

\*\*\*\*\*  
第7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： 2009年10月2日（金） 午前10時～正午

開催場所： すみれ会館 3階 第6会議室  
\*\*\*\*\*

出席委員：（敬称略、順不同）

秋山哲男、兵藤哲朗、三木健、井上幸夫、林正己（代理：田口）、落合敢二、  
橋木正明、脇本徹也（代理：村田）、三木健明、鈴木孝浩、窪田洋（代理：百武）、  
加藤弘、和津田郁美、小山七平、垣見龍次、佐藤勲、桑澤利京、遠藤美津子

傍聴人：0名

事務局：高橋豊都市づくり部長、渋谷晴久交通計画担当課長、水野巖交通計画係長、  
奥村繁樹主任、保坂陽子主事、(株)日本能率協会総合研究所（5名）  
\*\*\*\*\*

【会議次第】

1. 開会挨拶
  2. 資料確認
  3. 議題
  4. 閉会
- \*\*\*\*\*

【議題】

1. 前回議事と対応方針について
  2. 昨年度検討概要及び検討スケジュールについて
  3. 具体施策の検討について
  4. 評価指標・目標水準の設定について
  5. 総合交通戦略の目次構成について
- \*\*\*\*\*

【議事】

<開会挨拶>

省略

<資料確認>

省略

<議題>

1. 前回議事と対応方針について

[資料説明]

## 前回推進委員会の主な議事と対応方針：資料1

事務局による説明（省略）

## 2. 昨年度検討概要及び検討スケジュールについて

### [資料説明]

#### 昨年度検討概要及び今年度の検討スケジュール：資料2

事務局による説明（省略）

### [意見等]

（委員長）ありがとうございました。前回の議事と昨年の検討会用にご説明頂きましたけども、この点につきましてご意見、あるいはコメントでも頂ければと思います。いかがでしょうか。

私の方から一つコメントをさせて頂きたいと思います。「交通マスタープラン」を検討してきてまして、それで現在、バス交通と都心部の物流の問題を中心に専門的に検討しているわけなんですけど、この計画をやっていて思うのは、やはり対処療法型計画の粋をまだ出てないと。それがいいかどうかは別として。

つまり具体的に言うと、中心市街地をどういう形で考えたりするのか、あるいは鉄道との乗換えをこのままバスと連続してやっていくのは妥当と見るかどうかによって、その辺り検討が触れられてない気がしています。もう少し別の言い方をすると、町田市は、都市空間が狭いため様々な苦勞をしてらっしゃるんですが、その場合、鶴川に転換するとか淵野辺に転換するとかバス交通は、中心地から別の所に振り分けるとか発想はあってもいいのではと思う。そういう事に対して、一つも目を向けてこなかったのが今までの町田市ではないかと。

で、それをやりなさいということではないんですが、そういう視点も入れて結果として対処療法型で行かざるを得ないという結論ならそれでいいです。そういう事が視野に入っていないというのが、私、委員長でずっとやってきて感じていることです。

日本の都市の大半がそうやって計画を作ってきているので、私、いま観光のことやってまして、本当に美しかったり良いと思う町が極めて少ないんです。例に漏れず町田もそういう流れを進んでいるんじゃないかと。そのことに対して内的に委員会の中では、私達は一定程度反省をした上でどうしましょうかということをやらないといけない、ということを私は計画に携わって感じてきた。今までやってきた計画をやったからこそ感じているわけで、やらなかったら更に分からない。というのが私の感想です。他に何かございますでしょうか。

明らかに、今のバス交通も物流もやらなくてはいけないんですけども、それを一生懸命やっていきながら都心部を、この空間の狭いところをどうやってやるかという議論がもう一方で行われていないと自分たちのやってることが、単に国とか市町村の事業がついたからやってるということに陥りやすいんですよ。

つまり、日本の都市の計画決定はビジョンを考えずに、国とか県とかそういった

ところから予算が下りてきたことによって、それが仕事だと思ってそれをこなしている間に何十年も経ってきたんじゃないかというのが私の心配事でございます。

つまり、ビジョンはやっぱり町田市が自ら考えないといけない。その考えをやめた時に、あんまりいい都市になっていかないのかなという気がしていますので、少しそういう視点も入れていただきたいというのが私の感想でございます。他に。  
(副委員長) 恐らく、長期的なビジョンに基づいてということじゃないかと思うんですね。町田市に関しては、新庁舎の建設は何年後でしたか……3年。その点からも町田の交通を長期的な視点で見直す時期には来てると思うんですね。

そういう意味では、今までの対処療法の連続ではなくて、抜本的に例えば20年かくあるべしという将来像を見つめながら、今後の対策を考えていくと。そういう視点が必要かなという気はしています。とは言っても、まず足元第一歩を踏み出そうとすると制約があって、出来ることはこれだけだということもありますけれども、そういう制約がない場合にそういった都市像がよいのだろうか、そういった視点も必要かと思えます。

(委員長) どうもありがとうございました。他にございますでしょうか……というコメントということに留めさせて頂いて次の議題に。

### 3. 具体施策の検討について

#### [資料説明]

#### 具体施策の検討について（全市的施策）：資料3-1

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(委員長) 資料3-1について今、ご説明ございましたけれども、これについてご意見等ございましたらお願いいたします。

多摩都市モノレールの位置づけはどのような風になっていますか。

(事務局) 多摩都市モノレールが平成12年の運輸政策審議会の中で「今後整備について検討すべき路線」という扱いとなっております。現在の多摩センターと立川の先、箱根ヶ崎に向かう路線については「目標年次までに整備着手することが適当である路線」でありながらまだ整備がされていないということで、町田市としては、整備の要望をしているところでございますけれども、見通しは厳しいということのようです。

町田市の南北の交通軸となる路線でございますので、引き続き要望しながら市として南北の交通の軸となる、モノレールに代わるようなものをいれて行く方向で考えていきたい。9ページ目の長期的施策の中に入れさせていただいております。

(委員長) これについては恐らく市独自では決まらないと思いますけれども、国の認定や東京都の方、市町村の方と三者でかなり決まってくると思うんですが、その辺りは整備がこの段階で都市計画マスタープラン、そこに載ってしまったらやる方向のイメージになりますし、そういう微妙な時期にありますから、少し早急に整理だけはし

ておいた方がよろしいかと思えます。やるかやらないかとかそういうことは別として、整理だけはしておいて下さい。

(A委員) 短期的なことですと、7 ページの山崎団地の中心地からのとりあえずの幹線の終点という形が触れられてるわけですが、これは人口がそこに密集しているということとかですね、あるいはマイカーによる通勤が多いというようなことで、混雑するということがあって考えられたと思うんですが、その交通調査はされた上で考えられたんでしょうか。中期とか長期のことも考え合わせてですね、ちょっとお聞かせ願いたい。

(事務局) 今頂いた質問でございますが、大容量のバスシステムを導入する検討に当たりましては、町田駅を発着するバスは、町田駅前通りと町田街道の二つが大きく幹線の路線となっております。市内の中でもその路線を通るところが問題となっております。その中で交通量としてどういう実態があるか、バスの走行が遅れてるとかそういった実態ですとかそういったところを調査させて頂いた中で検討させていただきました。

町田駅の町田バスセンターが一番乗降としては多いのですが、市内としては山崎団地センターが次に乗降の多いバス停となっております。

当然、大規模な団地があるという所もございますけども、そこからたくさんの本数のバスが出ております。それが最終的には町田駅の方に集約される中で団子運行ですとか、定時性が確保できないところの問題が生じている実態がございます。

そこで連節バスで一度に運ぶことによって台数が少し減らすことができる、台数を減らすことになるとバスの間隔が少し空くということで渋滞の解消にも効いてくると。そういったいろんな効果が見込まれるということで、まず最初の路線と言うことで、路線バスの実態調査をやりながら山崎団地センターを選定したということでございます。

(委員長) 市民全体に数千票のアンケートをまずやって、どこの人がどこへ行くかそういうことをやっているのが第一点です。そのデータで、この山崎団地、町田街道の辺りの利用が相当多いということがわかった。

次の段階で乗り込み調査をやって、どの時間帯どの程度の人たちが乗るかとか、どこで降りるかとかそういうこともやって、その結果わかったことが駅からの路線というのは1時間当たり4万人乗るということになった。

バスの容量は一般に6千人ぐらい、酷いところだと3千人位しか運べないんですよ。都心の地下鉄がやっと4万人ぐらい、ということは地下鉄を通していいぐらいの、それほど相当重い路線になっている。地下鉄を通すわけにはいかないのでもまずはバス容量を増やしていく方向で考えましょうというメインポイントがここなんです。

その他、どうもバスだと大きすぎるのでデマンド型で、もうちょっと小さな車両でドアツードアにしたい。停留所を一応設定しとくけれど電話でかけて予約すれば



もう一点言いますと、9 ページの BRT、先ほど言いましたモノレールの可能性。将来的にはモノレールできる方がいいんですが、それが出来ないで、よくあるパターンは BRT で空間を安く作りましょうということだと思んですが、その割には導入時期は 20 年ぐらい先ですね。

BRT といえば数年ぐらいのオーダーで検討を進めるような事例が多いんですけど。それはこの辺のハードを見てないんで知らないんですが、この路線、BRT でやるにしても短期的には厳しいということですか。

(事務局) モノレールの構想路線を対象について、空間が確保されているのが現在 6 割強。その中でも道路となっている部分と、道路にもなっていない部分がございます。確保できてない中には、都市計画道路として都市計画決定されていない所もございまして。そういった中で検討については、どうしても長期の視点になってしまうものかなと考えております。

9 ページで、今回計画された多摩センター駅の方から南下して参りますが、多摩市エリアにつきましては、道路は出来上がっております。小野路、小山田、下小山田につきましては、都市計画道路の決定もされてない状況です。

(委員長) 都市計画道路をやらないと公共交通もできないというのは最優先課題というのがありますので、市の戦略として早めにやっておくべきだと思います。でないといつまでも計画ができるかできないかわからない状況ですと行くのはつらいでしょうから、そこは何とか意思決定をしてできるだけそういうところを進める場所であるという共通認識が必要だと思います。

(事務局) まさしくその通りだと思います。町田市の交通を考えたときに多摩都市モノレール、いかにこの重要度を上げていくかというのが一つ大きな課題になります。

それともう一点が、町田街道のバイパスとして計画されている、都市計画の 3・3・36 号線です。町田街道の途中から多摩都市モノレールの路線になって町田駅に向かっています。さらに南町田の方に向かって 25 メートルの道路が計画されていて、町田としては背骨的な存在になっています。そこをやはり重点的に整備を持っていけるように、交通戦略も合わせて、後押ししていける形をとっていきたいと考えております。

どうしても町田市の交通を語ると、鎌倉街道については整備が大分進んできていますが、どうしても町田街道の方のバイパスがなかなかというところがございますので、町田市としての意思を出していきたいというところがございます。

(委員長) そうするとモノレールという背骨の延長にいろいろものが見えてくると。モノレールやるかどうかは別として何らかの軌道系を付加していくという形ですね。

(事務局) 特に町田の場合は、町田駅周辺を中心市街地の活性化とか、小田急線と横浜線という流れの中で更に多摩の方に向かう南北軸が弱いという部分を考えると、商圈では重要となります。

(委員長) もしモノレールが多摩センターに通った場合に、ストロー効果が生じてしまって

どっちが勝つか。ストロー効果というのは、大きなところに全部吸い取られていく可能性がある。立川とか多摩センターに吸い取られる可能性ももう一方でありますね。そういう危険もあるんですよ。

(事務局)そこはいかに戦えるかということになると思います。

#### [資料説明]

##### 具体施策の検討について（中心市街地施策）：資料 3-2

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(A委員)今、歩行者天国は 11 時から 7 時までになっていますが、その時間帯に入ってくるのが結構多いんですね。それが歩行者に不快感を与えているというのは事実です。不快感だけでなく危ないということもあります。

それでその原因を考えてみると、例えば酒屋さんに酒を運ぶ車が入ってきてるとかですね、要するに 11 時までに済ませるべきことを歩行者天国時間にやってるというようなことが多いわけです。それで利用許可証ですか、それを警察は地元の方ならば断れないと物流分科会で言っていましたけども、要するに地元の合意が出来てないようですね。警察はどうしよう、地元の方が言ったら断れないと言ってるぐらいです。警察はほとんど無規制状態です。ということで、まずそこをきちっと合意形成を図ってですね、入ってこないようにしなければ、歩行者空間は実現できません。

だからまず、その合意形成をきちっとやるということと、警察は一切そういうところを認めないという方向性に転換しなければ駄目だと思います。まずその少なくとも 7 時から 11 時までには入れないということを徹底するように地元はじめ警察、市、これを徹底しなければいけないと思います。

そうすると、じゃあそれまでに朝のうちにやるとか、夜のうちにやるとか対策が出てきますよね。まずそれが一つ。その次に、荷捌きスペースとかそういうことは今、発表されたように徐々に進んでいくと思いますが、私はそこら辺から徹底しないと理念は実現しないと思います。

(委員長)よろしいですか。ありがとうございます。副委員長、退席する時間が迫っていますので。

(副委員長)今のご意見ですが、繁華街ですと物流のピークって 10 時前とあとは午後 4 時ごろなんですね。午後 4 時ごろと言うのは、今仰ったように酒類ですとかそういったものを運ぶ。午前中そういったお店は休みのため、どうしても午後にもう一つピークがある。じゃあどうするんだって大変難しい問題で、恐らくこういう風にやりなさいとか、お店の時間前にやりなさいといっても、言うことを聞かないんですよ。そもそも商店街、組合に入っていない店が大変多い。それをどうするか、すぐには解決できない問題なんです。考えていかなくちゃいけない。ただちに強力な規制をかけられるのは難しいんですよ。

今回の実験で言ったとおり、空間を確保する、そういった確保をしないと街を支

えている物流事業者の活動を阻害する。今回の実験もそういったことを皆さんに PR する意味では良かったと私は思っています。特に大きな問題は無かったと。

今仰ってたような歩行者空間の拡大ですとか、ルールの徹底化、相反する物流事業者ないしは地元の商店への負担をまだまだ考えていかなくちゃいけない。ただ方向性としては少しずつ空間を確保する。それからルールは段々守ってもらうようにしていくと、そういうことで検討を進めていきたいと思っています。

(委員長) 物流問題はやはり難しい局面がいっぱいありまして。手順として空間とそれから規制されてない道路が物流を維持・常時できる体制のところかどの程度あるのかということによって、かなり決まってくる部分があります。

それが弱いと時間規制をした時に、中に入ってくる可能性がありますのでその場合に、時間規制をしたりすると無理な規制になりやすいというところで物流事業者と地元の理解がかなり必要だという部分にはなると思います。

そこを緩和する為に、物流の共同化があったりするので、そういう空間との問題と時間規制との問題と共同化で緩和するとか、そういう全体像の中で歩行空間を広げるのは、かなり問題が多くて、どうにもならない場合には歩行空間を広げるには広すぎるんじゃないかという議論ももう一方であると思います。

適正な歩行者専用道のレベルというのが今のは妥当なのか、その議論がどこかでやってみた方がいいんじゃないかと。それとコントロールができる範囲というのはあるはずなんで、でもその歩行空間もっと広げたほうがいいよという場合には、コントロールがもっと厳しくなるのでその住民合意とか物流業者の合意が得られるかどうかという関係もありますので、そういう議論も一方であってほしいと思います。

#### [資料説明]

##### パークアンドライドについて：参考

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(B委員) 参考でご用意頂いてる図面で当社の例を頂いてます。こちらがタイムズさんの方で、たまたま駅の近くにお持ちの駐車場の利用率を上げたいということでこういった方策をやっていただいた。ここにご紹介いただいたのについては鉄道としての取組みではないんですけども、こういった形で駐車場の事業者様の方でやっていただいたということになります。

あとここではないんですけども、弊社では小田急電鉄として小田急グループとしてやってる取組みといたしましては、町田駅の小田急百貨店で一定利用のお買物いただいた方に鶴川と、町田市外になりますけど相模大野と海老名の駅前に小田急電鉄で駐車場を運営しております、ここの駐車券をお渡しするという取組みはしております。

たまたまタイムズさん含めてですけども、駐車場があつてというか駐車場が駅前



にあるというところから始まった企画でありますので、拡げていくにはどうしたらいいか、どういった取り組みをしていけばいいかが課題といえるのかというところになっております。

(C委員) 当社の方でも、タイムズさんからのお声がけということで 小田急さんと同様な形で駅近くにタイムズさんで駐車場をお持ちになられて、そこを利用される方については当社は駅情報との関係を、IC カード乗車券、パスモやスイカでの支払いの時にですね、駐車料金が優待になるということで、タイムズさんからお声掛けいただいて、本年度で立川北手前に高松駅というのがあるんですけど、これが高松駅前の駐車場 150 荷台の駐車台数がある。かなり稼働率がいいという話は聞いているが数字等につきましては町田市の方からお声掛け頂ければ準備したいと思います。ということで事業者さんの方からお問い合わせ頂いてやってるところでございます。

(事務局) ありがとうございます。また別途市のほうから照会させていただきたいと思います。中心市街地へのマイカー流入を抑制する意味では検討していく必要があるかと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

#### 4. 評価指標・目標水準の設定について

[資料説明]

評価指標・目標水準の設定(案)について：資料4

事務局による説明(省略)

#### 5. 総合交通戦略の目次構成について

[資料説明]

町田市都市・地域総合交通戦略の目次構成(案)について：資料5

事務局による説明(省略)

[意見等]

(A委員) 4の資料の裏ですけども、目標の水準案というところ 20年、30年というようにかなり遠い先を考えられていると。資料2とか3で示されてる5年とか10年ですね、との関係がどうも希薄です。マニフェストにもならないんじゃないかというように考えますので、もう少し短期的なもちろんパーセントはそれほど進まないとは思いますが、ちょっと先に置き過ぎてると思いますので、もうちょっとPDCAをやるなら、もっときめ細かに立てないと実効性はないんじゃないかと思いがすが。従って資料2、3とこれとの整合性が少ないと思いますので、ちょっと練り直していただけないかなと思います。

(事務局) 今、2ページ目で示させて頂いているものは一例ということで挙げさせて頂いています。目標の年次でございますが、2020年というのが概ね10年後、2030年というのは交通マスタープランで掲げております目標年次ということで挙げさせていたいただいているんですが、短期・中期ということでございますので、その辺もう少し練り直したいと思っております。

また深く個別の施策等掲げていく中では、それぞれに対してきめ細かな目標を設定していきたいと思えます。

(委員長) ありがとうございます。全体的にわかりにくいということだと思えますので、例えばフランスなんかですと、何かを計画する時に 2 年間ぐらい議論をして計画をして 5 年後には見直すとか、そういうかなり戦略が明確になってるんですけども。そういう意味では、日本の場合甘くなりすぎていくので、そういうことをきちんと立てましょうというご指摘だと思えます。

少し様々な全体の考え方があってバス路線を 5 本計画するとなった時に、その路線ごとにわかるようにした方がいいのかなと思えます。

戦略目標で路線バスが表の下の方ですけど、路線バスが利用しやすい不便なく快適に移動できる町にするという非常に大きな目標があるんですけど、じゃあどこがどの様に変ってくるかという時に、たぶん戦略施策があると思うのですが、その施策が駅アクセスの強化等路線の見直しとかというのですが、こういうところをもっと具体化される必要性があるんですね。

この言葉を見てもわからないので、例えば山崎団地から駅までの路線が BRT を使って何年までに連節バスを通すとか、もっとわかりやすくしないと、せっかく出てきたものが見えなくなるのかなと。

漠然としたことに対する評価をしても、漠然とした答えしか出てこなくてほとんど意味を持たないんじゃないかというご指摘だと思うんです。もう少しわかりやすく明確に、誰もがそういうことを評価したんだとわかるように作り変えていく方がよろしいのかなというご意見のように思われますので、少しそこを切り取って案を検討していただければと。他にご意見はいかがでしょう。

目次構成はよろしいですか。1 番目に現状する課題に、2 番目に都市交通の将来像、3 番目に戦略目標、4 番目に目標実現のための基本方針、最後に道路交通戦略の実現に向けてということなんですが。

(A 委員) 少なくとも 4 番目あたりにはですね、全国レベルと市レベルでは水準が違うかもしれないませんが、もう少し具体的に、5 年なら 5 年のうちにこれをやるぞと、あるいは来年からはこれをやるぞと 2 年後にはこれをやるぞというように、具体的に誰が読んでもわかるような。ちょっと言いすぎかもしれませんが、マニフェスト的なものを書き込んでもらいたい。工程表みたいなものですね。施策と工程表ですね。そういうものがないと、また宙に流されていく可能性がありますので、そういう見通しを立ててやってほしい。

(委員長) ありがとうございます。

資料の 3-1 でしたか、その整備に各施策展開の事業プログラムの導入時期の案だけはありますが、こういうイメージですかね。これが特定路線ごとにとかそういう形でよりわかりやすく、もう少し明確になってきた方がいいですねということですね。

我々は少なくとも交通のプロで役所の人もプロだと思いますが、プロフェッショナルがプロフェッショナルだけでわかる、そういうレポートではなくて素人にもそういうことをやるんだねと分かるような書き方に変えたらどうかというようなことが一つ。具体的に。

そのためには、目標といった場合には標（しるべ）ですから一定程度の期間が示されて、その期間までに何がどこまで整備を予定しているのかということを確認にしてくださいということですので、それについては非常に良いことだと思いますので、出来る範囲で書いていただきたい。

漠然としたことについては、ここはまだ不透明であるということを書き添えていただいても結構なんですけど、しかし役所としましては、この時期までにはある程度スタートしたいとか終了したいとかということを書いてもいいと思うんですが。

そういう文章で書く部分と数字で示す部分と両者の部分と上手く使い分けて、施策の方向性を示しておいたらよろしいんじゃないかと。それを示したからといって悪いことにはならないと思いますし。むしろ目標値になりますので、その目標がいい加減に書けないということもありますので、いい加減に書けない場合は、まだ検討中とかそういうことで構わないと思います。そういう示し方が有り得るでしょう。