

# 1. 本市の現状及び課題整理

## 1-1. 交通現状の整理

### (1) 都市計画道路等の現状

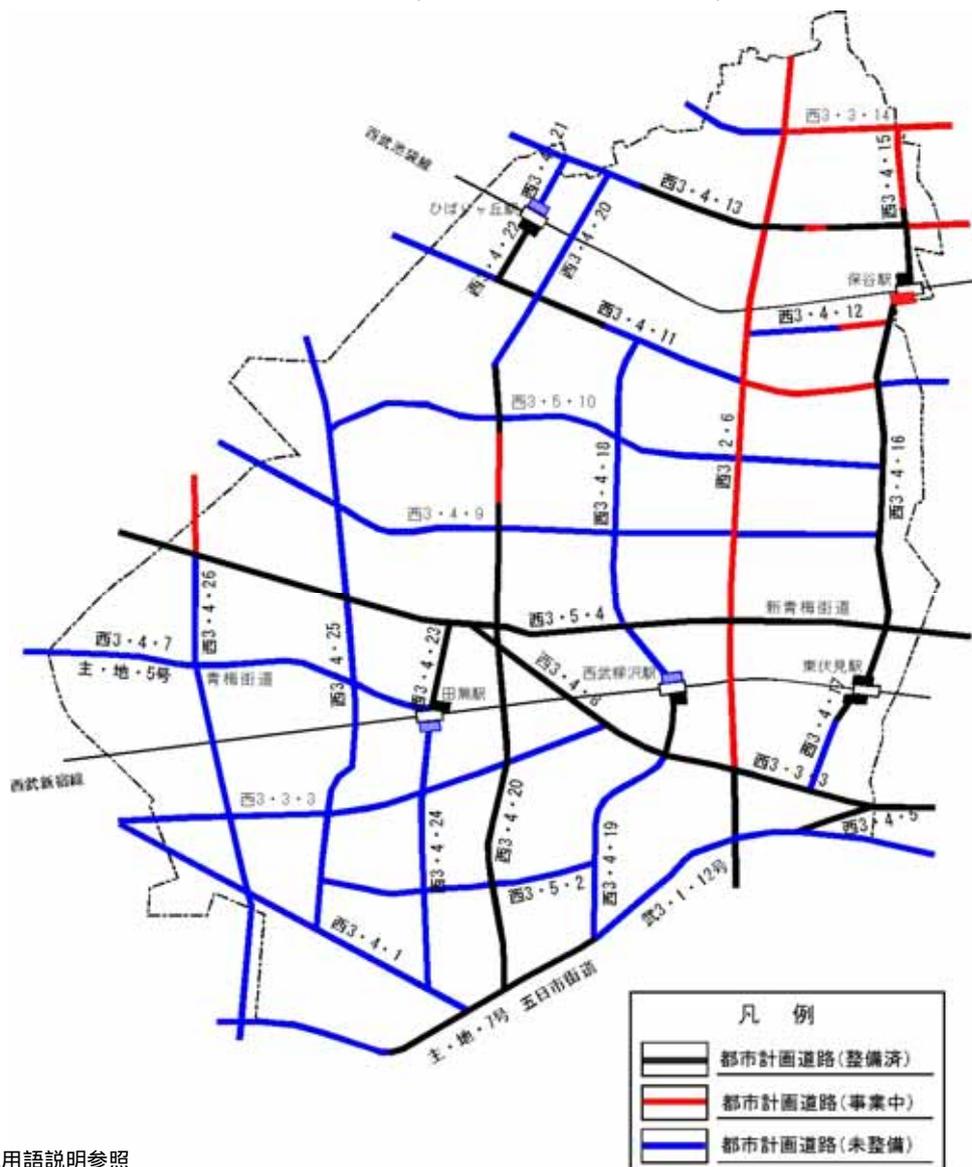
#### 都市計画道路の整備状況

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

都市計画道路の整備状況

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

都市計画道路の整備状況図（平成18年3月末現在）



### 駅前広場整備状況

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

駅前広場の整備状況

鉄道駅		整備状況	都市計画決定 駅前広場 面積 (m <sup>2</sup> )	計画決定時期
田無駅	(北口)	整備済	6,900	S49.12.25
	(南口)	未整備	3,800	S42.5.23
保谷駅	(北口)	整備済	3,300	S42.5.23
	(南口)	事業中	4,200	S42.5.23
ひばりヶ丘駅	(北口)	未整備	2,800	S42.5.23
	(南口)	整備済	4,530	S42.8.15
東伏見駅	(北口)	整備済	3,590	S42.5.23
	(南口)	整備済	2,800	S42.5.23
西武柳沢駅	(北口)	未整備	2,700	S42.5.23
	(南口)	整備済	3,300	S53.10.4

### 道路幅員別現況

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

道路の幅員別延長及び構成比

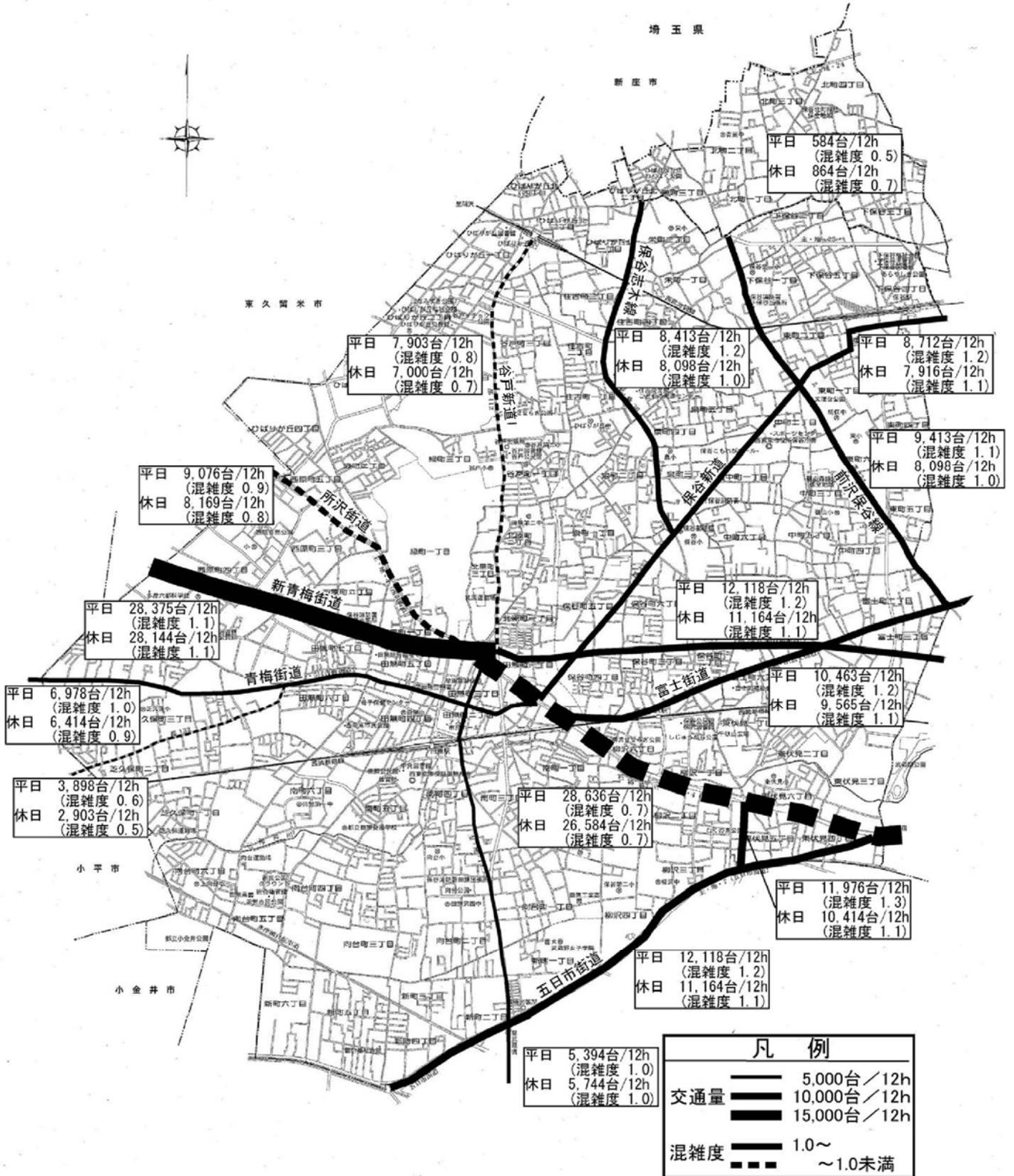
改良済道路			未改良		
幅員	延長 (m)	構成比	幅員	延長 (m)	構成比
5.5m未満	117,150	50.7%	3.5m未満	49,311	21.3%
5.5m以上	41,312	17.9%	3.5m以上	16,683	7.2%
13.0m以上	2,780	1.2%	5.5m以上	3,003	1.3%
19.5m以上	973	0.4%			
合計	162,215	70.2%	合計	68,997	29.8%

出典：平成17年版西東京市統計書

### 自動車交通量

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

西東京市内の主要幹線道路の交通量と混雑度



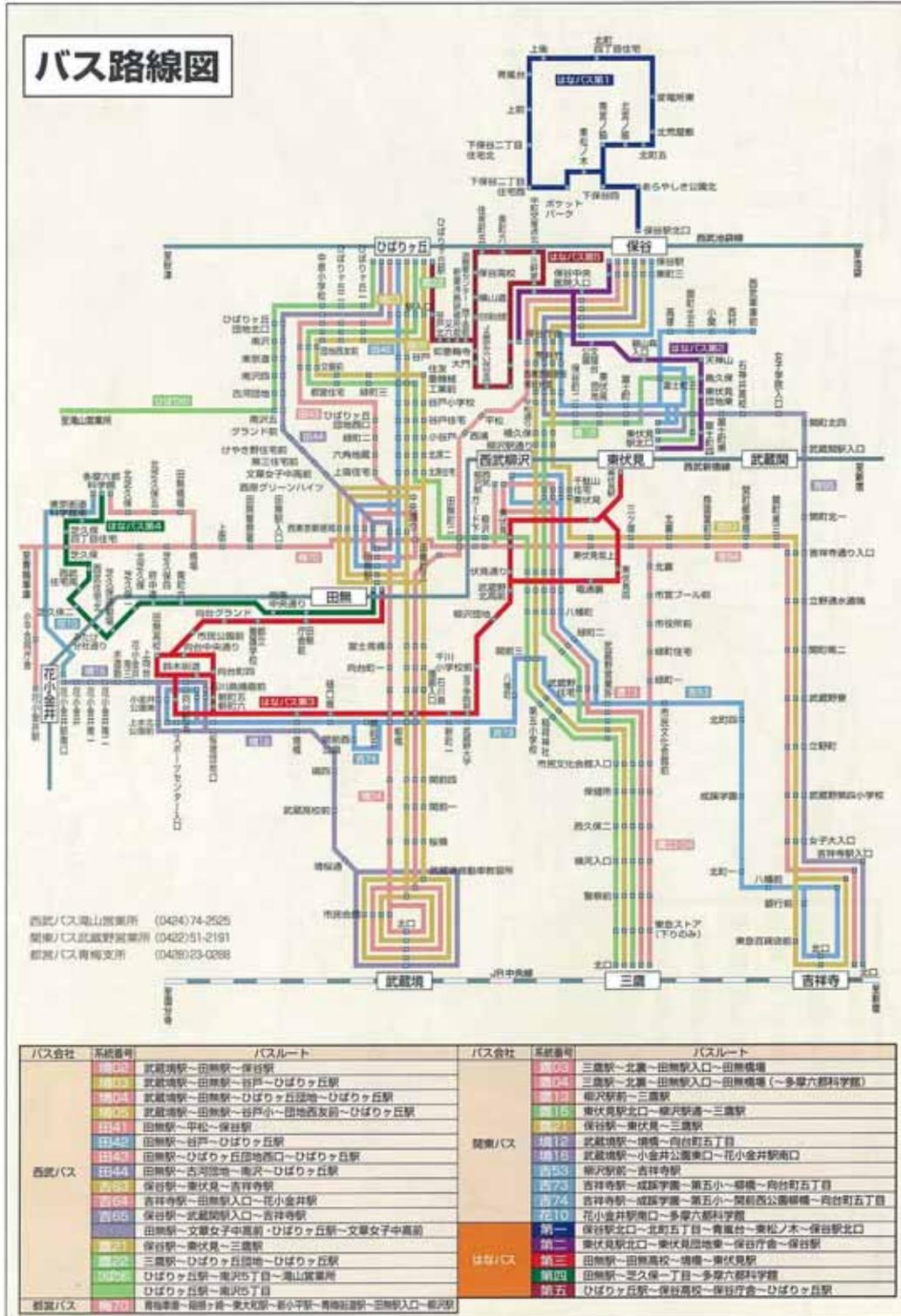
出典：平成 11 年度道路交通センサス

## (2) 公共交通網

### 公共交通ネットワーク

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

西東京市内における公共交通網

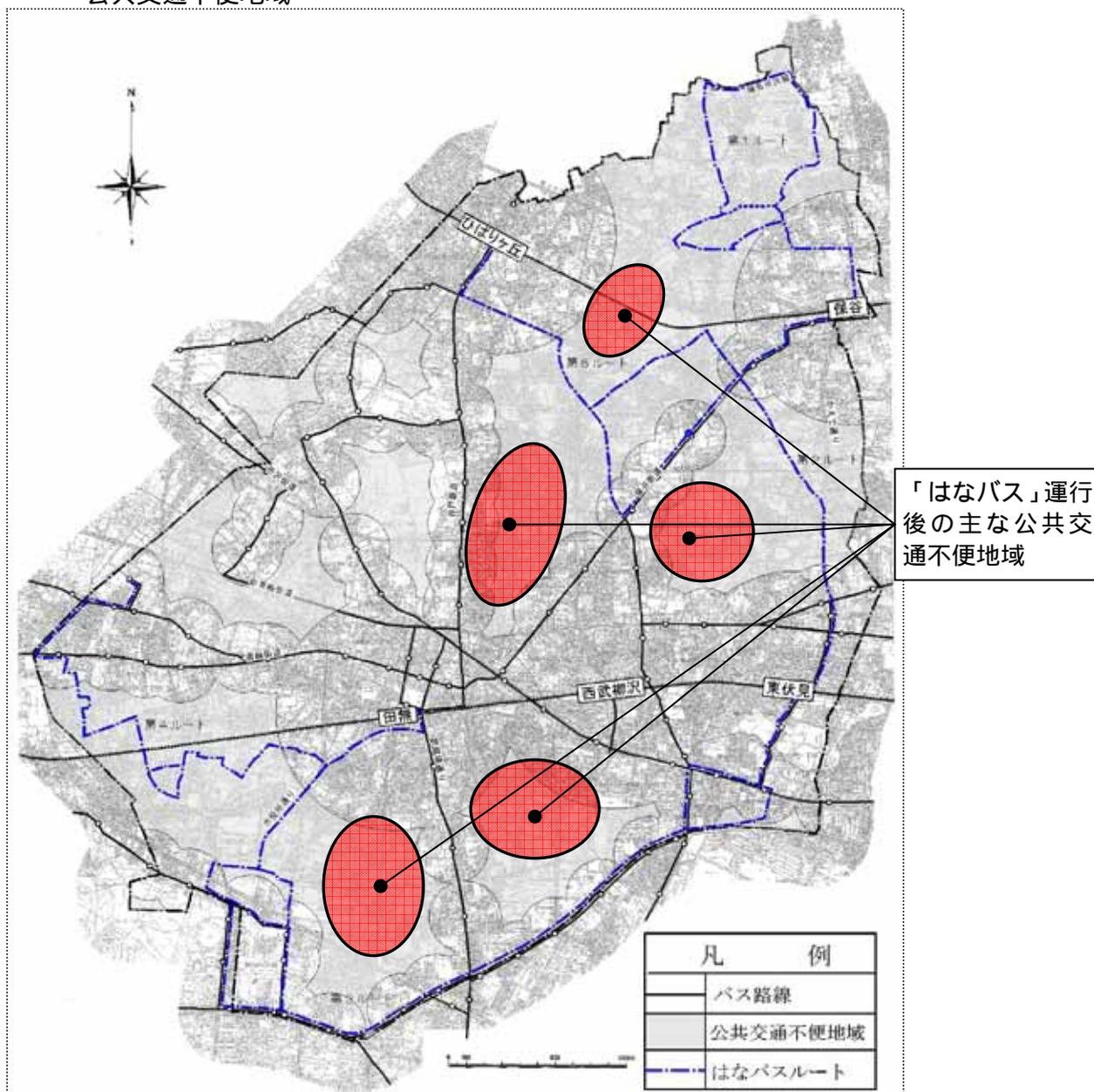


図面は平成18年3月時点を示す。なお、境02系統(武蔵境駅～田無駅～保谷駅)は現在廃止。境07系統(武蔵境駅～田無駅～ひばりヶ丘駅)が運行中。

## 公共交通不便地域

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

### 公共交通不便地域



### 「はなバス」の運行概要

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

\* 料金：100 円均一、未就学児無料



## 1 - 2 . 上位計画の整理

上位計画における交通体系整備に関する位置付けについて整理する。

### ( 1 ) 西東京市基本構想・基本計画 ( 平成 15 年度 )

道路・交通を整備し、市民の日常生活における利便性、安全性の向上を目指す
-------------------------------------

#### 道路網の整備

##### 都市計画道路の整備

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

##### 道路整備計画の策定を含め、生活道路の計画的な整備推進

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

##### 歩行者・自転車利用者の安全確保

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

#### 交通体系の整備

##### 総合的な交通計画の策定及び体系的な整備

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

##### コミュニティバスの計画的な運行

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

##### 鉄道の連続立体交差化に向けた調査・研究・要請の実施

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

#### 自転車の活用

##### 市内の全駅に有料の自転車駐車場の整備

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

##### 自転車を活用したまちづくりについての調査・研究の実施

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

(2) 西東京市都市計画マスタープラン(平成16年度)

将来都市像

豊かなみどりに包まれた、安全でやすらぎの感じられる住宅都市～にしとうきょう～

将来都市構造

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

「体系的な道路網の整備」「人にやさしい歩行空間の整備」「公共交通網の整備」の3つの視点から、市内の交通網の整備を進める

体系的な道路網の整備

- ・ 広域幹線道路(都市間をつなぎ、通過交通の多い道路。都市計画道路が中心。)
- ・ 一般幹線道路(市内の主要な道路。都市計画道路が中心。)
- ・ 生活幹線道路(日常的に利用する中心的な道路。可能な限り歩道と車道との分離に努める。自動車交通量が少ない路線では、「歩車共存道路」の整備も検討する。)
- ・ 生活道路(上記以外の道路。交通規制や歩行者優先のコミュニティ道路としての整備、適正な幅員への整備などにより、歩行者の安全性や生活環境を守り向上させることを検討する)

人にやさしい歩行者空間の整備

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

公共交通網の整備

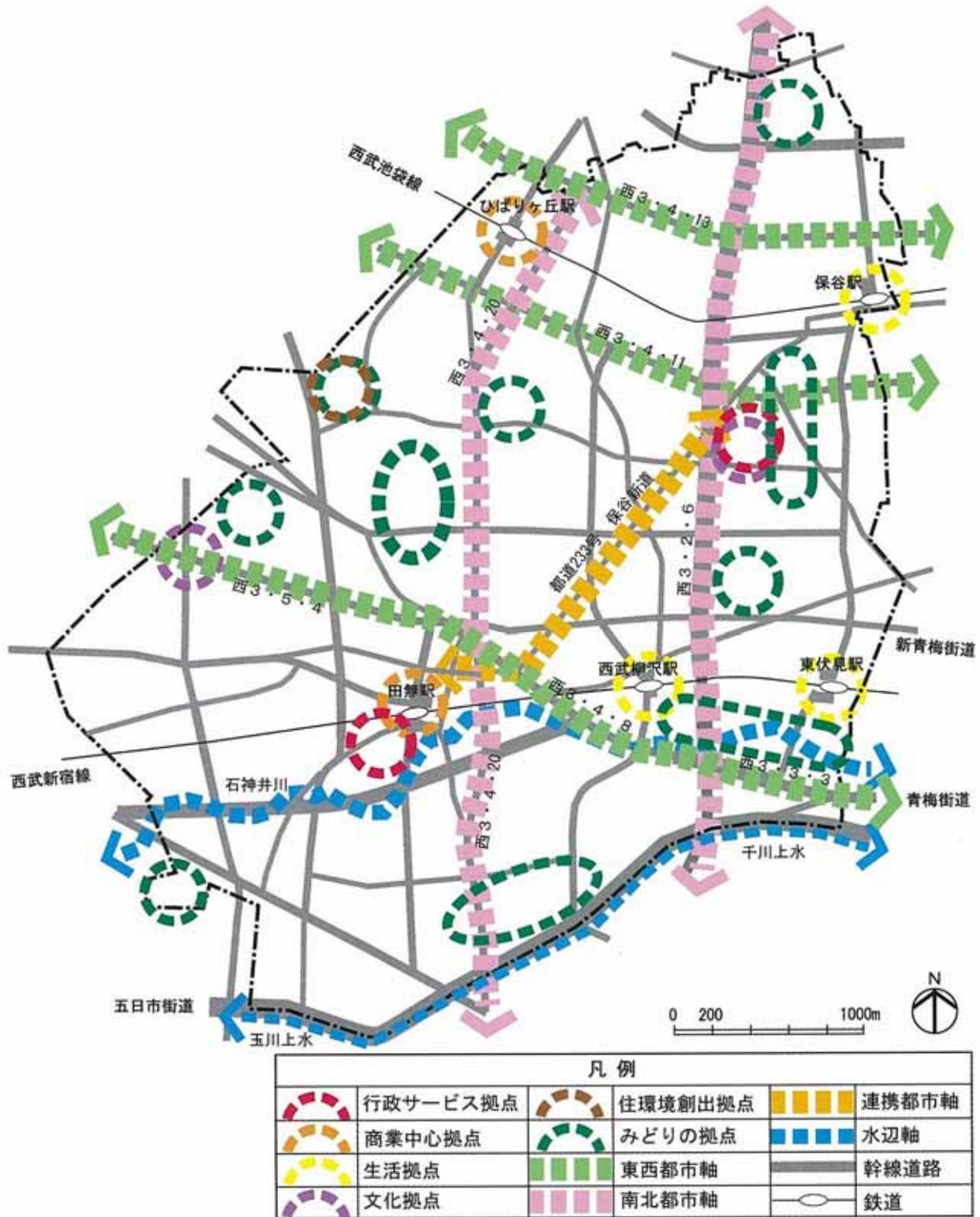
鉄道

- ・ 西武線の複々線化、高架化
- ・ バリアフリー化の推進
- ・ 需要に応じた駐車場・駐輪場の整備の推進とともに、徒歩利用の奨励等需要抑制策の実施

バス

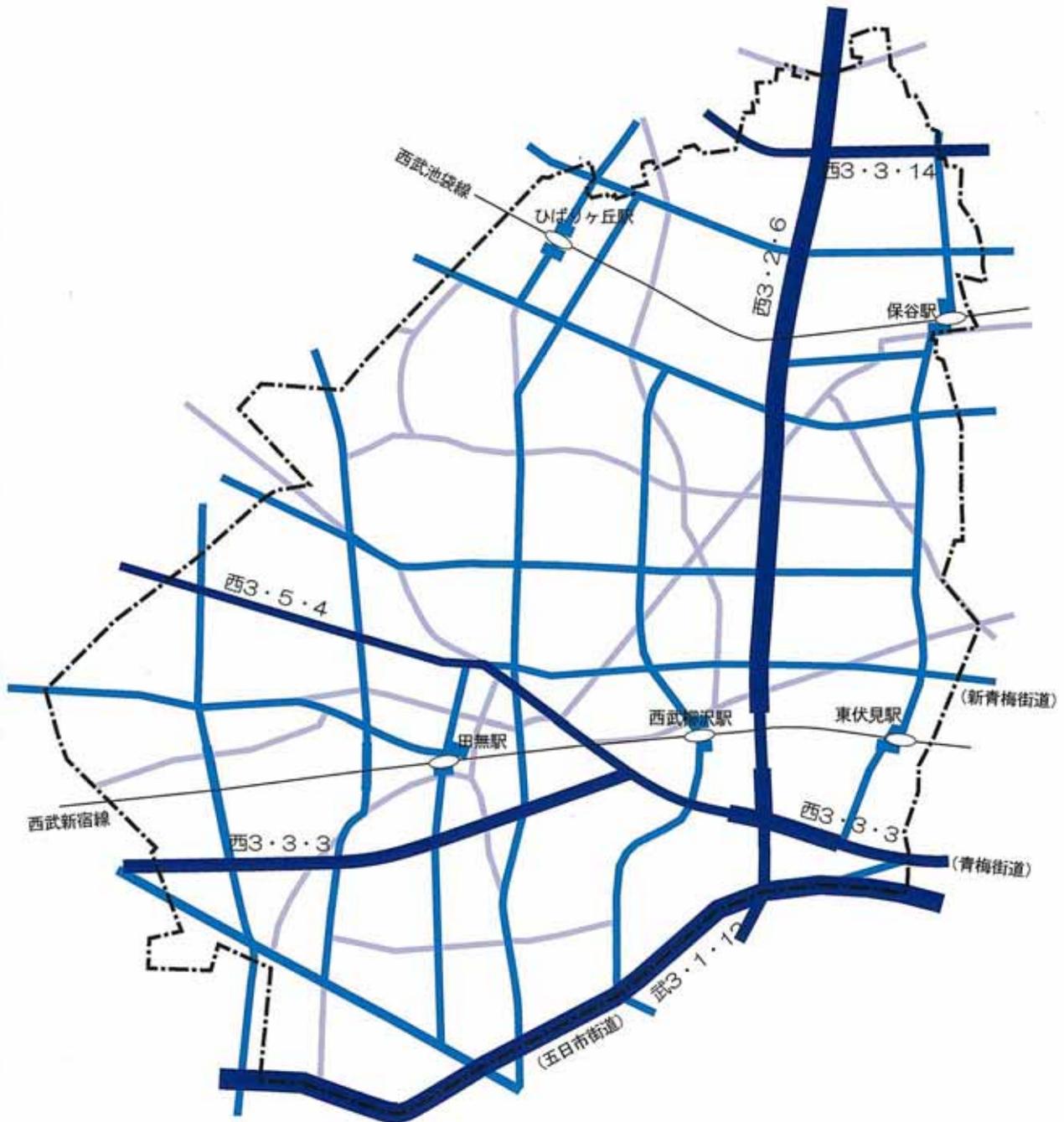
- ・ 都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充
- ・ コミュニティバス「はなバス」の見直し
- ・ 新たな公共交通ルートの導入の必要性と運行の可能性の検討

将来都市構造

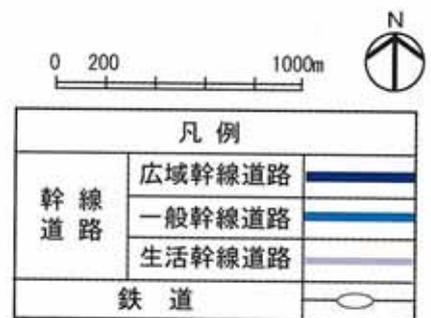


出典：西東京市都市計画マスタープラン（平成16年度）

# 交通網整備方針



\* 幹線道路に囲まれた区域では、通過交通のない閑静な住宅地等の形成を図るものとします。



出典：西東京市都市計画マスタープラン（平成16年度）

参考：福祉・環境・商業関連計画で提案されている主な交通施策

事業計画及び主管課	記 述 内 容
東京都電線類地中化計画 (東京都建設局)	「都市防災機能の向上」「安全で快適な歩行空間の確保」「都市景観の向上」「信頼性の高い情報基盤の確立」の4つの観点から、都市計画道路の整備に併せて電線類の地中化を推進する。
西東京市高齢者保健福祉計画 介護保険事業計画 (高齢福祉課・介護保険課 H18.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道や公共バスの停留所のバリアフリー化や低床化の整備・充実、移送タクシーの整備・推進</li> <li>・外出支援サービスを拡充するとともに、高齢者などが利用しやすいリフト付きの移送タクシーの整備・推進の要請</li> <li>・休憩ベンチの設置</li> <li>・鉄道駅、道路・歩道、公園などの公共施設のバリアフリー化を推進します。</li> </ul>
西東京市地域情報化基本計画 (情報推進課 H15.11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場情報の提供 (市内自転車駐車場の情報を一元管理し、市ホームページから情報の提供をするシステム)</li> <li>・バスロケーションシステム</li> <li>・渋滞情報システム</li> </ul>
西東京市環境基本計画 (環境保全課 H16.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関などの利用を増やすよう、事業者や市民に働きかけ</li> <li>・住宅密集地域などへの自動車の進入抑制</li> <li>・市内の移動は、自転車やバス、電車などの利用を要請。</li> </ul>
西東京市地域福祉計画 (保健福祉総合調整課 H16.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民や事業者に対してもユニバーサルデザインの普及・啓発</li> <li>・さまざまな人が利用できるコミュニティバスや介助を備えた移動サービス、安全で歩きやすい歩道の整備など、安全に移動できる手段の確保</li> <li>・高齢者等外出支援サービスや障害者の外出を支援する移動サービス事業などをNPO等と協働して充実</li> <li>・不法な路上占有がなくなるよう普及・啓発</li> </ul>
西東京市障害者基本計画 (障害福祉課H16.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差解消、計画の段階からユニバーサルデザイン化</li> <li>・はなバス路線の充実、ノンステップバス・リフト付きタクシーの整備要請</li> <li>・NPO法人等、民間移送業者による移動サービスを拡充</li> </ul>
西東京市子育て支援計画 (子育て支援課H16.2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路への安全施設の整備、交通安全教育などを推進</li> <li>・通学路の歩道・街路灯等、交通安全施設の整備を充実</li> <li>・歩道のない道路や狭い道路、特に通学路の交差点部分に視界が広がるように工夫</li> </ul>
西東京市次世代育成支援行動計画 <西東京市子育て支援計画から> (子育て支援課H17.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通不便地域・バス空白地域等の解消や交通弱者の移動手手段の確保</li> </ul>
西東京市商店街振興プラン (産業振興課 H15.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車道の分離や電線地中化により、コミュニティ道路化</li> <li>・バス網の検討を行い、はなバスや民営バスの運行状況の改善を図</li> <li>・既存の駐車場・駐輪場や空き地等のネットワーク化を図り、共通利用できるシステムの整備や、大型店、公益施設等の駐車場・駐輪場の有効活用を推進</li> <li>・安全な自転車走行環境の整備とレンタルなど新しい自転車活用のまちづくりについて研究し、活用を図る</li> </ul>

## 1 - 3 . 交通に関わる問題点の整理

### ( 1 ) 幹線道路網に関する問題点・課題

#### 都市計画道路の整備の遅れ

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

#### 市内の幹線道路の混雑緩和

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

### ( 2 ) 交通結節点に関する問題点・課題

#### 踏切遮断に伴う駅周辺の混雑緩和

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

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

#### アクセス道路の未整備による危険な歩行空間

東京区部の通勤・通学が多く、これらのほとんどが鉄道利用 ( 86.1% ) となっており、鉄道駅へのアクセス手段として徒歩・自転車が中心となっている。駅へのアクセス道路の整備状況を見ると、ひばりヶ丘駅北口、西武柳沢駅北口、東伏見駅南口及び田無駅南口において未整備で、歩道もなく、自動車と歩行者・自転車が輻輳し、危険な状態である。

#### 未整備な駅前広場が存在

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

#### 放置自転車の発生

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

### ( 3 ) 公共交通に関する問題点・課題

#### 公共交通不便地域の存在

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

#### 病院等の主要施設へのアクセスの不便さ

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

### ( 4 ) 歩行者・自転車に関する問題点・課題

#### 多くの狭隘道路、歩道の未整備による歩行者・自転車への危険

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

## 1 - 4 . 交通体系整備に係る課題整理

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

### (1) 幹線道路網に関する改善すべき課題

幹線道路網の必要性検証による効率的・効果的な道路整備の推進

主要生活道路での既存道路ストックの有効活用（通過交通の抑制等）

### (2) 交通結節点に関する改善すべき課題

連続立体交差事業の推進（西武池袋線、西武新宿線）

主要生活道路の歩行空間の改善  
「ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想」との整合性

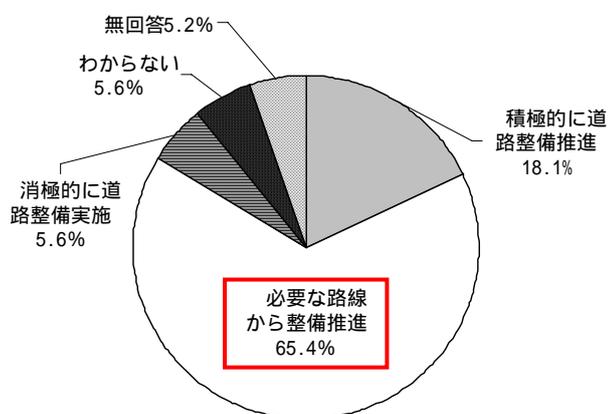
駅前広場及びアクセス道路等基盤施設の事業推進  
ひばりヶ丘駅北口駅前広場、保谷駅南口駅前広場（保谷駅南口地区第一種市街地再開発事業）、田無駅南口駅前広場、西武柳沢駅北口駅前広場の整備

踏切の改善

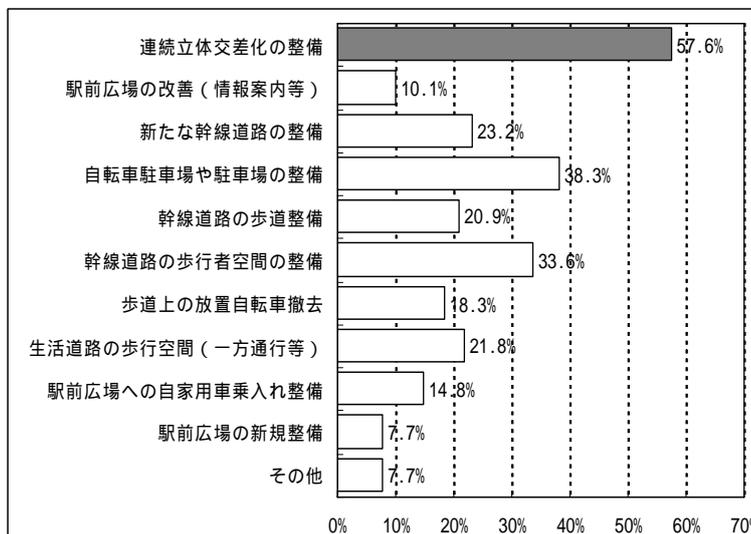
### （参考）市民交通行動に関するアンケート調査結果

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

#### 都市計画道路の整備の進め方



#### 駅周辺の改善要望



### (3)公共交通に関する改善すべき課題

#### バス等公共交通サービスの向上

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

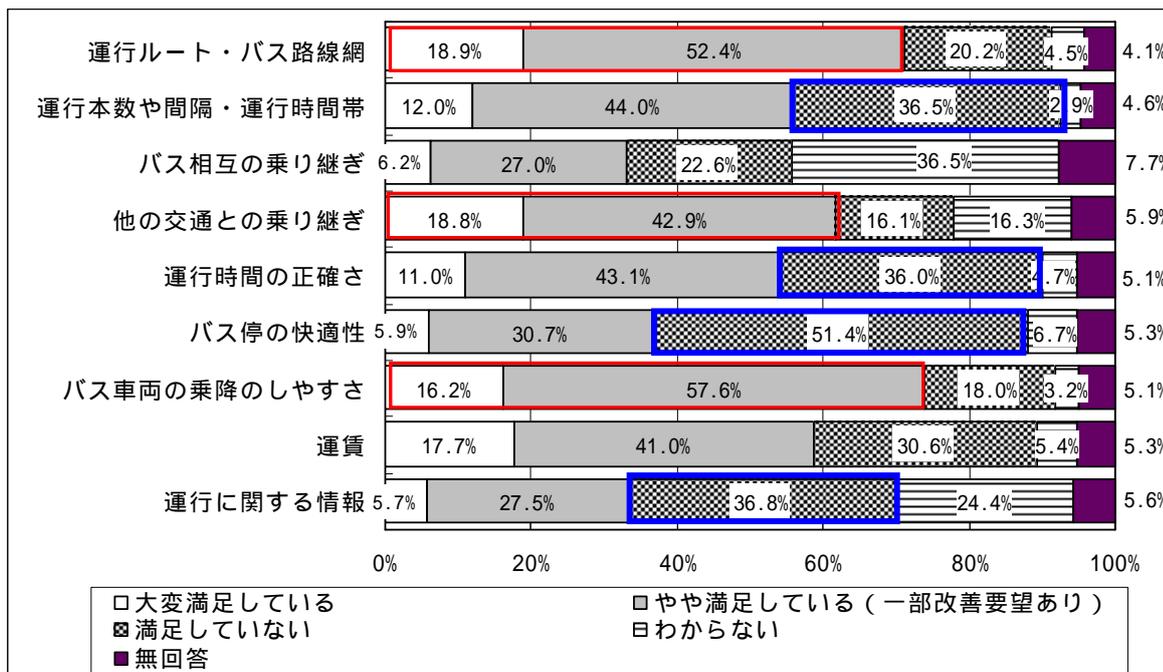
#### 「はなバス」を活用した移動しやすい交通環境の確保

- ・民間バス事業者によるバスルートの動向、市民ニーズ等を踏まえた「はなバス」の見直し検討

#### 高齢者、障害者等に対する移動支援

- ・高齢者、障害者等（身体障害者手帳登録者 4,382 人、H16.3.31）に対する移動支援の不足

バス利用時の満足度（市民交通行動に関するアンケート調査結果）



### (4)歩行者・自転車空間に関する改善すべき課題

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