

# 第2回町田市交通計画推進協議会

2025年11月17日  
町田市都市づくり部交通事業推進課

# 1. 町田市地域公共交通計画の策定について

## (1) 計画策定スケジュール

2024年度

町田市

- ・市内公共交通の現状分析
- ・関連計画の整理
- ・市民意識調査等の実施

市民アンケート調査

- ・市内の交通に関する課題の整理

2025年度

2025年5月27日

第1回協議会

- ・地域公共交通計画について
- ・市内交通の現状・課題

協議会

2025年11月17日

第2回協議会【本日】

- ・地域ニーズの収集結果
- ・交通の将来像

2026年2月頃(予定)

第3回協議会

- ・交通の将来像
- ・目標実現に向けた施策案
- ・評価指標案や運用体制案

町田市

地域のニーズ収集  
将来像の検討

目標・指標の設定  
施策の検討

計画骨子検討

2026年度

2026年5月頃(予定)

第4回協議会

- ・目標実現に向けた施策
- ・評価指標や運用体制

協議会

2026年8月頃(予定)

第5回協議会

- ・計画素案修正

2026年10月頃(予定)

第6回協議会

- ・計画案  
(市民意見反映版)
- ・計画の公表について

町田市

計画素案作成

市民意見募集の実施  
市民等：市民意見募集

計画策定

## (2) 前回（第1回）協議会での主な意見と対応

(1 / 3)

No.	主なご意見	対応の方向性
1	<ul style="list-style-type: none"><li>乗合交通の実証実験における継続可否の判断基準を含めた運行方法について、本協議会で議論する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>新たな乗合交通導入に向けた実証実験の検討を施策の一つとする予定にしていますが、継続可否の判断基準を含めた運行方法については、本計画策定後の本協議会での議題にしたいと考えています。</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>現状のモビリティだけではなく、将来的にどのようなモビリティが重要となるのかについて、世界的なビジョンをみながら協議を進めて頂きたい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>新しいモビリティの登場やその導入は市民生活の向上につながると考えますので、グローバルな潮流（先端的モビリティ、脱炭素、新技術、MaaS等の視点）も踏まえた計画を目指します。</li></ul>
3	<ul style="list-style-type: none"><li>バスと小型バス、小型バスと支え合い交通のそれぞれでギャップがあり、実証実験の規模感も全く異なるものである。その中間が非常に難しく、それぞれ違う考え方で検討していく必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>実証実験にあたっては、地域の方々と地域の特徴や利用者の特性等を踏まえた運用を検討した上で実施する必要があると考えています。</li></ul>

## (2) 前回(第1回)協議会での主な意見と対応

(2/3)

No.	主なご意見	対応の方向性
4	<ul style="list-style-type: none"><li>本計画では、具体的に実施する取組について検討していくのか、或いは、大枠を示して個別の部分は地域で検討してもらうのか、その点についてはどこかの段階で決定することになると考える。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>本計画では市域全体の施策を示します。地域特性に配慮した個別の部分は、本計画策定後に地域の方々と共に検討することを考えています。</li></ul>
5	<ul style="list-style-type: none"><li>市としては、今まで通り市民生活として公共交通が利用できることが目標であると考えます。バスを運行できる程度の需要がない地域については、タクシー事業者が支え合い交通のような組織について検討すれば良いと考えます。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>本計画では、多様な手段を柔軟に組み合わせた交通体系を構築することで、移動しやすい持続可能な交通環境をつくることを目指します。</li></ul>
6	<ul style="list-style-type: none"><li>現状考えられる課題への対応案を考えてきたので事務局に提案する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>ご提案いただいた運転士不足、新技術の活用、高齢者移動支援といった課題への対応策については、本協議会において具体的な施策・指標を議論していただく際の参考といたします。</li></ul>

# 1. 町田市地域公共交通計画の策定について

## (2) 前回（第1回）協議会での主な意見と対応

(3/3)

No.	主なご意見	対応の方向性
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>本協議会の目的は、市民生活の向上が目的か。市民1人1人の些細な困り事を、この1、2年でしっかりと吸い上げて頂きたい。住みよい街づくりに向けて市民生活がどのように変化するのか、良い結果ではなく、経過が重要であると考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の収益低下や運転士不足等の課題に対応し、移動しやすい持続可能な交通環境をつくるため、具体的な施策を示すことが本計画策定の目的です。策定にあたり、地域の移動を支える関係者の皆様に本計画の内容について議論いただく目的で本協議会を設置しています。</li> <li>本計画策定後も施策が市民ニーズをとらえているか経年的に把握していくために、目標値を定め本計画の進行管理を行っていくことを考えています。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>本協議会（公共交通を担う民間事業者の皆様との協議等）を通じて、支え合い交通のルール決定や役割分担がしっかりとできる計画が策定されれば良いと考えます。また、外出は非常に大切になってくる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が示しているとおおり、ボランティアである支え合い交通は既存の公共交通の補完的な役割を担っているものと考えています。</li> <li>本協議会では、本計画に位置付ける施策や指標を検討する予定にしています。「支え合い交通のルールや役割分担の検討」を本計画の施策として掲げることを考えています。</li> </ul>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市づくりのマスタープランの3つの施策の方向性や取組の例について示されているが、全部実施するとは示されていない。地域公共交通計画に関しては、ゴールをどこに置くのかというのを議論する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3回以降施策・指標を示して議論します。</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (1) 交通に関するワークショップ開催報告

#### ① 目的

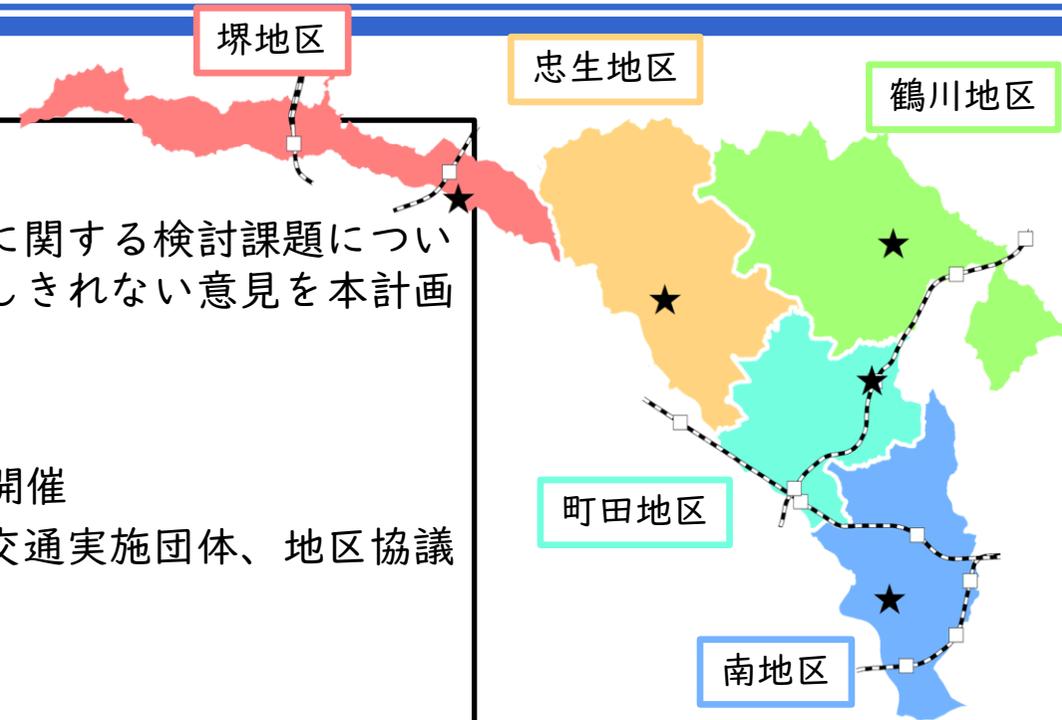
- 市内の交通に関する現状や今後の公共交通サービスに関する検討課題について、市民意識調査（アンケート調査）からでは把握しきれない意見を本計画に反映させるため開催

#### ② 実施概要

- 市内を5地区（堺、忠生、鶴川、町田、南）に分けて開催
- 広報まちだ（7/1号）による周知や市内支え合い交通実施団体、地区協議会等への声掛けで参加者を募集

#### ③ 当日

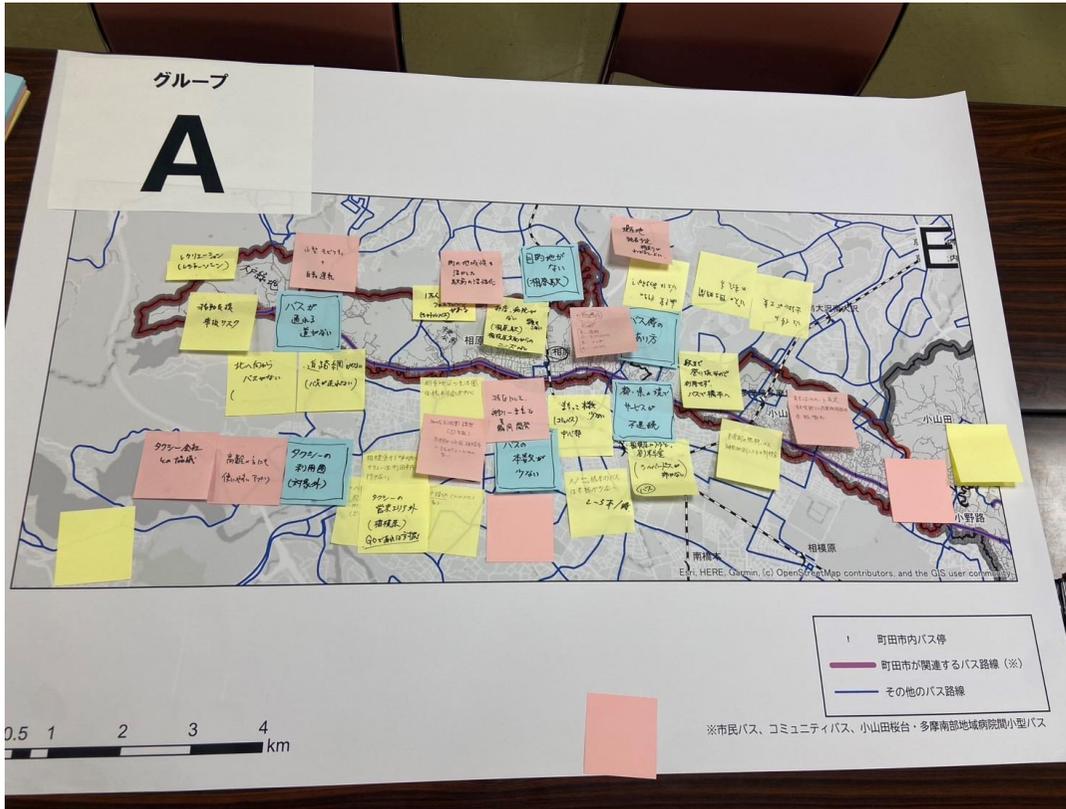
- 事務局から公共交通の現状と課題等についての説明
- 参加者で毎日の外出と公共交通の利用について振り返り
- 「地域における交通課題を解決するためにできること」について話し合い



実施地区	会場	開催日時	参加人数
堺地区	小山市民センター	8月18日(月)	11名
忠生地区	忠生市民センター	8月19日(火)	16名
鶴川地区	鶴川市民センター	8月19日(火)	21名
町田地区	玉川学園コミュニティセンター	8月21日(木)	14名
南地区	南市民センター	8月7日(木)	17名

# 2. 地域のニーズの収集結果

## (1) 交通に関するワークショップ開催報告



～地域の交通を一掃に考えましょう～

# 参加者募集 交通に関するワークショップ

2025年8月

町田市では『(仮称)町田市地域公共交通計画』の策定にあたり、住民の皆様のご意見をお聞きしながら、地域の特性を活かした交通のあり方を考えるためのワークショップを開催します。地域交通に興味のある方や、移動支援の活動をされている方、または活動を始めてみたい方も、ぜひ一緒に地域の交通について考えてみませんか？

**プログラム (予定)**

- (1) 市の交通の現状や各地域の特性等について説明【約20分】
- (2) グループに分かれてワークショップ(※)【約60分】
- (3) 全体での振り返り【約10分】

**※ワークショップのイメージ**

- 1 毎日の外出と公共交通の利用状況について振り返りましょう
- 2 振り返りの内容をグループで共有しましょう
- 3 地域における交通課題を考えてみましょう
- 4 課題を解決するために、どのようなことができるか話し合ってみましょう

会場と日時については裏面をご覧ください。

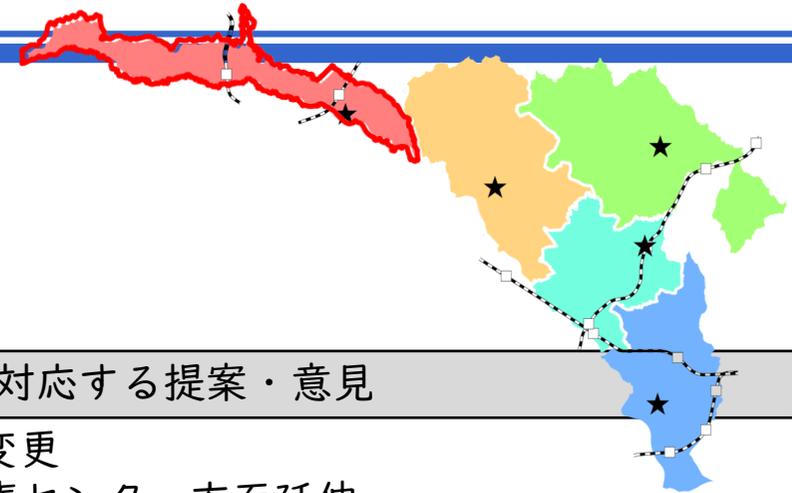
お問合せ先・申込先 町田市 都市づくり部 交通事業推進課 (電話：042-724-4260)

参加には事前申込が必要です

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (2) 地区別の実施結果

- ワークショップで挙げた「地域の現状」と「課題認識」、その課題に「対応する提案・意見」を地区別に示す。



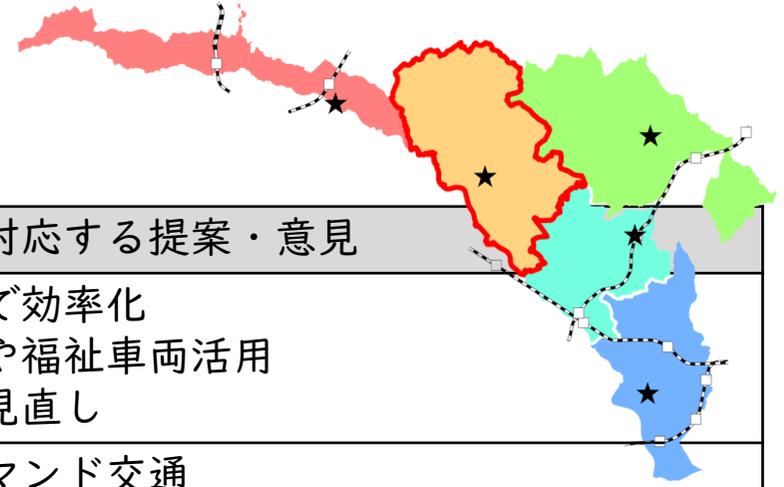
#### ① 堺地区

地域の現状	課題認識	対応する提案・意見
渋滞による遅延、便数不足、路線不便（乗換要）、道路狭小でバス導入不可	バスの利便性低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちっこのルート変更</li> <li>・ バス路線復活・医療センター方面延伸</li> <li>・ バス停ROBA<sup>(※)</sup>（屋根・空間・ベンチ・アクセス）整備 ※市民の方の造語。Roof・Open・Bench・Accessの頭文字</li> </ul>
シルバーパス利用不可、タクシー営業制限、橋本駅中心の路線	市境を超える交通の不便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「さがまち協定」でシルバーパス相互利用</li> <li>・ 広域生活圈施策（相模原市との特区的な取り組みなど）導入</li> </ul>
弱い南北方向の公共交通、医療機関アクセス不足	南北交通の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多摩境通り・町田街道を結ぶ南北バス路線新設</li> <li>・ 公共主導によるバス運行</li> </ul>
送迎バス活用不足、ボランティア交通支援制度未整備、安全上の懸念	地域資源・ボランティア活用不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設・企業送迎バスの地域利用</li> <li>・ ボランティア交通支援制度整備（事故保障制度導入等）</li> <li>・ 狹隘路に小型モビリティ・自動運転導入</li> </ul>
乗継料金割高、高齢者の情報格差	運賃・サービス格差	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゾーン運賃導入</li> <li>・ MaaS/ICT<sup>(※)</sup>に関して高齢者が利用しやすい仕組みづくり ※MaaSとは、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る検索・予約・決済等を一括で行うサービス ※ICTとは、情報技術（IT）に「Communication（通信）」の要素を加えた技術のことで、コンピューターやネットワーク、ソフトウェアなどの情報技術を活用し、人や物同士が情報や知識を共有・伝達する技術や方法</li> </ul>
最寄りの生活利便施設等は橋本に集中	地域拠点不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相原駅周辺に医療・商業・若者拠点を整備</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (2) 地区別の実施結果

#### ② 忠生地区

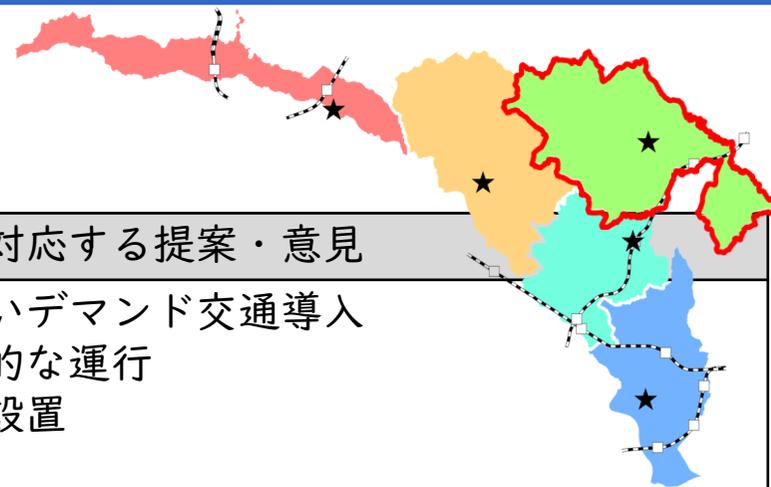


地域の現状	課題認識	対応する提案・意見
バス便数・路線不足、生活に合わない運行時間、遠いバス停	バスの利便性低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動運転バス導入で効率化</li> <li>・ 大学スクールバスや福祉車両活用</li> <li>・ 団地のバスの経路見直し</li> </ul>
免許返納後移動制限、割高なタクシー運賃	高齢者の外出制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドアツードア型デマンド交通</li> <li>・ シルバーパスのタクシー版</li> <li>・ 買い物支援・送迎</li> <li>・ 通院について多様な移動手段の検討</li> <li>・ 過疎地事例を参考に研究</li> <li>・ 外出の自由を保障する公共交通整備</li> </ul>
ボランティア交通のドライバー不足・車両不足、安全上の懸念	ドライバー不足・車両不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバー・車両の確保</li> <li>・ ドライバー・車両確保の仕組みづくりと横展開</li> <li>・ 保険・責任ルールの整備</li> </ul>
自転車走行レーン不足、安全性課題	自転車利用環境の整備不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車走行レーン整備</li> <li>・ 電動自転車シェア</li> </ul>
バスと自転車の連携不足	公共交通と他の移動手段との連携不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクル&amp;バスライド推進</li> <li>・ 団地駐車スペース活用</li> </ul>
医療・商業施設不足、慢性的な道路渋滞	弱い生活基盤 道路渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 医療・商業施設整備を行った上での移動支援</li> <li>・ 環境に配慮した交通基盤の整備</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (2) 地区別の実施結果

#### ③ 鶴川地区

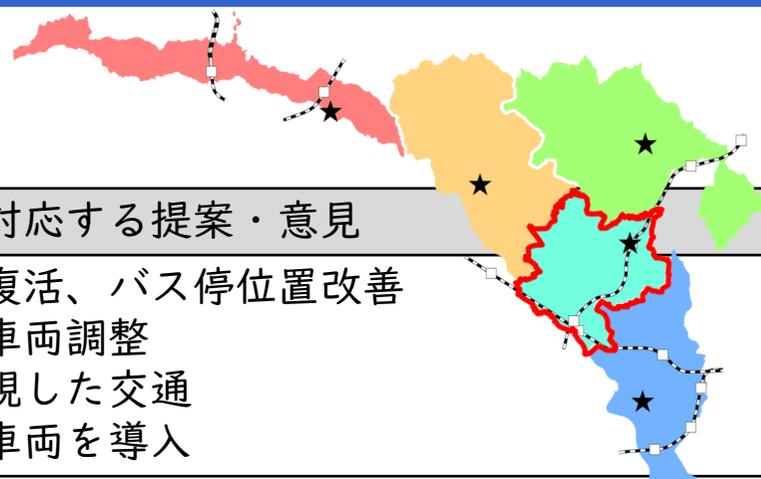


地域の現状	課題認識	対応する提案・意見
バス減便、渋滞による遅延、バス停までの坂道の存在、遠いバス停、バス停設備不足	バスの利便性低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドアツードアに近いデマンド交通導入</li> <li>・ バス小型化で効率的な運行</li> <li>・ バス停に接近表示設置</li> <li>・ バスの利用促進</li> </ul>
ボランティア交通のドライバー不足、移動支援制度が未整備	ドライバー不足・担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共ライドシェアのドライバー育成制度拡充</li> <li>・ シニア層ドライバー活用</li> <li>・ 行政による移動支援のルール整備・保険加入支援</li> <li>・ 多主体の連携で支え合い交通推進</li> </ul>
バス停まで歩行不可、免許返納後の移動制限	高齢者の外出制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドアツードア型デマンド交通導入</li> <li>・ 移動支援活動の拡充</li> <li>・ 歩行困難高齢者向け交通サービスの提供</li> </ul>
若年層免許保有率低下、通学・ベビーカー移動困難	若者・子育て世代の移動制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 若者・子育て層を対象とした移動支援</li> <li>・ 通学・通勤・子育てニーズに対応する送迎手段整備</li> </ul>
施設ごとに送迎が分散、空き車両未活用	既存資源の分散利用・非効率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設ごとの送迎を共通プラットフォームで見える化</li> <li>・ 送迎待合スペース・車両の停めやすい場所整備</li> <li>・ 施設車両を交通資源として地域活用</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (2) 地区別の実施結果

#### ④ 町田地区

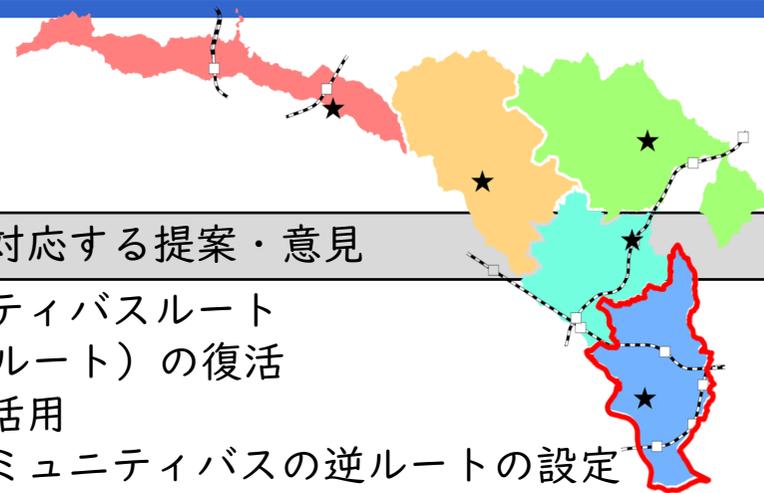


地域の現状	課題認識	対応する提案・意見
バス減便、本数不足、バス停不便、運行時間の空白、満員	バスの利便性低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 玉ちゃんバス便数復活、バス停位置改善</li> <li>・ 雨天満員時増便、車両調整</li> <li>・ 病院アクセスを重視した交通</li> <li>・ 狭隘路に小型福祉車両を導入</li> </ul>
免許返納後移動制約、バス乗降の不便、座席不足	高齢者の外出制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドアツードア型デマンド交通</li> <li>・ 低床バス改良・小型福祉車両普及</li> <li>・ バス停及び周辺環境整備（ベンチ・手すり・横断歩道）</li> <li>・ 座席確保の工夫</li> </ul>
ボランティア確保困難、車両不足	ドライバー不足・担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市が車を提供しシニア運転者とマッチング</li> <li>・ 移動支援活動の有償化、資金や制度面の支援拡充</li> </ul>
捕まえにくいタクシー、割高なタクシー運賃	タクシー不足と経済的負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ オンデマンド交通とタクシーとの複合的な対応</li> </ul>
移動販売の設置場所確保、外出機会として買い物重視	買い物支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動スーパー普及</li> <li>・ 買い物・外出手段の確保</li> </ul>
狭い自転車通行空間、駐輪場不足	自転車利用環境の整備不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車走行レーン整備</li> <li>・ 駐輪場整備</li> </ul>
バス停までの安全性懸念・意識面（思いやり）の弱さ	交通以外の環境課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停及び周辺環境整備（ベンチ・手すり・横断歩道）</li> <li>・ 案内・情報提供の工夫（バス停時刻表にQRコード）</li> <li>・ 思いやり・福祉教育で意識改革（高齢者のバス利用のしづらさに対する）</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (2) 地区別の実施結果

#### ⑤ 南地区



地域の現状	課題認識	対応する提案・意見
バスの路線・本数減少、交通不便地域の拡大、運行時間の偏り	バスの利便性低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 廃止したコミュニティバスルート（かわせみ号町田ルート）の復活</li> <li>・ 施設の小型車両の活用</li> <li>・ まちっこ・地域コミュニティバスの逆ルートの設定</li> <li>・ 自動運転バス導入</li> </ul>
坂道や荷物運搬困難、免許返納後移動制約、自治会低加入率による情報周知不足	高齢者の外出制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シニアカーのシェアや助成</li> <li>・ 免許返納後も自立して移動できる仕組み</li> <li>・ 移動支援の情報伝達・利用促進方法の改善</li> </ul>
ボランティア交通のドライバー不足、小規模自治会運営困難	ドライバー不足・担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政によるドライバー募集</li> <li>・ シニア層のドライバー活用</li> </ul>
支え合い交通とタクシーの境界不明確、移動支援団体同士の活動範囲重複	不明確な制度・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 役割分担・棲み分け整理</li> <li>・ 広域的な課題（地域・関係機関・サービス間等）の共有化</li> </ul>
脆弱なサービス間の連携	公共交通と他の移動手段との連携不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「助け合いサービス」「ちょこっとサービス」の見える化・共有化</li> <li>・ 送迎サービス・介護タクシー、移動支援を組合せ交通結節点まで移動</li> <li>・ 行政×民間の協力体制整備</li> </ul>
効率的運行や利用支援の停滞	ICT・MaaS活用不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配車アプリ活用（タクシーGO）</li> <li>・ MaaSで移動と地域活動を統合</li> </ul>

## 2. 地域のニーズの収集結果

### (3) 5地区のまとめ

・各地区で共通する「課題認識（具体的な内容）」及び「主な提案」等を下表に示す。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>減便</li> <li>路線不足</li> <li>渋滞による遅延</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>自動運転バス導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>
高齢者等の外出制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>免許返納後移動制限</li> <li>バス停までの坂道の負担</li> <li>バス停及び周辺環境整備不足</li> <li>乗降や座席確保が難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シニアカーシェア・助成</li> <li>ドアツードア型デマンド交通</li> <li>バス停及び周辺環境整備（ベンチ・手すり・横断歩道）</li> <li>座席確保の工夫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過疎地の取組を参考に研究（忠生）</li> <li>若者・子育て層を対象とした移動支援（鶴川）</li> <li>意識改革（思いやり福祉教育）（町田）</li> <li>移動支援の情報伝達・利用促進方法の改善（南）</li> </ul>
ボランティア交通の担い手・ドライバー不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー不足</li> <li>車両はあっても人材なし</li> <li>制度未整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政による募集説明会</li> <li>シニア層活用</li> <li>保険・責任ルール整備</li> <li>有償化で持続性確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が車両提供しシニアとマッチング（町田）</li> <li>共通プラットフォームで送迎見える化（鶴川）</li> </ul>
タクシー不足と経済的負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>捕まえにくく割高</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オンデマンド交通とタクシーとの複合的な対応</li> <li>配車アプリ活用（タクシーGO）</li> <li>シルバーパスのタクシー版</li> </ul>	
公共交通と他の移動手段との連携不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービスが分散</li> <li>役割重複</li> <li>広域連携不足</li> <li>ICT活用遅れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS導入</li> <li>配車アプリ連携</li> <li>送迎+介護タクシーとの組み合わせ</li> <li>サービス見える化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>サイクル&amp;バスライド推進（忠生）</li> </ul>
医療・商業施設等地域基盤不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療・商業施設不足</li> <li>弱い生活機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活基盤整備と移動支援組み合わせ</li> <li>買い物支援（移動スーパー・移動販売）</li> </ul>	

# 3. 交通の将来像

## (1) 現状を踏まえた課題の再整理

- ・ 前頁までに整理した「地域のニーズの収集結果」も含め、交通を取り巻く課題を再整理する。

### 社会情勢及び動向分析

取り巻く課題  
交通を

路線バス事業者における運転士不足等による減便・廃止

働き方改革等、ライフスタイルの変化による公共交通利用者の減少

MaaSや自動運転等の新技術実施者の不在

SDGsの実現に貢献する公共交通の利用促進不足

本市の概況

通常の公共交通では移動ニーズに対応できない地域の存在

人口減少・高齢化による移動ニーズの変化

基幹的交通の導入や交通拠点整備を踏まえた新たな移動ニーズの発生

自家用車から公共交通利用への転換の必要性

市内各地での道路混雑によるバス遅延発生

市内だけでなく市外への移動ニーズ対応

### 市民アンケート調査結果及び地域のニーズ収集結果

市民アンケート調査結果

公共交通へ転換可能者への働きかけ不足

バスの運行や利用に対し、公共交通の現状に対する市民の理解不足

公共交通サービス水準の低下

公共交通の利便性が低い地域の存在

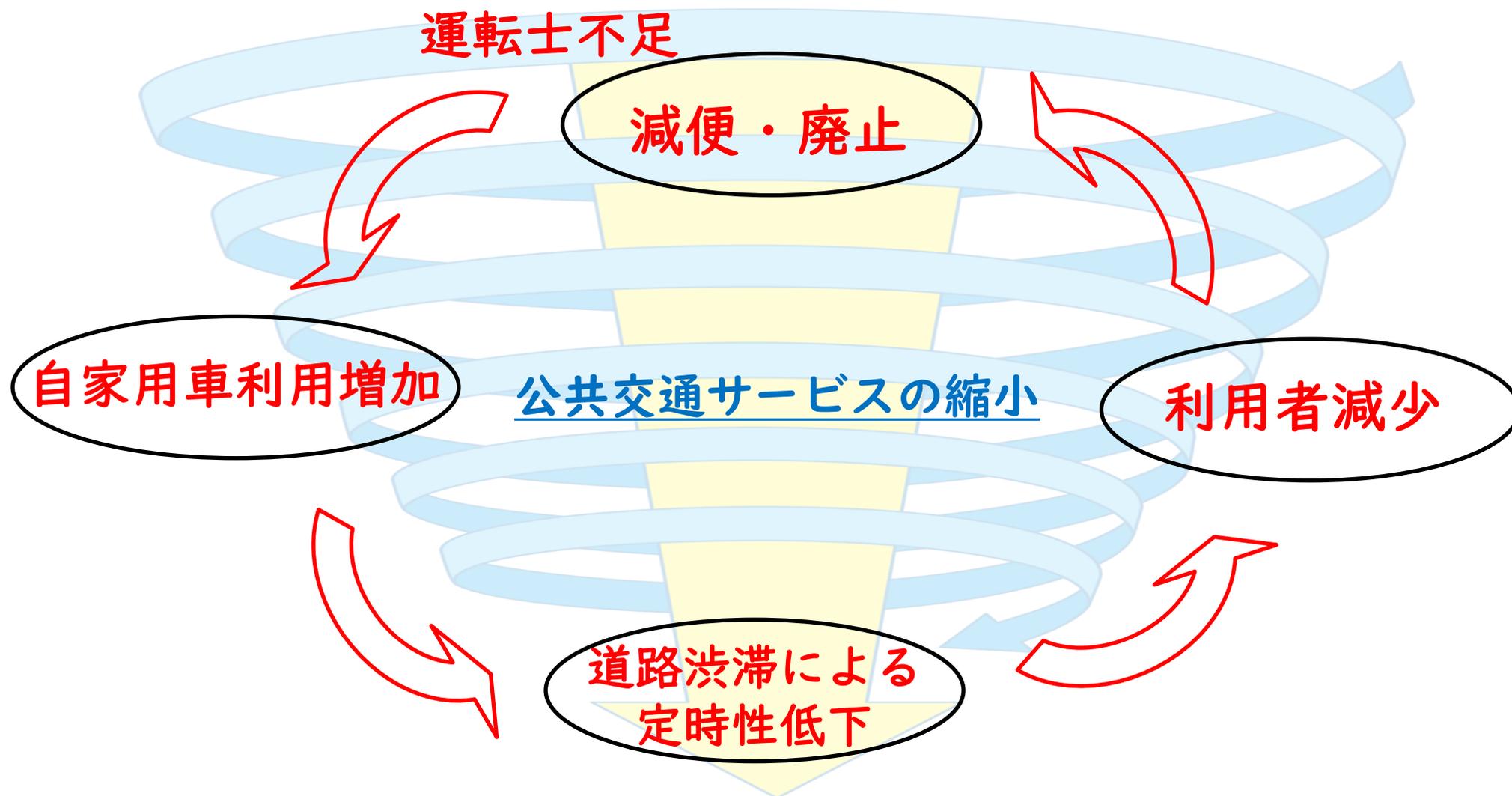
自家用車が利用できない環境となった場合の日常的な移動手段の確保

地域のニーズ  
収集結果

- ・ 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
- ・ 医療・商業施設等地域基盤不足

### 3. 交通の将来像

(2) すう勢的課題（このまま何も対策を講じなければ生じる将来リスク）

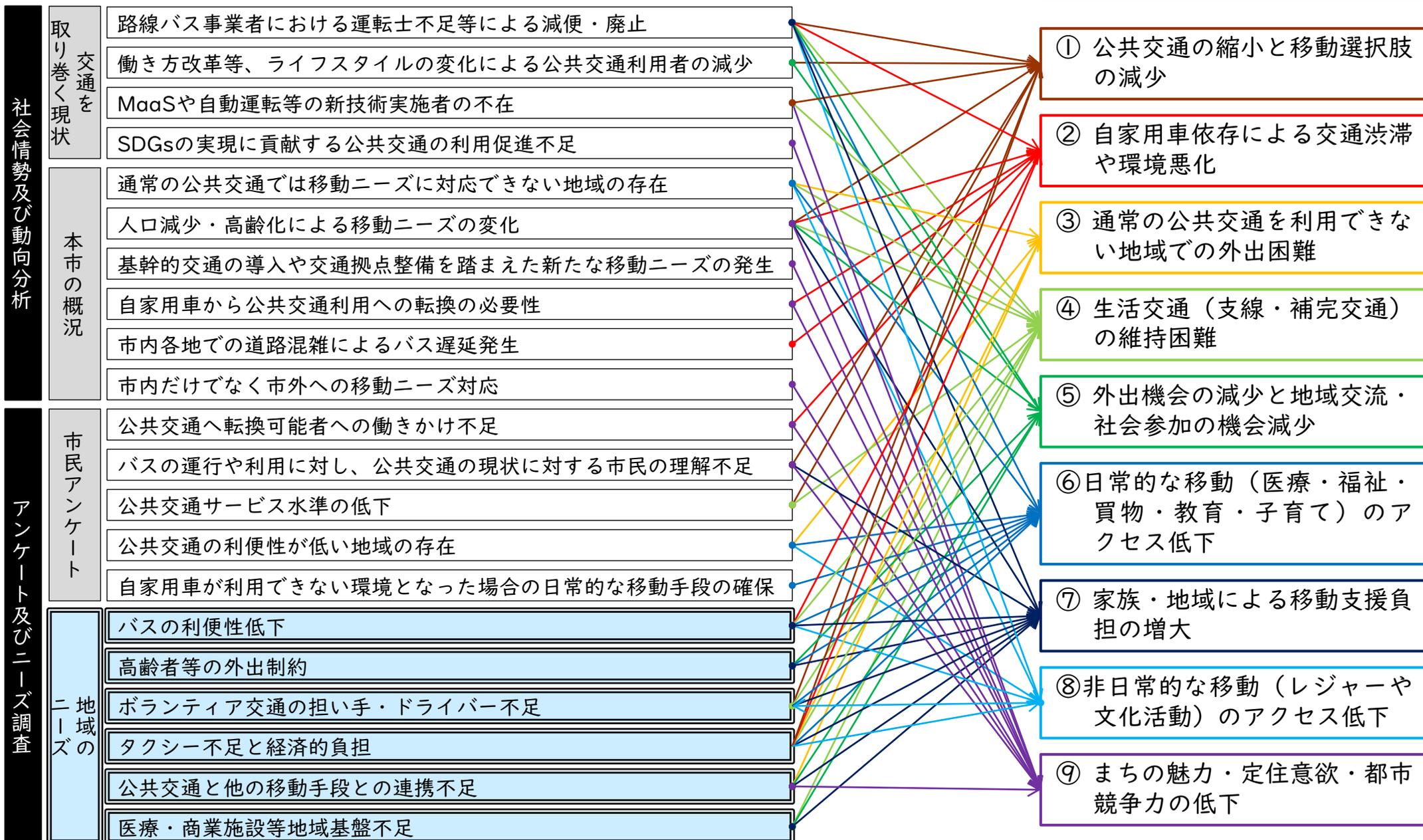


# 3. 交通の将来像

## (3) 現状を踏まえた課題から導く日常生活やまちの魅力への影響

### 現状を踏まえた課題

### 日常生活やまちの魅力への影響



# 3. 交通の将来像

## (4) (仮称) 町田市地域公共交通計画における目標

※ ( ) は関連する日常生活やまちの魅力への影響

### 日常生活やまちの魅力への影響

① 公共交通の縮小と移動選択肢の減少

② 自家用車依存による交通渋滞や環境悪化

③ 通常の公共交通を利用できない地域での外出困難

④ 生活交通（支線・補完交通）の維持困難

⑤ 外出機会の減少と地域交流・社会参加の機会減少

⑥ 日常的な移動（医療・福祉・買物・教育・子育て）のアクセス低下

⑦ 家族・地域による移動支援負担の増大

⑧ 非日常的な移動（レジャーや文化活動）のアクセス低下

⑨ まちの魅力・定住意欲・都市競争力の低下

### 【目標Ⅰ】 幹線・支線・補完の三層ネットワークに整理し、メリハリをつけた“持続的な運行体制”の確保 (① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨)

バス運転士不足を要因としたバス路線の廃止や減便が社会課題となっている現状において、市内全ての路線をこれまで通り維持していくことは難しい状況にあるため、持続可能な交通体系の再構築が求められている。

### 【目標Ⅱ】 多様な移動ニーズに対応できる“安全・安心、快適な交通”の推進 (③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧)

町田市では、丘陵地や狭隘路のような路線バスなどの通常の公共交通では対応が難しい地域が存在する。そのような地域では、通院や買物などの日常生活に必要な移動に支障が生じている。

また、休日の減便により非日常的なレジャーや文化活動を目的とした移動にも支障が生じる。

これらの移動に支障が生じないよう多様な移動ニーズに対応する必要がある。

### 【目標Ⅲ】 持続可能な生活交通と地域支え合いの仕組みづくり (③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧)

担い手の不足や高齢化などにより、今後支え合い交通の運行継続が難しくなっていくことが想定される。地域ボランティアの負担を軽減できるよう、地域住民・団体・行政が連携し、地域ぐるみで交通を支え合う体制づくりが必要になる。地域全体で交通を支えていく意識を育みながら、持続性のある環境を整える。

### 【目標Ⅳ】 先進技術と環境配慮を調和させた“持続可能なモビリティ都市”への転換 (① ② ⑨)

交通渋滞や自家用車への依存により、環境が悪化しないよう、MaaSや自動運転などの新技術や、SDGsの観点から公共交通利用を促進し、まちの魅力・定住意欲・都市競争力の向上につなげる。

### 3. 交通の将来像

#### (5) 目標と上位計画（都市づくりのマスタープラン）との整合

「町田市都市づくりのマスタープラン」における  
施策・取組の方向性

「（仮称）町田市地域公共交通計画」  
における目標

【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①】  
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

【取組の方向性②】  
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

【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①】  
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

【取組の方向性②】  
多様な交通モードをつなぐ交通の拠点を整える

【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①】  
安全・安心に利用できる交通環境を整える

【取組の方向性②】  
持続可能な地域交通を支える意識を育む

【取組の方向性③】  
先端技術やデータを積極的に活用する

【目標Ⅰ】  
幹線・支線・補完の三層ネットワークに整理し、メリハリをつけた“持続的な運行体制”の確保

【目標Ⅱ】  
多様な移動ニーズに対応できる“安全・安心、快適な交通”の推進

【目標Ⅲ】  
持続可能な生活交通と地域支え合いの仕組みづくり

【目標Ⅳ】  
先進技術と環境配慮を調和させた“持続可能なモビリティ都市”への転換



# 3. 交通の将来像

## (6) 目標と【案】施策及び取組イメージ（次回（第3回）協議会で提示）

### 【目標Ⅰ】

幹線・支線・補完の三層ネットワークに整理し、メリハリをつけた“持続的な運行体制”の確保

#### 《施策Ⅰ》 幹線・支線・補完の役割整理

・市内交通網の幹線・支線・補完の役割整理 等

#### 《施策Ⅱ》 幹線交通の充実・利便性向上

・バス運転士の確保策の推進  
 ・バス乗車への転換策の推進  
 ・モビリティハブ（乗換拠点）の整備  
 ・バス待ち環境の改善  
 ・ホームドア整備の推進 等

### 【目標Ⅱ】

多様な移動ニーズに対応できる“安全・安心、快適な交通”の推進

#### 《施策Ⅲ》 支線交通の充実

・地域コミュニティバス等の運行  
 ・新たな乗合交通の導入  
 ・タクシー利用環境の向上  
 ・ライドシェアの活用検討 等

#### 《施策Ⅳ》 自転車等の活用推進

・自転車活用の推進  
 ・シェアモビリティ事業の推進 等

### 【目標Ⅲ】

持続可能な生活交通と地域支え合いの仕組みづくり

#### 《施策Ⅴ》 持続可能な補完交通の整備

・支え合い交通のルール化  
 ・持続可能な支え合い交通の支援  
 ・地域にある移動資源との連携 等

### 【目標Ⅳ】

先進技術と環境配慮を調和させた“持続可能なモビリティ都市”への転換

#### 《施策Ⅵ》 先進技術の導入

・自動運転技術の導入  
 ・ICTを活用した交通情報の提供  
 ・MaaS活用による各種交通との連携  
 ・次世代モビリティの研究 等

#### 《施策Ⅶ》 環境に配慮した交通

・EV（電気）・FCV（水素）バスの導入 等