

西東京市道路整備計画(素案) 概要版(1/2)

1. 計画の目的

西東京市における幹線道路を中心とした都市計画道路網の整備率は 43%であり、前回の道路整備計画策定時の 31%から道路交通環境の向上が図られております。一方で多摩地区全体の整備率は 60%であり、西東京市の整備率が低い状況があります。このような幹線道路の整備状況から、各所で渋滞が発生したり、渋滞を迂回する車が住宅地に入り込むなどの問題が発生しています。

また、市民生活を支える幅員の狭い道路は歩行者や車両にとって危険であり、防災面や緊急時の対応にも問題があると考えられます。

本計画は、これらの問題を解消し、より安全で、市民にとって住みやすいまちづくりのために、西東京市が主体となって整備する市道について、関連計画などと整合を図りながら平成 19 年に策定した道路整備計画の内容を踏まえ、新たに防災や交通安全への対応など、都市交通を取り巻く環境の変化を考慮し、今後の道路整備に関する基本的な方向性を示すものであります。

2. 道路整備の考え方

(1)体系的な道路ネットワークの形成

住宅地への通過交通の進入を抑制し、安全でくらしやすい生活空間を創出するために、「幹線道路」「主要生活道路」「区画道路」による、体系的な道路ネットワークを形成します。

1) 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、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路で防災上も重要な役割を果たす道路です。都市計画道路は、ゆとりある歩行者・自転車空間を備えた、広幅員の道路として整備します。

2) 主要生活道路

住宅地内と幹線道路とを連絡し、住民が日常的に利用する主要な生活道路です。将来的に歩道と車道の分離を目指しながら可能な範囲で道路交通環境の向上を図るよう努めます。また、通過交通の進入を抑制するための対策や整備も検討します。

3) 区画道路

上記以外の道路は区画道路として位置づけ、交通規制や歩行者優先のコミュニティ道路として整備するなど、歩行者の安全性の確保と居住環境の向上を図るとともに防災に配慮した道路とし整備を目指します。

(2)交通安全対策としての道路整備

西東京市は、東京区部への通勤・通学者が多く駅周辺の道路では、歩行者・自転車・自動車が集集中、危険な状態にあります。この状態の解消を目指し、駅周辺の主要な道路や未整備の駅前広場を対象として、歩行者が安心して歩ける空間の創出、バスなどに安全に乗換えができるような道路空間の整備を進めます。また、危険な踏切や交差点について関係者と協議しながら改善を図ることを目指します。

(3)歩行者・自転車ネットワークの整備

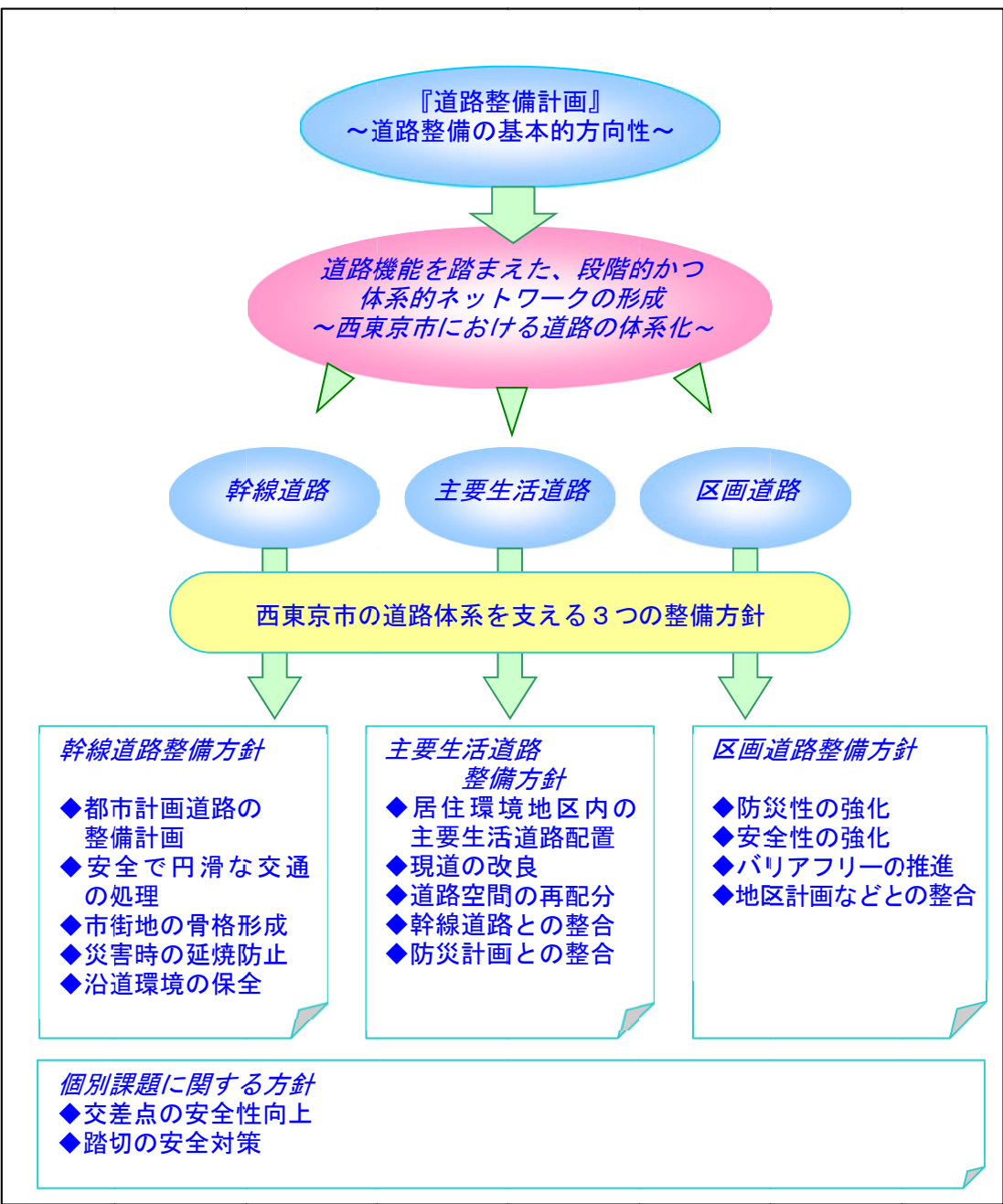
都市計画道路の整備や駅周辺における道路整備に合わせ、歩行者・自転車空間を確保し、歩行者・自転車ネットワークの形成を図ります。

3. 道路整備を支える整備方針

体系化した各道路では、「幹線道路」「主要生活道路」「区画道路」のそれぞれの機能と役割に応じた、適切かつ計画的な整備が必要となります。

本計画では、「都市計画マスタープラン」に示される “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” の実現を目指し、段階的かつ体系的ネットワークの形成のため、道路整備の体系に基づく 3 つの整備方針を策定し、今後の各道路における計画的な整備推進を図るものとします。

3 つの整備方針とは、都市計画道路の計画的な整備推進を目的とする「幹線道路整備方針」、居住環境地区内における主要生活道路の整備促進を目的とする「主要生活道路整備方針」、区画道路の防災性・安全性の強化、バリアフリーの促進を目的とする「区画道路整備方針」を示します。



西東京市道路整備計画(素案) 概要版(2/2)

4. 整備内容

(1) 幹線道路

- ・歩行者や自転車が安全に通行できるよう、十分な歩行者・自転車空間を確保します。
- ・バス停が設置されている箇所には、必要に応じてバスベイやバス待合空間（上屋やベンチ等が設置されたバス停）を整備します。
- ・障がい者や高齢者など交通弱者においても安全で安心して通行できる歩行者空間の整備としてバリアフリーな道路整備を行います。
- ・良好な道路環境や景観に配慮した道路として緑ある魅力的な道路整備を進めます。
- ・舗装については、新技術の導入を検討し、走行性の向上や騒音の低減等を目指します。

(2) 主要生活道路

- ・自動車交通量と歩行者交通量がともに多い道路であり、歩行者の安全性を確保するため、可能な限り歩行者空間の創出を目指します。また、路面標示や道路照明により安全性の向上を図ります。
- ・バス停が設置されている箇所には、必要に応じてバス待合空間（上屋やベンチ等が設置されたバス停）を整備します。
- ・舗装については、新技術の導入を検討し、走行性の向上や騒音の低減等を目指します。

(3) 区画道路

- ・住宅地では路面標示などにより自動車速度抑制を図るとともに面的な速度規制についても検討し歩行者の安全性を向上させる整備を行います。
- ・駅前への買い物道路においては、歩行者優先道路の導入を検討します。
- ・駅周辺の主要な道路においては、バリアフリー化を進めるとともに、通過交通を抑制するための整備を検討します。
- ・災害時の避難所（小学校など）と主要生活道路とを結ぶ道路においては、歩行者の安全性を確保するため、可能な限り歩道を整備します。

(4) 交差点等

- ・交差点、踏切についても、状況に応じて必要な安全対策を実施します。
- ・橋梁等の構造物については定期的な点検を行い緊急性の高い橋梁から必要な補修整備を行います。

5. 整備イメージ

(1) バリアフリー化

「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に基づき、幹線道路や歩道のある道路についてバリアフリー化を促進します。横断歩道部などでは、歩車道境界の段差は2cmを標準としますが、車椅子利用者にとっては2cmの段差も大きな障害となる場合があるため、視覚障がい者の識別性に影響を与えない範囲で部分的な段差解消も検討します。

【対策例】

車椅子と視覚障がい者双方の通行性に配慮した車椅子車輪部のみ段差を0cmとした例

これにより、体力の衰えた高齢者や小さな子供でも容易に横断歩道を横断することが可能となります。



(2) 歩車共存道路

歩道が設置されていない道路においては、必要に応じて、道路構造やマーキングの工夫による自動車の走行速度抑制、カラー舗装による車と歩行者の分離など、歩行者の安全性を確保するための方策について検討していきます。



(3) 面的速度規制

学校周辺等や道路交通環境が悪い地区では、地区全体での安全性を向上させる目的で面的な速度規制の導入を図る等の対策を検討します。

