

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

2024年8月1日
(名称) 町田市地域公共交通会議

1. 生活交通改善事業計画の名称
2024年度町田市ノンステップバス導入計画
2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性
<p>町田市では、2022年3月に策定した「町田市都市づくりのマスタープラン」(交通編)において、『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること』を基本方針として、高齢者や障がい者が安全・安心に移動できる公共交通の実現に向けて、バリアフリー化の推進に取り組むこととしている。</p> <p>このことから、誰もがバスを利用しやすい環境を整備することを目的として、市民の移動の安全性を確保するとともに移動の円滑化を図るため、ノンステップバスの導入を促進する。</p>
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果
(1) 事業の目標
町田市において、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の整備目標であるノンステップバス導入率約80%を達成しているが、今後もノンステップバス導入率を段階的に上げ、市内全域でのノンステップバスの運行を目指す。
(2) 事業の効果
ノンステップバスを導入することで、高齢者や障がい者など誰もがバスに乗降しやすくなり、移動にあたっての負担が軽減され、利用者の移動円滑化や利便性向上が図られるとともに、バス利用者の増加に寄与する。
4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
(内容)
・ノンステップバスの導入 大型58台・中型8台：神奈川中央交通株式会社
(実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について)
・神奈川中央交通株式会社
身体：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割
知的：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割
精神：普通旅客運賃 5割

(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）
〈バス車両の導入に係る事業〉 町田市内を運行するバス事業者の営業所におけるノンステップバスの導入台数 （2024年3月末時点） ・ノンステップバス：747台 ・乗合バス車両の総車両台数：916台

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
2024年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県 負担割合	市区町村 負担割合	事業者 負担割合
ノンステップ バス導入	1,589,732千円	92,400千円	千円	千円	1,497,332千円
	100%	5.8%	%	%	94.2%
合 計	1,589,732千円	92,400千円	千円	千円	1,497,332 千円
	100%	5.8%	%	%	94.2%
※総事業費については見込み額を記載					

6. 計画期間					
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載					
事業の名称	2024年度				
	4月	6月	9月	12月	3月
ノンステップ バスの導入			交付決定後着手 ●	6月6台購入	2月28日完了 ●

7. 協議会の開催状況と主な議論	
・2016年4月1日	町田市地域公共交通会議設置
・2022年3月	町田市都市づくりのマスタープラン策定
・2024年7月16日～23日	市民意見募集を実施
・2024年8月1日	第30回町田市地域公共交通会議にて2024年度事業計画について協議。事業計画の確定（予定）

8. 利用者等の意見の反映
町田市ホームページにて本事業計画に関する意見を募集。 2024年7月16日～2024年7月23日
【寄せられた意見】 意見なし

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	町田市都市づくり部交通事業推進課（事務局）
交通事業者・交通施設管理者等	（一社）東京バス協会、神奈川中央交通（株）、小田急バス（株）、京王電鉄バス（株）、東京都南多摩東部建設事務所、警視庁町田警察署、警視庁南大沢警察署
地方運輸局	関東運輸局東京運輸支局
その他協議会が必要と認める者	東洋大学教授、町田駅タクシー待機運営協議会、利用者代表等

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 東京都町田市森野2-2-22
(所 属) 町田市都市づくり部交通事業推進課
(氏 名) 安藤 哲
(電 話) 042-724-4261
(e-mail) toshi110@city.machida.tokyo.jp

(様式1)

神奈中交発 2024 第 106 号

2024年5月31日

神奈川県生活交通確保対策地域協議会
会長 神奈川県副知事 殿

名称及び代表者氏名 神奈川中央交通株式会社
取締役社長 今井 雅之

住 所 神奈川県平塚市八重咲町6番18号

神奈川県生活交通確保対策地域協議会に係る路線退出等意向申出書

次の路線について退出等の意向を申し出ます。

申出 路線 番号	退出等意向申出路線 (区間)		意向申出内容	事 由	退出等 予定年月	関係 系統 数
	起点～終点 (通過市町村名)	キロ程 (km)				
1	平塚駅北口～四宮・大神・ 小田急通り～本厚木駅南口 (仲町～中央通り) (平塚市・厚木市)	15.3 廃止 (0.5) 休止 (0.2)	路線廃止 一部区間休止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2024年 12月	1
2	厚木バスセンター～荻野新宿・荻 野運動公園～宮の里 (うとう坂～荻野運動公園) (厚木市)	9.1 (1.4)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2024年 12月	2
3	町田バスセンター～成瀬コミュニテ ィセンター～青葉台駅 (中恩田～えのき橋) (町田市・横浜市)	9.8 (3.6)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	1
4	町田バスセンター～町谷原・公所 下村～つきみ野駅 (学校前～つきみ野駅) (町田市・大和市)	6.1 (1.9)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	2
5	長津田駅～恩田住宅～市が 尾駅 (長津田町～市が尾駅) (横浜市)	5.2 廃止 (1.6) 休止 (3.3)	路線廃止 一部区間休止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2024年 12月	1
6	相模原駅北口～南大沢駅～ 聖蹟桜ヶ丘駅 (山谷～桜ヶ丘診療所) (相模原市・町田市・八王子 市・多摩市)	16.7 (13.1)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	1

7	南町田グランベリーパーク～東名横浜町田インター～若葉台中央(東名横浜町田インター～若葉台西) (町田市・横浜市)	5.2 廃止 (1.2) 休止 (1.1)	路線廃止 一部区間休止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	1
8	淵野辺駅北口～函師・鶴川駅～読売ランド駅前～登戸(柿生駅北口～登戸) (相模原市・町田市・川崎市)	20.5 (10.2)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	1

記入要領

- 1 申出路線番号は、退出等意向申出路線ごとに番号をかえて記入する。
- 2 退出等意向申出路線（区間）は、路線の起終点を停留所名をもって記入するとともに、当該区間のキロ程を小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記入する。
- 3 意向申出内容は、「路線廃止」等具体的な内容を記入する。
- 4 事由は、退出等を必要とする理由を簡潔に記入する。
- 5 退出等予定年月は、意向申出内容を実施しようとする予定年月を記入する。なお、路線休止に係る場合は予定する休止の期間もあわせて記入する。
- 6 関係系統数は、退出等意向申出路線に係る系統数を記入する。

添付資料

- 1 別表（退出等意向申出路線に係る運行系統別調書）
- 2 退出等意向申出路線の路線図

(別 表)

退出等意向申出路線に係る運行系統別調書

事業者名： 神奈川中央交通株式会社 ページ： 1 / 2

担当部署・担当者名・電話番号 運輸計画部 橋山 0463-26-8130

申出 路線 番号	系統 番号	起点～主な経由地～終点 (通過市町村名)	種別	キロ程 (k m)	運行回数 平日・土休日 (回)	平均乗 車密度 (人)	実車走行 キロ (k m)	輸送人員 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	差額 (千円)	競合区間 キロ程 (k m)	備 考
1	平 54	平塚駅北口～小田急通り～本厚木駅南口 (平塚市・厚木市)	①	15.3	土曜：1.0回	17.9	1,591.2	5,425	976	1,217	241	14.6	
2	厚 94	厚木ハセンター～荻野運動公園～宮の里 (厚木市)	①	9.1	土曜：0.5回	8.8	930.8	2,152	571	492	△79	7.7	平均乗車密度～ 差額まで合算数 値
	厚 94	本厚木駅～荻野運動公園～宮の里 (厚木市)	①	8.8	土曜：0.5回							7.4	
3	町 73	町田ハセンター～成瀬コミュニティセンター～青葉台駅 (町田市・横浜市)	①	9.8	平日：0.5回	4.7	4,311.0	6,767	2,645	1,336	△1,309	9.8	平均乗車密度～ 差額数値は減便 前の値
4	町 82	町田ハセンター～町谷原～つきみ野駅 (町田市・大和市)	①	6.1	平日：1.0回 土曜：1.0回 休日：1.0回	7.3	9,636.0	25,145	5,913	4,892	△1,021	5.0	平均乗車密度～ 差額まで合算数 値
	町 82	町田ターミナル～町谷原～つきみ野駅 (町田市・大和市)	①	7.1	平日：1.0回 土曜：1.0回 休日：1.0回							6.0	
5	市 02	長津田駅～恩田住宅～市が尾駅 (横浜市)	①	5.2	土曜：1.0回	0.3	549.12	45	337	13	△324	1.4	
6	桜 84	相模原駅北口～南大沢駅～聖蹟桜ヶ丘駅 (相模原市・町田市・八王子市・多摩市)	①	16.7	平日：3.0回 土曜：3.0回 休日：3.0回	4.2	36,354.0	35,253	22,308	7,873	△14,435	13.4	

退出等意向申出路線に係る運行系統別調書

事業者名： 神奈川中央交通株式会社 ページ： 2 / 2

担当部署・担当者名・電話番号 運輸計画部 橋山 0463-26-8130

申出 路線 番号	系統 番号	起点～主な経由地～終点 (通過市町村名)	種別	キロ程 (k m)	運行回数 平日・土休日 (回)	平均乗 車密度 (人)	実車走行 キロ (k m)	輸送人員 (人)	営業費用 (千円)	営業収益 (千円)	差額 (千円)	競合区間 キロ程 (k m)	備 考
7	南 01	南町田グランドパーク～東名横 浜町田インター～若葉台中央 (町田市・横浜市)	①	5.2	休日：1.0回	2.7	745.5	424	457	137	△320	3.0	
8	淵 24	淵野辺駅～鶴川駅～登戸 (相模原市・町田市・川崎市)	①	20.5	土曜：1.0回	4.1	2,096.1	1,547	1,286	343	△943	18.5	

記入要領

- 1 本調書は、退出等意向申出路線に関係する全ての系統について、申出路線ごとに区切って記入する。
- 2 運行系統は現時点のものを、輸送実績については最新の年度のものを記入する。但し、現在の系統と各実績数値の内容が著しく相違する場合は、実績数値欄は空白とし、余白にその旨を明記する。
- 3 申出路線番号は、申出書の番号と合致させるものとする。
- 4 系統番号は、系統毎に「かながわのバスマップ」（県バス協会編）に記載されている系統番号を記入する。
- 5 種別欄は、現時点での系統整理の考え方について、①系統廃止、②系統変更（系統の短縮や他系統に振り替えるもの等）、③その他 の数字を記入する。
- 6 キロ程、運行回数、平均乗車密度、実車走行キロ、競合区間キロ程は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記入する。
- 7 運行回数は、平日・土休日（祝祭日を含む）毎に、年間を通した平均回数を記入する。なお、1往復を1回とし、循環系統の場合は1循環1回とする。
- 8 競合区間キロ程は、自社他社を問わず、競合している区間の全キロ程を記入する。（当該系統で競合区間が複数ある場合には合算する。）
- 9 備考欄は、種別欄が②、③の場合にその内容を簡潔に記入する。また、同一の系統を複数の申出路線について記載する必要がある場合には、「再掲」と記入する。

(様式1)

京王バス 第247号

2024年5月31日

神奈川県生活交通確保対策地域協議会
会長 神奈川県副知事 殿

名称及び代表者氏名 京王バス株式会社
代表取締役社長 宮坂 周治

住 所 東京都多摩市関戸1丁目9番地1

神奈川県生活交通確保対策地域協議会に係る路線退出等意向申出書

次の路線について退出等の意向を申し出ます。

申出 路線 番号	退出等意向申出路線 (区間)		意向申出内容	事 由	退出等 予定年月	関係 系統 数
	起点～終点 (通過市町村名)	キロ程 (km)				
1	聖蹟桜ヶ丘駅～南大沢駅～ 相模原駅 (柏木谷戸入口～相模原駅) (八王子市・町田市・相模原 市)	16.6 (6.06)	路線廃止	運行回数僅少 および利用者 僅少による	2025年 3月	2

記入要領

- 1 申出路線番号は、退出等意向申出路線ごとに番号をかえて記入する。
- 2 退出等意向申出路線 (区間) は、路線の起終点を停留所名をもって記入するとともに、当該区間のキロ程を小数点第1位 (第2位以下切り捨て) まで記入する。
- 3 意向申出内容は、「路線廃止」等具体的な内容を記入する。
- 4 事由は、退出等を必要とする理由を簡潔に記入する。
- 5 退出等予定年月は、意向申出内容を実施しようとする予定年月を記入する。なお、路線休止に係る場合は予定する休止の期間もあわせて記入する。
- 6 関係系統数は、退出等意向申出路線に係る系統数を記入する。

添付資料

- 1 別表 (退出等意向申出路線に係る運行系統別調書)
- 2 退出等意向申出路線の路線図

(別 表)

退出等意向申出路線に係る運行系統別調書

事業者名： 京王バス株式会社 ページ： 1 / 1

担当部署・担当者名・電話番号 乗合事業担当 三浦 042-352-3713

申出 路線 番号	系統 番号	起点～主な経由地～終点 (通過市町村名)	種別	キロ程 (k m)	運行回数 平日・土休日 (回)	平均乗 車密度 (人)	実車走行 キロ (k m)	輸送人員 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	差額 (千円)	競合区間 キロ程 (k m)	備 考
1	桜 84	聖蹟桜ヶ丘駅～南大沢駅～相模原駅 (多摩市・八王子市・町田市・相模原市)	①	16.6	平日：3.0回 土曜：0.5回 休日：0.5回	4.1	31,590.3	30,501	15,326	6,961	△8,365	13.4	数値は合算数値
	南 84	南大沢駅～相模原駅 (八王子市・町田市・相模原市)	①	6.9	平日：0.0回 土曜：2.5回 休日：2.5回								
		合 計				4.1	31,590.3	30,501	15,326	6,961	△8,365	13.4	

記入要領

- 1 本調書は、退出等意向申出路線に関係する全ての系統について、申出路線ごとに区切って記入する。
- 2 運行系統は現時点のものを、輸送実績については最新の年度のものを記入する。但し、現在の系統と各実績数値の内容が著しく相違する場合は、実績数値欄は空白とし、余白にその旨を明記する。
- 3 申出路線番号は、申出書の番号と合致させるものとする。
- 4 系統番号は、系統毎に「かながわのバスマップ」（県バス協会編）に記載されている系統番号を記入する。
- 5 種別欄は、現時点での系統整理の考え方について、①系統廃止、②系統変更（系統の短縮や他系統に振り替えるもの等）、③その他 の数字を記入する。
- 6 キロ程、運行回数、平均乗車密度、実車走行キロ、競合区間キロ程は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記入する。
- 7 運行回数は、平日・土休日（祝祭日を含む）毎に、年間を通した平均回数を記入する。なお、1往復を1回とし、循環系統の場合は1循環1回とする。
- 8 競合区間キロ程は、自社他社を問わず、競合している区間の全キロ程を記入する。（当該系統で競合区間が複数ある場合には合算する。）
- 9 備考欄は、種別欄が②、③の場合にその内容を簡潔に記入する。また、同一の系統を複数の申出路線について記載する必要がある場合には、「再掲」と記入する。

鶴川団地活性化プロジェクト団地名店街へ行こう！ 自家用有償旅客運送登録の更新について

1 取組の経緯・提案の背景

この取組は、団地自治会や商店会等で作る「鶴川団地地域支え合い連絡会」が中心となり、日常の買物や外出が困難な高齢者等を対象として、団地内の商店街へ送迎する取組です。社会福祉法人悠々会が運送主体となり、グリーンスローモビリティに該当する電動カートで送迎を行っています。

運行に当たっては、2019年7月3日付け町田市地域公共交通会議において、公共交通空白地有償運送としてご承認いただき、2019年11月から運行を開始しました。2021年11月18日付けで更新のご承認をいただき、運行開始から2024年3月までに延べ1,292人の方にご利用いただいています。

この度、ご承認いただいた運送の許可期限が到来することから、地域の足として会員の方にとってなくてはならないこの取組を引き続き実施するため、登録の更新をさせていただきます。本会議に提案させていただきます。

2 運送の概要

(1) 運送主体

- ・社会福祉法人 悠々会

(2) 運送の区域

- ・鶴川団地（町田市鶴川2丁目、5丁目、6丁目地内、下記運行エリア図参照）

(3) 輸送対象者

- ・鶴川団地地域支え合い連絡会会員のうち輸送を必要とする方

(4) 運送の対価

- ・輸送対象者から、会員1人あたり年間500円を頂戴する

(5) 運行日

- ・毎週火曜日・水曜日・金曜日（会員からの予約に応じて運行）

(6) 運転者

- ・ボランティアドライバー 5名

(7) 使用車両

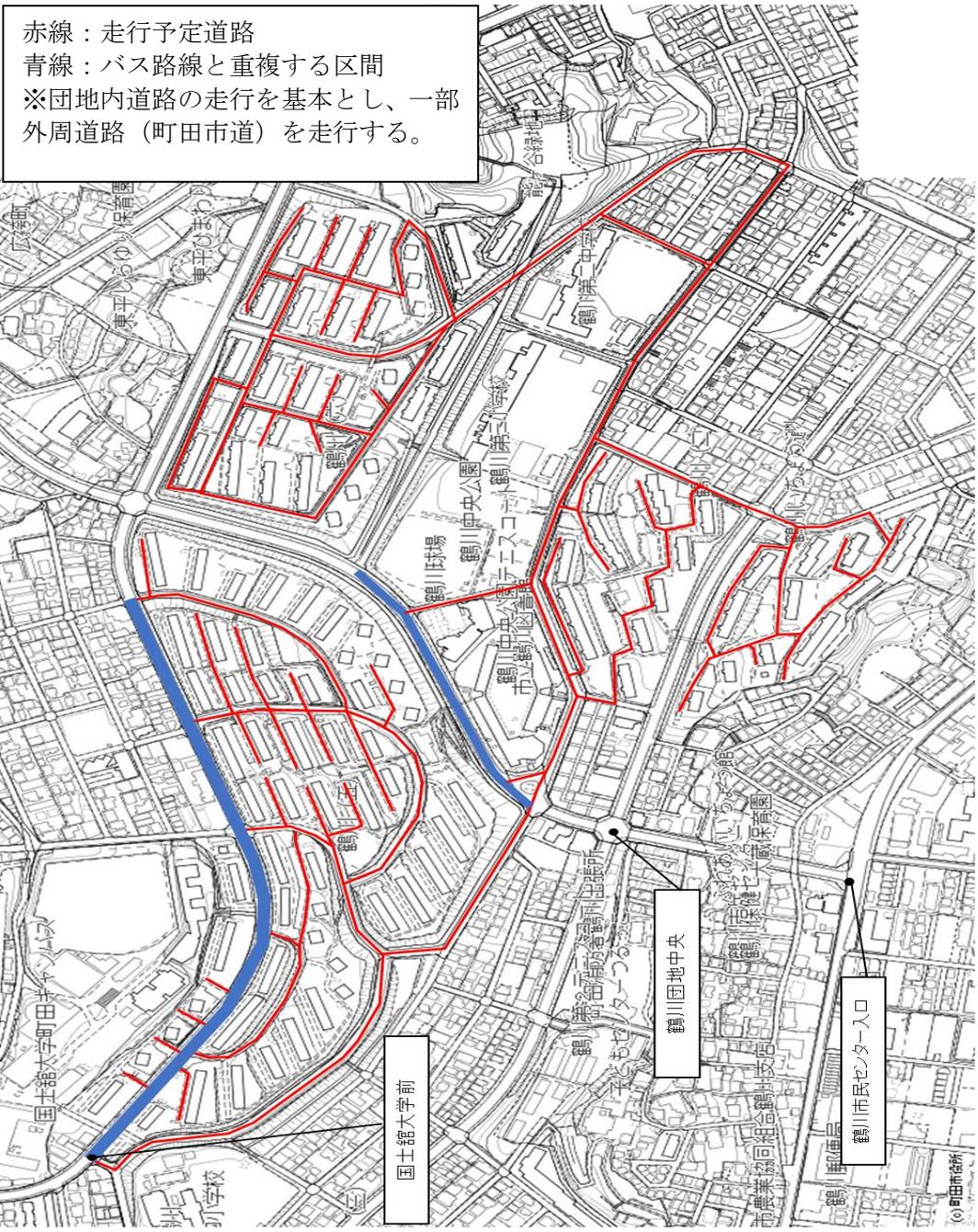
- ・小型電動カート（定員4名、軽自動車登録）2台

(8) これまでの輸送実績

- ・利用会員登録数11名（2024年3月末現在）
- ・延べ利用者数1,292人（2019年11月～2024年3月）
- ・月平均延べ利用者数約24人（2019年11月～2024年3月）

※利用者数の詳細は3ページの利用者数表参照

【運行エリア図】



鶴川団地買い物カート利用者数（前回更新後から・延べ人数）

	利用者数
2021.11	10
2021.12	9
2022.1	8
2022.2	10
2022.3	10
計	47

	利用者数
2022.4	10
2022.5	10
2022.6	10
2022.7	9
2022.8	28
2022.9	29
2022.10	23
2022.11	23
2022.12	23
2023.1	22
2023.2	19
2023.3	22
計	228

	利用者数
2023.4	40
2023.5	55
2023.6	44
2023.7	40
2023.8	47
2023.9	48
2023.10	51
2023.11	40
2023.12	48
2024.1	51
2024.2	38
2024.3	36
計	538

利用者数（延べ人数）

運行開始から 2021年10月（前回更新前）まで	479
運行開始から2024年3月まで	1292

(年号) 2024年8月1日

関東運輸局 東京運輸支局長 殿

地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議等において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民等の旅客輸送を確保するために必要であるとの協議が調ったので、その旨証明します。

記

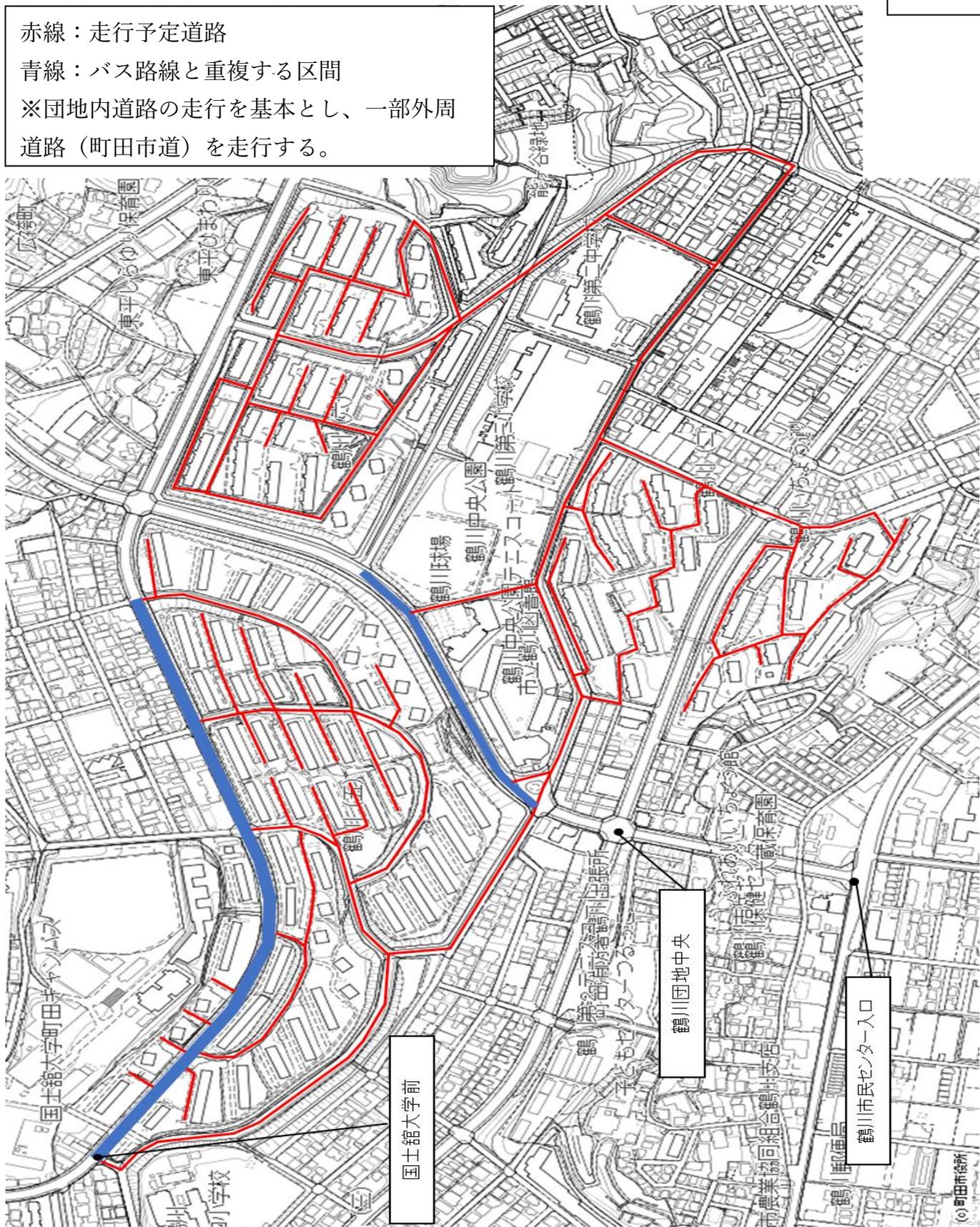
1. 自家用有償旅客運送の種別
交通空白地有償運送
2. 地域公共交通会議等の名称及び対象市町村
(名称) 第30回町田市地域公共交通会議
(対象市町村) 町田市
3. 地域公共交通会議等にて協議が調った年月日
2024年8月1日(木)
4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名
社会福祉法人 悠々会
東京都町田市能ヶ谷4-30-1
理事者 陶山 慎治
5. 調った協議の内容
 - (1) 路線又は運送の区域
鶴川団地(町田市鶴川2丁目、5丁目、6丁目地内、別紙1運行エリア図参照)
 - (2) 旅客から収受する対価(対価の内容を添付すること)
別紙2のとおり
 - (3) 運送しようとする旅客の範囲
鶴川団地地域支え合い連絡会会員のうち輸送を必要とする方
6. その他特記事項

2024年8月1日

町田市地域公共交通会議 会長 岡村敏之

鶴川団地 運行エリア図

赤線：走行予定道路
 青線：バス路線と重複する区間
 ※団地内道路の走行を基本とし、一部外周道路（町田市道）を走行する。



旅客から収受する対価について

1. 輸送対象者

- ・鶴川団地支え合い連絡会会員のうち輸送を必要とする方

2. 対価の内容

- ・輸送対象者から、会員 1 人あたり年間 500 円を頂戴する。

3. 対価の設定理由

(1) 輸送を予定する会員数

- ・ 11 人

(2) 予定する輸送見込み量

- ・ 会員 1 人あたり月 2 回の利用を見込む
- ・ 月当たりの見込み量：11 人×2 回＝22 回／月
- ・ 年間見込み量：22 人×12 ヶ月＝264 回／年

(3) 年間会費収入

- ・ 会員 1 人あたり 500 円×11 人＝5,500 円

(4) 1 回あたり利用料金

- ・ 5,500 円÷264 回＝21 円／回（端数切上げ）

町田市民バス「まちっこ」相原ルートの運行経路の変更について (報告案件)

1 経緯及び目的

町田市民バス「まちっこ」相原ルート（以下、「まちっこ」という。）は、東西に長い地形に起因する交通不便地域の解消、及び公共施設利用者の利便性向上を目的として、1997年11月から運行しています。

このたび、「町田市中心市街地まちづくり計画」（2016年策定）に基づく中心市街地の回遊性の向上と快適な歩行空間の実現に向けた取組の一つとして、「まちっこ」の運行経路である市道町田37号線（通称：文学館通り）において、2025年度に無電柱化事業の影響で一方通行区間を指定することから、町田ターミナル発・ネイチャーファクトリー東京町田行の運行経路を一部変更します。



図 1 文学館通りのまちづくり案内図

2 変更内容

原町田四丁目バス停を停車し、運行ダイヤへの影響が少ない経路を検討した結果、図2の経路に変更することとします。

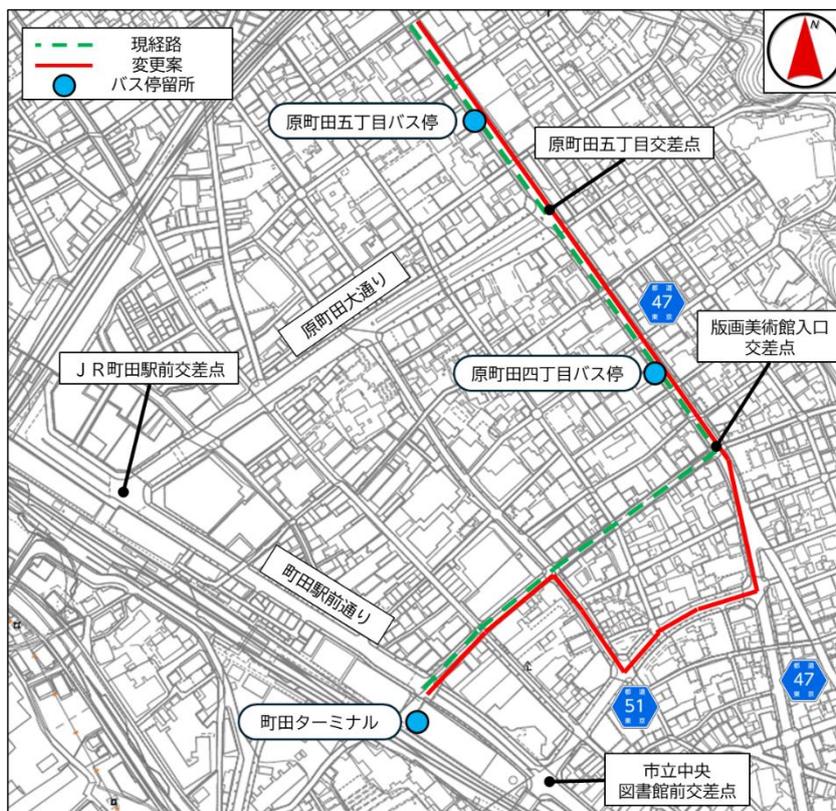


図 2 経路変更図

※復路（ネイチャーファクトリー東京町田発・町田ターミナル行）の運行経路の変更はありません。

(2) 変更予定日

2025年4月1日

3 今後のスケジュール（予定）

表 1 スケジュール

2024年 8月1日	第30回地域公共交通会議
10月	道路運送法第9条第5項に基づく意見徴取
11月	第3回運賃協議会 第31回地域公共交通会議
2025年 1月	事業認可変更手続き
2月	地元周知
4月1日	経路変更（予定）

「町田市都市づくりのマスタープラン方針編(交通)」2023年度取組実績

施策	取組の方向性	主な取組	2023年度の取組実績
施策Ⅰ 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる	取組の方向性① 地域の中を快適に移動できるさまざまな手段や環境を生み育てる	① 自宅や目的地とのラスト・ファーストワンマイルの“移動しやすさ”の向上 ② 居心地が良く出歩きたくなる道路等の環境の創出 ③ ハード・ソフト両面での自転車活用の推進	▶ 「町田市自転車活用推進計画」に基づき、5月の自転車月間に合わせた利用啓発の活動や、シェアサイクルステーション(図1)の拡大、「町田市自転車ネットワーク計画」の策定など、自転車活用の推進に関する取り組みを実施しました。【交通事業推進課ほか】※詳細は別紙5参照 ▶ 原町田中央通りの沿道空間を活用した社会実験「Machida Weekend STREET」を開催し、ガイドラインや運用ルールに基づき、沿道空間を賑わいづくりに活用するための検証を行いました。【地区街づくり課】
	取組の方向性② 地域にある輸送資源を活用して、移動しやすくする仕組みを生み育てる	① 地域の支え合いによる移動の取組の支援 ② 地域にある輸送資源(送迎車両等)の活用支援 ③ 地域や利用者の特性に応じたコミュニティバス等の運行	▶ 地域の支え合いによる移動の取組支援として、支え合い交通事業補助金の交付や、玉川学園地区での運行(図2)開始の支援を行いました。また、取組を開始するにあたっての進め方や留意事項などをまとめた支え合い交通の手引きを作成し、ホームページで公表しました。【交通事業推進課】※詳細は別紙4参照
施策Ⅱ 市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える	取組の方向性① 速達性・定時性を備えた輸送力のある交通の基盤を整える	① 多摩都市モノレール町田方面延伸・小田急多摩線延伸の促進 ② 鉄軌道延伸に合わせたバス路線網の再編 ③ 円滑な移動を実現する道路等の交通ネットワークの向上	▶ モノレールが走るまちの将来像を示し、その実現に向けたまちづくりの方向性や段階的な取組方針を明らかにすることを目的とした「モノレール沿線まちづくり構想」を2024年3月に策定しました。【都市政策課】 ▶ 学識経験者、鉄道事業者、国、沿線自治体等で構成される「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」において、国の答申で示された収支採算性等の課題の解決に向けた検討・調査を実施しました。【交通事業推進課】
	取組の方向性② 多様な交通モードをつなぐ交通の拠点を整える	① 鉄道駅の交通結節機能の向上 ② 主要なモノレール駅(想定)を中心とした地域交通拠点の整備	▶ 町田駅周辺の交通結節機能向上に向けて、「町田駅周辺開発推進計画」の検討を行いました。【都市政策課】
施策Ⅲ 多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える	取組の方向性① 安全・安心に利用できる交通環境を整える	① 高齢者や障がい者等でも安全・安心に移動できるバリアフリー化の推進 ② 交通事故減少を目指した交通安全意識の普及・啓発	▶ 「町田市福祉のまちづくり推進協議会バリアフリー部会」においてまち歩き点検などを行いながら、「相原駅周辺地区バリアフリー基本構想」の改定(図3)を行いました。【交通事業推進課】 ▶ 小田急小田原線町田駅の1番線から4番線においてホームドア(図4)設置が完了しました。市からは鉄道事業者に対して補助金を交付し、整備事業の促進を支援しました。【交通事業推進課】 ▶ 街頭や地域イベント等における交通安全情報の発信や、小中学校での自転車教室、高齢者向けの安全運転教室など交通安全学習を実施し、延べ27,256人の方に交通ルールなどを周知しました。【市民生活安全課】
	取組の方向性② 持続可能な地域交通を支える意識を育む	① 一人ひとりの移動を望ましい方向に変えていくモビリティ・マネジメントの推進 ② 環境負荷の低い乗り物への転換の推進	▶ 「ゼロカーボンシティまちだ」実現に向けた一環として、2024年3月25日に市民バス「まちっこ」公共施設巡回ルートにおいてEVバス車両(図5)を導入しました。運行に先立ち、3月24日に市庁舎でお披露目イベントを開催し、300名を超える皆さまにご参加いただきました。【交通事業推進課】 ▶ バスを支える意識を醸成するために、「バスの日」(9月20日)(図6)と合わせてバス事業者等と連携しながら各種啓発活動を行いました。各種イベントの実施に併せて、「まちっこ」EVバスのラッピングデザイン投票をイベント会場及びLINE投票を用いて行いました。【交通事業推進課】
	取組の方向性③ 先端技術やデータを積極的に活用する	① 先端技術(自動運転・MaaSなど)やデータを活用した実証実験の支援 ② 交通に関する先端技術やサービスの使い方の啓発(デジタルサポート等)	▶ ケアプロ株式会社、株式会社Reha Labo Japan、町田市南第3高齢者支援センターなどと連携し、乗り物と介助者の情報を一元的に収集・提供することを目指す「まちモビ」プロジェクトを推進し、バスで外出をしたくなる地域情報収集イベントや、プロジェクトロゴマークの作成を行いました。【交通事業推進課】

図1

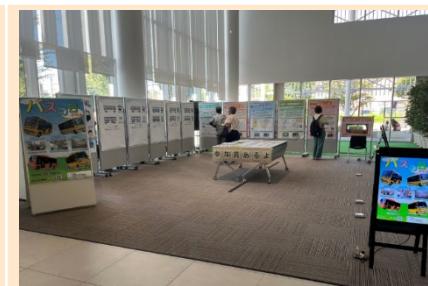
図2

図3

図4

図5

図6



町田市内支え合い交通の主な取組状況と町田市の支援の取組について

1 支え合い交通について

町田市内の各所において、交通事業者、福祉事業者、町内会・自治会等、複数の主体が協力しながら、買い物や外出等で移動に困っている地域住民の方に向けた移動支援の取り組みが行われています。

これらの地域による移動支援の取り組みを町田市の「支え合い交通」として、交通事業推進課では活動に取り組む団体を後押しするための技術的・財政的なサポートを行っています。

2 町田市内の主な支え合い交通取組状況

取組状況	地区名・取組名
実施中の取組 (11団体)	丸山団地自治会買い物ツアー（相原町）、かしのみ号（忠生）、武蔵岡地区（相原町）、鶴川団地活性化プロジェクト（鶴川）、つるかわCAP（鶴川）、くらちゃん号（成瀬）、成瀬お助け隊（成瀬）、あいあい号（相原町・坂下）、あいあい号（相原町・元橋）、乗り合いサービスさくら号（玉川学園）、悠々会フリーモビリティ（鶴川）

3 2023年度町田市の支え合い交通への支援の取組について

1) 支え合い交通の取組を検討される方に向けた手引きを作成（別添）

「支え合い交通がどのようなものか」「実際に始めるに当たってどのような進め方をすれば良いのか」などについてまとめた『支え合い交通の手引き～始めてみませんか？地域の支え合いによる移動支援～』を作成し、町田市公式HPへの掲載や高齢者支援センターに配布しました。

2) 支え合い交通連絡会の開催

町田市内で支え合い交通を行う団体の皆様に年に1回集まっていただき、情報の周知や共有、団体間の意見交換や交流を目的とした連絡会を開催しております。今年度は2023年12月19日に開催し、8団体に参加をしていただきました。情報交換の内容は町田市公式HPで閲覧できるようにしています。

4 2024年度町田市の支え合い交通への支援の取組予定について

1) 引続き運行開始や継続にあたって法令面でのアドバイス等を行うとともに、運行に必要な経費に対して支え合い交通事業補助金の交付をいたします。

2) 支え合い交通事業補助金対象費目に燃料費（実費）の追加をいたします。

3) 2023年度に引続き、支え合い交通連絡会を開催します。

始めてみませんか？ 地域の支え合いによる移動支援 ～支え合い交通の手引き～



作成 町田市都市づくり部交通事業推進課
2024年4月 第1版

「支え合い交通」とは？

「支え合い交通」とは、地域の町内会・自治会や社会福祉法人、NPO 法人等が協力してお買い物や通院等の外出を目的に車両を使った移動支援を行う取り組みです。

一般的に、コミュニティバスのような定時・定路線型のバス等を地域で運行しようとした場合、道路運送法上の登録・許可が必要です。この登録・許可を受けるためには、道路の通行箇所の幅員や転回余地、停留所の位置など様々な要件を満たさなければならないため、実際の運行に至るのは難しく、時間を要します。

しかし、「支え合い交通」のような輸送サービスを無償で行う場合、登録・許可は不要であるため、小規模な範囲でも、準備から運行開始まで比較的短期間で、柔軟な運行を行うことが可能です。



支え合い交通の主な特徴（メリット）

(1) 自家用車（白ナンバー）で運行ができる

通常、運賃や報酬を受け取り、自動車で人を輸送する場合、その自動車が道路運送法上の登録・許可を受ける必要があり、併せて運転手も「普通自動車第二種運転免許（営利目的で車を運転するための免許）」という免許を所有している必要があります。

「支え合い交通」として無償で地域の輸送サービスを行う場合、こうした登録・許可が不要であるため、事業所や個人が所有している車を、「普通自動車第一種運転免許（一般的な車を運転するための通常の免許証）」を持っているドライバーであれば誰でも運転することが可能です。

～「町田市地域支え合い型ドライバー養成研修」をご存じですか？～

「町田市地域支え合い型ドライバー養成研修」とは、福祉有償運送運転者・セダン等運転者の運転資格が取得できる国土交通大臣認定講習会です。

町田市高齢者支援課や町田市社会福祉協議会、そして全国で住民主体の移動サービスの立ち上げを支援する NPO 法人全国移動サービスネットワーク（全国移動ネット）や、福祉有償運送を行う NPO 法人 町田ハンディキャブ友の会が中心となり年に1回開催しています。

講習会では移動サービスの概論や法令理解、町田市の交通施策などの講義、実際に福祉車両を用いた運転実習や介助実習、実際に町田市で住民主体の移動を支援している地域の方々からお話を聞きながら、参加者が今後自分たちの暮らす地域でどのようにドライバーとして活動していくかを話し合うグループワーク等を行います。

講習会を受けることで、地域の移動手段を支える担い手の一員として活躍していただけることを目的としています。

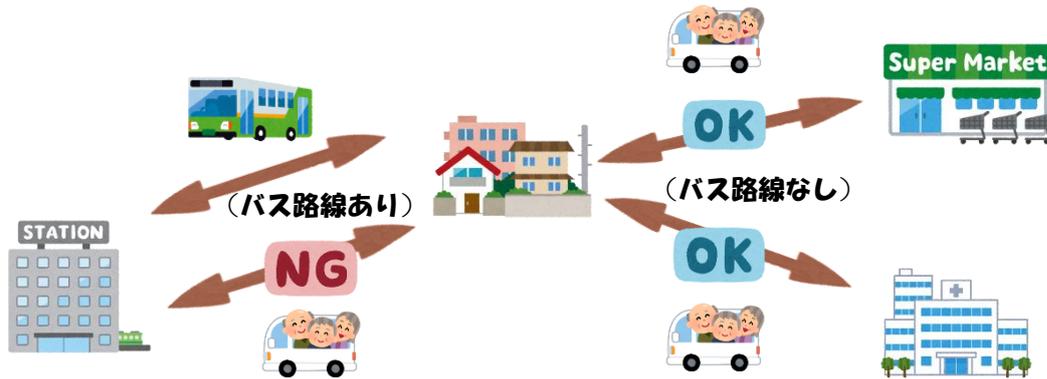


研修会の様子

(2) 区間や目的地の変更など柔軟な運用が可能

車両の停車場所・経路などを登録する必要がないため、柔軟に利用者ニーズに合わせた運行を行うことが可能です。また、バス車両よりも小さい車両を利用することで、バス車両では入り込めないような狭い路地でも通行することができます。

ただし、地域の最寄りの停留所から駅までの路線バスがあるにも関わらず同じ駅までの運行を行わないなど、既存の公共交通網と運行経路が重複しないよう配慮をする必要があります。

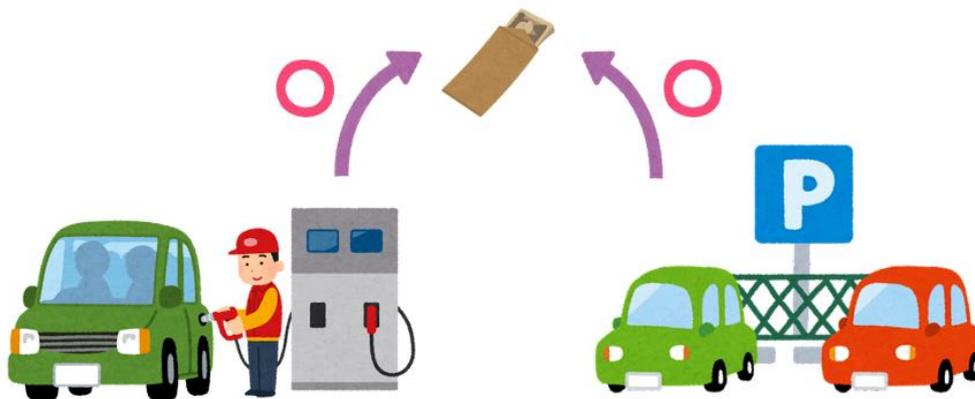


運行を継続していくために（注意点など）

(1) 道路運送法上、利用者から運行の対価（人件費等）を受け取ることはできない

許可を得ないまま金銭（運行の対価）の受領をして利用者を運搬することは、法令により禁止されています。ただし、一部実費（運送に要した燃料費、道路通行料、駐車料金）等については受領可能です（運行の対価に当たるかどうか不明な場合は、当市交通事業推進課までお問い合わせ下さい）。

また「好意に対する任意の謝礼」や、「流通性、換金性が低い財産的価値を有しない財物」の受け渡しも、法令に抵触しないため、受領することが可能です。



(2) 社会福祉法人や NPO 法人等に運行協力をお願いする場合、施設で使用していない時間帯しか運行できない

朝の比較的早い時間帯や夕方の時間帯など、事業者の本業のピークを迎える時間帯は運行できない可能性があります。



(3) 地域の要望を取りまとめ、運行内容等を検討するための地域協議会を結成する必要がある

「支え合い交通」は、住民の声や意見などを取りまとめ、福祉事業者等の運行についての協力を得ながら行う活動です。

地域で福祉事業者等と共同で活動を行っていけるような体制づくりが重要であり、地域の困りごとを「誰かにやってもらう」のではなく、「自分たちで手足を動かし解決していく」意識を持って主体的に取り組むことが求められます。



※道路運送法に関連する法令上の判断が必要な場合は、関係機関との連絡・調整や協議等を行います。

どのような場合に道路運送法上の制約がかかるのかは個別に判断が必要です。

お気軽に町田市交通事業推進課（042-724-4260）までお問い合わせ下さい。

「支え合い交通」に対する町田市のサポート

町田市では、「支え合い交通」の立ち上げや事業継続への支援を目的として、以下のようなサポートを行っています。

(1) 技術的なサポート

運行内容について運行経路や転回箇所、待合場所等が適切かどうか等、他地区での事例を踏まえたアドバイスや、国土交通省や警察などの関係官公庁との調整や申請の補助等のサポートを行っています。

7～10 ページで示す「支え合い交通導入までのステップ（例）」のどのステップにおいてもサポートしますので、お気軽にお問い合わせ下さい。

(2) 財政的なサポート

活動を行っている団体に対し、補助金による運行経費へのサポートを行っています（上限は1年度当たり18万円（初年度は33万円））。

補助金の対象となるのは、消耗品や備品の購入費、チラシなどの印刷費等です。

主な補助対象項目

費 目	支 出 例
消耗品費	筆記用具、ファイリング用品（飲食料品は対象外）
備品購入費	停留所標識、マグネットステッカー
印刷費	チラシ作成、資料のコピー代
通信運搬費	予約受付に係る電話料金
使用料及び賃借料	会議室使用料
保険料	ボランティア保険料 （デイサービス等の事業用車両の自動車保険は対象外）
燃料費	輸送を行うのに直接要した車両のガソリン代など
その他、市長が特に必要と認める経費	上記に定めが無く、必要なものがある場合にはご相談ください。

※ 運行に関する人件費については、補助金の対象外となります。

（2024年4月1日現在）

支え合い交通導入までのステップ（例）

ここからは、具体的な支え合い交通の運行までの流れを説明していきます。
地域ごとに特性が異なるので、必ずしもこの通りに進めていく必要はありません。

支え合い交通導入までのステップ（例）

- ① 地域協議会の設立と運行協力者への協力依頼
- ② 地域特性の把握
- ③ 具体的な運行内容の検討
- ④ 運行事業者等と具体的な運行内容について打合せ
- ⑤ 関係者間での調整
- ⑥ 地域の方に対する周知
- ⑦ 実証実験
- ⑧ 本格運行

① 地域協議会の設立と運行協力者への協力依頼

まずは地域で移動支援が本当に必要なのか、また必要だとすればどのような移動支援が必要か、地域内で話し合う機会を設けてください。

話し合いをする中で、ある程度の方向性が見えてきたら、運行を協力してくれる事業者等（福祉事業所やNPO法人等）に移動支援の相談をします。

このような働きかけを行い、実際の運行に当たって市や運行事業者等と継続的に話し合いができる団体（地域協議会）を地域で設立する必要があります。

地域協議会は、地域の利用者と市や運行事業者等との架け橋となり、地域の要望（運行経路、乗降場所、運行日数、運行本数、頻度等）をまとめ、福祉事業者等にも配慮をしながら運行の継続性や在り方を市や福祉事業者等と共に考えてく団体です。



② 地域特性の把握（アンケート調査）

「支え合い交通」の必要性や運行内容を確認するには、地域でアンケート調査をすることが効果的です。アンケートをすることにより、具体的な地域の需要を把握することができます。

地域の課題を把握することで、「支え合い交通」によって解消可能なのか、別の角度から課題解決に取り組んでいく必要があるのか慎重に検討することが重要です。

【アンケート調査の項目例】

- 地域で生活をする上でどのようなことに不便を感じているか
- 移動支援を受けることによってやりたいこと（買い物、通院等）
- どこに行きたいか（具体的な商業施設や病院名等）
- どのような頻度で希望するか



③ 具体的な運行内容の検討（「支え合い交通」による移動支援が必要と判断した場合）

移動支援の需要について把握ができれば、実際にどのような内容（利用対象者、車種、運行頻度、停留場所、ルート、行き先等）で移動支援を行っていくか検討を行います。

運行の継続には無理のない内容で運行を行う必要があります、検討の際は運行をする事業者等にとって負担の少ない方法を考えます。

【検討のポイント☑】

☑ 利用対象者はどうするか

車両の定員の兼ね合いから、利用希望者が全員乗車できれば問題はありませんが、乗車できない人がいる場合、工夫が必要です。

（例：登録制にして事前連絡を入れた人のみ対象にする、毎週メンバーを決めておいてその通りに利用してもらう、等）。

☑ 停留場所をどこにするか

停留所を設置する際は、トラブル防止のため地先の家の方の承諾が必要です。

☑ 運行及び停車する際の、交差点からの距離や駐車場の場所（向かいも注意）や対向車の見通しが十分かどうか

運行に当たっては、停車場所や通行経路上の安全が確保されていることが大切です。狭くて車のすれ違いがしづらい箇所を通るような場合も注意が必要です。

また、民家の車庫のすぐ目の前や見通しの悪い交差点など、死角が生まれやすい場所に停車することはないように注意しましょう。



④ 運行事業者等と具体的な運行内容についての打ち合わせ

週何日、どのくらいの時間に、どのような車両を使って運行するか打合せます。利用者が目的を果たすことができ、安全に利用できるかよく検証しましょう。

万が一事故や利用者の怪我等が発生した際の保険についてはどうするか（車両の保険で対応できるか。）など、様々なケースを想定しておく、緊急の際落ち着いて対応ができます。

⑤ 関係者間での調整

企画がある程度固まった段階で、必要に応じて市が各関係者間（各種バス・タクシー事業者、国土交通省等の官公庁、交通管理者（警察署））の調整をいたします。

★公共交通事業者と調整をしなければならない理由（調整の必要性）

既存の公共交通と実質的に競合する支え合い交通の導入により、例えば、並走するバス路線の減便や廃止が余儀なくされ、かえって地域の利用者の利便性を損なう状態になる可能性があります。

このため、新たな交通を導入する際は、より良い地域の交通ネットワーク形成に向けて、既存の公共交通との競合に十分注意したルートを設定し、それぞれの役割分担を明確にすることが大切です。

⑥ 地域の方に対する周知

利用対象となる住民に対し、サービスを利用してもらえるよう周知を行います。

⑦ 実証実験

実証実験をすることで、様々な改善点が見えてきます。また、利用者アンケートを実施すると効率的な運行をする際の検討材料となります。

運行の際は以下のことを確認してください。

(例)

- 走行、停車に必要な幅員を確保できるか
- 歩行者、停車車両とのすれ違いが安全か
- 急こう配がある箇所（降雪時に安全性が確保できるか否か）
- 便数別、乗車場所別の利用人数（乗り残しの人数の把握）
- 利用者特性（利用目的、高齢者の割合）
- 所要時間やダイヤ通りに運行できるか、渋滞状況はどうか

⑧ 本格運行

運行事業者との連絡や、運行状況の確認、トラブル発生時の連絡体制の確認を定期的に行ってください。

この手引きについてのご質問は、町田市都市づくり部交通事業推進課までお気軽にお問合せください。



町田市都市づくり部交通事業推進課
町田市森野 2-2-22
電話：042-724-4260
2024 年 4 月発行

「町田市自転車活用推進計画」進捗状況（2023年度末）

4つの 施策の柱	指標	現状値 (計画策定時)	2022年度末	2023年度末	目標値	説明
I はしる	自転車通行環境整備延長	3.2km (2021年度末)	3.5km	4.7km	6.6km (2026年度末)	境川団地北～忠生スポーツ広場間の自転車通行空間整備及び「町田市自転車ネットワーク計画」策定検討で整備状況を精査したことにより整備延長が増加しました。
II とめる	放置自転車数	8,572台 (2020年度)	2020年度比 29%減 6,116台	2020年度比 33%減 5,733台	2020年度比 10%減 (2026年度)	自転車駐車場の整備や効率的な放置自転車の取り締まりなどにより放置自転車は2020年度比で33%減少しました。
III まもる	自転車の安全利用に関する啓発人数	6,502人 (2019年)	15,286人	18,706人	9,000人 (2026年)	自転車用ヘルメット購入費補助事業において、交通安全動画の視聴を補助要件として安全利用啓発を実施した結果、啓発人数が増加しました。
IV いかす	交通手段における自転車の利用割合	25.5% (2022年度)	25.5%	25.5%	現状値より増加 (2026年度)	ハスのんSNSや自転車に関連したイベントなどで自転車利用啓発したことにより、自転車の利用割合が維持されました。

「(仮称) 町田市地域公共交通計画」の策定検討について

「(仮称) 町田市地域公共交通計画」(以下、「町田市交通計画」)について、2026年末を目途として策定の検討を進めることについて報告します。

1 背景・目的

- ・2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「地域交通法」)が制定され、自治体による地域公共交通に関する法定計画の策定を通じた、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度が整備されました。
- ・公共交通の収益低下や運転士不足等の課題を背景に、2020年の地域交通法改正において法定計画を「地域公共交通計画」として、その策定が自治体の努力義務とされました。
- ・国では「コンパクト・プラス・ネットワーク」実現のため、自治体において立地適正化計画と地域公共交通計画を策定し、互いに連携することで都市に必要な機能及び居住の集約、集約された地域における公共交通の充実という好循環を実現することが期待されています。
- ・町田市では、2025年度末に向け「(仮称) 町田市立地適正化計画」の策定検討を進めています。
- ・現在の市内の交通が持つ諸課題に対応しながら、2022年3月に策定をした「町田市都市づくりのマスタープラン」の基本方針である「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」の実現に向けた具体的な取組を整理して示すため、町田市交通計画を策定します。

2 計画期間

2027年度～2031年度(5ヵ年計画)

3 策定検討の進め方

- ・地域公共交通計画は、地域の移動を支える関係者で構成する「地域交通法に基づく協議会」(以下、「法定協議会」)において検討することとされており、道路運送法に基づく地域公共交通会議とは別に、今後新規で設置をします。
※法定協議会開催は2025年度、2026年度を予定しております。

4 策定検討期間

- ・2024年度～2026年度

5 策定検討スケジュール（予定）

【2024年度】

- ・市民アンケートを含む基礎調査実施

【2025年度】

- ・法定協議会開催（4月、10月、2026年1月頃）
- ・ワークショップ形式等市民の声の収集

【2026年度】

- ・法定協議会開催（5月、8月、10月頃）
- ・計画策定