

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 1 回 町田市交通計画推進協議会		
事務局 (担当課)		都市づくり部 交通事業推進課		
開催日時		2025年5月27日(火) 14時00分～16時00分		
開催場所		市庁舎2階 市民協働おうえんルーム		
出席者	委員	20名(岡村敏之委員、中山俊夫委員、山下邦洋委員(代理出席:新井孝氏)、伊藤岳洋委員、戸部広行委員、若村耕平委員、八山晋一郎委員、五島雄一郎委員、濁澤雅委員、佐藤勝太委員、宮下誠委員、奥津純憲委員、大庭洋平委員、井上廣美委員、陶山慎治委員、清水祐侍委員、高橋清人委員、豊田正敏委員、山口隆三委員、原田功一委員)		
	事務局	6名		
公開の可否		☒ 可 ☐ 不可 ☐ 一部不可	傍聴者数	2人
会議次第		1 開会挨拶 2 町田市交通計画推進協議会設置要綱について【資料1】 3 委嘱式 4 委員紹介【資料2】 5 事務局紹介 6 会長・職務代理選任 7 議事【資料3】 (1) 地域公共交通計画について (2) 町田市地域公共交通計画の策定について (3) 町田市の現状について (4) 市民アンケート調査結果 (5) 市内交通の現状・課題 8 その他		

《審議経過》 （○は委員の発言、□は会長の発言、●は事務局の発言）

7 議事

（１）地域公共交通計画について

（２）町田市地域公共交通計画の策定について

事務局にて資料編 3-1 の説明を行い、その後、質疑応答。

○P3 の運転士不足について、2024 年問題によって運送業が減少したというのは分かるが、バス運転士において運転士が不足している根本的な理由は何なのか。（A 委員）

○バス運転士不足というのは、ここで極端に始まった問題というわけではない。2024 年問題によって働ける時間が制限され、退勤から出勤までの時間が制限されたことによって、1 人のドライバーの稼働時間がかなり少なくなった。つまり、もともと運転士が足りないのを休日出勤等で補っていたが法規制によって補うことができなくなった。また、運転士の年齢構成についても平均年齢が 50 歳を超えており、弊社でも定年の引上げを行っているが、退職人数よりも採用人数の方が少なく、運転士が年々減少してきている。（B 委員）

（３）町田市の現状について

事務局にて資料編 3-2（P 1 から P22 まで）の説明を行い、その後、質疑応答。

○P20 の（小型乗合交通実証実験運行の）取組について、現状として全部取り止めになったのか。（C 委員）

●収支採算性や利用者が少ない点から、実証実験は終了となった。

○上手くいっているのは玉ちゃんバスぐらいなのか。（C 委員）

●かわせみ号についても補助金を受けての運行にはなるが、市民の足として利用されている。地域協議会と交通事業者、行政の 3 者協働の交通であり、地域協議会が地域の合意形成を図りながら順調に運行されており、コミュニティ交通の趣旨に合った運行がされていると考える。

○P20 の各事業について、市としても打ち切る基準があると思うが、その基準について説明して頂きたい。（C 委員）

●利用者が 2 人を超えれば 1 台の車両に 2 人以上乗り合っていると言えることから、（実証実験運行を行った）地域協議会とは、1 便当たりの平均利用者 2 人を基準に、継続の判断をしようと話合った。

○2 人というのは、全ての運行回数に対して平均値が 2 人を切れば取り止めるということか。（C 委員）

●その通り。各運行に対する運行期間内の合計の平均が 2 人を超えるのか否かを基準に実証実験を行った。例えば、「あいほらシャトル丸山団地号」の場合では、延べ運行便数が 468 便あり、延べ利用者数が 466 人となっているため、1 便平均利用者数は 1.00 人／便ということになる。つまり、延べ利用者数が延べ運行便数（468 便）の 2 倍に達していれば、2.00 人になり、事業継続の判断ができることになるが、今回は 2.00 人を下回ったので、継続を打ち切った。

□延べ利用者数のみを見ると、それなりに意識して利用された数値ではあるが、運転手を1人、車両を1台置いて動いているという面での効率性を考えると、赤字であるのはもちろん致し方ないが、今回の実証実験の継続に関しては、個人的には厳しいと考える。そのような点についても本計画において議論すると思っている。

○それらの上手な運行方法についても、本会議の目的の一つにあたると考える。（C 委員）

□本会議において前段で整理しているのは、どちらかというと町田市外への移動に対してどのように移動しているのかという観点で、いわゆる「大きく・速い」交通にあたる。一方で質問に挙げた実証実験については、小学校区内・生活圏内のような、地域内での移動に対する観点で、「小さな・ゆったりとした」交通にあたる。町田市としては乗り物のタイプも異なるし、移動の性格も違うことから、それぞれを分けて整理していると理解している。また、もう一段スケールが小さくなる互助の取組（支え合い交通）については、各実施団体の努力で継続している現状であると理解している。

○P18における2023年度から2024年度の補助額がかなり減少している。P17を見ると利用者は増加しているが、それを考慮したとしても減額が非常に大きい。その理由を説明して頂きたい。（A 委員）

●補助金については、バスの購入費用も含まれている。支払いの終了に伴い補助額が減少している。

□利用者からの収入よりも、車両の費用が見える形となっている理解である。細かく見るとそれ以外の要因はあるのかもしれない。

○玉ちゃんバスは、非常に利便性が良く、周辺に坂が多いことからニーズに合っていると思う。一方で（小型乗合交通実証実験運行の）「あいほらシャトル」や「つくし野くるり」についても非常に坂の多い地区を走っており、選定段階の中でニーズの多い地区や時間帯を考えたと思うが、これだけ考えて僅か数か月で利用者が伸びず取り止めという結果に対し、結論として市が何をしたいのかよく分からない。どのような結論に持っていくのかが気になる。また、先日市長と話した所、モノレールの計画が2040年代にあると言われた。そうすると計画は今から20年から25年後先の話である。現状のモビリティだけではなく、数十年後を見据えた中で、かつ世界的なビジョンをみながら将来的にどのようなモビリティが大事になってくるのかといった所についても協議を進めて頂きたい。足元を固めるだけではなく、先の未来を見ながら意見を頂戴したい。（D 委員）

●「あいほらシャトル」については、残念ながら継続できなかったが、傾斜のある地形で生活に困っている人が一定数存在していることが分かった。現在、町田市では支え合い交通の取組を一つの移動手段として支援しており、事例として福祉事業所がデイケアの空き時間を活用して買い物支援のための送迎を行っている。また、先を見越したモビリティという点について、支え合い交通だけでは限界があると思うので、他の選択肢としてどういったモビリティがあるのか、協議会内で検討させて頂ければと考える。

□玉ちゃんバスと小型乗合交通とでは規模が全く違う。玉ちゃんバスやかわせみ号程度

の利用者がいればバスを動かすことができるが、そこから利用者が少なくなった途端に選択肢がなくなる。小さな車両で1便あたり2人ということでなかなか厳しい。その次に支え合い交通がくるわけだが、週に数便間隔で買い物のために乗り合っていくもので、規模が10分の1程度になっている。つまり、なかなかバスと小型乗合交通、小型乗合交通と支え合い交通のそれぞれでギャップがあり、その中間が非常に難しいということが分かってきた。また、冒頭で路線バスの運行についても大変であるという話もあることから、それぞれ違う考え方で検討していく必要があると考える。どこの地区にどのような運行体系をとるのかというような個別の計画を入れるのか、或いは支え合い交通なのか小型乗合交通なのかというような考え方を作るというような一つ手前の所を制度として作っていくのか、現在事務局の担当者としてどのように考えているか。

●本計画策定において、この5年間で実施することを明確に示すことができれば素晴らしいことではあるが、様々な事業者、モビリティがある中で、拙速に実施することを明示するとなると他の公共交通事業者が弱ってしまうといったような課題がある。簡単に決めることは難しいので、少し時間をかけさせて頂き、協議会で議論した結果を踏まえて方針について考えていきたい。

□本計画では具体的に実施について検討していくのか、或いは本計画で大枠を示して個別の部分は地域間で検討してもらうのか、その点についてはどこかの段階で決定することになると考える。

(4) 市民アンケート調査結果

事務局にて資料編 3-2 (P23 から P28) の説明を行い、その後、質疑応答。

○数か月前にバス事業者がバスダイヤの全面改定を行ったが、個人的にはかなり減便したという印象がある。この背景に運転士が不足している現状は理解できるが、もしバス事業者の事情を優先して経営について検討が可能であるなら、どんな形で路線を経営したいと思うか。運賃や給料を上げて運転士を集めるのか、或いは利用者の少ない路線は廃止し、主要路線は便数を増やしたいのか。(C 委員)

○企業として地域交通を支えている自負はあるが、株式会社である以上収支面についても考える必要がある。企業全体を通して黒字になれば存続はできるため、地域交通を担っているという意味合いで、そこが一つの目標値となる。運転士不足が問題となっている中で、各自治体とは、バスでなくてもよい利用人数の地域に関しては他の交通媒体を含めた中で検討していけないかと話をしている。赤字路線を廃止して黒字路線を経営していれば企業としては良いのかもしれないが、まちづくりの観点で企業価値や存在意義についても問われる可能性がある。そういう意味では、収支の良い路線も悪い路線もありながら全体的に黒字になるような形で、また、実際にバスが必要でない区間については他の交通媒体も含めた中で現在協議を行っている。(B 委員)

□例えば、日中は利用者が少なくても朝夕に関しては利用者が多い区間があり、日中の9時から17時までの間は1時間の利用者が3,4人程度である場合は、バス以外の交通の方が効率が良く、利便性を下げずに運転士の枠を確保できるという面で、バス事

業者として一般論的に、他の交通媒体の導入を積極的に進めることができれば良いと考える。一方で自治体や地域と協働して支えていかないといけない面もあり、それが上手くいかないとするると一律にバスの便数を減らすことしかできず、事業者にとっても市民にとっても嬉しいと感じることではない。バスの代替がない地域についてはバスを運行し、バスの代替がある地域については地域と一緒に考えるということ、事業者としても行っていきたいというように聞こえた。そうであれば、市の地域公共交通計画が目指す点と概ね合致すると考える。また、市としてはバスでないといけないというよりは、今まで通り市民生活として公共交通が利用できることが目標であると思う。バス事業者としても今後色々と考えて頂けるのかなと感じた。また、市民にバスでないといけないと言われた場合には、（バス事業者に対して）質問していくことも考えていかなければならないと考える。一方で、バスレベルの需要がない地域については、タクシー事業者が支え合い交通のような組織について検討すればよいと考える。

○昨年7月以降、路線バスが大幅に減便され、自転車利用が増えたことに伴う盗難などの混乱が急増しているという記事がタウンニュースにあったが、どのような印象を持ったか。（A 委員）

●バスの便が減ると、自転車で移動する人は確実に増えるというのは印象としてある。現在、町田市でもシェアサイクルステーションを複数箇所に設置して、有償で自転車を貸し出すサービスを行う会社と協定を締結している。バスの減便の補足まではいかないが、少しでも移動に役立つシステムを事業者と検討しており、また他にもサービスが出てきたときのために情報収集を欠かすことなく、市民の利便性向上のための検討を進めていきたい。

○私としても、現状考えられる課題への対応策について整理した。対策としては、1. 運転士不足の解消、2. 新技術事業者の活用、3. 高齢者（特に通院者）の交通便の解消、4. バス利用による環境の改善、5. バス会社の経営改善の5つに絞った。具体的に、1. 運転士不足の解消としては、(1)退職したバス運転士、女性運転士の活用、(2)短時間の勤務希望者のバス運転士のリストアップの活用、(3)バス事業者間のバス運転士の相互活用、2. 新技術事業者の活用としては、(1)デジタル技術の情報収集・自動運転技術の収集、(2)ウェブ AI（イギリス）・Waymo（カリフォルニア）等の自動運転の技術収集、3. 高齢者（特に通院者）の交通便の解消としては、(1)総合病院によるバス配車促進（現在町田慶泉病院・南町田病院が実施中）、(2)町田市の病院のネットワークで循環バスの推進、4. バス利用による環境の改善としては、(1)CO2 減少の為、自家用車からバス利用の促進について広報まちだを利用したキャンペーンの促進、(2)町田市の予算を使って廃車希望の人には費用を一部補填、5. バス会社の経営改善として、(1)搭乗者の少ない便は減便になり究極的には廃便になる可能性がある。手段として月に1回は市民に自家用車の代わりにバスを利用してもらい、催物・ショッピング、芹ヶ谷公園・薬師池公園・国際版画美術館・泰巖歴史美術館に行くのに使用してもらい、バス会社の売上げの利益を搭乗者の少ない便の補填に当てて、広報まちだやポスターを利用しつつバス利用の促進を図る、(2)マイナンバーを利用してバスを利用し

た人へポイントを付与するシステムを開発し、ポイントを使ってショッピングに活用できるようにする、(3)クラウドファンディングを利用して減便の赤字補填をする、というようにすれば、様々な課題の中の一部は改善すると思うし、また改善されたことを市民に対し広く PR することが必要である。町田市の首都圏の住みやすい街の順位が上がれば良いと考える。(E 委員)

□事務局に対する積極的な提案については構わないので、引き続き提案して頂きたい。

○今回の会議は市民生活の質向上が目的で良いか。町田市は高齢者が増加しているだけではなく、実は子どもの転入が日本一であるが、まだまだ町田市に住んでみたい人がいて、また様々な施策が実施されているためであると考え。しかし、高齢者や子どもがさらに住みよい街になるのを目指すにあたり、市民の些細な困り事の観点についてはまだ見えてこない。市民 1 人 1 人の本当に小さな困りごとを、この 1 年、2 年でしっかりと吸い上げて頂きたい。それに向けて市民生活がどのように進んでいくのか、この 5 年で大きく変化すると思う。ぜひいい結果ではなく、経過を導き出してみたいと考える。また、数十年後に多摩モノレールが延伸する予定であり、多額の費用が掛かると聞いているが、一部その費用を神奈川中央交通に渡して、今から分割をしながら順次優秀なドライバーや女性ドライバーを育成すれば良い。短時間で働く主婦に簡易的な免許を取得して頂いた方が、様々な人が本当に喜ぶのではないか。そのうちロボットタクシーのように、免許を所持していなくても移動できるような時代がおそらく 10 年後に来ると思う。そのような明るい未来も見ながら、本協議会を進めていきたい。(D 委員)

○本協議会では、町田市全域、特に高齢者を取り巻く交通事情を伝えながら、協議していきたいと考える。協議を進めるにあたって、これからも町田市の交通事業を担っていただく民間事業者の皆様と協議をしっかりと行っていく必要があるし、またこの会議を通じて、公共交通を担う民間事業者、及び支え合い交通のルール決定や役割分担がしっかりとできる計画が策定されれば良いと考える。高齢者福祉及び障がい者福祉の分野では、駅までの交通機関を望んでいるわけではなく、いつも利用する病院や薬局、スーパーといった、フレイルの予防になるようなコミュニティにだけは行けるようにしたいという思いがあり、外出は非常に大切になってくる。我々が支援している人は、そもそも話をして迎えに行かない限り、自身でタクシーやバスに乗らない。ただし、支え合い交通によって外出のきっかけができると、その後は自身でバスに乗車し外出できる体力や気力を持ち返す人も多くいるので、公共交通を担う民間事業者の皆様と支え合い交通との役割分担を本協議会で進めていきたい。(F 委員)

○広島から町田市に来てちょうど 47 年になるが、ふるさとのようで大変住みやすく、また、まちだ市民大学 HATS や料理教室にも参加したが、非常に文化的であると感じる。本協議会においても市民委員の公募を行っており、市民の視点や意見を大切にしている自治体だと思う。そういう意味でも町田市は本協議会を踏まえて良い計画が策定できれば、東京で一番住みやすい街になると考える。(E 委員)

- 以前、公共交通に対して基本計画があったと思う。その計画については網羅的に様々な項目を打ち上げてはいるが、結局はほとんど進んでいないという印象がある。それに対し、今後どのような方針で計画を策定していきたいのかという考えがあれば聞かせて頂きたい。（C 委員）
- 現状のイメージがあれば教えて頂きたいし、また次回の協議会で、そのイメージについて議論したいということであれば教えて頂きたい。
- 3 つ改善したい事項を挙げるとすれば、何を改善したいと考えるか。私はバス利用者に対し不便を与えず、交通の利便性を上げることがメインと考えるが、事務局はどう考えているか。（E 委員）
- 委員より頂いたご提案やご意見について、具体的にどのような施策を行っていくのか、また、どのような指標が適切なのか、この協議会で検討をしていきたい。指標については、数字で表せないような感覚的な目標ではなく、できるだけ数字で表せるような目標が望ましいと考える。
- 大きな粒度で作る計画もあれば、細かく個別の事業計画を決定するような計画もあるが、地域公共交通計画はおおよそ中間にあたる。個別の事業計画を全部閉じ込むというわけでもなければ、一方で大きな粒度の計画についてはすでに策定されているので、その中間地点で3つ何かを実施するということになる、都市づくりのマスタープランの施策1,2,3を実施することになると考える。資料3-1のP14に、都市づくりのマスタープランの3つの施策の方向性や取組の例について示されているが、全部実施するとは示されていない。方向性は決まっているけれどもどこまで実施するのかについては示されていないのが都市づくりのマスタープランであり、一方で地域公共交通計画に関しては、ゴールポストをどこに置くのかというのを議論する必要がある。都市づくりのマスタープランに示されていないものを実施するとなると大きな議論にはなるが、今後おそらく実施する方向になると思うので、P14を見ながら協議していくことになっていくと考える。計画を策定することの意識共有が一步進んでいれば、今回の議論は良いものであったと思う。

以 上