

第3回町田市交通計画推進協議会

2026年2月27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

- ・地域ニーズの収集結果
- ・交通の将来像

町田市

地域のニーズ収集
将来像の検討

2026年2月27日

第3回協議会【本日】

- ・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

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

- ・交通の将来像
- ・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

町田市

計画素案作成

2026年10月頃(予定)

第6回協議会

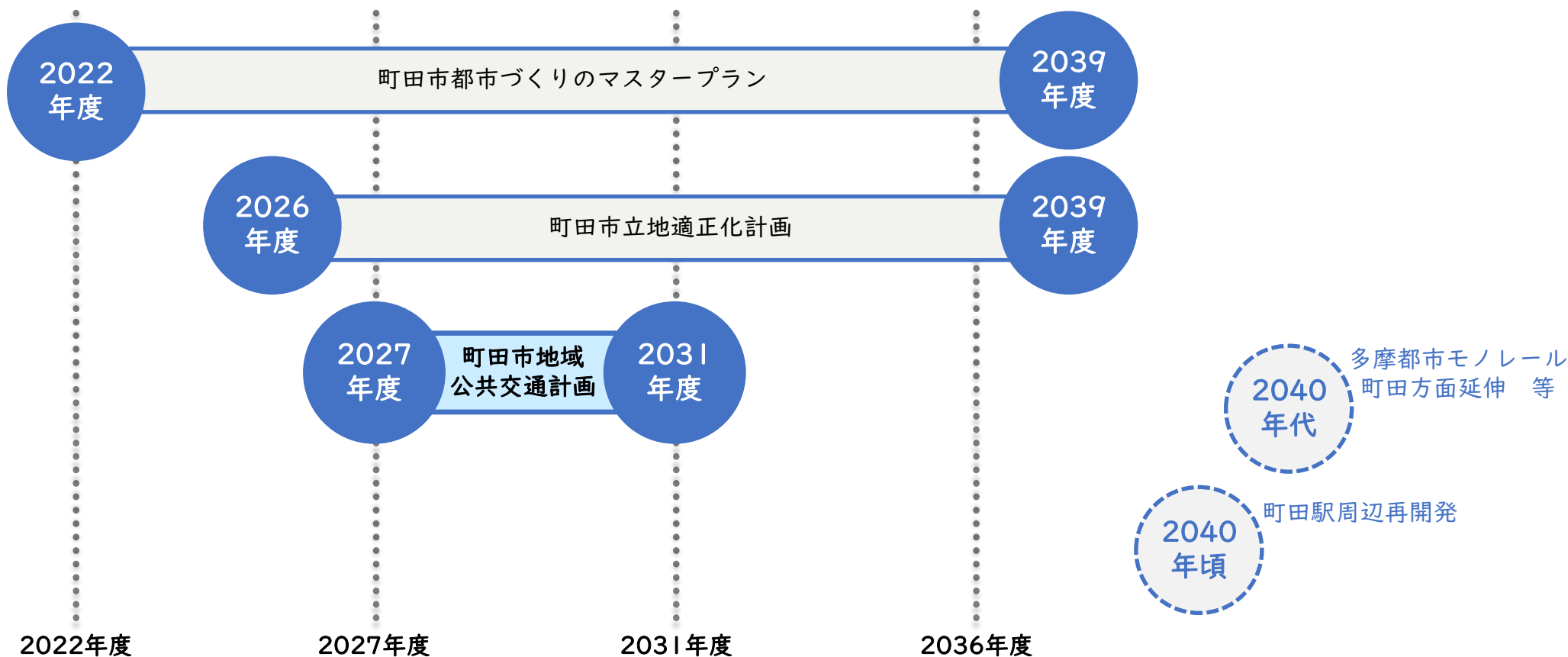
- ・計画案
(市民意見反映版)
- ・計画の公表について

市民意見募集の実施
市民等：市民意見募集

計画策定

計画の方向性

- 「町田市都市づくりのマスタープラン」や「町田市立地適正化計画」は、今後20年先を見据え、2040年代の「多摩都市モノレール」を中心とした大規模交通を町田市に迎えるにあたり、新たな将来都市像・都市の姿を展望した2039年度を計画期間としている。
- 「町田市地域公共交通計画」も同様、今後概ね20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する。
- また、本計画の基本方針や施策の方向性は、「町田市都市づくりのマスタープラン」や「町田市立地適正化計画」で掲げる施策のニュアンスを踏襲する。



2. 交通の将来像

(1) (仮称) 町田市地域公共交通計画における「交通の将来像」と「目標」

日常生活やまちの魅力への影響

- ① 運転士不足による路線バスの廃止や減便
- ② 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
- ③ 路線バスが運行できな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 外出機会の減少による地域交流や社会参加の機会の減少
- ⑥ 日常生活に必要な施設（医療・福祉・買物・教育・子育て・行政）などへのアクセスの低下
- ⑦ 家族や地域の移動支援負担の増大
- ⑧ レジャーや文化活動など非日常的な移動のアクセス低下
- ⑨ まちの魅力・定住意欲・都市競争力の低下

【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

【目標Ⅰ】 幹線交通の持続性・利便性の向上 ①②④⑥⑧⑨

通勤や通学などの日常的な移動および休日のレジャーなど非日常的な移動に欠かせない幹線交通を持続可能なものとする。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る。

幹線交通：都心部などへの移動を担う鉄軌道や町田市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鉄軌道や路線バス

【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 ①②③④⑤⑥⑦⑧⑨

路線バスの廃止や減便は、日常の外出機会の減少や医療・福祉・買物・教育など日常生活に必要な移動に影響を及ぼす。また、市内にはバスなどの大型車両が入ることができない地域がある。このような状況において、誰もが支障なく日常生活に必要な移動ができるように、幹線交通への接続も含め、地域の実情に応じた交通の維持と確保を目指す。

支線交通：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、幹線交通以外の路線バスやコミュニティバス等

【目標Ⅲ】 きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進 ③⑤⑥⑦⑧⑨

高齢化などにより、幹線・支線の交通だけでは対応できない多様な移動ニーズが存在し、外出困難や家族・地域による移動支援負担の増大することにより、外出機会の減少による地域交流や社会参加の機会の減少が課題である。そこで、タクシーやシェアモビリティなど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住民主体の「支え合い交通」を支援する仕組みづくりを目指す。

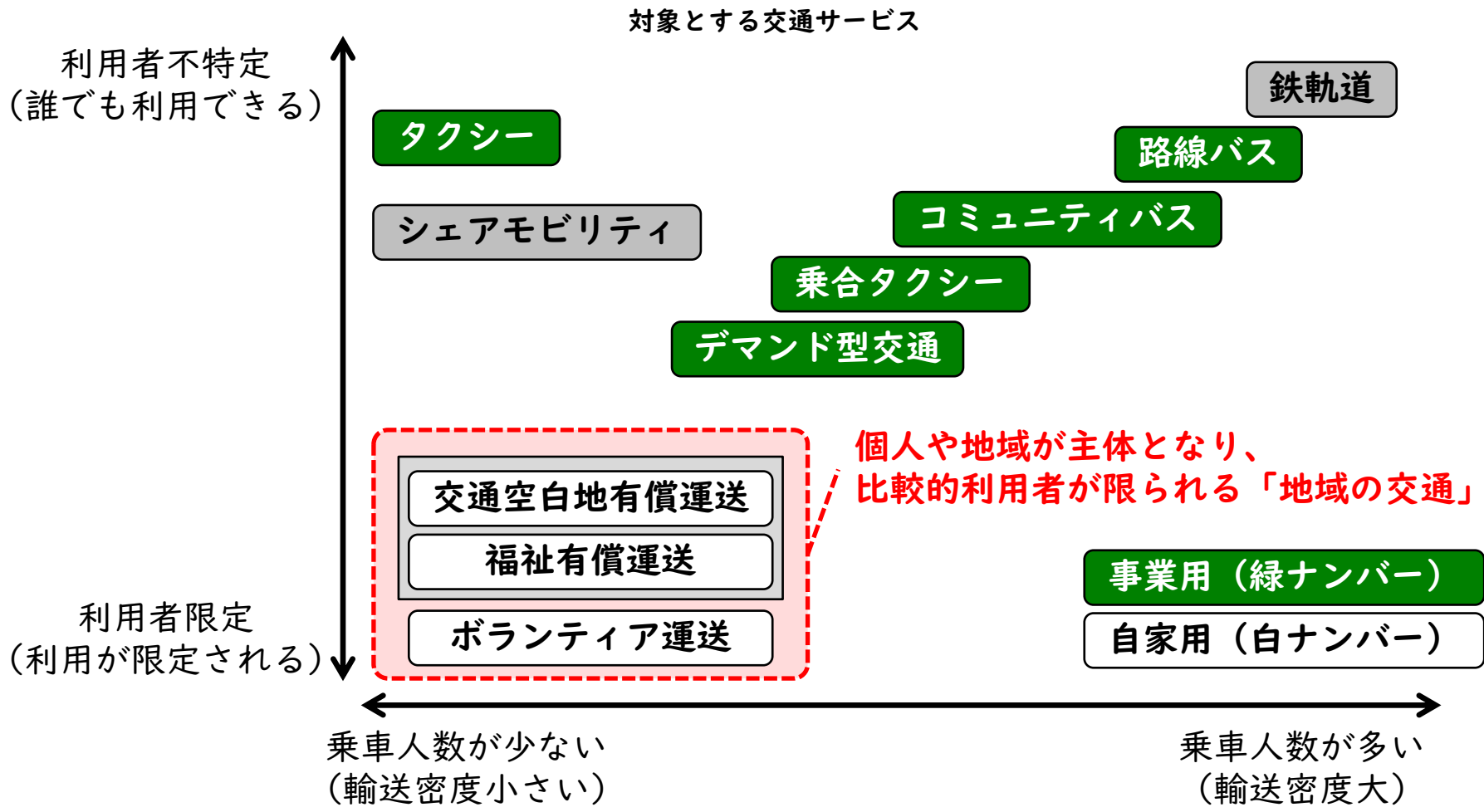
【目標Ⅳ】 “持続可能なモビリティ都市” への転換 ①②④⑨

自家用車への過度な依存による交通渋滞や公共交通の定時性低下は、まちの魅力や定住意欲、都市競争力の低下につながることから、自家用車への過度な依存を抑え、公共交通の利便性向上を両立するため、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行うことで、「持続可能なモビリティ都市」への転換を目指す。

2. 交通の将来像

(2) 本計画で扱う交通

・本計画で対象とする移動手段は、鉄道や路線バス等をはじめとする既存の公共交通機関サービスに加えて、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、自転車等のシェアリングサービスの活用についても検討の対象とする。



「乗合タクシー」：複数の利用者が同じ車両に相乗りし、異なる目的地へ向かう公共交通手段の一形態のこと
「デマンド型交通」：利用者の事前予約に応じて、その都度、運行経路や時刻表を設定して運行する形態のこと
「シェアモビリティ」：モビリティ（移動手段）を複数人で共有して利用するサービスや仕組みのこと（シェアサイクルなど）
「交通空白地有償交通」「福祉有償交通」：バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと

2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

目標 1. 2 における
路線バス幹線・支線の整理について

2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

町田市の路線バス幹線・支線

- ・ 幹線：乗車人数1,000人以上の区間（バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））
- ・ 支線：幹線路線以外の区間

駅バス停名	乗降客数 (2024年10月1日 から31日の平日計・ おおよそ)
町田駅周辺※1	1,060,000
鶴川駅周辺※2	360,000
橋本駅北口	148,000
相原駅西口	83,000
淵野辺駅北口	81,000
成瀬駅	78,000
南町田グランベリーパーク駅	28,000
古淵駅	27,000
多摩センター駅	26,000
つくし野駅	22,000
多摩境駅	17,000
永山駅	14,000
聖蹟桜ヶ丘駅	14,000
すずかけ台駅	12,000

バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由）

※1 町田駅周辺（町田バスセンター、町田駅、
町田ターミナル、町田ターミナル前）

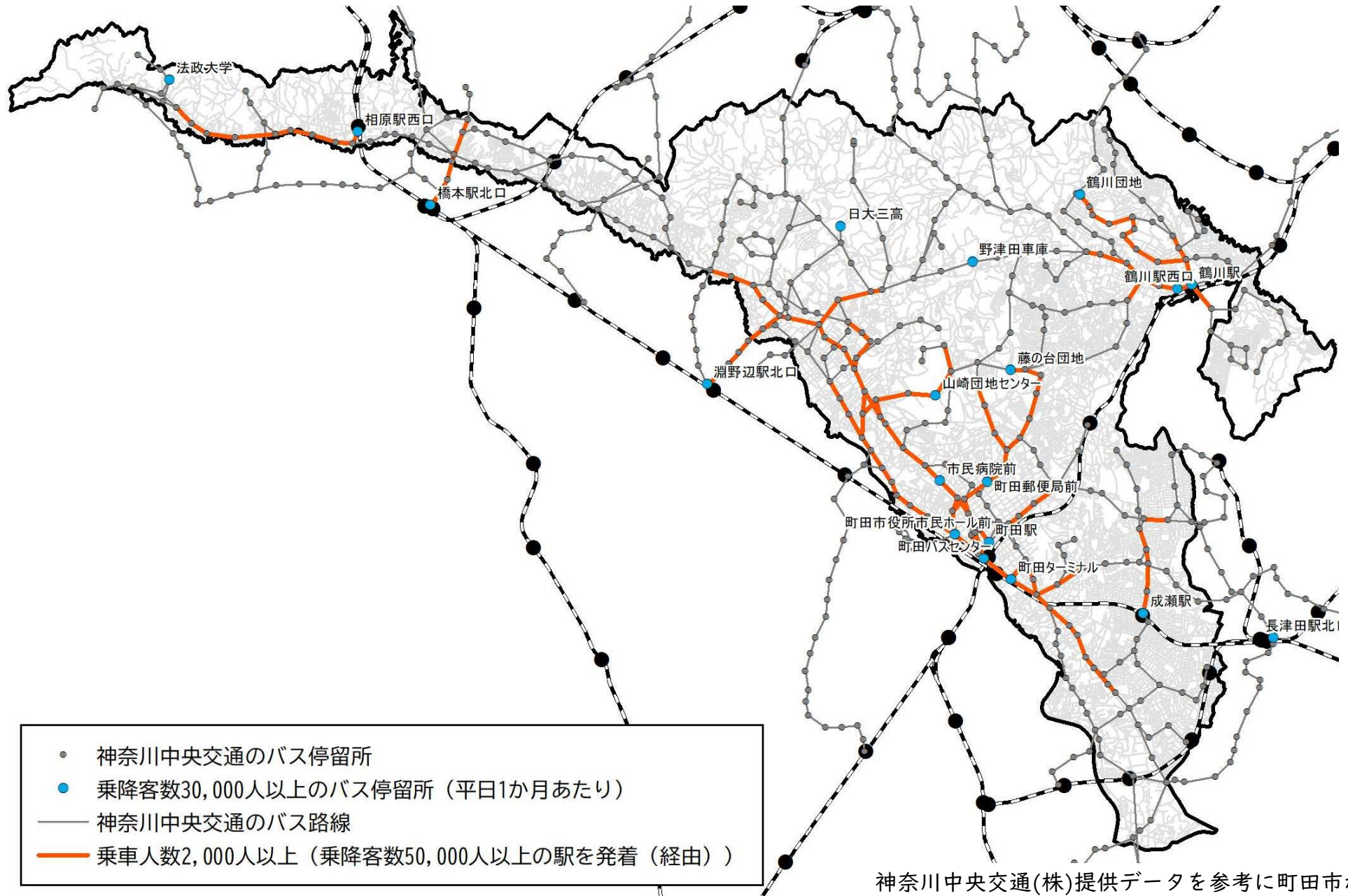
※2 鶴川駅周辺（鶴川駅、鶴川駅西口）

神奈川中央交通(株)提供データを参考に町田市が作成

2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

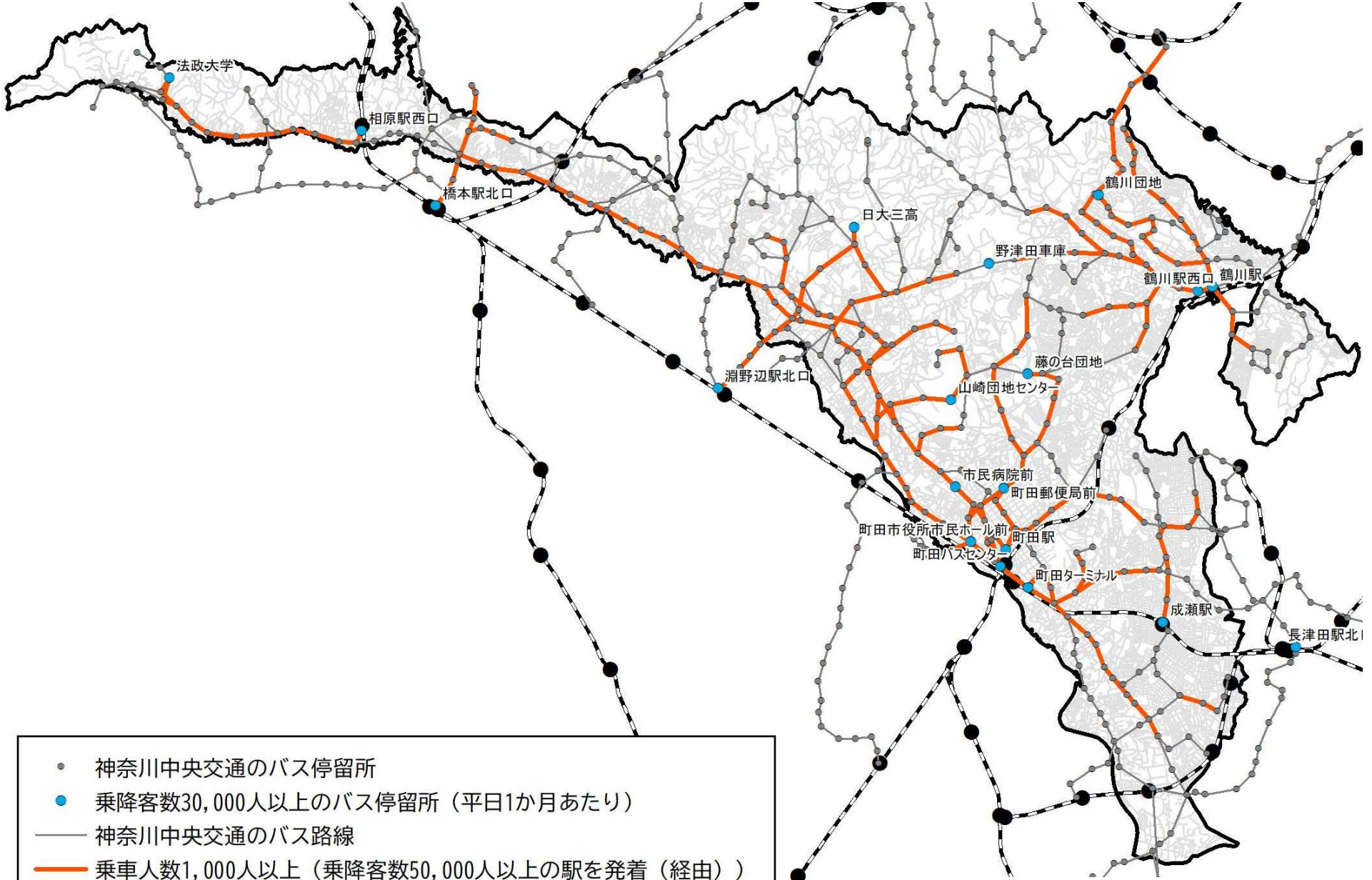
乗車人数が2,000人以上（平日1日当たり）の区間（バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））



2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

乗車人数が1,000人以上（平日1日当たり）の区間（バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））



- 神奈川中央交通のバス停留所
- 乗降客数30,000人以上のバス停留所（平日1か月あたり）
- 神奈川中央交通のバス路線
- 乗車人数1,000人以上（乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））

神奈川中央交通(株)提供データを参考に町田市が作成

2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

- 「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あるとともに、人を惹きつけ、新しいものが生み出され、つながる、魅力と活力にあふれた場所である。

● 広域都市拠点

- 市内外から多くの人が集まる、町田市全体を代表する中心的な拠点。

● にぎわいとみどりの都市拠点

- 交流や商業によるにぎわいと、緑や自然が調和した、憩いと交流の拠点。

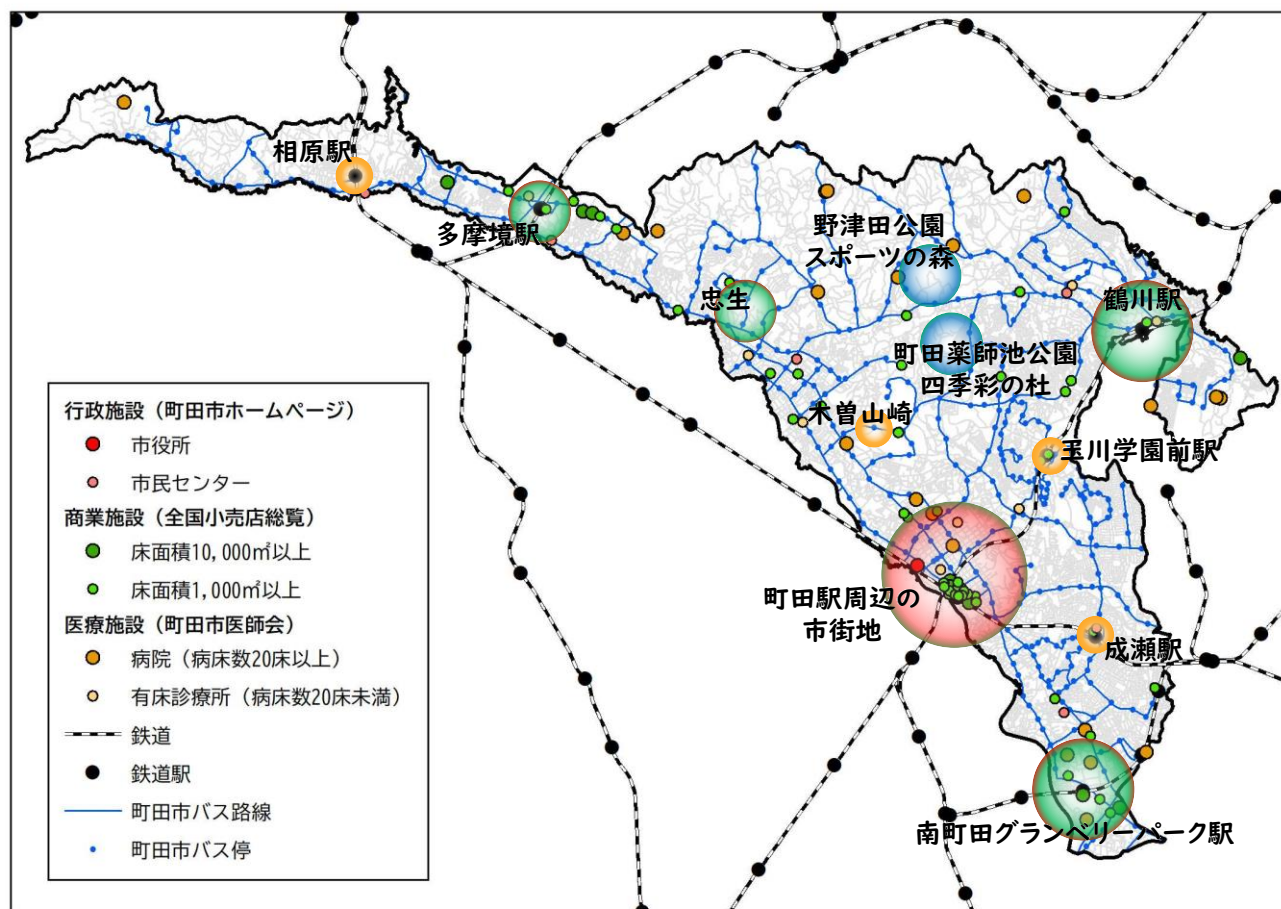
● 活動とみどりの都市拠点

- スポーツや文化活動などを通じて、自然に親しみながら活動できる拠点。

● 生活拠点

- 日常生活に必要なサービスや交流が集まる、身近な地域の中心となる拠点。

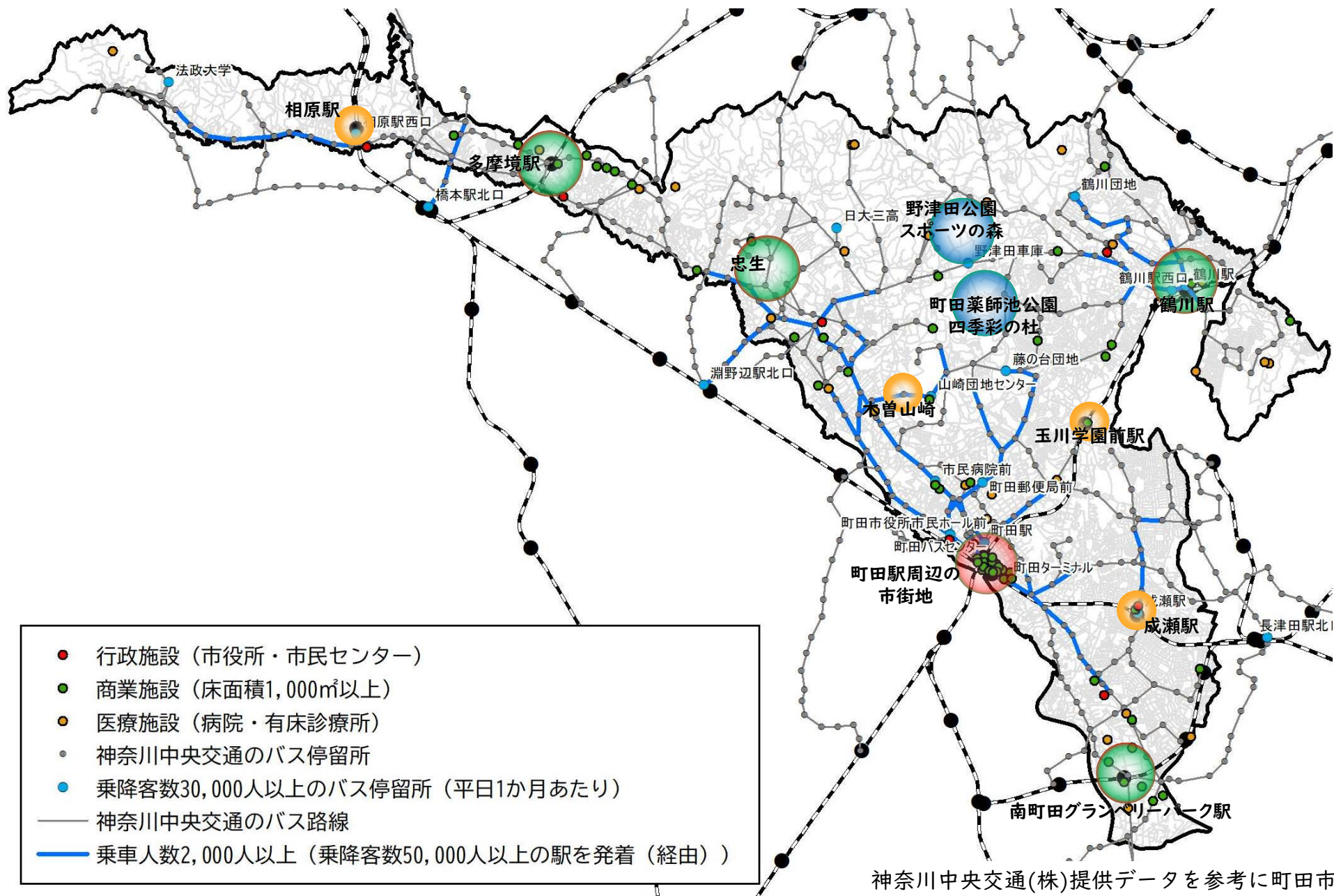
「町田市都市づくりのマスタープラン」における主な拠点



2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

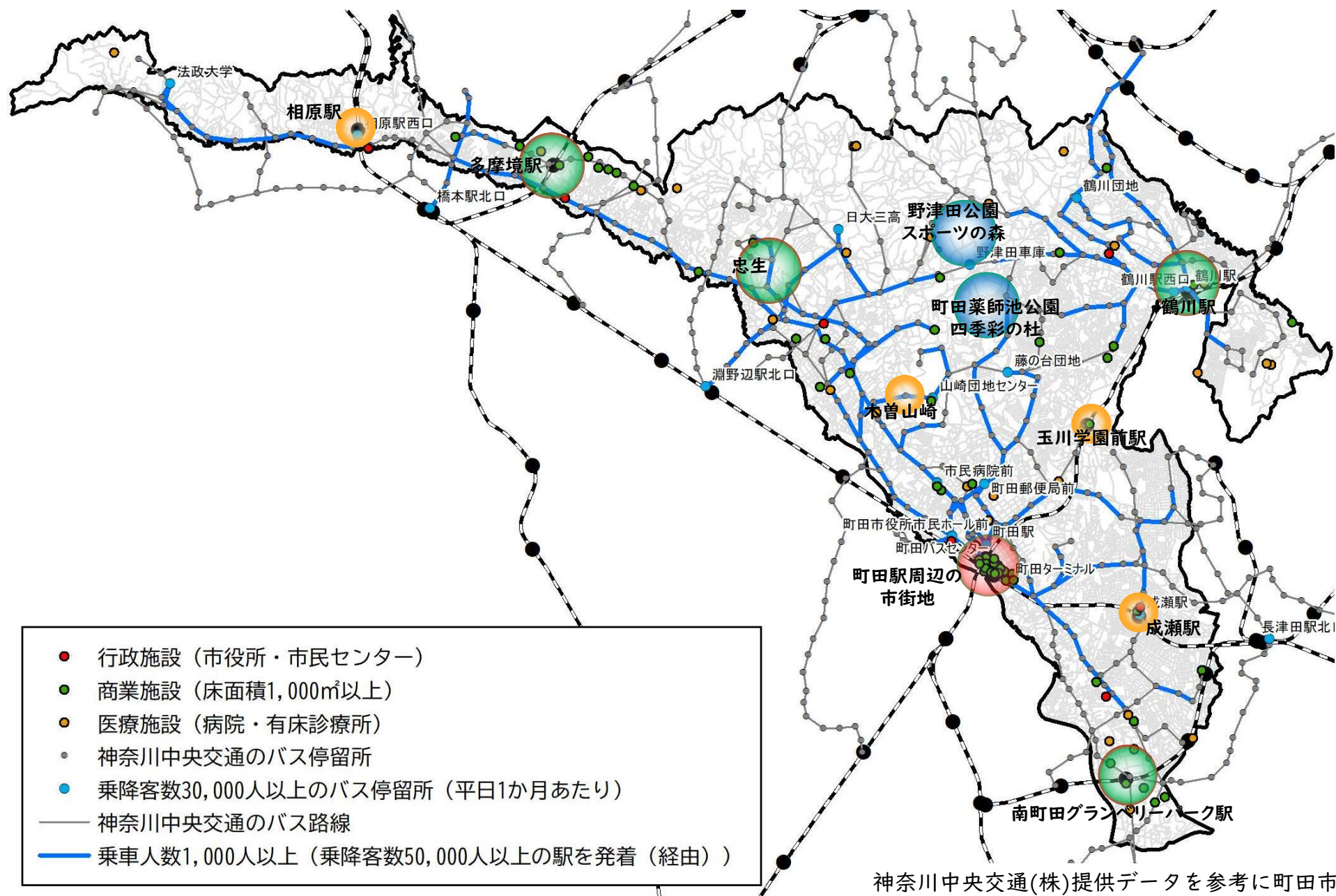
乗車人数が2,000人以上（平日1日当たり）の区間（バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））



2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

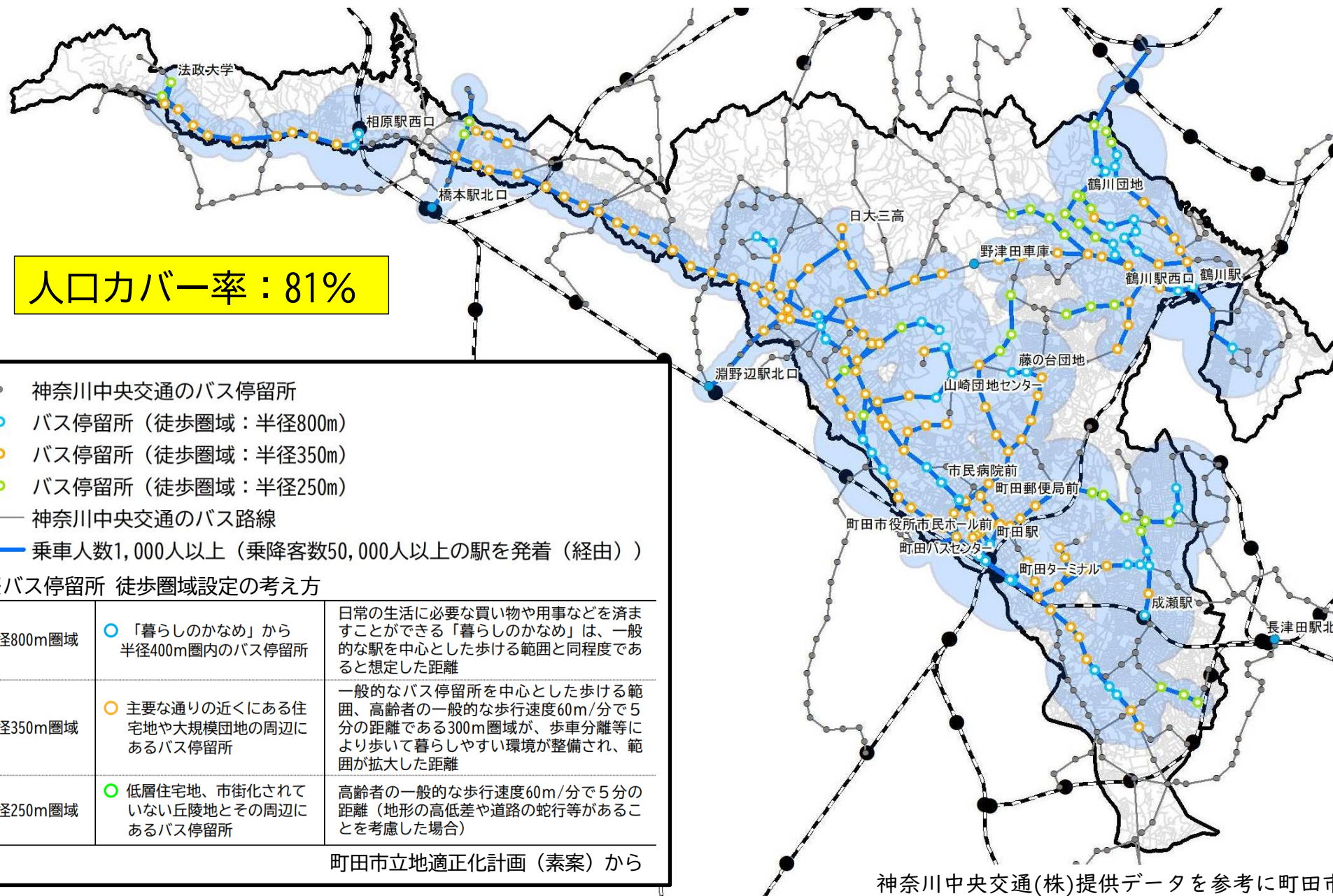
乗車人数が1,000人以上（平日1日当たり）の区間（バスの乗降客数50,000人以上の駅を発着（経由））



2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

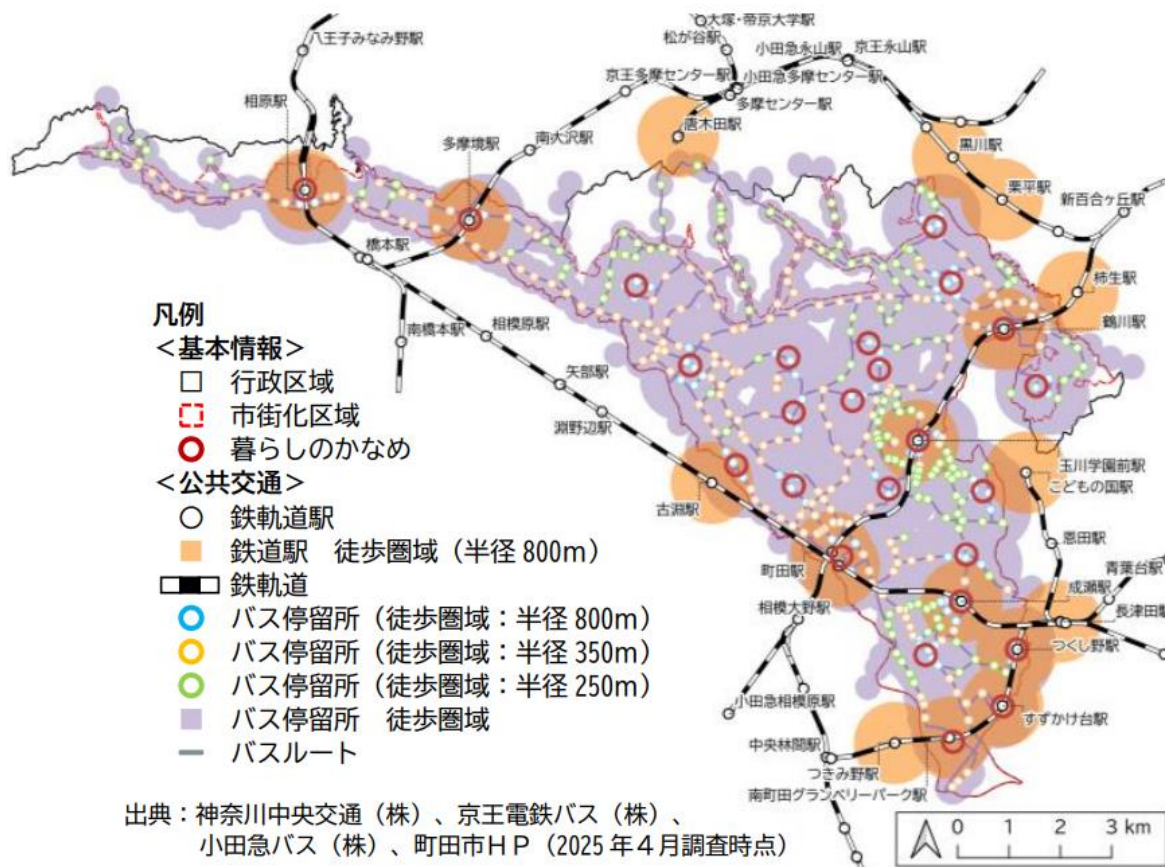
乗車人数が1,000人以上の区間+町田市立地適正化計画（素案）におけるバス停留所の徒歩圏域



2. 交通の将来像

(3) 路線バスの幹線・支線の整理

町田市立地適正化計画（素案）における公共交通徒歩圏域



公共交通徒歩圏域の設定の考え方

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	日常生活に必要な買い物や用事などを済ませることができる「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）

「暮らしのかなめ」とは、それぞれの地域の特徴を活かして暮らし続けていくために、日常生活に必要な買い物や用事などを済ませることができる場所のこと

■ 暮らしのかなめ ー今あるものを支え育むー

住宅地内や通り沿いの「暮らしのかなめ」

身近な駅周辺の「暮らしのかなめ」

主要な駅周辺の「暮らしのかなめ」

● 日々の暮らしや多様な活動に必要な都市機能の維持・育成

● 時代の変化に合わせたアップデート

■ 暮らしのかなめ ー新しく創るー

● 多摩都市モノレールの沿線は、新たに形成される「暮らしのかなめ」になります。

● 多摩都市モノレールの導入空間として整備される道路の沿道を含めた周辺の地域には、暮らしを支える生活利便施設などが集まり、日々の暮らしを支える場が創られています。

周辺住宅地の
日々の暮らしや
多様な活動を支える
都市機能の育成

