

**テーマ③ 道路が整い、バスが使いやすく、
歩行者・自転車が安心して通行できるまちづくり**

見直しにあたってのテーマ別議論のポイント

議論のポイント	資料1 (A4サイズ)	資料2 (A3サイズ)
① これからの道路整備の重点は(基本的な方針)?	P2~3	P1~2
② 幹線道路整備のあり方 -1 整備に取り組む路線は? 1) 体系的な整備 2) 優先性を考える視点 -2 踏切にかかる道路は? -3 南沢湧水群、竹林公園にかかる路線は?	P4~7 P8~9 P10 P11~12	P3~5 P6~7 P8 P9
③ 身近な道路の整備の進め方	P13~15	P10~11
④ 歩行空間の確保と歩道のバリアフリー化の進め方	P16~18	P12~13
⑤ 自転車走行環境の整備のあり方	P19	P14
⑥ 歩行者・自転車を支えるネットワーク	P20~21	P15
⑦ バスなど、道路上の公共交通による移動の確保	P22~23	P16
⑧ 鉄道、駅・駅前広場	P24~25	—
■その他 計画・整備時に配慮を(情報提供など)	P26	—

① これからの道路整備の重点は？（基本的な方針）

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●生活道路に重点を

- ・安心して歩ける、身近な生活道路の整備を優先
- ・生活道路で、幹線の移動も代替できるのでは？

など

●自転車、歩行者に重点を

- ・自転車での安全な通行や、歩きやすい歩道整備を
- ・歩行者や自転車利用に適した道路整備を

など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P20 第1章 第1節 まちづくりの理念

●人々がめぐるまち

人々の出会いや交流を促進するためには、交流のための基盤が整っている必要があります。特に、高齢社会にあっては、歩きやすい道や公共交通の利便性を高めていく必要があります。

誰もがまちに出て、出会い、交流できるよう、「歩ける道、歩きやすい道」づくりを進めるとともに、公共交通が市内をくまなくめぐるようにしていきます。

P35 第1章 第2節 3) 都市を支える交通体系

道路は都市のさまざまな交通を円滑に処理するとともに、下水道やガス・水道などを収容する空間として、また火災の延焼の防止や風の通り道として都市の安全性、快適性を確保したり、人々の出会いの場を提供するなど、さまざまな役割を果たしています。

これまでは、車社会の進展に対応して、自動車交通を効率的に処理することに重点を置いた道路整備が進められてきました。その結果、経済活動や交通の利便性は高まりましたが、一方では、騒音や大気汚染、交通事故の増大などのマイナス面も多くなりました。また、公共交通、特にバス交通の機能低下が進んできました。

来るべき高齢化社会、成熟化社会における交通需要に対応して、体系的な交通基盤の整備を進めることが必要です。このため、以下の基本的な考え方にに基づき、交通体系の整備を進めていきます。

●交通計画の考え方の転換

これまでの交通計画の評価は鉄道や自動車交通の混雑緩和及び所要時間の短縮に重点が置かれてきました。しかし、本市は豊かな自然環境を持つ住宅都市であり、その性格を踏まえると、生活環境、自然環境からの評価も重要です。

また、歩行者や自転車などの歩行における交通は、首都圏全体といった広域的な視点からの交通計画においては軽視されてきました。しかし、地域における交通体系整備の上では、歩道における交通への対応が重要です。特に、高齢化社会における交通を考える上では、それらの重要度を高める必要があります。

混雑緩和・所要時間の短縮という価値観に立脚する自動車中心の交通の考え方から、生活環境、自然環境などにも配慮したさまざまな移動手段に対応できる交通基盤の整備を進めていきます。

●地域の生活交通の利便性の向上

高齢社会においても、誰もが快適にまちに出て活発な都市活動を行うことができるよう、身近な生活道路の安全性、快適性を高めるとともに、公共交通の利便性の向上を図っていきます。

●安全で豊かな歩行者・自転車空間づくり

幹線道路における、安全で豊かな歩行者・自転車空間づくりを積極的に進めます。また、豊かな水やみどりなどの自然環境を、市民の交流に生かしていくため、これらを結ぶ歩行者系交通ネットワークを形成していきます。

●周辺市との連携の強化

本市は西武池袋線に沿って住宅地化が進んだ地域の一部であり、市外のひばりヶ丘駅、花小金井駅、清瀬駅、小平駅を利用する市民が多く、市民の生活は周辺市と密接に関連しています。加えて、都市づくりは各市単独で進めることは難しく、広域的な機能分担と連携を基本として進めることが重要です。そのため、周辺市と連携を強化する道路の整備を促進していきます。

●鉄道による東西分断の解消

現在は、西武池袋線が道路と平面交差する形で走っています。そのため、踏切による交通渋滞や東西市街地の分断などが問題となっています。その解消を図るため、東西を結ぶ幹線道路と鉄道の立体交差化を進めていきます。

考えるにあたって

- ・「生活環境、自然環境からの評価や配慮」「歩行者交通、公共交通重視」「安全で豊かな歩行者・自転車空間づくり」「水とみどりなどを結ぶ歩行者系交通ネットワークの形成」「鉄道による分断の解消」など、懇談会で指摘された主要項目は、既に記述されています。
- ・追加すべきことなどは？

資料2 参照箇所

⇒ P1,2 市民は自転車走行環境、道路のバリアフリー化や歩道整備に、市外居住者は自動車の通行や自転車走行に不満を感じている。

② 幹線道路整備のあり方 -1 整備に取り組む路線は？ 1) 体系的な整備

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

● 幹線道路の整備推進

- ・もう不要
- ・まだ足りない
（南北方向、隣接市連絡）
など

● 道路計画の見直し

- ・計画から 50 年経つ道路、
暮盤の目で必要か？

など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P23 第 1 章 第 2 節 2) 都市の骨格と土地利用

(1) 広域的な将来都市構造

昭和 30 年代に、中央線、西武池袋線などに沿って住宅地が広がりました。本市はその外延化した近郊住宅地の一部であり、都市の構造は周辺都市を含む広域的な構造を基本として考える必要があります。

多摩北部都市広域行政圏を中心とする広域的な構造は、東西方向に延びる西武池袋線及び西武新宿線に沿って連なる都市機能の集積（都市の軸）が、南北方向の幹線道路により相互に連携するという形となっています。

<中略>

本市では以下の整備により、東西方向の 2 つの都市軸を結ぶ連携軸を強化していくとともに、併せて隣接市との連携強化を図ることが重要です。

〔連携軸の強化〕

- ・ 2 つの軸の駅（東久留米駅、花小金井駅）間、滝山団地の商業拠点を結ぶ
都市計画道路 東 3・4・19（小金井久留米線）
- ・ 都市計画道路 東 3・4・18（新小金井久留米線）
- ・ 都市計画道路 東 3・4・21（小平久留米線）

P26 第 1 章 第 2 節 2) 都市の骨格と土地利用

(2) 東久留米市の骨格構造

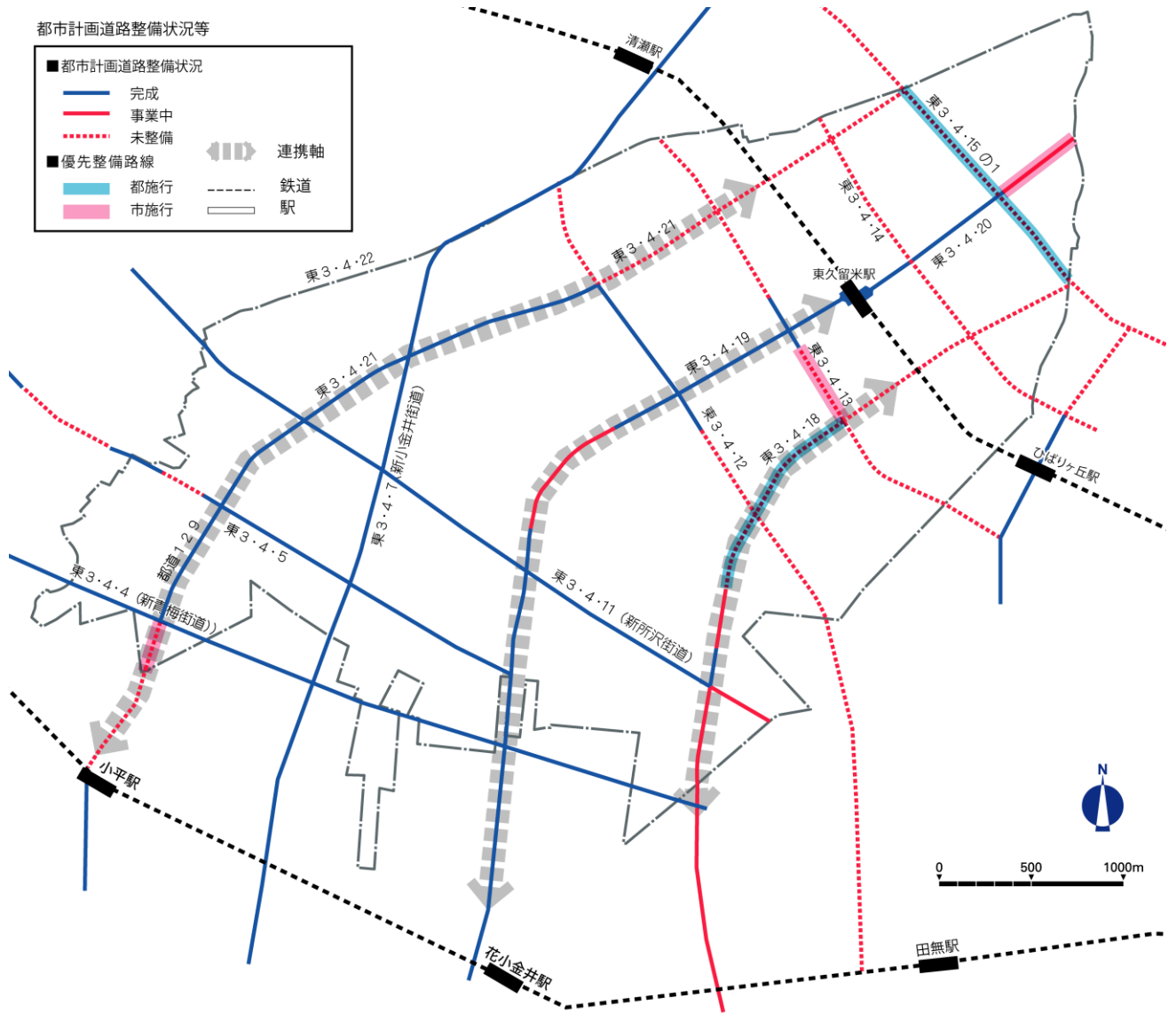
〔都市の軸〕

● 交通軸

東久留米市と東京都心部、武蔵野ゾーンを中心となる吉祥寺や府中、埼玉の中心都市、**広域を支える幹線道路とを結ぶ主要幹線道路を整備**します。

市街地を**ラダー状**に支える幹線道路を整備します。

現行の都市計画マスタープランにおける広域的な将来都市構造 連携軸



① 道路の段階構成と配置の方針

〔幹線道路〕

a. 主要幹線道路

広域圏との円滑な連絡を確保するため、都市計画道路東3・4・4（新青梅街道線）、同東3・4・7（府中清瀬線：新小金井街道）、同東3・4・15の1（新東京所沢線）、同東3・4・18（新小金井久留米線）を主幹線道路として位置づけ、未整備区間の整備を進めます。

b. 幹線道路

主要幹線道路と連携して都市の骨格を形成し、近隣市と連絡する幹線道路として、以下を位置づけ、未整備区間や新たに拡幅が必要な区間の整備を促進します。

市域を東西方向に結ぶ都市計画道路東3・4・19（小金井久留米線）同東3・4・21（小平久留米線）、及び同東3・4・20（東久留米駅神山線）

市域を縦方向（南北）に結ぶ、都市計画道路東3・4・13（練馬東村山線）、同東3・4・12（田無久留米線）、東3・4・11（保谷東村山線：新所沢街道）及び小金井街道

c. 補助幹線道路

主要幹線道路、幹線道路を補完する補助幹線道路として、都市計画道路東3・4・14（保谷秋津線）、同東3・4・5（久留米東村山線）及び都道234、所沢街道、神明通りを位置づけ、未整備区間や新たに拡幅が必要な区間の整備を進めます。

P69 第2章 第3節 活力をはぐくむまち 1. いきいきとした交流を育むまちづくり

2) 交流を支えるネットワークづくり

(1) 交通環境を整える

① 体系的な道路網を整備する

自動車交通に対応した道路の段階構成とその配置の考え方に沿った道路計画を基本として、生活・自然環境や整備の効率性に配慮して整備を進めていきます。

<進捗状況>・図をご参照ください。

考えるにあたって

- ・「広域を連絡する連携軸となる主要幹線道路整備」「ラダー（はしご）状の幹線道路整備」など、大きな方向性が記述されています。
- ・整備率は約5割で、広域交通を処理する幹線道路が偏在し、西東京市方面・新座市方面との連絡が困難な状況にあります。
- ・隣接都市間との連携や、市中心部と広域幹線とのアクセス向上からみて、整備すべき路線は？

資料2 参照箇所

⇒ P3 自動車交通を支える道路ネットワークの整備方針図と整備状況

⇒ P4、5 幹線道路ネットワークの計画・整備の状況

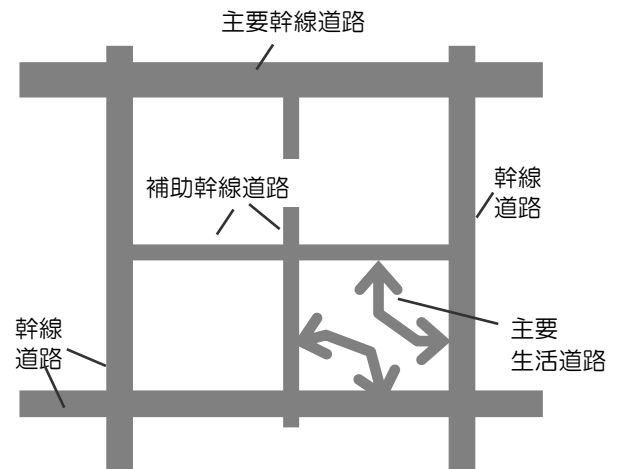
参考資料

<道路の段階構成と役割>

【道路の段階構成】

【役割】

- a. 主要幹線道路： 広域圏との連絡を担う道路
- b. 幹線道路： 主要幹線道路と連携して都市の骨格を形成
近隣市と連絡する幹線道路
- c. 補助幹線道路： 主要幹線道路、幹線道路を補完



<道路の機能>

<道路の機能>

- ・ 交通機能： 自動車、歩行者、自転車を通る空間としての機能
- ・ 防災機能： 延焼の遮断機能、避難路や消防活動空間としての機能
- ・ まちづくり機能： 建築や開発などを誘導する機能
- ・ 収容機能： 上下水道・ガス・電気、地下鉄などをおさめる機能
- ・ 景観・環境機能： 街路樹・植栽空間、通風・採光の確保機能

出典) 東京都北区「北区都市計画マスタープラン 2010」(平成 22 年 6 月)

② 幹線道路整備のあり方 -1 整備に取り組む路線は？ 2) 優先性を考える視点

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●バス通行や避難路確保で 優先付けを

- ・バスが通るべき道路を優先
- ・緊急輸送道路や避難場所へのアクセス道路を優先

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P54 第2章 第1節 水とみどりを大切に、生かすまち

(2) 自然への負荷の少ない都市づくりを進める

①効率的な交通体系の整備

車交通による大気汚染をできるだけ防止するため、交通渋滞を解消する体系的な道路網の整備を進めるとともに、バスなどの公共交通の利便性を高めることにより、車の交通量の減少に努めていきます。

P61 第2章 第2節 誰もが安心して暮らせるまち 2. 安全なまちづくり

1) 自然災害への対応

燃えにくく倒壊しにくい建築物の整備を誘導するとともに、救援・消防活動を支える道路や公園などの基盤を整備し、地震とそれに伴って発生する火災などに備えていきます。

<進捗状況>

- ・資料2 P3、P4、P7 参照

P37 第1章 第2節 3) 都市を支える交通体系

②道路整備の方針

c.投資効果などを勘案した整備

道路整備に対する投資と整備による効果（効率性）や公平性などを勘案して、整備の優先性などを評価し、それに沿って整備を進めていきます。

<進捗状況>

- ・資料2 P3、P4、P6 参照

考えるにあたって

- ・ 現行都市マスで、交通渋滞を解消する体系的な道路整備、バスの利便性向上や、救援・消防活動を支える道路、投資効果を勘案した整備が既に位置づけられています。
- ・ また、東京都は、8要素と投資効果で優先付けています。
- ・ 追加すべき視点はありますか？

資料2 参照箇所

- ⇒ P6 優先整備路線は、様々な観点から抽出されている
- ⇒ P7 都市計画道路の優先整備路線と、バス路線、防災関連の道路指定の状況

② 幹線道路整備のあり方-2 踏切にかかる道路は？

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●踏切の解消

- ・踏切解消は市民の悲願
- ・アンダーパスで通過交通が増えた清瀬

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P36 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

●鉄道による東西分断の解消

現在は、西武池袋線が道路と平面交差する形で走っています。そのため、踏切による交通渋滞や東西市街地の分断などが問題となっています。その解消を図るため、東西を結ぶ幹線道路と鉄道の立体交差化を進めていきます。

<進捗状況>

- ・東久留米市の踏切は、東京都の「踏切対策基本方針」で、「西武池袋線 ひばりヶ丘～東久留米駅付近」が「鉄道立体化の検討対象区間」に抽出されています。しかし、「検討対象」であり、整備メドはたっていません。
- ・市内には5ヶ所の踏切があり、1ヶ所が開かずの踏切、2ヶ所が自動車交通のボトルネックとなっています。

考えるにあたって

- ・踏切解消（立体交差化）のメドが立たないと、鉄道を超える幹線道路の整備も進みません。
- ・鉄道の立体交差化事業の事業主体は東京都で、「ひばりヶ丘～東久留米駅付近」の事業費概算950億円のうち、市負担は130億円と見込まれています。

資料2 参照箇所

- ⇒ P8 市民アンケートでは「踏み切りの解消」の満足度が低い
- ⇒ P8 立体交差化の実施時期は未定（東京都の方針では「検討対象区間」レベル）

② 幹線道路整備のあり方 -2 南沢湧水群、竹林公園などにかかる道路は？

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●道路計画の見直し

- ・水とみどりに係る幹線道路の見直しを

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P38 第1章 第2節 3) 都市を支える交通体系

(1) 自動車交通を支える道路ネットワークの整備方針

b.生活環境や自然環境と調和した道路のあり方に沿った道路の整備

道路緑化や透水性の舗装など、生活環境や自然環境と調和した道路整備のあり方を検討し、それに沿って道路の整備を進めます。

特に、東久留米市の財産である南沢湧水、竹林公園を横切る形で計画されている都市計画道路東3・4・12（田無久留米線）、同東3・4・18（新小金井久留米線）の整備にあたっては、その環境を守ることでできる整備のあり方が明らかになるまで整備を留保し、明らかになった時点において、それにあわせて整備を進めます。

P54 第2章 第1節 3) 都市を支える交通体系

(1) 豊かな水・みどりと調和した都市づくりを進める

②環境に配慮した公共施設の整備

湧水や緑地の保全に配慮した幹線道路のあり方を検討し、それに沿って道路整備を進めていきます。

<進捗状況>

- ・この2路線については、第三次事業化計画には位置づけられていません。

考えるにあたって

- ・現行都市マスでは、南沢湧水、竹林公園を横切る形で計画されている都市計画道路については、その環境を守ることのできる整備のあり方が明らかになるまで整備を留保しますとしています。
- ・なお、小山緑地保全地域にかかる都市計画道路もある。

資料2 参照箇所

⇒ P9 南沢緑地・湧水群、竹林公園にかかる路線がある

③ 身近な道路の整備の進め方

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●道路が狭くて

- ・通行困難（すれ違い）
- ・狭い道路に自動車・危険
など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P37 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(1) 自動車交通を支える道路ネットワークの整備方針

〔生活道路〕

d.主要生活道路

幹線道路（主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路）を補い、地区内外の交通を捌く主要生活道路として、都道129、同227などを位置づけ、歩道付き道路として整備を進めます。

e.生活道路

現況の基盤水準の低い地区における居住環境の改善を図るため、主要な区画道路を生活道路として位置づけ、建物の建替えなどにあわせて、大型の消防自動車が入れる幅員で整備を進めます。

f.補助生活道路

上記以外の道路は、幅員4.2m以上の道路として整備を進めます。

<進捗状況>

- ・都道129、同227は都において具体的な動きはありません。
- ・市道1116号線（昭和新道）、同2254号線、同2161号線（南沢通り）、同210号線（神明通り）、同209号線、同202号線（上の原通り）などの整備を進めました。

②道路整備の方針

a.道路整備指針に沿った生活道路の整備

生活道路については、歩行者の安全を確保することを基本として、その整備対象や整備水準、整備のあり方（道路幅員、隅切り^{*1}など）を示す「道路整備指針」を策定し、指針に沿って整備を進めます。

<進捗状況>

- ・「道路整備指針」については、市道のボトルネックの洗い出し等を行い、その解消に努めています。大きな方針については、未策定です。

(1) 防災基盤の整備と建築物の耐震・耐火化を誘導する

①救援・消防活動を支える基盤の整備

市街地火災に対応するため、道路水準の低い市街地において、大型の消防自動車による消防活動が可能となるように道路整備を進めていくとともに、公園への耐震性貯水槽の整備や川の水や雨水を消火用水として活用できる工夫を行っていきます。

<進捗状況>

- ・市道1116号線（昭和新道）、同2254号線、同2161号線（南沢通り）、同210号線（神明通り）、同209号線、同202号線（上の原通り）などの整備を進めました。

2) 良好な住宅地の整備

誰もが利用しやすい身近な広場・公園や歩行者と自動車が共存できる区画道路などの、住宅地として必要な基盤施設の整備と整備されている施設の改善・活用、公営住宅の建て替えなどを進め、生活環境の整ったまちを育成していきます。

<中略>

②安全な交通環境を整える

住宅地における区画道路を、最低限車がすれ違いできる幅員の道路として整備していくとともに、その中で主要な路線については歩道の設置を推進していきます。

通過交通の流入している生活道路については、幹線道路の整備や交通規制により、通過交通を排除していきます。

<進捗状況>

- ・歩道有りて整備：市道1116号線、同2161号線、同210号線、同202号線
- ・歩道を拡幅した整備：市道209号線（五小通り）

考えるにあたって

- ・ボトルネックの洗い出し等を行いました。大きな方針については未策定です。
- ・開発行為単体を超えた、地区での開発コントロールも含めて考えないと、解決が難しい面があります。

資料2 参照箇所

- ⇒ P10 身近な道路には行き止まり道路が多い
- ⇒ P11 道路がなかなかつながらない

④ 歩行空間の確保と歩道のバリアフリー化の進め方

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●歩行空間の確保・充実

- ・緑や歩行者に空間を割り振る
- ・植栽を歩道に割り振る
- ・歩道・車道・自転車道の分離
- ・三輪車に配慮

など

●歩道のバリアフリー化等

- ・フラット化（波打ち解消）
- ・電柱など歩行妨害物の排除
- ・街路樹の根上がり対策
- ・ベンチや街灯の設置
- ・人の手によるバリアフリー など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P37 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(1) 自動車交通を支える道路ネットワークの整備方針

〔生活道路〕 d.主要生活道路 **再掲**

幹線道路（主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路）を補い、地区内外の交通を捌く主要生活道路として、都道 129、同 227 などを位置づけ、歩道付き道路として整備を進めます。

<進捗状況>

- ・都において具体的な動きはありません。

P41 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(2) 歩行者・自転車交通を支えるネットワークと交通環境の整備方針

②安全な交通環境の整備方針

歩行者、自転車の安全性の確保、快適な買い物空間の確保を図るため、交通規制や交通安全施設の整備を進めます。

加えて、歩道のバリアフリー化や歩行者と自転車の分離を進めます。

<進捗状況>

- ・新設道路や歩道を含めた道路改修工事時に歩道のバリアフリー化を進めています。
- ・歩行者と自転車の分離については具体的な計画はありません。

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P59 第2章 第2節 誰もが安心して暮らせるまち 1. 人にやさしいまちづくり

2) 誰にでもやさしく快適な都市環境の育成

車いすで通行できない狭い歩道の拡幅整備や大きな段差の解消、人の集まる施設へのエレベーターの設置など、高齢者や障害者の日常的な活動の障害を取り除いていきます。そして、これらのバリアフリー化に加えて、さらに誰にでもやさしく快適な都市づくりを進め、誰もが平等に社会参加できる環境を育成していきます。

(1) 交通及び交通環境のバリアフリー化を進める

鉄道駅や主要な公共施設などを結ぶ主要な道路を中心に、車いすでの利用に配慮したゆとりある歩行空間を確保していきます。加えて、歩道交差部の平面化、歩行障害物の除去、視覚障害者誘導用ブロックや十分な照度の街路灯の設置などに取り組んでいきます。

高齢者や障害者が乗降しやすい低床式のバス車両の採用や鉄道駅東口へのエレベーター設置など、公共交通の利用環境のバリアフリー化を進めます。

人の多く集まる施設の周辺において、車いす利用者にも配慮した駐車場の計画的な整備に努めていきます。

アップダウンを繰り返す歩道の解消に向けて、幹線道路を横切る場所では、横切る道路上にハンプを設けるなど、高齢者や障害者などにやさしい歩道の整備に取り組んでいきます。

<進捗状況>

- ・バス停から横断歩道間の歩道部に視覚障害者誘導用ブロックの設置や、防犯灯の照度アップ等を行っています。

P41 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(2) 歩行者・自転車交通を支えるネットワークと交通環境の整備方針

c. 休息や交流の拠点づくり

道路整備の残地や既存公共施設跡地などを活用して、歩行者や自転車利用者が休息したり、交流できる拠点の整備を進めます。

P60 第2章 第2節 1. 人にやさしいまちづくり 1) 互いに助け合う地域コミュニティの育成

(2) 快適な都市環境を整備する

歩道や歩道に面して、ポケットパークやベンチなどの休息スペースを整備していきます。

<進捗状況>

- ・遊歩道のベンチ更新は行っていますが、一般の歩道へのベンチの設置は、占用の制約等があり行っていません。

(1) 車から歩行者を守る

歩行者、自転車の安全性を確保するため、歩行者・自転車交通に対応した道路空間や交通安全施設、隅切りなどの整備を進めています。

道路や交通安全施設整備に加えて、一方通行規制、スクールゾーンの指定やコミュニティ・ゾーン形成事業^{*1}などを実施していきます。

自転車による事故から、高齢者や障害者などの歩行者を守るため、自転車交通量の多い道路を中心に、歩行者と自転車の分離を図っていきます。

<進捗状況>

- ・歩行者と自転車の分離については、進んでいません。

考えるにあたって

- ・道路の新設や歩道を含めた道路改修時に、歩道のバリアフリー化を進めています。
- ・既存道路については、物理的な制約もあり、歩道設置は難しい状況です。
- ・限られた道路空間を再配分することによって、歩道の充実や自転車道路整備を図っている自治体もあります。
- ・バリアフリー基本構想を策定して、道路・交通施設だけでなく、建築物や公園などのバリアフリー化に取り組んでいる自治体もあります。
- ・道路脇の休憩空間・ベンチについては、2箇所にて記述があります。

資料2 参照箇所

- ⇒ P12 道路拡幅を伴わない歩道の拡幅事例・歩道空間の確保
- ⇒ P13 バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進
- ⇒ P13 歩道の波打ちの解消例

⑤ 自転車走行環境の整備のあり方

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

<p>●自転車ですりやすく ・安全に</p> <ul style="list-style-type: none">・自動車や歩行者との錯綜・自転車の通行が不安 など	<p>●駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none">・駅前駐輪場の台数確保 など	<p>●自転車の共同利用</p> <ul style="list-style-type: none">・地域ごとの共同利用・レンタサイクル など
---	---	---

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P42 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(4) その他の交通施設の整備方針

②駐車場・駐輪場など

商業拠点、生活拠点などにおいて、周辺の交通事情に配慮して、共同駐車場、自転車駐車場の整備を誘導するとともに、駐車帯の設置を検討していきます。

<進捗状況>

- ・自転車等の放置防止に関する条例により設置の義務化と助成による誘導を行っています。

考えるにあたって

- ・(2)歩行者・自転車交通を支えるネットワーク（後述⑦）と交通環境の整備方針の中で述べられており、自転車の利用環境づくりに係る単独の記述はありません。
- ・既存の道路で自転車走行空間を確保している自治体もあります。
- ・現行プランには、自転車の走行マナーに関する記述はみられません。
- ・レンタサイクルのほか、コミュニティサイクルに取り組む自治体も出てきています。観光にも活用されています。

資料2 参照箇所

- ⇒ P14 道路拡幅を伴わない自転車レーン確保の例
- ⇒ P14 自転車の共同利用の事例

⑥ 歩行者・自転車交通を支えるネットワーク

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●生活圏をつなぐ

・緑と徒歩と自転車のネットワークで生活圏をつなぐ
など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P41 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系

(2) 歩行者・自転車交通を支えるネットワークと交通環境の整備方針

①ネットワーク形成の方針

以下に加えて、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、主要生活道路の整備により確保される歩行者・自転車空間や既存の歩道により、生活の拠点や公園などを結ぶ歩行者・自転車交通のネットワークを形成します。

a.水を生かした環状の歩行者・自転車交通ネットワーク整備

黒目川、落合川への自転車・歩行者道路の整備を進めるとともに、これを結ぶ幹線道路（新所沢街道：東 3・4・11、所沢街道）の歩道を整備し、水を生かした環状の歩行者・自転車交通のネットワークを整備します。

b.市域を東西・南北に結ぶ歩行者・自転車交通のネットワーク整備

市域を東西に結ぶ軸とこれに連絡する南北方向の軸を整備し、市域を東西・南北に結ぶ歩行者・自転車交通のネットワークを形成します。

・都市計画道路東 3・4・19（小金井久留米線）、同東 3・4・20（東久留米駅神山線）、都道 234 を、市域を東西に結ぶ歩行者・自転車交通の主要な軸として整備を進めます。

・都市計画道路東 3・4・7（府中清瀬線）、同東 3・4・13（練馬東村山線）、同東 3・4・15 の 1（新東京所沢線）、小金井街道を、市域を南北に結ぶ歩行者・自転車交通の主要な軸として整備を進めます。

<進捗状況>

・資料 2 P15 参照

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所 –つづき

P64 第2章 第2節 誰もが安心して暮らせるまち 3. 生活環境の整ったまちづくり

1) 生活拠点の整備

(2) 生活拠点などをネットワークする

居住地と生活拠点やその他の活動拠点を結ぶ道路の整備や公共交通の利便性を向上させるとともに、安全、快適な歩行者・自転車交通のためのネットワーク※¹整備を進めていきます。

交通基盤に加えて、光ファイバーケーブルなどの情報基盤の整備を推進し、生活拠点などから発信される情報のネットワーク化を目指していきます。

P53 第2章 第1節 水とみどりを大切にし、生かすまち

(3) 水とみどりをネットワークする

黒目川、落合川を利用した歩行者・自転車用道路の、未整備区間の整備を進めます。また、これらを結ぶ歩行者・自転車用道路を整備し、水を生かした環状型ネットワークを形成していきます。

丘陵部の歴史資源や緑地を結ぶ散策路を、歩道の整備、交通規制、沿道の生け垣化などにより整備していきます。

P69 第2章 第3節 活力をはぐくむまち 1. いきいきとした交流を育むまちづくり

2) 交流を支えるネットワークづくり

(1) 交通環境を整える

①体系的な道路網を整備する

<前略>

生活の拠点や鉄道駅などへの歩行者・自転車交通に対応した、安全快適な歩行系ネットワークを形成していきます。

<進捗状況>

- ・歩行者・自転車交通を支えるネットワークに位置づけられている道路は、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、主要生活道路と、河川沿い（一部区間を除き、遊歩道整備済）、滝山団地内の自転車・歩行者専用道路です。
- ・補助幹線道路や主要生活道路の中には、歩道が未整備な道路や歩道現況に課題がある道路があります。（資料2 P15 参照）

考えるにあたって

- ・歩行者・自転車交通を支えるネットワークの図に位置づけられている道路のうち、補助幹線道路や主要生活道路の中には、歩道が未整備な道路や歩道現況に課題がある道路があります。
- ・これらの課題解消について、現行の都市マスには言及されていません。

⇒ P15 歩行者・自転車交通を支えるネットワークの整備方針の検証

⑦ バスなど公共交通による移動の確保

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●路線バスサービスの充実

- ・東西移動の充実
- ・バス乗り継ぎ
- ・バス停の配置

など

●コミュニティバス

- ・交通不便地域の解消を
- ・生活圏をコミバスでつなぐ
- ・幹線道路整備でなく、狭い道路に適したコミュニティバスを
- ・コミバスがダメなら、福祉タクシーを

●移動しにくいところがある(バスで不便と指摘があった場所)



B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P42 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系 (3) 公共交通の整備方針

②バス交通

高齢化に伴う交通弱者の増加に対応して、誰もが安全・快適に鉄道駅や生活拠点、公共公益施設などに行けるよう、幹線道路の整備や小型バスの導入などにより、バス路線網の再編を図るとともに、バス優先レーンの設置や公共車両優先システムの導入などによりバス利用の利便性を向上させます。また、バスシェルターの整備やバス接近表示システムの導入、低床バスの導入などにより、バス交通の快適化、バリアフリー化を図っていきます。

P69 第2章 第3節 活力をはぐくむまち 1. いきいきとした交流を育むまちづくり

2) 交流を支えるネットワークづくり

(1) 交通環境を整える

③公共交通を快適にする

b.バス交通の快適性の向上

小型バスの導入などによりバス路線網を再編するとともに、ベンチを備えたバスシェルターの整備やバス接近表示システムの導入などの検討により、バス交通の快適性を向上させていきます。

<進捗状況>

- ・バス路線網の充実、休止路線の復活についてはバス事業者に要望しています。
- ・低床バスは導入されています。

考えるにあたって

- ・幹線道路の整備により、バス路線網の再編を図ると既に、記述されています。道路整備に合わせたバス路線の新設を要望するとともに、廃止路線の復活（要請中）を明文化してはどうでしょうか。
- ・コミュニティバスは、財政面という大きな課題などがあり、実施されていません。

資料2 参照箇所

⇒ P16 多様なバス交通の導入事例

⑧ 鉄道、駅・駅前広場

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

- ・懇談会では、特に意見が出ませんでした。

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P42 第1章 第2節 まちづくりの目標 2. 都市の骨格構造

3) 都市を支える交通体系 (3) 公共交通の整備方針

①鉄道交通

通勤、通学による朝夕の交通混雑を緩和するため、鉄道の運行ダイヤ改善などを促進するとともに、現在の誰もが使いやすい快適な駅構内及び駅周辺環境の維持を図り、交通の快適化を進めていきます。

加えて、西武池袋線により分断されている市街地の問題を解消するため、幹線道路と鉄道との立体交差化を推進していきます。

<中略>

(4) その他の交通施設の整備方針

①交通広場など

現在整備されている駅前広場の機能、環境の維持に努めます。

加えて、高齢者などに配慮した鉄道東西の歩行者の安全な連絡を確保するため、駅舎東口にエレベーターなどを設置していきます。

P69 第2章 第3節 活力をはぐくむまち 1. いきいきとした交流を育むまちづくり

2) 交流を支えるネットワークづくり (1) 交通環境を整える

②交通の結節機能を強化する

自家用車、バスから鉄道への乗換など、異なる交通手段の転換を円滑にするため、現交通広場の機能の維持、商業拠点などにおける駐車場、駐輪場の整備を誘導していきます。

③公共交通を快適にする

a.鉄道交通の利便性を高める

通勤、通学による朝夕の交通混雑を緩和するため、鉄道の運行ダイヤの改善を要求し、その実現を促進していきます

<進捗状況>

- ・ 駅東口のエレベーターは設置済です。

考えるにあたって

- ・ 鉄道のサービス水準への要望はみられませんでした。エレベーター設置などの駅のバリアフリー化、駅前の交通広場の整備は実施済みです。
- ・ 追加すべきことなどは？

■その他 計画・整備時に配慮を

A 市民の意見（懇談会等からいただいたもの）

●計画・整備時に配慮を

- ・学校や地域分断に配慮した計画
- ・住民説明、残地活用
など

B 現行の都市計画マスタープランの関連箇所

P112 第4章 第1節 まちづくりへの市民参加の推進 2. 市民参加の推進

1) 情報の公開体制の充実

まちづくりに関する情報を受発信する総合的な窓口の設置など、わかりやすく親しみやすい組織体制や情報提供システムを整え、市民の求める情報提供に努めていきます。

考えるにあたって

- ・まちづくりのしくみづくりで考えてはどうでしょう？