

資料3 目指す地域公共交通の将来像

3. 1 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

町田市では、人口減少や高齢化の進行、ライフスタイルの変化、運転士不足の深刻化、さらには自家用車への依存や道路混雑の常態化など、地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化しています。このような状況において、市民一人ひとりが日常生活に必要な移動を確保し、地域内外の交流や活動を将来にわたって続けていくためには、鉄道や路線バスなどの既存の公共交通を維持し、地域の実情に応じた多様な担い手・手段を組み合わせながら、持続可能な交通体系を構築していくことが必要です。

そこで本計画では、町田市における交通の将来像を、「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」とします。

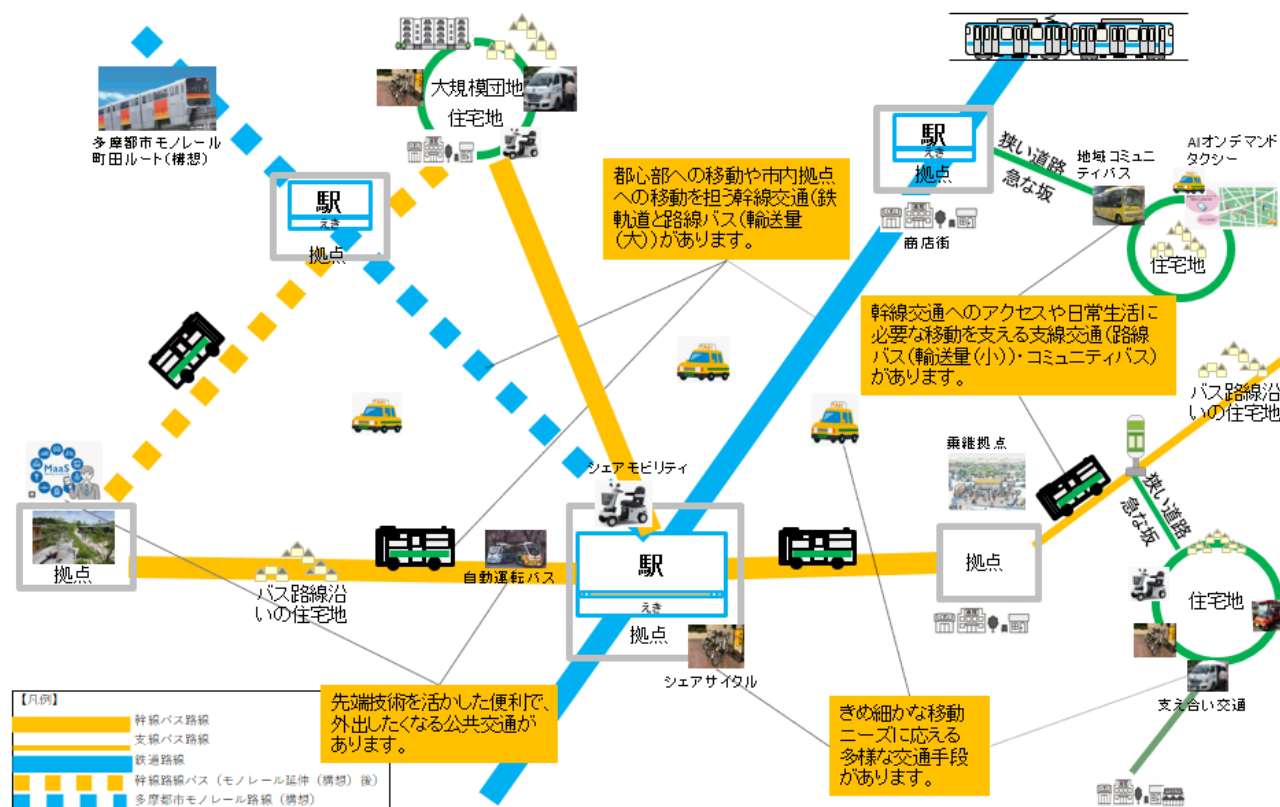


図 3-1 交通の将来像

現在、町田市では、路線バス事業者における運転士不足の影響により、現行の便数や路線の維持が難しく、やむなく路線バスの減便や廃止が行われています。

また、公共交通利用者の減少や、運行本数・定時性・乗換環境に対する不満も見られ、公共交通サービスの持続性と利便性の両立が大きな課題となっています。

町田市では、この課題に対応するため、公共交通を幹線交通と支線交通に分けて考えました。

まず、幹線交通は、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路線バスとし、幹線バス路線は拠点移動を考慮した結果、平日1日当たりの乗車人数が1,000人以上（2024年10月時点）の区間としました。

次に、支線交通は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としました。

幹線交通は、通勤・通学をはじめ、市内外の移動や休日のレジャーなどを支える都市の骨格であり、その維持と利便性向上は、町田市の交通体系の基盤として不可欠です。このため、鉄軌道や路線バスといった幹線交通については、利用者の安全確保や乗換環境の改善も含め、持続可能で使いやすい交通としていくことが求められます。⇒目標Ⅰ「幹線交通の持続性・利便性の向上」

一方で、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します。また、町田市には、バスなどの大型車両が入ることができない地域や傾斜地が多く、通常の路線バスでは対応が難しい地域や、公共交通の利便性が十分でない地域が存在しています。このため、支線交通については、幹線交通への接続も含め、地域の実情に応じて維持・確保をしていく必要があります。⇒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」

【幹線交通】

- ・鉄軌道＋主要な路線バス幹線区間
- ・都心部や市内の主な拠点への移動を担う
- ・通勤、通学、広域移動、拠点間移動を支える
- ・幹線路線バス：拠点移動を考慮した結果、乗車人数が1,000人以上（平日1日当たり）の区間とする。

【支線交通】

- ・幹線交通以外の路線バスと町田市民コミュニティバス等

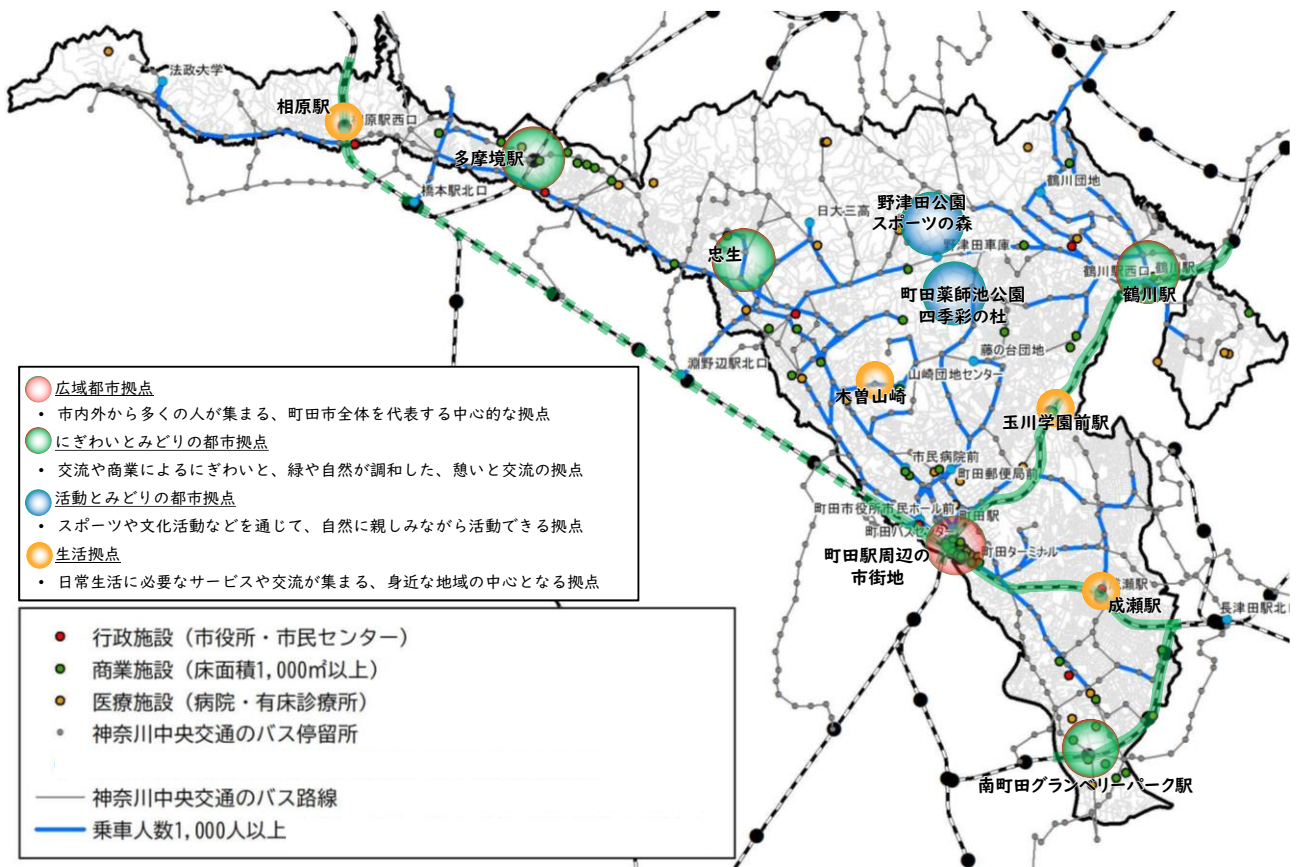


図 3-2 町田市の幹線・支線交通概念図

【上の幹線交通図について】

※バス路線は神奈川中央交通(株)提供データ（2024年10月時点）を参考に町田市が作成

※緑色は鉄道、青色は幹線バス路線を示す。

※神奈川中央交通・小田急バス共同運行路線について、神奈川中央交通の乗車人数を神奈川中央交通・小田急バス運行本数で案分をして計算した。

※必ずしも下の幹線・支線バス路線を基準に増減便が行われるわけではない。

また、幹線交通や支線交通だけでは十分に対応できない移動ニーズも存在しています。高齢者等の外出制約、家族・地域による送迎負担の増大により、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す。このような状況に対応するためには、タクシー、シェアモビリティ等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地域や住民主体の交通を支援していくことが重要です。これにより、外出機会や地域交流、社会参加の機会を支えていくことが期待されます。⇒目標Ⅲ「きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進」

また、町田市では、自家用車への過度な依存により道路混雑が発生し、バスの定時性低下や公共交通の信頼性低下につながっています。このことは、日常生活の利便性のみならず、まちの魅力や定住意欲、都市としての競争力にも影響を及ぼしかねません。

一方で、公共交通は環境や健康の観点からも大きな意義を持ち、持続可能なまちづくりに寄与する移動手段です。

今後は、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸といった広域的な交通環境の変化も見据えながら、自動運転や MaaS 等の先端技術の活用、公共交通の利用促進、交通手段相互の連携強化を進めることで、自家用車への過度な依存を抑えつつ、より移動しやすい都市へと転換していく必要があります。⇒目標Ⅳ「“持続可能なモビリティ都市”への転換」

3. 2 「(仮称) 町田市地域公共交通計画」における目標

(1) 4つの目標

交通の将来像の実現のため、取り組むべき施策の目標を次のとおり示します。

【目標Ⅰ】幹線交通の持続性・利便性の向上

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します。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ります。

【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

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します。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ります。

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します。

【目標Ⅲ】きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進

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す。

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地域や住民主体の交通を支援する仕組みづくりを目指します。

【目標Ⅳ】“持続可能なモビリティ都市”への転換

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」への転換を目指します。

(2) 日常生活やまちの魅力への影響との対応

「日常生活やまちの魅力への影響」に対する4つの目標との関係は次のとおりです。

表 3-1 日常生活やまちの魅力への影響に対する4つの目標との関係

日常生活やまちの魅力への影響	【目標Ⅰ】 幹線交通の持続性・利便性の向上	【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	【目標Ⅲ】 きめ細かな移動ニーズに応える交通の導入促進	【目標Ⅳ】 “持続可能なモビリティ都市”への転換
運転士不足による路線バスの廃止・減便が加速していく	●	●		●
路線バスの廃止・減便によって日常生活が不便になっていく	●	●		●
過度な自家用車利用による交通渋滞の悪化及び公共交通の定時性が低下していく	●	●		●
路線バスが運行できない地域において外出が困難になっていく		●	●	
外出機会と地域交流・社会参加の機会が減少していく		●	●	
日常生活に必要な施設（医療・福祉・買物等）への移動が不便になっていく	●	●	●	
家族・地域による移動支援の負担が増大していく		●	●	
非日常的な移動（レジャーや文化活動など）が不便になっていく	●	●	●	
まちの魅力・定住意欲・都市間競争力が低下していく	●	●	●	●

(3) 計画で対象とする移動手段

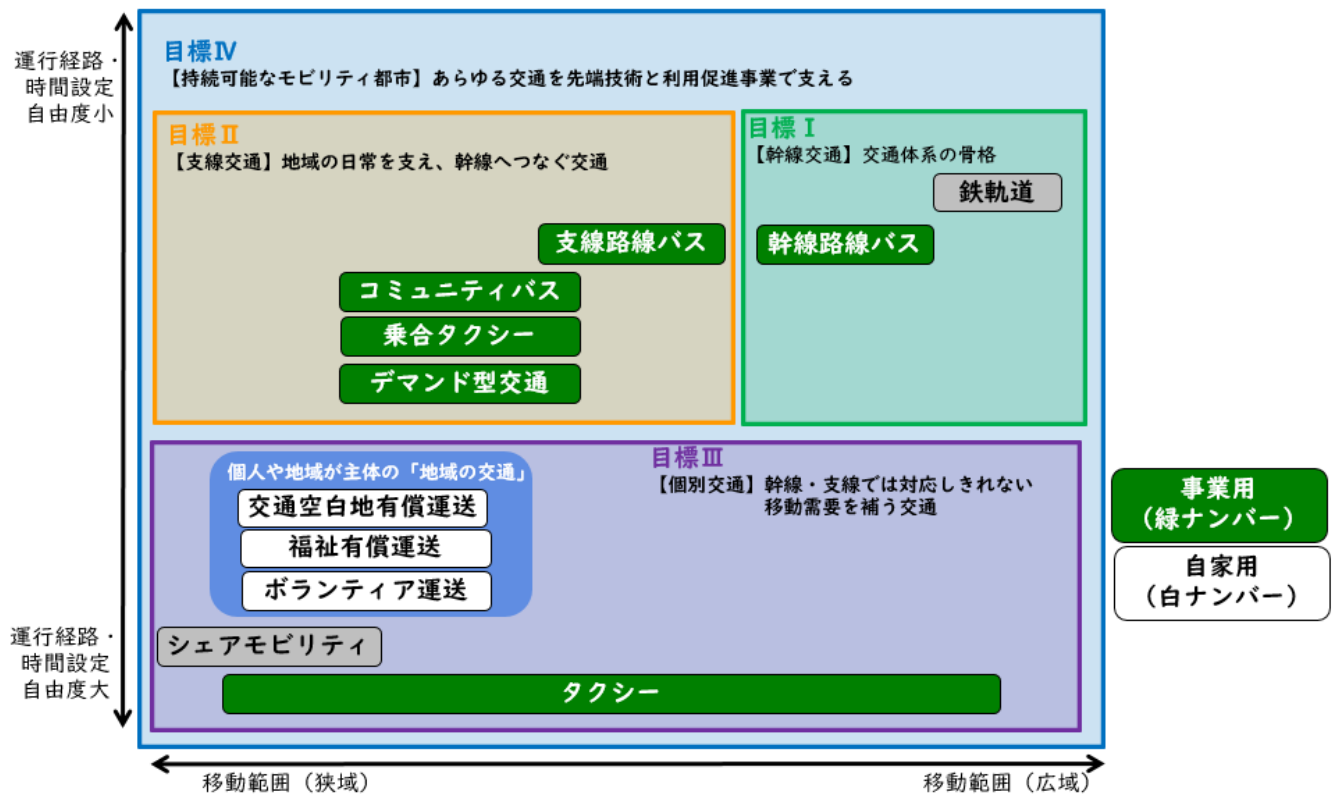
本計画で対象とする移動手段は、鉄道や路線バス等をはじめとする既存の公共交通機関サービスに加えて、ボランティア運送など、地域における多様な輸送資源についても対象とし、合わせて、自転車等のシェアリングサービスの活用についても検討の対象とします。

(4) 4つの目標で扱う交通や事業の関係性

目標Ⅰ・Ⅱで扱う、鉄道や路線バス等の幹線・支線交通は、経路や運行時間、移動範囲を交通事業者や行政が決めています。

目標Ⅲで扱う、利用者が利用時間や行先を自由に決められるタクシー等の個別交通や、地域が地域の移動需要に応じて運行する「地域の交通」は、目標Ⅰ・Ⅱで扱う幹線・支線交通では対応しきれない移動需要を補う関係に位置づいています。

また、目標Ⅳで扱う、MaaSや自動運転といった先端技術と公共交通の利用促進事業で、あらゆる交通を支えます。



「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

図 3-3 本計画の対象とする公共交通