

第3部 - 第5 都市交通環境の整備

基本的な考え方

誰もが安全で気軽に移動できる交通環境を整備することは、従来に増して強く求められています。情報通信技術が飛躍的に進歩する一方で、人の移動や車の流れを円滑にすることは都市づくりの大きな課題となっています。そこで、交通政策に関する市の総合的な計画を策定し、安全の確保を優先しながら公共交通、歩行者、自転車、自動車等が円滑に機能する交通処理の計画を推進します。

市内では、JRと京王線の鉄道間に位置するという地域的な特徴から公共交通機関であるバス交通が重要な役割を果たしており、市民の身近な足として利用されています。市内のバス交通不便地域を解消するために、平成10年度にコミュニティバス北野ルートを開設したのを始めとして、現在5ルートで運行していますが、平成18年度に策定したコミュニティバス事業基本方針に基づき、路線バスとコミュニティバスの地域における社会的役割分担を明確にするとともに、市全体のバス交通利用者の利便性向上をめざし、運行ルートの見直し、料金のワンコイン化、乗換拠点の拡充など、地域特性に合わせた運行を進め、バス交通連携システム「みたかバスネット」の確立に向けて取り組みます。また、バスレーンの確保や、時間帯による右折禁止などの規制の適正化を図りながら、あわせて、バス停関連の施設整備や歩行者のための空間を確保し、バス接近表示システム(バスロケーションシステム)の拡充等の検討も行います。あわせてバス事業者に対して路線バスの経路や、便数の拡充を要請します。

高齢者、障がい者等が安全に移動できる環境の整備も緊急の課題となっています。そこで、「バリアフリーのまちづくり基本構想」において指定した重点整備地区を中心に、エレベーターの設置、誘導ブロックの敷設、誰でも利用できるトイレの設置等を行います。加えて、超低床バス(ノンステップバス)の導入やリフト付きバスの運行を促進するよう事業者に要請することなど、ハード、ソフトの施策を複合的に実施し、円滑に公共交通機関が利用できる環境整備に努めます。

また、LRT(新路面電車)の導入や中央線三鷹・立川間連続立体化事業及び京葉線の延伸等について、関係機関や事業者と連携しながら推進していきます。

公共交通機関の補完や自動車交通の抑制、環境保全や健康増進といった視点から注目されている自転車交通については、駐輪場の整備や自転車通行路の確保等を図ります。駅前地域の放置自転車の台数は534台(平成18年度実績値)であり、撤去方法の見直しや啓発活動、整理員による案内、誘導等の放置自転車対策を講じていますが、深刻な状況を脱していないことから、市有地の立体的活用などを急務の課題として取り組みます。

交通安全対策については、第8次交通安全計画に基づき、交通規制コミュニティ・ゾーンの設定等による住宅地への通過交通の抑制を図るなど、最重点課題となっている高齢者の安全の確保に向けて、関係機関と連携し、交通安全施設の整備を進めるとともに、「自転車等の放置防止に関する条例」や「違法駐車防止に関する条例」に基づく放置自転車対策や違法駐車対策をいっそう強化します。また、「自転車の安全利用に関する条例」に基づく自転車安全講習会を拡充し、交通安全教育・交通安全運動の推進による市民の交通安全意識の醸成や交通事故の被害者救済制度の充実を図っていきます。

まちづくり指標

協働指標	計画策定時の状況(平成10年)	前期実績値(平成15年)	中期実績値(平成18年)	目標値(平成22年)
バス交通不便地域の割合	25%	15%	15%	5%以下

(『三鷹市コミュニティバス導入に関する調査報告書』平成10年)

「主要施設への接近のしにくさ」などの5つの基準による、「バス交通不便地域」(注1)の割合を示す指標です。コミュニティバスの整備や民間バス会社との連携により、「バス交通不便地域」の解消をめざします。

バス交通不便地域の割合については、前期実績値と同じ15%となっていますが、コミュニティバス事業基本方針に基づいた見直しにより、交通不便地域の解消を図っています。

(注1) 不便度の指数3～4点(目的によっては不便である)及び5点以上(不便である)の地域を「バス交通不便地域」とします。

行政指標	計画策定時の状況(平成12年)	前期実績値(平成15年)	中期実績値(平成18年)	目標値(平成22年)
駅前地域の放置自転車の台数(一日あたり)	578台	686台	534台	100台以下
駅前地域の違法駐車の数(一日あたり)	30台	20台	20台以下	5台以下

三鷹駅南口の自転車放置防止禁止区域及び違法駐車防止重点地域における、一日あたりの放置自転車、違法駐車の数により、交通環境の向上度を示す指標です。公共駐車場・駐輪場の整備や関係機関との連携などにより、放置自転車、違法駐車の数減らし、交通環境の向上を図ります。

施策・主な事業の体系

1 総合交通行政の推進

(1) 総合的な交通計画の策定	総合的な交通計画の策定
-----------------	-------------

2 大量輸送機関の整備

(1) バス路線の整備・充実	シャトルバス路線整備の要請
	早朝・深夜バス便拡大の要請
	既存バス路線見直しの要請
(2) コミュニティバス事業基本方針(みたかバスネット)の推進	基幹交通としての路線バスの強化・拡充
	補完交通としてのコミュニティバスの整備・充実
	地域特性に合わせた運行形態の選択
	コミュニティバス運賃のワンコイン化の推進
	乗換拠点の拡充
(3) バリアフリーのまちづくりの推進	ノンステップバス(超低床バス)・リフト付バス導入の要請
	福祉の移送サービスの活動支援
	交通関連施設のバリアフリーの推進
(4) バス停関連施設の充実	サイクル・アンド・バスライド(注2)の拡充整備
	バス停施設(上屋・ベンチ等)の高品質化
	バス接近表示システム(バスロケーションシステム)拡充の要請
	パーク・アンド・バスライド(注3)の導入
	幹線道路の歩道・バスベイ(歩道の切り込みのある停車帯)の整備
(5) バスレーンの設置	吉祥寺通り等へのバス優先レーン設置の検討
	トランジットモールの設定の検討
(6) 新交通システム導入の要請	調布・保谷線へのLRT等新交通システム導入の要請
	東八道路への地下鉄導入の要請
(7) 鉄道交通の充実	JR中央線(三鷹駅～立川駅間)連続立体交差事業の推進
	京葉線延伸の早期実現の要請

3 交通環境の整備

(1) 交通規制の適正化	関係機関への要請(一方通行の設定等)
(2) 通過交通の乗り入れ規制の強化	コミュニティゾーン設定の検討
(3) 交差点改良事業の促進	交差点すいすいプラン事業の促進 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	隅切り・視距改良の推進
(4) 放置自転車等対策の推進	放置禁止区域内の指導・規制の強化
	自転車のリサイクル推進

(5) 自転車交通環境の整備	自転車道等のモデル路線整備 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	駐輪場整備方針の策定
	鉄道駅周辺駐輪場整備の推進
	三鷹駅南口周辺駐輪場の整備と有料化の実施
	鉄道事業者への駐輪場設置の要請
	レンタサイクルシステム等の導入の検討
	自転車通行安全対策の推進
	民間駐輪場設置に対する助成
(6) 違法駐車対策の推進	道路管理指導の徹底
	交通管理者との連携の強化
	荷捌き駐車対策の推進
(7) 駐車場整備の推進	民間駐車場の整備助成
	駐車場整備計画の見直し・推進
(8) 歩道の安全性の向上	バリアフリーの道路整備の推進 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	架空線の地中化・無電柱化の促進 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	電柱移設等による歩行空間の改善の促進 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	歩道の拡幅整備 (「第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備」参照)
	ポケットスペースの設置
	不法占用物件の取締り強化
	ガードレール等の設置

4 交通安全の啓発

(1) 交通安全教育の推進	自転車事故防止に向けた交通安全施策の推進
	自転車安全講習会の拡充
	交通安全教室の実施・拡充
	街頭指導・広報活動の拡充
(2) 交通安全運動の推進	交通安全運動の推進

5 被害者共済事業の充実

(1) 交通災害共済事業の充実	交通災害援護金制度・共済制度の充実、加入促進
-----------------	------------------------

6 推進体制の整備

(1) 関係機関との連携	警察、関係機関、交通事業者との連携の強化
--------------	----------------------

(注2) サイクル・アンド・バスライド: バス停まで自転車を利用し、そこからバスで駅へ行く方式

(注3) パーク・アンド・バスライド: 目的地から離れた駐車場まで自家用車を使い、そこからバスを利用する方式

主要事業（ で示しています）

1 - (1) - 総合的な交通計画の策定

便利で住みやすいまちづくりを進めるためには、誰もが安全で快適に移動できる交通システムを整備することが重要となります。交通行政は広域的な視点で取り組むことが必要であり、市内においても道路整備と交通規制の両面から総合的に推進することが求められます。特にバス交通の充実、自動車と歩行者、車いす、自転車等の共存、広域的な幹線道路の整備と合わせた新交通システムの導入や、商業振興と連動した駅周辺の交通処理計画の策定などが、交通政策上重要な検討課題となっています。このため、交通事業者や市民、有識者等の参加による検討会議を設置し、市独自の総合的な交通計画を策定します。

（市・市民・関係機関・関係団体・民間・学識者・NPO等）

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
総合的な交通計画の策定	計画の策定・実施	検討	検討	→	調査	策定

- 2 - (2) - 基幹交通としての路線バスの強化・拡充
- 2 - (2) - 補完交通としてのコミュニティバスの整備・充実
- 2 - (2) - 地域特性に合わせた運行形態の選択
- 2 - (2) - コミュニティバス運賃のワンコイン化の推進
- 2 - (2) - 乗換拠点の拡充

平成18年度に策定したコミュニティバス事業基本方針に基づき、基幹交通としての路線バスと補完交通としてのコミュニティバスの役割分担を踏まえ、地域特性にあわせたコミュニティバスの運行を進めます。西部ゾーンと北野ゾーンについては、実証運行の結果を踏まえ、ルートの見直しを行うほか、新中ゾーンについてはルートの新設を検討します。また、運賃のワンコイン化などの低料金化をめざすとともに、サイクル・アンド・バスライドと連携した乗り継ぎステーションを整備し、乗換拠点を拡充するなど、「みたかバスネット」の構築を推進します。

（市・関係機関・関係団体・民間・学識者・NPO等）

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
コミュニティバス事業基本方針(みたかバスネット)の推進	見直し・運行	コミュニティバス事業基本方針策定 見直し・運行	見直し 運行			→

- 2 - (3) - ノンステップバス(超低床バス)・リフト付バス導入の要請
- 2 - (3) - 福祉の移送サービスの活動支援
- 2 - (3) - 交通関連施設のバリアフリーの推進

本市においても、公共交通機関の利用による高齢者、障がい者等の移動の安全性及び利便性の向上が急務となっています。市内の主要な交通手段であるバス交通について、超低床バス(ノンステップバス)の導入やリフト付きバスの運行を促進するよう事業者等に要請するとともに、高齢者、障がい者

の移動手段として重要な役割を果たすNPO等の移送サービスの活動に対し支援します。

また、公共施設においては、音声誘導装置や誘導ブロック、エレベータの設置など、福祉のまちづくりの整備基準・誘導基準に基づいた整備を行っていきます。また民間の都市交通事業者に対しても、同様の整備を行うよう要請します。

さらに、「バリアフリーのまちづくり基本構想」により指定した重点整備地区について、関係機関、交通事業者、道路管理者、警察署等との連携を図りながら、バリアフリー化整備を行い、移動の円滑化を進めます。
(市・市民・関係機関・関係団体・民間・学識者・NPO等)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
ノンステップバス(超低床バス)・リフト付バス導入の要請	要請	112台導入	要請			▶
バリアフリーのまちづくり基本構想の推進(重点整備地区を指定し、移動の円滑化を図る。)	基本構想・基本計画推進	基本構想・基本計画策定及び推進	推進			▶

2-(4)- サイクル・アンド・バスライドの拡充整備

居住地域の最寄バス停の利用を促し、鉄道駅周辺への自転車の流入を抑制するため、バス停の近隣地にサイクル・アンド・バスライドとして、駐輪場を拡充して整備します。天文台下駐輪場のほか、他の地区においても、取り組みを進めます。

(市・民間)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
サイクル・アンド・バスライドの拡充整備	2か所整備		整備	運営	整備 運営	▶

2-(6)- 調布・保谷線へのLRT等新交通システム導入の要請

2-(6)- 東八道路への地下鉄導入の要請

南北方向(調布保谷線)へのLRT(新路面電車)の導入と、東西方向(東八道路)への地下鉄の導入について、近隣市と協議しながら協力して、東京都に積極的に要請します。

(市・関係機関)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
調布・保谷線へのLRT(新路面電車)等新交通システム導入の要請	導入の要請	導入の要請	要請			▶
東八道路への地下鉄導入の要請	導入の要請	導入の要請	要請			▶

- 3 - (5) - 駐輪場整備方針の策定
- 3 - (5) - 鉄道駅周辺駐輪場整備の推進
- 3 - (5) - 三鷹駅南口周辺駐輪場の整備と有料化の実施
- 3 - (5) - 鉄道事業者への駐輪場設置の要請

放置自転車問題は大きな問題であり、駐輪場整備は急務の課題となっています。そこで、駐輪場を整備するための方針を策定するとともに、鉄道駅周辺の駐輪場の整備を引き続き推進します。特に、駅南口周辺に市有地等で運営している駐輪場用地を有効活用するために、市が所有する駐輪場用地の立体的活用を検討し、駐輪場を整備します。さらに、鉄道事業者に対して、駅周辺地区の駐輪場整備について、協力を要請します。

また、受益者負担の適正化の視点から、順次、駐輪場の有料化を実施します。 (市・民間)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
駐輪場整備方針の策定	策定・推進	実施	検討	→	策定	推進
駐輪場用地の立体的活用の検討	2か所の整備・運営 1か所の整備検討	1か所 整備・運営	整備・運営	検討		→
三鷹駅南口周辺駐輪場の整備と有料化の実施	有料化の実施 4か所	2か所	実施			→

新規・拡充事業(で示しています)

- 2 - (1) - シャトルバス路線整備の要請

市周辺部の集客施設への交通の便を確保するため、シャトルバス路線等の整備・拡充を要請します。

(市・関係機関・民間)

- 2 - (5) - 吉祥寺通り等へのバス優先レーン設置の検討

吉祥寺通り(3・4・14号線)は各方面へのバス交通の動脈となっており、将来的な都市計画道路整備に伴い、バス優先レーンの設置を検討します。

(市・関係機関)

- 3 - (2) - コミュニティゾーン設定の検討

生活道路における歩行者等の安全を確保するためには、通過交通の乗り入れを抑制することが必要であり、交通規制を含めたコミュニティゾーンの設定が大きな効果をあげています。そこで、沿道市民の協力を得ながら新たなコミュニティゾーンの設置について検討します。また、コミュニティゾーンにおける一方通行等の交通規制の導入などにより、安全な生活道路の確保を図ります。

(市・市民・関係機関)

- 3 - (5) - レンタサイクルシステム等の導入の検討

駐輪場の有効活用及び放置自転車数の減少を図るため、撤去自転車をレンタサイクルの一部に活用するシステムの導入を検討します。

(市)

- 3 - (5) - 自転車通行安全対策の推進

通学路、事故の多発する交差点及びカーブ等への滑り止めカラー舗装等を実施します。

3 - (6) - 道路管理指導の徹底

3 - (6) - 交通管理者との連携の強化

違法駐車防止に関する条例に基づき、違法駐車防止について三鷹駅周辺地区や市立アニメーション美術館周辺などを重点とした対策をすすめるとともに、三鷹警察署など関係機関と連携を図りながら、違法駐車のない安全で快適な交通環境の整備を推進します。

(市・関係機関)

3 - (6) - 荷捌き駐車対策の推進

三鷹駅南口周辺の荷捌き駐車を減少を図り、交通流動の活性化に努めます。

(市・関係機関)

4 - (1) - 自転車事故防止に向けた交通安全施策の推進

交通安全の推進のためには道路の改良や交通規制の整備などのほか、車、自転車などの交通ルールの徹底やモラルの向上を進める必要があります。そこで、第8次交通安全計画に基づき、関係機関と連携を図り、安全運転の徹底を目標に、無灯火、携帯電話等による片手運転、スピードの出し過ぎなどの防止を重点課題とし、安全対策に取り組みます。また、自転車安全講習会の開催などの対策を講じ、自転車を利用するうえでの交通安全意識の啓発を強化します。

(市・市民・関係機関)

4 - (1) - 自転車安全講習会の拡充

「自転車の安全利用に関する条例」に基づく自転車安全講習会について、キャンペーンを行うなど普及・啓発に取り組むほか、企業や学校等への出張講座を開催するなど内容を拡充し市民の自転車の安全利用に関する意識の向上を図ります。また、自転車利用者による「自転車安全整備制度」(傷害・損害賠償保険)への加入の促進に努めます。

(市・市民・関係機関)