

TDM推進委員会見聞録（第五章）

いよいよTDM施策の絞込み

第5回 TDM 推進委員会が、平成17年3月17日（木）午後2：00より、相模原市民会館第1中会議室で行われました。

今回は、委員の皆さんへ提供している今までの調査結果を基に、各施策についてアンケートで事前に評価を行い、その結果について事務局より発表がありました。

「早期に実施すべき施策」や「導入効果や課題を整理してから導入すべき施策」、「長期的な視点で導入を検討すべき施策」などに整理をした結果、全体的な傾向が明らかとなってきました。PR活動など実施にあたっての課題が少ない施策は早期に、バス路線見直しや交通規制など課題が多い施策は検討してからの導入という意見が集まりました。



議題について

高橋委員長の進行により議題が進められました。以下その内容を掲載します。

（1）TDM施策メニューの絞込みについて

次の施策案を基に、意見交換が行われました。

「早期に実施すべき施策」

高校入口交差点で渋滞時の脇道は押しボタン式信号に。
工業団地入口の右折レーン延長。
市と企業の職員による相乗り通勤の啓発。
バス停のベンチや上屋施設の充実。

など

「導入効果や課題を検討してから導入すべき施策」

バス路線の再検討。
主要駅から田名周辺を結ぶシャトルバスの運行。
近隣企業間で合同社員バスの運行。
商店会でお客様専用バスの運行。
水郷田名団地への時間別進入禁止。

など

「長期的な視点で導入を検討すべき施策」

商店会沿道での共同駐車場整備。
現道幅員の中で3車線にしてバス優先レーンを整備する。
自転車道の整備。

など

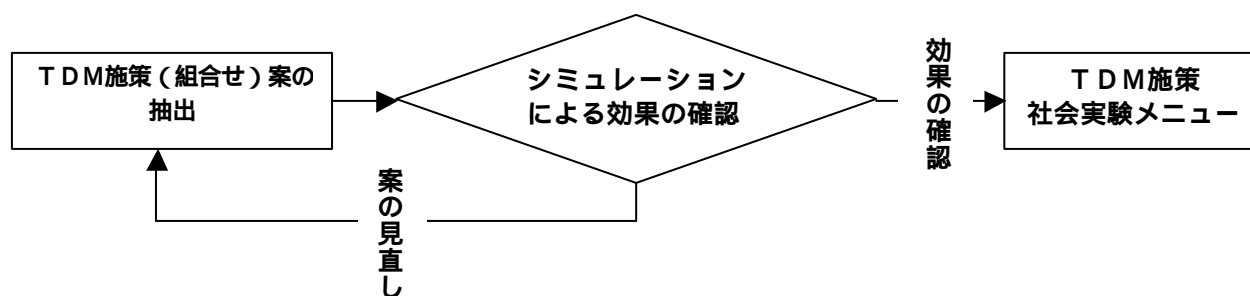
主な意見交換は次のとおりです。

- ・ JRとバスの接続改善でダイヤ改善に対する意向が多いが、施策に反映されていないのは何故か？
バスの運行本数増加の施策として反映させている。
- ・ トリップ長が短い傾向なので、企業の協力を得たレンタサイクルが効果的ではないか。また、市役所も拠点として加えたらどうか？
幾つかの拠点を結ぶレンタサイクルは考えられるが、市役所を加えると標高差があるため、難しい。
- ・ バスの運行本数を増やしても、そもそも愛川線が混雑していたら効果的な施策とは言えない。まずは自動車を減らす施策の実施が必要である。
- ・ 愛川線におけるPTPSの整備については、整備に向けた検討を行っている。
- ・ 石橋交差点、国道129号バイパス側道の進入制限はどのような内容か？
愛川線の迂回路として、生活道路へ進入してくる自動車への規制を考えている。結果として愛川線の混雑増が考えられるが、渋滞緩和だけでなく安全面等も配慮していく。



(2) 今後の進め方について

今後は、整理された施策について、必要なものはシミュレーションにより効果を確認しながら、TDM施策としての最終案と社会実験メニューを抽出していきます。



(3) その他について

TDM施策の絞込みも大詰めとなってきました。ここでの作業が今後の施策に大きく影響し、それが愛川線の渋滞緩和の成否を左右するので、慎重な進め方が必要となります。今後も議論を重ねながら、最終段階の整理を行っていきます。

詳しい会議録については、相模原市ホームページの「審議会等の情報」よりお入りください。次回は4月19日(火)に開催されます。