

町田市都市・地域総合交通戦略

2010年3月

町 田 市

目 次

序章 総合交通戦略とは.....	1
1. 総合交通戦略の視点.....	1
2. 総合交通戦略の位置付け.....	1
3. 総合交通戦略の目標年次.....	2
4. 総合交通戦略の計画区域.....	2
第1章 町田市の現状と課題.....	3
1. 人口・土地利用.....	3
2. 全市的な交通の現状と課題.....	6
3. 中心市街地の交通の現状と課題.....	11
第2章 戦略目標の設定.....	14
1. 上位計画の将来像.....	14
(1) 将来交通の姿.....	14
(2) 交通対策の基本目標.....	15
2. 戦略目標の設定.....	21
(1) 市民の交通施策二ーズの動向.....	21
(2) 上位計画、市民の交通施策二ーズを踏まえた戦略目標の設定.....	22
3. 戦略目標実現のための基本戦略.....	23
(1) 全市的な戦略目標実現のための基本戦略.....	23
(2) 中心市街地の戦略目標実現のための基本戦略.....	24
第3章 戦略施策の設定.....	25
1. 全市的な戦略施策の設定.....	25
2. 中心市街地の戦略施策の設定.....	28
3. 戦略目標実現のための戦略施策体系.....	32
第4章 施策展開方針と施策パッケージ.....	33
1. 全市的施策の施策展開方針と施策パッケージ.....	33
(1) 全市的施策の施策展開方針.....	33
(2) 全市的施策の施策パッケージ.....	34
(3) 全市的な戦略施策の施策展開イメージ.....	45
(4) 全市的な戦略施策の事業プログラム.....	46

2. 中心市街地施策の施策展開方針と施策パッケージ	47
(1) 中心市街地施策の施策展開方針.....	47
(2) 中心市街地施策の施策パッケージ	48
(3) 中心市街地の戦略施策の施策展開イメージ	58
(4) 中心市街地戦略施策の事業プログラム.....	59
第5章 町田市都市・地域総合交通戦略の実現に向けて	60
1. 目標値の設定.....	60
2. PDCAサイクルによる施策の推進	61
3. 推進体制の構築	61
(参考) 交通マスタープランの提案施策と総合的な取り組み状況	62

序章 総合交通戦略とは

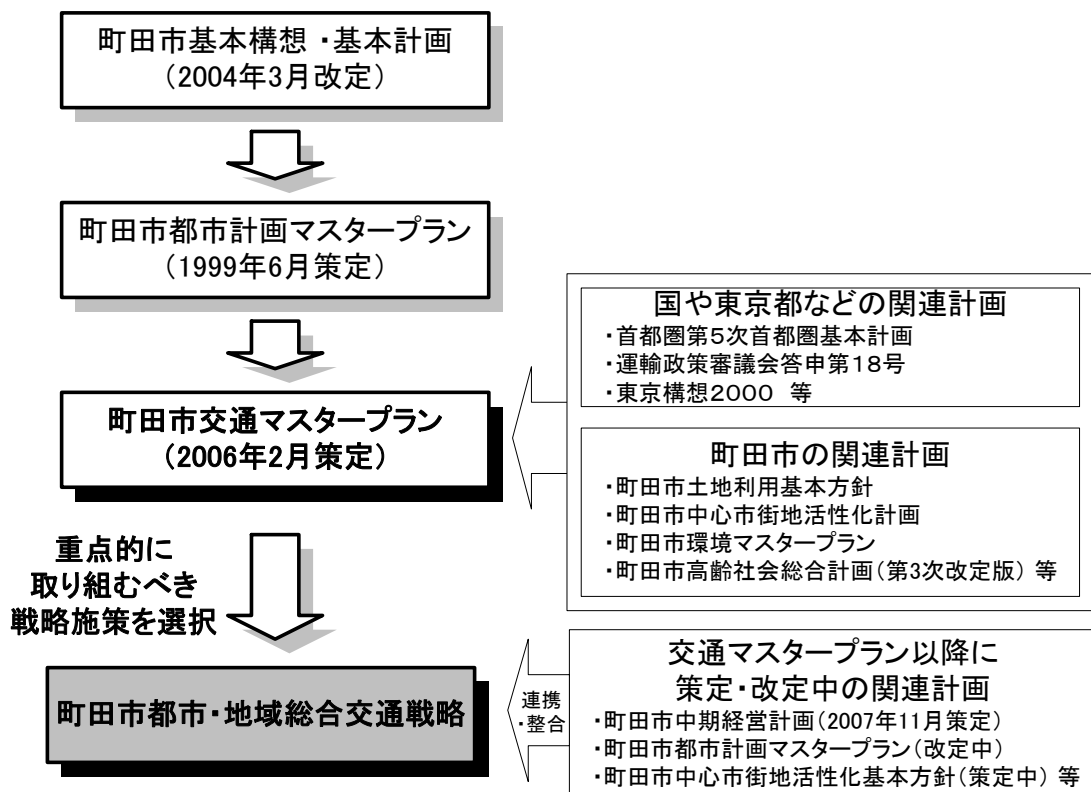
1. 総合交通戦略の視点

本総合交通戦略は、町田市交通マスタープランに示す「だれもが不便なく移動できるまち」の実現のための短・中期的な戦略目標を定め、その戦略目標を実現するための交通施策の展開方針と施策パッケージを定めるものです。

2. 総合交通戦略の位置付け

町田市交通マスタープランは、町田市基本構想・基本計画に示す将来都市像、町田市都市計画マスタープランに示す都市づくりの構想を踏まえ、交通施策の基本方針を定めたものです。

本総合交通戦略は、最新の上位計画・関連計画（中期経営計画等）を踏まえつつ、町田市交通マスタープランを戦略的に展開するために、とりわけ短・中期的に実施すべき重点プロジェクト・重点施策を選択し、実施に向けた具体的な方向性を定めた実施計画と位置付けます。



図序-1 町田市都市・地域総合交通戦略の位置付け

3. 総合交通戦略の目標年次

町田市交通マスタープランの目標年次は概ね 20 年後の 2030 年となっていますが、総合交通戦略は交通マスタープランの短・中期的な戦略であり、概ね 10 年以内の中で、前期、後期に分けて整理します。

4. 総合交通戦略の計画区域

町田市交通マスタープランで定める対象区域は、町田市全域であり、本総合交通戦略の計画区域も同様とします。



図序-2 計画区域

第1章 町田市の現状と課題

1. 人口・土地利用

町田市の人口は、増加速度は弱めつつも緩やかに増加

- ・ 右肩上がり増加してきた町田市の人口は、現在（2009年）約42万人となっています。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も、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年までは緩やかに増加していくものと推定されます。

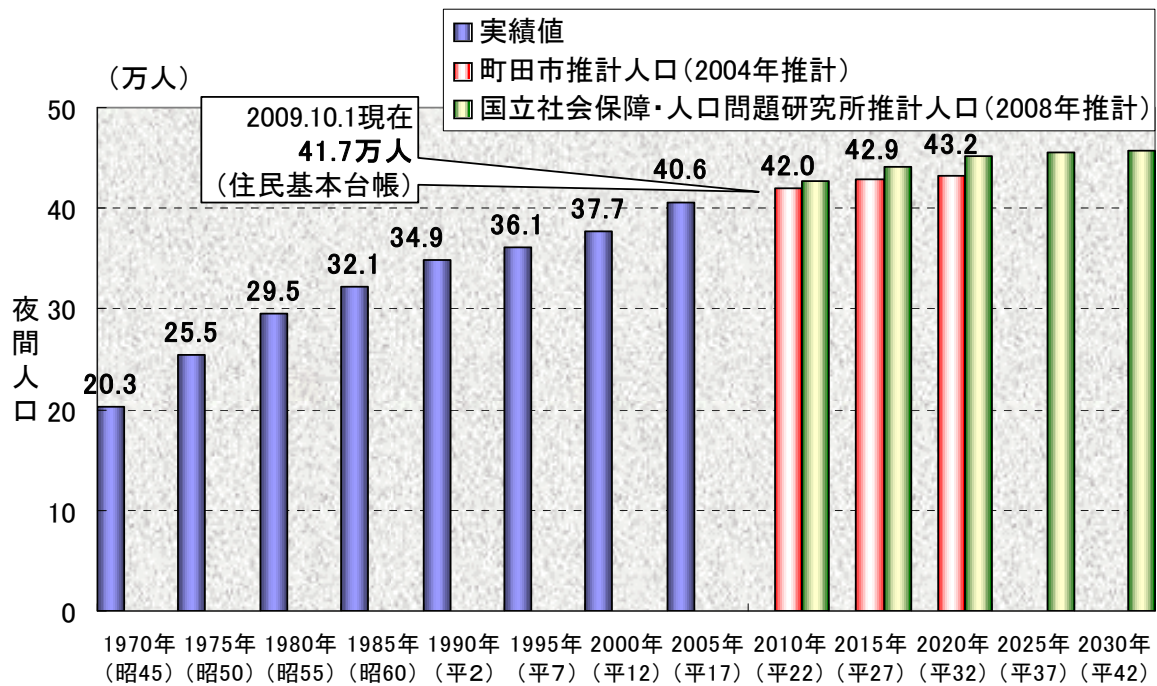


図 1-1 町田市の人口推移と今後の見通し

注) 2005年までの人口は国勢調査による。

高齢化の更なる進展

- ・町田市では、高齢化が急速に進展しています。65歳以上の高齢者人口の割合は、2000年時点では14%でしたが、現況(2008年)では21%となり、2015年には26%、2030年には29%に達するものと予測されます。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2.4倍となる反面、生産年齢人口は2000年から微増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。

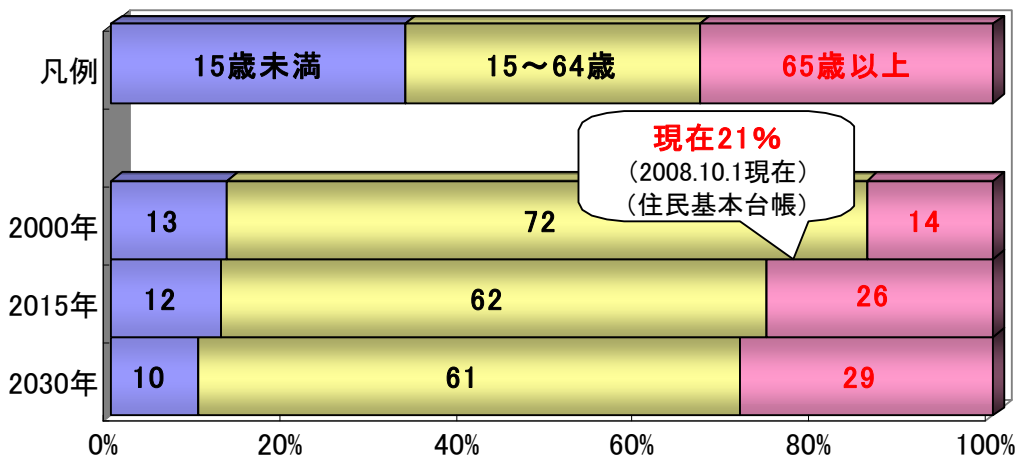


図 1-2 町田市の年齢別人口構成比の推移と今後の見通し

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。

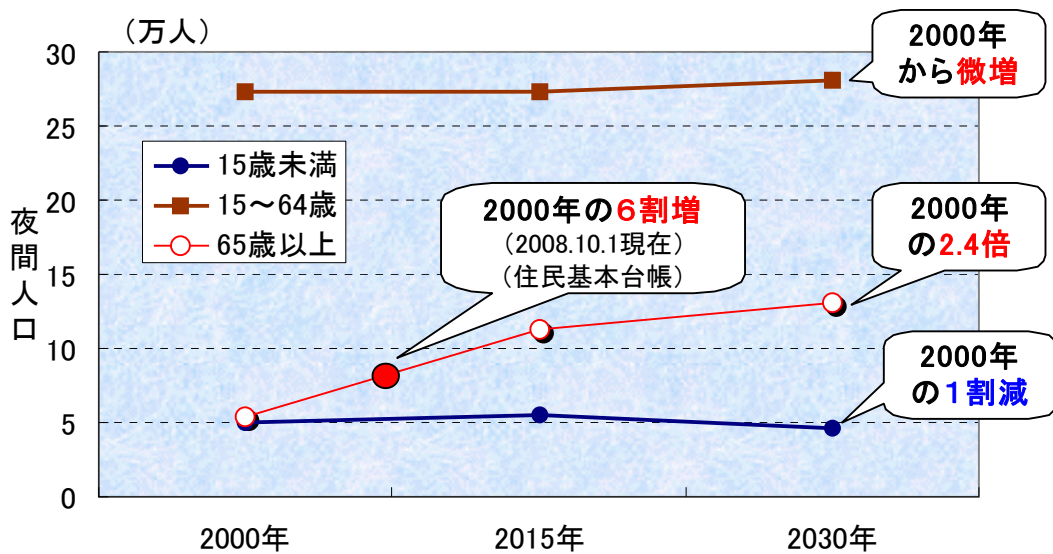


図 1-3 町田市の年齢別人口の推移と今後の見通し

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。

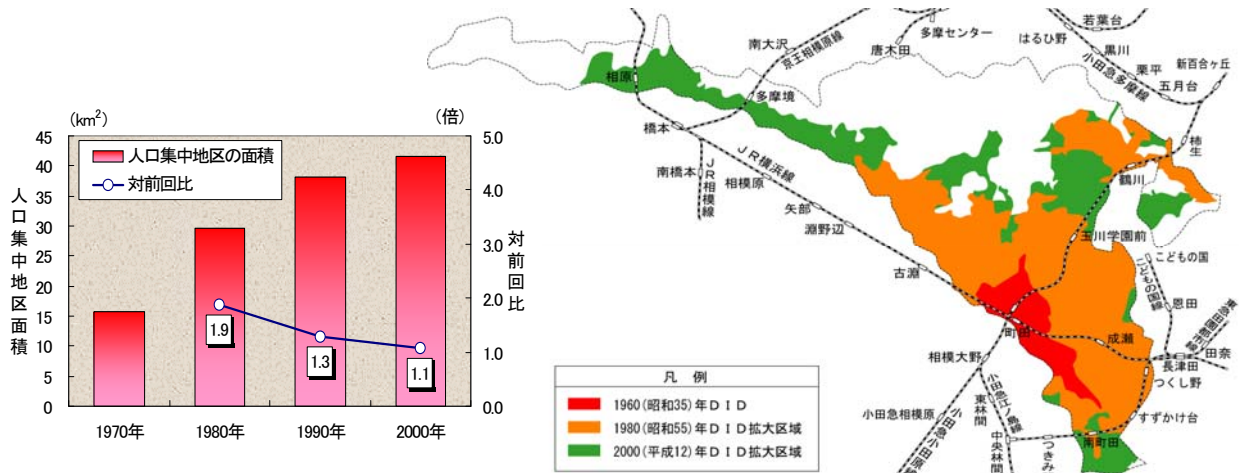


図 1-4 町田市のD1Dの変遷とD1D人口の推移

注) 各年「国勢調査」に基づき作成。

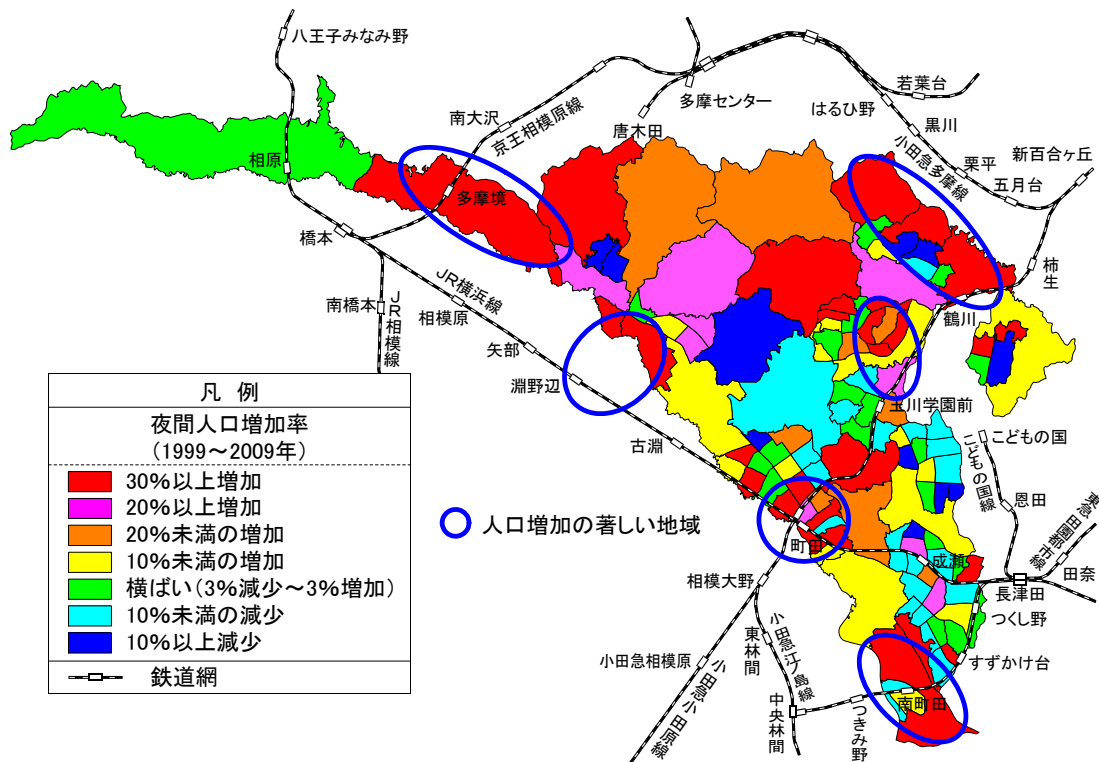


図 1-5 町丁別の夜間人口の推移 (2009年/1999年)

注) 各年「住民基本台帳」に基づき作成。

(2) 市内の交通手段利用特性

町田市は多様な都市活動を様々な交通手段が分担

- ・通勤には「鉄道」、通学には「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、業務においては「自動車」は重要な役割を果たしています。

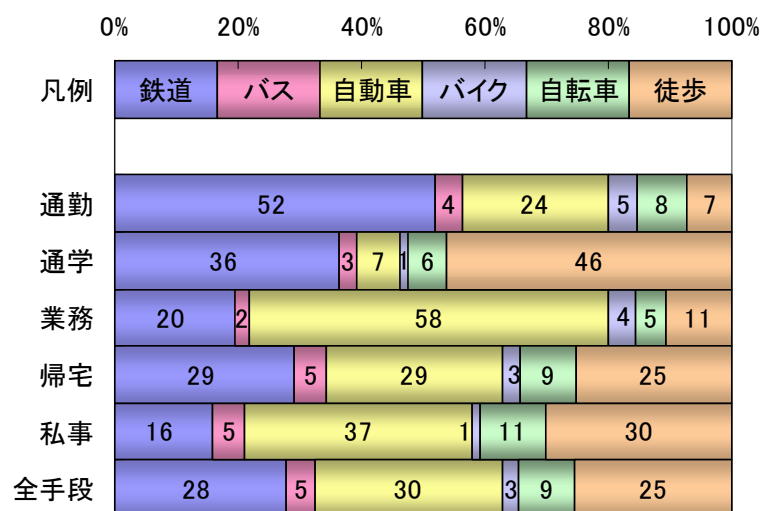


図 1-7 目的別の代表交通手段構成比（町田市発着）

注）2008年東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成。

鉄道駅アクセス手段としては、バスの役割が欠かせない

- ・私事目的では、「バス」も重要な役割を担っています。特に、鉄道アクセス手段では、徒歩を除くと通勤でのバス利用が23%と高く、通勤時の鉄道利用においては駅までのアクセス手段としてバスが主要な交通手段となっています。

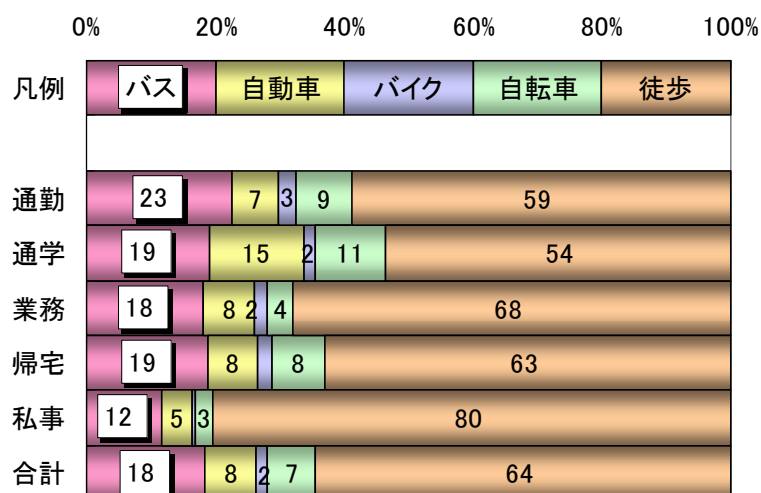


図 1-8 目的別の鉄道アクセス手段構成比（町田市発着）

注）2008年東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成。

(3) 道路混雑の状況

市内の幹線道路は町田街道はじめ混雑しており、特に町田駅周辺の課題が大きい

- ・町田駅は都内でも突出してバス乗降人員が多く、主要な幹線バス道路である町田街道をはじめとして道路が混雑しています。
- ・市内の商業・業務拠点の町田駅周辺では、町田街道・町田駅前通りにおいて約1.5~1.6万台/12hの交通量となっており、2車線道路で混雑なく処理できる交通量(1万台程度/12h)を大きく上回っています。

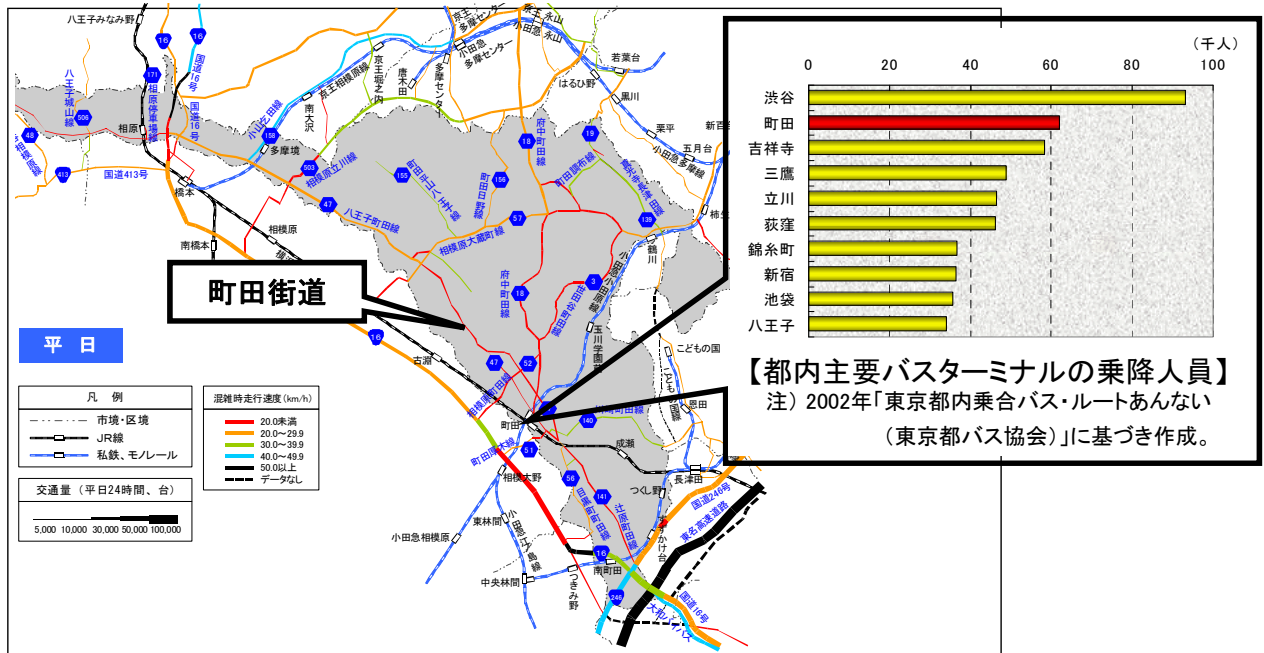


図 1-9 市内の道路混雑状況 (平日)

注) 2005年度道路交通センサス一般交通量調査に基づき作成。

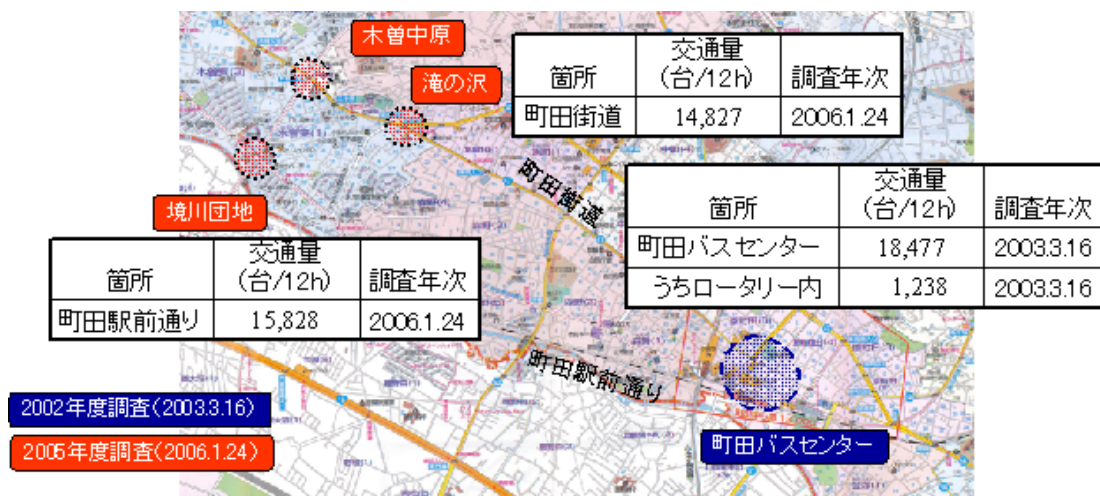


図 1-10 町田駅周辺の交通状況 (平日)

注) 市独自調査に基づき作成。

(4) 市民ニーズから見た重点課題

公共交通利便性の向上による、環境保全や自動車利用の抑制が必要

- ・市民は、「環境」や「安全・安心」について特に重要度が高いと考えており、特に「環境」は満足度の低い項目となっています。
- ・交通面で環境を捉えると、自動車は鉄道やバスに比べてCO₂排出量が多く、自動車利用抑制が重要な視点となります。また、自動車利用抑制のための条件として、市民は鉄道、バスの利便性を挙げており、環境保全や自動車利用抑制のためには、公共交通利便性の向上が必要であることがわかります。

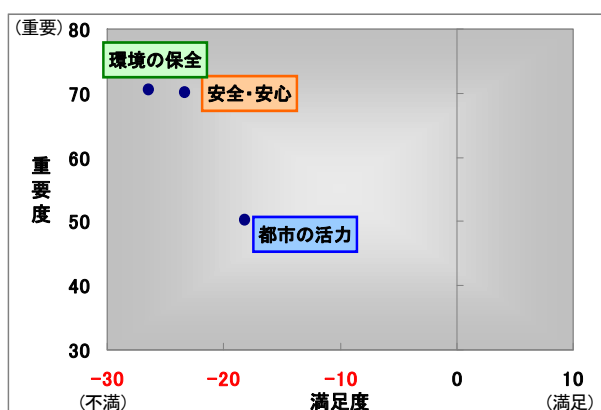


図 1-11 市民が重要視する視点

注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

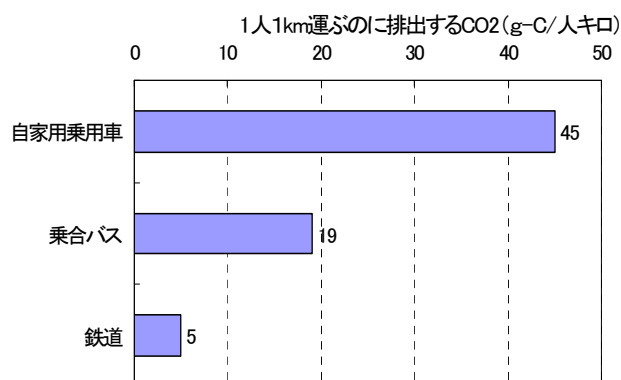


図 1-12 手段別の CO₂ 排出量

注) 地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より抜粋。

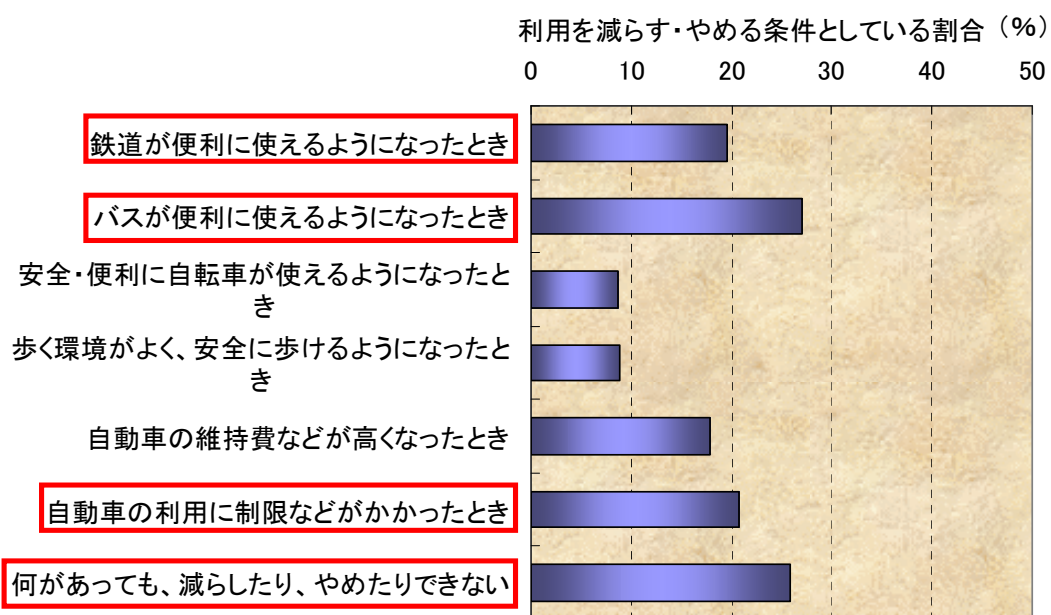


図 1-13 市民の自動車利用抑制の条件 (週 1 回以上の自動車利用者)

注) 市民意識調査 (2004 年) に基づき作成。

道路混雑対策を含めた総合的な路線バス対策が重要

- ・市民は交通手段のうち「路線バス」が最も重要と考え、かつ不満も高くなっています。特に交通渋滞・道路混雑の解消や路線バスの利便性の向上などについて非常に重要と考え、不満も高くなっています。
- ・バス交通に関する問題としても、バスが時間どおりに来ないという交通渋滞・道路混雑の面の指摘が最も多く、次いでバス車内の混雑や乗換の不便性を挙げています。

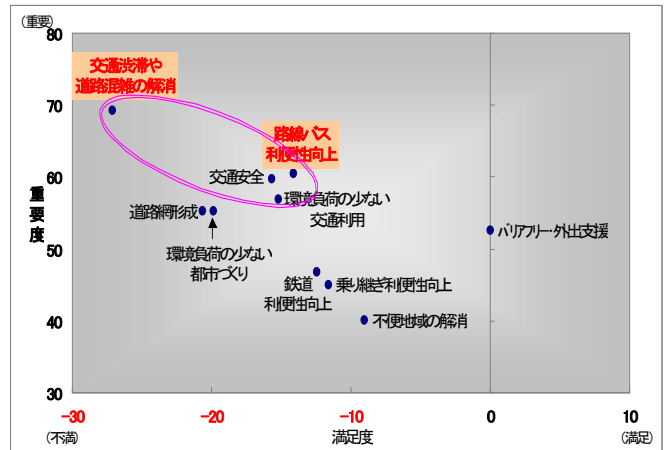
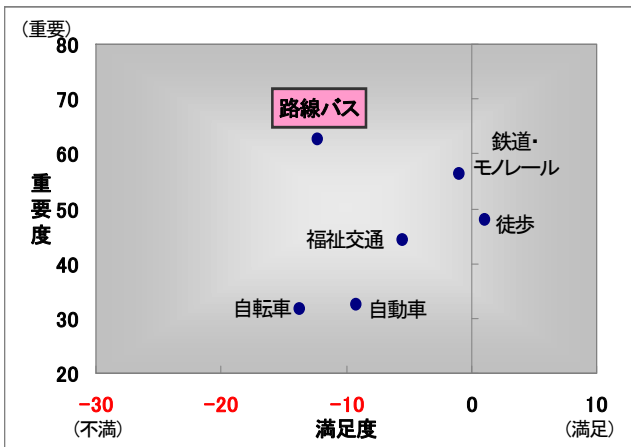


図 1-14 手段別の市民の重要度と満足度 図 1-15 交通問題別の市民の重要度と満足度
注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

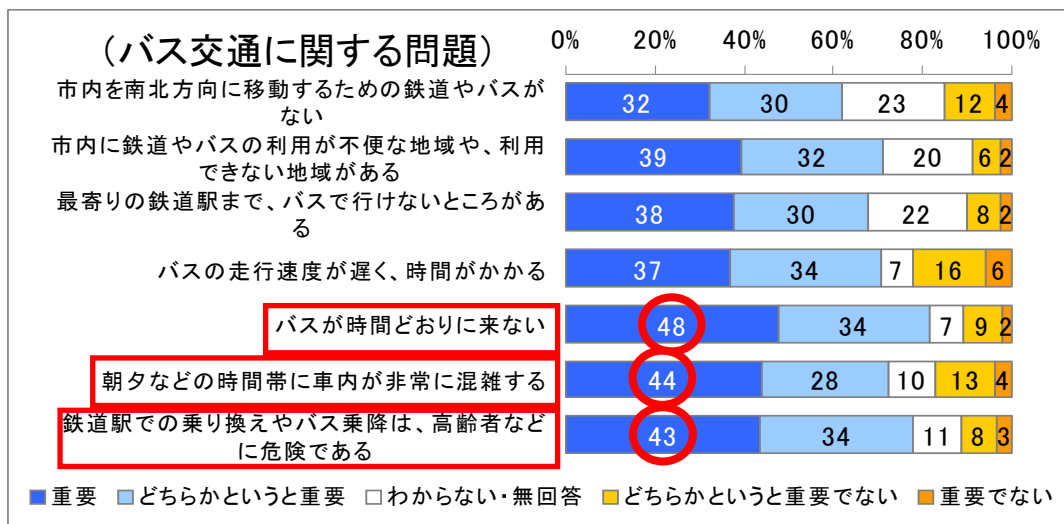


図 1-16 バス交通に関する重要度
注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

3. 中心市街地の交通の現状と課題

(1) 中心市街地の交通手段利用特性

公共交通・徒歩利用の多い中心市街地の交通特性を生かした交通対策が重要

- ・ 中心市街地（町田駅周辺）では、町田市全体に比べて鉄道・バス利用が際立って高くなっています。また、1/3が徒歩利用であり、中心市街地を回遊する主要な交通手段となっています。なお、山坂が多いため、相模原市などの隣接市と比べて自転車の利用率は低い特性があります。
- ・ 鉄道アクセス手段では、町田駅は徒歩が約7割と主要な手段、次いでバスの2割となっており、自動車や自転車での利用は5%以下と低くなっています。

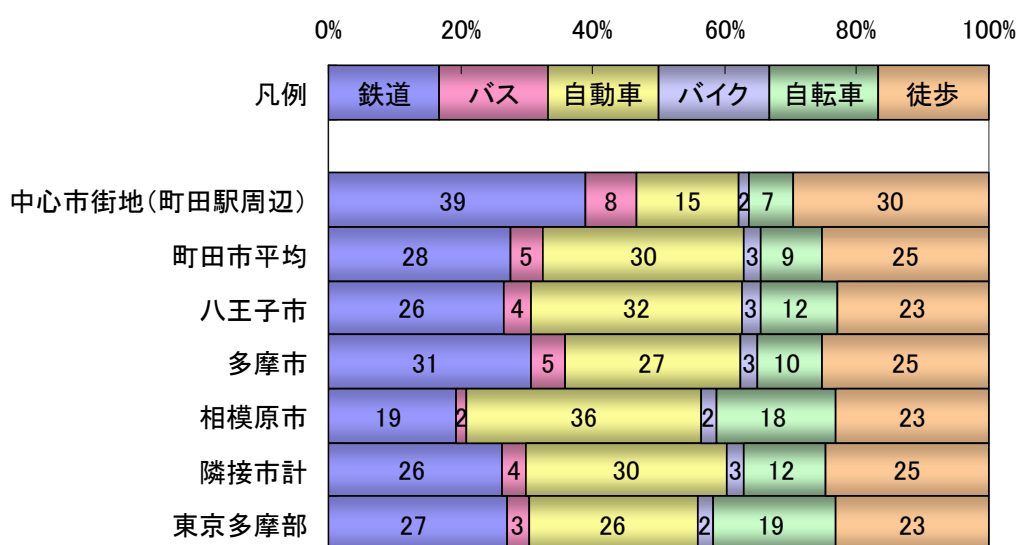


図 1-17 代表交通手段内訳（発着地別）

注) 2008年東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成。

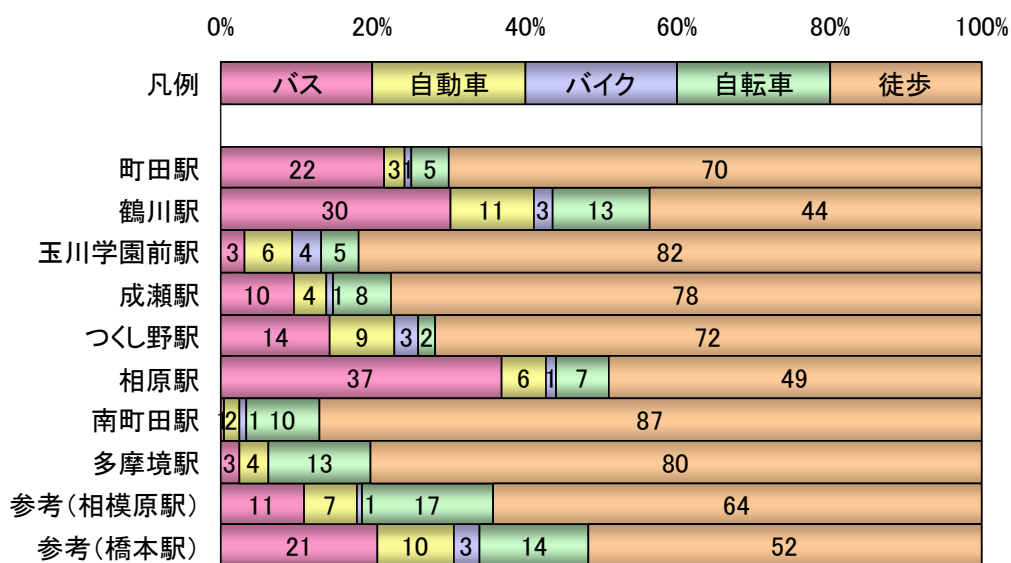


図 1-18 鉄道駅アクセス交通手段構成比（町田市発着）

注) 2008年東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成。

(2) 中心市街地の自動車交通を取り巻く現状と貨物車対策の必要性

歩行者の安全性・快適性確保、まちの魅力の向上のための貨物車対策の必要性

- ・町田駅周辺では、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。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。
- ・中心市街地（町田駅周辺）に発着する交通のうち貨物車は2割に過ぎませんが、路上駐車になると全体の7割が貨物車となります。このことから、路上駐車対策において、貨物車対策が重要となることがわかります。

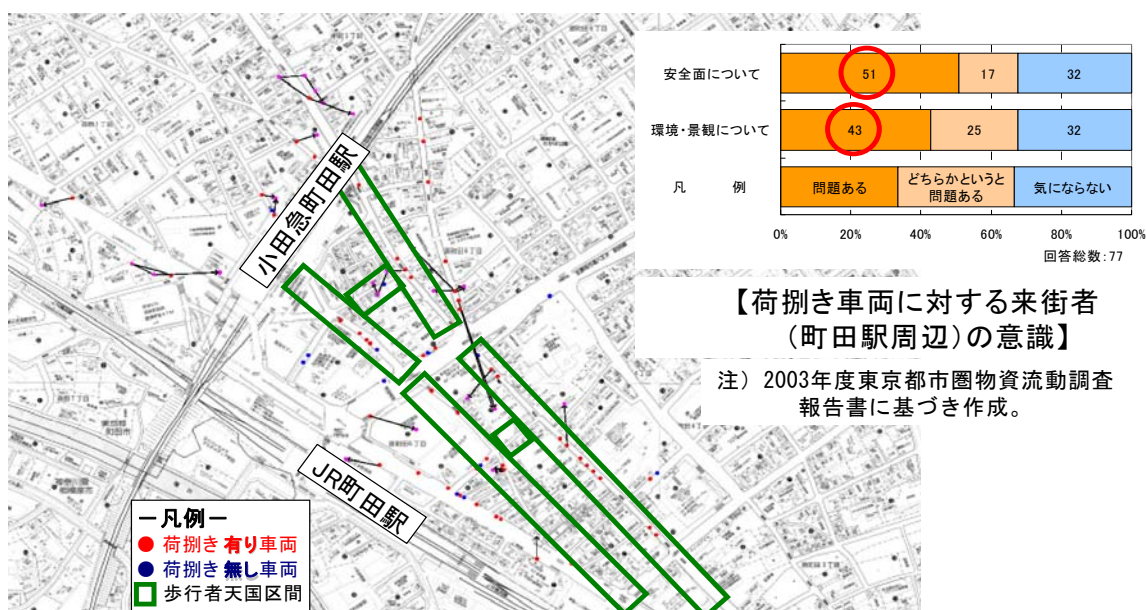


図 1-19 町田駅周辺での荷さばきの現状（歩行者天国開始時 11：00）

注）町田市実施データ（2007年）に基づき作成。

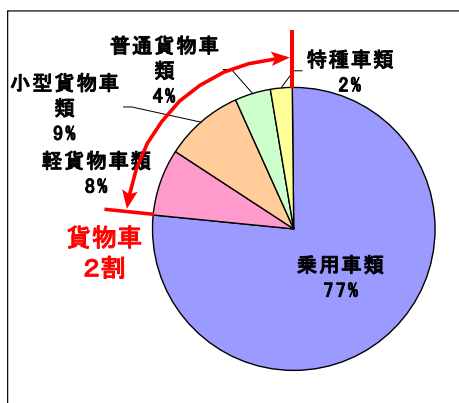


図 1-20 町田駅周辺発着交通量内訳

注）2005年度道路交通起終点調査に基づき作成。

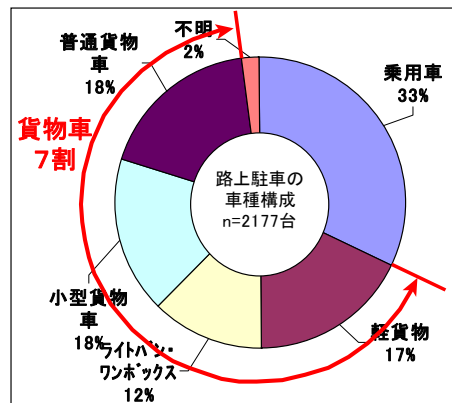


図 1-21 町田駅周辺の路上駐車の種類構成

注）2007年度中心市街地端末物流対策調査データに基づき作成。

(3) 市民ニーズから見た中心市街地の重点課題

歩行者天国への車両進入対策・路上駐車対策による安全性・快適性確保が重要

- ・ 中心市街地の来街者は、より楽しい滞在性について非常に重要と考えており、満足度も低い傾向があります。
- ・ 特に、路上駐車による交通の円滑化や安全性の阻害、歩行者天国への車両の進入による快適で安全な歩行環境の阻害に対する重要度が高く、市民は、貨物車を中心とした自動車対策による安全な歩行環境の確保を強く求めています。

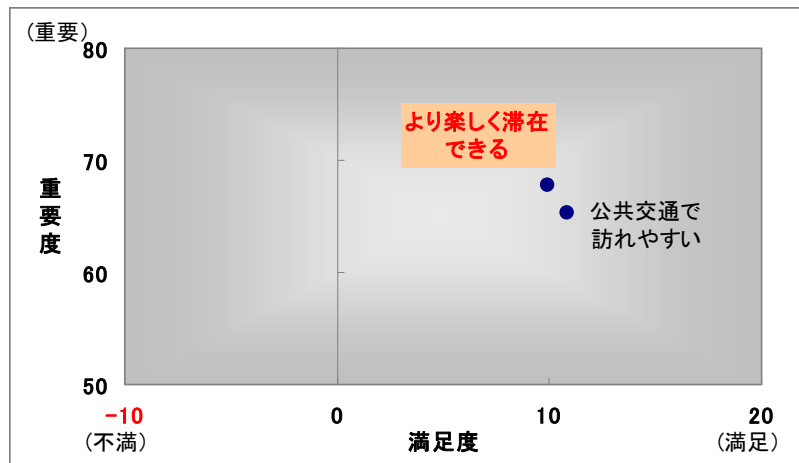


図 1-22 中心市街地来街者の重要度と満足度

注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

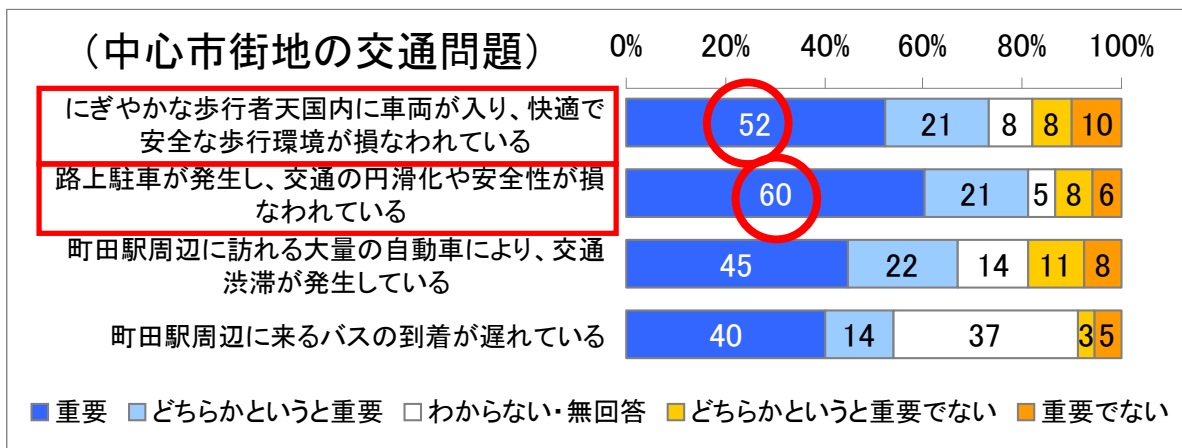


図 1-23 中心市街地来街者の交通問題に関する重要度

注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

第2章 戦略目標の設定

1. 上位計画の将来像

(1) 将来交通の姿

町田市の最上位計画となる総合計画「町田市基本構想・基本計画」では、4つの重点目標を定めています。また、「町田市交通マスタープラン」の上位計画となる「町田市都市計画マスタープラン」では、3つの都市像を掲げており、それらを踏まえ、「町田市交通マスタープラン」では、目指す将来交通の姿として3つの基本的視点を掲げています。

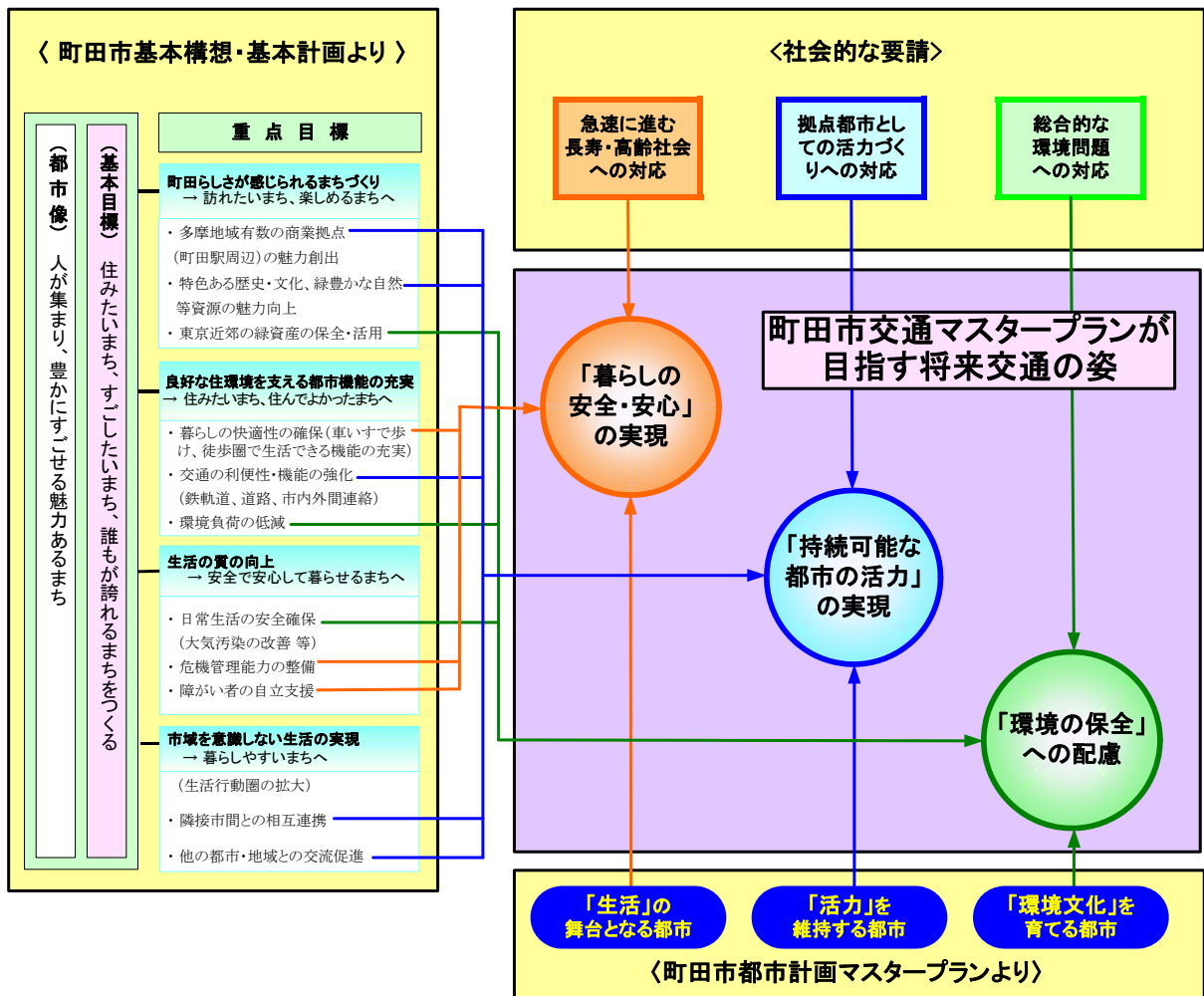


図 2-1 上位計画の将来像と将来交通の3つの姿

(2) 交通対策の基本目標

町田市都市・地域総合交通戦略の前提となる交通施策の基本方針である「町田市交通マスタープラン」では、将来交通の姿(3つの基本的視点)を実現するために、4つの交通対策の基本目標を定めています。

本総合交通戦略は、この交通対策の基本目標を踏まえて、策定する必要があります。

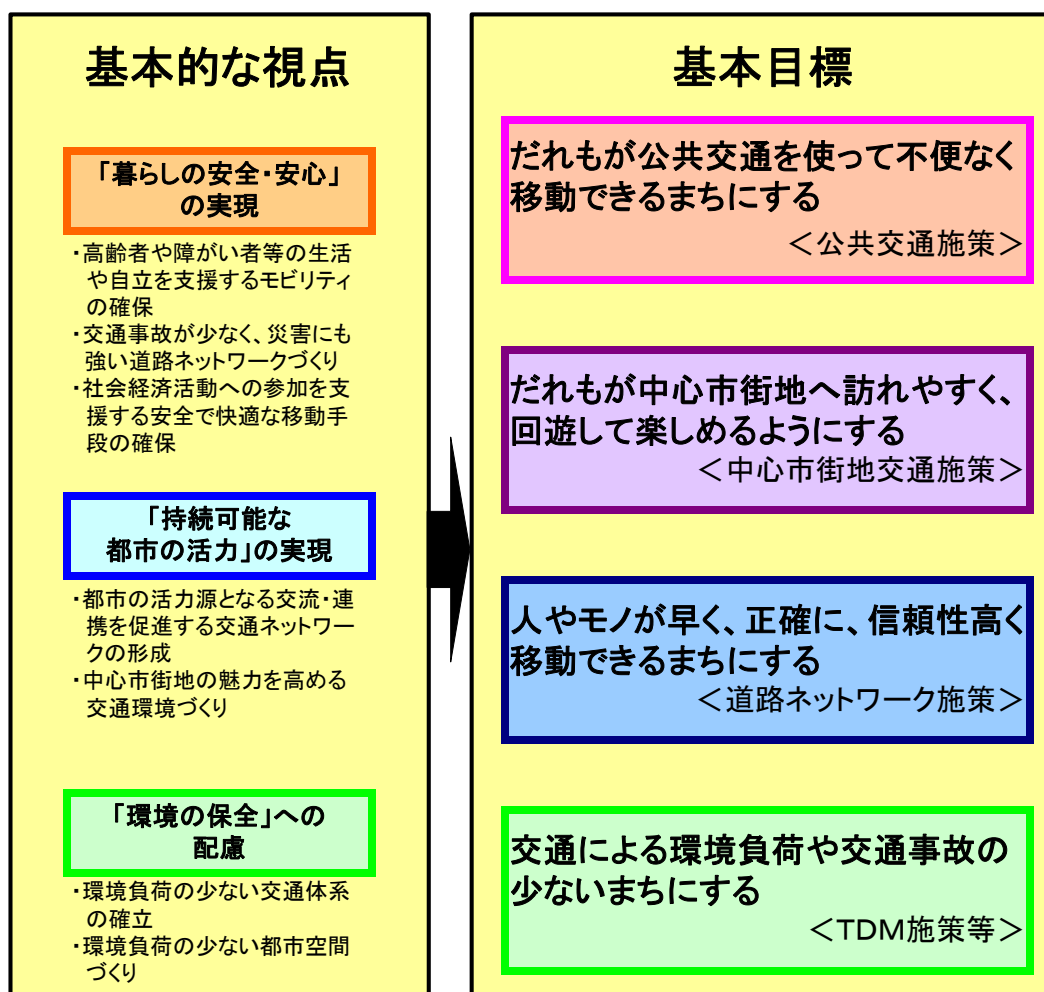


図 2-2 交通対策の基本目標 (町田市交通マスタープランより)

町田市交通マスタープランの交通対策の基本目標 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・障がい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。

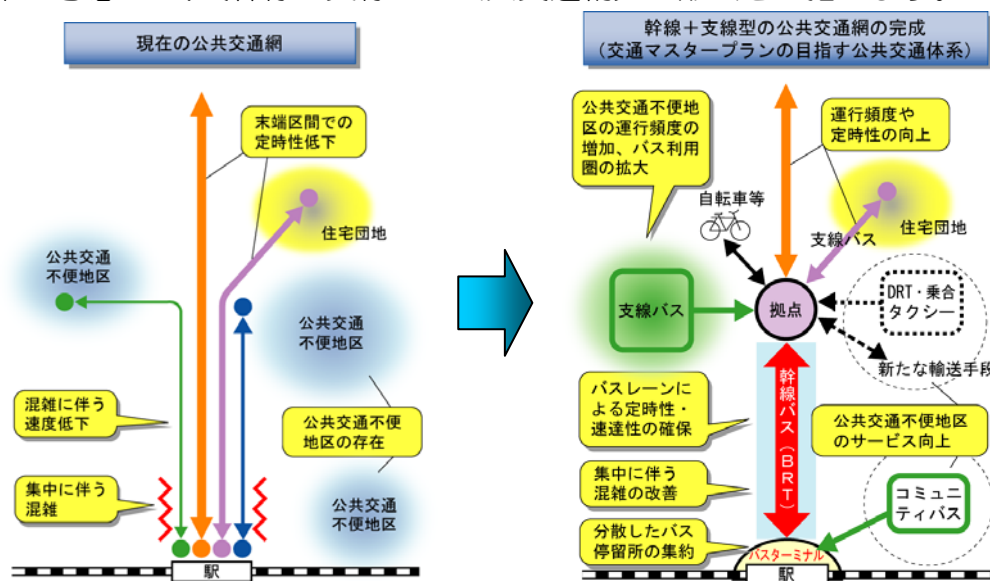


図 2-3 これからの公共交通網のイメージ

町田市交通マスタープランの交通対策の基本目標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、だれもがスムーズ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。

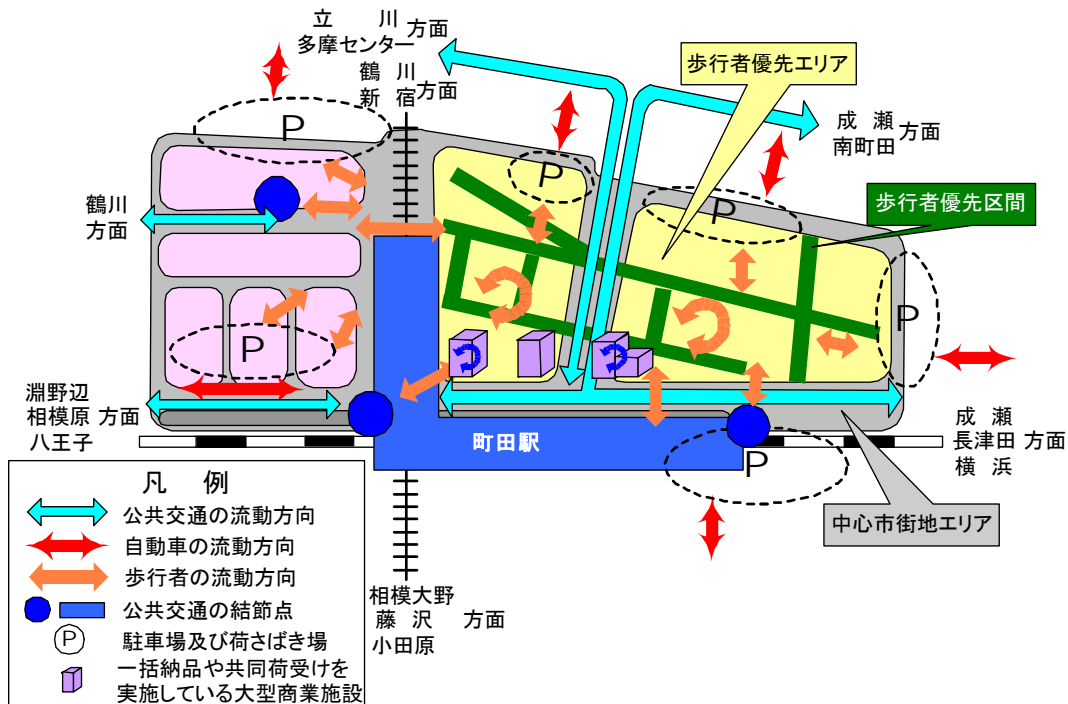
また、町田駅周辺にはその一部区間に歩行者天国が整備されるなど、歩行者が回遊しやすい特性を持っています。そのような特性を生かしつつ、今以上に歩行者にやさしい快適な環境を作り出していくため、路上駐車や放置自転車などが歩行者の通行を妨げることなく、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に安心して回遊できる歩行空間を確立していきます。

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

○ これからの中心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。



町田市交通マスタープランの交通対策の基本目標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。

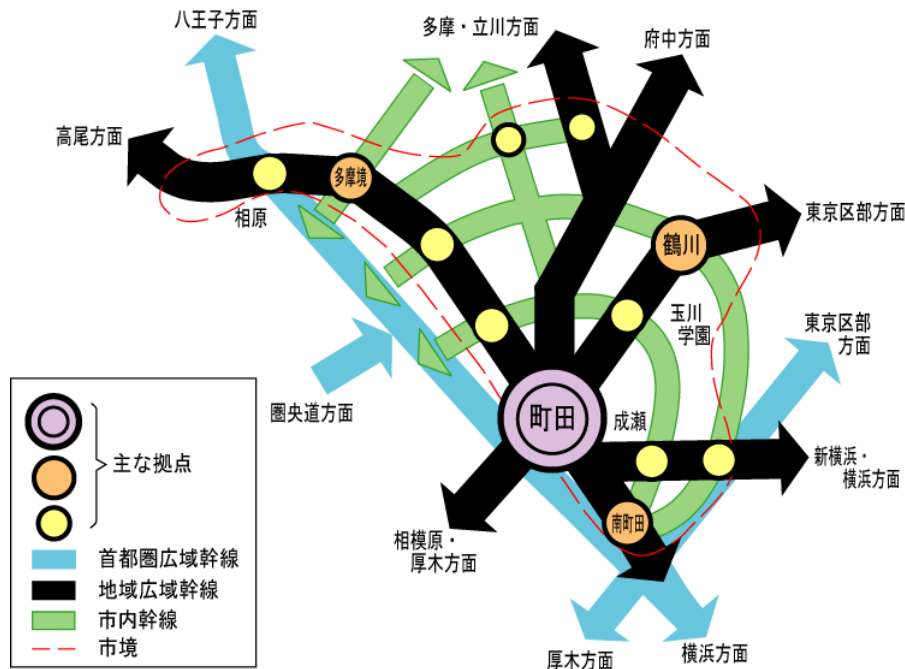


図 2-5 望ましい将来道路網のイメージ

町田市交通マスタープランの交通対策の基本目標Ⅳ

交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

－ TDM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、公共交通や徒歩・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、公共交通や徒歩・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。

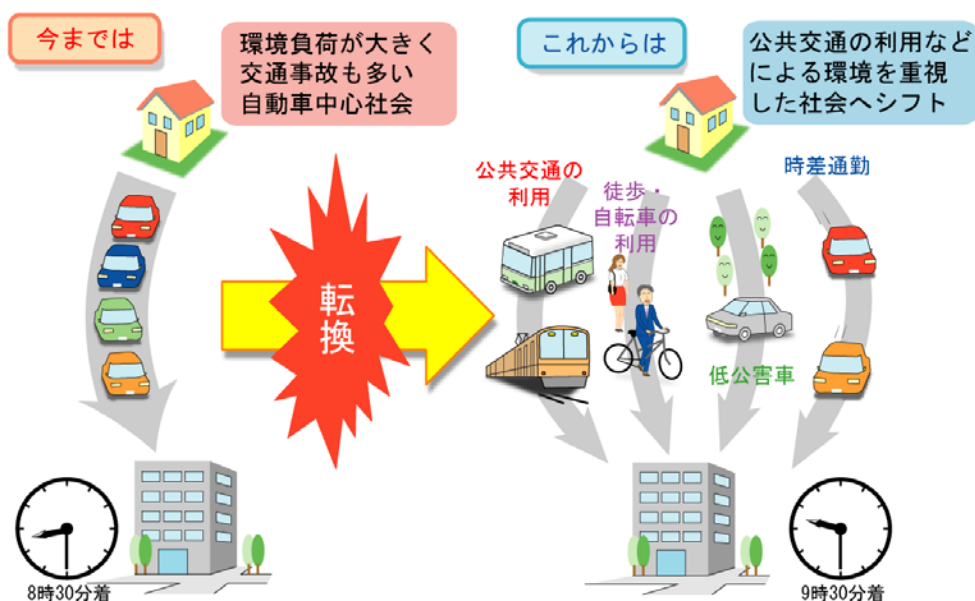


図 2-6 交通による環境負荷や交通事故の少ない施策展開のイメージ

なお、「町田市交通マスタープラン（2006年2月策定）」以降に策定された上位計画として、「町田市中期経営計画（2007年11月策定）」があります。これは、町田市における2007年度から2011年度までの市政運営計画をとりまとめたものです。

ここでは、“市民すべてが希望の持てるまち”を市政運営の基本的な理念とし、『市民協働のまち』『環境先進都市』『子育て・保健福祉のまち』『商業・文化芸術都市』を目指すべき都市像としています。

町田市都市・地域総合交通戦略は、概ね10年以内の短・中期的な戦略であることから、「町田市中期経営計画」の都市像、重点事業と整合させて策定する必要があります。



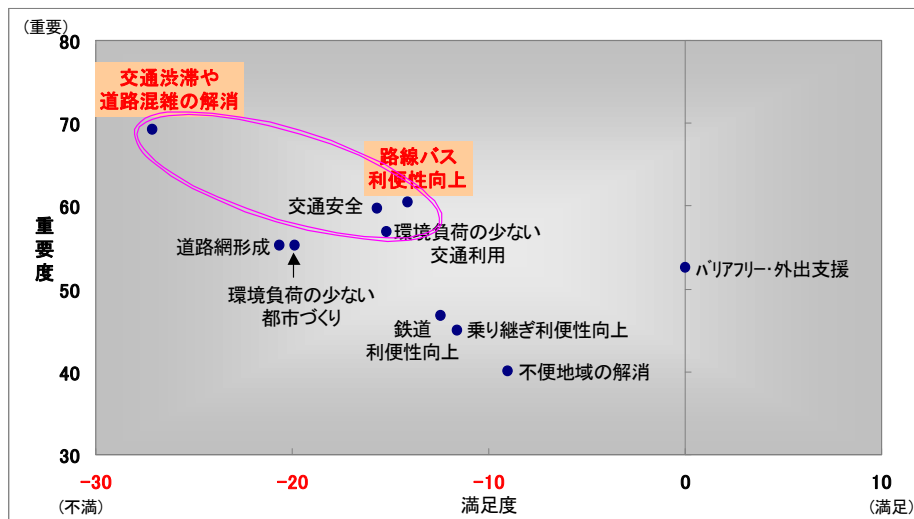
図 2-7 上位計画と交通マスタープランの方向性の再整理

2. 戦略目標の設定

(1) 市民の交通施策ニーズの動向

全市的には、交通渋滞・道路混雑の解消や路線バスの利便性の向上が優先課題

- ・特に交通渋滞・道路混雑の解消や路線バスの利便性の向上などについて非常に重要と考えている市民が多く、不満も高くなっています。

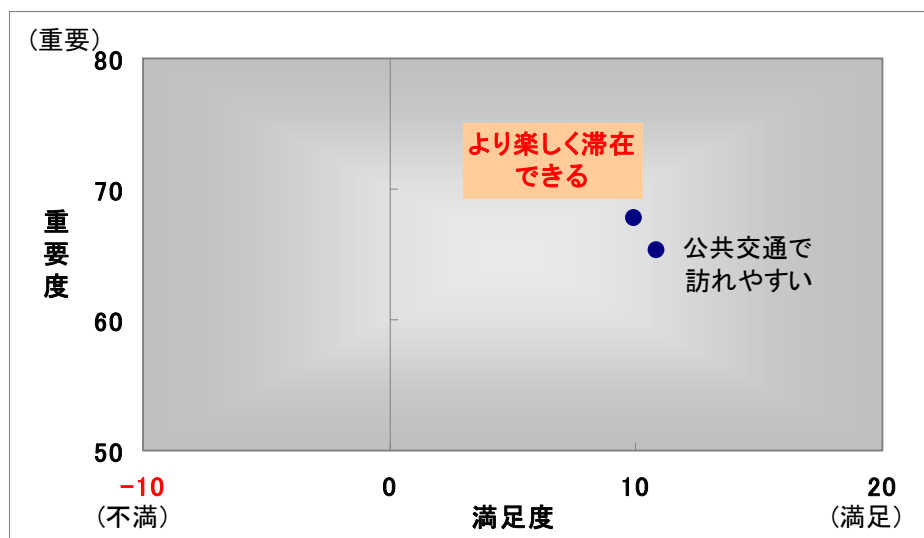


再掲図 2-8 全市的な交通対策の重要度と満足度

注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

中心市街地では、楽しい滞在性が優先課題

- ・中心市街地の来街者は、より楽しい滞在性 (路上駐車対策や歩行者天国への車両の進入対策など) について非常に重要と考えており、満足度も低くなっています。



再掲図 2-9 中心市街地来街者の交通対策の重要度と満足度

注) 交通施策ニーズ調査 (2008 年) に基づき作成。

(2) 上位計画、市民の交通施策ニーズを踏まえた戦略目標の設定

上位計画（町田市中期経営計画、町田市交通マスタープラン）、及び市民が考える優先的な交通対策（重要度が高く、かつ満足度が低い交通施策）を踏まえ、次の2つの戦略目標を設定します。

■ **全市的戦略目標**
路線バスが利用しやすく不便なく快適に移動できるまちにする
 （だれもが路線バスで移動しやすい交通環境の創出）

⇒ 本市は、鉄道駅が市域の外縁部に位置していることから、バスが鉄道駅や中心市街地への移動のための重要な交通手段となっています。特に、町田駅はバスが集中し、利用者数も多く、都内有数のバス拠点となっています。このようにバスが日常の生活・産業基盤の支えとなっていることから、総合的な路線バス対策を展開していく必要があります。

■ **中心市街地の戦略目標**
中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする
 （だれもが回遊して楽しく過ごせる歩行者空間の創出）

⇒ 町田駅周辺の中心市街地は、多摩地域有数の商業拠点ですが、歩行者天国等への貨物車の進入が歩行者の安全・快適な通行の妨げとなっていることから、総合的な物流貨物車対策を展開していく必要があります。

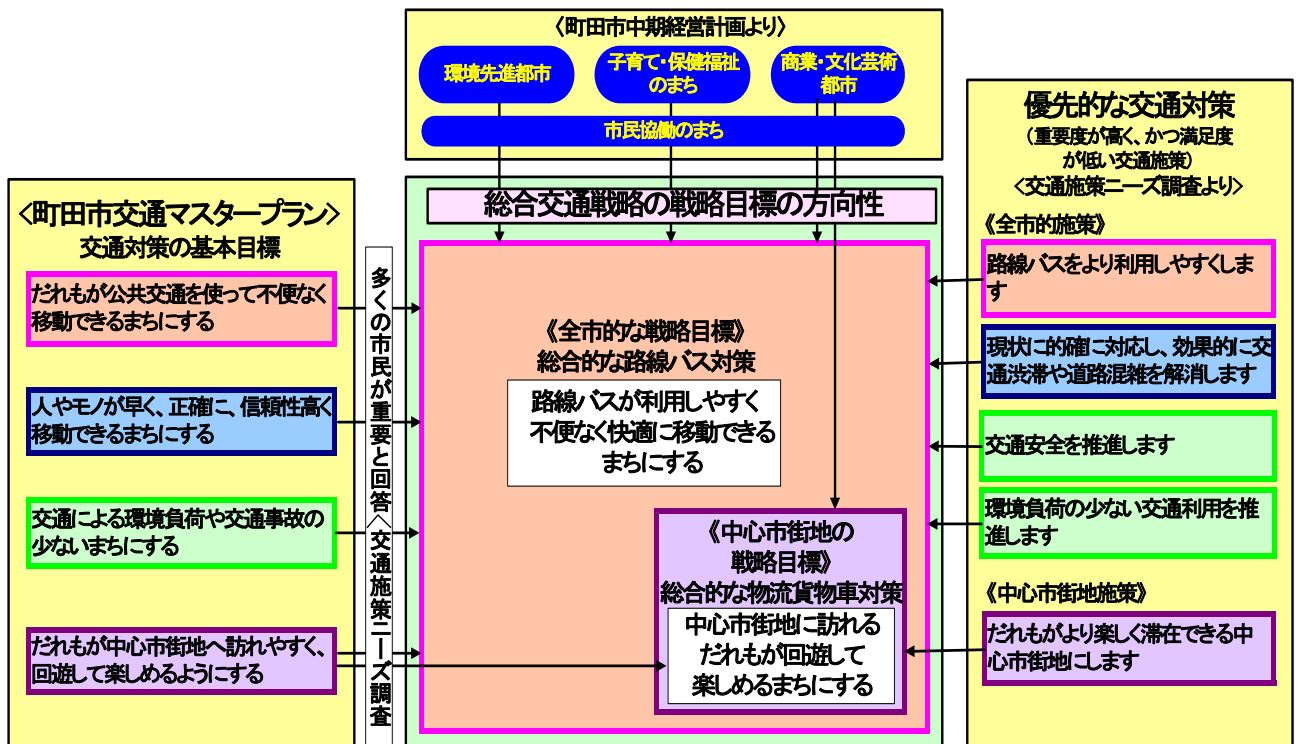


図 2-10 戦略目標の設定

3. 戦略目標実現のための基本戦略

(1) 全市的な戦略目標実現のための基本戦略

■ 全市的な戦略目標
路線バスが利用しやすく不便なく快適に移動できるまちにする
 (だれもが路線バスで移動しやすい交通環境の創出)

・上記の戦略目標の実現のためには、町田市で抱える交通問題・課題を解決する必要があり、課題に対する対応の方向性を整理すると、次の3つの基本戦略が考えられます。

- | | |
|------------|---------------------|
| 全市的な基本戦略 1 | バス路線網の見直し（駅アクセス強化等） |
| 全市的な基本戦略 2 | バスの定時性・速達性の確保 |
| 全市的な基本戦略 3 | 公共交通利用環境の整備 |

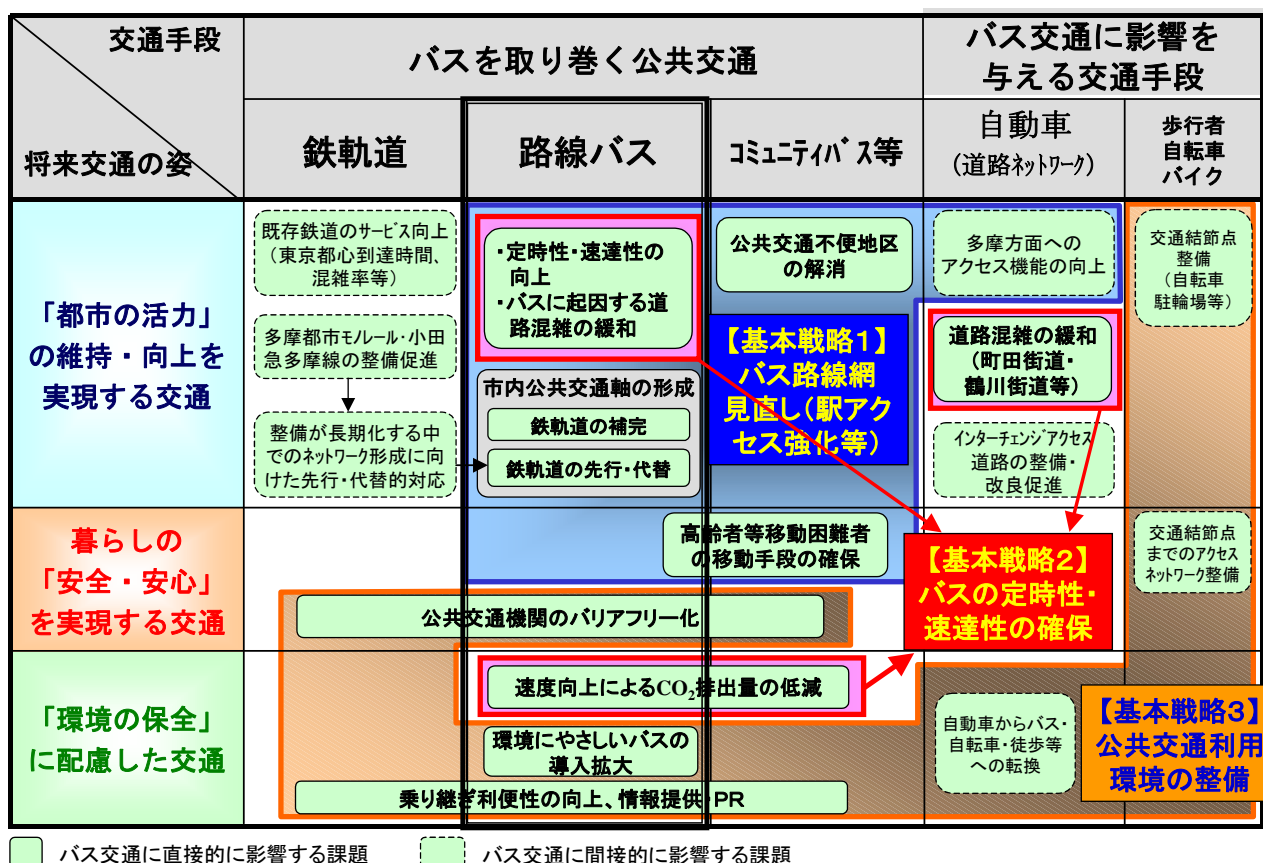


図 2-11 全市的な交通課題と対応の方向性（基本戦略）

(2) 中心市街地の戦略目標実現のための基本戦略

■ 中心市街地の戦略目標
中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする
 (だれもが回遊して楽しく過ごせる歩行者空間の創出)

・上記の戦略目標の実現のためには、町田市で抱える交通問題・課題を解決する必要があると、課題に対する対応の方向性を整理すると、次の2つの基本戦略が考えられます。

中心市街地の基本戦略1
 中心市街地の基本戦略2

回遊性の高い快適な歩行空間の確保
 貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり

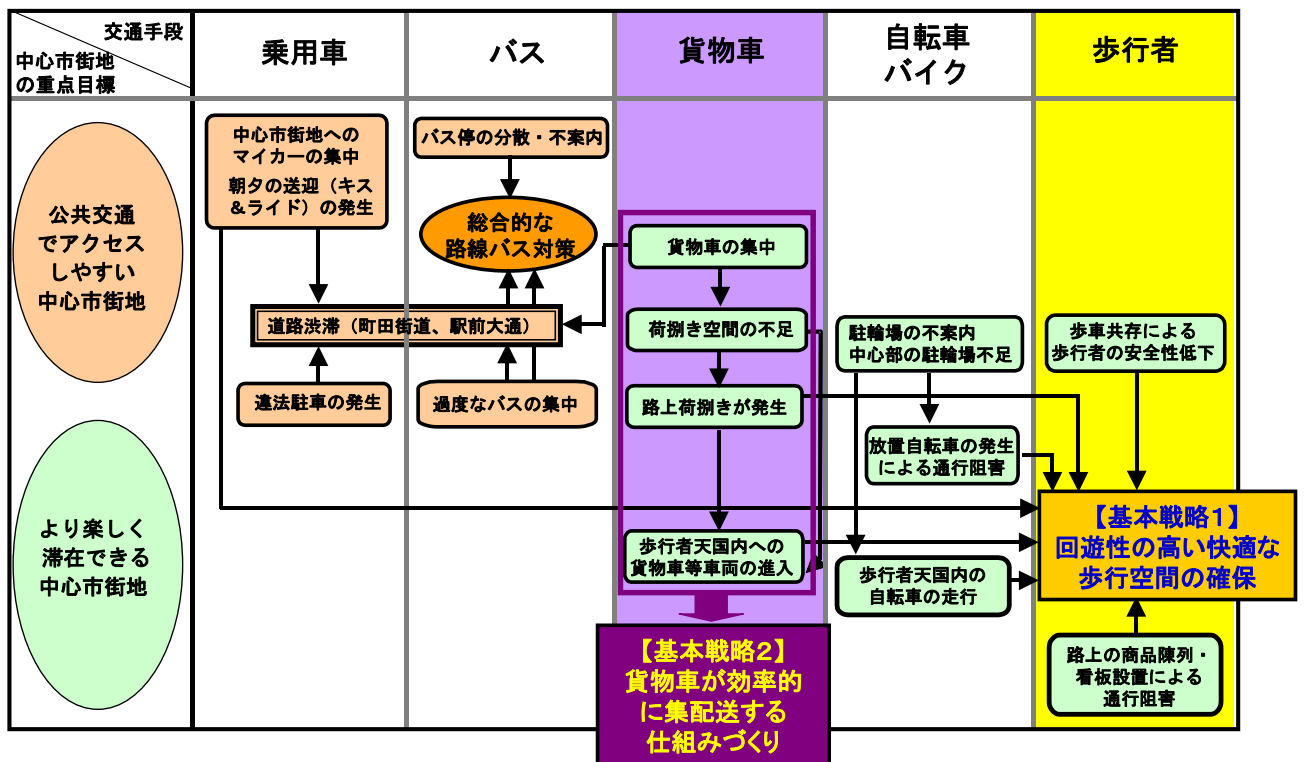


図 2-12 中心市街地の交通課題と対応の方向性(基本戦略)

第3章 戦略施策の設定

1. 全市的な戦略施策の設定

全市的な交通の現状を踏まえ、また、将来の多摩都市モノレールの整備を見据えた上での短・中期的な公共交通対策として、戦略目標の実現に向けた課題と方向性に基づき、次のように全市的な戦略施策を設定します。

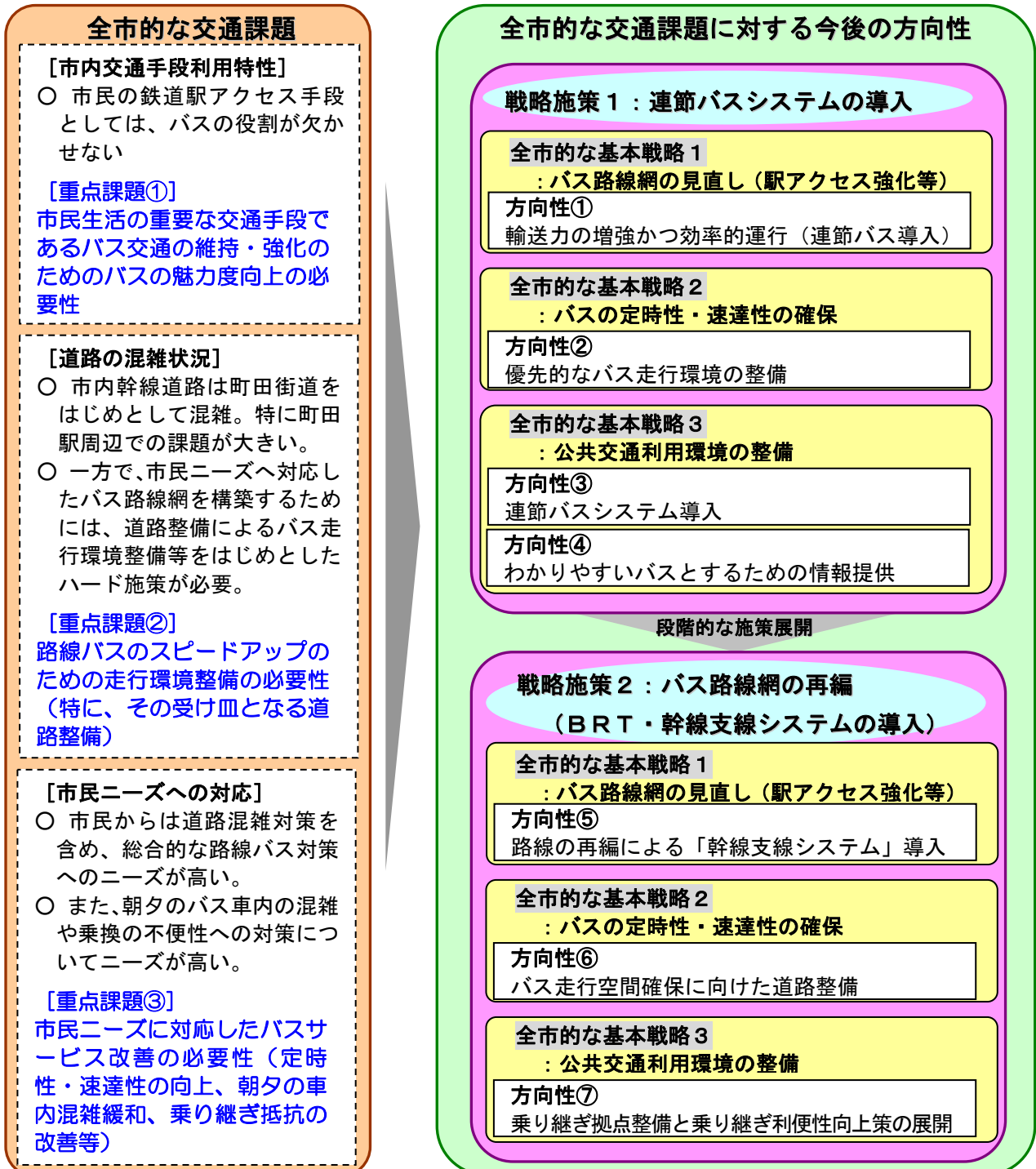


図 3-1 全市的な戦略施策の方向性

連節バス：大量輸送のために車体が2連以上につながっているバス。

BRT：Bus Rapid Transitの略で、連節バス、バス専用レーン、PTPS等を活用した鉄軌道に近い都市輸送システム。幹線支線システム：幹線道路を高頻度で運行するバスと、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ネットワークの考え方。

PTPS：Public Transportation Priority System（公共車両優先システム）の略で、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。

■ 戦略施策 1（前期）

連節バスシステムの導入

「基本戦略の視点」

全市的な基本戦略 1 バス路線網の見直し（駅アクセス強化等）

- ・ 鉄道端末手段及び市内流動の主要手段としてバス交通対策が必要であり、需要の多い地域を中心として輸送力の増強が求められています。
- ・ 一方、町田バスセンターでは運行本数が非常に多いことから乗降処理能力が飽和状態となっており、輸送力の増強を進めつつ効率的な運行が必要です。

全市的な基本戦略 2 バスの定時性・速達性の確保

- ・ 市内の主要なバス路線では道路混雑が発生し、ピーク時間帯を中心として遅延が多発しており、市民の満足度が低い項目としてあげられています。
- ・ 輸送力の増強とあわせて、鉄道駅への定時性・速達性を確保するための取り組みが必要です。

全市的な基本戦略 3 公共交通利用環境の整備

- ・ 連節バスを導入するにあたり、バス停環境の改善をはじめとした走行空間の整備、バス待ち環境の整備が求められます。
- ・ 特に、利用の多い、町田バスセンターなどにおいては、乗降処理能力をさらに高めていくための方策の展開が必要です。
- ・ また、さらなる利用促進に向けては、バス運行情報の提供等により「わかりやすいバス」の実現が求められます。

【連節バスシステムの展開方向性】

- ・ 需要の多い区間を対象とした連節バス導入
- ・ 停車空間の整備と車外運賃収受システム等の導入
- ・ 定時性、速達性確保に向けたバス優先レーン確保や道路改良・PTPS導入等
- ・ 町田駅における乗り場・運行情報案内システムの導入等

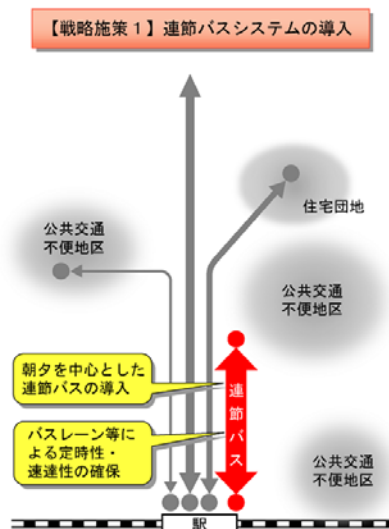


図 3-2 連節バスシステムの導入に関する施策展開イメージ

■ 戦略施策2（後期）

バス路線網の再編（BRT・幹線支線システムの導入）

「基本戦略の視点」

全市的な基本戦略1 バス路線網の見直し（駅アクセス強化等）

- ・鉄道駅が市の外縁部に位置しているため、市内には最寄り駅へのアクセス性の低い地域がみられ、アクセス性の向上が求められています。
- ・また、輸送力に応じた適切な手段を導入するために、混雑路線への輸送力の大きなバス車両の導入をはじめ、所要時間の長い長距離路線を分割し、幹線部分と切り離すなどバス路線網を再編することで、公共交通の利用が不便な地域への対応など現在のネットワークよりも小回りのきくサービス提供が可能となります。

全市的な基本戦略2 バスの定時性・速達性の確保

- ・路線バスの利用促進に向けて、市民ニーズの高い定時性・速達性の向上が必要です。そのためには、幹線路線を中心とした各種施策展開が求められます。
- ・また、現在の道路混雑状況などを踏まえると、将来にわたり、定時性・速達性を確保していくためには、円滑なバス運行に向けた走行環境整備（新たな道路整備を含む）が必要です。

全市的な基本戦略3 公共交通利用環境の整備

- ・幹線支線システムを展開していく際、バス利用者は乗り継ぎが必要となる可能性があります。このため、乗り継ぎ拠点など整備のハード施策や乗り継ぎ運賃割引等のソフト施策の両面からの展開が必要です。

【バス路線網の再編の展開方向性】

- ・バス路線網の再編によるBRT導入と幹線支線システム導入
- ・幹線バスと支線バスとの乗り継ぎシステムの構築
- ・定時性・速達性確保に向けたバス走行環境整備

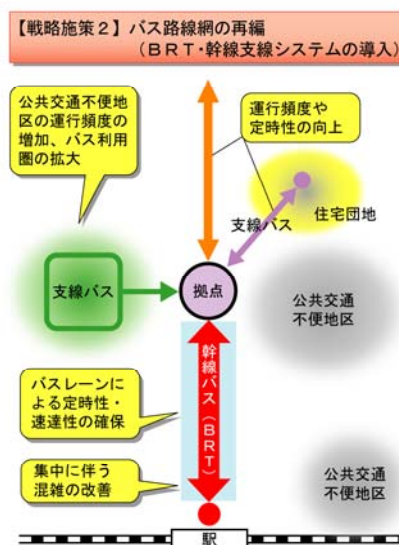


図 3-3 バス路線網の再編に関する施策展開イメージ

2. 中心市街地の戦略施策の設定

中心市街地の交通の現状を踏まえ、戦略目標の実現に向けた課題と方向性に基づき、中心市街地の戦略施策を設定します。

なお、本市では、中心市街地の戦略目標である「中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする」を実現するため、2009年度に早期に実現可能と考えられる物流施策について試行的に実施（社会実験）をしており、その検証結果も踏まえ、次のように中心市街地の戦略施策を設定します。

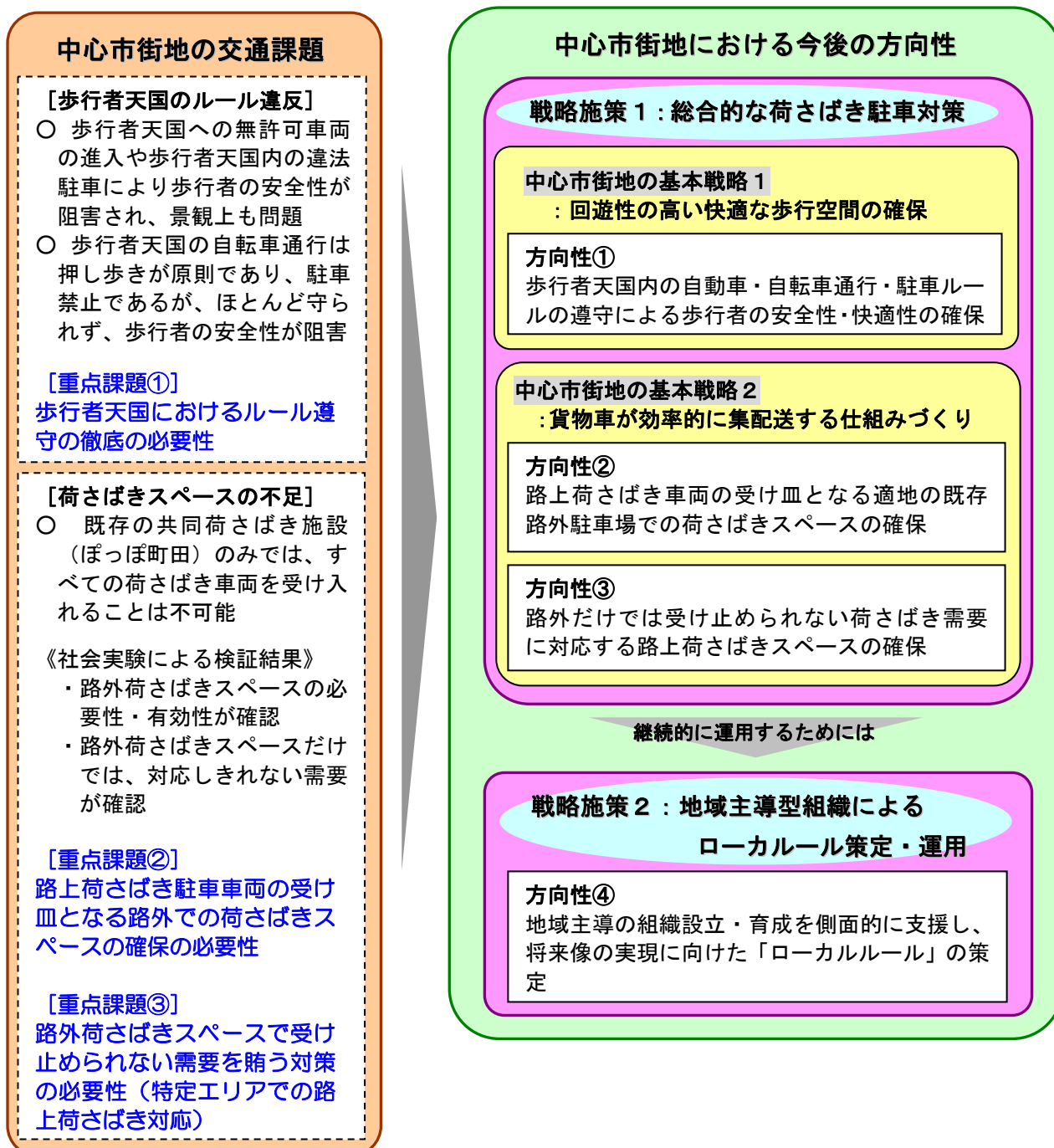


図 3-4 中心市街地の戦略施策の方向性

(参考) 社会実験の実施概要

【実験期間】

2009年8月31日から9月11日の平日10日間(8:00~20:00)

【実験メニュー】

実験Ⅰ：歩行者天国内への進入ルール遵守の徹底

：歩行者天国流入部(5箇所)に警備員を配置し、歩行者天国時間帯において歩行者天国内への車両の進入・通行禁止の現行ルールの遵守を徹底させる。

実験Ⅱ：既存の路外駐車場での荷さばきスペースの確保

：主に歩行者天国内の荷さばき車両の受け皿として、「ぽっぽ町田」のように中心市街地の周辺に荷さばき施設を整備することを想定し、既存の路外駐車場に荷さばきスペース(4箇所：20台)を確保し、そこへ誘導する。

【実験対象エリア】

・実験対象エリアは、小田急線およびJR横浜線で囲まれたエリア(約20ha)



図 3-5 社会実験対象エリア

注) 社会実験時配布チラシより抜粋。

■ 戦略施策 1

総合的な荷さばき駐車対策

「基本戦略の視点」

中心市街地の基本戦略 1 回遊性の高い快適な歩行空間の確保

- ・本市の歩行者天国は、歩行者天国時間帯に多くの車両が流入しており、その多くは歩行者天国内に立地する商店等への集配送を目的としています。歩行者天国内の通行については、警察署が発行する「通行許可証」を所有していれば、法的には車両通行は可能ですが、歩行者天国内での駐車を許可しているものではありません。
- ・そのため、中心市街地には多くの路上駐車（荷さばき車両）が存在し、歩行者と自動車が錯綜し、歩行者の安全性・快適性を阻害しています。特に、これらの荷さばき車両を整序化・秩序化することが重要であると考えられます。
- ・一方、歩行者天国内は、現行ルールの遵守を徹底させられれば、「まちの魅力の向上」や「歩行者天国内への流入車両の抑制」等の一定の効果が期待され、中心市街地の歩行者空間の改善に大きく寄与することが、社会実験によって確認されています。

中心市街地の基本戦略 2 貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり

- ・荷さばき車両は、中心市街地の魅力である商業活動を維持するための動脈であり、一方的に排除していくことは、適正な商業活動を維持する上で障害となる可能性があります。
- ・また、町田市を中心市街地では 2009 年 4 月から、「放置車両確認事務」の民間委託（違法駐車民間取り締まり委託）が始まり、これに伴い「町田駅前通り」の一部では「9～11 時に限り駐車禁止の解除」が実施されました。しかしながら、現実には荷さばき活動圏域には限界があることから、これらのスペースを利用できる荷さばき車両は一部に過ぎず、中心市街地全体では「荷さばきスペースが不足」しています。
- ・特に、歩行者天国内には代替となるスペースや駐車場がなく、周辺に「ぽっぽ町田」のような共同荷さばき施設を整備することが厳しい経済状況の中では、荷さばき活動圏域を考慮しつつ、周辺のコインパーキングや幅員に余裕のある路上空間を組み合わせた対応が必要となります。

■ 戦略施策 2

地域主導型組織によるローカルルール策定・運用

「基本戦略の視点」

中心市街地の基本戦略 1 回遊性の高い快適な歩行空間の確保

- ・ 社会実験では、通行無許可車両の歩行者天国への進入を防ぐために、歩行者天国の出入口に警備員を立たせました。それによって、車両進入の抑止効果はありましたが、継続的な運用を行うには物理的装置の設置、もしくは地域住民・商業者等が協働して監視にあたる等の取り組みが必要となります。
- ・ 加えて、歩行者天国内の車両を抑制していくためには、十分な荷さばきスペースを確保した上で、歩行者天国内の商店会・店舗間において、荷さばきスペースから共同で集荷・配送していくこと等が必要となります。そのため、通行ルールの運用と合わせて、商店会・店舗等を束ねる組織づくりが重要となります。
- ・ 自転車については、歩行者天国を通行する場合は押し歩きが原則であり、駐車禁止です。ただし、ほとんどの自転車はそのルールを守っていません。これは、交通マナーの問題だけではなく、ルールの認知度の低さも原因と考えられ、地域住民・商業者、利用者等の協働の取り組みによるルールの認知度向上・遵守の徹底が必要となります。
- ・ このように、町田市中心市街地の戦略目標を実現していくためには、「歩行者天国内のルール遵守の徹底強化」を実施するとともに「路上・路外における荷さばきスペースの確保」「歩行者天国内外における荷さばき車両総量の抑制」を連携し、同時に進めていく（パッケージ化）必要があります。

中心市街地の基本戦略 2 貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり

- ・ 共同荷さばきスペースは、確保・整備されれば特定の時間帯において一定の利用が期待されますが、現状の路外駐車場料金の相場では運輸事業者の支払い可能額を超えており、また現在の経済状況の中で商業者が対応（準備）することも困難な状況にあります。
- ・ 荷さばきスペースの継続的な運用を行うためには、必ず費用負担が必要となることから全ての関係者が協働で負担していくことが望めます。
- ・ 特に、町田市中心市街地のように複数の商店会が存在する地域においては、その代表となる新たな組織が受け持つことが重要であり、当初は行政主導で組織づくりを行い、段階的に地域主導へ移行していくといった対応が必要です。

3. 戦略目標実現のための戦略施策体系

戦略目標実現のための戦略施策の体系を再整理すると、次の通りです。

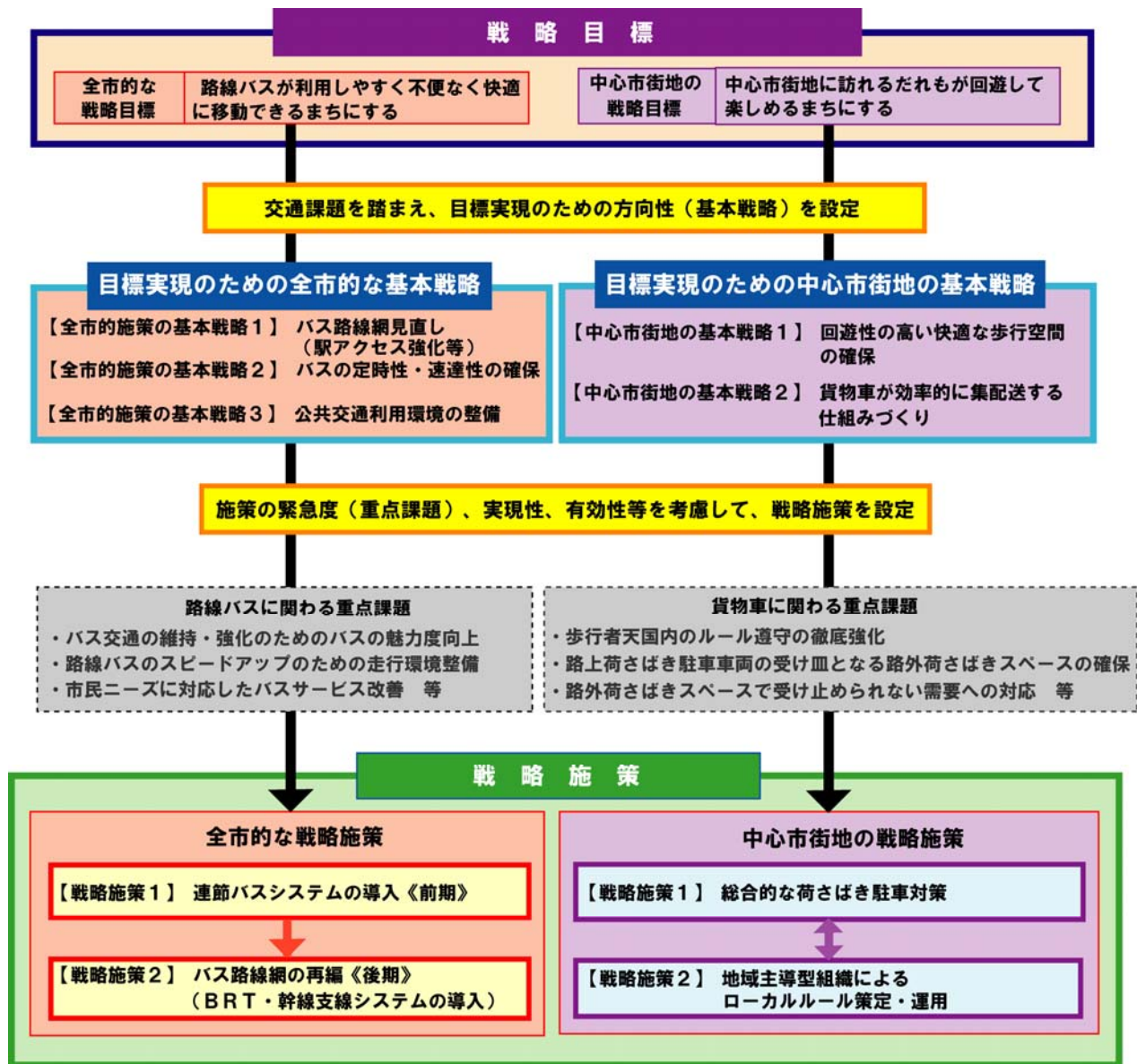


図 3-6 戦略施策の設定（戦略目標の設定から戦略施策設定に至る関係図）

第4章 施策展開方針と施策パッケージ

1. 全市的施策の施策展開方針と施策パッケージ

(1) 全市的施策の施策展開方針

- 町田市における「幹線支線システム」の構築は、道路整備をはじめとした環境整備が必要であり、短期間での対応は困難な状況です。
- このため、既存ストックを有効活用しながら、将来の構築（完成）に向けて、段階的（前期・後期）に施策を展開します。

- 町田市の将来の公共交通ネットワークである「幹線支線システム」を導入していくためには、次のような課題を解決することが必要となります。
 - ・長期的な多摩都市モノレールの整備を見据えた上で、短・中期的な公共交通対策として、既存道路を活用しながら、連節バスシステムの導入とバス路線網の再編を図っていくことが必要。
 - ・幹線路線においては、高頻度運行や定時性・速達性を担保し、現在のバス車両と比較して輸送能力の大きな車両を運行することが望ましい。
 - ・幹線支線システムの導入により、バス同士の乗り継ぎが発生することから、乗り継ぐことによるバスの利便性を低下させないためのハード・ソフト施策を展開することが必要。
 - ・現在生じているバス車両の集中による道路混雑や、ターミナル処理能力の飽和等の課題を早期に解決することが必要であり、需要の多い地域を対象として、輸送力の増強かつ効率化を進めていくことが必要。
- 以上の観点から、需要の多い地域における問題・課題に対して、既存ストックを有効活用しながら先行的に解決し、同時に道路や「乗り継ぎ拠点」整備等のハード施策を展開していく中で段階的に対応していくことが必要です。

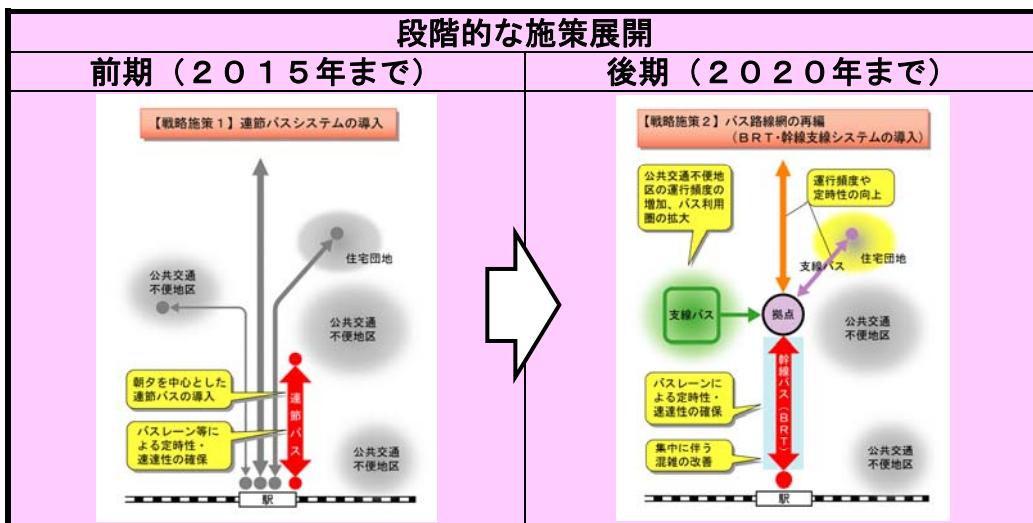


図 4-1 戦略施策の段階的な展開方針

(2) 全市的施策の施策パッケージ

設定した戦略施策については、全市的な基本戦略に基づき、ハード・ソフトの各種施策をパッケージ化しながら展開していきます。

「戦略施策の展開方針」

戦略施策1 連節バスシステムの導入

- ・ 町田バスセンターでの乗降処理問題への対応から、市民からのバス車内混雑緩和への要望も高く、需要の多い地域へ「連節バス」を導入します。
- ・ 導入に当たり必要となる停車空間や運賃収受方法等利用環境の整備を進め、当該路線の定時性・速達性確保に向け各種取り組みも併せて実施します。

戦略施策2 バス路線網の再編

- ・ 戦略施策1の施策内容を他地域へ展開し、バスの輸送力増強と効率的運行を一層進め、長距離路線の分割をはじめとした路線網の見直しによる「幹線支線システム」の実現を進めます。
- ・ これに当たり必要となるバス走行環境整備（道路整備を含む）や幹線と支線との間の乗り継ぎにおける環境整備も併せて実施します。

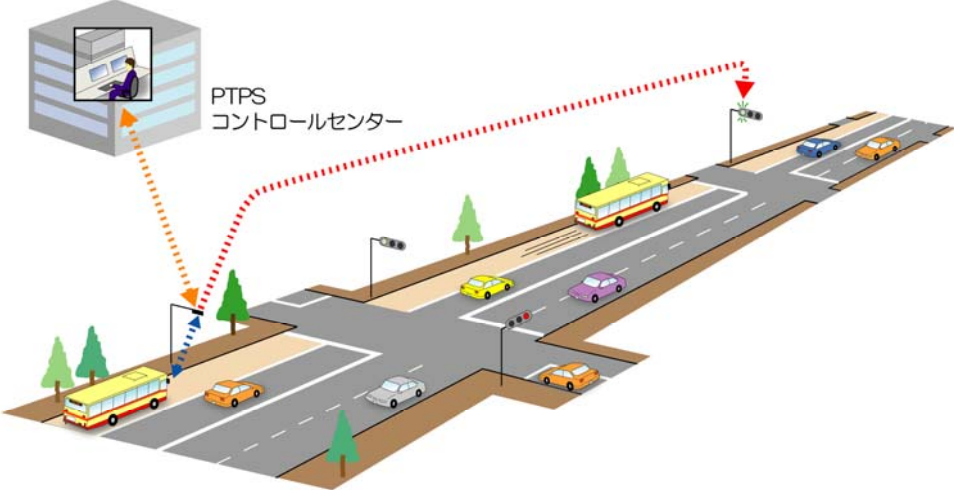
戦略施策	施策分類	基本戦略1 バス路線網見直し (駅アクセス等)	基本戦略2 定時性・速達性 の確保	基本戦略3 公共交通利用 環境の整備
戦略施策1 連節バス システムの 導入 《前期》	ハード施策 (施設整備・ 車両導入)	①連節バスの導入	②町田駅前 通りの3 車線化に よるバス 優先レー ン導入	④連節バス停車空間 整備
	ソフト施策 (その他施策)			③PTPS の導入
戦略施策2 バス路線網 の再編 《後期》	ハード施策 (施設整備・ 車両導入)		⑨バス走行空間確保に 向けた道路整備	⑪乗り継ぎ拠点整備
	ソフト施策 (その他施策)	⑦長距離路 線分割等 路線の再 編	⑩幹線区間への 走行環境整備	⑫乗り継ぎ運賃割引 制度の導入

図 4-2 各戦略施策の施策パッケージ

① 「戦略施策1 連節バスシステムの導入」のパッケージ施策

施策①：連節バスの導入	バス路線網 見直し（駅 アクセス等）	定時性・速達性 の確保	公共交通 利用環境の 整備
施策の 概要	<p>○ 市内でも突出してバス乗降人員が多い町田駅においては、町田バスセンターのバスロータリーに約 1,200 台/12hのバスが流出入しており、そこでの端末処理（バース処理）容量を超過しているために、交通流のネックが発生している。</p> <p>○ また、2008 年度に実施した市民ニーズ調査によると、町田駅の西側に当たる「山崎・本町田」地区において、車内混雑改善の要望が多くなっていることから、輸送力の増強と同時に効率化が求められている。</p> <p>○ そのため、町田バスセンターへの輸送力を増強しつつ、流出入車両削減に向けた効率的運行を目指すために、「連節バス」を導入する。</p> <p>【連節バス導入イメージ】</p>		
想定される 市内の導入 地域	<p>○ 町田バスセンター～山崎団地 （町 13・町 14 系統での導入）</p>		
主な 想定効果	<p>○ 輸送力の増強（4台導入で朝3%増、夕10%増） ○ 必要運行台数の削減（4台導入で朝35%減、夕40%減） ○ 必要バース数の削減（4台導入で朝15%減、夕13%減） ○ 輸送力の増強・効率化に伴う他路線系統輸送力向上 ○ 利用者総所要時間の短縮（1台あたり約1分の短縮）</p>		
必要となる 関連施策	<p>【必要施策】 施策④ 連節バスの停車空間整備（バスベイの設置等） 施策⑤ 車外運賃収受システムの検討（乗降時間短縮） 【付帯施策】 施策② 町田駅前通りの3車線化によるバス優先レーン導入 施策③ PTPSの導入（町田駅前通り）</p>		
関係主体	<p>○ 町田市 ○ バス事業者 ○ 道路管理者 ○ 交通管理者</p>		
施策導入 時期（案）	前期（概ね5年以内） 検討・準備	後期（5～10年以内） 運行（※ただし、幹線支線バスシステム展開時には運行路線等を見直し）	（参考）将来（概ね20年以内）

施策②:町田駅前通りの3車線化による バス優先レーン導入	バス路線網 見直し(駅 アクセス等)	定時性・速達性 の確保	公共交通 利用環境の 整備
施策の概要	<p>○ 町田駅前通りは、幅員 16～20mの整備済みの都市計画道路である。このうち、町田バスセンターから市民ホール付近までは幅員 20m、以西が幅員 16mとなっている。車線数は町田バスセンター～「森野交番前」交差点が3車線(交差点付近は右折レーン確保で4車線)、「森野交番前」交差点以西は2車線となっている。</p> <p>○ 朝ピーク時を中心として各系統におけるバス運行本数が多いことから、主要なバス走行経路となっている当該道路においては、バスの団子運行が発生している。対向車両がない場合などにおいては、停車しているバスを後続車両が追い抜くことは可能であるが、対向車両接近時などにおいては後続車両も待機しており、停留所における乗降時間などによりバスが要因となる遅延も発生している。</p> <p>○ そこで、乗用車とバスの錯綜による混雑の回避、及び円滑なバス走行環境の構築による定時性・速達性の確保のために、3車線化により町田バスセンター方向へのバス優先レーンを導入し、幅員 16m区間でバス優先走行空間を確保する。</p> <p>【3車線化によるバス優先レーン導入イメージ】</p> 		
想定される 市内の導入 地域	<p>○ 連節バス導入空間(町田駅前通り:「森野交番前」交差点～境川団地バス停直近交差点間)</p>		
主な 想定効果	<p>○ 速達性の向上 ○ 定時性の確保</p>		
必要となる 関連施策	<p>【本施策の実施により効果増大となる施策】 施策① 連節バスの導入</p>		
関係主体	<p>○ 町田市 ○ 道路管理者 ○ 交通管理者</p>		
施策導入 時期(案)	前期(概ね5年以内) 	後期(5～10年以内) 	(参考)将来(概ね20年以内) 

施策③：PTPSの導入（町田駅前通り）		バス路線網 見直し（駅 アクセス等）	定時性・速達性 の確保	公共交通 利用環境の 整備
施策の概要	<p>○ 3車線化によるバス優先走行空間確保と併せて、PTPSを導入することにより、バスの速達性を向上させ、定時性を確保する。</p> <p>【PTPS導入イメージ】</p> 			
想定される市内の導入地域	<p>○ 連節バス導入空間（町田駅前通り：「森野交番前」交差点～「境川団地北」交差点間等）</p>			
主な想定効果	<p>○ 速達性の向上</p> <p>○ 定時性の確保</p>			
必要となる関連施策	<p>【本施策の実施により効果増大となる施策】</p> <p>施策① 連節バスの導入</p>			
関係主体	<p>○ 町田市</p> <p>○ 道路管理者</p> <p>○ 交通管理者</p>			
施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内）	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）	
	検討・準備	導入		

施策④：連節バス停車空間整備	バス路線網 見直し（駅 アクセス等）	定時性・速達性 の確保	公共交通 利用環境の 整備
施策⑤：車外運賃收受システムの導入			

施策の概要	<p>○ 連節バスの導入に当たっては、走行空間・停車空間の整備が必要となる。このうち、現在想定される区間（町田バスセンター～山崎団地）において、走行空間については、支障をきたす恐れのある箇所は概ね見られないが、停車空間の整備については検討が必要な箇所がある。</p> <p>■ 施策④：停車空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 町田バスセンターにおいては、現行バスの2バス分を連節バス用のバスにすることが必要となる。また、ロータリー内は走行可能であるものの、信号待ちなどでバスが滞留しているときには、走行できないなどの問題が発生する。 ・ その他バス停のうち、「木曽入口バス停」においては、上下方向のどちらにもバスベイを設置する必要がある。 <p>■ 施策⑤：車外運賃收受システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 円滑な乗降を促進し、所要時間を短縮するためには、利用者数の多いバス停において車外での運賃收受を行うことによる対応が必要と考えられる。 ・ 該当バス停：町田バスセンター、山崎団地センター <p>【連節バス導入に係るバス停関係整備イメージ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>町田バスセンターロータリー内にバス停を置く場合は、現行の2バス分を連節バスバスとすることが必要</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>運賃後払い方式の場合、全扉開放で降車後に、係員が運賃收受するよう、ラッチ等を設けるシステムが考えられる（運賃先払いの場合はその逆）。</p> </div> </div>
--------------	--

想定される市内の導入地域	<p>○ 連節バス導入経路上のバス停における停車空間確保（特に、町田バスセンターのバス再編、木曽入口バス停のバスベイ設置）</p> <p>○ 利用の多いバス停における車外運賃收受システム導入（特に、町田バスセンター、山崎団地センター）</p>
---------------------	---

主な想定効果	<p>○ バスベイ設置による他の自動車交通への影響削減</p> <p>○ 乗降時間の短縮によるバス所要時間削減（連節バスの定員128人を乗降させるのに、路線バス2台では約3分、連節バス（乗降口3箇所使用）では約2分と短縮可能）</p>
---------------	---

必要となる関連施策	<p>【本施策の実施により効果増大となる施策】</p> <p>施策① 連節バスの導入</p>
------------------	--

関係主体	<p>○ 町田市</p> <p>○ バス事業者</p> <p>○ 道路管理者</p> <p>○ 交通管理者</p> <p>○ 施設管理者（町田バスセンター、山崎団地センター）</p>
-------------	---

施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内）	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）
	検討・準備 	導入 	

施策⑥：バス乗り場案内整備（町田駅）

バス路線網
見直し（駅
アクセス等）

定時性・速達性
の確保

公共交通
利用環境の
整備

**施策の
概要**

○ 町田駅には市内の路線バス網の約8割が集中しているが、方面別に発着場所が大きく3箇所に分かれており、普段路線バスを利用しない市民や来訪者には、バス路線、乗り場が複雑でわかりにくいものとなっている。そこで、バス利用者の利便性向上を図るため、町田駅周辺のバス乗り場の位置案内（サイン等）を整備し、合わせて人的な案内を行うなど、公共交通の利便性向上を通じた環境と調和したまちづくりに必要な施策を実施する。

○ バス乗り場における次便等案内情報の提供

・バス停において利用者のバス待ち環境を改善するために、次便の運行時刻などを案内する「情報案内板」を設置する。

○ バス乗り場、系統案内等を表示する総合案内システムの構築

・町田バスセンター、町田ターミナル、町田駅3バス停から発車するバスの発車時刻や行き先に応じた乗り場、停留所、主要施設へのバスでの行き方の案内を行うシステムを導入する。
 ・具体的な設置候補位置は、町田駅構内（小田急南北改札口前2箇所、JR改札口付近1箇所）及び駅周辺中心市街地内の歩行者交通量の多い区間（JR～小田急のペDESTリアンデッキ上、歩行者天国区間、計2箇所）を対象とする。
 ※上記の実施に当たっては、バス事業者が既に導入している「バスロケーションシステム」との連携を図ることが有効と考えられる。

【バス停での情報案内イメージ】



【総合案内システム表示板イメージ】



**想定される
市内の導入
地域**

○ 町田駅構内、及び周辺の中心市街地
（中心市街地内では、特に歩行者交通量多い区間）

**主な
想定効果**

○ バス利用者の利便性向上
○ 中心市街地へ来訪する公共交通利用者の増加

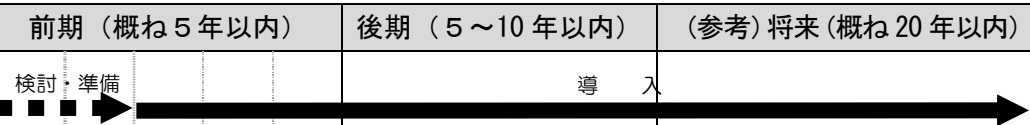
**必要となる
関連施策**

—

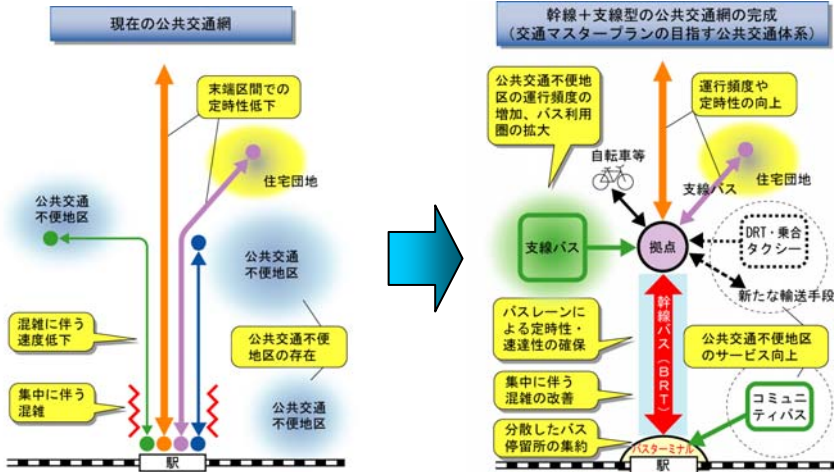
関係主体

- 町田市
- バス事業者
- 施設管理者（町田バスセンター、町田駅）
- 交通管理者

**施策導入
時期（案）**



② 「戦略施策2：バス路線網の再編」のパッケージ施策

施策⑦：長距離路線分割等路線の再編	バス路線網見直し（駅アクセス等）	定時性・速達性の確保	公共交通利用環境の整備
施策の概要	<p>○ 「幹線支線バスシステム」の確立に向けて、短期で導入する「連節バス」運行経路及び周辺道路を走行する路線を中心に、より効率的なバス運行が可能となるような施策展開を実施する。</p> <p>○ 具体的には、遅延の伝播を防止し、定時性を確保できるよう、所要時間の長い「長距離路線の分割」を含めた、「バス路線網の部分再編」を実施し、拠点におけるシームレスな乗り継ぎを実現させた「幹線支線システム」を導入する。</p> <p>○ また、最寄り駅と切り離された地域などを「支線バス」により運行するに当たっては、「最寄り駅へのアクセス性」を重視しつつ、生活交通確保の観点からも、地域の実態に即した交通手段の導入を検討し、事業者による努力のみでは対応できない場合は、市民との協働による公共交通サービス導入を推進する。なお、「支線バス」には、現在運行されているコミュニティバスも含む。</p> <p>【幹線・支線システムのイメージ】</p> 		
想定される市内の導入地域	<p>○ 町田バスセンター～桜美林学園付近間（※下記（ ）は主な目的地） 【分割検討対象路線：町 27（小山田）、町 29（淵野辺駅北口）、町 30・60（橋本駅北口）、町 32・34（小山田桜台）、町 26、38、39（野津田車庫）等】</p>		
主な想定効果	<p>○ 輸送力の増強 ○ 定時性の確保</p>		
必要となる関連施策	<p>【必要施策】 施策⑪ 乗り継ぎ拠点整備 施策⑫ 乗り継ぎ運賃割引制度の導入</p> <p>【付帯施策】 施策⑨ バス走行空間確保に向けた道路整備 施策⑩ 幹線区間への走行環境整備（走行経路における3車線化とPTPSの導入）</p> <p>これら施策との連動により、幹線区間へ「BRT」を導入</p>		
関係主体	<p>○ 町田市 ○ バス事業者 ○ 道路管理者 ○ 交通管理者</p>		
施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内） 検討・準備	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）

施策⑧：道路整備に併せた走行経路の変更		バス路線網見直し（駅アクセス等）	定時性・速達性の確保	公共交通利用環境の整備
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町田駅周辺においては、町田駅前通り、町田街道、鎌倉街道などにおいて朝夕を中心に渋滞が発生し、バスの定時性確保が困難となっている。 ○ また、2008年度に実施した市民ニーズ調査によると、成瀬台地区居住者では「バスが時間通りに来ない」点に対する施策の重要度が市内でも最も高い傾向を示している。これは、成瀬台から市役所前を経由し町田バスセンターとを結ぶ路線が、混雑する鎌倉街道を経由していることによるものと考えられる。 ○ 上記の問題を抱えている中で、2015年度までに都市計画道路「町3・4・33」が着手予定となっており、例えば、同路線整備後の活用により、町田バスセンターまでの距離が短縮され、所要時間が短縮されるほか、渋滞区間を回避することにより定時性を確保することが可能と考えられる。同様に、鎌倉街道を走行する藤の台団地からの急行系統も経路変更することにより、所要時間短縮、定時性確保が可能と考えられる。 ○ このように、都市計画道路の整備進捗状況にあわせて、付近の渋滞箇所を迂回する運行経路に変更し、定時性・速達性を向上させる。 			
想定される市内の導入地域	<p>【導入が考えられる候補路線の一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 町42（急行：町田バスセンター～藤の台団地） ○ 町76（町田バスセンター～市役所前～成瀬台） 			
主な想定効果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 従前走行経路における交通負荷の軽減 ○ 走行経路変更路線における所要時間の短縮、定時性・速達性の確保 ○ 幹線路線（町田駅～桜台地区）走行バス台数の減少に伴う、幹線区間における所要時間の短縮、定時性・速達性の確保 			
必要となる関連施策	<p>【必要施策】</p> <p>施策⑨ バス走行空間確保に向けた道路整備</p>			
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町田市 ○ バス事業者 ○ 道路管理者 ○ 交通管理者 			
施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内）	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）	

施策⑨：バス走行空間確保に向けた道路整備		バス路線網見直し（駅アクセス等）	定時性・速達性の確保	公共交通利用環境の整備
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ バスの定時性確保・速達性向上に向けては、現在の道路網だけでは対応できない地域もみられる。そこで、バスの走行空間を確保し、利用者の利便性を向上するために必要となる道路整備を実施する。 ○ また、長期施策にあげた「BRT導入」に向けてはバスの専用走行空間の確保が不可欠であり、そのために必要となる道路整備を進める。 			
想定される市内の導入地域	<p>【前期】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中期施策展開に向けて必要となる道路の整備（2015年度までに着手予定の道路） <p>【後期】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 将来の多摩都市モノレール代替バス路線導入に向けて必要となる道路の整備への着手 （町3・3・36、町3・4・11、町3・4・22、町3・4・32、町3・4・38、小山田～多摩市間の都市計画未決定区間 等） 			
主な想定効果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路混雑緩和に伴うバスの定時性・速達性の向上 ○ 市内自動車流動の円滑化（所要時間短縮、環境負荷軽減 等） 			
必要となる関連施策	—			
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町田市 ○ 道路管理者 			
施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内）	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）	
			未都決区間の都市計画決定等	
			想定路線の道路着手・整備	

施策⑩：幹線区間への走行環境整備

バス路線網
見直し（駅
アクセス等）

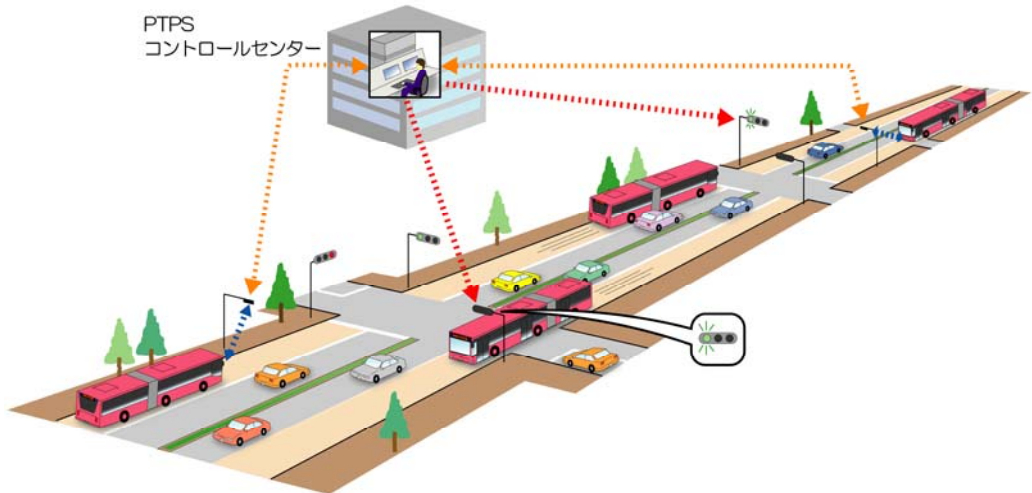
定時性・速達性
の確保

公共交通
利用環境の
整備

施策の
概要

- バス走行環境の整備
 - 幹線区間における定時性・速達性の向上に向けた取り組みが必要である。
 - しかし、前期の連節バス導入区間（町田バスセンター～山崎団地センター間）と同様に、後期にBRTの導入を想定している区間・道路においても、2車線区間がほとんどとなっていることから、定時性・速達性の向上に向けては、道路構造の変更やPTPSなどの導入による走行環境整備が必要である。
- バス停車環境の整備
 - 幹線導入想定箇所の一部バス停では、現在の大型バス車両のサイズに合わせた「バスベイ」が設置されている。しかし、連節バスを導入した場合には、規格があわないため、バスベイからはみ出し等による、道路交通への影響が懸念される。
 - 交通負荷の軽減による定時性・速達性を向上させていくためには、既設バスベイの改修などが必要となる。

【BRT導入路線におけるバス専用レーン設置、PTPS導入イメージ】



想定される
市内の導入
地域

- バス走行空間の改善
 - 幹線路線走行空間（町田駅～桜台地区のうち町3・3・36、町3・4・11等の前期で未対応区間）
- バス停車環境の改善
 - 想定バス停：境川団地中央バス停、小山田桜台付近のバス停 等

主な
想定効果

- 速達性の向上
- 定時性の確保

必要となる
関連施策

- 【本施策の実施により効果増大となる施策】
- 施策① 連節バスの導入
 - 施策⑦ 長距離路線分割等路線の再編（部分再編）
 - 施策⑨ 道路整備に併せた走行経路の変更

関係主体

- 町田市
- 道路管理者 ○ 交通管理者

施策導入
時期（案）



施策⑪：乗り継ぎ拠点整備 施策⑫：乗り継ぎ運賃割引制度の導入		バス路線網 見直し（駅 アクセス等）	定時性・速達性 の確保	公共交通 利用環境の 整備
施策の概要	<p>○ 「幹線・支線型バスシステム」の導入に当たっては、バス同士の乗り継ぎが生じることから、利用者の利便性を低下させないようなシステム検討が必要となる。そのために必要となる施設整備と利便性向上施策を展開する。</p> <p>■ 施設整備：</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下に示す候補地に乗り継ぎ拠点を整備する。整備に当たっては、「乗り継ぎ時の徒歩距離短縮」、「バス待ち環境整備（上屋・ベンチ等の設置）」、「バス運行情報案内板設置」、「他手段（自動車や自転車等）との連携に向けた駐車場・駐輪場整備」、「その他必要となる施設整備」が必要である。 <p>■ 利便性向上施策：</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、バスを乗るたびに徴収される「運賃」について、「乗り継ぎ運賃制度（一回の乗り継ぎに限り割り引く方式）」や「ゾーン運賃制度（同一エリア内では均一運賃とする方式）」などにより利用者の利便性が低下しないような施策が必要である。 その他、幹線バスと支線バスとの連携による乗り継ぎ待ち時間の短縮、利用者へのバス運行情報の提供（バスロケーションシステム）などが挙げられる。 <p>【乗り継ぎ拠点整備イメージ】</p> 			
想定される市内の導入地域	<p>○ 幹線・支線型バスシステム導入候補地：以下の条件に合致した箇所が候補地</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 将来の多摩モノレールの駅設置予定地近辺 ② 需要の見込まれる（もしくは現在バス利用者数の多い）地域 ③ 町田駅方面等同一目的地への運行路線が交差、もしくは合流する地点近辺 ④ 複数のバス路線が交差する地点近辺 <p>⇒ 上記条件に合致する候補地案：「桜美林学園付近」「山崎団地センター付近」等</p>			
主な想定効果	<p>○ 円滑な乗り継ぎによる輸送力の増強、定時性の確保</p> <p>○ 利用者利便性低下の軽減</p>			
必要となる関連施策	<p>【本施策の実施により効果増大となる施策】</p> <p>施策⑦ 長距離路線の分割等路線の再編</p>			
関係主体	<p>○ 町田市</p> <p>○ バス事業者</p> <p>○ 関東運輸局（乗り継ぎ運賃割引の許認可等）</p>			
施策導入時期（案）	前期（概ね5年以内）	後期（5～10年以内）	（参考）将来（概ね20年以内）	
	検討・準備・整備		導入	

(3) 全市的な戦略施策の施策展開イメージ

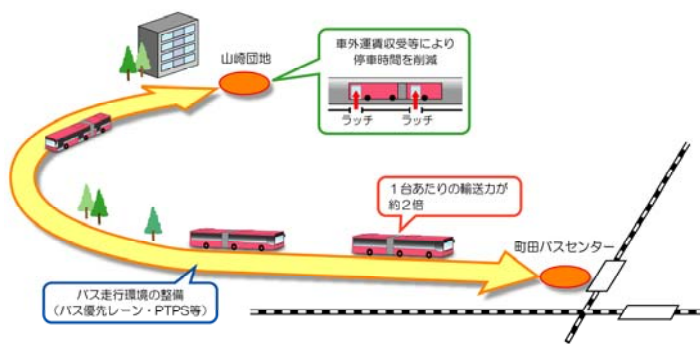
本市は、鉄道駅が市域の外縁部に位置していることから、バスが鉄道駅や中心市街地への移動のための重要な交通手段となっています。特に、町田駅はバスが集中し、利用者数も多く、都内有数のバス拠点となっています。このようにバスが日常生活・産業基盤の支えとなっていることから、総合的なバス対策を展開していきます。

連節バスシステム（連節バスの導入に合わせて、車外運賃収受システムやバス優遇施策の実施）の導入【前期】については、町田駅～山崎団地間の連節バスの導入とそのための停車空間の整備、走行性の向上を図ります。

バス路線網の再編【後期】については、町田駅～桜台地区間のBRT化、桜台地区への乗り継ぎ拠点整備、バス利用環境整備を総合的に組合せながら、幹線支線系のバスネットワークを構築し、運用していきます。

《前期：連節バス導入とそれに伴う環境整備》

- ・町田駅～山崎団地間における連節バスの導入
- ・連節バス停車空間の整備（町田駅）、車外運賃収受システムの導入等

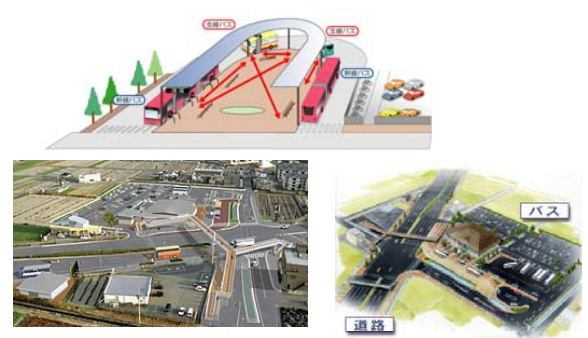


【連節バス運行計画（案）】

- 運行系統：町13・町14（急行）
- 運行区間：町田バスセンター～山崎団地
- 運行時間帯：朝ラッシュ時（駅方向）、夕ラッシュ時（山崎団地方向）
- 導入台数：4台
- 運行本数：朝ラッシュ時（うち7時台）6本、夕ラッシュ時（うち19時台）6本
- 主な効果：輸送力増強（4台導入で朝3%増、夕10%増）必要運行台数、必要バス数削減等

《後期：バス路線網の再編と乗り継ぎシステムの構築》

- ・バス路線網の再編、町田駅～桜台地区間のBRT化
- ・幹線支線バスシステム導入に向けた拠点整備等



▲拠点整備イメージ（下図は、徳島ととくとくターミナルの事例）

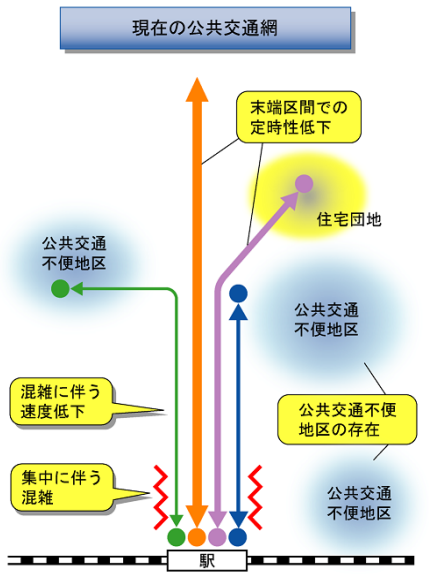
【バス路線網の再編計画（案）】

- 主な再編系統：町27（町田駅⇔小山田間）、町30（町田駅⇔橋本駅北口間）、町32・町34（町田駅⇔小山田桜台間）、町38・町39（町田駅⇔野津田車庫間）等（町田駅⇔拠点間を「幹線」、拠点⇔各起終点を「支線」）
- 町32（町田駅⇔小山田桜台間）への連節バス導入と走行環境整備によるBRT化

【乗り継ぎ拠点整備計画（案）】

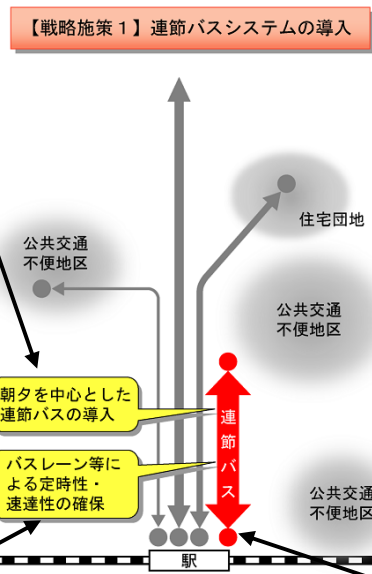
- 拠点整備場所：桜美林学園付近
- 整備機能：バス乗降・待機・転回スペース、バス待合スペース（上屋・バツ等設置）、駐輪場、送迎用車両停車等

現況

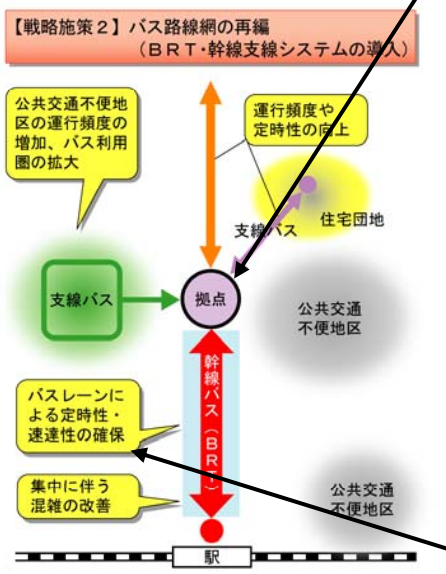


戦略の展開『総合的な路線バス対策』

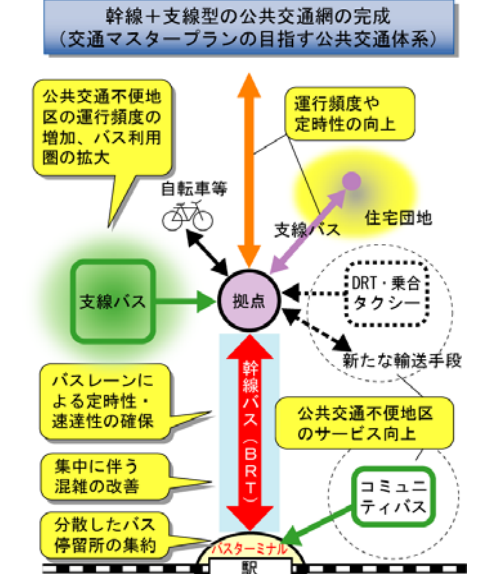
前期（2015年まで）



後期（2020年まで）

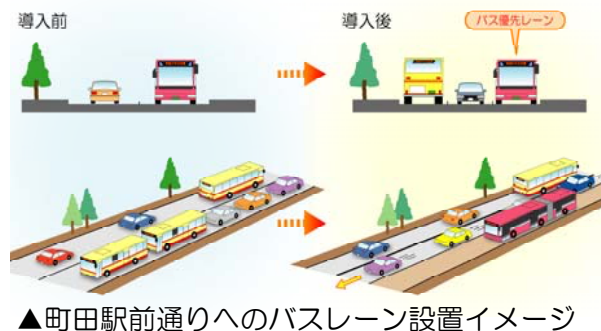


将来（交通マスタープランの公共交通施策の基本目標の実現）
「だれもが公共交通を使って不便なく快適に移動できるまちにする」



《前期：既存道路空間での定時性・速達性を確保》

- ・町田駅前通りへのバス優遇施策（バス優先レーン確保・道路改良、PTPS等）の実施の導入



▲町田駅前通りへのバスレーン設置イメージ

《前期：バス利用環境の整備》

- ・町田駅における乗り場・運行情報案内システムの導入等

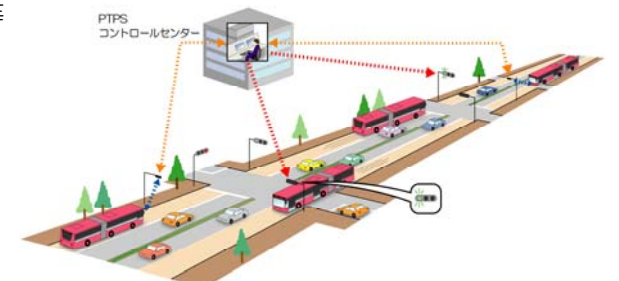


▲バス乗り場案内イメージ

▲総合案内システムイメージ

《後期：都計道3・3・36を整備した上で、定時性・速達性を確保（対象区間の拡大）》

- ・BRT導入路線における連節バス導入、バス専用レーン設置、PTPS導入等



▲BRT導入路線における定時性・速達性確保イメージ

(4) 全市的な戦略施策の事業プログラム

全市的な戦略施策については、下表に示すスケジュールに基づき展開します。

戦略施策	基本戦略との対応	施策	導入時期（案）	
			概ね5年	概ね10年
【戦略施策1】 連節バスシステムの導入 《前期》	バス路線網の見直し（駅アクセス強化等）	①連節バスの導入	〇	→
		②町田駅前通りの3車線化によるバス優先レーン導入	〇	→
	定時性・速達性の確保	③PTPSの導入（町田駅前通り）	〇	→
		④連節バス停車空間整備	〇	→
	公共交通利用環境の整備	⑤車外運賃收受システムの導入	〇	→
		⑥バス乗り場案内整備（町田駅）	〇	→
【戦略施策2】 バス路線網の再編 《後期》	バス路線網の見直し（駅アクセス強化等）	⑦長距離路線の分割等路線の再編	〇	→
		⑧道路整備にあわせた走行経路の変更	〇	→
	定時性・速達性の確保	⑨バス走行空間確保に向けた道路整備	〇	→
		⑩幹線区間への走行環境整備	〇	→
	公共交通利用環境の整備	⑪乗り継ぎ拠点整備	〇	→
		⑫乗り継ぎ運賃割引制度の導入	〇	→

□ : 検討・準備・整備期間 → : 施策展開・導入

図 4-3 全市的な戦略施策の事業プログラム

2. 中心市街地施策の施策展開方針と施策パッケージ

(1) 中心市街地施策の施策展開方針

- 交通マスタープランの歩行者優先エリアは、特に商業が集積し、歩行者が回遊していることから、このエリアを『交通対策重点エリア』として、総合的な物流貨物車対策を展開していきます。
- 町田市中心市街地における将来像「中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする」を実現するため、歩行者天国内や原町田大通りなどで駐車している車両の半数以上を占める荷さばき駐車場の改善を段階的に実施します。
- 荷さばき駐車場の改善は、荷さばき車両の取り組み以上に、地元との協力関係の構築が重要です。そのため、地域主導型組織を設立し、ローカルルールの策定に向けた取り組みを実施します。

- 町田駅周辺の中心市街地では、歩行者天国等への貨物車の進入が歩行者の安全・快適な通行の妨げとなっています。交通マスタープランの歩行者優先エリアは、特に商業が集積し、歩行者が回遊していることから、このエリアを『交通対策重点エリア(約20ha)』として、総合的な物流貨物車対策を展開していきます。
- 町田市中心市街地の将来像である「中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする」を実現していくためには、次のような方針で改善策を実施していく必要があります。
 - ・現状のルールの中で、歩行者天国内における歩行者と自動車・自転車の錯綜を改善していく(歩行者天国内のルール遵守の徹底強化)
 - ・歩行者天国内も含め違法に路上荷さばき駐車を行っている車両の受け皿を確保していく(路外・路上における荷さばきスペースの確保)
 - ・確保した荷さばきスペースが利用されるように案内や誘導を実施していく(荷さばきスペースの案内・誘導)
 - ・確保した荷さばきスペースが継続的に利用されるように、運用組織の設立やルールの策定を実施していく(荷さばきスペースの運用ルールの構築)
 - ・現状のルールで限界があれば、新しいルールを策定し、運用していく組織の設立の支援を行う(地域主導型組織の設立とローカルルールの策定・運用)

(2) 中心市街地施策の施策パッケージ

町田市の中心市街地では、歩行者天国が実施され、歩行者が安心して、安全に歩行できる空間が確保されています。しかし、歩行者天国内では、買物の自転車が縦横無尽に走行していたり、商店などに納品するために、多くの荷さばき車両が駐車しています。特に荷さばき車両は、歩行者天国以外の道路でも駐車車両の6割を占めており、荷さばき車両が中心市街地の戦略目標を達成するための大きな課題となっています。

「戦略施策の展開方針」

戦略施策 1 総合的な荷さばき駐車対策

■ 歩行者天国内のルール遵守の徹底強化

- ・歩行者天国内は車両の進入が禁止されている区間です。しかし、地元の自動車利用の利便性を確保する仕組みとして「通行許可」制度があり、この許可証を所有していれば、合法的に歩行者天国内に車両を進入することができます。また、歩行者天国の主要な出入口には、移動可能な大型なバリケードがありますが、自由に動かすことができることから、通行許可証を持たない車両でも無秩序に歩行者天国内に流入している状況です。
- ・そのため、「通行許可証」を持たない車両の流入抑止のための方策や仕組みの構築が必要です。
- ・自転車については、歩行者天国内は押し歩きが原則であり、駐車禁止ですが、ほとんどの自転車はルールを守っていません。
- ・そのため、ルールの認知度向上を図ると共に、ルールの遵守の徹底を図ることが必要です。

■ 路外・路上における荷さばきスペースの確保

- ・歩行者天国区間などの荷さばき駐車に対応するため、共同荷さばき駐車場（ほっぽ町田）が整備され、駅前通りの一部区間では、時間帯指定での路上駐車禁止解除が行われています。しかし、ほとんどの荷さばきは人力によるため、運搬できる距離には限界があり、既存の荷さばきスペースだけでは、交通対策重点エリア全体をカバーできません。
- ・そのため、荷さばき駐車が合法的にできる荷さばきスペースを確保することが重要となります。具体的には既存の駐車場を利用する方法と路上空間を利用する方法があります。
- ・既存の駐車場を利用する場合、乗用車のスペースに貨物車が駐車できるように設備を改造する必要があります。
- ・路上空間を利用する場合、道路交通法における駐車禁止区間の設定方法や歩行者も含め他の交通が安全に通行できる場所を選定する必要があります。

■ 荷さばきスペースの案内・誘導

- ・荷さばき駐車を行う車両は、毎日定常的に納品する車両もあれば、その時だけ納品に来る車両などがあります。そのため、中心市街地に荷さばきスペースがあることが分からない車両も多くいます。また、2009年に実施された社会実験においても、業界団体や地元商店にPRを行っても、荷さばき駐車施設利用者の半数以上が荷さばきスペースを認知していませんでした。稼働後7年近く経過したぼっぼ町田の共同荷さばきスペースについても、まだ中心市街地に納品に来る車両全体からの認知度は低い状況です。
- ・確保した荷さばきスペースの機能を十分に発揮するためにも、荷さばきスペースの案内・誘導を行う必要があります。

■ 荷さばきスペースの運用ルールの構築

- ・確保した荷さばきスペースを継続的に有効に利用していくためには、関係者が協力しやすい体制を整える必要があります。
- ・路外の駐車場を荷さばきスペースとして活用する際は、荷さばきスペースを利用する際の事業者の料金負担、駐車場事業者が荷さばき車両を受け入れる場合の採算性を考慮する必要があります。また、路上荷さばきスペースの設置の際は、設置者が交通管理者になることが予想され、料金設定の自由度が低いといった課題が想定されます。
- ・現在、実質無料で運用している「ぼっぼ町田」を含め、ある程度統一的な料金でかつ、関係者間で継続的に運用可能な役割分担を明確にしていくことが必要です。そのためには、料金設定や料金収受の管理ができる運用組織の設立やその仕組みの構築が必要です。

戦略施策2 地域主導型組織によるローカルルール策定・運用

- ・現状のルールの中で、例えば「通行許可証」は、物流に関する車両であれば、申請を行えば全ての車両に発行されています。そのため、制限なく「通行許可証」が発行されると、歩行者天国時間帯の自動車流入抑止による適正化や荷さばきスペースの確保を行っても、歩行者天国内への荷さばき車両の流入が減らないといった状況も考えられます。
- ・歩行者天国の機能は、地元が主体となって維持管理していく必要があります。そのため、以上のような取り組みを適切に実施していくためには、地域主導による運用組織の設立やローカルルールの策定・運用が必要となります。

戦略施策	施策分類	基本戦略1	基本戦略2
		回遊性の高い快適な歩行空間の確保	貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり
戦略施策1 総合的な荷さばき駐車対策	ハード施策		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">②路外荷さばきスペースの確保</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">③路上荷さばきスペースの確保</div> </div>
	ソフト施策	①歩行者天国ルールの遵守	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">④荷さばきスペースの案内・誘導</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">⑤横持ち搬送の支援</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">⑥共同配送の導入</div> </div>
戦略施策2 地域主導型組織によるローカルルール策定・運用	ソフト施策	⑦地域主導型組織の設立運営	⑧ローカルルールの策定・運用

図 4-4 各戦略施策の施策パッケージ

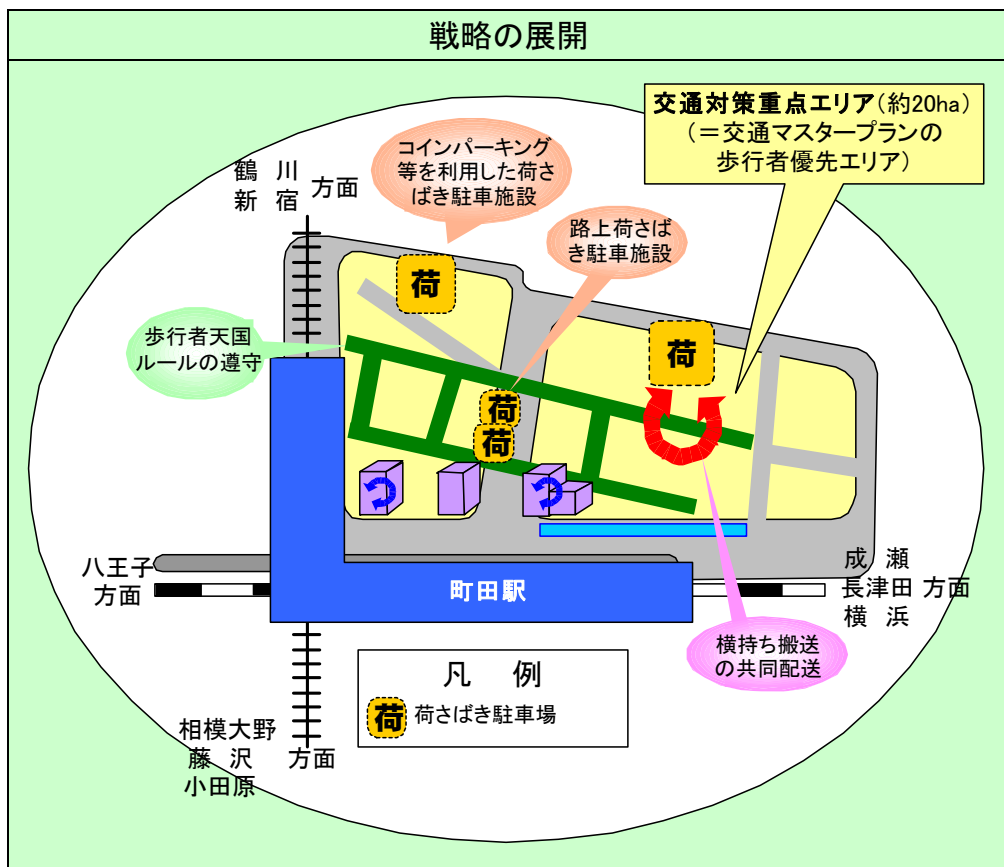


図 4-5 戦略施策の展開方針

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。

① 「戦略施策1：総合的な荷さばき駐車対策」のパッケージ施策

施策①：歩行者天国内ルールの遵守		回遊性の高い快適な歩行空間の確保		貨物車が効率的に集配する仕組みづくり	
<p>施策の概要</p>	<p>○ 歩行者天国内の回遊性の高い快適な歩行空間の確保を図るため、歩行者天国区間の入口において、ルール違反の車両の流入を阻止する。</p> <p>【社会実験での歩行者天国ルールの遵守方法】</p> <p>○ 社会実験では、歩行者天国区間の入口にガードマンを配して、ルール違反をしている車両の通行阻止を行った。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>【実施イメージ】</p> <p>○ 社会実験同様、人的配置により、歩行者天国ルールを遵守させるほか、動かしのくいボラードの設置などにより、歩行者天国ルールの遵守を図る。また、歩行者天国区間における自転車走行ルールの徹底を実施する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><油圧式自動ボラード> 出典) シー・ティ・マシン(株)HP等参照</p>				
<p>想定される導入箇所</p>	<p>○ 中央通り（小田急踏切前、原町田大通） 駆け足通り（ジョルナ横、マツモトキヨシ横、マクドナルドの五差路）</p>				
<p>主な想定効果</p>	<p>○ 歩行者数の増加 ○ 来街者の滞在時間の増加 ○ 歩行者天国内駐車貨物車数の減少</p>				
<p>必要となる関連施策</p>	<p>【関連施策】</p> <p>施策②,③ 荷さばきスペースの確保（共同荷さばき駐車施設からの横持ち動線の支援）</p> <p>施策⑧ ローカルルールの策定・運用（歩行者天国区間・時間の拡大・縮小の検討）</p> <p>・ 歩行者天国内外における違法進入・駐車取締りの強化</p>				
<p>関係主体</p>	<p>○ 町田市 ○ 商店会・商工関係者 ○ 交通管理者</p>				
<p>施策導入時期（案）</p>	前期（概ね5年以内）		後期（5～10年以内）		（参考）将来（概ね20年以内）
	計画・準備	試行	運用		
	■ ■ ■		→		→

荷さばきスペースの確保
戦略②：路外荷さばきスペースの確保
戦略③：路上荷さばきスペースの確保

回遊性の高い快適な
歩行空間の確保

貨物車が効率的に集配送する
仕組みづくり

施策の概要

- 荷さばき駐車が安心してできる場所を中心市街地の適地に確保する。
- 町田市中心市街地の場合、先行事例（ぼっぼ町田）の利用状況から、平均約100mの横持ち搬送は可能と見られ、それらを考慮した施設配置が重要となる。
- 路外の既存駐車場（コインパーキングなど）で荷さばきスペースに転用可能な場所、路上の既存駐車スペース（バスベイやタクシーベイ、駐車禁止解除、パーキングメータなど）で荷さばきスペースに転用可能な場所、時間を限定して荷さばきスペースとして利用可能な場所などの方策により、荷さばきスペースの確保を図る。

- 1) 路外荷さばき施設の設置（既存駐車場の利用）
- 2) 路上荷さばきスペースの設置（トラックベイやパーキングメータ）
- 3) 駐車禁止解除
- 4) 路上空間利用のタイムシェアリング

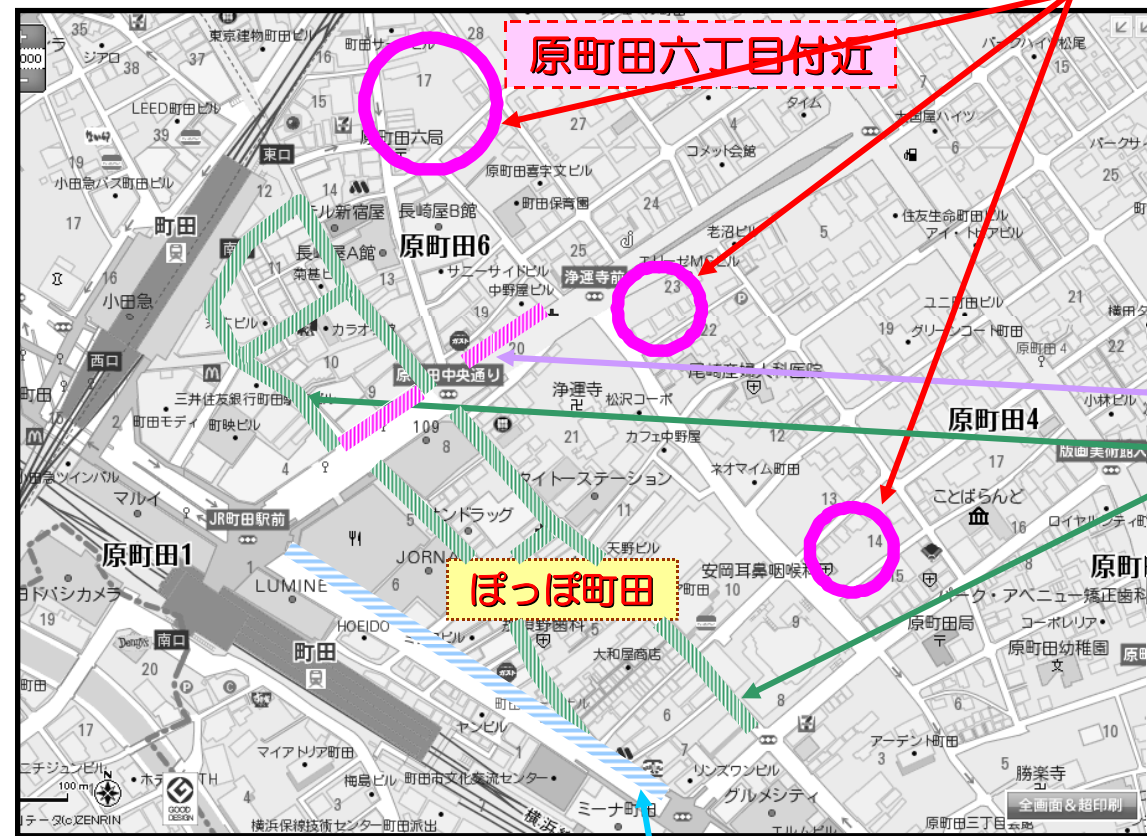


図 荷さばき駐車施設の配置イメージ

【路上空間利用のタイムシェアリング例】

時間帯	0～11時	11～19時	19～24時
車両の通行の規制	なし	車両進入禁止	なし
駐車の規制	荷さばきのみ駐車禁止解除	駐車禁止	荷さばきのみ駐車禁止解除
運用	荷さばき時間帯 	歩行者専用時間帯 	荷さばき時間帯 



【路外荷さばき施設の設置例】
(2009年社会実験)



【路上荷さばきスペースの設置例】

広島市の荷さばきベイ



【駐車禁止解除】
(駅前通りで実施中)

想定される導入箇所
 ○ 路外荷さばきスペース：F P第2駐車場、フジパーク、原町田第4、原町田4丁目駐車場
 ○ 路上荷さばきスペース：原町田大通り（バス停移設後の空間、都道部分など）

主な想定効果
 ○ 違法な路上荷さばき駐車台数の減少
 ○ 歩行者の安全性の向上
 ○ 自動車交通の円滑性の向上

必要となる関連施策
 【関連施策】
 施策① 歩行者天国ルールの遵守
 ・歩行者天国内外における違法進入・駐車取締りの強化
 ・バスの乗降場所の変更

関係主体
 ○ 町田市
 ○ 交通管理者
 ○ 道路管理者
 ○ 運輸事業者



施策⑤：横持ち搬送の支援

回遊性の高い快適な歩行空間の確保

貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり

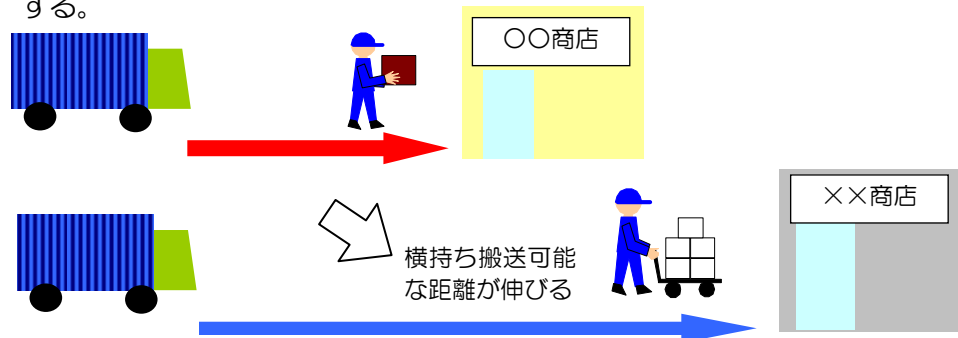
施策の概要

- 荷さばきスペースに、長くなる横持ち搬送を支援するために、電動カートや電動台車等の貸出を行う。

【2002年に実施された社会実験の際の電動台車】



- ・ 一度に大量の荷物を輸送できるため、長い距離までの横持ち搬送も可能となる。
- ・ 中心市街地の外側にあるコインパーキングからでも歩行者天国内の店舗まで横持ち搬送ができるようになることから、路外荷さばきスペースの活用に資する。



想定される導入箇所

- 路外荷さばきスペース

主な想定効果

- 路上荷さばき駐車台数の減少
- 路上荷さばき駐車時間の短縮（荷さばき駐車場の回転率の向上）
- 歩行者と横持ち搬送の錯綜の減少

必要となる関連施策

- 【付帯施策】
- 施策② 路外荷さばきスペースの確保
 - 施策⑦ 地域主導型組織の設立・運営
 - 施策⑧ ローカルルール策定の策定・運用
 - ・ 電動カート等の購入・管理

関係主体

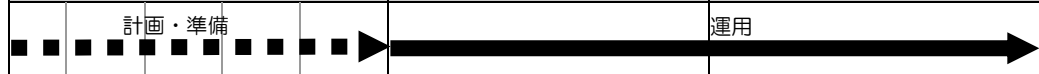
- 町田市
- 町田まちづくり公社
- 商店会・商工関係者
- 交通管理者

施策導入時期（案）

前期（概ね5年以内）

後期（5～10年以内）

（参考）将来（概ね20年以内）



施策⑥：共同配送の導入

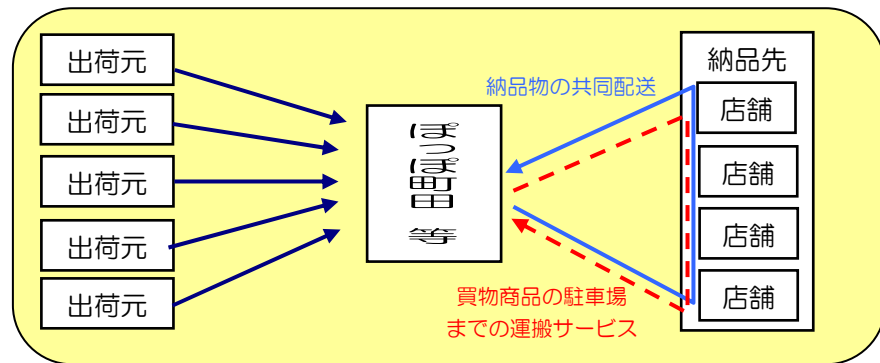
回遊性の高い快適な歩行
空間の確保

貨物車が効率的に集配送
する仕組みづくり

施策の概要

- 既存の共同荷さばき施設である「ぼっぼ町田」などを基点として、電動カート等の活用して共同配送を行う。
- ぼっぼ町田に関しては、買い物商品をぼっぼ町田まで運搬するサービス等についても実現可能性を検討する。
- なお、導入に当たっては、貨物車台数だけではなく扱う物資量を把握した上で実現可能性を検証し、出荷時間の調整等のルール策定も合わせて検討していく。
- また、現在、百貨店などの大型店舗で導入が進んでいる、共同荷受け（館内共同配送）については、今後も引き続き推進していく。

【2002年に実施された社会実験の際の共同配送イメージ】



想定される導入箇所

- ぼっぼ町田等（共同荷さばき駐車場）

主な想定効果

- 路上荷さばき駐車時間の短縮（荷さばき駐車場の回転率の向上）
- 歩行者と横持ち搬送の錯綜の減少

必要となる関連施策

- 【付帯施策】
- 施策② 路外荷さばきスペースの確保
 - 施策⑦ 地域主導型組織の設立・運営
 - 施策⑧ ローカルルールの策定・運用

関係主体

- 町田市
- 町田まちづくり公社
- 商店会・商工関係者
- 交通管理者

施策導入時期（案）

前期（概ね5年以内）

後期（5～10年以内）

（参考）将来（概ね20年以内）



（3）中心市街地の戦略施策の施策展開イメージ

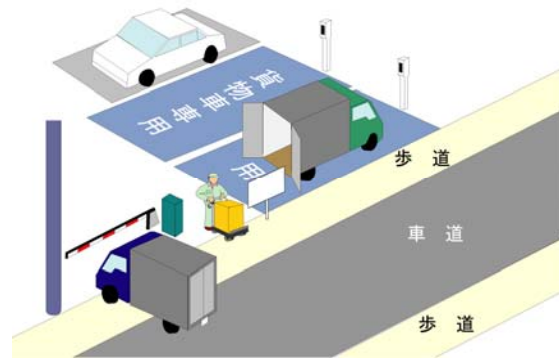
町田駅周辺の中心市街地では、歩行者天国等への貨物車の進入が歩行者の安全・快適な通行の妨げとなっています。交通マスタープランの歩行者優先エリアは、特に商業が集積し、歩行者が回遊していることから、このエリアを『交通対策重点エリア（約20ha）』として、総合的な物流貨物車対策を展開していきます。

総合的な荷さばき駐車対策として、コインパーキング等を利用した路外荷さばき駐車施設の確保、道路空間を利用した路上荷さばき駐車施設の確保を図ります。

地域主導型組織によるローカルルール策定では、歩行者天国ルールや荷さばき施設利用ルール（共同荷さばき駐車場（ぼっぽ町田）の有効活用を含む）等を検討し、運用していきます。

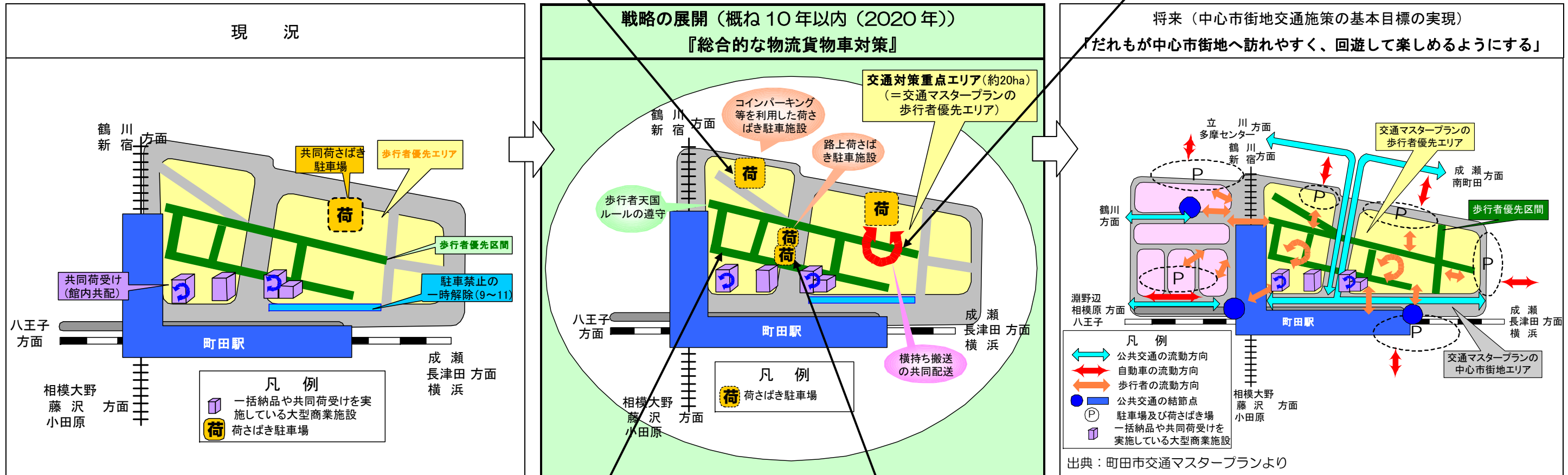
《コインパーキング等を利用した路外荷さばき駐車施設の確保》

- ・社会実験実施対象駐車場（原町田6丁目付近、原町田4丁目付近）を荷さばき貨物車が利用可能な駐車場として設備の更新、料金設定、利用ルールを決定
- ・横持ち搬送を支援する方策として、電動カートなどの導入可能性を検討



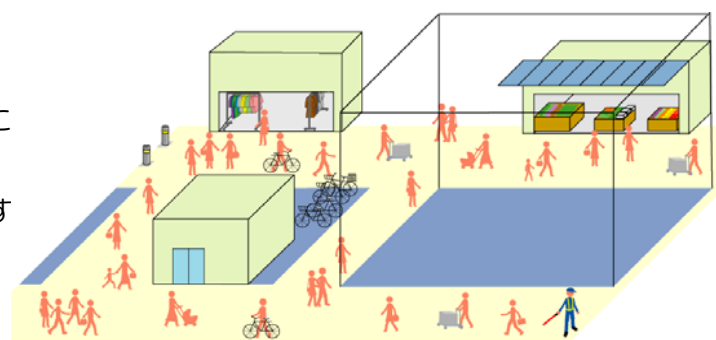
《横持ち搬送の共同配送》

- ・既存の共同荷捌き施設であるぼっぽ町田などを起点として、電動カート等を活用して横持ち搬送の共同配送を実施
- ・ぼっぽ町田については、買い物商品をぼっぽ町田まで運搬するサービス等についても検討



《歩行者天国内ルールの遵守》

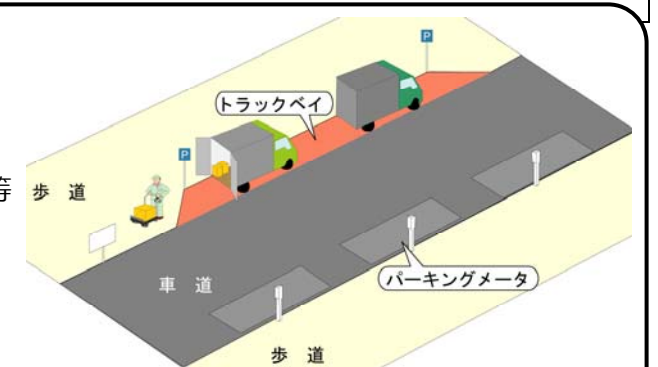
- ・地域主導型組織の設立・運営
- ・警備員やその他物理的な装置等により、歩行者天国内に流入するルール違反の車両の通行を阻止
- ・商店街のルールとして、荷さばき方法や車両通行に関する取り決め
- ・適切な自転車通行（押し歩き）や駐車の方の徹底
- ・商品・看板等の陳列ルールの構築 等



▲歩行者天国区間でのルール遵守イメージ

《路上荷さばき駐車施設の確保》

- ・原町田大通りにおける路上荷さばき駐車施設の設置
- ・トラックベイによる荷さばきスペースの確保
- ・荷さばき用（貨物車用）パーキングメータの設置 等



▲路上荷さばき駐車施設の確保のイメージ

(4) 中心市街地戦略施策の事業プログラム

中心市街地戦略施策については、下表に示すスケジュールに基づき展開します。

戦略施策	基本戦略との対応	施策	導入時期（案）	
			概ね5年	概ね10年
【戦略施策1】 総合的な荷さばき駐車対策	回遊性の高い快適な歩行空間の確保	①歩行者天国国内ルールの遵守		
		②路外荷さばきスペースの確保		
	③路上荷さばきスペースの確保			
	④荷さばきスペースの案内・誘導			
	⑤横持ち搬送の支援			
	⑥共同配送の導入			
【戦略施策2】 地域主導型組織によるローカルルール策定・運用	回遊性の高い快適な歩行空間の確保	⑦地域主導型組織の設立・運営		
		⑧ローカルルールの策定・運用		
		歩行者天国の通行許可制度見直し		
		歩行者天国の運用ルール見直し		
		自転車の通行・駐車ルール構築		
	商品・看板等の陳列ルール構築			
貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり	荷さばきスペースの運用ルール構築			

: 検討・準備・整備期間 : 試行期間 : 施策展開・導入

図 4-6 中心市街地の戦略施策の事業プログラム

第5章 町田市都市・地域総合交通戦略の実現に向けて

1. 目標値の設定

施策導入による達成度検証のための評価指標と目標値を次のように定めます。

戦略目標	評価指標		現況値	達成目標値		交通マスタープランの将来目標値(2030年)
				前期(2015年)	後期(2020年)	
【全市的目標】 路線バスが利用しやすく不便なく快適に移動できるまちにする	全体目標	市内をバスで利用して移動する割合(鉄道端末利用を含む)	10% (2008年)	—	12%	現況より増加
	補完目標	最寄り駅まで15分未満で到達できる市民の割合	59.6% (2005年)	62.5%	65%	70%
		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)	62.5%	65%	70%
		主要拠点から町田駅にアクセスするバスの所要時間	山崎団地⇒町田駅 31分 <平日8時> (2005年)	現況より10%短縮	—	現況より10%短縮
		桜台⇒町田駅 35分 <平日8時> (2005年)	—	現況より10%短縮	現況より10%短縮	
【中心市街地目標】 中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする	全体目標	中心市街地の交通対策重点エリアにおける瞬間最大路上駐車台数	77台 (2007年)	—	現況より減少	現況より減少
	補完目標	町田駅周辺の中心街で長い時間、楽しむ市民の割合	40.4% (2005年)	—	45%	現況より増加
		歩行者天国内(歩行者天国時間帯:11~19時)の路上荷さばき貨物車延べ台数	143台 (2007年)	—	現況より50%減少	0台

図 5-1 目標値の設定

注) 今後、PDCAサイクルの中で、達成状況を踏まえて目標値は見直す可能性があります。

2. PDCAサイクルによる施策の推進

総合交通戦略で示した事業プログラムの着実な進行とその効果把握にあたっては、いわゆるPDCAサイクル（戦略策定（Plan）、施策実施・管理運営（Do）、評価（Check）、施策体系など、総合交通戦略の柔軟な見直し（Action））に基づき、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、補足的なデータ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じた戦略の点検・見直しを行っていくことが重要です。

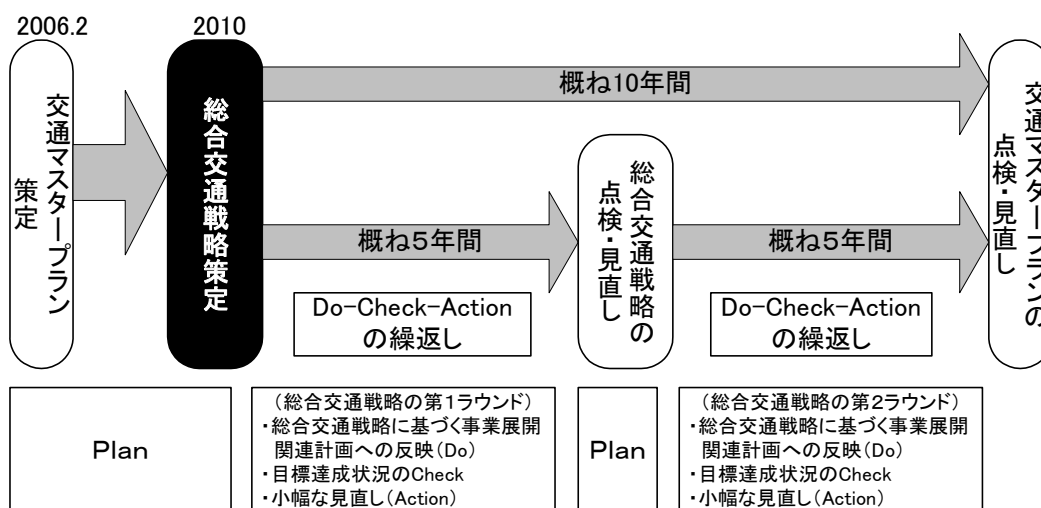


図 5-2 PDCAサイクルによる施策の推進

3. 推進体制の構築

PDCAサイクルを適切に実行するためには、市民、関係機関等（交通事業者、関係団体）、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画することが必要であり、そのような場として、「町田市都市・地域総合交通戦略策定協議会」を発展的に改組し、「町田市都市・地域交通戦略推進協議会（仮称）」を立上げ、事業の進行管理を行います。

なお、施策の推進にあたっては導入費用等が伴うことを踏まえ、国や東京都で定めている各種補助制度の活用を含めて検討していきます。

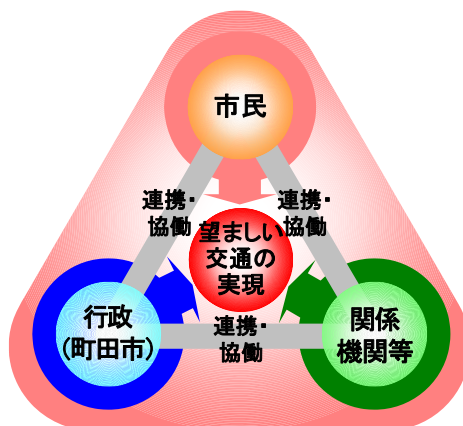


図 5-3 市民、行政（町田市）、関係機関等の連携・協働

(参考) 交通マスタープランの提案施策と総合的な取り組み状況

・交通マスタープランは、概ね 20 年以内を目途に今後導入が考えられる施策を網羅的に示しており、現在、総合交通戦略だけではなく、各関連計画・事業において総合的に施策が推進されています。

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(中期)
- 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(中・長期)
- 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(短期)

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(短～長期)
- 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(長期)

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(短～長期)
- 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(中・長期)

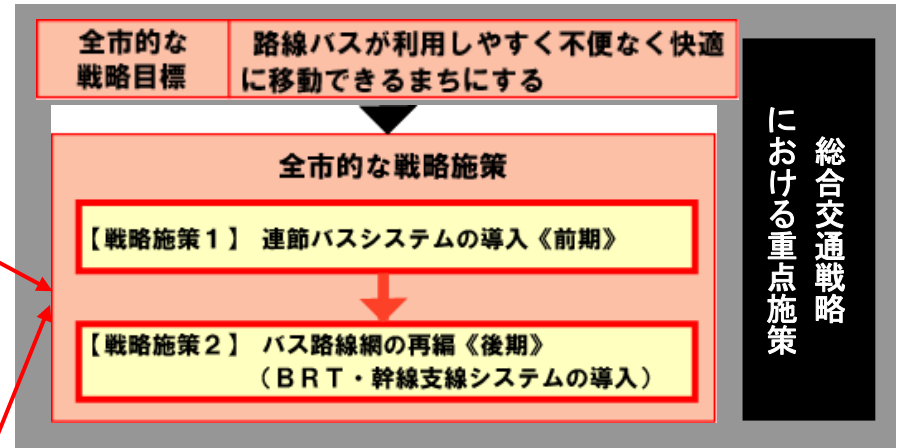
重点目標 4 公共交通不便地区の交通サービスを向上する

- 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(短～長期)

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(短～長期)
- 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(短期)
- 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(短～長期)

基本目標 I を実現するための総合的な取り組み状況



東京都、鉄道事業者等と継続的に協議

コミュニティバス事業を導入(2010年1月現在4ルートで運行)

「バリアフリー新法」に基づき、「町田駅周辺バリアフリー基本構想検討中(2010年10月公表予定)

福祉輸送サービス事業を導入(2007年4月より福祉輸送サービス共同配車センター稼働開始)
ノンステップバスの導入補助実施中

基本目標Ⅱを実現するための総合的な取り組み状況

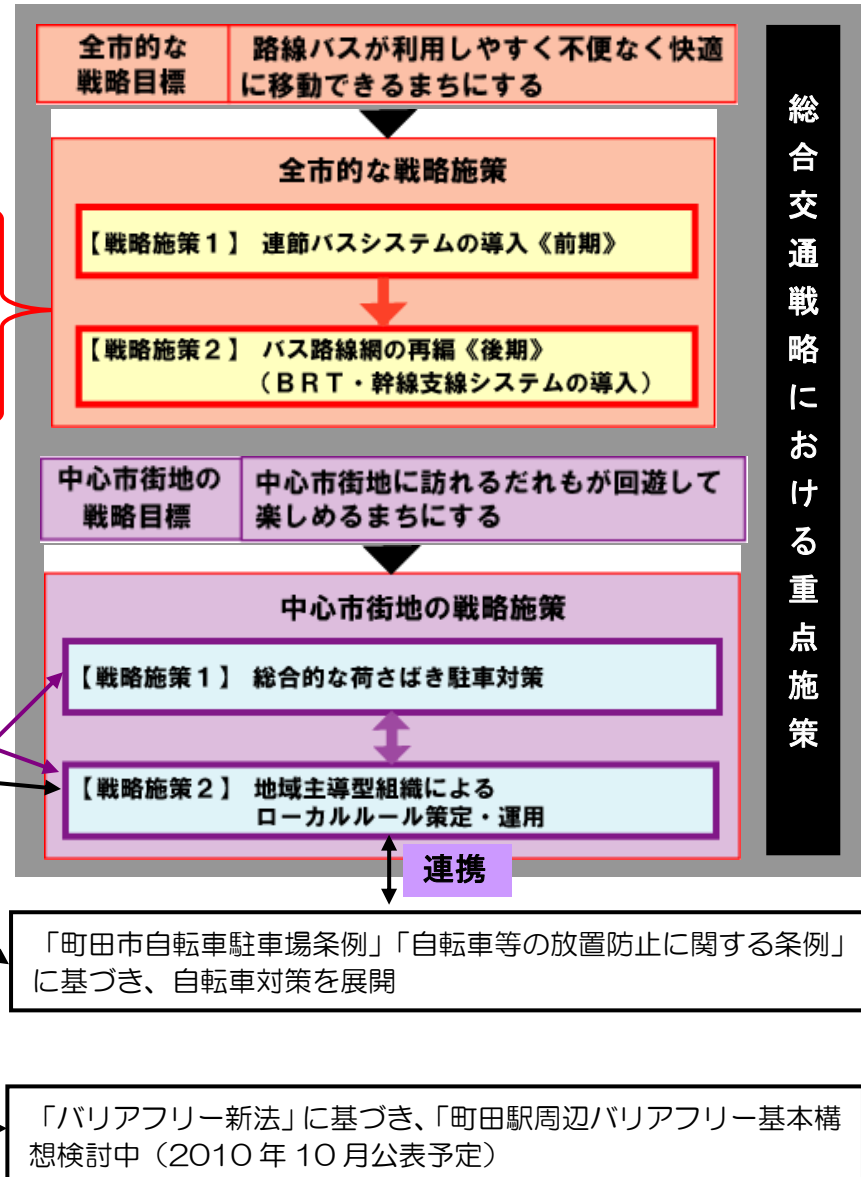
基本目標Ⅱ だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

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(中期)
- 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(中期)
- 個別目標(3) バスやタクシーなどの乗降空間を整備する
⇒ 総合的な交通広場の整備を検討(長期)

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
 - ⇒ 歩行者天国内の車両規制ルールの再構築(短期)
 - ⇒ 既存自転車駐車場の有効活用(短期)
 - ⇒ 買い物客用自転車駐車場の確保(長期)
- 個別目標(2) 貨物車が歩行者の通行を妨げることなく、効率的に集配送できるようにする
 - ⇒ 共同集配施設の利用促進(短期)
 - ⇒ 荷捌き場所の受け皿整備(中期)
 - ⇒ 共同集配施設の新設、共同配送システムの確立(長期)
- 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する
 - ⇒ 歩行空間のバリアフリー化(短期)



総合交通戦略における重点施策

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

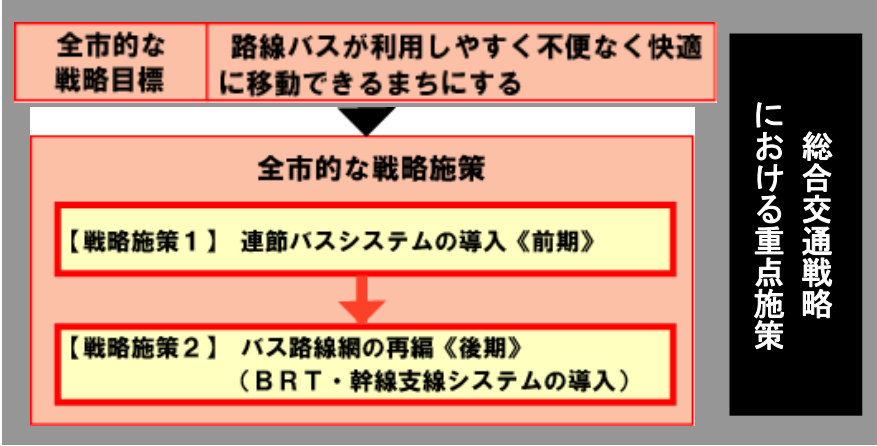
重点目標 3 交通安全を推進する

個別目標(1) 交通安全教育を進める

基本目標Ⅲ、Ⅳを実現するための総合的な取り組み状況

「多摩地域における都市計画道路の整備方針(2006年度～2015年度)」に基づき事業推進

↑ 上記に位置付けのない路線について整備の必要性を明記
(3・3・36の町田街道交差点部～3・4・11、3・4・11の延伸)



「環境マスタープラン」を推進していくための「環境アクションプラン(中期実施計画:2008年3月策定)」を推進
(エコドライブの推進:自動車利用を抑える[ノーマイカーデー一人一日5km削減キャンペーン]、エコドライブ普及)

望ましい都市空間づくりのため、「都市計画マスタープラン」を改定中(2011年6月公表予定)
今後、徒歩・自転車の利用促進策について検討予定

交通安全対策への取り組みを推進

町田市都市・地域総合交通戦略

発行年月	2010年3月
発行者	町田市 〒194-8520 町田市中町 1-20-23 電話 042-722-3111
編集	町田市都市づくり部都市計画課
印刷	ニッセイエブロ株式会社
刊行物番号	09-119