

\*\*\*\*\*

第3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：2008年3月24日（月）午前10時00分～午後12時00分

開催場所：町田市役所本庁舎 地下特別会議室（大）

\*\*\*\*\*

出席委員：（敬称略、順不同）

秋山哲男、兵藤哲朗、安東季之、野崎誠貴、安達正晃（代理：二階堂）、山本一俊、黒田聡（代理：鈴木）、太田雅文（代理：黒滝）、番睦（代理：加藤）、三木健明、清水隆治（代理：三宅）、玉野利章、皿嶋裕規、加藤弘、柳沢秀秋、前田高穂、和津田郁美、小山七平、佐藤勲、桑沢利京、遠藤美津子

事務局：畑久男都市計画部長、高橋豊都市計画課長、渋谷晴久交通計画担当課長、奥村繁樹主事、保坂陽子主事、野地誠主事、(株)日本能率協会総合研究所（2名）

傍聴人：なし

\*\*\*\*\*

【会議次第】

- 1. 開会挨拶
- 2. 連絡事項
- 3. 資料確認
- 4. 議題
- 5. 閉会

\*\*\*\*\*

【議題】

- 1. 路線バス分科会の検討報告
- 2. 物流分科会の検討報告
- 3. 町田市交通アクションプランの検討について
- 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
- 5. その他

\*\*\*\*\*

【資料】

- 資料1 路線バス分科会の報告（パワーポイント）
- 資料2 物流分科会の報告（パワーポイント）
- 資料3 町田市交通アクションプランの検討について（案）（パワーポイント）
- 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）
- 参考 町田市交通マスタープラン推進委員会 2007年度までの検討経過
- 参考 玉ちゃんバス運行案内
- 参考 かわせみ号運行案内

\*\*\*\*\*

## 【議事】

### <開会挨拶>

省略

### <連絡事項>

(事務局) 本日は、委員の交代が1名、代理出席の方が5名います。

### <資料確認>

省略

### <議題>

#### 1. 路線バス検討部会の報告について

##### <資料説明>

路線バス分科会の報告（パワーポイント）：資料1

事務局による説明（省略）

##### <意見等>

(委員長) 最初に視察をしたところの意義をもう一度確認ですけれども、デマンド型バスの酒々井の運行につきましては、これはバス全体の計画、公共交通全体の計画からすると支線と位置づけられ、こういうバス交通についてデマンドの方がいいかもしれないという視点で、加えてにデマンドはどういう運行をされているかということで、一番近いNTT型の酒々井に行ったわけです。酒々井については、かなり大雑把にやっているということです。大雑把というのは、40分前の予約を取っています。これは、もしかするとタクシー会社をいじめてしまう可能性を持っています。それから文科省からの助成を受けており、15人以上の車両を投入するという形になり、かなり車両の余裕があります。本当の意味で必要な潜在的なニーズを汲み取って運行していないというところも、行って感じました。そういう問題点を含んでいるのですが、残念ながら、そのことを感じていないという現実を私は目にしました。なぜそうなるかということ NTT型は既製服なんですよ。吊るしの背広を単に売るだけで、その地域にあわせていくということ、どうやってやるかということ余りやらないので、ある程度の人口密度があると、そこで運行できてしまう。行政負担の7割というのは、デマンド型では常識的な範囲ですが、文科省分がありながら7割ですので、少し経営的に危ないのかなという見方をしています。これについては、今のコメントはちゃんと調査しないとわからないのですが、そういう予測が当たっているかどうかも含めて、もし町田で運行する場合にはそういう点も含めて気をつけてくださいということです。

三郷には私は行きませんでしたけれども、なぜあそこに行ったかと言いますと、計画をとにかくしっかりやっている。バス計画には「計画」と「運営」と「運行」という3つの手順があります。その計画をしっかりやった例で、これだけしっかりやったところが他に全国見渡して、ほとんどないんじゃないかと思います。財政の厳しい自治体が行ったということに意味があって、必ず1回乗り換えて行くと、目的地に行け

る。これは地下鉄が2回計画で目的地に行けるというのと同じ考え方です。そういう計画理論を踏まえて、コミュニティバスと言いますが、実はここではコミュニティバスは一つもやっていないんです。市長が言ったのでコミュニティバスという名前をつけているだけです。大事なことは、公共交通を再編する考え方を示して具体的にやったところに非常に意味があります。そして全体的にサービス水準をあげて、市民の満足度も高めているはずである、というバスをやったところの見事さを、皆さんに見ていただきたいために行っていました。

藤沢については、これは町田が何十年も大渋滞を起こしていて、バスが駄目だねと言われていたのを、ようやく荒療治でこれから手をつけようという、ある意味で公共交通の大決心が出たところ、出つつあるところを先行的にやっているところを一度見てみようということです。町田市は、実は町田街道からの方向というのは、LRTが通ってもおかしくない路線なんです。それほどに需要量が多いところについて、既存のバスで間に合うはずがないというのは大分昔からわかっているはずです。それに対して、町田市の交通計画の大きな方向性に今回は着手してみようという極めて大変なことにチャレンジを始める第一歩だと思うんです。そこで藤沢を見ていただいて、町田市では何をやったらいいかというところを報告していただきました。

(委員A) 都市計画道路3・3・36は、どの辺りになるのでしょうか。

(事務局) 昨年ですけれども山崎団地の中を通る部分について都の方でほとんど整備を完了しております。それからさらに、南方面、町田市民病院の方に向かいまして、それから現在旭町のサン町田旭体育館ですか、ちょうど協和発酵の裏の方に回るような計画ルートになっております。それからと東の方に参りまして、町田駅前の3・4・11号線、ちょうど東急のツインズのウェスト、イーストの通りを入ってくるようになります。北の方につきましては、山崎団地よりさらに北側につきましては忠生の第一工区の区画整備事業の中で道路整備が完了しております。

(委員A) いつごろ完成しますか。

(委員B) 今のところ26年度です。

(副委員長) 資料の13ページですが、連節バスですから、2番目の運行台数が減少は分かりますが、1番目の滞留人員が減少するというのは、なんかこれ矛盾しているのではないですか。運行台数が減ると、平均待ち時間が増えるわけで、その分、待つ人は増え、滞留人数は増える。そうじゃなくて、これはバスに乗り切れなかった人ということですか。1番目と2番目の因果関係がよくわからなかったんです。それから3番目と4番目、PTPSで運行時間が短縮されると、4番目の自家用車からバスが増えるという因果関係はなんとなくわかるんですけれども、連節バスの効果にPTPS分を提示するという位置づけが不明確だったのですけれども、この2点はいかがでしょうか。

(事務局) 歩道空間の再生とバス運行回数の削減というところなんですけれども、私がお聞きしている限りでは、もともと路線バスに乗り切れなくてそれを待つお客様が滞留しているのが多かったというのをお聞きしております。それで連節バスを導入することで本数は減っているんですけれども、容量が1台当たり2倍程度ということで一度に乗っていただいて、歩行空間に滞留が減ったと聞いています。

それから、PTPS の導入が、この連節バスの導入にあわせまして実施したということで、ある意味、一体となった施策ということでやっていたと聞いています。

(委員長) PTPS と急行運転とか、そういうことが行われて両方でということですか。

(事務局) そうですね。では書き方を今後整理させていただいて、連節バスを導入した効果、それからそれに付随してどんなことをやったかというふうなまとめ方を今後させていただければと思います。

(副委員長) そうすると 2 番目の運行台数の削減は、コスト削減と効率的な運行という意味では大切なことなんですけど、見方を変えると、「あんまりバスが来ないのにまた本数減っちゃうの」とそういう風にとられないように、急行 PTPS との組み合わせでサービス全体が良くなるとか、あんまり本数だけ減らして、サービスの向上につながらないような書き方は注意した方が良いでしょう。

(事務局) その辺のメリット等については、十分 PR していけるように工夫したいと思っています。

(事務局) また、事務局のほうから、説明させていただいた 3・3・36 号線なんですけど、全体の路線を説明させていただいたんですけども、委員 B の方から整備年度なんですけれども、その辺の確認だけさせていただければと思います。

(委員 B) 先ほど 26 年度と申し上げましたのは、今事業着手をしております山崎団地から市民病院までの 900m の区間の事業予定ということで、26 年度を目指しているということです。その先の部分については今のところ事業化の予定はありません。

(委員長) それではバスの分科会では今後こういった連節バスの検討に入りたいという方針を出しておりますので、その方向で進めていきたいと思っています。

## 2. 物流分科会の報告について

### 〈資料説明〉

#### 物流分科会の報告（パワーポイント）：資料 1

事務局による説明（省略）

### 〈意見等〉

(副委員長) 概ね方向性としては 18 年度の物流施策の展開イメージと、平成 20 年度には社会実験をふまえた施策の検討をしていきたいという 2 点です。ただ、注意しないといけないのは、「来街者」「店のオーナー」「物流事業者」の三者が、ともに今よりは状況が良くなるという施策を目指したいということです。パッと見ると歩行者天国の区間を拡大して、共同の荷捌き所を作って、荷捌きをする場所、時間を限定的にするということは、物流事業者に負担をかける施策に見られかねないんですが、実はそうではなくて、こういう荷捌きの方が物流業者にとっても荷捌きがやり易いとか、経済的なインセンティブも含めて、なんとか三者がそれぞれ少しずつ良くなるという道筋を模索していきたいと思っていますので、どちらか一方に負担を押し付けることがないようなバランスの取れた施策を検討したいという次第です。

(委員長) やはり物流については、これまでもいろいろ工夫してきて、一定の方向性が見えてきたように思いますけれども、今後、さらに努力をしていただければというふうに

思います。

それから別の観点で独り言を申し上げますと、なぜ欧州の都市は素晴らしい都市が多くて、日本の都市はあまりパッとしないのかなというのが、常々感じていることで、ここ数十年間大きく水をあけられてしまったなという気がしています。具体的に2週間ほど前に言ったボルドーという街は、2007年に世界遺産に登録されたんです。どういふことで世界遺産になったかというのと、一つ目は19世紀の建築物を綺麗に残しているということ、二つ目がLRTを導入してかなりしっかりした公共交通の組み立てをやっていること、そして3つ目が河川改修をちゃんとやって美しい街を作ってきた。この3つによって世界遺産として登録されている。ストラスブールも同じように世界遺産です。都市で世界遺産になったということは見事としかいいようがないんですが、それに比べて日本の都市は寂しいなあということを常々感じております。なんでこういうことになったのかという原因はやっぱり、都市をこういうようにしていこうという筋道が見えないことなんじゃないかと思います。いろいろやっではいるけれど、筋道が見えないところでやっているもんだから、人が変わったりするとその筋がまた変わってしまう。ということは20年30年と一貫した方向性を持ってやるべきなのかなという気がして、今日の公共交通についてもせっかくあいつた連節バスを作ろうということで輸送力増強に向けて進もうとするというのは、ある意味で筋を作る第一歩なのかなという気がしています。それから副委員長がやってらっしゃる物流も、これは実は物流というのは影の部分なのですが、一方で都市変化にどう対応するかという話と対になっているんですね。そういう意味でそこをしっかりとやることによって都心部のイメージがはっきりしていく。都心部とそこを結ぶ郊外の公共交通をどういふ筋道で町田市としては作っていくんだという、それが外に対して町田市は公共交通も都心部も非常にいいことやってるね、というイメージが伝わるためには、どういふ考え方でやっていこうかということをも明確に打ち出していかないといけない。それは市民にもわかる、鉄道事業者にもバス事業者にもわかる、行政にもわかる、そこが今はないように思うんですね。そこを皆さん方からぜひいい知恵を出していただきたいというのが私からのお願い事項でございます。

### 3. 町田市交通アクションプランの検討について

及び、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

〈資料説明〉

町田市交通アクションプランの検討について（案）（パワーポイント）：資料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（案）：資料4

事務局による説明（省略）

〈意見等〉

（副委員長）資料3なんですが、注意書きくらいで結構なんですが東京都市圏では10年に1回、大規模なパーソントリップ調査という人の動きの調査をやっておりまして、2008年度の秋ですが10年ぶりに調査が行われる予定です。通常2009年度中にはそのデータがあがってきますので、ここに書いてあるバス路線見直し調査は2010年度くらいですか。

そこでそういった調査結果が使える可能性が高い。タイミングとしてはいいんではないかと思います。2008年度のどこか欄外に第5回になるのかな、東京都市圏のパーソントリップ調査を実施とか書いておいてください。

(事務局) 今の件でございますけれども、既に都を通じまして、パーソントリップ調査の要請等参っております。町田市としては世帯数について、約12～13%の世帯数を提供するような形で今調整をしています。ただ、最終的には何%実際に回答が帰ってくるかというようなことで抽出数などを調整をさせていただいております。これにつきまして実際に調査を行うのは今年の9～10月くらいだということでしょうかっております。

これにつきましてはこの中に次年度予定しておりますので。ただその成果が上がってくる時期がまだはっきりしておりませんので、次年度2008年度にパーソントリップ調査を実施しますというところで、少し情報収集をさせていただきたいと思います。

(委員長) 資料にパーソントリップ調査を入れておいてください。

## 5-1. その他（地域コミュニティバスについて）

### 〈資料説明〉

事務局により、時刻表とコミュニティバスの概要を説明（省略）

### 〈意見等〉

(委員C) かわせみ号が町田街道より東側にされたのは、当初は金森全体を回る予定だったんですが、境川寄りには神奈川中央交通の路線バスが南町田駅から町田駅まで、運行するとかいう話と、町田駅から境川筋の道を通って、都営金森第6アパートまで来るという話がありまして、それで分離したわけですね。ところが、まだ神奈川中央交通のほうは要請しているようですが、警察が道路の関係か何か知りませんが許可してないということで、まだ煮詰まってないんですが、その辺は今日警察関係者も来てるんでお聞きしたいんですが。

(事務局) 今お話ありました、町田駅・南町田間の路線バスの関係だと思いますけれども、まずそれが一点目ですね。それからもう一つは、JR町田駅の、今考えております南口から都営金森第6アパートということで、これはコミュニティバスということで二つご質問があったと思います。まず1点目なんですけれども、路線バスにつきましては、昨年から町田警察や警視庁の本部ともいろいろと調整をさせていただいております。やはり道路幅員の関係で5.5mしかないという状況の中で、片側歩道1.5mがついている区間がございます。そこについて今、中型の路線バスを通すというような調整をさせていただいているんですが、なかなか幅員の状況からすると難しいというお話をいただいております。それについては今後、交通管理者と協議させていただきたいと考えております。

それから町田駅南口のコミュニティバス、都営金森第6アパートまでいくコミュニティバスなんですけれども、これにつきましては現在所轄の方にも現場を見ていただきまして、問題箇所がございましたので、いろいろと調整をさせていただいております。それからこのルートにつきましては今計画している案では一部境川の右岸側を一部ルートで通る関係がございますので、神奈川県警とも調整をさせていただいております。

ます。実は、これにつきましては平成 19 年度中に両路線とも運行開始を目指していたんですが、道路の幅員、他県にまたがっているということで、調整に時間を要しております。

(委員 C) 20 年度中には可能ですか。

(事務局) 20 年度早期に運行を開始したいという風に考えております。予定ですけれども、できるだけ早期ということで考えております。

(委員 C) それとちょっとお聞きしておきたいのですが、玉ちゃんバスは大変成績がよくて黒字になっているということですが、市は助成金の限度額は考えておられますか。例えば玉ちゃんバスには助成するといっているけれども黒字だから出してないとかいう話ですが、一定の限度額はあるわけですか。

(事務局) 補助金につきましてはすけれども、確かに今お示ししたとおり、玉ちゃんバスについてはかなり乗車人員がございますので、今のところ補助金を出していないという状況でございます。かわせみ号につきましては、成瀬駅ルートにつきましては、今年度中の見込みでございますけれども、一応、補助額の上限ということで 500 万円、もしくは運行経費の 30%以内という数字がございますが、その中でなんとかおさまるといような状況になっております。ただ運行開始 4 年目からは、その辺の数字がもう少し厳しくなりまして、350 万円もしくは 20%という数字になっております。

## 5-2. その他（鉄道の発着メロディについて）

(委員 D) JR 東日本ですが、鉄道の駅の発着メロディということで、東日本全体としましては要望によって、メロディを変えている駅もございます。ただ、横浜支社としましては、これまでに事例は現在ではございませぬ。それと東京で言うと、皆さんご存知と思うんですけども都内に入りますと、蒲田駅は蒲田行進曲、高田馬場では鉄腕アトムとか、JR としては事例があります。それと参考に横浜支社では事例は無いというお話をさせていただきましたが、過去に行政の方から要望がきたことは 4・5 回ございます。ただそれでいろいろ打ち合わせをさせていただく中で、結局実現はしていないんですが、その時の自治体との話の内容でいきますと、費用につきましてはケースバイケースで場所によって違うんでしょうけれども、ロムの作成で 50~60 万円。それと著作権が最初に若干ですけれども、それにプラスされる。約 50~60 万円の作成費ということ。くどいようですがケースによってちょっと違います。

当支社で検討をした結果としては、自治体から要望がございまして、費用等も折合いがついて、メロディ等で支障がないという判断になれば、発車メロディの変更にについては問題はございませぬ。

(委員長) 町田市が要望すれば予算面がクリアできれば可能ということですよ。

(委員 D) 可能な要素は十分ございますが、ただ若干、調整が必要である。例えば、町田駅でいきますと、1 番線と 2 番線と同じホームに朝は両方に入りますので、その辺のメロディの使い分けですとか、それはまた詳細な打ち合わせになろうかと思いますが、そういう課題もあります、いずれにしても打ち合わせ、協議をさせていただければ詳細が判断できると思います。