

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第2回 町田市交通計画推進協議会		
開催日時		2025年11月17日(月) 10時00分～11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	17人(岡村敏之委員、中山俊夫委員、伊藤岳洋委員、河野聡一郎委員、若村耕平委員(代理出席:遠藤敦子氏)、八山晋一郎委員、五島雄一郎委員(代理出席:岡田駿太郎氏)、濁澤雅委員(代理出席:野村圭佑氏)、佐藤勝太委員(代理出席:橋山英人氏)、宮下誠委員、奥津純憲委員、井上廣美委員、陶山慎治委員、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		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	0人
会議次第		<p>1 開会挨拶</p> <p>2 委員紹介</p> <p>3 議事【第2回町田市交通計画推進協議会資料】</p> <p>(1) 町田市地域公共交通計画の策定について</p> <p>(2) 地域ニーズの収集結果について</p> <p>(3) 交通の将来像について</p> <p>4 その他</p>		

《審議経過》 (○は委員の発言、□は会長の発言、●は事務局の発言)

3 議事

(1) 町田市地域公共交通計画の策定について

(2) 地域ニーズの収集結果について

(3) 交通の将来像について

事務局にて資料の説明を行い、その後、質疑応答。

○17ページの「目標Ⅰ」について、「幹線・支線・補完」の三層ネットワークを再整備するということは、具体的にはどのようなイメージなのか。例えば、バスの乗り換えなどをイメージしているのか。(A委員)

●「目標Ⅰ」は、公共交通には路線バスやコミュニティバス、ボランティアによる交通、自転車、タクシーなど、様々な移動手段があり、バスの運転士不足が進む中、公共交通を「幹線・支線・補完」という形で分け、それぞれの役割を明確にしたうえで整理し、町田市の交通体系を示そうというものである。

○抽象的でよく分からないのだが、具体的にはどのような交通体系が将来望ましいものと考えているのか。(A委員)

●例えば、現在は市内に路線バスが行き渡っているが、今後は路線廃止も想定され、これまでと同じ配置の維持は厳しいと考えている。どこに路線バスを位置づけ、路線バスがなくなった地域をどのような交通で補完していくのか整理したい。現状の町田市内の交通で言えば「幹線」は都市拠点間や大規模団地と駅を結ぶ路線バス、「支線」は幹線以外のバスやコミュニティバス、「補完」はその他の代替交通などである。

□今の質問は、本日の議論の核心だと思う。質問や意見があればお願いしたい。目標ⅠとⅡあたりは関連すると思う。

○結局は、バスがメインになる。バス会社は営利企業であるため、採算が取れない路線はやめるという判断になると思う。木で例えると、幹に当たる部分がはっきりしないと、枝葉の部分は検討しづらいのではないか。

バス会社として、ここは残す、ここはやめるという見通しはある程度あるのか。全く見通しがないと、細かい検討が難しいと感じた。(B委員)

●バス路線を幹線と支線にどのように分けるかについては、市の考え方とバス事業者の考え方をすり合わせながら進めたい。運転士不足の状況や将来的な路線の在り方も踏まえ、計画の中で議論を重ね、公共交通の維持につなげていきたい。

●市内のバス路線の大半は、神奈川中央交通が担っていることから、神奈川中央交通とは日頃から協議している。バス路線の減便や廃止についても事前に相談をいただいているが、神奈川中央交通は民間企業でありながら公共交通としての役割を強く意識されており、赤字だからすぐにやめるという考え方ではないと受け止めている。他のバス事業者にも伺いたい。単純に「人が少なく赤字だからすぐに取りやめる」という考え方ではないと認識している。

□バス事業者の現時点での考えをいただきたい。

○バス運転士不足は、非常に厳しい状況であり、当社も待遇改善や採用努力を継続しているが、運転士の確保は思うように進んでいない。

運転士数が右肩下がりになる状況は避けられず、全ての路線を維持していくことは困難な状況である。

これからは、利用の多い路線は大型バス、利用が少なくワゴン車等で対応できる地域はワゴン車で運行するなど、使用する車両のすみ分けをしなければ、全ての路線をバスで賄うのは極めて厳しい。

バスは運転士がいなければ動かせない。町田市内で利用の多いエリアは認識しているが、限られた運転士の中で町田市内の交通をどう守るかが、今後の計画の大きな論点になると考えている。(C委員)

○当社としても利用者をないがしろにする考えはない。できるだけ多くの人を運ぶことが公共交通の使命だと考えているが、運転士不足のため、できることが限られる。

路線再編については、町田市だけではなく他の自治体とも協議している。鉄道は線でしか動けないが、バスは面的に動ける点が大きく違う。面の中でどのように線を引き、主要施設へ運ぶかを検討している。

19ページに、計画の具体策として、目標Iの施策2「幹線交通の充実・利便性向上」に「モビリティハブの整備」がある。

乗り換えが必要になる場合もあるが、幹線で大型バスを高頻度で運行し、枝の部分は路線条件に応じて、大型車やワゴンタイプなどを使い分ける。

乗客は「モビリティハブ」に集め、大型バスで大量輸送する形を、町田市や他の自治体とともに今後具体化していきたい。

一方で、ハブとなる場所の確保や、商業・医療など駅に集中する機能に関して、都市計画と合わせて不便地域に小規模拠点を整備し、駅まで行かずに済む形も視野に入れて検討したい。抽象的な話になったが、公共交通としてできる限り取り組みたい。(D委員)

□路線維持には幾つかの段階がある。最も厳しいのは、バスという形態が明らかに非効率な場合である。

大型バスはもちろん、ワゴン車でも1台当たり3～4人しか乗らないようであれば、乗合交通そのものがそぐわない可能性がある。その場合は、より小さな交通で、地域の顔が見えるような形で支えることになる。

町田市郊外部の団地では、需要が1日10人程度の地域も想定され、ここをどうするかが議題になる。

次の段階として、ワゴン車では乗り切れないが、バスでは、乗客が多くないため不採算という地域がある。

また、本数を増やさないと乗客を運べないが、必要な運転士を確保できない場合をどう支えるかという課題もある。

さらに、運行すれば収支が均衡するが、運転士不足で運行できず利用が減っている地域、運転士が確保できれば黒字化できる地域などがある。

このような地域ごとの「メリハリ」を、施策ではなく目標の段階で読み取れるようにすると具体化するが、それがないため「抽象的だ」と感じられるのであろう。

目標ⅠとⅡの間で、どの地域をどの交通で担うのが望ましいのか、町田市としてどこを重視して支えるのかが見えるように整理してほしい。

○先日、NHKで岡山県の「上下分離方式」を見た。支線は採算が厳しいため公設民営方式を導入する「岡山モデル」で、事業者の経営リスクを軽減するというものだ。

町田市が一定程度負担することで路線網を維持し、また、市民にもメリットがある。町田市は財政的に豊かな市だと思うので参考にしてほしい。

具体的には車両の購入・維持管理は町田市が担い、運行はバス事業者任せ、ダイヤやルートは市とバス事業者で協議する。

バス事業者は、過疎地の運行でかなり赤字が発生しているのであれば、このような方式なら赤字が減り、市民の利便性も高まると思う。

町田市の2022年度決算は黒字であると広報で見た。これを車両購入や維持管理に一部充てるのはよい。また「さあ、バスに乗って!」のような利用促進キャンペーンも有効だと思う。(E委員)

●維持の方法は様々なものがあると思うが、運行は事業者にお任せざるを得ない。市の役割とのバランスが重要だという指摘と受け止めた。

○「地域支え合い交通」を実践する立場から意見を述べたい。

公共交通が担う部分と、将来の変化を補完するために支え合い交通は必要だと思うので、公共交通がどのようになるのか知りたい。

一方で、現在の支え合い交通は、中学校区程度の日常生活圏で、かかりつけ医・薬局・スーパー・友人宅などの移動を支える形で動いている。

支え合い交通は、公共交通が縮小したから補完しようとして始めたのではなく、移動できなくなった高齢者・障がい者の声に応えるボトムアップの形で続けてきた。

市の計画と地域からのボトムアップが重なって仕組みになっていくと感じており、必ずしも「公共交通がこうなるから」というメッセージがなくても、必要に応じて動き続けていくものであるという認識である。

また、支え合い交通には福祉有償運送、自家用有償運送、ボランティア交通の3つがある。

特徴的なのは、交通空白地域の自家用有償運送を鶴川団地では、地域公共交通会議での協議を経て実施していることだ。

鶴川団地は全国的な定義では厳密には交通空白地域に当てはまらないかもしれないが、昼間の高齢者・障がい者の視点では空白に近づいていること、過疎地に比べ必要とする人数が圧倒的に多いことから、地域公共交通会議で議論し「まずやってみよう」と始めた。

福祉有償輸送・自家用有償運送・ボランティア交通のそれぞれの良さや課題について、この会議でも議論されるとよいと思う。

町田市には、地域を回って丁寧にニーズを拾い上げていただき、感謝している。

鶴川地区でも、学校・病院・スポーツ施設などが大型・中型バスで施設利用者を送迎

してきたが、ドライバー確保が難しくなっていると聞いた。スクールバスを運行する学校でも、予算内でのバス運行が困難になってきている。福祉・医療・教育分野の運送サービスを何とか形にする必要があると、各地域の声から改めて認識した。

また、支え合い交通では、各地域がデマンド交通に挑戦しており、当法人も予算をかけてスマホで予約や運行状況確認ができる仕組みを動かし始めている。スマホ予約に慣れない高齢者にはサポーターを用意しているが、市内で複数の地域がそれぞれ別の運用で取り組み始めている。

支え合い交通は、鶴川地区だけではなく様々な地域（例えば、玉川学園、相原など）で行われている。また、新たに開始に向けた準備がされている。

可能であれば、町田市が共通アプリなど統一的な運用の仕組みを示せると、取組団体も運行に関わる経費を減らすことができる。引き続き、皆さんの意見もいただきながら支え合い交通の取組を進められればと思う。（F 委員）

□支え合い交通のルール化や移動手段の連携について、より具体的な議論を次回にぜひお願いしたい。

○町田ハンディキャブ友の会は、障がいのある方や高齢の方、歩行が困難な方をリフト付き車両で送迎する団体で、42年前に設立した。当時は白タク扱いで厳しく批判され活動できなかったが、現在は「公共ライドシェア」に位置付けられ、突然の制度変更戸惑いもある。

東日本大震災の際、宮城県気仙沼市に派遣され約1年半支援に携わった。仮設住宅で生活していたが、車がないと仕事にも行けず、1km先のバス停も1日6本しかなく、混雑で乗れないこともあった。町田市にいた頃は「バス停に行けば必ずバスが来る」状況で、交通の厳しさを意識したことがなかったが、今は町田市でも徐々に似た状況が進んでいる。従来のやり方を続けたいという考えと、現状を受け止めて見直す考えの両方があってよいと思う。

私たちは、通院などで路線バスなどの移動手段が全くなって困っている人の送迎をしているが、ドライバーが不足しており深刻な状況にある。

ドライバーの募集にあたっては、応募があっても無償に近い条件（弁当代程度）を伝えると辞退されることが多い。定年退職した町田市職員などへの協力要請も行ったが広がらない。そこで、町田市が職員などを派遣する形で関与してくれれば、担い手確保だけでなく社会的な位置づけも高まり、利用者の安心にもつながる。社協など地域拠点に町田市職員が配置され運行する仕組みができれば、補完交通の一つとして機能すると考える。（G 委員）

○幹線を決め、乗換方式で運用する計画を進めるには、場所の確保や交通システム再編など、時間がかかるのが現実だ。ただ、時間がかかるだけで幹線が決まらなると、補完側の将来像も決まらず、議論が停滞しかねない。

この会議にはバス事業者も参加しているので、まずは「ここは幹線（Aクラス）、ここはBクラスで何らかの形で補完する、さらに細かい部分はCクラス」といった大胆な骨格案を一度示し、それを基にフィードバックしながら長期視点で検討を進める必要がある。

そうしないと20年たっても変わらないという危惧がある。忠生地区でも以前に将来におけるバスの乗り換え拠点の話が出たが進んでいない。

反発があっても骨格を示し、そこから具体策を詰めていく流れが重要だと思う。(A委員)

□20年後にはモノレールができる想定だが、この計画ではモノレールそのものの話はしない。

10年程度でできるものを施策として位置付けるという整理になるが、「ある地域ではこのような乗り物を入れる。」といった個別具体的な施策を位置付けることはしない。ただ、施策の一覧をつくる考え方について、協議会で検討する。その考え方が見えるように目標ⅠとⅡを検討してほしい。

例えば、元気に歩ける人であれば、徒歩やバスで移動したり、自転車や車で移動することもあるだろう。

したがって、「公共交通が厳しいから、その代わりに助け合い交通を入れる」という単純なロジックではない、という趣旨が含まれていると思う。

今の公共交通で担っている移動の大半(おそらく9割5分程度)は公共交通で担うであろうと考えるため、今後、バス路線の減便や廃止が避けられない状況において、その部分をどのようにするのか目標ⅠとⅡで示してほしい。

一方で、バスで対応してほしいという要望があった地域でも、実はバスではなくバス以外の手段のほうが地域の方にとって望ましい場合もある。

そこは目標Ⅱの一部や目標Ⅲあたりで対応する、という整理が読み取れるよう、役割分担が見える形にしてほしい。

幹線がどの場所かは書けないとしても、「このような移動は幹線で担いたい」という考え方は示せるはずである。

幹線交通と支線交通のそれぞれがどこを担当するのかイメージできるような目標だと理解しやすいと考える。

○目標Ⅳに「先進技術の導入」とあるが、14ページには「MaaSや自動運転等の新技術実施者の不在」と書かれている。導入の対応をどのように考えているのか。(H委員)

●MaaSや自動運転については、4～5年前は実施したい事業者がいたが、その後、町田市でやってみたいという話はいただいている。町田市として実施可能な場所や条件を把握できれば、実施者が出てくる可能性があると考えている。

○日本では、少子高齢化による人口減少が進んでいると聞いている。町田市も2070年に人口が2割減とも言われている。2070年ごろまで見据えた交通行政は考えているのか。(E委員)

●そこまで先は考えていない。本計画は、町田市都市づくりのマスタープランの目標であり、多摩都市モノレール町田方面延伸の目標である2040年度までをつなぐ計画として策定したい。

○細かい点だが、高齢者の外出促進のため、シルバーパスを町田市と相模原市で相互利用できることはよい提案だと思う。東京都のシルバーパスは、2025年10月から所得制限なしで12,000円になるが、荒川区では一律1,000円に抑え、差額

を区が負担している例がある。このような負担軽減も検討要素になるのか。(H 委員)

●現時点で検討段階ではないが、意見として受け止め、実現可能か否か含めて議題に上げられる内容だと思っている。

○高齢者の外出やシルバーパスも重要だが、喫緊の課題は、かかりつけ医・薬局・買物など日常の移動を確保することだ。

公共交通が届かない部分を支え合い交通で担っているが、制度整備により車両購入や燃料、保険などを利用料で賄う仕組みも進んでいる。

また、病院・診療所や薬局、スーパーなどにスポンサー参画をお願いすると、強い拒否は少ないが、会議体で正式に位置づけられた事業であれば、医師会・歯科医師会・薬剤師会も動きやすいという声がある。

実施団体単独では声を掛けにくいいため、認可やブランドのような形で後押しいただけるとありがたい。

さらに、EMot (エモット) の実証にも関わってきたが、EMot の下に支え合い交通が位置づけられるような連携、あるいは町内会・自治会の取組と結びつく形ができれば、既存の公共交通と支え合い交通が連携し、よりよい仕組みになると思う。(F 委員)

○社内の別部門で実施していることであるため、詳しいことは申し上げられないが、EMot はアプリとして展開しており、電子チケットを発券し、決済まで行えるプラットフォームになっている。これまでも小田急グループに限らず、他社の交通チケットと連携した実績はある。

「支え合い交通」を利用するためのソフトウェアの候補の一つとしてご提案いただいたものと受け止めるが、それが町田市内で使うプラットフォームとして本当に適切かどうかは、別途議論が必要だと思う。(I 委員)

以 上