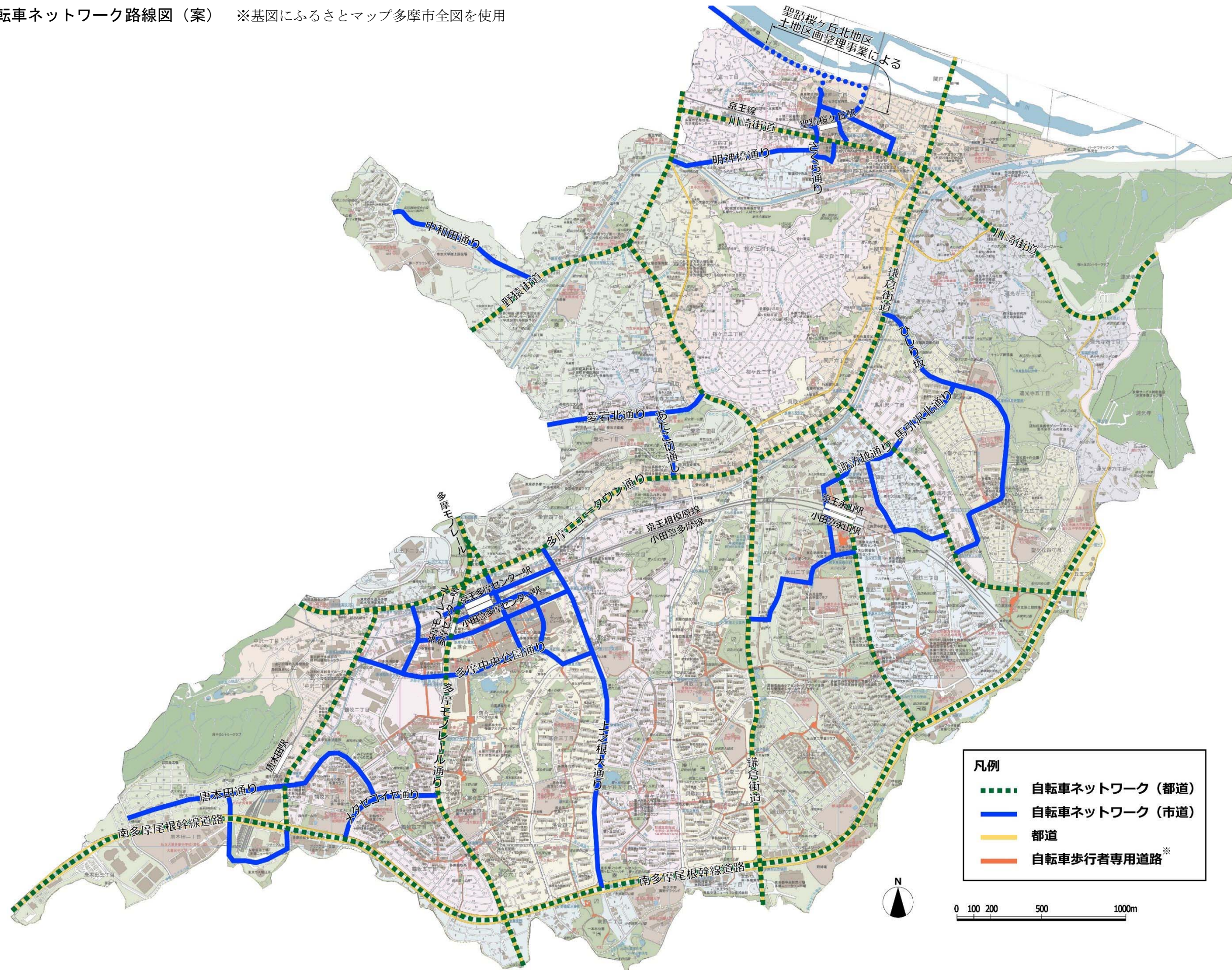


自転車ネットワーク路線図（案） ※基図にふるさとマップ多摩市全図を使用



自転車歩行者専用道路  
 自転車と歩行者の一般交通用の道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る）。

4  
 4.2 重点事業について  
 目標達成に向けた事業計画


## 重点事業 3

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-II	総合的かつ計画的な交通安全施策の推進																																	
事業内容	<p>「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、以下に示すような各事業に取り組みます。具体的な進行管理は多摩市交通安全対策会議にて行っていきます。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重点課題</th> <th>事業概要</th> <th>主な事業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">高齢者の交通安全の確保</td> <td>道路交通環境の整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の幅員化やバリアフリー化</li> <li>LED 式信号機の導入や信号の高度化（ゆとりシグナル）</li> <li>ノンステップバスや回転シート付タクシー等の導入促進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>交通安全教育の推進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の開催支援</li> <li>交通教育指導員の派遣</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>啓発活動の推進等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故防止、交通ルールの遵守、交通マナーの向上に関する啓発</li> <li>広報や街頭活動による交通安全意識の高揚</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>運転免許自主返納制度支援</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許自主返納制度の周知</li> <li>身分証明書として使用できる運転経歴証明書の申請方法の周知</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="3">二輪車の交通事故防止（原動機付自転車を含む）</td> <td>道路交通環境の整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良や交通安全施設の整備</li> <li>二輪車用駐輪場の整備</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>運転者教育の実施等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>高校、大学、事業所等を対象とした運転者講習会の積極的な開催</li> <li>二輪車交通安全や違法駐車防止等の街頭啓発活動の推進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>重点路線における指導取締り</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>違反者の取締り強化と安全運転意識の高揚</li> <li>暴走族追放強化期間における事故と犯罪の未然防止推進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="3">自転車の安全利用の推進</td> <td>自転車走行環境の整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>多摩市自転車ネットワーク計画の策定</li> <li>自転車走行環境の整備推進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>教育・啓発の推進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>学校における交通安全教育の開催</li> <li>自転車利用ルールやマナーの周知</li> <li>ヘルメットの着用促進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>指導取締りの強化</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>指導警告書を活用した街頭指導の強化</li> <li>悪質・危険な違反者に対する取締り</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="2">飲酒運転の根絶</td> <td>啓発活動の推進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域や企業内における交通安全教育の実施</li> <li>警察、企業、酒類提供飲食店、医療機関等との連携による啓発活動の推進</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>飲酒運転の取締りの強化</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>飲酒検問等の取締り活動の継続</li> <li>運転者だけにとどまらず、同乗者や酒類提供者等に対する捜査・立件</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>「第 10 次多摩市交通安全計画」に基づき作成</p>			重点課題	事業概要	主な事業内容	高齢者の交通安全の確保	道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の幅員化やバリアフリー化</li> <li>LED 式信号機の導入や信号の高度化（ゆとりシグナル）</li> <li>ノンステップバスや回転シート付タクシー等の導入促進</li> </ul>	交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の開催支援</li> <li>交通教育指導員の派遣</li> </ul>	啓発活動の推進等	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故防止、交通ルールの遵守、交通マナーの向上に関する啓発</li> <li>広報や街頭活動による交通安全意識の高揚</li> </ul>	運転免許自主返納制度支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許自主返納制度の周知</li> <li>身分証明書として使用できる運転経歴証明書の申請方法の周知</li> </ul>	二輪車の交通事故防止（原動機付自転車を含む）	道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良や交通安全施設の整備</li> <li>二輪車用駐輪場の整備</li> </ul>	運転者教育の実施等	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校、大学、事業所等を対象とした運転者講習会の積極的な開催</li> <li>二輪車交通安全や違法駐車防止等の街頭啓発活動の推進</li> </ul>	重点路線における指導取締り	<ul style="list-style-type: none"> <li>違反者の取締り強化と安全運転意識の高揚</li> <li>暴走族追放強化期間における事故と犯罪の未然防止推進</li> </ul>	自転車の安全利用の推進	自転車走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩市自転車ネットワーク計画の策定</li> <li>自転車走行環境の整備推進</li> </ul>	教育・啓発の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校における交通安全教育の開催</li> <li>自転車利用ルールやマナーの周知</li> <li>ヘルメットの着用促進</li> </ul>	指導取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>指導警告書を活用した街頭指導の強化</li> <li>悪質・危険な違反者に対する取締り</li> </ul>	飲酒運転の根絶	啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域や企業内における交通安全教育の実施</li> <li>警察、企業、酒類提供飲食店、医療機関等との連携による啓発活動の推進</li> </ul>	飲酒運転の取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>飲酒検問等の取締り活動の継続</li> <li>運転者だけにとどまらず、同乗者や酒類提供者等に対する捜査・立件</li> </ul>
重点課題	事業概要	主な事業内容																																
高齢者の交通安全の確保	道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の幅員化やバリアフリー化</li> <li>LED 式信号機の導入や信号の高度化（ゆとりシグナル）</li> <li>ノンステップバスや回転シート付タクシー等の導入促進</li> </ul>																																
	交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教室の開催支援</li> <li>交通教育指導員の派遣</li> </ul>																																
	啓発活動の推進等	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故防止、交通ルールの遵守、交通マナーの向上に関する啓発</li> <li>広報や街頭活動による交通安全意識の高揚</li> </ul>																																
	運転免許自主返納制度支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許自主返納制度の周知</li> <li>身分証明書として使用できる運転経歴証明書の申請方法の周知</li> </ul>																																
二輪車の交通事故防止（原動機付自転車を含む）	道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良や交通安全施設の整備</li> <li>二輪車用駐輪場の整備</li> </ul>																																
	運転者教育の実施等	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校、大学、事業所等を対象とした運転者講習会の積極的な開催</li> <li>二輪車交通安全や違法駐車防止等の街頭啓発活動の推進</li> </ul>																																
	重点路線における指導取締り	<ul style="list-style-type: none"> <li>違反者の取締り強化と安全運転意識の高揚</li> <li>暴走族追放強化期間における事故と犯罪の未然防止推進</li> </ul>																																
自転車の安全利用の推進	自転車走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩市自転車ネットワーク計画の策定</li> <li>自転車走行環境の整備推進</li> </ul>																																
	教育・啓発の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校における交通安全教育の開催</li> <li>自転車利用ルールやマナーの周知</li> <li>ヘルメットの着用促進</li> </ul>																																
	指導取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>指導警告書を活用した街頭指導の強化</li> <li>悪質・危険な違反者に対する取締り</li> </ul>																																
飲酒運転の根絶	啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域や企業内における交通安全教育の実施</li> <li>警察、企業、酒類提供飲食店、医療機関等との連携による啓発活動の推進</li> </ul>																																
	飲酒運転の取締りの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>飲酒検問等の取締り活動の継続</li> <li>運転者だけにとどまらず、同乗者や酒類提供者等に対する捜査・立件</li> </ul>																																
実施主体	多摩市、警視庁、東京都	実施期間	平成 30（2018）年度～平成 36（2024）年度																															


## 4.3 その他事業について

その他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。

目標 1	まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実		
事業 1-I	既存路線の交通サービス水準の向上		
事業内容	<p>○京王線の利便性向上 ダイヤ改正や座席指定列車の導入を検討します。</p> <p>○小田急多摩線の利便性向上 平成 30 (2018) 年 3 月、代々木上原駅～登戸駅間の複々線化に伴うダイヤ改正より、以下に示すように小田急多摩線の利便性が向上します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>朝ラッシュピーク時間帯における都心方面への所要時間の短縮 (小田急多摩センター駅から新宿駅間を最短 40 分 (14 分短縮) で結ぶ)</li> <li>列車増発による混雑の緩和ならびに始発列車の増発による着席機会の向上</li> <li>小田急多摩線⇄新宿駅について、直通列車の新設</li> </ul> <p>○鉄軌道駅における快適性の向上 鉄軌道駅における待合い施設や休憩施設等の充実を促進します。</p>		
実施主体	交通事業者	実施期間	平成 30 (2018) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

目標 1	まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実		
事業 1-II	鉄道ネットワークの強化		
事業内容	<p>平成 28 (2016) 年 4 月に国の交通政策審議会の答申により、以下の事業が「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として位置づけられました。</p> <p>○多摩都市モノレールの延伸 多摩市としても、多摩都市モノレールの延伸 (多摩センター～町田、多摩センター～八王子、上北台～箱根ヶ崎) について、関係自治体および関係機関等との連携調整を図ります。</p> <p>○小田急多摩線の延伸 小田急多摩線の延伸 (唐木田～相模原～上溝) について関係機関と連携を図ります。</p> <p>出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について (答申) より作成</p> 		
実施主体	関係自治体、交通事業者	実施期間	平成 30 (2018) 年度～

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-II	交通結節点における乗換えの利便性や快適性の向上		
事業内容	<p>○駅前広場のリニューアル検討</p> <p>関連計画の実施に合わせて、乗換えの利便性向上やまちのにぎわい創出を目的とした駅前広場のリニューアルを検討します。その際、交通バリアフリーに関しても、関係法令及び基準等に基づき、福祉施策の担当部門と連携調整を図りながら事業を推進します。</p> <p>○バス及びタクシー乗降場等における施設整備</p> <p>バスやタクシーの乗降場等における利便性や快適性の向上のため、ベンチ、上屋、高機能情報表示設備、照明等の施設整備を促進します。</p>		
実施主体	多摩市、交通事業者	実施期間	平成 31 (2019) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

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-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		
事業内容	<p>○バス停の施設整備</p> <p>路線バスの停留所において、ベンチ、上屋、高機能情報表示設備、照明等の整備を促進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">都営バスの広告付き高機能バス停                      京王バスの高機能バス停 (多摩市役所バス停)</p> <p>○バス停までの歩行者空間の整備</p> <p>居住地からバス停までのアクセス機能を向上させるため、安全で快適な歩行者空間の整備を行います。道路のバリアフリー化に関しては、関係法令及び基準等に基づき、福祉施策の担当部門と連携調整を図りながら事業を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 安全な歩行空間の確保 (歩道整備、路肩カラー化など)</li> <li>• 道路のバリアフリー化</li> <li>• 夜間の安全確保 (必要照度の確保)</li> </ul>		
実施主体	多摩市、交通事業者	実施期間	平成 31 (2019) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

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-IV	人と環境にやさしいバスやタクシー車両の普及		
事業内容	<p>○環境にやさしいバスやタクシー車両の普及促進</p> <p>公共交通機関の率先的な低公害車（走行時に CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM 等の排出による環境負荷が小さいハイブリッド車両、尿素充填式車両等）の導入促進により、低炭素まちづくりを推進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>尿素充填式車両 (京王バス)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ハイブリッド車両 (神奈川中央交通)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ハイブリッド車両 (飛鳥交通)</p> </div> </div> <p>○UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの普及促進</p> <p>UD タクシーは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシーです。運賃も一般のタクシーと同じです。</p> <p>多摩市では、この UD タクシーの普及促進に取り組みます。また、子育てタクシー、EV/HV タクシー、観光タクシーなどの新しいタクシーサービスの普及にも取り組みます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>構造上特に優れた UD タクシー (UD レベル 2)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>構造上優れた UD タクシー (UD レベル 1)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">UD タクシーマーク（国が認定した UD タクシーに表示されている）</p>		
実施主体	交通事業者	実施期間	平成 30（2018）年度～ 平成 36（2024）年度

4

4. 目標達成に向けた事業計画  
3. その他事業について

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-III	計画的な道路整備と都施行事業の促進		
事業内容	<p>○生活道路の拡幅や改良整備</p> <p>多摩市では市内の生活道路の整備充実を図るため、平成 28 (2016) 年 3 月「多摩市道路整備計画（平成 27 年度見直し版）」を策定しました。今後、この計画に基づき、生活道路の拡幅や改良整備を進めていきます。</p> <p>○南多摩尾根幹線の整備</p> <p>平成 27 (2015) 年 2 月に東京都が策定した「南多摩尾根幹線の整備方針」では、広域的な幹線道路ネットワークとしての在り方を踏まえ、暫定 2 車線区間の整備形態等について検討を進め、全線 4 車線、掘割構造区間を平面構造とする等の整備方針を決定しています。多摩市は、事業主体である東京都と連携を図りながら、早期完成を目指していきます。</p> <p>○関戸橋の架け替え</p> <p>関戸橋架替工事は、平成 27 (2015) 年 12 月に工事着手し、工事完了まで約 16 年を要する工程計画となっています。多摩市は、事業主体である東京都と連携を図りながら、工事が予定通り進捗し、早期に完成するように事業に協力していきます。</p>		
実施主体	多摩市、東京都	実施期間	平成 30 (2018) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

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-IV	人と環境にやさしい道路交通環境の実現		
事業内容	<p>○歩道のバリアフリー化の整備推進</p> <p>高齢化が進む中で、歩道を誰もが安全かつ安心して歩くことができる空間とするため、多摩市は歩道のバリアフリー化整備を推進していきます。事業の実施にあたっては、関係法令及び基準等に基づき、福祉施策の担当部門と連絡調整を図りながら事業を推進します。</p> <p>○電線類地中化の整備推進</p> <p>都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目指して、多摩市では関係事業者と連携を図りながら電線共同溝等の整備による無電柱化事業を進めていきます。</p> <p>○交通安全対策における道路交通環境整備検討</p> <p>道路交通環境の整備による交通安全対策としては、区域（ゾーン）を定めて時速 30km の速度規制とその他対策（ハンプ<sup>*</sup>、シケイン<sup>*</sup>、グリーンベルト<sup>*</sup>の整備など）を組み合わせることにより、生活道路の交通安全を確保するゾーン 30 と呼ばれる施策が挙げられます。多摩市は、警視庁と連携を図りながら、学校周辺区域におけるゾーン 30 の導入を検討していきます。</p>		
実施主体	多摩市、警視庁	実施期間	平成 30 (2018) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

## ハンプ、シケイン、グリーンベルト

ハンプ、シケイン、グリーンベルトは生活道路で用いる交通安全対策です。ハンプは、車道に設置する凸型路面で、シケインは、車両の通行部分の線形をジグザグにしたものことです。どちらも、速度を低減することを目的とした交通安全対策です。グリーンベルトは、歩道と車道が区分されていない道路において、路側帯を視認しやすくすることで交通事故を防止することを目的として設置するものです。 -67-

目標 4	市民が主体的に参画する交通施策の展開		
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		
事業内容	<p>○モビリティ・マネジメントの導入検討</p> <p>多摩市では、「健幸に暮らせるまちづくり」や「低炭素まちづくり」を推進するため、モビリティ・マネジメントを導入し、市民が自発的に社会や個人にとって望ましい交通行動へ転換していくための施策を市民とともに検討します。</p>		
実施主体	市民、多摩市	実施期間	平成 32 (2020) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

目標 4	市民が主体的に参画する交通施策の展開		
事業 4-II	交通安全教育の充実と交通安全意識の啓発		
事業内容	<p>「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、以下に示すような各事業に取り組みます。</p> <p>○学校等における交通安全教育</p> <p>学校活動や学校行事を中心に児童、生徒、学生の発達段階に即した適切な指導を行います。具体的には、多摩市立交通公園の施設を活用した実践型の教育や出張型交通安全教室などを実施していきます。</p> <p>○地域社会における交通安全意識の普及</p> <p>自治会等の地域の各組織を中心とした交通安全教育推進体制を確立し、自主的な活動を支援するとともに、事業所等に対する交通安全教育を実施します。</p>		
実施主体	市民、多摩市、警視庁	実施期間	平成 30 (2018) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

目標 4	市民が主体的に参画する交通施策の展開		
事業 4-III	次世代交通サービスの導入可能性の検討		
事業内容	<p>○地域密着の次世代交通サービスの検討</p> <p>多摩市の将来人口、道路交通、地形等の特性を踏まえると、自動運転等による交通サービスは、多摩市における次世代の地域密着型交通サービスとして期待するところです。多摩市では、自動運転等の技術や制度の動向に注視するとともに、市民や交通事業者等と連携しながら、次世代交通サービスのあり方を検討していきます。</p>		
実施主体	市民、多摩市、交通事業者	実施期間	平成 35 (2023) 年度～ 平成 36 (2024) 年度

### 4.4 事業スケジュール

本計画の計画期間は、平成 30（2018）年度から平成 36（2024）年度までの 7 年間であり、各事業のスケジュールを以下のとおり設定しました。各事業の進捗評価は毎年実施し、平成 33（2021）年度には計画の見直しを実施することとします。

事業名	年度	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
	月	4	10	4	10	4	10	4
<b>目標 1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実</b>								
					見直し			
1-I 既存路線の交通サービス水準の向上					実施			
1-II 鉄道ネットワークの強化					実施			
<b>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</b>								
2-I 市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消		計画			実施(実証実験を含む)			
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					実施			
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					実施			
2-IV 人と環境にやさしいバスやタクシー車両の普及					実施			
<b>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</b>								
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		計画				実施		
3-II 総合的かつ計画的な交通安全施策の推進			実施			実施(第11次交通安全計画)		
3-III 計画的な道路整備と都施行事業の促進						実施		
3-IV 人と環境にやさしい道路交通環境の実現						実施		
<b>目標 4 市民が主体的に参画する交通施策の展開</b>								
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						実施		
4-II 交通安全教育の充実と交通安全意識の啓発			実施			実施(第11次交通安全計画)		
4-III 次世代交通サービスの導入可能性の検討								検討

※「2-I 市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消」は、地域公共交通再編実施計画の活用を含めた計画を行います。

4  
4.4 目標達成に向けた事業計画  
事業スケジュール



## 4.5 評価指標と目標値

本計画では、目標の達成状況を明確化するため、各目標に対する評価指標と目標値を以下のように設定しました。なお目標値は、平成 36（2024）年度までに達成すべき値を設定しています。

### 目標 1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実

#### 評価指標 1-1 市内鉄道駅（4 路線 7 駅）の 1 日平均乗降客数

現状値 337,197 人（平成 28（2016）年度） → 目標値 385,000 人（平成 36（2024）年度）

現状値：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）

目標値：「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画 P98」より

### 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

#### 評価指標 2-1 民間路線バス、ミニバス、タクシーの 1 日平均乗降客数

現状値 58,419 人（平成 28（2016）年度） → 目標値 70,000 人（平成 36（2024）年度）

現状値：各社下記資料より作成

バス（市内に起終駅がある系統）

京王電鉄バス㈱（平成 28（2016）年度推計値）

神奈川中央交通㈱（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㈱（平成 28（2016）年度推計値）

京王自動車多摩南㈱（平成 28（2016）年度推計値）

小田急交通南多摩㈱（平成 28（2016）年度推計値）

目標値：「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画 P98」によると、市内鉄道駅の乗降客数の平成 24（2012）年度から平成 36（2024）年度の伸び率「+20%」を参考とした。

#### 評価指標 2-2 市民が「交通の便について良い、どちらかといえば良い」と回答している割合

現状値 75.5%（平成 27（2015）年度） → 目標値 85.0%（平成 36（2024）年度）

現状値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P28」より

目標値：「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画 P120」より

**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**

評価指標 3-1 市民が「多摩市は道路や公園などの都市基盤が整ったまちだと思う、どちらかといえばそう思う」と回答している割合

現状値 56.1%（平成 27（2015）年度） → 目標値 60.0%（平成 36（2024）年度）

現状値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P173」より

目標値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P173」によると、平成 25（2013）年度から平成 27（2015）年度の伸び率が「-0.6%」であることから、これをプラスへ変えていきます。

評価指標 3-2 市内交通事故件数（人身事故件数）

現状値 340 件（平成 27（2015）年度） → 目標値 0 件に近づける  
（平成 36（2024）年度）

現状値：「第 10 次多摩市交通安全計画（平成 28（2016）年度～平成 32（2020）年度）P43」より

目標値：「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画 P112」では目標値を 350 件以下と設定している。

評価指標 3-3 市民が「多摩市は障がい者が安心して暮らせるまちだと思う、どちらかといえばそう思う、ふつう」と回答している割合

現状値 70.5%（平成 27（2015）年度） → 目標値 85.0%（平成 36（2024）年度）

現状値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P81」より

目標値：「第五次多摩市総合計画 第 2 期基本計画 P112」より

**目標4 市民が主体的に参画する交通施策の展開**

評価指標 4-1 地域活動の状況（防犯活動・交通安全事業）に「現在参加している」、「これまでに参加したことがある」と答える市民の割合

現状値 12.9%（平成 27（2015）年度） → 目標値 26.7%（平成 36（2024）年度）

現状値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P86」より

目標値：「第 36 回多摩市政世論調査報告書 P86」において「今後参加してみたい」と答えている市民の割合を現状値に付加した値

評価指標 4-2 地域密着型交通運行事業収支率※

現状値 67%（平成 28（2016）年度） → 目標値 60%以上（平成 36（2024）年度）

現状値：多摩市（平成 28（2016）年度）より

目標値：市民意識アンケート問 4 より

**地域密着型交通運行事業収支率**

平成 16 年度策定の多摩市交通マスタープランでは、地域密着型交通を、幹線公共交通（路線バス）を補完する支線公共交通として、より地域の交通需要の実態や地形特性に配慮した交通形態と定義しています。この地域密着型交通の運行に対して、多摩市では補助金を交付しています。運行事業収支率は、地域密着型交通の運行に関する事業費に対する補助金の割合を示します。

## 4.6 達成状況の評価方法

本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルにより各事業をマネジメントしていきます。すなわち、計画目標や事業計画（Plan）に基づき、計画的に事業を進め（Do）ていくとともに、事業を実施した結果の評価（Check）を行います。また、その評価に基づき、目標達成に向けた見直し（Action）を行い、新たな計画（Plan）を立案します。多摩市では、このPDCA サイクルを繰り返し実施していくことで、多摩市が目指す将来像の実現を目指していきます。

PDCA サイクルによる評価の進め方は、各事業主体が事業の個別評価を毎年実施し、平成 33（2021）年度と平成 36（2024）年度に多摩市地域公共交通会議（法定協議会）が中間評価と最終評価を行います。

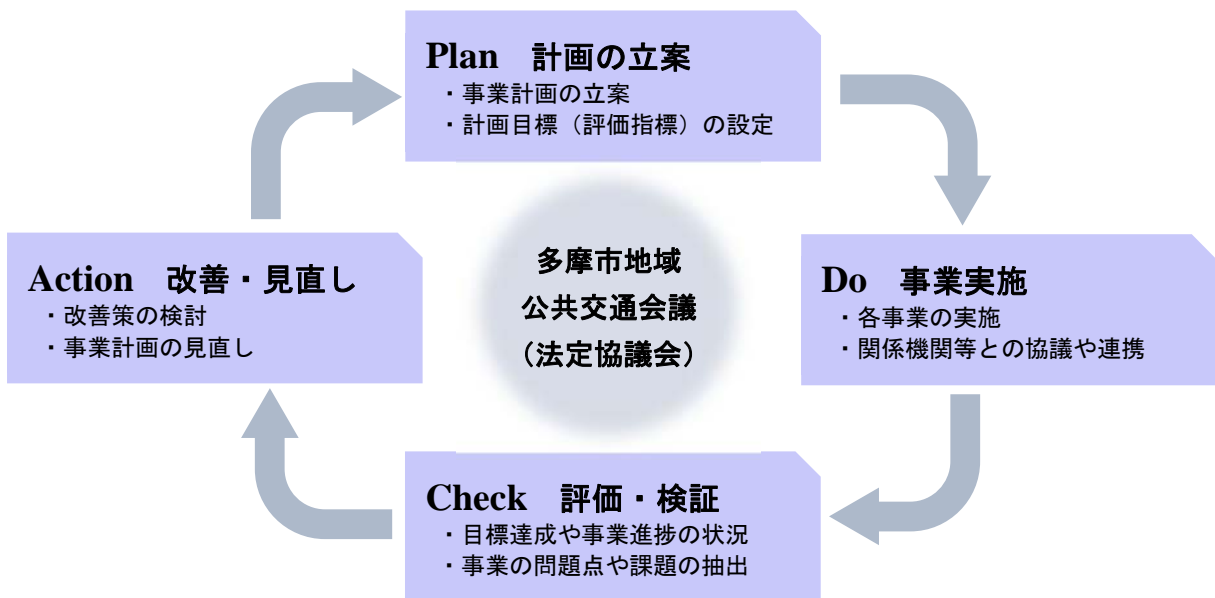


図 4.1 PDCA サイクルによるマネジメントイメージ

## 5. 自転車ネットワーク計画

### 5.1 計画策定の経緯

自転車は、通勤、通学、買物、子どもの送迎など、日常生活における身近な交通手段として利用されているとともに、サイクリング等のレジャーの手段としても、多くの方に利用されています。近年では、健康や環境保全の意識の高まりから、スポーツサイクルや電動自転車の保有台数が増加傾向にあり、自転車で安全かつ快適に移動することに対して、今後ますますニーズが高まっていくものと考えられます。

このような状況から国土交通省道路局と警察庁交通局は、平成 24（2012）年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」を策定し、市区町村に対して自転車ネットワークの計画策定を促進しています。また、平成 29（2017）年 5 月には、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため「自転車活用推進法」が施行され、下図に示す基本方針のもと、各施策を重点的に検討、実施していくとしています。ガイドラインにおいては、昭和 40（1965）年代の自転車の歩道通行を可能とした交通規制の導入を踏まえつつ、現状における自転車対歩行者の事故件数や死傷者数等を踏まえて、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考えを改めて示しています。

これまで多摩市においては、多摩ニュータウンの開発や都市計画道路をはじめとする道路整備において、自転車歩行者道を積極的に整備してきました。しかしながら、前述のとおり自転車交通を取り巻く状況は大きく変化しており、多摩市においても安全で快適な自転車利用環境の確保に取り組む必要があります。そのようなことから、本マスタープランの策定に合わせて、市内全域を対象とした総合的かつ計画的に自転車ネットワークを整備していくための「自転車ネットワーク計画」を策定することとしました。

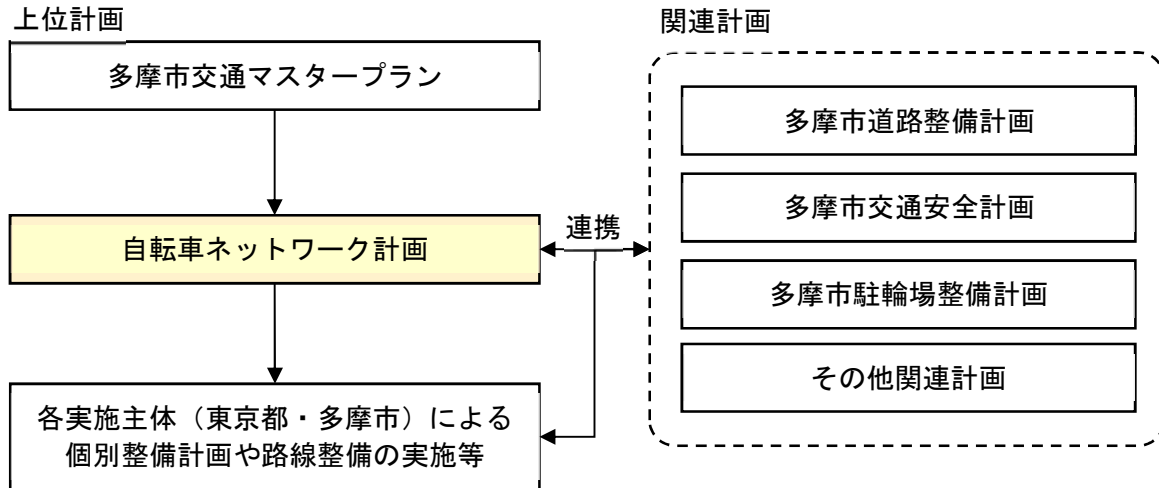
<b>基本 方針</b>	<b>以下の施策を重点的に検討・実施</b>	
	①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等
	③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備
	⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
	⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上
	⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備
	⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

図 5.1 自転車活用推進法の基本方針（再掲）

出典：自転車活用推進法（平成 29（2017）年）

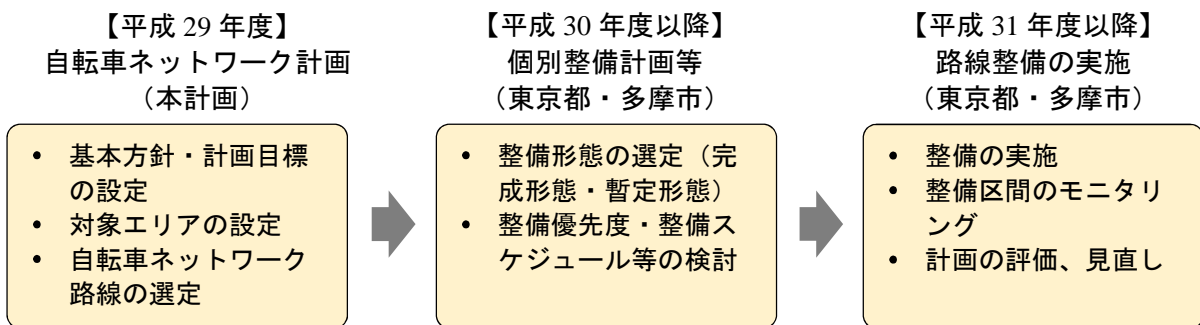
## 5.2 自転車ネットワーク計画の位置づけ

多摩市における自転車ネットワーク計画の位置づけは、下図に示すとおりです。本計画は、「多摩市交通マスタープラン」に基づくとともに、密接に関連する「多摩市道路整備計画」や「多摩市交通安全計画」等の関連計画と連携を図っていきます。



## 5.3 自転車ネットワークの事業スケジュール

自転車ネットワークの事業スケジュールは、下図に示すとおりです。本計画により、自転車ネットワーク路線の選定を行います。その後、東京都と多摩市の各実施主体において、個別の整備計画等を作成し、路線整備に取り組んでいきます。



## 5.4 基本方針と計画目標

### 基本方針

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。

### 計画目標

本計画は、以下に示すことに留意しながら、市内の自転車による移動の基幹となる面的なネットワークを形成することを目的とします。

- |        |                                 |
|--------|---------------------------------|
| (1) 安全 | 歩行者、自転車、自動車及安全安心に通行できる道路交通環境の確保 |
| (2) 健幸 | 自転車による健幸まちづくりの推進                |
| (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      |
| (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         |

### 計画期間

計画期間は本マスタープランと同様に、平成 30（2018）年度から平成 36（2024）年度までの 7 年間とします。

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

## 5.5 対象エリア

本計画の対象エリアは、多摩市全域とします。

## 5.6 路線選定の方針

### 基本的な選定方針

自転車ネットワーク路線は計画目標を踏まえながら、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。

- 鉄道駅と居住エリアを結ぶ路線
- 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）
- 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
- 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

### 地形を考慮した路線選定

通勤、通学、買物、子どもの送迎等の日常生活における自転車利用においては、安全性や速達性が確保できるとともに、経路上の起伏が少なく、移動時の体への負担が少ない路線であることが重要であると考えられます。本計画においては、地形を考慮した路線選定を行いました。

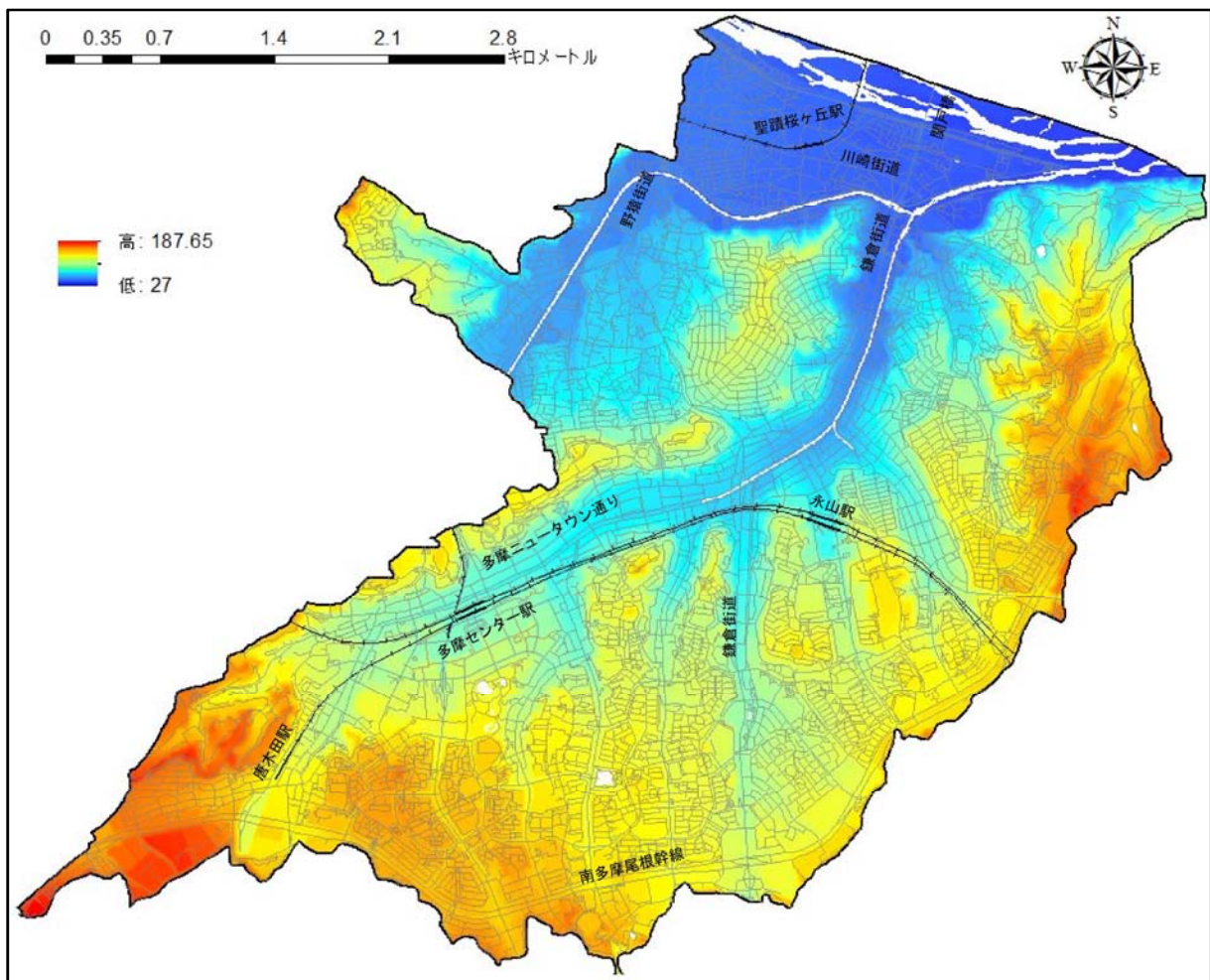


図 5.2 多摩市標高分布図（再掲）

出典：基盤地図情報数値標高モデルより作成（平成 21（2009）年）

駅周辺道路における自転車交通量を考慮した路線選定

駅周辺地区においては、平成 29 (2017) 年に実施した駐輪場アンケートにおいて、多くの自転車が走行していた経路を踏まえて、路線選定を行いました。ただし自転車交通量が多い場合でも、歩行者と自転車の分離や交通安全の観点から路線選定が適切でないと考えられる場合は、他路線を選定しました。下図に、駐輪場アンケートにおける駅周辺道路の自転車交通量を示します。



図 5.3 駅周辺道路における自転車交通量  
※駐輪場アンケート：問5より



### サイクリング利用者の多い路線の選定

南多摩尾根幹線はスポーツサイクル利用者の主要なルートになっています。平成 29 (2017) 年度に実施した自転車交通量調査では、休日におけるスポーツサイクルの交通量が約 1,000 人/日となっています。その一方、右の写真のように交差点等においては、自動車と自転車の錯綜が生じるなど、安全性の向上が必要な箇所もあります。



写真 5.1 南多摩尾根幹線におけるスポーツサイクルの状況写真

南多摩尾根幹線に関しては、路線選定を行ったうえで、安全で快適な自転車利用環境の確保に取り組んでいきます。

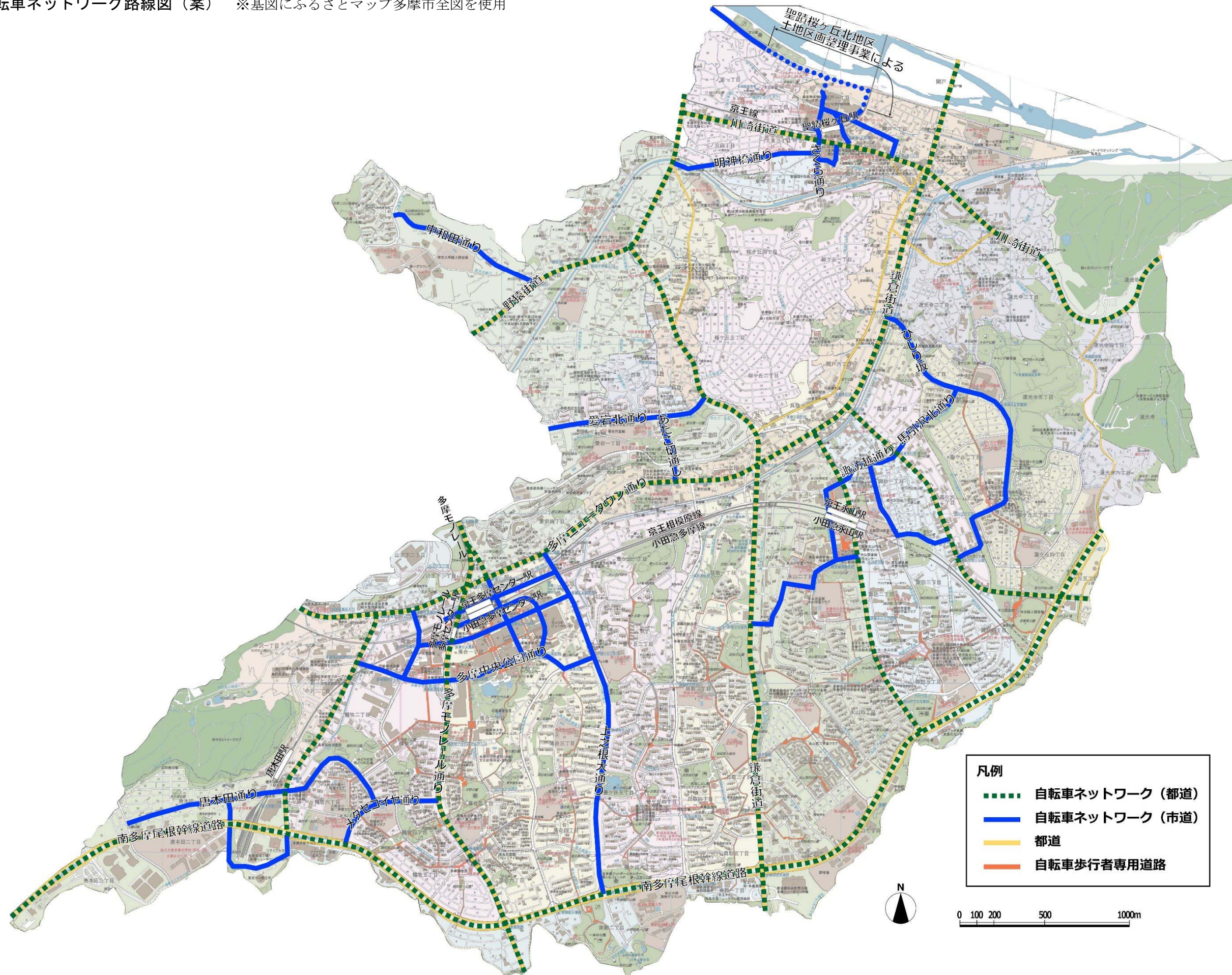


図 5.4 自転車交通量調査結果 (再掲)

### 5.7 自転車ネットワーク路線図

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。

自転車ネットワーク路線図（案） ※基図にふるさとマップ多摩市全図を使用



## 5.8 整備形態の基本的な考え方

自転車ネットワークとして選定した路線は、以下に示すガイドラインにおける整備形態の基本的な考え方に基づき、道路管理者が整備形態の選定を行っていきます。

### 整備形態の種類

整備形態は、歩行者や自転車の安全性、快適性の向上の観点から、各路線の交通量、規制速度、幅員等の道路交通状況を踏まえて、「A. 自転車道」、「B. 自転車専用通行帯」、「C. 自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかを選定していきます。

### 交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方

整備形態は、「車道を通行する自転車」の安全性向上の観点から、自動車の速度と交通量を踏まえて、以下に示す条件を目安に選定します。

#### 「A. 自転車道」

自動車の規制速度が 50km/h を超える道路は、自転車と自動車を構造的に分離する「自転車道」を選定します。ただし、自動車と自転車の交通量が少ない場合など、各区間の交通状況に応じて他の整備形態を検討することもあります。

#### 「B. 自転車専用通行帯」

交通状況が、「A. 自転車道」と「C. 車道混在」の各条件と合致しない道路は、自転車と自動車を視覚的に分離する「自転車専用通行帯」を選定します。

#### 「C. 車道混在」

自動車の規制速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路は、自転車と自動車を車道で混在する「車道混在」を選定します。車道混在では、自転車の通行位置を示すと同時に、自動車に自転車の存在を注意喚起するための矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムを設置します。



A. 自転車道



B. 自転車専用通行帯



C. 車道混在

写真 5.2 各整備形態の事例

出典：ガイドラインより

表 5-1 交通状況を踏まえた整備形態の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
交通状況の目安	速度が50km/h 超	A,C 以外の道路	速度が40km/h 以下かつ自動車交通量が4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在

※ガイドラインに基づき作成

各整備形態のイメージ

ガイドラインに掲載されている各整備形態のイメージ図を以下に示します。

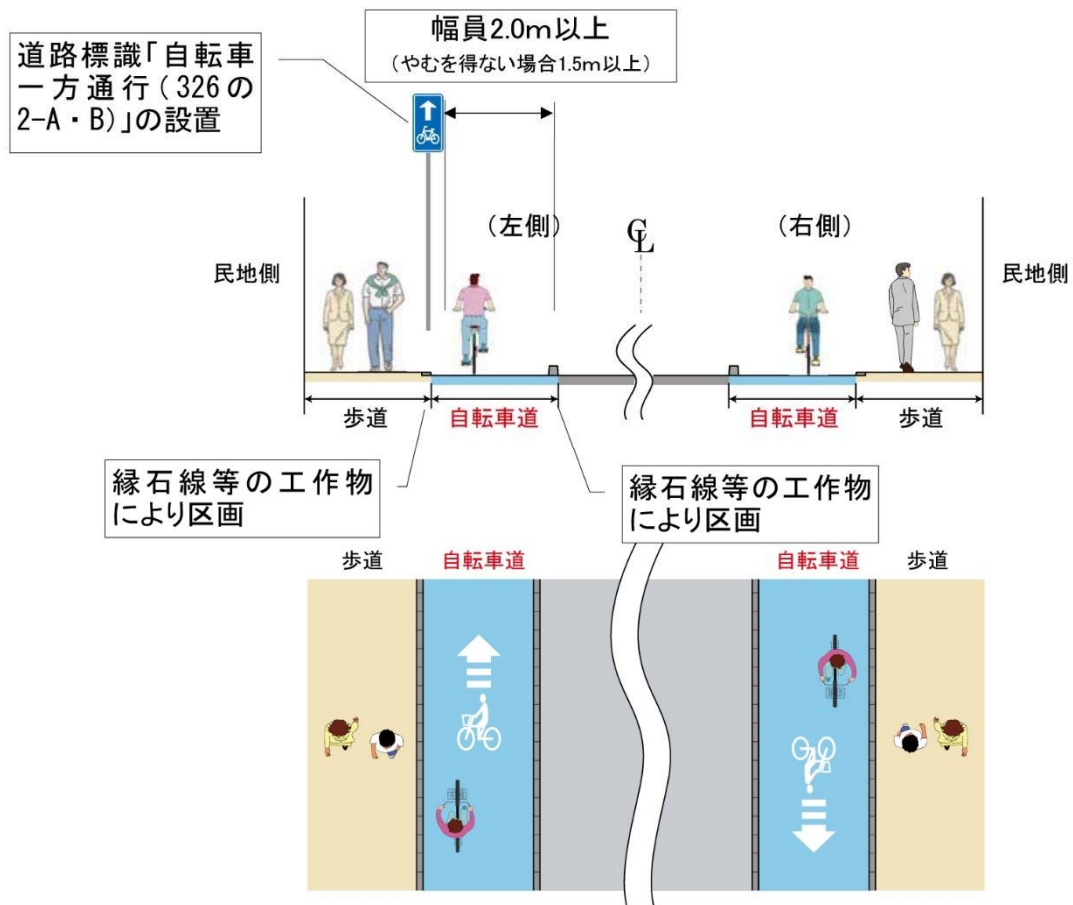


図 5.5 「A. 自転車道」の整備イメージ

出典：ガイドラインより

5

5.8 自転車ネットワーク計画の基本的な考え方