

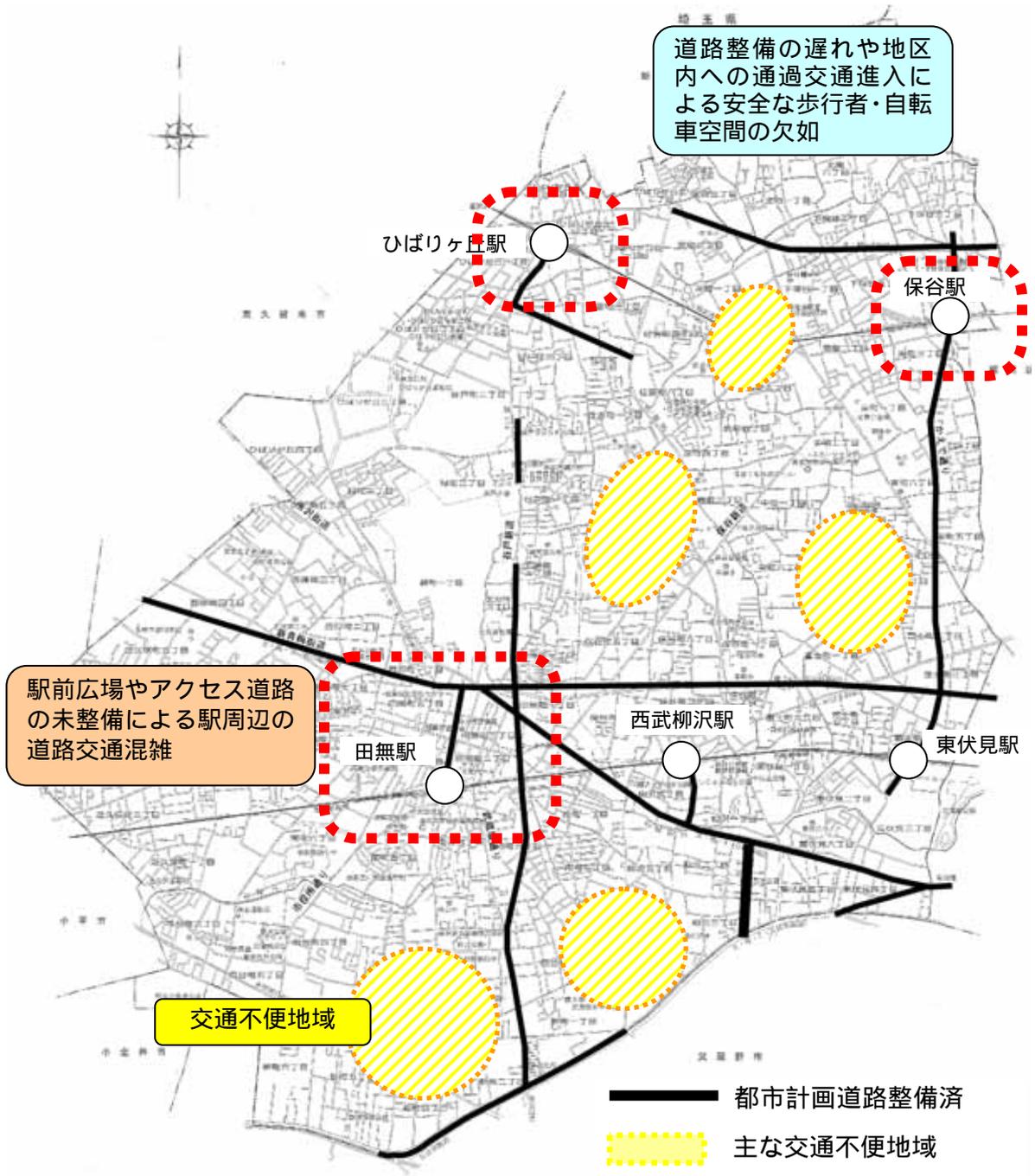
3 . 整備効果の検討

3 - 1 . 将来イメージ

交通の現状

都市計画道路の整備率が顕著に低く、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、市内交通と通過交通の錯綜により交通混雑が生じている。バスが走行可能な路線が限定され、公共交通利用不便地区が存在している。都市計画道路が未整備で地区内区画道路への通過交通の進入により、安全な歩行者・自転車の空間が脅かされている。

市街地内の主な幹線道路は、幅員も狭く、交通混雑が生じている。



将来

都市計画道路等の整備やボトルネックの解消

- ・ 広域的な交通を処理する幹線道路を整備することにより、市街地内を通過するだけの自動車交通が排除され、また、主要な交差点の改良により円滑な交通処理が可能となる。

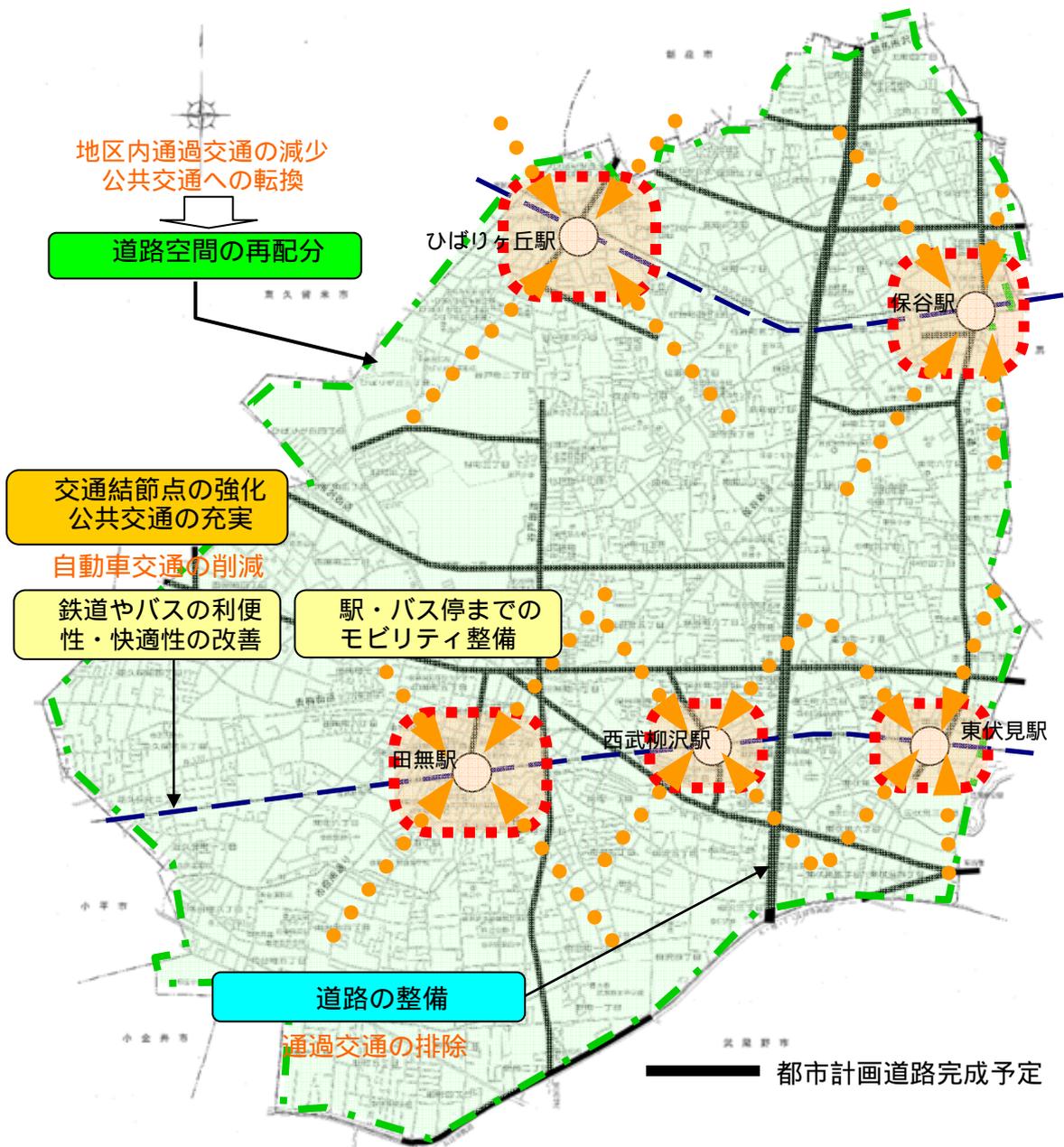
結節点の強化・公共交通の充実

- ・ バスや鉄道を利用して、自宅から目的地まで（ 駅やバス停までのモビリティ整備、 鉄道やバスの利便性・快適性の改善 ）のモビリティ向上により、自動車からの公共交通への転換が図られ、自動車交通の削減が期待される。

道路空間の再配分

- ・ 通過交通の減少や自動車利用から公共交通への転換により、自動車交通量を減少させ、車道の一部をバスや歩行者・自転車のための空間に再整備することにより、人にやさしい安心・安全な交通体系が形成される。

安心・安全に移動しやすい交通環境が実現される



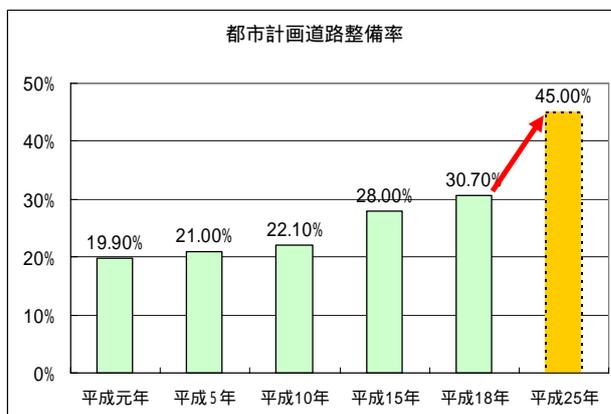
イメージ図は目標年次（平成 25 年度）を示す。

3 - 2 . 想定される整備効果

(1) 自動車利用者への効果

渋滞解消による快適な走行が可能になる

- ・第三次事業化路線の一部や西3・2・6号線（調布保谷線）等の事業中路線の整備及び交差点改良等により、道路交通の分散と走行速度の向上を図ることができる。



渋滞長	1,300m 710m (590m短縮)
通過時間	16分35秒 6分17秒 (10分18秒短縮)

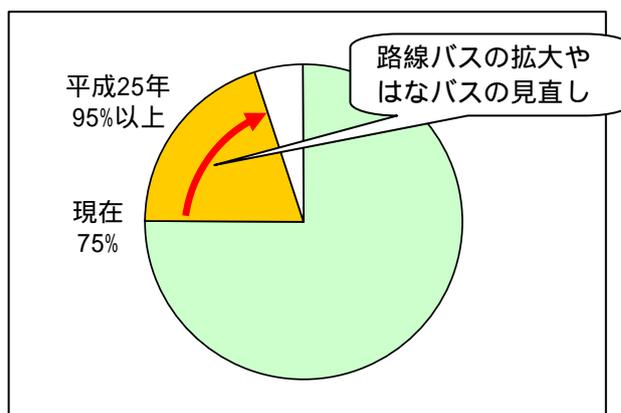
出典：第2次交差点すいすいプラン（H17.2）東京都

(2) 公共交通利用者への効果

公共交通を利用しやすい地域が拡大する

- ・公共交通でのモビリティを出発地から目的地までトータルで整備することにより、公共交通の利用しやすい地域が拡大し、市民や来街者が円滑に移動できる環境が整う。
- ・免許を持たない高齢者、障害者等のモビリティが確保される

公共交通を利用しやすい面積割合



(3) 歩行者・自転車利用者への効果

歩行者や自転車での移動が安全・快適になる

- ・道路空間の再配分により、歩行者や自転車にとって安全・快適な空間が確保される。

【整備前】



【整備後】

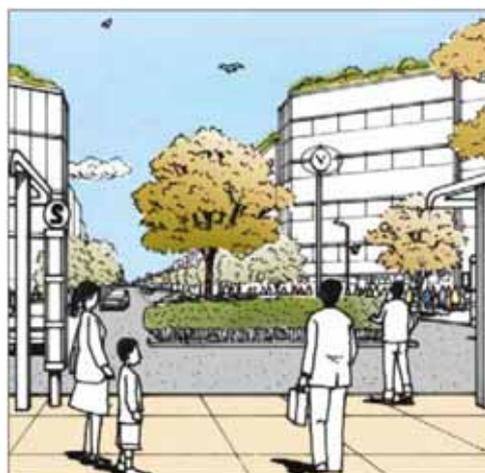


出典：歩行者自転車のまちづくりホームページ（大阪・豊新地区）

(4) 駅周辺のまちづくりへの効果

人にやさしいにぎわいのある街が形成される

- ・駅の交通結節機能が強化され、交通機関相互の乗り継ぎがスムーズになる。
- ・駅周辺の移動もスムーズになり、人にやさしいにぎわいのある街が形成される。



出典：ひばりヶ丘駅北口地区整備計画

(5) 個別施策に対応する利用者層と効果イメージ

- ・影響を受けやすい特定の利用者層にあわせて個別施策を提供できるように、施策の実行や進行管理に向けて、それら利用者層の行動特性や施策に対する反応をきめ細かく分析することが必要である。

実施施策と対応するターゲットの効果イメージ

施策方針	交通施策(案)	対応する利用者層等	効果イメージ
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)	・業務目的利用者 ・運送事業者 ・地域住民	・渋滞解消による快適な走行 ・時間短縮による業務効率の向上 ・通過交通の解消による居住環境の向上
	2) ボトルネック箇所の解消		
	交差点改良の整備	・業務目的利用者 ・運送事業者	・渋滞解消による快適な走行 ・時間短縮による業務効率の向上
	連続立体交差事業の推進 鉄道立体化以外の対策の推進	・南北を移動する地域住民	・踏み切りの解消による南北方向の円滑な移動 ・地域分断の解消
	3) 主要生活道路の整備	・駅へ向かう通勤、通学者 ・休日の散歩やサイクリング利用者	・安全な通行空間の確保
4) 環境に配慮した交通需要マネジメントの導入	・園児、児童、学生等 ・自動車利用者	・自動車利用の抑制 ・CO ₂ の削減 ・公共交通利用の増進	
公共交通システムの充実	1) 既存鉄道サービスの充実	・通勤、通学者	・利便性、快適性の向上
	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		
	都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充	・通勤、通学者、買い物客	・駅までの移動のしやすさが向上 ・雨の日でも快適に移動が可能
	コミュニティバス「はなバス」ルートの見直し	・高齢者、障害者等 ・未就学者	・移動機会の増大
	新たな公共交通ルートの導入の必要性と運行可能性の検討	・市内、多摩地域住民	・南北方向の移動円滑化 ・東西方向鉄道の連絡、乗継の円滑化
	3) バスサービスの向上		
	サイクルアンドバスライド用自転車駐車場の整備	・バスで東西方向に市外へ移動している通勤・通学者 ・交通不便地域住民	・乗継の解消 ・モビリティ選択肢の増加
	走行環境の改善	・通勤、通学者 ・バス事業者	・駅へのアクセス時間の短縮 ・定時性の向上
	主要バス停での待合空間の整備	・高齢者 ・荷物を持った買物客	・待ち時間の快適性の向上
	利用しやすい環境整備	・非定期利用者	・バス利用者の利便性向上
4) 高齢者、障害者等に対する移動支援のあり方の検討	・高齢者、障害者 ・子育て中家族等	・外出機会の増大 ・子育て中の負担の軽減	

実施施策と対応するターゲットの効果イメージ

施策方針	交通施策	対応するターゲット	効果イメージ
整備 交通結節点の	1) 駅前広場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学者 ・交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換えが円滑にできる ・利用者の利便性向上
	2) 駅周辺の交通環境の向上対策	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学者 ・買い物客 ・駅周辺商業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセス性向上 ・買物のしやすさの向上 ・にぎやかさの創出 ・商店街の活性化
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	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学者 ・散歩 ・サイクリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な通行空間が確保される
	2) 駅周辺での自転車駐車場等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学 ・買い物客 ・商業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・安心して自転車を止められる ・放置自転車の解消 ・道路空間の有効活用
	3) 放置自転車対策の推進		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間の拡大 ・交通事故の削減
	4) 自転車利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に目的地を持つ車利用者 ・通勤、通学者、買い物客 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の抑制 ・健康の維持、増進