
第 9 回 町田市交通マスタープラン推進委員会 会議録

開催日時： 2010 年 3 月 19 日（金） 午後 6 時～8 時

開催場所： 町田市役所森野分庁舎 4 階 第三・四会議室

出席委員：（敬称略、順不同）

兵藤哲朗、赤星健太郎（代理：千葉）、三木健（代理：染次）、林正己（代理：田口）、
栗田功一、落合敢二、三木健明、窪田洋、加藤弘、和津田郁美、小山七平、
垣見龍次、米増久樹、佐藤勲、桑澤利京、遠藤美津子

傍聴人：0 名

事務局：渋谷晴久交通計画担当課長、水野巖交通計画係長、奥村繁樹主任、
保坂陽子主事、中島哲郎主事、(株)日本能率協会総合研究所（5 名）

【会議次第】

1. 開会挨拶
 2. 資料確認
 3. 議題
 4. 閉会
- *****

【議題】

1. 第 8 回町田市交通マスタープラン推進委員会の議事と対応
 2. 市民意見募集の意見と対応
 3. 町田市都市・地域総合交通戦略（案）
 4. その他
- *****

【議事】

<開会挨拶>

省略

<資料確認>

省略

<議題>

1. 第 8 回町田市交通マスタープラン推進委員会の議事と対応

[資料説明]

第 8 回町田市交通マスタープラン推進委員会の議事と対応：資料 1－1

第8回町田市交通マスタープラン推進委員会資料に対する委員からの追加意見と対応

：資料1-2

事務局による説明（省略）

[意見等]

(A委員) 3ページについて、記載していただいて恐縮に存じますが、下から3行目の中で「負益者」とありますが、「受益者」に訂正していただきたい。

(事務局) 受益者です。申し訳ありません。こちらについては、訂正させていただきます。

2. 市民意見募集の意見と対応

[資料説明]

市民意見募集の意見と対応：資料2

事務局による説明（省略）

(B委員) 募集の期間や募集の方法がもっとあったんじゃないかと思えますけど、いかがですか。

(事務局) 募集の期間としては11日間ということで、もう少し取れていたら、なおよかったのかと思います。

(B委員) 意見がちょっと少数過ぎるんじゃないかなと思えますけどね。

(委員長代理) 市民意見募集、他にもいろいろやられていると思うんですが、大体これくらいかと思います。

(事務局) 関連するものとしては、前段で策定しました交通マスタープランにおいて、もう少し長い期間で取ってはいたのですが、数としては今回と同じくらいでした。

(委員長代理) いくつかの自治体でも、やはり似たようなことをやっているのですが、大体このくらいですよ。あと、「広報まちだ」の中で、周知のスペースは数行、5センチ四方くらいですか。

(事務局) 「広報まちだ」は縦書きで8段に分かれる配置がございますけれども、一応1段ではなく、2段目にはまたがるスペースで載せていただきました。

(委員長代理) 数行とかでないということですね。

(C委員) 同じ2ページなんですが、左の一番下の行ですね。乗り換え連続の料金体系の導入が必要とありますね。これは、町田のバスは、同じ路線を境に何本も分離されています。それで、例えば市民病院とかへ、南から北に行こうとする場合、二つ料金を払う必要があるわけですよ。分断されているということが、書いていますからね。ここで言っているのは、その乗り継ぎ、乗り換え連続という意味だと思えます。

それに対する市の対応が、幹線バスと支線バスの乗り継ぎに受け取っている。ここで言っている乗り換えというのは、私が前に言っていることを意味しているわけです。例えば、南のほうから、木曽へ行きたいと。そうすると、二つ料金を払う必要があるわけですよ。ところが、これは分断されているから二つ払う必要があるわけで、乗り換え、乗り継ぎ、継続の運賃を設定すれば1.5倍くらいですむわけです。

ね。そこを言っていると思うので、これは答えがちょっとピント外れじゃないかと思しますので、ちょっと考えてください。

(事務局) 交通戦略の中で、現在うたっているものは、幹線と支線とで乗り継ぎが発生したときに、乗り継ぎ運賃が設定されるものです。今、C委員がおっしゃったように、現在も乗り継ぎは発生していて、それについては初乗りが必ずもう一度発生しているという実態がございます。今回の表記の中では、まだそこまで記述にはなっていませんが、バス事業者さんとも協議しながら検討しなければいけない問題だと思います。

(委員長代理) 回答は修正するということですね。

(事務局) はい。戦略に書かれた施策に限定した回答となっておりますので、それだけではなくて、今おっしゃったような意味合いについても、この回答に盛り込むかたちで考えたいと思います。

(委員長代理) 私も読んでいて「あれ？」と思ったのがあったんです。5 ページの真ん中に意見が二つあって、下の方ですが、自動車はアイドリング状態を少しでも少なくすることが環境面にプラスだとある。それに対する回答が、エコドライブの推進とあり、アイドリング状態を少なくするとエコドライブは、具体的にはアイドリングストップでしょう。

(事務局) そうですね。エコドライブの中のアイドリングストップを推進する。

(委員長代理) ただ、この方がおっしゃっている、アイドリング状態を少しでも少なくするというのは、ゴーストストップの回数を減らしたいということですね。だから、次の信号機が多すぎるのはよくないんだということですね。だから、最初の5 ページの下は、アイドリング状態を少なくすることと、アイドリングストップの推進という対応はマッチしてないということですね。

それから、次の6 ページの上の信号を少なくするというのも、信号機の除去ということととらえちゃっている。もちろん、それも一つの方法なんですけど、信号の現示をなるべく工夫して、信号を連続して止まらないようにする。これは信号機側の設定で、ゴーストストップをなくすることができる。それでスピードを出しすぎたら困るんですけど。そういう問題じゃないかなと思いますけど。

(事務局) 6 ページ目の頭については、おっしゃる通り現示の調整等も考えられますし、5 ページ目の下のところが、ゴーストストップが多いからということの観点であれば、それらを統合したかたちの回答としたほうが望ましいと思います。

(委員長代理) だから、5 ページの下はなくして、それからその次の信号機が多くてゴーストストップが多いということとセットなんですね。

(事務局) セットの項目としてまとめたいと思います。

(C委員) 6 ページですけれども、生活道路とか、そういうところに通過車両が入ってくると危ないということについては、これはもう前から問題になっているわけで、例えば蛇行道路にするとか、それから大型車両が入れない幅に杭を打つとか、いろいろ

やり方はありますが、その方法は総合政策というのか、戦略でなくて、マスタープラン全体の計画の中で検討していくべき課題だと思うので、それがちょっと書いていないので、どんなものでしょうか。これは、ぜひ検討すべきであるとは考えていますが。ページの一番右の下のところでは書き方がちょっと弱いと思います。

(事務局) 実際に道路を管理する側の見解と、それから地域でも合意がないと進められないものではあると思いますので、その辺を踏まえて、表記については検討させていただきたいと思います。

(委員長代理) そういった事柄が入るスペースというか、枠はありませんでしたか。「ゾーン30」とか、いわゆる生活圏の道路の車のスピード、ちょっと下げさせるような、いろいろな仕組みがあります。地域住民と一体となった車の速度抑制策エリアとして、こんなことを考えていきたいみたいな、今回、そういう施策はないんですか。

(事務局) 交通戦略の中で強くうたっているものではないのですが、交通安全の観点で、そういったものを進めるというのは、交通マスタープランの記載にはございます。戦略に強く盛り込まないまでも、考えていきたいという表記になると思います。

(委員長代理) その手の話は割りとよく議論されたり、積極的に推進する市町が多いようです。

8 ページのシルバーパスの適用範囲、これはできることならすぐやらなきゃいけないような話ですね。実現可能性というのは、難しいものなんですか。

(事務局) 実例といたしましては稲城市で、稲城市のある区域については、最寄りの駅が新百合ヶ丘という川崎市内の駅になるのですが、そこへのバス路線があります。東京都シルバーパスは東京都内のみですから、県境を超えると適用にならないというかたちですが、かなり市民要望がありまして、新百合ヶ丘まで行く分についても東京都シルバーパスを適用する。それで、そのシルバーパスについては、稲城市が補填するというかたちを取っているそうです。

ただ、かなり多額の負担となっているようですので、そういったところをどこまで市としてできるのかを議論しなければならないと考えています。

(委員長代理) 町田市特性から考えると、特に相模原市と抱き合わせで考えなければならぬ状況が起きやすいですね。もしいろいろ要望があれば、迅速に対応していただきたい。

(事務局) 実は、市民要望、市長への手紙とか、それから今回の3月の議会の中で、このシルバーパスについて、相模原市や川崎市への路線について話が出ております。

かなり負担が、行政側に出るとというのがございまして、今回の議会の中でもぜひ検討するという方向だと思いますけど、その辺はまたバス事業者さんとも調整させていただきたいと思います。

3. 町田市都市・地域総合交通戦略(案)

[資料説明]

町田市都市・地域総合交通戦略（案）_概要版：資料3-1

町田市都市・地域総合交通戦略（案）_冊子：資料3-2

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：資料3-3

町田市都市・地域総合交通戦略（案）の修正箇所一覧：参考資料

事務局による説明（省略）

[意見等]

(A委員) 済みません、事務局にお尋ねしたいんですけども、総合交通戦略を進めるにあたって、ちょっと一つ。今の忠生市民センターの建て替えの問題が起きているんですね。あそこは淵野辺からずっと鶴川の方に交通網が走ってしまっていて、ちょっと小高いところに市民センターがあるんですけども、今市民センターの建て替えをどうするかということ、地域の住民、私も参加していますが、どのような建物にするかという議論をしているわけです。

その隣に、かなりの空き地があるんですけども、それらを含めて市民センターを考えたときに、交通マスタープランとの関係で、市の方では総合的な意味で議論をされてるんだと思うんですけども、都市づくり部として、部署は違いますが、そういう建物と道路事情との関わり合いをどういうようにとらえておられるのか、その辺を伺いたい。

2年先、3年先に建てられる建物なんですね。当然、この問題の推進策と一体的にある意味では動いていく可能性が高いわけです。特に、路線バスの幹線・支線システムというものを考えた場合に、忠生地区というのは、ある意味では重要な拠点になり得る可能性があるんで、そういう状況をどの程度把握しておられるのかを伺っておきたいというのが一つ。

もう一つは、先だって立川へちょっと出かけましたら、立川の駅というのは、歩道が高架線になっているんですね、素晴らしく。かなり広範囲にわたって、歩道橋がずっと広がっている。ああいうのは、都市工学上、かなり回遊性の高い状況を生むんじゃないかなというように感じられたんですけどね。ああいうものをどう評価するのかをご披露いただけるとありがたいです。

(委員長代理) 先に後半の、いわゆる歩行者用ペDESTリアンデッキのことだと思うんですけど、特に町田の場合は線路で東西南北、区切られています。そういったものを10年、20年、30年以上先を考えたときには、確かに回遊性の確保が必要だと思うんですね。一応、旧原町田駅と、それから小田急線の駅の間というのは、旧原町田駅を移したときに、それなりのペDESTリアンデッキも降車用のスペースはつくっています。

もうちょっと話をすると、日本の中では千葉県の柏市が昭和40年代半ばぐらいにそういったものをつくった有名な事例ですね。ただ、当時まだ設計がうまくいっていない部分もあって、下は非常に暗くて、あまりいいスペースにならない。もちろん回遊性はいいんですけど、うまくつくりたくなかなかデッドスペースみたいな

のをかえってつくってしまう。今、渋谷の駅も確か東横線が下に潜ります。確か東西がつながる。もう10年以上かもしれません。そういう方向性があるということです。

(A委員) 立川はご覧になりましたか。かなり広いスペースで。ご覧になった方はおられると思いますけれども。

(事務局) 先ほどお話のあった忠生市民センター建て替えについては、都市づくり部の方でも伺っております。今回まとめさせていただいています交通戦略の中では、連節バス、幹線バスというシステム導入を考えています。後期の計画の中で、将来的にPDCAをする。プランと、それを実行して、チェックをして、次にアクションというかたちの中で、前期の5年間については、まずは山崎団地方面に連節バスを登用していこうということで考えております。その次の段階としまして、桜美林学園付近への幹線バスということで、具体的な候補としては小山田桜台団地に行くバス路線もあるかなと考えています。

ですから、このエリアでやはり乗り継ぎ拠点ということを考えていくときに、都市計画道路、先ほどの4ページの右下でお示ししておりますけれども、3・3・36号線でございますけれども、忠生市民センターの東側の交差点付近を通る道路になるかと思えますけど、あのあたりを通るかたちで考えております。建て替え等については、私どもも情報をいただく中で、後期の幹線バスのシステムをどうするかたちであのエリアに持っていけるかというのは、また別に検討はさせていただきたいというふうに考えております。

ただ、この連節バスはすでに藤沢市と厚木市で導入しておりますので、大体両方も片道3.5キロ～4キロくらいの運行距離だと思います。今回導入する山崎団地はまさに4キロ～4.5キロくらいで同じくらいの規模かなというところで、この辺の事業効果はある程度考えています。ただ、戦略を検討する中でやはり町田市の南北方向の交通というのは、どうしても多摩市方面が非常に弱いという状況がございます。将来的には鉄軌道ということで、多摩都市モノレールの延伸等も構想として考えておりますので、まずは多摩都市モノレールを動かすために、南北方向にはこれだけ交通需要があるというところを示していかなきゃいけないと思っておりますので、そういった意味でやはり電車並みのお客さまを運ぶ能力があるBRT、幹線バスを導入していこうということで、今この戦略の中で位置付けをしております。

大変申し訳ないんですけど、立川につきましては、現場を見ておりません。

(A委員) そうですか。勉強になると思います。情報はできるだけ早く入手していただきたいと思います。

(事務局) 多摩都市モノレールの関係もございますので、是非とも近々に見て参ります。貴重なご意見、ありがとうございます。

(C委員) 4ページの左下と右下ですけれども、同じ定時性・速達性確保、指定バス優先レーン確保、PTPSなどという文字があって、似かよってしまっていて、よく違いがはっ

きりしないんですが、左下の方は3車線にするということだけですか。あるいは、PTPSも導入するということですか。

それと、右下の方の図は、4車線になりますね。これは、境川通りではたしてできるのかという問題がありますし、忠生のほうは、もともとモノレールをつくっていますから、2車線、4車線可能だと思いますね。そうすると、境川通り、つまり駅前通りは拡張しないと4車線にはならないことになりますから、これは立ち退き問題が出てきます。そうすると、これは反対運動が相模原でも起こっていますのでね。

この辺はどう考えておられるのか、ちょっと説明してください。

(事務局) いまご指摘がありました右側と左側につきまして、左側の前期、こちらがまず山崎団地の方面に向かう路線ということで、町田駅前通りでございます。こちらについては既存片側1車線でございますが、現在の車道幅員の中で車線構成を変更し、3車線とする対応をとりたいと考えております。またPTPS等についても、当然交通管理者さんとの協議が出てきますので、その中で協議を進めていくというふうに考えております。既存の車道の範囲内での対応を主に考えているものがこちらでございます。

それから右側の後期、こちらは3・3・36号線という忠生を突っ切っている4車線分の幅員があらうかという道路でございます。こちらについては、もともと確保された幅員がございますので、4車線化、バスレーンの設置、それからPTPSの導入を目指していくものと考えております。ですから、それぞれの路線で、前期は前期、後期は後期というかたちの整備を図っていきたいと思います。

(委員長代理) その後期の場合、新たな道路の都市計画決定とか、そういったことは一応なくて、導入可能であるということですか。

(事務局) 今現在、25メートルで計画決定されており、既に整備されているところ、それから今後整理されていくところを想定しているものです。

(C委員) そうすると、右下の起点はどこになるんですか。

(事務局) 将来的には多摩都市モノレールが走る道路を想定しており、起点としては町田バスセンターを考えております。ただ、まだ未整備のところについては当然走れませんので、整備されたところへつなげるという考えとなります。

(C委員) 町田行きだとすると、左下の方は4車線にするには道路拡張しないとできない。

(事務局) すべてを4車線にはできませんので、25メートルの区間を含めて幅員が確保されたところについて4車線化するように考えています。

(委員長代理) 鉄道と違うのは、BRTというのは、専用道の幅が取れないところは普通のバスと同じように走って、そういう専用のところに入るとLRTや鉄道みたいにずっと走っていく。併用も可能なんですね。今おっしゃったのはそういう併用していくということなんですね。

(C委員) それでは、そこをちょっとはっきりさせといてください。どこを起点にするとかってというようなことを。そうでないと、よく分からないんですよ。同じような言葉

は並んでいるし、片方は4車線になっているというようなことでね。連続しているかどうかということもよく分からないので。まあ、今言ったようなことをちょっと本編のほうでも結構ですが、入れといてもらおうと分かりやすい。

(事務局) 冊子のほうをご覧いただきたいのですが、冊子の37ページ目と47ページ目がこの施策のイメージになっています。37ページが左下の施策、43ページが右下の施策です。言葉では、どこからどこの区間というのは書いてあるのですが、多少イメージしづらいところもありますので、それについては表現を工夫します。概要版に盛り込むのは厳しいかも知れませんが、冊子の中での対応を考えています。

(C委員) もう一つ質問があるんですが、概要版の6ページ。満足度を59.6%から、例えば65%、あるいは62.5%にするというのは、これはほとんど実際上の大きなアップは望めないということで、こういう数字になっているのか。つまり、根拠のある数字なのかどうかということです。

根拠があるなら根拠を、趨勢や、改善のシミュレーションの結果とかがあれば示してほしいし、この数字だけ見ただけでは、いかにも伸び方が少ないなど。そうすると、これは本気でやる気があるのかという疑問にもなってくるので。それと、中心市街地のほうも、「現況より減少」と書いてあります。これも2030年は0台になっていますからそれはそれではっきり分かりますが、そのえんじ色のところは、「現況より減少」というような、言わばだいぶ前のものになっているので、これは市民が見た場合、腰が引けているなというような感じがあります。根拠があれば根拠を示してほしいし、こういう印象を持たれないような書き方があるんじゃないかなろうかと私は思うんですが、どうでしょうか。

(事務局) 目標値の一番右が、交通マスタープランの将来の目標値ということで、そこは交通マスタープランの中で実際に表記されたかたちとなっております。

これが2030年の目標でございますので、そこへの経過ということで、2015年、それから2020年というところを一つの区切りと考えて設定しているものでございます。確かに、市民の満足している割合というところは、大幅にアップという設定にはなっておりません。それは、実際に便利になったときに、その時点で意識を調査しますと、その時点での路線に対する評価ということになるので、なかなか大幅に上がっていかないという実情はございます。

ただ、実際に定期的にそういった意識調査等をする中で向上を図っていききたいということで、こういったステップを想定しているところでございます。

それから、中心市街地の方は「現況より減少」という、交通マスタープランの中での表記だったので、これに合わせたかたちではございましたが、実際にどの程度の数字が上げられるのかについては、再度検証しなければならないと考えております。

(委員長代理) マスタープランに沿うといっても、あまり制約に考える必要もないような気がします。

例えば、満足度。鉄道やバスの利便性について満足する市民の割合は 2005 年で 60.9%。要はアンケートかなんかで聞いているんでしょうね。サンプル数どれくらいでしたか。

(事務局) 市の企画部門で定期的実施しているものなので、今ちょっと正確なサンプル数はお答えできないのですが、実際にやっている中のものごさいますので、確認いたします。

(委員長代理) おそらく数百とか。そんな数千やっているとしないので。要は何が言いたいかというと、統計的には 60.9%って書いてあるけども、次の年違うサンプルでやったら、60 数%になったとかそういうバラツキの持った値だと思うんですよ。

それで、交通マスタープランでなぜ 70%したか、私も記憶にないんですけども、あと 5 年で 2.5%増やしますっていうのも、メッセージとしては弱いですよ。

(C委員) 例えば、連節バスとか、PTPS とか、そういうことをやることによって、満足度がぐっと上がるとか、あるいは短縮できたとか、そういう言わば見通しですよ。シミュレーションの見通しというんですか、そういう根拠があるなら、65 とか 62.5 というのは意味があると思うんですよ。そういうふうに、段階を追って上げていくんだと。そしてこの結果、これぐらい満足度が増大するとか、減少するとかっていう説明、根拠がない。だから、ここに書けというんじゃなくて、報告書本体の方にはいるんじゃないかと思えますけど。

(事務局) 確かに市民の意識という、非常にあいまいだったり、そういった根拠を示しづらいところごさいますので、もう少し分かりやすい指標といいますか、あいまいな指標ではなくて、市民にとって分かりやすい指標を掲げていくというところは、検討させていただきたいと思えます。

(事務局) 委員さんご指摘の目標値の設定ごさいますけれども、この数字については、やはり 2.5%ずつのアップということで、非常に決して大きな数字ではないというご指摘だと思います。

腰が引けたような政策ではないかというようなご指摘もあるかと思えますけども、この目標の数字はもう概要版に載せさせていただいています。先ほど委員さんの方からお話ごさいました報告書本体の方に、この辺のパーセンテージはこういう数値設定をしたという根拠をどこかに記載するようなかたちを取らせていただければと思います。

(C委員) この数字そのものが検証の結果、変わりうるものであるということも書いておいてください。

(B委員) 現況に対し、歩行者天国内の荷さばき駐車車両が 2030 年に 0 台ということは、これはどういう対策を取ったらこんな数字になるんですか。

(事務局) 荷さばきで歩行者天国内のスペースに代わる、路外も含めた荷さばきスペースを確保する中で、そちらにはシフトしていただいた結果としてそういう状況を目指すものです。

(B委員) 例えばどのような施設をつくるとか、そういう具体案というのはございますか。

(事務局) 概要版の 5 ページ目にも記載させていただいておりますが、一つは既存のパーキング等利用した路外の荷さばき施設を確保というのがございます。ただ、社会実験でも明らかになってきましたとおり、圏域の問題ですとか、横持ちの距離の問題等いろいろございますので、路外だけでは対応できないところもございます。

それにつきましては、路上でも対応するかたちを考えております。エリアでそういったスペースを確保するようなことを目指していきます。それが交通マスタープランの中の将来の目標ということで、それを段階的にやっていくのが今回の総合交通戦略のステージと考えてございます。

(B委員) それでは、路上ではやらないということになりますよね。

(事務局) 歩行者天国の中の路上ではやらないように考えております。

(B委員) そうすると、じゃあ歩行者天国以外に車を止めてその場所の商店なら商店に荷物を届けるということになるんですね。

(事務局) スペースの確保だけの問題ではなくて、概要版の 5 ページ目にもございますが、そういった横持ちの支援等も、総合的に組み合わせなければ実現できるものではないと考えております。そういった取り組みの中で進めていきたいと思っています。

(B委員) 例えば、具体的にどのようにしたらこのようになるかという、具体案はありますか。

(事務局) 当然、どこへ持っていくかといういろいろな目的地もございますので、それら全て網羅するスペースとはいきませんけれども、目的地への荷さばきを行えるスペースを確保する。そこから、荷物をより効率的に集配できるようなシステムを構築することについて、今後具体の検討をしていただかなければならないです。

はっきり今、具体的にどこことかまではお答えできるものではないのですが、そのように考えております。

(委員長代理) やはり目標値を達成するには、かなり商店街に入っているお店の方々にも我慢していただくというか、何らか協力していただく必要があると思います。社会実験をこの間やりましたけれども、周辺に、あれの数倍以上のスペースを確保するとか、ないしは商店街・歩行者天国以外のところの路上駐車を止めやすくする。これは警察との協議も必要だと思いますけど、あらゆることをやらないと 0%というのはもちろん難しい、だから 2030 年になっているんだと思います。10 年、10 数年だとできない。

ただ、目標としてはどんどん減らしていきたい。そのための支援をしていく、ないしはさっき話がありました協議会、そことも交えて、なるべくその歩行者天国を車のないスペースにしていきましょうよ、と。目標が、今すぐここに書かれていることをすれば 0 台になるという、そういう見取り図はあるわけじゃ、おそろくないんですね。減少する、させる方向性というのは、社会実験である程度明らかなんですけど、その動きを経て、すぐ来年 0 台になっちゃうよという話じゃない。多分ご

心配だと思うんですけど、そういうご心配にはあたらないのではないかと思います。
(B委員) 実際に20年ですよ。20年ではできないと私は思います。

(委員長代理) 社会実験のときには何%ぐらい減ったんですか。

(事務局) 社会実験で、そのときのエリアに限ってでございますが、半減しているという実績がございます。

(委員長代理) 社会実験期間中だからって我慢していただいたかも知れませんね。

(B委員) 実際、うちのドライバーはそのエリアで、通常だったら4時間か5時間で終わるところが7時間か8時間かかった。これが現状ですね。ですから、例えば駐車できるからと言っても、運ぶ距離が長ければ長いほどそれだけ時間がかかる。また1階に下ろすよりも、例えばビルの3階までとか5階まで行くとその時間がかかる。実際にそれだけの時間がかかる。負担が多くなってやっていたことは事実です。

例えば、あと20年後にそれだけできるとしましたら、街全体を変えない限りは不可能と私は思います。ですから、やはりその点を皆さんにも考えていただきたいのはそういうことですね。それをどのようにして歩行者天国に車両が入らないようにするかと言えば、裏通りからやるとしても、裏通り自体が狭いですからね。そうすると、車が1台とまっちゃうと、次の車がそこの脇から抜けられなくなる。物を運ぶ場合には下ろす場所にできるだけ近いところに車両を停車してやるのが一番早いということなんですよ。

ですから、現状のままではおそらく無理だと、私は考えております。

(委員長代理) 現状を打破するためにいろいろな支援とか、東京都さんから何かおっしゃっていただければと思うんですけども。いろいろな今のしがらみとか構造を変えていく第一歩として協議会を立ち上げ、その中で議論をしていく、そして進めていきたいということでございます。

(D委員) この中心市街地の目標達成のために、今5ページ目のところの右側の真ん中が0台のイメージですね。ここにPというのが書いてあって、破線で書いていますね。この間の社会実験のときには、4箇所のコインパーキングを使ってやりましたけれども、なかなか4箇所については距離が遠かったり、それから入り方が必ずしもスムーズでないというところがあったりして、使い勝手の問題があったと思います。この0台を目指して、コインパーキングもそうなんですけど、より適地の、より使い勝手のいいコインパーキングを継続して探してほしいと思います。今後協議会を立ち上げたときには、ぜひ駐車場事業者さんも入れてください。ただ、当然駐車場は近いところがいつも満車というのは一方ではあります。

ですが、そういうところが荷さばき可能になっていけば、一つの候補になると思いますので、そういう取り組みも継続してやるんですよ、というのがどこかに書かれていると、こういう目標の下支えにもなるんじゃないかと思います。ですから、当然そういう取り組みに合わせてやるということによろしいですか。

(事務局) はい。そういう想定で考えておりますので、それが分かるような表記が必要にな

ってくるということですね。

(D委員) どこかに、より使い勝手がよい駐車施設の確保のために継続的な取り組みをしますと表記願います。また協議会には、そういうメンバーに入っていて、駐車場や自転車などのご理解をいただけるように、継続して図っていきますというふうなかたちにまとめていただければと思います。

(委員長代理) それでは、だいぶご意見いただきましたので、総合交通戦略案に関する議論をこの辺で終了とさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございました。そうすると、あとは議題4の「その他」が残っていますが、これは何かありますか。

4. その他

(事務局) 事務局からお願いがございます。本委員会においては、郵送による開催通知の送付、ファクシミリによる出欠確認を行っております。しかしながら、町田市では全庁的に紙資源の節減等、環境活動の推進をし、書類の電子化を進めているところでございます。その一環として、本委員会においても、可能な範囲で電子メールの活用を取り入れていきたいと思っております。

つきましては、後日電子メールアドレスの登録をお願いする文書をお送りいたしますので、ご対応可能な委員様におかれましては、ご協力をお願い申し上げます。以上でございます。

(委員長代理) ありがとうございました。そういたしますと、これで討議事項は1から4まで終了でございます。夜遅い中、遅くまでお付き合いいただきましてありがとうございました。

それでは、これをもちまして、第9回町田市交通マスタープラン推進委員会を終了とさせていただきます。