

西東京市道路整備計画（素案）

西東京市都市整備部

目 次

1. 道路整備基本方針の整理	1
1-1 計画の目的	1
1-2 道路整備の考え方	2
(1) 西東京市の道路	2
(2) 西東京市における道路整備の考え方	2
(3) 西東京市における道路区分	4
(4) 都市マスタープランの道路区分との整合	6
1-3 道路整備を支える整備方針	7
(1) 幹線道路整備方針	9
(2) 主要生活道路整備方針	11
(3) 区画道路整備方針	13
1-4 個別課題に関する方針	14
(1) 交差箇所の整備方針	14
(2) 歩行者・自転車通行空間の整備方針	22
(3) 新たなまちづくり計画や関連事業、公共施設等の整備に伴い	24
整備すべき路線の取り扱い方針について	24
(4) 道路用地の寄付を受ける場合の対応方針	25
1-5 整備内容	26
(1) 幹線道路	26
(2) 主要生活道路	33
(3) 区画道路	37
(4) 交差箇所	39
2. 道路整備の実施方針	41
2-1 幹線道路	41
(1) 整備の現状	41
(2) 実施方針	42
2-2 主要生活道路	49
(1) 道路現況の把握	49
(2) 交通現況の把握	53
(3) 将来のまちづくりの方針の把握	60
(4) 実施方針	64
2-3 区画道路	66
(1) 整備の現状	66
(2) 実施方針	67
2-4 交差箇所	68
(1) 交差点	68
(2) 踏切	68
(3) 駅前広場周辺	69
3. 整備手法について	73
用語解説	75

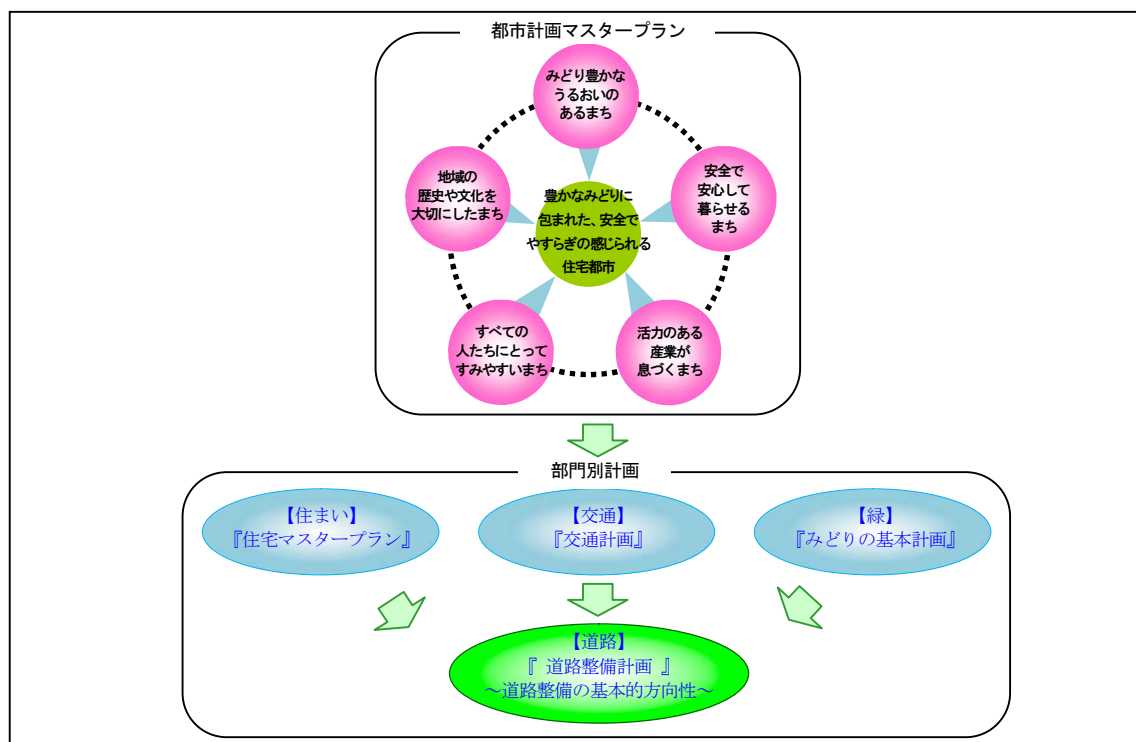
1. 道路整備基本方針の整理

1-1 計画の目的

西東京市では、まちづくりの総合的な方針である西東京市都市計画マスタープラン※（以下「都市マスタープラン」と称します。）において、「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」を将来都市像とし、まちづくりの目標を定めています。この中では、「みどり豊かなうるおいのあるまちの形成」「安全な安心して暮らせるまちの形成」「活力のある産業が息づくまちの形成」「すべての人たちにとって住みやすいまちの形成」「地域の歴史や文化を大切にしたいまちの形成」を目指すとされており、その実現に向けて、「体系的な道路網の整備」「人と環境にやさしい交通環境の整備」の視点から、交通環境の整備を進めることがうたわれています。

その実現のため、都市マスタープランの部門別計画の一つとして「誰もが便利に移動できて安心安全な交通まちづくり」を基本理念とした「西東京市交通計画」では、交通問題を発生させる要因となっている都市構造や交通流動を明らかにした上で、将来都市構造への対応など長期的な視点に立ち、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、誰もが安全・安心に移動できるよう、人と環境にやさしい交通体系の実現を目指しています。

本計画は、市民がみどりを身近に感じることができ、心身ともに健康で一人ひとりがいきいきと輝いて暮らすことをがきる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、関連計画等と整合性を図りながら、平成 19 年に策定した道路整備計画の内容を踏襲しつつ、新たに防災や交通安全への対応などの都市交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、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。



※巻末用語説明資料参照

1-2 道路整備の考え方

(1) 西東京市の道路

西東京市市民意識調査(平成 27 年 10 月)の「転出を希望する市民の理由」では、「交通が不便」(31.5%)「道路等の都市基盤が整っていない」(19.4%)と、まちづくりに係る点が上位を占め、このような傾向は、経年を通じて、ほぼ同様であります。

また、平成 24 年に実施した交通に関する市民アンケート調査の「今後取り組むべき交通施策に対する重要度(西東京市交通計画 108 頁)」では、「生活道路の整備」「踏切対策」「自転車走行空間の整備」「歩道の整備」「高齢者・障がい者等の移動のためのバリアフリー整備」「災害に強い道路整備」で、「非常に重要」「重要」の割合が 60%を上回っています。また、市内の交通に関する意見では、「道が狭い・危険」「道路整備・対策について」の意見が多く、狭幅員の道路に危険を感じている市民が多いことがうかがえます。

(2) 西東京市における道路整備の考え方

道路整備計画の基本方針は、並列の計画である西東京市交通計画の基本目標および基本方針を達成するために設定された施策方針と整合していることが必要です。

西東京市交通計画の「基本理念」「基本目標」「基本方針」は以下に示すとおりです。

■西東京市交通計画の基本理念、基本目標及び基本方針

基本理念：誰もが便利に移動でき安全・安心な交通まちづくり	
基本目標	基本方針
・安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	・防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備 ・まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保の推進 ・移動制約者の外出支援策の推進
・誰もが安全に移動できる交通環境の実現	・駅周辺の安全な歩行空間確保の推進 ・都市計画道路を補完する道路の交通環境改善の推進 ・生活交通が主な踏切の安全対策の推進
・安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現	・未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備 ・拠点駅における総合交通環境改善の推進
・将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	・骨格的幹線道路の効率的・効果的整備 ・幹線バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施
・マイカーに過度に頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	・バス交通の利便性の向上 ・歩行者・自転車空間の計画的整備推進

前述の内容を踏まえ、道路整備基本方針を次のように設定します。

① 体系的な道路ネットワークの形成

通過交通※が少なく、安全でくらしやすい生活空間を創出するためには、市内の各道路に対して明確な役割を位置づけ、体系的な道路ネットワークを形成することが必要です。通過交通を処理する「幹線道路」を都市の骨格として格子状に配置し、幹線道路に囲まれた地区を「居住環境地区※」とすることで、居住環境地区内には通過交通のない生活空間を創出することができます。

西東京市の今後の道路整備においても、広域交通ネットワークの役割を担う幹線道路から地域の日常生活を支える区画道路（後述）まで、それぞれの機能と役割に応じた適切な整備、すなわち段階的かつ体系的ネットワークの形成を図らなくてはなりません。このため、市内の道路を、居住環境地区の外郭を構成する幹線道路と、居住環境地区内の主要生活道路および区画道路とに体系化し、その道路体系に基づく整備の推進を図るものとします。

② 交通安全対策としての道路整備

本市においては、東京区部への通勤・通学者が多く、鉄道駅へのアクセス手段として徒歩・自転車を中心となっています。しかし、駅周辺の道路には未整備で歩道が設置されていない区間も多く、狭い道路に自動車と歩行者・自転車が集中し、危険な状態です。また、平成 24 年に実施した交通に関する市民意識調査では駅周辺道路や踏切での改善が多くなっており、道路整備による安全性確保が望まれています。

この状態の解消を目指し、駅前広場へのアクセス道路等、駅周辺の主要な生活道路を対象として、歩車共存道路※の整備等による交通安全対策を実施します。また、歩道の切り下げなどによる段差の解消などにより、高齢者や障がい者など誰もが安全・安心に移動できるような歩行者空間の整備（バリアフリー化※）を進めます。

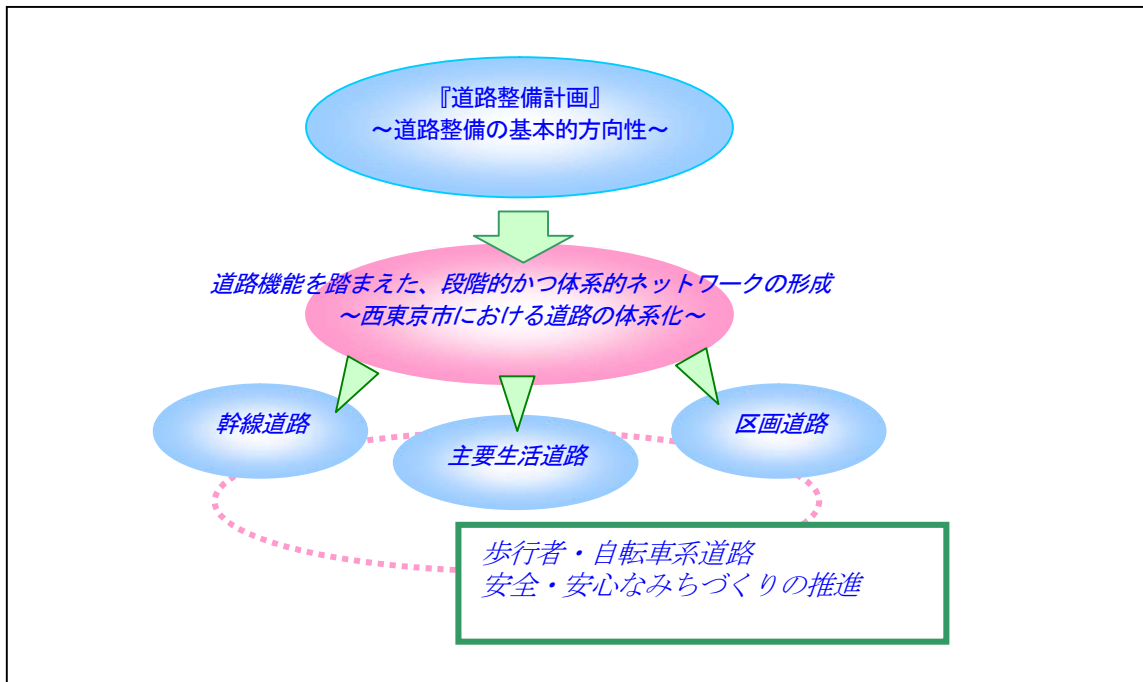
その他、交差点における視認性の向上など、交通安全対策として必要な整備を進めます。

※巻末用語説明資料参照

③ 歩行者・自転車ネットワークの整備

道路の整備にあたっては、交通機能の面すなわち自動車交通での視点を中心とした考え方だけでなく、歩行者・自転車交通の視点からのみちづくりも必要です。

都市計画道路整備の推進により幹線道路において歩行者・自転車空間を確保するとともに、駅周辺道路を中心とした生活道路の歩車共存化や、河川沿岸道路を中心とした散歩道の整備を進めることにより、歩行者・自転車ネットワークの形成を図るものとします。



(3) 西東京市における道路区分

本計画では、西東京市における道路を、幹線道路、主要生活道路、区画道路の3つの区分に定めます。

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す。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。都市マスタープランにおける「広域幹線道路」および「一般幹線道路」がこの区分に該当します。広域幹線道路は、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道路です。一般幹線道路は、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す。

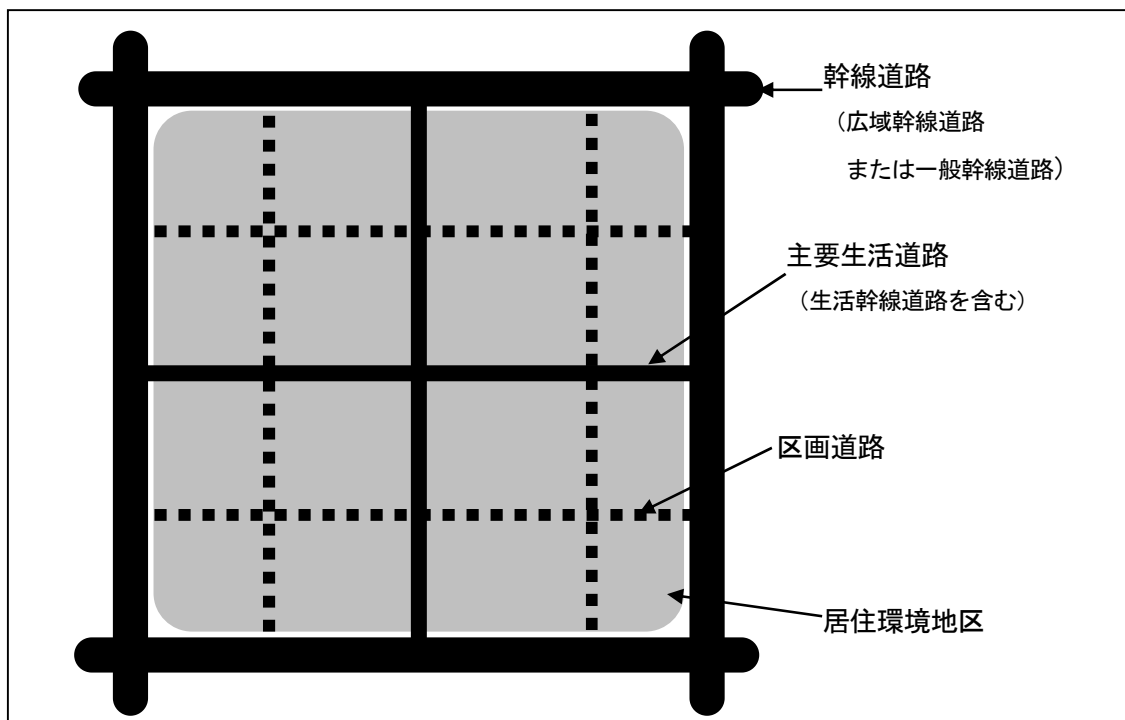
② 主要生活道路

居住環境地区内と幹線道路とを連絡する、地区内住民が通勤・通学、買物などで日常的に利用する主要な生活道路です。この道路には、都市マスタープランにおいて「主要生活道路」として位置づけられており、自動車交通のほか、バス通り、歩行者・自転車の通行、地区内の骨格形成、防災対策上の骨格的道路等、多様な機能を有する道路として整備を進めることとしています。可能な限り歩車分離を図る一方で、自動車交通量が少ない路線では、「歩車共存道路」の整備も検討します。なお、主要生活道路のうち、都市計画道路網が完全に整備されるまでの間、幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理する道路を「生活幹線道路」と位置づけています。

③ 区画道路

上記以外の道路は区画道路（生活道路）として位置づけ、交通規制（一方通行や車両進入の時間規制など）や歩車共存道路としての整備、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性の確保と居住環境の向上を図ります。

■道路整備体系モデル図



(4) 都市マスタープランの道路区分との整合

① 都市マスタープランの道路区分

都市マスタープランでは、幹線道路を「広域幹線道路」「一般幹線道路」「主要生活道路」の3種類に分類し、それ以外の道路を「生活道路」と定義しています。そして、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されています。

また、「主要生活道路」については、「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」とされており、「広域幹線道路」および「一般幹線道路」に囲まれた居住環境地区内において、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）を有する道路として位置づけられています。

■都市マスタープランの道路区分

都市マスタープランの道路区分		説 明
幹線道路	広域幹線道路	都市間をつなぎ、都市の骨格を形成する道路です。（青梅街道等）
	一般幹線道路	「広域幹線道路」に次ぐ市内の主要な道路です。
	主要生活道路	居住者が通勤・通学、買物などで日常的に利用する主要な道路です。
生活道路		上記以外の道路です。

② 「主要生活道路」と「生活幹線道路」の違い

本計画においては、地区内集散交通を処理するための道路を「主要生活道路」と称しており、生活幹線道路は、主要生活道路と同機能を有する道路として位置づけています。

なお、主要生活道路と生活幹線道路には、都市計画道路網が完全に整備されるまでの間の役割に違いがあります。各道路が担う、期間別の役割を下表に示します。

■「主要生活道路」と「生活幹線道路」の違い

名 称	期 間	役 割
主要生活道路	都市計画道路網が完全に整備されるまでの間	- 生活幹線道路（幹線機能を担っている）に地区内集散交通を接続します。 - 通過交通は抑制します。
	都市計画道路網整備後	地区内集散道路としての役割を担います。
生活幹線道路	都市計画道路網が完全に整備されるまでの間	幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理します。
	都市計画道路網整備後	地区内集散道路としての役割を担います。（主要生活道路と同じ役割）

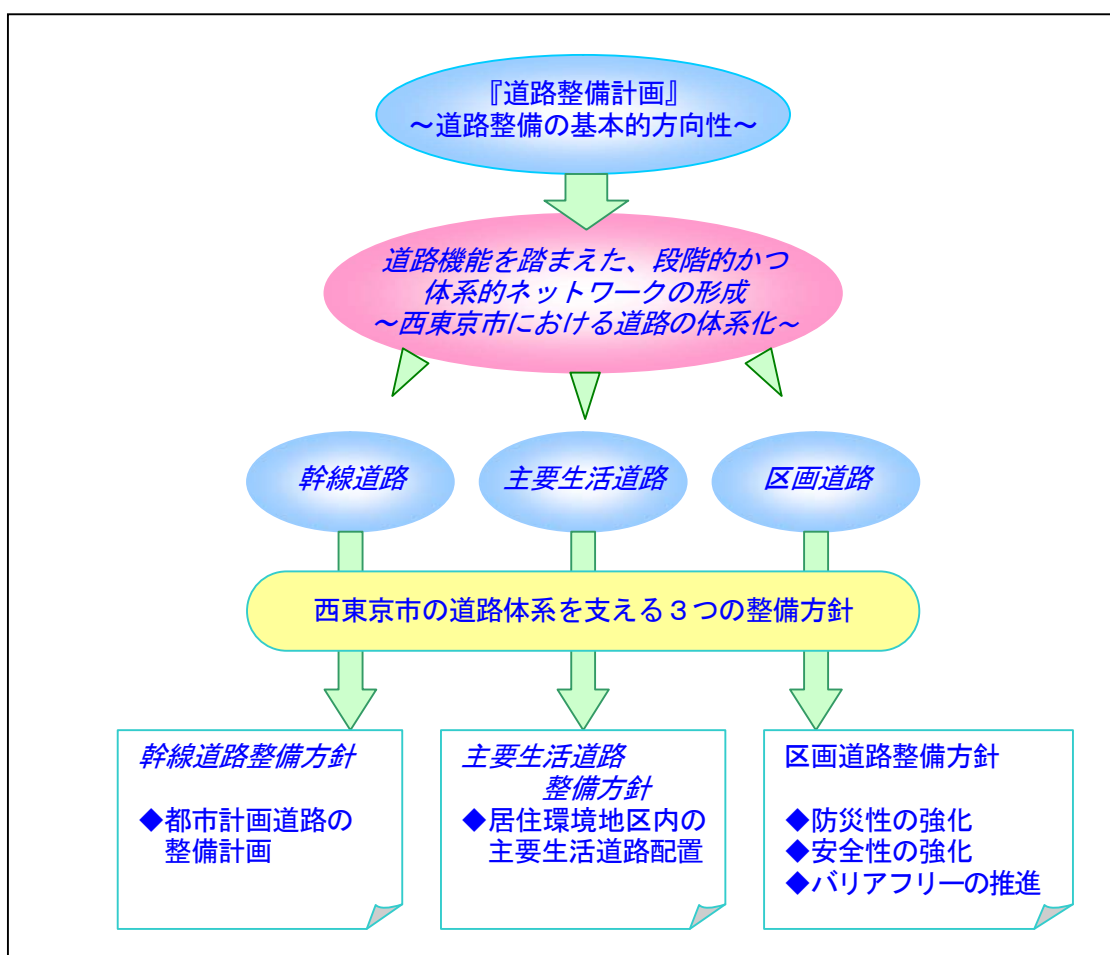
※巻末用語説明参照

1-3 道路整備を支える整備方針

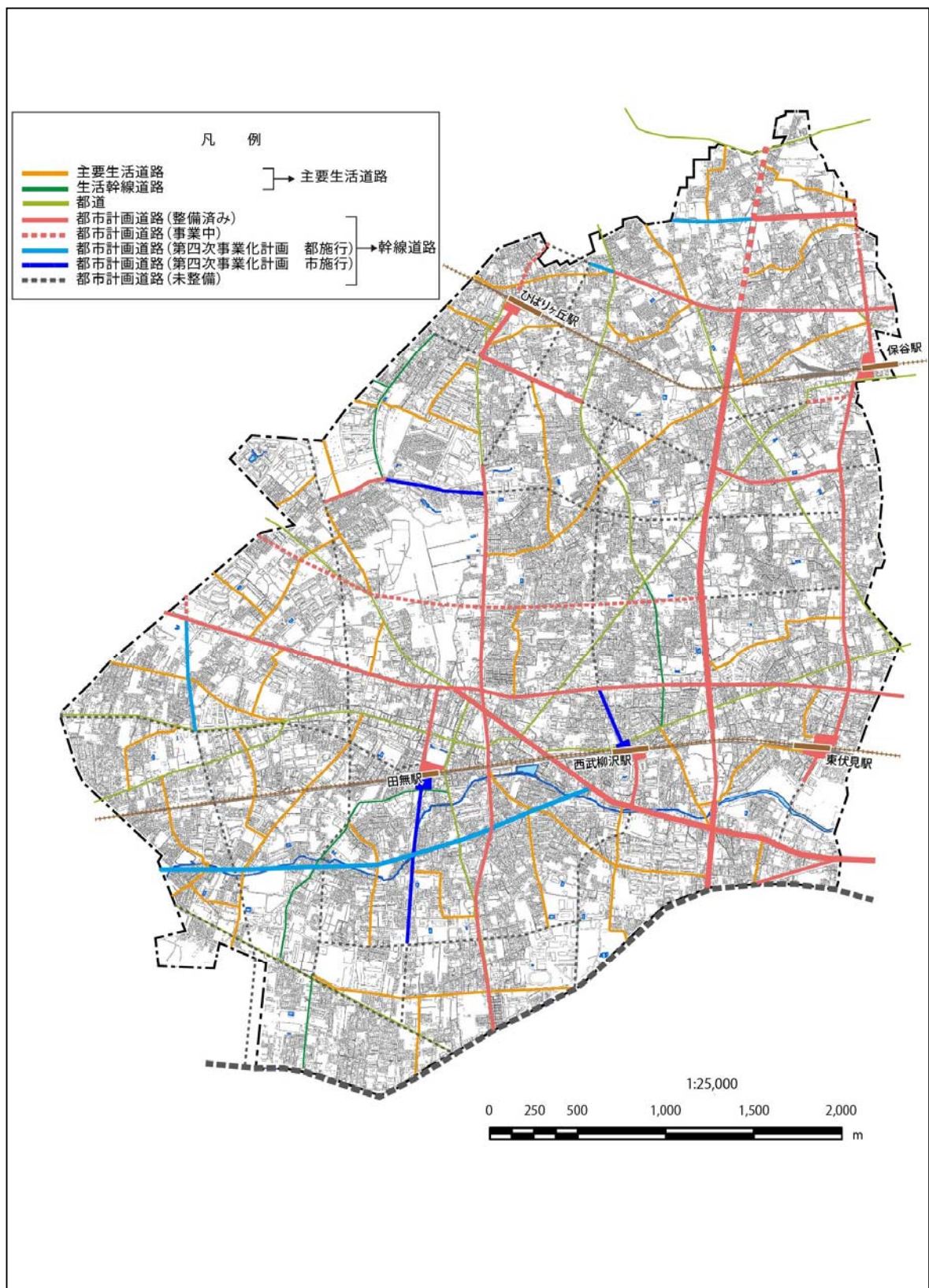
体系化した各道路では、「幹線道路」「主要生活道路」「区画道路」のそれぞれの機能と役割に応じた、適切かつ計画的な整備が必要となります。

本計画では、「都市マスタープラン」に示される将来都市像 “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” 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、バリアフリーの推進を目的とする「区画道路整備方針」を示します。



■ 幹線道路及び主要生活道路の位置図



(1) 幹線道路整備方針

西東京市の幹線道路は、その全てが都市計画道路として位置づけられています。現在、都市計画事業は効果的・効率的な整備が必要とされており、都市計画道路についても、透明性・公平性の高い整備が求められています。西東京市における都市計画道路の整備率は低い水準にありますが、都市計画道路は、交通を安全で円滑に処理するだけでなく、市街地の骨格形成、延焼の防止などの防災空間、沿道環境を保全するための環境空間、ライフラインの収容空間といった多様な機能を担う、私たちの暮らしや活動を支える重要な都市基盤です。このような考え方にに基づき、都市計画道路については、全線開通を目指し整備を進めるものとされています。

なお、平成 28 年には東京都および多摩地域の 28 市町が多摩地域における都市計画道路を計画的、効率的に整備することを目的に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）※」を策定しており、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線が定められています。短期的な取組としては、この方針に基づき整備を進めます。

ただし、上記計画において「優先的に整備すべき路線」に位置づけられていない路線についても、社会状況等の変化に伴い、短期的な整備が必要となる場合があります。そのような場合には、市が短期的整備の必要性を再確認し、必要に応じて他の路線よりも優先的な整備を進めます。

整備にあたっては、歩行者・自転車空間を確保するとともに、車道部については高機能舗装の施工を検討します。また、バス通りのバス停においては、必要に応じてバスベイ※やバスの待合空間を整備します。

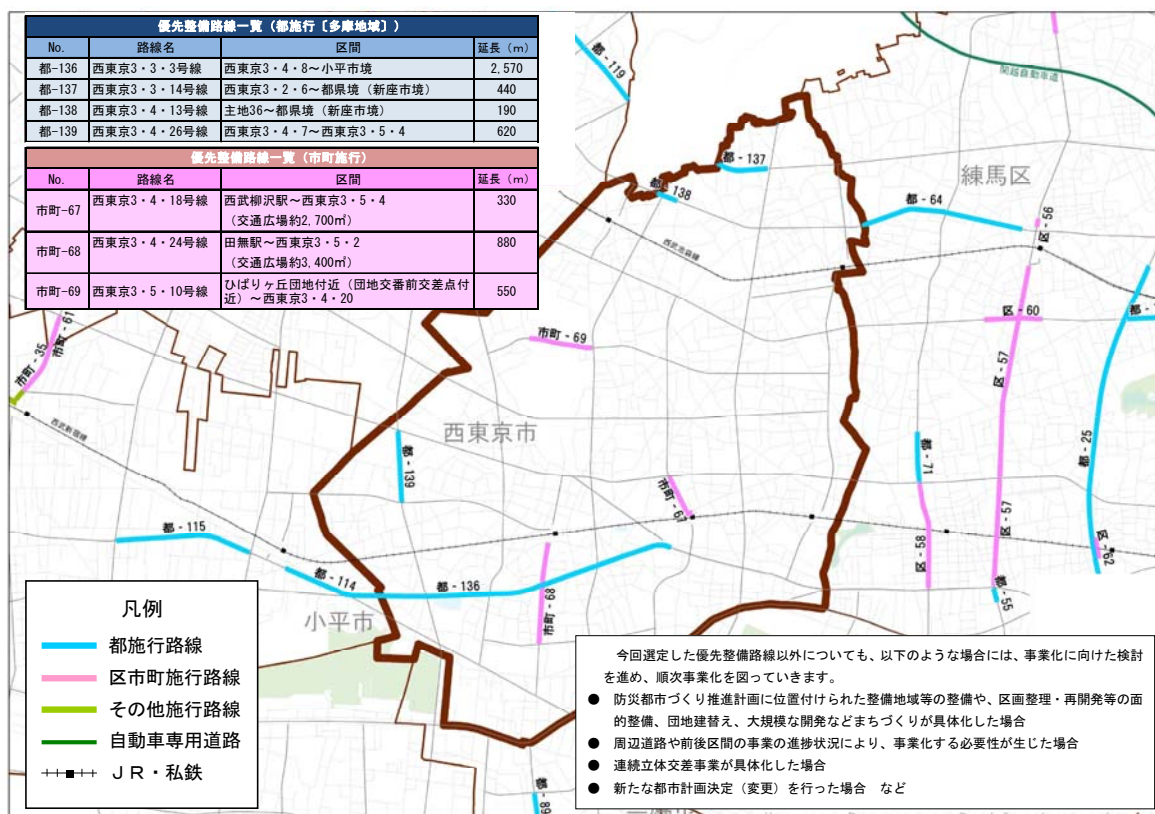
なお、都市計画道路については、計画区間の一部が地区計画※や大規模開発計画の区域内に含まれる場合については、開発整備に合わせ、部分的な先行整備を進めます。

また、すでに整備済の区間であっても、駅周辺に位置する道路で歩行者・自転車空間の見直しが必要な区間については、道路空間の再配分により、歩行者・自転車空間を確保します。

※巻末用語説明参照

■市内の第四次事業化計画優先整備路線

主 体	路線名	区 間
東京都	西東京 3・3・3 号線	西東京 3・4・8 号線～小平市境
	西東京 3・4・13 号線	主要地方道 36 号線～新座市境
	西東京 3・3・14 号線	西東京 3・2・6 号線～新座市境
	西東京 3・4・26 号線	西東京 3・4・7 号線～西東京 3・5・4 号線
西東京市	西東京 3・4・18 号線	西武柳沢駅～西東京 3・5・4 号線（交通広場約 2,700 m ² ）
	西東京 3・4・24 号線	田無駅～西東京 3・5・2 号線（交通広場約 3,400 m ² ）
	西東京 3・5・10 号線	ひばりが丘団地付近（団地交番前交差点）～西東京 3・4・20 号線



図の出典： 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）

(2) 主要生活道路整備方針

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す。

その実現のためには、居住地区毎に地区内集散機能を有し、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す。

主要生活道路は、地区内の中心的な道路として位置づけられることから、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ります。

なお、都市マスタープランで「生活幹線道路」として位置づけられている道路についても、都市計画道路網が完成した段階においては、主要生活道路と同様の機能を有する道路となります。よって、生活幹線道路についても、主要生活道路と同様、本整備方針に基づき整備を進めます。

主要生活道路の整備方針を以下に整理します。

① 日常的に利用する主要な道路を整備します

都市マスタープランにおける居住地と幹線道路を連絡し、通勤・通学、買物などの日常的に利用する主要な道路を「主要生活道路」として整備します。なお、主要生活道路の各路線は、交通機能、交通安全、防災面、居住環境、沿道環境等の現状を確認し、地区別の問題点や整備の必要性、まちづくり事業との関連性などを考慮の上整備を進めます。

② 現道の改良を原則とします

主要生活道路は、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れます。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します。

③ 安全で安心な通行空間確保のため道路空間の再配分を図ります

安全・安心に利用できるよう、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ます。一方で、自動車交通量が少ない路線では「歩車共存道路」の整備も検討します。

また、比較的自動車交通量が多い道路については、騒音の軽減、雨天時の走行性の向上等のため、高機能舗装による整備も検討します。

なお、バス路線に選定されている場合は、必要に応じてバス停付近にバス待ち空間の設置スペースを確保します。

④ 幹線道路整備との整合を図ります

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ります。よって、幹線道路の整備に合わせた整備が必要です。また、生活幹線道路については、幹線道路が整備された際には、歩行者の優先性を高めるための整備が必要です。

⑤ 駅周辺整備計画との整合を図ります

駅周辺に位置する主要生活道路については、駅周辺のバリアフリー計画である「人にやさしいまちづくり推進計画※」との整合を図り、駅周辺における安全性の確保とバリアフリー化促進のため、計画的な整備が必要です。

⑥ 防災計画との整合を図ります

「西東京市地域防災計画※」において緊急啓開道路※として指定されている主要生活道路等、避難所へのアクセスに必要な道路（以下、「避難所アクセス道路」と称します）については、防災機能向上のため、計画的な整備が必要です。

⑦ 地区計画等との整合を図ります

地区計画や再開発計画等が策定された地区に位置する主要生活道路については、それらの面整備との整合を図り、効率的に整備を進めることが必要です。なお、地区計画とは、用途地域のような広域的な視点からのゾーニング手法に対して、地区からの発想で、地区の特性に応じた、きめ細やかなまちづくりを行うための手法をいいます。

建物の用途・高さ・壁面位置などを地域住民が参加して検討し定めることで、地区の環境保全・改善を図ります。規制強化と併せ、容積率規制の緩和等を行う場合もあります。

⑧ 関連機関の事業と整合を図ります

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主要生活道路については、整備内容の整合を図り、優先的に整備を進めることが必要です。

※巻末用語説明参照

(3) 区画道路整備方針

区画道路の整備にあたっては、交通の安全確保や居住環境の向上など、地域住民の視点に立った人にやさしい道路整備が求められています。地域のまちづくりと整合を図りながら、交通規制（一方通行や車両進入の時間規制など）や歩車共存道路としての整備、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性を向上させることが必要とされています。

特に、駅周辺の交通環境改善のために必要な道路や、防災・安全面から整備が必要な道路、他事業（地区計画等）との関連で整備が必要な道路については、計画的な整備が必要です。

また、現在、市内に点在する幅員4m未満の狭隘道路*（細街路）については、防災性の強化を目的とする拡幅整備が必要であり、それ以外の区画道路については、最低限の交通機能は満たされているものの、防災面や歩行者系道路などの利用目的の面から拡幅整備が望まれる場合があります。これらの道路に対しては、面整備にあわせた拡幅改良や地区計画等の事業実施を契機とする他、必要に応じた整備を検討します。

なお、舗装の損傷が激しい箇所については、その損傷度合いの高い箇所から補修を進め、積極的に改良補修していくものとします。区画道路の整備方針を以下に整理します。

① 安心・安全な生活道路の整備との整合を図ります

住宅地等においては歩道が設置されていない道路が多く、現状では用地上の制約等により、歩道を設置できる十分な幅員を確保することが困難です。そこで、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が必要です。

② 防災計画との整合を図ります

「避難所アクセス道路」については、防災機能向上のため、計画的な整備が必要です。なお、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、歩行者の安全性に配慮し、歩車分離の整備に努めます。

③ 地区計画等との整合を図ります

地区計画や再開発計画等が策定された地区については、区画道路の整備が必要な場合があります。それらの面整備との整合を図り、効率的に整備を進めることが必要です。

④ 関連機関の事業との整合を図ります

国や東京都、隣接市区など関連機関の事業に伴い整備が必要な道路については、その事業進捗に合わせた整備が必要です。

⑤ 公共施設の整備との整合を図ります

市内外から自動車で多くのアクセスがある施設の周辺道路については、その整備に合わせ、安全性確保のための周辺道路の整備に努めます。

※巻末用語説明参照

1-4 個別課題に関する方針

(1) 交差箇所の整備方針

道路と道路が交差する「交差点」や道路と鉄道が交差する「踏切」の中には、交通のボトルネック※となっている箇所や、安全性に対して課題を抱えている箇所が少なくありません。また、道路と河川の交差部に架けられる「橋梁」については、地震等の災害発生に備え、定期的な保守・点検が必要です。

これらの「交差箇所」の整備方針を以下に整理します。

① 交差点

東京都では、平成6年度から平成26年度まで2次にわたり「交差点すいすいプラン」を策定し、右折待ち車両による交通渋滞の著しい交差点において、渋滞を緩和する対策に取り組んできました。しかし、東京都において、平成24年度及び平成25年度に実施した交通状況の実態調査によると、いまだ渋滞している交差点が数多くあることが明らかになりました。こうした最新の渋滞状況を踏まえ、更なる局所的な渋滞対策を進めていくため、平成26年度に「第3次交差点すいすいプラン」を策定しています。

「第3次交差点すいすいプラン」では、道路幅員が狭い片側一車線の道路における交差点で、右折待ちの車両が支障となって発生する渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することを目的としています。整備内容は、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、新たに右折車線を設置するなどの交差点改良を行うものです。これにより右折車が新設され右折車線に滞留することが可能となり、後続車が右折車に妨げられることなく直進することで交差点の渋滞緩和が図られます。また、右折車線等の整備と併せて歩道を設置することで、歩行者の安全も確保します。西東京市においても、主要地方道保谷志木線の栄町二丁目交差点、一般都道東大泉田無線保谷小前交差点、保谷新道交差点が整備箇所に位置づけられています。

■第3次交差点すいすいプランの整備イメージ



出典：第3次交差点すいすいプラン（平成27年3月）東京都

※巻末用語説明参照

また、上記の交差点以外にも、西東京市交通計画では、北原交差点については、幹線道路同士が交差しかつ前後の交差点と近接していることから、周辺道路ネットワークと複数交差点における交通運用などの検討の必要性が指摘されています。このような「第3次交差点すいすいプラン」の対象交差点以外の交差点についても、交通状況や必要性を検証した上で、交差点改良を行うものとしします。なお、対象となる交差点が都道に関連する場合は、東京都に整備を要望します。

その他、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、その計画における整備内容に基づき、市民と協力し整備を進めます。

また、歩行者・自転車による「出会い頭の衝突事故」を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で、順次対策を進めます。

② 踏切

踏切対策に関しては、国土交通省における「踏切対策5箇年計画」や東京都における「踏切対策基本方針」が示されており、西東京市内の踏切についても対策が必要な踏切が抽出され手おり、必要な対策を検討しています。

本市における踏切対策では、長期的には鉄道立体化による踏切の解消が検討されていますが、歩行者の安全性確保を目的とした短期的な対策を実施する必要があります。

この短期整備箇所については、国土交通省により緊急対策踏切に位置づけられた踏切や、東京都により重点踏切に位置づけられた箇所について、他事業との整合を図り、実現の可能性を踏まえ、早期の対策効果が得られる整備を実施していくものとしします。

ア 国土交通省「踏切対策5箇年計画」

国土交通省では、平成18年度以降さらに踏切対策を重点的に促進するため、平成18年1月から全国の道路管理者および鉄道事業者の協力のもと、全国約36,000箇所の全踏切を対象に踏切交通実態総点検を実施し、緊急に対策が必要な踏切を1,960箇所抽出しました。また、その結果に基づき、速効対策を検討すべき踏切として1,234箇所、抜本対策を検討すべき踏切として1,428箇所が抽出されています。

なお、「速効対策」および「抜本対策」とは、以下の内容となっています。

速効対策：踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入など効果が早期に発現する踏切交通の円滑化、安全性の向上を図る対策

抜本対策：連続立体交差化など、踏切自体を除却することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策

■速効対策の内容（国土交通省）

項目	対策内容
構造改良	・狭い踏切道の歩道設置、歩道拡幅、車道拡幅や交差角等の改善を行う対策
踏切道の交通量軽減をはかるネットワーク対策	・当該踏切周辺に迂回路等を整備することにより交通量軽減をはかる対策 (車両通行止め、一方通行等の交通運用を行う対策を含む)
歩行者等立体横断施設（歩行者立体）	・踏切道の近傍に新たに歩行者跨線橋などの施設を設置する対策
カラー舗装、路面標示	・安全性の向上を図るために、歩道と車道をカラー舗装や路面標示等を行って明確に分離する対策
賢い踏切	・踏切警報時間制御装置※の設置により、踏切遮断時間の短縮を図る対策 ※踏切警報時間制御装置とは列車の種類又は速度を識別し、踏切の警報開始時間を自動的に制御する装置
踏切支障報知装置	・踏切道内で自動車が脱輪やエンスト等により踏切道を支障した場合に、踏切支障押しボタンの手動操作又は踏切障害物検知装置による自動検知により、踏切道に接近する列車に危険を報知するための装置を設置する対策
その他	・警報機の視認性の向上や迂回路への誘導・通行注意喚起の看板設置等の対策

■抜本対策の内容（国土交通省）

項目	対策内容
連続立体交差事業（連立）	・鉄道を連続的に立体交差化（高架化または地下化）することによって、複数の踏切道を一挙に除却するもの
単独立体交差事業（単立）	・道路又は鉄道を単独で立体交差化し、踏切道を除却するもの
限度額※立体交差事業（限度額※）	・道路の立体交差が必要な箇所において、道路を立体化する代わりに鉄道の立体化を実施し、踏切道を除却するもの ※「限度額」とは、道路立体に必要な事業費と鉄道立体に必要な事業費の両方を比較し、事業費の小さい方を国庫補助対象限度額としてきたことに由来
統廃合	・踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、複数の踏切道と整理統合するもの
廃合	・鉄道路線の廃線により、踏切道が除却されるもの

出典：緊急対策踏切の実施状況リスト（平成24年4月）、国土交通省

なお、西東京市内では、下記に示す踏切が緊急対策踏切として、抽出されています。

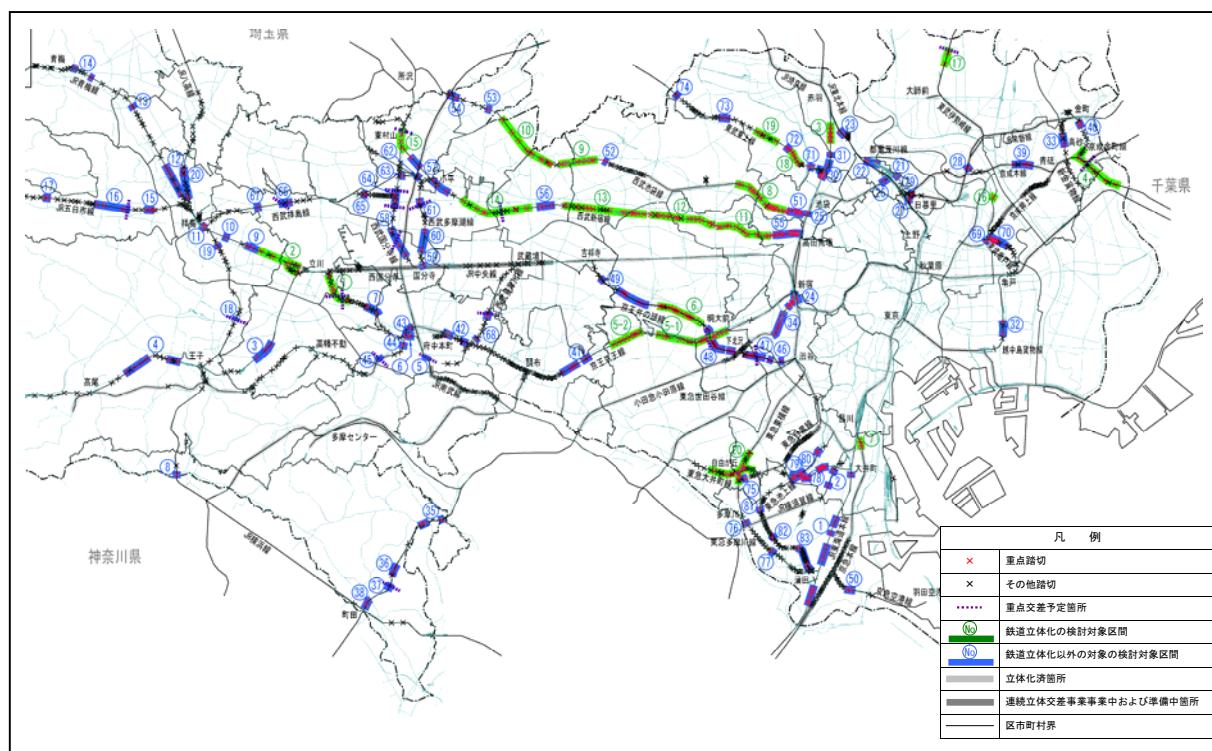
■西東京市内の緊急対策踏切（国土交通省）

鉄道路線名	道路管理者名	踏切道名
西武池袋線	西東京市	保谷第1号、保谷第4号、ひばりヶ丘第1号
	東京都	保谷第5号、保谷第10号
西武新宿線	西東京市	武蔵関第5号、東伏見第1号、東伏見第4号、田無第2号、田無第3号
	東京都	西武柳沢第4号

イ 東京都「踏切対策基本方針」

東京都では、踏切問題の早期解消を目指して、平成 16 年 3 月に「踏切対策基本方針」を策定しました。「踏切対策基本方針」では、都民からの意見を踏まえ、「重点踏切（394 箇所）」の選定や、「鉄道立体化区間の検討対象区間」および「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の抽出などが行われています。

■踏切改善の検討区間位置図



出典：踏切対策基本方針（平成 16 年 6 月）、東京都

西東京市内においては、「重点踏切」として 14 箇所（うち市道関連 12 箇所）が抽出されており、その中で「鉄道立体化による対策箇所」が 11 箇所（うち市道関連 9 箇所）、「鉄道立体化以外による対策箇所」が 3 箇所（すべて市道関連）となっています。

ウ 西東京市における対策方針

国や東京都の取組内容に加え、市が個別に認識している課題を踏まえ、市内の 21 箇所の踏切の対策方針を示します。

・生活交通が主な踏切での安全対策の推進（図中の赤色の踏切）

生活交通が主な踏切は 17 箇所であり、多くの踏切が抜本対策である鉄道立体化検討対象区間内にありますが、実現には長期間を要することから、課題のある踏切について速効対策を推進しています。

・自動車交通量の多い踏切での効率的・効果的整備（図中の黒色の踏切）

自動車交通量の多い踏切 4 箇所については、鉄道立体化の検討対象区間を考慮し改良を目指します。

番号	踏切名	管理	整備方針	
			重点	抜本対策
1	保谷第 1 号	市	●	連立
2	保谷第 3 号	市	●	連立
3	保谷第 4 号	市	●	連立
4	保谷第 7 号	市	●	連立
5	保谷第 8 号	市	●	連立
6	保谷第 9 号	市		連立
7	保谷第 10 号	都	●	連立
8	保谷第 11 号	市	●	連立
9	ひばりヶ丘第 1 号	市	●	連立
10	武蔵関第 5 号	市	●	連立
11	東伏見第 1 号	市		
12	東伏見第 4 号	市	●	
13	西武柳沢第 1 号	市	●	
14	西武柳沢第 2 号	市	●	
15	西武柳沢第 4 号	都	●	
16	田無第 2 号	市		連立
17	田無第 3 号	市	●	連立
18	田無第 4 号	市		連立
19	田無第 5 号	市		連立
20	田無第 6 号	市		連立
21	田無第 7 号	市		連立

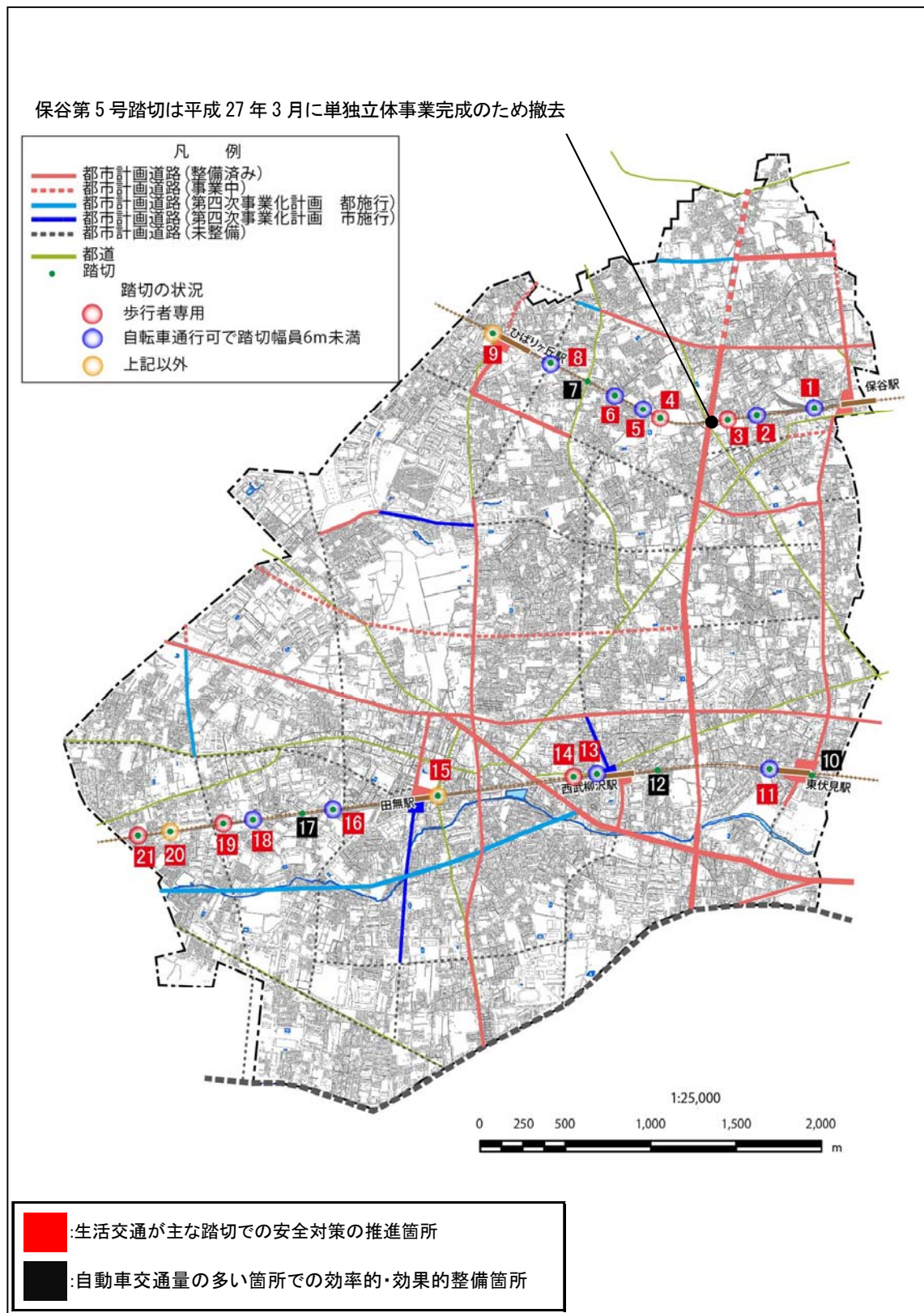


：生活交通が主な踏切での安全対策の推進箇所



：自動車交通量の多い踏切での効率的・効果的整備箇所

■踏切における対策方針



③ 橋梁

市内の橋梁は全て鉄筋コンクリート造に改修してあるため、早急な防災対策の必要性は認められませんが、今後は震災時における避難、救援、支援・救護活動、復旧活動等に支障のないよう調査し、架け替え・補修等の整備促進を図ることが必要です。

また、本市の橋梁は、その大半が架設から 30 年程度の年数を経ており、老朽化が進みつつあります。このまま放置すれば、数十年後には一斉に架け替えが必要となる時期が訪れますが、少子高齢化による投資余力の減少の中、一時期に複数の橋梁の架け替えを行うことは困難であることが想定され、現在の橋梁を定期的に点検し、長寿命化を図ることが必要です。

以上のことから、橋梁については、定期的な点検を行い、安全性の確保のために必要な補修整備を進めます。また、道路整備や河川改修が行われる際には、その進捗に合わせ、効率的な整備を実現します。なお、本市の橋梁一覧（橋長 2m 以上）については次の通りです。

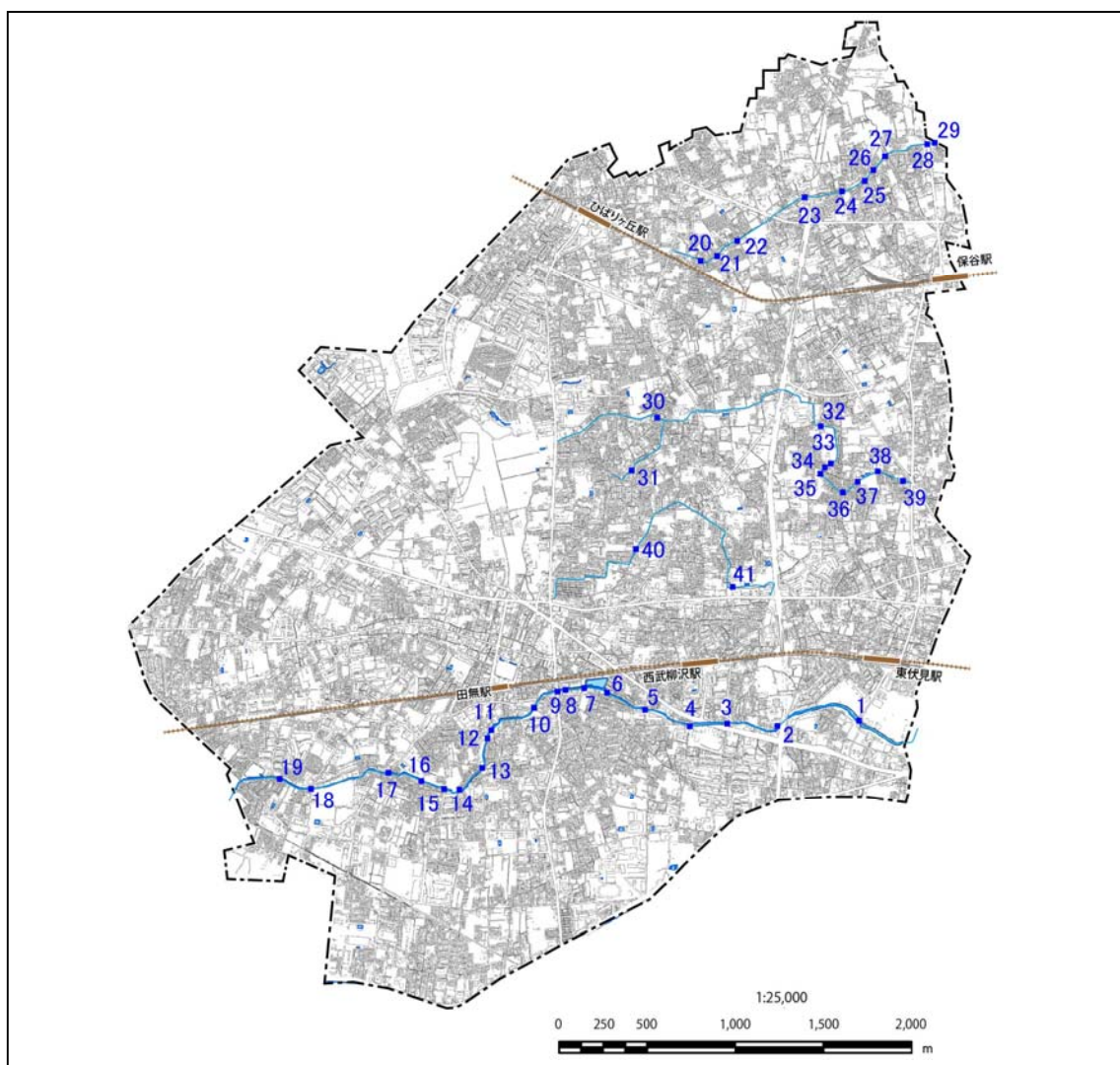
■橋梁一覧（市道関連のみ）

番号	河川名称	橋梁名	路線名（市道）	所在地	橋長（m）	道路部幅員（m）
1	石神井川	下野谷橋	113 号線	東伏見 3-265	15.60	7.50
2		坂下橋	114 号線	東伏見 6-317	6.83	9.90
3		柳沢橋	2110 号線	東伏見 6-344	13.68	7.00
4		上柳沢橋	2151 号線	柳沢 2-49	6.87	5.40
5		境橋	117 号線	南町 1-224	6.37	4.80
6		蓮華橋	2099 号線	南町 1-123	6.70	7.00
7		菫橋	2097 号線	南町 1-111	12.61	7.20
8		文化橋	218 号線	南町 3-647	6.26	5.20
9		文化大橋	119 号線	南町 3-647	13.89	17.00
10		睦橋	2222 号線	南町 3-655	7.19	4.80
11		すすき橋	2342 号線	南町 4-881	8.55	4.10
12		柏橋	2344 号線	南町 4-882	7.85	5.20
13		向台橋	121 号線	南町 4-895	8.33	4.80
14		けやき橋	2378 号線	向台町 3-909	7.44	4.80
15		樺橋	2395 号線	向台町 4-1298	7.08	7.00
16		五月橋	2402 号線	向台町 4-1322	6.01	4.80
17		くぬぎ橋	220 号線	向台町 5-1214	7.32	6.80
18		庚申橋	123 号線	向台町 6-1188	4.90	8.10
19		ともえ橋	2302 号線、2424 号線	向台町 6-1170	5.15	3.40
20	白子川	白子川 7 号橋	1110 号線	栄町 1-2446	2.06	3.80
21		白子川 6 号橋	1112 号線	栄町 1-622	2.64	4.60
22		白子川 5 号橋	1114 号線	栄町 1-632	2.07	6.50
23		白子川 4 号橋	1036 号線	下保谷 2-705	5.83	6.40
24		白子川 3 号橋	1035 号線	下保谷 2-807	4.79	4.00
25		白子川橋	206 号線	下保谷 2-817	2.08	8.00
26		無名橋	1020 号線	下保谷 3-941	3.04	8.10
27		白子川 2 号橋	1017 号線	下保谷 3-930	2.31	4.00
28		白子川 1 号橋	101 号線	下保谷 3-960	2.75	4.00
29		新井橋	1005 号線	下保谷 3-965	2.70	4.60

番号	河川名称	橋梁名	路線名（市道）	所在地	橋長（m）	道路幅員（m）
30	新川	新川橋	108 号線	住吉町 1-1605	2.32	7.10
31		新川 11 号橋	1349 号線	泉町 1-1488	2.71	8.20
32		新川 7 号橋	1237 号線	中町 1-2153	2.04	2.60
33		新川 6 号橋	1162 号線	中町 5-1991	2.61	4.50
34		新川 8 号橋	1234 号線	中町 5-1990	2.58	6.60
35		新川 5 号橋	1243 号線	中町 5-1990	2.00	2.60
36		新川 4 号橋	1207 号線	中町 5-1960	2.42	2.50
37		新川 3 号橋	1234 号線	中町 5-1976	2.12	4.00
38		新川 2 号橋	1181 号線	中町 4-2004	2.07	4.40
39		新川 1 号橋	1182 号線	中町 4-2006	2.12	2.40
40	田柄川	田柄川 2 号橋	1339 号線	保谷町 5-1413	2.39	13.00
41		田柄川 1 号橋	114 号線	保谷町 6-1010	2.07	7.10

出典：西東京市橋梁調書（平成 27 年 2 月）

■橋梁位置図（市道関連のみ）



(2) 歩行者・自転車通行空間の整備方針

「西東京市交通計画」では、歩行者・自転車通行空間の整備は、東京都が平成 24 年 10 月に公表した「東京都自転車走行空間整備推進計画」、国土交通省・警察庁が平成 28 年 7 月に改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえながら、新たな都市計画道路の整備に合わせて行うことを基本とし、都市計画道路の整備済区間については空間再配分が可能な区間について、モデル整備をすることを推進するとともに、自転車の適正な利用を促すサイン整備等も推進することとされています。

① 東京都自転車走行空間整備推進計画

「東京都自転車走行空間整備推進計画 平成 24 年 10 月」では、自転車走行空間を整備するため、自転車道や自転車専用通行帯などの整備手法と、車道幅員や歩道幅員などの道路構造、及び駐停車や荷捌きの需要など道路利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした整備手法の選定の考え方や、安全性・利便性向上の視点から選定した既設道路における優先整備区間が示されています。

優先整備区間を選定する視点としては、①自転車交通量が多く事故の危険性がある区間、②自転車乗入台数が多い駅周辺の区間などが挙げられており、西東京市内における自転車交通需要は、主要駅周辺等で多く、田無駅、ひばりヶ丘駅、保谷駅については、自転車流入台数（実駐車台数＋放置自転車台数）が多い都内主要 50 駅となっています。

また、市内では西 3・4・11 の西側整備済み区間が優先整備区間に位置づけられています。

② 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 28 年 7 月 国土交通省」では、自転車ネットワーク計画の作成手順や自転車通行空間設計の基本的な考え方等が提示されています。自転車は「車両」である原則に基づき、自転車が車道通行するための基本的な整備形態として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の 3 パターンが提示されています。整備形態の選定にあたっては、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、交通状況等を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討すべきことが示されています。

③ 歩行者・自転車通行空間の整備方針

歩行者・自転車通行空間の整備においては、今後、自転車通行空間を確保していくことが重要です。西東京市の道路事情から次の方針で整備していきます。

・都市計画道路の整備に併せた歩行者・自転車通行空間の確保

歩行者・自転車通行空間は、都市計画道路の整備に併せて必要性を検証し確保することを基本とします。なお、都市計画道路を新たに整備する際には、自転車交通及び自動車停車需要等の実態を把握し、自転車通行空間の整備を検討します。

・整備済み都市計画道路の空間再配分

歩行者や自転車が集中し、それらの通行空間が十分確保されていない道路においては、自転車交通及び自動車停車需要等の実態を把握し、道路空間の再配分により、自転車通行空間を確保します。

・自転車利用に関するサイン整備

自転車の右側通行禁止や歩道通行する場合は徐行や押して歩くなどの原則について、地域住民、学校等の関係者と連携し、すべての道路利用者に対して、自転車利用ルールの周知徹底を図ります。

また、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールをわかりやすく伝えるため、路面表示・着色や看板について、色彩の統一をはじめ視覚的に工夫されたデザインとなるよう努めます。

(3) 新たなまちづくり計画や関連事業、公共施設等の整備に伴い 整備すべき路線の取り扱い方針について

① はなバスのルート見直しに伴い整備が必要な道路

「西東京市交通計画」では、都市計画道路の整備の進捗に伴う路線バスの新規路線や路線変更に応じて、はなバスルートの見直しを行うこととなっております。見直しの結果、バスの運行が必要となる路線については、沿道の安全性確保のため、必要な交差点改良や道路拡幅等を実施します。



▲はなバス

② 新たな地区計画等の策定に伴い整備が必要な道路

開発地区に隣接する道路や開発地区と主要生活道路を結ぶ道路などについて、事業の進捗に合わせ、整備を進めます。

③ 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、整備を進めます。また、隣接市区と接続する道路については、市区境で道路の規格が変わることがないように、整備内容を調整します。

④ 公共施設周辺での安全性確保のために整備が必要な道路

新たに公共施設が建設された場合や、既存施設の改築（規模拡大等）が行われた場合については、施設利用目的の交通が多く集まることにより、施設周辺の道路や施設と幹線道路の間を結ぶ道路において、安全性確保のために道路整備が必要となる場合があります。そのような場合には、状況に応じ、必要な整備を進めます。

(4) 道路用地の寄付を受ける場合の対応方針

道路の拡幅整備を進める場合、用地の確保が必要となりますが、用地の確保には沿道住民の協力が不可欠であり、協力なしに事業を進めていくことは困難です。そのため、市民からの道路用地の寄付については、本計画にて幹線道路および主要生活道路に位置づけられている箇所については積極的に受け入れるものとし、用地買収にかかる費用の軽減を図ります。

なお、都市マスタープラン等に位置づけられている主要な生活道路についても積極的に受け入れるものとします。その他の位置づけのない箇所については、当該道路の公共性や道路条件等を確認した上で、必要とされる場合に受け入れるものとし、それ以外の場合には、受け入れの可否について、十分な検討を行います。

【寄付を受ける際の道路条件の例】

- ・ 一般交通の用に供されている（または供することが必要と認められている）こと
- ・ 道路の両端が公道に接続していること
- ・ 道路の有効幅員 4.0m以上であること
- ・ 道路の路面がアスファルト舗装等良好で道路排水設備が設置されていること
- ・ 寄付を受ける道路に抵当権等が設定されていないこと
- ・ 公道との交差箇所においては、必要に応じたすみ切りを確保することが可能であること
- ・ 寄付を受ける道路が宅地開発事業等にかかわっていないこと

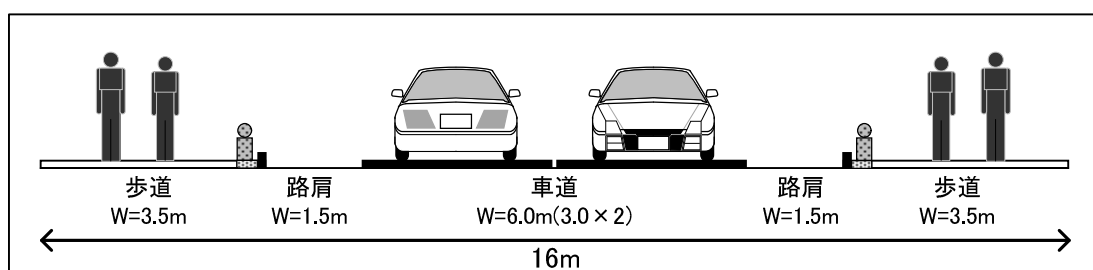
1-5 整備内容

(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す。したがって、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す。ここでは、都市計画道路の幅員構成モデルを示します。

■幹線道路（2車線）のケース（16m）〔単位：m〕

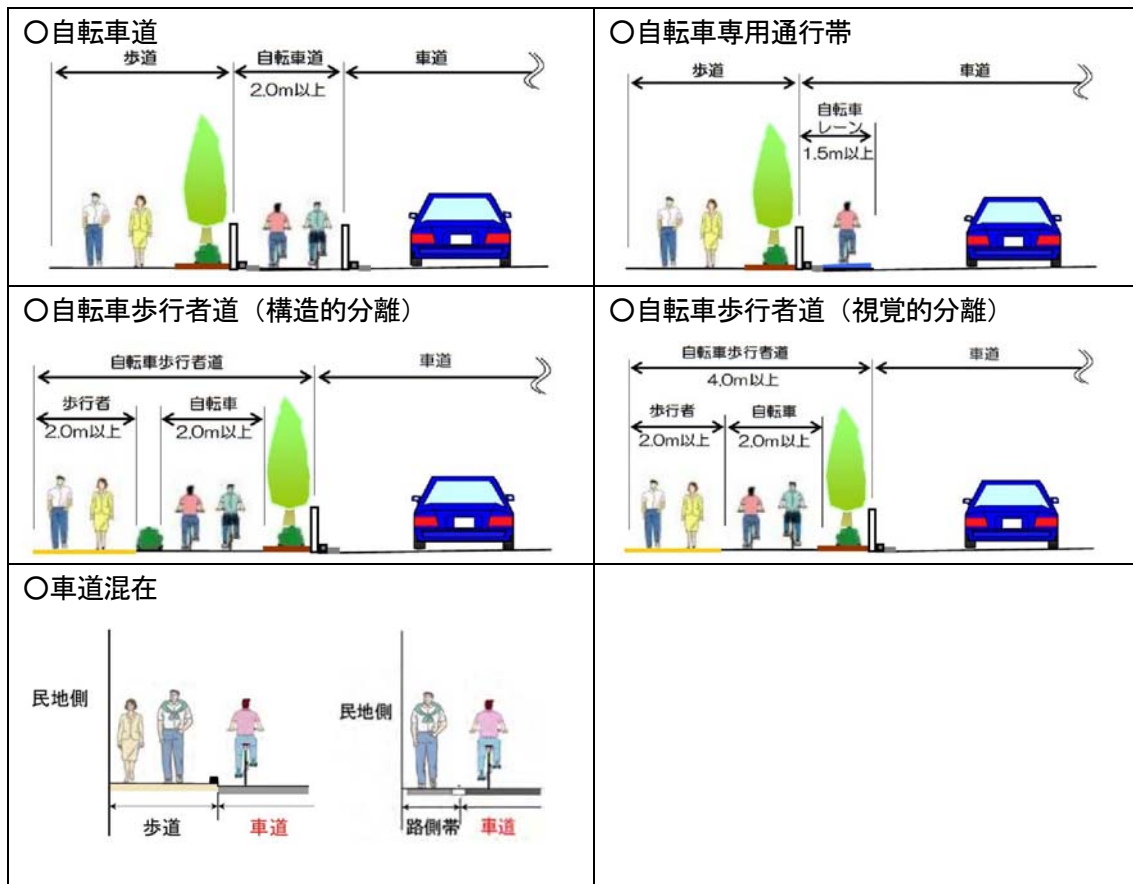


歩行者・自転車通行空間の整備にあたっては、「西東京市交通計画」による基本方針に基づき、道路の構造（幅員構成）や利用状況（交通量、自動車走行速度、駐停車需要等）を踏まえ、各道路に適した整備手法（自転車道、自転車専用通行帯等）を決定します。

なお、自転車は「車両」とであるという原則に基づき、自転車が車道通行する整備形態が基本となります。

歩行者・自転車通行空間の整備イメージは次頁に示します。

■歩行者・自転車空間の整備イメージ



出典：西東京市交通計画 平成 26 年 3 月 70 頁

② バリアフリー化の促進

「道路の移動円滑化整備ガイドライン 平成 23 年度」に基づき、歩車道境界の段差は 2 cm を標準とします。しかし、車椅子利用者にとっては 2 cm 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の部分的な段差解消も検討します。さらに、必要な箇所には視覚障がい者誘導用ブロックを設置し、バリアフリー化を促進します。

【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 0 cm とした例

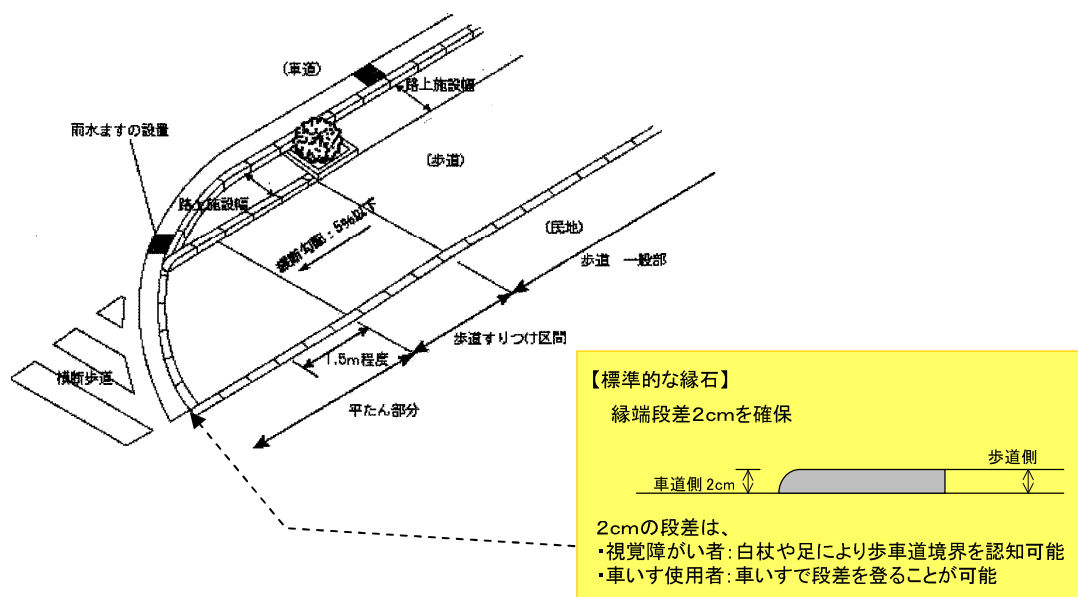


▲車輪幅分の切り下げ

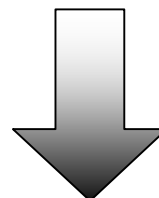
■歩車道境界の段差（「道路の移動円滑化整備ガイドライン」より）

歩車道境界の縁端段差について、以下に示す内容を規定している。

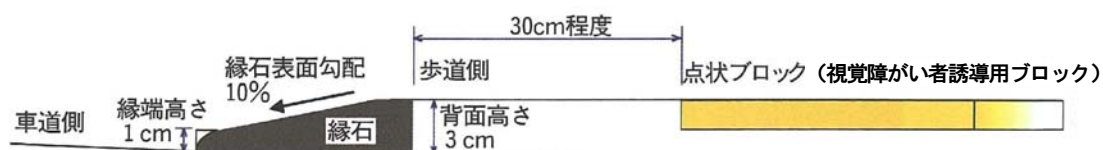
- ・段差は標準 2 cm とする。
- ・視覚障がい者誘導用ブロックや縁石形状、突起等で視覚障がい者の識別性を確保すること等の条件が満たされれば、2 cm 未満の段差を整備することも可能とする。



- ・段差を 2 cm とすることのみでは、視覚障がい者の識別性及び車いす使用者の通行性を高いレベルとすることができない。
- ・安易に 0 cm の段差として、視覚障がい者の識別性を確保されていない事例がある。

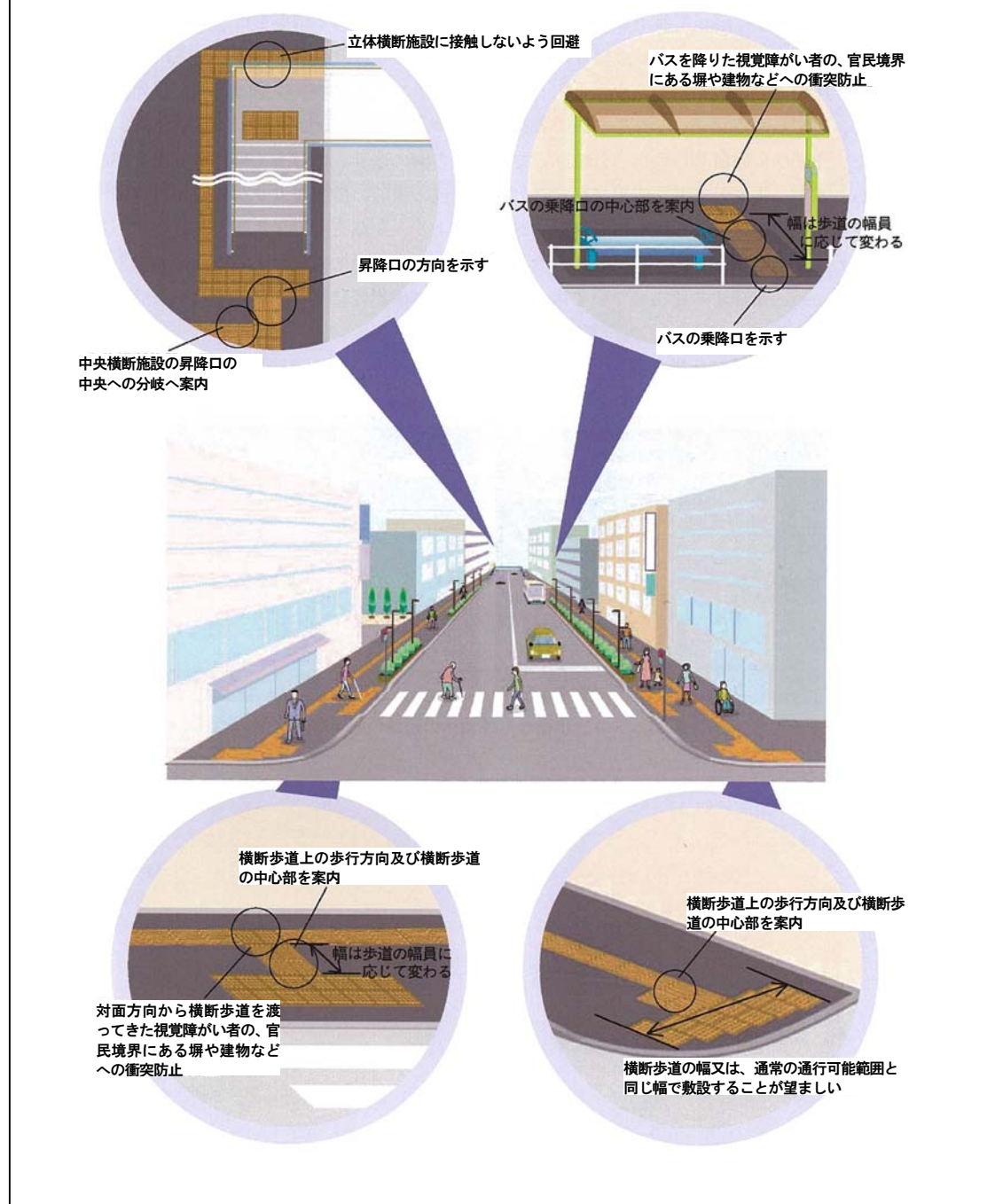


- ・2 cm 未満の段差について、視覚障がい者の識別性の確保すること等の検討を行い、条件が満たされれば、整備を可能とする。
- ・なお、各地で採用されている構造の評価実験の結果を踏まえ、比較的望ましいといえる構造の一例を示すとすれば、縁高 1cm—背面高さ 3cm—表面勾配 10%（点字ブロック付き）が挙げられる。

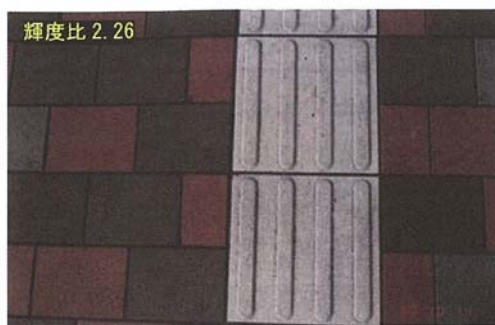


■視覚障がい者誘導ブロック（「道路の移動円滑化整備ガイドライン」より）

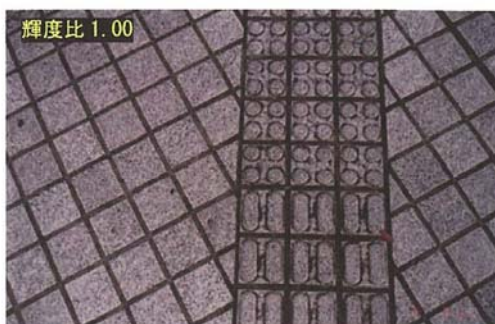
- ・歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所等には、視覚障がい者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設することを規定する。



- ・視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色と基本とする。しかしながら、色彩に配慮した舗装を施した歩道等において、黄色いブロックを適用することで、その対比効果が十分発揮できなくなる場合は、設置面との輝度比や明度差が確保できる黄色以外の色とする。ただし、天候・明るさ・色の組み合わせ等によっては認識しづらい場合も想定されるため、利用者等の意見が反映されるよう留意して決定するものとする。



良い事例



悪い事例

▲視覚障がい者誘導用ブロックの色彩事例

③ バス停の環境整備

「西東京市交通計画」では、都市計画道路など、幅員が広い道路を整備する際には、車椅子使用者のスムーズな乗降や上屋・ベンチの設置が可能なように歩道幅員を確保し、バス事業者が上屋・ベンチを整備することを掲げております。また、既存の運行経路では、効率的かつ計画的な整備を目指し、利用者数・利用者属性・運行本数等を踏まえた整備方針（整備優先順位の考え方等）を検討し、設置を要請します。

■上屋・ベンチ整備済バス停の例（中町六丁目）



また、狭い歩道上に、事業者ごとに設置されたバス停ポールが乱立している箇所がみられます。乱立するバス停ポールについては、バス事業者と調整しながら対策を検討します。歩道幅員が狭い箇所や歩道が設置されていない箇所など、安全性に課題のある箇所から優先的に取り組みます。

■田無町三丁目バス停の例（バス停が乱立）



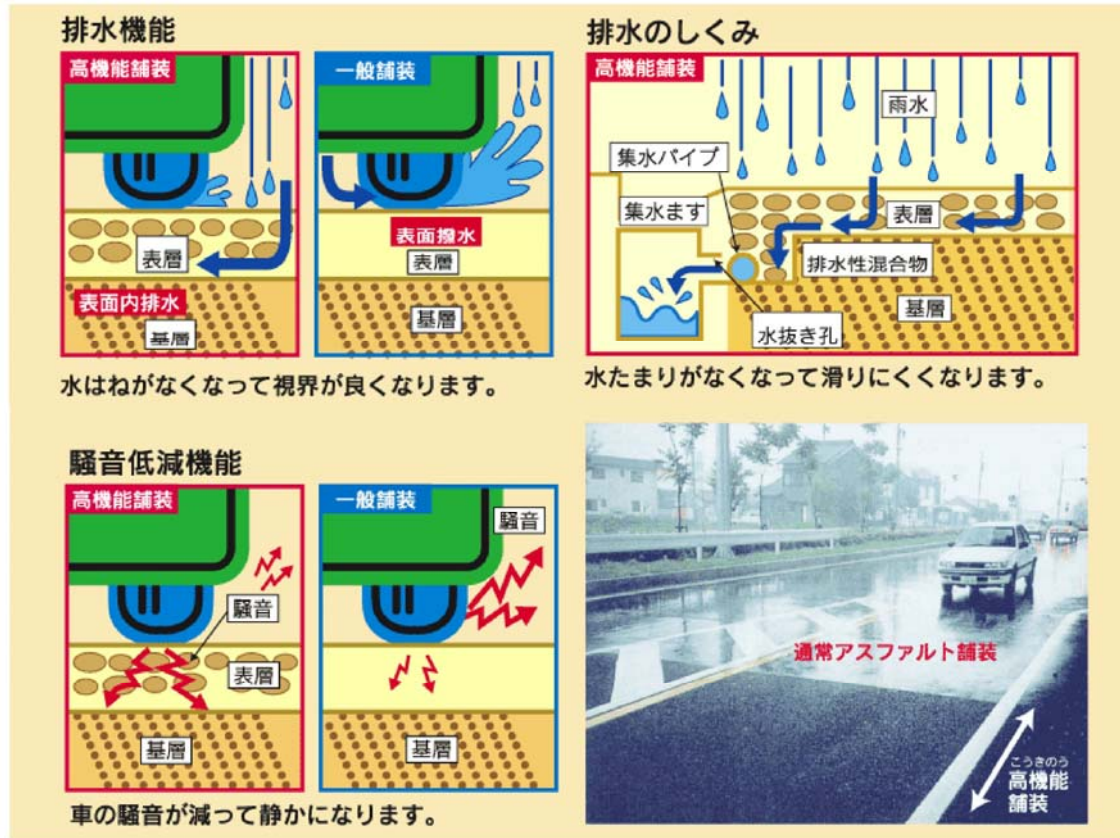
④ 植栽の設置

「都市マスタープラン」では、施策方針の「みどり・水辺・都市景観の方針」の一つとして、「魅力ある景観形成」が掲げられています。この方針を受け、幹線道路については、歩行者・自転車空間を確保すると共に、可能な限り植樹帯を設置し、緑化を図るものとします。

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影響を受ける可能性があります。これらの影響を軽減するため、高機能舗装の導入を検討します。

■高機能舗装

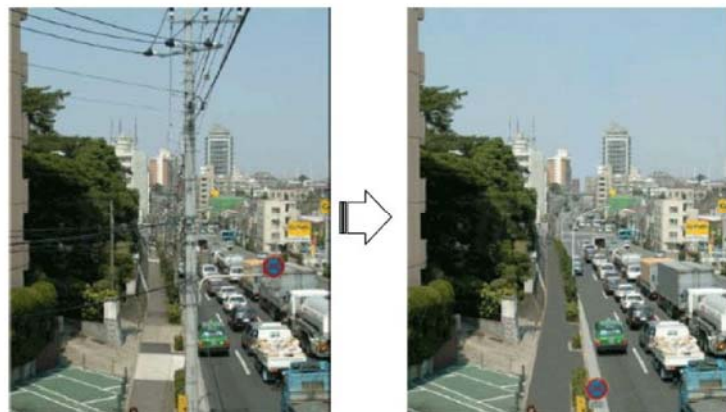


出典：国土交通省ホームページ

⑥ 電線の地中化

安全・安心な通行空間を確保するとともに、都市景観を向上させるために、都市計画道路の整備に合わせ電線の地中化※に努めます。

また都市計画道路以外の道路についても、必要に応じて実施を検討します。



▲整備前

▲整備後

出典：国土交通省ホームページ

※巻末用語説明参照

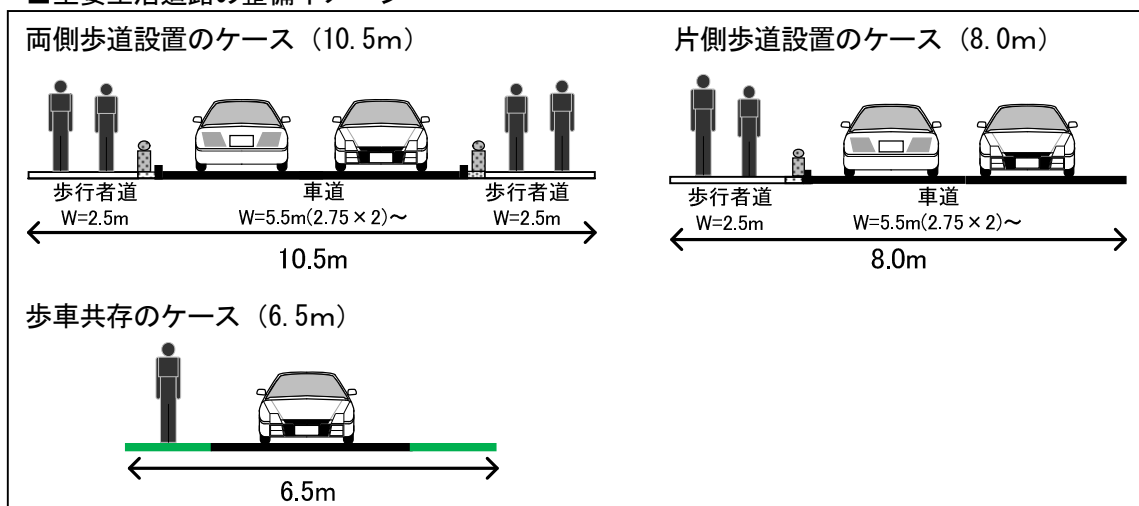
(2) 主要生活道路

① 幅員構成モデル

「主要生活道路」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す。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（道路構造令における最小歩道幅員（2.0m）＋路上施設設置幅（0.5m））及び車道部幅員を 5.5m（道路構造令における最小車線幅員（2.75m）×2）を設け、10.5m以上の道路幅員の確保を目指します。

ただし、現実的には 10.5m の幅員の確保が難しい場所が多く、両側歩道の設置が困難な場合には、片側歩道（2.5m）の確保を目指します。さらに、幅員が狭く、拡幅が困難な箇所は、カラー舗装等により歩行者空間の確保を目指します。

■主要生活道路の整備イメージ



歩道設置



歩車共存



▲整備イメージ

② 駅周辺区間における歩行者優先整備

市内の鉄道駅周辺で歩行者交通量が多い区間については、拡幅及び歩道設置等の整備を行い、歩行者の安全性の向上に努めます。

また、多くの人が集まり、賑わいのある商業地区を構築するために、歩行者優先の整備を進めます。



▲整備イメージ

③ 地区計画等に合わせた道路の部分整備

西東京都市計画道路3・5・2号線沿線については、「向台町丁目・新町三丁目 地区計画関連周辺道路整備事業」として、整備を進めます。

④ 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主要生活道路については、整備内容の整合を図り、整備を進めます。

【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）
- 石神井川都市基幹河川改修事業（東京都）

⑤ 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す。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す。

今後、整備が必要な箇所を選定し、整備可能箇所から順次バス事業者に要請します。

⑥ 交通安全施設の整備

見通しの悪い曲線道路等の改良として、交差点カラー舗装、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標の設置などの交通安全施設の整備を進めます。

■交通安全施設の整備事例



▲交差点カラー舗装



▲道路照明



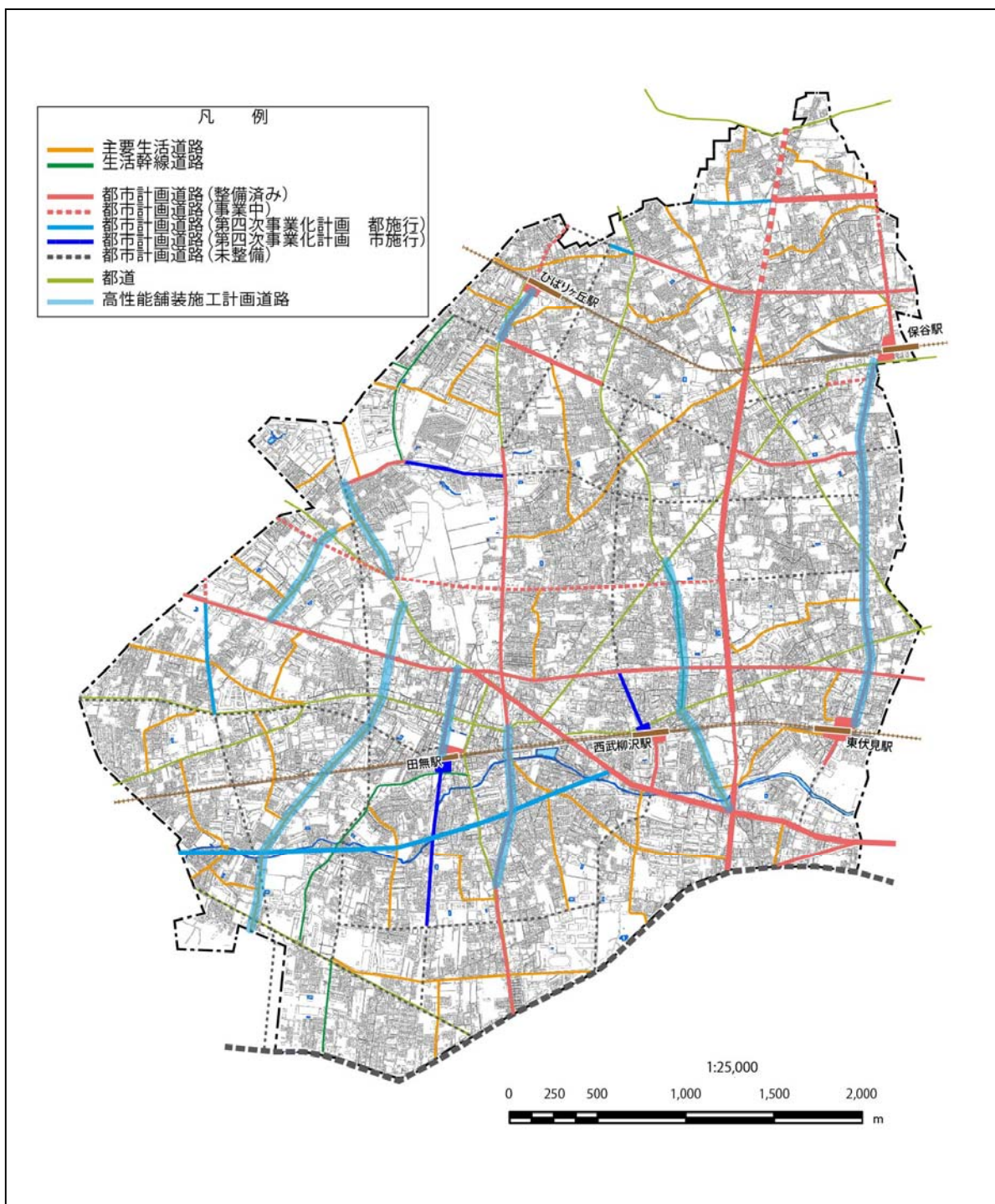
▲道路反射鏡

⑦ 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影響を受ける可能性があります。これらの影響を軽減するために、自動車交通量等を考慮し、高機能舗装の導入を検討します。

次ページの図は、整備済幹線道路および主要生活道路における高機能舗装の導入計画路線を示したものです。ただし、高機能舗装に関する技術は日々進展しているので、導入路線については現時点での計画に拘らず、導入時点の最新技術を踏まえ決定することが必要です。

■高機能舗装の施工計画道路



(3) 区画道路

① 幅員構成モデル

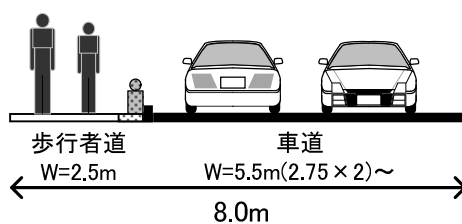
歩行者安全性の確保のため、歩車分離の整備が望まれますが、拡幅整備が困難な箇所においては、カラー舗装等により歩行者空間の確保を目指します。

区画道路の路線数は膨大であり、全ての区画道路を整備するためには長い事業期間と多大な費用を要します。市の財政状況を考慮すると、多大な費用を費やして長期的な施策を展開するよりも、費用が安くて実施効果が得られる施策を展開していく方が望ましいと考えられます。

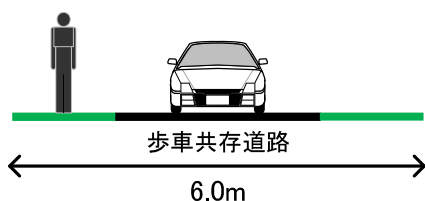
したがって、整備の緊急性や重要性に基づき優先性を判断し、整備効果が高い区間に対して、歩道の設置だけでなく、比較的経済性が高く実施効果が見込める施策（カラー舗装や時間帯限定の車両進入規制等）の実施を検討します。

■区画道路の整備イメージ

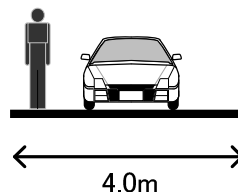
片側歩道設置のケース（8.0m）



歩車共存のケース（6.0m）



最低幅員確保のケース（4.0m）



片側歩道設置



歩車共存



▲整備イメージ

② 駅周辺道路の整備

・住宅地内の道路

住宅地等で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。

・駅周辺の主な区画道路

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、駅周辺の主な区画道路については、バリアフリーの観点から、高齢者や障がい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、安全で安心な移動を支援する整備を進めます。また、歩行者の安全性を確保する必要性が高い場合は、歩行者の安全性を確保するため、狭窄※、イメージハンプ※、ボラード※や、歩行者通行帯、注意喚起標識の整備の検討を行います。

なお、地区計画等の面整備計画により整備が行われている地区については、当該計画における整備内容に基づき整備を進めます。

【地区計画の例】

■ひばりヶ丘駅北口地区 地区計画

■ひばりヶ丘駅南口地区 地区計画

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す。また、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ます。

以上のことから、道路幅員 8 m（歩道 2.5m、車道 5.5m）の整備に努めます。

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性を図り、周辺道路も見据えた整備内容を決定します。

【地区計画の例】

■ひばりが丘地区（ひばりが丘団地地区）地区計画（周辺道路の整備）

■向台三丁目・新町三丁目地区 地区計画（周辺道路の整備）

※巻末用語説明参照

・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、整備を進めます。

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ありません。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、整備内容を決定します。

・公共施設の新設に伴い整備が必要な道路

新たに公共施設が建設された場合や、既存施設の改築（規模拡大等）が行われた際には、施設利用目的の交通が多く集まることにより、周辺道路の交通量が多くなる場合があります。このような場合には、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は、歩行者の安全性に配慮し、歩車分離の整備が必要です。よって、道路幅員 8 m（歩道 2.5m、車道 5.5m）の整備に努めます。

・狹隘道路の拡幅整備

幅員 4m未満の狹隘道路については、歩行者・自転車の安全性の確保および防災性の強化のため、沿道住民と協力して拡幅整備に努めます。

⑤ 交通安全施設の整備

見通しの悪い曲線道路等の改良として、交差点カラー舗装、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標の設置などの交通安全施設の整備を進めます。

(4) 交差点

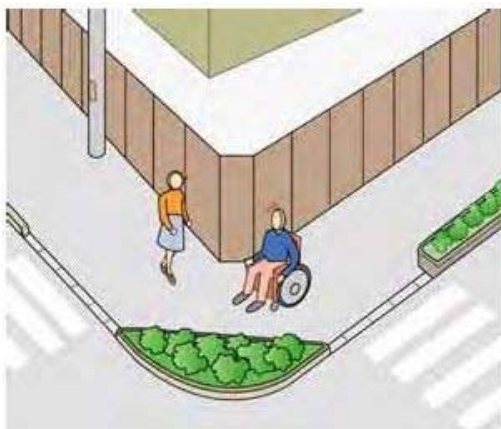
① 交差点

東京都の第3次交差点すいすいプランで整備が位置づけられている3箇所の交差点については、早期の右折レーンの設置等の整備を目指し東京都との協議を進めます。また、上記の交差点以外でも、交通混雑箇所及び交通事故の恐れのある箇所については、右折レーンの設置やゼブラ導流帯の設置などの整備を進めます。

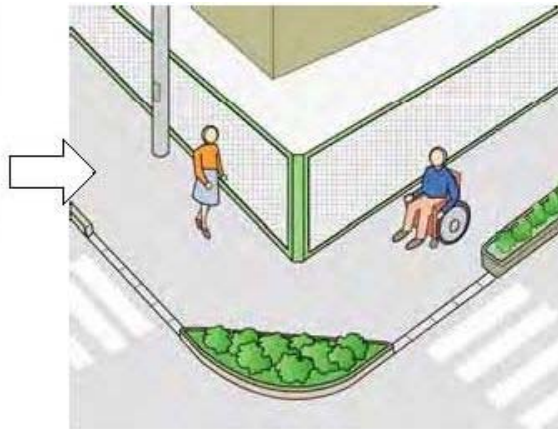
地区計画等において整備が位置づけられている交差点については、当該計画における整備内容に基づき整備を進めます。

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、整備に努めます。

(整備前)



(整備後)



▲整備イメージ

② 踏切

前述の整備方針に基づき、都市計画道路整備の進捗状況を考慮した上で、必要に応じ、さらに、速効対策を進め、安全性の向上を図り、その上で、抜本対策を進めます。

■速効対策の対策内容

項目	対策内容
構造改良	・狭い踏切道の歩道設置、歩道拡幅、車道拡幅や交差角等の改善を行う対策
踏切道の交通量軽減をはかるネットワーク対策	・当該踏切周辺に迂回路等を整備することにより交通量軽減をはかる対策。車両通行止め、一方通行等の交通運用を行う対策を含む
歩行者等立体横断施設（歩行者立体）	・踏切道の近傍に新たに歩行者跨線橋などの施設を設置する対策
カラー舗装、路面標示	・安全性の向上を図るために、歩道と車道をカラー舗装や路面標示等を行って明確に分離する対策
賢い踏切	・踏切警報時間制御装置※の設置により、踏切遮断時間の短縮を図る対策 ※踏切警報時間制御装置とは列車の種類又は速度を識別し、踏切の警報開始時間を自動的に制御する装置
踏切支障報知装置	・踏切道内で自動車が脱輪やエンスト等により踏切道を支障した場合に、踏切支障押しボタンの手動操作又は踏切障害物検知装置による自動検知により、踏切道に接近する列車に危険を報知するための装置を設置する対策
その他	・警報機の視認性の向上や迂回路への誘導・通行注意喚起の看板設置等の対策

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みます。また、定期的な点検を行い、点検結果を基に緊急性の高い橋梁から必要な補修整備を行うものとします。

2. 道路整備の実施方針

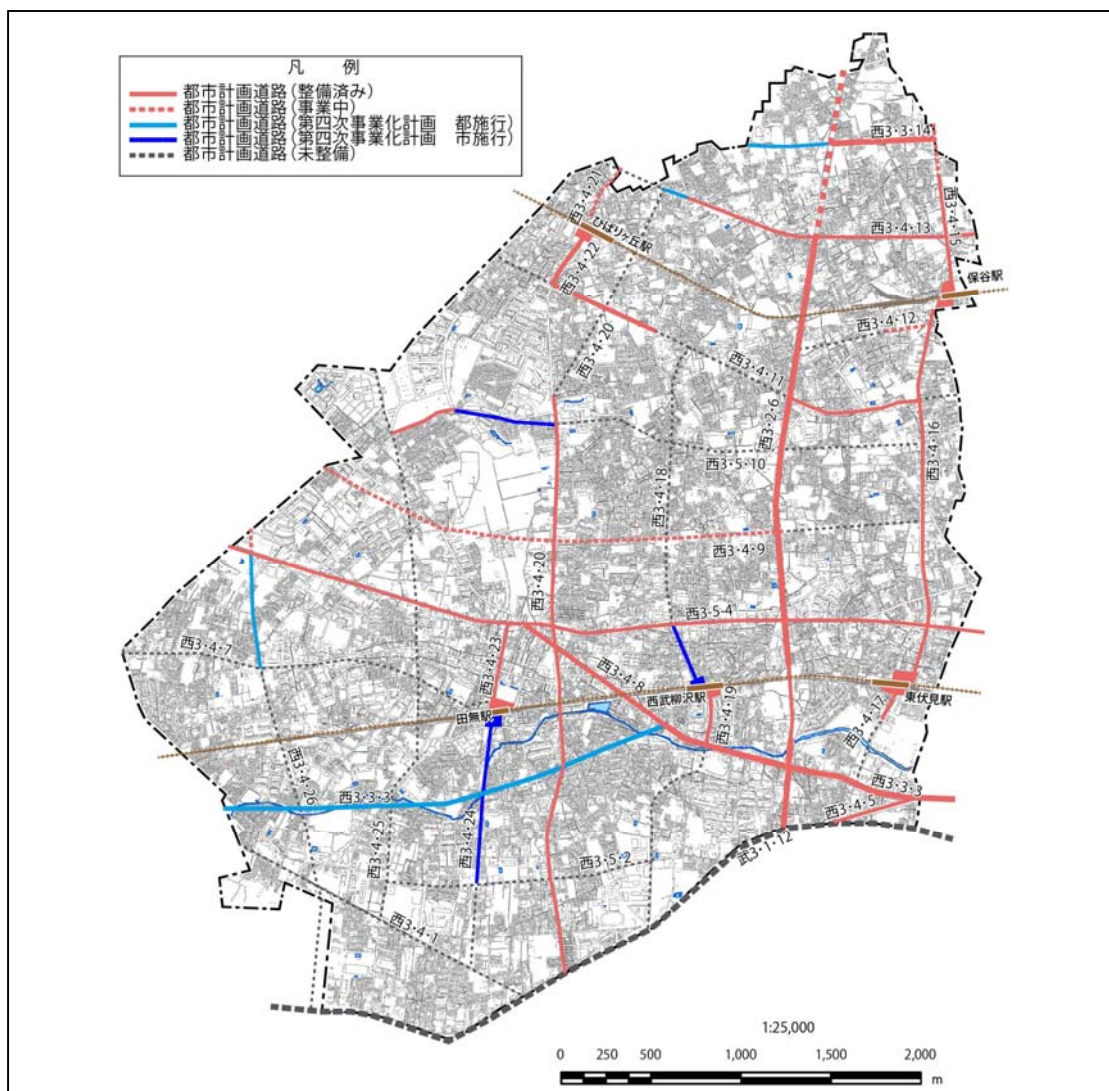
幹線道路、主要生活道路、区画道路、交差箇所について、上位計画等での整備方針、市の道路整備の進捗状況、交通状況を踏まえたうえで、今後の整備の実施方針を策定します。

2-1 幹線道路

(1) 整備の現状

市の幹線道路である都市計画道路の整備状況をみると、平成 27 年度末時点の完成率は 43% と多摩地域全体よりも低く、未着手区間が多く残っております。都市計画道路の整備については、平成 28 年に東京都および多摩地域の 28 市町が共同で「第四次事業化計画」として平成 28 年度から平成 37 年度までに優先的に整備する路線・区間を定めました。この第四次事業化計画優先整備路線について引き続き整備を目指します。

■都市計画道路位置図



(2) 実施方針

東京都の「第四次事業化計画」においては、都市計画道路の整備に関して、四つの基本目標と目標の実現内容を掲げております。

■第四次事業化計画での都市計画道路の整備に関する基本目標及び実現内容

基本目標	目標の実現内容
活 力	・都市活力の強化 □ 交通渋滞を解消するネットワークの形成 □ 拠点へのアクセス向上 など
防 災	・都市防災の強化 □ 緊急物資の輸送、救援・救護活動のルート確保 □ 市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保 など
暮らし	・安全で快適な都市空間の創出 □ 生活道路への通過交通流入の抑制 □ 歩行者・自転車などの安全な通行空間の確保 など
環 境	・都市環境の向上 □ 緑豊かな道路空間の形成 □ 自動車走行速度向上による地球温暖化の抑制 など

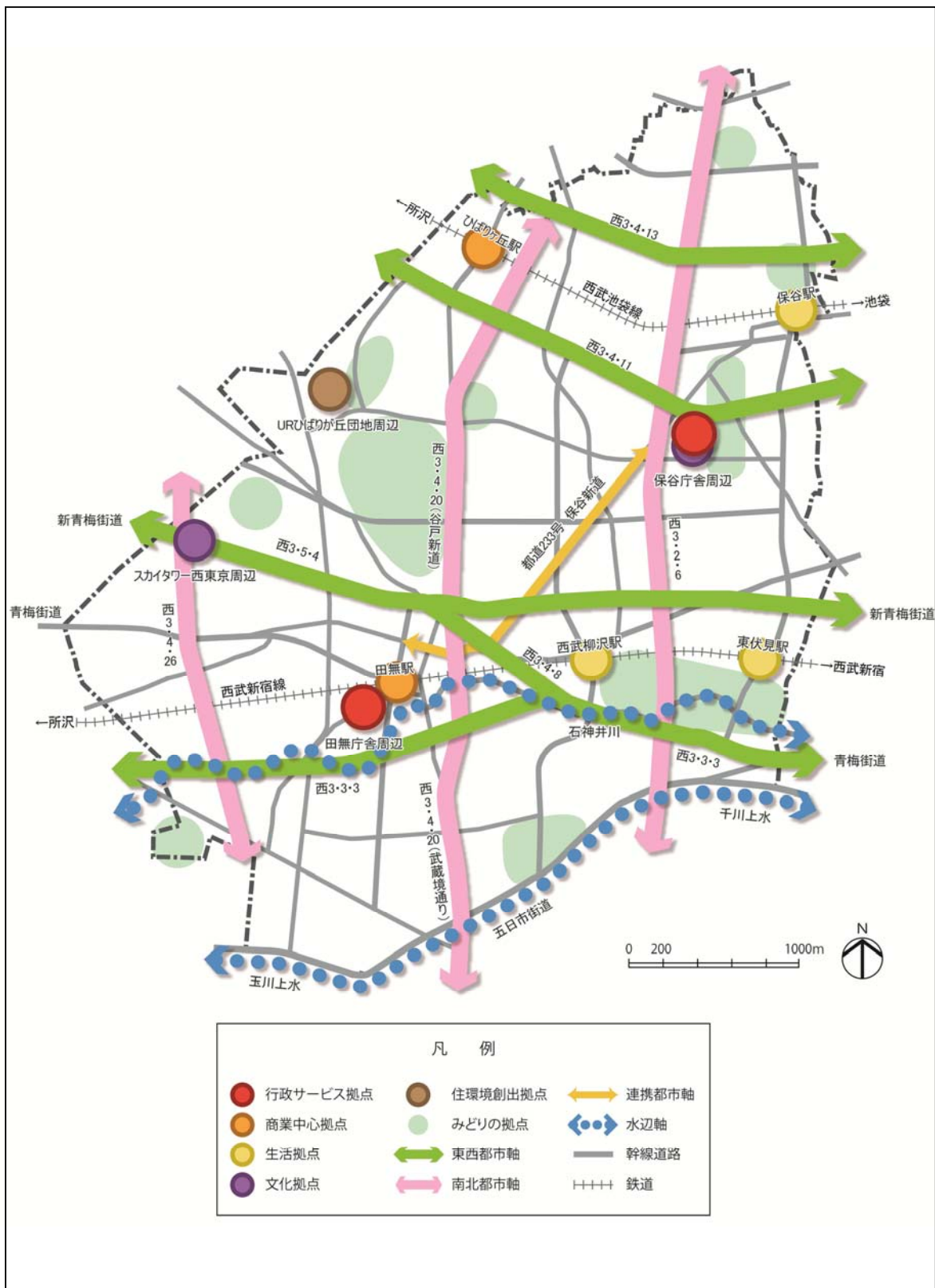
また、都市マスタープランにおいては、将来の市の骨格的な構造を明らかにするため、特定の機能集積がみられる「都市拠点」とそれらを結ぶネットワークの中心となる「都市軸」を設定しています。

なお、都市軸は、東西都市軸、南北都市軸、連携と都市軸、水辺軸で構成され、都市計画道路として、下記に示す路線が設定されています。

■都市計画道路一覧

名称		計画幅員 (m)	名称		計画幅員 (m)
番号	路線名		番号	路線名	
西東京 3・4・1	高井戸小平線	20	西東京 3・3・14	新東京所沢線	18～25
西東京 3・5・2	向台線	12	西東京 3・4・15	保谷北荒屋敷線	16
西東京 3・3・3	新五日市街道線	25～36	西東京 3・4・16	東伏見保谷線	16
西東京 3・5・4	新青梅街道線	15～18	西東京 3・4・17	東伏見線	16
西東京 3・4・5	東伏見千川線	16	西東京 3・4・18	保谷町住吉線	16
西東京 3・2・6	調布保谷線	20～36	西東京 3・4・19	柳沢線	16
西東京 3・4・7	田無花小金井線	16	西東京 3・4・20	武蔵境保谷線	16～20.5
西東京 3・4・8	柳沢田無町線	20	西東京 3・4・21	ひばりヶ丘駅北口線	16
西東京 3・4・9	保谷東村山線	16	西東京 3・4・22	ひばりヶ丘駅南口線	16
西東京 3・5・10	東町西原線	12	西東京 3・4・23	田無駅北口線	16
西東京 3・4・11	練馬東村山線	16	西東京 3・4・24	田無駅南口線	16
西東京 3・4・12	東町線	16	西東京 3・4・25	田無久留米線	16～20.5
西東京 3・4・13	保谷秋津線	16	西東京 3・4・26	新小金井久留米線	16～20.5

■都市マスタープランによる各種拠点及び都市軸の構造図



市の都市計画道路の整備においては、第四次事業化計画の基本目標、都市マスタープランの都市軸の構造及び現状の道路整備状況を踏まえ、下記に示す実施方針により整備を進めます。

■整備の実施方針

実施方針	対象路線
・市の骨格形成を担う都市計画道路の効率的、効果的な整備 ☐ 周辺道路の整備状況を踏まえ、効率的、効果的な整備を目指します。なお、隣接区市における整備が必要とされる路線については、隣接区市と調整・協議し整備を目指します。	西 3・3・14 西 3・4・13 西 3・4・20 西 3・4・11 西 3・5・10 西 3・4・9 西 3・4・26 西 3・4・24 西 3・3・3 西 3・5・2
・防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備 ☐ 骨格防災軸及び主要延焼遮断帯に指定されている都市計画道路のうち、未整備となっている路線の整備を目指します。	西 3・3・14 西 3・3・3 西 3・4・26
・まちの安全及び生活環境の向上に寄与する道路機能の整備 ☐ 周辺道路を含め、歩行者、自転車、自動車の移動の円滑性及び通行における安全性の向上のため、鉄道駅周辺において、総合的な交通環境改善を目指します。	西 3・4・24 西 3・4・18 西 3・4・17 西 3・4・21 西 3・4・12

・市の骨格形成を担う都市計画道路の効率的、効果的な整備

西東京市の都市計画道路の完成率は 43%と低い状況にあり、周辺道路整備状況を踏まえ、効率的、効果的な整備を目指します。

なお、隣接区市における整備が必要とされる路線については、隣接区市と調整・協議し整備を目指します。

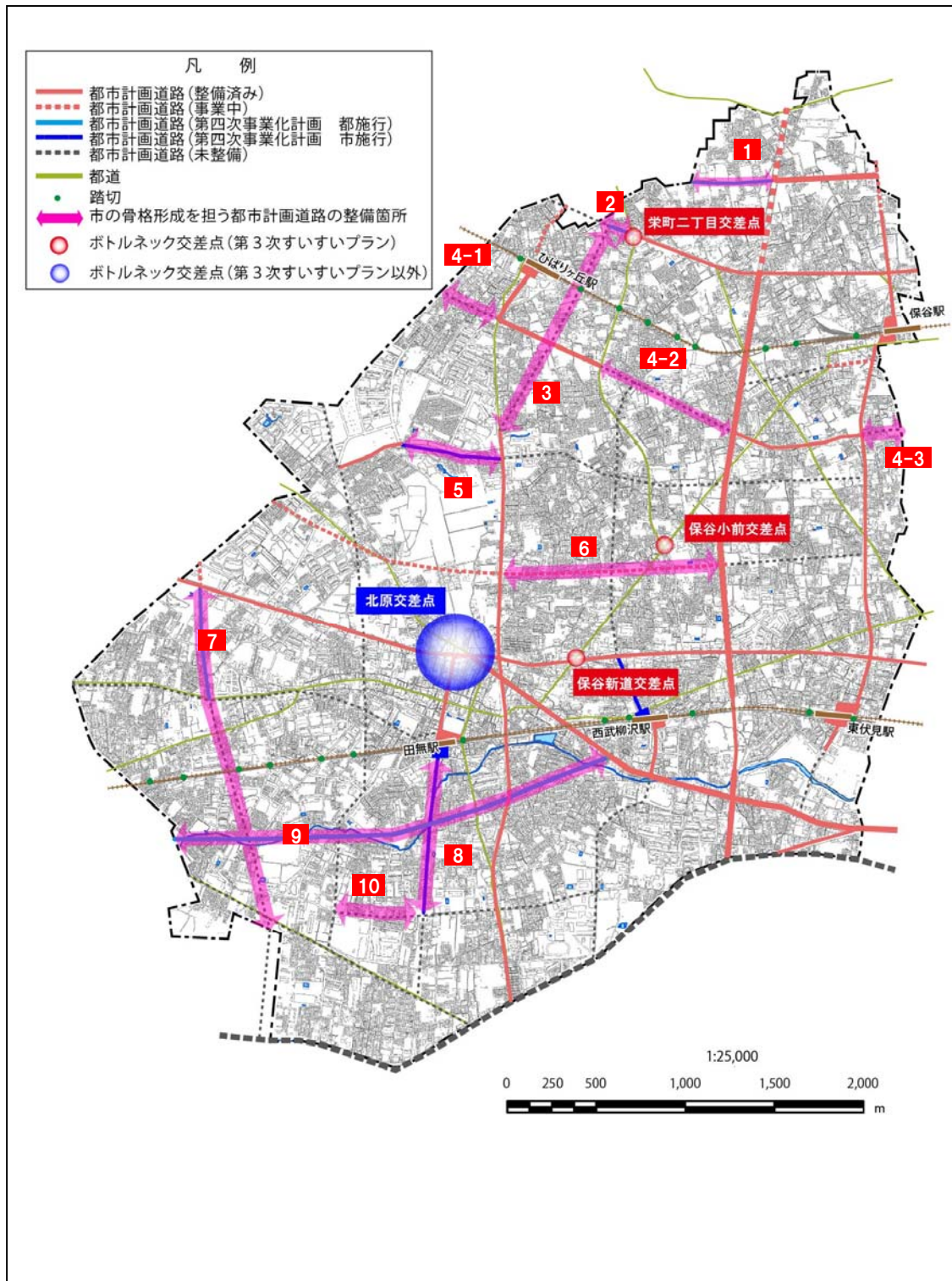
■市の骨格形成を担う都市計画道路

NO	道路名	効率性評価※	必要性評価※	他区市との連携	第4次整備計画
1	西 3・3・14	延長が短い 西 3・2・6 や新座市区間との整備の一体化	骨格防災軸	重要	対象路線
2	西 3・4・13	延長が短い 西 3・4・20 や新座市区間との整備の一体化	代替路線がない	重要	対象路線
3	西 3・4・20	鉄道との交差あり	鉄道と交差する南北路線		
4-1 4-2 4-3	西 3・4・11	延長が短い	代替路線がない	重要	
5	西 3・5・10	延長が短い	幹線道路までの接続		対象路線
6	西 3・4・9	延長が短い	交通需要の多い中央部の東西道路		
7	西 3・4・26	延長が長い	主要延焼遮断帯 道路網が不足している地域	重要	対象路線
8	西 3・4・24	延長が短い	道路網が不足している地域		対象路線
9	西 3・3・3	延長が長い	骨格防災軸 道路網が不足している地域	重要	対象路線
10	西 3・5・2	延長が短い	発生集中拠点と幹線道路を結ぶ		

※効率性評価及び必要性評価の内容は「西東京市交通計画」における検討結果

なお、整備済みの都市計画道路には、「第3次交差点すいすいプラン」等でのボトルネック交差点が位置しており、これらの対策については、東京都及び関係機関と協議、調整の上、検討を行い、その実現を目指します。

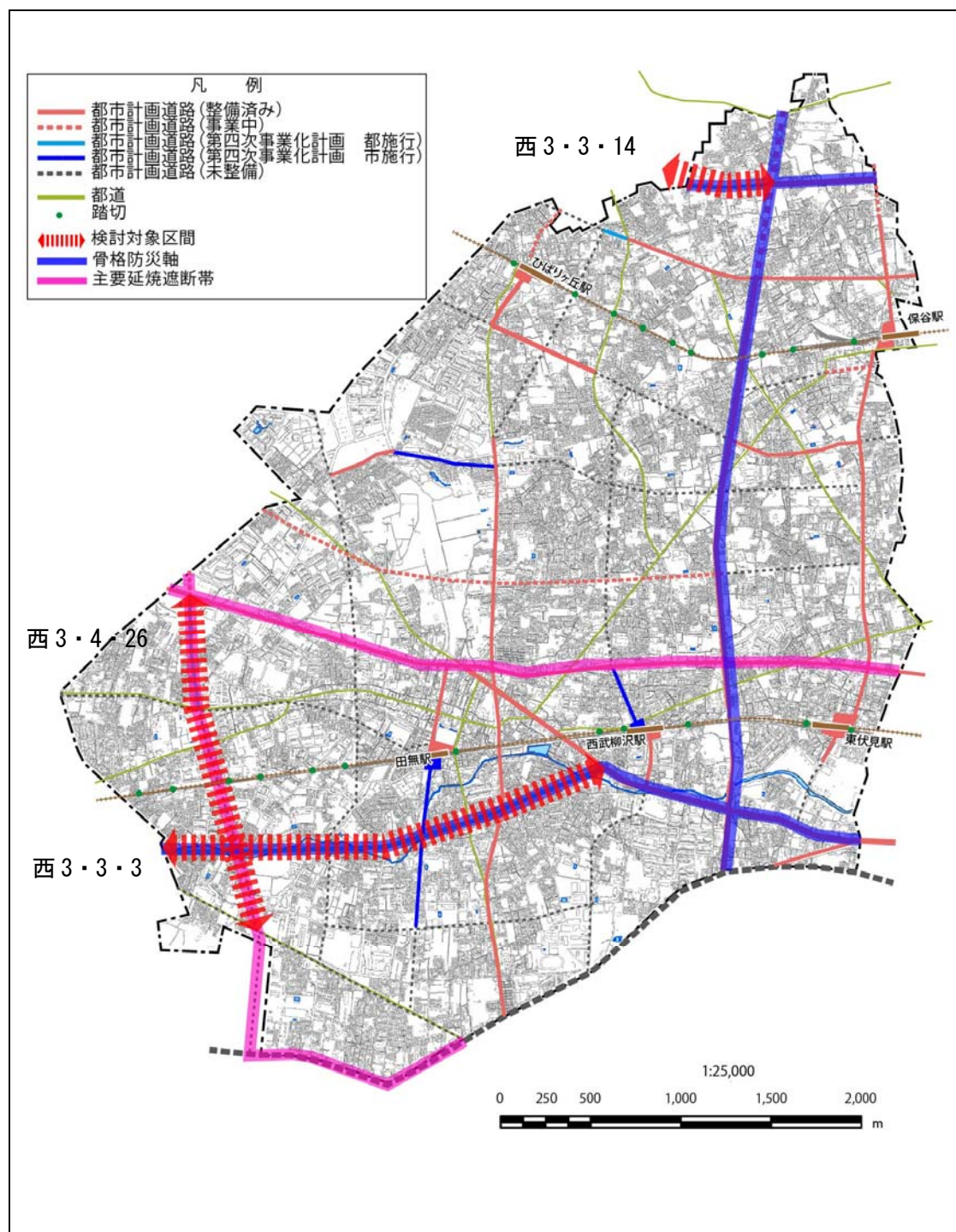
■市の骨格形成を担う都市計画道路の整備箇所図



・防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備

「防災都市づくり推進計画 平成 28 年改定 東京都」において、骨格防災軸及び主要延焼遮断帯に指定されている都市計画道路のうち、未整備となっている路線（西 3・3・14、西 3・3・3 及び西 3・4・26）について、整備を目指します。

■防災・減災に効果的な都市計画道路の重点整備路線



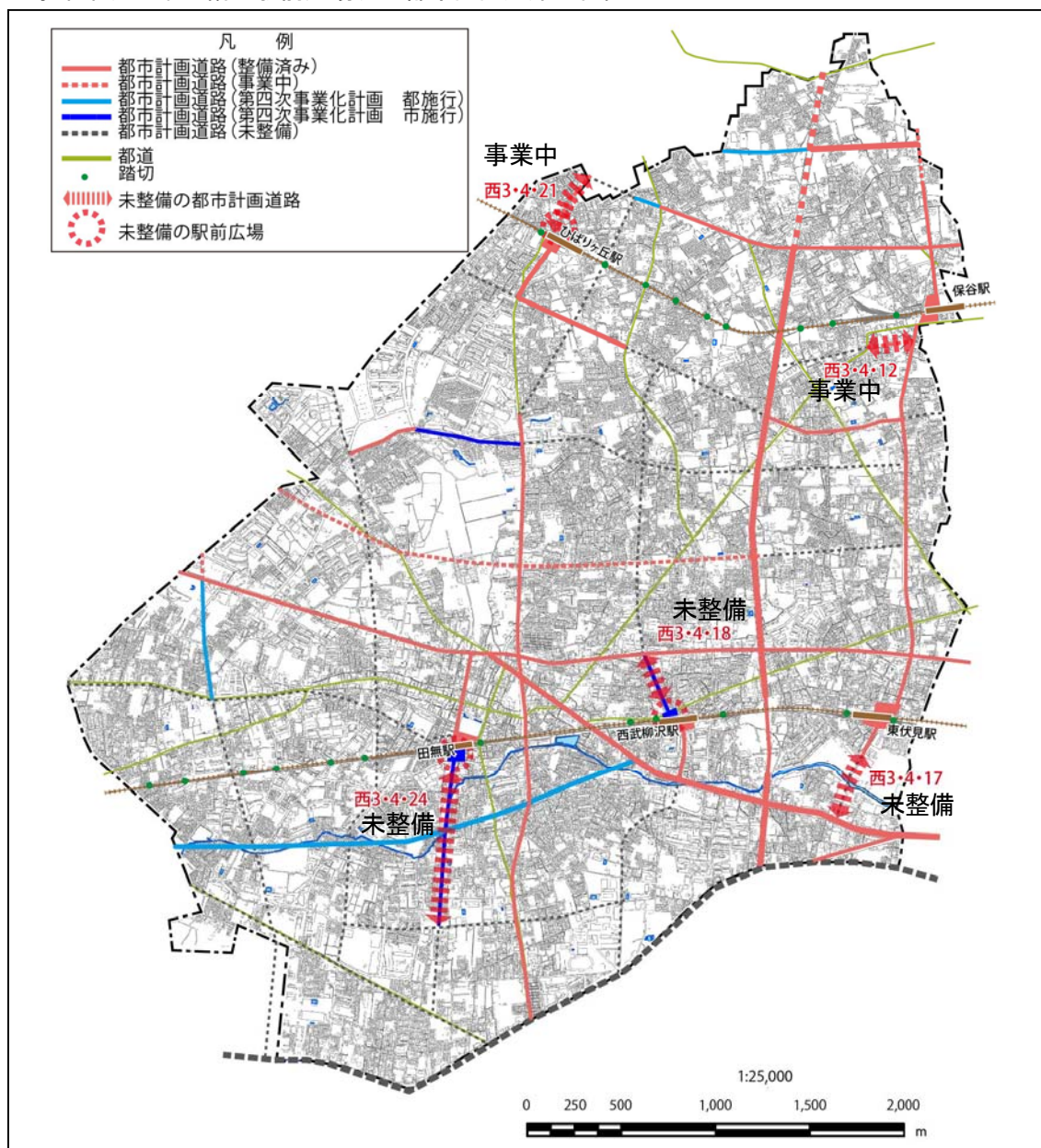
・まちの安全及び生活環境の向上に寄与する道路機能の整備

周辺道路を含め、歩行者、自転車、自動車の移動円滑性及び通行における安全性の向上のため、鉄道駅周辺において、総合的な交通環境改善を目指します。

現在、ひばりヶ丘駅の駅前広場、西3・4・21、西3・4・12は事業中ですが、西武柳沢駅北口の駅前広場、西3・4・18と西3・4・17のアクセス道路2路線は未整備です。なお、田無駅南口と西3・4・24は事業化に向けて、準備中です。

いずれの箇所とも、早期に事業着手することが望ましいですが、一度に整備を進めることは困難です。したがって、接続する都市計画道路の事業進捗状況などから、順次、事業化を図っていくものとします。

■事業中及び未整備の駅前広場及び都市計画道路の位置



2-2 主要生活道路

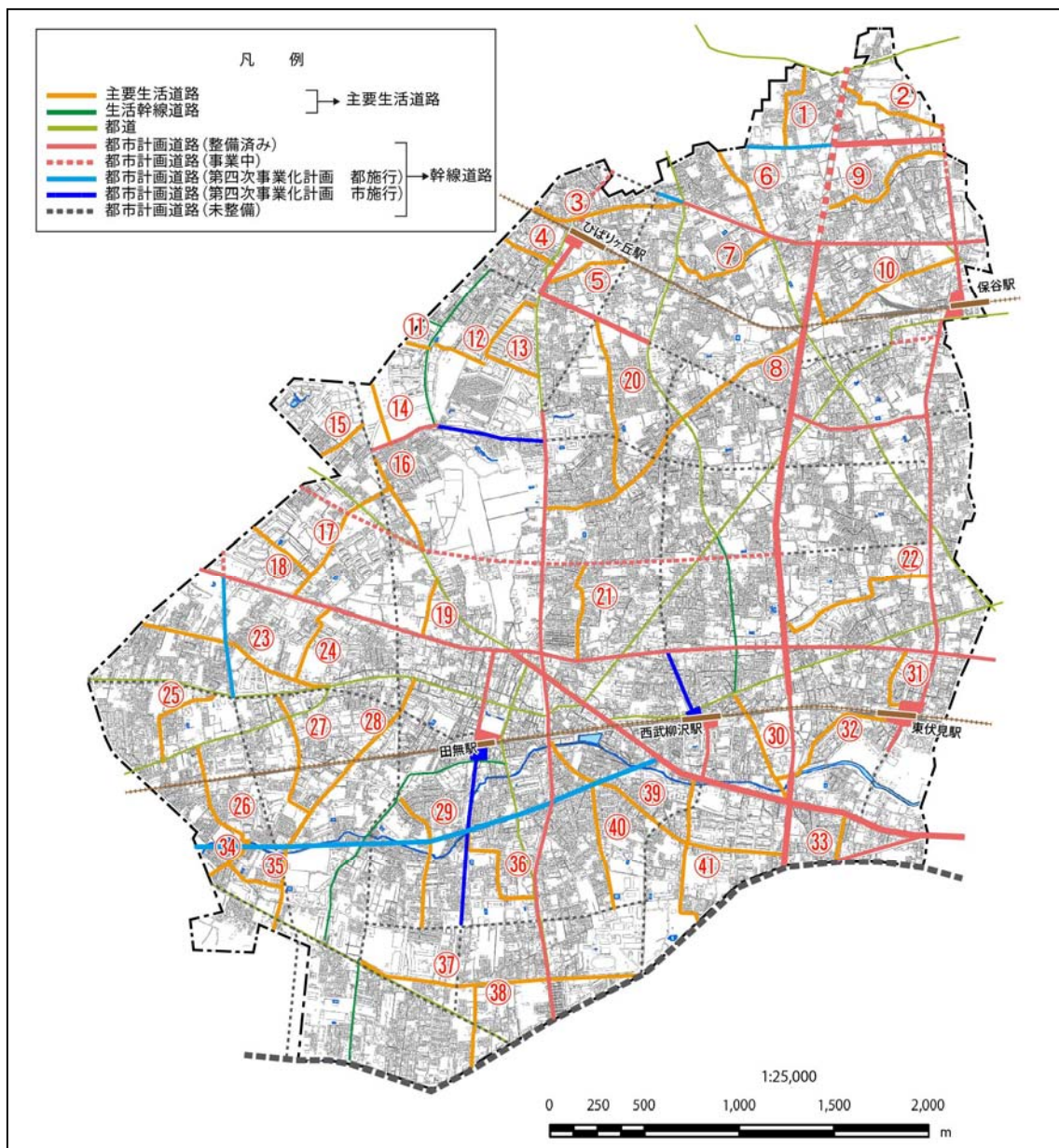
道路現況や交通状況、関連する将来のまちづくり方針などを整理して、各路線の問題点や事業可能性を整理した上で、実施方針を策定する。

(1) 道路現況の把握

① 主要生活道路網の構成状況

主要生活道路は、居住環境地区内と幹線道路を連絡する地区内住民が通勤・通学、買物などで日常的に利用する道路であり、市内において、41 路線、総延長 27.8km が指定されています。

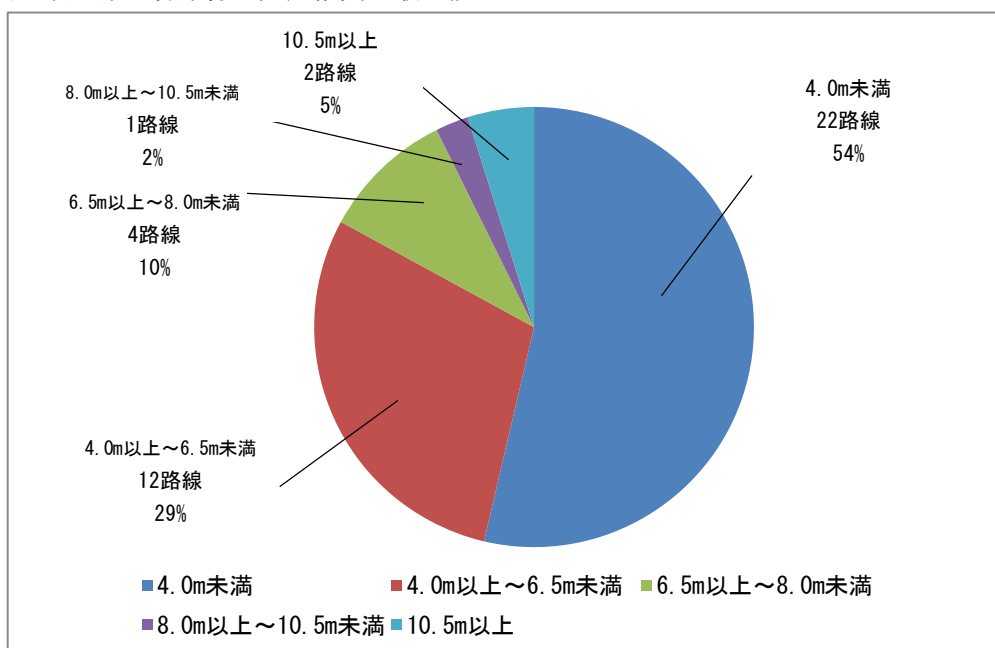
■主要生活道路網の構成状況



② 道路の幅員（認定幅員）

主要生活道路の各路線の市道認定幅員の最小値をみると、両側歩道設置が可能な幅員（10.5m以上）を確保できる路線は2路線しかありません。一方、歩車共存が難しく、かつ狹隘道路（4.0m未満）である路線は22路線あり、全体の54%を占めています。このように、現状において、主要生活道路の道路幅員は狭小箇所が多数存在し、長期的には、道路幅員の拡幅が必要な状況にあります。

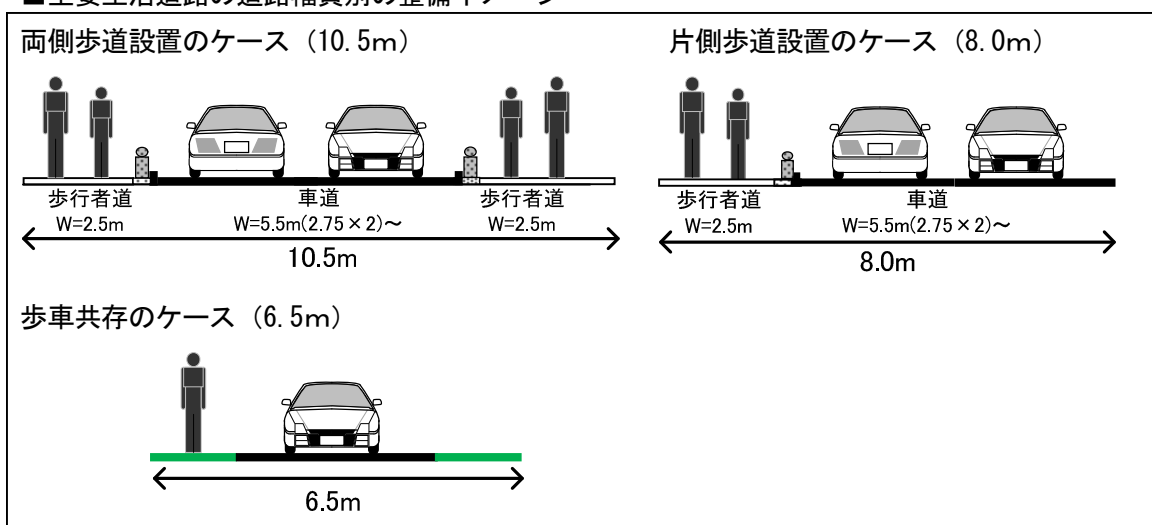
■主要生活道路の各路線の認定幅員の最小値



路線数：41 路線

※西東京市道路網図認定幅員より作成

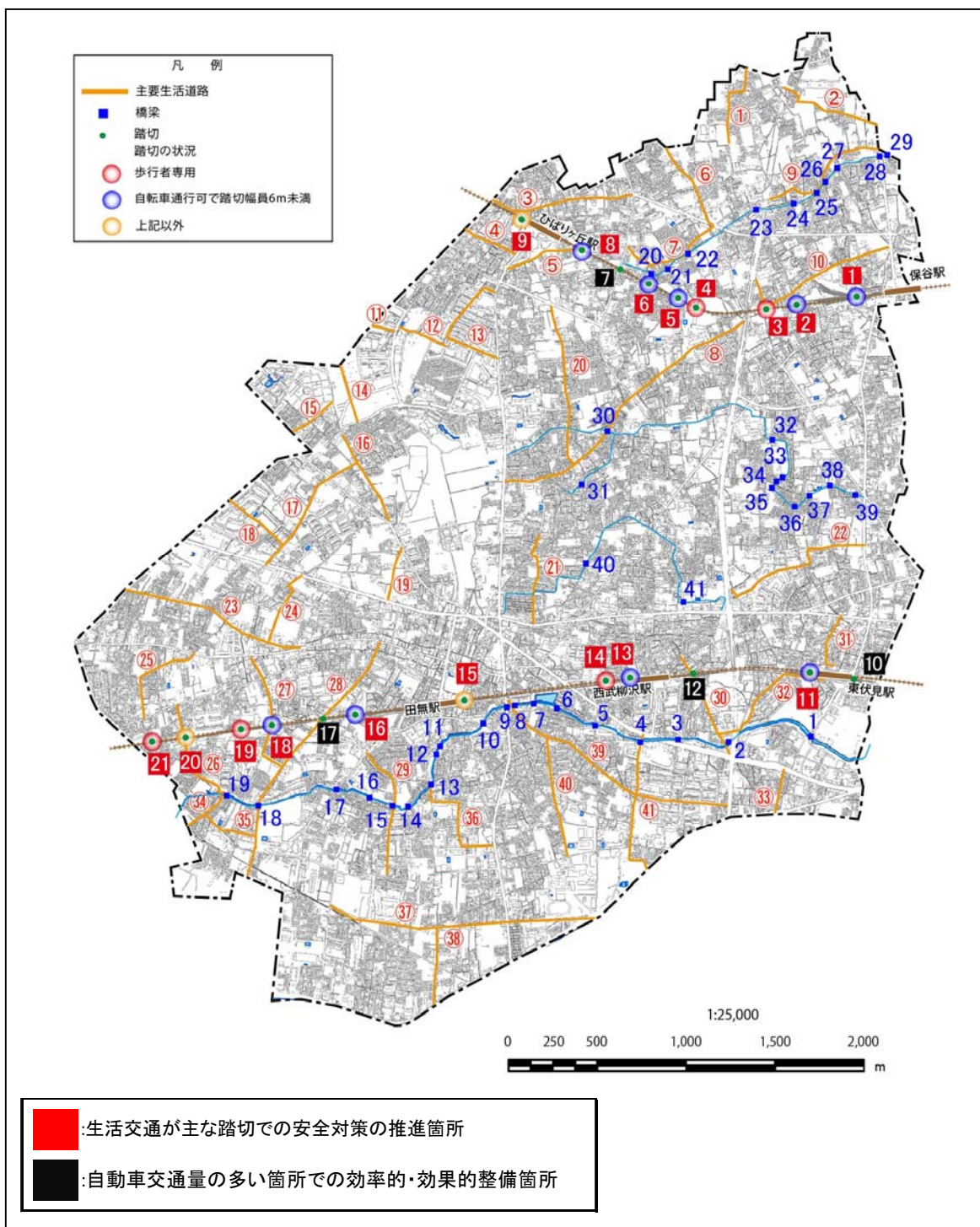
■主要生活道路の道路幅員別の整備イメージ



③ 踏切・橋梁の分布状況

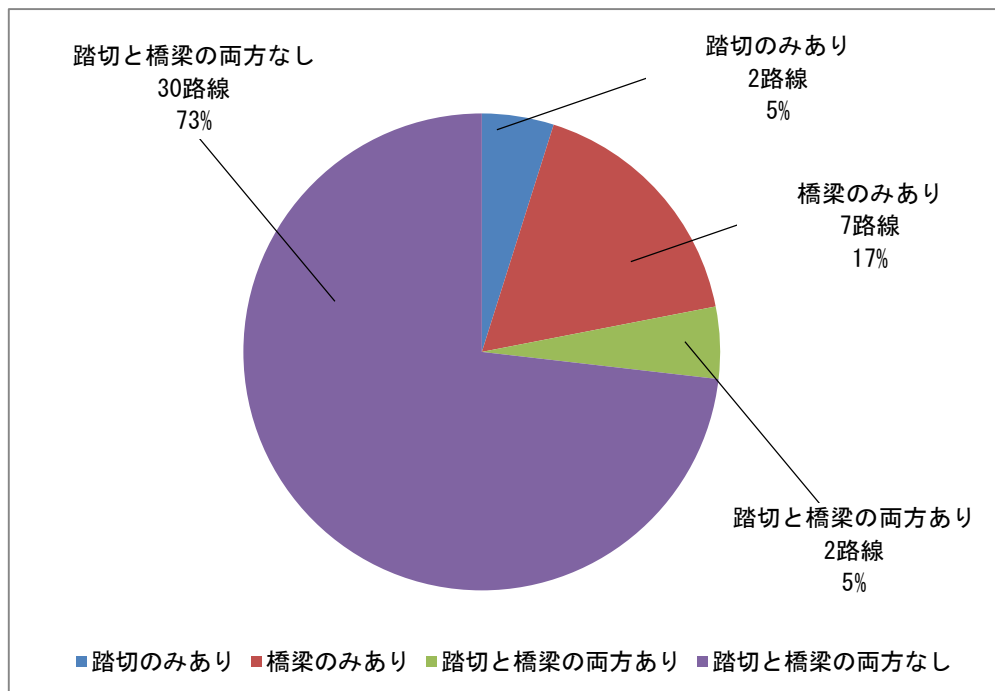
主要生活道路には、安全対策の推進が必要な踏切や、前述した道路幅員が6.5m未満の橋梁が位置しており、長期的には、歩行者、自動車の交通安全、円滑に処理するために、可能な限り、歩車分離のため、歩道の設置が必要です。

■踏切と橋梁の位置



なお、主要生活道路における踏切及び橋梁の設置状況をみると、「踏切のみあり」が2路線、「橋梁のみあり」が7路線、「橋梁と踏切の両方がある」が2路線となっています。

■主要生活道路での踏切及び橋梁の設置状況



番号	踏切	橋梁
7	-	白子川5号橋
8	-	新川橋
9	-	白子川橋, 無名橋
26	田無第6号	-
27	田無第4号	-
28	田無第3号	庚申橋
29	-	榎橋
30	東伏見第4号	坂下橋
36	-	向台橋
39	-	文化橋
41	-	上柳沢橋

路線数：41 路線

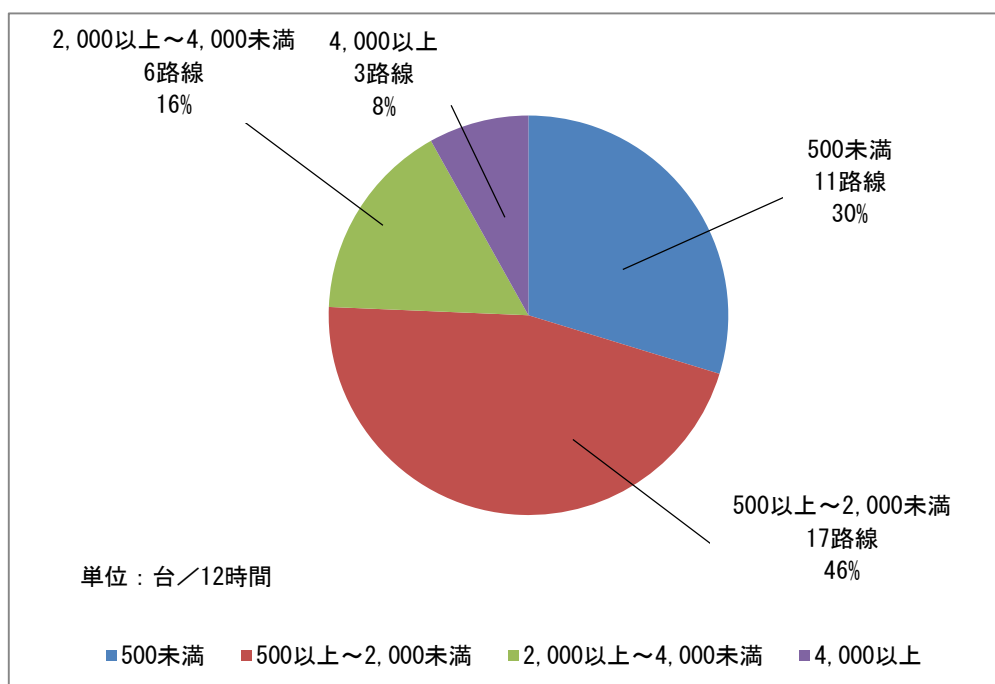
(2) 交通現況の把握

道路整備計画を策定するに当たり、現況の交通量について平日 12 時間（7：00～19：00）に交通量調査を実施しました。

① 自動車交通量

500～2,000 台／12 時間の交通量の路線が最も多く、17 路線と全体の 46%を占めています。また、4,000 台／12 時間以上と交通量が多い路線が 3 路線存在します。

■自動車の昼間 12 時間交通量の状況



調査実施路線：37 路線

※グラフの凡例の区分は、道路構造令における都市部の市道の種級区分を考慮して設定

計画交通量が 4,000 台／日以上	： 第 4 種第 2 級
計画交通量が 500～4,000 台／日未満	： 第 4 種第 3 級
計画交通量が 500 台／日未満	： 第 4 種第 4 級

■今回調査での自動車の昼間12時間交通量の流動図（幹線道路、生活幹線道路、主要生活道路）



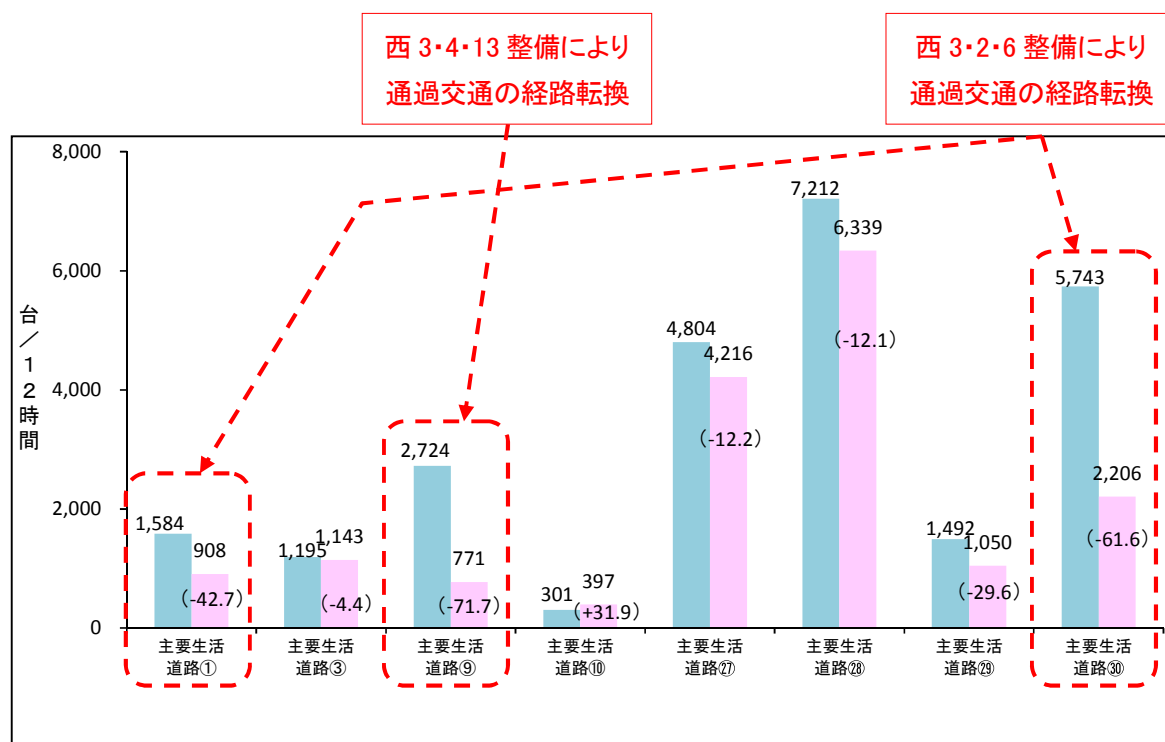
過年度（平成16年11月）調査と、今年度調査での同一地点は下記に示す8路線であり、それらの路線で、交通量を比較すると、概ね、今回（平成28年9月）が過年度に比べて減少しています。

特に、主要生活道路①と⑩では西3・2・6、主要生活道路⑨では西3・4・13といった都市計画道路の整備により、通過交通の経路転換といった整備効果が発現していると推測されます。

このように、都市計画道路の整備は、主要生活道路の自動車交通量の減少につながり、歩行者や自転車の通行の安全性向上に寄与します。

また、主要生活道路では、このような自動車交通量の減少を踏まえ、歩行者や自転車の通行に配慮した歩道設置、歩車共存といった整備を行う必要があります。

■昼間12時間交通量の比較



■ : 平成16年11月(過年度) ■ : 平成28年9月(今回)
()内の数値は増減率

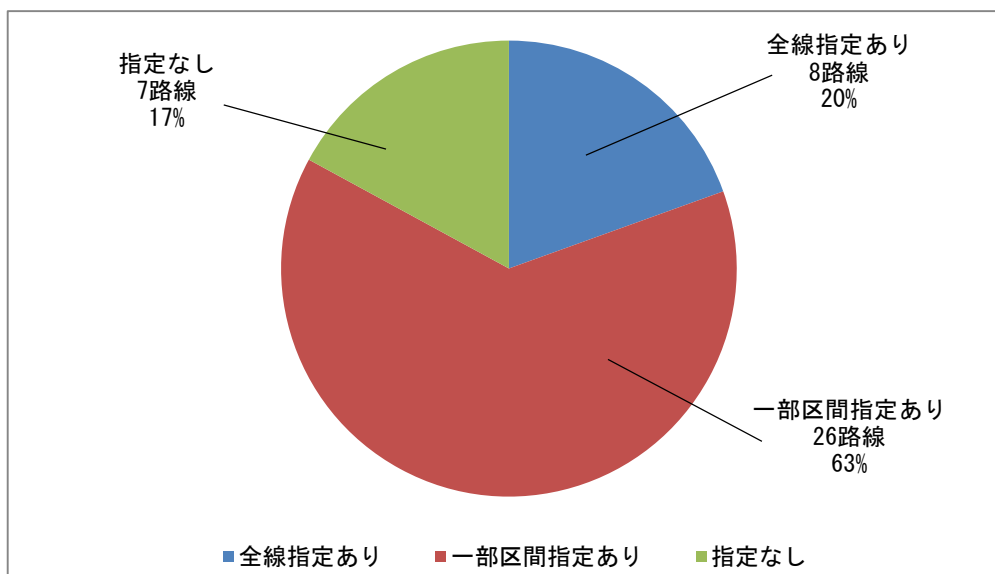
増減率の単位：％

② 通学路

主要生活道路の通学路の指定状況をみると、「全線指定あり」が8路線、「一部区間指定あり」が26路線となっています。

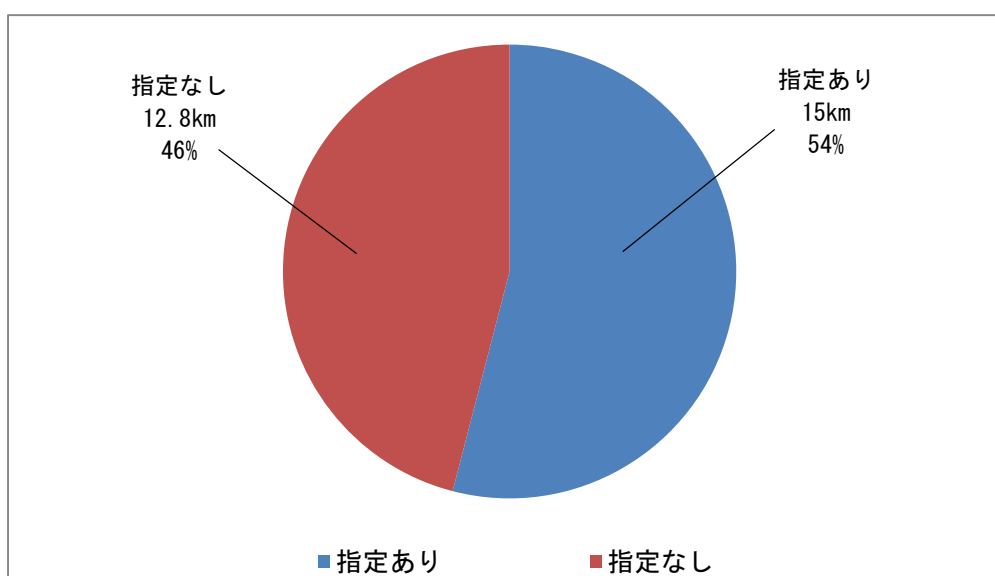
主要生活道路の総延長に対する通学路の指定状況をみると、「指定あり」が15kmと全体の54%を占めています。

■通学路の指定状況



路線数：41 路線

■主要生活道路の総延長に対する通学路の指定状況



総延長：27.8km

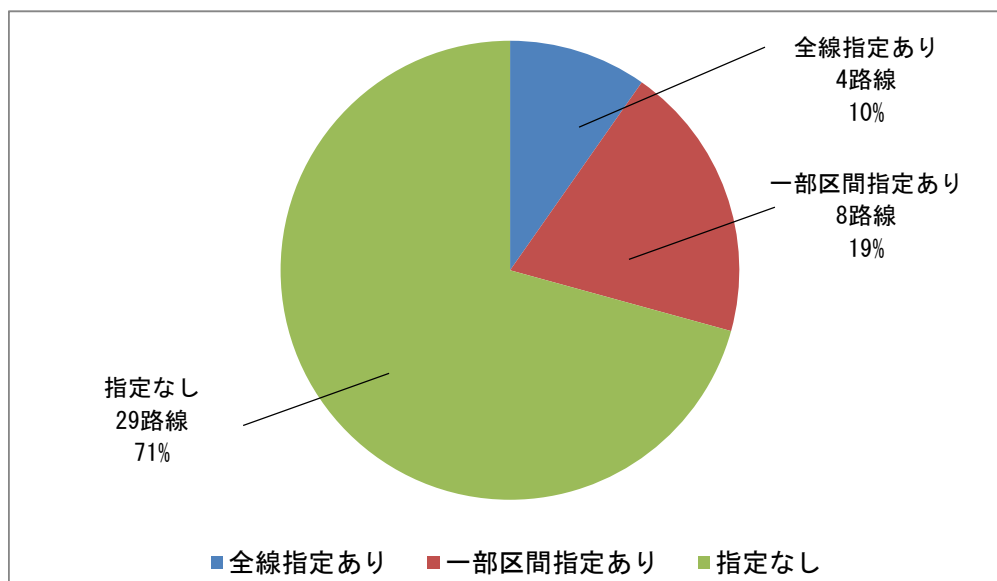
通学路の位置及び延長は、平成28年提供資料より確認

③ バス路線

主要生活道路のバス路線の指定状況をみると、「全線指定あり」が4路線、「一部区間指定あり」が8路線となっています。

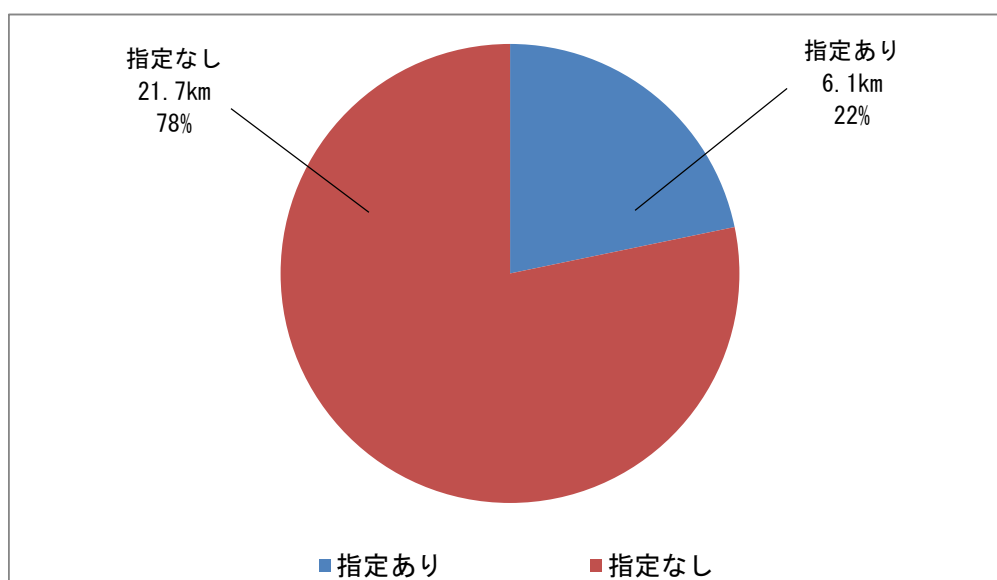
主要生活道路の総延長に対するバス路線の指定状況をみると、「指定あり」が6.1kmで全体の22%を占めています。

■バス路線の指定状況



路線数：41 路線

■主要生活道路の総延長に対するバス路線の指定状況

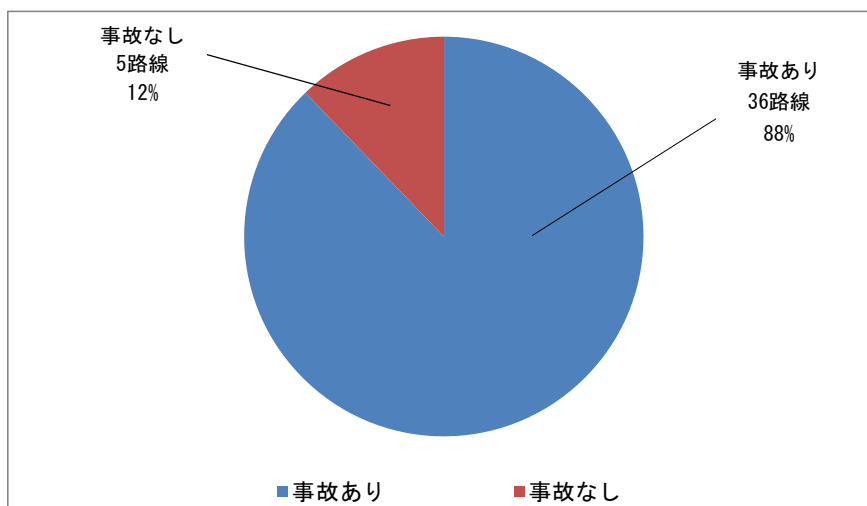


総延長：27.8km

④ 交通事故

主要生活道路の交通事故発生状況をみると、「事故あり」が36路線と全体の88%を占めています。

■交通事故発生状況



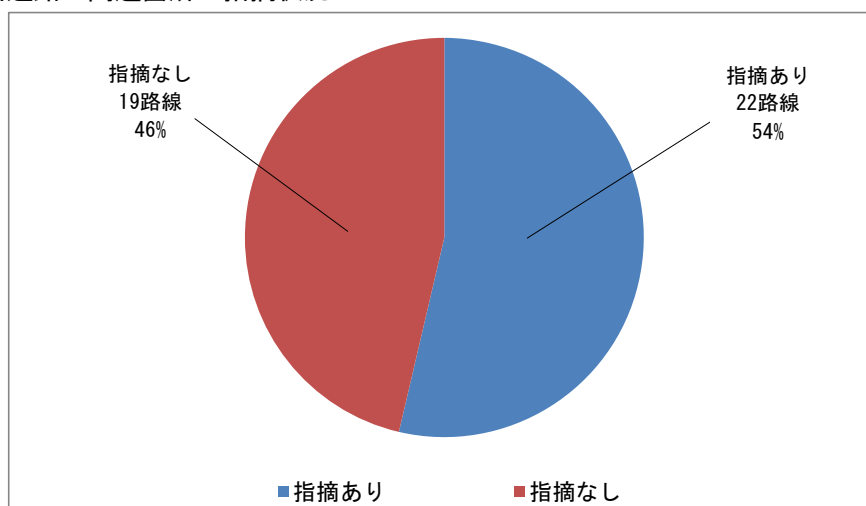
路線数：41 路線

※警視庁の平成26年、平成27年、平成28年の上半期の交通事故を集計

⑤ 問題箇所

市民アンケート調査結果によると、主要生活道路の問題箇所の指摘状況で、「指摘あり」が22路線と全体の54%を占めています。

■主要生活道路の問題箇所の指摘状況



路線数：41 路線

※交通に関する市民アンケート調査（平成24年9月実施）の集計結果を基に作成
問題箇所の回答状況は次頁参照

凡 例

主要生活道路	問題箇所 15%以上
	問題箇所 10%以上 15%未満
	問題箇所 5%以上 10%未満
	問題箇所 2%以上 5%未満
	問題箇所 2%未満

※問題箇所について

- ・市民が市内主要道路の問題箇所として挙げた箇所及び区間を示したものです。
- ・問題回答者（1箇所でも問題箇所を回答した人）数に対する回答件数の割合を色で示しています。
- ・なお、本アンケート調査の抽出率は配布地域により異なるため、地域別に設定した拡大係数（地域内人口÷地域回収数）を用いて補正を行っています。

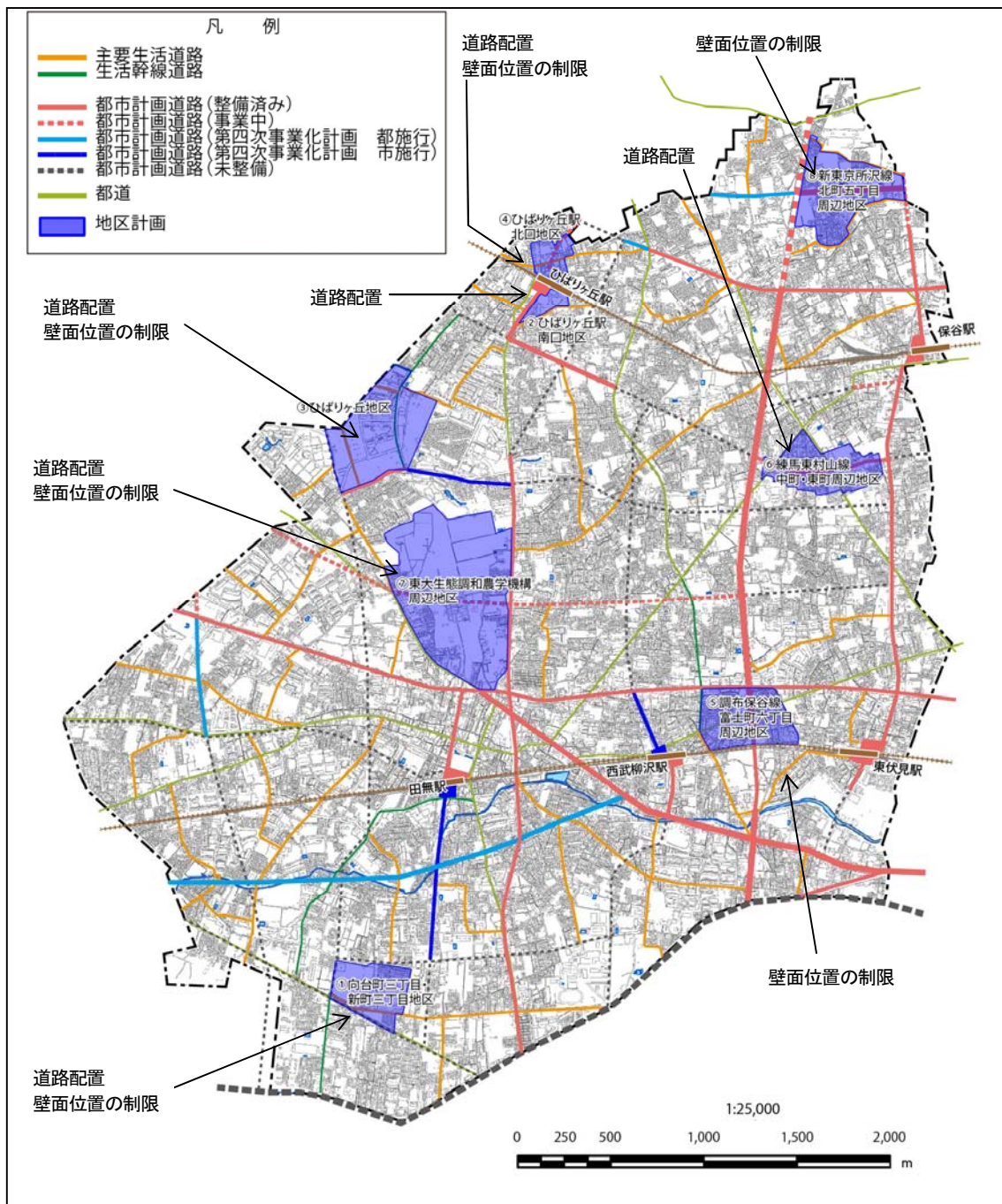
出典：西東京市交通計画 103 頁

(3) 将来のまちづくりの方針の把握

① 地区計画

西東京市には8つの地区計画が定められており、これらの地区に位置する主要生活道路では、地区計画に基づいて、道路整備を行う必要があります。

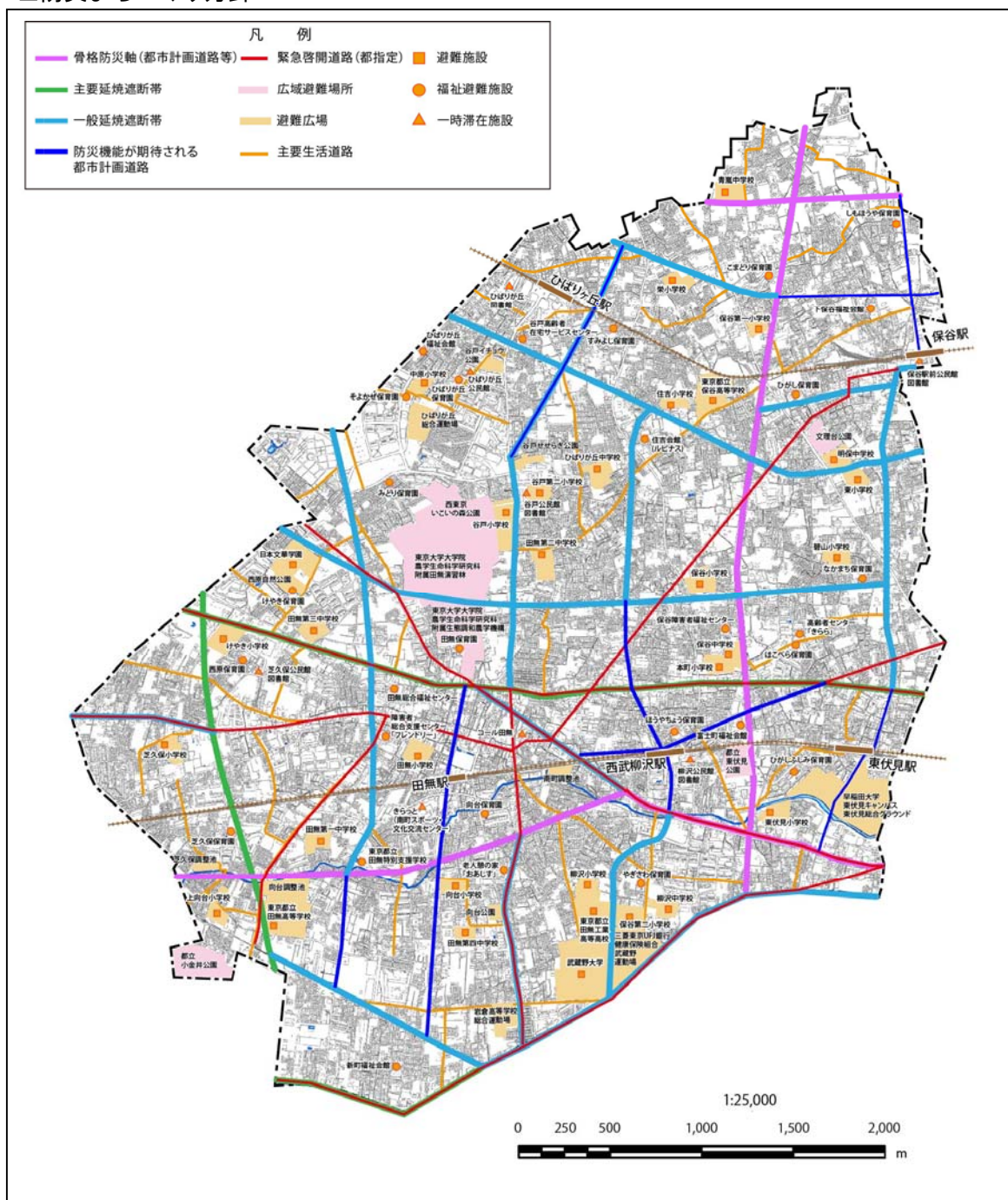
■地区計画の位置



② 防災計画

広域避難場所、避難広場、避難施設、福祉避難施設、一時滞在施設の一部は、骨格防災軸及び防災機能が期待される都市計画道路から離れた位置に分布しているため、これらの施設の周辺での主要生活道路の整備が必要な状況です。

■防災まちづくり方針



※東京都防災都市づくり推進計画改定(平成28年3月)、西東京市都市計画マスタープラン(平成26年3月)、西東京市地域防災計画修正(平成28年)の内容を踏まえ作成

なお、避難広場・避難施設・一時避難施設・福祉避難施設・広域避難場所に指定された施設は、学校、公民館、図書館、福祉施設、保育施設、公園等の公共施設になります。

■避難広場・避難施設・一時避難施設・福祉避難施設・広域避難場所に指定された施設

避難広場(合計43施設)		避難施設(合計32施設)		福祉避難施設(合計29施設)	
1	早稲田大学東伏見キャンパス・グラウンド	1	田無小学校	1	田無総合福祉センター
2	三菱東京UFJ銀行健康保険組合武蔵野運動場	2	保谷小学校	2	谷戸高齢者在宅サービスセンター
3	ひばりが丘総合運動場	3	保谷第一小学校	3	保谷障害者福祉センター
4	岩倉高等学校総合運動場	4	保谷第二小学校	4	老人憩いの家「おあしす」
5	東京都立田無高等学校	5	谷戸小学校	5	東京都立田無特別支援学校
6	東京都立保谷高等学校	6	東伏見小学校	6	住吉会館(ルピナス)
7	東京都立田無工業高等学校	7	中原小学校	7	下保谷福祉会館
8	武蔵野大学	8	向台小学校	8	新町福祉会館
9	日本文華学園	9	碧山小学校	9	富士町福祉会館
10	田無小学校	10	芝久保小学校	10	ひばりが丘福祉会館
11	保谷小学校	11	栄小学校	11	田無保育園
12	保谷第一小学校	12	谷戸第二小学校	12	そよかぜ保育園
13	保谷第二小学校	13	東小学校	13	はこべら保育園
14	谷戸小学校	14	柳沢小学校	14	向台保育園
15	東伏見小学校	15	上向台小学校	15	西原保育園
16	中原小学校	16	本町小学校	16	みどり保育園
17	向台小学校	17	住吉小学校	17	芝久保保育園
18	碧山小学校	18	けやき小学校	18	すみよし保育園
19	芝久保小学校	19	田無第一中学校	19	なかまち保育園
20	栄小学校	20	保谷中学校	20	ひがし保育園
21	谷戸第二小学校	21	田無第二中学校	21	しもほうや保育園
22	東小学校	22	ひばりが丘中学校	22	やぎさわ保育園
23	柳沢小学校	23	田無第三中学校	23	けやき保育園
24	上向台小学校	24	青嵐中学校	24	ほうやちょう保育園
25	本町小学校	25	柳沢中学校	25	ひばりが丘保育園
26	住吉小学校	26	田無第四中学校	26	ひがしふしみ保育園
27	けやき小学校	27	明保中学校	27	こまどり保育園
28	田無第一中学校	28	東京都立田無高等学校	28	障害者総合支援センター「フレンドリー」
29	保谷中学校	29	東京都立保谷高等学校	29	高齢者センター「きらら」
30	田無第二中学校	30	東京都立田無工業高等学校	広域避難場所(合計6施設)	
31	ひばりが丘中学校	31	武蔵野大学	1	東京大学大学院農学生命科学研究科附属生態調和農学機構
32	田無第三中学校	32	日本文華学園	2	東京大学大学院農学生命科学研究科附属田無演習林
33	青嵐中学校	一時滞在施設(合計8施設)		3	西東京いこいの森公園
34	柳沢中学校	1	柳沢公民館・図書館	4	都立小金井公園
35	田無第四中学校	2	芝久保公民館・図書館	5	文理台公園
36	明保中学校	3	谷戸公民館・図書館	6	都立東伏見公園
37	向台公園	4	保谷駅前公民館・図書館		
38	西原自然公園	5	ひばりが丘公民館		
39	谷戸イチョウ公園	6	ひばりが丘図書館		
40	谷戸せせらぎ公園	7	コール田無		
41	芝久保調節池	8	きらっと(南町スポーツ・文化交流センター)		
42	南町調節池				
43	向台調節池				

※西東京市地域防災計画修正(平成28年)の内容を踏まえ作成

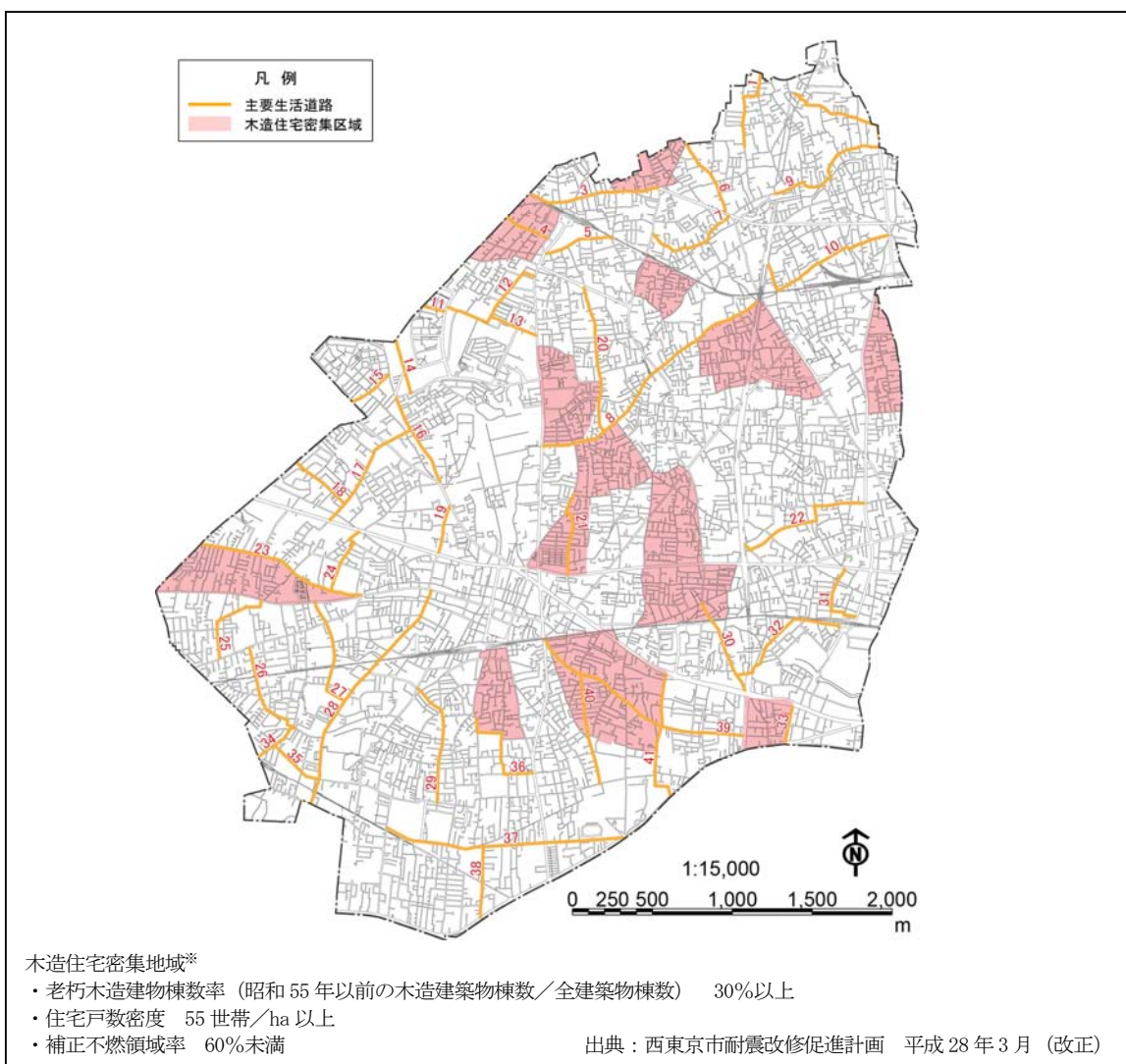
③ 住宅マスタープラン

「住宅マスタープラン」においては、「安全・安心に暮らせるまちづくり」を計画の目標の1つとしており、市民が災害時に備えて避難場所を把握できるツールの普及や避難路の安全性を確保するとともに、犯罪の発生を抑制することで、安全なまちづくりを進めるため、「緊急時における主要輸送道路の安全性の確保」といった施策を挙げています。

また、「西東京市耐震改修促進計画 平成28年3月（改正）」においては、市内の一部地域が木造住宅密集地域※に指定されており、これらの地域においては、老朽化した木造建築物が多いことに加え、敷地が狭小により立替え等の改善が進みにくい状況にあります。

このため、地震発生時に閉塞を防ぐべき道路については、道路幅員の拡幅を行う必要があります。また、沿道の建築物のうち、道路閉塞を起こす可能性の高い建築物を対象として、重点的に耐震化を促進する必要があります。

■木造住宅密集地域の指定と主要生活道路の状況



※巻末用語説明参照

(4) 実施方針

主要生活道路は、地区内の中心的な道路として位置づけられることから、地区集散機能以外にも、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ります。

そのため、主要生活道路が位置する地域によって、道路整備による貢献状況も異なる状況にあります。しかし、いずれの路線・区間もすでに住宅等が立地する中で、狭あい道路を拡幅することになり、多額の事業費や事業期間を要し、道路の拡幅が困難であります。そのため整備方針で示した歩道設置が難しい場合があります。

このため、主要生活道路の整備は、現地の道路状況、交通状況、施設立地を踏まえ、地域ニーズに応じて実施する必要があります。以下に、主要生活道路の整備の実施方針を示します。

■整備の実施方針

・歩行者、自転車、自動車交通の実態に即した通行空間整備

平成28年7月に示された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 警察庁」では、自転車走行空間の整備において、自動車の速度、交通量を踏まえ、自転車道、自転車通行帯、車道混在といった整備の形態が示されています。しかし、主要生活道路においては、整備すべき幅員構成と実際に整備可能な幅員構成が異なる可能性があります。

このような場合においては、現在の限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通を踏まえ、安全で円滑な通行空間を確保することを目指します。また、現地の状況に応じて、路面標示、注意喚起看板の設置など簡易なハード的な施策も行うことも合わせて検討し、それらによる効果の出現状況を踏まえ、道路拡幅を伴った整備実施の必要性を検討します。

さらに、このような通行空間の確保は、スピードを出す車などによって、交通事故が発生している箇所が点在している場合には、その道路を含む地区全体での実施が望ましく、道路網の状況や交通事故の発生状況を踏まえ、面的な安全対策等を行う必要があります。

面的な交通安全対策としては、交通規制等のソフト的手法として、以下のようなものが挙げられます。

【交通規制等のソフト的手法の概要】

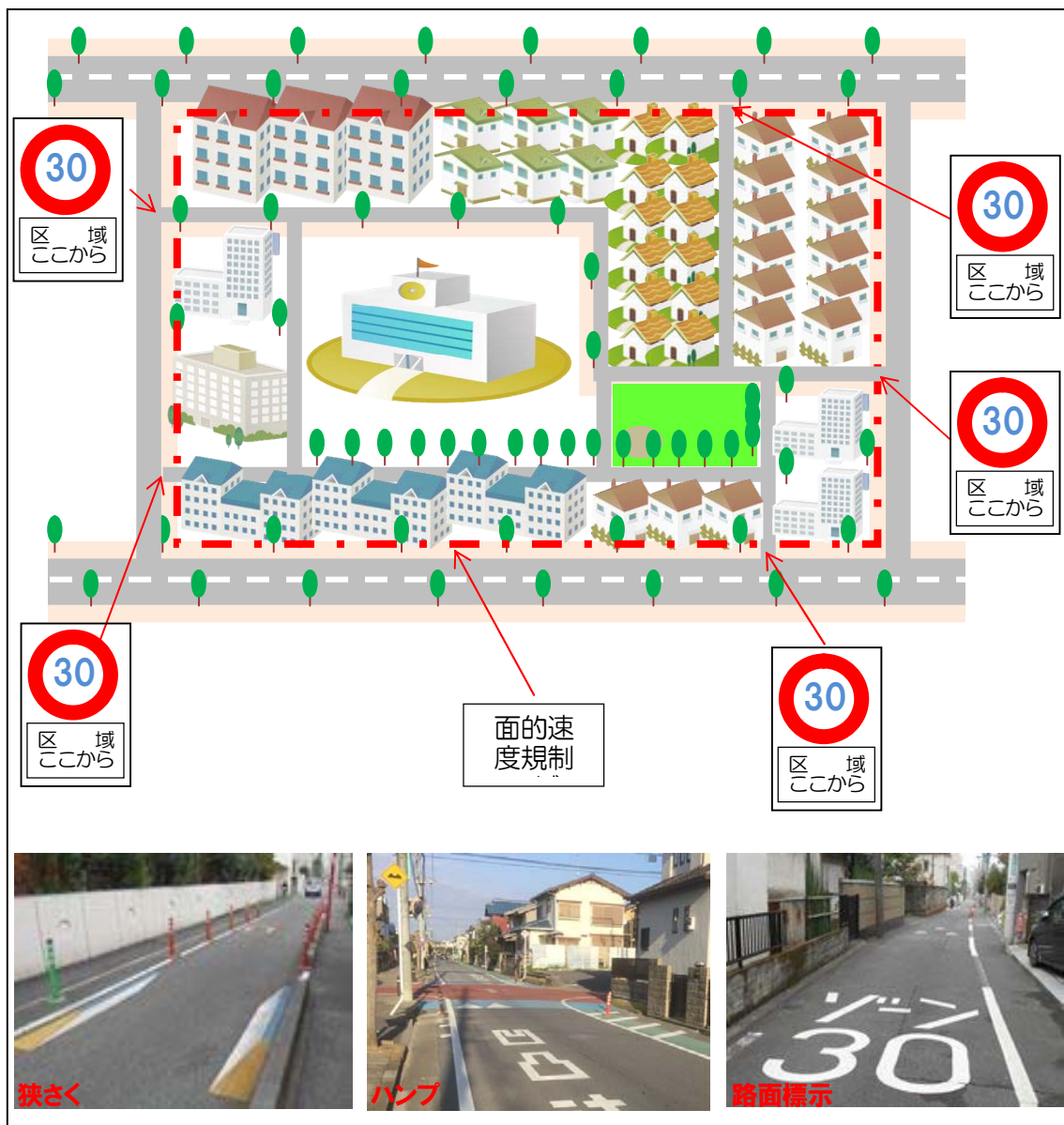
面的速度規制

市街地等における生活道路の安全を確保するため、交通管理者と道路管理者が連携して、通過交通の抑制等が必要な地区に対して、面的な速度規制（最高速度 30 km/h 以下の区域規制等）を行う。

大型車等の通行規制

沿道環境保全のため、特定路線あるいは特定の区域に対して、ある一定基準以上の大型車（貨物車等）を、終日もしくは一定の時間に限って乗り入れを抑制する。

■面的速度規制の実施イメージ



・防災時の活動に配慮した通行空間整備

主要生活道路は、歩行者、自転車、自動車の通行だけでなく、快適な生活環境を確保し、災害時の安全性を高める上で、重要な役割を担っています。しかし、主要生活道路の一部には、最小の道路幅員が4.0mにも満たない箇所が存在しており、災害発生時での緊急車両の通行や避難活動への支障を問題としてかかえています。

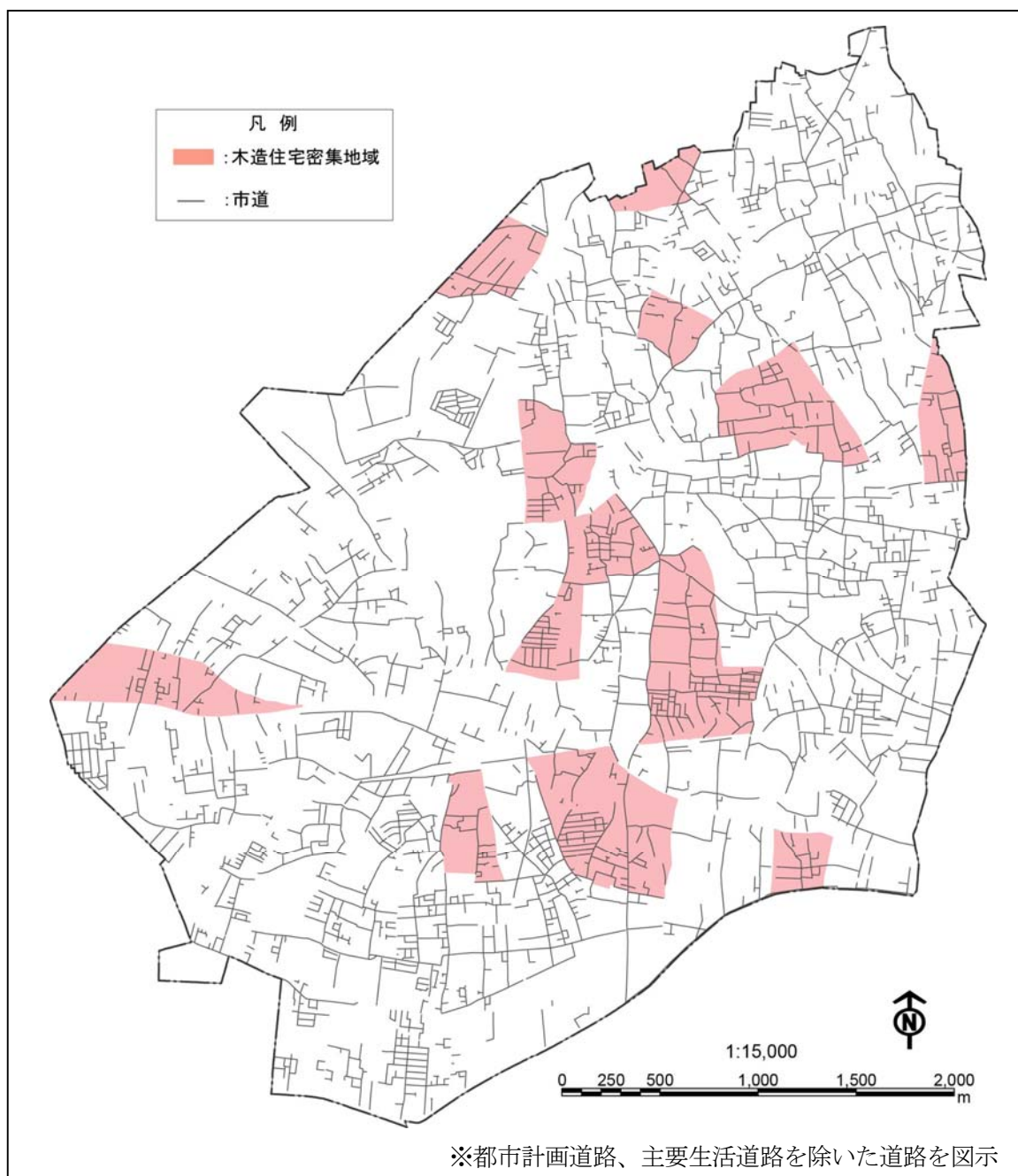
このような状況を改善するため、関係機関との連携により、建築基準法第42条2項の規定を踏まえ、最低限道路幅員4.0mの確保し、将来的には、現地の状況に応じて、歩車共存や歩道設置に必要な道路幅員の確保を目指します。

2-3 区画道路

(1) 整備の現状

西東京市には、多くの市道が整備されております。その一方で、市内には、木造住宅密集地域が点在しており、これらの地域では、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難行動を可能とするため、道路上での防災空間の確保が必要です。

■木造住宅密集地域と市道の状況



(2) 実施方針

区画道路は、交通の安全確保や居住環境の向上など、地域住民の視点に立った人にやさしい道路整備が求められており、地域のまちづくりと整合を図りながら、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性の向上させることが必要とされています。

また、「西東京市交通計画」での他都市の事例においては、まちづくり・建築行政と連携した道路の防災面での空間の確保について、以下に示す考え方が示されています。

- ・東京都 「東京都防災都市づくり推進計画 平成 28 年 3 月改定」

延焼遮断帯に囲まれた市街地において、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動が行える幅員 6 m 以上の道路や、円滑な避難に有効な幅員 4 m 以上 6 m 未満の道路（防災生活道路^{*}）の拡幅整備を進めることで、沿道建築物の不燃化建替え等を促進し、不燃化・耐震化を加速していき、これにより、防災上重要な道路のネットワークの確保も図っていきます。

- ・大阪府 「大阪府震災復興都市づくりガイドライン 平成 27 年 3 月改訂」

阪神・淡路大震災の経験から、幅員 6 m 以上の道路では震災時に人の通行が容易であり、車両も通行できる可能性があるため、地区レベルの防災軸を形成する区画道路については 6 m 以上が望ましいとされています。

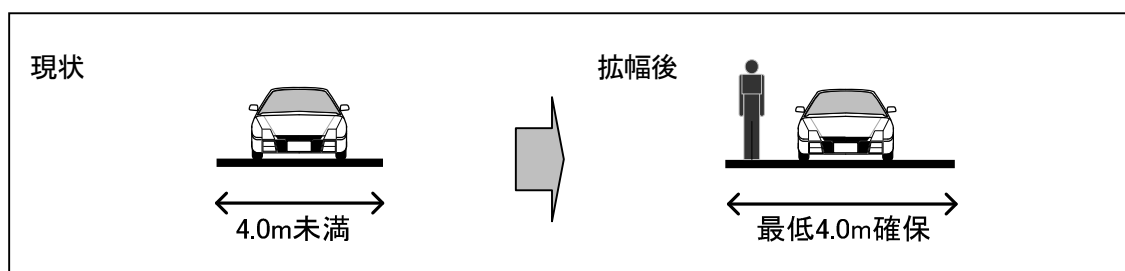
このため、区画道路の整備は、市の木造住宅密集地域の状況、道路状況、地区計画等を踏まえて、段階的に実施する必要があります。以下に、区画道路の整備の実施方針を示します。

・木造住宅密集地域の分布に配慮した通行空間整備

区画道路は、災害時の安全性を高める上で、重要な役割を担っています。しかし、区画道路の一部には、道路幅員が 4.0 m にも満たない箇所が存在しており、その一部は、市の木造住宅密集地域にも位置していることから、災害発生時の避難活動への支障を問題としてかかえています。

このような状況を改善するため、関係機関との連携により、建築基準法第 42 条に規定する道路幅員（4.0 m）の確保を推進します。

■建築基準法第 42 条に規定する道路幅員（4.0 m）の確保



※巻末用語説明参照

- ・地区計画等との連携による効率的な通行空間整備

木造住宅密集地域に位置しない幅員 4m未満の区画道路についても、建築基準法第 42 条に規定する道路幅員（4.0m）の確保を推進します。また、地区計画により道路位置が定められた地区では早期の計画幅員による整備を推進します。並びに、道路の安全性を向上する目的で緊急に対策の必要な個所については、拡幅整備についても検討を行うとともに、現地の状況によっては現道幅員内での通行空間の再配分として歩車共存道路化などの安全対策を検討します。

2-4 交差箇所

（1）交差点

交差点の現況を踏まえ、以下に示す方針でボトルネック交差点を改善します。

- ・保谷小前交差点、保谷新道交差点、栄町二丁目交差点

「第 3 次交差点すいすいプラン 東京都」に基づき交差点改良事業中であり、東京都と連携して、渋滞解消を進めます。

- ・北原交差点

交差点改良だけでは渋滞緩和が困難と予想されるため、西 3・4・9 及び西 3・3・3 等の都市計画道路整備により交通集中を緩和します。

（2）踏切

市内の踏切については、カラー舗装等の速効対策は実施しており、「踏切対策基本方針 東京都」における、抜本対策である鉄道立体化の検討対象区間については、連続立体交差化の実現に向けた取組みを進めます。

しかし、鉄道立体化は、その実現まで長期間を要するため、抜本対策の支障とならないよう、現地の状況を踏まえ、歩行者、自転車、自動車の通行の安全性向上に寄与する実現可能な対策を実施します。

(3) 駅前広場周辺

鉄道の駅前広場周辺において、周辺の都市計画道路や踏切を含め、現地の交通問題を踏まえ、総合的な交通環境の改善を目指します。

以下に、市内の鉄道の駅前広場周辺における交通の課題を踏まえた実施方針を示します。

■田無駅 (平成 26 年度日平均乗降客数 73,509 人／日)

交通の課題	実施方針
- 歩行者、自転車、自動車交通の錯綜 - 北口駅前広場内 - 西武柳沢第 4 号踏切付近 - 通行空間での阻害要因の存在 - 放置自転車の存在 - 路上駐車存在	- 駅南側での交通結節機能の整備 - 南口駅前広場の整備 - 北口駅前広場への交通集中の分散 - 北口駅前広場内での交通処理の円滑化 - 駅周辺での安全な通行空間の確保 - 都市計画道路（西 3・4・24）の整備



自転車駐車場は西東京市ホームページでの公表箇所

■ ひばりが丘駅 (平成 26 年度日平均乗降客数 67,907 人／日)

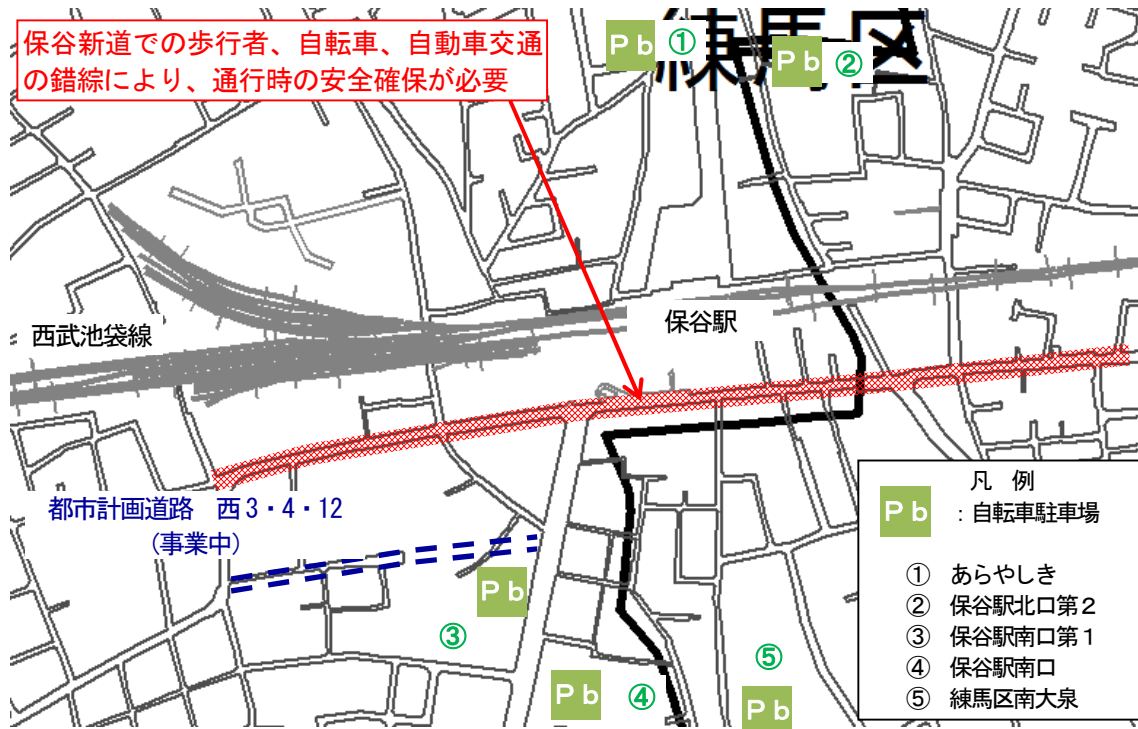
交通の課題	実施方針
- 歩行者、自転車、自動車交通の錯綜 - 道路幅員が狭小な駅北側道路 - 南口駅前広場内 - ひばりヶ丘駅第 1 号踏切付近 - 駅北側からの利用者の利便性の低さ - 自転車駐輪場及びバスターミナルが駅から離れた位置	- 駅北側での交通結節機能の整備 - 北口駅前広場の整備 - 駅北側の自転車駐輪場の利便性の高い場所への再配置 - 南口駅前広場への交通集中の分散 - 駅周辺での安全な通行空間の確保 - 都市計画道路（西 3・4・21）の整備 - 地区計画区域内の生活道路の整備



自転車駐輪場は西東京市ホームページでの公表箇所

■保谷駅 （平成 26 年度日平均乗降客数 58,481 人／日）

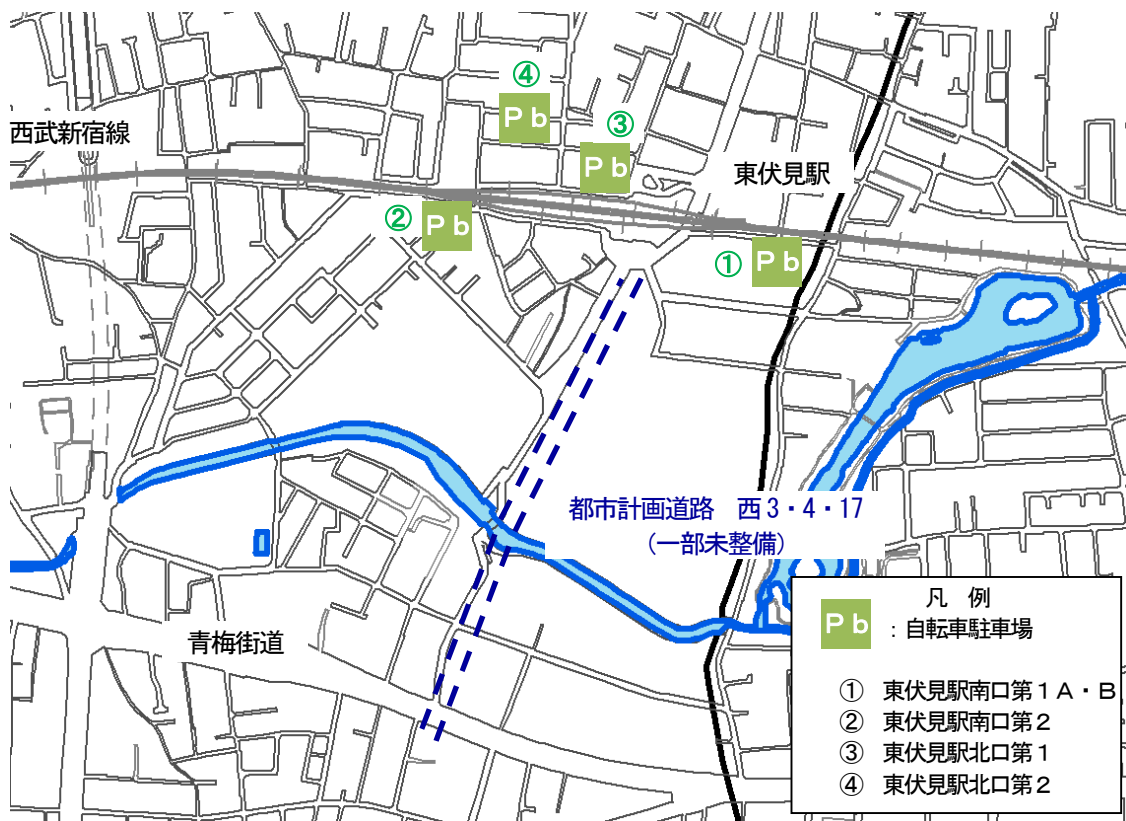
交通の課題	実施方針
- 歩行者、自転車、自動車交通の錯綜により通行時の安全確保が必要 □ 保谷新道	- 駅周辺での安全な通行空間の確保 □ 事業中の都市計画道路（西 3・4・12）の整備 □ 都市計画道路（西 3・4・12）の整備後の保谷新道の歩行空間確保の検討



自転車駐車場は西東京市ホームページでの公表箇所

■東伏見駅（平成26年度日平均乗降客数 23,904人／日）

交通の課題	実施方針
・ 青梅街道から迂回する車両の生活道路への進入	・ 駅周辺での安全な通行空間の確保 □ 都市計画道路（西3・4・17）の整備



自転車駐車場は西東京市ホームページでの公表箇所

■西武柳沢駅 （平成 26 年度日平均乗降客数 16,181 人／日）

交通の課題	実施方針
駅北口周辺では、全体的に道路幅員が狭く、通行時の安全確保が必要	- 駅周辺での安全な通行空間の確保 □ 駅北口駅前広場と都市計画道路（西 3・4・18）の整備



3. 整備手法について

道路整備にあたっては、必要な予算を確保するとともに、各種補助制度を活用し、計画的な道路整備を進めるものとします。

道路の整備手法には、必要な道路のみを整備していく、いわゆる線的整備の方法と、ある広がりを持つ区域について、公共施設としての道路とともに周辺の宅地までを含めて一体的に整備を行う面的整備の方法があります。

線的整備手法には、用地買収方式による道路事業、街路事業等があり、面的整備手法としては、土地区画整理事業、市街地再開発事業等があります。どちらの手法により整備するかについては、対象とする区域の状況や整備の緊急性等を踏まえ、選択していく必要があります。

なお、国土交通省と東京都が実施する事業のうち、道路整備に関連するものとして、以下のような事業が挙げられます。今後はこれらの事業の採択を受け、補助制度を活用していく必要があります。

■主な補助事業

名称	概要
市町村土木補助事業 (東京都)	市町村道は、国道や都道と一体になって道路網を形成し、安全な生活道路づくりを通じて良好な生活環境を創出する役割を担っています。 本事業は、区部に比べて整備の遅れた市町村道や交通安全施設等の整備に対し、都が支援を行い、整備促進を図り市町村のまちづくりに寄与することを目的としています。
都市再生整備計画事業 (国土交通省)	地域の歴史・文化・自然環境の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るため、市町村が作成する都市再生整備計画に基づき実施される事業の費用に充当するために国から交付される補助金です。
交通安全施設等整備事業 (国土交通省)	交通事故が多発している道路、その他特に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、併せて交通の円滑化に資することを目的としています。
あんしん歩行エリアの整備 (国土交通省)	市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等の通行経路の安全性が、歩行者等を優先する道路構造等によって確保されたあんしん歩行エリア形成の推進を目的としています。
くらしのみちゾーン・トランジットモールの形成 (国土交通省)	「くらしのみちゾーン」は、外周道路を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区などにおいて、一般車両の地区内への流入を制限して、身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行い、地域の人と協働して交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ることを目的としています。 「トランジットモール」は、中心市街地のメインストリートなどで一般車両の利用を制限し、道路を歩行者や公共交通機関に解放することで街のにぎわいを創出することを目的としています。
シンボルロード整備事業 (国土交通省)	都市の顔となる道路を「シンボルロード」と定め、関係機関が協力して地域の特性を活かした整備を行うことで、人々に親しみとうるおいを与え、快適で美しく、楽しい道路空間を形成することを目的としています。

用語解説

イメージハンプ

- ・車道の路面表示の変化によって視覚的に凸型または凹型の舗装があるように見せ、車両の速度を抑制させるものです。

狭隘道路

- ・幅員の狭い道路のことをいいます。本計画では幅員 4m未満の道路のことを指しています。

緊急啓開道路

- ・地震等の災害発生時に、被災地及び被災者に対する救護活動、支援物資・食料等の輸送を迅速かつ確実にするために、緊急道路障害物除去（「倒壊した建築物等の路上障害物の除去」および「陥没や亀裂等の応急補修」）を優先的に実施する路線のことをいいます。

狭窄

- ・車道の幅を物理的または視覚的に狭くすることで、車両に対して低速走行を促すものです。

居住環境地区

- ・外周を幹線道路に囲まれた居住地区（住宅地等）のことをいいます。地区内に用事のない交通は外周の幹線道路を通行し、地区内への流入は抑制されることから、地区内には安全で快適な住環境を確保することができます。

地区計画

- ・用途地域のような広域的な視点からのゾーニング手法に対して、地区からの発想で、きめ細やかな地区の特性に応じたまちづくりを行うための手法をいいます。建物の用途・高さ・壁面位置などを地域住民が参加して検討し定めることで、地区の環境保全・改善を図ります。規制強化と併せ、容積率規制の緩和等を行う場合もあります。

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いいます。

通過交通

- ・通行している地域や沿道を出発地・目的地としない、地域を通過するだけの交通のことをいいます。

電線の地中化

- ・円滑な道路交通の確保、道路景観の整備、防災上の観点から電柱類を地中に埋設することをいいます。

都市計画マスタープラン

- ・地域住民にとって安全で快適な都市環境をつくりだすための、道路・公園・住宅地づくりなどに関する「基本的」「総合的」「長期的」なまちづくりの方針のことをいいます。平成 26 年に策定されました。

東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）

- ・東京都および多摩地域の 28 市町が、多摩地域における都市計画道路を計画的、効率的に整備することを目的に策定した計画のことです。平成 28 年に策定されました。

西東京市地域防災計画

- ・災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づき、西東京市防災会議が策定している計画のことです。平成 28 年に策定されました。

バスベイ

- ・バスが停留所に停車することにより発生する渋滞の解消や安全性の向上を図るために設けるバス停車帯のことをいいます。

バリアフリー化

- ・「障壁を取り除く」という意味であり、障壁には①差別や偏見等の心のバリア、②階段や段差等の物的バリア、③情報等のバリア、④法律や社会の仕組みなど制度のバリアがあり、それを取り除き、誰もが利用可能な都市環境を作ることを行います。

人にやさしいまちづくり推進計画

- ・基本理念を「住んでみたい・住み続けたい・住んでいて良かったと思えるまちへ」と掲げ、道路整備に係る施策の柱として、「まちなかにおける安全性の向上」、「公共交通機関等の利便性の向上」を示しております。平成21年に策定されました。

歩車共存道路

- ・車道の蛇行、障害物の設置、路面の仕上げなどにより自動車の速度を落とさせ、歩行者が安心して歩けるようになっている道路のことをいいます。

防災生活道路

- ・延焼遮断帯に囲まれた市街地における緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な道路のことです。

木造住宅密集地域

- ・震災時に延焼被害のおそれのある老朽化木造住宅地域として、以下の各指標のいずれにも該当する地域を抽出しています。

老朽木造建物棟数率（昭和 55 年以前の木造建築物棟数／全建築物棟数） 30%以上

住宅戸数密度 55 世帯／ha 以上

補正不燃領域率 60%未満

ボトルネック

- ・車線数が減少する場所や交差点など、交通渋滞を引き起こす要因となるような場所のことをいいます。

ポラード

- ・車止めとして用いる杭のことをいいます。デザイン上の工夫により、ストリート・ファニチャーとして利用することもできます。