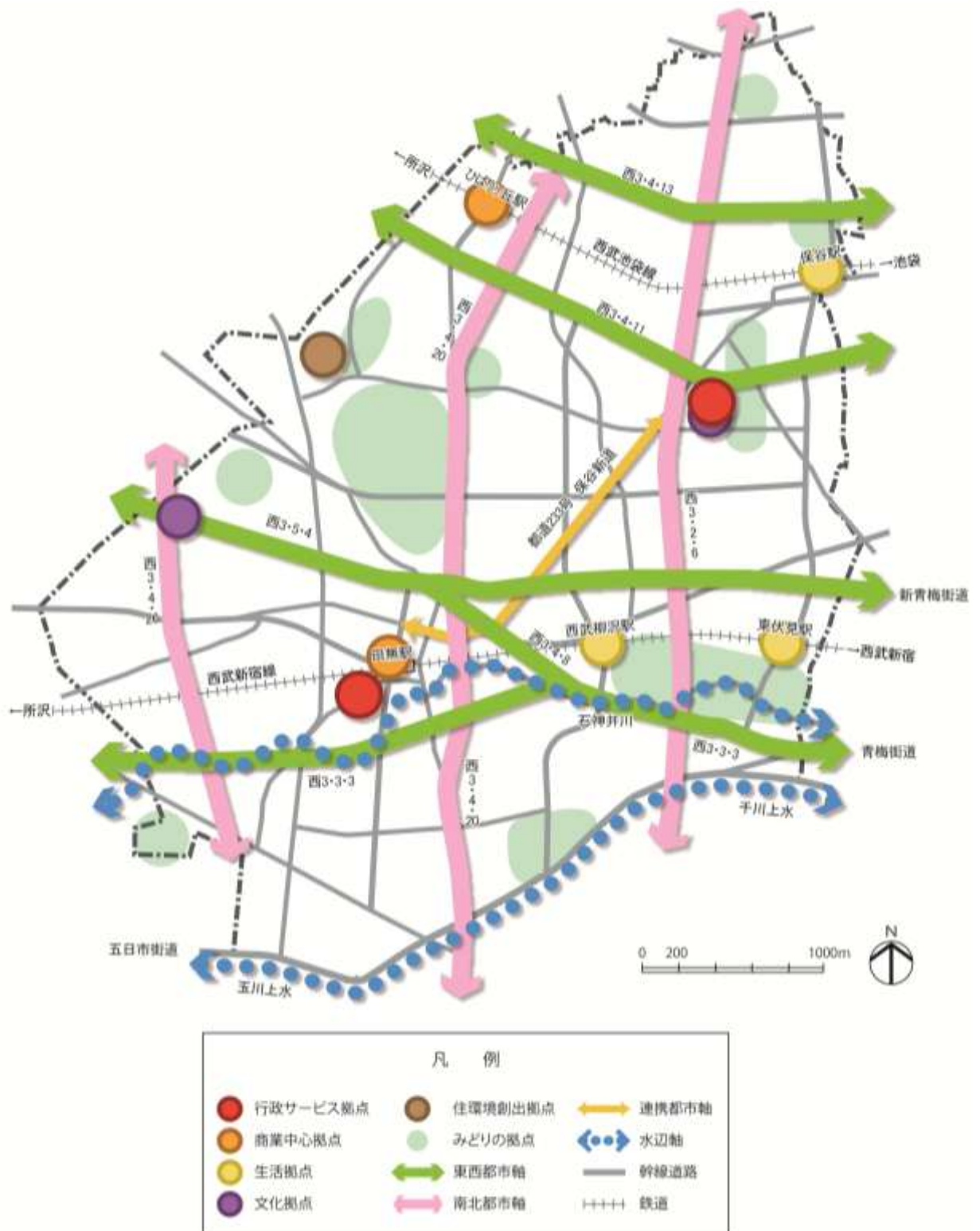
基本方針 12 歩行者・自転車空間の計画的整備推進

- ・自転車走行空間のソフトなネットワーク化を研究しながら、新たに整備する道路などにおいて、歩行者・自転車空間確保を目指します。
- ・普及啓発による自転車利用の適正化を目指します。

5. 将来交通体系

5.1 都市構造

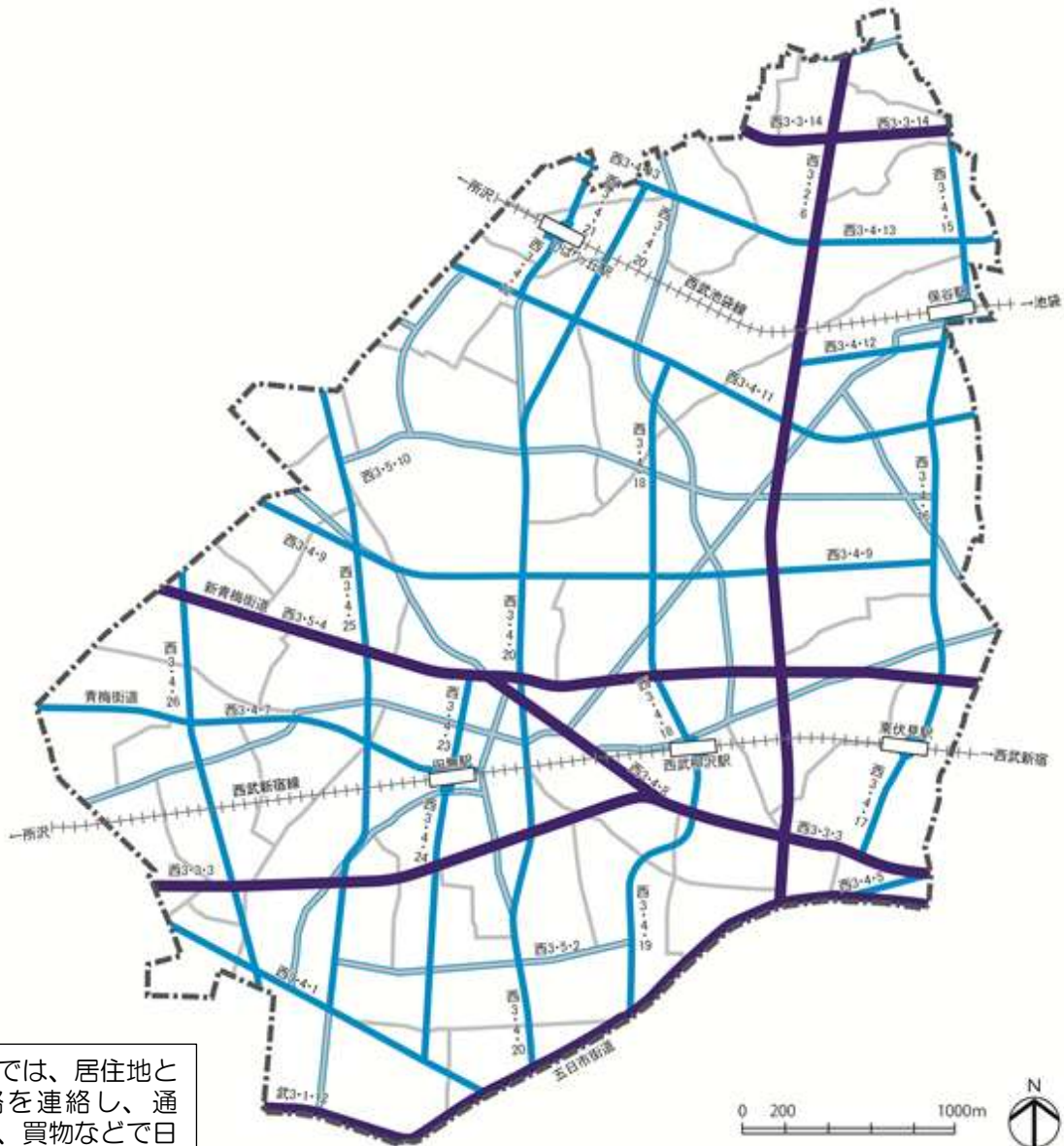
交通体系及び交通施策を検討する上で、その前提となる将来都市構造を想定する必要があります。都市計画マスタープランにて示されている都市構造は下図のとおりで、交通計画はこの都市構造を前提とした計画とします。



5.2 道路交通体系

(1) 幹線道路網

交通計画は、下図の都市計画マスタープランにおいて示されている幹線道路網を前提として計画します。ただし、国が平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により自転車道の考え方を示したことから、都市計画道路の幅員変更の検討が必要になる可能性があります。

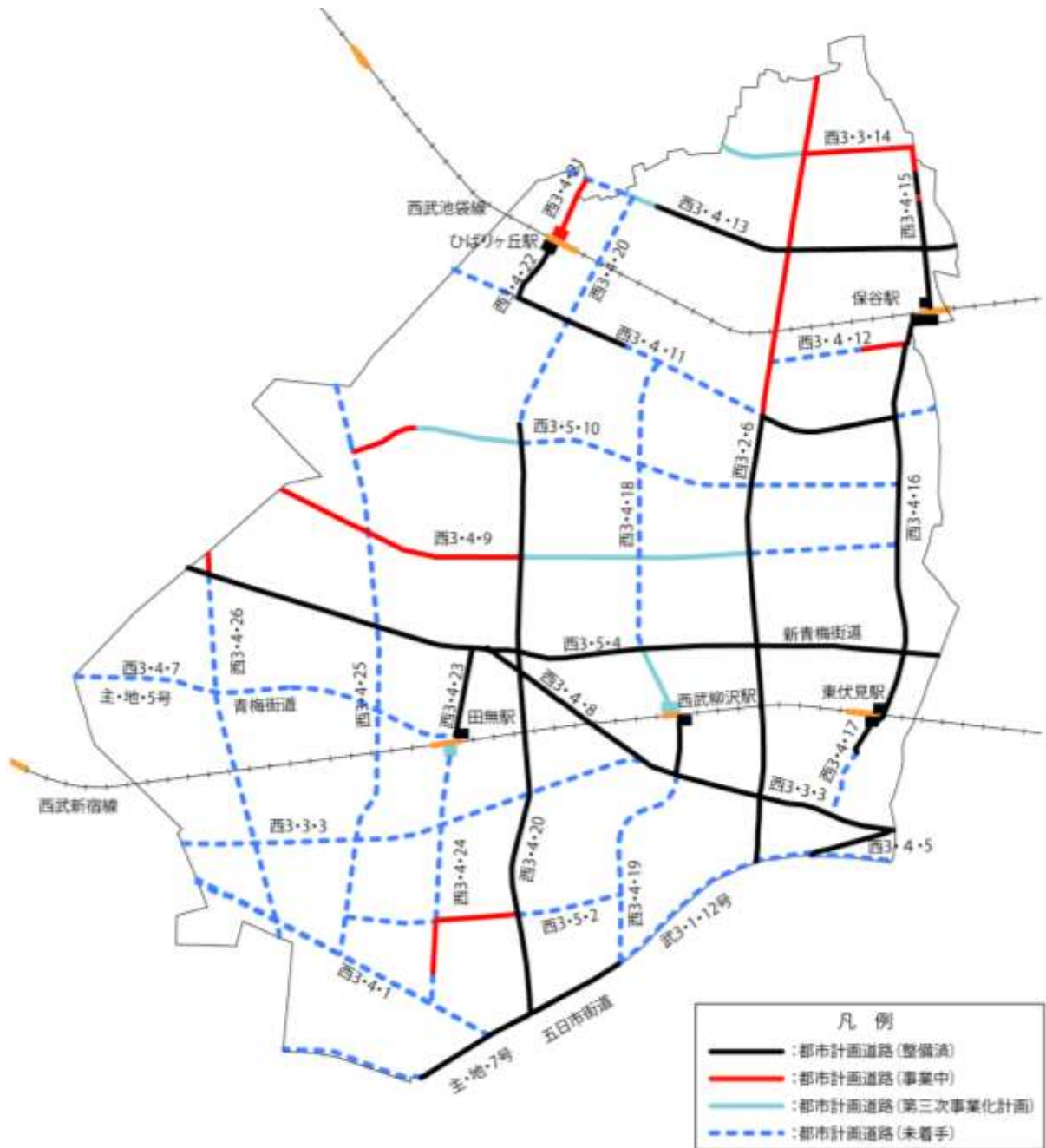


西東京市では、居住地と幹線道路を連絡し、通勤・通学、買物などで日常的に利用する主要な道路を「主要生活道路」と位置づけています。主要生活道路のうち、都市計画道路が完全に整備されるまでの間、幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理する道路を「生活幹線道路」と位置づけています。

凡 例	
	広域幹線道路
	一般幹線道路
	鉄道
	主要生活道路 (生活幹線道路)
	主要生活道路 (生活幹線道路を除く)

(2) 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備状況は下図のとおりであり、未着手区間が多く残されています。都市計画道路の整備については、平成18年に東京都と多摩地域の28市町が共同で「第三次事業化計画」として平成18年度から平成27年度までに優先的に整備する路線・区間を定めました。この第三次事業化計画優先整備路線について、未着手路線が残されていますが、引き続き整備を目指します。

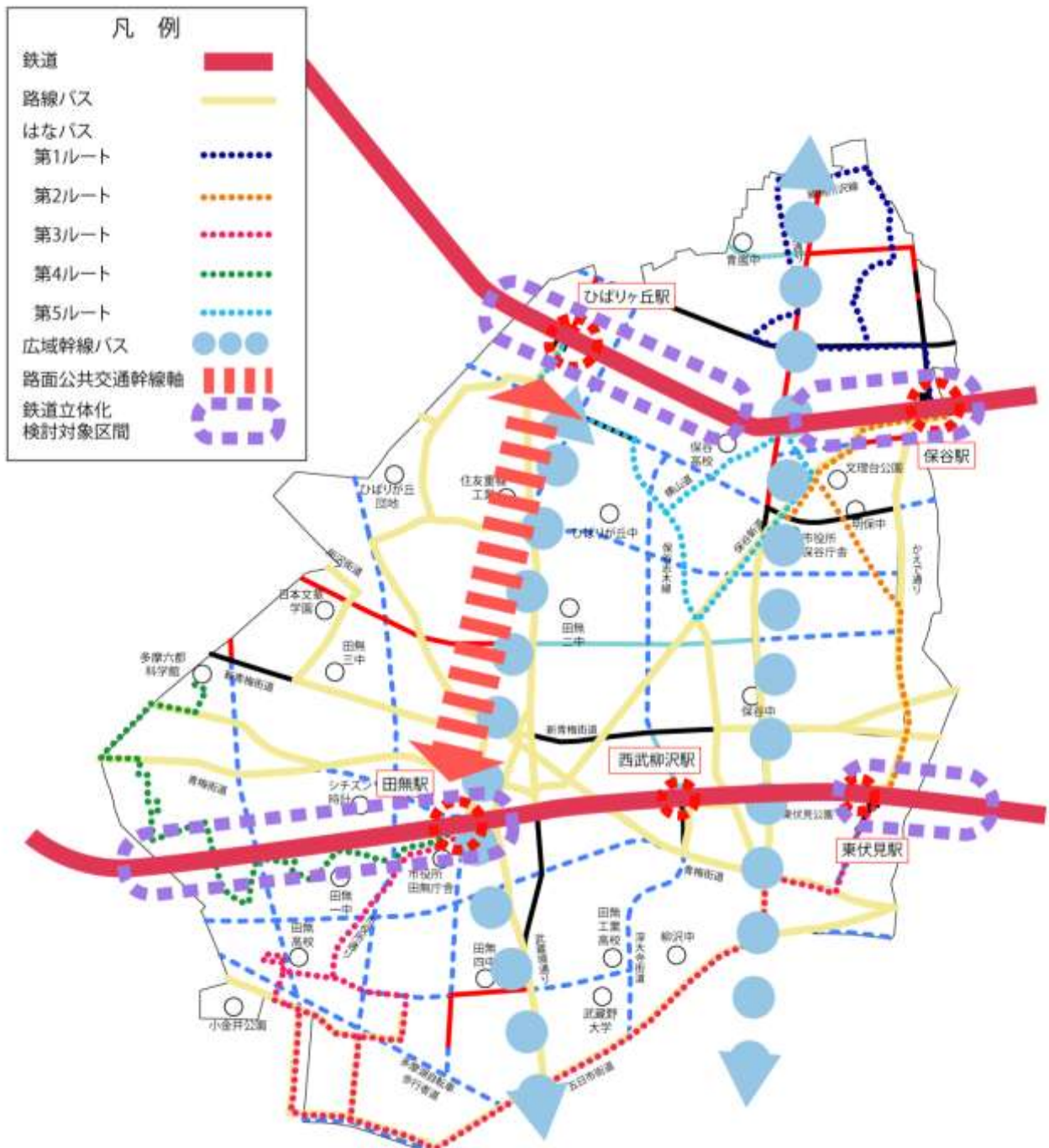


5.3 公共交通体系

西東京市都市計画マスタープランに示されている将来都市構造と現況公共交通網より、将来公共交通体系を次のように想定します。

- ①「南北都市軸であるひばりヶ丘駅と田無駅を結ぶバス路線」を路面公共交通幹線軸と位置づけ、高い定時性・速達性で連絡することを旨とするものとします。
- ②広域幹線バスとして、「ひばりヶ丘駅～武蔵境駅」、「調布保谷線による市東部から三鷹駅」を位置づけます。

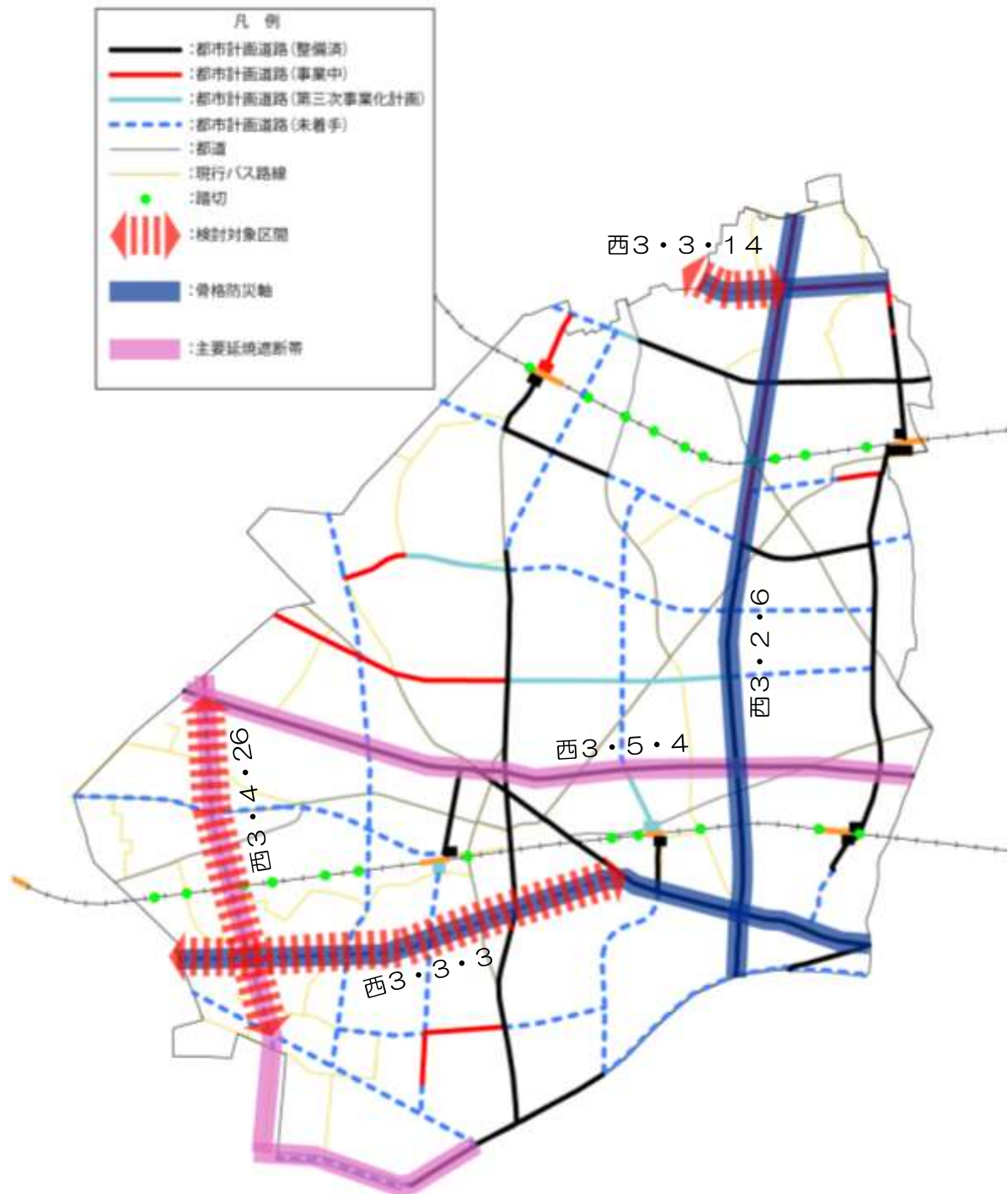
なお、「踏切対策基本方針 平成16年6月 東京都」において、下図に示す区間が鉄道立体化の検討対象区間に位置づけられています。



6.交通施策の展開方針

6.1 基本方針1 防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備

「防災都市づくり推進計画 平成22年1月改訂 東京都」において、骨格防災軸及び主要延焼遮断帯に指定されている道路（P.87 参照）のうち、未着手となっている下図の路線（西3・3・14、西3・3・3及び西3・4・26）について、整備を目指します。



(1) 現在の整備状況

①延焼遮断帯

上位計画である「防災都市づくり推進計画 平成22年1月改定 東京都」では、延焼遮断帯が、木造住宅密集地域が連なる23区及び多摩地域の7市（武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市）を対象に設定されています。延焼遮断帯は、都市計画道路を中心として、河川、鉄道等により防災上の重要度から、「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」の3区分となっています。また優先路線が設定され平成27年度における目標が示されています。

西東京市内では、下表の路線が骨格防災軸、主要延焼遮断帯に指定されており、骨格防災軸は防災都市づくり推進計画においてすべて優先路線に指定されています。西3・3・3は防災都市づくり推進計画ではH27年度目標となっておりますが、第三次事業化計画における優先整備路線になっていません。

■骨格防災軸の整備予定

路線区間	平成25年度	防災都市づくり推進計画
		平成27年度
西3・3・3（西3・4・8以西）	未着手	予定
西3・2・6（西3・4・11以南）	完了	完了
西3・2・6（西3・4・11以北）	事業中	完了
西3・3・14（西3・2・6以西）	未着手	事業中
西3・3・14（西3・2・6以東）	事業中	完了

■主要延焼遮断帯

路線区間	現状
	平成25年度
西3・5・4（新青梅街道）	整備済
西3・4・26	未着手

②緊急輸送道路及び緊急啓開道路

緊急輸送道路（P.87 参照）とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、第1次～第3次まで設定されています。

緊急啓開道路とは、地震等の災害発生時に、被災地及び被災者に対する教護活動、支援物資・食料等の輸送を迅速かつ確実にするために、緊急道路障害物除去を優先的に実施する路線のことで、「西東京市防災計画 平成25年8月修正」において指定されています。緊急輸送ネットワーク指定拠点は、市の指定拠点が田無庁舎、保谷庁舎、緊急物資の集積場所が保谷庁舎駐車場に定められています。

緊急輸送道路は、震災時の沿道建物倒壊等による道路閉鎖を考慮し12m以上が望ましいとされています。緊急輸送道路及び緊急啓開道路のうち、府中道は、幅員が約6～10mと狭く、緊急輸送道路としては課題があります。

(2) 事業化の方針

防災・減災上の視点は次のとおりです。

- ・骨格防災軸（西 3・3・14（西 3・2・6 以西）、西 3・3・3（西 3・4・8 以西））は広域的な都市構造上から必要である。
- ・田無駅西部地域には、延焼遮断効果を有する広い幅員の道路がない。
- ・主要延焼遮断帯に位置づけられている西 3・4・26 は、田無駅西部地域を南北に縦断する位置にあり、防災上の必要度が高い。
- ・緊急輸送道路及び緊急啓開道路のうち、府中道は幅員が狭く課題がある。府中道に替わり緊急輸送道路となる都市計画道路整備の必要性が高い。府中道の機能を代替可能な位置にある西 3・4・26 は防災上重要である。

以上の理由より次の路線を防災・減災に効果的な都市計画道路とします。

■防災・減災に効果的な都市計画道路の重点整備路線

路線名	施行主体	理 由
西 3・3・14 （西 3・2・6 以西）	都	・骨格防災軸に位置づけられている
西 3・3・3 （西 3・4・8 以西）	未定（複数市に跨る）	・延焼遮断帯、緊急輸送道路となる道路が未整備な地域 ・骨格防災軸に位置づけられている
西 3・4・26	未定（複数市に跨る）	・延焼遮断帯、緊急輸送路となる道路が未整備な地域 ・主要延焼遮断帯に位置づけられている

防災・減災に効果的な 3 つの都市計画道路の事業主体は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針 第 3 次事業化計画 平成 18 年度から平成 27 年度まで」により西 3・3・14 が都施行とされています。

西 3・3・3 と西 3・4・26 は、第 3 次事業化計画の優先整備路線ではないことから、次期事業化計画において優先整備路線となるよう、東京都との協議等を進めます。

6.2 基本方針2 まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保の推進

市内の道路延長は約 265km（平成 23 年 4 月 1 日現在）です。そのうち、規格改良済み（2 車線分の車道あり）で幅員 5.5m 未満が約 139km、未改良の幅員 5.5m 未満が約 78km です。防災上有効な幅員とされている 6m が確保されていない道路では、中心線から 3m のセットバックを誘導する仕組みなどを検討します。

下図の主要生活道路については、前項の幅員 6m の確保に加え、必要となる幅員（8～10.5 m）のセットバックを誘導する仕組みなどを検討します。



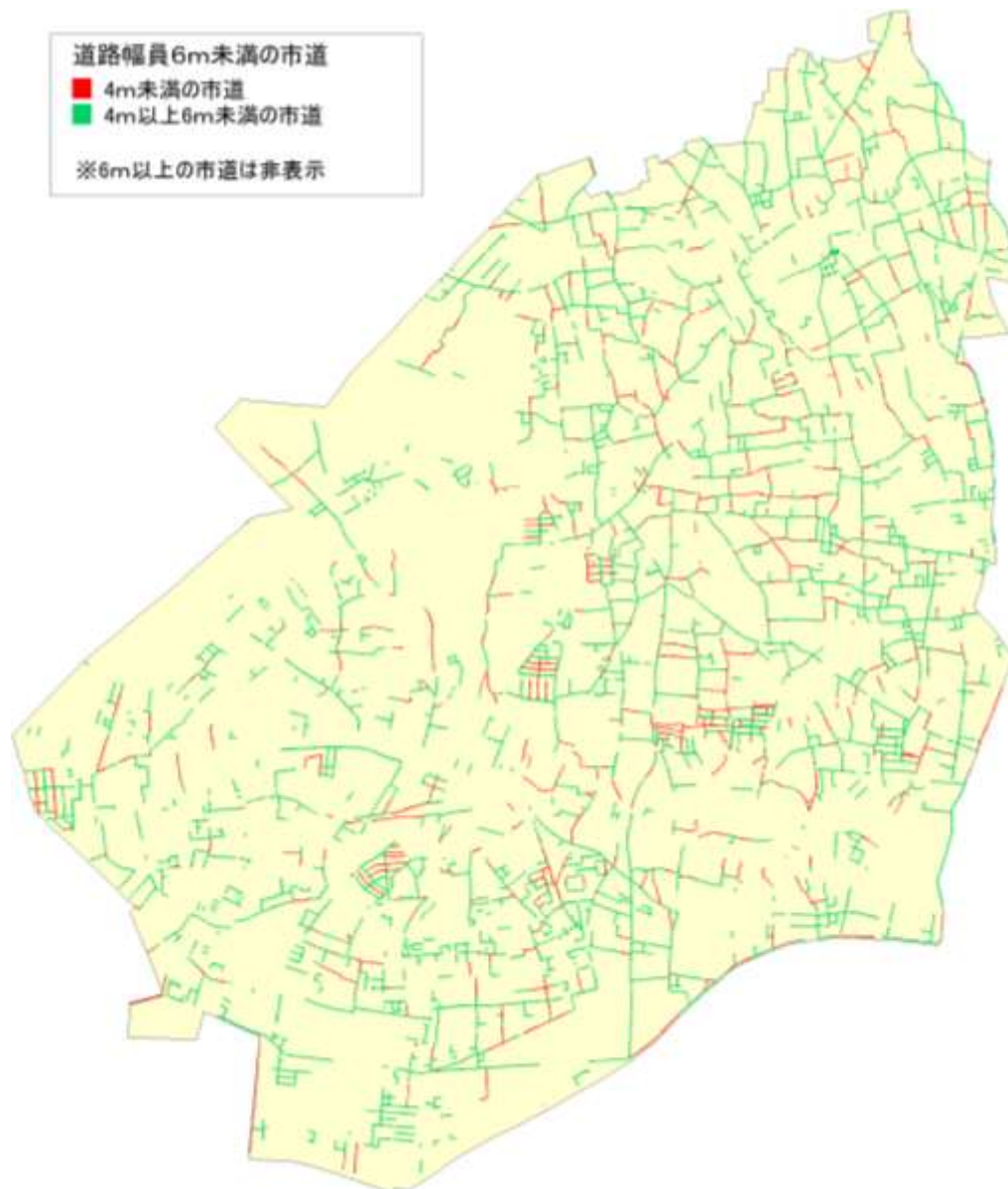
(1) 現状と課題

「防災都市づくり推進計画 平成 22 年 1 月改訂 東京都」では、整備地区（地域危険度のうち、建物倒壊危険度 5 及び火災危険度 5 に相当し、老朽木造建物棟数率が 45%以上の町丁目を含み、平均不燃領域率が 60%未満である区域及び連たんする区域）において、道路幅員 6m以上が防災上有効な幅員としています。

また、「大阪府震災復興都市づくりガイドライン 平成 18 年 1 月」では、阪神・淡路大震災の経験から、幅員 6m以上の道路では震災時に人の通行が容易であり、車両も通行できる可能性があるため、地区レベルの防災軸を形成する区画道路については 6m以上が望ましいとされています。

市道総延長約 222km（平成 18 年 7 月現在）のうち、道路幅員 4m未満は約 25km、4m以上 6m未満は約 174kmとなっており防災上の課題となっています。

■道路幅員6m未満の市道



出典：平成 18 年 7 月 西東京市道路管理課提供の市道 DM データより作成

(2) 他都市の事例

生活道路の拡幅整備については多くの都市で課題となっています。先進的な事例を次に示します。

事例1 埼玉県春日部市 後退用地等の補償及び助成

春日部市では、「春日部市次世代育成支援行動計画」に位置づけられている「生活道路拡幅整備事業」として、幅員 1.8m以上6m未満の市道について、建築行為等の際に道路後退を要請して道路の拡幅を図り、市街地の安全性の確保および緊急車両等の通行や消防活動の円滑化を推進している。

「春日部市生活道路拡幅整備要綱」では、後退用地等の譲渡等を行う土地所有者に対する補償、後退用地等の分筆を行う（都市計画法第29条の規定による許可を受けた事業区域の面積が500㎡以上の非自己用の開発行為を行う場合を除く）土地所有者に対する助成を行っている。

なお、補償及び助成の額については案件ごとに異なるため、定められた額はないが、補償については後退用地の固定資産額 40%が基本となっている（道路の中心線から 2m以内の後退用地も補償対象）。

事例2 東京都荒川区 主要生活道路沿道の建替助成

荒川区では、防災性の向上が必要な地域において、災害時に住民が安全に避難できるよう、道路幅を広げたり、沿道の建物を燃えにくい建物にしていくこと等で、市街地に発生する大規模な火災から住民を守り、被害を最小限に抑えることを目的として、当該道路に面する建築物の建て替え等に対し、その費用の一部を助成している。（「荒川区主要生活道路沿道建替助成事業」）

助成金額は、耐火建築物で 1 件 200 万円、準耐火建築物で 1 件 150 万円である。
対象敷地

- 対象地区及び区域内で、都市計画マスタープランで定めた主要生活道路で優先的に整備する路線に接する敷地、又は、密集住宅市街地整備促進事業の整備計画に定めた優先整備路線等で、幅員 6メートル未満の道路に接する敷地。

対象建築物

- 幅員 6メートル未満の主要生活道路等に接する敷地に新築する耐火又は準耐火の建築物
- 建築物を道路中心線から 3メートル以上又は地区計画等で定められた壁面後退距離以上後退（軒先、庇等も含む）
- 道路中心線からの後退位置に縁石等を敷設
- 敷地規模は 30 平方メートル以上、かつ、延べ床面積は 45 平方メートル以上
- 他の事業制度により、補助金を受けていない建築物

事例3 神奈川県川崎市 区画道路寄附促進を図る奨励金

川崎市では、重点密集市街地における防災性を向上させるため、防災まちづくりプランに位置付けた寄附促進路線において、セットバックにより道路状に整備した私有地部分をその土地所有者等が川崎市に寄附申請する事業に対し、「川崎市区画道路拡幅整備事業助成金交付要綱」に基づき奨励金を交付するとともに、分筆測量に要する費用を助成している。

セットバック部分の私有地については川崎市が寄附を受けることによって川崎市の所有となり、川崎市が道路として維持管理を行う。

助成金額

- 奨励金額については、寄附に係る土地の国税庁路線価の価額の40%に当該寄附に係る土地の面積を乗じた金額を交付。
- 寄附に係る土地の分筆測量に要する費用については、その実費について1件あたり45万円を上限に助成。

助成対象区域

- 防災まちづくりプランに位置付けた川崎区小田2・3丁目地区の寄附促進路線に面した敷地。

助成対象条件

- 公道部分の土地境界が確定していること。
- 寄附に係る土地の範囲が確定しているとともに（寄附対象の私有地部分の分筆が可能であること）、当該部分に係る抵当権等の所有権以外の権利が抹消されていること（事前に土地所有者自身と融資金融機関との打合わせが必要）。
- 「川崎市狭あい道路拡幅整備要綱」に基づく「後退用地寄附申出書（公道用）」により後退用地の市管理道路への編入が可能な物件であること。
- 平成28年度までに着手するものに限定した時限的な事業であること。

事例4 大阪府大阪市 建ぺい率*、容積率*の緩和

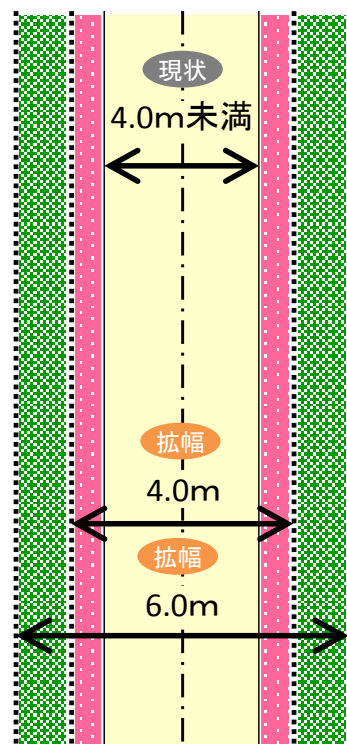
大阪市では、老朽住宅密集市街地において、敷地が狭小で前面道路も狭いことから、建ぺい率、容積率の制限により、建替え後に従前の床面積が確保できないことから建替えが進まない状況にあった。そのため、第1種住居地域をはじめとする約7,500ha（市域の1/3）において、建築物を準耐火建築物以上の構造とする規制と併せて、建ぺい率を60%から80%に緩和、前面道路による容積率制限の低減係数を0.4から0.6に緩和し、老朽住宅の建替え並びに狭あい道路拡幅の促進を図った。

(3) 事業化の方針

予想される事業費、対象区間・地域の緊急性、地権者への影響、建築行政施策との整合性等を検討し、生活道路の最低幅員 6mの確保を達成できるよう、セットバックに対する補助や狭あい道路沿道のセットバック後の建ぺい率・容積率緩和、地区計画制度の適用等を検討し、西東京市の実情に合った、「生活道路整備の制度設計」を行い、生活道路の整備を推進します。

都市計画道路については、従来どおりの手法にて整備を図るため、生活道路整備の制度と整合するようにする必要があります。

なお、この制度は、一度セットバックした後に、道路計画の見直しにより、さらにセットバックが必要となるようなことを避けるため、生活幹線道路及び主要生活道路について、対象路線指定・幅員指定などの明確化を検討する必要があります。



6.3 基本方針3 移動制約者の外出支援策の推進

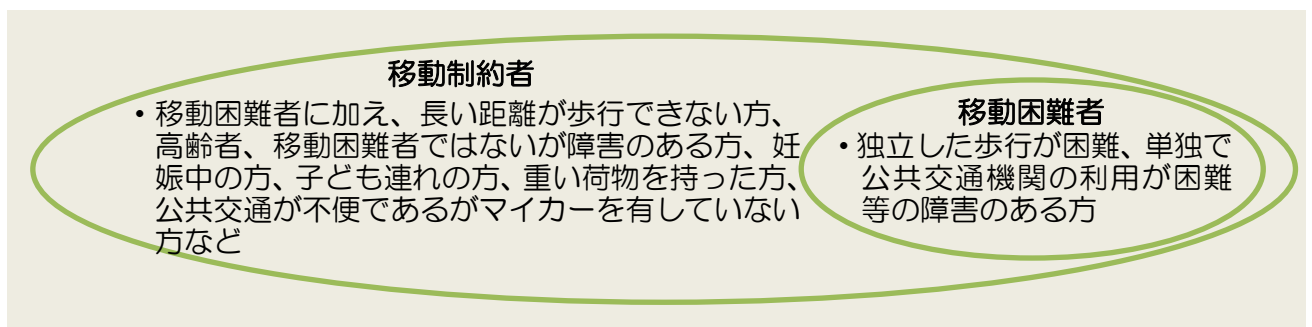
市では下表の移動困難者に対する外出支援策を実施していますが、より広範な「移動に制約がある方（移動制約者、下図参照）」の外出を支援することも必要です。

市内には、路線バス・はなバス（コミュニティバス※）によって公共交通空白地域（バス停から300m圏外、駅から1km圏外）はほとんど存在しない状況ですが、①通常のタクシーと同額運賃で自由に利用可能なユニバーサルデザイン※タクシー（車椅子使用者をはじめ様々な方が使いやすい仕様の車両）を事業者が積極的に導入しやすいしくみ、②コミュニティタクシー※導入などを検討・推進します。

■現在実施されている福祉分野の外出支援サービス

支援策	ハンディキャブ・けやき号	NPO 法人等による自動車での移動サービス	タクシー利用券の交付	高齢者等外出支援サービス
対象者	市内に住所を有し、障害などのため車いす等を使用しなければ外出が困難な方、および重度の視覚障害者	外出が困難な方	市内に住所を有し、次のいずれかに該当する方 (1) 身体障害者手帳 1級から3級、(2) 愛の手帳 1度から3度	介護保険認定において要支援又は要介護と認定を受け、かつ、心身の障害等により外出が困難で、一般の公共交通機関では外出ができない在宅で居住している方
内容	車いすのまま乗車できる自動車けやき号を運行し、日常生活の利便等を図ります。(無料。ただし有料道路料金等は利用者負担)	団体ごとに利用目的などに違いがある。	タクシー事業者 25 社 (リフト付タクシー5社を含む)、NPO 法人 5 法人で利用できるタクシー券を交付	介助員を配置したリフト付きの福祉車両等を用いて外出支援を行います。 ※自己負担額:実車料金、有料道路料金、駐車料金
制限	市役所保谷庁舎を中心として半径 30 キロメートルの範囲を運行。利用時間等の制限があります。必ず付き添い者が同乗すること。	団体ごとに年会費や利用料金等の負担がある。	月額 3,000 円相当分	利用者の居宅を中心とした半径 30 キロメートルの範囲内
窓口	障害福祉課	各NPO法人等	障害福祉課	高齢者支援課

■移動制約者と移動困難者



(1) ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

ユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」といいます）については、国が標準仕様を定めた上で認定制度を創設し、平成24年3月28日より認定を開始しています。UDタクシーの導入については、生活交通改善事業計画を策定した自治体・協議会に対し国が地域公共交通確保維持改善事業費補助金を交付しています。導入促進を目的に自治体が国の補助金に乗せして補助を行っている事例もあります。

① UDタクシーの概要

UDタクシーの特徴は下表のとおりです。誰もが使え、運賃は一般のタクシーと変わりません。

■ UDタクシーの特徴

車内空間	縦にも横にもゆとりのある空間を確保し、ゆったりくつろげる移動空間を確保。	 
乗降口	乗降時や立ち座り時などの安全確保のため、握りやすく視認性の高い配色の乗降用手すりを装備。また、スライドドアの開閉に連動するステップを装備し、乗降口の地上高を低くすることで安全でスムーズな乗り降りが可能。	 
及び車いす乗降スロープ	ゆとりのある高さや幅を確保することで、安全安心な乗り降りが可能に。スロープ幅を広く、勾配を緩やかなものにする事で、安全でスムーズな乗り入れが可能に。	 
スペース	車いすのまま乗車できるゆとりあるスペースを確保。	 
ラゲージスペース	広々としたラゲージスペースを確保することで大きな荷物も余裕で収納できます。	 

出典：国土交通省関東運輸局ホームページ

②支援制度

名称	概要	補助要件	補助率
地域公共交通確保維持改善事業費補助金	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性、実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取組みを支援	所定の構成員からなる協議会を設置し、地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）を記載した生活交通ネットワーク計画（生活交通改善事業）を策定する。	車両購入費・改造費等の最大 1/3（福祉タクシーの導入）

③導入車両に対する減税措置

対象事業	対象車両	自動車重量税 （平成 24 年 5 月 1 日から平成 27 年 4 月 30 日までの間に新車に係る新規検査を受ける車両）	自動車取得税 （平成 24 年 4 月 1 日から平成 27 年 3 月 31 日までの間に新車に係る新規登録を受ける車両）
一般乗用旅客自動車運送事業	UDタクシー	特に優れたUDタクシーとして国より認定された車両の初回分を免税	特に優れたUDタクシーとして国より認定された車両の取得価額から 100 万円を控除

④導入支援の事例

神奈川県タクシー協会	神奈川県内ではタクシー事業者が税減免前に独自に購入したUDタクシー約 30 台が走っている。県タクシー協会は会員各社に導入を呼びかけ、平成 24 年度には 100 台程度が新規に導入することとなった。県内を走る全タクシーの 1%強を占めることになる。協会はUDタクシー運転手向けの講習会を開くなどで支援。平成 24 年度に年 5 回ほど開き、車いすでの乗車方法などを実践訓練する。
神奈川県横浜市	横浜市が 1 台当たり 12 万円程度を支給。車両を購入した場合、国の助成（上限 60 万円）と合わせると実質価格が 190 万円を下回る見通しで、一般タクシーと差がほとんどなくなる。市はタクシー協会と連携して市内のUDタクシー数を平成 24 年度に約 80 台、平成 26 年度に約 240 台に増やす計画。平成 26 年度は市内全タクシーの 5%を占めることになる。

⑤事業化の方針

西東京市においてUDタクシーの導入を促進するためには、事業者に対する以下の支援の実施が有効と考えられます。今後、これら支援策の具体策を検討し、実施していきます。

- 生活交通ネットワーク計画策定協議会（※地域公共交通会議で代替可）の開催と計画策定
- UDタクシー導入に係る助成制度の創設
- UDタクシー運転手向け講習会の開催支援

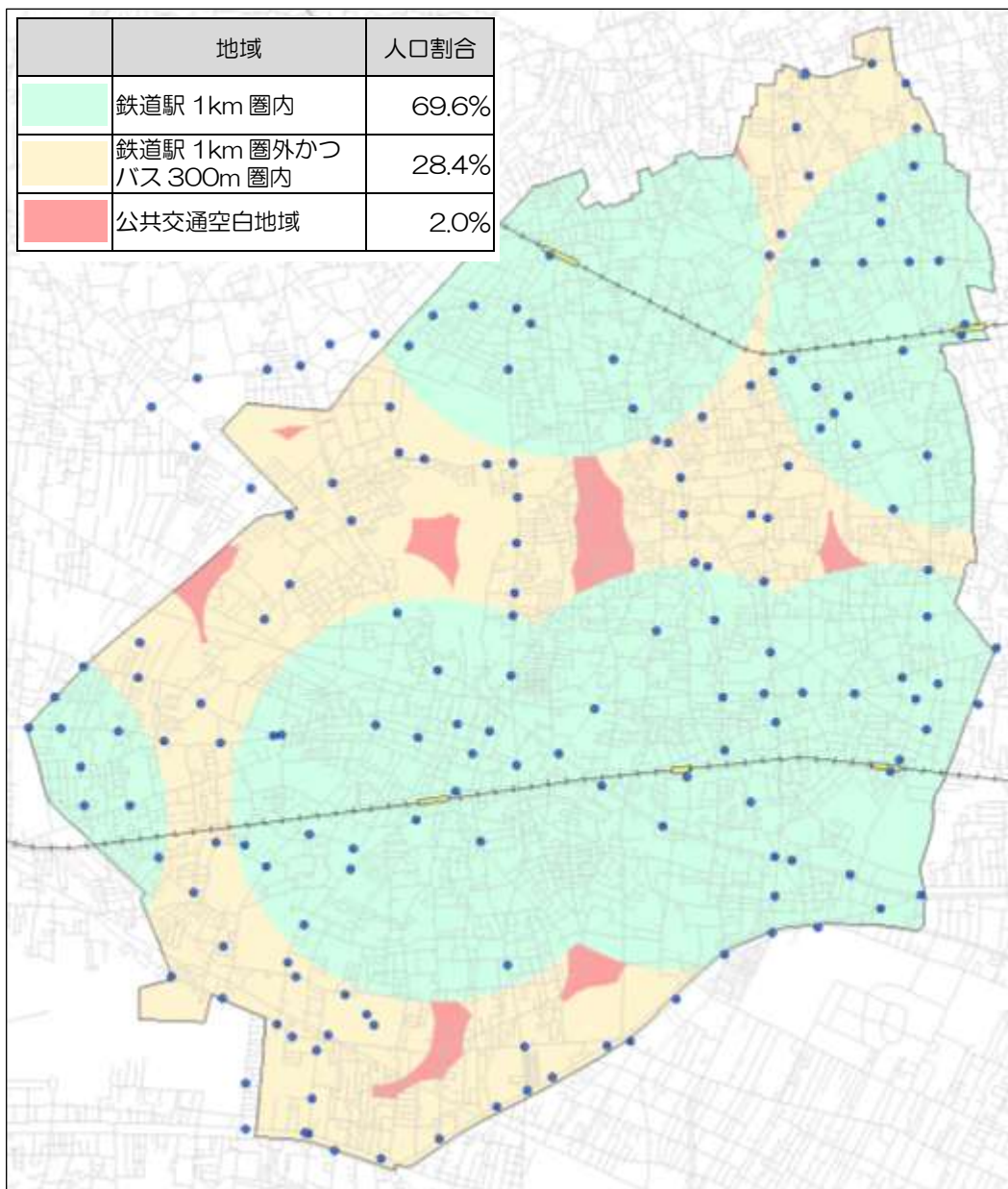
(2) コミュニティタクシーの導入

コミュニティタクシーに明確な定義は存在しませんが、一般的には小型車両を用いて対象地域内に点在する需要に対応する交通モード※のことを指しています。地区内の道路が狭く通常サイズのバスが通行できない公共交通空白地域※への対応や、停留所までの歩行が困難な移動制約者への対応などを目的に導入されます。

①公共交通空白地域の状況

「鉄道駅から 1km 圏外かつバス停から 300m 圏外の地域」である公共交通空白地域は下図のように分布しています。公共交通空白地域の居住者は西東京市人口の約 2%（約 4,000 人）となっています。

■西東京市内の公共交通空白地域





※巻末用語解説参照

②コミュニティタクシーの導入事例

少需要や狭幅員道路対応としての定時定路線型*の導入事例は次のとおりです。なお、過疎地等で実施されているデマンド型*は、公共交通網の水準が高く人口密度の高い西東京市では不向きです。

■公共交通空白地域の解消を目的としたコミュニティタクシー（定時定路線型）の導入事例

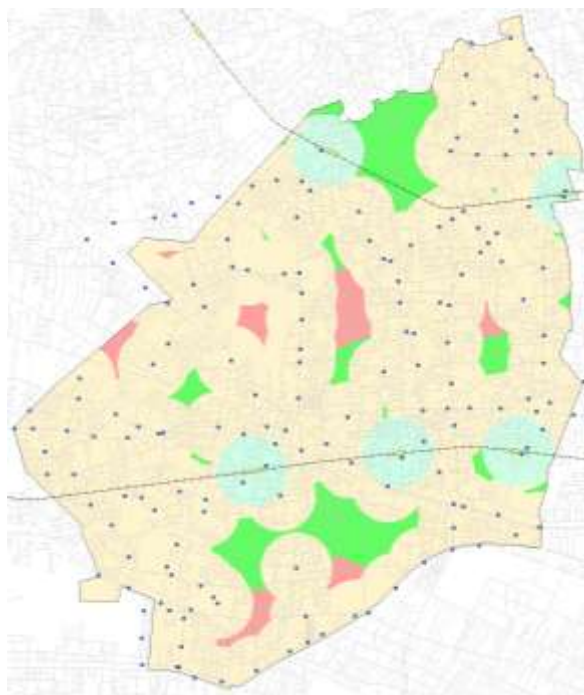
自治体	概要
東京都小平市	<ul style="list-style-type: none"> ●ワンボックス車両で、停留所を設けて定時定路線運行 ●現在 2 ルートを運行 ●運行日は月曜日から金曜日まで ●運賃は大人 150 円、子ども 80 円（シルバーパス、pasmo 等利用不可） 
神奈川県秦野市	<ul style="list-style-type: none"> ●ワンボックス車両で、停留所を設けて定時定路線運行 ●現在 2 ルートを運行 ●運行日は月曜日から金曜日まで ●運賃は大人 200~300 円、小児 100 円（pasmo 等利用不可） 

③事業化の方針

西東京市内の公共交通空白地域は、バス停から 300m 圏外とは言え大半が 500m 以内と比較的近距离です。また、下図は、仮に、公共交通空白地域を鉄道駅、バス停とも 300m 圏外としたものですが、移動制約者等の歩行距離を考え、公共交通空白地域に、新たな視点を加え、コミュニティタクシーの導入可否を含め、「はなバス」再編など、西東京市地域公共交通会議にて検討していくものとします。

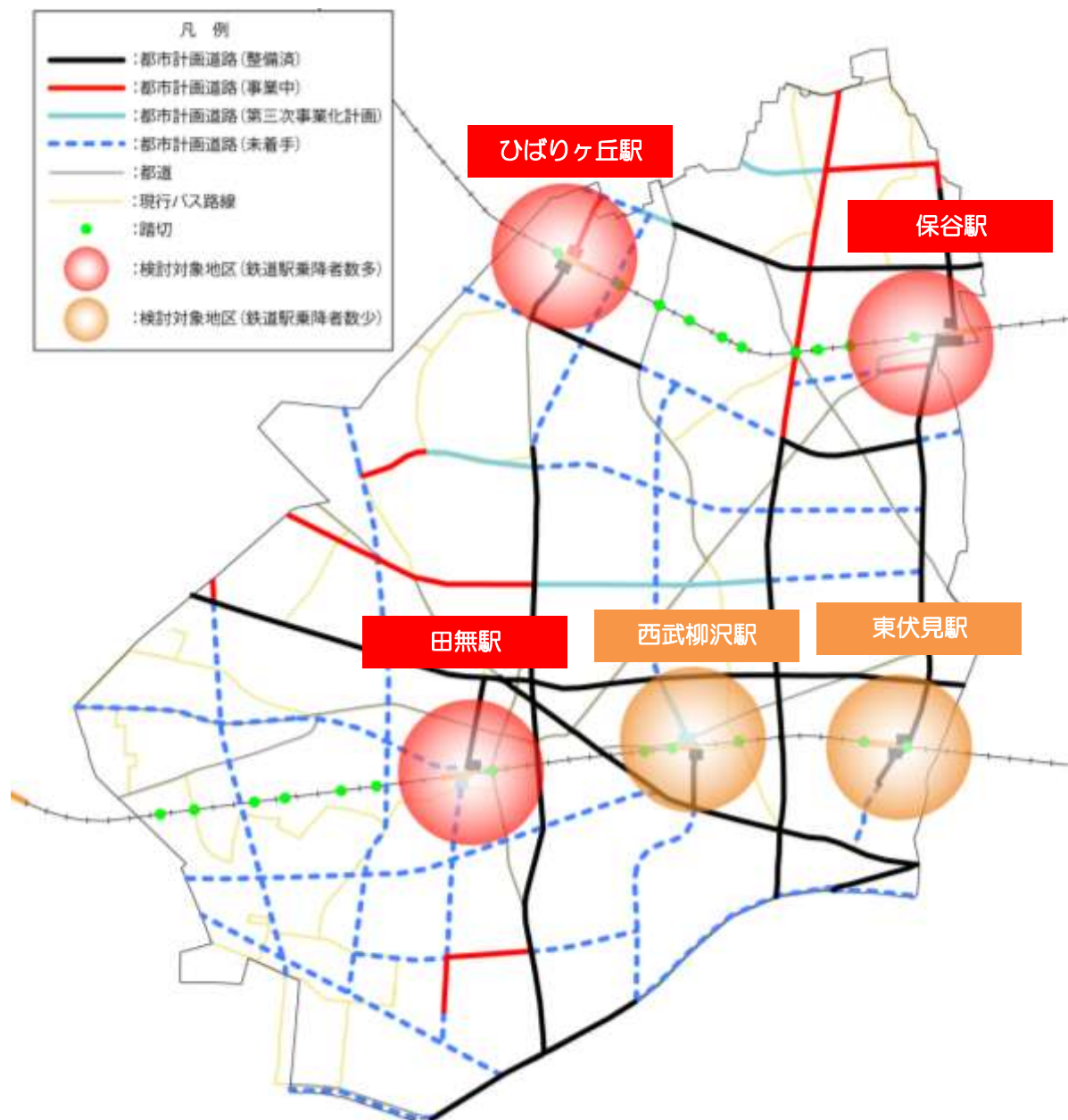
■西東京市内の公共交通空白・不便地域（鉄道駅勢圏を 300m とした場合）

	地域	人口割合
	鉄道駅 300m 圏内	9.0%
	鉄道駅 300m 圏外かつバス 300m 圏内	81.1%
	公共交通空白地域	2.0%
	公共交通不便地域*	7.9%



6.4 基本方針 4 駅及び周辺の安全な歩行空間確保の推進

市内の全駅について、計画的な連続したバリアフリー化を目指します。また、自転車利用マナーの改善策を検討し、歩行空間の安全性向上を目指します。特に、鉄道乗降客数の多い、田無駅周辺、ひばりヶ丘駅周辺、保谷駅周辺の優先的な改善を目指します。高齢化とともに増加する電動車椅子や、新たな移動手段として増加が予想されるパーソナルモビリティなどの対応にも配慮します。



(1) 駅周辺におけるバリアフリー化

①バリアフリー化の現状と課題

ここでは、バリアフリー化状況を把握するため、駅前広場が整備されている箇所（5 駅 7 箇所）に加え、駅前広場は未整備であるが主要公共施設が隣接しバリアフリー化が必要とされる田無駅南口を対象とし、誘導ブロックの設置状況を把握しました。設置状況は次のとおりです。

田無駅北口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅北口から駅前広場の各バス停・タクシーのりば、商業集積地までの区間に誘導ブロックが設置されている。また、ペDESTリアンデッキ上にも駅北口から駅前商業施設までの区間に誘導ブロックが設置されている。</p>		
田無駅南口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅南口から西東京市役所田無庁舎、中央図書館、田無公民館、南町スポーツ文化交流センターきらっと体育館間に誘導ブロックが設置されている。ただし、駅南口から市役所通りまでの区間（インターロッキングブロック上に設置された区間）は誘導ブロックの損傷が目立つ。</p>		

ひばりヶ丘駅南口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅南口から駅前広場の各バス停・タクシーのりばまでの区間には誘導ブロックが設置されている。ただし、駅前広場西側の大型商業施設のの前には設置されていない。</p>		
保谷駅北口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅北口から駅前広場のバス停・タクシーのりば、商業施設までの区間に誘導ブロックが設置されている。</p>		
保谷駅南口 写真		駅周辺地図
		
<p>再開発により新設された駅前広場にはペDESTリアンデッキ部も含め誘導ブロックが設置されている。ただし、保谷新道には歩道自体が設置されておらず、駅前広場およびセットバックによる歩道状空地以外の保谷新道沿道の商業施設の区間については誘導ブロックが設置されていない。</p>		

西武柳沢駅南口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅南口から駅前広場の各バス停・タクシーのりば、柳沢図書館の区間に誘導ブロックが設置されている。</p>		
東伏見駅北口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅北口から駅前広場の各バス停・タクシーのりば、商業施設までの区間に誘導ブロックが設置されている。</p>		
東伏見駅南口 写真		駅周辺地図
		
		
<p>駅南口から駅前広場のバス停までの区間には誘導ブロックが設置されているが、駅前ロータリーに面する商業施設までの区間には設置されていない。</p>		

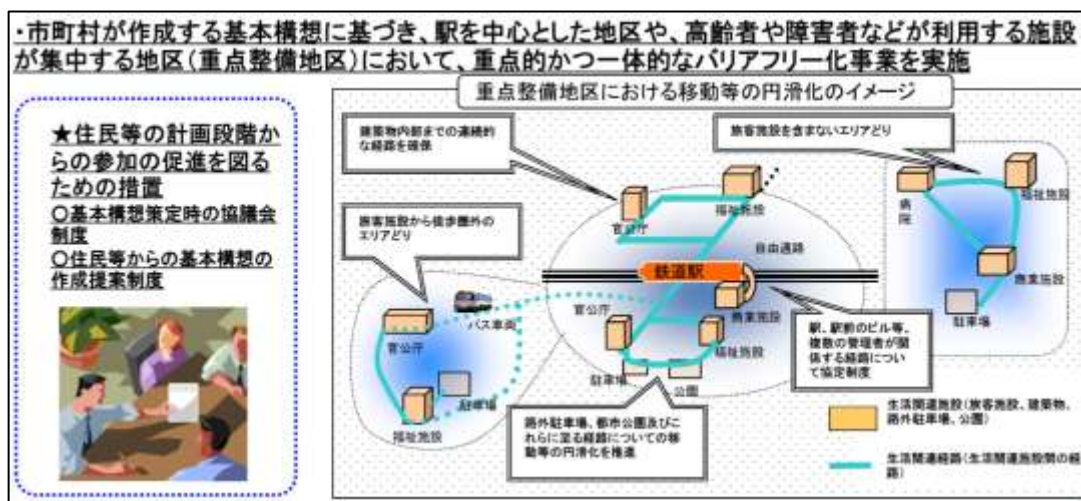
②整備手法

西東京市では、「人にやさしいまちづくり推進計画 平成21年3月」において、駅周辺のバリアフリー化を目指していますが、進行管理が可能な計画までは有していません。

・バリアフリー基本構想制度

バリアフリー新法では、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めており、バリアフリー基本構想を策定し、特定事業計画（基本構想における生活関連施設、生活関連経路、特定車両のバリアフリー化を具体化するためのもの。）を策定し、事業の進行管理を行っていくものです。

■整備イメージ



出典：国土交通省ホームページ

③事業化の方針

駅、駅前広場及び直近施設については、バリアフリー化が進められていますが、周辺施設へのアクセスについては十分ではない可能性があります。したがって、①全駅についてバリアフリー化状況の点検・調査を実施、②総合的な計画が必要な駅を選定し、住民参加により整備経路等を定める具体的なバリアフリー計画を策定し、その計画にもとづき事業を実施します。計画策定においては、車椅子のみならず、電動車椅子や歩行空間を移動可能なパーソナルモビリティ（モビリティロボットなど）を考慮した計画とします。また、整備施設等が適切に維持管理されるような仕組みについても検討します。

■モビリティロボット※



出典：ロボット特区実証実験推進協議会HP

(2) 駅周辺における自転車利用ルール・マナーの改善

① 自転車利用ルール・マナーの現状

西東京市内の各駅とも、放置自転車禁止区域が指定されており、放置自転車の撤去の徹底、民間自転車駐車場の立地から、放置自転車台数は比較的少ない状況です。しかし、駅周辺では、自転車空間が確保できない狭い道路が多く、自転車が歩行者や自動車と錯綜しています。自転車が通行可能となっていない駅前広場の歩道等では、歩道を自転車で通行する場合には降車して移動しなければなりません。自転車の乗車したまま歩道を通行している状況がみられるなど、自転車利用者のルール・マナーが遵守されず、交通安全上の課題となっています。また、子どもや高齢者は交通事故の被害者となる一方、事故の発生原因となるケースもあります。

② 自転車利用ルール・マナー改善の取組状況

・ 東京都

東京都は、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、交通ルールの習得や点検整備の実施といった自転車利用者が守るべき事項、行政、事業者、家庭といった関係者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を推進しています。

・ 警視庁

警視庁は、自転車総合対策要綱を定め、「自転車利用者に対する交通ルールの周知と安全教育の推進」、「自転車利用者に対する指導取締りの強化」、「自転車通行環境の確立」、「自転車盗及び自転車利用のひったくり等の被害防止対策」の4つの重点対策に取り組んでいます。

・ 西東京市

西東京市は、「西東京市交通安全計画 平成24年3月」を策定し、重点施策として、「自転車の安全利用の推進」を定め、「自転車通行環境の整備」、「自転車利用に対する交通安全教育」、「自転車駐車場の整備及び放置自転車対策の推進」を図っています。

③ 事業化の方針

自転車利用ルール・マナーの改善については、全国的にも課題になっており、さまざまな取組みが行われています。駅周辺では、歩行者、自転車及び自動車が集中することから、自転車走行を認めない歩道での自転車降車など、駅周辺特有の交通環境に対応した自転車利用ルール・マナー改善策を関係機関とともに研究・検討し実現していきます。

■ 福岡市における「押しチャリ啓発」事例

福岡市では、平成25年4月1日より「福岡市自転車の安全利用に関する条例」が施行されました。その条例の中で、歩行者の交通安全を確保するため特に必要があると認める歩道の区間を、押し歩き推進区間として指定することができるようになりました。天神地区が「押し歩き推進区間」（通称、押しチャリ）となり、その啓発が行われています。

● 押しチャリの様子（出典：福岡市ホームページ）



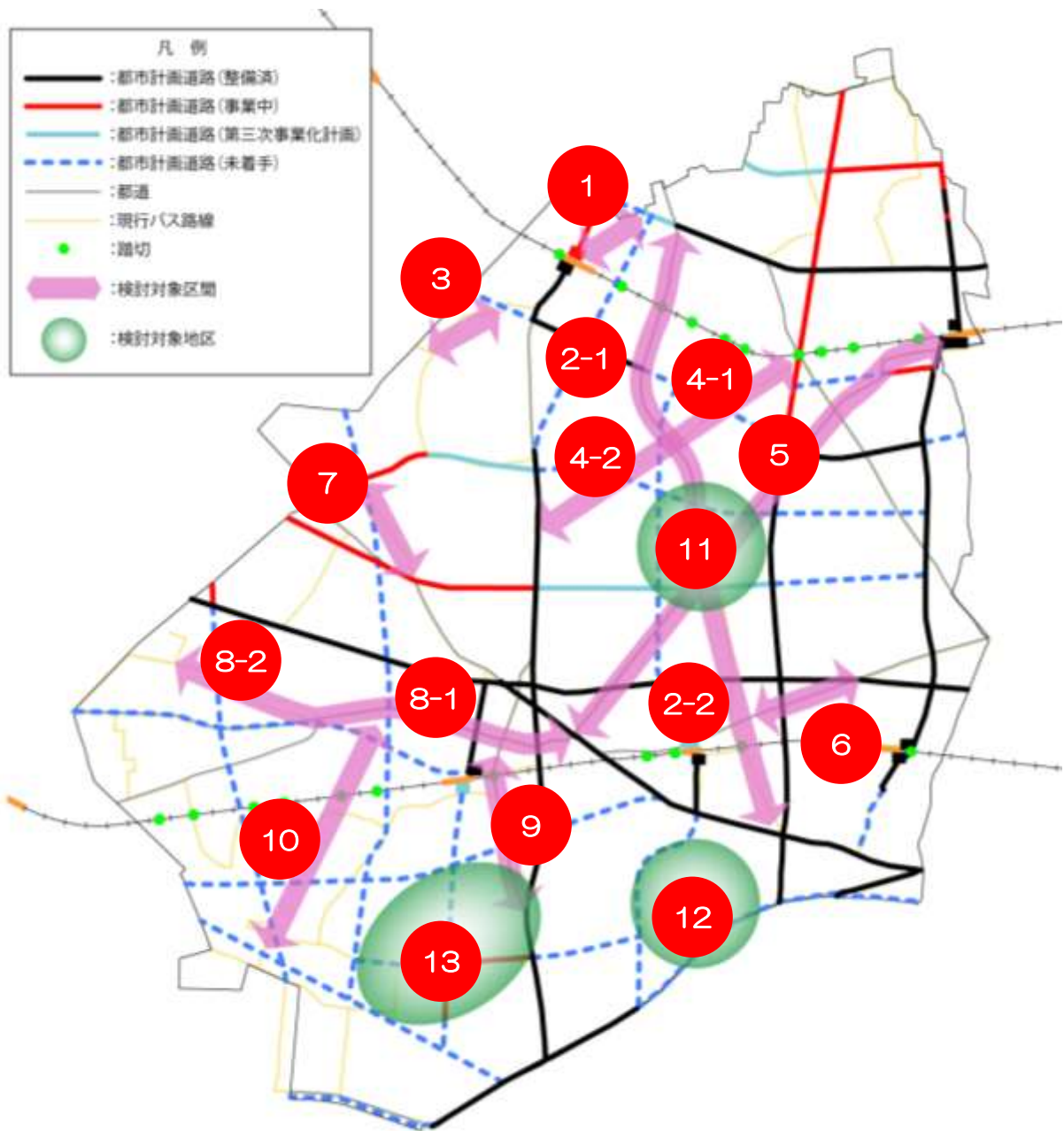
■自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取組み例

対象者	内容	国・地方公共団体	警察	教育機関・PTA	保護者	交通安全協会	自治会NPO	企業団体
市民	自転車ルールの周知徹底 ・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・事故の危険性の周知 ・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知 ・自転車の点検や整備の必要性の周知	○	○	○	○	○	○	○
	街頭啓発/指導	○	○	○		○	○	
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○	
	自転車安全教室の開催	○	○	○		○	○	○
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○			○	
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○	○		○		
	自転車安全利用モデル校の指定	○	○					
「自転車の日」の制定	○	○						
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許証更新時等） ・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導 ・事故の危険性の周知		○					
指導員・教職員等	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○				
従業者	業務や通勤で自転車を利用する社員等への研修の実施							○

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 24 年 11 月 国土交通省道路局 警察庁交通局」より作成

6.5 基本方針5 都市計画道路の補完道路の交通環境改善の推進

都市計画道路を補完する生活幹線道路及び主要生活道路のうち、交通環境上の課題がみられ、市民から多くの指摘のあった区間を示したのが下図です。各区間について、可能な対策を検討し安全性向上を目指します。特定の道路だけではなく、地区で全体的に事故が多く発生している地区では、ソフト対策を中心とした安全性向上を目指します。



(1) 対象区間・地区の現状

対象区間・地区の現状は次のとおりです。

■対象道路の現況評価

NO	路線名	管理者	現状評価ランク		
			道路幅員	自動車交通量	歩車錯綜
1	ひばりヶ丘北通り	市	1	2	1
2-1	保谷志木線	都	3	1	2
2-2	伏見稲荷通り	市	2	1	2
3	中原通り	市	2	1	1
4-1	横山道	市	1	1	1
4-2	フラワー通り	市	1	2	1
5	保谷新道（保谷駅前区間）	都	2	1	1
11	保谷新道（上記以外）	都	3	1	2
6	富士街道	都	1	2	2
7	六角地藏通り	市	2	1	2
8-1	青梅街道	都	3	1	2
8-2	東京街道	市	2	1	2
9	武蔵境通り	都	2	2	2
10	府中道	市	1	1	1

注1：網掛けは「交通に関するアンケート」にて特に課題として指摘の多かった箇所

注2：現状評価ランク（道路幅員）

- 1 道路幅員 6m以下
- 2 道路幅員が 6mより広く 8m以下
- 3 道路幅員 8mより広い

注3：自動車交通量ランク（交通量 平成16年11月11日 西東京市実施より）

- 1 交通量 2800台/12h以上
- 2 交通量 2800台/12h未満

注4：歩車錯綜ランク

- 1 歩行者・自転車が、あるいはセンターラインがない
- 2 上記以外

■対象地区の状況

11	泉町三丁目・保谷町一丁目 （保谷小付近）	概ね道路が狭い。 小学校がある。
12	柳沢二丁目・三丁目	柳沢団地があり人口が集中している。 団地内は道路が整備されている。 中学校がある。
13	向台町二丁目・三丁目 新町五丁目 ※向台町三丁目・新町三丁目地区地区 区計画区域	住宅地で、地区計画により集合住宅が立地。 向台町三丁目・新町三丁目地区地区計画区域 内では道路が整備されているが、それ以外の 地区では道路が狭い。

(2) 生活幹線道路及び主要生活道路の整備

① 関連計画

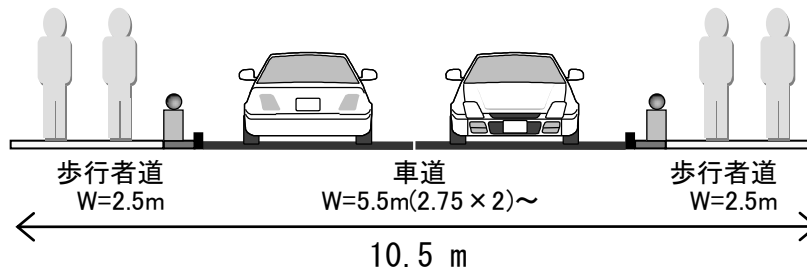
「西東京市道路整備計画 平成 19 年 3 月」では、生活幹線道路及び主要生活道路については、下記の方針となっています。

「主要生活道路」および「生活幹線道路」は、居住環境地区の居住者が、通勤・通学、買物などで日常的に利用する中心的な道路であり、地区集散道路として、自動車交通量・歩行者・自転車交通量がともに多い道路です。よって、交通を安全・円滑に処理するためには歩車道の分離が必要であることから、可能な限り両側に歩道 2.5m（道路構造令における最小歩道幅員（2.0m）+ 路上施設設置幅（0.5m））を設け、車道部幅員を 5.5m（道路構造令における最小車線幅員（2.75m）×2）確保し、10.5m以上の道路幅員を確保します。

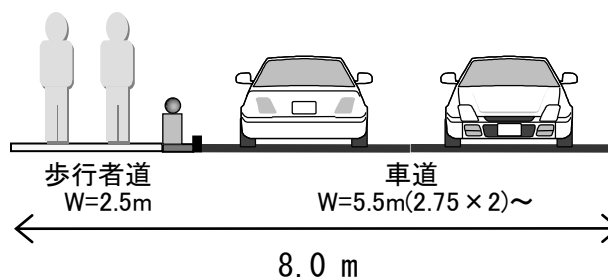
ただし、現実的には 10.5mの幅員の確保が難しい場所が多く、両側歩道の設置が困難な場合には、片側歩道（2.5m）を確保します。

さらに幅員が狭く、拡幅が困難な箇所については、カラー舗装等により歩行者空間を確保します。

■ 主要生活道路（両側歩道設置）のケース（10.5m）〔単位：m〕



■ 主要生活道路（片側歩道設置）のケース（8.0m）〔単位：m〕



②事業化の方針

道路幅員構成は、「西東京市道路整備計画 平成 19 年 3 月」に沿うものとしします。ただし、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示され、自転車走行空間を確保する必要がある場合には、整備すべき幅員構成が前記幅員構成とは異なる可能性があります。自転車空間ネットワークに位置づけられた路線・区間については適切な幅員構成に変更する必要性が生じます。

いずれの路線・区間もすでに住宅等が立地する中で狭あい道路を拡幅することになり、多額の事業費や事業期間を要します。したがって、整備の優先順位を定め計画的に整備することが必要です。自動車交通量が多いほど、幅員が狭いほど、歩行者・自転車との錯綜が多いほど、優先的に着手する必要性が高くなりますが、事業の実現性など他の条件も勘案することも必要です。今後、「西東京市道路整備計画」を見直す中で、最新の交通状況を把握し、かつ多角的な観点から整備優先順位を定め、整備を進めていくことが必要です。

市道については西東京市が事業主体となって整備しますが、都道については東京都に整備を要請していきます。

なお、事業完了までには長期間となることが予想されることから、暫定対策として、可能な区間での歩車分離※、車両速度抑制策、速度規制、路面標示、注意喚起標識など、ソフト対策や簡易なハード対策を実施します。

(3) 交通事故の多い地区の安全対策

①整備手法

駅周辺以外でも、交通事故が多く発生している地区（泉町・保谷町、柳沢、向台町・新町）では、面的かつ総合的な安全対策が必要です。

面的な交通安全対策の事例としては次のものがあります。

・ゾーン 30（警察庁主管）

市街地等における生活道路の安全を確保するため、交通管理者と道路管理者が連携して、通過交通の抑制等が必要な地区に対して、最高速度 30 km/h の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策をとりつつ、地区の状況に応じて、一方通行・大型自動車等通行禁止等の交通規制やハンプ※の設置等の道路整備等を実施する。

■ゾーン 30 のイメージ



出典：警察庁資料

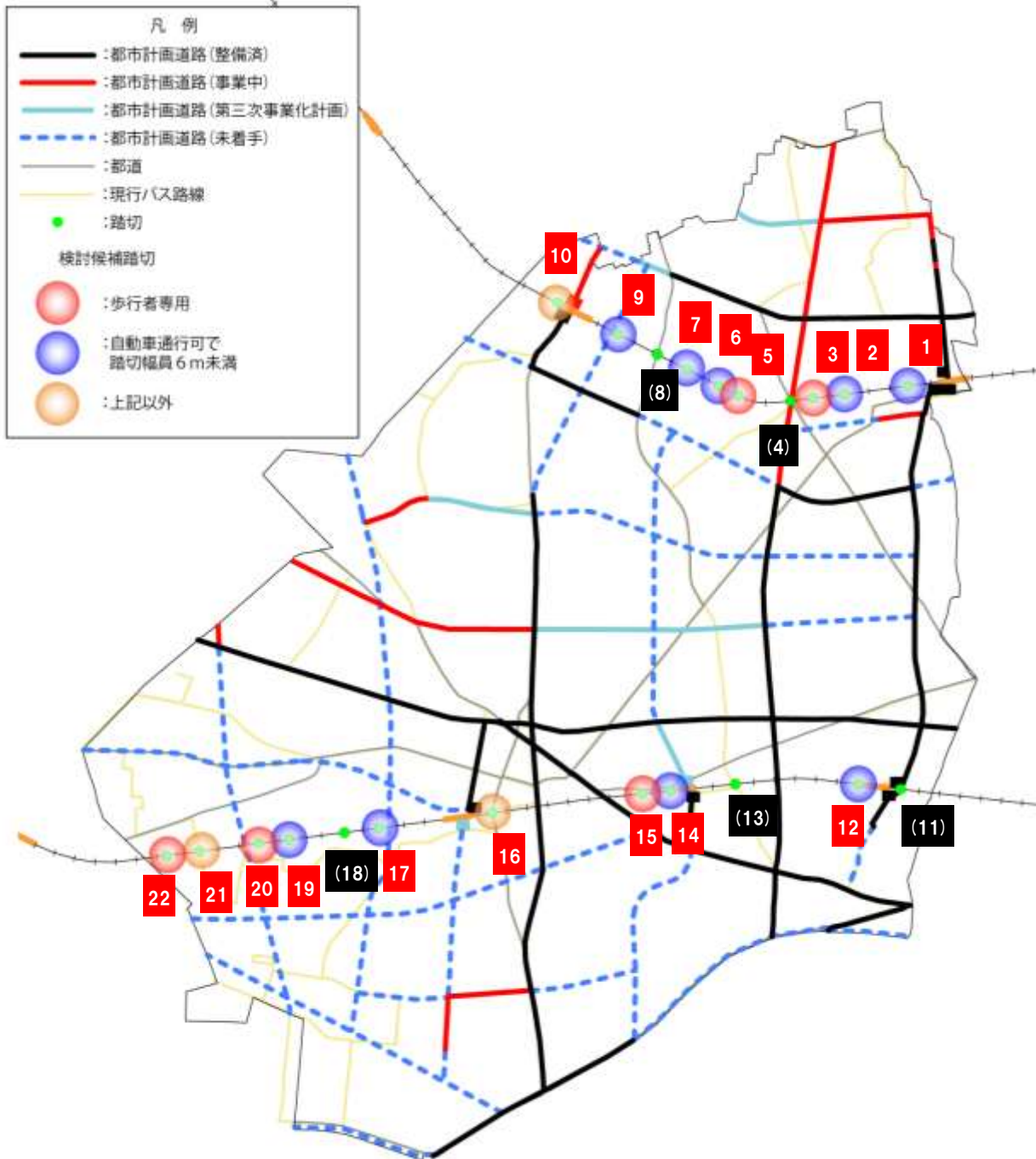
②事業化の方針

交通事故の危険箇所の把握は、1年間の発生件数で見るとその年だけ件数が少ない場合も想定されることから、長期的な視点で行うことが必要です。事故データの収集を継続的に行い、収集したデータの分析により対象地区の交通事故危険度が高いかを確認した上で、必要があれば、ゾーン 30 で実施されているような施策から効果的な交通安全対策を選定し実施します。なお、西東京市では制限速度を 20km/h としている路線・区間もあり、規制速度については、30km/h 規制に拘らず地域に応じた 20km/h 等の設定が必要です。

※巻末用語解説参照

6.6 基本方針 6 生活交通が主な踏切の安全対策の推進

市内には踏切が 22 箇所ありますが、そのうち生活交通が主な踏切は 17 箇所です。このうち、歩行者専用が 5 箇所、自動車通行可で踏切幅員 6m 未満が 9 箇所となっています。多くの踏切が抜本対策である鉄道立体化検討対象区間内にありますが、実現には長期間を要すことから、課題のある踏切について速効対策を推進します。



※ ■ : 基本方針 6 で検討、■ : 基本方針 9 で検討

(1) 現状の評価

各踏切の課題の大きさは、歩行者・自転車空間の確保状況、自動車通行のための幅員の状況、歩行者・自転車と自動車の錯綜状況より、次のように評価しました。

交通錯綜の顕著な踏切は、「歩行者・自転車専用」ではなく、「自動車通行空間が6.0m未満」及び「駅近傍で歩行者・自転車交通の多い」に該当する踏切としました。

■現状評価

番号	踏切名	管理	都の方針		現状評価ランク			錯綜が顕著な箇所
			重点	抜本対策	歩行者自転車空間	自動車通行空間	錯綜	
1	保谷第1号	市	●	連立	3	1	2	○
2	保谷第3号	市	●	連立	2	1	2	○
3	保谷第4号	市	●	連立	4	—	—	
5	保谷第7号	市	●	連立	4	—	—	
6	保谷第8号	市	●	連立	2	1	2	○
7	保谷第9号	市		連立	2	1	2	○
9	保谷第11号	市	●	連立	1	1	2	○
10	ひばりヶ丘第1号	市	●	連立	3	3	1	○
12	東伏見第1号	市			1	1	2	○
14	西武柳沢第1号	市	●		1	1	2	○
15	西武柳沢第2号	市	●		4	—	—	
16	西武柳沢第4号	都	●		3	3	1	○
17	田無第2号	市		連立	1	1	2	○
19	田無第4号	市		連立	2	1	2	
20	田無第5号	市		連立	4	—	—	
21	田無第6号	市		連立	3	2	2	
22	田無第7号	市		連立	4	—	—	

注1：網掛けは「交通に関するアンケート」にて課題として指摘の多かった箇所

注2：都の方針とは「踏切対策基本方針 東京都」での検討結果

注3：抜本対策の連立とは鉄道立体化

注4：現状評価ランク（歩行者自転車空間）

- 1 歩道部のカラー舗装なし
- 2 歩道部のカラー舗装（片側）
- 3 歩道部のカラー舗装（両側）
- 4 歩行者・自転車専用

注5：現状評価ランク（自動車通行空間）

- 1 踏切幅員6.0m未満
- 2 踏切幅員6.0m以上8.5m未満（小型自動車のすれ違い、両側に歩行空間1.0m）
- 3 踏切幅員8.5m以上（普通自動車のすれ違い、両側に歩行空間1.5m）

注6：現状評価ランク（錯綜）

- 1 駅周辺で歩行者・自転車横断交通量が多く自動車と錯綜している
- 2 歩行者・自転車交通量横断交通量あまり多くはなく自動車との錯綜は少ない

(2) 整備手法

踏切対策には、踏切を除却する抜本対策と踏切を除却せず安全性向上や円滑性向上を図る速効対策があります。

■踏切対策の手法

踏切対策			概要
抜本対策 (踏切除却)	立体交差	連続立体交差	鉄道の一定区間を高架化または地下化
		単独立体交差	道路をオーバーまたはアンダーパス
		歩行者等立体横断施設整備	歩道橋や地下道など
	統廃合による廃止		交通に影響の少ない踏切の除却
速効対策 (円滑化)	構造改良（拡幅等）		歩道等の新設や拡幅、カラー舗装
	歩行者等立体横断施設整備		歩道橋や地下道など
	保安設備整備		遮断時間を短縮する賢い踏切など
	その他（交通誘導、交通規制等）		交通規制等により交通量削減する

(3) 事業化の方針

「踏切対策基本方針 東京都」における抜本対策である鉄道立体化検討対象区間については、これら抜本対策の実現を東京都等の関係機関に要請します。

■踏切対策基本方針（抜本対策）

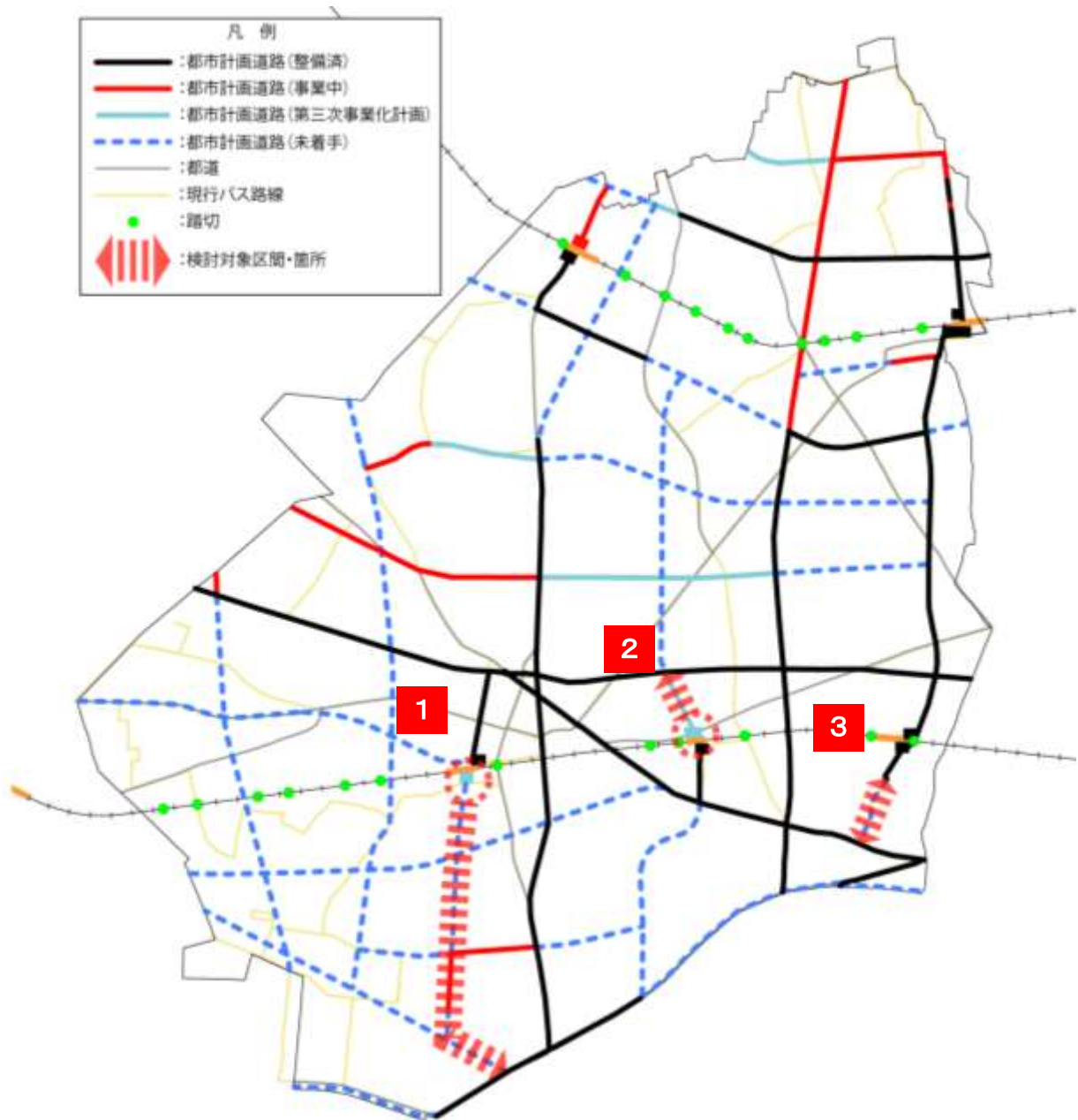
路線名	踏切対策	区間
西武池袋線	鉄道立体化	大泉学園～保谷駅付近
		ひばりヶ丘～東久留米駅付近
西武新宿線	鉄道立体化	井荻～東伏見駅付近
		田無～花小金井駅付近

しかし、鉄道立体化はその実現まで長期間を要すものと考えられるため、抜本対策の支障とならないよう速効対策を検討することが必要です。速効対策を検討する踏切は、交通錯綜が顕著な踏切とし、歩行者専用や一定の対策が実施され顕著な課題が生じていない踏切を除くものとしします。

各踏切の現状評価より、今後、速効対策の具体的事業について検討し、実現可能な箇所から実施を図ります。

6.7 基本方針7 未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備

現在、事業中の箇所の整備を進めるとともに、下図に示す未着手箇所の事業化を目指します。



(1) 未整備の駅前広場及びアクセス道路の現状

現在、ひばりヶ丘駅北口が事業中ですが、次に示す駅前広場2箇所、アクセス道路3路線が未整備です。

■未整備の駅前広場及びアクセス道路の現状

		駅前広場	アクセス道路
1	田無駅南口	計画の概要	西3・4・24 面積：約3,800㎡ 都市計画決定済
		現況写真	
2	西武柳沢駅北口	計画の概要	西3・4・18 面積：約2,700㎡ 都市計画決定済
		現況写真	
3	東伏見駅南口	計画の概要	(整備済)
		現況写真	(整備済)
			西3・4・24 幅員：16m、車線数：2車線 延長：1,320m（全延長） 都市計画決定済
			
			西3・4・18 幅員：16m、車線数：2車線 延長：1,850m（全延長） 都市計画決定済
			
			西3・4・17 幅員：16m、車線数：2車線 延長：520m（全延長） 都市計画決定済
			

(2) 既計画での未整備の駅前広場及びアクセス道路の位置づけ

駅前広場とアクセス道路は、西東京市都市計画マスタープランで事業化を目指す路線として位置づけられています。

また、西 3・4・24 田無駅南口駅前広場については、事業化に向けた調査検討が進められています。

(3) 事業化の方針

未着手の駅前広場及びアクセス道路の事業実施環境は次のとおりです。

■駅前広場及びアクセス道路の事業実施環境

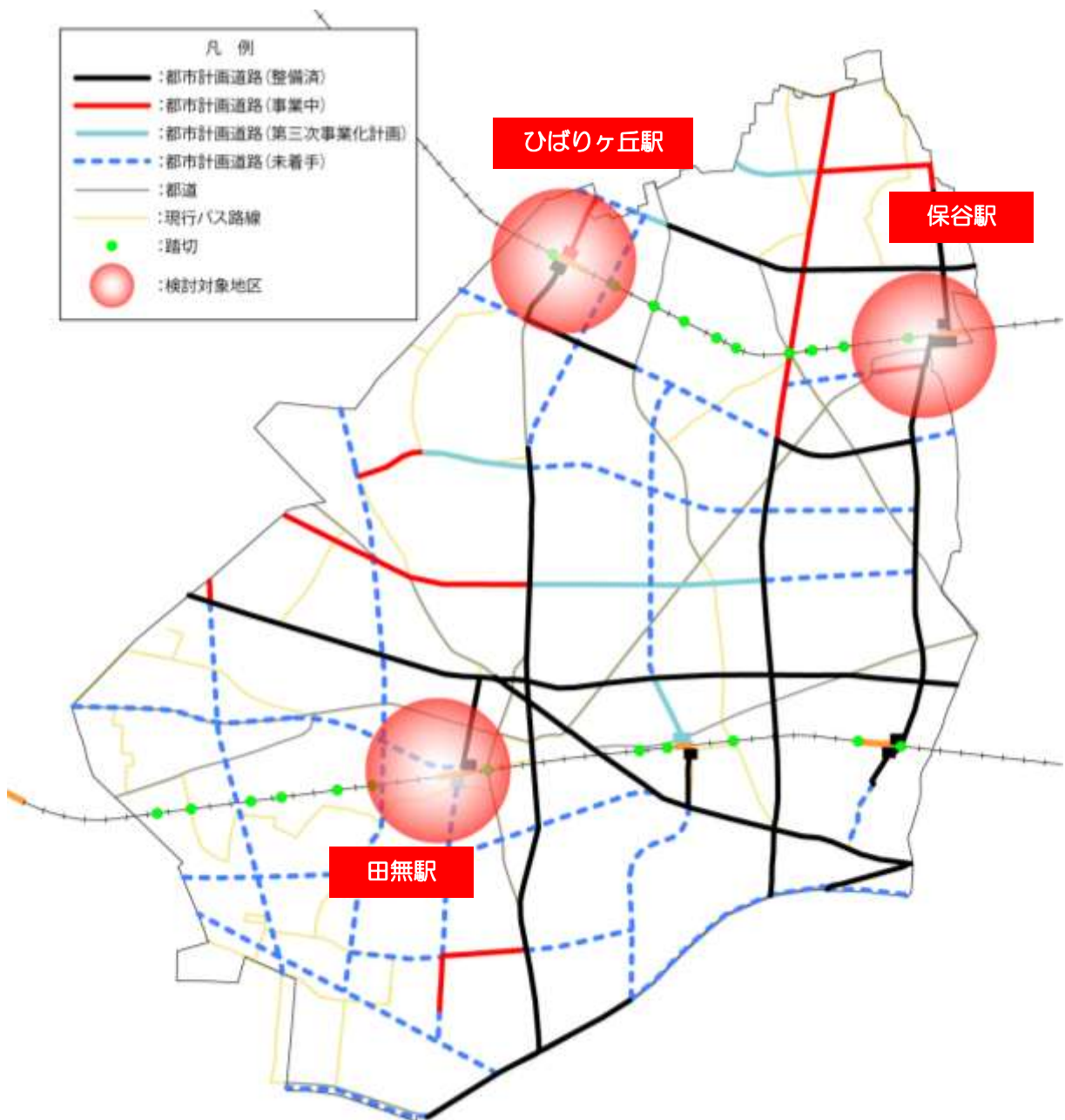
整備箇所	利用需要	整備条件	現在の機能
田無駅南口 駅前広場 アクセス道路	乗降客数が約 74 千人／日で市内で最も多い	五日市街道・井の頭通りまで、接続する都市計画道路が未整備である。	主に人がアクセスできるだけである。
西武柳沢駅北口 駅前広場 アクセス道路	乗降客数が約 16 千人／日と少ない	アクセス道路の接続先である新青梅街道は整備済みである。	人がアクセスできるだけである。
東伏見駅南口 アクセス道路	乗降客数が約 24 千人／日と少ない	アクセス道路は一部完成済みで、接続先である西 3・3・3 が整備済みである。	人、自動車ともアクセスは可能である。

田無駅南口駅前広場（事業化の検討中）・アクセス道路、西武柳沢駅北口駅前広場・アクセス道路（第三次優先整備路線）、東伏見駅南口アクセス道路（部分的な未整備区間）とも早期に事業着手することが望ましいですが、一度に整備を進めることは事業費等から困難です。したがって、前記の事業実施環境などから、整備の優先順位を検討し、順次、事業化を図っていくものとします。

なお、駅前広場は、広場へのアクセス道路と一体となって、交通結節機能の向上など、その整備効果が大きく発揮されるものであり、駅前広場とアクセス道路を一体整備することが必要です。

6.8 基本方針 8 拠点駅における総合交通環境改善の推進

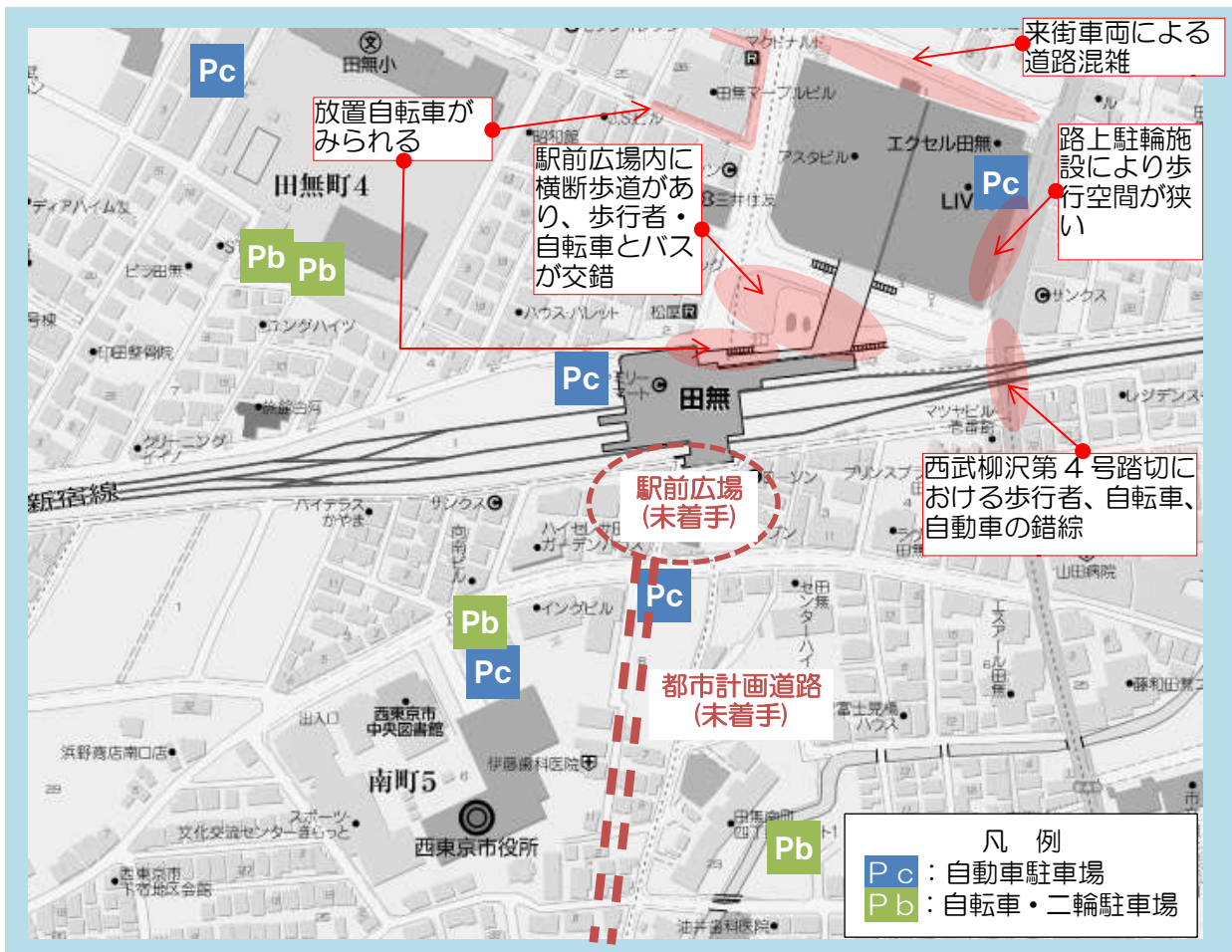
拠点駅である、田無駅、ひばりヶ丘駅及び保谷駅について、周辺道路や踏切を含め歩行者・自転車の移動円滑性の改善、自転車駐車が不足している地区での整備、バス・タクシー・マイカーの乗降スペースの再配置、案内サインの整備など、歩行者・自転車の動線確保や滞留場所の適正化により、総合的な交通環境改善を目指します。



(1) 田無駅

①現状及び課題

- ・北口は駅前広場の整備が完了していますが、駅前広場内に横断歩道があり、歩行者と車両の動線が交錯しています。また、駅東側の南北道路は歩道が狭く路上駐輪施設により歩行空間が狭く、駅施設前に放置自転車がみられます。
- ・南口は、駅前広場やアクセスする都市計画道路が未整備のため、路線バスは踏切を渡って北口に集中しています。
- ・駅東側の西武柳沢第4号踏切は、踏切幅員が比較的大きくなっていますが、歩行者・自転車が多く、またバス動線になっており、歩車が錯綜しています。



②事業化の方針

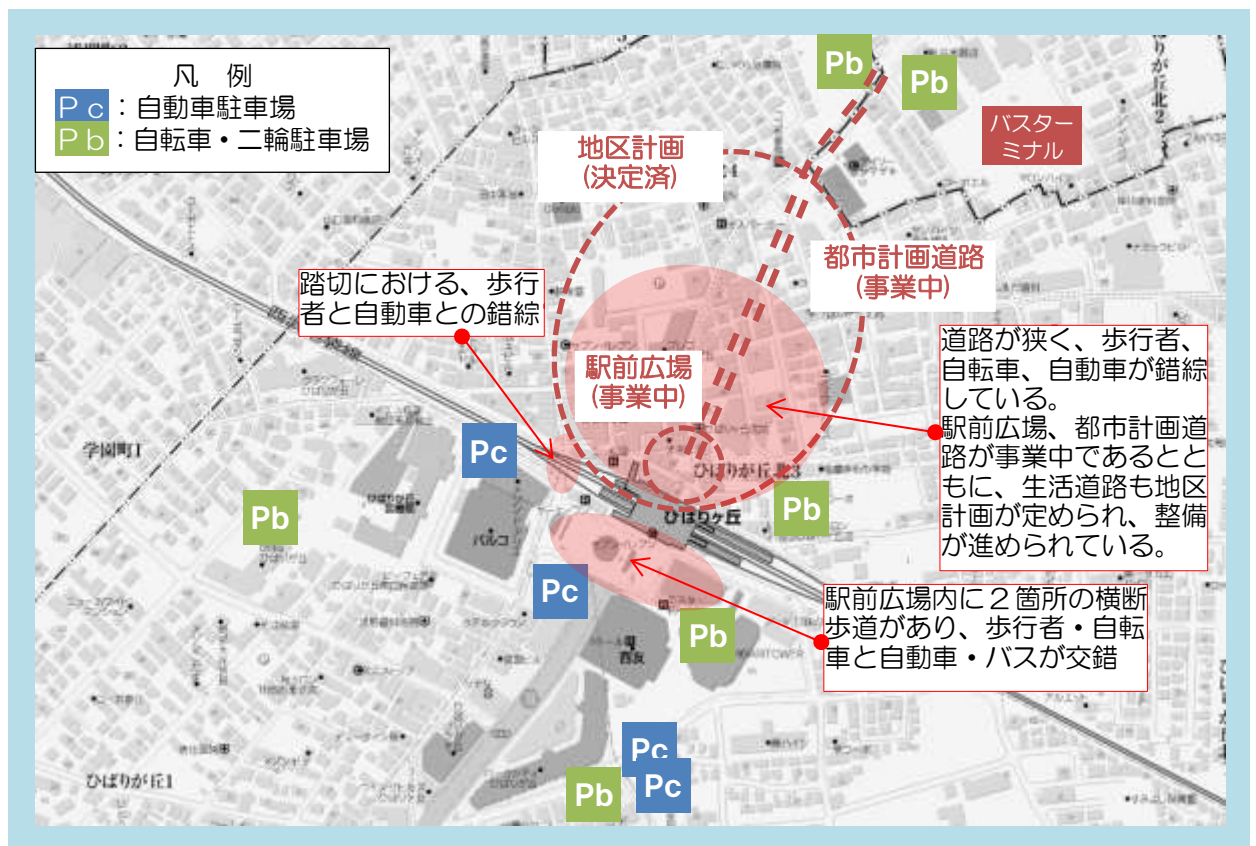
- ・北口については、①駅前広場内の歩行者動線とバス動線の交錯を改善するように、横断歩道位置やバス動線を検討し、併せてバスプール※、タクシープール※の配置も検討し、駅前広場内の再整備を検討します。②周辺道路の交通運用による動線の円滑化を関係機関と協議し検討します。③東側路上自転車駐車場の利用方法を含め、関係者と調整し、歩行空間確保を推進します。
- ・南口については、駅前広場及びアクセス道路の事業化を図ります。
- ・西武柳沢第4号踏切については長期的には鉄道立体化を目指しますが、速効対策として歩行者、自転車、自動車の錯綜が生じない対策を関係機関に協議、要請します。

※巻末用語解説参照

(2) ひばりヶ丘駅

①現状及び課題

- ・北口については、歩車の錯綜や路線バスが北口に入れないなどの課題がありますが、駅前広場及びアクセスする都市計画道路が事業中であり、また、地区計画により生活道路等も定められ整備が進んでいます。
- ・南口については、駅前広場、アクセスする都市計画道路とも整備が完了していますが、駅前広場内に2箇所の横断歩道があり、「歩行者・自転車」と「バス、タクシー、マイカー」とが交錯しています。
- ・駅西側のひばりヶ丘第1号踏切は、踏切幅員が比較的広くなっていますが、歩行者・自転車がが多く交通が錯綜しています。
- ・北口の自転車駐車場の一部は駅から離れ利便性が低い状況です。
- ・南口では、アクセス道路にパーキングメーター*が設置され違法駐車はあまりみられません。



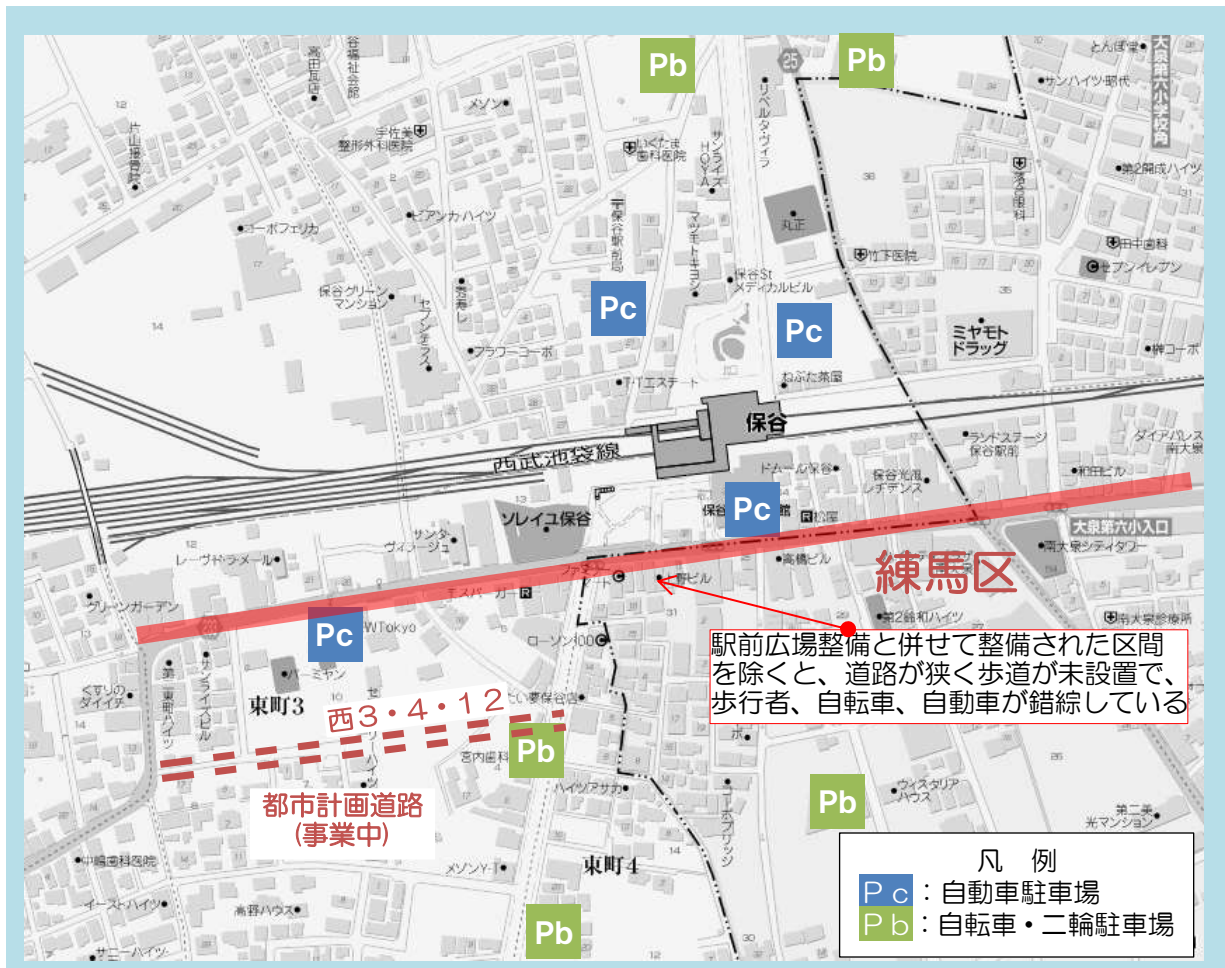
②事業化の方針

- ・北口については、事業中である駅前広場や都市計画道路の整備とともに、地区計画区域内の生活道路等の整備を目指します。駅から離れた自転車駐車場は、利便性の高い場所への再配置を検討し整備を図ります。
- ・南口については、駅前広場内の横断歩道位置やバス動線とともにバスプール、タクシープールの再配置を含めた再整備を検討・実現します。
- ・ひばりヶ丘第1号踏切については長期的には鉄道立体化を目指しますが、速効対策として歩行者、自転車、自動車の錯綜が生じない対策を検討、推進します。

(3) 保谷駅

①現状及び課題

- 北口は、駅前広場、アクセスする都市計画道路も整備済みであり、違法駐車、放置自転車もみられず、駅前広場内の歩行者と自動車の動線交錯もみられません。
- 南口は、駅前広場及びアクセスする都市計画道路が整備済みであり、違法駐車、放置自転車もみられず、駅前広場内の歩行者と自動車の動線交錯もみられません。
- 南口の鉄道に並行する駅前通りである保谷新道は、駅前広場整備と併せて整備された区間を除くと、幅員が狭く歩道が未設置で歩車が錯綜しています。現在、並行する西3・4・12が事業中となっています。



②事業化の方針

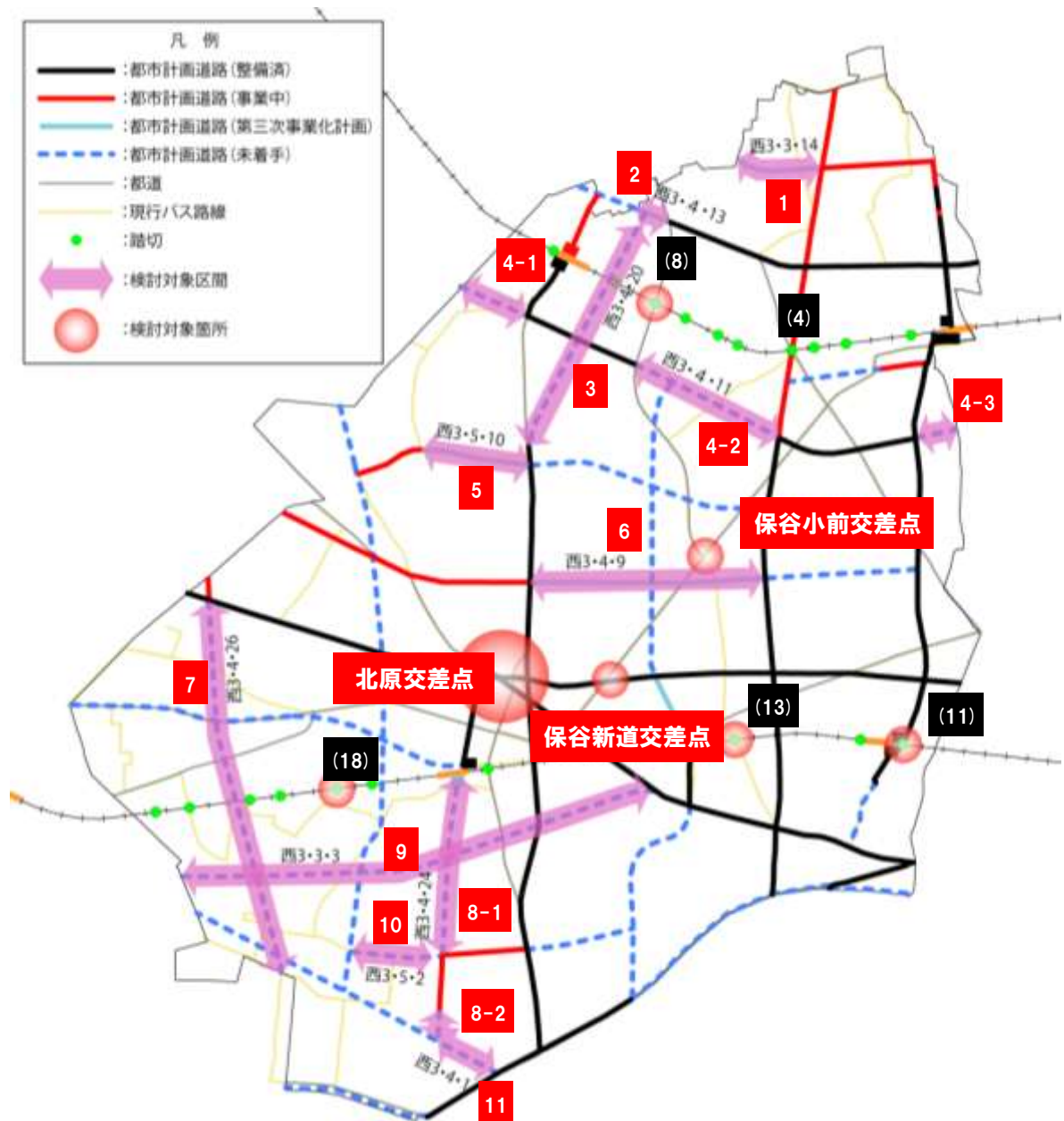
- 北口については、交通環境での課題は生じていないため、新たな課題が生じた場合に検討を行います。
- 南口については、①事業中の西3・4・12の整備を目指します。②関係機関と協議・調整しながら、西3・4・12整備後における保谷新道の歩行空間確保を検討します。

6.9 基本方針 9 骨格的幹線道路の効率的・効果的整備

市内の西部地域では、骨格的な南北道路・東西道路が、中央部の地域では、東西道路が不足しているため、周辺道路整備状況を踏まえ、効率的、効果的な整備を目指します。その他の地域についても骨格的な幹線道路の整備が途切れていることにより整備効果発現が不十分な区間については、整備を目指します。

自動車交通量の多い踏切について、鉄道立体化の検討対象区間を考慮し改良を目指します。顕著な渋滞が発生している交差点について、周辺道路整備状況を確認した上で改善を目指します。

検討対象区間は次のとおりです。



(1) 都市計画道路の整備

①現状

対象道路の現状は次のとおりです。

■隣接区間整備状況

NO	道路名	隣接区間の概況
1	西3・3・14	西3・3・14は、当該区間を除き市内の全区間が事業中である。隣接する埼玉県との連携が必要である。
2	西3・4・13	西3・4・13は、当該区間を除き市内の全区間が整備済みとなっている。新座市区間との連携が必要である。
3	西3・4・20	西3・4・20は、当該区間を除き市内の全区間が整備済みとなっており、隣接する武蔵野市区間も整備済みとなっている。当該区間の整備により、西武池袋線の南北地域が連絡する。
4-1 ~3	西3・4・11	西3・4・11は、市内では当該区間を除き整備済みとなっている。4-3では練馬区、4-1では東久留米市との連携が必要である。
5	西3・5・10	西3・5・10は、西3・4・25から団地交番前交差点の間が事業中である。東側を西3・4・20に連絡する必要がある。
6	西3・4・9	西3・4・9は、西側隣接区間の東久留米市区間では、整備済みないし事業中となっており、市内区間でも西側は事業中である。
7	西3・4・26	西3・4・26は、南側隣接区間の武蔵野市区間は、市境から五日市街道までの間が整備済みとなっており、北側隣接区間の東久留米市区間が事業中となっている。当該区間の整備により、新青梅街道、青梅街道、五日市街道が南北で連絡する。
8-1 ~2	西3・4・24	田無駅南口にアクセスする道路であり、南口駅前広場整備と一体的に整備することが効果的である。西3・4・1の東側区間の整備と一体的に整備することで五日市街道・井の頭通りと連絡する。
9	西3・3・3	東側隣接区間は、市内・練馬区区間とも整備済みである。西側隣接区間の小平市の一部区間は未着手であるが、小平市の都市計画道路までを含め整備されることで幹線道路に接続する。小平市との連携が必要である。
10	西3・5・2	向台町三丁目・新町三丁目地区では、地区計画により商業施設・集合住宅が整備され、自動車・人の発生集中拠点となっているため、幹線道路までアクセスできるように整備する必要がある。
11	西3・4・1	西3・4・24の整備と併せ、五日市街道・井の頭通りとのアクセスとなる区間である。

②事業化の方針

- 下表に示す、効率性評価・必要性評価を考え、道路整備計画において整備優先順位を具体的に検討し、事業化を目指します。
- 優先度の高い路線については、今後検討される都市計画道路の第4時事業化計画策定の中で優先整備路線となるよう、東京都との協議等を行います。
- 隣接区市における整備が必要とされる路線については、隣接区市と調整・協議し整備を目指します。

■各路線の効率性評価・必要性評価

NO	道路名	施行主体	効率性評価	必要性評価	他区市との連携
1	西3・3・14	都施行	延長が短い 西3・2・6や新座市区間との整備の一体化	骨格防災軸	重要
2	西3・4・13	都施行	延長が短い 西3・4・20や新座市区間との整備の一体化	代替路線がない	重要
3	西3・4・20	未定(複数市に跨る)	鉄道との交差あり	鉄道と交差する南北路線	
4	西3・4・11	未定(隣接区間は新みちづくり・まちづくりパートナー事業*により施行)	比較的延長が短い	代替路線がない	重要
5	西3・5・10	市施行	延長が短い	幹線道路までの接続	
6	西3・4・9	都施行	延長が短い	交通需要の多い中央部の東西道路	
7	西3・4・26	未定(複数市に跨る)	延長が長い	主要延焼遮断帯道路網が不足している地域	重要
8	西3・4・24	未定(市内路線)	比較的延長が長く西3・4・1の整備との一体整備が不可欠	道路網が不足している地域	
9	西3・3・3	未定(複数市に跨る)	延長が長い	骨格防災軸道路網が不足している地域	重要
10	西3・5・2	未定(市内路線、隣接区間は市施行)	延長が短い	発生集中拠点と幹線道路を結ぶ	
11	西3・4・1	未定(複数市に跨る)	比較的延長が短い が西3・4・24の整備との一体が不可欠	道路網が不足している地域	

※新みちづくり・まちづくりパートナー事業

地域のまちづくりや公共施設への連絡など、地域にとって重要な役割を果たす都道のうち、地元市町村からの整備要望が強い都市計画道路について、都と市が連携、協力して整備を行い、交通の円滑化、歩行者の安全性、利便性の向上など、地域のまちづくりに寄与することを目的とした事業

(2) 自動車交通量の多い踏切の対策

①現状

踏切の現状は次のとおりです。

■踏切の現状

番号	踏切道名、道路名等	都の位置づけ等	現状(交通規制、交通状況)
4	踏切道名：保谷第5号 道路名：西3・2・6(都道) 踏切幅員：9.0m	単独立体交差化 事業中	(事業中)
8	踏切道名：保谷第10号 道路名：保谷志木線(都道) 踏切幅員：9.5m	重点踏切 鉄道立体化検討対象区間(ひばりヶ丘～東久留米)	両側歩道にカラー舗装
11	踏切道名：武蔵関第5号 道路名：西3・4・16(市道) 踏切幅員：6.8m	重点踏切 鉄道立体化検討対象区間(井荻～東伏見)	両側歩道にカラー舗装
13	踏切道名：東伏見第4号 道路名：伏見稲荷通り(市道) 踏切幅員：7.1m	重点踏切 西3・2・6の整備	両側歩道にカラー舗装
18	踏切道名：田無第3号 道路名：府中道(市道) 踏切幅員：6.7m	重点踏切 鉄道立体化検討対象区間(田無～花小金井)	東側歩道にカラー舗装

※1：踏切幅員は平成19年1月データ

②事業化の方針

「踏切対策基本方針 東京都」における、抜本対策である鉄道立体化の検討対象区間については、これら抜本対策の実現を東京都等の関係機関に要請します。

しかし、鉄道立体化は、その実現まで長期間を要すものと考えられるため、抜本対策の支障とならないよう速効対策を検討します。

自動車通行空間及び歩行空間を確保するため、踏切幅員8.5m以上(普通自動車のすれ違いに必要な5.5mと、両側に歩行空間を1.5m)が望ましいですが、現地の状況から実現可能な対策を検討し実施します。

(3) ボトルネック交差点对策

①現状

交差点の現況は次のとおりです。

■交差点の現況

交差点名	現在の状況
保谷小前交差点	<ul style="list-style-type: none">保谷新道、保谷志木線、伏見稲荷通りのいずれの交差点流入部にも右折車線が設置されていない。「第2次交差点すいすいプラン 東京都」に基づき交差点改良事業中。
保谷新道交差点	<ul style="list-style-type: none">新青梅街道には右折レーンが設置されているが、保谷新道側には右折レーンが設置されておらず、時差式での信号制御となっている。「第2次交差点すいすいプラン 東京都」に基づき交差点改良事業中。
北原交差点	<ul style="list-style-type: none">幹線道路が交差し前後の交差点と近接している。周辺道路ネットワークと複数交差点における交通運用などによる検討が必要である。

②事業化の方針

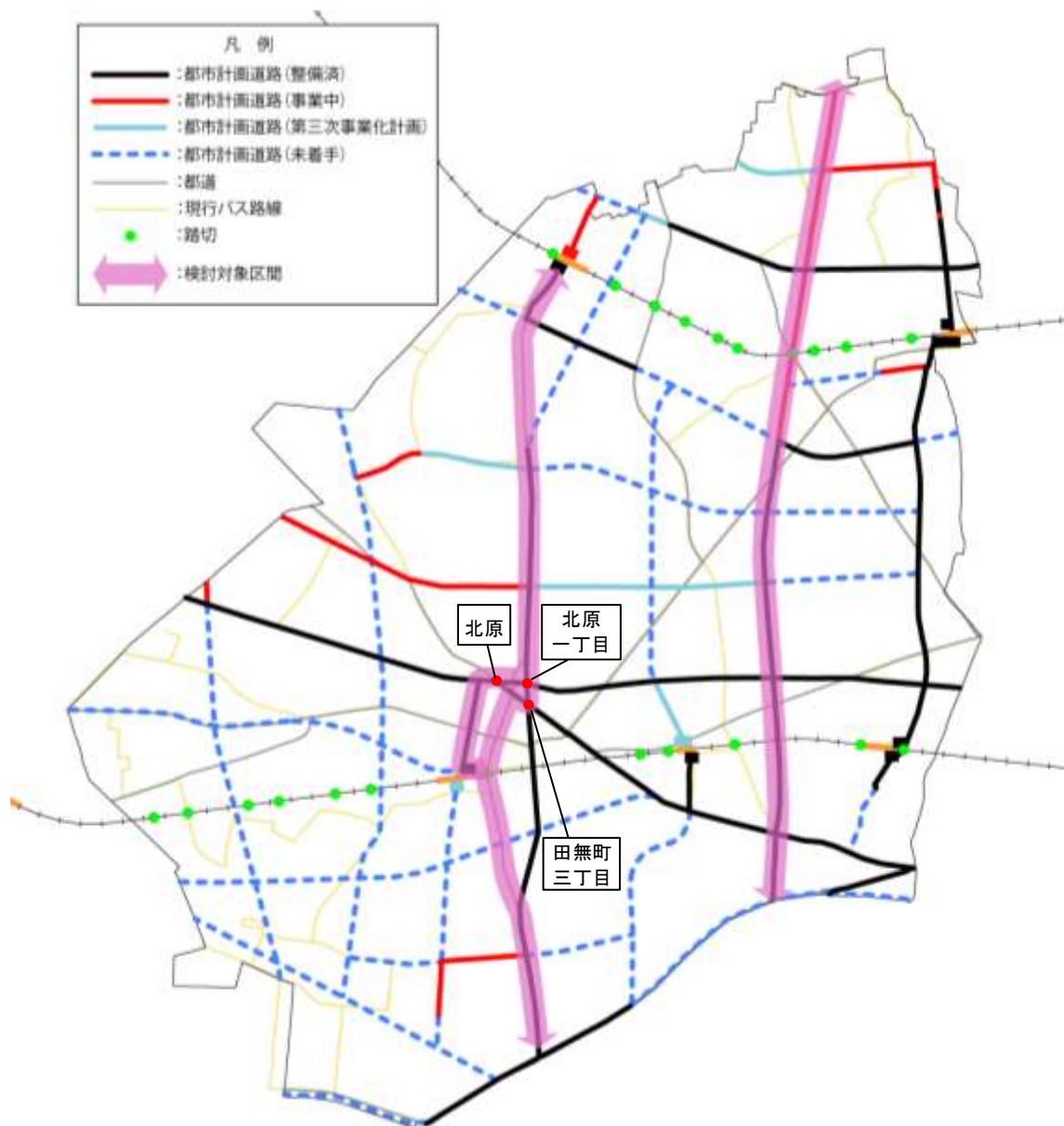
交差点の現況から次の方針でボトルネック交差点を改善します。

- 保谷小前交差点及び保谷新道交差点は、「第2次交差点すいすいプラン 東京都」に基づき交差点改良事業中です。事業完了後、対策効果を確認します。
- 北原交差点については、交差点改良だけでは渋滞緩和が困難と予想されるため、西3・4・9及び西3・3・3等の都市計画道路整備により交通集中を緩和します。

6.10 基本方針 10 幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施

バス路線のうち、路面公共交通幹線軸と位置づけた「田無駅～ひばりヶ丘駅間」、及び広域幹線バスである「ひばりヶ丘駅～(武蔵境通り)～市境」・「調布保谷線」について、ボトルネック交差点の改良、バスベイ整備、路線変更などを検討し、バス路線の円滑性・安全性の向上を目指します。



検討対象区間には、駅前広場(2箇所)、バス停(19箇所)のほか、交通状況に課題のある交差点(3箇所)があります。



(1) 駅前広場の改善

①現状と課題

■駅前広場内におけるバス動線と歩行者動線の交錯状況

駅前広場名	現在の状況	
ひばりヶ丘 駅南口		<ul style="list-style-type: none"> バス動線と自動車動線の交錯については大きな問題は見られない。 平面部においてバス動線と歩行者動線が交錯しており、安全性に課題がある。
田無駅北口		<ul style="list-style-type: none"> バスは武蔵境通りを北から南へ走行し、右折にて駅前広場へ進入する。踏切が空いた直後は右折車と直進車が交錯し、円滑性が阻害される。 平面部においてバス動線と歩行者動線が交錯しており、安全性に課題がある。

②事業化の方針

- ひばりヶ丘駅南口におけるバス動線と歩行者動線の交錯箇所については、横断歩道の位置やバス動線の見直しを検討し、併せてバスプール、タクシープールの再配置も含めた駅前広場の再整備を検討します。
- 田無駅北口の武蔵境通りから駅前広場への流入部における右折車滞留については、武蔵境通りを南から北へ直進する一般車交通量の削減（東側アンダーパスへの誘導等）を図ることにより解消を図ります。
- 田無駅北口におけるバス動線と歩行者動線の交錯箇所については、横断歩道の位置やバス動線の見直しを検討し、併せてバスプール、タクシープールの再配置も含めた、駅前広場の再整備を検討します。

(2) 交差点の対策

①現状と課題

「交通に関する市民アンケート調査 平成24年度実施」では、多くの市民が検討対象区間内の下表の3交差点を「問題箇所」に挙げています。新青梅街道の渋滞がバスを含む自動車交通の円滑性を阻害している要因と考えられます。

■市民アンケート調査における交差点に関する意見

交通状況に関する市民の回答	北原 一丁目	田無町 三丁目	北原	合計
交通渋滞がひどい	14	14	13	41
信号が多く渋滞している	3	3	2	8
道路幅員狭小による渋滞	1	1	4	6
朝の交通渋滞がひどい	1	1	3	5
北原交差点を中心とした交通集中			4	4
踏切による渋滞が多い	1	1	2	4
谷戸の交差点の交通集中	1	1	1	3
交差点の待機場所が狭い	1	1	1	3
青梅街道の道幅が狭いので危険	1	1	1	3
通過車両が集中	1	1	1	3
新青梅街道保谷方面から北原の交差点まで混雑している	1		1	2
新青梅街道青梅方面に向かう道路幅員が狭いので渋滞している	1		1	2
田無駅踏切が開かないため渋滞			2	2
交差点の渋滞			1	1
田無駅の交差点への車の流入が集中			1	1
自転車の信号無視		1		1
合計	26	25	38	

②事業化の方針

- 交通需要が集中していることから、交差点改良だけによる渋滞緩和は難しいと考えられるため、西3・4・9及び西3・3・3等の都市計画道路整備により交通集中を緩和します。

(3) バスベイ整備

①現状と課題

武蔵境通りにはバスベイ未設置の箇所がありますが、道路幅員が広いためバスの停車が一般交通に与える影響は小さい状況です。西 3・2・6 については全てのバス停にバスベイが設置されています。

■バス停へのバスベイ設置状況 武蔵境通り・谷戸新道（ひばりヶ丘駅～柳橋間）

バス停名称	武蔵境駅方面行き	ひばりヶ丘駅方面行き
ひばりヶ丘駅入口	なし（車道幅員広い）	なし（車道幅員広い）
谷戸	なし	なし
住友重機械工業前	あり	あり
谷戸小学校	あり	あり
谷戸住宅	あり	あり
小谷戸	なし（車道幅員広い）	なし（車道幅員広い）
北原二丁目	あり	あり
北原住宅	なし（車道幅員広い）	あり
中央通り	なし（歩道なし）	
富士見橋	なし（車道幅員広い）	なし（歩道なし）
向台一丁目	あり	あり
至誠学舎東京前	あり	あり
柳橋	あり	あり

■バス停へのバスベイ設置状況 西 3・2・6（中町一丁目～伏見通り間）

バス停名称	三鷹駅方面行き	保谷駅方面行き
中町一丁目	あり	あり
中町六丁目	あり	あり
保谷中学校	あり	あり
富士町六丁目	あり	あり
東伏見稲荷神社	あり	あり
伏見通り	あり	あり

②事業化の方針

- 武蔵境通りのバスベイ未設置箇所には、①車道幅員が広い箇所、②車道幅員は狭いが歩道が設置されている箇所、③歩道が設置されていない箇所の 3 種類があります。車道幅員が広く、停車中のバスを後続の一般車が対向車線に出ることなく追い越しできる箇所については、整備の優先度は低いと考えます。円滑性だけでなく安全性にも課題のある歩道未設置箇所の改善を優先課題とし、関係機関に安全性確保に向けた整備を要請します。なお、バスベイ整備の際には、自転車とバス乗降者の錯綜が生じないように配慮します。
- 西 3・2・6 の事業中区間については、将来的なバス路線の配置について事業者と協議しつつ、バスベイ整備を関係機関に要請します。

6.11 基本方針 11 バス交通の利便性の向上

新たな公共交通の必要性や運行の可能性を見据えながら、バス交通について次の利便性の向上を目指します。

- ・バス運行情報提供の改善
- ・バス停の環境整備
- ・コミュニティバスの運行路線の見直し
- ・バスの乗継ぎ利便性の改善
- ・バス利用を促進する普及啓発活動

(1) バス運行情報提供の改善

①現状と課題

- ・路線バスの情報（利用方法、乗場案内、運行情報等）は交通事業者ごとに提供されていることから、市民にとって市内交通網の全体像がわかりづらいものとなっています。利便性向上のためには、バス路線情報の一元化が必要です。
- ・バスロケーションシステム*の導入が事業者により進められていますが、その利用可能路線の拡大（車載器設置車両台数の増加、バス停における接近情報表示器の設置等）を図るとともに利用者へのバスロケーションシステム自体の周知が必要です。

②事業化の方針

- ・民間バス事業者が運行する路線やコミュニティバス路線を含む市内公共交通の情報を一元化した「公共交通マップ」の作成を検討し実施します。

のりば		系統番号	行き先	経由地	運行回数	運行会社
北口	1	特51 特56 花09	昭和病院 大沼団地 多摩六都科学館	青柳街道 昭和病院 小平合良庁舎	A B C	立山バス 関東バス
	2	吉64	吉祥寺駅北口	田原駅入口	B	西武バス
	3	花01 花02 清03・清03-1	久留米西団地 満山岩楽所 清瀬駅前口	花小金井5丁目 花小金井5丁目	A A C	
入口	4	武12 武13 武14 武15	武蔵小金井駅	嘉悦大学入口	A	西武バス

【事例】小平市公共交通マップ

- ・コミュニティバスを含む市内（一部市外を含む）全路線の路線図を掲載
- ・コミュニティバスの時刻表を掲載
- ・主要区間の所要時間を掲載
- ・バスの乗り方・乗車券情報等を掲載
- ・小平市都市開発部が作成
- ・運行回数の目安（A～C）を掲載
A：平日日中1時間に4本以上程度
B：平日日中1時間に2～3本程度
C：平日日中1時間に1本以下程度

※巻末用語解説参照

- ・東京都バスロケーションシステム整備等計画協議会（東京都、国土交通省、一般社団法人東京バス協会及び4事業者により構成）が策定した生活交通改善事業計画（バスロケーションシステム整備事業計画）に基づく利用者の利便性向上への取り組みを推進します。

(2) バス停の環境整備

①現状と課題

- ・バス停にベンチや上屋が設置されている箇所は少なく、そのため足腰の悪い方や雨天時に利用する方の利用環境が低下しています。また、歩道幅員が狭い箇所では車椅子使用者の乗降が困難となっています。
- ・狭い歩道上に、事業者ごとに設置されたバス停ポール*が乱立している箇所がみられます。

■田無町三丁目バス停の例



②事業化の方針

- ・都市計画道路など、幅員が広い道路を整備する際には、車椅子使用者のスムーズな乗降や上屋・ベンチの設置が可能なように歩道幅員を確保し、バス事業者が積極的に上屋・ベンチを整備できるようにします。また、既存の運行経路では、効率的かつ計画的な整備を目指し、利用者数・利用者属性・運行本数等を踏まえた整備方針（整備優先順位の考え方等）を検討し、設置を要請します。

■上屋・ベンチ整備済バス停の例（中町六丁目）



※巻末用語解説参照

- 乱立するバス停ポールについては、バス事業者と調整しながら対策を検討します。歩道幅員が狭い箇所や歩道が設置されていない箇所など、安全性に課題のある箇所から優先的に取り組みます。

バス停ポール集約の事例（群馬県前橋市 新前橋駅前）

集約前



のりば1箇所に4つのポールが乱立

集約後



のりばを2箇所に分け、1ポールに2事業者の情報を掲載

群馬中央バス		関越交通	
高210	高210	高210	高210
前橋駅	高崎駅	前橋駅	高崎駅
21	11	21	11
41	31	41	31
51	41	51	41
61	51	61	51
71	61	71	61
81	71	81	71
91	81	91	81
101	91	101	91
111	101	111	101
121	111	121	111
131	121	131	121
141	131	141	131
151	141	151	141
161	151	161	151
171	161	171	161
181	171	181	171
191	181	191	181
201	191	201	191
211	201	211	201

時刻表表示例

(3) コミュニティバスの運行経路の見直し

①現状と課題

- ・コミュニティバスの運行経路は、道路整備の進捗に伴う民間路線バスの新規路線や路線変更により、見直しが必要となります。また需要の変化を踏まえ、ダイヤの見直しが必要です。

②事業化の方針

- ・道路整備の進捗に伴うコミュニティバス路線の改廃については、民間路線バス事業者の運行の有無により西東京市地域公共交通会議にて協議・検討を行います。
- ・運行ダイヤについては利用実績に基づき見直しを行います。

(4) バスの乗継ぎ利便性の改善

①現状と課題

- ・バスとバスの乗継ぎができるバス停の情報提供が不十分なため、乗継ぎが有効に活用されていません。

②事業化の方針

- ・バスの乗り継ぎについては、事業者割引（1日乗車券等）の活用を周知することにより、乗り継ぎ利用時の割高感軽減を図りつつ、バス車内等で乗継ぎ案内を情報提供するなど、乗継ぎを促進する施策を検討、推進します。

(5) バス利用を促進する普及啓発活動

①現状と課題

- ・事業者によるルートマップ配布等を通じた利用促進策は行われていますが、市内バス路線全体の利用促進に向けた普及啓発活動は行われていません。

②事業化の方針

- ・バス利用を促進するためには、情報提供等を行うことが有効と考えられます。今後、以下のような情報提供について具体策を検討し、実施します。
 - 市内バス路線に関する情報を集約した公共交通マップの配布
 - 西東京市ホームページに「バス情報提供ページ」を設け、コミュニティバスと民間路線バスの情報を提供
- ・バス利用を促進するため、輸送サービス以外でバスの魅力を高める工夫（沿線の児童によるバス停音声案内等）を検討、推進します。
- ・高齢者のバス利用を促進するため、運転免許自主返納者の増加を目指します。広報誌等を通じて「運転経歴証明書」の存在とその特典を周知するとともに、免許返納のきっかけをつくる取り組み（コミュニティバスお試し乗車券の配布等）を検討、推進します。

■警視庁・東京都による運転免許自主返納のサポート

- 運転免許を返納した方は、「運転経歴証明書」を申請することができます。
- 「運転経歴証明書」は、運転免許を返納した日からさかのぼって5年間の運転に関する経歴を証明するもので、これまで安全運転に努めてきた証明や記念の品となるものです。
- 「運転経歴証明書」を提示することにより、高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟店や美術館などで、様々な特典を受けることができます。

【運転経歴証明書】

氏名	日 本 花 子	昭和10年03月10日生
住所	東京都千代田区霞が関2-1-2	
交付	平成24年04月01日 12345-1	
運 転 経 歴 証 明 書 (自動車等の運転はできません)		
番号	第 12345 67891 01 号	
二種	平成00年00月00日	種 類
他	昭和00年09月01日	大 型 特 別 二 輪 車
三種	平成00年00月00日	原 付 二 輪 車
		〇〇〇〇〇 公安委員会

出典:警視庁 web(<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/hennou/hennou.htm>)

6.12 基本方針 12 歩行者・自転車空間の計画的整備推進

歩行者・自転車空間の整備は、東京都が平成 24 年 10 月に公表した「東京都自転車走行空間整備推進計画」、国土交通省・警察庁が平成 24 年 11 月に公表した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえながら、新たな都市計画道路の整備に合わせて行うことを基本とし、都市計画道路の整備済区間については空間再配分が可能な区間について、モデル整備をすることを推進します。また、自転車の適正な利用を促すサイン整備等も推進します。

(1) 整備済み都市計画道路の幅員構成の現状

平成 25 年 4 月に一部供用開始した西 3・2・6 では、片側 10m の環境施設帯*を設け、その中に歩行者と自転車の通行空間が確保されています。また、西 3・4・23 の一部区間では自転車通行帯が設置されています。

その他の道路については、歩道幅員が片側 1.5~3.5m であり、整備済み都市計画道路の多くは、歩行者・自転車空間を十分には確保できていません。



※巻末用語解説参照

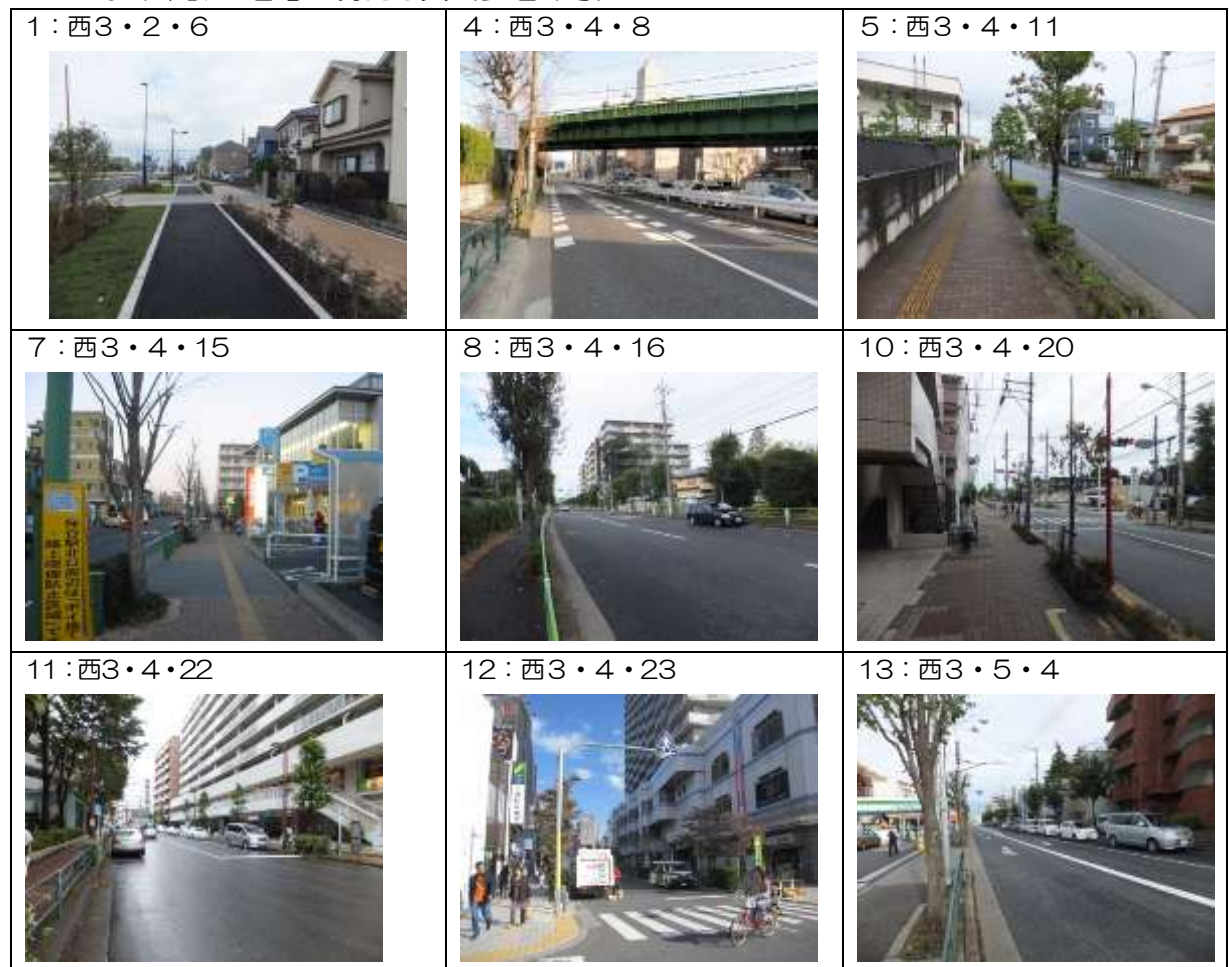
■都市計画道路（整備済、一部整備済）の概要

NO	道路	計画※1		歩道等の現況 幅員 (m) ※2	備考
		幅員 (m)	車線数		
1	西3・2・6	20~36	4	環境施設帯（歩道、植栽帯等）10（上・下）	
2	西3・3・3	25~36	4	1.5（上・下）	
3	西3・4・5	16	2	2.7（下のみ）	
4	西3・4・8	20	4	2.5	
5	西3・4・11	16	2	3.5（上・下）	
6	西3・4・13	16	2	3.5	
7	西3・4・15	16	2	2.0（上・下）	保谷駅北口交通広場
8	西3・4・16	16	2	3.5	東伏見駅北口交通広場 保谷駅南口交通広場
9	西3・4・17	16	2	2.5	東伏見駅南口交通広場
10	西3・4・20	16~20.5	2	3.0（上・下）	
11	西3・4・22	16	2	2.0（上・下）	ひばりヶ丘駅南口交通広場
12	西3・4・23	16	2	青梅街道より、北側： 2.5、南側：3.5	田無駅北口交通広場
13	西3・5・4	15 18	2 4	2.0（上・下） 1.9（上・下）	

※1 統計にしとうきょう（平成24年版）

※2 H22 道路交通センサス箇所別基本表、西東京市資料

■主な都市計画道路の現況写真（歩道部等）



(2) 東京都自転車走行空間整備推進計画

「東京都自転車走行空間整備推進計画」では、自転車走行空間を整備するため、自転車道や自転車専用通行帯などの整備手法と、車道幅員や歩道幅員などの道路構造、及び駐停車や荷捌きの需要など道路利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした整備手法の選定の考え方や、安全性・利便性向上の視点から選定した既設道路における優先整備区間が示されています。

優先整備区間を選定する視点としては、①自転車交通量が多く事故の危険性がある区間、②自転車乗入台数が多い駅周辺の区間などが挙げられており、西東京市内における自転車交通需要は、主要駅周辺等で多く、田無駅、ひばりヶ丘駅、保谷駅については、自転車流入台数（実駐車台数＋放置自転車台数）が多い都内主要 50 駅となっています。

また、市内では西 3・4・11 の西側整備済み区間が優先整備区間に位置づけられています。

(3) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

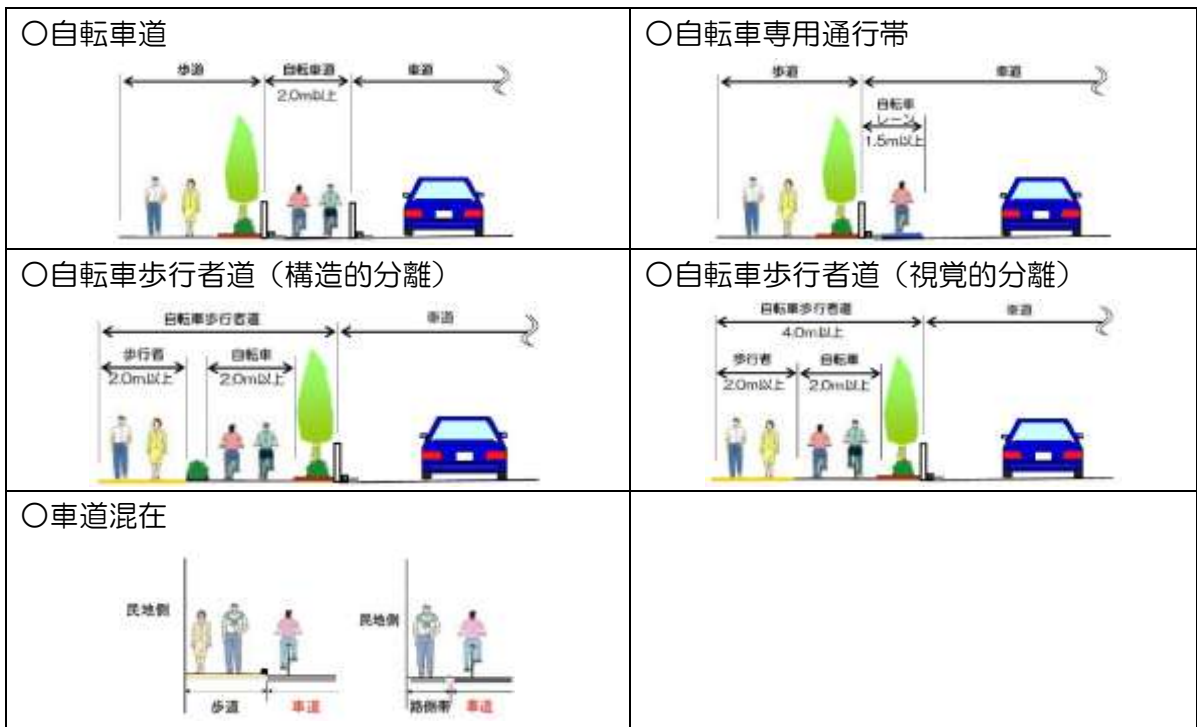
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 24 年 11 月 国土交通省」では、自転車ネットワーク計画の作成手順や自転車通行空間設計の基本的な考え方等が提示されています。自転車は「車両」である原則に基づき、自転車が車道通行するための基本的な整備形態として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の 3 パターンが提示されています。整備形態の選定にあたっては、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、交通状況等を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討すべきことが示されています。

(4) 整備手法

歩行者・自転車空間の整備にあたっては、「東京都自転車走行空間整備推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示されている自転車空間整備の考え方を参考に、道路の構造（幅員構成）や利用状況（交通量、自動車走行速度、駐停車需要等）を踏まえ、各道路に適した整備手法（自転車道、自転車専用通行帯等）を決定します。

なお、自転車は「車両」であるという原則に基づき、自転車が車道通行する整備形態が基本となります。

■歩行者・自転車空間の整備イメージ



※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 24.11 国土交通省・警察庁」
「東京都自転車走行空間整備推進計画 平成 24.10 東京都」より抜粋

(5) 事業化の方針

歩行者・自転車空間の整備においては、今後、自転車空間を確保していくことが重要です。西東京市の道路事情から次の方針で歩行者・自転車空間を整備していきます。

①都市計画道路の整備に併せた歩行者・自転車空間の確保

歩行者・自転車空間は、都市計画道路の整備に併せて必要性を検証し確保することを基本とします。

- ・都市計画道路を新たに整備する際には、自転車交通及び自動車停車需要等の実態を把握し、自転車空間の整備を検討します。

②整備済み都市計画道路の空間再配分

整備済み都市計画道路にあっては次のように歩行者・自転車空間を確保していきます。

- ・歩行者や自転車が集中し、それらの通行空間が十分確保されていない道路においては、自転車交通及び自動車停車需要等の実態を把握し、道路空間の再配分により、自転車空間を確保します。

- ・自転車通行モデル区間の整備により、自転車利用の適正化等を推進し、他路線へ展開を行っていきます。

※西3・4・16のモデル路線化の例

西3・4・16は、保谷駅南口と東伏見駅北口を南北につなぐ整備済みの都市計画道路（幅員16m、2車線）です。歩道部の幅員は植栽帯を含め片側2m程度あり、車道部には自転車の通行空間が確保可能な幅員が十分あります。そこで、歩道部は現状のままとし、車道部の歩道寄りに自転車専用通行帯を設置して自転車の通行空間を確保する等の整備が考えられます。

■西3・4・16の現況



■整備イメージ
(西3・4・23)



③自転車利用に関するサイン整備

自転車の右側通行禁止や歩道通行する場合は徐行や押して歩くなどの原則について、地域住民、学校等の関係者と連携し、すべての道路利用者に対して、自転車利用ルールの周知徹底を図ります。

また、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールをわかりやすく伝えるため、路面表示・着色や看板について、色彩の統一をはじめ視覚的に工夫されたデザインとなるよう努めます。

■歩行者及び自転車の通行位置の明示（西3・2・6）

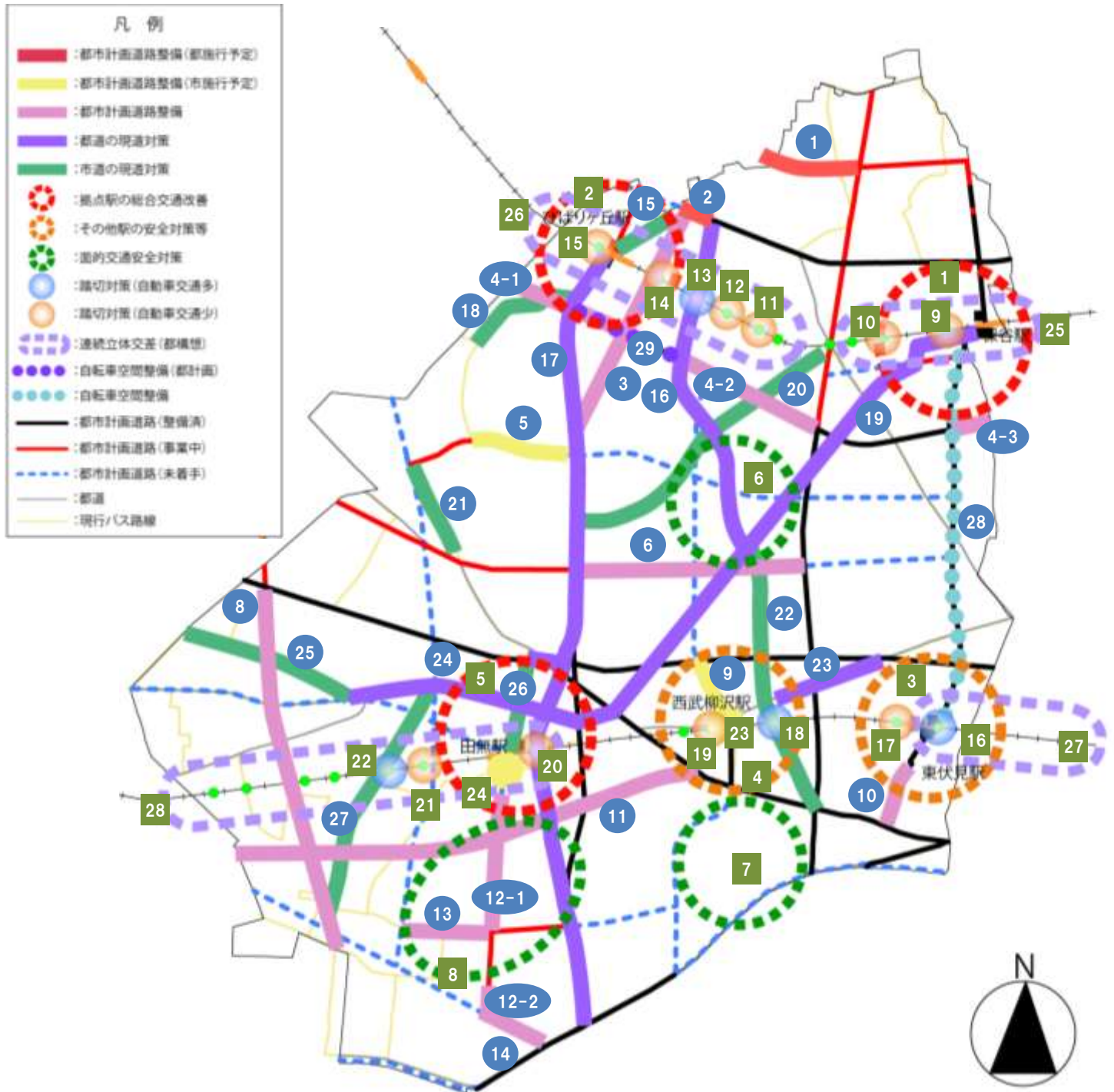
【路面表示・着色及び看板】



7. 施策総括

新たに着手すべき交通施策のうち、具体的な箇所を示したものが次図です。また、具体的な箇所ではなく包括的な施策を含め、施策を事業レベルで整理したものを次頁以降に示します。

なお、交通計画は、交通施策・事業の方針を示すものであり、具体事業内容や事業実施スケジュール等は、道路整備計画や交通安全計画など個別計画にて検討するものとします。



■道路区間関連事業一覧（●番号）

箇所・地区の事業	基本方針											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1 西3・3・14 整備	●								●			
2 西3・4・13 整備									●			
3 西3・4・20 整備									●			
4-1~3 西3・4・11 整備									●			
5 西3・5・10 整備									●			
6 西3・4・9 整備									●			
8 西3・4・26 整備	●								●			
9 西3・4・18 整備							●					
10 西3・4・17 整備							●					
11 西3・3・3 整備	●								●			
12-1~2 西3・4・24 整備							●		●			
※12 西3・4・24 田無駅から西3・3・3							●	●	●			
13 西3・5・2 整備									●			
14 西3・4・1 整備									●			
15 ひばりが丘北通り 道路改良					●							
16 保谷志木線 道路改良					●							
17 武蔵境通り・谷戸新道 バスベイ整備										●		
※17 武蔵境通り 田無駅南口付近 道路改良					●							
18 中原通り 道路改良					●							
19 保谷新道 道路改良					●							
※19 保谷新道 西武池袋線並行区間 道路改良					●			●				
※20 横山道 道路改良					●							
※20 フラワー通り 道路改良					●							
21 六角地蔵通り 道路改良					●							
22 伏見稲荷通り 道路改良					●							
23 富士街道 道路改良					●							
24 青梅街道 道路改良					●							
25 東京街道 道路改良					●							
26 農協前通り 道路改良					●							
27 府中道 道路改良					●							
28 西3・4・16 自転車走行空間整備												●
29 西3・4・11 自転車走行空間整備												●

■ 駅・踏切・ボトルネック等関連事業一覧 (■ 番号)

箇所・地区の事業	基本方針											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1 保谷駅周辺												
バリアフリー化				●								
保谷新道交通運用改善								●				
2 ひばりヶ丘駅周辺												
バリアフリー化				●								
南口駅前広場再整備								●		●		
北口自転車駐車場整備								●				
3 東伏見駅周辺 (バリアフリー化)				●								
4 西武柳沢駅周辺 (バリアフリー化)				●								
5 田無駅周辺												
バリアフリー化				●								
北口駅前広場再整備								●		●		
6 泉町三丁目・保谷一丁目 安全対策					●							
7 柳沢二丁目・三丁目 安全対策					●							
8 向台町二丁目三丁目・新町五丁目 安全対策					●							
9 保谷第1号踏切 速効対策						●						
10 保谷第3号踏切 速効対策						●						
11 保谷第8号踏切 速効対策						●						
12 保谷第9号踏切 速効対策						●						
13 保谷第10号踏切 速効対策								●				
14 保谷第11号踏切 速効対策						●						
15 ひばりヶ丘第1号踏切 速効対策						●	●					
16 武蔵関第5号踏切 速効対策								●				
17 東伏見第1号踏切 速効対策						●						
18 東伏見第4号踏切 速効対策								●				
19 西武柳沢第1号踏切 速効対策						●						
20 西武柳沢第4号踏切 速効対策						●	●					
21 田無第2号踏切 速効対策						●						
22 田無第3号踏切 速効対策								●				
23 西武柳沢駅北口駅前広場 整備							●					
24 田無駅南口駅前広場 整備							●	●				
25 鉄道立体化 (大泉学園～保谷駅付近)						●						
26 鉄道立体化 (ひばりヶ丘～東久留米駅付近)						●		●				
27 鉄道立体化 (井荻～東伏見駅付近)						●		●				
28 鉄道立体化 (田無～花小金井駅付近)						●		●				

■包括的事業一覧（施策展開図に表記なし）

箇所・地区の事業	基本方針											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
生活道路整備												
制度設計		●										
制度による整備		●										
ユニバーサルデザインタクシーの導入促進												
生活交通ネットワーク計画策定協議会設置			●									
助成制度の創設			●									
講習会開催			●									
地域公共交通会議におけるコミュニティタクシーの導入検討			●									
自転車利用ルール・マナーの周知・啓発				●								
バス運行情報提供の整備											●	
バス停環境整備											●	
コミュニティバスの見直し											●	
バスの乗継ぎ利便性の改善											●	
バス利用を促進する普及啓発活動											●	
都市計画道路の整備に併せた歩行者・自転車空間の整備												●
整備済み都市計画道路の空間再配分												
他の都市計画道路への展開												●
自転車利用に関するサイン整備												●

8. 進行管理計画

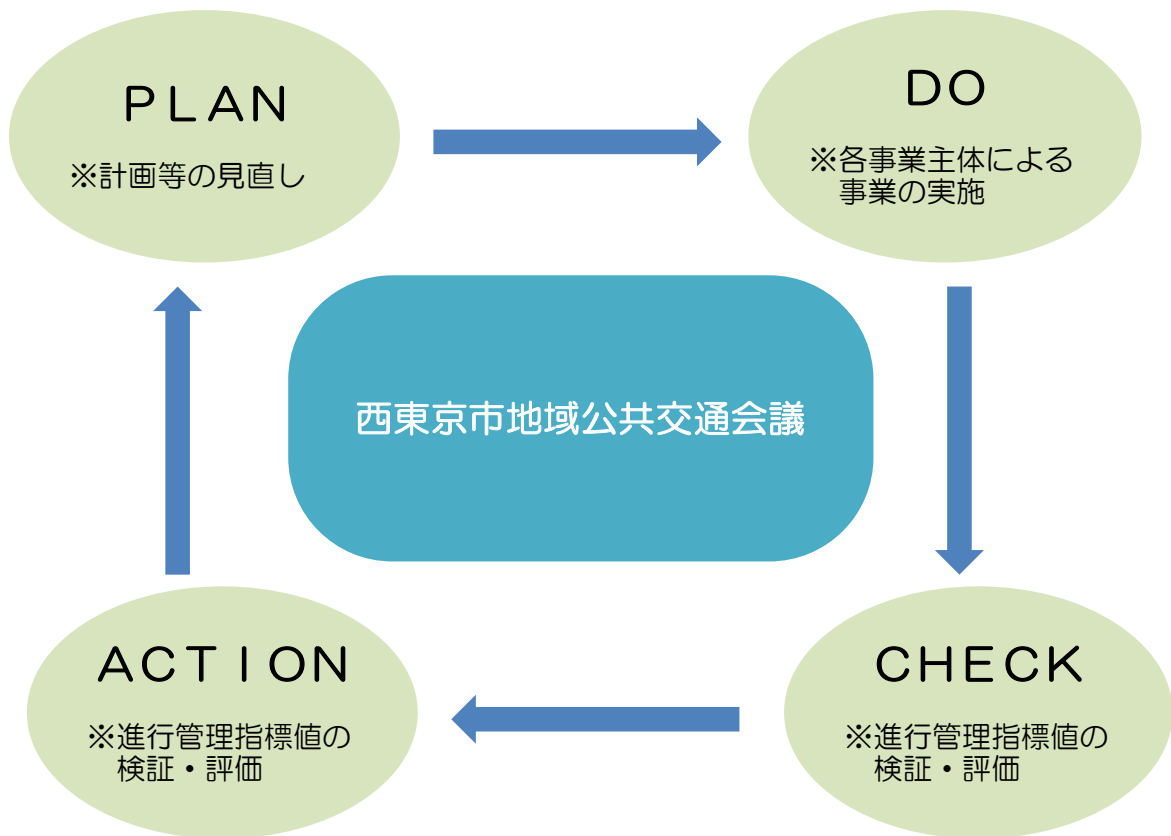
(1) 計画策定後の進行管理

計画策定後、計画した施策が計画どおりに実施されているか、計画目標が適正に達成されているかを定期的に検証、評価し、改善していく進行管理（PDCAサイクル）が不可欠です。そのため、進行管理体制及び進行管理指標を次のように定めます。交通計画における進行管理は計画目標に対する達成度を基本としますが、事業の具体内容・スケジュールが個別計画で検討されることから、個別計画を踏まえ進行管理を行います。

① 進行管理体制

進行管理は、「西東京市地域公共交通会議」において、事業の実施状況、計画目標達成度を検証、評価します。一般に地域公共交通会議は、公共交通に関する事項を主務としますが、西東京市では交通計画に掲げられた施策の計画推進も実施する組織となっています。この会議は随時開催されますが、交通計画の進行管理については、1回/年を基本とします。

■ 進行管理体制とPDCAサイクル



② 進行管理指標

進行管理指標は、次の「成果指標」と「モニタリング指標」の2つとします。

指標名称	内容	計測時期
成果指標	<ul style="list-style-type: none"> 計画目標（5つの基本目標）の達成度の指標 市民にわかりやすく、達成度を的確に示す指標 	3～5年間隔
モニタリング指標	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗状況を把握できる指標 データ収集が容易な指標 	1回/年

(2) 成果指標及びモニタリング指標

成果指標及びモニタリング指標は次のとおりとします。成果指標については、3～5年ごとに計測することとしますが、事業に着手しても整備が完了していない施策が想定されます。そのため、モニタリング指標により事業進捗を確認し、成果指標は適宜選択するものとします。

■成果指標

基本目標	指標	データ取得方法
1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	①災害に強いみちづくりへの満足度 ②UDタクシー台数 ③交通空白地区人口	・アンケート調査 ・事業者データ ・バス路線位置、国勢調査人口
2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現	①駅前周辺歩行者、自転車交通事故件数 ②整備対象主要生活道路の歩行者、自転車事故件数 ③踏切事故件数	・警視庁所有データ
3 安全で利便性の高い駅前周辺交通環境の実現	①駅前広場及び駅前広場アクセス道路が整備された駅（箇所）の乗降人員の市内全駅乗降人員に対する割合 ②拠点駅における満足度	・アンケート調査
4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	①代表道路（新青梅街道・青梅街道、武蔵境通り）における旅行速度	・道路交通センサス ・旅行速度調査
5 マイカーに頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	①バス（路線バス、コミュニティ交通）公共交通利用者数 ②自転車空間確保区間走行台キロ	・事業者データ ・自転車交通量調査

■モニタリング指標

基本目標	基本方針	指標
1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	1 防災・減災に効果的な都市計画道路の整備	①整備対象道路計画に対する事業着手、整備完了延長割合
	2 まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保	①生活道路整備の制度設計 ②上記制度の活用件数
	3 移動制約者の外出支援策の推進	①UD導入促進策の実現状況 ②交通空白面積
2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現	4 駅及び駅周辺の安全な歩行空間確保の推進	①バリアフリー計画策定駅数 ②上記での事業実現状況 ③自転車利用ルール・マナー策実施状況
	5 都市計画の補完道路の交通環境改善の推進	①整備対象生活道路の事業着手、整備完了の延長割合 ②整備対象地区の実施箇所割合
	6 生活交通が主な踏切の安全対策の推進	①対象踏切の事業実施箇所割合
3 安全で利便性の高い駅前周辺交通環境の実現	7 未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備	①事業着手割合 ②事業完了割合
	8 拠点駅における総合交通環境改善の推進	①各拠点駅ごとの事業実施状況
4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	9 骨格的幹線道路の効率的・効果的整備	①対象都市計画道路の事業着手延長割合 ②対象都市計画道路の事業完了延長割合
	10 幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施	①駅前広場の動線改善箇所 ②バスベイ整備箇所数
5 マイカーに頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	11 バス交通の利便性の向上	①バス運行情報提供実施状況 ②バス停のベンチ・上屋設置箇所数 ③バス停ポール統一箇所数 ④コミュニティバスの見直し実施状況 ⑤乗継ぎ利便性の改善策実施状況 ⑥バス利用普及啓発策の実施状況
	12 歩行者・自転車空間の計画的整備推進	①新規整備都市計画道路の自転車空間設置割合 ②モデル路線の整備延長 ③整備済み都市計画道路の自転車空間設置割合 ④自転車利用に関するサイン整備箇所数

(3) 成果指標の現状

計画期間内に着手する事業は個別計画にて検討されることから、成果指標については具体的な目標値を設定せず、現状より改善することを目指します。

基本目標	指標	現況値		データの出典
1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	①災害に強いみちづくりへの満足度	6.2%		・市民アンケート調査（平成 24 年度）※1
	②UDタクシー台数	データ収集・集計が必要		・事業者データ
	③交通空白地区人口	鉄道駅勢圏を 1km とした場合	2.0%	・平成 25 年 10 月時点でのバス停位置 ・平成 22 年国勢調査メッシュ人口
鉄道駅勢圏を 300m とした場合		9.9%		
2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現	①駅周辺歩行者、自転車交通事故件数	データ収集・集計が必要		・警察所有データ
	②整備対象主要生活道路の歩行者、自転車交通事故件数			
	③踏切事故件数			
3 安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現	①駅前広場及び駅前広場アクセス道路が整備された駅（箇所）の乗降人員の市内全駅乗降人員に対する割合	61.9%		・駅別乗降人員（2012 年度）
	②拠点駅における満足度	田無駅	62.4%	・市民アンケート調査（平成 24 年度）※2
		ひばりヶ丘駅	66.8%	
保谷駅		64.9%		
4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	①代表道路（新青梅街道・青梅街道、武蔵境通り）における旅行速度	新青梅街道	15.3km/h	・平成 22 年道路交通センサス（混雑時平均旅行速度）※3
		青梅街道	14.9km/h	
		武蔵境通り	14.6km/h	
5 マイカーに頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	①バス（路線バス、コミュニティ交通）公共交通利用者数	49,864 人/日		・平成 20 年パーソナリティ調査 ※4
	②自転車空間確保区間走行台キロ	実測調査が必要		・自転車交通量調査

※1：「災害に強い道づくり」について「満足」「やや満足」と回答した人の割合。算出の母数には「わからない」と回答した人、無回答の人を含まない。

※2：「鉄道による市内の移動しやすさ」について「満足」「やや満足」と回答した人の割合を駅別に再集計した結果。算出の母数には「利用しない」と回答した人、無回答の人を含まない。

※3：混雑時平均旅行速度は区間別・上下方向別に算出されており、評価対象区間は複数区間にわたっていることから、指標値は対象区間・上下両方向の加重平均値とした。

※4：バスを代表交通手段とする市内発生・集中トリップ、及び市内各駅の端末交通手段としてバスを利用したトリップの合計値

參考資料編

参考資料1 交通の現状と課題

1. データからみた交通分野別の現状と課題

西東京市の交通需要見通しと上位計画から、西東京市の交通課題を次の視点で整理しました。

- ①道路整備による道路交通混雑の緩和
- ②局所的混雑箇所の改良
- ③交通安全性の向上
- ④鉄道駅の交通結節機能の向上
- ⑤公共交通サービスの向上
- ⑥防災性の向上

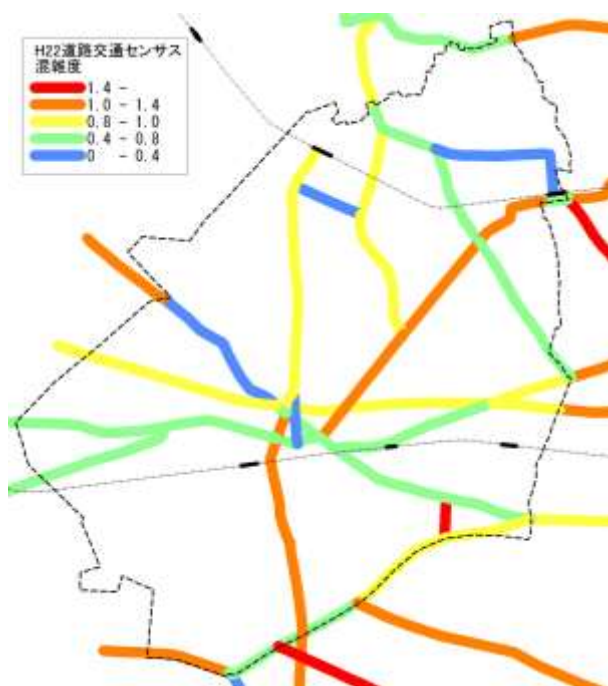
(1) 道路整備による道路交通混雑の緩和

市内の道路交通量は、全般的に減少傾向となっておりますが、新青梅街道、所沢街道や武蔵境通りなど一部路線では交通量が増加しています。

東西方向道路では、新青梅街道（東部）、五日市街道、富士街道等の混雑度^{*}が 1.0 を越えています。南北方向道路では、武蔵境通り、保谷新道等の混雑度が 1.0 を越えています。

都市計画道路整備率は、平成 18 年 3 月時点では 30.7%、平成 25 年 3 月では 37.8%と増加しましたが依然低い状況です。

■道路混雑度



■都市計画道路整備状況



データ：平成 22 年度道路交通センサス

※巻末用語解説参照

①都市計画道路の整備遅延

西3・2・6が部分的に供用開始し市東部の南北交通が改善されましたが、市内全域でみると都市計画道路の整備が遅延しており、道路混雑が解消していません。都市計画道路の整備は早期に実現することが望ましいですが、第三次事業化計画の優先整備路線においても未着手区間が残っています。

②部分的な事業化路線

現在事業中の西3・2・6の完成により、市の中央～東部の南北道路の道路混雑は大幅に緩和することが期待されますが、西3・3・14、西3・4・12、西3・5・10及び西3・4・9は部分的に事業化されており、これらの事業区間が完成することにより一定の混雑緩和効果が期待できるものの限定的であると予想されます。

③事業中の路線完成後も解消しない交通混雑

現在事業中の都市計画道路が完成しても、市西部の南北方向、西武池袋線より北側の東西方向、西武池袋線南側の東西方向、市南部の東西方向では道路混雑が解消されないと予想されます。

(2)局所的混雑箇所の改良

①未改良のままのボトルネック交差点

第二次交差点すいすいプランにおける交差点（保谷小前、保谷新道）が事業着手となり、改善が期待されますが、新青梅街道、武蔵境通りなどの交差点（北原交差点など）では渋滞が発生しています。

②西3・2・6整備完了（単独立体）後も残る踏切問題

市内踏切数は22箇所であり、平成18年以降、田無第4号踏切の拡幅、武蔵関第5号踏切の拡幅が完了しました。現在、西3・2・6は西武新宿線との立体交差が完了し、西武池袋線との立体交差が事業中です。この両立体交差化事業により7箇所の踏切の交通削減が期待できますが、重点対策踏切について、踏切除却、踏切道拡幅、踏切改良等のさらなる対策実施による交通課題（渋滞や安全性低下）の解消が望まれます。

(3) 交通安全性の向上

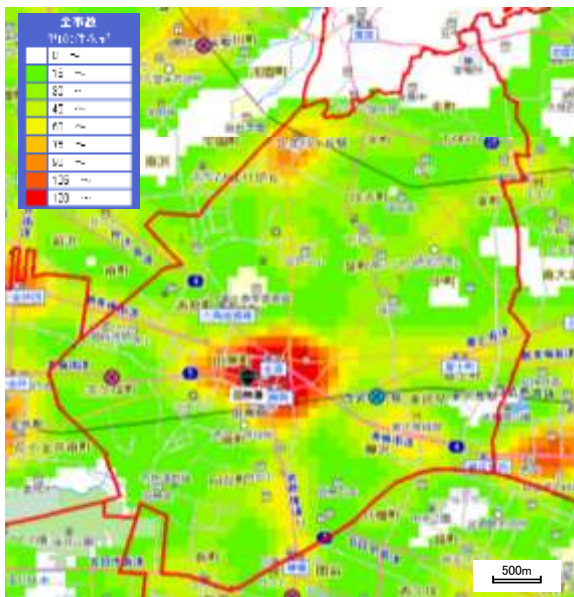
幹線道路についてみると、整備済みの都市計画道路以外では、道路幅員の狭い路線・区間が多く、歩道が設置されている路線・区間が少ない状況にあります。

生活道路は道路幅員が狭くほとんどの区間で歩車分離あるいは歩行者優先道路となっておりません。特に歩車分離が望まれる生活幹線道路・主要生活道路においても歩道が設置されていない区間が多い状況です。東京都市部における道路総延長に占める改良済幅員 5.5m以上の道路の割合は 21.4%ですが、西東京市では 17.4%と都内 26 市のうち 19 番目と低くなっています。

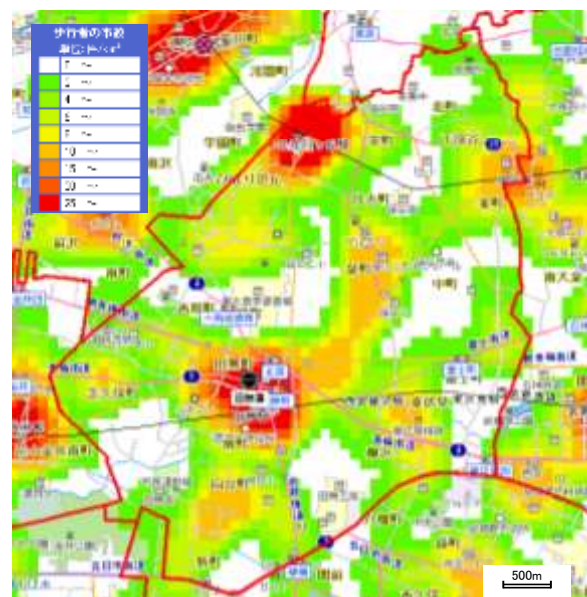
交通事故発生密度は、車、自転車、歩行者が集中する鉄道駅周辺で高くなっています。特に、田無駅が最も高く、次いでひばりヶ丘駅、保谷駅となっています。歩行者事故発生密度はひばりヶ丘駅が高く、自転車事故発生密度は田無駅が高くなっています。駅以外では、泉町、柳沢、向台町、新町での歩行者事故が多い状況となっています。

■交通事故発生マップ

(全事故)



(歩行者の事故)



出典：警視庁ホームページ

①確保できない幹線道路の歩行者自転車空間と削減できない生活道路の通過交通

都市計画道路の整備が遅延しているため、幹線道路における歩行者・自転車空間の確保ができていません。そのため、生活道路（センターラインがないような道路）の通過交通削減が進んでいません。

②駅周辺の歩行者・自転車・自動車の交通錯綜による事故発生

田無駅（北口駅前広場整備済、南口駅前広場未着手）、ひばりヶ丘駅（南口駅前広場整備済、北口駅前広場事業中）、保谷駅（北口駅前広場、南口駅前広場とも整備済）では、駅周辺において十分な歩行者・自転車空間が確保できていないことから、歩行者事故や自転車事故が多い状況となっています。

③住宅地の歩車錯綜と歩行者事故の発生

生活道路の大半で歩道が設置されておらず、主要生活道路でも歩車が錯綜しています。また、泉町地区（保谷小前交差点周辺）、柳沢地区、向台町地区では、歩行者事故が多い状況です。

(4) 鉄道駅の交通結節機能の向上

駅前広場は、現在、整備済 7 箇所、事業中 1 箇所（ひばりヶ丘駅北口）、未整備 2 箇所（田無駅南口、西武柳沢駅北口）となっています。

駅へのアクセス道路は、現在、整備済 6 路線、事業中 1 路線、未事業化 4 路線となっています。

①田無駅南口・西武柳沢駅北口の駅前広場整備が未着手

ひばりヶ丘北口周辺は狭隘な道路が多く、自動車・自転車・歩行者の錯綜が著しくなっていますが、駅前広場・アクセス道路が事業中でその完成後には改善が期待されます。また田無駅南口駅前広場・アクセス道路と、西武柳沢駅北口駅前広場・アクセス道路が未着手となっています。

②駅前広場・アクセス道路以外にみられる交通錯綜

保谷駅は南口駅前広場、北口駅前広場とも整備されましたが、南口駅前通りは幅員が狭く、練馬区側の踏切からの渋滞が延伸しているとともに、自動車、自転車、歩行者の錯綜が著しいままです。また田無駅東側踏切では自動車と自転車・歩行者が錯綜しています。

③田無駅における違法駐車及び違法駐輪の発生

各駅とも違法駐車はあまり多く発生していませんが、田無駅北口では、駐車場が満車となっていないくとも路上駐車が発生しているため、交通指導員による違法駐車を取り締まりを行っています。

市内全駅にて放置自転車禁止区域が指定され、自転車駐車場整備も実施されたため、放置自転車はあまり発生していませんが、田無駅では一部放置自転車がみられます

④鉄道駅及び周辺地区の総合的なバリアフリー化の取組みが未定

バリアフリー化は個々の事業者等で個別の取組みが行われています。既に鉄道駅においては、駅前広場整備が事業中であるひばりヶ丘駅北口を除きエレベーターが設置済みです。今後、人が集中し歩行者事故も多発している鉄道駅を含む周辺地区において、総合的にバリアフリー化を進める基本構想・特定事業計画を作成するなど、総合的な対策の計画・実施・進行管理を行い、効率的・効果的な対策を実施することが望まれます。

(5) 公共交通サービスの向上

バス路線（民営）は、ひばりヶ丘～田無間、田無～武蔵境間、保谷～西武柳沢～三鷹・吉祥寺間は運行本数が多く、それら路線上に渋滞が発生する交差点が存在しています。また、バスベイ未整備箇所があり、バスの乗降が一般車に影響を与える場合もあります。

路線バス（民営）を補完するはなバス（コミュニティバス）が5路線運行されていますが、はなバスと路線バス（民営）との乗継ぎによる移動はあまりみられません。

■路線バスルート



■はなバスルート



①まちづくりの骨格となるバス路線のサービスの低下

市の東西方向には鉄道（西武池袋線、西武新宿線）が配置されていますが、南北方向の移動はバス交通が担っています。そのうち、幹線的バス路線である「ひばりヶ丘駅から田無駅間」では、道路混雑箇所などがあり、定時性・速達性が十分ではなく、バスベイ未整備箇所もあります。

②移動制約者の短距離移動の負荷

西東京市内は、幹線的な公共交通機関である鉄道・バス路線（民営）があり、また、幹線的公共交通機関ではサービスできない地域を「はなバス」が運行し、公共交通網が充実しています。公共交通空白地域（鉄道駅1km圏外、バス停300m圏外）はほとんど解消されており、駅から離れた地域でわずかに残っているに過ぎず、その距離もバス停からわずかに300mを越える程度です。一方、駅周辺の1km以内の徒歩圏であっても、石神井川の段丘などでは移動制約者にとって歩行の難しい場合も考えられます。

③改善余地を残す乗継ぎ利便性

すべての地域から乗換えなしに病院・診療所やコミュニティ施設等に移動できるサービスは困難で、乗継ぎにて移動することが必要となります。現在、「路線バスとはなバス」・「はなバスとはなバス」の乗継ぎは、運行ダイヤ上の不便さはみられませんが、乗継ぎ時の利便性（運賃や案内など）が不十分です。また、バスの運行本数が多くバス待ち時間は長くはありませんが、バス待ち空間整備（駅以外）も望まれます。

(6) 防災性の向上

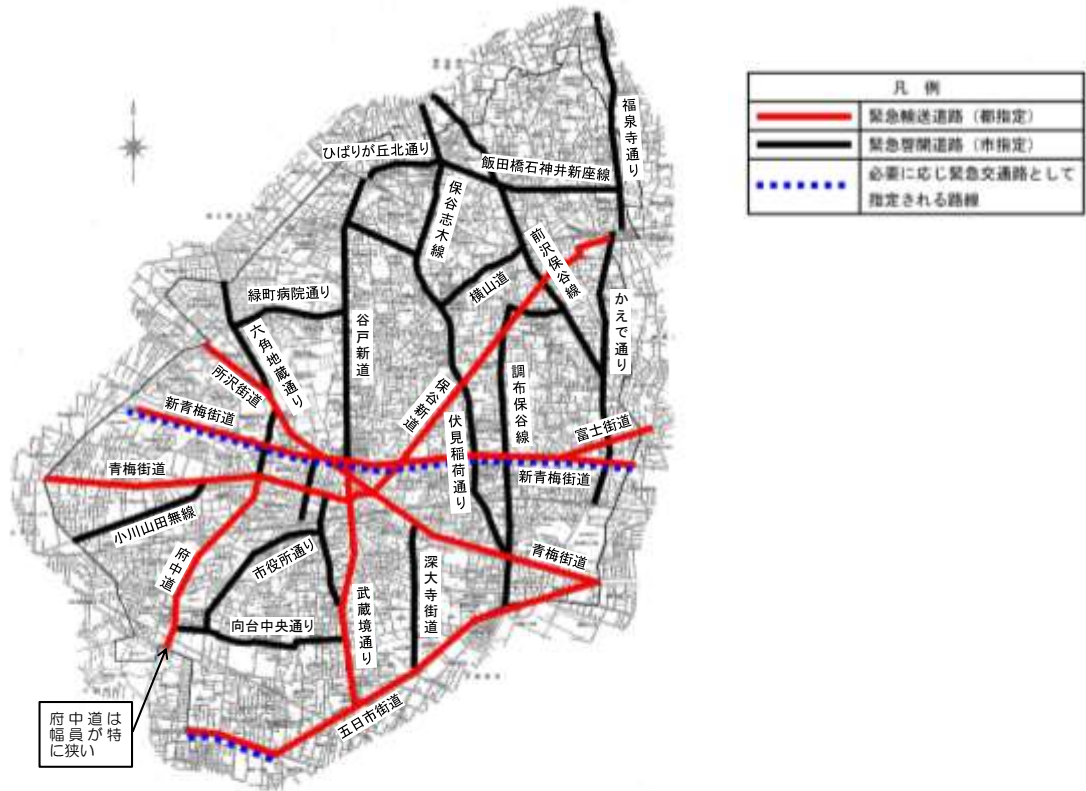
①被災時における緊急交通路及び緊急輸送道路の道路啓開の障害

緊急啓開道路（都指定）は、緊急交通路、緊急輸送道路ネットワークに一部必要な路線を加えたもので、被災時に救護活動等のために優先的に障害物除去など通行可能とする路線です。緊急啓開道路として、武蔵境通り、保谷新道、富士街道（一部）、新青梅街道、青梅街道、五日市街道、府中道が指定されています。道路状況についてみると、青梅街道（西部）、府中道、所沢街道及び保谷新道は道路幅員が狭いままです。

保谷新道沿線は西3・2・6（南部）の完成により防災性が改善されています。所沢街道沿線は西3・4・9（事業中）の完成により防災性が改善されます。保谷駅北部地域は西3・3・14（西部）が未着手であるものの、西3・2・6（北部・事業中）、西3・3・14（東部・事業中）の完成により防災性は改善されます。

一方、田無駅西部地域については、現在の緊急啓開道路（青梅街道、府中道）の幅員が狭小であり、かつ代替するような都市計画道路の整備が未着手であることから、防災性が低いままとなっています。

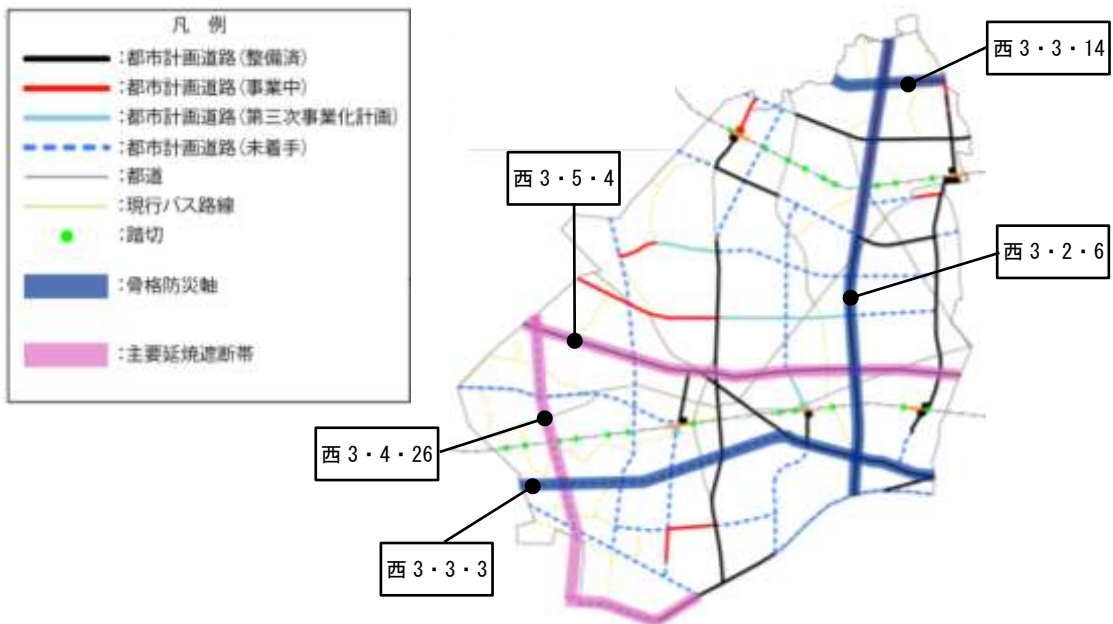
■緊急啓開道路（西東京市地域防災計画 平成25年8月修正）



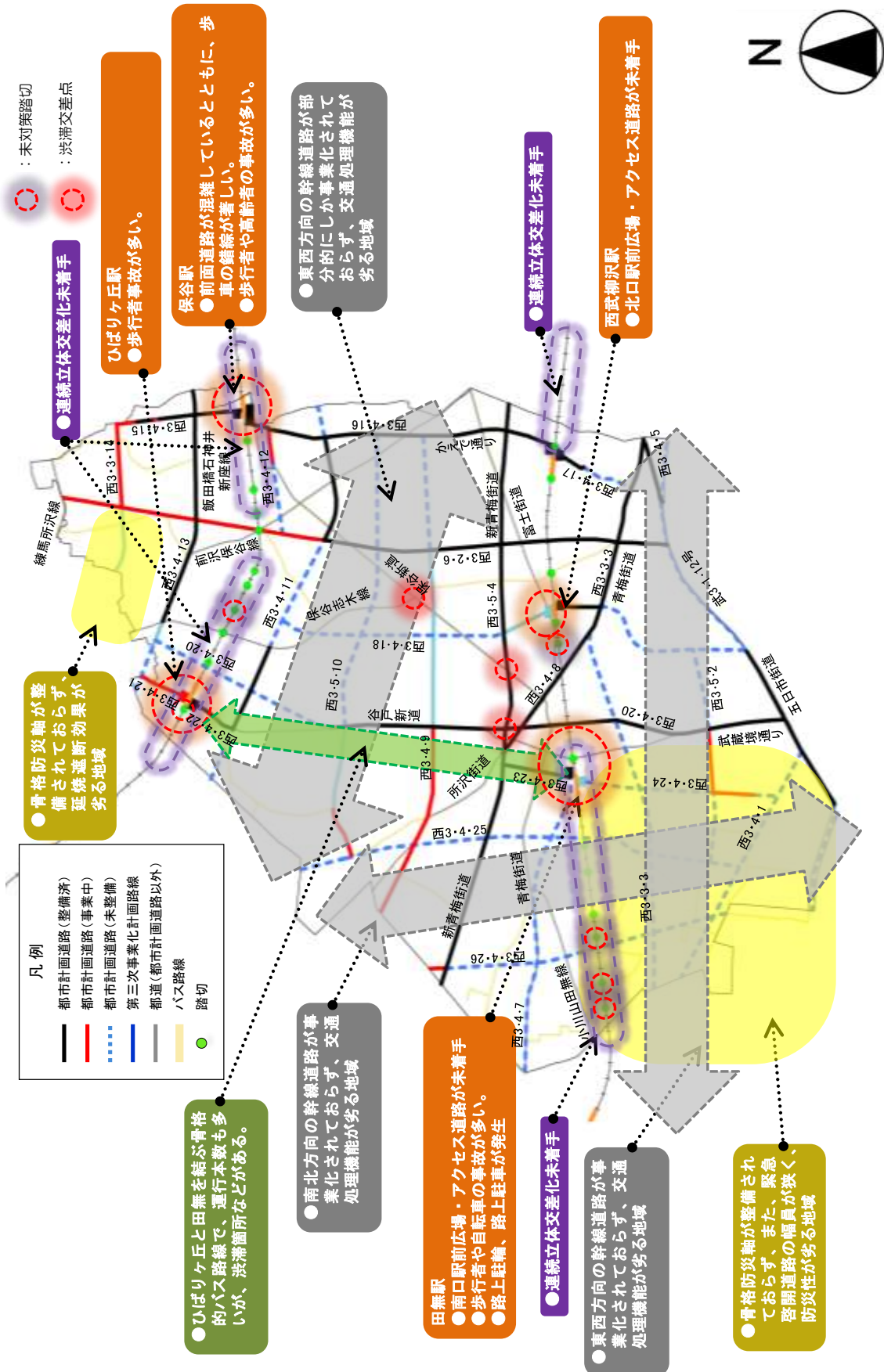
②延焼遮断帯の不足

「防災都市づくり推進計画」にて骨格防災軸と位置づけられた都市計画道路は、西3・3・3、西3・2・6及び西3・3・14の3路線です。このうち、西3・3・3（青梅街道区間）と西3・2・6（南部）は整備済です。西3・2・6（北部）と、西3・3・14（東部）が事業中ですが、西3・3・14（西部）及び西3・3・3（西部）が未着手のままとなっています。また、主要延焼遮断帯及び一般延焼遮断帯に位置づけられている都市計画道路も未着手区間が多く、そのため、火災発生後の延焼リスクがあります。

■延焼遮断帯（防災都市づくり推進計画 平成22年1月改定 東京都）



2. データからみた交通課題



参考資料2 交通に関する市民アンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査方法

① 調査対象

- ・満 15 歳以上の市民 3,000 人
- ・市内を 12 地域に区分し、各地域より 250 サンプルを住民基本台帳より無作為抽出。ただし、同一世帯から複数抽出しないよう配慮しています。

■ アンケート配布区分図



② 調査方法 郵送配布、郵送回収

③ 調査期間 平成 24 年 9 月 14 日 (金) ~ 9 月 24 日 (月)

④ 調査内容

- 日頃の外出について（鉄道駅利用実態、買物外出実態、市内移動の満足度）
- 市内の公共交通について（満足度、バス交通の認知度）
- 市内の道路について（満足度、問題箇所）
- 今後取り組むべき交通施策について
- 市内交通に関する意見（自由回答）
- 回答者属性（性別、居住地、年齢、職業、世帯構成、運転免許保有状況、自動車等の利用状況、外出頻度）

(2) 配布回収状況

- ・回収率は46.1%、有効票は1,379票となっています。
- ・各地域からほぼ100票ずつ、バランスよく回答が得られています。

■市民アンケート配布回収状況

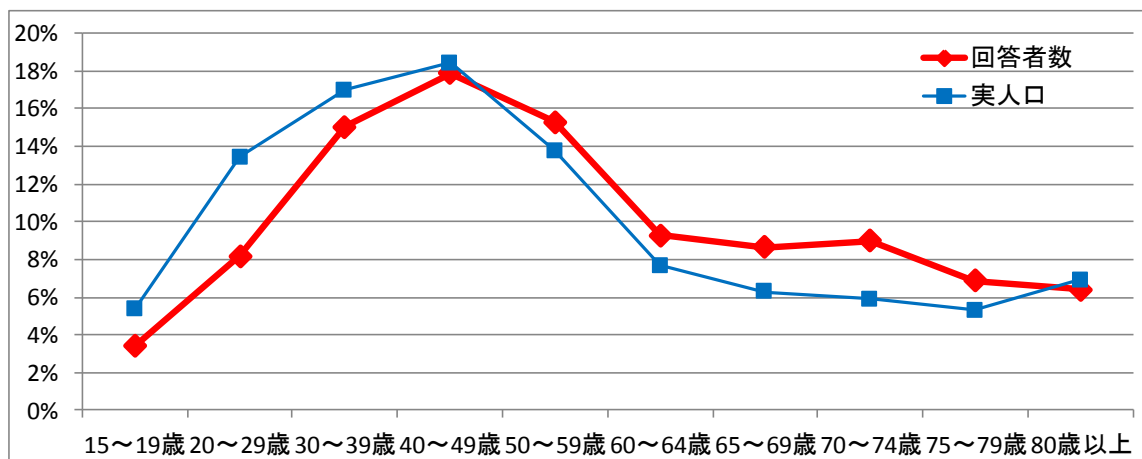
連番	地域名	15歳以上人口(人)	配布数(票)	抽出率	回収数(票)	回収率	拡大係数
1	ひばりヶ丘駅北部地域	7,223	250	3.5%	110	44.0%	65.7
2	ひばりヶ丘駅南部地域	17,821	250	1.4%	109	43.6%	163.5
3	中央地域	20,760	250	1.2%	111	44.4%	187.0
4	保谷駅北部地域	11,502	250	2.2%	97	38.8%	118.6
5	保谷駅南部地域	12,271	250	2.0%	123	49.2%	99.8
6	田無駅北西部地域	15,622	250	1.6%	111	44.4%	140.7
7	田無駅西部地域	16,825	250	1.5%	117	46.8%	143.8
8	田無駅北部地域	7,896	250	3.2%	105	42.0%	75.2
9	田無駅南部地域	9,236	250	2.7%	124	49.6%	74.5
10	向台・新町地域	17,551	250	1.4%	114	45.6%	154.0
11	東伏見・西武柳沢駅北部地域	20,779	250	1.2%	103	41.2%	201.7
12	東伏見・西武柳沢駅南部地域	15,360	250	1.6%	100	40.0%	153.6
	地域不明・無回答	—	—	—	55	—	—
	無効票	—	—	—	3	—	—
	合計	172,846	3000	1.7%	1382	46.1%	125.1

(3) 回答者属性

- ・女性の回答者がやや多くなっています(54.1%)。
- ・運転免許保有者の割合(66.9%)は東京都民の運転免許保有率(67.7%)とほぼ等しくなっています。※東京都民の運転免許保有率は平成23年12月31日時点(警視庁及び東京都データより算出)
- ・各年代よりバランスよく回答が得られています。

■年齢別アンケート回答者数と実人口の比較

項目	15～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上	合計	無回答
回答者数	46 3.4%	111 8.2%	204 15.1%	242 17.9%	207 15.3%	126 9.3%	117 8.6%	122 9.0%	93 6.9%	87 6.4%	1,355 100.0%	24 -
実人口	9,255 5.4%	23,213 13.4%	29,369 17.0%	31,819 18.4%	23,791 13.8%	13,265 7.7%	10,814 6.3%	10,173 5.9%	9,177 5.3%	11,970 6.9%	172,846 100.0%	- -

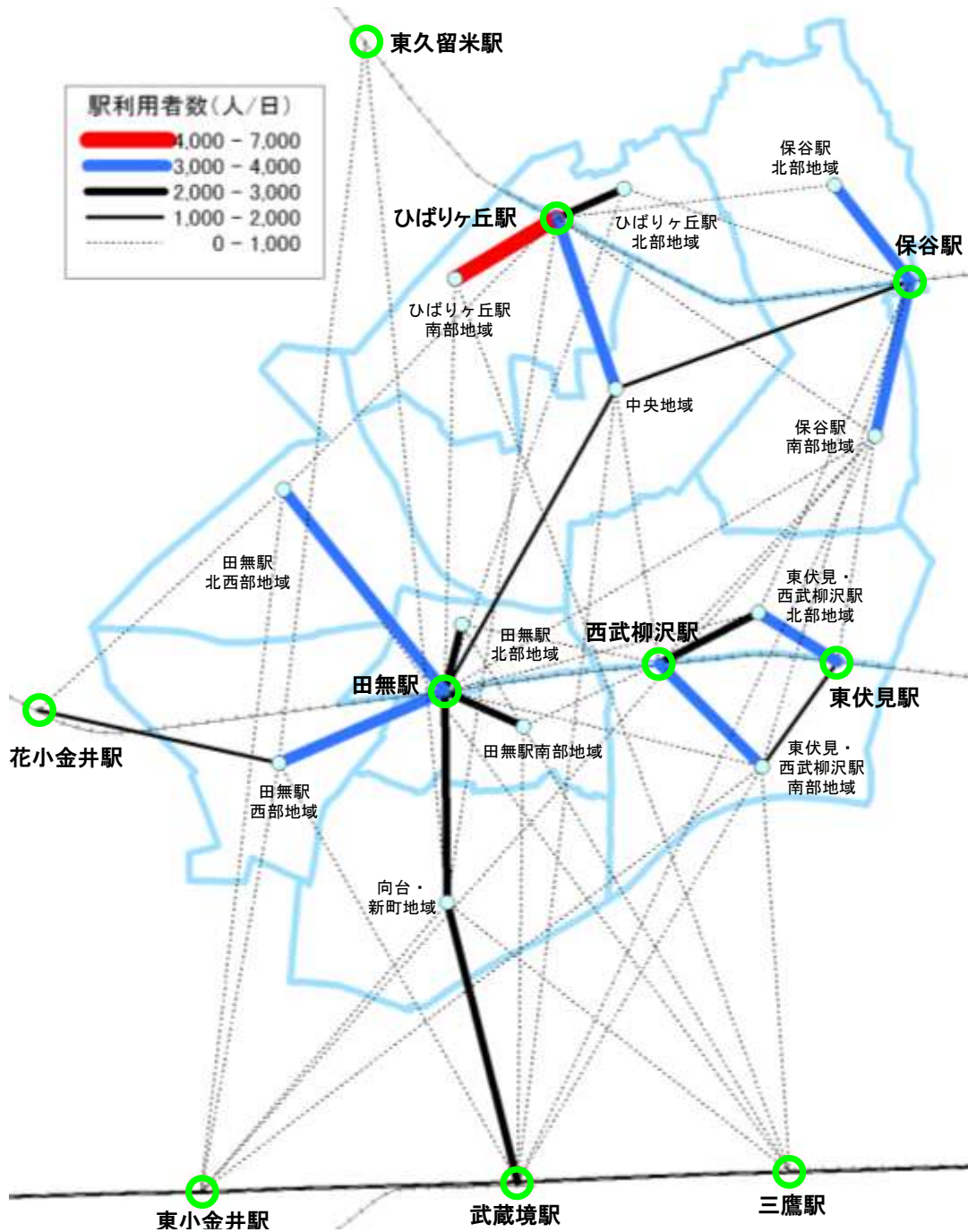


2. 移動実態

(1) 鉄道駅利用状況

下図は普段利用する鉄道駅を地域別に集計し、利用頻度と拡大係数により日当たり利用者数に換算した結果を示したものです。北部ではひばりヶ丘駅、南部では田無駅の利用者が多く、向台・新町地域では JR 中央線武蔵境駅の利用も多くみられます。

■ 地域別利用鉄道駅



(2) 買物の外出実態

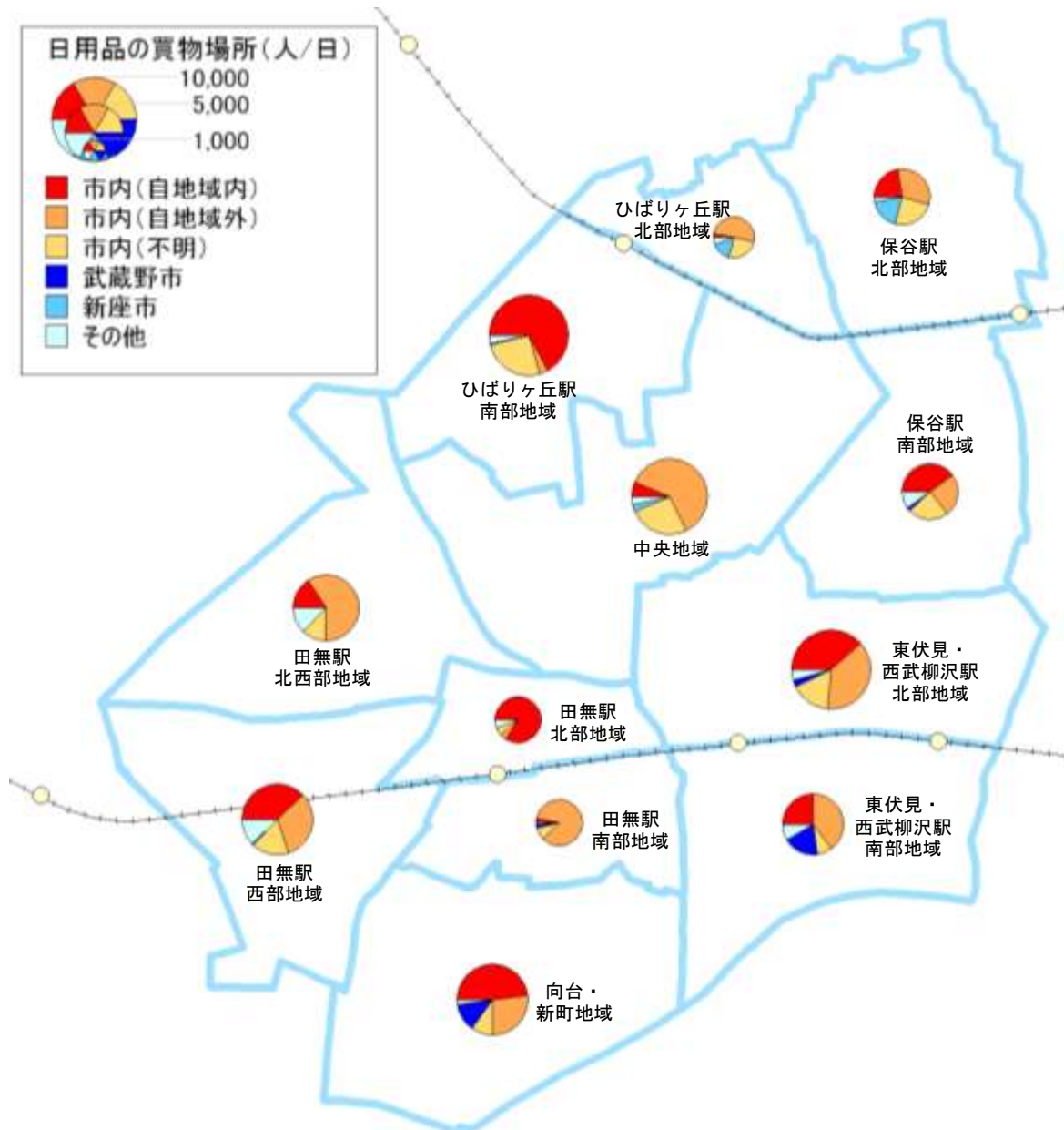
鉄道駅利用者同様、アンケート調査結果より日当たりの買物場所別買物者数を地域別に集計しました。

①食料品、日用品の買物先

・市内、市外の割合

食料品・日用品の買物については、どの地域においても市内での買物が大半を占めています。特にひばりヶ丘駅南部地域及び田無駅北部地域では、居住地域内での買物が多くなっています。市の北部では新座市内、南部では武蔵野市内での買物が多くなっています。

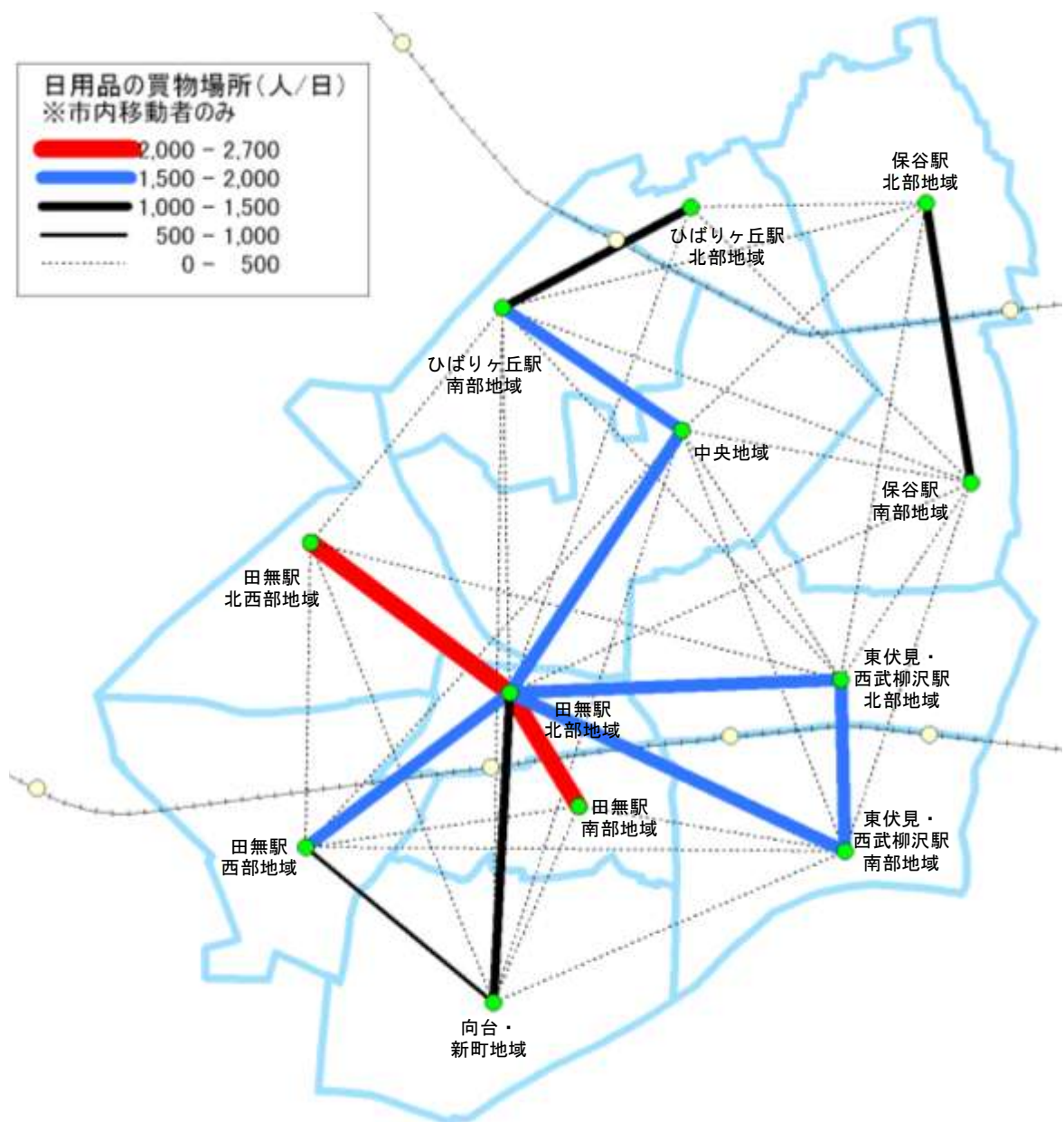
■地域別・食料品・日用品の買物先



・市内の移動

田無駅北部地域（主に田無駅周辺）での買物が多くなっています。その他、ひばりヶ丘駅南部地域（主にひばりヶ丘駅周辺）、保谷駅南部地域（主に保谷駅周辺）及び東伏見・西武柳沢駅南部地域（主に東伏見駅周辺）での買物が多くなっています。

■地域別・食料品・日用品の買物先（市内）

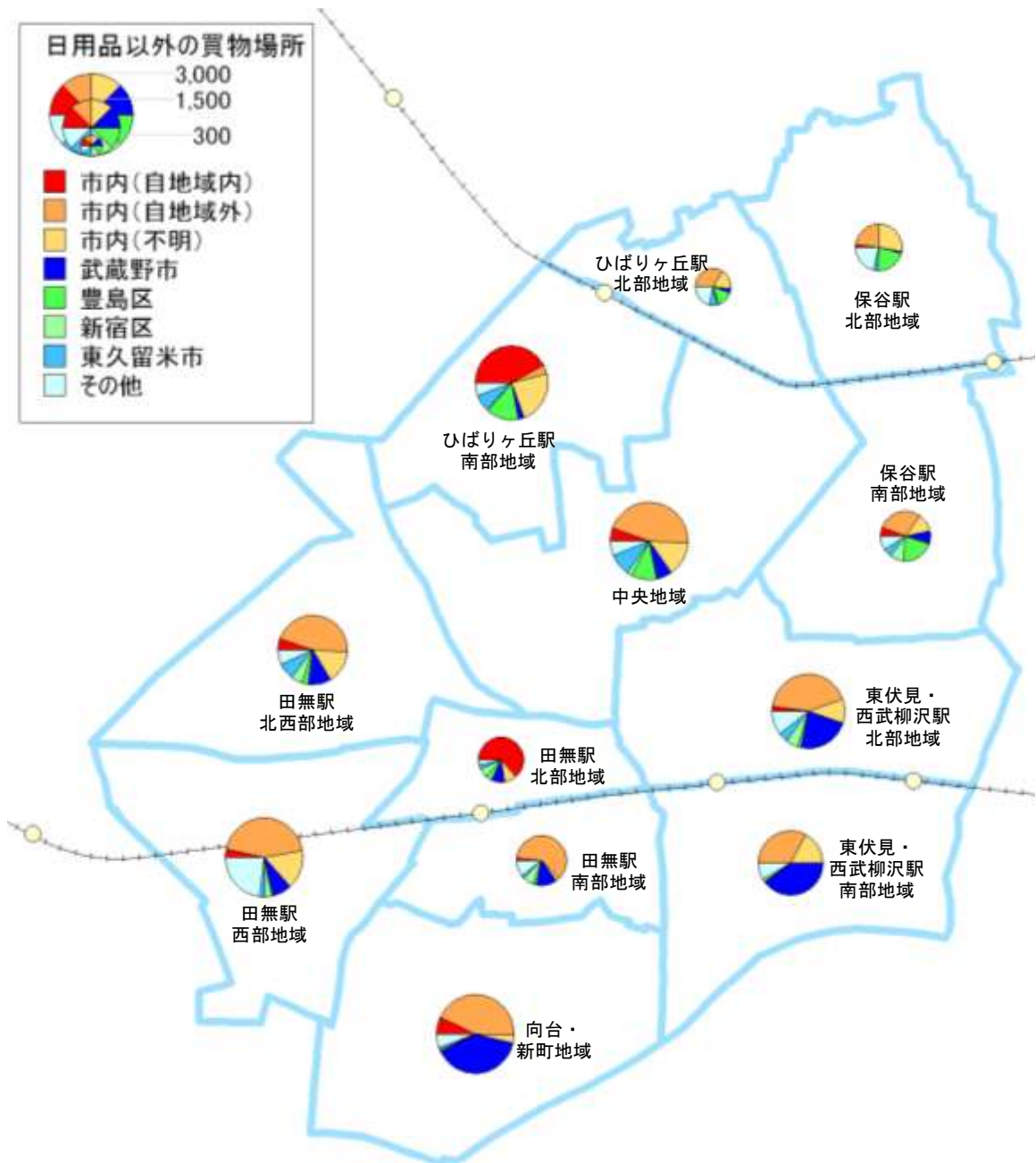


②食料品、日用品以外の買物先

・市内・市外の割合

食料品・日用品以外の買物については、食料品・日用品の買物に比べ市外での買物の割合が高くなっています。特に、市の北部では豊島区内（主に池袋駅周辺）、南部では武蔵野市内（主に吉祥寺駅周辺）での買物が多くなっています。ひばりヶ丘駅南部地域及び田無駅北部地域では他の地域に比べ居住地域内での買物が多くなっています。

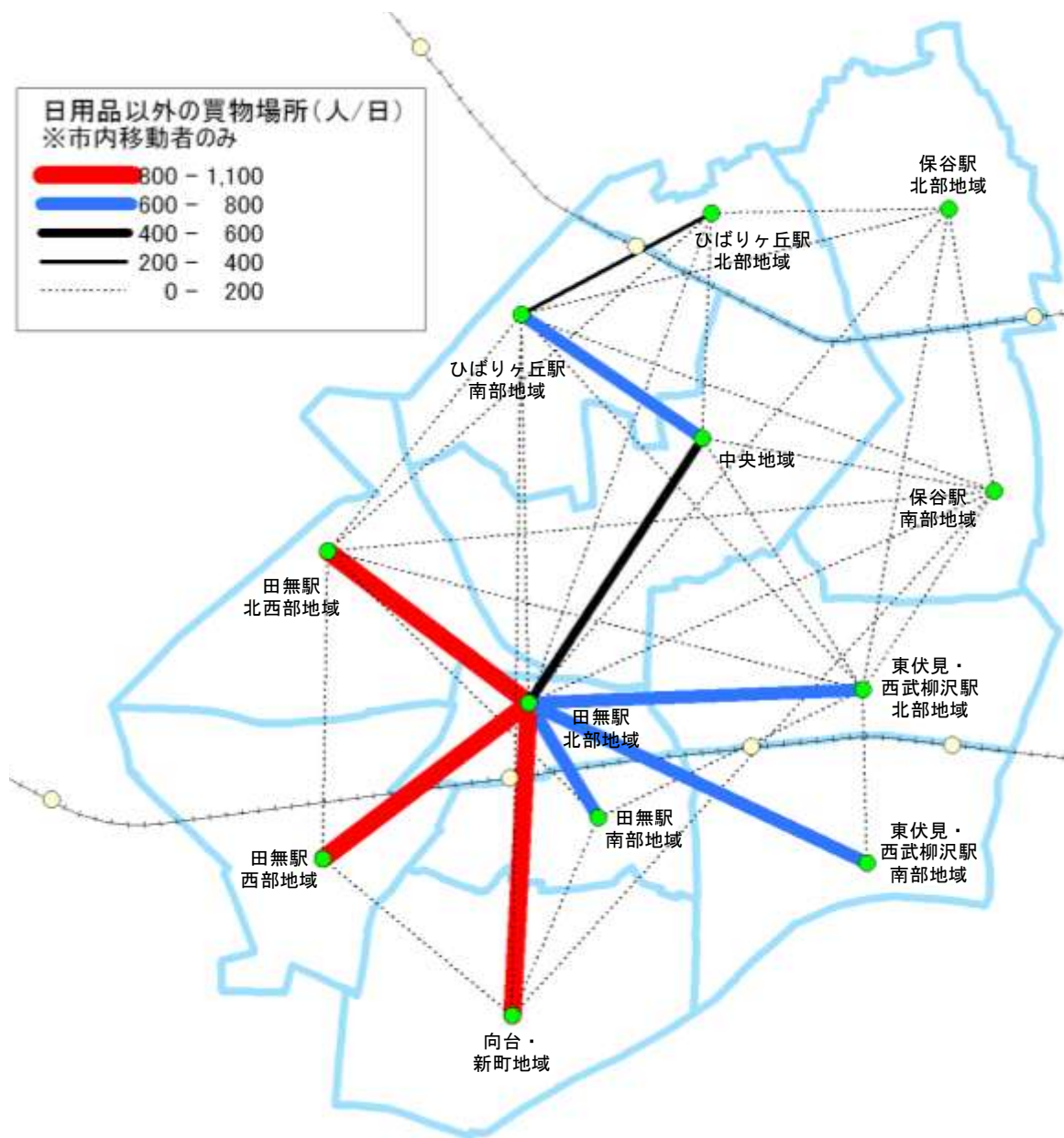
■地域別・食料品・日用品以外の買物先



・市内の移動

田無駅北部地域（主に田無駅周辺）での買物が多くなっています。次いでひばりヶ丘駅南部地域（主にひばりヶ丘駅周辺）での買物が多く、市内ではこの2地域での買物が大半を占めています。

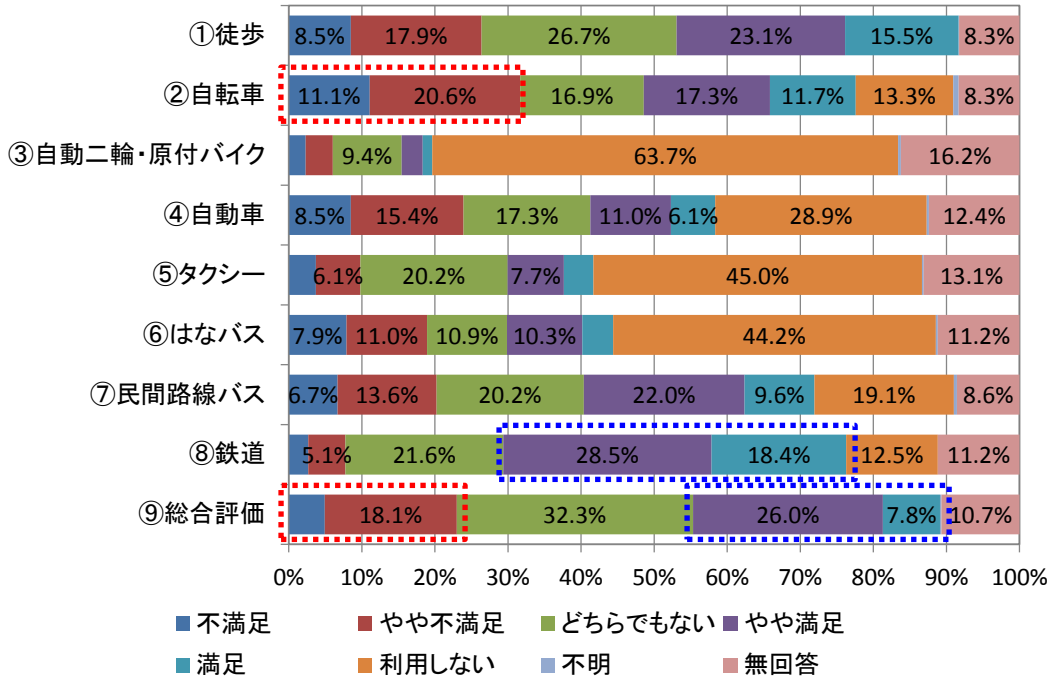
■地域別・食料品・日用品以外の買物先（市内）



(3) 交通手段別の「市内の移動しやすさ」

①交通手段別全体集計（総数＝1,379）

総合評価では「満足」・「やや満足」の合計が「不満足」・「やや不満足」の合計を上回っています。自転車は「不満足」・「やや不満足」の割合が高くなっています。一方、鉄道は「満足」・「やや満足」の割合が高くなっています。



②不満足度の交通手段別・地域別集計

ひばりヶ丘駅北部地域及び保谷駅北部地域で総合評価の不満足の割合*が高くなっています。交通手段別には「はなバス」、「自動車」及び「自転車」の不満足の割合が高く、特に「はなバス」については東伏見・西武柳沢駅南部地域で60%に達しています。

項目	全回答者	ひばり北	ひばり南	中央	保谷北	保谷南	田無北西	田無西	田無北	田無南	向台新町	東伏見北	東伏見南
①徒歩	28.8%	36.5%	23.2%	35.4%	41.0%	31.9%	25.5%	32.7%	14.7%	24.1%	36.8%	14.9%	22.2%
②自転車	40.8%	54.9%	38.2%	42.1%	39.0%	38.6%	42.2%	45.5%	36.1%	37.8%	44.8%	31.7%	34.7%
③自動二輪・原付バイク	30.6%	37.0%	21.1%	38.9%	26.1%	34.5%	31.8%	19.0%	34.8%	25.0%	26.9%	42.9%	26.7%
④自動車	41.0%	58.0%	36.5%	36.8%	53.2%	48.1%	39.1%	30.1%	42.6%	27.9%	43.4%	35.1%	34.0%
⑤タクシー	23.5%	36.4%	14.0%	26.2%	39.5%	21.8%	21.6%	17.9%	16.7%	11.8%	15.6%	34.1%	34.1%
⑥はなバス(コミュニティバス)	42.6%	47.8%	31.0%	46.2%	45.3%	36.8%	48.7%	39.3%	25.0%	31.4%	48.1%	53.3%	60.0%
⑦民間路線バス	28.1%	19.5%	14.8%	29.3%	34.7%	28.9%	33.0%	41.3%	20.0%	22.4%	28.4%	41.6%	24.1%
⑧鉄道	10.2%	8.0%	7.0%	10.1%	15.7%	6.8%	7.2%	11.6%	8.3%	9.0%	13.0%	14.0%	9.6%
⑨総合評価	25.8%	39.4%	12.5%	26.9%	37.6%	30.2%	29.0%	27.1%	17.8%	15.6%	28.7%	16.0%	21.6%

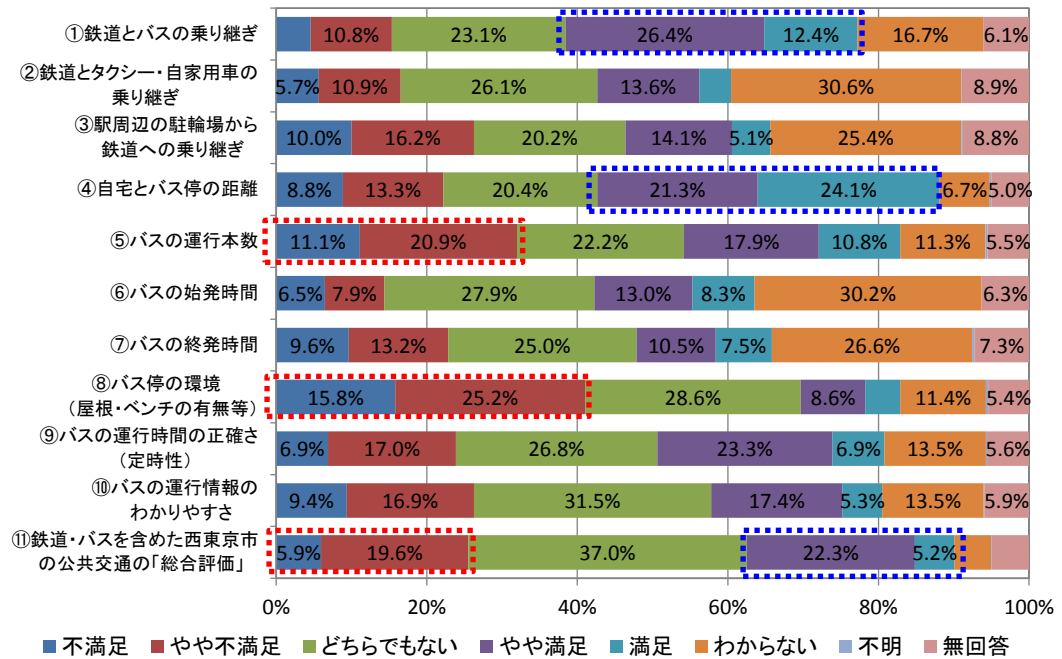
*「不満足」・「やや不満足」の割合。「利用しない」・「わからない」・「不明」・「無回答」は計算の母数から除いている。

3. 公共交通について

(1) 市内公共交通の満足度

①サービス項目別全体集計（総数＝1,379）

総合評価では「満足」・「やや満足」の合計が「不満足」・「やや不満足」の合計を上回っています。「バス停の環境」及び「バスの運行本数」は「不満足」・「やや不満足」の割合が高くなっています。一方、「自宅とバス停の距離」及び「鉄道とバスの乗り継ぎ」は「満足」・「やや満足」の割合が高くなっています。



②不満足度の項目別・地域別集計

ひばりヶ丘駅北部地域及び保谷駅北部地域で総合評価の不満足※の割合が高くなっています。特に保谷駅北部地域で「バスの運行本数」が66.7%に達しています。

項目	全回答者	ひばり北	ひばり南	中央	保谷北	保谷南	田無北西	田無西	田無北	田無南	向台新町	東伏見北	東伏見南
①鉄道とバスの乗り継ぎ	19.9%	21.7%	15.7%	18.6%	35.4%	32.3%	18.6%	18.9%	6.4%	11.3%	15.1%	30.4%	14.1%
②鉄道とタクシー・自家用車の乗り継ぎ	27.4%	24.2%	21.1%	35.6%	37.3%	27.6%	18.8%	25.0%	10.7%	24.6%	31.0%	37.5%	32.2%
③駅周辺の駐輪場から鉄道への乗り継ぎ	40.0%	42.2%	50.7%	43.7%	46.8%	37.4%	27.4%	41.1%	31.4%	35.6%	45.8%	32.2%	49.1%
④自宅とバス停の距離	25.2%	45.5%	14.3%	33.7%	35.1%	16.4%	20.4%	22.0%	8.9%	38.3%	26.0%	21.7%	25.5%
⑤バスの運行本数	38.6%	23.6%	19.8%	41.1%	66.7%	50.9%	42.4%	54.5%	27.3%	20.8%	33.7%	55.1%	28.1%
⑥バスの始発時間	22.6%	14.6%	6.9%	27.1%	35.4%	26.2%	20.2%	30.4%	13.8%	18.4%	30.4%	28.8%	16.2%
⑦バスの終発時間	34.7%	30.0%	15.6%	41.0%	46.2%	38.0%	38.8%	47.6%	32.8%	25.6%	36.3%	36.4%	28.6%
⑧バス停の環境（屋根・ベンチの有無等）	49.5%	44.1%	42.3%	59.2%	50.8%	56.4%	41.7%	54.0%	45.2%	43.6%	52.5%	54.3%	41.6%
⑨バスの運行時間の正確さ（定時性）	29.5%	25.7%	27.7%	37.5%	24.2%	28.0%	29.5%	18.6%	39.8%	34.0%	28.7%	30.3%	24.1%
⑩バスの運行情報のわかりやすさ	32.6%	27.7%	24.5%	46.3%	27.3%	39.0%	28.1%	27.3%	37.3%	34.7%	26.9%	39.5%	25.0%
⑪鉄道・バスを含めた西東京市の公共交通の「総合評価」	28.3%	34.8%	17.6%	32.0%	34.6%	31.0%	24.8%	31.8%	21.1%	21.9%	33.0%	33.0%	22.6%

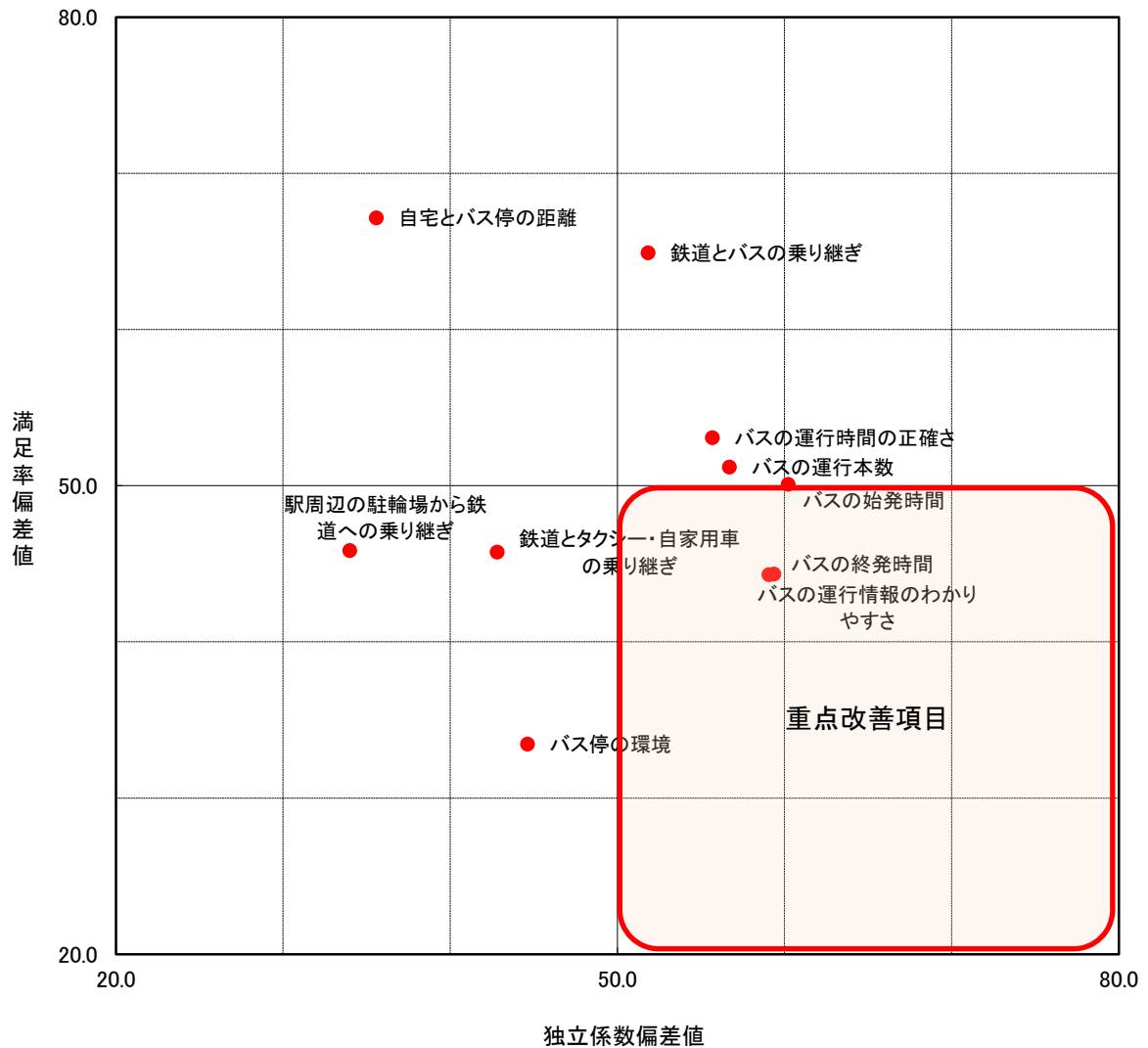
※「不満足」・「やや不満足」の割合。「利用しない」・「わからない」・「不明」・「無回答」は計算の母数から除いている。

③サービス満足度分析※結果

下図は、縦軸が各サービス項目の満足度を、横軸が各サービス項目と総合評価との関係の強さを示しており、満足度が低く、総合評価との関係が強い（総合評価に与える影響が大きい）項目を「重点改善項目」としています。

重点改善項目には「バスの運行情報のわかりやすさ」「バスの終発時間」が挙がっています。これらの項目の満足度を向上させることにより、総合満足度の向上が期待できます。一方、満足度が最も低かった「バス停の環境」については、総合評価に与える影響は比較的小さく、改善の必要性は比較的低いと考えられます。

■市内公共交通サービスの改善度

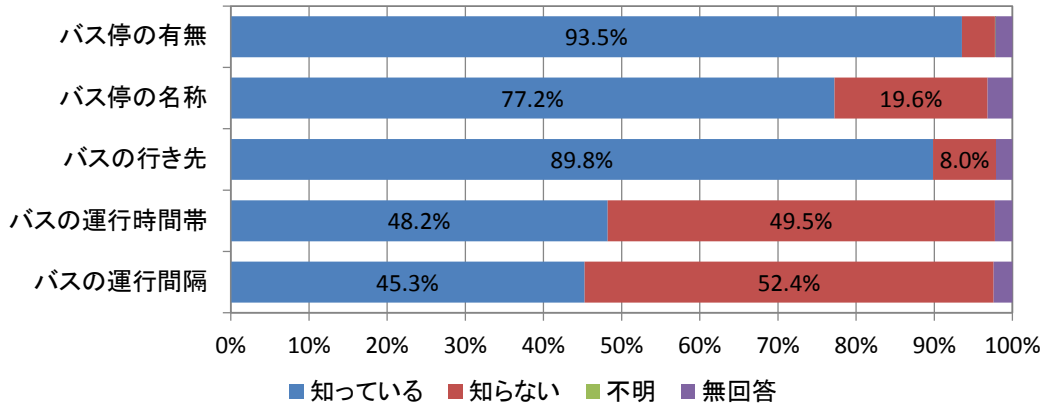


※巻末用語解説参照

(2) バス利用状況

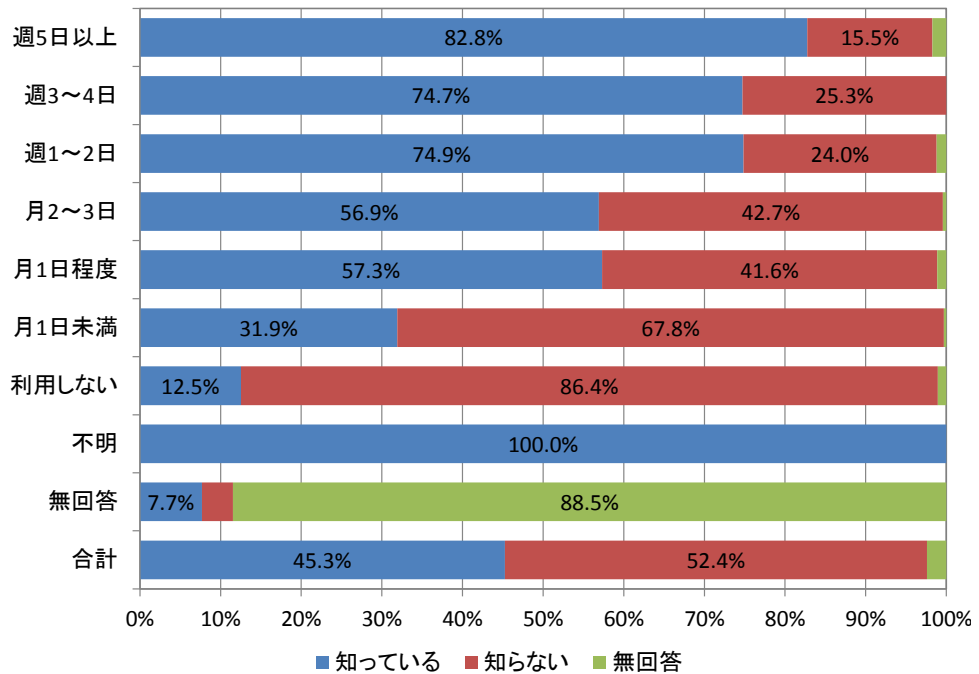
① 自宅周辺を運行しているバスの認知度

大半の人が、バス停の存在・行き先は知っていますが、約半数の人は運行時間帯・運行間隔までは知らない状況です。



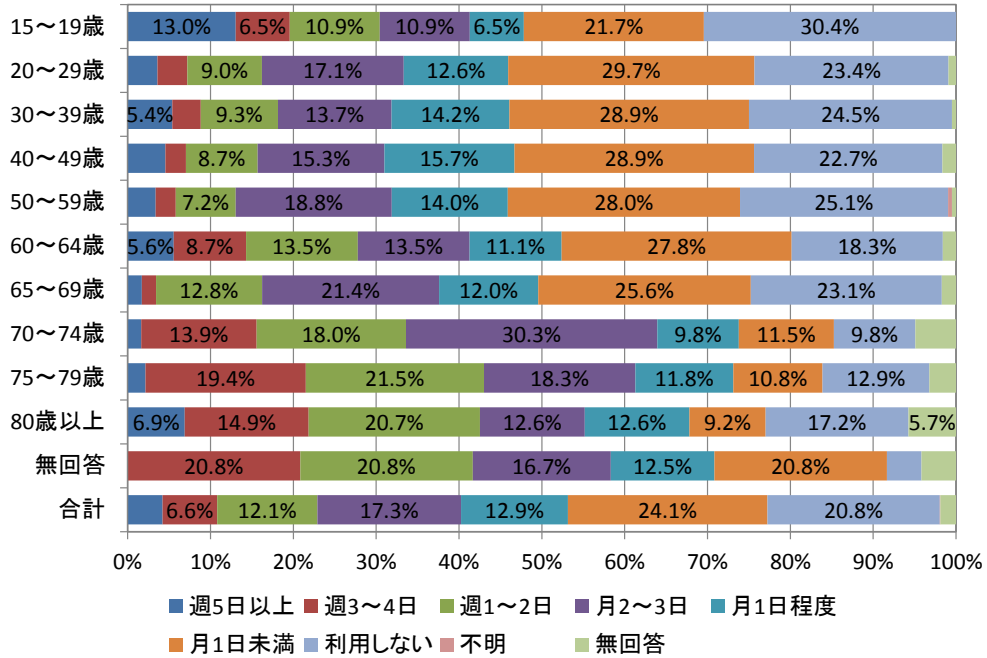
② バス利用頻度別のバス運行間隔認知度

利用頻度が月2～3日以下の人はバス運行間隔を知らない人の割合が4割を超えています。



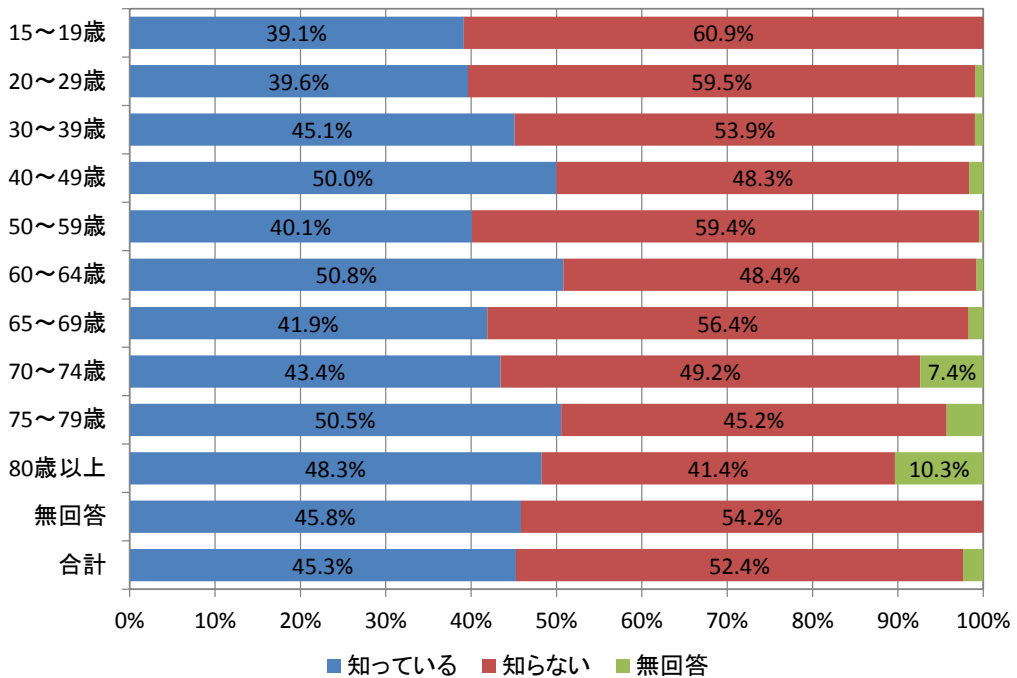
③年代別・バス利用頻度

20歳未満及び70歳以上の人はバス利用頻度が比較的高くなっています。



④年代別・バス運行間隔認知度

利用頻度が比較的高い年代においても、運行間隔を知らない人が4割以上となっています。

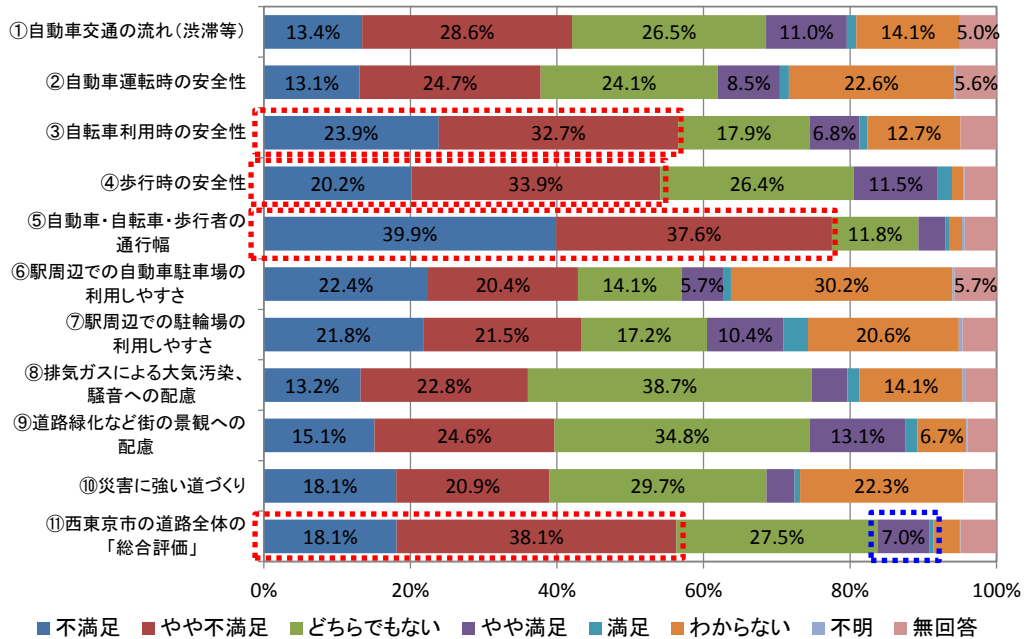


4. 道路について

(1) 市内道路の満足度

①サービス項目別全体集計（総数＝1,379）

総合評価では「不満足」・「やや不満足」の合計が「満足」・「やや満足」の合計を大きく上回っています。「自動車・自転車・歩行者の通行幅」、「自転車利用時の安全性」及び「歩行時の安全性」についても総合評価と同様、「不満足」・「やや不満足」の割合が50%を上回っています。



②不満足度の項目別・地域別集計

ひばりヶ丘駅北部地域及び田無駅西部地域で総合評価の不満足の割合※が高くなっています。特に「自動車・自転車・歩行者の通行幅」が田無駅西部地域で95.6%に、ひばりヶ丘駅北部地域で92.5%に達しています。

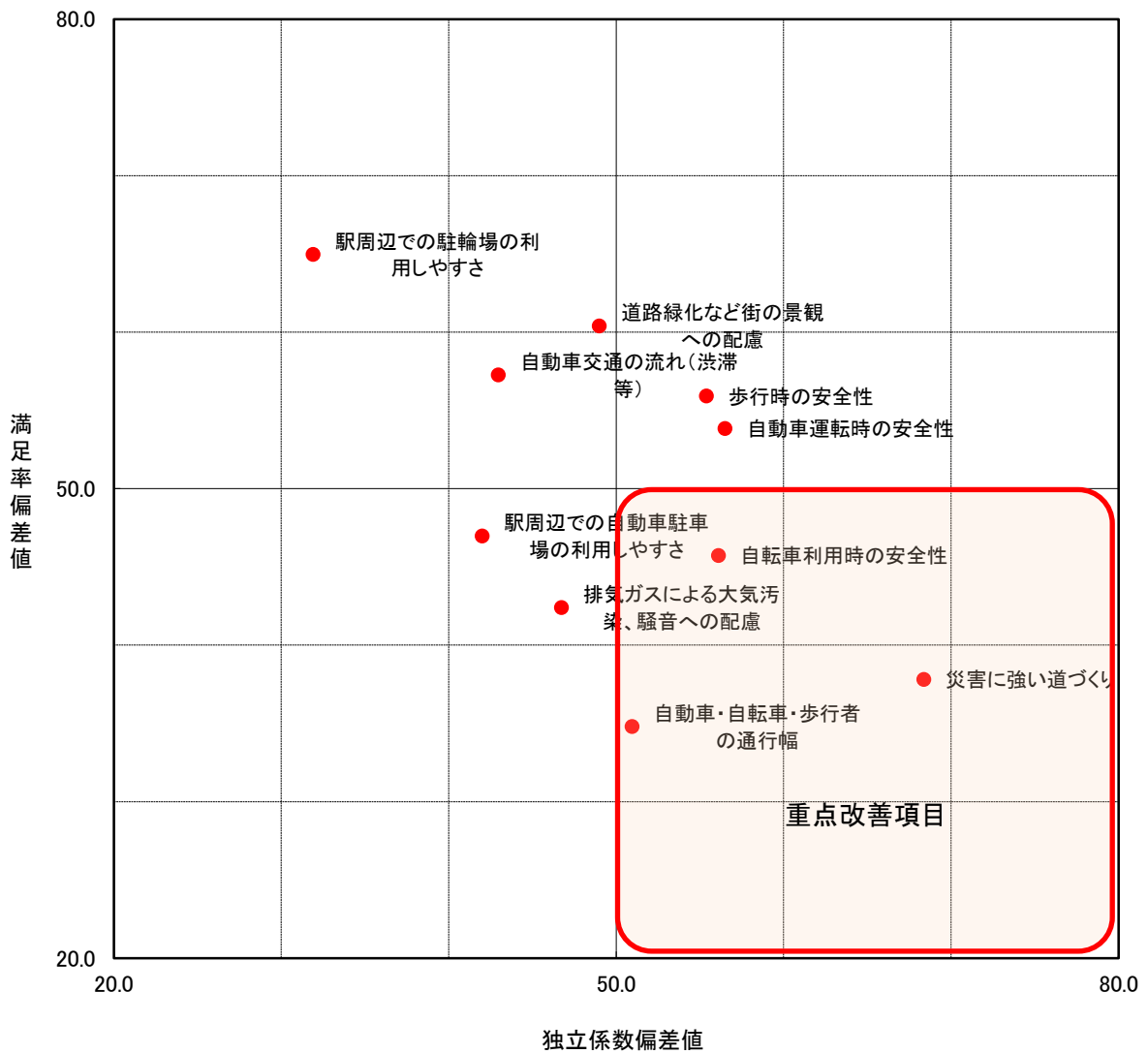
項目	全回答者	ひばり北	ひばり南	中央	保谷北	保谷南	田無北西	田無西	田無北	田無南	向台新町	東伏見北	東伏見南
①自動車交通の流れ(渋滞等)	52.0%	65.9%	48.9%	50.0%	54.4%	48.1%	52.1%	57.3%	50.0%	56.4%	54.4%	43.2%	39.5%
②自動車運転時の安全性	52.7%	69.0%	53.3%	50.0%	63.0%	49.5%	40.2%	56.5%	49.2%	53.5%	56.0%	47.0%	42.0%
③自転車利用時の安全性	68.7%	82.0%	55.1%	65.4%	67.1%	70.1%	67.4%	81.6%	67.6%	68.7%	71.7%	59.3%	60.5%
④歩行時の安全性	57.6%	72.4%	44.4%	60.0%	59.3%	59.0%	48.1%	69.3%	50.5%	56.6%	55.6%	56.7%	54.5%
⑤自動車・自転車・歩行者の通行幅	82.8%	92.5%	71.6%	80.8%	79.8%	81.4%	83.7%	95.6%	78.5%	78.4%	87.0%	84.4%	77.1%
⑥駅周辺での自動車駐車場の利用しやすさ	67.2%	78.4%	65.8%	70.7%	46.8%	72.5%	62.0%	74.2%	66.7%	56.9%	74.3%	69.1%	62.5%
⑦駅周辺での駐輪場の利用しやすさ	58.3%	66.2%	73.3%	71.0%	46.6%	53.8%	52.8%	51.9%	58.1%	50.6%	59.8%	44.6%	66.2%
⑧排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮	44.3%	48.8%	40.2%	51.6%	29.2%	44.3%	51.1%	38.2%	52.9%	49.0%	40.7%	42.7%	41.0%
⑨道路緑化など街の景観への配慮	44.5%	56.4%	33.7%	45.6%	31.6%	49.6%	46.4%	44.3%	47.4%	45.3%	42.2%	42.1%	42.4%
⑩災害に強い道づくり	53.2%	67.4%	38.9%	48.2%	59.7%	46.9%	51.3%	65.9%	53.2%	51.8%	57.0%	53.4%	46.5%
⑪西東京市の道路全体の「総合評価」	61.6%	79.8%	51.5%	62.3%	62.8%	65.3%	54.1%	72.6%	57.3%	57.5%	63.4%	55.8%	50.6%

※「不満足」・「やや不満足」の割合。「利用しない」・「わからない」・「不明」・「無回答」は計算の母数から除いている。

③サービス満足度分析結果

重点改善項目には「災害に強い道づくり」「自動車・自転車・歩行者の通行幅」「自転車利用時の安全性」が挙がっています。これらの項目の満足度を向上させることにより、総合満足度の向上が期待できます。

■市内道路サービスの改善度



(2) 市内道路の問題箇所

①問題箇所図

次図は、市民が市内主要道路の問題箇所として挙げた箇所及び区間を示したものです。問題回答者（1箇所でも問題箇所を回答した人）数に対する回答件数の割合を色の濃淡で示しています。なお、本アンケート調査の抽出率は配布地域により異なるため、地域別に設定した拡大係数（地域内人口÷地域回収数）を用いて補正を行っています。問題箇所は田無駅東側の踏切や北原交差点等、問題区間には保谷新道、府中道等があげられています。

■市内道路の問題箇所・区間



(3) 問題箇所の全体集計

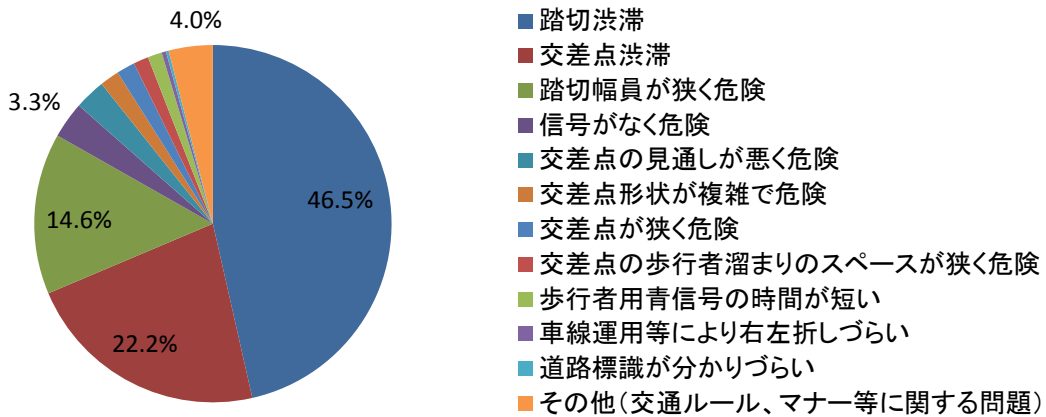
①概要

問題回答者数 : 839 人 (60.8%) 拡大後 : 105,875 人
 問題箇所数 : 45 箇所、506 人・箇所 拡大後 : 60,475 人・箇所
 問題区間数 : 199 区間、2,945 人・区間 拡大後 : 373,868 人・区間

②問題の種類

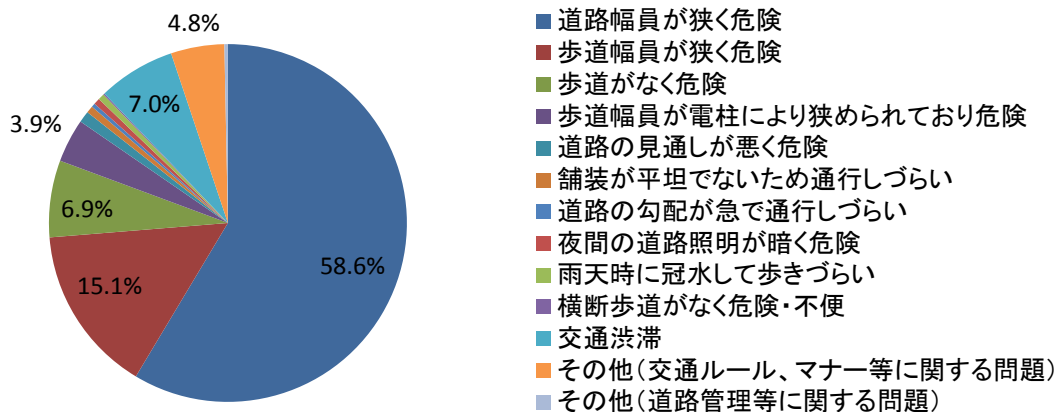
・問題箇所

踏切渋滞に関する指摘が最も多く、踏切幅員に関する指摘と合わせ、踏切関連の指摘が 6 割を占めています。交差点渋滞に関する指摘も多くなっています。



・問題区間

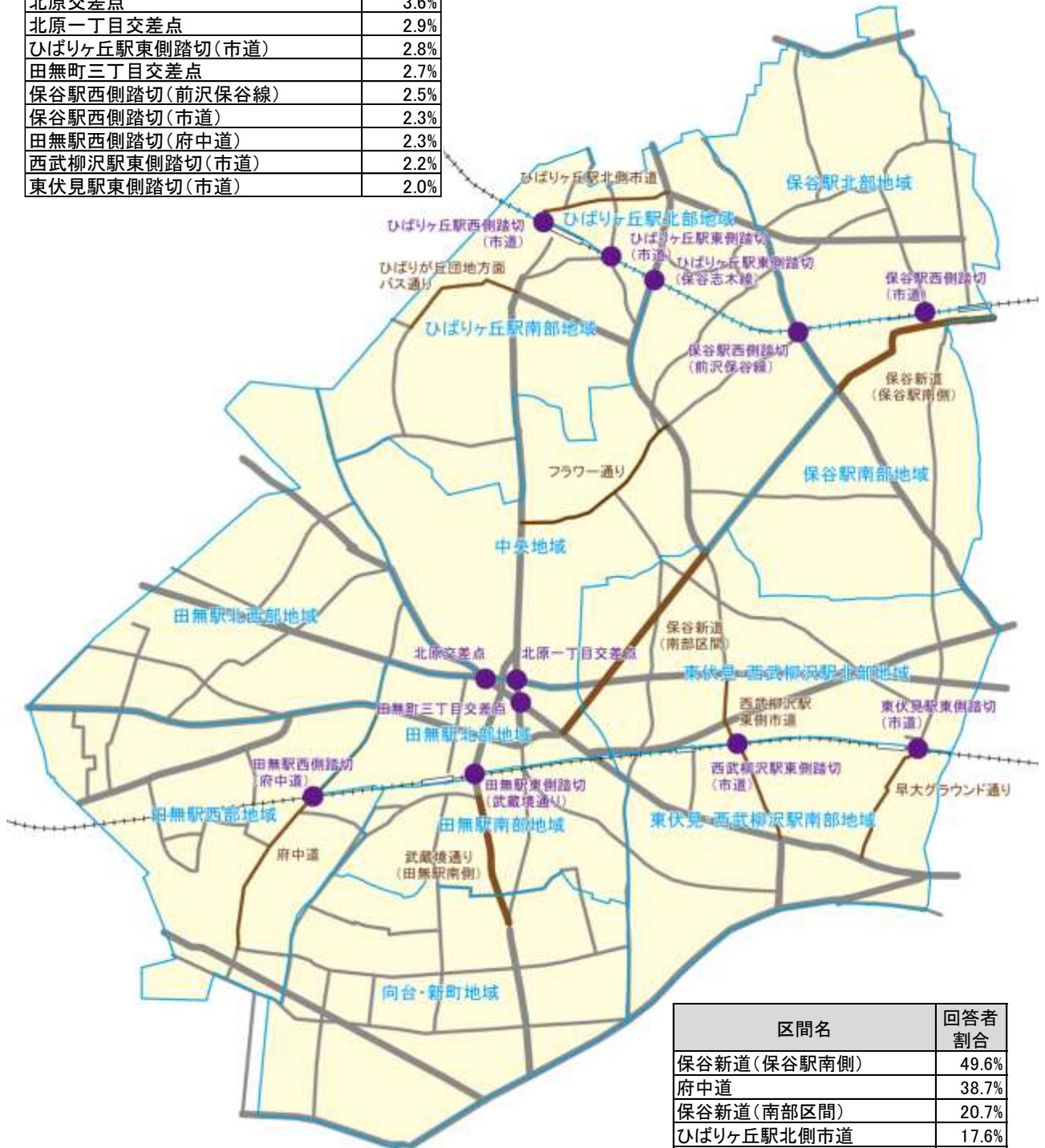
道路幅員、歩道幅員に関する指摘が 8 割以上を占めています。



(4) 問題箇所・区間別集計

① 主要問題箇所図（集計対象箇所）

箇所名	回答者割合
田無駅東側踏切(武蔵境通り)	10.3%
ひばりヶ丘駅東側踏切(保谷志木線)	5.6%
ひばりヶ丘駅西側踏切(市道)	5.0%
北原交差点	3.6%
北原一丁目交差点	2.9%
ひばりヶ丘駅東側踏切(市道)	2.8%
田無町三丁目交差点	2.7%
保谷駅西側踏切(前沢保谷線)	2.5%
保谷駅西側踏切(市道)	2.3%
田無駅西側踏切(府中道)	2.3%
西武柳沢駅東側踏切(市道)	2.2%
東伏見駅東側踏切(市道)	2.0%



※回答者割合：回答件数÷問題回答者数

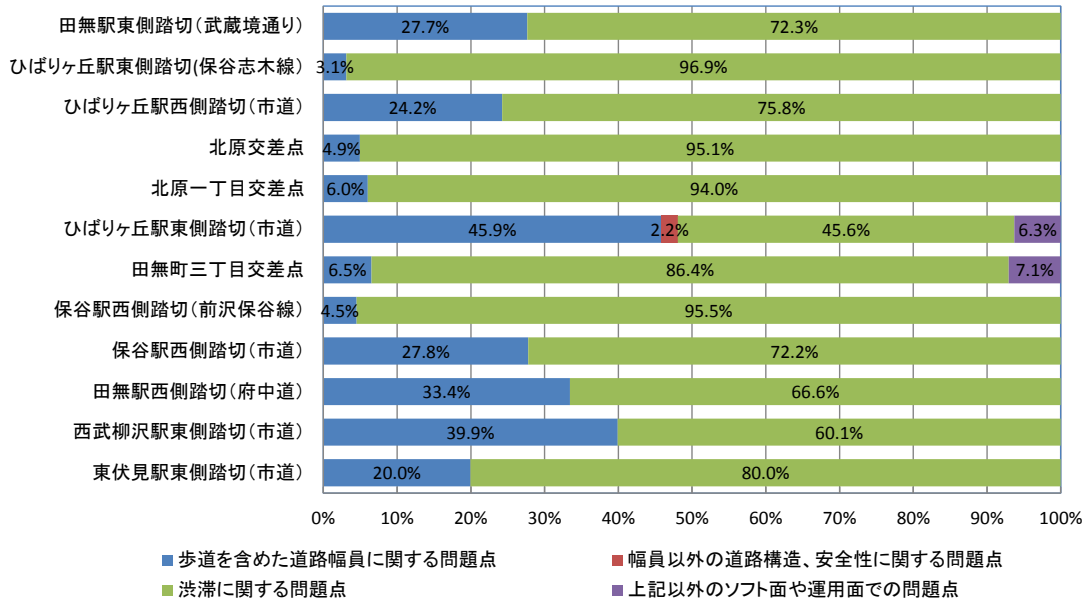
※一箇所に対し複数の問題点を回答した人も存在するため、回答者割合は100%を超過する場合もある。

区間名	回答者割合
保谷新道(保谷駅南側)	49.6%
府中道	38.7%
保谷新道(南部区間)	20.7%
ひばりヶ丘駅北側市道	17.6%
フラワー通り	11.0%
西武柳沢駅東側市道	10.3%
早大グラウンド通り	5.3%
武蔵境通り(田無駅南側)	5.0%
ひばりが丘団地方面バス通り	4.6%

②問題箇所の詳細

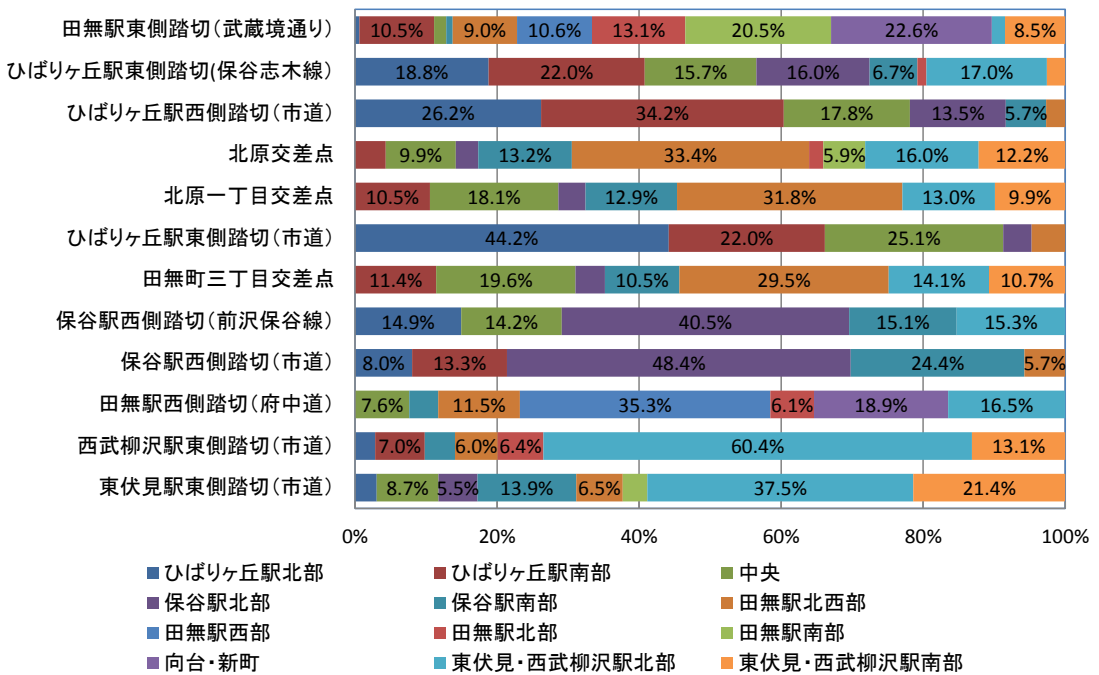
・問題の種類

踏切の幅員、渋滞に関する指摘が大半を占めています。



・回答者の居住地

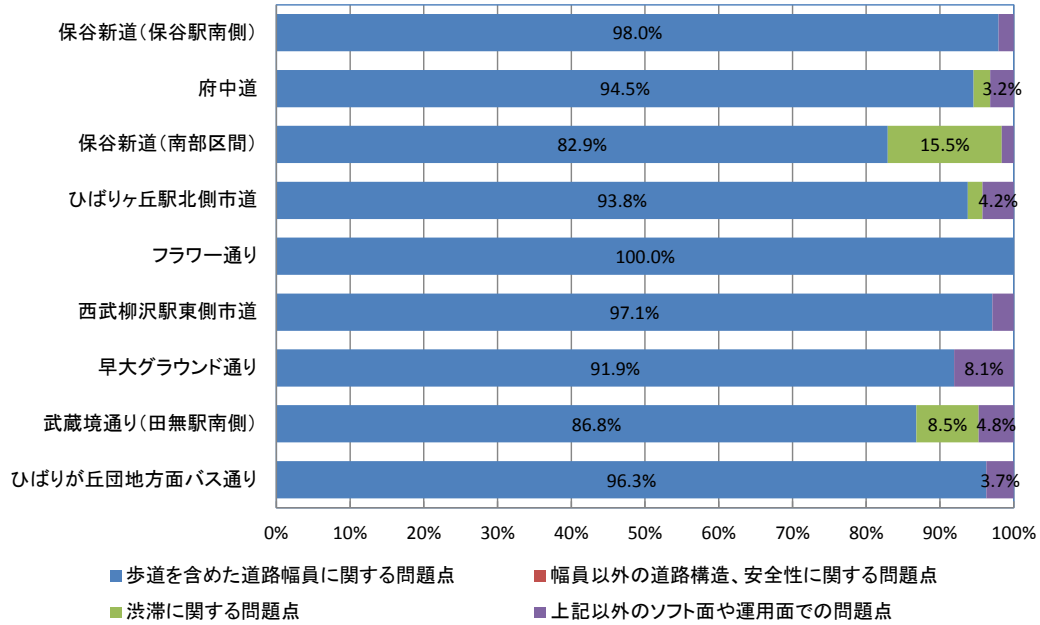
基本的に回答者が居住地周辺の問題箇所を指摘していますが、田無駅東側踏切のように市内各地の居住者が問題視している箇所もあります。



③問題区間の詳細

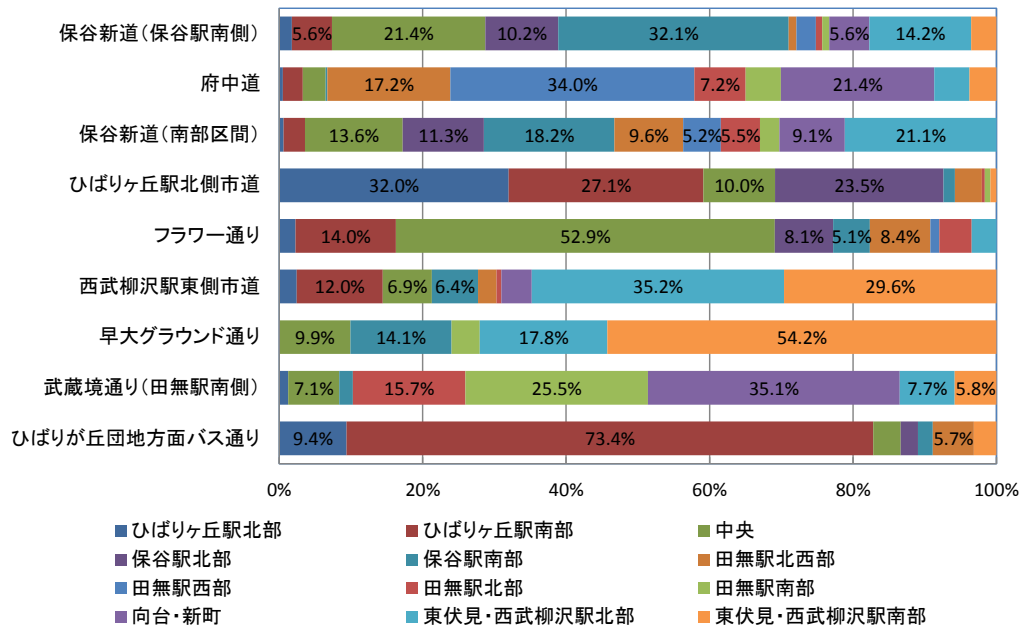
・問題の種類

歩道の有無を含めた道路幅員に関する指摘が大半を占めています。



・回答者の居住地

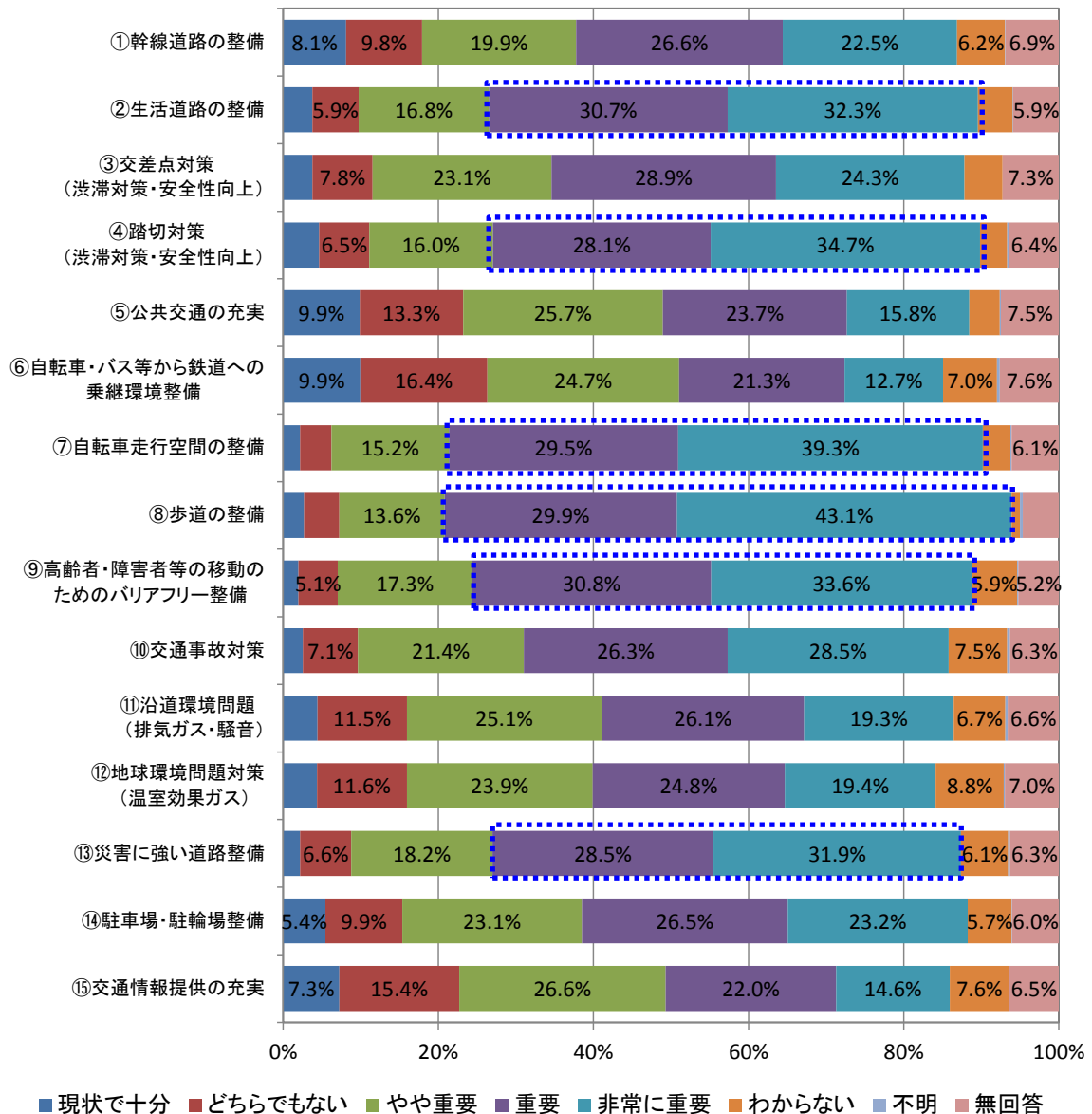
問題箇所と同様、基本的には回答者が居住地周辺の問題箇所を指摘していますが、保谷新道については市内各地の居住者が問題視しています。



5. 今後取り組むべき交通施策の重要度及び市内交通への意見

(1) サービス項目別全体集計（総数=1,379）

「生活道路の整備」、「踏切対策」、「自転車走行空間の整備」、「歩道の整備」、「高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備」及び「災害に強い道路整備」では、「非常に重要」・「重要」の割合が60%を上回っています。



(2) 重要度の項目別・地域別集計

田無駅西部地域の「歩道の整備」の重要度*が特に高くなっています。

項目	全回答者	ひばり北	ひばり南	中央	保谷北	保谷南	田無北西	田無西	田無北	田無南	向台新町	東伏見北	東伏見南
①幹線道路の整備	56.5%	61.0%	57.1%	52.1%	64.6%	62.4%	52.4%	59.3%	62.8%	53.8%	53.5%	51.7%	47.0%
②生活道路の整備	70.4%	79.6%	64.4%	63.1%	79.3%	69.6%	70.6%	77.3%	60.7%	71.4%	73.1%	65.6%	69.5%
③交差点対策 (渋滞対策・安全性向上)	60.6%	65.4%	55.4%	60.8%	52.4%	60.2%	57.0%	58.7%	60.7%	68.1%	64.4%	63.2%	60.5%
④踏切対策 (渋滞対策・安全性向上)	69.9%	80.2%	77.6%	67.3%	79.3%	75.2%	54.1%	60.2%	69.3%	77.1%	72.7%	66.3%	58.9%
⑤公共交通の充実	44.7%	50.0%	35.0%	45.2%	45.8%	48.2%	43.1%	49.5%	27.9%	36.9%	42.4%	62.9%	48.2%
⑥自転車・バス等から鉄道への 乗継環境整備	40.0%	42.9%	42.3%	54.0%	41.6%	43.6%	36.3%	35.6%	25.9%	39.2%	41.8%	39.8%	38.5%
⑦自転車走行空間の整備	76.3%	69.9%	71.7%	79.8%	74.7%	75.4%	82.5%	80.9%	74.7%	78.2%	73.3%	81.3%	75.0%
⑧歩道の整備	77.8%	77.4%	72.5%	80.0%	80.7%	78.2%	75.5%	83.2%	74.7%	81.8%	77.1%	78.8%	72.5%
⑨高齢者・障害者等の移動の ためのバリアフリー整備	72.5%	74.5%	71.9%	69.6%	66.7%	71.6%	72.4%	75.2%	72.0%	76.9%	71.1%	78.1%	71.3%
⑩交通事故対策	63.8%	63.7%	61.1%	57.6%	59.0%	66.7%	68.8%	65.4%	61.4%	60.0%	62.9%	74.4%	64.6%
⑪沿道環境問題 (排気ガス・騒音)	52.5%	51.0%	52.0%	45.5%	50.0%	56.4%	62.1%	42.6%	47.1%	58.2%	53.7%	61.1%	51.2%
⑫地球環境問題対策 (温室効果ガス)	52.6%	48.5%	53.7%	46.5%	48.6%	56.0%	62.0%	48.6%	39.5%	53.8%	55.4%	62.2%	52.4%
⑬災害に強い道路整備	69.1%	71.2%	70.3%	68.8%	70.7%	65.2%	72.0%	66.1%	61.4%	71.0%	67.7%	77.3%	71.8%
⑭駐車場・駐輪場整備	56.4%	58.1%	60.6%	71.8%	45.3%	54.5%	54.5%	61.9%	47.6%	53.5%	63.0%	48.9%	56.0%
⑮交通情報提供の充実	42.6%	48.0%	41.7%	36.9%	34.6%	43.8%	45.4%	37.7%	33.7%	53.8%	44.9%	49.4%	41.0%

※「非常に重要」「重要」の割合。「わからない」「不明」「無回答」は計算の母数から除いている。

(3) 市内の交通に関する意見

歩行者通行空間、自転車走行空間の確保や渋滞対策等の道路整備に関する意見や、はなバスに対する要望等が多くありました。

件数	内容
139	道が狭い・危険
106	道路整備・対策について
62	踏切について(危険・開かない・整備要望等)
44	歩道の確保・整備について
42	自転車の危険運転・マナーについて
39	自転車が走れる道が無く危険
38	渋滞について
23	歩道がない・狭く危険
20	はなバスの運行本数の増便
18	保谷駅前の道路が狭くて危険
15	はなバスの新規路線を増やしてほしい
14	駐車場・駐輪場が少ない・設置要望
13	ひばりヶ丘駅の再開発について
13	工事中道路箇所について
11	鉄道の利便性が悪い
11	安全向上について
10	具体的な路線の要望

6. アンケート調査からみた交通課題

- 市内公共交通の満足度は比較的高いが、はなバスに対する要望が多くみられます。路線バスは通学及び高齢者の移動に利用されていますが、運行ダイヤを知らない人が半数を占めています。公共交通の総合満足度の向上には、バス運行情報のわかりやすさの向上が必要となっています。
- 市内道路の満足の割合が低く、自転車・歩行者の通行幅に関する不満が高くなっています。災害に強い道づくりについても不満が高く、改善が必要となっています。
- 道路の具体的な問題箇所として、「田無駅東側踏切」、「北原交差点」、「保谷新道」、「府中道」、「ひばりヶ丘駅北口道路」及び「フラワー通り」等があげられており、踏切や交差点における渋滞、道路幅員の狭さが問題となっています。多くの回答者が居住地周辺の問題箇所を指摘していますが、市内全域の市民が問題視している箇所（田無駅東側踏切、保谷新道、府中道等）もあります。
- 今後取り組むべき交通施策として自転車走行・歩行者通行空間の整備や踏切対策、災害に強い道路整備を「非常に重要」または「重要」と評価する人が6割以上を占めており、道路整備に関する課題解決が望まれています。

参考資料3 用語解説

【か行】

○環境施設帯

道路空間と生活空間の距離を置くための空間のこと。

○建ぺい率

建ぺい率は、敷地面積に対する建築面積の割合。

○交通モード

交通手段や輸送手段のこと。

○公共交通空白地域

公共交通が利用できないと判断する地域で、西東京市では、鉄道駅から1000m圏外、バス停から300m圏外の地域のこと。

○公共交通不便地域

公共交通が利用しづらいと判断する地域で、西東京市では、鉄道駅及びバス停から300m圏外の地域のこと。

○コミュニティ交通

コミュニティバスやコミュニティタクシーなど、地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るための交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進による活性化等を目的とし、自らが主体的に運行を確保する乗合交通手段の総称。

○コミュニティタクシー

地方自治体が主体的に運行を確保するコミュニティ交通のうち、乗車定員10人以下の車両を用いた乗合交通。

○コミュニティバス

地方自治体が主体的に運行を確保するコミュニティ交通のうち、バス車両を用いた乗合交通。

○混雑度

道路の混雑度のことで、交通容量に対し実際に通過した交通量の比として定義される値。一般的な混雑度の目安は次のとおり。

混雑度	混雑の状況
～0.99	混雑することなく、円滑に走行できる状態
1.00～1.24	ピーク時間に混雑する状態
1.25～1.74	ピーク時間の混雑から、日中も連続的に混雑するような状態
1.75～	慢性的な混雑状態

【さ行】

○サービス満足度分析

CS分析（顧客満足度分析）のことで、顧客の満足度を高めるためには、どのサービスを改善するのが効果的かを定量的に把握する手法。交通においては顧客を利用者として分析し、どういった施策が利用者の満足度を高めるかを把握すること。

○セットバック

道路境界線から一定距離後退して建物を建築すること。

【た行】

○タクシープール

駅前広場などにあるタクシーの待機、乗降スペースのこと。

○地区計画

住民の意向を反映しながら、地区の特性に応じたルールを定め、建物を規制・誘導し、住みよい特色のあるまちづくりを進めるための制度。

○定時定路線型

利用者の有無にかかわらず、定められた運行ルートを定められた時刻に運行する。

○デマンド型

予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度等により、種々の運行形態がある。

○都市計画道路

都市計画法で定められる基幹的な都市施設のうちの道路のことで、安全・快適な交通の確保、みどりの空間の確保、活力と魅力ある都市の形成、防災強化、上下水道・ガス等の収容など、様々な機能を有している。

○都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法の第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、住民の意見を反映させて、都市の将来ビジョンを定めるもの。

○トリップ

ある地点からある地点へ移動する動きのこと

【は行】

○パーキングメーター

短時間駐車的需求に対応するため、道路状況、交通への影響や支障などを勘案して、駐車枠で指定した場所・方法に限り短時間駐車を認めるもの。

○パーソナルモビリティ

先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や1～2人乗りの小型電動交通用具等を包括する移動手段の概念。

○パーソントリップ

人がある地点からある地点へ移動する動きのこと

○バス停ポール

バス停を示す標柱で、行き先、時刻表、運賃などの案内を表示しているもの。

○バスプール

バスの待機、乗降スペースのこと。

○バスベイ

バス利用者の安全な乗降及び停車中のバスによる本線上の自動車交通の流れに支障をきたさないように設けたバス専用スペース。

○バスロケーションシステム

バス停の案内表示、パソコンや携帯電話等に、バスの走行位置情報や到着予想時刻等をリアルタイムで提供するシステム。

○発生集中量

ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計で、人や自動車などを単位とする。

○バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）することである。そのうち、交通バリアフリーは、移動に伴うバリアを取り除くことを意味する。

○ハンプ

自動車の速度を抑制するために、道路を凸型に舗装したり、視覚的に凸型にした舗装

○歩車分離

歩行者と自動車が通行する空間をハード的に分離すること

○ボトルネック

交通を処理可能な量が小さい箇所のことで、一般道路では交通処理可能量の小さい交差点が主に該当する。

【ま行】

○ミッシングリンク

未整備区間により道路が途切れていること。

○モビリティ

移動自体のことや移動の利便性などを表わす。

○モビリティロボット

自律移動技術、姿勢制御技術等のロボット技術を適用することにより、人間との親和性を保ちつつ人間の移動手段として利用しうる用具のこと。立ち乗り型（セグウェイなど）と座り乗り型（車イスロボットなど）がある。

【や行】

○ユニバーサルデザイン

障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

○容積率

敷地面積に対する延べ床面積の割合。

【ら行】

○ランドスケープ

景観のこと。

西東京市交通計画

発行 /平成 26 年 3 月

発行者 /西東京市 都市整備部 都市計画課

〒202-8555 西東京市中町 1-5-1(保谷庁舎)

TEL 042-464-1311 (代表)