

\*\*\*\*\*  
第13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：2013年2月22日（金）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：澤口）、森高志、岡村夏樹（代理：川越）、  
仲手川仁志、近藤和弘、織茂宏彰（代理：西澤）、江村信彦、永山輝彦、  
吉田雄一（代理：北島）、樋口孝治、加藤仁、小林和男、加藤弘、  
安藤信哉（代理：竹田）、伊藤正巳、米増久樹、佐藤勲、鎮目義雄（代理：松香）、  
遠藤美津子

傍聴人：1名

事務局：野田好章交通事業推進課長、池ノ内博行中心市街地活性化推進担当課長、  
伊奈誠担当係長（中心市街地活性化推進担当）、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. 委員委嘱
3. 資料確認
4. 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（報告）
2. 中心市街地施策の経過報告と今後の進め方について
3. 町田市ノンストップバス導入事業について
4. 町田市バス情報案内システム導入事業について
5. 駐車場整備計画（素案）策定について（報告）
6. その他  
\*\*\*\*\*

【資料】

基幹交通プロジェクト推進チームにおける検討概要：資料1  
中心市街地施策の経過報告と今後の進め方について：資料2  
中心市街地での取組の必要性和周辺の交通状況：参考資料  
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3-1  
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）：資料3-2  
町田市バス情報案内システム導入計画について：資料4  
町田市駐車場整備計画（素案）策定について：資料5  
\*\*\*\*\*

<開会挨拶>

省略

<委員委嘱>

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（報告）

[資料説明]

基幹交通プロジェクト推進チームにおける検討概要：資料1

事務局による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 資料1の4ページ目の絵で、バス網の範囲は町田市だけになっている。バスネットワークは市内で閉じるのではなく、近隣市にも繋がっている。相模原市等市域外との連携も念頭に目配りしてほしい。

(A委員) 3ページ目中程に「柔軟な運行形態」とあるが、柔軟とはどういう意味か。

(事務局) 1ページ目に書かれているが、最終目標の2つ目に「幹線+支線型」のバス網を考えている。コミュニティバスや乗合タクシー等も視野に入れているという意味である。

(委員長) 特徴として、乗り継ぎ拠点を整えて、密度の高いネットワーク網を考えるとのことだが、具体的にイメージしている事例はあるのか。

(事務局) 盛岡市や岐阜市で導入事例がある。これから乗継拠点を整備するところとしては相模原市がある。先日、視察に行った湘南台は、幹線バスが市街地を、支線バスが市街化調整区域を走行していることから、近いイメージがある。

(委員長) 岐阜市のバスは学会で行ったときに乗ってみた。連節バスが専用レーンを走行していて、急行というより特急バスという印象だった。休日だったが、乗客も多かったと思う。全国的にもそういう事例が増えてきている。

(B委員) 現在、野津田や小野路からのバスは鶴川に繋がっていると思うが、そこに別の方向から路線を持つてくるのは合理的でないのではないか。その上、乗り継ぎ拠点候補が3つあり、重なるような位置にあると無駄なように思うがどうか。

(事務局) 乗り継ぎ拠点の候補としては3つあるが、短期的に整備するものと、長期的な視点のものと、両方あると認識している。袋橋付近は野津田車庫周辺を視野に入れて考えており、鶴川駅と相模原市の淵野辺駅を結ぶ東西の軸も想定しているので、頂いた意見を参考に考えていきたい。

(委員長) この検討は来年度以降も続くとのことなので、意見があれば市に伝えていただきたい。

## 2. 中心市街地施策の経過報告と今後の進め方について

### [資料説明]

中心市街地施策の経過報告と今後の進め方について：資料2

中心市街地での取組の必要性和周辺の交通状況：参考資料

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 物流分科会には私も入っている。町田は大きな街で、物流が支えていると言っても過言ではない。重要な課題と認識している。しかしながら、荷物を受け取る荷主が荷さばきのことはあまり分かっていない。それで、まずは商工関係者と行政で情報を共有化するため、準備会を設立して検討を進めているとのこと。

(C委員) 町田市の路側利用は、時間帯によって異なる。荷さばきやっているところがある一方で、例えば、原町田大通りは、工事車両や観光バスも止まっている。時間帯によりシェアを広げた対応を考える必要があるのではないか。

(事務局) 一部の道路は11時から19時の間、歩行者用道路となる。町田駅前通りは9時から11時の間は駐車禁止が解除されている。そのため、時間帯によって駐車する車両の目的も変わっている。時間帯による駐車車両の特性を考慮して、今後の対応を研究していきたい。

(委員長) 今後、複数の主体を交えて、議論を進めていってほしい。

## 3. 町田市ノンステップバス導入事業について

### [資料説明]

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3-1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）：資料3-2

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) ノンステップバスが今年度3台導入された。この事業評価の資料は既に提出しているのか。

(事務局) まだ、提出は求められていないが、いずれ求められるので、昨年の様式を用いて作成した。

(委員長) 事業評価（案）に記載のあるとおり、計画どおりに進んでいるということだと思う。

(D委員) タクシー業界でもユニバーサルデザインなどの研修をしながら、色々な車両を導入している。近隣市である多摩市では統一デザインで導入したが、町田市はどう考えているのか。バスは幹線交通として取り組んでいると思うが、障がい者や高齢者のことを考えると、バスから先の移動をどうするかも重要だと思う。

(事務局) 今、多摩市の取り組みをご紹介いただいたが、今後、他市の事例を参考に研究していきたい。

## 4. 町田市バス情報案内システム導入事業について

### [資料説明]

## 町田市バス情報案内システム導入計画について：資料4

E委員による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 私も今日、バスで来ようと思ったが、乗り場が分かりにくかった。

(副委員長) 乗り場ごとに先発、次発を示すのは、よく見られるパターンだと思う。もうひとつの方法として、時刻順に表示することも考えられる。私も見たが、町田のバス乗り場が確かに分かりにくい。初めて来た人は、最初に出発するバスがどれなのか知りたいのではないか。東京駅のように中央線はどこ、山手線はどこ、と分かっていたら、乗り場別が良いと思う。初めて町田に来た人にとっては、ある目的地に行くためにはどれが最初に出発するのか、時刻順がいいし、乗り場をよく知っている人にとっては乗り場ごとがいい。

(E委員) 町田はバス停が分散していて、案内板から乗り場まで遠いところもある。町田バスセンターも内側と外側に分かれている。歩いて移動するだけで5分以上掛かる場合もあり、どれが最初に出発するかを見てから乗り場に向かっても乗車できないことも考えられる。そのため、乗り場ごとに表示という案にした。

(委員長) 資料についてはバス事業者から説明があったが、総合交通戦略の一環として案内表示器を神奈川中央交通が設置するということである。町田市のスタンスはどうか。

(事務局) 総合交通戦略の施策のひとつと認識しており、設置に要する経費の一部を補助する予定である。また、案内表示器の設置に関する道路管理者等との協議についても神奈川中央交通と一緒にやっていきたい。

(B委員) 乗り場ごとに一覧での表示だと、初めて町田に来た人には分かりづらい。時間順も載せてもらいたい。

(E委員) 両方の情報を見せることがベストだとは思いますが、スペース的に難しい。不足している乗り場の位置情報は、固定案内板との組合せで考えたい。

(委員長) 補助情報も使いながら案内すること、この導入計画について、進めていただければと思う。

## 5. 駐車場整備計画（素案）策定について（報告）

### [資料説明]

#### 町田市駐車場整備計画（素案）策定について：資料5

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 駐車場の場所や大きさによって、自動車の流れだけでなく、人の流れや物の流れも変わるので、様々なことに配慮しながら検討してもらっている。こちらについては来週の会議で一旦終了して、来年度に分科会を立ち上げてという報告であった。

## 6. その他

### [意見等]

(E委員) 昨年5月から運行している連節バス「ツインライナー」については、平成25年3月16日から、土曜日と休日の運行を開始予定。町田バスセンターから山崎団地セン

ターの急行バスとして、停車バス停は平日と同じで、9時台から16時台に6便の運行を予定している。買い物目的のお客様やお子様にも乗ってほしい。特にお子様については休日は現金なら50円で乗れるので活用してほしい。

また、バスロケーションシステムについて、町田地区では平成19年3月から導入しているが、朝とか雨の日はアクセスが集中して、見られないという状況が多発していた。サーバーの増強やスマートフォン対応のサイト作成も行う予定なので、報告させていただいた。

(副委員長) 運行導入してから約1年経ったということだが、連節バスについて何か課題は見えてきたか。

(E委員) 現状、朝は山崎センターから1台あたり大体80名くらい乗ってもらっている。100名には達していないので、今までの大型バスに比べて快適に利用していただいていると思う。当社としては、バスの便数が減らせたので、道路混雑の緩和にも寄与していると考えている。また、バスを余らせることができたので、臨時便の対応もしやすくなった。珍しいバスが走っていると注目度も上がっている。

(委員長) 自動車からバスへの転換等の効果も把握してほしい。議事は以上だが、他に何かあるか。

(事務局) 今後、FC町田ゼルビアの関連で、野津田公園内にバス停を新設して、鶴川駅から野津田公園への直行便を運行していく予定。タクシーにも協力をお願いしたい。次年度スケジュールとしては、8月くらいに本推進委員会を開催予定。