

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第3回 町田市交通計画推進協議会		
開催日時		2026年2月27日(金) 14時30分～16時30分		
開催場所		町田市民フォーラム4階 第2学習室		
出席者	委員	16人(岡村敏之委員、山下邦洋委員(代理出席:新井孝氏)、伊藤岳洋委員、河野聡一郎委員、若村耕平委員、五島雄一郎委員、濁澤雅委員、(代理出席:松本宏太氏)、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、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	1人
会議次第		1 開会挨拶 2 議事 (1) 計画策定スケジュールについて(資料1) (2) 交通の将来像について(資料1) (3) 目標実現に向けた施策案について(資料1・2) (4) 評価指標案や運用体制案について(資料3) 3 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）

2 議事

- (1) 計画策定スケジュールについて(資料1)
- (2) 交通の将来像について(資料1)
- (3) 目標実現に向けた施策案について(資料1・2)
- (4) 評価指標案や運用体制案について(資料3)

事務局にて、議事1. 町田市地域公共交通計画の策定についての(1)計画策定のスケジュール及び議事2. 交通の将来像の(1)「交通の将来像」の「目標」の説明を行い、その後、質疑応答。

○目標Ⅰは幹線、目標Ⅱ・Ⅲ・Ⅳは支線という話だと思うが、目標Ⅰは幹線と書いてある一方で、目標Ⅱ及びⅢ、Ⅳは支線という整理なのか。目標Ⅱには「支線交通」と書いてあるが、説明を聞いていると目標Ⅱ以下は支線ということのように受け取れる。その点がはっきりと書かれていないように感じるが、何か特に意図があるのか。(A委員)

●今回の幹線と支線については、鉄道及び路線バスは「幹線交通」、路線バスの一部やコミュニティバスを「支線交通」という位置付けをしている。目標Ⅲ及びⅣについては、そのようなカテゴリー分けは行っていない。

○カテゴリー分けをしていないというのは、何か理由があるのか。(A委員)

●前回の協議会において、委員から、幹線交通・支線交通・補完交通といった位置付けについて、例えば地域の交通や住民主体の交通を実施している方々にとっては、自分たちは必要に応じて行ってきたのに、急に行政から役割を位置付けられることに戸惑いがあるとの意見があった。そのため、今回は目標Ⅲ及びⅣについては「幹線交通」「支線交通」といったカテゴリー分けをしていない。

●目標Ⅰ及びⅡについては、ある特定の場所からある特定の場所へという、限られた決められた地点間の移動を前提としている。鉄道でいえば、例えば町田駅という決まった場所から新宿までといった移動であり、これが幹線の一例である。路線バスも、あるバス停から町田駅など決まった地点を行き来するものを幹線または支線として位置付けている。一方、タクシーはそうのように地点が固定されているわけではないため、目標や地点とは切り離した別のカテゴリーとして位置付けている。目標Ⅳについては、目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲいずれにも該当し得る内容であるため、単独の目標として定めている。

○説明は理解できるが、全体を理解する上では体系的に整理されている方がよいのではと考える。(A委員)

□その点については、5ページの図や、これから議論する幹線・支線の整理も踏まえる必要がある。ここでは、その前段として大きく分ければこのような考え方になるとい

う整理であると理解している。幹線と支線で役割が全く異なるわけではなく、支線でも観光等で利用する場合もあるし、幹線も日常生活で利用される。より細かく分けるわけでもなく、一括りにするわけでもないという程度の整理である。

○全体の整理はよいと思うが、利用者の現状がどうなのかという現状分析がやや不足しているように感じる。また、このような現状であるから将来的にはここまで目指すという数値目標のようなものは設定できないか。（B 委員）

●目標値については、本日の後半で指標の話をする予定であり、次回には具体的な数値設定も示したい。目標に対する到達度を測れるようにしたいと考えている。目標に至る過程として、「日常生活やまちの魅力への影響」を9項目挙げている。公共交通の現状や課題については第2回協議会で説明し、市民アンケート調査や昨年8月のワークショップでの市民の声も踏まえ、それらを整理した上で目標を定めている。

○協議会では通常、現状数値が示され、そこから目標値が設定される印象がある。そのような構造が見えないため違和感がある。（B 委員）

□数値目標は今後定める。計画策定スケジュールでは評価指標や運用体制は2026年5月頃に示す予定である。現状値から5年後の目標値を示すという趣旨だと思うが、その点は今後提示される。

○承知した。（B 委員）

事務局にて、議事1．町田市地域公共交通計画の策定についての（2）本計画で扱う交通の説明を行い、その後、質疑なし。

事務局にて、議事2．交通の将来像についての（3）路線バスの幹線・支線の整理の説明を行い、その後、質疑応答。

○1日1,000人という目安で整理しているが、1日1,000人以上利用があれば路線を維持できるという理解でよいか。（C 委員）

○1,000人で収支が取れるかという一概には言えない。路線ごとに状況が異なる。今回の1,000人は、バス停を通過する車内人員が1日トータルで1,000人という基準であり、利用区間や本数によって運賃収入も経費も異なる。したがって、1,000人で必ず収支が取れるとは言えない。ただし、市として一定の利用が見られる路線を幹線と位置付ける基準として1,000人を設定していると理解している。弊社としても乗務員不足の中で、利用人員を見ながらダイヤ改正を行っているため、利用が多い＝幹線として維持すべき路線という考え方は概ね妥当であると認識している。

（D 委員）

□事業者の感覚とも大きく乖離していないという理解である。

○質問になるが、12ページは1,000人以上ということで整理されており、青い丸は平日1か月当たり3万人以上の乗降客数があるバス停として記載されている。この図を見ると、野津田車庫が青丸でかなり乗降客が多い一方、その前後は青い線になっていない。ここで色が変わっているのはどういうことなのか。野津田車庫は比較的乗降客が多いバス停であると考える。（E 委員）

- 野津田車庫については終点であり、この図で見ると西側（淵野辺駅方面）と東側（鶴川駅方面）の両方向からバスが到着する。終点で降車する利用者が多いため乗降客数は多くなる。ただし、西側と東側で利用者が分かれるため、区間ごとに見ると1,000人以上には達していない区間が生じたものと考えている。
- 11ページにある法政大学もバス停での乗降客数はかなり多く、終点である。学生利用が多いという認識か。（E 委員）
- 学生利用が多いため、法政大学で降車する方が多いと考えている。
- バス停単位で集計しているため、そのような結果になっていると考える。
- 承知した。（E 委員）
- バス事業者は、この路線の中で赤字路線と黒字路線は把握できるのか。（B 委員）
- 当社では路線別の数値を把握しているが、公表はしていない。ただし、外形的に見ても利用の多い路線と少ない路線はあると思う。（D 委員）
- 当社も同様に路線別データは把握しているが公表はしていない。当社は均一運賃であるため、長距離利用でも短距離利用でも同額となり、短い区間でも一定数乗車があれば利益が出ることもあり、逆に長距離で多く乗車していても利益が出ない場合もある。（F 委員）
- 1,000人以上で青く示している区間は幹線であり、正確には「幹線区間」と言うべきである。幹線区間と定めると人口カバー率は約81%となる。バス停のカバー半径など考え方は様々あるが、ここでは実務的な整理である。幹線区間では核となる利用者を運び、一定の利便性を確保・向上させることが目標Ⅰである。青く示されていない区間も重要だが、相対的に収支は厳しい。事業者のみで維持するのは難しい可能性が高い。そのため目標Ⅱでは「維持と確保」という異なる考え方を示していると理解している。目標Ⅰは事業者が運転士を確保しながら事業として維持したい領域であり、目標Ⅱは事業者に加え、市が取り組む事業もあると考える。
- 幹線・支線の整理については、路線単位ではなく区間単位で整理する考え方でよいと考える。ただし、実際の計画では路線単位での整理も必要になる可能性がある。路線の途中から支線とするのは直感的に不自然であるが、客観的基準として数字で切った整理をしていると理解している。
- 実際の路線運行では野津田車庫まで行かないと折り返しができないなど、運行上の制約がある。そのため、幹線区間を含む路線はさらに先まで運行することになると考えている。9ページで示したオレンジ色の範囲より先まで幹線路線として運行するケースも想定される。
- これは検討資料としての整理なのか、それとも最終計画でも幹線区間を前面に出すのかで位置付けが変わる。その点は今後決めるのか。
- 公表方法や示し方については、最終段階までに整理、検討する。
- 個人的見解だが、青く塗られた区間を含む路線を基本的に幹線とするのは分かりやすい。ただし、その中に1日数本しかない便が含まれる場合、それを幹線と呼ぶのは違和感がある。個別具体的に検討していく必要があると考える。
- では、この幹線・支線の整理について、区間の扱いや公表方法を今後検討することを

前提に、おおむね了承としてよいか。（特に異議なし）

事務局にて、議事３．目標実現に向けた施策案について説明を行い、その後、質疑応答。

○目標Ⅱの事業例の上から３つ目の「地域コミュニティバス等の運行」についてであるが、他の交通による支え合い交通制度に頼る前に、コミュニティバスを充実させることから検討してはどうか。（Ｅ委員）

●地域コミュニティバスについては、運転士不足の課題があるため、交通事業者と相談しながら進めていく必要があると考えている。一方で、コミュニティバスを運行する場合は、より活用してもらえよう、働きかけを行っていく必要があると認識している。

○現在、町田市では４路線５ルートで運行しているが、それが多いのか少ないのかは分からないが、第１回の際に示されたコミュニティバス利用者数を人口４３万人で割ると、１人当たり１．７回程度であり、他自治体と比較すると非常に少ないように感じた。その点が気になっており、さらなる充実を検討してはどうか。（Ｅ委員）

●町田市のコミュニティバスは、運行している地域が限定されているので、市全体の人口で単純に割り戻して他自治体と比較することは、必ずしも適切ではない面があると考えている。受益者負担率も重要な指標としており、負担率を下げ過ぎると不採算となり、市の財政負担が過大になるおそれがある。そのような点も踏まえながら運行を継続していきたいと考えている。

○事業例の中に「バス運転士確保に向けた取組」とある。現在、建設現場などでは外国人が働いている。テレビで見たが、インドネシアの若者を日本に招き、運転免許を持つ人材を訓練している事例もある。あるバス事業者ではインドネシアの若者を３人採用していると聞く。路線バス運転士の年収は４６０万円程度と聞くが、生活を考えると最低でも５５０～５６０万円程度は必要ではないか。バス事業者では、運転士確保のためどのような取組をされているのか伺いたい。（Ｂ委員）

○運転士不足に対しては待遇改善など様々な取組を行っている。高校卒業時点で免許を持っていない人材の採用も実施している。賃金改定については直近３年間連続で実施しており、初任給ベースで約２割程度引き上げている。ただし、働き手不足はバス業界に限らず全国的な課題であり、各社とも待遇改善を進めている中で競争は厳しい状況である。特定技能制度の見直しにより運転士も対象となったため、外国人採用についても春先を目途に入国手続きを進めている。可能な限り取組を進めているが、一企業のみでの確保には限界がある。神奈川県では自治体と連携して体験会を開催するなどの取組もあり、自治体の発信力は大きい。今回の計画を通じて一人でも多くの採用につなげたいと考えている。（Ｄ委員）

○当社も同様に待遇改善を継続しており、毎年賃金を引き上げている。大型二種免許を取得してバスを運転したいという志望者は以前より減少している。現在の採用課題は、様々な業態の中で労働条件を比較し、結果的にバスを選ぶという人が減少している点である。そのため、「バス運転士とはどのような仕事か」を知ってもらうため、運転体験会や職場見学会を実施し、現役運転士との対話や給与水準、職場環境の紹介

などを行っている。このような取組により採用は徐々に増えていると感じている。外国人採用については具体的な実施には至っていないが検討はしている。運賃制度など細かな規則の理解が難しい点もあり、教育体制の整備が課題である。現時点では検討段階であり、実際の採用は数年先になる可能性がある。（F 委員）

□事業者の取組について紹介があった。「事業例」として示しているのは、事業者のみでは対応が難しい課題に対して積極的に取り組む趣旨であり、詳細は次回協議会で提示される予定である。

○「事業例」という表現は分かりにくい。第4回協議会で詳細を示すとのことであるが、課題とそれに対する解決策という構成で示した方が理解しやすい。突然事業例が示されると意図が分かりにくい。例えば、運転士不足という課題があり、その対策として事業者と行政が協力して採用支援を行う、といった整理が望ましい。（A 委員）

●目標設定のために課題を整理し、その課題を解決するための目標を定め、目標実現のための施策と、それに紐づく事業を示す構成である。ただし、課題と事業の対応関係が分かりにくい点は認識しており、表現方法は検討したい。

□主語の整理も重要である。行政が実施するもの、事業者と協働で実施するものなどがある。資料1の3ページでは「比較的短期的な施策目標を策定」とあり、短期的計画である以上、方向性だけでなく予算措置まで踏み込む必要がある。都市づくりのマスタープランとは性格が異なる。行政のみが実施するものではなく、協働で取り組むものもあるため、事業の上位概念としての取組を示す必要がある。事業というより施策、あるいは具体的取組という整理も考えられる。

●この機会に質問したい。運転士不足の話は主にバスであったが、鉄道も重要な交通機関である。鉄道事業者の運転士不足の状況や、市が協力できることがあれば教えていただきたい。

○現時点で運転士が不足している状況にはない。ただし将来的には人口減少に伴い社員数も減少する可能性があり、効率的な運営が課題である。一部路線では2026年3月14日からワンマン運転の導入を予定しており、安全が確保できる条件が整えば今後も進めていく考えである。行政からの具体的支援については即答できないが、個別課題については共有していきたい。

鉄道運行においてはピークとオフピークの差が大きいことが課題である。ピークに合わせて人員配置を行う必要があるため、平準化が重要である。当社ではオフピーク定期券を導入し、利用分散を促している。企業や沿線住民に利用を促すこと

で、より効率的な運行が可能になると考えている。自治体に直接の支援を求めるものではないが、企業への周知などで協力いただければありがたい。（G 委員）

事務局にて、議事4．評価指標案や運用体制案について説明を行い、その後、質疑応答。

○PDCAやこのような抽象的な指標で本当に回るのか疑問に感じる。表現が難しいことは理解しているが、もう少し工夫が必要ではないかと考える。（A 委員）

□評価指標を先に示した方がよいのではないかと個人的には思ったが、今回は評価指標をどのように運用するかという説明が先にあり、評価指標そのものはその後の説明と

なっている。そのため分かりにくい部分があるかもしれない。内容も一般的な記述にとどまっている印象がある。具体的にどのようにPDCAを回していくのかについては、評価指標が示される次回協議会の方が整理しやすいのではないかと個人的には感じている。

○上位計画もかなり抽象的な表現であるため、具体化が難しいことは理解できる。しかし、交通計画はより具体的に実施していくための計画であるはずである。実施の方向性や課題の方向性がある程度見える形で示さなければ、計画を作成しただけで終わってしまうのではないかと感じる。（A 委員）

□資料を読むと「2031年度末を目途に」と記載されている。この計画期間はそれほど長くないため、開始から5年程度で一度見直しを行うという理解でよいのか。成果が見えてくるのが5年弱程度であり、その時点で実施状況を検証し、必要に応じて改定するという時間軸で進めるという理解でよいのか。

●具体的な事業例を盛り込んだ資料を、第4回協議会でお示しする予定である。

事務局にて、評価指標の設定について説明を行い、その後、質疑応答。

○今の説明で大体理解できた。施策ごとに評価し、その結果を総合的に評価することが重要であると考えている。この評価指標を見ると、公共交通利用水準の維持を輸送人数や乗降人数で判断するのは、ややアバウトではないかという印象を持った。また、交通の利便性を毎年実施している意識調査の満足度で評価することについても、本当にそれでよいのかと感じた。ただし、施策ごとに評価し、その結果を総合評価するという整理であれば理解できる。（E 委員）

○施策ごとに目標を設定し、それに対する達成度を測るという考え方は適切であると思う。ただし、鉄道事業者の市内年間乗降人員が指標として記載されているが、今回実施しようとしている施策や事業が直接鉄道の乗降人員に大きく影響するとは考えにくい。街の規模拡大や新たな拠点整備などがあれば影響はあると思うが、現行施策との直接的な関連は限定的である。参考値としてモニタリングすることはよいが、指標とすると目標との整合性に疑問がある。（G 委員）

□町田駅の利用者数が増加するのは望ましいが、それが本計画の効果かどうかの判断は難しいという指摘はもっともである。

○今回、例示されているバスの年間利用者数や満足度については、単なるモニタリング指標なのか、それとも目標値を設定するのが読み取れなかった。目標値を設定する場合、例えば5年間固定とするのか。他自治体の交通計画では、コロナ禍前に策定したため、輸送人員増加を前提とした目標値が設定されていたが、コロナ禍で大幅に減少し、その後回復しない上に、目標値は変更されず、結果として「達成できなかった」というモニタリングのみが続く状況となった。このような事態への対応をどのように考えているのか。（D 委員）

●各施策に対する指標は、それぞれの取組主体にとっての道しるべとなるものであり、設定は必要であると考えている。今回示した2指標については、本日意見を伺うための案として提示している。利用者数が確実に増加するとは限らないことは指摘の通り

である。ただし、モニタリングを通じて異常な傾向を早期に把握できれば、まちづくりや交通施策に反映することができる。モニタリングにとどめるのか、指標とするのかについては、引き続き検討したい。

- 指標設定が難しいという説明は理解できる。まず何を実施するのかを決めなければ、目標も設定できないのではないか。例えば幹線・支線を区分した場合、幹線は維持するが、支線は運転士不足により減便せざるを得ない場合、利用者数は減少することになる。その場合、運転士確保支援策を講じ、事業者にこれだけ採用してほしい、その結果これだけ利用を維持できる、といった複合的な指標が必要になるのではないか。満足度調査についても同様で、現状維持であれば満足度は高いと回答される可能性があるが、路線再編によりワゴン車やオンデマンド交通に変更すれば満足度は下がる可能性がある。したがって、市民への啓発や理解促進も施策として位置付けるべきである。運転士不足の現状や交通事業者の困難な状況を市民に理解してもらい、生活変容の可能性を共有することにより、満足度の低下を抑えることも考えられる。事業者の立場からの意見であるが、市民理解の向上も施策に含めていただきたい。（F 委員）

最後に、全体を通して以下の発言

- 目標の分類において、鉄道やバスについて議論がなされたが、とりわけⅢについて、私は町内会の立場で参加しているが、非常に狭い範囲において、ボランティアの方々に依頼し、何とかバスを運行している実態がある。特に、いわゆる買い物難民のような方が増えつつあり、困っている方を何とか支援しようという思いで取り組んでいる。

このような状況について、町田市全域の課題としてももう少し一般的に取り上げるべきではないか。様々な取組を行ってはいるが、課題は非常に多い。ボランティアの人数を増やすだけで将来的に持続可能かということ、かなり難しい面もあると感じている。そのような問題も計画の中で取り上げていくべきではないかと考える。（A 委員）

- 事業例や取組の中には、コミュニティバスやワゴン車などが含まれているが、住民主体の取組とは制度上の位置付けが異なるため、整理上は分けて考えられている。その間にはかなり隔たりがある。例えば、1日複数便のコミュニティバスと週数便の住民主体の取組との間には、大きな差があり、中間的な整理が十分に示されていない部分がある。この点については、今後さらに検討が必要であり、次回以降に何らかの整理が示されることを期待したいと考える。

以 上