

会議録

会議の名称	第2回 西東京市交通計画策定委員会
開催日時	平成25年4月18日（木曜日） 午後1時30分 から 午後3時30分 まで
開催場所	西東京市保谷庁舎 別棟A・B会議室
出席者	委員：青山委員、稲垣委員、上原委員、陰山委員、齊藤委員、 早乙女委員、関委員、徳永委員、町田委員 事務局：湊都市計画課長、小貫主査、広瀬主事、岩見主事
議題	議題（1）第1回西東京市交通計画策定委員会会議録の確認 議題（2）第1回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応 議題（3）交通計画の方針 議題（4）今後のスケジュール
会議資料の名称	資料1 第1回西東京市交通計画策定委員会会議録 資料2 第1回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応 資料3 交通計画の方針 資料4 今後のスケジュール 資料の訂正について
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>事務局： 議題、配布資料及び資料訂正事項の確認 会議録の公開について</p> <p>委員長： 開会宣言 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第6第2項に規定する定足数（委員の過半数）を満たしていることの報告 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第7第の規定に基づき、会議録を含め、原則公開で行う。</p> <p>（異議なし）</p> <p><u>議題（1）第1回西東京市交通計画策定委員会議事録の確認</u></p> <p>委員長：</p>	

議題1について、何か質問はあるか。

(特になし)

議題 (2) 第1回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応

委員長：

議題2について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料2に基づき第1回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応を説明。

委員長：

事務局より説明があつたが、何か質問はあるか。

委員：

田無町交差点の位置はどこか。一方通行化するのか。

事務局：

現況の話ではなく、田無駅周辺の対策をする際、一方通行化というのが対策のひとつになるのではないかという意見であつた。

議題 (3) 交通計画の方針

委員長：

議題3について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料3交通計画の方針を説明。

委員長：

事務局より説明があつたが、何か質問はあるか。

委員：

ページ19の図にある黄緑色の線は何か。

事務局：

ページ19の図の凡例はページ15の図の凡例と同じで、生活幹線道路の市道に該当する。

委員長：

生活幹線道路という言葉と主要生活道路という言葉が似ているので混乱する。ページ

15に地図の説明があるがどういう位置づけか。

事務局：

西東京市の道路計画における主要生活道路は、都市計画道路網が完成するまでの間は、生活幹線道路に地区内の集散交通を接続する役割を担っている。都市計画道路完成後は都市計画道路で囲まれた地区内の集散交通を都市計画道路に接続する位置づけになっている。

委員：

上下関係をつけると、どちらが上なのか。

事務局：

基本的には生活幹線道路の方が上位の道路である。

委員長：

都市計画マスタープランの中には主要生活道路というのが出てこない。ページ14の幹線道路網の凡例を見ると、幹線道路の中に広域幹線道路と一般幹線道路と生活幹線道路があり、主要生活道路はそれ以外の道路の中から選定されている。

委員：

道路のことではないが、ページ20表に「チェアーキャブ（今後、左欄に統合予定）」とあるが、4月1日に統合した。若干、課題は残っているが、概ね利用者の不利益のない内容で移行した。

委員長：

残された課題とは具体的にどのようなものか。

委員：

けやき号を利用する際は必ず付き添いをつけなければならない。例えば、チェアーキャブでは、車椅子利用者でも車を降りて病院に入った後、自分で手続きができるくらいの状態であれば、付き添いなしでも乗車できることにしていた。付き添いを必ず付けなければならないことになると、そのための負担が増え、使えるサービスが限られてくるので、その辺りの支援を運営側、行政でしていかなければならない。若干、経費が掛かると困るという方もいるので、ボランティアセンターに委ねたりしている。

事務局：

以前のチェアーキャブには制約がなかったのか。

委員：

大勢いたわけではないが、当人が1人で大丈夫と言えれば乗車できた。ただ、有料である。けやき号と合併することで、台数が増え、無料となるが、実際に運行しないと分からないので、1年間は様子を見る。

事務局：

統合により名称はどのようなになるのか。

委員：

市の事業で委託されているが、ハンディキャブけやき号が1台増える形となり、名称は変わっていない。

事務局：

チェアーキャブが廃止となり、ハンディキャブけやき号と統合し、車両が増え、統合の中で、対象者等の内容を修正したということでしょうか。

委員：

その通りである。

事務局：

ページ20の表の2列目部分を削除して、ハンディキャブけやき号の対象者等の内容を修正する。

委員長：

福祉関係の部署でカバーしきれていない課題、補完するために新たな政策等の議論を今後展開していくことになると思うが、ヒントはあるか。

委員：

ページ20表の支援策に「NPO法人の移動サービス」があるが、その窓口に「西東京市移動サービス連絡会」がある。けやき号への移行後の課題に子ども達の移動をどうするのか等を捉えて、提案していく機能を果たすのが、社協の役割であると考えている。チェアーキャブを移行したのは、社協は個別支援ではなく、地域の社会資源をより良くするため、全体を支援する側に回ろうと考えたためである。

委員長：

他に意見はあるか。

委員：

前回の委員会でいただいた資料の中に、幹線道路に囲まれたところ、いわゆる交通量の少ないところは、閑静な住宅地を目指していくというコメントがあったが、ずいぶんバイアスをかけられたような気がする。例えば、新町は農園、田圃や畑があるが、それをもって閑静な街並みとして、何もされず、放置されていくのではないかという懸念を持った。我々は生活道路をもっと拡張してほしいと思っているのに、駅周辺へアクセスする為の利便性、あるいは周辺交通の安全について、盛り沢山に書かれ、まとめられているが、生活道路の観点に立った計画が具体的に読み取れない。ICカードについても個人的にはどうでも良いと思ってしまう。このままでは交通僻地とまでは言わないが、向台や新町、保谷駅の北側の方や西の方等、不便なまちは、10年、20年経っても今のままではないかという気がする。その辺のプライオリティを十分に検討してほしい。例え

ば、私が新町からひばりヶ丘に行くとき、関東バスに乗り、境橋からJR武蔵境駅へ行き、そこからひばりヶ丘駅行きのバスに乗る。つまり五日市街道を歩けば、柳橋で西武バスに乗れるが、歩く距離や時間、駐輪場もないので、迂回をして交通機関を乗り継ぎ、ひばりヶ丘駅まで440円をかけることになる。そういう不便なところのアクセスをもう少し良くしていくという折り込みが見えにくいので、具体的にもっと見えるようにしてほしい。それから移動制約者という表現でいくと道路が不備で危ない為、交通を拡充していくのだろうが、今後の人口の動きを見ていくと、若干増えて、人口は変わらないとしても、その構成は高齢者が増えていくことになる。高齢者が乗る車は自転車ではなく、電動カーや手押し車等になっていくだろう。自転車とともに移動制約者という範疇にとらわれず、まちの活性化やまちへ出ていくという観点に立ち、自動車以外の歩行者、自転車、あるいはベビーカーや車椅子等に視点を置いた表現をもっと強く表してほしい。

事務局：

最初の閑静な住宅地というのは、都市計画マスタープランの策定において、西東京市というまちをどのように住み良いまちにしていくか、緑地や農地はなるべく残していきたいという観点で、それぞれ用途を定めている。低層の住宅しか建てられない地域や、ある程度整備された道路沿いについては、少し建ぺい率、容積率を緩和して、高い建物、商業を誘導していくというように、全体を見たまちづくりを進めている。基本的な道路整備、市の幹線道路については拡幅しなければならないという認識で主要生活道路、幹線道路という指定をしているが、実際に道路を広げるには、そこに住んでいる方の財産の取得をして工事をしていくため、相手方の合意が必要になる。また、一定の財政力が西東京市になれば計画を進める事はできない。現状で考えると、具体的に計画を立てて道路を何年間で整備するというような、財源の伴った実効性のある計画を立てられない。その中で、交通計画は交通の問題に特化して、西東京市をどういう市にしていけるか、5つの基本目標を立てているところなので、目標の実現性がどこまで可能かを検討していきたいと考えている。また、まちづくりを放っているという考えはなく、それについては今年度に進める都市計画マスタープランの中で、各地区でどういうまちにしていきたいかをそのまちの住民から意見を聞きながら進めていきたい。今日の交通計画は、都市計画マスタープランに対して、市内の交通の問題について目標を持ち、改善すべき点を検討していきたいと考えている。まずは交通の問題に対して5つの基本目標を立て、それについて11の基本方針がぶら下がる形となっている。今年度、この11の基本方針に対して、各施策を展開する上でのさらなる方針を検討していきたいと考えている。その検討を進める中で具体的に担当課から意見を吸い上げていかなければならないと思っている。現時点の資料では、「推進をしていく」や「積極的に検討を進める」と前向きな記載をしている箇所についても、今年度、実際に該当する部署の中で実施の検討をしていくかを西東京市の財政状況等の課題を考える中、前向きな文章が多少変更になる可能性がある。あくまで交通計画は交通全体を西東京市として、あるべき姿に持っていくにはどう考えたら良いかというものを作ろうとしているので、ご理解いただきたい。

委員長：

交通安全対策として考えると、駅に向かう道や幹線道路の他に、居住区内の通過交通

をいかに抑制するのか、住宅ゾーンの安全性についてどう考えていくのかという指摘だと思う。ページ22を見ると都市計画道路の補完道路となっているが、その中に緑色で囲まれた地域がある。これは資料ページ5の警視庁のHPから抜粋した事故の発生状況を参考に、高齢者、子どもの安全確保の視点からどういうところを優先的に検討していくべきかを考え作成されたものである。また、地区ごとに具体的に考えていく際には、このようなマップを参照しながら検討してことになるため、そういった意味では計画にある程度考慮されていると思う。また、一旦、別の駅に出たからバスに乗り換えてひばりヶ丘に行かなければならないという話に関連して、高齢者になると200メートル、300メートルでも歩くのが大変なのでもっと近くに、便利なところにバス停がほしいというが、現行の運用方法のまま全てのニーズを満足するような対策を検討することはなかなか難しい。ページ20にコミュニティタクシーという聞き慣れない言葉があると思うが、これはかなり小さいワゴン車レベルの大きさで、はなバスが通りにくい道も細かく入っていく、バス停まで歩くのが辛いという方に対するきめ細かい動きをする公共交通である。小平市でも最近スタートしたが、西東京市でもこのような新しい交通体系を導入することも想定できると思うので、ある程度検討が進んでいく印象を受けた。電動カーの話は、スピードが速すぎて逆に交通を阻害する要素にもなり得る。再開発で駅前広場が広くなり電動カーで移動する人のスピードが速くて危険な状況も散見される。公共空間にいろいろな交通手段が混在するときに、安全に共存できるのかという視点が必要で、多種多様な利用者が集まる駅前広場に焦点をあてて駅前広場を中心とした整備を謳っていることは重要である。指摘いただいた点については、具体化のプロセスにおいてある程度は反映されていくのではないかと期待できる。

委員：

ページ13、ページ17の将来交通体系で田無駅と保谷駅を結ぶ線についてであるが、ページ6の不満に、そもそも「道が狭い・危険」とある。武蔵境から保谷駅に向かうバスもあったが、廃線となり田無駅から30分に1本しか出ていない。バスを増やすことによって活性化させたいのか。タクシーから見ても田無駅から保谷駅の人の移動が少ない。少ない道路のところを便利にして、人の流れを作りたいのか、将来的に活性化したいといっても人の動きがないので疑問に思った。どういう意図があるのか。

事務局：

西東京市の拠点というと商業系でひばりヶ丘駅と田無駅が二大拠点となり、保谷駅の位置づけは一ランク下で、商業の広がりが少ないが、鉄道駅の乗降客数は田無駅やひばりヶ丘駅に近い。柳沢駅や東伏見駅と違って人が集まっている場所ということと、西東京市の行政施設が近いということで、都市計画マスタープランの中では、保谷駅の市役所の方向から田無駅に関しては連携軸の位置づけがされているので、円滑なバスの走行ができるような対策をして、拠点を繋いでまち全体を活性化するという考えを軸として設定している。

委員：

保谷駅は半分が練馬区内で、保谷駅の利用者の半分以上が練馬区民となるので、バス路線を増やしても動きがない。新座市に行く人もいるので、西東京市民は保谷駅を3割しか利用しない。そこを連携軸にすることが本当に正しいのか確認しないといけない。

道路自体もボトルネックになっていて危険である。一方で北町は西武池袋線が邪魔をしていて、タクシーが行きたがらず、配車できない状況。下保谷や北町、東伏見はタクシー不便地帯なので、その地域の人達のアクセスを助けた方が良い。調布保谷線が通ると不便解消になるので、そこにバス路線を作った方が良いのではないか。

事務局：

乗降客の数で捉えたと説明をしたが、保谷駅については西大泉、もしくは新座市方面からの利用者がかなり多いと思っている。西武バスも保谷駅から田無駅を経由して武蔵境までバスを運行していたが、武蔵境までの経由を廃止した経過もあるため、そこを含めて、斜めの連携軸が良いのか悪いのかを再度、検討したいと思う。また今年の3月から保谷駅南口駅前広場の完成とともに、かえで通りに池袋線と新宿線を結ぶバス路線が開設されている。池袋線、新宿線間については、保谷駅、西武柳沢駅、ひばりヶ丘駅、田無駅の南北が結ばれているので、斜めのクロスで結ぶ路線の取り扱いについては、再度検討する。

委員：

かえで通りの方が吉祥寺駅に出られるので利用者が喜ぶと思う。

委員：

西武新宿線のエリアで立体交差を含めたまちづくりの協議会にて、東伏見と田無については将来的な立体化構想の中に一応の位置づけがされていると思う。調布保谷線が通ったので必要がないかもしれないが、駅前再開発をする時、一般の方々から土地を提供していただかないと話にならない。提供していただくためには、代替地も考えなければいけない。そのときにまちづくり協議会というものを設立して、都市計画マスタープランの中に盛り込めるのか。都市計画マスタープランにもなく、交通政策の中にもないとなると全てが紙の上での構想になってしまい、以前立てられたプランと変わらないことになる。市民は田無駅南口のプランに希望を持っていると思う。調布保谷線ができて柳沢駅南口の変化に期待している。一方で庁舎が2つあることで不便に感じている。交通施策での改善を考えると先程の斜めのラインについても自然と話が進むのではないか。旧保谷と旧田無の住民の意見も聞いて計画に反映させてほしい。調布保谷線も計画が具体化してからバスルートを決めるまでに3年かかったもので、何も無いところからの計画となるとさらに年月がかかる。10年後を見据えるなら今の段階からバスルート等の話も考えていかないと、会議を開いてももったいないと思う。

事務局：

まず柳沢駅の北口、田無駅南口には都市計画で駅前広場の計画がある。まちづくり協議会という形は現在ない。保谷駅南口は特殊な例で、再開発事業として実施したが、西東京市ではこれから残っている駅前広場について、再開発事業という手法を取る計画はない。街路事業という都市計画法上の手続きを踏まえて、土地を取得させていただき、そこに駅前広場と道路を作っていく手法を考えている。柳沢駅北口は商店街があるので、商店街の方達の考え次第で手法が変わることもあると思うが、今後、段階を追って事業化をする。その計画が10年間でできあがるならば、具体的な検討ができると思うが、現在、10年後に駅前広場が完成するだろうという場所はひばりヶ丘駅北口ぐらいで

ある。2庁舎の問題もこれまで検討されているが、現時点では決まっていない。ようやく調査が終わり、複数のシミュレーションが出てきた段階である。今後、どうしていくか、どのくらいの財源が必要かという話し合いがスタートしたばかりで、こちらについても今後、10年後を見据えて、ひとつに集約したものが立ち上がるので、市民の皆様がサービスを受けるためにどんなルートにするか等、まだ計画に入れられる段階ではない。できれば具体的な内容を計画に載せたいが、今回、作られる10年計画の後、具体的スケジュールが見えてきてからの計画になると思う。

委員：

計画がまだ見えないのであれば、大きな事をしないで自転車事故、子どもの事故が多いということなので、特定の路線を洗い出して、そういった施策を具体的に検討して、完成形として出した方が、市民は望むのではないか。交通計画の方針を冊子の中に入れても、どこについての計画か分からないのであれば、拠点、拠点でひとつでも多く実現した方が良い。大きな計画を始めると達成度合いが少ないので、10年のスパンで進めるのであれば、その中で何点か実現性のあるものを達成させていくことも必要と考える。

委員長：

全体の計画なので、総合的な事項も盛り込んだのだと思うが、その中で実効性の高いものは何かを確認し、今後、それを元にプライオリティを付けていくことが求められる。上位計画との整合性を取りながら進めていくことになるが、上位計画の内容や問題点が分かると話もスムーズになるので逐一情報提供をお願いしたい。

委員：

今の話と外れるが、高齢者は交通弱者といわれており、被害者と思われるが、車の運転をして加害者にもなる。高齢者の運転も多くなっているので、交通弱者イコール高齢者ではない。自転車利用の促進を図るとあるが、現在の道路環境下においては、自転車を利用せず、なるべく公共交通機関で移動をしてほしい。自転車事故は、自転車の方が第1当事者、自転車の方が第2当事者、相手は自家用車、バイク、歩行者と様々あるが、片方が自転車である事故の関与率は、西東京市では、平成23年度も24年度も49パーセントとなっており、事故の半分に自転車が関わっている。このような道路環境で自転車、バスが走っているのも非常に関与率が高い。ちなみに東京都内での西東京市の自転車関与率の順位は、H23年度が5位、H24年度は4位であった。当然、地下鉄が網羅している都市部と比較する話ではないが、そのような結果となっている。災害後から自転車は見直された交通手段だが、今の道路環境で自転車の促進を図るのは危険。交通事故の現状を見ると高齢者、子どもの自転車運転は危険なので、バスやタクシーを利用した方が良い。

委員：

今後、高齢者社会は避けて通れない。80歳でも運転をしている人がいて、アクセルを踏み違えて、飛び出した事故がある。今までは段差解消でバリアフリー、公共交通の利用促進等をしてきたが、おそらく、自分で動きたいというニーズはかなりある。先程、電動車椅子が駅でトラブルになっているという話もあったが、それも自立して動きたいという人の話である。メーカーと国が共同で一人乗りの小さい車を開発して公道を走ら

せるという計画もあるらしい。今回、交通計画に10年ぐらいをかけるとなると、その間に自立したい高齢者が増えてくる。今まで、駅の自転車の駐輪場をたくさん作っていたが、今後はニーズにあったもの、例えば電動車椅子の置き場を作る等、公共交通や自動車、自転車とは違った形のものが出てくるのではないか。その時、道路環境をどうするか。バス停に駐輪場を作るといった、ハード面だけではなくソフト面も重要になってくる。バスに乗って、電車に乗って、乗り継ぎが多いと運賃が高くなり大変である。値引きしろといわれても困るが運賃等ソフトのバリアをとることも必要である。交通計画とあるので道路、路面環境的に今話したモードでやるならば、方策をモデルとしていれてみれば、今後に繋がってくる話だと思う。

委員長：

高齢者の事故といっても第1当事者になることも第2当事者になることもあるので、現状を把握していかなければならない。ページ5地図の高齢者事故の中には、第1当事者、第2当事者が混ざっている。警察の方で分析結果として第1当事者と第2当事者を分けているものはあるか。

委員：

それはないが、事故で第1当事者には危険回避の責任があるが、第2当事者に一切過失はなかったのかということ必ずしもそうではない。第2当事者の不注意の場合もある。高齢者に限らず、第2当事者に責任がないとはいえない。ただ、この地図を見ると歩行者、高齢者、子どもに非がないような見方ができるため、視点を変えてほしい。子どもの事故の中には、子どもが飛び出してしまったものもある。歩行者の事故に関しても、車側が100パーセント悪いものばかりではない。車の往来が多い箇所を渡ったり、赤信号で渡ったりする場合もある。高齢者についても、高齢者に非はなく犠牲になってしまうといったケースだけではないということ認識してほしい。

委員長：

高齢者が関与した事故を、自動車乗車中、歩行中、自転車乗車中といったように交通手段別に分類することができる。そのような資料もあると良い。とんでもない運転をして高齢者が加害者側になる場合もある。自転車の話について、一時停止の遵守率が著しく低いなど、自転車の走行ルールが全然守られていない現状がある。交通計画の中に道路整備だけではなく、ソフト面から交通安全教育の支援を推進していくことを盛り込むと良い。武蔵野市も自転車の関与率が約50パーセントと高く、自転車利用者に対する啓発活動に対して力点を置いていて、市と警察との協力関係のもとスケアードストレートを推し進めている。

委員：

スケアードストレートは西東京市も実施している。必ず中学3年間で1回は受けられるようにしている。高校くらいまでは要請があれば実施している。中学でも指導をしている。企業を対象とした講習では、今までは自動車のハンドルを握ったときの安全指導が多かったが、今は自転車の安全指導も実施している。

委員長：

高齢者の安全教育が難しい。住民の中のリーダー的な高齢者に講習をして、まちに戻って高齢者が高齢者に交通安全教育を教えるというのもあり得るので、行政としてはそういった活動に対する支援策を計画に盛り込む必要があるかもしれない。新しいモビリティの話があり、つくば市の特区ではセグウェイを導入している。つくば市の他にも柏市や世田谷区でも導入が検討されようとしている。パーソナルモビリティと呼ばれるが、そういった新しい移動手段をいかにうまく活用するのかを考えることも視野に入れても良い。

事務局：

交通安全の話について、高齢者が加害者になる場合もあるという視点は確かに気付かなかったので貴重な意見である。交通安全については道路管理課が交通安全計画を作っている。その中で高齢者の安全教育、自転車教室等について取り組んでいるところである。交通計画の中には、交通安全という面での記載をしたいと思う。

委員：

問題は講習に来ない人である。関心のある人は講習会に来るので、講習会に足を運ばない人に対する周知について考える必要がある。

委員：

西東京市は小学校区域に「ふれあいのまちづくり」というのがあり、各住民組織は交通安全の意識を高めてもらうため、警察を呼んでビデオの上映や、校庭を借りて自転車講習をしている。来たくても来られない人もいるが、そこに集まる人というのは基本的に関心のある人だけである。

委員長：

関心のある人は事故を起こさない確率が高く、問題を起こしている人は講習会に来ない人が多い。道路管理課の方で安全教育を進めてほしい。

事務局：

交通安全の所管である道路管理課において取り組んでいく。講習会に参加しない人に対する広報活動、周知対策が必要なので協力して進めていく。自転車運転については危険な面はあるが、CO₂対策等、環境面で推奨されている乗り物なので取り扱いが難しい。それを一番成し遂げられるのはハードの道路整備をすることだが、どこの自治体もそこで苦労している。道路を整備するには財源がいる為、一番の課題となっている。田無駅北で走行レーンを作ったが、距離は短く、試験実施で今後どう展開するかは分からないが、この形でなるべく費用を掛けずに走行出来る個所が他に出てくれたら良い。これについても交通規制等、整備をしなければならない場所があるので、それはまた関係課と協力していく。それとパーソナルモビリティについても、今後も検討していかなければならないという表現は必要だと思う。

委員長：

交通手段の転換について危惧しているようであるが、実情として西東京市の市内交通の分担率を出して、自動車に対して自転車が何パーセント増えるのか、基礎データがあ

ればイメージをしやすい。狭い道路に自動車が走行し、自転車や歩行者もいる状況。自転車が增えるだけではなく、自動車も若干減るということもある。その中で、自転車を優先的に走らせる場所はどこか、ネットワークを考えていく。基本的にはスーパー、駅といった主要目的地を軸に接続道路を考慮し、自動車と錯綜させないように自転車を優先的に整備する動線を決めていくことで、ネットワーク内での路線の棲み分けがしっかりしてくると、危惧している自転車事故も抑止することができるのではないかと。

事務局：

説明のあったパーソナルモビリティ、全体的にはスローモビリティとあって、一人乗りの電動自動車やセグウェイを含めて、現在のところ法的に、歩道を走れるのか、車道なのかという問題がある。記載はしていないが、今後の課題として検討していきたい。

委員：

西東京市に住んでいない人の通過交通が多く、渋滞の代名詞になっているが、その人にお金を落としてもらおうという案があった。今までの話は住んでいる人からの観点。西東京市は幹線道路があり、そこを走る車は通過するだけ。だから交通事故を起こすだけなのだと思う。面白いところがあるので寄ってみようとなれば市の税収も上がる。例えば、朝の通勤時、西東京市を車で通過する時、クリーニングを預けて回収できる店があると立寄ってくれるのではないかと。車通勤で通過していく人も多いので、有効活用できるようにするという見方もあると思う。商店街にシャッター通りがあるが人口は増えている。練馬区でコミュニティタクシーの実証実験が行われるが、コミュニティタクシーが商店街を通ると買物をしてくれると期待しているが、コミュニティタクシーが商店街を通らなくても商品に魅力があれば買物をすると思う。それと交通安全についても、2つの課にまたがるので大変かと思うが、場合によって産業振興の観点から交通安全もできて、産業振興もできれば、面白いからまち中に寄ってみようとなる。そうすると幹線道路を通らないので、住宅街に車が入り込んできて別の問題が出てくるかもしれないが、最終的に吉祥寺のP&R実証実験ではないが、電気バス等で駅前輸送する形で、駅まで行かずにスポットまで搬入ができ、高齢者も商業施設に向かう。10年計画した場合、商業から見た交通計画というのを考えると良い。良い例が、今度できるイオンは駅前ではなく、東久留米からイオンまでピストンバスが出る。冬は暖かく、友達もいるので高齢者が流れて老人の溜まり場になるのではないかと。駅前ではないところに老人が出かけてくれると、駅前事故が減ることになる。鉄道会社は通勤需要が減るので対策をしているが、人が動く結果、交通が使われるので、産業振興課や西武鉄道の話になるが、目的地に向かうために交通が手段として利用される形で考えると良いのではないかと。どこへ行こうという観点を入れても面白いと思う。

委員長：

目的地の分散化というのはひとつの手段である。吉祥寺はかなり回遊性の高いまちである。大規模施設を計画的に駅から離して配置したとも言われているが、大型店が駅と接続してしまっていると外に出なくなり、周りの商業施設が衰退していくという例もある。中心市街地にこだわらず違うところに施設を建てるという話だが、交通計画の範囲内だけではなかなか難しいところもある。

事務局：

一つの計画にすべてを網羅するのは難しい。そういう意味では視点を置いた個別の計画を立てていく。分断された個別の計画を作っても意味がないので、整合性をとった計画を作っていく。その大元は総合計画、都市計画マスタープランとなる。

委員：

総持寺の前で撮った写真だが、バス停の停留所は3本必要なのか。停留所を1本に統合している市もあるので西東京市でもできないか。3本の停留所の他に外灯もあるので4本立っている。歩道に設置されているので、自転車や歩行者は通りづらい。この辺の改良は考えているのか。

事務局：

今、聞いた話なので具体的に解決できるかすぐには回答できない。ただ、停留所が分かれているにはそれなりの理由があると思う。

委員：

バス停を立てるには警察署の許可がいる。どこにでも置けるものではないので申請を受けている。複数の会社で1本にするというのは、バス停情報が1本で収まるのであれば可能だと思う。

委員：

目的地が同じであれば1本に集約できる場合もある。例えば、田無駅に入る系統しかないバス停であれば、路線図が広域にならないので1本への集約も可能だと思うが、目的地が異なる場合は1本のバス停に3系統の地図は収まらないだろうし、運賃も異なると思う。情報がバス停に入りきらないため3本立っているというのが現状である。

委員長：

掲載すべき情報量が多いため、バス停を1本にするというのは難しい。ただ歩道上にバス停が3本立っていて、待っているお客はどういう状態で待っているのかを調査し、そこに問題があるならば、整列してもらうためにどういう方法があるか工夫する必要がある。バス停の環境をどうやって良くしていくのか考える必要がある。

事務局：

結局、歩道があと1メートルあればという問題になってしまう。全てが解消とはいかないが歩行者に余裕ができる。ハードの整備が一番の課題である。

委員長：

他に意見がなければ今後のスケジュールの説明をお願いしたい。

議題 (4) 今後のスケジュール

委員長：

議題4について事務局から説明を求める。

事務局：

議題4に基づき今後のスケジュールを説明。

委員長：

今後の進め方について質問はあるか。

委員：

総括図はその都度、変えていくのか。西東京3・2・6号線が開通するし、3・4・11号線はかえで通りまで開通している。

事務局：

開通したところは表示が変わる。着色している部分も検討しているので、検討したが実現性がないところは外れていく可能性がある。

事務局：

図面については時点修正をかけ、変わった点については次回説明する。

委員長：

これで第2回交通計画策定委員会を閉会する。