

2

町 田 市 の 現 況 と 課 題

1 現況の分析

2 現況のまとめと課題の整理

1 現況の分析

立地適正化計画の検討にあたり、都市の抱える課題について統計調査等の客観的データに基づき分析・把握を行うことが必要であるため、町田市の人口、居住機能、土地利用と災害リスク、都市機能、公共交通、財政、社会潮流の現況を分析します。

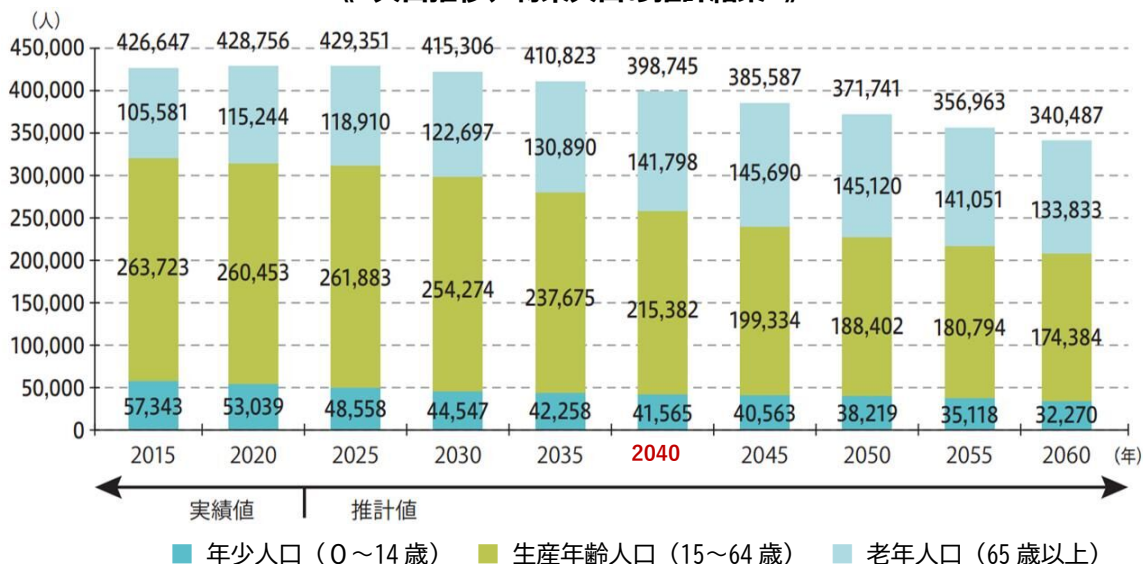
人 口

■人口推移、将来の見通し

町田市の2025年時点の総人口は約43万人で、全国的な減少傾向とは異なり2022年からほぼ横ばいで推移しています。

今後の動向を人口推計結果で見ると、減少幅は年を経るごとに拡大すると予想されています。2040年には40万人を割り込む見込みの中で、まちだ未来づくりビジョン2040では、将来人口を40万人と想定しています。

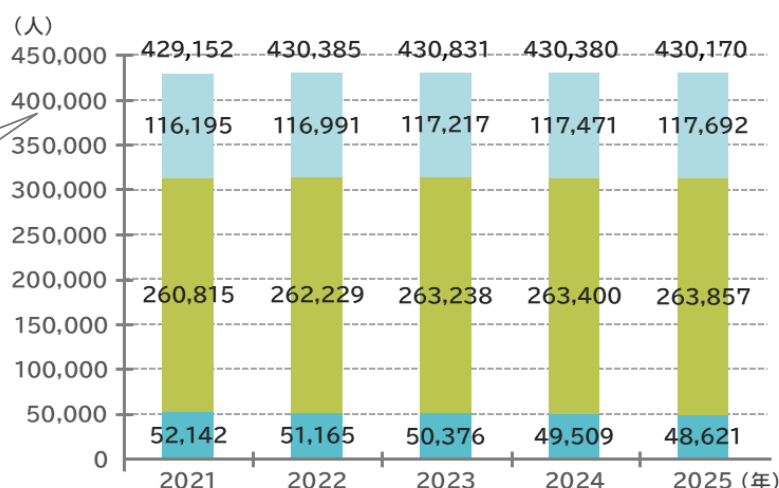
《 人口推移、将来人口の推計結果 》



《 直近5年の総人口実績 》

直近5年の総人口は、概ね横ばい

出典：町田市HPオープンデータ
年齢別人口表
※住民基本台帳に基づく
各年1月1日時点の人口



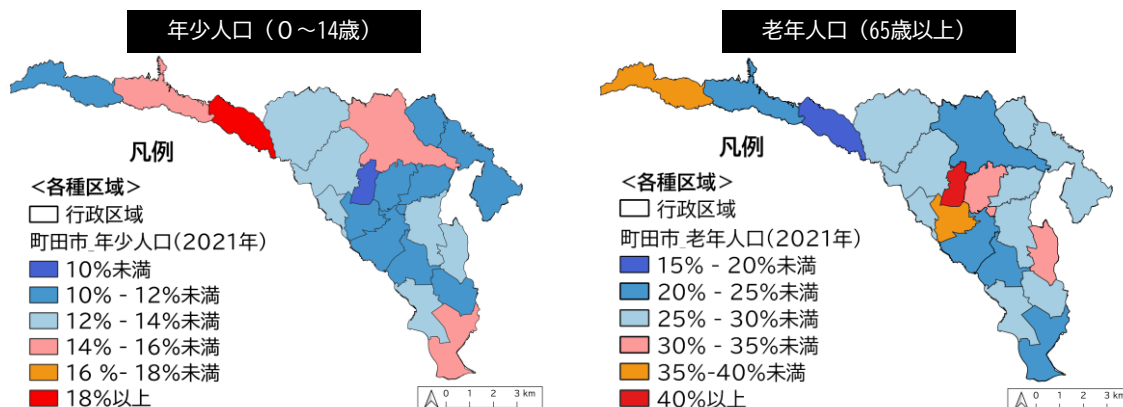
■年代別・地区別（中学校区別）の状況

人口推移を年齢構成別に見ると、年少人口・生産年齢人口は既に減少局面に入っており、老年人口のみ増加している状況です。高齢化率（総人口に対する65歳以上人口の割合）は、市内全域で上がる見込みとなっていますが、特に町田山崎団地、山崎第二団地、木曽住宅、町田木曽住宅を含む地区では、特にその傾向が顕著となっています。一方、年少人口比率（総人口に対する0～14歳の割合）は、ほとんどの地域で低下する見込みとなっています。

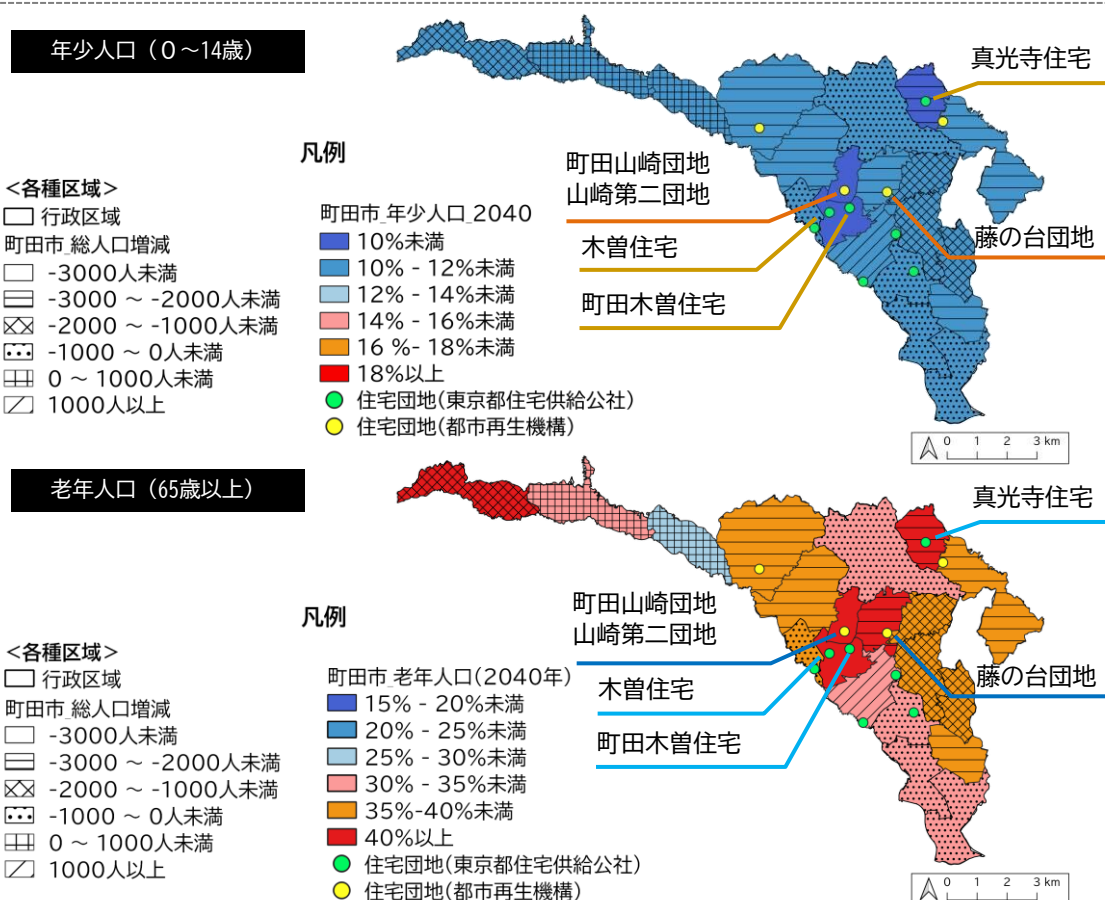
将来の総人口を地区別（中学校区別）に見ると、町田駅周辺・多摩境駅周辺などは増加傾向にあるものの、町田山崎団地をはじめとする大規模団地を含む地区は減少傾向で、かつ高齢化の傾向が特に強くなっています。

《 年代別・地区別（中学校区別）の状況 》

現況
(2021年)



将来
(2040年)



出典：町田市将来人口推計報告書（2021年10月）

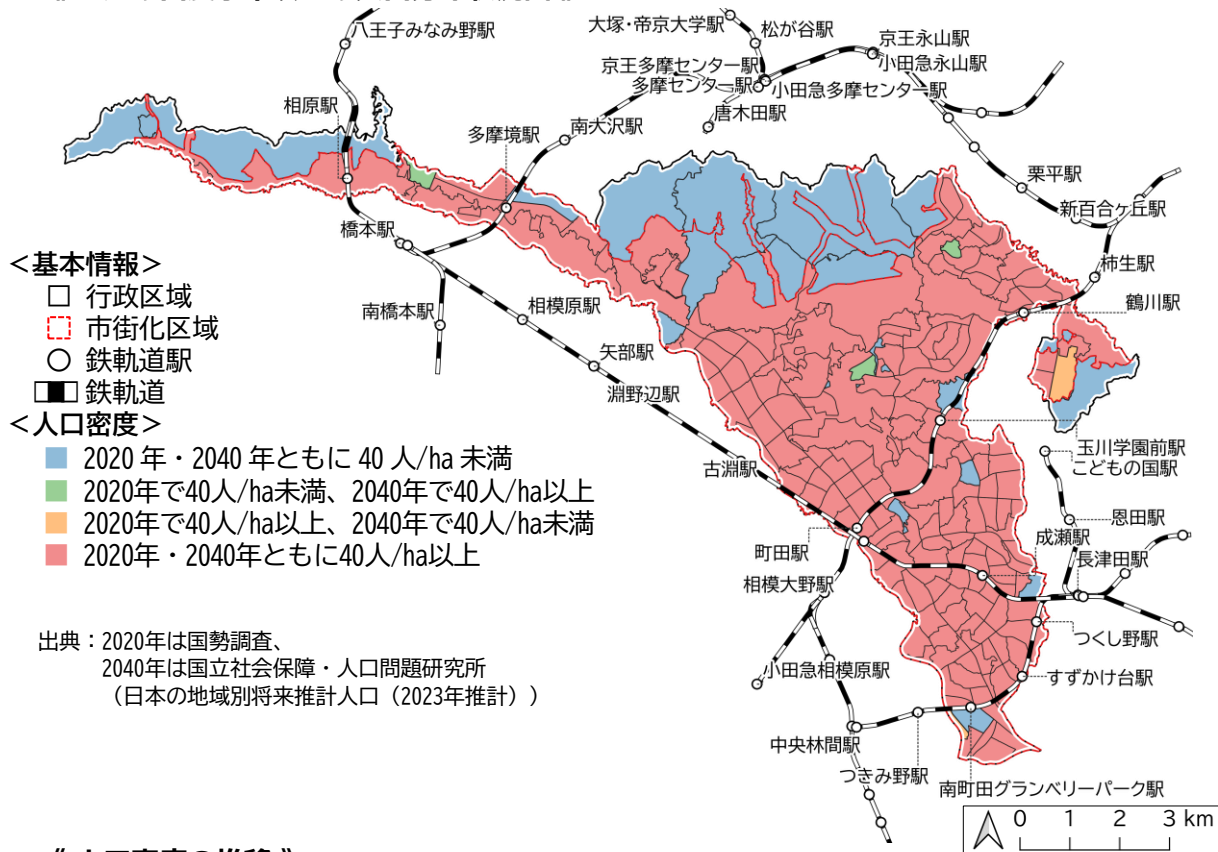
■人口密度

町田市の市街化区域は、ほぼ全域が人口集中地区（D I D区域）となっています。

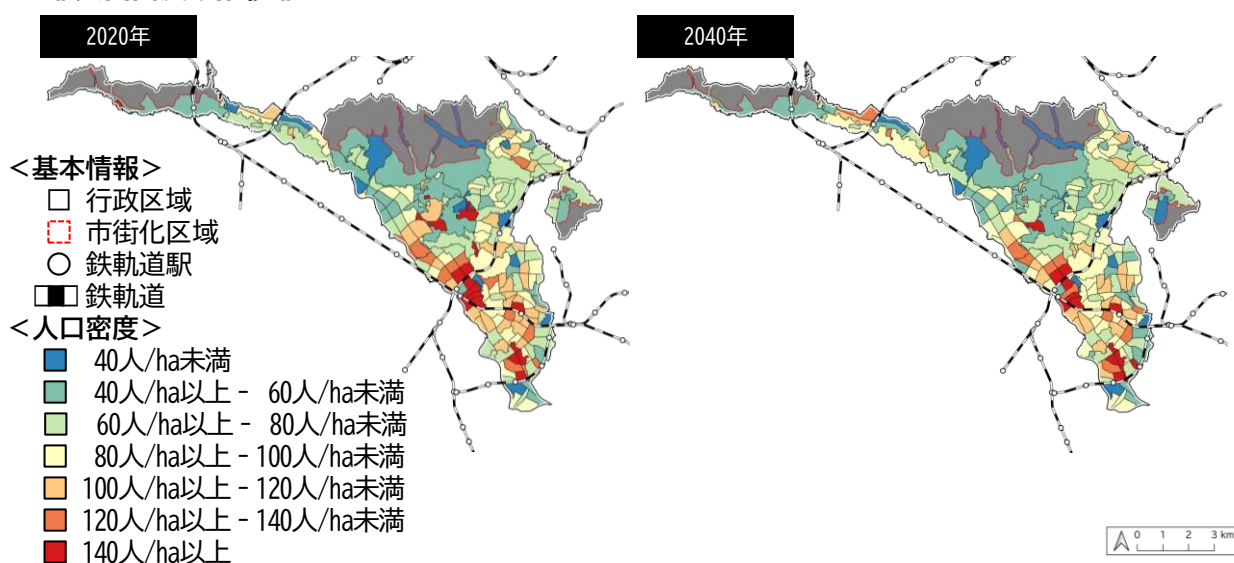
将来人口推計によると、今後緩やかな人口減少が予測されますが、市街化区域内の人口密度は当面の間一定水準以上が維持される見込みです。また、このような密度の高い人口分布を支えるためのインフラ整備が進められてきたことで、市街化区域全域で既に居住環境が整っています。

《 人口密度の状況 》

《 一定の密度水準以上の人口分布状況図 》



《 人口密度の推移 》

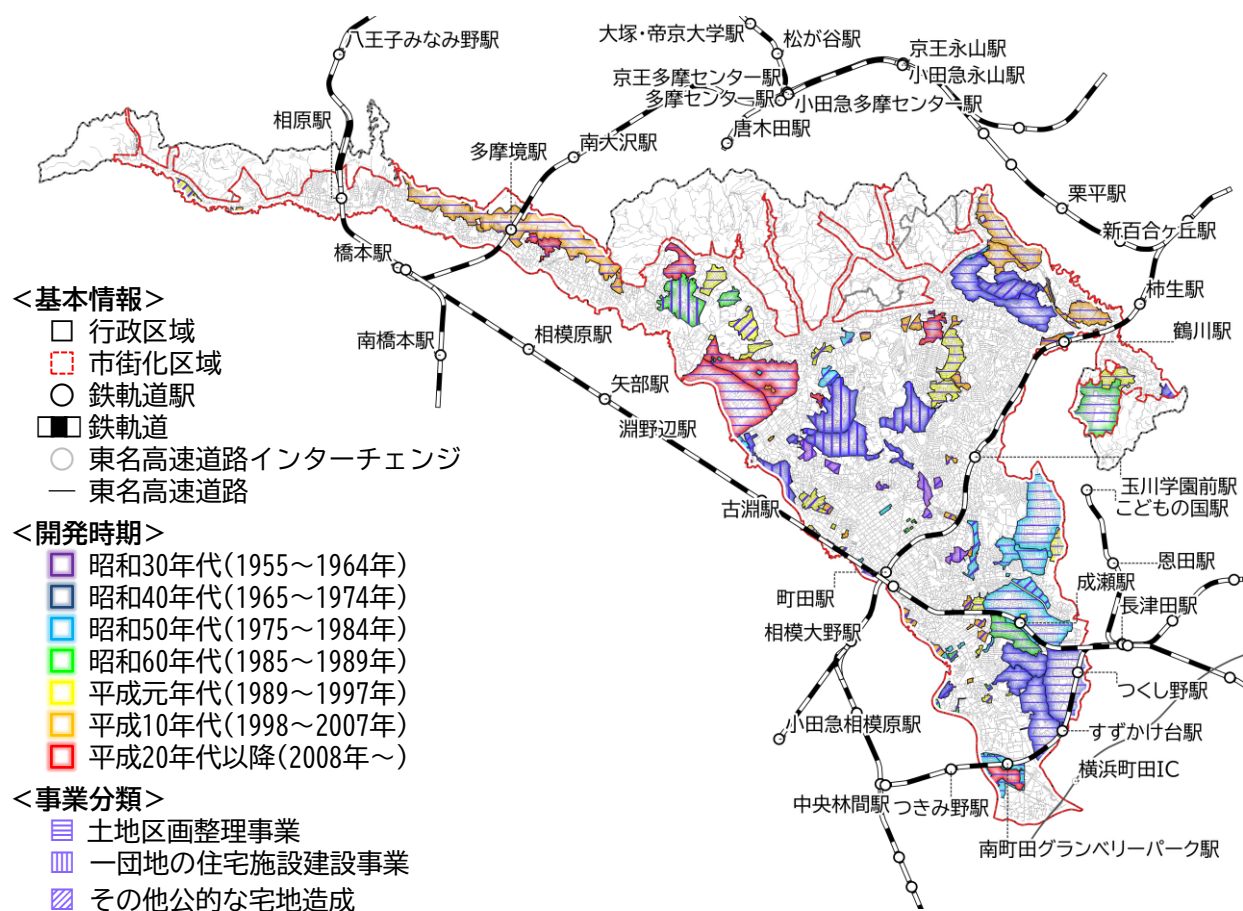


居 住 機 能

市内の住宅ストックは、公的な住宅地開発や土地区画整理事業等で計画的に整備された住宅地に、1980年代以降に建てられた良質な住宅が多く、現時点では空家は多くない状況です。住宅の新規着工数は減少傾向にありますが、近年の東京都内における転入超過数が23区内で減少し、郊外部で増加している傾向を踏まえると、今後も市内の住宅は一定の需要が見込まれます。

一方で、高密度な人口に合わせて都市機能・都市基盤が整備されているURやJ K Kの一団地の住宅施設（大規模団地）は、人口・世帯が相対的に減少傾向にあり、戸数が多い団地や分譲割合が高い団地でその傾向が強くなっています。

《 開発の動向（土地区画整理事業、一団地の住宅施設建設事業、その他公的な宅地造成） 》



出典：第8回東京都都市計画基礎調査

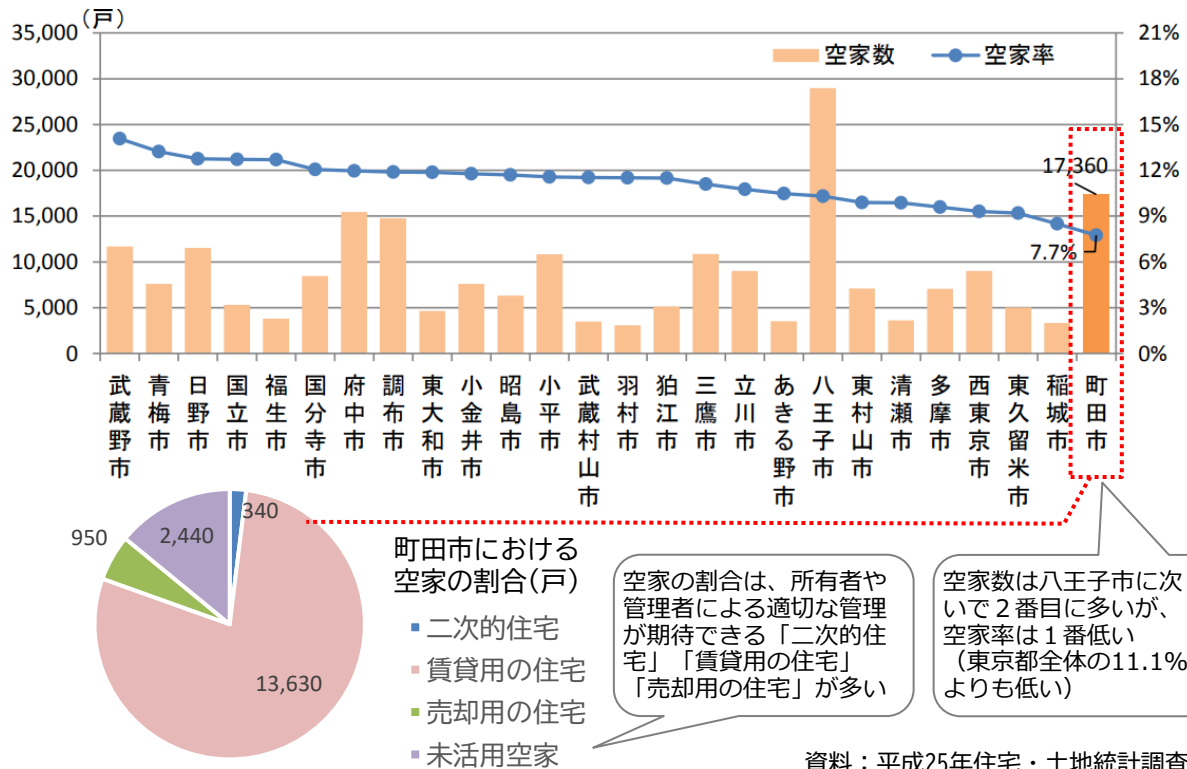
《 町田市における建築時期別・種類別の住宅数（2023年10月調査時点） 》

	1970年 以前	1971～ 1980年	1981～ 1990年	1991～ 2000年	2001～ 2010年	2011～ 2020年	2021～ 2023年
総数	16,830	22,050	29,100	40,520	35,570	30,450	6,100
持ち家	5,360	13,280	15,340	26,920	25,150	22,260	4,180
借家	11,460	8,770	13,760	13,600	10,410	8,200	1,920

出典：令和5年住宅・土地統計調査 住宅及び世帯に関する基本集計

《 空家の状況 》

多摩26市の空家数と空家率



《 住宅需要の変化 》

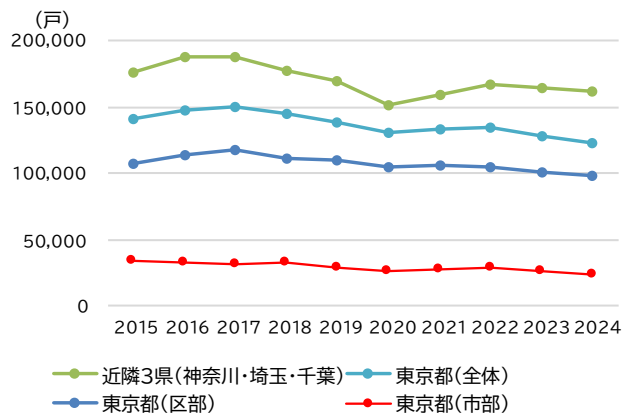
■町田市における住宅着工の状況

年	戸数	新設	持家	貸家	給与住宅	分譲住宅
2019		3,000	705	709	4	1,582
2020		3,036	639	973	—	1,424
2021		2,970	705	849	8	1,408
2022		2,122	640	616	—	866
2023		2,025	538	541	2	944

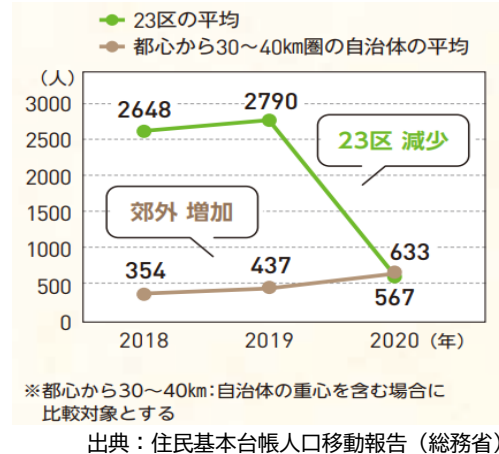
新規着工は減少傾向

出典：東京都都市整備局市街地建築部建築企画課資料

■1都3県における過去10年間の住宅着工数の推移

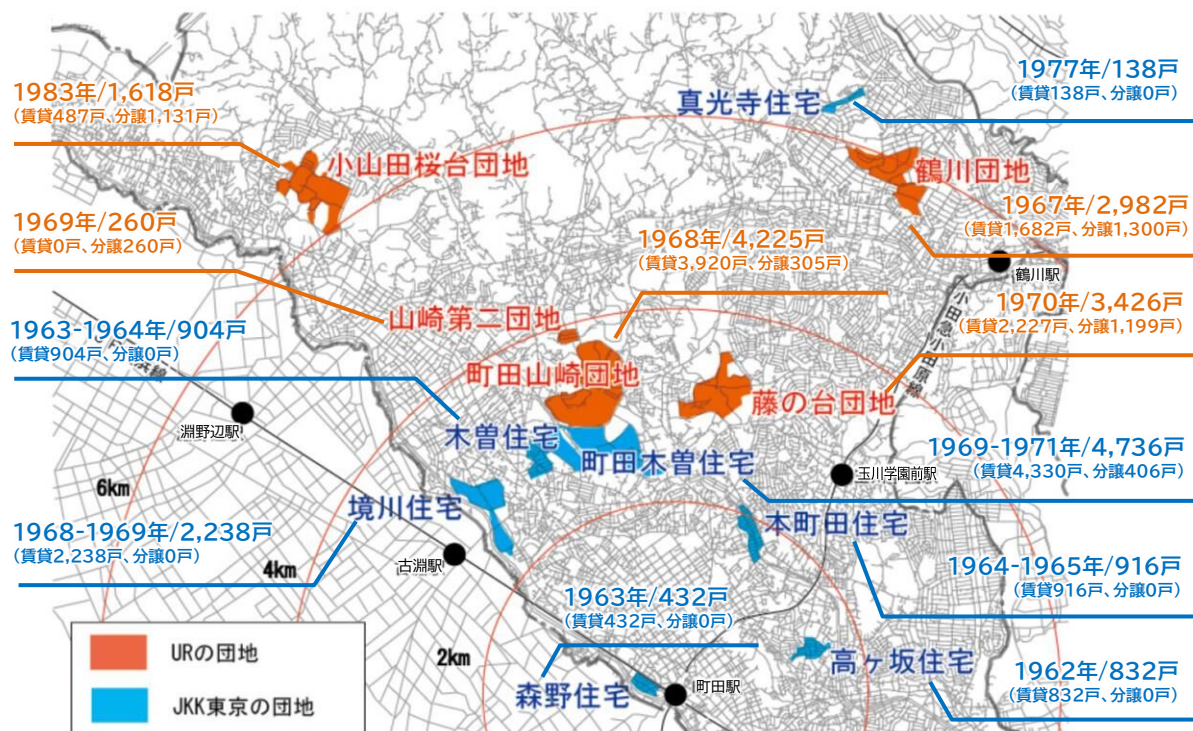


■都内の転入超過数



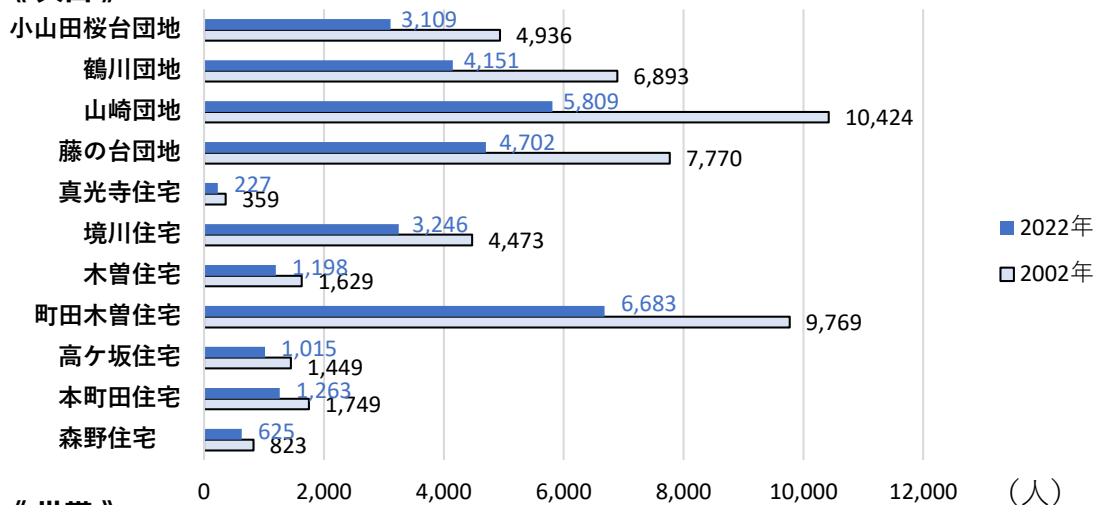
《 大規模団地の状況 》

《 団地の入居開始年度と戸数 》

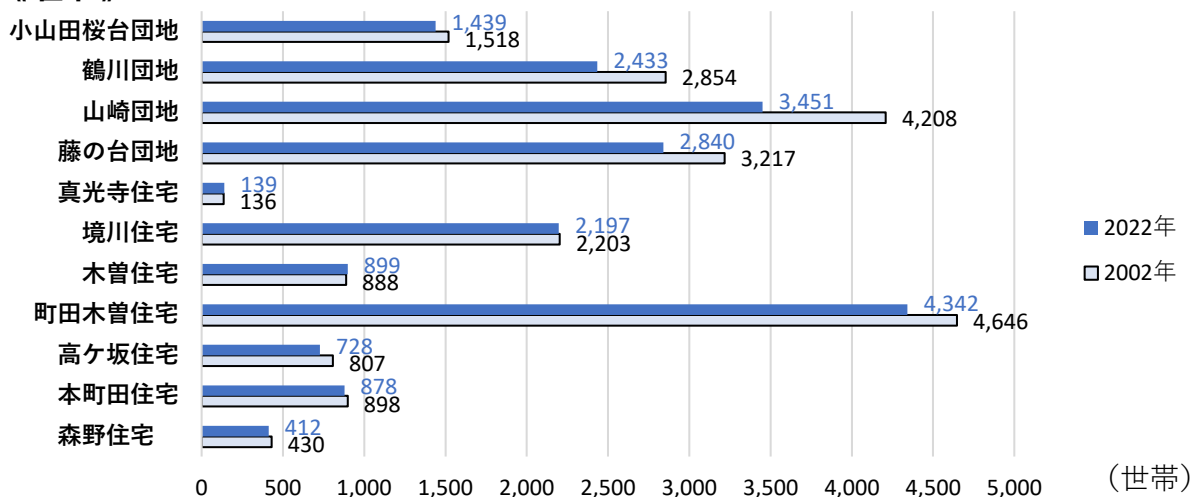


出典：町田市団地再生基本方針（2013年）をもとに一部加工

《 人口 》



《 世帯 》



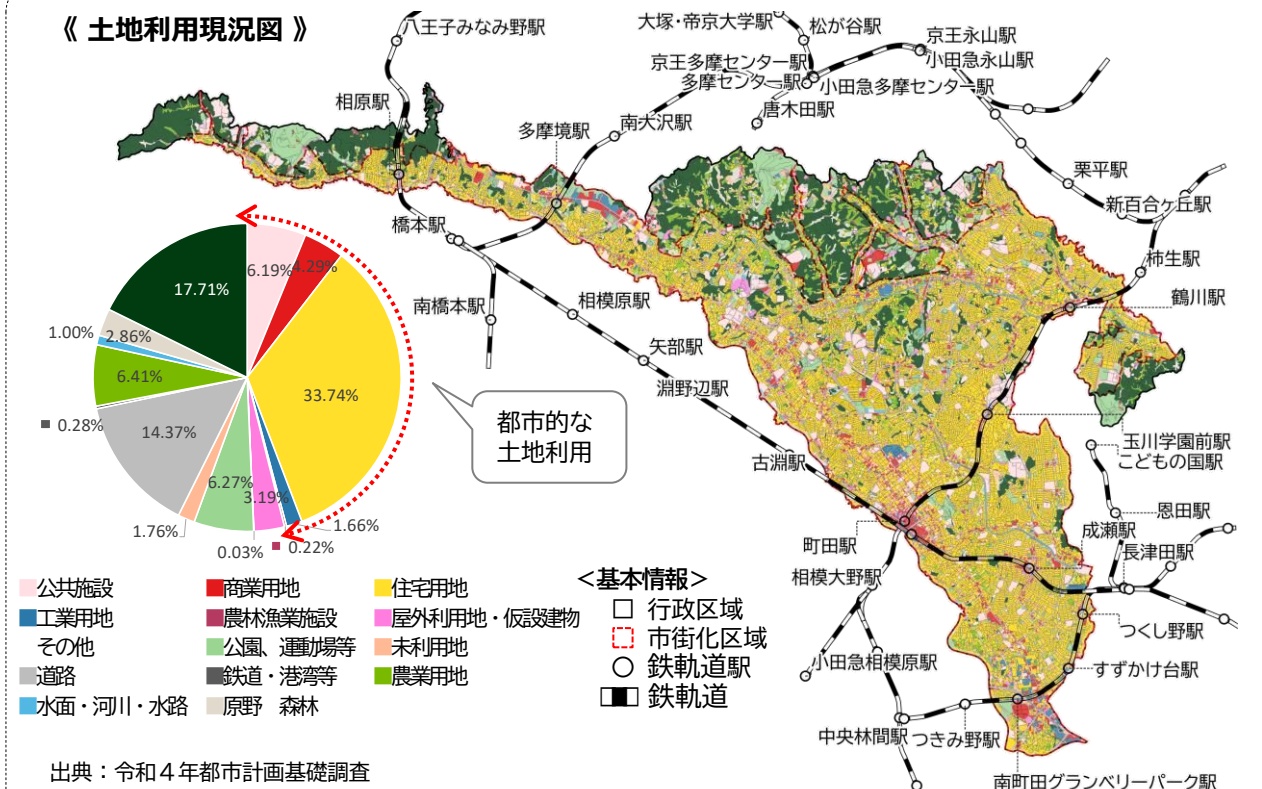
土地 利用 と 災 害 リ ス ク

■土地利用

町田市は、公共施設・商業用地・住宅用地・工業用地等の都市的な土地利用が約半数を占めており、それらの多くは市街化調整区域を除く市内全域に広がっています。一方で、みどりについては、北部の市街化調整区域に森林が広がっており、住宅地内には公園や都市農地が点在するなど、住環境を構成する貴重な資源となっています。

《 土地利用 》

《 土地利用現況図 》



《 みどりの現況図 》

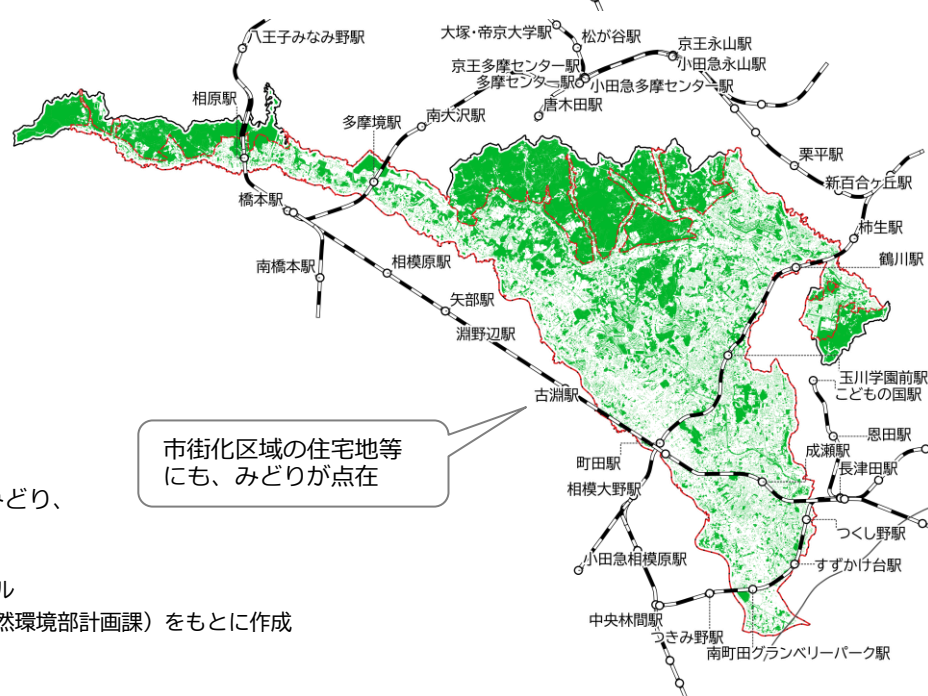
< 基本情報 >

- 行政区画
- 市街化区域
- 鉄軌道駅
- 鉄軌道
- みどり※

※対象としているみどり：
公園、街路樹、樹林地、
草地、農地、宅地内のみどり、
河川、水路、湖沼など

出典：みどりシェープファイル

(平成30年：東京都環境局自然環境部計画課) をもとに作成



■災害リスク

町田市は、古くから市街地として形成されてきた拠点等の商業地や住宅地も含めた広範囲において、部分的に一定の水害や土砂災害等のリスクを有しています。河川や丘陵地に囲まれた地形は市の魅力である一方で、市街地形成の観点では制約となってきました。

水害については、1950年代以降の住宅開発で急激に都市化が進行したことで治水対策が追いつかず、1980年頃までは頻繁に水害に見舞われ床下・床上浸水等の大きな被害がありました。その後は、河川対策（河川改修や遊水地整備等）に流域対策（防災調整池整備など）を加えた総合治水対策が着実に進み、近年は水害による被害件数は減少しています。

土砂災害については、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域等が指定されたことで、防災意識の向上（避難訓練の実施、土地取引時等の警戒区域である旨の説明等）や、施設の充実と強化（建築物の構造規制等）などにより、総合的な土砂災害対策を実施しています。

町田市においては、適切なハード対策と合わせ、洪水・土砂災害ハザードマップによる周知のソフト対策等を講じることで一定のリスクと共存するまちづくりが展開されてきました。

《 市街地の変遷と浸水予想区域（境川沿い：町田駅周辺） 》



出典：航空写真は地理院地図（国土交通省国土地理院）、浸水予想区域は浸水予想区域図（2018年：東京都）、浸水実績区域は町田市洪水・土砂災害ハザードマップ（2023年：町田市）

《 土地利用と災害ハザードエリア重ね図 》

凡例

<基本情報>

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄軌道駅

<土地利用>

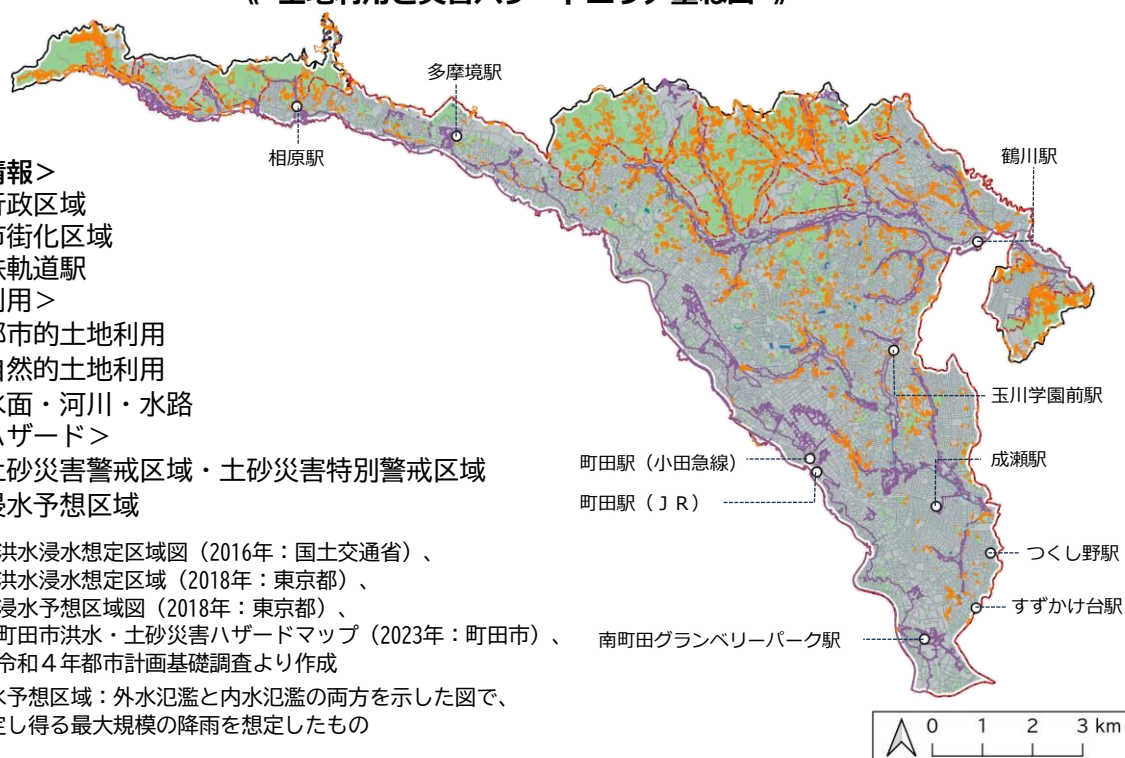
- 都市的土地利用
- 自然的土地利用
- 水面・河川・水路

<災害ハザード>

- 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域
- 浸水予想区域

出典：洪水浸水想定区域図（2016年：国土交通省）、
洪水浸水想定区域（2018年：東京都）、
浸水予想区域図（2018年：東京都）、
町田市洪水・土砂災害ハザードマップ（2023年：町田市）、
令和4年都市計画基礎調査より作成

※ 浸水予想区域：外水氾濫と内水氾濫の両方を示した図で、
想定し得る最大規模の降雨を想定したもの



《 災害ハザード内の建物立地状況 》

《 水害 》

凡例

< 基本情報 >

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄軌道駅
- 鉄軌道
- 災害ハザード内の建物

< 災害ハザード >

- 家屋倒壊等氾濫想定区域
- 浸水予想区域（浸水深）
 - 0.1m以上 - 0.5m未満
 - 0.5m以上 - 1.0m未満
 - 1.0m以上 - 1.8m未満
 - 1.8m以上 - 3.0m未満
 - 3.0m以上 - 5.0m未満
 - 5.0m以上 - 10.0m未満

■ 災害ハザード内の建物立地状況 【単位：棟】 （カッコ内数値は総建物に占める割合）

	浸水予想区域内	家屋倒壊等 氾濫想定区域内
全体	20,653 (16.4%)	3,597 (2.9%)
市街化区域	20,568 (16.3%)	3,595 (2.9%)
市街化調整区域	85 (0.1%)	2 (0.0%)

出典：洪水浸水想定区域図（2016年：国土交通省）、洪水浸水想定区域（2018年：東京都）、
浸水予想区域図（2018年：東京都）、令和4年度都市計画基礎調査（2022年：東京都）より作成

※本市に大きな影響を及ぼすおそれのある境川流域、鶴見川流域を対象とします。

※鶴見川流域については一部に京浜河川事務所の管理区間を含むため、以下の処理をかけています。

* 浸水深について

「浸水予想区域（公表主体：東京都）/外水・内水含む」
「洪水浸水想定区域（公表主体：京浜河川事務所）/外水の
み」を重ね、不利側（浸水深が高い方）をとる統合処理。

* 家屋倒壊等氾濫想定区域について

東京都が公表する区域を基本とし、対象外となる
郷見橋付近から西側については京浜河川事務所
が公表する区域で補完した表記としている。

《 土砂災害 》

凡例

< 基本情報 >

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄軌道駅
- 鉄軌道
- 災害ハザード内の建物

< 災害ハザード >

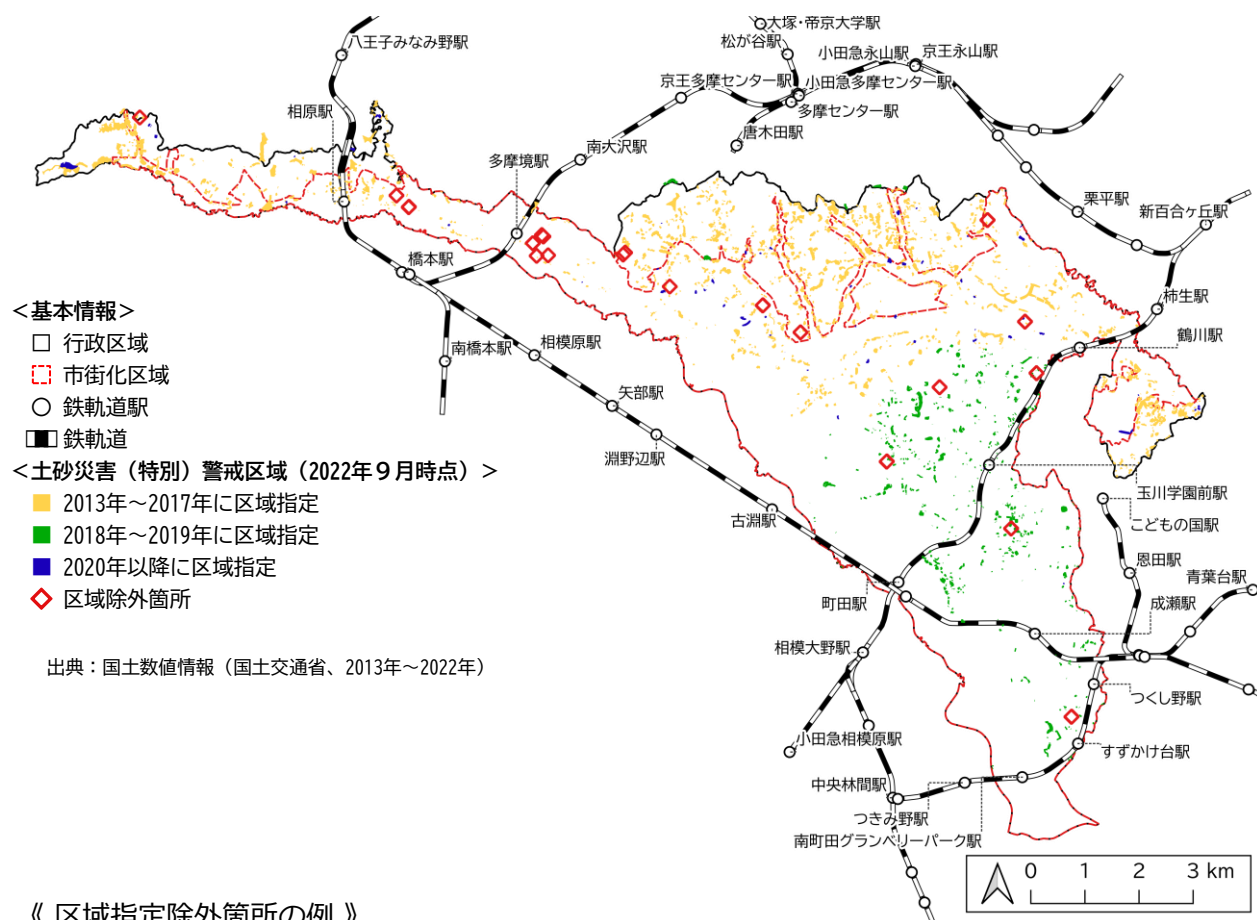
- 土砂災害警戒区域
- 土砂災害特別警戒区域

■ 災害ハザード内の建物立地状況 【単位：棟】 （カッコ内数値は総建物に占める割合）

	土砂災害 特別警戒区域内	土砂災害 警戒区域内
全体	1,504 (1.2%)	5,217 (4.1%)
市街化区域	1,042 (0.8%)	4,128 (3.3%)
市街化調整区域	462 (0.4%)	1,089 (0.8%)

出典：土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域（2023年5月：東京都）、
令和4年度都市計画基礎調査（2022年：東京都）

《 土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域の区域指定・除外の経過 》



《 区域指定除外箇所の例 》



法面等の整備に伴う危険性除去による除外（相原町）



公共施設等の整備に伴う危険性除去による除外（バイオエネルギーセンター）



住宅開発に伴う危険性除去による除外（小山町）



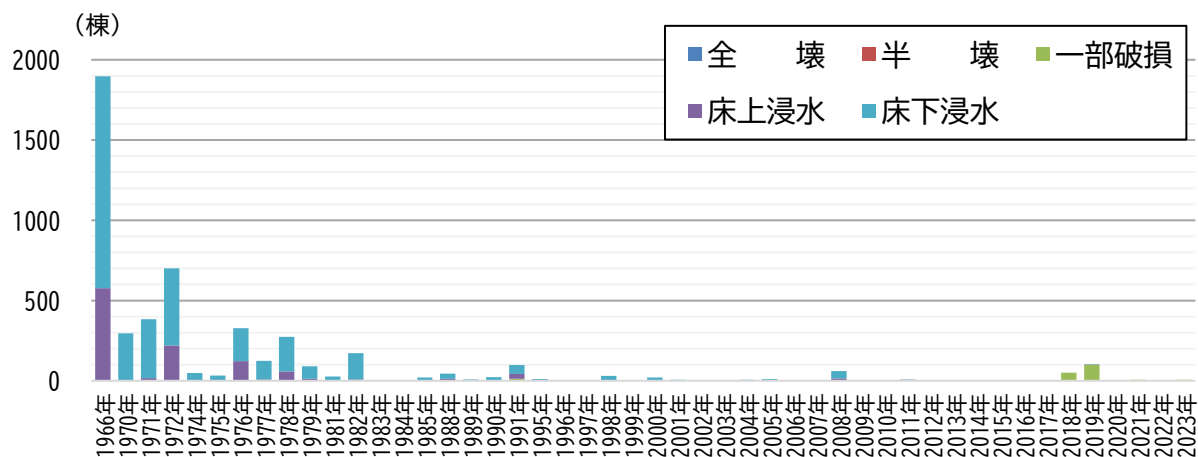
住宅開発に伴う危険性除去による除外（大蔵町）

《 過去の大きな被害のあった風水害と対策（ハード整備）の経過 》

	過去の大きな被害のあった風水害	対策（ハード整備）
1946年		境川の整備に着手
1954年		鶴見川本川の整備に着手
1964年		下水道事業の一環として、雨水管の整備に着手
1966年	台風26号 鶴見川・境川流域で床上浸水410棟、 床下浸水1,052棟、道路冠水16か所、 がけ崩れ35か所	↓
1976年	台風17号 鶴見川・恩田川の本川・支川沿いの低地で、 床上浸水123棟、床下浸水205棟、 道路冠水20か所、がけ崩れ128か所	鶴見川本川・支川、境川 全国に先駆け流域整備計画を策定し、河川対策（河川改修や遊水地整備等）に流域対策（防災調整池整備など）を加えた総合治水対策に着手
2005年	集中豪雨 床下浸水10棟、道路冠水27か所	↓ 鶴見川を特定都市河川及び特定都市河川流域に指定
2007年		鶴見川水系河川整備計画を策定し、計画に基づく整備に着手
2008年	集中豪雨 床上浸水14棟、床下浸水46棟、 道路破損10か所	↓
2014年	台風18号 住家一部破損1棟、がけ崩れ2か所、防災調整池の越水	↓ 境川を特定都市河川及び特定都市河川流域に指定
2015年		境川水系河川整備計画を策定し、計画に基づく整備に着手
2017年	台風21号 住家一部破損3棟、がけ崩れ3か所	↓  集中豪雨による被害の様子(1972年7月) 出典：町田市下水道ビジョン
2018年	台風12号 住家一部破損1棟、土留め崩壊2か所	
2019年	台風15号 住家準半壊に至らない53棟、道路冠水3か所、 倒木52か所、ブロック塀倒壊1件等	
	台風19号 住家半壊2棟、住家一部損壊（準半壊）1棟（うち床下浸水1棟）、住家準半壊に至らない45棟（うち床上浸水1棟、床下浸水1棟）、 道路破損10か所、がけ崩れ18か所、汚水溢水5か所、倒木20か所等	

※災害救助事務取扱要領の2019年10月改正に伴い、2019年度から「一部破損」を「一部損壊（準半壊）」「準半壊に至らない」に変更

《 風水害等の履歴（住家被害） 》



出典：町田市地域防災計画（2023年度修正）資料編をもとに作成

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）にはその他の拠点にない行政施設などが立地するとともに、各種施設の集積性が特に高い状況にあります。しかし、人々のライフスタイルの変化等に伴い、拠点に求められる機能が非日常の目的を果たすための高度な機能に移行するなどの変化が見られます。近年、再開発が行われた南町田グランベリーパーク駅周辺においては、時代に合わせた機能更新が図られている一方で、町田駅周辺では約50年もの間、面的な開発による機能更新が進んでいない状況です。

凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 広域都市拠点
- にぎわいとみどりの都市拠点
- 生活拠点

<都市機能点数>

- 10点未満
- 10点以上 - 20点未満
- 20点以上 - 40点未満
- 40点以上 - 80点未満
- 80点以上 - 120点未満
- 120点以上

利用できる機能が少ない
↑
↓
様々な機能が利用できる

※下記①～⑤の都市機能施設の立地状況（徒歩圏800m、③④は1,000m）を100mメッシュごとに点数化し、都市機能の集積状況を点数で示した図。施設ごとの徒歩圏がメッシュにかかる場合に1点加算（同種の施設が複数かかる場合は施設数分を加算）している。

出典：町田市ＨＰ、横浜市ＨＰ・川崎市ＨＰ・相模原市ＨＰ・八王子市ＨＰ・多摩市ＨＰ、町田市オープンデータ、全国医療機関医療情報ネット「ナビイ」、町田市医師会名簿、ホームページナビ町田市版、厚生労働省ＨＰ、介護事業所・生活関連情報検索（東京都）、まちだ子育てサイト、東京都教育委員会、日本の大学ナレッジステーション、（公財）東京都私学財団、町田市立図書館ＨＰ、日本百貨店協会、全国スーパーマーケットマップ、（一社）日本ショッピングセンター協会、ｉｔタウンページ、全国ドラッグストア・調剤薬局マップ、金融機関コード銀行コード検索、日本郵政グループＨＰ ※各施設2025年4月調査時点の状況

《 都市機能の分布状況図 》

《 医療施設：病院、診療所 》

凡例

< 基本情報 >

- 行政区域
- 市街化区域

< 医療施設 >

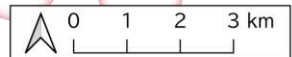
- 病院
- 診療所 (19床以下)
- 医療施設 徒歩圏域 (半径800m)

< 町丁目別 人口密度 (2020年) >

- 40人/ha未満
- 40人/ha以上 - 60人/ha未満
- 60人/ha以上 - 80人/ha未満
- 80人/ha以上 - 100人/ha未満
- 100人/ha以上 - 120人/ha未満
- 120人/ha以上 - 140人/ha未満
- 140人/ha以上

施設徒歩圏内の人口割合
(総人口に占める割合)

96.0%



《 高齢者福祉施設：通所系施設、訪問系施設、入所系施設、小規模多機能施設 》

凡例

< 基本情報 >

- 行政区域
- 市街化区域

< 高齢者福祉施設 >

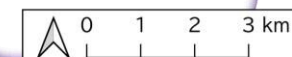
- 通所系施設
- 訪問系施設
- 入所系施設
- 小規模多機能施設
- 高齢者福祉施設 送迎サービス圏域 (半径1,000m)

< 町丁目別 老年人口率 (2020年) >

- 10%未満
- 10%以上 - 20%未満
- 20%以上 - 30%未満
- 30%以上 - 40%未満
- 40%以上 - 50%未満
- 50%以上

施設送迎サービス圏内の老年人口割合
(市全域の老年人口に占める割合)

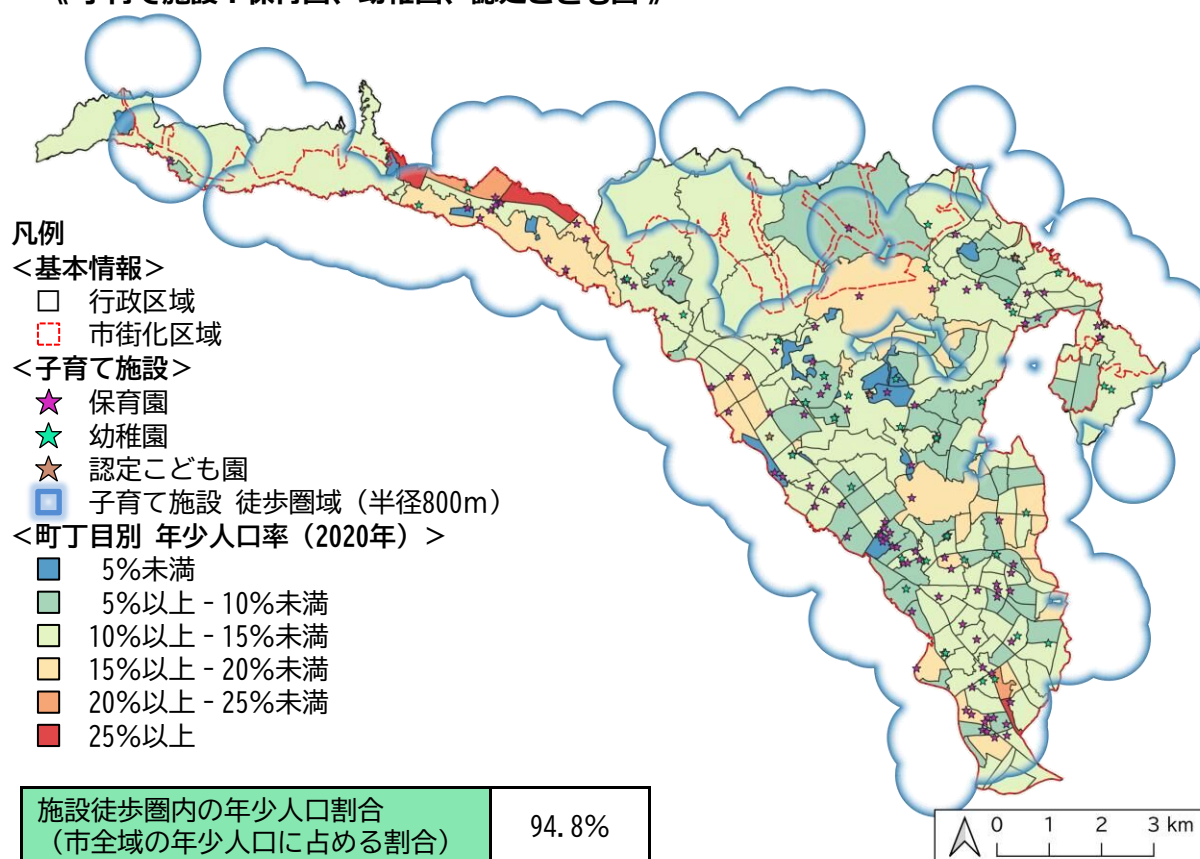
99.4%



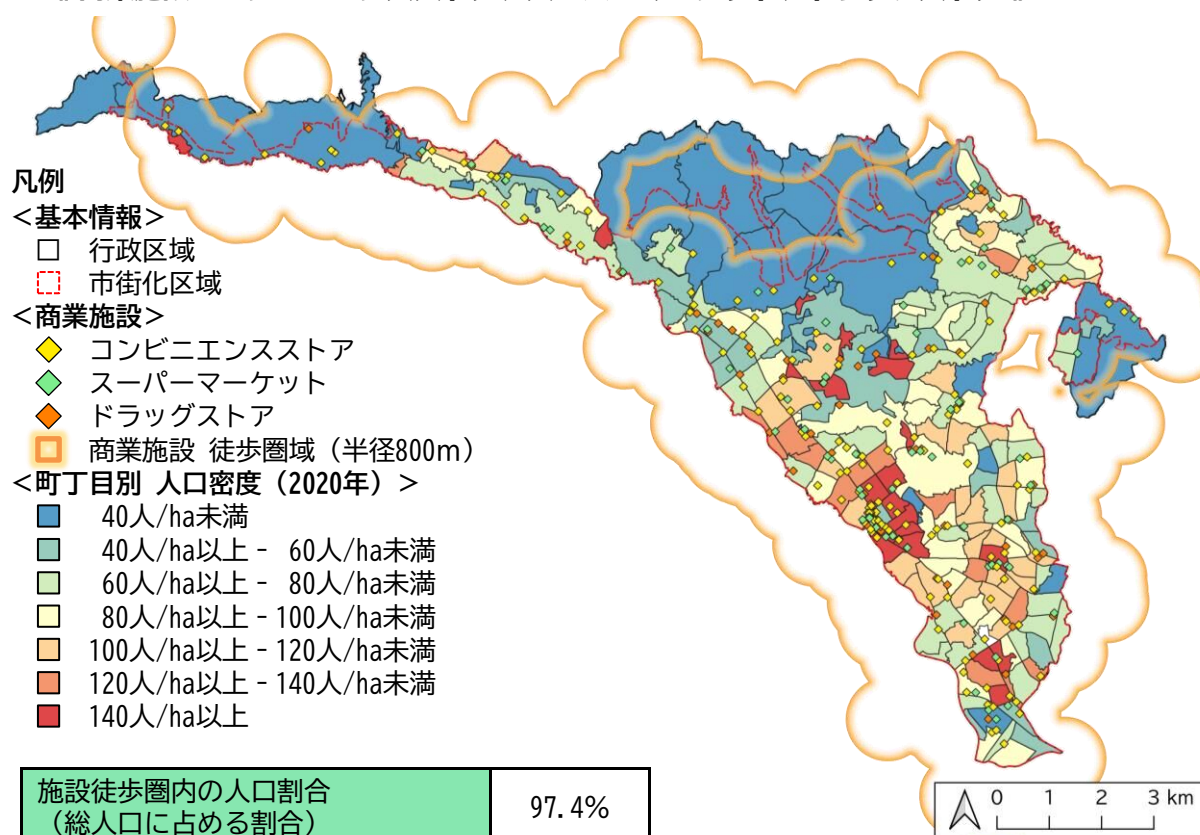
出典：町田市・横浜市・川崎市・相模原市・八王子市・多摩市HP、全国医療機関医療情報ネット「ナビイ」、町田市医師会名簿、ハートページナビ町田市版、厚生労働省HP、介護事業所・生活関連情報検索（東京都） ※各施設2025年4月調査時点の状況

《 都市機能の分布状況図 》

《 子育て施設：保育園、幼稚園、認定こども園 》



《 商業施設：コンビニエンスストア、スーパーマーケット、ドラッグストア 》



出典：まちだ子育てサイト、町田市・横浜市・川崎市・相模原市・大和市・多摩市・八王子市HP、日本百貨店協会、全国スーパーマーケットマップ、(一社)日本ショッピングセンター協会、iタウンページ、全国ドラッグストア・調剤薬局マップ、※各施設2025年4月調査時点の状況

《 町田駅周辺における都市機能の状況 》

《 駅周辺の都市機能集積の比較 》

	町田駅	立川駅	海老名駅
商業	大型商業施設 計 10 か所 (小田急百貨店/マルイ/ モディ 等)	大型商業施設 計 12 か所 (GREEN SPRINGS / 伊勢丹 / 高島屋 等)	大型商業施設 計 5 か所 (VINA WALK / ららぽーと/ イオン 等)
	商店街 約 13 か所	商店街 約 12 か所	
業務	オフィス (築浅) 計 2 か所 (小田急町田森野/ ビルフォーラム町田 等)	オフィス (築浅) 計 3 か所 (terrace tachikawa / 賀屋登ビル 等)	オフィス (築浅) 計 1 か所 (VINA GREDENS OFFICE)
	コワーキング 約 11 か所	コワーキング 約 15 か所	コワーキング 約 3 か所
宿泊	シティホテル 計 1 か所 レンブラント ビジネスホテル 計 8 か所 東横 INN / APA 等	ラグジュアリー 計 1 か所 ソラノホテル シティホテル 計 2 か所 ビジネスホテル 計 12 か所	シティホテル 計 1 か所 レンブラント ビジネスホテル 計 3 か所 東横 INN / ルートイン 等
	アミューズメント 計 1 か所 ゲームセンター 計 3 か所	シネシティ・kino cinema アミューズメント 計 1 か所 ゲームセンター 計 2 か所	TOHO シネマ・イオンシネマ アミューズメント 計 2 か所 ゲームセンター 計 3 か所

※各施設2023年4月時点の状況

《 駅周辺の都市基盤整備状況の比較 》

■ 町田駅周辺



■ 立川駅周辺



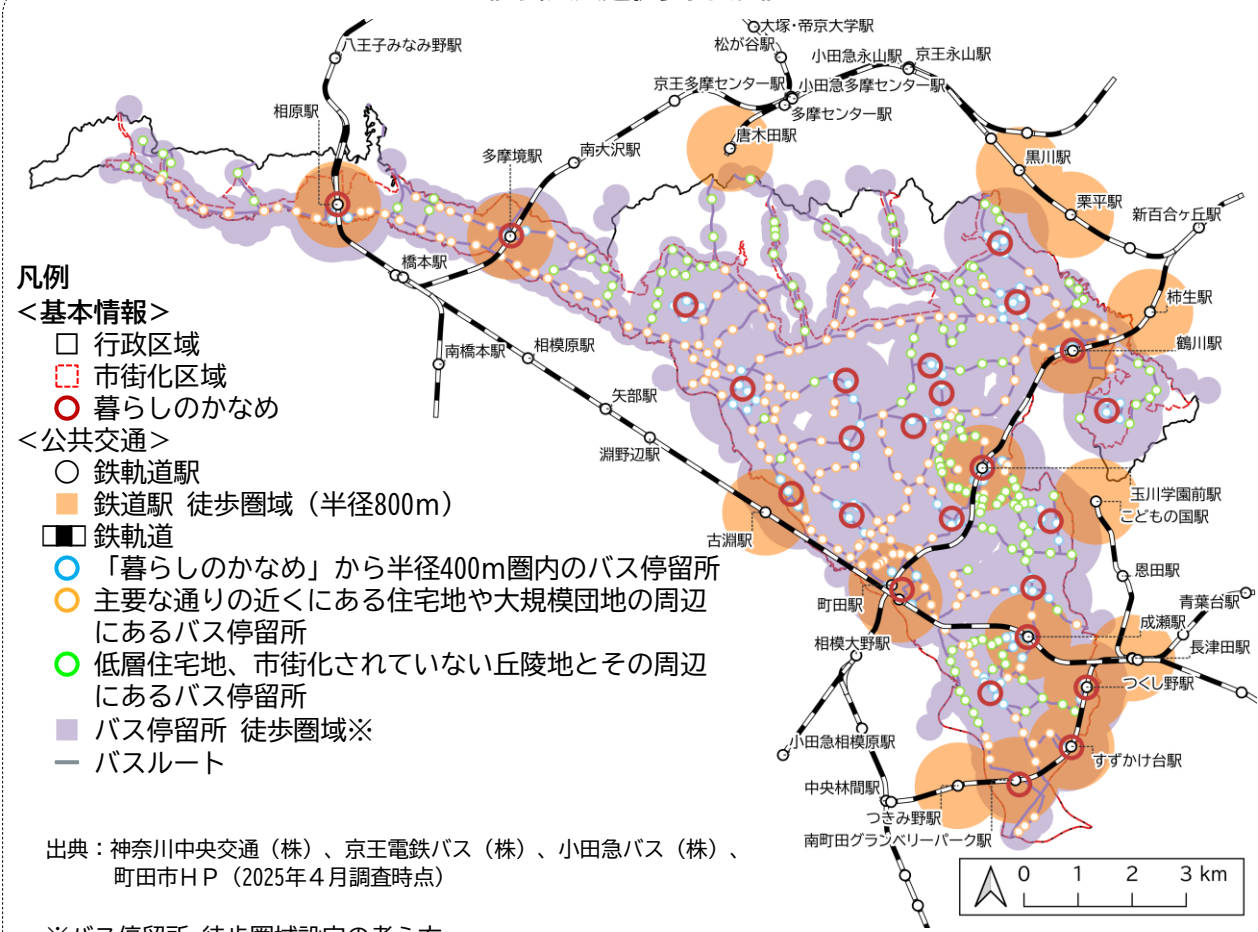
出典：地理院地図（国土交通省国土地理院）

公共交通

町田市の市街化区域内は、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ます。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って、その利便性はさらに高まる見込みです。また、地域内においては、公共交通へのアクセス向上や高齢者の外出機会確保のため、地域の交通の担い手の協働による移動手段の確保の取組が活発になってきています。

一方で、交通事業者が抱えるバスの運転士不足の課題や、自宅や近所で過ごす時間が増加する新しいライフスタイルの浸透により、今後、既存の交通網を維持することが難しくなる状況が見込まれています。

《 公共交通徒歩圏域 》

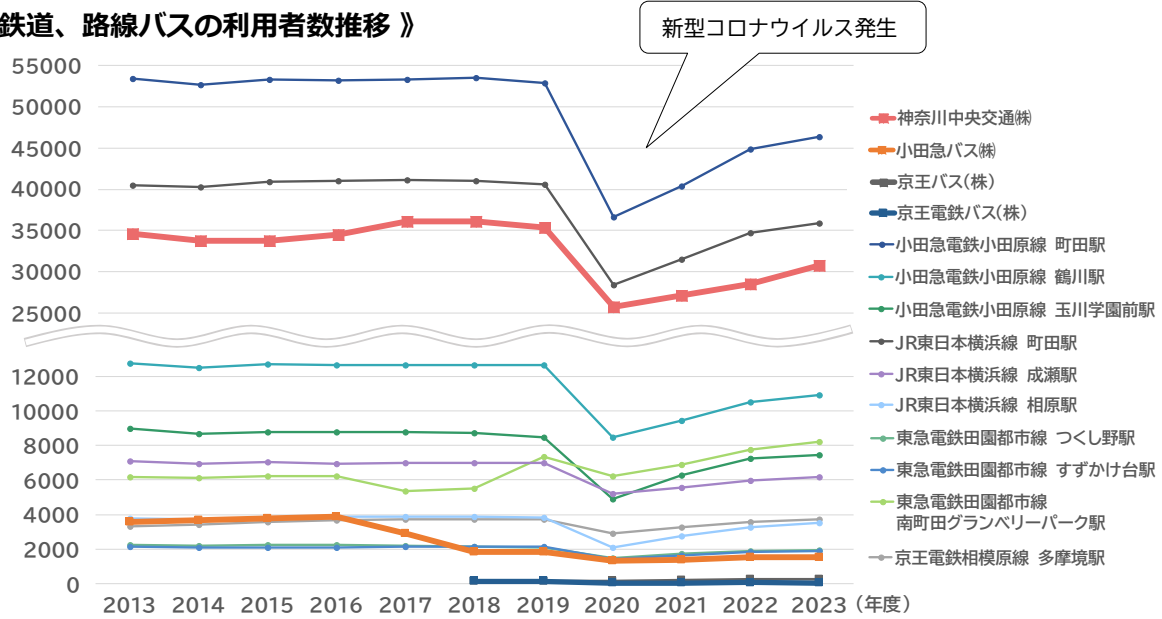


※バス停留所 徒歩圏域設定の考え方

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	日常の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）

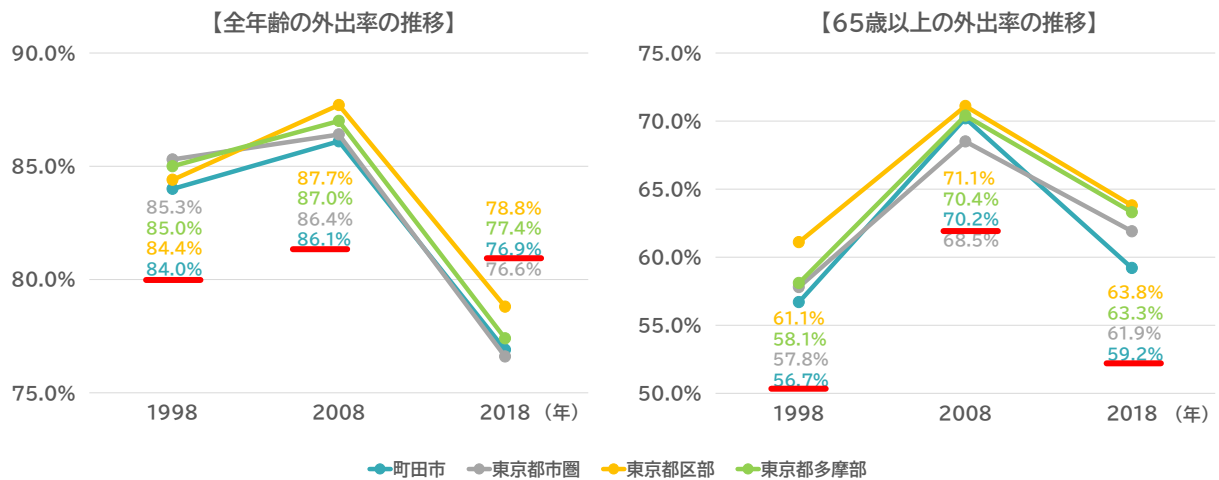
《 公共交通の需要推移 》

《 鉄道、路線バスの利用者数推移 》



出典：各年町田市統計書

《 外出率の推移 》

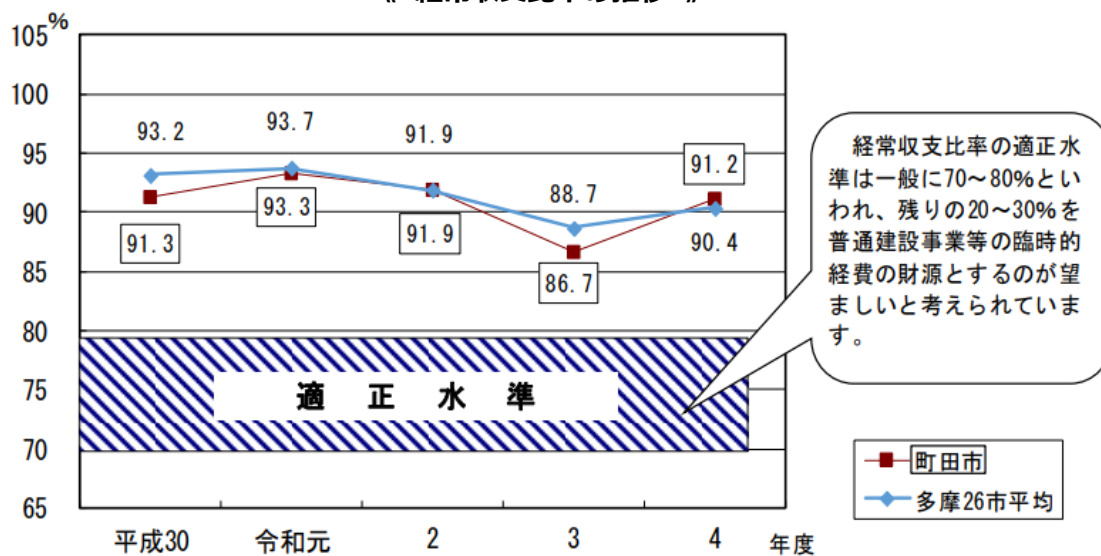


出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

財 政

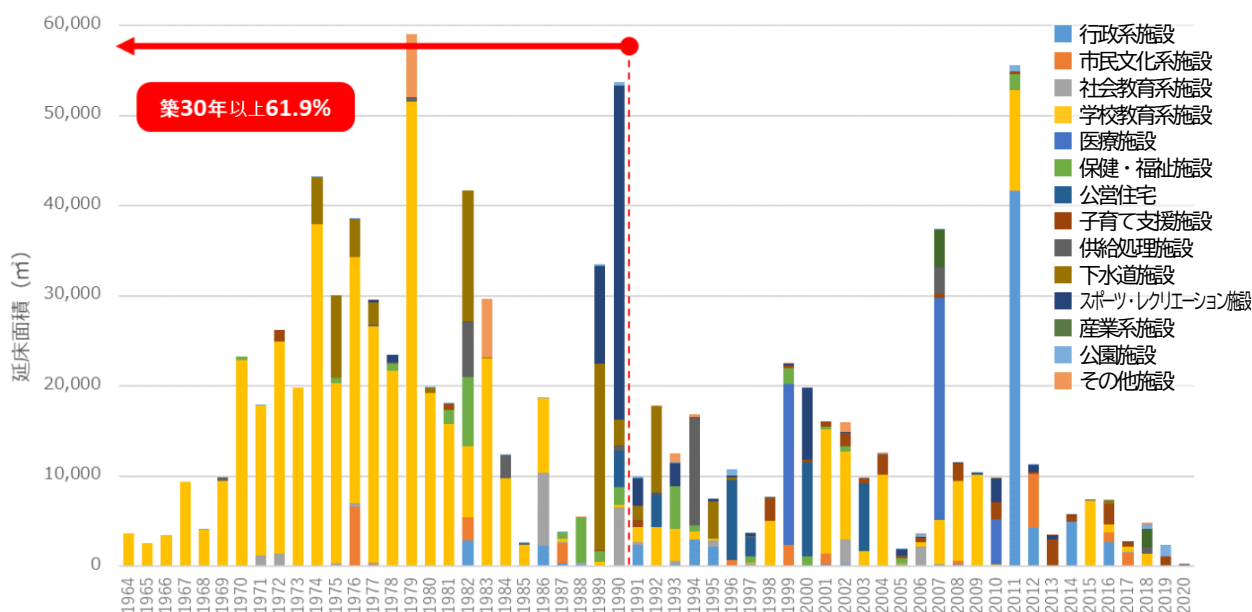
町田市では、財政構造の弾力性を示す経常収支比率が、適正水準といわれる70～80%を上回る状態が続いており、財政構造の硬直化が続いています。経常収支比率が高いと、道路、公園、学校などの公共施設の整備や改築などの投資的な事業に使えるお金の余裕がなくなり、今後の行政需要に柔軟に対応することができなくなります。

《 経常収支比率の推移 》



一方で、市内の公共施設等は、1960～1980年代にかけて整備されたものが多く、老朽化が進行しています。例えば、建築物に関しては、築30年以上のものが全体の6割を超えています。今後はこれらの施設の更新や改修等にかかる費用が集中しますが、それに要する投資的な経費の財源確保が困難となることが予想されます。

《 市内の公共施設における建築年別の延床面積 》



備考：1施設内に複数棟の建物がある場合は、その棟ごとの建築年で表記しています。

出典：町田市公共施設等総合管理計画（基本計画）一部改定

社 会 潮 流

立地適正化計画に係る主な社会潮流として、「デジタル技術の進展」「高齢者等の就業者構成の変化」「人の移動行動・暮らし方の変化」「コロナ禍によるライフスタイル等への影響」「人生100年時代の到来」などが挙げられます。近年の社会変化が激しい状況を踏まえ、将来のまちづくりを検討することが求められます。

《 デジタル技術の進展 》

国が策定した第6期科学技術・イノベーション基本計画（令和3年3月）では、これまで提唱してきたSociety 5.0を国内外の情勢変化を踏まえ具体化させる必要があるとし、目指すべき未来社会の姿を「直面する脅威や先の見えない不確実な状況に対し、持続可能性と強靱性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、1人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」とまとめています。まちづくりの分野では、人口・インフラ・エネルギーなど多分野にわたる都市の課題解決に対してデジタル技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、より高度で持続可能な都市であるスマートシティの実現が目指されています。

これらの実現に向けて鍵となるのがまちづくりDXである中で、「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン」（令和3年7月）がとりまとめられ、地方公共団体やまちづくり団体、民間企業、大学等の幅広いプレイヤーが連携してまちづくりDXを強力に推進していくためのビジョンやロードマップが示されました。2030年を目標に重点的に取り組むテーマとして都市空間DX、エリアマネジメントDX、まちづくりデータの高度化・オープンデータ化等が掲げられ、その推進が求められています。

《 コロナ禍によるライフスタイル等への影響 》

コロナ禍を契機として、EC※市場の拡大、テレワークの進展による働く場と居住の融合、暮らし方の変化に対応するゆとりあるオープンスペースや身近な生活環境の充実へのニーズの高まりなど、急速な変化が生じています。

今後は人が集まることによる経済効果や効率的なエネルギー利用など、都市の持つ集積のメリットを最大化する一方で、暮らし方の変化や新たな価値等に応えられるまちづくりが必要です。

また、労働環境の面では、更なるテレワークの進展を見据え、転職なき移住といった、場所に縛られない新たな暮らし方や働き方が実現できるまちづくりが求められます。

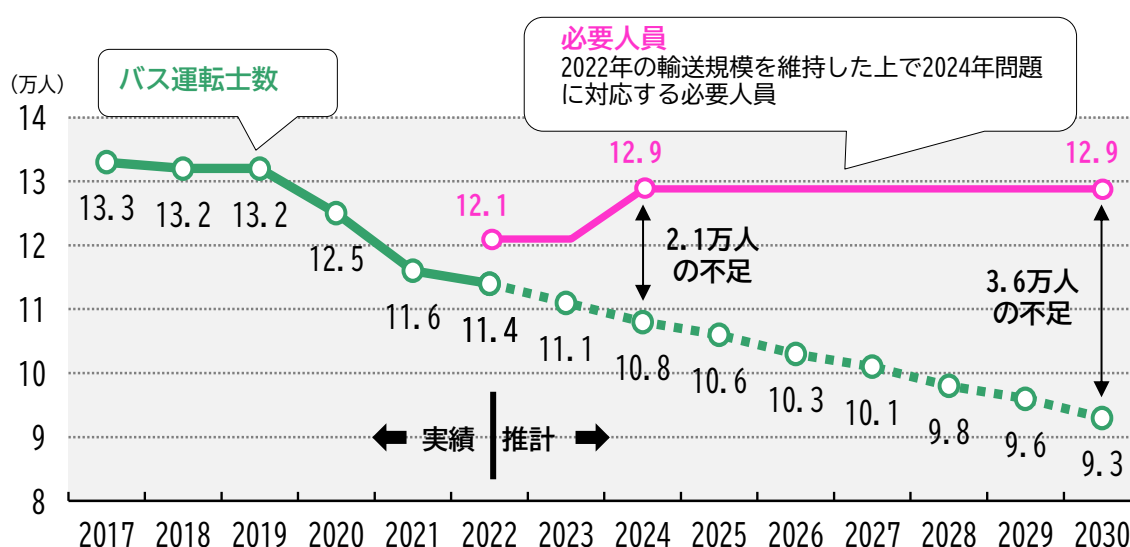
※EC（Electronic Commerce：電子商取引）

《 高齢化等の就業者構成の変化 》

我が国の就業者はここ20年で急速な高齢化が進行しており、社会全体で将来の担い手不足が懸念されています。今後は、都市機能や公共交通等におけるサービス提供が、資金的な観点ではなく人材不足の観点から維持できなくなることも懸念され、業務効率化や先進技術の取り込み、就業者の多様化に向けた働きやすい環境の創出などの取組を進めていくことが求められています。

特に、バスを含む運輸業は、全産業に比べて、高齢世代が占める割合が高く、かつ、若年世代の占める割合が低い状況です。長期的な利用者の減少ともあいまって、路線の休廃止等が拡大しているため、各自治体においては地域の輸送資源を総動員して交通を持続可能な形に「リ・デザイン（刷新・再構築）」することが求められています。

《 バス運転士の推移及び今後の不足見込み（2030年試算） 》



出典：公益社団法人日本バス協会資料を基に作成

《 人生100年時代の到来 》

日本の高齢化率が高まっている中で平均寿命も長くなっており、人生100年時代が到来しつつあります。100歳までの長い人生を充実させるためには、生涯にわたって活躍できる場を持ち、健康的に暮らすために生活の質を向上させることが大切であり、それを支える都市機能への再編・誘導や、都市空間づくりなどが求められています。

《 人の移動行動・暮らし方の変化 》

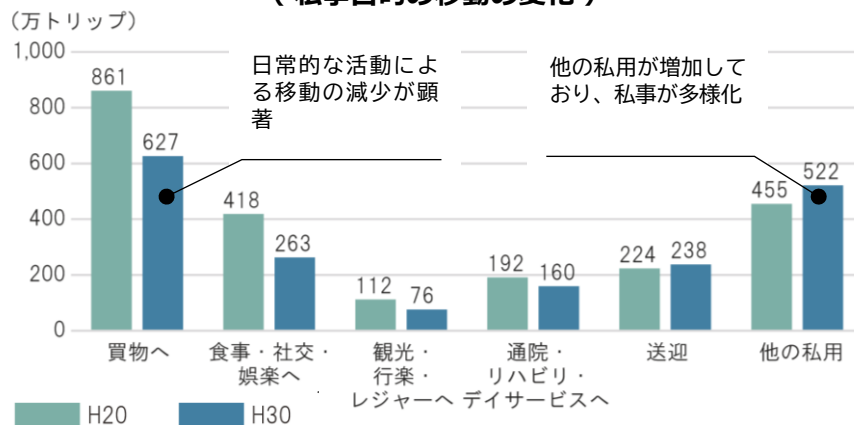
東京都市圏の人の移動について調査した、第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）の結果によると、総移動回数が昭和43年の調査開始以来、初めて減少に転じており、様々な移動行動に縮小傾向が見られています。

これらの傾向は、全ての年齢階層・性別で見られ、通信環境やデジタル技術の発達・普及によって買い物や働き方などの変化や、娯楽の手段が多様化するなど、ライフスタイルの変化が移動行動に影響していると考えられます。「新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏（東京都市圏交通計画協議会 令和3年3月）」においても、自動運転技術やシェアリングサービスが普及し、高齢者の外出が促進されることや、リモートワークの拡大により自宅周辺での買物や私事活動時間が増えることなどが予想されています。ライフスタイルの変化に伴い人々の活動の場も多様化してくると思われる、対応できる都市づくりが求められます。

《 移動の傾向の変化 》

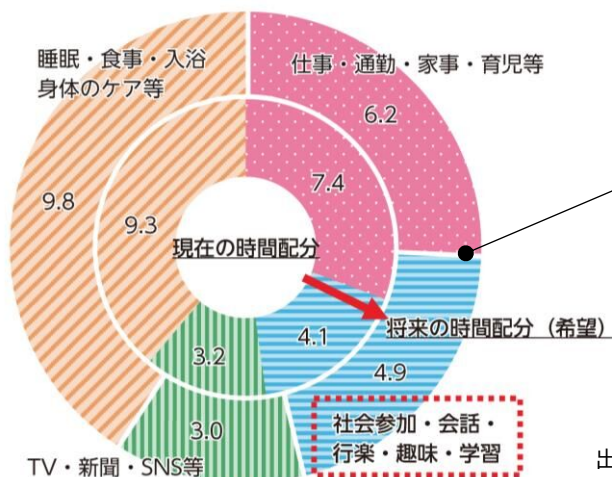
通信環境やデジタル技術の発達・普及によって、買い物等の日常的な活動による移動が減少し、一方で、非日常を求める変化が見られてきています。

（ 私事目的の移動の変化 ）



出典：東京としけん交通だより vol.35（令和2年9月、東京都市圏交通計画協議会）

（ 現在の1日の時間の使い方と今後の意向 ）



今後の理想的な時間の使い方として、非日常の「社会参加・会話・行楽・趣味・学習」に対する意向の増加が最も多い

※国土交通省「国民意識調査」に基づく集計結果。
※国土交通省「国民意識調査」では、「平日と休日の1日の時間の使い方について、現状の時間の使い方はどのような割合ですか。今後、デジタル化による効率化により時間の使い方の選択肢が増えた場合、理想的な時間の使い方はどのような割合ですか。」と聞いている。

出典：令和5年度版国土交通白書（国土交通省）

2 現況のまとめと課題の整理

郊外都市として、成長・拡大期から成熟期に入っている町田市が、持続可能な都市として、これからも発展していくためには、これまで作り上げてきた街を時代の変化や人々のニーズに合わせて丁寧に更新することで「市民生活の質の向上」を図る事に加え、十分に使われていない資源の使い方を見直すことや、新しい技術を導入することで「都市経営の効率化」を図っていく事も必要になります。

現況分析を踏まえ、立地適正化計画の主要素である「居住地」「拠点」「交通」について、「市民生活の質の向上」「都市経営の効率化」の視点から課題を整理します。

居住地

多様な住まいの供給と大規模団地の再生

居住地の現況を見ると、土地区画整理事業等で計画的に整備されてきた良質な住宅地が多く、適度な人口密度が保たれた良好な住環境が形成されていますが、河川や丘陵地に囲まれた地形的制約がある中で、まちづくりが進められてきた結果、多くの住宅地が一定の災害リスクと共存しています。

今後もしばらくは、現況と大きく変わらない水準で人口が推移する見込みですが、地区によっては人口減少によるコミュニティ機能の低下や地域の防犯・防災機能低下など、住環境の悪化が懸念されます。

ライフスタイルや社会状況の変化等により、多様な暮らし方が求められており、それらに合わせた多様な暮らし方ができる郊外住宅の需要が高まりつつある中で、拠点や交通と連動した住宅地の形成が求められます。

また、町田市は河川や丘陵地に囲まれていることから、一部の市街地では、建物浸水やがけ崩れにより、被害が生じることが懸念されます。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	現在の良好な住環境を維持していくとともに、ライフスタイルに合わせた多様な住宅の供給により多世代の定住を促進し、コミュニティを活性化していく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	人口の推移や社会潮流など様々な環境変化から地区ごとの居住ニーズを見定め、住宅のストックや供給をコントロールすることで適切なボリューム・密度を維持するとともに、これまで以上に都市機能・交通機能と連動して居住地を再編していく必要があります。 また、近年の頻発・激甚化してきている災害を踏まえ、特にリスクのある区域への居住に対しては、十分なリスク周知や防災上の対策に取り組むなどの対応も必要です。

町田駅周辺の課題

利便性の高い地区への居住ニーズは依然として高まっており、商業業務地など住宅の立地に配慮が必要な地区にまで立地が進んできている状況です。

特に町田駅周辺については、駅近居住ニーズの高まりから、近年、人口の増加が進んでおり、引き続き高い居住ニーズが予想されるため、商業業務地との共存が求められます。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	利便性の高い駅近居住ニーズに応えるため、多様な世代やライフスタイルに対応した都市型住宅の供給を誘導していく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	商業の連続性のある街並みが住宅によって分断されないよう、商業業務地との調和が適切に図られるように、住宅の配置等をコントロールしつつ、新たな定住人口を増やしていく必要があります。

大規模団地の課題

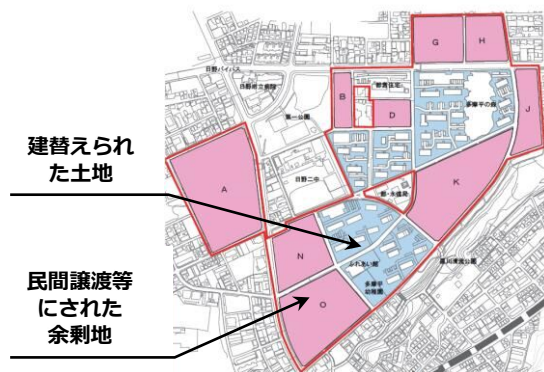
大規模団地では、既に人口減少や高齢化が進んでおり、高い人口密度を背景に形成されてきたコミュニティや、充実した都市機能を含めた良好な住環境の維持が難しくなっていくことが懸念されます。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	居住者の生活環境を維持していくとともに、団地再生により多様な住宅を供給し、多世代によるコミュニティを活性化していく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	周辺地域の人口推移や多摩都市モノレール延伸などの環境変化等から各団地の居住ニーズを見定め、適切なボリューム・配置を目指した団地再生を推進していく必要があります。

《 団地建替えと規模の適正化の例（日野市、多摩平の森） 》

多摩平の森は、1958 年に入居開始になった駅徒歩圏内の団地で、建替えを機に、それまで 29ha の敷地に 247 棟あった団地の建物を高層化して、11ha、30 棟に集約。生み出された余剰地には、図書館や保育園などの公共施設をはじめ大型商業施設、民間業者の戸建て住宅などを誘致。

出典：独立行政法人都市再生機構ホームページ



拠点

都市機能の維持と社会ニーズに応じた適切な誘導・更新

拠点の現況を見ると、周辺住民の日常生活を支える医療・福祉・商業等の都市機能が集積している身近な拠点（暮らしのかなめ・生活拠点）や、広域から人を集める大規模施設等の都市機能が立地する高次の拠点（広域都市拠点・にぎわいとみどりの都市拠点）が、市街化区域内にバランス良く点在しており、公共交通等でアクセスしやすい利便性の高い市街地が形成されていますが、人口減少や様々なサービスのオンライン化などの社会変化により、拠点到求められる都市機能が変化してきています。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	拠点における都市機能の一定の集積を維持するとともに、社会ニーズに応じた新たな機能導入により利便性を向上させていく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	人口減少や様々なサービスのオンライン化など、拠点到求められる社会ニーズの変化に応じた適切な都市機能を誘導・更新していく必要があります。

《 役割や形態・配置を最適化した拠点づくりの例 》

2019 年にまちびらきした南町田グランベリーパークは、整備前は商業中心の拠点であったが、整備後は鶴間公園と一体化した商業・業務・居住・文化など多機能な拠点到更新



町田駅周辺の課題

町田駅周辺では、1970年代から80年代の国鉄原町田駅移転と共に行われた大規模再開発から約50年の間、大規模な面的開発が行われていないため、施設の更新や新たな機能導入が進んできませんでした。多摩都市モノレール町田方面延伸という大きな環境変化を迎え、民間事業者による再開発の機運が高まっています。

現在の駅前空間は、大規模開発以降の人口増加に対応しきれておらず、バスターミナル機能の分散や乗り換え動線の混雑などの課題を抱えています。バスやタクシーの運行効率にも影響しており、多摩都市モノレール町田方面延伸により、さらに交通結節機能が高まるため、時代の変化に対応した都市基盤の構築が求められています。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	乗り換え動線やまちなかの回遊動線がスムーズで歩きやすい駅周辺環境の整備を進めるとともに、市内で最も高度な都市機能が集積する拠点として、多様化する市民ニーズにも対応し、非日常の目的も果たせる、ミクストユースな土地利用を誘導する必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	交通ターミナル機能を集約して公共交通の運行効率を高めるとともに、駅周辺施設の更新に合わせて土地の高度利用を促進し、更なる都市機能の高度集積や街の性能（環境など）を高める必要があります。 さらに、広域から人を集めるにぎわい・集客機能を備えることで、市全体の魅力や活力を向上させる必要があります。

大規模団地の課題

大規模団地のセンター街などの拠点では、既存の都市計画制度によって整備当初からの施設・機能が概ね維持されていますが、居住者の減少や高齢化に伴い、当初のようなにぎわいや活力が低下しつつある状況です。拠点の利用者層に合わせて求められる都市機能も変化している中で、ニーズに応じた機能更新が十分に図られている状況ではありません。さらに、団地周辺では都市基盤の整備等により、都市機能の導入や人口流入が進むなど、団地を含む地域全体の状況も変化しています。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	時代とともに変化する団地居住者や周辺住民のニーズに合わせて都市機能を誘導し、地域の生活利便性を向上させる必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	団地を含む地域全体の人口・都市機能分布や公共交通基盤等の状況に合わせて役割や形態・配置を最適化していく必要があります。

交通

交通サービスの水準確保と効率的な交通ネットワークの構築

日常生活を支える公共交通については、市街化区域の大部分を鉄道駅やバス停からの徒歩圏域でカバーしており、一定のサービス水準が整った市街地であると言えます。

市内の公共交通は、これまで市街地のスプロールに伴い、主に通勤通学需要が増加することによってバス路線が拡大するなど、全般的なサービス水準の向上を目指して交通網を広げる取組が進められてきました。

しかし現在、交通事業者はバスの運転士不足の深刻化等により既存の路線網やサービス水準等を維持することが難しい状況に置かれており、限られた経営資源の中でどのように効率的にサービスを提供していくかという点に課題を抱えています。

加えて、人口減少や、自宅周辺で生活が完結するライフスタイルの変化により、全国的に公共交通の利用者数は減少傾向にあります。

これらの背景から、今後はこれまでのように均一にサービス水準を向上させていくことが難しくなります。

一方で、多摩都市モノレールの延伸により、バスが担っていた市域中央部の交通サービスをモノレールと分担することが出来るようになり、定時性や速達性などの面では、サービス水準の向上が期待されます。

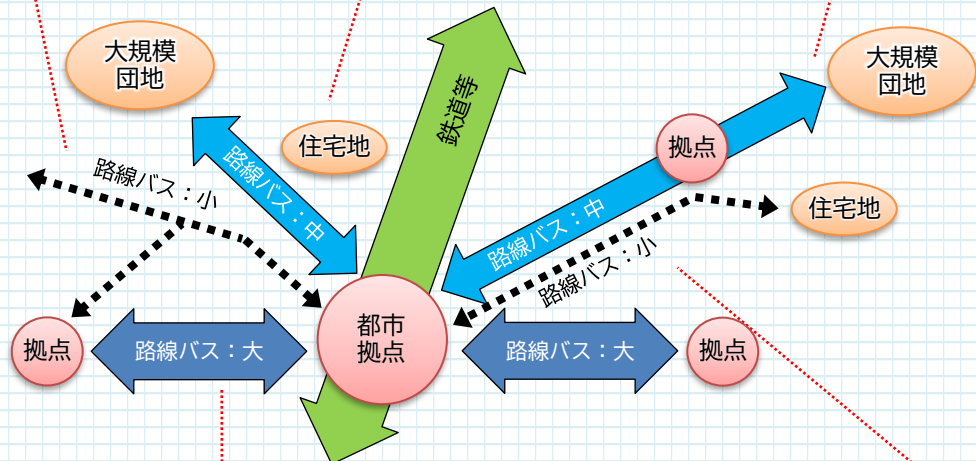
「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	現在の交通網の広がりを可能な限り維持しつつ、ライフスタイルや年齢層、居住地域等に応じて求められる多様な移動のニーズに対して、様々な移動手段を用いてサービス水準を確保していく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	現在のサービス水準の維持に向け、交通事業者における限られた経営資源の中で都市機能や居住の誘導と連携した効率的な運行や、地域の中にある輸送資源を活用した新たな移動の仕組み作りに取り組む必要があります。また、モノレールとバス路線等を併せた市内交通網の再編により、効率的な交通ネットワークを構築していく必要があります。

公共交通ネットワークの効率化イメージ

- ・バスの運転士不足の中で利用者が少ない路線に人員を配置しており、非効率な状況
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

- ・ライフスタイルの変化に伴う自宅周辺の地域の中の移動需要増加
- ・需要と路線形態の不一致で非効率な状態

- ・人口減少やライフスタイルの変化による需要低下で路線縮小の懸念
- ・需要と供給の不一致で非効率な状態



- ・人口減少やライフスタイルの変化による需要低下で路線縮小の懸念
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

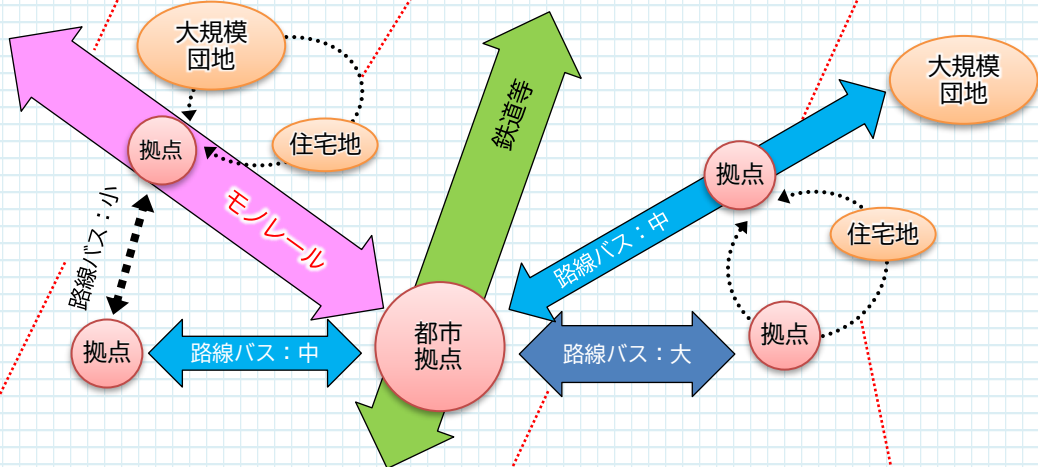
- ・路線の重複による運行効率の低下
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

効率化

- ・基幹的な交通を導入し、中長距離移動の集約化により運行効率を向上
- ・速達性・運行頻度の向上により、利便性向上

- ・多様な移動ニーズに対して様々な移動手段でサービス水準確保

- ・重複路線の集約で運行効率の向上
- ・都市機能・居住誘導で需要を確保し、骨格路線を維持



- ・路線延長を短縮することで運行効率を向上

- ・拠点間の移動は、都市機能の誘導で拠点性を向上させ、需要を確保してサービス水準を維持

- ・多様な移動ニーズに対して様々な移動手段でサービス水準確保
- ・需給を合わせることで限られた輸送資源を最適化