

4-3 道路・交通体系の形成方針

(1) 基本的な考え方

ア 人と環境にやさしい総合的な交通体系の構築

これまでは自動車の利便性を重視した交通体系の整備を進めてきましたが、今後は高齢化や若者の車保有離れに伴うマイカー利用の減少が予想されます。さらに、地球環境問題や生物多様性への対応から、CO₂削減による低炭素社会の構築や生態系への配慮が重要となっています。そのため歩行者や自転車などが安心して通行できる人優先のバリアフリー環境やバス交通などの公共交通網の充実、歩行者・自転車・自動車共存を重視した安全で快適な、人と環境にやさしい交通ネットワークの形成を目指します。

イ 道路整備の必要性やあり方の見直しと適切な維持管理

低炭素社会の構築が求められるなか、人口減少や高齢化に伴い税収の伸び悩みも懸念されることから、公共交通網の充実や社会情勢の変化に応じて都市計画道路の整備の進捗状況や優先度を踏まえ、適宜整備の必要性やあり方を見直します。

また、維持管理のライフサイクルコスト¹²を踏まえ、道路美化ボランティア制度のPRと浸透を図り、市民と協働した道路の適切な維持管理の促進に努めます。

ウ 段階的な道路網の形成

幹線道路の利便性向上や通過交通の住宅地への進入抑制、主要生活道路の整備による延焼遅延帯の形成による防災性向上などを目的として、段階的な道路網の形成を図ります。

福生市では、次のような道路網の分類により、道路整備を推進します。

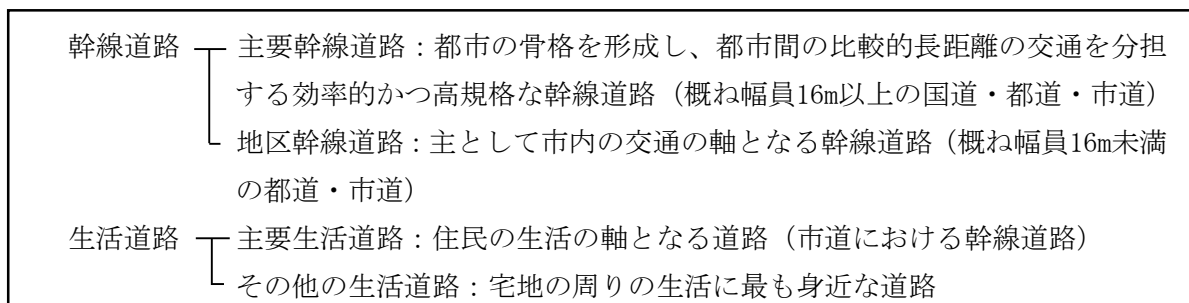


図 19 道路網の体系

表 9 道路・交通体系の形成方針に関する成果指標

指標	現状値	目標値	備考
鉄道・バスなどの公共交通の利便性が向上していると感じる市民の割合	33.2% (平成22年)	45.0% (平成33年)	「満足」、「やや満足」の市民の割合
地域間を結ぶ生活道路の利便性が向上していると感じる市民の割合	41.5% (平成22年)	55.0% (平成33年)	「満足」、「やや満足」の市民の割合
近隣の自治体と福生市を結ぶ幹線道路の利便性が向上していると感じる市民の割合	38.5% (平成22年)	45.0% (平成33年)	「満足」、「やや満足」の市民の割合

¹² ライフサイクルコスト：構造物などにおける企画から、設計、竣工、運用、修繕、処分までの全期間に要する費用のこと。

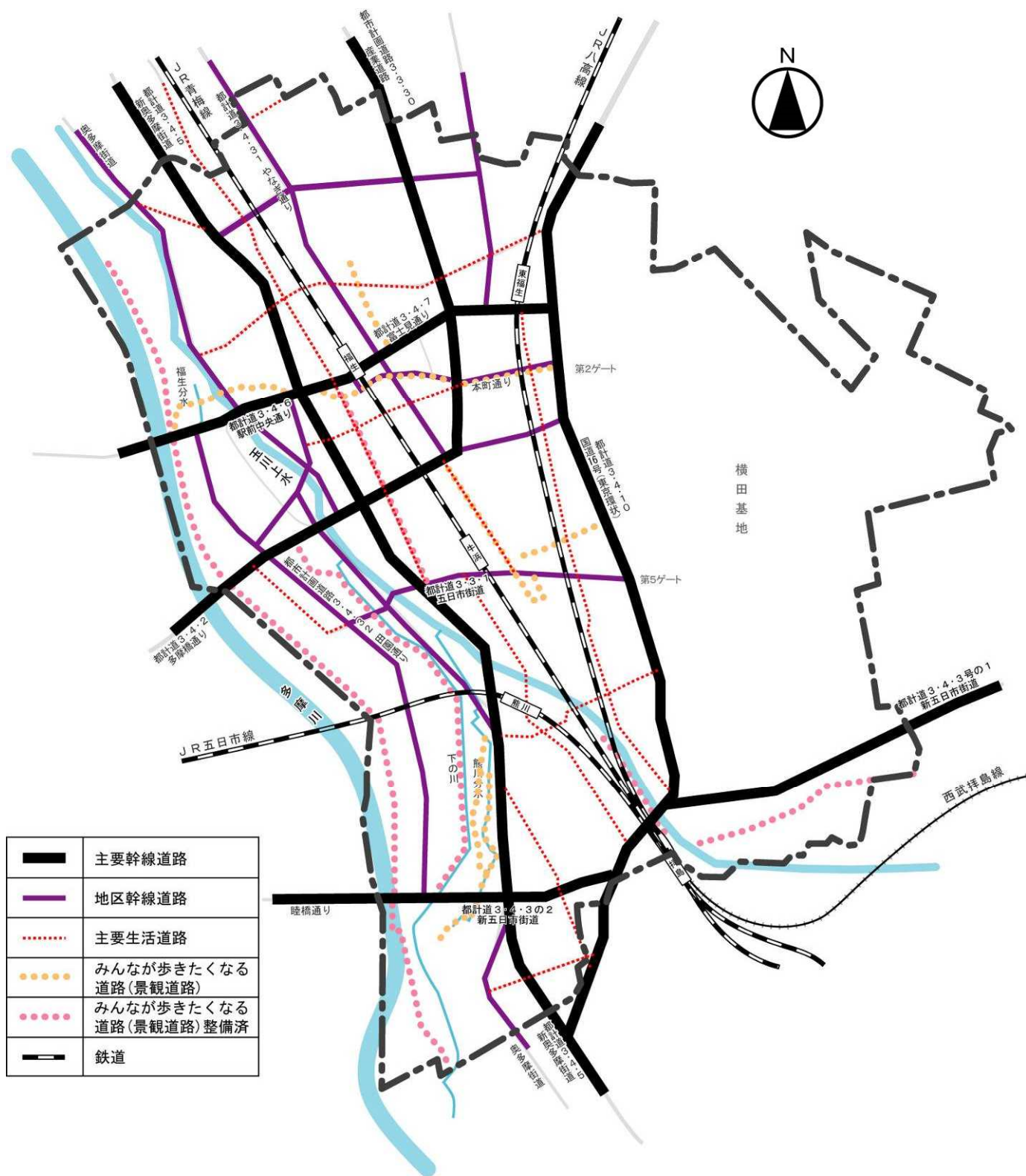


図20 道路・交通体系形成方針図

(2) 個別の整備方針

ア 歩行者や自転車が安全・快適に行き来できる道を整備する

(ア) 歩行者・自転車が安全・快適に利用できる道づくり

自転車・歩行者専用道路については、「たまりバー50キロ」の南北ルートを中心に、市内公共施設に向けた東西ルートの整備を進めます。特に東部におけるネットワーク化を充実します。また、まちの中心を通る玉川上水に沿った歩行者専用の遊歩道の整備に向け、東京都や関係機関と調整を継続します。

歩道幅員が狭い道路においては、自転車通行レーンの整備を検討します。

また、歩行者・自転車・自動車が共存した道路では、接触事故を無くした安全で快適な道路としていくため、カラー舗装・車の速度抑制装置の設置などにより自転車走行部分、歩行者通行部分それぞれの安全確保を進めます。

(イ) にぎわい・交流空間を意識した道路整備・活用

イベントなどで歩行者空間が有効活用できるよう公園・広場整備や商店街と連携した道路整備・活用を進めます。

また、幅員に余裕がある場合は必要に応じてベンチやにぎわいを演出する装置の設置を検討します。

(ウ) 自転車利用環境の整備

市民の日常の買い物や来街者が気軽に自転車を利用できる環境を整備するため、サイクルシェアリングなどの事業を推進し、市民の利用だけでなく福生を訪れる方々にも自転車が利用できる環境づくりを進めます。

(エ) 狭あい道路における「歩行者・自転車・自動車共存」を重視した整備

4m未満の狭あい道路については、4mの幅員確保を進めるとともに、「歩行者・自転車・自動車共存」（車通行を主にしない人優先のコミュニティ道路）の観点を重視した整備を進めます。

また、必要に応じて速度制限やハンプなどによる歩行者のための安全対策を進めます。



歩行者・自転車・自動車共存道路として整備された銀座通り

イ 鉄道やバスなどの公共交通が便利なまちをつくる

(ア) 公共交通機関の充実

市民のみならず、市外の人が福生に訪れやすくなるよう、八高線の複線化、五日市線の輸送力増強、多摩地域都市モノレールの全線開通などについて関係機関に要望します。

また、バスの運行路線の確保や効率的な路線網の充実、バス停などの利用しやすさの向上など、利便性の高い公共交通機関の充実を関係機関に要望します。

(イ) 拝島駅周辺の整備

乗り換えを含めた駅の利便性や魅力を向上するため、昭島市とともに拝島駅南口駅前地区の整備を進めるとともに、拝島駅北口整備について駅前広場などの具体的な検討を進めます。

ウ すべての人に優しい、福生デザインの移動しやすいまちをつくる

(ア) 車中心の道路整備から、歩行者・車いす利用者などの視点に立った道路整備への転換

車中心社会から歩行者・車いす利用者などの視点に立って、歩行者が安全快適に通行できる道路整備に転換してきます。(福生デザイン)

また、歩行者の安全性を確保するため、車の進入を禁止することや一方通行化、電柱の民有地への移設なども検討します。

なお、連続性のあるバリアフリールートを確保するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー新法という。)」に基づく基本構想の策定を検討し、市内の幹線道路の状況に応じ、順次バリアフリー化を図ります。

また、国道及び都道は、整備状況、今後の整備計画などを把握の上、必要に応じて国や東京都に対し、道路のバリアフリー整備を要請します。

さらに、各駅から主要公共施設へのアクセスルートのバリアフリー化整備を進めます。

(イ) 公共交通の一層の交通弱者対策の推進

駅のバリアフリー化を進めるため、鉄道事業者への継続した要望、要請に努めるとともに、福祉バス¹³による福祉施設への送迎を継続します。

また、バリアフリー新法に基づく基本構想の策定を検討し、駅及び周辺道路、広場、停留所などの重点的なバリアフリーを推進します。

(ウ) 分かりやすい案内サインの整備

誰もが理解しやすいユニバーサルデザインの視点にたった、案内サインの整備に取り組みます。

¹³ 福祉バス：交通弱者向けのバスで、無償の場合道路運送法の規制対象外となる。一方コミュニティバスは、道路運送法の適用を受け、市町村運営有償輸送の場合、登録に当たっては「地域公共交通会議」での協議が整うことが要求される。

また、近年路線を定めて運行するバスとは異なり、運行する区域を定めるが時刻表や経路を設定せず、利用者の事前予約に応じて運行するデマンドバスなどもある。

エ 市内の各地域へ移動しやすい地区幹線・生活道路の整備を行う

(ア) 市全体の幹線道路のネットワーク形成からみた東西方向の都市計画道路の整備

市全体の幹線道路のネットワーク形成から、東西方向の道路連結、市街地整備との連携を重視して、都市計画道路3・4・2号線（多摩橋通り）の整備を引き続き要請していきます。

また、多摩地域における都市計画道路の整備方針（第3次事業化計画）に基づく優先的に整備すべき路線である3・4・7号線（富士見通り）の整備を推進するとともに、道路交通網の渋滞となる要素・原因の解析を進めます。

(イ) 商店街振興プランと連携した福生駅周辺の道路整備（都市計画道路 3・4・7号線（富士見通り）の整備、活性化につながる道づくり）

富士見通りは優先整備路線でもあるため、平成27年度までには着手し、沿道まちづくりと一体的に整備していきます。その際、特色ある街路灯やベンチなどを設置し、消費生活者がくつろぎ、相互にコミュニケーションをとれるような環境づくりを推進します。

(ウ) 市民の生活基盤となる、安全で快適な生活道路の計画的な整備

主要生活道路は、災害時の主要な避難路としても機能するよう、計画的な整備を進めます。また、歩行者や自転車の安全性向上を図る道路空間を確保します。

オ 渋滞のない、快適に移動できる主要幹線道路網の整備を行う

(ア) 都市計画道路 3・4・5号線（新奥多摩街道）、都市計画道路 3・3・30号線（産業道路）、都市計画道路 3・4・10号線（国道16号）、都市計画道路 3・4・3号線の1（新五日市街道）の整備

福生地区、熊川地区を横断している都市計画道路3・4・5号線（新奥多摩街道）の完結整備、牛浜から福生までの歩道部分についての電線共同溝整備、バリアフリー推進整備及び都市計画道路3・3・30号（産業道路）の多摩橋通りまでの延伸部分の整備を引き続き東京都に要請します。

また、都市計画道路3・4・10号線（国道16号）も引き続き整備を国に要請します。

さらに、多摩地域における都市計画道路の整備方針（第3次事業化計画）に基づき優先的に整備すべき路線である都市計画道路3・4・3号の1（新五日市街道）については、計画幅員の見直しを含め、早期事業化を東京都に要請します。

(イ) 事業中及び優先整備路線以外の都市計画道路の整備

上記以外の都市計画道路3・3・30号（産業道路）の多摩橋通りから新奥多摩街道の区間や都市計画道路3・3・1号（五日市街道）については、引き続き東京都に対し、事業化の検討を要請します。