
第2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：2007年 8月29日（水）午前9時30分～午前11時20分

開催場所：すみれ会館 3階 第一会議室

出席委員：（敬称略、順不同）

秋山哲男、兵藤哲朗、安東李之、野崎誠貴、長田由明、山本一俊、黒田聡（代理：加藤）、太田雅文（代理：衛藤）、鈴木豊、三木健明、清水隆治（代理：三宅）、玉野利章、皿嶋裕規、加藤弘、柳澤秀秋、和津田郁美、小山七平、垣見龍次、米増久樹、佐藤勲、桑澤利京、遠藤美津子

事務局：畑久男都市計画部長、高橋豊課長、渋谷晴久担当課長、奥村繁樹主事、野地誠主事、保坂陽子主事

傍聴人：なし

【会議次第】

1. 開会挨拶
 2. 委員紹介
 3. 連絡事項
 4. 資料確認
 5. 議題
 6. 閉会
- *****

【議題】

1. 路線バス分科会の報告
 - ・町田市路線バス走行環境等改善対策調査の結果について
 - ・藤沢市連節バスの視察報告
 2. 物流分科会の設置について
 3. 町田市交通マスタープラン推進委員会 全体運営方針について
 4. その他
- *****

【資料】

- 資料1 町田市路線バス走行環境等改善対策調査の結果の概要
 - 資料2 町田市路線バス走行環境等改善対策調査報告書
 - 資料3 新たな公共交通システム
 - 資料4 町田市交通マスタープラン推進委員会 全体運営方針について(案)
 - 資料5 バス計画、デマンド交通の事例
- *****

【議事】

<開会挨拶>

省略

<委員紹介>

省略

<連絡事項>

なし

<資料確認>

省略

<議題>

1. 路線バス分科会の報告

<資料説明>

- ・ 町田市路線バス走行環境等改善対策調査の結果について：資料 1、2
事務局による説明（省略）
- ・ 藤沢市連節バスの視察報告：資料 3
事務局による説明（省略）

<意見>

（委員長）恐らく輸送力を強化する手法として、特に町田街道を通る路線を強化させる、殆ど LRT と同じような輸送力かそれ以上として連節バスを考えていると。モノレールが通ってもおかしくない条件の道路を通ると考えてよいでしょうね。幹線区間の輸送力を強化させなくては駄目だと言うことで、大輸送力のある連節バスを検討してみてもどうかということですね。連節バスは車両が 2 両くっついている長さが約 18M、普通のバスの 2 倍の長さで、容量も 2 倍と言ったバスを走らせて輸送力を強化していくということです。これについて、何かご意見はありませんか。

（委員 A）連節バスの乗車人員は何人ですか。また、バリアフリー対応はされていますか。

（事務局）乗車定員は 129 名（乗務員 1 名を含む）で、日本初のノンステップバスです。

（委員 B）車いすスペースは 2 台あり、通常の路線バスと同様に座席を上げて、車いすを固定して使用します。運転手の後ろの席にあります。

（委員長）通常の高さと同じですか。

（委員 B）同じです。

（委員 C）幹線区間の輸送力の強化について、連節バスを導入するということですが、社会実験等は現実的に可能でしょうか。どういう形で考えていられますか。

（事務局）現在湘南台地区で連節バスが走行しています。湘南台では導入に当たって、道路

拡幅工事は必要なく、停止線の書き直し程度で走行可能だったと聞いております。町田市でも、一部はバス専用レーンの有る都市計画道路を走行する予定ですので、走行については問題ないかと思われます。バス停については事業者と相談した上で運行していこうと想定しています。

(委員長) 恐らく問題として出てくるのは、バスベイの設置、他のバスと連節バスとの関連性(急行を作り、どの停留所に止まらせるか等)、料金の徴収の仕方等があり、実際に運行してみて出てくる問題点を整理していくという社会実験が一般的になってきています。本格運行につながる為の社会実験であったり、データを取る為の社会実験だったり、期間も長いものから早ければ1ヶ月と言うものも有り様々です。

(委員D) 我々も道路整備を進める中で、現状を踏まえた検討をしていくことが必要です。これから導入を検討するに当たっては、局地的に細かく何が問題なのかを整理していかないと、いま高頻度で運行しているからダンゴ運転になっていますが、これを間隔を開けて連節バスにしたほうが効率的だということでしょうが、物理的な構造でこれがうまく機能するのか、あとはPTPSをやっているところは多々ありますから、そこから聞いてある程度やり方を絞り込んでいければ、私共も専門的な立場で対応しやすいと思います。

(委員長) 恐らく、最初の段階で解決できる問題とできない問題、予備実験をしておいた上で、大まかな構造上どうしてもやっておかなければならない問題を整理しておいた方がよろしいでしょうと言う意見ですね。どうしても長い車両が走りますので、道路の構造上走らせたいところを明確にし、道路管理者を入れた上で固めてから警察へ要請に来て下さいということですね。

(委員E) 連節バスはどの地域で実用化されていますか。

(委員B) 湘南台地区(藤沢市)で去年導入されています。

(委員F) 報告書(資料2)の7ページを見ると、山崎団地、小山田桜台からバス路線が多く出ていて、町田駅へ一極集中している理由はターミナル駅でありやむを得ない。集客を分散化させるという意味では、乗継拠点は重要である。ドイツの街づくりでは郊外部に乗継拠点を作っている。ターミナルとしての機能だけでなく、集客施設も造っている。町田でも単に乗込む拠点だけではなく、街づくりの視点からも考えてみてはどうでしょうか。南地区についても、例えば成瀬などに街づくりを兼ねて拠点を作ってみてはどうでしょうか。

(委員長) 簡単に言うと、乗継拠点到街づくりを兼ねた集客施設を提案するという理解でよいでしょうか。海外でアデレードなどでは巨大なショッピングモールをターミナルの中に造っていますが、そこまで町田が出来るかどうか、また今回の乗継拠点と都市計画の中にどういう位置づけがあるのかわかりませんが、事務局では乗継拠点に交通計画だけでなく何か街づくりのようなものを考えていますか。

(事務局) 町田で幹線バス・支線バスという計画が問われるのかと思いますが、幹線・支線の中で乗継拠点を設けたときには、委員長がおっしゃいますように乗継拠点到街づくりの観点からも考えなければならないですし、場所の選定も重要になるでしょう

が、今回連節バスの中ではどういう形でバスを導入したらよいか、まず急行を何処に止めるかといった内容になるかと思います。当面街づくりという面では考えていませんが、乗継拠点がテーマに上がった段階では、より高い視点から検討しなければならない問題であると思います。

(委員長) この絵自体が、まずはバスをどうやって再編していくか、幹線的な路線、支線的な路線、何処に乗継拠点が作れるかと言うのが決まった後、恐らく街づくりとの連携が取られるのかと思います。

(委員G) バス計画の整備の中で幹線道路を走るバスを統合したら、町田街道を走っているバスには、路線バス以外にも桜美林大や日大三高のスクールバスが走っていますが、大量輸送バスを検討して行って、今の話の流れで、どこかに乗継拠点を置くとなったときに、根岸のあたりなんて正に桜美林大がありますよね。藤沢のほうで走っている連節バスは、大学の存在がものすごく大きいですね。この調査結果には書いてありませんが、将来スクールバスは路線バスと統合する計画になっているのですか。

(委員長) 確かに、議論していかなければならないでしょうが、現在の段階ではどうでしょうか。

(事務局) 現在は路線バスを対象に進めたいと思っております。ただ、日大三高さんでもバスの利用が多く学校関係者と調整が必要と思われます。桜美林大については、主に淵野辺駅へアクセスしているようですが、そのあたりも調整していきます。

(委員長) いきなりは難しいので、社会実験をやっていく中で事前に情報を提供して、お互いに検討していくのが良いでしょう。

路線バス分科会では社会実験を行って、地域の活性化については、おいおいやっ
て行くということで、次に行きましょう。

2. 物流分科会の設置について

<資料説明>

町田市交通マスタープラン推進委員会 物流分科会委員（案）

事務局による説明

「兵藤委員を物流分科会の会長といたしたい。」

(以下省略)

<意見>

(委員長) 1つ目は「荷捌き」、2つ目は「荷捌きの対応」、3つ目は「共同荷捌き」、4つ目は「ぼっぽ町田利用方法」、5つ目は「事業収支」、以上主に5点を検討する分科会を設置することについて、何か意見はございますか。では、発足させたいと思います。

(委員F) 中心市街地活性化の中の、ある1つの取り組みですか。

(事務局) 交通マスタープランの中の基本目標の1つで、「だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする」というのがございます。現状では荷捌きの車両が多

く入り込んでいて、歩行者が安心して歩けません。物流分科会設置の目的は、歩行者が安全に歩ける空間の確保と、それから、ぽっぽ町田の駐車場がありますが、荷捌きの全体量を考慮しますと、あそこだけでは足りないので、荷捌き空間の確保とを合わせて考えていただきたいと思っております。

(委員長) 中心市街地の歩行空間を確保し拡大していこうとの計画で、最終的にネックになる物流車をまず対処しようとする、一般の車両は規制できますが物流車は規制できませんので、そこをまずやろうということです。

(委員F) 物流車の進入禁止時間を延長するだけですか。進入禁止場所も拡大するのですか。

(委員長) 今後、そういった検討を兵藤委員にお願いしていくことになるかと思えます。

(事務局) 市には歩行者天国の時間を延長して欲しいという要望が寄せられていることをご報告致します。

(副委員長) 3年前に分科会で議論しています。そこでも、規制する時間や地域について議論いたしました。規制に特例を設けるべきか、設けるべきでないかといったことや、百貨店の共同配送についても検討して行きたいと思えます。

(委員長) 委員について、事務局から提案があります。

(事務局) 委員 10 名を提案する。

(委員長) 該当しない方でも必要だと思われる方は、事務局と相談して下さい。名前を呼ばれた委員の方、よろしいですか。よろしいですね、ではよろしく申し上げます。

3. 町田市交通マスタープラン推進委員会 全体運営方針について

<資料説明>

- ・町田市交通マスタープラン推進委員会 全体運営方針について(案)：資料 4
事務局による説明(省略)
- ・バス計画、デマンド交通の事例：資料 5
事務局による説明(省略)

<意見>

(委員長) なぜ三郷市かといいますと、市長からトップダウンがあったのですが単にコミュニティバスをやることに反対だった担当者が、たくさん本を読んで勉強して路線バスを再編しました。役所の中でも知恵を出して頑張ればお金をかけなくてもできるという良い例なのでそこを見に行こうと思えます。

もう 1 つはデマンド型 (NTT 型) で、小高町 (福島県) でも運行しています。酒々井町のようにバスサービスが希薄なところで、日本でもようやく始まったデマンド交通の例です。どこにどんなサービスを提供していくのかを考える為に見ておいてもらいたいので、交通の適材適所の一例として視察に行きましょう。何か資料 4、5 について質問はないでしょうか。では、次に行きます。

4. その他

- ・今後の主要な交通施策について

<資料説明>

今後の主要な交通施策について(案)

事務局による説明（省略）

<意見>

(委員長) こういう目標がありますという確認です。何かご意見はありますか。ないようでしたら、今日の議題は全て終了したので事務局へ戻します。

(事務局) 次回の開催日程について、全体会を来年の2月頃、路線バス分科会は次回三郷市と酒々井町の視察なので、事務局のほうで先方と調整していきます。物流分科会も兵藤先生と調整して決めて行きたいと思います。日程が決まり次第連絡いたしますので、ご参加をよろしくお願い申し上げます。

(事務局) 議事が全て終了しましたのでこれで閉会とさせていただきます。どうも有難うございました。