

多摩市地域公共交通再編実施計画

令和2年3月

多摩市

目次

1. 多摩市地域公共交通再編実施計画の概要	1
1.1 地域公共交通再編実施計画策定の背景と目的.....	1
1.2 計画の目標年次.....	2
2. 公共交通の現状と課題	4
2.1 公共交通の現状.....	4
2.2 公共交通の利用実態及び市民意識の詳細分析結果.....	14
2.3 公共交通の現状等のまとめ.....	36
2.4 関連計画による公共交通に関する記載事項.....	37
2.5 多摩市の交通課題.....	39
3. 事業の内容及び実施主体	41
3.1 本計画における公共交通の定義.....	41
3.2 再編対象区域.....	41
3.3 公共交通の目指す将来像.....	41
3.4 再編内容の詳細.....	50
3.5 今後検討していく施策.....	90
3.6 多摩市による支援の内容.....	102
4. マスタープランに記載された再編事業に関連して実施する事業	104
5. 資料編	106
5.1 計画策定の経緯.....	106
5.2 多摩市地域公共交通会議名簿.....	107
5.3 多摩市地域公共交通再編検討部会名簿.....	108
5.4 多摩市地域公共交通会議設置要綱.....	109
5.5 ミニバスの運行経費等の推移.....	111
5.6 パブリックコメント.....	111
5.7 用語集.....	112

1. 多摩市地域公共交通再編実施計画の概要

1.1 地域公共交通再編実施計画策定の背景と目的

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものですが、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性もあります。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。

しかし、抱える課題は地域によって様々であり、解決すべき課題が異なれば地域における公共交通の“必要性”や“在り方”も異なってきます。

これまで、公共交通に関する計画は民間事業者を中心に検討されてきた地域も多いですが、この枠組みを見直し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼ぶ）の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになりました。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるもので、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものです。

また、この計画は国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定するほか、まちづくり部門と連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載するものです。

多摩市では、本市にとって望ましい交通体系を明らかにし、交通施策を総合的・計画的に進めていくことを目的に、地域公共交通網形成計画にあたる「多摩市交通マスタープラン」を平成 30 年 3 月に策定しました。

多摩市交通マスタープランでは、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」を達成するための事業計画として、事業 2-I（重点事業 1）「市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消」を挙げており、本計画は、事業 2-I（重点事業 1）「市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消」を実行するための具体的な計画となっています。

市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消により、公共交通の利用環境を高めることは、自然と歩きたくなるまちをつくる健幸まちづくりに大きく寄与する取組であり、かつ、国土交通省が提唱し、多摩市も賛同している「ウォークブル推進都市」の基盤を形成するものです。

なお、本計画は、活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画ではありませんが、法定計画に準じた多摩市の独自計画となっています。

そのため、法定計画と同様に活性化再生法及び道路運送法に基づく法定協議会である多摩市地域公共交通会議にて、多摩市が事業者等の同意のもとに策定しています。

1.2 計画の目標年次

本計画の目標年次は、多摩市交通マスタープランの重点事業 I に掲載されている実施期間を踏まえて、令和 9 年度（2027 年度）とします。

計画期間 **令和 2 年度（2020 年度）～令和 9 年度（2027 年度）**

【参考 多摩市交通マスタープランに記載された多摩市の交通課題と計画目標】

多摩市交通マスタープランでは、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示しています。

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。

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。

出典：多摩市交通マスタープラン（H30.3）

【参考 多摩市交通マスタープランにおける目標達成に向けた事業計画】

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」を達成するため、以下に示す4つの事業計画に取り組むものとし、事業2-Iに地域公共交通再編実施計画の策定に関する記述があります。

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みます。

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みます。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、乗換の利便性や快適性の向上に取り組みます。

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みます。

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		
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>(1) 市内公共交通網の再編</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、デマドバス*、タクシー（乗合タクシー*）等）を検討していきます。</p> <p>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> <p>(2) 地域密着型交通の実証実験の実施</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>(3) 公共交通と個別輸送サービスの連携強化</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

出典：多摩市交通マスタープラン（H30.3）

2. 公共交通の現状と課題

2.1 公共交通の現状

2.1.1 鉄道の状況

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。

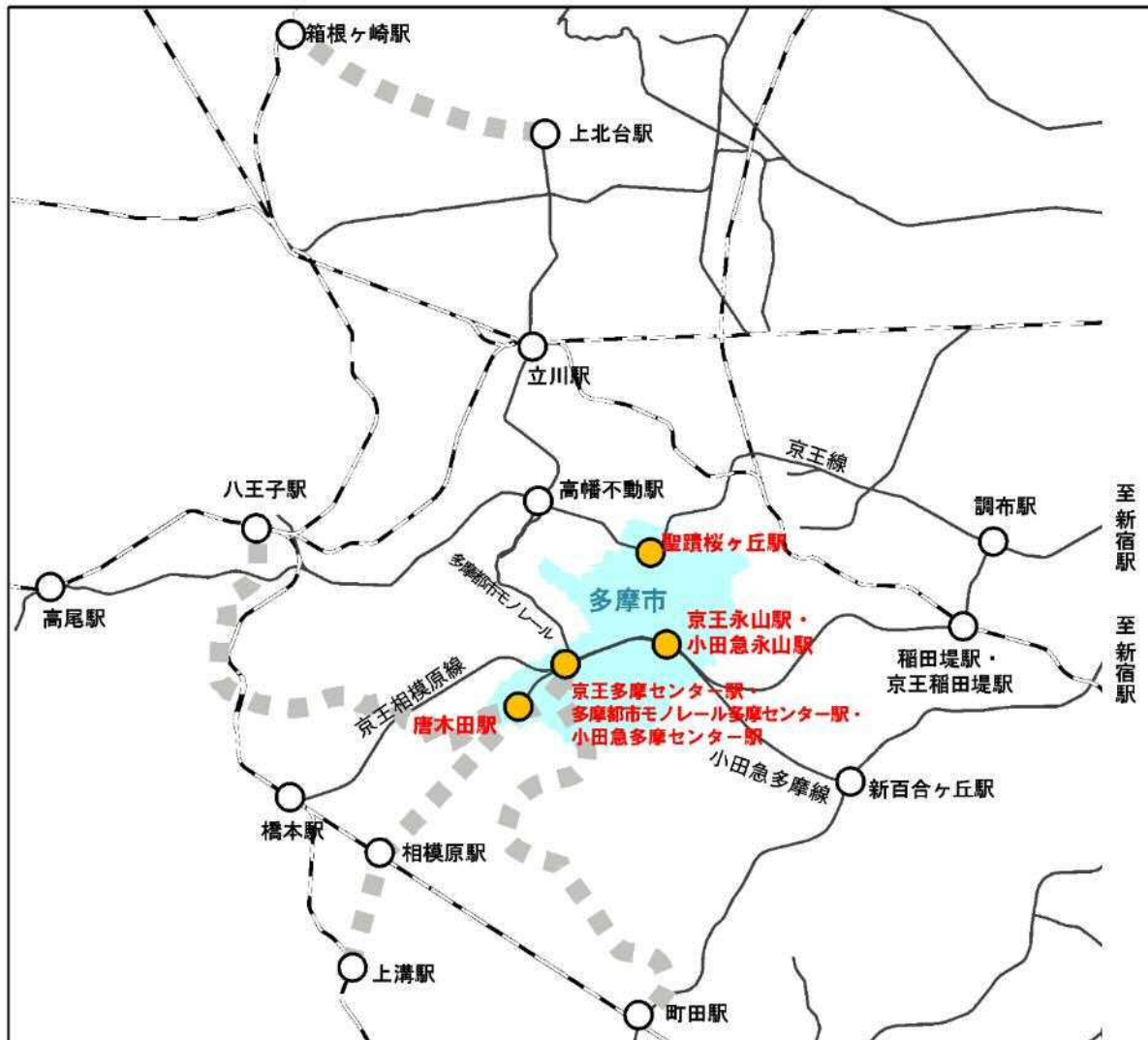


図 2-1 鉄道網※1

※1 破線は、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の中で示されている鉄道ネットワークのプロジェクト

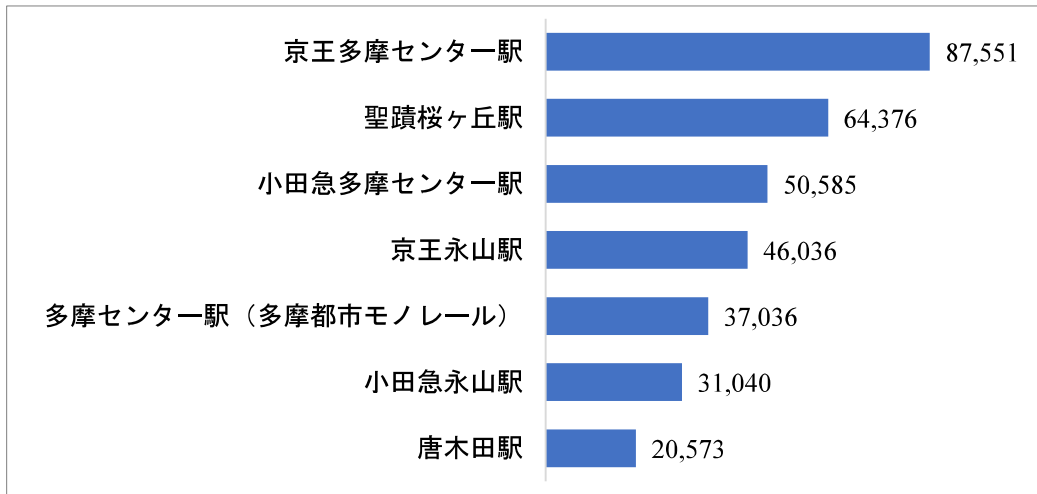


図 2-2 一日あたり平均乗降客数 (人/日)

出典：多摩市交通マスタープラン (H30.3)

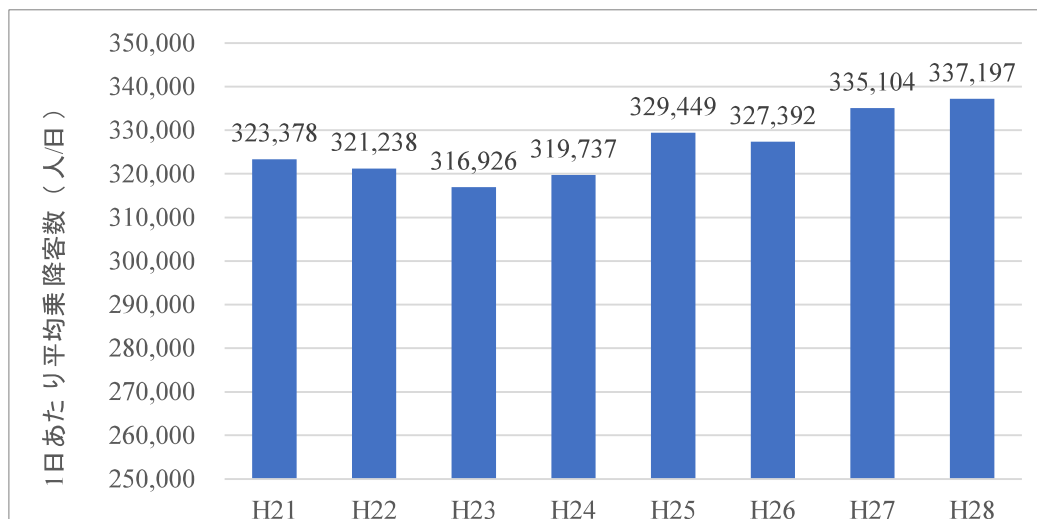


図 2-3 多摩市内鉄道駅の一日あたり平均乗降客数 (人/日) の推移

出典：多摩市交通マスタープラン (H30.3)

2.1.2 鉄道以外の公共交通の状況

(1) 市全体の公共交通の状況

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73系統を運行しています。

なお、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、「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。

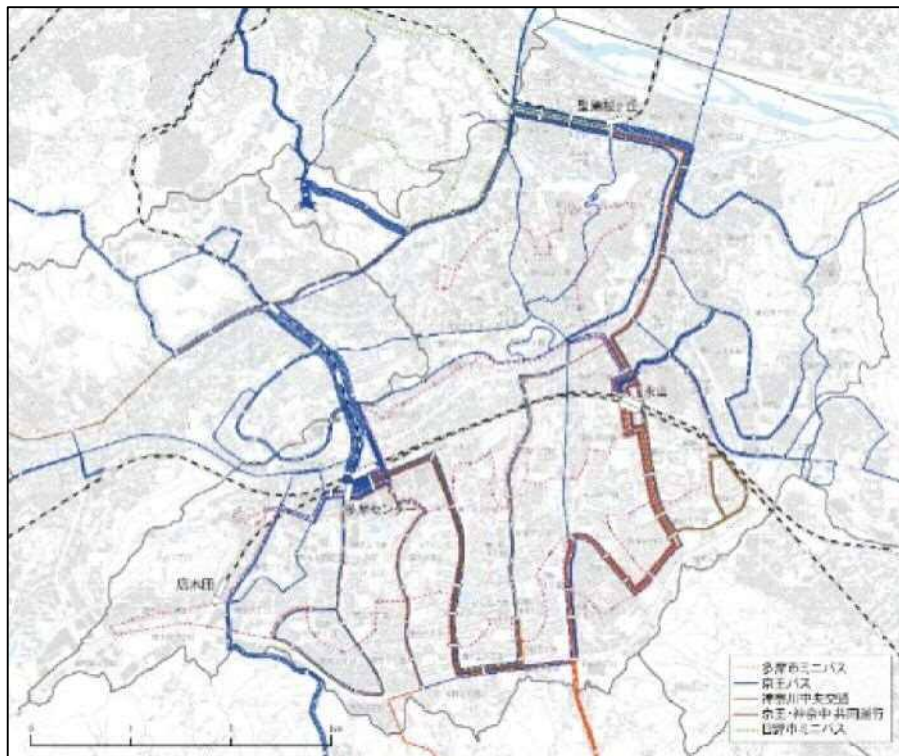


図 2-4 系統別路線図

表 2-1 市内の公共交通路線

区分	バス事業者名	系統数 ^{※2}	一日あたり平均乗降客数
路線バス	京王電鉄バス（株）	56	42,000 人
	神奈川中央交通（株）	13	8,000 人
	多摩市ミニバス	4	2,125 人
	合計	73	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

※2 路線バスの系統数は、平成30年10月時点、路線バスの一日あたり平均乗降客数、タクシーの車両数および一日あたり平均乗降客数は、平成28年時点となっている。なお、京王電鉄バス（株）の系統数は、日野市ミニバスを含むが、一日あたり平均乗降客数は、日野市ミニバスを含まない。

(2) 市内を運行する路線バスの一覧

市内で運行している73系統について、系統毎の運行本数、利用状況を以下に示します。

表 2-2 路線バス系統一覧※3

No.	系統名	運行事業者	◎:起終点 ○:経由					本数 (平日)	本数 (土曜日)	本数 (休日)	ランク (平日)	備考
			聖蹟 桜ヶ丘	永山	多摩 センター	唐木田	市外駅					
1	桜06	京王バス	◎	◎			139	135	135	A		
2	桜07	京王バス	◎	◎			2	2	2	C		
3	桜08	京王バス	◎				0	1	1	-		
4	桜18	京王バス	◎				5	2	2	C		
5	桜19	京王バス	◎				18	18	18	C	平成29年4月より新設	
6	桜22	京王バス	◎									
7	桜22	神奈川中央交通	◎	○			124	118	118	A		
8	桜23	神奈川中央交通	◎	○			33	31	30	B		
9	桜24	神奈川中央交通	◎				32	32	32	A		
10	桜25	京王バス	◎				98	80	80	A		
11	桜27	京王バス	◎				5			C		
12	桜28	京王バス	◎				0	22	22	-		
13	桜46	京王バス	◎		◎		62	66	66	A		
14	桜47	京王バス	◎		◎		30	31	31	B		
15	桜62	京王バス	◎		◎		99	95	95	A		
16	桜63	京王バス	◎		◎		29	32	32	-		
17	桜64	京王バス	◎	◎			10	12	12	C		
18	桜65	京王バス	◎	◎			63	56	56	B		
19	桜72	京王バス	◎		◎		94	49	49	A		
20	桜73	京王バス	◎		◎		127	133	133	A		
21	桜80	京王バス	◎				118	104	104	A		
22	桜81	京王バス	◎				11			B		
23	桜83	京王バス	◎				6	8	6	C		
24	桜84	京王バス	◎				0	12	12	C		
25	桜84	神奈川中央交通	◎				12	12	12	C		
26	桜85	京王バス	◎		◎		37	42	40	B		
27	桜87	京王バス	◎				78	69	61	A		
28	桜88	京王バス	◎				104	96	96	A		
29	桜91	京王バス	◎				60	55	52	B		
30	桜92	京王バス	◎	◎			74	74	74	B		
31	桜93	京王バス	◎				1	1	1	C		
32	桜99	京王バス	◎				1	1	1	C		
33	高22	京王バス	◎				50	58	58	A		
34	高27	京王バス	◎				16	14	14	B		
35	福22	京王バス	◎				21	19	19	B		
36	国18	京王バス	◎				107	104	104	A		
37	○(高52)	京王バス(日野市ミニバス)	◎				26	26	26	-	落川路線、平均乗降客数は含まず	
38	VV(高20)	京王バス(日野市ミニバス)	◎				45	45	45	-	三沢台路線、平均乗降客数は含まず	
39	永12	京王バス		◎			19	20	20	-		
40	永12	神奈川中央交通		◎								
41	永13	神奈川中央交通		◎			25	12	12	B		
42	永14	京王バス		◎			18	6	6	B		
43	永34	京王バス		◎			48	16	16	B		
44	永52・53	京王バス(多摩市ミニバス)	◎	◎	○	○	34	34	34	-	東西循環(東回り・西回り)	
45	永65	京王バス		◎	◎		171	116	116	A		
46	永65	神奈川中央交通		◎	◎							
47	永66	京王バス		◎			3	16	16	C		
48	永66	神奈川中央交通		◎								
49	永71	京王バス(多摩市ミニバス)		◎			19	19	19	-	南北線 桜ヶ丘・和田ルート	
50	永72	京王バス(多摩市ミニバス)		◎	◎		14	14	14	-	南北線 堂石ルート	
51	鶴31	神奈川中央交通		◎			3			C		
52	多01	京王バス			◎		20	23	17	B		
53	多03	京王バス			◎		52	86	81	C		
54	多03	神奈川中央交通			◎							
55	多04	神奈川中央交通			◎		37	33	33	B		
56	多05	京王バス			◎		45	45	45	B		
57	多11	京王バス			◎		49	42	41	B		
58	多13	京王バス			◎		1			C		
59	多16	京王バス			◎		101	90	62	A		
60	多17	京王バス			◎		13	14	14	B		
61	多18	京王バス			◎		44	56	53	B		
62	多43	京王バス			◎	○	8	12	8	B	乗降客数は多45新設前の実績	
63	多44(急行)	京王バス			◎	○	21	14	14	B		
64	多45	京王バス			◎		36	32	28	-	平成30年9月より新設	
65	多61	京王バス			◎		96	80	80	B		
66	多61	神奈川中央交通			◎							
67	豊32	京王バス			◎		43	43	43	A		
68	豊33	京王バス			◎		51	51	51	A	平成29年4月より新設	
69	鶴32	神奈川中央交通			◎		45	45	38	A		
70	NT01(深夜)	京王バス			◎		1			C		
71	高21	京王バス			○		94	86	79	A		
72	高23	京王バス			○		133	106	81	A		
73	高25(深夜)	京王バス			○		7	4		C		

※3 平成30年10月時点(乗降客数のランクは平成30年6月時点)

(3) 地域別の路線バスの運行本数と乗降客数

道路区間別のバスの運行本数は、聖蹟桜ヶ丘駅から永山駅、多摩センター駅を結ぶ路線と、永山駅、多摩センター駅から南多摩尾根幹線道路に向かう路線が多くなっています。

系統別のバスの乗降客数は、聖蹟桜ヶ丘駅から永山駅、多摩センター駅を結ぶ路線と、永山駅、多摩センター駅から南多摩尾根幹線道路に向かう路線が多くなっています。

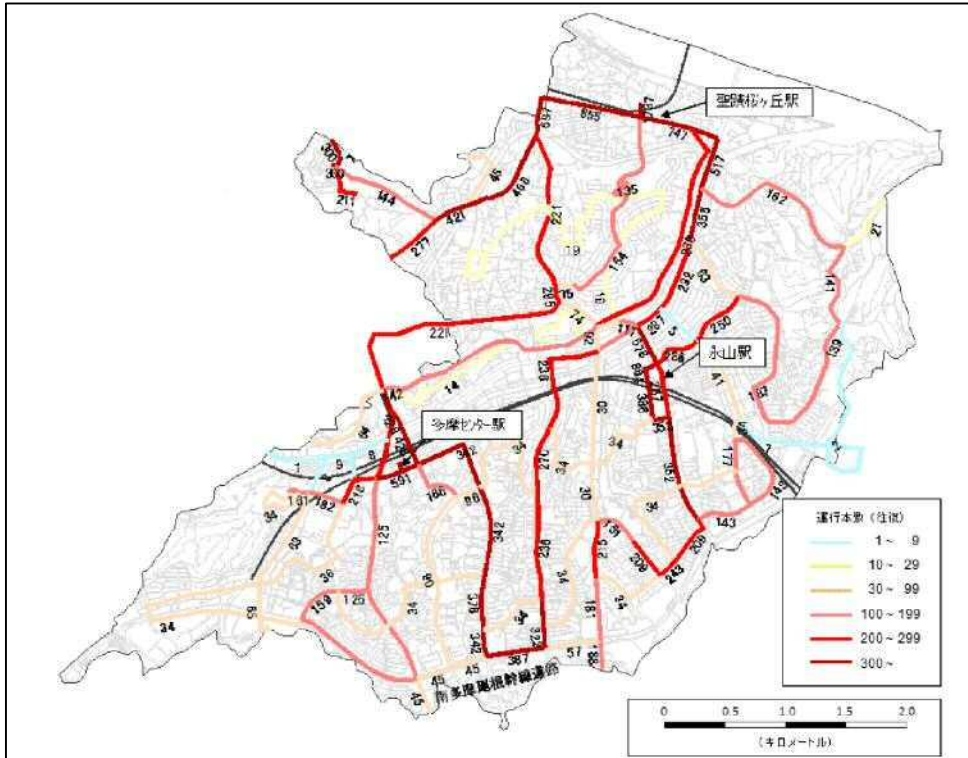


図 2-5 道路区間別バス運行本数（平日）

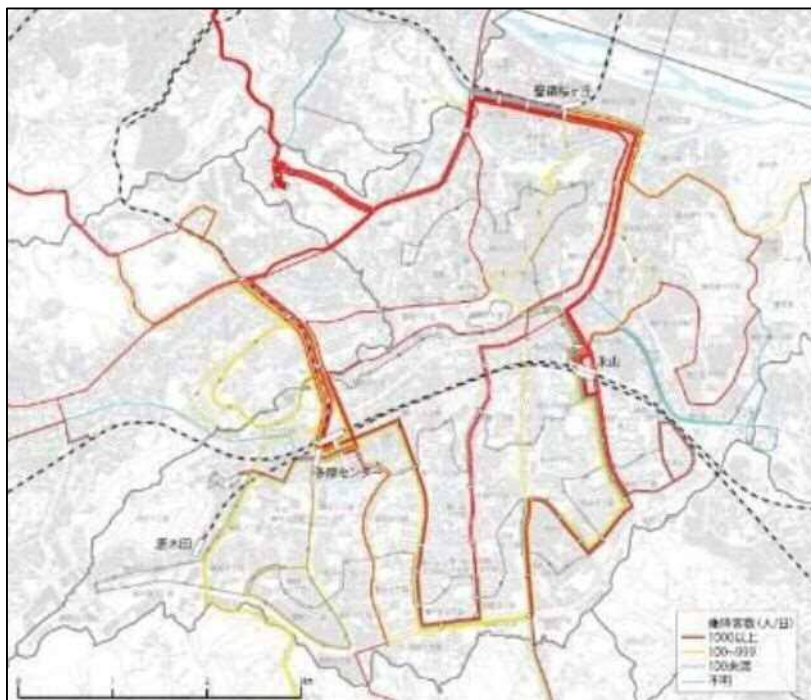


図 2-6 系統別乗降客数ランク図

2.1.3 交通不便地域の状況

(1) 現況の交通不便地域の状況^{*4}

駅やバス停から遠く又は高低差が大きく、利便性が低い地域を「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。

交通不便地域の面積は 4.1km² となっており、多摩市全体の約 20% を占めています。

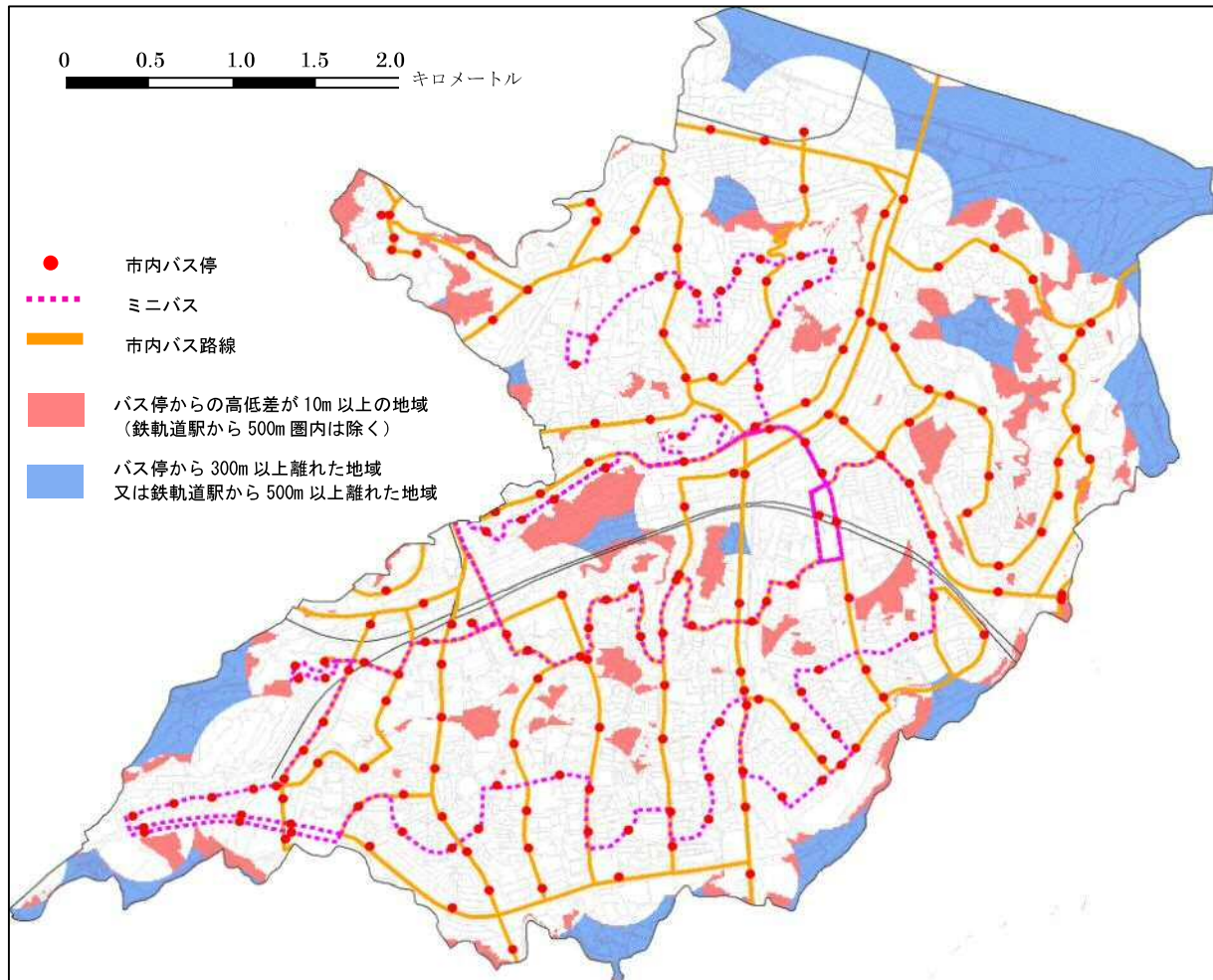


図 2-7 交通不便地域

交通不便地域の面積 ^{*5} (市の面積に対する割合)	4.1km ² (20%)
---	--------------------------

*4 平成30年10月時点

*5 都立公園やゴルフ場など居住者のいない地域を含む

(2) ミニバスがない場合の交通不便地域の状況^{※6}

現在運行しているミニバスがない場合の交通不便地域の面積は約 11.2km² となっており、多摩市全体の約 53% を占めています。

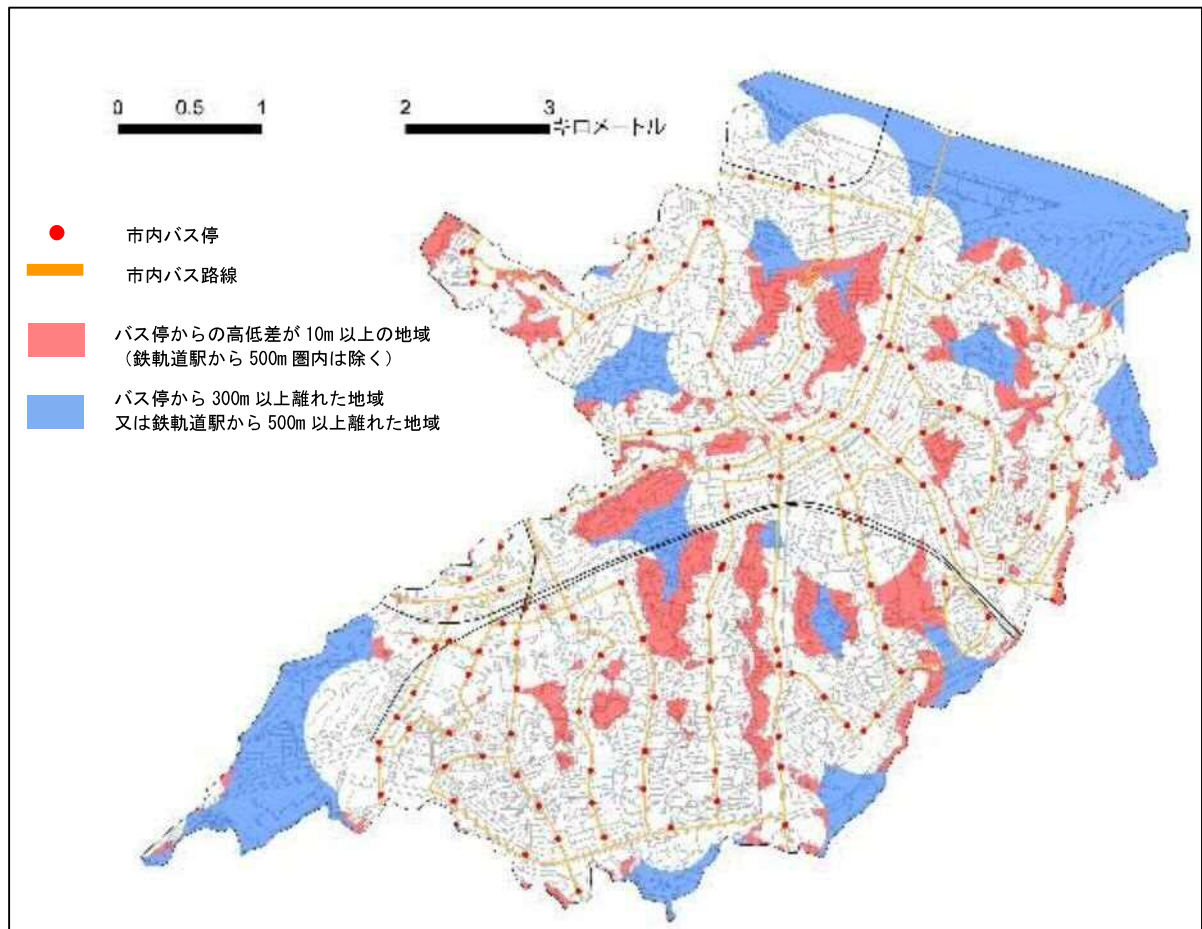


図 2-8 交通不便地域図（ミニバスがない場合）

交通不便地域の面積 ^{※7} (市の面積に対する割合)	11.2km ² (53%)
---	---------------------------

※6 平成30年10月時点

※7 都立公園やゴルフ場など居住者のいない地域を含む

【補足 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^{*8}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。

【補足 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。

【補足 公共交通不便地域】

本計画の交通不便地域は、多摩市交通マスタープランに準じて、以下の通り設定しています。

- ・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

※ 8 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。」と示されている。

「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」と示されている。

2.1.4 代表的な移動手段

多摩市の代表交通手段（主な交通手段）の分担率を見てみると、東京都全体の鉄道利用の割合が約 45%であるのに対し本市は約 36%と低い反面、自動車利用は東京都全体が約 11%に対し本市は約 22%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。

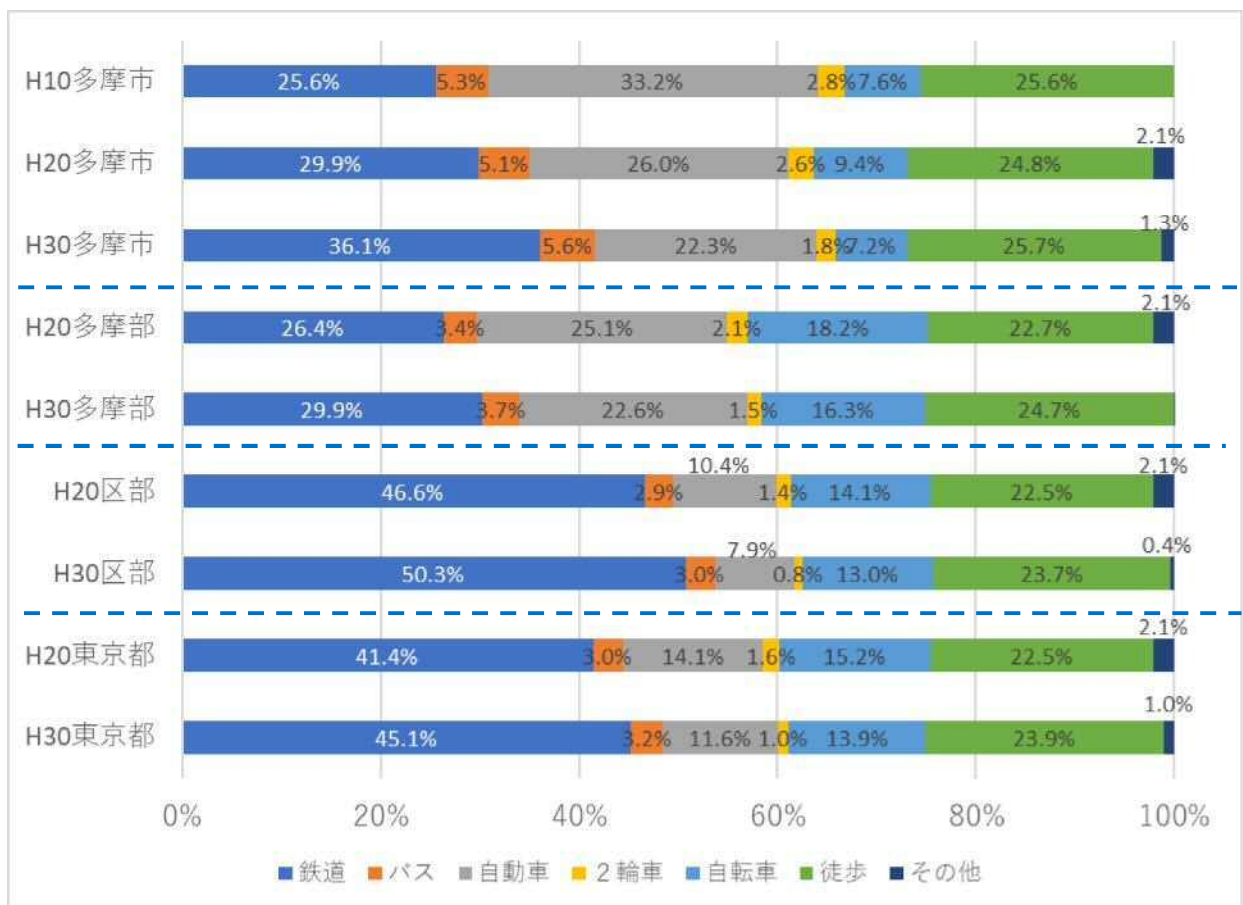


図 2-9 代表交通手段別分担率の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

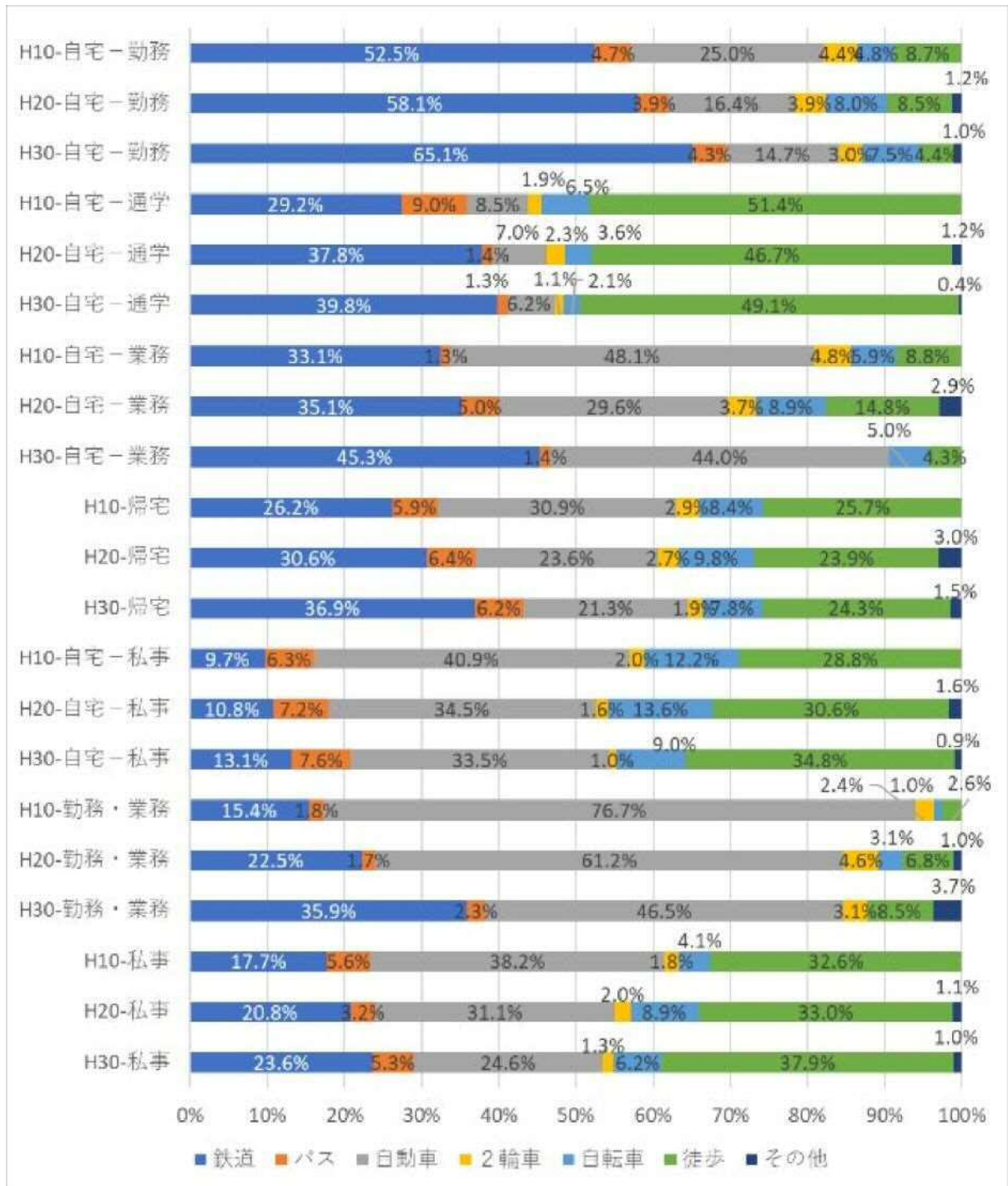


図 2-10 目的別代表交通手段別分担率の推移（多摩市）*9

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

*9 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：自宅から買い物、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指示の移動