

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 5 回 町田市交通計画推進協議会		
開催日時		2026 年 8 月 5 日 (水) 午前 10 時 00 分～		
開催場所		町田市庁舎 2－1 会議室		
出席者	委員	19 人 (岡村敏之委員、内山嘉津夫委員、山下邦洋委員、伊藤岳洋委員、河野聡一郎委員 (代理：臼木 司氏)、若村耕平委員、八山晋一郎委員、木村 祐樹委員 (代理：草薙 太建氏)、濁澤雅委員 (代理：松本 宏太氏)、橋山英人委員、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 (代理：津田 真理子氏)、川畑一隆委員 (代理：高橋清人氏)、豊田正敏委員、山口隆三委員、原田功一委員)		
	事務局	7 名		
公開の可否		☒ 可 ☐ 不可 ☐ 一部不可	傍聴者数	0 人
会議次第		1. 開会挨拶 2. 議事 (1) 計画素案 (案) について【資料 1、2】 (2) 今後のスケジュールについて【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) 計画素案（案）について【資料1、2】

(2) 今後のスケジュールについて【資料3】

事務局にて、議事1. 計画素案（案）の第1章、第2章について説明を行い、その後、質疑応答。

○現在、全国的にバス運転士が不足しているのが現状である。例えば、40ページの「『交通』に関するワークショップで得られた交通に関する課題認識や現状、主な提案」ということで具体的に記載されているが、これらを実施した場合、どの程度の費用がかかり、どの程度の効果があるのか、目標値について伺いたい。

また、バス運転士の離職率が高く、練馬区や千葉県でも問題になっている。現在、神奈川中央交通、小田急バスでは、年間どの程度の方が離職され、どの程度運転士が不足しているのか伺いたい。

バス運転士の確保について、葛飾区では、バス事業者への事業支援として2022年に3,500万円の予算を計上している。住居手当、借上げ手当として2,016万円、1人当たり2万円をバス事業者経由で支給している。

また、人材募集のPR等実施事業に1,919万円、女性運転手採用推進事業に250万円を計上し、路線の維持や地域住民の移動手段の確保に資するという目的で、一定の効果が出ている。町田市もこのように予算を確保し、バス事業者や運転士等に対して支援するべきではないかと思う。（A委員）

□第3章以降で、このような内容を示すべきだという意見も含まれているかと思う。

●費用負担については、この計画を策定し、取組を実施していくためにどの程度の費用がかかるのかということになるが、これについては、計画策定後に検討していくことになる。

目標値については、第4章に取組を掲載しており、その中に指標を設定している。これらの一つずつ実施していくことによって、45ページに示している「交通の将来像：日常的な移動を多様な担い手・手段で支える、移動しやすく持続可能な交通」を目指していきたいと考えている。

運転士不足の現状については、交通事業者から説明いただけるとありがたい。

□事業者から、運転士の不足状況について、改めて紹介いただければありがたい。

○弊社が乗務員不足で非常に厳しい状況にあるということは、従前からこの会議でもお話しさせていただいている。その解消も含めて、ここ2回ほど運賃改定を実施し、その原資を活用しながら、乗務員の待遇改善を4年連続で行ってきた。

その効果として、乗務員の退職が一定程度抑制されたという実績がある。従前は、入社する乗務員よりも退社する乗務員の数が非常に多く、右肩下がりの状況であった。

昨年度については、入社する乗務員と退社する乗務員が拮抗する状況ではあるが、そこに定年退職する乗務員が加わる。定年を迎える乗務員の約8割には継続して働いていただいているが、約2割は退職するという状況であるため、右肩下がりの状況は現在も続いている。

そのため、会社全体としても、どの営業所も非常に厳しい状況にある。その状況を少しでも改善するため、利用者には御迷惑をおかけしているが、路線の減便等を行いながら対応しているのが現状である。（B委員）

○当社も神奈川中央交通と同様の状況である。コロナ禍の際に運転士が大幅に退職したが、当社も同様に、運賃改定を行いながら、乗務員の待遇改善、賃金の見直し、労働環境の改善に取り組んでいる。

昨年度については、神奈川中央交通と同様に、入社する人数と退社する人数がほぼ同数となり、運転士数の減少には一定の歯止めがかかってきている。ただし、同様に定年を迎える方が非常に多い。当社では、55歳以上、つまり今後5年で60歳を迎える方が40%台後半から約半数を占めている。そのため、今後入社する方がいなければ、5年後には半数が60歳を超えてしまうという状況にある。

何とか雇用延長を図っているが、体力的な問題などもあり、全員が延長してくれるわけではない。一番懸念しているのは、団塊ジュニア世代が今後5年程度で一斉に60歳を迎え、その時点で大きな退職の波が来る可能性があることであり、これが現在の喫緊の課題である。

そのため、若年層の採用を進めるとともに、現在は外国人運転士の採用についても検討している状況である。（C委員）

●人材確保については、57ページの第4章「取組Ⅰ－1 幹線バス路線のサービス水準維持のための取組」の中で、「①バス運転士確保のための取組」を位置付けている。具体的には、スケジュールにおいて、2027年度を「取組内容の検討・実施」としており、具体的な内容については来年度検討し、2028年度以降に取り組んでいきたいと考えている。

□運転士確保のための支援については、様々な自治体でも取り組んでいるが、区市町村レベルで実施する場合には限界もあると思う。運転士が必ずしもその市に居住しているわけではなく、町田市の場合には、隣接する県から通勤している方もいる。そのため、自治体単位で運転士個人に直接支援するということには、限界があるのではないかと思う。

各自治体の担当者の話も間接的にいろいろ伺っているが、区市町村の範囲でできることには厳しいところがあるようなので、やはり東京都や神奈川県など、もう少し広域的なレベルでの取組がかなり重要なのではないかと考えている。

2027年度に検討するとしていることについても、別に後ろ倒しにしているということではない。状況は1年、2年の間にも刻々と変化するため、今の段階で具体的に「これを実施する」と定めるよりも、方向性として、バス運転士の確保が重要であるということを計画に位置付けておくことが重要である。そうすることで、予算を確保していく際にも、この計画に基づく取組であるという整理ができる。

また、国庫補助の条件が今後どのようなになるかは分からないが、計画に記載されていないものについては、国から財政的な支援を受けることが難しい場合もある。そのため、計画の中に、きちんと正面から対応していく取組として記載しておくことが非常に重要であり、個別の具体的な内容については、毎年度の状況を踏まえながら検討していくことになるのではないかと考えている。

事務局にて、議事 1. 計画素案（案）の第 3 章について説明を行い、その後、質疑応答。

○私たちは、40 年間、いわゆる地域ニーズに合わせた運送を行ってきた。その後、福祉有償運送を 20 年ほど実施し、ようやく一般的になってきたところである。私たちは、基本的には自分たちの活動は公共交通ではないという考え方で取り組んできたが、51 ページを見ると、いわゆる計画の中に組み入れられているというか、目標Ⅲの中で公共ライドシェアとして位置付けられている。

ただ、現実的に私たちの活動がここに位置付けられるのかどうかというのは非常に微妙なところである。運転士については、ほとんどボランティアでお願いしているが、現在、担い手が全くいない。以前は 60 歳定年で、60 歳になってから活動に参加していただく方がいたが、いつの間にか定年が 65 歳になり、それでも定年後に別の仕事をしたいという方が増え、今では 70 歳である。70 歳の方に入っていて、ようやく現在の運行を維持している状態である。

実情を申し上げますと、ここ 3 年間は赤字である。内部留保を取り崩しながら何とか運営しているが、そのような状況にある活動がこの枠組みの中に入ってくるということであれば、将来的には支援というか、補助など、はっきりした形での金銭的な支援がなければ、恐らく運営を続けていくことは難しくなる。

「公共」という名称が付いたということは、当然、それを継続していくべきであるという前提になってしまうが、現実にはそれほど簡単ではない。そこまでを求めるわけではないが、いずれにしても運転士不足は私たちにとっても当然の課題である。

そのような意味では、資金面での支援があれば一番ありがたいが、それと同時に、交通事業者の皆さんの会社を退職された OB の方々についても、恐らく地域でこのような活動をされている方は少ないのではないかと思います。OB になった際には、ぜひ「このような活動がある」ということを周知していただければ、51 ページに示されている公共ライドシェアの取組も、もう少し広がっていくのではないかと思います。お願いになってしまうが、そのようなことも検討いただきたい。

私たちのような活動が、このような形で計画の枠組みの中に取り入れられるということ自体が、現在の社会状況を映し出しているのではないかと考えている。特に意見ということではないが、やるからにはきちんとしたものにしていききたいと思っている。その意味では、もう少し地域に根差した形での仕組みが確立されるとよいのではないかと思います。本当に大変なところは大変な状況である。（D 委員）

●運転士不足が続く中で、地域や住民主体の交通について、私たちも議論させていただきながら、地域の方々の移動を確保していきたいという思いでいる。

また、69 ページの取組Ⅲ－4「地域や住民主体の交通の取組支援とあり方の整理」に

なるが、私たちが地域や住民主体の交通について取組支援を行うようになったのは、ここ4～5年程度である。そのため、今後どのような支援の在り方が望ましいのか、その方向性について、この5年間の計画を進めていく中で整理していきたいと考えている。

70 ページになるが、事業者の皆様が取り組んでいることについても、今後 PR していきたいと考えている。

また、地域の方々とお話ししていると、運行の担い手が見つからないという話も伺っている。この5年間を通じて、どのような形で御協力いただける可能性があるのか、その点についても把握していきたいと考えている。

□次の説明にも関係するが、69 ページ、70 ページには、このような内容が記載されている。

皆様に考えていただいている間に申し上げると、資料2-2の46ページの追加資料として図を作成いただいているが、この図でどこまで情報を示すのかという点がある。あくまでイメージとして示すのか、それとも文章では書けないものの、かなり具体的な将来像まで示しているものなのかによって、どこまで議論するかということも変わってくると思う。

例えば2040年代の図で、中央の駅は町田駅を想定していると思うが、そこから左側に細い線が伸び、その先に団地が描かれている。これを、モノレールができたことによって、直行バスをコミュニティバスにするという意味まで持たせるのであれば、かなり強いメッセージになるのではないかと思う。モノレールに接続するバスを再編するという考え方はこの図から分かるが、その先については、もしかするとコミュニティバスになるかもしれないなど、様々な可能性が考えられる。そのため、幾つかのパターンがあってもよいのではないかと思う。

また、モビリティハブについても、一般の路線バスがモビリティハブで乗り継ぎを行うようにも見えるが、そこまで具体的な施策については、後段ではまだ示していないと思う。一方で、モビリティハブが、例えば自転車やデマンド型交通、ボランティア運送等の発着点になるというイメージであれば、後段の内容とも整合する。

そう考えると、モビリティハブを現在の位置に描くよりも、モノレール駅に描かれているオレンジ色の図の辺りをハブとして表現したほうが、後段の内容との整合が取りやすいのではないかという印象もある。非常に細かい話ではあるが、そのような点についても、今後、素案から次の案に進む段階で、事務局に検討いただければと思う。あまり間違い探しのように細かく議論しても仕方がないと思うが、御検討いただきたい。

○第3章になるのか第4章になるのか分からないが、現在、町田市では学校の統廃合を進めている。子どもたちの通学を考えると、現在の公共交通、特に路線バスには大変お世話になっているが、統廃合によって、路線バスを利用できない地域も出てくる。学校教育部と地域で話をすると、通学バスや通学タクシーなどを運行するという回答はあるが、本日の説明を伺ったところ、そのような項目が一つも記載されていない。ひょっとするとデマンド型交通などの中で扱うことになるのかもしれないが、子ども

たちの通学に対する取組は非常に重要であると思っている。その点について、どのように考えているのか、また、取組の方向性をどのように考えているのかをお示しいただきたい。（E 委員）

- 「スクールバス」という直接的な表現はしていないが、70 ページには「地域にある移動資源との連携」ということで、福祉施設の送迎車両、企業送迎バス、病院送迎車などを有効に活用していくという内容を記載している。

ただし、スクールバスを二次的に活用することについては、少し難しいと考えている。まず、スクールバスには児童・生徒を安全に輸送するという使命があるため、それを第一に考え、一次的な利用として、そこに重きを置いてスクールバスを運行する必要がある。その上で、スクールバスの運用形態が一定程度定まってきた段階で、ここでいう「地域にある移動資源」として捉え、他の用途にも活用できるのではないかということについては、70 ページに記載している取組の一つとして検討していきたいと考えている。したがって、この計画の中でスクールバスそのものをどうするかということではなく、スクールバスはスクールバスとして、まず必要な取組を行わなければならないと考えている。

- そうであれば、そのような考え方をどこかに記載していただけないかと思う。そのようにすることで、この計画を読んだ地域の方々も安心できるのではないかと思うので、その点については、ぜひ御検討いただきたい。（E 委員）

- スクールバスに対する考え方については、関係部署とも相談させていただきながら、計画に記載したいと考えている。

- 今の御質問は、スクールバスを他の用途に活用するという話よりも、むしろ逆の話だと思う。路線バス等を様々に再編していく中で、場合によっては小中学生の通学についても考慮しなければ、路線再編の考え方そのものが変わってくる可能性があるのではないかという御趣旨だと思う。

結果として、そのような対応が必要ないということであれば、この計画の中で明示的に扱わず、学校関係の計画の中で対応するということかもしれない。一方で、ある程度、交通の側でも検討しなければならないということであれば、地域の輸送資源というよりも、路線バスの側で、場合によっては通学需要を受けるようなことがあるのかどうか、庁内で検討いただく必要があるのではないかと、今のお話を伺って感じた。その点も含めて御検討いただきたい。

- 今の御発言に対する補足ということではないが、現在、町田市では小学校・中学校の統廃合が進められており、弊社の路線バスを利用させていただくということで、時間帯も含めて様々に御相談を受けている。児童・生徒が乗車する時間帯や帰宅する時間帯を確認しながら、運行させていただいている。

ただし、今後、統廃合がさらに進み、路線バスについて「この時間に運行してほしい」と固定される時間帯が増えてくると、今後さらに乗務員不足が進んだ場合には、当然、言い方は難しいが、運行のやりくりが立ち行かなくなるような状況も起こり得る。今後は、その点も含めながら、学校統廃合のスケジュールと、通常のお客様が利用する路線、それから小学生・中学生の輸送を、何とかうまく両立させながら進めていく

いと考えている。ただし、今後その対応が拡大していくことについては、非常に不安を感じているということを御理解いただきたい。（B 委員）

事務局にて、議事 1. 計画策案（案）の第 4 章について説明を行い、その後、質疑応答。

○62 ページ、63 ページのコミュニティバスについてであるが、63 ページでは、相原ルートについて廃止も含めた検討ということで掲載されている。相原ルートは運行距離が非常に長く、Nature Factory 東京町田から町田バスターミナルまで運行している。そのため、その中でどの区間が利用されているのか、利用者や利用目的等を把握した上で、効率のよいルートを選定していただきたい。また、ルートを分割することも考えられるのではないかと思いますので、その点も含めて検討いただければと思う。相原ルートの年間利用者数は 2 万人ということで少ない。採算性の問題もあると思うが、そのような方向で検討いただければと思う。（F 委員）

●相原ルートについては、これから調査を行い、代替となる交通手段等がないかという点も含め、総合的に見て判断していきたいと考えている。今回の計画の中でも取り組んでいきたいと考えている。

○60 ページの「ホームドア整備の推進」について、表現を御検討いただきたいというお願いである。上から 2 段目の「日常生活やまちの魅力への影響」の一つ目に、「ホームドアが未整備の駅では、駅ホームからの転落や列車との接触など、駅利用者の安全確保に関するリスクが残ります」と記載されている。我々としては、現状においても安全対策は十分に講じており、もちろんホームドアが設置されれば、より安全性が向上するという認識はある。ただ、現状では安全上のリスクを抱えたまま運行しているという誤解を招くことは避けたいので、少し表現を見直していただければと思う。（G 委員）

●こちらの表現については、改めて調整させていただきたい。

○全般的な話になるが、乗務員不足という状況が明白になってきている。交通の将来像についても幾つか示していただいているが、現在、町田市内に 100 ある路線バスを 5 年後にも 100 残すということは、かなり厳しい状況にある。

新たなモビリティとしてデマンド型交通など様々なものを記載いただいている。指標として示すのはなかなか難しいと思うが、例えば、現在 100 あるものを 5 年後には路線バスを 80 にし、残りの 20 を新しいモビリティで担うという考え方もある。

また、モビリティハブの概念について、これまでバスが長距離を走っていたものを、どこかで運行を区切り、そこをモビリティハブとして、そこから先は新たなモビリティで運ぶという考え方もある。これは、新しく追加された資料 2-2 の内容にもつながると思う。

そのような形で、大きなイメージとして、現在の 100 をそのまま維持していくことは難しいということが市民の方にも伝わるような記載にいただけると、バス事業者としてはありがたいので、御検討いただきたい。（C 委員）

●記載については、今後、計画案にしていく中で、どのような表現の仕方がふさわしい

のか、改めて御相談させていただきたいと考えている。まずは、今後5年間の計画ということになるので、交通が不便な地域について、どのような交通の選択肢があるのか、取組を進めながら考えていきたい。

- 補足であるが、48ページを御覧いただきたい。市として、現在の公共交通を減少させていくと記載することは、なかなか言いづらいところがある。一方で、公共交通をそのまま維持し続けられるとも考えていない。

そのため、48ページに示したとおり、路線バスについても幹線バス路線と支線バス路線を明確にしようとしている。この協議会の中でも、維持するところは維持する。一方、維持が難しいところについては、できる限り維持するものの、別の方法も考えていかなければならないというメッセージを出すべきだという御意見があり、それを踏まえた計画となっている。その考え方について、具体的な数字まで示すかどうかについては、検討させていただきたい。

- 71ページの取組Ⅳ－1「自動運転運行調査及び導入検討」についてである。八王子市では東京工科大学と連携し、自動運転について、今年10月レベル2で運行を開始する。また、2027年1月には八王子駅から同大学のキャンパスまで運行を開始する。さらに、2027年度中にはレベル4の許可申請を行い、2028年度からの実用化を目指すと聞いている。

隣接する市で、かなり積極的に計画を進め、実際に運行している状況である。一方、町田市については、スケジュールを見ると2031年度まで一貫して「協議・調整」となっている。前回示されたスケジュールでは、2029年度からレベル2の実証走行を実施するという内容になっていたと思うが、これは取組を先送りしたということなのか、御説明いただきたい。（F委員）

- 自動運転の実証実験については、非常に費用がかかるものだと認識しており、国との調整を行いながら進めていく必要があると考えている。また、補助金を確保することもあるがなかなか難しい状況にある。

これまでは、実証走行の実施年度を示していたが、今回は、実走できる段階まで関係者との協議・調整を行い、実証走行に向けた準備を進められるような位置付けに見直したものである。

- 自動運転バスがレベル2からレベル4となり、運行できるようになったとしても、その後、継続的に運行できなければ意味がないと考えている。現状では、全国的にレベル4まで到達したとしても、補助金がなくなると実走できない、そのまま継続できないというケースが非常に多い。

そのため、技術の低価格化というか、もう少しコストパフォーマンスがよくなる時期も見据えながら、町田市にとってどのような事業が最適なのかを確認していきたい。現時点では、関係者との協議について、機会があればしっかりと進めていきたいと考えている。

- 今の話に関連するが、東京都でも自動運転の実証実験を行っているので、東京都やバス事業者と連携し、町田市でも自動運転の実証実験を行ってはどうかと思う。究極的には、バスの自動運転がバス運転士不足を解消する最良の方法ではないかと思う。（A

委員)

●運転士不足を解消するためには、自動運転技術の活用も必要であると考えている。今、A 委員からお話いただいたとおり、自動運転は大きな技術的進歩であると考えているので、引き続き研究を行い、関係者との協議を続けていきたいと考えている。

□自動運転については難しいところがある。先に取り組んだ自治体が得をするのであれば、積極的に取り組めばよいと思うが、率直に言うと、現状はまだそのような段階ではないと思う。少なくとも自治体、あるいは待ちの立場からすると、先に実施した自治体が得をするという状況にはまだなっていない。

一方で、先に実証実験を行った事業者にはノウハウが蓄積されるという面がある。その意味では、個人的には、町田市内で運行しているバス事業者が、町田市に限らず様々な地域でノウハウを蓄積していただけるとありがたいと思う。ただし、それは必ずしも町田市で行う必要はなく、他市で実施していただいた成果が、後から町田市にも還元されることになる。そのため、特段、市として今すぐ一生懸命取り組むべきことではない、と言っはいけないのかもしれないが、現状の日本の技術水準や社会実装の段階を考えると、客観的にはまだそのような状況ではないかと思っている。

町田市内で考えると、例えば町田駅のバスセンターに自動運転バスを乗り入れさせることは、なかなか難しいのではないかと。一方で、隣接する多摩ニュータウンの中だけを走るようなバスであれば、もしかすると可能性があり、比較的实现可能性も高いと思う。ただし、町田市内ではなかなか難しい。ましてや、玉ちゃんバスについては、道路条件を考えると、恐らく最後まで自動運転の導入が難しい路線の一つではないかと思う。

そう考えると、東京都内でも、まずは他の自治体に実証を進めていただき、そのノウハウを後から共有いただくという形でもよいのではないかと個人的には思っている。ただし、技術動向を継続的に注視していくことは非常に重要である。社会実装ができそうな段階になった際に、すぐに取り組めるよう準備しておくことは大切なので、その点についてはぜひ検討いただきたい。

○細かいことで恐縮だが、69 ページの表現について、一番上のところに「自治会」と記載されているので、「町内会」も加えていただければと思う。

現在、私どもの地域では、高齢者が買い物にも行けないという実態があり、高齢者支援センターの方々の御厚意で、週 1 回、買い物バスを運行していただいている。そのような取組に対し、市からの支援が行われていないのが実態であり、地区協議会から若干の支援を行っているという状況である。

69 ページ、もしくは 70 ページを見ると、2027 年度には、そのような取組に対する財政的な支援を実際に行っていくということなのか。何に対して、どのような基準を満たせば、どのような支援を受けられるのか、そのような内容が打ち出されるのかどうかを確認したい。(E 委員)

●市では、地域や住民主体の交通について、事務経費や燃料費などに対する補助を行っている。

今、E 委員からお話があったことについては、そのような制度の PR、周知という部分

もあるのではないかと捉えている。実施している団体に対しても、「このような補助金がある」ということについて、現在もお話をさせていただいている。

また、補助金については、交付要件上、補助の対象となっていない取組もある。いずれにしても、このような補助制度があるということを知っていただく必要があると考えているので、引き続き周知に取り組んでいきたい。

事務局にて、議事１．計画素案（案）の第５章について説明を行い、質疑応答なし。

○私の認識不足があるのかもしれないが、神奈川中央交通、小田急バス、京王バスさんの路線というのは、もう決まっているのか。もし可能であれば、共同運行に取り組んではどうかと思う。運転士不足や減便、路線廃止への対策として、バス会社が路線の維持や効率化を図るために共同運行、共同経営に取り組んでいる地域が全国にあるとテレビで見た。熊本エリア、前橋エリア、広島エリア、松江エリアなどである。広島では、市内８社のバス事業者が連携して共同運行する組織、法人を立ち上げ、データを共有している。別々の会社がそれぞれ運行していたダイヤやルートを、共同で効率よく運行する実証を進めている。もし路線が重なっているのであれば、このような取組を参考にしてはどうか。（Ａ委員）

□バス事業者からお答えいただければよいのだが、その前段として申し上げますと、本日は東京都の担当者が欠席されているが、東京都も一般論としては、そのような取組を進めていく方向性を示していると聞いている。一方で、町田市の場合、路線が重複しているところがあるかという点、恐らくあまりないのではないかなと思うが、その辺りはいかがか。

○共同運行は行っている。（Ｂ委員）

□したがって、複数の事業者の路線が重なり、それぞれの本数が少なくなって、いわゆるじり貧になっているような状況は、町田市ではほとんどないのではないかなと思う。その意味では、むしろ他の地域で共同運行等による効率化を図っていただき、そこで捻出できた資源を町田市に回していただくということが一番よいのではないかと個人的には思う。

ただし、一般論としては非常に重要な取組であり、事業者だけでは調整が難しい場合には、場合によっては、このような計画の中で位置付けていくことも考えられると思う。

○あとは、営業拠点の問題もある。都心部や、神奈川県内でも横浜市のように各社の営業所が近接していれば、同じような地域を複数の事業者が運行することもある。一方、町田市については、現在、市内にあるのは弊社の営業所だけという状況であるため、例えば小田急バスさんが町田まで来ることは非効率になる場合もある。そのため、現段階で共同運行を行うことはなかなか難しい。鶴川方面では共同運行を行っているが、町田駅を中心とした地域では難しいということをお理解いただきたい。（Ｂ委員）

○補助金等を活用するに当たっては、町田市内のどこが交通空白に当たるのか、その辺りを位置付けておく必要があるのではないかな。もし交通空白となる地域が明確になっ

ているのであれば、その点についても、もう少し分かるように記載しておいたほうがよいと考える。どこに記載するかということはあると思うが、その辺りも検討いただければと思う。（H 委員）

- 26 ページに「公共交通徒歩圏域」ということで、最寄りのバス停や鉄道駅まで歩くことができる圏域かどうかといった内容を示している。

一律に、例えばバス停から 300m、鉄道駅から 800m として、その圏域に入っていない地域を交通空白として捉える考え方も、様々な市町村で用いられていると認識している。

一方、町田市の場合には、その圏域の中であっても急な坂があり歩くことが難しい場所があるほか、圏域の外であっても平坦で歩きやすい場所があるなど、地形上の条件が様々である。そのため、現段階では「交通空白」という地域を一律に設定することはしないで、計画を作成している。

- 逆に私から質問する形になるが、将来的には国の補助制度も様々なものがあるため、どのような制度を想定するかということにもよると思う。

先ほど事務局から説明があったとおり、地理的な意味での公共交通空白地域ということであれば、この地図に示されているとおり、それほど広い範囲ではないのかもしれない。一方で、半径 800m や 300m といった圏域内であっても非常に急な傾斜がある場合や、高齢者の買物という観点から見ると、バス停が目の前にあったとしても、そのバスに乗ってスーパーへ行けるわけではない場合、あるいは行きたいスーパーがバスで行ける場所にない場合もある。

そのような、国土交通省が示している、より広い意味での「交通空白」というものは当然存在していると思う。公共交通があるということについては、この計画の中でも具体的な場所までは記載していないものの示しているが、交通空白についても場所として示したほうがよいのか。それとも、時間帯や対象となる年齢層、身体的な制約などから見た交通空白について、もう少し明示的に記載したほうがよいのか。その辺りについて何か御意見はあるか。

- 「交通空白」をどのように定義するかということはあると思うが、今の御説明を伺い、町田市の考え方は承知した。そのような考え方で定義し、記載しているということであれば、具体的な地域まで示すことを求めるものではないので、承知した。（H 委員）

- ほかに御意見がないことを確認した。本日の御意見を踏まえて必要な修正を行い、「素案（案）」から「素案」とすることについてお諮りしたい。

（出席委員から異議なし。）

- それでは、「素案（案）」から「素案」とすることについて了承されたものとする。

事務局にて、議事 2. 今後のスケジュールについて説明を行い、質疑応答なし。

- 今後、市議会への報告を経て、2026 年 9 月中旬から 10 月中旬までの約 1 か月間、市

民意見募集を実施する。10月中旬から11月下旬に意見を取りまとめ、12月頃に第6回協議会を開催する予定である。

第6回協議会では、市民意見募集の結果を反映した「（仮称）町田市地域公共交通計画（案）」をお示しする。その後、2027年3月に計画を策定し、市議会に報告した上で、2027年4月から計画の運用を開始する予定である。

●次回の協議会は12月頃を予定している。詳細が決まり次第、御連絡する。

以 上