

\*\*\*\*\*  
第 12 回 町田市交通マスタープラン推進委員会 会議録  
\*\*\*\*\*

開催日時：2012 年 10 月 18 日（木）10 時 00 分～12 時 00 分

開催場所：町田市役所本庁舎 2 階 会議室 2-1  
\*\*\*\*\*

出席委員：（敬称略、順不同）

兵藤哲朗、岡村敏之、尾上佑介（代理：高橋）、遠藤恭弘、江端治朗、森高志、  
岡村夏樹、永山輝彦、吉田雄一（代理：北島）、窪田洋（代理：篠寄）、  
樋口孝治（代理：岩瀬）、加藤仁、中谷雅彦、石井幸隆、安藤信哉、村田昭夫、  
宮本聖士、佐藤勲、鎮目義雄

傍聴人：0 名

事務局：吉原克都市づくり部長、野田好章交通事業推進課長、須田貴係長、  
柘植野一樹係長、奥村繁樹担当係長、栗山千咲主任、他 3 名  
\*\*\*\*\*

【会議次第】

1. 開会挨拶
  2. 資料確認
  3. 議事
- \*\*\*\*\*

【議事】

1. 基幹交通機能を強化するプロジェクトについて
  2. 物流対策地域主導型組織について
  3. 連節バス・ノンステップバスの導入について
  4. 町田市地域コミュニティバス「かわせみ号」町田駅ルートの廃止について
  5. 駐車場整備計画の変更について
  6. その他
- \*\*\*\*\*

【資料】

- 「基幹交通機能を強化するプロジェクト」について：資料 1  
町田市交通マスタープラン推進委員会等 運営スケジュール（案）：資料 2-1  
「（仮称）町田市中心市街地交通対策協議会」について：資料 2-2  
記者発表資料 都内初！連節バス「ツインライナー」の運行が始まります：資料 3-1  
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）  
：資料 3-2  
生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）：資料 3-3  
連節バス導入前後の交通量変化について：資料 3-4  
「かわせみ号」運行経路図（町田駅ルート廃止前）：資料 4  
町田市駐車場整備地区の駐車場整備計画の変更について：資料 5  
\*\*\*\*\*

## <開会挨拶>

省略

## <資料確認>

省略

## <議事>

### 1. 基幹交通機能を強化するプロジェクトについて

#### [資料説明]

「基幹交通機能を強化するプロジェクト」について：資料1

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(A委員) 乗り継ぎ拠点は何箇所作るのか。

(事務局) 場所や箇所数について、これから検討していく。

(B委員) 町田市は通勤者を抱えた住宅地である。地下鉄もあればバスの便もよい都心とは交通環境が違う。町田のような地方都市では、住民の足が確保されないといけない。バスの不便地域以外にもバスを利用できない人が多い。高齢者などの交通弱者の中には、バス路線があってもタクシーを使わざるを得ない人もいる。この基幹交通機能の中でタクシーをどのように考えているのか。

(事務局) 基幹交通機能を強化するプロジェクトを検討する庁内組織には、障がい福祉や高齢者福祉の部署も入っている。基幹交通ということで、資料はバスが中心に書かれているが、乗合タクシーや、サイクル・アンド・バスライドなど、拠点が出来れば検討が可能となる。今頂いたご意見についても受け止めて、研究していきたい。

(C委員) 資料1の4ページに乗り継ぎ施設のイメージ図が出ているが、タクシーの待機場所がイメージ図に入っていない。終電後の時間などの交通手段としてタクシーが重要であると認識していただき、イメージ図に加えてもらいたい。

(委員長) この図はイメージ図である。全てが入っているものではなく、タクシー以外にも入っていないものはあると思う。

(D委員) 連節バスが導入されてから、どのような効果があったのか。乗り継ぎ拠点は未定と言っていたが、現在運行している連節バスの路線上にできるのか。

(委員長) 連節バス導入効果については議事の3番目で説明があると思います。

(事務局) 現段階では、乗り継ぎ拠点としてどこが適地なのかについて検討中、という意味での未定である。

(委員長) バスネットワークの再編には、非常に細かい数値の積み上げが必要である。適地の選定には時間がかかるものであり、原案を作るのにも一定の時間がかかるので、もう暫く時間をいただきたい。

(E委員) 町田街道のバイパスとあるが、いつ実現するのか。忠生の方から市民病院のかけのバイパスと言っていたが、それから先がどうなるのかなど、詳しく教えてほしい。

(事務局) バイパスとは忠生大橋から町田木曾団地に向かう都市計画道路のことで、東名横

浜町田インターから相原まで、幅員 25mの計画がある。木曾住宅から町田市民病院までは東京都の事業区間であり、現在事業を行っている状況である。その先がどう整備されるかなど、口頭の説明では分からないと思うので、後日、説明資料をお配りしたい。(※1)

(F委員) 今話のあった市民病院のところは用地買収中である。市民病院から先も、町田街道に並行した都市計画道路の計画があるが、平成 27 年度までに事業着手する路線とはなっていない。

(G委員) スケジュールにバス優先レーン、PTPS を将来的に進めるとあるが、検討準備だけでも、前倒しで 2012 年度に進めてもらえないか。

(事務局) 警視庁と協議していく必要があり、施設整備も必要である。連節バス導入と同時に PTPS も考えていたが、結果として連節バスが先行した。施設整備に高額を要することや、車線幅 3.3mの確保が求められるなど調整に時間がかかる。東京都や警察等、様々な調整が必要であることがわかっているので、時間が掛かると思っている。そのため、優先レーンの次に PTPS という順で進めていきたい。

(委員長) 将来に向けて、個別の検討はこれから始まるということだと思う。

## 2. 物流対策地域主導型組織について

### [資料説明]

町田市交通マスタープラン推進委員会等 運営スケジュール (案) : 資料 2-1

「(仮称) 町田市中心市街地交通対策協議会」について : 資料 2-2

事務局による説明 (省略)

### [意見等]

(A委員) この協議会のメンバーに、とりあえずはトラック関係や駐車場事業者は入れないということか。

(事務局) まちの問題として、迎え入れる側からスタートしたい。トラック関係や駐車場事業者は、今後必要に応じて参加してもらうことを想定している。

(H委員) トラック事業者は最初から入れた方がよいのではないか。

(事務局) 初めは関係者全員でやっといこうと考えていたが、商店がトラックを呼んでいるという実態がある。その商店側の認識の共有を初めに図って、組織を拡大していくというスタンスを考えている。吉祥寺の視察を踏まえても、立場によって大きく意見が異なることもわかった。交通規制の制度として、現状では通行許可証があれば歩行者天国に入れるので、商店の側でどのようにしていきたいかが重要と考えている。丁寧に進めていきたい。

(A委員) 我々事業者が迎える側で意思統一していくということか。

(事務局) そのように考えている。

(委員長) 大丸有の共同配送が東京都の物流効率化認定事業の認定第 1 号となっている、情報収集しながら進めてほしい。

## 3. 連節バス・ノンステップバスの導入について

### [資料説明]

記者発表資料 都内初！連節バス「ツインライナー」の運行が始まります：資料3-1  
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）

：資料3-2

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）：資料3-3

連節バス導入前後の交通量変化について：資料3-4

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(B委員) 交通量調査で大型バスやタクシーの台数を把握しているはずである。もっと詳しい内容を分析してほしい。

(事務局) 今回の資料は大型と小型の分類で示した。小型車、大型車別の貨物車、乗用車は捉えている。細かい分析は可能なので、今後の調査も合わせて分析していきたい。

(C委員) 月初めは空いていて、月末は混んでいるという状況もある。今後、調査を実施する際は、安定した時期に調査を行うなどの検討をしてほしい。

(委員長) 今後も効果検証は続けていくということなので、そのあたりも踏まえて実施してほしい。

(A委員) 採算性から見て、連節バスはどうか。

(G委員) もともと境川団地は急行を停車させていなかったが、今は停車することで利用者が増加している。連節バスは60～80名、普通のバスは30～40名が乗っている状況で、快適に乗車できる水準にある。採算性となると、車両の購入が高額であり、自社だけでは厳しい。補助がある中で採算が取れている。

(B委員) 初期投資を除くランニングコストでも赤字なのか。

(G委員) ランニングコストのみであれば収支バランスは取れている。

(委員長) GPS等を使って運行速度のデータは取れているのか。

(G委員) 捉えることは可能である。

(A委員) 連節バスの道路占有面積が大きいということであれば、2階建てバスなどもよいのではないかと。

(事務局) 庁内でもそのような議論はあったが、道路上の構造物の関係等で非常に難しい。2階は健常者しか乗れないなど、マイナス面も大きい。

(I委員) 連節バス導入後、交通量が減った原因は何だと考えているのか。減って良かったということになると、連節バスをどんどん導入した方が良いということになるのか。

(委員長) バスの台数であればバスダイヤや事業者の運行状況を見れば確認できる。所要時間の短縮効果のデータも分析してほしい。車種でどう変化したかなどを確認する必要がある。

(事務局) バスだけの話でなく、駅周辺の交通をいかに円滑化していくか、今後も継続して交通量を捉え、評価していきたい。走行速度のデータ等も取れるので、走行性の向上なども今後確認していきたい。

(委員長) PTPSの効果は秦野市などの事例もあるので、参考にしてもらいたい。バスやタクシーの運転手へのヒアリングで実態の感想を捉えることも重要である。

(I委員) プロの運転手だけでなく、一般自動車の運転手が長い連節バスの追い越しをどのように感じているかなど、利用者意識の変化なども捉えていく必要があるのではないかと。

いか。連節バスは今後も増やしていくのか。

(事務局) 市としては、むやみに連節バスを増やしていくというつもりはない。今後の利用状況等を見て判断していく。連節バス視認性向上のため、町田警察署と調整して側面に反射テープをつける等の工夫をしている。

(B委員) 町田市では公共交通の一つとしてタクシーを位置付けているのか。町田市では、確実にタクシーは重視されている。バスだけの優先空間ではなく、公共交通の優先空間と考えてほしい。

(委員長) ヨーロッパでは、バスとタクシーは公共交通と捉えられている。バスレーンと自転車レーンは共用というのが諸外国の考え方であり、参考にしてほしい。

#### 4. 町田市地域コミュニティバス「かわせみ号」町田駅ルートの廃止について

##### [資料説明]

「かわせみ号」運行経路図（町田駅ルート廃止前）：資料4

事務局による説明（省略）

##### [意見等]

(E委員) 神奈川中央交通が南町田路線を開設したこともあり、コミュニティバスの収入が採算確保の3分の2になったというのは理解できるが、コミュニティバスに変わるミニバスのようなものを検討してもよいのではないか。

(B委員) かわせみ号の交通圏はどこか。

(H委員) タクシーとバスは異なる。バスに交通圏というのはない。交通圏の議論はコミュニティバスとは異なるので、別の機会に議論してはいかがか。

(委員長) 相模原側にどれくらい交通不便者がいるかによっては、町田市と相模原市の連携を考えた方がよいかもしれない。

(J委員) バスの代替サービスとして、乗合タクシー等タクシーも交えて検討してほしい。

(事務局) タクシー、バスが担うべき役割を踏まえ、検討していきたい。

#### 5. 駐車場整備計画の変更について

##### [資料説明]

町田市駐車場整備地区の駐車場整備計画の変更について：資料5

事務局による説明（省略）

##### [意見等]

(委員長) 検討委員会はすでに発足しているのか。

(事務局) 発足している。

(B委員) 駐車需要については、どのように変動を考慮しているのか。

(事務局) 需要の変動については、今後捉えていく。

(委員長) 路上駐車場とは、何のことか

(事務局) パーキングメーター等を想定している。

(B委員) バスが終了した後のバス乗り場や専用レーンをタクシーで使わせてもらえないか検討してほしい。

6. その他

[意見等]

特になし