

2-3. 交通施策の内容

住宅都市としての特徴を活かしつつ、生活者の視点を重視して、基本理念である「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の確立」に向けて、交通施策整備を展開する。交通施策を抽出すると、以下のようになる。

■交通施策

施策方針	交通施策
(1)体系的な道路ネットワークの形成	1) 幹線道路の整備（都市計画道路の整備推進）
	2) ボトルネック*箇所の解消（交差点改良、鉄道との交差の改善） 【円滑な道路交通の確保】 ①「第2次交差点すいすいプラン」に基づく交差点改良の整備（保谷小前交差点、保谷新道交差点（都事業）） 【鉄道との交差の改善】 ②連続立体交差事業の推進 ③鉄道立体化以外の対策の推進
	3) 主要生活道路の整備
	4) 環境に配慮した交通需要マネジメント*の導入
(2)公共交通システムの充実	1) 既存鉄道サービスの充実
	2) 市民ニーズに合った利用しやすいバスネットワークの形成 ①都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充 ②コミュニティバス「はなバス」ルートの見直し ③新たな公共交通ルートの導入の必要性和運行可能性の検討
	3) バスサービスの向上 ①サイクルアンドバスライド*用自転車駐車場の整備 ②バスベイや右折レーンの設置など走行環境の改善 ③主要バス停での待合空間の整備 ④利用しやすい環境整備
	4) 高齢者、障害者等に対する移動支援のあり方の検討
(3)交通結節点の整備	1) 駅前広場の整備（ひばりヶ丘駅北口、保谷駅南口等） 2) 駅周辺の交通環境の向上対策
(4)人と環境にやさしい歩行者・自転車交通施策の推進	1) 歩行者・自転車ネットワークの整備
	2) 駅周辺での自転車駐車場等の整備 ①自転車駐車場の整備 ②既存ストックの有効活用 ③自動二輪車駐車場の整備
	3) 放置自転車対策の推進
	4) 自転車利用促進策の実施 ①レンタサイクルシステム*の検討 ②自転車利用PR活動の推進

※巻末用語説明参照

(1) 体系的な道路ネットワークの形成

都市間、拠点間を有機的に結ぶように「広域幹線道路」「幹線道路」の都市計画道路等や、主要生活道路の整備を進め、通過交通の排除や防災安全性の確保など良好な居住環境の向上に向けて体系的な道路ネットワークを形成する。

1) 幹線道路の整備（都市計画道路の整備推進）

住宅地内の通過交通を抑制し、市内道路交通の円滑化を図るために、道路整備が遅れている幹線道路については、体系的な役割分担を明確にし、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」（第三次事業化計画）を踏まえつつ、関係機関との調整を図りつつ、整備促進を図る。

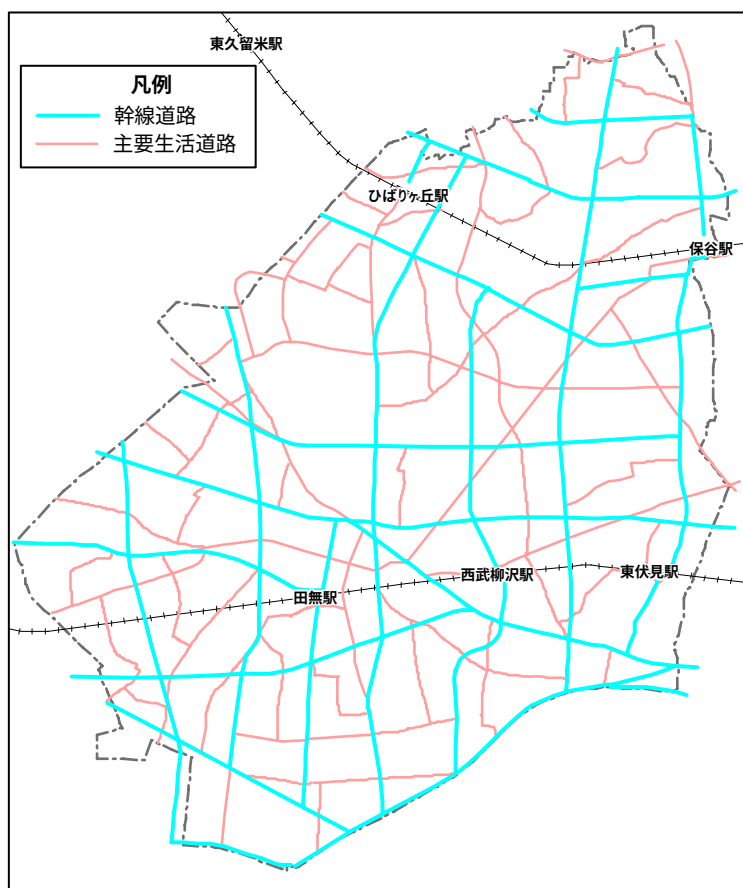
また、道路整備にあわせた電線類の地中化や歩行者・自転車ネットワークの形成に努める。

①道路機能分担の明確化

市内の道路網は次のような役割分担を明確にし、それぞれの機能に適した整備を推進する。

道路の段階構成		機能分担	主な道路
幹線道路	広域幹線道路	都市間交通や通過交通などの比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格を形成する高水準の規格を備えた道路である。	青梅街道 調布保谷線 五日市街道
	一般幹線道路	広域幹線道路に次ぐ規格を持つ幹線道路であり、都市全体に網状に配置され、広域幹線道路とともに居住環境地区の外郭を形成する道路である。	駅へのアクセス道路
主要生活道路 (生活幹線道路を含む)		居住環境地区内と幹線道路とを連絡する、地区内住民が日常的に利用する主要な生活道路である。この道路には、都市マスタープランにて「生活幹線道路」として位置付けられている道路が含まれる。	—

■道路網構成図



②事業中路線の整備促進

現在事業着手している路線は、東京都施行 5 路線、西東京市施行 3 路線が事業中であり、各路線とも早期完成を関係機関と協議しながら事業を推進する。

主 体	路線名	区 間
東京都	西 3・2・6 号線	青梅街道～埼玉県境
	西 3・4・20 号線	西東京市緑町 1 丁目 1 番地内
	西 3・4・26 号線	青梅街道～東久留米市境
	西 3・3・14 号線	練馬区境～西 3・2・6 号線
	西 3・4・12 号線	西 3・4・16 号線～都道 233 号線
西東京市	西 3・4・15 号線	保谷駅北口～西 3・3・14 号線
	西 3・4・13 号線	練馬区境～西 3・4・15 号線 西 3・4・15 号線～西 3・2・6 号線（一部）
	西 3・4・11 号線	西 3・4・16 号線～西 3・2・6 号線

③第三次事業化路線の整備促進

東京都では、多摩地域における都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、「第三次事業化計画」を策定し、今後 10 年間（平成 18～27 年度）で優先的に整備すべき路線を以下に示す 4 つの基本目標に基づき選定している。

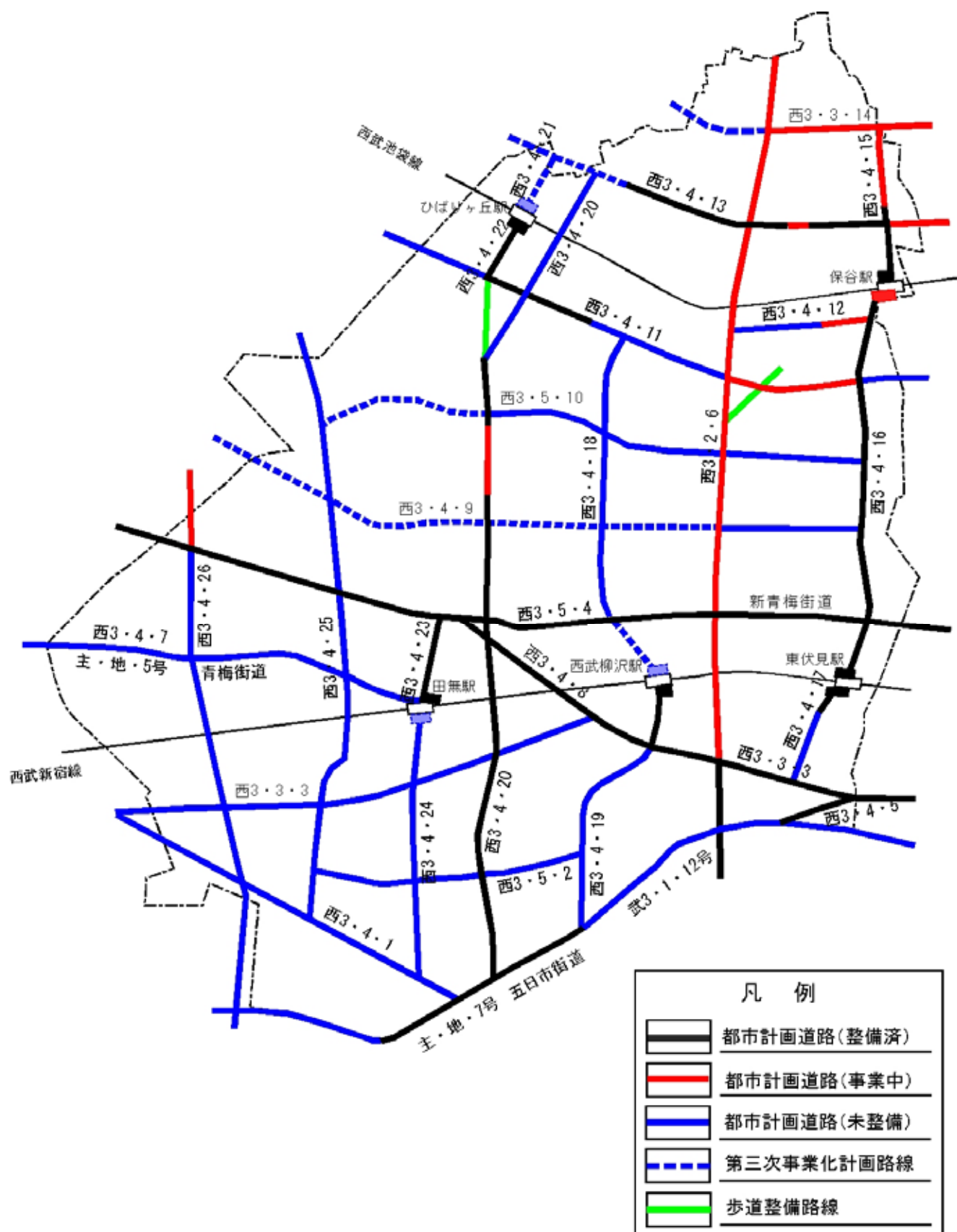
このため、本市においても第三次事業化計画に位置付けられている都市計画道路については、関係機関と協議しながら優先的に整備を促進する。

〔多摩地域における今後の道路整備の 4 つの基本目標〕

- （活 力） 自立と連携・交流の都市づくり
- （安 全） 安全で安心できるまちの実現
- （環 境） 快適な環境の創出
- （暮らし） 質の高い生活の実現

主 体	路線名	区 間
東京都	西 3・4・9 号線	西 3・2・6 号線～東久留米市境
	西 3・4・13 号線	主要地方道 36 号線～新座市境
	西 3・3・14 号線	西 3・2・6 号線～新座市境
西東京市	西 3・4・18 号線	西 3・5・4 号線～西武柳沢駅（駅広含む）
	西 3・4・21 号線	西 3・4・13 号線～ひばりヶ丘駅（駅広含む）
	西 3・4・24 号線	田無駅南口駅前広場
	西 3・5・10 号線	西 3・4・20 号線～西 3・4・25 号線

■事業中及び第三次事業化路線の位置図

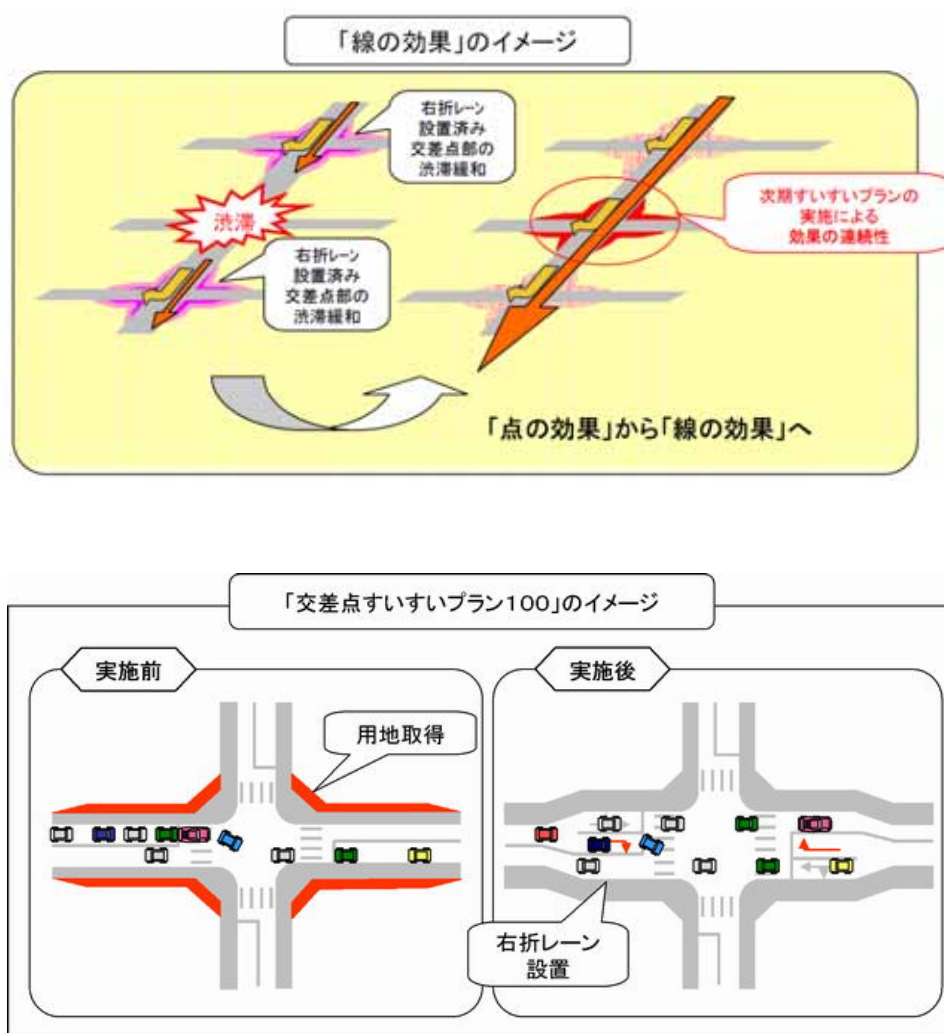


2) ボトルネック箇所の解消

道路の渋滞や混雑は、交通事故の増大、CO₂排出量の増大、経済的損失の増大など市民の日常生活や社会活動に大きな影響を及ぼしており、ボトルネックとなっている交差点の改良や鉄道との交差の改善等により、渋滞や混雑を解消し、道路交通の円滑化を図る。

①主要交差点の改良

主要な交差点における渋滞や混雑の解消と安全の確保を図るため、「第2次交差点すいすいプラン[※]」に基づき、右折レーンの設置等を基本とし、他の事業と連携しながら線的な効果の拡大を目指して、一般都道東大泉田無線における保谷小前交差点及び保谷新道交差点の改良を促進する。



出典：第2次交差点すいすいプラン（H17.2）、東京都

②鉄道との交差の改善

道路と西武池袋線や西武新宿線との交差における交通の円滑化や事故の低減を図るため、近隣市及び交通事業者と調整を図りながら、鉄道との連続的な立体交差化について検討を図る。

また当面、交差化以外の踏切道の拡幅や警報時間制御による遮断時間の短縮などの対応も合わせて検討する。

■鉄道立体化の検討対象区間

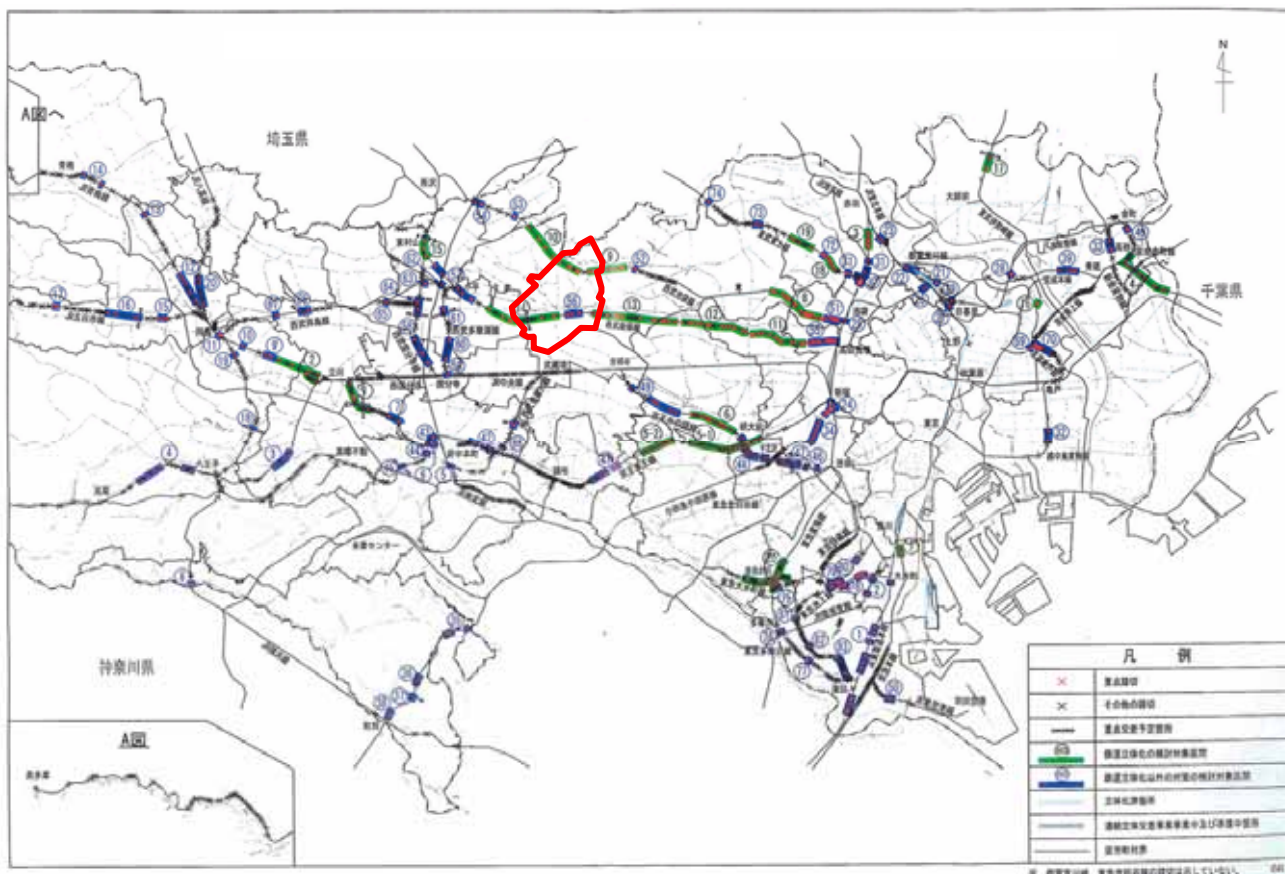
路線名	区間名	関連自治体
西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近	練馬区、西東京市
	ひばりヶ丘～東久留米駅付近	西東京市、東久留米市
西武新宿線	井荻～東伏見駅付近	杉並区、練馬区、西東京市
	田無～花小金井駅付近	西東京市、小平市

■鉄道立体化以外の対策検討区間

路線名	踏切道名	取組内容	重点踏切(都)
西武池袋線	① 保谷第1号	・保谷駅自由通路・バリアフリー化	●
	② 保谷第3号	・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	③ 保谷第4号	・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	④ 保谷第7号	・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	⑤ 保谷第8号	・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	⑥ 保谷第9号	・カラー舗装敷設等安全対策の実施	
	⑦ 保谷第11号	・単独立体交差化の検討	●
	⑧ ひばりヶ丘第1号	・ひばりヶ丘駅南北自由通路・バリアフリー化 ・周辺歩道整備 ・単独立体交差化の検討	●
西武新宿線	⑨ 武蔵関第5号	・単独立体交差化 ・踏切拡幅整備の検討	●
	⑩ 東伏見第1号	・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	
	⑪ 東伏見第4号	・西武柳沢駅南北自由通路・バリアフリー化 ・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	⑫ 西武柳沢第1号	・西武柳沢駅南北自由通路・バリアフリー化 ・西3・2・6号線の整備による単独立体交差化（事業中）	●
	⑬ 西武柳沢第2号	・カラー舗装敷設等安全対策の実施	●
	⑭ 田無第2号	・踏切拡幅整備の検討 ・接続する市道の整備	
	⑮ 田無第3号	・隣接田無4号踏み切りの拡幅整備 ・単独立体交差化の検討	●
	⑯ 田無第4号	・踏切拡幅整備 ・接続する市道の整備	
	⑰ 田無第5号	・カラー舗装敷設等安全対策の実施	
	⑱ 田無第6号	・接続する市道の整備	
	田無第7号	・カラー舗装敷設等安全対策の実施	

出典：踏切対策基本方針（H16.6）、東京都

■踏切改善の検討区間位置図



出典：踏切対策基本方針（H16.6）、東京都

■踏切箇所図



西東京市資料より作成

3) 主要生活道路の整備

地区内で中心的な役割を担っている道路を選定し、幹線道路整備との整合性を図りながら、現道の改良を原則として、安全・快適に利用できるよう、通過交通は極力排除し、可能な限り歩道と車道との分離に努める一方で、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。

幹線道路に囲まれた居住環境地区内の生活道路については、日常的な交通利便性や安全性、快適性を確保するため、幹線道路の整備に合わせ、体系的な整備を進めることが重要である。

その実現のためには、居住環境地区毎に地区内集散機能（地区内で発生する交通を集めて外周の幹線道路に流す機能、外周の幹線道路から地区内の各地に交通を分散させる機能）を有し、地区内交通の軸となる主要生活道路を選定することが必要である。

主要生活道路は、地区内の中心的な道路として位置付けられることから、地区集散機能以外にも、バス通り、歩行者・自転車の通行、地区の骨格形成、市街地形成面での中心的役割、防災対策上の骨格的道路の役割など、多くの機能を有する道路となる。

① 地区内において中心的な道路を選定・整備する。

都市マスタープランにおいて「主要な生活道路」として位置付けられている道路など、地区内で中心的な役割を担っている道路を選定し、整備する。旧市の道路整備計画における位置付けも考慮する。

② 現道の改良を原則とする。

生活道路は地区の市民生活に密着した施設、資源を現在の市民の生活動線に基づき設定することが望ましい。よって、地区計画に伴う整備など一部の例外を除き、現道を改良することにより整備することを原則とする。

③ 幹線道路整備との整合を図る。

周囲の生活道路に比べ規格が高い道路となるため、幹線道路に対して整備が先行した場合、通過交通が進入してくる可能性がある。よって、幹線道路の整備に合わせた整備が必要である。

④ 安全で快適な道路空間として道路空間の再配分を図る。

安全・快適に利用できるよう、通過交通は極力排除し、可能な限り歩道と車道との分離に努める一方で、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。

4) 環境に配慮した交通需要マネジメントの導入

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要マネジメント」(TDM: Transportation Demand Management)を行うことにより、市内の道路交通混雑等の緩和を図る。

①自動車利用から公共交通機関・自転車利用への転換

環境への負荷を減少させるため、東京都の政策を支援し、自動車利用から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通機関や自転車への利用転換に取り組む。

主なTDM施策		整備内容
自動車利用の自粛の促進	自動車利用に向けた東京ルール ¹ の展開	「東京ルール」を踏まえ、市内での環境負荷の少ない自動車使用の実現を目指す。
自動車利用からの転換	乗り換え利便性の向上	・未整備駅前広場の整備 ・ノンステップバス[※]の導入 ・ICカードシステムの導入
	自転車の活用	・自転車レーンの整備 ・駅周辺の駐輪場の整備 ・バス停における駐輪場の整備(サイクルアンドバスライド)
	モビリティマネジメント [※] の実施	市民の行動が過度な自動車利用から公共交通・自転車に転換できるよう自発的な変化を促すコミュニケーションを中心とした施策の実施
既存道路容量の拡大	駐車マネジメント	・駅周辺の混雑地域における路上駐車対策 ・共同荷捌きスペースの整備

■東京ルールの概要

	行動ルール1 自動車の使用を減らす			行動ルール2 低公害な自動車を使用する			行動ルール3 環境にやさしい運転などを行う			
	乗らない	使用者を減らす	支える	選ぶ	供給する	支える	エコドライブを励行する	運転を控える	リサイクルに努める	支える
都民	・自転車、バス、電車等を利用する	・自動車の使用を工夫し走行量を減らす ・団地等での車の共同利用	・宅配便の利用をまとめる ・グリーン取引の実施	・都指定低公害車の購入 ・ディーゼル車の使用の自粛		・優良認定事業者とのグリーン取引の実施	・点検、整備、アイドリング・ストップの実施	・オキシダント注意報発令時には車の使用を控える		
事業者	・自家用通勤をなくす	・積載率の向上、走行ルート短縮等による負荷の抑制	・物資の計画発注 ・グリーン取引の実施	・都指定低公害車の購入 ・ディーゼル車から低公害自動車への早期転換 ・ディーゼル車へのDPF装置の装備	・低公害自動車の製造及び販売 ・ディーゼル車の低公害化の開発 ・低公害燃料の開発及び供給	・優良認定事業者とのグリーン取引の実施 ・低公害自動車の情報提供、販売	・点検、整備、アイドリング・ストップの実施 ・過積載の防止	・オキシダント注意報発令時には計画的に車を使用する	・廃車は、リサイクル可能な処理を販売店等に依頼	
行政			・グリーン取引の促進(優良認定事業者の公表等) ・環境切符の発行等による公共交通機関の利用促進			・都指定低公害自動車の税軽減、融資の支援 ・税制見直し、規制強化の国への要望				・学校等でのエコドライブの普及啓発 ・大気汚染濃度の情報提供

(2) 公共交通システムの充実

鉄道駅から離れた公共交通不便地域の居住者や高齢者など、全ての市民に利用しやすい市内公共交通の利便性の向上を図るため、長期的視点で、鉄道・バスなどの公共交通網の改善を推進する。

また、高齢社会の進展に対応できるように、高齢者や障害者など誰もが移動しやすい公共交通の推進を図る。

1) 既存鉄道サービスの充実

都心方向の通勤・通学流動や周辺都市への広域的流動をさらに促進するため、西武新宿線及び西武池袋線の利便性向上に取り組む。

①利便性・速達性の向上

利用者のさらなる利便性向上のために、鉄道の速度向上や運行本数の増加などによる速達性の向上を図るため、西武新宿線、西武池袋線の連続立体交差事業を近隣都市と調整を図りながら推進する（(1)体系的な道路ネットワークの形成参照）。

これと同時に駅舎の改良、駅前広場の整備、周辺都市計画道路の整備、高架下空間の活用による公益施設や利便施設の充実等が促進され、交通結節機能の強化や利便性の向上が図られる。

2) 市民ニーズに合った利用しやすいバスネットワークの形成

未だに残る公共交通不便地域の解消に向けて、都市計画道路の整備の進捗に対応した路線バスルートの拡充を事業者要望するとともに、路線バスルートの拡充が道路空間や経済性等による理由で対応が困難な場合には、コミュニティバス（はなバス）などの公共交通システムの検討を図る。

①都市計画道路整備等を機会とした路線バスルートの拡充

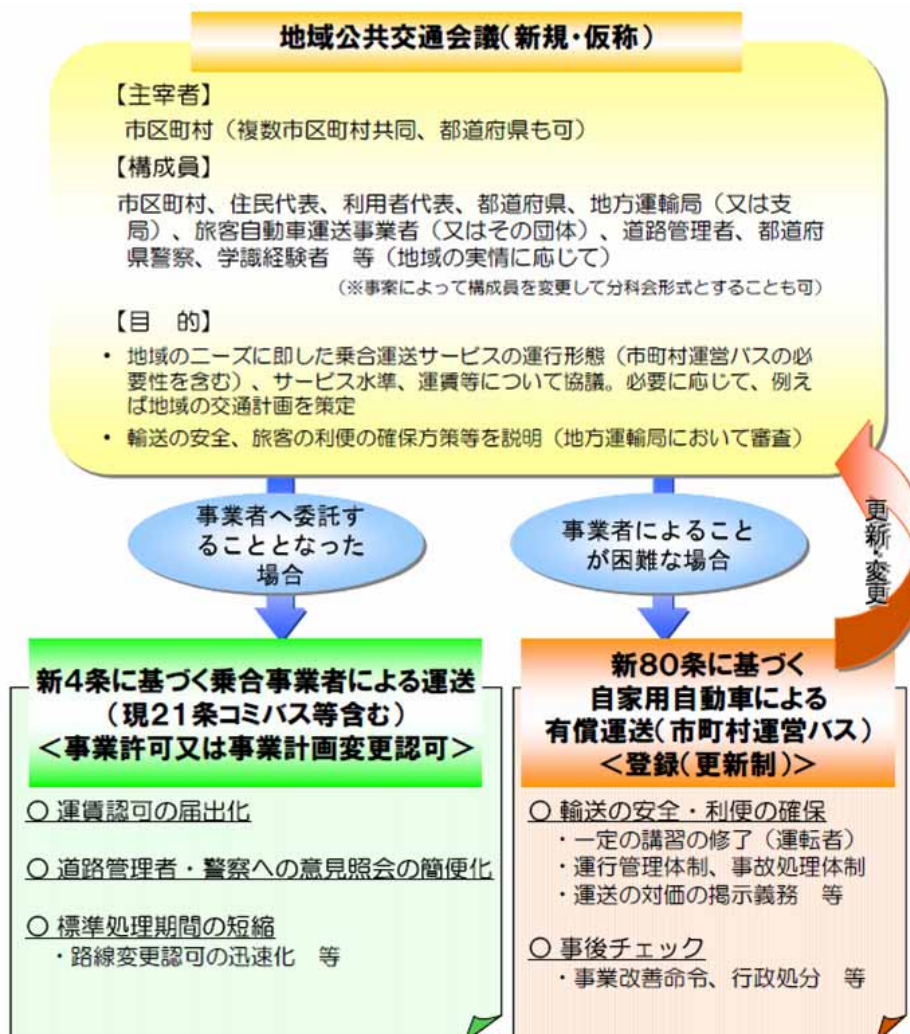
都市計画道路整備の進捗に合わせ、また、既存はなバスルートとの調整を図りながらバス路線ルートの拡大を交通事業者要望する。

②はなバスルートの見直し検討

交通不便地域の解消に向けて、民間バス事業者の路線との役割を明確にするとともに、道路整備の状況や利用者需要などを考慮しながら、住民のニーズに対応するルートの変更や新設を検討する。

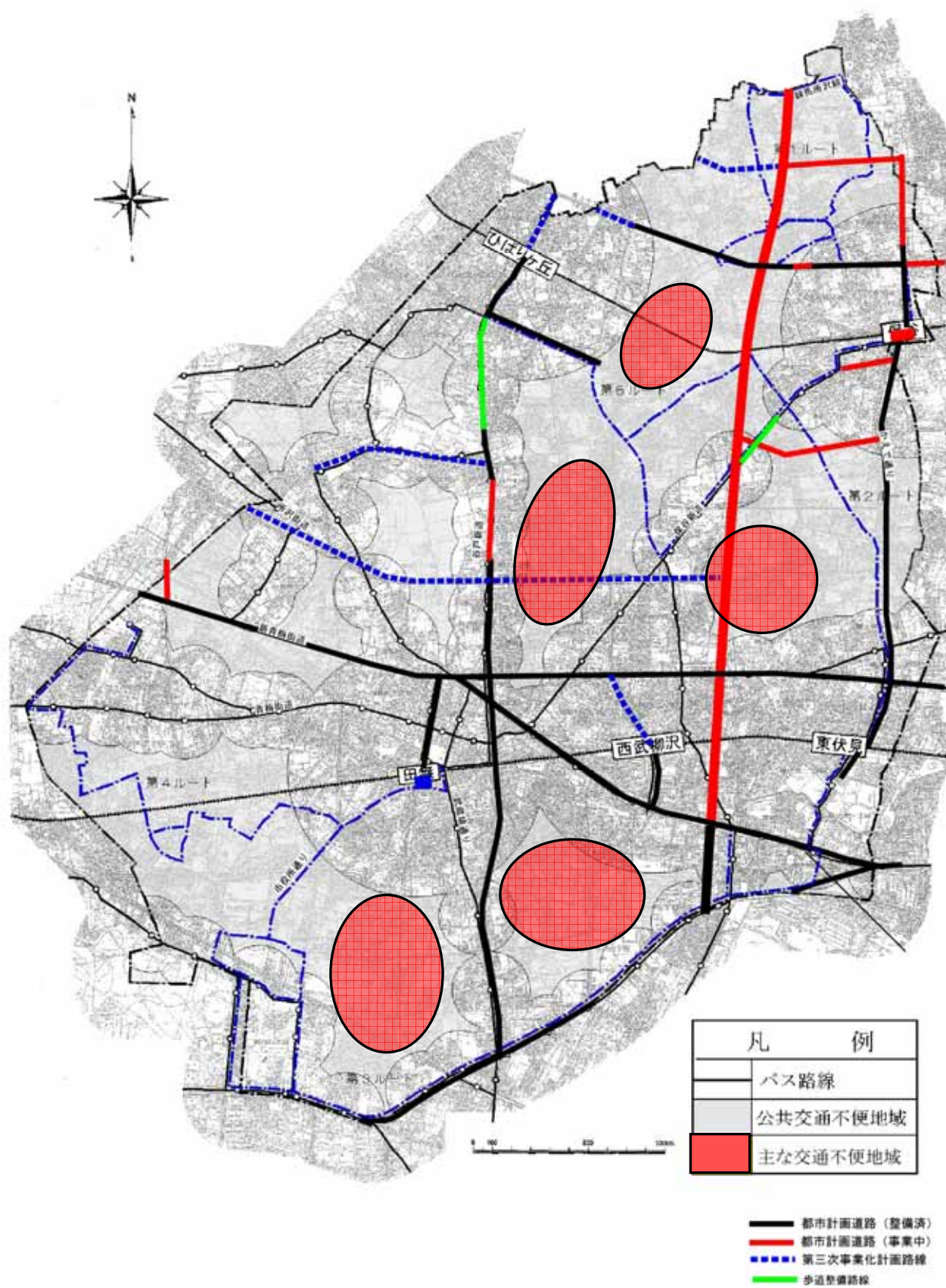
検討に当たっては、計画段階から地域住民、利用者が参画できる地域公共交通会議を組織し、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準等について協議するとともに、周辺都市との共同運行や相互乗り入れなど広域的連携を図るなど効果的な見直しが必要である。

■地域交通協議会イメージ



出典：国土交通省

■公共交通不便地域の状況



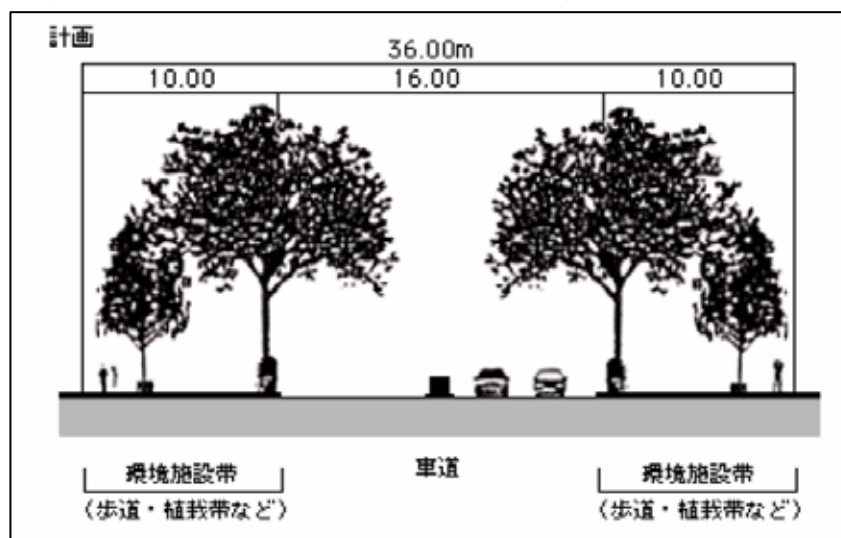
③新たな公共交通の検討

多摩地域における広域的連携の新たな基幹的都市軸形成のために、多摩地域を南北に縦断する道路である調布保谷線（西 3・2・6 号線）の広幅員道路空間を活用した、新しい公共交通システムの運行可能性について、関係機関と協議を図る。

■新しい公共交通システムルートイメージ図



■保谷調布線（西3・2・6号線）の断面構成



3) バスサービスの向上

環境への負荷を減少させるため、自動車利用から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通機関や自転車への利用転換に取り組むことが重要であることから、公共交通であるバス等の利便性向上やさらなる利用促進を図るために、走行環境の改善や利用者へのサービス向上に向けた施策の実施を図る。

① サイクルアンドバスライド駐輪場の整備

バス停まで自転車で行き、そこに自転車をおいてバスに乗換えるシステムで、西東京市のような平坦な地形への導入が有効的であり、はなバスの運行が困難な地域で既存バス路線のバス停まで徒歩で移動するには長い距離の地域に適用することで、バスの利用圏域が拡大され、利用者の増加が期待される。

■ サイクルアンドバスライドイメージ



② バスベイや右折レーンの設置、PTPS※の導入など走行環境の改善

幹線的なバス路線区間においては、バスの定時性・速達性を確保やするために、自動車交通量や道路空間の状況に応じて、バスレーンの確保、PTPSの導入などを検討するとともに、路線バスの停車により渋滞が発生しているバス停のうち、学校、病院等の公共施設があるなど利用客数の多い停留所についてはバスベイの設置を推進する。

■ 公共車両優先システム (PTPS) : Public Transportation Priority Systems

バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するもので、路上に設置した光ビーコンがバス車載装置からの信号を受信すると、進行方向の交通信号機をバス優先(赤の短縮、青の延長など)としバスを通過しやすくするシステム

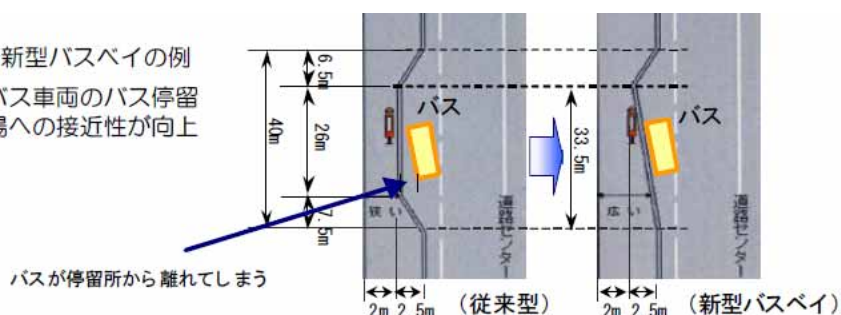


出典：西武バスホームページ

■ 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。

○ 新型バスベイの例
バス車両のバス停留場への接近性が向上



出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

③主要バス停での待合空間の整備

バスの到着時刻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けること（バスロケーションシステム、ハイグレードバス停等）により利便性向上を図る。

■バスロケーションシステム（西武バスホームページ）



■簡易バス接近表示機



■ハイグレードバス停イメージ



④利用しやすい環境整備

共通 I C カード等を活用した利用しやすい環境整備を図る。

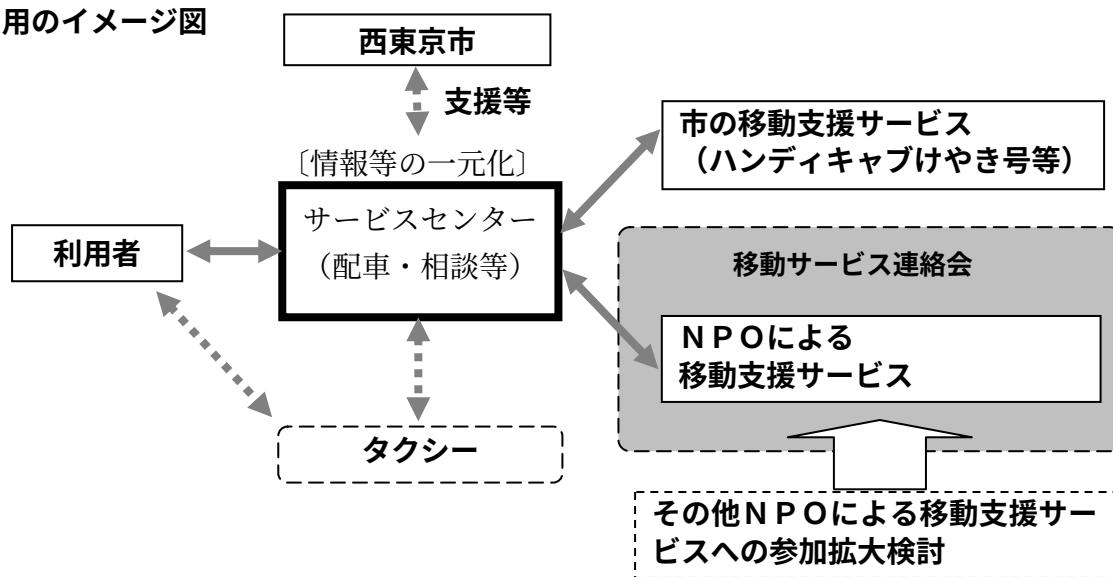
■平成19年3月からスタート予定の「PASMO」



4) 高齢者、障害者等に対する移動支援のあり方

本市では、一般の路線バスやはなバスでは外出が困難な人たちに対し、日常生活利便及び生活圏の拡大を図るとともに、あわせて社会参加の促進を図るために、市の移動支援サービスに加え、NPOによる多くの外出支援サービスが存在しており、タクシー事業者との連携を図りながら、利用者の利便性向上を図るため、センター受付による配車システムなどの可能性について検討するとともに、その運営主体と運営方法のあり方についての検討を行う。

■利用のイメージ図



■公共交通と福祉移動システムの関係

