

2. 整備内容

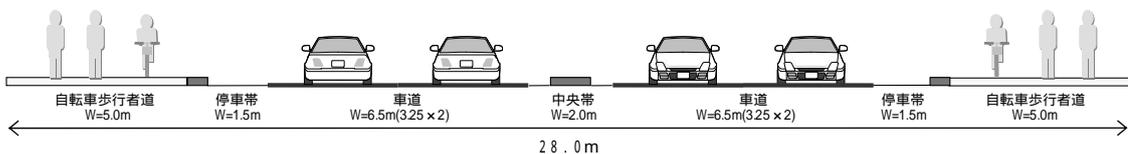
2 - 1. 幹線道路

(1) 幅員構成モデル

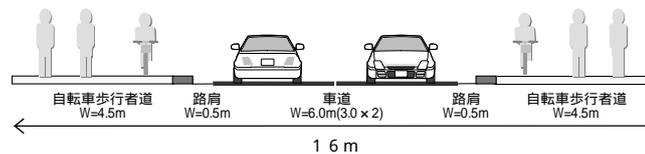
幹線道路は、都市の骨格を形成し、通過交通を処理する道路であるとともに、歩行者・自転車ネットワークの基軸となる道路である。従って、車道空間と歩行者・自転車空間をバランス良く配置することが必要である。ここでは、今後整備する都市計画道路の幅員構成モデルを示す。

【幅員構成モデル】

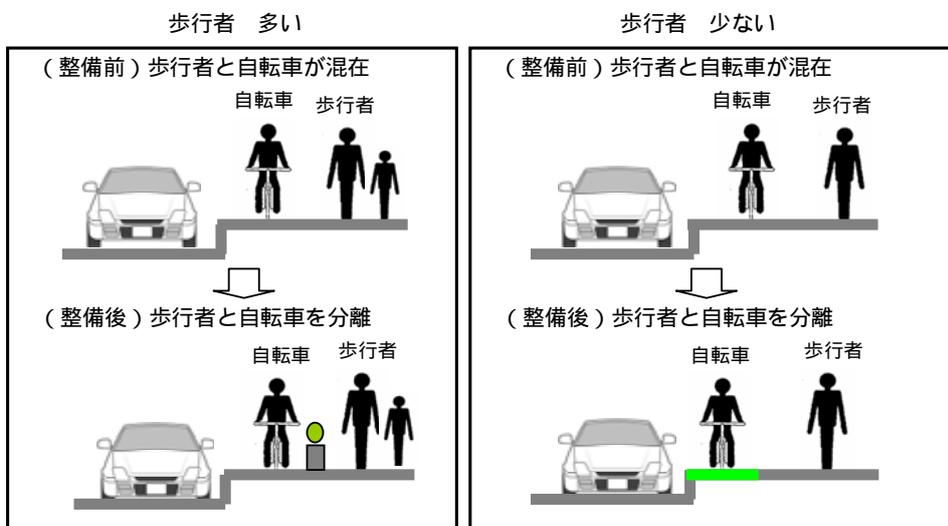
幹線道路（4車線）のケース（28m）〔単位：m〕



幹線道路（2車線）のケース（16m）〔単位：m〕



なお、「歩行者自転車道」においては、歩行者交通量に応じて、下図に示すように、自転車と歩行者の分離を図る。



整備イメージ

(2) 整備済区間における歩行者空間の確保

ひばりヶ丘駅の南口に位置する「都市計画道路 西3・4・22(市道104号線)」は幅員16mで整備済の都市計画道路である。しかし、ひばりヶ丘駅南口周辺では、駅前広場整備および地区計画により整備が進みつつあり、歩行者交通量の増加が想定されている。この状況を踏まえ、市道104号線については、快適な歩行者空間の確保を目的とし、車道幅員の変更(車道幅・路肩幅の削減)による歩道拡幅を実施する。

(3) 地区計画等に合わせた都市計画道路の先行整備

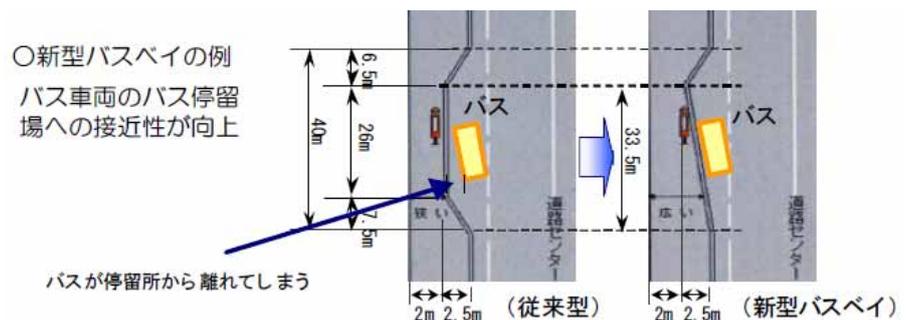
「都市計画道路 西3・4・25」のひばりが丘団地に隣接する区間については、同団地の建て替え事業に合わせ、他の区間よりも先行的に整備を進める。

(4) バスベイおよびバス待合空間の整備

「バスベイの整備」は、幹線的なバス路線区間において、バスの定時性・速達性を確保するために、交通量や道路空間の状況に応じて実施するものである。

三角バスベイ

バスをバス停にぴったり停車することができ、利用者にとって乗降がしやすいとともに、一般車両にも影響が無い。



出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

「バス待合空間の整備」は、バスの利便性向上のため、バス停にバスの到着情報等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設置するものである。整備にあたっては、歩行者空間が十分に確保できる場所が必要である。

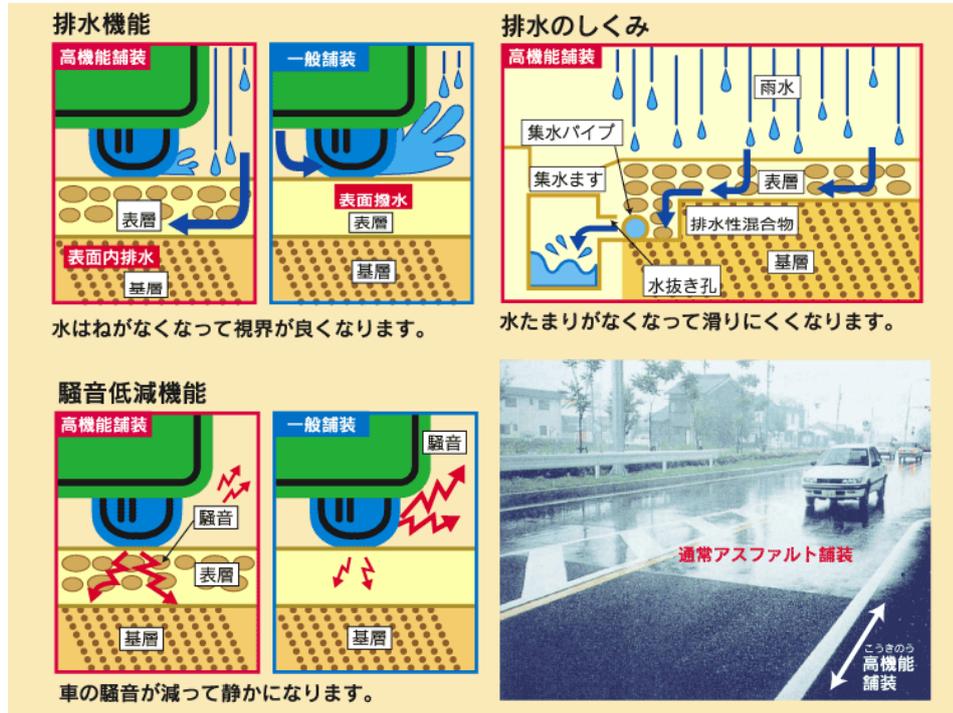


今後、整備が必要な箇所を選定し、関係者間で調整を図り、諸課題(整備主体、整備費用負担、許認可、管理者、設置スペース等)が整理され、整備が可能な箇所から順次整備を進める。

(5) 高機能舗装による整備

幹線道路は自動車交通量が多く、沿道の住民や歩行者が、自動車の走行による騒音などの被害を受ける可能性がある。これらの被害を軽減するために、高機能舗装の導入を検討する。

高機能舗装



出典：国土交通省ホームページ

2 - 2 . 主要生活道路

(1) 幅員構成モデル

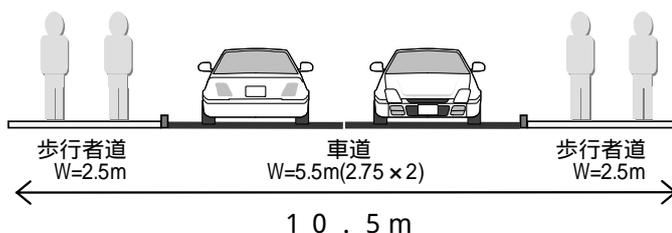
「主要幹線道路」および「生活幹線道路」は、居住環境地区の居住者が、通勤・通学、買物などで日常的に利用する中心的な道路であり、地区集散道路として、自動車交通量・歩行者・自転車交通量がともに多い道路である。よって、交通を安全・円滑に処理するためには歩車道の分離が必要であることから、可能な限り両側に歩道（2.5m×2）を設け、10.5m以上の道路幅員を確保する。

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

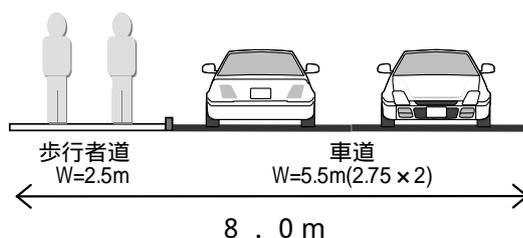
さらに幅員が狭く、拡幅が困難な箇所については、カラー舗装等により歩行者空間を確保する。

【幅員構成モデル】

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〕



整備イメージ

(2) 駅周辺道路区間における歩行者優先整備

主要生活道路においても、駅周辺に位置し、「人にやさしいまちづくり事業 整備計画」においてバリアフリー整備が位置づけられている区間については周辺の駅周辺の主要区画道路同様、歩行者優先の整備を進める。



整備イメージ

(3) 地区計画等に合わせた都市計画道路の先行整備

「都市計画道路 西3・5・2」の「向台三丁目・新町三丁目地区 地区計画」区域に隣接する区間の一部については、同事業の進捗に合わせ、他の区間よりも先行的に整備を進める。

(4) バス待合空間の整備

「バス待合空間の整備」は、バスの利便性向上のため、バス停にバスの到着情報等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設置するものである。整備にあたっては、歩行者空間が十分に確保できる場所が必要である。

今後、整備が必要な箇所を選定し、関係者間で調整を図り、諸課題（整備主体、整備費用負担、許認可、管理者、設置スペース等）が整理され、整備が可能な箇所から順次整備を進める。

(5) 高機能舗装による整備

主要生活道路の中でも比較的自動車交通量の多い道路においては、沿道の住民や歩行者が、自動車の走行による騒音などの被害を受ける可能性がある。これらの被害を軽減するために、自動車交通量等を考慮し、高機能舗装の導入を検討する。

2 - 3 . 区画道路

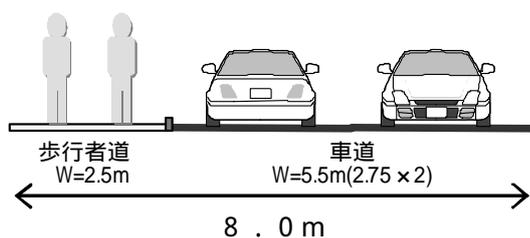
(1) 幅員構成モデル

歩行者安全性の確保のため、歩車分離の整備を基本とする。幅員は、片側に歩道 (2.5m) を設置した 8.0m を基本とし、必要かつ可能な場合においては、両側に歩道を設置する。また、拡幅整備が困難な箇所においては、カラー舗装等により歩行者空間を確保する。

歩車共存道路については、駅前の買い物道路 (コミュニティ道路) において、適用を検討する。

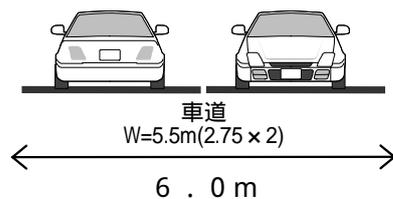
【幅員構成モデル】

区画道路 (片側歩道設置) のケース (8.0m) [単位 : m]



整備イメージ

区画道路 (歩車共存) のケース (6.0m) [単位 : m]



整備イメージ

(2) 駅周辺道路の整備

駅前の買い物道路（コミュニティ道路）

駅前の商業地区（「人にやさしいまちづくり事業 整備計画」で買い物道路に位置づけられている区間など）においては、一方通行や車両進入の時間規制などの交通規制を導入するなど、自動車の流入を規制する方策を検討する。

また、快適で広幅員の歩行空間の必要性から、インターロッキングブロックの敷設や、標識柱・街灯柱などの整理統合などの整備を進める。同時に、バリアフリーの観点から、高齢者や障害者の移動に配慮した誘導ブロックの敷設、既存歩道の切り下げ等安全、快適な移動を支援する整備を進める。



整備イメージ

駅周辺の主要道路

駅前広場へのアクセス道路や、駅と公共施設とを結ぶ路線等、駅周辺の主要な生活道路については、バリアフリーの観点から、高齢者や障害者の移動に配慮した誘導ブロックの敷設、既存歩道の切り下げ等安全、快適な移動を支援する整備を進める。また、通過する自動車交通が多い路線、区間で必要性が高い場合は、歩行者の安全性を確保するため、イメージランプや狭窄、歩行者通行帯、注意喚起標識の整備について検討を行う。

なお、地区計画等の面整備計画により整備計画が策定されつつある地区については、当該計画における整備内容に基づき整備を進める。



整備イメージ

【現在策定中の面整備計画】

ひばりヶ丘駅北口基本構想

ひばりヶ丘南口地区 地区計画

田無駅南口地区都市再生整備計画

(3) 避難所アクセス道路の整備

幹線または主要生活道路と避難所とを結ぶ「避難所アクセス道路」については、災害時の被災者救援・救護活動、および緊急物資の輸送を円滑に行うために、建物の倒壊があっても大型車が通行できるだけの幅員が必要である。この観点から最低幅員を決めるのは難しいが、避難所は日常時においても公共性の高い施設であることから、避難所アクセス道路については、歩行者の安全性に配慮し、歩車分離の整備が必要であると言える。以上のことから、少なくとも歩道 2.5m、車道 5.5m の道路幅員 8m の整備を進める。

(4) その他の道路の整備

地区計画等の策定に伴い整備が必要な道路

整備内容については、開発地区における整備内容と整合を図り、決定する。また、必要に応じて電線の地中化を検討する。

【対象となる地区計画等の例】

ひばりヶ丘団地建替計画（周辺道路の整備）

向台三丁目・新町三丁目地区 地区計画（アクセス道路の整備）

他の計画と整合を図るために整備が必要な道路

国や東京都、隣接市区の道路整備計画や河川改修計画等に合わせ、整備の必要が生じた道路については、整備内容の整合を図り、整備を進める。

また、道路の幅員や整備内容は、主要な交差点間では同一であることが望ましく、市区境で突然道路の規格が変わるようなことは望ましくない。市区境に位置する道路においては、隣接市区における道路の規格に配慮し、整備内容を決定する。

【対象となる計画等の例】

練馬区生活幹線道路網整備計画（練馬区）

小平市の道路整備との整合（鈴木街道）

東久留米市の道路整備との整合

武蔵関公園へのアクセス道路（練馬区）

石神井川河川改修事業（東京都）

公共施設の新設に伴い整備が必要な道路

多摩六都科学館のように、市内外から自動車で多くのアクセスがある施設が新設される場合には、歩行者の安全性に配慮し、施設周辺および施設と幹線道路の間を結ぶ道路において、歩車分離の整備が必要である。少なくとも歩道 2.5m、車道 5.5m の道路幅員 8m の整備を進める。

多摩六都科学館



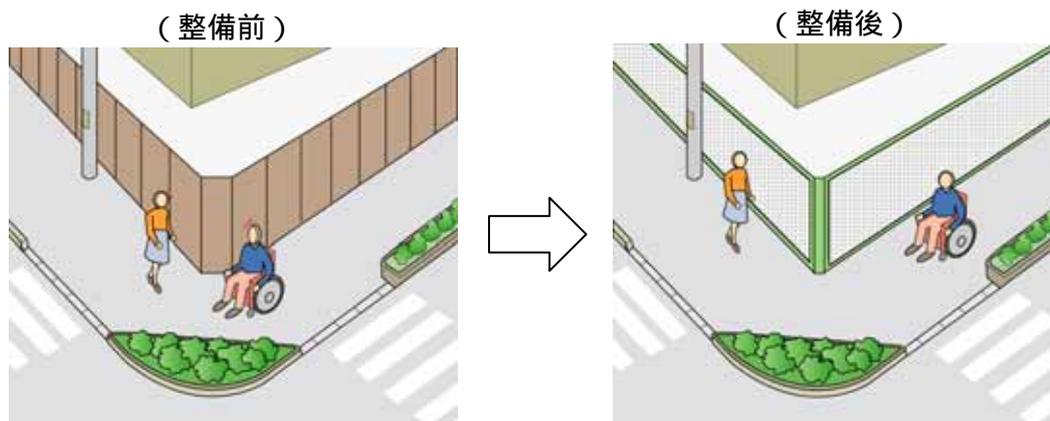
2 - 4 . 交差箇所

(1) 交差点

東京都の第2次交差点すいすいプランで整備が位置づけられている2箇所の交差点については、右折レーンの設置等の整備を進める。

地区計画等において整備が位置づけられている交差点については、当該計画における整備内容に基づき整備を進める。

その他の交差点については、交差点における安全性の確保のため、ブロック塀を見通しの良いフェンスに変えるなど、状況に応じ、市民と協力して整備に努める。



整備イメージ

(2) 踏切

都市計画道路整備の進捗や隣接踏切の対策状況等を考慮した上で、必要に応じて、踏切道の拡幅やカラー舗装敷設等の整備を進める。



整備イメージ

(3) 橋梁

安全確保に必要な整備として、道路取付部の段差解消などに取り組む。