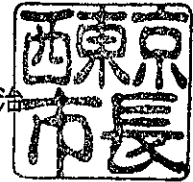


19 西 都 道 第 142 号  
平 成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長殿

西東京市長  
坂 口 光 治



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について(回答)

国道企第114号(平成19年4月2日付)で依頼のあった標記の件について下記のとおり回答します。

記

1. 回答内容 別紙のとおり
2. 担当部署 西東京市都市整備部道路管理課道路工事係  
日置  
Tel.042-464-1311(2453)

## 中期的な計画の作成にあつたての意見の提出について(回答)

本市では、都市基盤の整備を市の重要施策の1つに位置づけており、以下の政策が重点化を進める上で、特に優先度が高いものと考えております。

### 1. 生活道路の整備を進めていくための補助制度の拡充

環境に配慮しながら、円滑な交通の確保、歩車道の分離、歩道の段差解消等のバリアフリー化、電線類の地中化、そして歩道の広幅員化など、都市計画道路や生活道路の整備を進めて行くための補助制度の拡充。こと、都市計画道路については、ゆとりある歩道や植栽帯等で構成される環境施設帯を備えた広幅員の幹線道路としての整備が必要。また、車の渋滞解消や安全性の確保などのため、鉄道の連続立体交差化などの踏切対策を推進していくとともに、環境にやさしいLRTなど新型交通システムの導入についても検討が必要。

### 2. 一般都道並びに都市計画道路の整備促進

主要地方道、一般都道及び都市計画道路の新設、拡幅改修整備事業を促進することが必要。

多摩地域の都市計画道路整備事業は年々進んでいるものの、特に多摩北部の地域においては、依然として道路網の拡充整備が立ち遅れています。しかも、区部に比べ輸送、交通面で鉄道等の大量輸送機関が乏しく、バスを始めとする自動車交通への依存度が高いため、交通混雑が発生するなど、市民生活に多大な影響を与えています。都市間の相互連携を高め、あわせてこれらの問題を解決するうえからも、東京外郭環状道路をはじめとする三環状道路の整備の促進等、次の事項について、積極的な推進が必要。

(1) 主要地方道、一般都道及び都市計画道路の新設、改良拡幅等の整備を促進するとともに、多摩地域南北を縦貫する道路網の早期拡充整備

(2) 道路整備にあたっては、ユニバーサルデザイン等に配慮した整備をする  
とともに、歩道未設置のため危険な場所については早急な改善措置を講じ、  
街路樹等による緑化の推進など魅力ある歩道の設置

(3) 円滑な交通を確保するため、バス停の改良とバスベイの確保

(現在の状況)

(1) 本市における、都市計画道路の進捗率(平成18年4月現在)は、30.7%  
であり、都市の骨格となるべき都市計画道路網が未完成。

(2) 都市計画道路の第三次事業化計画で選定された優先整備路線については、  
積極的な整備が必要。

都市の骨格となる都市計画道路の完了が不確定なことから、まちづくりの方針  
策定及びまちづくりに支障を来している。

### 3. 都市計画事業推進のための補助等の新設・拡充

都市計画道路に対する国・都の補助方式を改善し、あわせて補助率の引き上げが必要。特に国の補助適用外となっている都市計画道路事業について、国の補助基準を見直し補助対象の拡充を行うことが必要。

都市計画道路推進のために、事業決定されていない部分についても、拡幅予定地内の地権者の都合に合わせて補償できるようにするとともに、基金の創設を行なうことが必要。

都市計画道路事業は、急激な都市化の進展に対応する都市基盤の整備として重要な事業であり、これらの事業の実施に伴う市町村の負担を緩和するとともに、効果的な事業推進のためにも、国庫補助率を引き上げる等、使い勝手の良い国の支援制度が必要。

### 4. 交通安全施設等整備事業の充実とバリアフリー化の促進

交通安全施設整備の補助対象範囲の拡大を図ることが必要。

交通事故から市民を守り、交通の円滑と安全を確保するため、歩道の整備、バリアフリー化の促進等の交通安全施設整備事業について、次の事項の積極的な支援が必要。

- (1) 市町村交通安全施設等整備補助事業採択基準の見直しによる補助率引上
- (2) 維持的な工種も含めた補助対象範囲の拡大

### 5. 電線類の地中化事業の促進

安全で安心な商業地区・住宅地区の環境確保のため、架空線の地中化事業を促進し、あわせて電線共同溝及び自治体管路方式への補助制度の創設が必要。また、関係企業等に対する指導の強化が必要。

電線類の地中化事業は、電線管理者等のもとより、市町村にとっても重要な課題である。整備対象路線の条件や費用負担の面で、新しい考え方が提示されたところであるが、狭い道路・狭い歩道についても安全で快適な環境を整備する必要があるため、次の事項について、積極的な対応や支援策が必要。

- (1) 都道における電線類の地中化の促進
- (2) 電線共同溝事業の促進を図るための補助制度についての検討
- (3) 多摩地域においては、街路樹等が多いため、共同溝の施工が困難な場合があり、自治体管路方式による地中化事業についての補助制度の創設
- (4) 地中化後の街路修景事業に対する補助制度の充実
- (5) 関係企業等に対する指導の強化

### 6. 東京都における「交差点すいすいプラン100事業」の促進

多摩地域の市町村は、都市化の進展に伴い交通量も増加し、交通施設整備の努力にもかかわらず、交通混雑が引き起こされています。

このような状況のなかで、東京都では渋滞解消のため、「交差点すいすいプラン100」に引き続き、平成17年度から26年度までの計画で「第2次交差点すいすいプラン」を策定した。交通渋滞は、都民の日常生活、生活環境、産業経済活動に多大な影響を与え、一刻も早い解消が望まれており、このような事業に対しても国の支援策が必要。

#### 7. 生活道路について、人優先の歩行空間の整備事業に対する支援

本市内の主要生活道路は、歩道の整備が遅れている状況にあり、歩道整備のための財源の確保は重要な問題だが、現在の補助金制度では、小規模な歩道の確保事業は対象外である。

主要生活道路の歩道整備は、路線毎に計画しても地権者等との交渉のため、整備期間が長期に渡るため、一年毎の事業費自体は小額な事業も生じることから、小規模な歩道整備事業に対しても支援が必要。

現在の補助制度は、交付審査から交付決定、完了検査までの一連の作業に非常に多くの事務手続きが必要で、小規模な事業では補助金交付のための事務負担が過大となるため、小規模な事業に対する使い良い、支援制度が必要。

#### 8. 「みちづくり・まちづくりパートナー事業」の実施にあたり、市町村の負担軽減のための支援

平成11年度に東京都において新たに創設された「みちづくり・まちづくりパートナー事業」は、駅周辺・鉄道立体交差・公共施設への連絡道路を整備するため、各市町村のまちづくりに深く係わる都道の早期整備を図る制度だが、市町村の負担となる「工事・設計等に係る経費」について、市町村負担軽減への支援制度が必要。

#### 9. 生活道路の安全確保について（道路利用者のマナーの向上）

生活道路は、生活者が安心して利用できるように通過交通を抑制すべき道路であり、特に通学路については、児童の安全を確保するために時間帯規制がされている。しかし、現状は、通学路に指定され時間帯の規制がある道路においても、車の利用者が規制を守らず、児童生徒の通学中に規制されている道路に進入してくる車が見られる。

このような状況は、車利用者のマナーの向上のための指導(取り締まり)強化や、通学路に対しての管理(規制時間になっている時にバリケードを置く等)が必要であり、地域住民の協力が不可欠であるが、地域ボランティアだけに負担がかかり実施されにくい状況である。そこで、警察の取り締まり強化(マナーの向上のための指導、安全教育の充実等)や交通擁護員を増やすなど、時間帯規制を守らせるようにするための、交通擁護員に対する市の費用負担を軽減するための支援策が必要。

#### 1 0. 増加する道路の維持管理費に対する支援

道路整備が年々進むことにより、その維持管理費用は増大している。

維持管理に係る費用、特に維持管理のための舗装打ち替え等の費用に対する支援策が必要。現在の補助制度は、交付審査から交付決定、完了検査までの一連の作業に非常に多くの事務手続きが必要で、小規模な事業では補助金交付のための事務負担が過大となるため、小規模な事業に対する使い良い、支援制度が必要。

#### 1 1. 安全で安心な歩行者・自転車道路整備に対する支援

本市では、東京区部に通勤・通学する市民が多く、これらの多くの人が鉄道を利用しており、駅までの交通手段は徒歩又は自転車の利用が90%近くあり、駅まで行くための「安全で安心な歩行者・自転車専用道路」が必要。

駅前に通じる、都市計画道路については、計画的な整備が必要だが、用地買収等の事業費が莫大で整備は非常に困難な状況である。

そこで、都市計画道路の計画線について全幅の施工の前に、道路幅の一部について先行的に歩行者、自転車の専用道路を施工することは、駅に向かう人が安心して通れる道として整備効果が非常に大きいと考えるため、このような、新たな事業の実施についても国の支援制度の検討が必要。

#### 1 2. コミュニティーバス運行のための支援

本市では、自動車の利用を控え、環境への負荷を減少させるため、公共交通機関や自転車への利用転換に取り組んでいる。その一環として、公共交通空白地域の市民のためにコミュニティーバスを運行しており、多くの市民に利用されているが、運行は赤字であり、市民要望が多い「増便や、新たなルートの新設」等はなかなか図れない状況であるため、このような事業の運営費についても国の支援制度が必要。

以上

# 西東京市交通計画策定基礎調査

報 告 書

平成 17 年 2 月

西 東 京 市

(6) PT調査による交通特性の整理

①発生集中交通量

西東京市における平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査(\*)によると、平成10年の総発生交通量は343,752トリップ/日(\*\*)、総集中交通量は342,522トリップ/日となっている。

交通手段別分担率を発生交通量で見ると、全目的では自転車(26.0%)、徒歩(24.9%)、鉄道(24.0%)が同程度に利用されており、次いで自動車(19.4%)の利用の順となっている。また、鉄道は通勤目的で利用が高く、58.7%となっており、自動車は業務目的で利用が高くなっている。(自宅-業務:43.5%、勤務-業務:75.1%)

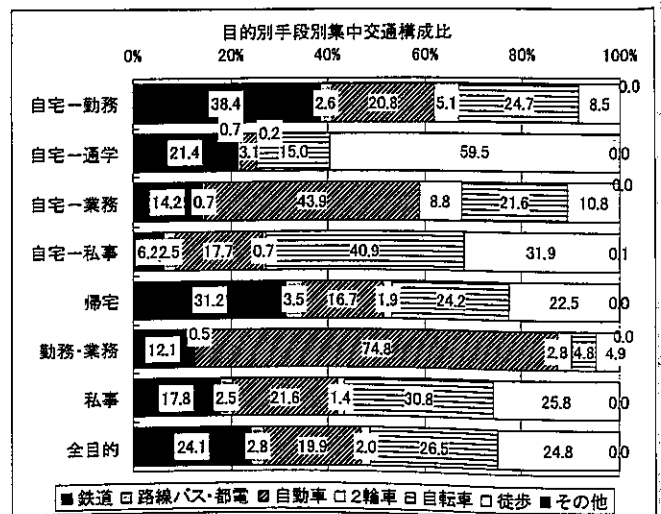
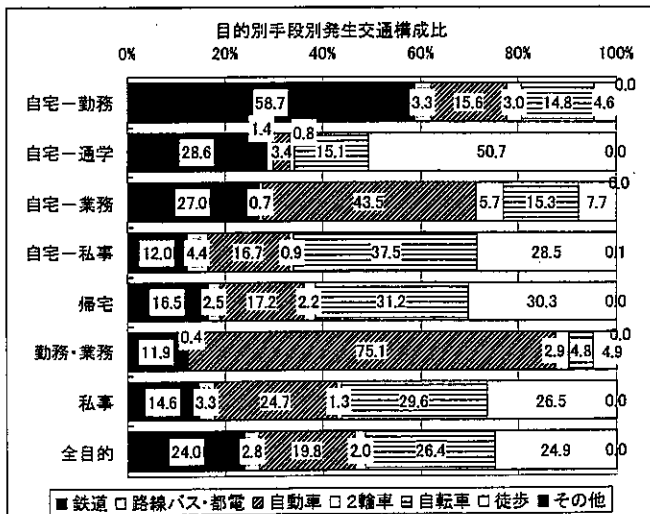
目的別の交通量では、発生・集中とも帰宅を除いては、自宅-私事がそれぞれ20.4%、19.2%と最も多くなっている。通勤を除く各目的は発生・集中の各交通量に対する構成比が同程度となっているが、自宅-通勤が、発生では17.6%となっているのに対し、集中では9.4%となっている。このことからこの地域から働きに出る人が働きに来る人よりもかなり多いことが分かる。

\* 東京都市圏パーソントリップ調査とは：参考資料1参照

\*\* トリップとは：人がある目的をもってある地点から有る地点へ移動することをトリップという。たとえば、自宅から勤務先へ行くのに、幾つかの交通手段を乗り換えても、「通勤先へ」という1トリップとしてとらえる。

■西東京市における目的別手段別発生・集中交通量

発生交通量	集中交通量										上段:トリップ数 中段:手段別交通量 下段:目的別交通量							
	鉄道	路線バス・都電	自動車	自転車	自転車	徒歩	その他	合計	鉄道	路線バス・都電	自動車	自転車	徒歩	その他	合計			
自宅-勤務	35,546	2,004	112	9,319	1,811	8,937	2,782	0	60,511	12,317	823	0	6,678	1,630	7,915	2,712	0	32,065
	58.7%	3.3%	0.2%	15.4%	3.0%	14.8%	4.6%	0.0%	100.0%	38.4%	2.6%	0.0%	20.8%	5.1%	24.7%	8.5%	0.0%	100.0%
	43.1%	20.5%	9.3%	14.0%	25.7%	9.8%	3.3%	0.0%	17.6%	14.9%	8.7%	0.0%	10.0%	23.7%	8.7%	3.2%	0.0%	100.0%
自宅-通学	8,041	389	0	957	228	4,233	14,267	0	28,115	5,083	167	0	742	38	3,569	14,120	0	23,731
	28.6%	1.4%	0.0%	3.4%	0.8%	15.1%	50.7%	0.0%	100.0%	21.4%	0.7%	0.0%	3.1%	0.2%	15.0%	59.5%	0.0%	100.0%
	9.7%	4.0%	0.0%	1.4%	3.2%	4.7%	16.7%	0.0%	8.2%	6.2%	1.8%	0.0%	1.1%	0.6%	3.9%	16.6%	0.0%	100.0%
自宅-業務	3,252	87	0	5,238	681	1,842	931	0	12,031	1,197	62	0	3,703	738	1,918	914	0	8,559
	27.0%	0.7%	0.0%	43.5%	5.7%	15.3%	7.7%	0.0%	100.0%	14.2%	0.7%	0.0%	43.9%	8.8%	21.5%	10.8%	0.0%	100.0%
	3.9%	0.9%	0.0%	7.8%	9.7%	2.9%	1.1%	0.0%	3.5%	1.5%	0.7%	0.0%	5.6%	10.7%	2.0%	1.1%	0.0%	100.0%
自宅-私事	8,423	3,057	237	11,462	622	26,270	19,970	36	70,067	4,062	1,663	284	11,381	468	26,918	21,007	36	65,833
	12.0%	4.4%	0.3%	16.3%	0.9%	37.5%	28.5%	0.1%	100.0%	6.2%	2.5%	0.4%	17.3%	0.7%	40.9%	31.9%	0.1%	100.0%
	10.2%	31.3%	19.7%	17.1%	8.8%	28.9%	23.4%	50.0%	20.4%	4.9%	17.6%	18.3%	17.1%	6.8%	29.7%	24.7%	50.0%	100.0%
帰宅	21,402	3,224	654	21,738	2,896	40,553	39,372	36	129,775	62,875	5,955	1,162	27,034	3,180	40,909	38,163	36	109,233
	16.5%	2.5%	0.4%	16.8%	2.2%	31.2%	30.3%	0.0%	100.0%	31.2%	3.5%	0.7%	16.0%	1.9%	24.2%	22.6%	0.0%	100.0%
	29.9%	33.1%	46.1%	32.6%	41.1%	44.6%	46.1%	50.0%	37.3%	64.2%	62.5%	74.8%	40.6%	46.3%	45.1%	44.9%	50.0%	100.0%
勤務-業務	1,808	82	0	11,450	445	738	744	0	15,247	1,763	78	0	10,896	414	705	710	0	14,893
	11.9%	0.4%	0.0%	75.1%	2.9%	4.8%	4.9%	0.0%	100.0%	12.1%	0.5%	0.0%	74.8%	2.8%	4.8%	4.9%	0.0%	100.0%
	2.2%	0.6%	0.0%	17.1%	6.3%	0.8%	0.9%	0.0%	4.4%	2.1%	0.6%	0.0%	16.4%	6.0%	0.8%	0.8%	0.0%	100.0%
私事	4,078	929	298	6,625	361	8,300	7,415	0	28,066	5,092	725	107	6,078	405	8,917	7,372	0	18,002
	14.6%	3.3%	1.1%	23.7%	1.3%	29.6%	26.5%	0.0%	100.0%	17.8%	2.5%	0.4%	21.3%	1.4%	30.8%	25.8%	0.0%	100.0%
	4.9%	9.5%	24.8%	9.9%	5.1%	9.1%	8.7%	0.0%	8.1%	6.2%	7.7%	6.9%	9.1%	5.9%	9.7%	8.7%	0.0%	100.0%
計	82,550	9,752	1,201	66,779	7,044	90,873	85,481	72	343,752	82,389	9,473	1,553	66,512	6,873	90,652	84,998	72	342,522
	24.0%	2.8%	0.3%	19.4%	2.0%	26.4%	24.5%	0.0%	100.0%	24.1%	2.8%	0.5%	19.4%	2.0%	26.5%	24.8%	0.0%	100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

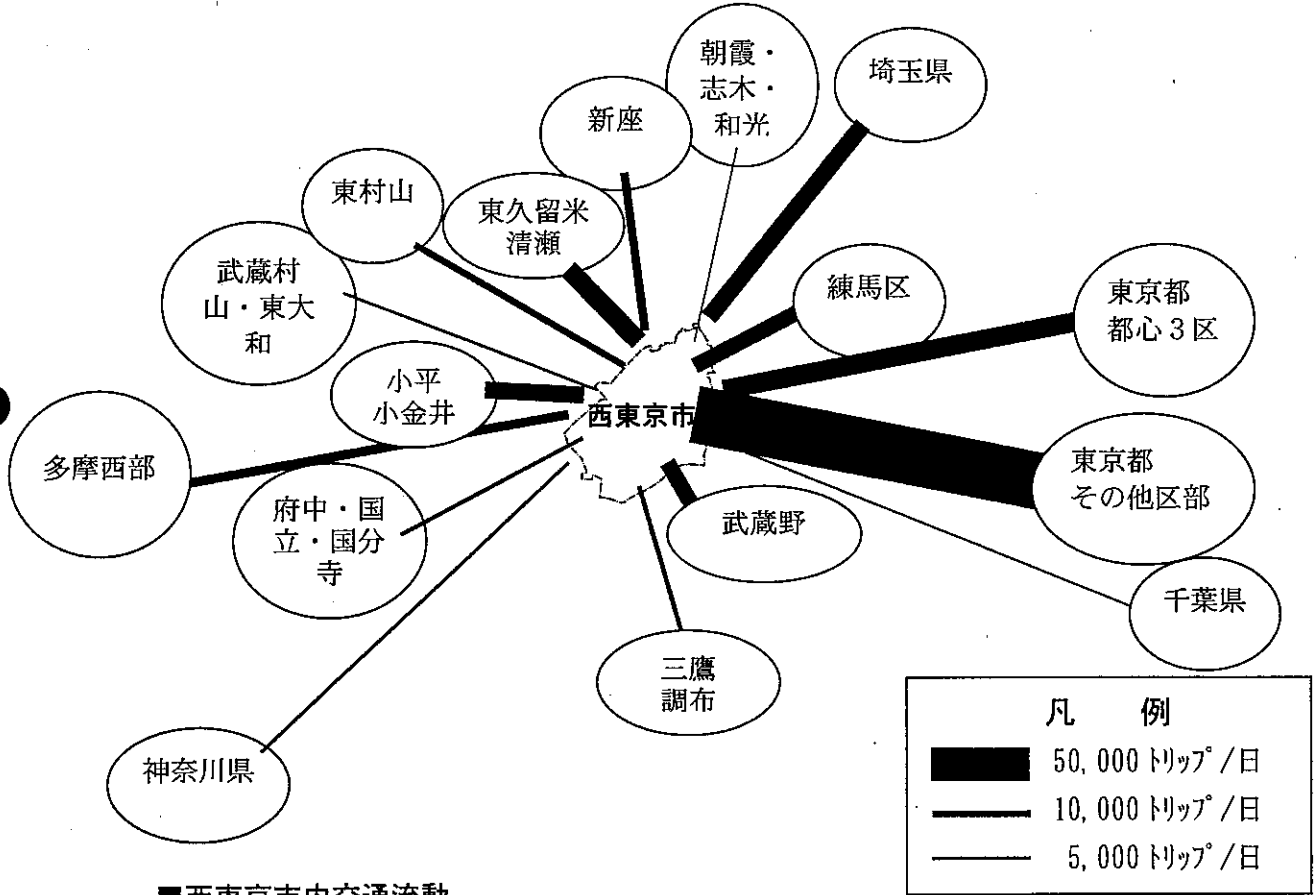


②地域間交通流動

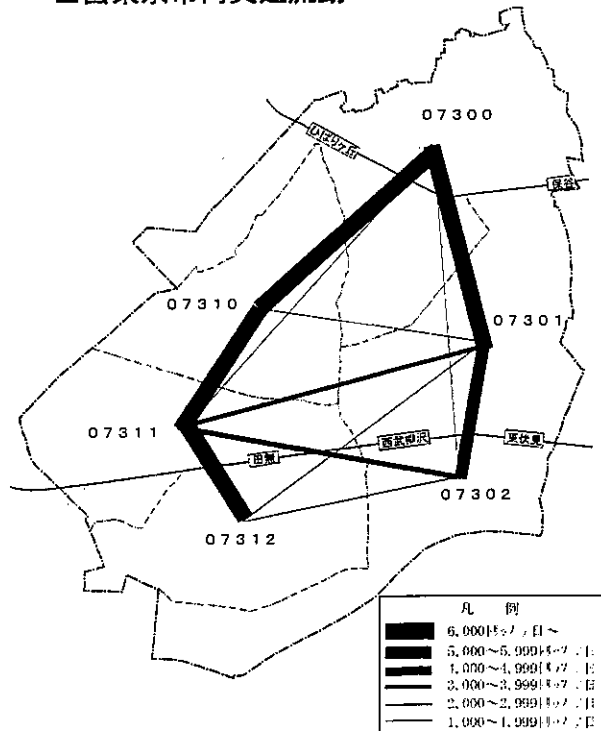
西東京市と市外の他都市との地域間交通流動の状況は、隣接する練馬区及び都心3区、その他の区部など区部との交通流動が多くなっており、西東京市周辺では隣接する武蔵野市、小平・小金井市、東久留米・清瀬市との交通流動が多い。

また、市内間での交通流動の状況は、隣接する南北地区間の交通流動が多くなっている。

■西東京市と市外の他都市との地域間交通流動



■西東京市内交通流動



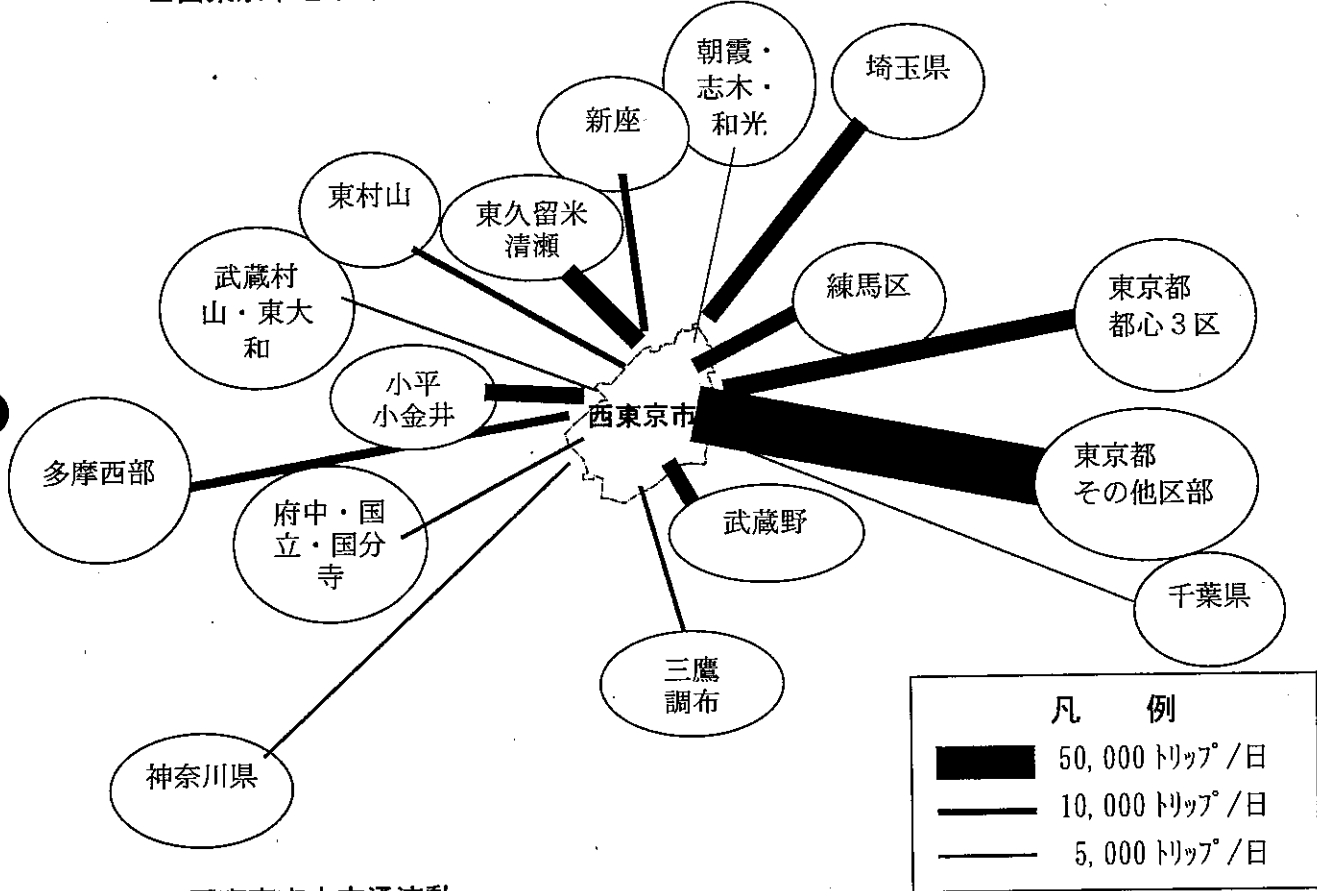


## ②地域間交通流動

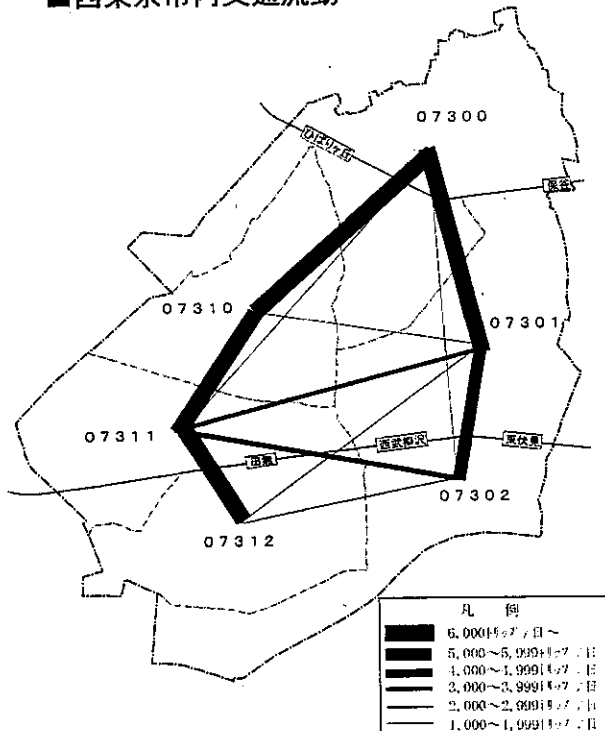
西東京市と市外のお都市との地域間交通流動の状況は、隣接する練馬区及び都心3区、その他の区部など区部との交通流動が多くなっており、西東京市周辺では隣接する武蔵野市、小平・小金井市、東久留米・清瀬市との交通流動が多い。

また、市内間での交通流動の状況は、隣接する南北地区間の交通流動が多くなっている。

### ■西東京市と市外のお都市との地域間交通流動



### ■西東京市内交通流動

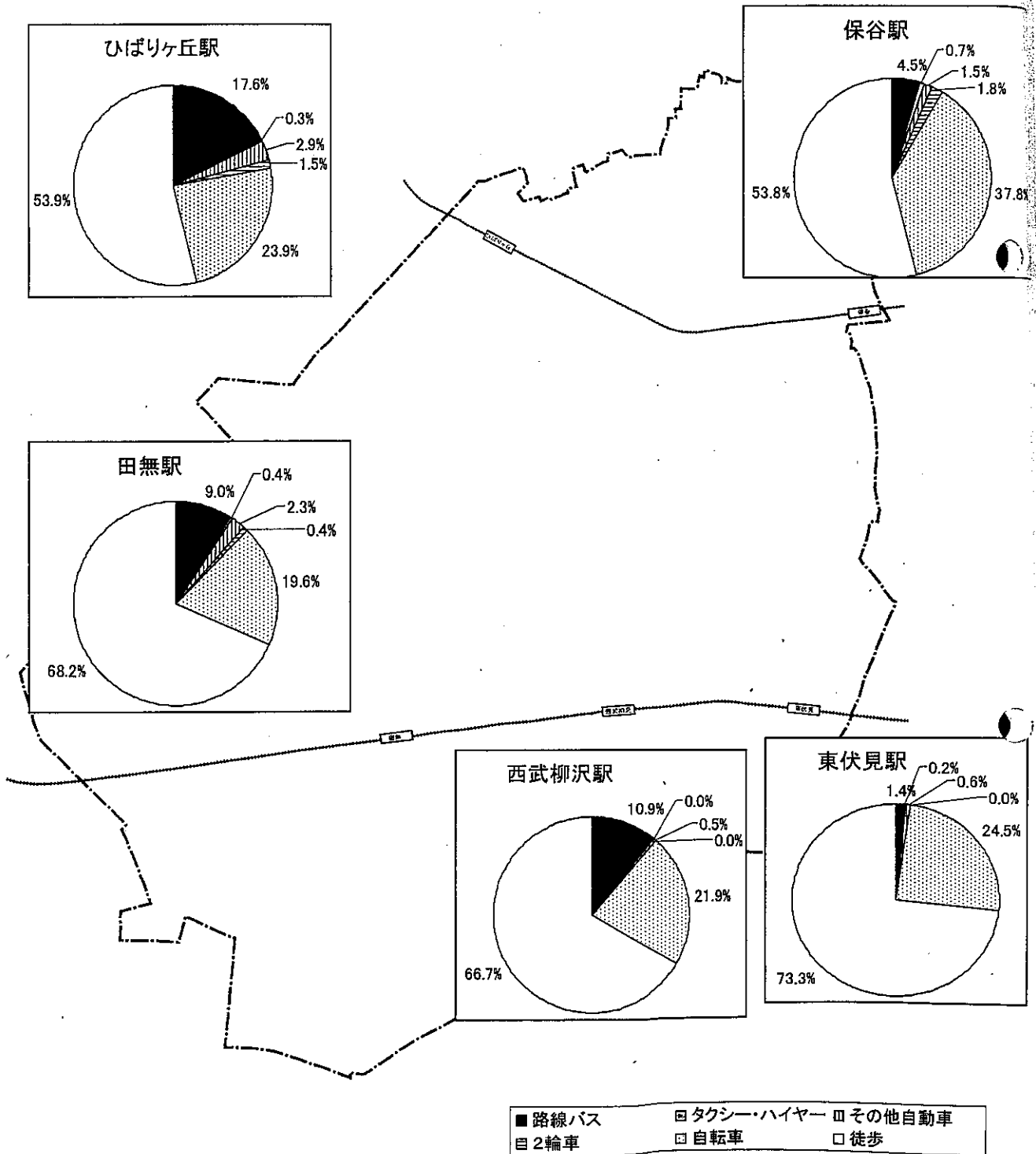


### ③鉄道端末交通手段

#### a. 鉄道駅における端末交通手段分担

各駅の端末交通手段をみると、どの駅も徒歩の割合が50%となっている。バスターミナルをもつひばりヶ丘駅はバス利用率が17.6%と他の駅よりも高くなっているが、バスターミナルをもつ保谷駅では4.5%と利用率が低くなっている一方、自転車の利用率が37.8%と他の駅よりも高い。

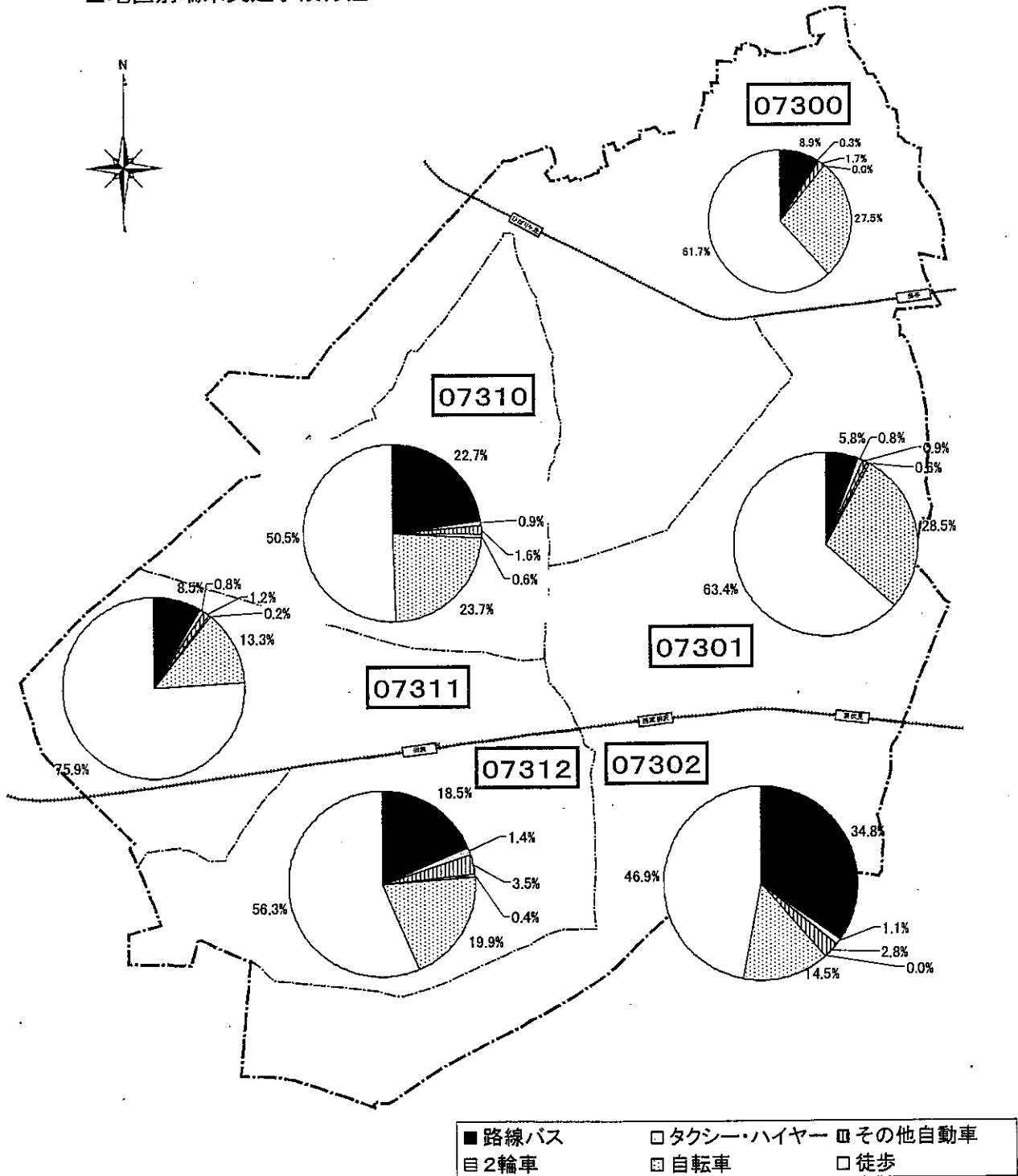
#### ■鉄道端末交通手段



b. 市内地区別端末交通手段分担

市内6ゾーンの内、市南東部のゾーン07302を除く5ゾーンにおいては、徒歩による駅へのアクセスが50%以上となっている。ゾーン07302においては、JR三鷹駅・吉祥寺駅を結ぶバス路線が運行されていることもあり、バス利用率が34.8%と他の地区よりも高い。

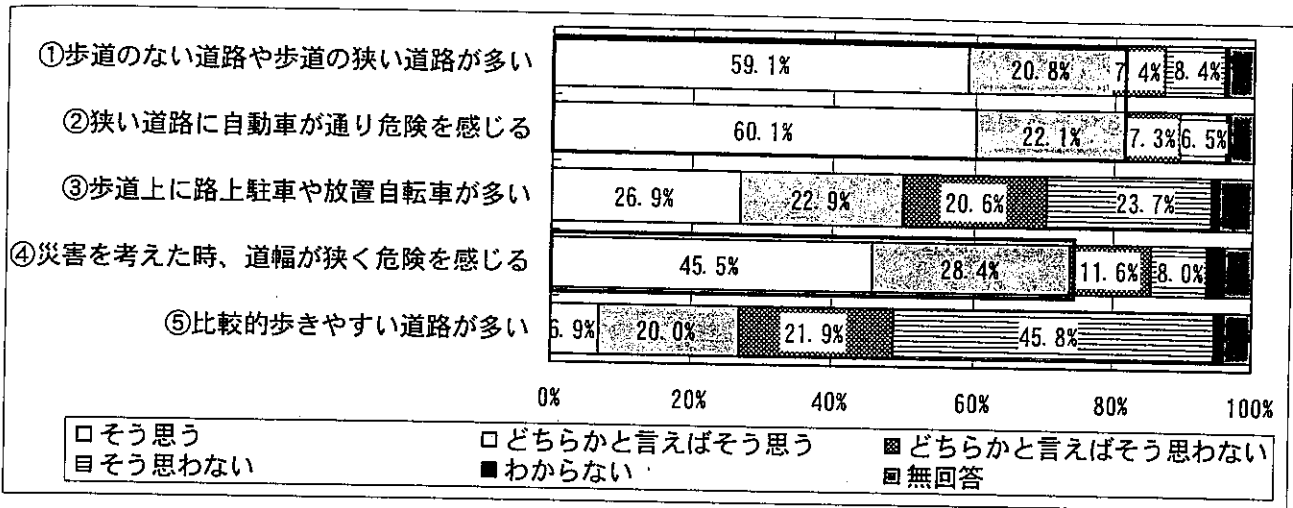
■地区別端末交通手段分担



2) 自宅周辺の生活環境について

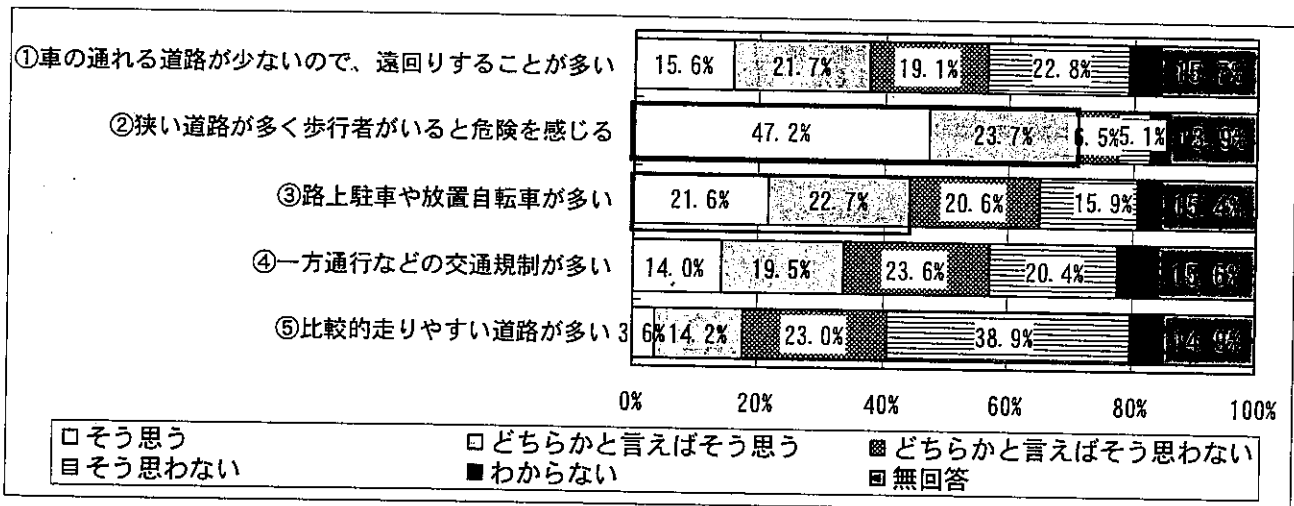
①自宅周辺の道路を歩くときのことについて

- ・歩道幅員の狭さや、通過交通進入による歩行環境の改善などについて約8割と高い。
- ・また、道幅が狭さによる災害時の不安についても7割超と高い。



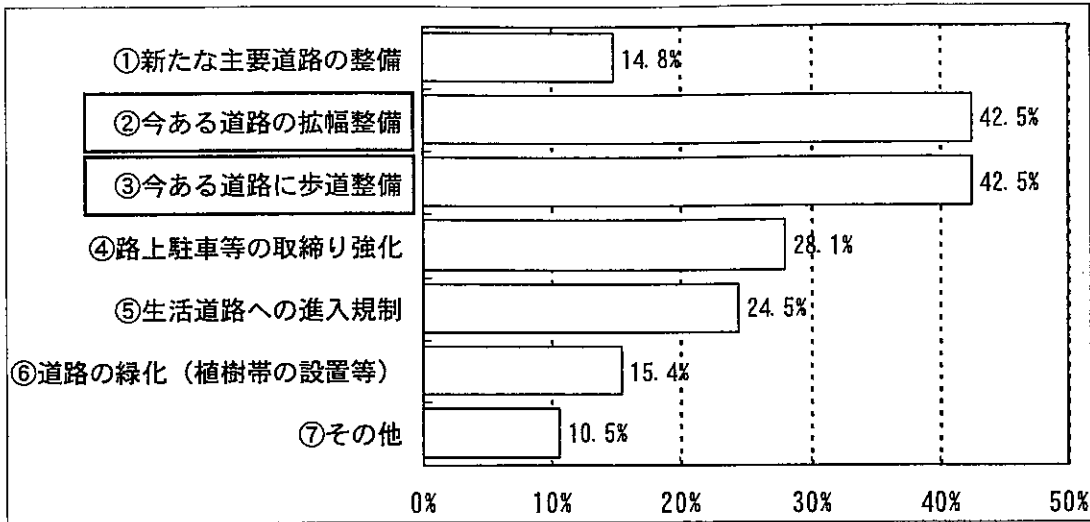
②自宅周辺の道路を自動車で利用しているときのことについて

- ・歩行環境と同様に、自動車利用者も道路幅員の狭さにより危険を感じている方が7割と高い。
- ・路上駐車や放置自転車の多さが4割超、交通規制の多さが3割超となっている。



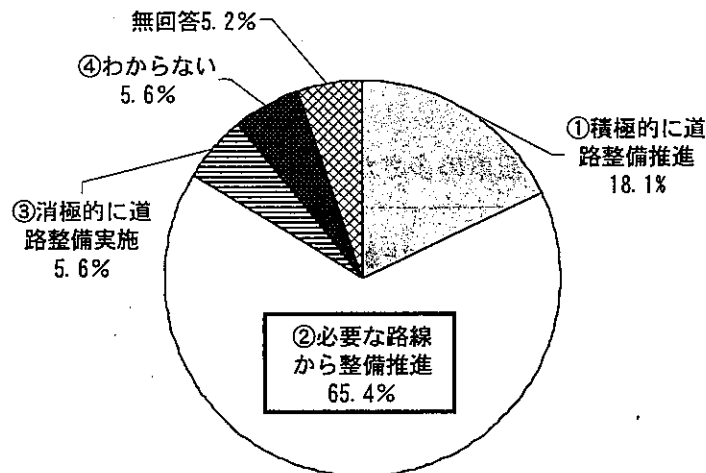
③ 自宅周辺の道路改善要望について

・既存道路の拡幅や歩道整備について約4割と高く、次いで路上駐車等の取締り強化や生活道路への進入規制となっている。



④ 都市計画道路の整備の進め方

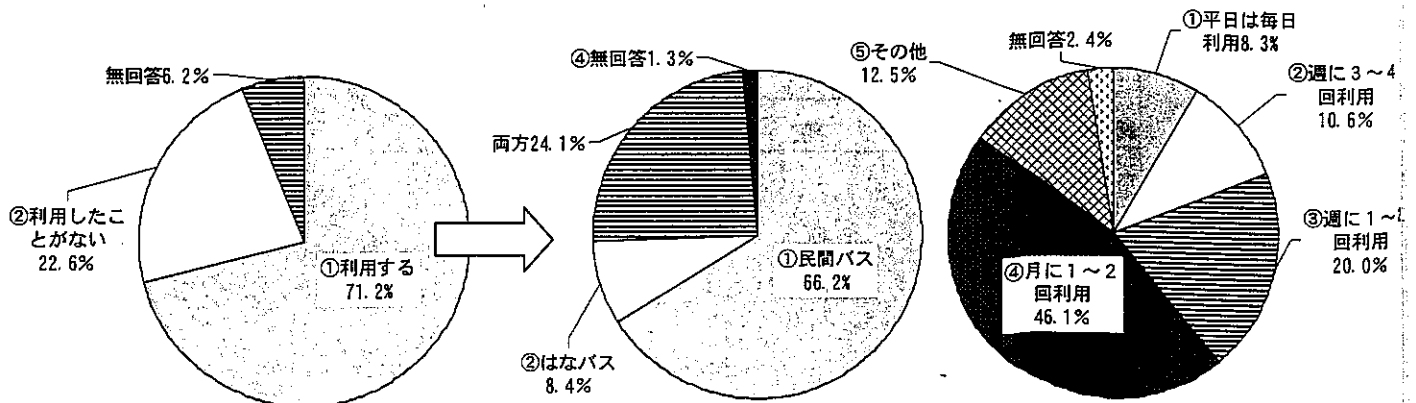
・「道路整備の必要性を検討し、必要な路線から整備を推進すべきである」という方が65%と顕著に高い。



4) バス交通に関する利用環境について

① バス利用状況とその車両と利用頻度（「利用する」と回答した方）

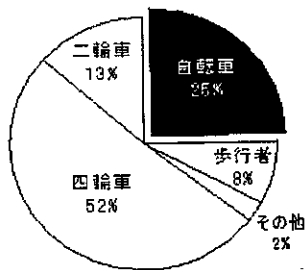
・バス利用状況は約7割が普段で利用しており、その多くが民間バスとなっているが、はなバスは両方（民間バス、はなバス）を合わせると、バス利用者のうち約3割が利用している。バスの利用頻度は月に1～2回利用が高く、通勤・通学など毎日利用は8.3%となっている。



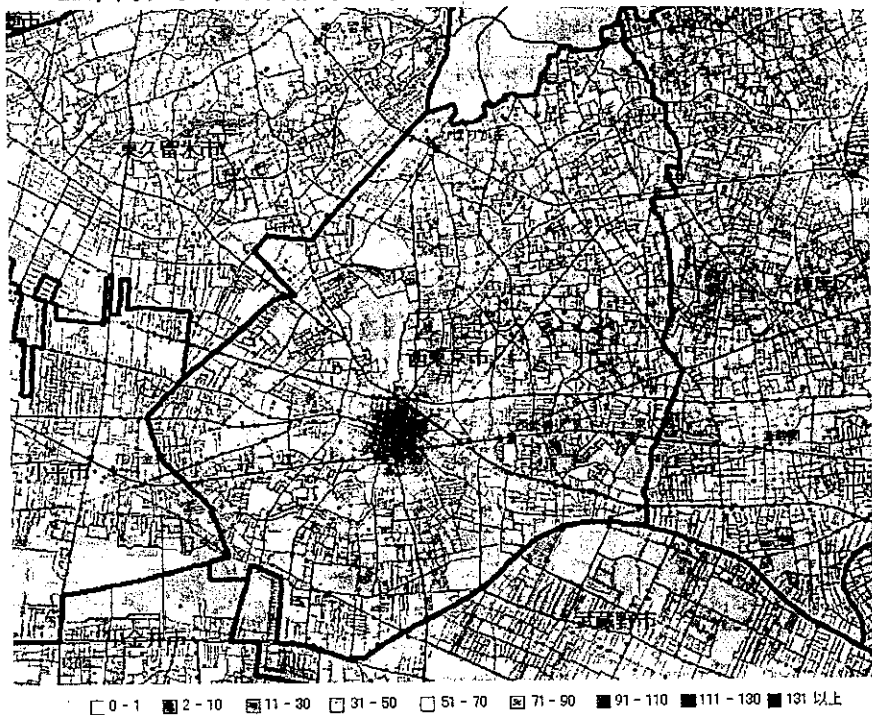
### ■自転車の事故発生状況

西東京市の自転車事故	
発生件数	540件 (都内第20位)
死者	2人
重傷者	6人
軽傷者	491人

### ■当事者別事故発生状況



### ■市内における自転車の事故の1km<sup>2</sup>あたり発生件数



資料：警視庁ホームページ 交通事故マップ

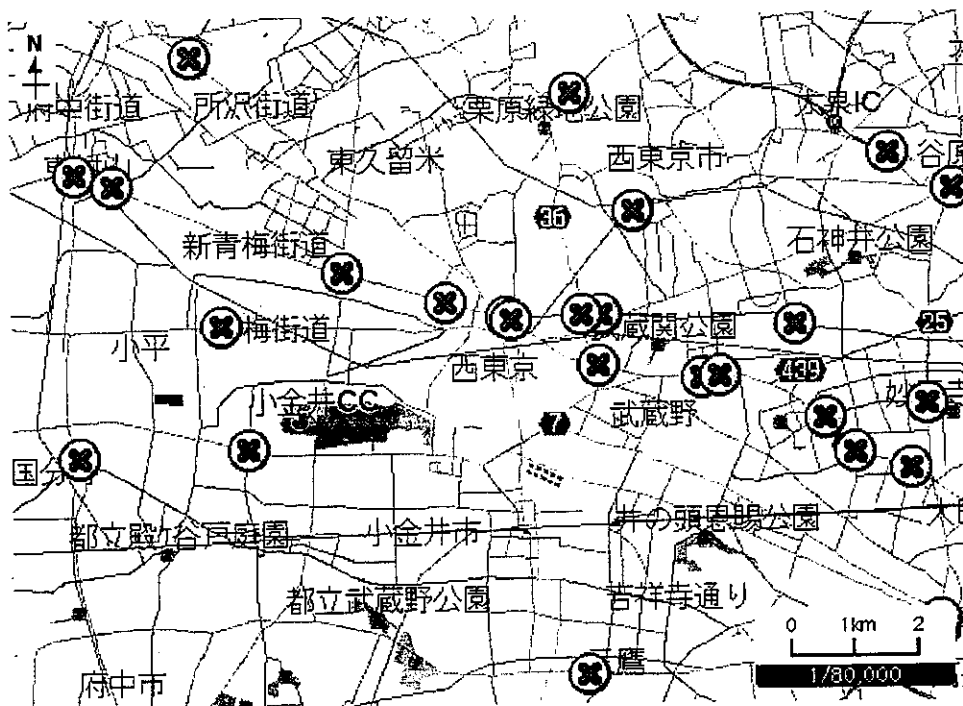
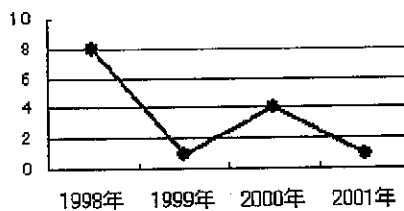
■警視庁と国土交通省で作成しているホームページ「交通安全マップ」で公表している西東京市内における事故多発地点

### 東京都西東京市内の概況

#### 1万人あたり死亡者数全国順位 (高速道路を除く)

2001年	：	2257位
2000年	：	——位
1999年	：	——位

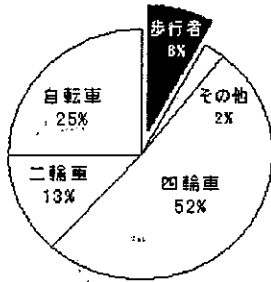
#### 交通事故死亡者数(高速道路除く)



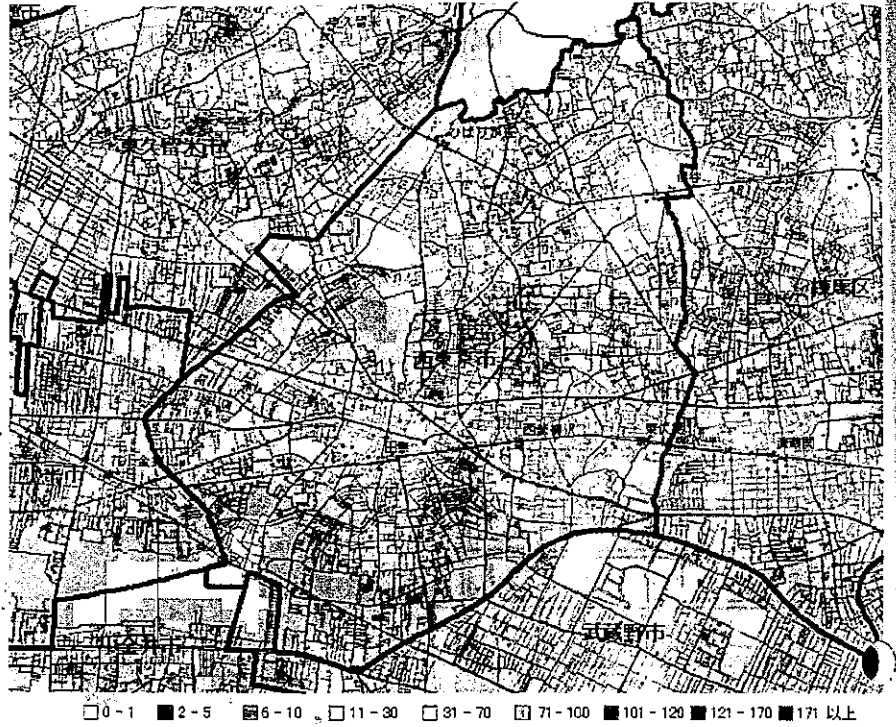
■歩行者の事故発生状況

西東京市の歩行者事故	
発生件数	174件 (都内第25位)
死者	1人
重傷者	4人
軽傷者	169人

■当事者別事故発生状況



■市内における歩行者事故の1km<sup>2</sup>あたり発生件数

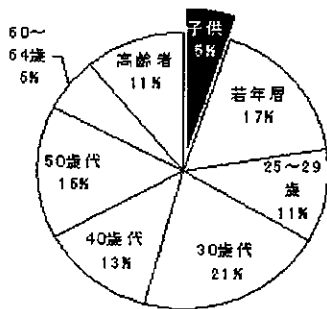


資料：警視庁ホームページ 交通事故マップ

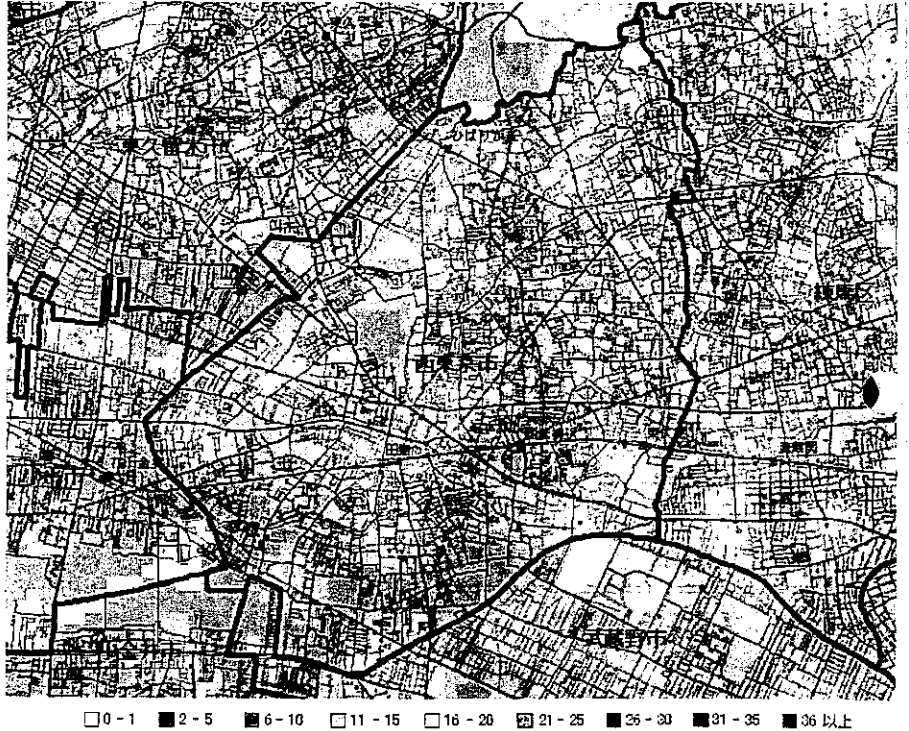
■子供の事故発生状況

西東京市の子供の事故	
発生件数	112件 (都内第14位)
死者	0人
重傷者	4人
軽傷者	126人

■年齢層別事故発生状況



■市内における子供の事故の1km<sup>2</sup>あたり発生件数



資料：警視庁ホームページ 交通事故マップ