

\*\*\*\*\*  
第 16 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 8 月 6 日（水）10 時 00 分～12 時 00 分

開催場所：町田市庁舎 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、江端治朗、望月裕、岡村夏樹、  
磯嶋雅彦（代理：榎本）、上田敬生、織茂宏彰（代理：阿部）、  
志賀英介（代理：奥）、永山輝彦、岡村淳、田崎達久（代理：佐々木）、  
樋口孝治、加藤仁、山崎龍男、藤井洋介、安藤信哉、米増久樹、  
佐藤勲、鎮目義雄、遠藤美津子

傍聴人：0 名

事務局：沖哲郎都市づくり部長、野田好章交通事業推進課長、鈴木稔係長、  
岩岡哲男係長、半田一喜主任、栗山千咲主任、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. 委員委嘱
  3. 議題
- \*\*\*\*\*

【議題】

1. 町田市便利なバス計画の策定について
  2. 小田急多摩線延伸事業の 2 カ年の調査結果について
  3. 多摩都市モノレール町田方面延伸に関する取り組みについて
  4. 中心市街地対策の経過報告と今後の進め方について
  5. 玉ちゃんバス南ルートを進捗状況について
  6. バス乗り場案内整備事業について
  7. 社会資本総合整備計画の事後評価について
  8. 町田市ノンステップバス導入事業について
  9. その他
- \*\*\*\*\*

【資料】

町田市便利なバス計画の策定について：資料 1-1

町田市便利なバス計画：資料 1-2

小田急多摩線延伸事業の 2 カ年の調査結果について：資料 2-1

小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書（概要版）：資料 2-2

多摩都市モノレール町田方面延伸に関する取り組みについて：資料 3-1

多摩都市モノレールパンフレット（未来のまちだにモノレールを!）：資料 3-2

中心市街地対策の経過報告と今後の進め方について：資料4  
荷さばき車両調査のエリア区分の範囲図：資料4別紙  
玉ちゃんバス南ルートの進捗状況について：資料5  
玉川学園コミュニティバス「玉ちゃんバス」運行案内：資料5別紙  
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6-1  
生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）：資料6-2  
バス乗り場案内整備事業 ～町田バスセンター利用者数調査結果について～：資料6-3  
町田バスセンター利用者数調査 結果まとめ：資料6-3別紙  
社会資本総合整備計画の評価について：資料7  
町田市ノンステップバス導入事業について：資料8-1  
【2014年度】町田市内のバス車両のバリアフリー化調査集計表：資料8-2

\*\*\*\*\*

<開会挨拶>

省略

<委員委嘱>

省略

<資料確認>

省略

<議事>

1. 町田市便利なバス計画の策定について

[資料説明]

町田市便利なバス計画の策定について：資料1-1

町田市便利なバス計画：資料1-2

事務局による説明（省略）

[意見等]

（委員長）2021年までと長期にわたる計画なので、ぜひ粛々と進めていただきたい。連節バスの登場から2年経つことから、かなりバスのキャパシティや定時性が変わってきているので、本計画を基軸としながら、ネットワークの再編成等を進めていただきたい。

2. 小田急多摩線延伸事業の2カ年の調査結果について

[資料説明]

小田急多摩線延伸事業の2カ年の調査結果について：資料2-1

小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書（概要版）：資料2-2

事務局による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 報告のポイントは、路線がほとんど地下構造であることと、標準的な需要予測の結果から、費用便益が1.5と比較的高い値となっていることである。事業主体の小田急電鉄から一言お願いしたい。

(A委員) 鉄道はネットワークが重要であると弊社は考えている。京王電鉄さんと決定的に違うのは、弊社の多摩線は唐木田駅で終点だが、京王線は橋本駅でネットワークが出来ている。町田市・相模原市で出された報告書については、市から説明があったとおり、事業採算性が36年というところがまだ課題であると思っている。今後、事業費や工事費の高騰が見込まれるので、事業採算性を向上させてほしい。

(委員長) 事務局に質問だが、町田市内のA駅周辺の空間開発については考えているのか。

(事務局) A駅の北側には市街化調整区域があり、ここは以前、URの方で宅地開発事業があったが、宅地の需要と供給の中で必要性がないということになった。その後、市の方で、北部丘陵の市街化調整区域の区画整理事業を行う予定だったので、区域の1/3をURから買い上げており、そこについては農と緑の街づくりというテーマで動いている。現状で想定される駅周辺については、第一種低層住居専用地域であることから、戸建て住宅が立ち並び、区画整理の民間区画整理事業が動いている。ただし、駅周辺の道路には貧相なものがあるため、都市づくり部の街づくり部隊と地元で色々構想を練っているところである。今の想定ではA駅の乗降客数は約7000人となっており、これを倍にすると言う話になると、宅地開発事業等をかなりやることになる。基本的には、町田市の市政では多摩ニュータウン事業のような大きな開発ではなく、来街者を呼び入れるようなコンセプトで行くのが良いと思っている。これについては、地権者の了解を得ての話なので、今後、2年で方向性が出ると思われる。こちらの方も当然鉄軌道系と連動する考えなので、参考として報告させていただく。

(B委員) 利便性・便利さの程度では、町田市より相模原市の方がずっと大きい。町田市は通過駅のようなもので、あまり利用者はいないと思うが、両市の負担分についてお答えいただきたい。

(事務局) 利便増進法を事業手法として想定しているが、両市の負担割合については、国土交通省、東京都、神奈川県等との協議の結果から話が進むと考えている。費用負担の割合は、今お話の通り、乗降客数からすれば町田市は少ないので、乗降客数というのも一つのやり方だと思っている。実際に、横浜市と神奈川県で相鉄線の事業を行っているが、費用の負担割合については、乗降客数を基本にしていると聞いている。これはあくまでも一例であるが、町田市に公金投与があまりないような形で、リダンダンシーの確保等、広域交通の充実を進めてまいりたい。

### 3. 多摩都市モノレール町田方面延伸に関する取り組みについて

#### [資料説明]

多摩都市モノレール町田方面延伸に関する取り組みについて：資料3-1

多摩都市モノレールパンフレット（未来のまちだにモノレールを!）：資料3-2

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(B委員) 道路整備について、東京都が山崎団地の辺りから市民病院にかけて土地を買収しているらしいが、実際にどの程度本気で進めているのか。また、道路が出来たとして、本路線の延伸は実現する可能性があるのか、採算性を含めて教えてほしい。東京都の援助があり、最近多摩都市モノレールが黒字に転化したようだが、元々この路線は赤字を想定していたと聞いているので、実現するのかを確認したい。

(事務局) 多摩都市モノレールは、数年にわたり、東京都の中で各市町村が合意形成した中で動いている構想であるが、全線にわたっての開発は出来ないことから、2000年1月に16kmを開通させ、それが現在累積黒字転換しつつある。現在、東京都の事業計画、また、全体的な国の方針としても上部にあり、上北台については箱根ヶ崎までの開業を目指している。過去には、事業採算性を度外視して動いていた時代もあったと思うが、現在では、小田急多摩線と同様に、多摩都市モノレールについても、最終的に鉄道事業者の運営となることから、事業者の事業採算の試算も有り、国としても事業採算が無い限りはなかなか進まないと思われる。町田市としては、事業採算を取るためのまちづくり、魅力づくりといった課題の中で、市民にとって利便性の高い、バスやタクシー等を踏まえた総合的な公共交通を検討していく。その中で、事業採算性については必要不可欠なチェック項目だと認識している。

(B委員) 土地買収の話はどの程度進んでいるのか。

(事務局) 多摩都市モノレールは、道路の上を走ることを基本としている。パンフレットの中央図、多摩センター駅から町田駅に向かい最初に青い部分がある。ここについては、22mの幅員に満たない部分があり、道路計画がそこまで出来ていない。次に赤い部分があるが、ここは都市計画決定がされてなく、道路線形が定まっていないため、用地が確保出来ていない。緑の部分は道路整備がなされているが、若干拡幅が必要となり、一部用地確保が出来ていない。次の青い部分は、全て道路幅員が確保されている。それから、町田高校付近を通る赤い部分は、都市計画決定がされているが事業が進んでいない状況である。最後に、町田駅付近の青い部分については、一部用地の確保が出来ていないところとなっている。

(C委員) 用地買収が進んでいると言う話があったが、都市計画道路町田3・3・36については、現在市民病院に向かって事業を進めており、用地買収を進めている。用地買収がある程度まとまった段階で着手する考えであり、併せて、将来的に導入できる空間を確保しながら整備していく考えである。

#### 4. 中心市街地対策の経過報告と今後の進め方について

##### [資料説明]

中心市街地対策の経過報告と今後の進め方について：資料4

荷さばき車両調査のエリア区分の範囲図：資料4別紙

事務局による説明（省略）

##### [意見等]

(委員長) 町田市のエリアの端末荷さばき調査と社会実験は、10年以上にわたって何度も行っている。通行許可証の調査等、過去にも行っているはずなので、過去の調査結果との比較や、資料の整理をしていただきたい。

- (D委員) 荷さばきについては10年以上検討しているが、資料4のP7の対策を進めることが、具体的な対策であると思っているので、ぜひ、地元や事業者と協力して進めていただきたい。また、資料に曜日別のデータはあるが、時間帯別のデータが出ていない。歩行者占有区間の始まる午前11時前に物流事業者が来て、11時過ぎに出て行く車両が多いのではないかと思っているので、出来れば時間帯別のデータがあればと思っている。
- (E委員) 時間帯別の話もあったが、荷さばき車両の受け皿となるコインパーキングなどの路外荷さばき施設について、既存のコインパーキングの利用状況、また、実際に受け皿になりうるのか、マッチングの可能性が高いのか、といったところも考えていただきたい。また、駐車場事業者も時間帯別の利用状況を知っている。事業者が空いている時間を使ってほしいというのであれば、ディスカウントの料金体系や、30分無料とかの可能性もあるので、駐車場事業者へのヒアリングも併せてやっていただきたい。
- (事務局) 東京都、委員長からのお話のとおり、過去に何度か調査を行っている。細かい時間帯別については整理出来るかはわからないが、コインパーキングの空き状況等、確認したい。なかなか一歩前進というのがないが、色々お話をいただいたので、土地利用のバランス、コインパーキングの利用状況等、ある程度の基準で資料をまとめ、尚且つ、地元や関係業者にお話が出来るよう整理、検討をしていく。

## 5. 玉ちゃんバス南ルートに進捗状況について

### [資料説明]

玉ちゃんバス南ルートに進捗状況について：資料5

玉川学園コミュニティバス「玉ちゃんバス」運行案内：資料5別紙

事務局による説明（省略）

### [意見等]

- (委員長) 来年3月の運行開始を目指して走行環境整備を行うとのことだが、どのような工事が必要かご紹介願いたい。
- (事務局) 工事内容については、道路舗装がメインとなっている。一部、擁壁などの工事も行うが、実際には道路区域内で工事をする予定である。あとは、区画線の設置、安全対策としてのガードレールの設置を行う。
- (F委員) 玉川学園地域は、小田急線の線路のところが一番低くなっており、居住地域は両側とも高台となっていることから、歩いて上り下りしなければ生活圏として利用が出来なかった。ところが、町田市の中で玉川学園が最初に25%の高齢者比率になり、その結果、バスが無ければ生活が出来ないと、地元から声があがった。最初に玉ちゃんバス北ルートが出来たのは2005年と、今から9年前になるが、その10年位前からバスを通してほしいという地元の声が非常に強くあり、そのときから、地元住民の代表、町田市、事業者と3者協働でバスの運行について協議を進めてきた。北ルートが2005年、東ルートが2007年に運行し、本来ならその2年後くらいに南ルートが出来れば良かったが、南ルートは他ルートと比べ距離が短く、直線道路が少ないことから条件を満たすことが難しく、現在に至った。市の方にも

かなり努力をいただいて条件整備をしていただき、ようやく開設の見通しがついてきた。この3つのルートは当初から住民の声を反映したセットとしての計画で、3つが出来ることによって当初の計画がある程度実現すると思っている。住民の方も南ルートが出来ない間、高齢化で生活が出来ないことから、移転した人もたくさんいる。利用している人にアンケートをとると、コミュニティバスがあるから生活圏として生活できると、強い満足感があるので、3つのルートが出来ることが当初の計画から言って非常に好ましい。この地域に高齢化が進んでいること、住民の数が増えていることから、南ルートが出来たら他のルートも考えてほしいという要望があるので、検討するかどうかはその後にしたいと考えている。いずれにしても、町田市と運行会社には、非常に協力的にやっけていただいている。運賃その他も他の地域と異なり、普通の市バスと同じ料金でやっているが、それでも住民は非常に感謝しているので、今後実現するように引き続きお願いしたい。

(委員長) 東京近郊部で、こういった場所が問題を抱えているところだと思う。そういう意味では、住民の理解を得ており、上手くいっている一つのモデルケースとして、対外的に情報を発信するのも良いだろう。

## 6. バス乗り場案内整備事業について

### [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6-1

生活交通改善事業計画(利用環境改善促進等事業): 資料6-2

バス乗り場案内整備事業 ~町田バスセンター利用者数調査結果について~: 資料6-3

町田バスセンター利用者数調査 結果まとめ: 資料6-3別紙

事務局による説明(省略)

G委員による説明(省略)

### [意見等]

(G委員) 町田バスセンターに向かい、JRから降りたところと小田急線から降りたところに2箇所案内板を設置している。町田ターミナルにもかなりのバス便数を出している。ので、そちらにも町田市と協議をしながら設置場所を決めていきたい。

(委員長) 資料6-3別紙のデータは面白いので、こういった形で住民の声を吸い上げ、それを活用することでシステム改善に結び付けていただきたい。

## 7. 社会資本総合整備計画の事後評価について

### [資料説明]

社会資本総合整備計画の評価について: 資料7

事務局による説明(省略)

### [意見等]

(委員長) 順調に計画が進んでいるとのことだが、本議題についてご承認いただいたということではよろしいか。

(委員一同) はい。

(委員長) それでは次の議題とする。

## 8. 町田市ノンステップバス導入事業について

### [資料説明]

町田市ノンステップバス導入事業について：資料8-1

【2014年度】町田市内のバス車両のバリアフリー化調査集計表：資料8-2

事務局による説明（省略）

G委員による説明（省略）

### [意見等]

(委員長) こちらも今までどおり順調にノンステップバスの導入が進んでいるということだが、本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、また3ヵ年、3台ずつ順調にノンステップバスを導入していただきたい。

## 9. その他

### [意見等]

(B委員) 吉祥寺にある、一定の荷さばき場のような構想が計画に入っていない。コインパーキングだけでは不十分だと思うので、そういう構想は考えないのか。

(事務局) 東京都に相談した際に吉祥寺の取り組みを紹介していただいた。吉祥寺地区では、市の誘導があったかもしれないが、最終的に地元がある程度まとまっとうまくいっていた。しかし、共同荷さばき場については問題ないが、人件費は掛かってしまう。共同荷さばき場は、運送事業者が荷さばき場に一度荷物を運び入れ、そこから各拠点に自転車や台車等で運ぶという制度で、それを一個当たりの単価を加算輸送費として、料金が掛かる。今後、そういうことも必要かとは思いますが、今現実に町田の中でもチェーン店のテナント等、様々な形態がある。これについては、すぐに実施することは難しいので、即効性のある路上荷さばき場やコインパーキング等の施策を実施したい。当然場所の話や、誰が出資する等、様々なハードルがあることから構想としては先になるが、今後の課題として考えているということによって回答としたい。

(委員長) 吉祥寺の話も数年経っているので、今現在どういう形となっているのか、フォローアップした方が良くかと思う。