
第 10 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：2011 年 4 月 19 日（火）午前 10 時 00 分～11 時 30 分

開催場所：町田市役所森野分庁舎 4 階 第一・二会議室

出席委員：（敬称略、順不同）

兵藤哲朗、岡村敏之、中西賢也（代理：渡邊）、小矢島応行（代理：栗田）、
土橋秀規、伊佐賢一、石井和浩（補助者：若松）、落合敢二、
三木健明（補助者：橋本）、窪田洋（代理：菅原）、加藤弘、石井幸隆、柳澤秀秋、
安藤信哉、村田昭夫、粕谷羊三、米増久樹、佐藤勲、山田勝也、遠藤美津子

傍聴人：0 名

事務局：野田好章交通計画担当課長、水野巖交通計画係長、奥村繁樹担当係長、
渡邊健人主査、高田絵美主任、中島哲郎主事

【会議次第】

1. 開会挨拶
 2. 資料確認
 3. 議題
- *****

【議題】

1. 第 6 回物流分科会の報告
 2. 第 8 回路線バス分科会の報告
 3. 生活交通改善事業計画について
 4. その他
- *****

【資料】

- 中心市街地交通施策：資料 1
 - 中心市街地交通施策の方向性について：参考資料 1
 - 地域ルールの事例について：参考資料 2
 - 第 6 回物流分科会での指摘と今後の対応：参考資料 3
 - 連節バスの検討経緯：資料 2－1
 - 連節バス分科会の設立について：資料 2－2
 - 第 8 回路線バス分科会での指摘と今後の対応：参考資料 4
 - 町田市における生活交通改善事業計画について：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（利用環境改善促進事業）：資料 3－3
 - 地域公共交通確保維持改善事業について：参考資料 5
 - 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動車関係）スケジュール：参考資料 6
- *****

【議事】

<開会挨拶>

省略

<資料確認>

省略

<議題>

1. 第6回物流分科会の報告

[資料説明]

中心市街地交通施策：資料1

中心市街地交通施策の方向性について：参考資料1

地域ルールの事例について：参考資料2

第6回物流分科会での指摘と今後の対応：参考資料3

事務局による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 中心市街地での取り組みとして、地元が中心となってやっていかなければならない。組織のメンバーはまだ本決まりではない。日程もこれからという段階である。

(A委員) 既存の物流分科会があるが、これとは別に組織化を行っていくということか。

(事務局) 物流分科会はチェック機能を持つ組織として機能させ、新しい組織は地区ルールを作る組織と考えている。

(A委員) 東京都でも地区物流効率化認定制度を創設しており、色々な支援メニューが準備されている。ご当地でも活用してもらいたいし、都としては組織に直接参加しないとしても地元の取組に協力していきたい。

(委員長) まちづくりの組織としては、中心市街地活性化協議会もあり、そこの連携も取った組織を想定している。

今後、どんな体制で、どんな内容を議論していくかを十分に検討して進めてもらいたい。

2. 第8回路線バス分科会の報告

[資料説明]

連節バスの検討経緯：資料2-1

連節バス分科会の設立について：資料2-2

第8回路線バス分科会での指摘と今後の対応：参考資料4

事務局による説明（省略）

[意見等]

(委員長) 連節バスについては来年3月に運行を目指す。

車両は1台いくらか。免許は通常のバスと同じなのか。今から発注して調達出来るものなのか。車外運賃収受はどのようなものか。

(事務局) 車両本体が1台あたり約6,500万円だが、関連機器、オプションを含めるともう

少しかかる。納期はスケジュール的には十分間に合う。免許も 2 種免許があれば大丈夫である。

運賃収受については、3 つの扉を有効に使って乗降時間を短くしたいと考えていて、現在は車外ではない方法で調整している。

(A 委員) 総合交通戦略でまとめた中では、連節バスは前期に達成することになっている。その中で 2012 年と言うのは明記していたのか。ちょっと早いのではという印象がある。

(事務局) 総合交通戦略では明記していないが、戦略策定後に路線バス分科会の中で検討してきた。

(A 委員) 東京都では別に中量交通輸送機関の担当部署もあるので、担当部署と調整して頂きたい。

(B 委員) バスの走行道路の改修が必要だとすると都の予算確保もあり、このスケジュールで間に合うのか。道路の改修が必要ないと言うのであれば可能であるが、調整済みなのか。

(事務局) 警視庁との実査を含めた調整の中で、色々と指摘は受けている。構造的な改修が必要なのは町田市道が中心である。

(C 委員) 導入が予定されているのは現在も運行している路線だが、連節バスの運行によって一部運行をとりやめたりはするのか。

(事務局) 急行バス系統への導入と考えているので、各停系統については、あまり変化はないと思われる。

(C 委員) 同じルートを走るのであれば、急行バスの運行を優先しないと効果が薄くなる。

(事務局) 交通量調査の結果を見ると、朝の時間帯の町田駅方向の渋滞が深刻であると認識している。そのため、町田駅に向かう方向を 2 車線化したいと考えている。

(D 委員) 警視庁から走行空間の確保で指摘を受けたということであるが、現在全て改善されているという認識でよいか。

(事務局) 現段階では全てには対応できていないが、3 月の運行開始を目指し調整していくお願いをしている。実車による検証等、提案しているところである。

(委員長) 現段階でお墨付きをもらっている訳ではないが、3 月からの運行を目指して調整しているということである。

(E 委員) 増やしたレーンは専用レーン化するのか。実際に連節バスを入れた場合、どのくらい早くなるのか。

将来的には、この区間だけに導入するのか。市域全体に導入していかないのか。

(事務局) 2 車線化しても交差点部では右左折があり、専用レーンは難しいので、優先レーンを考えている。

朝の山崎団地センターから町田バスセンターは現在 16 分の設定だが、遅れも生じている。目標としては現在より 1 割短縮を目指している。

総合交通戦略の後期には、他の地域を含めたバス路線の再編を目指している。今回の連節バスはその第一ステップと考えている。

(C 委員) 連節バスは小田急線からみて北の方面で検討されているが、南の方はやらないのか。南は町田街道しかなく、渋滞している。

(事務局) 都市計画道路ができてくれば、そこにバスを通すこともできるようになる。総合交通戦略は10年以内にまず何ができるかを検討したもの。南方面をやらないのではなく、今後取り組むべきものとする。

3. 生活交通改善事業計画について

[意見等]

(F委員) 連節バスがドイツのベンツ製で、一般的なバスの約3倍の値段である。国産メーカーに特注したりしてももう少し安くできないのか。

(G委員) これまでも、藤沢や厚木で運行しているが、輸入で対応している。検討はしてきたが難しい。

(委員長) 中国でも連節バスが走っている。かなり安く確保できるものもあるのではないのか。

(副委員長) 連節バスは国内マーケットが小さくて、生産することが困難なようだ。また、連節部分に特殊な技術が必要で難しいらしい。

ドイツ製の車両についても、左ハンドル車は比較的量産されており安く調達できるが、右ハンドルはイギリスと日本くらい。これも恐らくイギリス仕様かと思われる。そのため高額にならざるを得ないようだ。

(A委員) 東京都のノンステップバス補助は福祉保健局の所管だと思うが、調整されているのか。表現方法は再考してもらったほうがよい。

連節バスについて、道路管理者と交通管理者との調整が途上の中、スケジュール的に大丈夫か。

(事務局) ノンステップバスの表現は修正する。連節バスの方は、引き続き協議を継続してスケジュールに乗せていきたい。

(C委員) 車いす対応車両、福祉タクシー導入の部分について再度説明して欲しい。

(事務局) 町田市内のバスについては、特に南方面のバスは神奈川県大和市の営業所から来ているので、その営業所の車両にノンステップバスを導入するのがこの計画の趣旨である。

福祉有償運送については、地域福祉部で検討、導入している。本委員会とは別の場で議論している。

(委員長) 文言の修正はあるが、これらの事業計画について了解いただけるか。では、了解いただいたということで、国への提出の手続きを進めることとする。

4. その他

[意見等]

(事務局) 特になし。