

# 第 1 回町田市交通計画推進協議会 アンケート編

2025 年 5 月 27 日

町田市都市づくり部交通事業推進課



# 1. 調査実施概要

## (1) 目的

- ・ 本調査は、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的確に捉えることを主目的とした。

## (2) 調査項目

- ・ 調査項目は、市内各地区の交通特性を把握できるよう、下表の通り設定した。

表 1-1 調査項目及びその内容

項目		調査内容
移動実態		<ul style="list-style-type: none"><li>● 1日の行動実態（普段の活動実態）<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li></ul></li></ul> ※公共交通機関は、乗降駅及びバス停、端末交通手段を含む
意識	バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● バス交通サービス提供に対する満足度等</li><li>・ 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</li></ul>
	自動車	<ul style="list-style-type: none"><li>● 自動車の利用を控える条件</li><li>● 免許返納後の移動手段の利用について</li></ul>
	他手段	<ul style="list-style-type: none"><li>● 利用頻度及びその変化（過去との比較）</li></ul>
	要望	<ul style="list-style-type: none"><li>● 取り組みに対する行政の関与度</li></ul>
属性	世帯	<ul style="list-style-type: none"><li>● 居住地、居住年数、世帯構成、自動車等保有状況</li></ul>
	個人	<ul style="list-style-type: none"><li>● 性別、年齢、職業、自動車運転免許保有状況等</li></ul>

## (3) 調査対象者

- ・ 住民基本台帳より無作為に抽出した2,800世帯の高校生以上を調査対象とした。
- ・ 令和6年10月1日時点で15歳以上の世帯主を抽出した。
- ・ なお、平均世帯人員（15歳以上）が1.84人／世帯（令和6年1月時点）であったことから、全世帯一律、調査票は2枚配布した。

#### (4) 回収状況

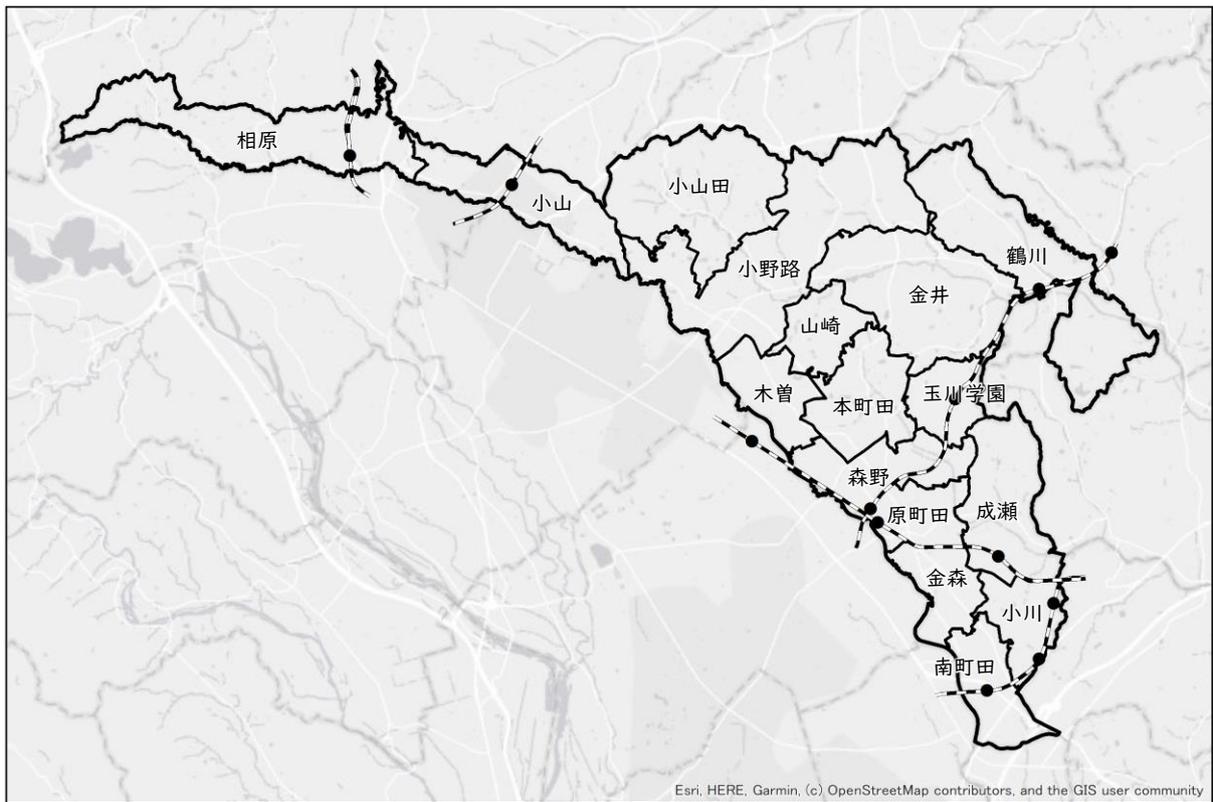
本調査は、2,800 世帯に配布し、有効回収数は 1,214 世帯 1,658 人（オンライン：576 人、紙：1,082 人）、有効回収率は 43.4%（世帯数ベース）となった。

表 1-2 地域別・年齢階層別の回答サンプル数（個人票数ベース）と母集団との比較

回答	回答サンプル数						母集団			
	男性	女性	回答しない	不明	合計	構成比率	男性	女性	合計	構成比率
相原	29	31	2	1	63	3.8%	6,340	6,780	13,120	3.4%
小山	46	49	2	2	99	6.0%	13,380	13,830	27,210	7.1%
小山田	12	15	0	0	27	1.6%	3,616	3,714	7,330	1.9%
小野路	50	51	3	2	106	6.4%	14,118	14,308	28,426	7.4%
鶴川	108	100	2	7	217	13.1%	19,984	20,870	40,854	10.7%
金井	66	62	2	4	134	8.1%	18,136	18,857	36,993	9.7%
山崎	32	22	1	1	56	3.4%	6,580	7,354	13,934	3.7%
木曾	44	46	0	2	92	5.5%	9,798	10,685	20,483	5.4%
本町田	58	52	1	1	112	6.8%	12,715	13,583	26,298	6.9%
玉川学園	31	19	1	1	52	3.1%	7,070	7,909	14,979	3.9%
森野	57	60	2	2	121	7.3%	14,976	16,292	31,268	8.2%
原町田	61	44	1	0	106	6.4%	11,914	11,919	23,833	6.2%
成瀬	79	69	2	5	155	9.3%	17,506	18,874	36,380	9.5%
金森	48	29	2	5	84	5.1%	8,893	9,881	18,774	4.9%
小川	49	41	1	2	93	5.6%	10,789	11,863	22,652	5.9%
南町田	49	34	0	0	83	5.0%	9,238	9,865	19,103	5.0%
不明	19	32	5	2	58	3.5%				
合計	838	756	27	37	1,658	100.0%	185,053	196,584	381,637	100.0%

回答	回答サンプル数						母集団			
	男性	女性	回答しない	不明	合計	構成比率	男性	女性	合計	構成比率
20歳未満	10	12	1	0	23	1.4%	10,685	10,373	21,058	5.5%
20～24歳	7	15	1	0	23	1.4%	12,221	11,679	23,900	6.3%
25～29歳	20	15	1	1	37	2.2%	10,701	10,268	20,969	5.5%
30～39歳	48	52	4	1	105	6.3%	21,637	20,817	42,454	11.1%
40～49歳	128	83	4	3	218	13.1%	29,293	28,769	58,062	15.2%
50～59歳	145	131	6	2	284	17.1%	36,408	35,064	71,472	18.7%
60～64歳	94	70	2	1	167	10.1%	13,085	12,890	25,975	6.8%
65～74歳	165	155	7	4	331	20.0%	22,167	24,511	46,678	12.2%
75～79歳	85	90	0	3	178	10.7%	11,502	14,626	26,128	6.8%
80歳以上	136	128	0	4	268	16.2%	17,354	27,587	44,941	11.8%
不明	0	5	1	18	24	1.4%				
合計	838	756	27	37	1,658	100.0%	185,053	196,584	381,637	100.0%

※母集団は、2024.10 時点の人口（町田市 HP（町丁別男女別年齢別人口））



※地区の区分けは、第6回東京都市圏パーソントリップ調査の小ゾーンを基本とし、一部ゾーンについて小山田と小野路に分割

図 1-1 16 地区図

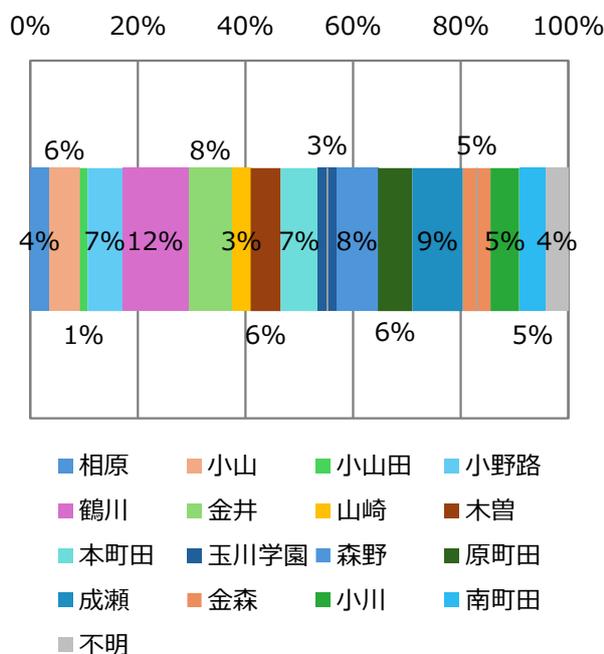
## 2. 各設問集計結果

### ■回答者属性について

#### 問1 世帯について

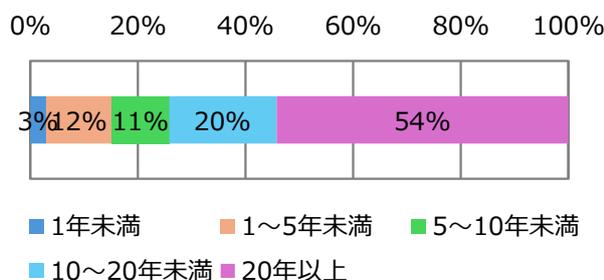
##### ①現住所

回答	回答サンプル数	構成比率
相原	43	4%
小山	69	6%
小山田	17	1%
小野路	79	7%
鶴川	149	12%
金井	99	8%
山崎	41	3%
木曽	68	6%
本町田	84	7%
玉川学園	42	3%
森野	93	8%
原町田	78	6%
成瀬	114	9%
金森	62	5%
小川	65	5%
南町田	61	5%
不明	50	4%
合計	1,214	100%



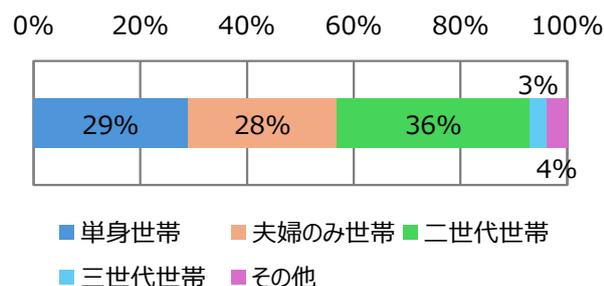
##### ②居住年数

選択肢	回答サンプル数	構成比率
1年未満	34	3%
1～5年未満	143	12%
5～10年未満	124	11%
10～20年未満	233	20%
20年以上	633	54%
合計	1,167	100%



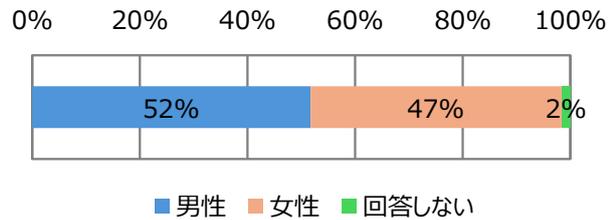
##### ③世帯構成

選択肢	回答サンプル数	構成比率
単身世帯	337	29%
夫婦のみ世帯	326	28%
二世帯世帯	420	36%
三世帯世帯 (祖父母と親と子)	38	3%
その他	44	4%
合計	1,165	100%



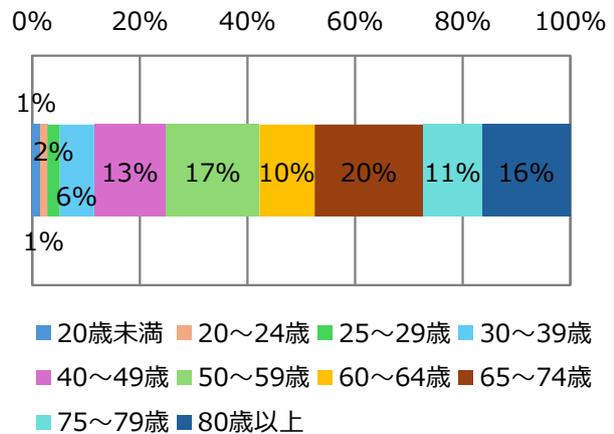
問 2 性別

選択肢	回答サンプル数	構成比率
男性	838	52%
女性	756	47%
回答しない	27	2%
合計	1,621	100%



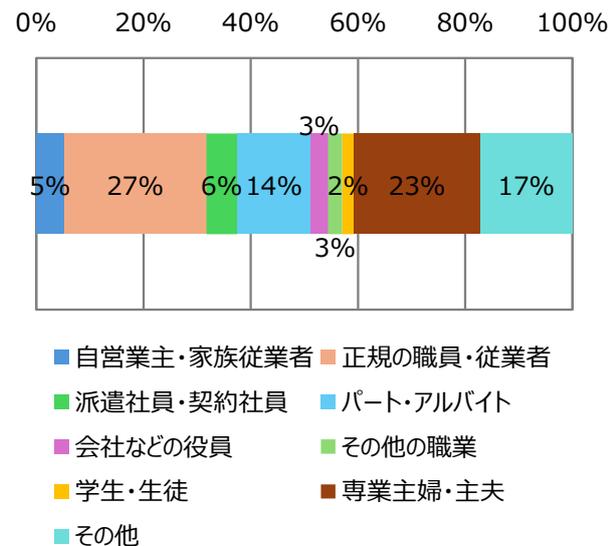
問 3 年齢

回答	回答サンプル数	構成比率
20歳未満	23	1%
20～24歳	23	1%
25～29歳	37	2%
30～39歳	105	6%
40～49歳	218	13%
50～59歳	284	17%
60～64歳	167	10%
65～74歳	331	20%
75～79歳	178	11%
80歳以上	268	16%
合計	1,634	100%



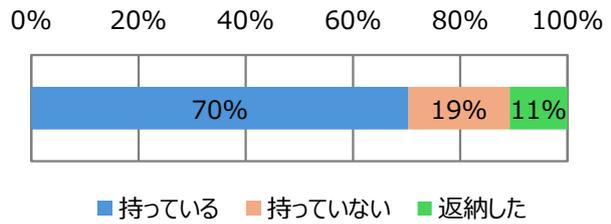
問 4 職業

選択肢	回答サンプル数	構成比率
自営業主・家族従業者	84	5%
正規の職員・従業者	429	27%
派遣社員・契約社員	93	6%
パート・アルバイト	220	14%
会社などの役員	53	3%
その他の職業	43	3%
学生・生徒	36	2%
専業主婦・主夫	379	23%
その他	278	17%
合計	1,615	100%



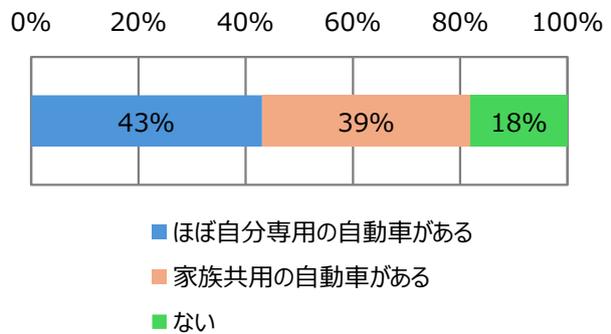
問5 自動車運転免許の保有状況

選択肢	回答サンプル数	構成比率
持っている	1,141	70%
持っていない	306	19%
返納した	175	11%
合計	1,622	100%



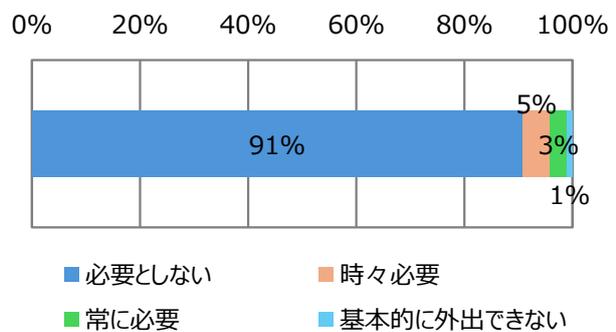
問6 自由に使える自動車の有無  
※問5で「持っている」を選択した方のみ

選択肢	回答サンプル数	構成比率
ほぼ自分専用の自動車がある	487	43%
家族共用の自動車がある	440	39%
ない	204	18%
合計	1,131	100%



問7 外出する際の介助・付添いの有無

選択肢	回答サンプル数	構成比率
必要としない	1,425	91%
時々必要	79	5%
常に必要	49	3%
基本的に外出できない	16	1%
合計	1,569	100%

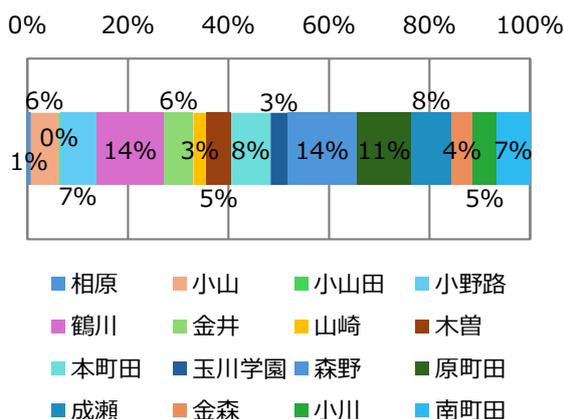
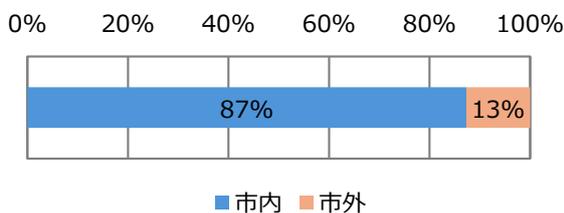


■ 普段の外出実態について

問 8 最もよく行く場所

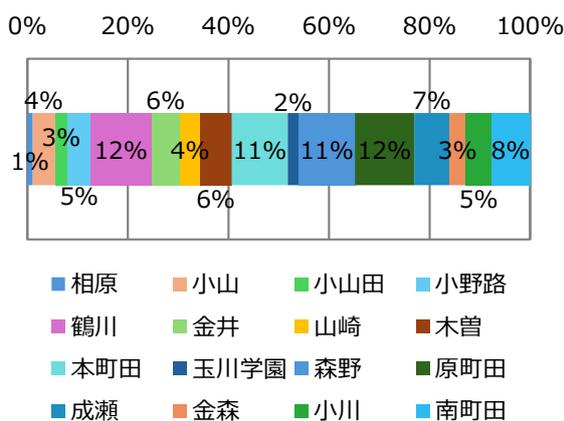
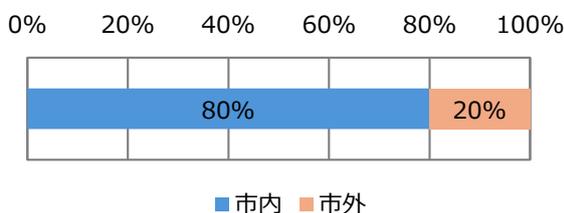
◇ 買い物

選択肢	地区	回答サンプル数	構成比率
市内	相原	8	1%
	小山	68	5%
	小山田	3	0%
	小野路	88	6%
	鶴川	166	12%
	金井	71	5%
	山崎	32	2%
	木曽	60	4%
	本町田	96	7%
	玉川学園	41	3%
	森野	169	12%
	原町田	132	9%
	成瀬	99	7%
	金森	50	4%
	小川	59	4%
	南町田	81	6%
	計	1,223	87%
市外		178	13%
合計		1,401	100%



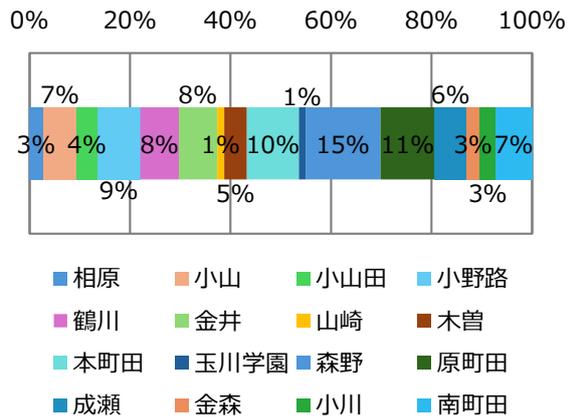
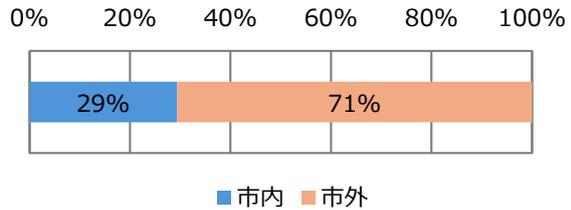
◇ 通院

選択肢	地区	回答サンプル数	構成比率
市内	相原	9	1%
	小山	37	4%
	小山田	21	2%
	小野路	38	4%
	鶴川	100	10%
	金井	48	5%
	山崎	33	3%
	木曽	52	5%
	本町田	93	9%
	玉川学園	18	2%
	森野	93	9%
	原町田	98	9%
	成瀬	58	6%
	金森	28	3%
	小川	42	4%
	南町田	64	6%
	計	832	80%
市外		209	20%
合計		1,041	100%



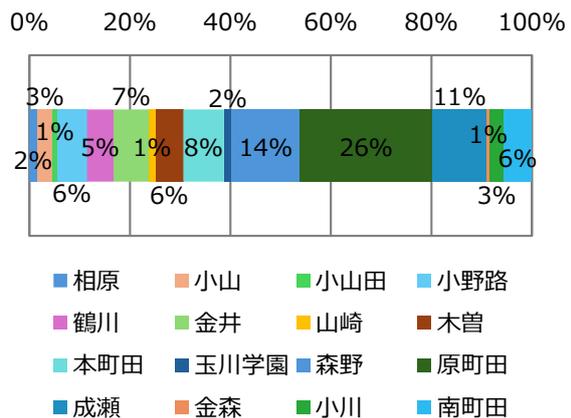
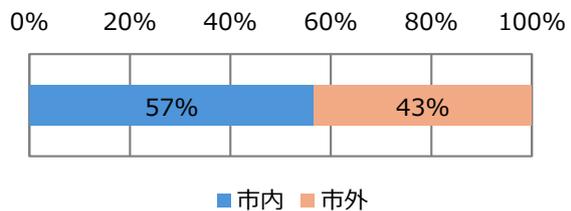
◇通勤・通学

選択肢	地区	回答サンプル数	構成比率
市内	相原	6	1%
	小山	15	2%
	小山田	9	1%
	小野路	19	3%
	鶴川	17	2%
	金井	17	2%
	山崎	3	0%
	木曽	10	1%
	本町田	23	3%
	玉川学園	3	0%
	森野	33	4%
	原町田	24	3%
	成瀬	14	2%
	金森	6	1%
	小川	7	1%
	南町田	16	2%
	計	222	29%
市外	534	71%	
合計	756	100%	



◇その他

選択肢	地区	回答サンプル数	構成比率
市内	相原	5	1%
	小山	10	2%
	小山田	3	1%
	小野路	19	3%
	鶴川	17	3%
	金井	23	4%
	山崎	4	1%
	木曽	18	3%
	本町田	26	5%
	玉川学園	5	1%
	森野	44	8%
	原町田	85	15%
	成瀬	35	6%
	金森	2	0%
	小川	9	2%
	南町田	18	3%
	計	323	57%
市外	247	43%	
合計	570	100%	

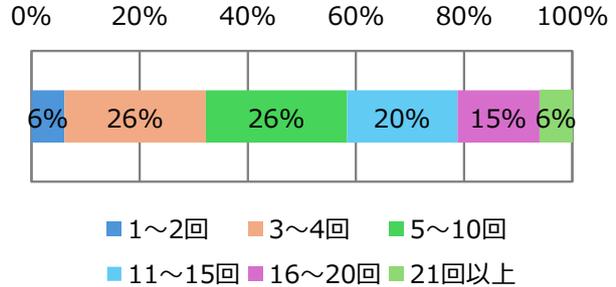


問9 その外出の頻度

※集計上、回数については月当たり回数に換算

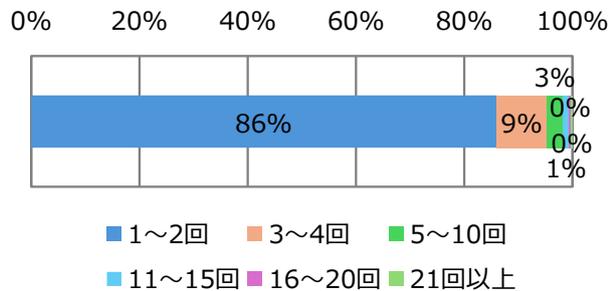
◇買い物

回答	回答サンプル数	構成比率
1～2回	85	6%
3～4回	361	26%
5～10回	362	26%
11～15回	282	20%
16～20回	210	15%
21回以上	84	6%
合計	1,384	100%



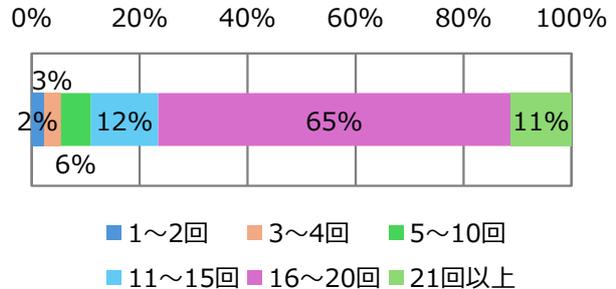
◇通院

回答	回答サンプル数	構成比率
1～2回	800	86%
3～4回	85	9%
5～10回	29	3%
11～15回	10	1%
16～20回	4	0%
21回以上	2	0%
合計	930	100%



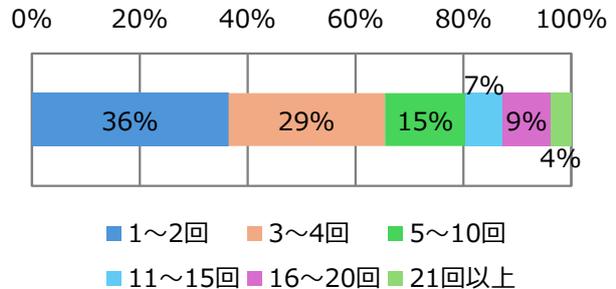
◇通勤・通学

回答	回答サンプル数	構成比率
1～2回	17	2%
3～4回	24	3%
5～10回	42	6%
11～15回	94	12%
16～20回	494	65%
21回以上	85	11%
合計	756	100%



◇その他

回答	回答サンプル数	構成比率
1～2回	190	36%
3～4回	151	29%
5～10回	78	15%
11～15回	36	7%
16～20回	46	9%
21回以上	20	4%
合計	521	100%

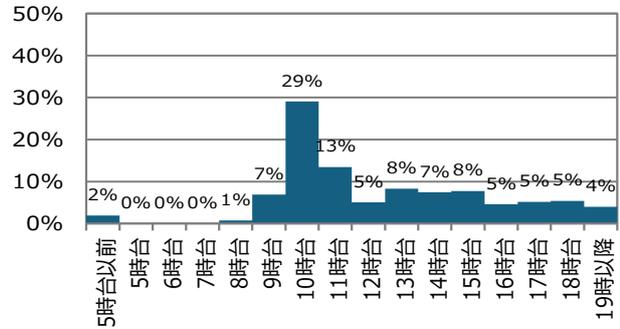


問 10 その外出の出発・帰宅時間

◇買い物

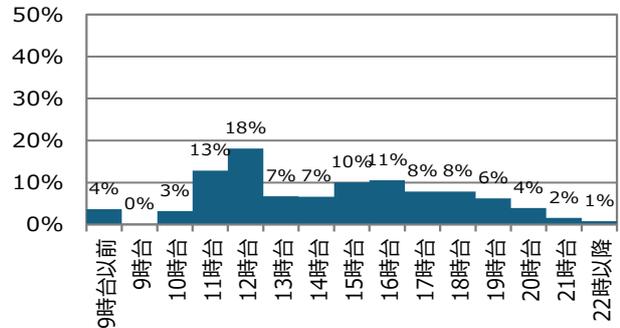
<行き>

回答	回答サンプル数	構成比率
5時台以前	26	2%
5時台	1	0%
6時台	2	0%
7時台	1	0%
8時台	10	1%
9時台	93	7%
10時台	393	29%
11時台	182	13%
12時台	68	5%
13時台	112	8%
14時台	101	7%
15時台	105	8%
16時台	62	5%
17時台	70	5%
18時台	73	5%
19時以降	54	4%
合計	1,353	100%



<帰り>

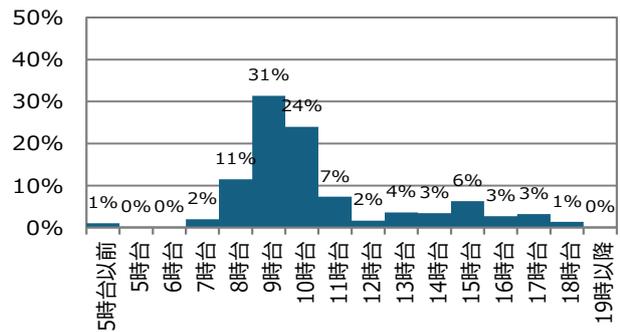
回答	回答サンプル数	構成比率
9時台以前	49	4%
9時台	2	0%
10時台	43	3%
11時台	173	13%
12時台	244	18%
13時台	91	7%
14時台	89	7%
15時台	135	10%
16時台	142	11%
17時台	106	8%
18時台	106	8%
19時台	84	6%
20時台	53	4%
21時台	21	2%
22時以降	11	1%
合計	1,349	100%



◇通院

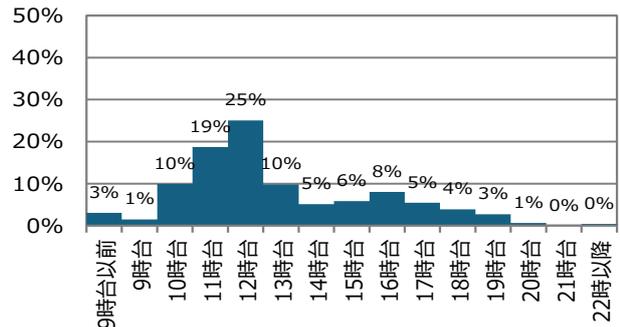
<行き>

回答	回答サンプル数	構成比率
5時台以前	10	1%
5時台	2	0%
6時台	2	0%
7時台	19	2%
8時台	111	11%
9時台	303	31%
10時台	232	24%
11時台	71	7%
12時台	16	2%
13時台	35	4%
14時台	33	3%
15時台	61	6%
16時台	26	3%
17時台	31	3%
18時台	13	1%
19時以降	2	0%
合計	967	100%



<帰り>

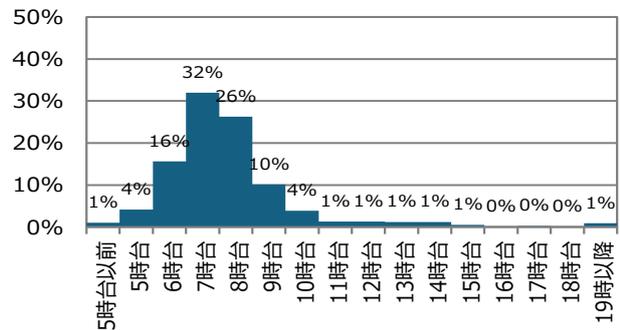
回答	回答サンプル数	構成比率
9時台以前	29	3%
9時台	14	1%
10時台	95	10%
11時台	179	19%
12時台	240	25%
13時台	94	10%
14時台	49	5%
15時台	56	6%
16時台	77	8%
17時台	52	5%
18時台	37	4%
19時台	26	3%
20時台	6	1%
21時台	0	0%
22時以降	4	0%
合計	958	100%



◇通勤・通学

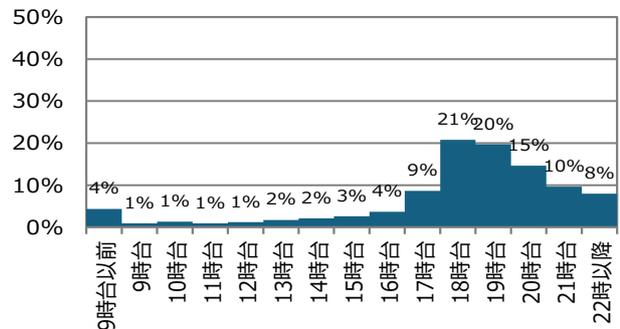
<行き>

回答	回答サンプル数	構成比率
5時台以前	8	1%
5時台	32	4%
6時台	120	16%
7時台	246	32%
8時台	202	26%
9時台	78	10%
10時台	30	4%
11時台	10	1%
12時台	10	1%
13時台	9	1%
14時台	9	1%
15時台	4	1%
16時台	1	0%
17時台	2	0%
18時台	1	0%
19時以降	7	1%
合計	769	100%



<帰り>

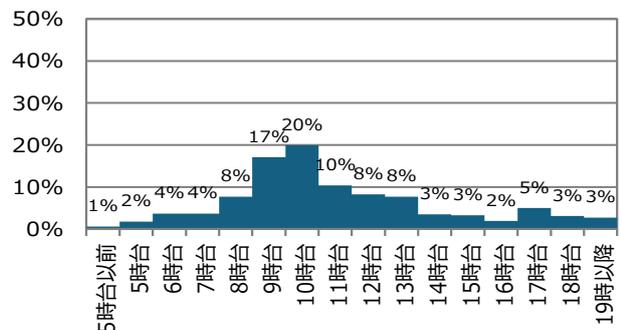
回答	回答サンプル数	構成比率
9時台以前	33	4%
9時台	7	1%
10時台	10	1%
11時台	7	1%
12時台	9	1%
13時台	13	2%
14時台	16	2%
15時台	20	3%
16時台	28	4%
17時台	66	9%
18時台	159	21%
19時台	151	20%
20時台	112	15%
21時台	74	10%
22時以降	61	8%
合計	766	100%



◇その他

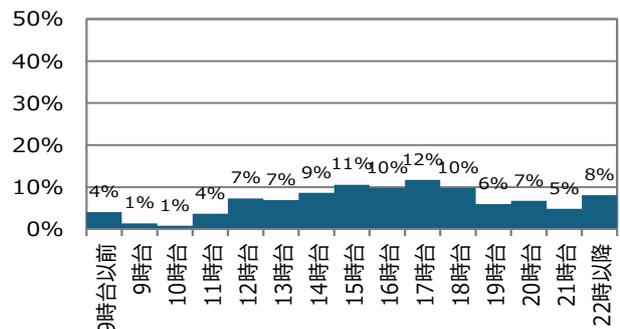
<行き>

回答	回答サンプル数	構成比率
5時台以前	3	1%
5時台	9	2%
6時台	19	4%
7時台	19	4%
8時台	40	8%
9時台	89	17%
10時台	104	20%
11時台	54	10%
12時台	43	8%
13時台	40	8%
14時台	18	3%
15時台	17	3%
16時台	10	2%
17時台	26	5%
18時台	16	3%
19時以降	14	3%
合計	521	100%



<帰り>

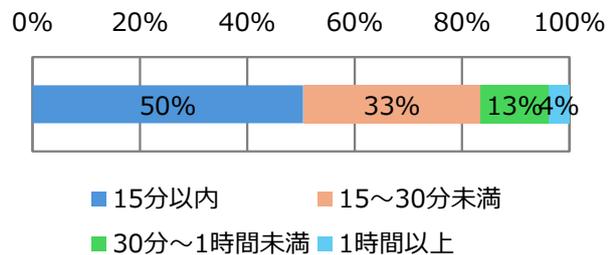
回答	回答サンプル数	構成比率
9時台以前	21	4%
9時台	7	1%
10時台	4	1%
11時台	19	4%
12時台	38	7%
13時台	36	7%
14時台	45	9%
15時台	55	11%
16時台	51	10%
17時台	61	12%
18時台	51	10%
19時台	31	6%
20時台	35	7%
21時台	25	5%
22時以降	42	8%
合計	521	100%



問 11 その外出の自宅から目的地までの所要時間（片道）

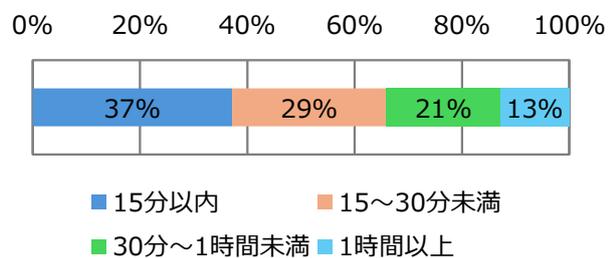
◇買い物

選択肢	回答サンプル数	構成比率
15分以内	712	50%
15～30分未満	468	33%
30分～1時間未満	178	13%
1時間以上	55	4%
合計	1,413	100%



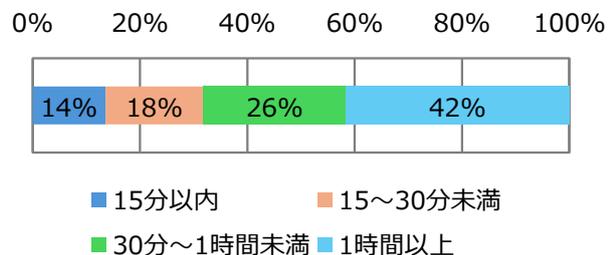
◇通院

選択肢	回答サンプル数	構成比率
15分以内	381	37%
15～30分未満	295	29%
30分～1時間未満	217	21%
1時間以上	132	13%
合計	1,025	100%



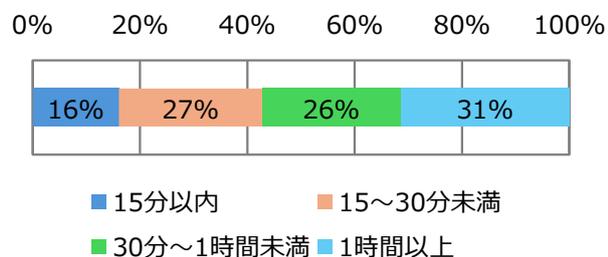
◇通勤・通学

選択肢	回答サンプル数	構成比率
15分以内	105	14%
15～30分未満	142	18%
30分～1時間未満	205	26%
1時間以上	323	42%
合計	775	100%



◇その他

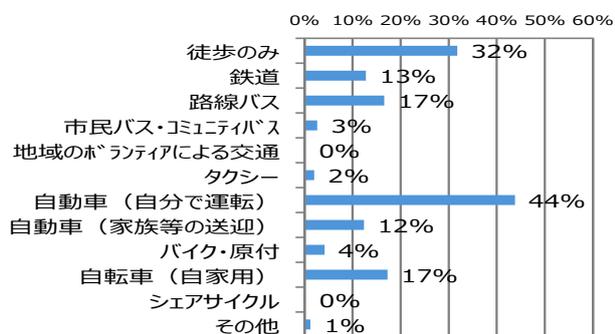
選択肢	回答サンプル数	構成比率
15分以内	88	16%
15～30分未満	146	27%
30分～1時間未満	141	26%
1時間以上	172	31%
合計	547	100%



## 問 12 その外出の際に使う移動手段

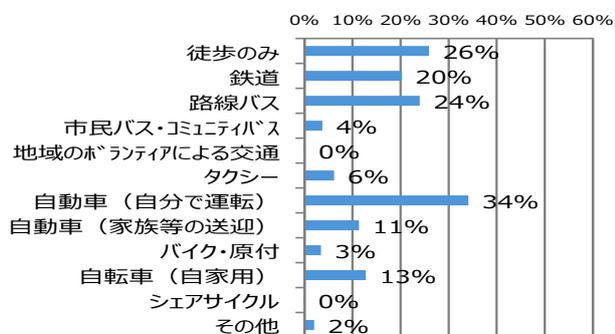
### ◇買い物

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	435	32%
鉄道	175	13%
路線バス	227	17%
市民バス・コミュニティバス	36	3%
地域のボランティアによる交通	2	0%
タクシー	28	2%
自動車（自分で運転）	599	44%
自動車（家族等の送迎）	169	12%
バイク・原付	57	4%
自転車（自家用）	236	17%
シェアサイクル	3	0%
その他	17	1%
回答者数	1,368	—



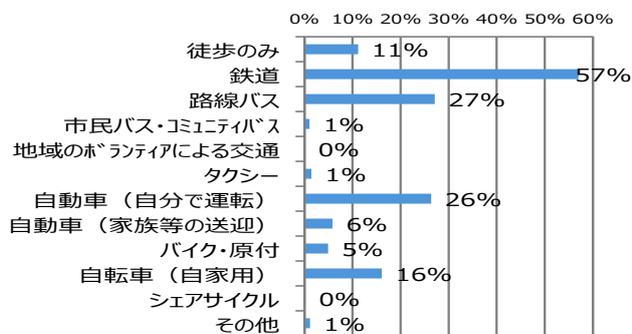
### ◇通院

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	256	26%
鉄道	200	20%
路線バス	237	24%
市民バス・コミュニティバス	37	4%
地域のボランティアによる交通	1	0%
タクシー	61	6%
自動車（自分で運転）	337	34%
自動車（家族等の送迎）	112	11%
バイク・原付	34	3%
自転車（自家用）	126	13%
シェアサイクル	0	0%
その他	20	2%
回答者数	987	—



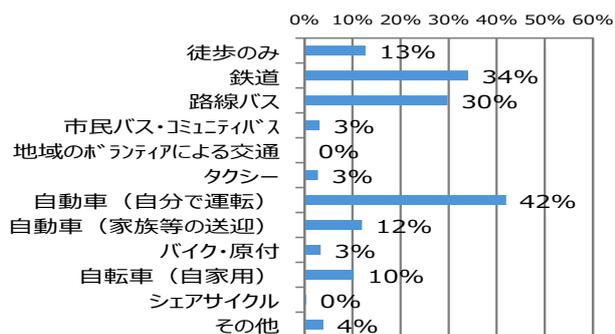
### ◇通勤・通学

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	86	11%
鉄道	439	57%
路線バス	209	27%
市民バス・コミュニティバス	8	1%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	11	1%
自動車（自分で運転）	203	26%
自動車（家族等の送迎）	45	6%
バイク・原付	38	5%
自転車（自家用）	124	16%
シェアサイクル	1	0%
その他	9	1%
回答者数	770	—



### ◇その他

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	68	13%
鉄道	182	34%
路線バス	159	30%
市民バス・コミュニティバス	17	3%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	15	3%
自動車（自分で運転）	224	42%
自動車（家族等の送迎）	64	12%
バイク・原付	18	3%
自転車（自家用）	55	10%
シェアサイクル	2	0%
その他	21	4%
回答者数	534	—

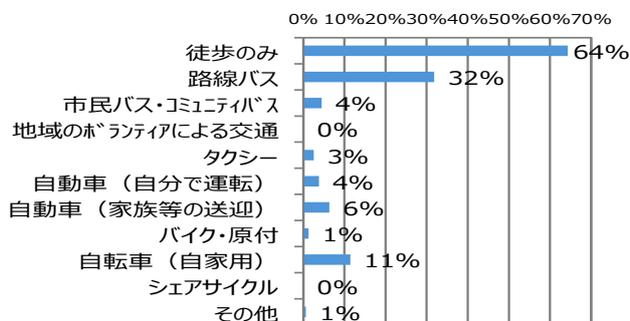


問 14 自宅から乗車する駅までの移動手段

※問 12 で「鉄道」を選択した方のみ

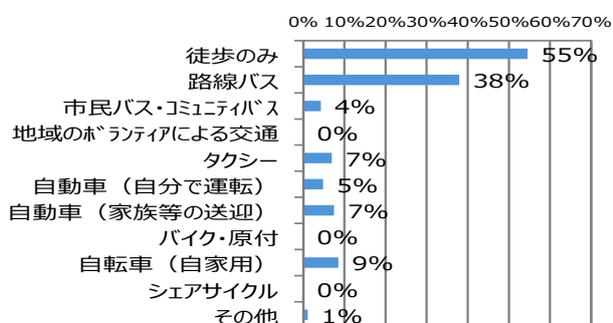
◇買い物

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	101	64%
路線バス	50	32%
市民バス・コミュニティバス	7	4%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	4	3%
自動車（自分で運転）	6	4%
自動車（家族等の送迎）	10	6%
バイク・原付	2	1%
自転車（自家用）	18	11%
シェアサイクル	0	0%
その他	1	1%
回答者数	157	—



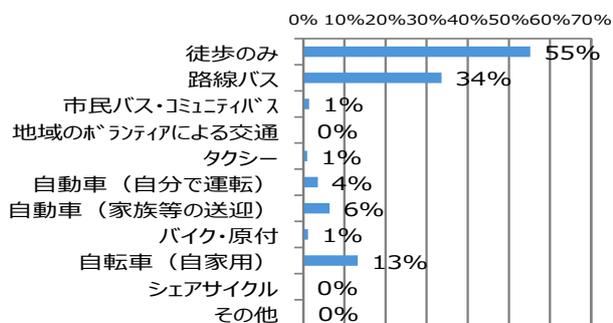
◇通院

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	102	55%
路線バス	71	38%
市民バス・コミュニティバス	8	4%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	13	7%
自動車（自分で運転）	9	5%
自動車（家族等の送迎）	14	7%
バイク・原付	0	0%
自転車（自家用）	16	9%
シェアサイクル	0	0%
その他	2	1%
回答者数	187	—



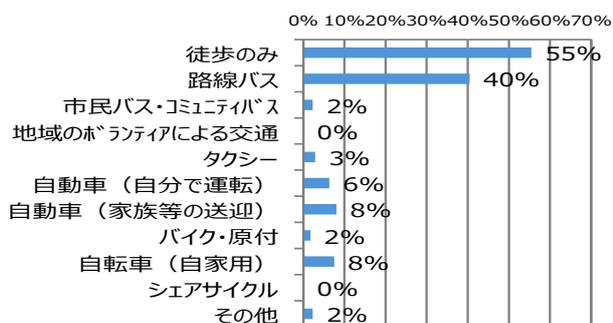
◇通勤・通学

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	233	55%
路線バス	142	34%
市民バス・コミュニティバス	6	1%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	4	1%
自動車（自分で運転）	15	4%
自動車（家族等の送迎）	27	6%
バイク・原付	5	1%
自転車（自家用）	56	13%
シェアサイクル	0	0%
その他	1	0%
回答者数	422	—



◇その他

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	96	55%
路線バス	70	40%
市民バス・コミュニティバス	4	2%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	5	3%
自動車（自分で運転）	11	6%
自動車（家族等の送迎）	14	8%
バイク・原付	3	2%
自転車（自家用）	13	8%
シェアサイクル	0	0%
その他	4	2%
回答者数	173	—



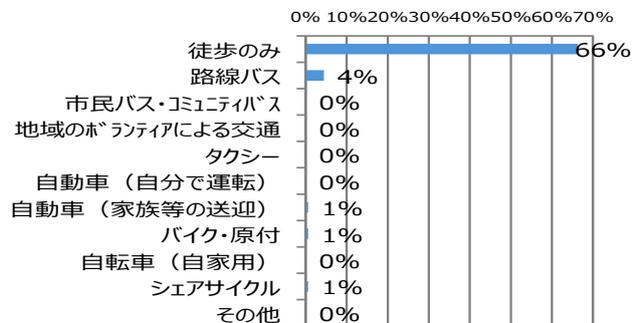
問 15 下車する駅から目的地までの移動手段

※問 12 で「鉄道」を選択した方のみ

※目的地が市内のものを対象に集計

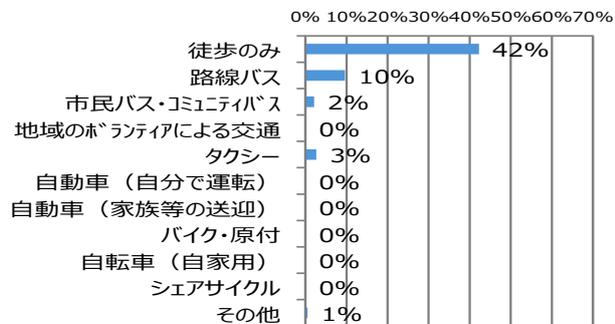
◇買い物

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	104	66%
路線バス	7	4%
市民バス・コミュニティバス	0	0%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	0	0%
自動車（自分で運転）	0	0%
自動車（家族等の送迎）	1	1%
バイク・原付	1	1%
自転車（自家用）	0	0%
シェアサイクル	1	1%
その他	0	0%
回答者数	110	-



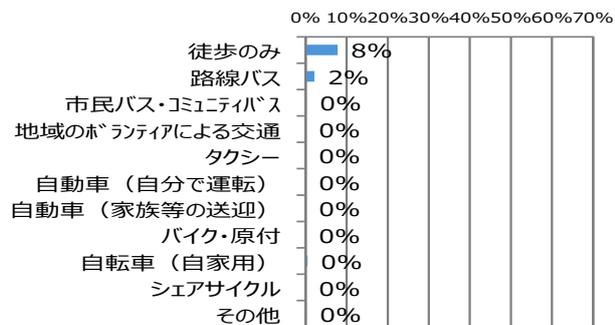
◇通院

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	79	42%
路線バス	18	10%
市民バス・コミュニティバス	4	2%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	5	3%
自動車（自分で運転）	0	0%
自動車（家族等の送迎）	0	0%
バイク・原付	0	0%
自転車（自家用）	0	0%
シェアサイクル	0	0%
その他	1	1%
回答者数	94	-



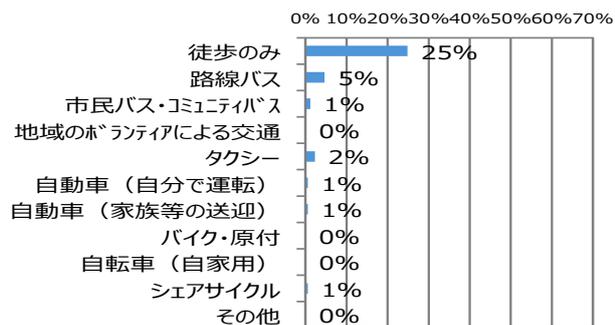
◇通勤・通学

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	33	8%
路線バス	9	2%
市民バス・コミュニティバス	1	0%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	0	0%
自動車（自分で運転）	0	0%
自動車（家族等の送迎）	0	0%
バイク・原付	0	0%
自転車（自家用）	2	0%
シェアサイクル	0	0%
その他	1	0%
回答者数	41	-



◇その他

選択肢	回答サンプル数	回答比率
徒歩のみ	43	25%
路線バス	8	5%
市民バス・コミュニティバス	2	1%
地域のボランティアによる交通	0	0%
タクシー	4	2%
自動車（自分で運転）	1	1%
自動車（家族等の送迎）	1	1%
バイク・原付	0	0%
自転車（自家用）	0	0%
シェアサイクル	1	1%
その他	0	0%
回答者数	51	-

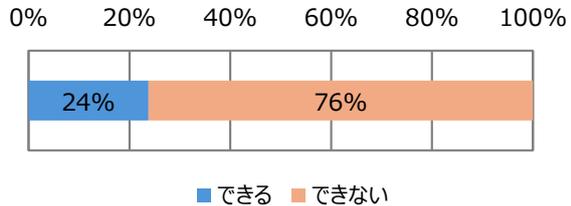


問 17 公共交通への転換可能性

※問 12 で「自動車（自分で運転）」「自動車（家族等の送迎）」「バイク・原付」を選択した方のみ

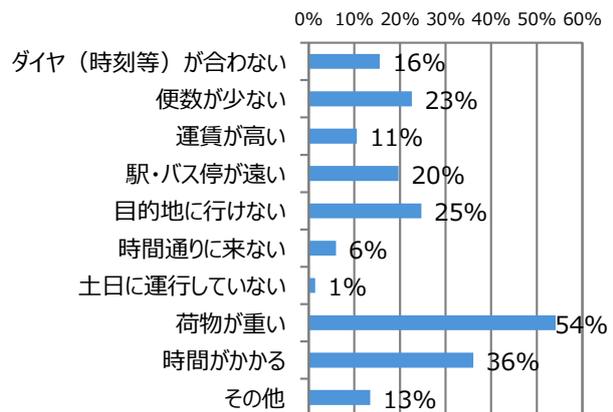
◇買い物

選択肢	回答サンプル数	構成比率
できる	151	24%
できない	484	76%
合計	635	100%



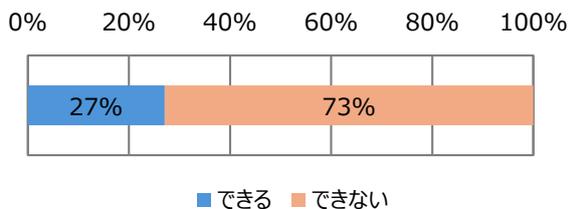
■変更できない理由

選択肢	回答サンプル数	回答比率
ダイヤ（時刻等）が合わない	75	16%
便数が少ない	109	23%
運賃が高い	51	11%
駅・バス停が遠い	95	20%
目的地に行けない	119	25%
時間通りに来ない	29	6%
土日に運行していない	7	1%
荷物が重い	261	54%
時間がかかる	174	36%
その他	65	13%
回答者数	482	-



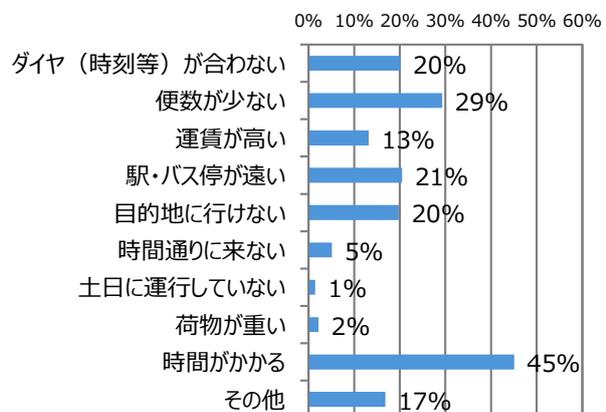
◇通院

選択肢	回答サンプル数	構成比率
できる	102	27%
できない	275	73%
合計	377	100%



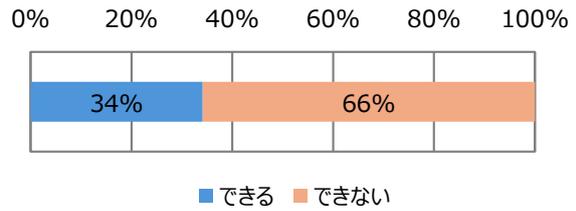
■変更できない理由

選択肢	回答サンプル数	回答比率
ダイヤ（時刻等）が合わない	55	20%
便数が少ない	80	29%
運賃が高い	36	13%
駅・バス停が遠い	56	21%
目的地に行けない	54	20%
時間通りに来ない	14	5%
土日に運行していない	4	1%
荷物が重い	6	2%
時間がかかる	123	45%
その他	46	17%
回答者数	273	-



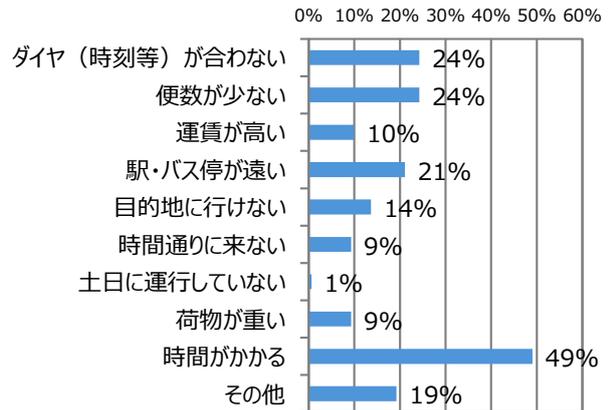
◇通勤・通学

選択肢	回答サンプル数	構成比率
できる	84	34%
できない	162	66%
合計	246	100%



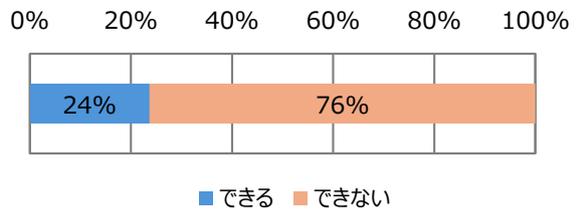
■変更できない理由

選択肢	回答サンプル数	回答比率
ダイヤ（時刻等）が合わない	39	24%
便数が少ない	39	24%
運賃が高い	16	10%
駅・バス停が遠い	34	21%
目的地に行けない	22	14%
時間通りに来ない	15	9%
土日に運行していない	1	1%
荷物が重い	15	9%
時間がかかる	79	49%
その他	31	19%
回答者数	161	-



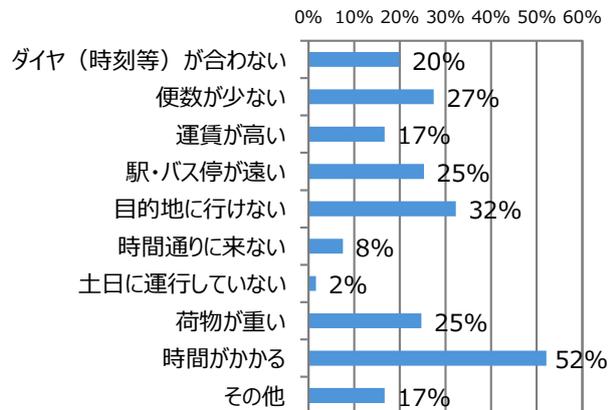
◇その他

選択肢	回答サンプル数	構成比率
できる	58	24%
できない	187	76%
合計	245	100%



■変更できない理由

選択肢	回答サンプル数	回答比率
ダイヤ（時刻等）が合わない	37	20%
便数が少ない	51	27%
運賃が高い	31	17%
駅・バス停が遠い	47	25%
目的地に行けない	60	32%
時間通りに来ない	14	8%
土日に運行していない	3	2%
荷物が重い	46	25%
時間がかかる	97	52%
その他	31	17%
回答者数	186	-



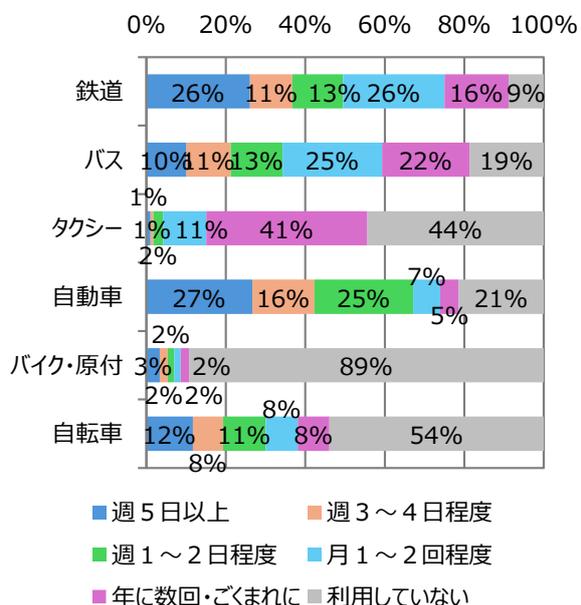
■ 移動手段ごとの利用頻度について

問 18 移動手段ごとの利用頻度

(1) 利用頻度

選択肢	回答サンプル数					
	鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク・原付	自転車
週5日以上	326	132	12	333	34	126
週3～4日程度	133	146	8	195	20	81
週1～2日程度	159	171	27	310	16	115
月1～2回程度	319	327	121	85	16	87
年に数回・ごくまれに	201	287	451	58	21	85
利用していない	111	245	493	267	889	579
合計	1,249	1,308	1,112	1,248	996	1,073

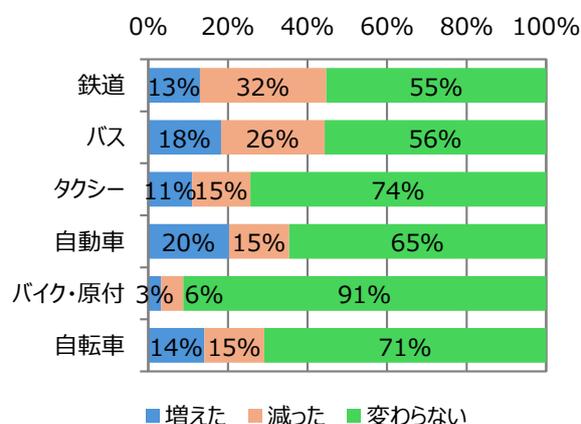
選択肢	構成比率					
	鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク・原付	自転車
週5日以上	26%	10%	1%	27%	3%	12%
週3～4日程度	11%	11%	1%	16%	2%	8%
週1～2日程度	13%	13%	2%	25%	2%	11%
月1～2回程度	26%	25%	11%	7%	2%	8%
年に数回・ごくまれに	16%	22%	41%	5%	2%	8%
利用していない	9%	19%	44%	21%	89%	54%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%



(2) 過去（概ね10年前）からの変化

選択肢	回答サンプル数					
	鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク・原付	自転車
増えた	159	226	116	243	29	143
減った	388	323	154	181	51	153
変わらない	677	690	783	774	832	719
合計	1,224	1,239	1,053	1,198	912	1,015

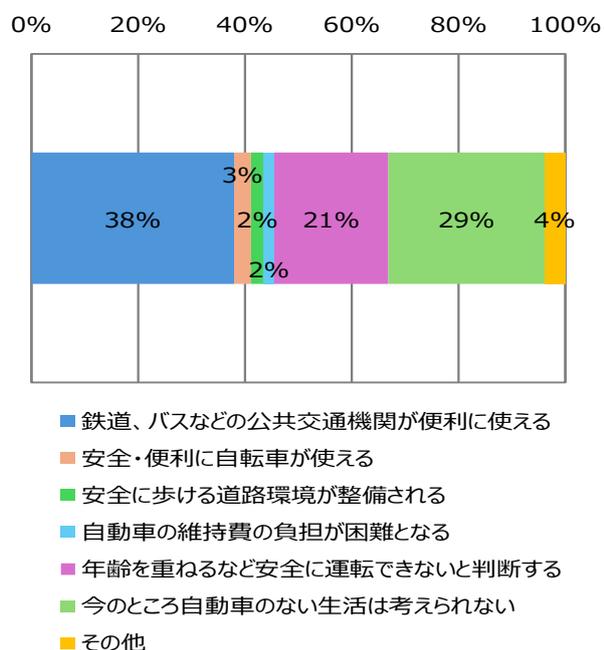
選択肢	構成比率					
	鉄道	バス	タクシー	自動車	バイク・原付	自転車
増えた	13%	18%	11%	20%	3%	14%
減った	32%	26%	15%	15%	6%	15%
変わらない	55%	56%	74%	65%	91%	71%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%



■自動車利用について

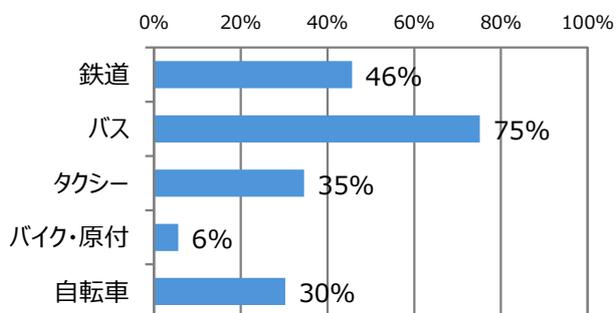
問 19 自動車利用の回数を減らす、または利用をやめるために必要なこと  
 ※問 5 で「持っている」を選択した方のみ

選択肢	回答サンプル数	構成比率
鉄道、バスなどの公共交通機関が便利に使える	394	38%
安全・便利に自転車が使える	33	3%
安全に歩ける道路環境が整備される	25	2%
自動車の維持費の負担が困難となる	20	2%
年齢を重ねるなど安全に運転できないと判断する	222	21%
今のところ自動車のない生活は考えられない	304	29%
その他	40	4%
合計	1,038	100%



問 20 自動車を利用しなくなった場合、利用頻度が増えると思われるもの  
 ※問 5 で「持っている」を選択した方のみ

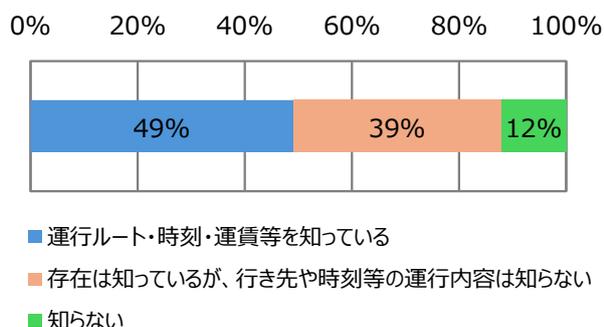
選択肢	回答サンプル数	回答比率
鉄道	503	46%
バス	827	75%
タクシー	381	35%
バイク・原付	62	6%
自転車	333	30%
回答者数	1,101	-



■市内を運行するバスについて

問 21 バスの認知度

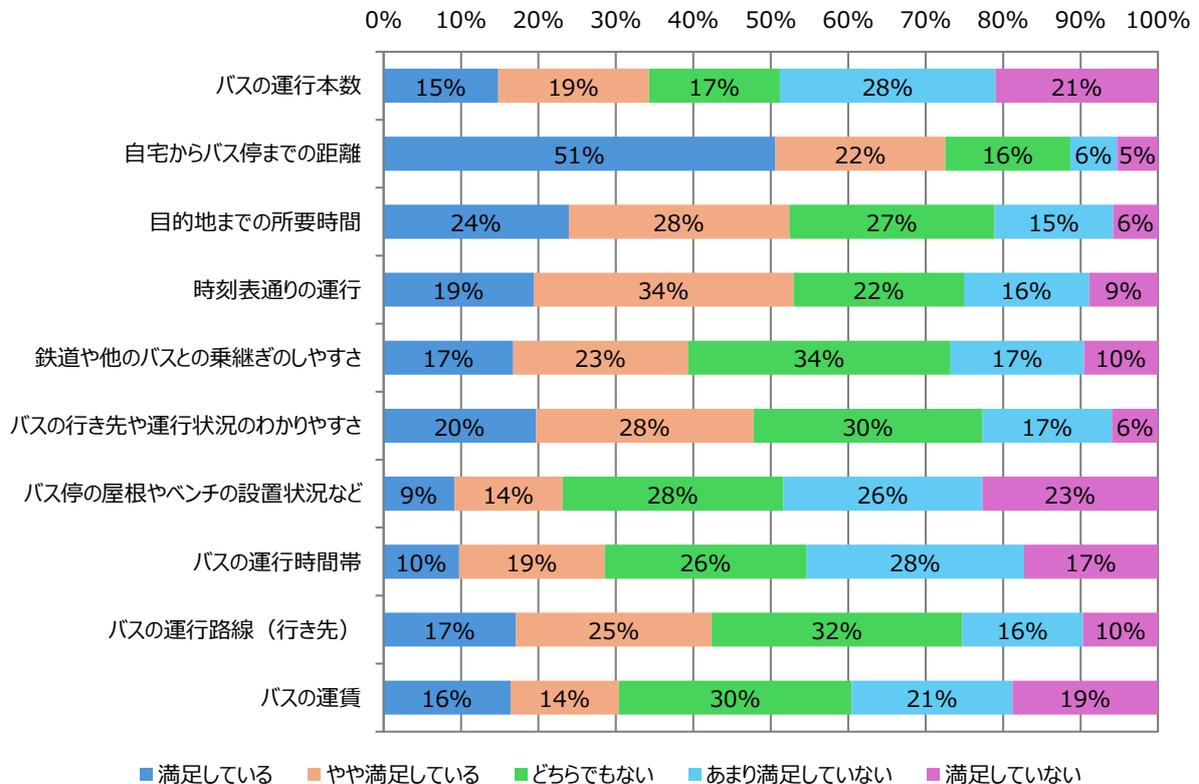
選択肢	回答サンプル数	回答比率
運行ルート・時刻・運賃等を知っている	753	49%
存在は知っているが、行き先や時刻等の運行内容は知らない	595	39%
知らない	186	12%
合計	1,534	100%



問 22 バス利用に対する満足度

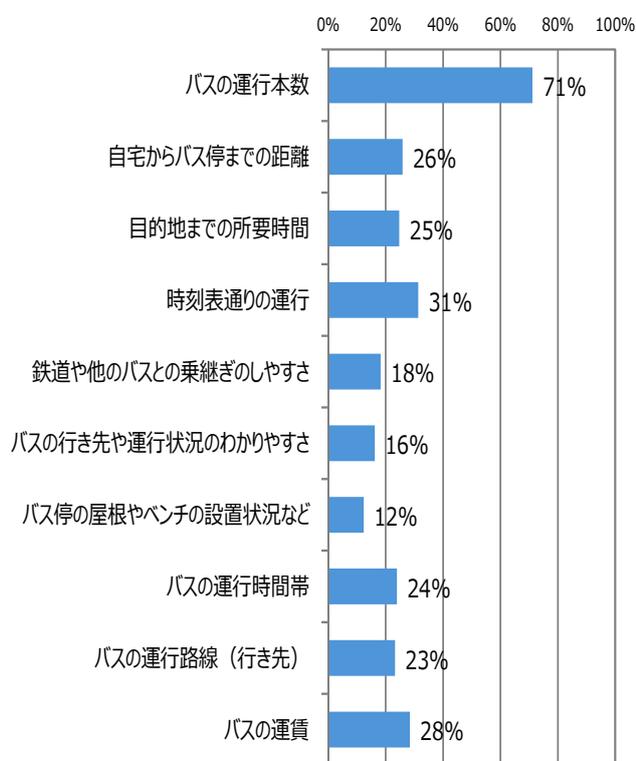
選択肢	回答サンプル数									
	バスの運行本数	自宅からバス停までの距離	目的地までの所要時間	時刻表通りの運行	鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	バス停の屋根やベンチの設置状況など	バスの運行時間帯	バスの運行路線（行き先）	バスの運賃
満足している	120	411	194	157	135	159	74	79	138	131
やや満足している	158	178	231	272	182	227	113	152	204	112
どちらでもない	137	131	215	178	273	239	230	211	261	240
あまり満足していない	226	49	124	131	139	135	208	227	126	166
満足していない	170	43	47	72	77	48	183	140	78	150
合計	811	812	811	810	806	808	808	809	807	799

選択肢	構成比率									
	バスの運行本数	自宅からバス停までの距離	目的地までの所要時間	時刻表通りの運行	鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	バス停の屋根やベンチの設置状況など	バスの運行時間帯	バスの運行路線（行き先）	バスの運賃
満足している	15%	51%	24%	19%	17%	20%	9%	10%	17%	16%
やや満足している	19%	22%	28%	34%	23%	28%	14%	19%	25%	14%
どちらでもない	17%	16%	27%	22%	34%	30%	28%	26%	32%	30%
あまり満足していない	28%	6%	15%	16%	17%	17%	26%	28%	16%	21%
満足していない	21%	5%	6%	9%	10%	6%	23%	17%	10%	19%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



問 23 バスを利用するための重要な項目

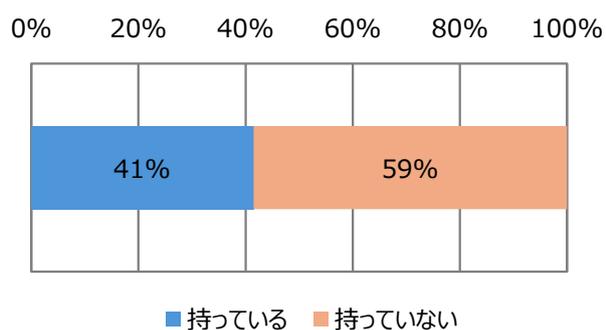
選択肢	回答サンプル数	回答比率
バスの運行本数	992	71%
自宅からバス停までの距離	361	26%
目的地までの所要時間	345	25%
時刻表通りの運行	437	31%
鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	254	18%
バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	226	16%
バス停の屋根やベンチの設置状況など	172	12%
バスの運行時間帯	333	24%
バスの運行路線（行き先）	324	23%
バスの運賃	396	28%
回答者数	1,394	-



問 24 東京都シルバーパスの保有状況

※問3で「70歳以上」と回答した方のみ

選択肢	回答サンプル数	構成比率
持っている	251	41%
持っていない	354	59%
合計	605	100%

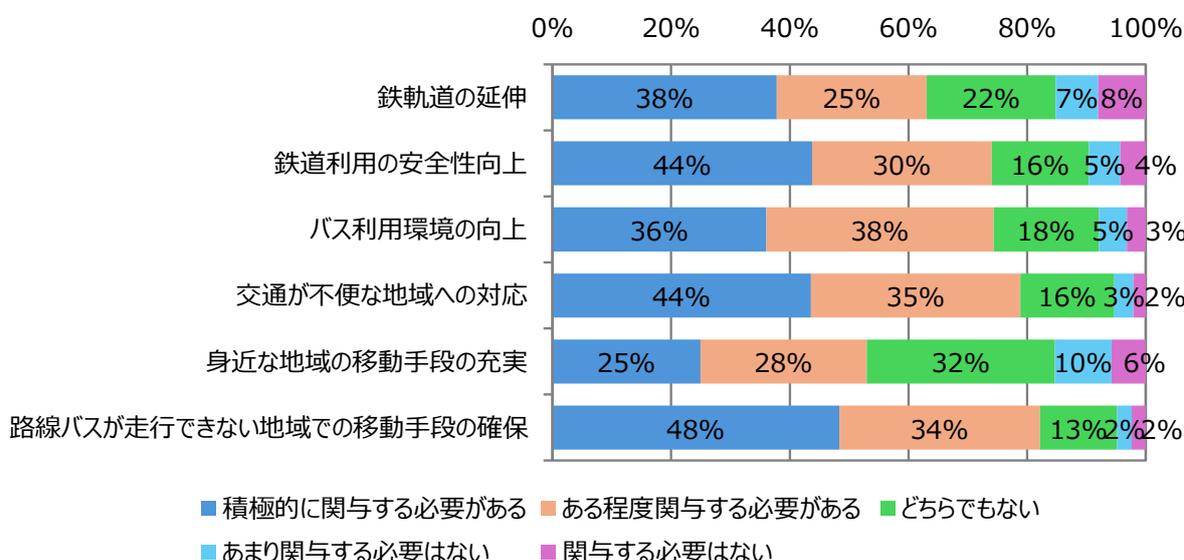


■町田市の交通全般について

問 25 取り組みに対する行政の関与度

選択肢	回答サンプル数					
	鉄軌道の延伸	鉄道利用の安全性向上	バス利用環境の向上	交通が不便な地域への対応	身近な地域の移動手段の充実	路線バスが走行できない地域での移動手段の確保
積極的に関与する必要がある	588	678	564	672	383	748
ある程度関与する必要がある	393	469	600	545	430	524
どちらでもない	338	253	277	244	487	201
あまり関与する必要はない	111	82	74	50	146	38
関与する必要はない	125	67	50	32	89	37
合計	1,555	1,549	1,565	1,543	1,535	1,548

選択肢	構成比率					
	鉄軌道の延伸	鉄道利用の安全性向上	バス利用環境の向上	交通が不便な地域への対応	身近な地域の移動手段の充実	路線バスが走行できない地域での移動手段の確保
積極的に関与する必要がある	38%	44%	36%	44%	25%	48%
ある程度関与する必要がある	25%	30%	38%	35%	28%	34%
どちらでもない	22%	16%	18%	16%	32%	13%
あまり関与する必要はない	7%	5%	5%	3%	10%	2%
関与する必要はない	8%	4%	3%	2%	6%	2%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%



### 3. 調査結果のまとめ

#### (1) 回答者の公共交通利用可能性等について

##### 【① 運転免許の保有状況】

- ・ 居住地に関わらず、自動車運転免許保有者は、各地区で約 6~8 割を占めており、市全体としては約 7 割の方が自動車運転免許を保有している。
- ・ しかし、65 歳以上の高齢者に着目すると、免許非保有者の割合が高く 47%（持っていない+返納したの合計）に達しており、非高齢者の 14%と比べて割合が高い。
- ・ 特に、「木曽」、「森野」、「金井」の高齢者は、約 6 割が免許非保有者である。

※非高齢者：65 歳未満、高齢者：65 歳以上（以降、同様）

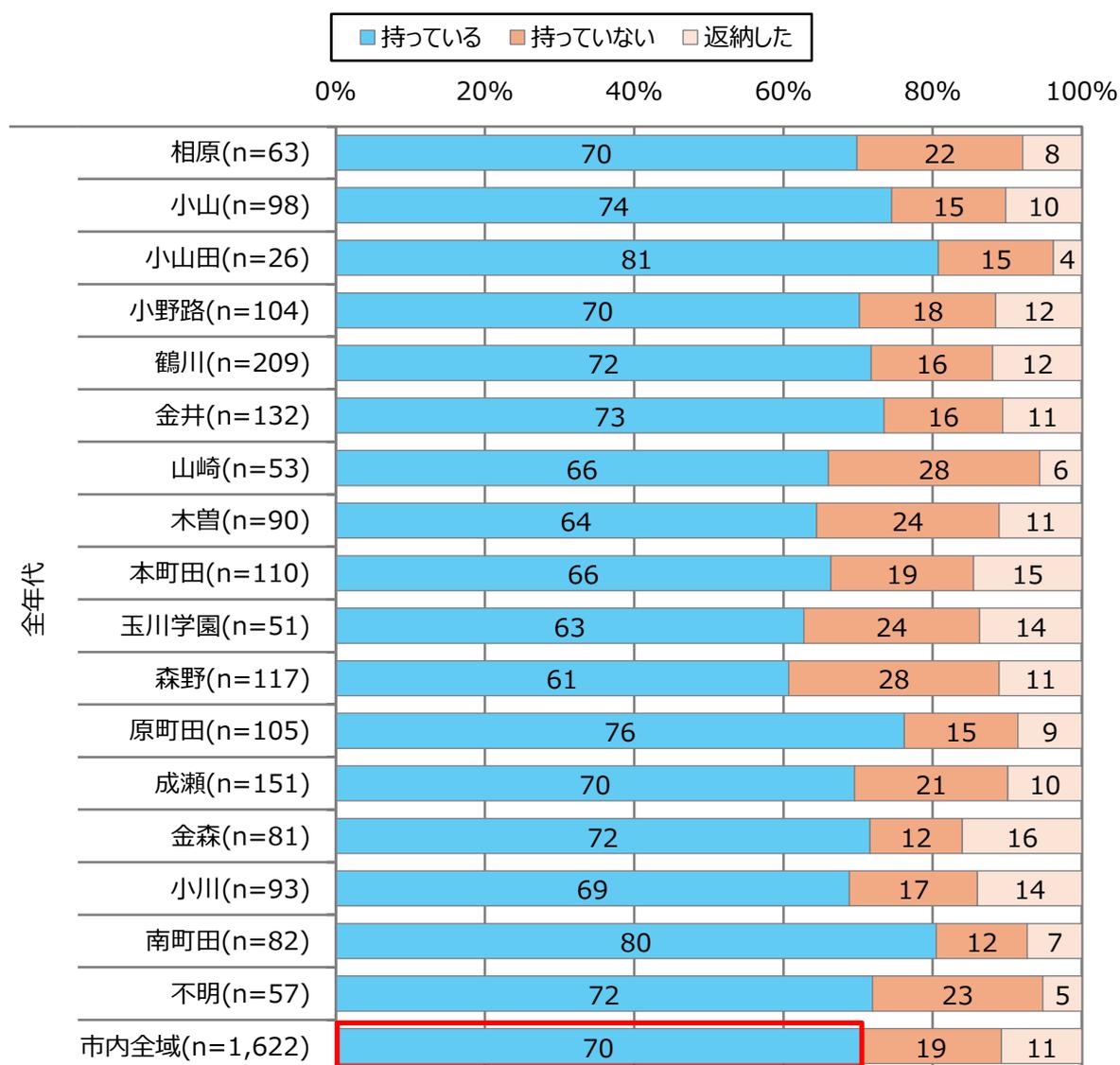


図 3-1 回答者の免許保有状況（居住地別）

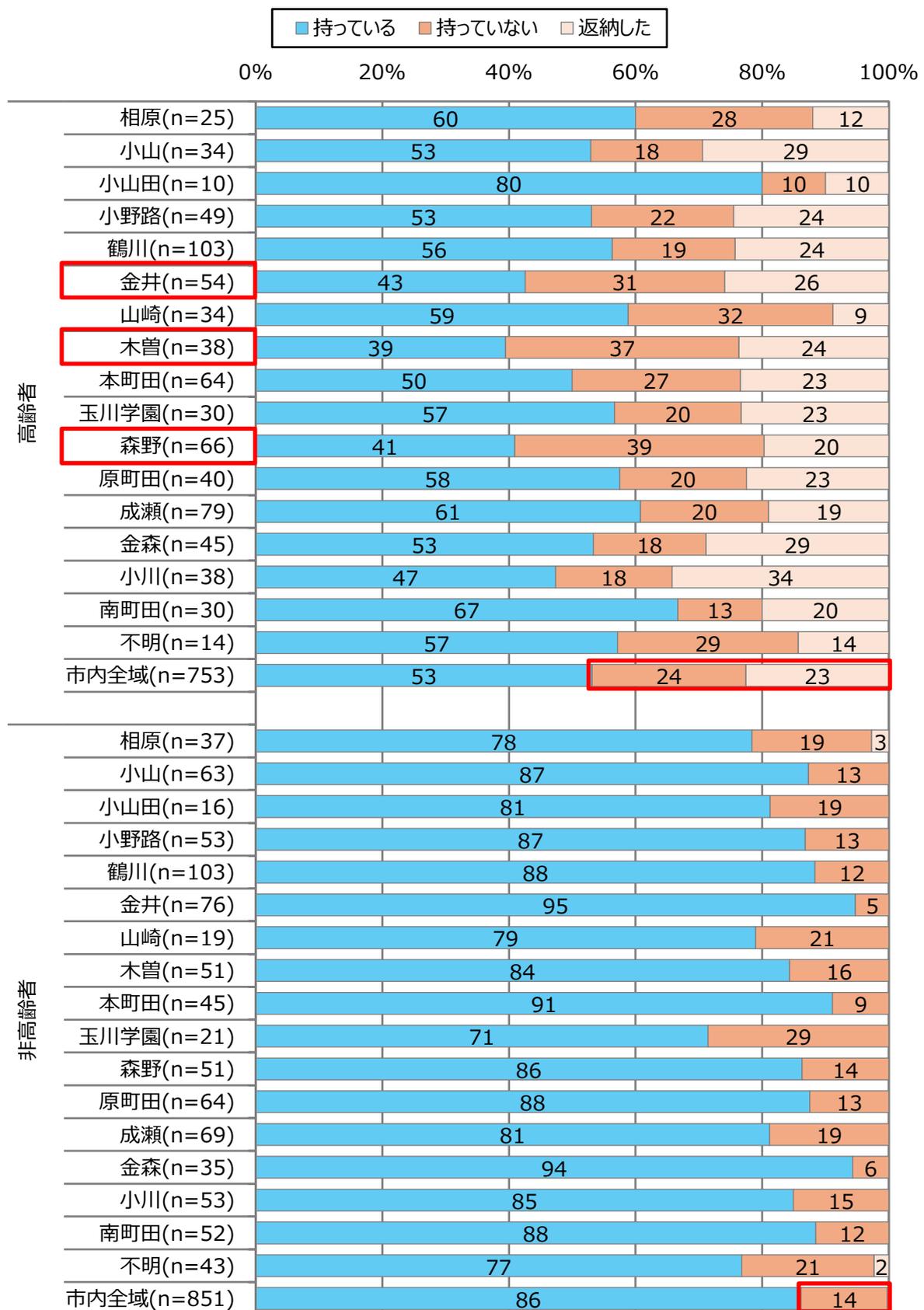


図 3-2 回答者の免許保有状況（居住地別・高齢非高齢別）

【② 自動車利用可能性】

- ・ 「金井」、「木曾」、「森野」、「原町田」では、「ほぼ自分専用の自動車がある」の回答比率が低下し、4割を下回る。一方、「小山田」では約7割、「相原」、「山崎」では約6割に達しており、多くの方が自由に自動車を利用できる環境にある。
- ・ 高齢者／非高齢者で見ると、非高齢者の方が自由に使える自動車は「ない」の回答比率が高くなっている。
- ・ 運転免許の保有状況と関連し、免許を手放せない高齢者が多数存在すると想定される。

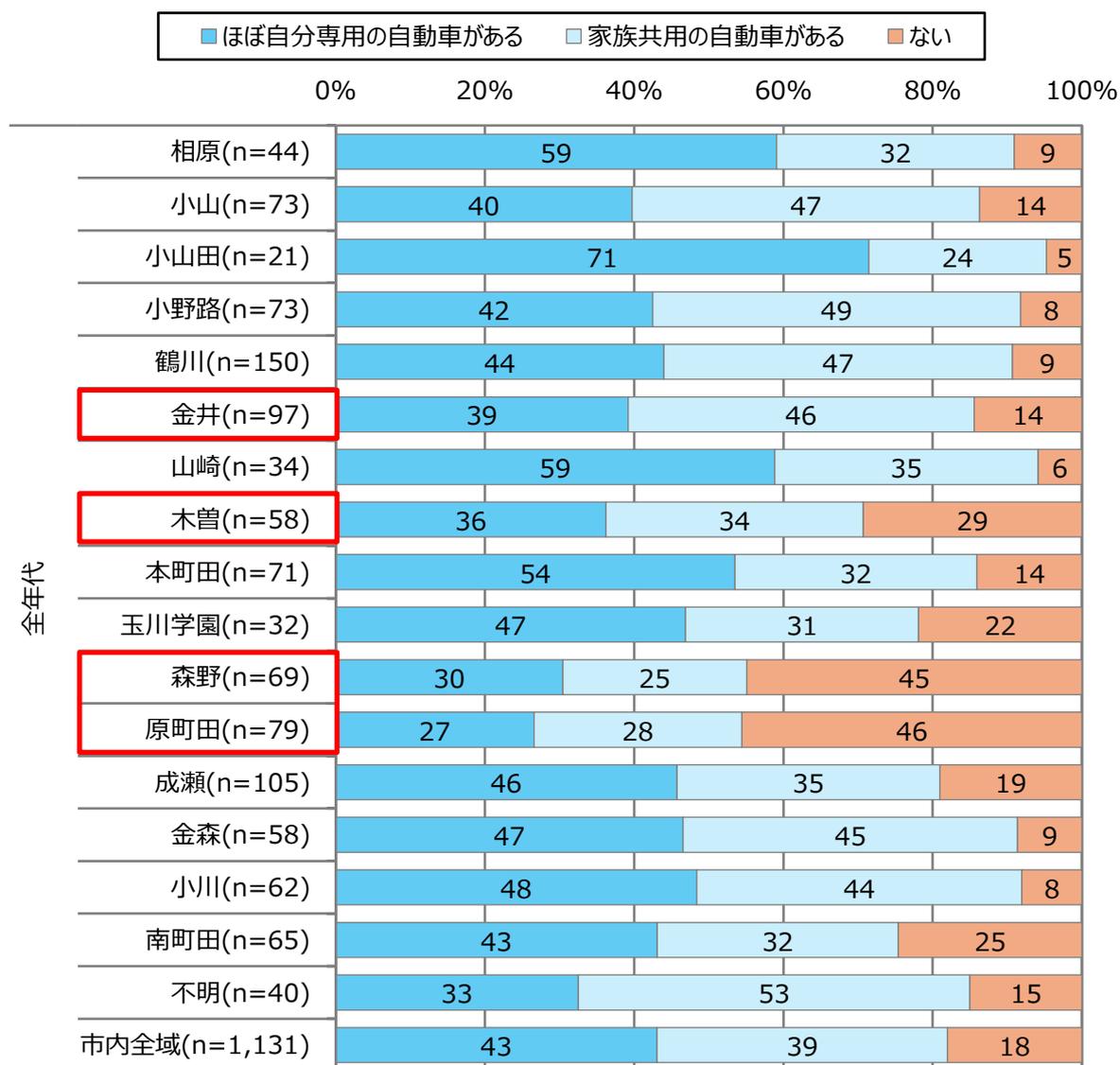


図 3-3 回答者の自動車利用可能性（居住地別）

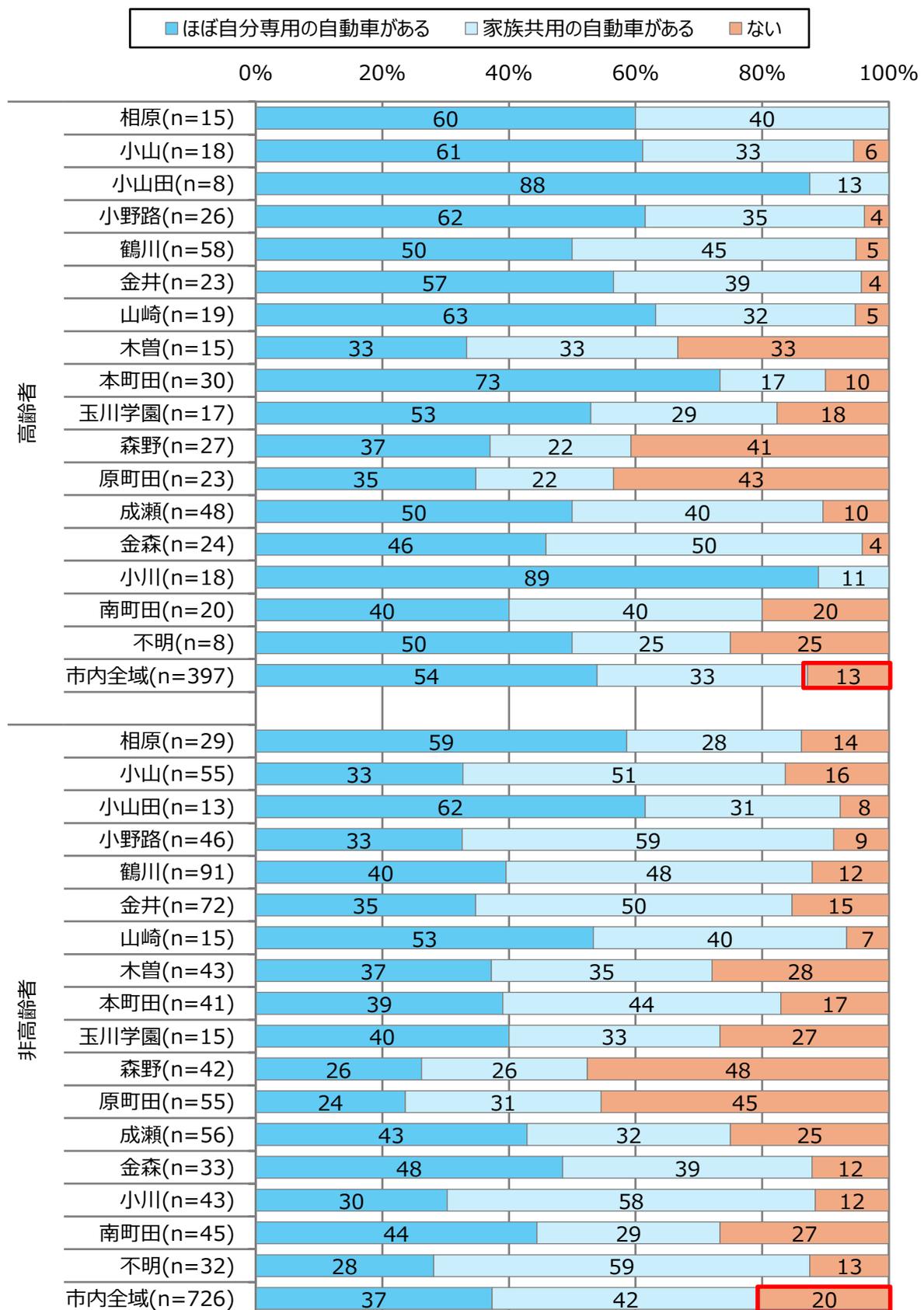


図 3-4 回答者の自動車利用可能性（居住地別・高齢非高齢別）

【③ バスの認知状況】

- ・ 市全体では、約半数の方が居住地におけるバスの「運行ルート・時刻・運賃等を知っている」と回答している一方、「知らない」が約1割強となっている。
- ・ 特に、「鉄道」利用の多い「南町田」では、「知らない」と回答した方の割合が約27%と高い。

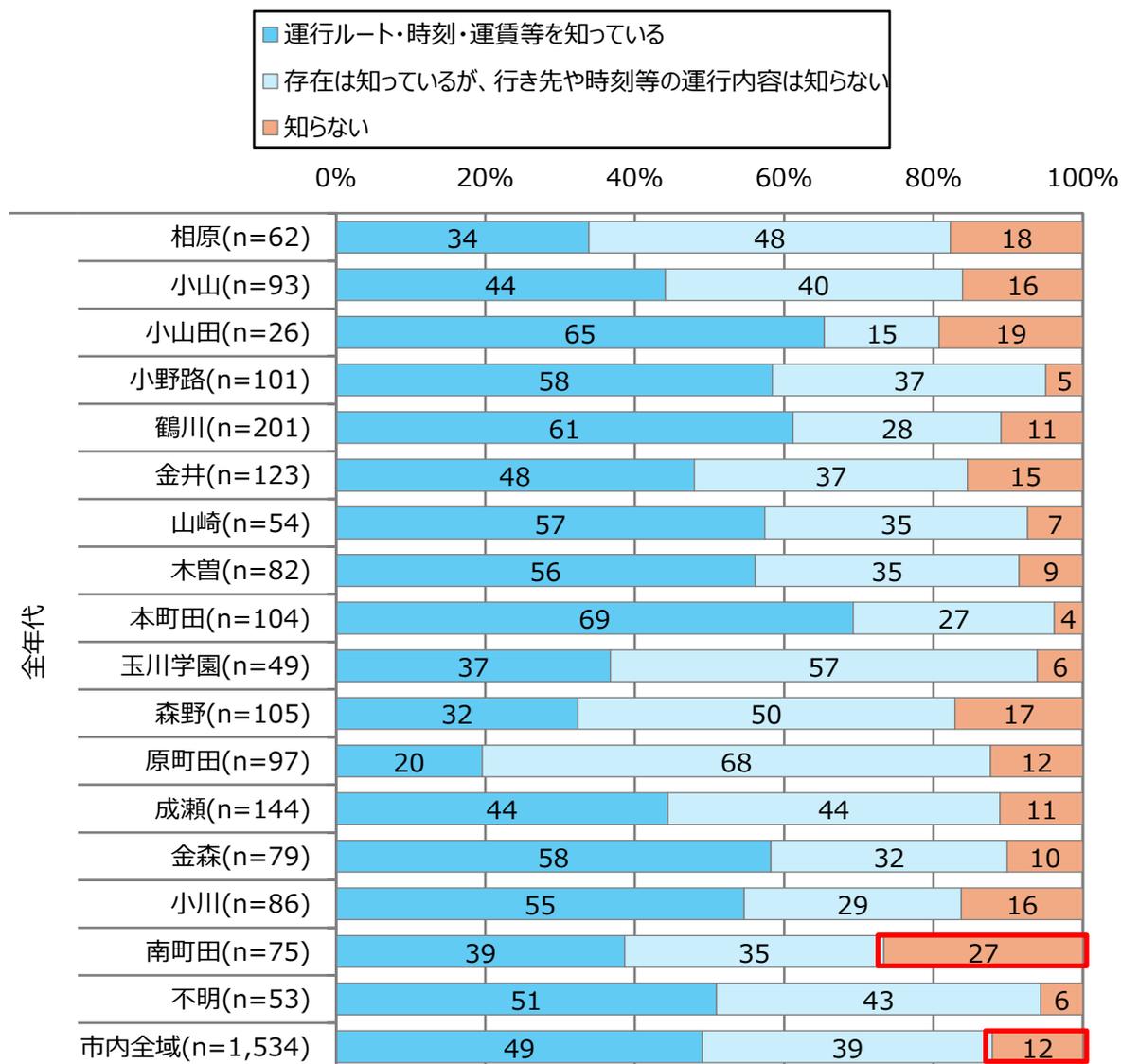


図 3-5 バスの認知状況（居住地別）

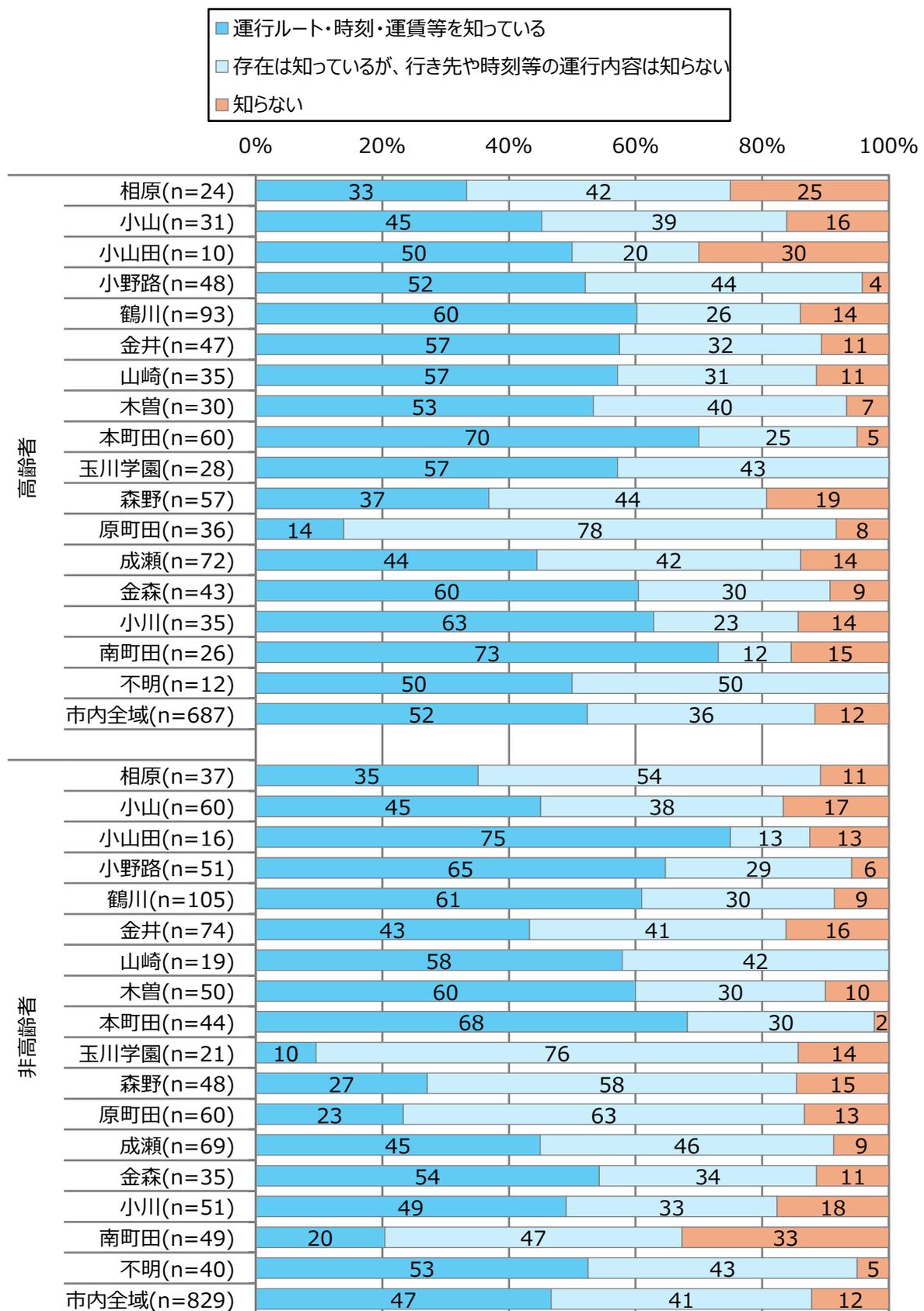


図 3-6 バスの認知状況（居住地別・高齢非高齢別）

## (2) 市民の移動実態について

### 【① 買い物の移動先】

- ・ 「森野」、「原町田」を発着する移動が町田駅周辺地域に広がっている。鉄道駅を有し、住宅地として発展している「鶴川」、「玉川学園」といった地区では自区内で完結している。
- ・ 「相原」～「小山」、「小山田」～「小野路」で地域間移動が見られる。

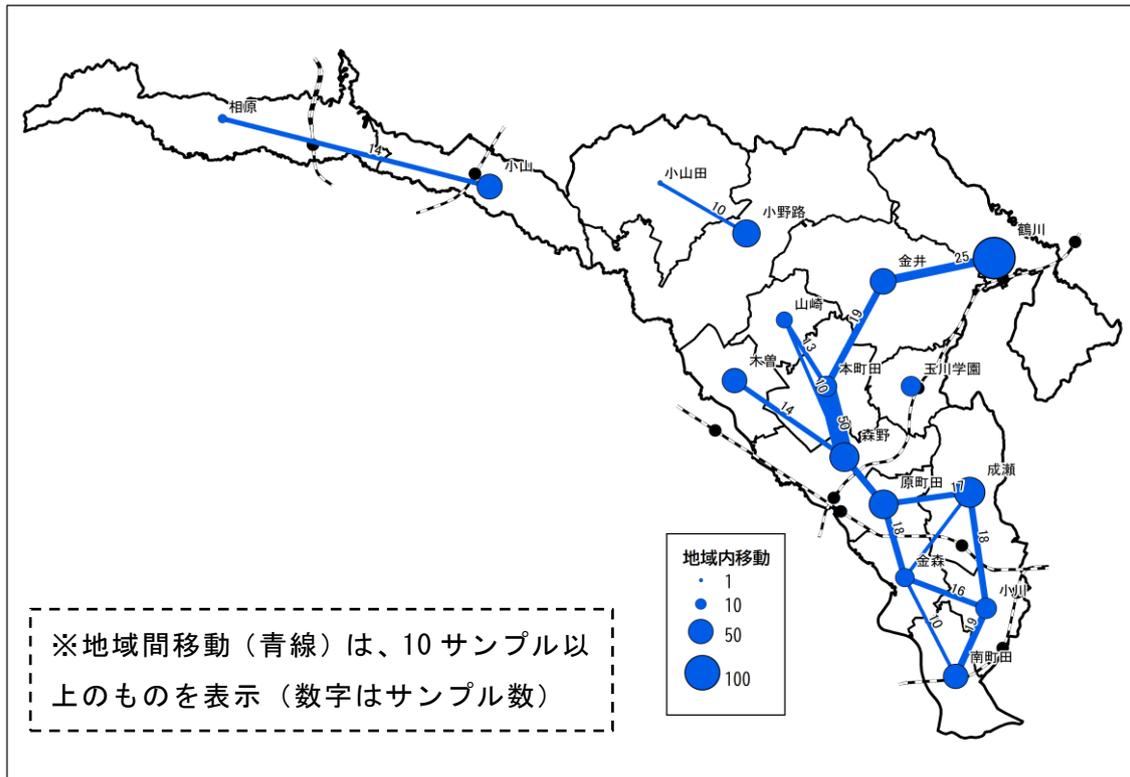


図 3-7 買い物目的における目的地（市内移動）

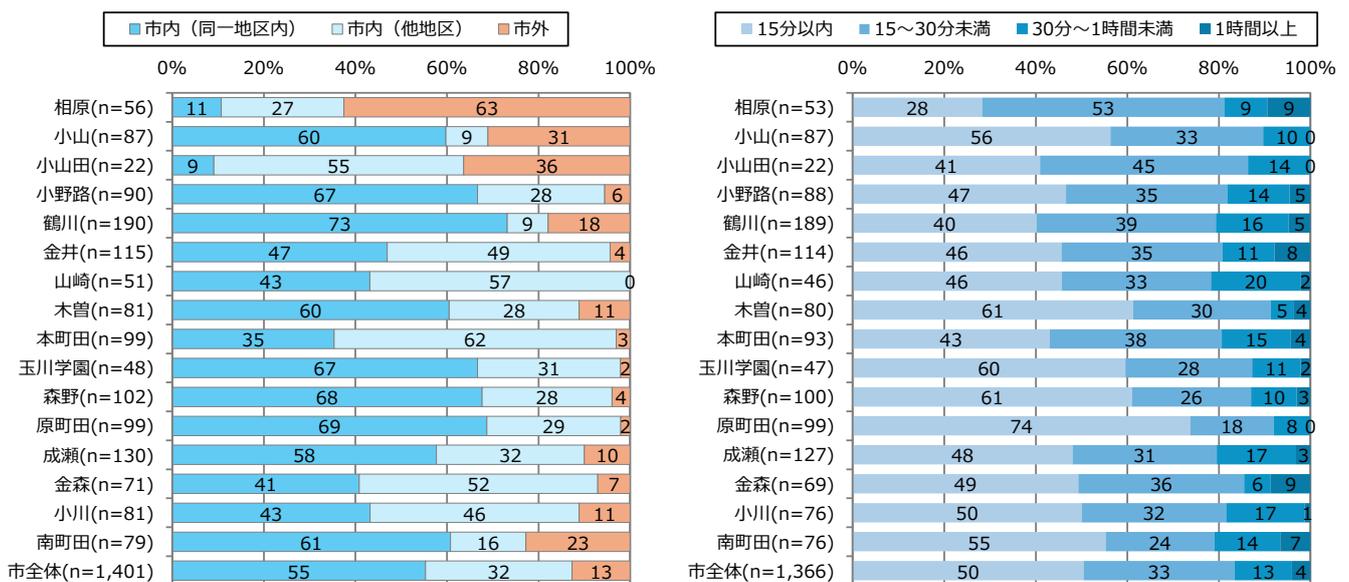


図 3-8 左：買い物目的における目的地 及び 右：目的地までの所要時間（居住地別）

【② 通院の移動先】

- ・ 買い物と比較すると「市内他地域」を目的地とした移動が増えている。
- ・ 地域間移動は、町田駅周辺の「森野」、「原町田」を発着する移動が多く、比較的遠方である「鶴川」との地域間移動も見られる一方、JR 横浜線での分断が見られる。

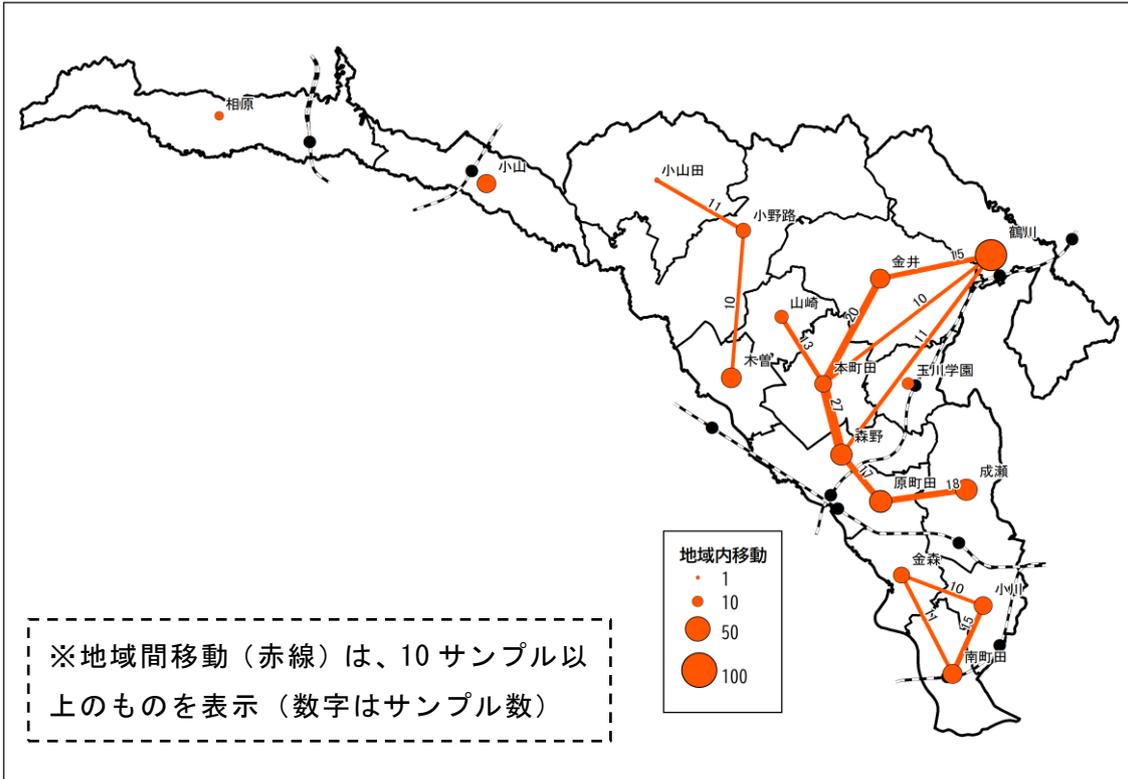


図 3-9 通院目的における目的地（市内移動）

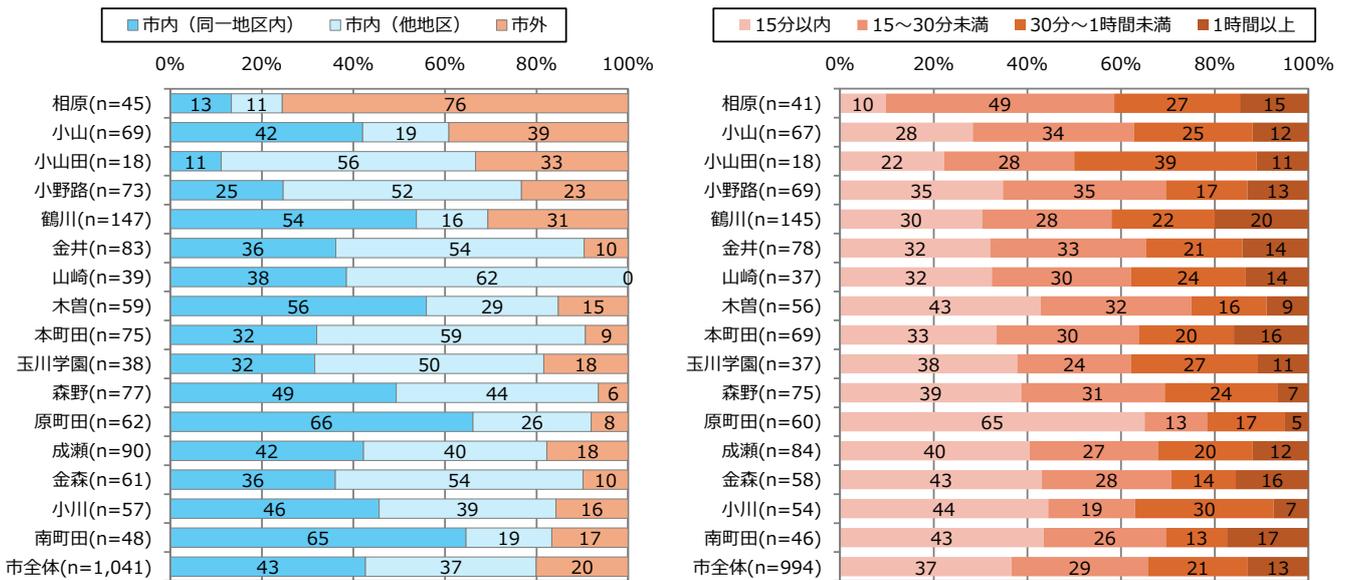


図 3-10 左：通院目的における目的地 及び 右：目的地までの所要時間（居住地別）

【③ 通勤・通学の移動先】

- ・ 買い物や通院と比較して、「市外」への移動が多い。地域間移動は、買い物や通院同様、「鶴川」、「森野」、「原町田」、「成瀬」といった地区間の移動が多い。

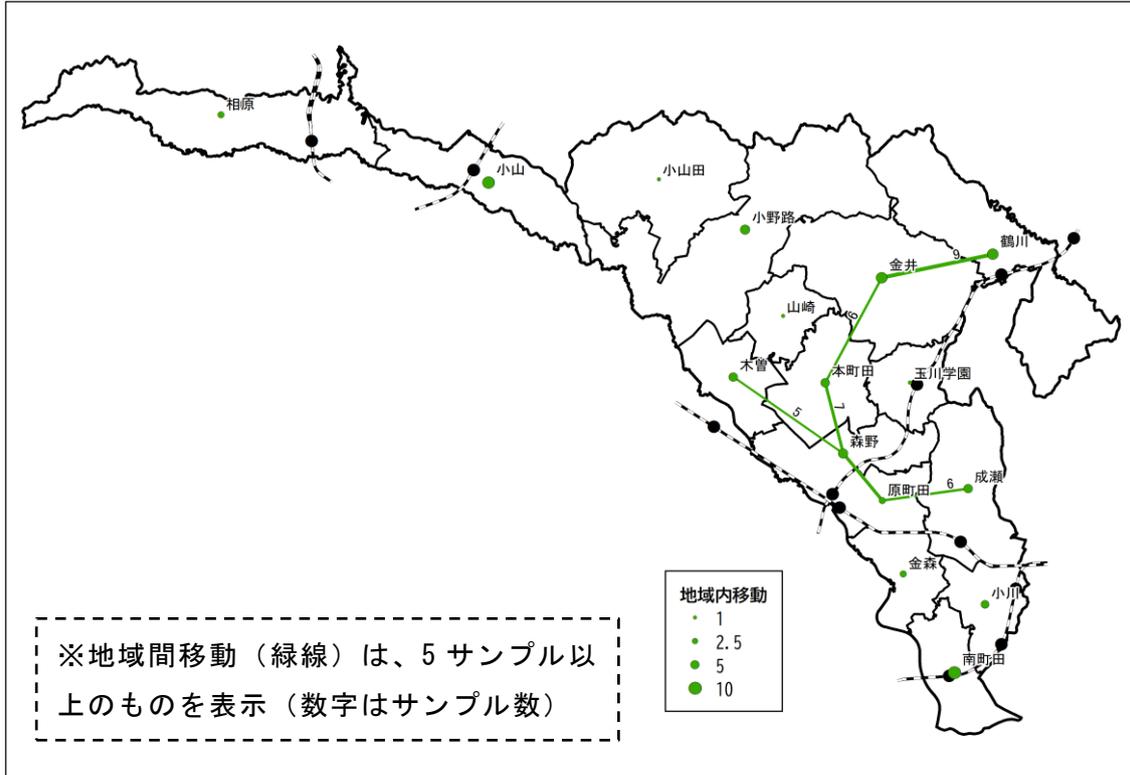


図 3-11 通勤・通学目的における目的地（市内移動）

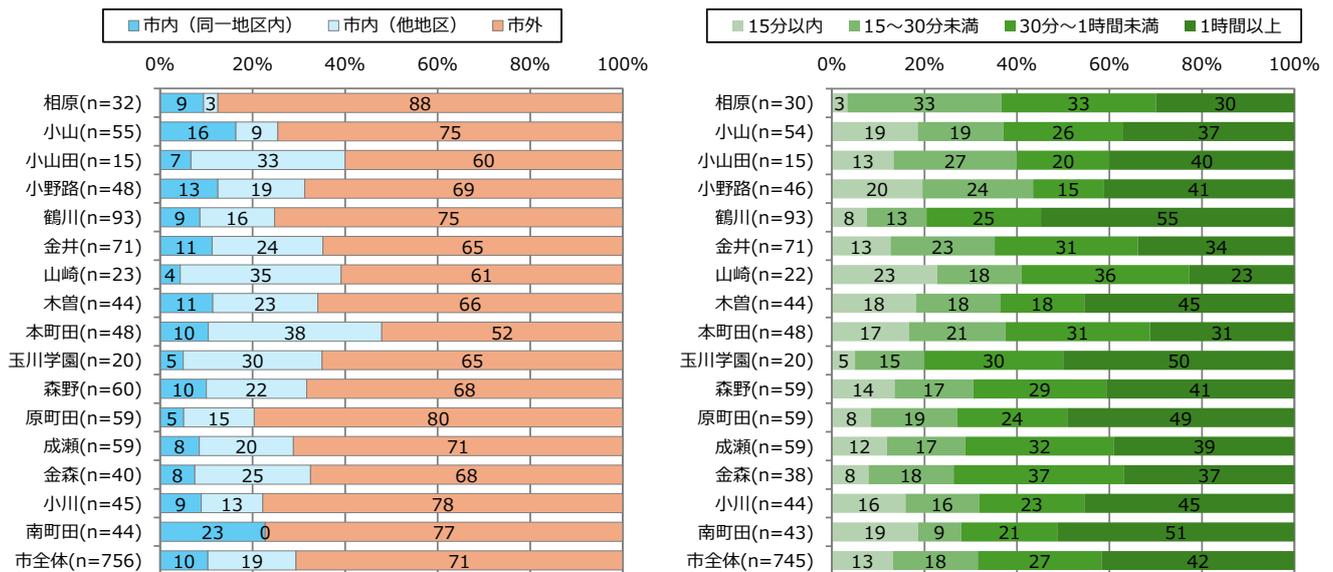


図 3-12 左：通勤・通学目的における目的地 及び 右：目的地までの所要時間（居住地別）

【④ 市民全般における利用交通手段（代表交通手段）】

- ・ 多数の商業施設や医療施設が集中する町田駅周辺の「原町田」、「森野」といった地区を除き、買い物、通院目的では「自動車」利用割合が高い。
- ・ 通勤・通学目的では全体的に「鉄道」利用の割合が高まるものの、「小山田」、「小野路」、「山崎」といった郊外地区においては「自動車」利用割合が高い。

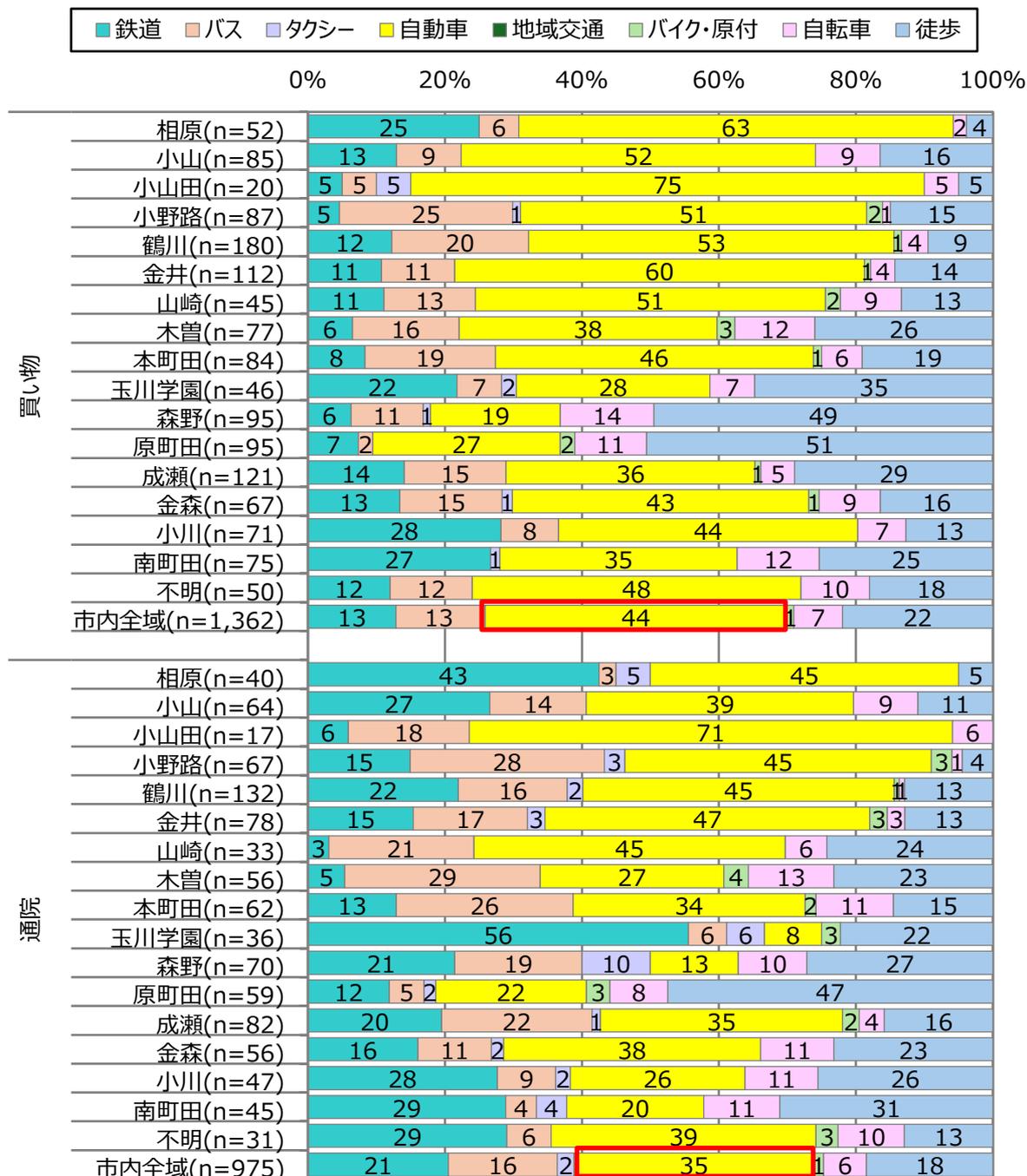


図 3-13 買い物、通院における代表交通手段の比率（市民全般）

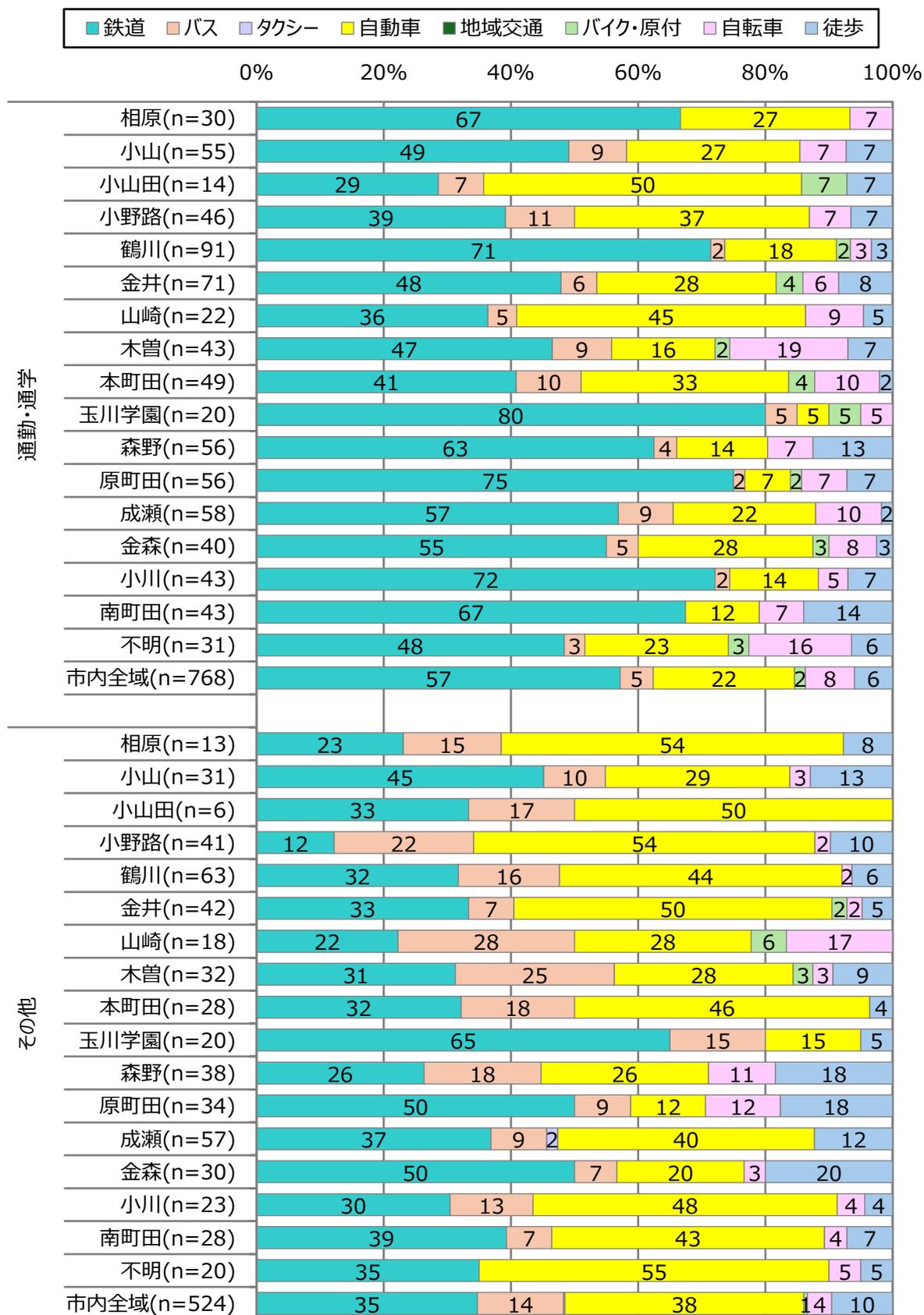


図 3-14 通勤・通学、その他における代表交通手段の比率（市民全般）

【⑤ 65歳以上の高齢者等における利用交通手段（代表交通手段）】

- ・ 免許を保有している高齢者の「自動車」利用割合は非高齢者よりも比較的高く、高齢者の移動においても「自動車」利用が主たる交通手段となっている。
- ・ 一方、免許を持たない高齢者は、「バス」の利用割合が高い。

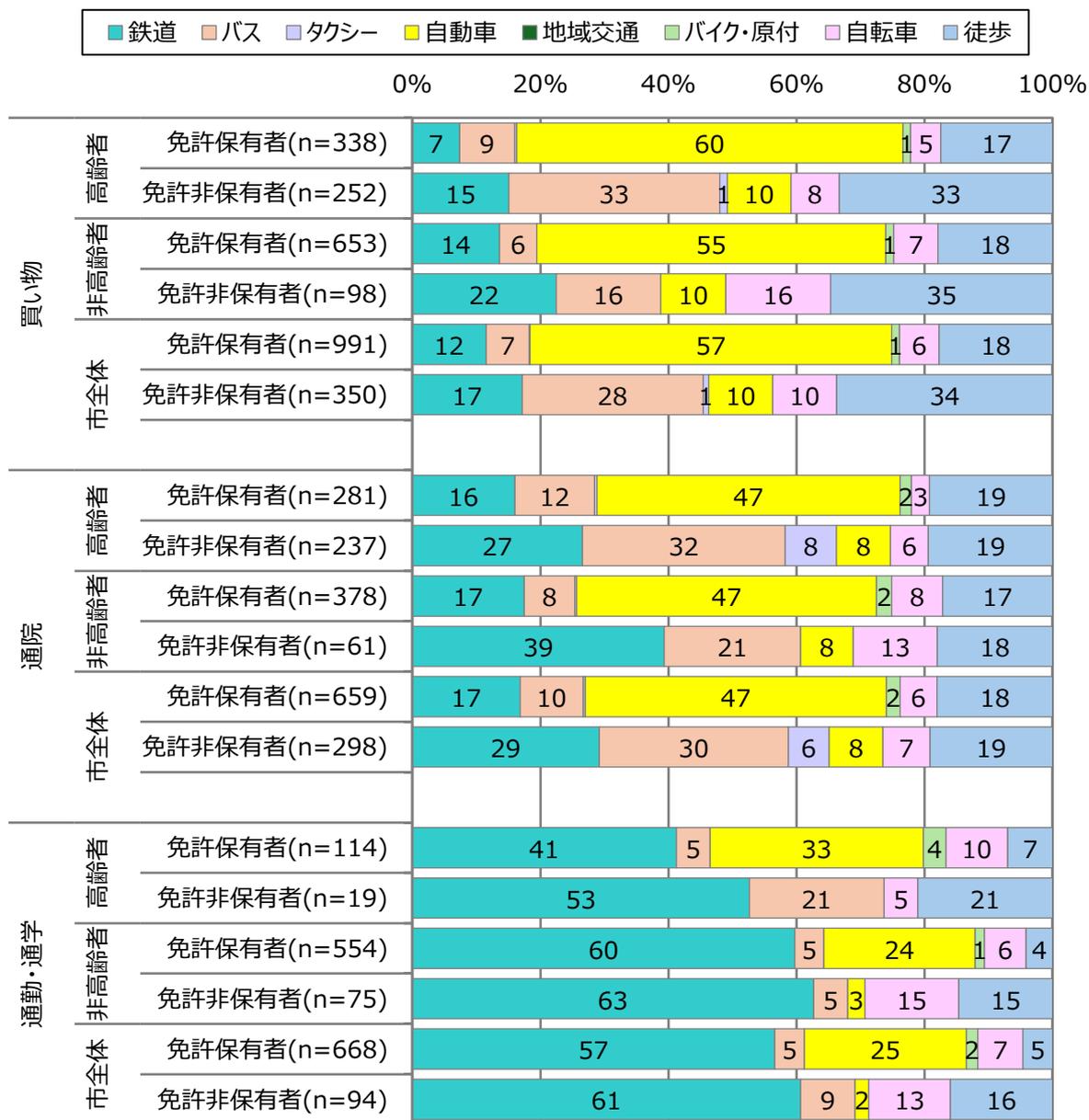


図 3-15 代表交通手段の比率（高齢非高齢別・免許有無別）

【⑥ 市民全般における利用交通手段（駅端末交通手段）】

- ・ 駅端末（アクセス）交通手段は、徒歩を除くと市全体では「バス」の利用割合が高い。「小野路」、「山崎」といった郊外地区をはじめ、「鶴川」、「金井」といった比較的鉄道駅が近い地区においても主に「バス」が利用されている。

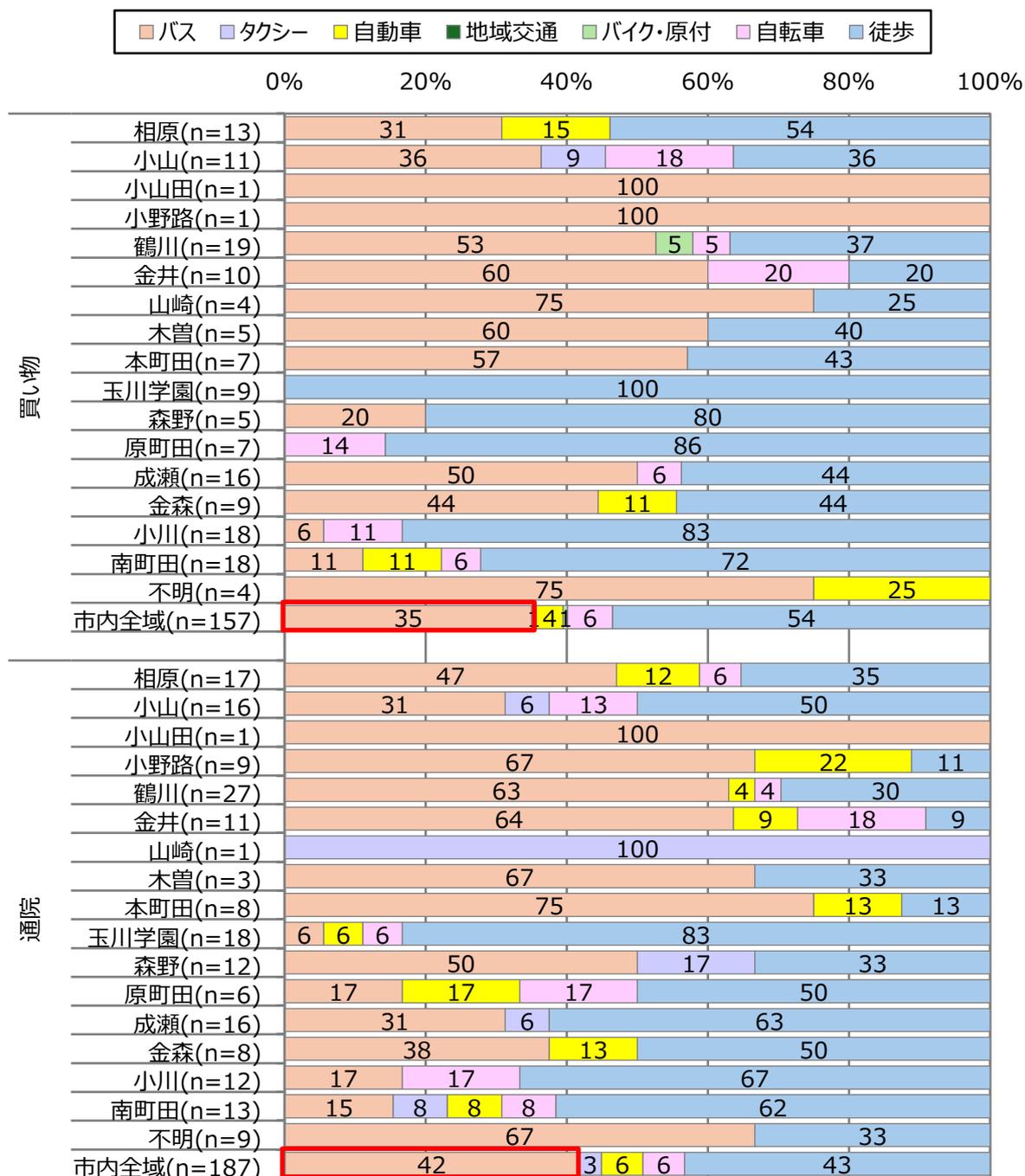


図 3-16 買い物、通院における駅端末（アクセス）交通手段の比率（市民全般）

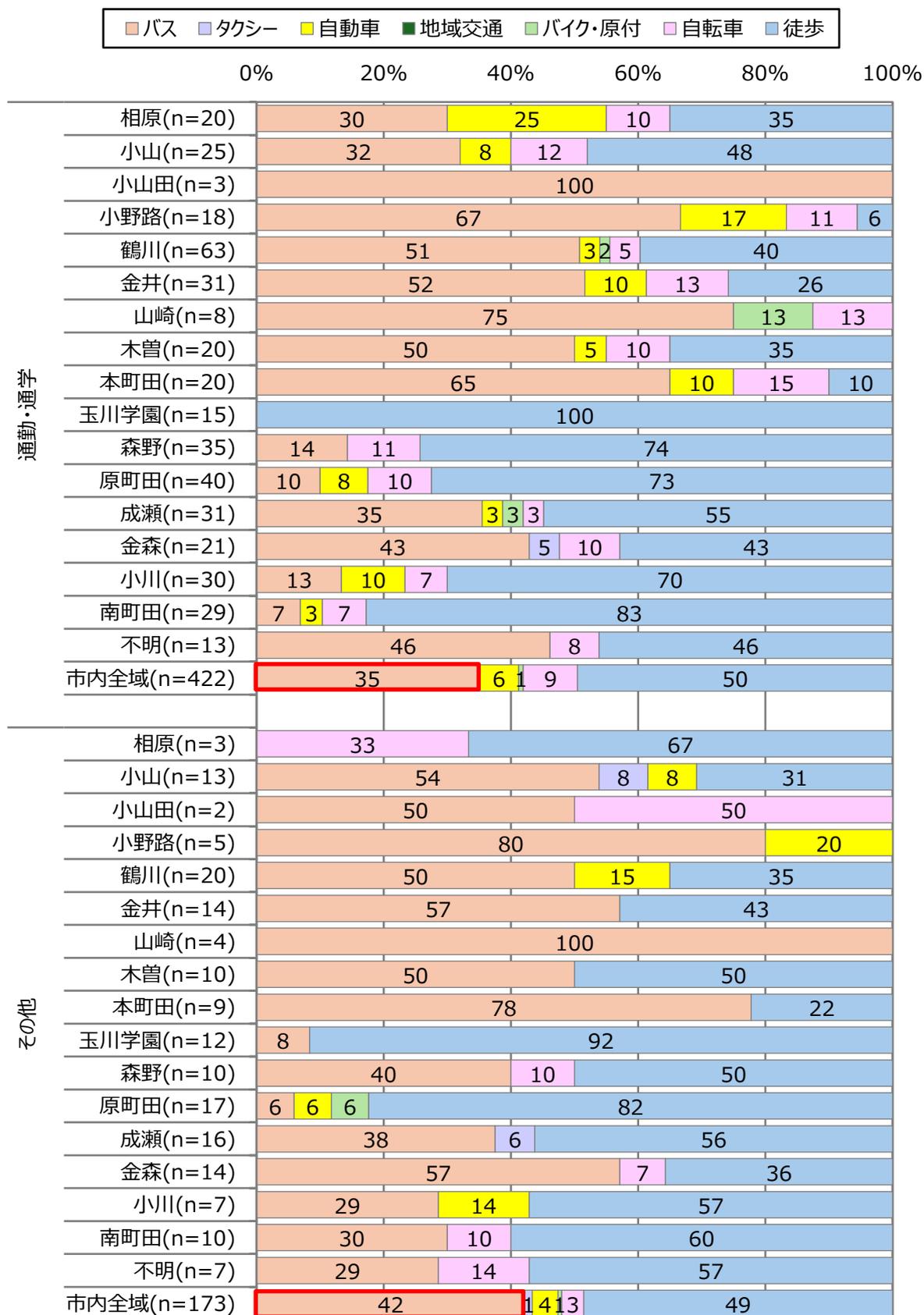


図 3-17 通勤・通学、その他における駅端末（アクセス）交通手段の比率（市民全般）

【⑦ 65歳以上の高齢者等における利用交通手段（駅端末交通手段）】

- ・ 免許を持たない方の約半数は、鉄道アクセス手段として「バス」を利用している。
- ・ 通院目的では、免許を持たない高齢者において「タクシー」利用が一定数見られる。

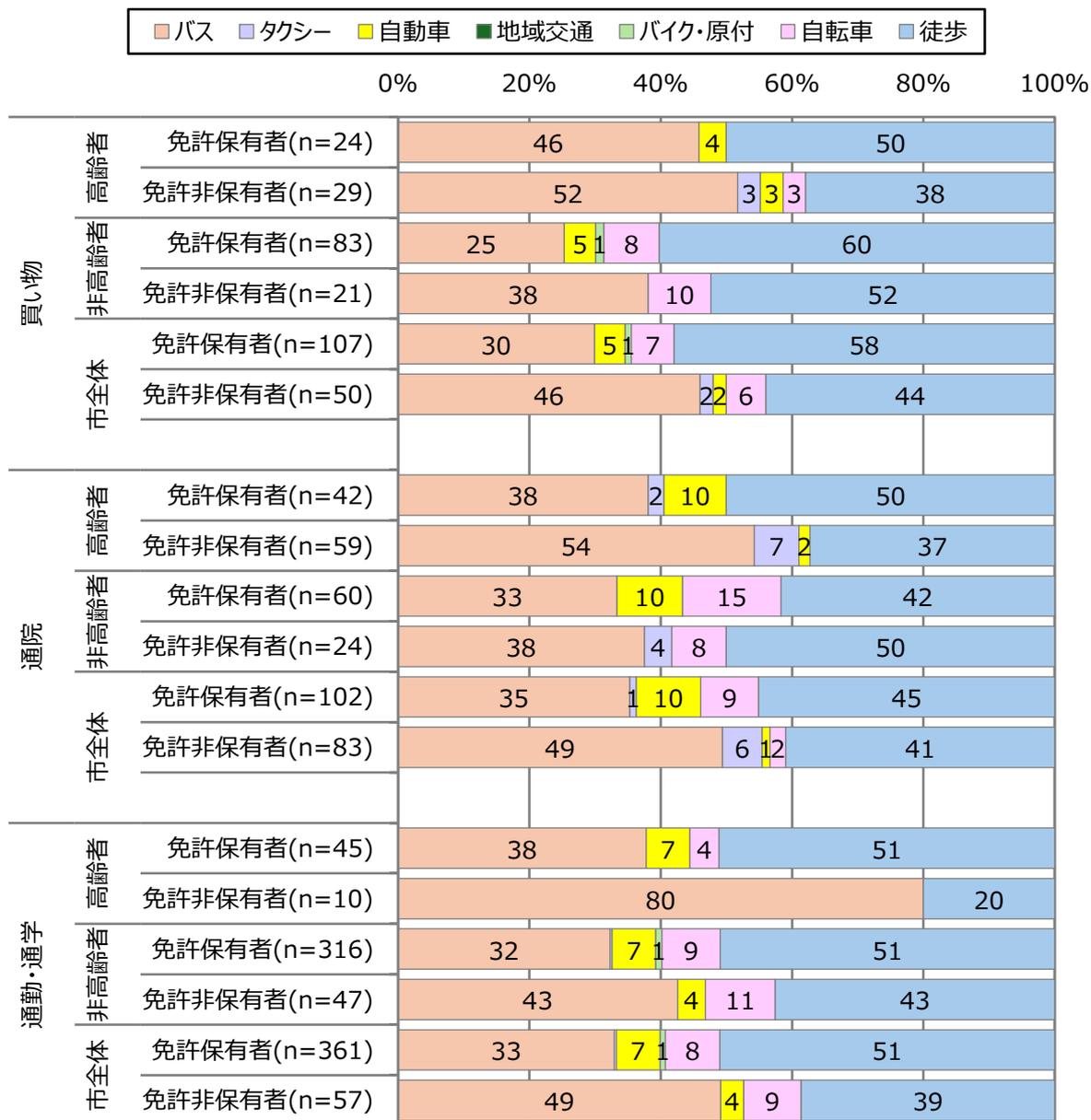


図 3-18 駅端末（アクセス）交通手段の比率（高齢非高齢別・免許有無別）

【⑧ 移動時間帯】

- ・ 出発時間帯は、通勤・通学目的が午前7時台にピークが見られる。その他の目的は午前9時台または10時台がピークとなっている。なお、買い物目的については、13時台～15時台についても緩やかなピークが見られる。
- ・ 一方、帰宅時間帯は、通勤・通学目的を除く移動では12時台がピークとなっている。通勤・通学目的については18時台がピークではあるが、その後に帰宅する人の割合も高く、22時以降となる人も1割弱見られる。

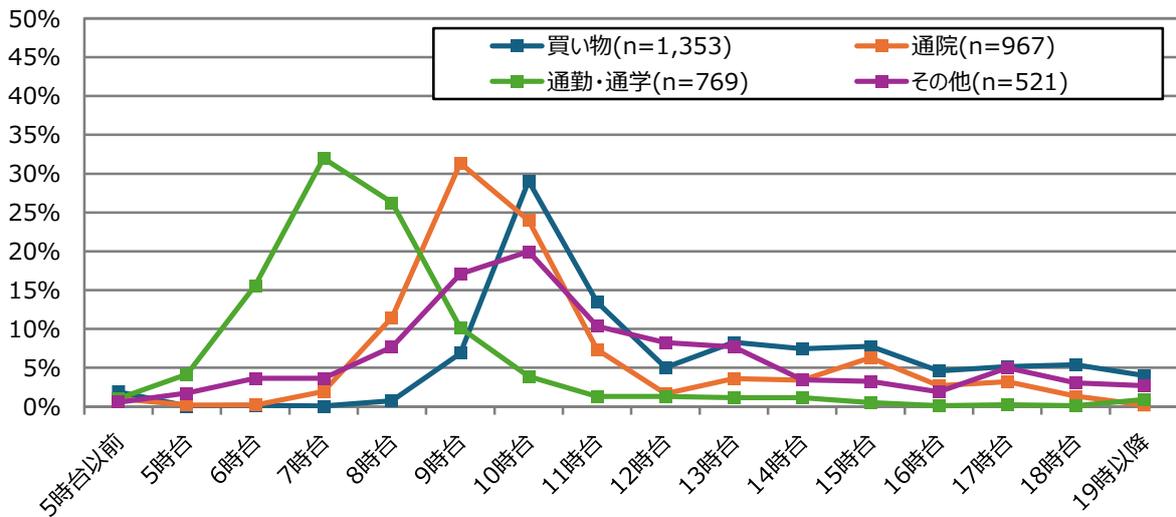


図 3-19 移動目的別にみた出発時間帯

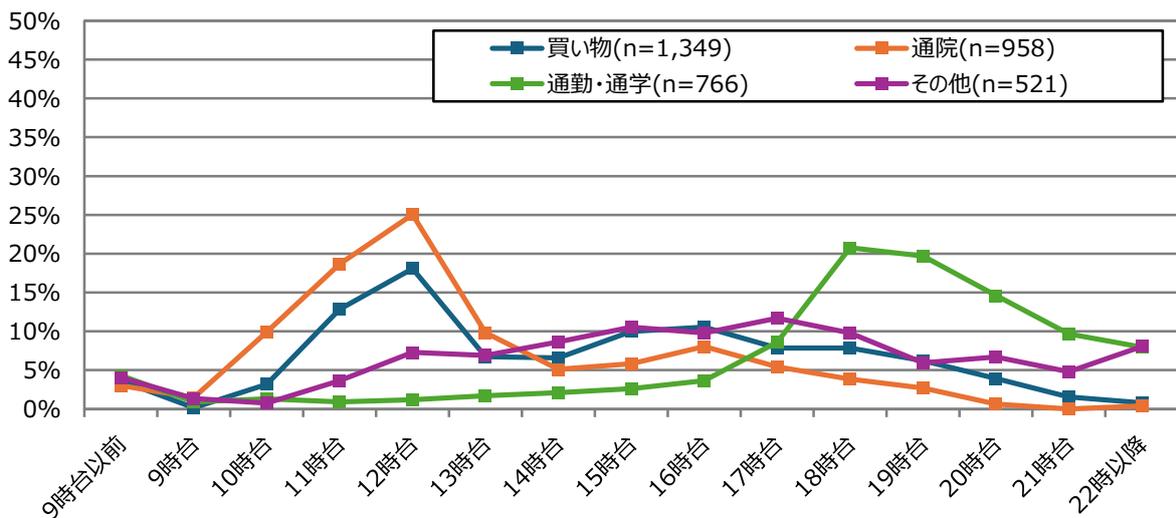


図 3-20 移動目的別にみた帰宅時間帯

【⑨ 公共交通利用の潜在的可能性】

- ・ 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。
- ・ なお、「時間がかかる」は全目的共通の転換できない理由となっている。

表 3-1 公共交通利用への転換可否 及び 転換できない理由の回答比率（買い物）

地区	転換			転換できない理由（複数回答）									
	n	できる	できない	n	ダイヤ（時刻等）が合わない	便数が少ない	運賃が高い	駅・バス停が遠い	目的地に行けない	時間通りに来ない	土日に運行していない	荷物が重い	時間がかかる
相原	36	17%	83%	30	7%	17%	10%	17%	40%	3%	0%	43%	40%
小山	44	23%	77%	34	18%	9%	0%	12%	21%	6%	3%	47%	32%
小山田	14	7%	93%	13	38%	69%	0%	23%	38%	15%	23%	54%	15%
小野路	48	21%	79%	38	11%	37%	11%	21%	24%	0%	0%	53%	37%
鶴川	103	28%	72%	74	15%	28%	15%	26%	18%	11%	1%	54%	51%
金井	60	20%	80%	47	23%	28%	21%	19%	23%	4%	0%	62%	40%
山崎	20	25%	75%	15	13%	13%	0%	27%	33%	0%	0%	47%	47%
木曽	32	28%	72%	23	4%	13%	9%	9%	9%	9%	0%	65%	35%
本町田	42	21%	79%	33	12%	9%	12%	21%	21%	0%	0%	55%	21%
玉川学園	15	47%	53%	8	25%	13%	25%	25%	13%	25%	0%	88%	63%
森野	16	19%	81%	13	15%	8%	0%	23%	23%	15%	0%	54%	23%
原町田	27	22%	78%	21	19%	14%	10%	19%	24%	0%	0%	43%	33%
成瀬	51	12%	88%	45	9%	33%	13%	16%	29%	11%	2%	49%	40%
金森	30	33%	67%	19	26%	16%	5%	5%	11%	0%	5%	53%	26%
小川	35	29%	71%	25	12%	24%	4%	16%	28%	0%	0%	52%	28%
南町田	31	16%	84%	26	23%	19%	8%	35%	27%	4%	0%	73%	23%
市内全域	604	23%	77%	464	16%	23%	10%	20%	23%	6%	2%	54%	36%

表 3-2 公共交通利用への転換可否 及び 転換できない理由の回答比率（通院）

地区	転換			転換できない理由（複数回答）									
	n	できる	できない	n	ダイヤ（時刻等）が合わない	便数が少ない	運賃が高い	駅・バス停が遠い	目的地に行けない	時間通りに来ない	土日に運行していない	荷物が重い	時間がかかる
相原	24	21%	79%	19	11%	26%	16%	16%	26%	11%	0%	5%	53%
小山	28	36%	64%	18	28%	0%	17%	22%	6%	0%	0%	0%	44%
小山田	11	0%	100%	11	36%	64%	9%	18%	27%	18%	18%	0%	55%
小野路	40	25%	75%	30	20%	53%	13%	27%	20%	3%	0%	0%	33%
鶴川	61	38%	62%	38	16%	32%	13%	24%	18%	8%	0%	0%	58%
金井	34	15%	85%	28	21%	39%	18%	11%	21%	4%	4%	4%	46%
山崎	13	23%	77%	10	20%	10%	0%	40%	10%	0%	0%	0%	60%
木曽	17	35%	65%	10	20%	30%	10%	20%	20%	30%	0%	0%	80%
本町田	23	17%	83%	19	16%	32%	21%	16%	16%	0%	0%	0%	63%
玉川学園	9	44%	56%	5	20%	20%	40%	0%	20%	20%	0%	0%	40%
森野	11	27%	73%	8	0%	0%	0%	38%	0%	0%	0%	13%	38%
原町田	13	8%	92%	12	33%	17%	25%	8%	17%	0%	0%	0%	33%
成瀬	30	20%	80%	24	13%	25%	0%	13%	33%	4%	4%	13%	38%
金森	22	27%	73%	16	50%	44%	19%	25%	13%	0%	0%	0%	31%
小川	15	40%	60%	9	11%	11%	11%	33%	22%	0%	0%	0%	33%
南町田	9	22%	78%	7	14%	29%	0%	29%	14%	0%	0%	0%	0%
市内全域	360	26%	74%	264	20%	30%	13%	20%	19%	5%	2%	2%	46%

表 3-3 公共交通利用への転換可否 及び 転換できない理由の回答比率（通勤・通学）

地区	転換			転換できない理由（複数回答）									
	n	できる	できない	n	ダイヤ（時刻等）が合わない	便数が少ない	運賃が高い	駅・バス停が遠い	目的地に行けない	時間通りに来ない	土日に運行していない	荷物が重い	時間がかかる
相原	16	31%	69%	11	36%	18%	27%	9%	9%	9%	0%	9%	64%
小山	19	42%	58%	11	0%	9%	0%	9%	9%	0%	0%	0%	64%
小山田	8	13%	88%	7	57%	57%	0%	14%	14%	43%	0%	0%	14%
小野路	22	27%	73%	16	25%	44%	6%	13%	38%	0%	0%	0%	31%
鶴川	29	45%	55%	16	19%	25%	6%	6%	6%	6%	6%	13%	69%
金井	28	32%	68%	19	16%	32%	11%	32%	0%	11%	0%	11%	58%
山崎	13	38%	62%	8	25%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	13%	63%
木曽	10	40%	60%	6	50%	17%	17%	50%	0%	33%	0%	33%	83%
本町田	23	43%	57%	13	23%	23%	0%	46%	23%	8%	0%	8%	23%
玉川学園	3	33%	67%	2	50%	50%	50%	100%	0%	50%	0%	0%	50%
森野	12	25%	75%	9	22%	0%	22%	11%	22%	11%	0%	22%	44%
原町田	7	29%	71%	5	40%	60%	20%	40%	40%	20%	0%	20%	80%
成瀬	20	35%	65%	12	33%	25%	17%	8%	8%	0%	0%	8%	42%
金森	12	33%	67%	8	25%	25%	13%	25%	0%	0%	0%	0%	25%
小川	8	13%	88%	7	14%	14%	0%	29%	14%	14%	0%	29%	29%
南町田	5	20%	80%	4	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	75%
市内全域	235	34%	66%	154	25%	25%	10%	21%	12%	9%	1%	10%	49%

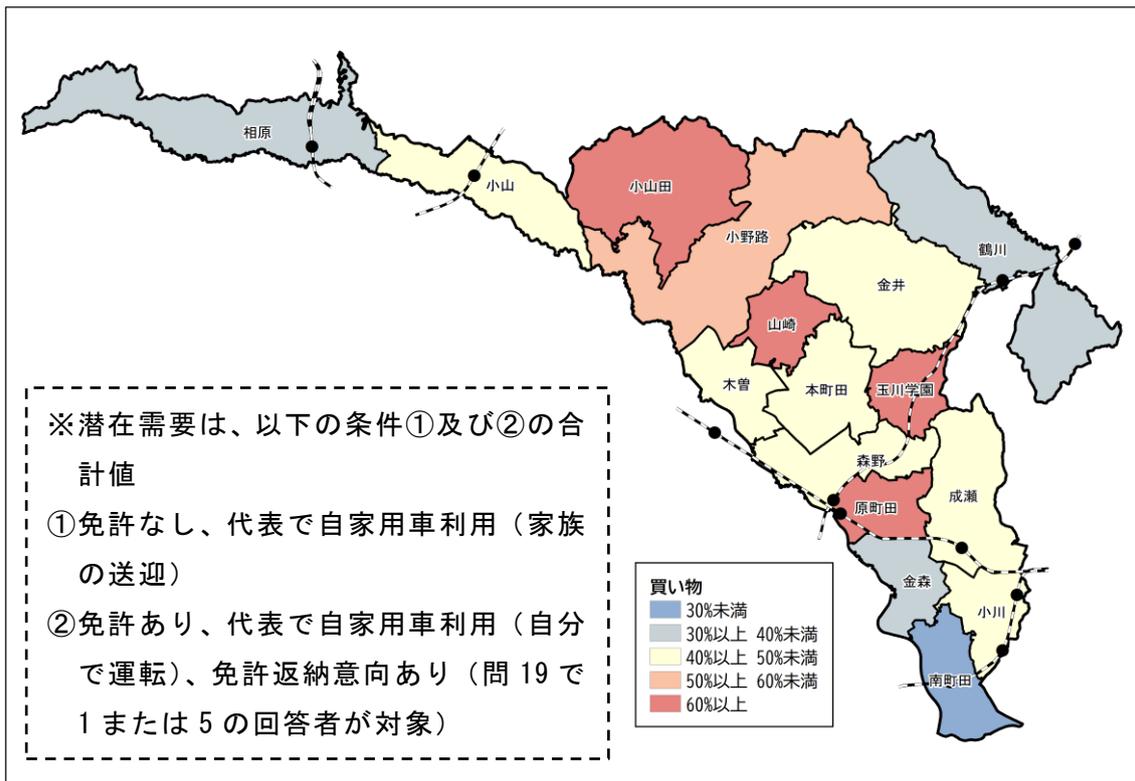


図 3-21 代表「自動車」利用のうち、潜在需要に該当するサンプル比率（買い物）

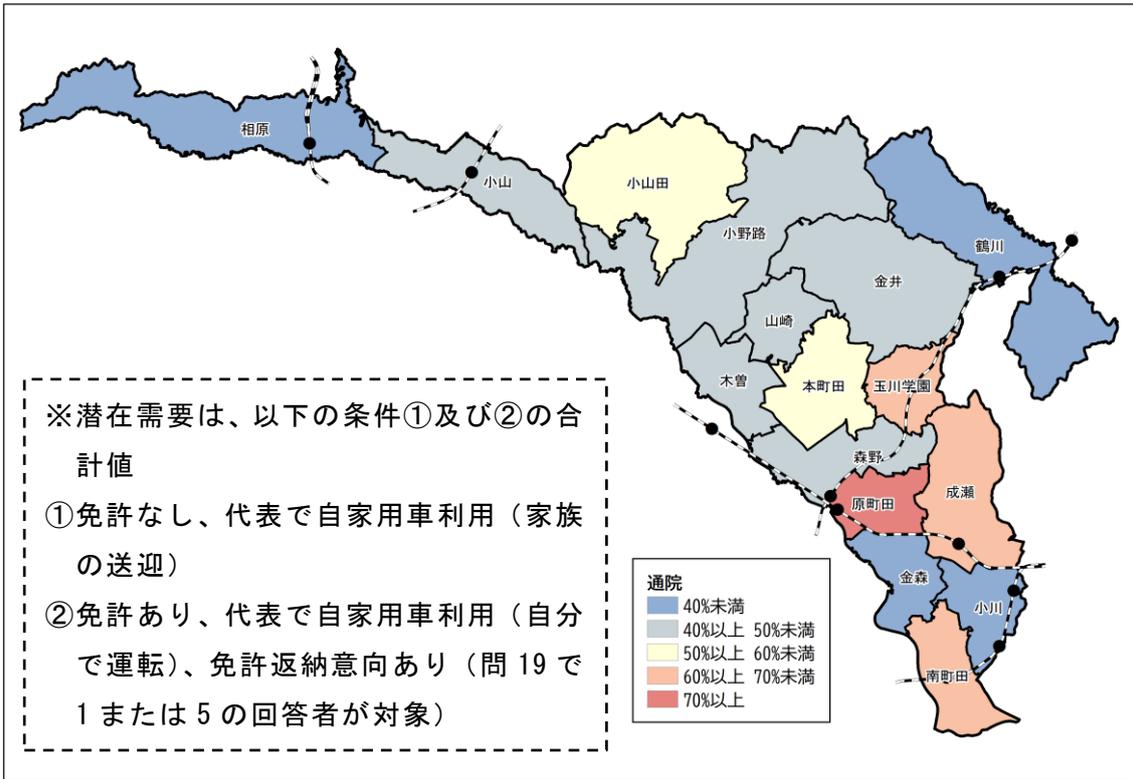


図 3-22 代表「自動車」利用のうち、潜在需要に該当するサンプル比率（通院）

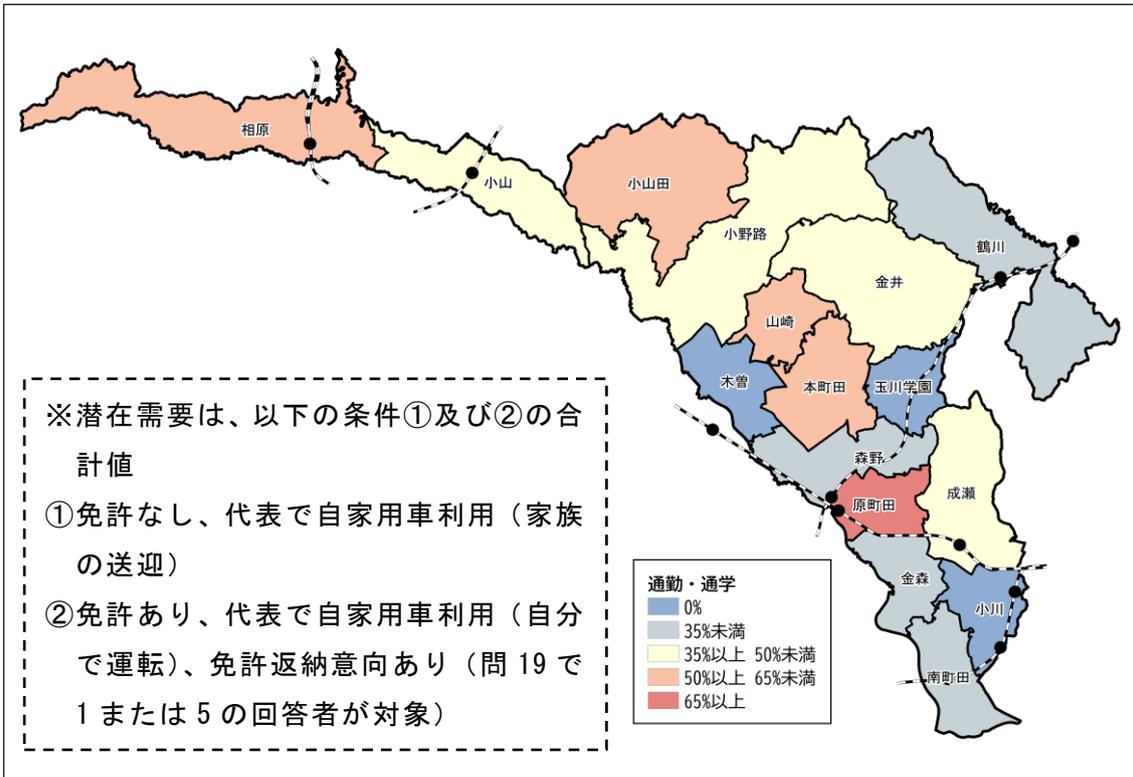
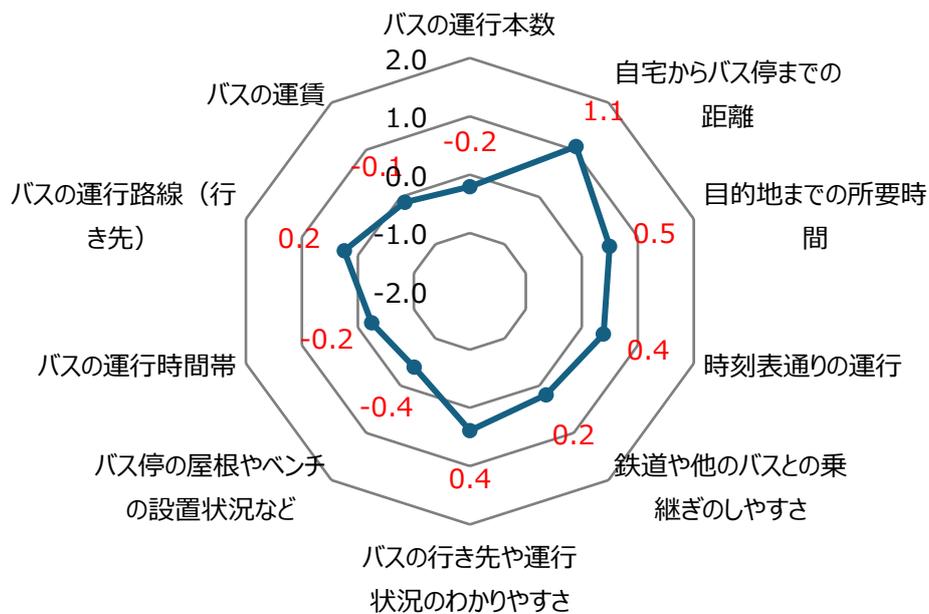


図 3-23 代表「自動車」利用のうち、潜在需要に該当するサンプル比率（通勤・通学）

### (3) バスの運行に対する満足度について

#### 【総括】

- ・ 『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、その重要度（P175）は低い。
- ・ 『時刻表通りの運行』は、地区によって差が生じており、「小山」、「玉川学園」、「金森」地区では満足度が低い傾向となった。
- ・ 『鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ』は、主にバス利用の生活拠点である「木曽」、「山崎」地区では満足度が高い一方、都市拠点である「鶴川」地区では低い傾向となった。なお、「鶴川」地区は『バスの運行本数』に対する満足度も低い。



- ※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 3-24 バスの運行に関する各項目に対する満足度

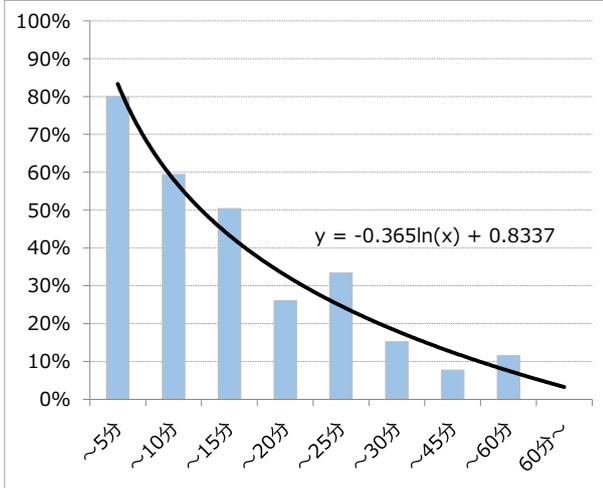
**【バスの運行サービス水準に対する満足度】**

- ・ 満足度が低い「運行間隔」について、満足度 80%となる水準は 5.5 分、満足度 50%となる水準は 12.5 分となった。(神奈川中央交通株式会社の運行系統のうち最も乗降客数が多い町 26 (町田バスセンター～野津田車庫) でもピーク時 10 分弱程度)

※市民意識調査の間 22 (1) において、日常生活で利用しているバスの各運行サービスの現状に対する満足度を用い、その満足度が 50%または 80%となるサービス水準を算定  
満足度は、5 段階評価のうち「満足している」及び「やや満足している」の回答比率の合計

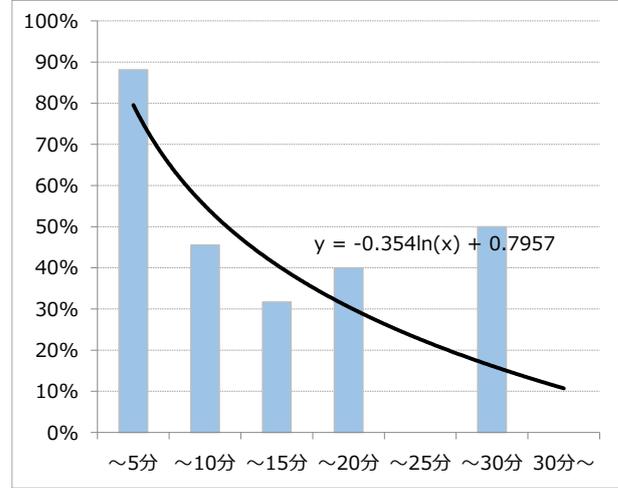
■ バスの運行間隔

満足度	80%	50%
運行間隔	5.5 分	12.5 分



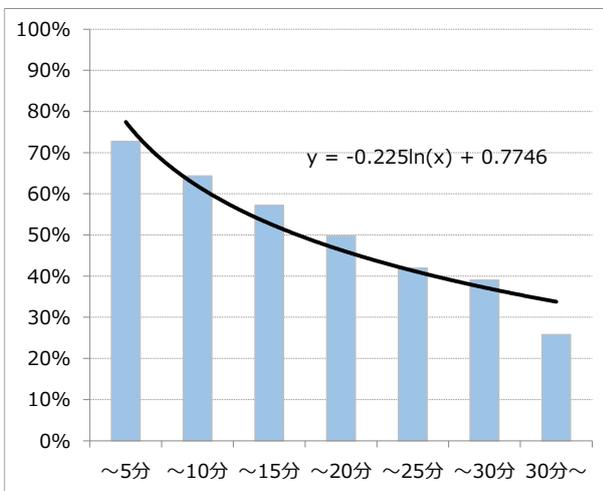
■ バス停までの所要時間

満足度	80%	50%
所要時間	5.0 分	11.5 分



■ バスの乗車時間

満足度	80%	50%
乗車時間	4.5 分	17.0 分



■ バスの遅延状況

満足度	80%	50%
遅延時間	3.8 分	8.3 分

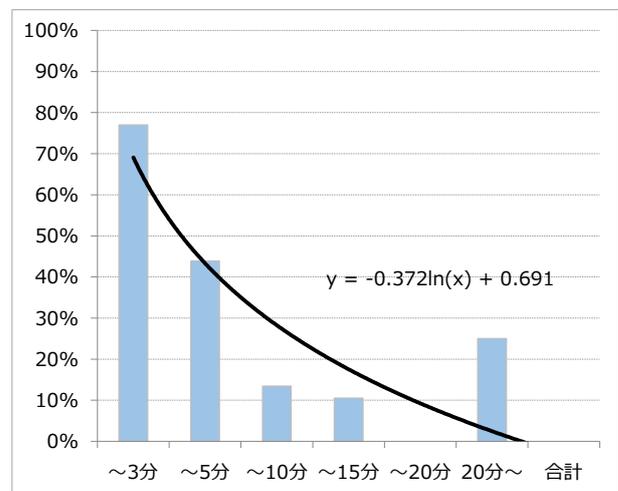


図 3-25 各運行サービス水準に対する満足度水準

【各項目に対する満足度】

◇ バスの運行本数 (①)

- ・ 町田駅や JR 横浜線の古淵駅や淵野辺駅方面へ路線バスが頻繁に運行されている「木曽」、「森野」といった地区では満足度が高い一方、町田駅周辺地区を除くと「成瀬」、「鶴川」を含めて満足度が低い傾向となっている。

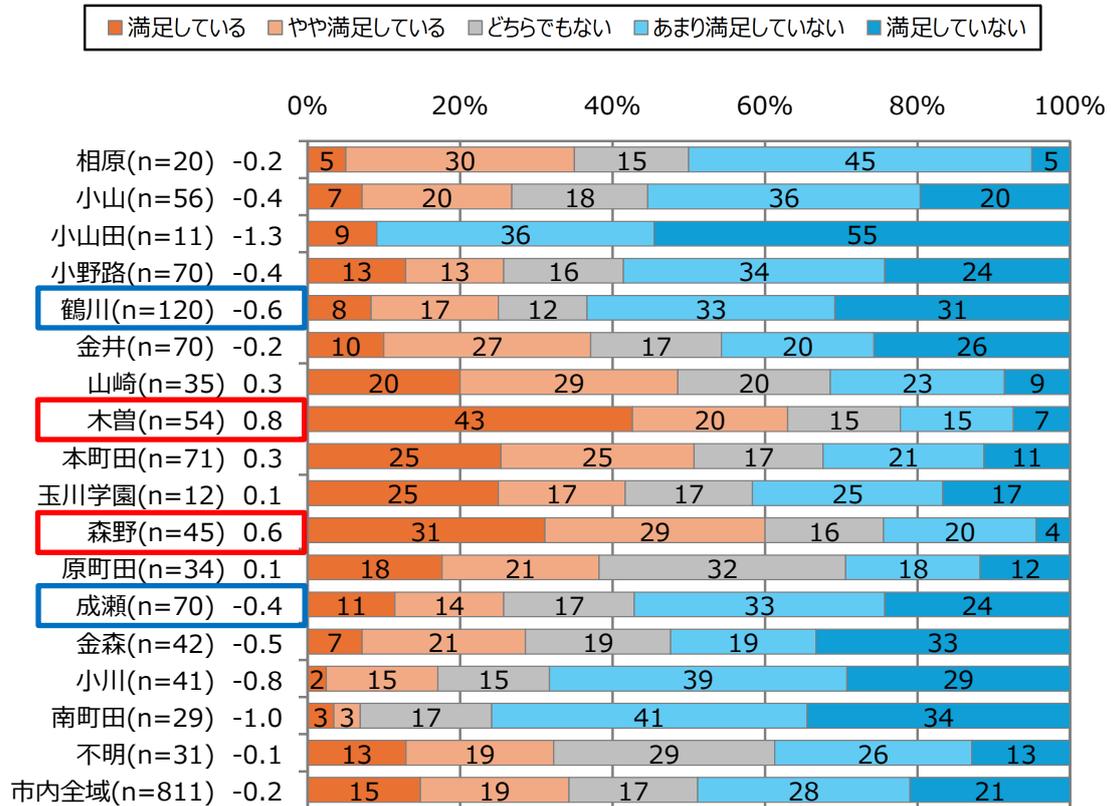


図 3-26 「バスの運行本数」に対する満足度 (居住地別)

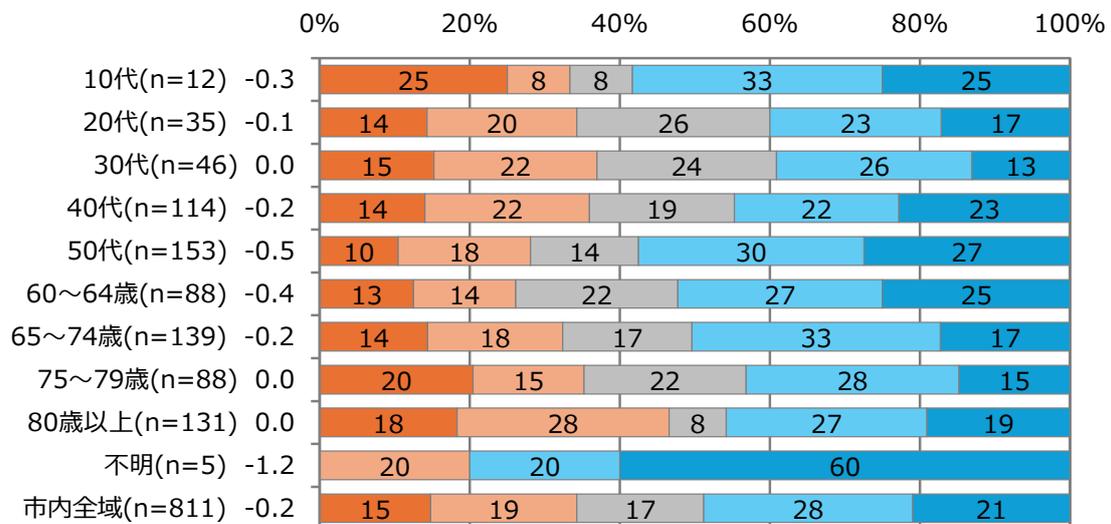


図 3-27 「バスの運行本数」に対する満足度 (年齢階層別)

◇ 自宅からバス停までの距離 (②)

- ・ 全体的に満足度は高い傾向となっているが、「小山田」、「玉川学園」、「南町田」は満足度が比較的低い傾向となっている。

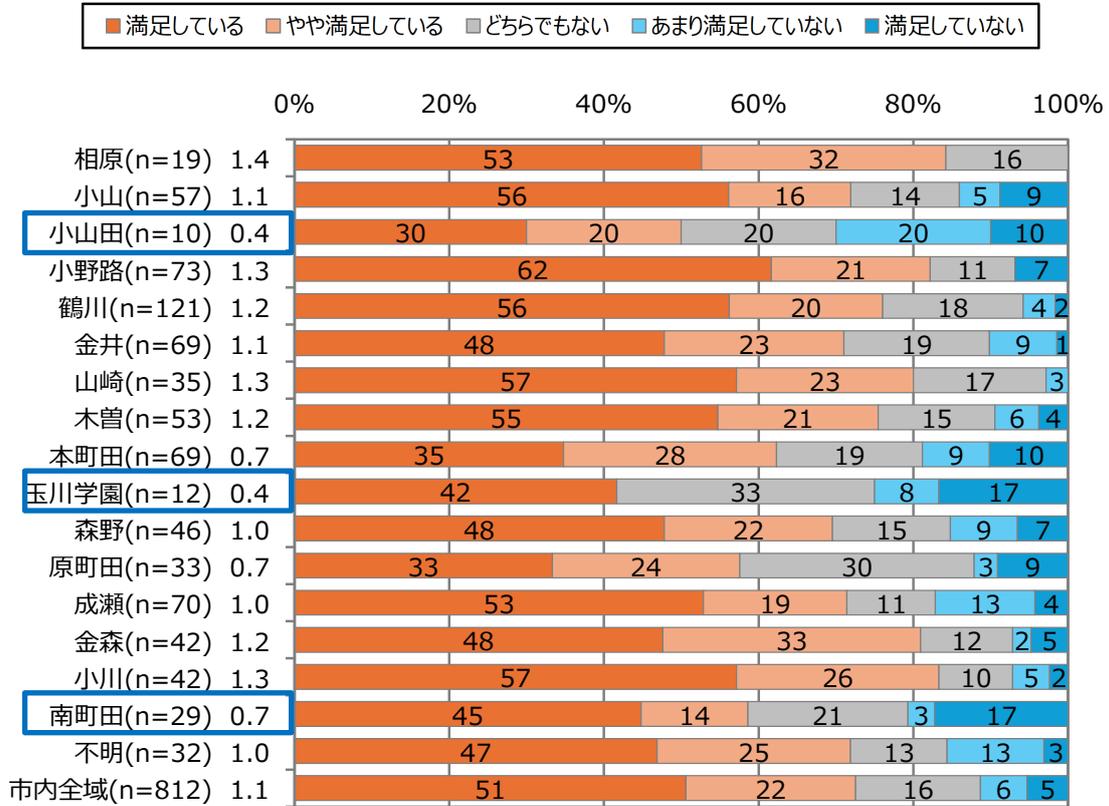


図 3-28 「自宅からバス停までの距離」に対する満足度 (居住地別)

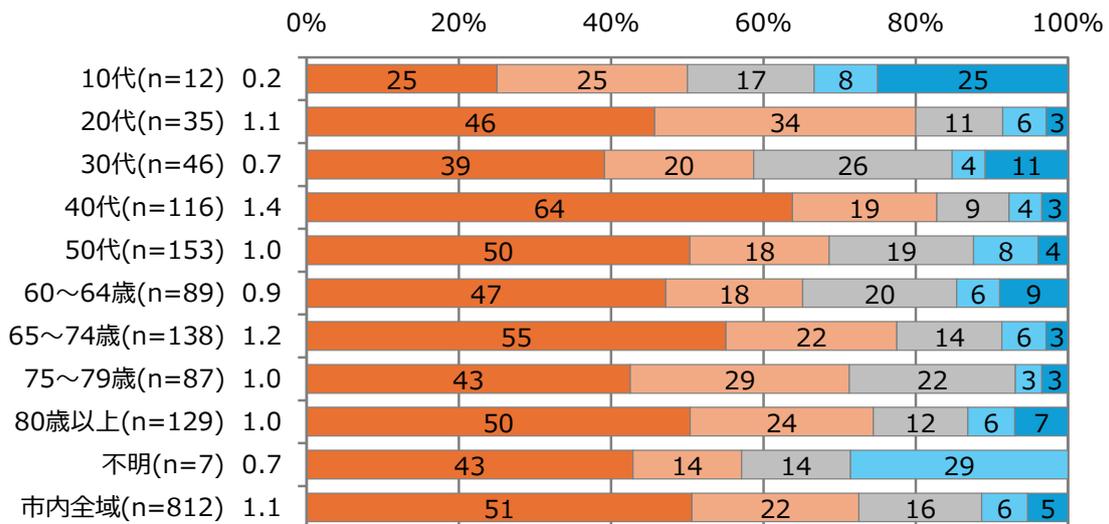


図 3-29 「自宅からバス停までの距離」に対する満足度 (年齢階層別)

◇ 目的地までの所要時間 (③)

- ・ 全体的に満足度は高い傾向となっているが、「小山田」、「小野路」、「山崎」の郊外地区は満足度が比較的低い傾向となっている。

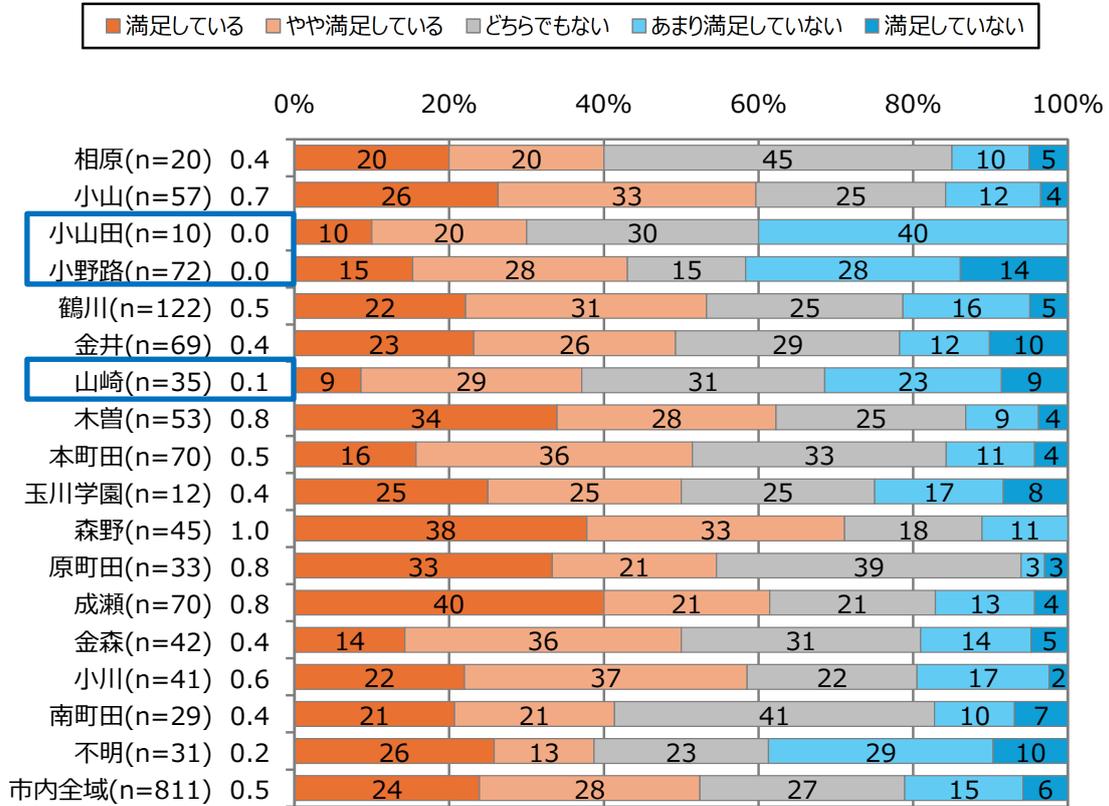


図 3-30 「目的地までの距離」に対する満足度 (居住地別)

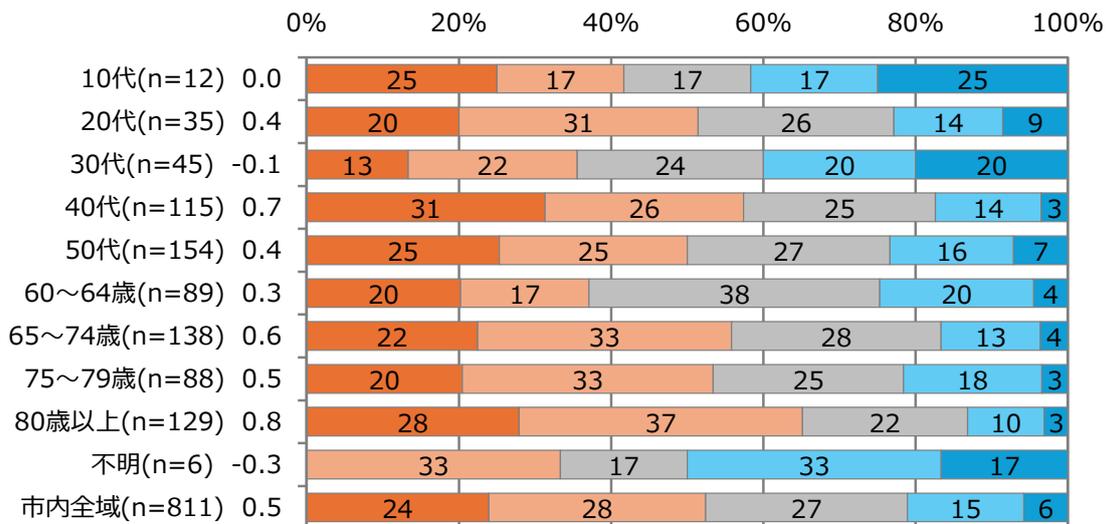


図 3-31 「目的地までの距離」に対する満足度 (年齢階層別)

◇ 時刻表通りの運行 (④)

- ・ 全体的に満足度は高い傾向となっているが、主に住宅地で狭幅員の道路が多く、幹線道路が混雑している「小山」、「玉川学園」、「金森」の地区は、満足度が比較的低い傾向となっている。

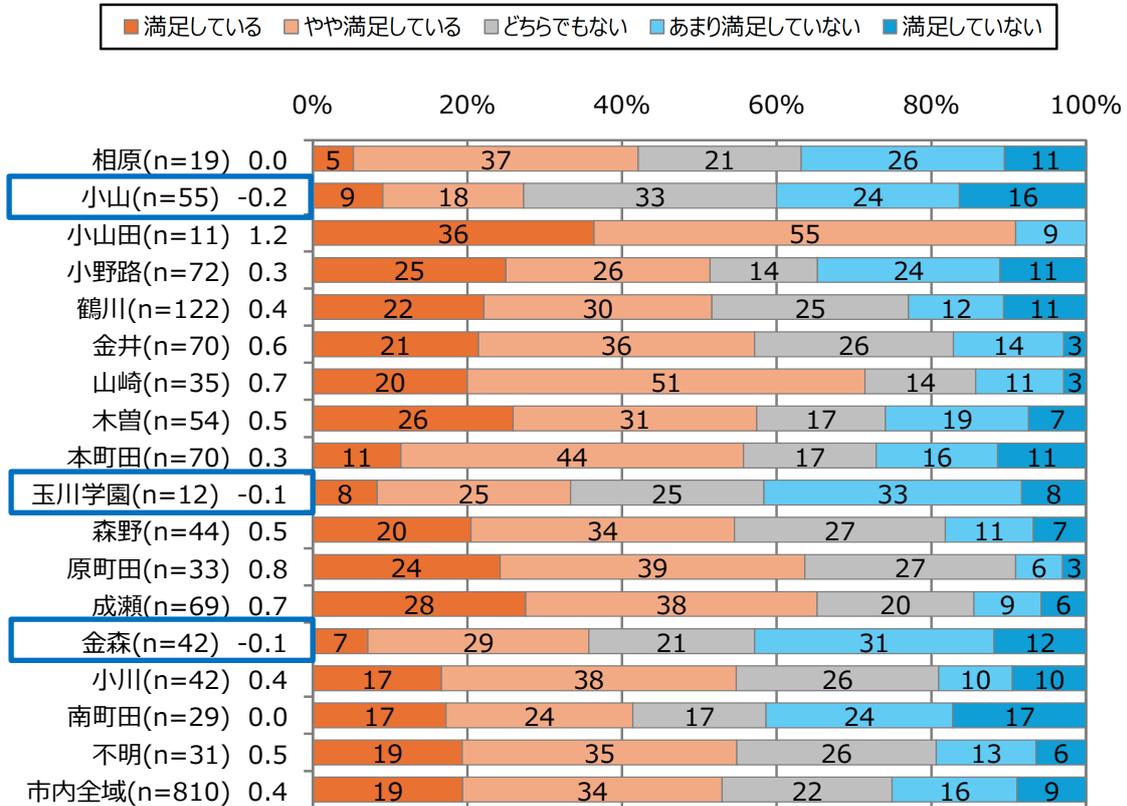


図 3-32 「時刻表通りの運行」に対する満足度 (居住地別)

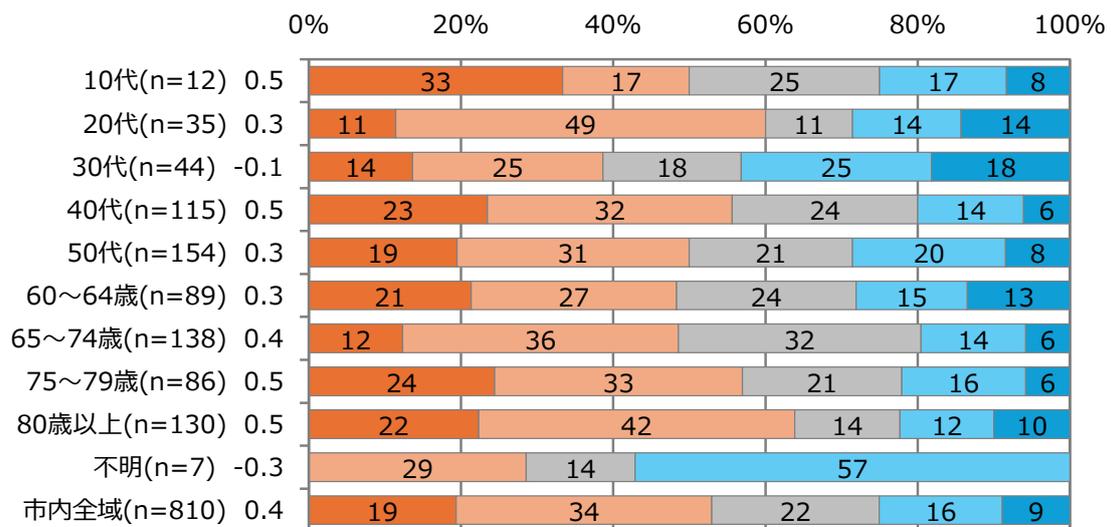


図 3-33 「時刻表通りの運行」に対する満足度 (年齢階層別)

◇鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ (⑤)

- ・ 主にバス利用の生活拠点「木曽」、「山崎」といった地区では満足度が高い一方、都市拠点である「鶴川」では満足度が低い傾向となっている。(2022年度以降の鶴川駅周辺再整備事業の影響がある可能性)

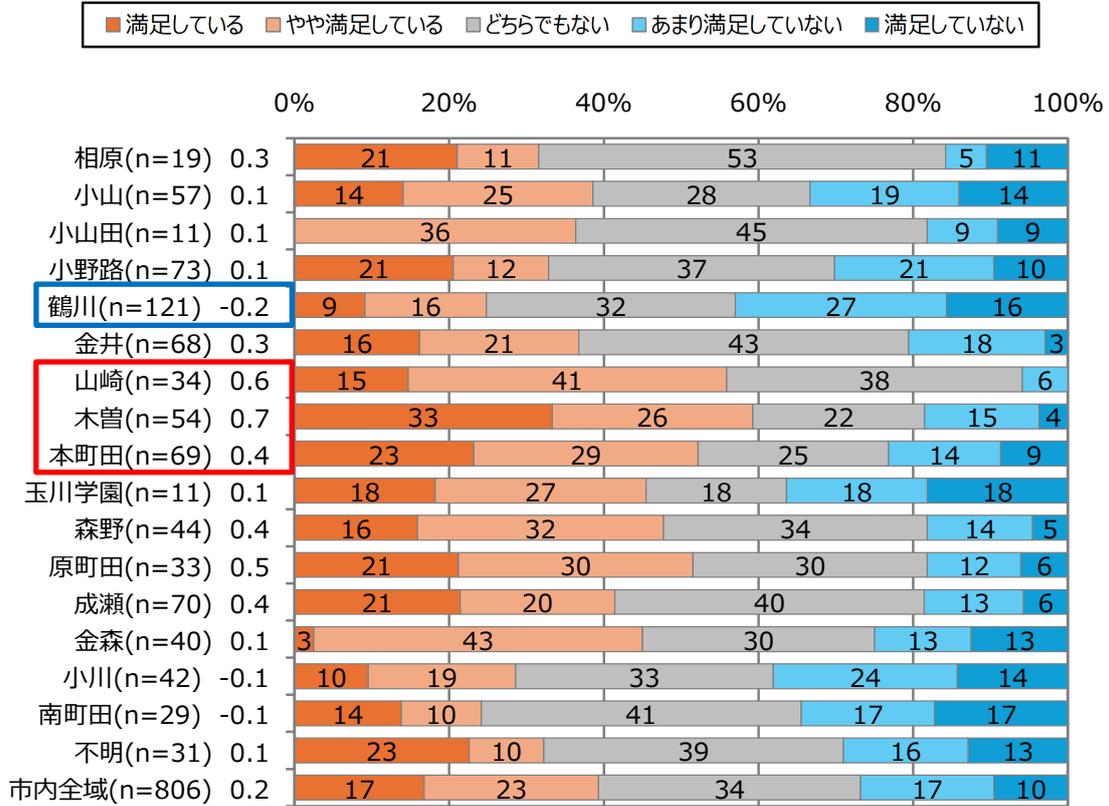


図 3-34 「鉄道や他のバスとの乗り継ぎのしやすさ」に対する満足度 (居住地別)

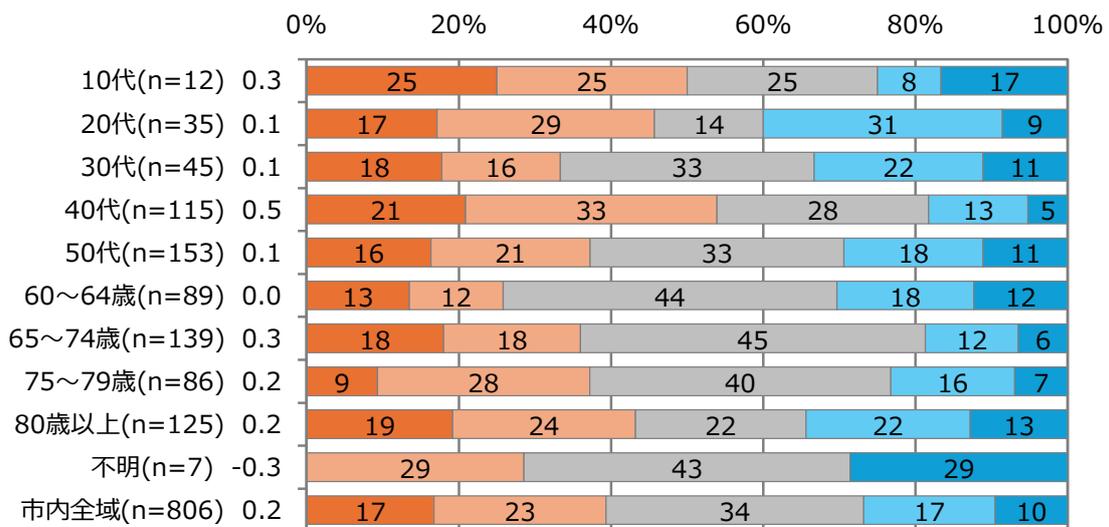


図 3-35 「鉄道や他のバスとの乗り継ぎのしやすさ」に対する満足度 (年齢階層別)

◇バスの行き先や運行状況のわかりやすさ (⑥)

- ・ 町田駅や JR 横浜線の橋本駅や相模原駅といった主要駅方面に路線バスが運行されている「小山」、鉄道駅を起点とする循環型の玉ちゃんバスが運行されている「玉川学園」といった地区で満足度が高い傾向となっている。

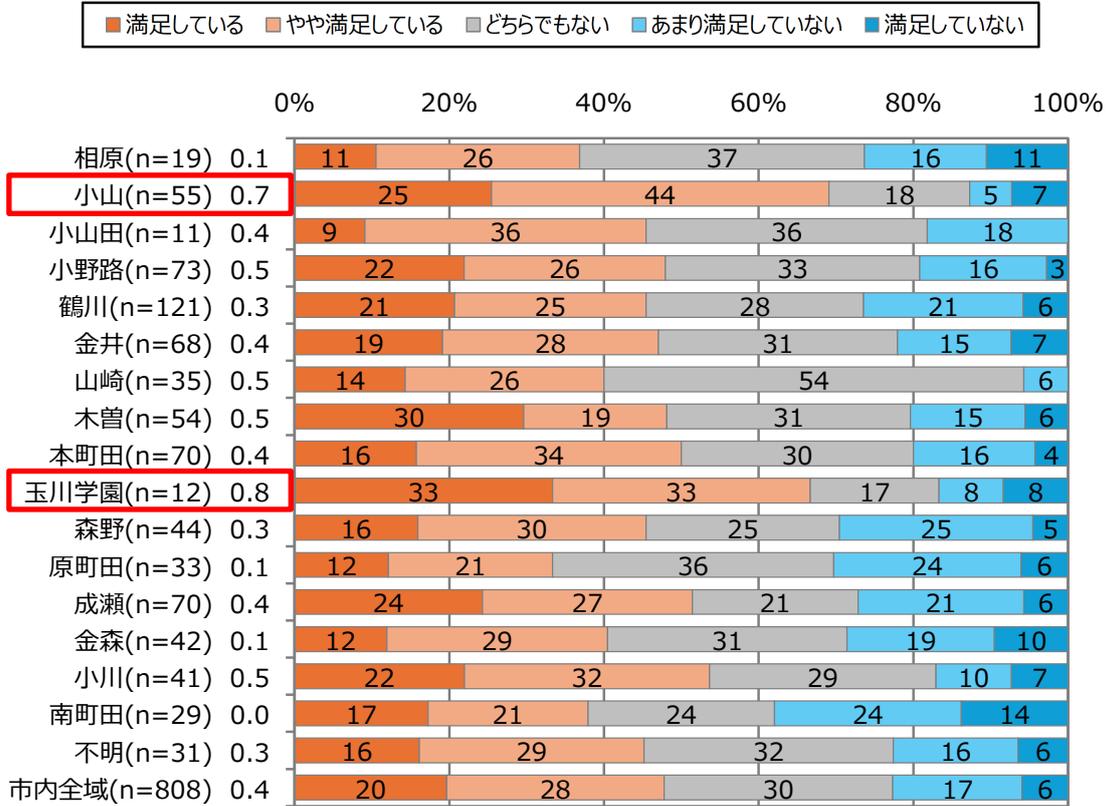


図 3-36 「バスの行き先や運行状況のわかりやすさ」に対する満足度 (居住地別)

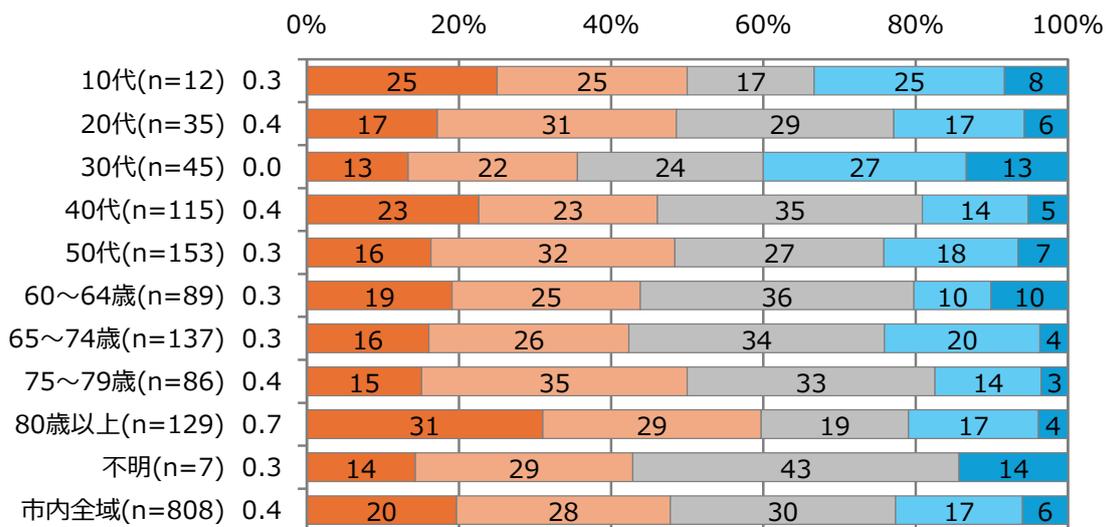


図 3-37 「バスの行き先や運行状況のわかりやすさ」に対する満足度 (年齢階層別)

◇バス停の屋根やベンチの設置状況など（⑦）

- 一部の地区（玉川学園）では満足度は高い傾向であるが、全体的に満足度は低い傾向となっている。

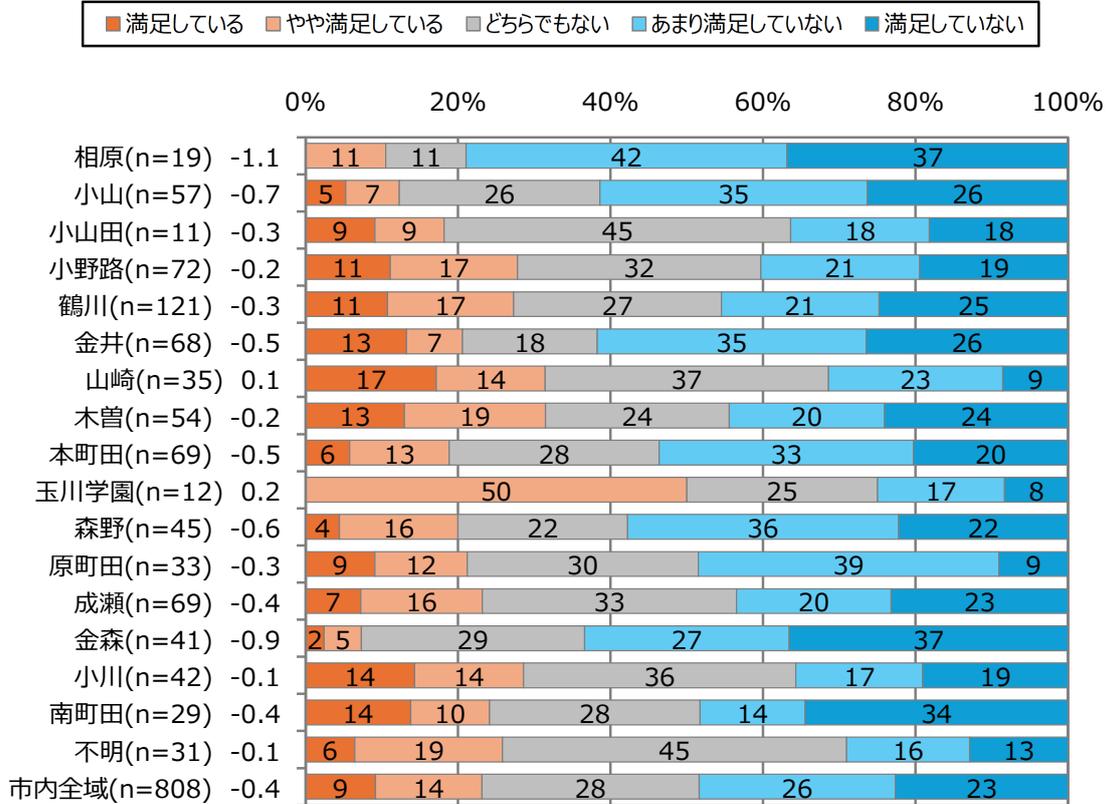


図 3-38 「バス停の屋根やベンチの設置状況など」に対する満足度（居住地別）

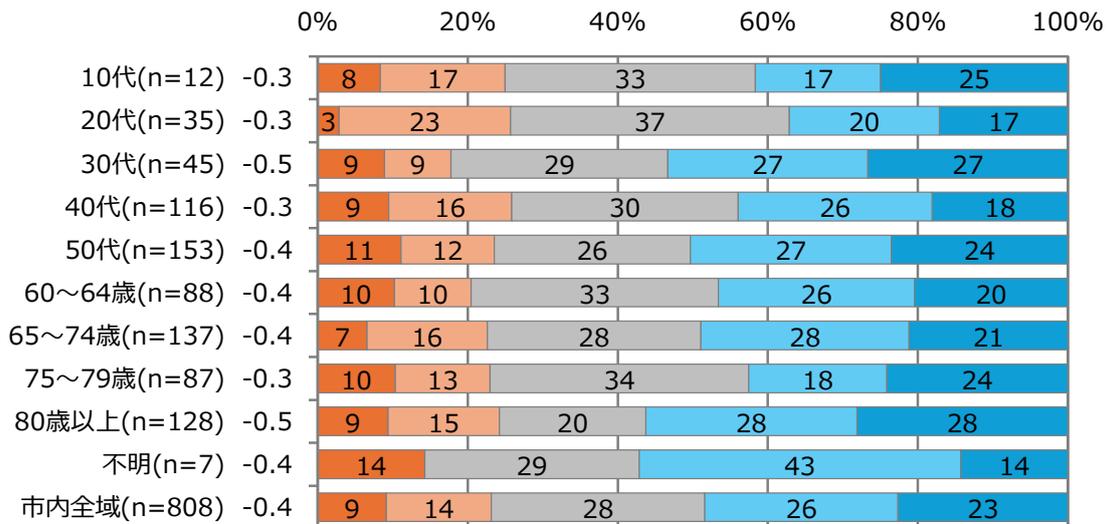


図 3-39 「バス停の屋根やベンチの設置状況など」に対する満足度（年齢階層別）

◇バスの運行時間帯（⑧）

- ・ バスの運行間隔と同様、バスの運行サービスが比較的充実している「木曽」、「森野」地区では満足度が高い傾向となっている。

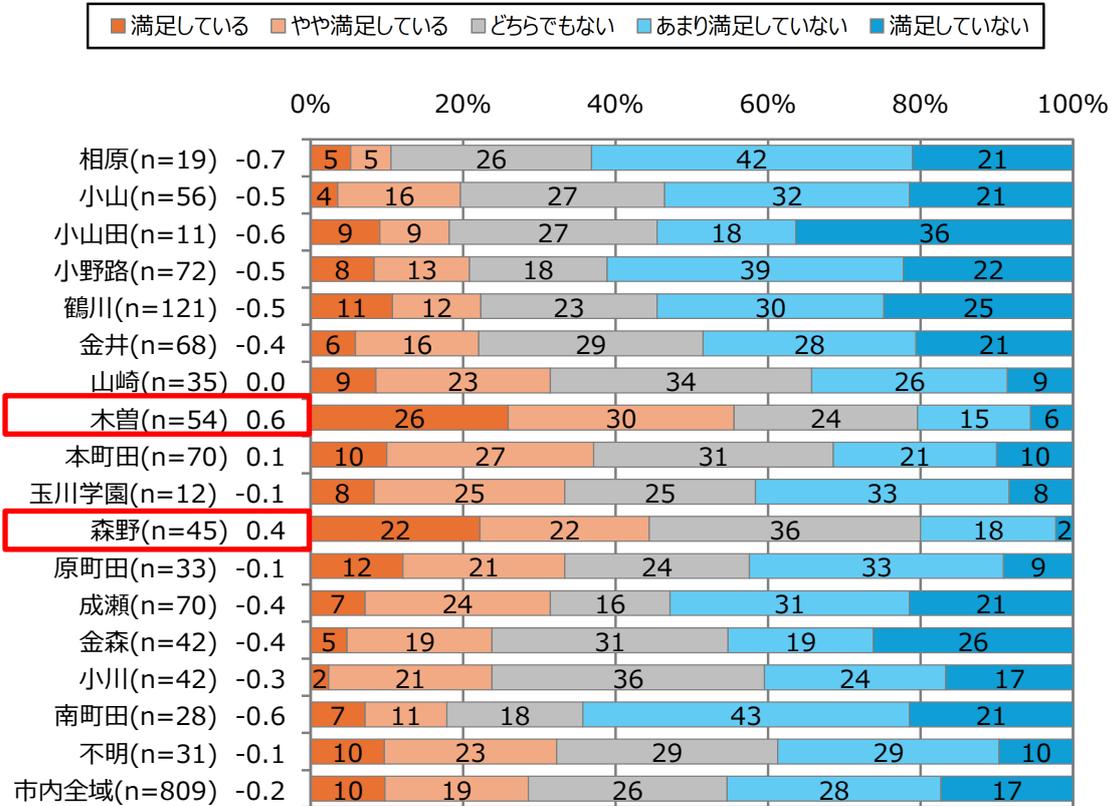


図 3-40 「バス停の運行時間帯」に対する満足度（居住地別）

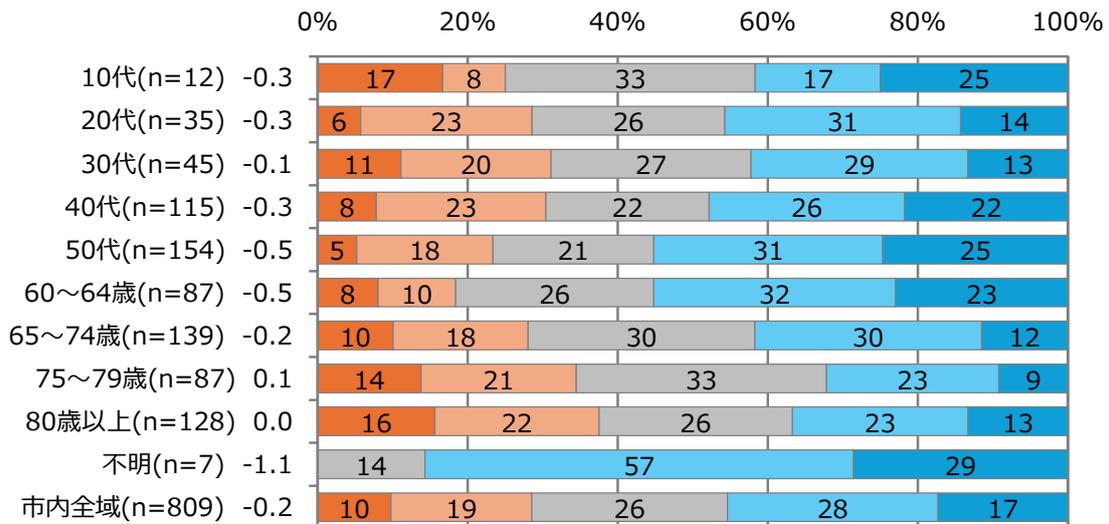


図 3-41 「バス停の運行時間帯」に対する満足度（年齢階層別）

◇バスの運行路線（行き先）（⑨）

- ・ 町田駅といった主要駅方面へ路線バスが運行されている「山崎」、「木曽」地区では満足度が高い一方、「相原」、「小野路」、「玉川学園」、「南町田」地区では満足度が低い傾向となっている。

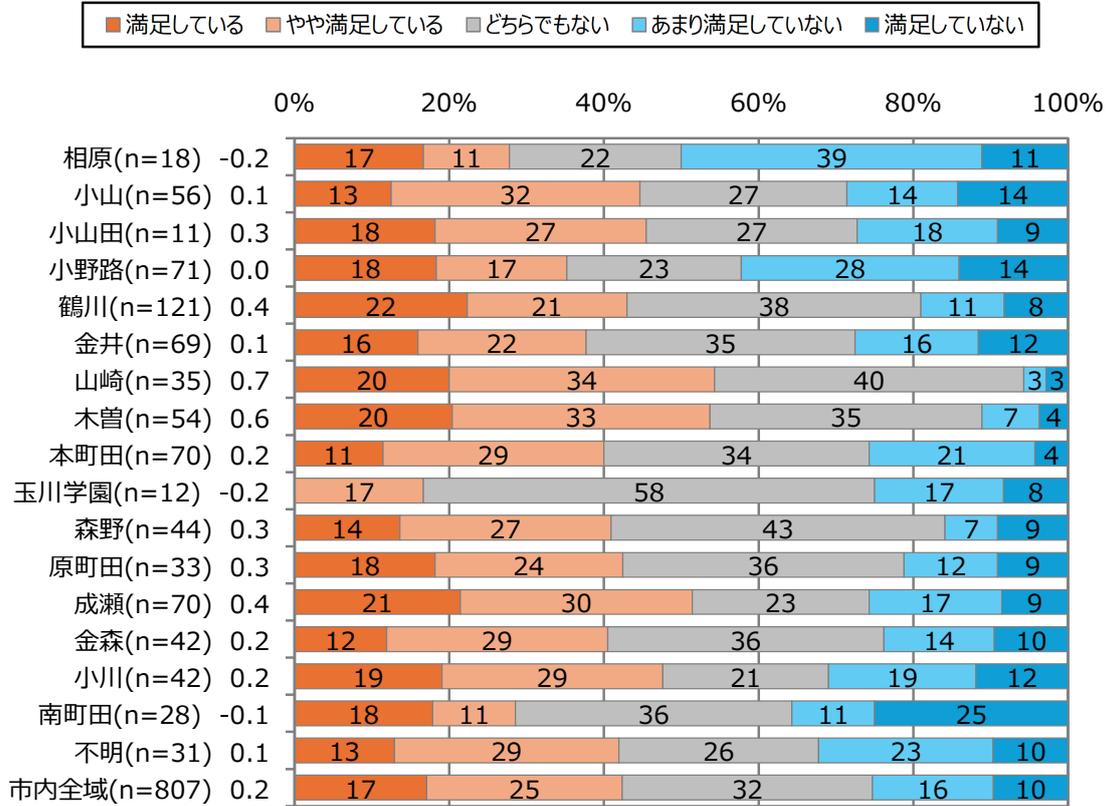


図 3-42 「バスの運行路線（行き先）」に対する満足度（居住地別）

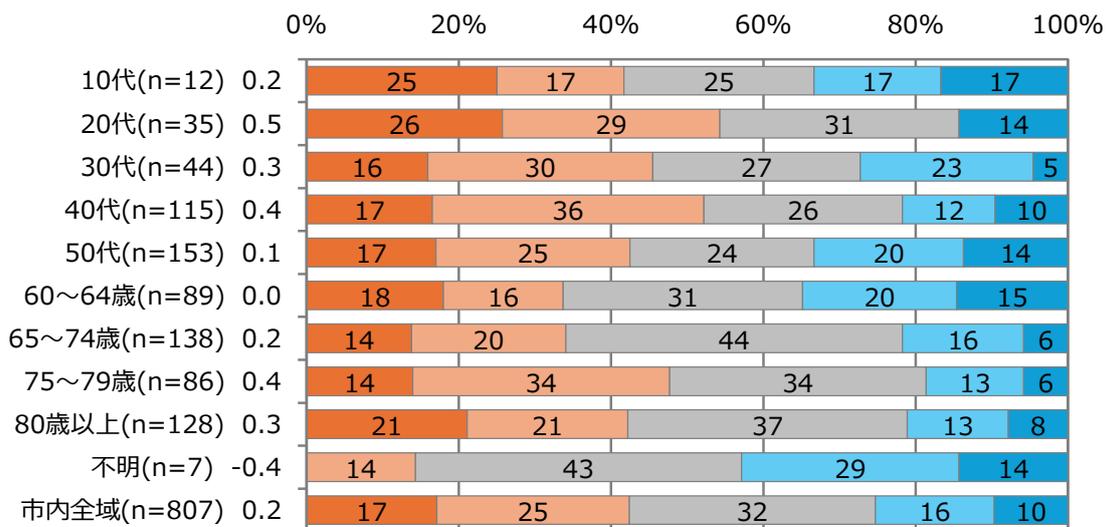


図 3-43 「バスの運行路線（行き先）」に対する満足度（年齢階層別）

◇バスの運賃 (⑩)

- ・ 地区によって満足度に大きな差はないが、将来 10 数年後に高齢を迎える「50～64 歳」の年齢層では満足度が低い傾向となっている。

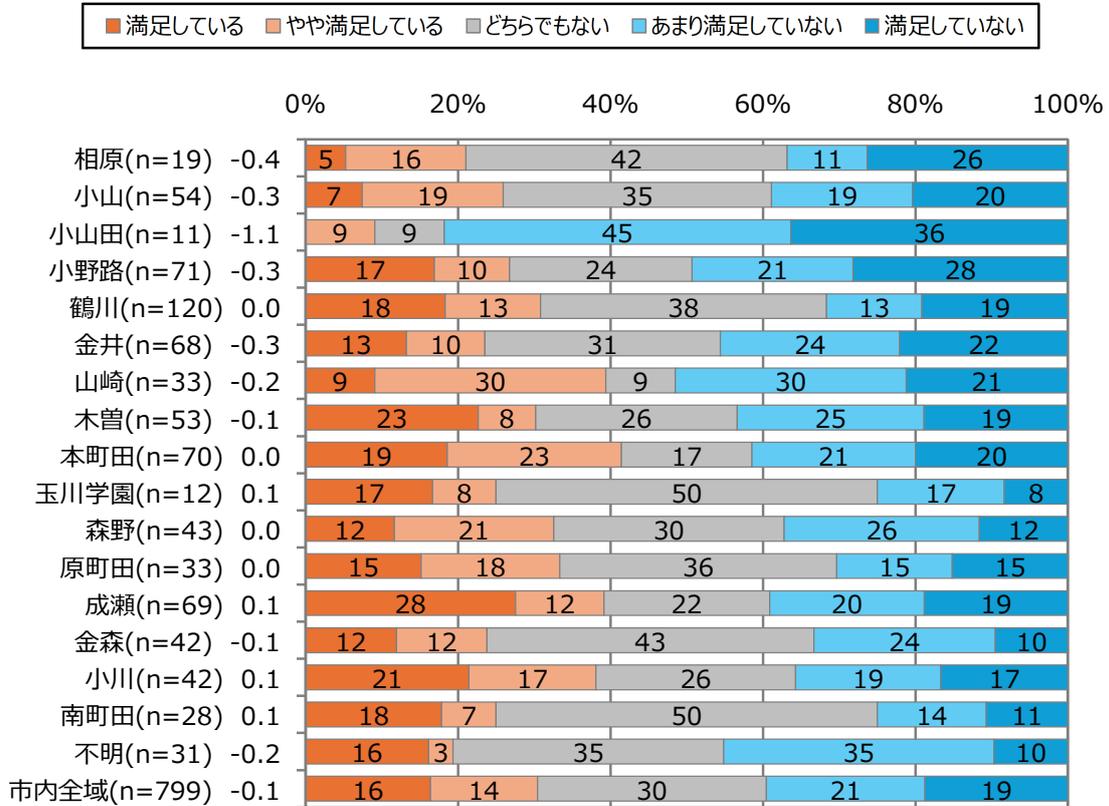


図 3-44 「バスの運賃」に対する満足度（居住地別）

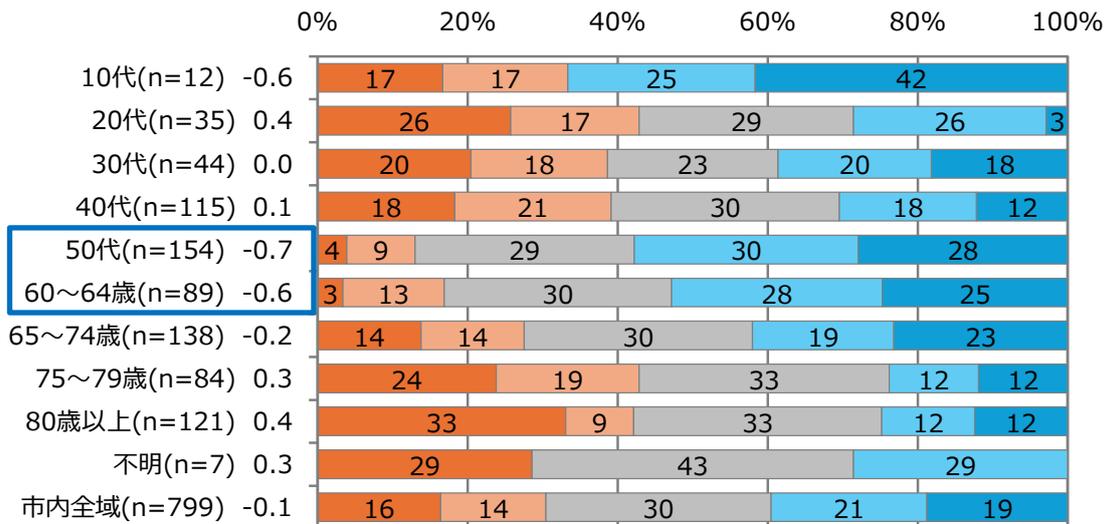


図 3-45 「バスの運賃」に対する満足度（年齢階層別）

【③ バスを利用する（今以上に利用する）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」のみ、回答比率が 30%以上となっている。
- ・ 次頁のバス利用の有無別で見ると、バス利用者は「運行時間帯を含めて運行本数を見直すとともに、定時運行されること」、バス非利用者は「行き先を含め、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。

※上位 3 項目を着色

表 3-4 バスを利用するための条件（居住地別）

地区	バスの運行本数	自宅からバス停までの距離	目的地までの所要時間	時刻表通りの運行	鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	バス停の屋根やベンチの設置状況など	バスの運行時間帯	バスの運行路線（行き先）	バスの運賃
相原(n=56)	57%	25%	13%	25%	21%	11%	25%	27%	29%	38%
小山(n=89)	71%	22%	22%	45%	13%	12%	13%	25%	25%	21%
小山田(n=23)	91%	26%	4%	26%	35%	13%	13%	35%	17%	35%
小野路(n=94)	76%	19%	30%	30%	17%	7%	7%	27%	23%	34%
鶴川(n=181)	80%	22%	23%	39%	26%	17%	13%	28%	15%	25%
金井(n=111)	76%	21%	33%	35%	12%	17%	14%	27%	19%	29%
山崎(n=48)	69%	29%	29%	19%	15%	15%	19%	29%	19%	38%
木曾(n=75)	63%	24%	23%	36%	19%	15%	17%	16%	13%	43%
本町田(n=95)	63%	34%	31%	41%	16%	12%	13%	20%	16%	24%
玉川学園(n=46)	67%	24%	26%	26%	22%	24%	11%	24%	26%	30%
森野(n=89)	66%	25%	24%	27%	19%	22%	17%	16%	25%	28%
原町田(n=94)	62%	40%	24%	21%	12%	29%	7%	20%	35%	28%
成瀬(n=126)	80%	30%	20%	19%	18%	12%	7%	25%	31%	31%
金森(n=67)	67%	22%	22%	39%	15%	18%	22%	31%	15%	21%
小川(n=81)	74%	23%	26%	30%	21%	14%	9%	21%	31%	25%
南町田(n=68)	72%	29%	28%	29%	13%	26%	6%	18%	31%	19%
不明(n=51)	65%	27%	29%	27%	25%	14%	2%	24%	31%	27%
市内全域(n=1,394)	71%	26%	25%	31%	18%	16%	12%	24%	23%	28%

表 3-5 バスを利用するための条件（年齢階層別）

年齢区分	バスの運行本数	自宅からバス停までの距離	目的地までの所要時間	時刻表通りの運行	鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	バス停の屋根やベンチの設置状況など	バスの運行時間帯	バスの運行路線（行き先）	バスの運賃
10代(n=22)	82%	32%	18%	18%	18%	9%	9%	9%	18%	36%
20代(n=58)	72%	24%	24%	40%	21%	17%	9%	24%	22%	26%
30代(n=94)	54%	30%	36%	33%	23%	21%	3%	19%	27%	33%
40代(n=200)	70%	29%	27%	23%	21%	19%	6%	23%	27%	27%
50代(n=267)	69%	25%	24%	31%	15%	15%	6%	26%	25%	36%
60～64歳(n=154)	74%	25%	22%	31%	17%	17%	10%	27%	22%	31%
65～74歳(n=283)	73%	23%	23%	36%	16%	14%	14%	26%	23%	32%
75～79歳(n=139)	76%	25%	27%	29%	18%	14%	17%	25%	22%	22%
80歳以上(n=168)	73%	26%	23%	36%	22%	17%	30%	18%	18%	15%
不明(n=9)	78%	33%	11%	22%	11%	44%	22%	33%	33%	0%
市内全域(n=1,394)	71%	26%	25%	31%	18%	16%	12%	24%	23%	28%

- ・ なお、バス非利用者について、重要視する項目の回答比率の高い地区は「森野」、  
「原町田」といったバスの運行サービスが比較的充実した町田駅周辺地区である。
- ・ これらの地区は、「バスの行き先や運行状況のわかりやすさ (⑥)」(P170) で示す通り、満足度が比較的低い地区である。

※上位3項目を着色

バス利用者：週1日以上の利用者（問18(1)で1～3の回答者が対象）

バス非利用者：月1～2回以下の利用者（同じく、問18(1)で4～6の回答者が対象）

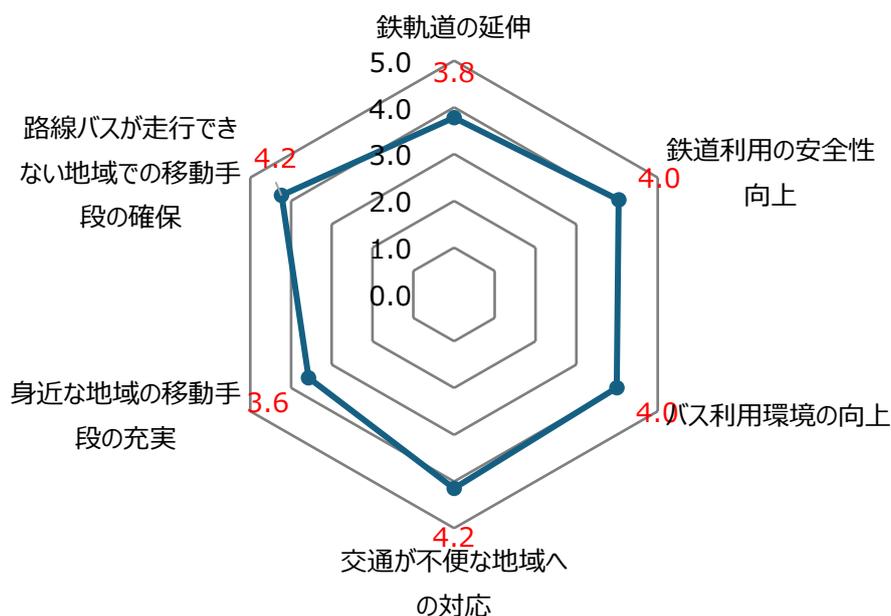
表3-6 バスを利用するための条件（居住地別・バスの利用有無別）

地区	バスの運行本数	自宅からバス停までの距離	目的地までの所要時間	時刻表通りの運行	鉄道や他のバスとの乗継ぎのしやすさ	バスの行き先や運行状況のわかりやすさ	バス停の屋根やベンチの設置状況など	バスの運行時間帯	バスの運行路線（行き先）	バスの運賃	
バス利用者	相原(n=10)	70%	20%	10%	30%	30%	0%	20%	40%	20%	40%
	小山(n=32)	84%	16%	13%	47%	13%	9%	16%	41%	9%	31%
	小山田(n=4)	100%	25%	25%	50%	25%	0%	0%	25%	0%	50%
	小野路(n=31)	81%	13%	19%	42%	16%	3%	10%	29%	16%	35%
	鶴川(n=63)	87%	13%	21%	51%	30%	11%	14%	33%	6%	22%
	金井(n=38)	87%	3%	18%	47%	13%	13%	24%	47%	21%	24%
	山崎(n=15)	73%	7%	40%	7%	13%	27%	13%	27%	13%	53%
	木曽(n=25)	76%	20%	28%	36%	24%	8%	16%	32%	12%	20%
	本町田(n=33)	79%	24%	27%	42%	15%	6%	15%	24%	15%	30%
	玉川学園(n=5)	80%	20%	20%	60%	20%	20%	0%	20%	0%	20%
	森野(n=24)	75%	4%	29%	29%	17%	21%	29%	29%	17%	38%
	原町田(n=15)	73%	27%	20%	20%	7%	13%	7%	33%	20%	40%
	成瀬(n=32)	97%	22%	19%	16%	13%	13%	6%	16%	31%	41%
	金森(n=18)	78%	11%	28%	56%	6%	11%	17%	33%	11%	6%
	小川(n=18)	89%	17%	33%	44%	28%	0%	0%	28%	28%	17%
	南町田(n=10)	90%	20%	30%	20%	20%	10%	10%	20%	20%	30%
	不明(n=16)	81%	19%	25%	38%	50%	13%	6%	25%	13%	19%
市内全域(n=389)	83%	15%	23%	39%	20%	11%	14%	31%	15%	29%	
バス非利用者	相原(n=32)	47%	25%	19%	22%	22%	16%	22%	22%	28%	44%
	小山(n=49)	61%	24%	31%	39%	16%	14%	12%	14%	33%	16%
	小山田(n=17)	94%	29%	0%	24%	41%	18%	18%	29%	18%	24%
	小野路(n=51)	75%	24%	33%	22%	14%	10%	6%	25%	29%	33%
	鶴川(n=94)	79%	24%	28%	33%	23%	16%	11%	24%	20%	28%
	金井(n=59)	73%	31%	41%	27%	10%	20%	7%	17%	20%	32%
	山崎(n=23)	61%	39%	26%	26%	17%	9%	22%	35%	9%	35%
	木曽(n=42)	55%	21%	17%	31%	19%	21%	14%	10%	17%	62%
	本町田(n=51)	53%	41%	35%	37%	18%	10%	10%	16%	18%	22%
	玉川学園(n=27)	59%	30%	19%	26%	33%	30%	11%	26%	30%	22%
	森野(n=51)	59%	35%	24%	25%	22%	24%	14%	10%	29%	29%
	原町田(n=60)	55%	45%	27%	18%	15%	33%	7%	13%	42%	27%
	成瀬(n=73)	75%	32%	21%	23%	23%	11%	4%	26%	29%	27%
	金森(n=36)	64%	28%	17%	31%	17%	25%	19%	25%	19%	22%
	小川(n=50)	70%	26%	22%	28%	22%	16%	10%	18%	30%	30%
	南町田(n=49)	67%	31%	31%	35%	10%	31%	6%	16%	35%	14%
	不明(n=32)	56%	25%	31%	25%	16%	16%	0%	22%	38%	34%
市内全域(n=796)	66%	30%	26%	28%	19%	19%	10%	20%	27%	29%	

#### (4) 取り組みに対する行政の関与度について

##### 【総括】

- ・ 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、地区や年齢区分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。



- ※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

図 3-46 各取り組みに対する行政の関与度

【各項目に対する関与度】

① 鉄軌道の延伸（多摩都市モノレール、小田急電鉄多摩線延伸など）

- ・ 延伸対象となる「小山田」、「小野路」、「本町田」の地区では関与度が高い傾向となっている。

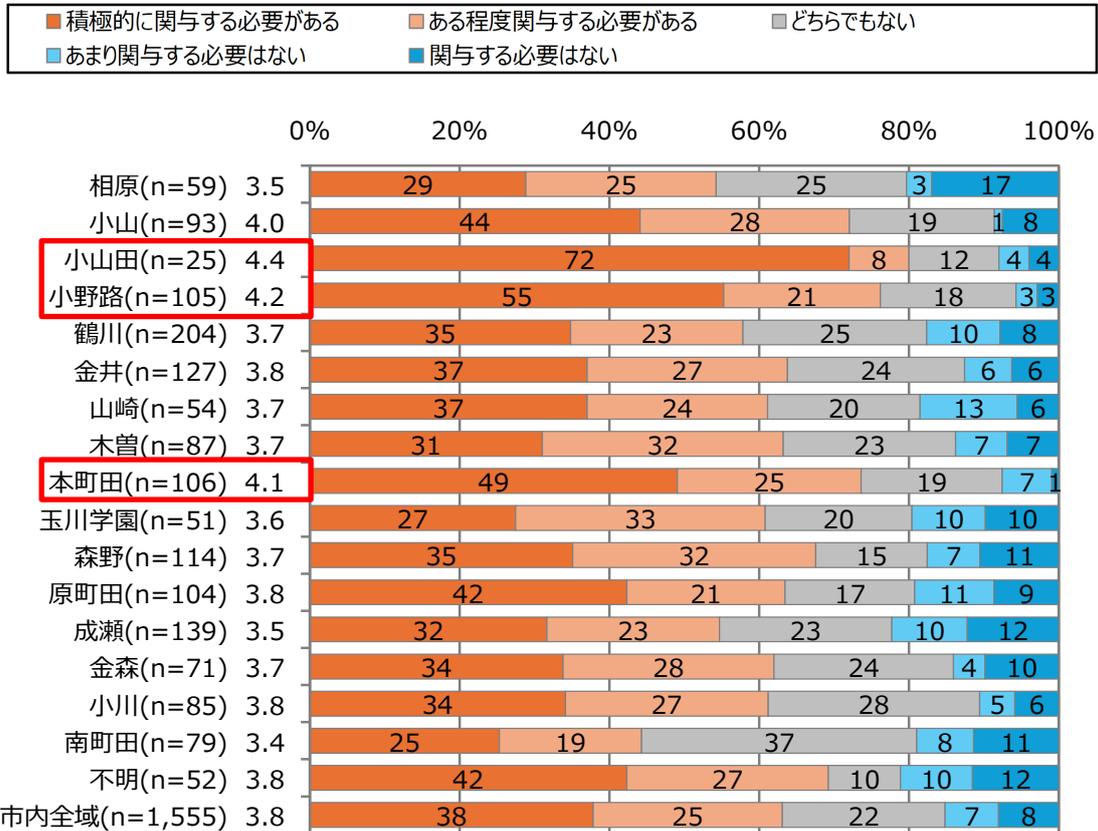


図 3-47 「鉄軌道の延伸」に対する行政の関与度（居住地別）

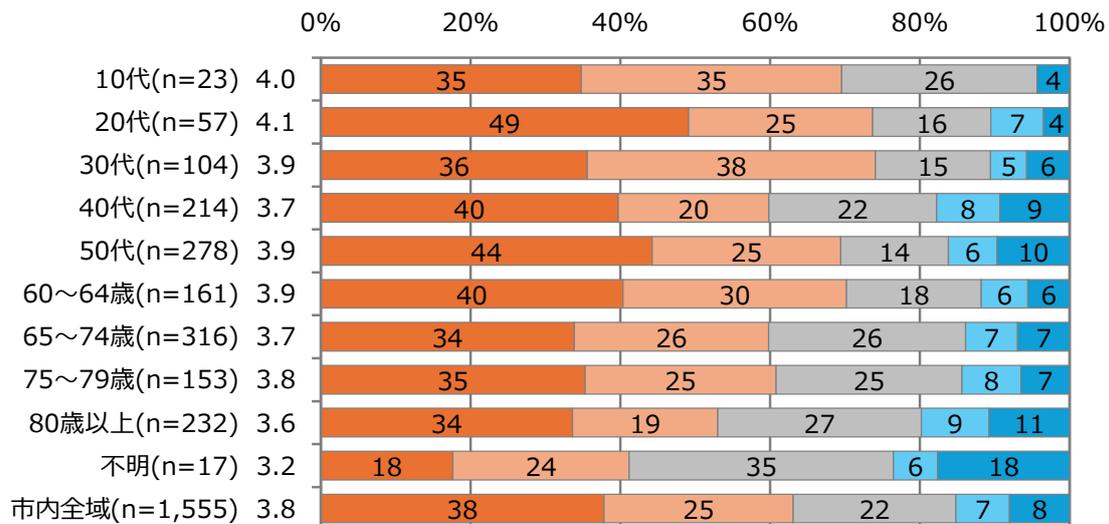


図 3-48 「鉄軌道の延伸」に対する行政の関与度（年齢階層別）

② 鉄道利用の安全性向上（鉄道駅ホームドアの整備促進など）

- ・ 地区や年齢区分によって関与度に大きな差はなく、市全体として約 75%の方が「関与すべき」と考えている。

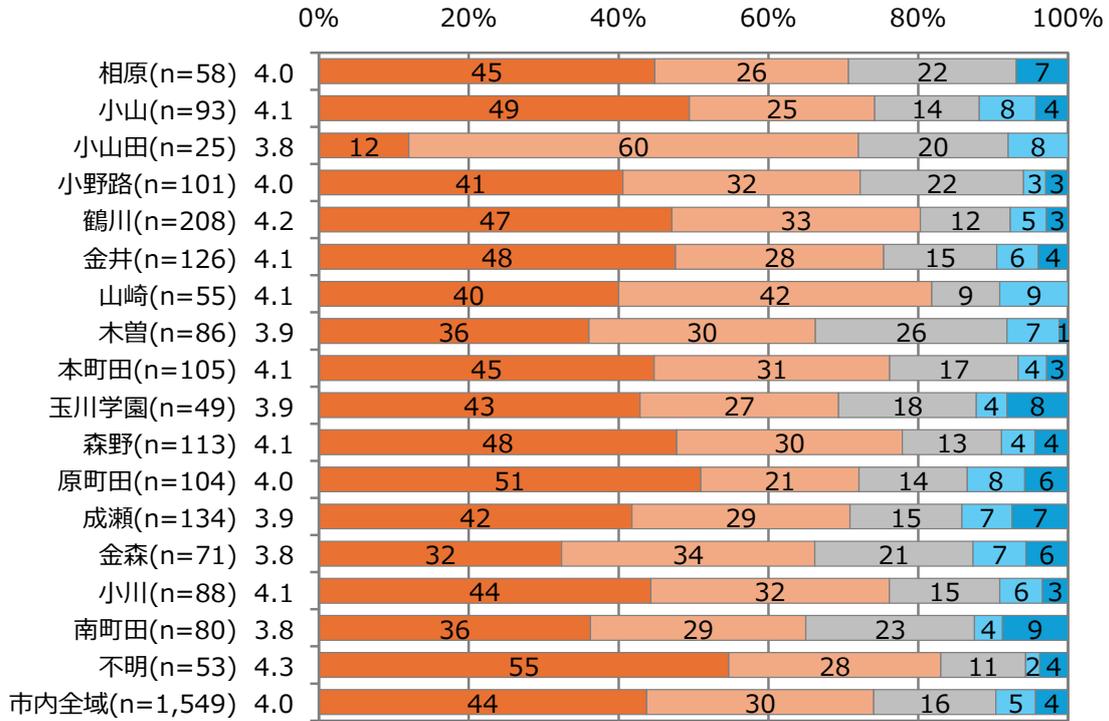
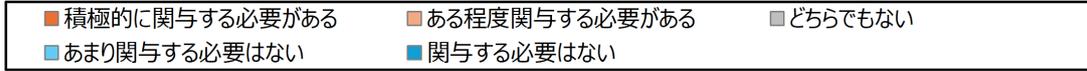


図 3-49 「鉄道利用の安全性向上」に対する行政の関与度（居住地別）

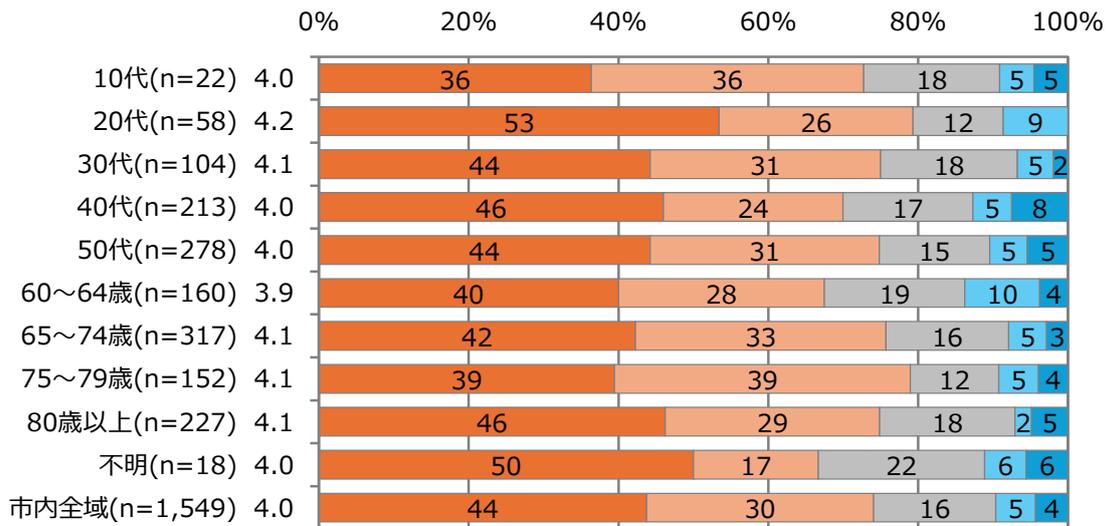


図 3-50 「鉄道利用の安全性向上」に対する行政の関与度（年齢階層別）

③ バス利用環境の向上（バス停への屋根・ベンチの設置など）

- ・ 地区や年齢区分によって関与度に大きな差はないが、年齢層が高まるにつれて関与度も高まる傾向となっている。

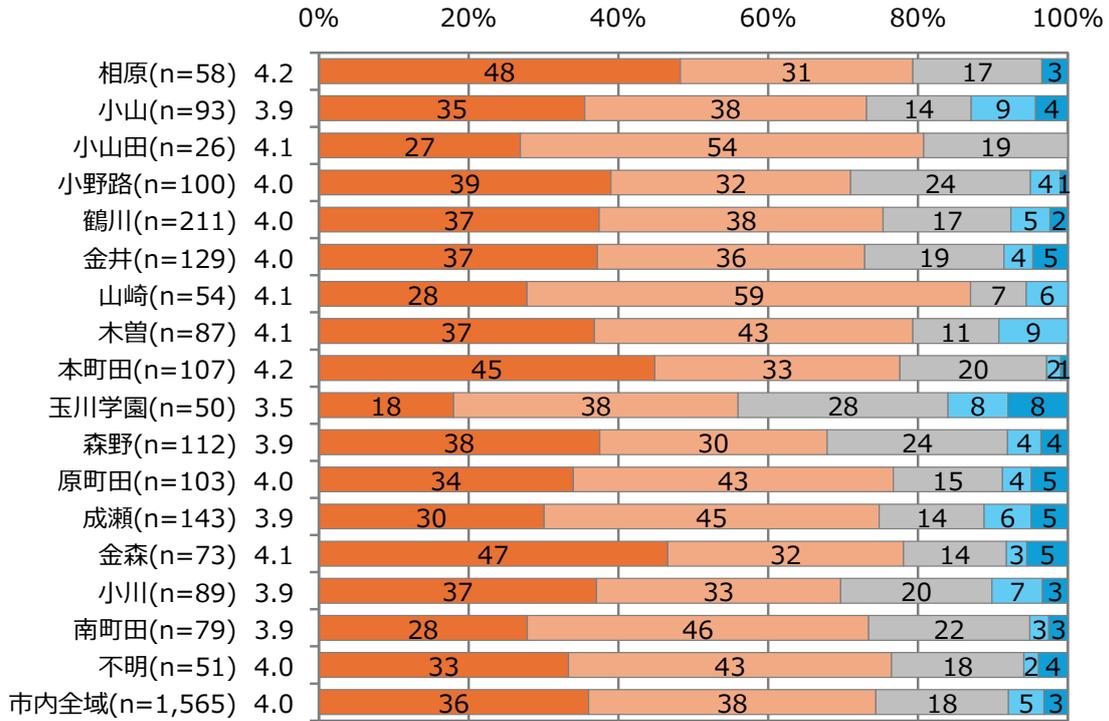
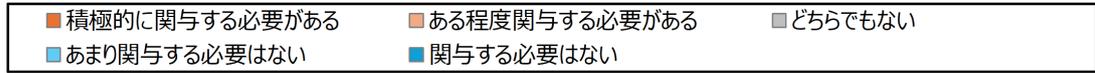


図 3-51 「バス利用環境の向上」に対する行政の関与度（居住地別）

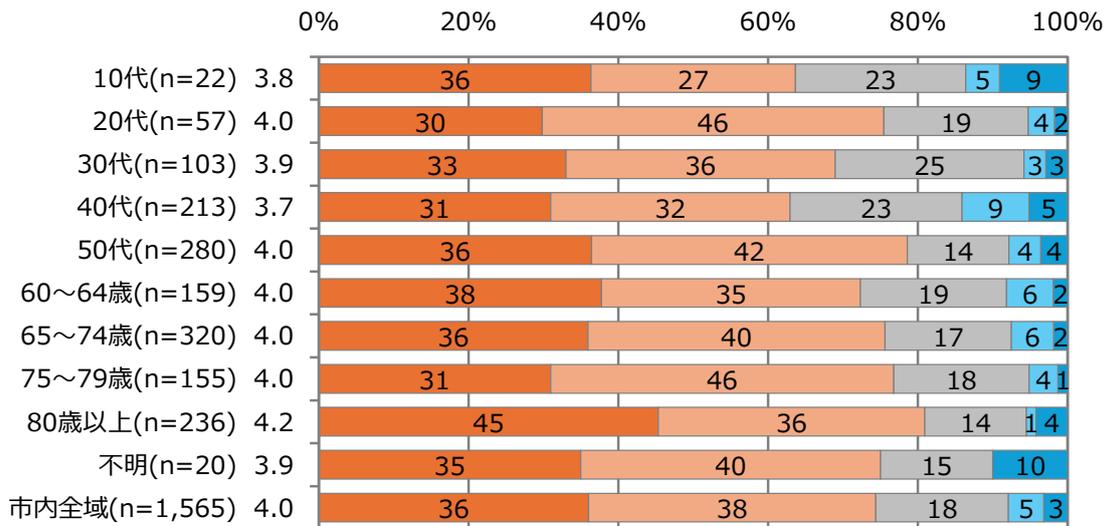


図 3-52 「バス利用環境の向上」に対する行政の関与度（年齢階層別）

④ 交通が不便な地域への対応（ボランティア交通の拡充など）

- ・ 地区や年齢区分によって関与度に大きな差はなく、市全体として約 80%の方が「関与すべき」と考えている。

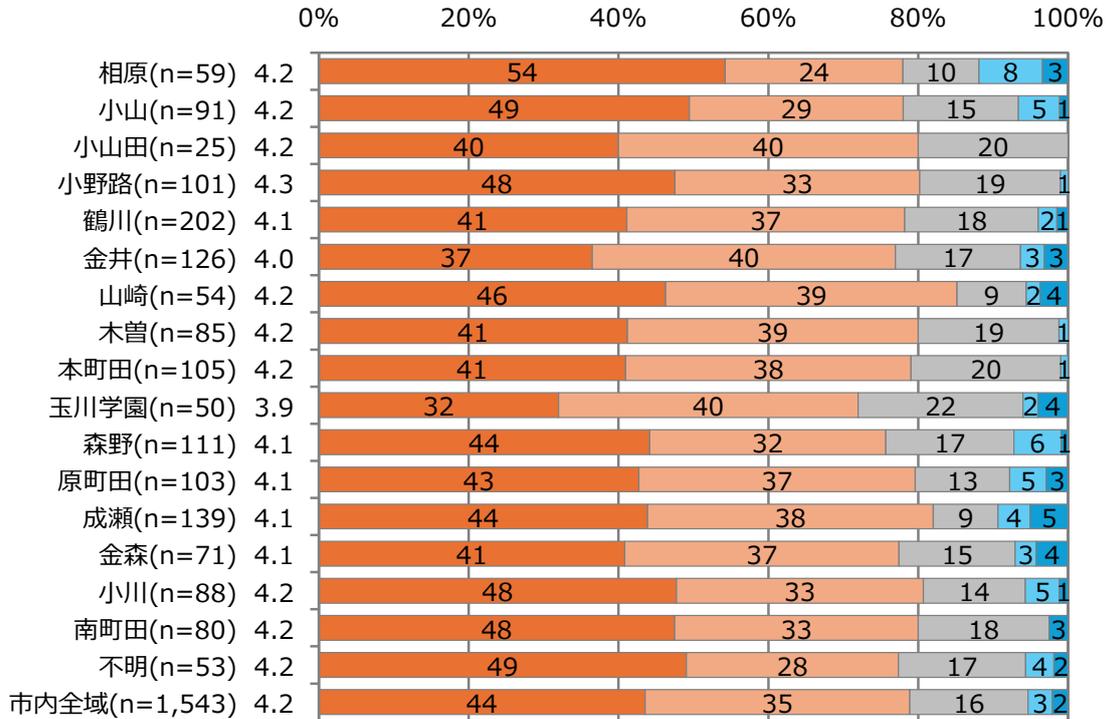
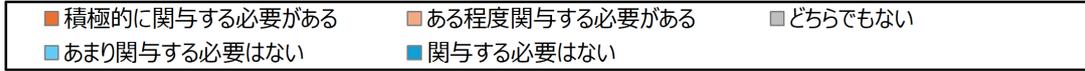


図 3-53 「交通が不便な地域への対応」に対する行政の関与度（居住地別）

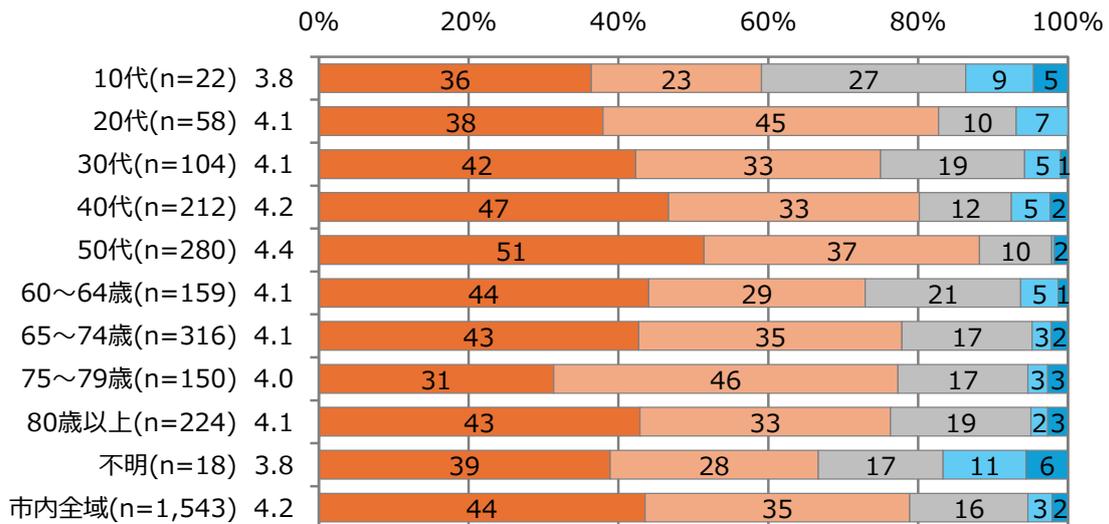


図 3-54 「交通が不便な地域への対応」に対する行政の関与度（年齢階層別）

⑤ 身近な地域の移動手段の充実（シェアサイクルの拡充など）

- ・ 地区や年齢区分によって関与度に大きな差はなく、市全体として約半数の方が「関与すべき」と考えている。

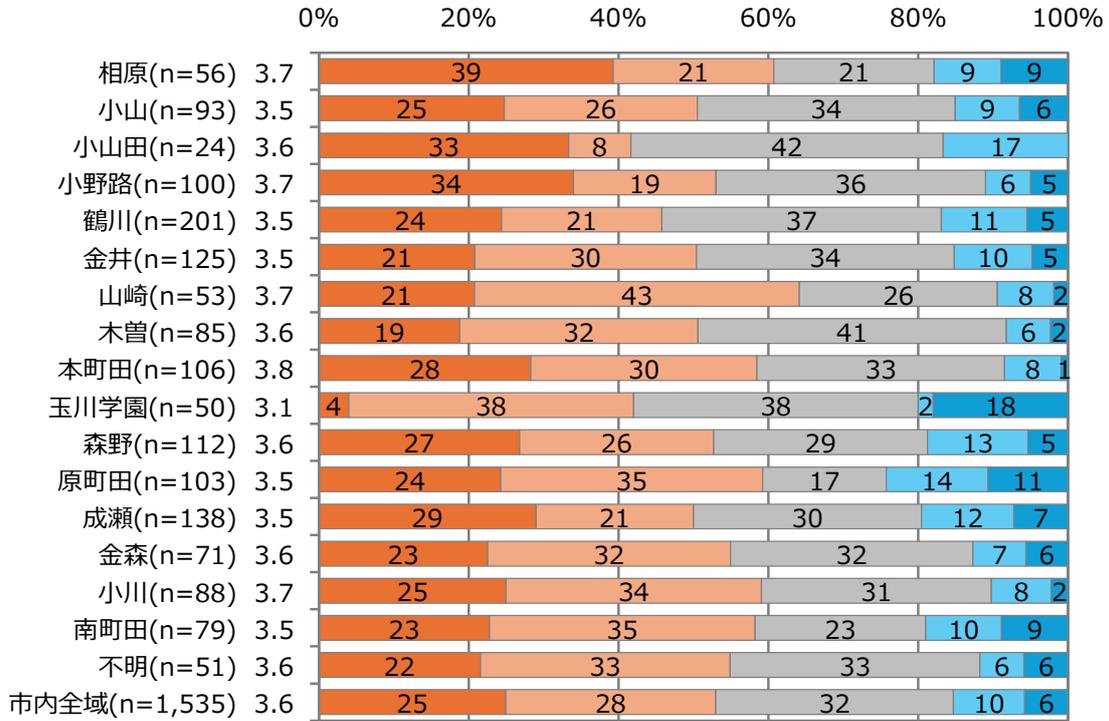
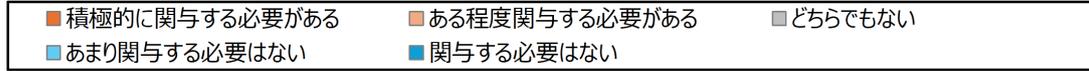


図 3-55 「身近な地域の移動手段の充実」に対する行政の関与度（居住地別）

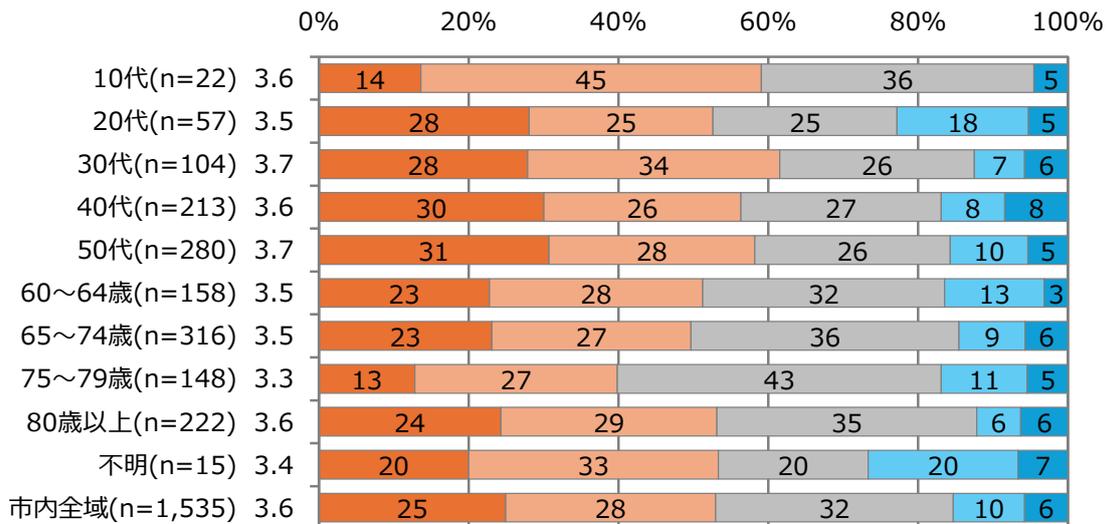


図 3-56 「身近な地域の移動手段の充実」に対する行政の関与度（年齢階層別）

⑥ 路線バスが走行できない地域での移動手段の確保（コミュニティバス等の運行など）

- ・ 地区や年齢区分によって関与度に大きな差はなく、市全体として約半数の方が「積極的に関与すべき」と考えている。

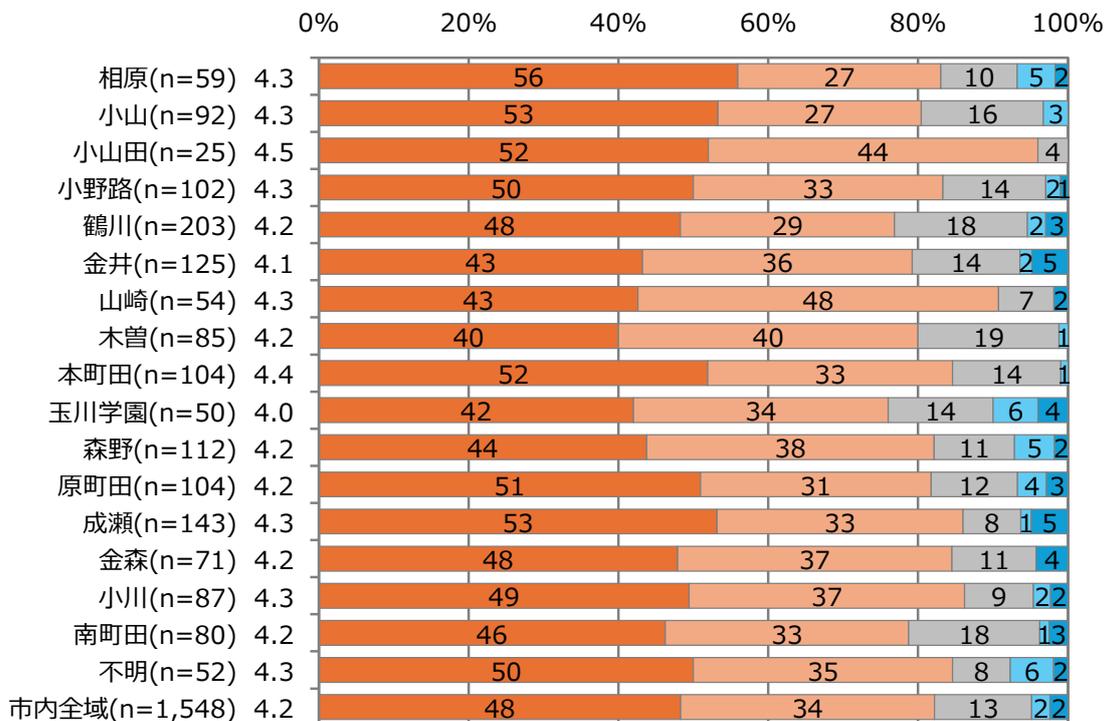
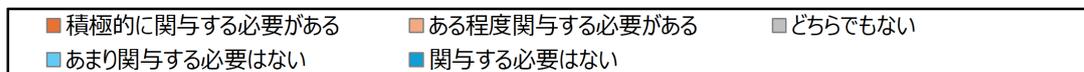


図 3-57 「路線バスが走行できない地域での移動手段の確保」に対する行政の関与度（居住地別）

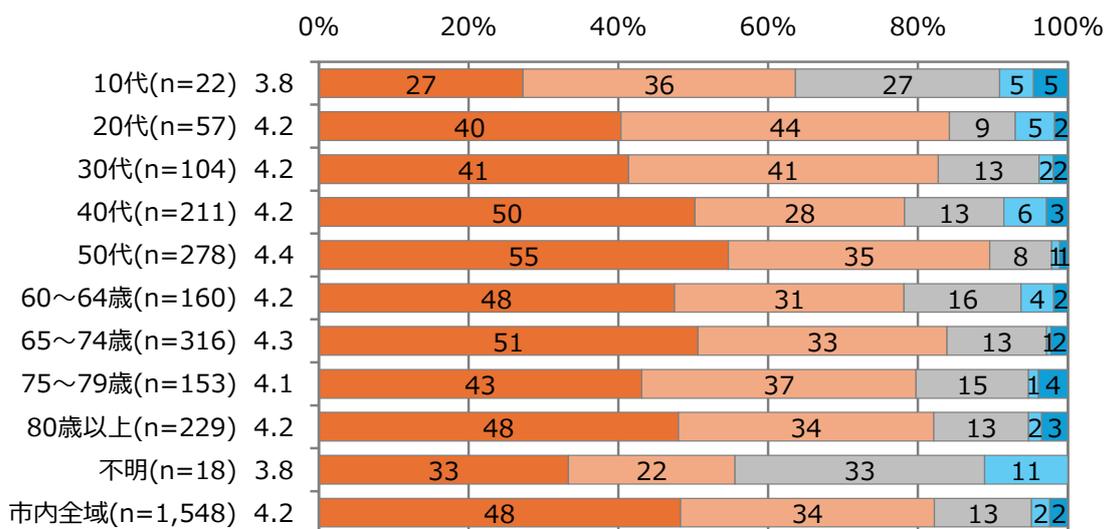


図 3-58 「路線バスが走行できない地域での移動手段の確保」に対する行政の関与度（年齢階層別）