

町田市 交通マスター プラン

—だれもが不便なく移動できるまちをめざして—

概要版

町田市

はじめに

町田市は、多摩丘陵の豊かな自然環境に恵まれ、広域商業拠点を有する首都圏の住宅商業都市として発展してきました。

しかし、21世紀を迎え、低成長経済や長寿・高齢社会の到来、環境問題への対応など、成長型社会から成熟型社会へと転換しています。さらには、市民の意識や行動が多様化しており、様々な価値観やニーズを持つ市民が暮らす社会へと移行していくことが予想されます。

こうした変化を踏まえて、町田市では、2004年3月に「町田市基本構想・基本計画」を改定し、これからを目指していく都市像の一つとして「人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち」を掲げています。この都市像を実現するためには、交通面においても社会状況の変化を的確に捉えつつ、総合的に交通施策を展開することが不可欠です。

そこで、町田市におけるこれからの交通施策の基本方針を示すため、「町田市交通マスタープラン」を策定しました。

本プランの策定にあたっては、2004年10月に「町田市交通マスタープラン懇談会」を設置し、様々な方からご意見をいただきました。さらに「交通実態調査」及び「移動に関する市民意識調査」を行うとともに、素案に対する意見募集を実施するなど、多くの市民の皆様から貴重なご意見をいただきながら策定を進めてまいりました。

本プランでは、「暮らしの安全・安心」の実現、「持続可能な都市の活力」の実現、「環境の保全」への配慮の3つを今後の目指すべき交通の姿として掲げています。

そして、この3つの交通の姿を実現するために「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする」、「だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようになる」、「人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする」及び「交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする」の4つの基本目標を定め、それぞれに具体的な交通施策をあげています。

このプランに示された方針や施策を、市民、公共交通事業者、関係機関等の方々にも共有していただき、行政はもとより、それぞれが役割と責任を果たしながら進めていくことによって、「だれもが不便なく移動できるまち」を実現できるものと確信しております。

最後に本プランの策定にあたり、貴重なご意見をいただいた懇談会委員の皆様をはじめ、素案の意見募集、並びに交通実態調査や移動に関する市民意識調査等、策定の過程でご協力いただきました市民の方々に、心よりお礼を申し上げます。

2006年2月

町田市

目 次

序 章 交通マスタープランの策定にあたって	
1 計画策定の背景と必要性	2
2 計画の位置付け	3
3 計画の期間と対象区域	4
(1) 計画の期間	4
(2) 対象区域	5
第1章 町田市の現状と動向	
1 人口と土地利用	8
2 産業経済	11
3 暮らし方	12
4 交通	15
第2章 交通マスタープランの基本的考え方	
1 社会的要請	28
(1) 総合的な交通計画策定の必要性	28
(2) 交通計画への3つの社会的要請	30
2 市民からの要請	33
3 上位計画との整合	33
4 基本的な視点 一交通マスタープランが目指す交通の姿一	35
(1) 「暮らしの安全・安心」の実現	37
(2) 「持続可能な都市の活力」の実現	38
(3) 「環境の保全」への配慮	39
第3章 基本目標と施策体系	
1 交通施策の4つの基本目標	42
基本目標I だれもが公共交通を使って不便なく移動できる まちにする一公共交通施策一	46
基本目標II だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して 楽しめるようにする一中心市街地交通施策一	47
基本目標III 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できる まちにする一道路ネットワーク施策一	48
基本目標IV 交通による環境負荷や交通事故の少ない まちにする一TDM施策等一	49
2 施策体系	50

第4章 重点目標・個別目標と今後の取り組み	
基本目標Ⅰ	55
基本目標Ⅱ	87
基本目標Ⅲ	107
基本目標Ⅳ	121
第5章 交通マスタープランの推進に向けて	
1 計画の推進に向けた基本的な考え方	140
2 計画の推進に向けて	142
(1) 交通マスタープラン推進のための協働体制の確立	142
(2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討	143
(3) 情報提供や社会実験の実施	143
(4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し	144
参考資料	
■ 検討経過	146
■ 検討体制	147
■ 短期・中期・長期別施策一覧	150
■ 用語の解説	158

序章 交通マスタープランの策定にあたって

1 計画策定の背景と必要性

2 計画の位置付け

3 計画の期間と対象区域

1 計画策定の背景と必要性

町田市は、相模原市とともに、「第5次首都圏基本計画（1999年3月）」において、〈町田・相模原広域連携拠点〉の中心地域として位置付けられ、東京都市圏の都市構造の再編に戦略的役割を果たしうる地域として重点的に育成・整備していくこととされています。また、東京都が策定した「東京構想2000（2000年12月）」においても、〈核都市〉として位置付けられ、相模原市と一緒に発展していくことが期待されています。

町田市では、2004年3月に「町田市基本構想・基本計画」を改定し、これからを目指していく都市像の一つとして〈人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち〉を掲げ、その実現に向け様々な施策の展開を推進していくこととしています。

一方、町田市の交通の現状をみると、鉄道が市の外縁部を通っているため、最寄り駅が市外にあるという地域も少なくありません。また、バス路線は町田駅と鶴川駅に集中しているため、鉄道駅までの交通が不便な地域も多くあります。地形的には丘陵地で坂が多く、狭い生活道路が散在するため、高齢者や障がい者等が移動しにくい地域もあります。道路整備は進めていますが、整備する量を上回る勢いで自動車交通量が増加しているため、交通渋滞はあまり改善されていない状況です。

このように、現状においても早急に取り組むべき交通の問題や課題が山積しています。また、人口減少社会や長寿・高齢社会の到来、環境問題への対応、災害時への備えなど、交通を取り巻く社会状況は大きく変化しています。これらの変化を見据えつつ、時代を先取りした交通施策の展開が求められています。

交通施策は、市民生活や産業・経済活動などの都市活動に大きな影響を与えるとともに、都市の発展の根幹を成す重要な施策の一つです。

町田市として、国や東京都の交通施策との整合を図りつつ、目指すべき都市像の実現を推進していくためには、総合的な交通計画の策定が急務です。

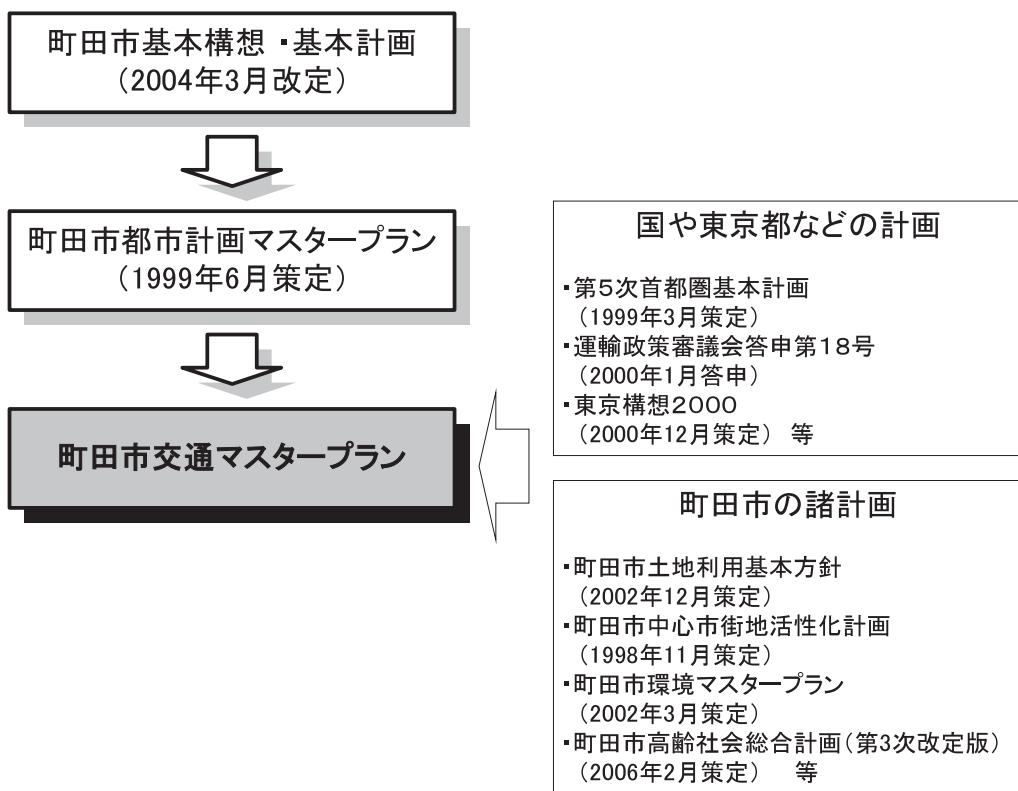
このようなことから、町田市が今後取り組むべき交通施策の基本方針として「町田市交通マスターplan」を策定するものです。

2 計画の位置付け

交通マスタープランは、「町田市基本構想・基本計画（2004年3月改定）」で定められた、目指していく都市像＜人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち＞及び「町田市都市計画マスタープラン（1999年6月策定）」で示された都市づくりの構想や分野別方針の実現を図るために、交通部門として今後実施すべき交通施策の基本方針となるものです。

交通施策は、国や東京都などの計画との整合や、交通部門以外の市の諸施策との連携が必要です。

交通マスタープランに盛り込まれた施策については、関係者それぞれの立場で、相互の調整・連携を図りつつ、施策の実現に努めていきます。



図序-1 計画の位置付け

3 計画の期間と対象区域

(1) 計画の期間

交通マスタープランが想定する目標時期は、概ね 2030 年とします。

ただし、交通マスタープランに示した個別の施策については、2030 年を見据えた上で、取り組みの実施時期を短期、中期、長期に区分し、施策展開の段階的な取り組み方針を示します。

短期：概ね 5 年以内の期間を「短期」と考え、以下のような施策展開を行っています。

この時期には、市の緊急的な課題で、既存の都市空間や制度・ルールなどの内で施策展開が可能な取り組みが行われています。また、中・長期的な施策についても、第一歩として初動の取り組みが始まっています。

中期：概ね 10 年後を「中期」と考え、以下のような施策展開を行っています。

この時期には、短期的な取り組みで実現した施策が継続して展開されています。また、これまでに整備された都市施設などを活用し、中期的な施策の実現に向けた取り組みが展開されています。さらに、長期的な施策についても、施策を実施するまでの前提条件の動向などが明らかになり始め、施策展開に向けた具体的な準備段階に入っています。

長期：概ね 20 年後を「長期」と考え、以下のような施策展開を行っています。

この時期には、短・中期的な取り組みで実現した施策が継続して展開されています。また、新たな制度・ルールにより合意形成する必要があった施策など、短・中期的な期間では対応が困難であった施策の実現に向けた取り組みが展開されています。短期、中期、長期と段階的に取り組んできた交通施策は完了しつつあり、交通マスタープランの基本目標はここに実現しつつあります。

(2) 対象区域

交通マスタープランの対象区域は、町田市全域とします。周辺地域などと連携が必要な施策については、関係者と十分に協議・調整を行っていきます。



図序-2 対象区域

第1章 町田市の現状と動向

1 人口と土地利用

2 産業経済

3 暮らし方

4 交通

1 人口と土地利用

町田市の人口は、現況程度で今後も推移

- 右肩上がりで増加してきた町田市の人口は、現在（2005年）約41万人となっています。今後は、増加速度を徐々に弱めつつも2020年頃までは緩やかに増加を続け、やがてピークを迎えるものとみられます。
- 2020年以降の長期的な動向については、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口を参考にすると、2030年頃の人口は現況と同程度と推定されます。

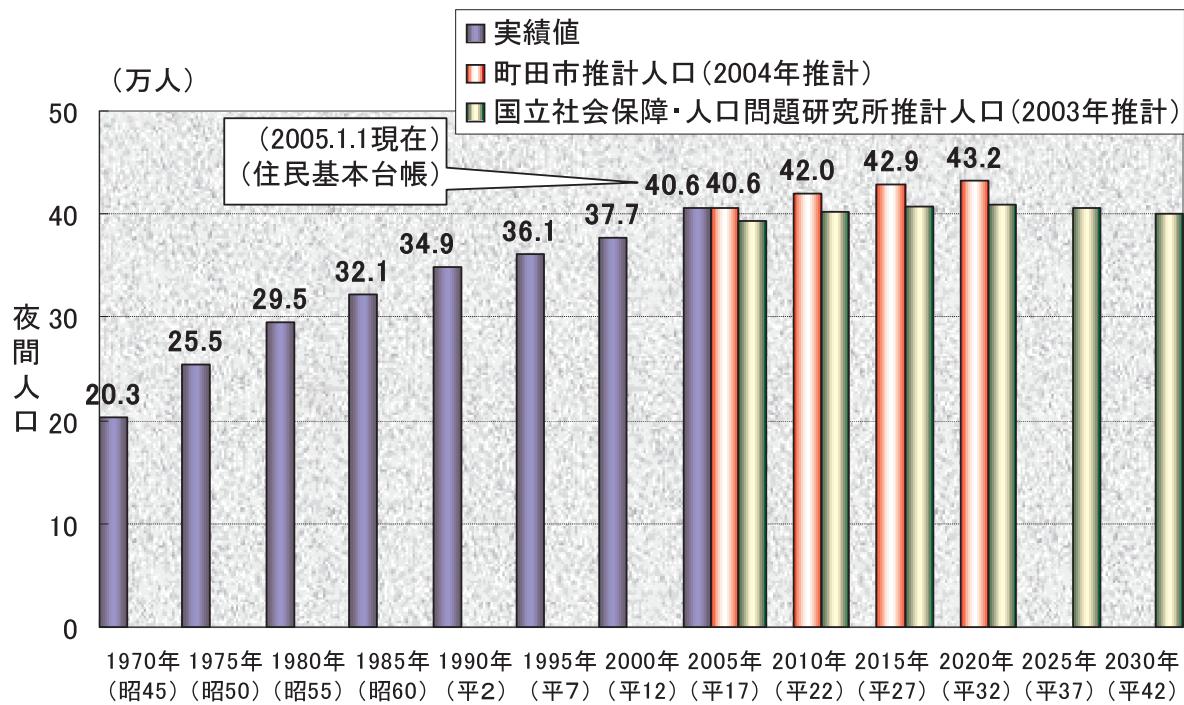


図 1-1 町田市の人口推移と今後の見通し

注) 2000年までの人口は国勢調査による。

超高齢社会の到来

○ 町田市では、今後、急速に高齢者が増加します。65歳以上の高齢者人口の割合は、現況(2005年)の17%から2015年には26%と急増し、2030年には29%と予測されます。実数で2030年の高齢者人口と15歳～64歳の生産年齢人口を比較すると、高齢者人口が2000年の約2倍となる反面、生産年齢人口は2000年の2割減になるものと見込まれます。移動が困難な高齢者が増加する一方、多様な価値観を持って社会に積極的に参加していく高齢者も増加すると推測されます。

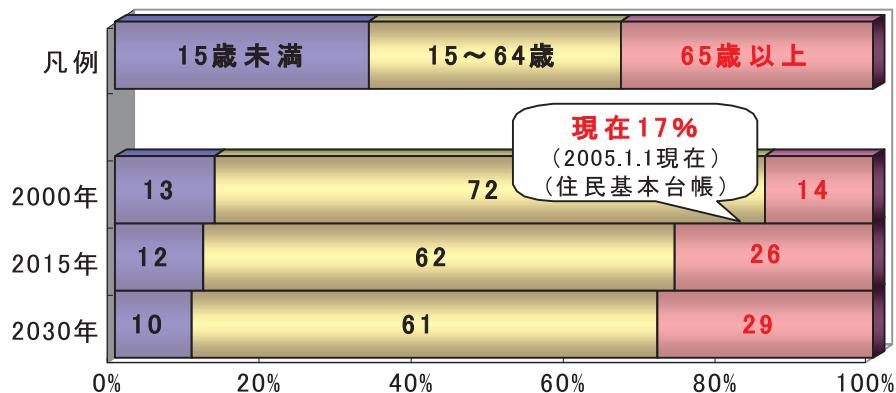


図1-2 町田市の年齢別人口構成比の推移と今後の見通し

注) 2000年は国勢調査に基づき作成。

2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計人口に基づき作成。

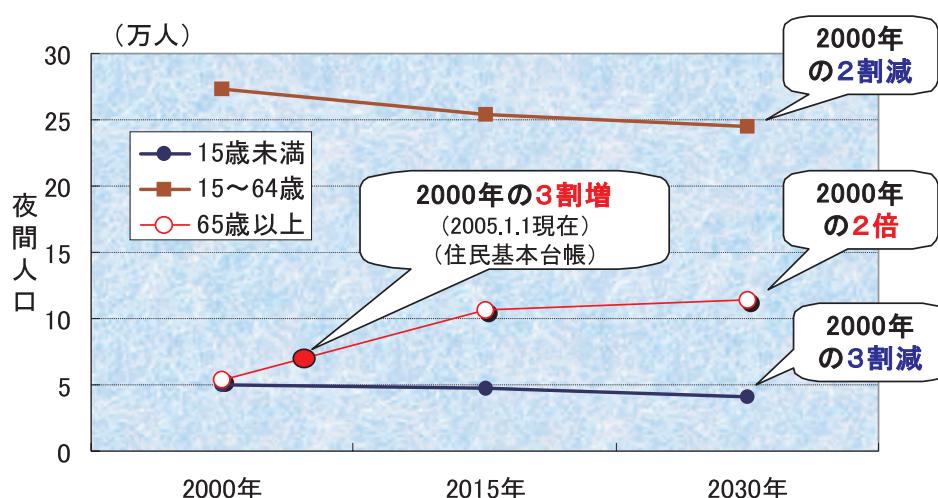


図1-3 町田市の年齢別人口の推移と今後の見通し

注) 2000年は国勢調査に基づき作成。2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計人口に基づき作成。

市街地の拡大が落ち着き鉄道駅周辺で人口が増加

- 町田市の市街地は、町田駅を中心に地形及び鉄道や道路などの都市基盤と関連しながら急速に周辺部へと拡大してきました。しかし、市街地の拡大は減速しており、落ち着く方向にあります。
 - 地域別に最近の人口動向をみると、町田駅、南町田駅、鶴川駅、多摩境駅などの公共交通の便利な鉄道駅周辺への居住が再び増加する傾向がみられます。

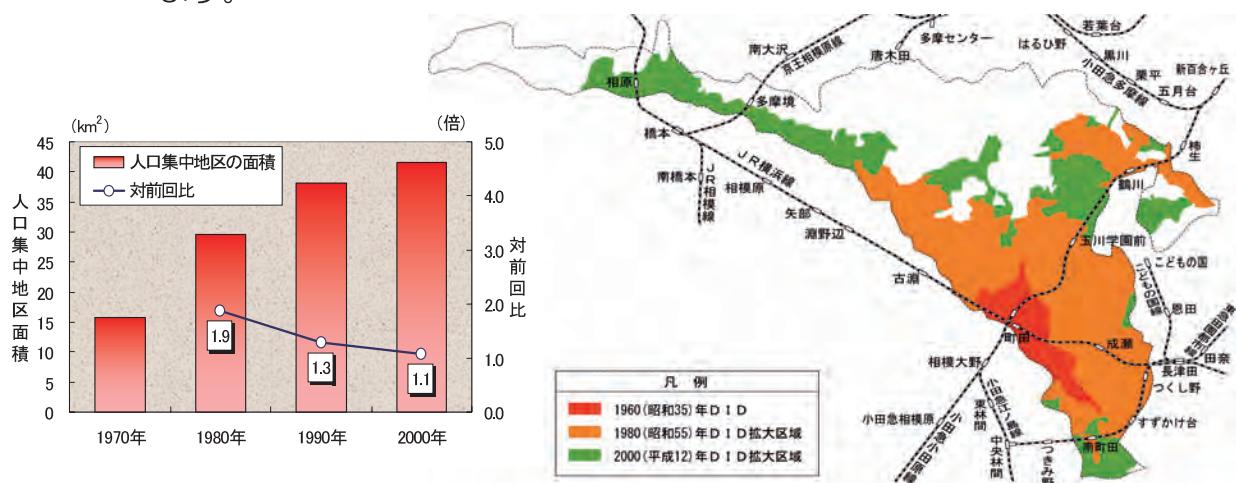


図 1-4 町田市のD/D*の変遷とD/D人口の推移

注) 各年「国勢調査」に基づき作成。

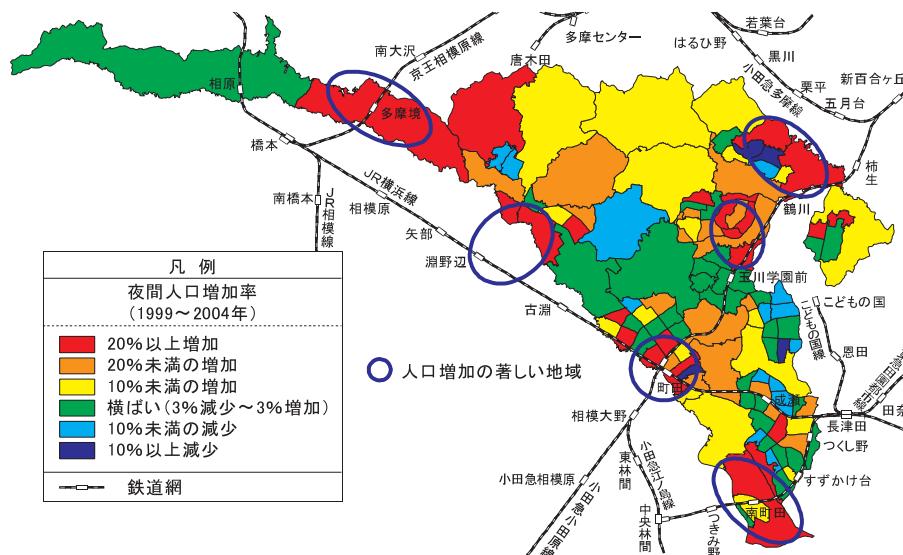


図 1-5 町丁別の夜間人口の推移

注) 各年「住民基本台帳」に基づき作成。

* D I D

人口集中地区の略で「原則として人口密度が 1km^2 当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地区」(平成 12 年国勢調査の定義より)。

2 産業経済

厳しさが続く産業経済環境

- 商業（商業出荷額）は、全国的に低迷する中、町田市では横ばいで推移しており、相対的には活力を維持していると考えられます。一方、工業（工業製品出荷額）は、バブル経済崩壊以降は低迷を続けています。都市の活力源となる町田市の産業経済を現在より活性化するには一層の工夫が必要です。

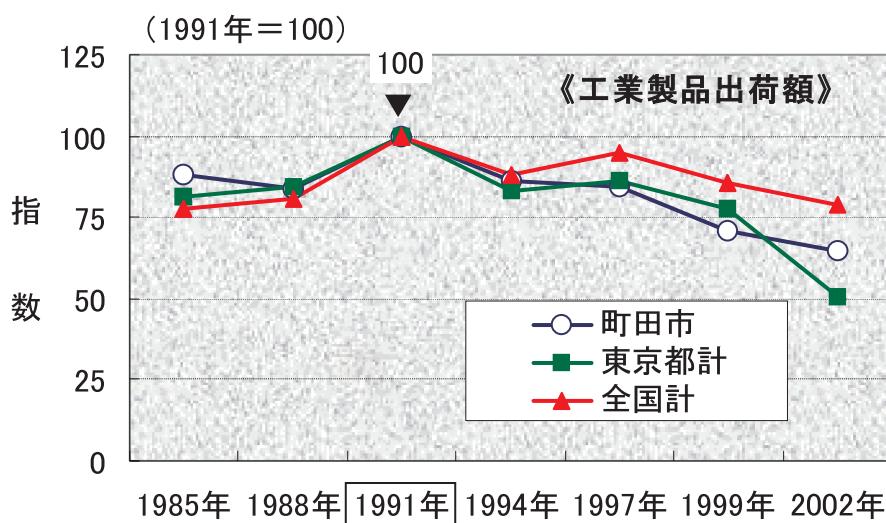
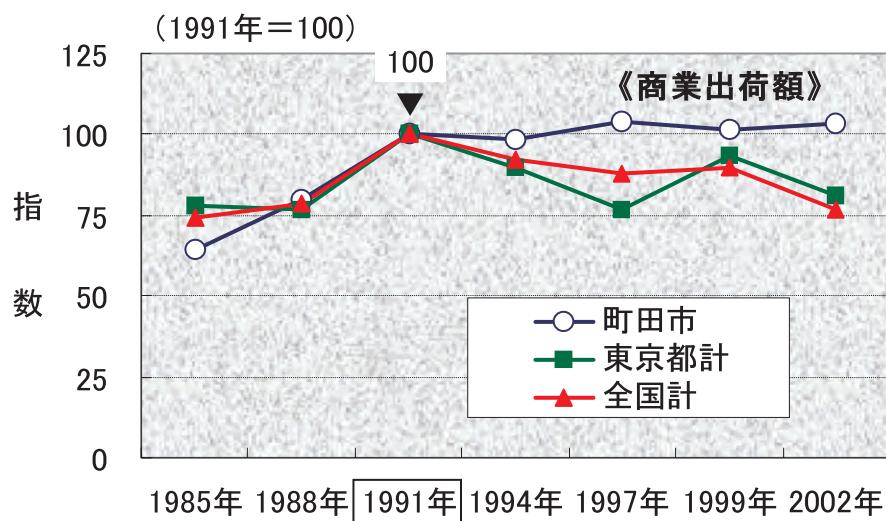


図 1-6 商業出荷額及び工業製品出荷額の推移（町田市）

注) 各年「商業統計」及び「工業統計」に基づき作成。

3 暮らし方

市民生活に伴う移動先は約半数が市外

- 市民生活に伴う移動パターン（平日）をみると、約半数が市外に出かけています。中でも都区部に出かけるパターンが多くみられます。最近では、鶴川地域や南町田地域から出かけていく市民が増加しています。
- 隣接地域へ出かける市民が増加しています。特に相模原市や川崎市・横浜市に行くパターンが多くなっています。また、比率としては小さいですが、八王子市や多摩市などに行くパターンも増加しています。
- 市民生活に伴う移動の残りの約半数は市内で行われています。特に、原町田地域と南町田地域などが活動の中心となっています。

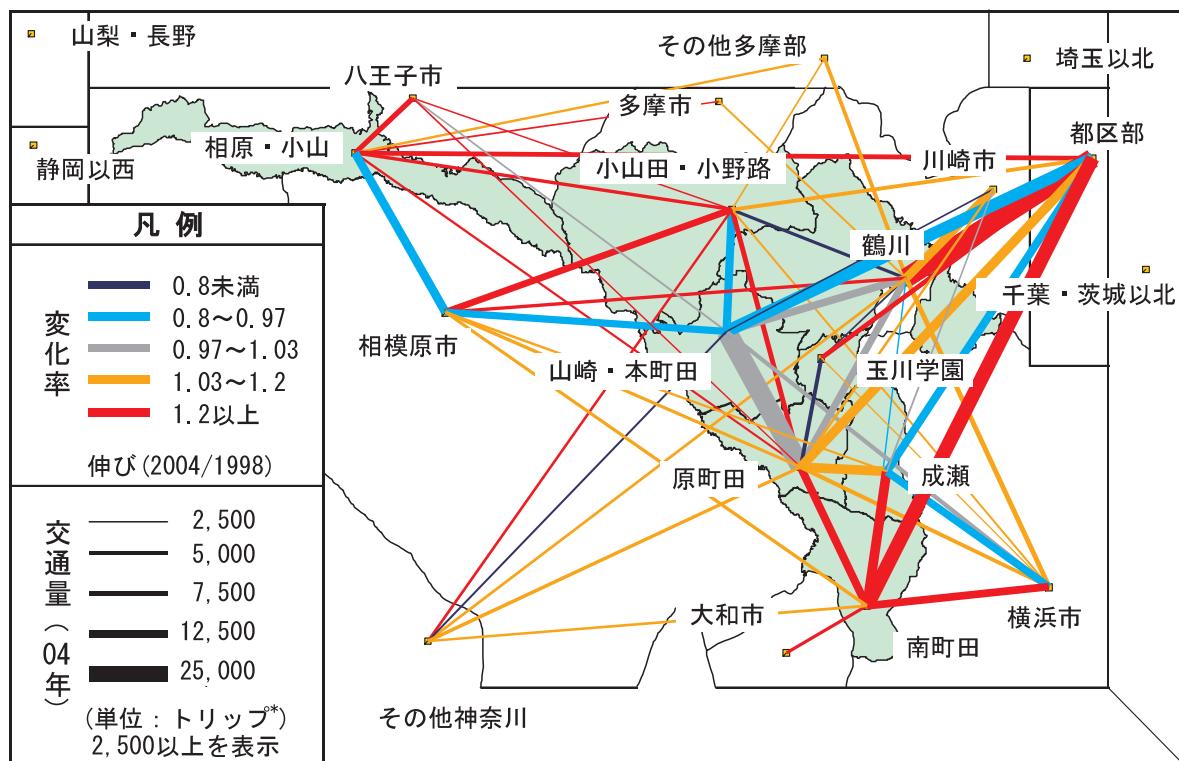


図 1-7 地域間流動の現状（全目的）：町田市民

- 注 1) 2004 年「交通実態調査」及び 1998 年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。
2) 隣接地域は、八王子市、多摩市、横浜市緑区、横浜市青葉区、横浜市瀬谷区、川崎市麻生区、相模原市、大和市、城山町。

*トリップ

人の移動回数であり、ある目的での移動 1 回を 1 トリップという。

市民の就業・通勤に伴う移動先は都区部が主体

- 市民の就業・通勤パターンをみると、市内で就業し働く市民も相当数いますが、7割を超える市民が市外に就業の場を求めて通勤しています。
- 都区部へは市内の各地域から多くの市民が通勤しており、市民の就業者の3割を占めています。鶴川地域や南町田地域、原町田地域などからの通勤が近年増加しています。周辺地域で働く市民も増加傾向にあります。特に相模原市や横浜市に働きに行く市民の増加がみられます。

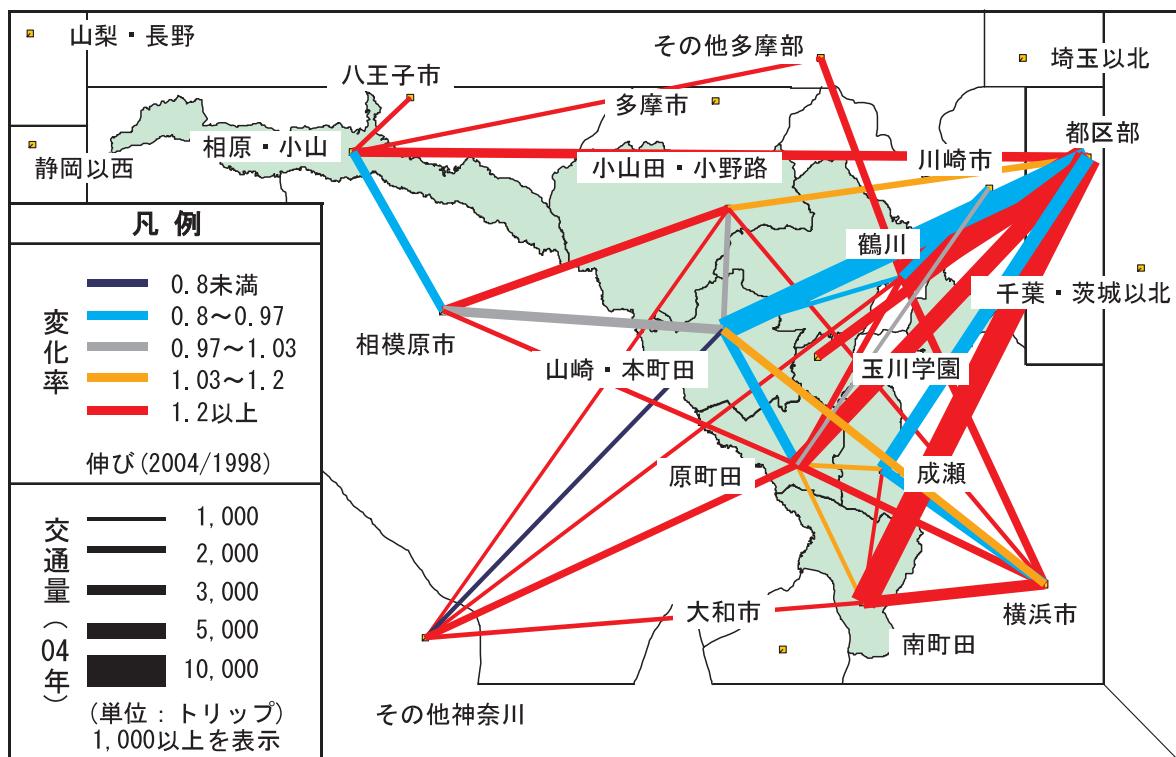


図 1-8 地域間流動の現状（通勤目的）：町田市民

- 注 1) 2004 年「交通実態調査」及び 1998 年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。
 2) 隣接地域は、八王子市、多摩市、横浜市緑区、横浜市青葉区、横浜市瀬谷区、川崎市麻生区、相模原市、大和市、城山町。

買い物などの私事活動は町田駅周辺が中心

- 市民の買い物や社交・娯楽、観光・レクリエーションなどの私事活動（平日）は、町田駅周辺の原町田地域を中心に展開されています。
- 私事活動は、市内で行われる傾向にありますが、市外に買い物や憩いの場を求めて都区部や隣接地域へ出かけて行われるパターンも増えています。

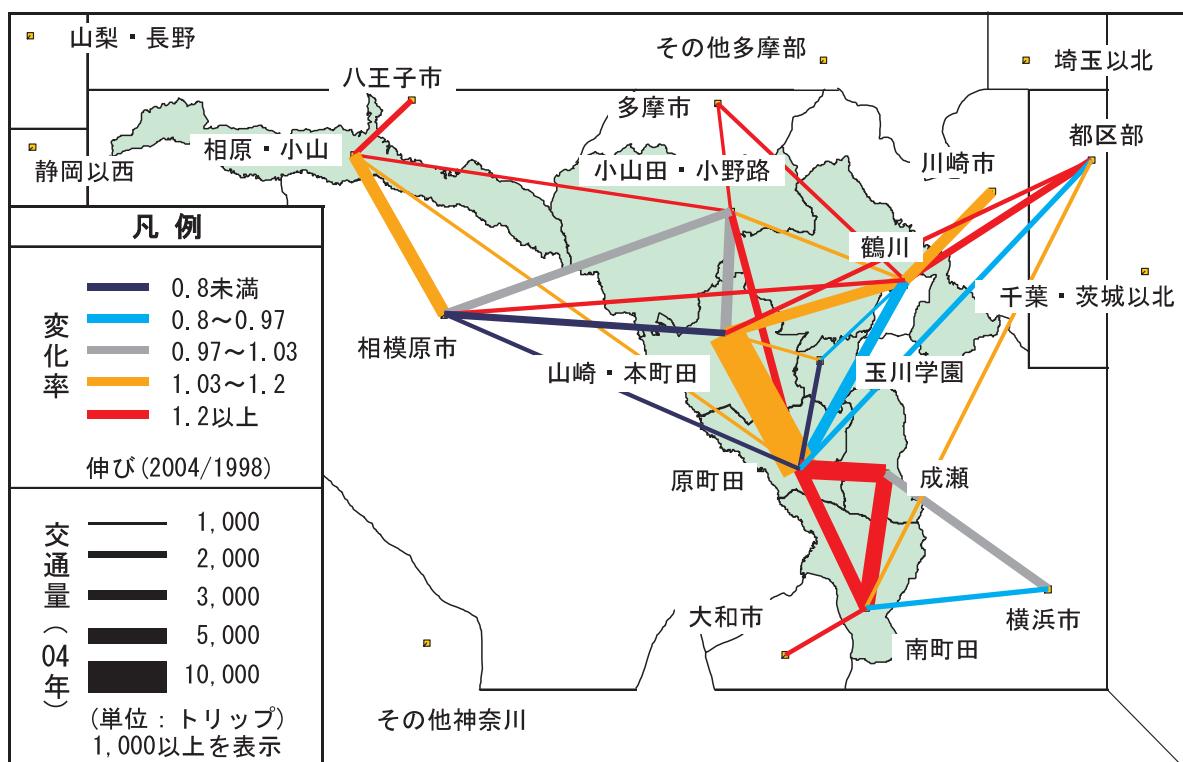


図 1-9 地域間流動の現状（私事目的）：町田市民

- 注 1) 2004 年「交通実態調査」及び 1998 年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。
- 2) 隣接地域は、八王子市、多摩市、横浜市緑区、横浜市青葉区、横浜市瀬谷区、川崎市麻生区、相模原市、大和市、城山町。

4 交通

(1) 交通網

- 町田市は、都心から 30~40km に位置し、多摩地域や神奈川県央地域などの周辺地域と地理的に深いつながりにあります。また、町田市の交通網は、首都圏の環状方向、放射方向を形成する幹線交通網が交差した構造になっており、交通の要所となっています。
- 環状方向の主要な幹線交通網としては、鉄道のJR横浜線と、国道 16 号、町田街道（主要地方道八王子町田線）及び鎌倉街道（主要地方道府中町田線）などの幹線道路があります。放射方向の主要な幹線交通網としては、小田急小田原線、東急田園都市線及び京王相模原線の鉄道と、東名高速道路、国道 246 号及び芝溝街道（主要地方道世田谷町田線他）などの幹線道路があります。
- 町田市は、このような幹線交通網により都区部、横浜市・川崎市方面などへのアクセスが確保されており、大きな発展可能性を有した都市でもあります。そして、これらの幹線交通網は、町田市の活発な都市活動を支え、活力ある都市の形成に重要な役割を果たしています。
- 鉄道駅が市域の外縁部にあるため、市内の主要な公共交通としては路線バスが欠かせないものとなっています。

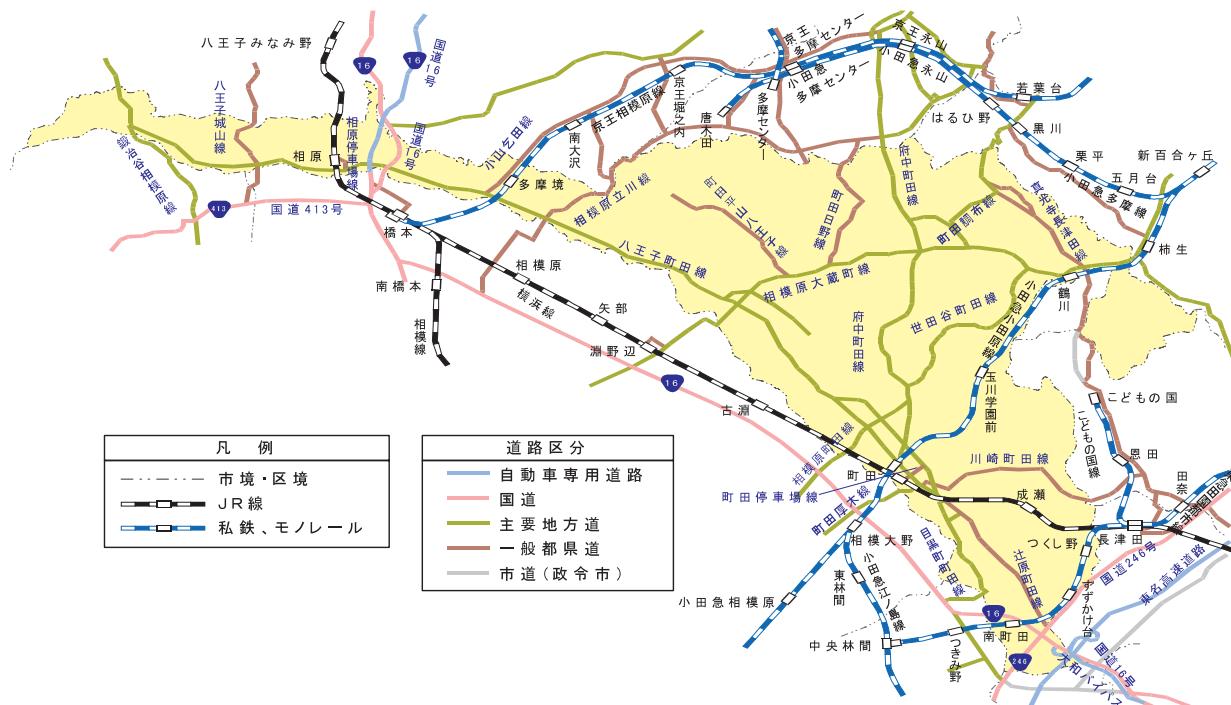


図 1-10 町田市の幹線交通網

(2) 交通需要

多様な都市活動を分担する交通手段

- 市民の通勤には「鉄道」、通学には「二輪・徒歩」が主に利用されています。「鉄道」は、通勤のほか通学にも利用されている重要な交通手段です。
- 業務や私事目的には「自動車」が主に利用されています。特に、業務において「自動車」は重要な役割を果たしています。
- 私事や通学などでは、「路線バス」も重要な役割を担っています（次頁図 1-14 参照）。「路線バス」は、マイカーを使わない市民や鉄道利用が不便な地域の市民にとって欠くことのできない交通手段です。

休日の主な移動手段は自動車

- 休日は、平日に比べ「自動車」利用の割合が増えています。特に、買い物などの私事目的では「自動車」を利用する割合が約 6 割に達しています。

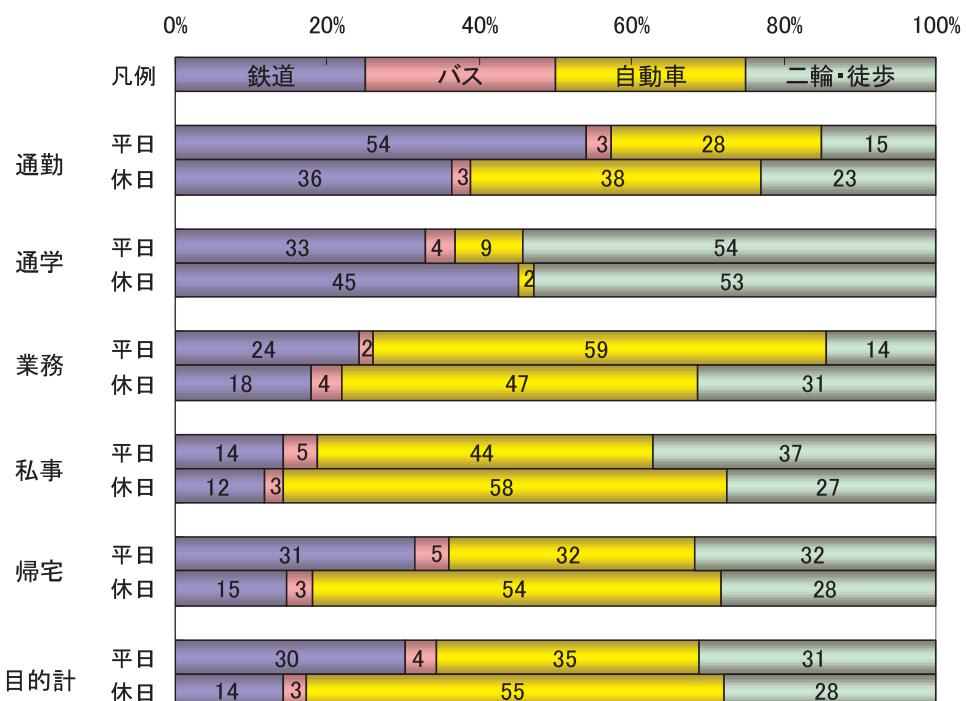


図 1-11 市民の移動目的ごとの主な交通手段別トリップの割合（平日・休日比較）

- 注 1) 2004 年「交通実態調査」に基づき作成。
- 2) 通勤とは「自宅→勤務先」、通学とは「自宅→通学先」、業務とは「自宅→業務先、勤務先又は業務先→勤務先又は業務先」、帰宅とは「自宅へ戻る全ての移動（通勤・通学の帰宅も含む）」、私事とは「その他の移動」。
- 3) 主な交通手段とは、移動における最も代表的な交通手段のこととし、例えば、「徒歩→バス→鉄道」又は「自動車→鉄道」で利用した場合の主な交通手段は「鉄道」、「二輪車→バス→徒歩」の場合は「バス」などのように設定。
- 4) 町田市民のみのトリップ。

(3) 公共交通（鉄道・路線バス）

多くの市民が利用する鉄道・路線バスのサービス改善

- 町田市では、鉄道は多くの市民が利用しており、市の周辺地域をはじめ遠方への交通手段として重要な役割を担っています。しかし、鉄道のサービスを市民満足度（所要時間）でみると、自動車に比べ低くなっています。鉄道利用において、所要時間の短縮をはじめとする快適性・利便性・安全性の向上が今後も求められています。
- 町田市は、市域の外縁部に鉄道駅が位置しており、鉄道利用が不便な地域があります。このような地域では、鉄道駅へのアクセス性の向上が求められています。また、鉄道駅への交通手段の約2割は路線バスであり、鉄道利用者の駅へ行くための交通手段として重要な役割を担っています。しかしながら、バスのサービスを市民満足度（所要時間）でみると、自動車や鉄道に比べ低くなっています。路線バス利用においては、鉄道との乗り継ぎの円滑化や運行の円滑性・利便性・快適性の向上が求められています。



図 1-12 鉄道乗降人員の推移（市内全駅計）

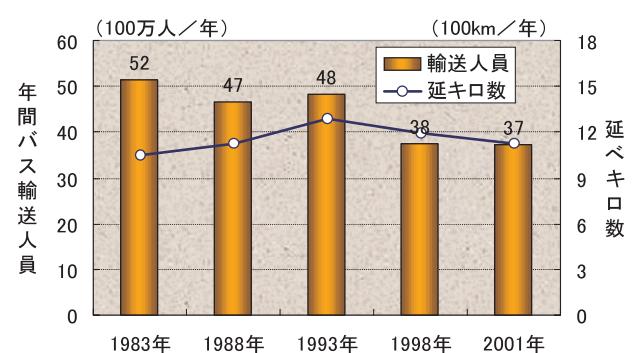


図 1-13 バス輸送人員の推移

注) 各年「町田市統計書」に基づき作成。

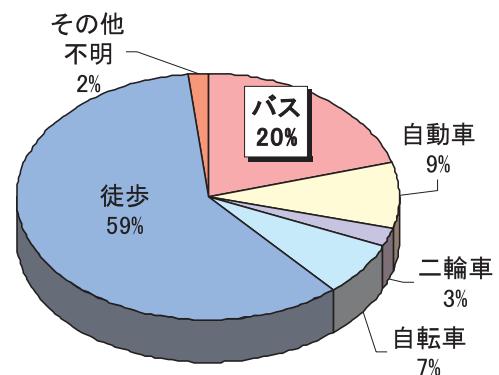


図 1-14 駅アクセス交通手段別構成比

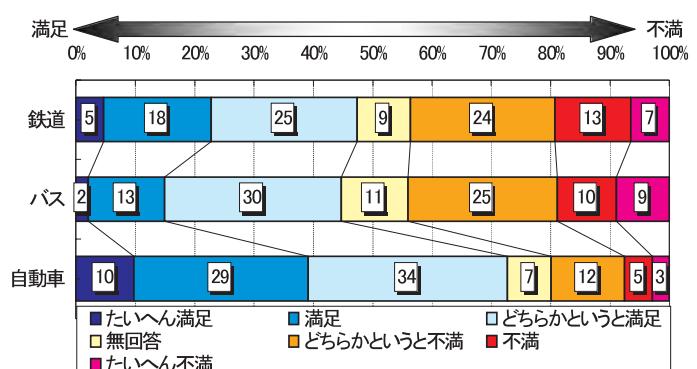


図 1-15 交通手段別の市民満足度（所要時間）

注 1) 2004年「交通実態調査」及び1998年

「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) 来街者が徒歩で鉄道駅に向かう移動を含む。

(4) 自動車交通

自動車交通量は依然として増加しているが増加率は減少

- 自動車は、市民の移動において最も利用されている交通手段です。自動車交通量は、買い物や観光などの私事活動での利用を中心に依然として増加傾向にあります。しかし、その増加率は減少傾向にあります。

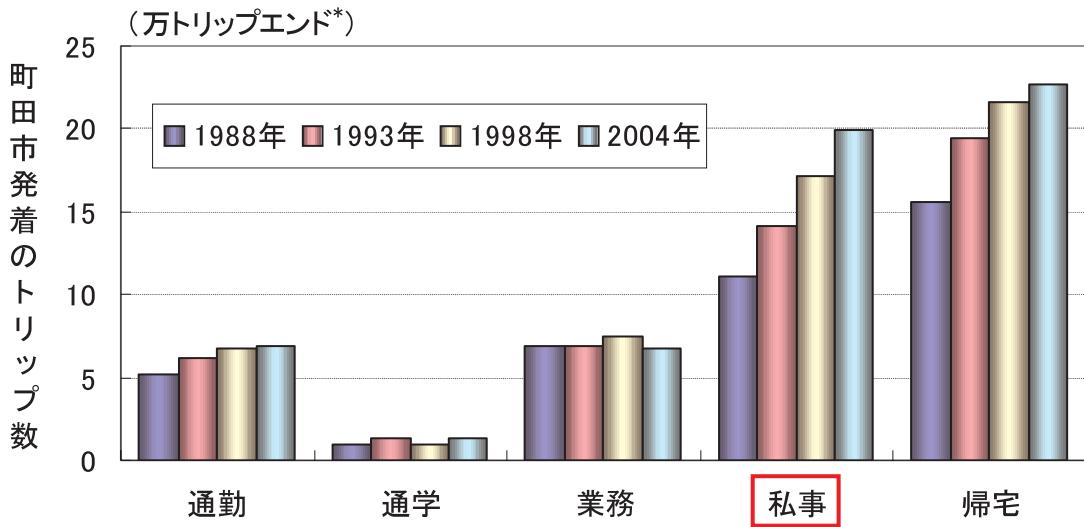


図 1-16 目的別の自動車発着交通量の変化（平日）

注) 2004 年「交通実態調査」及び各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

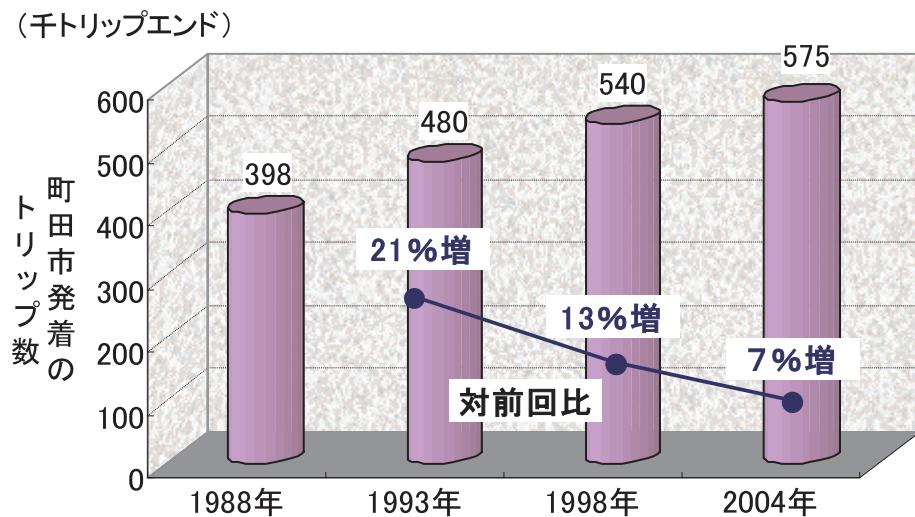


図 1-17 自動車発着交通量の変化（平日）

注) 2004 年「交通実態調査」及び各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

*トリップエンド 1つのトリップの出発側と到着側の両端のこと、1つのトリップに2つのトリップエンドがある。

隣接地域、町田駅周辺地区への自動車利用が増加

- 自動車利用のパターンをみると、市内の各地域間の移動に加え、相模原市・八王子市などの隣接地域への移動に自動車が多く利用されています。近年では、町田駅周辺地区を含む原町田地域への自動車利用が増加する傾向もみられます。
 - 町田市内を東西・南北方向に通過していく自動車交通も多くみられ、これらの通過交通も視野に入れ、交通施策を検討する必要があります。

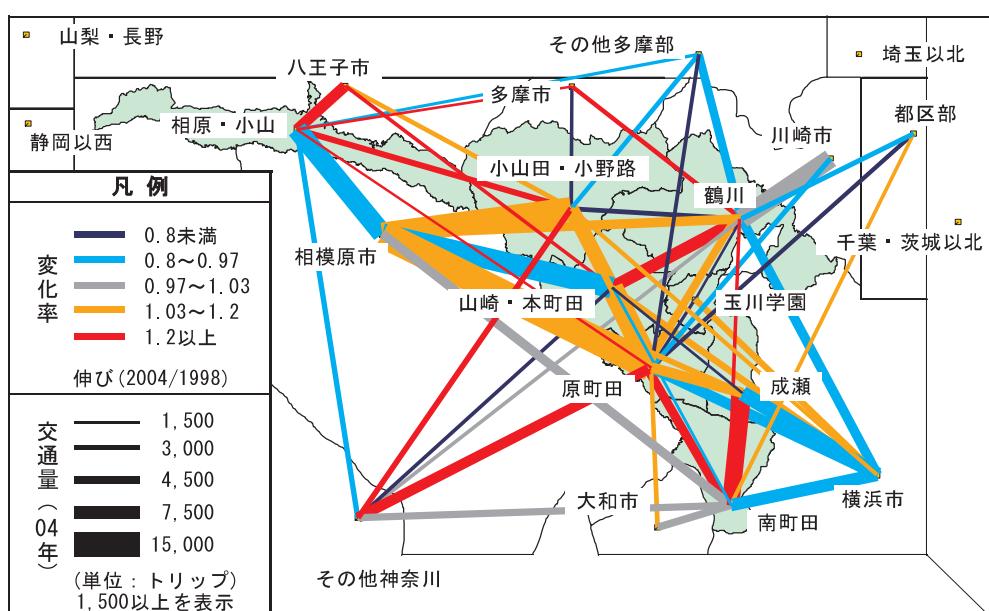


図 1-18 地域間の自動車トリップ数と変化

(注) 2004年「交通実態調査」及び1998年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

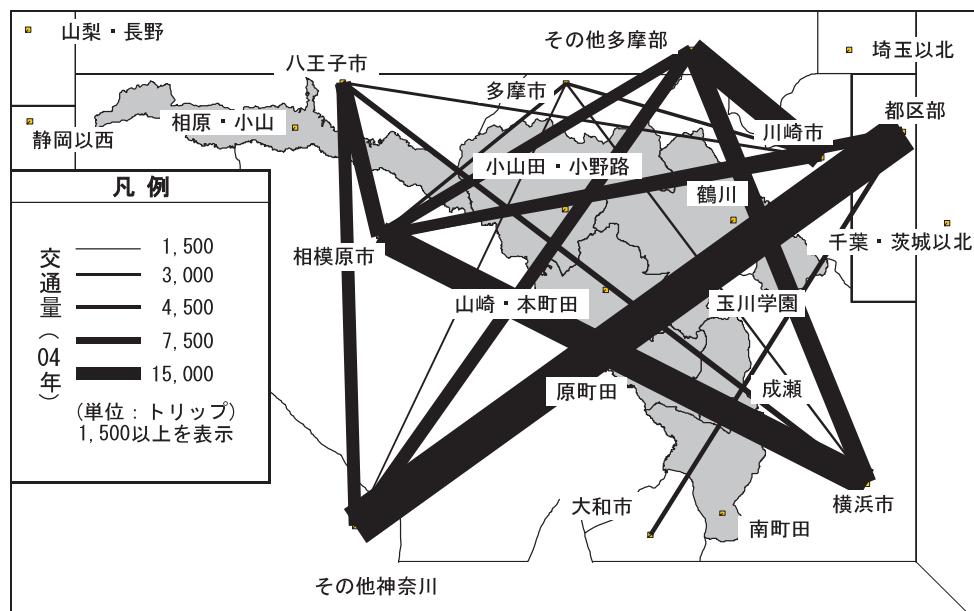


図 1-19 町田市周辺地域間の自動車トリップ数

注) 1998年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

町田街道などの幹線道路の多くは平日・休日ともに混雑

- 町田市内の主要幹線道路の多くは、幅の狭い2車線道路であり、町田街道（主要地方道八王子町田線）や芝溝街道（主要地方道世田谷町田線他）を中心に、平日・休日ともに混雑しています。
- 特に、町田街道では、朝夕ピーク時の平均走行速度が12km/h程度（次頁図1-22参照）と、相原～町田間では約1時間かかる状況にあります。町田街道は、市内の主要な交通結節点である町田駅との連絡や、大量の人やモノの移動を担う主要な幹線道路であることから、早期に交通渋滞を改善し交通流動を円滑にする必要があります。

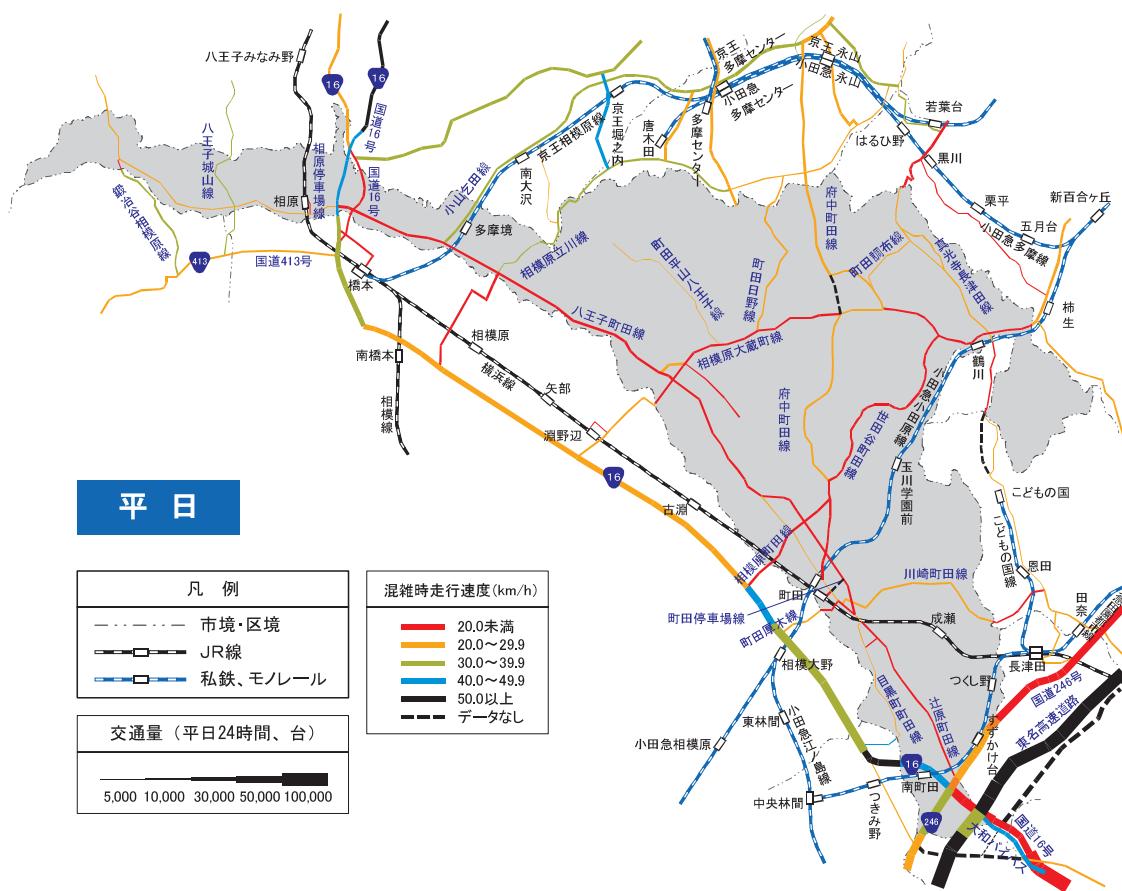


図 1-20 幹線道路の交通量と混雑時走行速度（平日）

注) 1999年「道路交通センサス（一般交通量調査）」に基づき作成。

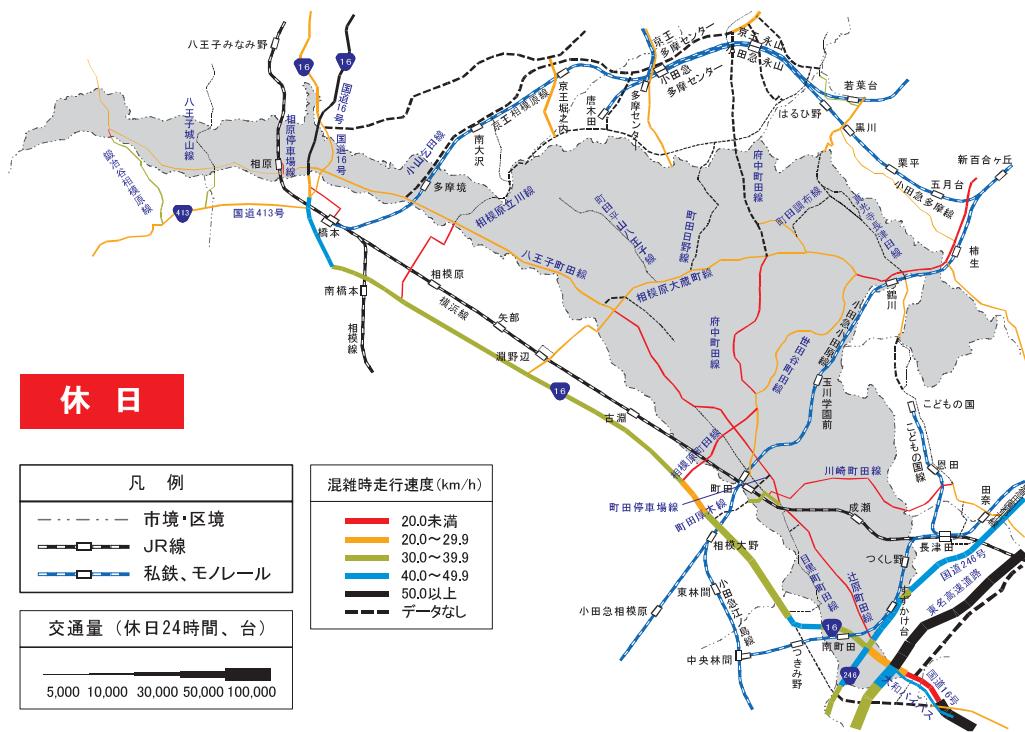


図 1-21 幹線道路の交通量と混雑時走行速度（休日）

注) 1999年「道路交通センサス（一般交通量調査）」に基づき作成。



路線	区間	距離	朝夕ピーク時 走行速度	朝夕ピーク時 所要時間
①府中街道	東村山～国道20号	8.1km	11.5km/h	約42分
②青梅街道～新青梅街道	新宿～青梅	43.6km	16.2km/h	約2時間40分
③町田街道	相原～町田	13.4km	12.4km/h	約1時間05分

図 1-22 多摩地域の代表的な区間における朝夕ピーク時の走行速度と所要時間

注) 「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）中間のまとめ」より抜粋。

不満の多い高速道路インターチェンジまでのアクセス

- 町田市は、広域幹線交通網の要所にあります。しかし、高速道路インターチェンジへは、交通渋滞などの影響によってスムースに行けない状況にあります。現在、市民が最寄りの高速道路インターチェンジまで移動する時間は平均で約30分となっています。
- 市民の多くは、高速道路インターチェンジまでの移動時間に対して不満を感じています。市民の多くが満足するためには、高速道路インターチェンジまで概ね20分以内に到達することが望されます。

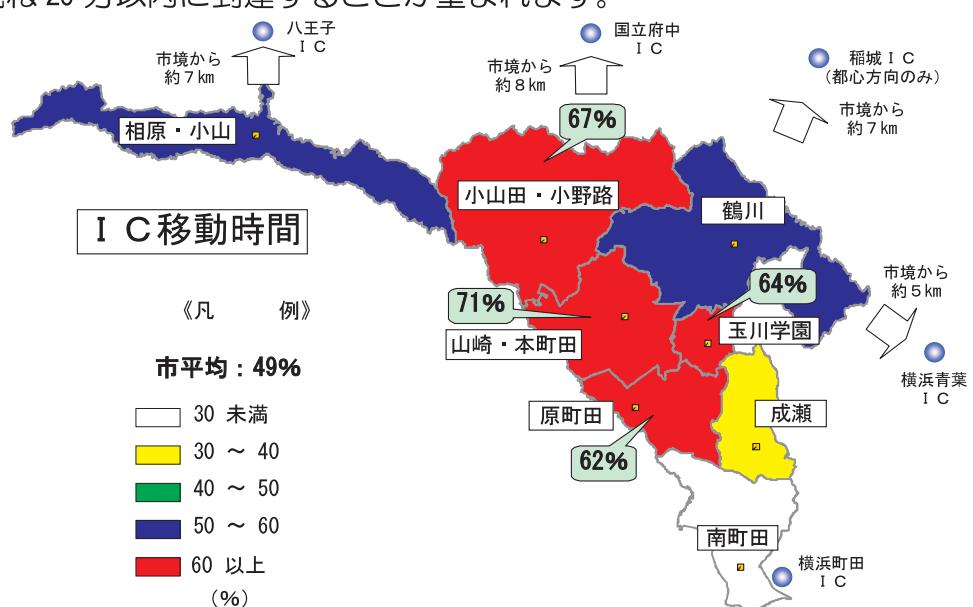


図 1-23 市民の高速道路インターチェンジまでの移動に対する地域別不満度
(月1回以上の高速道路利用者)

注1) 2004年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

2) 不満=「たいへん不満+不満+どちらかというと不満」の回答者。

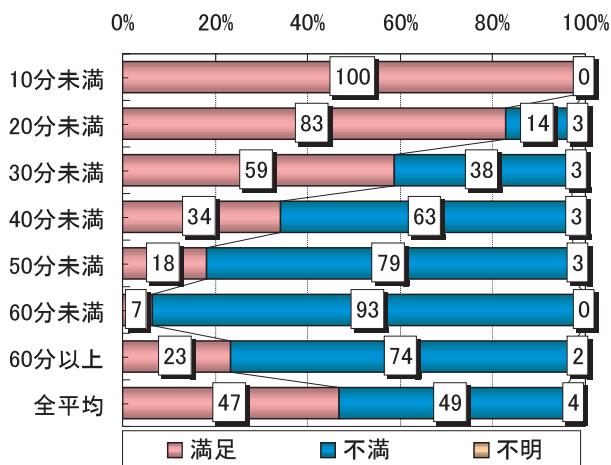


図 1-24 高速道路インターチェンジまでのアクセス時間別の満足度分布

注) 2004年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

自動車利用を控える可能性がある市民は約7割

- 移動に関する市民意識調査（2004年）によると、自動車を利用する市民のうち、どんな条件があっても今の自動車利用を減らしたり、やめたりできない市民が3割弱います。それは裏を返せば、7割強の市民が条件によっては今の自動車利用を減らしたりやめたりできるということを意味します。
- 市民の多くは、「鉄道やバスが便利に使えるようになったとき」や「自動車の利用に制限がかかったとき」などに、今の自動車利用を控えられるとしています。
- 自動車交通に起因する交通渋滞や排気ガスなどによる居住環境や地球環境への負荷低減が今日の重要課題になっています。この課題解決のためには、市民一人ひとりが自動車利用の仕方を変更していくことが何よりも重要です。市民の理解と協力を得るために必要となる諸条件の整備に取り組むことが求められています。

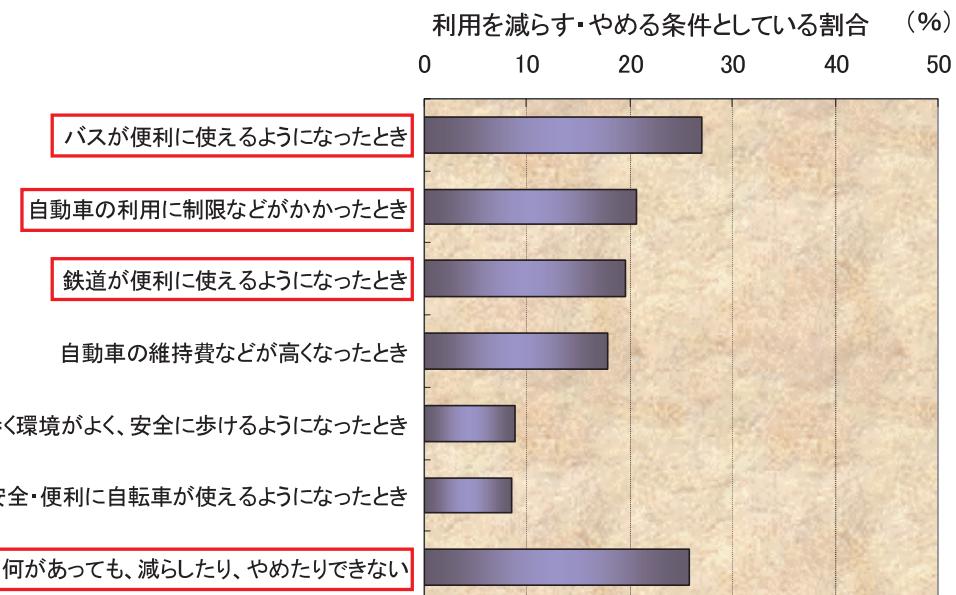


図 1-25 市民の自動車利用を減らしたりやめたりする条件
(週1回以上の自動車利用者)

注) 2004年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

(5) 中心市街地の交通（町田駅周辺地区）

人の往来と貨物車が混在・錯そう

○ 町田駅周辺地区では、大規模な商業施設や商店街などが集中しています。このため、様々な人が多数訪れ、買い物などの私事活動を活発に行っています。この活発な活動が町田駅周辺地区の活力、魅力を向上させていますが、人の往来と貨物車が混在・錯そうし、まちの魅力・景観や歩行者の安全性、快適性を低下させています。

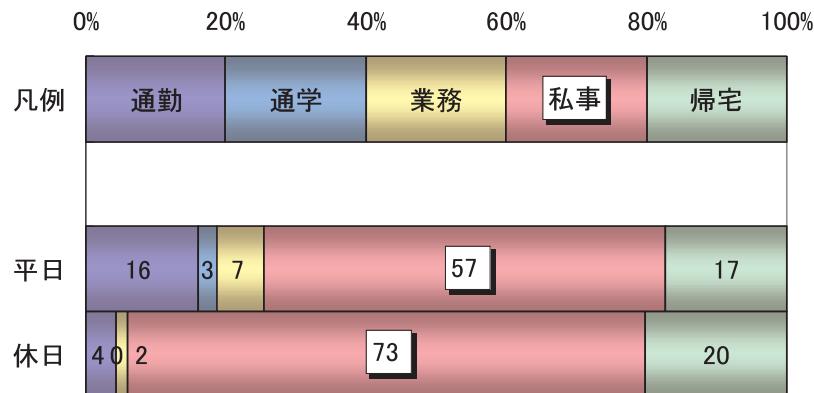


図 1-26 町田駅周辺地区への移動目的

注 1) 2004 年「交通実態調査」に基づき作成。

2) 町田駅周辺地区は原町田地区とした。

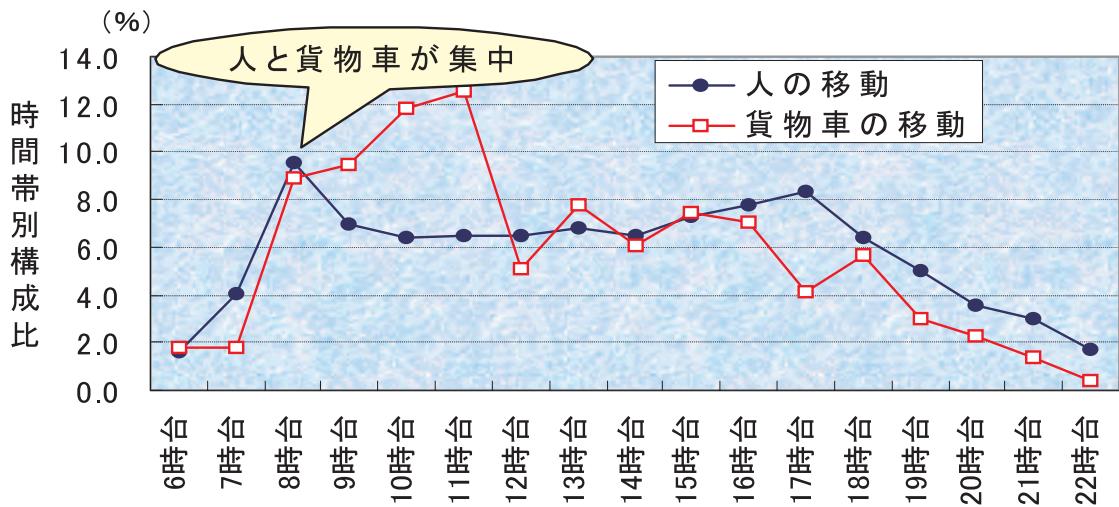


図 1-27 町田駅周辺の人と貨物車の時間帯別分布

注 1) 人の移動は「1998 年東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) 貨物車の移動は「1999 年道路交通センサス」に基づき作成。

3) 時間帯別構成比は、人、貨物車それぞれ 1 日の発着交通量を 100 としたときの各時間帯の発着交通量の割合。

まちの魅力低下につながる商業空間の貨物車

- 町田駅周辺地区では、魅力的な商業空間や安全で快適な歩行空間などを確保するために一部歩行者天国となっています。しかし、貨物車（許可車）が流入しており、歩行者天国本来の機能が十分に活かされていません。また、来街者の多くは、貨物車の流入に対し「安全性や景観上問題」と感じており、まちの魅力低下につながる要因となっています。

路上荷さばき車両が円滑な交通流動や歩行者の安全性を阻害

- 町田駅周辺地区の道路では、路上に貨物車を止めて荷さばきが行われており、円滑な交通流動や歩行者の安全性を阻害するだけでなく、まちの環境・景観に影響を与えています。中央通り沿いに共同集配施設ぽっぽ町田（株町田まちづくり公社）が整備されていますが、路上での荷さばきを解消するには十分とはいません。

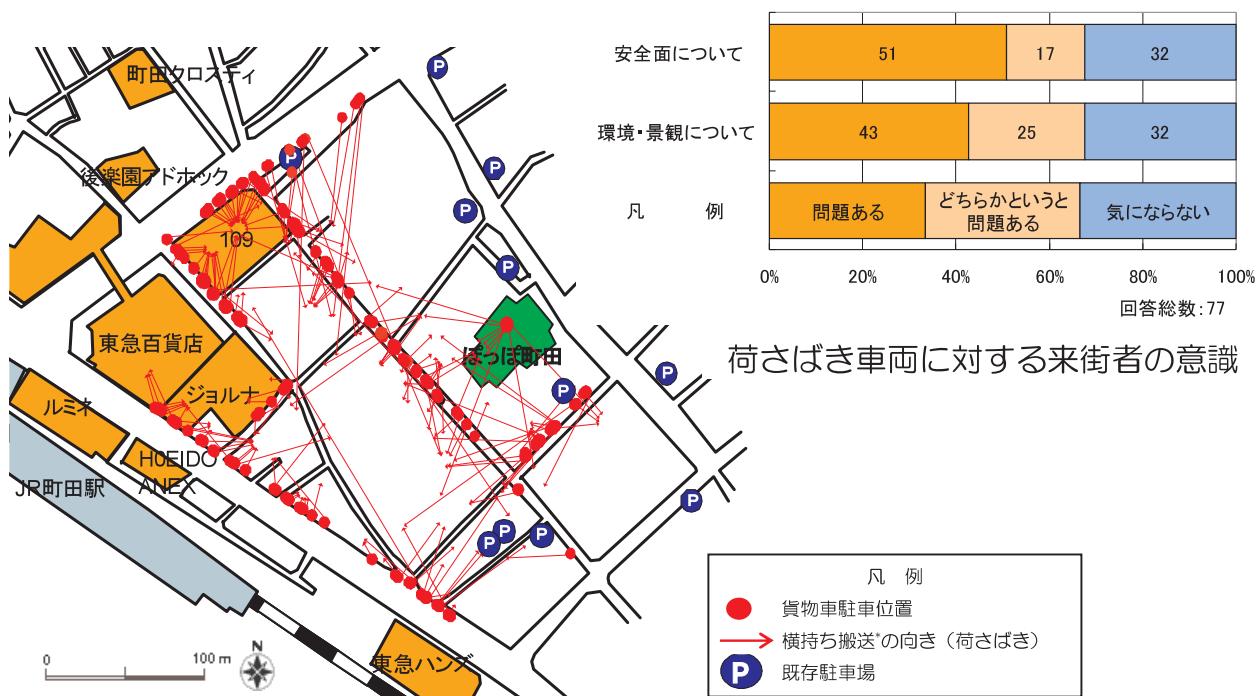


図 1-28 中央通り周辺での荷さばきの現状と来街者の意識

注) 「2003 年度東京都市圏物資流動調査報告書」に基づき作成。

*横持ち搬送

貨物車の駐車場所から目的地まで、台車など人手で輸送を行うこと。

(6) 歩行者・自転車交通

安心して通行できる歩行者・自転車空間の確保

- 移動に関する市民意識調査（2004年）によると、自動車と分離された幅の広い安全な歩道、自転車道の整備が市民から強く求められています。
- 特に、高齢者からは歩行者・自転車道の凸凹や段差の解消、自動車だけでなく自転車と分離された歩道の整備などが求められています。安全で安心して通行できる道路づくりが求められています。

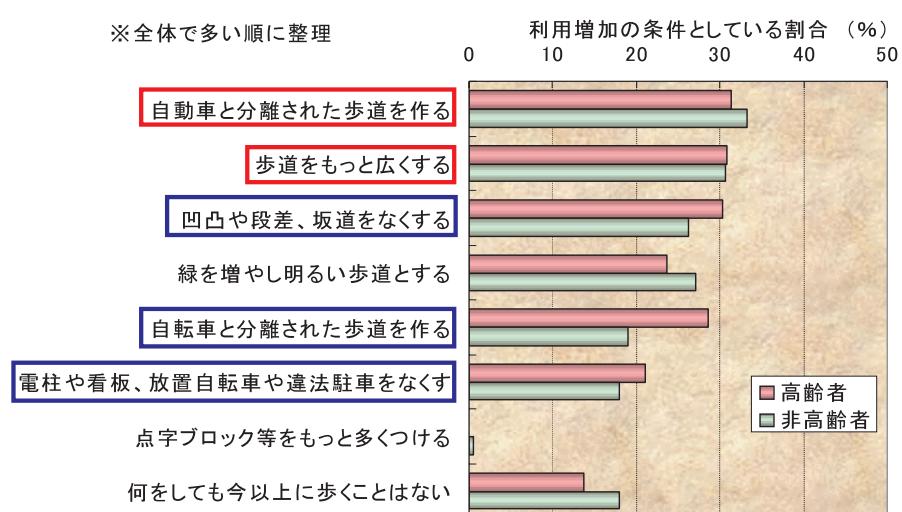


図 1-29 市民の徒步利用に関する要望（高齢・非高齢別）

注 1) 2004 年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

2) 高齢者は 65 歳以上とした。

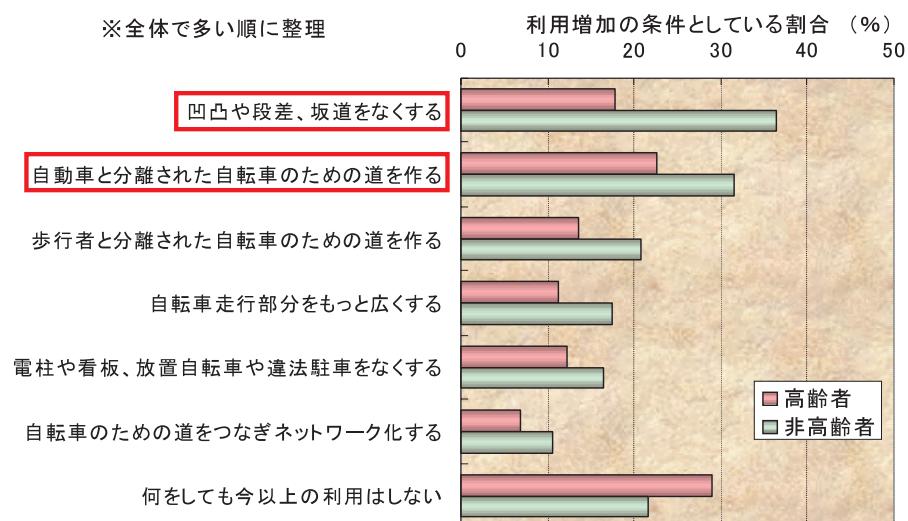


図 1-30 市民の自転車利用に関する要望（高齢・非高齢別）

注 1) 2004 年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

2) 高齢者は 65 歳以上とした。

第2章 交通マスタープランの基本的考え方

1 社会的要請

2 市民からの要請

3 上位計画との整合

4 基本的な視点 一交通マスタープランが目指す交通の姿一

1 社会的要請

(1) 総合的な交通計画策定の必要性

第1章で整理した町田市の現状と動向を見ると、町田市では人口・経済が右肩上がりに成長し、市街地が拡大してきた時代から、これらの成長・拡大が落ち着き、成熟型社会に転換しています。

これからの交通計画は、成熟型社会を前提として、町田市都市計画マスタープランや町田市土地利用基本方針と整合し、総合的に策定していくことが必要と考えられます。

成長・拡大型の交通需要による施設整備を前提とした交通計画からの転換

- 町田市の人口動向は、転換期を迎えようとしています。これまで一貫して右肩上がりの増加を続けてきた人口は、2005年1月現在で約41万人に達しています。しかし、今後の人団動向を展望すると、2020年頃までは緩やかに増加を続け、やがてピークを迎える、2030年頃の人口は現況と同程度と推測されます。
- また、バブル経済崩壊以降、社会経済環境は急激に変化し、将来の見通しを持ちにくい状況が続いている。
- このように人口・経済の成長・拡大が落ち着いていくものと予想される中、成長・拡大型の交通需要による施設整備を前提としたこれまでの交通計画を転換していくことが必要となっています。

(P8 : 図1-1 参照)

既成市街地に視点を移した交通計画への移行

- 市民が居住し生活する市街地は、町田駅を中心に周辺部へと拡大してきました。しかし、最近では市街地の拡大も落ち着きつつあります。
- 近年の人口動向をみると、人口増加率は町田駅や南町田駅、鶴川駅などの鉄道駅付近で、その周辺部よりも大きくなっています。これからは、市街地拡大への対応から、既成市街地に視点を移した交通計画が必要になっていきます。

(P10 : 図 1-4 、図 1-5 参照)

多様な価値観に対応したきめ細かな交通計画の展開

- 町田市では、少子高齢化により世代構成が大きく変化しています。特に、高齢者層（65 歳以上）の増加は著しく、2005 年 1 月現在 17% である高齢者人口の割合が、2015 年には 26% と急速に増加し、2030 年には 29% まで拡大していくものと予想されます。
- 今後、町田市では高齢者の増加により、多様な価値観やニーズをもつ市民が暮らす社会へ移行していくことが予想されます。これからは、市民の様々な価値観に対応したきめ細かな交通計画を展開していくことが重要になります。

(P9 : 図 1-2 参照)

(2) 交通計画への3つの社会的要請

第1章で整理した町田市の現状と動向、前項の総合的な交通計画作成の必要性を踏まえ、町田市のこれから交通計画に求められる重要な社会的要請として、下記の3つを設定します。

- 1) 急速に進む長寿・高齢社会への対応
- 2) 拠点都市としての活力づくりへの対応
- 3) 総合的な環境問題への対応

1) 急速に進む長寿・高齢社会への対応

○ 町田市は、今後、急速に長寿・高齢社会へと変化していくものと予想されます。高齢者人口について展望すると、2030年の高齢者人口は2000年の約2倍まで増加し、市民の3割が高齢者になるものと見込まれます。さらに、高齢者の中6割が後期高齢者（75歳以上）になるとともに、長寿・高齢社会を迎える、障がい者人口も増加していくものと見込まれます。

（P9：図1-3 及び国立社会保障・人口問題研究所推計人口（2003年推計）参照）

○ このような長寿・高齢社会を迎える中で、町田市の持続的な発展を実現していくためには、高齢者や障がい者の自立した生活や社会経済活動への参加を積極的に支援していくことが重要です。高齢者・障がい者が住み慣れた地域で安心して暮らすための安全で快適な移動空間の実現や、社会経済活動に参加するための移動手段の確保に取り組むことが必要です。

注）前期高齢者：65歳～74歳、後期高齢者：75歳以上。

2) 拠点都市としての活力づくりへの対応

○ 町田市は、相模原市と一体になって、東京都市圏西部地域の持続的な発展をけん引していく拠点都市として位置付けられています。しかし、人口に大きな増加が期待できず、社会経済を支えてきた生産年齢人口は既に減り始めています。また、市内の商業は横ばいで推移しているものの、工業はバブル経済崩壊以降は低迷を続けており、都市の活力源となる町田市の産業経済を現在より活性化するには一層の工夫が必要です。

(P11 : 図 1-6 参照)

○ 成熟型社会を迎える中で、町田市が拠点都市として発展していくためには、都市間競争力を持つまちづくりの推進や、産業の活性化を図っていく必要があります。そのためには、人やモノなどの市内での交流・連携に加え、市域を越えた広域的な交流・連携を積極的に促進していくことが必要です。



図 2-1 東京構想2000 (2000年12月策定：目標年次2015年)

3) 総合的な環境問題への対応

- 地球温暖化防止をはじめとした環境問題への対応は、緑豊かな自然と 40 万人を超える人口を抱える町田市として、率先して取り組むべき課題です。町田市では、現状でも大量かつ活発な社会経済活動が営まれており、その結果として地球環境だけでなく身近な生活環境、自然環境に負荷を与えています。環境負荷の低減に対する要請が地球規模で強まる中、環境と社会経済活動とが調和した活力ある都市を実現していく必要があります。
- 地球温暖化を引き起こす温室効果ガスの一つである CO₂（二酸化炭素）について我が国の排出量をみると、運輸部門からの排出量は、全体の 21%（2003 年^{注)}）を占めており、そのうち自動車から排出される CO₂ は 87%（2003 年^{注)}）を占めています。中でも、自家用乗用車の排出量は 56% に達しています。町田市では、自動車保有台数のうち、乗用車の割合が 91%（2002 年現在）を占めており、乗用車利用による環境への負荷を低減する必要があります。

注) 国土交通省「地球温暖化防止のための道路政策会議 中間とりまとめ」2005 年 8 月より。

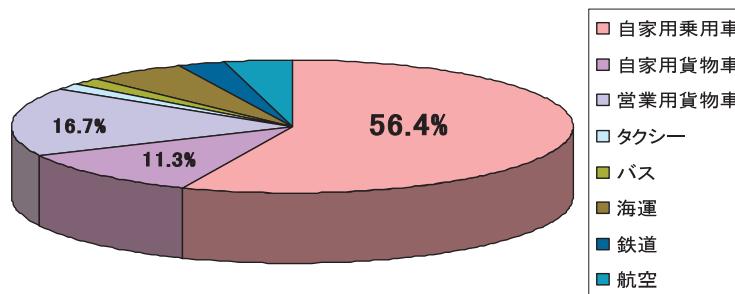


図 2-2 CO₂ の排出量構成比（運輸部門）：全国計

注) 「地球温暖化対策推進大綱（2002 年 3 月策定）」に基づき作成。

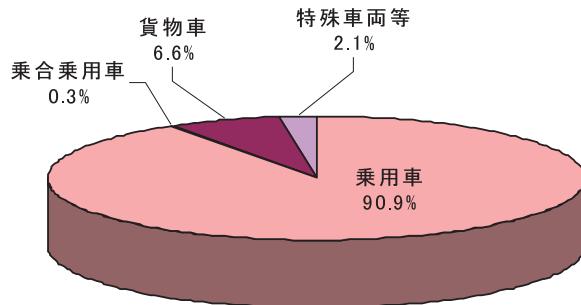


図 2-3 町田市における自動車保有台数構成比（2002 年）

注) 「町田市統計書」に基づき作成。

2 市民からの要請

- 移動に関する市民意識調査（2004 年）によると、「今後の交通計画づくりの目標として重視すべき点」7 項目全てについて、概ね 8 割以上の市民が「重要」と回答しています。
- 中でも、「安心して便利に移動できる交通体系」「災害に強く、防災に役立つ道路の整備」「排ガスや騒音・振動の削減施策の展開」の 3 項目については、半数以上の市民が「非常に重要」な視点と考えています。

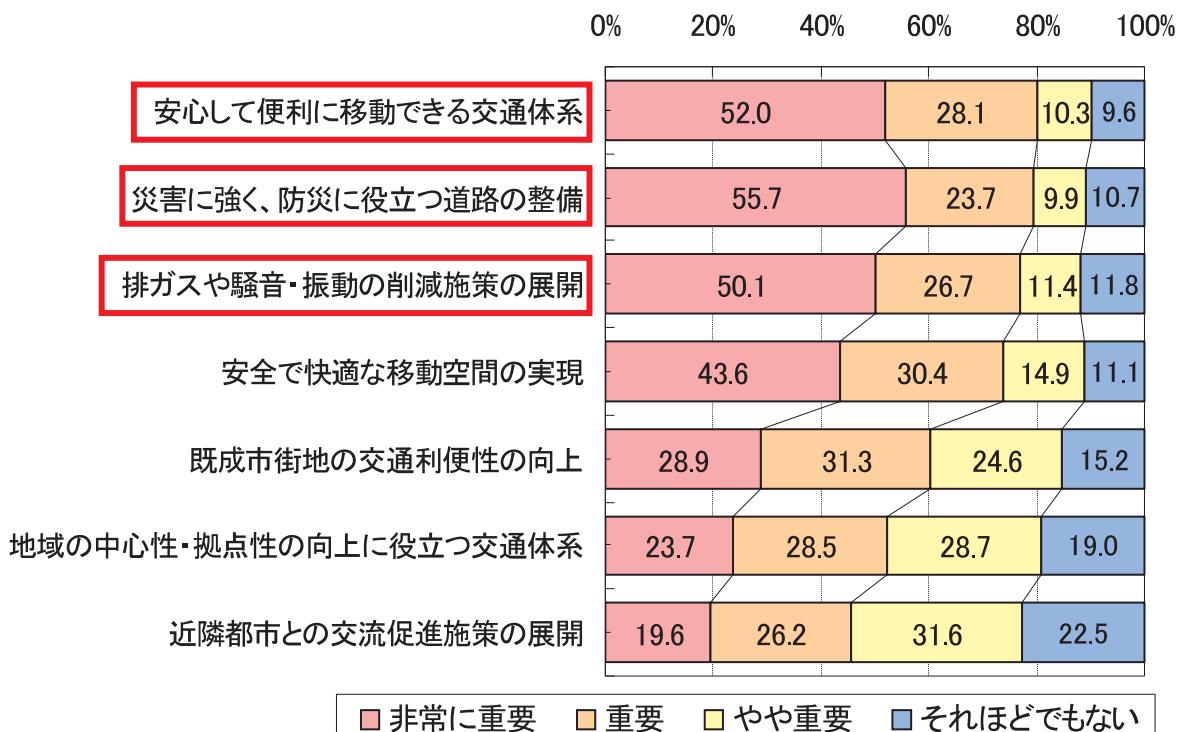


図 2-4 今後の交通計画づくりの目標として重視すべき点

注 1) 2004 年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

2) 「それほどでもない」には、やや不要、不要、全く不要、無回答を含む。

3 上位計画との整合

- 交通マスタープランは、序章2「計画の位置付け」で示しているように、「町田市基本構想・基本計画」で定められたく目指していく都市像〉、「町田市都市計画マスタープラン」で示されたく都市づくりの構想〉と整合を図る必要があります。

4 基本的な視点 一交通マスタープランが目指す交通の姿一

- 「町田市基本構想・基本計画」で定められたく目指していく都市像〉、「町田市都市計画マスタープラン」で示されたく都市づくりの構想〉の実現を推進するため、前節1「社会的要請」、2「市民からの要請」、3「上位計画との整合」を踏まえ、町田市交通マスタープランが目指す交通の姿として、(1)「暮らしの安全・安心」の実現、(2)「持続可能な都市の活力」の実現、(3)「環境の保全」への配慮を本計画の基本的な視点として位置付けます。

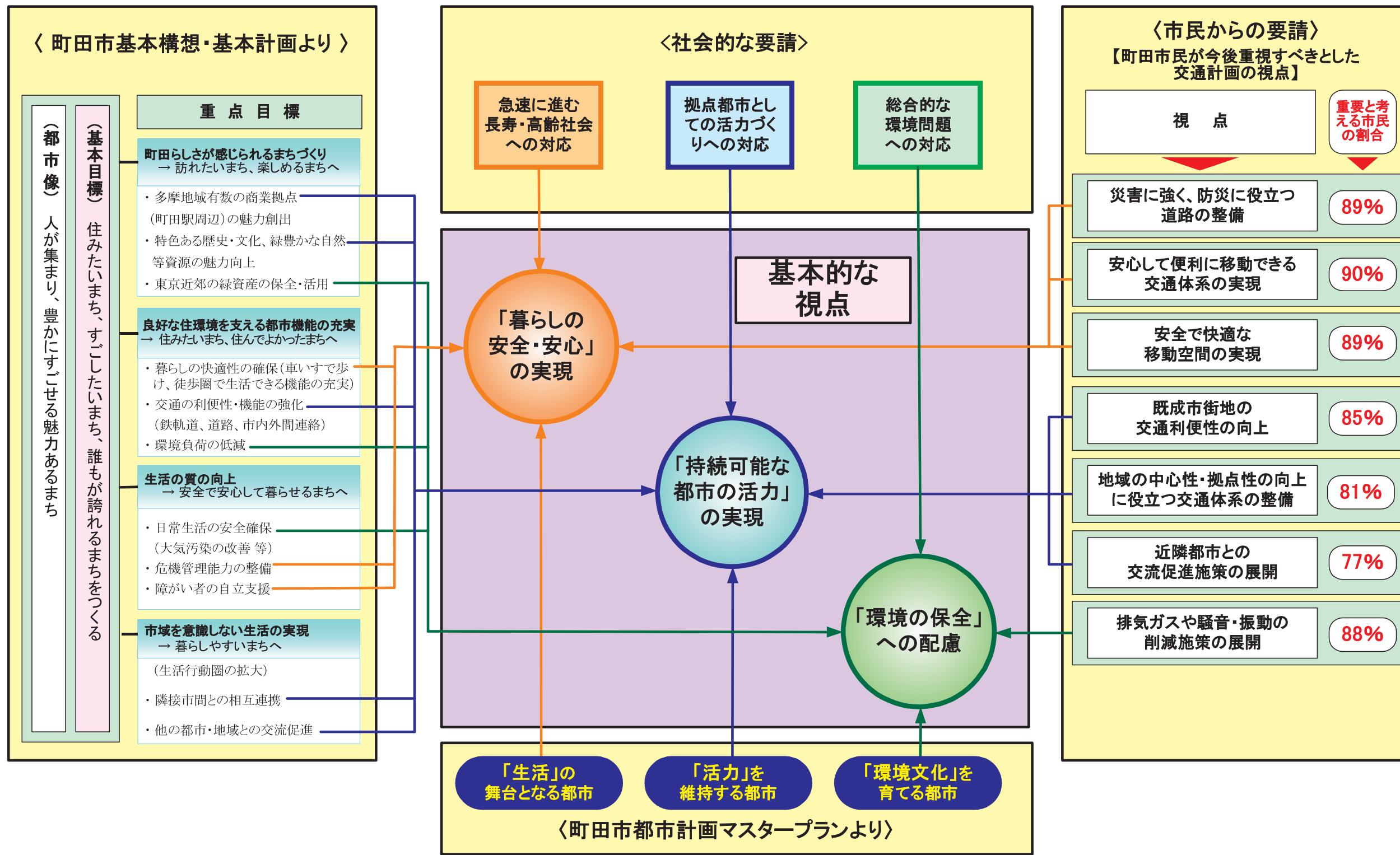


図 2-5 基本的な視点 一交通マスタープランが目指す交通の姿一

(1) 「暮らしの安全・安心」の実現

「暮らしの安全・安心」の実現のため、今後急増する高齢者や障がい者等だれもが、安心して暮らせ、安全で快適に移動できる交通を実現していきます。

高齢者や障がい者等の生活や自立を支援するモビリティ*の確保

- 高齢者や障がい者等の生活や自立を支援していくためには、住み慣れた地域において、安心して生活でき、社会活動に参加できる環境を整えることが必要です。車いすで歩け、徒歩圏で生活できる移動空間や、身近な生活圏におけるモビリティを確保していきます。

交通事故が少なく、災害にも強い道路ネットワークづくり

- だれもが安全に移動できる交通事故の少ない道路づくりや、災害時であっても避難活動や救急・救援活動が確実に行える災害に強い道路ネットワークの形成を推進していきます。

社会経済活動への参加を支援する安全で快適な移動手段の確保

- 成熟型社会を迎える中で、高齢者や障がい者等の社会経済活動への参加を積極的に支援し、都市の活力を生み出していくため、安全で快適な移動手段を確保していきます。

*モビリティ 個人の空間的移動のしやすさを表す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。

(2) 「持続可能な都市の活力」の実現

「持続可能な都市の活力」の実現のため、環境問題などに取り組みつつ、町田市が相模原市とともに東京都市圏西部地域の持続ある発展をけん引する交通を実現していきます。

都市の活力源となる交流・連携を促進する交通ネットワークの形成

- 成熟型社会を迎える中で、町田市として東京都市圏西部地域の持続ある発展を実現していくためには、人やモノなどの交流・連携の促進を図り、都市の活力を生み出し向上させていくことが必要です。そのためには、人やモノの移動性・速達性を高め、市内の各地域を結ぶ交通ネットワークとともに、市域を超えた東京都市圏西部の各都市を結ぶ広域的なネットワークの形成を実現していきます。

中心市街地の魅力を高める交通環境づくり

- 都市の活力源となる交流・連携の促進のためには、都市の魅力を高めていくことが必要です。特に、町田市の中心市街地である町田駅周辺地区では、魅力を高めるまちづくりが重要です。まちづくりとともに地区において展開される様々な交流活動を支える快適で利便性の高い交通環境づくりを推進していきます。

(3) 「環境の保全」への配慮

「環境の保全」への配慮として、地球環境の保全、身近な住環境の改善や自然環境の保護など総合的な環境問題に率先して取り組み、環境負荷の少ない交通を実現していきます。

環境負荷の少ない交通体系の確立

- 環境への影響が大きいマイカー利用から、影響が小さい交通手段への転換を促進していきます。また、不要不急の自動車利用の抑制や効率的な自動車利用などの推進により、環境負荷の少ない交通体系の構築を目指していきます。

環境負荷の少ない都市空間づくり

- 町田市都市計画マスタープランや町田市土地利用基本方針などと整合しつつ、移動する際にはまず公共交通を選択することができ、徒歩や自転車で身近な移動が可能な、環境負荷の少ない都市空間づくりを推進していきます。

第3章 基本目標と施策体系

1 交通施策の4つの基本目標

2 施策体系

1 交通施策の4つの基本目標

前章4の「基本的な視点－交通マスタープランが目指す交通の姿－」を目指すため、以下に4つの基本目標を設定し、交通施策を体系別に整理します。

基本目標Ⅰ だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする －公共交通施策－

- 今後増加が見込まれる高齢者や障がい者等の自立した生活や社会経済活動への参加を支援し、「暮らしの安全・安心」を確保していく必要があります。

このためには、高齢者や障がい者等のモビリティを確保し、公共交通を使って不便なく安全に移動できるようにしていくことが必要です。これには公共交通を中心とした交通施策の展開が何よりも重要です。

- 多くの市民が市内の各地域はもとより都区部などの市外に出かけて活発な活動を行っています。持続的に「都市の活力」を生み出すこのような活動を積極的に支援するとともに、より一層の交流・連携を促進していく必要があります。

このためには、多様な活動を行う市民が、不便なく移動できるようにしていくことが求められます。公共交通の利便性、信頼性、快適性、安全性などを向上させる交通施策の展開が重要です。

- 「暮らしの安全・安心」と「持続可能な都市の活力」を実現していくためには、総合的な公共交通施策の展開により、「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまち」にしていくことが重要です。

基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする －中心市街地交通施策－

- 人やモノが大量かつ高密度に集中する町田市の中心市街地（町田駅周辺地区）の魅力・活力づくりは、「都市の活力」の実現に欠くことができません。

このためには、市内はもとより市外からも中心市街地に訪れやすくするとともに、まち中を安全に安心して回遊でき、楽しめる空間にしていく必要があります。これからは、中心市街地の交通渋滞の解消や公共交通施策に加え、中心市街地内での駐車・自転車駐車施策、荷さばき施策、交通安全施策など、諸施策の総合的な展開が必要です。

- 「持続可能な都市の活力」を実現していくためには、中心市街地における総合的な交通施策を展開し、「だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめる」ようにしていくことが重要です。

基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする －道路ネットワーク施策－

- 道路は、市域を越えて広域的に移動する自動車交通を担うとともに、人やモノの移動を円滑にし、市民生活や産業活動における交流・連携を支えています。「都市の活力」を生み出すこのような交流・連携を一層活発にしていく必要があります。
また、道路は路線バスの走行路でもあります。道路網を効果的に活用したバス運行により、「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまち」にしていく必要があります。さらに歩行や自転車での身近な移動における「安全・安心」を確保していく必要があります。
- 道路は、災害時においては市民の命綱になるものです。市民の避難や救急・救援活動あるいは延焼防止など、災害に強く信頼性の高い道路網の構築により「暮らしの安全・安心」を確保していく必要があります。
- 道路ネットワークの充実により、人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるようにしていくとともに、歩行者や自転車が安全に安心して移動できるようにしていく必要があります。広域幹線道路及び市内幹線道路の機能強化を図っていくとともに、十分な歩行者・自転車空間を備えた道路網としていくことが必要です。
- 「持続可能な都市の活力」と「暮らしの安全・安心」を実現し、基本目標Ⅰで掲げた「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする」を実現するためには、総合的な道路施策の展開により、「人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまち」にしていくことが重要です。

基本目標IV 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

— T D M*施策等—

- 「環境の保全」に配慮した環境負荷の少ない交通を実現していくためには、公共交通の利用、自動車利用の適正化・効率化（TDM）を進めるとともに、環境負荷の少ない自動車の普及拡大や、道路交通を円滑にすることによる温室効果ガス*排出量の削減など、環境負荷の少ない交通体系へ移行していく諸施策の展開が重要です。

町田市都市計画マスタープランや町田市土地利用基本方針、町田市環境マスタープランなどと整合を図りつつ、公共交通が利用しやすく、徒歩や自転車で暮らせる環境負荷の少ないまちにしていくことが重要です。

環境や交通安全に関する意識啓発により、意識面からも環境負荷の少ないまち、交通事故の少ない安全なまちづくりを進めることも重要です。

*TDM 交通需要管理のこと。Transportation Demand Management の頭文字をとって TDM という。自動車利用者など移動主体の交通行動の変更を促すことにより、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと。

*温室効果ガス 大気中の二酸化炭素やメタンなどのガスは太陽からの熱を地球に封じ込め、地表を暖める働きがある。これらのガスを温室効果ガスという。1997 年の第三回気候変動枠組条約締約国会議（COP3）で採択された京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素のほか HFC 類、PFC 類、SF6 が削減対象の温室効果ガスと定められた。

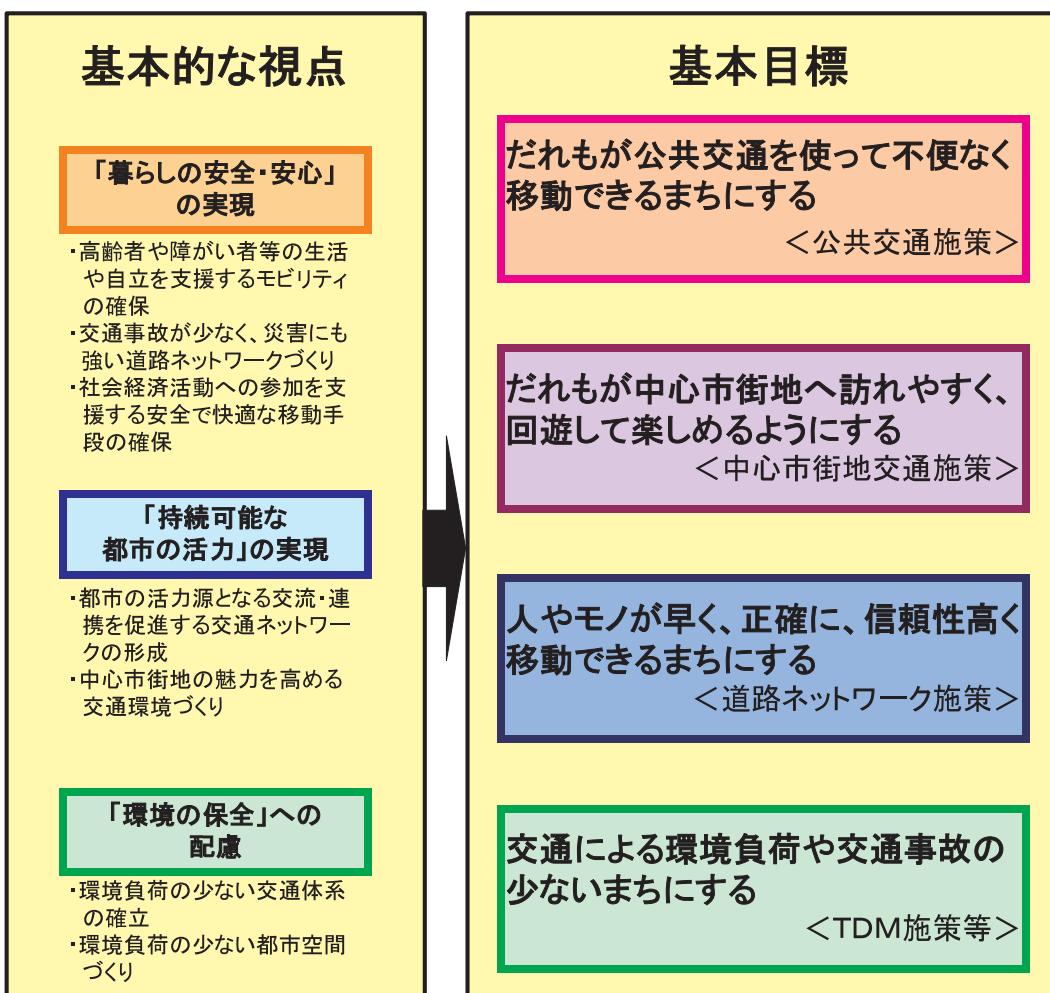


図 3-1 基本的な視点と基本目標

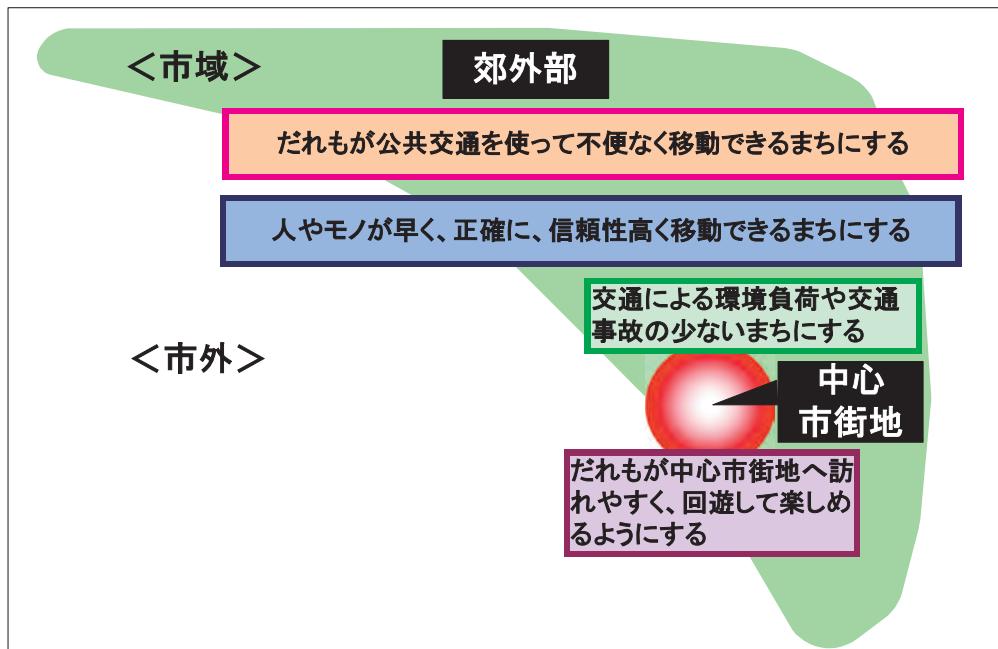


図 3-2 基本目標と対象エリアとの概念図

基本目標 I

だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

—公共交通施策—

施策展開の基本方針

市域の外縁部に位置する鉄道網については、既存鉄道の利便性、快適性の向上を図るとともに、計画路線である多摩都市モノレール及び小田急多摩線の早期延伸を促進することによって、市内の鉄軌道がさらに利用しやすくなるようにしていきます。

市内の主要な公共交通機関であり、鉄道と密接な関係にある路線バスについては、鉄道との連続性や定時性・速達性を高め、鉄道に近いサービスを持ち、かつ高頻度な運行を目指していきます。加えて、高齢者をはじめとしたマイカーを使わない市民への対応として、戸口を意識した公共交通網の形成を目指します。

また、公共交通機関自体や乗り継ぎ施設におけるバリアフリー化の推進を図り、だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちの実現に取り組みます。

重点目標

- 1 路線バスをより利用しやすくする
- 2 鉄軌道をより利用しやすくする
- 3 交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする
- 4 公共交通不便地区の交通サービスを向上する
- 5 だれもが安全に安心して公共交通を利用できるようにする

主要な施策の展開イメージ

○ これまでの〔鉄道+路線バス〕という交通サービスでは対応しきれない地域への対策も考慮して、〔幹線+支線型の公共交通網〕の形成を目指します。

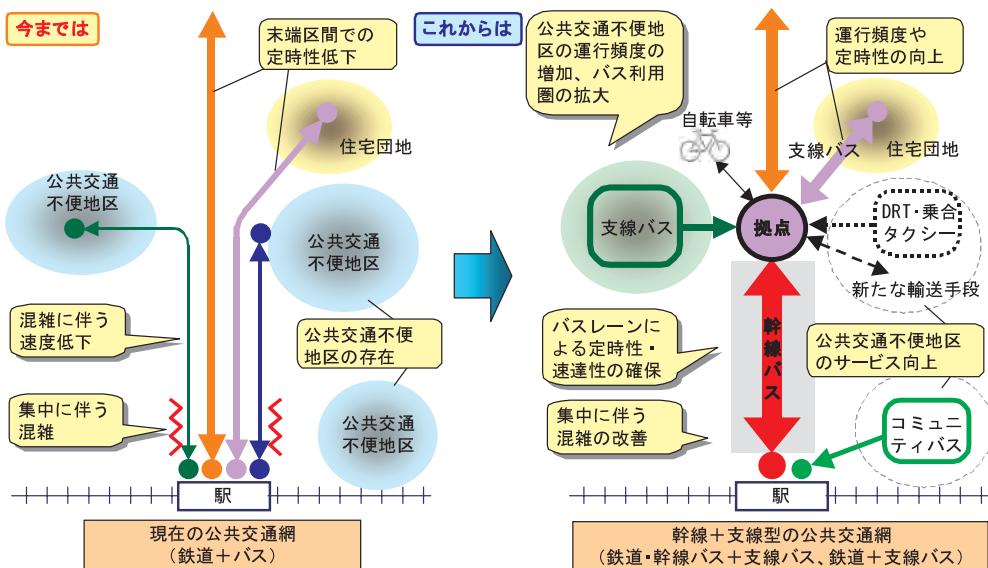


図 3-3 これからの公共交通網のイメージ

基本目標Ⅱ

だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

— 中心市街地交通施策 —

施策展開の基本方針

旧来より、町田駅周辺は、鉄道をはじめ路線バス網が整備されており、公共交通の便利な地区として発達してきました。そのような既存の鉄道や路線バスなどの公共交通網を基盤としながら、だれもがスムースに公共交通で中心市街地へ訪れることができる環境を整えていきます。

また、町田駅周辺にはその一部区間に歩行者天国が整備されるなど、歩行者が回遊しやすい特性を持っています。そのような特性を生かしつつ、今以上に歩行者にやさしい快適な環境を作り出していくため、路上駐車や放置自転車などが歩行者の通行を妨げることなく、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に安心して回遊できる歩行空間を確立していきます。

重点目標

- 1 だれもが公共交通でアクセスしやすい中心市街地にする
- 2 だれもがより楽しく滞在できる中心市街地にする

主要な施策の展開イメージ

- これからの中市街地における交通対策の基本的方向性として、公共交通を重視したまちづくり、歩行者優先のまちづくりを重点的に進めます。

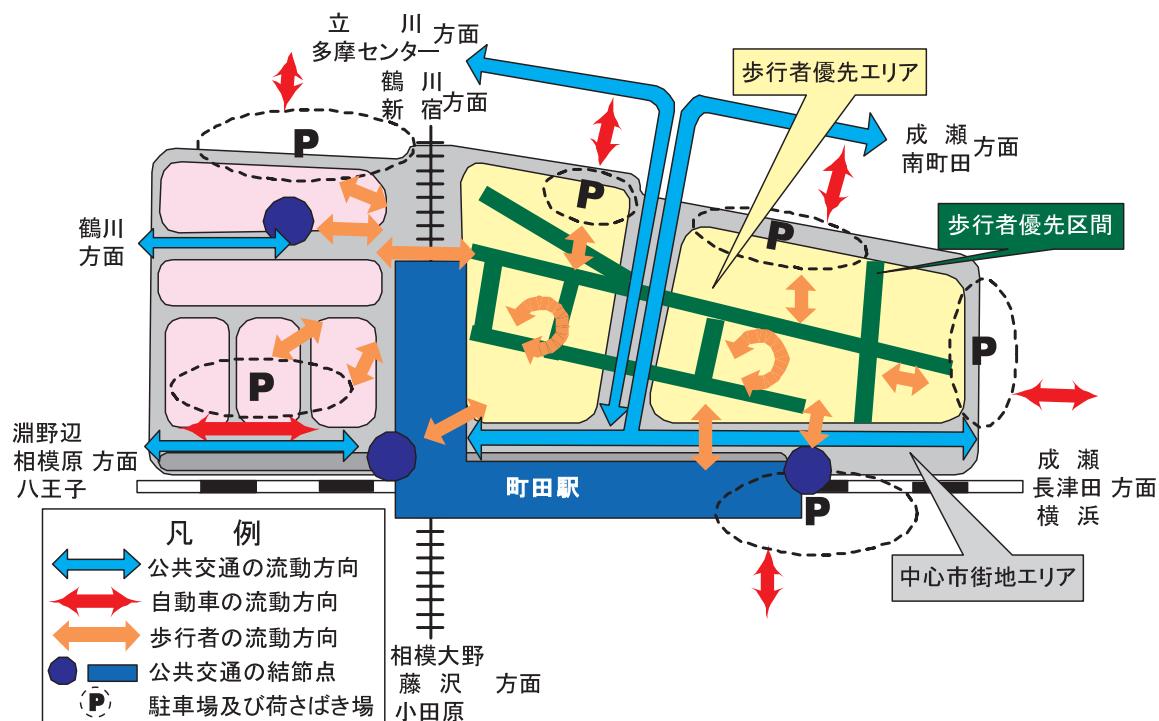


図 3-4 中心市街地の交通対策のイメージ

基本目標Ⅲ

人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

—道路ネットワーク施策—

施策展開の基本方針

町田市が市内の各地域はもとより、周辺地域とより活発な交流・連携をとりながら持続的な発展を遂げ、都市の活力を生み出みだしていくために、骨格的な幹線道路網の形成を早期に図っていきます。

また、市内の交通渋滞を効果的に解消するため、ボトルネック*対策や早期に効果が発現される道路整備を計画的に進め、道路の持つネットワーク機能を最大限に発揮していきます。

重点目標

- 1 人やモノの交流・連携を促進し、安全性の高い道路網を形成する
- 2 現状に的確に対応し、効果的に交通渋滞や道路混雑を解消する

主要な施策の展開イメージ

- 現況の交通渋滞の解消を図るとともに、交通を円滑にし、周辺地域や主要な拠点間の交流・連携を活発にするため、広域幹線道路と市内幹線道路による放射・環状型の道路網の構築を目指します。

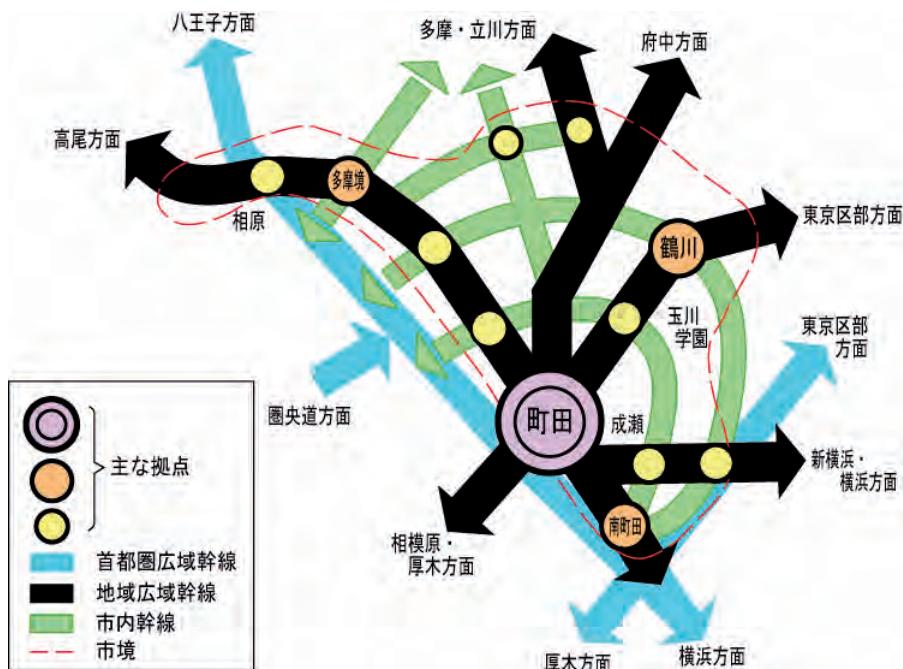


図 3-5 望ましい将来道路網のイメージ

*ボトルネック ジュースの瓶（ボトル）の首のように細く、詰まりやすい部分のことで、トンネルや橋梁、踏切、交差点など交通渋滞の原因となるところを「ボトルネック」という。

基本目標IV

交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

— T D M 施策等 —

施策展開の基本方針

自動車による環境負荷を効果的に低減するため、通勤時や休日の買い物時など交通の集中する時間帯を避けた自動車利用を推進したり、低公害車の導入を促進していきます。一方、公共交通や徒步・自転車による移動環境を改善し、自動車利用からの転換を推進します。また、市民の環境に関する意識を啓発し、環境負荷の少ないまちづくりを意識面からも推進します。

高齢者や障がい者、子ども等、だれもが安全に移動できるまちにするために歩行者・自転車空間を確保するとともに、交通マナーを啓発し、市民一人ひとりの交通安全に関する意識を高めることによって交通事故の少ないまちにしていきます。

重点目標

- 1 環境負荷の少ない交通利用を促進する
- 2 環境負荷の少ない都市空間づくりを進める
- 3 交通安全を推進する

主要な施策の展開イメージ

- 環境への負荷の少ない自動車利用方法の推進、公共交通や徒步・自転車の利用促進、低公害車の導入促進などにより、環境への負荷や交通事故の少ないまちづくりを推進します。



図 3-6 交通による環境負荷や交通事故の少ない施策展開のイメージ

2 施策体系

前項1の「交通施策の4つの基本目標」を達成するための個々の施策目標を、以下のように体的に設定します。各施策の現状と課題などの詳細は、第4章で整理しています。

基本目標I だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

重点目標1 路線バスをより利用しやすくする

- 個別目標(1) バスで最寄り駅までアクセスしやすくする
- 個別目標(2) 効率的なバスの運行により、定時性・速達性・運行頻度を向上する
- 個別目標(3) バスの多様な情報を提供し、バス利用を促進する

重点目標2 鉄軌道をより利用しやすくする

- 個別目標(1) 既存鉄道の速達性や快適性を向上する
- 個別目標(2) 多摩都市モノレール及び小田急多摩線を早期に延伸する

重点目標3 交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする

- 個別目標(1) 交通結節点での乗り継ぎをしやすくする
- 個別目標(2) 運賃制度の工夫により、乗り継ぎによる割高感を低減する

重点目標4 公共交通不便地区の交通サービスを向上する

- 個別目標(1) 公共交通不便地区の住民との協働を視野に入れて、地域の実態に即した公共交通サービスを提供する

重点目標5 だれもが安全に安心して公共交通を利用できるようにする

- 個別目標(1) バリアフリー化などにより、安全で安心して公共交通機関を利用できるようにする
- 個別目標(2) 駅周辺のバリアフリー化により、不便なく安全に公共交通機関にアクセスできるようにする
- 個別目標(3) 従来の公共交通機関を使うことが困難な人々の移動手段を確保する

基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

重点目標1 だれもが公共交通でアクセスしやすい中心市街地にする

- 個別目標(1) 交通渋滞を解消し、バスの定時性を向上する
- 個別目標(2) 公共交通利用者への案内や料金サービスを向上し、公共交通を利用しやすくする
- 個別目標(3) バスやタクシーなどの乗降空間を整備する

重点目標2 だれもがより楽しく滞在できる中心市街地にする

- 個別目標(1) 歩行者中心の回遊性の高い快適な歩行空間を提供する
- 個別目標(2) 貨物車が歩行者の通行を妨げることなく、効率的に集配達できるようにする
- 個別目標(3) 高齢者や障がい者、子ども等が安全で安心して移動できるようになる

基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

重点目標1 人やモノの交流・連携を促進し、安全性の高い道路網を形成する

- 個別目標(1) 市域を越える広域的な移動に必要な広域幹線道路網を整備する
- 個別目標(2) 人やモノが円滑に移動し、災害時でも安全に移動できる市内幹線道路網を整備する

重点目標2 現状に的確に対応し、効果的に交通渋滞や道路混雑を解消する

- 個別目標(1) 路線に求められる役割を確認し、都市計画道路網を再検討する
- 個別目標(2) 効果的に道路網の整備を促進する
- 個別目標(3) 交差点などの局所的な交通問題を解消する

基本目標IV 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

重点目標1 環境負荷の少ない交通利用を促進する

個別目標(1) 効率的な自動車の利用を促進し、マイカーの利用を少なくする

個別目標(2) 低公害車の導入を促進する

個別目標(3) 自動車の運転を環境負荷の少ない方法へ転換する

重点目標2 環境負荷の少ない都市空間づくりを進める

個別目標(1) 公共交通で身近な移動がしやすいまちづくりを促進する

個別目標(2) 徒歩や自転車で移動しやすくする

重点目標3 交通安全を推進する

個別目標(1) 交通安全教育を進める

第4章 重点目標・個別目標と今後の取り組み

基本目標 I

基本目標 II

基本目標 III

基本目標 IV

基本目標 I だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

重点目標 I – 1

路線バスをより利用しやすくする

■施策展開の基本的考え方

鉄道ネットワークとの連続性や定時性・速達性を高めるとともに、さまざまな情報を提供し、生活に密着した公共交通機関としての路線バスが、さらに利用しやすくなるようにしていきます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030 年）
路線バスで移動する市民の割合 <small>（補完指標）</small>	目的地までの移動： 4.1%（平日） 駅までの移動（来街者含む）： 20.4%（平日） <small>（2004 年交通実態調査）</small>	
月 1 回以上バスを利用する人の割合	42.2%（2004 年移動に関する市民意識調査）	
最寄り駅まで 15 分未満で到達できる市民の割合	59.6% <small>（2005 年市民意識調査）</small>	70% <small>注 1)</small>
路線バスの運行頻度について「満足」と感じる市民の割合	44.8% <small>（2004 年移動に関する市民意識調査）注 3)</small>	70% <small>注 4)</small>
路線バス乗車時間について「満足」と感じる市民の割合	44.7% <small>（2004 年移動に関する市民意識調査）注 3)</small>	70%

注 1) 2013 年に達成（町田市基本構想・基本計画より）。

2) 週 1 回以上バスを利用する市民の平均値。

3) 2004 年移動に関する市民意識調査は、交通実態調査と同時に実施したものである。

4) 満足度の目標値は、原則として市民の 70% 以上が満足している状況とする。ただし、基準値の満足度が非常に低く、導入する交通施策では著しい向上が困難な場合もしくは個人差が大きいと思われる指標については市民の 50% とした。

個別目標 I－1－(1)**バスで最寄り駅までアクセスしやすくする****(a) 現状と課題**

町田市では、通勤・通学などで、一日当たり約9万人（2004年交通実態調査より）の人が鉄道駅まで路線バスを利用しています。市民生活を支える上で、路線バスは鉄道駅にアクセスする非常に重要な交通手段となっていますが、市域の外縁部に鉄道駅が位置しているため、隣接市の鉄道駅を使っている市民が多くいます。

しかし、バス路線の多くが町田駅、鶴川駅に集中していることに加え、最寄り駅までの道路が確保されていないなど、最寄り駅まで路線バスでアクセスしにくい地域があります。

最寄り駅へアクセスするバス路線の充実

- 隣接市の駅も含め、バス路線がなかったり、運行本数が非常に少ないため、最寄り駅を利用しにくい地域があります。公共交通（バス）事業者とともに最寄り駅を利用しやすい路線バス運行サービスの提供を検討していくことが必要です。

最寄り駅までのバスの走行条件の向上

- 隣接市の駅も含め、最寄り駅までの道路幅員が狭かったり、道路整備が遅れることにより、最寄り駅まで路線バスが運行されていない地域があります。市内の各地域から最寄り駅まで路線バスが円滑に走行できるよう、バスの走行条件を整える必要があります。

(b) 今後の取り組み

最寄り駅を利用しやすいバス運行サービスの検討

- 最寄り駅まで路線バスを使って行きやすくなるようバス路線を整備していきます。また、朝夕の通勤・通学需要に対応した運行頻度の確保や、昼間・深夜時間帯における鉄道ダイヤとの連携強化など、公共交通（バス）事業者とともに地域の実情や利用特性に合わせたバス路線、運行頻度、ダイヤの見直しについて検討します。
- JR横浜線や小田急多摩線などの市外駅へのバス路線については、隣接市及び公共交通（バス）事業者と調整を図りながら見直しの検討を進めていきます。

最寄り駅までのバス走行路の確保を推進

- 交通管理者*や関係機関、隣接市と調整・協力して最寄り駅まで路線バスがアクセスしやすいように、道路や交差点の整備・改良を推進するとともに、バス路線上の道路における路上駐車の取締りを強化するなど、路線バスが安定して走行できる空間を確保していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★最寄り駅を利用しやすいバス運行サービスの検討	◎町田市 ◎公共交通（バス）事業者 ○隣接市 ○市民	 → 繼続した取り組み
★最寄り駅までのバス走行路の確保を推進	◎町田市 ◎東京都 ◎隣接市 ◎交通管理者			

◎：主体、○：関係主体



*交通管理者 道路交通の安全性や円滑性を管理する行政機関で、警察のこと。

個別目標 I－1－(2)**効率的なバスの運行により、定時性・速達性・運行頻度を向上する****(a) 現状と課題**

市内の幹線道路網の骨格であり、主要な公共交通の軸でもある町田街道及び芝溝街道などでは、様々な交通が集中し混雑しているため、路線バスの定時性・速達性が低下しています。

また、町田市は路線バス系統数が非常に多く、バス路線網が複雑になっており、多くのバス車両や運転士が必要となっています。

既存の道路空間を活用した路線バスの定時性・速達性*の向上

- 交通の集中が激しい幹線道路や鉄道駅に向かう主要な道路では、路線バスの定時性や速達性が低下しています。しかし、道路拡幅や新たな道路整備がなされるまでには多くの時間がかかるため、既存の道路空間を活用した仕組みを導入し、路線バスの定時性・速達性を向上する必要があります。

効率的なバス運行によるサービスの向上

- 淀滞の影響を軽減し、定時性・速達性を向上させるには、効率的なバス運行が求められます。また、効率的な運行とともにサービスを向上するためには、バス車両や運転士などの限られた資源を最大限活用していく仕組みの導入が必要です。

自動車交通の軽減による路線バスの円滑性の向上

- 路線バスを含め自動車交通が集中する駅周辺地区では、今以上に道路幅員を拡げることが難しい状況にあります。路線バスの円滑な運行を確保するためには、交通量の抑制による交通渋滞の緩和を検討する必要があります。

(b) 今後の取り組み**既存の道路空間の活用を検討**

- ・道路幅員が広く路線バスの運行本数が多い路線においては、既存の道路空間を活用したバスレーン*の設置やP T P S*の導入を検討します。

*定時性・速達性 定時性はいかに遅れが少なく時刻表どおりの運行がなされているかを示す指標、速達性は所要時間の短さを示す指標で、バスサービスの魅力を表す。道路混雑に伴うこれらの指標の低下が、バス利用者減少の一因となっている。

*バスレーン バスの定時性・速達性を高めるため、交通規制によってバス以外の自動車の進入を制限する車線。通常、片側2車線以上の道路が必要とされる。

*P T P S Public Transportation Priority System（公共交通優先システム）の略称で、バスが接近すると前方の信号の青時間を延ばし、バスの速度が低下しないようにする仕組み。バスレーンとセットで整備することにより効果が高まる。

既存バス網の再構築を検討**幹線＋支線型ネットワーク*の形成を推進****バス乗継拠点の整備を検討**

- 既存バス網の調査検討を行い、路線の見直しや運行距離の長い路線の分割など、バス網の再構築を図ります。
- 長期的には幹線と支線とに分けられたバスネットワークの形成によって、定時性・速達性に優れ運行頻度の高いバスサービスの提供を目指します。
- 主要な幹線道路の交わる所などにバス乗継拠点の整備を検討します。

駅周辺地区などのマイカー乗り入れ規制を検討

- バスがスムースに走れるようにするために、駅周辺地区などについては、マイカーの乗り入れを規制し、バスの定時性・速達性の向上を図ることを検討します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★既存の道路空間の活用を検討	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ◎公共交通(バス)事業者			→
★既存バス網の再構築を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○市民		→	
★幹線＋支線型ネットワークの形成を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者			→
★バス乗継拠点の整備を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者		→	
★駅周辺地域などのマイカー乗り入れ規制を検討 ※個別目標Ⅱ－1－(1)、Ⅳ－1－(1)にも掲載	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			→

◎：主体、○：関係主体

*幹線＋支線型ネットワーク 幹線道路を高頻度で運行するバスと、市内の各地域内をきめ細かくカバーする支線バスとを組み合わせることによって、利便性と運行効率性を高めるバス網の考え方。乗り継ぎに伴う時間ロスや抵抗感を最小限にするため、幹線へのバスレーン導入や結節点（乗継拠点）整備などが求められる。

個別目標 I－1－(3)**バスの多様な情報を提供し、バス利用を促進する****(a) 現状と課題**

市内では朝夕のピーク時や休日の午後を中心に、多くの路線でバスの定時性が損なわれているのが現状です。

また、需要に応じたきめ細かな運行が行われている半面、系統が複雑なため、普段、路線バスをあまり利用しない市民や来訪者等にとって、利用しにくいものとなっています。特に町田駅を発着するバス路線は、都内におけるバスターミナルの中で最も多い88系統にものぼっています（2006年1月現在）。

さらに、バスの待ち時間や所要時間、ノンステップバス*の運行状況などに関する情報の提供がされておらず、だれもが利用しやすいとはいえない状況にあります。

路線バスのわかりやすい運行情報の提供

- 交通渋滞などによりバスの発着時間が読めないため、路線バスの信頼性が損なわれています。鉄道駅のバスターミナルや遅れの影響を受けやすい一般的のバス停において、路線バスの運行状況を分かりやすく提供する必要があります。

バス路線や乗り場などのわかりやすい案内や表示

- 普段、路線バスを利用しない市民や来訪者等にとって、バス路線（目的地を通るかどうか）や乗り場がわかりにくくなっています。鉄道駅や主要な乗継拠点などで、わかりやすいバス案内情報の提供や表示方法を工夫していく必要があります。

(b) 今後の取り組み**路線バス運行状況の情報提供を推進**

- バス利用者が、現在の運行状況や、バス停での待ち時間、ノンステップバスの運行情報などを簡単に確認しながら利用できるよう、バスロケーションシステム*の導入などにより、路線バス運行状況の情報提供を促進します。

バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進

- バス利用者が、目的地に行くためのバス路線案内や、路線バスの運行状況などがわかりやすく表示された総合利用案内板などの導入を促進します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★路線バス運行状況の情報提供を推進 ※個別目標Ⅱ－1－(2)にも掲載	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	➡		
★バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	➡		

◎：主体、○：関係主体

-
- *ノンステップバス 床面と出入口の高さが同じになるように設計されたバスで、床面の高さは30～35cm程度と従来のバスの半分以下となっている。交通バリアフリー法の施行とともに全国的に導入台数が増加しているが、その特性を十分活かすためには、バス停周辺の駐車問題や歩道高との調整などの課題にも対応していく必要がある。
- *バスロケーションシステム バスの現在位置や到着までの待ち時間などの情報を利用者に提供するシステム。バスの定時性確保が進まない中、利用者の減少に一定の歯止めをかけるものと期待されているほか、バス事業者の運行管理に効果をあげている例もみられる。近年は携帯電話やパソコンへ情報を提供するシステムが増加している。

重点目標 I－2

鉄軌道をより利用しやすくする

■施策展開の基本的考え方

既存鉄道の利便性、快適性の向上を図るとともに、計画路線である
多摩都市モノレール及び小田急多摩線の早期延伸を促進することに
よって、鉄軌道がさらに利用しやすくなるようにしていきます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
鉄道を利用する市民の割合 (補完指標)	30.2%（平日） (2004年交通実態調査)	
月1回以上鉄道を利用する人の割合	63.9% (2004年移動に関する市民意識調査)	
乗車駅から降車駅までの所要時間について「満足」と感じる市民の割合	58.5% <small>注1)</small> (2004年移動に関する市民意識調査)	70%
ラッシュ・ピーク時間*における町田駅（小田急小田原線）から新宿駅までの所要時間	45分 (2005年)	40分 <small>注2)</small>
鉄道混雑状況について「満足」と感じる市民の割合	35.9% <small>注1)</small> (2004年移動に関する市民意識調査)	50%

注1) 週1回以上鉄道を利用する市民の平均値。

2) 2013年に達成（町田市基本構想・基本計画より）。

*ラッシュ・ピーク時間 朝の通勤・通学時など鉄道の車内が最も混雑する時間帯のこと。

個別目標 I－2－(1)

既存鉄道の速達性や快適性を向上する

(a) 現状と課題

朝ラッシュ・ピーク時（7 時台）における、小田急小田原線の町田駅から新宿駅までの所要時間は 45 分（2005 年 11 月現在）であり、週 1 回以上鉄道を利用する市民の過半数が満足と感じる水準（都心までの所要時間 40 分未満）より時間がかかっています。

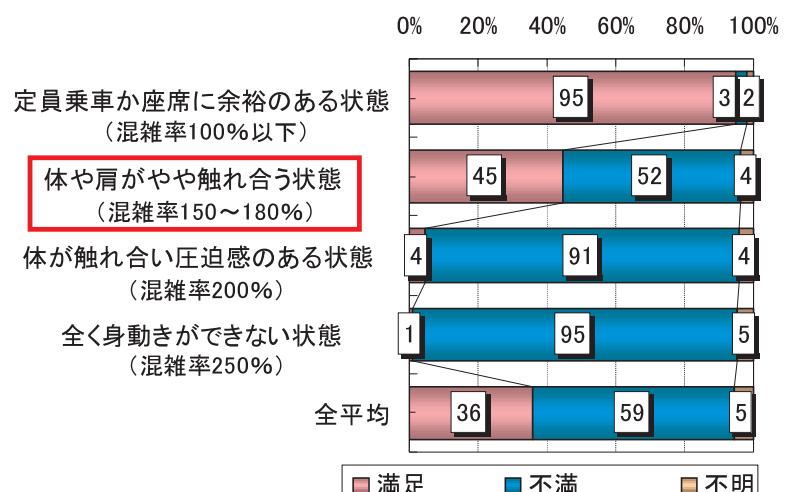
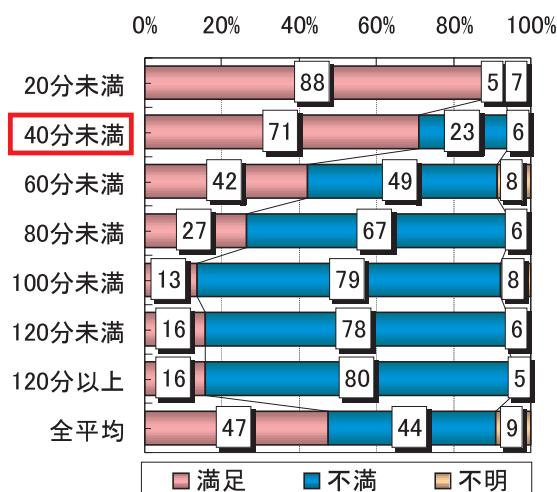
また、朝ラッシュ・ピーク時の車内混雑率は 200%（体が触れ合い圧迫感のある状態）を超えており、混雑率 200% の状況では 91% 以上の市民が不満を感じています。

既存鉄道の速達性・快適性の向上

- 朝ラッシュ・ピーク時の所要時間や車内混雑は鉄道の利用に支障をきたしています。既存鉄道の速達性・快適性を向上させることが必要です。

ピーク時の鉄道の車内混雑の緩和

- 列車の増発には限界があります。鉄道の車内混雑を緩和するためには、市民がラッシュ・ピーク時を避けて鉄道を利用するなど、鉄道需要を分散化することも必要です。



<乗車時間>

図 4-1 市民の鉄道路線サービスに対する満足度（週 1 回以上の利用者）

注) 2004 年「移動に関する市民意識調査」に基づき作成。

(b) 今後の取り組み

既存鉄道のサービス水準向上を継続して要請

- 都区部や横浜方面への朝ラッシュ・ピーク時の所要時間短縮や、車内混雑率の低下など、既存鉄道のサービス水準向上を、公共交通（鉄道）事業者に對し継続的に要請していきます。あわせて、小田急小田原線の連続立体交差化や複々線化についても検討します。

オフピーク通勤*の推進を呼びかけ

- 市民や企業にオフピーク通勤の推進を呼びかけるなど、市が率先して啓発活動に取り組み、鉄道事業者と協力しながら実施していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★既存鉄道のサービス水準向上を継続して要請	◎公共交通(鉄道)事業者 ○町田市			継続した取り組み
★オフピーク通勤の推進を呼びかけ	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者			継続した取り組み

◎：主体、○：関係主体

*オフピーク通勤 鉄道の輸送力増強（複々線化や長編成化など）には多大な時間と費用がかかるため、通勤時間を分散化させることによって快適な通勤環境を実現しようとする取り組み。国が主導となって「快適通勤推進協議会」を運営し、フレックスタイム制*の導入や時差出勤の奨励などの啓発活動を行っている。最終的には、東京圏各路線の平均混雑率を150%（肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める）まで下げることを目指している。

*フレックスタイム 制 1ヶ月以内の一定期間（清算期間）における総労働時間をあらかじめ定めておき、労働者はその枠内で各日の始業及び終業の時刻を自主的に決定し働く制度。

個別目標 I—2—(2)

多摩都市モノレール及び小田急多摩線を早期に延伸する

(a) 現状と課題

多摩都市モノレール及び小田急多摩線の延伸は、東京圏における鉄道網の将来計画である「運輸政策審議会答申第18号」(2000年1月)において「今後整備について検討すべき路線」と位置付けられています。

しかし、社会経済情勢の変化により、実現が長期化する傾向にあります。

多摩都市モノレールや小田急多摩線の早期延伸

- 町田市は、多摩市、立川市、府中市方面への広域的な公共交通網が弱く、この方面との活発な交流の妨げとなっています。上記鉄軌道の整備促進が必要です。

延伸までの代替手段の確保

- 鉄軌道の整備には多くの時間を必要とします。延伸までの代替手段を確保することにより、公共交通不便地区を減らし、多摩センター駅・立川駅方面などへ移動しやすくする必要があります。

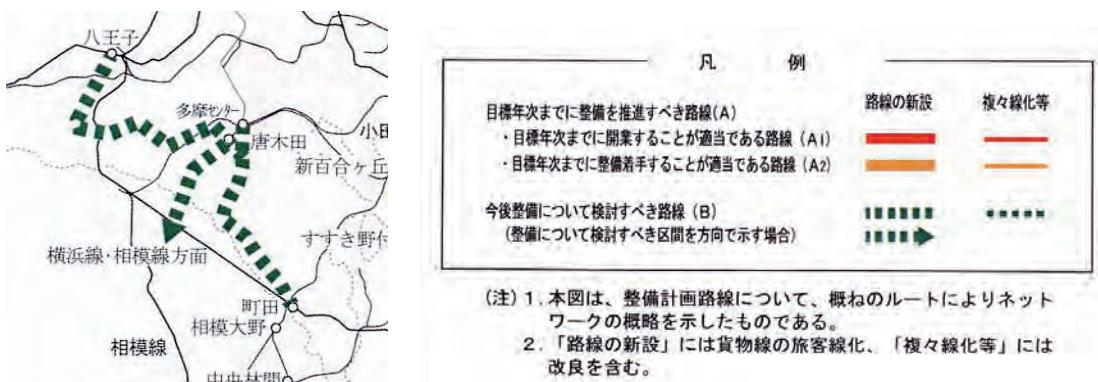


図 4-2 鉄軌道の将来

注) 運輸政策審議会答申第18号より抜粋。

(b) 今後の取り組み

関係者への多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸の要望・調整の継続実施

多摩都市モノレール及び小田急多摩線の導入空間確保を推進

- 多摩都市モノレール及び小田急多摩線の早期延伸を実現するために、関係行政機関等に対し、継続的に要望・調整していくとともに、導入用地や空間の確保を推進していきます。

多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸までの代替手段の検討・整備推進

- 既存バス路線の再構築や幹線バスの整備、新交通システム*の導入などについて検討し、延伸までの代替手段の整備を推進していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★関係者への多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸の要望・調整の継続実施	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者			→
★多摩都市モノレール及び小田急多摩線の導入空間確保を推進	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者			→
★多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸までの代替手段の検討・整備推進	◎町田市 ○公共交通事業者	→	↓	→

◎：主体、○：関係主体

*新交通システム 今までの輸送手段のパターンに当てはまらない、種々の交通手段の総称で、LRT（低床で騒音の少ない路面電車）やガイドウェイバス（案内軌道に従って軌道走行するバス）などがある。

重点目標 I－3

交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする

■施策展開の基本的考え方

鉄道駅・バス停周辺での自転車駐車場の整備や、乗り換えのための歩行空間の整備などの施設整備をさらに推進するとともに、乗継拠点におけるバス相互間の乗り継ぎや、異なる公共交通機関・公共交通事業者を乗り継いでも割高とならないような運賃制度により、交通機関相互の乗り継ぎがしやすい公共交通システムの実現を目指します。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
駅周辺には自転車・バイク駐車場が困らない程度にあると感じる市民の割合	12.1% (2002年市民意識調査)	70%
鉄道・バス料金に対して満足している市民の割合	鉄道 39.0% 注1) バス 29.0% 注2) (2004年移動に関する市民意識調査)	50%

注1) 週1回以上鉄道を利用する市民の平均値。

2) 週1回以上バスを利用する市民の平均値。

個別目標 I－3－(1)**交通結節点での乗り継ぎをしやすくする****(a) 現状と課題**

町田市は、鉄道駅の多くが市域の外縁部に位置しているため、路線バスを中心とした公共交通網が形成されており、町田駅（町田ターミナル、町田バスセンター、町田駅バス停）の路線バス利用者数は1日延べ65,000人（2001年東京都バス協会調べ）にのぼっています。しかし、市内各所のバス停の多くは上屋が整備されておらず、自転車から路線バスへの乗換えができるバス停もほとんどありません。また、駅前広場が十分に整備されていないため、交通機関相互の乗り継ぎがしにくく駅があります。

バス停における環境改善

- 路線バスを待つ環境が整っていなかったり、バス停までが遠い市民がいるといった課題があります。市民の身近な公共交通である路線バスをもっと使いやすくするため、バス停の環境を整備していくことが必要です。

駅前広場の充実

- 駅周辺の施設整備が十分でなく、交通機関相互の乗り継ぎがしにくく駅があります。駅前広場を充実するなどの総合的な環境整備が必要です。

(b) 今後の取り組み**バス停の環境整備を推進**

- バス停上屋の設置、乗継拠点や主要なバス停におけるサイクル＆バスライド用自転車駐車場の整備について検討するなど、路線バス利用者の利便性、快適性を向上するため、公共交通（バス）事業者とともにバス停の環境整備を推進していきます。

駅前広場などの整備・改善を図る

- 交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、駅前広場や自転車駐車場の整備を図ります。また、駅前広場などの施設が有効に活用されていない駅については、その改善を図ります。

総合的な交通広場の整備を検討

- 町田駅周辺の乗り継ぎ利便性をさらに向上するため、総合的な交通広場の整備を検討します。

*サイクル＆バスライド　自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★バス停の環境整備を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○東京都			
★駅前広場などの整備・改善を図る	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者			
★総合的な交通広場の整備を検討 ※個別目標Ⅱ－1－(3) にも掲載	◎町田市 ◎商店会・商工関係者 ○公共交通事業者			

◎：主体、○：関係主体

個別目標 I－3－(2)**運賃制度の工夫により、乗り継ぎによる割高感を低減する****(a) 現状と課題**

現在の公共交通は独立採算性を基本としているため、異なる公共交通事業者が運営する公共交通機関を乗り継ぐ場合は、それぞれに初乗り運賃がかかります。特に、路線バスについては、異なる系統を乗り継いだ場合においても、それぞれに初乗り運賃がかかるため、より割高に感じます。

路線バスを乗り継ぐ際の割高感の低減

- 町田市では、市内の移動を自動車に依存する割合（2004年現在平日35%、休日55%）が高い状況にあります。路線バスをもっと利用しやすくするには、乗り継ぎによって生じる運賃の割高感を低減していくことが必要です。

異なる公共交通機関を乗り継ぐ際の割高感の低減

- 路線バスから鉄道など、異なる公共交通機関への乗り継ぎを行うと運賃が割高になり利用者の負担となっています。異なる公共交通機関への乗り継ぎによって生じる割高感を低減する必要があります。

(b) 今後の取り組み**バス～バス乗継割引制度の導入の推進**

- 路線バス相互の乗り継ぎについては、異なる事業者や系統を乗り継ぐ際の割高感を小さくするため、ICカード共通乗車券^{*}の活用などにより、乗継割引制度^{*}や通算運賃制度^{*}の導入を公共交通（バス）事業者に要望していきます。

バス～鉄軌道、鉄軌道間（別事業者）一体運賃を検討

- バスから鉄軌道、あるいは異なる事業者が運営する鉄軌道間において、ICカード共通乗車券の活用などによる一体運賃の導入について、公共交通事業者をはじめ関係機関とともに検討していきます。

^{*}ICカード共通乗車券　薄いカードに半導体集積回路（ICチップ）を埋め込んだ乗車券。JR東日本の「Suica」がこれに相当する。従来の磁気カードに比べて100倍近いデータを記録できるため、複数の交通機関や路線にまたがる運賃精算をすばやく行うことができる。

^{*乗継割引制度}　個別路線の普通運賃の合算運賃から一定額を割り引く制度。鉄道の相互直通区間などでは常に一定額が割り引かれる場合が多いが、一旦改札を出る場合やバス～バス間、バス～地下鉄間などのケースでは、30分以内など一定時間内の乗り継ぎに限って割り引きを行う場合が多い。

^{*通算運賃制度}　合算運賃から一定額を割り引くのではなく、起終点間を1本の路線とみなして運賃を決める制度。何回乗り継いでも初乗り運賃の負担は最初の1回のみとなる。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★バス～バス乗継割引制度の導入の推進	◎公共交通(バス)事業者 ○町田市			→
★バス～鉄軌道、鉄軌道間(別事業者)一体運賃を検討	◎公共交通事業者 ○町田市			→

◎：主体、○：関係主体

重点目標 I－4

公共交通不便地区の交通サービスを向上する

■施策展開の基本的考え方

公共交通不便地区*において交通サービスの向上を図るため、コミュニティバスのほか、DRT*、乗合タクシー*など新たな輸送手段の活用を推進します。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
鉄道やバスの利便性について満足している市民の割合	60.9% (2005年市民意識調査)	70% ^{注)} 以上

注) 2013年に達成（町田市基本構想・基本計画より）。

*公共交通不便地区 鉄道駅やバス停から一定距離以上離れ徒歩でのアクセスが困難な「交通空白地区」と、鉄道や路線バスは運行されているが運行頻度が極端に低い「交通不便地区」との総称。

*DRT Demand-Responsive Transit（呼び出し型交通機関）の略で、外出したいときに電話などで事前予約し、相乗り方式で送迎する公共交通システム。一般的にタクシーより安価で、バスより自由度が高いのが特徴である。

*乗合タクシー 道路運送法では1台のタクシーに不特定多数の乗客を相乗りさせることは禁止されているが、バスを走らせるほど需要がない地域や深夜などに限定し、特別な許可により運行が認められたタクシー。ルートが決まっており、運賃も乗車人数による頭割りではなく定額制となっている。

個別目標 I－4－(1)

**公共交通不便地区の住民との協働を視野に入れて、
地域の実態に即した公共交通サービスを提供する**

(a) 現状と課題

市内には、道路が狭いことや採算が見込めないことから、路線バスだけでは十分な公共交通サービスを提供できていない地域があります。

また、長寿・高齢社会の進展に伴い、自動車を運転しない人が増えることが予測されます。

一方、玉川学園地区では、市内初の試みとして、市・市民・公共交通（バス）事業者の三者協働によるコミュニティバスが2005年度から試行され、好調な利用状況を示しており、今後の取り組みのモデルケースとなっています。

公共交通不便地区における交通手段の確保

- 長寿・高齢社会の進展により、路線バスが運行されていない地区では、外出に支障をきたす市民が増加することが予測されます。このような公共交通不便地区に対して、地域の実態に即した交通手段の確保が必要となっています。

地域との協働体制を視野に入れた取り組み

- 路線バスが運行されていない地区では、地域の実態やニーズを十分に把握しないと、公共交通サービスを導入しても、継続することが困難になります。地域の実態に即した公共交通サービス導入のため、市は、市民、公共交通事業者等との協働を視野に入れた取り組みを図る必要があります（第5章（1）「交通マスタープラン推進のための協働体制の確立」参照）。

(b) 今後の取り組み**地域の実態に即した交通手段の導入**

- 路線バスが運行されていない地区では、地域の実態に即した交通手段（コミュニティバス、DRT、乗合タクシーなど）を導入することで、公共交通サービスの向上を図ります。

市民との協働による公共交通サービス導入を推進

- 地域の実態に即した公共交通サービスを導入するため、市は、市民、公共交通事業者等との協働を視野に入れた取り組みを推進します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★地域の実態に即した交通手段の導入	◎町田市 ◎公共交通事業者 ◎市民		継続した取り組み	
★市民との協働による公共交通サービス導入を推進	◎町田市 ◎公共交通事業者 ◎市民		継続した取り組み	

◎：主体、○：関係主体

重点目標 I－5**だれもが安全に安心して公共交通を利用できるようにする****■施策展開の基本的考え方**

交通結節点や鉄道駅から主要な施設までを連続してバリアフリー化することにより、高齢者、障がい者、子ども等、だれもが安全に安心して、快適に公共交通を利用できるようにしていきます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
駅やまちなかはだれにでも歩きやすいと実感する市民の割合	22.1% (2002年市民意識調査)	70%
町田市におけるノンステップバスが占める割合	37.5% (2005年調査)	100%

個別目標 I－5－(1)

**バリアフリー化などにより、安全で安心して
公共交通機関を利用できるようにする**

(a) 現状と課題

鉄道駅の構内においては、各駅にエレベーターやエスカレーターが整備されるなど、バリアフリー化が進んでいます。しかし、路線バスやタクシーを取り巻く環境においては、バリアフリー化が進みつつあるものの、まだ十分とはいえません。

また、鉄道駅の中にはホームの幅が狭く、線路への転落事故の危険性が認められるところもあります。

だれもが利用しやすいバス車両の普及拡大

- 路線バスに乗降する際の段差は、高齢者や障がい者等の大きな負担となっています。高齢者や障がい者等、だれもが利用しやすいバス車両を導入していく必要があります。

バス停における乗降時の段差解消

- バス車両の改善だけでは、バリアフリー化は達成できません。スムースに路線バスを乗り降りするためには、バス車両のみならず、歩道とバス車両との間の段差を解消するなどのバス停の改善も必要です。

タクシー乗降場所における車いす利用者の乗降空間の確保

- タクシーに車いすで乗降する際、十分な乗降空間が確保されていない乗り場が多く、車いすの乗降に支障をきたしています。車いすでもタクシーが利用しやすい環境整備が必要です。

鉄道駅構内の安全性確保

- ホームの幅員が狭い鉄道駅などでは、転落事故の危険性があります。事故防止策を講じ、安全に乗降できるような環境整備が必要です。

(b) 今後の取り組み**だれもが利用しやすいバス車両の普及を促進**

- ノンステップバスの導入など、公共交通（バス）事業者が行うバリアフリー化事業を関係行政機関とともに支援していきます。

バス停のバリアフリー化を推進

- バス停における歩道高の調整など、ノンステップバスの運行を支援するバス停環境の整備を推進していきます。

車いす利用者が乗降しやすいタクシー乗降場所の確保

- 主要なタクシー乗降場所に、車いす利用者が乗降しやすいスペースの確保を推進していきます。

公共交通施設の安全性確保を要請

- 高齢者や障がい者等の事故を防止するため、鉄道駅ホームに転落防止柵を設置するなどの安全対策を公共交通（鉄道）事業者に要請していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★だれもが利用しやすいバス車両の普及を促進	◎公共交通(バス)事業者 ○町田市 ○東京都	➡	↓	↓ 繼続した取り組み
★バス停のバリアフリー化を推進	◎町田市 ◎東京都	➡	↓	↓ 繼続した取り組み
★車いす利用者が乗降しやすいタクシー乗降場所の確保	◎町田市 ◎交通管理者 ○タクシー事業者	➡	↓	↓ 繼続した取り組み
★公共交通施設の安全性確保を要請	◎公共交通(鉄道)事業者 ○町田市	➡	↓	↓ 繼続した取り組み

◎：主体、○：関係主体

個別目標 I－5－(2)

駅周辺のバリアフリー化により、不便なく安全に便利に公共交通機関にアクセスできるようにする

(a) 現状と課題

駅周辺においては狭い歩道や段差が多くみられ、遠回りを強いられるなど、高齢者や障がい者等、だれもが通行しやすい空間の確保が、まだ不十分です。

鉄道駅周辺における安全性の向上

- 鉄道駅とバスターミナルの間などで、狭い歩道や段差が解消されていないところがあり、鉄道駅周辺のバリアフリー化が達成されていない状況にあります。視覚・聴覚障がい者等にも配慮した施設整備により、だれもが安全に安心して公共交通機関を利用できるようにする必要があります。

(b) 今後の取り組み**鉄道駅周辺のバリアフリー化を推進**

- 高齢者や障がい者等、だれもが安全に安心して公共交通機関を利用できるようにするため、鉄道駅から主要な施設（バスターミナル、駐車場、自転車駐車場など）への移動において、狭い歩道や段差の解消、視覚障がい者用ブロック、音声案内、わかりやすい案内サインの整備などのバリアフリー化を推進していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★鉄道駅周辺のバリ アフリー化を推進	◎町田市 ○公共交通事業者	➡		

◎：主体、○：関係主体

個別目標 I－5－(3)**従来の公共交通機関を使うことが困難な人々の
移動手段を確保する****(a) 現状と課題**

鉄道網や路線バス網などが整備され、公共交通機関のバリアフリー化が進展しても、高齢者や障がい者等の移動制約者が、単独で従来の公共交通機関を使うことには困難を伴います。

市では、これまで移動制約者の通院・通所・余暇活動の外出支援のためにやまゆり号事業（市が直接運行）を行ってきました。また、NPO事業者や介護保険事業者等が、移送サービスを行っています。今日では、タクシー、介護・福祉タクシー事業者が福祉車両を導入して移動制約者の外出支援を行っています。

また、道路運送法第80条第1項による許可の取り扱い（通称ガイドライン）に基づくボランティア輸送の福祉有償運送事業許可などについて協議する町田市福祉有償運送運営協議会を2005年度に設置しました。

移動制約者の移送サービスの充実

- 長寿・高齢社会の進展により、移動制約者は増加していくことが予想されます。従来の公共交通機関に加えて、移動制約者が安全に安心して利用できる移送サービスの充実を図る必要があります。

(b) 今後の取り組み**STサービス*提供者への支援**

- NPO事業者等による道路運送法第80条第1項の許可取得の支援を実施します。

STサービス提供者と他の事業者とのネットワーク化

- NPO事業者等によるSTサービスと、タクシー、介護・福祉タクシー事業者との連携を図ることにより、共同配車センターを整備していくなど、移動制約者の外出支援（外出量の確保、即時性の向上）の充実を図ります。

***STサービス**

STとはSpecial Transportの略で、単独での移動が困難な高齢者や障がい者などを、自宅から目的地まで個別に移送する福祉サービスで、NPO事業者等が実施するものをさす。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★STサービス提供者への支援	◎町田市 ○STサービス提供者		繼続した取り組み	
★STサービス提供者と他の事業者とのネットワーク化	◎町田市 ○タクシー、福祉・介護タクシー事業者 ○STサービス提供者			

◎：主体、○：関係主体

基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

重点目標Ⅱ－1

だれもが公共交通でアクセスしやすい中心市街地にする

■施策展開の基本的考え方

既存の鉄道網や路線バス網などの公共交通網を基盤としながら、より便利に利用しやすく、だれもがスムースに公共交通で中心市街地に訪れることができる環境を創出していくます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
町田駅周辺は魅力的な中心街となっていると実感する市民の割合	43.6% (2002年市民意識調査)	70% 注1)
公共交通（鉄道又はバス）を利用して中心市街地に来街する市民の割合	44.6%（平日） 15.8%（休日） (2004年交通実態調査)	各10ポイント上昇
主要拠点から中心市街地にアクセスするバスの所要時間（ピーク時）	小山田桜台 35分（平日8時、17時） 35分（休日17時） 山崎団地 31分（平日8時） 28分（休日12時） (2005年バス実態調査から算定)	10%程度短縮
中心市街地へ向かう ^{注2)} 乗用車台数	21,180台/12h（平日） 24,933台/12h（休日） (2003年3月中心市街地交通量調査)	↗
中心市街地における路上駐車台数	103台/時（平日ピーカ） 122台/時（休日ピーカ） (2003年3月中心市街地交通量調査)	↖

注1) 2013年に達成（町田市基本構想・基本計画より）。なお、交通施策のみでは目標を達成しにくいため、中心市街地活性化基本計画などと連携を図り向上を図る。

2) 森野交番前交差点、市立中央図書館前交差点、三塚交差点、町田市役所交差点、原町田五丁目交差点、森野交差点、境橋交差点、町田駅南交差点の8ヶ所の12時間交通量（7時～19時）の合計。

個別目標II-1-(1)

交通渋滞を解消し、バスの定時性を向上する

(a) 現状と課題

町田駅には、市内の路線バス網のうち約8割のバス路線が集中しています。また、町田駅の路線バス利用者は、東京都でも2番目に多い状況となっています。

しかしながら、平日はマイカーと貨物車、土日はマイカーが集中することによって、路線バスの定時性が確保できていない状況です。

中心市街地の交通の整流化

- 中心市街地に集中する自動車の駐停車などにより、交通の流れが阻害制限され、渋滞の原因となっています。既存の道路を活用しながら、自動車の通行や駐停車できる場所を指定するなどのルール化を図ることによって、交通渋滞を解消し、路線バスが円滑に走行できるようにする必要があります。

百貨店など大型店舗における貨物輸送の効率化

- 平日には、百貨店など大型店舗に配送する貨物車が多く、交通渋滞の要因となっています。そのため、貨物車の効率的な運用によって貨物車台数の削減を図る必要があります。

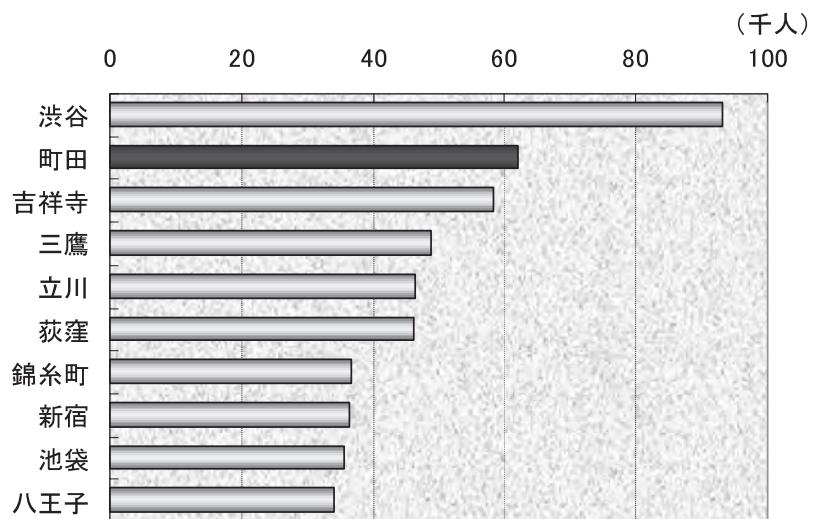


図4-3 都内主要バスターミナルの乗降人員

注) 2002年「東京都内乗合バス・ルートあんない（東京都バス協会）」に基づき作成。

町田駅周辺地区にマイカーが集中しない構造の構築

- 休日は、マイカーが町田駅周辺地区の利便性の高い駐車場を目指して移動するため、交通渋滞を引き起こしやすい特徴を持っています。町田駅周辺地区にマイカーが集中しないようなまちの構造にしていく必要があります。

駐車場の入庫待ち車両や空き駐車場を探す車両の削減

- 休日は、マイカーが空き駐車場を探していたり、特定の駐車場への駐車待ちをすることによって、交通渋滞を引き起こしています。駐車待ち車両や空き駐車場を探す車両を少なくすることが必要です。

(b) 今後の取り組み

送迎自動車で混雑する区間や時間の乗降規制を検討

タクシーの待機場所の管理・要請を検討

小田急線町田駅北口周辺の交通規制を検討

- 路線バスの円滑な走行を図るために交通管理者と連携し、鉄道駅周辺道路でのマイカー、貨物車、タクシーの駐停車を制限したり、幹線道路の路上駐車取締りを強化したり、道路幅員が狭いところを一方通行化することなどを検討します。

百貨店など大型店舗での共同配送の導入を検討

- 輸送効率の向上による貨物車台数の削減を図るため、百貨店など大型店舗に協力を依頼し、共同配送の導入を検討していきます。

附置義務駐車場*の隔地整備のルール化を推進

フリンジ駐車場*の整備の推進

中心市街地へのマイカー乗り入れ規制の検討

- 鉄道駅周辺道路にマイカーが集中しすぎない構造とするため、中心市街地の周辺（外側）に駐車場を整備するルールの検討を行い、周辺での駐車場の整備を推進します。また、今後の交通状況によっては、中心市街地へのマイカー乗り入れを制限することも検討していきます。

駐車場案内・誘導の促進

- 既存の駐車場の有効活用により自動車交通を分散するため、s-park*システムのさらなる普及拡大や、空いている駐車場へスマートにマイカーを案内・誘導するシステムの導入を推進します。

*附置義務駐車場 一定規模以上の建築物を新築、増築する際に義務として建築物に必要となる自動車の台数を見越して、整備する駐車場のこと。

*フリンジ駐車場 まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部（フリンジ）に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に出入りする。

* s-park smart-parking の略。インターネットで東京都内の主要駅周辺などにある約4,200ヶ所の駐車場位置情報と約700ヶ所の駐車場の満空情報（2004年末現在）が把握できるシステムで、今後も箇所数は拡大する予定。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★送迎自動車で混雑する区間や時間の乗降規制を検討	◎交通管理者 ○町田市	➡		
★タクシーの待機場所の管理・要請を検討	◎町田市 ○交通管理者 ○タクシー事業者	➡		
★小田急線町田駅北口周辺の交通規制を検討	◎町田市 ○交通管理者 ○公共交通(バス)事業者 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者		➡	
★百貨店など大型店舗での共同配送の導入を検討	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★附置義務駐車場の隔地整備のルール化を推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★フリンジ駐車場の整備の推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○駐車場経営者 ○市民		➡	
★中心市街地のマイカー乗り入れ規制の検討 ※個別目標I-1-(2)、IV-1-(1)にも掲載	◎町田市 ○交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民		➡	
★駐車場案内・誘導の促進	◎町田市 ○株町田まちづくり公社 ○駐車場経営者 ○商店会・商工関係者	➡		

個別目標 II - 1 - (2)

公共交通利用者への案内や料金サービスを向上し、
公共交通を利用しやすくする

(a) 現状と課題

町田駅を起点としたバス路線は市内各地に向かっており、方面別に路線バスの発着場所が大きく3つ（町田ターミナル、町田バスセンター、町田駅バス停）に分かれています。このため、どこの発着場所に行けばいいのかわかりにくいなど利用しやすさの面で、様々な課題をかかえています。

わかりやすい路線バス案内情報の提供

- 普段路線バスを利用しない市民や来訪者等にとって、バス路線や乗り場が複雑でわかりにくいものとなっています。また、交通渋滞などによりバスの発着時間が読めないなどの問題が生じており、わかりやすいバス案内情報の提供が必要となっています。

バス乗降場から駅までの移動距離の短縮

- 市域の南側からバスで町田駅にアクセスする場合は、バス乗降場がJR横浜線町田駅の南端（町田ターミナル）にあるために、小田急線町田駅までの移動距離が長く、小田急線が利用しにくい状況にあります。そのため、バス乗降場から小田急線町田駅までの移動距離を短縮することが必要です。

料金面での利用しやすさの向上

- マイカーの利用者に対しては、買い物金額に応じて駐車場料金の優待が受けられるところがありますが、路線バスや鉄道などの公共交通機関の利用者に対しては、そのような優遇措置が取られていません。そのため、料金面で公共交通機関を気軽に利用しやすくする必要があります。



図 44 町田駅周辺のバス発着場所

(b) 今後の取り組み

路線バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進

- 普段路線バスを利用しない市民や来訪者が、利用したい乗り場などを容易に確認しながら利用できるように、目的地に行くための系統案内や、現在の運行状況などがわかりやすく表示された総合利用案内板などの導入を推進します。

路線バス運行状況の情報提供を推進

- 路線バス利用者が、待ち時間、ノンステップバスの運行情報などを簡単に確認しながら利用できるよう、バスロケーションシステムなどによる情報提供を推進します。

鉄道駅を利用しやすい路線バス走行ルートの調整

- 鉄道駅を利用しにくい路線バスの走行ルートを見直し、駅や中心市街地の中心部近くで乗降できるように地域住民や公共交通（バス）事業者と調整を図ります。

公共交通利用者への料金優遇措置を検討

- 買い物時のマイカー利用者への駐車場料金優遇と同様に、バスや鉄道などの公共交通を利用して買い物に訪れた人への優遇措置を検討し、実現を図ります。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★路線バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○交通管理者	➡		
★路線バス運行状況の情報提供を推進 ※個別目標 I－1－(3) にも掲載	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	➡		
★鉄道駅を利用しやすい路線バス走行ルートの調整	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者	➡		
★公共交通利用者への料金優遇措置を検討	◎商店会・商工関係者 ○町田市 ○公共交通事業者		➡	

◎：主体、○：関係主体

個別目標II-1-(3)**バスやタクシーなどの乗降空間を整備する****(a) 現状と課題**

町田駅では、現在バス乗り場が3ヶ所に分散しており、タクシー乗り場も各所に分散しています。特に小田急線玉川学園前8号踏切（小田急線町田駅から新宿方面に向かって1つめの踏切：通称第1踏切）付近にある町田駅バス停は、道路上に乗り場があるため、乗車客待ちのバス車両が路上に停車しており、他の自動車の走行の妨げとなっています。

また、バスの運行ルートが歩行者の多い細街路に設定されているため、交通安全上も好ましくありません。

バスやタクシーの適正な誘導と駐停車空間の確保

- バスやタクシーは市民の重要な交通手段ですが、それらの駐停車が道路混雑を引き起こす原因となっている場合もあります。バスやタクシーが交通の流動を阻害しないように適正な駐停車空間や、走行ルートを確保していくことが必要です。

(b) 今後の取り組み**道路上のバス乗り場の見直しを検討****総合的な交通広場の整備を検討**

- 道路混雑の発生の原因となっている、道路上での乗車客待ちのバスやタクシーの減少を図るため、現在の乗り場の見直しや、だれもがわかりやすく、バスやタクシーを利用しやすい総合的な交通広場の整備を検討します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★道路上のバス乗り場の見直しを検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○商店会・商工関係者		→	
★総合的な交通広場の整備を検討 ※個別目標Ⅰ-3-(1)にも掲載	◎町田市 ◎商店会・商工関係者 ○公共交通事業者		→	

◎：主体、○：関係主体

重点目標Ⅱ－2

だれもがより楽しく滞在できる中心市街地にする

■施策展開の基本的考え方

路上駐車や放置自転車が歩行者の通行を妨げることなく、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に安心して回遊できる歩行空間を確立し、より楽しく滞在できる環境を創出していきます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
町田駅周辺の中心街で、長い時間、楽しみたいと感じる市民の割合	40.4% (2005年市民意識調査)	↗
週に1回以上中心市街地を訪れる来街者の割合	65.8% (2002年来街者アンケート)	↗ (町田市基本構想・基本計画より)
歩行者天国内の路上荷さばき貨物車台数	46台 (2003年調査)	0台
中心市街地へ向かう ^{注)} 貨物車台数	5,901台/12h(平日) 2,141台/12h(休日) (2003年中心市街地交通量調査)	↘

注) 森野交番前交差点、市立中央図書館前交差点、三塚交差点、町田市役所交差点、原町田五丁目交差点、森野交差点、境橋交差点、町田駅南交差点の8ヶ所の12時間交通量(7時～19時)の合計。

個別目標II-2-(1)**歩行者中心の回遊性の高い快適な歩行空間を提供する****(a) 現状と課題**

町田駅周辺の中心市街地は、商業機能が集約されており、歩行者天国が実施されるなど、歩行者の回遊性が高い特性を持っています。一方で、歩行者と自転車・バイク・荷さばき車両などが混在し、必ずしも快適な歩行環境になっているとはいえない状況にあります。

歩行者天国本来の機能の回復

- 現在の歩行者天国は、進入車両により、歩行者天国本来の機能が活かしきれていません。歩行者天国内への進入車両を極力減らし、歩行者が安全に安心して回遊できる空間を確立する必要があります。

適正な場所への自転車・バイク駐車の誘導

- 歩行者天国内の一部では、放置自転車や放置バイクなどによって、歩行者の安全性や快適性が損なわれています。適正な場所に自転車やバイクの駐車を誘導する必要があります。

回遊しながら休憩したり交流が図れる環境整備

- 町田駅周辺の中心市街地には、屋外で休憩する場所や交流する場所が十分に確保されていません。来街者が回遊しながら、途中で休憩をとったり、楽しく交流を図れるようなスペースの整備が求められています。

歩行者動線に合わせた対応

- 小田急線によって中心市街地が分断されています。また、今後、市役所の移転に伴い、歩行者動線が大きく変わる可能性があります。歩行者動線に合わせた回遊性の高い歩行空間を構築する必要があります。

中心市街地内の移動性の向上

- 中心市街地周辺部には、駐車場や公共施設などがありますが、それらの施設と中心市街地中心部を有効に結ぶ交通機関がありません。周辺部と中心部を有効に結ぶ交通手段を検討する必要があります。また、交通の便利な中心市街地の居住者や商店主等の効率的な自動車利用について検討を行う必要があります。

(b) 今後の取り組み

歩行者天国での車両規制ルールの再構築

不要な車両の進入ができない装置の設置

- 安全で安心して回遊できる歩行空間の確立のため、歩行者天国での進入車両の制限や歩行者天国実施区間の拡大、実施時間の延長などのルールの再構築を図ります。あわせて歩行者天国への不必要的な車両の進入を防ぐため、許可車両以外の進入ができない装置の設置を検討します。

既存自転車駐車場の有効活用

歩行者天国周辺部での買い物客用自転車駐車場の確保

大型バイク駐車場の整備推進

- 買い物客による放置自転車や放置バイクを減少させるため、商店会等の協力のもと、既存自転車駐車場の短時間利用などの有効活用、歩行者天国周辺での買い物客用自転車駐車場の確保、大型バイク駐車場の整備を推進します。

安全で快適な歩行空間（ポケットパーク*など）の整備推進

- だれもが快適に楽しく歩けるように、透水性舗装やカラー舗装を行ったり、気軽に訪れてくつろげるよう、街路樹やポケットパークの整備を図ります。

市役所までの歩行空間の確保

小田急線踏切の立体化を検討

- 中心市街地の歩行環境をより良くするため、今後移転される市役所までの歩行者動線の確保を検討するとともに、原町田地区と中町地区との交流を拡大するため、小田急線踏切の立体化を検討します。

中心市街地内を連絡する地区内交通システムの導入を検討

- 中心市街地内での移動性を向上するため、中心市街地の周辺部に位置する駐車場や公共施設などと中心市街地内の各所を連絡する歩行者ネットワークの形成や循環バスの運行などの地区内交通システムの導入を検討します。

中心市街地居住者等の効率的な自動車の利用方法を検討

- 中心市街地のように交通の利便性の高い地域の居住者や商業者を対象に、複数の人で必要なときに自動車を共同利用するカーシェアリング*の導入について検討します。

*ポケットパーク

歩行者が気軽に休める場所として、道路わきなどの空き地などわずかの空間を利用した小さな公園または休憩所。

*カーシェアリング

1台の自動車を複数の利用者が利用すること。利用者は自ら自動車を所有せず、必要なときだけ利用する形態。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★歩行者天国内で の車両規制ルー ルの再構築	◎町田市 ◎交通管理者 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★不要な車両の進 入ができない装 置の設置	◎町田市 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者	➡		
★既存自転車駐車 場の有効活用	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○市民	➡		
★歩行者天国周辺 部での買い物客 用自転車駐車場 の確保	◎町田市 ○商店会・商工関係者			➡
★大型バイク駐車 場の整備推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★安全で快適な歩 行空間(ポケット パークなど)の整 備推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★市役所までの歩 行空間の確保	◎町田市		➡	
★小田急線踏切の 立体化を検討	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者			➡
★中心市街地内を 連絡する地区内 交通システムの 導入を検討	◎町田市 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者			➡
★中心市街地居住 者等の効率的な 自動車の利用方 法を検討	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○市民			➡

◎：主体、○：関係主体

個別目標II-2-(2)

貨物車が歩行者の通行を妨げることなく、効率的に集配できるようにする

(a) 現状と課題

町田駅周辺の中心市街地に路上駐車している自動車の約7割は貨物車です。町田駅周辺の歩行者天国は、11時～19時に実施されているため、貨物車の6割は11時前までに納品に来ていますが、一部の貨物車は歩行者天国実施時間になっても歩行空間に駐車して荷さばきをしています。

これらの路上での荷さばきは、歩行者天国内ばかりではなく、通過交通の多い幹線道路などでも発生し、歩行者と自動車交通の妨げとなっています。

一方、中心市街地には、歩行者天国内の各店舗の納品需要に対応するため、共同集配施設ぽっぽ町田（株）町田まちづくり公社）が整備されていますが、まだ十分に活用されていない状況にあります。

共同集配施設*の有効活用

- 中心市街地には共同集配施設が整備されていますが、必ずしも有効に活用されている状況とはいえないません。共同集配施設の利用を促進し、歩行者天国内などで荷さばきしている貨物車を共同集配施設に誘導する必要があります。

路上での荷さばきの削減

- 既存の共同集配施設でカバーできないエリアでは路上での荷さばきが行われており、歩行者や自転車の通行を妨げています。新たな荷さばき場所の確保を検討するなど、無秩序な路上での荷さばきを減らすことが必要です。

商店街における効率的な納品・搬出

- 中心市街地には共同集配施設が整備されていますが、まだ十分に共同集配システムが機能ていません。歩行者天国内の歩行者の回遊性向上のためには、共同集配システムを浸透させていく方法を検討する必要があります。

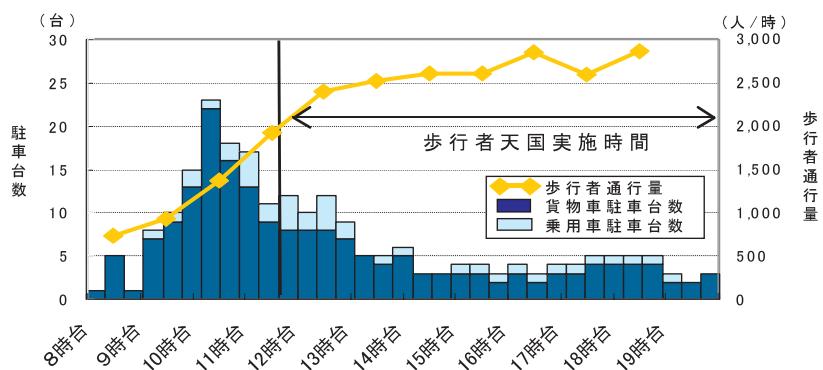


図4-5 時間帯別の路上駐車台数の変化

- 注1) 第4回東京都市圏物資流動調査 地区物流調査より、町田市作成。
 2) 駐車台数は中央通りと東急百貨店と109（まちだ中央公民館）の間の車種別瞬間路上駐車台数（20分間隔）。歩行者通行量は中央通りの断面歩行者通行量（1時間毎）。

(b) 今後の取り組み

共同集配施設の利用促進

- 共同集配施設ぽっぽ町田（株）町田まちづくり公社）を荷さばき事業者やドライバーにPRし、共同集配施設の周知と利用促進を図ります。

荷さばき場所の受け皿を整備**共同集配施設の新規整備を検討**

- 道路上での秩序ある荷さばきスペースの設置を検討したり、既存駐車場（コインパーキングなど）の活用を駐車場経営者に働きかけるなど、既存の施設や空間を有効に活用しつつ、それでカバーできないエリアに対しては、新たな共同集配施設の設置を検討します。

商店街内共同配送システムの確立に向けた調整

- 歩行者の歩きやすさや安全性を妨げることなく、効率的に商店街への搬入・搬出を行えるよう、商店街における協力体制を整え、各店舗への納品や買い回り品を効率的に配送するシステムの確立に向けた調整を行います。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★共同集配施設の利用促進	◎（株）町田まちづくり公社 ◎商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★荷さばき場所の受け皿を整備	◎町田市 ◎物流関係者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者		➡	
★共同集配施設の新規整備を検討	◎町田市 ○物流関係者			➡
★商店街内共同配送システムの確立に向けた調整	◎町田市 ◎（株）町田まちづくり公社 ◎商店会・商工関係者 ○物流関係者		➡	

◎：主体、○：関係主体

*共同集配施設

商店街などの貨物の積みおろしによる交通流の阻害を防ぐとともに、共同の荷さばき施設に貨物車を集中させ、荷おろしの効率化を図る施設。

個別目標II-2-(3)**高齢者や障がい者、子ども等が安全で安心して移動できるようにする****(a) 現状と課題**

町田市では、「町田市福祉のまちづくり総合推進条例（1993年12月）」の制定など、早くからまちのバリアフリー化に取り組んできましたが、いまだ十分とはいえないません。

特に町田駅周辺の中心市街地では、大規模商業施設や文化施設、市役所など多様な機能が集積しており、高齢者や障がい者、子ども等様々な年代の方が訪れ、買い物や交遊、文化・芸術を楽しむなど、多様な活動が展開されています。そのため、「だれもがどこへでも安全に移動できる空間」の実現に向け、さらなる努力が必要です。

高齢者や障がい者、子ども等が不自由なく移動できる環境整備

○ 町田市では、早くからまちのバリアフリー化に取り組んできましたが、いまだ十分とはいえないません。長寿・高齢社会が進展する中で、高齢者や障がい者等の活動を支援していくためには、だれもが不自由を感じることなく安全に安心して移動できる歩行空間の整備が求められています。

高齢者等が利用する新たな交通手段への対応

○ 長寿・高齢社会が進展する中、車いすのほか、電動スクーターなど新たな交通手段の利用が増えていくことが考えられます。それらが安全に走行できたり、安心して停めておくことができる工夫が求められます。

(b) 今後の取り組み

歩行空間のバリアフリー化の推進

- 歩行空間の段差解消などを推進し、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に移動できる歩行空間を整備します。

新たな交通手段（シニアカー*など）への対応検討

- 歩くことが不自由な高齢者や障がい者等でも、自由に中心市街地を回遊できる交通手段の普及を推進し、それらに対応した施設の整備を検討します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★歩行空間のバリアフリー化の推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者			
★新たな交通手段（シニアカーなど）への対応検討	◎町田市 ○市民			

◎：主体、○：関係主体

*シニアカー 福祉用電動車両のこと。3輪の自転車やスクーターのような外見を有するものから、4輪の乗用車タイプまで存在する。4輪は大型タイプも存在するが、あくまでも車いす扱いであり、交通法規上は歩行者と同等となる。

基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

重点目標Ⅲ－1

人やモノの交流・連携を促進し、安全性の高い道路網を形成する

■施策展開の基本的考え方

周辺地域や市内の各地域がより活発な連携をとりながら持続的な発展を遂げるために、都市の活力を生み出す骨格的な幹線道路網の形成を図り、人やモノの交流・連携を促進します。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
幹線道路の整備が進んでいると感じる市民の割合	23.9% (2002年市民意識調査)	50%
自動車で目的地までの移動時間に満足していると感じる市民の割合 (補完指標)	72.7% (注) (2004年移動に関する市民意識調査)	
町田街道（相原～町田間）の朝夕ピーク時の走行速度	12.4km/h (2004年度版東京都まちづくりアトカムフラン（東京都道路協議会）より)	20.0km/h
自動車で最寄りの高速道路インターチェンジまでの移動に満足していると感じる市民の割合	43.5% (注) (2004年移動に関する市民意識調査)	70%

注) 週1回以上自動車を利用する市民の平均値。

個別目標Ⅲ－1－(1)

市域を越える広域的な移動に必要な広域幹線道路網を整備する

(a) 現状と課題

町田街道（主要地方道八王子町田線）や鎌倉街道（主要地方道府中町田線）・芝溝街道（主要地方道世田谷町田線他）をはじめとして町田市内を縦横断する広域幹線道路では、多くの区間で交通渋滞が発生し、交通の円滑性が損なわれています。町田市における広域幹線道路の整備は着実に進んでいるものの、いまだに整備されていない路線が数多くある（都市計画道路の整備率 53.2%：2004 年度末現在）ことが原因の一つとして挙げられます。

広域幹線道路は市内外との移動や市域をまたぐ通過交通を担う役割を持っていますが、未整備路線が多いために市の周辺地域や自動車専用道路への交通アクセス性が低下し、都区部や多摩地域、神奈川県方面などとの人やモノの交流・連携を阻害する要因となっています。

広域的な移動に適した道路網の強化

- 町田市内を縦横断する広域幹線道路の整備は着実に進んでいるものの、まだ十分とはいえない状況です。首都圏の広域的な連携を強化し、町田市及びその周辺地域を含め、都県を越えた都市の自立的な発展を遂げるためには、都市の活力を生み出す首都圏の放射・環状方向、多摩地域の南北方向の道路網を強化する必要があります。

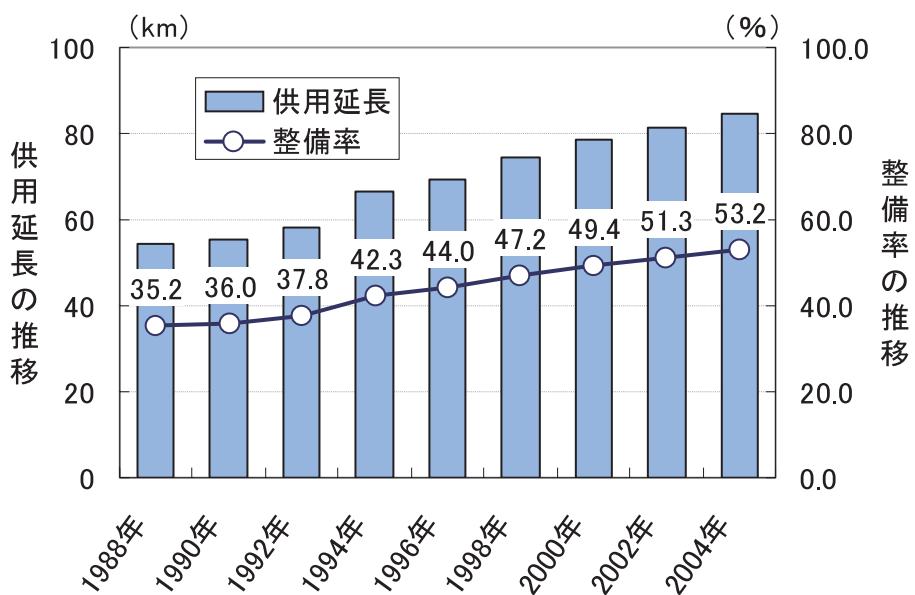


図 4-6 都市計画道路の整備率の推移

注) 整備率=供用延長 (km) ÷ 整備延長 (km)

(b) 今後の取り組み

自動車専用道路と接続する道路整備を要請

- 都区部や多摩地域、神奈川県方面を広域に移動する自動車の交通流動を円滑にするため、自動車専用道路と接続する道路の整備を関係行政機関に要請していきます。

広域幹線道路網の整備を要請

- 広域的な都市間の交流・連携を促進するため、市内の幹線道路網の骨格であり、主要な公共交通の軸となる町田街道（町 3・3・36 号線）をはじめとする広域幹線道路の整備を関係行政機関に要請していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★自動車専用道路と接続する道路整備を要請 (広域的な自動車専用道路：首都圏中央連絡自動車道(さがみ縦貫道路)、(仮)相模野幹線、津久井広域道路、核都市広域幹線道路など)	◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎神奈川県			
★広域幹線道路網の整備を要請 (主な路線：都市計画道路 町 3・3・36 号線、3・3・7 号線、3・3・8 号線、3・4・18 号線、3・4・22 号線、3・4・23 号線、3・4・35 号線、3・4・46 号線、3・4・40 号線など)	◎町田市 ◎東京都			

◎：主体、○：関係主体

注) 都市計画道路（路線番号）については P112 を参照。

個別目標Ⅲ－1－(2)**人やモノが円滑に移動し、災害時でも安全に移動できる
市内幹線道路網を整備する****(a) 現状と課題**

市内幹線道路は、広域幹線道路を補完し、市内の各地域で多方向に移動する自動車交通を担い、市内の人やモノの交流・連携を支援する機能を持っています。また、歩行者が安全に移動できる歩行空間としての機能や、市街地形成、防災空間としての役割も持っています。

しかし、市内幹線道路には、連続して整備されていない路線や、幅員の狭い道路も多くあります。そのため、バスなどの公共交通機関や生活物資を運ぶ貨物車が円滑に走行できない状況がみられます。さらに、震災が発生した場合の避難や救急・救援活動に支障をきたすことも考えられます。

また、市内幹線道路では、交通量が多くても歩道が整備されておらず、歩行者が安全に通行できない区間があったり、大型車両による騒音の問題もかかえています。

人やモノが円滑に移動し、災害時でも安全に移動できる道路網の強化

- 市内を、だれもが不便なく公共交通機関などを利用して円滑に移動でき、災害時でも安全に移動できるようにするために、市内幹線道路網の強化が必要です。また、歩行者や自転車の安全性を高め、周辺環境にも配慮した道路にしていくことも重要です。
- さらに、周辺地域との連続性についても配慮する必要があります。

(b) 今後の取り組み

人やモノが円滑に安全に安心して移動できる市内幹線道路網の整備を推進

- 広域幹線道路を補完する道路としての役割を担いつつ、路線バスや貨物車などの円滑な走行を支援し、災害時にも安全に移動できる市内幹線道路網とするため、町田駅を中心とした市内環状方向及び放射方向の市内幹線道路の整備を推進していきます。特に、市内の主要な地域間を結ぶ町3・4・32号線、町3・4・34号線、町3・4・37号線などの整備を推進していきます。
- 通行の安全性や周辺地域環境の保全のため、必要な路線については高機能舗装*などの導入を検討します。

周辺地域との連続性に配慮し、隣接市との調整を推進

- 周辺地域との交流・連携強化のため、市内幹線道路と接続する隣接市の道路整備について関係行政機関と道路整備の調整を図っていきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★人やモノが円滑に安全に安心して移動できる市内幹線道路網の整備を推進 (主な路線：都市計画道路 町3・4・9号線、3・4・32号線、3・4・33号線、3・4・34号線、3・4・37号線、3・4・49号線など)	◎町田市			
★周辺地域との連続性に配慮し、隣接市との調整を推進 (都市計画道路 川3・4・22号線、川3・4・4号線、川3・4・5号線、相3・4・6号線、相3・4・17号線など)	◎町田市 ◎東京都、神奈川県 ◎隣接市			

◎：主体、○：関係主体

注）都市計画道路（路線番号）についてはP112を参照。

*高機能舗装

低騒音舗装及び排水性舗装のこと。自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入ることで騒音となるが、低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を低減する効果がある。排水性舗装とは、道路の表層や、表層と基層に空隙率の高いアスファルト混合物を使って舗装された道路のことで、路面から雨水が速やかに排除されるようにしたもの。

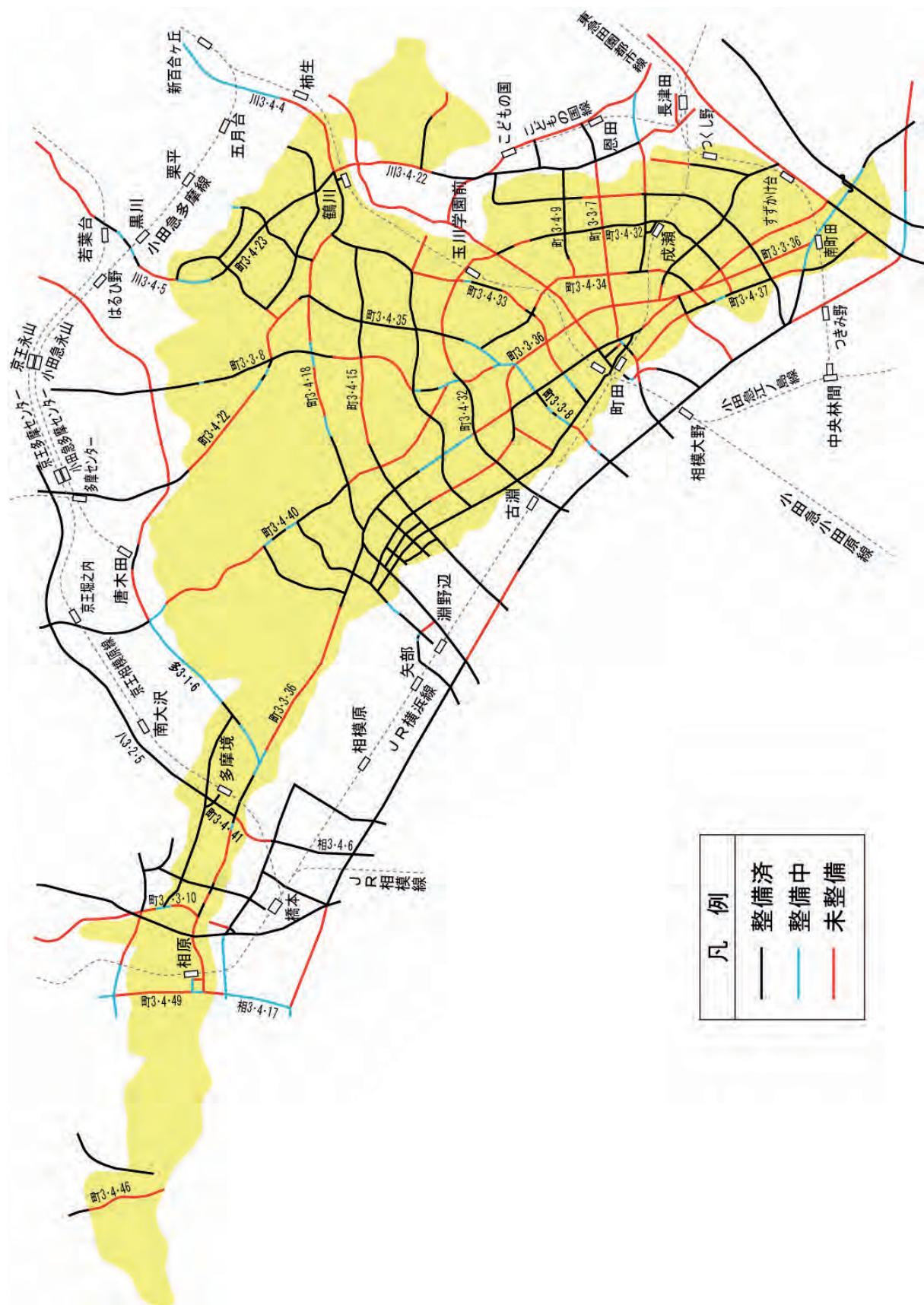


図 4-7 都市計画道路の整備状況（2004 年度末現在）

重点目標Ⅲ－2

現状に的確に対応し、効果的に交通渋滞や道路混雑を
解消する

■施策展開の基本的考え方

交通渋滞や道路混雑を効果的に解消するため、ボトルネック対策や
早期に効果が期待される計画的な道路整備を進め、道路の持つネット
ワーク機能を最大限に高めます。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
渋滞（20km/h未満）する 幹線道路延長の割合	4.9% (2004年時点での試算値 ^{注)})	解消
交通渋滞が緩和されないと 感じる市民の割合	8.3% (2002年市民意識調査)	50%

注) 交通量配分シミュレーションによる試算値(市内幹線道路の合計:自動車専用道路を除く)。

個別目標Ⅲ－2－(1)

路線に求められる役割を確認し、都市計画道路網を再検討する

(a) 現状と課題

現在の都市計画道路網のうち、未整備区間は約40%（約63km）あります（2004年度末現在）。しかし、用地費の高騰などにより事業が長期化しており、今後も整備の大幅な進捗は期待できません。

また、未整備区間のうち約9割（約60km）が1960年代に都市計画決定されており、これらの道路の中には、都市計画決定後、長期間経過していく間に、路線に求められる機能や役割が変化してきているものもあると考えられます。

都市計画道路網の再検討

- 上記のような状況に的確に対応するため、未整備区間の整備の方向性や新たな道路の必要性などを、今後も継続して検討していく必要があります。

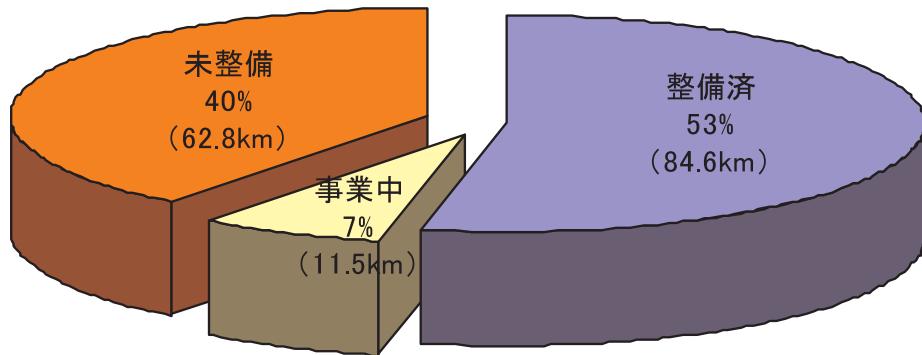


図4-8 都市計画道路の整備状況（2004年度末現在）

(b) 今後の取り組み

都市計画道路網の再検討

- 路線に求められる機能や役割の変化に対応し、効果的に道路網を形成するため、都市計画道路網の未整備区間における整備の方向性や新たな路線計画及び事業の有効性の再検討を引き続き行なっていきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★都市計画道路網の再検討	◎町田市 ○東京都		➡	

◎：主体、○：関係主体

個別目標Ⅲ－2－(2)**効果的に道路網の整備を促進する****(a) 現状と課題**

町田市の道路網は、未整備区間が多く連續性の乏しい構造となっており、現状の幹線道路網では、ネットワーク機能を十分に果たしているとはいえない。そのため、う回しなければ目的地に到達しないなどの問題が発生しています。

一方、少子高齢化の進展などにより税収が減少し、道路財源の確保も難しくなりつつあります。これから道路整備においては、整備区間や整備時期、整備手法などを明確にし、効率的かつ効果的に事業を進めていくことが求められています。

必要性が高く、事業効果の大きい道路の優先的な整備

- 効果的にネットワーク機能の強化を図るためにには、必要性が高く、事業効果の大きい道路を優先的に整備していく必要があります。

沿道の面的整備事業*などとの連携による効率的な事業推進

- 関連する沿道の面的整備事業などと整備時期や整備手法などの調整を図りつつ、最小限の投資で、最大の効果を得るよう道路整備事業を進めていく必要があります。

(b) 今後の取り組み**道路整備計画*の作成**

- 第三次事業化計画*を踏まえ、市として取り組むべき今後 10 年間程度の短・中期的な道路整備計画の検討を行い、市内の道路網を形成していきます。必要性が高く、事業効果の大きい道路を優先的に整備することにより、効果的に道路ネットワーク機能の強化を図ります。

*面的整備事業

面的整備とは、住区または数街区以上の規模で実施される事業手法で、土地整理事業や大規模な開発事業などが該当する。

*道路整備計画

実現の可能性を踏まえて、今後 10 年間の道路整備の目標を示したもので、事業の進捗状況や財政状況の変化など、必要に応じて適宜見直しが行われている。

*第三次事業化計画

東京都及び多摩地域 26 市 2 町において検討が進められている「多摩地域における都市計画道路の整備方針」のことで、今後 10 年間（2006 年度～2015 年度）で優先的に整備すべき都市計画道路の路線を選定する。

沿道の面的整備事業などとの協調・連携を強化

- 沿道の面的整備事業、鉄道整備事業などの道路を取り巻く他の事業との協調・連携を強化することにより、最小限の投資で最大の効果をもたらす事業の推進を図ります。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★道路整備計画の作成	◎町田市	➡		
★沿道の面的整備事業などとの協調・連携を強化	◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎その他の関連事業施行者	➡		

◎：主体、○：関係主体

個別目標Ⅲ－2－(3)**交差点などの局所的な交通問題を解消する****(a) 現状と課題**

幹線道路が相互に交わる交差点などでは、交通が集中し、局所的に交通渋滞や道路混雑が発生しています。町田市においても、中心市街地など交通量の多い幹線道路の交差点や鉄道踏切では交通渋滞や道路混雑が発生しており、人やモノの円滑な移動に支障をきたしています。

交通渋滞や道路混雑の効果的な解消

- 少ない投資で効果的に交通渋滞や道路混雑を解消するため、渋滞交差点や鉄道踏切などボトルネックとなる箇所の交通施策を進める必要があります。

(b) 今後の取り組み**交差点部の改良推進**

- 早期に道路交通を円滑にするため、交通量の多い道路を中心に、右左折レンジ設置などの交差点改良を推進します。

鉄道踏切の改良推進及び交通集中の解消対策を検討

- 鉄道踏切での交通渋滞や道路混雑を解消するためには、鉄道と道路の立体交差化が最も有効ですが、短・中期的には、交通量の多い踏切の拡幅や踏切の遮断時間の減少を図るとともに、幅員の狭い生活道路の踏切への交通集中を解消する対策を検討します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★交差点部の改良 推進	◎町田市 ◎東京都		→	
★鉄道踏切の改良 推進及び交通集中の解消対策を 検討	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者 ◎交通管理者		→	

◎：主体、○：関係主体

基本目標IV 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

重点目標IV－1

環境負荷の少ない交通利用を促進する

■ 施策展開の基本的考え方

通勤時や休日の買い物時など交通の集中する時間帯を避けた自動車利用を推進したり、低公害車の普及促進により、環境への負荷を低減します。

■ 成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
自動車交通量	255万台キロ*/日 (2004年時点での試算値 ^{注1)})	
自動車による二酸化炭素排出量	703,196 t-CO ₂ (2004年時点での試算値 ^{注2)})	

注 1) 交通量配分シミュレーションによる試算値(市内幹線道路の合計:自動車専用道路を除く)。

2) 計算式は、自動車保有台数×ガソリン・軽油使用量の原単位×CO₂排出量原単位。

*台キロ

自動車の走行距離の総和を示す単位。

個別目標IV－1－(1)

効率的な自動車の利用を促進し、マイカーの利用を少なくする

(a) 現状と課題

町田市内の道路の多くは、自動車交通量に対して交通処理能力が不足しているため、交通渋滞が発生しています。現在は、道路整備の進捗に比べて自動車交通量の増加の方が大きく、道路整備が交通量の増加に追いつかない状況にあります。交通渋滞による速度低下は、余計なエネルギーの消費や CO₂（二酸化炭素）の排出量を増加させます。

マイカーは、ドアツードア*で移動できる非常に便利な交通手段であり、通勤や業務、買い物やレジャーなどに利用され、短い距離の移動でもよく使われています。しかし、マイカーは鉄道やバスなどに比べると一人当たりのエネルギー使用量や CO₂ 排出量が多い交通手段です。

そのため、マイカー使用にあたっては、環境負荷の少ない利用法が求められています。

自動車交通量の削減と自動車交通の分散化

- 抜本的に交通渋滞を解消するためには、自動車交通量そのものを減らすことや、自動車交通の集中する時間と場所を分散していくことが必要となります。

マイカーを利用しないライフスタイルの確立

- マイカーを利用せず、公共交通や自転車などで移動する、環境負荷の少ないライフスタイルの確立が必要です。

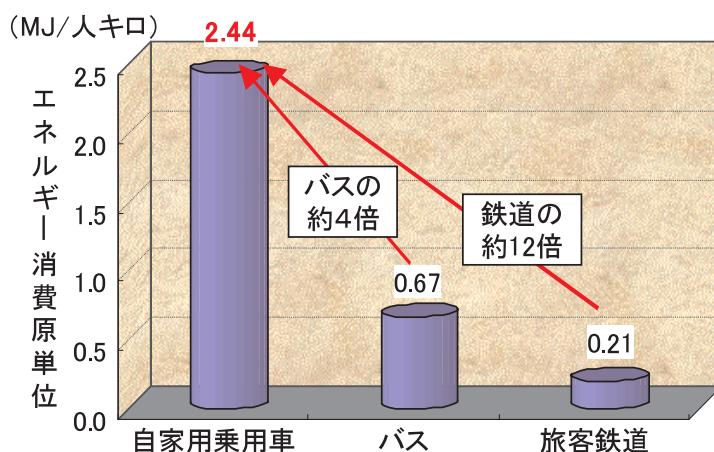


図 4-9 輸送機関別のエネルギー消費量（2001 年値）

注) 「運輸部門のエネルギー消費動向について」、2004 年 2 月、経済産業省より。

*ドアツードア　自宅から目的地まで一つの交通手段で移動すること。

(b) 今後の取り組み

時差通勤やフレックスタイム制の導入を推進

- 通勤ピーク時における交通の集中を緩和するため、時差通勤やフレックスタイム制の導入を推進するPRを行います。

自動車の有効活用方策の推進

- 中心市街地や団地など人口が集中している地区において、複数の人で、必要なときに自動車を共同利用するカーシェアリングの導入に向けた検討を行います。

中心市街地などのマイカー乗り入れ規制の検討

- 中心市街地など自動車交通が集中する地域に対して、マイカー乗り入れ規制に向けた検討を行います。

マイカーを利用しない啓発活動を推進

- 公共交通機関や自転車を利用する環境負荷の少ないライフスタイルの実現を図るため、マイカー利用の自粛を促す啓発活動を推進します。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★時差通勤やフレックスタイム制の導入を推進	◎町田市 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民	➡		
★自動車の有効活用方策の推進	◎町田市 ○市民		➡	
★中心市街地などのマイカー乗り入れ規制の検討 ※個別目標Ⅰ－1－(2)、Ⅱ－1－(1)にも掲載	◎町田市 ○交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			➡
★マイカーを利用しない啓発活動を推進	◎町田市 ○市民	➡		

◎：主体、○：関係主体

個別目標IV－1－(2)

低公害車の導入を促進する

(a) 現状と課題

私たちは便利で快適な生活の中で、膨大な資源やエネルギーを使っており、それは自動車などの運輸部門においても当てはまります。

危機的な地球環境に対して、2005年に発効した京都議定書では、日本は2012年までに温室効果ガスを1990年比で6%削減することとしています。

運輸部門における地球環境の保護への対応

- 温室効果ガスの一つであるCO₂(二酸化炭素)の排出量は、運輸部門においては2002年度の全国値で、1990年度に比べ20%増加しています。とりわけ自家用乗用車による排出割合は運輸部門全体の56%にも達しており、CO₂(二酸化炭素)の排出量の削減に向けた対応が急務となっています(P32図2-2参照)。

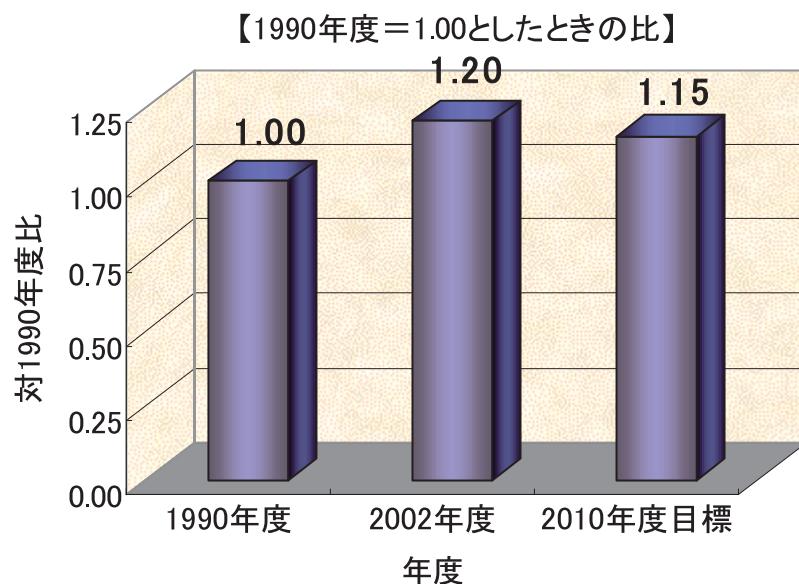


図4-10 CO₂排出量と排出抑制目標（運輸部門：全国値）

注) 「京都議定書目標達成計画（2005年4月策定）」より。

(b) 今後の取り組み

低公害車*の普及促進

- 近年、環境負荷の少ない低公害車が開発されています。そのような、環境負荷の少ない自動車の普及促進を図るために、情報提供や啓発活動を行います。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★低公害車の普及促進	○町田市 ○公共交通事業者 ○物流事業者 ○市民			

○：主体、○：関係主体

*低公害車

従来のガソリン車やディーゼル車と比べ、排出ガス中の汚染物質の量や騒音が大幅に少ない、ソーラーカー、電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低燃費ガス認定車などをいう。大気汚染だけでなく、地球温暖化防止の観点からも普及が期待されている。本書では、「八都県市指定低公害車」の指定を受けている車両を低公害車とする。

個別目標IV－1－(3)

自動車の運転を環境負荷の少ない方法へ転換する

(a) 現状と課題

市民の環境に対する関心が高まってきていますが、環境負荷の少ない自動車の運転方法（エコドライブ）についても市民一人ひとりが主体的に取り組んでいくことが求められています。

環境負荷の少ない自動車の運転方法（エコドライブ）の徹底

- 自動車を利用する際に、アイドリングや急発進・急停車・急加速を減らし、環境負荷の少ない運転の徹底を進めることが必要です。

<エコドライブの効果>

- ◆ アイドリングストップ（車両停止時にエンジンを停止すること）
 - ⇒ 10分間／日のアイドリングストップで約140cc（約1,600m走行分）の燃料を節約できます
- ◆ 急発進・急加速
 - ⇒ 急発進10回／日を止めると約170cc（約2,000m走行分）の燃料を節約できます
- ◆ 無用な空ぶかし
 - ⇒ 空ぶかしを10回／日を止めると約60cc（約700m走行分）の燃料を節約できます

注) 「(独)環境再生保全機構「進む地球温暖化」2005年」より引用。

(b) 今後の取り組み

自動車利用における環境マナー啓発活動の実施

- 市民一人ひとりに環境負荷の少ない運転（エコドライブ）を心がけてもらうために、自動車を利用する際の環境マナー啓発のための講習会やPRを実施していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★自動車利用における環境マナー啓発活動の実施	◎町田市 ○交通管理者 ○市民	➡		

◎：主体、○：関係主体

重点目標IV－2

環境負荷の少ない都市空間づくりを進める

■施策展開の基本的考え方

地球環境の保全、身近な住環境の改善や自然環境の保護などの総合的な環境問題に交通の側面から率先して取り組み、マイカーを使わなくても生活できる、環境負荷の少ない都市の実現を図ります。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
生活拠点周辺に居住する市民の割合 (代理指標) 鉄道駅周辺（半径1km以内）に居住する市民の割合	39.2% <small>注1)</small> (2000年)	
徒歩・自転車を利用する市民の割合 (補完指標) 月1回以上徒歩・自転車を利用する人の割合	徒歩：20.5%（平日） 自転車：7.8%（平日） <small>(2004年交通実態調査)</small> 徒歩：71.6% 自転車：32.5% <small>(2004年移動に関する市民意識調査)</small>	
自転車や徒歩で移動するとき自転車道や歩道に満足している市民の割合	自転車 46.9% <small>注2)</small> 徒歩 61.2% <small>注2)</small> <small>(2004年移動に関する市民意識調査)</small>	70%

注1) 2000年国勢調査メッシュ人口をベースに推計。

2) 週1回以上自転車・徒歩を利用する市民の平均値。

個別目標IV－2－(1)**公共交通で身近な移動がしやすいまちづくりを促進する****(a) 現状と課題**

町田市の市街地は、町田駅を中心に地形及び鉄道や道路などの都市基盤と関連しながら、急速に周辺部へと拡大してきました。

しかし、最近は市街地の拡大は減速しており、落ち着く方向にあります。

また、最近の人口動向をみると、町田駅、南町田駅、鶴川駅、多摩境駅などの公共交通の便利な鉄道駅周辺への居住が再び増加する傾向にあります。

公共交通を活用した移動のしやすいまちづくり

- 町田市では、今後、急速に長寿・高齢社会が進展していくことが予想されます。また、地球温暖化を防止するためには、個々の自動車利用を抑制しCO₂（二酸化炭素）を削減しなければなりません。そのため、公共交通網を充実し、目的地までの移動がしやすいまちづくりを推進する必要があります。
- 今までの大規模開発や土地区画整理事業などは、主にマイカーによる移動を前提とし、公共交通による最寄り駅までの利便性はあまり重視されていませんでした。結果として郊外部に公共交通の利便性が低い地域ができています。今後、郊外部に新たな大規模開発や土地区画整理事業などが計画された場合には、マイカーを使わなくても済むまちを実現するため、公共交通の利便性を担保した上で、開発を進める必要があります。

(b) 今後の取り組み

公共交通などで身近な移動がしやすいまちの形成

- 町田市都市計画マスタープラン、町田市土地利用基本方針などとの整合を図りつつ、環境問題や長寿・高齢社会に対応した公共交通機関が利用しやすいまちを形成していきます。そのため、公共施設や公共交通網が充実した既存鉄道駅や主要なバス停周辺などで、安全に安心して移動できる歩行空間の整備を進めます。
- 郊外部に新たな大規模開発や土地区画整理事業が計画された場合には、路線バスなどの公共交通によるアクセス性が担保されるよう、開発事業者との調整や公共交通事業者に対する協力要請などを行っていきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★公共交通などで身近な移動がしやすいまちの形成	◎町田市 ◎開発事業者			→

◎：主体、○：関係主体

個別目標IV－2－(2)

徒歩や自転車で移動しやすくする

(a) 現状と課題

町田市に発着する自動車交通のうち、21%が2km以内の短い距離での移動であり、過去5年間で1.1倍以上の伸びを示しています。

これは、自動車台数の増加だけではなく、山坂が多い町田市の地形的な特徴や、車道と分離された安全な歩行空間や自転車走行空間が少ないことが関連していると考えられます。

安全で快適に移動できる歩行空間・自転車走行空間の構築

- 安全で快適に移動でき、連続性を維持した歩行空間や自転車走行空間を構築していく必要があります。

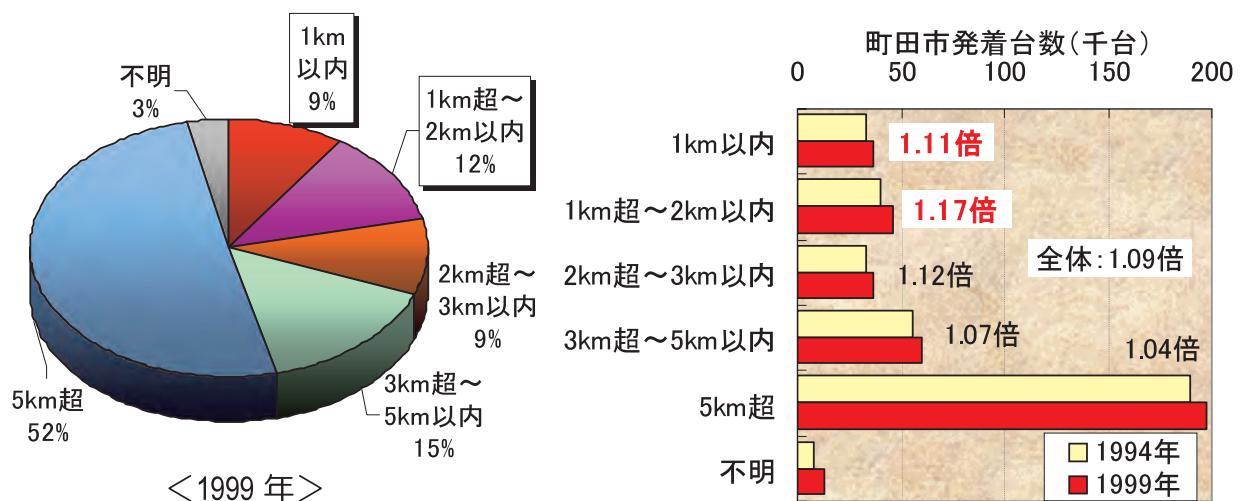


図4-11 自動車の短距離利用の実態（平日利用：町田市発着自動車トリップ）

注) 1994年、1999年「道路交通センサスOD調査」に基づき作成。

(b) 今後の取り組み

歩行空間・自転車走行空間の整備を推進

- 既存の道路や河川管理用道路、緑道（公園）などを活用し、歩行者や自転車が快適に移動できるネットワークを構築します。また、歩行者や自転車が安全に移動できるよう、車道や歩道の一部を自転車専用空間として活用するなど、自動車と歩行者・自転車、歩行者と自転車が分離された安全な空間の確保を推進していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★歩行空間・自転車走行空間の整備を推進	◎町田市 ○東京都			→

◎：主体、○：関係主体

重点目標IV－3

交通安全を推進する

■施策展開の基本的考え方

だれもが安全に移動できるようにするために、交通マナーの啓発をすすめ、市民一人ひとりが交通安全に関する意識を高め、交通事故の少ないまちの実現を図ります。

■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
市内の交通事故発生件数	年間3,142件 (2002年警視庁町田警察署資料)	
高齢者や子どもが安心して通行できると感じる市民の割合	20.4% (2002年市民意識調査)	70%

個別目標IV－3－(1)

交通安全教育を進める

(a) 現状と課題

町田市における自動車交通事故件数は、年間3,000件を超えており(2002年)、増加傾向にあります。交通安全について市民一人ひとりが主体的に行動していくことが求められています。また、高齢者の交通事故死者数は全国では全体の40%を占め、そのうち自動車乗車中の事故では、70%が自身の運転中に起こっています。町田市においても自動車を運転する高齢者が増加することが予想され、高齢者による交通事故の増加が懸念されます。

安全面に配慮した運転の徹底

- 交通事故を減少させるため、安全面に配慮した自動車の運転方法を徹底することが必要です。

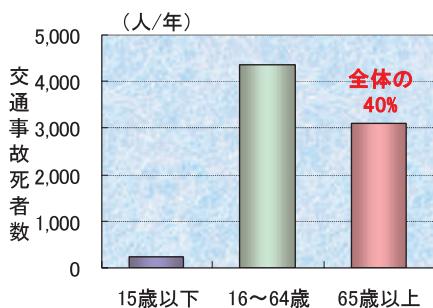
交通事故が発生しやすい箇所の明確化

- 身近な移動において、高齢者や障がい者、子ども等が危険を感じる箇所を明らかにし、運転者や歩行者等がより一層安全に移動できるようにすることが必要です。

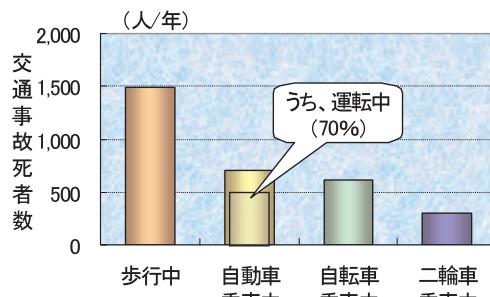


図4-12 自動車交通事故件数の推移

注) 各年「町田市統計書」に基づき作成。



<年齢別内訳>



<高齢者の状態別内訳>

図4-13 高齢者の自動車死亡事故の状況（全国）

注) 2003年「交通事故統計」に基づき作成。

(b) 今後の取り組み

交通ルールや交通マナーを啓発するための講習会などの実施

- 市民一人ひとりに安全運転を心がけてもらうために、自動車を利用する際の交通ルールや交通マナーを啓発するための安全講習会や自動車運転教室を継続して実施していきます。

交通事故の発生しやすい危険箇所の情報提供を推進

- 市民のだれもが安全に移動できるようにするために、高齢者や障がい者、子ども等が参加して、交通事故の発生しやすい危険箇所を明示したヒヤリマップなどを作成し、広報することにより、移動における安全性を高めていきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★交通ルールや交通マナーを啓発するための講習会などの実施	◎町田市 ◎交通管理者 ○市民			継続した取り組み
★交通事故の発生しやすい危険箇所の情報提供を推進	◎町田市 ◎交通管理者 ○市民			

◎：主体、○：関係主体

第5章 交通マスタープランの推進に向けて

1 計画の推進に向けた基本的考え方

2 計画の推進に向けて

(1) 交通マスタープラン推進のための協働体制の確立

(2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討

(3) 情報提供や社会実験の実施

(4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し

1 計画の推進に向けた基本的な考え方

<取り組みの留意点>

- (1) 交通マスタープラン推進のための協働体制の確立
- (2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討
- (3) 情報提供や社会実験の実施
- (4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し

交通マスタープランを着実に実現していくためには、行政、市民及び関係機関等が連携・協働し一体となって、施策展開の具体化に向けた検討や、計画の進行管理・評価などを行いつつ、総合的、横断的に取り組んでいくことが必要です。

そのため、特に上記の4点に留意して各種の取り組みを進めます。

また、交通マスタープランの実現を効果的に推進するため、行政、市民及び関係機関等の取り組みをそれぞれ次のように考えます。

- 注 1) 行政には、国、都、県、市、警察などが含まれる。
- 2) 関係機関等には、公共交通事業者、商店会、企業、関係団体などが含まれる。

町田市の取り組み

○ 交通マスタープランの施策展開を先導する

町田市は、市民の安全や環境を守るために率先して交通マスタープランの施策を実現していきます。

このため、施策を市民にわかりやすく説明する機会を設けるなど、施策展開の透明性を確保するとともに、公平な立場から利害関係者や関係機関等との調整、合意形成を進めます。また、国、都、周辺自治体や関係機関等へ積極的な施策展開に向けた働きかけを行っていきます。

さらに、国や都等、関係者の理解と協力を得ながら交通に必要な都市基盤整備を推進していきます。

○ 地域等の取り組みを支援する

交通マスタープランの施策の展開に関し、地域住民や関係機関等と共に考え、支援を行い、様々な観点から交通マスタープランの施策の実現を推進していきます。

市民の取り組み

○ 交通に対する意識を変革する

交通マスタープランの基本目標を達成し、安全で安心できる、環境を重視した新しい交通社会を実現していくためには、行政や関係機関等だけではなく市民にも交通に対する考え方を変えていくことが求められます。

例えば、市民一人ひとりがマイカーではなく、まず公共交通機関を利用する、あるいはマイカーを利用する場合もできるだけ公共交通機関と連携して利用するといった「公共交通機関の利用を第一とした考え方」へと意識を変えていくことが重要です。

また、交通渋滞を避けた時間帯の通勤、マイカーの相乗り、エコドライブの実施や低公害車の導入など、マイカーを利用する市民一人ひとりが「既存の道路やマイカーを上手に使っていく考え方」へと意識を変えていく必要があります。

〔 そのために町田市では、公共交通機関の利用推進、時差通勤のPR、環境マナー・交通マナー啓発のための活動に積極的に取り組んでいきます。 〕

○ 地域コミュニティを形成する

地域を一番よく知っているのは、そこで生活する市民です。地域の特性を生かし、市民一人ひとりが生活を通して地域の交通やまちづくりを考えていくことが求められています。

そのためには、地域で積極的にコミュニケーションを図り、地域コミュニティを形成していく必要があります。地域にとって、何が課題で、どんな施策が必要なのかを地域として取り組み、行動していくことが重要です。

関係機関等の取り組み

○ 施策への取り組みに創意・工夫を持って積極的に協力する

公共交通事業者には、交通マスタープランの施策の実現に向けた取り組みを創意工夫し、新たな提案を行うなど、公共交通の利便性の向上を図ることが求められます。

商店会や関係企業等にも、地域の一員として生活者・利用者の立場から、交通マスタープランの施策の実現に向けた取り組みに対し、関連する利害関係者間の合意形成に努めるなど積極的に協力していくことが求められます。

2 計画の推進に向けて

(1) 交通マスターplan推進のための協働体制の確立

交通マスターplanを着実に実現していくためには、市民、行政（町田市）及び関係機関等が連携・協働し一体となって、総合的に取り組んでいくことが必要です。このため、以下のような施策推進体制づくりを進めます。

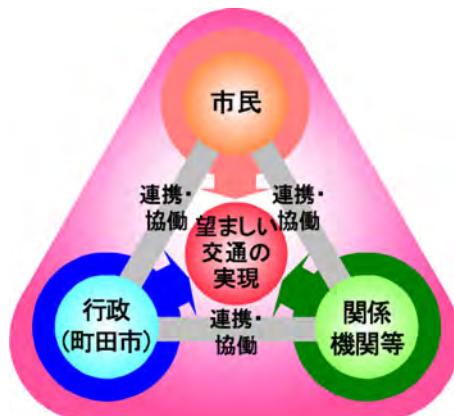


図 5-1 市民、行政（町田市）、関係機関等の連携・協働

交通マスターplan推進母体の設置

交通マスターplanには多様な施策が掲げられており、これら施策を着実に実現していくため、交通マスターplanを推進していく母体となる組織を設置していきます。

組織は、市民・町内会・自治会、NPO、企業、学識経験者、行政及び公共交通事業者等で構成し、連携・調整、協働しつつ、各主体・組織間、各制度・政策間の整合を図っていきます。

交通施策を推進するための市の体制づくり

市民から納得、共感、信頼を得つつ交通マスターplanを推進していくためには、町田市の取り組みが特に重要です。交通マスターplan推進母体の事務局として、各関係部局との調整や市民とのコミュニケーションを積極的に行い、総合的に施策を推進するための体制を整えていきます。

市民活動支援の充実

市民、行政及び関係機関等が連携・協働して交通マスターplanを推進していくためには、市民の積極的な取り組みが欠かせません。

市民活動を推進するには、情報や関係資料の入手、専門知識にもとづく相談や協力、状況に応じた資金援助などが必要です。例えば、各種の市民活動支援策と連携するなど、交通マスターplanの施策展開を推進する市民活動を支援していきます。

(2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討

交通マスタープランは、今後実施すべき交通施策の基本方針を示したものです。従って、各施策の具体化、実現化に向けては、より詳細な調査や事業計画を立案するため、予算やスケジュールなども含めた詳細な検討を進める必要があります。そのため、重点目標ないしは個別目標ごとに関係機関や専門家等と連携して、実施地域、実施方法、予算化などについて具体的な検討を進めています。

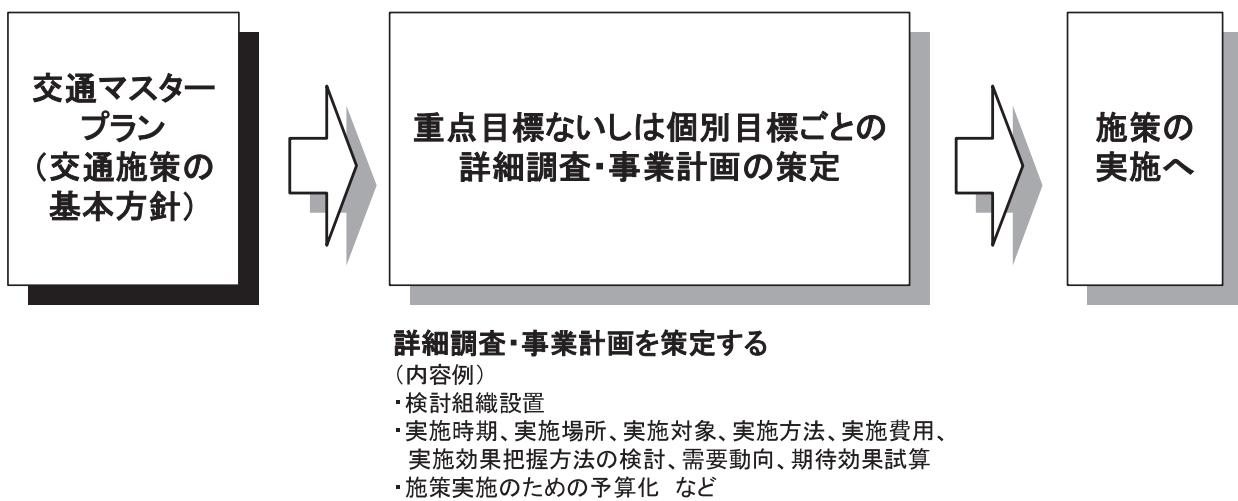


図 5-2 交通マスタープラン策定後の施策実施までの流れ

(3) 情報提供や社会実験*の実施

交通施策の実現に向けては、市民の理解と参加が必要です。そのため、施策の取り組み状況などを市民に公表していくとともに、必要に応じて社会実験の実施や学校教育との連携による積極的な啓発など、市民の意識向上、合意形成を図るための取り組みを推進していきます。

*社会実験

新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。

(4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し

施策の進捗管理と検証・評価（P D C Aサイクルの活用）

交通マスタープランで提案した施策の実施にあたっては、交通マスタープラン推進母体となる組織により、定期的(1年に1回程度)に施策の進捗状況、導入効果、目標達成度などを確認し、必要に応じ施策の見直しを行っていきます。そして、それらの情報を市民に向け、市の広報、ホームページなどを通じて広く公表していきます。

成果指標の定期的な収集

施策導入効果や目標達成度を定量的、客観的に検証するための成果指標を、定期的(5年に1回程度)に交通実態調査や市民意識調査などを実施して収集・蓄積し、その結果を市の広報、ホームページなどを通じて広く公表していきます。

交通マスタープランの定期的な見直し

交通マスタープランは、関連計画の変更や社会経済状況の変化などを勘案しつつ、概ね10年毎に見直しを行い、時代にふさわしいプランとなるよう改善していきます。

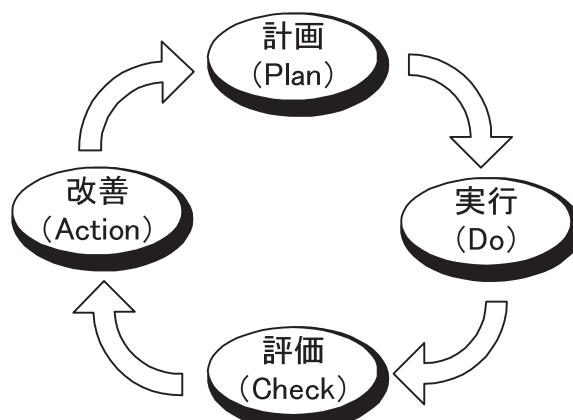


図 5-3 P D C A サイクル*

*P D C A サイクル プロジェクトの実行に際し、「計画をたて(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)に基づいて改善(Action)を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)。

参考資料

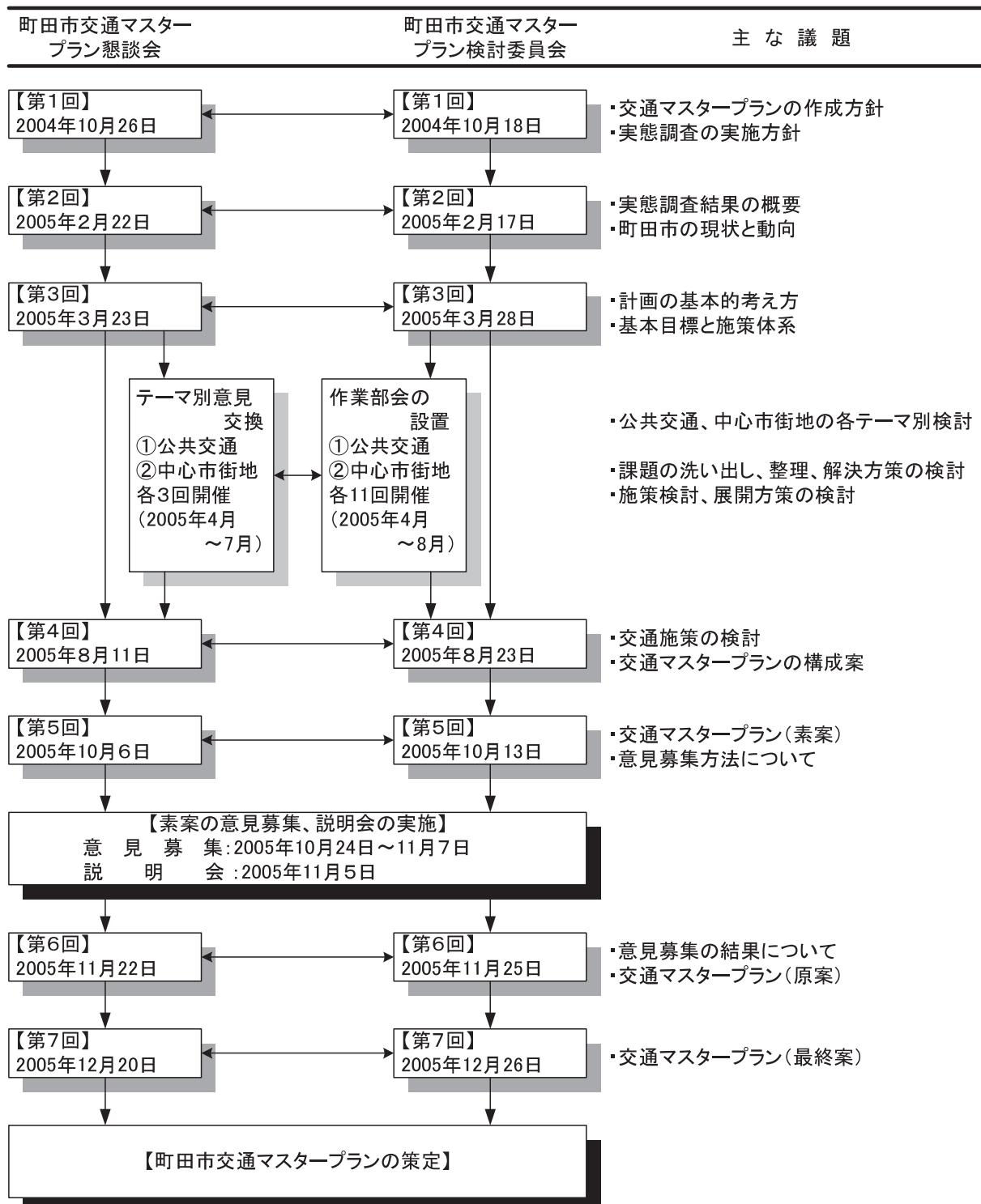
■ 検討経過

■ 検討体制

■ 短期・中期・長期別施策一覧

■ 用語の解説

■ 検討経過



■ 検討体制

□ 町田市交通マスター プラン懇談会 委員名簿

氏 名	所 属	前 任 者
座長 秋山 哲男	首都大学東京大学院 都市科学研究科 教授	
副座長 中村 文彦	横浜国立大学大学院 環境情報研究院 教授	
副座長 兵藤 哲朗	東京海洋大学大学院 地域計画研究室 助教授	
齋藤 敏	東京都 都市整備局 都市基盤部 副参事(物流調査担当)	瀬川 健二 2004.10.26～2005. 5.13
宮良 真	東京都 建設局 南多摩東部建設事務所 副所長 兼 工事課長	柴田 賢次 2004.10.26～2005. 8.22
長田 由明	警視庁 町田警察署 交通課長	石垣 六郎 2004.10.26～2005. 4.19
高橋 正人	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室長	
黒田 聰	小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長(輸送計画担当)	土川 成一郎 2004.10.26～2005. 7.13
太田 雅文	東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 事業統括部 事業推進課長	
番 瞳	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 企画担当課長	高山 恒明 2004.10.26～2005. 7. 7
渋谷 恵美	多摩都市モノレール株式会社 総務部 総務課長	
小早川 唯因	神奈川中央交通株式会社 運輸部次長	
榎本 治彦	小田急バス株式会社 運輸部 計画課長	井出 和郎 2004.10.26～2005. 1.31 前田 安彦 2005. 1.31～2005. 7. 5
玉野 利章	京王電鉄バス株式会社 営業部 営業第一担当課長	河内 成利 2004.10.26～2005. 7.13
皿嶋 裕規	町田BTD協議会 議長	
加藤 弘	(社)東京都トラック協会 多摩支部 第7地区地区長	
柳澤 秀秋	町田商工会議所 1号議員(町田中央支部長)	
前田 高穂	町田市商店会連合会 会長	
和津田 郁美	町田市障がい者福祉懇談会 副座長	
小山 七平	町田市みどりクラブ連合会 会長	吉岡 行雄 2004.10.26～2005. 3.16
木美 貢	町田市町内会自治会連合会 会長	

□ 町田市交通マスター プラン検討委員会 委員名簿

氏 名	所 属	前 任 者
委員長 牧 田 秀 也	助役	
土 屋 豊	企画部長	安 藤 源 照 2004.10. 1～2005. 3.31
鎌 溝 慶 一	企画部 政策審議室長	
鈴 木 正	健康福祉部長	
山 下 久	環境・産業部長	
鷺 北 秀 樹	建設部長	中 丸 康 明 2004.10. 1～2005. 1. 1
神 蔵 孝 司	都市計画部長	
尾留川 朗	企画部 企画調整課長	
飯 島 悅 雄	健康福祉部 福祉総務課長	
平 本 年 男	環境・産業部参事 兼 環境保全課長	
大 沢 恒 夫	環境・産業部参事 兼 経済振興課長	
彦 根 征 生	建設部参事 兼 建設総務課長	
河 原 俊 明	建設部 交通安全課長	
中 野 守 也	都市計画部参事 兼 都市計画課長	

□ 町田市交通マスタープラン検討委員会 作業部会名簿

氏 名	所 属
部会長 青木 一布	健康福祉部 福祉総務課
副部会長 宗田 隆由	建設部 建設総務課
吉野 直樹	企画部 企画調整課
菊島 登志子	建設部 交通安全課
樋口 真央	環境・産業部 経済振興課
斎藤 耕輔	環境・産業部 環境保全課
村上 和久	都市計画部 都市計画課
瀧野 秀則	企画部 企画調整課 新庁舎担当
渡邊 健人	都市計画部 建築指導課
遠藤 雅子	市民部 市民活動振興課
深澤 香織	下水道部 下水道総務課

■ 短期・中期・長期別施策一覧

短期施策

◇基本目標 I だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★最寄り駅を利用しやすいバス運行サービスの検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○隣接市 ○市民	➡	➡	➡
★路線バス運行状況の情報提供を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	➡		
★バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	➡		
★既存鉄道のサービス水準向上を継続して要請	◎公共交通(鉄道)事業者 ○町田市	➡	➡	➡
★オフピーク通勤の推進を呼びかけ	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者	➡	➡	➡
★多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸までの代替手段の検討・整備推進	◎町田市 ○公共交通事業者	➡	➡	➡
★バス停の環境整備を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○東京都	➡		
★駅前広場などの整備・改善を図る	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者	➡		
★地域の実態に即した交通手段の導入	◎町田市 ◎公共交通事業者 ○市民	➡	➡	➡
★市民との協働による公共交通サービス導入を推進	◎町田市 ◎公共交通事業者 ○市民	➡	➡	➡
★だれもが利用しやすいバス車両の普及を促進	◎公共交通(バス)事業者 ○町田市 ○東京都	➡	➡	➡

◎：主体、○：関係主体

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★バス停のバリアフリー化を推進	◎町田市 ◎東京都		継続した取り組み	
★車いす利用者が乗降しやすいタクシー乗降場所の確保	◎町田市 ◎交通管理者 ○タクシー事業者		継続した取り組み	
★公共交通施設の安全性確保を要請	◎公共交通(鉄道)事業者 ○町田市		継続した取り組み	
★鉄道駅周辺のバリアフリー化を推進	◎町田市 ○公共交通事業者			
★S Tサービス提供者への支援	◎町田市 ○S Tサービス提供者		継続した取り組み	

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★送迎自動車で混雑する区間や時間の乗降規制を検討	◎交通管理者 ○町田市	➡		
★タクシーの待機場所の管理・要請を検討	◎町田市 ○交通管理者 ○タクシー事業者	➡		
★百貨店など大型店舗での共同配送の導入を検討	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★附置義務駐車場の隔地整備のルール化を推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★駐車場案内・誘導の促進	◎町田市 ○株町田まちづくり公社 ○駐車場経営者 ○商店会・商工関係者	➡		
★路線バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進	◎町田市 ○公共交通(バス)事業者 ○交通管理者	➡		
★路線バス運行状況の情報提供を推進	◎町田市 ○公共交通(バス)事業者	➡		
★鉄道駅を利用しやすい路線バス走行ルートの調整	◎町田市 ○公共交通(バス)事業者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者	➡		
★歩行者天国内での車両規制ルールの再構築	◎町田市 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★不要な車両の進入ができる装置の設置	◎町田市 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者	➡		
★既存自転車駐車場の有効活用	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○市民	➡		
★大型バイク駐車場の整備推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★安全で快適な歩行空間(ポケットパークなど)の整備推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		
★共同集配施設の利用促進	◎(株)町田まちづくり公社 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者	➡		
★歩行空間のバリアフリー化の推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者	➡		

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★自動車専用道路と接続する道路整備を要請	◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎神奈川県			→ 繼続した取り組み
★広域幹線道路網の整備を要請	◎町田市 ◎東京都	→	→ 繼続した取り組み	
★周辺地域との連続性に配慮し、隣接市との調整を推進	◎町田市 ◎東京都、神奈川県 ◎隣接市	→	→ 繼続した取り組み	
★道路整備計画の作成	◎町田市	→		
★沿道の面的整備事業などの協調・連携を強化	◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎その他の関連事業施行者		→	

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅳ 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★時差通勤やフレックスタイム制の導入を推進	◎町田市 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民	→		
★マイカーを利用しない啓発活動を推進	◎町田市 ○市民	→		
★低公害車の普及促進	◎町田市 ○公共交通事業者 ○物流事業者 ○市民	→		
★自動車利用における環境マナー啓発活動の実施	◎町田市 ○交通管理者 ○市民	→		
★交通ルールや交通マナーを啓発するための講習会などの実施	◎町田市 ○交通管理者 ○市民	→	→ 繼続した取り組み	
★交通事故の発生しやすい危険箇所の情報提供を推進	◎町田市 ○交通管理者 ○市民	→		

◎：主体、○：関係主体

中期施策

◇基本目標 I だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★最寄り駅までのバス走行路の確保を推進	◎町田市 ◎東京都 ◎隣接市 ◎交通管理者		→	
★既存の道路空間の活用を検討	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ◎公共交通(バス)事業者		→	
★既存バス網の再構築を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○市民		→	
★バス乗継拠点の整備を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者		→	
★バス～バス乗継割引制度の導入の推進	◎公共交通(バス)事業者 ○町田市		→	
★S Tサービス提供者と他の事業者とのネットワーク化	◎町田市 ○タクシー、福祉・介護タクシー事業者 ○S Tサービス提供者		→	

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★小田急線町田駅北口周辺の交通規制を検討	◎町田市 ◎交通管理者 ○公共交通(バス)事業者 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者			→
★フリンジ駐車場の整備を推進	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○駐車場経営者 ○市民		→	
★公共交通利用者への料金優遇措置を検討	◎商店会・商工関係者 ○町田市 ○公共交通事業者		→	
★道路上のバス乗り場の見直しを検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○商店会・商工関係者		→	
★市役所までの歩行空間の確保	◎町田市		→	
★荷さばき場所の受け皿を整備	◎町田市 ◎物流関係者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者		→	
★新たな交通手段(シニアカーなど)への対応検討	◎町田市 ○市民		→	

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★都市計画道路網の再検討	◎町田市 ○東京都		→	
★交差点部の改良推進	◎町田市 ○東京都		→	
★鉄道踏切の改良推進及び交通集中の解消対策を検討	◎町田市 ○東京都 ○公共交通(鉄道)事業者 ○交通管理者		→	

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅳ 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★自動車の有効活用方策の推進	◎町田市 ○市民		→	

◎：主体、○：関係主体

長期施策

◇基本目標Ⅰ だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★幹線十支線型ネットワークの形成を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者			→
★駅周辺地域などのマイカー乗り入れ規制を検討	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			→
★関係者への多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸の要望・調整の継続実施	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者			→
★多摩都市モノレール及び小田急多摩線の導入空間確保を推進	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者			→
★総合的な交通広場の整備を検討	◎町田市 ◎商店会・商工関係者 ○公共交通事業者			→
★バス～鉄軌道、鉄軌道間(別事業者)一体運賃を検討	○公共交通事業者 ◎町田市			→

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★中心市街地のマイカー乗り入れ規制の検討	◎町田市 ◎交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			→
★総合的な交通広場の整備を検討	◎町田市 ◎商店会・商工関係者 ○公共交通事業者			→
★歩行者天国周辺部での買い物客用自転車駐車場の確保	◎町田市 ○商店会・商工関係者			→
★小田急線踏切の立体化を検討	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者 ○交通管理者 ○商店会・商工関係者			→

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★中心市街地内を連絡する地区内交通システムの導入を検討	◎町田市 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者			→
★中心市街地居住者等の効率的な自動車の利用方法を検討	◎町田市 ○商店会・商工関係者 ○市民			→
★共同集配施設の新規整備を検討	◎町田市 ○物流関係者			→
★商店街内共同配送システムの確立に向けた調整	◎町田市 ○株町田まちづくり公社 ○商店会・商工関係者 ○物流関係者			→

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★人やモノが円滑に安全に安心して移動できる市内幹線道路網の整備を推進	◎町田市			→

◎：主体、○：関係主体

◇基本目標Ⅳ 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★中心市街地などのマイカー乗り入れ規制の検討	◎町田市 ○交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			→
★公共交通などで身近な移動がしやすいまちの形成	◎町田市 ○開発事業者			→
★歩行空間・自転車走行空間の整備を推進	◎町田市 ○東京都			→

◎：主体、○：関係主体

■ 用語の解説

あ行

- IC カード共通乗車券** (P72) 薄いカードに半導体集積回路 (IC チップ) を埋め込んだ乗車券。JR 東日本の「Suica」がこれに相当する。従来の磁気カードに比べて 100 倍近いデータを記録できるため、複数の交通機関や路線にまたがる運賃精算をすばやく行うことができる。
- s-park** (P90) smart-parking の略。インターネットで東京都内の主要駅周辺などにある約 4,200 ケ所の駐車場位置情報と約 700 ケ所の駐車場の満空情報（2004 年末現在）が把握できるシステムで、今後も箇所数は拡大する予定。
- ST サービス** (P84、85) ST とは Special Transport の略で、単独での移動が困難な高齢者や障がい者などを、自宅から目的地まで個別に移送する福祉サービスで、NPO 事業者等が実施するものをさす。
- オフピーク通勤** (P65) 鉄道の輸送力増強（複々線化や長編成化など）には多大な時間と費用がかかるため、通勤時間を分散化させることによって快適な通勤環境を実現しようとする取り組み。国が主導となって「快適通勤推進協議会」を運営し、フレックスタイム制の導入や時差出勤の奨励などの啓発活動を行っている。最終的には、東京圏各路線の平均混雑率を 150%（肩がふれあう程度で、新聞は楽に読める）まで下げることを目標としている。
- 温室効果ガス** (P32、44、124) 大気中の二酸化炭素やメタンなどのガスは太陽からの熱を地球に封じ込め、地表を暖める働きがある。これらのガスを温室効果ガスという。1997 年の第三回気候変動枠組条約締約国会議 (COP3) で採択された京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素のほか HFC 類、PFC 類、SF6 が削減対象の温室効果ガスと定められた。

か行

カーシェアリング 1台の自動車を複数の利用者が利用すること。利用者は自ら自動車を所有せず、必要なときだけ利用する形態。
(P99、123)

幹線＋支線型ネットワーク (P46、59) 幹線道路を高頻度で運行するバスと、市内の各地域内をきめ細かくカバーする支線バスとを組み合わせることによって、利便性と運行効率性を高めるバス網の考え方。乗り継ぎに伴う時間ロスや抵抗感を最小限にするため、幹線へのバスレーン導入や結節点（乗継拠点）整備などが求められる。

共同集配施設 (P25、102、103) 商店街などの貨物の積みおろしによる交通流の阻害を防ぐとともに、共同の荷さばき施設に貨物車を集中させ、荷おろしの効率化を図る施設。

高機能舗装 (P111) 低騒音舗装及び排水性舗装のこと。自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入ることで騒音となるが、低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を低減する効果がある。排水性舗装とは、道路の表層や、表層と基層に空隙率の高いアスファルト混合物を使って舗装された道路のこと、路面から雨水が速やかに排除されるようにしたもの。

公共交通不便地区 (P46、50、66、75、76) 鉄道駅やバス停から一定距離以上離れ徒歩でのアクセスが困難な「交通空白地区」と、鉄道や路線バスは運行されているが運行頻度が極端に低い「交通不便地区」との総称。

交通管理者 (P57、59、81、90、91、93、100、103、119、123、127、137) 道路交通の安全性や円滑性を管理する行政機関で、警察のこと。

さ行

サイクル＆バスライド (P70) 自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること。

シニアカー (P105) 福祉用電動車両のこと。3輪の自転車やスクーターのような外見を有するものから、4輪の乗用車タイプまで存在する。4輪は大型タイプも存在するが、あくまでも車いす扱いであり、交通法規上は歩行者と同等となる。

社会実験 (P140、143) 新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもの。

新交通システム (P67) 今までの輸送手段のパターンに当てはまらない、種々の交通手段の総称で、LRT（低床で騒音の少ない路面電車）やガイドウェイバス（案内軌道に従って軌道走行するバス）などがある。

た行

台キロ (P121)	自動車の走行距離の総和を示す単位。
第三次事業化計画 (P116)	東京都及び多摩地域 26 市 2 町において検討が進められている「多摩地域における都市計画道路の整備方針」のこと、今後 10 年間（2006 年度～2015 年度）で優先的に整備すべき都市計画道路の路線を選定する。
通算運賃制度 (P72)	合算運賃から一定額を割り引くのではなく、起終点間を 1 本の路線とみなして運賃を決める制度。何回乗り継いでも初乗り運賃の負担は最初の 1 回のみとなる。
DID (P10)	人口集中地区の略で「原則として人口密度が 1km ² 当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地区」(平成 12 年国勢調査の定義より)。
DRT (P75、76)	Demand-Responsive Transit (呼び出し型交通機関) の略で、外出したいときに電話などで事前予約し、相乗り方式で送迎する公共交通システム。一般的にタクシーより安価で、バスより自由度が高いのが特徴である。
TDM (P44、49)	交通需要管理のことで、Transportation Demand Management の頭文字をとって TDM という。自動車利用者など移動主体の交通行動の変更を促すことにより、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと。
低公害車 (P49、52、121、124、125、141)	従来のガソリン車やディーゼル車と比べ、排出ガス中の汚染物質の量や騒音が大幅に少ない、ソーラーカー、電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低燃費ガス認定車などをいう。大気汚染だけでなく、地球温暖化防止の観点からも普及が期待されている。本書では、「八都県市指定低公害車」の指定を受けている車両を低公害車とする。
定時性・速達性 (P46、50、51、55、58、59、88)	定時性はいかに遅れが少なく時刻表どおりの運行がなされているかを示す指標、速達性は所要時間の短さを示す指標で、バスサービスの魅力を表す。道路混雑に伴うこれらの指標の低下が、バス利用者減少の一因となっている。
ドアツードア (P122)	自宅から目的地まで一つの交通手段で移動すること。
道路整備計画 (P116、117)	実現の可能性を踏まえて、今後 10 年間の道路整備の目標を示したもので、事業の進捗状況や財政状況の変化など、必要に応じて適宜見直しが行われている。
トリップ (P12、13、14、16、18、19、132)	人の移動回数であり、ある目的での移動 1 回を 1 トリップという。
トリップエンド (P18)	1 つのトリップの出発側と到着側の両端のこと、1 つのトリップに 2 つのトリップエンドがある。

な行

乗合タクシー (P75、76)	道路運送法では 1 台のタクシーに不特定多数の乗客を相乗りさせることは禁止されているが、バスを走らせるほど需要がない地域や深夜などに限定し、特別な許可により運行が認められたタクシー。ルートが決まっており、運賃も乗車人数による頭割りではなく定額制となっている。
乗継割引制度 (P72、73)	個別路線の普通運賃から一定額を割り引く制度。鉄道の相互直通区間などでは常に一定額が割り引かれる場合が多いが、一旦改札を出る場合やバス～バス間、バス～地下鉄間などのケースでは、30 分以内など一定時間内の乗り継ぎに限って割り引きを行う場合が多い。
ノンステップバス (P60、61、79、80、81、93)	床面と出入口の高さが同じになるように設計されたバスで、床面の高さは 30～35cm 程度と従来のバスの半分以下となっている。交通バリアフリー法の施行とともに全国的に導入台数が増加しているが、その特性を十分活かすためには、バス停周辺の駐車問題や歩道高との調整などの課題にも対応していく必要がある。

は行

バスレーン (P58)	バスの定時性・速達性を高めるため、交通規制によってバス以外の自動車の進入を制限する車線。通常、片側 2 車線以上の道路が必要とされる。
バスロケーションシステム (P60、61、93)	バスの現在位置や到着までの待ち時間などの情報を利用者に提供するシステム。バスの定時性確保が進まない中、利用者の減少に一定の歯止めをかけるものと期待されているほか、バス事業者の運行管理に効果をあげている例もみられる。近年は携帯電話やパソコンへ情報を提供するシステムが増加している。
P D C A サイクル (P144)	プロジェクトの実行に際し、「計画をたて (Plan)、実行し (Do)、その評価 (Check) に基づいて改善 (Action) を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み (考え方)。
PTPS (P58)	Public Transportation Priority System (公共交通優先システム) の略称で、バスが接近すると前方の信号の青時間を延ばし、バスの速度が低下しないようにする仕組み。バスレーンとセットで整備することにより効果が高まる。
附置義務駐車場 (P90、91)	一定規模以上の建築物を新築、増築する際に義務として建築物に必要となる自動車の台数を見越して、整備する駐車場のこと。
フリンジ駐車場 (P90、91)	まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部 (フリンジ) に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒步やその他の公共交通手段で中心部に出入りする。

フレックスタイム制 1ヶ月以内の一定期間（清算期間）における総労働時間をあらかじめ定めておき、労働者はその枠内で各日の始業及び終業の時刻を自主的に決定し働く制度。（P65、123）

ポケットパーク (P99、100) 歩行者が気軽に休める場所として、道路わきなどの空き地などわずかの空間を利用した小さな公園または休憩所。

ボトルネック (P48、113、118) ボトルネックとはジュースの瓶（ボトル）の首のように細く、詰まりやすい部分のことと、トンネルや橋梁、踏切、交差点など交通渋滞の原因となるところを「ボトルネック」という。

ま行

面的整備事業 (P116、117) 面的整備とは、住区または数街区以上の規模で実施される事業手法で、土地区画整理事業や大規模な開発事業などが該当する。

モビリティ (P37、42) 個人の空間的移動のしやすさを表す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。

や行

横持ち搬送 (P25) 貨物車の駐車場所から目的地まで、台車など人手で輸送を行うこと。

ら行

ラッシュ・ピーク時間 朝の通勤・通学時など鉄道の車内が最も混雑する時間帯のこと。（P63、64、65）

町田市交通マスターplan

発行年月	2006年2月
発行者	町田市 〒194-8520 町田市中町1-20-23 電話 042-722-3111
刊行物番号	05-73
編集	町田市都市計画部都市計画課
印刷	株式会社 イコープリント



町田市都市計画課のホームページアドレス

<http://www.city.machida.tokyo.jp/shisei/shiyakusyo/gyomu/toshikeikaku/toshikeikaku01/index.html>