

（仮称）町田市地域公共交通計画（素案）（概要版）

第Ⅰ章 計画の概要

■ 計画策定の背景と目的

近年、人口減少や高齢化、ライフスタイルの変化、運転士不足、燃料費・人件費の上昇などにより、公共交通サービスの維持が難しい状況となっています。一方で、自動運転などの新技術や地域による移動支援の広がりにより、地域の移動を支える手段や担い手は多様化しています。

このような状況を踏まえ、国は2020年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域にとって望ましい公共交通の将来像を示す「地域公共交通計画」の策定を自治体の努力義務としました。

町田市では、市内移動や鉄道駅へのアクセスを支える路線バスが重要な役割を担っていますが、路線バスの減便や運行サービスの見直し、公共交通の利便性が低い地域への対応、高齢化に伴う移動支援ニーズの増加などが課題となっています。

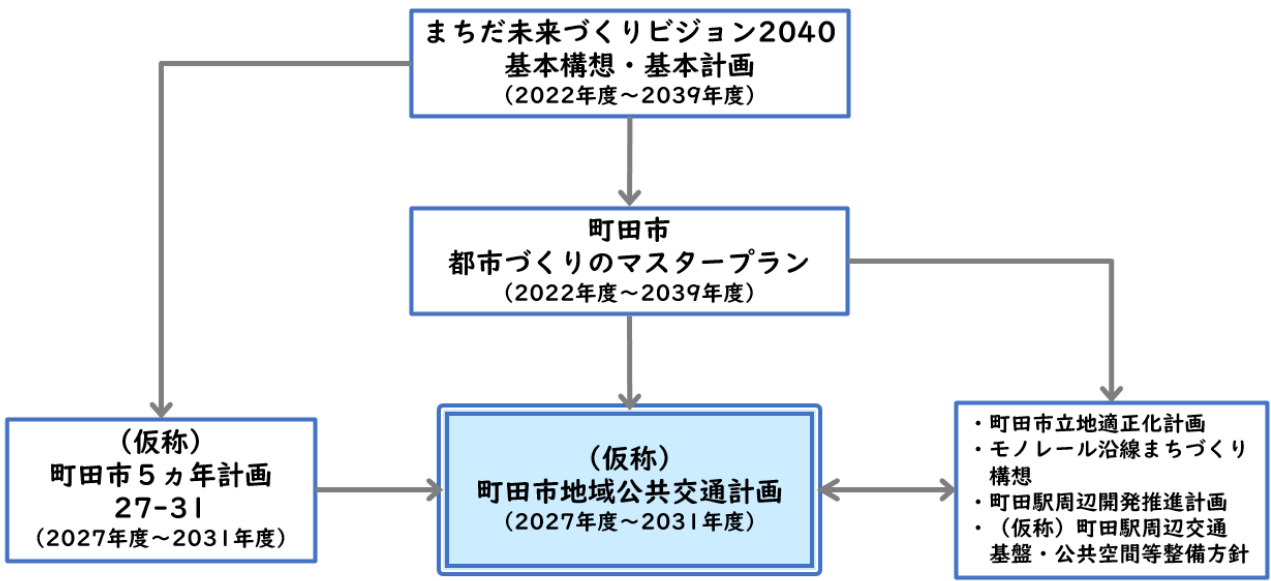
このような状況を踏まえ、上位・関連計画との整合を図りながら、多様な関係者が連携し、将来にわたって安心して利用できる持続可能な地域公共交通を実現することを目的として、「町田市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

■ 計画体系・位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく「地域公共交通計画」として策定し、「交通政策基本法」・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や国の「第2次交通政策基本計画」、都の「東京における地域公共交通の基本方針」と整合を図ります。

加えて、「まちだ未来づくりビジョン2040」及び「町田市都市づくりのマスタープラン」を上位計画、「町田市立地適正化計画」、「モノレール沿線まちづくり構想」、「町田駅周辺開発推進計画」、「（仮称）町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」を関連計画とし、整合を図ります。

計画区域	町田市全域
計画期間	2027年度から2031年度の5年間



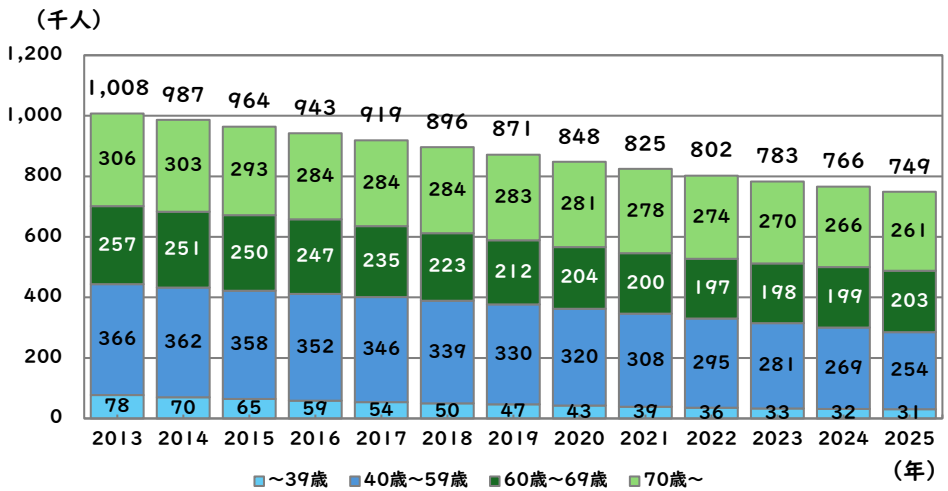
→ 整合
↔ 連携

第2章 市内交通における「現状」と「日常生活やまちの魅力への影響」

■ 運転士不足等

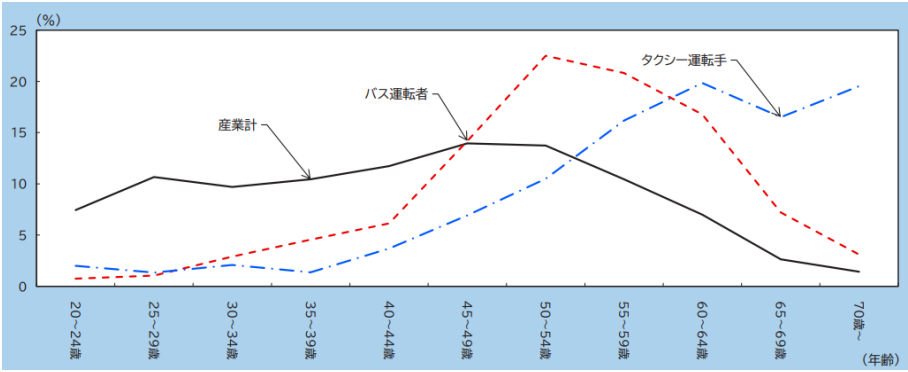
バス・タクシー運転士になるためには、取得にハードルがある第二種運転免許が必要となります。近年では保有者が減少し続けており慢性的な人手不足と運転士の高齢化が事業者の抱える大きな課題となっています。

○年齢階層別の大型第二種免許保有者の推移



出典：運転免許統計
（警察庁）

○バス・タクシー運転士の年齢構成比

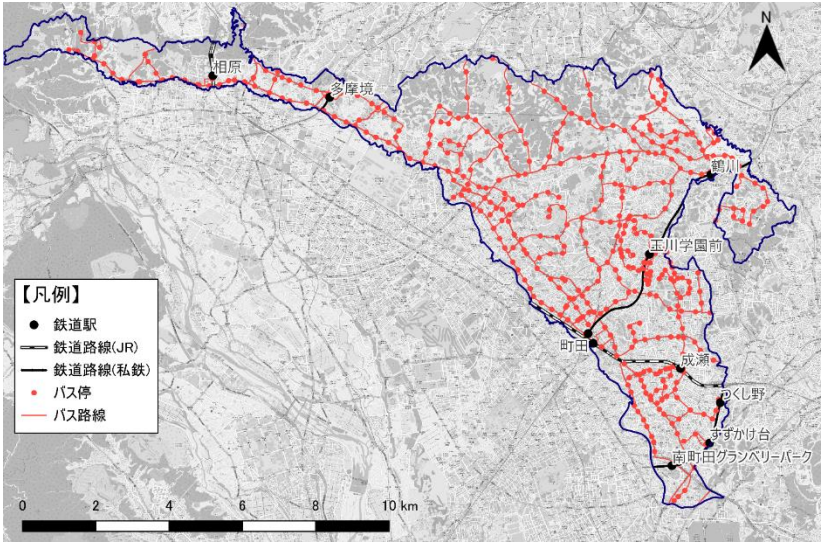


出典：令和6年版労働経済の
分析（厚生労働省）

■ 町田市の交通ネットワーク

鉄道駅が市の外縁部に存在しているため、主要な公共交通としては路線バスが欠かせないものになっており、地域の足を支えています。

○町田市の公共交通ネットワーク（2025年度時点）



出典：国土数値情報を用いて
作成

（仮称）町田市地域公共交通計画（素案）（概要版）

第2章 市内交通における「現状」と「日常生活やまちの魅力への影響」

交通を取り巻く社会情勢、本市の概況及び交通の現状、市民アンケート調査及び交通に関するワークショップで把握した現状を踏まえ、市内交通における「日常生活やまちの魅力への影響」を整理しました。

■ 市内交通を取り巻く「現状」

社会情勢及び動向分析	交通を取り巻く状況	・バス運転士不足等によるバスの減便・廃止が進んでいる ・働き方や消費行動の変化に伴い、人や物の移動のあり方が変化している ・MaaSや自動運転等は進展しているが、本格的な導入・普及に向けて検討が必要である ・公共交通は、環境負荷の軽減や健康増進の面で効果がある
	本市の概況	・市内移動や鉄道駅へのアクセスを路線バスが支えている ・道路条件等により、路線バスなど大型車両の運行が難しい地域がある ・人口減少・高齢化に伴い、日常生活を支える移動ニーズが変化している ・多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸により、新たな移動ニーズが見込まれる ・道路混雑によってバス遅延が発生している ・市内だけでなく市外への移動需要がある
交通に関するニーズ調査	市民アンケート	・自家用車以外の日常生活に必要な移動手段への需要がある ・公共交通の利便性が低い地域がある ・公共交通のサービス水準が低下している ・公共交通の安全性が不足している ・公共交通が抱える課題について、市民への周知が不足している ・公共交通への転換への働きかけが不足している
	ワークショップ	・バスの利便性が低下 ・高齢者等の外出制約 ・ボランティア交通の担い手・ドライバー不足 ・タクシー不足や経済的負担 ・公共交通と他の移動手段との連携不足

■ 日常生活やまちの魅力への影響

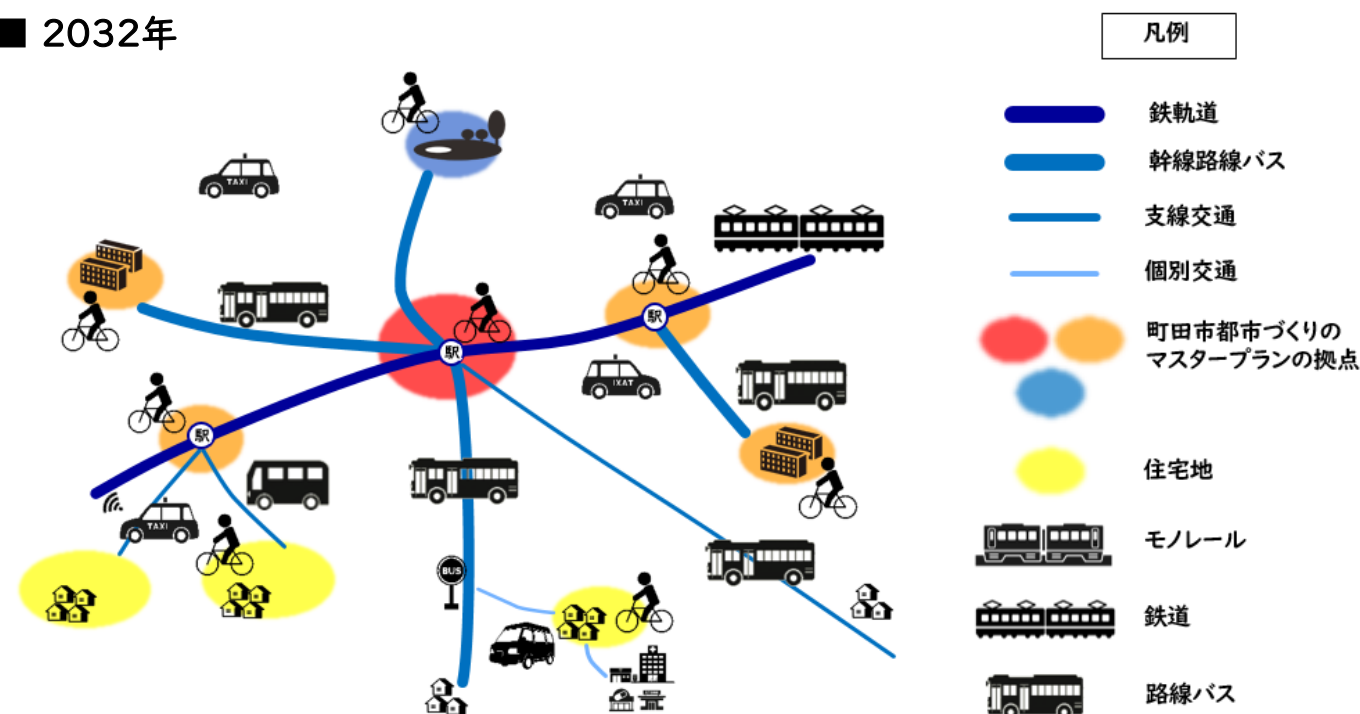
- (1) 運転士不足等による路線バスの廃止・減便が加速していく
- (2) 道路混雑の悪化及び公共交通の定時性が低下していく
- (3) 路線バスが運行できない地域において外出が困難になっていく
- (4) 路線バスの廃止・減便によって日常生活が不便になっていく
- (5) 日常生活を支える移動環境の不足が生活利便性を低下していく
- (6) 非日常的な移動（レジャーや文化活動など）が不便になっていく
- (7) 外出機会と地域交流・社会参加の機会が減少していく
- (8) 家族・地域による移動支援の負担が増大していく
- (9) 将来の移動が不便になっていく
- (10) まちの魅力・定住意欲・都市競争力が低下していく

第3章 目指す交通の将来像

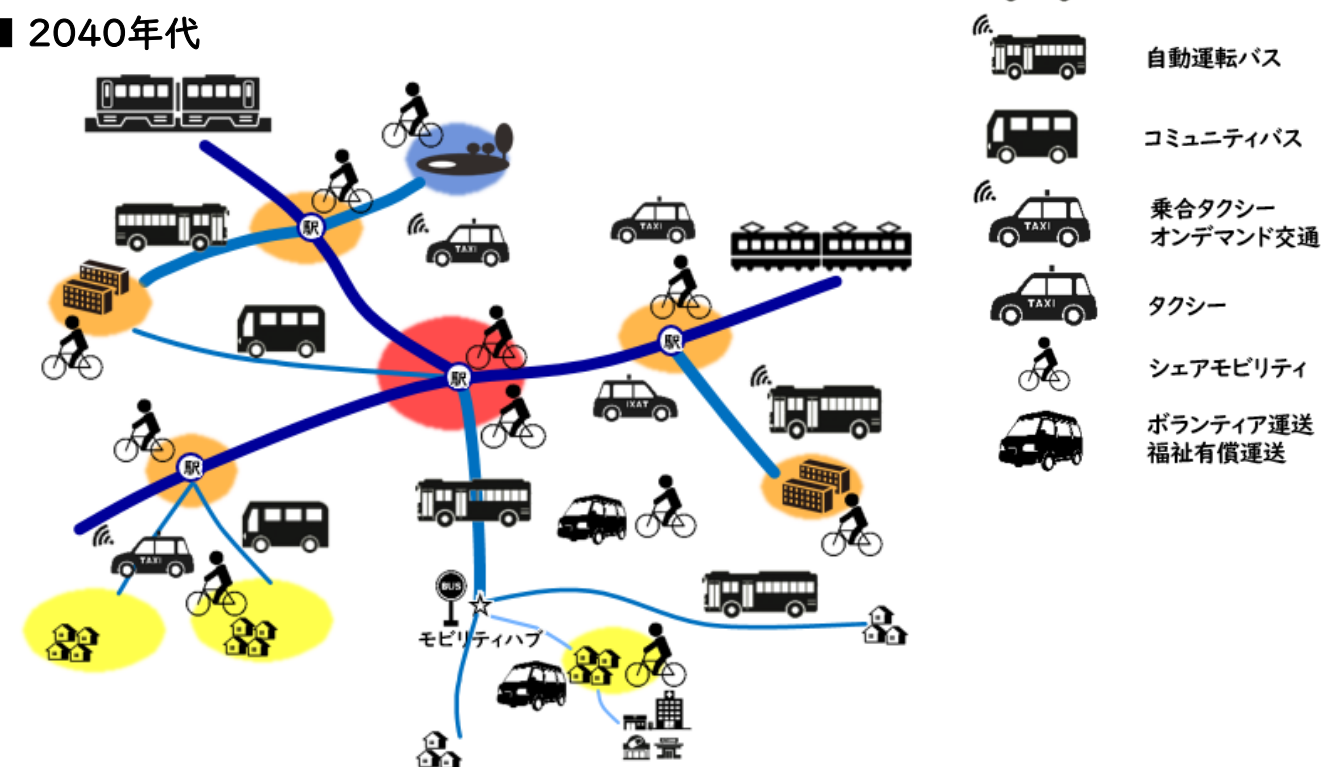
交通の将来像：日常的な移動を多様な担い手・手段で支える、移動しやすく持続可能な交通

- ◇ 都心部への移動や市内拠点への移動を担う幹線交通（鉄軌道+幹線路線バス）があります。
- ◇ 幹線交通へのアクセスや日常生活に必要な移動を支える支線交通（幹線路線バス以外の路線バス・コミュニティバス）があります。
- ◇ きめ細かな移動ニーズに応える多様な交通手段があります。
- ◇ 先端技術を活かした便利で、外出したくなる公共交通があります。

■ 2032年



■ 2040年代



第3章 目指す交通の将来像

■ 幹線交通と支線交通

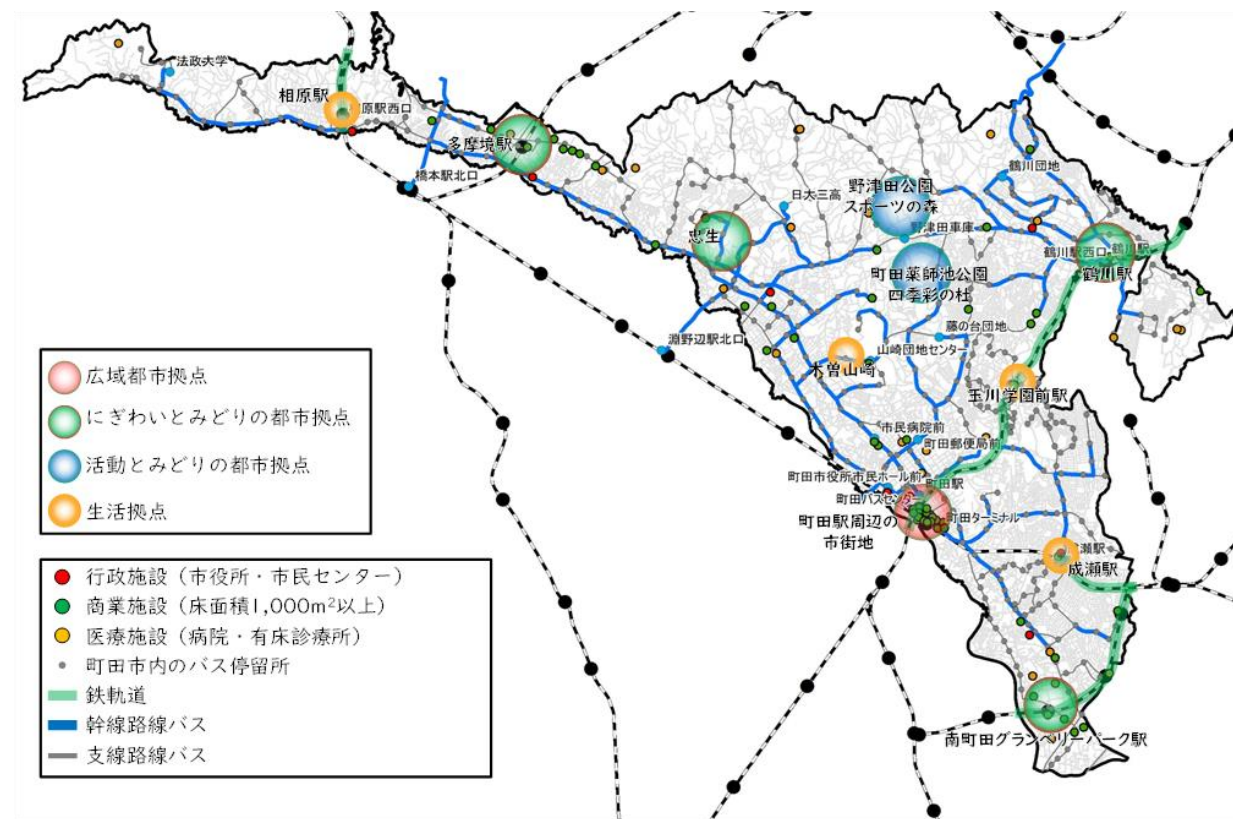
【幹線交通】

・鉄軌道＋幹線路線バス

「都市づくりのマスタープランにおける拠点への移動を担う」路線の内、
「平日1日当たりの乗車人数1,000人以上の区間」

【支線交通】

・幹線路線バス以外の路線バス・コミュニティバス



■ 交通の将来像の実現のための目標

【目標Ⅰ】 幹線交通の持続性・利便性の向上

市内外の移動を支える幹線交通を持続可能なものとし、利便性の向上を図ります。

【目標Ⅲ】 きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進

タクシー、シェアモビリティ、地域主体・住民主体の交通などにより、身近な移動を支えます。

【目標Ⅱ】 日常生活に必要な移動を支える支線交通の維持と確保

地域内の移動や幹線交通への接続を支える支線交通を、地域の実情に応じて維持・確保します。

【目標Ⅳ】 “持続可能なモビリティ都市”への転換

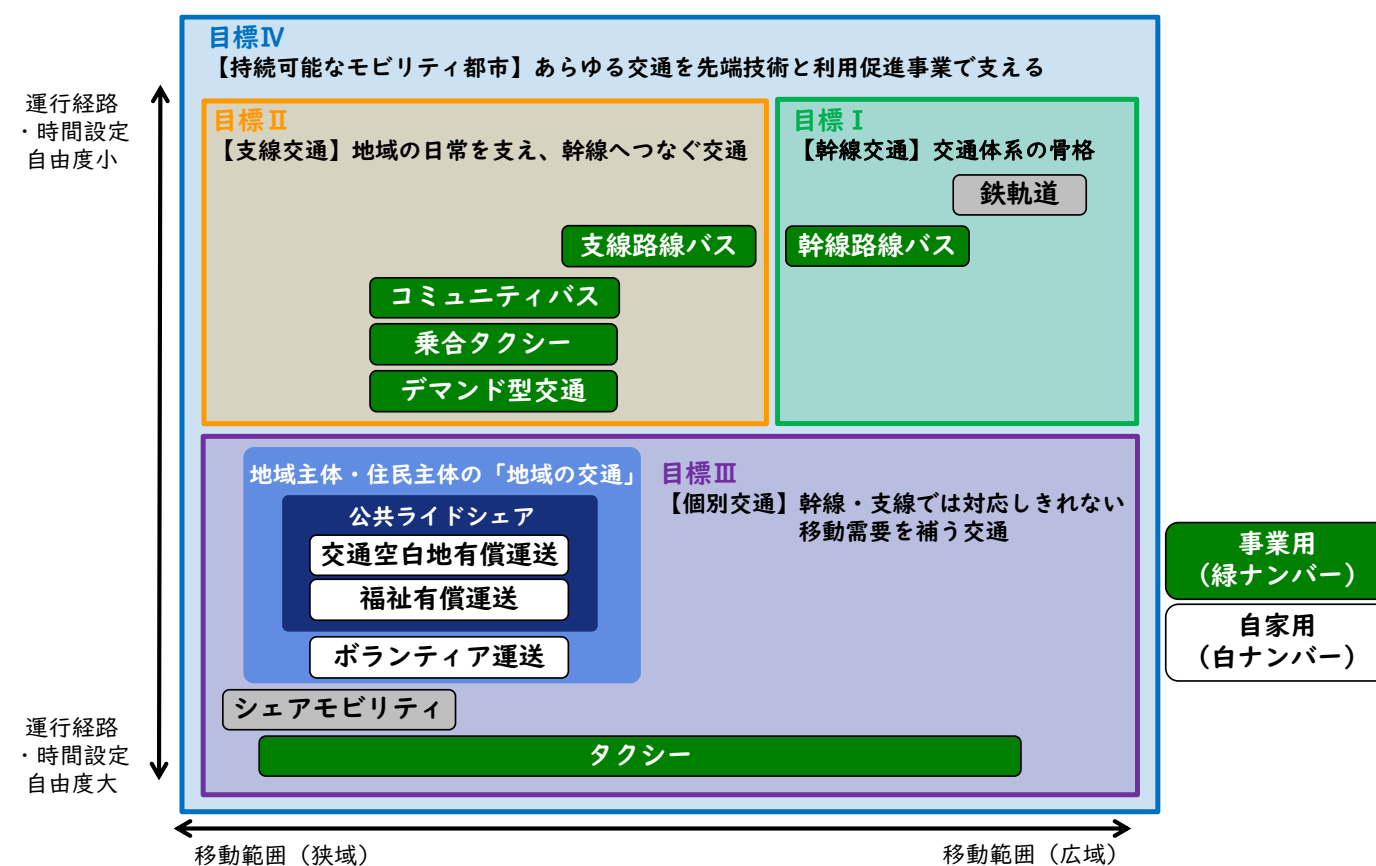
先端技術の活用や公共交通の利用促進により、移動しやすい持続可能な交通環境を目指します。

■ 4つの目標で扱う交通や事業の関係性

目標Ⅰ・Ⅱで扱う鉄軌道や路線バス等の幹線・支線交通は、経路や運行時間、運行区域等があらかじめ設定され、多くの利用者の移動を支える交通です。

目標Ⅲで扱うタクシー等の個別交通や、地域の移動需要に応じて運行する地域主体・住民主体の交通は、目標Ⅰ・Ⅱで扱う幹線・支線交通では対応しきれない移動需要を補う交通として位置付けます。

また、目標Ⅳで扱うMaaSや自動運転等の先端技術、公共交通の利用促進の取組は、幹線交通、支線交通、個別交通、地域主体・住民主体の交通を横断的に支えるものとして位置付けます。



(仮称) 町田市地域公共交通計画（素案）（概要版）

第4章 実施施策と取組及び指標

目標・施策		取組	指標項目例
目標Ⅰ 幹線交通の持続性・利便性向上	《施策Ⅰ》 幹線交通の持続性・利便性向上	Ⅰ-1 幹線路線バスサービス水準維持のための取組	バス運転士確保のための取組
		Ⅰ-2 バス利用環境の改善に向けた取組	路線バス利用環境を改善したバス停の数
		Ⅰ-3 バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化の推進	市内全域の移動等円滑化の全体方針改定
		Ⅰ-4 ホームドア整備の推進	ホームドア整備済み駅数
目標Ⅱ 日常生活に必要な移動を支える支線交通の維持と確保	《施策Ⅱ》 支線交通の維持と確保	Ⅱ-1 支線路線バス維持のための取組	バス運転士確保に向けた取組
		Ⅱ-2 地域コミュニティバス等の運行	町田市地域コミュニティバスの運行
		Ⅱ-3 多様な乗合交通の導入に向けた取組	多様な乗合交通の研究、導入基準の作成、導入検討及び実証実験
		Ⅱ-4 バス利用環境の改善に向けた取組【Ⅰ-2再掲】	路線バス利用環境を改善したバス停の数
目標Ⅲ きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進	《施策Ⅲ-Ⅰ》 個別交通の活用促進	Ⅲ-1 タクシー利用環境の向上に向けた取組	タクシー利用環境の向上の取組
		Ⅲ-2 シェアモビリティ利用促進の取組	シェアモビリティの利用回数
		Ⅲ-3 モビリティハブの整備	モビリティハブの整備
	《施策Ⅲ-2》 地域や住民主体の交通支援	Ⅲ-4 地域や住民主体の交通の取組支援とあり方の整理	道路運送法等交通法規に関する技術的支援
		Ⅲ-5 地域にある移動資源との連携	事業者等の運行協力者の把握と情報提供 市HP等を活用した地域や住民主体の交通のPRや担い手の募集
目標Ⅳ ”持続可能なモビリティ都市”への転換	《施策Ⅳ-Ⅰ》 先端技術の導入促進	Ⅳ-Ⅰ 自動運転運行調査及び導入検討	自動運転実証走行の実施
		Ⅳ-2 デジタル技術の活用	デジタル技術の活用に関する取組
	《施策Ⅳ-2》 利用促進・使い方の分かりやすさ向上	Ⅳ-3 公共交通利用の啓発	公共交通利用促進・現状周知に関する啓発事業

第5章 計画の推進方針

■モニタリングデータ対象

本計画に位置付けた施策・取組を着実に推進するため、モニタリングデータ等により市内交通の状況を継続的に把握します。また、市、交通事業者、市民等が連携し、PDCAサイクルに基づき、計画の評価・見直しを行います

指標名	主な把握内容・使い道	データ元 (確認主体・方法)	調査 間隔
交通の利便性に関する満足度	多様な移動手段が利用されているか	市民調査	1年
路線バス利用者数	路線バスが使われているか	市統計	1年
鉄道駅別乗降人員	鉄道需要の動向	市統計	1年
コミュニティバス等利用者数	コミュニティバス等が使われているか	市台帳	1年
支え合い交通利用者数	支え合い交通が使われているか	団体アンケート	1年
タクシー利用件数	個別交通の活用状況	事業者・協会	1年
福祉有償運送利用件数	要支援者の移動実態	事業者	1年
シェアモビリティ利用回数	多様な移動手段の活用	事業者	1年
地域別人口 (市内10区域)	交通需要の参考	市統計	1年

■PDCAサイクル

