資料２

（仮称）町田市地域公共交通計画

【素案】

2026年9月

町田市

町田市地域公共交通計画

目　次

第１章 計画の概要 １
　１．１　計画策定の背景と目的 １
　１．２　計画体系・位置付け ２
　１．３　本計画で対象とする移動手段 ４
　１．４　上位・関連計画 ５
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」 １２
　２．１　市内交通における「現状」 １２
　２．２　日常生活やまちの魅力への影響 ４２
第３章 目指す交通の将来像 ４６
　３．１　交通の将来像 ４６
　３．２　「交通の将来像」の実現のための目標 ５１
第４章 実施施策と取組及び指標 ５５
　４．１　施策の体系一覧 ５５
　４．２　取組及び指標 ５８
第５章 計画の推進方針 ７６
　５．１　基本的な考え方 ７６
　５．２　モニタリングデータ ７６
　５．３　運用体制 ７７
用語集 ７８

第１章 計画の概要

１．１　計画策定の背景と目的

近年、ライフスタイルの変化に伴う公共交通利用者の減少、バス・タクシー運転士不足、燃料費や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が顕在化しています。「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、自治体が中心となり、地域の暮らしを支える移動手段を確保することが重要となっています。

また、自動運転などの新技術の進展、地域住民や民間団体等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。今後は、既存の公共交通に加え、地域の実情に応じた多様な移動手段を組み合わせ、日常生活に必要な移動を支える交通体系を構築していく必要があります。

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、自治体が中心となり、交通事業者、地域住民、関係機関等と連携しながら、地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークを形成していくことを求めています。

町田市においては、鉄道駅が市域の外縁部に位置していることなどから、市内移動や鉄道駅へのアクセスを支える手段として、路線バスが重要な役割を担っていますが、運転士不足等による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。

一方で、日常生活に必要な移動を確保することは、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には、健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。そのため、公共交通を地域の重要な基盤として捉え、限られた輸送資源を有効に活用しながら、持続可能で使いやすい交通環境の形成が必要となっています。

町田市では、これまで「町田市都市づくりのマスタープラン」において、鉄軌道や路線バスをはじめとする公共交通を、市民生活や都市活動を支える重要な基盤として位置付け、持続性及び利便性の向上に向けた取組を進めてきました。また、「町田市立地適正化計画」などの関連計画においても、拠点形成や都市機能の維持・誘導と連携した交通環境の充実が求められています。

このような社会情勢や法改正の趣旨、町田市における交通課題を踏まえ、「町田市都市づくりのマスタープラン」等の上位・関連計画との整合を図りながら、自治体、交通事業者、地域住民、関係機関等の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「（仮称）町田市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

１．２　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 2020」及び「町田市都市づくりのマスタープラン」を上位計画として整合を図り、「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、連携します。

また、本計画は「町田市都市づくりのマスタープラン」コンテンツ編に位置付けます。

計画区域は「町田市全域」とし、計画期間は「（仮称）町田市 5 ヵ年計画 27-31」と計画期間を合わせて 2027 年度から 2031 年度の 5 年間とし、定期的に改定を行います。

なお、次頁以降に示す「町田市都市づくりのマスタープラン」と同様に今後概ね 15 年先を見据えつつ、2031 年度までの比較的短期的な施策目標を策定するとともに、多摩都市モノレール町田方面延伸、小田急多摩線延伸をはじめとする将来のまちづくりの取組につなげていく計画とします。

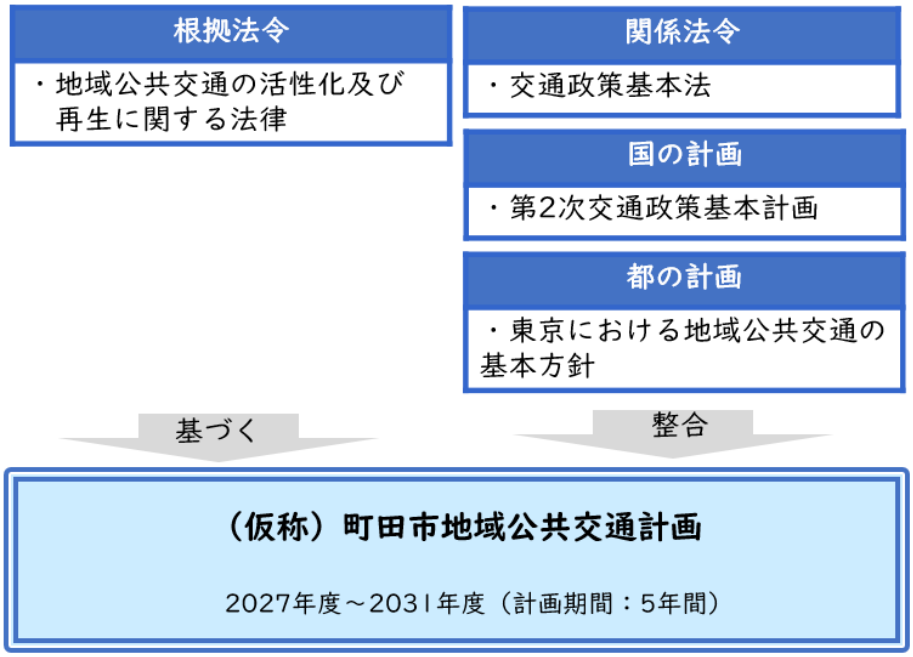


図 1-1　（仮称）町田市地域公共交通計画の計画体系（国や東京都の法令・計画との関係）

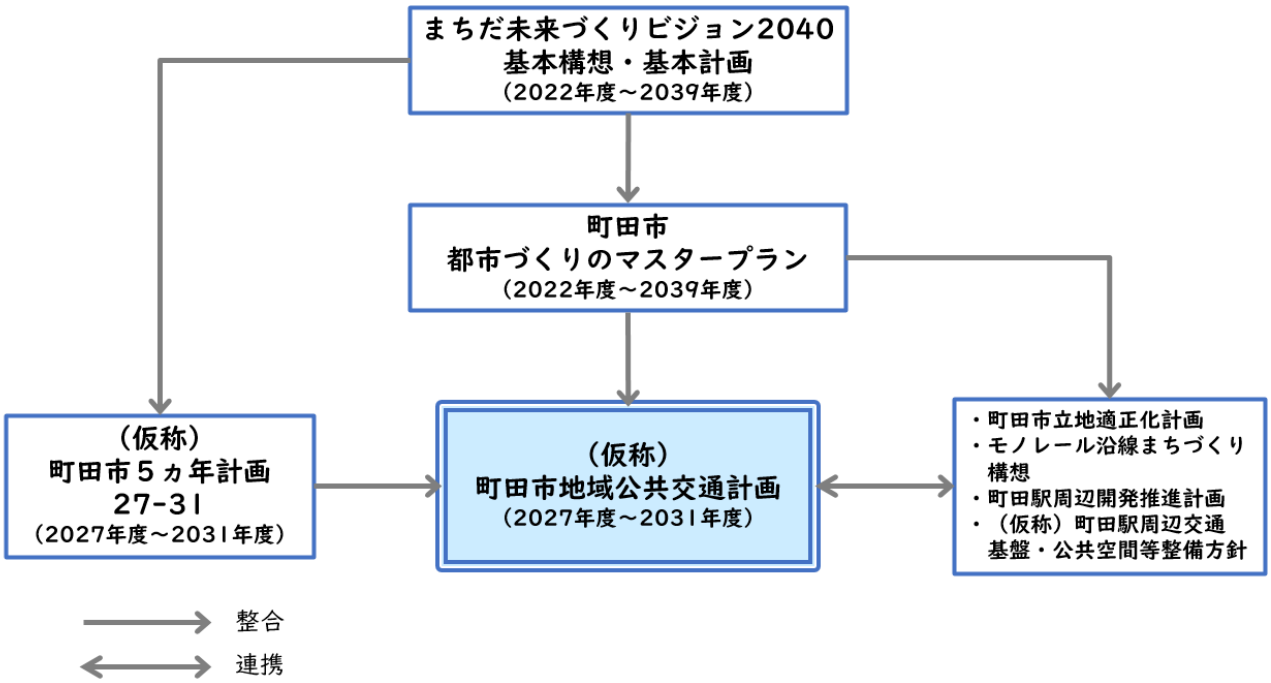
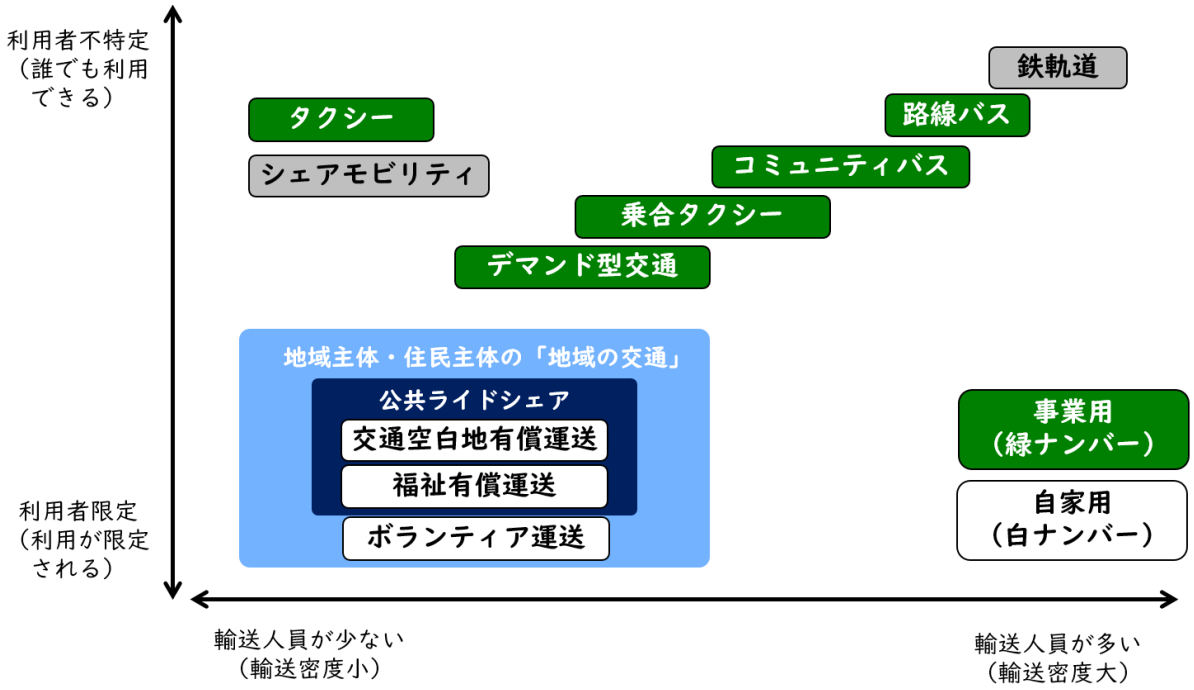


図１-2　（仮称）町田市地域公共交通計画の計画体系（町田市の計画との関係）

Ⅰ．３　本計画で対象とする移動手段

本計画で対象とする移動手段は、鉄軌道や路線バス等をはじめとする既存の公共交通に加えて、公共ライドシェアやボランティア運送など、地域における多様な輸送資源についても対象とし、合わせて、自転車等のシェアモビリティの活用についても検討の対象とします。



図Ⅰ-3　本計画で対象とする移動手段

１．４　上位・関連計画

(1) 上位計画

■ まちだ未来づくりビジョン 2040【2022 年 3 月策定】

町田市は、2022 年 3 月に新たな基本構想・基本計画として「まちだ未来づくりビジョン 2040」を策定しました。この計画は、町田市のまちづくりの方向性と、なりたいまちの姿、そして、行政経営の方向性と 行政経営の姿を明らかにし、町田市に関わるすべての人々が共に実現を目指していく将来像を示しています。

基本計画部分である「まちづくり基本目標」では、9 つの政策を掲げており、その一つとして、政策 8「思わず出歩きたくなるまちになる」が位置付けられています。この政策では、移動しやすい交通や、多様な住まい・公共空間、身近に触れられるみどりなどを整えることで、気軽に出かけてつながれる環境づくりや、健やかで心地よい時間を過ごせる環境づくりを進めることとしています。

図１-4　政策 8「思わず出歩きたくなるまちになる」イメージ図

出典：まちだ未来づくりビジョン 2040（2022 年 3 月）

■ 町田市都市づくりのマスタープラン【2022 年 3 月策定】

町田市は、2022 年 3 月に「町田市都市づくりのマスタープラン」を策定し、これまでの「都市計画マスタープラン」「交通マスタープラン」「緑の基本計画」「住宅マスタープラン」を統合したうえで、2040 年を見据えた都市づくりの基本方針を示しました。

「町田市都市づくりのマスタープラン」では、ビジョン編（計画期間 2022 年度～2039 年度）において、2040 年に向けて目指す将来の町田市の姿である「暮らしとまちのビジョン」を実現し、魅力的なまちになるために、まちの“もよう”（暮らしとかなめの図）と、まちの“つくり”（拠点と軸の図）の 2 層の設計図に基づいて都市づくりを進めることにしています。

まちの“もよう”（暮らしとかなめの図）では、市民の暮らしの視点からまちの“もよう”を捉え、2040 年に市内各所で展開される暮らし方やまちの使い方を「地域の特徴を活かした 4 つの暮らし」として整理し、「日々の暮らしを支える場」や、「町田らしい新しいモノが生み出される場」の考え方とともに示しています。

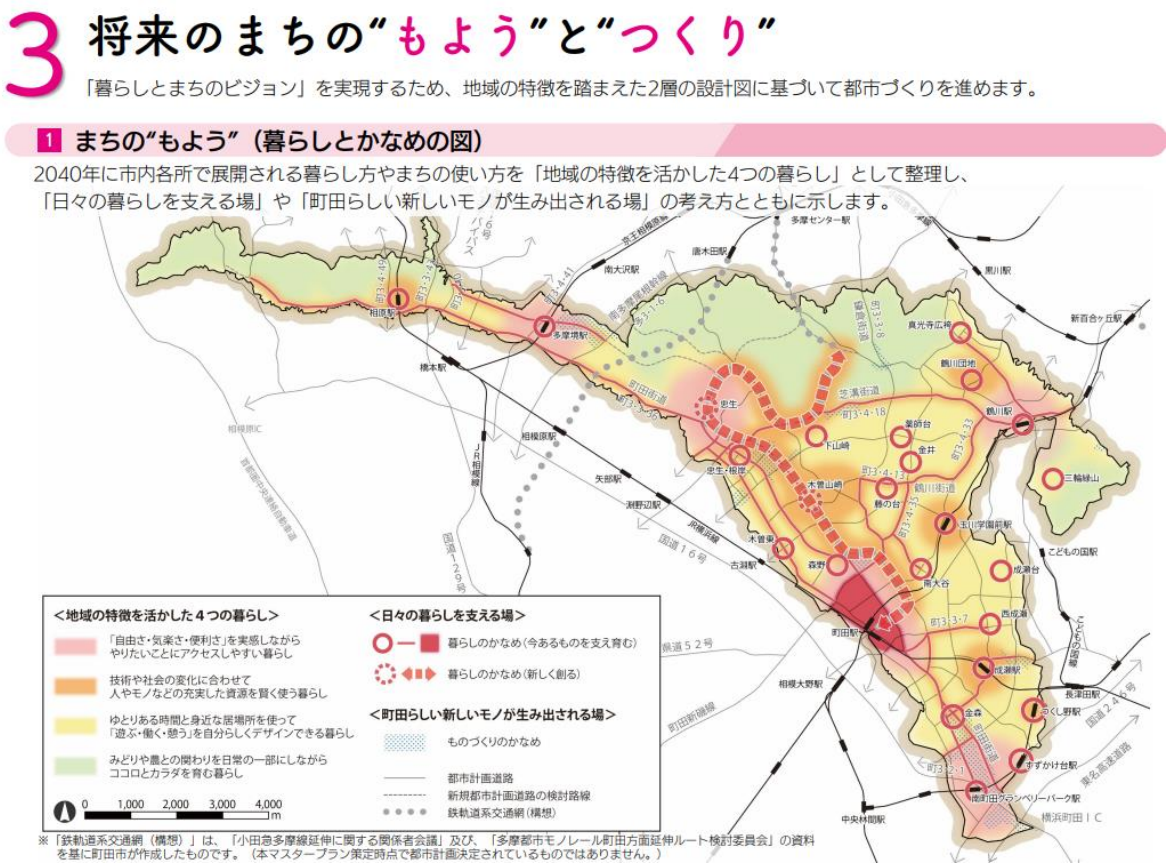


図 I -5　まちの“もよう”（暮らしとかなめの図）

出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022 年 3 月）

まちの“つくり”（拠点と軸の図）では、隣接市を含めた広域的な視点でまちのつくりを捉え、都市の骨格的な構造を「拠点」と「軸」で示しています。

「拠点」は、市民や町田市を訪れる人々が「働く・学ぶ・交流する・憩う・楽しむ・体験する」などの多様な都市活動を実践できる舞台です。

「軸」は、鉄軌道や道路、交通サービスなどからなる交通網と、それらにより創出される多様な都市活動を支える軸です。市内外の連携や多摩都市モノレール町田方面延伸、拠点間の連携など、それぞれの交通網の特徴を踏まえて活力ある都市活動軸を形成していきます。

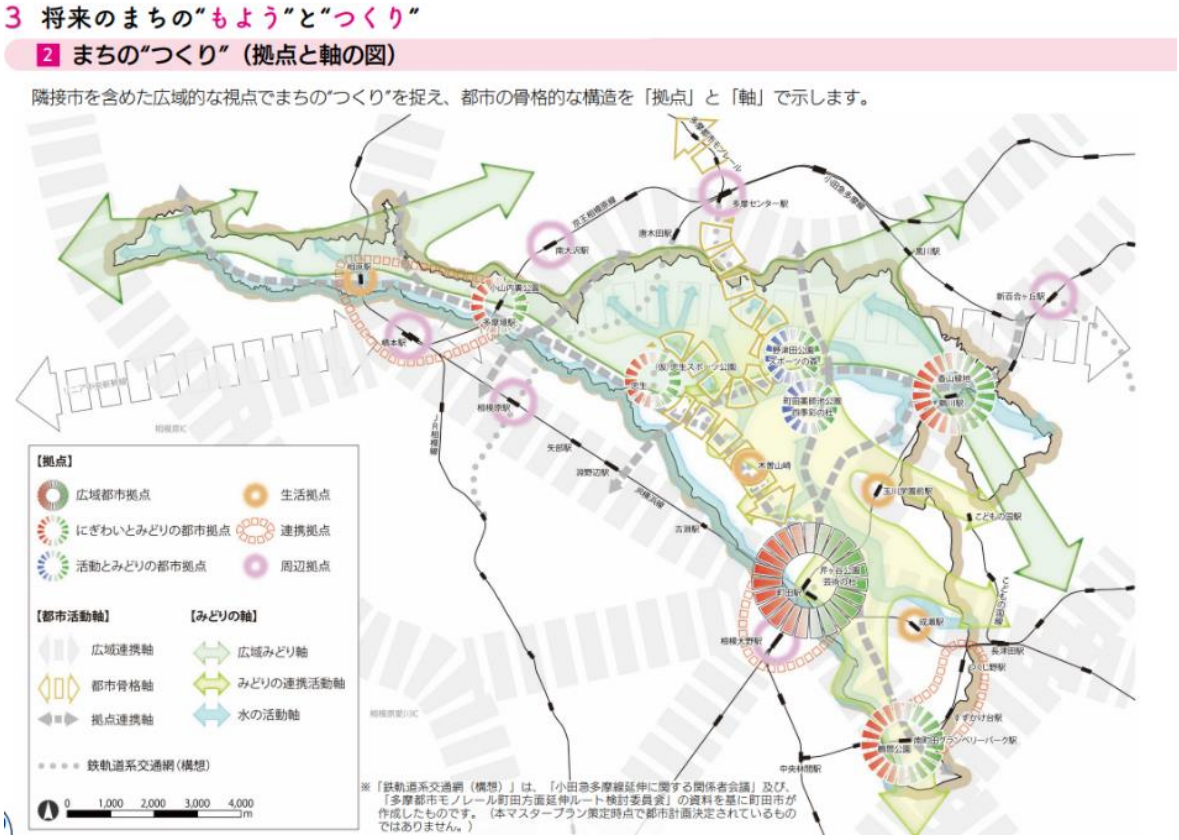


図 1-6　まちの“つくり”（拠点と軸の図）

出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022 年 3 月）

「町田市都市づくりのマスタープラン」では、ビジョン実現のための取組である方針編（計画期間：2022 年度～2031 年度）において、「交通」分野に関する基本方針を「『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること』を目指す」とし、取組の考え方を整理しました。

ここでは、3 つの施策を掲げ、市内の持続可能な交通環境の実現を目指す内容としました。

町田市における今後の交通政策の重要な方針として、公共交通を中心とした移動環境の形成や利便性向上、都市機能との連携強化などを図ります。

基本方針

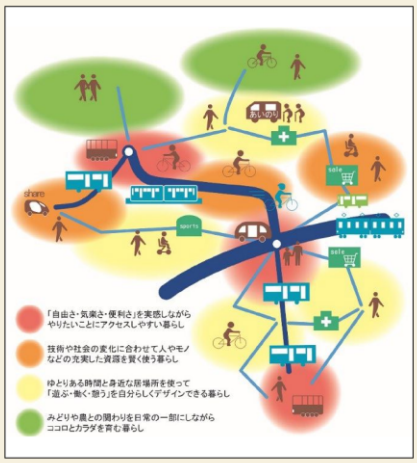
『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること』 を目指す

方針編（交通）の役割

町田市交通マスタープラン（2006）、町田市便利なバス計画（2014）の要素を取り入れ、市民、交通事業者、関係機関等とともにつくりだしていく交通体系や交通基盤の使い方など、交通やモビリティ（"移動しやすさ"）に関する基本方針を示す

ビジョンの実現に向けた交通分野の取組の基本的な考え方

- さまざまな移動の手段や環境を生み育て、目的地まで気軽に好きな方法で行ける交通体系をつくる
- 多様な担い手で交通を支え、今ある資源をフル活用して日常の移動をつくる
- さまざまな交流が生まれる交通拠点や、道路空間の多様な活用など、交通基盤の役割・使い方を変えていく



施策Ⅰ	施策Ⅱ	施策Ⅲ
地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりした」交通を生み育てる	市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える	多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える

図Ⅰ-7　町田市都市づくりのマスタープラン方針編《交通》の施策の全体像

出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022 年 3 月）

施策	取組の方向性	主な取組
施策Ⅰ 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる	取組の方向性❶ 地域の中を快適に移動できるさまざまな手段や環境を生み育てる	①自宅や目的地とのラスト・ファーストワンマイルの"移動しやすさ"の向上 ②居心地が良く出歩きたくなる道路等の環境の創出 ③ハード・ソフト両面での自転車活用の推進
	取組の方向性❷ 地域にある輸送資源を活用して、移動しやすくする仕組みを生み育てる	①地域の支え合いによる移動の取組の支援 ②地域にある輸送資源（送迎車両等）の活用支援 ③地域や利用者の特性に応じたコミュニティバス等の運行
施策Ⅱ 市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える	取組の方向性❶ 速達性・定時性を備えた輸送力のある交通の基盤を整える	①多摩都市モノレール町田方面延伸・小田急多摩線延伸の促進 ②鉄軌道延伸に合わせたバス路線網の再編 ③円滑な移動を実現する道路等の交通ネットワークの向上
	取組の方向性❷ 多様な交通モードをつなぐ交通の拠点を整える	①鉄道駅の交通結節機能の向上 ②主要なモノレール駅（想定）を中心とした地域交通拠点の整備
施策Ⅲ 多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える	取組の方向性❶ 安全・安心に利用できる交通環境を整える	①高齢者や障がい者でも安全・安心に移動できるバリアフリー化の推進 ②交通事故減少を目指した交通安全意識の普及・啓発
	取組の方向性❷ 持続可能な地域交通を支える意識を育む	①一人ひとりの移動を望ましい方向に変えていくモビリティ・マネジメントの推進 ②環境負荷の低い乗り物への転換の推進
	取組の方向性❸ 先端技術やデータを積極的に活用する	①先端技術（自動運転・MaaSなど）やデータを活用した実証実験の支援 ②交通に関する先端技術やサービスの使い方の啓発（デジタルサポート等）

図Ⅰ-8　３つの施策と取組の方向性

出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022 年 3 月）

(2) 関連計画

町田市における公共交通ネットワークの強化や都市機能の向上と密接に関係し、今後の公共交通のあり方や都市構造の形成に大きな影響を与えるものとして、以下のような計画があります。

■ 町田市立地適正化計画【2026 年 3 月策定】

2014 年の都市再生特別措置法の改正により、「立地適正化計画」が法律に位置づけられ、居住誘導や都市機能誘導によるコンパクトなまちづくりを促進する制度が創設されました。

町田市では、2022 年 3 月に策定した「町田市都市づくりのマスタープラン」に基づき、都市の持続的な発展や効率的な都市経営の観点から、現在のバランスの良い土地利用を維持・継承しつつ、地域の特性に合わせた多様な土地利用の誘導や、災害などのリスクや時代の変化に対応した安全・安心に暮らせる都市づくりを進めています。

特に、具体的な検討が始まった町田駅周辺の再開発、大規模団地の再生に向けた取組、延伸への期待が高まっている多摩都市モノレール沿線のまちづくりを、人々のまちでの過ごし方や時間の使い方の変化に対応した都市に更新する、まさに都市機能を向上させるチャンスと捉え、多世代が暮らす魅力あるまちづくりや市民の多様なニーズやライフスタイルを的確に捉えたまちづくりを推進することを目的とし、「町田市立地適正化計画」を策定しました。

この計画では、交通ネットワーク形成に向けた施策として「(仮称) 町田市地域公共交通計画の策定」を掲げており、持続可能な公共交通網の推進を図ることとしています。

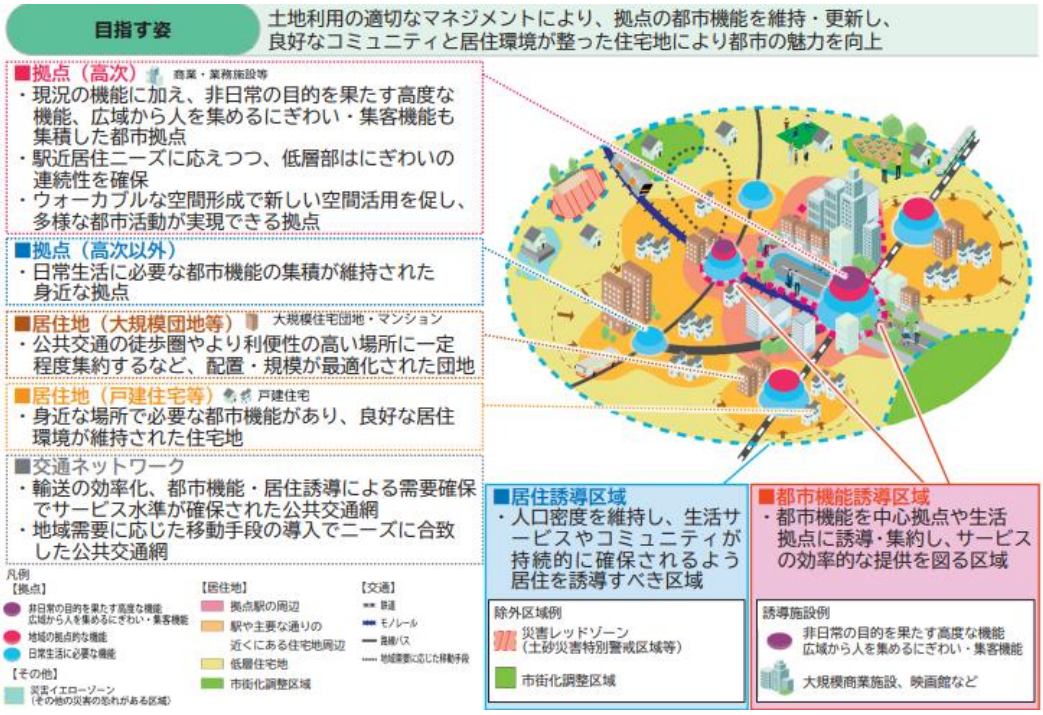


図 1-9　町田市立地適正化計画のまちづくりの方針

出典：町田市立地適正化計画（2026 年 3 月）

■ **モノレール沿線まちづくり構想【2024 年 3 月策定】**

多摩都市モノレールは多摩地域における相互の連携を強化し、多摩地域の南北方向の公共交通をより充実させるため、東京都と多摩都市モノレール株式会社が整備し、東大和市の上北台駅から多摩市の多摩センター駅までの区間で運行しています。

多摩都市モノレール町田方面延伸については、2021 年 12 月に、「多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会」において、延伸ルートが選定されました。

多摩都市モノレール町田方面延伸の早期実現を目指し、2024 年 3 月に、町田市と多摩市は共同で「モノレール沿線まちづくり構想」を策定し、モノレール事業の安定した事業性確保に向けて、需要の創出に資する沿線のまちづくりを進めています。

図 1-10　町田方面延伸ルート

出典：モノレール沿線まちづくり構想（2024 年 3 月）

※ルート検討委員会検討結果では、収支採算性の更なる精査等の結果によっては、他のルート案をあらためて検討することもあるとされている

■ 「町田駅周辺開発推進計画」【2024 年 6 月策定】

町田駅周辺は、1970 年代から 80 年代にかけて行われた駅前再開発から約 50 年が経過し、駅周辺施設の老朽化も進む中、多摩都市モノレール町田方面延伸という環境変化を迎え、民間事業者による開発の気運が高まってきています。

そこで、これまで培ってきた町田らしい資源を活かしながら、さらに多様な魅力を持つまちへと転換していくことを目指し、2024 年 6 月に「町田駅周辺開発推進計画」を策定し、関係者と共に新たな賑わいと交流を創出するまちづくりを推進しています。

この計画では、視認性の高い駅前空間の整備や交通結節点としての機能強化などを上げ、駅周辺の機能更新と合わせ、広場などの滞留空間やバス乗降場の集約による快適で便利な交通ターミナル（新バスセンター）の整備を目指しています。

■ 「（仮称）町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」【2027 年 3 月策定予定】

町田駅周辺の開発推進に向けて「町田駅周辺開発推進計画」に掲げる、駅前からまちへ賑わいが広がり、歩いて楽しいまちづくりを目標として、再開発や多摩都市モノレール町田方面延伸後の交通需要も予測したうえで、駅周辺の交通基盤・公共空間について、より具体的な整備のあり方を示す必要があります。

そこで、町田駅周辺の将来像として、2040 年の駅周辺における新たなバスセンターやペデストリアンデッキ等の主要な交通基盤・公共空間を対象とした「（仮称）町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」の策定を進めています。

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」

２．１　市内交通における「現状」

(1) 交通を取り巻く社会情勢

①　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。

また、自動車運転に関する有効求人倍率は職業計を大きく上回って推移しており、運転士の高齢化も相まってバスやタクシーの運行を担う人材の確保が難しい状況がうかがえます。

さらに、2024 年 4 月から時間外労働の上限規制が適用されたことや、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が見直されたことにより、運行体制の確保がより難しくなっています。こうした状況を背景に、全国の路線バス事業者では、減便や路線の廃止の動きがみられます。

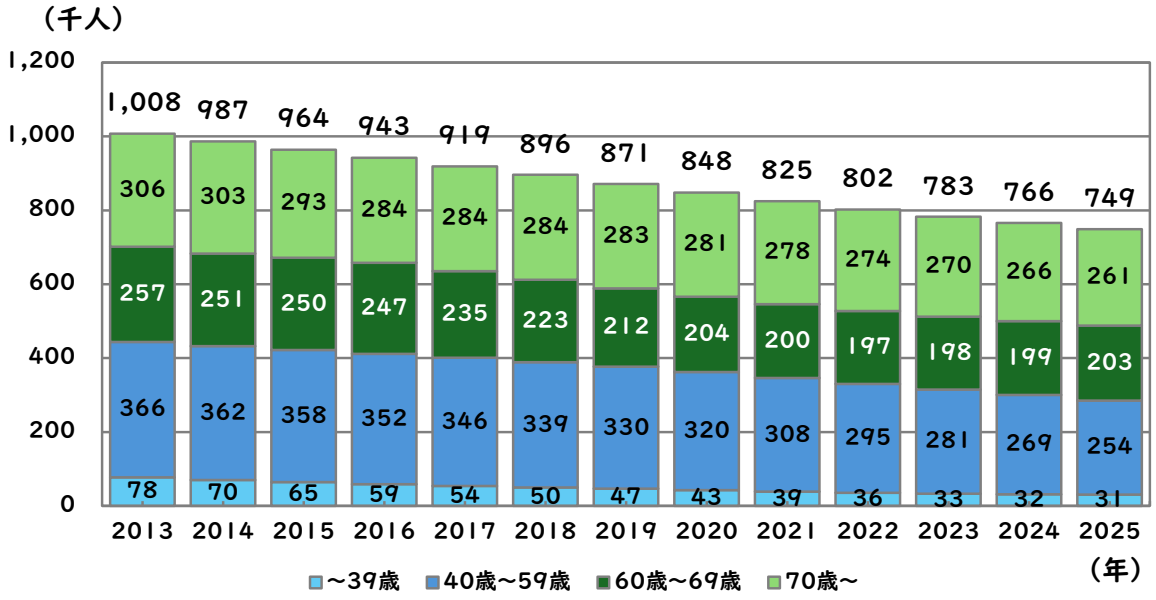


図２-１　年齢階層別の大型第二種免許保有者の推移

出典：運転免許統計（警察庁）

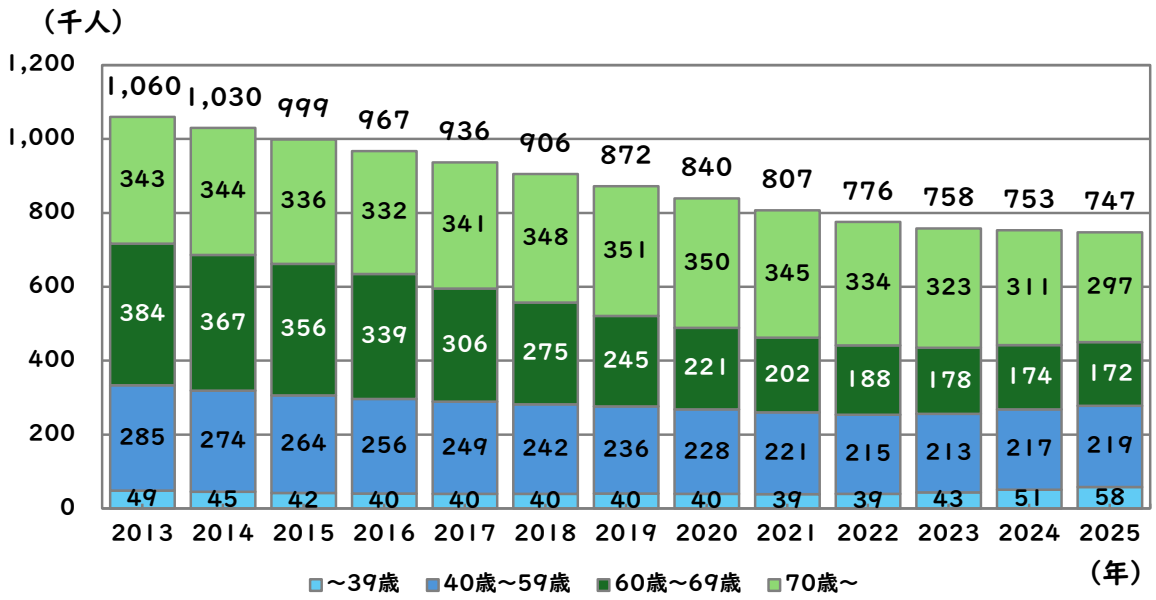


図２-２　年齢階層別の中型・普通第二種免許保有者の推移

出典：運転免許統計（警察庁）

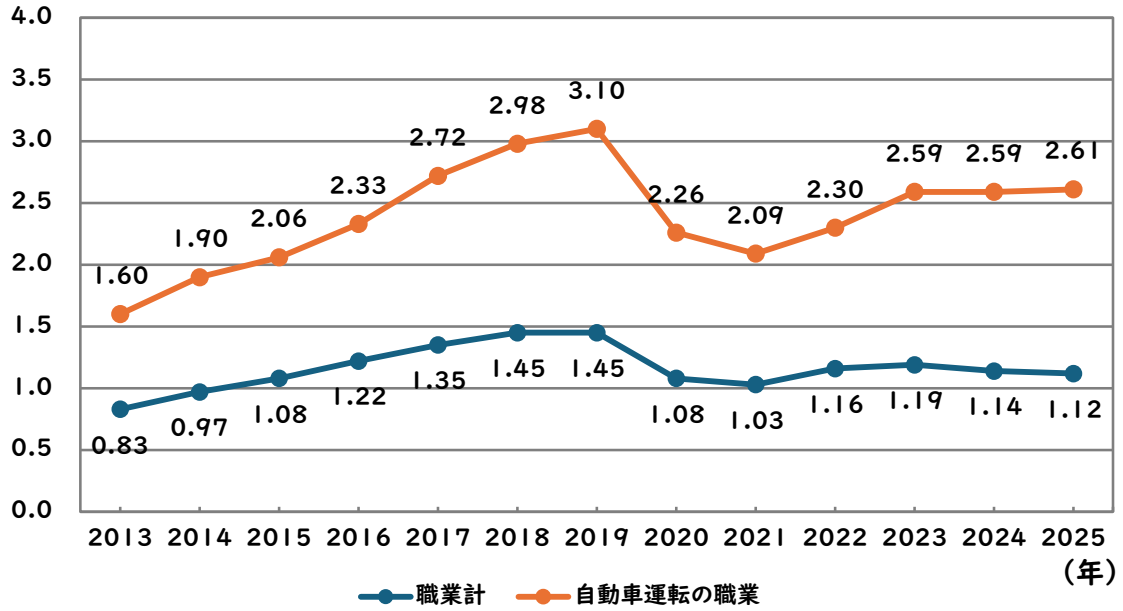


図２-３　有効求人倍率（倍）

出典：職業安定業務統計（厚生労働省）

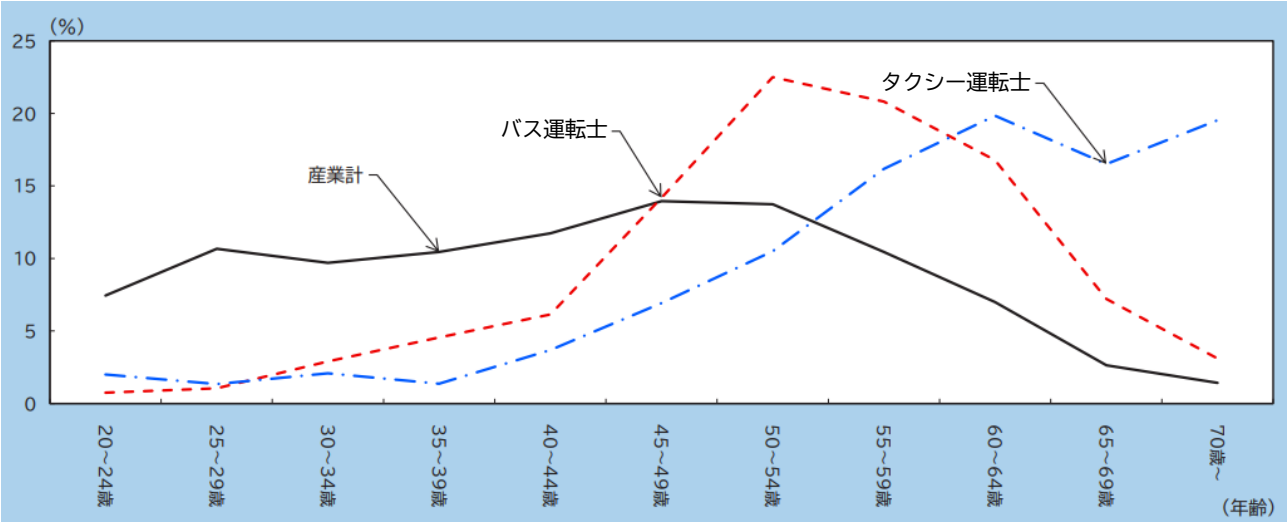


図２-4　バス・タクシー運転士の年齢構成比

出典：令和６年版労働経済の分析（厚生労働省）

※「令和５年賃金構造基本統計調査」をもとに厚生労働省が作成

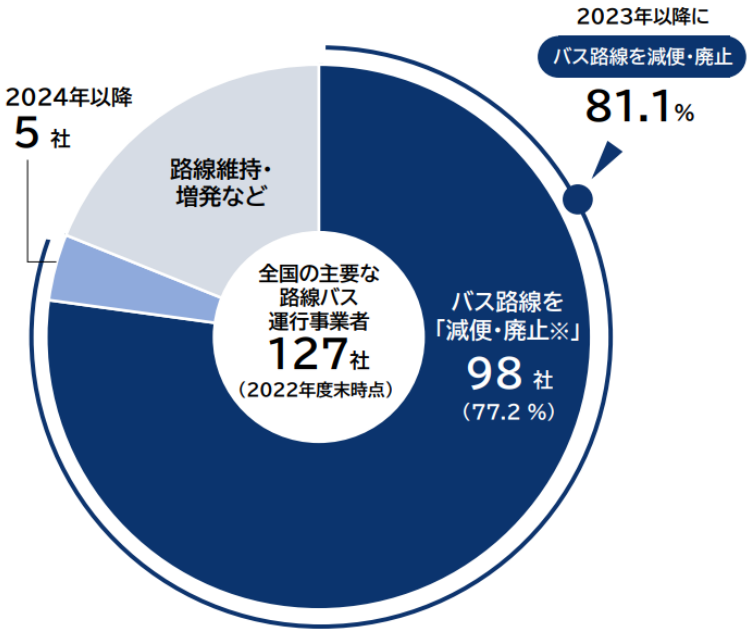


図２-5　路線バス運行 127 社の「減便・廃止」動向

出典：全国「主要路線バス」運行状況調査（帝国データバンク）

※ 注意：ダイヤ改正等で路線や運行系統について減便（減回）や廃止が明らかになった運行事業者
保有する路線数が 30 以上の路線バス運行事業者を対象としている。（公営バスは除く）

② ライフスタイルの変化

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に、東京圏を中心にテレワークが定着し、通勤をはじめとする人の移動のあり方が変化しています。国内の旅客輸送量は回復傾向にあるものの、交通モードによってはコロナ禍前の水準を下回る状況がみられます。

また、物の移動についても、2019 年度と比較して 2024 年度の貨物車の実車キロは約 17%減少している一方、インターネット通販の普及等により宅配便取扱個数は約 16%増加しています。

このように、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おり、公共交通の利用動向にも影響が生じています。

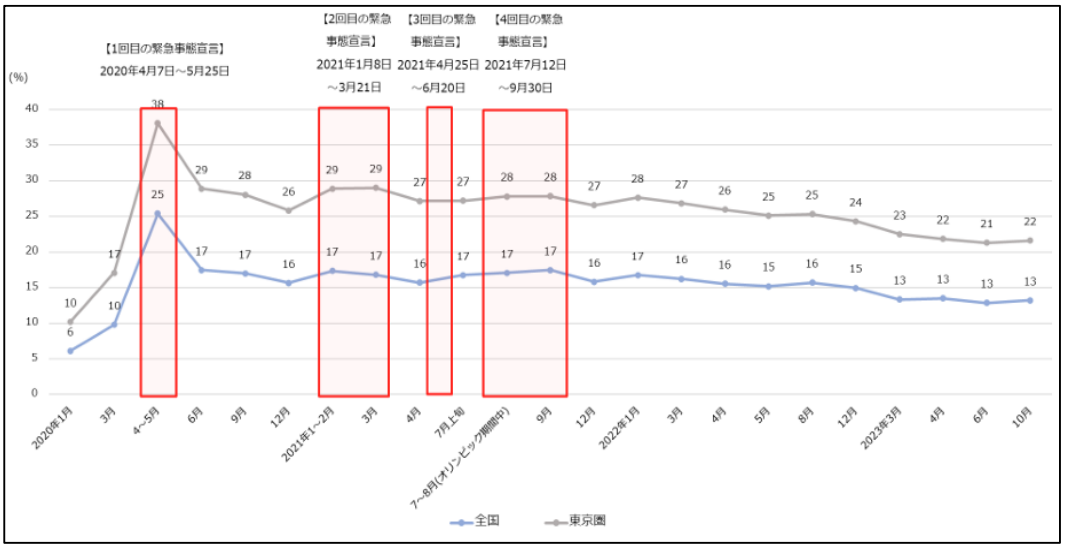


図２-6　全国・東京圏のテレワーク利用率の推移

出典：第 10 回テレワークに関する就業者実態調査（速報）

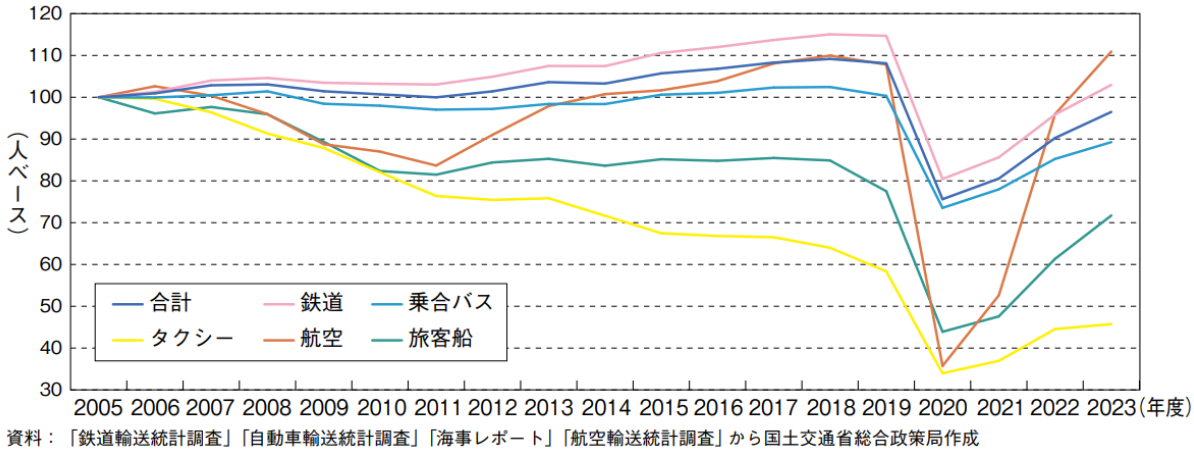


図２-7　国内旅客輸送量の推移（人ベース・2005 年度を 100 とした場合の動き）

出典：2025 年版の交通政策白書

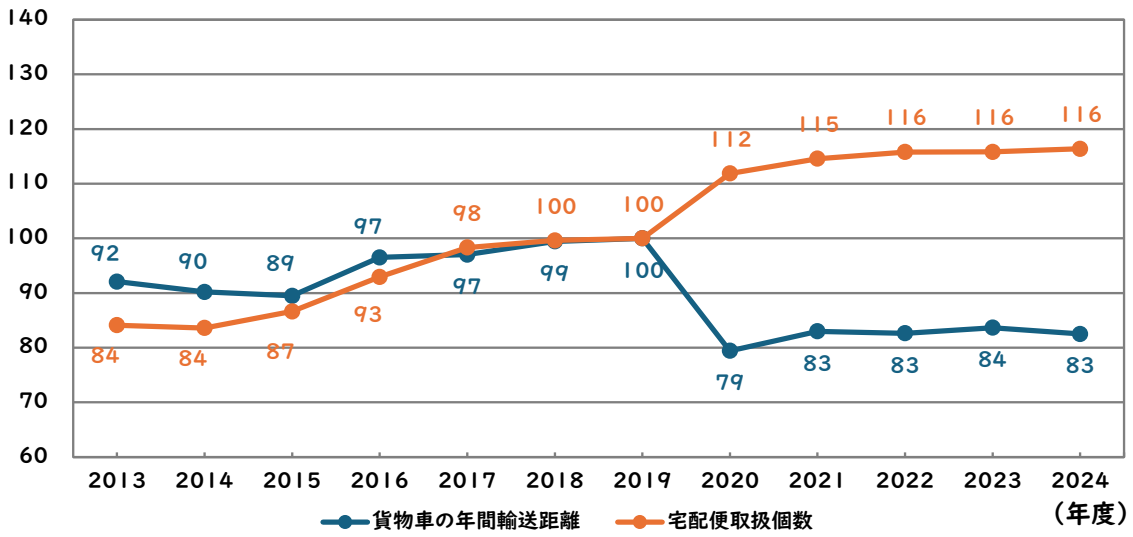


図２-8　貨物車の年間輸送距離及び宅配便取扱個数の推移（2019 年度を 100 とした場合の動き）

出典：貨物車の年間輸送距離は自動車輸送統計調査（国土交通省）

宅配便取扱個数は 2024 年度の宅配便・メール便取扱実績について（国土交通省）

③　先端技術の進展

国では、日本版 MaaS の推進により、鉄道、バス、タクシーなど複数の移動サービスをデジタルでつなぎ、利用者が一体的に利用できる仕組みづくりを進めています。加えて、移動に関するデータの連携・活用を通じて、地域が抱える交通課題の解決につなげる取組が進められています。

また、自動運転技術については、2021 年 3 月に世界で初めてレベル 3 を搭載した車両が発売されるなど技術の進展がみられ、レベル 4 の社会実装や普及拡大に向けて、全国各地で官民連携による実証事業や事業化に向けた取組が進められています。

一方で、公共交通への本格的な導入・普及に向けては、事業性、運行体制、データ連携、社会受容性等の面で、引き続き検討が必要な状況です。

図２-9　地域が抱える様々な課題の解決に対する取組のイメージ

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省）

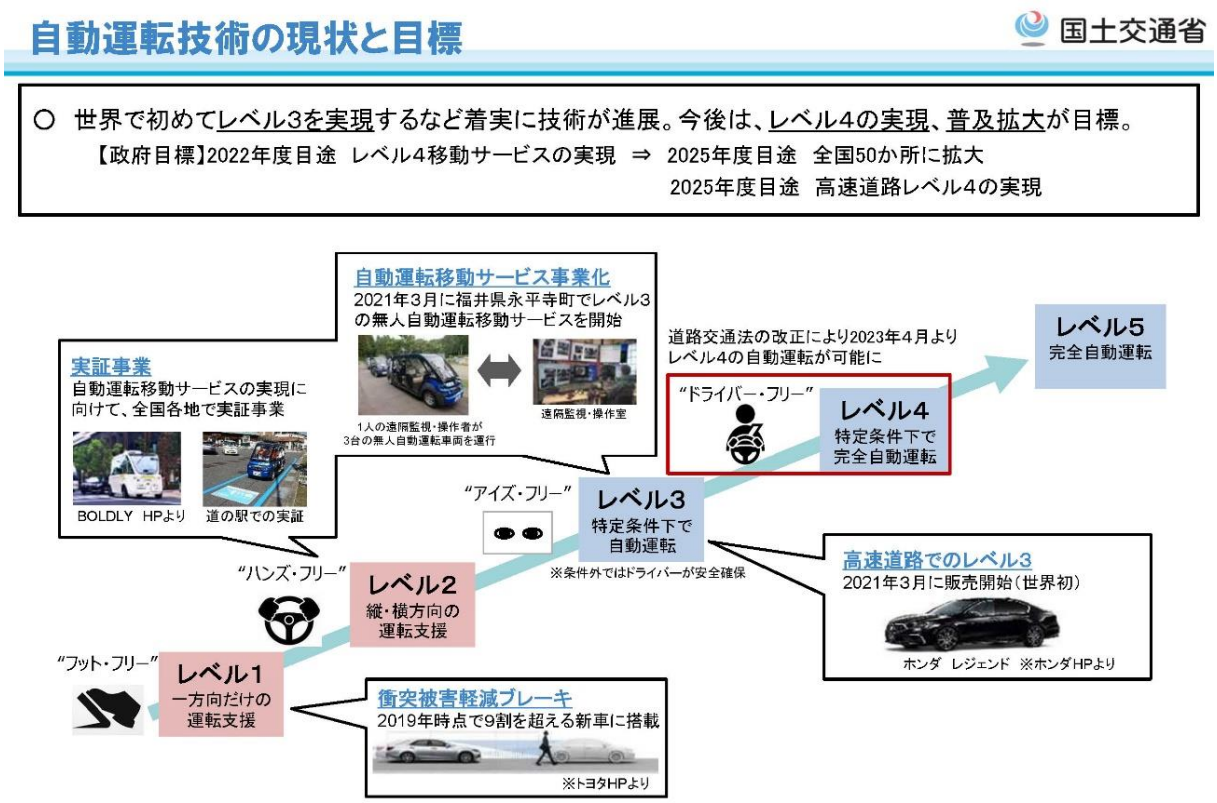


図２-１０　自動運転技術の現状と目標

出典：自動運転の実現に向けた取り組みについて（国土交通省）

	自動運転EVバスによる公道での走行実証 実施主体：株式会社マクニカ、MMスマートソリューション・コンソーシアム実行委員会	自動運転バス実証実験 実施主体：平塚市・神奈川県中央交通株式会社
目的	みなとみらい地区におけるスマートシティ・まちづくりが進む環境下で自動運転の公道での走行課題・社会受容性と、賑わいの創出を目的としたコンテンツ体験の効果を検証する。	持続可能な公共交通の実現のため、既存路線バスへの自動運転車両の導入により、本市の市民生活に欠かせないバス路線を確保・維持する。
概要	**《期間》** 令和6年2月3日（土）～4日（日） **《場所》** みなとみらい21新港地区 **《自動運転レベル》** レベル2（レベル3相当：条件付自動運転） システムによる自動運転で運行。緊急時は同乗のドライバーが手動介入。 **《使用車両》** Gaussin Macnica Mobilityの自動運転EVバス「ARMA」 自動運転システムを搭載したハンドル・アクセル・ブレーキの無い次世代型自動運転シャトルバス。EV仕様となり、1 回の充電で約 9 時間（100km）の自動走行が可能。 走行経路 新港（二） 運河パーク駅 乗降場所 新港（一） 使用車両	**《期間》** 令和6年1月22日（月） ～2月2日（金）の平日 **《場所》** 平塚駅南口発着 **《自動運転レベル》** レベル2（特定条件下での自動運転） 自動運転バスの操作を習得した運転士が乗務し、状況に応じて手動運転に切り替えて走行。なお、JR平塚駅南口駅前広場内は手動運転となる。 **《使用車両》** いすゞ自動車株式会社製大型バス「エルガ」（自動運転仕様） 市内を運行する既存の路線バスとほぼ同じ大きさのもの。 走行経路 平塚駅 高浜公園南交差点 使用車両
今後の展開	地区内のスマートシティ計画等の中で自動運転の社会実装を目指し、賑わい創出を目的とした移動手段に付加価値を与える。サービス事業の創出に向けて、引き続き他のコンテンツと掛け合わせた取組を推進していく。	本実証実験を行ったのち、将来的な特定条件下における完全自動運転となる自動運転レベル4に向けた検証を実施する。

図２-１１　2024 年に実施された自動運転実証実験事例

出典：第 29 回神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会資料（2024 年 2 月）

④ SDGs の実現に貢献

CO2 排出量を自家用車と比較すると、鉄道は約 87%、バスは約 50%削減できることから、公共交通は「環境」に優しい移動手段と言えます。

また、移動に伴う消費カロリーを自家用車と比較すると、公共交通は自家用車の 2 倍以上となることから、「健康」に良い移動手段と言えます。

このように、公共交通を利用することは、環境負荷の軽減や健康増進につながるとともに、SDGs に掲げられている目標の実現に貢献するものです。

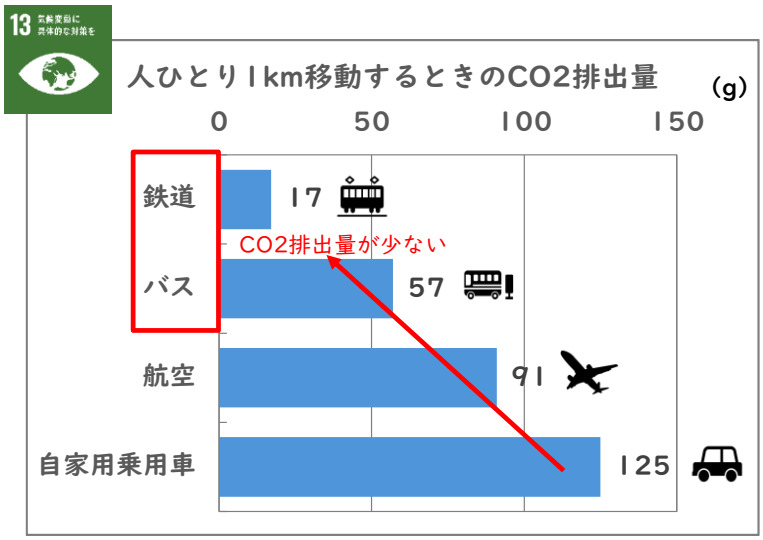


図 2-12　人ひとり 1Km 移動するときの CO2 排出量

出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量（2024 年度）」を基に作成

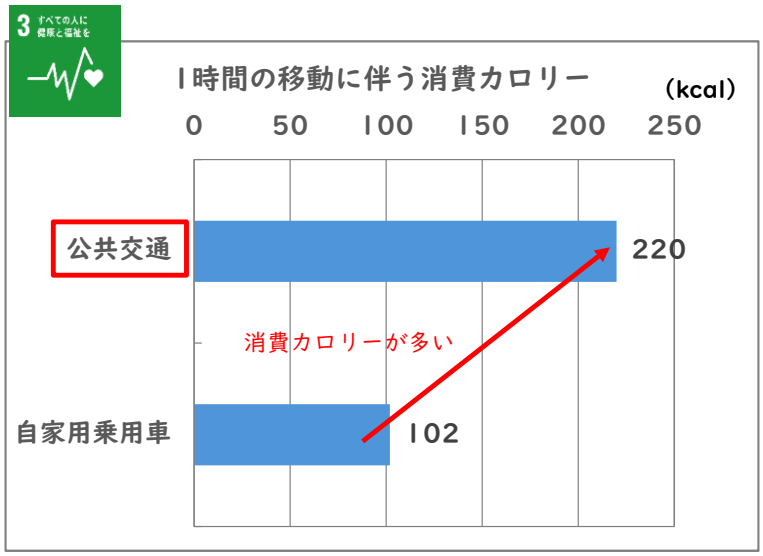


図 2-13　1 時間の移動に伴う消費カロリー

出典：第 6 次改訂日本人の栄養所要量を基に作成

(2) 本市の概況及び交通の現状

① 町田市の位置と周辺の主な交通

町田市は、都心から 30～40km に位置し、多摩地域や神奈川県央地域などの周辺地域と地理的に深いつながりがあります。

幹線道路は、国道 246 号、国道 16 号、町田街道、鎌倉街道、芝溝街道などがあります。市の外周を東名高速道路、中央自動車道、首都圏中央連絡自動車道が走っており、市南東部、横浜市との市境付近には東名高速道路横浜町田インターチェンジが立地しています。

鉄道は、小田急小田原線、JR 横浜線、東急田園都市線、京王相模原線があります。市内には小田急小田原線の鶴川駅、玉川学園前駅、町田駅、JR 横浜線の成瀬駅、町田駅、相原駅、東急田園都市線のつくし野駅、すずかけ台駅、南町田グランベリーパーク駅、京王相模原線の多摩境駅があります。

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となっており、地域の足を支えています。

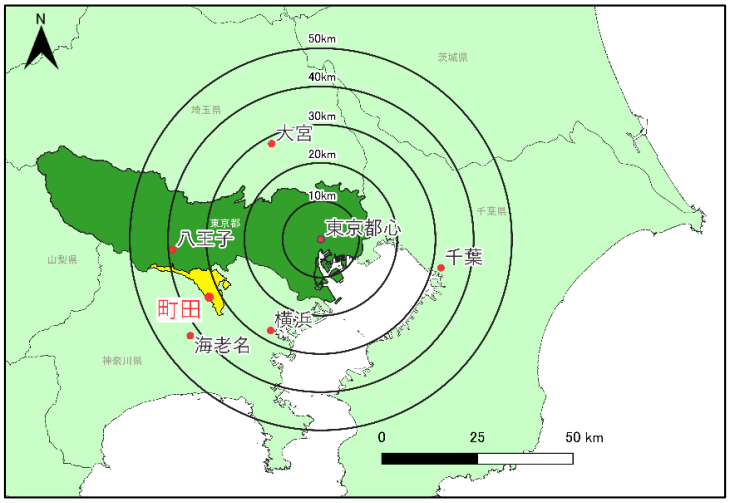


図２-１４　町田市の位置

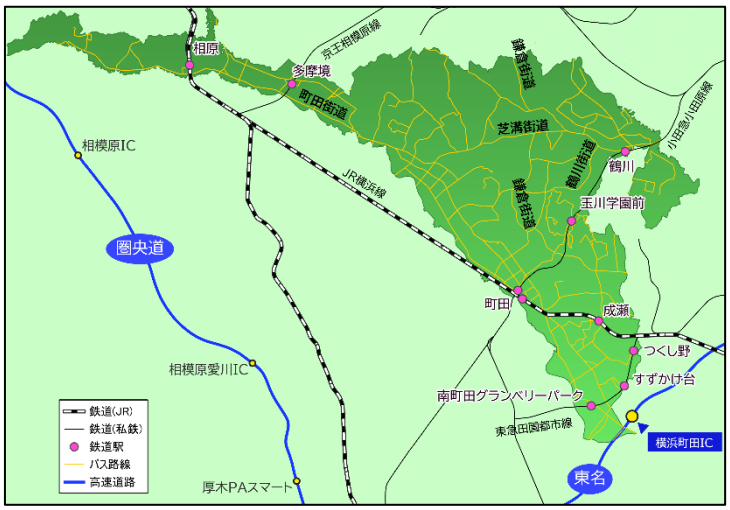


図２-１５　町田市の主な交通

出典：ともに、国土数値情報を用いて作成

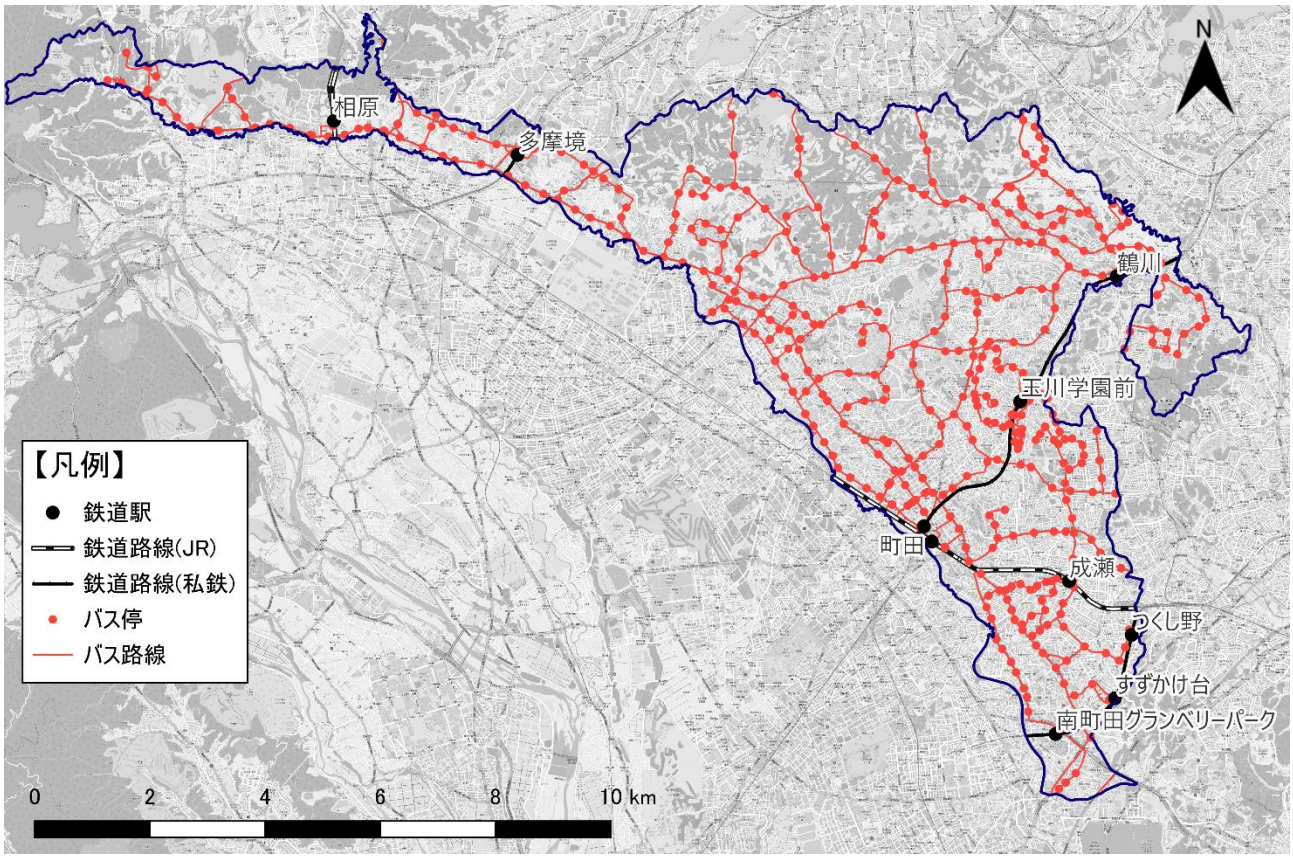


図２-１６　本市の公共交通ネットワーク（２０２５年度時点）

出典：国土数値情報を用いて作成

表２-１　鉄道の路線名及び駅一覧（左表）、バスの事業者名及び系統数（右表）

路線名	駅名
小田急 小田原線	鶴川駅
	玉川学園前駅
	町田駅
JR 横浜線	成瀬駅
	町田駅
	相原駅
東急 田園都市線	つくし野駅
	すずかけ台駅
	南町田グランベリーパーク駅
京王 相模原線	多摩境駅

事業者名または 市民バス・地域コミュニティバス	系統数 （2024年度時点）
神奈川中央交通 株式会社	154
小田急バス 株式会社	9
京王バス株式会社	5
京王電鉄バス 株式会社	1
町田市民バス （まちっこ）	2
玉川学園コミュニティバス （玉ちゃんバス）	3
金森地区コミュニティバス （かわせみ号）	1

② 土地利用状況と地勢

市域の大部分では市街地が形成されている一方、市街地と近接した北部丘陵などでは、大規模なみどりが広がっています。また、市内には丘陵地や起伏のある地域が多く、坂道などによりバス停までの徒歩移動が負担となる地域もあります。

加えて、道路幅員などの道路条件により、路線バスなど大型車両の運行が難しい地域があります。

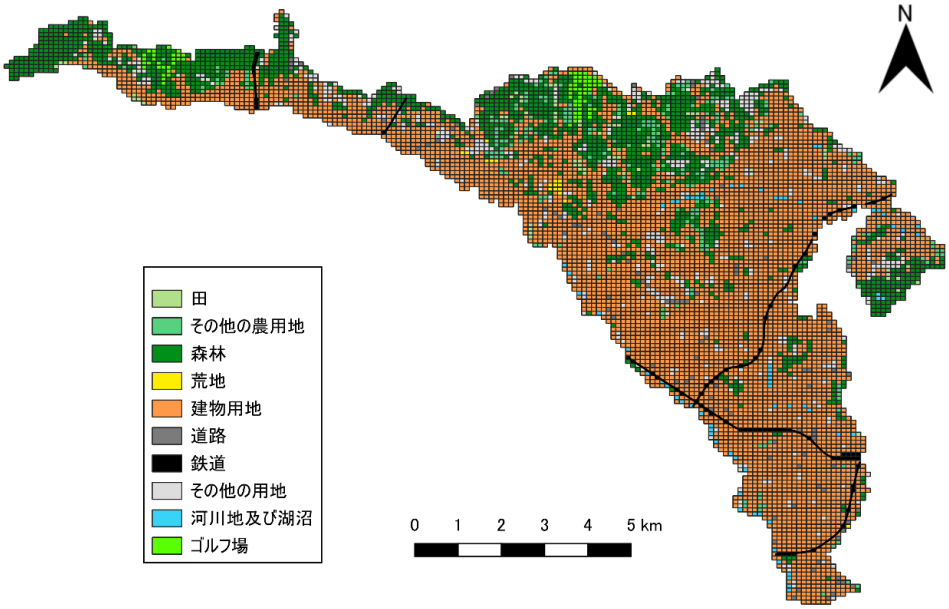


図２-１７　１００ｍ四方別の土地利用区分

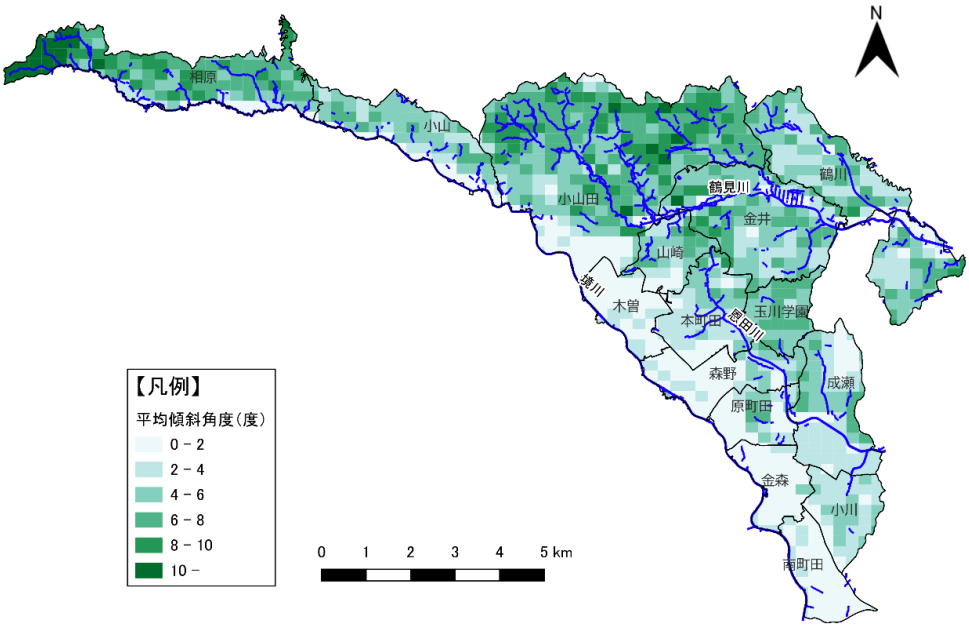


図２-１８　２５０ｍ四方別の平均傾斜角度

出典：ともに、国土数値情報を用いて作成

③　人口動向（将来人口・高齢化の見通し）

町田市の 2025 年の総人口は約 43.0 万人となっています。これまで総人口は増加してきましたが、今後は減少に転じることが見込まれています。一方で、老年人口比率は増加傾向にあり、2060 年には約 40%まで上昇すると推計されています。

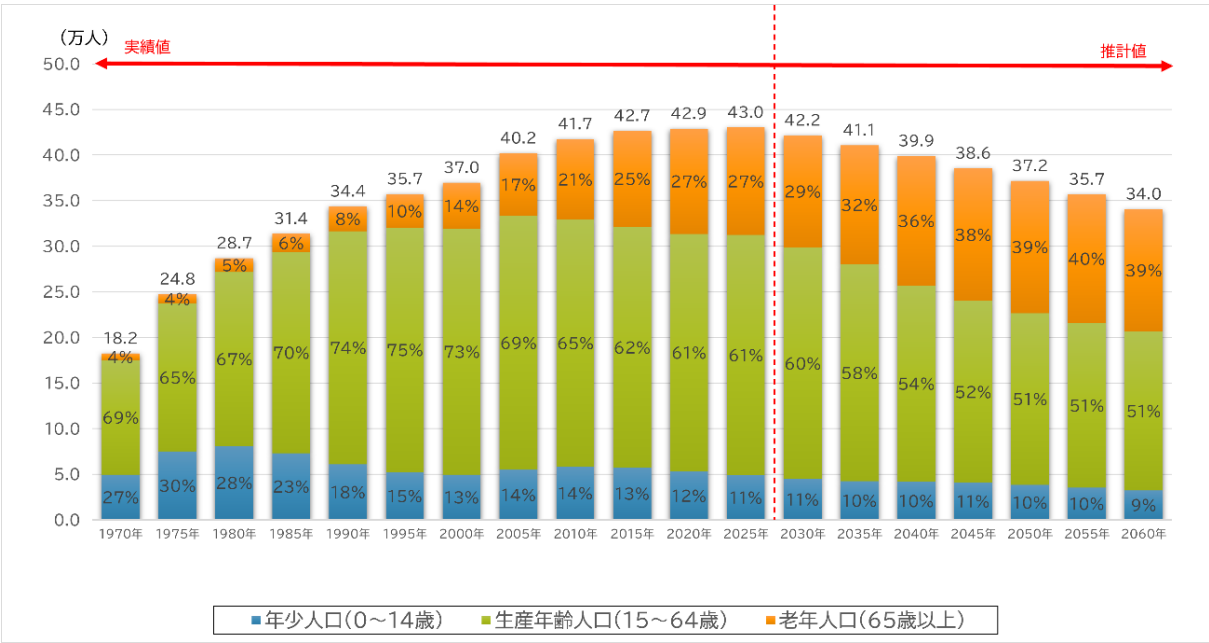


図２-19　年齢階層別人口及び将来人口の推移

出典：町田市統計書第２章「人口」（実績値）、町田市将来人口推計（推計値）

また、町田駅、南町田グランベリーパーク駅、多摩境駅等の鉄道駅周辺では将来人口の増加が見込まれる一方、市内中央部の山崎地区、木曽地区、本町田地区では、2040 年までに 250m 四方あたり 100 人以上の人口減少が見込まれる地域が集積しています。

市内全域で将来的な高齢化率は上昇する見込みであり、2020 年と比較して 2040 年の高齢化率が 10 ポイント以上増加する地域が市内各地にみられます。

このように、町田市では総人口の減少や高齢化の進行に加え、地域によって人口増減や高齢化の状況に差がみられることから、通勤・通学を中心とした移動だけではなく、買物、通院、福祉、交流など、日常生活を支える移動ニーズの変化が見込まれます。

※山崎地区：山崎１丁目・山崎町
　木曽地区：木曽西１-５丁目・木曽東１-４丁目・木曽町
　本町田地区：旭町１-３丁目・藤の台１-２丁目・本町田

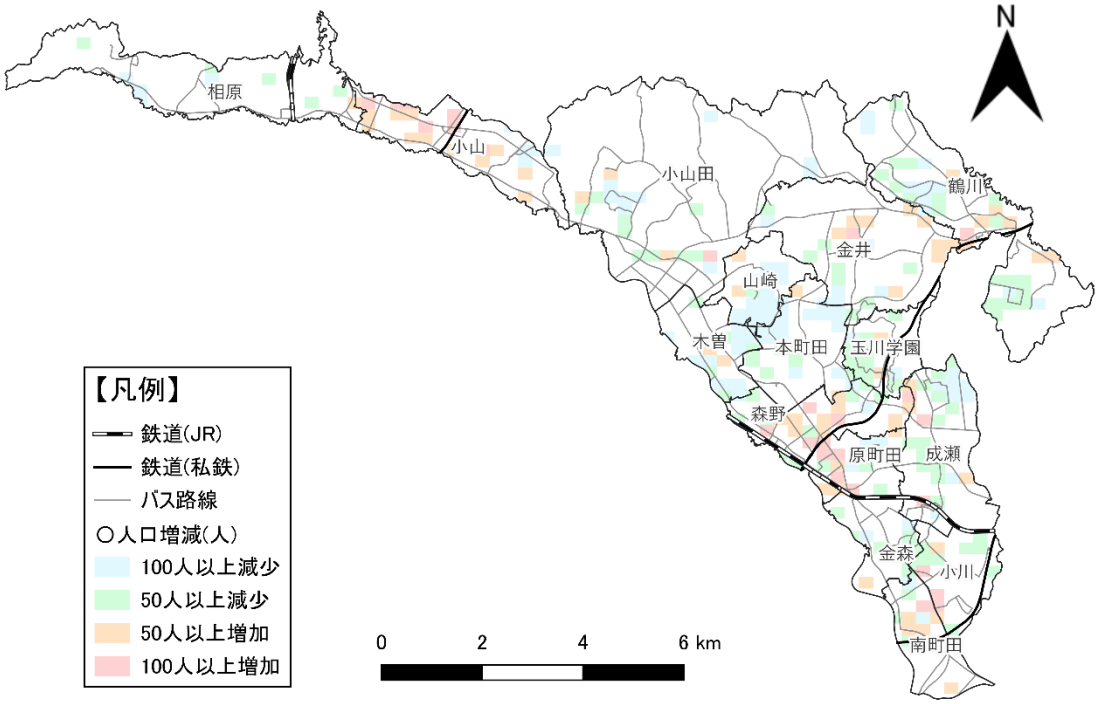


図２-20　人口の増減図（250m四方別に 2020 年から 2040 年を比較）

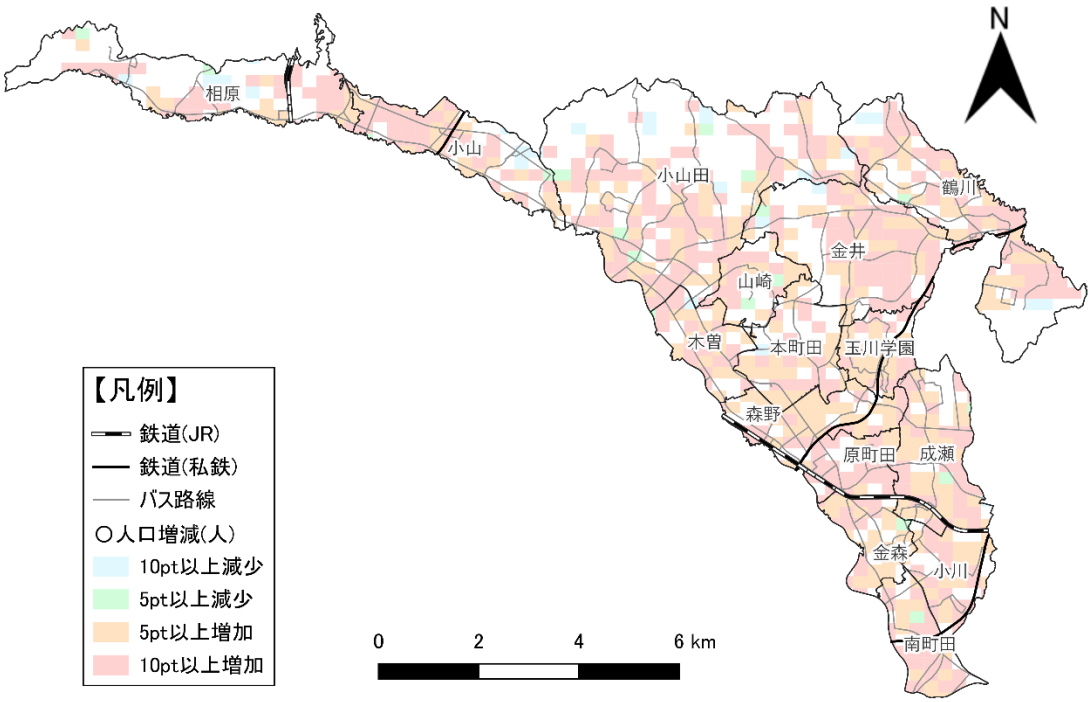


図２-21　高齢化率の増減図（250m四方別に 2020 年から 2040 年を比較）

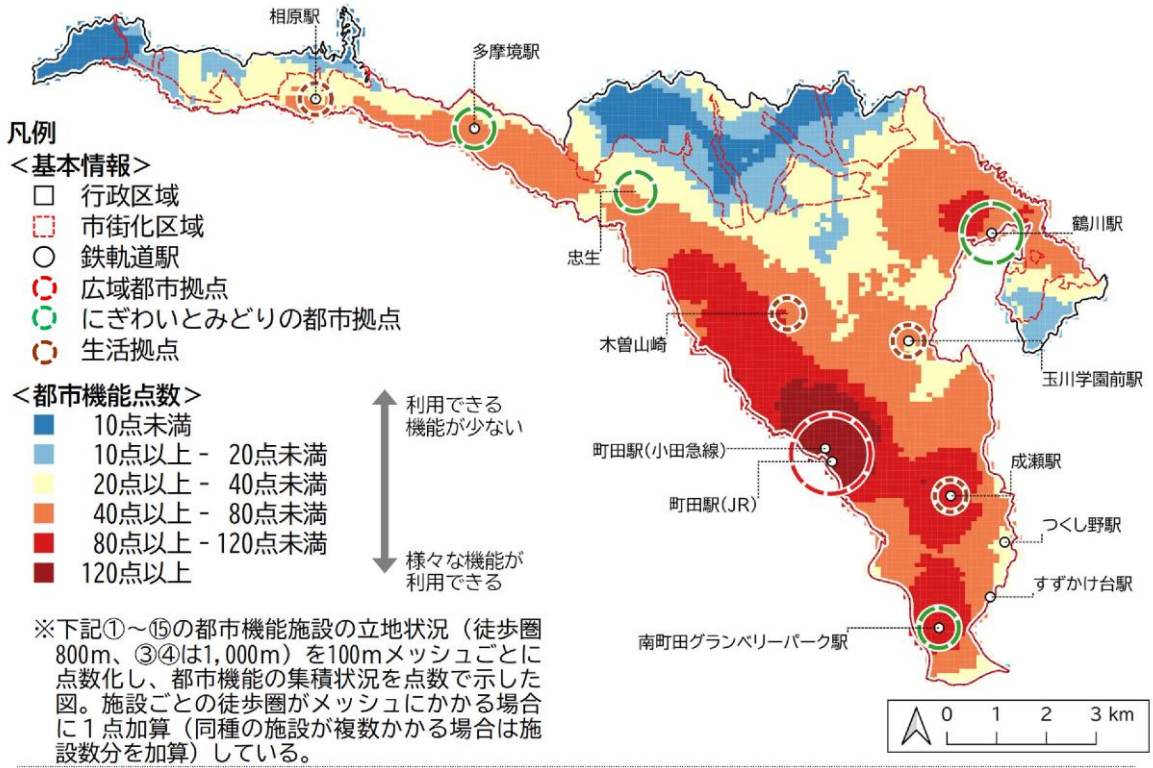
出典：ともに、国勢調査（2020 年度）

④　都市機能の分布状況・公共交通徒歩圏域

高次の拠点である広域都市拠点や、鶴川駅周辺等のにぎわいとみどりの都市拠点は、各種施設の集積性が高い状況にあります。

また、市街化区域内は、既存の公共交通の徒歩圏域により広範囲がカバーされており、区域内の大部分は、徒歩のみ、若しくは徒歩と公共交通を利用して、日常生活を支える医療・福祉・商業施設等にアクセスできる状況にあります。

今後、新たに町田方面へ延伸が予定されている多摩都市モノレールや小田急多摩線により、公共交通の利便性はさらに高まる見込みであり、新たな交通ネットワークの形成や拠点間の移動の変化により、新たな移動ニーズが発生することが想定されます。

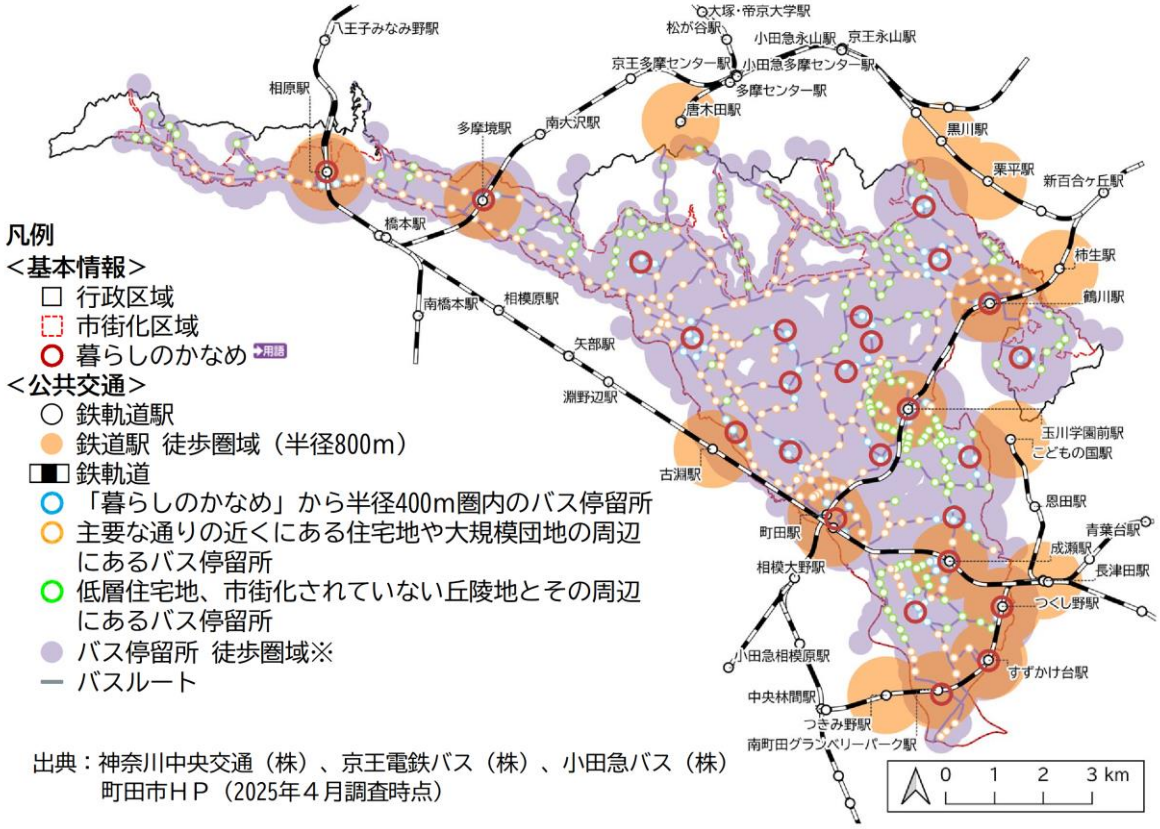


行政施設	① 市役所、市民センター、連絡所
医療施設	② 病院、診療所
高齢者福祉施設	③ 通所系施設、訪問系施設、入所系施設、小規模多機能施設 ④ 高齢者福祉センター、高齢者交流施設 用語
子育て施設	⑤ 保育園、幼稚園、認定こども園 用語　⑥ 子どもセンター・子どもクラブ
教育系施設	⑦ 小学校、中学校　⑧ 高等学校　⑨ 大学、専修学校・各種学校 ⑩ 生涯学習施設 用語 、図書館、美術館、博物館
市民文化系施設	⑪ 市民センター（コミュニティ機能） 用語 、コミュニティセンター、中規模集会施設 用語
商業施設	⑫ スーパーマーケット、ショッピングセンター、百貨店 ⑬ コンビニエンスストア　⑭ ドラッグストア
金融施設	⑮ 銀行、その他の金融機関、郵便局

出典：町田市ＨＰ、横浜市・川崎市・相模原市・八王子市・多摩市ＨＰ、町田市オープンデータ、全国医療機関医療情報ネット「ナビイ」、町田市医師会名簿、ハートページナビ町田市版、厚生労働省ＨＰ、介護事業所・生活関連情報検索（東京都）、まちだ子育てサイト、東京都教育委員会、日本の大学ナレッジステーション、（公財）東京都私学財団、町田市立図書館ＨＰ、日本百貨店協会、全国スーパーマーケットマップ、（一社）日本ショッピングセンター協会、ｉタウンページ、全国ドラッグストア・調剤薬局マップ、金融機関コード銀行コード検索、日本郵政グループＨＰ　※各施設2025年４月調査時点の状況

図２-22　都市機能の分布状況

出典：町田市立地適正化計画（2026 年 3 月）



出典：神奈川中央交通（株）、京王電鉄バス（株）、小田急バス（株）
町田市ＨＰ（2025年４月調査時点）

※バス停留所 徒歩圏域設定の考え方

半径800m圏域	「暮らしのかなめ」から半径400m圏内のバス停留所	日常の生活に必要な買い物や用事などを済ますことができる「暮らしのかなめ」は、一般的な駅を中心とした歩ける範囲と同程度であると想定した距離
半径350m圏域	主要な通りの近くにある住宅地や大規模団地の周辺にあるバス停留所	一般的なバス停留所を中心とした歩ける範囲、高齢者の一般的な歩行速度60m/分で５分の距離である300m圏域が、歩車分離等により歩いて暮らしやすい環境が整備され、範囲が拡大した距離
半径250m圏域	低層住宅地、市街化されていない丘陵地とその周辺にあるバス停留所	高齢者の一般的な歩行速度60m/分で５分の距離（地形の高低差や道路の蛇行等があることを考慮した場合）

図２-23　公共交通徒歩圏域

出典：町田市立地適正化計画（2026 年 3 月）

⑤　鉄道・路線バスの利用状況・交通分担率

鉄道の年間乗車人員は、小田急線町田駅が最も多く、2024 年度は約 4,700 万人、次いで JR 横浜線町田駅が約 3,650 万人となっています。新型コロナウイルス感染症拡大等の影響による落ち込みから徐々に回復傾向にあるものの、ほとんどの鉄道駅ではコロナ前の 2019 年度の水準を下回っています。一方で、東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅及び京王相模原線多摩境駅では、2019 年度を上回る水準となっています。

路線バスの輸送人員は、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により 2020 年度に大きく落ち込んだ後、徐々に回復しているものの、2024 年度時点ではコロナ前の約 85%に留まっています。

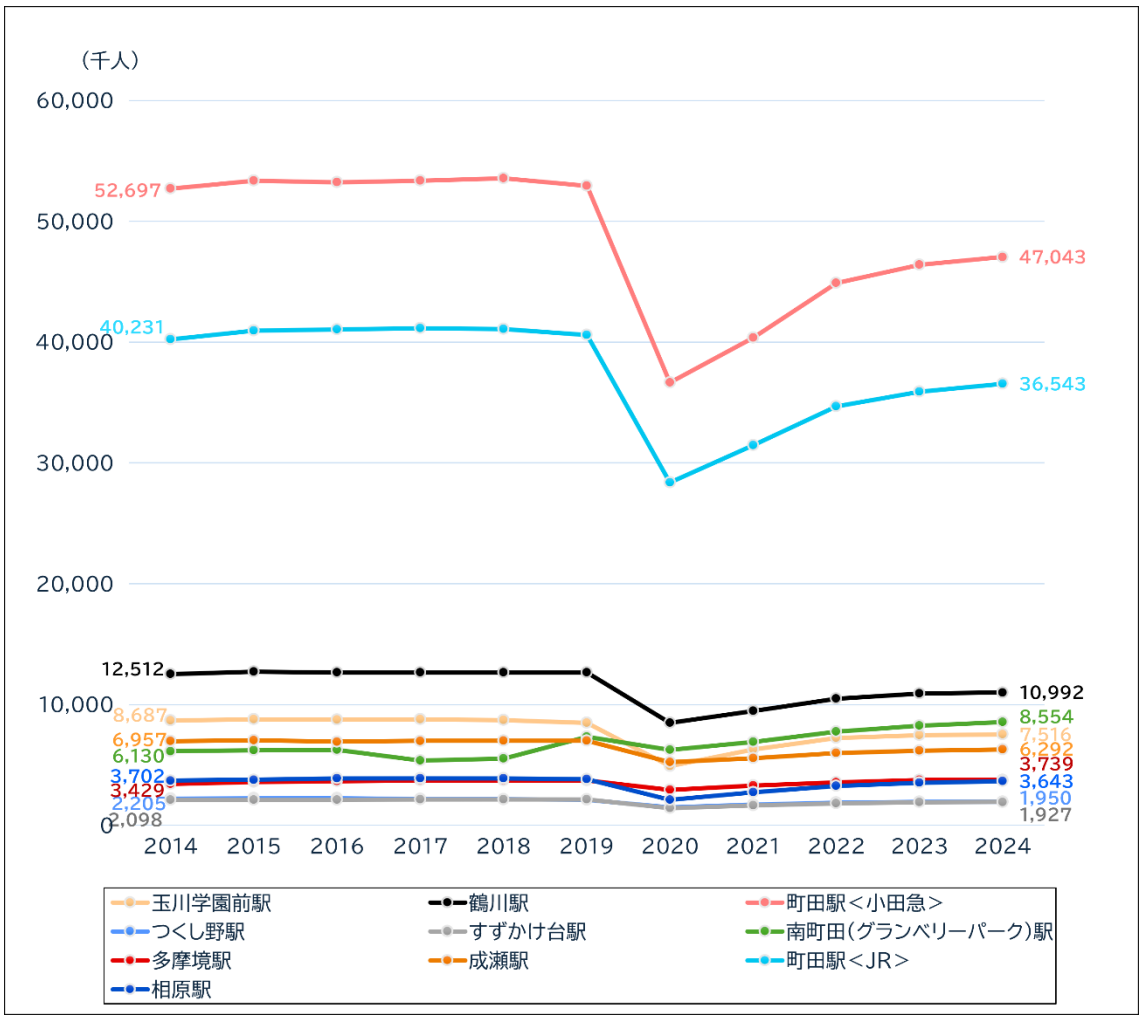


図２-24　鉄道駅別乗車人員の推移

出典：町田市統計書（第 49 号から第 59 号）第 10 章「運輸・通信」

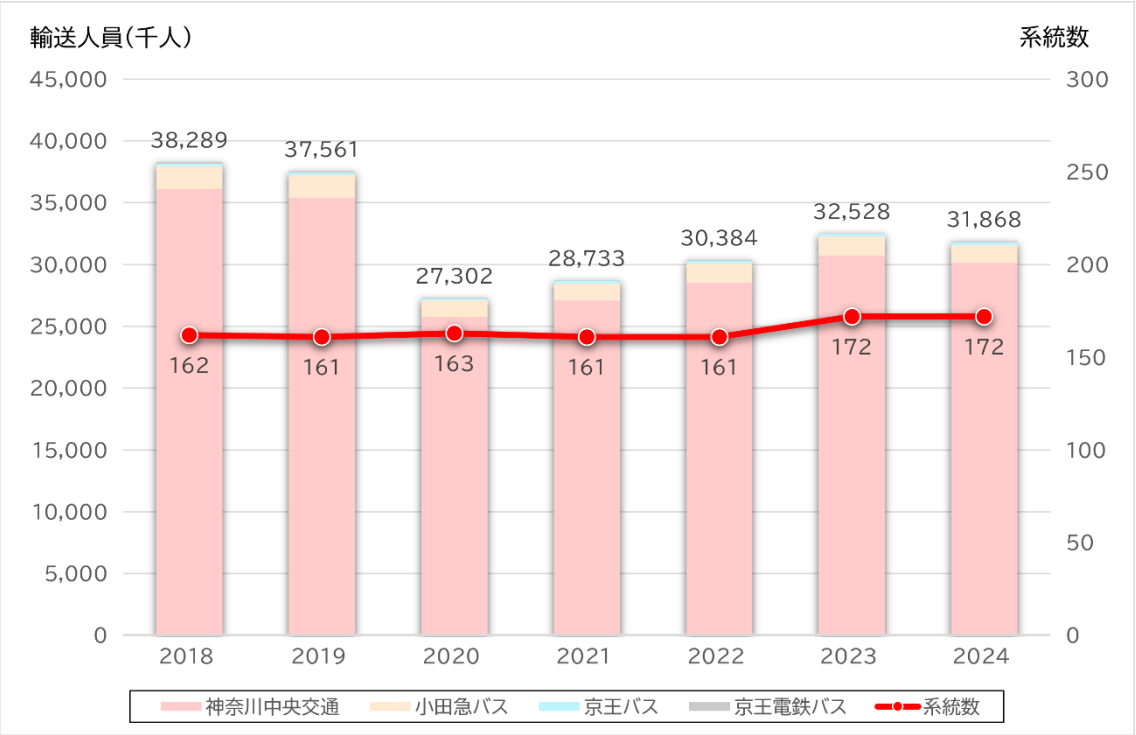


図２-25　バス事業者別輸送人員の推移

出典：町田市統計書（第 49 号から第 59 号）第 10 章「運輸・通信」

第６回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度実施）による市内外の移動状況をみると、町田市では、市内移動においてバスが、市域を跨ぐ移動において鉄道が一定程度利用されています。この傾向は近隣自治体と大きな差はなく、鉄道やバスが市内外の移動を支える交通手段として利用されています。

また、市内鉄道駅までの移動手段をみると、徒歩が最も多く、次いでバスが利用されています。

町田市居住者の目的別の主な移動手段をみると、通勤・通学目的では鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い一方、業務や私事目的では自家用車の利用割合が高くなっています。

このように、町田市では鉄道やバスなどの公共交通が市内外の移動を支える重要な役割を担っている一方で、業務や私事目的を中心に自家用車利用も多い状況となっています。

市	全OD量（千トリップ）	地域間流動の構成比		代表交通手段構成比		全OD量に占める①及び②の比率
		自市内々	流出/流入	①自市内々【バス】	②流出/流入【鉄道】	
町田市	**2,581**	**16.8%**	**83.2%**	**7.0%**	**39.5%**	**34.0%**
八王子市	2,862	19.1%	80.9%	6.8%	39.0%	32.8%
多摩市	1,067	14.1%	85.9%	8.8%	45.6%	40.4%
相模原市	4,013	20.5%	79.5%	2.5%	30.5%	24.8%

図２-26　全ての移動量に占める市内外の移動や主な移動手段の構成比

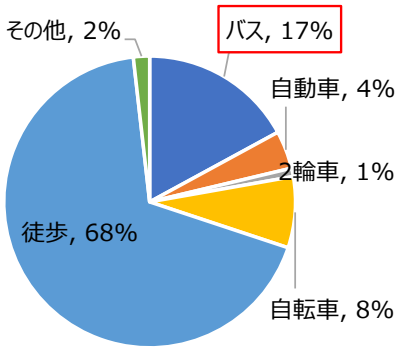


図２-27　市内鉄道駅までの移動手段の構成比

※「OD」とは、出発地を表す「Origin」と到着地を表す「Destination」の略であり、「どこからどこへ移動したか」を示す考え方

「全ての移動量」は、町田市に関連する市内移動、市内から市外への移動、市外から市内への移動の合計を示す

「主な移動手段」とは、１回の移動で複数の交通手段を利用した場合に、その移動を代表する交通手段として整理したもの

「市内鉄道駅までの移動手段」は、市内鉄道駅にアクセスする際に利用した交通手段を示す

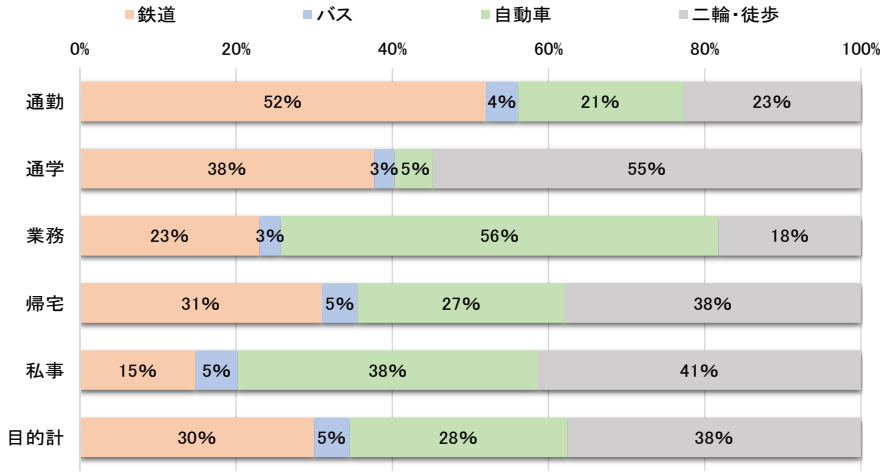


図２-28　町田市居住者における目的別の主な移動手段の構成比

出典：いずれも、第６回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度）

⑥　道路整備状況

都市計画道路の整備延長は約 98km で、整備率は約 63%（2025 年 3 月 31 日時点）となっています。

市道の総延長は 1,276.4km（2023 年 4 月 1 日時点）で、小型バスが対面走行するための幅員 4.66m を下回る箇所が全域的に広がっています。

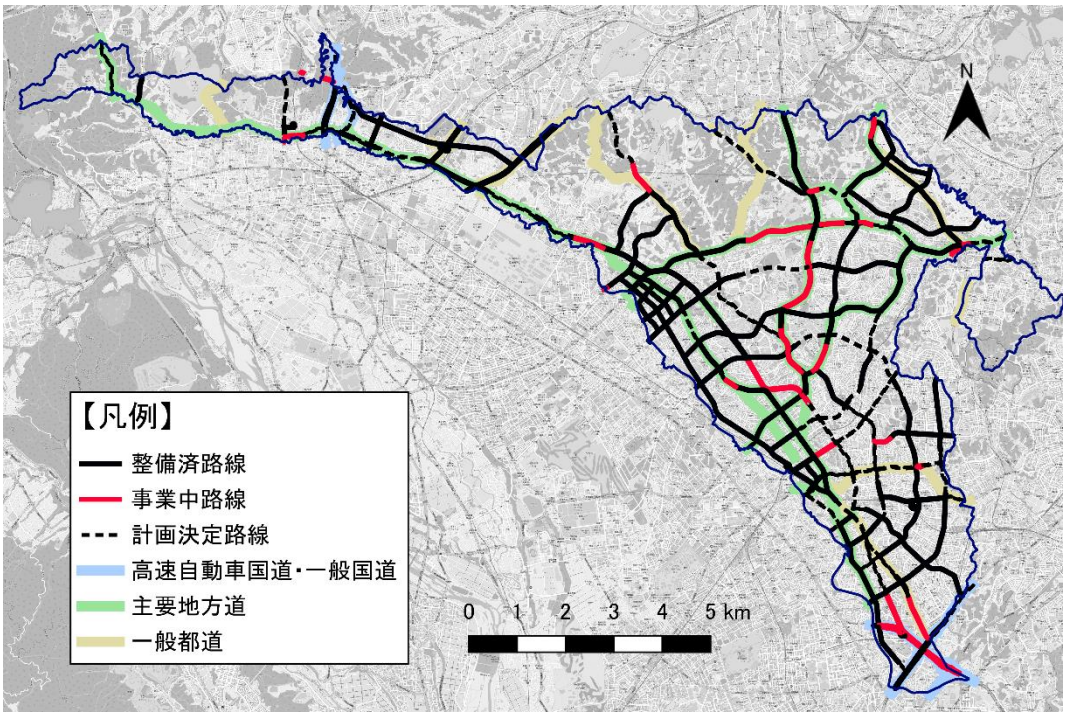


図 2-29　都市計画道路の整備状況

出典：町田市オープンデータ（2025 年 9 月時点）

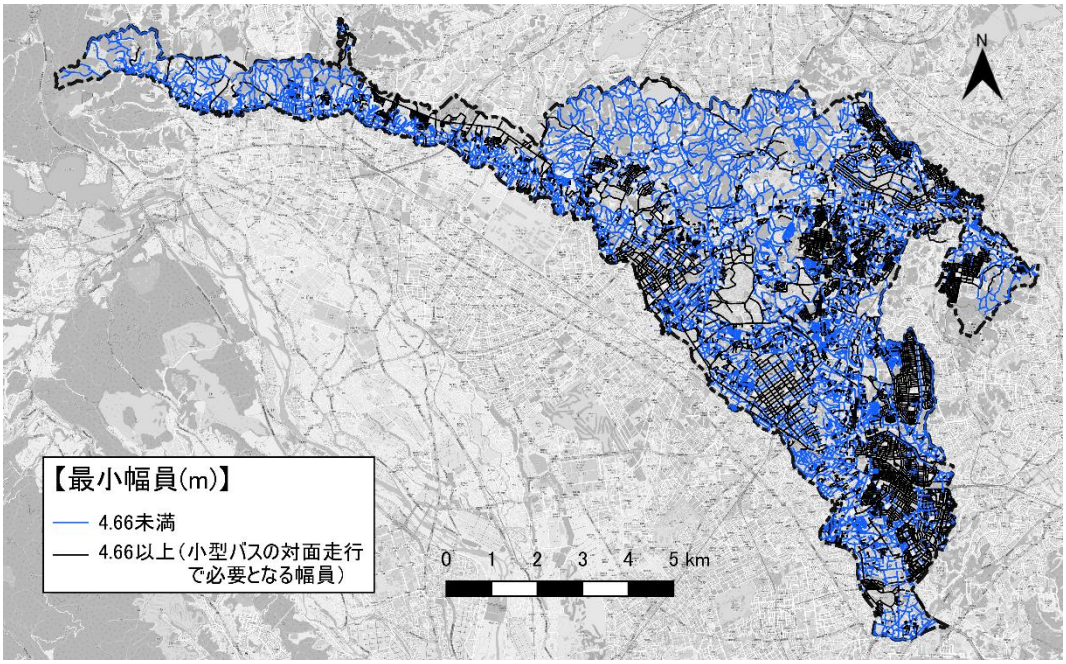


図 2-30　市道の整備状況

※本計画では、一般的な小型バスの車両幅に対向時の余裕幅等を加えた幅員を 4.66m として整理

出典：町田市オープンデータ（2026 年 4 月時点）

⑦　道路混雑

都市部の交通と同様に、町田市内にも道路混雑が発生しています。

道路交通センサスによると、町田市内及び周辺の幹線道路では、混雑度が 1.00 を超える区間が複数みられます。特に、芝溝街道や国道 16 号の一部区間では混雑度が高く、慢性的に混雑が発生している区間があります。また、町田街道や鎌倉街道の一部区間でも、ピーク時間帯を中心に混雑が発生しています。

さらに、市内各地の道路では、混雑時の旅行速度が 20km/h 未満となる区間が複数みられ、町田駅周辺では 10km/h 未満の区間もみられます。

このように、幹線道路を中心に道路混雑や旅行速度の低下がみられ、路線バスの定時性に影響を及ぼす要因となっています。

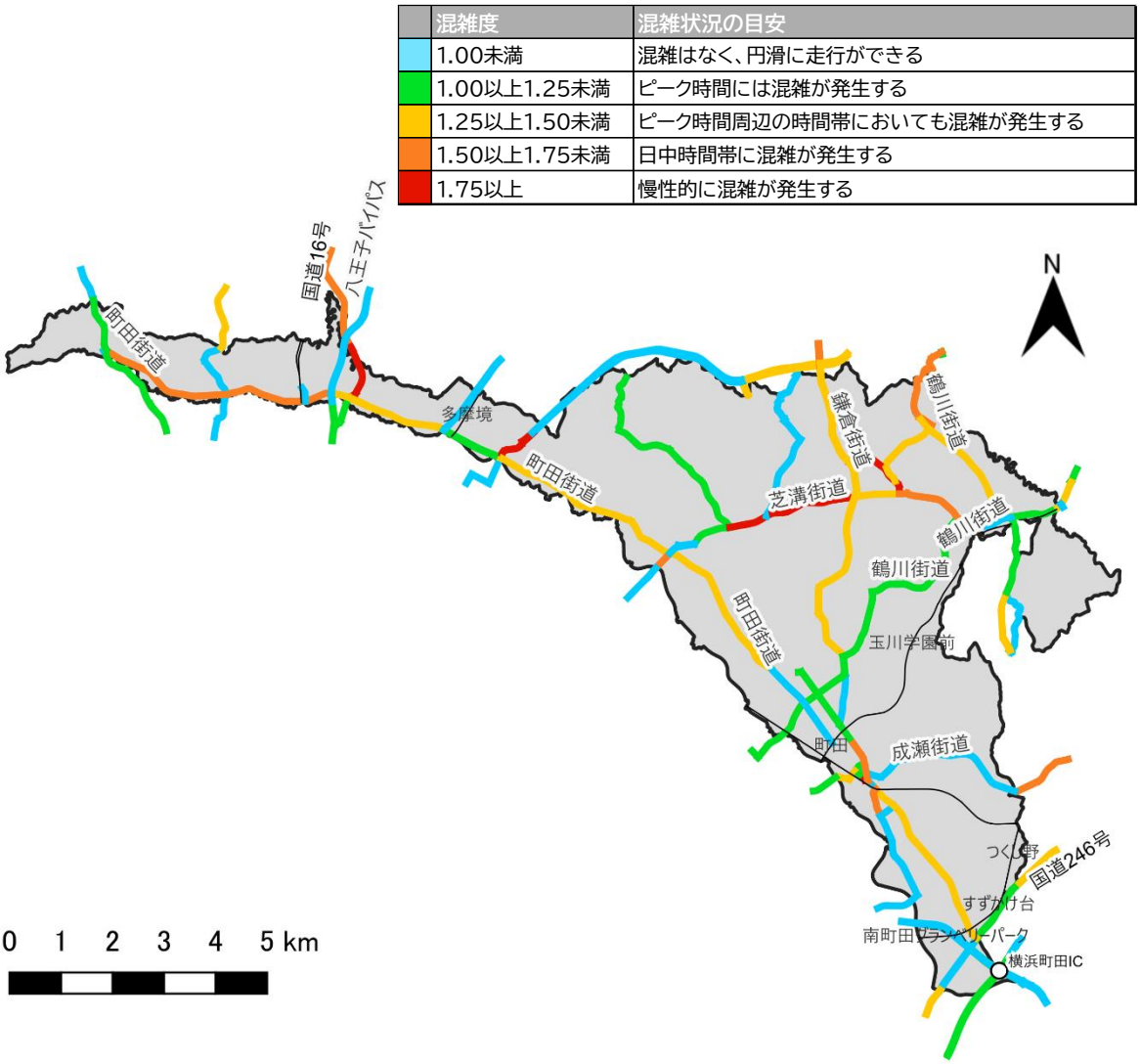


図２-31　道路混雑度

出典：道路交通センサス（2021 年度）

※ 町田市周辺の道路を含む、道路交通センサス対象区間のみ可視化

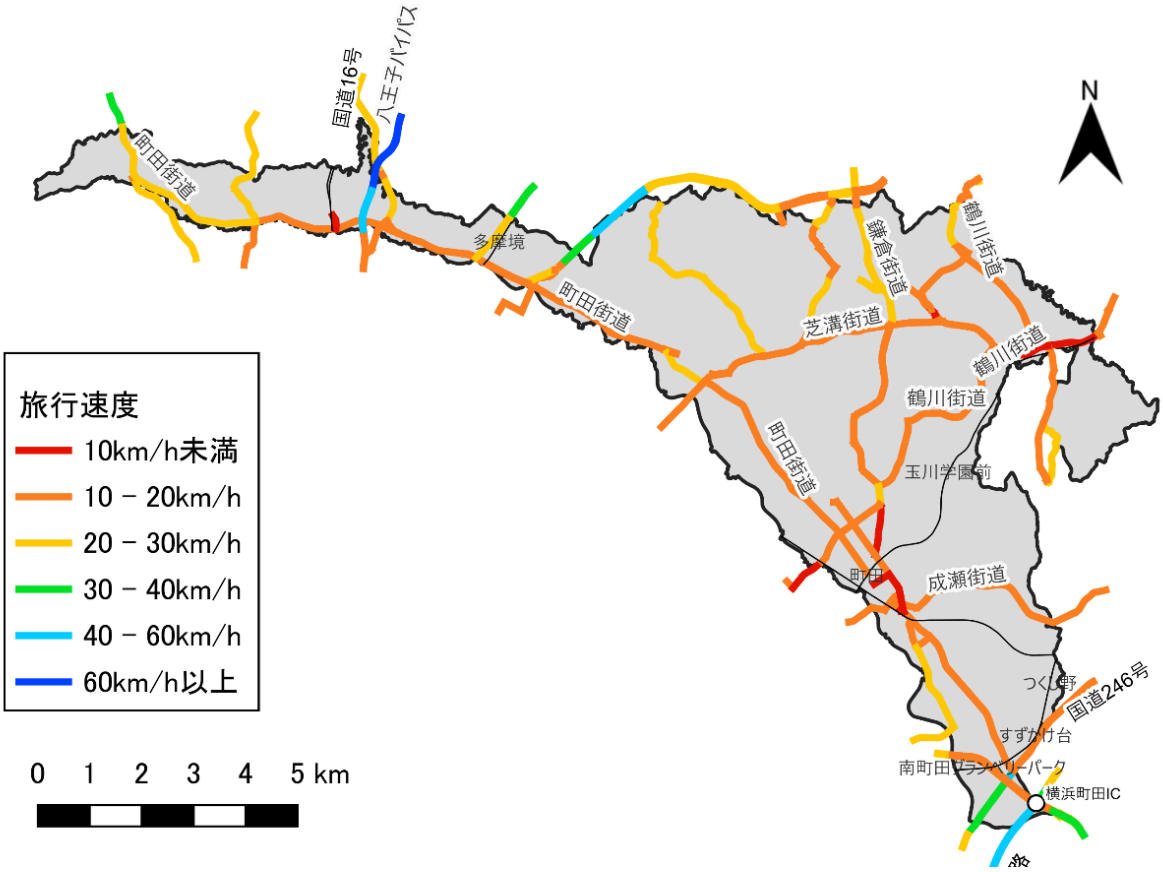


図２-32　混雑時旅行速度

出典：道路交通センサス（2021 年度）

※ 町田市周辺の道路を含む、道路交通センサス対象区間のみ可視化
　混雑時旅行速度：午前７時～午前９時及び午後５時～午後７時の旅行速度

⑧　市内外の人の動き

町田市居住者の移動をみると、通勤・通学目的では、都区部への移動が多くみられます。また、都区部以外では、横浜市や相模原市など、周辺自治体への移動もみられます。

私事目的においても、周辺自治体への移動がみられます。

このように、町田市では、通勤、通学、買物等の私事目的のいずれにおいても、市内の移動に加え、都区部や周辺自治体など市外への移動もみられます。

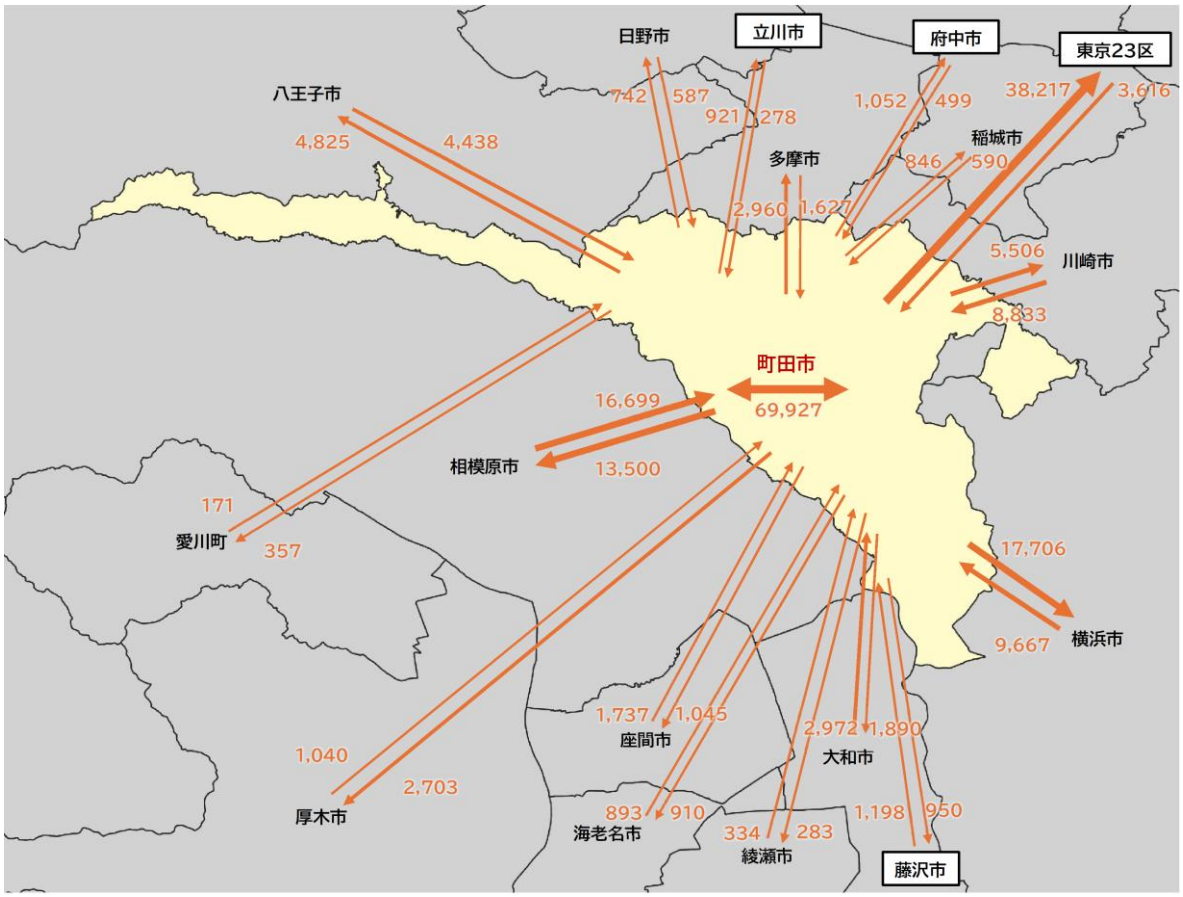


図 2-33　通勤における流動図（15 歳以上）

出典：国勢調査（2020 年度）

※矢印は、15 歳以上の通勤者における、居住地から従業通学地への移動方向を示す
　矢印付近の数値は、その方向に通勤している人数を示す

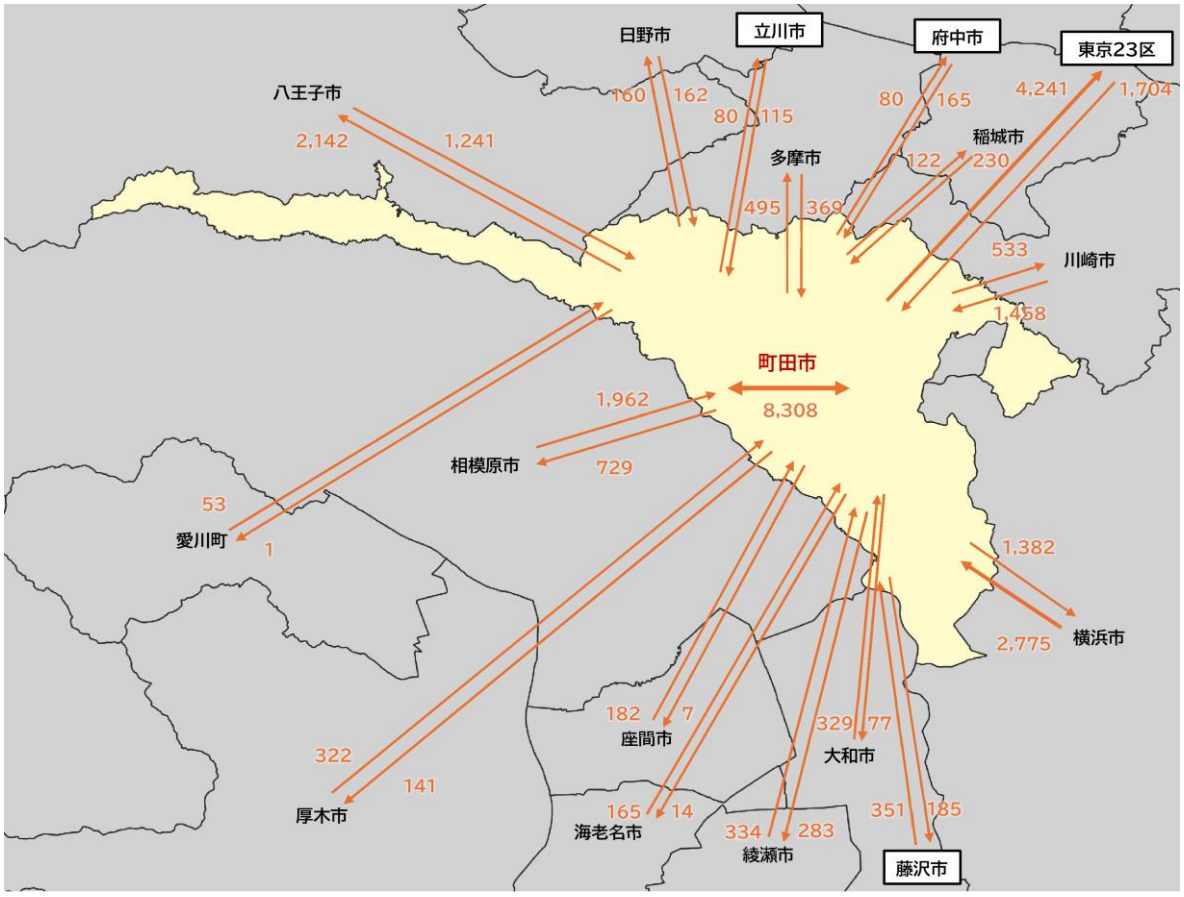


図 2-34　通学における流動図（15 歳以上）

出典：国勢調査（2020 年度）

※矢印は、15 歳以上の通学者における、居住地から通学地への移動方向を示す
　矢印付近の数値は、その方向に通学している人数を示す

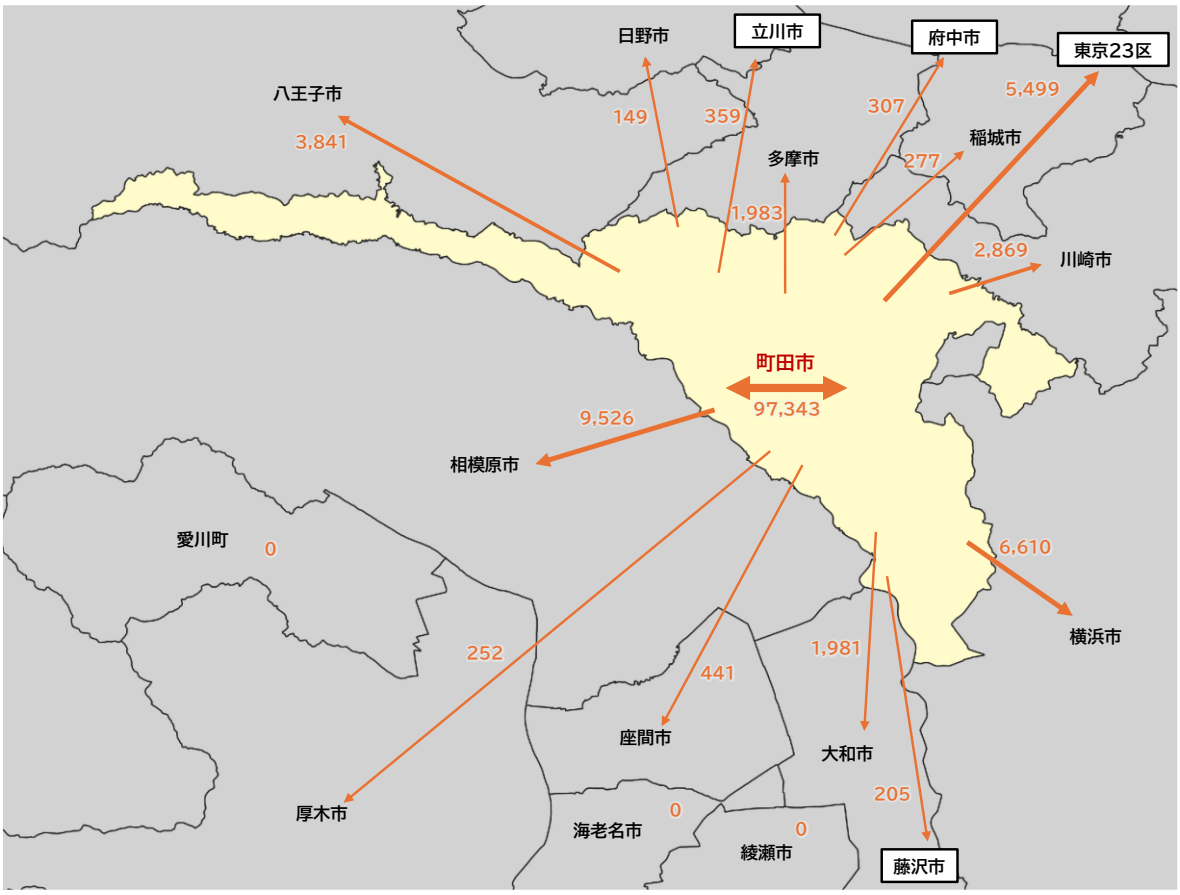


図 2-35　町田市居住者における私事目的流動図

出典：第６回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度）

※矢印は、居住地から私事目的の移動における到着地への移動方向を示す
　矢印付近の数値は、その方向に移動したトリップ数を示す（トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位（1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも 1 トリップ））

(3) 町田市の「交通」に関する市民アンケート調査

① 生活圏（買い物目的）における移動実態

年齢階層別にみると、65 歳以上の高齢者は、市内を目的地とする移動が多く、そのうち同一地区内の移動が多い傾向にあります。

また、目的地までの所要時間は、高齢になるほど長くなる傾向がみられます。75 歳以上では、主な移動手段としてバスを利用する割合が高い一方、自家用車を利用する割合は 65 歳未満と比べて低くなっています。

このように、高齢者は身近な市内・地域内での移動が中心である一方、年齢が高くなるほど移動手段や所要時間に違いがみられ、自家用車に頼らなくても日常生活に必要な移動を継続できる環境へのニーズがうかがえます。

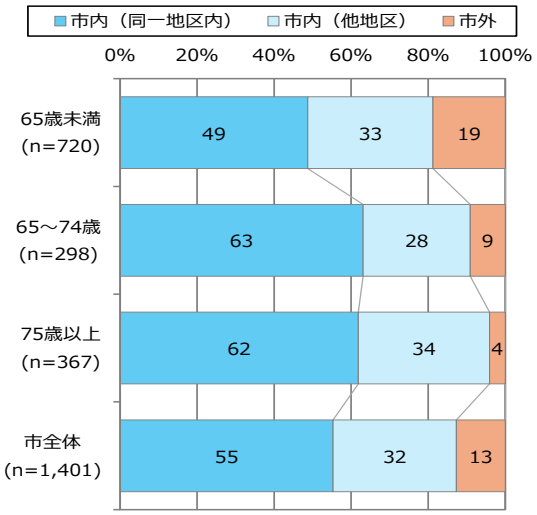


図 2-36　目的地の構成比

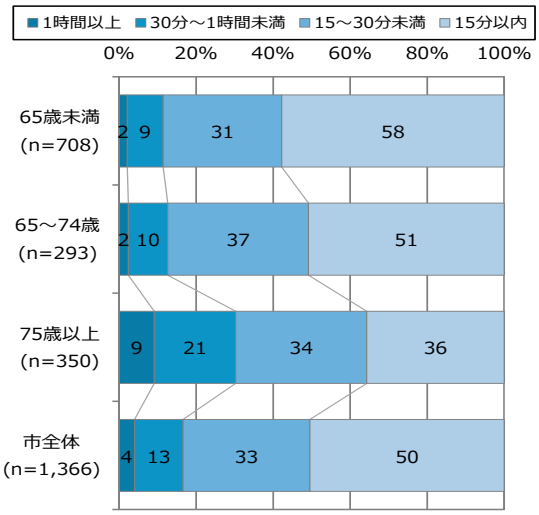


図 2-37　目的地までの所要時間の構成比

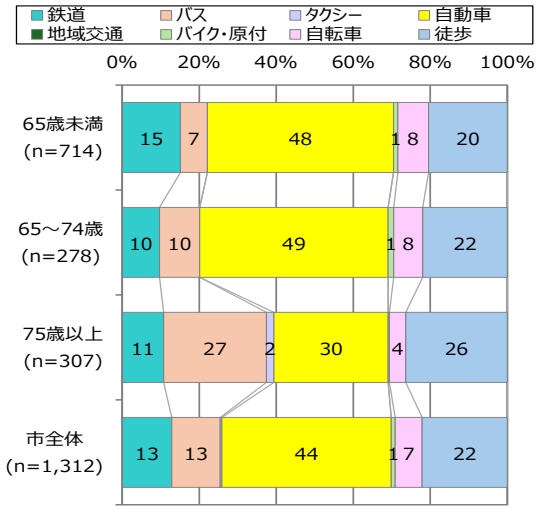


図 2-38　目的地までの代表交通手段の構成比

出典：いずれも、市民アンケート調査結果（2024 年度）

※ 市全体は、年齢不明を含む

② 取組に対する行政の関与度

鉄軌道の延伸対象となる地区では、「鉄軌道の延伸」への関与度が高い傾向となっています。

しかし、他の項目については、地区によって関与度に大きな差はなく、「交通が不便な地域への対応」や「路線バスが走行できない地域での移動手段の確保」、「バス利用環境の向上」、「鉄道利用の安全性向上」の取組に関与すべきといった声が多くなっています。

このように、市内には交通が不便な地域や、路線バスが走行しにくい地域などがあり、きめ細かな公共交通サービスの維持・確保に対する行政の関与が求められている状況がうかがえます。また、安心・安全な移動環境づくりに対する関与も求められています。

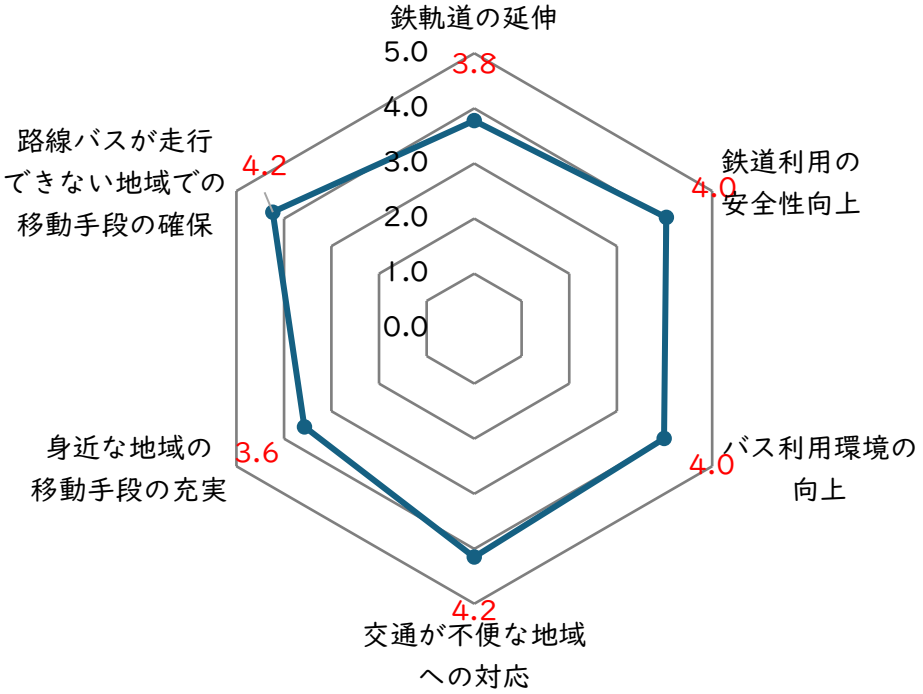


図 2-39　各取組に対する行政の関与度

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

※ 積極的に関与する必要がある：5、ある程度関与する必要がある：4、どちらでもない：3、
あまり関与する必要はない：2、関与する必要はない：1　として点数化

③　バスを利用するための条件

市全体として、「バスの運行本数」や「時刻表通りの運行」の回答比率が高い傾向にあります。

バス利用の有無別にみると、バス利用者は「バスの運行本数」と「時刻表通りの運行」を重視する傾向があります。一方、バス非利用者は、これらに加えて「自宅からバス停までの距離」や「バスの運行路線（行き先）」なども重視する傾向がみられます。

このように、バスを利用するための条件として、運行本数や定時性に加え、バス停までの距離や行き先など、利用しやすさに関わる項目が重視されています。

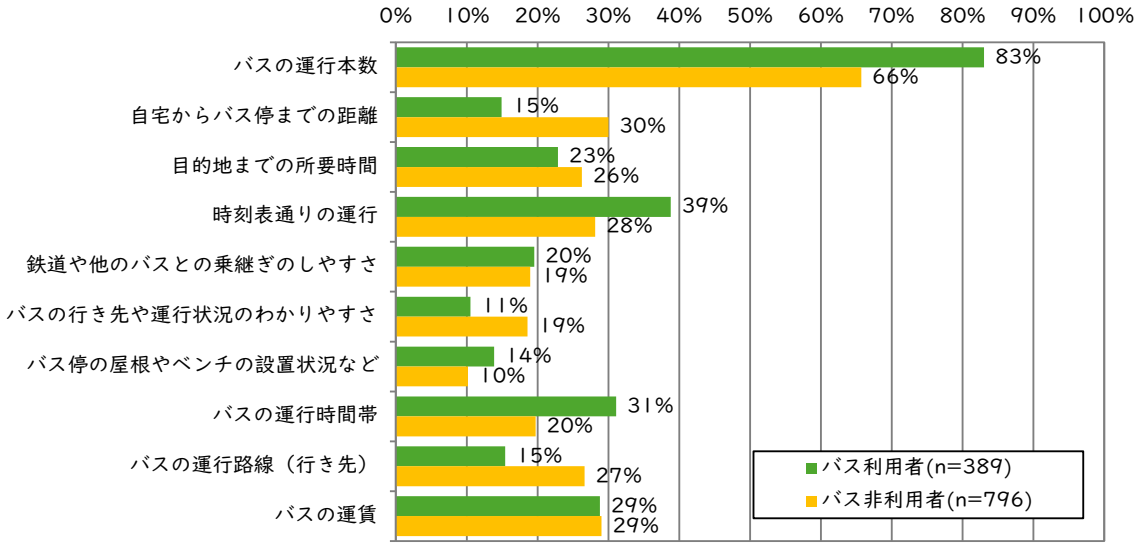


図 2-40　バスを利用するための条件（バスの利用有無別）

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

※ 本分析では、市民アンケート調査の問 18（1）のバスの利用頻度において、
「1. 週５日以上」、「2. 週３～４日程度」、「3. 週１～２日程度」を選択した方を「バス利用者」、
「4. 月１～２回程度」、「5. 年に数回・ごくまれに」、「6. 利用していない」を選択した方を「バス非利用者」として整理

④　バスの運行に対する満足度

「自宅からバス停までの距離」の満足度は比較的高い一方、路線バスが頻繁に運行されている地区を除くと、「運行本数」や「運行時間帯」といったサービス水準に関する満足度は相対的に低い傾向となっています。

また、「バス停の屋根やベンチの設置状況など」といったバス利用環境に対する満足度は不満寄りとなっています。一方、前項で示したバスを利用するための条件とあわせてみると、市民は「運行本数」や「時刻表通りの運行」を重視する傾向があります。

このように、市民はバス停までの距離など一定の項目には満足している一方で、運行本数、運行時間帯、定時性など、サービス水準に関わる項目を重視している状況がみられます。また、限られた運行資源の中で公共交通を維持していくためには、公共交通の現状や維持の必要性について、市民の理解を深めていくことも重要な観点となります。

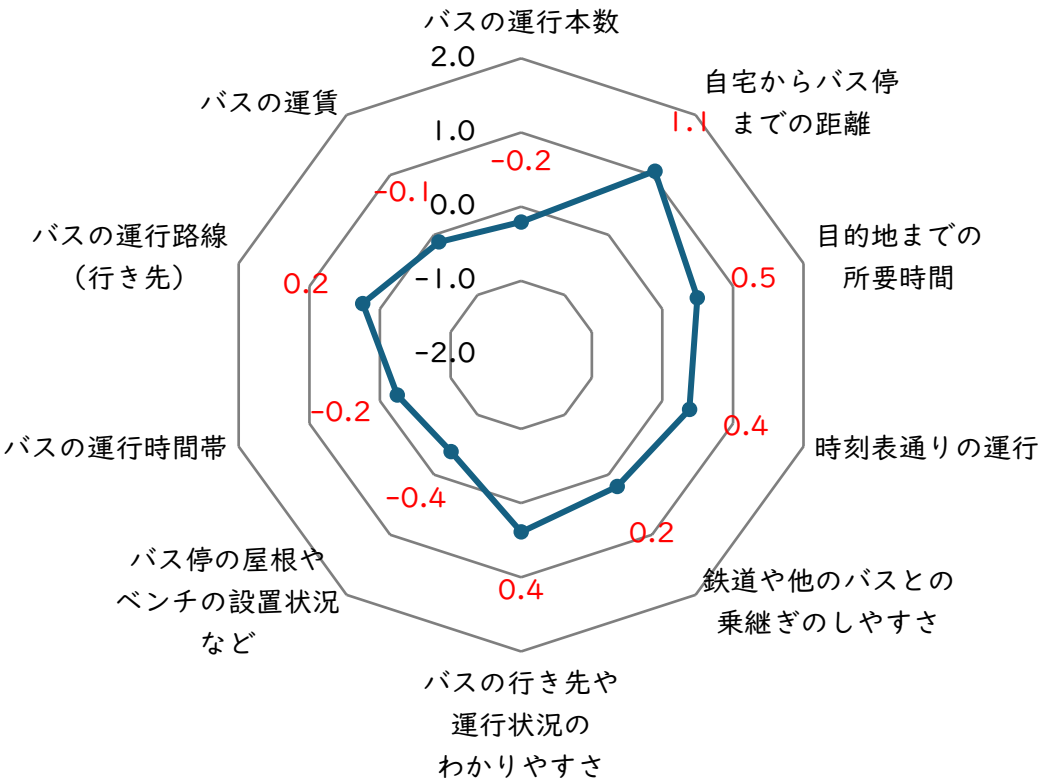


図 2-41　バスの運行に関する各項目に対する満足度

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

※ 満足している：2、やや満足している：1、どちらでもない：0、
あまり満足していない：-1、満足していない：-2　として点数化

⑤　公共交通への転換意向

目的地への移動手段として、自家用車やバイクから公共交通に「転換できる」の回答比率は、各目的で約 30%程度となっています。

一方で、「転換できない」理由をみると、「時間がかかる」は全目的に共通する理由となっています。また、買物では「荷物が重い」、通院、通勤・通学では「ダイヤが合わない」「便数が少ない」などの回答比率が高くなっています。

このように、自家用車から公共交通へ転換できる可能性は一定程度あるものの、所要時間、荷物の持ち運び、ダイヤ、便数等が転換の妨げとなっています。また、買物、通院、通勤・通学など、目的別の移動特性によって、公共交通への転換を妨げる要因に違いがみられます。

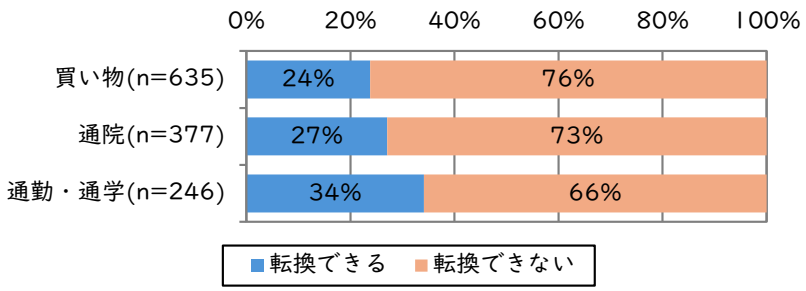


図 2-42　目的別の公共交通利用への転換可否

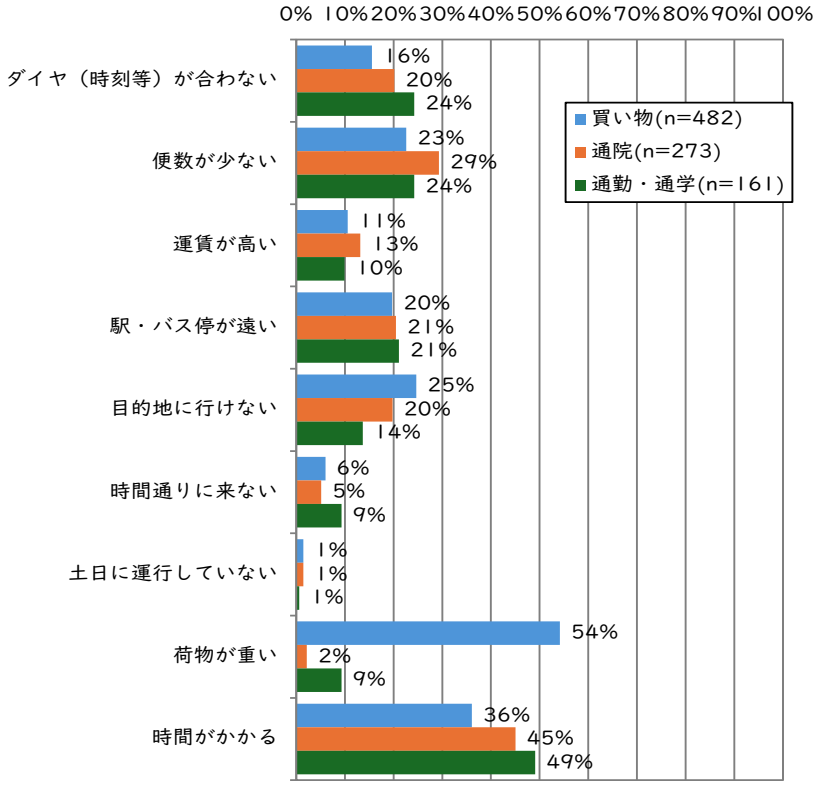


図 2-43　目的別の公共交通へ転換できない理由

出典：ともに、市民アンケート調査結果（2024 年度）

(4) 交通に関するワークショップの結果

交通に関するワークショップにおいて、地域の課題認識として、バスの利便性低下、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、タクシー不足と経済的負担、公共交通と他の移動手段との連携不足といった課題が挙げられました。

表２-２　「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

課題認識	地域の現状	主な提案	特徴的な提案
バスの利便性低下	・減便 ・路線不足 ・渋滞による遅延	・地域コミュニティバスやまちっこの増便・復活・ルート変更 ・自動運転バス導入	・多摩境通り・町田街道・国道16 号を結ぶ南北バス路線新設（堺）
高齢者等の外出制約	・免許返納後移動制限 ・バス停までの坂道の負担 ・バス停及び周辺環境整備不足 ・乗降や座席確保が難しい	・シニアカーシェア・助成 ・ドアツードア型デマンド交通 ・バス停及び周辺環境整備（ベンチ・手すり・横断歩道） ・座席確保の工夫	・過疎地の取組を参考に研究（忠生） ・若者・子育て層を対象とした移動支援（鶴川） ・意識改革（思いやり福祉教育）（町田） ・移動支援の情報伝達・利用促進方法の改善（南）
ボランティア交通の担い手・ドライバー不足	・ドライバー不足 ・車両はあっても人材なし ・制度未整備	・行政による募集説明会 ・シニア層活用 ・保険・責任ルール整備 ・有償化で持続性確保	・市が車両提供しシニアとマッチング（町田） ・共通プラットフォームで送迎見える化（鶴川）
タクシー不足と経済的負担	・捕まえにくく割高	・オンデマンド交通とタクシーとの複合的な対応 ・配車アプリ活用 ・シルバーパスのタクシー版	
公共交通と他の移動手段との連携不足	・サービスが分散 ・役割重複 ・広域連携不足 ・ICT 活用遅れ	・MaaS 導入 ・配車アプリ連携 ・送迎+介護タクシーとの組み合わせ ・サービス見える化	・広域生活圏施策（相模原市との特区的な取り組みなど）導入（堺） ・サイクル＆バスライド推進（忠生）

出典：交通に関するワークショップ（開催結果・2025 年度）

2．2　日常生活やまちの魅力への影響

前項で整理した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。

■ 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 ・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 ・市内だけでは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
	交通に関するワークショップ	・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

図 2-43　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」の関係

(1) 運転士不足等による路線バスの廃止や減便

全国的に、バス運転士不足や 2024 年問題の影響により、路線バス事業者において現行の便数や路線を維持することが難しくなっています。また、働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響によりライフスタイルが変化し、公共交通利用は回復傾向にあるものの、交通モードによってはコロナ禍前の水準を下回る状況がみられます。

町田市においても同様に、運転士不足等を背景として路線バスの廃止や減便が進んでおり、市民の移動を支える路線バスのサービス水準に変化が生じています。特に、バスの運行本数や定時性に対する市民ニーズが高い一方で、これらに対する満足度は低く、ワークショップにおいてもバスの利便性低下が指摘されています。

このように、運転士不足等による路線バスの廃止・減便は、単に運行本数が減るだけではなく、市民の日常的な移動のしやすさや、地域の公共交通ネットワークの維持に影響を及ぼしています。

(2) 道路混雑と公共交通の定時性低下

他の都市部と同様に、町田市では市内各地で道路混雑がみられます。

この道路混雑は、路線バス等の走行環境にも影響し、バスの定時性の低下につながります。バスの定時性が低下すると、利用者にとって移動時間が分かりづらくなり、公共交通の利用を控える要因にもなります。

(3) 路線バスの運行が難しい地域での外出困難

町田市には、道路が狭く路線バスなどの大型車両の運行が難しい地域があります。

このような地域では、通院、買物、福祉、地域活動など、身近な生活圏内でのきめ細かな移動ニーズに十分対応できていない場合があります。

特に、65 歳以上の高齢者は市内を目的地とする移動が多く、75 歳以上ではバス利用の割合が高い傾向にあります。また、目的地までの所要時間が長くなる傾向もみられ、バス停までの距離や坂道、待ち時間、乗継ぎ、乗降環境などが外出時の負担となる可能性があります。

こうした地域では、路線バスを補う移動手段として、タクシーや地域主体の交通に加え、シェアモビリティ等を活用したラスト・ファーストワンマイルの充実も求められます。

(4) 路線バスの廃止・減便による日常生活の不便

町田市では、鉄道駅が市域の外縁部に位置していることなどから、市内移動や鉄道駅へのアクセスを支える手段として路線バスが重要な役割を担っています。そのため、バス運転士不足等を背景とした路線バスの廃止や減便により、これまで確保されてきた移動サービスの水準が低下すると、通勤、通学、買物、通院、私事など、日常生活における幅広い移動に影響が生じます。

また、市内だけではなく、市外への通勤・通学や買物等の移動ニーズもあることから、

路線バスのサービス水準の低下は、地域内の移動だけではなく、市外との移動のしやすさにも影響を及ぼします。

(5) 日常生活を支える移動環境の不足がもたらす生活利便性の低下

高齢化の進行に伴い、買物、通院、福祉など、日常生活を支える移動の重要性は今後さらに高まることが見込まれます。特に、自家用車を利用できない方や、バス停までの徒歩移動に負担を感じる方にとっては、目的地までの距離だけではなく、バス停の待合環境なども移動のしやすさに大きく影響します。

また、誰もが安心・安全に移動できる環境を確保するためには、駅、車両、バス停、乗り継ぎ動線等のバリアフリー化や、鉄道駅におけるホームドアの整備も不可欠です。

このように、日常生活を支える移動環境が十分に確保されない場合、生活利便性の低下を招く恐れがあります。

(6) 非日常的な移動の不便

町田市においても、路線バスの減便・廃止や公共交通の利便性低下は、買物や通院などの日常的な移動だけではなく、休日のレジャー、文化活動、地域イベント、交流活動などの非日常的な移動にも影響を及ぼします。

公共交通の利便性が低い地域では、移動手段が限られることにより、外出先の選択肢が狭まり、余暇活動や文化活動に参加しにくくなる可能性があります。特に、高齢者や免許返納等により自家用車を利用できない人にとっては、路線バスの運行本数、時間帯、乗継ぎのしやすさなどが、非日常的な外出の可否に大きく関わります。

このように、非日常的な移動が不便になると、生活の楽しみや充実感が損なわれるだけではなく、まちなかのにぎわいや地域交流の機会にも影響が生じる可能性があります。

(7) 外出機会の減少と地域交流・社会参加の機会減少

働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響によりライフスタイルが変化し、全国的に公共交通利用者は減少しています。また、高齢化の進行に伴い、買物、通院、福祉、交流など、日常生活を支える移動がしにくいという声があります。

一方で、路線バスの利用が難しい公共交通の利便性が低い地域では、移動手段の不足により外出が制約される状況もみられます。特に、高齢者は市内や同一地区内での移動が多く、バス利用の割合も高い傾向にあるため、公共交通の利便性低下は外出機会の減少に直接影響します。

外出機会が減少すると、買物や通院などの日常生活上の不便にとどまらず、地域活動、交流、社会参加の機会が減少し、地域コミュニティの活力低下にもつながる可能性があります。

(8) 家族・地域による移動支援負担の増大

人口減少や高齢化の進行に伴い移動ニーズが変化する中で、公共交通の利便性が低い地域や、路線バスが運行できない地域では、自家用車を利用できない人の移動を、家族や地域による送迎に頼らざるを得ない場合があります。特に、高齢者の免許返納や、加齢により徒歩での移動が負担になる人の増加などにより、通院、買物などの移動支援の需要は高まることが想定されます。

一方で、「交通」に関するワークショップでは、ボランティア交通の担い手やドライバー不足、タクシーの不足や経済的負担、公共交通と他の移動手段との連携不足なども課題として挙げられています。このため、家族や地域が移動を支える必要性が高まる一方で、その移動支援体制の継続に負担が生じています。

このように、公共交通だけでは対応しきれない移動ニーズが増加する中で、家族や地域による移動支援の負担が増大し、持続的な移動支援体制の確保にも影響を及ぼす可能性があります。

(9) 将来の交通環境への準備不十分による移動の不便

複数の移動手段を連携させる MaaS は、交通手段を跨いだルート検索・予約・決済が１つのアプリで完結するため、公共交通の利便性が向上します。自動運転バスの運行は、運転士不足などの地域課題を解決する有効な手段として期待されています。

一方で、公共交通への本格的な導入・普及に向けては、事業性、運行体制、データ連携、社会受容性等の面で引き続き検討が必要です。

また、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸により、公共交通の利便性の向上や新たな移動ニーズの発生が見込まれる中で、これらに対応した交通体系の構築が求められています。

こうした将来の交通環境への準備が不十分な場合、先端技術の導入遅延や鉄道延伸の効果が限定的となり、移動に関する利便性の低下や移動手段の確保が困難になる恐れがあります。

（10）まちの魅力・定住意欲・都市競争力の低下

路線バスの減便や廃止が続くことで、住民の外出機会の減少による健康状態の悪化やそれに伴う医療費の増大、また、商店街へのアクセス低下が地域経済の停滞を引き起こす可能性があります。

加えて、通勤・通学の利便性低下による若年層や現役世代の人口流出も懸念され、最終的にまちの魅力や定住意欲、都市競争力の低下を招きます。

第３章 目指す交通の将来像

３．１　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

全国的に、運転士不足の深刻化、人口減少や高齢化の進行、ライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く状況が大きく変化し、日常生活やまちの魅力に影響を及ぼしており、町田市においても例外ではありません。

このような状況において、市民一人ひとりが日常生活に必要な移動を確保し、地域内外の交流や活動を将来にわたって続けていくためには、鉄軌道や路線バスなどと地域の実情に応じた多様な担い手・手段を組み合わせながら、持続可能な交通体系を構築していくことが必要です。

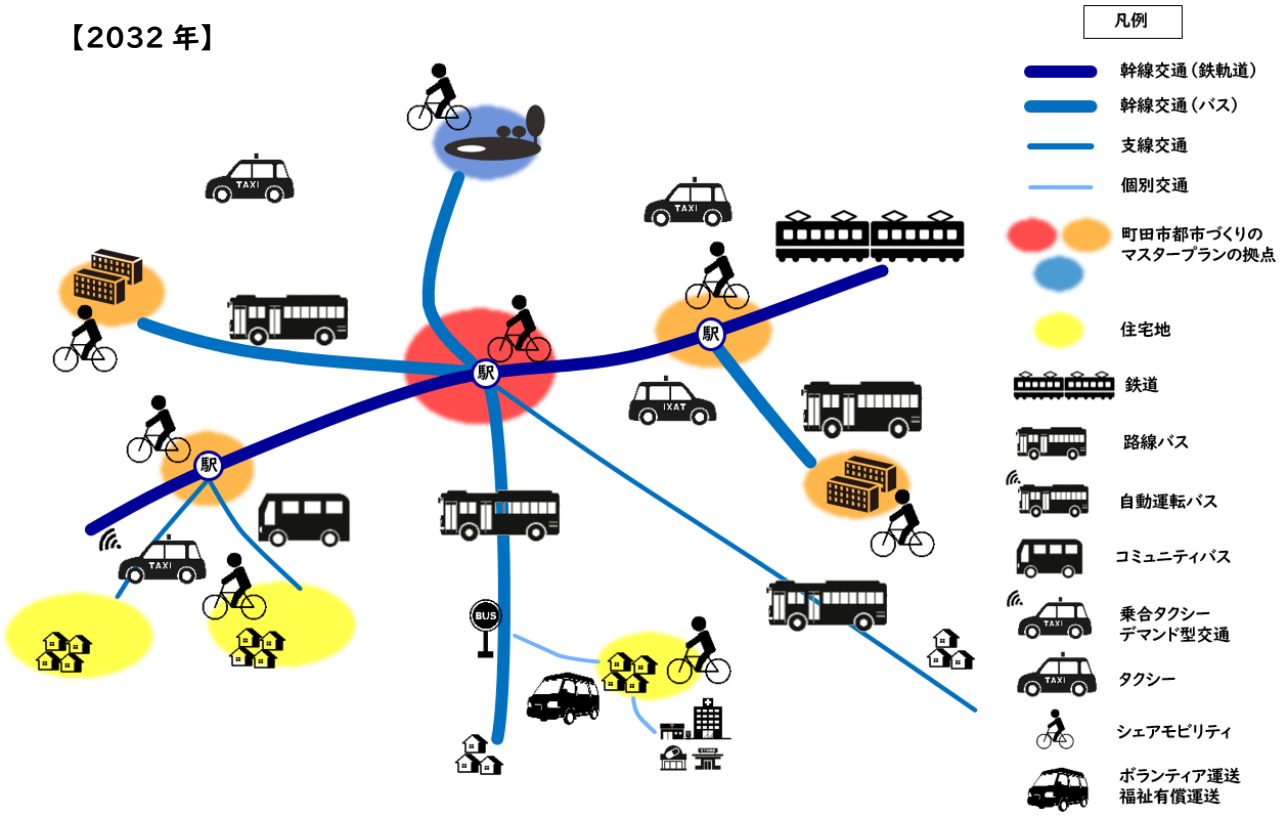
そこで本計画では、町田市における交通の将来像を、**「日常的な移動を多様な担い手・手段で支える、移動しやすく持続可能な交通」**とします。

■ 本計画が目指す将来像のイメージ

- ✧ 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。

本計画策定後の 2032 年及び多摩都市モノレール町田方面延伸後の 2040 年代における将来像のイメージ図を次頁に示します。

【2032 年】



【2040 年代】

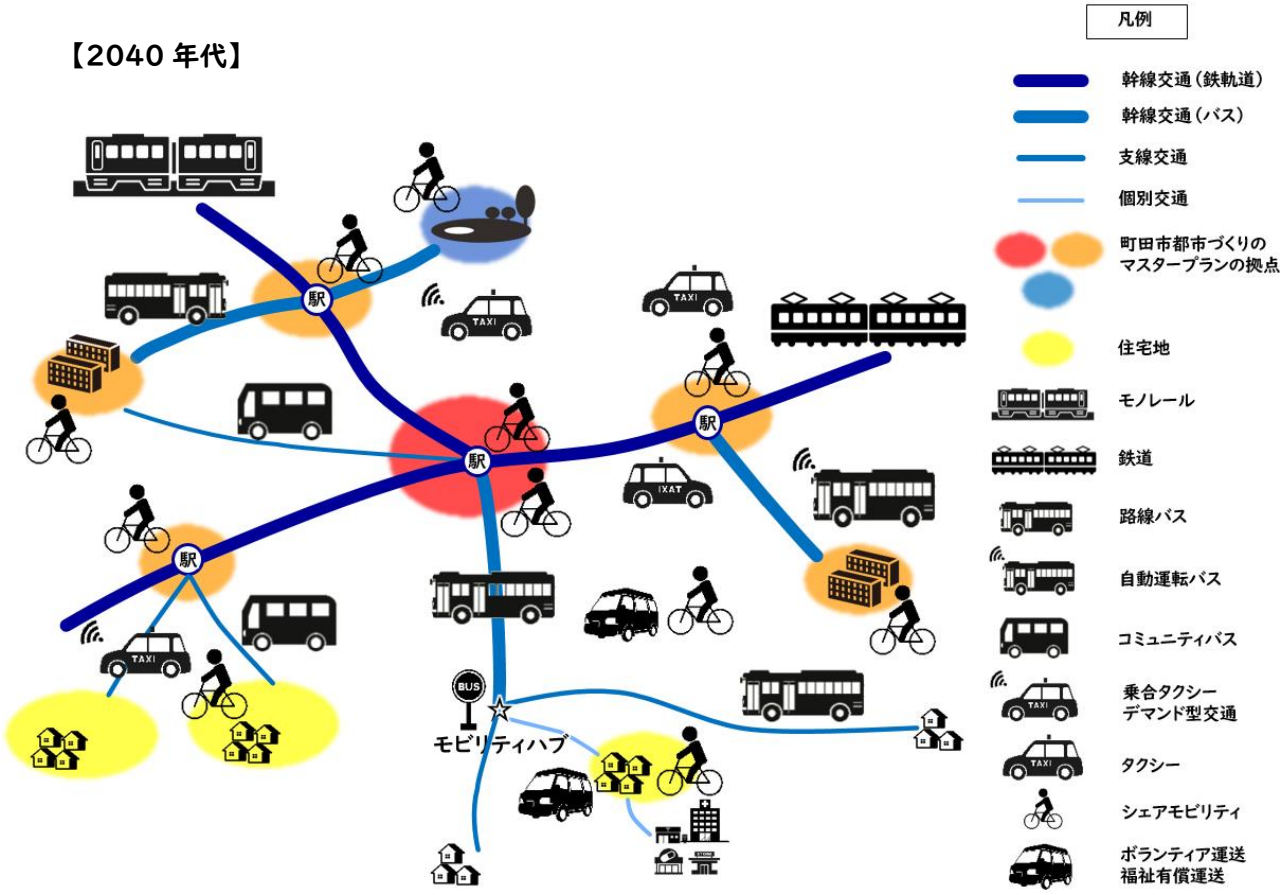


図３-１　交通の将来像

現在、町田市では、路線バス事業者における運転士不足、人件費や燃料費などの運行コストの増加、ライフスタイルの変化に伴う公共交通の利用動向の変化等により、現行の運行サービス水準を維持することが難しくなりつつあり、路線バスの減便や運行サービスの見直しがみられます。

また、市民アンケートでは、バスを利用するための条件として運行本数や定時性などが重視されている一方、運行本数、運行時間帯、バス利用環境などに対する満足度は相対的に低い項目がみられます。

このような状況を踏まえ、公共交通サービスの持続性を確保しながら、利用しやすさを高めていくことが重要となっています。

この課題に対応するため、本計画では、公共交通を役割に応じて幹線交通と支線交通に整理します。

まず、幹線交通は、通勤・通学をはじめ、市内外の移動や休日のレジャーなどを支える都市の骨格となる交通です。都心部などへの移動を担う鉄軌道に加え、「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」を幹線路線バスとして位置付けます。

次に、支線交通は幹線交通へのアクセスや買物、医療、福祉、教育、子育て施設など日常生活に必要な移動を担う交通として、幹線交通以外の路線バスやコミュニティバスとしました。

幹線交通の持続性と利便性向上は、町田市の交通体系の基盤として不可欠です。このため、鉄軌道や幹線路線バスといった幹線交通については、利用者の安全確保や乗換環境の改善も含め、持続可能で使いやすい交通としていくことが求められます。

⇒目標Ⅰ「幹線交通の持続性・利便性の向上」

一方で、路線バスの減便や運行サービスの見直しは、日常の外出機会や、買物、医療、福祉、教育など、日常生活に必要な移動に影響を及ぼす可能性があります。また、町田市には、道路が狭いため路線バスの運行が難しい地域があります。このため、支線交通については、幹線交通への接続も含め、地域の実情に応じて維持・確保していく必要があります。

⇒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」

【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

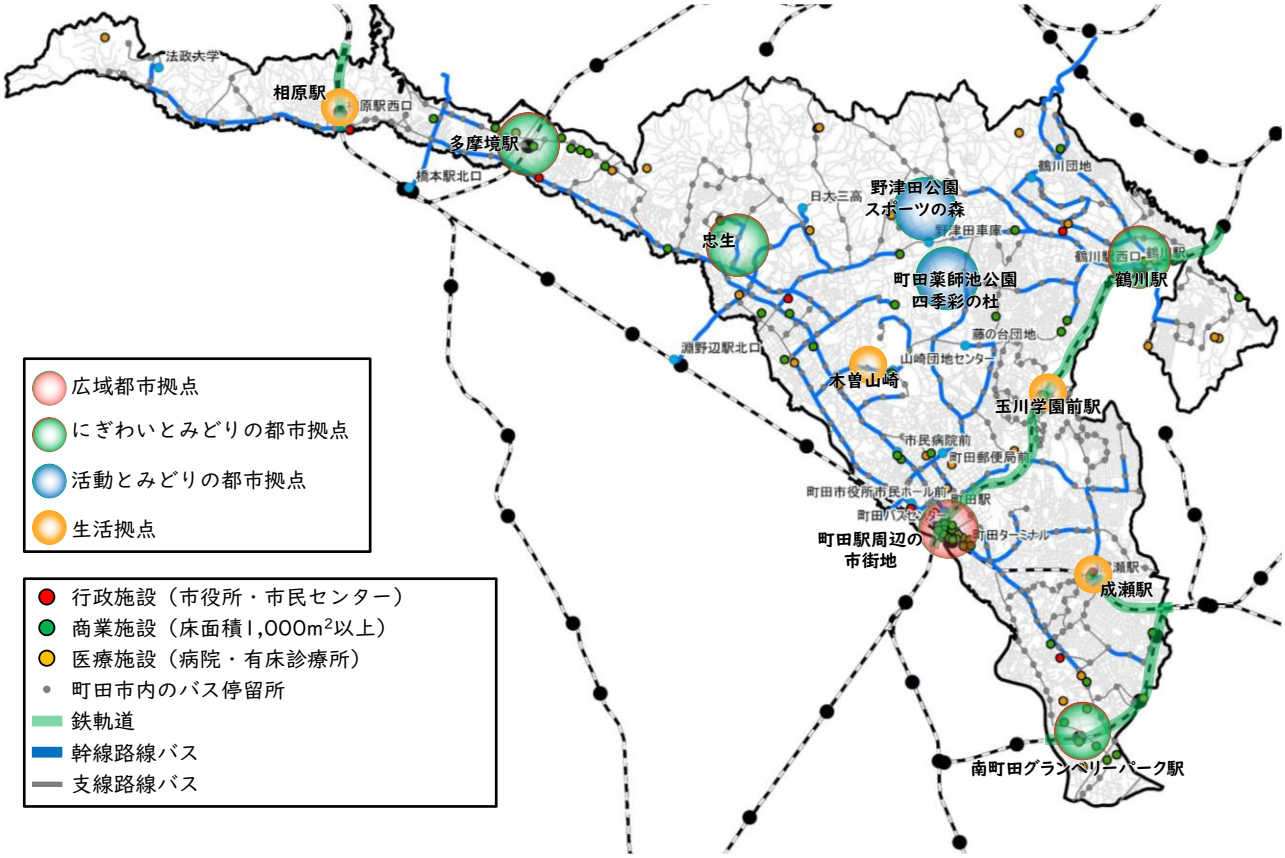


図 3-2　町田市の幹線・支線交通

【図 3-2 幹線・支線交通について】
※緑線は鉄軌道、青線は幹線路線バスを示す。
※バス路線は神奈川中央交通及び京王バス、小田急バス提供データ（2024 年 10 月時点）を参考に町田市が作成。
　神奈川中央交通・小田急バス共同運行路線の乗車人数については、神奈川中央交通の乗車人数に神奈川中央交通・小田急バス運行本数／神奈川中央交通運行本数を乗じて算出した。
※必ずしも上の幹線・支線を基準に減便が行われるわけではない。

また、幹線交通や支線交通だけでは十分に対応しきれない移動ニーズも存在しています。高齢者等の外出制約や、家族・地域による移動支援の負担が増大する中で、移動手段が十分に確保されない場合、外出機会や地域交流・社会参加の機会に影響が生じる可能性があります。

このような状況に対応するためには、タクシー、シェアモビリティ等の個別交通の活用を進めるとともに、地域ぐるみで移動を支える交通を支援していくことが重要です。これにより、外出機会や地域交流、社会参加の機会を支えていくことが期待されます。

⇒目標Ⅲ「きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進」

さらに、市内では、各地で道路混雑がみられます。道路混雑は、バスの定時性や公共交通の利便性に影響を及ぼし、日常生活の利便性のみならず、まちの魅力や定住意欲、都市としての競争力にも影響を及ぼす可能性があります。自家用車から公共交通への利用シフトを促すことは、全体の交通量を減らし、道路混雑の緩和に寄与します。

また、公共交通は環境負荷の軽減や健康増進の観点からも大きな意義を持ち、持続可能なまちづくりを支える移動手段です。

今後は、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸といった広域的な交通環境の変化も見据えながら、自動運転や MaaS 等の先端技術の活用、公共交通の利用促進を進めることで、自家用車を利用しなくても移動しやすい都市へと転換していく必要があります。

⇒目標Ⅳ「“持続可能なモビリティ都市”への転換」

３．２　「交通の将来像」の実現のための目標

(1) ４つの目標

交通の将来像の実現のための目標を、次のとおりまとめます。

【目標Ⅰ】幹線交通の持続性・利便性の向上

通勤・通学をはじめ、市内外の移動や休日のレジャーなどを支える幹線交通を持続可能なものとします。また、利用者の安全対策や乗換環境の改善等に取り組み、幹線交通の利便性の向上を図ります。

【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

市内各地域から幹線交通への接続や生活に必要な施設への移動ができるよう、日常生活に必要な移動を支える、地域の実情に応じた支線交通の維持と確保を図ります。

【目標Ⅲ】きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進

タクシーやシェアモビリティなどの個別交通を活用し、鉄軌道や路線バスなどの公共交通だけでは対応しにくい移動ニーズを支える交通の導入を促進します。また、地域主体・住民主体の交通を支援し、地域ぐるみで身近な生活圏内の移動を支える仕組みづくりを図ります。

【目標Ⅳ】“持続可能なモビリティ都市”への転換

自動運転や MaaS 等の先端技術の活用、公共交通の利用促進に取り組み、自家用車を利用しなくても移動しやすい交通環境を形成し、誰もが快適に移動できる「持続可能なモビリティ都市」への転換を目指します。

(2) 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。

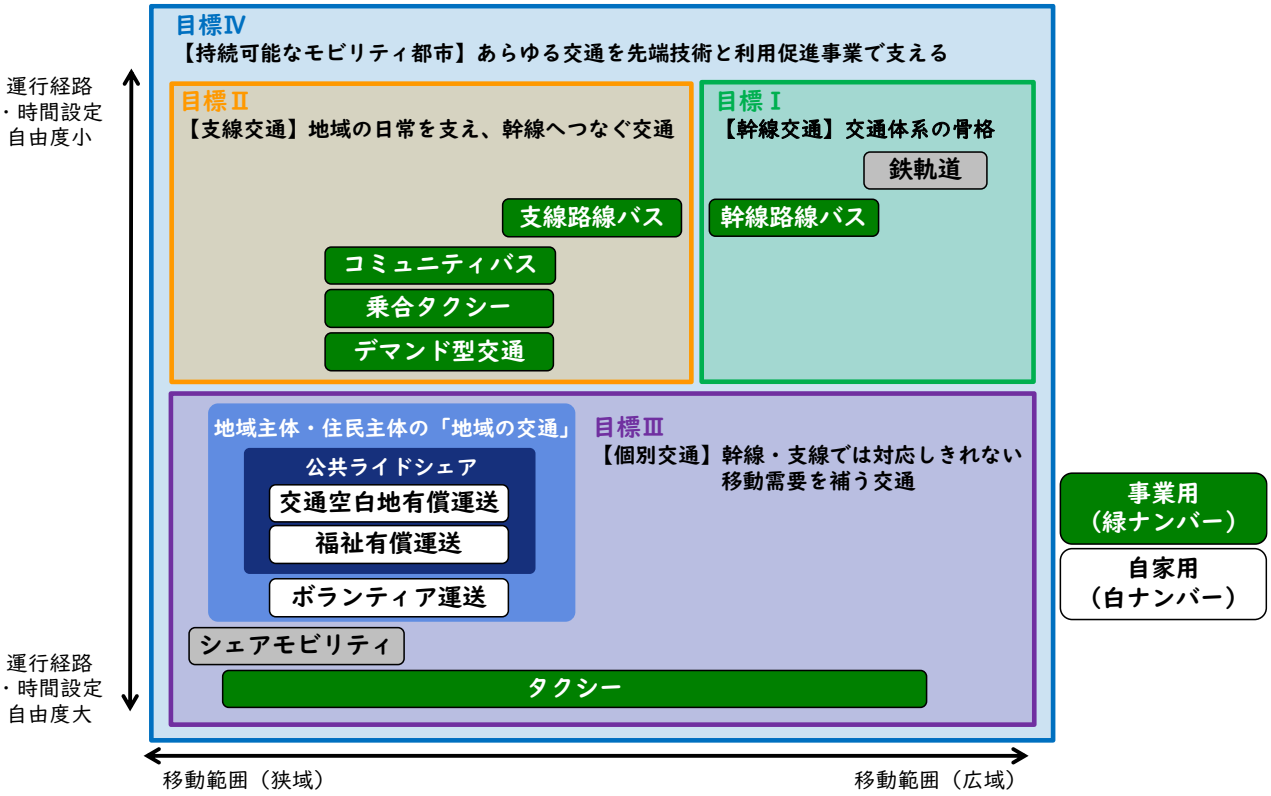


図３-３　本計画の対象とする公共交通

※「事業用ナンバー」は、路線バスやタクシーなど旅客運送事業等に使用される車両のナンバーを指す
「自家用ナンバー」は、主に自家用として使用される車両のナンバーを指す

(3) 日常生活やまちの魅力への影響との対応

「日常生活やまちの魅力への影響」に対する４つの目標との関係は次のとおりです。

表３-１　日常生活やまちの魅力への影響に対する４つの目標との関係

日常生活やまちの魅力への影響	【目標Ⅰ】幹線交通の持続性・利便性の向上	【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	【目標Ⅲ】きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進	【目標Ⅳ】“持続可能なモビリティ都市”への転換
（1）運転士不足等による路線バスの廃止や減便	●	●		●
（2）道路混雑と公共交通の定時性低下	●	●		●
（3）路線バスの運行が難しい地域での外出困難		●	●	
（4）路線バスの廃止・減便による日常生活の不便	●	●		●
（5）日常生活を支える移動環境の不足がもたらす生活利便性の低下		●	●	
（6）非日常的な移動の不便	●			
（7）外出機会の減少と地域交流・社会参加の機会減少		●	●	
（8）家族・地域による移動支援負担の増大			●	
（9）将来の交通環境への準備不十分による移動の不便	●	●	●	●
（10）まちの魅力・定住意欲・都市競争力の低下	●	●	●	●

(4) 目標と上位計画（都市づくりのマスタープラン）との整合

（仮称）町田市地域公共交通計画における目標と上位計画である町田市都市づくりのマスタープラン（交通）との整合は以下のとおりです。

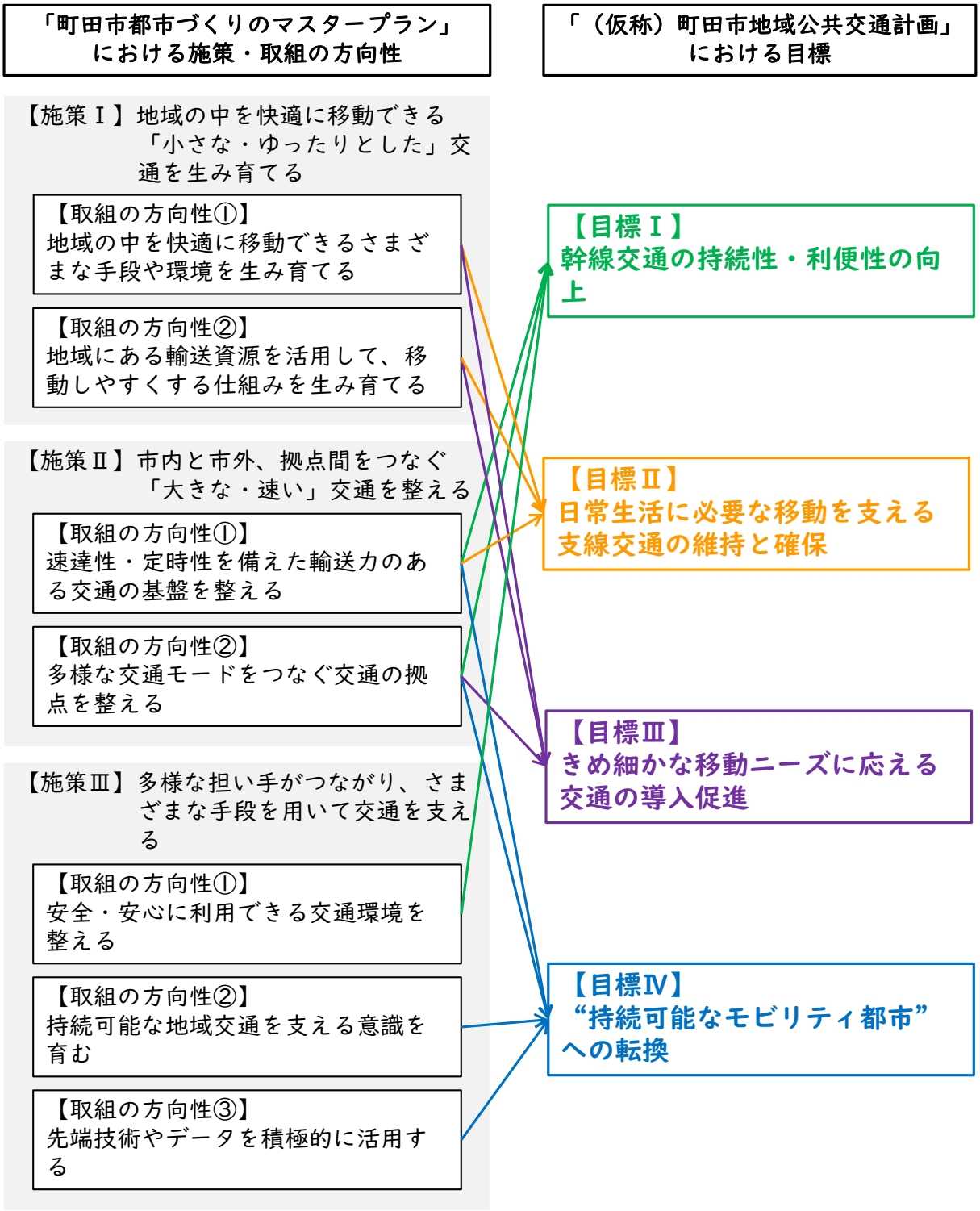


図３-4　（仮称）町田市地域公共交通計画の目標と都市づくりのマスタープラン（交通）との整合

第４章 実施施策と取組及び指標

４．１　施策の体系一覧

第３章の交通の将来像及び目標に基づき実施する施策の体系一覧について、次のとおり示します。

また、次頁以降には、各施策の取組及び指標、詳細について示します。

なお、本計画における指標は、取組の性質に応じて次の２つに区分して設定します。

一つは、整備や導入、実施などにより成果が数量として表れるものであり、これらについては「整備箇所数」や「導入件数」など、数値で把握できる指標として設定し、具体的な目標値を定めて進捗管理を行います。

もう一つは、調査や検討、協議など、取組の準備段階や方向性の検討に関する取組であり、これらについては成果を数量で明確に示すことが難しいため、「実施有無」や「実施状況」により把握する指標として設定します。

図４-１　施策体系図

目標・施策		取組	指標項目
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　幹線バス路線の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
			幹線バスネットワークの再編（連節バス活用）
			幹線バスネットワークの再編（乗継拠点整備）
		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
			バリアフリー基本構想の進行管理
			バリアフリー基本構想の改定
		Ⅰ-4　ホームドア整備の推進	ホームドア整備済み累積駅数
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　支線バス路線維持のための取組	バス運転士確保に向けた取組
			支線バス路線維持のための研究及び検討
		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
			町田市民バス事業の見直し（相原ルート）
			町田市民バス事業の見直し（公共施設巡回ルート）
			小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスの運行
		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-1》 個別交通の活用促進	Ⅲ-1　タクシー利用環境の向上	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
			シェアモビリティステーションの累積設置数
		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実施
			支え合い交通事業補助金の交付
			支え合い交通連絡会開催回数
		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-1》 先端技術の導入促進	Ⅳ-1　自動運転運行調査及び導入検討	自動運転実装に向けた取組
		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
			オープンデータ化の実施
			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
			自動運転実装に向けた取組
	《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

指標				
2027	2028	2029	2030	2031
検討・実施	実施	実施	実施	実施
協議・調整	協議・調整	協議・調整	改修	改修
協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整
3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年
改定				
実施	実施	実施	実施	実施
	適宜実施	適宜実施	適宜実施	適宜実施
8 駅	8 駅	8 駅	8 駅	8 駅
検討・実施	実施	実施	実施	実施
研究・検討	研究・検討	研究・検討	研究・検討	研究・検討
運行	運行	運行	運行	運行
調査・検討	事業内容の見直し・関係機関調整	見直した計画で運行又は廃止		
調査・検討	調査・検討	関係機関調整・事業内容の見直し	関係機関調整・事業内容の見直し	見直した計画で運行
あり方の検討と運行	あり方の検討と運行	あり方の検討と運行	検討結果を踏まえた運行	検討結果を踏まえた運行
研究	研究	導入基準作成	導入検討	実証実験（基準を満たす場合）
3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年	3 箇所/年
状況把握	状況把握・検討	検討	実施	実施
410,000 回/年	460,000 回/年	510,000 回/年	560,000 回/年	600,000 回/年
216 箇所	241 箇所	265 箇所	290 箇所	314 箇所
協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整
随時	随時	随時	随時	随時
実施	実施	実施	実施	実施
1 回/年	1 回/年	1 回/年	1 回/年	1 回/年
調査	調査	実施	実施	実施
実施	実施	実施	実施	実施
協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整
実施	実施	実施	実施	実施
実施・更新	実施・更新	実施・更新	実施・更新	実施・更新
研究	研究	導入基準作成	導入検討	実証実験（基準を満たす場合）
協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整
実施	実施	実施	実施	実施

４．２　取組及び指標

取組Ⅰ－Ⅰ　幹線バス路線のサービス水準維持のための取組

現 状	・市内において、鉄道駅から市内各地域を結ぶ路線バスが、公共交通ネットワークの骨格を形成しています。このような幹線バス路線は、市民の日常生活や通勤・通学を支える重要な役割を担っています。
日常生活やまちの魅力への影響	・高齢化やライフスタイルの変化に伴う利用動向の変化、バス運転士の不足、人件費や燃料費などの運行コストの増加により、今後、現在の運行サービス水準を維持することが難しくなります。
取組の概要	**① バス運転士確保のための取組** ・幅広い世代へのバス運転士の魅力発信、大型二種免許取得支援や若年層および女性の就業促進に向けた取組など、バス運転士の確保に向けた取組を行います。 **② 幹線バスネットワークの再編** **＜連節バスの活用検討＞** ・乗客を効率的に目的地まで輸送することができる連節バスの活用について、市と交通事業者が連携して取り組みます。 **＜乗継拠点「モビリティハブ」の整備＞** ・多摩都市モノレール延伸を見据え、幹線バス路線と支線バス路線の乗り継ぎを行い、あわせて多様な交通手段との接続性の向上に寄与する拠点（モビリティハブ）の整備について、市と交通事業者が連携して取り組みます。
実施主体	町田市、交通事業者

スケジュール

年度		２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①バス運転士確保のための取組		取組内容の検討・実施	実施			
②幹線バスネットワークの再編	連節バス活用	関係者協議・調整			道路等の改修	
	乗継拠点整備	関係者協議・調整・整備箇所の選定				

指 標

①バス運転士確保のための取組　現状：未実施　目標：実施
②幹線バスネットワークの再編　現状：調整　目標：協議・調整・改修

年度		２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①バス運転士確保のための取組		検討・実施	実施	実施	実施	実施
②幹線バスネットワークの再編	連節バス活用	協議・調整	協議・調整	協議・調整	改修	改修
	乗継拠点整備	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整

取組Ⅰ－２　バス利用環境の改善に向けた取組

現　状	・多くの市民が日常的に路線バスを利用しており、安全で快適に路線バスを待つことができる環境整備が求められています。					
日常生活やまちの魅力への影響	・一部の路線バス停は、ベンチや上屋が整備されていない箇所もあり、特に高齢者や子育て世帯などにとって利用しづらい状況です。 ・普段バスを使い慣れていない利用者にとって行先がわかりづらく、利便性に影響があります。					
取組の概要	**①　路線バスの利用環境の改善** ・市と交通事業者、道路管理者、地域の関係者の調整のもと、必要な条件が整ったバス停にベンチや上屋を設置し、バス利用環境の充実、安全性の向上に取り組みます。 ・駅にあるバス停を中心に、案内表示等の充実や利用者の整序が図れるよう路線バスの利用環境の改善を図ります。					
実施主体	町田市、交通事業者					
スケジュール	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①路線バスの利用環境の改善	市内路線バス停の状況把握				
		路線バスのバス利用環境改善整備の実施				
指　標	①路線バス利用環境を改善したバス停の数 現状：複数個所／年　　目標：３箇所／年					
	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①路線バスの利用環境を改善したバス停の数	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年

取組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

現　状	・高齢者や障がい者等を含む多くの人が利用する鉄道駅周辺では、誰もが安全かつ円滑に移動し、施設を利用できる環境の整備が求められています。
日常生活やまちの魅力への影響	・鉄道駅周辺において、施設間の移動経路や乗継ぎ動線のバリアフリー化が十分でない場合、高齢者や障がい者等の移動が制約され、駅周辺の回遊性や施設利用のしやすさに影響があります。
取組の概要	**① 市内全域の移動等円滑化の全体方針改定** ・バリアフリー基本構想を策定・改定する際の考え方等を示した「市内全域の移動等円滑化の全体方針」の改定を行います。 **② バリアフリー基本構想の進行管理** ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき策定した、市内 10 地区のバリアフリー基本構想の進行管理を行い、各地区の面的かつ一体的なバリアフリー整備を推進します。 **③ バリアフリー基本構想の改定** ・各地区のバリアフリー基本構想について、地区の状況変化などを捉え、必要に応じて基本構想の改定を行います。
実施主体	町田市、各施設管理者

スケジュール

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①市内全域の移動等円滑化の全体方針改定	改定				
②バリアフリー基本構想の進行管理	実施	実施	実施	実施	実施
③バリアフリー基本構想の改定		適宜実施	適宜実施	適宜実施	適宜実施

指　標

①市内全域の移動等円滑化の全体方針の改定
　現状：未実施　　目標：改定
②バリアフリー基本構想の進行管理　　現状：実施　　目標：実施
③バリアフリー基本構想の改定　　現状：未実施　　目標：適宜実施

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①市内全域の移動等円滑化の全体方針改定	改定				
②バリアフリー基本構想の進行管理	実施	実施	実施	実施	実施
③バリアフリー基本構想の改定		適宜実施	適宜実施	適宜実施	適宜実施

取組Ⅰ－４　ホームドア整備の推進

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・市内に 10 ある鉄道駅の内、小田急電鉄小田原線鶴川駅及び玉川学園前駅、京王電鉄相模原線多摩境駅の３駅については、ホームドアが未整備です。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・ホームドアが整備されることにより、更に駅利用者の安全が確保され、鉄道運行の定時性が図られます。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① ホームドア整備の推進</u>
・鉄道駅ホームからの転落事故や列車への接触事故を防ぎ、駅利用者客の安全を確保するため、ホームドア（可動式ホーム柵）の設置に向けて、市と交通事業者が連携して取り組みます。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①ホームドア整備の推進</td><td colspan="5">鶴川駅整備完了
協議・調整（玉川学園前駅・多摩境駅）</td></tr>
<tr><td colspan="6">①ホームドア整備済み累積駅数　　現状：７駅　　目標：８駅</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指 標</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①ホームドア整備済み累積駅数</td><td>８駅</td><td>８駅</td><td>８駅</td><td>８駅</td><td>８駅</td></tr>
</table>

取組Ⅱ－Ⅰ　支線バス路線維持のための取組

現 状	・市内における路線バスは、通勤・通学の利用だけではなく、買物や通院などの移動手段としても利用されており、日常生活を支える重要な役割を担っています。					
日常生活やまちの魅力への影響	・高齢化やライフスタイルの変化に伴う利用動向の変化、バス運転士の不足、人件費や燃料費などの運行コストの増加により、支線バス路線の維持が難しくなります。					
取組の概要	**① バス運転士確保に向けた取組【Ⅰ-Ⅰ 再掲】** ・幅広い世代へのバス運転士の魅力発信、大型二種免許取得支援や若年層および女性の就業促進に向けた取組など、バス運転士の確保に向けた取組を行います。 **② 支線バス路線維持のための研究及び拠点整備検討** ・交通需要に適した運行形態や乗継拠点（モビリティハブ）整備等の研究・検討を行います。					
実施主体	町田市、交通事業者					
スケジュール	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①バス運転士確保に向けた取組	取組内容の検討・実施	実施			
	②支線バス路線維持のための研究及び検討	研究及び検討				
指 標	①バス運転士確保に向けた取組 現状：未実施　目標：実施 ②支線バス路線維持のための研究及び検討 現状：未実施　目標：研究・検討					
	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①バス運転士確保に向けた取組	検討・実施	実施	実施	実施	実施
	②支線バス路線維持のための研究及び検討	研究・検討	研究・検討	研究・検討	研究・検討	研究・検討

取組Ⅱ－２　地域コミュニティバス等の運行

現　状	・市内には、道が狭く、路線バスだけでは十分に移動ニーズを満たすことが難しい地域が存在します。 ・町田市地域コミュニティバス、町田市民バス、小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスを運行しています。
日常生活やまちの魅力への影響	・路線バスでは移動ニーズを満たすことが難しい地域や、公共交通の利便性が低い地域では、買物、通院、公共施設へのアクセスなど、日常生活に必要な移動手段の確保に影響があります。
取組の概要	**① 町田市地域コミュニティバスの運行** ・路線バスが走行できない地域での移動手段として、地域、交通事業者及び市の三者が協働で、玉川学園コミュニティバス「玉ちゃんバス」、金森地区コミュニティバス「かわせみ号」について、利用者の状況や収支率等の運行状況を踏まえながら、運行します。 **② 町田市民バス事業の見直し** ・公共施設へのアクセス性向上を目的として運行している、町田市民バス「まちっこ」について、利用者や収支率等の運行状況を踏まえ、必要に応じて、ルートの変更や便数調整、運行の廃止等事業を見直します。 **③ 小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスの運行** ・道路幅員が狭く大型バスでの運行ができない小山田桜台から多摩南部地域病院間で、小型バスの運行を行います。運行にあたり、将来の路線バス化の可能性及び運行に関する市民参画のあり方についての検討を行います。
実施主体	①町田市、地域協議会、交通事業者 ②町田市、交通事業者 ③町田市、交通事業者、沿線住民
スケジュール	年度：２０２７　２０２８　２０２９　２０３０　２０３１ ①町田市地域コミュニティバスの運行：運行 ②町田市民バス事業の見直し　相原ルート：運行調査・検討　事業内容の見直し・関係機関調整　見直した計画で運行又は廃止 ②町田市民バス事業の見直し　公共施設巡回ルート：運行調査・検討　関係機関調整・事業内容の見直し　見直した計画で運行 ③小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスの運行：路線バス化可能性検討　市民参画のあり方検討　運行に関する地元意見交換と検討結果を踏まえた運行
指　標	①町田市地域コミュニティバスの運行 現状：運行　　目標：運行 ②町田市民バス事業の見直し 現状：運行　　目標：見直し

③小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスの運行

現状：運行　　目標：検討結果を踏まえた運行

年度		２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①町田市地域コミュニティバスの運行		運行	運行	運行	運行	運行
②町田市民バス事業の見直し	相原ルート	調査・検討	事業内容の見直し・関係機関調整	見直した計画で運行又は廃止		
	公共施設巡回ルート	調査・検討	調査・検討	関係機関調整・事業内容の見直し	関係機関調整・事業内容の見直し	見直した計画で運行
③小山田桜台・多摩南部地域病院間小型バスの運行		あり方の検討と運行	あり方の検討と運行	あり方の検討と運行	検討結果を踏まえた運行	検討結果を踏まえた運行

取組Ⅱ－３　多様な乗合交通の導入に向けた取組

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・市内には、道が狭く路線バスなど大型車両の運行が難しい地域や、丘陵地・起伏等によりバス停までの徒歩移動が負担となる地域があります。
・高齢化に伴い、買物、通院、福祉など、身近な生活圏内での移動ニーズが変化しています。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・従来の定時定路線型の交通サービスのみでは移動ニーズに対応することができない地域が増加します。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① 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</u>
<多様な乗合交通の研究>
・既存の路線バスやコミュニティバス等だけでは移動ニーズを満たすことが難しい地域において、収支採算性や事業継続性を踏まえ、ICT 技術を活用したデマンド型交通や乗合タクシーの活用、地域や住民主体の交通支援などの導入について、先行事例の研究を行います。

<導入基準の作成>
・先行事例の研究に基づき、多様な乗合交通の導入基準を作成します。

<導入検討及び実証実験>
・需要ある地域について、地域協議会や交通事業者とともに、導入基準に沿って具体的な導入の検討を行い、基準を満たす場合、実証実験を行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、地域協議会、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①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</td><td colspan="2">地域に適した多様な交通の先行事例研究</td><td>多様な乗合交通導入基準の作成</td><td>導入検討</td><td>実証実験（基準を満たす場合）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">指 標</td><td colspan="6">①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
現状：未実施　　目標：実証実験（基準を満たす場合）</td></tr>
<tr><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①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</td><td>研究</td><td>研究</td><td>導入基準作成</td><td>導入検討</td><td>実証実験（基準を満たす場合）</td></tr>
</table>

取組Ⅱ－４　バス利用環境の改善に向けた取組【取組Ⅰ－２再掲】

現　状	・多くの市民が日常的に路線バスを利用しており、安全で快適に路線バスを待つことができる環境整備が求められています。					
日常生活やまちの魅力への影響	・一部の路線バス停は、ベンチや上屋が整備されていない箇所もあり、特に高齢者や子育て世帯などにとって利用しづらい状況です。 ・普段バスを使い慣れていない利用者にとって行先がわかりづらく、利便性に影響があります。					
取組の概要	**① 路線バスの利用環境の改善** ・市と交通事業者、道路管理者、地域の関係者の調整のもと、必要な条件が整ったバス停にベンチや上屋を設置し、バス利用環境の充実、安全性の向上に取り組みます。 ・駅にあるバス停を中心に、案内表示等の充実や利用者の整序が図れるよう路線バスの利用環境の改善を図ります。					
実施主体	町田市、交通事業者					
スケジュール	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①路線バスの利用環境の改善	市内路線バス停の把握				
		路線バスのバス待ち環境改善整備の実施				
指　標	①路線バス利用環境を改善したバス停の数 現状：複数箇所／年　　目標：３箇所／年					
	年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
	①路線バス利用環境を改善したバス停の数	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年	３箇所/年

取組Ⅲ－Ⅰ　タクシー利用環境の向上に向けた取組

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・タクシーは、鉄道や路線バスなどの公共交通を補完する重要な移動手段であり、鉄道や路線バスの利用が難しい時間帯や地域において、市民の移動を支える役割を担っています。
・駅や主要施設と住宅地との移動、来訪者の市内移動を支える交通サービスとしても重要です。
・一方で、タクシーが利用できないという利用者の声があります。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・近年、タクシー運転士の不足や利用環境の変化により、配車待ち時間の増加や利用機会の減少などの影響があります。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① タクシー利用環境の向上</u>
・誰もが利用しやすい移動手段としてタクシーの活用を図るため、タクシー利用に関する現状の把握と利用しやすさ向上のための情報発信について、検討・実施します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①タクシー利用環境の向上</td><td colspan="5">現状の把握 → 提供内容・方法の検討 → 情報発信</td></tr>
<tr><td colspan="6">①タクシー利用環境の向上の取組　　現状：未実施　　目標：実施</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指 標</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①タクシー利用環境の向上の取組</td><td>状況把握</td><td>状況把握・検討</td><td>検討</td><td>実施</td><td>実施</td></tr>
</table>

取組Ⅲ－２　シェアモビリティ利用促進の取組

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・近年では、シェアサイクルなどのシェアモビリティサービスが全国的に広がっており、公共交通を補う新たな移動手段として活用が進んでいます。
・これらのサービスは、駅やバス停などの交通結節点と周辺地域を結ぶ移動手段として有効であり、公共交通の利用促進にもつながることが期待されています。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・市では、鉄道駅を中心として市内各地域を結ぶ路線バスが公共交通ネットワークの骨格を形成しており、駅やバス停から目的地までの移動（ラスト・ファーストワンマイル）の利便性向上に影響があります。
・市内には丘陵地や住宅地が広がっており、地域によっては短距離移動の手段の充実に影響があります。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① シェアモビリティの利用啓発</u>
・シェアモビリティの利用を促進するため、ホームページや広報での周知、シェアモビリティ体験イベントなどを行います。

<u>② シェアモビリティステーションの設置</u>
・シェアモビリティ利用促進に向けて、シェアモビリティステーション（シェアモビリティを借りたり、返却できる場所）の少ない地域やシェアモビリティの利用が多い地域にステーションを設置します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">交通事業者、町田市</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①シェアモビリティの利用啓発</td><td colspan="5">利用啓発</td></tr>
<tr><td>②シェアモビリティステーションの設置</td><td colspan="5">シェアモビリティステーションの設置</td></tr>
<tr><td rowspan="4">指 標</td><td colspan="5">①シェアモビリティの利用回数
現状：314,154 回/年　　目標：600,000 回/年
②シェアモビリティステーションの累積設置数
現状：167 箇所　　目標：314 箇所</td></tr>
<tr><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①シェアモビリティの利用回数</td><td>410,000 回/年</td><td>460,000 回/年</td><td>510,000 回/年</td><td>560,000 回/年</td><td>600,000 回/年</td></tr>
<tr><td>②シェアモビリティステーションの累積設置数</td><td>216 箇所</td><td>241 箇所</td><td>265 箇所</td><td>290 箇所</td><td>314 箇所</td></tr>
</table>

取組Ⅲ－３　モビリティハブの整備

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・市内には、鉄道駅を中心に路線バスやタクシーなどの公共交通が接続し、市民や来訪者の移動を支える交通結節点が形成されています。
・近年、シェアサイクルなどのシェアモビリティやオンデマンド交通といった、新たな移動手段の導入が進みつつあります。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・公共交通やシェアモビリティ等の移動手段が十分に連携していない場合、乗継ぎやラスト･ファーストワンマイルの移動が不便となり、外出機会や地域交流･社会参加の機会の減少につながります。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① 多様な移動手段をつなぐ乗継拠点「モビリティハブ」の整備</u>
・鉄道駅周辺や主要な交通結節点において、鉄道・バス・タクシー・シェアモビリティなどの多様な交通手段を結び付ける「モビリティハブ」の整備に向け、調査・検討を進めます。
・幹線交通と支線交通の乗り継ぎや、シェアモビリティをはじめとする多様な交通手段の接続性の向上など、交通結節機能の強化に向けた整備内容や配置の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①モビリティハブの整備</td><td colspan="5">整備箇所の選定・協議・調整</td></tr>
<tr><td rowspan="3">指 標</td><td colspan="5">①モビリティハブの整備　　現状：未実施　　目標：整備</td></tr>
<tr><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①モビリティハブの整備</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td></tr>
</table>

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

現 状	・市内には、高齢化などにより、幹線・支線交通だけでは対応できない多様な移動ニーズが存在しており、町内会・自治会、NPO や住民などが主体となり、地域の実情に応じた移動を支援する取組が行われています。
日常生活やまちの魅力への影響	・外出困難や家族・地域による移動支援負担が増大することにより、市民の外出機会の減少や地域交流、社会参加の機会の減少につながります。
取組の概要	**① 地域や住民主体の交通の技術的支援** ・道路運送法等取組に必要な交通法規等に関する助言を行います。 ・既存の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を軸とした、地域や住民主体の交通のあり方を整理して、ガイドラインを作成します。 **② 支え合い交通の財政的支援** ・支え合い交通の取組に必要な経費を対象に町田市支え合い交通事業補助金の周知や交付を行います。 **③ 支え合い交通取組団体の交流の場づくり** ・支え合い交通取組団体同士の交流や取組に関する工夫の共有を目的とした、支え合い交通連絡会を開催します。
実施主体	町田市

スケジュール

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①地域や住民主体の交通の技術的支援	技術的支援実施 あり方整理とガイドラインの作成				
②支え合い交通の財政的支援	補助金の交付				
③支え合い交通取組団体の交流の場づくり	支え合い交通連絡会開催				

指 標

①道路運送法等交通法規に関する技術的支援実施
　現状：随時　　目標：随時
②支え合い交通事業補助金の交付　現状：実施　　目標：実施
③支え合い交通連絡会開催回数　　現状：１回/年　　目標：１回/年

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①道路運送法等交通法規に関する技術的支援実施	随時	随時	随時	随時	随時
②支え合い交通事業補助金の交付	実施	実施	実施	実施	実施
③支え合い交通連絡会開催回数	１回/年	１回/年	１回/年	１回/年	１回/年

取組Ⅲ－５　地域にある移動資源との連携

現 状	・地域には福祉施設の送迎車両、企業送迎バス、病院送迎車など、さまざまな移動資源が存在しています。 ・これらの移動資源は主に特定の利用者を対象として運行されていますが、時間帯や運行区域によっては地域の移動ニーズと重なる部分もあり、地域交通を補完する可能性を有しています。 ・地域や住民主体の交通に取り組む団体から運行の担い手が不足をしているという声があります。
日常生活やまちの魅力への影響	・地域に存在する送迎車両等の移動資源の把握や活用が進まない場合、公共交通だけでは対応しきれない移動ニーズへの対応が難しくなり、家族や地域による移動支援の負担の増加につながります。
取組の概要	**① 事業所等の運行協力者の把握** ・市内の福祉事業所等が所有する送迎車などの移動資源を把握し、地域住民の移動手段としての活用可能性を検討します。あわせて地域や住民主体による交通の導入を希望する地域に対し情報提供を行います。 **② 地域や住民主体の交通の PR や担い手の募集** ・運行の担い手不足を解消するため、市の HP 等を活用し地域や住民主体の交通の情報発信や担い手の募集を行います。
実施主体	町田市

スケジュール

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①事業者等の運行協力者の把握	運行協力事業所調査		情報提供実施		
②地域や住民主体の交通の PR や担い手の募集	地域や住民主体の交通の PR や担い手の募集				

指 標

①事業者等の運行協力者の把握と情報提供
　現状：未実施　　目標：実施
②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
　現状：未実施　　目標：実施

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①事業者等の運行協力者の把握や情報提供	調査	調査	実施	実施	実施
②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	実施	実施	実施	実施	実施

取組Ⅳ－Ⅰ　自動運転運行調査及び導入検討

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・近年、自動運転技術の研究開発が進展しており、公共交通分野においても、運転士不足への対応や効率的な交通サービスの提供を目的として、自動運転車両の導入に向けた実証実験や社会実装に向けた取組が全国各地で進められています。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・市内では、鉄道や路線バスを中心とした公共交通ネットワークが形成されていますが、自動運転実装に向けた取組が進まない場合、人口減少や高齢化の進展、運転士不足などにより、将来的な公共交通の維持・確保に支障が生じます。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① 路線バスにおける自動運転実装に向けた取組</u>
・自動運転の社会実装に向けて、段階ごとに交通事業者、自動運転技術開発事業者、行政、警察等の関係者と協議を行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①自動運転実装に向けた取組</td><td colspan="5">関係者との協議
自動運転実証走行に向けた調整</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5"></td></tr>
<tr><td rowspan="3">指 標</td><td colspan="5">①自動運転実装に向けた取組　　現状：協議・調整　　目標：協議・調整</td></tr>
<tr><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①自動運転実装に向けた取組</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td><td>協議・調整</td></tr>
</table>

取組Ⅳ－２　デジタル技術の活用

現 状	・MaaS 等のデジタル技術を活用した交通サービスの高度化が進んでおり、公共交通の利便性向上や利用促進につながる取組が全国各地で進められています。
日常生活やまちの魅力への影響	・デジタル技術やデータ連携の活用が十分に進まない場合、運行情報や予約・決済等が分かりにくくなり、公共交通の利用促進や交通資源の有効活用が進みにくくなります。
取組の概要	**①新たな技術に備えた関係者との連携** ・MaaS 等の新たな技術の活用に備え、必要に応じて関係者とともに新たな技術や制度の研究・調査を行います。 **②オープンデータ化の実施** ・地域コミュニティバスや町田市民バスの運行情報については、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）に準拠したデータ提供を実施します。 **③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【取組Ⅱ-３ 再掲】** ・既存の路線バスやコミュニティバス等だけでは移動ニーズを満たすことが難しい地域において、収支採算性や事業継続性を踏まえ、ICT 技術を活用したデマンド型交通や乗合タクシーの活用、地域や住民主体の交通支援などの導入の可能性について、地域協議会や交通事業者とともに研究、検討、実証実験を行います。 **④路線バスにおける自動運転実装に向けた取組【取組Ⅳ-１ 再掲】** ・自動運転の社会実装に向けて、段階ごとに交通事業者、自動運転技術開発事業者、行政、警察等の関係者と協議を行います。
実施主体	町田市、交通事業者、地域協議会

スケジュール

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①新たな技術に備えた関係者との連携	研究、調査及び導入検討				
②オープンデータ化の実施	実施・更新				
③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	地域に適した多様な交通の先行事例研究		多様な乗合交通導入基準の作成	導入検討	実証実験（基準を満たす場合）
④自動運転実装に向けた取組	関係者との協議				
	自動運転実証走行に向けた調整				

指 標	①デジタル技術の活用に関する取組 現状：実施　　目標：実施 ②オープンデータ化の実施 現状：実施・更新　　目標：実施・更新

③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
　　現状：未実施　　目標：実証実験（基準を満たす場合）
④自動運転実装に向けた取組
　　現状：協議・調整　　目標：協議・調整

年度	２０２７	２０２８	２０２９	２０３０	２０３１
①デジタル技術の活用に関する取組	実施	実施	実施	実施	実施
②オープンデータ化の実施	実施・更新	実施・更新	実施・更新	実施・更新	実施・更新
③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	研究	研究	導入基準作成	導入検討	実証実験（基準を満たす場合）
④自動運転実装に向けた取組	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整	協議・調整

取組Ⅳ－３　公共交通利用の啓発

<table>
<tr><td>現 状</td><td colspan="5">・近年、働き方やライフスタイルの変化により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。
・交通事業者は運転士不足により公共交通の効率的な運行が必要になっていますが、利用者からは増便の期待があります。</td></tr>
<tr><td>日常生活やまちの魅力への影響</td><td colspan="5">・利用者の減少は公共交通の維持の困難化を招き、地域の移動の選択肢を狭めることにつながります。</td></tr>
<tr><td>取組の概要</td><td colspan="5"><u>① 公共交通利用啓発</u>
・市民をはじめ、公共交通の利用者を対象に、公共交通への親しみを醸成するとともに、運転士不足など公共交通が抱える課題への理解を深めることを目的に、周知・啓発活動を行います。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町田市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①公共交通利用啓発</td><td colspan="5">啓発事業の実施</td></tr>
<tr><td rowspan="3">指 標</td><td colspan="6">①公共交通利用促進・現状周知に関する啓発事業　　現状：実施　　目標：実施</td></tr>
<tr><td>年度</td><td>２０２７</td><td>２０２８</td><td>２０２９</td><td>２０３０</td><td>２０３１</td></tr>
<tr><td>①公共交通利用啓発・現状周知に関する啓発事業</td><td>実施</td><td>実施</td><td>実施</td><td>実施</td><td>実施</td></tr>
</table>

第５章 計画の推進方針

５．１　基本的な考え方

本計画に位置付けた施策・事業を着実に推進するため、取組の実施状況や市内交通を取り巻く状況を継続的に把握し、必要に応じて見直し・改善を行います。

そのため、交通の利用実態や市民の満足度等を把握するモニタリングデータを設定するとともに、行政、交通事業者、市民等が役割分担のもとで連携し、計画を運用する体制を構築します。

また、計画の推進にあたっては、PDCA サイクルの考え方に基づき、毎年度の進捗管理と計画期間を通じた評価・見直しを行い、2031 年度末に改定を行います。

５．２　モニタリングデータ

本計画では、市内交通の利用実態や交通利便性の状況を継続的に把握するため、取組指標に加えて、交通の利便性に関する満足度や各交通手段の利用者数等をモニタリングデータとして設定します。

モニタリングデータは、目標値を設定して達成状況を評価する指標ではなく、市内交通を取り巻く状況の変化を把握し、数値に極端な変動がみられる場合に、施策・取組の見直しや改善を検討するための基礎資料として活用します。

具体的には、市民調査、市統計、市台帳、団体アンケート、交通事業者や関係団体からの提供データ等を用いて、原則として年１回の間隔で把握します。

表５-１　モニタリングデータ対象

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

5．3　運用体制

各施策を着実に実行するため、行政、交通事業者、市民等が目標を共有し、それぞれの役割分担のもとで連携しながら、本計画を推進します。

また、本計画は、計画策定（Plan）、施策・取組の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方に基づき推進します。

毎年度の施策・取組の実施・評価・見直しによる短期の PDCA サイクルと、計画期間を通じた長期の PDCA サイクルにより、計画の進捗管理を行います。

本計画の最終年次である 2031 年度末を目途に、目標水準の達成状況や施策・取組の進捗状況等を評価し、計画の改定を行います。

なお、計画の推進にあたっては、毎年、「町田市交通計画推進協議会」において指標の達成状況や施策・取組の評価・検証を行います。

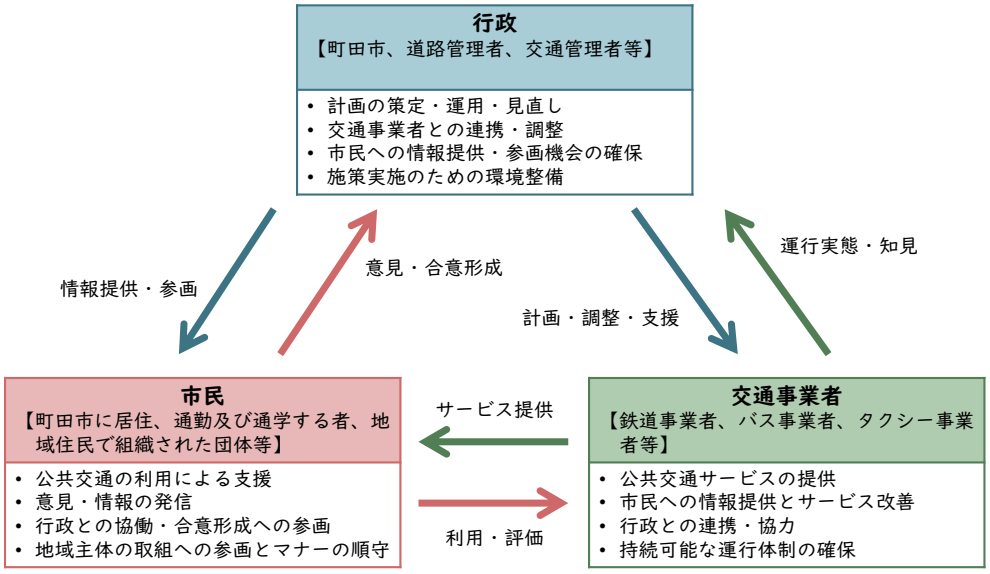


図 5-1　計画の運用に関する役割分担

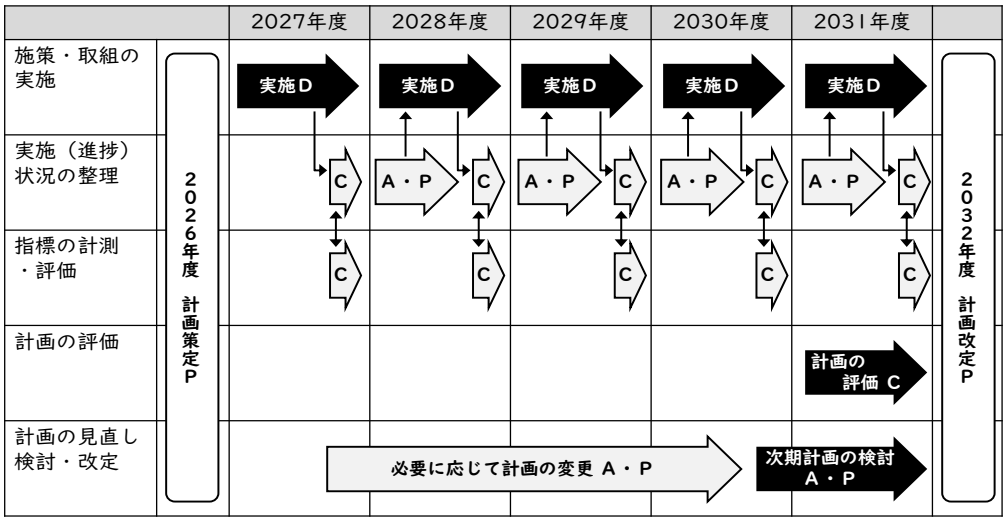


図 5-2　毎年度の短期の PDCA サイクル及び計画期間を通しての長期の PDCA サイクル

用語集

行	用語	解説
あ	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう公開されたもの。公共交通では、バスの時刻表、停留所、運行ルートなどの情報を公開することで、経路検索サービスなどへの活用が可能。
か	居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域。
	交通結節点	鉄道駅やバスターミナルなど、複数の交通手段を乗り換えたり、乗り継いだりできる場所。
	交通空白地有償運送	バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域で地域住民等の運送を行う、NPO などが有料で行う移送サービス。
さ	サービス水準	運行ダイヤに基づいて提供される輸送力。運行時間帯、運行間隔等。
	支え合い交通	交通事業者、福祉事業者、町内会・自治会等の地域に根差している複数の主体が協力し運行する、支え合いによる移動支援の取組。
	シェアサイクル	複数の駐輪場（ステーション）から、利用者がどこのステーションでも自転車を借りることができ、返却することができる自転車共有（シェア）サービス。
	シェアモビリティ	多くの人で共同利用するサービス。本計画では、シェアサイクル等小型の乗り物のこと。
	シェアモビリティステーション	シェアサイクルなどのシェアモビリティの駐輪場。シェアモビリティを借りたり返したりできる場所。
	市街化区域	すでに市街地を形成している区域と概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）	トラック、バス、タクシー等の運転者の長時間労働を抑制し、労働者の健康確保と国民の安全確保を図るための厚生労働大臣告示。拘束時間の上限や休息期間などの基準を定めることで労働条件の向上を目的とする。2022 年 12 月には健康確保等の観点から内容が見直され、拘束時間の短縮や休息期間の延長といった改正が行われた（2024年4月施行）。
	実証実験	新しい交通サービスや技術を本格的に導入する前に、一定の期間試験的に行い、利用状況、効果、課題などを確認すること。実験結果を踏まえ、導入の可否や改善点を検討する取組。

行	用語	解説
	自動運転レベル	自動運転の技術段階を表す言葉。レベル２は、運転者が運転を見守りながら、車がハンドル操作や加減速などの一部を支援する段階。レベル４は、決められた場所や条件の中で、運転者がいなくても車が自動で走行できる段階。
	社会実装	実証実験などで効果や課題を確認した新しい技術やサービスを、実際の地域で継続的に使える仕組みとして導入すること。
た	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の公共交通を守り、使いやすくしていくため、自治体、交通事業者、住民などが協力して取り組むことを定めた法律。
	地域協議会	事業の円滑な推進を目的に地域住民で組織され、地域住民の代表として活動する団体。町内会・自治会等との調整を図り、地域全体の合意形成や協力を円滑にする。
	地域や住民主体の交通	公共ライドシェアや支え合い交通といった町内会・自治会、NPO、地域団体、住民などが中心となって、地域の移動を支える取組。
	定時性	バスや鉄道が時刻表どおりに運行される度合。
	デマンド型交通	利用したい人の予約や需要に合わせて運行する交通サービス。
	都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を中心拠点や生活拠点に誘導・集約し、サービスの効率的な提供を図る区域。
な	2024 年問題	2024 年４月から、自動車運転者の労働時間に関する規制が強化されたことなどにより、バスやタクシー、トラックなどの運転者不足がより深刻になるとされる問題。
	乗合交通	複数の利用者が同じ車両に乗り合わせて移動する交通。路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどを含み、１人だけで車両を使うよりも効率的に移動ができる。
	乗合タクシー	複数の利用者が一緒に乗るタクシー型の交通サービス。路線バスより小回りが利きやすく、予約に応じて運行するものや、決められた区域・ルートで運行するものなどがある。
は	バリアフリー	高齢者、障がい者、子ども連れの人、けがをしている人など、誰もが安全で利用しやすいように、段差や移動しにくさ、分かりにくさなどをなくし、駅、道路、バス停、公共施設などを使いやすくする取組。
	パーソントリップ調査	人が、いつ、どこからどこへ、何の目的で、どの交通手段を使って移動したかを調べる調査。地域の移動の実態を把握し、交通計画やまちづくりを考えるための基礎資料。東京圏（東京都市圏）は、東京都市圏交通計画協議会が主体となり、10 年おきに実施している。
	福祉有償運送	介助が必要な人や障がいのある人など、ひとりで公共交通を利用

行	用語	解説
		することが難しい人を対象に、NPO などが有料で行う移送サービス。通院や福祉施設への移動など、日常生活に必要な移動を支えるサービス。
ら	ライドシェア	個人が自家用車を利用し、有償で他者を運ぶ配車サービスのこと。現在はタクシー事業者が運行管理する「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」と、非営利目的で自治体や NPO などが実施する「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）」の２種類がある。
	ラスト・ファーストワンマイル	自宅などの出発地から鉄道駅やバス停まで、鉄道駅やバス停から目的地までの、最初と最後の短距離の移動。
G	GTFS-JP	バスの時刻表、停留所、運行ルートなどの情報を、経路検索サービスなどで使いやすくするための標準的なデータ形式。この形式でデータを整備・公開することで、利用者がスマートフォンなどでバスの情報を調べやすくなる。
I	ICT	Information Communication Technology（情報 通信技術）の略。情報通信技術のこと。交通分野では、予約システム、運行管理、車両の位置情報の確認、利用データの分析などに使われる技術。公共交通をより便利で効率的にするために活用。
M	MaaS（マース）	Mobility as a Service の略。鉄道、バス、タクシー、シェアサイクルなど複数の交通手段を、検索、予約、支払いなども含めて一体的に使いやすくするサービスや考え方。
P	PDCA サイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（確認・評価）、Action（改善）を繰り返す進め方。計画を作って終わりにせず、取組の結果を確認しながら、必要に応じて改善していくための考え方。