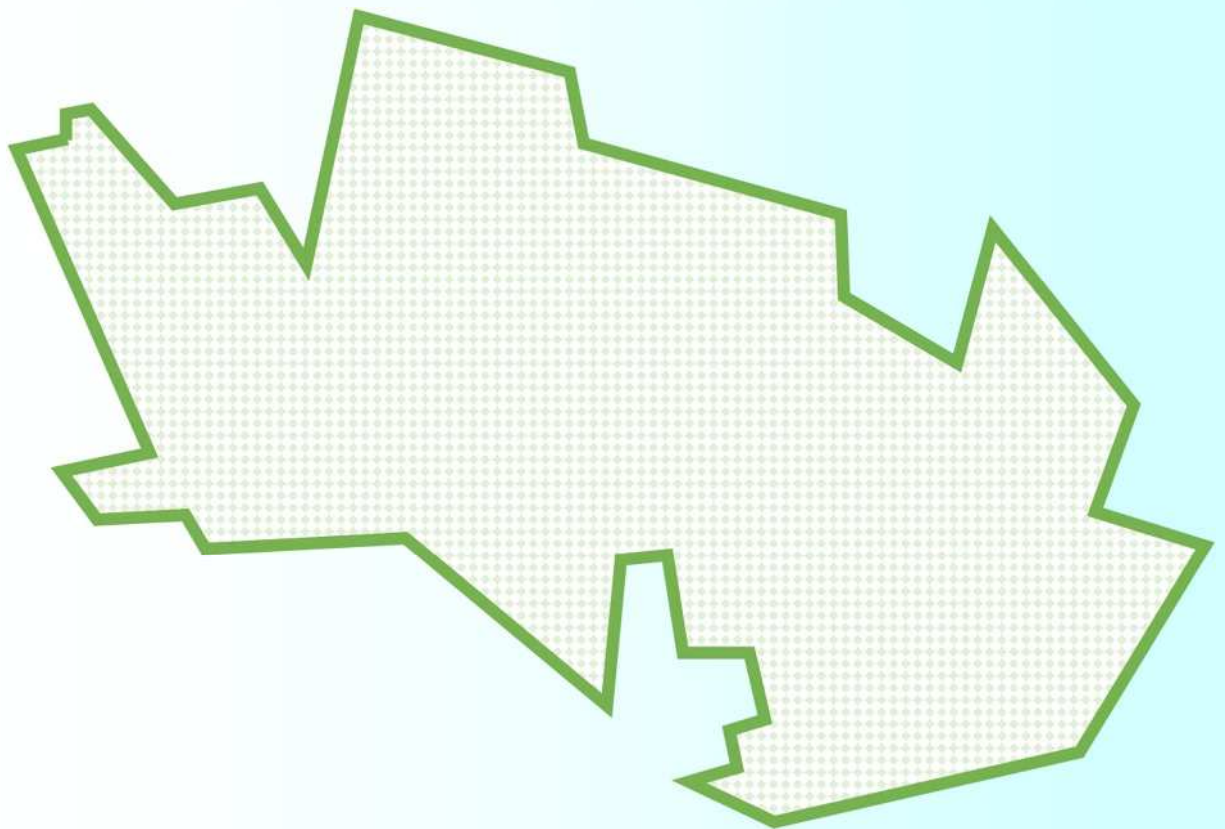


国分寺市 都市交通マスタープラン



2022年(令和4年)3月

国分寺市都市交通マスタープランの策定にあたって

国分寺市では、平成 29 年 3 月に市のまちづくりの最上位計画である『国分寺市総合ビジョン』を策定し、計画期間 8 年間の中間地点である令和 3 年 3 月に、令和 6 年度までの『後期実行計画』を策定いたしました。『後期実行計画』は、前期実行計画の結果や、新型コロナウイルス感染症の影響、そして SDG s 等の新たな社会目標等を踏まえた計画であり、まちづくりの基本理念である「ともに進める」「ともに高める」「ともにつなげる」の 3 点を念頭に、事業を進めております。



また、平成 27 年度に策定した『国分寺市都市計画マスタープラン』では、「活気ある暮らしやすいまち こくぶんじ」をまちづくりのテーマとし、市全体や分野別のまちづくりの方向性について定め、史跡武蔵国分寺跡周辺の地区計画や第一種低層住居専用地域のまちづくりなどを進めてまいりました。

その一方で、市内の道路は未だ幅員が狭い道路も多く、交通渋滞の緩和、防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保などの観点から、都市計画道路を含めた道路・交通の計画的な整備の必要性が高まっております。また、市民の皆様から道路・交通整備をより一層重視すべきとの御意見を頂戴しているところです。こうした状況の中で、高齢化や人口減少等、将来の社会状況を見据え、この度『国分寺市道路・交通網計画』を策定いたしました。

『国分寺市道路・交通網計画』は、『国分寺市都市計画マスタープラン』の交通体系分野を補完し、道路・交通に関する基本方針を示す『国分寺市都市交通マスタープラン』と、本市の道路整備に関する基本方針を示す『国分寺市市道整備計画』による構成となっております。

計画的かつ効果的な道路整備を進めることにより、安全で快適な移動ができる道路・交通環境の整備に努めてまいります。他方、実現に向けては、市民の皆様とともに取り組むことが何よりも重要です。皆様のより一層の御理解と御協力を心よりお願い申し上げます。

結びに、『国分寺市道路・交通網計画』の策定に当たり、たくさんの貴重な御意見等を頂戴しました市民の皆様、関係団体、事業者、識見者など皆様に心より御礼申し上げます。

令和 4 年 3 月

国分寺市長

井澤邦夫

目 次

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. 国分寺市都市交通マスタープランの位置づけ | 1 |
| 1.1. 背景と策定目的 | 1 |
| 1.2. 計画の位置づけ | 1 |
| 1.3. 関連計画 | 2 |
| 2. 都市・交通の現状 | 5 |
| 2.1. 都市・交通の現状 | 5 |
| 2.2. 将来交通需要の見通し | 28 |
| 3. 市の交通課題 | 30 |
| 3.1. 幹線道路の課題 | 30 |
| 3.2. 生活道路の課題 | 31 |
| 3.3. 交通結節点の課題 | 31 |
| 3.4. 公共交通の課題 | 32 |
| 3.5. その他の課題 | 32 |
| 4. 将来交通体系 | 33 |
| 4.1. 都市計画マスタープランにみる交通施策 | 33 |
| 4.2. 将来交通体系 | 35 |
| 5. 都市交通施策の方針 | 37 |
| 5.1. 基本理念・基本方針 | 37 |
| 5.2. 推進施策 | 39 |
| 6. 都市交通マスタープランの見直し | 59 |
| 資 料 編 | 61 |
| 1. 交通に関するアンケート調査（令和2年2月実施） | 61 |
| 2. 懇談会 | 71 |
| 3. 策定経緯 | 73 |
| 4. 用語解説 | 74 |

1. 国分寺市都市交通マスタープランの位置づけ

1.1. 背景と策定目的

国分寺市都市計画マスタープラン（平成 28 年 2 月）は、市民意向を反映し、市の魅力を守り、さらに引き出すとともに、超高齢社会、人口減少をにらみ、若い世代の人も子育てがしやすく、国分寺市に住む全ての人が住み続けたいくなるまちを目指したものです。都市計画マスタープラン策定の段階では、市民の皆様から国分寺市の特色である豊かな緑や閑静な住宅街といった点で満足をいただいている一方、道路、交通問題や災害に備えたまちづくり等を重視すべきという御意見を多くいただき、交通問題の改善は重要な目標となっています。

そこで、将来の社会状況を見据え、道路・交通に関する総合的な計画である「国分寺市都市交通マスタープラン」を策定します。

1.2. 計画の位置づけ

国分寺市都市交通マスタープランは、国分寺市都市計画マスタープランが掲げる将来あるべき都市像を実現するため、国分寺市都市計画マスタープランの交通体系の分野を補完する、公共交通、自動車、自転車・徒歩等で構成される交通体系整備に関する基本方針を示すものです。

本計画の目標年度は、概ね 20 年後の令和 23 年度とします。

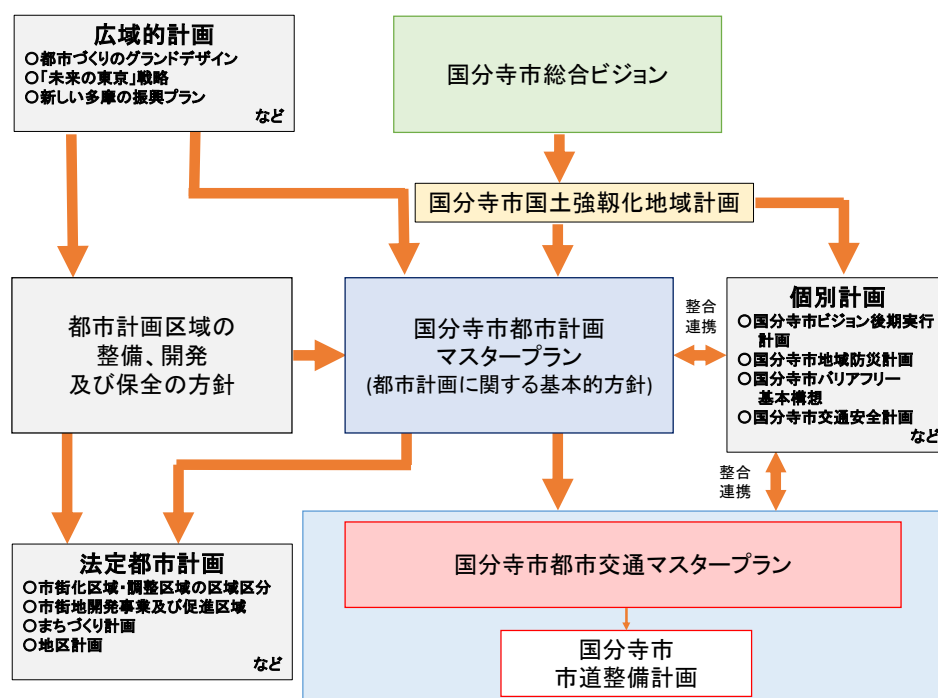


図 1-1 計画の位置づけ

1.3. 関連計画

関連計画は表 1-1、表 1-2、表 1-3 のとおりです。

表 1-1 関連計画（1）

| 計画名 | 概要 |
|-------------------------------------|---|
| <p>「未来の東京」戦略 (令和3年3月 東京都)</p> | <p>2040 年代に目指す東京の姿「ビジョン」と、2030 年に向けた「戦略」と「推進プロジェクト」を示すものである。交通に関連する記載は次のとおりである。</p> <p>「2040 年代の東京ビジョン」</p> <p>ビジョン 11：最高の交通ネットワークが構築された便利で快適な東京</p> <p>ビジョン 12：デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出し都民が質の高い生活を送る「スマート東京」</p> <p>「2030 年に向けた戦略」</p> <p>戦略 8：安全・安心なまちづくり戦略</p> <p>5. 無電柱化推進プロジェクト</p> <p>9. 交通事故から都民を守るプロジェクト</p> <p>戦略 9：都市の機能をさらに高める戦略</p> <p>1. 人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間や駅周辺のリメイクにあたり「車から人へ」力点を移し、鉄道駅の自由通路やデッキ整備、自転車利用環境の充実、緑あふれた空間の創出等、人がまち歩きをしやすく回遊性を高める取組を推進 ● 道路や公園等の公共的な空間を活用したにぎわい創出に向け、地域のエリアマネジメント団体や区市と連携した取組を推進 <p>3. 地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開</p> <p>5. 公共交通ネットワークの更なる充実</p> <p>8. 誰もが使いやすくスムーズな道路網形成プロジェクト</p> <p>9. 身近で快適な道路空間形成プロジェクト</p> <p>戦略 14：ゼロエミッション東京戦略</p> <p>3. ゼロエミッションモビリティプロジェクト</p> <p>戦略 17：多摩・島しょ振興戦略</p> <p>5. 地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開</p> <p>6. 多摩・島しょの交通ネットワークの強化</p> |
| <p>新しい多摩の振興プラン (令和3年9月 東京都)</p> | <p>『「未来の東京」戦略』で示された「3か年のアクションプラン」や各局の計画等に基づき、3か年で都が実施する取組を中心に、方向性や具体的な取組を多摩に特化した視点で取りまとめたものである。交通に関連する記載は次のとおりである。</p> <p>「多摩地域の更なる発展を目指した取組」</p> <p>①新しい働き方が浸透し、誰もが輝き、暮らしやすいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の暮らしの安心に向け、公的住宅を活用した居場所づくりや自動運転車両による移動支援の取組を展開 <p>②安全・安心な暮らしを守るまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 移動時の円滑な対応につなげるため、都道及び市区町村道の無電柱化を促進 <p>③道路・交通ネットワークが充実し、地域特性に応じた快適なまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 多摩南北・東西道路や南多摩尾根幹線などの整備を推進 |

表 1-2 関連計画（2）

| 計画名 | 概要 |
|---|---|
| <p>多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ーサステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくりー （令和 3 年 3 月 東京都）</p> | <p>国分寺都市計画区域における拠点や主な生活の中心地などの将来像は以下のとおりである。</p> <p>（国分寺）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤の整備や、商業、文化、居住などの集積が進み、利便性が高くにぎわいのある生活と文化交流が育まれる重要な地域の拠点を形成 ● 駅北口周辺では、交通広場、都市計画道路、区画道路整備により交通結節点としての機能が強化され、再開発事業の進行に伴って、商業、業務、居住などの機能が集積することにより、地域の利便性が向上し、歴史や自然と調和した地域の顔となる拠点を形成 <p>（西国分寺）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤の整備や、商業、文化、居住、災害対策拠点などの集積が進み、利便性が高くにぎわいのある生活と文化交流が育まれる地域の拠点を形成 ● 駅周辺では、交通機能の充実が図られるとともに、周辺の史跡や緑地などと調和した緑豊かな市街地を形成 <p>（恋ヶ窪）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺では、都市計画道路の整備を契機に、生活関連の商業施設、周辺に立地する行政、文化、福祉などの公益施設及び公園や農地などの自然環境が調和した、一体感のある生活の中心地を形成 <p>（国分寺崖線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地に残る貴重な自然環境として、四季折々の美しい緑や水が適切に保全され、憩いや教育の場として活用 <p>（農地と調和する住宅市街地）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 武蔵野の原風景が残る雑木林や農地といった、まとまったみどりが保全されるとともに、農地の多様な機能を生かした農と住とが調和した、水と緑と潤いがあるまちを形成 ● 地産地消の取組や、農とのふれあいなど、農地を生かした地域の活性化等により、農地を保全し、美しい農のある風景を形成 ● 市街地の中に存在する農地を防災上必要なオープンスペースとして活用するとともに、生産緑地の維持に極力努め、適正に保全 ● やむを得ず農地が宅地化される場合は、良好な住宅環境の形成に役立てるような計画的開発の誘導を行うとともに、地区計画制度や開発事業における手続・基準などに関する条例などの活用により、乱開発を防止し、緑を保全 |
| <p>東京における都市計画道路の整備方針 第四次事業化計画 （平成 28 年 3 月 東京都・特別区・26 市・2 町）</p> | <p>未着手の都市計画道路を対象に、必要性の検証を行い、必要性が確認されない場合には、「見直し候補路線」に位置づけるとともに、必要性が確認された路線の中から「優先整備路線」を選定し、特別な事由がある路線は「計画内容再検討路線」として位置づけている。</p> |
| <p>東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針 （令和元年 11 月 東京都・特別区・26 市・2 町）</p> | <p>優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象とし、都市計画道路の在り方について調査検討を行っている。</p> |

表 1-3 関連計画（3）

| 計画名 | 概要 |
|--|--|
| <p>国分寺市総合ビジョン 令和3年度～令和6年度 国分寺市ビジョン後期実行計画 (令和3年3月 国分寺市)</p> | <p>「魅力あふれ ひとつながる 文化都市国分寺」という未来のまちの姿を定め、市民・事業者等とまちの将来像を共有し、進むべき方向を明らかにした最上位計画である。計画期間は平成29年度～令和6年度の8年間となっている。</p> <p>国分寺市ビジョン後期実行計画において、市街地整備，交通安全，道路の3項目から以下の取組方針，中心事業内容を掲げている。</p> <p>「市街地整備」</p> <ul style="list-style-type: none"> ①拠点整備の推進 ②都市計画道路沿道のまちづくりの推進 ③暮らしやすいまちの形成に向けたまちづくりの推進 <p>「交通安全」</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通安全意識の向上 ②放置自転車対策の推進 ③交通安全施設の継続的な整備及び維持管理 <p>「道路」</p> <ul style="list-style-type: none"> ①自動車交通を円滑に処理することのできる道路ネットワークの確立 ②安全・快適に歩くことのできる道路ネットワークの確立 ③道路ストック及び橋りょうの適切な維持管理 |
| <p>国分寺市都市計画マスタープラン (平成28年2月 国分寺市)</p> | <p>後述（4.1 都市計画マスタープランにみる交通施策を参照）</p> |
| <p>国分寺市交通安全計画 (令和4年3月 国分寺市)</p> | <p>市民が安全・快適に暮らせるまちを実現させていくために策定した。計画期間は令和4年度から令和8年度までの5か年となっている。</p> |
| <p>国分寺市地域防災計画 (令和3年3月 国分寺市 防災会議)</p> | <p>市民の生命，財産を地震災害などから守るための対策を実施することを目的に策定した。</p> |
| <p>第二次国分寺市環境基本計画 (平成26年3月 国分寺市)</p> | <p>環境の保全，回復及び創造に関する目標と施策の方向性を定め，環境行政の基本方針となるとともに，計画を推進するための市民，事業者等，市の役割と，環境に配慮した市民生活，事業活動，施策展開の指針を示したものである。重点プロジェクトに「自転車・公共交通機関の利用促進」をあげている。</p> |
| <p>国分寺市国土強靱化地域計画 (令和3年4月 国分寺市)</p> | <p>市における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため，他の分野別計画の指針となる計画である。交通に関連する施策推進方針は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・避難路の通行確保対策 ・緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進 ・緊急輸送道路の機能確保 ・計画的かつ効率的な道路整備の促進 ・無電柱化の推進 |

2. 都市・交通の現状

2.1. 都市・交通の現状

2.1.1. 地勢

(1) 地理的状況

本市は東京都の中心（重心）、いわゆる東京の「へそ」に位置し、東は小金井市、南は府中市と国立市、西は立川市、北は小平市に接しています（図2-1 参照）。市域は東西約5.68キロメートル、南北約3.86キロメートル、面積11.46平方キロメートル、大部分は武蔵野段丘上のほぼ平坦地です。

段丘の南端は急激に下降して国分寺崖線をなし、立川段丘に連なります。この崖線のすぐ下を流れているのが野川です。崖はハケと呼ばれ、ハケ下各所から豊かな湧き水が野川にそそいでいます。

市内にはJR中央線・武蔵野線、西武国分寺線・多摩湖線が縦横に走り、なかでも国分寺駅は多摩地域の交通の要衝となっています。

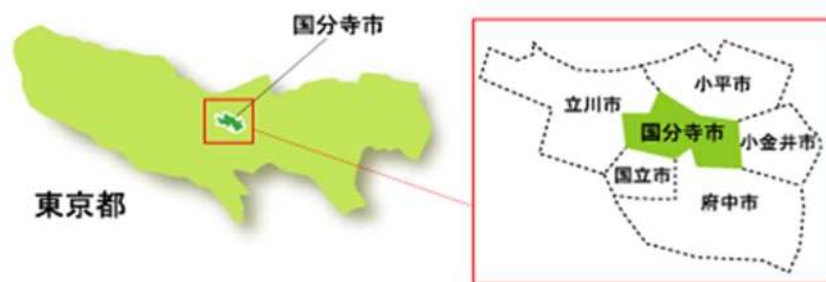


図2-1 国分寺市の位置

出典：国分寺市ホームページ

(2) 地形

本市域は、高台上の平坦地である武蔵野台地と国分寺崖線を境に一段と低い立川台地で構成されており、市域の西部から東部方向に向かって緩やかに低くなっています（図2-2 参照）。

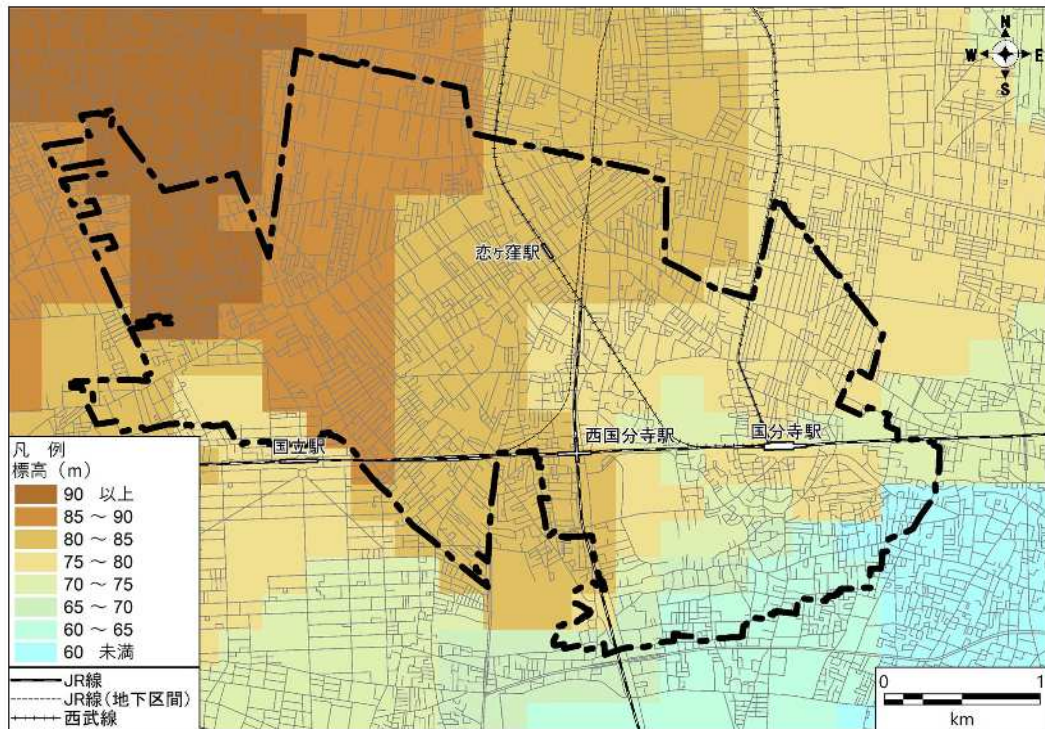


図 2-2 国分寺市の地形

データ：国土数値情報 国土交通省

2.1.2. 人口

本市の総人口は令和3年9月1日時点(住民基本台帳)で127,688人となっています。国分寺市人口ビジョンの推計によると、本市の総人口は令和12年まで増加傾向を示し、その後、微減傾向に転じる見込みとなっています。年少人口、生産年齢人口は令和12年以降微減傾向に転じる見込みです。老年人口は増加した後に微減傾向の見込みとなっています(図2-3参照)。

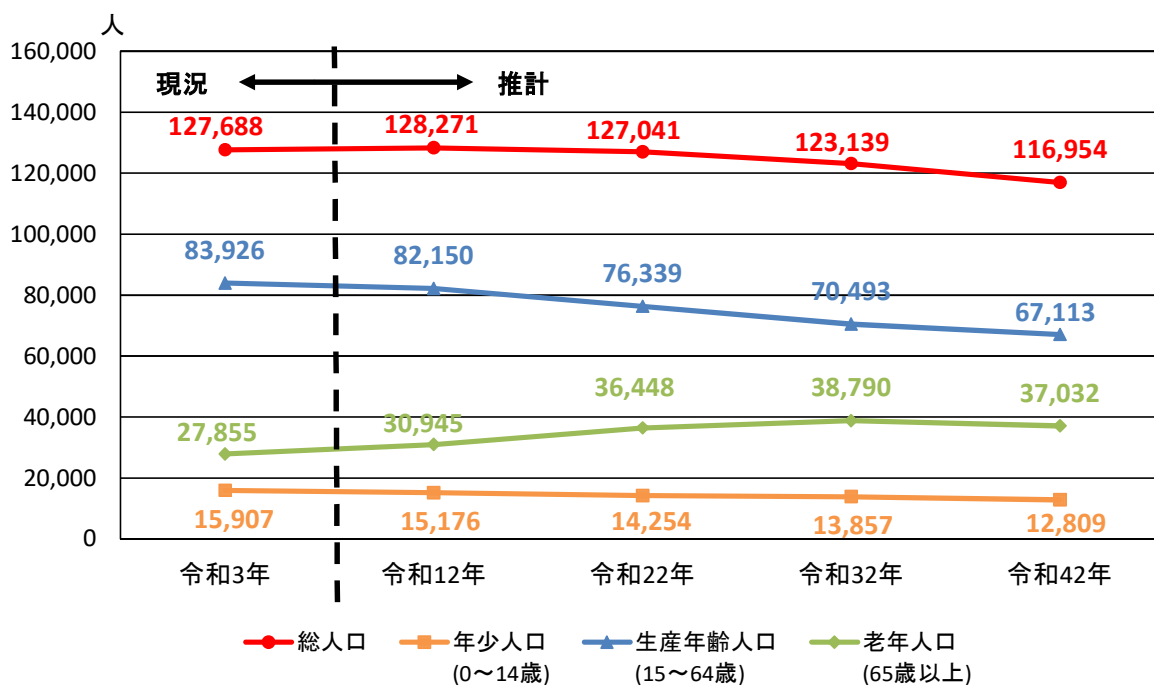


図2-3 将来人口推移

データ：国分寺市ホームページ(令和3年9月1日住民基本台帳)(現況)
国分寺市人口ビジョン 令和元年12月 国分寺市(将来人口)

人口密度は、国分寺駅や西国分寺駅，国立駅周辺，東部は人口密度が高く，北西部は人口密度が低くなっています（図 2-4 参照）。

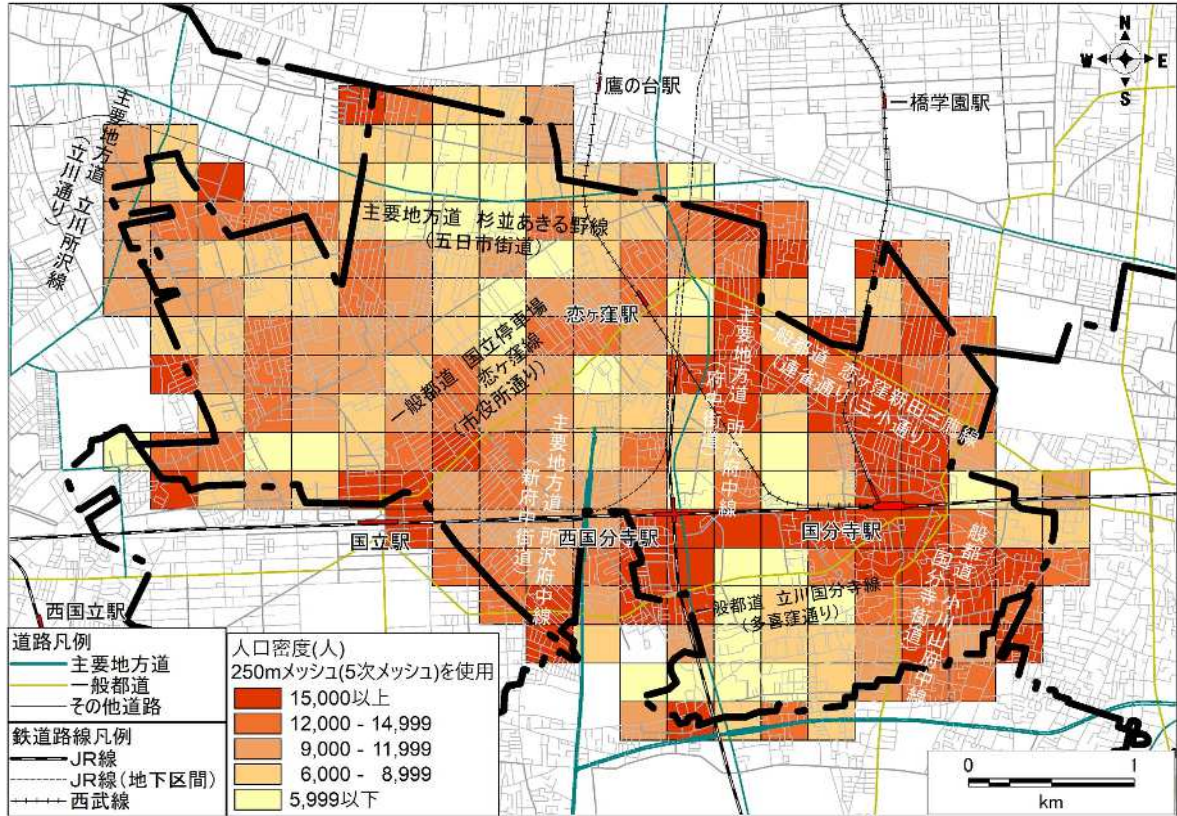


図 2-4 人口密度 (250m メッシュ)

データ：平成 27 年国勢調査 平成 27 年 総務省統計局

2.1.3. 土地利用

平成 29 年度の本市の土地利用現況（図 2-5 参照）をみると、国分寺駅周辺では商業施設，西国分寺駅周辺では集合住宅，北部や北西部では畑が多くみられます。

国分寺市都市計画マスタープランの土地利用方針は，図 2-6 のとおりです。国分寺駅，西国分寺駅を都市生活・文化交流の拠点，武蔵国分寺跡周辺を歴史文化の拠点，都立武蔵国分寺公園周辺をふれあいの拠点，恋ヶ窪駅，国立駅周辺を地域振興拠点と定めています。

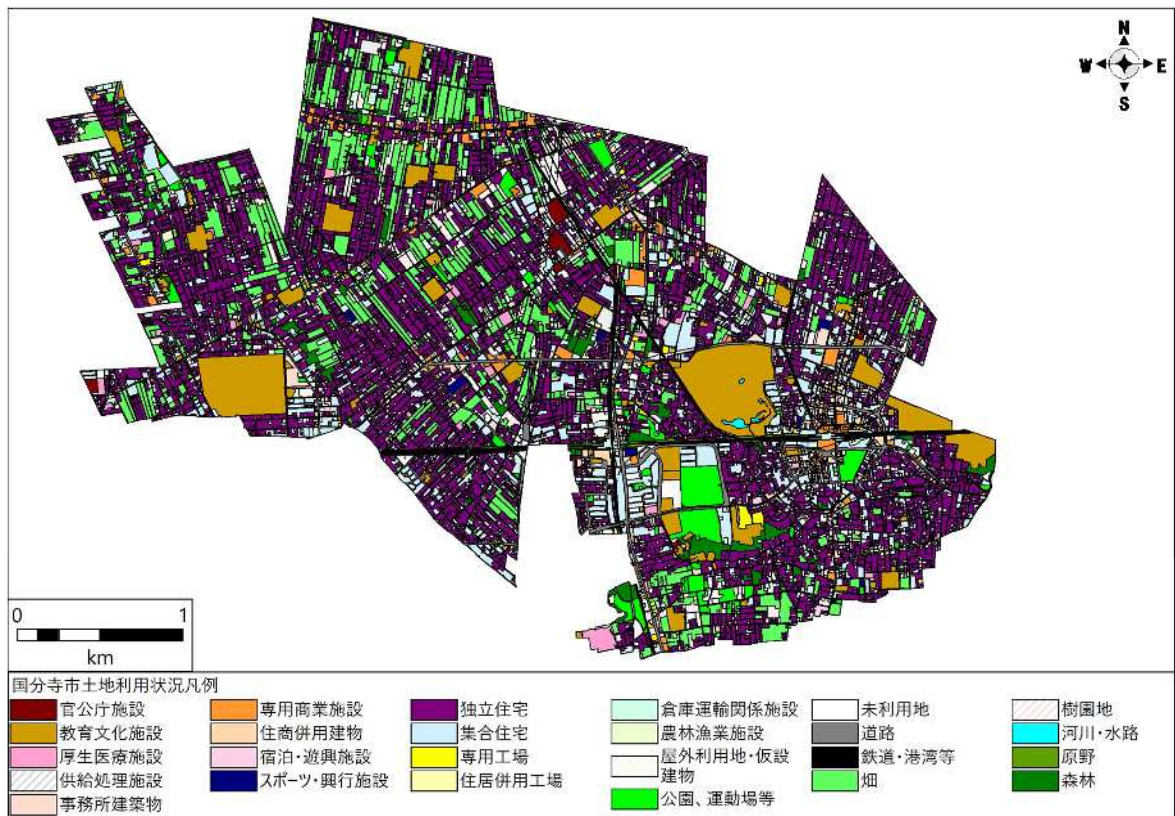


図 2-5 土地利用現況

データ：平成 29 年度多摩部土地利用現況調査 平成 29 年度 東京都 都市整備局

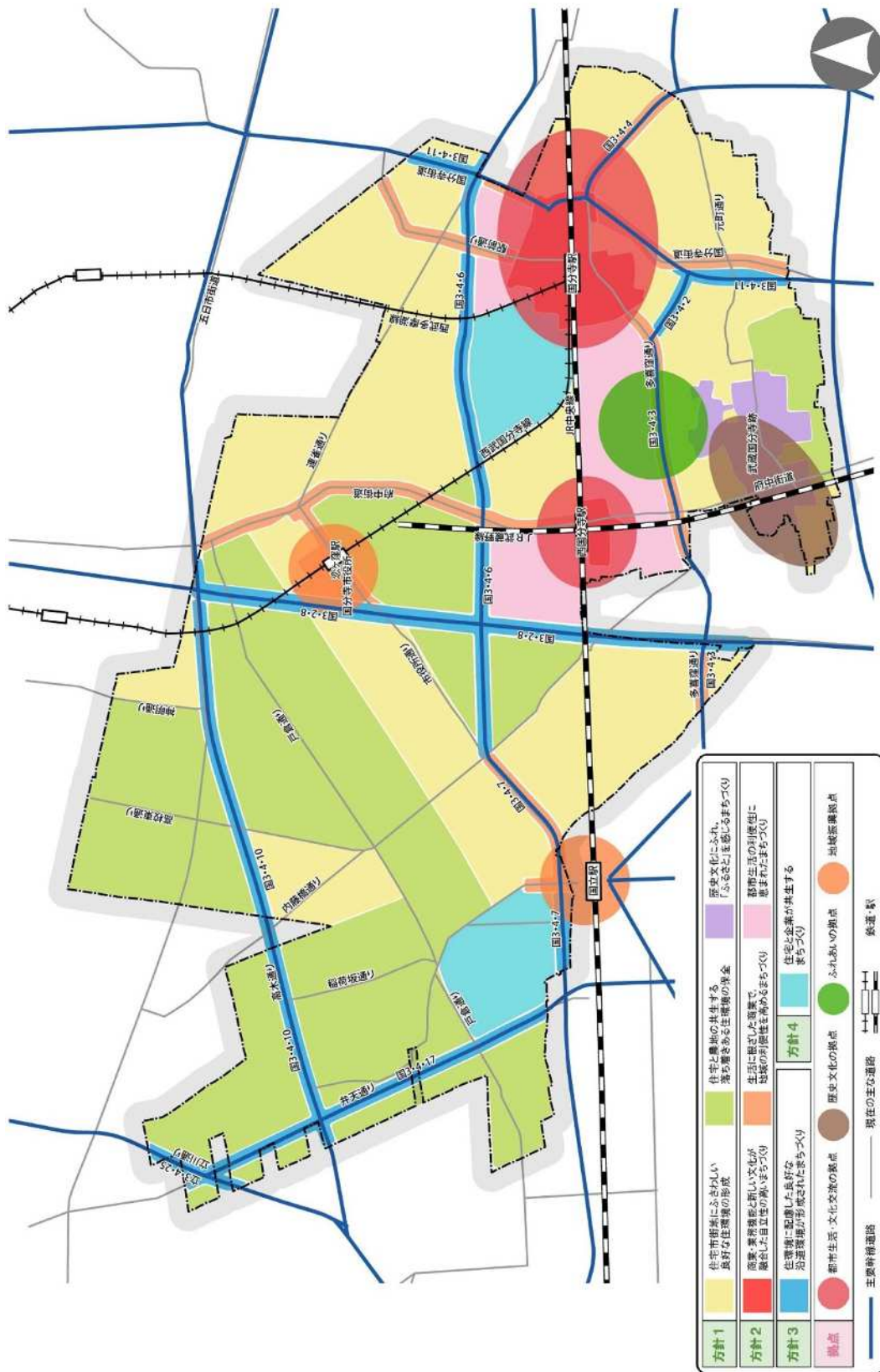


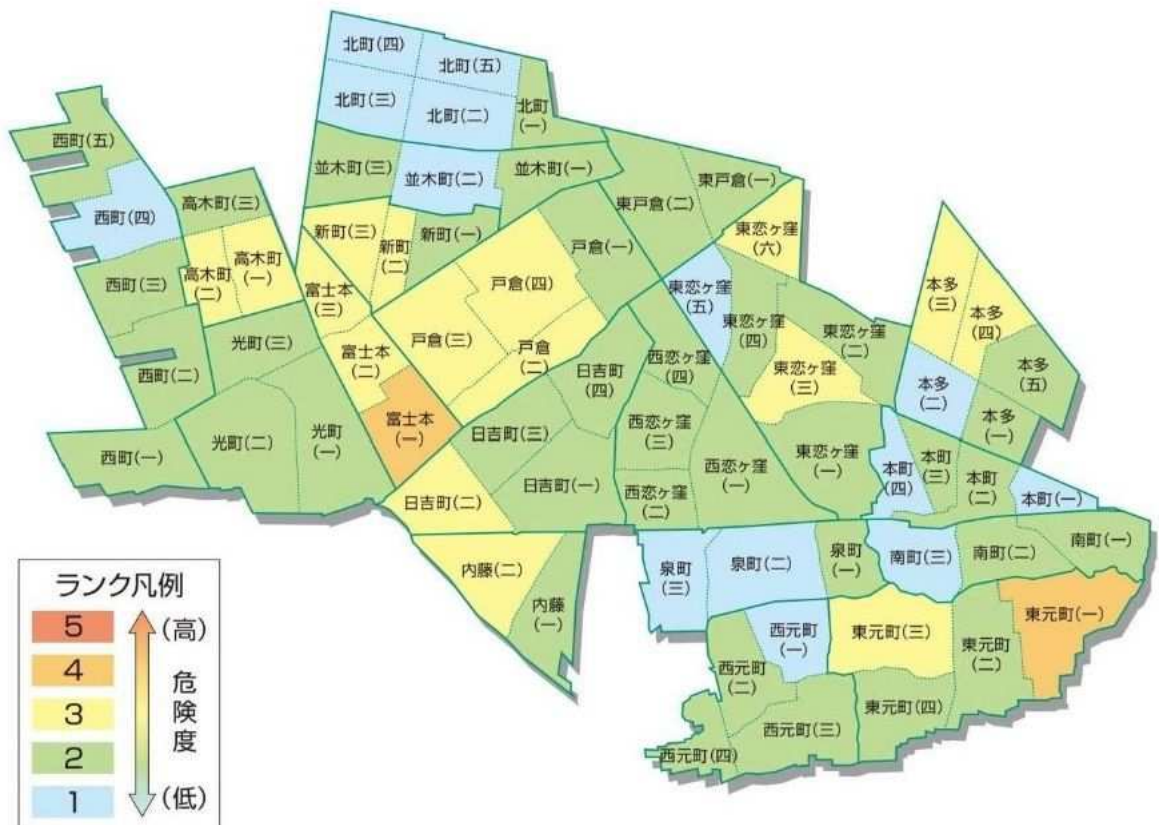
図2-6 土地利用方針

出典：国分寺市都市計画マスタープラン 平成28年2月 国分寺市

2.1.4. 防災

(1) 総合危険度

東京都では、都内の市街化区域の 5,177 町丁目について、各地域における地震に関する危険性を、建物倒壊危険度（建物倒壊の危険性）、火災危険度（火災の発生による延焼の危険性）に災害時活動困難度を加味し、総合危険度を測定しています。国分寺市については、以下のとおりです（図 2-7 参照）。



※ 5つのランクは、予め構成比率を決め、相対順位で割り当てたものです。

図 2-7 総合危険度

データ：第 8 回地震に関する地域危険度測定調査 平成 30 年 2 月 東京都

(2) 緊急輸送道路

国分寺市地域防災計画では、東京都の指定した緊急輸送道路から17箇所地区防災センターへアクセスする道路を国分寺市緊急輸送道路としています。

地区防災センターは、避難場所、医療救護所、物資配布場所、情報伝達場所の機能を有する地域の拠点で、市立小中学校、都立国分寺高校および東京経済大学となっています(図2-8参照)。



図2-8 国分寺市緊急輸送道路

データ：国分寺市地域防災計画 令和3年3月 国分寺市

(3) 延焼遮断帯

防災都市づくり推進計画の基本方針（令和3年3月一部改定）において、延焼遮断帯の設定が行われており、本市では、国3・2・8号線が骨格防災軸に、国3・4・1号線、国3・4・3号線、国3・4・6号線、国3・4・11号線、国3・4・14号線が一般延焼遮断帯に指定されています（図2-9参照）。

表2-1 延焼遮断帯の区分

| 区分 | 内訳 |
|---------|---|
| 骨格防災軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な都市構造からみて、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線 <ul style="list-style-type: none"> ○主要な幹線道路（広域幹線道路及び広幅員の骨格幹線道路） ○江戸川，荒川，隅田川及び多摩川（川幅の大きな河川） |
| 主要延焼遮断帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・骨格防災軸に囲まれた区域内で，特に整備の重要度が高いと考えられるもの <ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路（骨格防災軸間を二分する骨格幹線道路） |
| 一般延焼遮断帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・上記以外で，防災生活圏を構成する延焼遮断帯 <ul style="list-style-type: none"> ○上記以外の道路，河川，鉄道等 |

出典：防災都市づくり推進計画の基本方針 令和3年3月一部改定 東京都

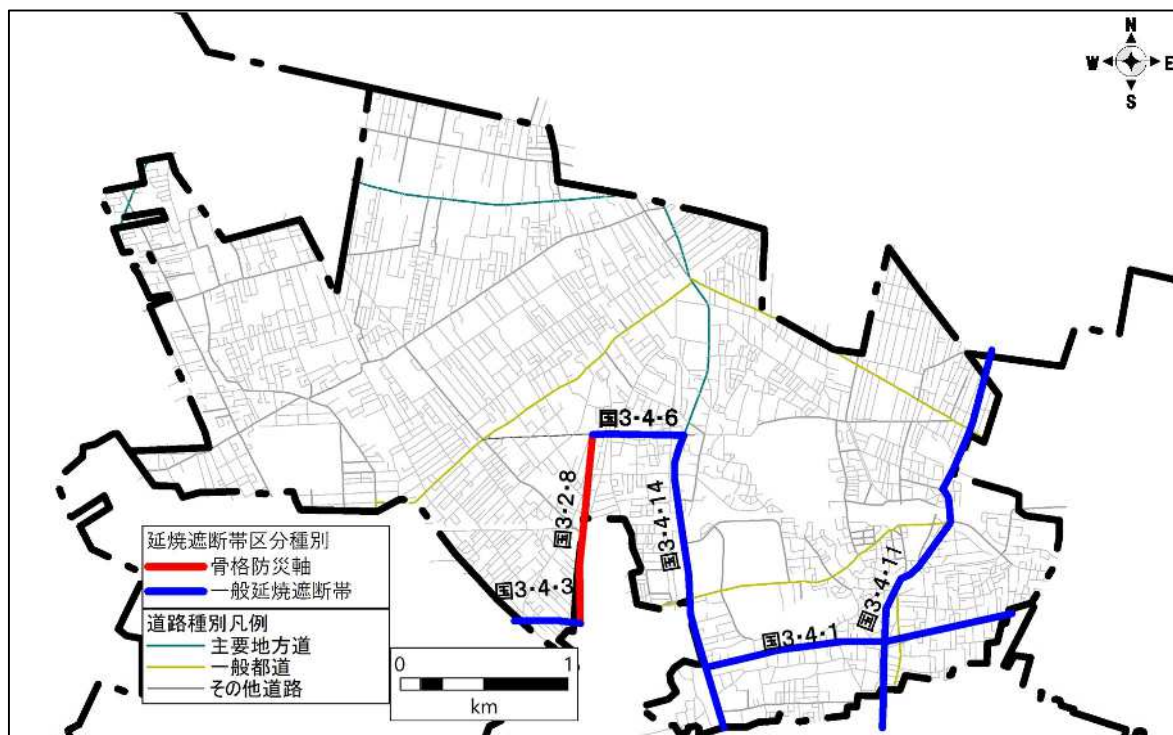


図2-9 延焼遮断帯位置

データ：防災都市づくり推進計画の基本方針 令和3年3月一部改定 東京都

2.1.5. 人の動き

(1) 総トリップの変化

本市の総トリップ数は平成30年が約33万トリップで、平成20年より約13%減少しています。また、東京都市圏においても、平成30年と平成20年を比較すると約13%減少しており、本市と同じ傾向となっています(図2-10参照)。その要因は、web打合せの普及、ネットショッピングの増加等と考えられます。

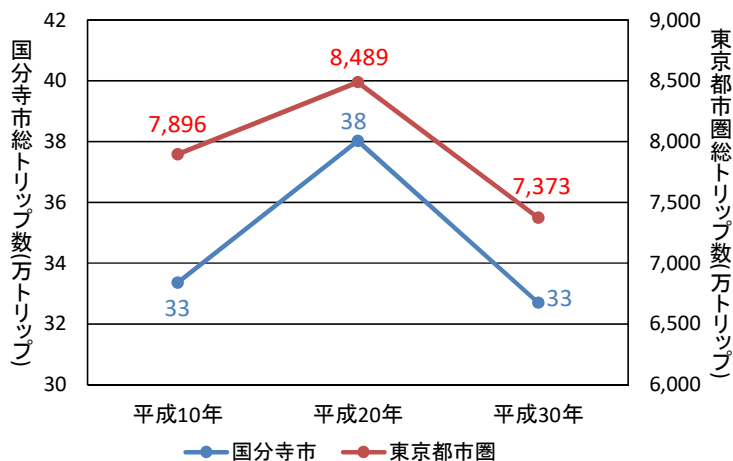


図2-10 総トリップ数の変化

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画審議会

(2) 市民1人1日当たりのトリップ数

本市の1人1日あたりのトリップ数は、減少傾向にあり、平成30年では2.60(トリップ/人)で、平成20年より0.27(トリップ/人)減少しています。東京都市圏においても平成20年より減少しています(図2-11参照)。その要因は(1)の場合と同様のことが考えられます。

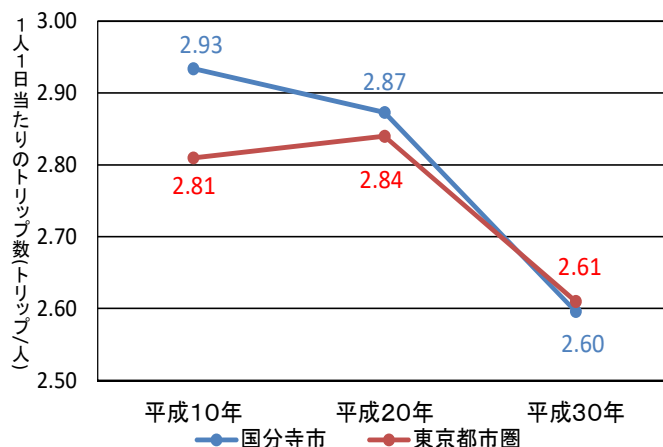


図2-11 市民1人1日当たりのトリップ数の変化

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画審議会

(3) 代表交通手段割合の経年変化

本市の代表交通手段の割合は、平成30年では、鉄道38%、路線バス3%、自動車13%、自転車19%、徒歩28%となっています。平成20年と比較した場合、利用割合は鉄道が3ポイント、徒歩が3ポイント増加した一方で、自動車が4ポイント、自転車が1ポイント減少しています（図2-12参照）。これは東京都市圏とほぼ同様の傾向です（図2-13参照）。

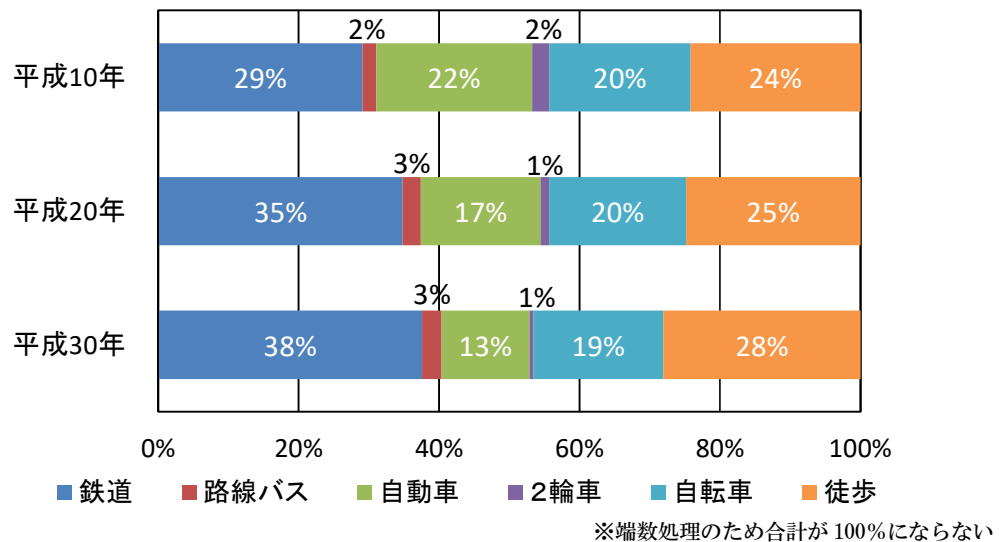


図2-12 国分寺市での代表交通手段割合

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画協議会

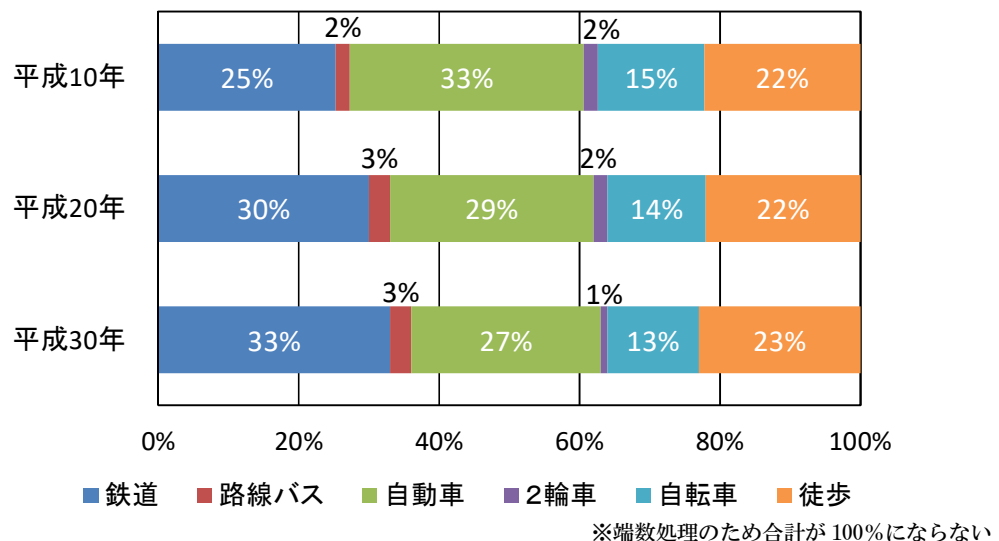


図2-13 東京都市圏での代表交通手段割合

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査記者発表資料 令和元年11月 国土交通省

(4) 人流

周辺都市への移動は、市内が29%、その他多摩部が17%、東京区部は16%を占めています（図2-14参照）。

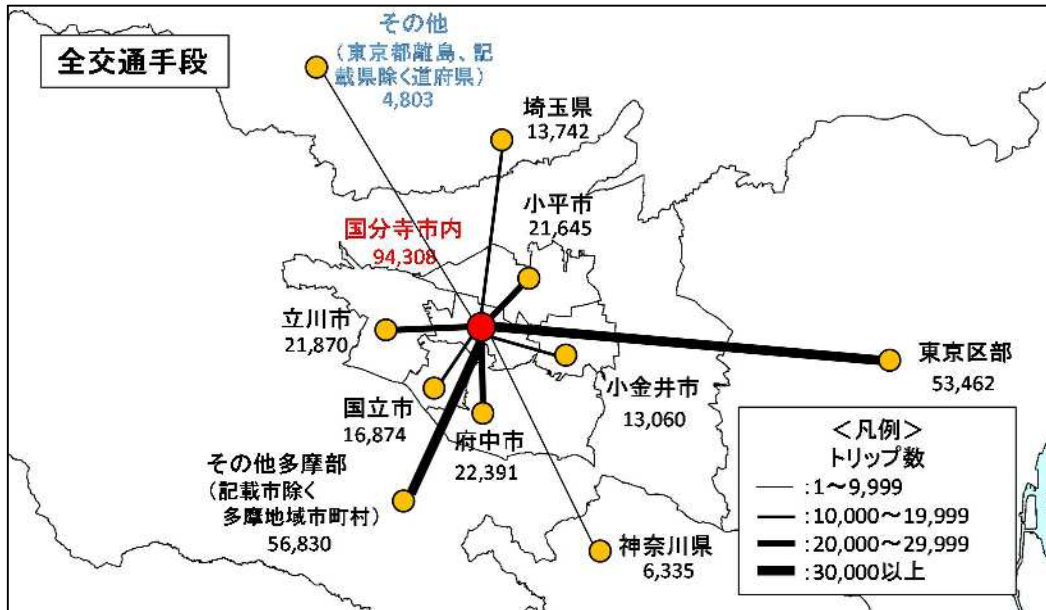


図2-14 国分寺市発着のトリップ数

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画審議会

(5) 物流

本市を含む「国分寺市・調布市・府中市・武蔵野市他」ゾーンの物資流動量は、「国分寺市・調布市・府中市・武蔵野市他」内が17%、埼玉県が15%、東京区部が14%、町田市・多摩市・八王子市・稲城市他が13%、瑞穂町・福生市・羽村市・あきる野市他が10%、その他が21%を占めています（図2-15参照）。

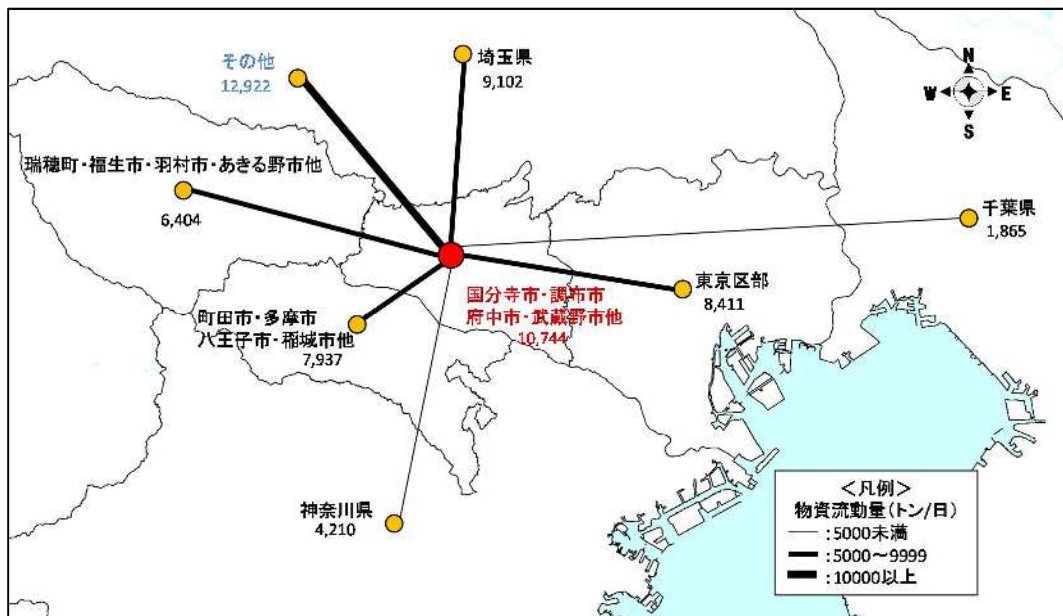


図2-15 地域間物資流動量

データ：東京都市圏物資流動調査 平成25年 東京都市圏交通計画協議会

(6) 駅端末交通手段

本市の各駅の端末交通手段の割合は、以下のとおりです（図 2-16 参照）。

- ・国分寺駅の端末交通手段割合は、徒歩(シニアカー含む)が71.3%と最も多く、路線バス・コミュニティバスが15.1%、自転車(個人所有)が11.4%、バイク、タクシー・ハイヤーが0.3%、乗用車・軽自動車(個人所有)が0.1%となっています。
- ・西国分寺駅の端末交通手段割合は、徒歩(シニアカー含む)が73.8%と最も多く、路線バス・コミュニティバスが13.2%、自転車(個人所有)が7.4%、自家用バス・貸切バスが1.5%、タクシー・ハイヤーが1.4%、乗用車・軽自動車(個人所有)が1.0%となっています。
- ・恋ヶ窪駅の端末交通手段割合は、徒歩(シニアカー含む)が80.5%と最も多く、自転車(個人所有)が13.5%、路線バス・コミュニティバスが0.5%となっています。

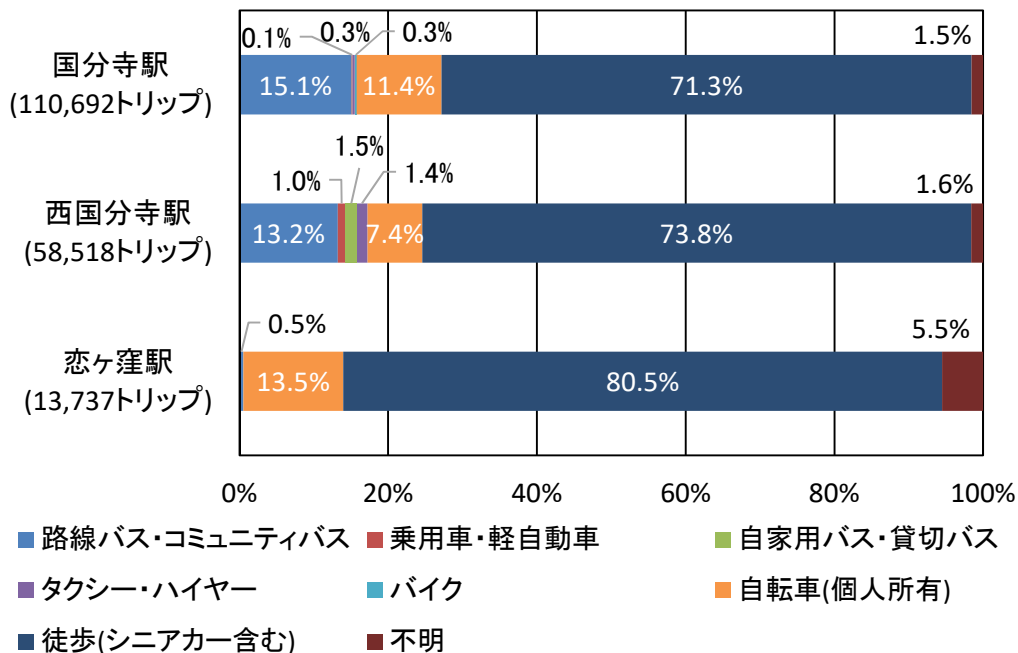


図 2-16 市内各駅の交通手段割合

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成 30 年 東京都市圏交通計画審議会

2.1.6. 道路交通

(1) 道路整備状況

本市の広域的なネットワークを担う都道は、南北方向の主要地方道所沢府中線（府中街道）、一般都道小川山府中線（国分寺街道）、東西方向の主要地方道杉並あきる野線（五日市街道）、一般都道立川国分寺線（多喜窪通り）で形成されています（図 2-17 参照）。

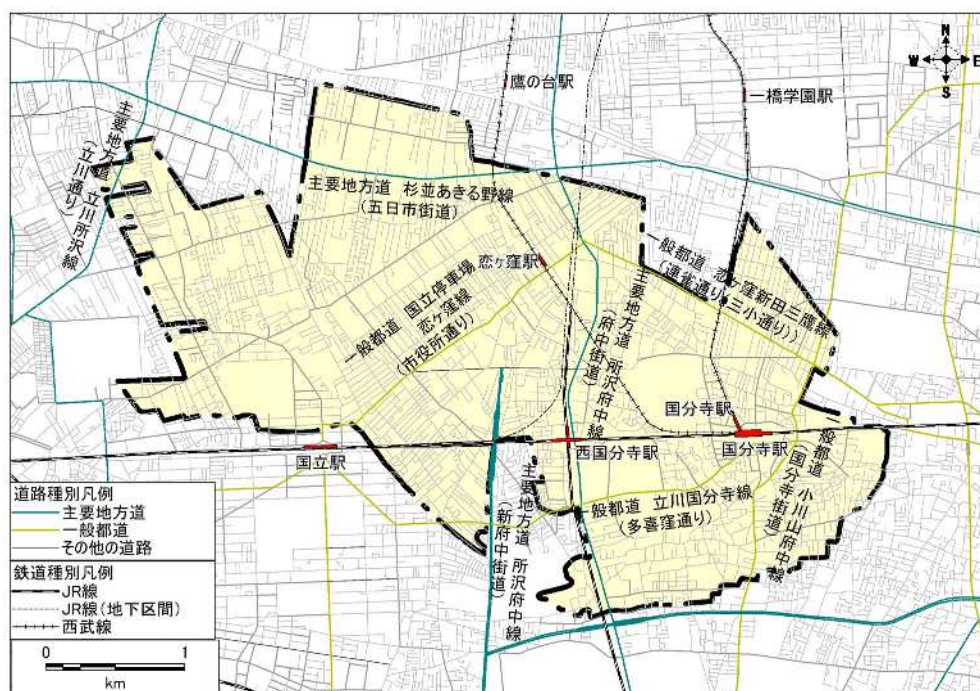


図 2-17 本市内の道路網

本市の道路種別延長構成比は、主要地方道が 2.2%，一般都道が 3.5%，市道が 94.4%となっています（表 2-2 参照）。

本市の道路幅員の状況をみると、「4m 未満」が 30%、「4m 以上 8m 未満」が 65%を占めています（図 2-18 参照）。

本市の道路幅員 5.5m 未満の割合は、本市が多摩地域の市町村の中で 3 番目に高くなっています（図 2-20 参照）。

表 2-2 国分寺市内の道路種別延長構成比

| 道路種別 | 延長(m) | 構成比(%) |
|-------|---------|--------|
| 主要地方道 | 5,210 | 2.2 |
| 一般都道 | 8,339 | 3.5 |
| 市道 | 226,833 | 94.4 |
| 計 | 240,382 | 100.0 |

※端数処理のため合計が 100%にならない

データ：令和 2 年度国分寺市統計 令和 3 年国分寺市

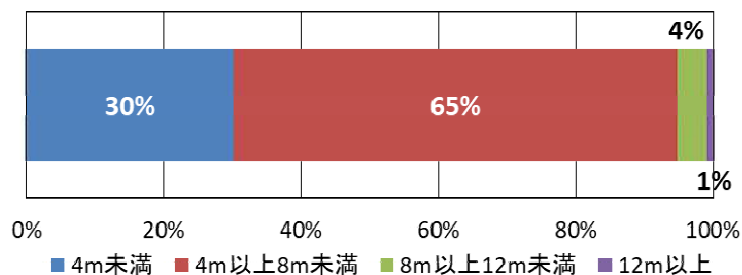


図 2-18 国分寺市内の道路幅員別割合

データ：平成 31 年度 東京都 都市計画基礎調査

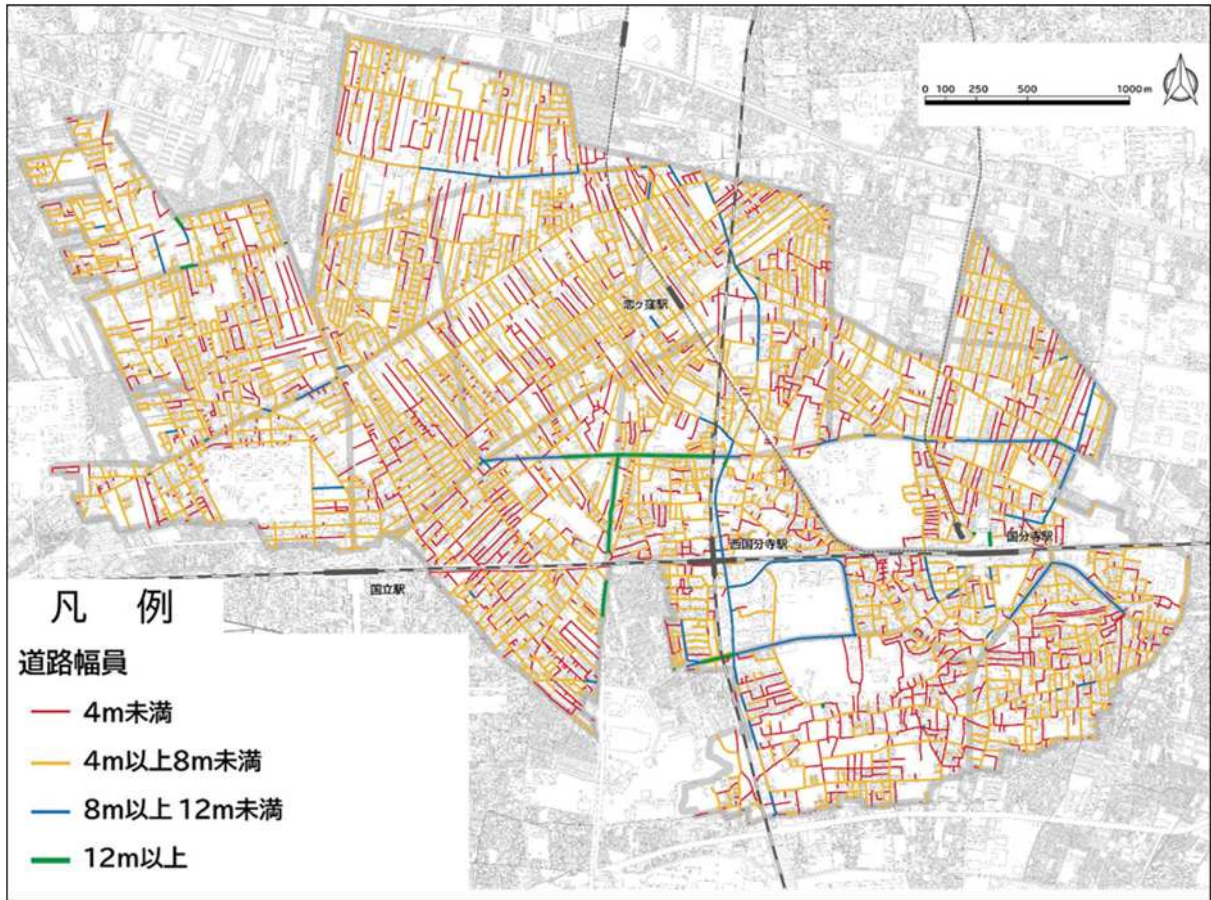


図 2-19 国分寺市内の道路幅員別道路網

データ：平成 31 年度 東京都 都市計画基礎調査

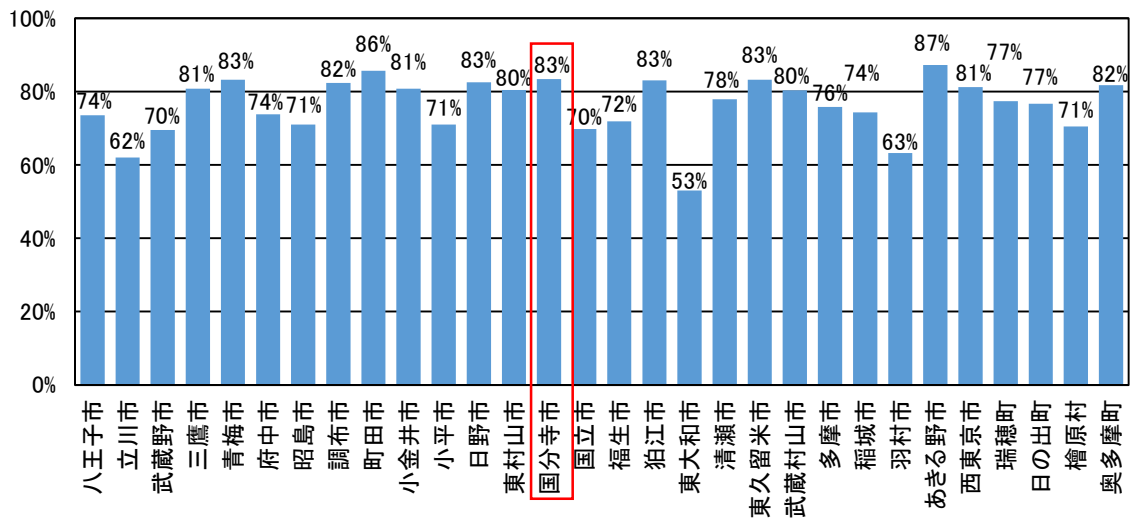


図 2-20 多摩地域市町村道路幅員 5.5m 未満の割合

データ：平成 31 年 東京都統計年鑑

本市の都市計画道路の整備状況は次のとおりです（図2-21、表2-3参照）。都市計画道路の完成率は22%で、多摩地域の26市2町で2番目に低くなっています（多摩地域の完成率約60%）。

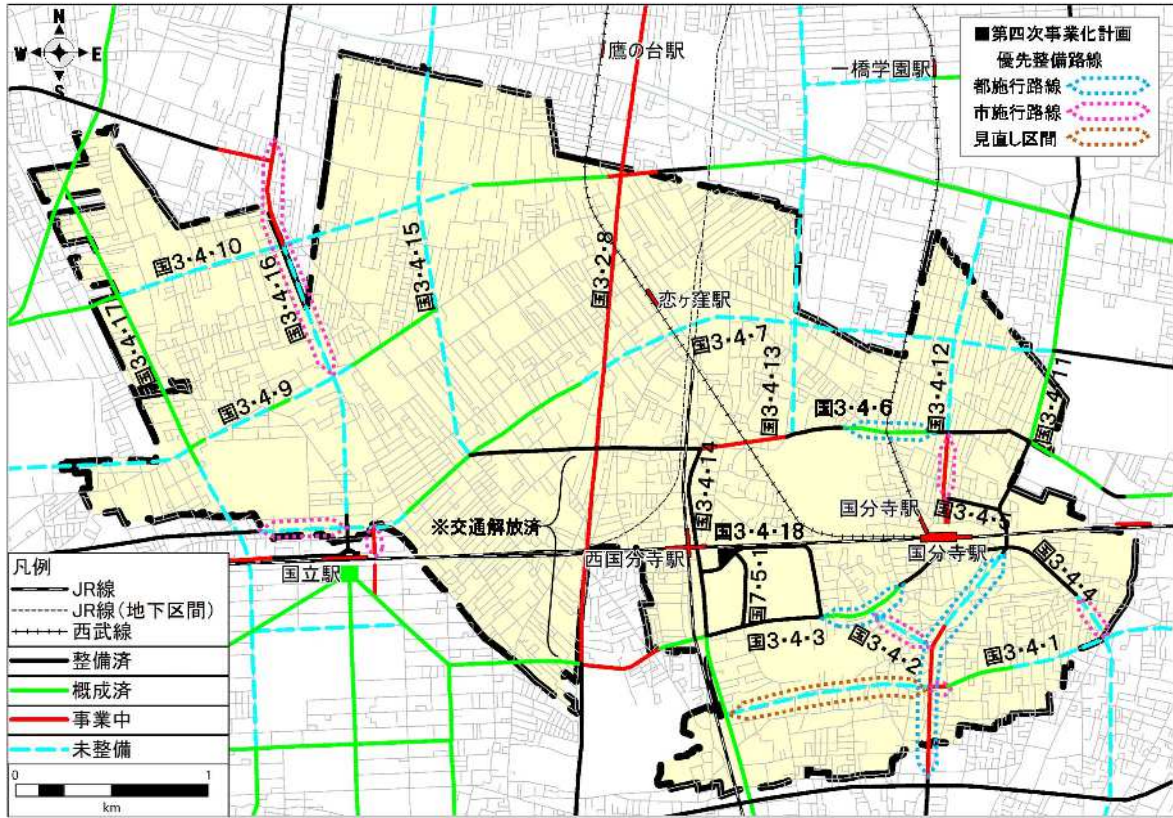


図2-21 都市計画道路整備状況（令和2年4月）

表2-3 都市計画道路施行路線一覧

| 区分 | 都市計画道路の名称 | 事業認可告示年月日 告示番号 | 変更認可告示年月日 告示番号（最新） | 起点及び終点 | 事業施行期間 |
|--------------|---------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|---|
| 東京都 施行路線 | 国分寺3・4・3 国分寺駅国立線 | 平成12年12月6日 建設省告示第2294号 | 平成29年3月30日 関東地方整備局告示 第108号 | 起点 国分寺市泉町三丁目 終点 国分寺市内藤一丁目 | 自 平成12年12月6日 至 平成34年3月31日 (令和4年) |
| | 国分寺3・2・8 府中所沢線 | 平成19年11月26日 関東地方整備局告示 第368号 | 令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第111号 | 起点 府中市武蔵台三丁目 終点 国分寺市東戸倉二丁目 | 自 平成19年11月26日 至 令和9年3月31日 |
| | 小平3・1・2 東京立川線及び 国分寺3・4・10 東京立川線 | 平成22年10月4日 関東地方整備局告示 第366号 | 令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第112号 | 起点 小平市上水本町一丁目 終点 国分寺市北町一丁目 | 自 平成22年10月4日 至 令和9年3月31日 |
| | 府中3・3・8 府中所沢線 | 平成23年3月31日 関東地方整備局告示 第181号 | 平成29年3月30日 関東地方整備局告示 第112号 | 起点 府中市武蔵台二丁目 終点 国分寺市内藤一丁目 | 自 平成23年3月31日 至 平成34年3月31日 (令和4年) |
| | 国分寺3・4・6 小金井国分寺線 | 平成25年4月16日 関東地方整備局告示 第225号 | 平成31年3月28日 関東地方整備局告示 第125号 | 起点 国分寺市東恋ヶ窪一丁目 終点 国分寺市東恋ヶ窪三丁目 | 自 平成25年4月16日 至 平成37年3月31日 (令和7年) |
| | 小平3・2・8 府中所沢線及び 国分寺3・2・8 府中所沢線 | 平成25年7月30日 関東地方整備局告示 第345号 | 令和元年12月26日 関東地方整備局告示 第113号 | 起点 国分寺市東戸倉二丁目41番 終点 小平市小川町一丁目1111番 | 自 平成25年7月30日 至 令和9年3月31日 |
| | 国分寺3・4・11 府中国分寺線及び 府中3・4・21 府中国分寺線 | 平成31年3月20日 関東地方整備局告示 第48号 | | 起点 府中市栄町二丁目 終点 国分寺市東元町三丁目 | 自 平成31年3月20日 至 平成40年3月31日 (令和10年) |
| 国分寺市 施行路線 | 国分寺3・4・1 小金井国分寺線 | 令和2年4月1日 東京都告示第452号 | | 国分寺市東元町三丁目地内 | 自 令和2年4月1日 至 令和10年3月31日 |
| | 国分寺3・4・12 国分寺駅上水線 | 平成29年3月1日 東京都告示第302号 | 令和3年3月17日 東京都告示第290号 | 起点 国分寺市本町三丁目 終点 国分寺市本多二丁目 | 自 平成29年3月1日 至 令和9年3月31日 |

(2) 交通事故

本市の子ども，高齢者，歩行者，自転車の交通事故発生状況（2016年～2020年）は図2-22のとおりです。

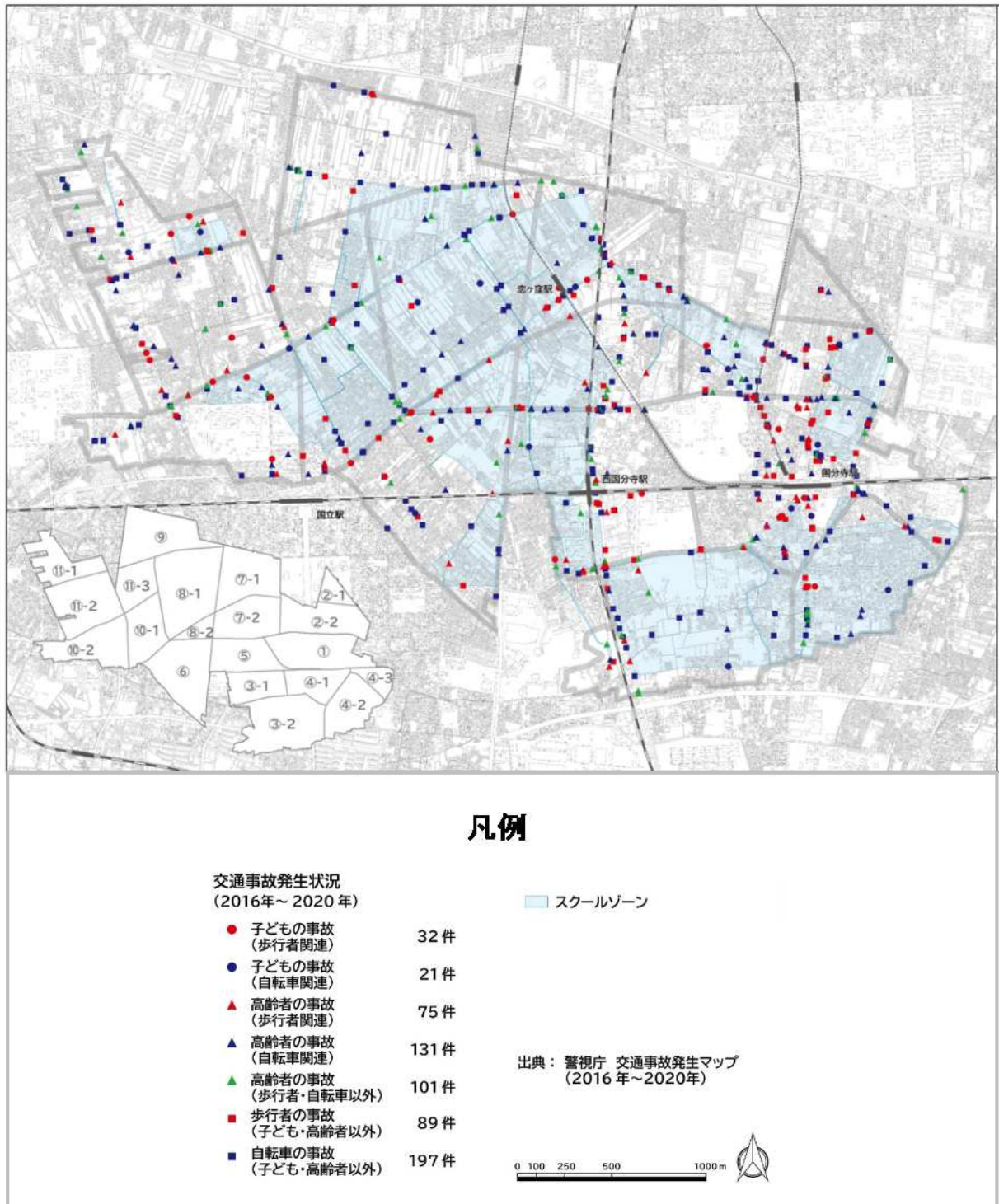


図2-22 市内の交通事故発生状況

(3) 交通状況

1) 主要道路(都道)の交通量

本市の主要道路の日交通量をみると、一般都道国立停車場恋ヶ窪線（市役所通り）を除くすべての路線で10,000台/日以上交通量となっています（図2-23参照）。



図2-23 幹線道路の交通量（出典：平成27年度道路交通センサス）

2) 主要道路(都道)の混雑度

本市の主要道路の混雑度をみると、主要地方道所沢府中線（府中街道）の混雑度が全体的に高くなっており、府中市との市境周辺で慢性的な混雑状態となる1.75を超過しています。主要地方道杉並あきる野線（五日市街道）、一般都道恋ヶ窪新田三鷹線（連雀通り）においては、概ね1.25を下回っており長時間の混雑には至っていませんが、1.0を超えておりピーク時間帯には渋滞が発生していると考えられます（図2-24参照）。



図2-24 幹線道路の混雑度（出典：平成27年度道路交通センサス）

3) 市道の交通状況

市道の交通量は5,000台/12h前後の路線が多く、7,500台/12hを超える区間は、内藤橋街道、弁天通りなどです。10,000台/12hを超える路線は都道に限られています(図2-25参照)。



図2-25 市道の自動車交通量

データ：令和2年度 国分寺市内主要交差点交通量調査委託 報告書 令和3年3月 国分寺市

(4) ボトルネック箇所

現地調査や市民アンケート調査（資料編1.交通に関するアンケート調査（令和2年2月実施）参照）より、ボトルネックと推測される箇所（交差点及び踏切）を、図2-26、表2-4のとおり抽出しました。



図2-26 ボトルネック箇所

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

表2-4 ボトルネック交差点・踏切名

| 番号 | 交差点・踏切名 | 番号 | 交差点・踏切名 |
|----|----------|----|--------------|
| 1 | 本町二丁目 | 13 | 国分寺北高校 |
| 2 | 国分寺本町一丁目 | 14 | 富士本二丁目 |
| 3 | 南町二丁目 | 15 | 日吉町 |
| 4 | 東元町三丁目 | 16 | 西恋ヶ窪一丁目 |
| 5 | 南町三丁目 | 17 | 恋ヶ窪 |
| 6 | 本町四丁目 | 18 | 国分寺三小前 |
| 7 | 泉町 | 19 | 東恋ヶ窪二丁目 |
| 8 | 光町一丁目 | 20 | 国分寺線国分寺第1号踏切 |
| 9 | 光町一丁目東 | 21 | 国分寺線国分寺第3号踏切 |
| 10 | 稲荷神社前 | 22 | 国分寺線恋ヶ窪第2号踏切 |
| 11 | 西町三丁目 | 23 | 多摩湖線国分寺第4号踏切 |
| 12 | 西町五丁目 | 24 | 多摩湖線国分寺第5号踏切 |

2.1.7. 公共交通

(1) 鉄道

1) 鉄道網と利用状況

本市の鉄道網は、南北方向のJR武蔵野線、西武国分寺線・西武多摩湖線、東西方向のJR中央線により形成されています。市内の鉄道駅は3駅です（図 2-27 参照）。また、国立駅北口が国分寺市に隣接しています。各駅の年度別乗車人員は、いずれも近年、横ばい傾向にあります（図 2-28 参照）。

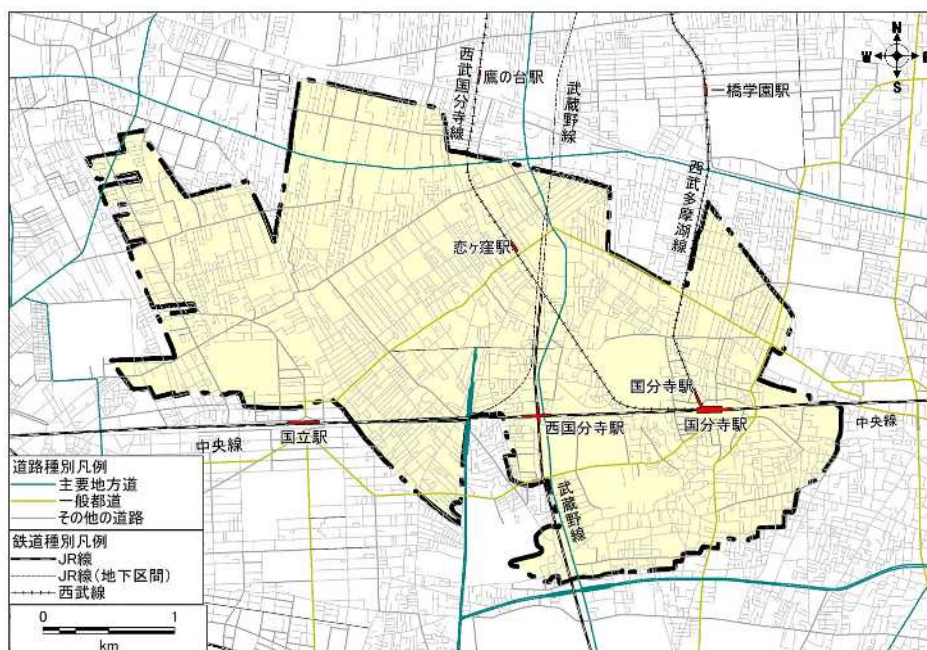


図 2-27 本市内の鉄道網

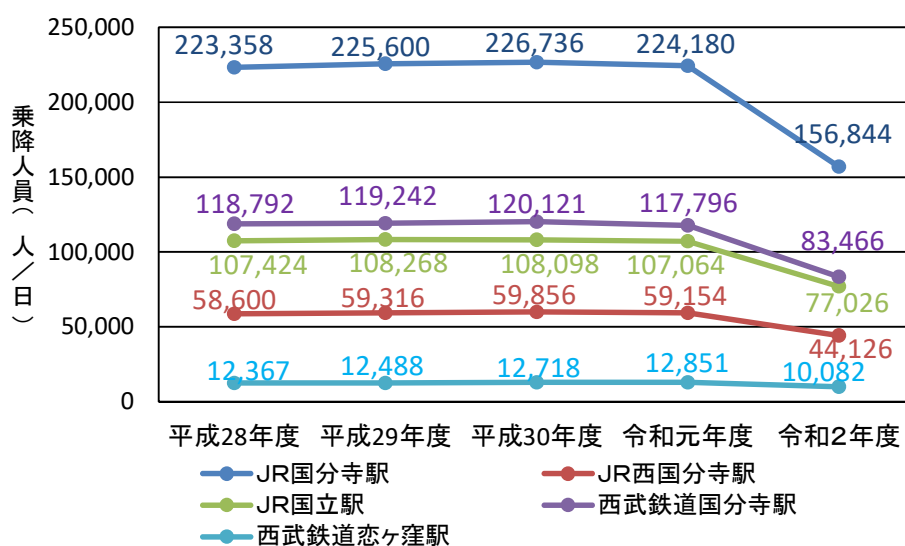


図 2-28 駅別乗車人員

データ：各鉄道会社ホームページ

2) 駅前広場整備状況

本市の駅前広場は、国分寺駅南口、国分寺駅北口、西国分寺駅南口、西国分寺駅東側、国立駅北口が整備されています。

3) 踏切状況

市内の踏切数は多摩湖線に4箇所、国分寺線に5箇所です（図2-29参照）。

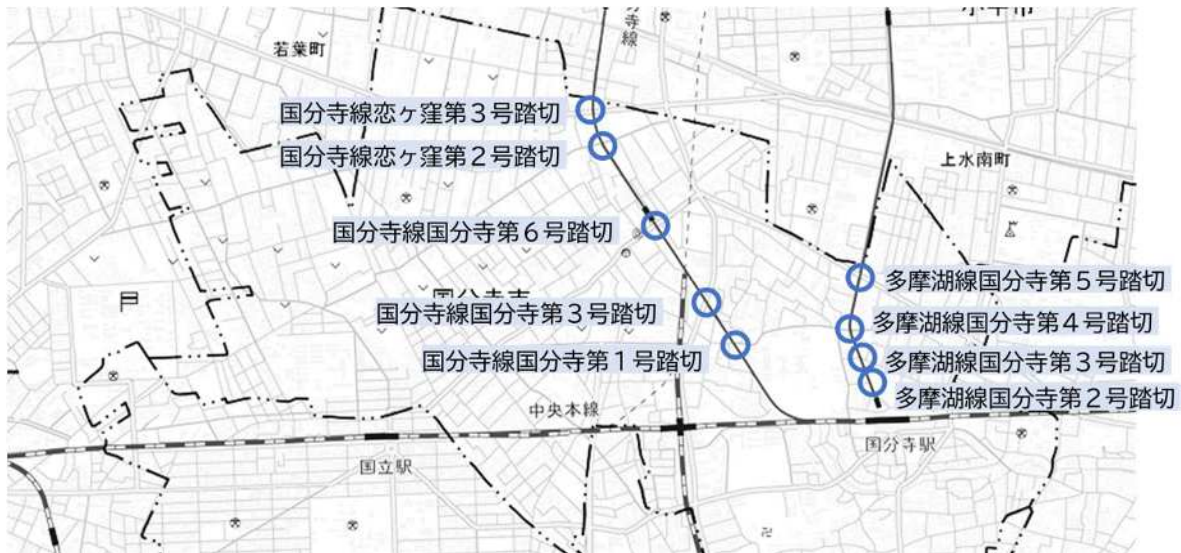


図 2-29 踏切箇所図

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工

4) 駐車施設整備状況

国分寺駅と西国分寺駅には、市営自転車等駐車場が整備されています（表2-5参照）。また、国分寺駅周辺では、セレオ国分寺（収容台数500台）など大規模な民間自動車駐車場が整備され、恋ヶ窪駅や西国分寺駅周辺では、小規模な民間自動車駐車場が整備されています。

表 2-5 市営自転車等駐車場一覧（令和3年1月時点）

| 番号 | 名称 | 所在地 | 収容台数 |
|----|------------------|---------------|---------|
| 1 | 西国分寺駅南口自転車駐車場 | 泉町 3-35-1-113 | 1,015 台 |
| 2 | 西国分寺駅南口第2自転車駐車場 | 泉町 3-35-31 | 105 台 |
| 3 | 西国分寺駅北口自転車駐車場 | 西恋ヶ窪 2-3-3 | 2,576 台 |
| 4 | 西国分寺駅北口第2自転車駐車場 | 西恋ヶ窪 2-2-17 | 85 台 |
| 5 | 国分寺駅北口自転車駐車場 | 本町 2-1-8 | 3,146 台 |
| 6 | 国分寺駅南口自転車駐車場 | 南町 3-22-7 | 1,280 台 |
| 7 | 国分寺駅南口原動機付自転車駐車場 | 南町 3-9 | 131 台 |
| 8 | 殿ヶ谷庭園西自転車駐車場 | 南町 2-16 | 191 台 |
| 9 | 国分寺駅北口地下自転車駐車場 | 本町 3-1-10 | 3,066 台 |

出典：国分寺市

(2) バス

1) 高速バス

本市の高速バス路線は、西国分寺駅から成田空港，羽田空港，名古屋，京都・大阪までの路線，国分寺駅から羽田空港までの路線が運行されていましたが，新型コロナウイルス感染症の影響により，令和3年8月時点では，国分寺駅から羽田空港までの路線（行き2本/日，帰り3本/日），西国分寺駅から羽田空港までの路線（行きのみ1本/日）の運行となっています。

2) 路線バス

本市の路線バス（令和3年8月時点）は，民営バス事業者（京王バス，立川バス，西武バス，銀河鉄道バス）が運行する路線が64系統，国分寺市が運行するぶんバスが6系統運行され，国分寺駅，西国分寺駅，国立駅の3駅を中心に各方面に路線バスが運行されています（図2-30参照）。

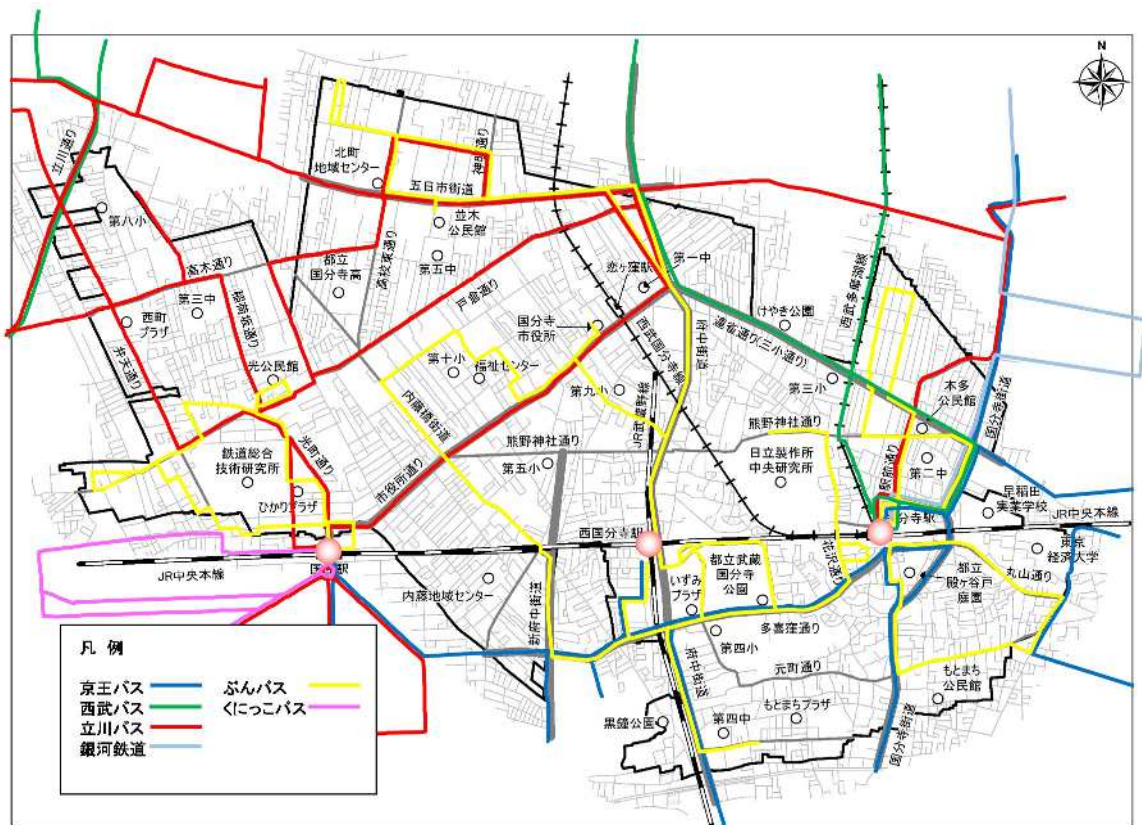


図2-30 国分寺市内バス路線図

データ：各バス会社，各市ホームページ

2.2. 将来交通需要の見通し

東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成30年)と国分寺市人口ビジョン(改訂版)をもとに、本市の将来交通の見通しを予測しました。なお、新型コロナウイルス感染症拡大前に行った調査等を基にした予測であるため、新型コロナウイルス感染症拡大の影響は考慮されていません。

(1) 1人当たりトリップ数の変化

本市の1人当たりのトリップ数は、今後30年間僅かな減少傾向を示していますが、ほとんど変化がありません(図2-31参照)。

多くの市町村が人口減少や高齢化によりトリップ数が減少しますが、本市では人口があまり減少しないことから、あまり大きな変化にはならないと考えられます。

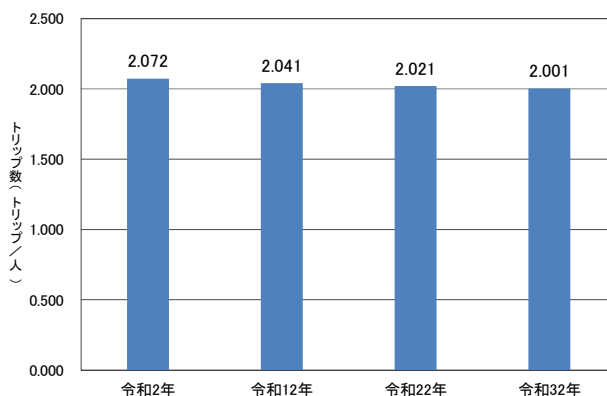


図2-31 本市内1人当たりのトリップ数推移

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画審議会

(2) 目的別トリップ数の変化

本市の目的別のトリップ数は、通勤(自宅-勤務)、通学(自宅-通学)が減少します(図2-32参照)。これは、少子高齢化により、生産年齢人口が減少し、通勤・通学のない高齢者が増加するためです。

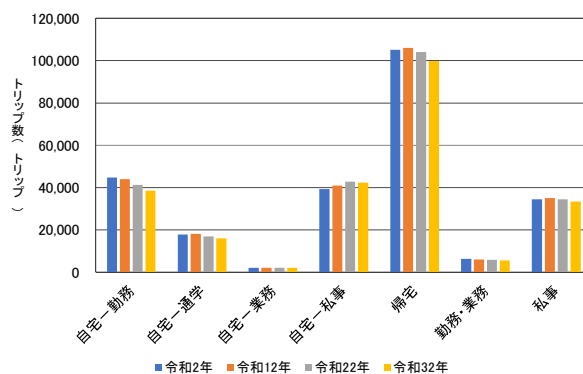


図2-32 本市内目的別トリップ数推移

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成30年 東京都市圏交通計画審議会

(3) 代表交通手段別トリップ数の変化

本市の代表交通手段は、どの交通手段でも僅かに減少傾向を示しています（図 2-33 参照）。

マイカー通勤の多い地方都市では高齢化により自動車交通が減少しますが、本市では通勤時の交通手段のほとんどが鉄道のため、高齢化が進み通勤トリップが減少しても自動車トリップがほとんど減少しません。

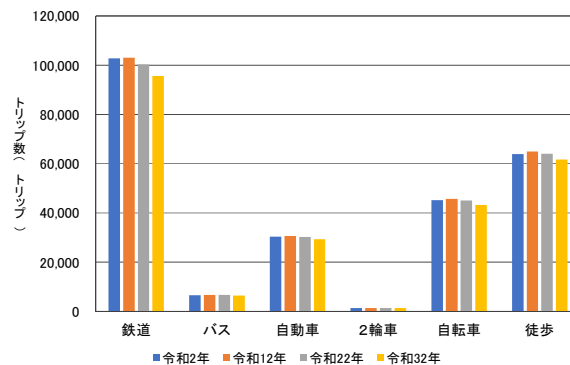
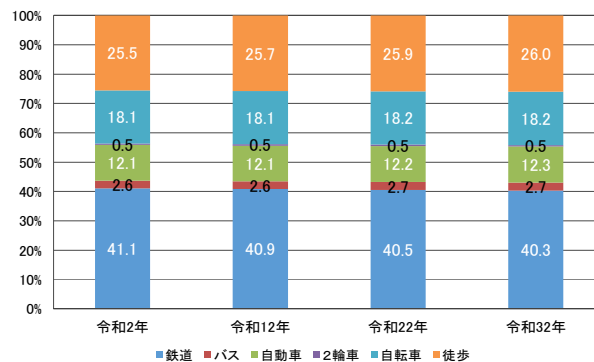


図 2-33 本市内目的別トリップ数推移

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成 30 年 東京都市圏交通計画審議会

(4) 代表交通手段分担率の変化

本市の代表交通手段分担率は、(1)～(3)の分析により、今後 30 年間、少子高齢化が進んでもほとんど変化がありません（図 2-34 参照）。



※端数処理のため合計が 100% に一致しないことがある

図 2-34 本市内目的別トリップ数推移

データ：東京都市圏パーソントリップ調査 平成 30 年 東京都市圏交通計画審議会

(5) 将来交通需要からみた交通課題

本市の将来交通状況で最も特徴的なことは、今後 30 年間、トリップ数や交通手段構成にあまり変化がないことです。したがって、現在の交通混雑、自動車・自転車・歩行者錯綜による問題などは、交通施設の整備を行わない限り改善されません。

3.市の交通課題

都市交通の現状や調査等により、本市の交通課題について、以下のように整理しました。

3.1. 幹線道路の課題

(1) 安全性

本市の道路では、自動車と自転車、歩行者が錯綜している状況が確認されており、幹線道路における安全性の向上が課題となっています。

(2) 防災性

火災発生時に延焼を遮断させる機能を有する道路や、災害発生時の消火活動や救急救命活動、緊急輸送に支障のない十分な幅員を有する道路の整備が課題となっています。

(3) 交通混雑

本市には、交通需要に対して交通容量が不足している交差点・踏切があります。人と物の移動の円滑化に向け、幹線道路における交通混雑の解消が課題となっています。

(4) 都市計画道路

本市の都市計画道路の整備率は22%で、多摩地域の完成率（約60%）に比べて低くなっており、都市計画道路の整備が必要となっています。



図 3-1 国分寺街道の狭幅員箇所



図 3-2 延焼遮断帯

3.2. 生活道路の課題

生活道路には、普段の通行や災害時の避難路といった役割があります。しかし、本市には、狭隘な道路が多く、市道の約87%が幅員5.5m未満の道路となっています。（「令和2年度国分寺市統計 令和3年 国分寺市」より）



図 3-3 内藤橋街道の狭幅員箇所



図 3-4 車両のすれ違い困難区間

3.3. 交通結節点の課題

本市では、朝夕の通勤時間帯に人の流れが駅周辺に集中し、駅周辺の一部の道路については、自動車・自転車・歩行者が錯綜しており、駅周辺の道路における安全性の向上が課題となっています。また、改札口の位置や鉄道と自動車の乗り継ぎなど、誰もが移動しやすい環境の実現に向け、「利用しやすさ」や「わかりやすさ」の向上についても課題となっています。



図 3-5 駅前通りの通行状況

3.4. 公共交通の課題

市民アンケート調査では、鉄道の車内混雑に対する満足度が低く、混雑の緩和が課題となっています。また、国分寺崖線を中心とした地形の起伏がある本市においては、鉄道駅からの距離が近くても高低差が大きく、アクセスし難い地域があり、その対応が必要とされています。さらに、人口減少等を見据えた公共交通の維持についても、今後の課題の1つと考えられます。



図 3-6 起伏の激しい箇所

3.5. その他の課題

第二次国分寺市環境基本計画において、自家用車の温室効果ガス削減が求められており、その対応が課題となっています。また、市民の健康増進に向けた散歩や散策を楽しむことができる道路の整備や、新技術への対応なども課題として考えられます。この他にも、交通マナーや心のバリアフリーといったソフト面の周知も課題となっています。

4. 将来交通体系

4.1. 都市計画マスタープランにみる交通施策

上位計画である「国分寺市都市計画マスタープラン」において、次の道路・交通体系の方針が位置づけられています。

■道路・交通体系

方針 1 自動車交通を円滑に処理することのできる道路ネットワークを確立します

- ①広域的な交通を処理し、緑豊かな都市空間をつくりだす軸として、主要幹線道路の整備を進めます
- ②地域の拠点間の連絡など市域内の交通を処理する地区幹線道路の整備を進めます
- ③位置づけを見直す必要のある都市計画道路の検討をします

方針 2 安全・快適に歩くことのできる道路ネットワークを確立します

- ①幹線道路で囲まれた生活圏では、自動車の通過交通を抑制し、日常生活を営む上で中心となる主要生活道路の整備を進めます
- ②幹線道路で囲まれた生活圏では、歩行者中心の生活道路の整備を進めます

方針 3 崖線や用水路，河川，樹林地，屋敷林をつなぎ，市民が散歩や散策を楽しむことのできるみちの整備を進めます

- ①テーマを持ち，まちのシンボルとなる散策路を整備します

方針 4 自動車交通を抑え，公共交通を主体として便利に市内を移動できる交通体系を確立します

- ①公共交通網の主要な基点として，中心ゾーンを整備します
- ②地域のまとまりを考慮し，地域中心核において公共交通の中継ゾーンを整備します
- ③誰もが安全で快適に市内を移動できる身近な公共交通網を整備します

国分寺市都市計画マスタープランにおける道路・交通体系は、図4-1のとおりです。

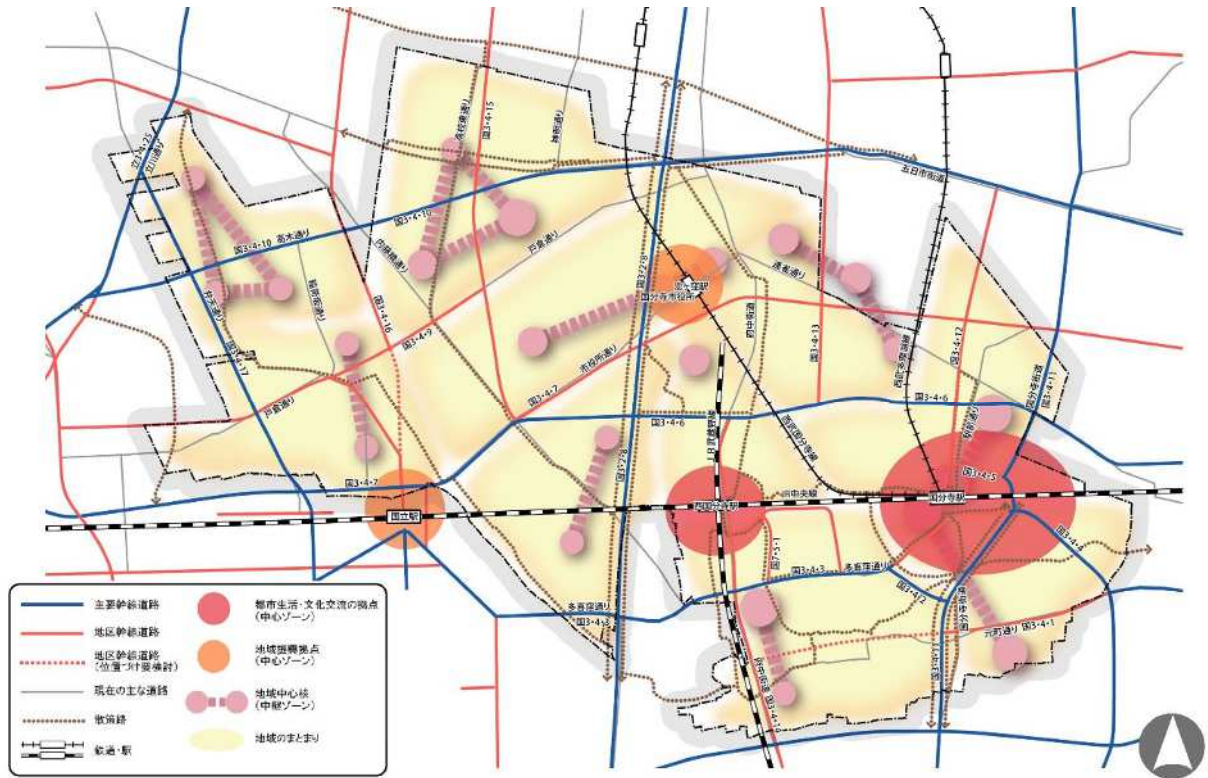


図4-1 道路・交通体系（国分寺市都市計画マスタープラン）

4.2. 将来交通体系

国分寺市都市計画マスタープランの都市構造、道路・交通体系方針を踏襲し、幹線道路体系と公共交通体系を次のように定めます。

●幹線道路体系

国分寺市都市計画マスタープランでは、道路・交通体系（国分寺市都市計画マスタープラン 49 ページ参照）として現在の主要な道路を位置づけています。国分寺市都市交通マスタープランでは、国分寺市都市計画マスタープランを踏まえ、図 4-2 のとおり幹線道路体系として位置づけます。なお、道路の区分設定については、表 4-1 のとおりです。

表 4-1 国分寺市における幹線道路の区分

| 都市計画マスタープランの位置づけ | 今回（交通マスタープラン）の位置づけ | | |
|------------------|--------------------|---|--|
| 位置づけ | 位置づけ | 特 徴 | |
| 主要幹線道路 | 幹線道路 | 都市の骨格となり、周辺地域との交通を担う広域的路線（全て都市計画道路）とする。 | |
| 地区幹線道路 | 地区幹線道路 | 都市計画道路 | 主に市内交通を処理する路線のうち、都市計画道路となっている路線とする。 |
| 現在の主な道路 | | 都市計画道路以外 | 上記と同様な機能であるが、都市計画決定されずに整備され現道として機能している路線とする。 |

●公共交通体系

本市の公共交通空白地域は概ね解消され、現況の公共交通網を維持していくことが必要であり、国分寺市都市計画マスタープランに示されている道路・交通体系や現況の公共交通網より、公共交通体系を図 4-3 のとおり位置づけます。なお、市内の主なバス路線について、幹線バス軸として位置づけます。

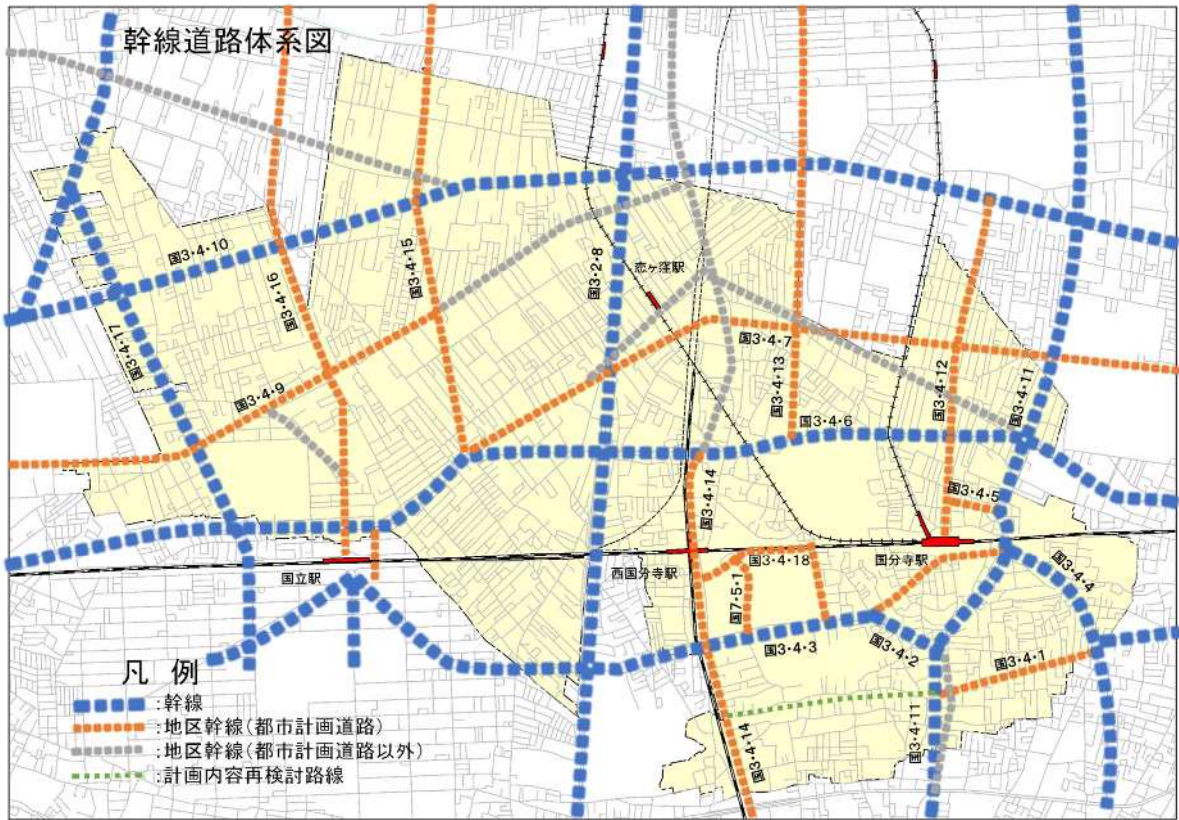


図 4-2 幹線道路体系



図 4-3 公共交通体系

5.都市交通施策の方針

前章までの検討結果より，都市交通施策に関する，基本理念（目指す交通体系を示す基本的な考え方），基本方針（交通課題を解決し実現すべき交通環境の方針），推進施策（計画期間中に実施する施策）を次のように定めます。

5.1. 基本理念・基本方針

市民の誰もが住みやすく，住み続けたいと思い，今後一層その気持ちを持続できるように「誰もがいつでも安全で快適な移動ができるまちをつくる交通環境」を基本理念とします。この基本理念を達成するため，5つの基本方針を定めます。

■基本理念

**誰もがいつでも安全で快適な移動ができる
まちをつくる交通環境**

■基本方針

基本方針1 安全に移動できる交通環境の確保

道路幅員が狭い道路が多いことから、通行空間の確保が重要であると考えられます。しかしながら、道路拡幅による通行空間の確保が早期に可能な区間は少なく、道路拡幅によらない安全確保が大切です。

基本方針2 安心して暮らせる交通環境の確保

市民アンケート調査等より、「災害に強い道づくり」が求められています。また、道路には、地震や火災等の災害や防犯に対する役割が求められています。

基本方針3 円滑で快適な移動ができる交通環境の確保

本市の都市計画道路の整備率は多摩地域の26市2町で2番目に低くなっています。また、一部の既存道路についても、ボトルネックとなっている箇所があり、円滑な交通の妨げとなっているため、解消が望まれます。

基本方針4 公共交通で移動できる交通環境の確保

本市の公共交通空白地域は概ね解消されており、高いサービス水準にあるといえます。今後、公共交通の地域の足としての役割が、ますます重要になると予想されます。

基本方針5 歴史、文化、自然環境や新技術等に貢献する交通環境の確保

自家用車の利用を控え、公共交通や自転車を利用することや、MaaSや自動運転といった新技術の進展により、交通の円滑化や温室効果ガスの排出抑制が期待できます。

5.2. 推進施策

基本方針を推進するための施策を以下のとおり設定します。

基本方針1 安全に移動できる交通環境の確保

- 推進施策1-1 幹線道路における通行空間等の整備推進
- 推進施策1-2 生活道路における交通安全確保の推進
- 推進施策1-3 バリアフリー化の推進

基本方針2 安心して暮らせる交通環境の確保

- 推進施策2-1 防災機能を有する幹線道路の整備推進
- 推進施策2-2 生活道路における防災性向上の推進
- 推進施策2-3 道路の無電柱化の推進
- 推進施策2-4 防犯対策の推進

基本方針3 円滑で快適な移動ができる交通環境の確保

- 推進施策3-1 都市計画道路の整備推進
- 推進施策3-2 交差点・踏切・橋りょうの改良・維持管理

基本方針4 公共交通で移動できる交通環境の確保

- 推進施策4-1 バスの利便性向上の推進
- 推進施策4-2 交通結節機能向上の推進
- 推進施策4-3 鉄道の混雑緩和に向けた働きかけ

基本方針5 歴史, 文化, 自然環境や新技術等に貢献する交通環境の確保

- 推進施策5-1 歴史, 文化等の資源につなげる取り組みの推進
- 推進施策5-2 環境保全に向けた取り組みの推進
- 推進施策5-3 新技術の活用に向けた検討の推進

基本方針1 安全に移動できる交通環境の確保

推進施策1-1 幹線道路における通行空間等の整備推進

<取組方針>

市民アンケート調査等により、幹線道路における通行空間の不十分さに対する意見が指摘されており、通行空間の確保により、安全性の向上を図ります。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-----------------|---|
| 都市計画道路の整備推進 | 都市計画道路の整備により、通行空間の確保を進めます。 |
| 市道整備計画による計画的な整備 | 本市の実情に応じた効率的な道路整備を進めるため、市道整備計画に基づき、段階的な道路整備を進めます。 |
| 自転車通行空間の整備推進 | 本市の実情に応じた自転車通行空間の整備を進めるため、自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画等の計画策定に向けて検討します。 |



図 5-1 自転車・歩行者の通行空間
(新府中街道)



図 5-2 自転車ナビマーク・自転車ナビライン

推進施策1-2 生活道路における交通安全確保の推進

<取組方針>

アンケート調査等により，生活道路についても通行空間の不十分さに対する意見が指摘されております。地区の状況に応じた生活道路の安全対策を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|----------------------|---|
| 交通安全施設整備の推進 | カーブミラーの設置や路側帯の整備等，地区の状況に応じた整備を進めます。 |
| 速度抑制対策の推進 | 通学路や福祉施設の周辺等，速度抑制が必要な箇所については，必要な対策を検討します。 |
| 市道整備計画による計画的な整備 | 本市の実情に応じた効率的な道路整備を進めるため，市道整備計画に基づき，段階的な道路整備を進めます。 |
| 国分寺市交通安全計画による取り組みの推進 | 国分寺市交通安全計画による施策を推進することにより，交通安全対策を図っていきます。 |

<道路管理者による物理的デバイスの設置>



図 5-3 ゾーン 30 プラスの例

出典：ゾーン 30 プラス 警察庁ホームページ

推進施策1-3 バリアフリー化の推進

<取組方針>

本市には、バリアフリーに関する基本方針等を定めた、バリアフリー基本構想があります。同構想に基づき市内のバリアフリー化を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|----------------------|--|
| バリアフリー基本構想による取り組みの推進 | バリアフリー基本構想による取り組みを推進することにより、市内のバリアフリー化を進めます。 |



図 5-4 西武多摩湖線国分寺駅ホームドア



図 5-5 西武国分寺線国分寺駅ホームドア



図 5-6 国分寺駅北口スロープとエレベーター



図 5-7 国3・4・5号線歩道

基本方針2 安心して暮らせる交通環境の確保

推進施策2-1 防災機能を有する幹線道路の整備推進

<取組方針>

本市の幹線道路では、十分な幅員を有していないものがあり、災害発生時に延焼遮断機能や避難路としての役割を發揮することが難しい道路があります。防災機能を有する道路の整備や沿道の耐震化を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|----------------|---|
| 都市計画道路の整備推進 | 延焼遮断機能を有する都市計画道路の整備を推進します。 |
| 緊急輸送道路沿道の耐震化促進 | 特定緊急輸送道路の指定を受けている道路の沿道については、「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」を活用し、沿道の耐震化を促進します |



図 5-8 延焼遮断機能の役割

出典：防災都市づくり推進計画 令和3年3月 東京都



図 5-9 延焼遮断機能を有する道路（新府中街道）

- 「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」により，耐震化の状況の報告義務と耐震診断が義務化される建築物の条件
次の全ての条件を満たす建築物（特定沿道建築物）が対象となります。
 - ・敷地が特定緊急輸送道路に接する建築物
 - ・昭和 56 年 5 月以前に新築された建築物（旧耐震基準）
 - ・道路幅員のおおむね 2 分の 1 以上の高さの建築物（下図）

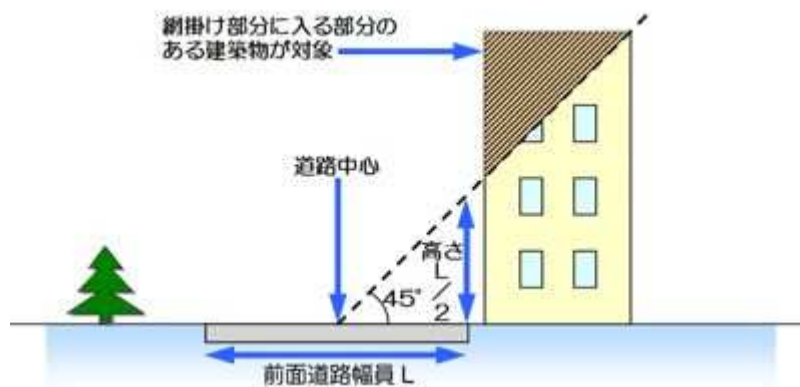


図 5-10 耐震化の促進

出典：緊急輸送道路沿道建築物の耐震化 東京都ホームページ

推進施策2-2 生活道路における防災性向上の推進

<取組方針>

本市の生活道路は、狭隘な道路が多く、災害発生時に避難路として機能を発揮することが難しい道路があります。生活道路を避難路として活用できるよう取り組みを進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-------------------|---|
| 市道整備計画による計画的な整備 | 本市の実情に応じた効率的な道路整備を進めるため、市道整備計画に基づき、段階的な道路整備を進めます。 |
| みなし道路の整備による通行性の向上 | 幅員が4mに満たない道路については、後退道路整備制度により、舗装等の整備を進め、交通の円滑化と生活環境の向上を図ります。 |
| ブロック塀等の撤去による耐震化促進 | 「ブロック塀等撤去工事等助成」を実施することにより、沿道のブロック塀等の撤去を進め、災害時に避難路として機能する道路の確保に努めます。 |

「後退道路整備」とは、所有者の申請にもとづき、建築基準法（昭和25年法律第201号）第42条第2項による後退道路（いわゆるセットバック）部分を1宅地分のみ市が無償で舗装等の整備を行い、交通の円滑化と生活環境の向上を図ることを目的としています。なお、整備後の維持管理は所有者による自主管理となります。

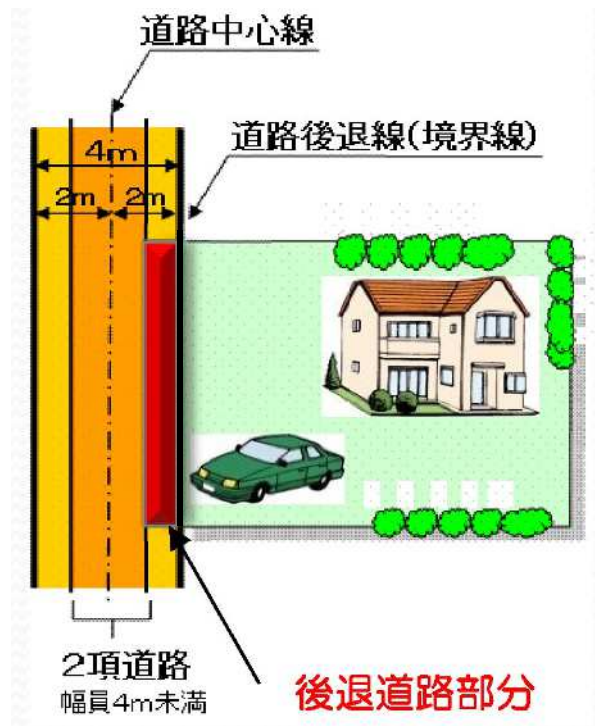


図 5-11 国分寺市の後退道路整備制度

出典：後退道路整備のあらまし 国分寺市ホームページ

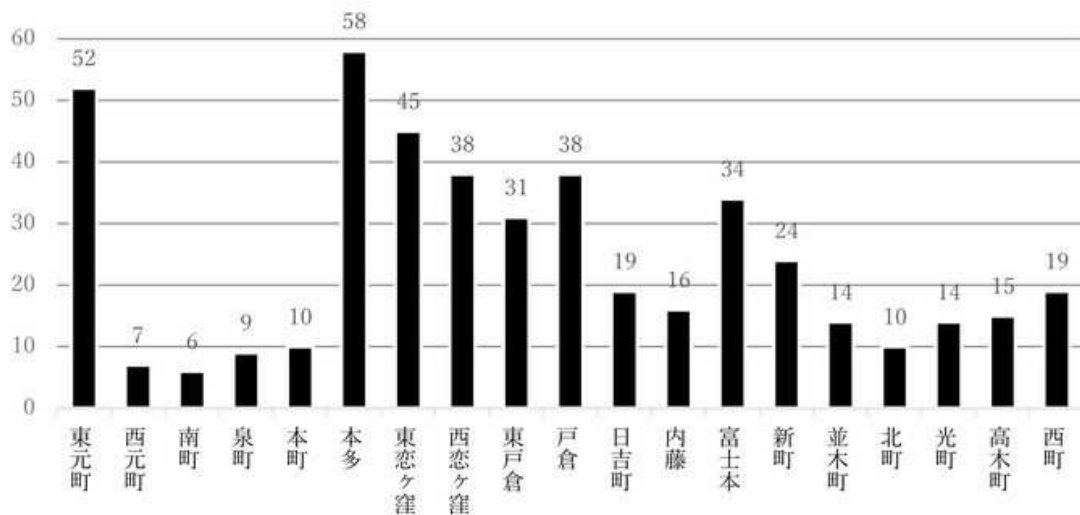


図 5-12 劣化のあるブロック塀等の数（町別）

出典：令和 2 年度ブロック塀等調査の結果について 国分寺市ホームページ

表 5-1 国分寺市のブロック塀等撤去工事等の助成制度

●ブロック塀等撤去工事等にかかる費用の一部を助成（国分寺市）

1. 助成対象

- ①道路等，および隣地に面して設置された，高さ 1 メートルを超えるコンクリートブロック塀，石塀，万年塀等と門柱の撤去工事
- ②道路に面したブロック塀等の撤去に伴うブロック塀およびフェンス等の設置工事

（注釈 1）販売を目的として整地や解体工事をする際には助成できない。

（注釈 2）撤去工事について，道路の路面または地盤面から 60 センチメートル以下となるようにブロック塀などの上部を撤去する場合も助成の対象となる。（ただし，建築基準法第 44 条（道路内の建築制限）の規定を満たすもののみ対象となる。）

（注釈 3）設置工事について，以下の場合が助成の対象となる。

- ・ブロック塀等を設置する場合は道路の路面から 60 センチメートル以下
- ・フェンス等を設置する場合は道路の路面から 2m 以下

2. 助成額

- ・撤去費用と，塀の長さに 1 メートルあたり 6 千円を乗じた額とを比較して少ない方の額。
- ・設置費用と，塀の長さに 1 メートルあたり 4 千円を乗じた額とを比較して少ない方の額。
- ・なお，国産木材を使用した塀の設置には，別途助成額の加算がある。

出典：ブロック塀等撤去工事等にかかる費用の一部を助成します 国分寺市ホームページ

推進施策2-3 道路の無電柱化の推進

<取組方針>

電柱や電線等，通常時の通行の妨げとなることや，災害時の防災の観点等から課題となっています。道路における無電柱化の取り組みを計画的に進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|---------|---|
| 無電柱化の推進 | 都市計画道路の整備の際に，道路の無電柱化を実施するとともに，既存道路についても，東京都による事業補助制度等を活用しながら，計画的な道路の無電柱化を検討します。 |



図 5-13 光町通り（電柱が残っている区間）

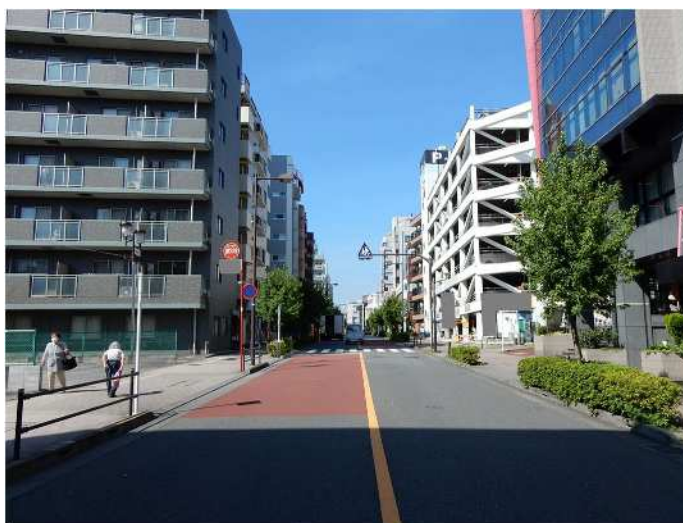


図 5-14 国 3・4・5 号線（無電柱化区間）

推進施策2-4 防犯対策の推進

<取組方針>

市民アンケート調査等により、道路の防犯対策について、指摘を受けています。地区の状況に応じた道路の防犯対策を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|---------|---|
| 見通しの確保 | 見通しが悪い箇所では、道路の改良時に、見通しの確保に努めます。 |
| 街灯の整備推進 | 照度が不足している道路については、街灯の整備に努めるとともに、既存の街灯についても、照度が確保できるよう、LED街灯への切替を検討します。 |



図 5-15 道路の防犯対策

出典：道路，公園，駐車場等における防犯上のポイント 平成 20 年 4 月 京都府

※人の行動を視認できるためには、4 m先の人の挙動，姿勢等が識別できることを前提とすると、平均水平面照度がおおむね3ルクス以上必要である。(出典：安全・安心まちづくり推進要綱 令和2年3月 警察庁)

基本方針3 円滑で快適な移動ができる交通環境の確保

推進施策3-1 都市計画道路の整備推進

<取組方針>

既存の道路の混雑等の課題を改善するため、引き続き、都市計画道路の計画的な整備を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|------------------|---|
| 都市計画道路の整備推進 | 都市計画道路については、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）に基づき、引き続き計画的な整備を進めていきます。 |
| 東京都への働きかけ | 都市計画道路のうち、東京都が事業を実施するものについては、東京都に対して、整備の推進を働きかけます。 |
| 史跡周辺地区の道路の在り方の検討 | 史跡武蔵国分寺跡を横断する都市計画道路国3・4・1号線について、その一部区間に関して、史跡の歴史的価値等を鑑み、見直しを検討します。なお、検討にあたり、地区の道路体系についても、検討します。 |



図5-16 国3・4・5号線



図5-17 国3・4・6号線

推進施策3-2 交差点・踏切・橋りょうの改良・維持管理

<取組方針>

交差点や踏切等については、状況に応じた対策を検討し、適切な改良・維持管理を推進します。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-----------|---|
| 交差点の改良 | ボトルネックとなっている交差点等については、歩道の整備やレーンの増設等、状況に応じた改良を推進します。 |
| 踏切の改良 | 市内に9箇所ある踏切については、交差する都市計画道路の整備等に合わせ、踏切の除却を含めた安全対策を検討していきます。 |
| 橋りょうの維持管理 | 本市で管理する19橋の橋りょうについては、国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画（令和3年3月）に基づき、適切な維持管理を進めます。 |



図 5-18 ボトルネック交差点

データ：「地理院地図 国土地理院」を加工



図 5-19 国分寺線国分寺第1号踏切



図 5-20 花沢橋

基本方針4 公共交通で移動できる交通環境の確保

推進施策4-1 バスの利便性向上の推進

<取組方針>

本市の公共交通空白地域は概ね解消されており，高いサービス水準にあるといえます。引き続き，高いサービス水準の確保に努めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|--------------------|---|
| ぶんバスの利便性確保 | 現在の6ルートの運行をもって，市内の公共交通空白地域は概ね解消されているため，今後も既存ルートを維持していきます。また，都市計画道路等の整備に合わせ，ルート変更等を検討していきます。 |
| 地域公共交通計画等の策定に向けた検討 | 本市にとって望ましい交通サービスを明らかにする地域公共交通計画や，都市・地域総合交通戦略等の策定に向け，検討します。 |



図 5-21 ぶんバス（本多ルート）



図 5-22 ぶんバス（北町ルート）

推進施策4-2 交通結節機能向上の推進

<取組方針>

鉄道と自動車やバス等との乗継性向上に向け、鉄道駅の交通結節機能の向上を目指します。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|---------------|--|
| 駅前広場整備の推進 | 駅前広場が整備されていない駅や改札口が不足している駅については、駅前広場の整備や改札口の増設を目指すとともに、現在すでにある駅前広場についても、必要に応じた再整備等について検討します。 |
| 駐車場等の整備に関する検討 | 交通結節点の機能向上にあたり必要となる鉄道駅周辺の自動車駐車場や自転車駐車場について、社会情勢等に対応した整備を進めるため、駐車場整備計画等の策定に向け、検討します。 |



図 5-23 国分寺駅北口駅前広場



図 5-24 国分寺駅北口地下自転車駐車場

推進施策4-3 鉄道の混雑緩和に向けた働きかけ

<取組方針>

市民アンケート調査等において鉄道の車内混雑に対する満足度が低い結果となっています。鉄道の車内混雑緩和に向けた輸送力増強について、鉄道事業者に要請を続けていきます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-------------------------|--|
| J R中央線の輸送力増強に向けた働きかけの実施 | J R中央線の輸送力や速達性の向上に向け、J R中央線の複々線化について、関係自治体と協力して、関係機関に働きかけを実施します。 |

表 5-2 三鷹・立川間立体化複々線促進協議会の概要

| |
|--|
| <p>「三鷹・立川間立体化複々線促進協議会」</p> <p>中央線の立体化複々線を促進するとともに、事業によってもたらされる、地域社会の開発、住民福祉の向上等の地域振興を図り、合わせて青梅線及び五日市線の輸送力増強や都心への直通を促進することを目的とし、20市3町1村で構成されています。</p> <p>加入自治体：立川市、青梅市、昭島市、国分寺市、国立市、福生市、八王子市、日野市、小平市、東村山市、東大和市、武蔵村山市、府中市、小金井市、三鷹市、武蔵野市、西東京市、調布市、羽村市、あきる野市、瑞穂町、日の出町、檜原村、奥多摩町</p> |
|--|

出典：第 48 回三鷹・立川間立体化複々線促進協議会及び第 35 回多摩地域都市モノレール等建設促進協議会の合同総会の開催についてより抜粋 平成 28 年 立川市

基本方針5 歴史, 文化, 自然環境や新技術等に貢献する交通環境の確保

推進施策5-1 歴史, 文化等の資源につなげる取り組みの推進

<取組方針>

本市の持つ歴史, 文化等の資源につなげる取り組みを推進するとともに, 賑わいのある道路空間の創出に努めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要 (内容) |
|----------------|--|
| 歩きたくなるまちづくりの推進 | 散策路の整備やウォーカブルシティの取り組みなど, 歩きたくなるようなまちづくりを推進します。 |



図 5-25 お鷹の道



図 5-26 史跡東山道武蔵路

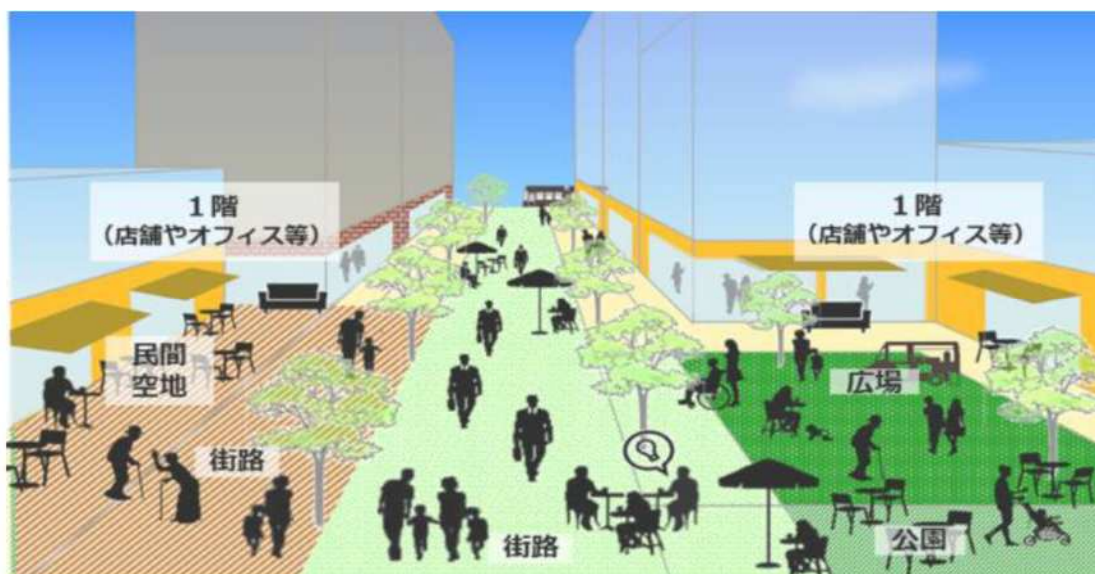


図 5-27 ウォーカブルシティイメージ

出典:「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに取り組みませんか?

～まちなかを車中心からひと中心へ。チャレンジする自治体を募集します～

記者発表資料 令和元年7月 国土交通省

推進施策5-2 環境保全に向けた取り組みの推進

<取組方針>

地球温暖化などの地球環境問題等に対応するため、公共交通利用促進により、自家用車の利用削減を図ります。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-----------------------------------|--|
| 高齢者運転免許返納の促進 | 「高齢者運転免許自主返納支援事業」により、免許返納を促すとともに、公共交通の利用を促進します。 |
| 街路樹の整備 | 都市計画道路の整備にあわせた街路樹の整備や、既存道路の街路樹の維持管理を行い、連続性のある緑の確保に努めます。 |
| 温室効果ガスの排出抑制 | 国分寺市第二次環境基本計画等に基づき、自転車や公共交通機関の利用を促進することにより、二酸化炭素をはじめとした温室効果ガスの排出を抑制し、カーボンニュートラルに貢献します。 |
| モビリティハブ整備による省資源・省エネルギー型モビリティの利用推進 | 拠点的な交通結節点をモビリティハブとした整備を行い、公共交通、シェアリング型交通等の省資源・省エネルギー型モビリティの利用を促進していきます。 |

表 5-3 高齢者運転免許自主返納支援事業概要

事業内容：満 65 歳以上で運転免許を自主返納し、運転経歴証明書の発行を受けた市内在住の方に、市コミュニティバス・ぶんバスの全ルートで利用できる無料乗車パスを支給

出典：高齢者運転免許自主返納支援事業 国分寺市ホームページ



図 5-28 市道幹 7 号線の街路樹



図 5-29 郵政宿舍前バス停周辺の街路樹



図5-30 モビリティハブ整備事例
出典：バスタプロジェクト推進検討会 第3回資料 国土交通省

推進施策5-3 新技術の活用に向けた検討の推進

<取組方針>

交通の円滑化や温室効果ガス等の削減に向け、新技術の活用について、検討を進めます。

<取組施策>

| 施策名 | 概要（内容） |
|-----------|--|
| 新技術の活用を検討 | 次世代モビリティや自動運転技術等の ICT 技術を活用した交通まちづくりの検討に努めます。また、電気自動車や水素自動車の普及のため、充電設備や水素ステーション等の整備を促進します。 |

グリーンスローモビリティとは、電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティである。その特徴は、①Green (CO2 排出量が少ない電気自動車)、②Slow (ゆっくりなので観光にぴったり)、③Safety (速度制限で安全。高齢者も運転可)、④Small (小型なので狭い道でも問題なし)、⑤Open (窓がない解放感が乗って楽しい) です。



※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

図 5-31 グリーンスローモビリティ

出典：グリーンスローモビリティとは 国土交通省ホームページ



図 5-32 電気充電スタンド

出典：東京都江東区ホームページより

- 小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の電動車両です。
- パーソナルモビリティとは、1人乗りで客室がないような乗り物。電動キックボードも含まれます。



図 5-33 小型モビリティ等

出典：多様なモビリティ普及推進会議資料 令和元年8月 経済産業省

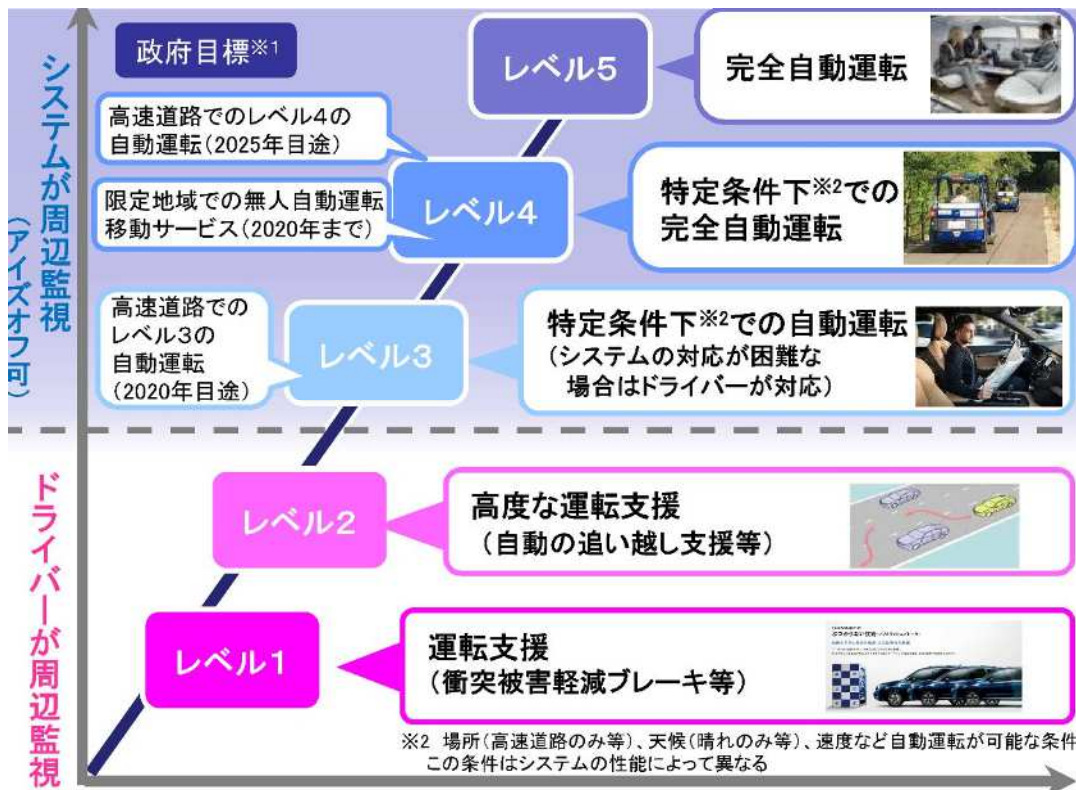


図 5-34 自動運転の定義

出典：自動運転に関する取組進捗状況 令和元年11月 国土交通省自動運転戦略本部

6.都市交通マスタープランの見直し

都市交通マスタープランは、都市計画マスタープランの交通分野を補完するもので、中長期的な将来構想、推進すべき施策を示したものです。したがって、その具体化には各個別計画等をもとに進めていくこととします。

推進施策については、必要に応じて進捗、達成状況の確認を行い、計画が着実に達成できるように努めます。

総合ビジョンや都市計画マスタープランの改定に伴って、都市交通マスタープランの修正が必要になった場合、見直しを実施します。また、上位計画の改定以外にも、社会情勢の変化等の各種事由により必要に応じて見直しを行います。

その他配慮事項 新型コロナウイルスへの対応について

令和2年より、新型コロナウイルスの感染が発生し、緊急事態宣言が発令されるなど人の移動が大幅に制限され、感染拡大が続いています。公共交通は、一時期よりも利用者数が回復しましたが、依然低迷しています（表6-1参照）。

表6-1 各交通機関の輸送人員（令和3年8月 国土交通省）

| 交通手段 | 輸送人員 |
|----------|--------------|
| | 令和3年8月の前年同月比 |
| 航空（国内線） | 45% |
| 新幹線（東海道） | 32% |
| 高速バス | 40% |
| 貸切バス | 43% |
| | ※実働率 |
| 一般路線バス | 76% |
| タクシー | 54% |

データ：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について 令和3年9月
国土交通省

この新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、ライフスタイルの変化が加速しました。それはテレワーク、Web会議、オンライン授業、宅配、ネットショッピング、遠隔診療等の増加です。その結果、人の移動が減少しています。当面この状態が続くことが予想されるとともに、この生活が定着し新型コロナウイルス感染拡大前の状態に完全には戻ることはない予想されます。

人流が減少したとは言え、ピーク時には公共交通の混雑が生じています。したがって、「密」な状態を軽減するため、出勤を減らし、出勤時刻をずらすなどの次の施策を推進することが必要です。

- ・テレワークの推進
- ・時差出勤の推進
- ・サテライトオフィスの推進

資料編

1. 交通に関するアンケート調査(令和2年2月実施)

1.1. 調査内容

令和2年2月に国分寺市民3,000人(無作為抽出)を対象とした「国分寺市の交通に関するアンケート調査」を実施しました(回答者数:1,155人,回収率:38.5%)。このアンケートでは「市内の移動における交通手段の満足度」「市内公共交通・道路の満足度」「今後取り組むべき交通施策の重要度」「市内道路の課題箇所」等について調査しました。

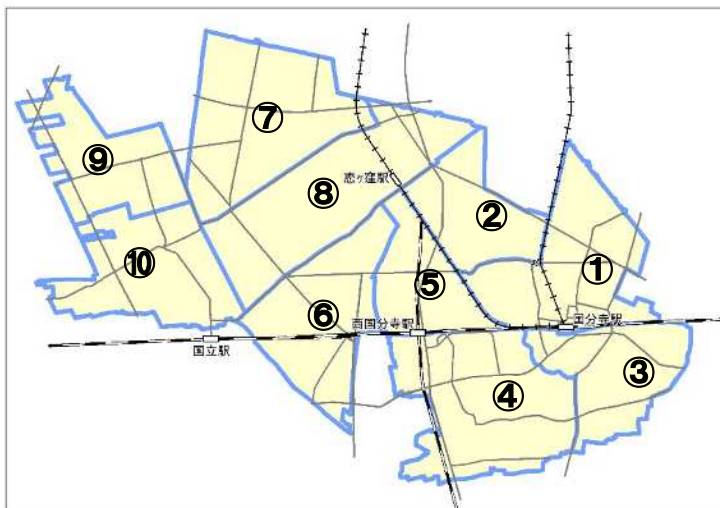


図-1 アンケート地域区分

表-1 アンケート地域区分別配布数, 回答者数

| 居住地区 | 町丁目 | 配布数 | 回答者数 | 回収率 |
|-------------|-------------------|--------|--------|-------|
| ①本町・本多 | 本町・本多・東恋ヶ窪一丁目 | 300人 | 91人 | 30.3% |
| ②東恋ヶ窪 | 東恋ヶ窪二丁目～六丁目 | 300人 | 95人 | 31.7% |
| ③南町・東元町 | 南町・東元町一丁目～二丁目 | 300人 | 100人 | 33.3% |
| ④東元町・西元町・泉町 | 東元町三丁目～四丁目・西元町・泉町 | 300人 | 103人 | 34.3% |
| ⑤西恋ヶ窪 | 西恋ヶ窪 | 300人 | 96人 | 32.0% |
| ⑥日吉町・内藤 | 日吉町・内藤 | 300人 | 104人 | 34.7% |
| ⑦新町・北町・並木町 | 新町・北町・並木町・富士本三丁目 | 300人 | 104人 | 34.7% |
| ⑧戸倉・東戸倉・富士本 | 戸倉・東戸倉・富士本一丁目～二丁目 | 300人 | 89人 | 29.7% |
| ⑨高木町・西町 | 高木町・西町三丁目～五丁目 | 300人 | 105人 | 35.0% |
| ⑩光町・西町 | 光町・西町一丁目～二丁目 | 300人 | 106人 | 35.3% |
| 居住地無回答 | | | 162人 | |
| 合計 | | 3,000人 | 1,155人 | 38.5% |

1.2. 市内の移動における交通手段の評価

(1) 交通手段別の満足度

全市平均では「①鉄道」の満足度が最も高く、次いで「④自動車」「②路線バス」の順に満足度が高い結果となっています。

表-2 交通手段別の満足度（5点満点）

| 評価項目 | 本町・本多 | | 東恋ヶ窪 | | 南町・東元町 | | 東元町・西元町・泉町 | | 西恋ヶ窪 | | 日吉町・内藤 | | 新町・北町・並木町 | | 戸倉・東戸倉・富士本 | | 高木町・西町 | | 光町・西町 | | 全市平均 | |
|--------------|-------|----|------|----|--------|----|------------|----|------|----|--------|----|-----------|----|------------|----|--------|----|-------|----|------|----|
| | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 |
| ①鉄道 | 4.31 | 1 | 4.04 | 1 | 4.02 | 1 | 4.13 | 1 | 4.23 | 1 | 3.94 | 1 | 3.50 | 1 | 3.85 | 1 | 3.90 | 2 | 3.69 | 1 | 3.96 | 1 |
| ②路線バス | 3.60 | 2 | 3.24 | 7 | 3.72 | 2 | 3.47 | 3 | 3.11 | 6 | 3.15 | 6 | 2.98 | 6 | 3.41 | 5 | 4.00 | 1 | 3.54 | 2 | 3.44 | 3 |
| ③ぶんバス | 3.46 | 3 | 2.84 | 9 | 3.52 | 3 | 3.07 | 8 | 2.82 | 9 | 2.80 | 7 | 2.54 | 9 | 3.18 | 8 | 2.04 | 9 | 3.20 | 6 | 2.99 | 9 |
| ④自動車 | 3.29 | 7 | 3.75 | 2 | 3.41 | 4 | 3.76 | 2 | 3.35 | 4 | 3.52 | 2 | 3.42 | 2 | 3.61 | 2 | 3.64 | 3 | 3.39 | 3 | 3.52 | 2 |
| ⑤タクシー | 3.33 | 6 | 3.54 | 4 | 3.30 | 6 | 3.31 | 5 | 3.42 | 3 | 3.35 | 4 | 2.77 | 8 | 3.30 | 7 | 3.16 | 7 | 2.98 | 9 | 3.23 | 6 |
| ⑥バイク・原動機付自転車 | 3.36 | 5 | 3.54 | 5 | 3.00 | 8 | 3.08 | 7 | 3.00 | 8 | 2.73 | 8 | 3.31 | 3 | 3.50 | 4 | 3.22 | 6 | 3.20 | 4 | 3.21 | 7 |
| ⑦自転車 | 3.29 | 7 | 3.51 | 6 | 3.08 | 7 | 3.17 | 6 | 3.11 | 7 | 3.26 | 5 | 3.30 | 4 | 3.32 | 6 | 3.36 | 4 | 3.11 | 8 | 3.25 | 5 |
| ⑧徒歩 | 3.37 | 4 | 3.62 | 3 | 3.40 | 5 | 3.47 | 4 | 3.77 | 2 | 3.40 | 3 | 3.27 | 5 | 3.51 | 3 | 3.35 | 5 | 3.20 | 5 | 3.43 | 4 |
| ⑨その他 | 2.90 | 9 | 3.17 | 8 | 2.93 | 9 | 2.88 | 9 | 3.15 | 5 | 2.57 | 9 | 2.89 | 7 | 3.06 | 9 | 2.86 | 8 | 3.19 | 7 | 3.00 | 8 |

(2) 公共交通の満足度

全市平均では「⑭バス停と自宅の距離」の満足度が最も高く、次いで「②鉄道の運行時間の正確さ（定時性）」「⑧バスの運行時間の正確さ（定時性）」の順に満足度が高い結果となっています。

一方で「①鉄道車内の混雑」の満足度が最も低く、次いで「⑯タクシーの運賃」「⑤鉄道と自家用車の乗り継ぎ」の順に満足度が低い結果となっています。

「⑩バスの運行頻度」の満足度は、地域により評価が異なり、「高木町・西町」では地域内で2番目に高い項目となっています。逆に「東恋ヶ窪」では、1番低い項目となっています。

表-3 公共交通の満足度（5点満点）

| 評価項目 | 本町・本多 | | 東恋ヶ窪 | | 南町・東元町 | | 東元町・西元町・泉町 | | 西恋ヶ窪 | | 日吉町・内藤 | | 新町・北町・並木町 | | 戸倉・東戸倉・富士本 | | 高木町・西町 | | 光町・西町 | | 全市平均 | |
|--------------------|-------|----|------|----|--------|----|------------|----|------|----|--------|----|-----------|----|------------|----|--------|----|-------|----|------|----|
| | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 |
| ①鉄道車内の混雑 | 1.98 | 16 | 2.30 | 15 | 2.14 | 16 | 2.07 | 16 | 2.28 | 16 | 2.49 | 15 | 2.60 | 12 | 2.72 | 10 | 2.73 | 14 | 2.28 | 16 | 2.36 | 16 |
| ②鉄道の運行時間の正確さ(定時性) | 3.61 | 2 | 3.88 | 1 | 3.38 | 6 | 3.38 | 2 | 3.44 | 2 | 3.46 | 1 | 3.71 | 1 | 3.84 | 1 | 3.81 | 3 | 3.39 | 3 | 3.58 | 2 |
| ③鉄道とバスの乗り継ぎ | 3.17 | 6 | 2.91 | 8 | 3.32 | 7 | 3.06 | 11 | 3.10 | 8 | 2.83 | 10 | 2.98 | 4 | 3.14 | 4 | 3.55 | 8 | 2.89 | 10 | 3.11 | 7 |
| ④鉄道とタクシーの乗り継ぎ | 3.05 | 10 | 3.26 | 3 | 3.41 | 5 | 3.37 | 3 | 3.38 | 5 | 3.37 | 4 | 2.92 | 7 | 3.02 | 5 | 3.37 | 9 | 3.20 | 4 | 3.23 | 4 |
| ⑤鉄道と自家用車の乗り継ぎ | 2.96 | 12 | 2.97 | 6 | 2.84 | 13 | 2.74 | 13 | 3.00 | 12 | 2.71 | 13 | 2.69 | 11 | 2.77 | 9 | 2.88 | 12 | 2.73 | 12 | 2.81 | 14 |
| ⑥鉄道から駅周辺の駐輪場への乗り継ぎ | 3.30 | 4 | 3.22 | 4 | 2.78 | 14 | 2.54 | 14 | 3.41 | 3 | 2.76 | 12 | 2.94 | 6 | 2.91 | 7 | 2.64 | 15 | 2.56 | 14 | 2.88 | 12 |
| ⑦バス車内の混雑 | 3.12 | 7 | 2.89 | 9 | 2.96 | 12 | 3.13 | 9 | 3.53 | 1 | 3.43 | 2 | 3.02 | 3 | 3.02 | 6 | 3.23 | 11 | 2.93 | 9 | 3.10 | 8 |
| ⑧バスの運行時間の正確さ(定時性) | 3.61 | 3 | 3.10 | 5 | 3.63 | 2 | 3.29 | 4 | 3.41 | 4 | 3.15 | 6 | 2.90 | 8 | 2.70 | 11 | 3.72 | 5 | 3.41 | 2 | 3.30 | 3 |
| ⑨バスの運行情報のわかりやすさ | 3.05 | 9 | 2.77 | 11 | 3.29 | 8 | 3.03 | 12 | 3.06 | 9 | 2.98 | 8 | 2.78 | 9 | 2.83 | 8 | 3.56 | 7 | 3.04 | 7 | 3.05 | 9 |
| ⑩バスの運行頻度 | 2.93 | 13 | 2.08 | 16 | 3.47 | 4 | 3.23 | 6 | 2.74 | 14 | 2.70 | 14 | 2.28 | 15 | 2.54 | 14 | 3.82 | 2 | 2.94 | 8 | 2.91 | 10 |
| ⑪バスの始発時刻 | 3.24 | 5 | 2.78 | 10 | 3.51 | 3 | 3.27 | 5 | 3.00 | 12 | 3.07 | 7 | 2.74 | 10 | 2.70 | 12 | 3.73 | 4 | 3.10 | 5 | 3.14 | 5 |
| ⑫バスの終発時刻 | 2.91 | 14 | 2.51 | 13 | 3.04 | 10 | 3.19 | 8 | 3.19 | 6 | 2.80 | 11 | 2.31 | 14 | 2.53 | 15 | 3.67 | 6 | 2.78 | 11 | 2.89 | 11 |
| ⑬バス停の環境(安全性・快適性) | 3.08 | 8 | 2.92 | 7 | 3.03 | 11 | 3.22 | 7 | 3.05 | 10 | 3.19 | 5 | 2.97 | 5 | 3.17 | 3 | 3.35 | 10 | 3.08 | 6 | 3.11 | 6 |
| ⑭バス停と自宅の距離 | 3.81 | 1 | 3.30 | 2 | 3.84 | 1 | 3.68 | 1 | 3.13 | 7 | 3.37 | 3 | 3.58 | 2 | 3.63 | 2 | 4.18 | 1 | 3.81 | 1 | 3.67 | 1 |
| ⑮駅でのタクシーの待ち時間 | 3.03 | 11 | 2.75 | 12 | 3.10 | 9 | 3.07 | 10 | 3.05 | 11 | 2.96 | 9 | 2.49 | 13 | 2.60 | 13 | 2.79 | 13 | 2.60 | 13 | 2.82 | 13 |
| ⑯タクシーの運賃 | 2.38 | 15 | 2.46 | 14 | 2.54 | 15 | 2.38 | 15 | 2.35 | 15 | 2.40 | 16 | 2.27 | 16 | 2.50 | 16 | 2.48 | 16 | 2.38 | 15 | 2.41 | 15 |

(3) 道路の満足度

全市平均では「⑬道路緑化など街の景観への配慮」の満足度が最も高く、次いで「②自動車運転時の安全性（幹線道路）」「⑫排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮」「⑩バリアフリー化（駅周辺の道路）」「⑥歩行時の安全性（幹線道路）」の順に満足度が高い結果となっています。

一方で「⑨自動車・自転車・歩行者の通行幅（生活道路）」の満足度が最も低く、次いで「⑧自動車・自転車・歩行者の通行幅（幹線道路）」「⑤自転車利用時の安全性（生活道路）」の順に満足度が低い結果となっています。

「⑥歩行時の安全性（幹線道路）」の満足度は、地域により評価が異なり、「西恋ヶ窪」では地域内で最も高い満足度となっています。逆に「本町・本多」及び「南町・東元町」では、8番目の満足度となっており、当該地域における課題認識の違いが伺える結果となっています。

表-4 道路の満足度（5点満点）

| 居住地区 | 本町・本多 | | 東恋ヶ窪 | | 南町・東元町 | | 東元町・西元町・泉町 | | 西恋ヶ窪 | | 日吉町・内藤 | | 新町・北町・並木町 | | 戸倉・東戸倉・富士本 | | 高木町・西町 | | 光町・西町 | | 全市平均 | |
|------------------------|-------|----|------|----|--------|----|------------|----|------|----|--------|----|-----------|----|------------|----|--------|----|-------|----|------|----|
| | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 |
| ①自動車交通の流れ（渋滞等） | 2.62 | 2 | 2.51 | 6 | 2.65 | 1 | 2.50 | 7 | 2.48 | 10 | 2.75 | 4 | 2.40 | 8 | 2.76 | 2 | 2.77 | 3 | 2.72 | 4 | 2.61 | 6 |
| ②自動車運転時の安全性（幹線道路） | 2.47 | 5 | 2.65 | 4 | 2.60 | 2 | 2.63 | 3 | 2.80 | 3 | 3.03 | 1 | 2.66 | 2 | 2.84 | 1 | 2.74 | 4 | 2.71 | 5 | 2.72 | 2 |
| ③自動車運転時の安全性（生活道路） | 2.31 | 9 | 2.27 | 10 | 2.32 | 9 | 2.48 | 9 | 2.51 | 9 | 2.25 | 11 | 2.35 | 9 | 2.38 | 9 | 2.30 | 10 | 2.41 | 8 | 2.36 | 9 |
| ④自転車利用時の安全性（幹線道路） | 1.93 | 14 | 2.35 | 8 | 1.92 | 14 | 2.14 | 13 | 2.41 | 12 | 2.38 | 10 | 2.13 | 12 | 2.11 | 12 | 2.11 | 12 | 2.21 | 12 | 2.17 | 12 |
| ⑤自転車利用時の安全性（生活道路） | 2.00 | 12 | 2.31 | 9 | 1.90 | 15 | 2.17 | 12 | 2.37 | 14 | 2.12 | 14 | 2.05 | 13 | 2.09 | 13 | 2.00 | 14 | 2.05 | 14 | 2.11 | 13 |
| ⑥歩行時の安全性（幹線道路） | 2.31 | 8 | 2.54 | 5 | 2.34 | 8 | 2.72 | 2 | 3.13 | 1 | 2.96 | 3 | 2.43 | 6 | 2.70 | 3 | 2.60 | 7 | 2.54 | 6 | 2.63 | 5 |
| ⑦歩行時の安全性（生活道路） | 2.19 | 10 | 2.26 | 13 | 2.42 | 7 | 2.46 | 10 | 2.62 | 7 | 2.44 | 8 | 2.19 | 11 | 2.36 | 10 | 2.42 | 8 | 2.26 | 11 | 2.36 | 8 |
| ⑧自動車・自転車・歩行者の通行幅（幹線道路） | 1.94 | 13 | 2.10 | 14 | 1.96 | 12 | 2.11 | 14 | 2.51 | 8 | 2.24 | 12 | 1.97 | 14 | 1.95 | 14 | 2.02 | 13 | 2.12 | 13 | 2.09 | 14 |
| ⑨自動車・自転車・歩行者の通行幅（生活道路） | 1.86 | 15 | 1.72 | 15 | 1.95 | 13 | 2.00 | 15 | 2.21 | 15 | 1.86 | 15 | 1.78 | 15 | 1.75 | 15 | 1.88 | 15 | 1.87 | 15 | 1.89 | 15 |
| ⑩バリアフリー化（駅周辺の道路） | 2.84 | 1 | 2.77 | 1 | 2.52 | 5 | 2.51 | 6 | 2.75 | 5 | 2.66 | 6 | 2.63 | 4 | 2.54 | 6 | 2.73 | 5 | 2.83 | 1 | 2.67 | 4 |
| ⑪バリアフリー化（駅周辺以外の道路） | 2.33 | 7 | 2.26 | 11 | 2.11 | 10 | 2.45 | 11 | 2.38 | 13 | 2.18 | 13 | 2.30 | 10 | 2.21 | 11 | 2.17 | 11 | 2.29 | 9 | 2.27 | 11 |
| ⑫排気ガスによる大気汚染、騒音への配慮 | 2.57 | 3 | 2.76 | 2 | 2.59 | 3 | 2.59 | 4 | 2.79 | 4 | 2.66 | 5 | 2.71 | 1 | 2.66 | 4 | 2.78 | 2 | 2.78 | 2 | 2.69 | 3 |
| ⑬道路緑化など街の景観への配慮 | 2.44 | 6 | 2.71 | 3 | 2.52 | 4 | 2.98 | 1 | 2.98 | 2 | 2.96 | 2 | 2.64 | 3 | 2.62 | 5 | 2.96 | 1 | 2.77 | 3 | 2.77 | 1 |
| ⑭災害に強い道づくり | 2.06 | 11 | 2.26 | 11 | 1.96 | 11 | 2.53 | 5 | 2.44 | 11 | 2.42 | 9 | 2.42 | 7 | 2.39 | 8 | 2.38 | 9 | 2.27 | 10 | 2.32 | 10 |
| ⑮防犯への配慮（街灯設置など） | 2.48 | 4 | 2.40 | 7 | 2.47 | 6 | 2.48 | 8 | 2.69 | 6 | 2.58 | 7 | 2.60 | 5 | 2.50 | 7 | 2.68 | 6 | 2.43 | 7 | 2.53 | 7 |

1.3. 今後取り組むべき交通施策の重要度

全市平均では「⑩歩道の整備」の重要度が最も高く、次いで「⑮自転車通行空間の整備」「⑳防犯対策（街灯の増設など）」「④生活道路の交通事故対策」「⑰高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備」の順に重要度が高い結果となっています。

「⑩歩道の整備」が重要度が最も高くなっている地域がほとんどですが、「西恋ヶ窪」では「⑰高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備」が最も高くなっています。

表-5 交通施策の重要度（5点満点）

| 居住地区 | 本町・本多 | | 東恋ヶ窪 | | 南町・東元町 | | 東元町・西元町・泉町 | | 西恋ヶ窪 | | 日吉町・内藤 | | 新町・北町・並木町 | | 戸倉・東戸倉・富士本 | | 高木町・西町 | | 光町・西町 | | 全市平均 | |
|--------------------------|-------|----|------|----|--------|----|------------|----|------|----|--------|----|-----------|----|------------|----|--------|----|-------|----|------|----|
| | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 | 評価値 | 順位 |
| ①幹線道路の新設や拡幅 | 4.05 | 11 | 3.90 | 12 | 3.84 | 12 | 3.97 | 8 | 3.78 | 12 | 3.50 | 16 | 3.81 | 14 | 3.80 | 13 | 3.63 | 14 | 3.78 | 12 | 3.80 | 12 |
| ②生活道路の新設や拡幅 | 4.27 | 4 | 4.17 | 6 | 3.88 | 10 | 3.94 | 9 | 3.90 | 9 | 4.03 | 6 | 4.31 | 4 | 4.08 | 8 | 4.00 | 8 | 4.14 | 8 | 4.07 | 8 |
| ③幹線道路の交通事故対策 | 4.24 | 6 | 4.06 | 10 | 3.93 | 9 | 4.01 | 7 | 3.98 | 8 | 3.68 | 13 | 3.99 | 11 | 3.92 | 10 | 3.96 | 9 | 4.10 | 9 | 3.98 | 9 |
| ④生活道路の交通事故対策 | 4.41 | 2 | 4.11 | 9 | 4.04 | 6 | 4.03 | 6 | 4.18 | 2 | 4.13 | 5 | 4.39 | 3 | 4.27 | 2 | 4.29 | 2 | 4.30 | 3 | 4.21 | 4 |
| ⑤交差点対策（渋滞対策・安全性向上） | 4.22 | 7 | 4.26 | 5 | 4.01 | 7 | 3.91 | 10 | 4.05 | 7 | 3.98 | 9 | 4.27 | 6 | 4.14 | 6 | 4.24 | 5 | 4.30 | 4 | 4.14 | 6 |
| ⑥延焼遮断帯となる広い幅員の道路整備 | 4.12 | 10 | 3.88 | 13 | 3.97 | 8 | 3.88 | 12 | 3.75 | 13 | 3.85 | 10 | 3.94 | 12 | 3.94 | 9 | 3.82 | 10 | 3.98 | 10 | 3.91 | 11 |
| ⑦災害時の避難を可能とする生活道路の拡幅 | 4.20 | 8 | 4.13 | 8 | 4.09 | 5 | 4.06 | 4 | 4.08 | 6 | 4.03 | 6 | 4.07 | 9 | 4.11 | 7 | 4.05 | 7 | 4.15 | 6 | 4.10 | 7 |
| ⑧踏切対策（渋滞対策・安全性向上） | 3.93 | 14 | 4.33 | 3 | 3.61 | 15 | 3.46 | 18 | 3.88 | 11 | 3.57 | 15 | 3.74 | 18 | 3.82 | 12 | 3.42 | 16 | 3.36 | 18 | 3.70 | 15 |
| ⑨鉄道のサービス向上 | 3.45 | 19 | 3.53 | 19 | 3.45 | 17 | 3.58 | 17 | 3.57 | 17 | 3.41 | 19 | 3.50 | 20 | 3.48 | 18 | 3.15 | 19 | 3.39 | 17 | 3.45 | 18 |
| ⑩バスのサービス向上 | 3.43 | 20 | 3.62 | 18 | 3.24 | 20 | 3.25 | 20 | 3.23 | 19 | 3.50 | 17 | 3.81 | 14 | 3.45 | 19 | 3.30 | 18 | 3.46 | 16 | 3.43 | 19 |
| ⑪タクシーのサービス向上 | 3.17 | 21 | 3.21 | 21 | 2.95 | 21 | 2.91 | 21 | 3.07 | 21 | 3.21 | 21 | 3.37 | 21 | 3.08 | 21 | 2.95 | 21 | 3.00 | 21 | 3.09 | 21 |
| ⑫駅前広場の改善 | 4.02 | 12 | 3.73 | 17 | 3.64 | 13 | 3.65 | 15 | 3.63 | 15 | 3.42 | 18 | 3.60 | 19 | 3.50 | 17 | 2.96 | 20 | 3.13 | 20 | 3.52 | 17 |
| ⑬鉄道駅周辺の駐車場整備 | 3.47 | 18 | 3.48 | 20 | 3.29 | 19 | 3.44 | 19 | 3.21 | 20 | 3.34 | 20 | 3.76 | 17 | 3.38 | 20 | 3.40 | 17 | 3.26 | 19 | 3.40 | 20 |
| ⑭鉄道駅周辺の駐輪場整備 | 3.60 | 17 | 3.84 | 14 | 3.43 | 18 | 3.61 | 16 | 3.55 | 18 | 3.74 | 12 | 4.02 | 10 | 3.62 | 16 | 3.70 | 12 | 3.72 | 13 | 3.68 | 16 |
| ⑮自転車通行空間の整備 | 4.17 | 9 | 4.45 | 2 | 4.23 | 2 | 4.05 | 5 | 4.17 | 3 | 4.27 | 3 | 4.42 | 2 | 4.22 | 4 | 4.27 | 3 | 4.32 | 2 | 4.26 | 2 |
| ⑯歩道の整備 | 4.55 | 1 | 4.53 | 1 | 4.39 | 1 | 4.44 | 1 | 4.14 | 5 | 4.45 | 1 | 4.50 | 1 | 4.36 | 1 | 4.44 | 1 | 4.40 | 1 | 4.42 | 1 |
| ⑰高齢者・障害者等の移動のためのバリアフリー整備 | 4.25 | 5 | 4.13 | 7 | 4.18 | 3 | 4.23 | 3 | 4.19 | 1 | 4.21 | 4 | 4.31 | 4 | 4.24 | 3 | 4.24 | 4 | 4.14 | 7 | 4.21 | 5 |
| ⑱沿道環境問題対策（騒音・排気ガス） | 3.84 | 15 | 3.81 | 15 | 3.54 | 16 | 3.84 | 13 | 3.72 | 14 | 3.78 | 11 | 3.86 | 13 | 3.78 | 15 | 3.65 | 13 | 3.61 | 15 | 3.74 | 13 |
| ⑲地球環境問題対策（温室効果ガス） | 4.01 | 13 | 3.95 | 11 | 3.87 | 11 | 3.91 | 10 | 3.88 | 10 | 4.01 | 8 | 4.07 | 8 | 3.79 | 14 | 3.80 | 11 | 3.84 | 11 | 3.91 | 10 |
| ⑳防犯対策（街灯の増設など） | 4.38 | 3 | 4.27 | 4 | 4.09 | 4 | 4.25 | 2 | 4.17 | 3 | 4.29 | 2 | 4.20 | 7 | 4.22 | 4 | 4.20 | 6 | 4.17 | 5 | 4.22 | 3 |
| ㉑散策路の整備 | 3.84 | 16 | 3.76 | 16 | 3.61 | 14 | 3.68 | 14 | 3.59 | 16 | 3.66 | 14 | 3.77 | 16 | 3.85 | 11 | 3.60 | 15 | 3.69 | 14 | 3.70 | 14 |

1.4. 自由意見

「道路」、「バス」、「駅前・駅構内」の順で意見が多くありました。

道路については、「道幅（歩道含む）が狭い」、「自転車のマナー」、「道路工事・整備の早期終了」の順で意見が多くありました。

バスについては、「運行頻度の改善」、「運行経路の改善」、「新規ルートの希望」の順で意見が多くありました。

駅前・駅構内については、「駅前広場・ロータリーの改善」、「駅前駐輪場・駐車場の新設」、「送迎専用スペースの確保」の順で意見が多くありました。

タクシーについての意見では、「タクシーがつかまらない・来ない」という意見が多くありました。

1.5. 課題のある区間・箇所

(1) 市内の道路について課題があると思う区間・箇所

市内の道路で課題があると思う区間では、「国分寺街道」の回答者が最も多くなっています。この区間の課題は、道路幅員が狭い点や歩道がない点が多く挙がっています。

その他、「熊野神社通り」「駅前通り」「内藤橋街道」の回答者数が多い結果となっており、これらの区間でも道路幅員が狭い点への指摘が多くなっています。

箇所としては「熊野神社通りと西武国分寺線との踏切」を指摘する回答者が最も多くなっています。その理由の多くは、踏切の幅員が狭い点や踏切の横断が危険な点です。

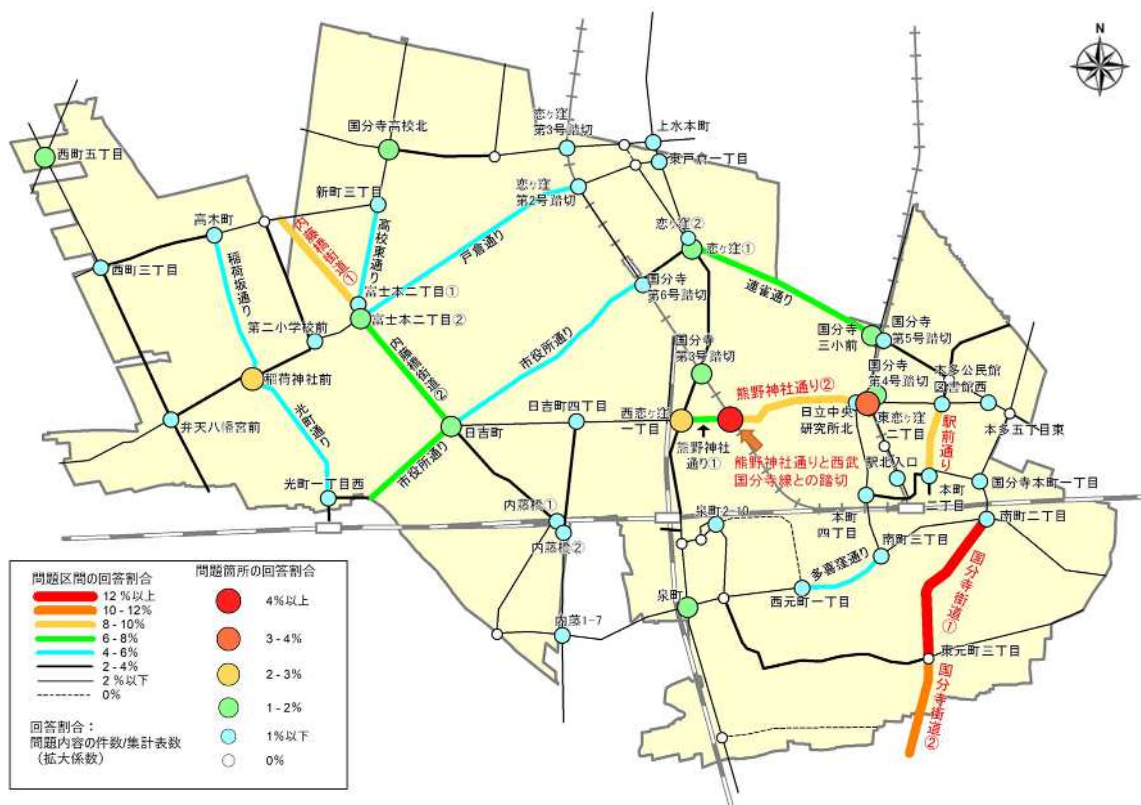


図-2 市内道路における問題箇所・区間

(2) 回答内容

1) 区間

- 全体的に「道路幅員が狭い」の割合が高くなっています。
- 「熊野神社通り」は他の区間に比べ「道路工事の早期終了・開通」の割合が高くなっています。
- 「多喜窪通り」は他の区間に比べ「歩道幅員が狭い」の割合が高くなっています。

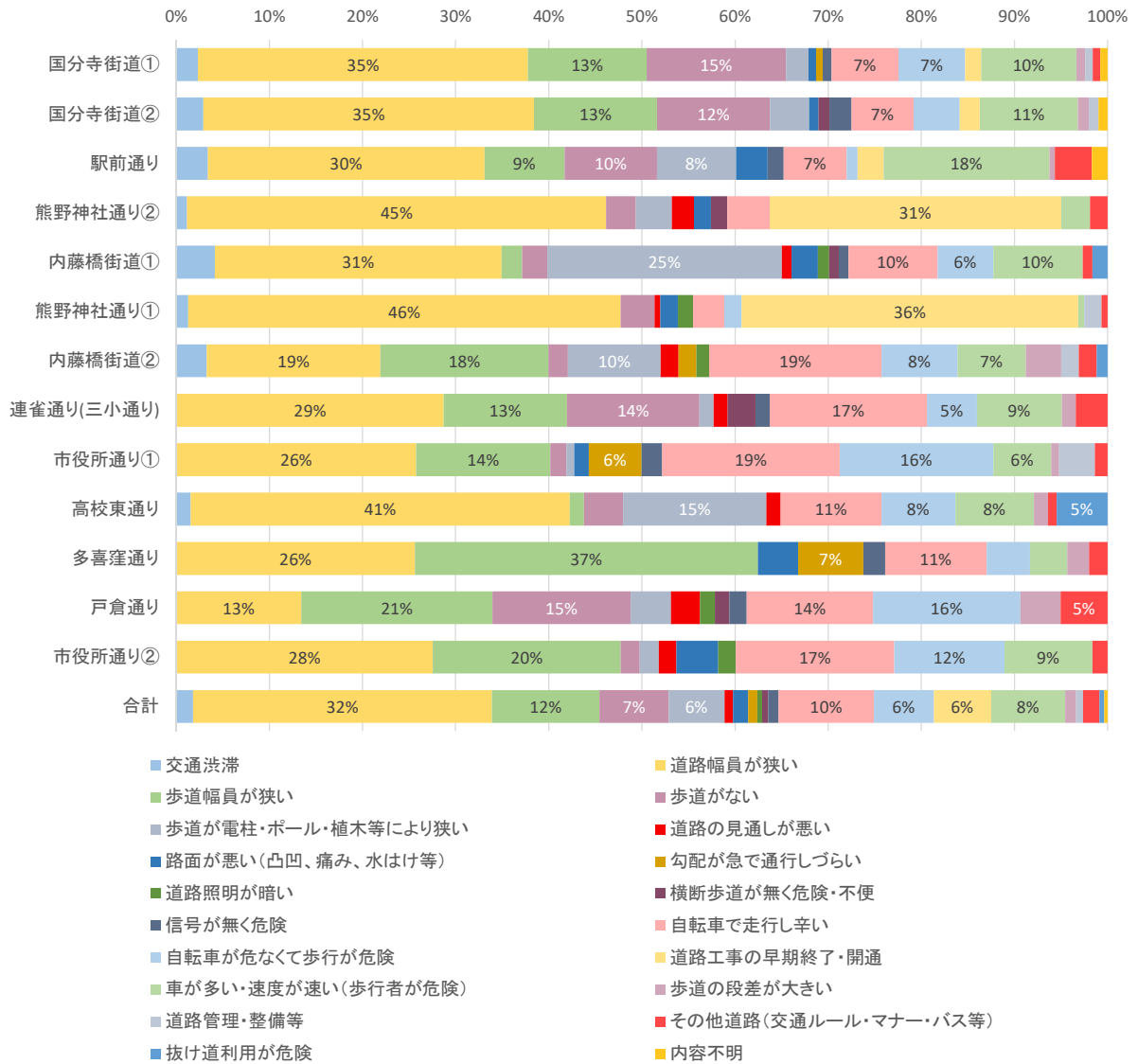


図-3 区間別課題内訳

2) 交差点

- 全体的に「交差点渋滞」の割合が高くなっています。
- 「東恋ヶ窪二丁目交差点」は他の箇所に比べ「信号が無く危険」の割合が高くなっています。
- 「西町五丁目交差点」は他の箇所に比べ「右左折しづらい」の割合が高くなっています。

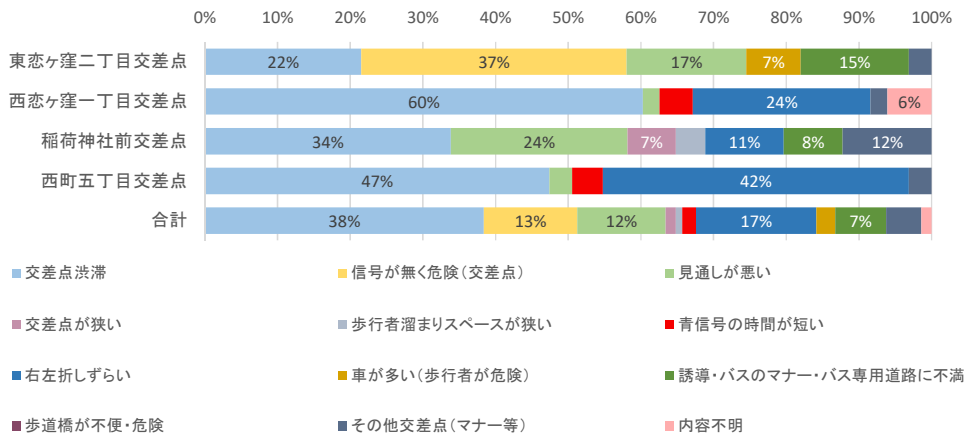


図-4 交差点の課題内訳

3) 踏切

- 「熊野神社通りと西武国分寺線との踏切」は「踏切幅員が狭い」の割合が高くなっています。
- 「熊野神社通りと西武多摩湖線との踏切」は「踏切渋滞」の割合が高くなっています。

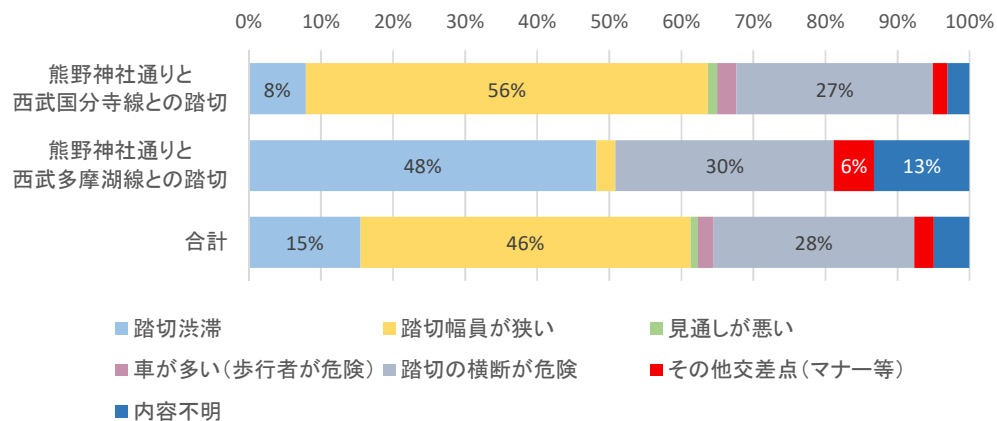


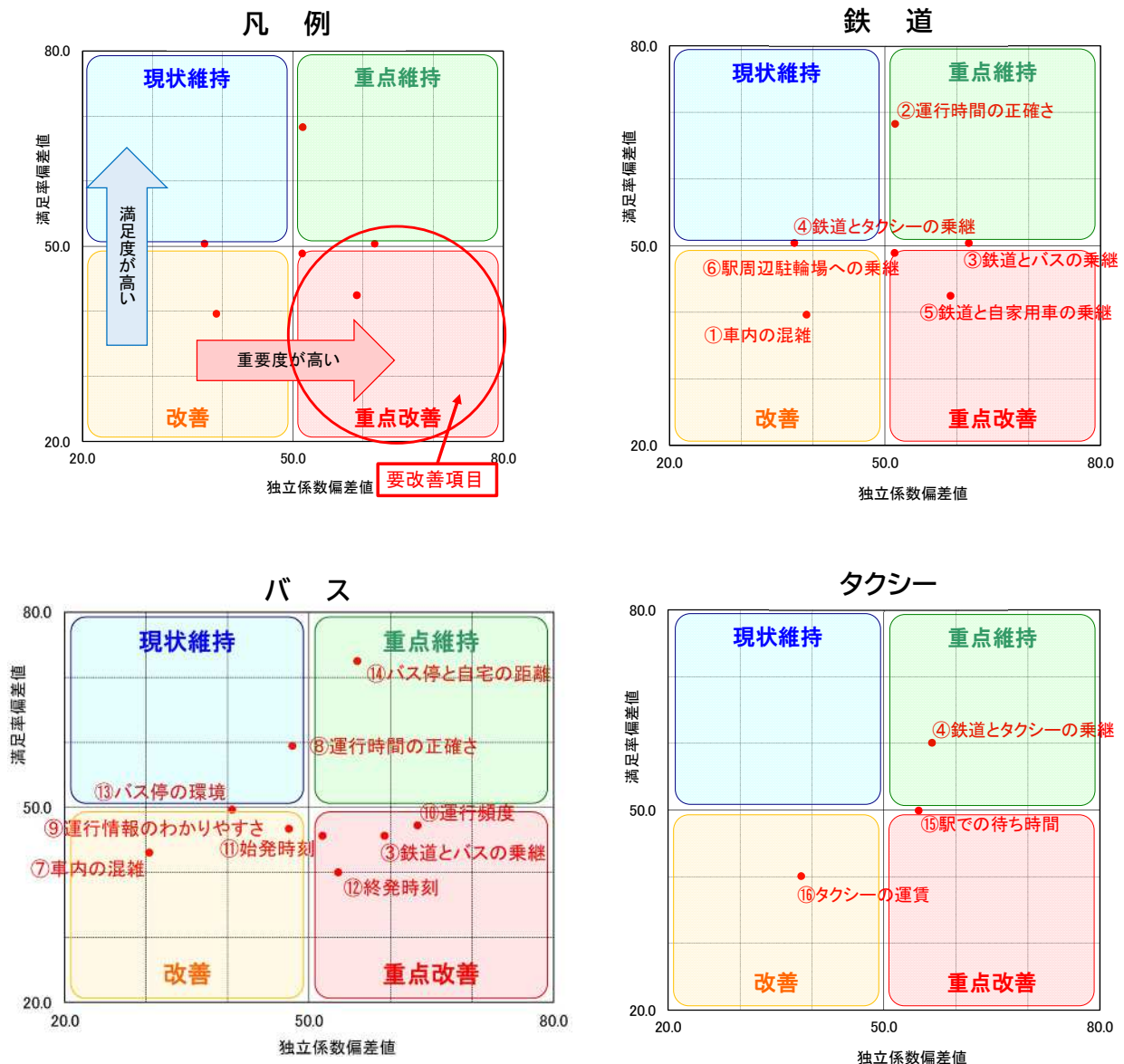
図-5 踏切の課題内訳

1.6. CS分析結果

CS分析とは、利用者の総合満足度を高めるには、こういった点を改善すれば効果的かを定量的に分析するものです。

図の右下の範囲にある項目(重点改善)は、改善すると総合満足度が高くなる項目です。

鉄道では、鉄道と自家用車の乗継、鉄道とバスの乗継、駅周辺駐輪場への乗継、バスでは、運行頻度、始発時刻、終発時刻、鉄道とバスの乗り継ぎ、タクシーでは駅での待ち時間が重点改善項目となっています。



満足度偏差値：個別項目の満足度の高さ

独立係数偏差値：満足度に対する個別項目の影響の大きさ

図-6 CS分析結果

2. 懇談会

2.1. 国分寺市の道路・交通網に関する懇談会

本計画の策定にあたり、令和2年2月に主に高齢者を対象とした懇談会を実施した結果、下表に示す意見が挙げられています。

表-6 国分寺市の道路・交通網に関する懇談会意見一覧

| 項目 | 意見 |
|-------------------------------------|--|
| 公共交通（鉄道、バス、タクシー）利用の問題 | <ul style="list-style-type: none"> 西国分寺駅（北東側）及び恋ヶ窪駅（東側）への改札の新設。西国分寺駅については駅周辺の地形起伏が激しいので、改札新設により駅東側から駅構内を移動して駅西側の商業施設へアクセスできるようにしてほしい。 民間バス路線の運行本数が少ない（特に土日）。最寄り駅への路線がない。 ぶんバスは、片回りで利用しづらい、バス停の間隔が長い、運行していない区域がある。 タクシー利用時に断られることが増えた。国分寺市にはタクシー券がない。 |
| 自転車（運転時）、自転車や徒歩による移動における道路・駅前広場等の問題 | <ul style="list-style-type: none"> 生活道路の安全性向上に重点をおいてほしい（特に高校東通り）。 横断歩道が少ない（信号が少ない）。歩道が狭い（電柱が邪魔）。急な階段には手すりがほしい。 自転車走行空間の確保。歩車道の段差が大きく危険。駅前に駐輪スペースが少ない。 恋ヶ窪駅前に駐車スペースがほしい（送迎待ちの車が周辺道路に駐車している）。 熊野神社周辺の都市計画道路はいつできるのか（ずっと工事が止まっている）。 |
| ほしい移動手段やサービスに関する意見 | <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーがほしい。 幹線道路の指定とは逆に「危険な道路」の指定を行い、取り締まりを含めた対策を重点的に実施してほしい。 ぶんバスの本数増加、ルートの新設。 自転車マナーに対する講習会を実施してほしい。バスに乗車できない人を助ける等「心のバリアフリー」についても浸透を図ってほしい。 NPO 法人による市内を安価に移動できるサービス（高齢者・障害者対象）がほしい。 |
| 運転免許を返納するための公共交通等の改善への意見 | <ul style="list-style-type: none"> ぶんバスのパスを紛失してしまった場合に、再発行できるようにしてほしい。 ぶんバスは地域に密着しているので、利用しやすくしてほしい。 免許返納後にぶんバスが利用できることを知らない人が多いので、周知してほしい。 鉄道でも免許返納者割引を実施してほしい。 |

2.2. バリアフリー基本構想策定基礎調査におけるヒアリング調査等

バリアフリー基本構想策定基礎調査では、交通事業者、PTA、地域包括支援センター、親子ひろば、障害者団体を対象にヒアリング調査を実施し、市内のバリアフリーについて取り組みの実施状況や課題等に関する意見聴取を行っています。また、重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路に関する検討の参考とするため、令和2年1月に高齢者や障害者、子育て世代の親を対象としたアンケート調査を実施し、バリアフリーの現状等に対する意見を収集しています。

この2つの調査では、駅構内や個別施設におけるバリアフリー整備に関する事項等を含め、多くの意見が寄せられています。その中には都市交通マスタープランの検討に関連する意見である「ぶんバスを充実（運行本数増加、新規路線の運行等）させてほしい」、「歩道の幅員が狭い（特に熊野神社通りの踏切、連雀通り、国分寺街道等）」等の意見・要望が多く挙げられています。

3. 策定経緯

表-7 検討会等の開催結果

| 年月 | 開催会議等 | 内 容 |
|----------------|----------------------|---|
| 令和2年2月 | 国分寺市の交通に関するアンケート調査実施 | ・交通全般及び道路に関するアンケート調査 |
| 同上 | 国分寺市の道路・交通網に関する懇談会 | ・市内の交通に関する課題の聴取 |
| 令和2年9月 | 国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会 | ・都市交通マスタープランの策定状況 ・国分寺市の交通に関するアンケート調査の集計・分析結果の確認 |
| 令和2年12月 | 国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会 | ・都市交通マスタープランの策定状況 ・交通実態調査結果の確認 |
| 令和3年5月 | 国分寺市の都市交通に係るシンポジウム | ・「都市交通における現状と未来」 東京理科大学理工学部土木工学科 寺部 慎太郎 教授 ・「これからの国分寺の道路交通計画に求められる視点とは？」 中央大学研究開発機構(現・東京都市大学建築都市デザイン学部都市工学科) 稲垣 具志 准教授 |
| 令和3年7月 | 国分寺市道路・交通計画パネル展示 | ・市内3箇所にて実施 ・現況整理結果の展示 ・先進技術ビデオ放映 ・アンケート |
| 令和3年10月 11月 | 国分寺市道路・交通網計画策定検討委員会 | ・都市交通マスタープランの確認 ・市道整備計画の確認 |

表-8 国分寺市道路・交通網計画策定委員会名簿

| 区 分 | 所 属 |
|------|-------------------|
| 委員長 | 建設環境部長 |
| 副委員長 | まちづくり部長 |
| 委員 | まちづくり推進課長 |
| 同上 | 駅周辺整備課長 |
| 同上 | 建築指導課長 |
| 同上 | 西国分寺駅等周辺まちづくり担当課長 |
| 同上 | 道路管理課長 |
| 同上 | 交通対策課長 |
| 同上 | 下水道課長 |
| 同上 | 街路整備担当課長 |
| 事務局 | 建設事業課 |
| 同上 | まちづくり計画課 |

4. 用語解説

【あ行】

○一般都道

主要地方道以外の都道で，地域住民の生活に密着した地域活性化を図るための道路。

○延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路，河川，鉄道，公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。震災時の避難経路，救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。

○ウォークアブルシティ

歩行者を中心としたまちづくりのことを指す。

○駅端末交通手段

出発地から駅（または，駅から目的地）までに利用した交通手段。

【か行】

○カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量を全体としてゼロにすること。

○グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動車両。

○緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため，高速自動車国道，一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路。

○交通結節点

電車やバス，タクシー，自動車，自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。

○小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の電動車両。

○国分寺市緊急輸送道路

東京都の指定した緊急輸送道路から各地区防災センターへ連絡する、国分寺市が指定する道路。

○混雑度

交通容量に対する実際の交通量の比率。

○建築基準法第42条第2項

建築基準法の道路は、建築基準法第42条に規定しており、一般に道路法や都市計画法の道路などで、幅員が4m以上のものを道路と定義している。

第2項では、建築基準法が施行された昭和25年当時に存在する幅員4m未満の道で、既に建築物が建ち並んでおり、その他特定行政庁が定める基準を満たす道路に対し、特定行政庁が指定したものについては、幅員が4m未満であっても、道路中心から2m後退した線を道路境界線とみなしている。

なお、建築物を再度建築する際には、道路の中心から2m敷地を後退するとしている。

【さ行】

○CS分析

「Customer Satisfaction（顧客満足）」の略称。顧客の満足度を高めるためには、どのサービスを改善するのが効果的かを定量的に把握する手法。交通においては顧客を利用者として分析し、どういった施策が利用者の満足度を高めるかを把握する。

○次世代モビリティ

小型モビリティ、自動運転車や電気自動車、水素燃料電池自動車（FCV）などの新技術を有する移動手段。

○自転車ナビマーク

自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するもので、矢印と自転車のピクトグラムが表示されているもの。

○自転車ナビライン

自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するもので、矢印が表

示されているもの。

○シニアカー

主に高齢者が利用する座りながら移動できる電動車椅子。

○主要地方道

高速道路や一般国道と一体となって、広域交通を担う幹線道路。

○セットバック

道路境界線から一定距離後退して建物を建築すること。

○ゾーン 30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高時速 30km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

【た行】

○代表交通手段

人が移動するときにいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段で、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩の順で定義される。

○超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両。

○電動キックボード

キックボード（車輪付きの板）に取り付けられた電動式のモーター（原動機（定格出力 0.60 キロワット以下））により走行するパーソナルモビリティ。

○特定緊急輸送道路

緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があると認められた東京都が指定した道路のこと。本市では、五日市街道、府中街道、市役所通りの一部（市役所から恋ヶ窪交差点の間）が指定されている。

○都市計画道路

都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

○トリップ

人がある目的をもって、出発地から目的地へ移動する単位。

<トリップの概念図>

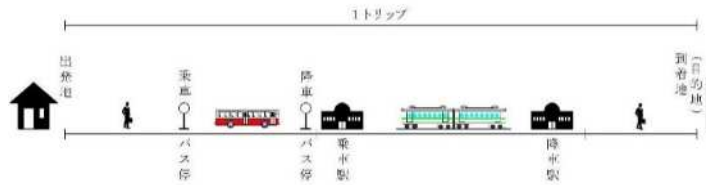


図-7 トリップの概念

出典：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏
—転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略— 報告書
令和3年3月 東京都市圏交通計画審議会

【な行】

○2項道路

建築基準法第42条第2項に規定された道路で、幅員1.8m以上4m未満の道路。

【は行】

○パーソナルモビリティ

1人乗りで客室がないような乗り物。

○パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどの調査。

○バリアフリー

多様な人が社会に参加する上での障壁（バリア）をなくすこと。交通分野では、駅やバスターミナルなどの「旅客施設」、鉄道やバスなどの「車両」、駅などを中心とした周辺の道路、駅前広場、信号機等に対策を講じるもの。

○バリアフリー基本構想

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づくもので、重点整備地区として設定した地区において、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、市区町村が策定するもの。

○物資流動量

「モノ」に着目した出発地から目的地の動きのことで、その単位は重量。

○ボトルネック

交通の処理可能な量が小さい箇所。一般道では主に交通処理可能量が小さい交差点が該当する。

【ま行】

○マース (MaaS)

Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略。電車やバス、タクシーなど複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルート・移動手段について、検索、予約や決済(運賃の支払い)をスマートフォン等から一括で行えるようにするもの。

○マスタープラン

基本となる総合的な計画。各種計画の上位に位置づけられる。

○みなし道路

幅員が4 m未満の道路で、建築基準法第42条第2項の規定により、道路であるとみなされた道路のこと。2項道路とも呼ぶ。

○モビリティ

移動自体のことや移動の利便性を表す。

○モビリティハブ

カーシェアリング、シェアサイクルや電動キックボードなどの交通との結節点となる鉄道駅やバス停留所。

国分寺市都市交通マスタープラン

発行 /令和4年3月

発行者 /国分寺市 まちづくり部 まちづくり計画課

〒185-8501 東京都国分寺市戸倉 1-6-1

TEL 042-325-0111(代表)



国分寺市