

\*\*\*\*\*  
第 14 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 8 月 19 日（月）14 時 00 分～16 時 00 分

開催場所：町田市役所本庁舎 3 階 会議室 3-1  
\*\*\*\*\*

出席委員：（敬称略、順不同）

兵藤哲朗、岡村敏之、関根肇（代理：土屋）、江端治朗、森高志、岡村夏樹、  
仲手川仁志、伊藤正樹、本荘祐（代理：志賀）、永山輝彦、吉田雄一、  
窪田洋（代理：山本）、樋口孝治、加藤仁、小林和男、加藤弘、安藤信哉、  
伊藤正巳、宮本聖士、佐藤勲、鎮目義雄、遠藤美津子

傍聴人：0 名

事務局：渋谷晴久都市づくり部長、野田好章交通事業推進課長、須田貴係長、  
柘植野一樹係長、半田一喜主任、斉藤幸一主事、佐々木真人主事、  
伊奈誠産業観光課担当係長（中心市街地活性化推進担当）  
\*\*\*\*\*

【会議次第】

1. 開会挨拶
  2. 委員委嘱
  3. 議題
- \*\*\*\*\*

【議題】

1. 基幹交通機能を強化するプロジェクトについて
  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. ノンステップバスの導入事業について
  4. バス乗り場案内整備事業について
  5. バス停留所上屋等整備事業について
  6. 路線バス新規路線導入実証実験運行事業について
  7. 町田市駐車場整備計画（素案）策定について
  8. 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

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

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 3-1

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 3-2

生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）：資料 4-1

平成 25 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）要望  
一覧表：資料 4-2

運行表示機（町田）～機能確認書～：資料４－３

町田市バス利用促進等総合対策事業の概要：資料５

町田市路線バス新規路線導入実証実験運行事業の概要について：資料６

町田市駐車場整備地区駐車場整備計画（素案）について：資料７

\*\*\*\*\*

<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

[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]

(委員長) 資料１の６ページで、②乗り継ぎ拠点整備イメージ図がかなり鋭角に右折する構造となっているが、それは問題ではないのか。

(事務局) ①と③については公共用地であるが、②は唯一民地となっており、ご指摘のとおり鋭角な構造であることが今後の課題となっている。

(A 委員) ７ページの幹線道路の断面図に細かい数字を記載しているが、これは東京都南多摩東部建設事務所と調整は取れているのか。例えば、鎌倉街道（町 3・3・8）は道路幅員が 25m を越えているため、現状 4 車線で考えているはずだが、資料の図では 2 車線となっている。

(事務局) この図は、あくまでもイメージ図である。資料に数字を入れる際、事業中の道路からは、現地にある看板等を確認して断面図の数字を入れた。数字等に訂正が必要であるのならばご指摘いただきたい。

(A 委員) 資料で具体的な数字を使うのであれば、事前にヒアリングをしてほしい。また、イメージ図と言うのであれば細かい数字は入れずに、車道や歩道、道路幅員等を入れる程度で良いのではないのか。

(事務局) この点については確認の上、調整したいと思う。

(A 委員) 3 車線化するときのイメージは、リバーシブルレーンのようなもの作ること考えているのか。

(事務局) イメージとしては、桜美林学園方向から町田駅方面の上りの車線を 2 車線とするというものとなる。

(B 委員) これから高齢化社会を迎えるが、バス降車後、タクシーなどに乗り継ぐ際に、バ

ス拠点に段差があると移動の問題となるのではないか。また、バス拠点にタクシーで行く際に、タクシーの降車場所がないと思うが、その点についてどうのお考えかお聞きしたい。

(事務局) 現在、相模原市でも同様に乗り継ぎ拠点の検討を行っており、先日視察に行ってきた。相模原市では、タクシーの乗降車場所や、キスアンドライド用の駐車スペースの確保等について検討を行っている。また、町田市でバリアフリー基本構想の策定を進めているところであり、この乗り継ぎ拠点についてもバリアフリーの対応になるように検討していきたい。

(C 委員) リサイクル文化センター付近を乗り継ぎ拠点として選定する際に、その先の支線をどのように展開するのかを一定程度示されないと、候補から絞りにくい。支線があまりにも複雑な屈曲をしないといけないということになると不便である。これについてどのようにお考えか。

(事務局) 6 ページにある、短期の乗り継ぎ拠点図①～③を見ていただきたい。①では、町田街道方面から一度戻ってリサイクルセンターに入り、また戻るというようになるため、それだけを見ると②や③の方がルートは適切かと思う。また支線については、今年度バス路線網の再編として検討を始めたところであるので、次回以降にご報告したいと思っている。

(委員長) 支線については現在検討中であり、今年度中に案が出てくるという認識である。まだ代替案がいくつか出ているので、候補を絞りきるというわけではなく、現在は今年度の次のステップに向けた検討をしているということではよろしいか。

(事務局) はい。そのとおりです。

## 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

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 資料の前半と後半の繋がりがわかりにくい。前半のヒアリング結果について、資料 2 の 2 ページにある、交通マスタープラン推進委員会等の 3 つの会議とある程度連動していると思うが、ここでは町田市職員が情報提供を目的にヒアリングを行っている。資料後半にある、原町田地域の歩行者用道路を考える会（以下、考える会）は、今のところは資料前半ヒアリング等の活動とは独立しているのか。それとも、路上荷さばきなどの話は、考える会の中で議論されることもあるのか。

(D 委員) 考える会を発足する際には、物流事業者等を入れたほうが良いのではないかと。商店会等は物流事業者が運ぶ品物がないと成り立たないので、物流事業者と協調してやっていかなければならないと思う。

(事務局) 資料 2 の 2 ページにある、町田市中心市街地交通対策協議会というのは、当初は商店街、地域の住民、道路管理者、トラック協会、駐車場の事業者等が入るのが良いと思っていたが、行政として業務していく中で、各視点から見た統一性が代表の方だけではとることが難しいことがわかった。また、考える会でも D 委員から言わ

れたとおり、トラック協会等を入れないで良いのかと言われた。その際も、地元の商店会がどう考えるべきかをある程度まとまった段階で、トラック協会に入っていたきたい。D 委員からお話の合った件については、産業観光課とも調整しながら、議論が出来る意見交換会も大事なことだと思っているので、今のご意見を真摯に受け止めながら、近いうちにそういう会で意見交換を行いたい。

(C 委員) 資料 3 ページと 4 ページにあるそれぞれの確認事項で、支障があるとか難しいとかの意見が出ているが、それぞれの問題点・課題を一つ一つ解決しないと実現にはいたらないのではないか。解決する見通しをどのように持っているのか。

(事務局) 課題を解決していかなければ、この事業は最終的に進まないで、どういうやり方かはいろいろ相談しているところだが、全て解決していくつもりである。ただし、支障をきたすという内容については、可能か不可能で言えば現状不可能であると思う。それを困難であるとレベルを少し落とし、色々な立場の方が理解するということが出来るのであれば、それは実現可能な方になるのかと思う。

(C 委員) 吉祥寺の例では、吉祥寺はどのような街を作るかという理念が出来ており、それに基づいて街の回遊性や駐車スペースの合意が取れていた。町田でもそこをはっきりさせないと、結果がまとまりにくいと思う。

(委員長) 今後、考える会を起点にして、将来像に対しての意見を地元から集約するので、良い意見が出ることを期待したい。

### 3. ノンステップバスの導入事業について

#### [資料説明]

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 3-1

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 3-2

事務局による説明（省略）

E 委員による説明（省略）

#### [意見等]

(委員長) 資料 3-1 の 3 ページの 2 次評価結果に、データに基づいた議論が必要とあるが、そのデータはあるのか。また、どのようなデータを指しているのか。

(事務局) 現状、実施しているデータはない。現状、ノンステップバスの導入台数、他地区のノンステップバスの導入比率を把握している程度で、現在調べているデータはない。交通マスタープランを作った際に収集したデータはあるが、現在のものはない。

(F 委員) 都内 23 区のノンステップバスの導入率、町田市の導入率、また横浜市、相模原市等の町田市に隣接している他市と比べ、町田市の導入率はどのようになっているか教えてほしい。

(E 委員) 当社の参考になるが、当社としては都内 23 区や各市町村で補助を頂いたところでは積極的にノンステップバスを導入しようとしている。横浜の舞岡にある営業所では導入率は 42%、町田の営業所では 94%となっている。神奈川県南部の大和営業所では補助を頂けないので、町田市へ向かうバスには町田市から補助を頂いている。大和営業所の導入率は 18%である。相模原市にもノンステップバスを徐々に

増やしている段階であるが、まだ導入率は17%程度である。

(F 委員) 市職員にお聞きするが、都営バス、横浜市営バスの導入率はいくつか。また京王バスの導入率もお聞きしたい。

(事務局) 都営バス、横浜市営バスの導入率は把握していないので、後日調査してからご報告する。

(G 委員) 京王バスの導入率は100%に近い。またコミュニティバスについてはノンステップではなく、車両に必ずリフトがついている。

#### 4. バス乗り場案内整備事業について

##### [資料説明]

生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）：資料4-1

平成25年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）要望一覧表：資料4-2

運行表示機（町田）～機能確認書～：資料4-3

事務局による説明（省略）

E 委員による説明（省略）

##### [意見等]

(委員長) 資料4-3の11ページの②が人の動線上にあり、人が滞留する可能性があるがそれは問題ないのか。ただし、小田急線の利用者にとっては一番適地であるかもしれない。

(C 委員) 町田市に住んでいる人にはわかると思うが、町田駅はバス停の乗り場が4箇所に分かれており、初めて来た人にはわかりにくい。その基地数はどこかに表示しているのか。

(E 委員) 運行表示機を作る際に、一体的なものに対しては、画面下に乗り場案内を表示して、わかりやすくなるよう工夫していきたい。

(副委員長) 今日、バスに乗って市役所に来たが、市役所行きのバスの乗り場はたくさんあり、何番から出るバスが一番早いのかを知りたかった。だが今の表示方式だとそれがわからなく、何番のバス停に乗ってからというのがわかってから次のバス停となり、手順が1ステップ多くなる。時刻順に出来るならそうしたほうがよいと思う。

#### 5. バス停留所上屋等整備事業について

##### [資料説明]

町田市バス利用促進等総合対策事業の概要：資料5

事務局による説明（省略）

##### [意見等]

(委員長) 資料5の2ページの補助金関連事業の流れについて、今年度はSTEP1が終わり、STEP2に入る直前であり、これから次の予算要求の精査を行うという認識で良いのか。また、この精査の基準はあるのか。

(事務局) 町田市の占用許可基準に基づいて、ベンチを設置できる場所と出来ない場所ごとの明確な基準はあるが、どこにどのような条件であれば設置できるという明確な基

準はない。よって、バス停の乗降者数等の状況を市とバス事業者とで協議し、総合的に判断していきたい。

## 6. 路線バス新規路線導入実証実験運行事業について

### [資料説明]

町田市路線バス新規路線導入実証実験運行事業の概要について：資料6

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 資料5の流れと対比して考えると、現在対象路線の精査をしている段階で、その中からいくつか新規路線が選ばれるのであれば、それは今年度ではなく来年度になるのか。また、いくつか実際の検討路線は俎上に上っているのか。

(事務局) 今年度については予算を確保しており、来年度以降についても予算を要求していく。また、いくつかの検討路線について、実際に俎上に上っているものはある。

(C 委員) 今の既存路線には補助金を出していない。バス会社が運行していると思うが、補助金を出して新規路線を導入することには程度問題があり、例えばコミュニティバスでは数百万円と補助金の限度額が決まっている。バス会社の路線バスの場合、限度が決まっていなく、またコミュニティバスとの兼ね合いがあるので、それについて検討をしているのかお聞きしたい。

(事務局) コミュニティバスについては、市で調べた交通不便地区を対象にしている。実証実験に関しては既存のルートを使いながらの事業となるので、事業の趣旨が異なっている。補助金の限度については現状無制限の書き方になっているが、期限は最大でも、実証実験の期限である半年となっている。そこで事業の採算が取れるかを確認し、もし赤字となればバス事業者と協議をして運行するかを決める。

(委員長) コミュニティバスの予算をこの事業で使われるという構図ではない。今日の議論の資料1の幹線・支線の再編成とこの議題は絡んでくるという位置づけでよろしいか。これから、大幅なネットワークの再編成が期待されているので、資料6の事業を使いながら、より採算性の高いマーケットを見つけていくことが重要だと思う。

## 7. 町田市駐車場整備計画（素案）策定について

### [資料説明]

町田市駐車場整備地区駐車場整備計画（素案）について：資料7

事務局による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) 駐車場は充足しているのか。

(副委員長) 資料7の12ページにある、マルチモーダルな観点からの需要の適切な転換に、バスや自転車を使ってほしいとあるが、これは他の3つの項目と比べ具体性が少ない。町田駅周辺まで車で来てほしいのか、それとも来てほしくないのか。また、時間的にはどうなのか、という現状の問題が無い中で議論しているので、具体性が欠けているのではないか。

(C 委員) この計画には、物流駐車場の設置問題と来街者が乗用車で来るという二つの課題

があるが、物流荷さばき問題は除外しているのか、それとも含んでいるのか。

(事務局) この問題は物流とは切っては切り離せない問題である。ただし、例えば荷さばき車両について、全く同じ問題で、対策していくとは思っていない。中心市街地の回遊性の問題等、9 ページの駐車荷捌き施設の整備については、当然施設が足りないといけないものであり、路上駐車も問題視されるものなので、駐車場整備計画に盛り込み対処していきたい。これはどちらかという、数的なものや、共同の荷さばき車両を使うということを考えていけばよい。物流の荷さばき問題については、同じ課で検討を行っているので連携してやっていきたい。

(C 委員) 町田にはタイムズ24株式会社の駐車場は結構あるが、吉祥寺の例から、これは物流に寄与することが出来るのではないかと思っている。例えば、物流に月5000円というやりかたでやるなら、荷さばきスペースが増えることになる。タイムズをどのように利用するのか、市専用の荷さばきスペースはどうするのか、そういうものを含めて一般の駐車場計画を整理してほしい。

(委員長) どうしても駐車場整備計画では、路外駐車場の整備計画が中心になる。タイムズ24など、物流との接点を考えなければいけないが、物流は路外だけではなく路上の荷さばきも視点にいれなければいけないため、うまい仕分けが出来ない。ただご指摘の通り、路外といえども物流の車両をどれくらい受け入れるべきかという視点が必要なため、定量的な分析が必要である。

(事務局) 現状、物流の仕事と駐車場整備をあえて分けている。駐車場整備の担当に物流を任せると、様々な要因に振られてしまう。物流対策は路上だけではなく、路外などメニューはたくさんある。駐車場整備計画は、FRINGE構想など一般車両を路上に滞留させないという考えと、駐車場の需要と供給のマッチしている適正な数字をとるかという問題があり、今その精査をやっている段階である。これについては、東京都の交通企画課、町田警察署にもご知恵をいただき、別々の会で切り分けて考え、最終的には駐車場整備計画の中でどこまで施策として打ち込めるかが最終的な課題となる。時間をあまりかけずに、スピード感を持って改善していきたい。

## 8. その他

### [意見等]

特になし