

図 2.18 交通不便地域 出典：基盤地図情報数値標高モデル（平成 21（2009）年）、国土数値情報（平成 22（2010）年）、ふるさとマップ多摩市全図（平成 27(2015)年）より作成

交通事故状況

交通事故件数は、平成 27 年に 340 件となっており、平成 23 年と比較すると 4 割近く減少しています。また、自転車事故件数は、平成 27 年に 62 件となっており、平成 23 年と比較すると 6 割近く減少しています。さらに、歩行者事故件数は、平成 27 年に 39 件となっており、平成 23 年と比較すると 5 割近く減少しています。

多摩市では、事故件数が減少しているものの、全国的に見ると自転車の安全利用を念頭にした「道路交通法」の改正や、安全で快適な自転車利用環境の創出のため「自転車活用推進法」が施行されるなど、自転車利用者が安全かつ快適に走行ができるような整備、自転車からの歩行者の安全性確保がより一層重要になってきています。

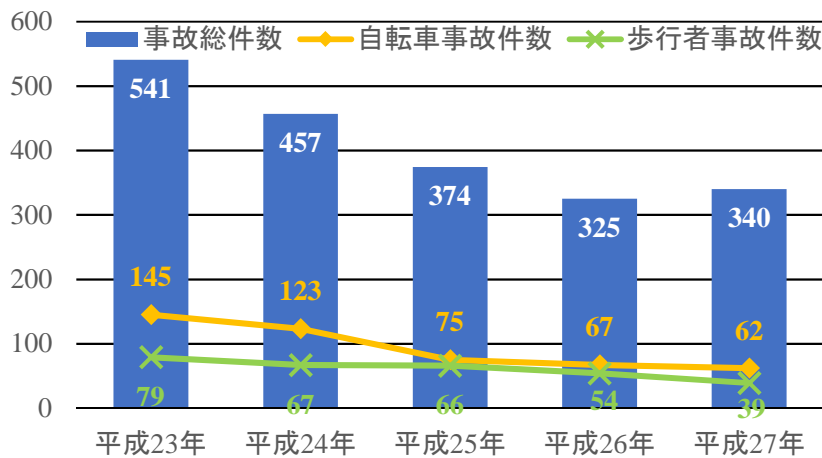


図 2.19 自転車事故件数と総事故件数（台）

出典：第 10 次多摩市交通安全計画（平成 28（2016）年度～平成 32（2022）年度）

<b>基本方針</b>	<b>以下の施策を重点的に検討・実施</b>	
	①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等 <sup>※</sup>
	③シェアサイクル <sup>※</sup> 施設の整備	④自転車競技施設の整備
	⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
	⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上
	⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備
	⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

図 2.20 自転車活用推進法の基本方針

出典：自転車活用推進法（平成 29（2017）年）

シェアサイクル

シェアサイクルとは、街中に複数のサイクルポート（シェアサイクルの貸出・返却場となる自転車置き場）を設置し、利用者がどのポートからでも借用、返却ができるレンタル自転車サービス。「自転車シェアリング」「コミュニティサイクル」などとも呼ばれます。

路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車のための駐車施設で一般公共の用に供する駐車場（特定の者が利用する駐車場（月極駐車場、専用駐車場）は含まず）。一般的には、時間貸し駐車場、買物客以外も利用可能な商業施設駐車場等が該当。



## 2.2 公共交通の利用実態及び市民意識

本計画の策定にあたり、多摩市では以下の5つのアンケート調査と、多摩市ミニバスの乗降調査、自転車の交通量調査を実施しました。ここでは、これらアンケート調査等の結果を基に、市内の公共交通の利用実態を示します。なお調査の集計結果は、巻末の参考資料に示します。

- ① 公共交通の利用状況に関するアンケート調査（以後、鉄道駅アンケート）
  - ・鉄道駅利用者へ配布
- ② ミニバスの利用状況に関するアンケート調査（以後、ミニバスアンケート）
  - ・ミニバス利用者へ配布
- ③ 自転車の利用状況に関するアンケート調査（以後、駐輪場アンケート）
  - ・駐輪場利用者へ配布
- ④ 公共交通に関する市民意識調査（交通不便地域以外）（以後、市民意識アンケート）
  - ・交通不便地域以外へポスティング
- ⑤ 公共交通に関する市民意識調査（交通不便地域）（以後、交通不便地域アンケート）
  - ・交通不便地域へポスティング
- ⑥ 多摩市ミニバスの乗降調査（以後、ミニバス調査）
  - ・ミニバス利用者を計測
- ⑦ 自転車の交通量調査（以後、自転車交通量調査）
  - ・市内4箇所の調査地点で「スポーツサイクル」と「その他の自転車」を計測

## 調査概要

各アンケートの調査票は、調査地点において手渡しまたはポスティングにより配布し、ご記入いただいた調査票を郵送にて回収しました。なお、駐輪場アンケート調査では、郵送のほかに駐輪場に設置した回収箱による回収も行いました。ミニバス調査、自転車交通量調査は、調査員による目視やカードの配布回収により乗降者数や交通量をカウントしました。

各調査の実施状況は以下のとおりです。

表 2-2 調査の実施状況

調査内容	調査日	配布枚数	回収枚数	回収率	配布方法
①鉄道駅 アンケート	7/12 (水)	6,800 枚	2,202 枚	32.4%	聖蹟桜ヶ丘駅、永山駅 多摩センター駅 唐木田駅にて配布
②ミニバス アンケート	7/11 (火)	2,720 枚	1,567 枚	57.6%	ミニバス車内にて配布
③駐輪場 アンケート	7/20 (木)	1,650 枚	341 枚	20.7%	駐輪自転車の前かごやハン ドルへ配布
④市民意識 アンケート	7/24 (月) 7/25 (火)	1,582 枚	690 枚	43.6%	住宅のポストへ投函
⑤交通不便地域 アンケート	7/24 (月) 7/25 (火)	1,583 枚	616 枚	38.9%	住宅のポストへ投函
調査内容	調査日 【天候】	調査時間	調査箇所		調査方法
⑥ミニバス調査	7/11 (火) 【晴れ】 7/13 (木) 【曇り】 7/16 (日) 【曇り】	始発～ 終発	南北線 東西線		ミニバス利用者を計測
⑦自転車交通量 調査	7/24 (月) 【曇り】	7:00～ 19:00	川崎街道 野猿街道 多摩ニュータウン通り 南多摩尾根幹線		「スポーツサイクル」と 「その他の自転車」を計測

2

2. 2 多摩市の現状と交通課題  
公共交通の利用実態及び市民意識

日常生活における移動手段（市民意識アンケート、交通不便地域アンケートより）

日常生活における移動手段は、「自動車（自分で運転）」が約 20～25%を占めており、「鉄道」、  
「路線バス」、「自転車」、「徒歩」で約 65～70%を占めています。

移動目的は、「通勤」と「通学」が約 35%～50%を占めており、「買物」、「通院・検診」、「飲食・  
娯楽」で約 40～50%を占めています。

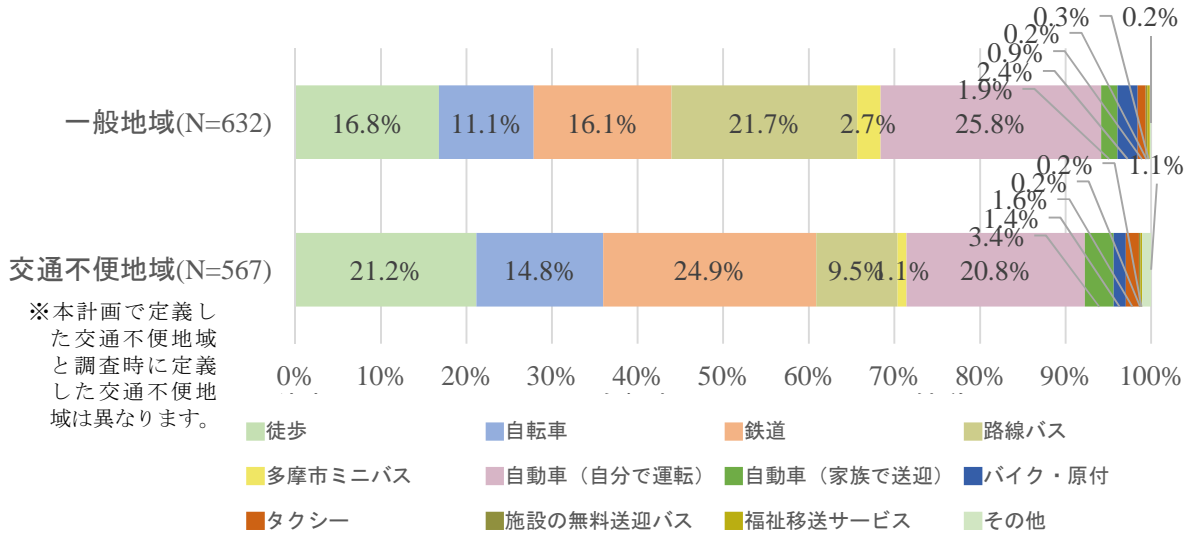


図 2.21 日常生活における移動手段

※市民意識アンケート・交通不便地域アンケート：問 1-3 より

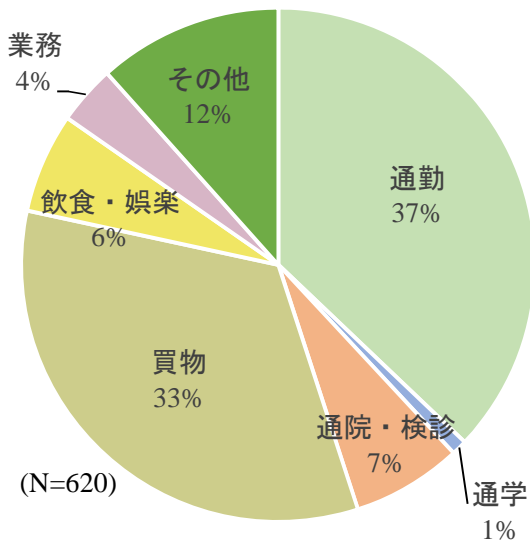


図 2.22 移動目的（一般地域）

※市民意識アンケート：問 1-2 より

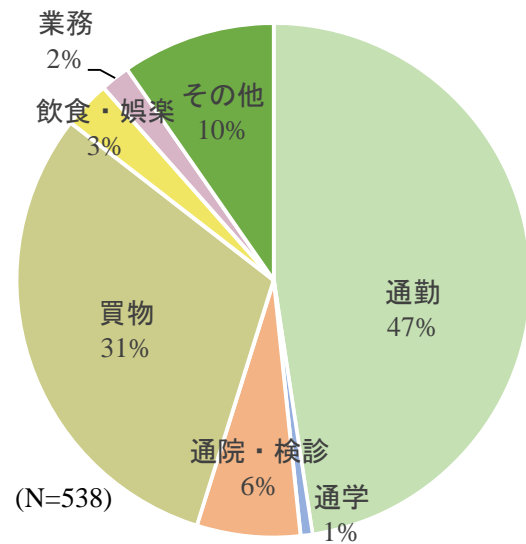


図 2.23 移動目的（交通不便地域）

※交通不便地域アンケート：問 1-2 より

また、次項に示す図 2.4 は日常生活における移動手段が、どのような移動目的で構成されているのかを示した図です。

移動目的別に見てみると、全体の移動手段で約 20～25%を占めている「自動車（自分で運転）」は、「通学」、「通院・検診」では約 10%以下となっています。一方で、それ以外の移動目的では、「業務」で 45%以上、「飲食・娯楽」で 33%以上など、多くが 30%を超える割合を示しています。

「路線バス」、「自転車」、「徒歩」を利用した移動は、各移動目的で約 10～20%を占めています。

「鉄道」を利用した移動は、「通勤」、「通学」の利用目的では約 40～50%を占めていますが、他の利用目的では約 10%に留まっています。

「タクシー」を利用した移動は、交通不便地域かつ「通院・検診」目的の方に限り、約 20%を占めています。

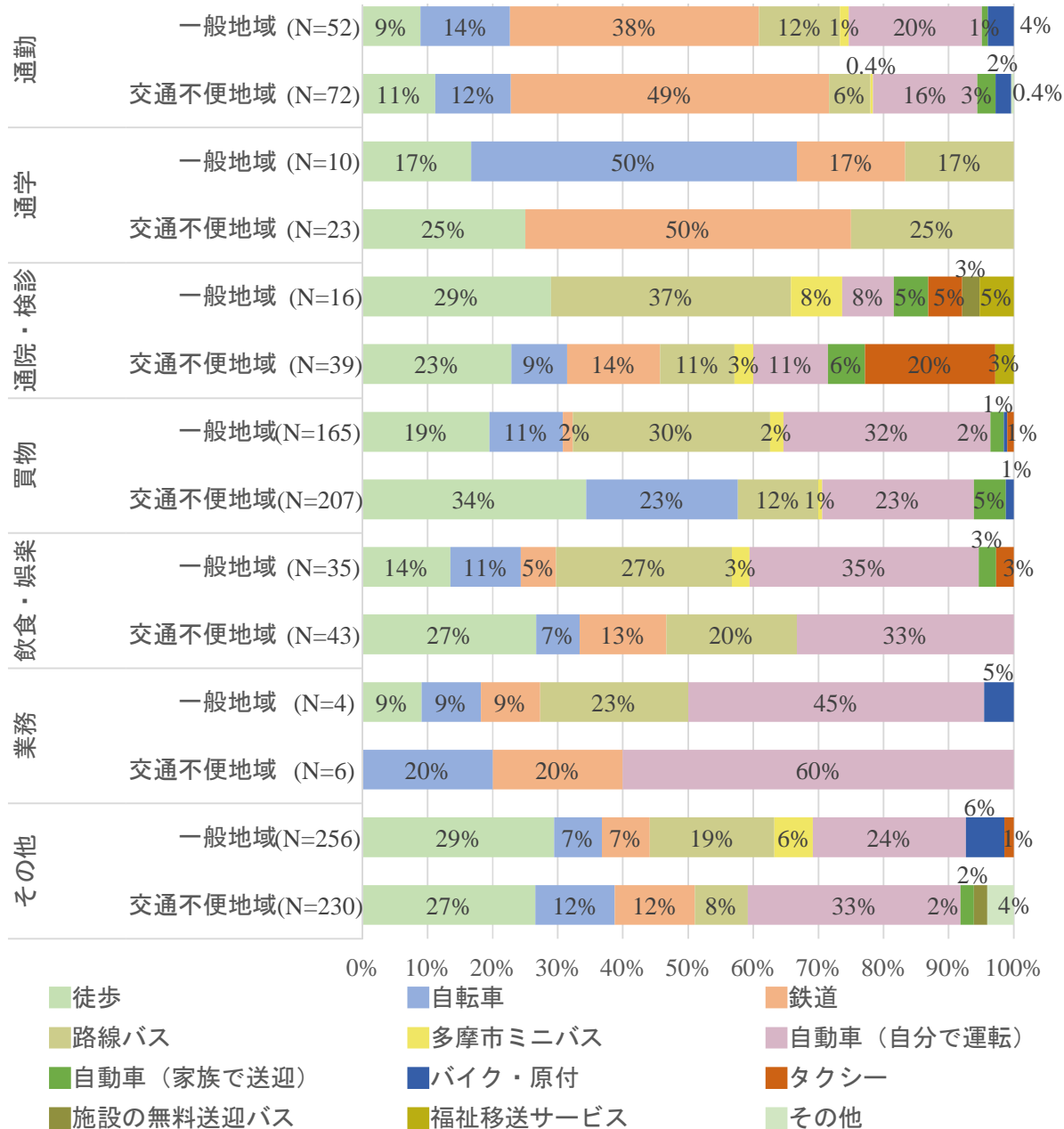


図 2.24 各移動目的での移動手段

※市民意識アンケート・交通不便地域アンケート：問 1-2 および問 1-3 より

調査時に定義した交通不便地域

鉄軌道駅から半径 500m 以内またはバス停(日運行 15 本以上)から半径 300m 以内で、高低差が 10m 以上の地域。  
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。

2

2. 2 多摩市の現状と交通課題  
公共交通の利用実態及び市民意識

自宅から鉄道駅までの交通手段（鉄道駅アンケートより）

市内の自宅から鉄道駅まで、50%以上の方が「徒歩」にてアクセスしています。この傾向が特に顕著な唐木田駅では、85%以上の方が「徒歩」でアクセスしています。2番目に多い交通手段が「路線バス」であり、3番目に多い交通手段が「自転車」となっています。これらの交通手段により全体の約90%を占めています。なお唐木田駅に関しては、「路線バス」を利用される方が他の鉄道駅と比べて、非常に少なくなっています。

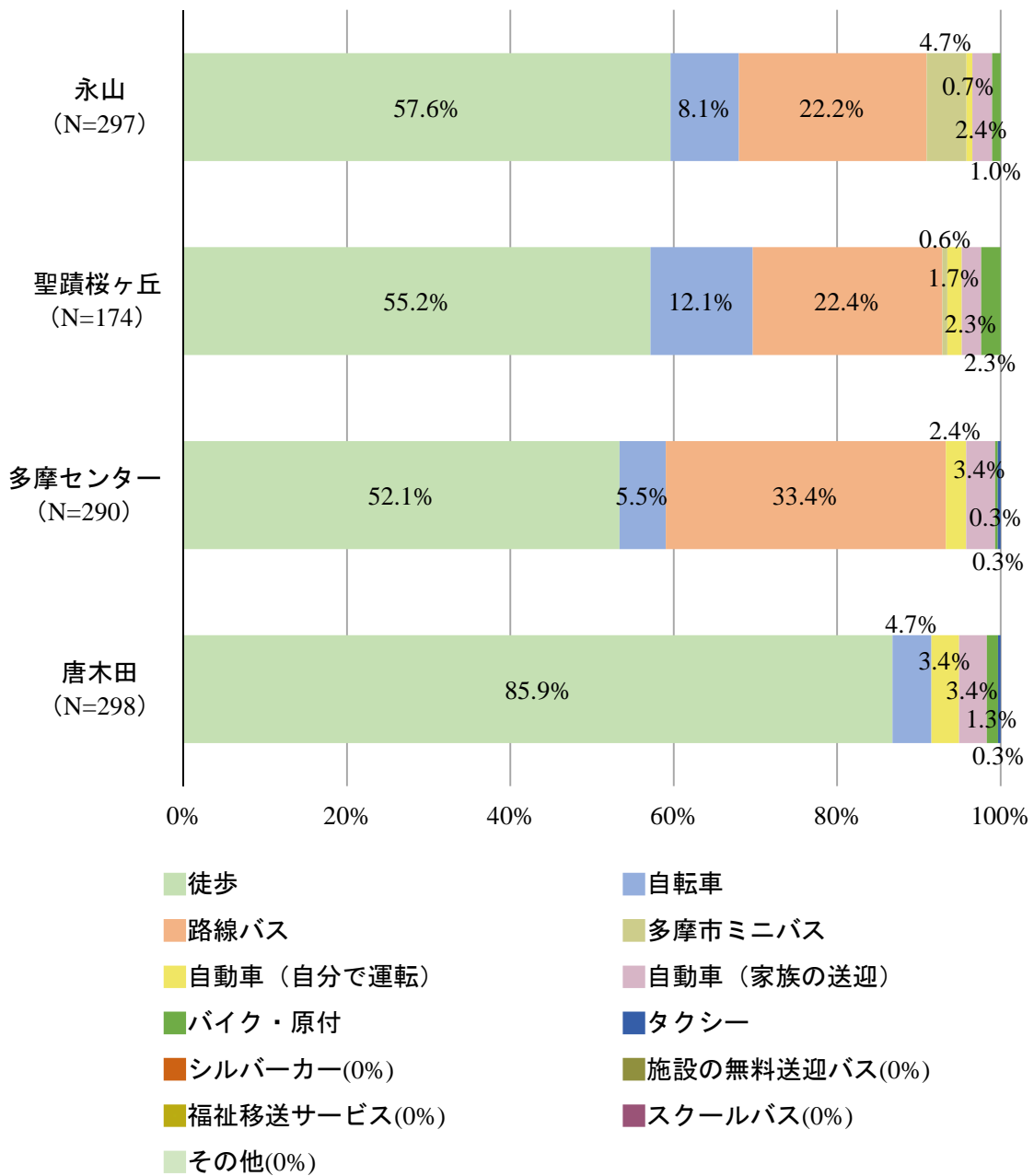


図 2.25 市内の自宅から鉄道駅までの交通手段分担率

※鉄道駅アンケート：問2より

### 人の移動状況（鉄道駅アンケートより）

鉄道駅アンケートでは、「市内の自宅から市外の目的地への移動」が約 50%を占め、「市外の自宅から市内の目的地への移動」と「市内の自宅から市内の目的地への移動」が約 20%と同程度の割合となっています。また、「通過利用の移動」は約 12%となっています。

次頁以降に示す図 2.27、2.28、2.29 は、鉄道駅アンケートの問 2 の回答を基に、「市内の自宅から市外の目的地への移動」「市外の自宅から市内の目的地への移動」「市内の自宅から市内の目的地への移動」を詳細に分析したものです。それぞれの移動の中で多摩市を中心に都市間の移動がどの程度の割合で発生しているかを示しています。都内は区部と多摩地域の市町村、その他地域は都道府県単位で分類し、分析しています。

「市内の自宅から市外の目的地への移動（図 2.27）」では、その半数が区部へと移動しています。区部への移動以外では、近隣の都市（神奈川県、八王子市、調布市、府中市など）への移動が多くを占めています。

「市外の自宅から市内の目的地への移動（図 2.28）」で最も多くを占める移動は、八王子市からの移動で約 22%を占めています。次いで、神奈川県（約 17%）や区部（約 13%）、日野市（約 10%）となっています。その他の移動では、隣接する都市（町田市、府中市、稲城市、調布市など）からの移動が多くを占めています。

「通過利用の移動（図 2.29）」で最も多くを占める移動は、区部から八王子市、八王子市から区部への移動で約 22%を占めています。次いで、八王子市から神奈川県、神奈川県から八王子市への移動で約 11%を占めています。その次に、区部から町田市、町田市から区部への移動で約 8%となっています。その他の移動では、隣接する都市（日野市⇄神奈川県、八王子市⇄町田市、立川市⇄神奈川県など）間での移動が多くを占めています。

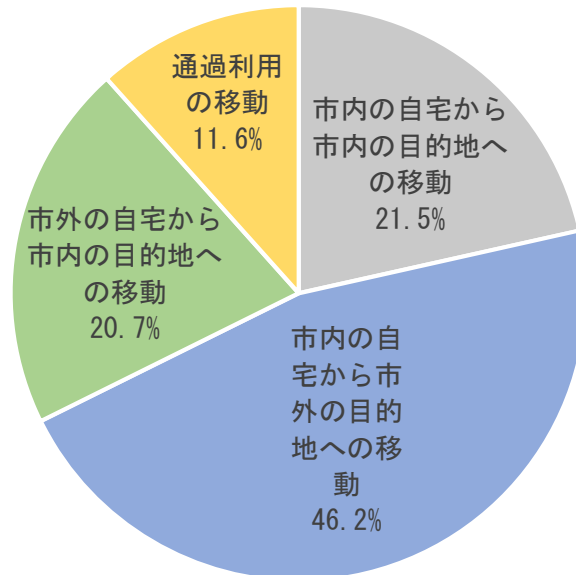


図 2.26 人の移動状況

※鉄道駅アンケート：問 2 より

#### 通過利用移動

市外の自宅から市外の目的地へと移動する際に多摩市を經由して行く移動。



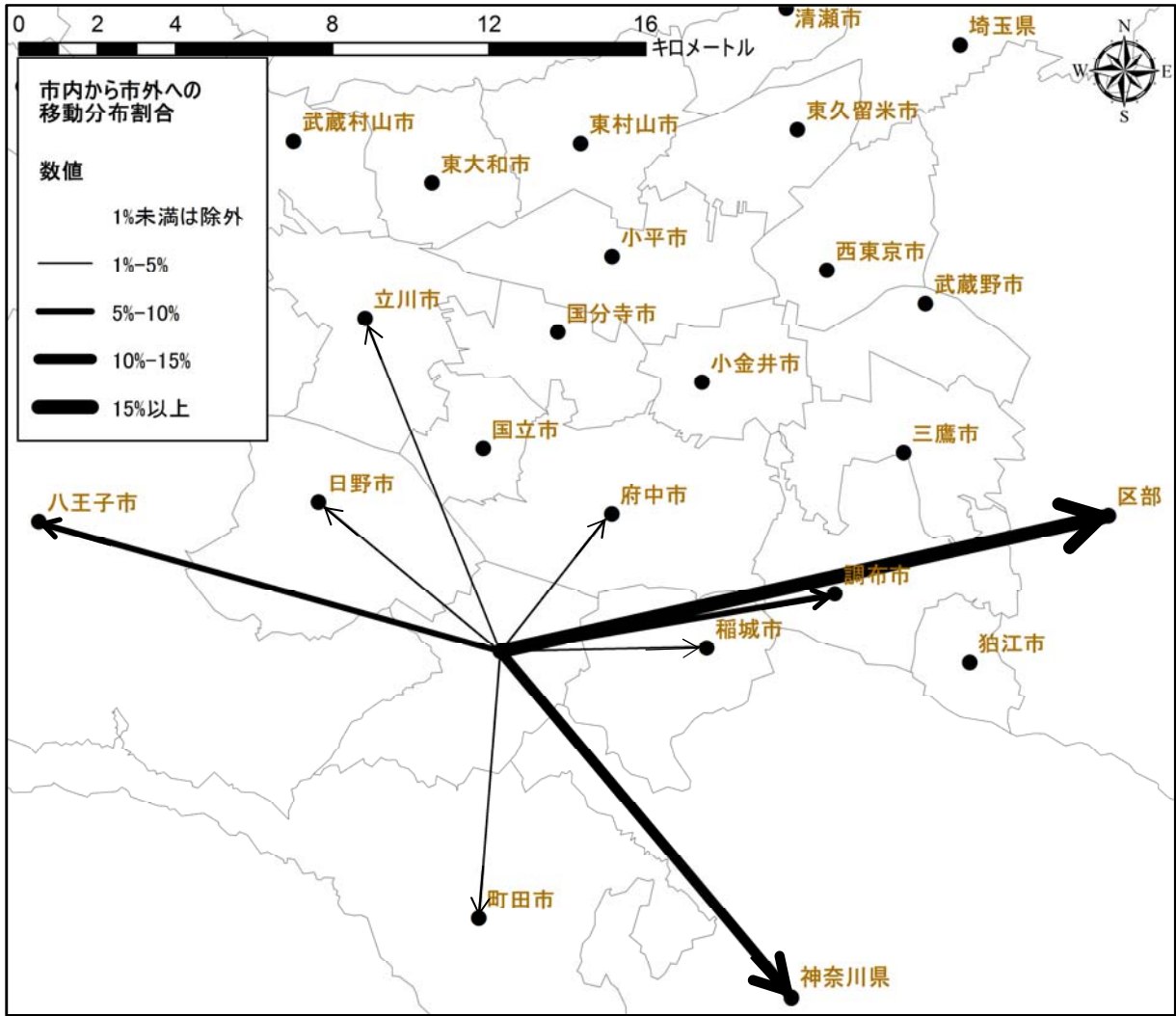


図 2.27 市内から市外への移動分布割合

※鉄道駅アンケート：問2より

表 2-3 市内から市外への移動分布割合一覧表

順位	居住地	目的地	移動分布割合	順位	居住地	目的地	移動分布割合	順位	居住地	目的地	移動分布割合
1	多摩市	区部	54.60%	11	多摩市	狛江市	0.64%	21	多摩市	長野県	0.21%
2	多摩市	神奈川県	11.78%	12	多摩市	三鷹市	0.64%	22	多摩市	青梅市	0.11%
3	多摩市	八王子市	7.49%	13	多摩市	武蔵野市	0.64%	23	多摩市	静岡県	0.11%
4	多摩市	調布市	5.78%	14	多摩市	千葉県	0.54%	24	多摩市	小金井市	0.11%
5	多摩市	府中市	4.93%	15	多摩市	小平市	0.32%	25	多摩市	武蔵村山市	0.11%
6	多摩市	立川市	2.68%	16	多摩市	茨城県	0.32%	26	多摩市	羽村市	0.11%
7	多摩市	町田市	2.46%	17	多摩市	国立市	0.21%	27	多摩市	清瀬市	0.11%
8	多摩市	稲城市	2.25%	18	多摩市	東大和市	0.21%	28	多摩市	西東京市	0.11%
9	多摩市	日野市	1.82%	19	多摩市	国分寺市	0.21%	29	多摩市	東村山市	0.11%
10	多摩市	埼玉県	0.96%	20	多摩市	昭島市	0.21%	30	多摩市	檜原村	0.11%
								31	多摩市	群馬県	0.11%

※鉄道駅アンケート：問2より

2

多摩市の現状と交通課題  
公共交通の利用実態及び市民意識

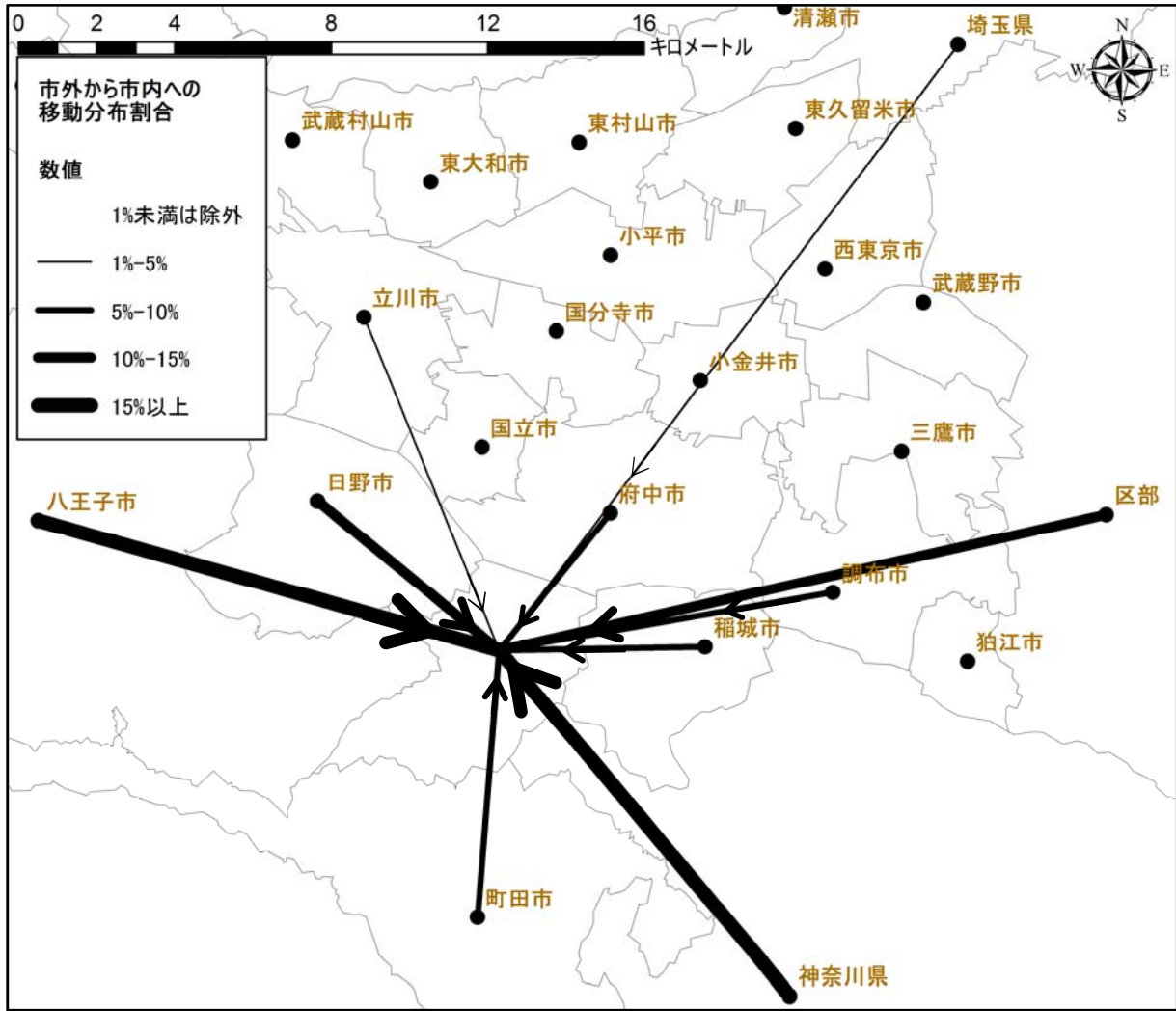


図 2.28 市外から市内への移動分布割合

※鉄道駅アンケート：問2より

表 2-4 市外から市内への移動分布割合一覧表

順位	居住地	目的地	移動分布割合	順位	居住地	目的地	移動分布割合	順位	居住地	目的地	移動分布割合
1	八王子市	多摩市	21.96%	9	埼玉県	多摩市	3.34%	17	羽村市	多摩市	0.48%
2	神奈川県	多摩市	16.71%	10	立川市	多摩市	1.43%	18	国立市	多摩市	0.48%
3	区部	多摩市	13.13%	11	茨城県	多摩市	0.95%	19	昭島市	多摩市	0.48%
4	日野市	多摩市	10.74%	12	狛江市	多摩市	0.72%	20	青梅市	多摩市	0.48%
5	町田市	多摩市	6.92%	13	三鷹市	多摩市	0.72%	21	国分寺市	多摩市	0.24%
6	府中市	多摩市	6.44%	14	西東京市	多摩市	0.72%	22	小金井市	多摩市	0.24%
7	稲城市	多摩市	6.21%	15	武蔵野市	多摩市	0.72%	23	東久留米市	多摩市	0.24%
8	調布市	多摩市	6.21%	16	千葉県	多摩市	0.48%				

※鉄道駅アンケート：問2より

2

多摩市の現状と交通課題  
公共交通の利用実態及び市民意識

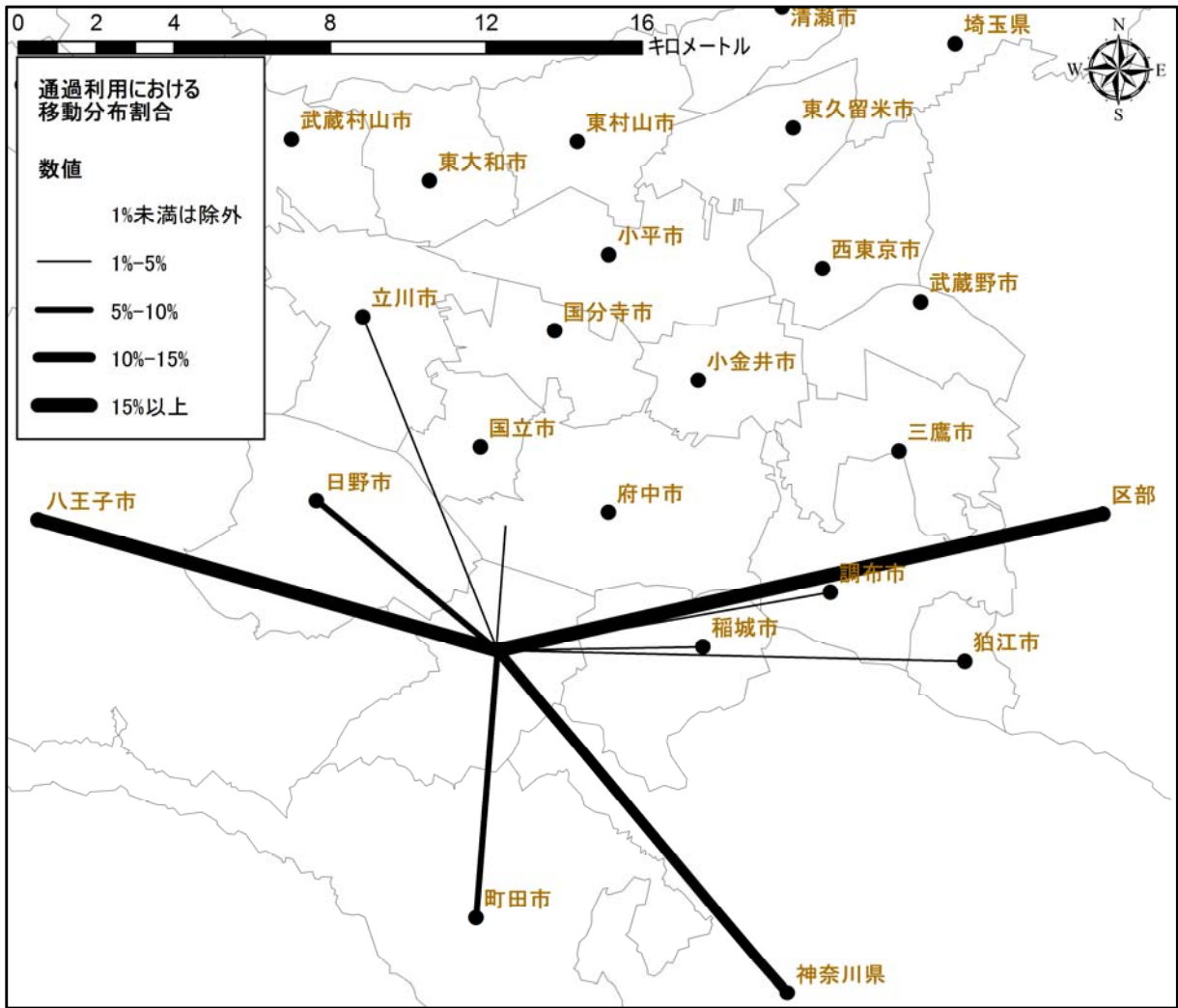


図 2.29 通過利用の移動分布割合

※鉄道駅アンケート：問2より

表 2-5 通過利用における移動分布割合一覧表（1%未満を除く）

順位	発着地	経由地	発着地	移動分布割合
1	区部	多摩市	八王子市	22.54%
2	八王子市	多摩市	神奈川県	11.06%
3	区部	多摩市	町田市	7.66%
4	日野市	多摩市	神奈川県	5.53%
5	八王子市	多摩市	町田市	4.25%
6	立川市	多摩市	神奈川県	3.83%
7	八王子市	多摩市	八王子市	3.40%
8	八王子市	多摩市	立川市	2.98%
9	神奈川県	多摩市	神奈川県	2.98%
10	区部	多摩市	神奈川県	2.55%
11	稲城市	多摩市	神奈川県	2.55%
12	町田市	多摩市	神奈川県	2.55%
13	八王子市	多摩市	調布市	2.13%
14	区部	多摩市	日野市	1.70%
15	八王子市	多摩市	日野市	1.70%
16	町田市	多摩市	日野市	1.70%
17	八王子市	多摩市	狛江市	1.29%
18	町田市	多摩市	町田市	1.28%
19	八王子市	多摩市	稲城市	1.28%

※鉄道駅アンケート：問2より

鉄道に関する満足度（鉄道駅アンケートより）

鉄道駅の総合的な満足度は、約70%の方が「満足」または「やや満足」と評価しています。各設問で見ると、「駅の施設（トイレや待合室など）」と「鉄道と鉄道の乗り換え」について、「不満足」または「やや不満足」と答えた方の割合が多くなっています。また、「乗り継ぎの情報や案内のわかりやすさ」について、「満足」または「やや満足」と答えた方の割合が少なくなっています。

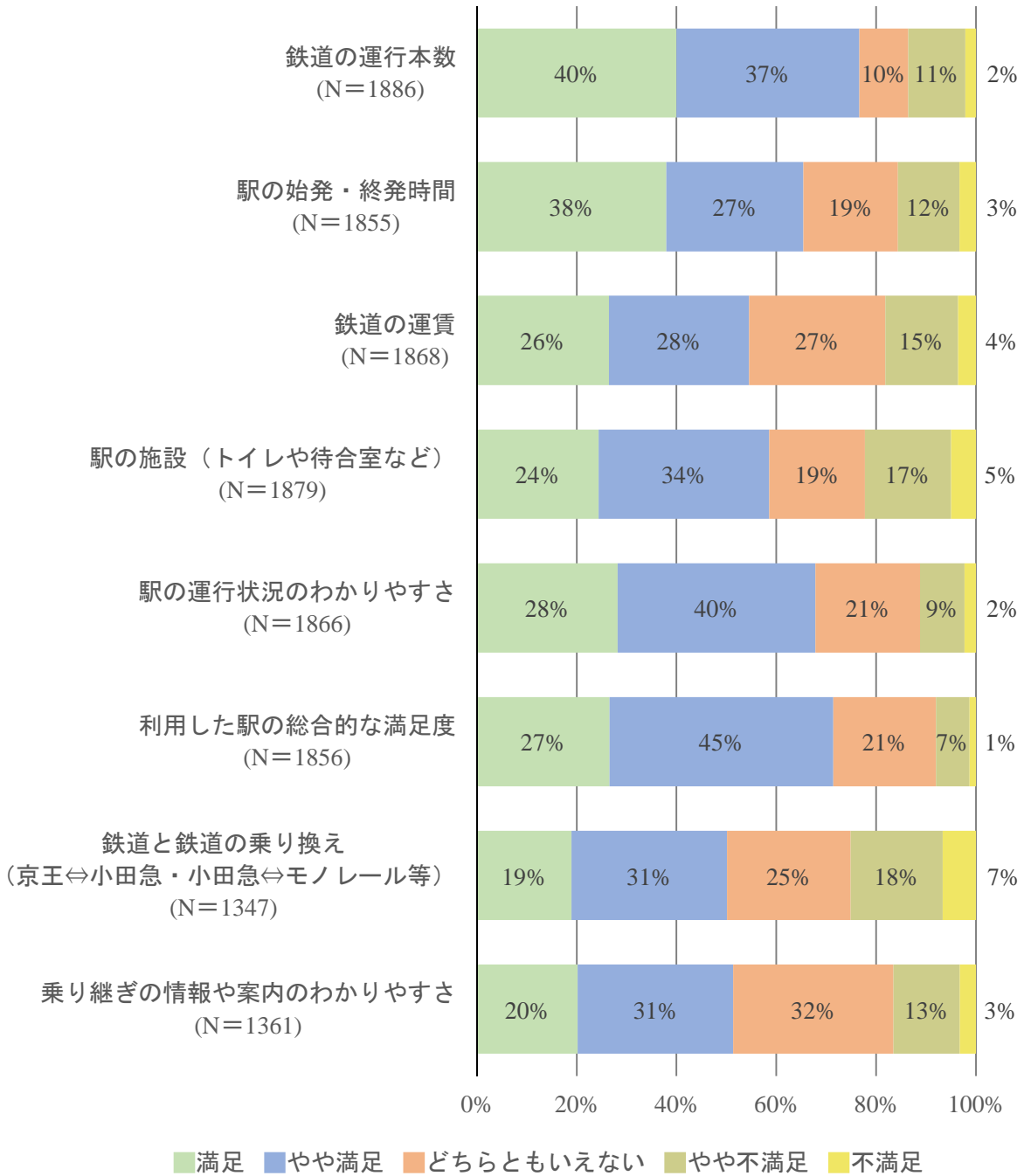


図 2.30 駅利用者に行った鉄道駅に関する満足度  
※鉄道駅アンケート：問3より



バスに関する満足度（鉄道駅アンケートより）

バスの総合的な満足度は、約70%の方が「満足」または「やや満足」と評価し、約10%の方が「不満足」または「やや不満足」と評価しています。

各設問で見ると、「バスの運行本数」、「バス停の環境（ベンチ、屋根等）」、「バスの終発時間」について、「不満足」または「やや不満足」と答えた方の割合が40%を超えています。

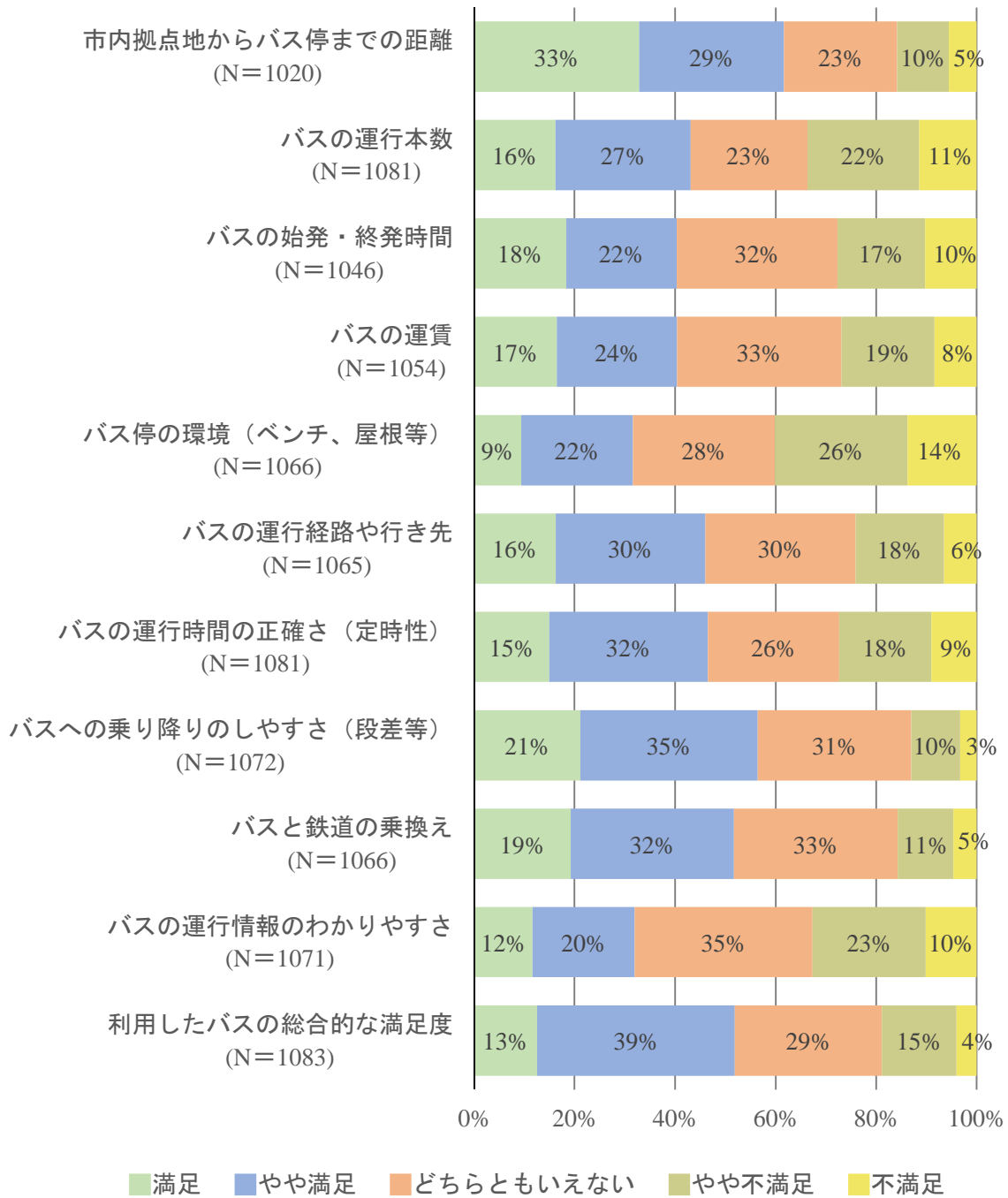


図 2.31 バスに関する満足度資料  
※鉄道駅アンケート：問4より

ミニバスの利用状況（ミニバスアンケートより）

ミニバスの利用目的は、約 25%の方が「通勤」または「通学」であり、約 55%の方が「買物」、「通院・検診」、「飲食・娯楽」となっています。また、ミニバスを利用されている方の利用頻度は、「週 5 日以上」と「週 3～4 日」の割合が約 65%となっています。

このことからミニバスは、買物や通院などの市内の移動のために、日常的に利用されていることがわかります。

また、ミニバスを廃止した場合の代替移動手段については、70 歳代以上の方や 10 歳代の方の約 40%が「代替移動手段が無い」と答えています。20 歳代から 60 歳代の方で「代替移動手段が無い」と答えた方の割合は 30%以下となっています。

このことから、高齢の方や若年層では他世代の方より日常の移動手段においてミニバスに依存している傾向にあることがわかります。

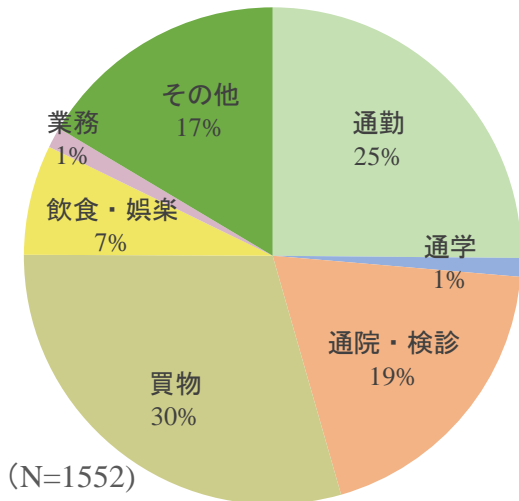


図 2.32 ミニバスの利用目的

※ミニバスアンケート：問 1 より

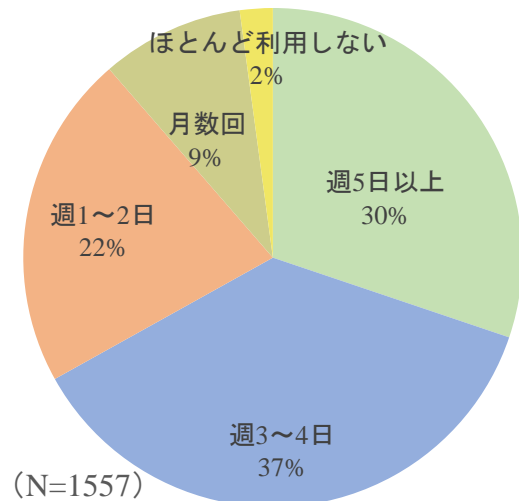


図 2.33 ミニバスの利用頻度

※ミニバスアンケート：問 3 より

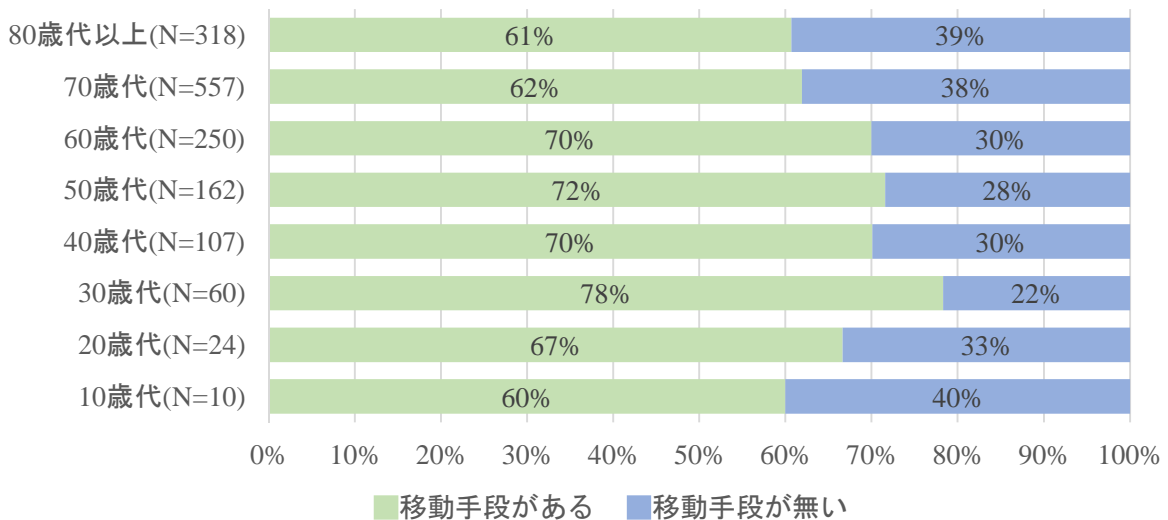


図 2.34 年代別ミニバス廃止時の移動手段の有無

※ミニバスアンケート：個人属性（年齢）および問 6 より

ミニバスに関する満足度（ミニバスアンケートより）

ミニバスを利用されている方の満足度を以下に示します。ミニバスの総合的な満足度は、約70%の方が「満足」または「やや満足」と評価しています。

その一方、約70%の方が「バスの運行本数」について、「不満足」または「やや不満足」と答えています。また、「バス停の環境（ベンチ、屋根等）」と「バスの終発時間」について、約40%の方が「不満足」または「やや不満足」と答えています。

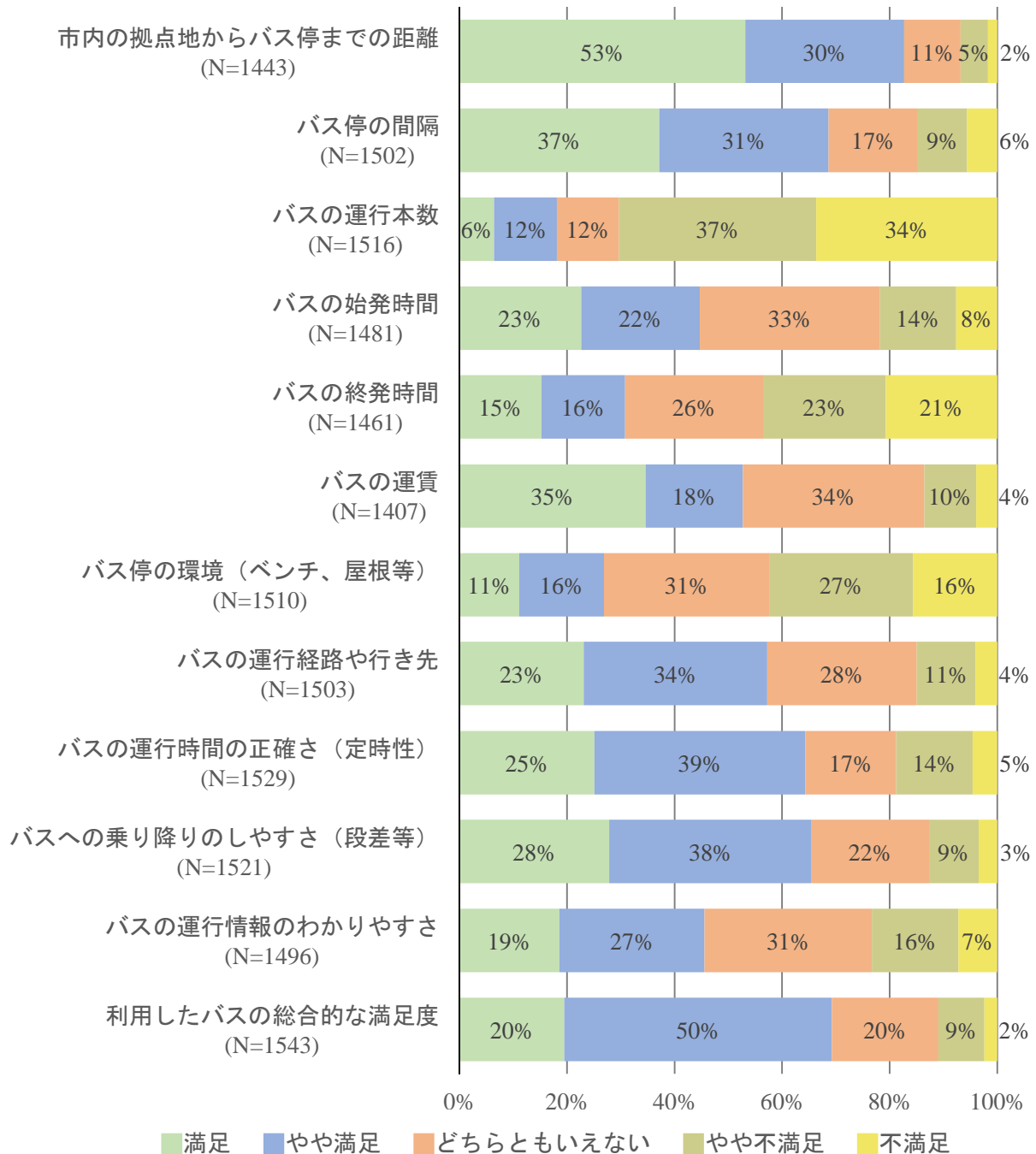


図 2.35 ミニバスの満足度  
※ミニバスアンケート：問5より

## 今後のミニバスのあり方に関する市民意識

(市民意識アンケート、交通不便地域アンケートより)

今後のミニバスのあり方として、約 20～25%の方が「財政負担を増やしてでもサービス向上を図るべき」と答えており、約 30～35%の方が「現状を維持すべき」と答えています。「サービス水準を低下させてでも、財政負担を減らすべき」と答えた方は、約 10%にとどまっています。

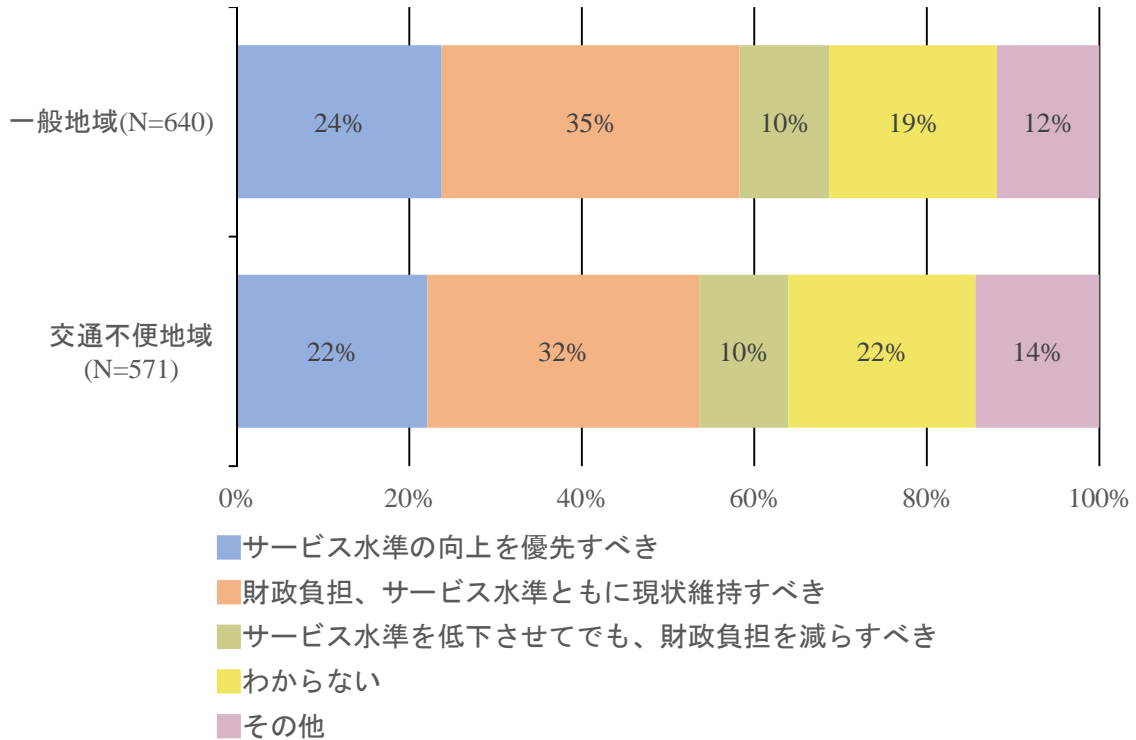


図 2.36 今後のミニバスのあり方に関する市民意識

※市民意識アンケート・交通不便地域アンケート：問 4 より



## ミニバス利用状況（ミニバス調査より）

多摩市ミニバスの乗降者数は、本計画の策定にあたり利用者数の調査を実施しました。ここでは、利用者数調査の概要を示します。なお利用者数調査の集計結果は、巻末の参考資料に示します。

ミニバスの利用者数は、各路線ともに平日の方が休日よりも利用者数が多くなっています。東西線は右循環と左循環で利用者数に大きな差はありません。その一方、南北線に関しては、1日7本運行している愛宕ルートの方が、1日10本運行している桜ヶ丘・和田ルートよりも利用者数が多くなっています。

各路線における時間帯別の乗車人数は、朝と夕方だけでなく、正午前後の乗車人数が多くなっています。ミニバスの利用特性として、アンケート調査から通勤・通学だけでなく、買物や通院などのために利用される方が多いことがわかっています。今回の調査結果からも、買物や通院などに利用されているものと推測できます。

また、バスに乗車してから降車するまで利用者数が多い路線は、東西線右循環では、第1位が永山駅バス停から中諏訪バス停までで171人、第2位が永山駅バス停から永山けやき坂バス停で168人、第3位が多摩センター駅バス停から豊ヶ丘二丁目北バス停で166人です。東西線左循環では、第1位が永山駅バス停から貝取北公園通りバス停までで137人、第2位が中諏訪バス停から永山駅バス停で103人、第3位が永山駅バス停から貝取北公園東バス停で92人です。南北線愛宕ルートでは、第1位が第三公園バス停から多摩センター駅バス停までで56人、第2位が多摩センター駅バス停からロケット公園前バス停で22人、第3位が永山駅バス停から第三公園前バス停で21人です。南北線桜ヶ丘・和田ルートでは、第1位が総合体育館バス停から永山駅バス停までで14人、第2位が桜ヶ丘一丁目バス停から永山駅バス停で13人、第3位が永山駅バス停から総合体育館バス停で12人です。

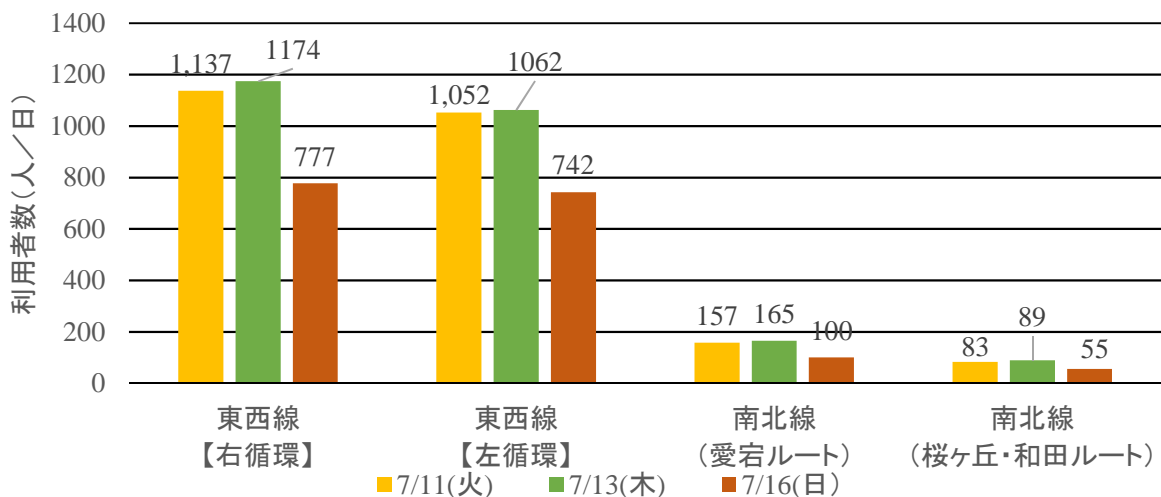


図 2.37 多摩市ミニバスの利用者数

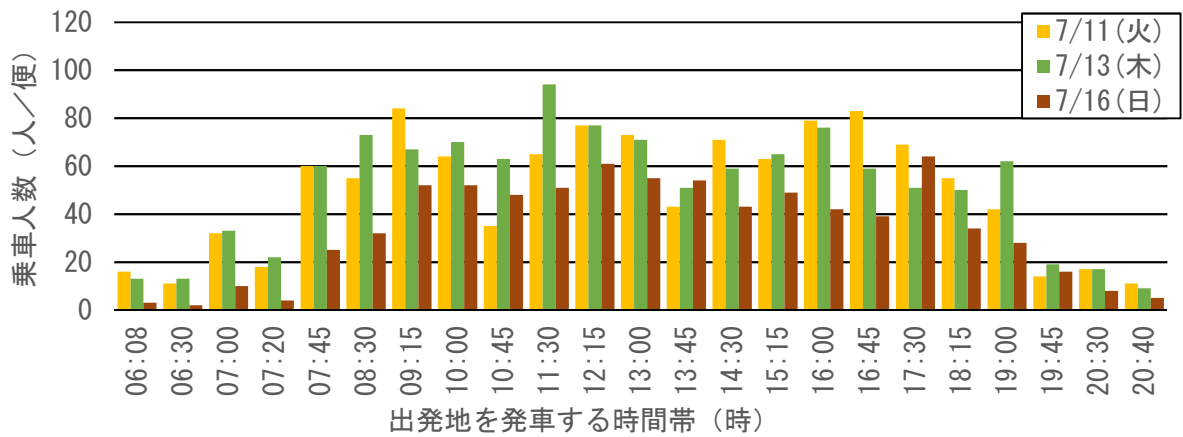


図 2.38 東西線（右循環）の時間帯別利用者数

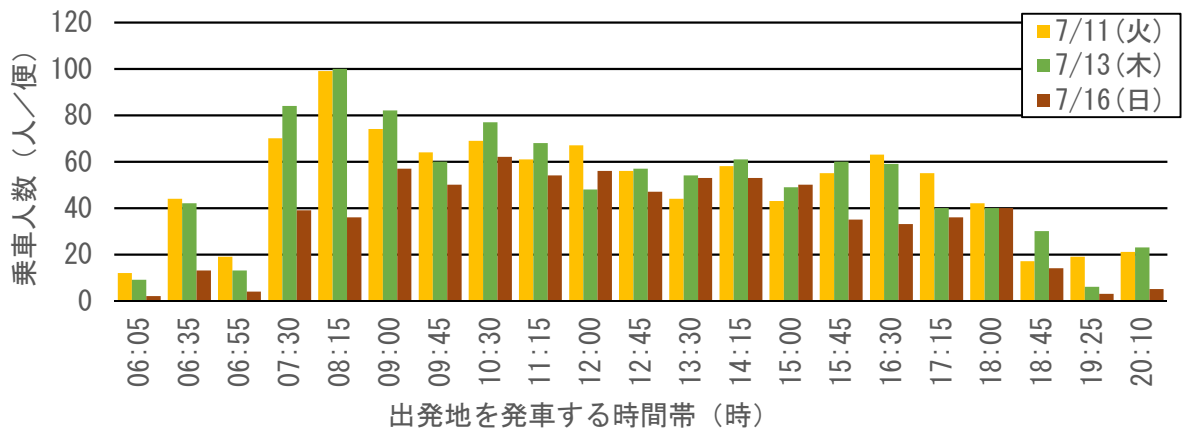


図 2.39 東西線（左循環）の時間帯別利用者数

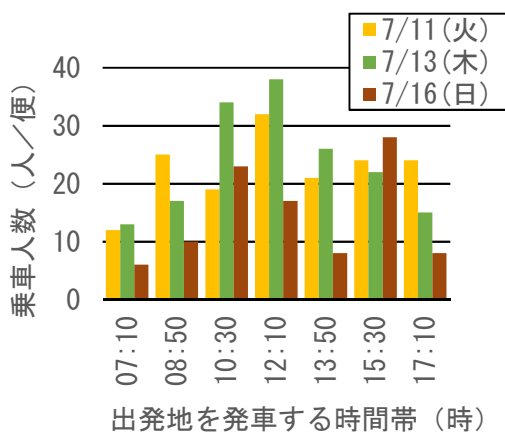


図 2.40 南北線（愛宕ルート）の時間帯別利用者数

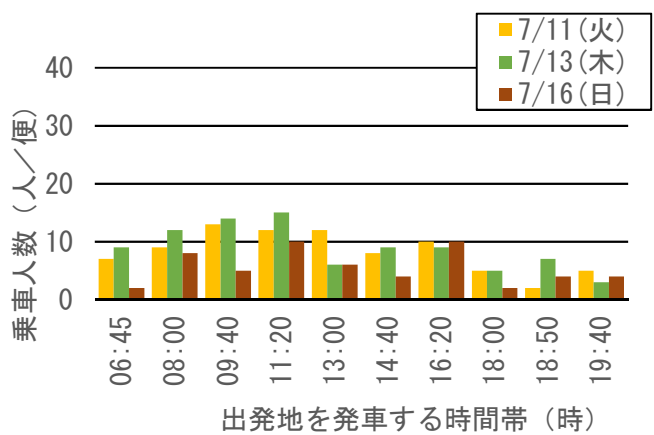


図 2.41 南北線（桜ヶ丘・和田ルート）の時間帯別利用者数



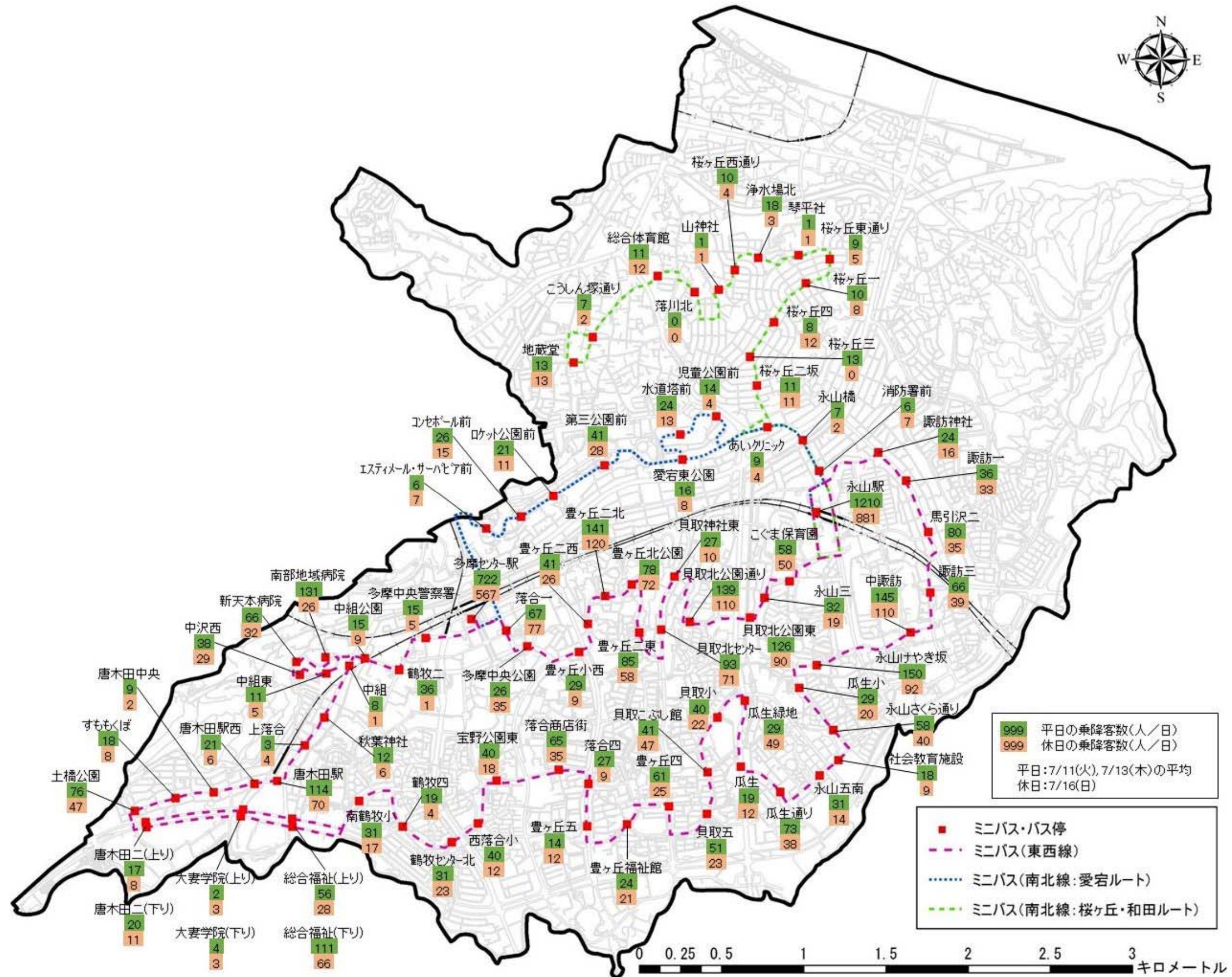


図 2.42 多摩市ミニバスの乗降者数

表 2-6 東西線右回り OD 1位から10位

	乗車バス停	降車バス停	人数(人)
1位	永山駅	中諏訪	171
2位	永山駅	永山けやき坂	168
3位	多摩センター駅	豊ヶ丘二丁目北	166
4位	貝取北公園通り	永山駅	144
5位	貝取北公園東	永山駅	113
6位	多摩センター駅	豊ヶ丘北公園	87
7位	永山駅	馬引沢二丁目	81
8位	多摩南部地域病院	多摩センター駅	78
9位	多摩センター駅	豊ヶ丘二丁目東	59
10位	多摩センター駅	永山駅	51

表 2-7 東西線左回り OD 1位から10位

	乗車バス停	降車バス停	人数(人)
1位	永山駅	貝取北公園通り	137
2位	中諏訪	永山駅	103
3位	永山駅	貝取北公園東	92
4位	豊ヶ丘二丁目北	多摩センター駅	88
5位	多摩センター駅	多摩南部地域病院	85
6位	永山けやき坂	永山駅	85
7位	諏訪三丁目	永山駅	76
8位	馬引沢二丁目	永山駅	71
9位	多摩センター駅	新天本病院	60
10位	豊ヶ丘二丁目東	多摩センター駅	55

表 2-8 南北線愛宕ルート OD 1位から5位

	乗車バス停	降車バス停	人数(人)
1位	第三公園前	多摩センター駅	56
2位	多摩センター駅	ロケット公園前	22
3位	永山駅	第三公園前	21
4位	永山駅	水道塔前	18
5位	多摩センター駅	コンセボール前	18

表 2-9 南北線桜ヶ丘・和田ルート OD 1位から5位

	乗車バス停	降車バス停	人数(人)
1位	総合体育館	永山駅	14
2位	桜ヶ丘一丁目	永山駅	13
3位	永山駅	総合体育館	12
4位	地藏堂	永山駅	12
5位	永山駅	桜ヶ丘二丁目坂	11

OD

Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) の略で、当該調査においては乗車バス停から降車バス停までの移動量を示す。この移動量は、7/11(火),7/13(木),7/16(日)の三日間の合計。



2

2. 2 多摩市の現状と交通課題  
公共交通の利用実態及び市民意識

自転車の利用状況（駐輪場アンケートより）

自転車で歩道のある道路を走行する際に「車道の走行割合が2割未満」で、ほとんど歩道を走行すると答えている方が40%存在しています。その反対に「車道の走行割合が8割以上」で、ほとんど車道を走行する方は、20%となっています。

歩道を選択する理由としては、「車との接触を避けるため」と答えている方が約40%となっており、「車の邪魔になる」と答えている方が約20%となっています。また車道を選択する理由としては、「人との接触を避けるため」と答えている方が約35%となっており、「車道走行が原則」と答えている方が約20%となっています。

このことから自転車利用者は、それぞれが交通安全に留意し、車道と歩道のどちらを走行するかを選択していることがわかります。

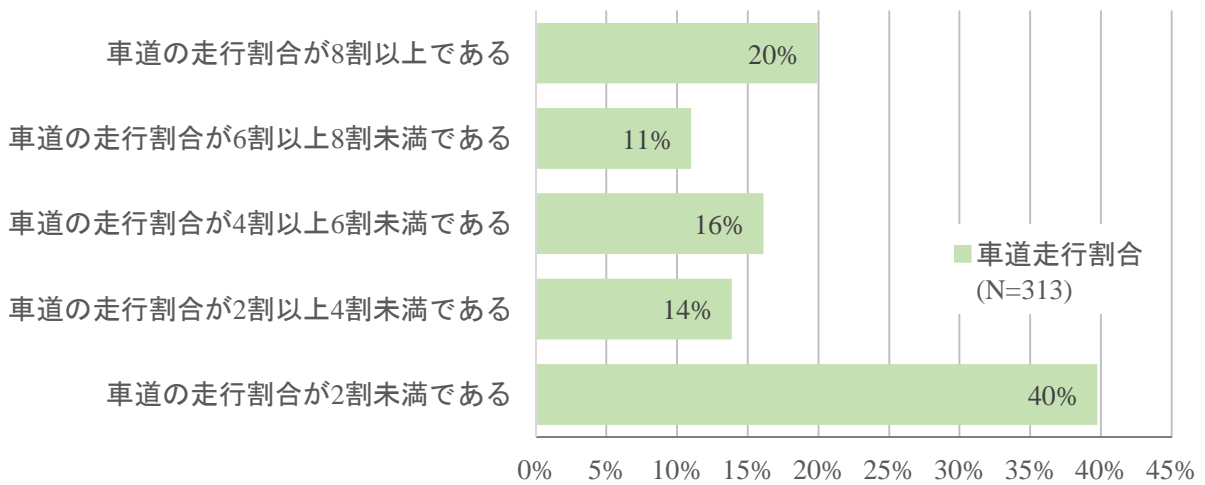


図 2.43 歩道がある場合に「車道」を走行する割合  
※駐輪場アンケート：問4より

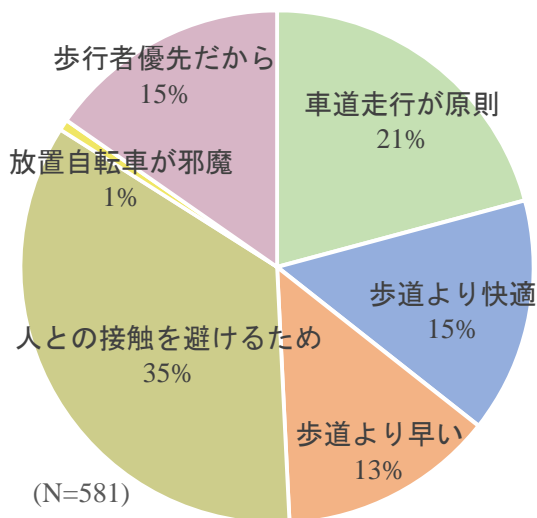


図 2.44 車道を走行する理由  
※駐輪場アンケート：問4より

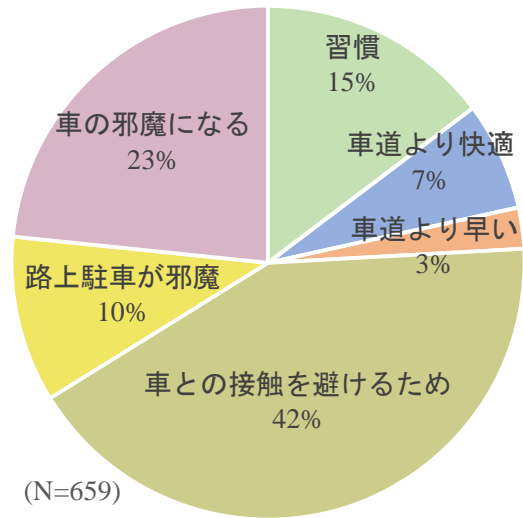


図 2.45 車道を走行しない理由  
※駐輪場アンケート：問4より

### 自転車利用状況（自転車交通量調査より）

本計画の策定にあたり自転車の交通量調査を実施しました。ここでは、自転車の交通量調査の概要を示します。自転車の交通量調査の集計結果は、巻末の参考資料に示します。

各調査地点の交通量は、地点1（川崎街道上）では483台（スポーツサイクル：247台（51.1%））、地点2（野猿街道上）では1,065台（スポーツサイクル：283台（26.6%））、地点3（多摩ニュータウン通り上）では784台（スポーツサイクル：325台（41.5%））、地点4（南多摩尾根幹線上）では1,264台（スポーツサイクル：984台（77.8%））です。スポーツサイクルの利用割合は、地点4が最も高く、地点2が最も低くなっています。

### 【自転車の利用状況に関する交通量調査】

#### 調査日時

【休日調査日】平成29年7月9日（日） 【調査時間】7:00～19:00（連続12時間）

#### 調査地点

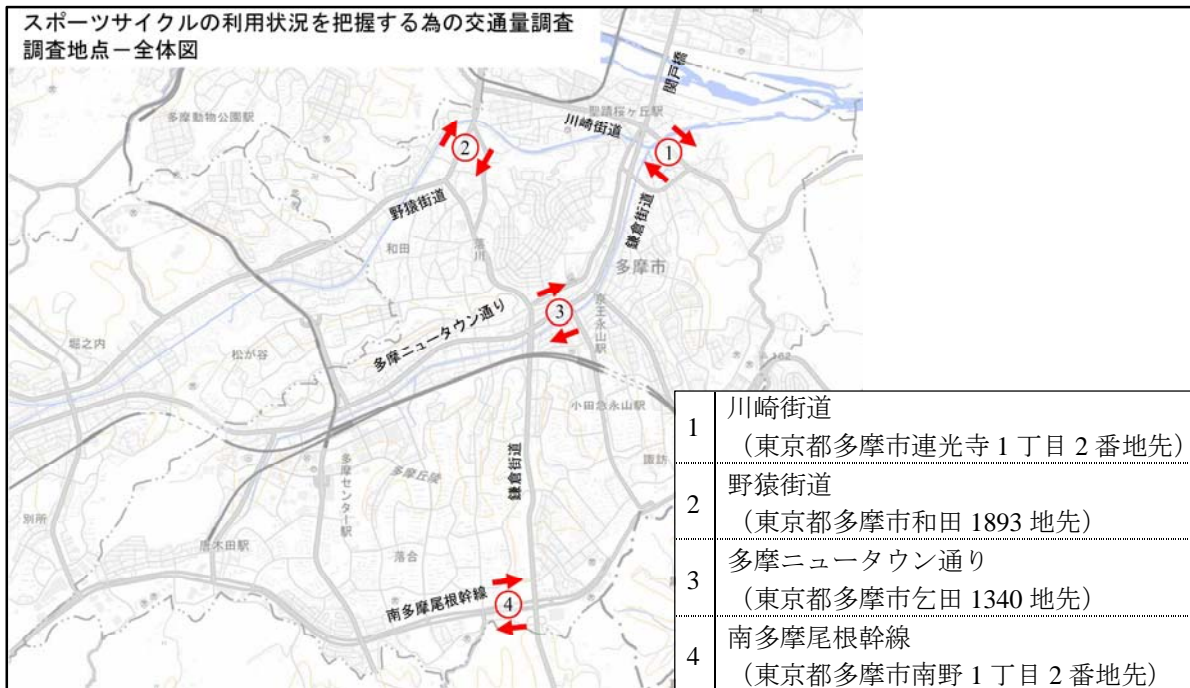


図 2.46 調査地点

### 調査方法（自転車交通量調査）

- 調査員が数取器を用いて各流出地点で方向別、車道・歩道の別により自転車をカウントしました。
- カウントした自転車は、「スポーツサイクル」と「その他の自転車」です。
  - ①スポーツサイクル：利用者が成人かつヘルメットを着用し、前かごがない場合
  - ②その他の自転車：スポーツサイクル以外  
（シティサイクル、折りたたみ自転車、電動自転車等）

集計時間：10分毎に集計したものをまとめ、1時間毎の集計としました。

2

多摩市の現状と交通課題  
2. 公共交通の利用実態及び市民意識



図 2.47 自転車交通量調査結果

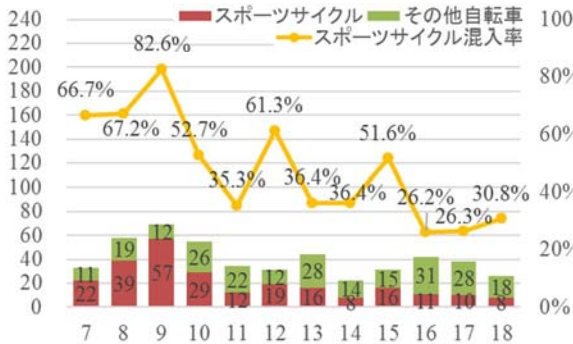


図 2.48 地点 1 時間帯別の交通量の推移 (時台)

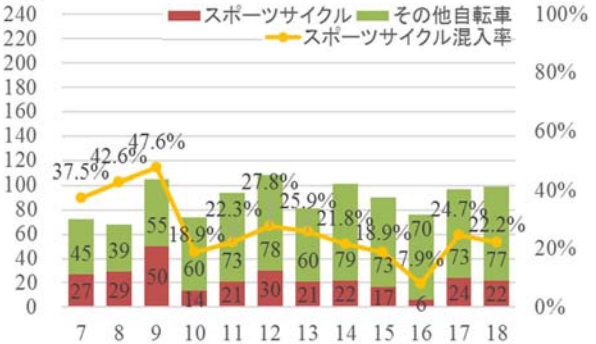


図 2.49 地点 2 時間帯別の交通量の推移 (時台)

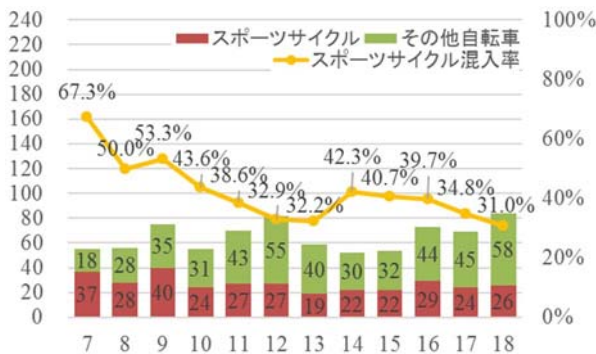


図 2.50 地点 3 時間帯別の交通量の推移 (時台)

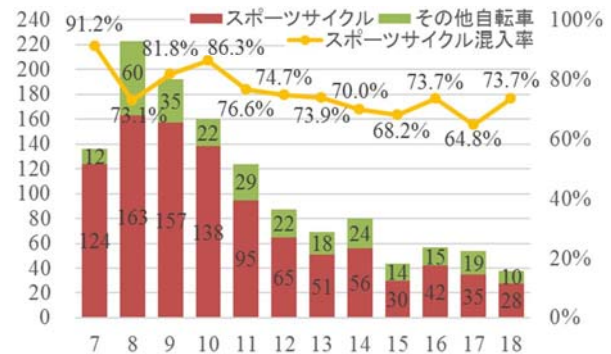


図 2.51 地点 4 時間帯別の交通量の推移 (時台)



交通不便地域の状況（市民意識アンケート、交通不便地域アンケートより）

交通不便地域において公共交通が不便と感じ、外出をためらうことが「ある」と答えた方の割合は 34%であり、一般地域の 26%よりも多くなっています。その理由としては、「便数が少なく乗りたい時間に運行していない」や「車いすやベビーカー等での移動が困難」というようなものが多く挙げられています。

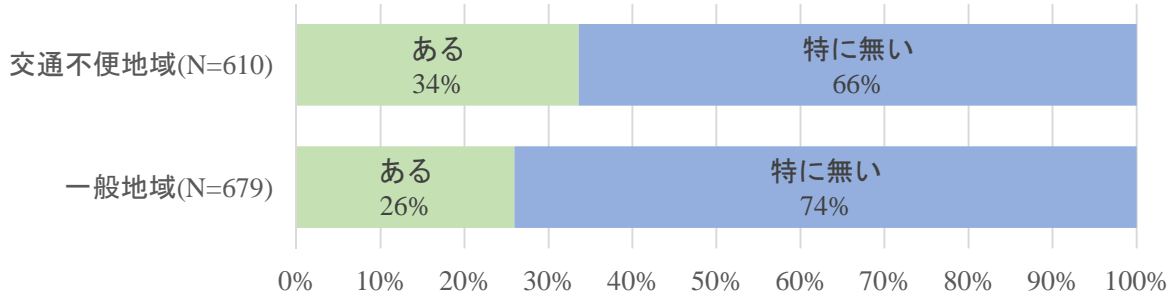


図 2.52 外出をためらうことがある割合

※市民意識アンケート・交通不便地域アンケート：問 2 より

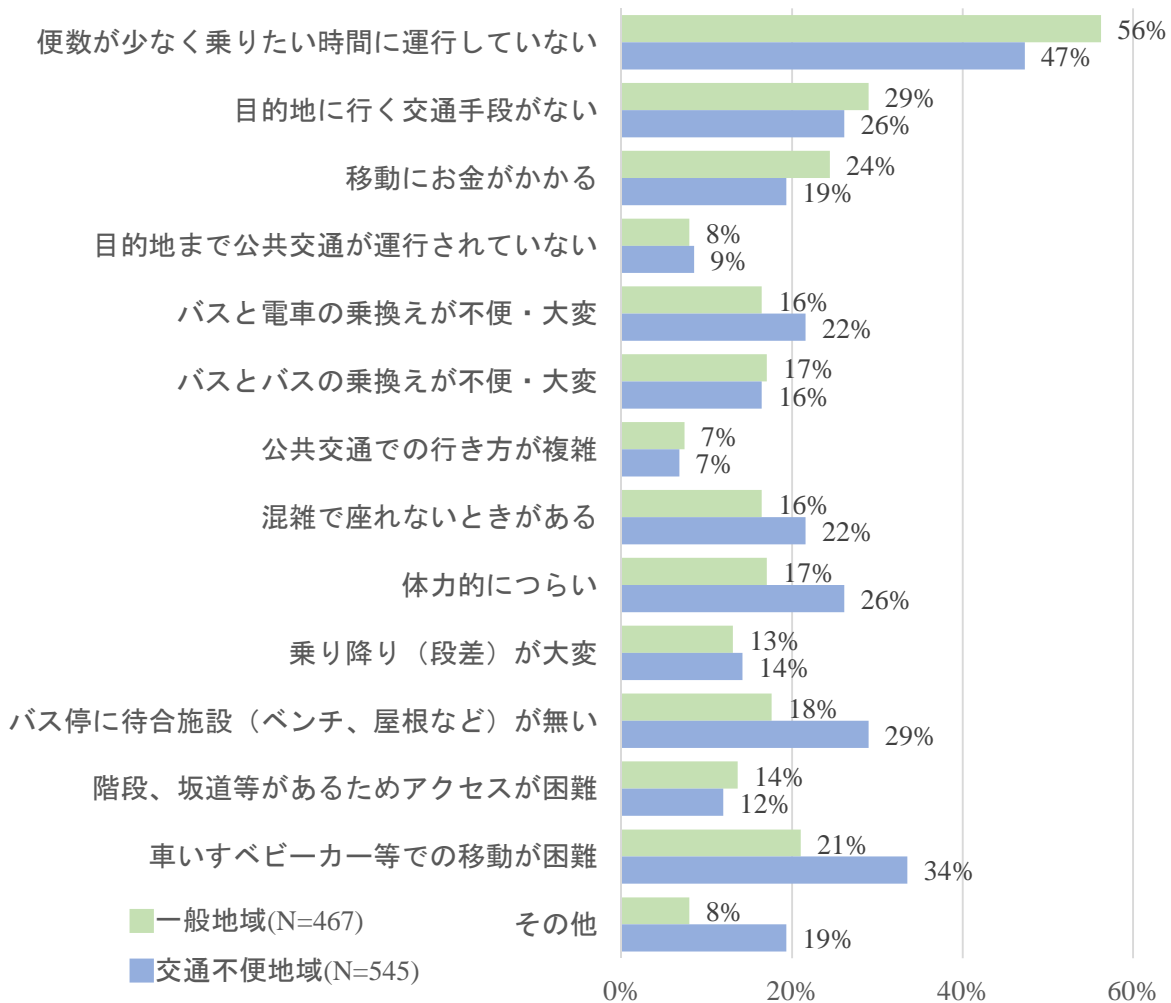


図 2.53 外出をためらうことがあると回答した理由

※市民意識アンケート・交通不便地域アンケート：問 3 より

**多摩市の現状と交通課題まとめ****「人口減少と高齢化（P.4～P.9）」**

現在の多摩市の総人口は、約 15 万人（平成 27（2015）年）ですが、平成 37（2025）年から減少傾向に転じ、平成 72（2060）年には、約 10 万人になると予想されています。また、現在の高齢者率は、26.5%（平成 27（2015）年）ですが、年々増加し、平成 72（2060）年には、43.1%になると予想されています。特に多摩ニュータウンエリアでは、その傾向が顕著となっています。

**「健康意識（はじめに、P.2、P.7）」**

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、女性 1 位と高く、元気な高齢者が多く住むまちで、健康意識も高いと考えられます。また、「健幸都市（スマートウェルネスシティ）」の実現に向けた取り組みを実施するなど、健康意識を高める取り組みも実施されています。

**「交通不便地域（P.19～P.20）」**

多摩市の鉄道は、4 路線 7 駅が存在し、路線バス網は市域全域に張り巡らされています。しかしながら、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。

**「道路交通環境（P.10～P.16、P.21）」**

多摩市は、南多摩尾根幹線は概成での整備ですが、都市計画道路は整備済みで歩道の整備率も高いです。また、多摩市と府中市を結ぶ重要な橋である関戸橋の架替が実施中です。さらに、総事故件数については、年々減少し、自転車や歩行者の事故についても、年々減少しています。

**「日常の移動（P.22～39）」**

日常生活における移動手段は、自動車が最も多く、次に鉄道、路線バスと続きます。また、移動目的では、通勤通学が最も多くなっています。

自宅から駅までの交通手段では、徒歩が多くを占めており、次に路線バスでの移動が多くなっています。また、移動状況としては、市内の自宅から市外の目的地へと移動する人が多く、その中でも区部への移動が多くを占めています。さらに、ミニバスについては、昼間の利用者数も多く、通勤通学だけでなく、買い物や通院などに利用される方が多いと推測されます。

各公共交通の満足度は、半数以上が「満足」または「やや満足」と評価しています。

**「自転車利用環境（P.21、P.40～42）」**

多摩市内は、自動車の通行と分離された自転車歩行者道の整備が進んでいます。また、多摩市内を通る南多摩尾根幹線は、車線が広く信号も少ないことなどからスポーツサイクル利用者の定番のコースとなっており、スポーツサイクル利用者の多い路線となっています。

全国的には、道路交通法の改正や自転車活用推進法の施行により、安全で快適な自転車利用環境の創出が求められています。



## 2.3 多摩市の交通課題

多摩市の現状や公共交通の利用実態等を踏まえて、今後取り組むべき交通課題を以下のとおり整理しました。

### 課題1 都市の活力や魅力を維持・向上していくための公共交通サービスの確保

多摩市では、平成16（2004）年に「多摩市交通マスタープラン」を策定し、これに基づき良好な公共交通サービスを提供するためのさまざまな取り組みを推進してきました。今後も、人口減少社会の到来や多摩ニュータウンの再生など、社会情勢や地域を取り巻く環境の変化に合わせて、都市の活力や魅力を維持・向上していくための公共交通サービスを提供していくことが重要です。

### 課題2 公共交通の利便性や快適性の向上

公共交通は、通勤や通学のための鉄道駅までのアクセス、買物や通院のための外出など、市民の日常生活や社会生活に欠かすことのできないものです。また高齢化や健康意識の高まりなどにより、市民の交通サービスに対するニーズは多様化しています。したがって、市民のニーズに合わせた移動の利便性や快適性を向上するため、路線バス、ミニバス、タクシー、自転車、徒歩など、さまざまな交通手段に関する取り組みを実施していくことが重要です。

### 課題3 交通不便地域の解消

公共交通網は、4路線7駅の鉄道駅と市内を張り巡らされたバス交通網により、非常に発達しており、ほとんどの地域から徒歩で鉄道駅またはバス停に無理なくアクセスすることができます。しかしながら、一部の地域においてはバス停までの距離が300m以上あったり、居住エリアとバス停の高低差が10m以上あったりする状況があります。高齢社会の中で、「健康に暮らせるまちづくり」を実現していくためには、この改善に取り組む必要があります。

### 課題4 安全で円滑な道路交通環境の維持・向上

多摩市は計画的な道路整備により、都市計画道路や歩道の整備率が高く、近年では交通事故件数も年々減少しています。この安全で円滑な道路交通環境を今後も維持・向上していくためには、南多摩尾根幹線の整備や関戸橋の架け替えなどの事業の進捗状況を見守るとともに、計画的な生活道路の整備や交通安全の啓発活動を継続していく必要があります。

### 課題5 安全で快適な自転車利用環境の創出

道路交通法の改正や自転車活用推進法の施行により、安全で快適な自転車利用環境の創出が全国的な課題になっています。多摩市は、これまで計画的に自転車歩行者道の整備を進めてきました。今後、自転車利用者がルールを守りながら、安全かつ快適に走行することができるように、多摩市における自転車利用環境のあり方を検討し、それに基づく取り組みを推進していく必要があります。

## 3. 基本的な方針と計画目標

3

### 3.1 まちづくりの方向性

多摩市では、「第五次多摩市総合計画」及び「多摩市都市計画マスタープラン」において、まちづくりの方向性を示しています。本計画では、その方向性を実現していくための交通に関する基本的な計画を定めています。

#### 第五次多摩市総合計画（基本構想）

「第五次多摩市総合計画」は、多摩市の将来都市像とまちづくりの基本的な方向性を示し、多摩市のさまざまな行政計画の中で最上位に位置づけられる計画です。基本構想は、平成 23 (2011) 年度から概ね 20 年後の平成 43 (2031) 年度を見据えて、まちづくりの基本理念のもと「将来都市像」、「目指すまちの姿」、「実現に向けた基本姿勢」などを示しています。

##### 将来都市像

「みんなが笑顔 いのちにぎわうまち 多摩」

##### 目指すまちの姿

- ① 子育て・子育てをみんなで支え、子どもたちの明るい声がひびくまち
- ② みんなが明るく、安心して、いきいきと暮らしているまち
- ③ みんなで楽しみながら地域づくりを進めるまち
- ④ 働き、学び、遊び、みんなが活気と魅力を感じるまち
- ⑤ いつまでもみんなが住み続けられる安全で快適なまち
- ⑥ 人・自然・地球 みんなで環境を大切にするまち

#### 第五次多摩市総合計画（第 2 期基本計画）

第 2 期基本計画は、平成 27 (2015) 年度から概ね 10 年間に於いて基本構想に定めた「目指すまちの姿」を実現するための政策、施策、財政の見通し等を示しています。基本計画では、持続可能なまちづくりを推進するための基本的な考え方として、以下の 3 つを示しています。

##### 健幸都市（スマートウェルネスシティ）・多摩の創造

身体面での健康だけでなく、だれもが幸せを実感できるまち

##### 市民※がデザインするまち・多摩の創造

市民が主体的に地域課題の解決に取り組むまち

##### 発信！未来へつなぐまち・多摩

まちの魅力をさらに高め、持続可能で未来につながるまち

##### 市民

市内に住む人だけでなく、仕事先や学校が市内にある人、市内で事業を営んでいる法人、市内で活動する団体（NPO 団体・自治会等）を含む（多摩市自治基本条例第 3 条第 2 項）。

### 多摩市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、平成 25（2013）年度から概ね 10 年後を見据えて、都市及び地域の望ましい都市像を明らかにし、都市計画として実現していくための方針を示したものです。都市計画マスタープランでは、多摩市が持続的に発展していくためには、豊かな自然的環境を守りつつ、多摩地域の拠点都市としての活力の維持・向上を図り、誰もが安全かつ快適に暮らせる活気と魅力にあふれた都市の実現を目指すことが重要であるとしています。そして、以下に示すまちづくりの将来像を定めています。

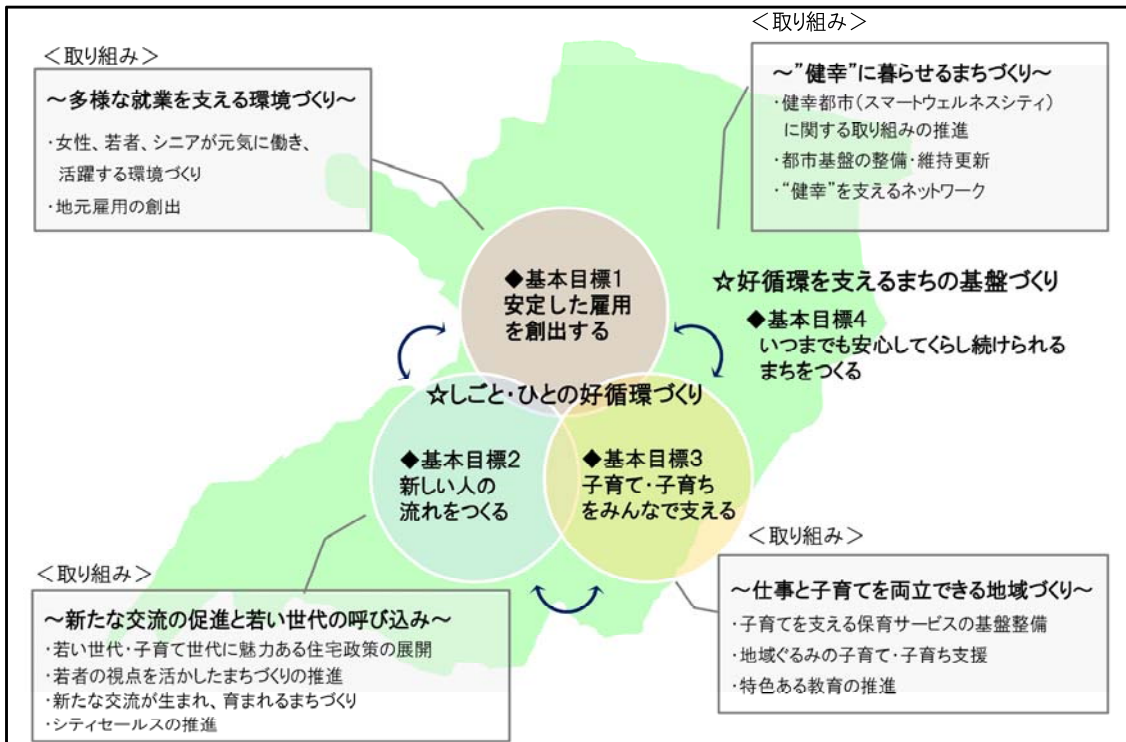
まちづくりの都市像 「安全で活気と魅力あふれる<sup>まち</sup>都市 多摩」

### その他関連計画

今後予想される人口減少や、高齢化の進展に関して多摩市では「多摩市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27（2015）年度）」や「多摩市健幸まちづくり基本方針（平成 28（2016）年度）」、「多摩市ニュータウン再生方針（平成 27（2015）年度）」などで以下のような取り組みを実施しています。

#### 「多摩市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27（2015）年度）」

「多摩市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27（2015）年度）」では、1～3 の基本目標とそのベースとなる基本目標 4 を軸に、「多様な就業を支える環境づくり」「健幸”に暮らせるまちづくり」「新たな交流の促進と若い世代の呼び込み」「仕事と子育てを両立できる地域づくり」を取り組むことを掲げています。具体的には、シニア世代の活躍支援や若い世代・子育て世代の転入・移住促進、健康寿命を延伸する取り組み、市民の多様な活動を支える環境整備などが挙げられています。



「多摩市健幸まちづくり基本方針（平成 28（2016）年度）」

「多摩市健幸まちづくり基本方針（平成 28（2016）年度）」では、「第五次多摩市総合計画」における、健幸都市・多摩の創造に向け、健幸まちづくりの全体像と行政としての健幸まちづくりに取り組む際の基本姿勢等を示しています。

健幸まちづくりの体系のひとつである「健幸的な生活の獲得支援」では、例えば、身体的な活動量を増やすような「健幸的な生活」を実践しやすい環境づくりを行うこととしています。併せて、歩行者専用道路や坂道・階段などの多摩市の魅力を活用し、事業を展開することを方向づけています。

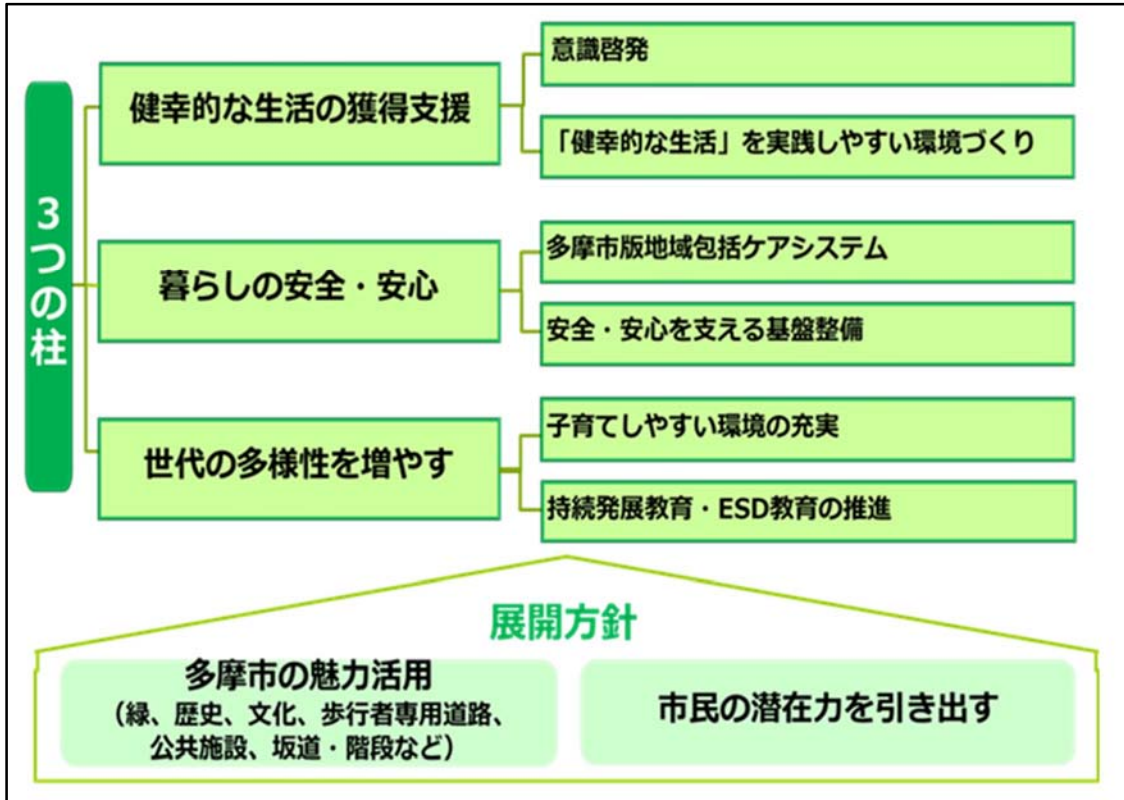


図 3.2 「健幸まちづくりの体系と展開方針」

出典：「多摩市健幸まちづくり基本方針（平成 28（2016）年度）」

健幸

多摩市健幸まちづくり基本方針（平成 29（2017）年 3 月）では、『「健康」と「幸せ」の両方が備わり、自分らしく毎日いきいき暮らしている状態』と定義。

3 基本的な方針と計画目標  
3.1 まちづくりの方向性



## 「多摩市ニュータウン再生方針（平成 27（2015）年度）」

多摩ニュータウンでは、建物の老朽化や少子高齢化の進展により、大規模な団地建替えや既存ストックを活用したリニューアルが実施されはじめており、それに伴い子育て世帯などの若い世代が流入してきています。しかしながら、建替えなどを行った団地についても、同じ世代が一度に入居すると、将来的には再び、一斉に住民の高齢化と、建物の老朽化が想定されます。そこで多摩市では「多摩市ニュータウン再生方針（平成 27（2015）年度）」を策定し、「“再活性化+持続化”による多摩ニュータウンの再生」を全体目標に掲げ、同方針では「持続可能なまちを実現する、まち全体のあり方や方向性を共有して行動する」ことを全体方針として示し、3つの個別方針「まちの基盤や多様な拠点をコンパクトに再編・強化する」「多様な世代が住み続けられる住まい・住環境へと再生する」「コミュニティ活動や生活を豊かにする取り組みで循環型のサービスを展開する」を掲げています。再生に向けては、若い世帯を惹きつけ呼び込んだ後、ライフステージに合わせて地域内を自由に住み替え出来る循環構造をまちが備えます。「市街地縮小型」ではなく、その地域の循環構造を支える「多様な拠点の強化連携型」で、まちのコンパクトな再編を実施し、その多彩な拠点や小拠点ごとに、暮らしを支える機能や、新しいライフサイクルを支える機能を維持・充実をすることで、多摩ニュータウンの再生を目指しています。

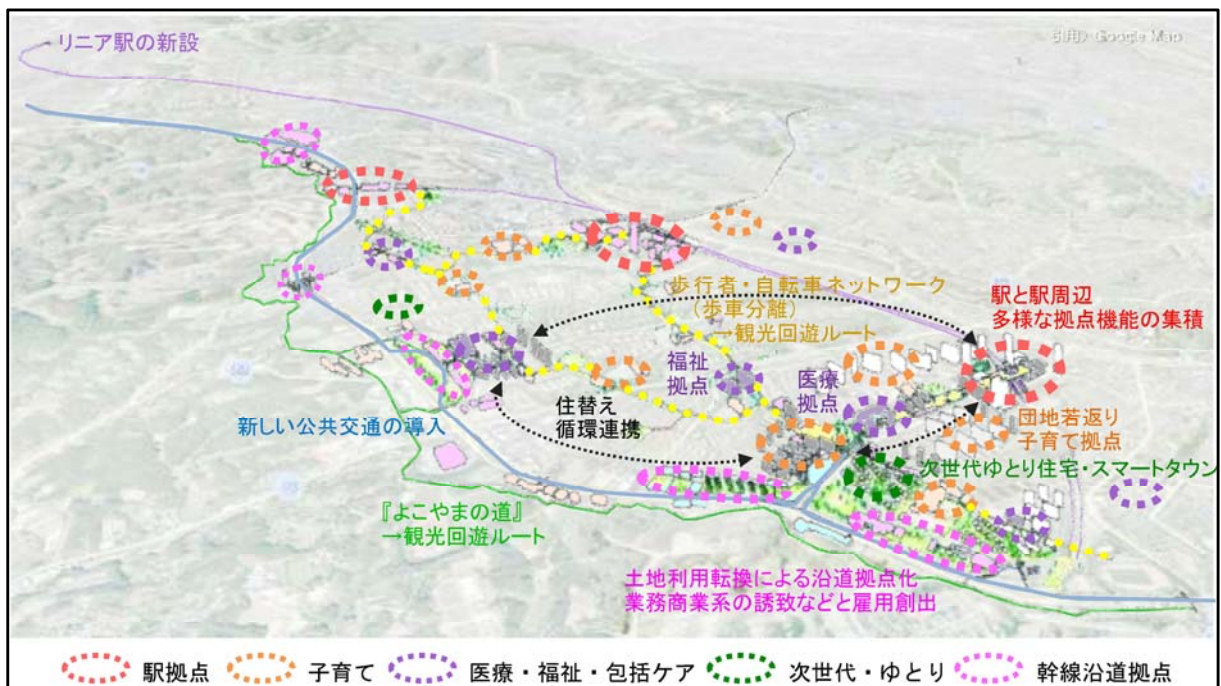


図 3.3 「多摩ニュータウンの将来的な都市像イメージ」  
出典：「多摩市ニュータウン再生方針（平成 28（2016）年）」

「多摩センター駅周辺地区都市再生整備計画（平成 29（2017）～33（2021）年度）」

「多摩センター駅周辺地区都市再生整備計画（平成 29（2017）～平成 33（2021）年度）」では、「コンパクトな都市構造への再編を目指す多摩ニュータウンの広域拠点・駅拠点にふさわしい魅力と賑わいあふれる街づくり」を大目標として、「多摩センター地区らしい賑わいあふれる空間づくりによる都市機能の誘導」「住民や来訪者に” やさしい ” 街の推進（おもてなし、ユニバーサルデザイン）」「まちづくりへの住民、企業等の主体的な参加の推進」の 3 つの目標が掲げられています。具体的には、オープンカフェ設置（特例道路占用区域の活用）による賑わいの創出、ストリートファニチャー等の整備や老朽化したペDESTリアンデッキ\*の改良による安全で安心な通行動線の確保・高質な滞留空間の創出、エスカレーター、エレベーター、スロープ等の整備による駅周辺の歩行者空間の安全性と快適性の向上、駅前広場の再整備による交通結節点の円滑な動線確保、駅周辺案内板、バリアフリー\*ルートの誘導案内サイン等の設置による、来訪者にとってわかりやすい空間への整備等が挙げられています。

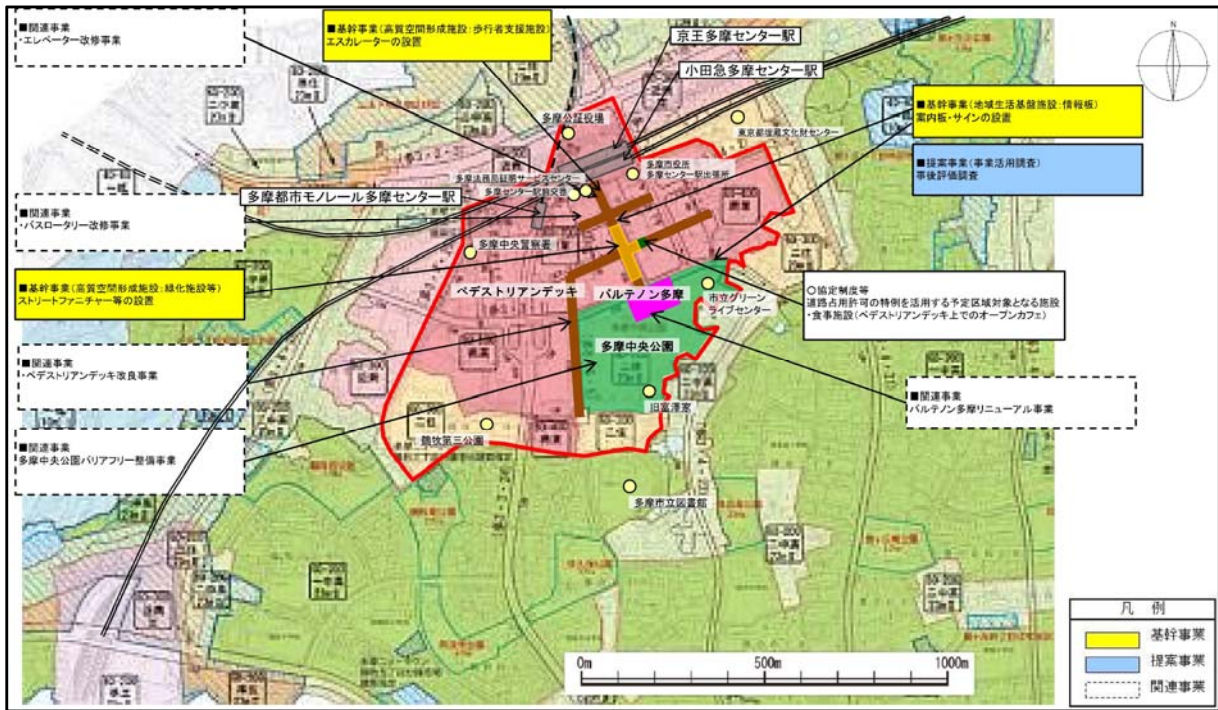


図 3.4 「整備方針概要図」

出典：「多摩センター駅周辺地区都市再生整備計画（平成 29（2017）年）」

ペDESTリアンデッキ

歩行者の安全と自動車処理の効率化を図るために、建物と接続して建設された、歩行者と自動車を分離する歩行者の通行専用的高架構造物。

バリアフリー

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去する（フリー）という意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられます。

3 基本的な方針と計画目標  
3.1 まちづくりの方向性

## 3.2 公共交通が果たすべき役割

公共交通は、人々が日常生活や社会生活を営むにあたり欠かすことができない通勤、通学、通院、その他の人や物の移動を円滑に行うために、必要不可欠なものです。交通政策基本法（平成25（2013）年法律 92 号）では、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することを求めています。

公共交通の維持や改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、産業、健康、福祉、教育、環境等、さまざまな分野で大きな効果をもたらします。本計画では、公共交通に求められる役割として、以下の4つがあると捉えています。

### 「市民の移動手段の確保」

運転できない子ども、高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保

### 「コンパクトシティの実現」

駅を中心とした拠点※どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供

### 「まちのにぎわいの創出や健康増進」

外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や「健幸に暮らせるまちづくり」

### 「人の交流の活発化」

移動の利便性や回遊性の向上による人の交流を活発化

#### 拠点

①広域拠点（多摩センター駅周辺、聖蹟桜ヶ丘駅周辺）は、都市形成に資する諸機能が集積し、多世代に魅力的な拠点形成を目指す。（参考：多摩市都市計画マスタープラン）

②連携拠点（永山駅周辺、唐木田駅周辺）は、広域拠点と連携し、住宅都市に必要とされる諸機能の集積を図り、豊かな暮らしを支える拠点形成を目指す。（参考：多摩市都市計画マスタープラン）



### 3.3 基本的な方針

まちづくりの方向性や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、基本的な方針を以下のように設定しました。

#### 方針① 公共交通の活性化に向けた取り組みの方向性

多摩市では、上記の公共交通の役割を果たすため、積極的に公共交通の活性化に向けた取り組みを実施していきます。

#### 広域公共交通\*の充実

市内には、京王線（聖蹟桜ヶ丘駅）、京王相模原線（京王永山駅、京王多摩センター駅）、小田急多摩線（小田急永山駅、小田急多摩センター駅、唐木田駅）、多摩都市モノレール（多摩センター駅）の4路線7駅が整備されています。

これら既存路線に関しては、交通事業者や市民との連携により、利便性の向上、輸送力の増強、高齢社会への対応、環境負荷の軽減など、さまざまな課題に対応し、広域公共交通の充実を図っていきます。

また、平成28（2016）年4月に国の交通政策審議会の答申により、小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）及び多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）が「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現するうえで意義のあるプロジェクトのひとつとして位置づけられました。多摩市では、これらの推進を図るため、引き続き関係機関との協議を進め、広域公共交通の利便性のさらなる向上を目指します。

#### 市内公共交通の充実

市内公共交通は、一部の地域を除き徒歩圏（500m以内）に路線バスまたはミニバスのバス停が整備されており、他都市と比較して充実したバス交通網が整備されています。

その一方、坂や傾斜の多い丘陵地の特性、高齢者や障がい者等の移動のしやすさ、健幸まちづくりによる外出機会の増加への対応などに配慮した市内公共交通の充実が求められています。多摩市では、拠点間または拠点と居住エリアを結ぶ交通手段として、交通不便地域の解消、利便性や快適性の向上、高齢社会への対応など、さまざまな課題に取り組んでいきます。

そのひとつとして、平成29（2017）年度に実施した「多摩市地域密着型交通実証

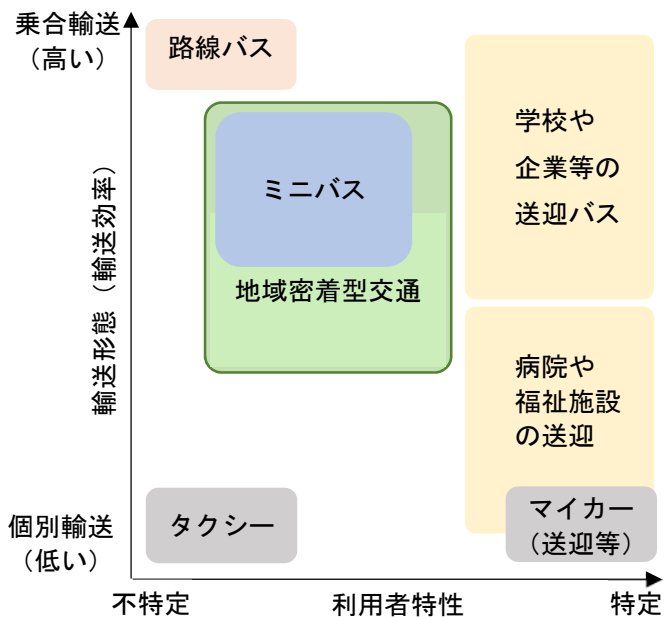


図 3.5 地域密着型交通の位置づけ

#### 広域公共交通

公共交通のうち、日常的な生活圏を超え、広範な地域の人々を対象としたサービスを提供するもの（本計画では、主に鉄道を指す）。



実験運行事業」の結果を踏まえ、地域密着型交通の本格運行を目指していきます。その中でミニバスに関しては、路線バスと一体となり市内公共交通網の「幹線」を担うものと地域密着型交通として「支線」を担うものに再編を図っていきます。

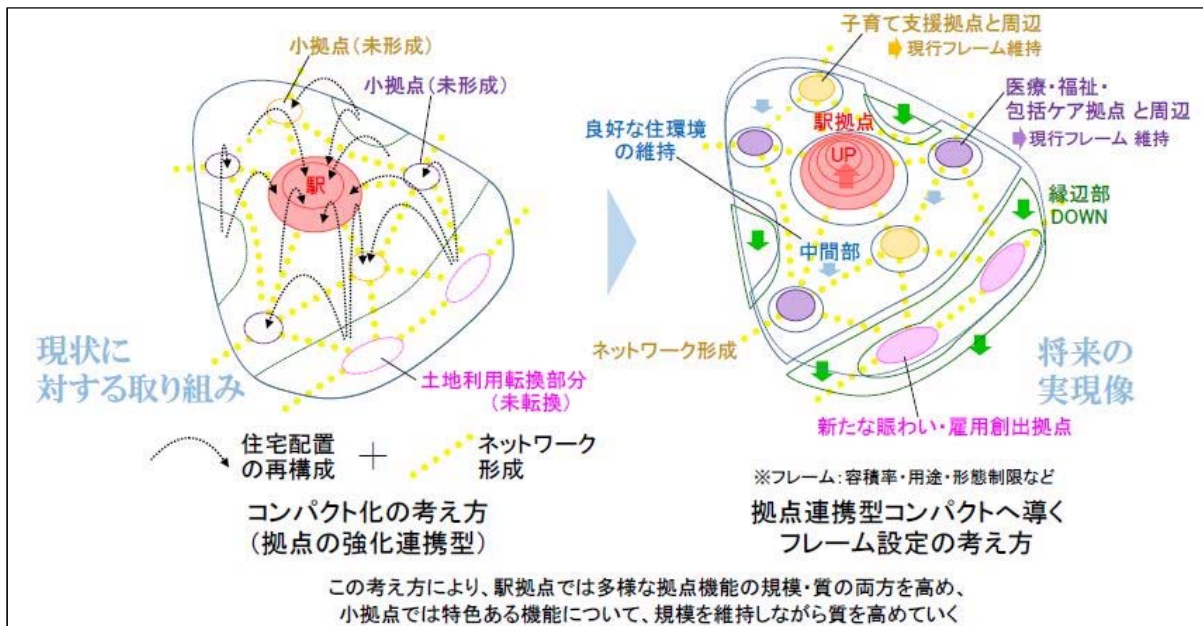
市内公共交通の幹線となる路線バス（一部ミニバスを含む）に関しては、バス事業者と連携しながら現在のサービス水準の維持・向上を目指します。具体的には、運行経路の見直しを含めて通勤・通学者等が求める速達性や定時性の向上を図るとともに、鉄道や支線公共交通との乗換えの利便性や快適性の向上、バス停までの徒歩によるアクセスのしやすさの改善、バス停施設（上屋、ベンチ等）の整備などに取り組んでいきます。

市内公共交通の支線となるミニバスに関しては、市民の日常生活を支援する新たな交通サービス「地域密着型交通」として再編することにより、交通不便地域の解消、坂や傾斜等のバリアによる外出制約の改善を図っていきます。また、現在運行されている病院送迎バスや福祉タクシー等の個別輸送サービスに関しては、状況の把握を行い、交通事業者・NPO・福祉部門とも協議しながら、公共交通と個別輸送サービス等との連携強化を図ります。

**方針② 多摩ニュータウン再生との一体性**

多摩ニュータウンは、昭和 46（1971）年に諏訪・永山地区で行われた第一次入居開始から約半世紀が経過し、建物等の老朽化、人々の高齢化、ライフスタイルの変化等に伴い、課題が顕在化してきています。多摩市では平成 25（2013）年から多摩ニュータウン再生検討会議を設置し、さまざまな検討を進めてきました。そして、平成 28（2016）年 3 月に「多摩市ニュータウン再生方針」を策定しました。

この中で多摩ニュータウンが目指す将来像として、駅拠点と複数の小拠点を形成し、これをネットワーク化する拠点連携型の計画方針が示されました。多摩市では拠点間における良好な交通を構築するため、歩行者や自転車ネットワークの強化、道路のバリアフリー化、都市基盤の更新などに取り組めます。



出典：多摩市ニュータウン再生方針（平成 28（2016）年 3 月）

図 3.6 多摩ニュータウンが目指す拠点連携型コンパクト

**方針③ 多様なニーズに対応した交通サービスの組合せ**

交通サービスに対する市民のニーズは多様であり、同一の目的地へ向かう場合にも選択する交通手段は異なります。例えば、通勤・通学者の多くは、交通手段を検討する際に目的地までの速達性を重視すると考えられます。その一方、高齢者は少なからず体への負担が少ないことを優先すると考えられます。このニーズに対応するためには、居住地になるべく近い位置から交通サービスを利用できるようにすることが重要ですが、その場合、速達性は低下すると考えられます。

このように市民の多様なニーズに対応した公共交通網を形成するためには、ニーズに応じて交通手段の組合せが可能なおくしておくことが必要になります。多摩市では、市内公共交通として、路線バス、ミニバス、地域密着型交通、自転車、徒歩等の交通手段選択を念頭に、それぞれについてサービス水準の維持、向上を図っていきます。また、バス停や駐輪場等における乗換えがスムーズに行えるように、さまざまな取り組みを行っていきます。

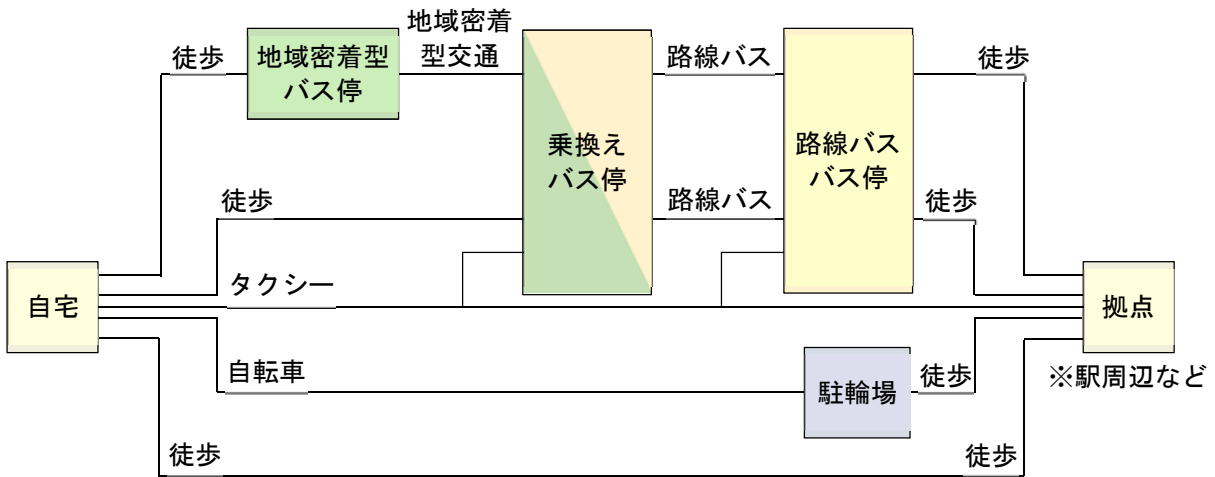


図 3.7 多様な交通手段選択の可能性

**方針④ 市民や交通事業者との連携**

公共交通は、通勤、通学、通院などの市民の日常生活における移動の根幹であり、市民中心の考え方に基づく交通サービスの提供が重要です。公共交通に対するニーズは、地域、年齢、生活スタイル等により多様化しており、公共交通が求められている役割を果たすためには、市民の主体的な参画が不可欠です。また、第五次多摩市総合計画（第2期基本計画）では、持続可能なまちづくりを推進するための基本的な考え方のひとつとして、「市民がデザインするまち・多摩の創造」を掲げています。

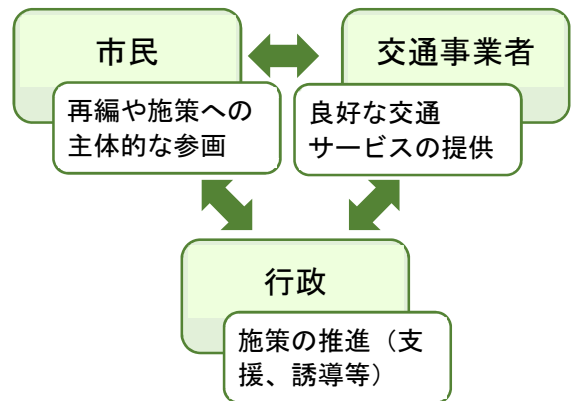


図 3.8 公共交通網再編に向けた連携

多摩市では、市民、交通事業者、行政が連携しながら、公共交通が求められている役割を果たすための取り組みを推進していきます。

3 基本的な方針と計画目標  
3 基本的な方針

### 3.4 基本的な方針まとめ

**まちづくりの方向性**

【第五次多摩市総合計画（基本構想）】  
 将来都市像 「みんなが笑顔 いのちにぎわうまち 多摩」

【第五次多摩市総合計画（第2期基本計画）】

市民がデザインするまち・多摩の創造	健幸都市（スマートウェルネスシティ）・多摩の創造	発信！未来へつなぐまち・多摩
-------------------	--------------------------	----------------

【多摩市都市計画マスタープラン】  
 まちづくりの都市像 「安全で活気と魅力あふれる<sup>まち</sup>都市 多摩」

---

**公共交通が果たすべき役割**

「市民の移動手段の確保」	「コンパクトシティの実現」
「まちなぎわいの創出や健康増進」	「人の交流の活発化」

---

**方針① 公共交通の活性化に向けた取り組みの方向性**

【広域公共交通の充実】 交通事業者（鉄道）や市民との連携によるサービスの維持・向上  
 【市内公共交通の充実】 交通事業者（バス、タクシー等）、NPO等との連携によるサービスの維持・向上、ミニバスの「地域密着型交通」への再編

---

**方針② 多摩ニュータウン再生との一体性**

【多摩ニュータウンが目指す将来像】  
 「駅拠点と複数の小拠点形成し、これをネットワーク化する拠点連携型の計画方針」  
 拠点間における良好な交通の構築  
 （歩行者や自転車ネットワークの強化、道路のバリアフリー化、都市基盤の更新など）

---

**方針③ 多様なニーズに対応した交通サービスの組合せ**

【多様な交通手段選択の実現】

- ・市内公共交通として路線バス、ミニバス、地域密着型交通、自転車、徒歩等の交通手段選択を念頭にした、それぞれのサービス水準の維持、向上
- ・バス停や駐輪場等における乗換えのスムーズ化

---

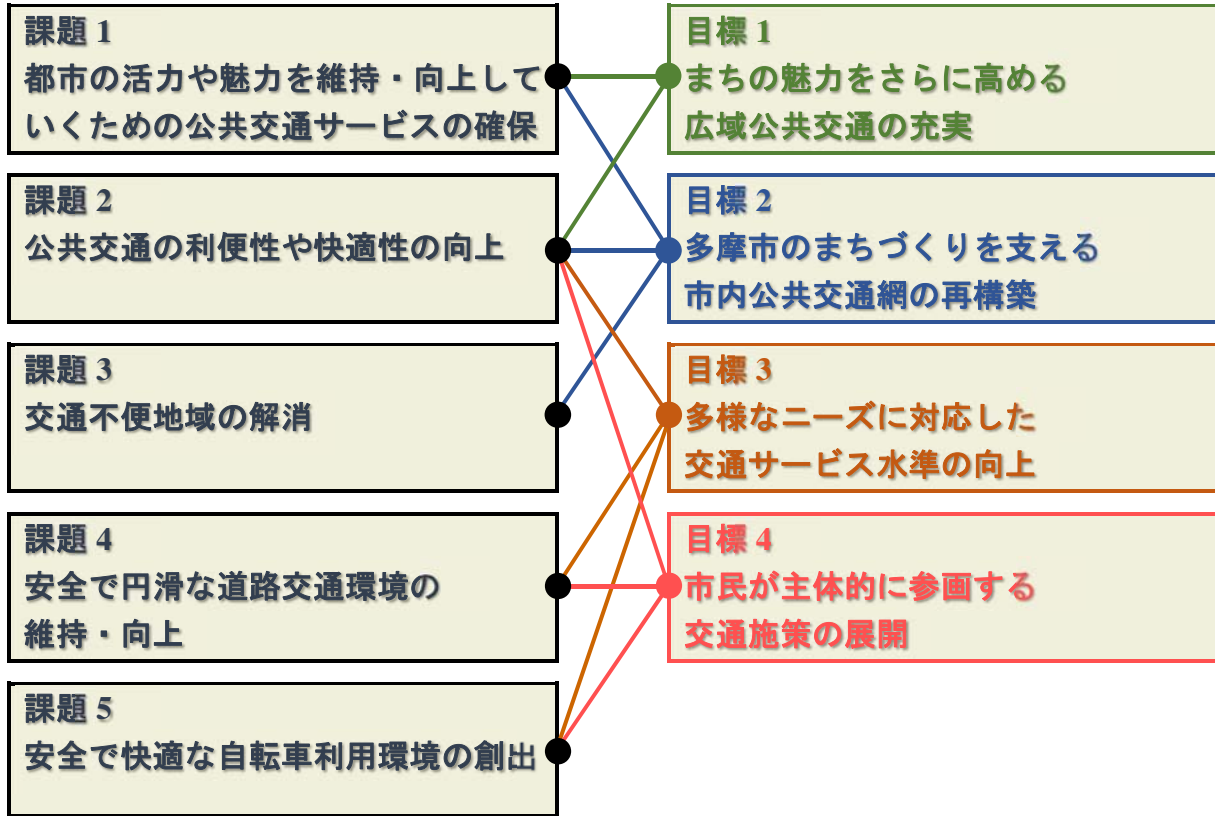
**方針④ 市民や交通事業者との連携**

【市民の主体的な参画】 市民中心の考え方に基づく交通サービスの提供を目指した公共交通網再編に向けた、市民、交通事業者、行政の連携

【第五次多摩市総合計画（第2期基本計画）】 持続可能なまちづくりを推進するための基本的な考え方のひとつに、「市民がデザインするまち・多摩の創造」を掲げています。

### 3.5 計画目標

まちづくりや公共交通の取り組みの方向性、公共交通が果たすべき役割や課題を踏まえ、多摩市が目指す将来像の実現に向けた計画目標を以下のように設定しました。



#### 目標 1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実

交通利便性の向上とともに、まちのにぎわいの創出や人の交流の活発化を目指して、小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸、既存路線のサービス向上等に取り組みます。

#### 目標 2 多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築

多摩市が目指すまちづくりの実現、多摩ニュータウンの再生、交通不便地域の解消に向けて、市内公共交通網の再構築に取り組みます。

#### 目標 3 多様なニーズに対応した交通サービス水準の向上

通勤通学、通院等の日常生活における移動だけでなく、健康づくりやスポーツ、レジャー等を含む多様な移動のニーズを踏まえて、交通サービス水準の向上に取り組みます。

#### 目標 4 市民が主体的に参画する交通施策の展開

「市民がデザインするまち・多摩の創造」の考え方に基づき、市民、交通事業者、行政が連携しながら交通政策を展開していきます。



## 4. 目標達成に向けた事業計画

### 4.1 各目標に対する事業計画の概要

多摩市では目指す将来像の実現に向けて、4つの計画目標に基づき、以下に示す事業計画に取り組んでいきます。

#### 目標1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実

交通利便性の向上とともに、まちのにぎわいの創出や人の交流の活発化を目指して、小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸、既存路線のサービス向上等に取り組めます。

##### 事業1-I 既存路線の交通サービス水準の向上

京王線、京王相模原線、小田急多摩線、多摩都市モノレールに関して、交通事業者や市民と連携しながら、利便性の向上や輸送力の増強に取り組めます。

##### 事業1-II 鉄道ネットワークの強化

多摩都市モノレールおよび小田急多摩線の延伸について、関係機関と協議を進め、事業促進を図ります。

#### 目標2 多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築

多摩市が目指すまちづくりの実現、多摩ニュータウンの再生、交通不便地域の解消に向けて、市内公共交通網の再構築に取り組めます。

##### 重点事業1

##### 事業2-I 市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消

地域公共交通再編実施計画を作成し、その計画に基づき市内公共交通網の再編に取り組めます。その中で交通不便地域の解消を図ります。

##### 事業2-II 交通結節点における乗換えの利便性や快適性の向上

鉄道駅等の交通結節点における施設整備、バリアフリー化、情報提供などにより、乗換えの利便性や快適性の向上に取り組めます。

##### 事業2-III バス停の施設整備とアクセス機能改善による利便性向上

バス停施設（上屋、ベンチ、情報提供等）の整備とバス停までの徒歩によるアクセスのしやすさの改善に取り組めます。

##### 事業2-IV 人と環境にやさしいバスやタクシー車両の普及

公共交通機関の率先的な低公害車の導入促進と誰もが快適に利用でき、車いすもそのまま乗車することが可能な「UD（ユニバーサルデザイン）タクシー\*」の普及に取り組めます。

#### UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というコンセプトのもと、車いす使用者に限らず、足腰の弱い方、妊娠中の方、ベビーカー利用の親子連れなども含め、様々な方に対応したタクシー。

**目標3 多様なニーズに対応した交通サービス水準の維持・向上**

通勤通学、通院等の日常生活における移動だけでなく、健康づくりやスポーツ、レジャー等を含む多様な移動のニーズを踏まえて、交通サービス水準の維持・向上に取り組みます。

**重点事業2****事業3-I 安全で快適な利用環境の創出による自転車活用の推進**

平成29(2017)年5月に施行された「自転車活用推進法」の基本理念及び基本方針に基づき、安全で快適な自転車利用環境の創出に取り組みます。

**重点事業3****事業3-II 総合的かつ計画的な交通安全施策の推進**

「第10次多摩市交通安全計画(平成28(2016)年度～平成32(2020)年度)」に基づき、交通事故の着実な減少と交通災害の防止に取り組みます。

**事業3-III 計画的な道路整備と都施行事業の促進**

「多摩市道路整備計画(平成27年度見直し版)」に基づく計画的な道路整備を行います。また南多摩尾根幹線整備や関戸橋架替事業の促進を図ります。

**事業3-IV 人と環境にやさしい道路交通環境の実現**

歩道のバリアフリー化、道路緑化、電線類地中化等の推進や生活道路における車両走行速度の低減など、道路交通環境の充実に取り組みます。

**目標4 市民が主体的に参画する交通施策の展開**

「市民がデザインするまち・多摩の創造」の考え方にに基づき、市民、交通事業者、行政が連携しながら交通政策を展開していきます。

**事業4-I モビリティ・マネジメント\*による健幸まちづくりの推進**

市民が自発的に「健幸に暮らせるまちづくり」の視点に立ち、個人的にも社会的にも望ましい交通行動へ転換していくための施策に取り組みます。

**事業4-II 交通安全教育の充実と交通安全意識の啓発**

学校、警察、保護者、関係団体、行政が連携し、地域ぐるみで交通安全教育の充実を図ります。また地域における交通安全の啓発活動を推進していきます。

**事業4-III 次世代交通サービスの導入可能性の検討**

市民や交通事業者と連携しながら、超小型モビリティ\*、自動運転、カーシェアリング\*などの組合せによる地域密着の次世代交通サービスの検討を行います。

**モビリティ・マネジメント**

1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

**カーシェアリング**

特定の自動車を複数の会員が共同で利用するサービスやシステム。

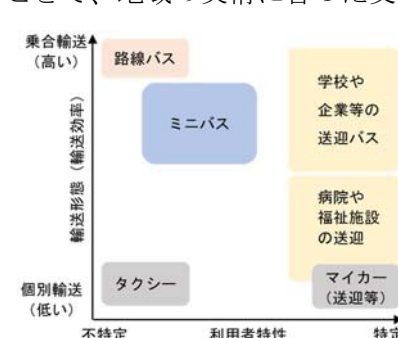
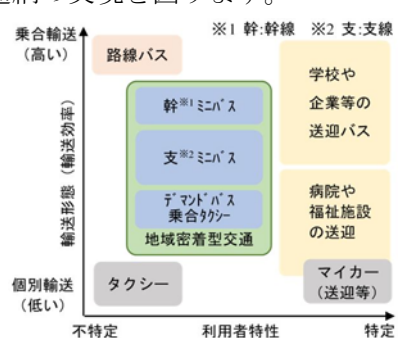
**超小型モビリティ**

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能にも優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

4.2 重点事業について

重点事業に関する具体的な事業内容と事業主体等は以下とおりです。

重点事業 1

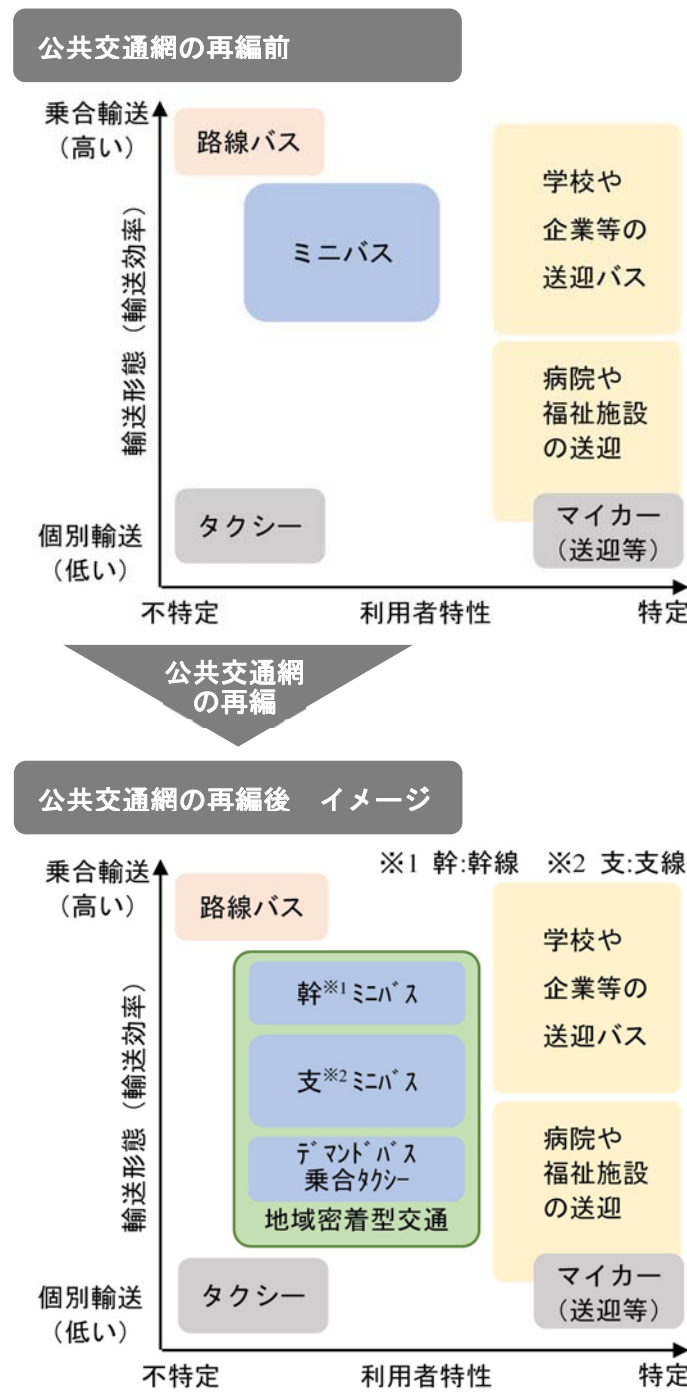
目標 2	多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築		
事業 2-I	市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消		
事業内容	<p>地域公共交通再編実施計画を策定し、計画に基づき市内公共交通網の再編に取り組みます。計画の策定にあたっては、以下に示すような事業について検討を行っていきます。</p> <p><b>(1) 市内公共交通網の再編</b></p> <p>市内公共交通網は、路線の維持や速達性、定時制の確保等の強化を行う路線とバス以外の手段の検討や、ルートの再編等を検討する路線として、それぞれ「幹線」と「支線」に再編します。</p> <p>路線バスは、市内公共交通網の「幹線」を担うものとして、現在のサービス水準の維持・向上を目指していきます。</p> <p>ミニバスは、路線バスと一体となり市内公共交通網の「幹線」を担うものと地域密着型交通として「支線」を担うものに再編します。その再編に合わせて、交通不便地域の解消に取り組みます。</p> <p>地域密着型交通の運行は、実証実験を基に地域の实情に合わせた交通手段（路線バス、ミニバス、デマンドバス※、タクシー（乗合タクシー※）等）を検討していきます。運行後の交通手段や路線・便数の変更等については、トリガー方式※を採用することで、地域の实情に合った交通網の実現を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 4.1 再編前の市内公共交通網イメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 4.2 再編後の市内公共交通網イメージ</p> </div> </div> <p><b>(2) 地域密着型交通の実証実験の実施</b></p> <p>平成 30（2018）年度にタクシーを活用した地域密着型交通の実証実験の実施に向けた協議・調整を行います。また、それ以降に関しても、必要に応じて地域密着型交通手段について、実証実験も含めて検討して行きます。</p> <p><b>(3) 公共交通と個別輸送サービスの連携強化</b></p> <p>現在運行されている病院送迎バスや福祉タクシー等の個別輸送サービスに関しては、状況の把握を行い、交通事業者・NPO・福祉部門とも協議しながら、公共交通と個別輸送サービス等との連携強化を図ります。</p>		
実施主体	多摩市、交通事業者	実施期間	平成 30（2018）年度～ 平成 39（2027）年度

トリガー方式

交通事業者と利用者が合意（協定の締結）の上で運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン（利用者数による指標設定を想定）を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式。



多摩市地域公共交通再編イメージ



0 0.325 0.65 1.3 1.95 2.6 キロメートル

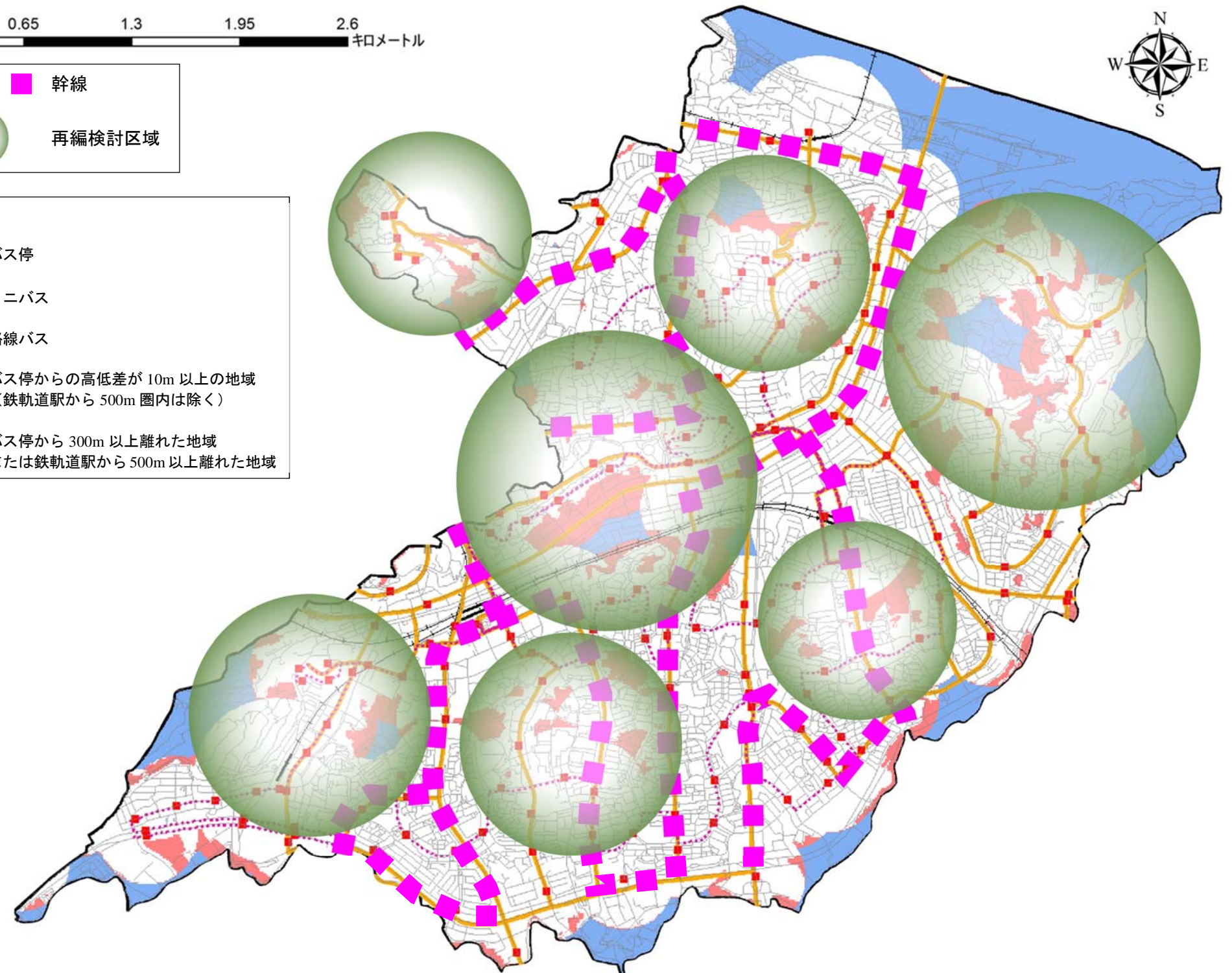
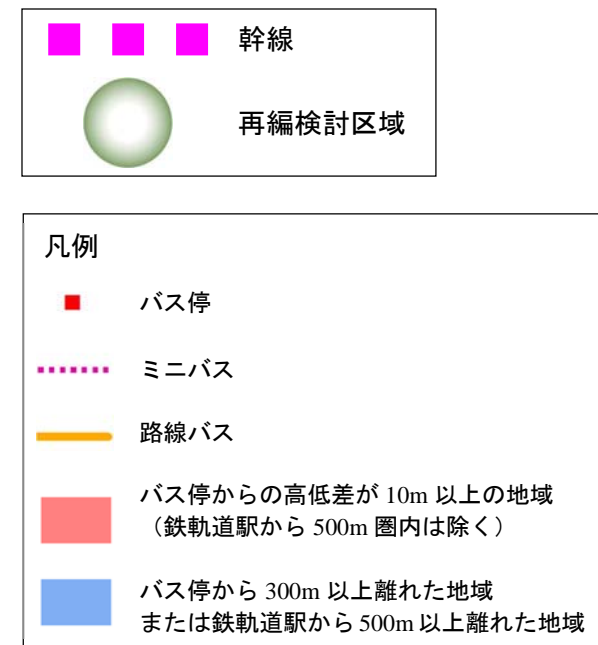


図 4.2 再編後の市内公共交通網イメージ

	交通手段	方向性
幹線	路線バス・ミニバス	・サービス水準や路線等の維持を行う路線と、速達性や定時性の確保や輸送力の増大等 (BRT*等) に向けた取り組みの検討を行う強化対象路線を設定し、地域の実情に応じた再編を行います。
支線	ミニバス・デマンドバス・タクシー (乗合タクシー含む) 等	・バス以外の手段の検討や、ルートの再編等を検討する路線 ・「支線」を担うミニバスは、「地域密着型交通」として再編します。「地域密着型交通」は、ミニバスの他にデマンドバスやタクシー (乗合タクシー含む) 等の運行を検討し、市民意見を聴取し、実証実験を通じて、地域の実情に応じた交通手段を検討していきます。 ・運行後の交通手段や路線・便数の変更等については、トリガー方式を採用することで、地域の実情に合った交通網の実現を図ります。

デマンドバス

利用者の呼び出しに応じて、バスが利用者の場所へ寄り乗降するシステム。

乗合タクシー

個別輸送型の公共交通機関であるタクシーを、乗合自動車として運行するもの (バスとタクシーの中間的なサービス)。

BRT

Bus Rapid Transit の略で、連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。



## 重点事業 2

目標 3	多様なニーズに対応した交通サービス水準の維持・向上		
事業 3-I	安全で快適な利用環境の創出による自転車活用の推進		
事業内容	<p>本計画において、「自転車ネットワーク計画」を策定し、その計画に基づき自転車利用環境の創出を推進します。以下に、「5. 自転車ネットワーク計画」において詳述する計画の概要を示します。</p> <p>(1) 基本方針</p> <p>自転車活用推進法の基本方針と前述の「2. 多摩市の現状と交通課題」を踏まえて、歩行者や自転車の安全性や快適性の向上に加えて、健康、環境、レクリエーション等の地域の課題やニーズに応じた安全で快適な自転車利用環境を創出することを基本方針とします。</p> <p>(2) 計画目標</p> <p>(1) 安全 歩行者、自転車、自動車が安全安心に通行できる道路交通環境の確保</p> <p>(2) 健幸 自転車による健幸まちづくりの推進</p> <p>(3) 交流 鉄道駅や交通拠点におけるにぎわいの創出や交流の活発化</p> <p>(4) 環境 公共交通機関と連携した環境にやさしい移動の促進</p> <p>(3) 対象エリア</p> <p>本計画の対象エリアは、多摩市全域とします。</p> <p>(4) 路線選定の方針</p> <p>自転車ネットワーク路線は、以下に示すような路線を適宜組み合わせることにより選定しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅と居住エリアを結ぶ路線</li> <li>・ 通勤、通学などの自転車利用者が多い路線（駐輪場アンケートより）</li> <li>・ 健康づくりやレクリエーションのためのサイクリングに適した路線</li> <li>・ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線</li> </ul> <p>(5) 自転車ネットワーク路線図（案）</p> <p>選定した路線による自転車ネットワーク路線図（案）を示します。</p> <p>(6) 自転車ネットワークの事業スケジュール</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>【平成 29 年度】 自転車ネットワーク計画 （本計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本方針・計画目標の設定</li> <li>・ 対象エリアの設定</li> <li>・ 自転車ネットワーク路線の選定</li> </ul> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【平成 30 年度以降】 個別整備計画等 （東京都・多摩市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備形態の選定（完成形態・暫定形態）</li> <li>・ 整備優先度・整備スケジュール等の検討</li> </ul> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【平成 31 年度以降】 路線整備の実施 （東京都・多摩市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備の実施</li> <li>・ 整備区間のモニタリング</li> <li>・ 計画の評価、見直し</li> </ul> </div> </div>		
実施主体	多摩市、東京都	実施期間	平成 29（2017）年度～