

町田市都市・地域総合交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本目標) ・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する ・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 ・交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする		
	目標 年次	総合交通戦略：概ね10年以内 (交通マスタープラン計画目標：2030年)	
位置 づけ	基本構想・基本計画(2004年改定)、都市計画マスタープラン(1999年策定)を踏まえ、交通施策の基本方針として、2006年に町田市交通マスタープランを策定。交通マスタープランの実現のため、交通施策の展開方針と施策パッケージを定めた戦略を策定。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H10、H20
	交通マスタープラン	○	H18
	都市計画マスタープラン	○	H11(現在改定中)
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■将来都市構造



1999年時点。現在改定作業中。

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	○
交通	中心部歩行者数		
	自転車交通量		
	公共交通カバーエリア	○	
	バス利用者数	○	
	鉄道、路面電車利用者数		
	社会	DID内人口密度	
社会	中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○	
	商品販売額		
	交通事故件数、死傷者数		
環境	CO2排出量		
その他指標	中心市街地の路上駐車台数	○	

戦略目標	評価指標	現況値	達成目標値		
			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%
	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%
		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%
		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 桜台 ⇒町田駅	31分 <平日8時> (2005年)	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
	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%
		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

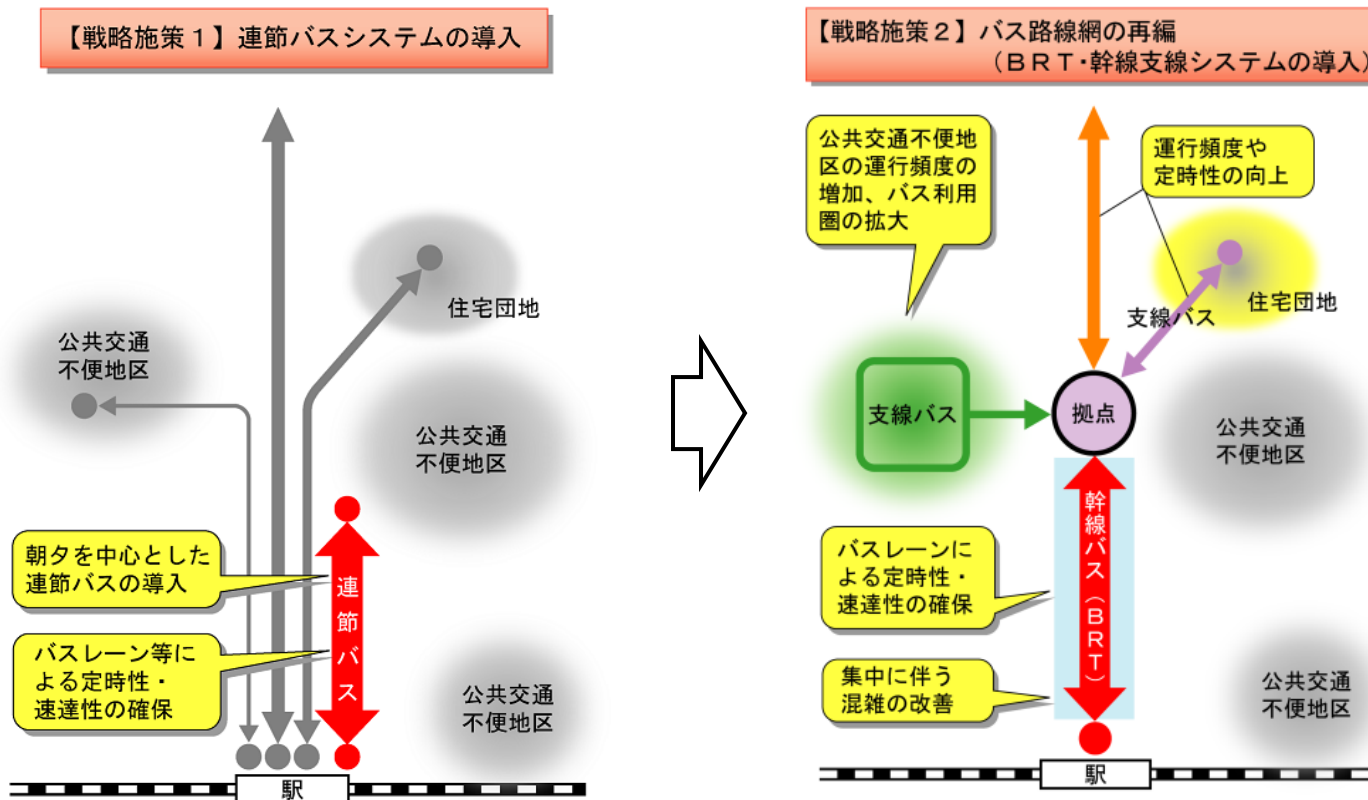
注) 今後、PDCAサイクルの中で、達成状況を踏まえて目標値は見直す可能性があります。

3. 展開施策

全市的な施策展開方策

全市的な戦略施策（前期と後期に分けて段階的に実現）

- ① 連節バスシステムの導入【前期：概ね5年以内】
- ② バス路線網の再編（BRT・幹線支線システムの導入）【後期：概ね10年以内】



3. 展開施策

全市的施策の施策パッケージ

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	③PTPS の導入	④連節バス停車空間 整備
	ソフト施策 (その他施策)				⑤車外運賃収受シス テムの導入
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	⑧道路整備 に併せた 走行経路 の変更	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

3. 展開施策

中心市街地施策の施策展開方策

中心市街地の戦略施策 【概ね10年以内の実現】

- ① 総合的な荷捌き駐車対策（右図）
- ② 地域主導型組織の設立によるローカルルールの策定・運用
 - ・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等



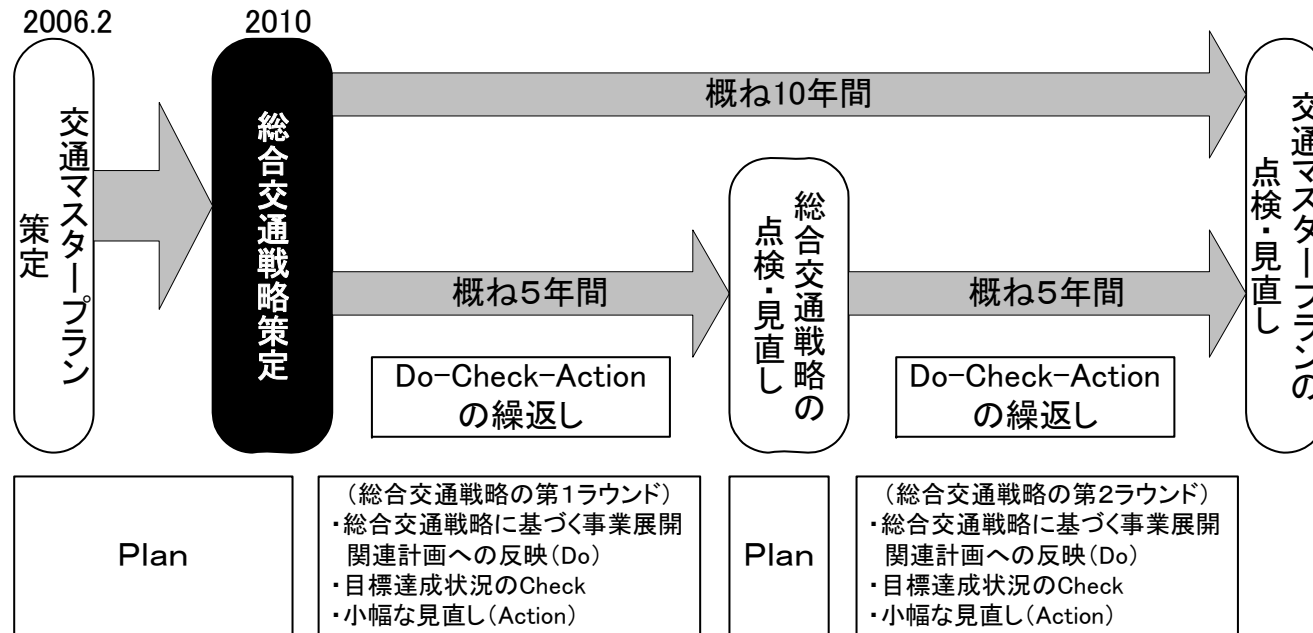
3. 展開施策

中心市街地施策の施策パッケージ

戦略施策	施策分類	基本戦略 1 回遊性の高い快適な 歩行空間の確保	基本戦略 2 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		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
	ソフト 施策	①歩行者天国ルールの遵守	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	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

4. 総合交通戦略の推進及び評価

「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



4. 総合交通戦略の推進及び評価

全市的施策の取組スケジュール

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	■	▶
		②町田駅前通りの3車線化によるバス優先レーン導入	■	▶
	定時性・速達性の確保	③PTPSの導入（町田駅前通り）	■	▶
		④連節バス停車空間整備	■	▶
	公共交通利用環境の整備	⑤車外運賃収受システムの導入	■	▶
		⑥バス乗り場案内整備（町田駅）	■	▶
【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	■	▶
		⑧道路整備にあわせた走行経路の変更	■	▶
	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	■	▶
		⑩幹線区間への走行環境整備	■	▶
	公共交通利用環境の整備	⑪乗り継ぎ拠点整備	■	▶
		⑫乗り継ぎ運賃割引制度の導入	■	▶

□ : 検討・準備・整備期間 ▶ : 施策展開・導入

中心市街地施策の取組スケジュール

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	■	▶
	貨物車が効率的に集配送する仕組みづくり	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	■	▶
荷さばきスペースの運用ルール構築	■	▶		

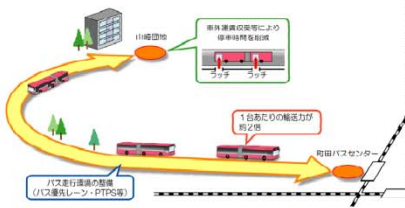
□ : 検討・準備・整備期間 ◻ : 試行期間 ▶ : 施策展開・導入

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

全市的施策の取組概要

◀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)、タラッシュ時(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、タラッシュ時(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



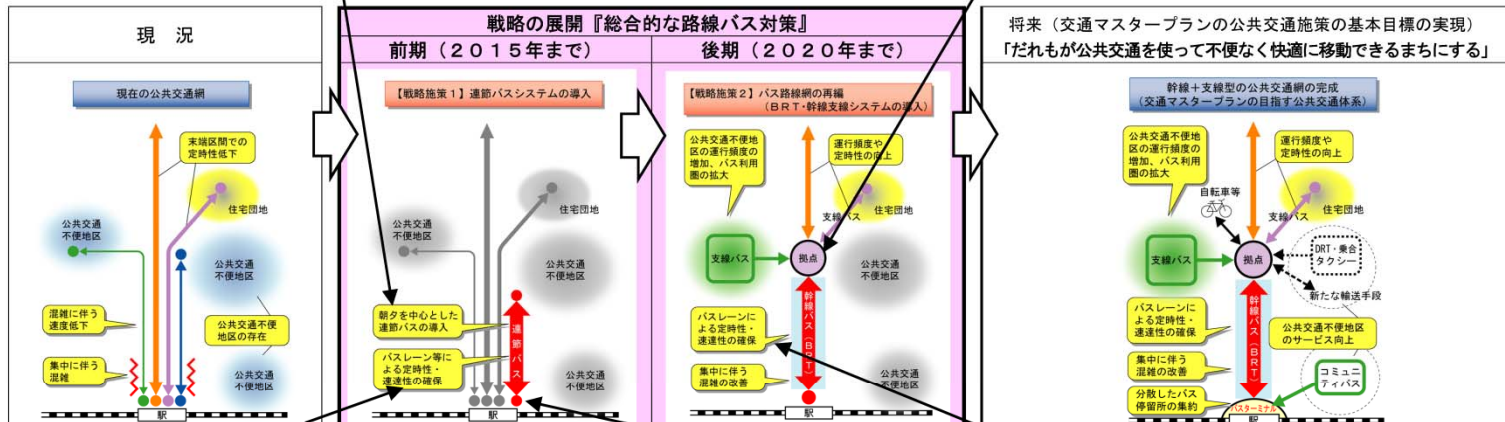
【バス路線網の再編計画(案)】

- 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)】

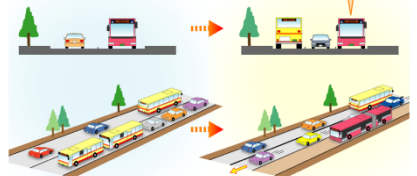
- 拠点整備場所：桜美林学園付近
- 整備機能：バス乗降・待機・転回スペース、バス待合スペース(上屋・バグ等設置)、駐輪場、送迎用車両停車等

▲拠点整備イメージ(下図は、徳島ととくとくターミナルの事例)



◀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先施策(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▶

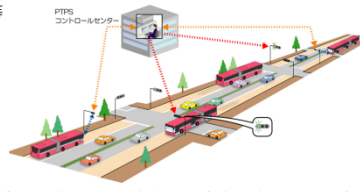
- 町田駅における乗り場・運行情報案内システムの導入等



▲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. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

中心市街地施策の取組概要

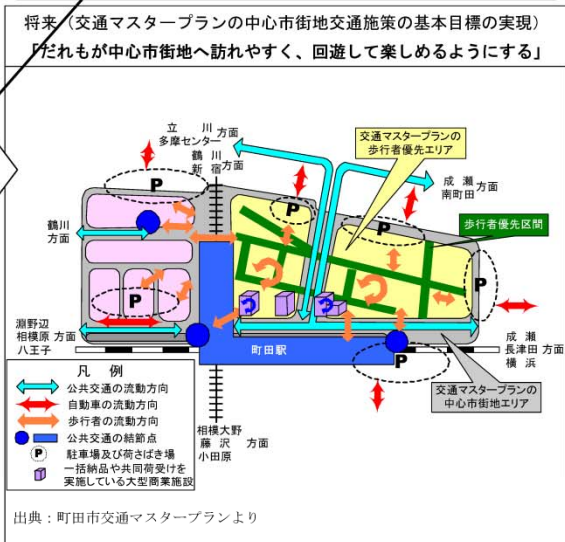
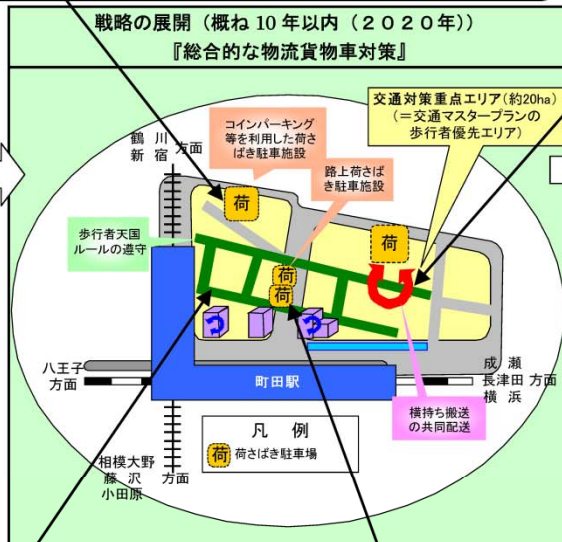
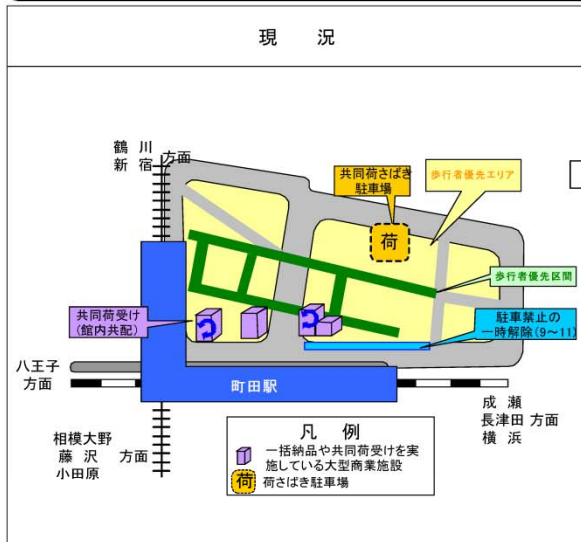
《コインパーキング等を利用した路外荷さばき駐車施設の確保》

- ・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



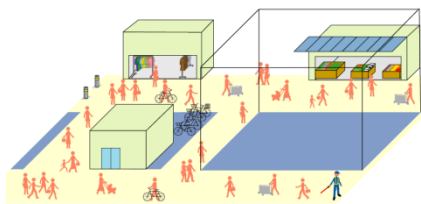
《横持ち搬送の共同配送》

- ・既存の共同荷さばき施設であるぼっほ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
- ・ぼっほ町田については、買い物商品をぼっほ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)や駐車の方法の徹底
- ・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

