

2.3 公共交通の現状等のまとめ

これまでに示した公共交通の現状、利用実態及び市民意識の詳細分析結果を整理しました。

(1) 鉄道の状況

- 多摩市内には4路線7駅が存在し、市内の駅の乗降客数の内、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。

(2) 鉄道以外の公共交通の状況

- 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。

(3) 交通不便地域

- 起伏の変化が大きい地区や多摩ニュータウン通りなど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。

(4) 代表的な移動手段

- 多摩市の代表交通手段の分担率は、東京都全体より鉄道の割合が低く、自動車の割合が高くなっています。

(5) 公共交通アンケート

- ミニバスの運行本数に不満を持っている人が多くなっています。
- 交通不便地域内で、外出をためらうことがある人の多くは、家族に送迎してもらって移動している状況となっています。

(6) ミニバスのOD特性

- ミニバスは駅を中心とする移動が多く、区間を乗り通す人はほとんど見られません。
- 東西線では団地間の移動も若干見られます。

(7) 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について、様々な指標を用いて分析すると、自治体の人口密度が高く、1ルートあたりの路線長が短く、運行間隔が短い路線で詩収支率が高くなっています。

(8) 多摩市地域密着型交通実証実験運行事業について

- バスの運行による実証実験では、交通不便地域に位置する乞田の利用が多く、鉄道駅では、多摩センター駅が多くなっています。利用目的は通院通所、買い物が多くなっています。
- タクシー補助による実証実験では、愛宕の利用が多く、鉄道駅では多摩センター駅が多くなっています。利用目的は通院通所、買い物が多くなっています。

(9) 市民参加

- 市民のニーズを把握するため、市内8ヶ所でオープンハウスとワークショップを開催しました。
- オープンハウスとワークショップでは、多摩市全体への意見として、公共交通網サービスの利便性向上に関する意見等をいただきました。
- オープンハウスとワークショップでは、地域ごとの意見として、バス停アクセスや駅アクセスの向上に関する意見等をいただきました。
- 市民意見イメージ案を共有するため、市内8ヶ所で報告会と市内1ヶ所で土日の2日間にわたり、オープンハウスを開催しました。

2.4 関連計画による公共交通に関する記載事項

多摩都市モノレール延伸など交通ネットワークを充実

以下に記載の計画では、多摩都市モノレール延伸など交通ネットワークを充実し、多摩地域や隣接市の拠点間の人的な交流を活発化していくこととしています。

<記載計画>

- ・都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月、東京都）
- ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成 30 年 2 月、東京都）
- ・多摩市都市計画マスタープラン（平成 25 年 6 月、多摩市）



出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（国土交通省）

交通結節点の強化

多摩市都市計画マスタープラン（平成 25 年 6 月、多摩市）では、唐木田駅で、鉄道やモノレールの延伸計画（多摩センター駅からの延伸）の動向を踏まえながら交通結節機能の向上を図ることとしています。

市内公共交通の円滑化

以下に記載の計画では、鉄道を補完するバス交通の組み合わせの検討や、多摩ニュータウン内外、拠点間の連携を強化する地域交通網を整備することとしています。

また、多摩市都市計画マスタープランにおいては、高齢者や障がい者などの外出の機会創出を図るため、地域密着型交通の運行について、市民と協働により検討することとしています。

<記載計画>

- ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成 30 年 2 月、東京都）
- ・多摩市都市計画マスタープラン（平成 25 年 6 月、多摩市）

今後の開発等に対応した公共交通体系の再編

新たな公共交通システムの導入の検討

以下に記載の計画では、南多摩尾根幹線道路の完成を見据えた地域交通のあり方（バスルート等）を検討することとしています。

なお、その際には、あわせて新たな公共交通システムの導入も検討することとしています。

<記載計画>

- ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成 30 年 2 月、東京都）
- ・多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画（平成 30 年 2 月、多摩市）

2.5 多摩市の交通課題

本計画における交通課題

これまでに整理した公共交通の利用実態、市民アンケートの結果や市民参加の結果を踏まえて、本計画における交通課題を整理しました。

表 2-17 本計画における交通課題

市民ニーズ(多摩市全体)

課題番号	内容
全体1	市内全体の移動性確保
全体2	市外へのアクセス性向上
全体3	昇降機のない建物の移動による負担の軽減
全体4	移動中の快適性向上
全体5	公共交通運賃の適正化
全体6	バス待ち環境の改善
全体7	公共交通の定時性確保
全体8	時間にとらわれない移動手段の確保
全体9	バス運行情報の充実

市民ニーズ(地域別)

地域	課題番号	内容
第1地域	地域1-1	地域内施設へのアクセス性向上
第2地域	地域2-1	聖蹟桜ヶ丘駅へのアクセス性向上
	地域2-2	地域内施設へのアクセス性向上
	地域2-3	団地内の移動手段確保
第3地域	地域3-1	バス停までのアクセス性向上
	地域3-2	地域内施設へのアクセス性向上
	地域3-3	地域内交通の利便性向上
	地域3-4	永山駅へのアクセス性確保
第4地域	地域4-1	団地内移動手段確保
	地域4-2	地域内施設のアクセス性確保
	地域4-3	バス停までのアクセス性向上
	地域4-4	永山駅へのアクセス性確保
	地域4-5	ニーズに合ったバス停の位置設定
第5地域	地域5-1	団地内の移動手段確保
	地域5-2	地域内交通の利便性向上
第6地域	地域6-1	永山駅・多摩センター駅へのアクセス性確保
	地域6-2	地域内施設のアクセス性向上
第7地域	地域7-1	東西方向のアクセス性向上
	地域7-2	団地内の移動手段確保
	地域7-3	多摩センター駅周辺の周遊環境改善
第8地域	地域8-1	地域内施設へのアクセス性確保
	地域8-2	唐木田駅周辺の周遊環境改善
	地域8-3	バス停までのアクセス性向上
	地域8-4	ニーズに合ったバス停の位置設定

本計画において考慮すべき事項

また、関連計画における公共交通に関する記載事項を確認し、本計画において考慮すべき事項を整理しました。

表 2-18 本計画において考慮すべき事項

関連計画における記載事項

課題番号	内容
関連1	多摩都市モノレール延伸など交通ネットワークを充実 <記載計画> ・都市づくりのグランドデザイン(平成29年9月、東京都) ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(平成30年2月、東京都) ・多摩市都市計画マスタープラン(平成25年6月、多摩市)
関連2	交通結節点の強化 <記載計画> ・多摩市都市計画マスタープラン(平成25年6月、多摩市)
関連3	市内公共交通の円滑化 <記載計画> ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(平成30年2月、東京都) ・多摩市都市計画マスタープラン(平成25年6月、多摩市)
関連4	今後の開発等に対応した公共交通体系の再編 <記載計画> ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(平成30年2月、東京都) ・多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画(平成30年2月、多摩市)
関連5	新たな公共交通システムの導入の検討 <記載計画> ・多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(平成30年2月、東京都) ・多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画(平成30年2月、多摩市)

3. 事業の内容及び実施主体

3.1 本計画における公共交通の定義

本計画における公共交通とは、地域の日常の移動を支える交通とします。鉄道については、多摩市交通マスタープランの事業 1-I「既存路線の交通サービス水準の向上」、事業 1-II「鉄道ネットワークの強化」で実施するため、本計画からは除きます。

3.2 再編対象区域

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」のために、市内全域の公共交通を見直すこととなるため、再編対象地域は多摩市全域とします。

3.3 公共交通の目指す将来像

3.3.1 全体方針

活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画である多摩市交通マスタープランでは、多摩市の交通課題を解決するための事業 2-I「市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消」にて、再編手法として①バスの「幹線」と「支線」への再編、②地域密着型交通の導入を挙げています。

そのため、この二つの施策を実施することにより、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確保し、公共交通の利便性や快適性を向上させ、交通不便地域の解消を目指します。

なお、「支線」と地域密着型交通は、同じものを示しているため、以下「支線（地域密着型交通）」と示します。

3.3.2 「幹線」と「支線（地域密着型交通）」への再編について

多摩市の交通課題を解決するため市内バス路線を、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変更等を検討する路線として、それぞれ「幹線」と「支線（地域密着型交通）」に再編します。

路線バスの多くは、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。

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（地域密着型交通）」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。

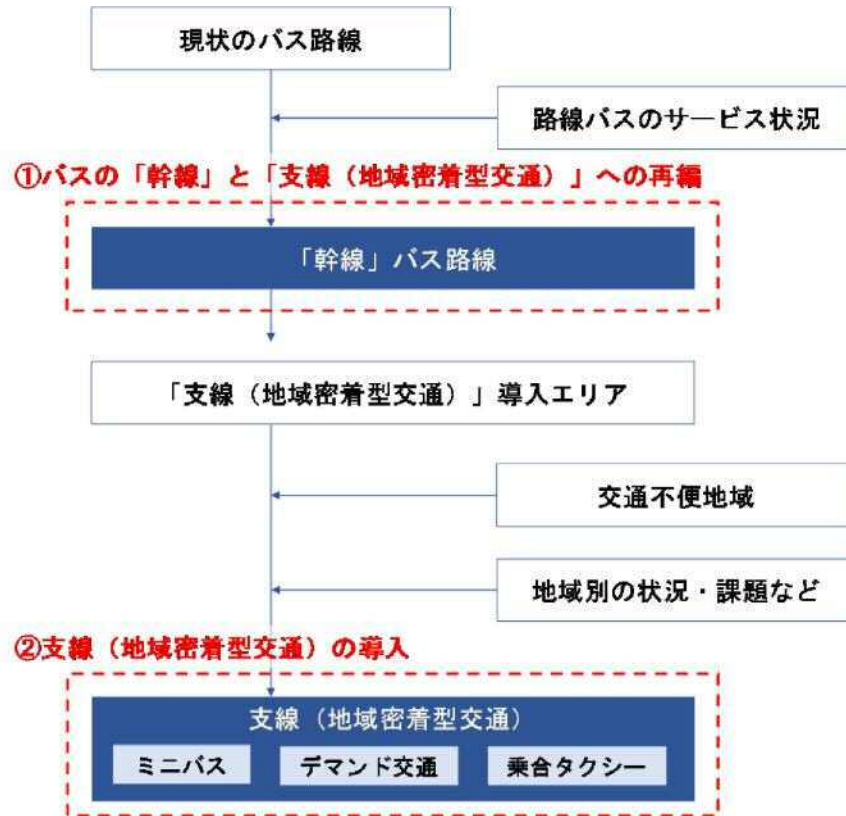


図 3-1 再編フロー

表 3-1 幹線と支線の再編の方向性

	交通手段	方向性
幹線	路線バス・ミニバス	<ul style="list-style-type: none"> 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^{※17}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実施
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 「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 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^{※18}を採用することで、地域の実情に合った交通網を実現

出典：多摩市交通マスタープラン（H30.3）

※17 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

※18 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

3.3.3 幹線の導入

バスの「幹線」と「支線（地域密着型交通）」への再編に向けて、現状の路線バスの交通サービスの状況を踏まえ、「幹線」となる路線を設定します。

道路区間別バス運行本数の整理結果をもとに、市場の原理から「運行本数が多い＝需要が多い（利用者が多い）」と判断し、一定以上の運行本数があるルートを「幹線」となるルートとして設定します。

判断基準
<ul style="list-style-type: none"> ・往復本数が 120 本以上のルート（ピーク時 6 本/時間、非ピーク時 3 本/時間と設定） ※ 6～23 時台（18 時間）のうち、ピーク時 3 時間×6 本＝18 本、非ピーク時 15 時間×3 本＝45 本、片道合計 63 本（往復 126 本）と算出 ※ 間隔は京王電鉄(株)の急行（ピーク時）・特急（非ピーク時）、小田急電鉄(株)の通勤急行（ピーク時）・急行（非ピーク時）に合わせて設定

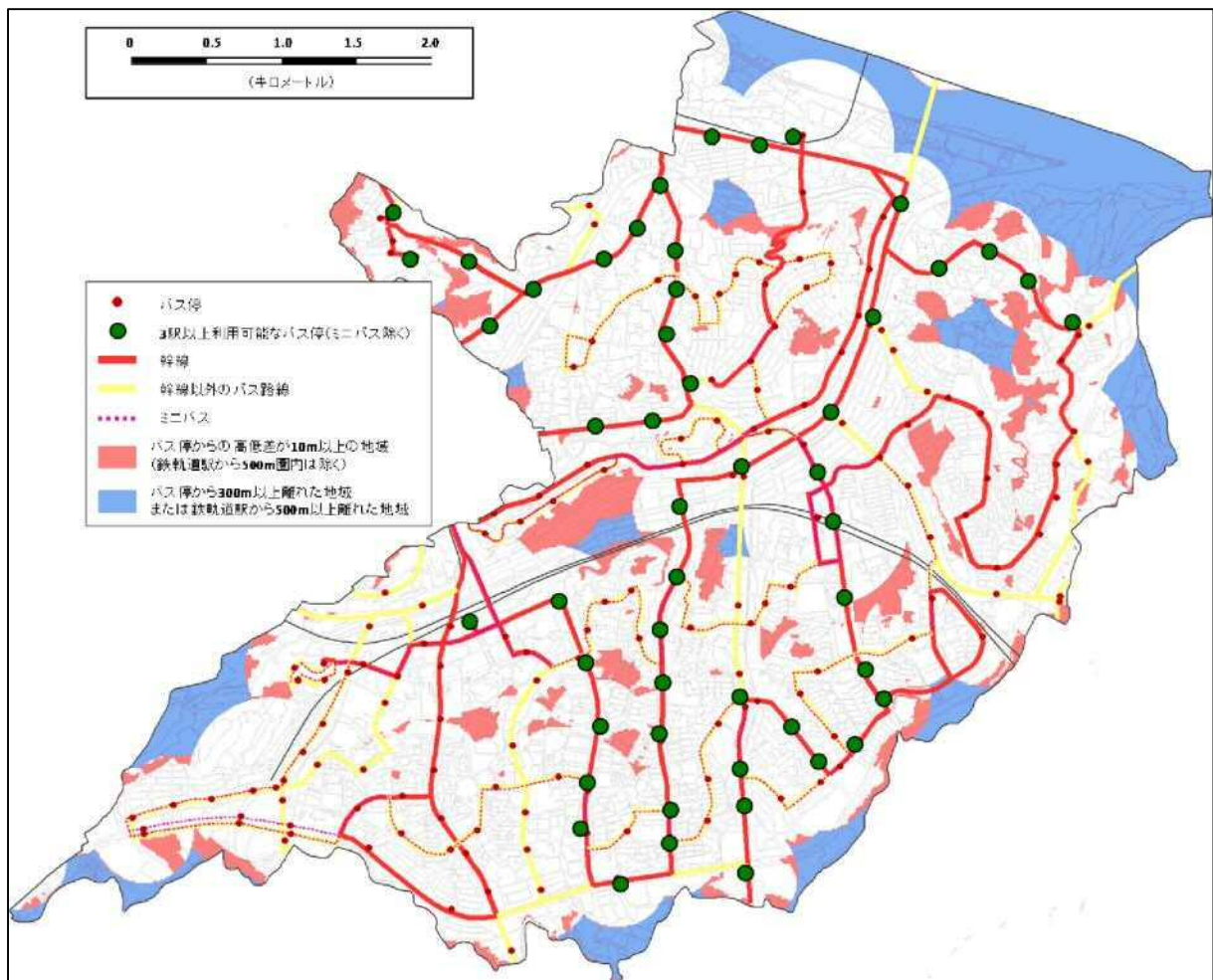


図 3-2 幹線の設定

3.3.4 支線（地域密着型交通）の導入

(1) 導入エリアの設定

「支線（地域密着型交通）」の運行は、実証実験を基に地域の実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）を検討します。

導入するエリアについては「幹線」を設定したうえで、「支線（地域密着型交通）」が必要となるエリアを設定します。

なお、具体的な導入内容は、本計画において、ワークショップ等での市民意見を元に多摩市地域公共交通会議で検討し決定します。

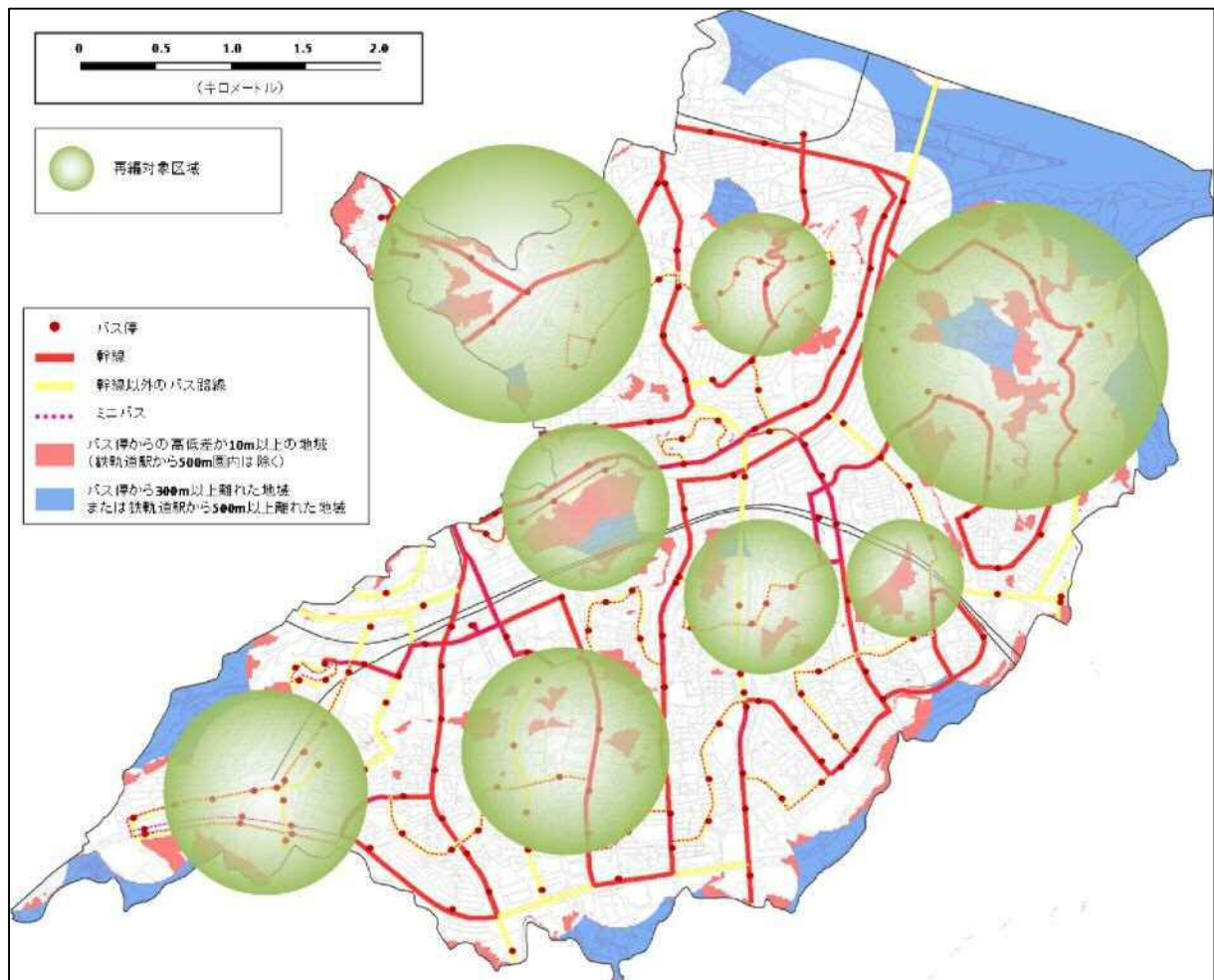


図 3-3 支線の導入エリア

(2) トリガー方式の設定

利用者の減少、さらには運転手の不足など、公共交通を取り巻く状況は悪化しています。市民の移動に関する利便性の維持・向上のために、交通事業者には引き続き安定的な事業運営をお願いしますが、利用者もこの状況を理解し、実現した路線に対して「利用し続ける」という支援を忘れないことが重要です。

これらを踏まえ、支線の本格運行にあたっては、まず実証実験を行い、その結果に応じて本格運行へ移行する、トリガー方式を採用します。利用者側にも積極的かつ継続的に公共交通を利用するという役割を担っていただき、利便性の向上を実現します。

その際の考え方は以下の通りです。

A. 実証実験実施前

実証実験を実施するにあたり、市民の協力・支援をいただくことが前提となります。そのため、実証実験を実施するにあたり下記の考え方で取り組みを進めていきます。

- 公共交通に関して地域内で委員会等を設置又は設置予定があり、当該委員会等で計画内容の賛同及び市民の協力・支援が得られ多摩市地域公共交通会議及び多摩市長が認めた場合に、実証実験を実施します。
- 関係する地域の主要な自治会や事業者等から、計画内容に関して賛同する意向の意見書等の提出及び地域団体や市民の協力・支援が得られ多摩市地域公共交通会議及び多摩市長が認めた場合に、実証実験を実施します。

B. 実証実験時

計画策定後の実証実験の収支率又は相応の利用者数（以下「収支率等」とする）から、下記のようなトリガーを設けます。

なお、実証実験の結果については多摩市地域公共交通会議に報告するものとし、以下のトリガーに基づき、多摩市地域公共交通会議にて協議・決定します。関係事業者はこの決定に基づき本格運行の導入を図ります。

- 実証実験の収支率等が 125% 以上の場合、本格運行事業者は民間事業者とします。
- 実証実験の収支率等が 50% 以上 125% 未満の場合、本格運行事業者は多摩市（補助金交付又は業務委託等）とします。
- あらかじめ決定した実証実験期間終了後に多摩市地域公共交通会議にて本格運行に関する協議・決定を図ることを原則としますが、実証実験の途中結果などの状況を見て、本格運行事業者及び多摩市地域公共交通会議が了承した場合は実証実験期間中に本格運行への移行又は実験中止ができることとします。
- 実証実験の収支率等が 50% 未満の場合、本格運行を見送り、今後最適な運行方法を検討します。ただし、民間事業者や多摩市などの独自の判断に基づいた本格運行を妨げるものではありません。また、実証実験時の収支率等が 50% 未満であった場合であっても、運行内容を変更することで収支率等の改善が認められるもので本格運行事業者及び多摩市地域公共交通会議が了承した場合は本格運行への移行ができることとします。

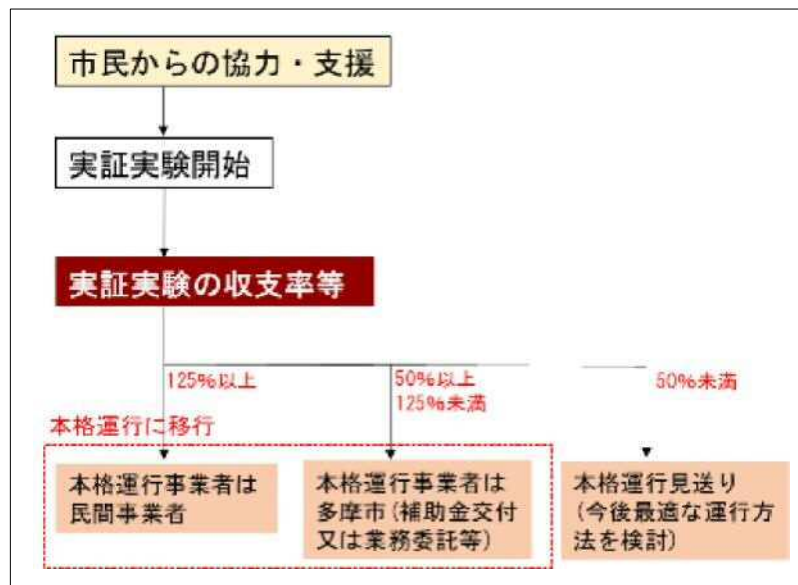


図 3-4 実証実験から本格運行までのフロー

C. 本格運行後

a. 民間事業者の路線

本格運行事業者が民間事業者である路線は、収支率等から下記のようなトリガーを設けます。収支率等については毎年多摩市地域公共交通会議に報告するものとし、以下のトリガーに基づき、多摩市地域公共交通会議にて協議・決定します。関係事業者はこの決定に基づき本格運行の変更を図ります。

- 直近2年間の平均収支率が100%以上の場合、継続運行とします。
- 直近2年間の平均収支率が50%以上100%未満の場合、運行手法を見直した上で、多摩市地域公共交通会議の決定の翌年度を目途に多摩市補助金導入路線(又は業務委託等)とします。
- 直近2年間の平均収支率が50%未満の場合、多摩市地域公共交通会議の決定の翌年度を目途に運行を打ち切り、今後最適な運行方法を検討します。
- 2年間の平均収支率を以て本格運行に関する協議・決定を図ることを原則としますが、途中結果などの状況を見て、本格運行事業者及び多摩市地域公共交通会議が了承した場合は2年間の運行を待たずに本格運行内容の変更又は運行の打ち切りができることとします。なお、打ち切りに関して、民間事業者や多摩市などの独自の判断に基づいた継続運行を妨げるものではありません。

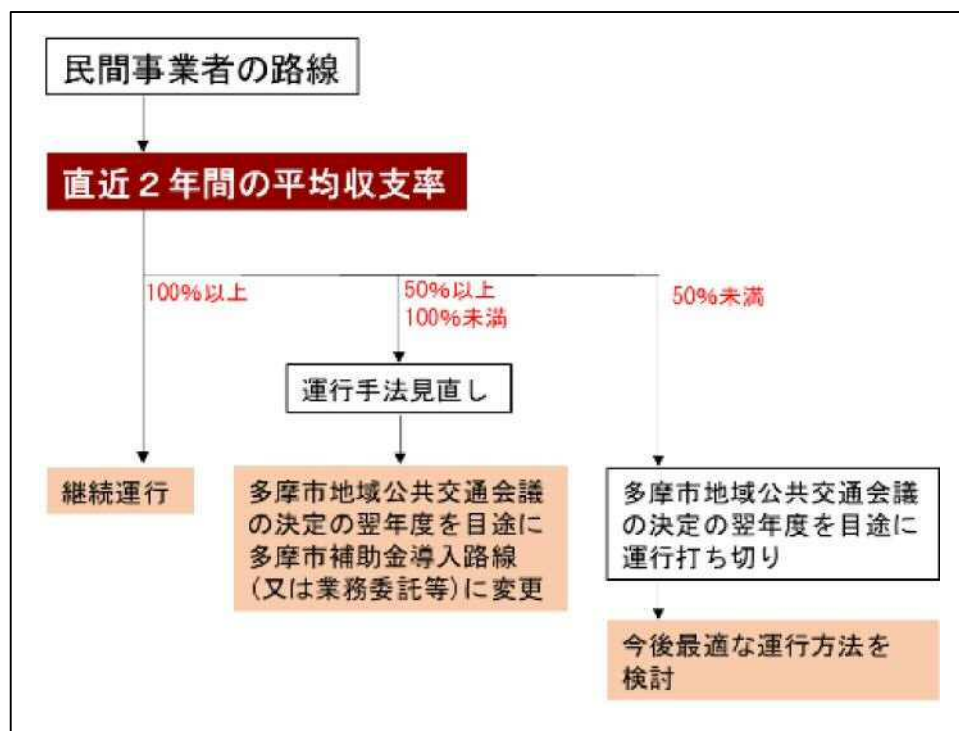


図 3-5 本格運行後のフロー（民間事業者の路線）

b. 多摩市（補助金交付又は業務委託等）の路線

本格運行事業者が多摩市（補助金導入）である路線は、収支率等から下記のようなトリガーを設けます。収支率等については毎年多摩市地域公共交通会議に報告するものとし、以下のトリガーに基づき、多摩市地域公共交通会議にて協議・決定します。関係事業者はこの決定に基づき本格運行の変更を図ります。

- 直近2年間の平均収支率が60%以上の場合、継続運行とします。
- 直近2年間の平均収支率が125%以上の場合、多摩市地域公共交通会議の決定の翌年度を目途に民間事業者運行路線に変更します。
- 直近2年間の平均収支率が50%以上60%未満の場合、運行手法を見直した上で、多摩市地域公共交通会議の決定の翌年度を目途に新たな手法・ルート等で運行します。
- 直近2年間の平均収支率が50%未満の場合、多摩市地域公共交通会議の決定の翌年度を目途に運行を打ち切り、今後最適な運行方法を検討します。
- 2年間の平均収支率を以て本格運行に関する協議・決定を図ることを原則としますが、途中結果などの状況を見て、本格運行事業者及び多摩市地域公共交通会議が了承した場合は2年間の運行を待たずに本格運行内容の変更又は運行の打ち切りができることとします。なお、打ち切りに関して、民間事業者や多摩市などの独自の判断に基づいた継続運行を妨げるものではありません。

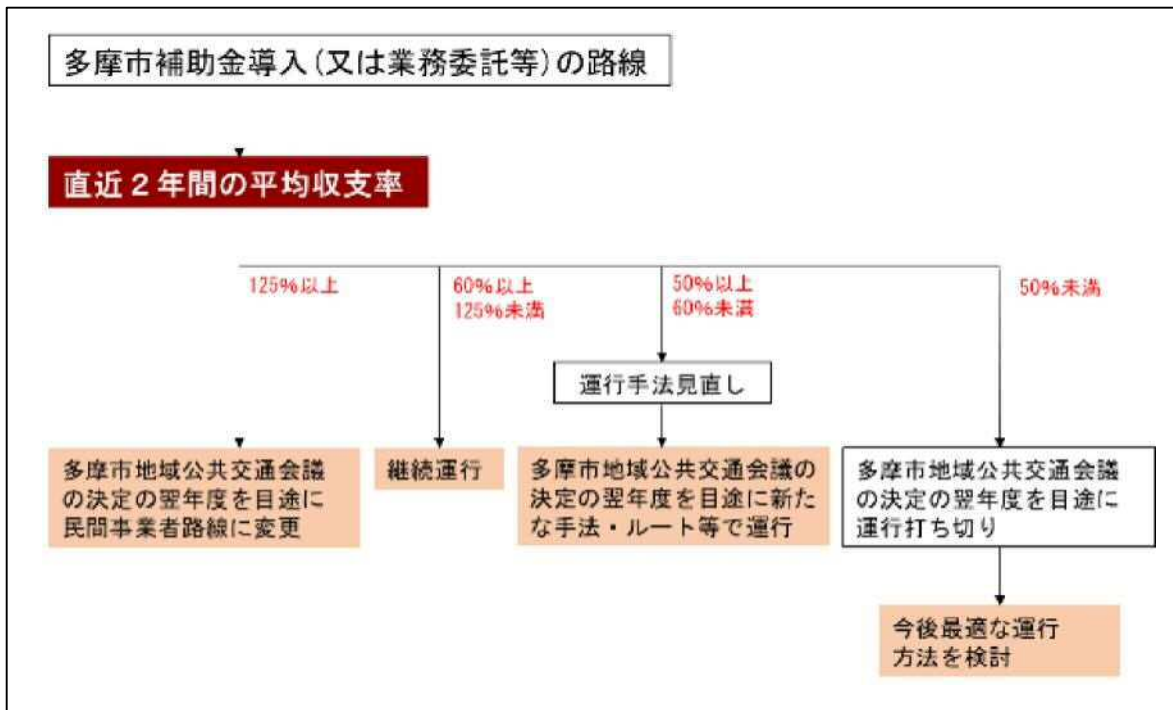


図 3-6 本格運行後のフロー（多摩市補助金導入（又は業務委託等）の路線）

3.3.5 多摩市における公共交通サービスのイメージ

前頁までの方針に基づいて、多摩市の公共交通再編後における、公共交通サービスの概念図を示します。公共交通サービスは大きく分けて3種類とし、交通不便地域の解消を目的としたコミュニティバスとしての役割を持つ「ミニバス」、バス停までの団地内交通の役割を持つ「コミュニティタクシー」、地区内の拠点やバス停までの地域内交通として役割を持つ「デマンド型交通」とする。以下に多摩市における公共交通サービスの定義を示します。

公共交通サービス	定義
ミニバス	路線バスの運行していない交通不便地域（バス停までの高低差を含む）や主要な公共公益施設への交通手段として、移動制約者の日常の移動手段を確保する交通
コミュニティタクシー	ミニバスのルート以外の交通不便地域における移動制約者の日常の移動を確保する交通
デマンド型交通	ミニバス・コミュニティタクシーの導入が困難な地域において、移動制約者の日常の移動手段を確保する交通(行き先が広域的)

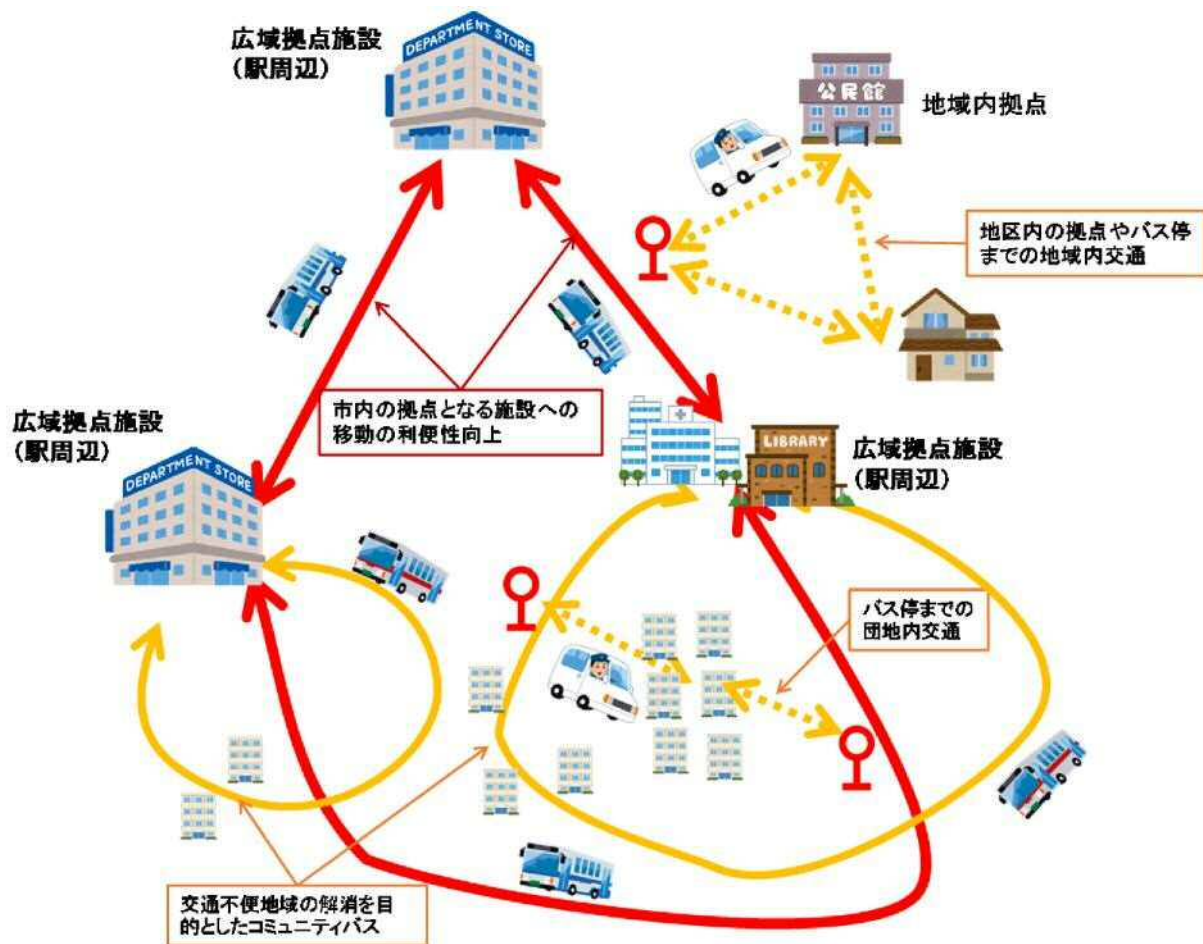


図 3-7 公共交通サービスの概念図

3.4 再編内容の詳細

3.4.1 再編内容の全体像

本計画に基づき、実施する「幹線」と「支線」に関する事業を以下に示します。



図 3-8 各再編内容の体系図

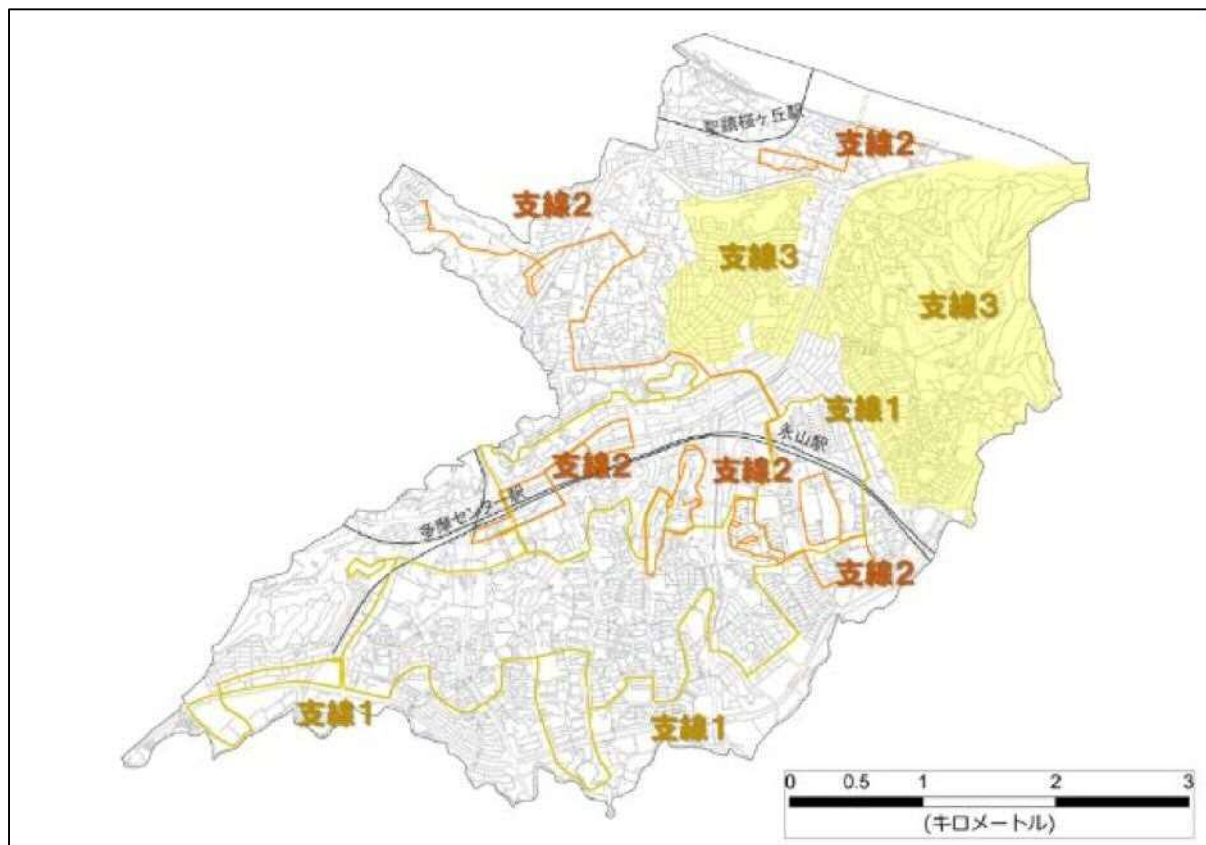


図 3-9 再編事業を行う地域^{*19}

*19 幹線1、幹線2は多摩市全域で行う

3.4.2 「幹線」に関する事業

(1) バス運行情報の充実

バスロケーションシステムや交通情報案内表示器などの設置推進と、利用者への周知を図ります。

対応する課題：

全体 6 バス待ち環境の改善

全体 7 公共交通の定時性確保

全体 9 バス運行情報の充実

関連 5 新たな公共交通システムの導入の検討

A. 現状と課題

- ・「多摩市役所」等の一部のバス停留所では接近表示装置が設置されています。
- ・京王電鉄バス(株)と、神奈川中央交通(株)ではホームページにてバスの位置情報を公開しています。
- ・ワークショップ等での意見では、「バスが時刻表通りに来ず、待つのが大変」等の、バスを待つ際の身体的負担や心理的負担の意見が挙げられています。

B. 方向性

- ・バス停留所やバス車内に、事業者のホームページでバスの位置情報を公開していることの案内や、多摩市のホームページに事業者のリンクの貼り付け等を行い、市民への周知を図ります。
- ・バス停留所での接近表示装置の拡大に努めます。今後設置する停留所については、利用状況や道路の状況等を踏まえて、検討していきます。
- ・鉄道駅などの交通結節点において、交通情報案内表示器の設置を検討していきます。

C. 事業効果

- ・バスの運行情報が充実されることで、利用者がバスを待つ際の、心理的負担の軽減を図ることができます。
- ・情報が得られることで、利用者の予定が立てやすくなり、公共交通の利用促進を図ることができます。

(2) 乗継情報の拡充

乗継についての情報を利用者に適切に案内します。

対応する課題：

全体 9 バス運行情報の充実

A. 現状と課題

- ・市民アンケートでは、「路線バスと特急との接続が良くない」等の、鉄道とバスの接続に関する意見が挙げられています。
- ・ワークショップ等では、「ミニバスと路線バスがどこで接続しているか分からない」等の、乗継情報に関する意見が挙げられています。
- ・京王電鉄バス(株)、神奈川中央交通(株)では、独自にバスマップや時刻表を作成しているため、双方のバスを乗り継ぐ場合、2事業者のバスマップや時刻表を見る必要があります。

B. 方向性

- ・バス車内において、鉄道や他路線バスへの乗継案内を図ります。また、鉄道路線に障害が発生した際の運行情報の案内を検討します。
- ・多摩市全体のバス路線マップを作成します。バス路線マップの停留所に利用可能な駅を掲載し、利用者に分かりやすいようにします。

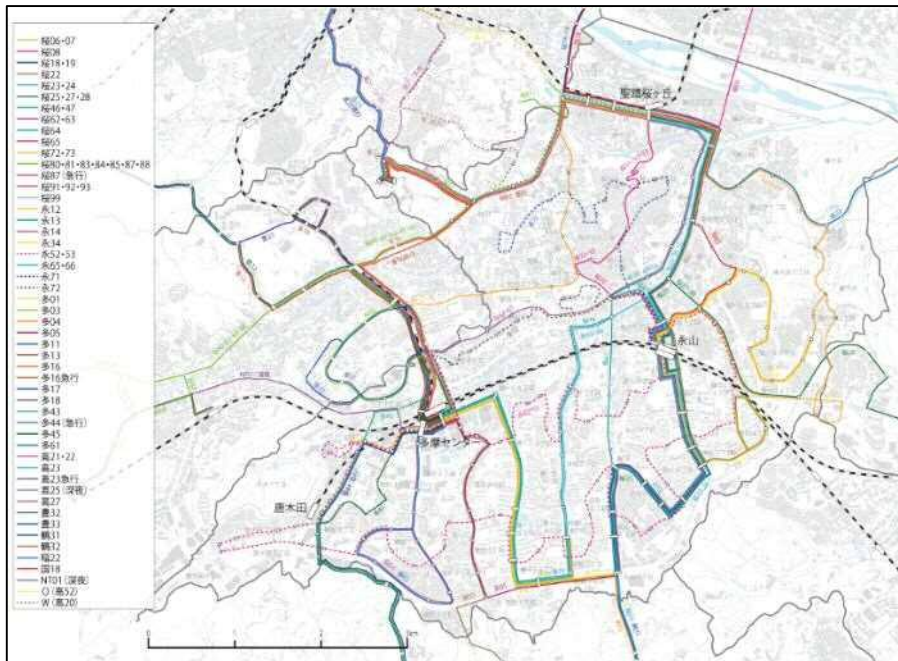


図 3-10 ワークショップ等時に作成した多摩市内すべてのバス系統図

C. 事業効果

- ・乗継情報を得ることで、乗継後の予定が立てやすくなり、利用者の心理的負担の軽減が図られます。
- ・出発地から目的地までの経路が分かるようになり、公共交通の利用の促進が図られます。