

1. 基本理念

町田市内のすべての交通のありよう、道路のつくり方、環境のしつらいは、すべて「町田市民のため」を最優先して行われるが、「可能な限り個人の自動車利用を減少させ、公共交通への依存を促す方向に転換させる」を基本原則とし、市民の生命と安全を守り、美しい景観を創ることを重視するユニバーサルデザインに力点を置いた人間優先の都市をつくる。

イ. 交通のありよう（マイカーから公共交通へ、化石燃料からクリーンエネルギーへ）

市内をはしるすべての交通手段には、化石燃料からクリーンエネルギー源への転換を積極的に促す。乗り物よりも歩行、マイカーよりも公共交通を優先して、ミニバスやLRTなどの公共交通網を市内に巡らし、市民がマイカーなしでも行き来できる都市にする。

また、市内すべての公共交通機関は互いに連携させ、乗り換えは市内のどこでも初乗り連結制とする。

ロ. 道路のつくり方（地域の人々の生活を重視する人間優先の道づくり）

市内すべての道路の交通渋滞を解消する手段は、車両の規制や新たな公共交通システムの導入によることを原則とし、道路の幅を拡げたり新しい道路をつくる方法などは回避する。

公共交通網の整備や自転車、歩行者などの専用道路を確保するための道路整備は、これまで以上に積極的に行うが、各道路の利用優先順は、原則としてそれぞれの道路周辺の地元住民の意志により決定する。

ハ. 環境のしつらい（道路周辺的环境保全、美しい街並みの創造）

市内全域の交通環境は、大気汚染と騒音を抑制し、樹木と草花でいろどり、色彩調節とゆとりを持った街並みの景観を整える。高架構造物や電線などは地下に導き、市民生活に多少の不便が生じて、より美しい町田らしい街並みをつくる。

「絹の道」や「二・六の市」などの歴史ある道並みには歩く楽しみをしつらえる。

2. 基本理念の背景

明治維新以来、私たちの日本は、国の内外の状況から「富国強兵」を第一優先とし、そのため効率的社会の構築、中央集権国家の形成が必然的政策であった。

そのため、道路・交通施策は、産業振興を第一とし、効率性の観点から考えられる傾向にあり、市民の生活の視点からの道路・交通施策は、第二義的に考えられがちであった。

以来今日まで、モータリゼーションの波は容赦なく押し寄せ、利便性のために取り入れた車は、今や私たちの「生活」そのものを押しつぶそうとしている。

今日、日本人は一定の富を蓄積し、効率性よりも「ゆとりある生活」を求めるようになってきている。今や私たちは、「生活」を起点として社会システムを考え、それゆえ地方分権の推進も必然であるし、その観点から道路・交通システムも改めて考え直す必要がある。

町田市は、戦後の高度経済成長に伴い、東京の近郊都市として急激に成長し、全国第58番目の人口を有する都市となったが、主にベッドタウンとしての無計画な人口増加は、明確なコンセプトを持たない無味乾燥な街をつくり出している。

町田市を訪れる多くの人々は、車の渋滞を嘆き、交通システムの不便さを指摘する。町田市民の小型乗用車の保有台数は、全国平均と同じ4人に1台の割合であるが、余りに器の小さいところへの無計画な車の持ち込みは、市民生活を圧迫し、豊かさを奪っている。

今、21世紀を目前にして、私たち町田市民は、「ゆとりある生活」と「心の豊かさ」を基点に置いた街をつくるために、一旦はあらゆる既成の概念から自らを解放し、すべてを見直す作業を行う必要がある。

3. 具体策の提案

- ① 町田街道、芝溝街道、鎌倉街道は交通の幹線である。忠生地区は、町田街道と芝溝街道の交叉する重要地点であるため、時間制限付きの道路利用や自動車の種類と乗車人員の制限を行う。（例：シンガポール、ヴァンクーヴァ（加））
- ② 幹線の街道では、相原から鶴間さらに鶴川や三輪地区まで、市営の低床ミニバスを間断なく走らせ、将来はLRTにとりかえる。
- ③ 野津田地区では、運動公園やボタン園、ダリア園、森や農園など自然保全のための自転車道や遊歩道をめぐらし、看板、広告を禁止する。
- ④ 原町田、成瀬、相原など商業地区へは徒歩を勧め、自転車やカートは時速15km以下として安全をはかる。駐輪場所を地区内に義務づけ、駐車場は外周に移す。（例：フライブルグ）
- ⑤ 小田急・JR町田駅の二階レベル連絡通路を、広大な発展地盤につくりかえる。踏み切りを解消して東西南北を自在につなぎ、通勤通学に便利で、買い物や観光観劇のため繁華街を

楽しく歩き回れるようにする。

- ⑥ 平坦な原町田地区の3・4・11号線を公園モールとして芹ヶ谷公園まで延ばし、町田街道を自由に越せるようにつくり、画廊やブティック料理店を点在させて「アーバンリゾート」へ誘い、版画美術館への変化に富んだ回遊路とする。(例：ニコレットモール(米))
- ⑦ 坂の多い玉川学園地区などでは、乗り降り自由なマイクロバス網を張りめぐらし、交通弱者を助ける。安全で静かなコミュニティゾーンをしつらえ、女性運転手の優しさを活用するなどし、いつでも時速20km以下の教学(文教)区域とする。
- ⑧ 小野寺、小山田地区の一部に、歩きと自転車に限った谷戸農村生活のエコミュージアムをつくる。モノレールやマイクロバス、LRTのための施設も緑の地形を損なわず原風景にとけこませる。(例：横浜寺家、レヴァークーゼン(独))
- ⑨ 小山・根岸・金森など国道16号線や、つくし野・南成瀬など国道246号線沿いの地区では、市民のための環境関所を兼ねた「道の駅」を設け、出るのは自由でも入る車両はチェックする。市内への交通情報案内を行い、源泉水を汲み置き、名産品を売る。
- ⑩ 市内全域で、信号待ちの車両や客待ちタクシーの、エンジン一時停止を義務づける。路面の段差をなくし、ガードレールなどの保全を続け、視覚弱者のため独自のトータルデザインで、点字ブロックや誘導サインをくまなくそろえる。
- ⑪ 幹線道路でない、バス路線の空白区域や便数の少ない住宅地の生活圏からコミュニティ施設や老人ホームを巡り、駅にもアクセスできるミディバス(運行間隔が短いバス、約15分間隔、バス停はほぼ200mおき)や、フィーダーバス(駅までの距離が遠すぎる地域の住民の停留所と駅とを結ぶミニバス、運行頻度約5~10分)を走らせる。(将来、LRT敷設後はLRT駅までのミディバスで足りる。)なお、これらは市営または株式会社とする。
(例：武蔵野市、ロンドン交通公団、エドモントン(加))

用語解説

●道の駅

一般道路に設けられた多機能型休憩施設。鉄道の発達や高速道路の発達により、鉄道駅やサービスエリアなど、街の中に休憩施設や拠点施設が明治以降出来てきた。しかし、昨今のモータリゼーションの中で、廃線となる地方の鉄道が増え、地域の拠点がなくなってきており、地域にとっても、そこを訪れる人にとっても、不便となっている。そこで、道路に駅をつくる事により、サービスエリアのような休憩機能とまちの歴史や人、文化、風物、物産などの情報提供を図り、地域間の結び付きを高め地域の活性化を図ろうとするもの。

全国に250(95年5月現在)以上の道の駅が設置されているが、温泉、1億円トイレ、美術館などが併設されているものもあり、その地区の特性により、いろいろな工夫がされていて楽しい。(参考出典:imidass96より)

●アーバン リゾート(アーバンは、都市=シティと同義語)

アーバン リゾート都市は、「自由都市」です。このため、「市民広場」は、「アーバン リゾート都市が、まず造るべき設備のひとつです。そこでは、休日や週末には人の輪ができて、いろんな意見を交換し、疲れると広場に面したスナックやスタンドバーで喉を潤したり、レストランで食事を楽しむ。高級ブランドのファッションのウィンドウショッピングをしたり、緑溢れる公園を散歩したり、美術館で目を楽しませる。

ここでは、仕事と遊びへの意識は、「働くことは遊ぶこと、遊ぶことは働くこと」が基本です。(参考出典:井上 優著「アーバン リゾート都市」より)

●シンガーポール

自動車による都心の混雑を減らすための対策として、ロード・プライシング(乗入れ賦課金)を、シンガーポールは1975年、エリア・ライセンス・スキームと命名し、世界に先駆けて実施した。6.2km²の都心に入るすべての道路にゲートを設け、朝夕のラッシュ時に都心へ乗入れるバス以外の自動車は、購入したステッカーを貼っていないと入れない。その後、一人乗りの通勤を禁止したり、車のナンバーの奇数・偶数での乗入れ日を規制したりと聞く。

(参考出典:一部imidass96より)