

第 1 回町田市交通計画推進協議会 資料編

2025年5月27日
町田市都市づくり部交通事業推進課

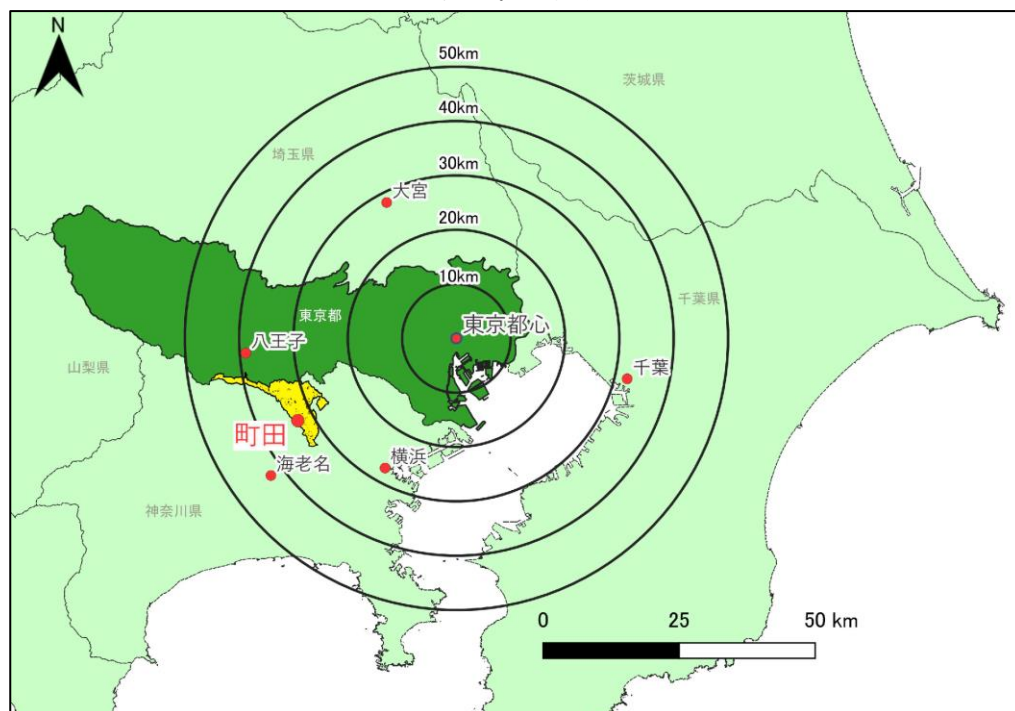
3. 町田市の現状について

(1) 町田市の概況

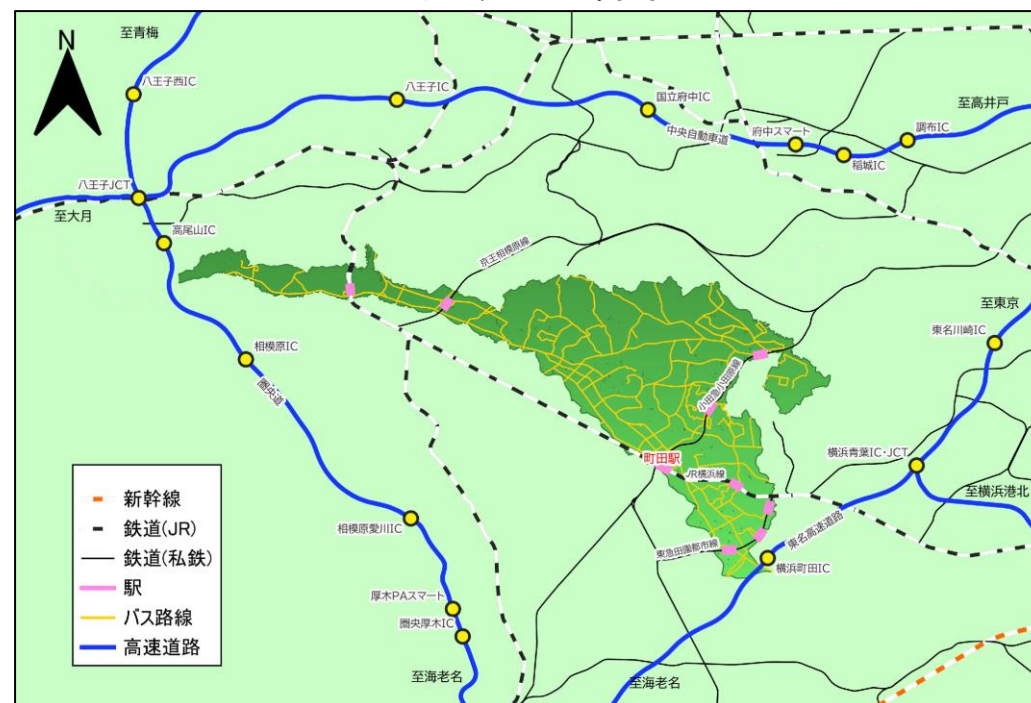
① 町田市の位置と周辺の主な交通

- 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にある。
- 鉄道では、小田急小田原線、JR横浜線、東急田園都市線、京王相模原線、幹線道路では、国道16号、町田街道、鎌倉街道、芝溝街道などがあり、多摩南部における交通の要衝として機能している。
- 町田市外周を東名高速、中央道、圏央道が走っており、市内南東部、横浜市との市境付近には東名・横浜町田インターチェンジが立地している。
- 鉄道駅が市域の外縁部に存在しているため、市内の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る。

町田市の位置



町田市の主な交通

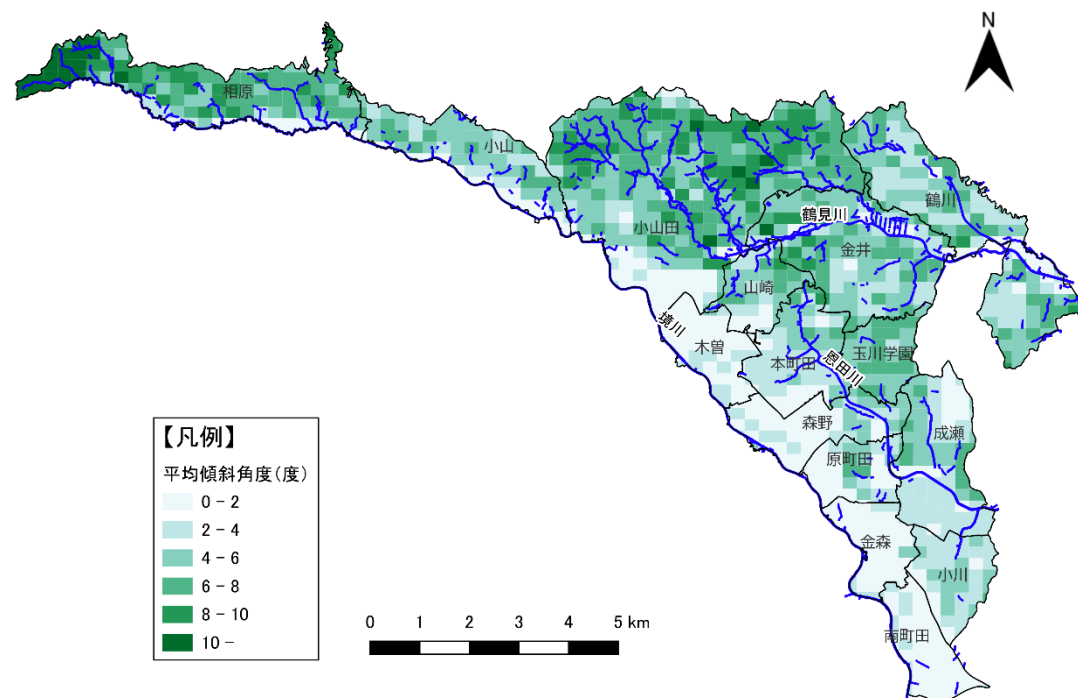


【出典】ともに、国土数値情報を用いて作成

② 地勢と土地利用状況

- 町田市内の宅地面積は増加傾向にあり、市域の大部分は建物用地として利用されているが、北部の多摩丘陵周辺では森林が広がっている。
- 市内南西部では比較的傾斜が少ないが、多摩丘陵が広がっている市内東部から北部にかけては平均傾斜角度が6度以上の地域が広がっている。

250mメッシュ別の平均傾斜角度



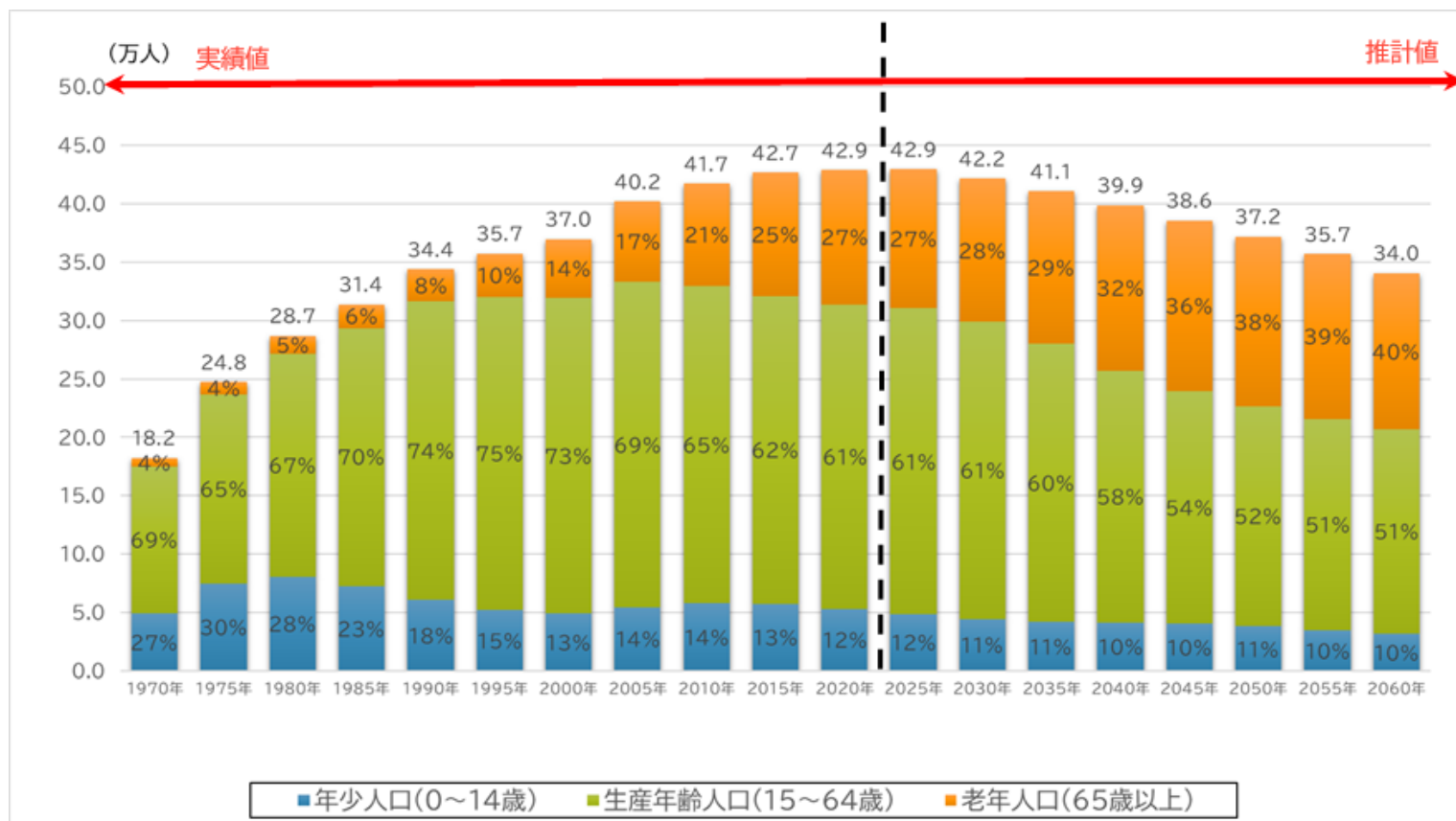
3. 町田市の現状について

(1) 町田市の概況

③ 人口動向

- 町田市の2021年の総人口は約42.9万人となっている。
- 1970年から現在まで右肩上がりに増加しており、約30年間で2倍以上となった。老年人口比率も増加する一方、年少人口および生産年齢人口比率は1990年以降減少傾向にある。
- 将来的に、総人口は2024年をピークに減少していくことが推計される中、2060年には老年人口比率が40%まで上昇すると推計されている。

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）

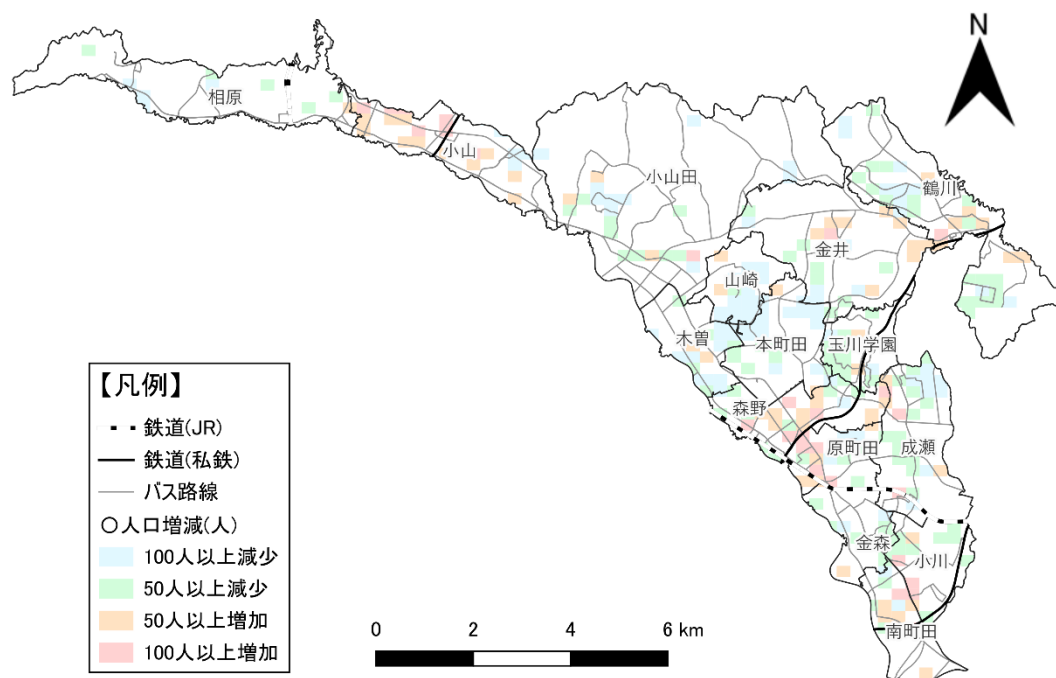
3. 町田市の現状について

(1) 町田市の概況

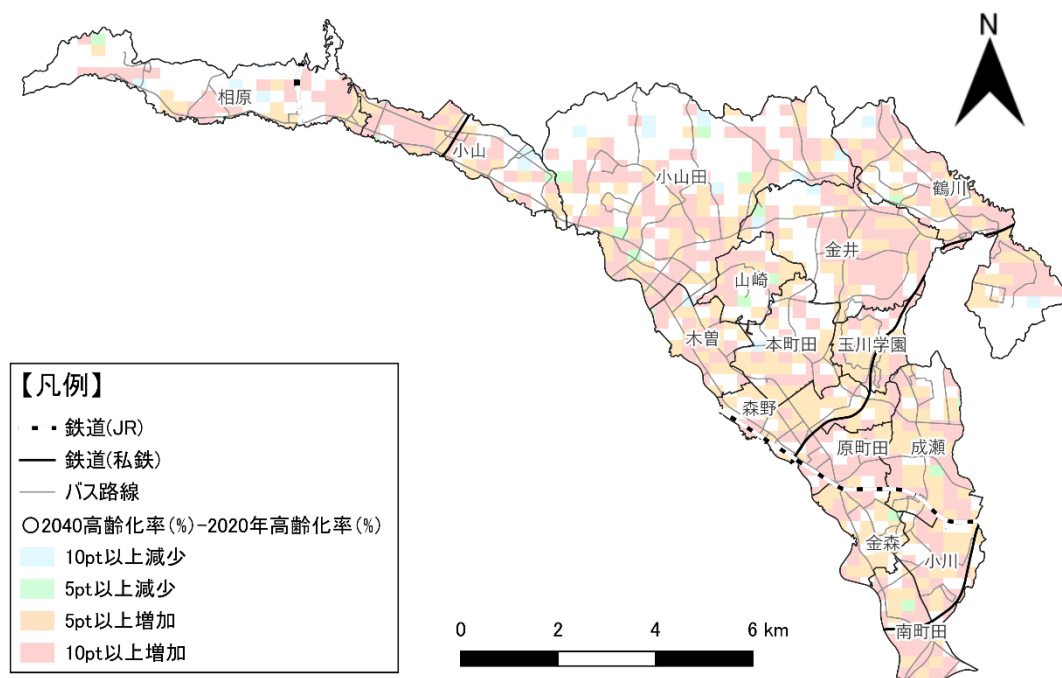
④ 将来人口・高齢化の見通し

- 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において、将来人口の増加が顕著である一方、市内中央部の山崎地区や木曽地区、本町田地区では2040年までに1メッシュあたり100人以上減少見込みの地域が集積している。
- 市内全域で、将来的な高齢化率は増加見込みで、2020年高齢化率と比較し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点在し、一部地域においてはすでに人口減少と高齢化が進行している。

250mメッシュ別の人口（2040年－2020年増減）



250mメッシュ別の高齢化率（2040年－2020年増減）

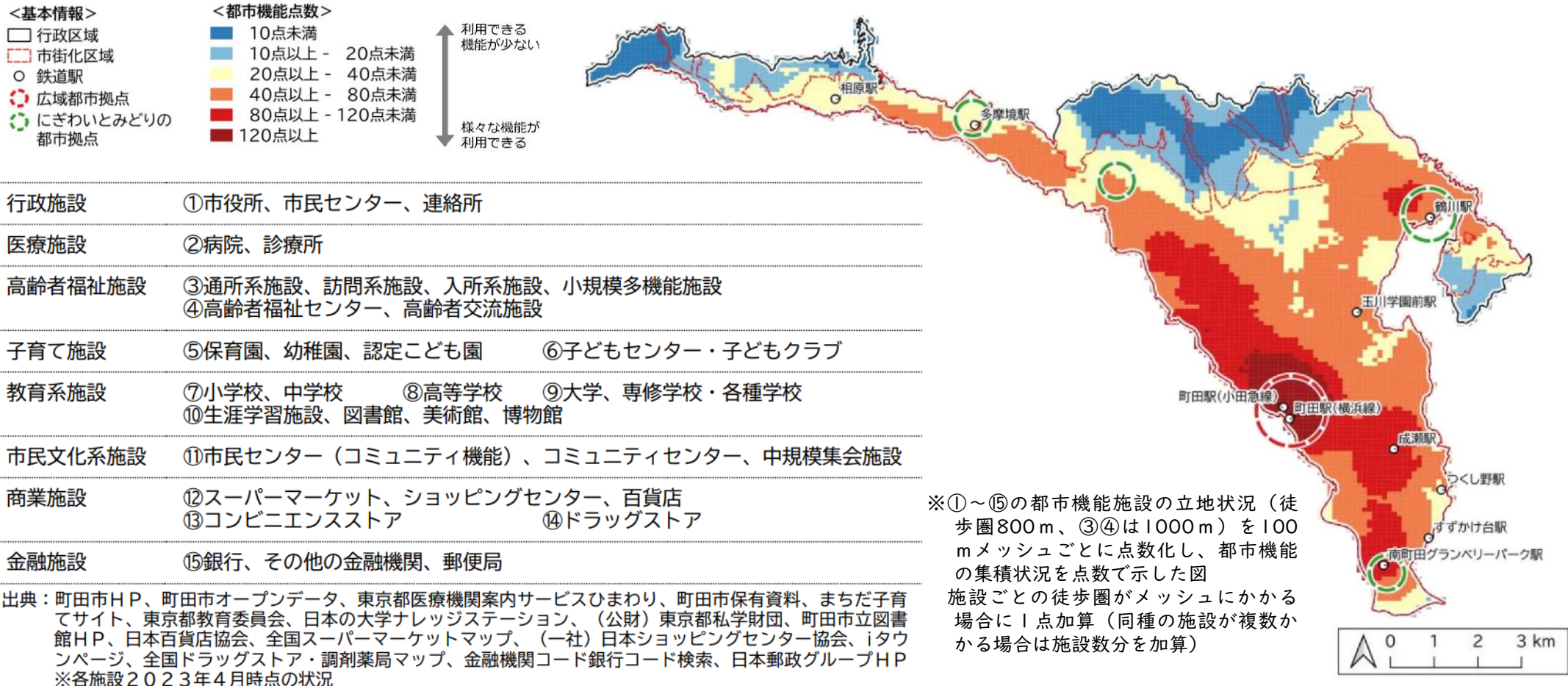


3. 町田市の現状について

(1) 町田市の概況

⑤ 都市機能の分布状況

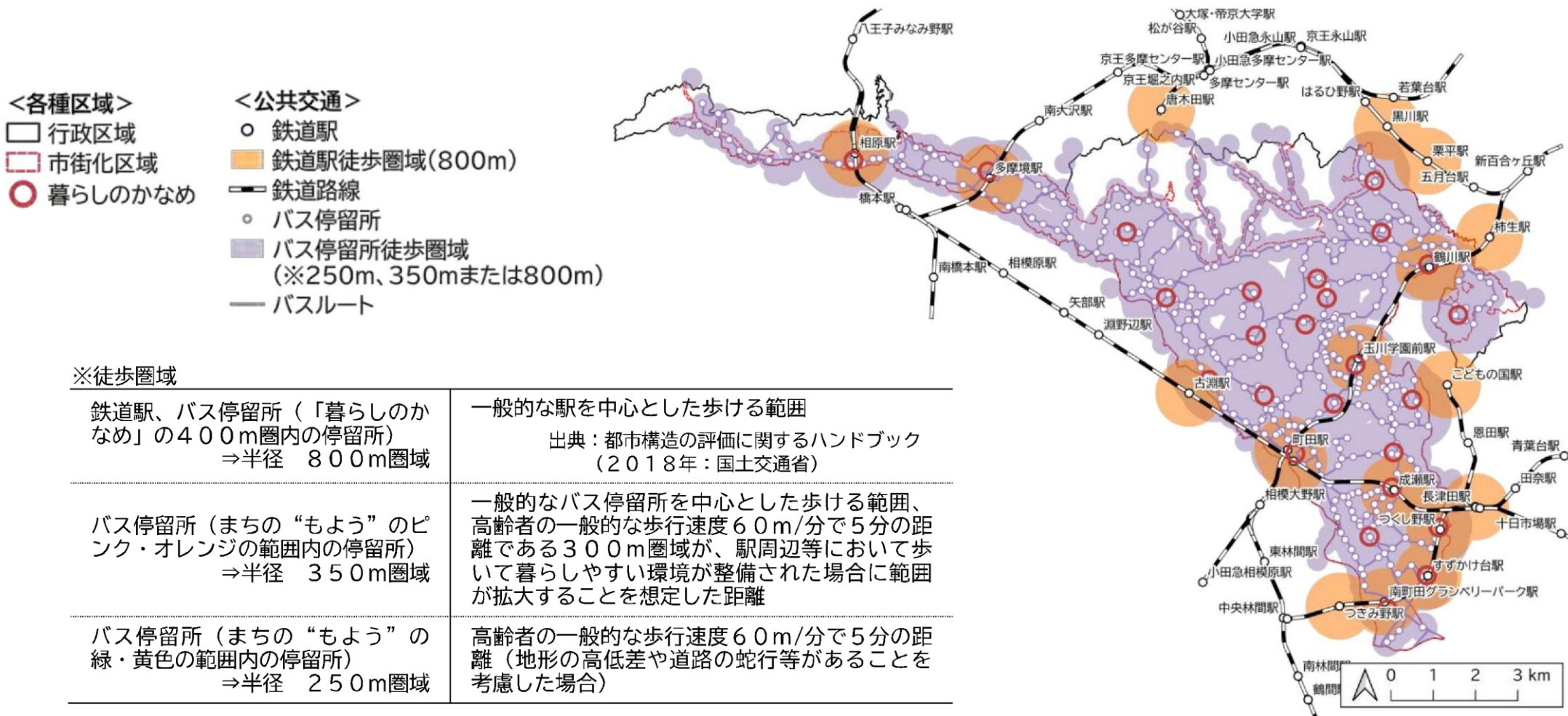
- 市街化区域内の大部分は、徒歩のみ若しくは、徒歩と公共交通を利用して、日常生活を支える医療・福祉・商業施設等にアクセスできる状況にある。
- 特に、町田駅周辺等の高次の拠点（広域都市拠点・にぎわいとみどりの都市拠点）には、各種施設の集積性が高い状況にある。



(2) 町田市の交通の現状

① 公共交通徒歩圏域

- 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状況にある。
- 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により、その利便性はさらに高まる見込みである。



【出典】町田市立地適正化計画策定の方向性P27（2024年2月）

3. 町田市の現状について

(2) 町田市の交通の現状

② 鉄道等の利用状況

- 鉄道の乗車人員は、小田急線町田駅が最も多く、2023年度は約4,640万人、次いでJR横浜線町田駅が約3,590万人となっている。新型コロナウイルス感染拡大の影響やテレワークの普及などによって、ほとんどの鉄道駅において2014年比で乗車人員数が減少しているが、東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅および京王相模原線多摩境駅では増加しており、特に南町田グランベリーパーク駅では、約1.3倍超に増加している。
- 路線バスの輸送人員は、新型コロナウイルス感染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、コロナ前の約87%（2019年比）に留まっている。
- タクシーの輸送人員及び運送収入は、2020年から増加傾向にある。

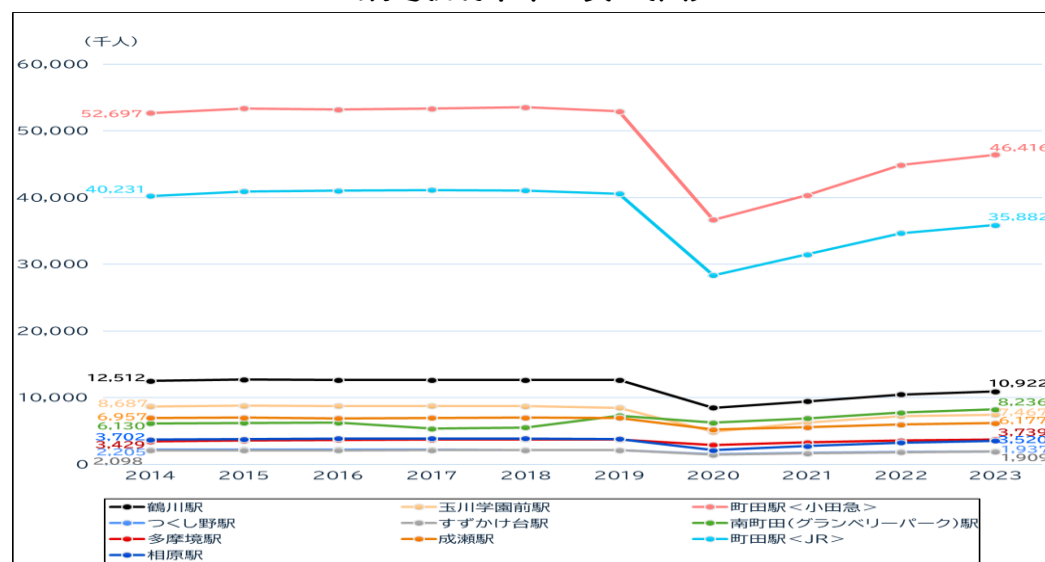
タクシー輸送人員と運送収入の推移



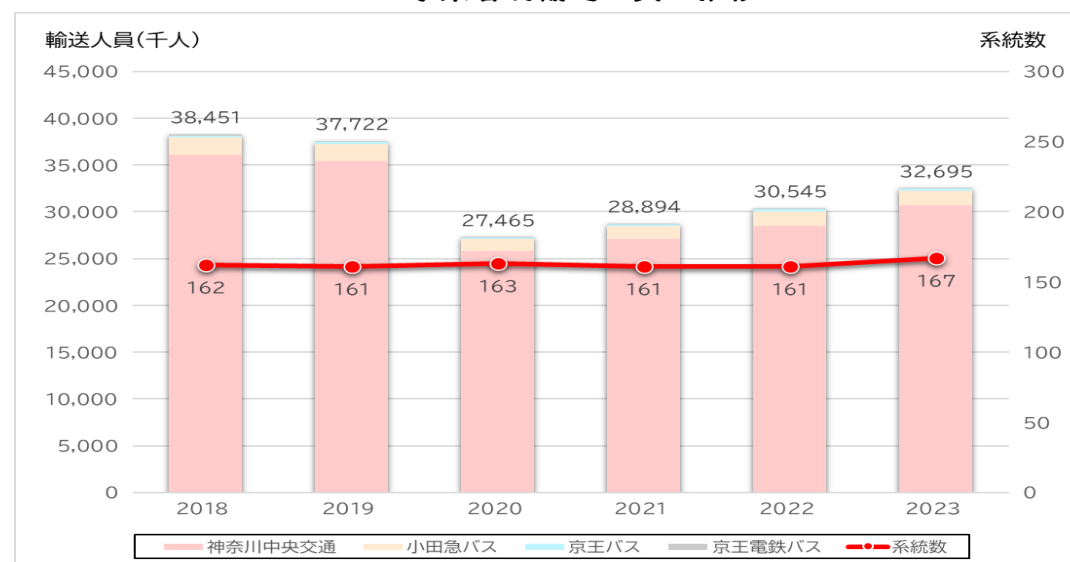
※所在地が町田市となっている営業所の実績
※一般車及び福祉車の合計

【出典】東京ハイヤー・タクシー協会

鉄道駅別乗車人員の推移



バス事業者別輸送人員の推移



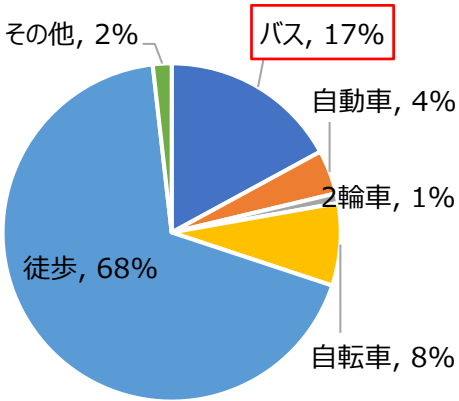
【出典】ともに、町田市統計書第10章「運輸・通信」

(2) 町田市の交通の現状

③ 交通分担率

- 第6回東京都市圏パーソントリップ調査によると、町田市関連の全流動のうち、市内々移動のバス利用、市域を跨ぐ（市内→市外または市外→市内）移動の鉄道利用を合わせると約34%を占め、他市と比較すると公共交通の利用が多い傾向である。
- また、市内鉄道駅までの移動手段（駅端末交通手段）をみると、徒歩（68%）が最も多く、次いでバス（17%）が多い。
- 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をみると、通勤、通学目的では鉄道やバスの公共交通が高い一方、業務や私事目的では自動車が高い。

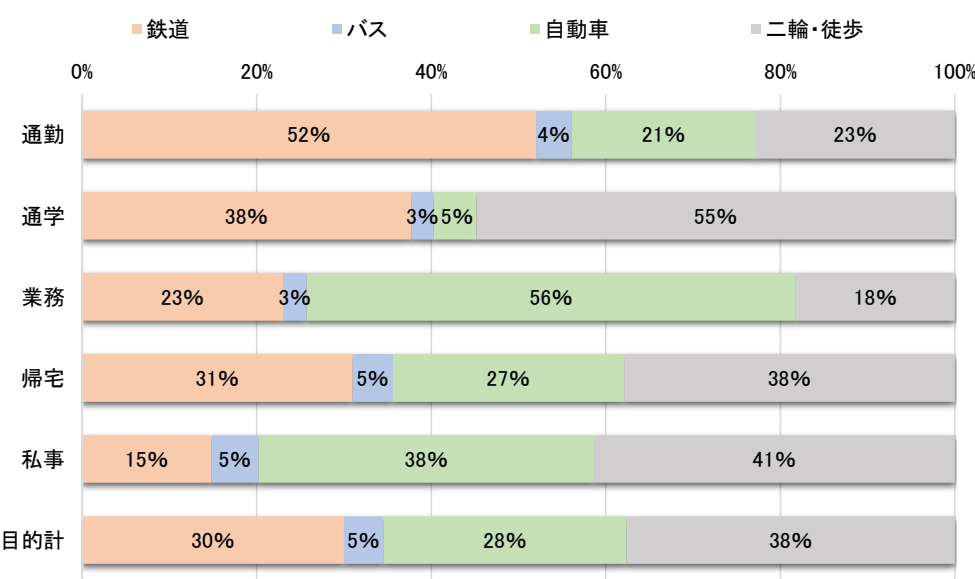
市内鉄道駅までの手段分担率



全OD量に占める地域間流動や代表交通手段の構成比

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%

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】 いずれも、第6回東京都市圏パーソントリップ調査

3. 町田市の現状について

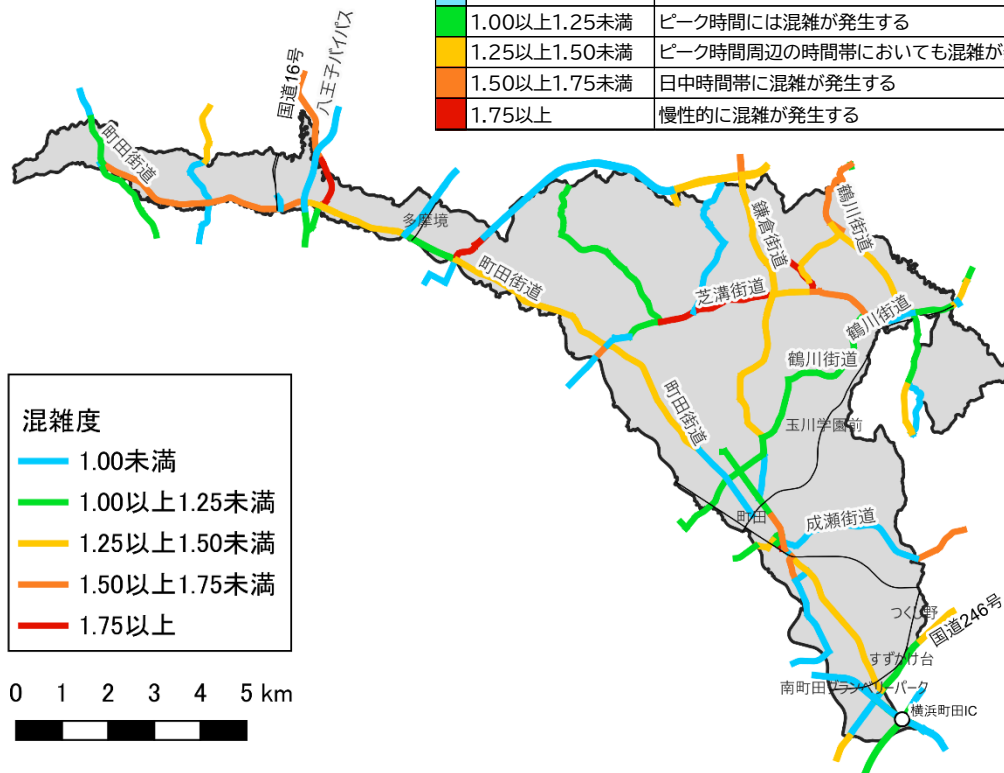
(2) 町田市の交通の現状

④ 自動車交通

- 道路交通センサス（2021年）によると、混雑度が1.00を超える区間が多数あり、市内各地で道路混雑が発生している。特に、芝溝街道や国道16号は、混雑度が1.75以上で慢性的に渋滞が発生している。また、町田街道や鎌倉街道の大部分の区間でも混雑度が1.25以上とピーク時周辺の時間帯を中心に混雑が発生している。
- 市内各地の道路で、混雑時の旅行速度が20km/h未満の区間が点在しており、特に町田駅周辺では、10km/h未満の区間が点在している。

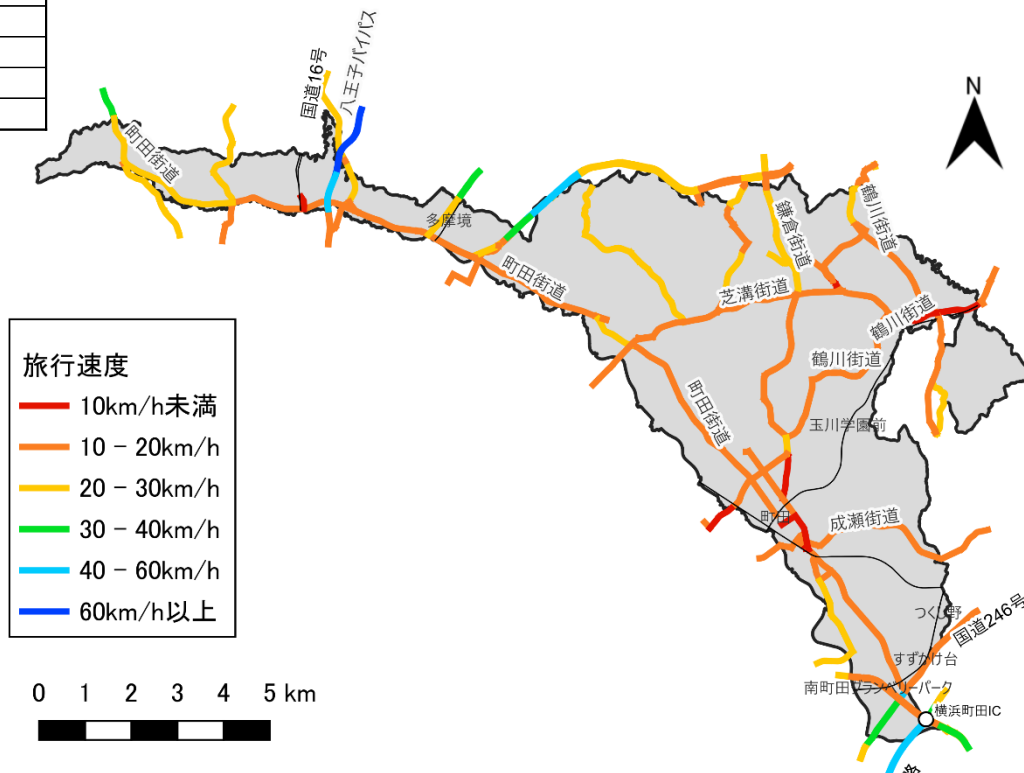
道路混雑度

混雑度	混雑状況の目安
1.00未満	混雑はなく、円滑に走行ができる
1.00以上1.25未満	ピーク時には混雑が発生する
1.25以上1.50未満	ピーク時周辺時間帯においても混雑が発生する
1.50以上1.75未満	日中時間帯に混雑が発生する
1.75以上	慢性的に混雑が発生する



※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



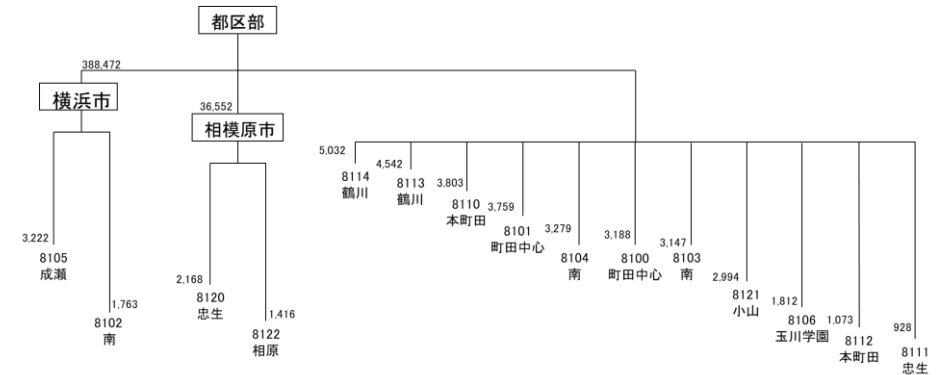
【出典】ともに、道路交通センサス（2021）

⑤ -1 市内外の人の動き

- ・町田市居住者における通勤トリップは、多くの地域で都区部への移動が見られる。都市圏全域の通勤流動についても同様に、都区部への移動が大きく表れている。
- ・都区部以外の動きとして、8105成瀬、8102南は横浜市へ、8120忠生、8233相原は相模原市への流動が多く見られる。

町田市の小ゾーン図

8122 相模
8121 小山
8120 忠生
8114 鶴川
8113 鶴川
8112 本町西
8111 忠生
8110 本町西
8106 玉川学園
8101 町田中心
8100 町田中心
8102 南
8104 南
8103 南
8102 南
8100 町田中心
8101 町田中心
8106 玉川学園
8110 本町西
8111 忠生
8112 本町西
8113 鶴川
8114 鶴川
8120 忠生
8121 小山
8122 相模



【出典】第6回東京都市圏パーソントリップ調査

3. 町田市の現状について

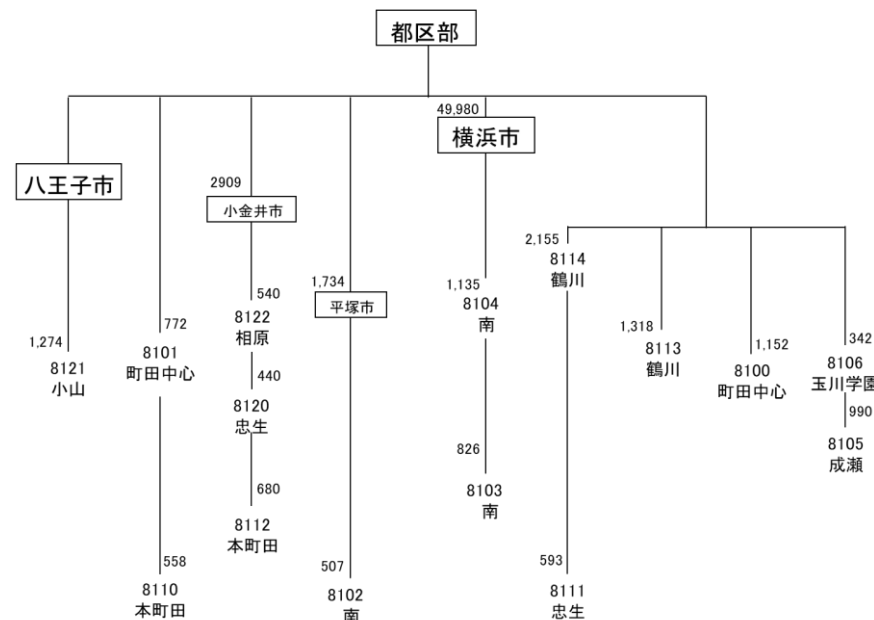
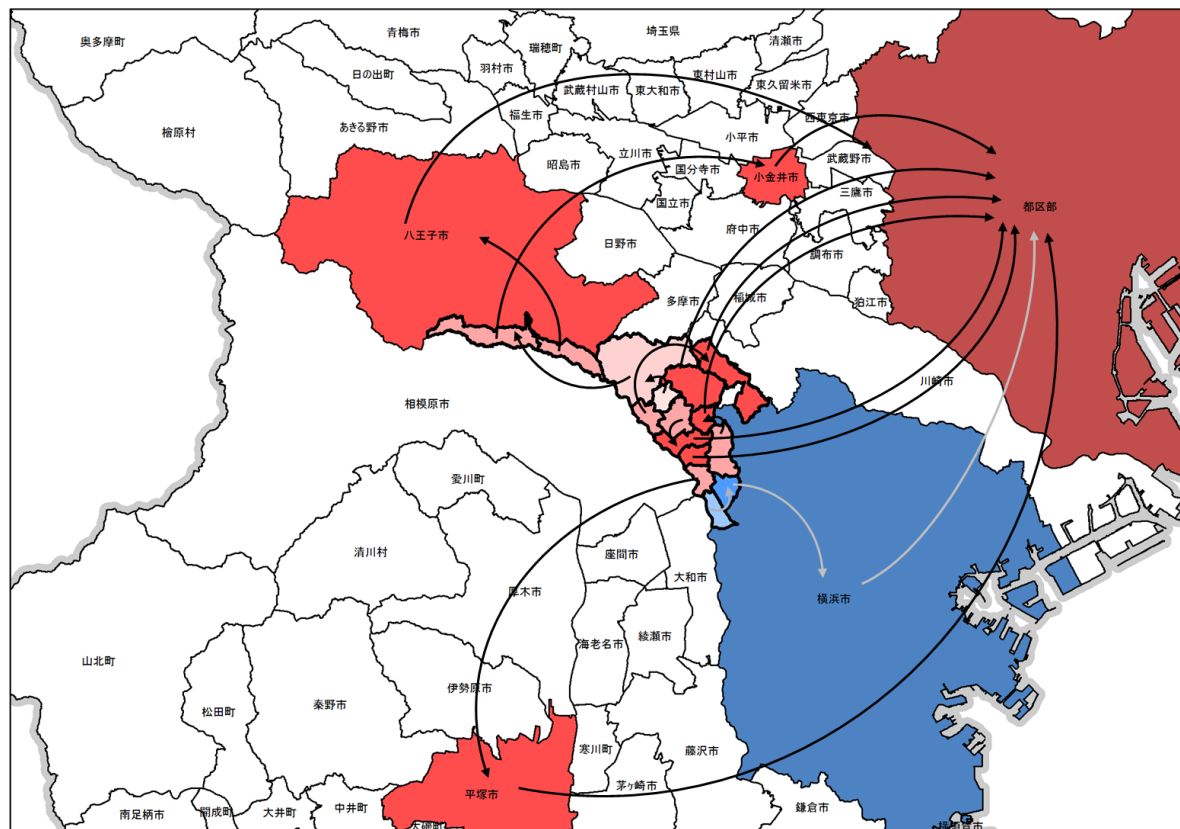
(2) 町田市の交通の現状

⑤ -2 市内外の人の動き

【通学目的の移動】

- 地域内々以外の移動として、隣接地域への移動が多く見られる。
- 町田市外への動きとして、都区部、横浜市、八王子市へのトリップは多い傾向にある。
- 8122相原から小金井市や8102南から平塚市への移動も若干見られる。

通学目的の移動における地域階層図



【出典】第6回東京都市圏パーソントリップ調査

3. 町田市の現状について

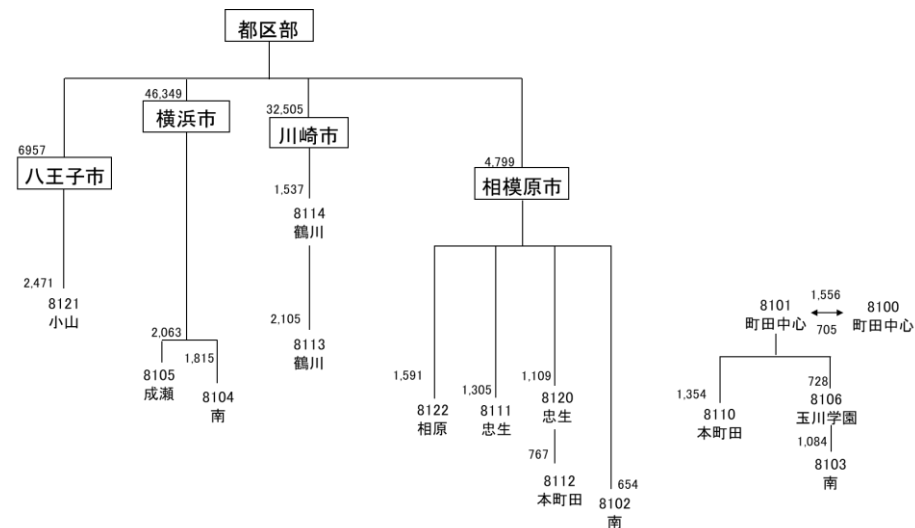
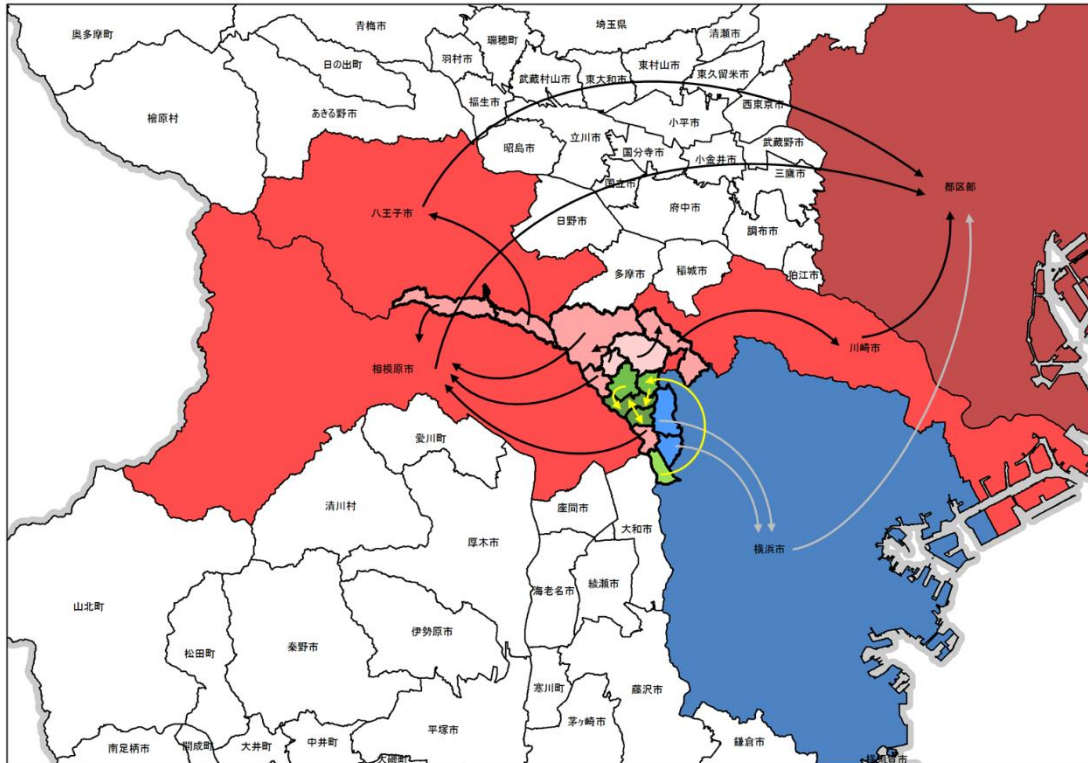
(2) 町田市の交通の現状

⑤ -3 市内外の人の動き

【私事目的の移動】

- 町田市居住者における私事トリップは、日用品の買い物等による、地域内々の動きが大きい。日用品以外の買い物では、商業地域である町田中心や、八王子市、川崎市、横浜市、相模原市と、多方面への動きが見られる。
- 8101、8100町田中心においては、2ゾーン間での動きが大きいことから、私事目的として町田駅を中心とした一つの生活圏として確立されている。

私事目的の移動における地域階層図



3. 町田市の現状について

(2) 町田市の交通の現状

⑥ 路線バスの廃止・減便について（2025年）

- ・ 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、市内関連路線を担当する営業所でも路線の廃止及び減便が実施されている。

■市内を運行する廃止路線

起点～終点	運行終了日	便数
町田バスセンター ～ 青葉台駅	2025年3月28日	平日：片道1便
町田バスセンター ～ つきみ野駅	2025年3月28日	毎日：往復2便
相模原駅北口 ～ 聖蹟桜ヶ丘駅	2025年3月28日	毎日：往復3便
淵野辺駅北口 ～ 登戸	2025年3月29日	土曜：往復1便
南町田グランベリーパーク駅 ～ 若葉台中央	2025年3月30日	休日：往復1便
町田バスセンター ～ 玉川学園前駅	2025年9月30日（予定）	平日：往復2便

3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

多摩都市モノレールの延伸



多摩センターから山崎団地等を経由し、町田駅に至るルートを検討しています。

小田急多摩線の延伸



唐木田から小山田、JR相模原駅を経由し、上溝に至る延伸線を検討しています。

シェアサイクル



主に地域内の移動手段として、官民連携により導入を進めています。

ホームドア整備



1日の利用人数が10万人を超える駅に対し、整備費用の補助を行っています。

かわせみ号成瀬駅ルート



成瀬駅を起終点に、成瀬が丘や都営金森などを巡回しています。

小山田桜台・多摩南部地域病院間バス



小山田桜台～山中集会所～唐木田駅～多摩南部地域病院を結んでいます。

玉ちゃんバス(北・東・南)

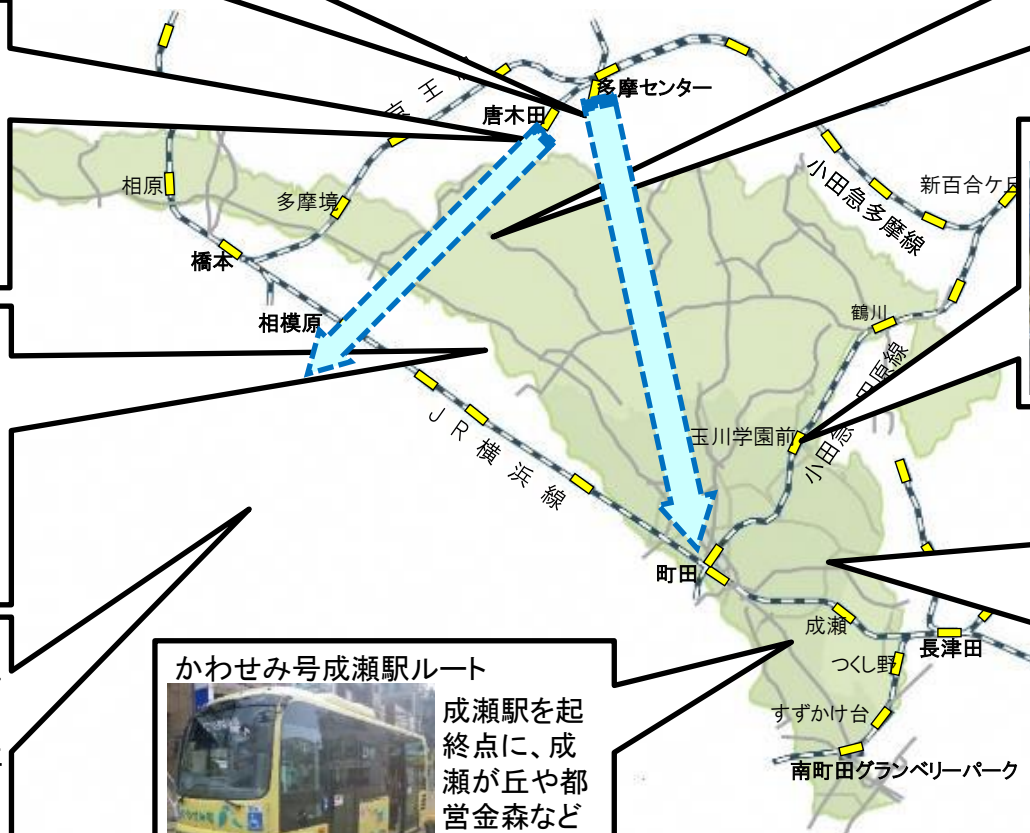


玉川学園前駅を中心に、計3ルートが運行しています。

市民バスまちっこ



【公共施設巡回ルート】
町田バスセンターを起終点に、市役所、市民病院などを巡回しています。
【相原ルート】
ネイチャーファクトリー東京町田～相原～市民病院～町田ターミナルを結んでいます。



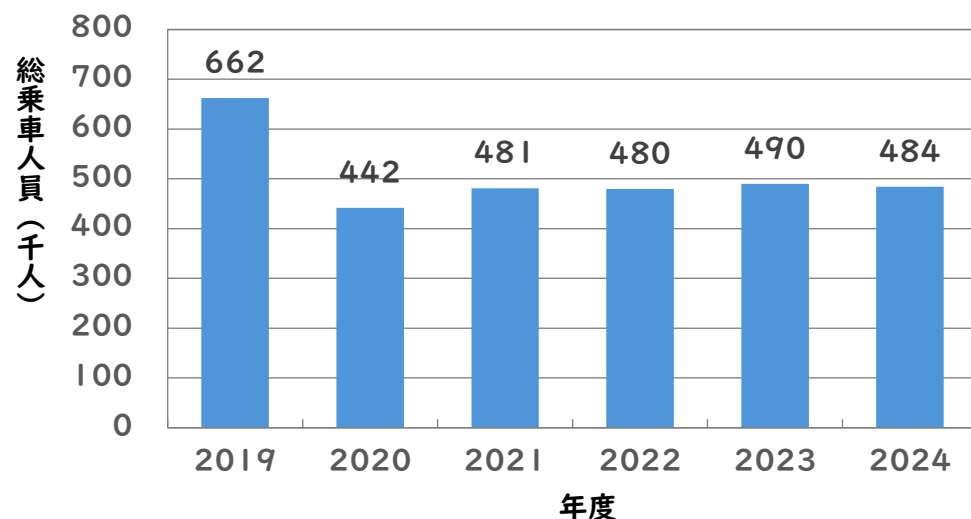
3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

① 町田市地域コミュニティバス等

【玉川学園コミュニティバス「玉ちゃんバス」】

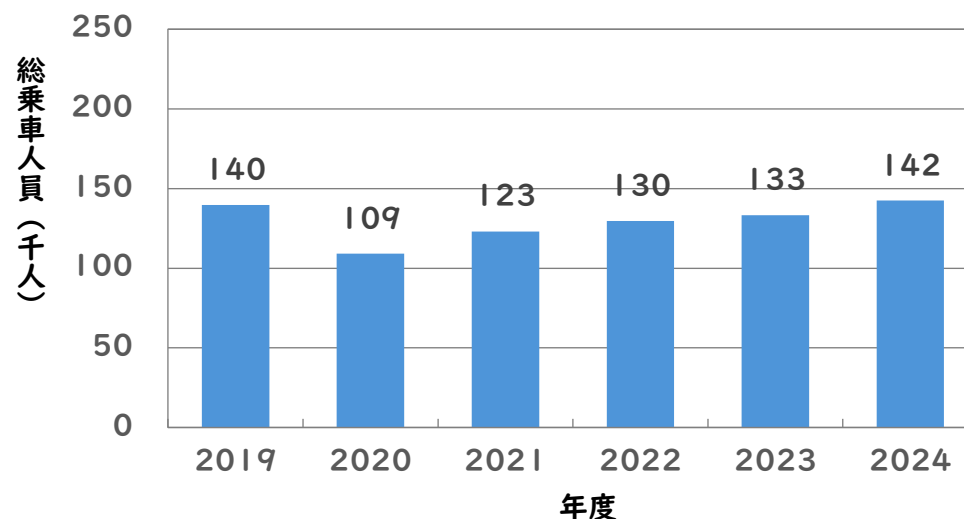
玉ちゃんバス利用実績（2019～2024年度）



- ✓ コロナ以前は、3ルート合計で年間60万人以上が利用
- ✓ 地域にお住まいの方の足として定着
- ✓ 2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者が減少したことに加え、2024年問題を見据えて、2022年1月減便を伴うダイヤ改正を実施。

【金森地区コミュニティバス「かわせみ号」】

かわせみ号利用実績（2019～2024年度）



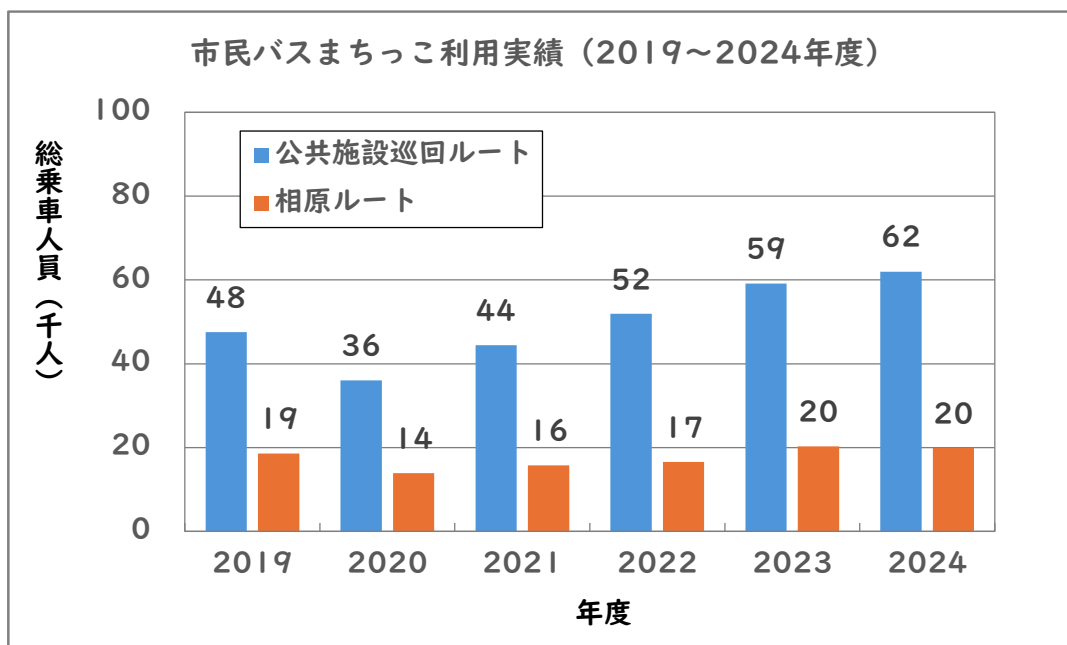
- ✓ 年間約13万人が利用
- ✓ 2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者が減少したこと、2022年4月減便を伴うダイヤ改正を実施。
- ✓ 直近の数字では、回復傾向にある

3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

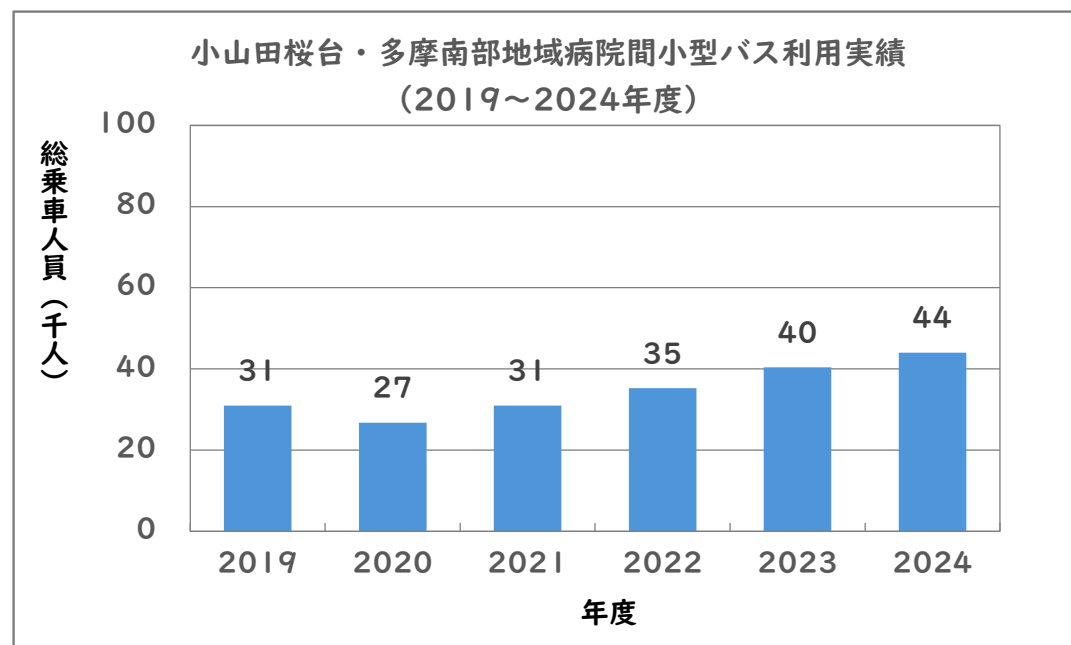
① 町田市地域コミュニティバス等

【町田市民バス「まちっこ」】



- ✓ 市の中心市街地に点在する市民病院など公共施設のアクセス性向上と、東西に長い地形に起因する交通不便地域の解消のため運行。
- ✓ 公共施設循環ルートは年間約6万人、相原ルートは年間約2万人が利用。

【小山田桜台・多摩南部地域病院間バス】



- ✓ 年間約4万人が利用
- ✓ 2025年3月17日から小田急線のダイヤ改正に伴い、多摩南部地域病院発・小山田桜台行の17時以降の運行ダイヤを変更。

3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

① 町田市地域コミュニティバス等

【町田市地域コミュニティバス等補助額】

	玉ちゃんバス	かわせみ号	小山田桜台 多摩南部地域病院 間小型バス	相原ルート	公共施設巡回ルート
	補助金額	補助金額	補助金額	補助金額	補助金額
2019 年度	4, 113千円	5, 907千円	33, 197千円	13, 831千円	18, 289千円
2020 年度	25, 978千円	15, 236千円	39, 048千円	19, 741千円	16, 517千円
2021 年度	21, 196千円	12, 113千円	38, 441千円	20, 408千円	16, 548千円
2022 年度	9, 021千円	10, 011千円	38, 295千円	21, 586千円	16, 594千円
2023 年度	0円	10, 480千円	38, 912千円	21, 651千円	38, 986千円
2024 年度	0円	9, 911千円	27, 004千円	18, 172千円	21, 696千円

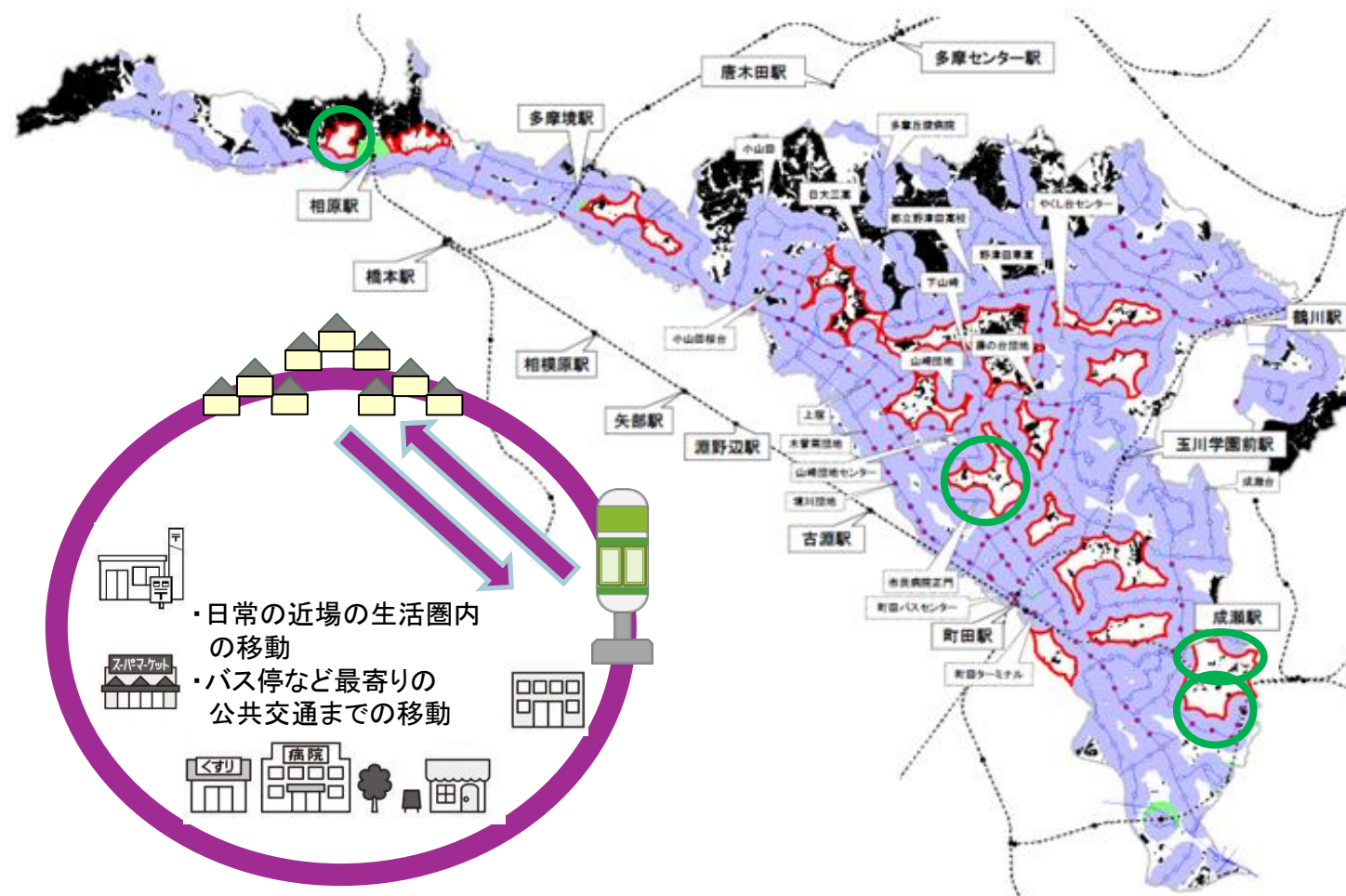
(3) 市内の交通に関する取組

② 小型乗合交通実証実験運行

【相原地区】
あいはらシャトル
丸山団地号



【つくし野地区】
つくし野くるり



3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

② 小型乗合交通実証実験運行

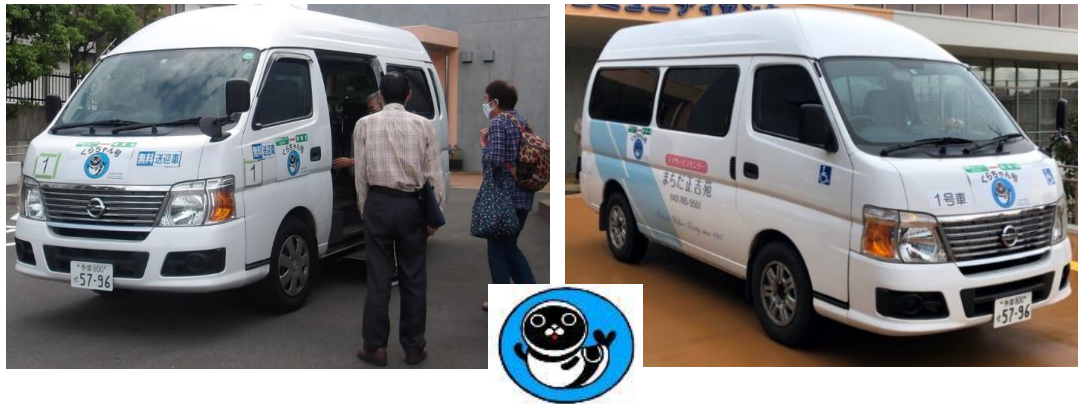
		1 相原地区	2 相原地区	3 本町田地区	4 つくし野地区	5 高ヶ坂・成瀬地区
事業の概要	事業名	あいはらシャトル 丸山団地号 (第1回実証実験)	あいはらシャトル 丸山団地号 (第2回実証実験)	シャトルぽんまちだ	つくし野くるり	さくら号
	運行区間	相原駅西口 ～丸山団地	相原駅西口 ～丸山団地	町田市民病院 ～本町田地区	北ルート：つくし野駅 ～つくし野1・2丁目 南ルート：つくし野駅 ～つくし野3・4丁目	成瀬駅～成瀬クリー ンセンター
	運行距離	上り：1.5km 下り：1.2km	上り：2.2km 下り：2.0km	1周4.6km	北ルート：1周 2.5km 南ルート：1周 3.5km	往路：2.1km 往路：1.7km
	1日あたり 運行便数	各6便	上り：6便 下り：7便	10便	各8便	各8便
	運行期間	2018年2～3月	2018年10月 ～2019年9月	2019年10～12月	2020年2～3月	2020年2～3月
運行実績	延べ運行便数	468便	3,133便	590便	624便	624便
	延べ利用者数	466人	4,195人	300人	192人	317人
	1便平均 利用者数	1.00人/便	1.34人/便	0.51人/便	0.31人/便	0.51人/便

3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

③ 支えあい交通

【鞍掛台買物・外出支援プロジェクト】



- ✓ 鞍掛台自治会が主体となり、近隣の社会福祉事業所、高齢者支援センター等と連携し、送迎車を運行
- ✓ 福祉施設送迎車の空き時間を活用
- ✓ 地域内を循環するルートで、週2回（火・金曜日）運行日は10:30～12:50の間に5便を運行
- ✓ 互助による輸送（無償の運行）

【鶴川団地活性化プロジェクト】



- ✓ 社会福祉法人悠々会が鶴川センター名店会、東京都住宅供給公社、鶴川2.5.6丁目団地自治会との協力で運行
- ✓ 外出が困難になってしまっている方を対象に、買物にいけるよう団地の商店街へ送迎
- ✓ 「グリーンスローモビリティ」に該当する電動カートによる運行
- ✓ 登録制（登録料500円/年）、週3日の運行日に利用者の予約に応じて運行する
- ✓ 自家用有償旅客運送（交通空白）による運行

3. 町田市の現状について

(3) 市内の交通に関する取組

③ 支えあい交通【市内の支え合い交通取り組み例（町田市ヒアリング）】

団体愛称	運行地域	開始時期	主な実施主体	協力福祉事業所数	運行頻度	便数	法的区分	利用料	予約	主な対象者	年間利用者数 (延べ・目安)
くらちゃん号	鞍掛台 (西成瀬)	2019年	鞍掛台自治会	4事業所	火・金	5便	許可・登録を要しない	無料	×	誰でも	1,600人
つるかわCAP	鶴川	2019年	鶴川地域社会福祉協議会	1事業所	随時		許可・登録を要しない	無料	○	福祉関係者等の紹介(要支援相当)	500人
あいあい号 (坂下)	坂下 (相原町)	2019年	坂下町内会「キャットウォーク」	1事業所	水	1便 (4往復)	許可・登録を要しない	無料	○	65歳以上で買い物不自由な方	1,300人 (坂下・元橋併せて)
あいあい号 (元橋)	元橋 (相原町)	2019年	元橋ささえあい連絡会	1事業所	水		許可・登録を要しない	無料	○	65歳以上で買い物不自由な方	
鶴川団地 活性化プロジェクト	鶴川団地	2019年	(福)悠々会、鶴川団地 地域支え合い連絡会	1事業所	火・水・金 の随時		自家用旅客有償運送 (交通空白地)	年間500円	○	福祉関係者等の紹介(要支援相当)	500人
成瀬お助けたい	成瀬	2021年	地域の有志		随時		許可・登録を要しない (生活支援サービスなどとの一体運送)	30分500円	○	家族など同居者が送迎出来ない場合	400人
大戸・武蔵岡買い物移動支援	武蔵岡団地 (相原町)	2021年	地域の有志	2事業所	第1火曜 第3木曜	2便	許可・登録を要しない	無料	○	誰でも	250人
かしのみ号	忠生	2022年	忠生第三自然クラブ・ 町田ビューハイツ自治会・ 忠生さつき自治会	3事業所	水	1便	許可・登録を要しない	無料	×	誰でも	1,300人
丸山団地自治会 買い物ツアー	丸山団地 (相原町)	2022年	丸山団地自治会	3事業所	金	1便	許可・登録を要しない	無料	○	65歳以上の自治会員	200人
さくら号	玉川学園	2023年	NPO法人桜実会・玉川学 園町内会	1事業所	火・金	2便	許可・登録を要しない	無料	×	誰でも(要会員登録)	500人
フリーモビリティ	鶴川	2024年	(福)悠々会	1事業所	平日		許可・登録を要しない	無料	スマホアプリ予約	福祉関係者等の紹介(要支援相当)	600人

3. 町田市の現状について

(4) 市民アンケート調査結果

【調査実施概要】

① 目的

- 市民の日常生活における活動別の移動実態や公共交通の利用実態、公共交通の利用意向や利用するための条件等を把握することを目的とし、右表に示す内容を設問とし、アンケート調査を実施

② 調査対象者

- 住民基本台帳より無作為に抽出した2,800世帯の高校生以上

③ 調査方法

- 回答者の負担軽減等を図るため、Web回答も可能とするためのWebページを作成し、紙調査票・Webページ併用の回収方式

④ 調査実施期間

- 2024年11月22日（金）に紙調査票を発送、同年12月20日（金）を回答期限とし、2025年1月末まで回収

⑤ 回収状況

- 有効回収数は1,214世帯1,658人（オンライン：576人、紙：1,082人）、有効回収率は43.4%（世帯数ベース）

調査項目及びその内容

項目		調査内容
移動実態		● 1日の行動実態（普段の活動実態） ・ 目的（買い物、通院、通勤・通学、その他主要目的）別の「目的地」「時間帯」「利用交通手段」「頻度」「所要時間」等
意識	バス	● バス交通サービス提供に対する満足度等 ・ 運行本数、バス停までの所要時間等のサービス水準に対する満足度と重要度、バスを利用するための条件等
	自動車	● 自動車の利用を控える条件 ● 免許返納後の移動手段の利用について
	他手段	● 利用頻度及びその変化（過去との比較）
	要望	● 取り組みに対する行政の関与度
属性	世帯	● 居住地、居住年数、世帯構成、自動車等保有状況
	個人	● 性別、年齢、職業、自動車運転免許保有状況等

3. 町田市の現状について

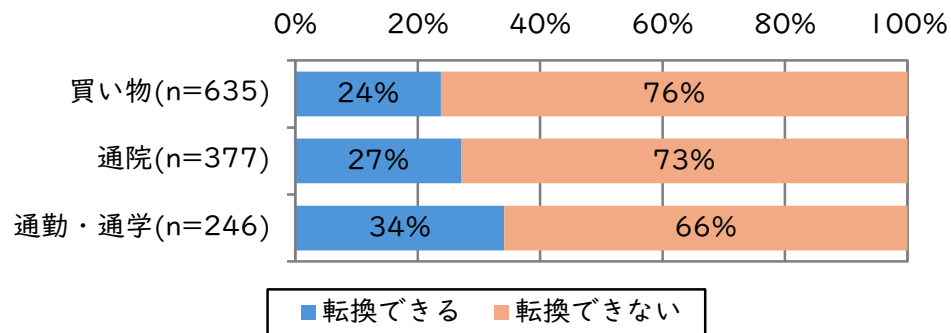
(4) 市民アンケート調査結果

① 公共交通への転換意向

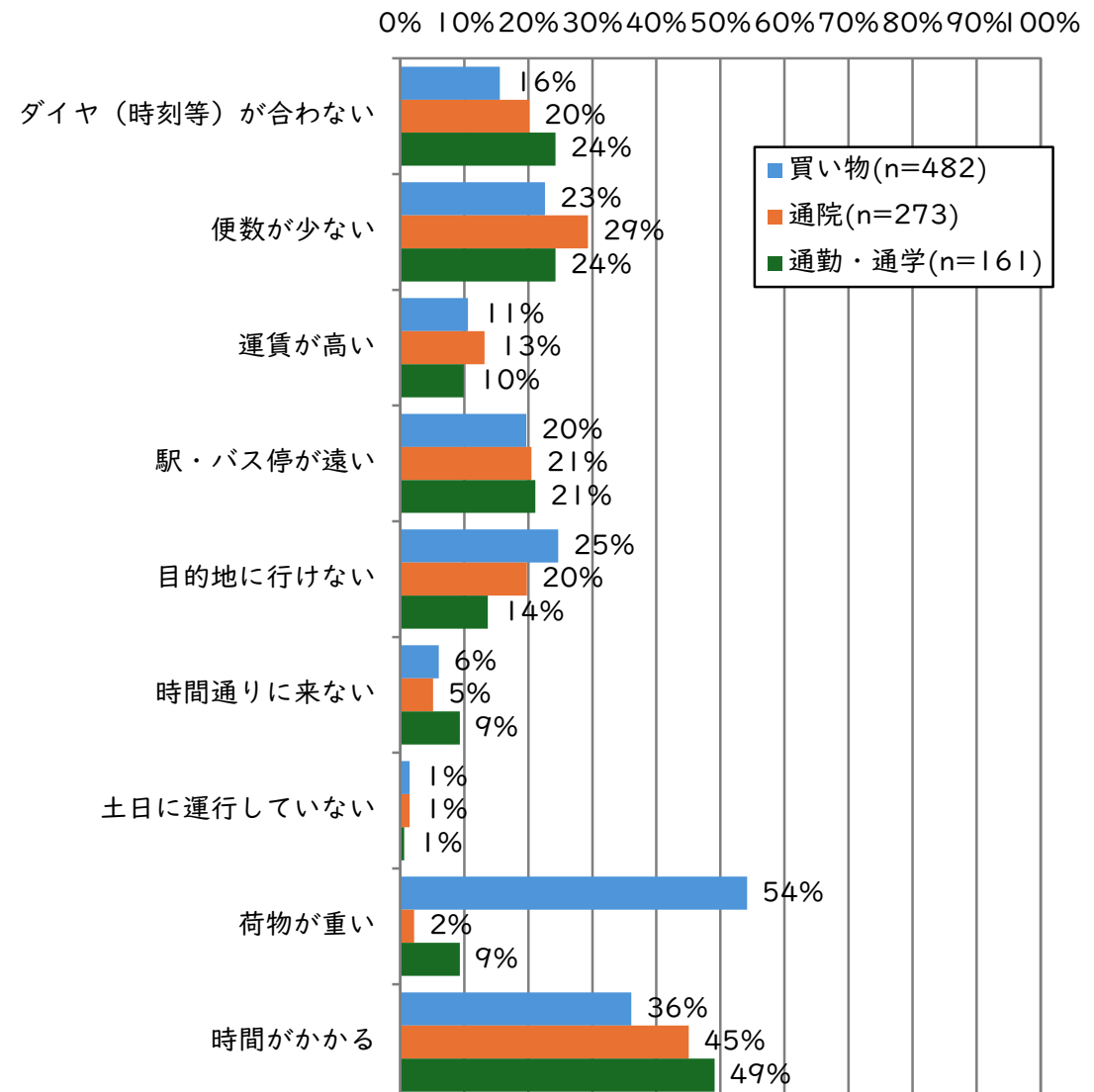
- 「転換できる」の回答比率は各目的で約3割程度である。
- 「転換できない」理由のうち、「時間がかかる」は全目的共通の理由となっているほか、買い物は回答比率が30%以上となった「荷物が重い」、「時間がかかる」等の理由で3目的の中で最も利用可能性が低い。通院、通勤・通学は上記理由のほか、「ダイヤが合わない」、「便数が少ない」等の理由の回答比率が高い。

※外出の際に使用する移動手段を「自動車」「バイク・原付」と回答した方が対象

目的別の公共交通利用への転換可否



目的別の公共交通へ転換できない理由



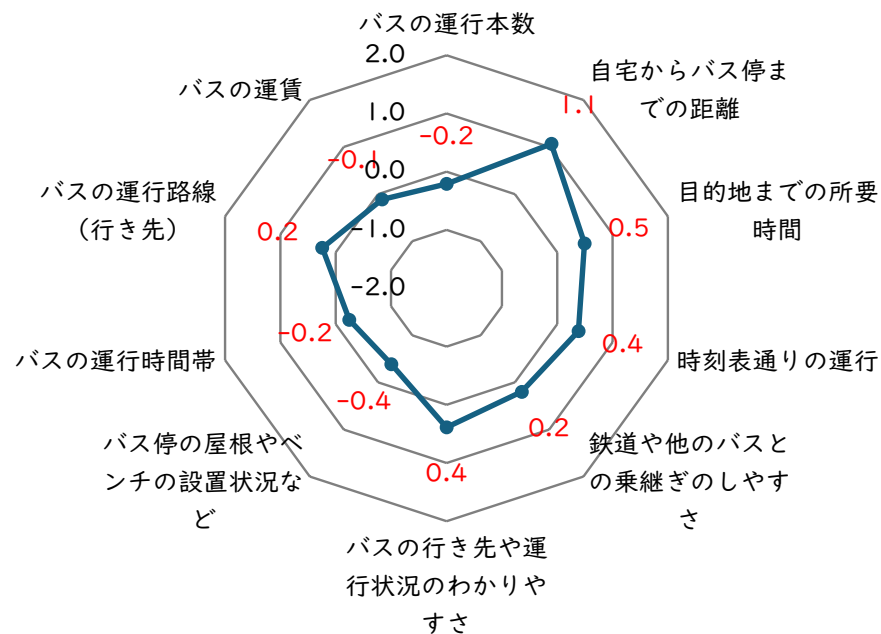
3. 町田市の現状について

(4) 市民アンケート調査結果

② バスの運行に対する満足度

- 『自宅からバス停までの距離』の満足度が高い一方、路線バスが頻繁に運行されている「木曽」、「森野」地区を除くと『運行本数』や『時間帯』といったサービス水準に対する満足度は低い傾向となった。
- 『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が最も低いものの、『運行本数』や『時刻表通りの運行』の重要度の方が高い（次頁に示す通り）。

バスの運行に関する各項目に対する満足度（右表は地区別）



地区	バスの運行サービス水準に対する満足度									
	①バスの運行本数	②自宅からバス停までの距離	③目的地までの所要時間	④時刻表通りの運行	⑤鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	⑥バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	⑦バス停の屋根やベンチの設置状況など	⑧バスの運行時間帯	⑨バスの運行路線（行き先）	⑩バスの運賃
相原	-0.2	1.4	0.4	0.0	0.3	0.1	-1.1	-0.7	-0.2	-0.4
小山	-0.4	1.1	0.7	-0.2	0.1	0.7	-0.7	-0.5	0.1	-0.3
小山田	-1.3	0.4	0.0	1.2	0.1	0.4	-0.3	-0.6	0.3	-1.1
小野路	-0.4	1.3	0.0	0.3	0.1	0.5	-0.2	-0.5	0.0	-0.3
鶴川	-0.6	1.2	0.5	0.4	-0.2	0.3	-0.3	-0.5	0.4	0.0
金井	-0.2	1.1	0.4	0.6	0.3	0.4	-0.5	-0.4	0.1	-0.3
山崎	0.3	1.3	0.1	0.7	0.6	0.5	0.1	0.0	0.7	-0.2
木曽	0.8	1.2	0.8	0.5	0.7	0.5	-0.2	0.6	0.6	-0.1
本町田	0.3	0.7	0.5	0.3	0.4	0.4	-0.5	0.1	0.2	0.0
玉川学園	0.1	0.4	0.4	-0.1	0.1	0.8	0.2	-0.1	-0.2	0.1
森野	0.6	1.0	1.0	0.5	0.4	0.3	-0.6	0.4	0.3	0.0
原町田	0.1	0.7	0.8	0.8	0.5	0.1	-0.3	-0.1	0.3	0.0
成瀬	-0.4	1.0	0.8	0.7	0.4	0.4	-0.4	-0.4	0.4	0.1
金森	-0.5	1.2	0.4	-0.1	0.1	0.1	-0.9	-0.4	0.2	-0.1
小川	-0.8	1.3	0.6	0.4	-0.1	0.5	-0.1	-0.3	0.2	0.1
南町田	-1.0	0.7	0.4	0.0	-0.1	0.0	-0.4	-0.6	-0.1	0.1
市全体	-0.2	1.1	0.5	0.4	0.2	0.4	-0.4	-0.2	0.2	-0.1

※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

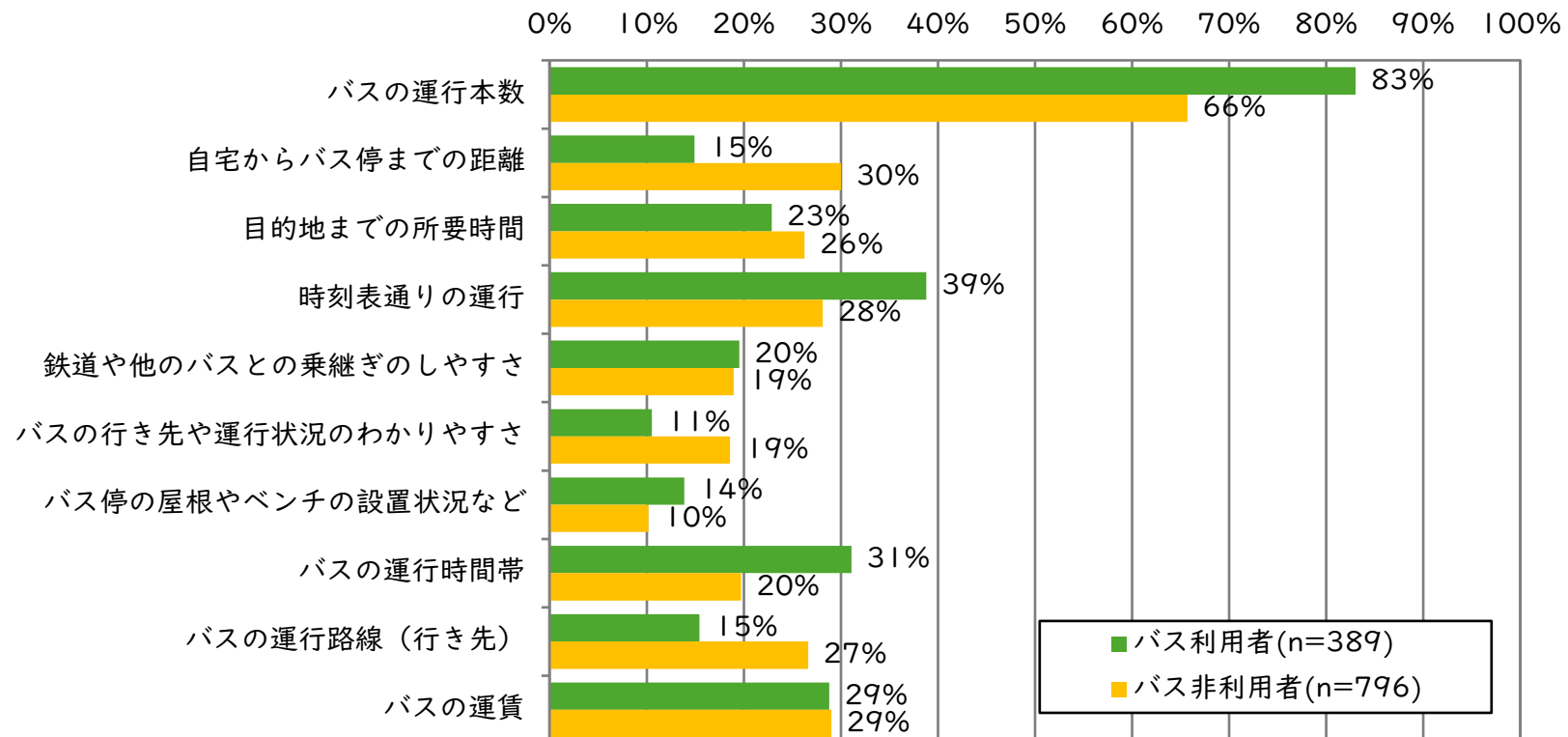
3. 町田市の現状について

(4) 市民アンケート調査結果

③ バスを利用するための重要項目

- ・市全体として、「バスの運行本数」、「時刻表通りの運行」の回答比率が高い傾向である。
- ・バス利用の有無別で見ると、バス利用者は「運行本数」と「定時運行されること」を重視する傾向があり、バス非利用者はその他に「行き先」や「バスが利用しやすくなる（バス停が近くにある）こと」を重要視する傾向となっている。

バスを利用するための条件（バスの利用有無別）



※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

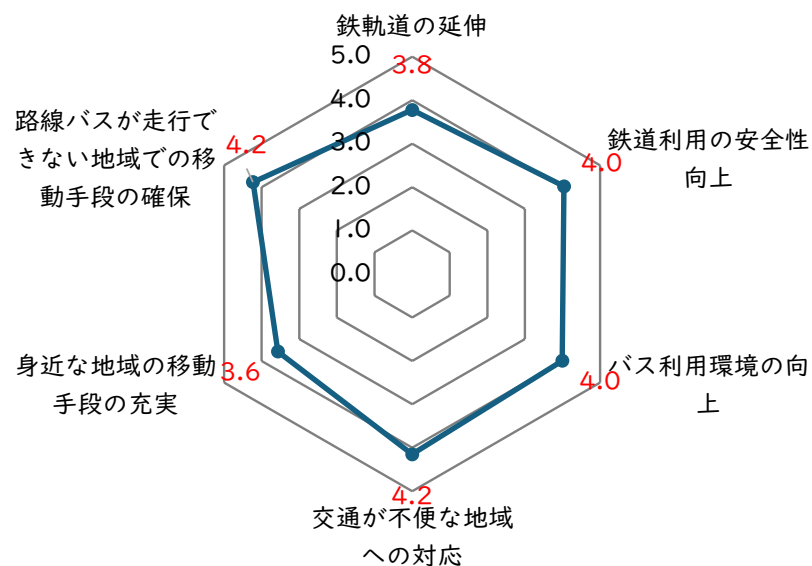
3. 町田市の現状について

(4) 市民アンケート調査結果

④ 取り組みに対する行政の関与度

- 鉄軌道の延伸対象となる「小山田」、「小野路」、「本町田」といった地区では『鉄軌道の延伸』への関与度が高い傾向となった。
- 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』、『路線バスが走行できない地域での移動手段の確保』の取り組みに関与すべきといった声が特に多い。
- 誰もが移動しやすくなるよう、きめ細かな公共交通サービスの維持・確保に関する検討が必要である。

各取り組みに対する行政の関与度（右表は地区別）



※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

地区	取り組みに対する行政の関与度					
	①鉄軌道の延伸	②鉄道利用の安全性向上	③バス利用環境の向上	④交通が不便な地域への対応	⑤身近な地域の移動手段の充実	⑥路線バスが走行できない地域での移動手段の確保
相原	3.5	4.0	4.2	4.2	3.7	4.3
小山	4.0	4.1	3.9	4.2	3.5	4.3
小山田	4.4	3.8	4.1	4.2	3.6	4.5
小野路	4.2	4.0	4.0	4.3	3.7	4.3
鶴川	3.7	4.2	4.0	4.1	3.5	4.2
金井	3.8	4.1	4.0	4.0	3.5	4.1
山崎	3.7	4.1	4.1	4.2	3.7	4.3
木曽	3.7	3.9	4.1	4.2	3.6	4.2
本町田	4.1	4.1	4.2	4.2	3.8	4.4
玉川学園	3.6	3.9	3.5	3.9	3.1	4.0
森野	3.7	4.1	3.9	4.1	3.6	4.2
原町田	3.8	4.0	4.0	4.1	3.5	4.2
成瀬	3.5	3.9	3.9	4.1	3.5	4.3
金森	3.7	3.8	4.1	4.1	3.6	4.2
小川	3.8	4.1	3.9	4.2	3.7	4.3
南町田	3.4	3.8	3.9	4.2	3.5	4.2
市全体	3.8	4.0	4.0	4.2	3.6	4.2

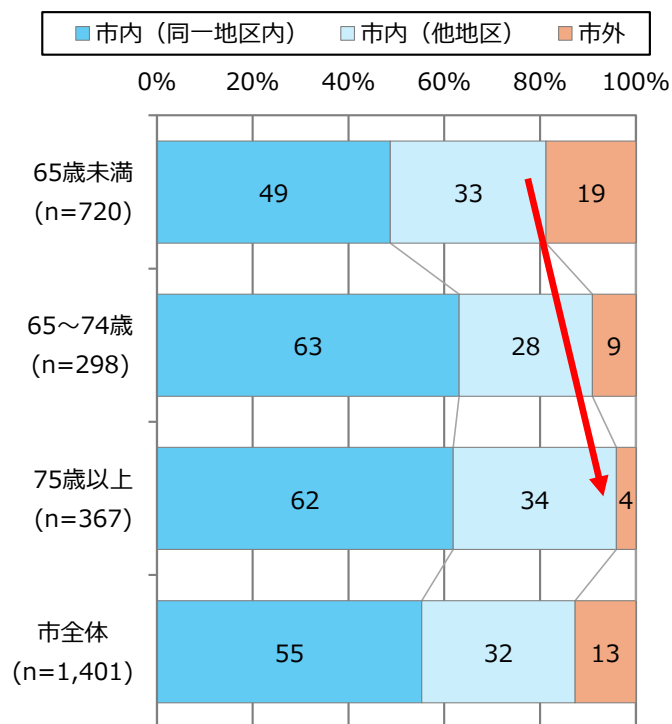
3. 町田市の現状について

(4) 市民アンケート調査結果

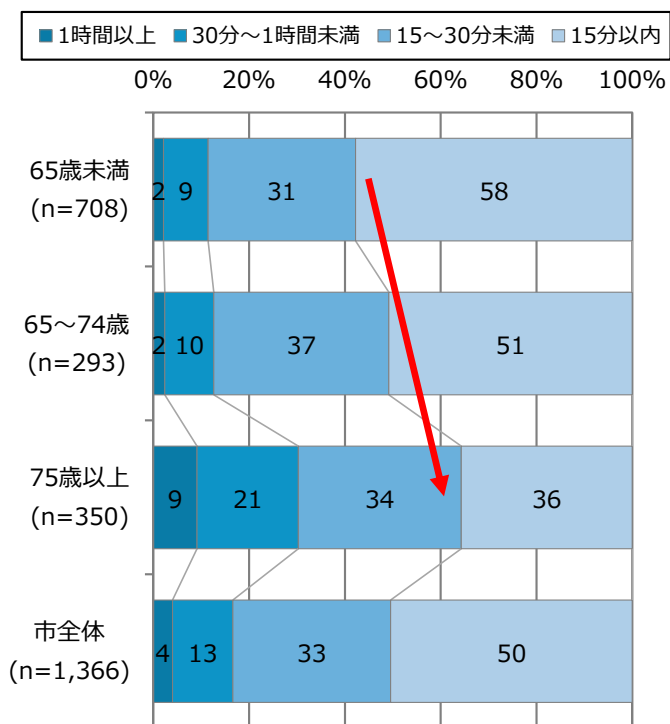
⑤ 生活圏（買い物目的）における移動実態

- ・ 年齢階層別で見ると、65歳以上の高齢者の約9割以上が「市内」を目的地とする移動であり、そのうち同一地区内の移動が約6割以上を占め、65歳未満の非高齢者と比較して高い傾向である。
- ・ 一方、目的地までの所要時間は、高齢になるほど長くなる傾向である。これは、特に75歳以上では代表交通手段の割合で「自動車」が減少、「バス」が増加していること等が要因と考えられる。

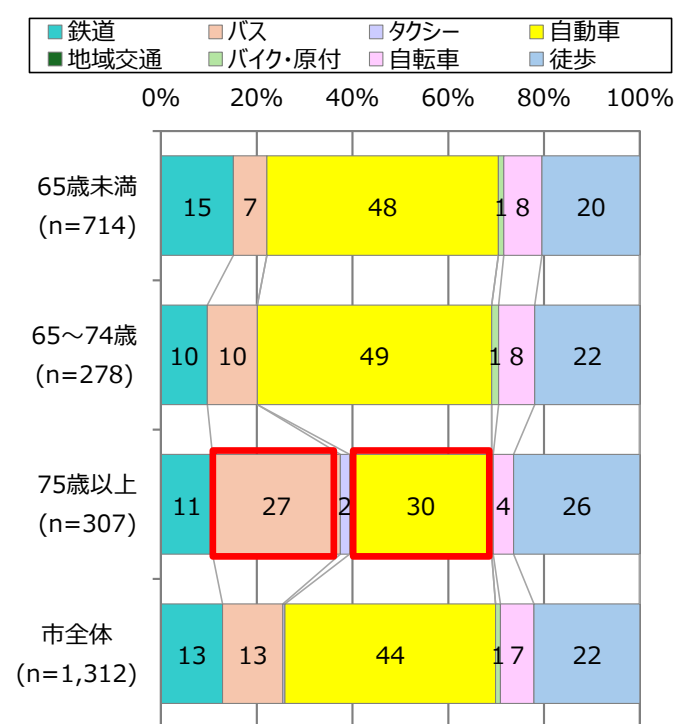
目的地



目的地までの所要時間



代表交通手段



※市全体は、年齢不明を含む