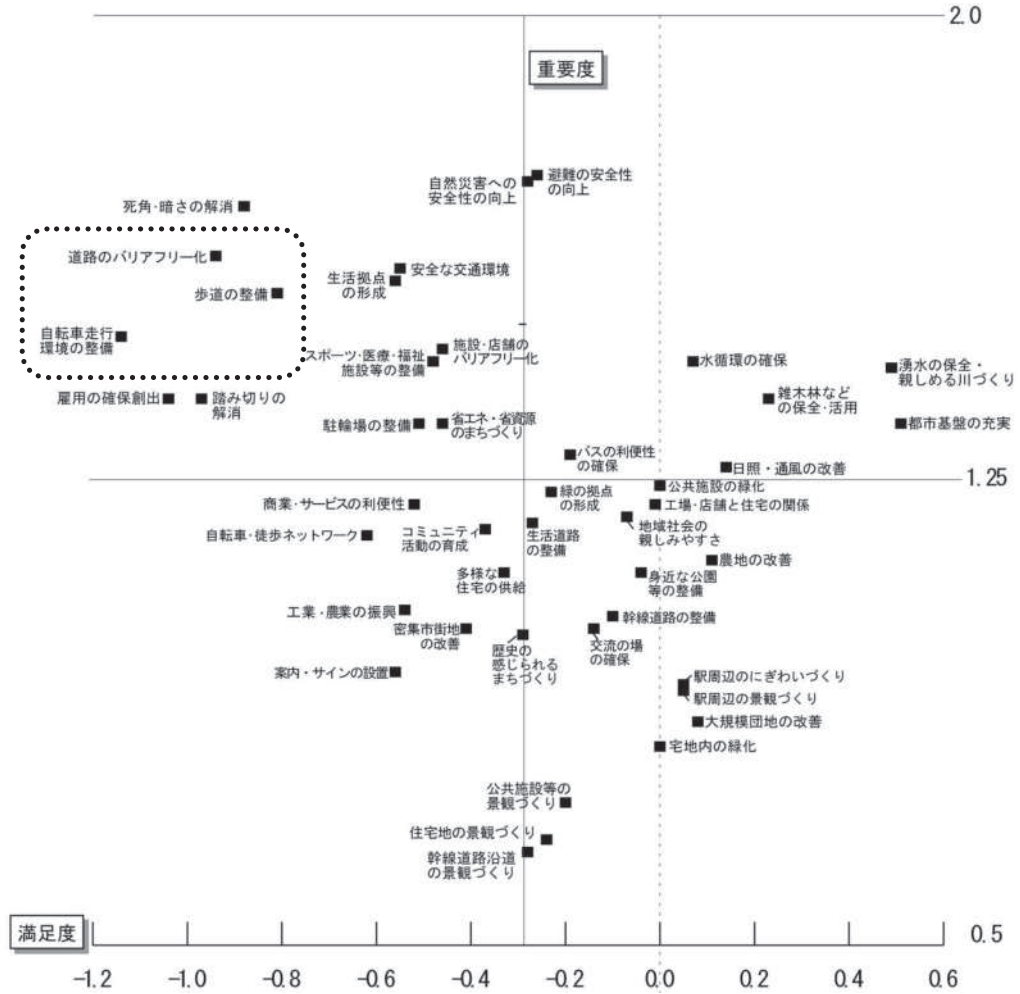
資料集 （テーマ③ 道路が整い、バスが使いやすく、歩行者・自転車が安心して通行できるまちづくり）

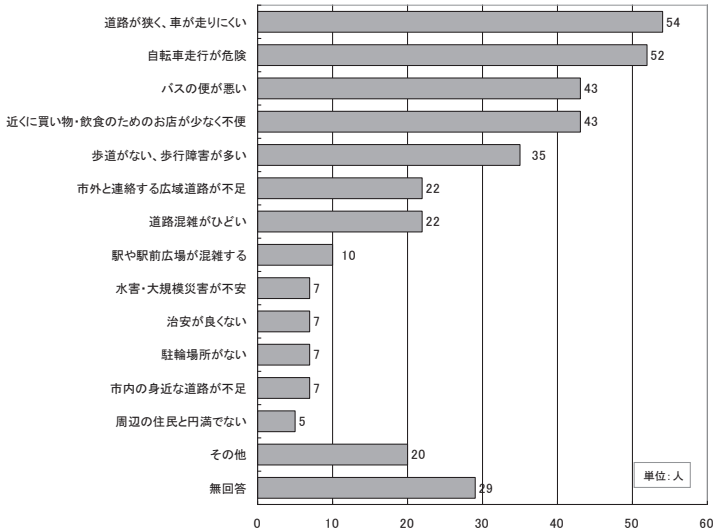
市民は自転車走行環境、道路のバリアフリー化や歩道整備に、市外居住者は自動車の通行や自転車走行に不満を感じている ← 論点①

図　歩行空間や自転車走行空間の満足度が低い



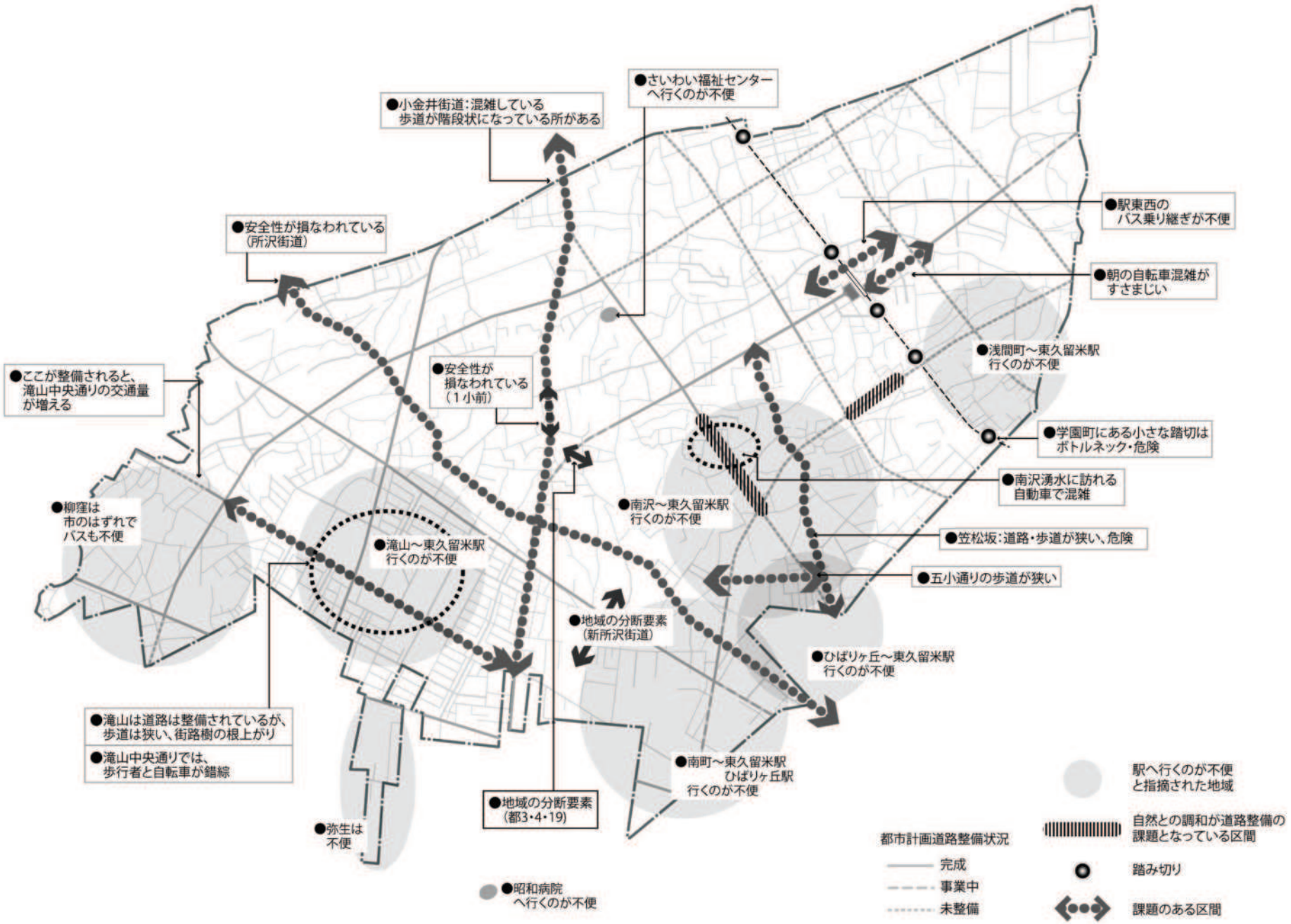
資料）東久留米市都市計画マスタープランの中間見直しのための市民アンケート（平成 22 年 1 月実施）

図　市内に勤務している、市外の居住者が不満に感じることは
狭い道路と自転車走行環境



資料）東久留米市都市計画マスタープランの中間見直しのための市民アンケート（平成 22 年 1 月実施）

懇談会で出された具体的な課題箇所 ← 論点①



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　←　論点②-1 1）

図　現行の都市計画マスタープラン　「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



幹線道路の計画・整備の状況 ← 論点②-1 1）

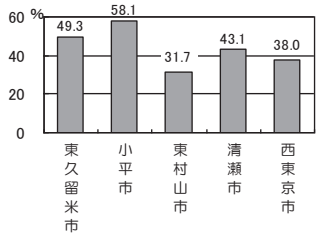
■都市計画道路の整備率は約５割。整備は市西側の方が進んでいる。
■現行プランに位置づけられている連携軸の都市計画道路（西武池袋線と西武新宿線＝東西都市軸を結ぶ）の形成は途上。
■西東京市方面や新座市方面との連絡道路が未整備
■都市計画道路は、高度成長期の昭和 37 年に決定されたもの。

図　都市計画道路の整備状況



注　）優先整備路線：平成 18 年度～平成 27 年度のおおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線
資料）多摩北部都市広域行政圏協議会「多摩北部都市広域行政圏区域図」、「東久留米市都市計画図」（平成 22 年 1 月調製）
東京都「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

図　都市計画道路整備率は約５割



資料）（財）都市計画協会［都市計画年報」
（平成20年3月31 日現在

図　都市計画道路決定状況

昭和37年７月26日
建設省告示第1777号

街路番号等級種別番号	街路名称	起点	終点	主なる経過地	幅員（m）	延長（m）	摘要
3・4・4	新青梅街道線	南町2丁目	柳窪3丁目	弥生	18	1,740	全部完成
3・4・15-1	新東京所沢線	浅間町2丁目	氷川台2丁目	神宝町	18	1,430	
3・4・7	府中清瀬線	滝山5丁目	野火止3丁目	滝山	18	2,300	一部完成
3・4・5	久留米東村山線	前沢5丁目	柳窪5丁目	〃	16	2,370	〃
3・4・11	保谷東村山線	南町1丁目	下里4丁目	〃	16	3,740	〃
3・4・12	田無久留米線	南沢5丁目	小山5丁目	中央町	16	2,820	〃
3・4・13	練馬東村山線	学園町2丁目	小山3丁目	本町	16	2,700	〃
3・4・14	保谷秋津線	浅間町3丁目	氷川台2丁目	新川町	16	2,100	
3・4・18	新小金井久留米線	南町2丁目	浅間町2丁目	南沢	16 20.5	3,250 (390)	立体交差区間
3・4・19	小金井久留米線	前沢4丁目	本町1丁目	中央町	16 18	2,930 (320)	一部完成 西口広場 4,840㎡
3・4・20	東久留米駅神山線	東本町	神宝町2丁目	大門町	16 18	1,400 (270)	一部完成 東口広場 3,480㎡
3・4・21	小平久留米線	柳窪3丁目	氷川台2丁目	小山	16	5,300	一部完成
3・4・22	萩山野火止線	下里6丁目	下里6丁目	下里	16	—	

出典：東久留米市「都市計画概要」（平成11年3月）

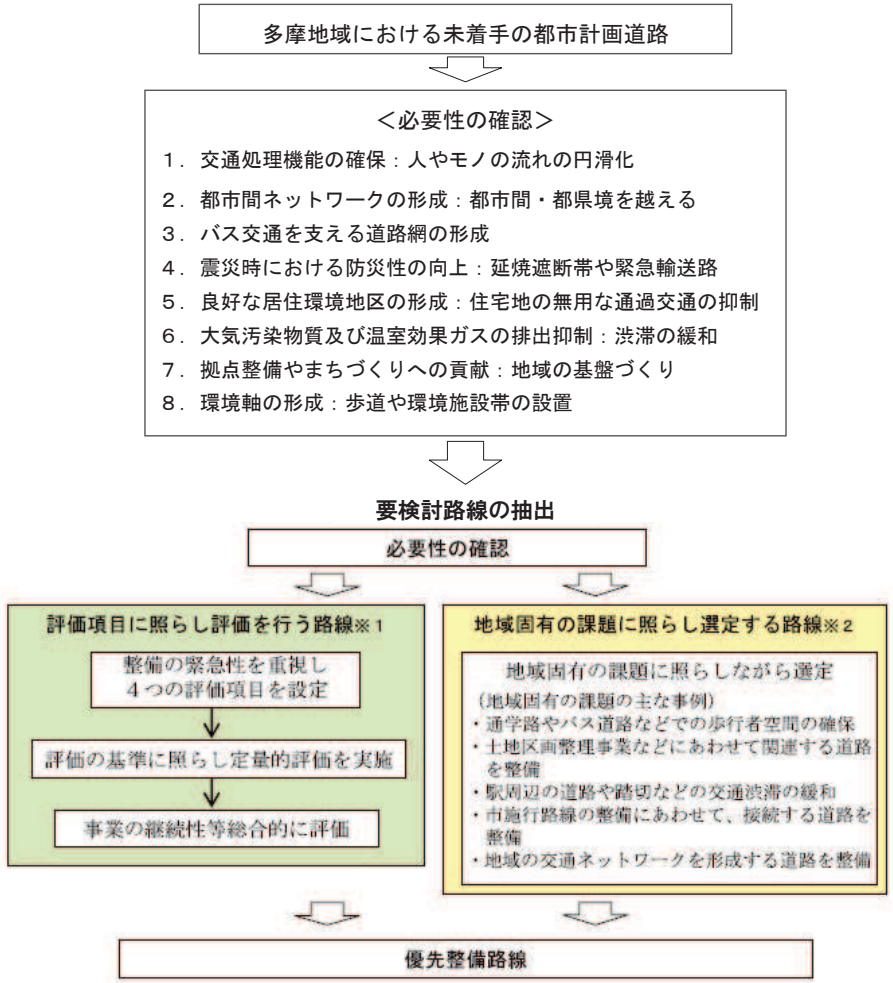
東京都都市計画道路の事業現況図← 論点②-1 1）



注 ）優先整備路線：平成 18 年度～平成 27 年度のおおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線
出典）東京都「東京都都市計画道路事業現況図（多摩地域）（区部）」（平成 21 年 3 月 31 日現在）（5 万分の 1 の原図の 85%縮小）

優先整備路線は、様々な観点から抽出されている ← 論点②-1 2）　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）

図　多摩地域における都市計画道路の整備方針
要検討路線の抽出と優先整備路線の選定



資料）東京都「多摩地域における都市計画道路の整備方針〔第三次事業計画〕」（平成 18 年 4 月）

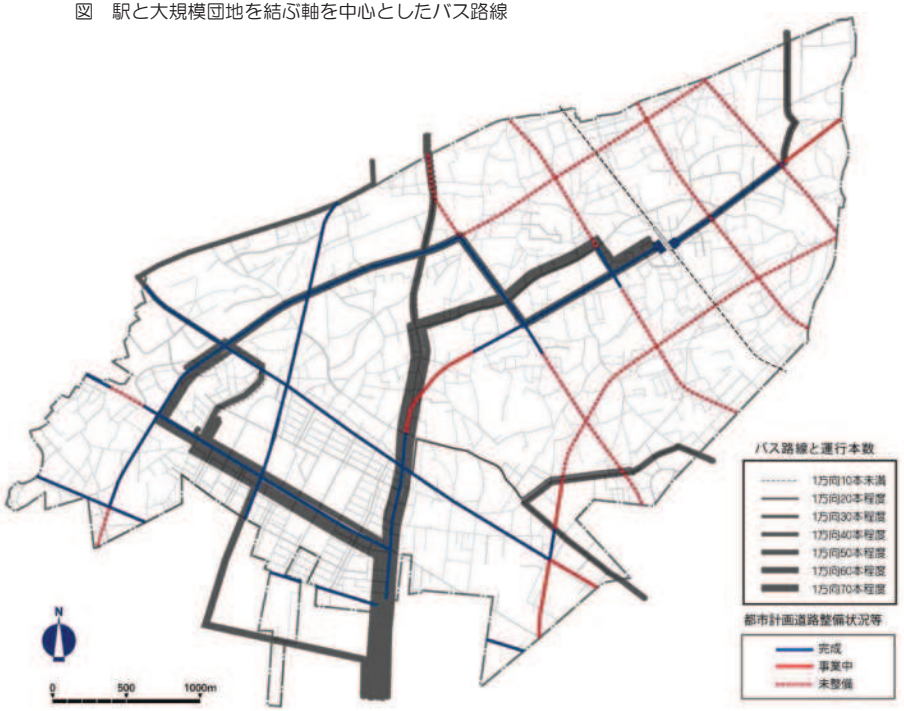
計画名称：	多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成 18 年 4 月
所　管　：	東京都・28 市町
計画期間：	平成 18 年度から 27 年度
位置づけ：	多摩地域の未着手の都市計画道路を対象に必要性について改めて確認し、第三次事業化計画の策定（優先整備路線の選定）を行う方針。東京都では、多摩地域における都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を、平成元年 12 月、平成 8 年の二度にわたって策定している。平成 8 年「多摩地域における都市計画道路の第二次事業化計画」策定以降、社会状況が変化したことを踏まえ、平成 18 年に本方針を策定した。
内　容　：	＜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 ■都市計画道路の必要性の確認 ・未着手の都市計画道路を対象に、4 つの基本目標をもとに必要性を確認。結果、 ⇒　検討が必要と思われる「要検討路線（区間）」：1 路線（区間）を抽出 ⇒「特別の事由」に該当する路線（区間）：9 路線（区間）を抽出 ■第三次事業化計画（優先整備路線の選定） ・必要性が確認された都市計画道路のうち、今後 10 年間（平成 18～27 年度）に優先的に整備すべき路線を 4 つの基本目標に基づき選定 ＜東久留米市内の優先整備路線＞

No.	路線名	延長
都 47	東村山 3･4･15 号線の 1	1,350 m
都 49	東村山 3･4･18 号線	1,060 m
市 62	東村山 3･4･13 号線	450 m
市 64	東村山 3･4･20 号線	490 m
市 65	東村山 3･4･21 号線	270 m

■多摩の地域特性を踏まえた新たな道路整備のあり方を提案
・多摩の地域特性を踏まえ、みどり豊かで良好な都市空間の創出に資する「環境軸」の形成や、近隣県を結ぶ新たな道路ネットワークの形成に向けた都県境を越えた道路網の拡充について提案
＜環境軸＞①調布保谷線（深大寺地区など）　②府中所沢線（国分寺地区など）
③その他：新青梅街道線などにおいて具体的な検討を進める
■都市計画法第 53 条に基づく「都市計画道路区域内における建築制限の緩和」
・都市計画法第 53 条に基づく都市計画道路区域内の道路制限緩和の基準を設定

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　← 論点②-1　2）

図　駅と大規模団地を結ぶ軸を中心としたバス路線



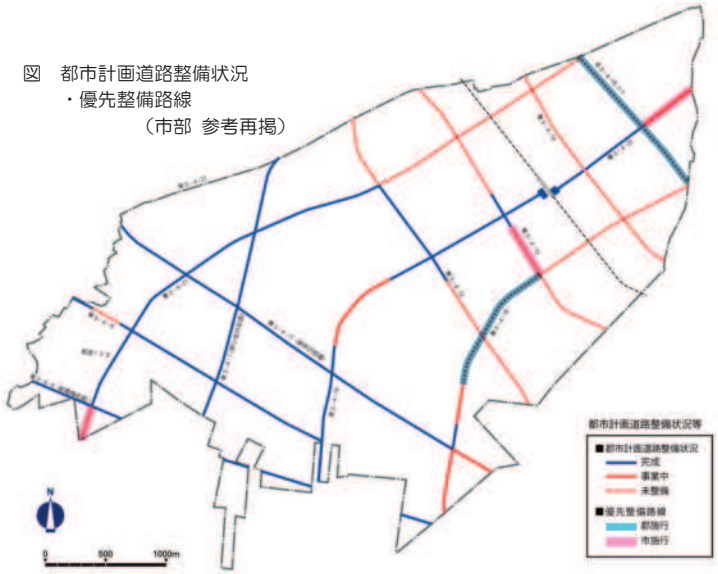
資料）バス路線：西武バスホームページ等

図　啓開道路と避難場所・避難所



※注）啓開道路：地震時に発生した道路上の電柱、建物等の落下物、放置車両等を除去し、また道路の陥没・亀裂・段差等の応急補修を行って、２車線の車両用通行帯を確保し、被災者の救援救護活動及び緊急物資を輸送するための道路。
資料）東久留米市「防災マップ」（平成 21 年３月）

図　都市計画道路整備状況
・優先整備路線
（市部　参考再掲）

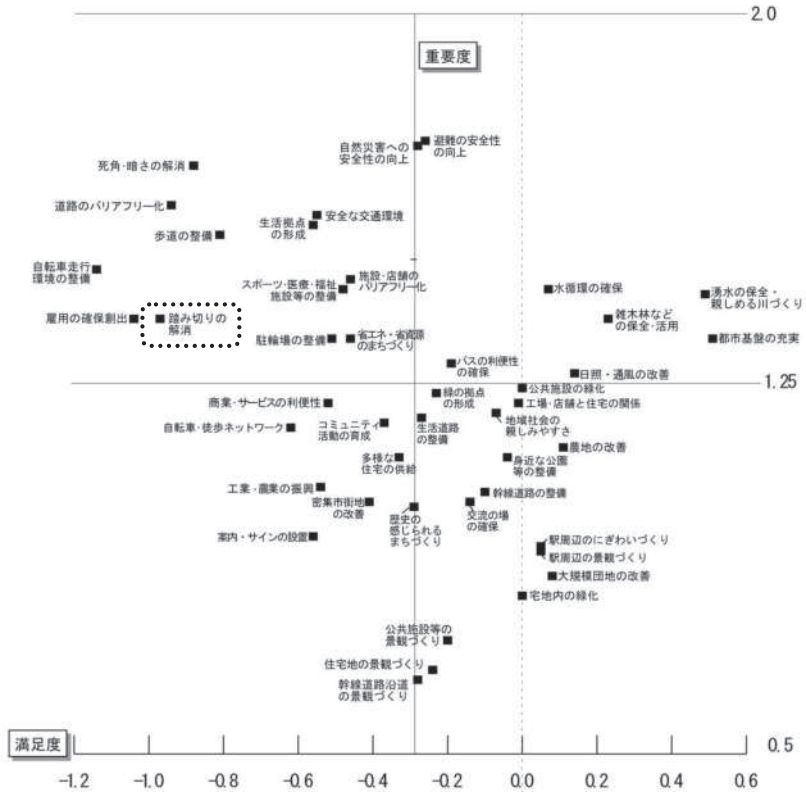


注　）優先整備路線：平成 18 年度～平成 27 年度のおおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線
資料）東京都「多摩地域における都市計画道路の整備方針〔第三次事業計画〕」（平成 18 年４月）

踏み切りの解消の満足度が低い ← 論点②-2

■「踏み切りの解消」の市民満足度が低く、重要度が高い。

図　踏み切りの解消の満足度が低い



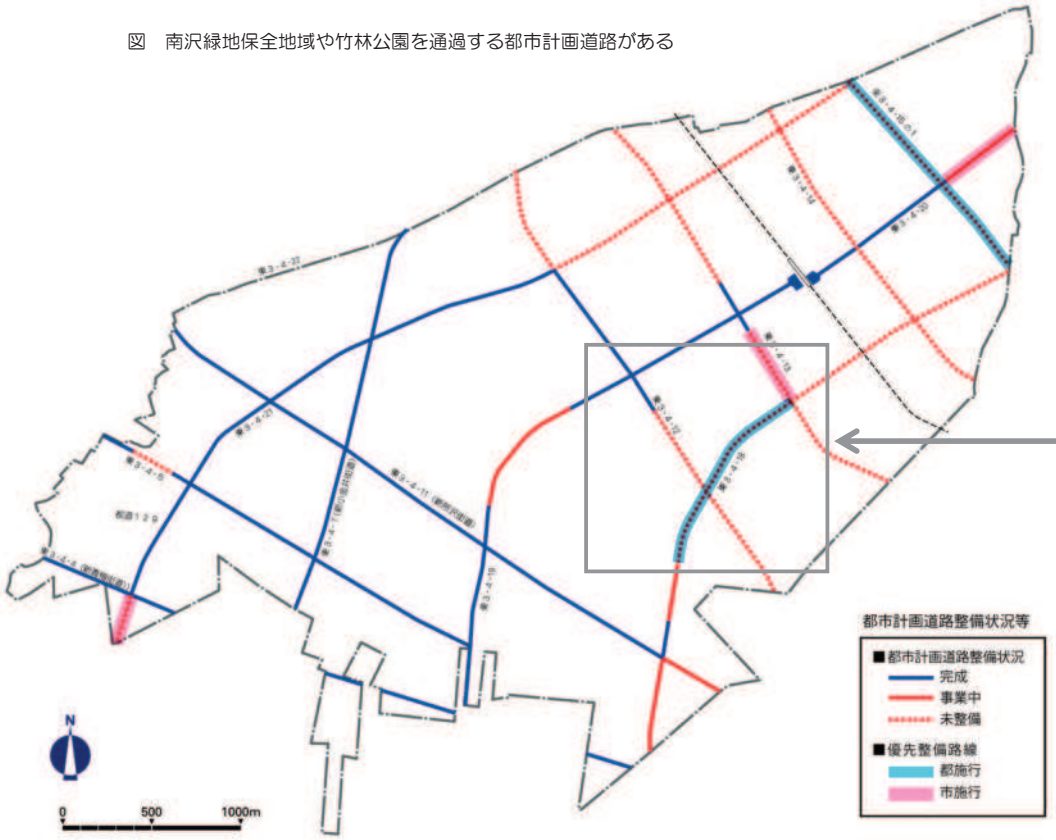
資料）東久留米市都市計画マスタープランの中間見直しのための市民アンケート（平成 22 年 1 月実施）

鉄道立体化は未定(「東京都の方針では、検討対象区間」レベル） ← 論点②-2

計画名称：	踏切対策基本方針　平成 16 年 6 月
所　管　：	東京都
内　　容：	■「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の抽出 ・東京都内に約 1,200 ヶ所ある踏切を検討し、以下にあげる「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」を抽出 ●**重点踏切（約 390 箇所）**：2025 年までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切 ・①道路渋滞の発生、②地域の分断による生活の不便やまちづくりの遅れ、③踏切事故の危険性の３つの視点で、下記の指標のいずれかを満たす踏切を抽出 （抽出指標） ⅰ）遮断時間が長い踏切　　ⅱ）自動車交通量が多い踏切 ⅲ）道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 ⅳ）歩行者及び自転車交通量が多い踏切 ⅴ）乗降客数の多い駅の近くにある踏切 ⅵ）防災面で課題となる踏切　　ⅶ）バス路線数が多い踏切 ⅷ）横断長が長いなどの特性を持つ踏切 ⅸ）鉄道利用者数が多い路線上にある踏切 ●**重点交差予定箇所（19 箇所）**：優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所 ■解消策 ●**鉄道立体化の検討対象区間（20 区間）**： ・「重点踏切」の解消を図るため、下記の指標により総合評価して区間を抽出 （抽出指標） ⅰ）遮断時間が長い踏切数　　ⅱ）自動車交通量が多い踏切数 ⅲ）国道及び都道等の幹線道路の踏切数 ⅳ）鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数 ⅴ）歩行者及び自転車交通量が多い踏切数 ⅵ）駅及び駅乗降客数など　　ⅶ）防災都市づくり推進計画での位置づけ ⅷ）運輸政策審議会答申第 18 号での位置づけ　など ●鉄道立体化以外の対策の検討対象区間（83 区間） ・これらの区間では、下記のような早期に実施可能な対策を関係者間で検討 （対策） ⅰ）道路の単独立体交差化 ⅱ）踏切道の拡幅 ⅲ）自由通路や歩道橋・地下道の設置 ⅳ）警報時間制御など踏切システムの改善 ⅴ）踏み切りの視認性向上などによる安全性の向上 ⅵ）道路整備による自動車交通の円滑化　　など ※東久留米市関連では、「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」に抽出されている。

南沢緑地・湧水群、竹林公園にかかる路線がある ← 論点②-3

図　南沢緑地保全地域や竹林公園を通過する都市計画道路がある





注）第三次事業化計画優先整備路線：平成 18 年度から平成 27 年度の 10 年間で優先的に整備すべき路線（平成 18 年 4 月）
資料）「東久留米市都市計画図」（平成 22 年 1 月調製）
　　優先整備路線：東京都「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

身近な道路には行き止まり道路が多い　← 論点③



注）4m以上道路は、地図上の目測による。

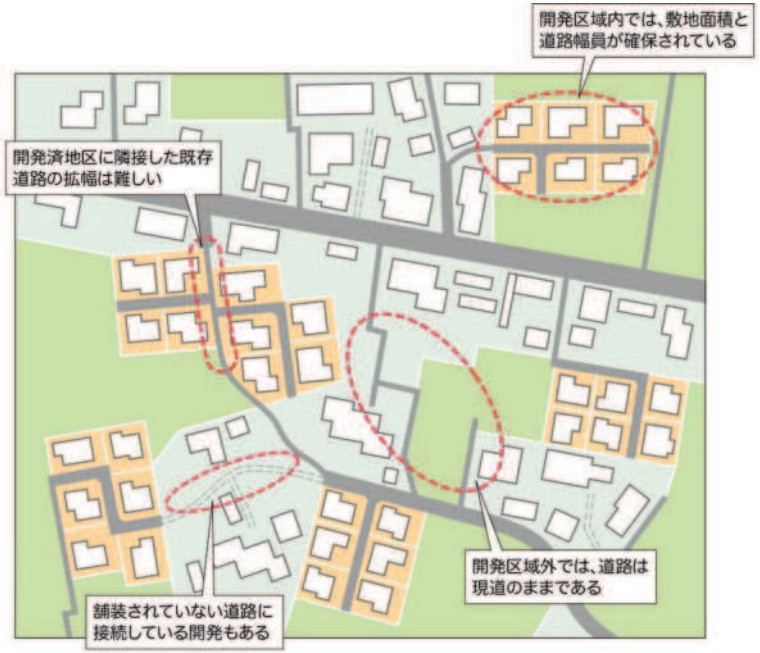
図　身近な道路（およそ 4m以上）の状況

※●は、上記道路が行き止まりあるいは細くなっている箇所

道路がなかなかつながらない ← 論点③

■宅地開発にあたって、東久留米市宅地開発条例の基準にのっとって道路などが整備されます。
■しかし、それは「開発地ごと・開発地内のみ」の整備であるため、開発地同士の道路はつながらず、道路が細切れになってしまっているのが実情です。

図　地区計画なし：ミニ開発の中だけ道路ができても、地区全体では道路が連続しない



■開発に先立って地区計画を策定し、道路を定めておくことで、計画に沿って開発が誘導され、道路が整備されていきます。

図　地区計画で道路を位置づけ（図中青線）：計画線に従って、道路整備が誘導される



道路拡幅を伴わない歩道の拡幅事例･歩道空間の確保　← 論点④

図　歩道の幅員の確保方法

＜歩道の有効幅員を確保する方法例＞

既設歩道の改修を行う場合において、有効幅員を拡大・確保する方法として、

① 道路横断面の構成の再構築：車線数を減少させる、中央分離帯をなくす、路側帯を縮小する等

② 公共空間や民地を活用：隣接する公共用地や民地を歩道と一体的に整備する等

③ 道路附属物・占用物件の移設・集約：道路附属物を片側に寄せる、地下化する等

④ 側溝等の工夫：側溝を暗渠化する等

等が考えられ、その参考事例を以下に示す。

注）ここで用いる事例写真は歩道の幅員構成について工夫された事例として紹介するものであり路面の色彩等についての検討はしていない。

① 道路横断面の構成の再構築

○千駄木小学校前通り［東京都文京区］

千駄木地区の主要道路の沿道に特別養護老人ホーム、保健センター等の施設があり、多くの人々が利用するが、歩道の平均幅員が1.2mであったため、歩行者のすれ違いが困難な状況であった。公安委員会の協力のもと、昼間一方通行、夜間相互通行であった交通規制を終日一方通行に変更し、車道平均幅員を5.6mから４mに削減、歩道平均幅員を両側２mに拡幅した。

［整備前］　［整備後］



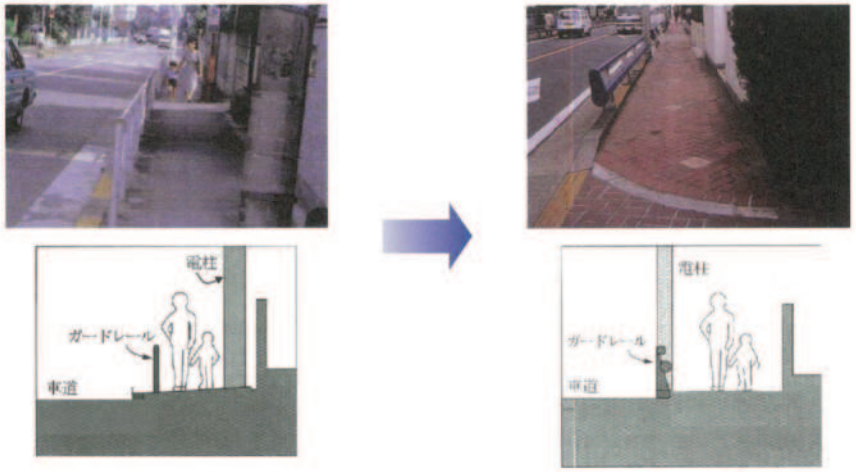
出典）国土交通省　道路局企画課監修「改訂版　道路の移動等円滑化整備ガイドライン」

図　電柱の移設により、歩道の有効幅員を拡げた例（世田谷区）

○梅丘ふれあい通り［東京都世田谷区］

ガードレール、交通標識や電柱（細径柱を採用）を縁石線上に配置することにより、歩道の幅を変えずに有効幅員を拡大した。

［整備前］　［整備後］



ガードレール、電柱（細径柱を採用）を、縁石上に配置して、歩道の有効幅員を拡大した。

注）路肩のない道路については、建築限界に留意する必要がある。
　　ガードレールの種類は、沿道の利用状況等を踏まえ調整する必要がある。

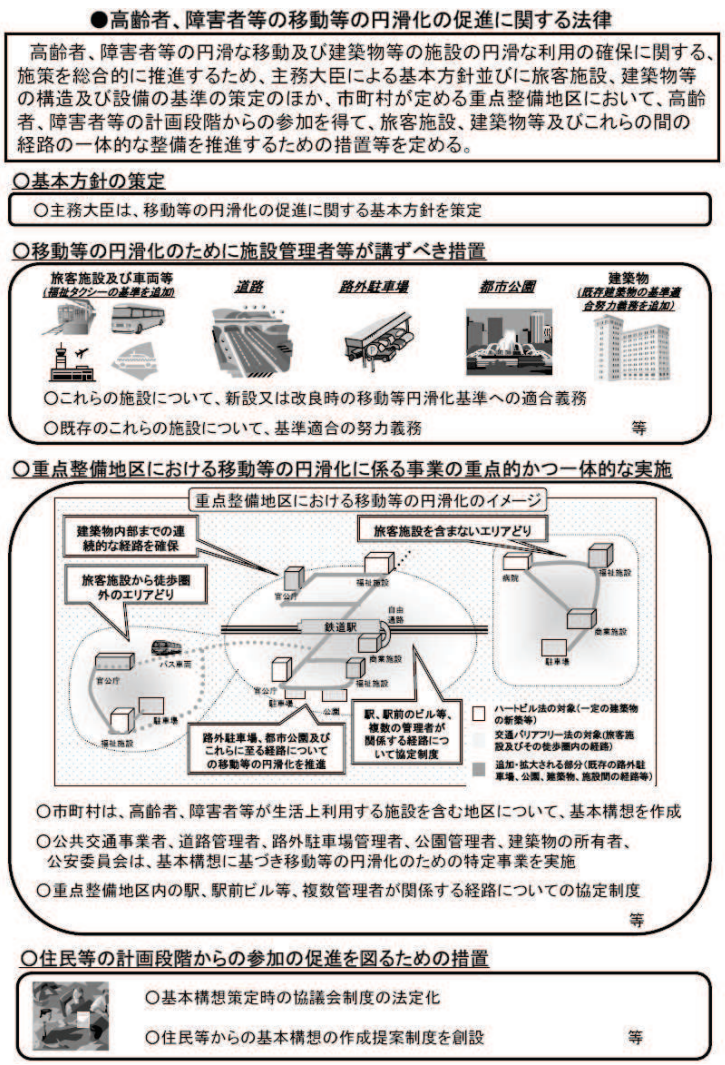
出典）国土交通省　道路局企画課監修「改訂版　道路の移動等円滑化整備ガイドライン」

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　← 論点④

■法律に基づくバリアフリー化の取り組み

・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、バリアフリー化が進められています。

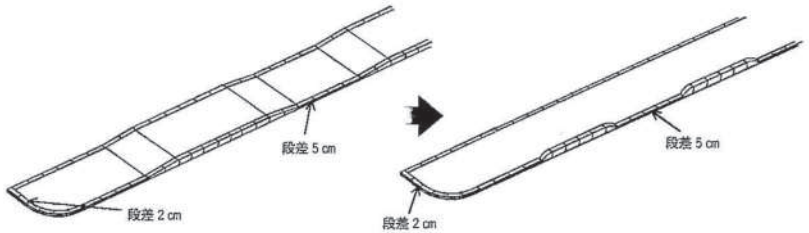
・基本構想で重点整備地区を定めてバリアフリー化を進めている自治体は、全国で平成 22 年 9 月 30 日現在、全国で、２６４市町村（３５３基本構想）です。多摩地域では、武蔵野市、調布市、小金井市、日野市などが策定しています。



出典）国土交通省ホームページ

歩道の波打ちの解消例　← 論点④

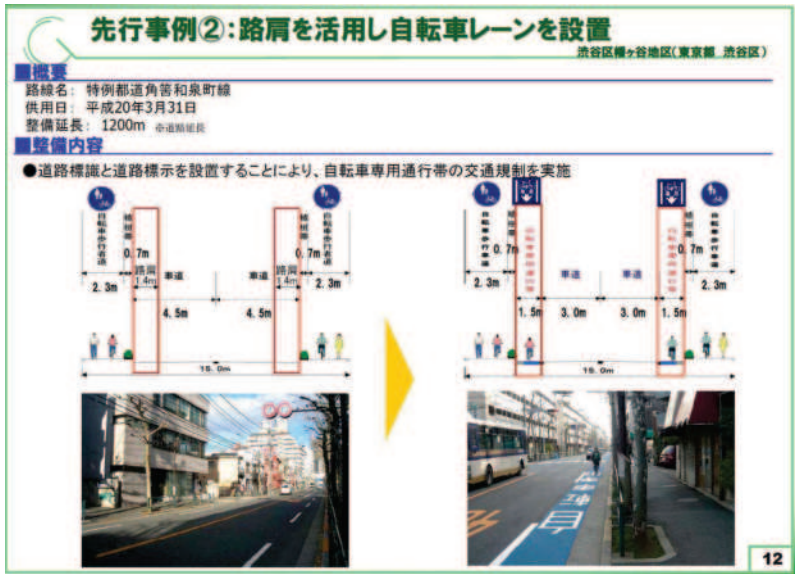
図　歩道の波打ち解消イメージ



注）横断歩道接続部等に設置する縁石の構造により、歩道すりつけ区間が発生する場合もある。

出典）国土交通省　道路局企画課監修「改訂版　道路の移動等円滑化整備ガイドライン」

道路拡幅を伴わない自転車レーン確保の例 ← 論点⑤



出典）国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会　資料」（平成 20 年 8 月）

自転車の共同利用 ← 論点⑤

レンタサイクル導入例（練馬区）



出典）(財)練馬区都市整備公社・練馬区観光協会、西武鉄道「気ままな秋のチャリまっぷ」

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　← 論点⑥

・現行都市マスでは、下記を対象に、歩行者・自転車ネットワークを設定しています。

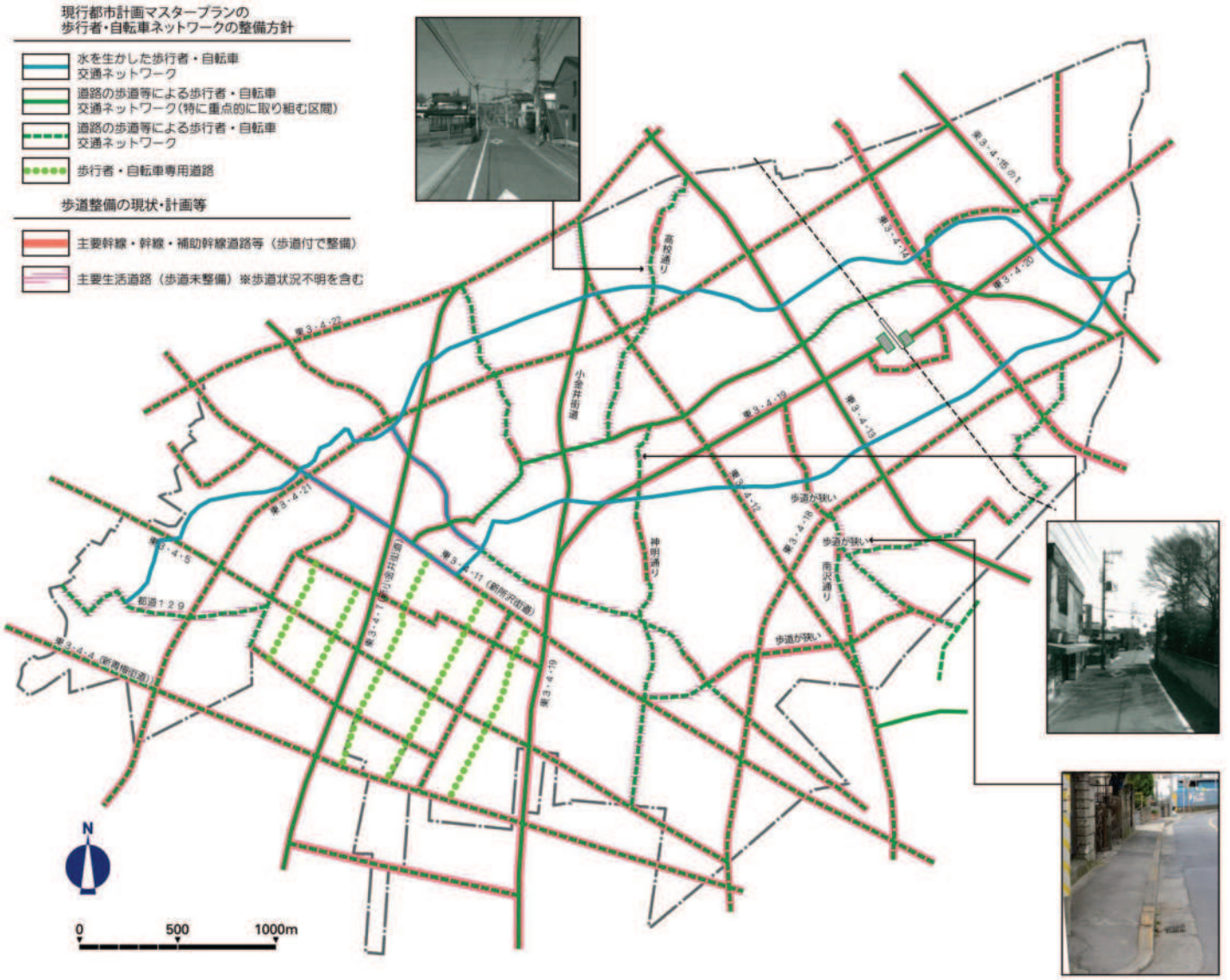
■主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路：歩道つき　■主要生活道路：多様な歩道整備状況

■河川沿い（一部区間を除き、遊歩道整備済・整備中）　■自転車・歩行者専用道路（滝山団地内）

・歩道や遊歩道整備等が見込まれるところ ＝（イコール）歩行者・自転車ネットワークか？

・歩行者・自転車ネットワークの目的、設定の視点は？　例えば、以下。

〇生活交通（各種施設利用、通学に使う道路）　〇観光資源をつなぐ道路　など



注）「歩道が狭い」と記載した区間は、市道のうち、歩道幅員が１．５メートル未満の部分です。

●福祉コミュニティバス（福祉施設送迎バスの乗合利用）

・練馬区が福祉施設（知的障害者更生施設（通所）送迎用のバスを活用し、一般の方も利用できるバスを平成 17 年 7 月より試行。平成 20 年 1 月に 1 ルートを加え、現在 3 ルートを毎日運行。福祉施設送迎バスの乗合利用は、全国初の試み。

　○関町福祉園～順天堂練馬病院

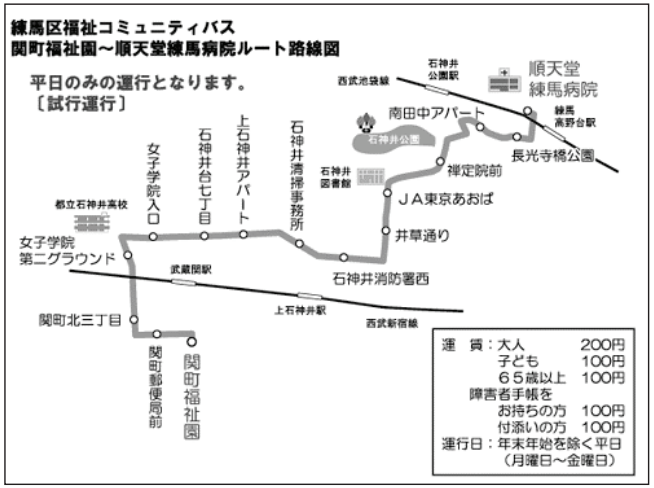
　○練馬北町車庫～氷川台福祉園～日大練馬光が丘病院

　○大泉学園駅～大泉学園町 5 丁目～大泉学園駅

・「高齢者・障害者などの交通弱者を中心とした区民生活行動力の向上」に向けて、交通不便地域の改善や区内中核病院へのアクセス向上を図るためのバスとして、区が事業者に運行を依頼。

・運賃は一般 200 円、小学生、65 歳以上の方及び障害のある方、付き添いの方の一部などが 100 円。定員約 30 名の小型バス。リフト付きで車いすの方も利用できる。

・早朝を除いて、添乗員が同乗し、座席数を定員とするため立ち席はない。



出典）練馬区ホームページ

●みんなのワゴン（乗合型）

・バス交通が不便であった愛知県桃花台（とうかだい）ニュータウンにおいて、住民団体が企画し、地元のバス事業者（あおい交通）にコミュニティバスの運行を委託した。

・このうち夜遅い便は深夜バスにかえて、みんなのワゴンとして乗合タクシー（ミゴン）を運行している。



出典）あおい交通ホームページ