
第1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：2006年11月10日（金）午前9時45分～午前11時30分

開催場所：町田市役所本庁舎 地下1階 特別会議室（大）

出席委員：（敬称略、順不同）

秋山哲男、兵藤哲朗、齊藤敏、宮良眞（代理：太田）、長田由明、有川貞久、黒田
聡（代理：鈴木）、太田雅文（代理：衛藤）、番睦、鈴木豊、譲原弘明、榎本治彦
（代理：前田）、玉野利章、皿嶋裕規、加藤弘、柳澤秀秋、
前田高穂、和津田郁美、小山七平、垣見龍次、川俣洋之進（代理：米増）、佐藤勲、
桑澤利京、遠藤美津子

事務局：畑久男都市計画部長、中野守也参事兼課長、高橋豊担当課長、徳重和弘主査、
奥村繁樹主事、野地誠主事、（株）昭和（2名）

傍聴人：1名

【会議次第】

1. 開会挨拶
2. 委員紹介
3. 委員長・副委員長の選出
4. 交通マスタープラン推進委員会設立趣旨について
5. 議題
6. 閉会

【議題】

1. 検討の進め方について
2. 今年度検討テーマについて
3. その他

【資料】

- 資料1 町田市交通マスタープラン概要版
- 資料2 町田市交通マスタープラン推進委員会の検討の流れ
- 資料3 町田市路線バス走行環境等改善対策調査について
- 資料4 町田市路線バス走行環境等改善対策調査業務委託報告書

○参考資料

- ・町田市基本構想・基本計画
- ・町田市都市計画マスタープラン
- ・町田市交通マスタープラン

【議事】

<資料確認>

省略

<開会挨拶>

省略

<委員紹介>

省略

<委員長・副委員長の選出>

委員長を秋山委員、副委員長を兵藤委員とする。(省略)

<議事に入る前の確認事項>

事務局： 1 点目は、会議の議事録を作成するために、本会議につきまして録音させて頂くことを御了承願いたいと思います。2 点目は、会議の議事録の要旨は事務局で取りまとめをさせて頂きますが、議事録の確認につきましては委員長・副委員長の 2 名にお願いさせて頂きたいと考えております。

<交通マスタープラン推進委員会設立趣旨について>

事務局による説明 (省略)

<資料説明>

町田市交通マスタープラン概要版：資料 1

事務局による説明 (省略)

<議題>

1. 検討の進め方について

<資料説明>

町田市交通マスタープラン推進委員会の検討の流れ：資料 2

事務局による説明<省略>

<意見>

(委員 A) 事務局から提案のあった分科会であるが、路線バスが重要なテーマであることは言うまでもありませんが、鉄道やモノレール、市民から提案のある路面電車などの公共交通全般についてまず検討すべきではないでしょうか。その中で路線バス問題を位置づけて深めていく方が、皆さんの認識が深まっていくのではないかと考えま

すがいかがでしょうか。

(事務局) おっしゃる通りで、公共交通全般について検討していく必要があると思っています。交通マスタープランを作る時に、公共交通について5点ほど重点目標を設定させて頂きました。交通マスタープラン本文の63~67ページで、鉄軌道をより利用しやすくするという所も含めて検討しております。全体の構想を考えながら、短期的には路線バスを何とかしなければという点から施策を整理していきます。特に多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸については、路線バスの再構築、或いは新交通システムの導入についても検討していくこととなりますので、路線バスを中心として、今の提案も含めながら分科会で検討していければと思っています。

(委員長) どうも有難うございました。マスタープランの中で全体をやってきましたので、今回の推進委員会ではもう少し絞り込んで具体的にやりましょうというのが事務局の提案という位置づけですが。

(委員A) 判りました。切り口としては路線バス問題を掲げておいて、広がりとしては公共交通全体ということですね。

(委員長) そういうことです。特にLRTの問題を議論する時に、バスの問題をきちんと議論出来なければLRTにつながっていきません。多分、今回の町田の幹線道路の駅につながる所は、広島や富山のLRT以上にバスに人が乗っています。とすると、なぜLRTに転換できないかということは、バスを徹底的に研究しない限りはLRTにつながらないのです。道路空間の問題と、バスの次に来るBRT、Bus Rapid Transit、バスを高速で動かす、これが韓国のソウルでは全市的に対応しています。LRTは確かに必要なのですが、ごくわずかの区間しかサービス出来ません。バスだとかなり広い領域でサービスが出来ます。更に、コミュニティバスは細かい所までサービスでき、DRTだと更にもっと細かく出来るなど、交通の階層化の中でバスが軸になります。その意味で、バスをまずきちんと検討しようということが事務局の提案ということで宜しくお願いします。他にいかがでしょうか。

(委員B) 多様な御検討をされてマスタープランをまとめたという経緯は理解できましたが、拝見して関心がございましたのは、基本目標3のところで「道路ネットワークを整備」とうたわれている箇所です。道路ネットワークというと、私どもは土地をどううまく活用していくかという話題になりますが、むしろ空間の利用という問題についてどういう認識を持たれているのでしょうか。このマスタープランを拝見して、あまり空間の利用という言葉が出ていないように思います。路線バスというと90%は人を運ぶのですが、物を運ぶということも非常に重要なポイントではないでしょうか。空間の利用という形で物の移動が取り入れられると、効果的なプランが出来るのではという思いがあるのですが、その辺が今までどのように議論されてきたのか教えて頂けないでしょうか。

(委員長) 前回、分科会を2つ作りました。1つは公共交通、2つは都心部なのですが、都心部は歩行者の移動と物の移動を面的にどう扱うかを中心に考えました。この点について事務局から説明願います。

(事務局) まず中心市街地につきましては、物が運ばれるということを視点に検討して来ました。物については、入っていく物と出て行く物、例えば店で買ったものをそのまま持ち帰るのか、或いは違うシステムができないか等の検討をしております。その中で中心市街地の交通については、例えば個々のトラックが町なかに入ると溢れてしまうのでまとめられないかなどを検討しながら、まず物流について検討していきたいと考えております。また、3章の話ですが、道路空間の使用について、今の道路空間をそのまま使うのか、バスが優先的に通るような道路の割り振りができないか、徒歩や自転車の安全な移動の確保などを研究する必要があると考えております。一方で、町田では道路が未整備であったり狭かったりという状況がありますので、道路自体の整備も行っていかなければと考えております。併せて、市と東京都で昨年度第3次事業化計画という道路の事業化計画を出しており、そういったものも視野に入れながら今後検討を進めて参ります。

(委員長) はい、どうも有難うございました。

(委員A) 自転車をどう通すかということですが、例えば自転車は車道を走るべきですが、歩道を走っています。歩行者を突き飛ばしても走るわけで危険です。従って、歩道の中に自転車道を作るというやり方があり、相模原市の一部の道路でそのような対策をとっています。本格的なものだと、ドイツのフライブルグでは車を周辺に止め、自転車のみ入れるというやり方であり、市内全般を安全に走れる自転車道を車道と区別してこしらえています。金もかかりますが、これをきちんと位置づけないと、人力による移動とガソリンによる移動がぶつかってしまいます。従って、自転車政策はどこで議論するのかという問題提起をし、やるのかやらないのかを聞きたいと思います。

(委員長) 一部議論しましたが、本格的に議論する場合には違うプロジェクトを作らないといけないと思いますが、事務局はいかがでしょうか。

(事務局) 交通マスタープランの中でも、フリンジ駐車場の整備推進や中心市街地のマイカー乗り入れ規制についてテーマとして挙げています。この点についても今後研究していきますが、今すぐ手が付けづらいということもありますので、委員会をやる中で視野を広げていければと考えております。また、御提案のあった自転車道や歩行車道をどうしていくかという点も検討していかなければなりません。整備にあたっては我々の委員会で直接出来る部分でもないので、その点を検討しながら進める必要があると考えております。ただ、最初から全部に広げてしまいますと対応し切れませんので、最初は一歩目・二歩目の分科会から始めながら、将来的にそういった点についても検討していければと考えております。本マスタープランは2030年を目標にしており、その中でまず短期的に取り組めるものから始め、中期・長期的なものに移行していきたいと考えています。作成したマスタープランを現実に落としていく作業がこれから始まりますので、そこを一步ずつということしか対応できない状況であることを御理解して進めて頂きたいと考えております。

(委員長) どうも有難うございました。今回バスと都心部ということで、町田市の中でも緊

急性が高いものという認識で2つを進めています。自転車の対策をやらなくていいというものではないと事務局は認識していることを御理解頂きたいです。特に自転車は、駐車問題と走行問題とがあり、駐車問題については既にモラルハザードが起きているが、環境によろしいからそうになっていて、特に駐車については公共交通の充実と裏表になっている部分があります。それから、市民に対してどこまで交通の規制をするかという点で、自転車もナンバー登録にする等をやらないといけません。走行環境については、最初の誤りが昭和53年で、警察で自転車事故がかなりあるので、車道から歩道に乗せる自歩道、即ち自転車歩行車道を作ろうということが諸悪の根源だろうと私は思っています。その自歩道の扱いがよく判らないのです。自転車と歩行者が通っていい所とそうでない所、具体的には本来自転車を降りて押さないといけない所をみんな乗っている、それを美しい御婦人方やお嬢さん方もだれでもやっているというモラルハザードが完全に起きています。これを取り締まるためにナンバー登録制にしたり様々な規制を掛けながら誘導していく必要があります。誘導には自転車道を作ればいいのですが、見たところ町田の道路は、この中で自転車道を2m確保するにはあと何百年かかるのか、500年かかっても無理ではないという現実がございます。そういう意味では、バスの交通空間さえ不十分であり、どれを優先して造るかという問題にも到達します。一方で土地賠償をしてちゃんと造れるかという点、ドイツやオランダに比べて都市計画が後手に回っている現実から出発しているということもございます。自転車問題もかなり大きな問題であることは事務局も認識していますので、いつ手をつけるかは別として出来るだけ早い段階で手を付けて頂きたいと思っています。その他いかがでしょうか。

今、委員さんからの御意見が出た部分は、分科会を作るとバス交通と都心部だけで終わってしまうのではないかという危険性を御指摘して頂いたと思います。従って、分科会とは別に課題をどう処理していくかというプログラムを事務局で考えて頂けますか。どの段階で何をやるという手順を先に考えておくと1~2年後に取り組み易いので、イントロを準備して頂きたいという御指摘と私は理解しましたので、宜しく申し上げます。

(事務局) 判りました、検討させていただきます。

2. 今年度検討テーマについて

<資料説明>

町田市路線バス走行環境等改善対策調査について：資料3

事務局による説明（省略）

町田市路線バス走行環境等改善対策調査業務委託報告書：資料4

事務局による説明（省略）

<意見>

(委員長) 簡単に申しますと、町田というのはバスが都心に一極集中していることから利用

者にとっては遅れも生じるし、運行を計画する側からも効率的な運行できていないなど色々な問題があります。それをきれいに整理し、コストも投入費用も安くして市民にも利用し易いバスとする分科会となります。

御質問が無ければ、こういった形で分科会を発足させて頂くということでスタートしたいと思います。分科会につきまして、委員はどんな方が参加したら良いか御意見があれば伺いますが、いかがでしょうか。特に無いようでしたら事務局から提案を頂ければと思います。

<資料説明>

町田市交通マスタープラン推進委員会 分科会委員（案）

事務局による説明（省略）

<意見>

（委員長）有難うございました。バスについては1月からスタートしますが、自分が不向きだという場合や、私はバスのメンバーではないが入ってみたい等があれば、事務局におっしゃって頂ければ調整しますので、今日細かく考えなくて結構です。次回以降必要に応じてメンバーを追加・変更することも可能ですので、そういった形で進めさせて頂きます。分科会についてはただ今のようにスタートさせて頂きますが、最初の分科会は今ここで決めた方が宜しいですか。

（事務局）来年の1月位に最初の分科会をやりたいと思います。今調査しているデータを整理して、皆さんに提示した中で御検討して頂く方が合理的ではと思っています。

（委員長）1月の12日か19日で、同じく金曜日の午前9時半でいかがでしょうか。

（事務局）事務局として12日か19日で調整し、早急に連絡いたします。場所は追って決めまして連絡致します。

（委員長）では12日か19日どちらかで、皆さんの最大公約数で決めさせて頂きます。バスの分科会の方は、お帰りの際に事務局に申し上げて頂ければと思います。場所の関係もありますので、2つの日を押さえて頂きたいと思いますので宜しくお願い致します。

（事務局）定刻となりましたのでこれで閉会とさせて頂きます。どうも有難うございました。