

# 多摩市交通 マスタープラン

Transportation Master Plan - City of Tama



平成 30 (2018) 年 3 月改訂

## はじめに

多摩市は、昭和 40 年代以降の多摩ニュータウン開発や土地区画整理事業等により、計画的に整備された高い水準の都市基盤（道路、橋梁、公園、公共下水道など）を有しています。市内には、聖蹟桜ヶ丘駅、京王永山駅、京王多摩センター駅、小田急永山駅、小田急多摩センター駅、唐木田駅、多摩センター駅（多摩都市モノレール）の 7 つの鉄道駅が整備されているとともに、路線バスと多摩市ミニバスによりバス交通網が発達しています。多摩市は、他都市と比較しても市民や来街者のための公共交通網や道路網が非常に充実しているまちと言えます。

その一方、超高齢社会<sup>\*</sup>の到来、駅周辺の交通環境、ニュータウン地区と既存地区の地区固有の交通問題など、交通サービスを維持向上するために取り組むべき課題は、広範かつ多岐にわたります。そのため多摩市では、平成 16 年 3 月に「多摩市交通マスタープラン」を策定し、それに基づき、さまざまな事業に取り組んできました。

平成 16 年の策定から約 14 年の間に、自転車利用に関する道路交通法の改正や多摩ニュータウンの再生に係る諏訪 2 丁目住宅の大規模集合住宅への建替えなど、社会情勢や地域を取り巻く状況は変化しています。また、平成 27 年 4 月に策定した「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画」では、「健幸都市（スマートウェルネスシティ）・多摩の創造」を取り組みの方向性のひとつとして、「歩くこと」や「外出すること」が楽しくなるような都市環境の整備を進めることとしています。

このようなことから、「多摩市交通マスタープラン」がさまざまな交通課題に対して、具体的に取り組むための総合的な指針として今後も活用されるように、現状課題を踏まえながら、上位計画や関連計画等との整合を図りつつ、計画の見直しを行いました。また多摩市では、本計画を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地域公共交通網形成計画に位置付けています。

---

### 超高齢社会

65 歳以上人口の割合が 21%超の社会。

## 多摩市交通マスタープラン 目次

1. 多摩市交通マスタープランの概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 交通マスタープランの位置づけ	2
1.3 計画の概要	2
2. 多摩市の現状と交通課題	3
2.1 多摩市の現状	3
2.2 公共交通の利用実態及び市民意識	22
2.3 多摩市の交通課題	45
3. 基本的な方針と計画目標	46
3.1 まちづくりの方向性	46
3.2 公共交通が果たすべき役割	51
3.3 基本的な方針	52
3.4 基本的な方針まとめ	55
3.5 計画目標	56
4. 目標達成に向けた事業計画	57
4.1 各目標に対する事業計画の概要	57
4.2 重点事業について	59
4.3 その他事業について	64
4.4 事業スケジュール	69
4.5 評価指標と目標値	70
4.6 達成状況の評価方法	72
5. 自転車ネットワーク計画	73
5.1 計画策定の経緯	73
5.2 自転車ネットワーク計画の位置づけ	74
5.3 自転車ネットワークの事業スケジュール	74
5.4 基本方針と計画目標	75
5.5 対象エリア	75
5.6 路線選定の方針	76
5.7 自転車ネットワーク路線図	78
5.8 整備形態の基本的な考え方	80

6. 資料編 .....	83
6.1 計画策定の経緯	83
6.2 多摩市地域公共交通会議委員名簿	84
6.3 多摩市地域公共交通会議設置要綱	85
6.4 アンケート結果	87
6.5 多摩市ミニバス乗降者数調査結果	284
6.6 自転車交通量調査結果	334
6.7 用語集	352



# 1. 多摩市交通マスタープランの概要

## 1.1 背景と目的

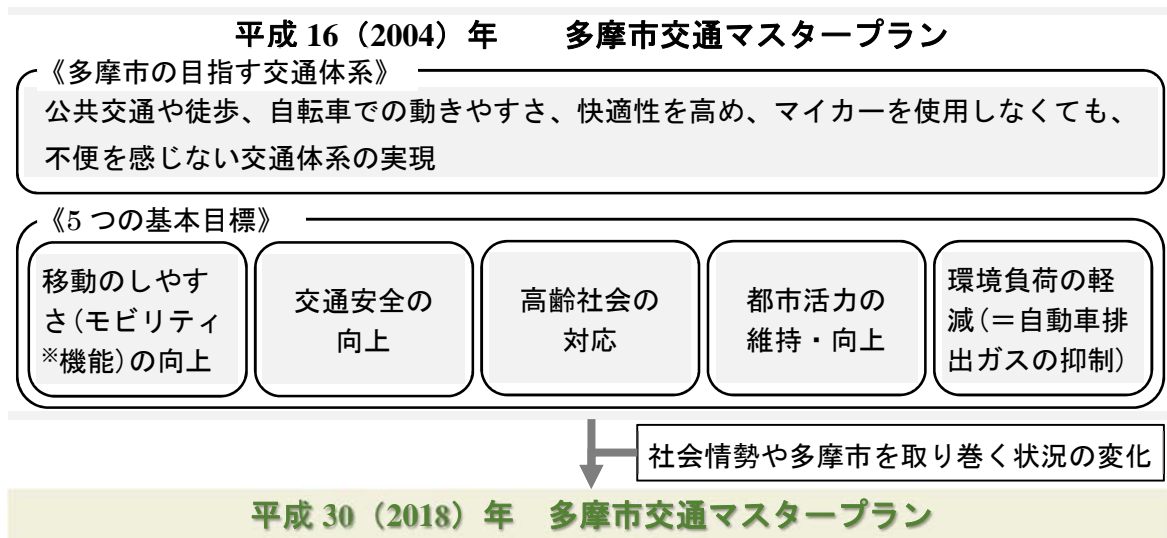
多摩市の都市基盤（道路、橋梁、公園、公共下水道など）は、多摩ニュータウン開発や土地区画整理事業等により計画的に整備が進められてきました。また、鉄道やバス等の公共交通サービスに関しても、4路線7駅の鉄道と市内の路線バス及びミニバスの公共交通網を踏まえれば、他都市と比較し、高い水準が保たれているといえます。

都市基盤や公共交通網の維持や改善は、通勤、通学、通院などの日常生活における移動を安全かつ快適に行うためだけでなく、まちのにぎわい創出、人の交流の活発化、健康増進、良好な生活環境の維持など、さまざまな分野において大きな効果をもたらすものです。

多摩市においては、平成16（2004）年3月にマイカーに依存しなくても移動のしやすさが確保できる交通体系を構築するため、「多摩市交通マスタープラン」を策定しました。多摩市ではこれに基づき、ミニバス南北線の見直しや駐輪場の整備など、さまざまな事業にこれまで取り組んできました。

本計画は、平成16（2004）年に策定した計画が目標年次である平成30（2018）年を迎えたことを受けて、新たに策定するものです。時間の経過とともに、社会情勢や多摩市を取り巻く状況は変化しており、高齢化の進展による人口減少社会の到来、都市基盤の老朽化、多摩ニュータウンの再生、大型台風や集中豪雨又は大雪をはじめとした風水害等災害対策など、取り組むべき課題が顕在化しています。このようなことから多摩市においては、「第五次多摩市総合計画」をはじめとする上位計画や「多摩市都市計画マスタープラン」などの関連計画において、多摩市が目指す将来像やまちづくりの方向性を示しています。

本計画の策定は、平成16（2004）年に策定した計画を踏襲しつつ、これら上位計画等が掲げる目標を実現するために、多摩市にとって望ましい交通体系のすがたを明らかにし、交通施策を総合的かつ計画的に進めていくためのマスタープランを示すことを目的としています。

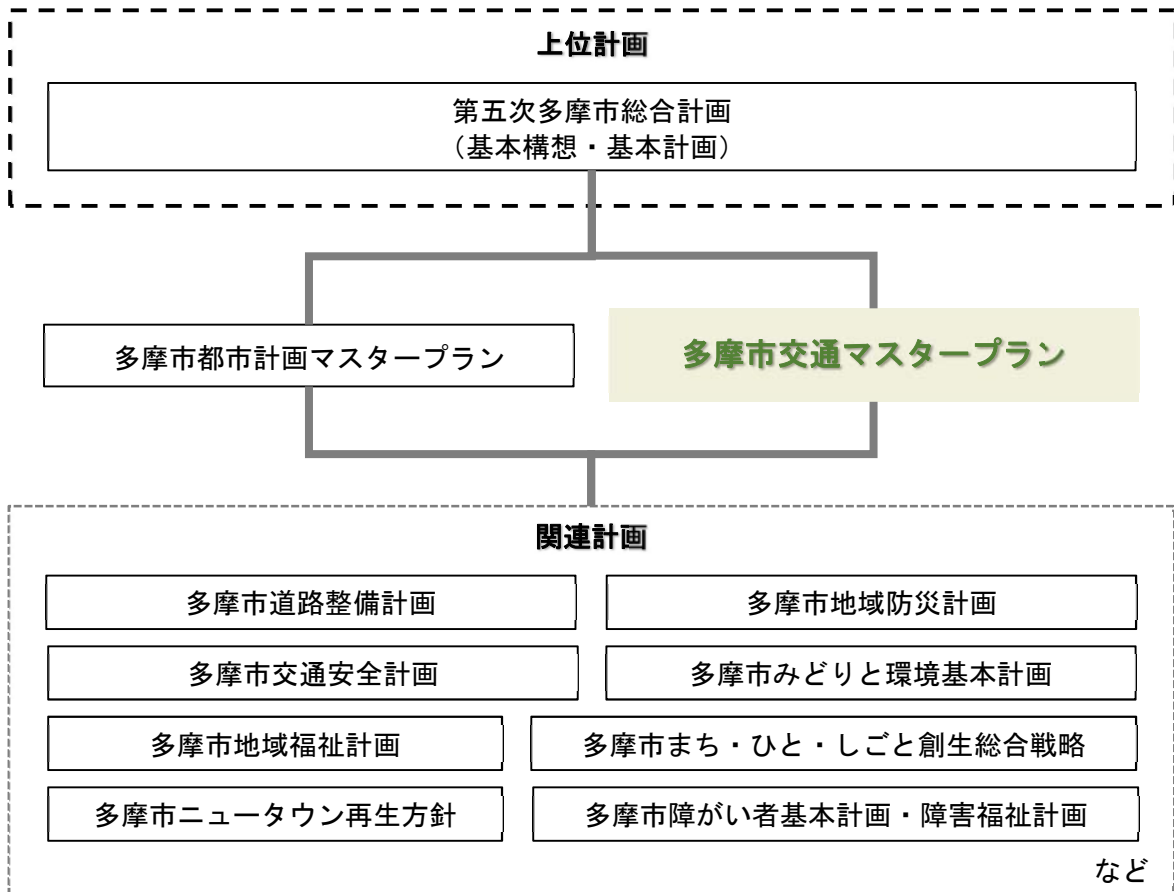


モビリティ

動きやすさ、移動性、機動性。交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力。

## 1.2 交通マスタープランの位置づけ

多摩市における交通マスタープランの位置づけを下図に示します。本計画は、上位計画となる「第五次多摩市総合計画」に基づくとともに、密接に関連する他の計画と整合・連携を図っています。



## 1.3 計画の概要

本計画は多摩市全域を対象としています。計画期間は平成 30 (2018) 年度から平成 36 (2024) 年度までの 7 年間であり、事業の進捗評価を毎年実施するとともに、平成 33 (2021) 年度に計画の見直しを行います。

計画期間 **平成 30 (2018) 年度～平成 36 (2024) 年度**

※平成 33 (2021) 年度に計画の見直しを実施

## 2. 多摩市の現状と交通課題

### 2.1 多摩市の現状

#### 位置と面積

多摩市は、都心から約 30km、新宿駅から約 25km、立川駅、八王子駅、橋本駅から約 10km の東京都西部に位置し、北は府中市、東は稲城市と、南は神奈川県川崎市と町田市、西は八王子市と日野市に接しています。また、市域の面積は 21.01km<sup>2</sup>となっています。

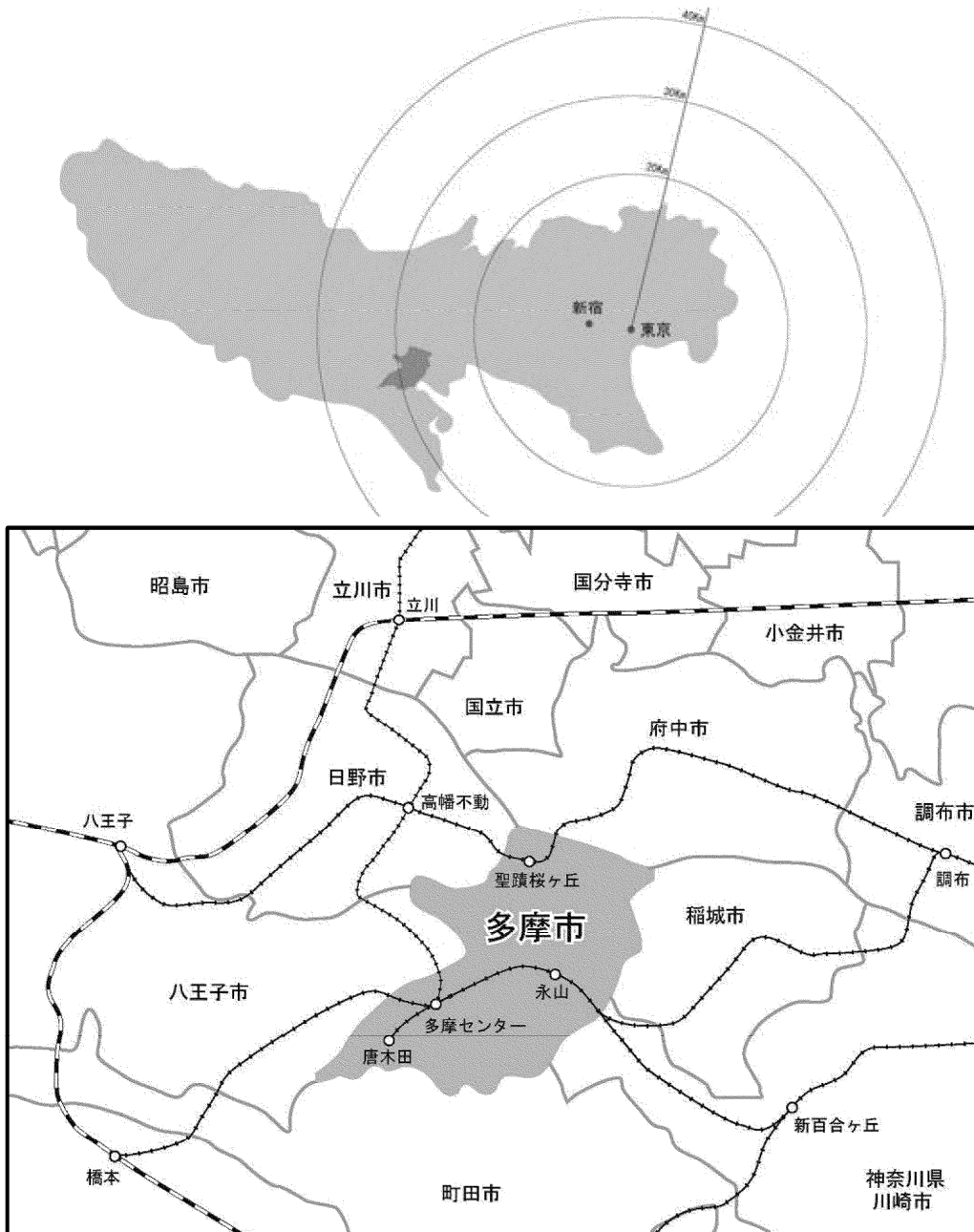


図 2.1 本市の位置 出典：多摩市都市計画マスタープラン（平成 25（2013）年）



2

2. 1 多摩市の現状と交通課題

人口動向及び将来人口

現在の多摩市の総人口は、約 15 万人（国勢調査：平成 27（2015）年 10 月 1 日現在）です。平成 32（2020）年までは横ばいとなりますが、平成 37（2025）年から減少傾向に転じるものと予測されています。

生産年齢人口（15～64 歳）及び年少人口（0～14 歳）は、すでに減少傾向を示しており、今後も減少傾向となることが予測されています。高齢者人口（65 歳以上）は、平成 57（2045）年まで増加傾向を示し、その後、減少傾向に転じると予測されています。

生産年齢人口及び年少人口の割合は減少し、平成 72（2060）年の年少人口は 8.2%、生産年齢人口は 48.7%と予測されています。また高齢者人口は、43.1%まで上昇し、平成 27（2015）年の 26.5%と比べて大幅に上昇することから、人口構造の重心が高齢者層へと移るほど深刻な高齢化となることが予測されています。しかしながら、多摩市の現状の高齢者は、健康寿命\*（平成 29（2017）年公表の東京保健所長会方式（平成 27（2015）年）が、都内 49 市区で男性 1 位（83.79 歳）、女性 1 位（86.53 歳）、また、平均寿命（平成 22（2010）年市区町村別生命表による）も都内 49 市区で男性 3 位（81.5 歳）、女性 6 位（87.2 歳）と高く、元気で健康意識の高い高齢者が多く住むまちであると考えられます。

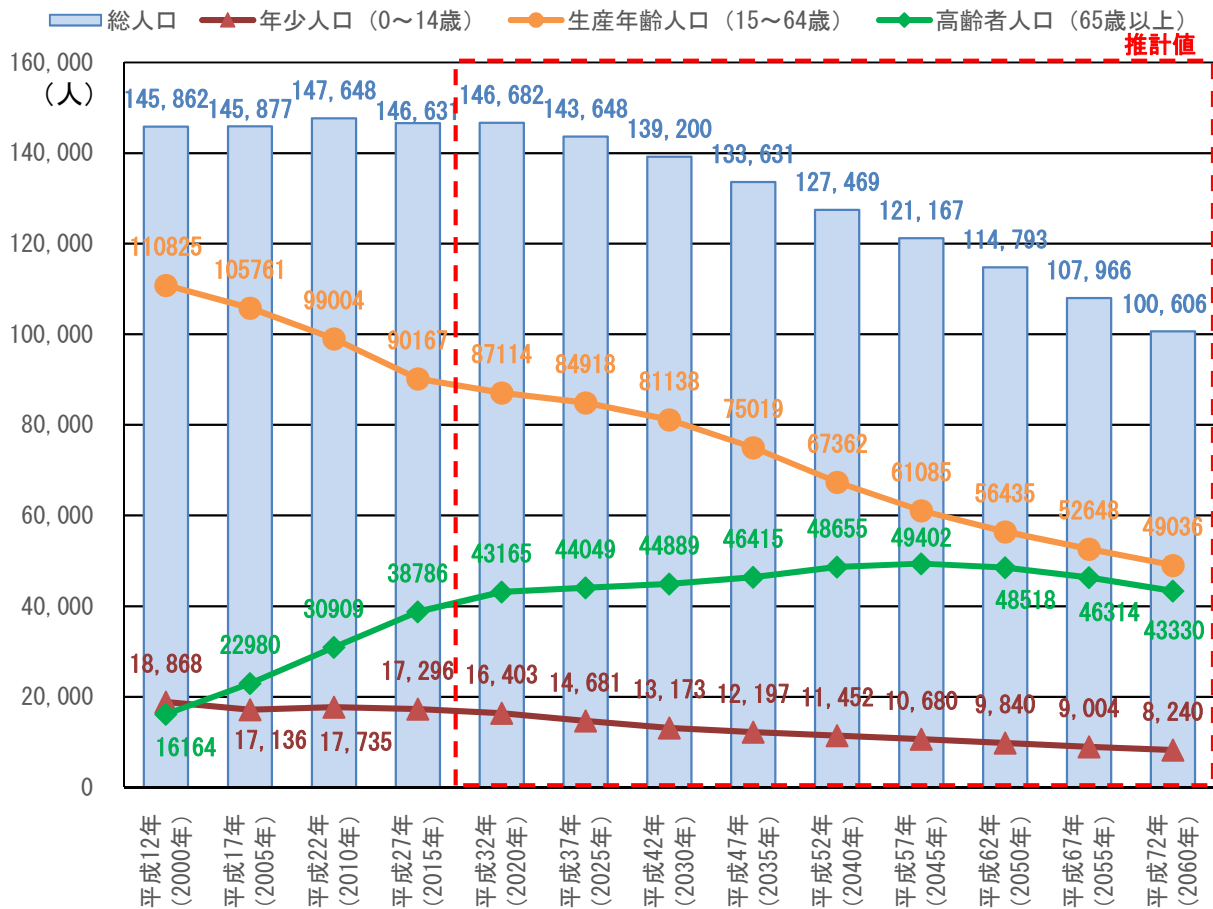


図 2.2 本市の人口推移及び将来人口推計

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25（2013）年）」

※平成 52（2040）年以降は内閣官房まちひとしごと創生本部による推計

健康寿命

健康で自立した生活を送ることができる期間。ここでの健康寿命は、東京保健所長会方式（現在 65 歳の人が要介護 2 以上の認定を受けるまでの年齢を平均的に表すもの）による算出を用いています。

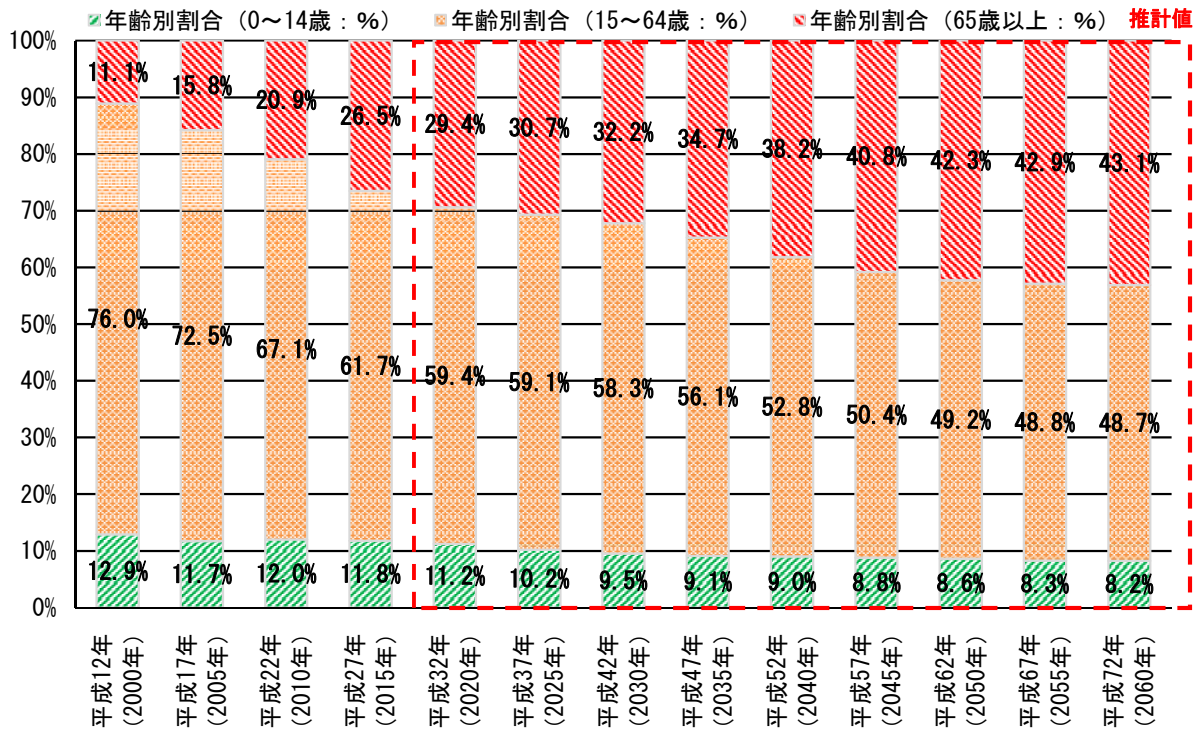


図 2.3 本市の年齢3区分別人口割合推移及び将来推計

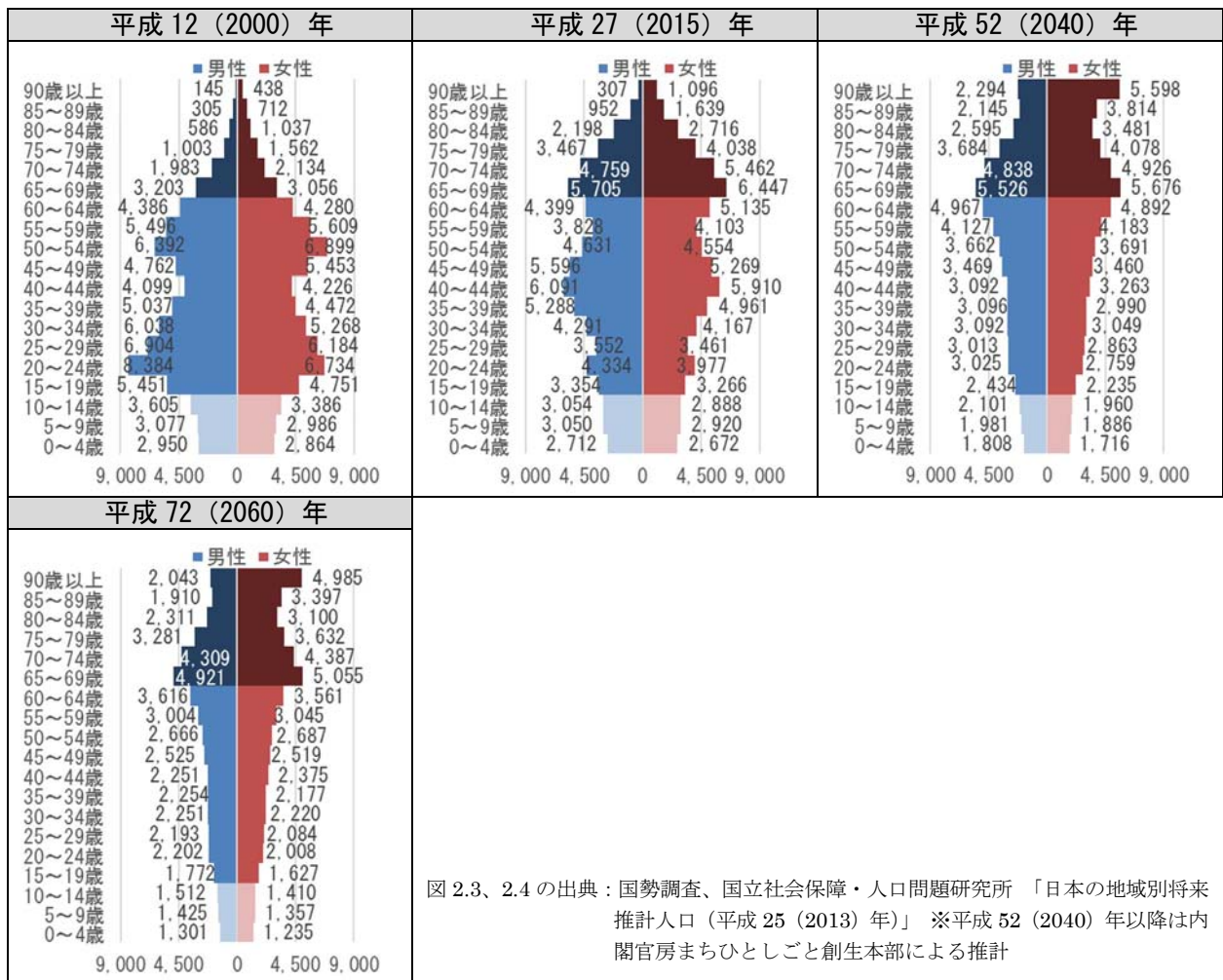


図 2.3、2.4 の出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 「日本の地域別将来推計人口 (平成 25 (2013) 年)」 ※平成 52 (2040) 年以降は内閣官房まちひととしごと創生本部による推計

図 2.4 本市の人口構造の推移及び将来推計 (人口ピラミッド)

2

2. 1 多摩市の現状と交通課題

人口分布

人口密度は、京王線聖蹟桜ヶ丘駅周辺、広域幹線道路である多3・2・3号ニュータウン幹線（多摩ニュータウン通り）や多3・3・8号鎌倉街道線（鎌倉街道）の沿線、唐木田駅周辺の多摩ニュータウンにおいて高くなっています。その一方、稲城市と隣接する地域の人口密度は低くなっています。

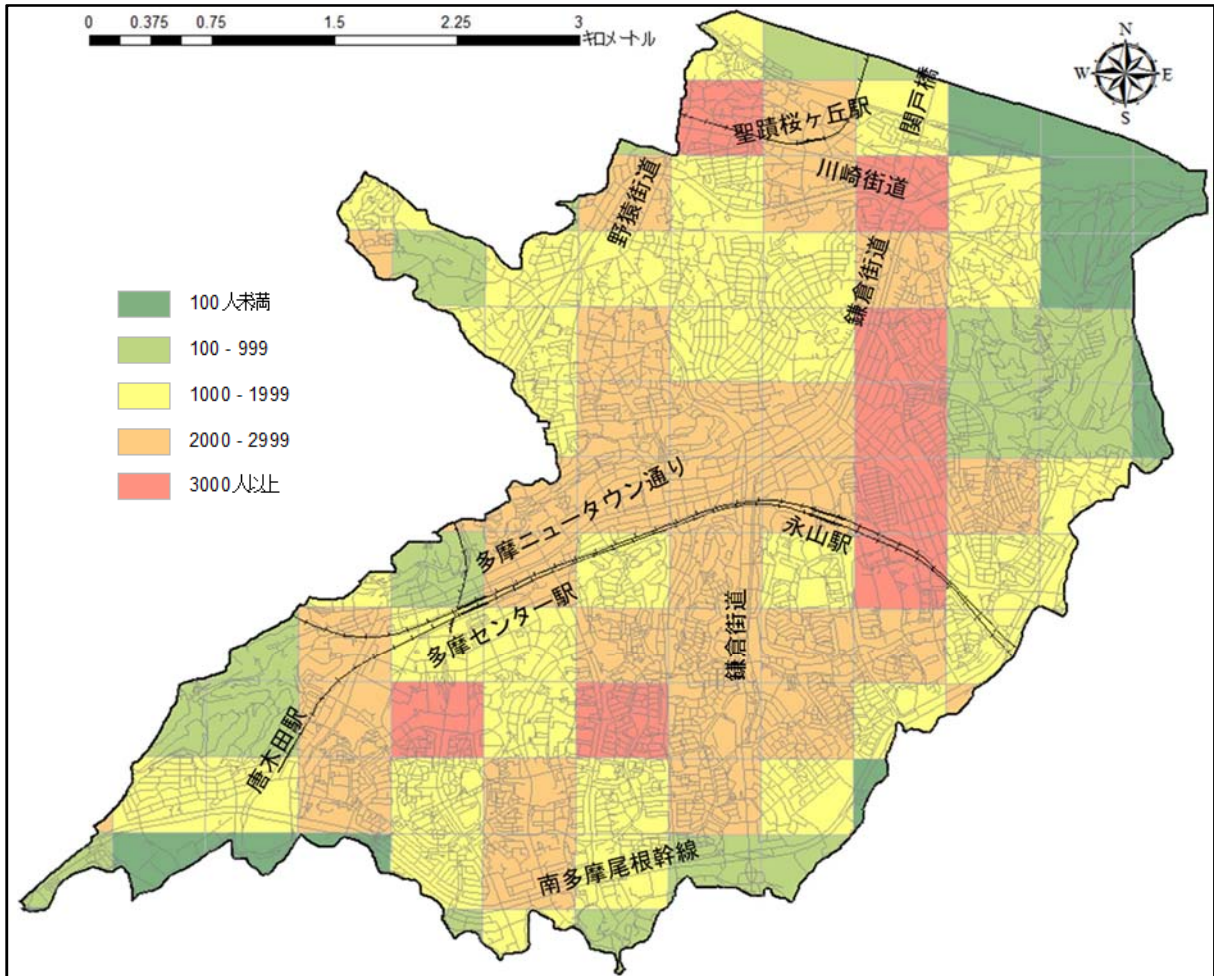


図 2.5 人口分布（平成 27（2015）年）

出典：平成 27（2015）年国勢調査より作成 注：メッシュは 500m 単位

町丁目別人口動態

図 2.6 によると、平成 22 (2010) 年国勢調査時の値と比較して、多摩センター駅周辺、唐木田駅周辺、連光寺 1 丁目、連光寺 5 丁目において、町丁目別の人口動態は増加傾向を維持することが予測されますが、その他の地域に関しては減少傾向を示すことが予測されます。

高齢者数 (図 2.2 参照) に関しては、平成 57 (2045) 年ころまで増加し、その後減少していきます。また、高齢者率 (図 2.8 参照) は、増加傾向を維持し、平成 47 (2035) 年には多摩センター駅および唐木田駅周辺を除いた多摩ニュータウン地域において、多摩市の高齢者率 (34.7% (図 2.2 参照)) を大きく上回る 50% 以上の高齢者率になると見込まれています。

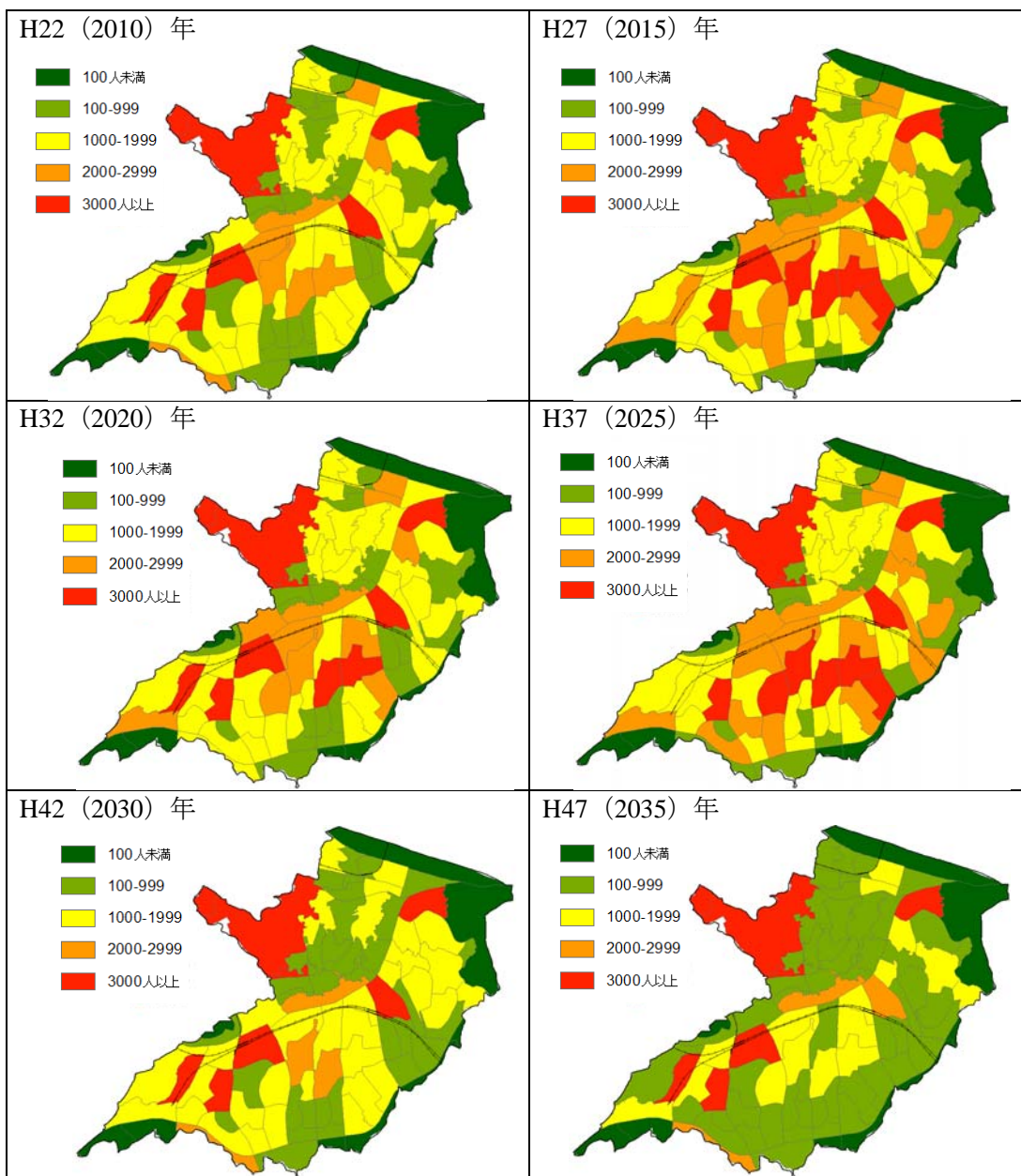


図 2.6 町丁目別人口推計 (平成 22 (2010) 年国勢調査の値を基準に推計)  
 出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」(バージョン 1.0)

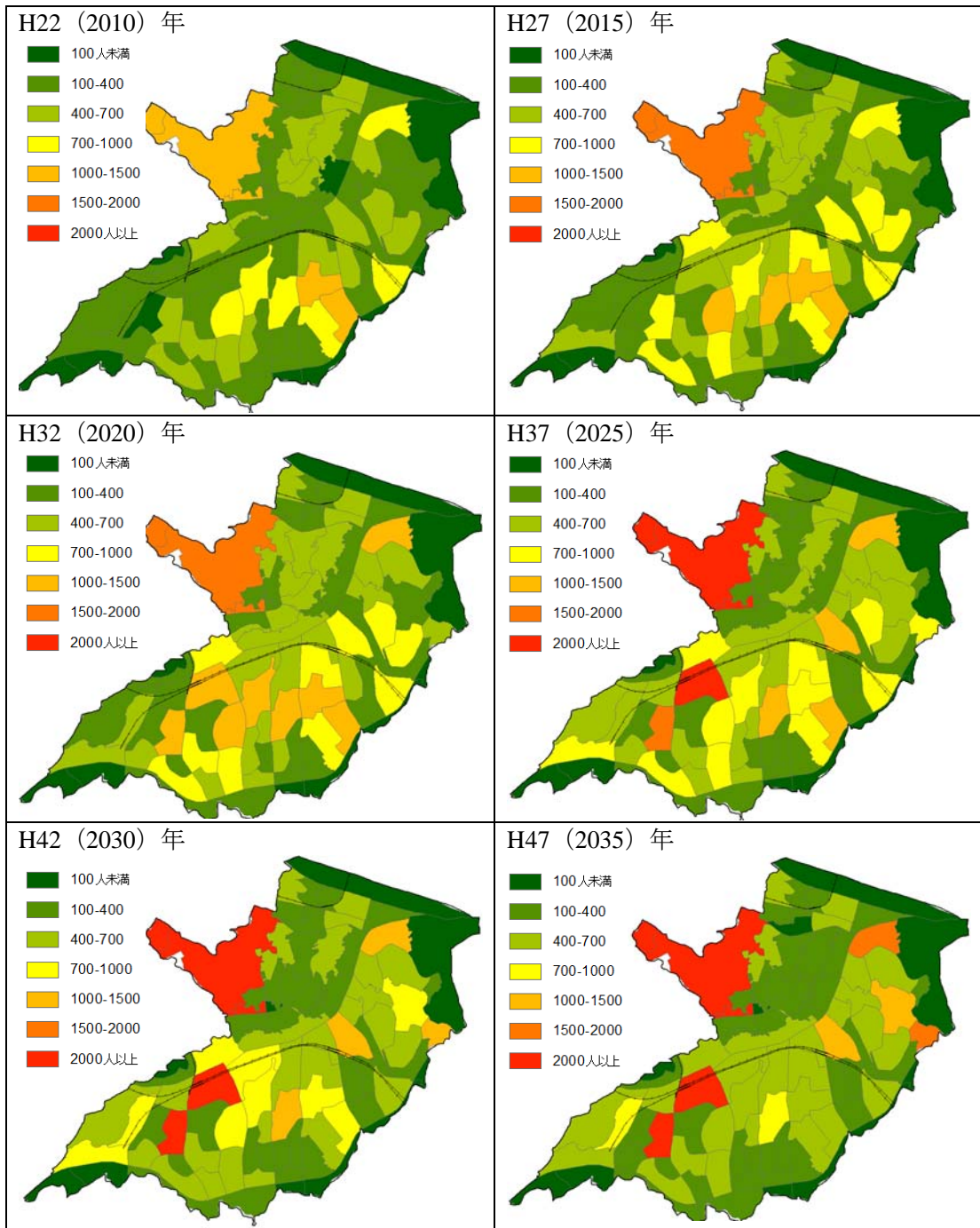


図 2.7 町丁目別高齢者数推計（平成 22（2010）年国勢調査の値からの推計）  
 出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」（バージョン 1.0）

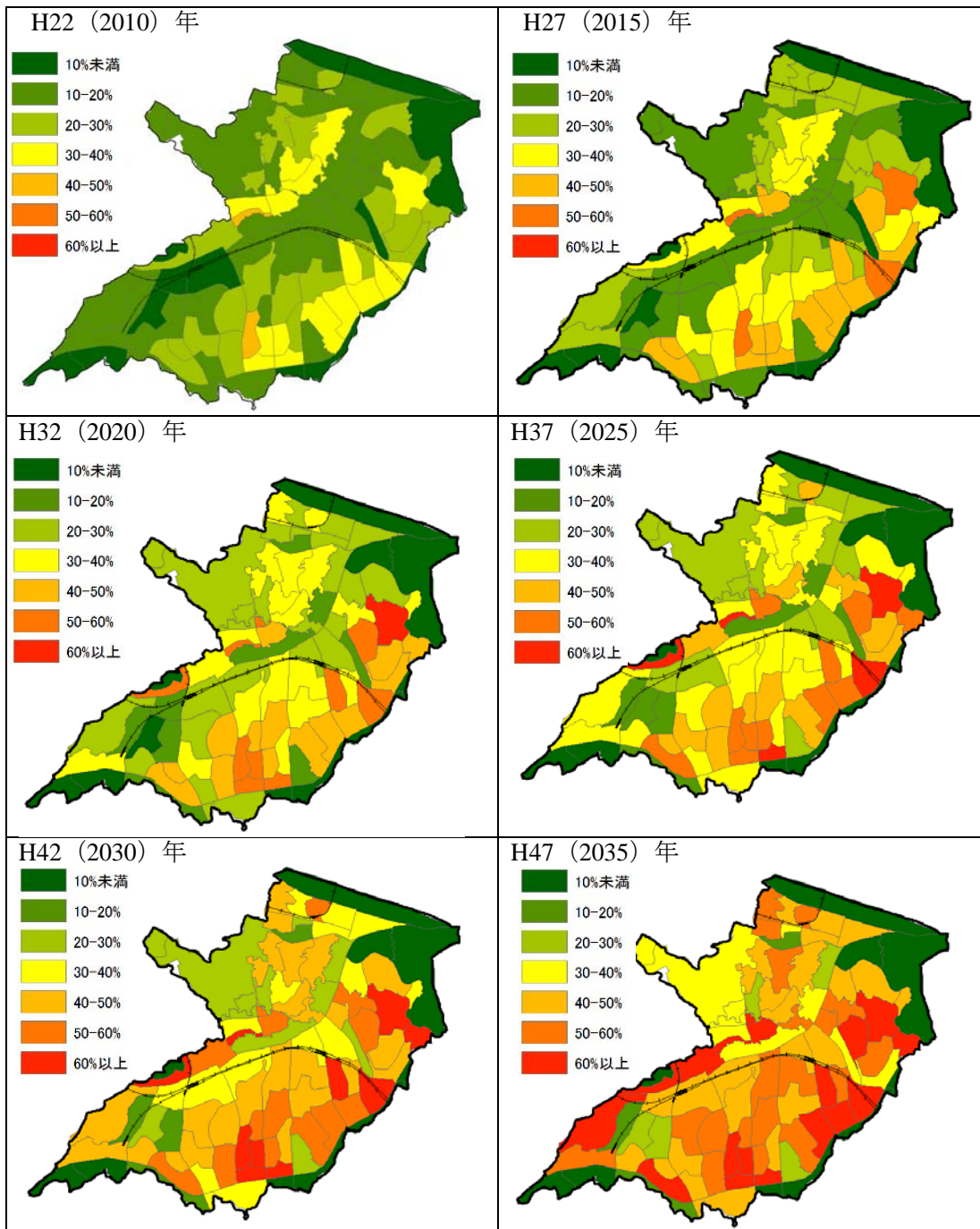


図 2.8 町丁目別高齢者率推計（平成 22（2010）年国勢調査の値からの推計）  
出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」（バージョン 1.0）

### 地形状況

多摩市の道路や鉄道駅のほとんどは、多摩市内でも標高が低く起伏の少ない地域で整備がされています。そのため、都市計画道路や鉄道駅周辺での勾配は比較的緩やかな地域が多くなっています。また、多摩市の南部や東部の稲城市と隣接する地域では、起伏が大きく、東西方向に勾配の急な箇所（自転車道等の基準\*を超える）があります。多摩ニュータウン地区内の自転車歩行者用の道路から主要な道路を利用する際は、多くの地域で勾配の急な地点を通過する必要があり、徒歩や自転車の利用において、やや快適性を欠いた箇所がみられます。

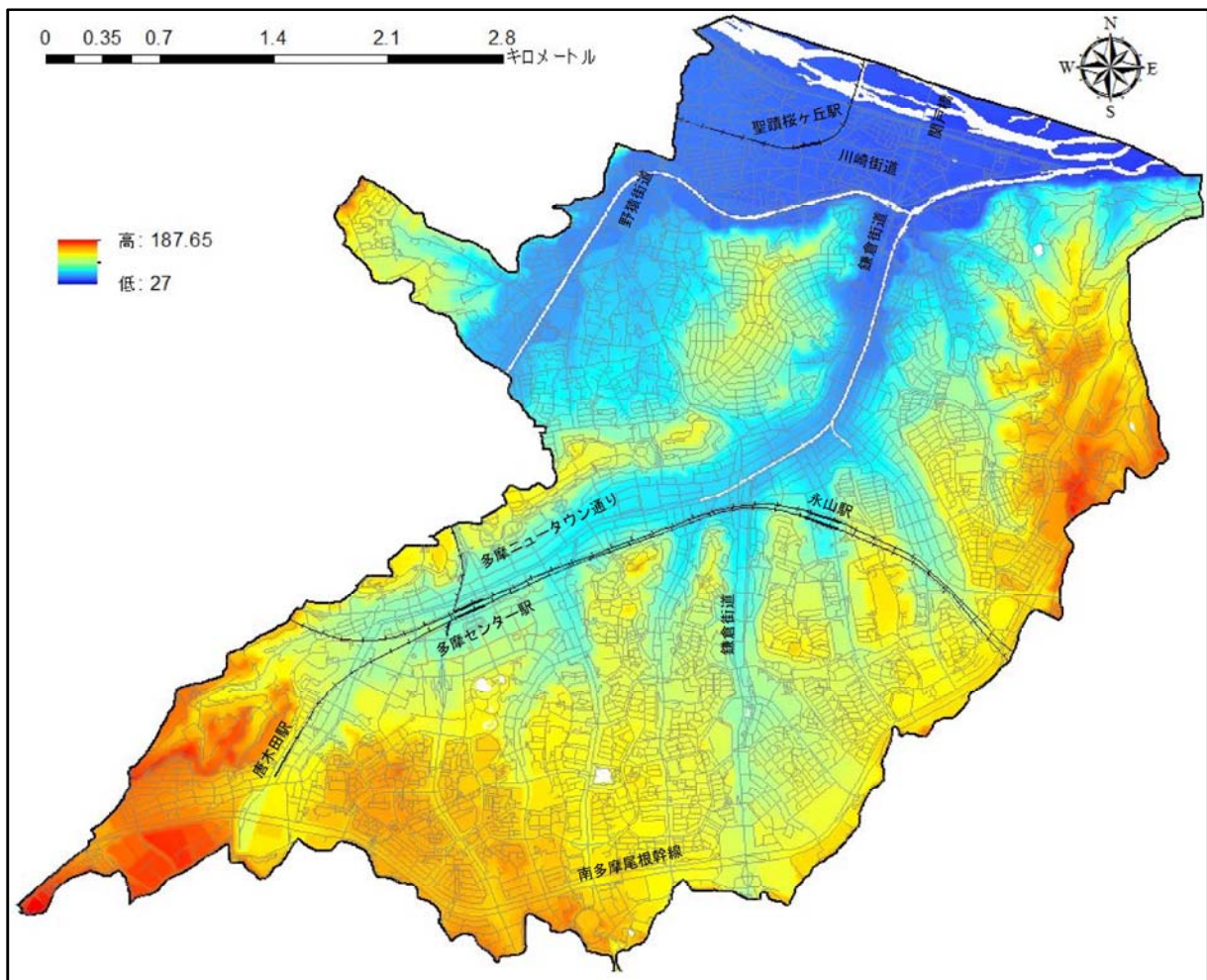


図 2.9 多摩市標高分布図

出典：基盤地図情報数値標高モデルより作成（平成 21（2009）年）

#### 自転車道等の基準

「自転車道等の設計基準について」（昭和 49 年 3 月 5 日付都市局長・道路局長通達）

この基準内で勾配については、「最急縦断勾配は、原則として 5% とする。ただし、立体交差、橋及び高架の自転車道等の取付部については、この限りでない。」と示されています。

「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成 18 年 12 月 19 日国土交通省令第 116 号）

この基準内で勾配については、「歩道等の縦断勾配は、5% 以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8% 以下とすることができる。」と示されています。

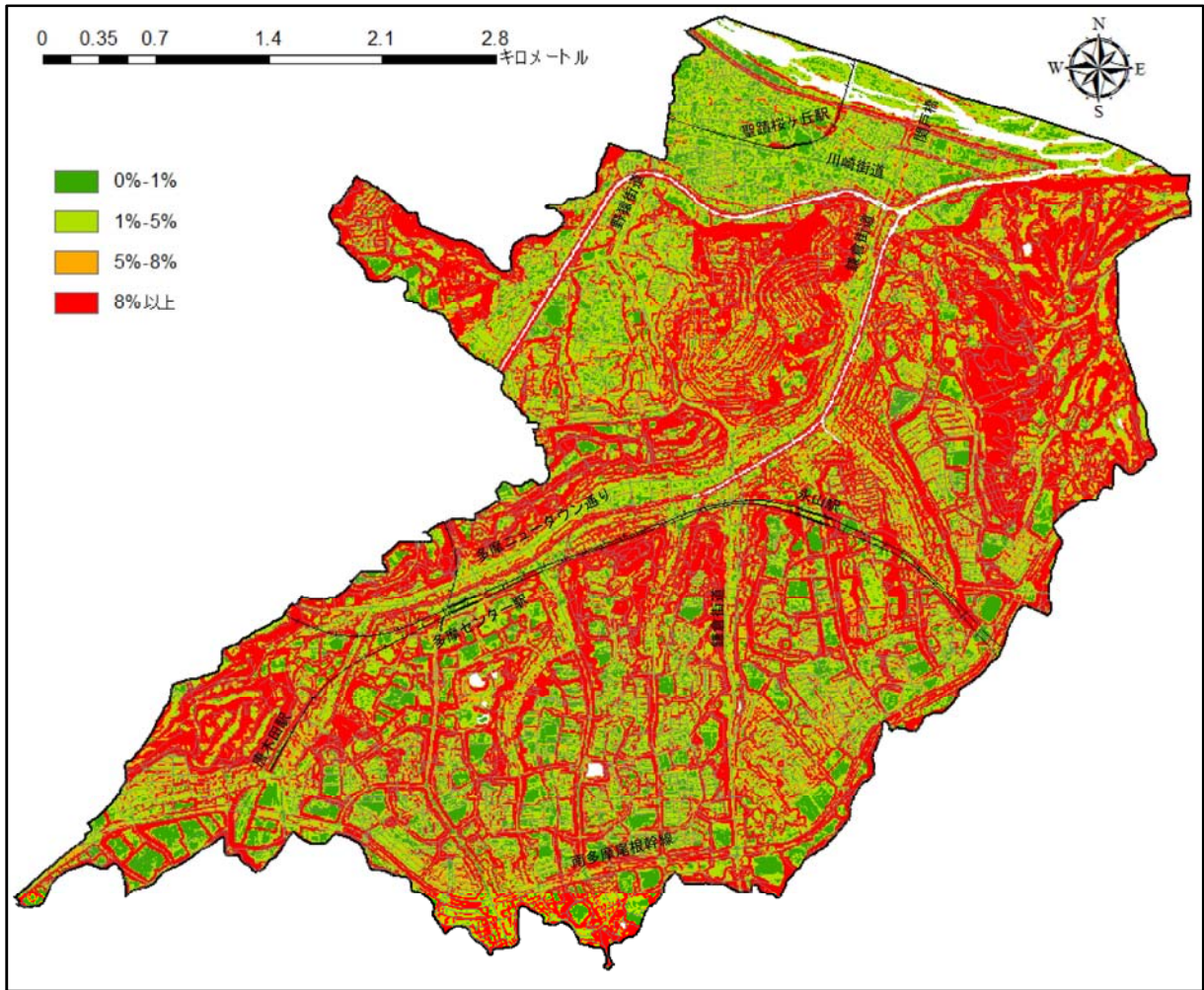


図 2.10 多摩市傾斜分布図

出典：基盤地図情報数値標高モデルより作成（平成 21（2009）年）

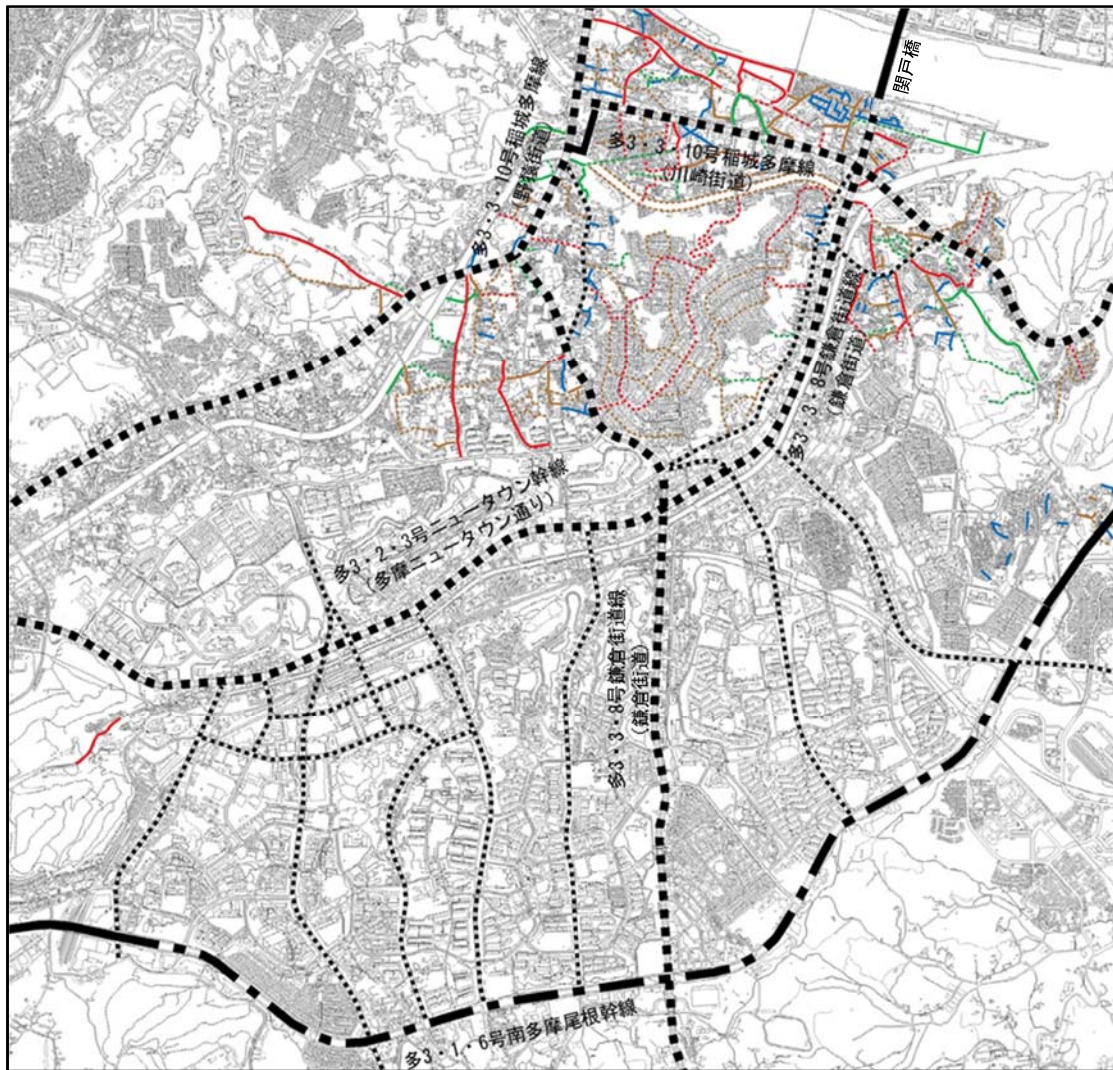


道路網

市内の道路は、車両と自転車歩行者が分離された道路が多摩ニュータウン地域で計画的に整備が進められ、自動車交通と安全対策に配慮された道路網となっているものの、自動車用の道路と歩行者用の道路との高低差が大きく、バス利用の際のバリアとなっています。都市計画道路の整備は概ね完了しているものの、幅員 4m 程度の狭い道路の拡幅や歩道部分の整備などが課題となっています。

市内の都市計画道路は、多 3・3・8 号鎌倉街道線（鎌倉街道）、多 3・3・10 号稲城多摩線（野猿街道・川崎街道）のほか、多 3・1・6 号南多摩尾根幹線（南多摩尾根幹線）などがあります。

これらの都市計画道路のほとんどが整備済みで、多 3・1・6 号南多摩尾根幹線（南多摩尾根幹線）は、暫定整備となっています。また、上流橋（昭和 46 年完成）と下流橋（昭和 12 年完成）で構成された多摩市と府中市を結ぶ関戸橋は、架橋後 80 年近く経過した下流橋で老朽化に伴う諸課題を解決するための架け替えが実施中です。



- 幹線道路（都市計画道路（都道））（整備済  概成 ）
- 地区集散道路（整備済 ）
- 補助幹線道路（都市計画道路（都道・市道）、都道）（整備済 ）
- 歩車共存道路（整備済 ）
- ゆとりとふれあい道路（整備済 ）
- 建築基準法第42条第2項道路

図 2.11 計画路線図 出典：多摩市道路整備計画（平成 28（2016）年）

**主要渋滞箇所**

首都圏で道路の渋滞対策を効率的に進めていくために設けられた「首都圏渋滞ボトルネック\*対策協議会」では、市内の主要渋滞箇所として下記の交差点と区間が挙げられています。

「主要渋滞箇所」

- ・ 宝蔵橋交差点、多摩南野交差点、多摩卸売市場前交差点、多摩東公園交差点

「主要渋滞区間\*」

- ・ 府中町田線 多摩市乞田新大橋付近～多摩市行幸橋付近

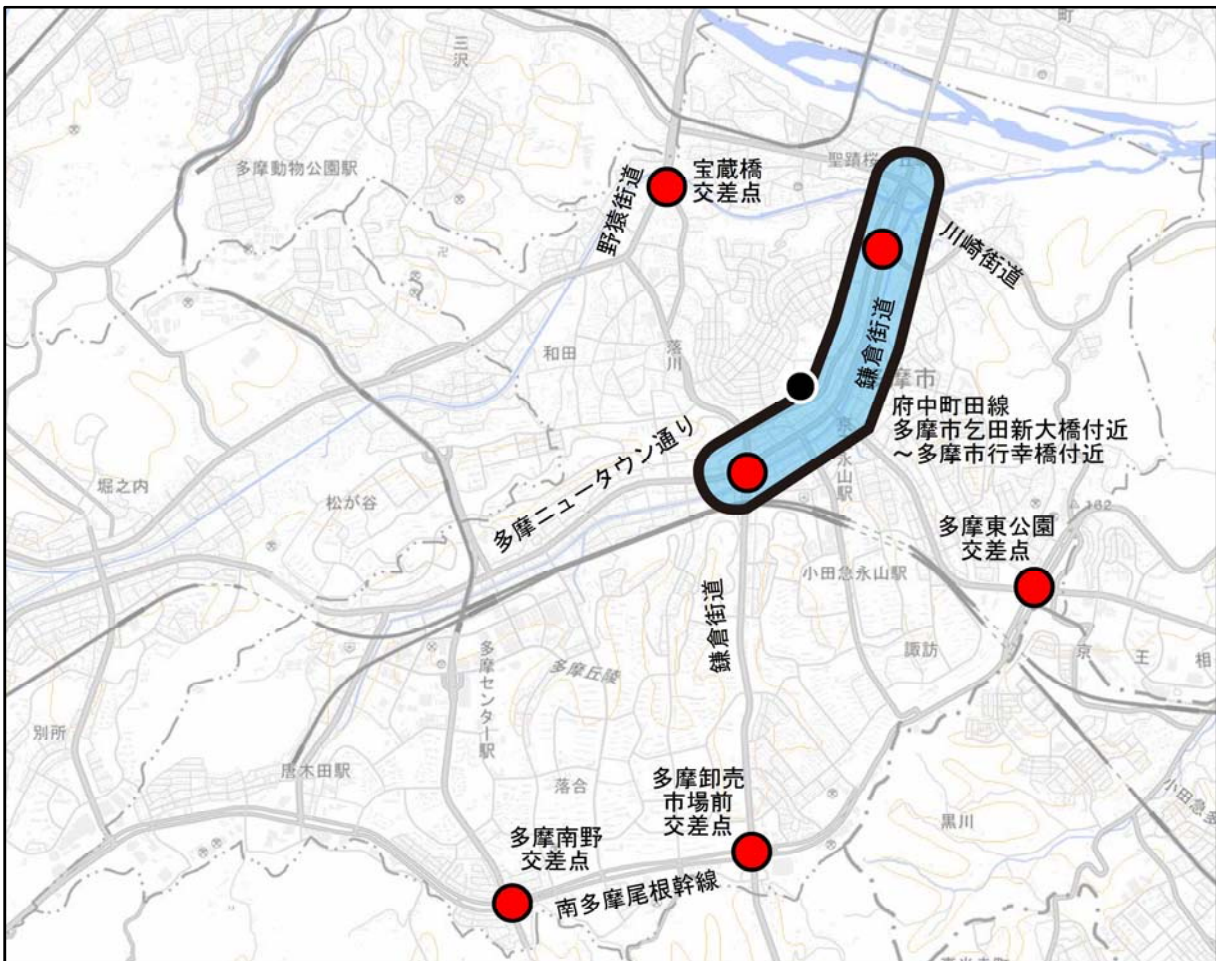


図 2.12 主要渋滞箇所

出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料（平成 25（2013）年 12 月）

**ボトルネック**

自動車の交通量が多く、渋滞が多く発生している道や交差点等。

**主要渋滞区間**

交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間。

## 2

## 2. 1 多摩市の現状と交通課題

## 多摩市内の公共交通

鉄道は新宿や八王子、橋本方面などの東西方向に向かう、京王線、京王相模原線、小田急多摩線のほか、立川方面と連絡する多摩都市モノレールの4路線7駅が存在し、1日あたりの乗降客数は、約34万人となっています。

市内駅の乗降客数の内、約50%は多摩センター駅（多摩都市モノレール、京王相模原線、小田急多摩線）を利用しています。平成21年から平成28年にかけては、乗降客数はほぼ横ばいで、平成21年では約32万人、平成28年では約34万人となっています。

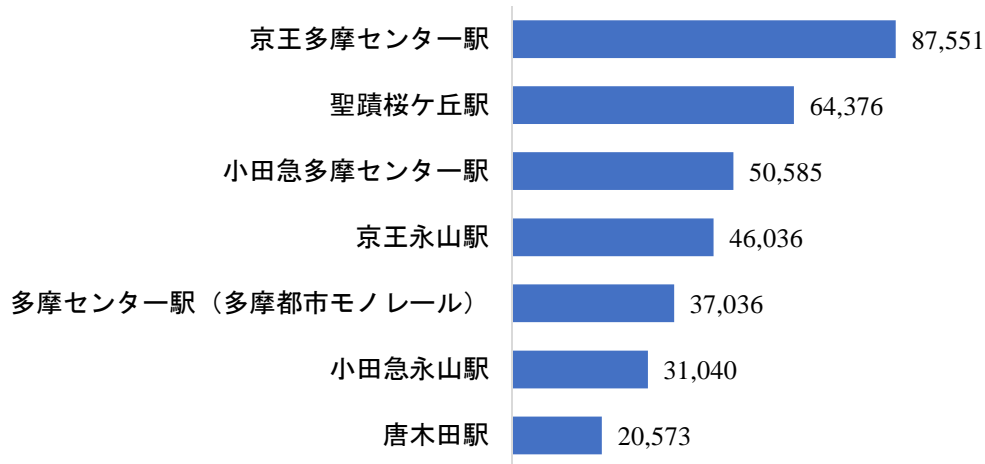


図 2.13 一日あたり平均乗降客数 (人/日)

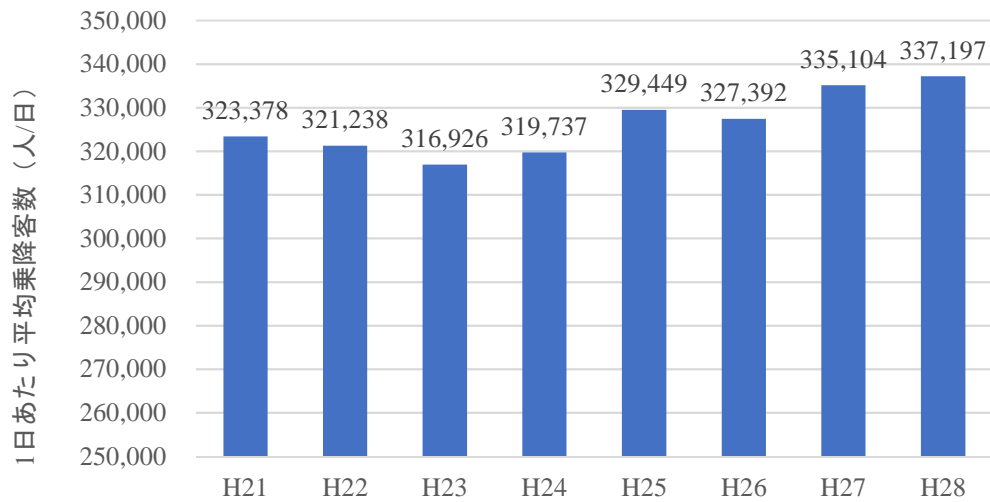


図 2.14 多摩市内鉄道駅の一日あたり平均乗降客数 (人/日) の推移

出典：東京都統計年鑑（平成27（2015）年まで）より作成

平成28（2016）年は各社下記資料より作成

京王電鉄（株）HP「1日の駅別乗降人員」（平成28（2016）年度）

小田急電鉄（株）HP「1日平均乗降人員」（平成28（2016）年度）

多摩都市モノレール（株）HP「駅別乗降人員（一日平均）」（平成28（2016）年度）

路線バス網は市内全域に張り巡らされ、京王電鉄バスと神奈川中央交通の2事業者で56系統を運行しています。また、交通空白地域が連なり路線バスの運行が困難な地域においては、主に高齢者をはじめとした移動制約者の日常の移動手段の確保のため、地域循環バスである「多摩市ミニバス」の運行を4系統で実施しています。一日あたりの平均乗降客数は、約52,000人で、その内ミニバスの利用者数は、2,125人となっています。

また、市内にタクシー事業者（の営業所）が3社あり、車両数は、231台で、一日あたり平均乗降客数は6,294人となっています。

表 2-1 市内の公共交通路線

区分	駅名		一日あたり平均乗降客数
鉄道	京王線	聖蹟桜ヶ丘駅	64,376人
	京王相模原線	京王永山駅	46,036人
	小田急多摩線	小田急永山駅	31,040人
	京王相模原線	京王多摩センター駅	87,551人
	小田急多摩線	小田急多摩センター駅	50,585人
	多摩都市モノレール	多摩センター駅	37,036人
	小田急多摩線	唐木田駅	20,573人
	合計		337,197人
区分	バス事業者名	系統数	一日あたり平均乗降客数
バス	京王電鉄バス	52	42,000人
	神奈川中央交通	13	8,000人
	多摩市ミニバス	4	2,125人
	合計	69	52,125人
区分	タクシー事業者名	車両数	一日あたり平均乗降客数
タクシー	飛鳥交通ニュータウン(株) 京王自動車多摩南(株) 小田急交通南多摩(株)	231台	6,294人

出典：鉄道駅

京王電鉄（株）HP「1日の駅別乗降人員」（平成28（2016）年度）

小田急電鉄（株）HP「1日平均乗降人員」（平成28（2016）年度）

多摩都市モノレール（株）HP「駅別乗降人員（一日平均）」（平成28（2016）年度）

バス（市内に起終駅がある系統）

京王電鉄バス(株)（平成28（2016）年度推計値）

神奈川中央交通(株)（平成28（2016）年度推計値）

多摩市（平成28（2016）年度推計値）

タクシー

飛鳥交通ニュータウン(株)（平成28（2016）年度推計値）

京王自動車多摩南(株)（平成28（2016）年度推計値）

小田急交通南多摩(株)（平成28（2016）年度推計値）

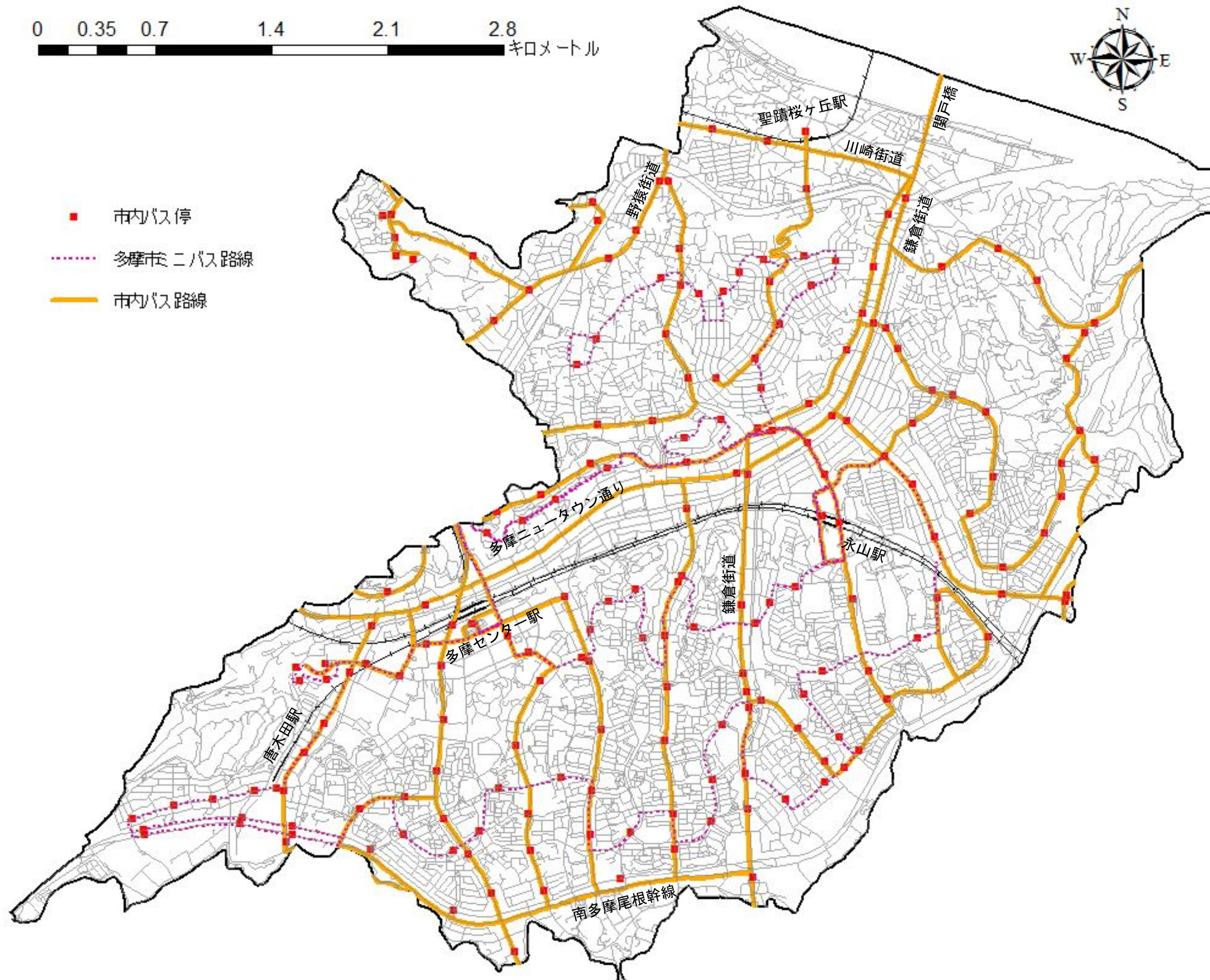


図 2.15 公共交通ネットワーク図 出典：ふるさとマップ多摩市全図（平成 27（2015）年）より作成

代表的な交通手段の変化

多摩市の代表交通手段（主な交通手段）の分担率を見ると、東京都全体の鉄道利用の割合が約40%であるのに対し本市は約30%と低い反面、自動車利用は東京都全体が約14%に対し本市は約26%と高く、自動車の依存度が高くなっています。

代表交通手段の推移を見てみると、鉄道の利用割合が増加し、徒歩の利用割合が減少しています。その他の交通手段の利用割合はほぼ横ばいとなっています。

目的別で見ると、「自宅-勤務」では、主な交通手段として鉄道利用が多く、自動車利用が少ない傾向が見られます。一方、「勤務-業務」では、主な交通手段として自動車利用が多い反面、鉄道利用が少ない傾向が見られます。また、「自宅-通学」では、鉄道・徒歩利用が多く、「自宅-業務」では、鉄道と自動車利用の割合が同程度となっています。さらに、「私事」「自宅-私事」「帰宅」では、自動車利用と徒歩利用の割合が同程度となっています。

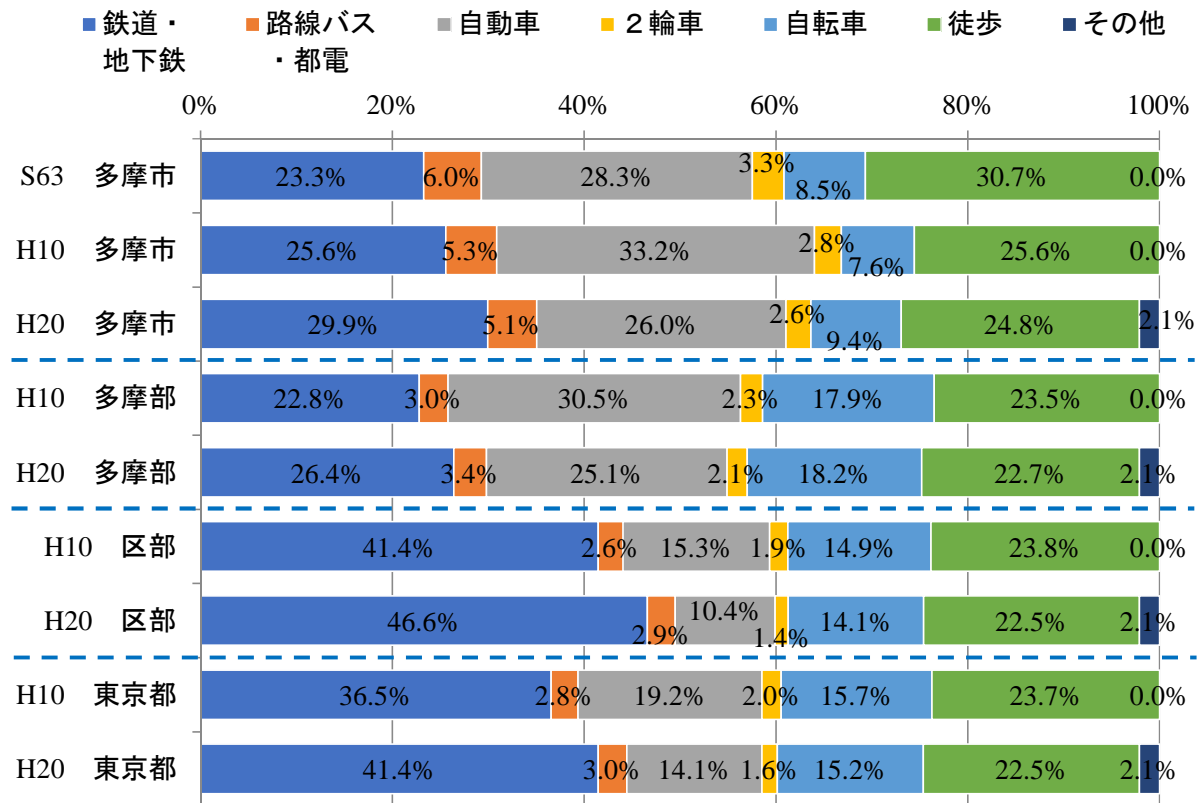


図 2.16 代表交通手段別分担率の推移

出典：「パーソントリップ調査※」東京都市圏交通計画協議会（S63, H10, H20）より作成

パーソントリップ調査

交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全てのうごきについて把握することを通じて都市交通の実態を捉えるもの。

パーソントリップ調査における移動の目的（7区分）

- 「自宅-勤務（自宅から勤務先の移動）」
- 「自宅-通学（自宅から通学先の移動）」
- 「自宅-業務（自宅から、配達、仕入れ、会議、集金、修理、農林漁業作業等、業務関連の移動）」
- 「自宅-私事（自宅から買物、外食、観光、通院等の移動）」
- 「帰宅（全ての移動先から自宅への帰宅の移動）」
- 「勤務・業務（自宅以外の場所からの勤務、業務関連の移動）」
- 「私事（自宅以外の場所からの私事の移動）」の7区分。

代表交通手段

移動で利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっています。

2

2.1 多摩市の現状と交通課題

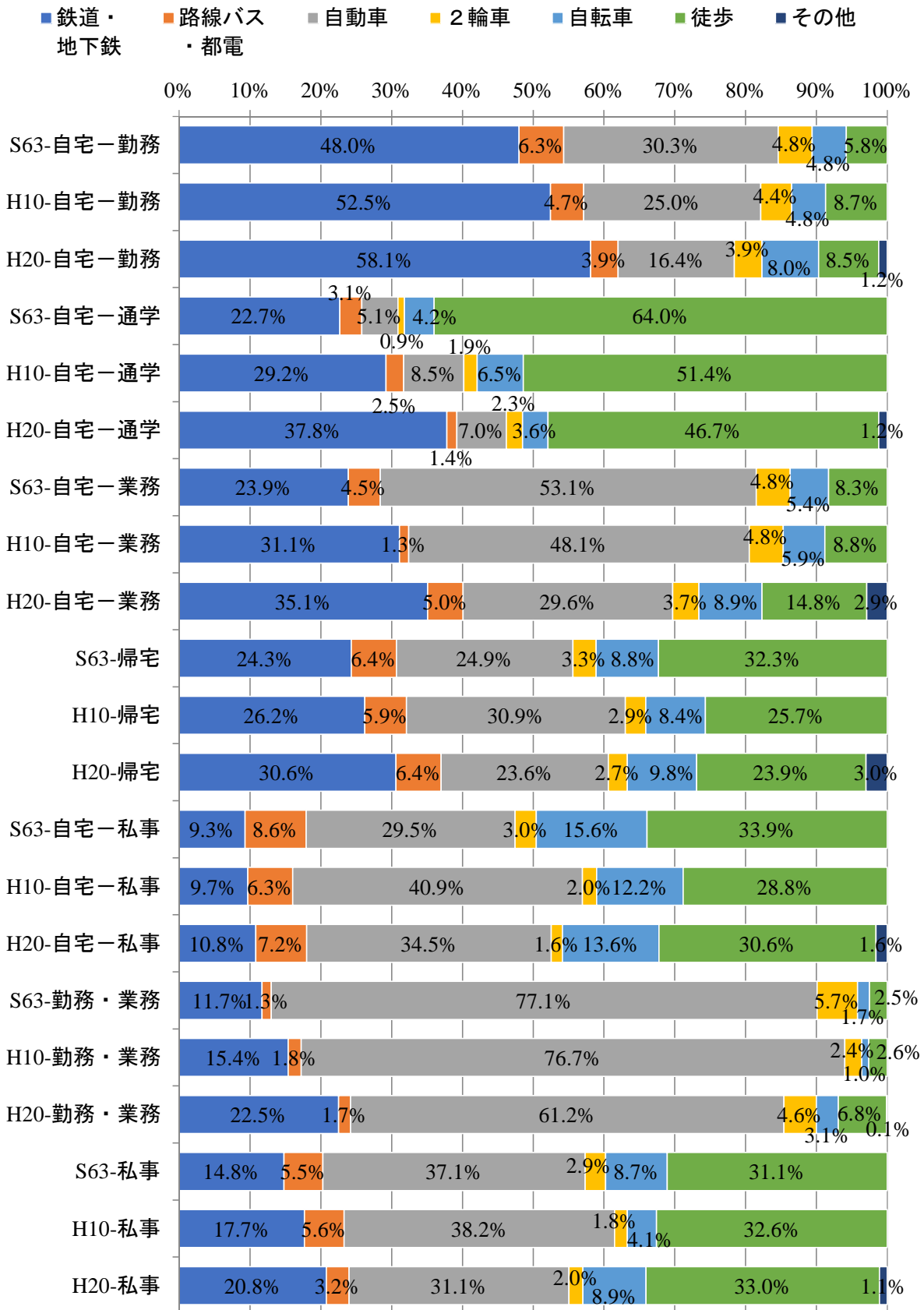


図 2.17 目的別代表交通手段別分担率の推移（多摩市）

出典：「パーソントリップ調査」東京都市圏交通計画協議会（S63，H10，H20）より作成

**交通不便地域**

駅やバスから遠いまたは高低差が大きく、利便性が高くない地域を「交通不便地域」としています。路線バス網は、市域全域に張り巡らされています。交通不便地域は、都立公園やゴルフ場など居住者のいない地域が多くを占めていますが、起伏の変化が大きい地区や多摩ニュータウン通りなどの人口が集中している地区でも交通不便地域が存在しています。

**鉄軌道駅勢圏（駅から半径 500m）**

鉄軌道駅勢圏とは、日常生活のなかで最寄駅まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとします。一般的に駅から徒歩 10 分程度までが徒歩圏と捉えており、距離にして 700m ～1km 程度です。また、高齢者の一般的な徒歩圏は 500m<sup>\*</sup>です。本検討のなかでは、将来の高齢化の進展を考慮して、鉄軌道駅(7 駅)から半径 500m の領域を徒歩で無理なく向かうことができる鉄軌道駅勢圏として設定します。

**バス停圏（バス停から半径 300m）**

バス停圏とは、日常生活のなかで最寄のバス停まで徒歩で無理なく向かうことができる領域として捉えるものとします。一般的なバスでは、300m～500m 間隔でバス停が設置されています。また、市内は起伏のある丘陵地が広がっており、住宅地から坂や起伏が大きいため移動が容易でない地域が存在すると考えられます。本検討のなかでは、バス停から半径 300m、高低差 10m 以内の領域を徒歩で無理なく向かうことができるバス停圏として設定します。

**【公共交通不便地域】**

本計画では、交通不便地域を以下の通り定義しています。

- ・バス停からの高低差が 10m 以上ある地域（鉄軌道駅から 500m 圏内は除く）
- ・鉄軌道駅から 500m 以上離れた地域
- ・バス停から 300m 以上離れた地域

**高齢者の一般的な徒歩圏**

「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）」

（平成 26 年 8 月国土交通省都市局まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課）

このガイドライン内で高齢者の歩行については、「高齢者が休憩をしないで歩ける歩行継続距離は、約 500～700m となっている。」と示されています。

「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26 年 8 月国土交通省都市局都市計画課）

このハンドブック内で高齢者徒歩圏については、「高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500m」と示されています。