

資料2 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 「現状」と「日常生活やまちの魅力への影響」のまとめ

交通に関する基礎調査、市民の移動実態や交通サービスへのニーズを把握する市民アンケート及び公共交通に関するワークショップの結果を基に、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」をまとめました。

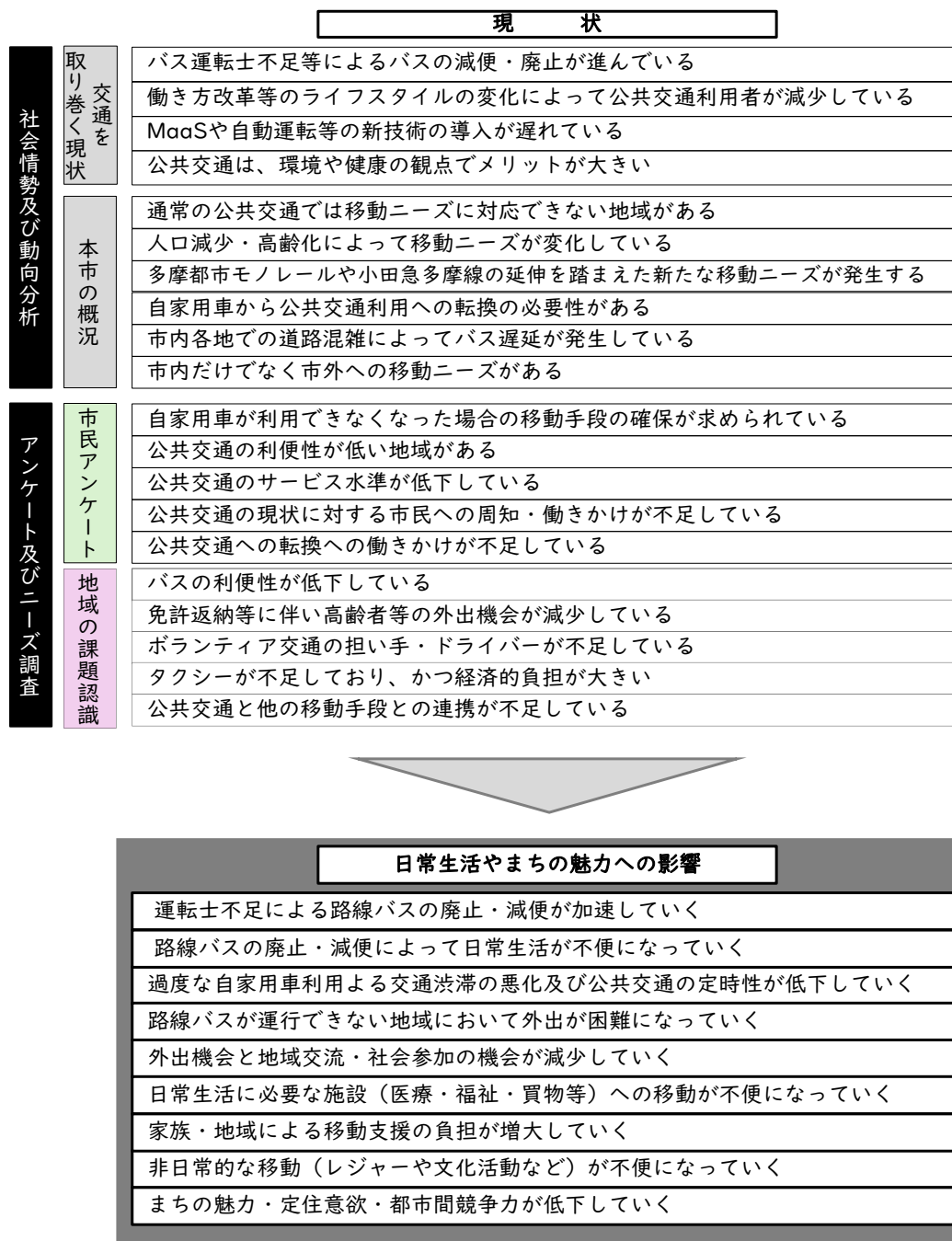


図 2-1 市内交通における「現状」と「日常生活やまちの魅力」への影響

2. 2 日常生活やまちの魅力への影響の概要

(1) 運転士不足による路線バスの廃止や減便

全国的に、路線バス事業者におけるバス運転士不足の影響により、現行の便数や路線を維持することが難しくなっており、路線バスの減便や廃止が進んでいる状況にあります。あわせて、働き方改革や新型コロナウイルス感染症の影響を契機としたライフスタイルの変化により、公共交通利用者が減少していることも、運行体制の維持に影響を及ぼしています。

町田市においても同様であり、2024年4月から適用された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に伴う運転士不足が深刻化しており、路線の廃止及び減便が実施されています。

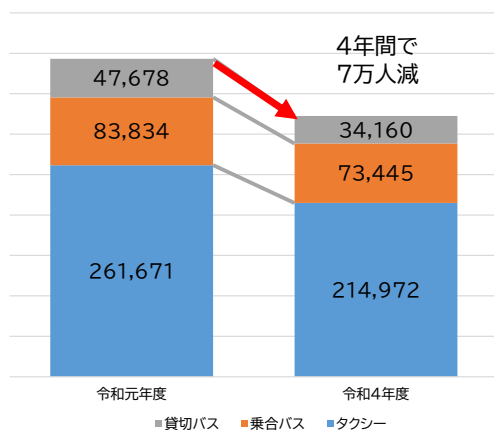


図 2-2 運転士数

出典：数字でみる自動車 2024（国土交通省）

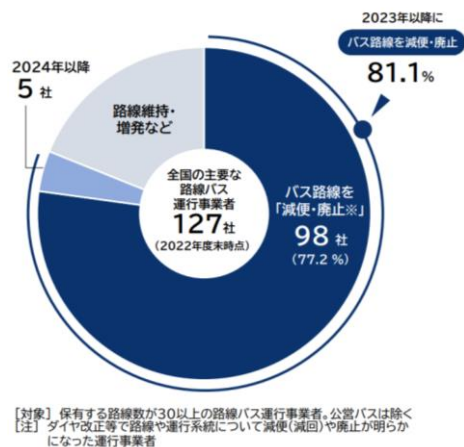
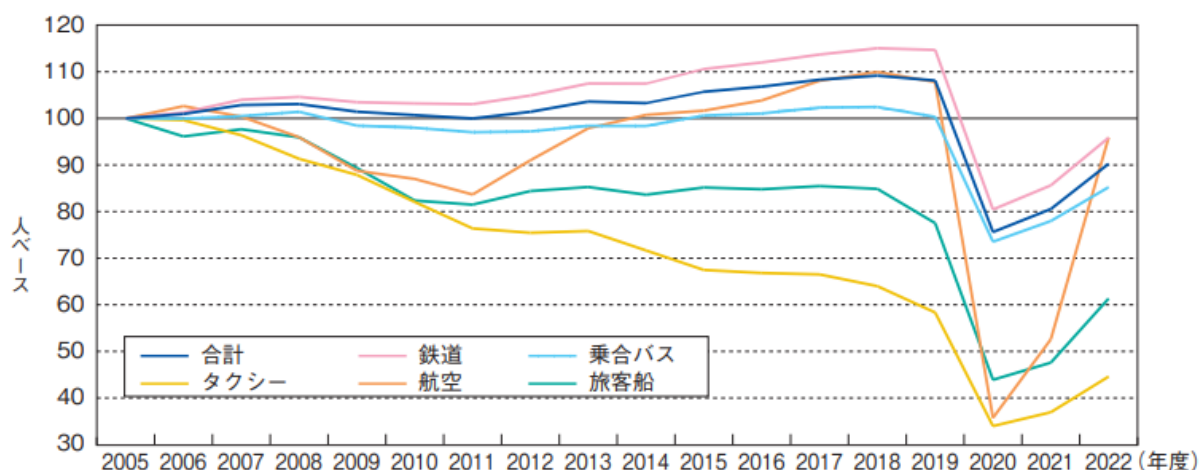


図 2-3 路線バス運行 127 社の「減便・廃止」動向

出典：全国「主要路線バス」運行状況調査（帝国データバンク）



資料：「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「海事レポート」「航空輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

図 2-4 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：2024 年版の交通政策白書

また、バスの運行本数や定時性に対するニーズが高い一方で、これらに対する満足度は低く、さらにワークシoppにおいてもバスの利便性低下が指摘されているなど、サービス水準の低下が顕在化しています。

このような状況により、路線バスの減便・廃止は、日常生活の利便性や移動のしやすさに影響を及ぼしています。

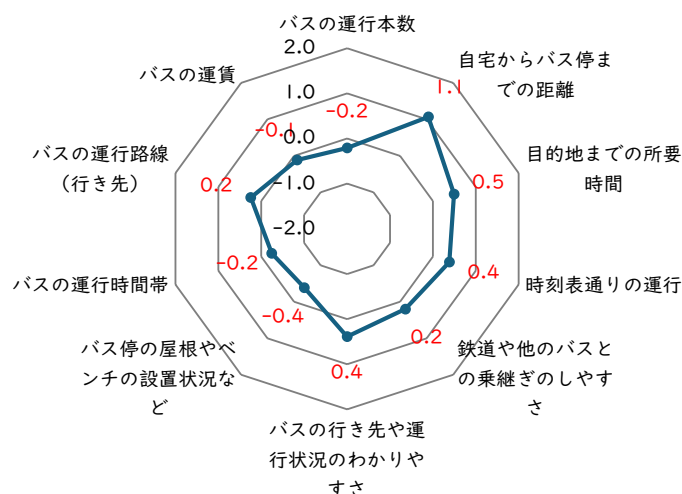


図 2-5 バスの運行に関する各項目に対する満足度

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

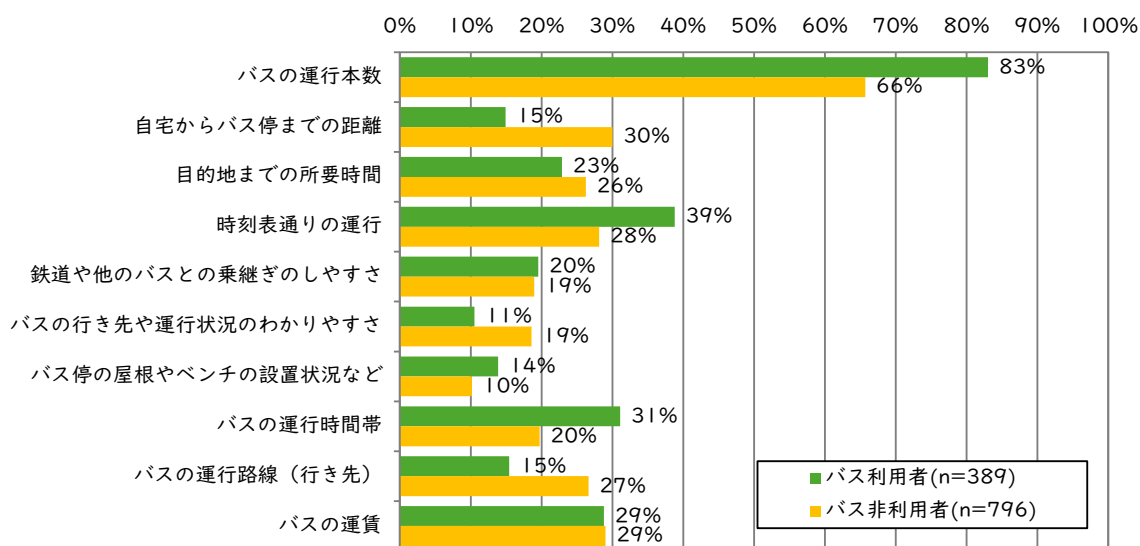


図 2-6 バスを利用するための条件（バスの利用有無別）

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

※ バス利用者：週 1 日以上の利用者、バス非利用者：月 1～2 回以下の利用者

(2) 路線バスの廃止・減便による日常生活の不便

町田市においては、バス運転士不足の影響により路線バスの減便や廃止が進んでおり、これまで確保されてきた路線バスのサービス水準に変化が生じています。市民アンケートでは、運行本数や運行時間帯、バス停環境等に対する満足度が低いことが示されており、ワークショップでもバスの利便性低下が指摘されています。通勤や私事等を目的とした市内外への移動をする市内居住者の移動について、主要な公共交通機関である路線バスのサービス水準の低下は、日常生活における移動全般に影響を及ぼしています。

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 2-7 全 OD 量に占める地域間流動や代表交通手段の構成比

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（2018 年度）

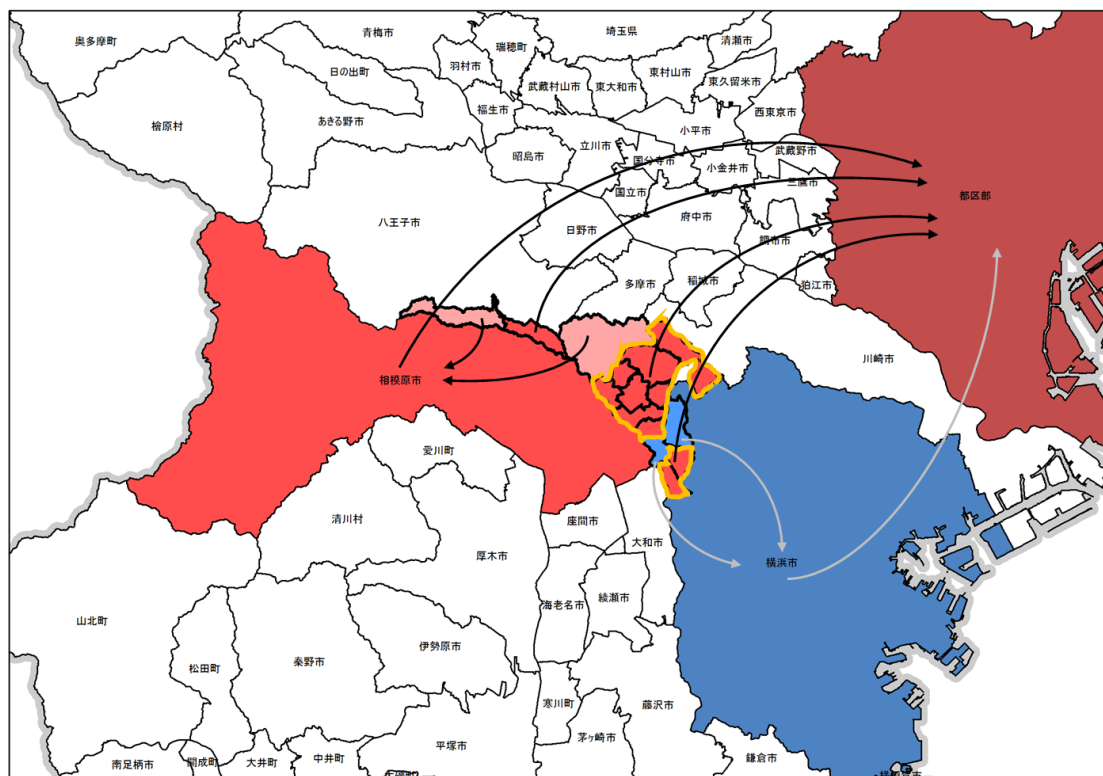


図 2-8 町田市居住者における通勤目的流動図

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

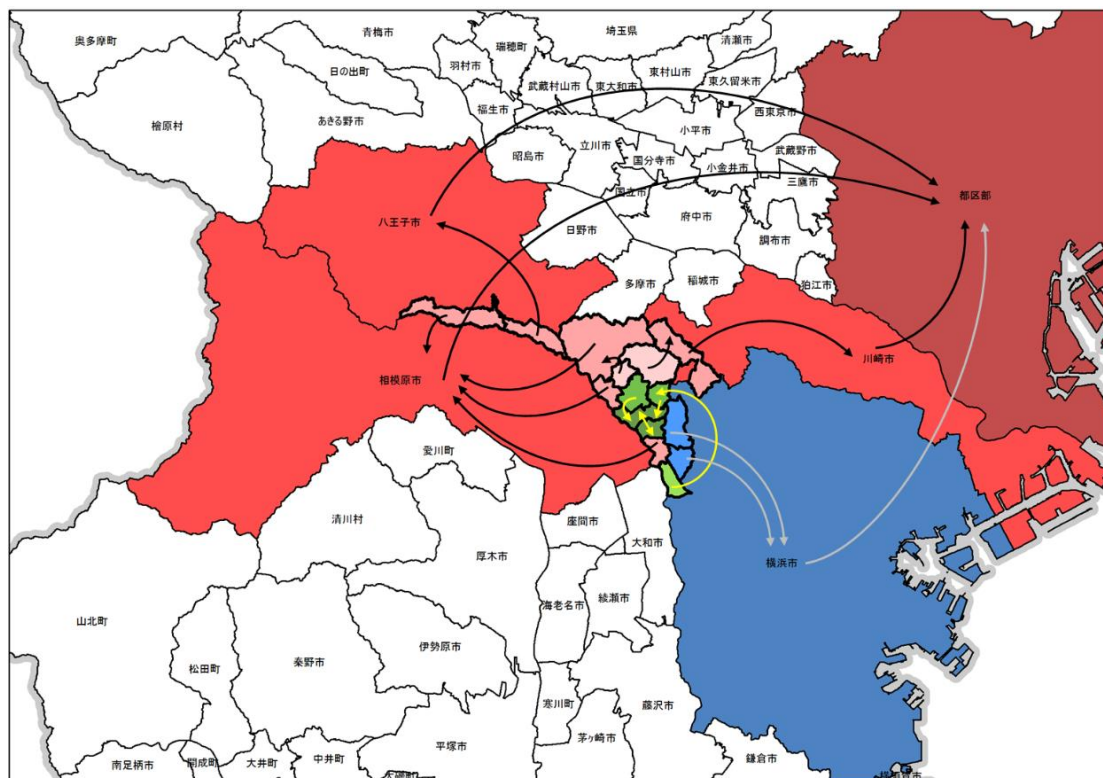


図 2-9 町田市居住者における私事目的流動図

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

(3) 過度な自家用車利用による交通渋滞の発生と公共交通の定時性の低下

市内においては、業務や私事を目的とした移動において自家用車利用が多い状況にあり、このような自家用車利用の多さを背景に、市内各地では道路混雑が発生しています。この影響により、バスの遅延が発生し、公共交通の定時性が低下しています。

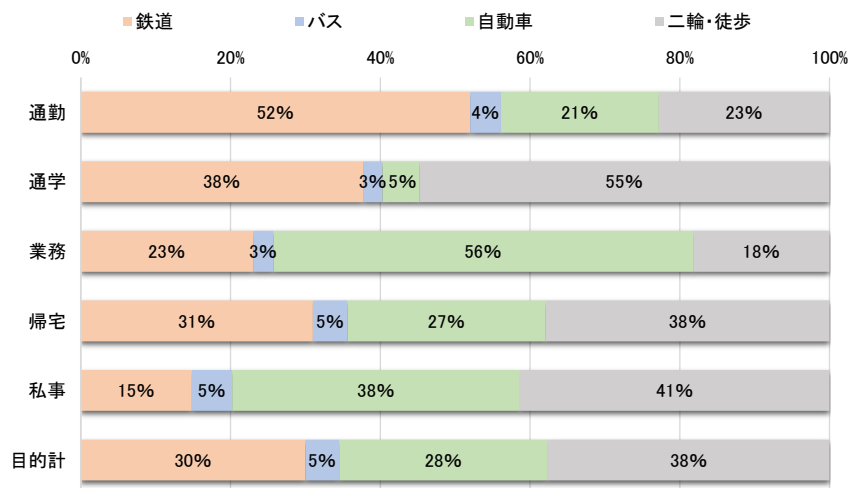


図 2-10 町田市居住者における目的別代表交通手段別発生集中量の構成比

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）

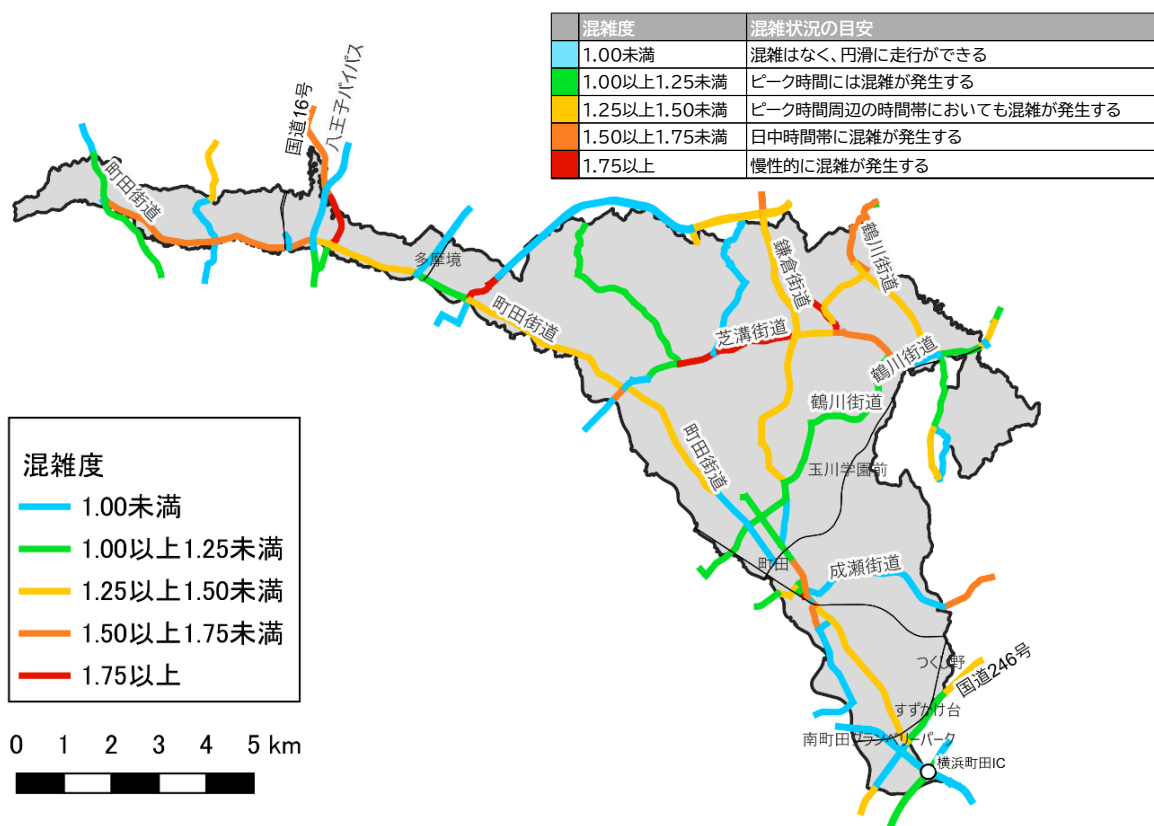


図 2-11 道路混雑度

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

さらに、公共交通は環境や健康の観点から有効であるにもかかわらず、その利用促進が十分に進んでいないことも、自動車依存を継続させる要因となっています。

公共交通へ転換できない理由として、ダイヤや便数に関する課題が挙げられており、利用環境の改善が求められています。

また、バスの利便性低下や公共交通と他の移動手段との連携不足も重なり、公共交通の利用が進みにくい状況が見られます。

このように、自家用車利用の多さと交通混雑は、公共交通の定時性や利便性に影響を及ぼし、交通環境全体に影響を与える可能性があります。

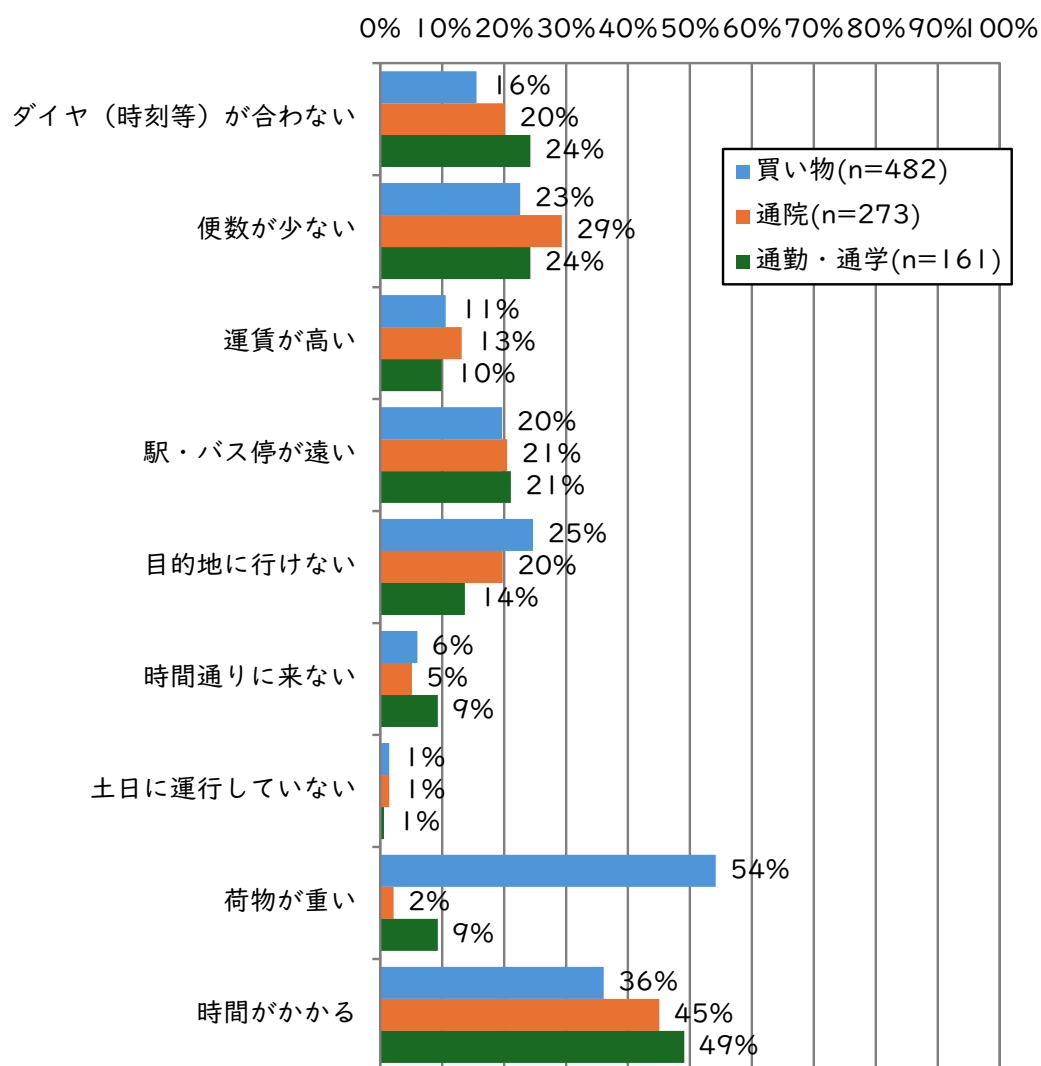


図 2-12 目的別の公共交通へ転換できない理由

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

(4) 路線バスが運行できない地域での外出困難

町田市では、狭隘な地域や、平均傾斜角度が6度以上の地域があり、地形的な制約により路線バスでは外出需要の対応が難しい地域が存在しています。

また、市民からは「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における移動手段の確保」が求められています。

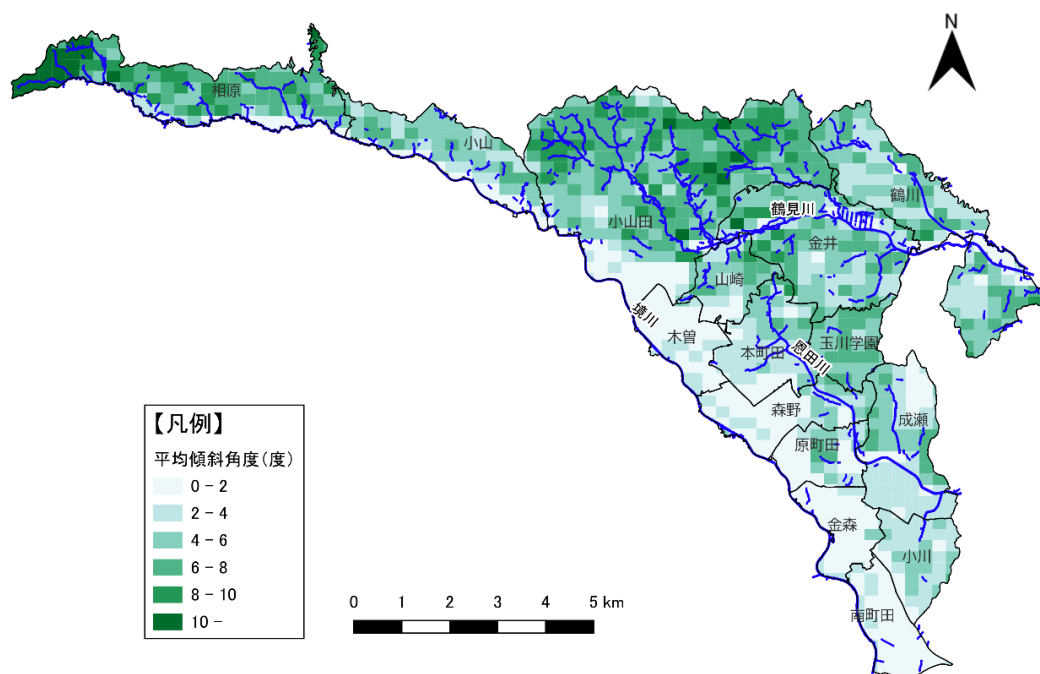


図 2-13 250mメッシュ別の平均傾斜角度

出典：国土数値情報を用いて作成

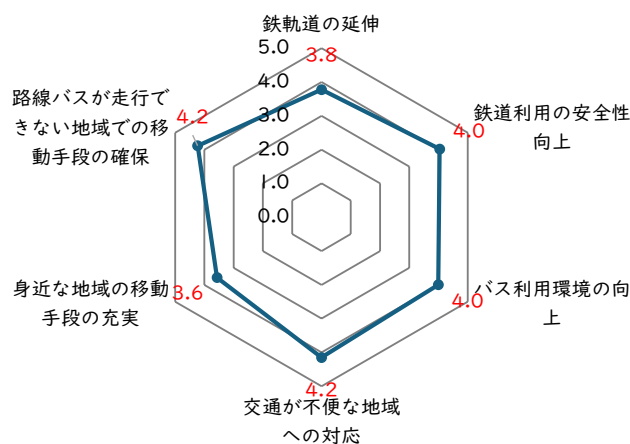


図 2-14 各取り組みに対する行政の関与度

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

さらに、65歳以上の高齢者は「市内」を目的地とする移動が多く、特に 75 歳以上になると「バス」利用が多くなる一方で、目的地までの所要時間が長くなる傾向が見られます。特に、免許返納等により自家用車を利用できない場合には、使える移動手段が限定されるなど、路線バスが運行できない、あるいは利用しにくい地域においては、日常的な移動の確保が難しくなり、外出機会の制約といった影響が生じる可能性があります。

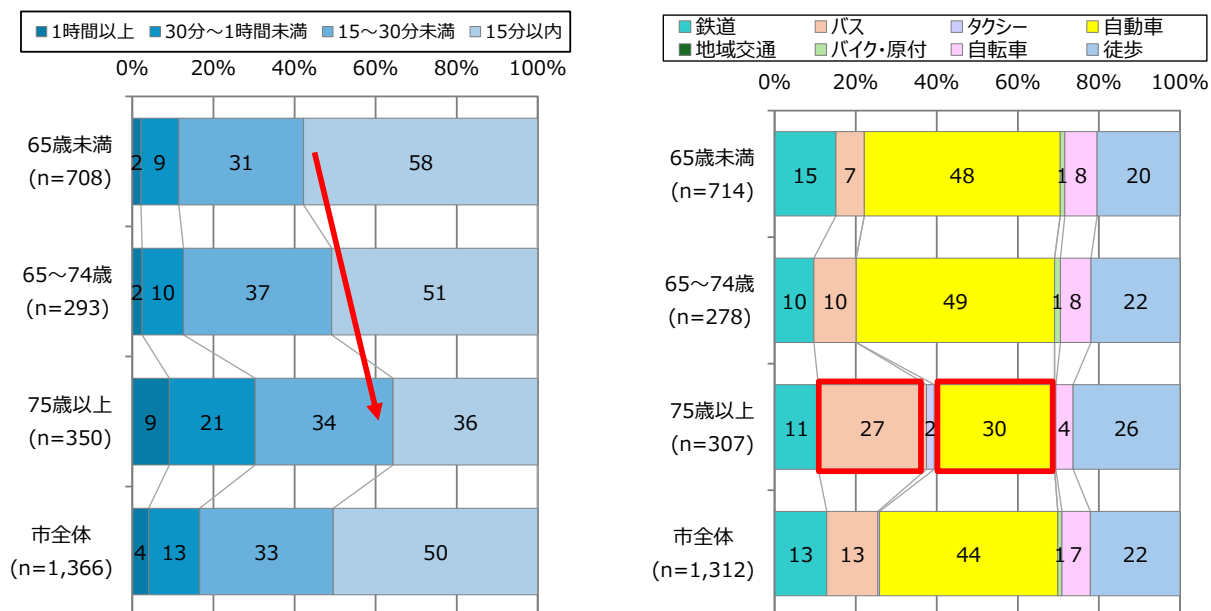


図 2-15 年齢階層別の「目的地までの所要時間」及び「代表交通手段」の構成比

出典：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

(5) 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が減少しています。また、人口減少や高齢化の進行に伴い移動ニーズにも変化が生じており、外出行動にもその影響が表れています。

また、町田市では、公共交通の利便性が低い地域の存在が指摘されているほか、高齢者を中心に外出に制約が生じている状況があり、移動手段の確保が十分でない場合には、外出そのものが難しくなるケースも見られます。

特に、高齢者は市内をバスで移動する傾向が高く、公共交通の利便性の低下は、外出機会・地域交流、社会参加の機会の減少につながる可能性があります。

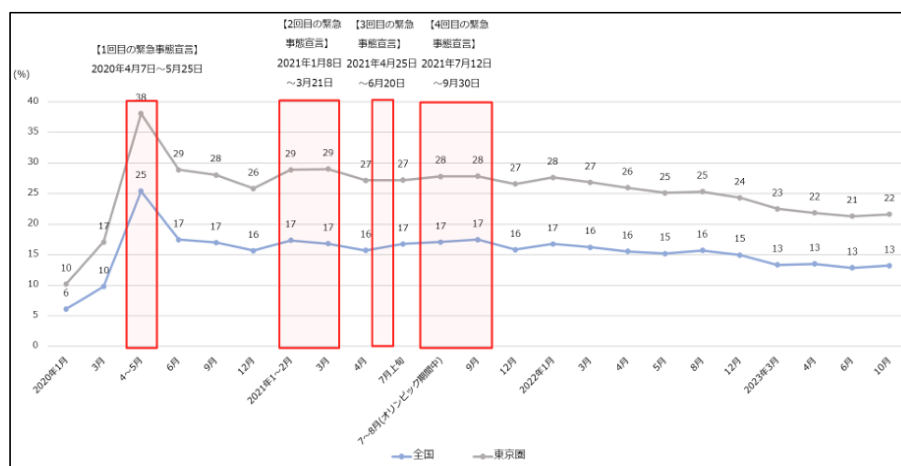


図 2-16 全国・東京圏のテレワーク利用率の推移

出典：第 10 回テレワークに関する就業者実態調査（速報）

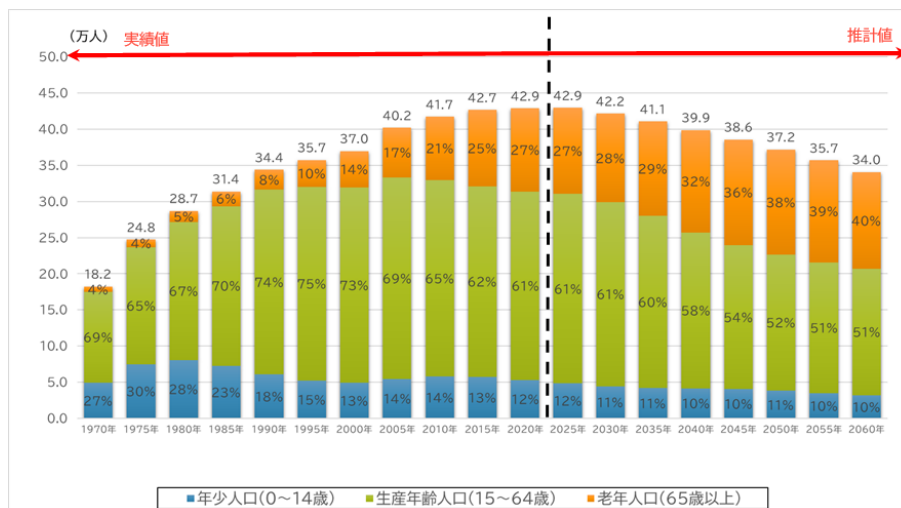


図 2-17 年齢階層別人口及び将来人口の推移

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）

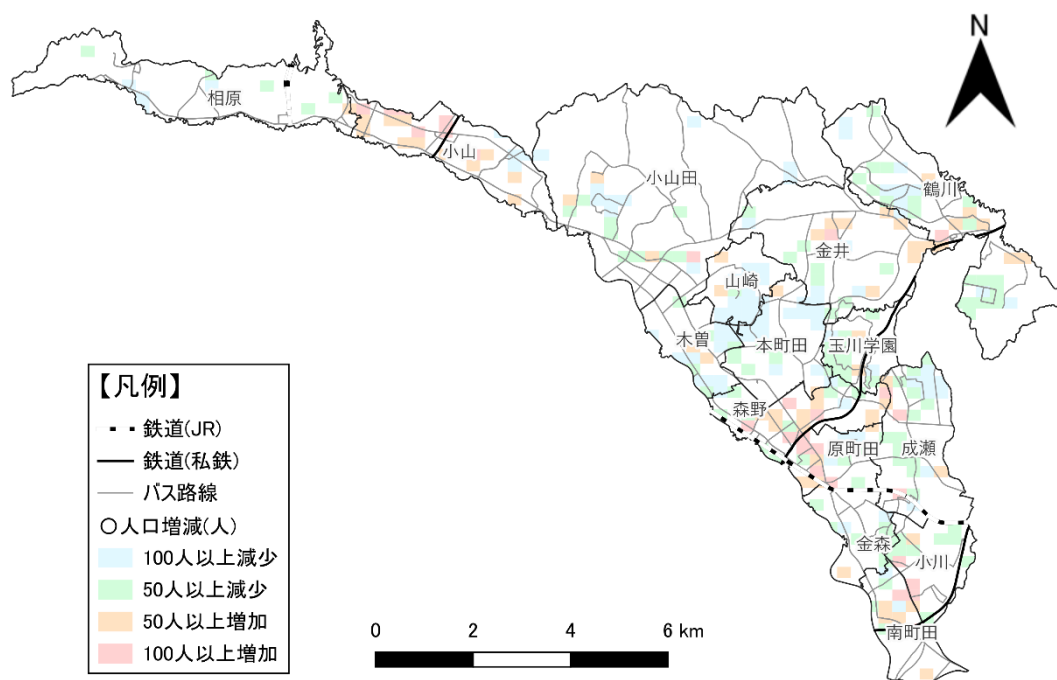


図 2-18 250mメッシュ別の人口 (2040-2020 年増減)

出典：国勢調査 (2020 年度)

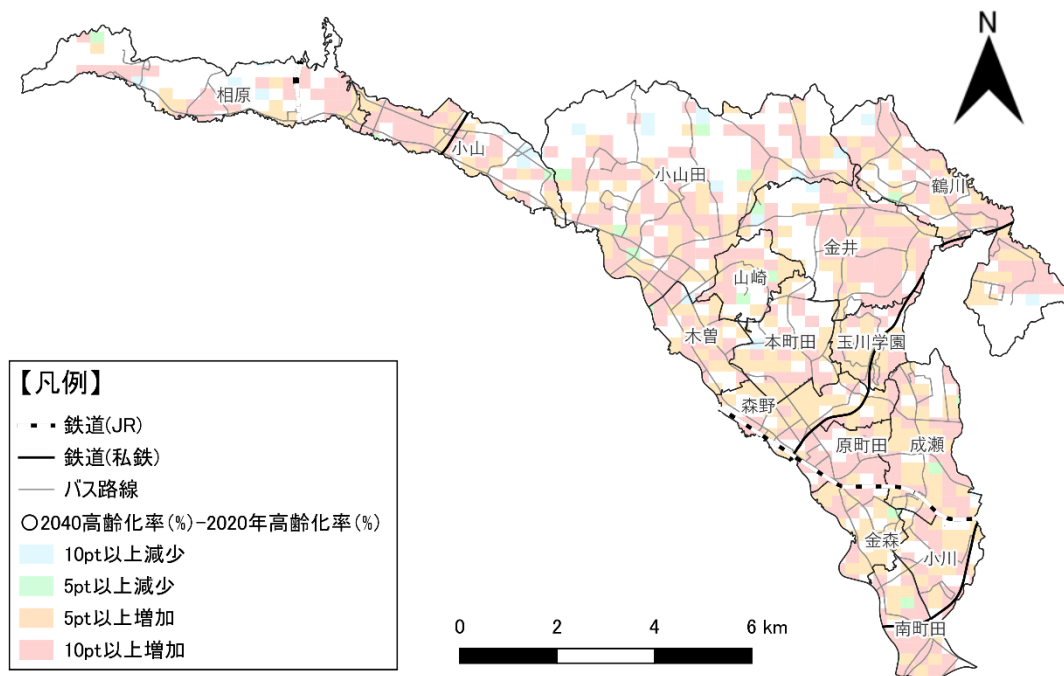


図 2-19 250mメッシュ別の高齢化率 (2040-2020 年増減)

出典：国勢調査 (2020 年度)

(6) 日常的な移動のアクセス低下

町田市では、人口減少や高齢化の進行に伴って移動ニーズが変化しており、医療・福祉・買物など日常生活を支える移動の重要性が高まっています。

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いるものの、公共交通の利便性が低い地域が存在することも指摘されており、このような地域では必要な施設へのアクセスに制約が生じています。

このように、日常的な移動のしやすさには、地域や個人の条件によって差が生じており、生活環境に影響を及ぼしています。

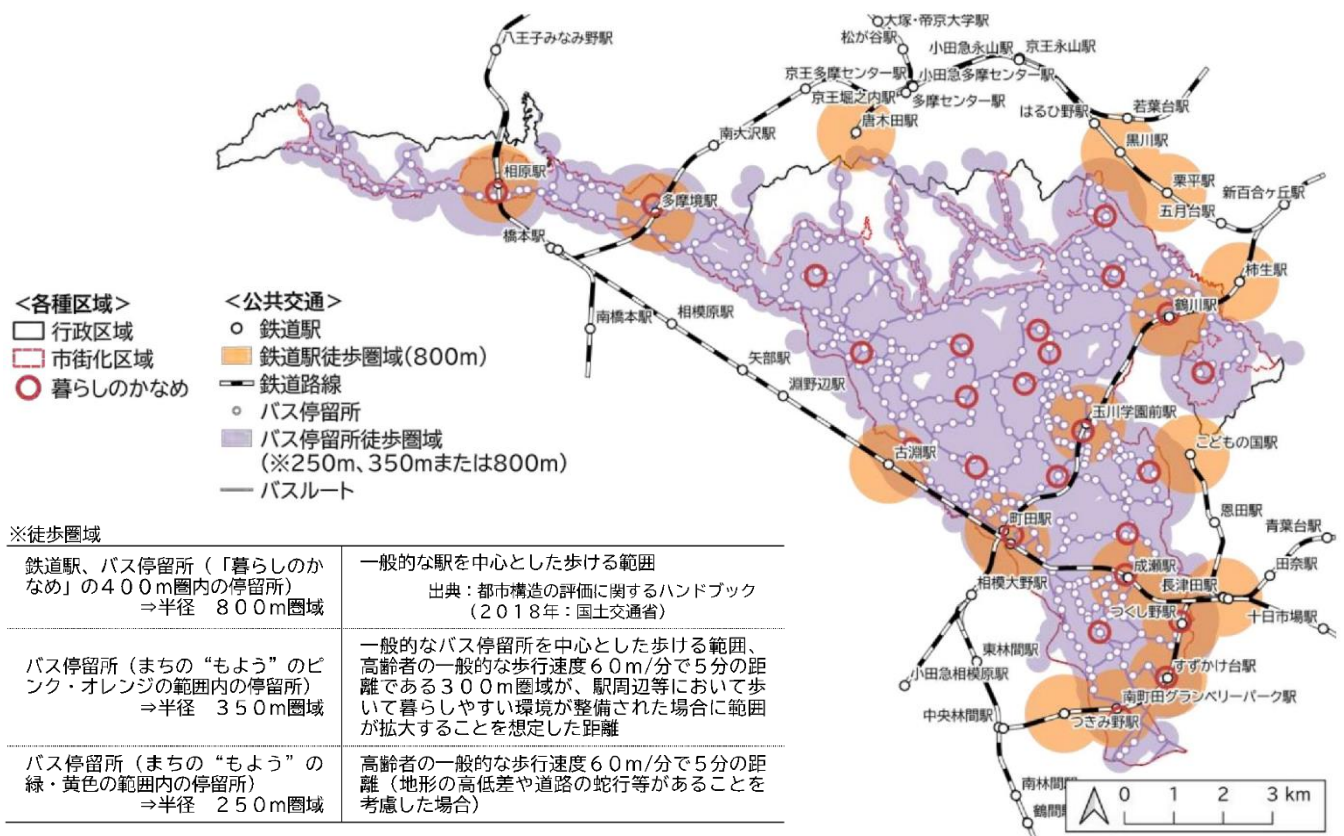


図 2-20 公共交通徒歩圏域

出典：町田市立地適正化計画策定の方針 P27（2024 年 2 月）

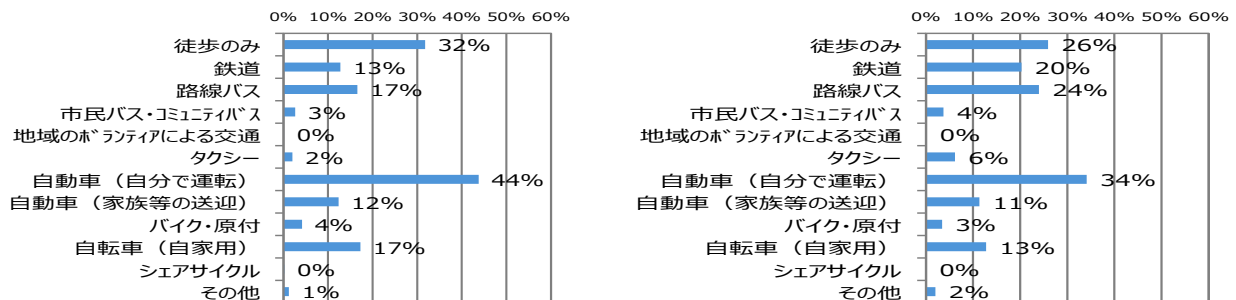


図 2-21 「買い物」(左図) 及び「通院」(右図) 目的での外出の際に使う移動手段

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

<基本情報>

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 広域都市拠点
- にぎわいとみどりの都市拠点

<都市機能点数>

- 10点未満
- 10点以上 - 20点未満
- 20点以上 - 40点未満
- 40点以上 - 80点未満
- 80点以上 - 120点未満
- 120点以上

利用できる機能が少ない
↑
↓
様々な機能が利用できる

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

子育て施設 ⑤保育園、幼稚園、認定こども園 ⑥子どもセンター・子どもクラブ

教育施設 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、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）、コミュニティセンター、中規模集会施設

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、町田市オープンデータ、東京都医療機関案内サービスひまわり、町田市保有資料、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2023年4月時点の状況

(7) 家族・地域による移動支援負担の増大

町田市では、人口減少や高齢化の進行に伴い移動ニーズが変化している中で、公共交通の利便性が低い地域の存在や、高齢者等における外出制約が見られます。特に高齢者はバス利用を中心とした移動が多い一方で、所要時間の増加や移動負担の大きさが指摘されており、移動手段の確保が十分でない場合には日常的な外出が困難となるケースもあります。

また、ボランティア交通についても担い手やドライバー不足が課題として挙げられており、地域による支援体制の維持が難しくなっている状況が見られます。

このように、移動手段の不足は家族や地域の支援負担の増大につながり、持続的な支援体制の確保にも影響を及ぼす可能性があります。

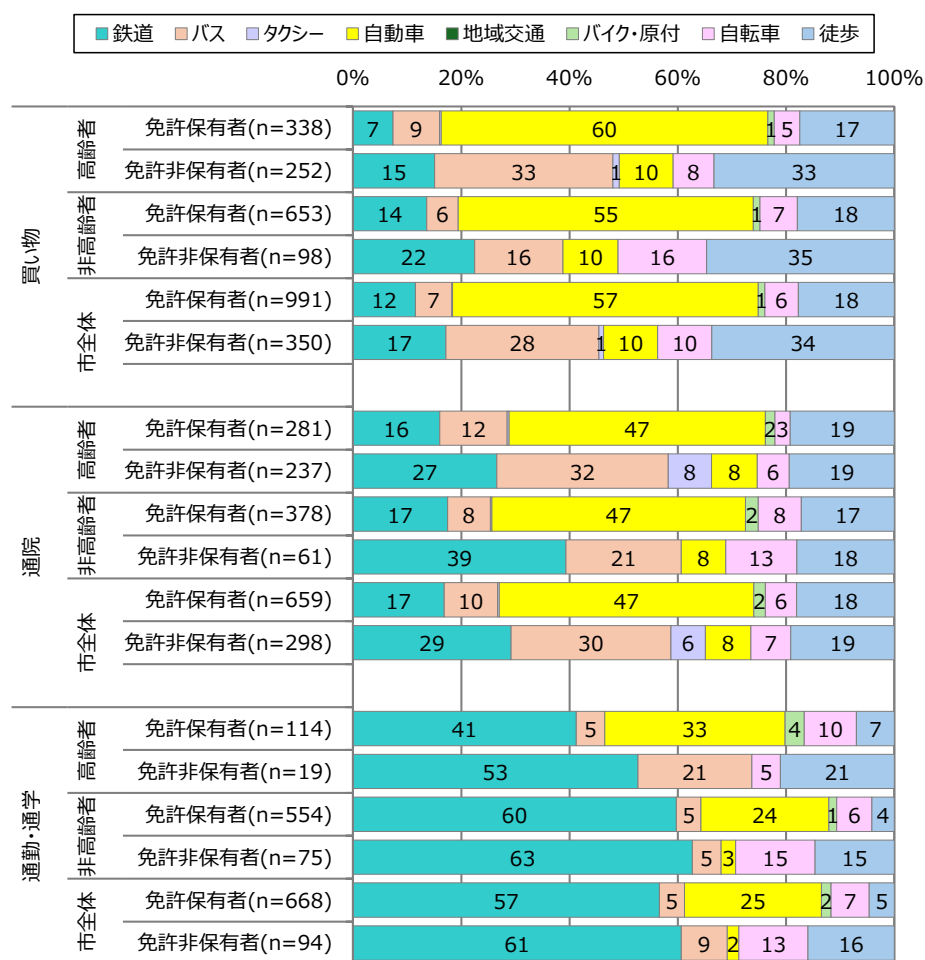


図 2-23 高齢者／非高齢者別の目的別利用交通手段（代表交通手段）

出典：市民アンケート調査結果（2024 年度）

(8) 非日常的な移動のアクセス低下

町田市においては、路線バスの減便や廃止が進んでいることにより、日常的な移動に加え、レジャーや文化活動といった非日常的な移動のしやすさにも影響が生じています。また、公共交通の利便性が低い地域が存在することが指摘されており、これらの地域では移動手段が限られることから、外出先の選択肢が制約される傾向が見られます。

高齢者においては「バス」利用が多くなる一方で、路線バスの利便性が低下するや、免許返納等により自家用車を利用できない場合には、使える移動手段が限定されることから、余暇活動や文化活動への参加機会が制約され、生活の充実度や満足度にも影響が生じる可能性があります。

表 2-1 地域のニーズ調査で得られた交通に関する課題認識や現状、主な提案事項

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 ・ ドアソーダ型デマンド交通 ・ 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(タクシーGO) ・ 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：交通に関する地域のニーズ調査結果（2025年度）

(9) まちの魅力・定住意欲・都市競争力の低下

国においては日本版 MaaS の推進において、複数の交通モードにおけるサービスを一つのサービスとして、デジタルを活用して提供した上で、データの連携・利活用により、地域が抱える様々な課題の解決に対する取組が進められています。

自動運転技術においては、2021年3月に世界で初めてレベル3を搭載した車両の発売を実現するなど技術の進展が見られ、レベル4の実現、普及拡大を目標に、各地方公共団体では実証事業が進められています。

一方で、町田市においては MaaS や自動運転といった先端技術に関する取組が十分に進んでおりません。

また、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸により利便性の向上や新たな移動ニーズの発生が見込まれているものの、これらを踏まえた交通体系の構築が求められています。

表 2-2 町田市に関連するプロジェクトの概要

プロジェクト	多摩都市モノレールの延伸 (多摩センター～町田)	小田急多摩線の延伸 (唐木田～相模原～上溝)
意義	多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上	相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上
課題	導入空間となりうる道路整備が前提となるため、その進捗を見極めつつ、事業化に向けた各関係団体の調整を進めるべき	収支採算性に課題があるため、採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について十分な検討が行われること
構想 路線図		

出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申（国土交通省）

一方で、市内の移動においては自家用車利用の割合が高く、公共交通の利便性が低い地域の存在や、高齢者の移動制約などにより、移動環境には地域差が見られます。さらに、公共交通と他の移動手段との連携不足も指摘されており、移動のしやすさに影響を及ぼしています。

このような交通環境は、生活のしやすさや利便性に関わる重要な要素であり、その状況は居住地としての評価にも影響を与える可能性があります。その結果として、まちの魅力や定住意欲、都市としての競争力にも影響が生じる可能性があります。



図 2-24 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）

※ MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの