

2.2 公共交通の利用実態及び市民意識の詳細分析結果

2.2.1 多摩市交通マスタープラン策定時に実施した各調査の詳細分析

(1) アンケート等の概要と詳細分析の目的

多摩市交通マスタープランにおいて、公共交通の利用実態及び市民意識について整理しましたが、地域公共交通再編実施計画策定にあたり、市民が公共交通に求めている事項をより具体的に把握する必要がありました。

そこで、平成 29 年度に実査した公共交通のアンケート調査結果を更に深く掘り下げて分析を行ったほか、ミニバス調査からミニバスの OD*10 特性について分析を行いました。

表 2-3 対象とした公共交通アンケートの実施状況

調査内容	調査日 (平成 29 年)	配布枚数	回収枚数	回収率	分析対象設問
① 鉄道駅 アンケート	7/12 (水)	6,800 枚	2,202 枚	32.4%	・バスに関する満足度 (アンケートでは、路線バスに限定していないが、移動手段の回答結果を見ると、路線バス利用者の回答が主)
② ミニバス アンケート	7/11 (火)	2,720 枚	1,567 枚	57.6%	・ミニバスに関する満足度
③ 市民意識 アンケート	7/24 (月) 7/25 (火)	1,582 枚	690 枚	43.6%	・外出に関する満足度
④ 交通不便地域 アンケート*11	7/24 (月) 7/25 (火)	1,583 枚	616 枚	38.9%	・外出に関する満足度

表 2-4 対象とした調査の実施状況

調査内容	調査日 【天候】	調査時間	調査箇所	分析対象
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	・ミニバス利用者の OD

*10 Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) の略で、ミニバス調査 (平成 29 年 7 月) において、乗車バス停と降車バス停に関して調査を実施している。

*11 調査時に定義した交通不便地域は、鉄軌道駅から半径 500m 以内又はバス停(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) 公共交通アンケートの分析

A. 多摩市全体の分析

ミニバスアンケートでは、バスの運行本数や、始発・終発時間、バス停の環境等についての満足度を5段階で回答していただいています。設問のうち、バスの運行本数の満足度が最も低く、「不満足」「やや不満足」を合わせた割合が7割となっています。

次に、ミニバス利用者の移動目的に着目して、移動目的別にバスの運行本数について、「不満足」「やや不満足」と回答した人を見ると、どの目的においても6割から8割となっています。

また、交通不便地域アンケートでは、公共交通が不便と感じ、外出をためらうことがあるかどうかを回答していただいています。日常の外出の移動手段に着目して、移動手段別に公共交通が不便と感じ、外出をためらうことがあると回答した人を見ると、家族に自動車で送迎してもらって移動している人が8割となっており、他の移動手段が2~4割程度の中で極めて高い割合となっています。

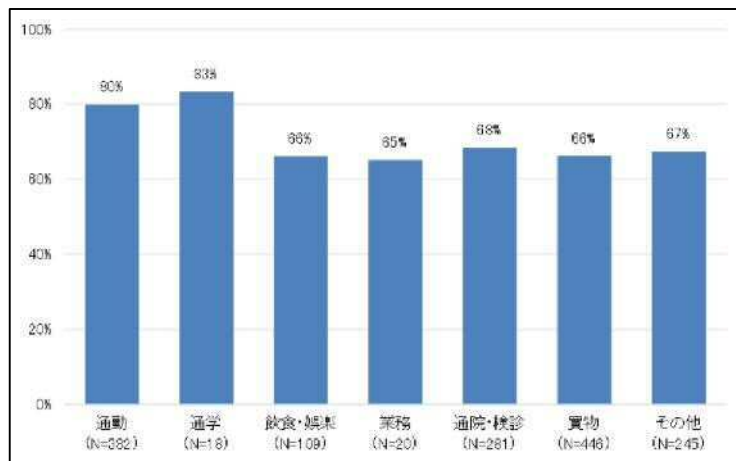
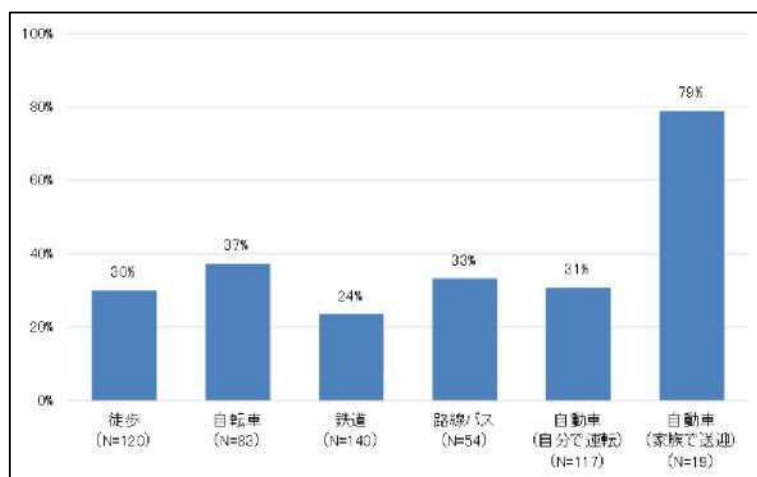


図 2-11 ミニバスの運行本数について「不満足」「やや不満足」と回答した割合（目的別）



※ 母数が10未満を除く

図 2-12 交通不便地域で外出をためらうことが「ある」と回答した人の割合（移動手段別）

B. 地域別の分析

多摩市交通マスタープランの重点事業 I で掲載されている地域密着型交通の運行の検討の材料とするほか、ワークショップ等（p29 参照）にて市民が意見を提案しやすくかつまとめやすくするため、各種アンケートを地域別に分けて分析しました。

地域の分割にあたっては、多摩ニュータウン再生推進会議にて検討されているニュータウン地区全体のゾーニングのほか、多摩市都市計画マスタープランの地域別まちづくりの方針における地域区分を参考に、公共交通の現状や交通不便地域等の課題を踏まえ、8 つの地域に分割しました。

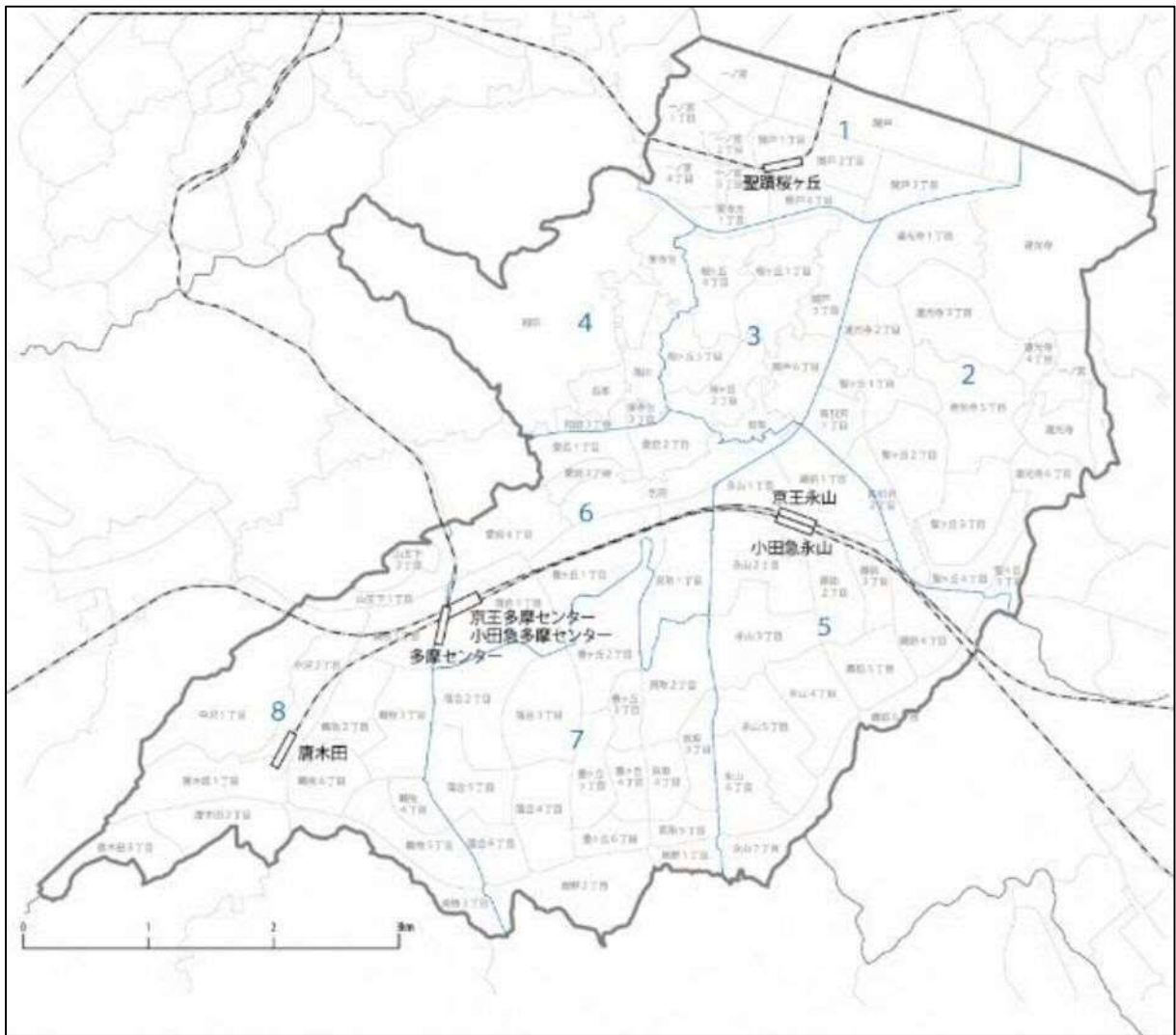


図 2-13 地域別分析のゾーニング

表 2-5 8 地域と町丁字の対応表

地域名	町丁字名	地域名	町丁字名	地域名	町丁字名
第1地域	関戸1丁目	第4地域	和田	第7地域	貝取2丁目
	関戸2丁目		百草		貝取3丁目
	関戸3丁目		落川		貝取4丁目
	関戸4丁目		東寺方		貝取5丁目
	東寺方1丁目		東寺方3丁目		豊ヶ丘2丁目
	一ノ宮1丁目		和田(百草団地)		豊ヶ丘3丁目
	一ノ宮2丁目		和田3丁目		豊ヶ丘4丁目
	一ノ宮3丁目		諏訪1丁目		豊ヶ丘5丁目
	一ノ宮4丁目		諏訪2丁目		豊ヶ丘6丁目
第2地域	連光寺1丁目	第5地域	諏訪3丁目		落合2丁目
	連光寺2丁目		諏訪4丁目		落合3丁目
	連光寺3丁目		諏訪5丁目		落合4丁目
	連光寺4丁目		永山1丁目		落合5丁目
	連光寺5丁目		永山2丁目		落合6丁目
	連光寺6丁目		永山3丁目		南野1丁目
	聖ヶ丘1丁目		永山4丁目	南野2丁目	
	聖ヶ丘2丁目		永山5丁目	山王下1丁目	
	聖ヶ丘3丁目		永山6丁目	中沢1丁目	
	聖ヶ丘4丁目	第6地域	乞田	中沢2丁目	
	聖ヶ丘5丁目		貝取1丁目	唐木田1丁目	
	馬引沢1丁目		豊ヶ丘1丁目	唐木田2丁目	
	馬引沢2丁目		落合1丁目	鶴牧1丁目	
	第3地域		関戸5丁目	愛宕1丁目	鶴牧2丁目
関戸6丁目		愛宕2丁目	鶴牧3丁目		
貝取		愛宕3丁目	鶴牧4丁目		
桜ヶ丘1丁目		愛宕4丁目	鶴牧5丁目		
桜ヶ丘2丁目			鶴牧6丁目		
桜ヶ丘3丁目			南野3丁目		
桜ヶ丘4丁目					

表 2-6 地域別の公共交通の状況^{*12}

地域	特徴	路線バスの利用状況(鉄道駅アンケートより)				ミニバスの利用状況(ミニバスアンケートより)		
		年齢構成	職業(上位3つ)	移動目的(上位3つ)	不満に思っていること(上位3つ)	年齢構成	職業(上位3つ)	移動目的(上位3つ)
多摩市全体		60歳以上が6割	会社員・公務員が3割	通勤が4割	運行本数	60歳以上が8割	無職が4割	買物が3割
			無職が2割	買物が2割	バス停環境		専業主婦が3割	通勤が2割
			専業主婦が2割	通院・検診が1割	運行情報		会社員・公務員が2割	通院・検診が2割
第1地域	地域内に聖蹟桜ヶ丘駅があり、市内の多くの路線バスが集中する	市全体と同傾向(92)	専業主婦が3割(159)	通勤が4割(82)	運行情報(68)	利用者が少ない(ミニバスは地域内に運行していない)		
第2地域	永山駅の東側に位置し、高低差があり、山間を縫うようにバスが走っている	市全体と同傾向(91)	会社員・公務員が3割(107)	通勤が5割(105)	運行本数(152)	60歳以上が少ない(72)	会社員・公務員が3割(215)	通勤が4割(166)
			無職が2割(89)	買物が3割(128)	バス停環境(126)		無職が3割(77)	通院・検診が2割(100)
			専業主婦が2割(92)	飲食・娯楽が1割(125)	定時制(155)		専業主婦が2割(87)	買物が1割(47)
第3地域	戸建て住宅が密集している地域で、幅員の広い道が少ない	市全体と同傾向(99)	専業主婦が3割(122)	通勤が3割(74)	バス停環境(146)	市全体と同傾向(103)	専業主婦が3割(113)	買物が3割(100)
			無職が2割(108)	買物が2割(114)	運行本数(133)		無職が3割(77)	通勤が3割(109)
			会社員・公務員が2割(71)	通院・検診が1割(110)	運行情報(118)		会社員・公務員が1割(89)	通院・検診が2割(86)
第4地域	日野市と八王子市に挟まれた地域で、医療機関が少ない	60歳以上が5割(77)	会社員・公務員が3割(97)	通勤が4割(101)	バス停環境(137)	60歳以上が少ない(82)	無職が4割(107)	通院・検診が3割(181)
			パート・アルバイトが2割(148)	通院・検診が2割(189)	運行情報(153)		専業主婦が2割(66)	通勤が2割(95)
			専業主婦が2割(106)	買物が2割(77)	定時制(146)		パート・アルバイトが2割(141)	買物が2割(61)
第5地域	永山駅を中心とする地域で、団地が集結し、人口規模が市内最大級である	市全体と同傾向(110)	専業主婦が3割(128)	通勤が4割(80)	バス停環境(103)	市全体と同傾向(102)	無職が4割(117)	買物が3割(107)
			無職が3割(116)	買物が2割(77)	運行本数(96)		専業主婦が3割(100)	通院・検診が2割(126)
			会社員・公務員が2割(69)	通院・検診が1割(140)	運行情報(93)		会社員・公務員が2割(94)	通勤が2割(84)
第6地域	多摩センター駅の東に位置し、標高の高い北部ではバス路線があるものの、標高の低い南部では、バス路線がなく交通不便地域が広がっている	60歳以上が8割(119)	無職が3割(160)	通勤が4割(85)	運行本数(152)	市全体と同傾向(106)	専業主婦が3割(111)	買物が3割(114)
			会社員・公務員が3割(84)	買物が3割(138)	バス停環境(112)		無職が3割(89)	通院・検診が2割(125)
			パート・アルバイトが2割(114)	通院・検診が1割(89)	始発・終発時間(125)		パート・アルバイトが2割(129)	通勤が2割(93)
第7地域	多摩センター駅の南に位置し、標高が高い路線バスが300本/日以上走る区間がある一方、90本/日程度にとどまる区間あり、サービス水準に格差がみられる	市全体と同傾向(106)	会社員・公務員が4割(121)	通勤が5割(115)	バス停環境(150)	市全体と同傾向(100)	無職が3割(91)	買物が3割(95)
			無職が2割(99)	買物が2割(81)	運行本数(152)		専業主婦が3割(100)	通勤が3割(113)
			専業主婦が2割(86)	飲食・娯楽が1割(153)	運行情報(147)		会社員・公務員が2割(114)	通院・検診が2割(65)
第8地域	唐木田駅を中心とする地域で標高が高い年少人口と生産年齢人口の割合が市全体より高い	市全体と同傾向(98)	会社員・公務員が4割(137)	通勤が5割(124)	運行情報(72)	市全体と同傾向(94)	無職が4割(108)	買物が3割(100)
			無職が2割(86)	買物が2割(69)	バス停環境(59)		専業主婦が3割(90)	通勤が2割(95)
			専業主婦が2割(72)	通院・検診が1割(88)	運行本数(70)		パート・アルバイトが2割(133)	通院・検診が2割(86)

*12 括弧内の値は、多摩市全体を100としたときの地域の特化係数(例えば、多摩市全体の60歳以上の路線バスの利用者が63%で、第1地域の60歳以上の路線バス利用者が58%であれば、特化係数は58:63×100=92となる)

2. 公共交通の現状と課題

				外出に対する意識(市民意識・交通不便地域アンケートより)		地域別の考察
利用頻度	ミニバスの利用理由(上位3つ)	代替移動手段がない人の割合	不満に思っていること(上位3つ)	公共交通が不便で外出をためらうことがある人	外出をためらう理由として多いもの(地域別は10回答以上)	
週5日以上が3割、週3~4日が4割、週1日が2割	自宅からバス停が近いから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから 目的地まで早く行けるから	3割	運行本数 終発時間 バス停環境	一般地域で3割、交通不便地域で4割	便数が少なく乗りたい時間に運行していない 目的地に行く交通手段がない 車いすベビーカー等での移動が困難	
				一般地域と不便地域が同程度の割合		地域内での公共交通に対する満足度は高い交通の拠点であり、充実しているからと考えられる
市全体と同傾向	スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから 目的地まで早く行けるから 自宅からバス停が近いから	5割(148)	運行本数(97) バス停環境(97) バスの経路(206)	不便地域の方が多く、4割を超えている	便数が少なく乗りたい時間に運行していない 車いすベビーカー等での移動が困難	ミニバスが通る区間は、路線バスの運行本数が少なく、通勤目的でもミニバスを利用している人が多いと考えられ、代替移動手段がない人が多いと考えられる
市全体と同傾向	自宅からバス停が近いから 坂道等を歩かずに済むから 目的地まで早く行けるから	3割(87)	運行本数(103) バス停環境(97) 終発時間(78)	一般地域と不便地域が同程度の割合		地域内の道路幅員が狭く、バス停環境を十分に整えられないことから、バス停環境と運行情報に対する不満が高いと考えられる
週5日以上が1割(37)	目的地まで早く行けるから 自宅からバス停が近いから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから	5割(157)	バス停環境(108) 運行本数(97) バス停の間隔(127)	不便地域の方が多く、4割を超えている	便数が少なく乗りたい時間に運行していない	地域内に医療機関が少なく、バスを利用して通っている人が多いと考えられる
市全体と同傾向	自宅からバス停が近いから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから 目的地まで早く行けるから	3割(104)	運行本数(97) バス停環境(111) 終発時間(84)	一般地域と不便地域が同程度の割合		人口規模が大きく、駅からも離れていないため、多摩市を代表するような結果になったと考えられる
市全体と同傾向	自宅からバス停が近いから 坂道等を歩かずに済むから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから	3割(79)	運行本数(108) 終発時間(142) バス停環境(94)	不便地域の方が多く、4割を超えている	便数が少なく乗りたい時間に運行していない 混雑で座れないときがある 体力的につらい	高齢者の路線バス利用が多く、買物、通院・検診利用が多いと考えられる ミニバスの便数が少なく、不満につながっていると考えられる
市全体と同傾向	自宅からバス停が近いから 目的地まで早く行けるから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから	3割(90)	運行本数(100) 終発時間(98) バス停環境(87)	不便地域の方が多い傾向にある		路線バスの不満について、上位3項目すべてが、多摩市全体の特化係数を上回っている 路線バスのサービス水準の格差によって不満が高いと考えられる
市全体と同傾向	自宅からバス停が近いから スーパーや病院等、行きたい施設の近くにバス停があるから 目的地まで早く行けるから	4割(130)	運行本数(102) 終発時間(111) バス停環境(113)	不便地域の方が多い傾向にある		居住地から駅まで距離があり、また高低差があるため、バスで通勤する人が多いと考えられる

■ : 多摩市全体より特化係数が著しく高い ■ : 多摩市全体より特化係数が著しく少ない

(3) ミニバスの OD 特性の分析

A. ミニバス全体の分析

ミニバス調査から利用者の出発地と到着地の移動量を分析しました。

市内には、多くのバス停があるため、ターミナルとなる鉄道駅のバス停と、ターミナル間にあるバス停をゾーンとして集約し、これらの区間を移動する人数を把握しました。

ミニバスの OD 特性を見ると、駅を中心とする両側の区間の移動が多く、区間を通して乗る人はほとんど見られません。団地間の短距離の利用も若干見られます。

B. 東西線の分析

ミニバスの利用が多い区間は、永山駅を中心とする両側の区間、多摩センター駅を中心とする両側の区間が多くなっており、多摩センター駅を超える利用は少なくなっています。永山駅～唐木田駅にかけての区間は、通して乗る人はほとんどおらず、短距離の利用形態となっています。永山駅を中心とする 11・12 区間の利用が多く、15 区間の利用が少なくなっています。



図 2-14 ミニバスのOD内訳の区間分け(東西線)

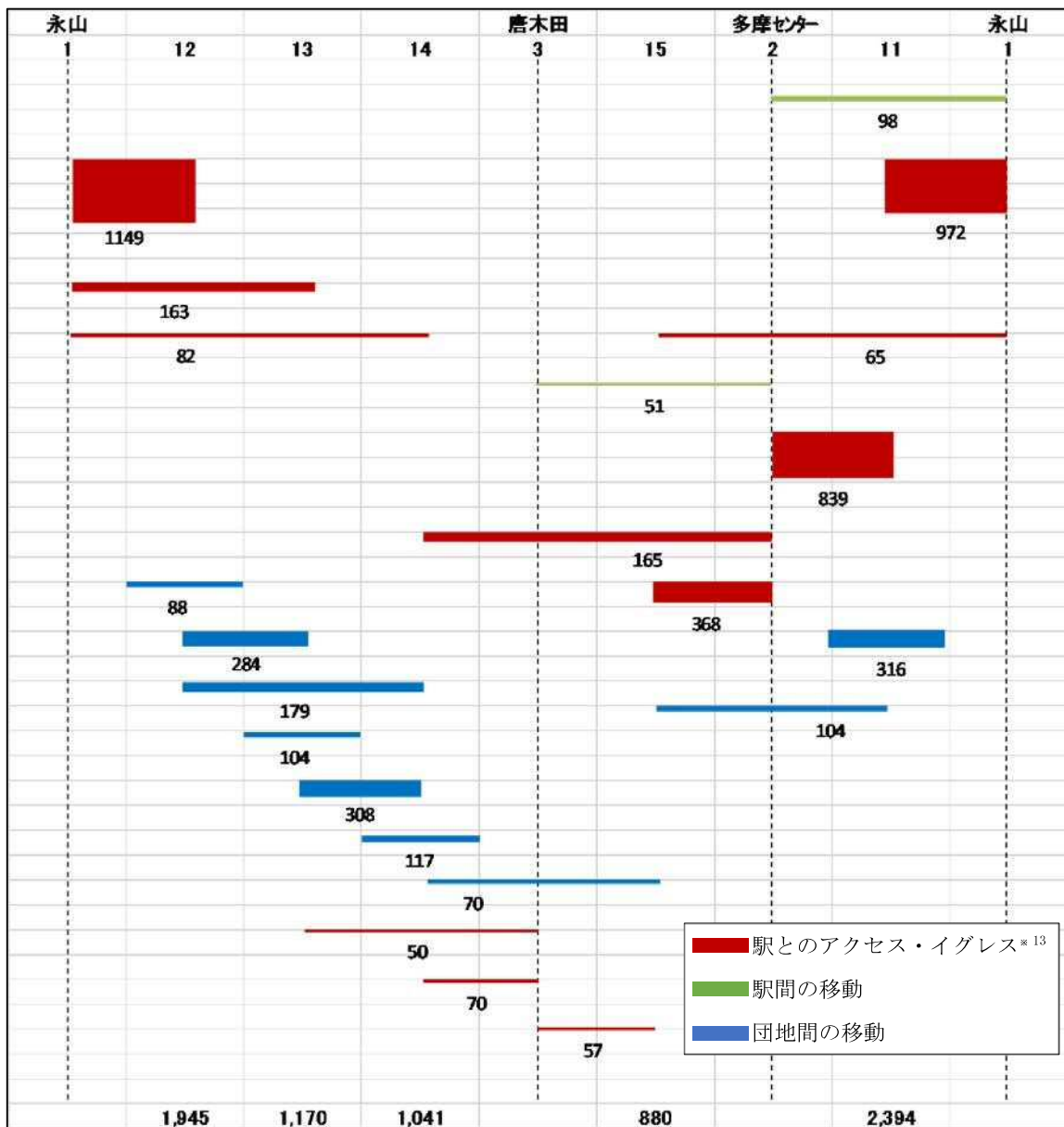


図 2-15 ミニバスのOD内訳(3日間計、50人未満の区間は省略)

* 13 アクセス：出発地から鉄道駅までに至るまでの移動
イグレス：鉄道駅から目的地に至るまでの移動

C. 南北線の分析

愛宕ルートは、ほとんどが永山駅又は多摩センター駅に発着する利用となっています。永山駅に近い2区間より、多摩センター駅に近い4区間の利用が多くなっています。

桜ヶ丘・和田ルートは、ほとんどが永山駅に発着する利用となっていますが、一部地域間での移動にも利用されています。永山駅に近い2・6区間の利用が多くなっています。



図 2-16 ミニバスのOD内訳の区間分け(南北線)

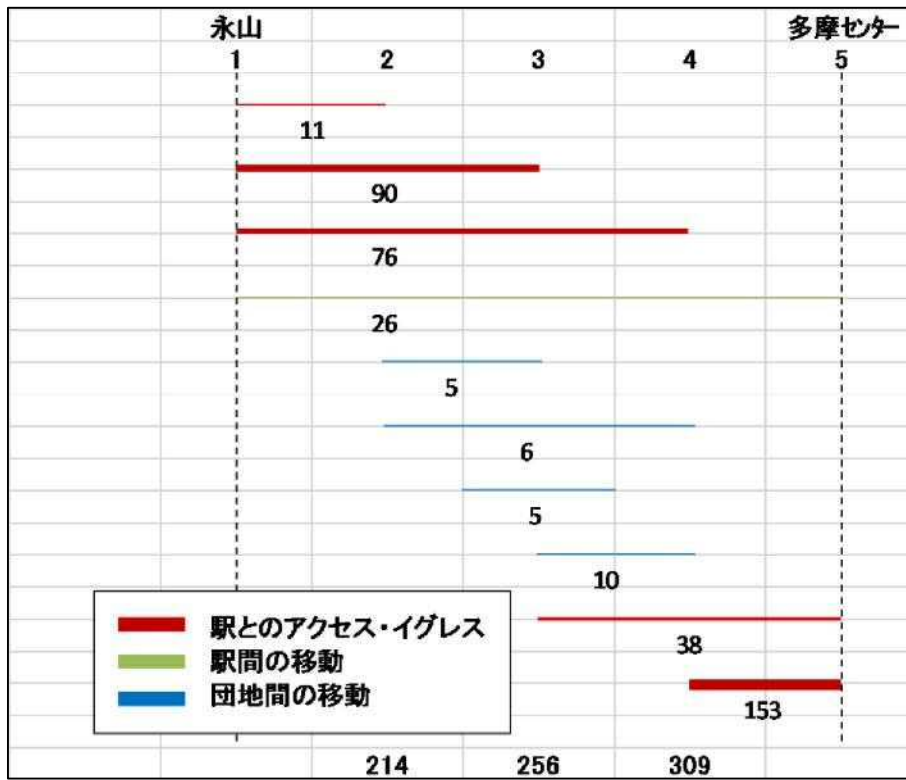


図 2-17 ミニバスのOD内訳(3日間計、5人未満の区間は省略)

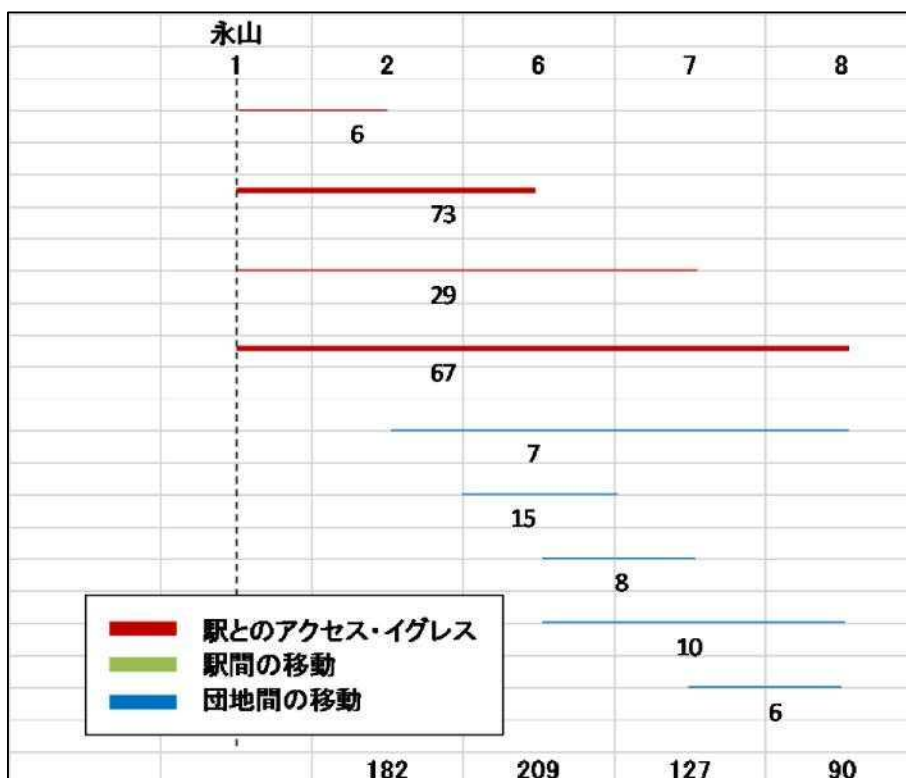


図 2-18 ミニバスのOD内訳(3日間計、5人未満の区間は省略)

2.2.2 多摩地域のコミュニティバスの分析

多摩地域で運行されているコミュニティバスの収支率*14について、様々な指標で分析しました。運行自治体の人口密度と収支率の関係をみると、人口密度が高い自治体で運行されているコミュニティバスの収支率が高くなっています。

運行されているコミュニティバスの路線長および運行間隔と、収支率の関係をみると、路線長が短い（1ルート of 長さが短い）コミュニティバスで、収支率が高く、運行間隔が短い（運行本数が多い）コミュニティバスで、収支率が高くなっています。

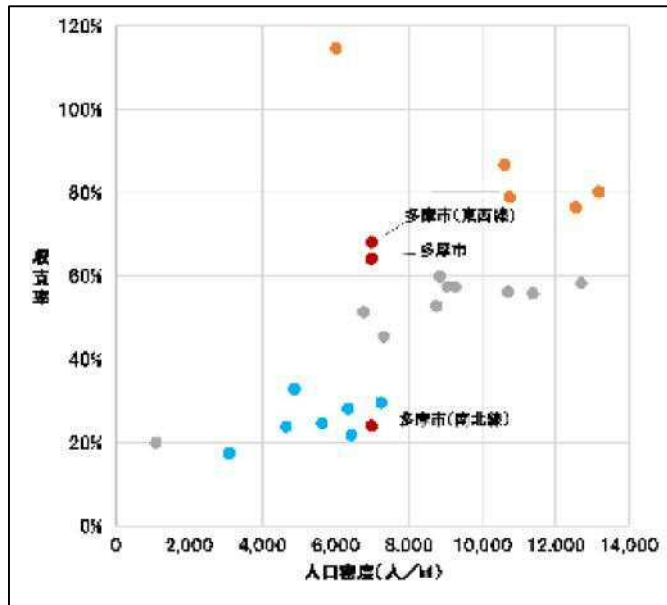


図 2-19 人口密度と収支率の関係

出典：多摩市調べ

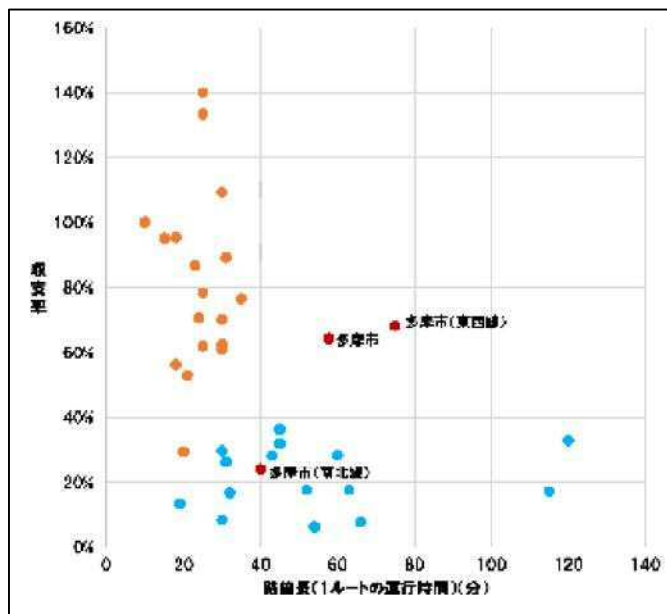


図 2-20 路線長と収支率の関係*15

出典：多摩市調べ

*14 一定の収入をあげるための費用の割合であり、100%以上だと収入が費用を上回っている状況
 *15 収支率が高い自治体の路線、収支率が低い自治体の路線、多摩市の東西線、南北線をプロット

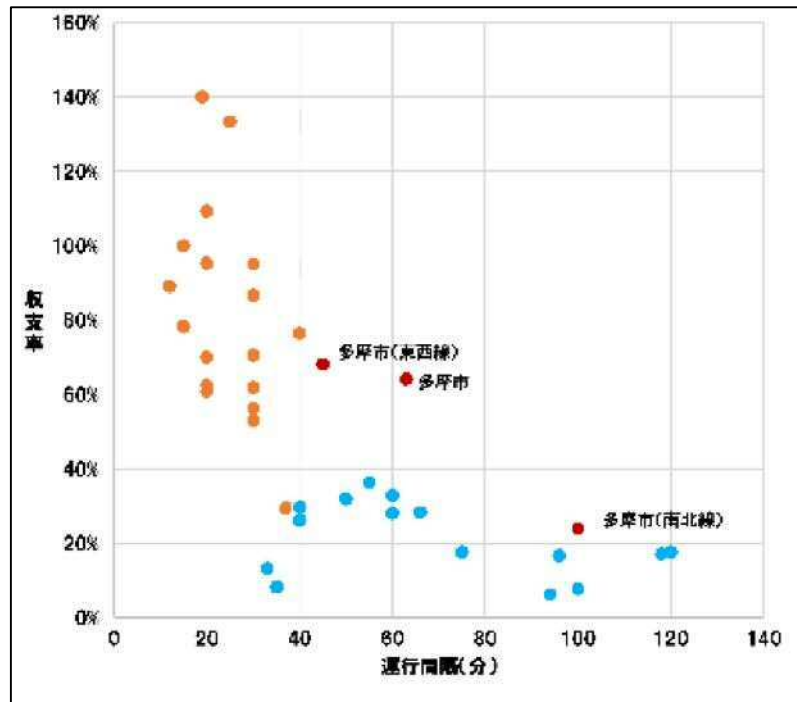


図 2-21 運行間隔と収支率の関係^{※ 16}

出典：多摩市調べ

表 2-7 運賃制度

	運賃体制	運賃收受
府中市	均一	現金
日野市	対距離	現金/ICカード
武蔵野市	均一	現金/ICカード
西東京市	均一	現金/ICカード
国分寺市	均一	現金/ICカード
武蔵村山市	均一	現金/ICカード
稲城市	均一	現金/ICカード
三鷹市	均一	現金/ICカード
小金井市	均一	現金
東村山市	均一	現金/ICカード
立川市	均一	現金/ICカード
町田市	均一	現金/ICカード
小平市	均一	現金/ICカード
羽村市	均一	現金/ICカード
東大和市	均一	現金/ICカード
八王子市	対距離	現金/ICカード
昭島市	均一	現金
国立市	均一	現金/ICカード
調布市	均一	現金/ICカード
狛江市	均一	現金/ICカード
清瀬市	均一	現金
あきる野市	均一	現金
多摩市	対距離	現金/ICカード

出典：多摩市調べ

※ 16 収支率が高い自治体の路線、収支率が低い自治体の路線、多摩市の東西線、南北線をプロット

2.2.3 多摩市地域密着型交通実証実験運行事業について

(1) 実施概要

多摩市では交通不便地域の解消など様々な交通課題の解消を目的に、民間事業者が実施する地域密着型交通の試験的な運行事業に対して補助金を交付しています。

平成 29 年度は地域からの要望になるべく沿った形式でバスを利用した実証実験を実施しており、平成 30 年度はバス以外での交通手段の可能性を探るべく、タクシーを利用した実証実験を実施しています。これらの実証実験結果をとおして具体的な対策を検討するため、それぞれの特性について分析しました。

表 2-8 実施概要

実施内容	バスの運行	タクシー運賃補助 (320 円)
調査対象区間	多摩センター駅～乞田～永山駅	乞田、豊ヶ丘 1 丁目、愛宕 1～4 丁目の居住者
実施期間	平成 29 年 6 月～8 月 (3 ヶ月)	平成 30 年 6 月～8 月 (3 ヶ月)
運行時間	多摩センター駅発 7:00～19:20 (8 本) 永山駅発 7:25～19:45 (8 本)	6:00～20:00 (乗車時刻)

(2) バスの運行の実証実験結果

平成 29 年 6 月から 8 月の 3 か月間の総利用者数は 4,077 人となっています。券種別の利用割合を見ると、「シルバーパス」の利用が全体の 59%となっており、高齢者の利用が多くなっています。

停留所の精算数をみると、多摩センター駅と永山駅の間に位置する「乞田」が多く、鉄道駅は、「永山駅」より「多摩センター駅」の方が 100 人程度多くなっています。

バスの利用目的を見ると、「通院通所」、「買い物」が多くなっています。



図 2-22 券種別の利用割合

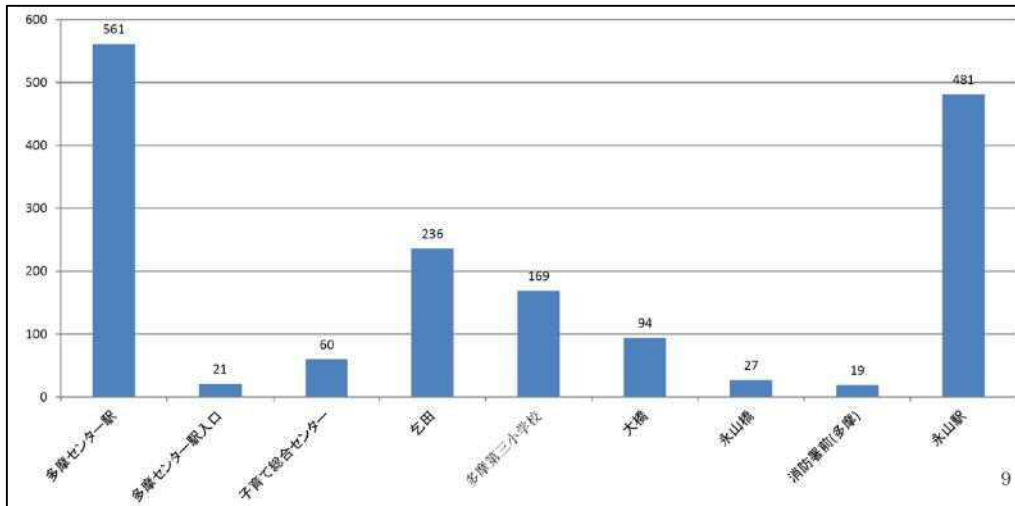


図 2-23 停留所別精算人員（現金・ICのみ）

出典：多摩市地域密着型交通実証実験運行事業に関する調査報告書

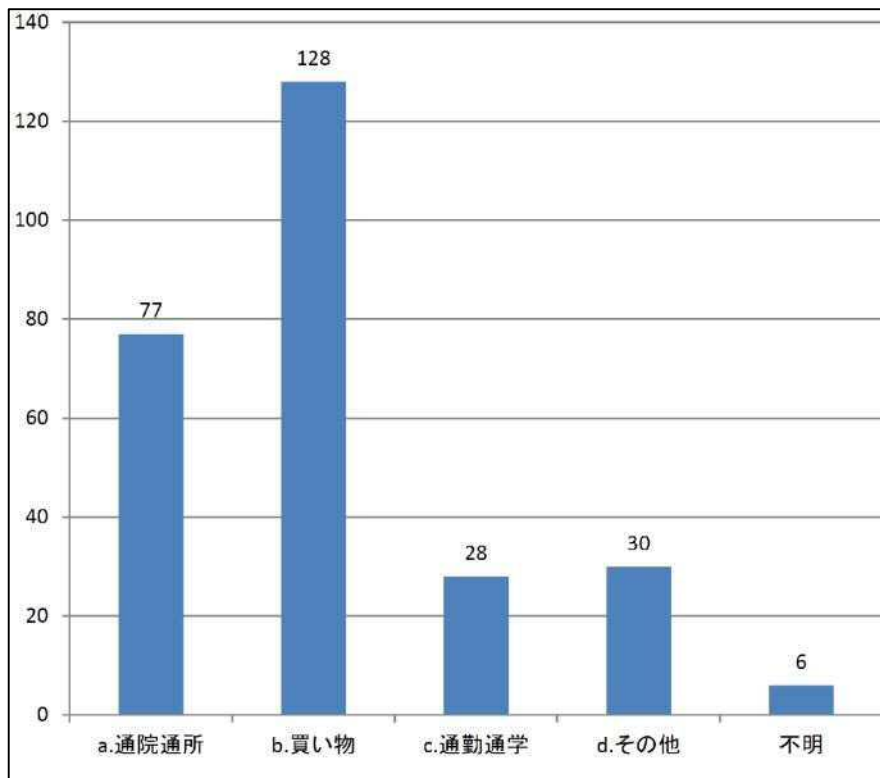


図 2-24 利用目的

出典：多摩市地域密着型交通実証実験運行事業に関する調査報告書

(3) タクシー補助の実証実験結果

平成30年6月から8月の3か月間の総利用者数は1,379人となっています。乗降地を見ると、交通不便地域内に位置する「乞田」や「豊ヶ丘」よりも「愛宕」の利用が多くなっています。鉄道駅は、「多摩センター駅」の利用が最も多くなっています。タクシーの利用目的をみると、「買物」、「通院」が多くなっています。



図 2-25 乗降場所別の集計結果

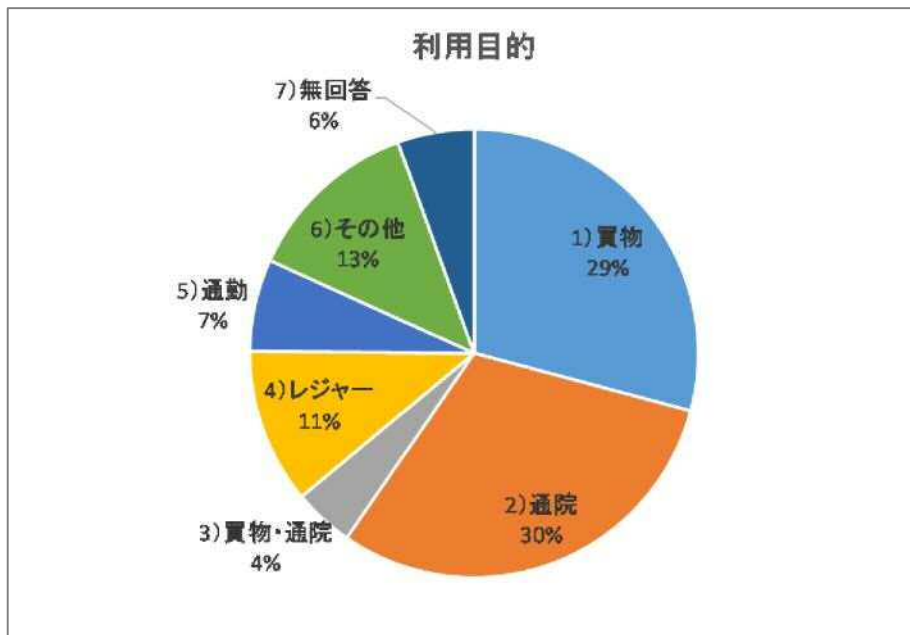


図 2-26 利用目的

2.2.4 市民参加

(1) 実施概要

本計画の策定にあたり、市民のニーズを把握することと、そのニーズに対する課題解決策を見出すことを目的として、より効果的な市民参加の手法を検討しました。

その結果、一方的に行政側が説明をする手法ではなく、市民が地域の現状や課題を知ったうえで共に議論ができる市民参加の手法として、平成30年度には「ワークショップ」と「オープンハウス（市民ニーズの把握）」を実施しました。

また、「ワークショップ」と「オープンハウス（市民ニーズの把握）」を実施後、令和元年度には、市民の意見をイメージ化したものを共有するため、「報告会」やパネルを利用した「オープンハウス（市民イメージ案の共有）」を実施しました。

【平成30年度の取り組み】

ワークショップ

今回の市民参加を実施する目的を踏まえると、市民のニーズを把握でき、かつ創造的な解決のアイデアを見出すことの出来るワークショップが有効と考えました。

オープンハウス（市民ニーズの把握）

ワークショップでは、参加者が限られてしまうことが想定されるため、意見が偏ってしまう可能性があります。そのため、ワークショップとあわせてオープンハウス（市民ニーズの把握）を実施することにより、より多くの市民のニーズを把握できると考えました。

【令和元年度の取り組み】

報告会

報告会では、市民の意見をイメージ化し、共有すると同時に、更なるニーズを把握するため、行政が市民意見イメージ（案）を説明するかたちで報告会を開催することが有効と考えました。

オープンハウス（市民意見イメージ案の共有）

報告会だけでは共有しきれなかった市民に対しても、市民意見イメージ（案）を共有し、更なるニーズを把握することができるため、オープンハウス（市民意見イメージ案の共有）の開催を考えました。

表 2-9 市民参加の実施概要

平成 30 年度の取り組み		令和元年度の取り組み
ワークショップ・ オープンハウス（市民ニーズの把握）		報告会・ オープンハウス（市民意見イメージ案の共有）
実施時期・ 開催時間	・平成 30 年 8 月～平成 31 年 1 月 ・平日の 16 時～21 時（オープンハウス）、19 時～21 時（ワークショップ）	・令和元年 7 月～令和元年 9 月 ・平日の 19 時から 20 時半（報告会）、休日の 10 時～16 時（オープンハウス）
開催場所	・市内 8 か所	・市内 8 か所（報告会） ・関戸公民館（オープンハウス）
周知方法	・市報、ホームページ等に開催日程を掲載し周知 ・事前に自治会長等向けに説明会を実施し協力を依頼	・市報、ホームページ等に開催日程を掲載し周知 ・事前に自治会長等向けに説明会を実施し協力を依頼



写真 ワークショップ



写真 オープンハウス（市民ニーズの把握）



写真 報告会

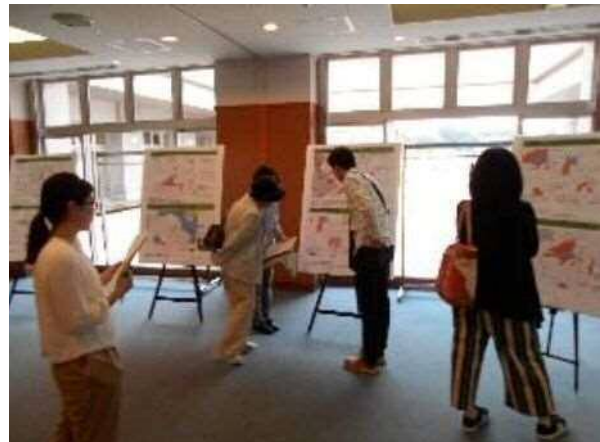


写真 オープンハウス（市民意見イメージ案の共有）

(2) 実施状況

ワークショップ等の実施状況は以下のとおりです。

【平成30年度の取り組み】

表 2-10 ワークショップ・オープンハウス（市民ニーズの把握）の実施状況

調査地域	会場名	実施日	ワークショップ 参加者数	オープンハウス 参加者数
第1地域	関・一つむぎ館	平成31年 1月18日（金）	2名	6名
第2地域	ひじり館	平成30年 10月12日（金）	6名	13名
第3地域	ゆう桜ヶ丘	平成30年 9月11日（火）	19名	13名
第4地域	大栗川・かるがも館	平成30年 12月20日（木）	8名	13名
第5地域	ベルブ永山	平成31年 1月31日（木）	2名	5名
第6地域	乞田・貝取ふれあい館	平成30年 11月2日（金）	4名	12名
第7地域	貝取こぶし館	平成30年 8月23日（木）	10名	15名
第8地域	からきだ菖蒲館	平成30年 11月22日（金）	3名	6名

【令和元年度の取り組み】

表 2-11 報告会の実施状況

会場名	実施日	参加者数
貝取こぶし館	令和元年7月11日（木）	7名
ゆう桜ヶ丘	令和元年7月17日（水）	12名
ひじり館	令和元年7月30日（火）	5名
乞田・貝取ふれあい館	令和元年8月9日（金）	9名
からきだ菖蒲館	令和元年8月13日（火）	4名
大栗川・かるがも館	令和元年8月21日（水）	11名
関・一つむぎ館	令和元年9月4日（水）	7名
ベルブ永山	令和元年9月17日（火）	3名

表 2-12 オープンハウス（市民意見イメージ案の共有）の実施状況

会場名	実施日	参加者数
関戸公民館	令和元年9月21日（土）	11名
	令和元年9月29日（日）	7名

(3) 意見整理結果

ワークショップ等で挙げられた意見について、多摩市全体に関する意見と、地域内に関する意見を整理すると以下ようになります。

【平成 30 年度の取り組みにおける意見整理結果】

表 2-13 多摩市全体に関する意見（抜粋）

分類	意見（困りごと）
1	地域外へのアクセス 唐木田駅と聖蹟桜ヶ丘駅がバスで結ばれていないので不便
2	市外へのアクセス 現状はマイカーで稲城、若葉台へアクセスしているが、バスだと不便なのでアクセスを向上させてほしい
3	昇降機のない建物の移動 荷物をもって移動すること自体が高齢になると負担が大きい
4	移動中の負担 バスのステップにあがるのが大変
5	運賃 永山駅までのバスの料金が高いため、普段は自転車を利用している
6	バス待ち環境 バス停にベンチが基本的になく、あったとしても古い
7	交通の定時性 バスが時刻通りに来ず、待つのが大変である
8	移動の自由度 利用したい時間にバスが運行していない
9	バスの運行情報 京王電鉄バスと神奈川中央交通バスの共同運行区間は、両方の時刻表を見ないといけない

表 2-14 地域内に関する意見（抜粋）

地域	分類	意見（困りごと）
第1地域	1 地域内移動	健康センターから駅や一ノ宮や関戸の一部地域までは歩く必要があり大変である
第2地域	1 駅アクセス	連光寺4丁目が駅まで遠い
	2 地域内移動	連光寺からひじり館まで遠い
	3 バス停アクセス	歩いて買ったものを運ぶのが大変
第3地域	1 バス停アクセス	ミニバスは容積が大きく小回りが利かない
	2 地域内移動	コミュニティーセンター等への移動の際、坂道が多く、高齢者にとって大変である
	3 ミニバス本数	ミニバスの本数が少なく、イベント時間に間に合わない
	4 駅アクセス	永山駅行きのバスが朝9時までない
第4地域	1 バス停アクセス	百草団地はバスの便が多いが、バス停までの坂が大変
	2 地域内移動	百草からかるがも館への移動手段がない
	3 バス停アクセス	バスの運行本数は多いが、バス停まで歩けなく不便を感じる人が多い
	4 駅アクセス	多摩センター駅行きは多いが、永山駅行きは少なく不便
	5 バス停の位置	東寺方3丁目から永山駅へのバスは、復路がないので不便である
第5地域	1 バス停アクセス	尾根通りはバスがなく不便である
	2 ミニバス本数	ミニバスの本数が少ない
第6地域	1 駅アクセス	多摩センター駅も永山駅も徒歩で移動すると遠い
	2 地域内移動	釜沼橋からふれあい館まで歩くと遠い
第7地域	1 地域内移動	東西方向に移動できるルートが少ない
	2 バス停アクセス	団地のそばまでバス停が来てほしい
	3 駅周辺の環境	多摩センター駅周辺の施設が分散して、バスを降りた後も不便である
第8地域	1 地域内移動	ぐりーんうおーく多摩近くまでの移動手段がない
	2 駅周辺の環境	総合福祉センターまでが駅から遠く不便
	3 バス停アクセス	鶴牧5丁目から住宅までが高台なので移動が大変
	4 バス停の位置	ラグビー場周辺にバス停がないので、鶴牧循環のバス停まで歩いている

【令和元年度の取り組みの意見整理結果】

表 2-15 各施策に関する意見（抜粋）1/2

施策	項目	意見内容
ミニバス	ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・温水プールへ自転車で行くのが大変なためバスが使えるとよい ・愛宕ルートの見直しをしたほうが良い ・諏訪地区は現在団地の建て替えを行っており、中諏訪小運動場跡地に移動予定である。建て替えによってバス停の位置は変わらないのか
	便数	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の和田ルートを運行しているが利用者が少なく、本数も2時間に1本しかなく不便に感じている
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継が必要になる場合は、5分間隔で上屋やベンチ付きが必要になると思う
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況で季節変更や曜日変動のデータはあるのか
コミュニティタクシー	ルート	<p>【和田地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩保育園周辺に停留所があったほうがいい ・地蔵堂周辺にバスが運行していない。その周辺の住民はバス停がなく、不便に感じている ・和田中通りに昔運行していた。この通りにバスを通してほしい <p>【関戸地区（一ノ宮地区を含む）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校統廃合により、百草地区や一ノ宮地区の子どもたちは通学で大通りを渡り、事故も起きており危険である ・また学童は違う施設を利用している。通学で利用できるようにしてほしい ・一ノ宮地区に週1回でもよいのでミニバスを走らせていただきたい ・一ノ宮地区とバス停を結ぶ交通（デマンド交通）も考える余地がある ・健康センターは年間2.3万人の利用があるためバス停を設置していただきたい ・関一つむぎ館は駅から少し遠く交通手段がない ・関戸地区の人たちのことも考えて公共交通を通せないのか ・駅からコミュニティセンター（関・一つむぎ館）はつなげてほしい
	便数	<p>【関戸地区（一ノ宮地区を含む）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1.2時間に1本(1日5-8便)最低あれば、生活リズムを合わせられる。通勤通学ではなく、リハビリや買い物の利用が多いと考えられる。そのため時間帯的に10時から16.17時の時間帯が良いと思う

表 2-16 各施策に関する意見（抜粋）2/2

施策	項目	意見内容
コミュニティ タクシー	運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納割引は良い考えだと思う。メリットがあると返納する人も増える <p>【関戸地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 聖蹟桜ヶ丘から健康センターまで 200 円とあるが、200 円の運賃であれば、乗らないと思う ・ 現実的にお金を出して乗るのか ・ 現金でも 100 円から 200 円であれば利用する
	ダイヤ	<p>【関戸地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ案は現行案でよい
	高低差	<p>【永山三丁目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 永山三丁目地区の高低差に対する交通を確保してほしい(現行のイメージで同意)
デマンド型交通	運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドとバスでどちらも運賃をとるのか ・ シルバーパスを全員が持っているわけではない
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部でデマンド交通をするメリットがあるのか
路線バス	ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 和田地域の路線バスルートを変更してほしい ・ 聖蹟桜ヶ丘、宝蔵橋、多摩第二小を左折し、落川を通り永山へ向かうルートの方が良い ・ 聖ヶ丘 5 丁目は過疎地になっている ・ 新大栗橋までのバス停が遠い ・ 聖蹟桜ヶ丘駅と大栗橋の間にバス停がほしい ・ 聖蹟桜ヶ丘終点バスで降りて、関・一つむぎ館まで歩いていくと遠く感じる ・ 一ノ宮地区の川崎街道沿いのどこか近くで停まるような路線を作してほしい ・ 廃止した路線バスを復活できないのか
	便数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 聖ヶ丘には現在バス路線は 1 日 1 便しかない ・ 関戸から永山駅のバスが減少し不便に感じている。
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・ 永山駅西側は駅から 500m 以内でも階段があり、坂がきつい（鎌倉街道付近） ・ 永山ヒミコマンション住民は不便に感じている ・ 永山二丁目 16 番地の住民は不便に感じている ・ 永山駅まで行くのに、坂があり登れないので貝取北公園東バス停まで歩いて利用している ・ 連光寺交番前の交差点の歩行時間が短いので、スクランブル交差点のほうが良い