

審議会等の議事の要旨(要点)

| | |
|---------|--|
| 会議名称 | 立川市総合都市交通戦略協議会 |
| 開催日時 | 令和6年2月20日(火)午後2時から |
| 開催場所 | 立川市役所3階 302 会議室 |
| 次第 | <p>1. 開 会</p> <p>2. 議 事</p> <p>(1) 中期計画期間の主な重点的交通戦略・施策について</p> <p>(2) 施策の進捗状況、評価指標について</p> <p>(3) その他</p> <p>3. 閉 会</p> |
| 配布資料 | <p>資料1: 中期計画期間の主な重点的交通戦略・施策</p> <p>資料2: 施策の進捗状況</p> <p>資料3: 評価指標(令和2年度以降)</p> <p>参考資料1: 立川市総合都市交通戦略協議会委員名簿</p> <p>参考資料2: 立川市総合都市交通戦略協議会設置要綱</p> |
| 出席者 | <p>[委員]</p> <p>大森宣暁会長、岡村敏之副会長、関澤貴史委員、鈴木淳委員、田中希依委員(代理: 玉那覇氏)、新井和典委員、岩澤貴顕委員、渡辺幸司委員、吉川武士委員、秦野凌委員、早田俊介委員、藤原廣彦委員、伊藤正人委員、布施明委員</p> <p>[事務局]</p> <p>野澤英一(まちづくり部長)、平出賢一(基盤整備担当部長)、大和田智也(交通対策課長)、津崎政人(交通企画係長)、岩崎泰之(交通企画係)</p> |
| 公開及び非公開 | 公開 |
| 傍聴者数 | 2人 |
| 会議結果 | <p>1. 開 会</p> <p>⇒開会に先立ち「立川市総合都市交通戦略」および本協議会の成り立ちや経過について事務局より説明を行った。</p> <p>2. 議 事</p> <p>(1) 中期計画期間の主な重点的交通戦略・施策について</p> <p>資料1をもとに事務局より説明を行った。</p> <p><委員></p> <p>立鉄中付2号線については令和6年度に着手とのことだが、橋の幅が6メートルくらいしかなかったと思う。一方通行になるということか。</p> <p>【事務局】</p> <p>橋自体は、幅8メートルあるため相互通行可能である。令和5年度当初に2回入札を実施したが不調であった。技術者がいないなどの理由もあったため、橋を架ける工事と道路の工事で分離発注をしたが、2回の入札が不調に終わ</p> |

っている。現在3回目の入札の準備を行っているところである。これまで不調が続いてきている案件ではあるが、令和6年度中に何とか進めたいとは考えている。橋が出来た場合は、地元との話し合いも踏まえ、いったんは国立方面への一方通行で整備をすることとなる。

<委員>

橋には歩道をつけると思うが、道路幅が8メートルとして歩道(1.5メートル)を両側につけるのは難しいのではないか。

【事務局】

基本的には2メートルの片側歩道になる。

(2)施策の進捗状況、評価指標について

資料2・3をもとに事務局より説明を行った。

<会長>

資料3の最新値というのは、今現在は令和5年度末ではあるが令和4年度の実績値ということでよいか。

【事務局】

基本的には令和4年度の実績値となる。

<委員>

今回の会議の趣旨というのは、資料3の数値の確認がメインとなるのか。あるいは、評価項目であるとかアウトカム指標の見直しについて議論するといった内容になるのか。

【事務局】

数値のモニタリングが主な内容となる。今現在、評価指標においては目標値ではなく、参考値、平成31年度数値といったものを使用しているが、平成27年度～平成31年度は目標値を使用していた。コロナ禍により数値での評価が難しくなってしまったことから、協議会に諮ったうえで参考値を使用するようになったという経緯がある。戦略の区切りが来年度ということ踏まえて、ここで新たに目標値等を設定するのかといった課題は事務局としても認識しているが、今回の会議で何かを決めるということまでは考えていない。

<委員>

平成27年度からという長期のプロジェクトであると考え、コロナなどの社会情勢の変化に応じて、アウトカム指標や評価項目は柔軟に見直してもよいのではないかと個人的には思う。例えば、重点整備地区②でモノレールの立飛駅では乗降客数が増加となっているが、資料2の中で増加に資するような事業を実施しているのかというと、そうではないように思う。資料2にある施策とアウトカム指標が対応しているかといったところは、随時見直したほうがよいかとは思ふ。

<会長>

この評価項目、アウトカム指標を設定した当初は、それが適切かどうかとい

う議論はあったかと思う。今の意見を踏まえて、事務局としてどうか。

【事務局】

評価指標の見直しというのはあってよいと思う。立飛駅については、民間事業者で開発をしており、周辺でアリーナなどの大きな集客施設が出来たことにより人の移動が活発になったのではないかと、事務局内部でも議論していた。

<委員>

少し細かい部分になるが、例えば、中心市街地だと自転車駐車場の整備、場所的にはモノレール立川南駅の周辺になるが、国ではウォークアブルの施策を進めており、この駐輪場を使った人がどのように乗り継いでいくのかといったことや、沿道の活性化なども合わせて考えていくと街中が賑わってくるのではないかと思う。また、重点整備地区③の南武線の連立については、連立そのものが輸送力の強化につながるものではなく、交通戦略を考えるにあたっては、踏切が除却されることで鉄道の反対側と一体的に交通できるように道路を整備していくといったことも、戦略の中に位置付けていってもよいのではないかと思う。駅前空間、広場のみならず、色々と出来ることはあると思うので、そういったところも合わせて、今後進めていくべき施策として、連立によって必ず発生してくる事業というのは戦略に位置付けてもよいと思う。

<会長>

戦略の中期が令和6年度までなので、令和7年度以降改定する場合には、新しい指標などは追加していたほうがよいと思うが、事務局としてはどうか。

【事務局】

市では、令和6年度から地域公共交通計画策定に着手をしていくが、既存の計画や会議体については整理をしていかなければならないと考えている。先ほど指摘のあったようなハードの部分、やり残した部分をどのように位置付けていくかは課題であると認識している。同時に、地域公共交通計画の策定に注力していく中で、総合都市交通戦略をどうしていくのかということについては庁内で検討していく必要があると考えている。なお、先ほど指摘のあった、立川駅南口の駐輪場「コトリンク有料自転車等駐車場」については、駅まで直接デッキで繋がっているということを付け加えさせていただく。

<委員>

資料2の自転車ナビマーク・ナビラインについて、自転車走行環境の整備が法制度上必須ということは承知しているが、バス事業者としては自転車との接触事故というのが非常に多く発生しており、対応に苦慮している。資料3の自転車事故増加には、そういった接触事故も含まれているかと思う。そういった部分も含めて、自転車走行環境の整備にあたっては道路の拡幅等も合わせた総合的な整備をお願いしたい。

【事務局】

ナビライン・ナビマークは、自転車、自動車の双方が意識することで事故が減るというものなので、今後も整備は続けつつも、ご意見についても合わせて検討していきたい。

<委員>

資料3の重点整備地区④武蔵砂川駅北側地区のアウトカム指標である「公共交通機関の利便性が高いと思う市民の割合」が令和3年度に比べると下がっているが、要因等は分かるか。

【事務局】

バスの路線の再編等、要因となるような事象は特に把握していない。

<会長>

サンプル数は市全体または当該地域(砂川町・上砂町)で把握しているか。

【事務局(津崎係長)】

全体だと18歳以上の男女3,000人を対象にしている。回収については令和5年度で956件。砂川町でいうと、配布が286に対して、回収が81。上砂町で配布が169に対して回収45となっているので、サンプル数としては126となっている。

<委員(代理)>

資料1最終ページで紹介されているシェアサイクルの「つなごう」キャンペーンについては公園でも協力させていただいた。この取り組みに対する市民からの反響や見えてきた課題などはあるか。

【事務局】

キャンペーン中はクーポンがもらえるということでシェアサイクルを既に利用している方の利用率は伸びたと認識している。利用にはアプリのダウンロードが前提となるため、アプリをダウンロードしていない人たちへどのように訴求していくかといった部分が課題である。

<委員(代理)>

こういったキャンペーンやスタンプラリーなど、公園としては今後も地域連携の取り組みとして協力させていただきたいと考えている。

(3)その他

事務局より以下のとおり報告した。

- ・令和6年度から、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会を立ち上げ、地域公共交通計画の作成に着手する。
- ・来年度の総合都市交通戦略協議会においては、コロナ収束後の数値に対してのモニタリングとなるが、戦略の区切りまであと1年といったタイミングで改めて目標値を設定するのかといった判断が必要であると認識している。
- ・戦略に位置付けている事業は、一部検討継続となっているものはあるもの

の、ほとんどが事業完了あるいは事業実施している状態にある。

- ・戦略策定の目的の一つとして国庫補助金の活用が上げられるが、平成 27 年度改定以降は戦略が根拠になった補助金の活用はなく、今後も未定である。
- ・今後、地域公共交通計画の作成に注力をしていく中では、総合戦略を改定するのかといった部分について庁内で議論が必要だと考えている。
- ・以上のことを踏まえ、地域公共交通計画の作成というフェーズに移行するにあたり、総合都市交通戦略および本協議会について整理が必要であると考えており、今後、庁内で調整をしていく。

<委員>

平成 27 年度の策定時には、都市・地域交通戦略事業を活用していたという認識でよいか。

【事務局】

本市では総合都市交通戦略を平成 20 年度に策定し、西武立川駅駅舎改修、効果促進事業としてコミュニティバスの車両購入、立川駅西側新自由通路整備などに戦略事業の補助金を活用してきた。当時位置付けていた事業が完了していく中で、平成 27 年度に新たな事業を戦略に位置付けるために現戦略へと改定している。結果として改定後は戦略事業の補助金を活用することなく現在に至っている。

<委員>

背景についてはよく分かった。総合都市交通戦略の今後については市で判断をしていくことになるかと思うが、交通事業者や住民の代表など多様な主体が集う会議体であるので、地域公共交通計画策定に向けた協議会など、この枠組みを今後活かしていけるとよいと思う。

【事務局】

交通対策課では本協議会のほかにも複数の会議体を所管しており、委員のほとんどが他の会議体の委員も兼ねているような状況にある。今後、複数ある会議体を整理統合していく中で、この枠組みというものを発展させていきたいと考えている。

<会長>

立川市には総合交通計画のようなものはあるのか。

【事務局】

市では平成 25 年 3 月に交通マスタープランを策定している。今後、地域公共交通計画を作成していく中では、既存の交通マスタープラン、総合都市交通戦略との関係を整理していく必要があると考えている。

<委員>

かつて立川広路 1 号線の延伸というのが課題になっていたかと思う。最近、商工会議所のある部会の中で、東京都都市整備局まちづくり調整担当部長

| | |
|----|---|
| | <p>から立川駅～西立川駅間の高架化について調査・研究するプロジェクトを進めていくという話を伺った。そういったことは市でも把握をしているのか。また、都と連携していくような動きはあるのか。</p> <p>【事務局】</p> <p>「立3・1・34号線(広路1号線)」については、第四次事業化計画の中で優先整備路線に位置付けられている。優先整備路線にも関わらず、あまり動きがないというのが委員のご指摘かと思うが、令和4年12月に都が「TOKYO 強靱化プロジェクト」が策定され、昨年12月にアップグレードされている。そのリーディングプロジェクトの中に「立川広域防災基地に繋がるアクセス道路」として「立3・1・34号線」「立3・3・30号線」が位置付けられている。そういった動きがある中、今後、鉄道との立体交差構造を検討していくと聞いている。</p> <p><委員></p> <p>「地元が進めていく」という気持ちを持って話をしていくべきとの意見も商工会議所の中で出ている。是非、そういうところは協力して進めてほしい。</p> <p>【事務局】</p> <p>前市長と都知事との意見交換の場でも「立3・1・34号線の南伸」を要望してきた。地元を含めて整備促進に向けた動きは続けていきたいと考えている。</p> <p>3. 閉 会</p> |
| 担当 | まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111(2279) |