

1 調査名称：町田市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：町田市

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：平成20年度～平成21年度

5 調査概要：

町田市では、町田市基本構想・基本計画（2003年度改定）に示す「人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち」、町田市都市計画マスタープラン（1999年策定）に示す都市づくりの構想や分野別方針の実現を図るための交通施策の基本方針として、2006年2月に町田市交通マスタープラン（以下、「交通マスタープラン」という。）を策定した。策定にあたっては、2004年度に交通実態調査及び交通意識調査を実施し、この基礎データ等に基づき、概ね2030年を計画目標年次とした。

この交通マスタープランにおいて定められた「目指す交通の姿」や基本目標で掲げた「成果指標と目標水準」を着実に実現していくためには、ハード・ソフトの総合的な施策展開について、より具体的な戦略が必要であり、本調査業務において、「町田市都市・地域総合交通戦略」の策定に係る検討を行った。

I 調査概要

1 調査名：町田市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

序章 業務概要

- 序－1 業務目的
- 序－2 検討体制
- 序－3 業務フロー
- 序－4 業務概要

第1章 総合交通戦略の枠組み

- 1－1 総合交通戦略とは
- 1－2 町田市の現状と課題
- 1－3 戦略目標の設定
- 1－4 戦略施策の設定

第2章 施策展開方針の検討作成

- 2－1 全市的施策の施策展開方針と施策パッケージ
- 2－2 中心市街地施策の施策展開方針と施策パッケージ

第3章 施策展開推進方策の検討整理

- 3－1 目標値の設定
- 3－2 P D C Aサイクルによる施策の推進
- 3－3 推進体制の構築
- 3－4 概算事業費（案）

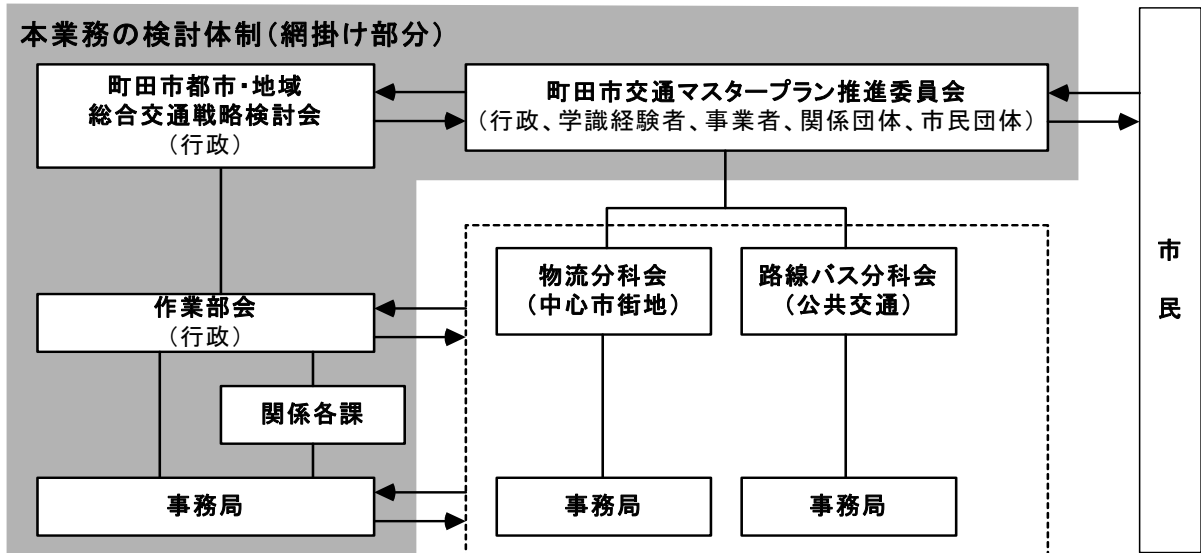
第4章 市民意見募集の実施

- 4－1 市民意見募集の実施概要
- 4－2 「町田市都市・地域総合交通戦略（素案）」に対する意見整理

第5章 町田市交通マスタープラン推進委員会の運営支援 87

- 5－1 会議経過
- 5－2 会議記録簿

3 調査体制



4 委員会名簿等：

町田市交通マスタープラン推進委員会 委員名簿

区 分	所 属	氏 名
学識経験者	東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科 教授	兵 藤 哲 朗
国土交通省関東地方整備局の職員	国土交通省関東地方整備局建設部 都市整備課長	赤 星 健 太 郎
国土交通省関東運輸局の職員	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	五十嵐 康 夫
東京都都市整備局 及び 南多摩東部建設事務所の職員	東京都都市整備局都市基盤部 物流調査担当課長	三 木 健
	東京都南多摩東部建設事務所 副所長	井 上 幸 夫
警視庁町田警察署の職員	警視庁町田警察署 交通課長	林 正 己
鉄道事業者の代表	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社総務部企画室 副課長	栗 田 功 一
	小田急電鉄株式会社交通サービス事業部交通企画部 課長(輸送計画担当)	落 合 敢 二
	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	坂 本 織 也
	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部 計画担当課長	橋 木 正 明
多摩都市モノレール株式会社の代表	多摩都市モノレール株式会社総務部 総務課長	脇 本 徹 也
路線バス事業者の代表	神奈川中央交通株式会社運輸計画部 計画課長	三 木 健 明
	小田急バス株式会社運輸部 運行計画担当課長	鈴 木 孝 浩
	京王電鉄バス株式会社営業部 営業第一担当課長	窪 田 洋
タクシー事業者関係団体の代表	町田B・T・D協議会 特別顧問	皿 嶋 裕 規
トラック事業者関係団体の代表	社団法人東京都トラック協会多摩支部第7地区 広報委員	加 藤 弘
町田商工会議所の代表	町田商工会議所 1号議員 町田中央支部長	石 井 幸 隆
町田市商店会連合会の代表	町田市商店会連合会 会長	柳 澤 秀 秋
市内の障がい者団体の代表	町田市障がい者福祉懇談会事業部 部長	和 津 田 郁 美
市内の高齢者団体の代表	町田市老人クラブ連合会 会長	小 山 七 平
町田市町内会・自治会連合会の代表	町田市町内会・自治会連合会 副会長	垣 見 龍 次
株式会社町田まちづくり公社の代表	株式会社町田まちづくり公社 常務取締役	米 増 久 樹
市民団体等の代表	町田まちづくり市民会議	佐 藤 勲
	玉川学園コミュニティバス推進委員会	桑 澤 利 京
	金森地区コミュニティバス運行協議会	遠 藤 美 津 子

全25名

(2010年3月1日現在)

Ⅱ 調査成果

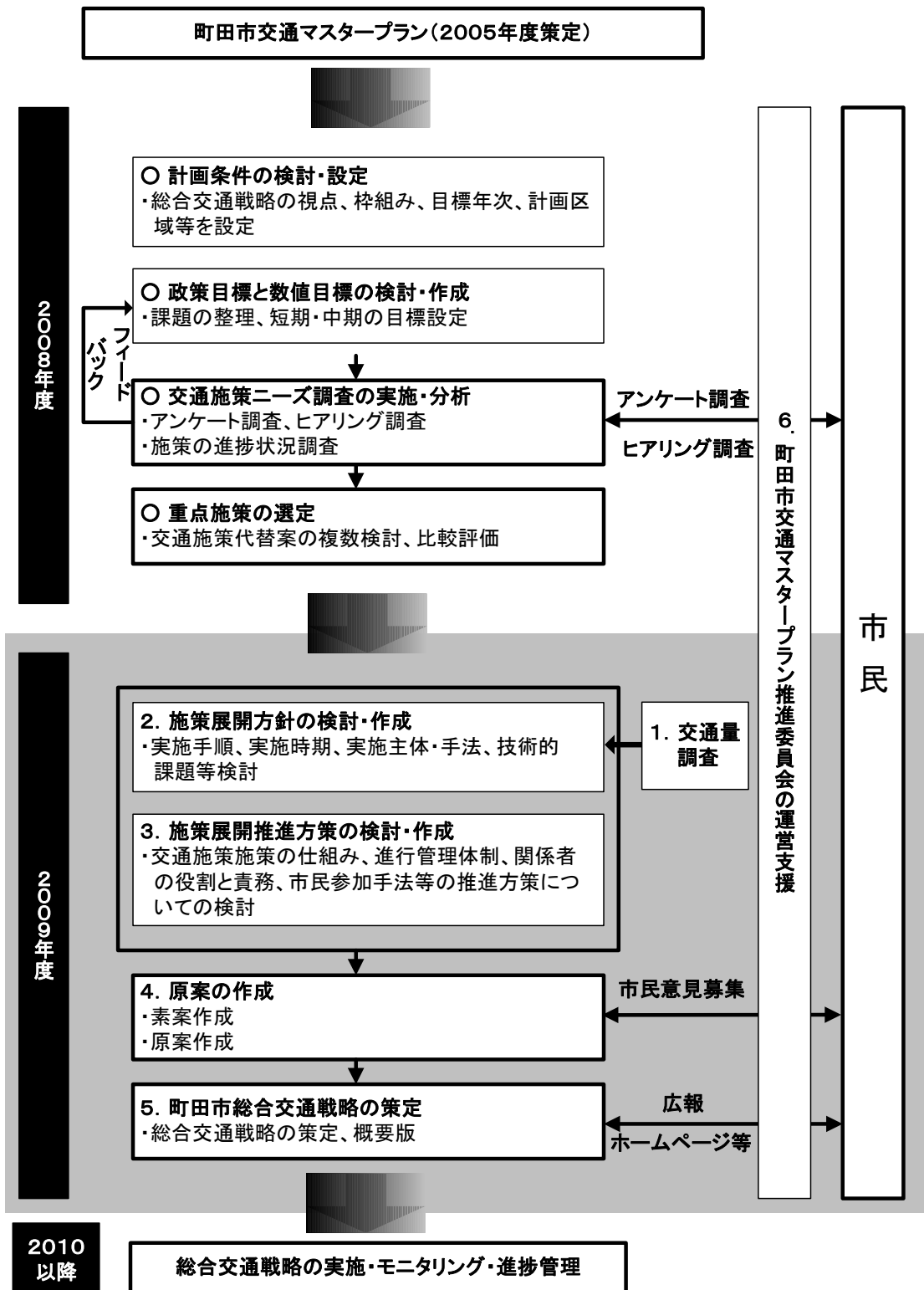
1 調査目的

町田市では、町田市基本構想・基本計画（2003 年度改定）に示す「人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち」、町田市都市計画マスタープラン（1999 年度策定）に示す都市づくりの構想や分野別方針の実現を図るための交通施策の基本方針として、2006 年 2 月に町田市交通マスタープラン（以下、「交通マスタープラン」という。）を策定した。策定にあたっては、2004 年度に交通実態調査及び交通意識調査を実施し、この基礎データ等に基づき、概ね 2030 年を計画目標年次とした。

この交通マスタープランにおいて定められた「目指す交通の姿」や基本目標で掲げた「成果指標と目標水準」を着実に実現していくためには、ハード・ソフトの総合的な施策展開について、より具体的な戦略が必要である。

本調査業務は、その戦略となる「町田市都市・地域総合交通戦略」を策定することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 総合交通戦略とは

総合交通戦略とは

- ・総合交通戦略とは、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ある。

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年となっているが、本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、後期に分けて整理する。

総合交通戦略の計画区域等

- ・町田市交通マスタープランと同様に町田市全域とする。

2. 計画の位置付け

- ・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ある。
- ・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・中期的に重点的に取り組むべき戦略施策を選択し、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る。

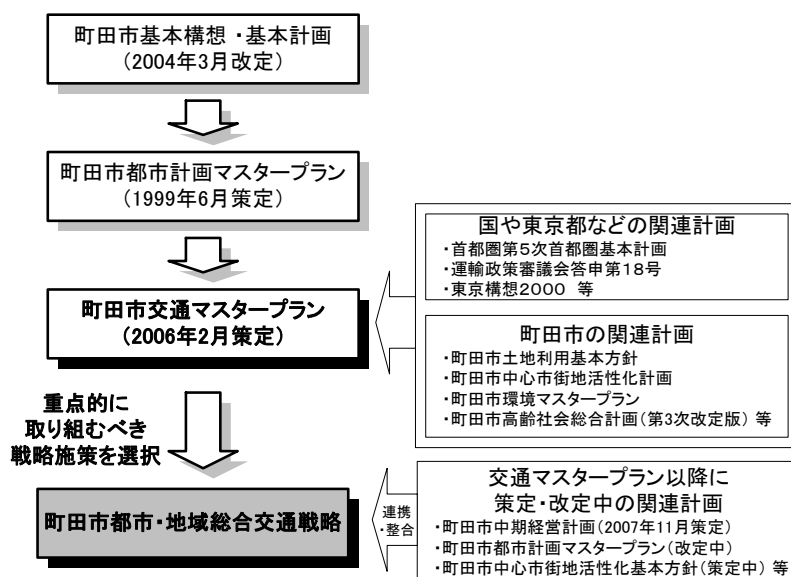


図 町田市都市・地域総合交通戦略の位置付け

3. 戦略目標・戦略施策の設定

- ・戦略目標の設定は、上位計画の方向性、市民ニーズ（市民が優先と考える交通対策）を考慮し、全市的な戦略目標を「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」、中心市街地の戦略目標を「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」と設定した。
- ・また、町田市の交通課題を踏まえて目標実現のための基本戦略を定め、施策の緊急度（重点課題）や実現性、有効性の観点から、全市的な戦略施策を2つ（連節バスシステムの導入、バス路線網の再編）、中心市街地の戦略施策を2つ（総合的な荷さばき駐車対策、地域主導型組織によるローカルルール策定・運用）設定した。

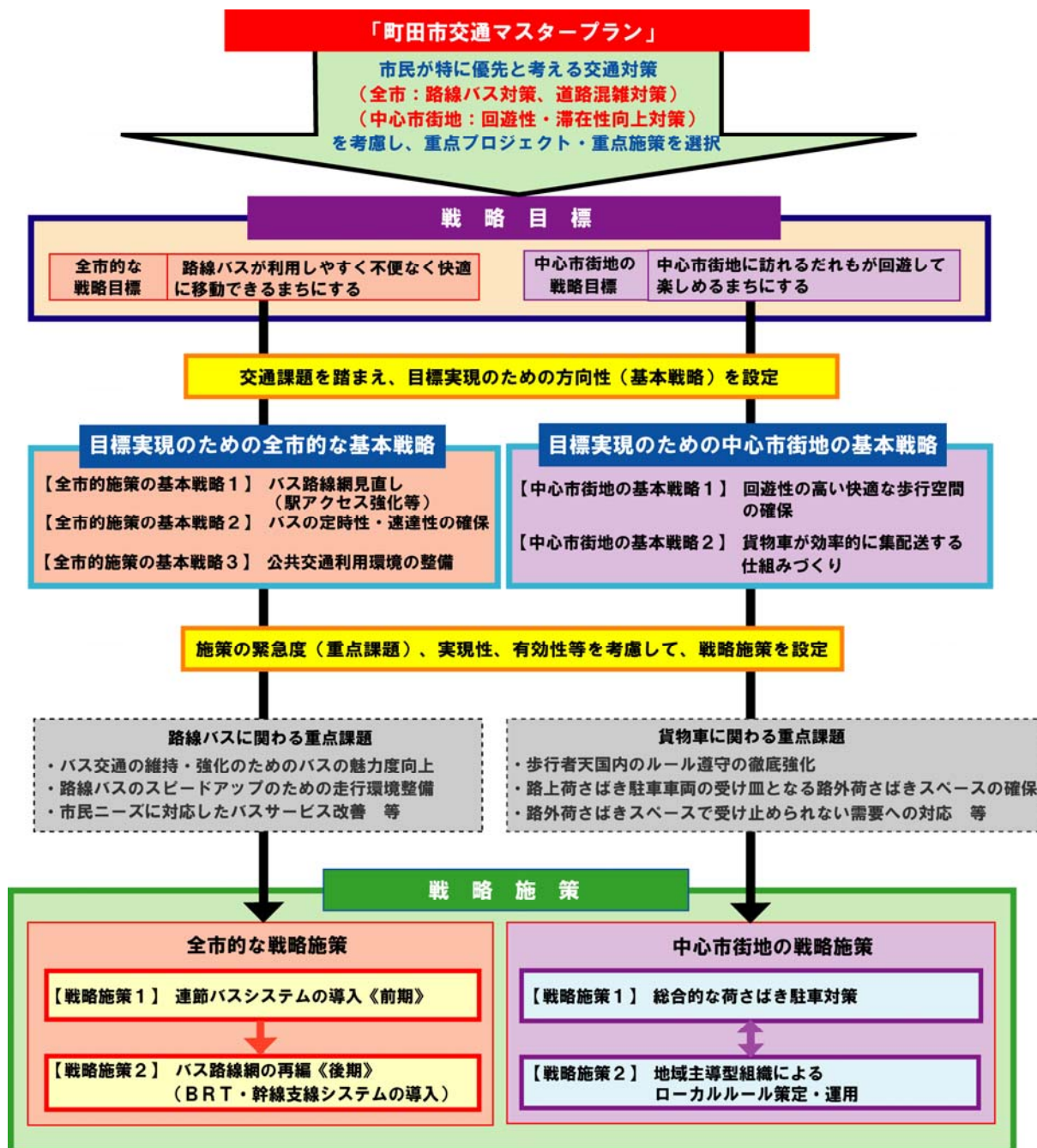


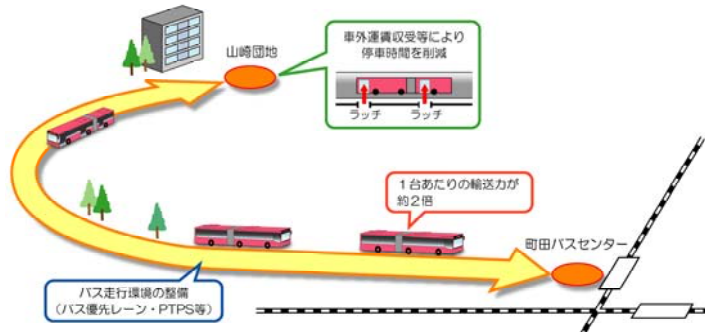
図 戦略目標・戦略施策の設定

4. 全市的な戦略施策の展開方針・施策パッケージ

- 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る。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る。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く。
- 連節バスシステムの導入（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）【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、走行性の向上を図る。
- 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、運用していく。

《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、必要バース数削減等

《後期》：バス路線網の再編と乗り継ぎシステムの構築》

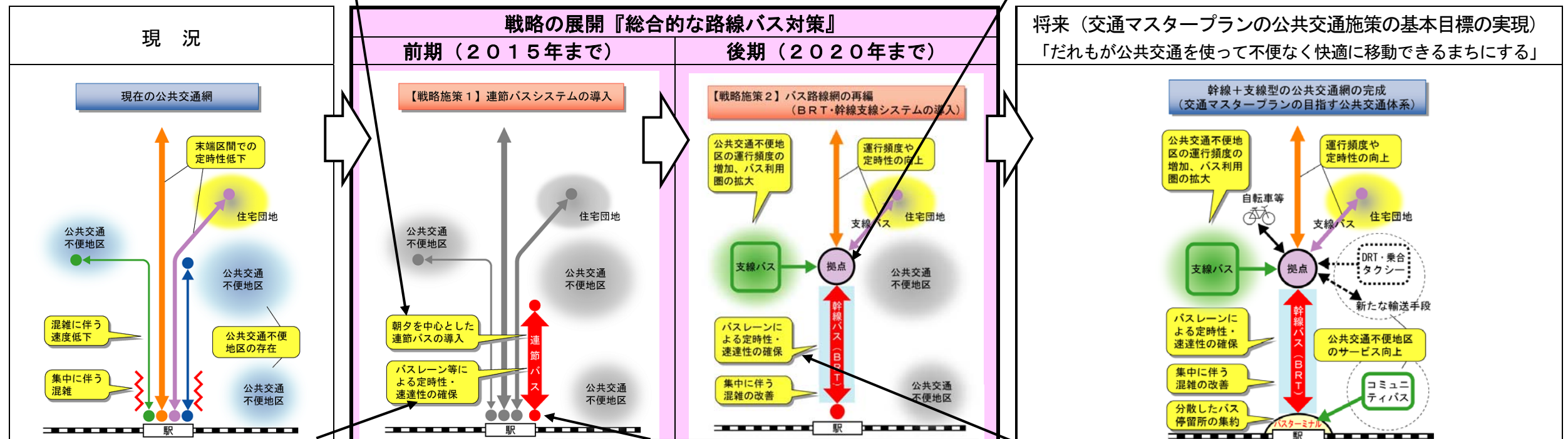
- バス路線網の再編、町田駅～桜台地区間のBRT化
- 幹線・支線バスシステム導入に向けた拠点整備等



【バス路線網の再編計画（案）】

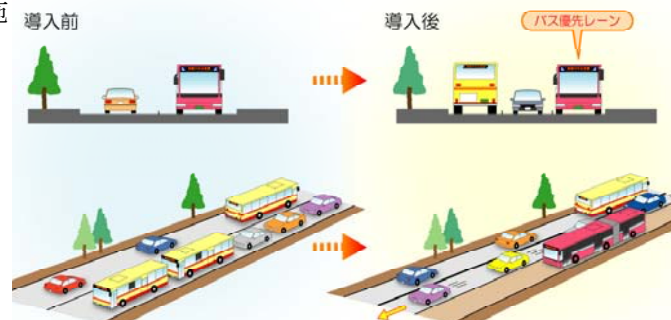
- 主な再編系統：町27（町田駅⇔小山田間）、町30（町田駅⇔橋本駅北口間）、町32・町34（町田駅⇔小山田桜台間）、町38・町39（町田駅⇔野津田車庫間）等（町田駅⇔拠点間を「幹線」、拠点⇔各起終点を「支線」）
- 町32（町田駅⇔小山田桜台間）への連節バス導入と走行環境整備によるBRT化
- 【乗り継ぎ拠点整備計画（案）】
- 拠点整備場所：桜美林学園付近
- 整備機能：バス乗降・待機・転回スペース、バス待合スペース（上屋・ベンチ等設置）、駐輪場、送迎用車両停車等

▲拠点整備イメージ（下図は、徳島ととくともターミナルの事例）



《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



▲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

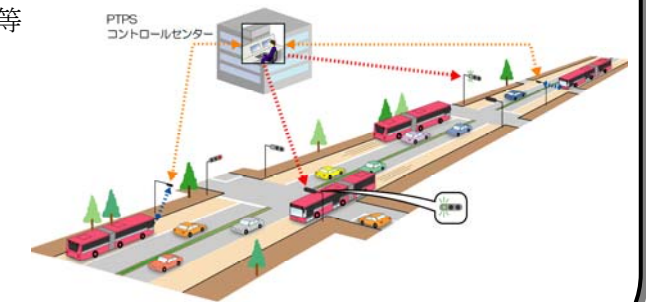


▲バス乗り場案内イメージ

▲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



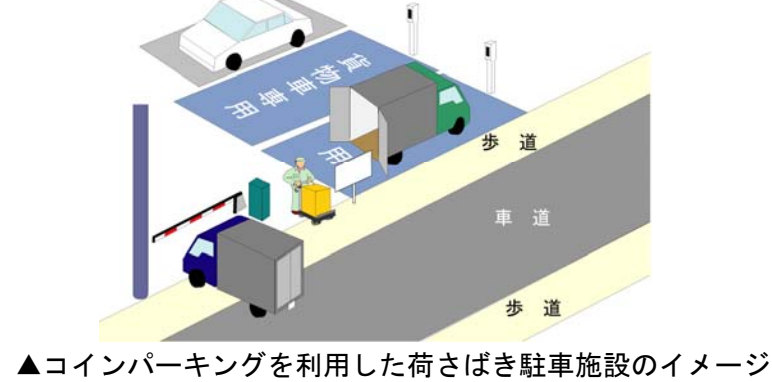
▲BRT導入路線における定時性・速達性確保イメージ

5. 中心市街地の戦略施策の展開方針・施策パッケージ

- 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る。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く。
- 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る。
- また、地域主導型組織によるローカルルールを策定し、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（ぼっぼ町田）の有効活用を含む）等を検討し、運用していく。

《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

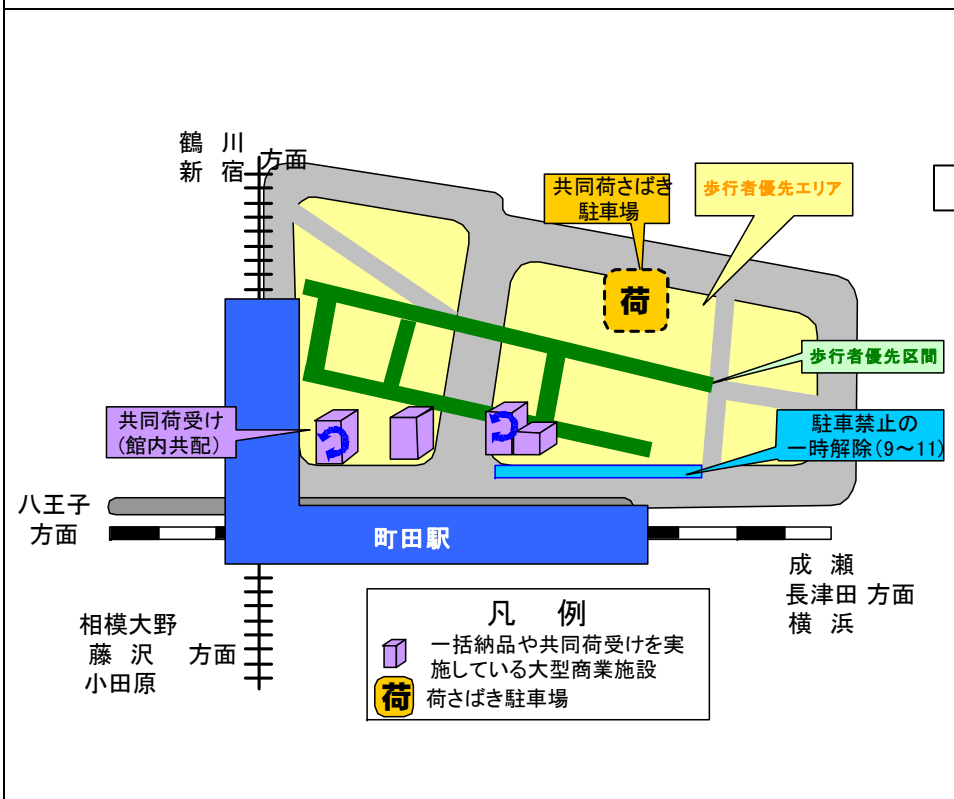


《横持ち搬送の共同配送》

- 既存の共同荷さばき施設であるぼっぼ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
- ぼっぼ町田については、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検討

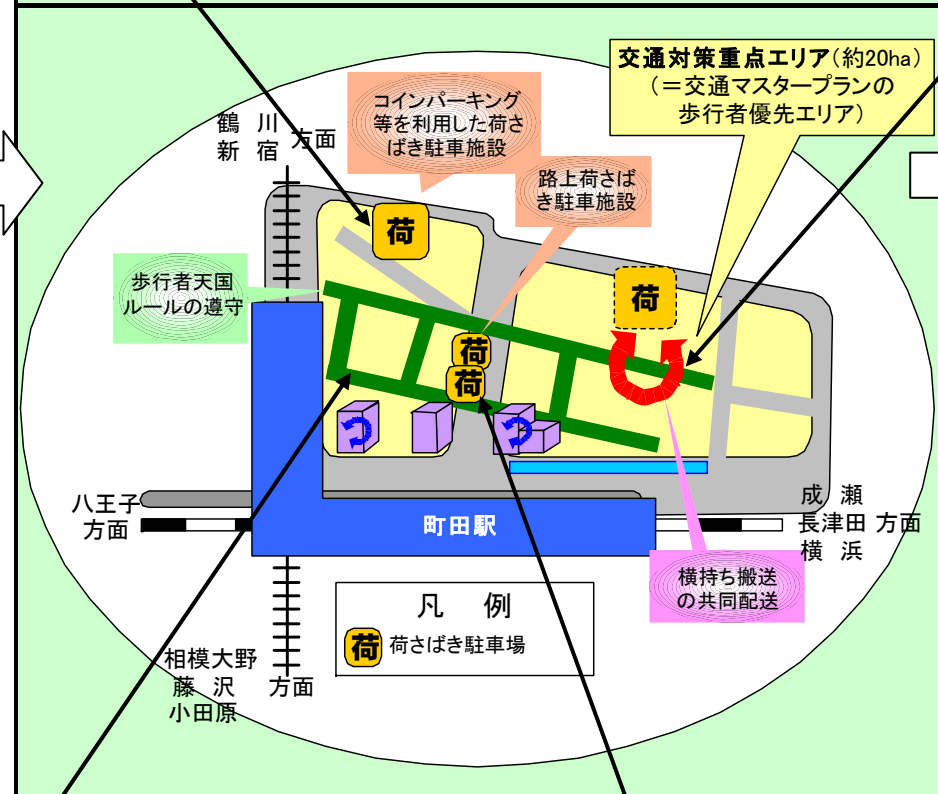


現況

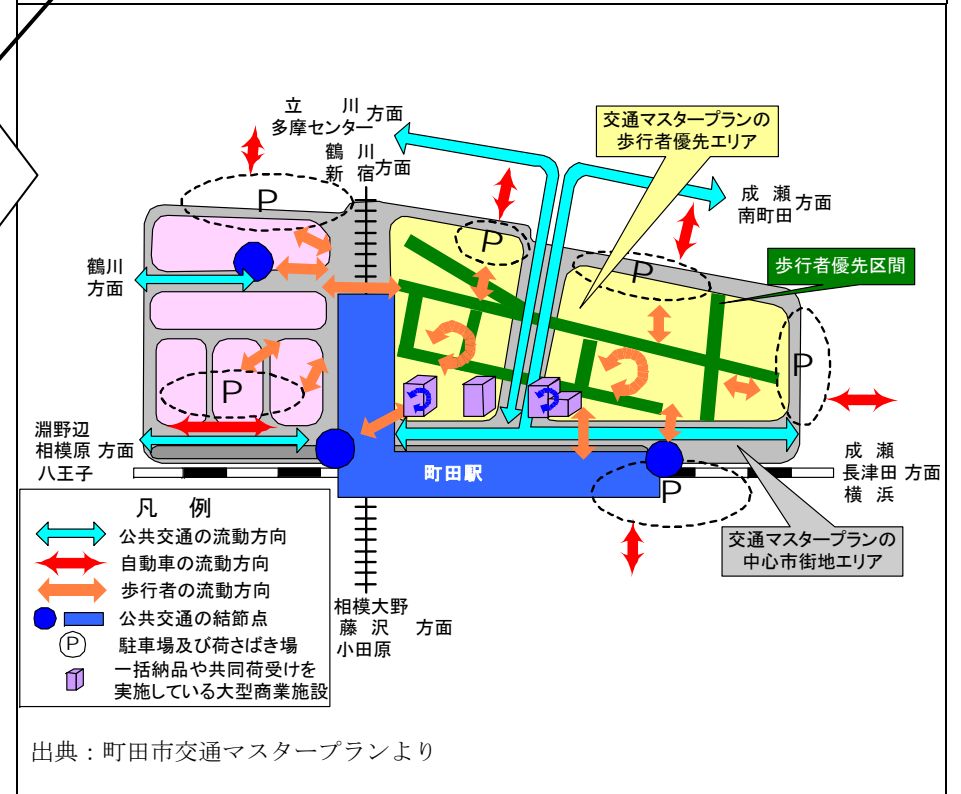


戦略の展開（概ね10年以内（2020年））

『総合的な物流貨物車対策』

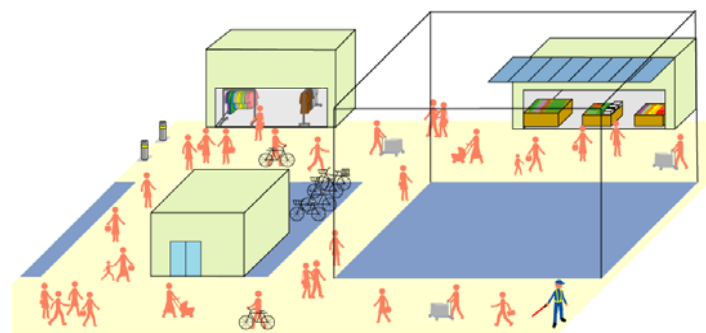


将来（交通マスタープランの中心市街地交通施策の基本目標の実現） 「だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする」



《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）や駐車の仕方の徹底
- 商品・看板等の陳列ルールの構築等



《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を設置
- 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



6. 事業プログラム

(1) 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する。

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 全市的な戦略施策の事業プログラム

(2) 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する。

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			
	貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり	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 中心市街地の戦略施策の事業プログラム

7. 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る。

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% (2004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 目標値の設定

8. 総合交通戦略の推進に向けて

・「戦略策定(Plan)後、施策実施・管理(Do)、評価(Check)、戦略の柔軟な見直し(Action)」を進めるため、継続的で透明性の高い仕組みとそれを実施する関係各者参画による推進体制を構築し、総合交通戦略を推進していく。

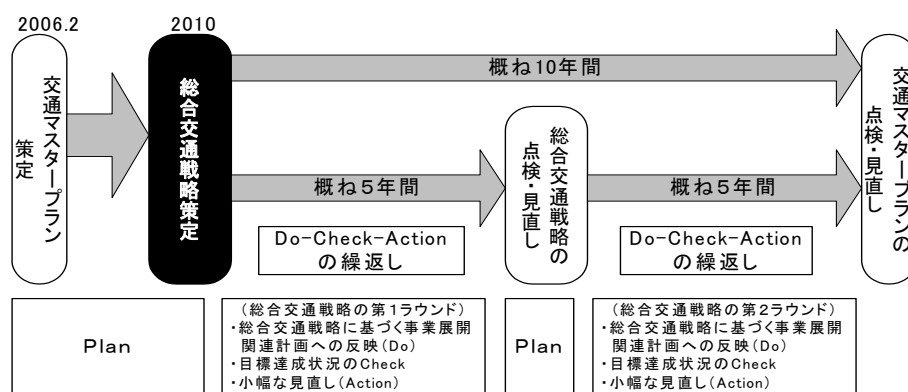


図 総合交通戦略の推進(PDCAサイクル)