
第 15 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：2014 年 3 月 5 日（水）10 時 00 分～12 時 00 分

開催場所：町田市役所 3 階 3-1 会議室

出席委員：（敬称略、順不同）

兵藤哲朗、岡村敏之、能勢和彦、関根肇、江端治朗、森高志、岡村夏樹、
仲手川仁志、伊藤正樹、織茂宏彰（代理：西澤）、永山輝彦、吉田雄一、
佐多謙一（代理：田崎）、樋口孝治、加藤仁、小林和男、加藤弘、石井幸隆、
宮本聖士、米増久樹、佐藤勲、鎮目義雄、遠藤美津子

傍聴人：2 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、
坂田典久主事

【会議次第】

1. 開会挨拶
 2. 議題
- *****

【議題】

1. 地域コミュニティバス「かわせみ号」、「玉ちゃんバス」、町田市民バス「まちっこ」の消費税率引上げに伴う運賃改定について
 2. タクシー待機場の運用について
 3. 2013 年度町田市バス利用促進等総合対策事業（バス停留所上屋等整備事業）について
 4. 町田市ノンステップバス導入事業について
 5. 2013 年度町田市バス利用促進等総合対策事業（バス乗り場案内整備事業）について
 6. 町田市幹線支線型公共交通網計画（案）について
 7. その他
- *****

【資料】

地域コミュニティバス「かわせみ号」、「玉ちゃんバス」、町田市民バス「まちっこ」の消費税率引上げに伴う運賃改定について：資料 1
タクシー待機場の運用について：資料 2
2013 年度町田市バス利用促進等総合対策事業：資料 3
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）（案）：資料 4-1
生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）：資料 4-2
バス運行情報案内表示機の運用について：資料 5-1

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）（案）

：資料 5－2

生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）（案）：資料 5－3

町田市幹線支線型公共交通網計画（案）：資料 6

<開会挨拶>

省略

<資料確認>

省略

<議事>

1. 地域コミュニティバス「かわせみ号」、「玉ちゃんバス」、町田市民バス「まちっこ」の消費税率引上げに伴う運賃改定について

[資料説明]

地域コミュニティバス「かわせみ号」、「玉ちゃんバス」、町田市民バス「まちっこ」の消費税率引上げに伴う運賃改定について：資料 1

事務局による説明（省略）

[意見等]

(A 委員) 現行運賃 170 円に対し、IC カード使用時の運賃は 175 円となるが、現金の場合は 180 円となる。釣り銭等の問題で 10 円単位になることは事前に聞いているが、IC カードに対し、現金の場合は 3% 上乗せすることで、上乗せ分が 5 円をオーバーする。その差額は利益還元されるのか。

(B 委員) コミュニティバスの場合、町田市から補助金を頂いている中でやっているため、運賃を多く頂く分については運賃収入として入ることから、市から頂く補助金の削減になる。また、一般路線バスについては、運賃の部分で定期代等の改定率を低く抑えた中で、3% だけのような形での調整をしていく。昨日、国土交通省から認可を頂いたので、4 月 1 日から IC 運賃と現金運賃の 2 種類で実施していくということで準備作業を進めている。

2. タクシー待機場の運用について

[資料説明]

タクシー待機場の運用について：資料 2

事務局による説明（省略）

[意見等]

(C 委員) モニターの大きさはどれくらいか。また、運用開始後一ヶ月経ったとのことだが、順調に進んでいるのかといった現況を聞かせてほしい。

(事務局) タクシー監視モニターの大きさについては 21 インチの画像となっている。また、駅前通りのタクシーの状況について、タクシー待機場の運用開始前の一月に行った現地調査から、夕方ごろから駅前通りのタクシーの車列が長くなる傾向があること

がわかっている。その後の調査はまだ実施していないが、実際市庁舎南側にタクシーを待機していただくようになった後、駅前通りを見る限りでは、市庁舎南側にタクシー車両が待機していることから、比較的駅前通りのタクシー車両の数は減っていると見ている。

(C 委員) 利用者側の意見はまだ来ていないのか。

(事務局) まだ来ていない。

(D 委員) 現在、日曜祝日を除いて運用しているとのことだが、将来的にはどのようにするお考えか。

(事務局) 本庁舎が建設される前からタクシー待機場の事業は行っており、新庁舎建設中は南多摩東部建設事務所の裏側に待機場を設けた。但し、道路が狭いという事情があったため、時間帯は事業者との話し合いの中でやらせていただいている。待機場は今後、動向を見ながら拡大をするべきなら拡大するということを考えなければいけないと思っている。ただ、今現在、昼は補助通路として使用しており、日曜祝日も補助通路として使うケースがあるので、そういうものと調和しながら、今後の課題としてやっていくことになる。

(副委員長) 今まで伸びていた車列がこれで改善されたのか、もう少し教えてほしい。

(事務局) 2月1日から待機場の運用を開始したが、晴天時に見た限りでは車列がなくなっていた。ただ、現行で停車帯という位置づけであり、バスの専用レーン等もことから問題はなかったが、視覚の問題においては議論があった。現在、交通安全上の阻害が、解消ではなく緩和されたと思っている。あと、タクシー事業者数名とお話をさせていただいた中で、共用開始前よりは解消されたと思っているが、まだ課題は無くなってはいないと思っている。

3. 2013年度町田市バス利用促進等総合対策事業（バス停留所上屋等整備事業） について

[資料説明]

2013年度町田市バス利用促進等総合対策事業：資料3

事務局による説明（省略）

[意見等]

特になし

4. 町田市ノンステップバス導入事業について

[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）（案）
：資料4-1

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）：資料4-2

事務局による説明（省略）

B委員による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 資料4-2の9番で、副委員長の所属が変わっているので訂正をお願いします。

また、資料4-1で他地区との格差があると言っていたが、数字の根拠はあるのか。

また、具体的に他地区とはどこを言っているのか。

(事務局) 町田市もノンステップバスの導入に関して補助を行っているが、期限を設けており、来年度までの期限で補助が終わることとなっている。その中で課題として考えているのは、平成21年度末現在のデータで、他地区のノンステップバス導入率88%に対し、今年度、町田市南地区を走るノンステップバスを3台導入したことにより台数が17台となったが、導入率は43.6%と依然として他地区と比べ低くなっている。町田市の補助要綱が来年度で終わるため、次の交通マスタープラン推進委員会で課題や事業継続性について、話をさせていただきたいと思っている。また、他地区とは南町田以外の町田市内を指し、そこを走るノンステップバスの導入率である。

(E 委員) 町田市が補助金を出してノンステップバスにしたバスというのは、実際の運行で町田市にある程度優先的に運行されているのか。それとも全然関係ないところにも運行されているのか。

(B 委員) 現在、町田市内には野津田に町田営業所がある。また一方、南部地域は大和市にある大和営業所が管轄であり、国と町田市からノンステップバス導入に対する補助をいただいている。それについては、町田地域を中心に走るようにダイヤ編成をさせていただいている。

(委員長) 高齢化も進んでいるので、ノンステップバスの導入はますます推進していかねばいけない。現在、40%強と80%強で開きがあるので、継続して事業を推進していただきたい。今の議題についてご承認いただいたということによろしいか。

(委員一同) はい。

(委員長) それでは次の議題とする。

5. 2013年度町田市バス利用促進等総合対策事業（バス乗り場案内整備事業）について

[資料説明]

バス運行情報案内表示機の運用について：資料5-1

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）（案）
：資料5-2

生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）（案）：資料5-3

事務局による説明（省略）

B委員による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 利用者からの評判はどうか。

(B 委員) まだ直接耳には入っていない。2月12日に設置したが、残念なことにその後大雪に見舞われたため、町田市内を運休する箇所が多かった。しかし、現在本格的に運行をしているので、お客様からメール等でご意見を賜り、改造するところがあればしていきたい。

(F 委員) この案内表示の標記は日本語のみであるのか。

(B 委員) ローマ字標記もあり、画面が切り替わるようになっている。

- (C 委員) これはバスの表示システムだとは思いますが、今後、例えば災害時等、何か別の標記をすることは構想の中にあるのか。
- (事務局) そういうものも視野に入れていく時代も近いかと思うが、これについては東京都の屋外広告物条例等、様々なハードルがある。イベントものの広告を入れたい等のご意見もあったが、B 委員が言われたとおり、現段階では動向を見てご意見をいただき、目的がある程度達成されなければならない。東京都等の関連機関とお話をしながら、そういうものを入れる時代も来るかと思うが、今はいつ来るとは言えない状況である。また、電源系統の問題もある。自家発電というわけにはいかないの、なかなか思うようにはいっていない。前回の雪の際は良い経験になったと、プラスに考えてはいるが、これらは今後の課題だと思っている。
- (委員長) データを吸い上げてディスプレイに出せるわけであるから、2基に限らずネット上でアクセスできる等、利用者にとって、必要な方に必要な時に正確に伝われば良いのかなと思う。これから基数は増えるとは思いますが、情報としては勿体無いのでより広い開示をお願いしたい。
- (D 委員) 市民の意見を聞くことについては、メール等で意見を吸い上げるということだが、話を聞いているとこれは有望な掲示板になりそうなので、市民がそれらをモニタリングする機会については予定しているのか。
- (事務局) 利用者がどういう風に見ているかについては、設置した側としては注目度が高い。高齢者が見たときに、60インチの画面で一つの活字が大きくなっていることから、「明るい」や「見やすい」との評価は受けているが、内容の良し悪しについてはまだいただいている。今後、重要な広告塔になるかとは思っている。モニタリングについては、今後、神奈川中央交通と連携でやるか、別々でやるか等、まだ検討中である。
- (委員長) ディスプレイにカメラを取り付けることで、誰が何時に見ているのかをモニタリングするのも悪くはないかと思う。
- (事務局) 導入時に神奈川中央交通と議論をして、タッチパネル式にしようかという話もあった。しかし、タッチパネルにすると一人が専用ですべて使ってしまう状況になるので、現在はこのようにしている。タッチパネルの期待度もあるので、今後考えていきたいと思っている。
- (委員長) タッチパネルにするならスマートフォンに情報を提供するシステムを考えたほうが手っ取り早いのではないか。
- (A 委員) これの認知度を高めることをこれから色々検討されるかと思うが、バス車内で、こういうシステムを導入したとのPR活動はしているのか。利用者の方がわかるように、車内放送等で利用者に直に伝えたほうが良いのではないか。
- (B 委員) ホームページ等を出しているが、バスの車内ではまだ行っていないので、検討したいと思う。
- (A 委員) 高齢の方が利用すると思うが、高齢者の大半はホームページを見ないと思うので、直にそういったPR活動が必要だと思う。
- (E 委員) 平成26年度の整備に当たっては、平成25年度に設置した分の評価をある程度見た上で行うのか。

(事務局) 町田市の中で一番動線が多い、横浜線と小田急線のところに2基設置した。当初は4基を予定していたが、通り道やニーズ等がわからなく、また設置費用が高いため、神奈川中央交通との話し合いの中でまず2基を入れて、半年間ニーズ等の経過を見て、その後に優先順位を考えて残りを決めていきたいという話になった。

(委員長) それでは、今の議題についてご承認いただいたということでしょうか。

(委員一同) はい。

(委員長) それでは次の議題とする。

6. 町田市幹線支線型公共交通網計画(案)について

[資料説明]

町田市幹線支線型公共交通網計画(案): 資料6

事務局による説明(省略)

[意見等]

(D 委員) 先ほど市の担当者から、連節バスの導入と運転手の人数についてコメントがあったが、バス会社としては連節バスを導入すると運転手の数はどうなると考えているのか。

(B 委員) 連節バスを入れることにより、一般路線バスの車両数を削減することが出来れば必然的に乗務員が一人必要なくなるということになるが、連節バスを入れたからと言って一概に車両数が減るのかといえばそうはならない。路線には特性があるので、特性を踏まえて組まなければならないので、何人入れたら何人減らせると簡単に言える話ではない。

(D 委員) 資料を見ると、基本全て町田駅に向うことを考えていると思うが、環状線のように横に回る路線は出来ないのか。

(事務局) 資料のP3に乗り継ぎ拠点候補が3箇所ある。一方、鶴川駅や町田駅といった都市核、副次核がある。乗り継ぎ拠点が整備されたあかつきには、ここを回るような環状バスというものについて、神奈川中央交通と協議していきたいと思っている。

(委員長) 町田市の中で閉じるようなネットワークしか考えていないというのは良くない。エリアに住んでいる方のサービスとして考えるので、相模原市などとの連携を踏まえて事業展開するような、膨らみをもった展開を考えていただきたい。そういうことで、相模原市と共有したり、相談したりすることはあるのか。

(事務局) バスをお互い行き来しようという協議はないが、乗り継ぎ拠点候補を整備するに当たり、相模原市の上田名にあるバスターミナル整備に関して、やり方や法的な手続き、地元への説明、バス事業者との調整方法等について、相模原市に行きヒアリングを行ったり、現場の確認をさせていただいたりしている。

(C 委員) P10の目標値に関してだが、2021年を想定された数字なのか。また、表で示されている①などの数字について、一つ前のものはあるのか。というのも、一つ前から2004年までの数字は上向しているのか、それともV字回復をイメージされているのかを知りたい。人口減少や高齢化等様々な事象があるかと思うが、そのあたりの傾向がわかる数字をお持ちであればお聞かせ願いたい。

(事務局) 傾向を探ろうとしたが、交通実態調査は毎年行っている調査ではなく、2004

年度を最後としている。今後2021年度の計画完了期間に向けて、また調査を行うか議論が出てくると思うが、傾向ということに関しては数字を持っていない状況である。バスICのデータや、交通空白地区の面積は毎年の値が出ると思うが、満足度等の他の部分に関しては、傾向がわからない。

(A 委員) 神奈川中央交通に参考までにお聞きしたい。区間準急ではなく特急運行のようなものは考えていないのか。例えば、多摩境から町田まで、今35箇所止まっているものを3箇所程度にすることは考えていないのか。

(B 委員) 今現在、山崎団地から運行している連節バスについては、境川団地までは各駅で止まり、その後バスセンターまでは急行運転を行っている。そういう中で、該当しそうなところがあれば入れていきたいが、運行頻度にもよると思っている。運行頻度が多い路線であれば一本急行にしてみることも可能であるが、本数が少ない路線では急行運転をした際に、使いたいところに止まらない場合、乗り継ぎが必要となる。そうすると運賃が2回発生するので、乗り継ぎの割引運賃制度を考えて一緒にやらなければいけない。このことについて、神奈川中央交通としては、ぜひ前向きに考えたいと思っている。

(副委員長) 資料の書き方に少し問題がある。乗り継ぎで支線バスにすることがこの路線網計画の要になると思うが、P1を見ると既存のバスの一部を乗り継ぎ拠点で一旦系統を切り、以前より乗りやすくしましょうというコンセプトの図になっている。具体的な支線計画の説明であるP7では、既存の系統を切る風には書かずに、今バスが入っていないところにバスを入れるということを書いている。既存の系統の整理をすることを読めなくはないが、公共交通網計画の書き振りとして、ちょっとわかりにくい印象がある。

(事務局) 支線計画というものはバスに限ったことではない。例えば、近隣市ではデマンド交通やNPOなど様々なことをやっており、参考として市では20数区市町の情報を集めている。副委員長のお話から、資料の整理が出来ていないことがわかったので、バス網再編としての乗り継ぎのところの書き方や、新しい3者協働での交通システム等の整理について再考させていただきたい。また、先ほど、国土交通省からいただいた評価指標のところ、定時性というのはICで、交通空白地区は面積でわかるが、満足度等はアンケートのとり方や社会情勢によってしまう。あと、庁内全体で2年に一回、鉄軌道系を含めた交通というテーマで満足度の調査を行っているので、それにすり替える等、こちら辺は庁内でも議論しているところである。この計画は将来像の2040年と書いてあるが、都計道が全て整備されていないので、5ヵ年計画の関係で2021年と書いている。これについては、向こう8年、しっかりやっていきたいという決意表明として受け止めていただきたい。また中間報告等、どういう風になったかをまたご報告し、ご意見等をいただきたいと思っている。

(E 委員) P6のところ町田駅前通りの3車線化の話が出ているが、実際交差点付近に来ると右折車線もあるので、4車線必要となるのではないか。その辺が可能かどうかを確認したい。

(事務局) ここについてはシフトレーンをとっているのですが、これを潰してということではなく、混雑度が高い交差点については用地買収等をしてやっていくべきと考えている。

しかし、地権者がいるところもあるので、これについては時間がかかるものなのかわからない。実は、連節バスの導入時に、町田警察署や警視庁にお話をして、協議をしている。用地買収のやり方等、色々あると思うが、今後ご相談しながら「一車線増やさなければならぬ」、「歩道を削らなければならぬ」など進めていきたい。

(E 委員) この資料で、ここについて割とさらっと書いているので、すんなり通せるように思ってしまう。多少課題を入れたほうが良いのではないか。

(委員長) 確認したいのだが、これは歩道を削るのか。

(事務局) 歩道を削った分の民地を買うことになるかと思う。色々な協議の中で、最低2mの歩道幅員が基準となるが、ここについては主要幹線の道路であるので、2mの幅で良いということにはならないと思う。例えば、駅前通りの森野交差点は歩行者の滞留長が出ることから、2mの幅員では問題が出るのが十分考えられるので、その用地買収というのは必要不可欠かと思う。

(委員長) 今、自転車の走行空間の確保などの話もあり、どこまでこの話を優先して進めるべきか、図面を書いてみないとわからないと思う。それでは、まだ案ではあるが、幹線支線型の公共交通網計画について、ご承認いただいたということによろしいか。

(委員一同) はい。

7. その他

[意見等]

(A 委員) 要望であるが、資料の文字が小さく、大変年寄り泣かせとなっている。案件で、承認を求めるような内容であるならば、拡大コピーをするなどの気遣いをしてほしい。