

市民意見募集の結果について

1. 市民意見募集の実施概要

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、概ね5～10年の交通施策の展開方針と施策パッケージを定める町田市都市・地域総合交通戦略（素案）について、以下の内容にて市民意見募集を行いました。市民意見募集の概要及び結果は次に示すとおりです。

- 1 募集期間 2010年2月12日（金曜日）～2010年2月22日（月曜日）まで
- 2 募集の周知 広報まちだ2月11日号、町田市ホームページ
- 3 配付（閲覧）場所 市役所都市計画課・市政情報課・市民相談室、各市民センター
町田駅前連絡所、木曾山崎センター、玉川学園文化センター
南町田駅前連絡所、各図書館、町田市民文学館
- 4 募集方法 郵送、ファクシミリ
- 5 意見等提出状況 提出人数7人、意見件数9件（細分類件数22件）
- 6 意見の内訳

下表のとおり

表1 細分類意見内訳 （下表アルファベットは次ページ目以降の対応分類を示す）

大項目	中項目	A 反映・ 表現済	B 事業へ の参考	C 関連計 画等へ の参考	D その他 意見・ 要望等	合計
(1)「町田市 都市・地域 総合交通戦 略（素案）」 について	① 全市的施策 について	1	2	1		4
	② 中心市街地 施策ついて	1	3			4
	③ その他全般	1	9	1	1	12
(2) その他					2	2
合 計		3	14	2	3	22

2. 「町田市都市・地域総合交通戦略（素案）」に対する意見整理

(1) 「町田市都市・地域総合交通戦略（素案）」について

① 全市的施策について				
No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
1	多摩都市モノレールの延伸計画に言及しているが、経済性と利便性を考え、より実現性のある路面電車も併記すべきだと考えます。なお、バス路線については、ほとんどの路線が町田駅を目指しているが、町田駅をはさんで東西南北の相互移動が可能な路線設計を織り込む必要があると考えます。神奈川中央交通よりも「まちっこ」でよいでしょう。その他、中心部または中間ターミナル（木曾周辺）から多摩境、京王堀の内、永山方面へのバスによる路線設計が必要ではないかと考えます。乗り換え連続の料金体系の導入も必要ですね。	多摩都市モノレールの延伸計画に加え、経済性、利便性を考え、路面電車も併記すべき。	将来の多摩都市モノレールの整備を見据えておりますが、今後の公共交通の需要動向も踏まえ、適切な交通機関の導入を推進していきます。	B
		町田駅をはさんで東西南北の相互移動が可能な路線設計を織り込む必要がある 中心部または中間ターミナル（木曾周辺）から多摩境、京王堀の内、永山方面へのバスによる路線設計が必要である。	総合交通戦略では特に優先的にバスの利便性を向上すべき路線として、町田街道、町田駅前通り等のバス需要の大きい路線を掲げておりますが、中長期的には、より広域的なバス路線網の再編を検討していく予定です。	C
		乗り換え連続の料金体系の導入も必要。	乗り継ぎ運賃割引制度の導入については、総合交通戦略の44ページ等に記載しているとおり、導入に向けた検討を進めていきます。	A
			また、既存バス網の乗り継ぎ運賃割引については、より利便性の高いバスを目指して、バス事業者と協議していきます。	B

② 中心市街地施策について				
No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
1	<p>今中心市街地の状況は、若者中心で誰もが訪れ、楽しむという雰囲気ではないように思います。また回遊性といいますが、中心街だけのせまい範囲の回遊性でなく国際版画美術館や芹ヶ谷公園を含めた回遊性が求められています。また、中心市街地周辺部に居住する高齢者や子育て世代にとって、若い来街者をターゲットにした商店街とせまくて危険な歩道では、安心して回遊できません。グローバルスタンダードにそって誰もが安心して歩ける歩道空間が担保されてはじめて市民が誇れる街並みが確保されると思います。したがって、17頁の歩行者優先の街づくりの中では、三塚から小田急線までの間で、町田街道と駅前通りに挟まれた地域を歩行者優先区域と指定して、都計道3・3・7号線、町田街道、駅前通り、原町田大通、都計道7・5・2線、を除く道路を歩行者天国または歩行者優先道にする英断を期待します。特に文学館通りは、文化ゾーンを結ぶ貴重な通りで通学路であり、来街者や高齢者も多いことから、中心市街地の貴重な空間と考えますので、ぜひ図面の中に表現していただきたいと考えます。</p> <p>なお、国際版画美術館へのつながる伊藤病院前の坂道は事故も多く、最も危険な道として地元からも強く改善を求められています。これは道路の問題ですが、高ヶ坂・横浜方面から八王子・相模方面へのバイパスともなっており、交通政策上も改善を求められる重点地域です。</p>	<p>今の中心市街地は、若者中心で誰もが訪れ、楽しむという雰囲気ではない。誰もが安心して歩ける歩道空間が担保されてはじめて市民が誇れる街並みが確保される。</p>	<p>だれもが回遊して、楽しめるまちの実現に向けては、今後設立する地域主導型組織の中で、地域の関係者と合意形成を図りながら具体検討を進めていく予定です。</p>	B
		<p>三塚から小田急線までの間で、町田街道と駅前通りに挟まれた地域を歩行者優先区域と指定して、都計道3・3・7号線、町田街道、駅前通り、原町田大通、都計道7・5・2線、を除く道路を歩行者天国または歩行者優先道にする英断を期待する。</p>	<p>歩行者天国の拡大については、今後設立する地域主導型組織を通じて、具体検討を進めていきます。</p>	B
		<p>特に文学館通りは、文化ゾーンを結ぶ貴重な通りで通学路であり、来街者や高齢者も多いことから、中心市街地の貴重な空間と考えますので、ぜひ図面の中に表現していただきたい。</p>	<p>交通対策重点エリアには、文学館通りも含まれています。</p>	A
		<p>国際版画美術館へのつながる伊藤病院前の坂道は事故も多く、最も危険な道として地元からも強く改善を求められている。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の交通安全対策の参考とさせていただきます。</p>	B

③ その他全般				
No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
1	<p>私は 1981 年に町田市の住人となり 30 年となりましたが、道路も街自体も一向に便利になった気がいたしません。むしろ、町田駅への足が遠のいており古淵にあるジャスコやイトーヨーカドーといったところや多摩方面に足が向いてしまいます。町田駅周辺の道路は車社会の街としては遅れているのだと思います。今回の総合交通戦略（案）は車社会の街として発展させる意欲が少ないように思えます。</p> <p>2030 年といえば約 20 年先の長期計画と考えると大胆な計画性を入れても良いのではないのでしょうか？</p> <p>機軸になる計画の柱を作り、それを実現する過程でエコやバリアフリーといった人に優しい事を盛り込む事が重要と思います。</p> <p>機軸になる計画とは、例えば、駅周辺の新都市計画道路の設定と実現、町田駅周辺の地下道街化、駅に向かう放射状の自転車（電動 3/4 輪車含む）専用道路の設定と実現、周辺大駐車場から駅に向かう高速ピストン輸送バス、バス専用の地下道といった大胆な機軸計画を設定して 2030 年のあるべき姿の総合交通戦略であってほしいと思います。でないと、町田駅周辺は駅利用者のみが利用する街になって発展が望めないのではないかと思います。</p>	<p>今回の総合交通戦略（案）は車社会の街として発展させる意欲が少ない。</p>	<p>総合交通戦略では、市民が特に優先と考える路線バス対策・道路混雑対策、中心市街地の回遊性・滞在性向上対策を中心に戦略目標・戦略施策を定めています。</p> <p>なお、車社会への対応（道路整備）については、「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）」に基づき事業を推進しています。</p>	B
		<p>2030 年といえば約 20 年先の長期計画と考えると大胆な計画性を入れても良いのではないかと。</p> <p>長期計画において機軸になる計画の柱を作り、それを実現する過程でエコやバリアフリーといった人に優しい事を盛り込む事が重要。</p>	<p>総合交通戦略は概ね 10 年以内の短・中期的に実施すべき重点施策をとりまとめたものです。</p> <p>長期的な施策展開については、2006 年 2 月に「交通マスタープラン」をとりまとめており、4 つの柱（目標）を定め、それに沿って総合的に施策を推進しています。</p>	C
		<p>長期計画における機軸になる計画とは、例えば、駅周辺の新都市計画道路の設定と実現、町田駅周辺の地下道街化、駅に向かう放射状の自転車（電動 3/4 輪車含む）専用道路の設定と実現、周辺大駐車場から駅に向かう高速ピストン輸送バス、バス専用の地下道といった大胆な機軸計画を設定してほしい。でないと、町田駅周辺は駅利用者のみが利用する街になって発展が望めない。</p>	<p>町田駅周辺の交通対策については、「町田市都市・地域総合交通戦略」の中でも重点的な施策展開が必要と考え、市民が特に重要と考えているバス交通の利便性向上及び中心市街地の回遊性を高めるための貨物車対策を重点的に進めることとしています。いただいたご意見については、今後の交通施策展開の参考とさせていただきます。</p>	B

No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
2	<p>一般乗用車の市内通行についてドライバーの視点からご意見させていただきます。</p> <p>◇ 筆者は17年間成瀬にその後つくし野に14年済んでいます。18歳で免許取得後20年間自動車を保有しております。</p> <p>◇ 多くの市民が自家用車を保有し、自動車に対して重量税、所得税、自動車税、ガソリン税など多くの税金を支払っているにも拘らず、自家用車で移動することを悪として交通戦略を立案することはフェアではない。と考えます。</p> <p>◇ 自家用車が便利であることは多くの市民が理解している周知の事実です。</p> <p>◇ 町田市内で自動車を使用していて、これは改善したほうがよいと思う部分をまとめてみました。</p> <p>◆ 市外から町田市に入ると渋滞する現状 — 幹線道路をスムーズに—</p> <p>◇ 自動車で町田市に入ると急に道路幅が狭くなり、信号が増え、歩道が狭くなる。しかも歩道がなくなる。</p> <p>◇ 鎌倉街道など改善部分があることは理解しているが、横浜側（成瀬街道）、川崎側（鶴川街道）、相模原側（殆どの幹線道路）、八王子側（町田街道）から流入する場合は改善が見られない。</p> <p>◇ 自動車は車両発進時に最も多くのCO₂を排出する。つまりアイドリング状態を少しでも少なくすることが環境面でもプラスになる。</p>	<p>自家用車で移動することを悪として交通戦略を立案することはフェアではない。</p> <p>自動車で町田市に入ると急に道路幅が狭くなり、信号が増え、歩道が狭くなる。しかも歩道がなくなる。</p> <p>鎌倉街道など改善部分があることは理解しているが、横浜側（成瀬街道）、川崎側（鶴川街道）、相模原側（殆どの幹線道路）、八王子側（町田街道）から流入する場合は改善が見られない。</p>	<p>交通渋滞や交通安全については、2008年に実施した交通施策ニーズ調査でも重要かつ不満が高い項目として挙げられており、「交通マスタープラン（2006年2月策定）」でも4つの目標の一つとして位置づけています。</p> <p>道路整備については、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（平成18年度～平成27年度）」に基づき事業を推進しています。</p>	B
	<p>◇ 自動車は車両発進時に最も多くのCO₂を排出する。つまりアイドリング状態を少しでも少なくすることが環境面でもプラスになる。</p>	<p>自動車は車両発進時に最も多くのCO₂を排出する。つまりアイドリング状態を少しでも少なくすることが環境面でもプラスになる。</p> <p>僅かな区間に多くの信号機を設置し、自動車を堰き止めることは環境面から考えても良くない。ドライバーの心理としては、渋滞を避けるために、信号が多く常に渋滞している道路を避けて通行したくなる。結果として住宅地の生活道路にトラックやダンプまで進入してきており、子供やお年寄りには特に危険度合いが増している。</p>	<p>渋滞を軽減するための信号機の調整（信号現示の系統化等）を含め、アイドリング状態を少なくすることを今後の課題とします。</p>	B

No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
2	<p>◇ だからこそ僅かな区間に多くの信号機を設置し、自動車を堰き止めることは環境面から考えても良くない。</p> <p>◇ 加えてドライバーの心理としては、渋滞を避けるために、信号が多く常に渋滞している道路を避けて通行したくなる。</p> <p>◇ 結果として住宅地の生活道路にトラックやダンプまで進入してきており、子供やお年寄りには特に危険度合いが増している。</p> <p>◆ 交通事故を少なくする ー本当に自動車が悪いのかー</p> <p>◇ 交通事故は自動車のスピードだけが原因ではない。自動車の速度以外に道路構造の欠陥や歩行者の無理な横断も原因として考えられる。</p>	<p>交通事故は自動車のスピードだけが原因ではない。自動車の速度以外に道路構造の欠陥や歩行者の無理な横断も原因として考えられる。</p>	<p>道路構造の欠陥については、適宜改善を図っていきます。</p> <p>「交通安全の推進」については、「交通マスタープラン(2006年2月策定)」に掲げており、引き続き交通安全教育等の取り組みを推進していきます。</p>	B
	<p>◇ 弧を描く道路に交わる交差点の場合、弧の内側から進行してきた車両は弧の導線を通行している車両を目視することは出来ない。(これこそ信号機が必要)</p> <p>◇ 生活道路やスクールゾーンにトラックやダンプなどの大型車両が入ってくることが出来ないように欧米のような物理的な規制を設けて欲しい。(案①)</p> <p>◇ 更に生活道路では自動車の走行速度を抑制する物理的な規制を一時停止線上など、要所に設けて欲しい。(案②)</p> <p>◇ 高価格な信号機では進入車両を止めることは出来ない。標識は見落とししたり無視されたりするでしょう。</p>	<p>生活道路やスクールゾーンにトラックやダンプなどの大型車両が入ってくることが出来ないように欧米のような物理的な規制を設けて欲しい。更に生活道路では自動車の走行速度を抑制する物理的な規制を一時停止線上など、要所に設けて欲しい。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の交通安全対策の参考とさせていただきます。</p>	B

No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
2	<p>◆ 違法駐車について</p> <p>◇ 本当に必要な場所で違法駐車取締りをおこなってほしい。ある場所に違法駐車があり、明確に危険。しかも近隣に駐車場があるにもかかわらず違法駐車を取り締まらないのはおかしい。（玉川学園駅前・つくし野駅前など）</p> <p>◇ 横断歩道周辺に車両駐車できないようにするには中央分離帯を設けて車線幅を狭めるとともに歩行者の斜め横断を物理的に不可能にすることが妥当。</p> <p>自動車運転している我々も自動車を降りれば歩行者です。また歩行者も自動車を運転することは少なからずあり、それぞれ感情をもった人間です。</p> <p>今後の高齢化社会において、介助する側からすると、自動車はどうしても必要な局面が発生します。また現代のような不穏な時代であるからこそ、子供や家族を不審者から守る意味でも自動車はセキュリティという観点で必要な場面が多くあるでしょう。</p> <p>そしてやむをえない場合に自動車を使用するときというのは、雨天であったり夜間であったり運転に不利な条件で運転することになる。</p> <p>自動車を運転する人は自分の運転するクルマが大切ですし、もちろん誰も傷つけないとは考えていないでしょう。標識や信号で規制するのではなく少しでも運転者のストレスを排除してイライラ運転できない道路整備を希望します。</p> <p>関係各位にはこの機会に是非「自分のクルマ」で市外である高尾山から子どもの国まで「自ら運転」してみたい。</p>	<p>本当に必要な場所で違法駐車取締りをおこなってほしい。ある場所に違法駐車があり、明確に危険。しかも近隣に駐車場があるにもかかわらず違法駐車を取り締まらないのはおかしい（玉川学園駅前・つくし野駅前など）。</p> <p>横断歩道周辺に車両駐車できないようにするには中央分離帯を設けて車線幅を狭めるとともに歩行者の斜め横断を物理的に不可能にすることが妥当。</p>	<p>違法駐車取締りについては、2009年4月から「放置車両確認事務」の民間委託（違法駐車民間取締り委託）が始まっており、駅周辺の違法駐車取締り強化を図っています。玉川学園駅やつくし野駅前が重点地域に指定されており、引き続き取り組みを推進していきます。</p> <p>いただいたご意見については、今後の違法駐車対策の参考とさせていただきます。</p>	<p>B</p> <p>B</p>

No.	ご意見	ご意見（要旨・細分類）	ご意見に対する考え方	対応分類
3	<p>多摩モノレールの延伸をしてもらいたい。多摩センター→町田（横浜線）まで。 →（理由）多摩市方面に行くのに不便であるため。東京都なのに都庁が遠く感じる。新宿方面へのアクセスも不便。</p>	<p>多摩モノレールの延伸をしてもらいたい。</p>	<p>多摩都市モノレールの延伸については、東京都に対して要望を継続して行ってまいります。</p>	A
4	<p>後期高齢者が移動手段として利用する路線バスについて 〔要望〕東京都シルバーパスの適用範囲拡大は無理でしょうか。 ※マスタープランにある「不便なく移動出来る・・・」とはハード面の利便性だけでなくソフト面の利便性にも力点をおいて欲しいと願います。</p> <p>（私の具体的な利用路線バスの実状） 東京方面に出掛ける際、利用する最寄駅迄のバスルート（※膝が悪いので玉川学園は利用不可） A ルート 歩8分 奈良北団地前～小田急鶴川駅（行政区 川崎市麻生区を通過）＝小田急バス B ルート 歩8分 奈良北団地前～東急青葉台駅（行政区 横浜市青葉区を通過）＝東急バス A・B ルート共 東京都シルバーパスは利用できません。</p> <p>〈適用範囲拡大の条件として〉 他県の行政区を通過する最短最小限のバスルートに限定する様、制限ルートを設定。他県在住（入会地域）の町田への利用者も多い。 〈運用面でシステムの変更は可能と思われます〉 変更上の前提 1. 潜在的ニーズを調べる為のアンケート調査等 2. 互換性のある利用度合をみる為のシュミレーションの実施</p>	<p>東京都シルバーパスの適用範囲拡大を図ってほしい。</p> <p>〈適用範囲拡大の条件〉 他県の行政区を通過する最短最小限のバスルートに限定する様、制限ルートを設定。</p> <p>〈運用面〉 1. 潜在的ニーズを調べる為のアンケート調査等 2. 互換性のある利用度合をみる為のシュミレーションの実施</p>	<p>いただいたご意見については、「交通マスタープラン」に示す目標1「だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまち」の観点から、今後の路線バス対策の参考とし、東京都やバス事業者と協議していきます。</p>	B

	<p>(続き)</p> <p>◎行政上の壁は厚く高いと考えますが、高齢者に対するバリア解消の一つではないかと考えます。福祉面の充実を切望します。補足：医療機関についても青葉区所在の医院を利用するのが至便です。</p> <p>資料閲覧に関して南市民センター窓口担当者の誠意ある対応、説明にお礼を申し上げます。</p>			
5	<p>今回の都市・地域総合交通戦略は、内容的にも喫緊の問題を盛り込んでいることと、時間軸が取り入れられたことは評価できると思います。戦略案の位置づけも良いと思います。さらに実施の優先順位をもう少し明確にされればなお良いと思います。</p> <p>町田市の将来像を確実なものとするためにも、この戦略案は、サービスを提供する側の意見(事業者)に引きずられることなく、サービスを受ける側の意見(市民)も同じく尊重して、強い行政力を発揮していただきたいと考えます。</p>	<p>都市・地域総合交通戦略は、内容的にも喫緊の問題を盛り込んでいることと、時間軸が取り入れられたことは評価できる。戦略案の位置づけも良い。さらに実施の優先順位をもう少し明確にされればなお良い。</p> <p>サービスを提供する側の意見(事業者)に引きずられることなく、サービスを受ける側の意見(市民)も同じく尊重して、強い行政力を発揮していただきたい。</p>	<p>町田市都市・地域総合交通戦略では、各施策について時間軸を設定しており、町田市の将来像の実現のため、提案施策の実現に向けて取り組んでいきます。</p>	D

(2) その他

No.	ご意見	ご意見(要旨・細分類)	ご意見に対する考え方	対応分類
1	<p>木曾にある牛角の前にある歩道の中にある白いポール(鉄柱)が邪魔です。視界が悪い時(天候が悪い時)で自転車がぶつかり、ケガをしました。宜しくお願い致します。</p>	<p>木曾にある牛角の前にある歩道の中にある白いポール(鉄柱)が邪魔で、自転車がぶつかりケガをした。</p>	<p>歩道上のポールを設置した理由は歩行者の安全対策です。歩道を自転車走行時に視界が悪いときは歩行者保護のため自転車を降りてください。</p>	D
2	<p>このような意見の募集に際しては郵送や FAX だけでなく電子メール等も追加して多くの意見を集めるように望みます。</p>	<p>意見の募集に際しては郵送や FAX だけでなく電子メール等も追加してほしい。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の市民意見募集方法の参考とさせていただきます。</p>	D