

# 第3次武蔵野市市民交通計画

平成23年3月

武 蔵 野 市



# 目 次

## I 序論

1 計画改定の背景及び趣旨	3
2 計画の目的	3
3 計画の位置付け	4
4 計画の検討体制	4
5 計画の期間	4

II 武蔵野市における交通をとりまく現状	5
----------------------	---

## III 基本理念・基本方針

1 計画の基本理念	13
2 計画の基本方針	14

## IV 基本計画

1 歩行環境の整備	17
2 交通結節点	23
3 自転車交通	26
4 鉄道・バス・タクシー交通	28
5 ムーバス	31
6 福祉交通	33
7 自動車交通	34
8 道路の整備	37
9 交通安全計画	39

V 計画の推進・検討体制	49
--------------	----

## VI 参考資料

1 市民交通計画等分科会の委員・開催概要	50
2 市民交通計画推進委員会の委員・開催概要	51
3 武蔵野市交通安全対策会議の委員・開催概要	52
4 第8次交通安全計画及び第3次市民交通計画の項目対照表	53
5 用語集	55



# I 序論

---

## 1. 計画改定の背景及び趣旨

武蔵野市の「第三期基本構想・長期計画」（平成5～16年度）では「ハイモビリティ都市の構築」をめざし、モビリティ（交通による移動性）の確保は、福祉の観点からもコミュニティ保全の観点からも重要な課題であり、「TWCC（Total Welfare Configured City）」の理念に照らして体系的に交通対策を展開する、としていました。

これを受けて平成7年2月に、「武蔵野市市民交通システム検討委員会報告書」（平成4年8月）の内容も踏まえる形で、交通行政の総合的・体系的な推進のため、平成7～10年度を計画期間とする「武蔵野市市民交通計画」（以下「本計画」という）を策定しました。本計画は、平成10年に若干の見直し作業を経て、計画期間を平成7～14年度として更新されました。さらに、市の長期計画が「第三期長期計画」の「第二次調整計画」（平成13～18年度）から「第四期基本構想・長期計画」（平成17～26年度）へと移行したことや、交通バリアフリー法（通称、平成12年）の制定に基づく「武蔵野市交通バリアフリー基本構想」の策定（平成15年3月）などの環境の変化を踏まえて、平成16年3月に「第2次武蔵野市市民交通計画」を策定しました。

その後、「第四期長期計画・調整計画」や、武蔵野市の公共交通に関する総合計画である「武蔵野市地域公共交通総合連携計画」（平成21年度）が策定され、平成22年度には「武蔵野市都市計画マスタープラン」、「武蔵野市バリアフリー基本構想」、「武蔵野市自転車等総合計画」の改定が予定されています。

また、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、武蔵野市の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、5年ごとに第8次までの「武蔵野市交通安全計画」を策定しました。今回、第9次交通安全計画の策定にあたり、この第3次市民交通計画に統合し、総合化と効率化を図ることとします。

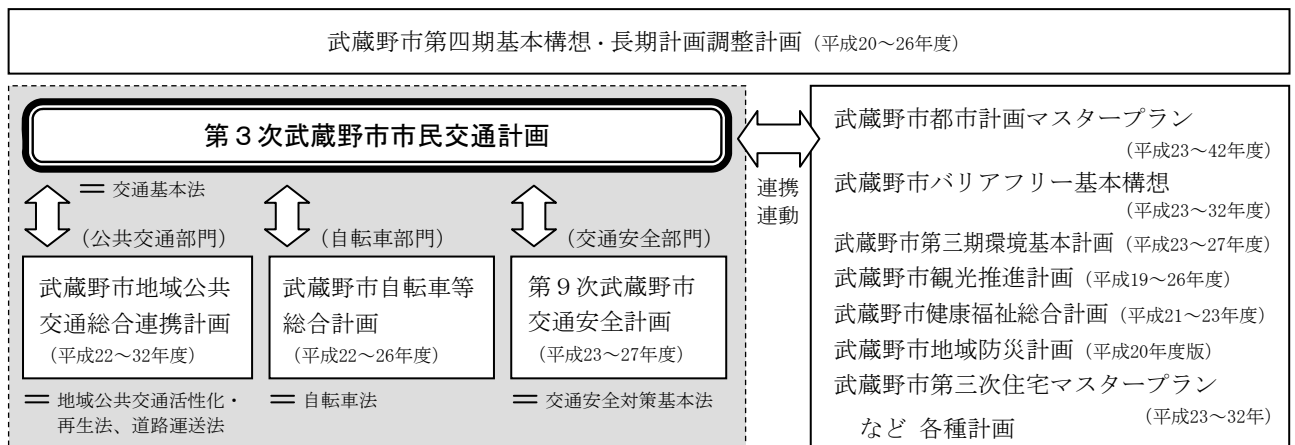
本計画の改定では、これらの関連諸計画と連携を図りながら、今後制定が国において予定されている交通基本法の制度理念を念頭に見直しを行いました。

## 2. 計画の目的

本計画は、「市民の視点に立った、高齢者や障害者をはじめ市民誰もが利用しやすい交通体系」の実現を図るべく、歩きやすく安全で快適な道路の整備、自転車や自動車の適正な利用、公共交通の利便性の向上など、市民の移動手段としての交通の体系について、付随する施設・設備などの整備や市民との協働などを視野に入れて、ソフトおよびハードの両面から指針及び施策体系を示すことを目的とします。

### 3. 計画の位置付け

本計画は、「武蔵野市第四期長期計画・調整計画」を上位計画とし、「地域公共交通総合連携計画」と「第9次武蔵野市交通安全計画」及び「自転車等総合計画」を部門計画として位置付け、「都市計画マスタープラン」「バリアフリー基本構想」及び「住宅マスタープラン」などの関連諸計画との整合を図りつつ、それらと連携・連動するものとします。また、今後制定が予定されている交通基本法とその関連施策を念頭に置いています。



### 4. 計画の検討体制

市民や交通事業者等との協働の観点などから、市民、公共交通事業者、関係機関、学識経験者等で構成されている武蔵野市地域公共交通活性化協議会に、商業者、鉄道事業者を加えた市民交通計画等分科会を設置し、計画案を検討し作成しました。

また、庁内組織である市民交通計画推進委員会と相互に連携を図りながら、本計画の改定を進めました。

### 5. 計画の期間

本計画の計画期間は、他の関係諸計画と合わせて平成23(2011)年度から平成32(2020)年度までの10年としますが、交通安全対策基本法に基づく「IV-9 交通安全計画」については、5年ごとに改定を行い、他の項目についても、必要に応じて見直しを行うものとします。

## Ⅱ 武蔵野市における交通をとりまく現状

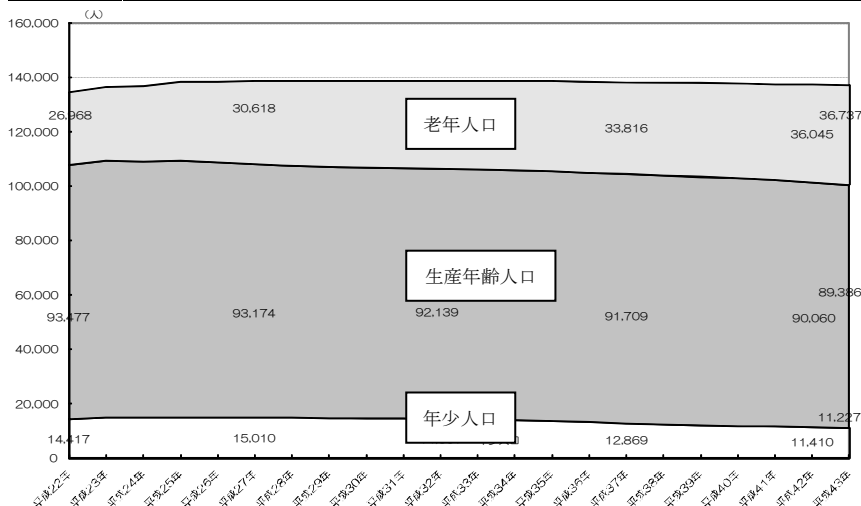
### 1. 人口・高齢化の動向

#### (1) 人口構成と推移（平成22/2010年1月現在の住民基本台帳）

- ・人口：134,862人（男65,093人、女69,769人）
- ・世帯数：70,403世帯（1世帯当たり約1.9人）
- ・高齢者数：26,968人、高齢化率：20.0%

#### (2) 人口推移と将来人口(推計)

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年
人口	132,515	133,990	134,123	134,290	135,127	134,862	138,802	138,966	138,394	137,515
高齢者数	24,212	24,776	25,380	25,983	26,898	26,968	30,618	32,470	33,816	36,045
高齢化率	18.3%	18.5%	18.9%	19.3%	19.9%	20.0%	22.1%	23.4%	24.4%	26.2%



資料) 武蔵野市の将来人口推計（平成22年度～平成42年度）

### 2. 交通環境

#### (1) 鉄道

市の南部にはJR中央線が東西に横断しており、市内には吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の3駅がある。また、吉祥寺駅には京王井の頭線が、武蔵境駅には西武多摩川線が乗り入れている。

#### (2) バス交通

市内には、各鉄道駅を拠点として、関東バス、小田急バス、京王バス、西武バスが運行している。また、市内の交通空白・不便地域の解消や移動制約者支援を目的としてコミュニティバス「ムーバス」が7路線・9ルート運行している。

### (3) 福祉交通

- ・公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者の外出を支援するための福祉交通サービス「レモンキャブ」
- ・民間の福祉タクシー事業者に市が支援しているリフトタクシー「つながり」

## 3. 交通行動

### (1) 市民の日常生活における外出行動（バス交通に関する市民アンケート調査結果）

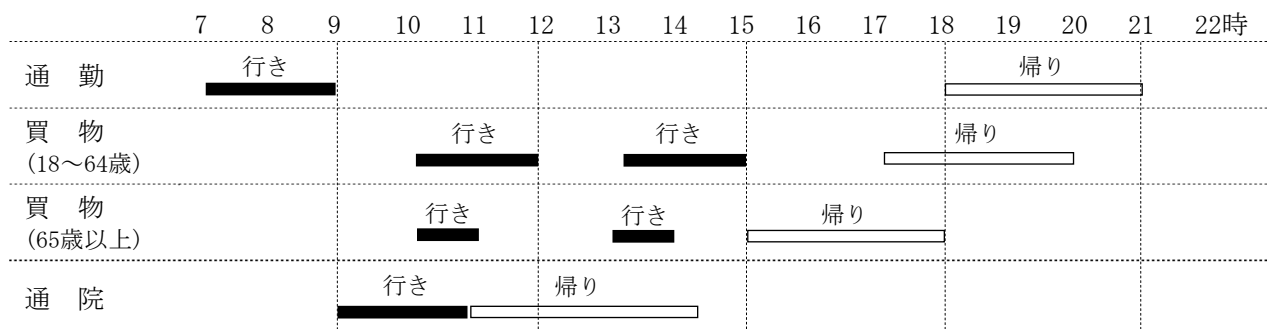
※バス交通に関する市民アンケート調査の実施概要

- ・対象者：18～65歳の市民(1,000人)と65歳以上の市民(500人)を住民基本台帳から無作為に抽出。
- ・日時：平成20(2008)年12月17日(水) 配布数：1,500票 回収数：594票 (39.6%)

#### □1. 武蔵野市民の生活の拠点 —— 鉄道駅・駅周辺（吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅）

- ・通勤手段は、約67%が鉄道を利用している。
- ・買物の行先は、約77%が鉄道駅周辺である(高齢者は自宅の近くも多い)。
- ・通院の行先は、約24%が駅周辺以外の市内(日赤病院等)、約21%が三鷹駅周辺である。

#### □2. 出かける時間帯（比較的多い時間帯）



#### □3. 65歳未満の市民は、約55%が自転車によく乗っている

高齢者は、4割以上が自転車に乗っていない

- ・65歳未満の女性は、約6割が自転車によく乗っている。
- ・高齢者の女性は「乗っていない」が約56%、男性は「よく乗る」が約47%と多い。

#### □4. 70歳以上の約6割がシルバーパスを保有している

- ・男性は「持っていない」が約75%と多い。

※武蔵野市のシルバーパス発行枚数：8,992枚（平成18年10月～平成19年9月）

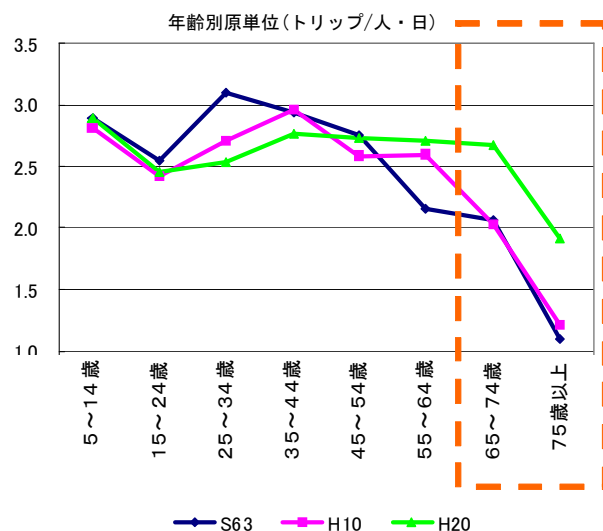
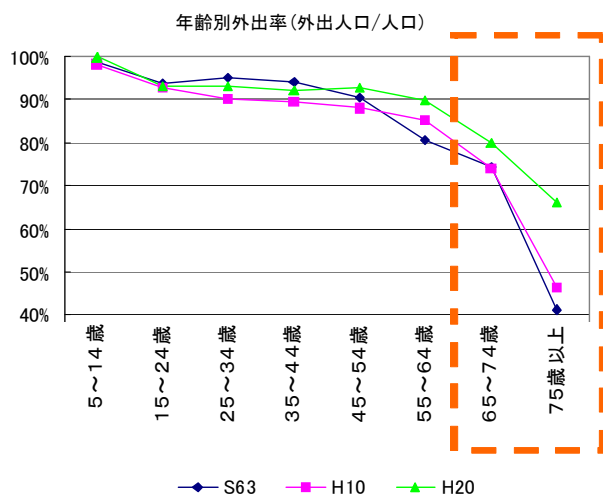
※70歳以上人口(19,500人)に占める割合：約46%



## (2) 市民の外出行動 (東京都市圏パーソントリップ調査結果/武蔵野市民の年齢別トリップ数)

### □1. 市民の外出率とトリップ数の推移

- ・高齢者の外出率と1人当たりのトリップ数は、65歳未満に比べて少ない傾向にある。経年変化をみると、昭和63年及び平成10年に比べると、平成20年は高齢者の外出率とトリップ数が増えてきている。

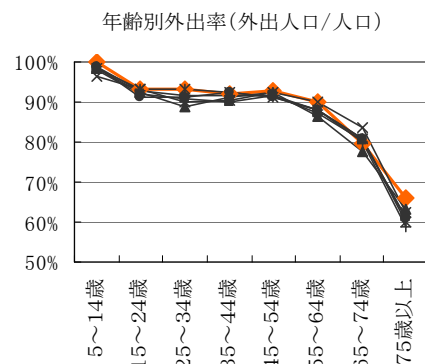


### □2. 外出率とトリップ数の近隣自治体との比較

- ・武蔵野市民の外出率は88.9%、トリップ数は2.61であり、近隣自治体の中で最も高い。
- ・特に、75歳以上の高齢者と子どもの外出率・トリップ数が近隣自治体や東京都全体に比べて高い傾向にある。

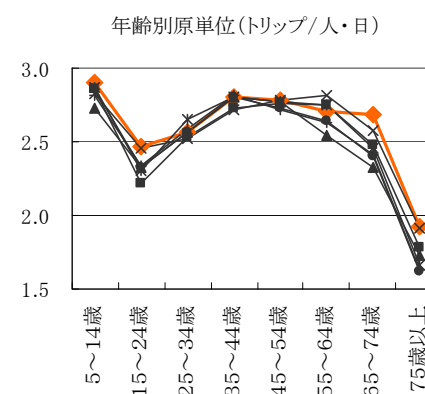
年齢別外出率 (外出人口/人口)

	武蔵野市	三鷹市	西東京市	小金井市	杉並区	練馬区	東京都
5~14歳	100.0%	98.1%	98.5%	96.4%	98.4%	98.6%	98.7%
15~24歳	93.3%	91.9%	92.4%	93.2%	93.3%	91.1%	92.6%
25~34歳	93.3%	90.7%	89.0%	90.0%	93.1%	91.3%	91.5%
35~44歳	92.1%	90.2%	91.1%	90.3%	92.2%	92.3%	91.8%
45~54歳	92.8%	91.6%	92.6%	92.5%	91.3%	91.2%	91.5%
55~64歳	89.8%	87.1%	86.4%	90.0%	88.1%	88.2%	88.0%
65~74歳	79.8%	80.5%	77.7%	83.6%	81.0%	80.6%	80.0%
75歳以上	65.8%	61.3%	63.2%	62.4%	60.1%	60.8%	58.8%
合計	88.9%	87.3%	87.0%	88.0%	87.9%	87.8%	87.5%



年齢別原単位 (トリップ/人・日)

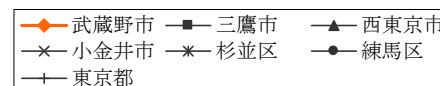
	武蔵野市	三鷹市	西東京市	小金井市	杉並区	練馬区	東京都
5~14歳	2.90	2.86	2.73	2.82	2.86	2.86	2.82
15~24歳	2.47	2.22	2.33	2.46	2.31	2.32	2.34
25~34歳	2.56	2.53	2.57	2.52	2.65	2.56	2.59
35~44歳	2.81	2.73	2.80	2.71	2.80	2.81	2.82
45~54歳	2.78	2.76	2.77	2.78	2.77	2.73	2.72
55~64歳	2.71	2.75	2.55	2.81	2.75	2.64	2.63
65~74歳	2.68	2.48	2.33	2.58	2.46	2.40	2.42
75歳以上	1.92	1.78	1.73	1.91	1.66	1.62	1.63
合計	2.61	2.55	2.52	2.59	2.56	2.54	2.54



※トリップ数：ある目的による出発地から目的地までの移動の回数。

※外出率：人口に占める外出人口の割合。

※原単位：1日の1人当たりのトリップ数。



### (3) 鉄道駅への交通手段

#### □1. 鉄道駅(駅周辺)への交通手段 (バス交通に関する市民アンケート調査結果)

- ・ 近距離(駅から約500m)は徒歩、中距離(約500m～約1km)は徒歩と自転車、遠距離(約1km以上)はバスと徒歩と自転車が多い。

#### □2. 路線バスの利用範囲 —— 市外が約7割、駅から1km以上が98%

(路線バス利用者アンケート調査結果)

- ・ 駅起点の路線バスの乗降バス停は、市外が約70%、駅から1km以上が98%を占めている。

#### □3. 自転車の利用範囲 —— 駅から500m～2kmの範囲内が多い

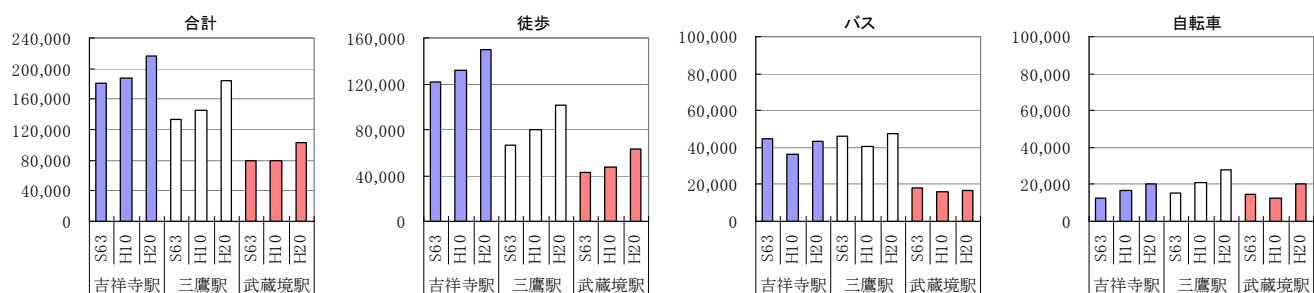
- ・ 駅周辺にある自転車駐車場の定期契約者(有料制：平成21年9月現在、利用登録制：平成20年度現在)を対象に、自転車利用発生地を整理すると、駅から1,500mの範囲内でその利用が多い。
- ・ 駅からの距離と自転車利用発生数を駅ごとにみると、  
 吉祥寺駅北口は、1～1.5kmが最も多く約33%、500m～2kmでは約77%を占める。  
 吉祥寺駅南口は、500m～1kmが最も多く約33%、500m～2kmでは約71%を占める。  
 三鷹駅北口は、1～1.5kmが最も多く約40%、500m～2kmでは約91%を占める。  
 武蔵境駅北口は、1～1.5kmが最も多く約32%、500m～2kmでは約83%を占める。  
 武蔵境駅南口は、1～1.5kmが最も多く約34%、500m～2kmでは約80%を占める。

#### □4. 鉄道駅末端の交通手段の推移 (東京都市圏パーソントリップ調査結果/各鉄道駅の全利用者)

##### □1. 駅末端手段のトリップ数 —— 全トリップ数と徒歩は増加、バスと自転車は微増

- ・ 駅末端手段の全トリップ数は、3駅ともに増加傾向にある。平成20年度は、吉祥寺駅が215,648と最も多く、三鷹駅が183,817、武蔵境駅が102,601である。
- ・ 交通手段別にみると、徒歩が最も多く、次いでバス、自転車であり、その他は少ない。
- ・ 駅末端のバスのトリップ数は、平成10年から平成20年にかけて増加している。

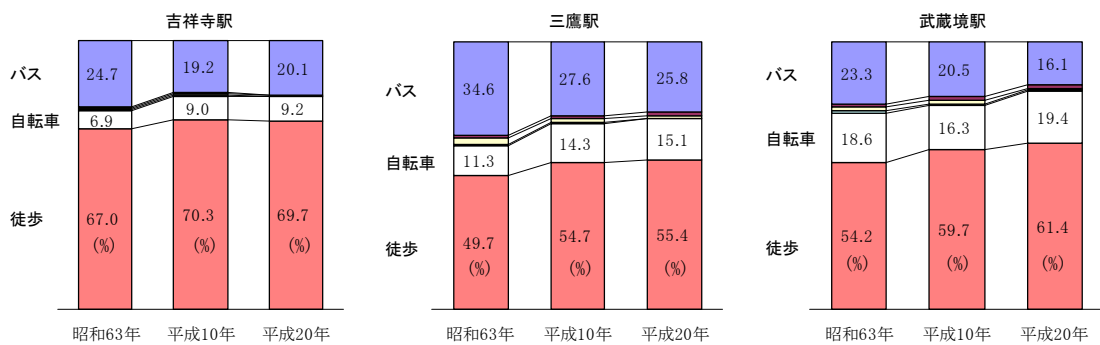
	吉祥寺駅			三鷹駅			武蔵境駅		
	昭和63年	平成10年	平成20年	昭和63年	平成10年	平成20年	昭和63年	平成10年	平成20年
バス	44,751	36,070	43,252	46,180	40,347	47,448	18,373	16,185	16,516
自動車	825	968	557	1,490	1,461	2,728	502	862	1,156
タクシー	938	1,163	1,023	3,605	2,326	1,565	1,331	1,153	751
二輪車	527	401	178	153	570	698	662	412	256
自転車	12,475	16,816	19,941	15,107	20,919	27,841	14,671	12,854	19,940
徒歩	121,565	131,840	150,398	66,330	79,851	101,900	42,793	47,044	63,011
その他	449	294	299	655	577	1,637	629	334	971
合計	181,530	187,552	215,648	133,520	146,051	183,817	78,961	78,844	102,601



□2. 駅端末手段の分担率 —— 徒歩・バス・自転車が多い、徒歩と自転車は増加、バスは減少

- ・駅端末手段の分担率は、徒歩が最も多く(吉祥寺69.7%、三鷹54.4%、武蔵境61.4%)、次いでバス(20.1%、25.8%、16.1%)、自転車(9.2%、15.1%、19.4%)の順である。武蔵境駅はバスより自転車の方が多い。その他の交通手段は1%以下と少ない。
- ・過去20年間の推移は、3駅とも同様の傾向を示しており、徒歩と自転車の割合が増加し、バスが減少している。

	吉祥寺駅			三鷹駅			武蔵境駅		
	昭和63年	平成10年	平成20年	昭和63年	平成10年	平成20年	昭和63年	平成10年	平成20年
バス	24.7%	19.2%	20.1%	34.6%	27.6%	25.8%	23.3%	20.5%	16.1%
自動車	0.5%	0.5%	0.3%	1.1%	1.0%	1.5%	0.6%	1.1%	1.1%
タクシー	0.5%	0.6%	0.5%	2.7%	1.6%	0.9%	1.7%	1.5%	0.7%
二輪車	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.4%	0.4%	0.8%	0.5%	0.2%
自転車	6.9%	9.0%	9.2%	11.3%	14.3%	15.1%	18.6%	16.3%	19.4%
徒歩	67.0%	70.3%	69.7%	49.7%	54.7%	55.4%	54.2%	59.7%	61.4%



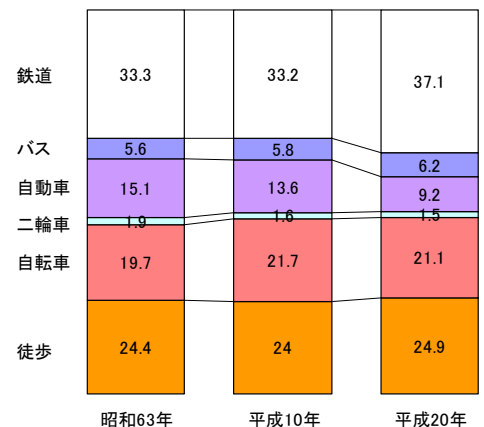
※鉄道駅端末の交通手段(駅端末手段)：駅に行くまでに(駅から)利用した交通手段。

(4) 市民の交通手段分担率 (東京都市圏パーソントリップ調査結果/武蔵野市民の代表交通手段)

□1. 全体の傾向

- ・昭和63年から平成20年にかけて、鉄道とバスの割合が増え、自動車と二輪車が減少した。
- ・自転車は微増傾向、徒歩は横ばい傾向である。
- ・近隣自治体と比べると、バスの割合が高まっている。

	昭和63年	平成10年	平成20年
鉄道	33.3%	33.2%	37.1%
バス	5.6%	5.8%	6.2%
自動車	15.1%	13.6%	9.2%
二輪車	1.9%	1.6%	1.5%
自転車	19.7%	21.7%	21.1%
徒歩	24.4%	24%	24.9%



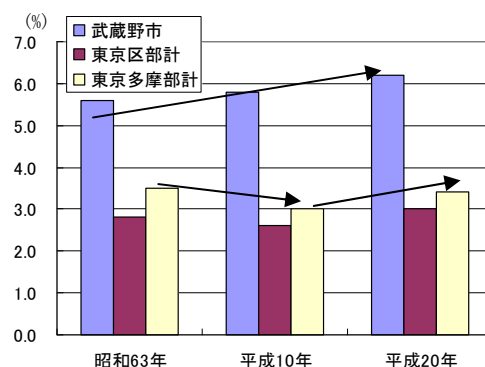
《近隣自治体との比較》 (%)

	武蔵野市			三鷹市			西東京市			小金井市			杉並区			練馬区		
	S63	H10	H20	S63	H10	H20	S63	H10	H20	S63	H10	H20	S63	H10	H20	S63	H10	H20
鉄道	33.3	33.2	37.1	23.7	24.4	28.7	23.8	23.8	26.6	27.2	28.1	33.6	33.1	34.0	38.3	24.5	25.3	30.1
バス	5.6	5.8	6.2	5.3	4.8	5.4	3.1	2.8	3.6	3.1	2.6	3.2	3.5	3.0	3.7	2.2	2.1	2.7
自動車	15.1	13.6	9.2	20.3	21.7	15.9	18.7	20.1	14.6	16.3	17.6	15.1	13.8	13.6	9.5	19.7	19.1	13.8
二輪車	1.9	1.6	1.5	2.7	1.8	2.0	2.2	2.1	1.5	2.5	2.3	1.7	2.1	2.1	1.7	2.6	2.1	2.0
自転車	19.7	21.7	21.1	20.5	23.1	26.1	25.3	26.5	27.1	23.8	23.8	23.6	18.3	20.5	21.2	22.2	24.1	25.1
徒歩	24.4	24.0	24.9	27.4	24.2	21.9	26.9	24.7	26.6	27.2	25.6	22.8	29.1	26.9	25.7	28.9	27.3	26.4

## □2. バス分担率

- バス分担率は高く、東京都内での順位は、昭和63年が2位、平成10年が2位、平成20年は1位となっている。

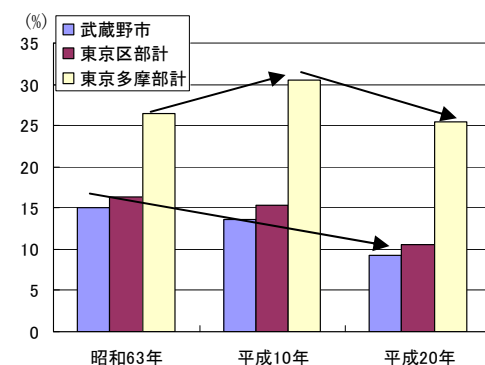
	昭和63年	平成10年	平成20年
武蔵野市	5.6%	5.8%	6.2%
東京区部計	2.8%	2.6%	3.0%
東京多摩部計	3.5%	3.0%	3.4%



## □3. 自動車分担率

- 自動車分担率は低く、東京都内での順位は、昭和63年が45位、平成10年が43位、平成20年は45位である。

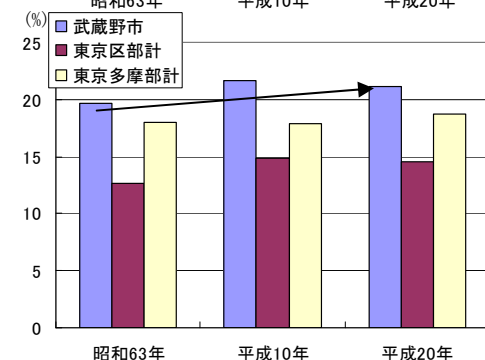
	昭和63年	平成10年	平成20年
武蔵野市	15.1%	13.6%	9.2%
東京区部計	16.4%	15.3%	10.5%
東京多摩部計	26.4%	30.5%	25.4%



## □4. 自転車分担率

- 自転車分担率は比較的 low、東京都内での順位は、昭和63年が20位、平成10年が17位、平成20年が23位と横ばいである。

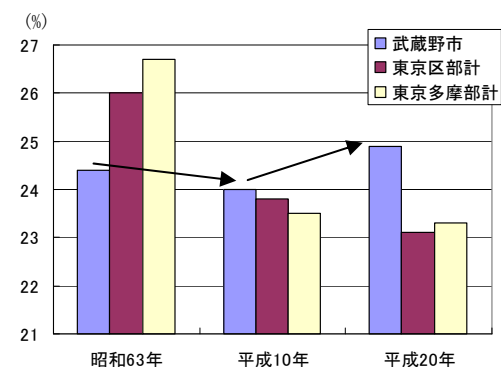
	昭和63年	平成10年	平成20年
武蔵野市	19.7%	21.7%	21.1%
東京区部計	12.7%	14.9%	14.5%
東京多摩部計	18.0%	17.9%	18.7%



## □5. 徒歩分担率

- 徒歩分担率は、東京都内での順位は、昭和63年が42位、平成10年が30位、平成20年が19位であり、大幅に上がっている。

	昭和63年	平成10年	平成20年
武蔵野市	24.4%	24.0%	24.9%
東京区部計	26%	23.8%	23.1%
東京多摩部計	26.7%	23.5%	23.3%



※代表交通手段：1回のトリップで複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順である。

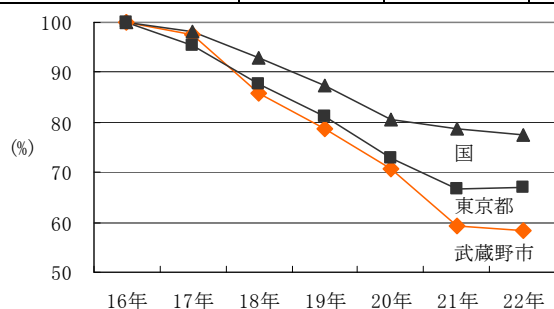
※交通手段別の分担率の順位は、東京都内53区市町村(島部除く)を対象としている。

## (5) 武蔵野市の交通事故等の現状

### □1. 交通事故発生件数

- ・市内の交通事故件数は、全体的に減少する傾向にある。
- ・平成16年の件数を100とすると、平成22年は6割以下に減少している。国や東京都と比べて武蔵野市の減少率は大きい。

発生件数 (件)	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
武蔵野市	879 (100)	856 (97.4)	753 (85.7)	691 (78.6)	620 (70.5)	522 (59.4)	512 (58.2)
東京都	82,079 (100)	78,194 (95.3)	71,900 (87.6)	66,516 (81.0)	59,769 (72.8)	54,681 (66.6)	55,013 (67.0)
国	938,394 (100)	920,053 (98.0)	873,061 (93.0)	819,780 (87.4)	755,182 (80.5)	737,474 (78.6)	725,773 (77.3)



(警視庁統計)

### □2. 交通事故死者及び負傷者数

- ・死者数及び負傷者数とも、減少する傾向にあるが、平成22年は死者数が2人であった(20歳代・50歳代で共に男性)。

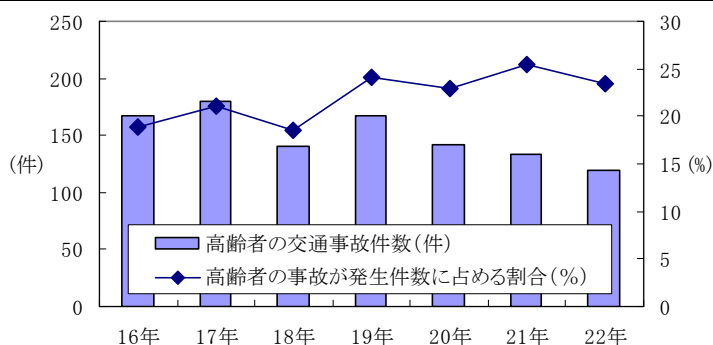
	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
死者 (人)	4	0	4	3	1	1	2
重傷者 (人)	24	20	5	8	7	9	8
軽傷者 (人)	927	926	812	736	658	567	539

(警視庁統計)

### □3. 武蔵野市における高齢者の交通事故件数 (第1・2当事者)

- ・交通事故件数の減少に伴って、高齢者の交通事故件数も減少傾向にある。

	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
高齢者の交通事故件数 (件)	167	180	141	167	142	133	120
高齢者の事故が発生件数に占める割合 (%)	18.9	21.0	18.5	24.1	22.9	25.4	23.4

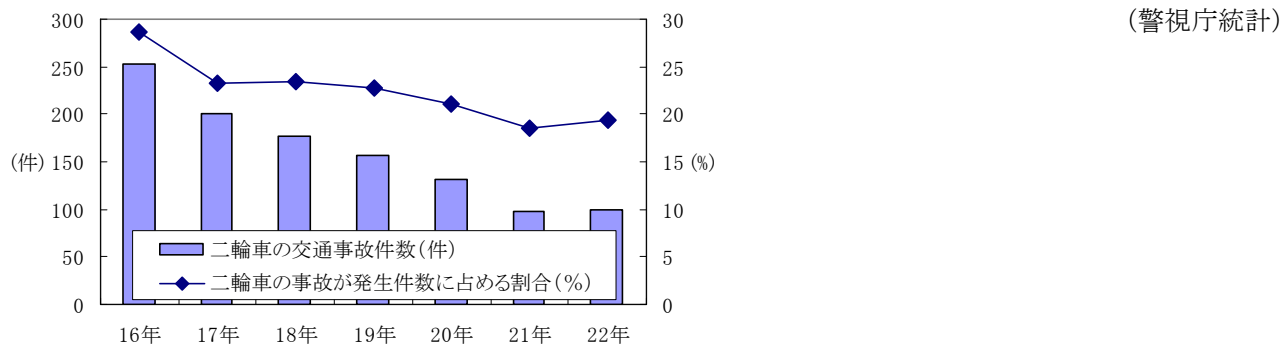


(警視庁統計)

□4. 武蔵野市における「原付」及び「自動二輪」（以下「二輪車」という）の交通事故件数  
 (第1・2当事者)

- ・二輪車の交通事故件数は減少傾向にあり、平成16年からは154人(約60%)減少している。
- ・二輪車の事故が全件数に占める割合は、横ばい傾向であり、平成22年は微増している。

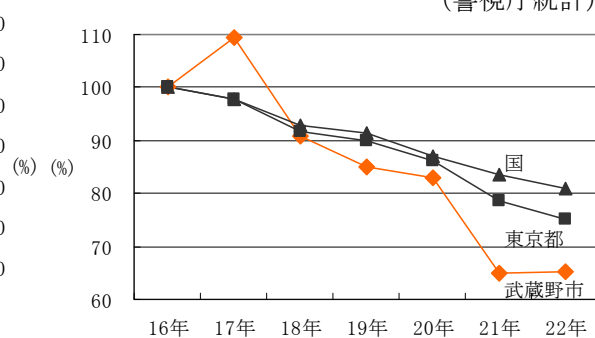
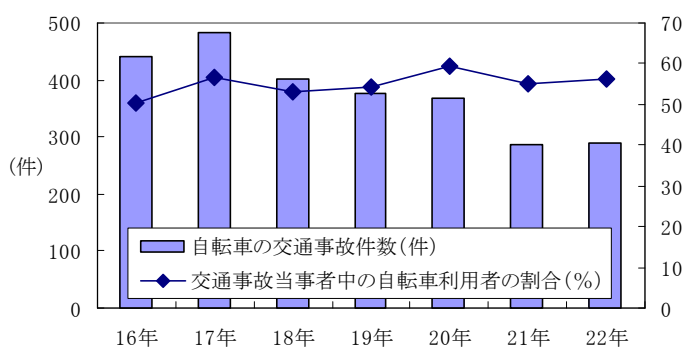
	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
二輪車の交通事故件数 (件)	253	200	177	157	131	97	99
二輪車の事故が発生件数に占める割合 (%)	28.7	23.3	23.5	22.7	21.1	18.5	19.3



□5. 武蔵野市における自転車の事故件数 (第1・2当事者)

- ・自転車の事故件数は減少傾向にあり、平成16年からは154人(約35%)減少している。
- ・自転車の事故が全件数に占める割合は、横ばい傾向であり、平成22年は微増している。
- ・武蔵野警察署管内における自転車に関与した事故件数(1当も2当も自転車の事故除く)は、減少傾向であるが、事故件数に占める割合は、50%を超えている。
- ・平成16年の件数を100とすると、平成22年は約65%に減少している。国や東京都と比べて武蔵野市の減少率は大きい。

	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	
自転車の交通事故 当事者数 (人)	武蔵野市	442 (100)	484 (109.5)	401 (90.7)	376 (85.1)	367 (83.0)	287 (64.9)	288 (65.2)
	東京都	28,378 (100)	27,759 (97.8)	26,059 (91.8)	25,521 (89.9)	24,429 (86.1)	22,266 (78.5)	21,325 (75.1)
	国	191,888 (100)	187,627 (97.8)	178,282 (92.9)	175,177 (91.3)	166,847 (87.0)	160,315 (83.5)	155,422 (81.0)
交通事故当事者中の自転車利用者の割合 (%)	50.2	56.5	53.2	54.4	59.2	55.0	56.2	
自転車に関与した事故件数 (件)	武蔵野署管内		361	335	324	264	256	
自転車の事故が発生件数に占める割合 (%)	武蔵野署管内		48.1	48.6	52.3	50.9	50.3	



## Ⅲ 基本理念・基本方針

---

### 1. 計画の基本理念

本計画の基本理念は、以下の7つとします。

#### ①すべての市民が利用しやすい交通システム

高齢者や障害者が利用しやすい交通システムはすべての人にも利用しやすいというTWCCの考え方とともに「ユニバーサルデザイン」の視点に立ち、市民誰もが自由に移動することができるよう、交通環境をソフト及びハードの両面から改善した交通システムとします。

#### ②人間優先の交通システム

「人間が主役である」という考え方の下に、歩行環境を人間の移動特性や感覚を重視したものに整備します。基本的な交通手段である歩行の楽しさや重要性を見直すとともに、親しまれ愛される交通システムとします。

#### ③徒歩、自転車、公共交通重視の交通システム

行政施設・学校・病院などが近接して存在し、それらへのアクセスも便利なコンパクトシティとしての武蔵野市の特性を生かし、自動車に過度に依存しない、徒歩、自転車や公共交通を重視する交通システムとします。

#### ④環境に配慮した交通システム

公害や地球温暖化の防止など環境負荷を低減するとともに、道路の緑化、景観の保全など快適な環境の保全・創出を図る、環境に配慮した交通システムとします。

#### ⑤ふれあい・交流促進の交通システム

市民同士のふれあいや交流を促進して、豊かな市民生活を築き、子どもたちがいきいきと育つことができる環境づくりに貢献する交通システムとします。

#### ⑥広域的な視点による交通システム

バス路線や通過交通など、近隣地域を含む広域的な視点で問題解決をめざす交通システムとします。

#### ⑦安全・安心な交通システム

人命尊重の理念に立ち、関係機関や関係団体との連携、協力及び市民の交通安全に関する自助・共助の取組みを支援することにより、交通事故のない社会をめざす交通システムとします。

## 2. 計画の基本方針

本計画の基本方針は、「1. 計画の基本理念」を受け、次の8つとします。

### ①楽しく抵抗感なく歩けるようにする

歩行を楽しく抵抗感なくできるようにするため、植栽などによる景観の向上、休憩施設の適正な配置、交通安全施設や駅施設等にエレベーター・エスカレーター等の設置を図ることなどによって、移動のしやすさを確保します。

### ②歩行者(車いす利用者等を含む)・自転車・自動車の秩序ある共存を図る

道路は、自動車交通の用に供することに加えて、安全・良質な歩行空間として、市民が憩い、楽しみ、ふれあう場として活用するものと位置付け、整備を推進します。

しかし道路の空間・幅員は限られているため、既存の道路空間の活用・再配分を第一に考え、歩行者(車いす利用者等を含む)・自転車・自動車の秩序ある共存を図ることとします。

### ③「人間優先の歩車共存」の考え方に基づいた歩行環境や道路の整備

道路空間の活用においては、歩行を交通システムの基本と位置付け、「人間優先の歩車共存」の考え方に基づいた歩行環境や道路の整備を行います。このため、自動車交通等の利便性は維持しつつも、生活道路での自動車の低速化や自動車の乗り入れ抑制を図ります。

### ④自転車の適正な利用の推進

自転車は、便利でクリーンな乗り物である反面、様々な問題を生じさせていることから、その適正な利用に向けた走行環境の整備、利用マナーの啓発や自転車駐車場などの施設の整備を促進します。

また、駅周辺等への自転車の過度な集中を避けるために、公共交通や徒歩との適切な役割分担を図るなど、バランスのとれた施策を推進します。

### ⑤公共交通の利用促進による自動車からの転換促進

駅、学校、病院施設など公共施設へのアクセスの利便性を高めるため、路線バスの利便性向上とともに、ムーバス利用の促進など公共交通の充実を図り、自動車からの乗り換えを促進します。

### ⑥JR中央線高架化後、吉祥寺駅改修事業終了後の交通体系のあり方の検討

JR中央線三鷹～立川間の連続立体交差化事業が平成25年度完成を目標に工事が進められています。完成後は南北の地域が一体化するとともに利便性が向上し、交通体系にも変化が生じると考えられますので、それらも視野に入れた計画とします。

また、吉祥寺駅改修事業の完成に合わせた駅周辺整備の検討を行います。

### ⑦市内全域におけるハード・ソフト両面のバリアフリーの実現

平成22年度に策定予定の「武蔵野市バリアフリー基本構想」と本計画の緊密な連携を図って事業を推進し、同構想に定める重点整備地区をはじめとして市内全域におけるハード・ソフト両面のバリアフリーの実現を図ります。

### ⑧交通安全の実現及び交通安全計画の策定

交通安全対策基本法に基づく法定計画である武蔵野市交通安全計画として、武蔵野市における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、「高齢者の交通安全の確保」「二輪車事故の防止」「自転車安全利用の推進」を重点的に推進します。



《基本理念・基本方針と基本計画の位置付け》

II. 基本理念・基本方針		III. 基本計画								
1. 基本理念	2. 基本方針	1. 歩行環境の整備	2. 交通結節点	3. 自転車交通	4. 鉄道・バス・タクシー交通	5. ムーバス	6. 福祉交通	7. 自動車交通	8. 道路の整備	9. 交通安全計画
①すべての市民が利用しやすい交通システム	①楽しく抵抗感なく歩けるようにする	(1)バリアフリー対応型道路改修 (2)生活道路の整備 (3)道路上の商品・看板等のはみ出し解消 (4)信号機および横断歩道の改善 (5)電線類の地中化等 (6)ベンチ・休憩施設の整備 (7)ポケットパーク・接道部緑化 (8)楽しく歩ける道のネットワークの整備 (9)交通安全施設の整備 (10)分煙による快適・安全な歩行環境の確保 (11)公共サインの整備	(4)駅施設のバリアフリー化	(3)放置自転車対策	(2)車両の低公害化				(1)都市計画道路等の整備の促進 (3)環境に配慮した道路舗装	(1)道路交通環境の整備
		②歩行者・自転車・自動車の秩序ある共存を図る	(2)-①生活道路における歩車共存 (9)交通安全施設の整備		(1)自転車利用			(1)違法駐車防止 (2)荷捌き車両対策の推進	(1)都市計画道路等の整備の促進 (2)交通渋滞緩和のための右折車線及びバスベイスの設置	(1)道路交通環境の整備 (2)交通安全意識の普及及び徹底 (3)道路交通秩序の維持
②人間優先の交通システム	③「人間優先の歩車共存」の考え方に基づいた歩行環境や道路の整備	(2)生活道路の整備 (4)信号機および横断歩道の改善 (9)交通安全施設の整備	(1)駅・駅周辺の交通機能の改善				(1)違法駐車防止 (2)荷捌き車両対策の推進	(1)都市計画道路等の整備の促進	(1)道路交通環境の整備 (3)道路交通秩序の維持	
		④自転車の適正な利用の推進		(1)自転車利用 (2)施設整備 (3)放置自転車対策	(1)-③近距離区間の路線バスの利用促進		(3)-②サイクル・アンド・バスライドの検討		(1)道路交通環境の整備 (2)交通安全意識の普及及び徹底 (3)道路交通秩序の維持	
③徒歩、自転車、公共交通重視の交通システム	⑤公共交通の利用促進による自動車からの転換促進		(1)駅・駅周辺の交通機能の改善 (2)バス・タクシー乗場の改善 (3)バス降車場所		(1)路線バス等の利便性の向上 (2)気軽に利用できるタクシー情報の提供 (3)公共交通と福祉交通の間をつなぐ新しい交通サービスの検討	(1)ムーバスシステムの確立 (2)ムーバスのバリアフリー化、低公害化	(1)レモンキャブ・つながり等の維持・充実 (3)公共交通機関への乗り換えの促進	(2)交通渋滞緩和のための右折車線及びバスベイスの設置		
		⑥JR中央線高架化後、吉祥寺駅改修事業終了後の交通体系のあり方の検討	(1)駅・駅周辺の交通機能の改善 (2)バス・タクシー乗場の改善 (3)バス降車場所		(1)路線バス等の利便性の向上	(1)ムーバスシステムの確立				
④環境に配慮した交通システム	⑦市内全域におけるハード・ソフト両面のバリアフリーの実現	(1)バリアフリー対応型道路改修 (4)信号機および横断歩道の改善 (5)電柱類の地中化等 (8)-②散歩道の整備及び周辺のバリアフリー化の推進	(1)駅・駅周辺の交通機能の改善 (2)バス・タクシー乗場の改善 (4)駅施設のバリアフリー化		(1)路線バス等の利便性の向上 (2)気軽に利用できるタクシー情報の提供 (3)公共交通と福祉交通の間をつなぐ新しい交通サービスの検討	(1)ムーバスシステムの確立 (2)ムーバスのバリアフリー化、低公害化	(1)レモンキャブ・つながり等の維持・充実		(1)道路交通環境の整備 (2)交通安全意識の普及及び徹底 (3)道路交通秩序の維持	
		⑧交通安全の実現及び交通安全計画の策定							(4)安全運転と車両の安全確保 (5)救助・救急体制の整備 (6)被害者の支援 (7)災害に備えた道路交通環境の整備等 他	
⑤ふれあい・交流促進の交通システム										
⑥広域的な視点による交通システム										
⑦安全・安心な交通システム										



## IV 基本計画

### 1. 歩行環境の整備

#### (1) バリアフリー対応型道路改修の推進

##### 【背景と施策の方向】

第1次計画における段差解消事業については、高齢者や身体障害者等誰もが利用しやすい交通インフラを実現するため、武蔵野市段差解消等検討委員会より平成7年3月の報告に基づき、緊急整備箇所として326箇所の整備を完了し、道路改修にあわせて、約350箇所を整備しました。その後「武蔵野市交通バリアフリー基本構想」が策定され、これに伴い「武蔵野市交通バリアフリー道路特定事業計画」が策定されました。今後は同特定事業計画に基づき、3駅の重点整備地区の移動円滑化を図り、車椅子利用者やベビーカー等を使う親子連れなど、あらゆる人にとって快適な道路環境の整備を図る必要があります。

##### 【具体的な施策】

#### ○バリアフリー対応型道路改修事業の推進

担当課：道路課

「武蔵野市交通バリアフリー道路特定事業計画」に基づき、道路改修に合わせて「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を基本に整備を推進します。

また、バリアフリー新法に基づき基本構想が平成22年度に改定される予定ですが、それに併せて道路特定事業計画も改定する見込みです。

#### (2) 生活道路の整備

##### 【背景と施策の方向】

住宅地域内などの歩車共存の生活道路については、歩行者の安全性に十分配慮しながら、自転車や自動車も快適かつ安全に移動できる環境整備を図ります。歩行者用路側帯・自転車通行帯等の路面表示、並びに交通事故防止・安全運転意識の普及啓発を喚起する標識や看板等について、交通管理者や地域の方々と連携を図りながら、各地域の実情に即した実効性のある交通安全施設を工夫して整備します。

合わせて、自転車安全利用講習会や交通安全教室等の開催により交通ルール・マナーの周知徹底を図るなどハード・ソフトの両面から交通事故撲滅に向けた施策に取り組んでいきます。

##### 【具体的な施策】

#### ①生活道路における歩車共存の推進

担当課：交通対策課

生活道路における居住者・歩行者の安全性・快適性を考慮した秩序ある歩車共存の道路空間の確立に向けて、通過車両の多い指定5路線(市道第35・97・99・104・105号線)の車両

の流入量や速度の抑制施設整備については、平成13年度より平成20年度まで順次進め、一定の到達点に達しました。

今後は、平成21年度に実施した事後調査(交通量調査)を踏まえて事業を検証し、総合的な交通対策の中で、当事業の意義、役割の明確化を検討していきます。

## ②狭あい道路の整備

担当課：道路課

「武蔵野市狭あい道路拡幅整備要綱」に基づき、建築確認事務や路線改修に合わせて狭あい道路後退部分の整備を推進します。

## (3) 道路上の商品・看板等のはみ出しの解消

### 【背景と施策の方向】

歩道や道路への自転車放置、商品や看板などのはみ出しや違法に設置された看板類は、歩行環境の悪化を招きます。特に視覚障害者や高齢者、車いす・乳母車・買い物用カートなどの利用者にとって大きな障害となっています。これらの障害物をなくすことによって安全で快適な歩行空間を確保する必要があります。

### 【具体的な施策】

#### ①商品・看板等のはみ出しの解消

担当課：道路課

警察署及び商店会などの関係機関・団体と協力・調整して、吉祥寺駅周辺を対象とする環境浄化作戦を定期的に行い、はみ出し看板の排除や指導を行います。また、道路パトロールを拡充し、歩道を中心に集中的に実施するなどして、不法看板などの改善指導を積極的に行います。

- 吉祥寺活性化協議会等との環境浄化作戦 月1回程度
- 道路パトロールの拡充による道路占用看板等改善指導

#### ②違法看板の撤去

担当課：環境政策課

通行の障害となり、景観の悪化にもつながる違法看板類の撤去を行います。「屋外広告物法及び東京都屋外広告物条例」に基づき、違法広告物(はり紙、はり札、立看板)は、毎日市内を巡回し撤去しています。また平成14年度から大量かつ繰り返し違反行為を行っている広告主に対しては指導を強化しています。指導内容は、①電話による指導・引き取り勧告、②文書による指導・引き取り勧告を実施しています。今後指導効果を調査し、単発、少数違反者への指導の拡大と、再掲出違反者へ継続指導を実施していきます。また、17年度以降民間地でも所有者の了解を得て、金融業等の無断広告物の撤去を行っています。

- 違法屋外広告物強化取締り
  - ・ 立て看板、貼り看板撤去
  - ・ 週4日、200枚/週

## (4) 信号機および横断歩道の改善

### 【背景と施策の方向】

横断歩道以外での道路横断を防止し、歩行者の安全性・快適性を確保するため、横断歩道の適正な配置と歩道橋の撤去を推進します。平成21年度には、みそら歩道橋を撤去しました。市内にある残り4箇所の歩道橋については、全て都道にあり都管理であるため、「横断歩道橋の取扱いについての基本方針」に基づき、東京都への働きかけを行います。

また高齢者や障害者などでも安全に安心して横断できるよう、横断歩道の歩道と車道の段差を極力少なくするとともに、音響式信号機など有効な機器を導入します。

信号機のサイクルは交通渋滞を引き起こす要因ともなっており、また、早く歩くことができない高齢者などでも十分に渡りきれぬ横断時間の確保など、広域的かつ「歩行者優先」の視点に立って調査・検討を行います。

### 【具体的な施策】

#### ○信号機及び横断歩道の改善

担当課：交通対策課

歩行者にとって安全に利用できる横断歩道および信号機の実現のため、既存の横断歩道の配置について新設も含めて検討するとともに、音響式信号機の設置などバリアフリー化を図ります。あわせて信号機の設置場所やサイクルについて調査・研究を行い、関係機関と協議して改善を図ります。

## (5) 電線類の地中化等の推進

### 【背景と施策の方向】

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止等の観点から、電線類地中化の必要性・事業効果は大きく、一層の推進が強く要請されています。全市的な面的整備は財政上困難なため、事業効果の高い路線や優先度の高い路線を計画的に整備することとし、平成21年度に、11路線を対象とする「景観整備路線事業計画」を策定しました。

### 【具体的な施策】

#### ○電線類の地中化の推進

担当課：道路課

景観、歩行、安全・安心の一層の向上を図るため、平成21年度に策定した「景観整備路線事業計画」に基づき、電線類地中化のほか、舗装のカラー化、街路樹や植樹帯、装飾街路灯など、優先的に景観整備する路線を計画的に整備します。

## (6) ベンチ・休憩施設の整備

### 【背景と施策の方向】

平成7年2月の第1次武蔵野市市民交通計画の中で、ベンチ等の休憩施設が、歩行環境の向上に必要不可欠であると示されました。この計画を受け、ベンチ設置計画を策定しました。全体計画は、①歩道幅員により分類し、幅員の広い歩道から順次設置する、②対象路線を40路線選定し、当面歩道幅員3m以上の17路線に設置する、③設置間隔は300mに1箇所とし、最終的には100mに1箇所まで拡大する、というものです。

整備にあたっては、ベンチを設置することに加えて、道路や歩道の形態に合わせて花壇の縁や車止め、防護柵などに座ったり寄りかかったりできるような機能を持たせます。

### 【具体的な施策】

#### ○ベンチ・休憩施設の設置

担当課：道路課、ごみ総合対策課

平成7年以降、歩道幅員3m以上、300m間隔を基準に、ベンチ75基・スツール73基を設置しました。特に近年は環境配慮の観点から、多摩材の木材を使用しています。今後は、バリアフリー基本構想改定にあわせて、事業の拡大を検討する予定です。

また、民間事業者との協働による公共トイレの整備も合わせて推進していきます。

## (7) ポケットパーク・接道部緑化の推進

### 【背景と施策の方向】

歩行者が景色を楽しみながら歩け心が安らぐよう、道路に面した緑化環境を整備するとともに、ポケットパークなど市民同士が気軽にコミュニケーションを図れるような場の整備を進めます。

また、花壇の縁やツリーサークルを座れるようなデザインに工夫するなど、休息ができる空間の確保を進めます。

### 【具体的な施策】

#### ①ポケットパークの整備

担当課：緑化環境センター

道路買収残地や道路予定地の暫定利用や借地などにより、「武蔵野市緑の基本計画2008」と連携してポケットパークの整備を促進します。

#### ②緑化啓発事業の推進

担当課：緑化環境センター

平成21年度に創設した「緑の表彰・顕彰制度」の第1回募集テーマとして、緑化に対する意識の向上を目的に、「歩いて発見！すてきなみどりコンテスト(接道部コンテスト)」を実施しました。また、まちづくり条例及び緑化に関する指導要綱等による緑化の啓発をさらに推進します。

## (8) 楽しく歩ける道のネットワークの整備

### 【背景と施策の方向】

歩行は移動の手段として最も基本的なものです。市民が楽しく散策し、憩うことができるよう、安全で快適な歩行環境を整備することにより、他の交通手段から歩行への移行を促進します。

そのため、歩道の整備とともに、ショッピングモールや散歩道・水辺の道などを含めた「楽しく歩ける道のネットワーク」づくりを推進します。この中では、せせらぎや池などの快適な環境を災害時の活用も視野に入れて整備します。

### 【具体的な施策】

#### ① 楽しく歩ける道のネットワーク（散歩コースと地域特性の融合）

担当課：緑化環境センター、生涯学習スポーツ課、生活経済課

既存の「緑のネットワーク計画」、「市民の散歩道」などの計画を総合的に調整し、快適に歩ける空間を整備して、市民が楽しく散策し憩うことができる歩行環境の整備を推進します。

##### □ 水辺の道の整備

仙川の親水化を着実に進めるとともに、史跡玉川上水整備活用計画及び千川上水整備基本計画に基づき、遊歩道化や緑道整備について検討を行います。

##### □ 緑のネットワークづくり

市内に点在する公園緑地や大木を、生物の生息と移動を可能にするネットワーク化やレクリエーションネットワーク、災害時の避難路などとしてつなぐため、「線」から「帯」へと拡充すべく「緑の回廊」として整備します。

##### □ 都市観光の推進

##### □ 散歩道、文化財散策路の普及

#### ② 散歩道の整備及び周辺のバリアフリー化の推進

担当課：緑化環境センター、生涯学習スポーツ課

市内に5つある「市民の散歩道」は市民に加えて来街者の利用に配慮して道路上や各曲がり角にコースの表示板の設置をしていますが、さらにユニバーサルデザインにも配慮しながら「歩いて楽しい道」として整備します。

## (9) 交通安全施設の整備

### 【背景と施策の方向】

JR中央線の高架化に伴い、全市域の幹線道路の南北間の車両等の往来がスムーズになりました。今後は、歩車共存の生活道路において、歩行者の安全性を十分に配慮しながら自転車、自動車も快適かつ安全に移動できる環境整備に向けて、関係機関等と連携を図りながら、各地域の実情に即した実効性のある交通安全施設等の整備を推進します。

## 【具体的な施策】

### ○交通安全施設の整備

担当課：交通対策課

ガードレール、交差点表示及び滑り止め舗装などの交通安全施設を整備します。またカーブミラーについては関係機関と調整し、個々の状況に応じた整備を行います。

警察との連携を強化し、交通流量など、時代・経年により変化する交通状況に対応した交通安全施設の整備を行います。

## (10) 分煙による快適・安全な歩行環境の確保

### 【背景と施策の方向】

歩行喫煙は、吸殻のポイ捨てによってまちの美観を損なうとともに、煙による不快感、さらには人通りの多い場所での接触による危険など、安全・快適な歩行環境を損なう原因となっています。このため喫煙マナーを徹底し、分煙により非喫煙者も快適に歩けるまちをつくりまします。

## 【具体的な施策】

### ○路上禁煙地区の指定

担当課：ごみ総合対策課

吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の周辺地域において、路上禁煙地区を指定するとともに、喫煙場所としてマナーポイントを設定しました。今後も、非喫煙者と喫煙者が共存できる、相互に快適な歩行環境を確保します。また、マナーに訴える運動を推進するためには、キャンペーン等を商店会や市民団体などと協働で継続的に市民及び来街者に周知することが必要不可欠となります。

## (11) 公共サインの整備

### 【背景と施策の方向】

統一された公共サインによる的確な情報提供によって、子どもから大人、高齢者、車いす利用者、視覚障害者、外国人や観光客など、誰もが訪れやすくスムーズに移動できるまちをつくとともに、都市景観の向上に貢献することができます。

## 【具体的な施策】

### ○公共サイン・ガイドラインの作成

担当課：まちづくり推進課

武蔵野市バリアフリー基本構想に定められる移動等円滑化の基本方針に基づき、平成23年度以降に公共サイン・ガイドラインを策定するとともに、各施設管理者に対し、ガイドラインを踏まえた公共サインの整備促進を求めています。



## 2. 交通結節点

### (1) 駅・駅周辺の交通機能の改善

#### 【背景と施策の方向】

吉祥寺・三鷹・武蔵境の3駅及びその周辺空間は、交通機能とともに南北を結ぶまちの結節点であり、まちの顔や玄関口としての機能を持っています。

鉄道連続立体交差事業や駅舎改良事業、駅前広場の交通バリアフリー整備事業の推進、進化するまち「NEXT-吉祥寺」プロジェクトなどの事業の検討に合わせて、鉄道とバス・タクシーとの乗り継ぎの円滑化など交通機能の改善を図っていきます。

#### 【具体的な施策】

##### ① 駅周辺の交通機能の改善

担当課：道路課、交通対策課、吉祥寺まちづくり事務所、武蔵境開発事務所

三鷹駅北口では、平成22～23年度に実施する駅前広場交通バリアフリー整備(暫定整備)に合わせて、路線バス・ムーブスの乗降場所の改善、歩行者の安全性確保、総合案内板の設置などを行います。

武蔵境駅では、鉄道連続立体交差事業に伴う北口広場築造工事や、南口広場改良に合わせて、バス・タクシー乗降場所、総合案内板などの駅前広場交通機能の改善を図っていきます。

吉祥寺駅では、吉祥寺の魅力を今後とも維持・向上させるために、平成19年3月に「吉祥寺グランドデザイン」を策定し、平成22年3月にその推進計画である「進化するまち『NEXT-吉祥寺』プロジェクト」を策定しています。また、地元商業者からは、平和通りやパークロードなどを時間帯による歩行者専用道路とする等の吉祥寺の回遊力と活性化への提案と要望が出されています。吉祥寺駅周辺への一般車両の乗入れ削減(トランジットモール)や荷捌き車両対策なども視野に入れて、地元商業者、企業、交通事業者などの関係主体と協働して、取組みを検討・推進していきます。

##### ② 鉄道連続立体交差事業、吉祥寺駅舎改良事業終了後の公共交通のあり方の検討

担当課：交通対策課、武蔵境開発事務所、吉祥寺まちづくり事務所

鉄道連続立体交差事業(三鷹駅～国分寺駅)は、側道等の整備完了は4年後、駅前広場の整備完了は5年後を予定しています。高架の完成により、駅前広場や南北道路、側道等が整備され、自動車の動線や通行量、市民の移動も影響を受けて変化することが予想されます。特に、武蔵境駅と東小金井駅が高架になることで、ムーブス3・5・7号路線は影響を受けることとなります。交通広場の供用開始時期に合わせて、駅周辺のまちづくり計画と連携した見直しに向けて検討していきます。

吉祥寺駅は、JRの駅舎改良事業と南北通路整備事業、京王吉祥寺駅ビル(ユザワヤ等)建替工事が進められ、平成26年頃の完成を予定しています。吉祥寺駅北口・南口のバス・タクシー乗り場案内やバス総合案内所などの設置方針や対応策を検討し、交通事業者と調整します。

## (2) バス・タクシー乗り場の改善

### 【背景と施策の方向】

市内の各駅前に、武蔵野市地域公共交通活性化協議会と協働して、バス・タクシーの乗り場案内やバス交通における経路地・方面等の運行ルートを分かりやすく表示した公共交通総合案内板を設置し、バス・タクシーの利用をより簡便にします。

バス・タクシー乗降場については、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるように、バリアフリー基本構想等関連計画と連携し、その指針や基準に沿った整備を行います。

また、バスバースには轍(わだち)ができていく舗装材での整備(半剛性舗装)を引き続き実施します。

### 【具体的な施策】

#### ①バス・タクシー等総合案内板の設置

担当課：交通対策課

公共交通利用者の利便性向上を図るため、事業者ごとに設置していた案内看板等を統合します。また都市観光の視点も踏まえ、市内の各駅前に分かりやすい総合案内板を設置します。

- ・三鷹駅：三鷹駅北口駅前広場の交通機能の改善に合わせて整備する。
- ・吉祥寺駅：JR吉祥寺駅舎改良工事、京王吉祥寺駅ビル建替工事に合わせて整備する。
- ・武蔵境駅：北口広場築造工事、南口広場改良に合わせて整備する。

#### ②バス・タクシー乗り場の標識・上屋の改善

担当課：交通対策課

バス・タクシー乗り場の標識や上屋(屋根)については、武蔵野市地域公共交通活性化協議会と協働して、関係機関と協議・調整を図りながら駅前景観と調和する統一したデザインで整備します。

#### ③バス乗り場の安全対策の推進

担当課：道路課

道路改修工事など道路の全面改修時に、半剛性舗装の検討及び「道路の移動円滑化ガイドライン」に基づく整備を行います。

### (3) バス降車場所の検討

#### 【背景と施策の方向】

吉祥寺駅南口に乗り入れているバスの多くは、パークロード上で乗客を降ろしています。午後7時30分以降のバス乗り入れを自粛していますが、狭いうえに歩行者の通行が多く、昼間時間帯でもバスと歩行者が錯綜し、危険な状況となっています。また、北口の乗降車場は、JR吉祥寺駅舎改良工事に伴い、広場中央側に暫定移動したため、転回を含めてバス走行スペースが狭小となっています。

三鷹駅北口広場では、一般車やタクシーの走行とバスから降車した歩行者が横断歩道上で錯綜し、交通安全上支障があります。

これらの危険な状況を解消するため、バス降車場所の見直しや歩行者とバスの共存のあり方などについての検討を行い、改善に向けた整備を推進します。

#### 【具体的な施策】

##### ○バス降車場所の見直しの検討

担当課：交通対策課

現在、吉祥寺駅周辺では、JR吉祥寺駅舎改良工事、京王吉祥寺駅ビル建替工事など大規模な工事が進められており、即効性のある改善策は難しい状況にあります。南口広場整備事業の促進を図りつつ、現状での交通安全対策を検討します。

三鷹駅北口については、武蔵野市地域公共交通活性化協議会や関係機関と連携を図りながら、公共交通利用者の利便性向上をめざし、車両と歩行者の錯綜解消に向けてバス乗降車場の再編を実施します。

武蔵境駅北口、南口は、鉄道連続立体交差事業の進捗に合わせ、様々な交通モードの交通体系を精査して、広場整備を含めた総合的な都市基盤整備の中で検討します。

### (4) 駅施設のバリアフリー化

#### 【背景と施策の方向】

高齢者、身体障害者等の移動等円滑化の促進を目的に、エレベーター、エスカレーター、多機能トイレ等のバリアフリー施設の整備を、鉄道事業者、都及び国との連携の下に、「武蔵野市バリアフリー基本構想」に基づき推進していきます。

#### 【具体的な施策】

##### ○エレベーター、エスカレーターの設置

担当課：まちづくり推進課

吉祥寺駅及び武蔵境駅の改築工事において、エレベーター及びエスカレーターを整備することで、円滑化された経路を確保いたします。

武蔵境駅舎は平成24年度完成予定のため、新駅舎の工事中においても、バリアフリーに対応した駅構内通路の確保に努めます。

### 3. 自転車交通

#### (1) 自転車利用

##### 【背景と施策の方向】

歩行者の安全を確保することはもとより、自転車が関与する交通事故の減少に向けて、自転車の安全な走行空間確保と、交通ルールの徹底やマナー向上が必要です。

安全な走行空間の確保には、自転車道や自転車誘導レーンなどの多様な整備手法があり、ネットワーク化していく必要があります。制度化が予定されている交通基本法や地域主権推進一括法の成立に伴う道路構造決定の権限移譲を見据えて、関係機関と検討します。

現在、歩行者に危険を与える、悪質な迷惑性の高い自転車利用者が問題になっています。自転車安全利用講習会を通じて、交通ルール遵守やマナー向上を図ります。

##### 【具体的な施策】

##### ①自転車誘導レーン等の検討

担当課：交通対策課

自転車の安全利用を図るため自転車レーン等の設置を推進します。

設置基準を満たす道路については、道路の改修時などの際に自転車レーン等の設置を進めます。平成21年度には、三鷹市と連携して境南町のかえで通りに自転車専用道路を設置しました。

また、設置基準を満たさない歩車共存道路の狭い幅員の道路については、「かたらいの道」で実施しているような路面標示による自転車誘導レーンを整備し、自動車、自転車、歩行者それぞれの通行区分の明確化を図ります。

##### ②自転車安全利用講習会の開催と認定者優先制度の導入

担当課：交通対策課

武蔵野市では、自転車事故に遭わない、起こさない「自転車安全利用先進都市」をめざし、武蔵野警察署と共催で、自転車安全利用講習会を開催しています。これまで9,000人近くの方々が受講されており、交通ルールの遵守やマナー向上に向けた取組みを推進していきます。また、講習会受講者(認定者)に対する自転車駐車場の抽選時等の優先制度を継続します。

##### ③有料自転車駐車場への一元化

担当課：交通対策課

自転車利用者にとって分かりやすく、かつ公平な仕組みになるよう、利用登録自転車駐車場を廃止し、有料自転車駐車場への一元化をめざします。また、現状は自転車駐車場利用者に対する公的な負担が大きいことから、受益者負担の考え方に基づいて適正化をめざします。

#### (2) 施設整備

## 【背景と施策の方向】

これまで市内3駅の停留台数は増加傾向にありましたが、近年では放置自転車対策の徹底もあり、横ばいもしくは微減しています。一方で、自転車駐車場は、民地(借地)の返還や歩道上にあった利用登録自転車駐車場を閉鎖したものの、既存の自転車駐車場の立体化や新規整備により駐車台数を確保しています。

## 【具体的な施策】

### ①自転車駐車場の整備

担当課：交通対策課

「武蔵野市自転車等総合計画」に基づいて、3駅周辺ごとの目標台数の整備に努めるとともに、整備に当たっては民間等専門機関のノウハウを活用しながら恒久的な自転車駐車場の確保に努めます。また、駅周辺への自転車の乗り入れをできるだけ回避して、安全性を高める公共自転車駐車場の配置計画とします。

### ②行政以外の主体による自転車駐車場の整備

担当課：交通対策課

鉄道事業者や商店会等に対して自転車駐車場の整備を促すとともに、駅周辺の大規模開発時においては公共自転車駐車場の整備を求めます。

## (3) 放置自転車対策

## 【背景と施策の方向】

放置自転車対策を強化したことにより、3駅周辺の放置自転車はここ数年減少もしくは横ばいの傾向にあります。また、歩道上にあった利用登録自転車駐車場を閉鎖したことにより、自転車を放置しにくい道路環境づくりが進みつつあります。

## 【具体的な施策】

### ①放置自転車対策の強化

担当課：交通対策課

自転車駐車場への誘導を強化するとともに、放置自転車対策に一定の効果が見られる路線については、その運用方法を効率化し、他の路線への放置防止指導に努め、放置自転車対策の強化を図ります。

### ②自転車駐車場への誘導

担当課：交通対策課

買い物客が利用しやすい自転車駐車場をめざし、短時間無料制度を導入します。また、土日祝日に生じる定期利用者の空きスペースを一時利用としても活用できる自転車駐車場の運用改善にも取り組みます。今後は、限られた駐車台数の中で、自転車駐車場の有効活用を図るために一時利用を推進し、満・空表示の施設整備など多角的な検討を進めます。

### ③レンタサイクル事業

担当課：交通対策課

吉祥寺地区で展開するレンタサイクル事業は、今後も継続して実施します。また、武蔵境地区では、駅への自転車利用だけでなく、駅からの自転車利用者も多いことから、鉄道事業者の動向なども踏まえて対応していきます。

## 4. 鉄道・バス・タクシー交通

### (1) 路線バス等の利便性の向上

#### 【背景と施策の方向】

平成20・21年度に実施した「市民の生活行動とバス交通の利用実態調査(バス交通等に関する市民アンケート調査)」や「路線バス利用者アンケート調査」、「バス交通サービスの利用促進に関する先進事例調査」などを踏まえて策定した武蔵野市地域公共交通総合連携計画を基軸に、バリアフリー基本構想、都市計画マスタープラン等関連計画との連携を図りながら、今後制定が予定されている交通基本法や地域主権推進一括法の成立に伴う道路構造決定の権限移譲も念頭に置いて、魅力あるバス交通網の実現を図ります。

#### 【具体的な施策】

##### ① 定時運行への走行環境の改善

担当課：交通対策課

平成6年12月に策定した「武蔵野市路線バス運行定時性確保の検討調査」を踏まえ、右折車線の設置や信号サイクルの改善などによる交通渋滞の緩和、交通量の多い道路や乗降客の多いバス停におけるバスベイの設置、吉祥寺商店街の共同配送事業、さらに事業者団体の自主的な取組みによる客待ちタクシーの解消など、路線バスの定時性確保に向けた走行環境の改善を図ります。

市内の公共交通網を一体的にマネジメントすることを主な目的として設置した「武蔵野市地域公共交通活性化協議会」と協働して、警察署や東京都並びにバス事業者、吉祥寺商店街、タクシー特定地域協議会等の関係機関等との協議・調整を進め、路線バスの定時性確保に向けた施策を推進します。

##### ② 自動車からバスへの乗り換えの促進

担当課：交通対策課

バス接近案内システムや、携帯電話やパソコンにリアルタイムな情報提供ができる新型バスロケーションシステムを順次導入して「分かりやすく利用しやすい公共交通」、「信用・信頼される公共交通」、「環境・経済・社会的に持続可能な公共交通」の実現に向けて、路線バスの利便性向上を図り、自動車からバスへの乗り換えを促進します。地域公共交通活性化協議会と連携して、PDCAの考え方で改善施策を実践します。

##### ③ 近距離区間の路線バスの利用促進

担当課：交通対策課

路線バス利用者アンケート調査では、駅を起点とする路線バスの乗降バス停は、市外のバス停が約7割、駅から1km以遠のバス停が98%を占めていました。また、バス交通等に関する市民アンケート調査では、多くの市民の駅までの交通手段は、徒歩や自転車でした(駅から1.5km以遠は自転車と路線バス)。

これらの調査結果やバスドライバーヒアリング調査結果、先進事例の収集・整理・分析等を通じて検討を進め、より詳細な利用実態を把握した上で、自転車からの乗り換えを推進するため、市内の近距離区間の利用促進策を実施し検証することをめざします。

#### ④公共交通の総合案内マップの作成

担当課：交通対策課

武蔵野市内を運行する4つのバス事業者の路線とムーバス7路線の共通バスマップを作成します。バス交通に加えて、タクシー、レモンキャブ、つながり等の利用方法・連絡先の記載、公共交通の地球温暖化・地域活性化への貢献に関するPR等を盛り込むことも検討します(「お出かけ便利帳」作成など)。

作成した総合案内マップ等を、武蔵野市内の全世帯へ配布する(広報誌と同様に)、鉄道駅や公共施設、バス案内所・営業所に配置する、市内への転入者や市内企業へ配布し公共交通の利用方法の情報提供をする、などによって積極的な周知徹底を図ります。

#### ⑤バスレーンの活用と新設の検討

担当課：交通対策課

タクシー利用者の利便性向上とともに、駅周辺の渋滞緩和と公共交通の遅延の軽減、タクシーの需要開発に貢献することをめざして、吉祥寺通りのバスレーンを、実車タクシー(お客を乗せた状態)が走行できるようにすることを検討します。

吉祥寺通りの一部区間(五日市街道～練馬区間)は、3車線の道路幅員が確保されています。その区間には左折レーンがありますが、バスレーン新設の可能性や方策、効果などを検討します。

## (2) 車両の低公害化

### 【背景と施策の方向】

地球規模での環境の保全・回復が叫ばれている昨今の状況を踏まえ、地球温暖化に寄与するCO<sub>2</sub>発生量削減のため、公共交通機関の事業者到低公害車両の導入を働きかけます。また、一般事業者及び自動車所有者へも呼びかけます。

### 【具体的な施策】

#### ○車両の低公害化

担当課：環境政策課

車両の低公害化はほぼ完結しています。小型車両はEV(電気自動車)やハイブリッド車に移行途中ですが、公共交通機関の大型車両は一部実証段階の機種もあるものの機能や経費面で制約があります。市は公共交通機関の事業者と共に人にやさしく、かつ、環境面で二酸化炭素排出量の少ない公共交通機関のあり方を考え、広報並びに研究を行います。また、一般車両へは低燃費運転等の普及に努めます。

### (3) 気軽に利用できるタクシー情報の提供

#### 【背景と施策の方向】

武蔵野市内に本社をおくタクシー事業者がないこともあり、タクシーを利用する際に、「どこに連絡すれば良いかわからない」「近距離の利用なので気がねする」などの声が市民(特に高齢者)に多くあります。

市民が安心して気軽にタクシーを利用できるようにするために、「公共交通の総合案内マップ」などを活用してタクシーの利用方法や連絡先案内を周知・PRすることや、共通呼出番号設定・無線の統合などによる利用促進策の実施をめざします。

#### 【具体的な施策】

##### ○タクシーの利用方法・連絡先案内の統一化

担当課：交通対策課

タクシーの利用方法や連絡先案内、共通呼出番号設定によるPR等を実施します。また、武・三支部のタクシー会社では、多くの種類の無線が使用されています。利用者にとって分かりやすく利用しやすいタクシーを実現するために、利用方法・連絡先案内の統一化をめざします。

### (4) 公共交通と福祉交通の間をつなぐ新しい交通サービスの検討

#### 【背景と施策の方向】

武蔵野市地域公共交通総合連携計画では、福祉交通は「レモンキャブ」と「つながり」を基本とすることとしています。しかし、バス交通の利用に不便を感じるが、レモンキャブやつながりの登録対象とならない高齢者等からは、新たな移動手段へのニーズがあり、今後も高齢社会の進展によりニーズは高まっていくことが想定されます。

#### 【具体的な施策】

##### ○タクシーの新しいサービスの開発

担当課：交通対策課、高齢者支援課

タクシーの一定地域内定額運賃、会員高齢者の半額運賃など、対象地域と対象者の年齢等を限定して、地域の住民が利用しやすいタクシー・システムの構築をめざします。



## 5. ムーバス

### (1) ムーバスシステムの確立

#### 【背景と施策の方向】

ムーバスは、交通空白・不便地域を解消し、高齢者や小さな子ども連れの方などすべての人が、気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に、平成7年11月に運行を開始しました。平成19年4月の2路線開設をもって7路線9ルートとなり、当初の目的としていた交通空白・不便地域解消の観点からは一定の到達点に達しました。今後は、武蔵野市地域公共交通活性化協議会と協働し、ムーバスを含めた公共交通が担う役割と取組みを精査し、市内の公共交通網を一体的にマネジメントする中で、運行時間の延長や運行ルートの変更、サービスの検証など、利用者の利便性向上に向けた施策を検討していきます。

#### 【具体的な施策】

##### ①ムーバスのコンセプト

担当課：交通対策課

平成21年度に策定した「武蔵野市地域公共交通総合連携計画」を踏まえ、ムーバスのコンセプトの評価・検証を行いました。これからのムーバスのコンセプトや考え方を以下のとおりとします。

#### □これからのムーバスのコンセプト

##### ①交通不便地域を解消する短距離交通システム

- ・バス交通空白・不便地域の解消
- ・経済的に持続可能な運行システム・運行ルート
- ・駅とできるだけ短時間で結ぶ
- ・安全性を確保できるルート
- ・既存バスと重複しない、わかりやすいルート
- ・住宅地内で小回りの利く小型バス

##### ②地域の人々が育てるバス（町内会バスの感覚）

- ・車内コミュニケーションの活発化の推進
- ・町内会バスとしての魅力や楽しさの創出
- ・町内会費としての運賃
- ・地域コミュニティ機能の補完
- ・地域・住民と連携した改善・充実

##### ③高齢者や幼児連れの人などが抵抗感なく利用できるバス

- ・乗降しやすい車両
- ・200m間隔のバス停の設置
- ・自宅から近く利便性の高いバス停
- ・地域の実状に即した運行時間帯
- ・安全で快適な車両

##### ④つい乗ってしまう魅力的なバス

- ・わかりやすく気軽に利用できる運賃
- ・覚えやすいダイヤ
- ・利便性の高い運行回数の確保
- ・時刻表どおりに来るバス
- ・利用者と対話できるドライバー

##### ⑤先進性や話題性のある武蔵野市らしいバス

- ・武蔵野市オリジナルなデザイン
- ・近隣自治体との共同運行
- ・リッチ感のある車内
- ・まちづくりとの連携（自転車、商業者、企業、大学等）
- ・コミュニティバスと一目でわかる車両
- ・定期的な情報発信

##### ⑥武蔵野市の公共交通ネットワークづくりに貢献するバス

- ・現行の運行ルート・バス停による乗り継ぎしやすいシステム
- ・路線バス・タクシー・福祉交通との連携と役割分担（交通マネジメント）
- ・地域・交通環境の変化に対応できる柔軟な運営システム

## ②ムーバスの利便性の向上

担当課：交通対策課

「ムーバス」という単体の交通機能だけで対処するのではなく、一般路線バスなど総合的な地域公共交通体系の中で協議を行いながら、運行時間の延長や運行ルートの一部変更、ICカードなど利用者の利便性向上を図る施策を検討し、実証運行方式<sup>(※)</sup>で実施していきます。

JR中央線の連続立体交差化や都市計画道路の整備推進などの市内の交通環境の変化に対応し、ムーバス路線の見直しを検討します。

※実証運行方式とは、フォローアップ調査等を行い変更による効果を検証し、存続を決定するものです。利用者の評価や乗車人員等の基準を設定し、それを満たさなければ、従前のルート・時間帯に戻すことを含めた見直しを実施します。

## (2) ムーバスのバリアフリー化、低公害化

### 【背景と施策の方向】

ムーバスについては、バリアフリー基本構想に基づきノンステップ車両を導入していきます。同時にさらなる低公害化を図ることはもとより、車両メーカーの技術開発を踏まえて、騒音・振動等が発生しにくい駆動構造の車両への転換を検討します。

### 【具体的な施策】

#### ①ムーバス車両のノンステップ化

担当課：交通対策課

ムーバスの車両については、車両の耐用年数、消耗度を考慮し、更新に合わせて順次ノンステップ車両を導入します。

#### ②ムーバスの低公害化

担当課：交通対策課

車両メーカーの技術開発を踏まえて、電気自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車等の低公害車の導入を、運行バス事業者とともに検討します。

## 6. 福祉交通

### (1) レモンキャブ・つながり等の維持・充実

#### 【背景と施策の方向】

平成12年10月より高齢者や障害者の外出支援を目的とした福祉交通サービス「レモンキャブ」が、有償ボランティアの協力により実施されています。また、当初車いすや寝たきりの障害者を対象に開始されたリフトタクシー「つながり」は、高齢者も利用できるようになっていきます。

平成20年度には市が主体となって地域の交通を検討する地域公共交通会議(現・地域公共交通活性化協議会)を設置しており、障害者・高齢者に対する福祉交通サービスのあり方や、公共交通の中での役割等、市民や民間事業者と共に考えていきます。また、平成22年3月に策定した武蔵野市地域公共交通総合連携計画においても、「レモンキャブ」と「つながり」を武蔵野市の福祉交通として位置付けています。

また、「レモンキャブ」、「つながり」ともにその利用件数は多く、今後の高齢社会の進展に伴い福祉交通ニーズの増大が予想されます。民間の福祉タクシーや施設移動サービスなども含めて、福祉交通サービス分野の実態・ニーズを把握することや、さらなるサービス充実に向けての検討を行っていきます。

#### 【具体的な施策】

#### ①レモンキャブ及びつながりの維持・充実 担当課：高齢者支援課、障害者福祉課

福祉交通サービス「レモンキャブ」は、事業開始から10年を経過し、使用車両の消耗が激しくなっているため、平成19年度より各年度2台ずつ車両の買い替えを実施しています。また、今後も走行距離10万kmを目途に計画的に車両の買い替えを行うなど、継続的な運行を図っていきます。

リフトタクシー「つながり」は、市広報や公共交通の案内と合わせた情報提供などによって、一層の利用促進を図るとともに、サービスの拡充について検討していきます。

#### ②レモンキャブの運行管理者とドライバーの確保 担当課：高齢者支援課

レモンキャブは地域の人材を活用し、既存の公共交通機関の利用が困難な高齢者等の移送を行う事業です。移動困難者の移動を地域で支える取組みを一層進めるため、本事業のPRや運行協力員の公募を市報等で積極的に行うとともに、運行管理者の後継者の育成やレモンキャブの運営システムなどについて検討していきます。

## 7. 自動車交通

### (1) 違法駐車防止

#### 【背景と施策の方向】

平成21年4月1日より、本市内でも駐車監視員制度(警察官以外に放置車両確認機関から選任された監視員が放置車両を確認する制度)が導入されたことに伴い、平成2年から活動していた「武蔵野市違法駐車防止に関する条例」に基づく交通指導員による違法駐車防止指導業務を同年3月末日をもって中止しましたが、違法駐車対策の一環として取り組んでいる、携帯電話やパソコン等にリアルタイムで駐車場の位置、満空状況を配信する駐車場案内・満空情報システムは、適宜更新・改善して取り組みます。

また、五日市街道や中央通りなどの幹線道路では、違法駐車が原因で渋滞が発生し、路線バスのスムーズな運行に支障をきたしています。違法駐車のはほとんどは商店街や店舗の荷捌き車両や買い物客によるものであり、地元商店会などと協働で対策を実施します。

#### 【具体的な施策】

##### ① 駐車場案内・誘導システムの整備

担当課：交通対策課

吉祥寺駅周辺の駐車場の場所、満空状況を携帯電話やパソコン等にリアルタイムで配信する駐車場案内・満空情報システムを拡充していきます。また、駐車場のガイドマップを現状に合わせて適宜更新し、商店会、案内所等で無償配布します。

##### ② 幹線道路の違法駐車対策

担当課：交通対策課

駐車監視員による放置車両の確認業務に加え、幹線道路沿いの商店会や配送業者などと協働して、違法駐車解消を図る対策を実施します。また、民間駐車監視員制度導入後の違法駐車状況の定期的調査を行っていきます。

##### ③ 駐車場整備計画

担当課：交通対策課

駐車場整備地区とは、都市計画地域内において、自動車交通が著しく輻輳する一定の区域を指定し、駐車場整備と建築物の附置駐車施設の措置を総合的に講ずることにより、道路交通の円滑化を図り、都市機能の低下を防止しようとするものです。

吉祥寺駅周辺地域には、大型店舗の駐車場やコインパーキング等が整備されており(収容可能総数は約2,200台)、休日等の一定時間帯を除くと、駐車場整備地区に該当するような駐車問題は生じていません。

現在は、駐車場の場所並びに満空状況を携帯電話やパソコン等にリアルタイムで配信するシステムの推進や駐車場ガイドマップの配布といったソフト施策により交通渋滞の緩和に努めています。

将来的には、少子・高齢化等の社会環境の変化を踏まえ、増加傾向にある自動二輪車の駐車問題やパーク・アンド・バスライド(ムーパーク)のあり方等を含め、総合的に駐車場整備計画を研究していく必要があります。

## (2) 荷捌き車両対策の推進

### 【背景と施策の方向】

吉祥寺駅周辺や幹線道路には、商店への納品等のための違法駐車が数多くあります。特に吉祥寺では、商店が開店している時間帯での荷捌き車両の通行や、路上での荷捌き作業の慢性化などが、吉祥寺の魅力である『回遊性』を阻害する要因になっています。

そこで、平成17・18年度に「吉祥寺共同集配システム検討委員会」、平成19年度に「吉祥寺方式による物流対策推進協議会設立準備検討委員会」を設立し、3年間の議論を踏まえて、平成20年度に「吉祥寺方式物流対策委員会」が設置されました。

地元商業者や運送・駐車場事業者や行政などの関係者から構成される吉祥寺方式物流対策委員会では、吉祥寺のまちづくりの一環として包括的な都市内物流対策に取り組み、吉祥寺のまちづくり及び社会貢献に資する取組みを推進します(吉祥寺方式とは「協議会方式による包括的な荷捌き対策の実現」のことです)。

### 【具体的な施策】

#### ○吉祥寺駅周辺荷捌き車両対策 担当課：吉祥寺まちづくり事務所、まちづくり推進課

地元商業者や運送・駐車場事業者や行政などの関係者から構成される吉祥寺方式物流対策委員会による、包括的な荷捌き対策の検討や事業の実施を進めます。

- ・共同荷捌き対策等（荷捌き施設と自転車駐車場の複合施設の整備）
- ・吉祥寺駐車場マップの更新・作成
- ・まちづくり条例該当物件については、敷地内荷捌きスペースの確保を指導。

## (3) 公共交通機関への乗り換えの促進

### 【背景と施策の方向】

駅周辺への一般車両の乗入れは、恒常的な交通渋滞を誘発し、排気ガスによる大気汚染など都市環境の悪化を招くだけでなく、緊急・防災活動の障害、交通事故の多発、路線バスの定時性阻害など、多くの問題を発生させています。

そこで、駅周辺部における交通混雑の緩和や違法駐車防止、並びに公共交通への乗り換え促進を図るため、駅外周部に一定規模の駐車場を整備して、その駐車場からバスに乗り換えて駅周辺まで移動するパーク・アンド・バスライド事業を実施しています(ムーパーク)。今後も、パーク・アンド・バスライド駐車場の利用拡大に向けた施策などを検討し、本事業を推進していきます。

### 【具体的な施策】

#### ①パーク・アンド・バスライドの推進 担当課：交通対策課

個別輸送機関から公共交通機関への乗り換え促進を図るため、駅周辺への車の乗入れを抑制し、駐車場(ムーパークや民間駐車場等)からバス(ムーバス)で駅周辺に移動してもらう

パーク・アンド・バスライドの利用拡大を図ります。

- ・ムーパークの利用推進
- ・ICカードを活用したパーク・アンド・バスライドの検討

## ②サイクル・アンド・バスライドの検討

担当課：交通対策課

- ・バス停付近への自転車駐車場の設置の検討

## 8. 道路の整備

### (1) 都市計画道路等の整備の促進

#### 【背景と施策の方向】

都市計画道路は、都市の基幹となる道路であり、都市の骨格を形成する重要な基盤です。一部路線は事業化され用地買収が進んでいますが、土地の取得にかかる高額な買収費等により、建設は思うような進捗状況にあるとは言えません。また武蔵野市内だけが完成しても隣接区・市が未完成の場合、道路本来の効果は期待できません。交通渋滞や環境問題の解決、駅前や住宅地区内の通過交通の排除などのために、地域への働きかけを行い、一日も早い整備の実現を図ります。特に、JR中央線の連続立体交差事業の完成に伴い、踏切での交通渋滞が解消され、南北方向のスムーズ化が見込まれることから、都において事業が進められている都市計画道路3・4・24号西調布境橋線及び3・3・6号調布保谷線の整備は急務といえます。調布保谷線は多摩の南北幹線道路の一つとして位置付けられた都市計画道路です。八幡町四丁目から井の頭通り間(幅員25m)は、すでに整備が完了しており、現在は井の頭通りから連雀通り間(幅員36m)において、環境施設帯検討会が開催され、市民参加のもとで事業が進められています。

一方、南北交通のスムーズ化により市内の主たる東西道路の五日市街道や井の頭通りは、さらに交通量の増加が推測されます。五日市街道は都の「第2次交差点すいすいプラン」により、部分的に道路拡幅が進められておりますが、井の頭通りの事業化等を含め、今後も隣接区・市及び都への整備促進を要望していく必要があります。

また、都市計画道路を補完し道路のネットワークを形成する補助幹線道路や地区内道路も、あわせて整備を進めていきます。

#### 【具体的な施策】

##### ①市・都の施行する都市計画道路

担当課：まちづくり推進課

「多摩地域における都市計画道路の第3次事業化計画および長期計画」に基づき、さらに整備を推進します。

##### ②三鷹駅北口補助幹線道路

担当課：まちづくり推進課、用地課

将来の駅周辺の高度利用を踏まえ、計画的な土地利用及び駅前広場の通過交通の排除を図るため、迂回路としての機能をもつ補助幹線道路として整備していきます。さらに、道路拡幅事業推進にあたって、地権者に対し土地提供等の協力要請も行っています。

##### ③地区内道路

担当課：道路課、用地課

地区内の生活道路を区画道路として拡幅整備します。事業着手済みの区画道路13路線を沿道権利者の生活再建に合わせて拡幅整備します。区画道路13路線のうち、平成22年度に市道第98号線の事業を完了予定です。

## （２）交通渋滞緩和のための右折車線及びバスベイの設置

### 【背景と施策の方向】

交通渋滞緩和のため、必要箇所への右折車線の設置や長さの延長などを充実させるとともに、バスの乗降による渋滞の緩和策としてバスベイを設置し、バスや一般自動車のスムーズな走行を確保します。

### 【具体的な施策】

#### ①右折車線の設置・延長

担当課：交通対策課、まちづくり推進課

警察署と連携しながら順次右折車線の設置や延長を行い、交通渋滞の緩和を図ります。

- ・対象交差点の選定
- ・第2次交差点すいすいプラン事業の促進（主要地方道7号線交差点3カ所、一般都道113号線交差点1カ所の用地買収及び交差点改良事業の促進を図る）

#### ②バスベイの設置

担当課：道路課、交通対策課

歩道拡幅に伴い、バスベイ設置に必要なスペースが確保された箇所について、順次整備を行います。また今後は拡幅計画等がなく設置困難な箇所についても、地先の民地利用を行うなどの方策を検討し、設置箇所の選定を行います。

設置を可能にするための歩道拡幅及び地先民地利用の承諾等が可能な場所を選定します。

## （３）環境に配慮した道路舗装

### 【背景と施策の方向】

平成17年度の集中豪雨による浸水被害を背景に、吉祥寺北町周辺地区の浸水対策の一環として、平成18年度から透水性舗装の試験施工を行いました。平成20年度までの3年間で7路線約8,000㎡施工した結果、舗装の耐久性、雨水の保水性や透水性について一定基準以上であることが確認できたため、平成21年度から市内の生活道路を対象に施工することにしました。

また、東京の年平均気温は過去100年間で約3℃上昇しており、真夏の最高気温が30℃を超える真夏日も近年増加傾向にあります。このため、舗装の路面温度の低減を図るため、事業効果の期待できる路線を対象に、平成21年度から遮熱性舗装の試験施工をスタートしました。

### 【具体的な施策】

#### ○環境に配慮した道路の整備

担当課：道路課

雨水流出抑制や地下水涵養、路面温度低減などを目的に、道路改修に合わせて透水性舗装及び遮熱性舗装を整備する「環境舗装事業」を推進します。



## 9. 交通安全計画（第9次武蔵野市交通安全計画）

### 【背景と施策の方向】

武蔵野市交通安全対策会議は、武蔵野市の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法第26条に基づき、これまで8次にわたり「武蔵野市交通安全計画」を策定してきました。第9次武蔵野市交通安全計画は、第9次東京都交通安全計画に基づくとともに、武蔵野市の交通基本計画である市民交通計画との整合を図って一体化しました。なお、重複する施策については、■印で項目のみの記載とします。

### ①第9次武蔵野市交通安全計画の目標

人命尊重の理念に立ち、各機関が連携、協力して各施策を着実に推進していくとともに、市民の交通安全に関する自助、共助の取り組みを支援することにより交通事故が減少するよう努めます。交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故がない社会を実現することをめざします。当面、東京都交通安全計画が掲げる目標である「平成27年までに年間の道路交通事故死者数を150人以下とする」ことを受け、過去5年の東京都全体の交通事故死者数に占める本市の割合を考慮し、「本市における年間の道路交通事故死者数をゼロとする」とともに、負傷者数の減少をめざします。

また、今後、高齢化が急速に進展していく中、高齢者の事故減少を図ることには困難が伴いますが、交通安全諸対策を推進することにより、「本市における高齢者の道路交通事故死者数ゼロ」をめざします。

### ②交通安全施策の方向

交通事故死者数や負傷者数を減少させ、本計画の目標の実現を図るためには行政機関、事業者、交通関係団体、ボランティア等や市民による不断の努力が必要になります。

本計画では、特に取り組むべき最重点課題として、今後ますます増加していく高齢者の交通安全を推進していくために「高齢者の交通安全の確保」を掲げ、市民、関係機関一体となって総合的な対策を推進します。また、交通事故死者数の多い「二輪車事故の防止」及び「自転車の安全利用の推進」を重点課題として推進します。

今後は、ITS技術等を交通安全施策に積極的に活用することも視野に入れ、国・都の動向や民間の技術動向を的確に把握して検討していきます。

## （1）道路交通環境の整備

### ①道路等の整備

道路交通網の整備により、円滑で渋滞のない、歩行者も自転車も車も安全な道路環境を確保していくことは、交通安全対策面で重要であることはもちろん、都市の活力ある発展に欠かせません。道路等の整備を進め、市民の安全、安心の確保に努めます。

■1. 都市計画道路の整備

■2. 自転車走行環境の整備

## ②交通安全施設等の整備

市民を悲惨な交通事故から守るための安全対策及び慢性的渋滞の解消策として、歩道整備や道路照明、区画線、滑り止め舗装などの車道・交差点改良等は欠かせません。交通安全施設の整備を図るとともに交差点改良や視覚障害者用信号機の整備等を進めます。

ガードレール、注意喚起の看板、交差点表示及び滑り止め舗装などの交通安全施設の整備を進めます。カーブミラーの設置については、関係機関と調整し、個々の状況に応じた整備を行います。警察との連携を強化し、交通流量など、時代・経年により変化する交通状況に対応した交通安全施設の整備を行います。

- 1. 歩道の整備
- 2. 交差点の改良
- 3. 信号機の整備
- 4. 横断歩道の改善
- 5. その他の交通安全施設の整備

## ③安全・安心な生活道路の構築

死傷事故発生割合の高い住居系・商業系における安全な道路交通環境の整備・確保は、地域住民等の安全対策として欠かせません。道路を利用する地域住民や道路利用者の視点を生かした対策などを行い、交通安全の確保に努めます。

- 生活道路における交通事故防止対策の推進

## ④渋滞対策

交通渋滞は、円滑な道路交通を妨げ、時間的・経済的損失を与えるばかりではなく、大気汚染の原因の一つともなっています。計画的な交差点改良等を実施し、渋滞の解消に努めます。

- 1. バス停車帯の整備
- 2. 右折車線の設置
- 3. 荷捌き車両対策の推進

## ⑤駐車施設の整備・拡充

駐車施設の整備は、交通渋滞の原因となる違法な駐停車の抑止や良好な都市景観の確保を図るために欠かせません。自動車駐車場や自転車駐車場、自動二輪車駐車場の整備の着実な実施に努めていきます。

- 1. 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備
- 2. 自転車駐車場の整備
- 3. 二輪車の駐車対策

## ⑥公共交通機関への乗り換えの促進

道路交通の円滑化を図るためには、公共交通の利用を促進するなど、交通総量の削減を図る必要があります。案内表示板の充実やパーク・アンド・バスライドの推進など、交通総量の削減や交通渋滞の緩和に努めます。

- 1. 乗り換えの利便性の向上
- 2. パーク(サイクル)・アンド・バスライドの推進・検討

## ⑦その他の道路交通環境の整備

これまで、道路交通の安全性と快適性を高める道路の緑化や安全で快適な通行空間確保のための共同溝の建設、電線類の地中化、また、道路の無秩序な掘り返しや工事等による事故未然防止などを実施してきました。

今後も、沿道生活環境に配慮した環境施設帯の設置など、大気汚染や災害防止の視点等も含めた事業の実施に努めます。

### □1. 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置・工事等のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行うとともに、許可条件の遵守、保安施設の整備等を指導徹底します。

また、道路の無秩序な掘り返し及び工事による事故等を未然に防止するため、道路上で行われる工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、施工時期を集中するなど道路工事を最小限度に抑えるよう調整をします。

### □2. 通学路の安全点検

児童の新入学時期や、春・秋の全国交通安全運動等の機会を捉えて、東京都、警視庁、各区市町村、道路管理者、教育委員会、学校関係者及びPTA等が協力し、防犯対策も含めた通学路の安全点検を実施し、各種交通安全施設対策及び交通規制・交通管制対策を行います。

### ■3. 道路の緑化推進

### ■4. 電線類の地中化促進

### ■5. 不法占用物件等の排除

## (2) 交通安全意識の普及及び徹底

### ①段階的・体系的な交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者の交通安全対策の推進は欠かせません。参加・体験・実践型の交通安全教室や講習会の実施、様々な媒体による情報の提供などに留意し、学校をはじめとする地域生活の場での交通安全教育の充実に努め、地域全体が交通ルールの遵守及び交通マナーの向上に取り組むよう促します。

#### □1. 学校等における交通安全教育

学校等における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とします。小学校では「社会」「生活」「体育」及び「特別活動」に、中学校、高等学校では「保健体育」並びに「特別活動」に位置付けて、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて、日常の適切な指導と計画的、組織的な交通安全教育を行います。

幼児の交通安全教育は、武蔵野警察署及び武蔵野交通安全協会の活動の中で、市内の幼稚園の代表を集めて交通事故防止研修を開催したり、指人形・紙芝居等を市内の幼稚園等で公演し、子どもや父兄に対する交通安全活動を支援していきます。

市内公立小学校12校の児童を対象に、自転車の安全運転と正しい交通ルールを体験

学習する自転車安全教室と自転車商協同組合武蔵野支部の協力による自転車の無償点検を実施しています。また、公立中学校6校では、プロのスタントマンによる自転車事故等の衝突シーンを再現して、生徒に事故の恐ろしさを肌で感じてもらうスクアード・ストレイトによる自転車安全教室を実施しています。

また、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深め、交通安全教育に関する指導体制と指導内容の一層の整備と充実を図っていきます。

#### □2. 高齢者に対する交通安全教育

老人クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材の普及、活用の促進を図ります。

老人クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、家庭訪問等による交通安全の呼びかけを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。ポスター等を活用し、高齢者の交通事故防止のための啓発を行います。また、民間団体にも呼びかけ、広報活動を推進します。

#### □3. 運転者に対する交通安全教育

市では、自転車事故に遭わない、起こさない街をめざし、平成20年10月より、武蔵野市内を自転車で通行するすべての方を対象に、武蔵野警察署との共催で、自転車安全利用講習会を開催しています。これまでに、約9,000人の方々(平成23年1月現在)が参加されました。講習会に参加され、認定を受けた方には、認定証(3年間で有効)を交付し、自転車駐車場に関する抽選の優先枠を設けたり、TSマーク保険への助成などを行っています。利用者が正しい交通ルールを守り、自転車関連の事故が減少するように、これを推進します。

地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。特に、二輪車運転者については、二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、実践的かつ体験的な運転者教育を推進します。

#### □4. 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、交通安全意識の高揚を図ります。

#### □5. 外国人に対する交通安全教育等

基本的な交通ルール等の修得に重点を置いた交通安全教育を推進します。

### ②地域における交通安全意識の高揚

市民一人ひとりに交通安全意識を普及し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけることが交通事故防止のためには欠かせません。特に、自転車も違法行為には罰金の制度がある「車両」であることを周知し、歩道における自転車の交通マナーなど利用者のマナー向上を図る必要があります。また、違法駐車・駐輪が引き起こす交通渋滞や通行障害についてPRを強化するなど、違法駐車・駐輪の防止に努めます。

□1. 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を社会のすみずみまで普及・浸透させていくため、地域の交通安全組織の拡大充実を図り、これらの組織の自主的活動を促すとともに、関係団体・機関との相互連携に努め、安全教育活動を積極的に推進します。

□2. 家庭、学校、職域、地域における交通安全教育の推進

家庭では、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、交通安全について話合が行われるよう情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

幼稚園、小・中・高等学校等の教員等に対し、それぞれの対象に応じた自主的な交通安全教育活動の推進について協力を依頼します。

職域における各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育活動を推進します。

地域において各種講習会を実施するほか、交通安全協会等関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

□3. 地域ぐるみの交通安全運動の推進

広く都民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、安全で快適な交通社会の実現をめざして春・秋の全国交通安全運動、年末のTOKYO交通安全キャンペーンを実施します。運動の推進にあたっては、市、関係機関・団体等との連携を強化し、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するなど、市民参加型の交通安全活動を展開します。

東京都交通安全日(原則として毎月10日)に、交通実態に即した地域、学校、職域ぐるみの交通安全活動を促進することにより、安全思想の普及浸透に努めます。

□4. 交通安全教育の推進・支援

地域における交通安全教育の拡充を図るため、武蔵野地域交通安全活動推進委員及び武蔵野交通安全協会の活動を支援します。

### ③交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

東京都、区市町村、警視庁、民間団体等が交通安全意識の普及・徹底を図り、交通安全行動の実践を定着化していくために、インターネット、新聞、ラジオ、各種イベント等多様な広報媒体を用いた効果的な広報活動は欠かせません。夜間・薄暮時(日没の前後それぞれ1時間)の交通安全対策や自転車の安全確保のキャンペーンなどにあわせ、特に高齢者の交通安全に重点を置いて交通安全に関する広報の充実に努めます。

□1. 多様な広報媒体による広報活動の充実

広く都民に交通安全意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、テレビ、新聞、ラジオ、インターネットをはじめ視聴覚教材、懸垂幕、看板、電光掲示板、ポスター、チラシ等の広報媒体、交通安全キャンペーン等の行事等、あらゆる機会を通じて、効果的な広報活動を推進します。

□2. 交通安全運動・交通安全フェア等行事の充実

春・秋の全国交通安全運動、TOKYO交通安全キャンペーン、交通安全フェア等の内容の充実や改善を図り、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

- 3. シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進  
後部座席を含めたシートベルト着用の必要性と着用効果及びチャイルドシートの正しい使用に関する普及啓発を推進します。
- 4. 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進  
薄暮時や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について、広報・啓発活動を強化します。
- 5. 幼児用ヘルメットの着用推進  
子どもたちを自転車の転倒事故から守るために、関係機関・団体等と連携し、保護者等に対して自転車の幼児用座席に子どもを乗車させることの危険性と幼児用ヘルメット着用などの安全対策の必要性について様々な機会を捉えて周知を図ります。
- 6. 自転車の安全性の確保  
関係機関、関係団体の協力を得て、自転車の安全利用を促進するキャンペーンを展開し、小学校高学年生やその保護者を中心に定期的に自転車安全整備店などへ行って点検や整備をしてもらうことの重要性を啓発します。  
なお、東京都道路交通規則の一部改正により、平成21年7月より16歳以上の運転者が安全基準を満たした「幼児2人同乗用自転車」を運転する場合は、その幼児用座席に幼児(6歳未満の子ども)2人を乗車させることが可能になりました。しかしながら、自転車利用者が多い本市では、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が半数を超える現状を踏まえるとともに、車両の重さや自己の運転技術などの問題があることから、自己責任において、この自転車を安全運転するよう、様々な交通安全教室の中で、周知徹底を図っていきます。
- 7. 踏切道の安全に関する周知徹底  
踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等、緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を行います。

### (3) 道路交通秩序の維持

#### ①駐車秩序の維持

違法駐車は、交通渋滞や交通事故の原因となり、また、放置自転車も歩行者や緊急車両の通行を妨害する原因となることから解決しなければならない重要な課題です。既存駐車場の有効利用のための施策の強化に努めるとともに、放置自転車防止対策の一層の強化にも努めます。

吉祥寺駅周辺交通問題協議会の主な業務であった交通指導員業務は、警視庁による民間監視員制度の導入により、平成21年3月をもって違法駐車対策実施本部を解散しました。

- 1. 駐車場案内・誘導システムの整備
- 2. 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動
- 3. 荷捌き車両対策の推進
- 4. 放置自転車防止の啓発・規制等の強化

## ②指導取締りの強化

飲酒運転、無免許運転等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い交通違反の指導取締り、自転車利用者対策などの推進は、交通事故防止のために欠かせません。重大交通事故に直結する交通違反の重点的な指導取締りや二輪車、自転車対策等を着実に実施していくとともに、シートベルト着用の促進などに努めます。

### □1. 重大交通事故に直結する交通違反の指導取締り活動の推進

飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反、車線違反等重大交通事故の直接かつ主要な原因となっている違反を重点として、各種取締資器材等を効果的に活用した指導取締りを推進します。

### □2. 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に悪質・危険性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても、警告書を活用するなどして安全運転意識の高揚を図ります。

### □3. 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による乗用中の交通事故が多発しているため、交通違反者に対しては、指導警告書を活用した街頭指導を強化するとともに、信号無視、一時不停止、夜間無灯火、並進走行、二人乗り、飲酒運転、運転中の携帯電話使用等悪質・危険な違反者に対しては、取締りを強化していきます。

### □4. シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り及び全座席でのシートベルト着用の推進

## (4) 安全運転と車両の安全確保

### ①安全運転の確保

運転者の自覚と責任ある行動を促し、安全に運転しようとする意識及び姿勢の育成、また、交通労働災害の防止や道路交通情報の提供なども道路交通の円滑化や交通事故防止に欠かせません。今後も、高齢運転者の増加に配慮しつつ、運転免許制度や各種講習の充実を図ります。また、公共交通機関の利用促進を重視し、高齢者等の運転免許の自主返納を推進します。

#### ■1. 自転車安全利用の推進

#### ■2. 運転者教育の充実

### □3. 二輪車事故防止対策の推進

二輪車の運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習を積極的に実施します。自動二輪車の二人乗りについて運転特性及び法規制の内容等に関する安全教育を推進します。二輪車安全運転推奨シールを二輪車実技講習受講者に交付して、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

### □4. 交通労働災害防止

事業場における安全衛生管理計画の確立、適正な労働時間の管理及び走行管理、管

理者及び運転者に対する教育、定期健康診断に基づく健康管理の徹底等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知するとともに、これを確実に実施させることにより、交通労働災害防止の徹底を図ります。

事業場に交通労働災害防止担当管理者教育の受講を勧奨します。この教育を受けたものを事業場内の担当管理者に選任させ、交通労働災害防止推進計画の作成、適正な労働時間管理及び走行管理の実施、運転者等に対する安全教育の実施及び安全意識高揚対策の推進を実施するよう指導します。

#### □5. 労働条件の適正化

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、併せて交通事故の防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令並びに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という）等に基づき、春・秋の全国交通安全運動実施時期等を中心に監督・指導を実施し、「改善基準」による労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図ります。

また、関係法令違反により交通事故を発生させる等問題のある事業場については、必要に応じ司法処分を行う等、より厳格に対応します。

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界及び各事業場において自主的な改善意欲の醸成を図ることが肝要なことから、自動車労務改善推進員を活用し、労務改善研究会の活動の活発化や自主点検制度の普及等により、自主的な労務改善が促進され、「改善基準」の履行及び遵守が図られるよう指導します。

## ②自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保するため、自転車の適正な利用や整備を促進する自転車総合対策の検討等を進めます。

### ■1. 自転車の点検整備等

### ■2. 自転車総合対策の推進

## (5) 救助・救急体制の整備

### ①救助・救急体制の充実

#### □1. 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実

消防救助隊等による交通救助体制を充実・強化します。また、ポンプ車等にも救助用資器材や自動体外式除細動器(AED)等の応急処置資器材を積載して、消防署の近くで発生した交通事故などに対する応急救護体制を充実し、救急隊とポンプ隊等とが連携して早期に応急処置に着手できるようにするとともに、迅速に医療機関へ搬送できるようにします。

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成、配置するとともに、資格取得後の救急救命士の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。また、搬送途上等において救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲が拡大されたことから、その養成と体制の整備を推進していきます。

#### □2. 救助・救急設備等の整備



救急車(高規格救急車)を増強するとともに、従来から大規模災害時等に活用してきた非常用救急自動車にも、救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

また、GPSを活用し、出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させる等、早期対応ができるよう効果的に運用します。

□3. 救急医療機関との連携強化

救急医療機関への円滑な受入れ体制を確保するため、地域救急医療機関との連携を充実・強化します。

□4. 集団救助・救急体制の充実・強化

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うために必要な資器材を整備します。

大規模な救急事象の発生に備えて、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

□5. 応急手当等の普及・啓発の推進

応急手当を広く市民等に普及することにより、誰もが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、「応急手当普及用資器材等の整備」及び「学校教育における応急手当の指導」を推進していきます。

## ②救急医療体制の整備

救急医療体制の体系的整備は、交通事故に起因する負傷者の救命にとって極めて重要なものです。救急救命センターの質の向上や二次救急医療機関の確保など、なお一層の救急医療体制の整備に努めていきます。

□1. 救急医療機関の協力体制の確保

救急医療機関への迅速・円滑な負傷者の収容を確保するための各種連絡会等を実施し、救急医療機関や消防機関等との間の緊密な協力、連携体制をとっていきます。

□2. 地域リハビリテーション体制の充実

脳血管疾患・交通事故等による身体機能障害などのある患者が、地域生活に早期に復帰できるよう、地域リハビリテーション提供体制を充実します。

## (6) 被害者の支援

### ①交通事故相談業務の充実

交通事故に関する被害者等からの様々な相談に的確に対応することは、被害者の支援に有益なことです。交通事故被害者からの相談に的確に対応するため、市では、毎月第1・3木曜日の午後1時から4時まで、交通事故相談を行っています。

### ②自動車損害賠償責任保険等の加入促進

□1. 東京都市町村民交通災害共済の加入促進

交通事故により被害を受けた市民を救済する目的で、東京都の全市町村共同による「東京都市町村民交通災害共済」制度が実施されており、市内在住の全小・中学生を

加入させるとともに、加入の促進を図ります。

#### □2. 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険(共済)への加入について車検制度を活用してチェックすることができない軽二輪自動車及び原動機付自転車の加入率が未だに低いいため、加入促進を図ります。

#### □3. 「TSマーク」及び「SGマーク」の普及

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」の普及に努めます。

また、製品安全協会が消費生活用製品安全法に基づく安全基準に適合したものに付ける「SGマーク」の普及に努めます。

## (7) 災害に備えた道路交通環境の整備等

### ①災害に強い交通施設等の整備

豪雨や地震等による災害発生時において、安全で安心な生活を支える陸上交通を確保するため、災害に強い交通施設等の整備は欠かせません。今後も、道路・橋梁、鉄軌道施設の耐震性の強化や電線類の地中化を実施し、災害に強い交通施設の整備に努めます。

#### □1. 道路橋梁等の耐震性の強化

幹線道路である主要地方道等が被災した場合、経済的・社会的な影響が大きく、今後このような被害を未然に防止するため、橋梁の耐震性の向上を図ることが重要です。このため、国土交通省が定める「橋・高架の道路等の技術基準」に基づき、橋梁の耐震性向上対策を実施します。

#### ■2. 共同溝・電線共同溝事業の推進・建設、電線類・交通信号用電線等の地中化

### ②災害への備え等

災害発生時における被害を最小限にとどめるために体制の強化や広報等に努めます。

### ③災害発生時における交通規制と救助体制

大震災発生直後の交通混乱等を最小限にとどめ、被災者の安全な避難、緊急車両の通行の確保などを図るため「武蔵野市地域防災計画」が定められています。警戒宣言直後や大震災発生に際しては、直ちに交通規制等を実施するなど、交通混乱の防止や被害者の安全な避難等に努めます。

### ④大規模事故時等の交通安全の確保等

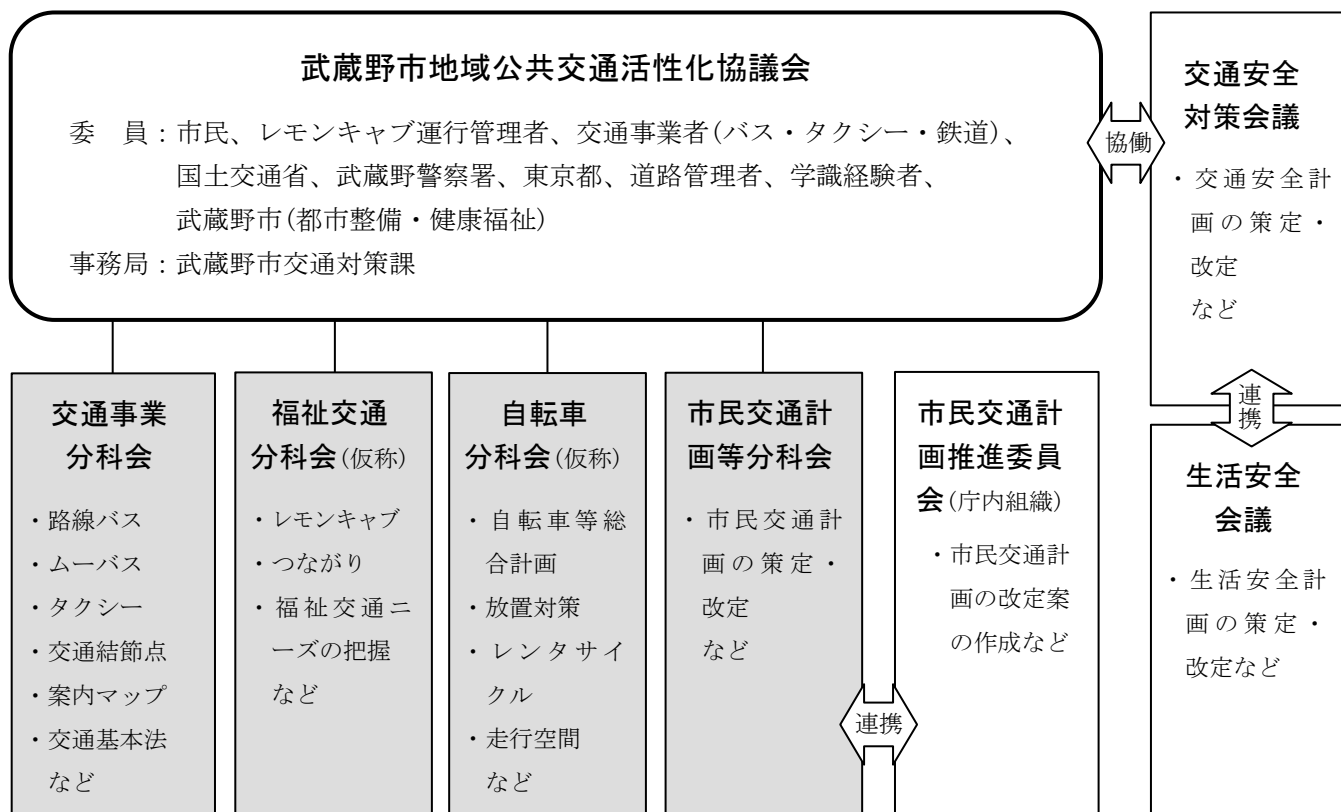
国内では平成17年のJR西日本福知山線脱線事故が発生するなど、大規模事故等に対する備えが重要になっています。安全の確保を図るため、各機関による事故防止対策とともに、大規模事故等発生時の交通規制の実施や関係各機関連携による救助・救急体制の一層の強化等に努めます。

## V 計画の推進・検討体制

本計画の実施に当たっては、行政と交通事業者だけでは十分な効果をあげることはできないことから、国や都、武蔵野警察署、道路管理者等の参画を得て推進します。また、本計画は、市民・地域と行政と交通事業者がそれぞれの役割分担を踏まえたパートナーシップ(協働)体制を組むことが重要となります。

平成22年3月に策定された地域公共交通総合連携計画では、市内公共交通の一体的なマネジメントをめざして、行政と地域(市民・利用者・企業等)と交通事業者の連携と役割分担の明確化を図り、PDCAの考え方で計画・実施・検証・改善することを「基本的な考え方」としています。そして、その推進体制として「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」に基づく「地域公共交通活性化協議会」を設置し、継続的に意見交換や検討・推進を行っていきます。

本計画では、この考え方を踏まえて、「地域公共交通活性化協議会」を中心とした新たな検討・推進体制を構築し、円滑で効率的な事業推進を図ります。各分野の協議・検討に当たっては、地域公共交通活性化協議会の専門部会として分科会を設置し、また既存の検討組織との連携を図ります。



## VI 参考資料

---

### 1. 市民交通計画等分科会の委員・開催概要

#### ①委 員 (◎会長)

- ◎吉田 樹 首都大学東京 都市環境学部自然・文化ツーリズムコース助教
- 武田 勉 関東バス(株) 運輸部 営業担当副部長
- 橘 弘之 武蔵野市コミュニティ研究連絡会
- 前田 耕一 武蔵野市老人クラブ連合会
- 竹本 幸男 レモンキャブ運行管理者
- 関 勝美 警視庁 武蔵野警察署 交通課長 (平成23年2月20日まで)
- 梶田 幸治 警視庁 武蔵野警察署 交通課長 (平成23年2月21日から)
- 野崎 元 東京都 北多摩南部建設事務所 管理課長
- 佐藤 嘉一 吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会
- 前川 幸子 東日本旅客鉄道(株) 八王子支社 総務部企画室 担当課長 (平成22年9月まで)
- 高津 徹 東日本旅客鉄道(株) 八王子支社 総務部企画室 担当課長 (平成22年10月から)
- 檜山 啓示 武蔵野市 都市整備部長 (武蔵野市地域公共交通活性化協議会会長)

#### ②開 催

- 第1回：平成22(2010)年8月20日(金) 10:00～12:30
  - ・第3次計画策定の目的・進め方・スケジュール等について
  - ・第3次計画に当たっての改定方針について
  - ・これまでの進捗状況と事業の評価・検証について
  - ・第3次計画の新たな課題・計画・事業について
- 第2回：平成22(2010)年11月25日(木) 10:00～12:00
  - ・第2回市民交通計画推進委員会の概要について
  - ・パーソントリップ調査データの活用について
  - ・第3次武蔵野市市民交通計画(素案)について
- 第3回：平成23(2011)年3月3日(木) 10:00～12:00
  - ・第3回市民交通計画推進委員会の概要について
  - ・武蔵野市交通安全対策会議の概要について
  - ・第3次武蔵野市市民交通計画(案)について

#### ③事務局

武蔵野市都市整備部交通対策課 北原浩平／庄司宏一／濱中秀夫／菅野詩郎／  
丹羽遼太郎／油谷有紀  
コンサルタント(株)地域科学研究会 緑川富美雄／石田洋平／田瀬もも

## 2. 市民交通計画推進委員会の委員・開催概要

### ①委 員 (◎委員長／○副委員長)

- ◎檜山 啓示 都市整備部長
- 北原 浩平 交通対策課長
- 森安 東光 市民協働推進課長
- 新井 浩 環境政策課長
- 鎌田 浩康 生活福祉課長
- 渡邊 昭浩 高齢者支援課長
- 山田 剛 障害者福祉課長
- 恩田 秀樹 都市整備部参事 (兼まちづくり推進課長事務取扱)
- 井上 啓輔 まちづくり調整担当課長
- 山家 恭介 道路課長
- 大平 高司 教育支援課長

### ②開 催

- 第1回：平成22(2010)年7月28日(水) 15:00～16:45
  - ・第3次計画策定の目的・進め方・スケジュール等について
  - ・第3次計画策定に当たっての主な方針について
  - ・これまでの進捗状況と事業の評価・検証について
  - ・基本計画及び事業の修正・新規・廃止等について
  
- 第2回：平成22(2010)年11月5日(金) 10:00～11:30
  - ・第1回市民交通計画等分科会の開催について
  - ・第3次計画の目次構成(案)と基本計画(案)について
  - ・第3次計画の序論、基本理念・基本方針(案)について
  
- 第3回：平成23(2011)年2月9日(水) 15:00～16:45
  - ・第2回市民交通計画推進委員会の開催について
  - ・第9次武蔵野市交通安全計画(案)について
  - ・第3次武蔵野市市民交通計画(案)について

### 3. 武蔵野市交通安全対策会議の委員・開催概要

#### ①委 員 (◎会長)

◎邑上 守正 武蔵野市長  
鈴木 久美子 東京労働局 三鷹労働基準監督署長  
松尾 和成 警視庁 武蔵野警察署長  
山上 美弘 武蔵野市教育長  
平川 豊 東京消防庁 武蔵野消防署長

#### ②開 催

- 第1回：平成23(2011)年2月15日(火) 16:00～17:00
- ・武蔵野市交通安全計画の位置付けについて
  - ・武蔵野市交通安全計画および関連計画の策定日程について
  - ・第9次東京都交通安全計画の概要について
  - ・第9次武蔵野市交通安全計画（案）について

## 4. 第8次交通安全計画及び第3次市民交通計画の項目対照表

第8次武蔵野市交通安全計画			第9次武蔵野市交通安全計画 (第3次市民交通計画のIV-9)		第3次市民交通計画 (IV-9以外)		
I. 総論	第1章 交通安全計画策定の考え方等について		背景と施策の方向	背景と施策の方向			
	第2章 武蔵野市の交通事故等の現状			①第9次武蔵野市交通安全計画の目標	II 武蔵野市における交通をとりまく現状		
	第3章 第8次武蔵野市交通安全計画の目標			②交通安全施策の方向			
	第4章 交通安全施策の方向						
	第5章 計画の推進				V 計画の推進・検討体制		
II. 分野別施策	第1章 道路交通環境の整備	1.道路等の整備	(1)都市計画道路の整備 (2)自転車走行環境の整備 (3)環境に配慮した道路舗装	①道路等の整備	■1. 都市計画道路の整備 (項目のみ) ■2. 自転車走行環境の整備 (項目のみ)	IV-8(1) 都市計画道路等の整備の促進 IV-3(1) 自転車利用 IV-8(3) 環境に配慮した道路舗装	
		2.交通安全施設等の整備	(1)歩道の整備 (2)交差点の改良 (3)交通環境のバリアフリー化 (4)公共サインの整備 (5)信号機の整備 (6)横断歩道の改善 (7)その他の交通安全施設の整備	②交通安全施設等の整備	■1. 歩道の整備 (項目のみ) ■2. 交差点の改良 (項目のみ)  ■3. 信号機の整備 (項目のみ) ■4. 横断歩道の改善 (項目のみ) ■5. その他の交通安全施設の整備 (項目のみ)	IV-1 歩行環境の整備 IV-8(2) 右折車線及びバスベイスの設置 IV-1(1) バリアフリー対応型道路改修の推進 IV-1(11) 公共サインの整備 IV-1(4) 信号機および横断歩道の改善 IV-1(4) 信号機および横断歩道の改善 IV-1(9) 交通安全施設の整備	
		3.安全・安心な生活道路の構築	(1)生活道路における交通事故防止対策の推進 (2)人によさしいみちづくり事業の推進	③安全・安心な生活道路の構築	■生活道路における交通事故防止対策の推進 (項目のみ)	IV-1(2) 生活道路の整備 IV-1(2) 生活道路の整備	
		4.渋滞対策	(1)バス停車帯の整備 (2)右折車線の設置 (3)荷捌き車両対策の推進	④渋滞対策	■1. バス停車帯の整備 (項目のみ) ■2. 右折車線の設置 (項目のみ) ■3. 荷捌き車両対策の推進 (項目のみ)	IV-8(2) 右折車線及びバスベイスの設置 IV-8(2) 右折車線及びバスベイスの設置 IV-7(2) 荷捌き車両対策の推進	
		5.駐車施設の整備・拡充	(1)大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備 (2)自転車駐車場の整備 (3)二輪車の駐車対策	⑤駐車施設の整備・拡充	■1. 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備 (項目のみ) ■2. 自転車駐車場の整備 (項目のみ) ■3. 二輪車の駐車対策 (項目のみ)	IV-7(1) 違法駐車防止 IV-3(2) 施設整備 IV-7(1) 違法駐車防止	
		6.交通需要管理(TDM)の推進	(1)公共交通機関への転換対策の推進 (2)乗換への利便性の向上 (3)環境確保条例で規定する事項の遵守 (4)パークアンドバスライドによる公共交通機関への乗り換えの促進	⑥公共交通機関への乗り換えの促進	■1. 乗換への利便性の向上 (項目のみ)  ■2. パーク(サイクル)&バスライドの推進・検討 (項目のみ)	IV-4(1) 路線バス等の利便性の向上 IV-2 交通結節点 IV-4(2) 車両の低公害化 IV-7(3) 公共交通機関への乗り換えの促進	
		7.その他の道路交通環境の整備	(1)道路の緑化推進 (2)電線類の地中化促進 (3)道路の使用及び占用の抑制 (4)不法占用物件等の排除 (5)通学路の安全点検 (6)街区公園・遊び場の整備 (7)ムーバスの運行 (8)レモンキャブ、つながりの拡充 (9)楽しく歩ける道のネットワークの整備 (10)分煙による快適・安全な歩行環境の確保	⑦その他の道路交通環境の整備	■3. 道路の緑化推進 (項目のみ) ■4. 電線類の地中化促進 (項目のみ) □1. 道路の使用及び占用の抑制 □5. 不法占用物件等の排除 (項目のみ) □2. 通学路の安全点検	IV-1(7) ポケットパーク・接道部緑化の推進 IV-1(5) 電線類の地中化等の推進  IV-1(3) 道路上の商品・看板等のはみ出しの解消  IV-1(7) ポケットパーク・接道部緑化の推進 IV-5 ムーバス IV-6 福祉交通 IV-1(8) 楽しく歩ける道のネットワークの整備 IV-1(10) 分煙による快適・安全な歩行環境の確保	
	第2章 交通安全意識の普及及び徹底	1.段階的・体系的な交通安全教育の推進	(1)学校等における交通安全教育 (2)高齢者に対する交通安全教育 (3)運転者に対する交通安全教育 (4)身体障害者に対する交通安全教育 (5)外国人に対する交通安全教育等 (6)交通安全学習の充実	①段階的・体系的な交通安全教育の普及及び徹底	□1. 学校等における交通安全教育 □2. 高齢者に対する交通安全教育 □3. 運転者に対する交通安全教育 □4. 身体障害者に対する交通安全教育 □5. 外国人に対する交通安全教育等		
		2.地域における交通安全意識の高揚	(1)地域の交通安全組織の拡大と育成 (2)家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 (3)地域ぐるみの交通安全運動の推進 (4)交通安全教育の推進・支援	②地域における交通安全意識の高揚	□1. 地域の交通安全組織の拡大と育成 □2. 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 □3. 地域ぐるみの交通安全運動の推進 □4. 交通安全教育の推進・支援		
		3.交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	(1)多様な広報媒体による広報活動の充実 (2)交通安全運動・交通安全フェア等行事の充実 (3)シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進 (4)夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進 (5)幼児用ヘルメットの着用推進 (6)自転車の安全性の確保 (7)踏切道の安全に関する周知徹底	③交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	□1. 多様な広報媒体による広報活動の充実 □2. 交通安全運動・交通安全フェア等行事の充実 □3. シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進 □4. 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進 □5. 幼児用ヘルメットの着用推進 □6. 自転車の安全性の確保 □7. 踏切道の安全に関する周知徹底		
	第3章 道路交通秩序の維持	1.駐車秩序の維持	(1)新駐車対策法制の適正な運用 (2)駐車需要に応じた駐車スペースの確保 (3)路外駐車場の整備と利用向上方策 (4)違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 (5)違法駐車防止条例の運用 (6)荷さばき車両対策の推進 (7)放置自転車防止の啓発・規制等の強化	(3)道路交通秩序の維持	①駐車秩序の維持	■1. 駐車場案内・誘導システムの整備 (項目のみ)  ■2. 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 (項目のみ)  ■3. 荷捌き車両対策の推進 (項目のみ) ■4. 放置自転車防止の啓発・規制等の強化 (項目のみ)	IV-7(1) 違法駐車防止 IV-7(1) 違法駐車防止 IV-7(1) 違法駐車防止 IV-7(1) 違法駐車防止 IV-7(1) 違法駐車防止 IV-7(2) 荷捌き車両対策の推進 IV-3(3) 放置自転車対策
		2.指導取締りの強化	(1)重大交通事故に直結する交通違反の指導取締り活動の推進 (2)二輪車対策の推進 (3)自転車利用者対策の推進 (4)シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	②指導取締りの強化	□1. 重大交通事故に直結する交通違反の指導取締り活動の推進 □2. 二輪車対策の推進 □3. 自転車利用者対策の推進 □4. シートベルト着用等		
	第4章 安全運転と車両の安全確保	1.安全運転の確保	(1)自転車利用安全利用の推進 (2)運転者教育の充実 (3)二輪車事故防止対策の推進 (4)交通労働災害防止 (5)労働条件の適正化	(4)安全運転と車両の安全確保	①安全運転の確保	■1. 自転車安全利用の推進 (項目のみ) ■2. 運転者教育の充実 (項目のみ) □3. 二輪車事故防止対策の推進 □4. 交通労働災害防止 □5. 労働条件の適正化	IV-3(1) 自転車利用
		2.自転車の安全性の確保	(1)自転車の点検整備等 (2)自転車総合対策の推進	②自転車の安全性の確保	■1. 自転車の点検整備等 (項目のみ) ■2. 自転車総合対策の推進 (項目のみ)	IV-3 自転車交通 IV-3 自転車交通	
	第5章 救助・救急体制の整備	1.救助・救急体制の充実	(1)救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実 (2)救助・救急設備等の整備 (3)救急医療機関との連携強化 (4)集団救助・救急体制の充実強化 (5)応急手当等の普及・啓発の推進	(5)救助・救急体制の整備	①救助・救急体制の充実	□1. 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実 □2. 救助・救急設備等の整備 □3. 救急医療機関との連携強化 □4. 集団救助・救急体制の充実・強化 □5. 応急手当等の普及・啓発の推進	
		2.救急医療体制の整備	(1)救急医療機関の協力体制の確保 (2)地域リハビリテーション体制の充実	②救急医療体制の整備	□1. 救急医療機関の協力体制の確保 □2. 地域リハビリテーション体制の充実		
	第6章 被害者の支援	1.交通事故相談業務の充実		(6)被害者の支援	①交通事故相談業務の充実		
		2.自動車損害賠償責任保険等の加入促進	(1)東京都町村民間交通災害共済の加入促進 (2)原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進 (3)「TSマーク」及び「SGマーク」の普及	②自動車損害賠償責任保険等の加入促進	□1. 東京都町村民間交通災害共済の加入促進 □2. 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進 □3. 「TSマーク」及び「SGマーク」の普及		
	第7章 災害に備えた道路交通環境の整備等	1.災害に強い交通施設等の整備	(1)道路橋梁等の耐震性の強化 (2)電線・信号線等の地中化	(7)災害に備えた道路交通環境の整備等	①災害に強い交通施設等の整備	□1. 道路橋梁等の耐震性の強化 ■2. 共同溝・電線共同溝事業の推進・建設、電線類・交通信号用電線等の地中化 (項目のみ)	IV-1(5) 電線類の地中化等の推進
		2.災害への備え等	(1)ムーバス (2)広報啓発	②災害への備え等			
		3.災害発生時における交通規制と救助体制		③災害発生時における交通規制と救助体制			
	4.大規模事故等時の交通安全の確保等		④大規模事故等時の交通安全の確保等				





## 5. 用語集

**A**

### ITS (Intelligent Transport Systems)

高度道路交通システム。情報通信技術を活用して、人と道路と車両とをネットワークすることにより、道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

### PDCAサイクル

Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Act (改善) の4段階を繰り返すことによって、継続的に改善・充実させていく過程のこと。

### TSマーク

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

### TWCC (Total Welfare Configured City)

高齢者にやさしいまち、障害者にも他のすべての人にもやさしいという福祉的視点で将来を見通し、道路・住宅・交通・公共施設などの都市基盤を整備するという武蔵野市総合計画の理念。

**ア**

### アイドリングストップ

自動車等による大気汚染の防止、騒音・悪臭の低減、地球温暖化の原因である二酸化炭素の排出抑制のため、駐停車中のエンジンを停止すること。東京都環境確保条例によって義務づけられている。

### 違法駐車防止交通指導員

武蔵野市違法駐車防止に関する条例(平成2年)に基づき、同条例により指定する違法駐車防止重点実施地域において違法駐車を防止するために指導、啓発などを行う指導員。

平成21年4月より市内で駐車監視員制度が導入

されたことに伴い、平成21年3月末をもって交通指導員による違法駐車防止指導業務を中止した。

### 音響式信号機

目の不自由な人が安全に横断歩道を渡れるように、音声により歩行者を誘導する信号機。

**カ**

### 環境浄化作戦

路上にはみ出して看板や商品台を置かないよう指導・啓発を行うため、平成6年から毎月1回、吉祥寺活性化協議会と市、武蔵野警察署が協力して吉祥寺駅周辺の商店街をパトロールする活動。

### 幹線道路

道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ道路をいう。

### 吉祥寺グランドデザイン

商業活性化を中心としつつ、これからの時代を見据えた魅力的な吉祥寺のあり方について、吉祥寺の未来を展望し総合的なまちづくりの方向性を定めたもの。

### 狭あい道路

幅員4m未満の道路。建築基準法では幅員4m以上を道路として定義しているが、防災上、生活環境上から整備が必要とされることから、市でも狭あい道路の拡幅整備を図っている。

### 区画道路

幹線道路網と接続して、住民の日常生活のために利用される、宅地間の交通に供する道路。

### 交差点表示

歩行者や自転車などの運転者に交差点の所在を

わかりやすく表示し、事故の防止を図ろうとするもの。十字マーク、点滅式交差点表示やカラー舗装などがある。

### 交通安全教室

コミュニティセンターや学校などにおいて、地域住民、PTA、警察、市などが協力して開催する、自転車の運転技術、交通ルール、交通マナーなど交通安全に関して実施する啓発事業。

### 交通安全施設

車両や歩行者が安全に道路を通行できるように設置された施設。信号機、標識、ガードレール、カーブミラー、視線誘導反射板、横断歩道橋など様々な施設がある。

### 交通安全対策基本法

交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として昭和45年に制定された。

### 交通基本法案

交通に関する施策について、基本理念・基本事項を定め、国・自治体・事業者・施設管理者・住民の責務を明らかにし、交通安全対策基本法と相まって、施策を総合的・計画的に推進することを目的とした法律案(国土交通省177回通常国会提出法案)。

制定後に政府が策定する「交通基本計画」では、交通施策の基本方針や目標を設定し、自治体も交通施策を策定することとなる。

### 交通バリアフリー法

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成12

年11月制定)。公共交通機関のバリアフリー化と、市町村が定める移動円滑化の基本構想を大きな枠組みとする。

建築物等を含めたより一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、平成18年12月に、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合・拡充したバリアフリー新法として施行された。

### コミュニティバス

既存のバスではカバーしきれない地域の人々の移動手段の確保のため、市町村などの自治体が支援して運行するバスサービスで、大型路線バスとタクシーの中間に位置する、地域密着型交通機関。

### コンパクトシティ

都市の様々な機能を中心部にコンパクトに集めることにより、土地の有効活用、各種施設の効率的な配置、交通渋滞の緩和等を図ることにより、持続可能な都市づくりをめざすもの。

## サ

### サイクル・アンド・バスライド

駅周辺部における交通輻輳の回避や違法駐輪の防止、並びに公共交通への乗り換え促進を図るため、駅外周部に一定規模の自転車駐車を整備して、その自転車駐車場からバスに乗り換えて駅周辺まで移動するシステム。

### 自転車道

道路法と道路構造令に規定された、道路上の車道から物理的に分離された自転車専用の走行空間。

### 自転車歩行者道

専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。

### 自転車誘導レーン(武蔵野市方式)

車道の左側を自転車が通行するように設けたレーン。路面表示により自動車、自転車、歩行者そ

それぞれの通行区分の明確化を図っている。

### 自転車レーン

道路交通法に基づく交通規制による、自転車の走行のために設けられた「自転車専用通行帯」。

### 市民の散歩道

市内の身近な自然や史跡に、まちを歩いて親しむために設定した散歩コース。第4期緑化市民委員会(昭和53年1月～昭和55年1月)が選定していたコースを基に、平成元年のPARK & GREEN GUIDE発行に際して再調査し修正したもの。

### 車両

道路交通法による車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両およびトロリーバスであり、自転車も軽車両に含まれる。

### ショッピングモール

商店街で車道と歩道を分離するなど、安全・快適に買い物が楽しめるように工夫した街路。モールは木陰のある散歩道の意味。

### 進化するまち『NEXT-吉祥寺』プロジェクト

吉祥寺グランドデザインを踏まえたまちづくりを推進していくために、今後約10年間にわたる吉祥寺のまちづくりの取組み方針として平成22年3月に策定。

### スケアード・ストレイト

恐怖を直視させるという意味で、危険に対する潜在的意識を残す教育手法のこと。

市ではプロのスタントマンによる自転車事故等の衝突シーンを再現して、生徒に事故の恐ろしさを肌で感じてもらうスケアード・ストレイトによる自転車安全教室を実施している。

### 生活道路

日常生活において最も身近な、住宅街や商店街の道路のことをいい、幹線道路や補助幹線道路以

外の道路を言う。

### タ

#### 多機能トイレ

身体障害者、オストメイト、高齢者、妊婦、乳幼児連れの人などの使用に配慮したトイレ。

#### 地域公共交通活性化再生法

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月施行)。地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために、地域の関係者による地域公共交通活性化協議会の設置、地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施などについて定めている。

#### 地域主権推進一括法案

「地域主権改革の推進を図るための関係法案の整備に関する法律案」(内閣府174回通常国会提出法案)。自治体の自主性を強化し、自由度の拡大を図るため、自治事務のうち法令による義務付け・枠付けをしている事項を見直す。

道路法関係については、都道府県及び市町村の道路構造の技術基準のうち、政令で定めるもの(設計車両、建築限界、橋・高架道路等の自動車の荷重に対し必要な強度)の他は、政令で定める基準(道路構造令)を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定めることになる。

#### 地域リハビリテーション

全ての市民が、その年齢や状態に関わらず、住み慣れた地域で本人の意思に基づいて安心して生活を続けられるよう、保健・医療・福祉・教育など、地域生活に関わるあらゆる組織、人が連携した体系的継続的な支援を行うこと。

#### 地球温暖化

人間の活動による化石燃料の消費によって二酸化炭素等の温室効果ガスが大気中に排出され、地球の温度が上昇する現象。地球温暖化は、海面の上昇や生態系の変化などをもたらし、人間の生活

にも影響を与えている。

### 駐車監視員制度

平成18年6月の道路交通法の改正により、放置車両確認事務の業務が民間法人に開放された。警察署長の委託を受けた放置車両確認機関の下で、駐車監視員が放置車両の確認や確認標章の取付けなどを行う。市内では、平成21年4月より駐車監視員制度が導入された。

### ツリーサークル

街路樹などの樹木を保護するために使われている鋼鉄製の保護材。人や自転車等の踏圧から根元を保護する。

### 低公害車

東京都も加わる首都圏の八都県市あおぞらネットワークの低公害車指定制度では、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車のほか、ガソリン自動車、LPG自動車、ディーゼル自動車も含めて、窒素酸化物、炭化水素、粒子状物質の排出が少ない自動車を低公害車に指定している。

### 低床バス・スロープ付きバス

地面から床面までの高さが低く床がフラットな車両で、車いす使用者が利用できるなどの特徴をもつ、バリアフリー化されたバス。乗降口に段差がないノンステップバスと、段差が1段あるワンステップバスがある。

### 電気・燃料電池自動車

電気によってモーターを駆動し、走行する自動車。電気自動車はバッテリーを充電して電気を供給するのに対して、燃料電池自動車では水素と酸素の化学反応により発電し、電気を供給する。

### 天然ガス自動車

天然ガスを燃料として走行する自動車。地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)や、光化学

スモッグ・酸性雨などを招くNO<sub>x</sub>(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、SO<sub>x</sub>(硫黄酸化物)の排出を低減する。また黒煙は排出されず、粒子状物質はほとんど排出されない。

### 東京都市圏PT(パーソントリップ)調査

「どのような人が」「どのような目的・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べる調査。そこから、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。調査対象地域は、東京を中心とする半径約80km圏域で、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県(南部)の面積約15,000km<sup>2</sup>の地域。

### 透水性舗装

道路の路面上に降った雨水を道路舗装の間隙を通して地下に浸透させる舗装。

### 道路の移動円滑化整備ガイドライン

交通バリアフリー法に基づく基本構想に定められる特定経路に関する道路構造の基準である「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に基づき道路特定事業の整備を行う際の考え方を示すガイドライン。

### 都市計画道路

都市計画法に定められた都市施設の一つであり、都市計画法に基づき決定される道路。

### 都市計画緑地

主として都市の自然環境の保全及び改善並びに都市景観の向上を図るために設けられる緑地。

### トランジットモール

一般の自動車交通を排除してバス・タクシー(実車)・路面電車などの公共交通機関を配し、歩行者の安全と交通手段の双方を確保した通り。



### ハイモビリティ都市

歩行者も、自転車も、自動車も自由に、安全に、便利にまちの中を移動できる、交通移動のしやすい都市のこと。

### パーク・アンド・バスライド

駅周辺部における交通混雑の緩和や違法駐車防止、並びに公共交通への乗り換え促進を図るため、駅外周部に一定規模の駐車場を整備して、その駐車場からバスに乗り換えて駅周辺まで移動する交通システム。

### バス交通空白・不便地域（武蔵野市方式）

平成7年に武蔵野市がムーバスの検討にあたって用いた考え方で、バス停から300m以遠の地域をバス交通空白地域、バス停から300m以内だが運行本数が1日に片道100本以下の地域をバス交通不便地域として定めている。

### バス接近表示システム

停留所などにおいて、自分が利用しようとしているバスがどの位置を走っているか、あとどのくらいで到着するかなど、バスの接近情報を提供する交通システム。

### バスバース

駅前広場などでバスが出発・到着のとき停車するところ。

### バスベイ

バスが停留所に停車しているときでも、後続車の通行に支障のないよう、道路を部分的に拡幅した施設。

### バリアフリー

高齢者、障害者等の生活、社会参加上のバリア（障壁）となるものを取り除き、生活しやすくすること。道路、建築物、地形など物理的なバリアのほか、社会制度、情報、あるいは意識上のバリアも問題となっている。

### バリアフリー新法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年12月施行）。建築物等を含めたより一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合・拡充してバリアフリー新法として施行された。

### 放置禁止区域

「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づき、各駅周辺半径約300mを自転車等放置禁止区域に指定し、随時放置自転車等の撤去を行っている。

### ポケットパーク

ポケットほどの小さな公園の意味で、都市生活の中での潤いや休憩のために整備された、比較的小規模な空間のこと。

### 歩行者用路側帯

歩道のない道路で、歩行者の通行や車道の効用を保つために白い線によって区分された道路の端の帯状の部分。

### 補助幹線道路

道路網の中で、幹線道路を補う道路。



### 緑のネットワーク計画

市内に残された自然（井の頭・中央・小金井の三つの都立公園、農地、屋敷林、社寺林、公園など）を「点的緑地」として、玉川上水、千川上水、仙川の「線的緑地」や街路樹、グリーンベルトの「人為的緑地」で結び、積極的に緑を都市に導入しようとする計画。

### ムーバス

武蔵野市が開発した交通システム、コミュニティバスの愛称。市内の交通不便地域の解消を図り、高齢者や子ども連れの方をはじめ、多くの人が気

軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に、平成7年11月26日より運行している。現在は、7路線9ルートに拡大し、毎日7,400人近い方々に利用されており、平成20年9月には2,000万人を突破した。

### 武蔵野市環境基本計画

武蔵野市環境基本条例に基づき、環境施策を総合的、計画的に推進するため、環境保全の目標や施策の方向を定めた計画。

### 武蔵野市狭あい道路拡幅整備要綱

市内の狭あい道路を拡幅整備することにより、生活道路を改善し、安全で快適なまちづくりを推進するため平成8年に定められた要綱。

### 武蔵野市交通安全対策会議

交通安全計画の作成及びその実施の推進、陸上交通の安全に関する総合的施策の企画の審議及びその実施の推進並びに関係行政機関の連絡調整を図るために、交通安全対策基本法に基づいて設置した会議。

### 武蔵野市交通バリアフリー基本構想

誰もが安全で快適に移動できるまちづくりをめざして平成15年3月に策定した、駅施設、バス事業、道路など交通のバリアフリー化を、ハード・ソフトの両面から計画的に進めるための基本構想。

バリアフリー新法が施行されたことを踏まえ、平成23年に武蔵野市バリアフリー基本構想を策定予定。

### 武蔵野市交通バリアフリー道路特定事業計画

武蔵野市交通バリアフリー基本構想に基づき、特定経路のバリアフリー化を推進するための、平成22年度までの計画。

### 武蔵野市自転車等総合計画

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「武蔵野市

自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づいた計画。自転車に係わる道路交通環境の整備や交通安全活動の推進等について定め、自転車等の利用に関する現状と課題から、自転車環境の整備方針や安全利用の方策を総合的に示す。

### 武蔵野市自転車等駐車対策協議会

放置自転車の減少や自転車等駐車場の増設など自転車等の駐車対策に関する重要な事項について調査審議するために設けられた協議会。

### 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置禁止に関する条例

昭和58年に制定した「自転車の放置防止に関する条例」の見直しを行い、新たに放置禁止区域の指定、撤去・保管料の徴収、利用登録制の導入などの規定を加え、平成6年12月に改正した条例。

### 武蔵野市地域公共交通活性化協議会

市内の各地域の旅客輸送需要に即した効率的な輸送サービスの実現や交通システム・サービスの改善・検証を検討・推進するために、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」に基づいて設置した法定協議会。

### 武蔵野市地域公共交通総合連携計画

武蔵野市の交通行政の総合的・体系的な基本計画である「市民交通計画」の公共交通部門として、平成22年3月に策定した計画。

武蔵野市に住まい、武蔵野市を訪れるすべての人を対象に、市内の公共交通網の一体的マネジメントに向けて、「分かりやすく、利用しやすい公共交通」「信用・信頼され、好感を持たれる公共交通」「環境・経済・社会的に持続可能な公共交通」の実現をめざすことを目標としている。

### 武蔵野市都市計画マスタープラン

都市計画法に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針として平成12年に市民参加により策定したもので、市と市民が共有する武蔵野市の

今後のまちづくりのビジョンを示したもの。

### 武蔵野市緑の基本計画

都市緑地保全法に基づき、平成9年3月に策定した緑の総合計画。武蔵野市の緑の将来像および目標を設定し、その実現に向けて市民と一体となって進めるための緑の施策を盛り込んでいる。

### 武蔵野市路線バス運行定時性確保の検討調査

路線バスについて、運行の定時制確保などにより利用しやすいバスをめざし、走行環境に関する問題点の発見と改善方策の検討を目的に実施した調査(平成6年12月策定)。

## ヤ

### ユニバーサルデザイン

高齢者、障害者等の利用に限定せず、すべての人が利用しやすい製品、建築、空間、交通などのデザイン(計画・設計・製作・運営等)。

## ラ

### リフトタクシー「つながり」

車椅子のまま、または寝た状態のまま乗降できるタクシー(福祉交通サービス)。民間の福祉タクシー事業者に市が支援することで、レモンキャブやタクシー等の利用が困難な高齢者や障害者などの外出を支援する。

### レモンキャブ

バスやタクシー等の既存の公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者の方々の外出を支援するための福祉交通サービス(市運営福祉有償運送)。武蔵野市民社会福祉協議会に登録された路線商店街の方々を中心とした運行協力員が専用の福祉型軽自動車を運行する。

### 路上禁煙地区

平成16年4月から吉祥寺駅周辺を、平成17年7月からは三鷹駅北口と武蔵境駅周辺を路上禁煙地区に指定し、マナーに訴える美しいまちづくりを

推進するため、喫煙エリア図や路面ステッカー等により路上禁煙地区を表示するとともに、「マナー推進員」を配置し、喫煙者はマナーポイントでの喫煙をお願いする「分煙」を実施している。





## 第3次武蔵野市市民交通計画

---

平成23(2011)年3月

武蔵野市 都市整備部 交通対策課  
〒180-8777 東京都武蔵野市緑町 2-2-28  
電話 0422-60-1859 (直通)