

(2) コミュニティタクシーの導入

住宅地や団地から、施設やバス停までの移動をルート固定型のタクシーによって補助します。

対応する課題：

地域 1-1 地域 4-2 地域 6-2 地域内施設へのアクセス性向上

地域 4-1 地域 5-1 団地内の移動手段確保

地域 4-3 バス停までのアクセス性向上

地域 4-4 地域 6-1 永山駅多摩センター駅へのアクセス性確保

関連 3 市内公共交通の円滑化

A. 現状と課題

- ・和田地区、永山地区、貝取地区、乞田地区に交通不便地域があります。
- ・聖蹟桜ヶ丘駅から大栗橋又は新大栗橋の間にバス停がない状況となっています。
- ・乞田地区では平成 29 年にバスの運行、平成 30 年にタクシー補助の実証実験を行いました。バスの利用状況をみると、路線を維持できるほどの需要は見込めない状況となっています。
- ・各地域のワークショップ等では以下のような交通に関する困りごとが挙げられています。

表 3-11 地域内に関する意見（再掲）

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 4 地域	1 バス停アクセス	百草団地のバスの便が多いが、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 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

B. 方向性

- ・交通に関する課題を踏まえて、以下に示す地区でルート固定型のコミュニティタクシーを導入します。
- ・桜ヶ丘地区のデマンド型交通及び和田地区のコミュニティタクシーは、現行のミニバス桜ヶ丘・和田ルートの代替交通手段として導入します。

- a 関戸地区（聖蹟桜ヶ丘駅～市立健康センター～市立交通公園）
- b.和田地区（百草団地～地藏堂～永山駅）
- c.永山三丁目・諏訪二丁目地区（永山三丁目・諏訪二丁目～きらぼし銀行前停留所）
- d.貝取一丁目地区（グリーンヒル周遊道～貝取北センター）
- e.乞田地区（乞田貝取ふれあい館～多摩センター駅）

C. 事業効果

- ・交通不便地域の解消が図られます。
- ・地区内施設へのアクセス性が向上することで、地域内の活性化が図られます。

D. 地区別の具体的な内容

a. 関戸地区（市立交通公園～聖蹟桜ヶ丘駅）

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-12 関戸地区コミュニティタクシーの運行形態

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	ルート固定、停留所固定	市民参加の意見より、着地が固定されているため
2	車両	ワンボックス車両	利用者が限られるため
3	運行区間	市立交通公園～聖蹟桜ヶ丘駅	地域内施設へのアクセス性向上のため
4	運行曜日	火曜日・木曜日・土曜日 ただし第1便と第7便については毎日運行 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	9～18時（2～7本）	費用対効果によるため
6	運賃の形態	均一運賃	—
7	運賃	200円 ※ 割引制度については導入時に検討する	他の地域内交通と水準を合わせるため



図 3-18 関戸地区コミュニティタクシーのルート案

表 3-13 関戸地区コミュニティタクシーのダイヤ案

	聖蹟桜ヶ丘駅発	市立交通公園発
1	9:00	9:35
2	10:00	10:35
3	11:00	11:35
4	13:10	13:45
5	14:10	14:45
6	15:10	15:45
7	16:10	16:45

b. 和田地区（百草団地～地蔵堂～永山駅）

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-14 和田地区コミュニティタクシーの運行形態

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	ルート固定、停留所固定	地区内に幹線路線が走り、交通不便地域が限られており、固定路線で対応可能と考えられるため
2	車両	セダン車両やワンボックス車両	道路幅員が狭いため
3	運行区間 ^{* 25}	<ul style="list-style-type: none"> ・上り（百草団地→ お風呂の王様多摩百草店→ 大栗川かるがも館→ 中和田→ 多摩第二小学校→ 総合体育館→ 庚申塚古墳前（現「こうしん塚通り（下り）」）→ 地蔵堂→ 愛宕神社→ 愛宕東→ あいクリニック→ 永山橋→ 永山駅） ・下り（永山駅→ 永山橋→ あいクリニック→ 愛宕東→ 愛宕神社→ 地蔵堂→ こうしん塚通り→ 総合体育館→ 多摩第二小学校→ 中和田→ 大栗川かるがも館→ おふろの王様多摩百草店→ 百草団地） 	交通不便地域の解消、永山駅へのアクセス性向上、地域内施設へのアクセス性向上のため
4	運行曜日	火曜日、木曜日、土曜日 ただし始発と最終便については毎日運行 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	8時～20時（往路復路計14本）	費用対効果によるため
6	運賃の形態	均一運賃	—
7	運賃	200円 ※ 割引制度については導入時に検討する	ミニバスの水準に合わせる（収益向上のため）

* 25 総合体育館については開館日時のみ運行

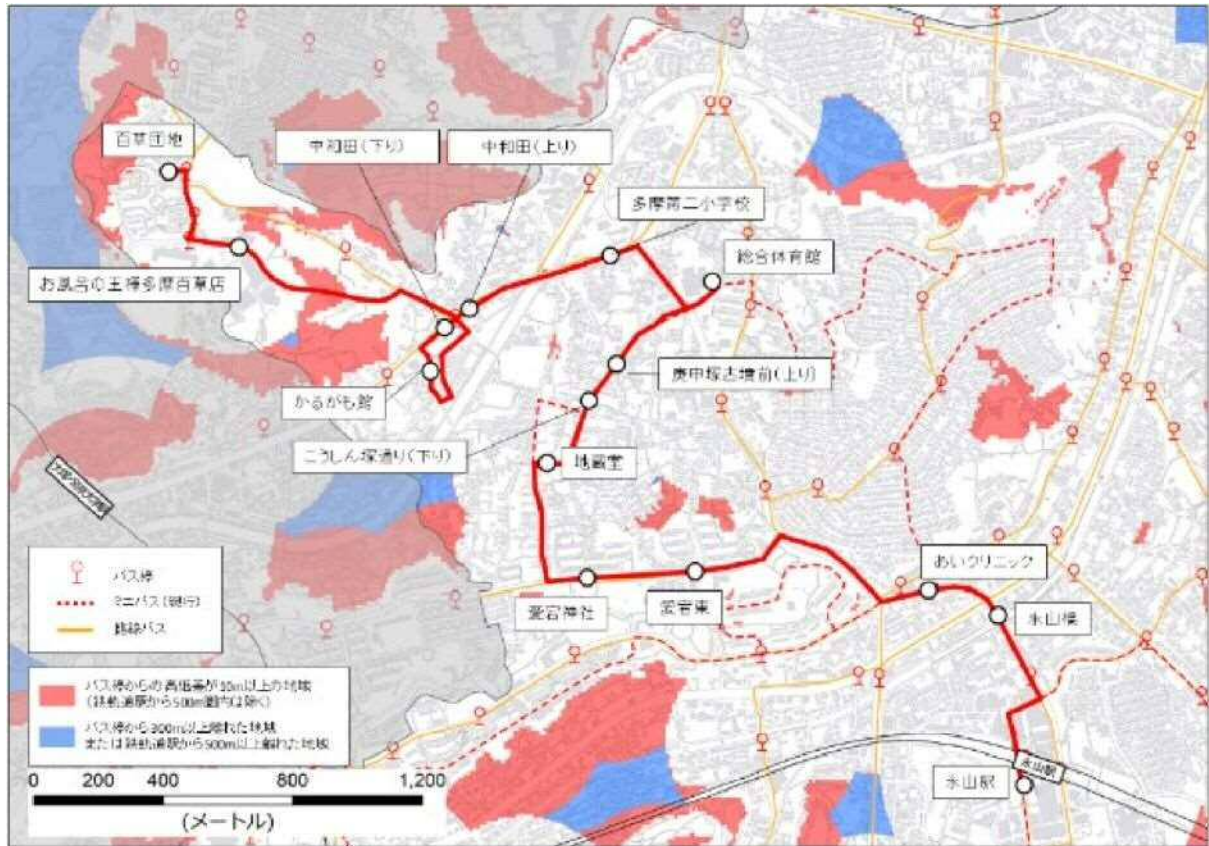


図 3-19 和田地区コミュニティタクシーのルート案

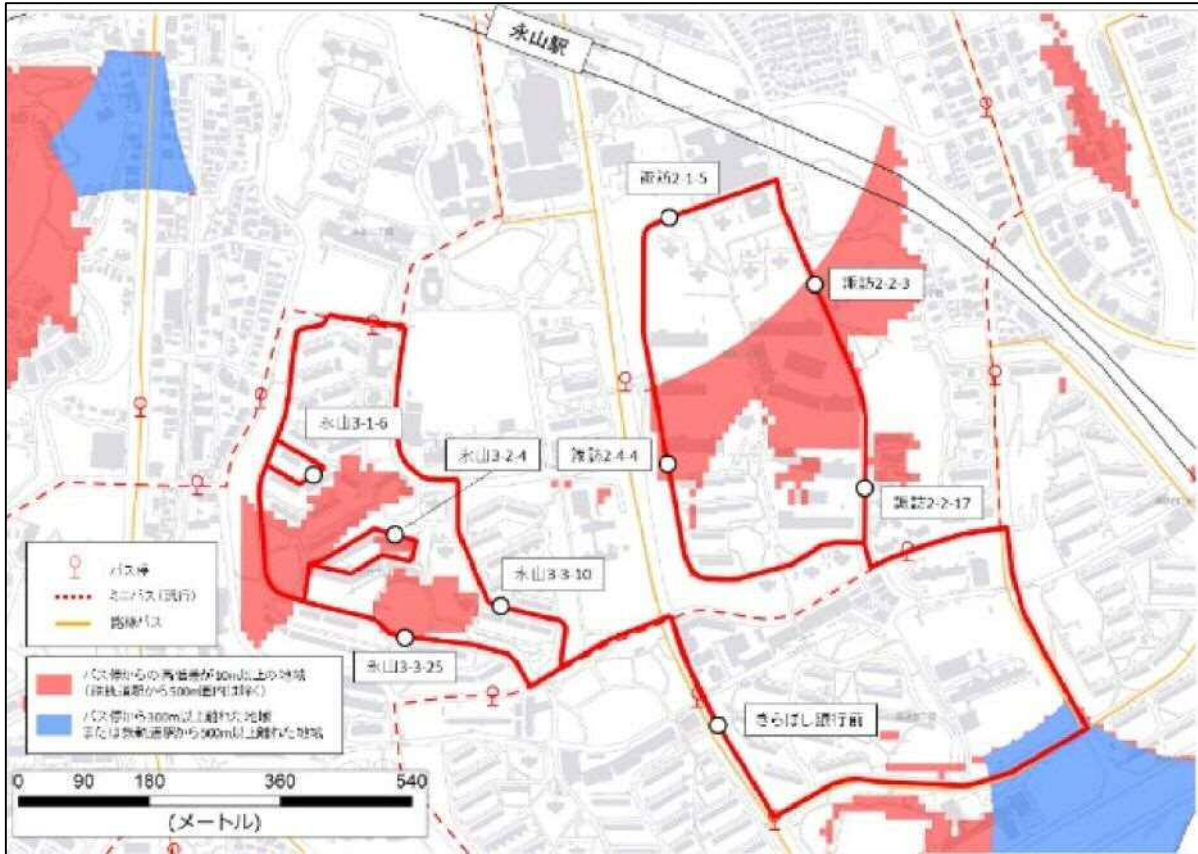
表 3-15 和田地区コミュニティタクシーのダイヤ案

	百草団地発	永山駅発
1	8 : 00 (始発)	8 : 45
2	9 : 25	10 : 05
3	10 : 45	11 : 25
4	12 : 05	14 : 00
5	14 : 45	15 : 25
6	16 : 05	16 : 45
7	17 : 25	19 : 00 (最終)

c. 永山三丁目・諏訪二丁目地区（永山三丁目・諏訪二丁目地区～きらぼし銀行前停留所）
以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-16 永山三丁目・諏訪二丁目地区コミュニティタクシーの運行形態

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	ルート固定、停留所固定	地区内に幹線路線が走り、交通不便地域が限られており、固定路線で対応可能と考えられるため
2	車両	ワンボックス車両	道路幅員が狭いため
3	運行区間	きらぼし銀行前停留所→永山三丁目団地内 →きらぼし銀行前停留所→諏訪二丁目団地内 →きらぼし銀行前停留所	既存交通機関との重複を避けるため、市民から意見があった地元商店街につながるきらぼし銀行を降車地とする
4	運行曜日	月曜日・水曜日・金曜日・日曜日 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	9～19時（8本）	費用対効果によるため
6	運賃の形態	均一運賃	—
7	運賃	200円 ※ 割引制度については導入時に検討する	ミニバスの水準に合わせる



※ バス停位置については、今後詳細に検討する。

図 3-20 永山三丁目・諏訪二丁目地区コミュニティタクシーのルート案

表 3-17 永山三丁目・諏訪二丁目地区コミュニティタクシーのダイヤ案

	きらぼし銀行前 (永山駅行)	永山三丁目 内停留所	きらぼし銀行前発 (京王多摩車庫行)	諏訪二丁目内 停留所	きらぼし銀行着 (永山駅行)
1	9:00	—	9:30	—	9:50
2	10:00	—	10:30	—	10:50
3	11:00	—	11:30	—	11:50
4	14:00	—	14:30	—	14:50
5	15:00	—	15:30	—	15:50
6	16:00	—	16:30	—	16:50
7	17:00	—	17:30	—	17:50
8	18:00	—	18:30	—	18:50

d. 貝取一丁目地区（グリーンヒル周遊道～貝取北センター）

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-18 貝取一丁目地区コミュニティタクシーの運行形態

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	ルート固定、停留所固定	地区内に幹線路線が走り、交通不便地域が限られており、固定路線で対応可能と考えられるため
2	車両	ワンボックス車両	道路幅員が狭いため
3	運行区間	貝取北センター～グリーンヒル周遊道～貝取北センター（反時計回り）	交通不便地域の解消、各鉄道駅へのアクセス性向上のため （貝取北センターからアクセス可能な駅） 聖蹟桜ヶ丘駅、永山駅、多摩センター駅
4	運行曜日	火曜日・木曜日・土曜日 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	9～18時（7本）	費用対効果によるため
6	運賃の形態	均一運賃	—
7	運賃	200円 ※ 割引制度については導入時に検討する	他地域のミニバスの水準と合わせるため

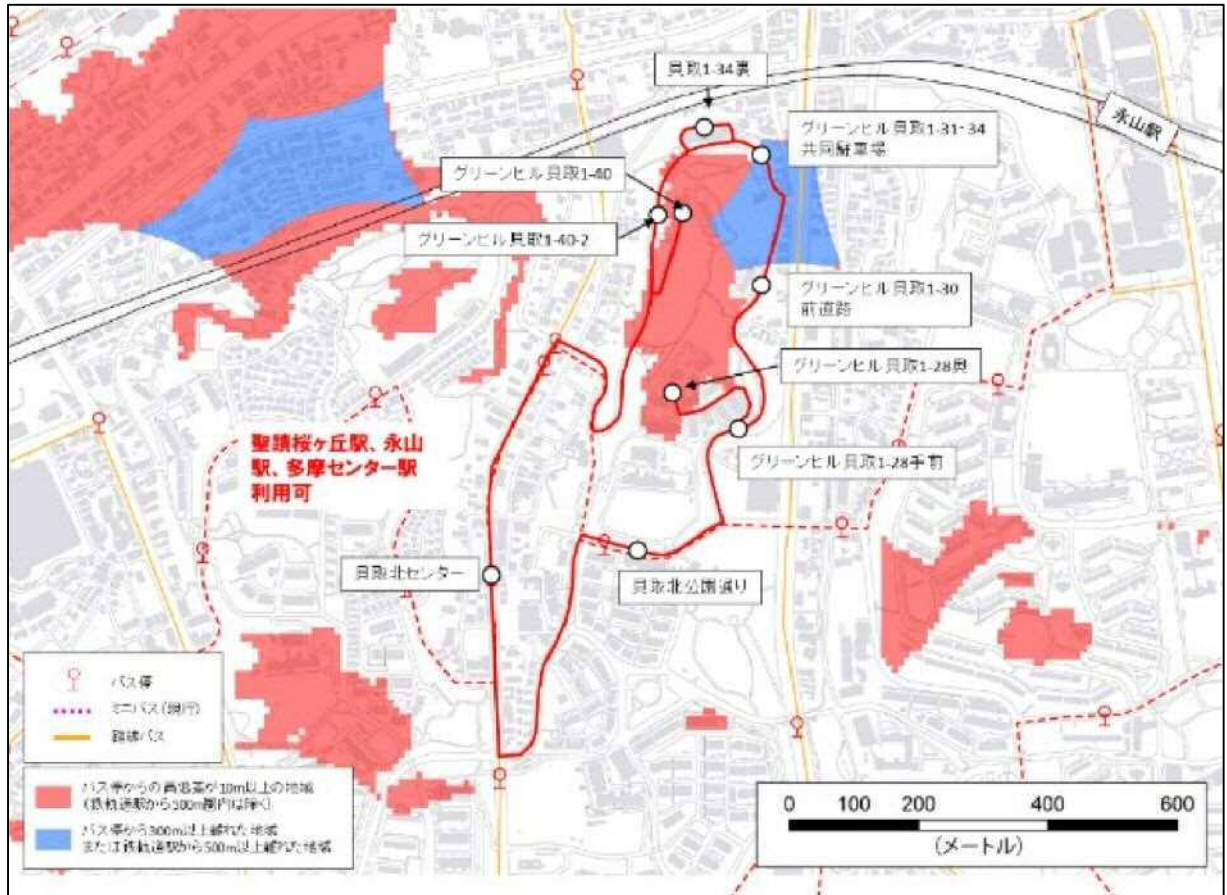


図 3-21 貝取1丁目地区コミュニティタクシーのルート案

表 3-19 貝取1丁目地区コミュニティタクシーのダイヤ案

	貝取北センター発	貝取北センター着
1	9:00	9:40
2	10:00	10:40
3	11:00	11:40
4	13:00	13:40
5	14:00	14:40
6	15:00	15:40
7	16:00	16:40

e. 乞田地区（乞田貝取ふれあい館～多摩センター駅）

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-20 乞田地区コミュニティタクシーの運行形態

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	ルート固定、停留所固定	市民参加の意見より、着地が固定されているため
2	車両	ワンボックス車両	2017(H29)の実証実験の結果から、利用者が少ないと想定されるため
3	運行区間	乞田貝取ふれあい館～多摩センター駅	交通不便地域の解消、多摩センター駅へのアクセス性向上のため
4	運行曜日	月曜日・水曜日・金曜日・日曜日 ただし、1便, 2便, 9便, 10便は毎日運行 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	7～19時（4～10本）	費用対効果によるため
6	運賃の形態	均一運賃	—
7	運賃	200円 ※ 割引制度については導入時に検討する	他の地域内交通の水準に合わせるため

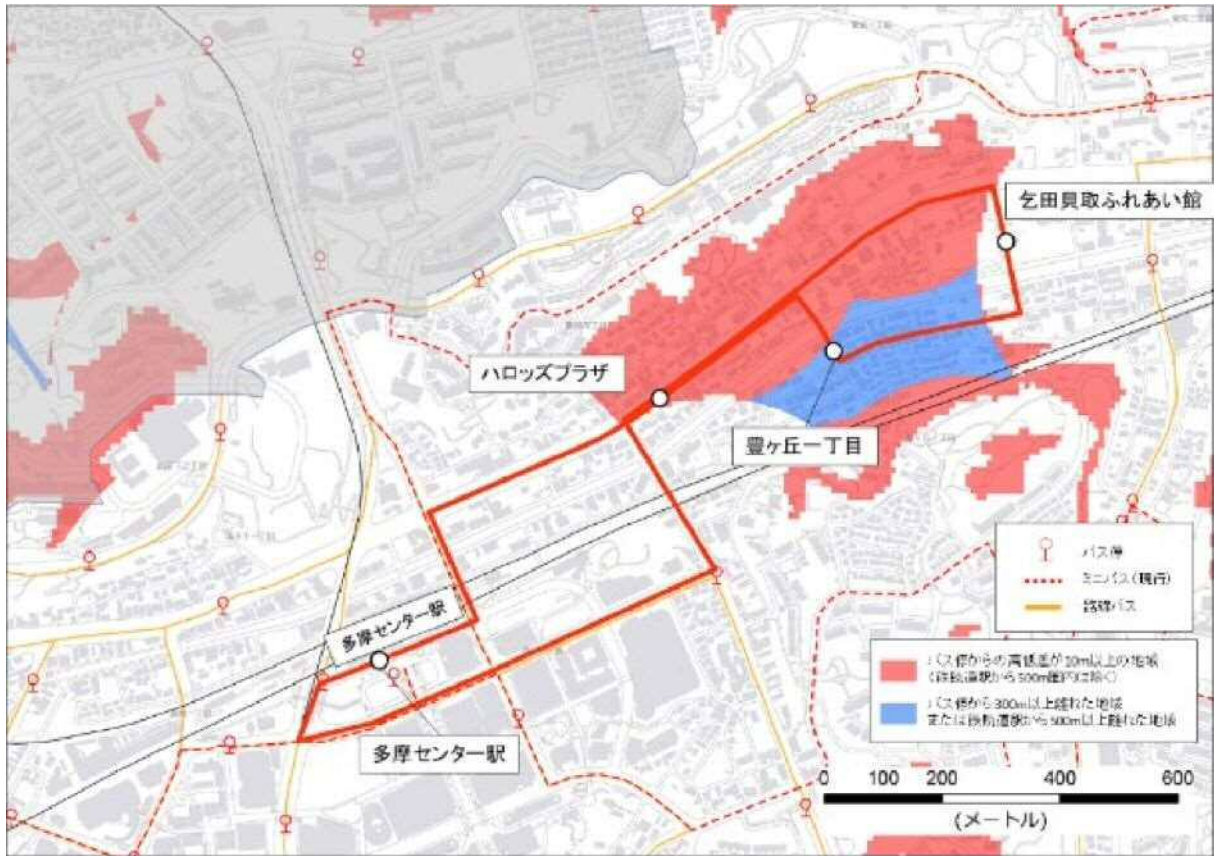


図 3-22 乞田地区コミュニティタクシーのルート案

表 3-21 乞田地区コミュニティタクシーのダイヤ案

	多摩センター駅発	多摩センター駅着
1	7:00	7:30
2	7:40	8:10
3	10:30	10:50
4	11:00	11:20
5	11:30	11:50
6	13:00	13:20
7	14:30	14:50
8	15:00	15:20
9	18:00	18:20
10	18:30	18:50

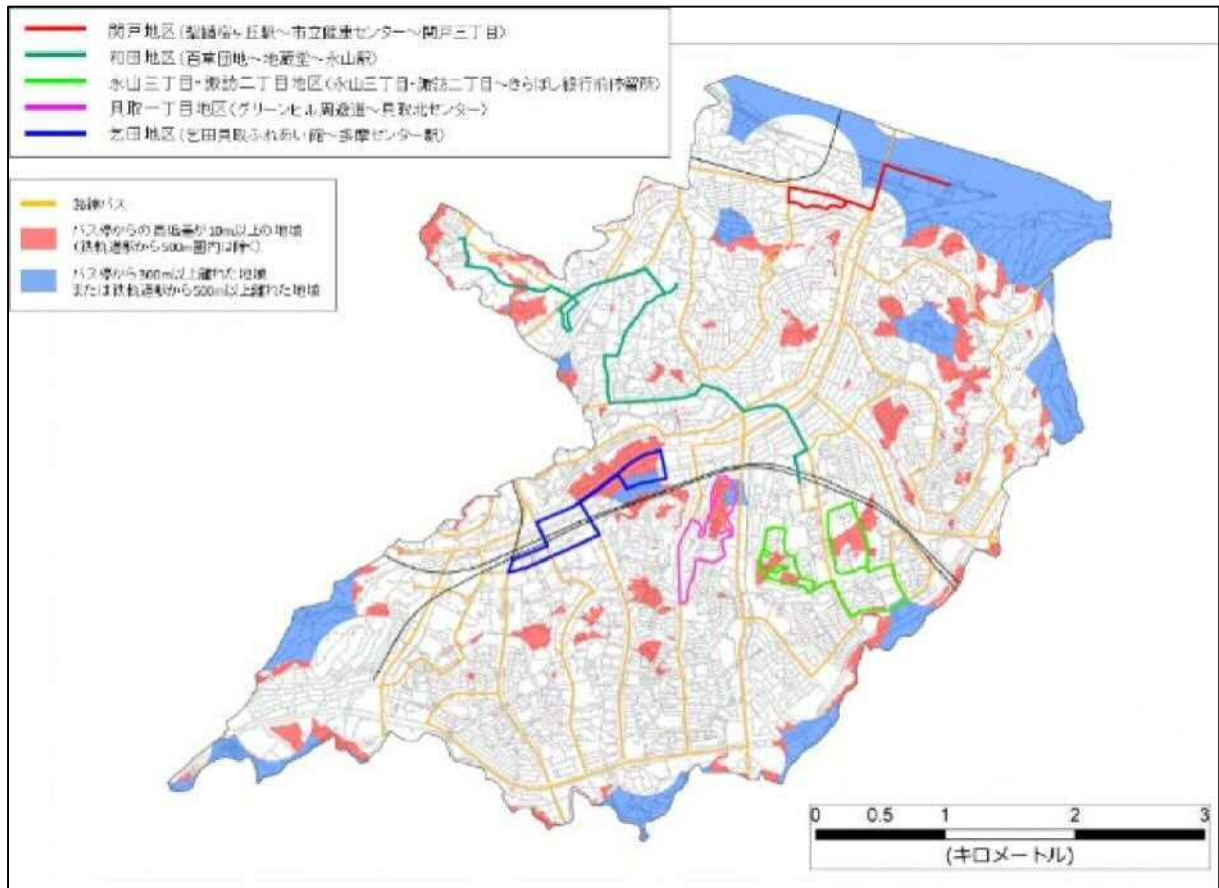


図 3-23 再編後のコミュニティタクシールート（全体）

(3) デマンド型交通の導入

住宅地や団地から、施設やバス停までの移動をデマンド型交通によって補助します。

対応する課題：

全体 1 市内全体の移動性確保

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 3-2** 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

地域 3-1 バス停までのアクセス性向上

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

関連 3 市内公共交通の円滑化

A. 現状と課題

- ・桜ヶ丘地区は急峻な地形となっており、停留所までの移動が負担になっていることから停留所までの移動手段を確保する必要があります。
- ・桜ヶ丘地区でのワークショップの意見から集会所、ゆう桜ヶ丘、市役所といった地区内施設への移動のニーズがありこれら施設へのアクセス性を向上する必要があります。
- ・連光寺・聖ヶ丘エリアでは交通不便地域が広がっています。特に、聖ヶ丘 2 丁目、3 丁目は高齢化率が 4 割を超えており、自動車運転免許の返納が進み、移動手段の確保が喫緊の課題となると考えられます。停留所までの移動手段を確保する必要があります。
- ・連光寺・聖ヶ丘エリアの地域によっては、主要施設であるひじり館や聖ヶ丘病院までアクセスしにくい状況であるため、これらの施設へのアクセス性を向上する必要があります。

B. 方向性

- ・以下の 2 地区でデマンド型交通を導入します。
- ・桜ヶ丘地区のデマンド型交通及び和田地区のコミュニティタクシーは、現行のミニバス桜ヶ丘・和田ルート of の代替交通手段として導入します。

a. 桜ヶ丘地区

b. 連光寺・聖ヶ丘地区

C. 事業効果

- ・交通不便地域の解消が図られます。
- ・地区内施設へのアクセス性が向上することで、地域内の活性化が図られます。

D. 地区別の具体的な内容

a. 桜ヶ丘地区

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-22 桜ヶ丘地区におけるデマンド型交通の運行条件

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	自由経路型 (往路) ドア⇒施設・バス停 (復路) 施設・バス停⇒ドア ※ 多摩市ミニバスの代替手段として検討するためミニバスのバス停については対象外とする	地区内の幹線となる路線が限られており、幹線沿線以外の地域を広くカバーする必要があるため、自由経路型を検討する (着地となる施設等) 表 3-26 指定施設等一覧を参照
2	車両 (サイズ等)	セダン車両、ワンボックス車両やグリーンスローモビリティ等	道路幅員が狭いため
3	運行エリア	桜ヶ丘 1~4 丁目、関戸 6 丁目	桜ヶ丘地域のミニバスから振替のため
4	運行曜日	月曜、水曜、金曜、日曜 ※ 利用者の要望又は実績により変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	9 時から 18 時	費用対効果によるため
6	運行ダイヤ	非固定ダイヤ方式	運行方式が自由経路型であるため路線バスとの乗継時間が長くないように、概ねの発着時刻を設定した基本ダイヤ方式も合わせて検討する
7	運賃の形態	均一運賃	—
8	運賃	300 円 ※ 割引制度については導入時に検討する	—
9	利用対象者	事前登録者	予約を円滑に行うため (往路の)乗車場所を特定する必要があるため
10	利用方法	導入時に検討する	—

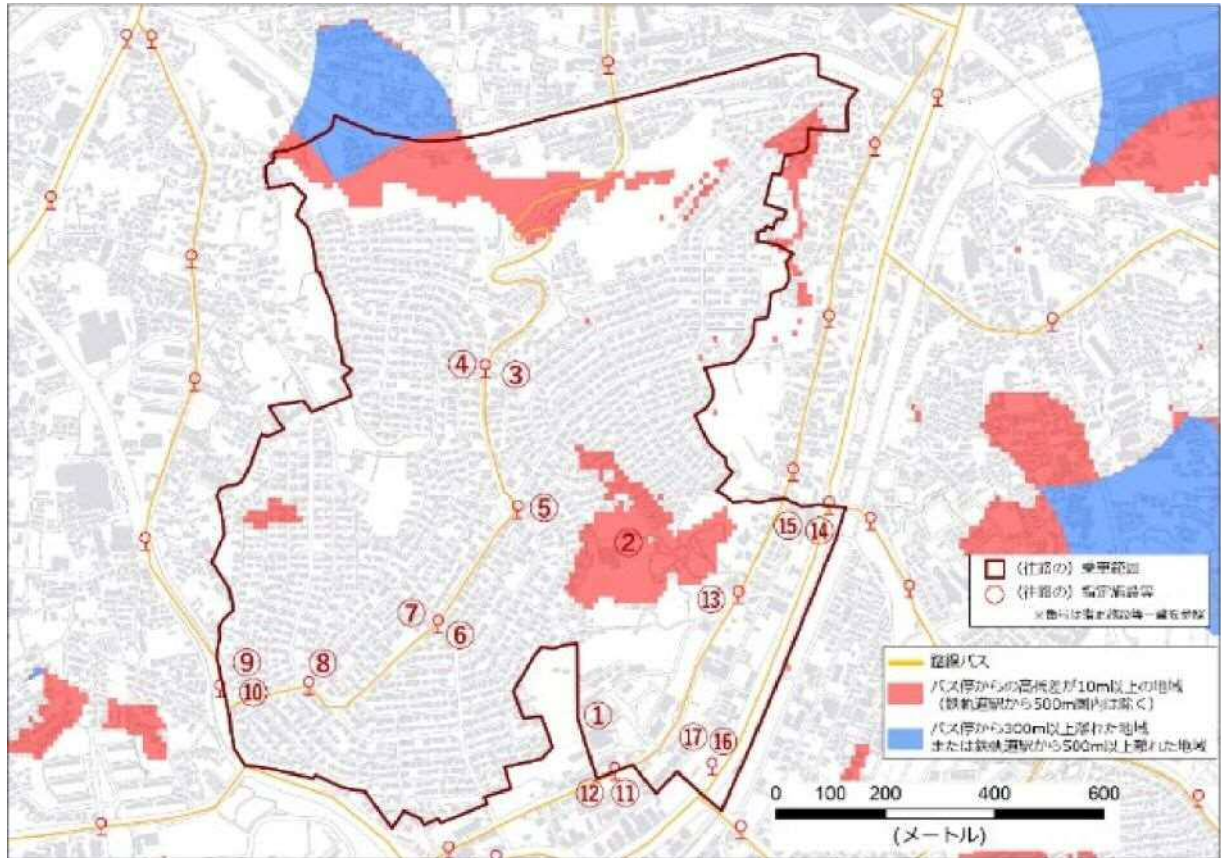


図 3-24 地域内交通導入後のイメージ（桜ヶ丘エリア）

表 3-23 桜ヶ丘地区における指定施設等一覧

施設名	施設名
1 多摩市役所	10 東寺方三丁目 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
2 ゆう桜ヶ丘	11 多摩市役所 (バス停・多摩センター駅行)
3 浄水場前 (バス停・永山駅行)	12 多摩市役所 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
4 浄水場前 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅)	13 坂下 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
5 桜ヶ丘四丁目 (バス停・永山駅行)	14 車橋 (バス停・京王多摩車庫前ほか行)
6 桜ヶ丘三丁目 (バス停・永山駅行)	15 車橋 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
7 桜ヶ丘三丁目 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	16 諏訪下橋 (バス停・京王多摩車庫前ほか行)
8 桜ヶ丘二丁目 (バス停)	17 諏訪下橋 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
9 東寺方三丁目 (バス停・永山駅行)	

b. 連光寺・聖ヶ丘地区

以下に示す運行条件により実施を検討します。

表 3-24 連光寺・聖ヶ丘地区におけるデマンド型交通の運行条件

	検討項目	形態	理由
1	運行方式	自由経路型 (往路) ドア⇒施設・バス停 (復路) 施設・バス停⇒ドア	地区内の幹線となる路線が限られており、幹線沿線以外の地域を広くカバーする必要があるため、自由経路型を検討する (着地となる施設等) 表 3-24 指定施設等一覧を参照
2	車両 (サイズ等)	セダン車両、ワンボックス車両 やグリーンスローモビリティ等	道路幅員が狭いため
3	運行エリア	連光寺 1～6 丁目、聖ヶ丘 1～5 丁目	交通不便地域の解消のため
4	運行曜日	月曜日・水曜日・金曜日・日曜日 ※ 利用者の要望又は実績により 変更する可能性あり	費用対効果によるため
5	運行時間帯	9～18 時	費用対効果によるため
6	運行ダイヤ	非固定ダイヤ方式	運行方式が自由経路型であるため 路線バスとの乗継時間が長くない ように、概ねの発着時刻を設定した基本 ダイヤ方式も合わせて検討する
7	運賃の形態	均一運賃	—
8	運賃	300 円 ※ 割引制度については導入時に 検討する	—
9	利用対象者	事前登録者	予約を円滑に行うため (往路の) 乗車場所を特定する必要があるため
10	利用方法	導入時に検討する	—

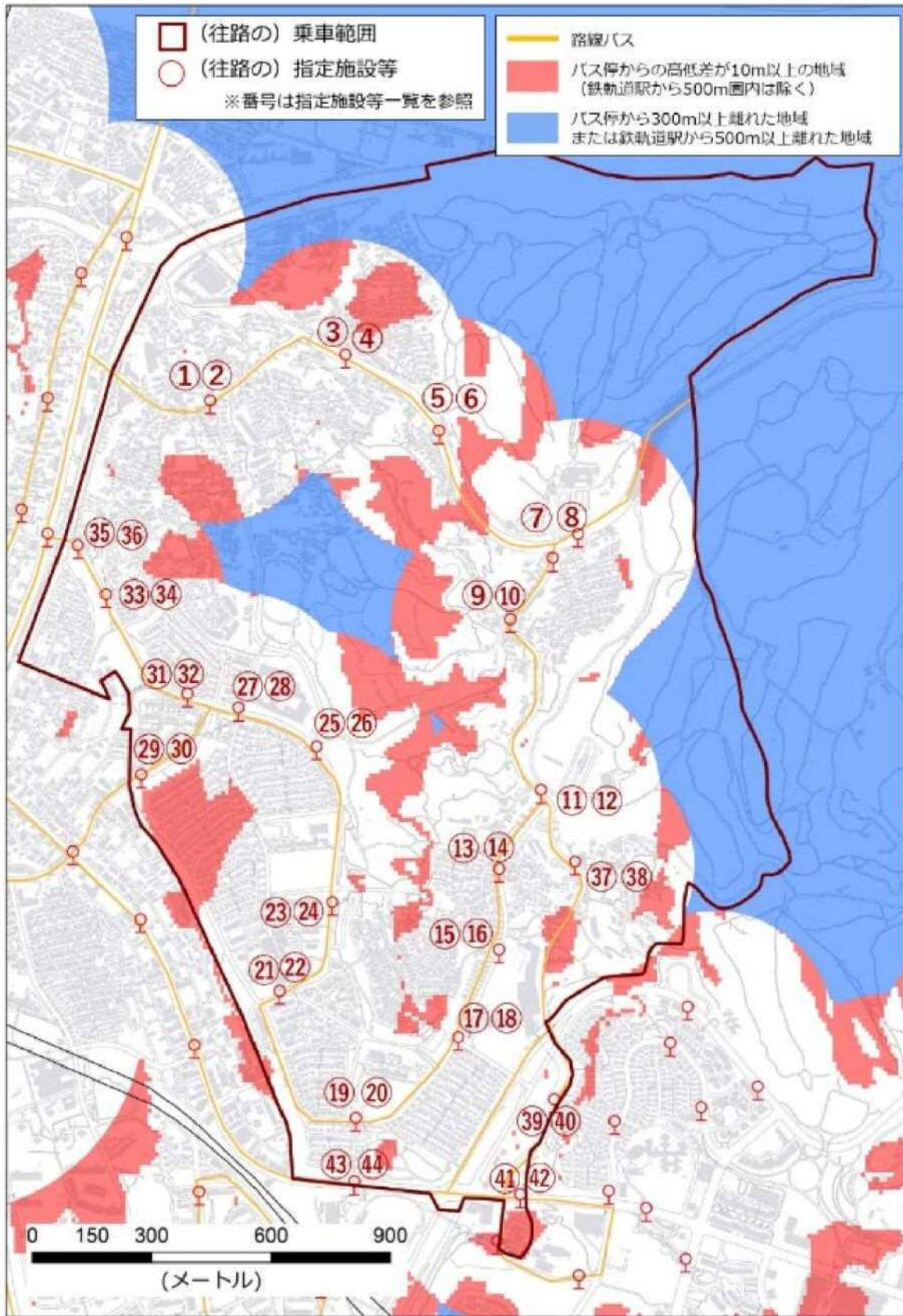


図 3-25 地域内交通導入イメージ（連光寺・聖ヶ丘エリア）

表 3-25 連光寺・聖ヶ丘地区における指定施設等一覧

	施設名		施設名
1	春日神社 (バス停・永山駅行)	23	聖ヶ丘橋 (バス停・永山駅行)
2	春日神社 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	24	聖ヶ丘橋 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
3	対鷗荘前 (バス停・永山駅行)	25	桜ヶ丘公園西口 (バス停・永山駅行)
4	対鷗荘前 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	26	桜ヶ丘公園西口 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
5	連光寺坂 (バス停・永山駅行)	27	聖ヶ丘二丁目 (バス停・永山駅行)
6	連光寺坂 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	28	聖ヶ丘二丁目 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
7	桜ヶ丘 C.C (バス停・永山駅行)	29	聖ヶ丘一丁目 (バス停・永山駅行)
8	桜ヶ丘 C.C (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	30	聖ヶ丘一丁目 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
9	記念館前 (バス停・永山駅行)	31	ひじり坂 (バス停・永山駅行)
10	記念館前 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	32	ひじり坂 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
11	東部団地入口 (バス停・永山駅行)	33	聖ヶ丘病院前 (バス停・永山駅行)
12	東部団地入口 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	34	聖ヶ丘病院前 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
13	東部団地 (バス停・永山駅行)	35	熊野橋 (バス停・永山駅行)
14	東部団地 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	36	熊野橋 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
15	聖ヶ丘団地 (バス停・永山駅行)	37	東部地蔵前 (バス停・永山駅行)
16	聖ヶ丘団地 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	38	東部地蔵前 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
17	多摩大学 (バス停・永山駅行)	39	連光寺 (バス停・永山駅行)
18	多摩大学 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	40	連光寺 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
19	陸上競技場入口 (バス停・永山駅行)	41	天王橋 (バス停・永山駅行)
20	陸上競技場入口 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	42	天王橋 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)
21	聖ヶ丘センター (バス停・永山駅行)	43	多摩東公園 (バス停・永山駅行)
22	聖ヶ丘センター (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)	44	多摩東公園 (バス停・聖蹟桜ヶ丘駅行)

(4) タクシーサービスの向上

商業施設において買物をした人を対象に、荷物を玄関まで運搬し、買物後の移動を支援します。

対応する課題：

全体 3 昇降機のない建物の移動による負担の軽減

A. 現状と課題

- ・団地とバス停留所間に高低差があり、高齢者等の移動の妨げになっています。
- ・エレベーターが設置されていない中層の団地が存在し、建物内においても高低差が存在しています。
- ・ワークショップ等では「歩いて買ったものを運ぶのが大変」という意見が挙げられています。

B. 方向性

- ・商業施設で買物をした人の移動距離の短縮を図るため、商業施設内にタクシーの待機所を設置します。
- ・商業施設で買物をした人を対象に、タクシーで人と荷物を団地内の建物の付近まで輸送します。
- ・タクシー降車後に運転手が、できる限り建物の玄関に近い場所まで荷物を運搬します。
- ・待機所を設置する商業施設は、商業施設の管理者やタクシー事業者との調整を行って検討します。

C. 事業効果

- ・荷物が運搬されることにより、利用者の身体的負担の軽減が図られます。
- ・タクシーの利用が増加することにより、事業者の収益増加が図られます。

3.4.4 再編事業全体の効果

「幹線」に関する事業と「支線」に関する事業を実施することによる事業効果を以下に示します。

表 3-26 再編事業による効果

項目	事業効果
幹線に関する事業	
幹線 1 バス運行情報の公開	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者がバスを待つ際の心理的負担の軽減が図られます。 ・利用者の予定が立てやすくなり、公共交通の利用促進が図られます。
幹線 2 乗継情報の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継後の予定が立てやすくなることの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わかるようになり、公共交通の利用促進が図られます。
支線に関する事業	
支線 1 ミニバスの再編	<ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域の解消が図られます。 ・地域内交通（ミニバス等）の収益の改善が図られます。
支線 2 コミュニティタクシーの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域の解消が図られます。 ・地区内施設へのアクセス性が向上することで、地域内の活性化が図られます。
支線 3 デマンド型交通の導入	同上
支線 4 タクシー利用サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・荷物が運搬されることで利用者の身体的負担の軽減が図られます。 ・タクシーの利用が増加することにより、事業者の収益増加が図られます。
再編事業全体	<ul style="list-style-type: none"> ① 交通不便地域の解消 ② 公共交通の利便性の向上・外出促進 ③ その他、上記2点の副次的な効果として下記の効果が期待できます。 <ul style="list-style-type: none"> ・定住促進 ・医療費・保険料の減少（外出増加に伴う健康増進） ・渋滞緩和（自家用車の利用減少） ・温室効果ガスの削減 ・買物促進、地域コミュニティ形成促進 など

また、交通不便地域は以下に示す通り、改善します。

表 3-27 再編前後の交通不便地域の面積

再編前の交通不便地域の面積 (市の面積に対する割合)	4.1km ² (20%)
再編後の交通不便地域の面積 ^{* 26} (市の面積に対する割合)	1.7km ² (8%)

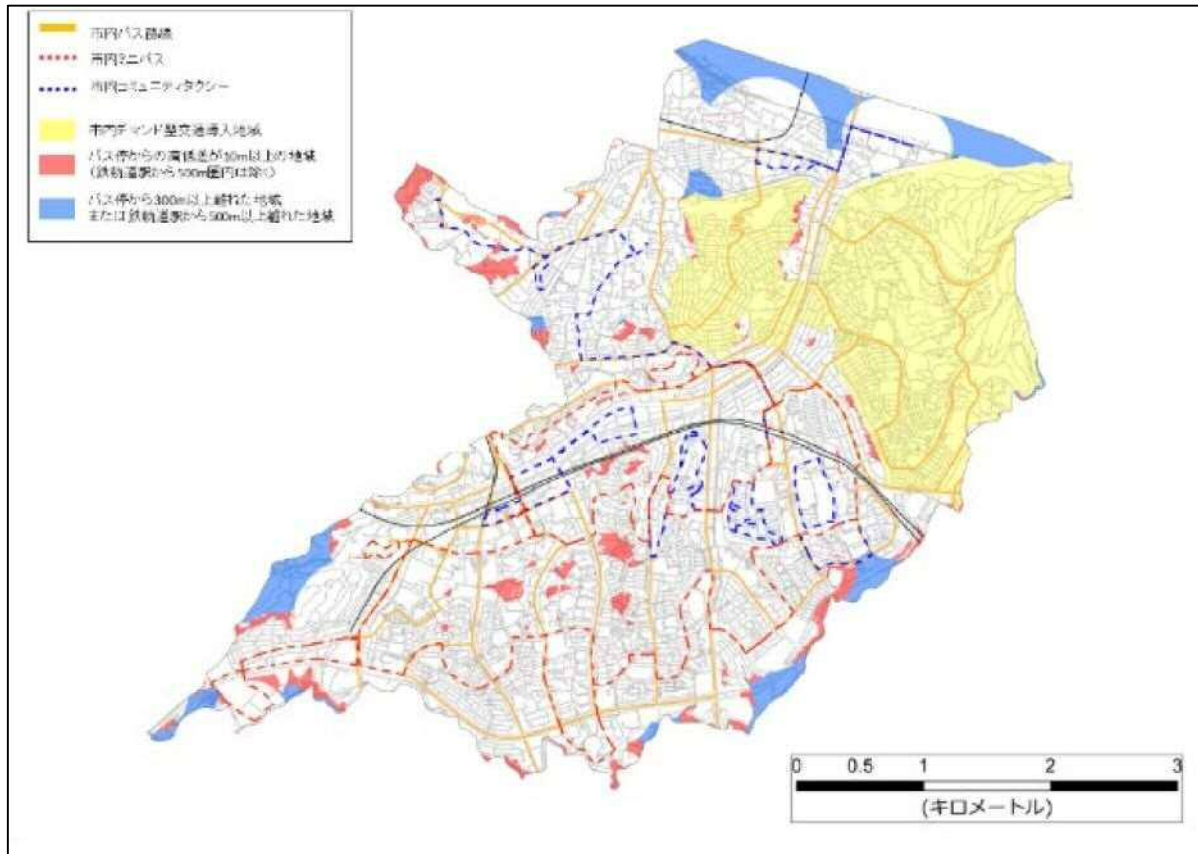


図 3-26 再編後の交通不便地域

* 26 市内デマンド型交通の導入地域は、全城の交通不便地域が解消されたものとした

3.4.5 各事業計画の進行管理

(1) 再編事業進行スケジュール

多摩市では、市民、交通事業者、行政が連携を強化し、協働して各種施策の展開を進めます。そのため、地域の協力体制が整った地域から順次実証実験を行っていきます。なお、各事業の詳細は、実施年度の前年度に関係者と調整のうえ、多摩市地域公共交通会議で改めて協議・決定を図ることとします。

また、地域の状況、喫緊度を考慮し、柔軟にスケジュールを見直しながら実施に向けて検討を進めます。

コミュニティタクシーやデマンド型交通について、実証実験後、本格運行を開始した場合、運行後の効果検証（運行後のトリガー）を行います。見直しになった場合は、本格運行は見送り、最適な運行方法を検討します。ミニバスについては、令和9年度に向け、効果検証を行いながら本格運行を目指します。

また、現行のミニバス東西線については、再編後のミニバスの結果次第で運行の継続又は廃止を検討します。現行のミニバス南北線桜ヶ丘・和田ルートについては、桜ヶ丘周辺及び和田周辺の地区内交通を導入した結果次第で、運行の継続又は廃止を検討します。現行のミニバス南北線愛宕ルートについては、現行路線で運行し、効果検証の結果次第で、存続又は見直しを検討します。

さらに、タクシー事業者荷物運搬サービスの導入については、タクシー事業者と調整を行いながら、計画期間中に実施を検討します。（仮称）多摩市交通マップの作成については、令和9年度に向け実施します。

表 3-28 再編事業進行スケジュール

	N-1年度	N年度	N+1年度	N+2年度	令和8年度	令和9年度
ミニバス以外の新路線	実証実験の詳細設計	実証実験実施	効果検証	本格運行又は見直し		
ミニバス新路線	実証実験の詳細設計	実証実験実施	効果検証	本格運行(内定)又は見直し		本格運行(現行路線の存廃検討結果による)
ミニバス現東西線					存廃検討(新路線の実験次第)	
ミニバス現南北線(愛宕ルート)		効果検証&地域と共有	効果検証&地域と共有	存廃又は見直し検討		
ミニバス現南北線(桜ヶ丘・和田ルート)		桜ヶ丘・和田地区の実証実験実施	存廃検討			

(2) PDCA サイクルによるマネジメント

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、事業計画（Plan）に基づき、段階的に事業を進め（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収支率を毎年多摩市地域公共交通会議（法定協議会）に報告するものとし、令和9年度（2027年度）に最終評価を行います。

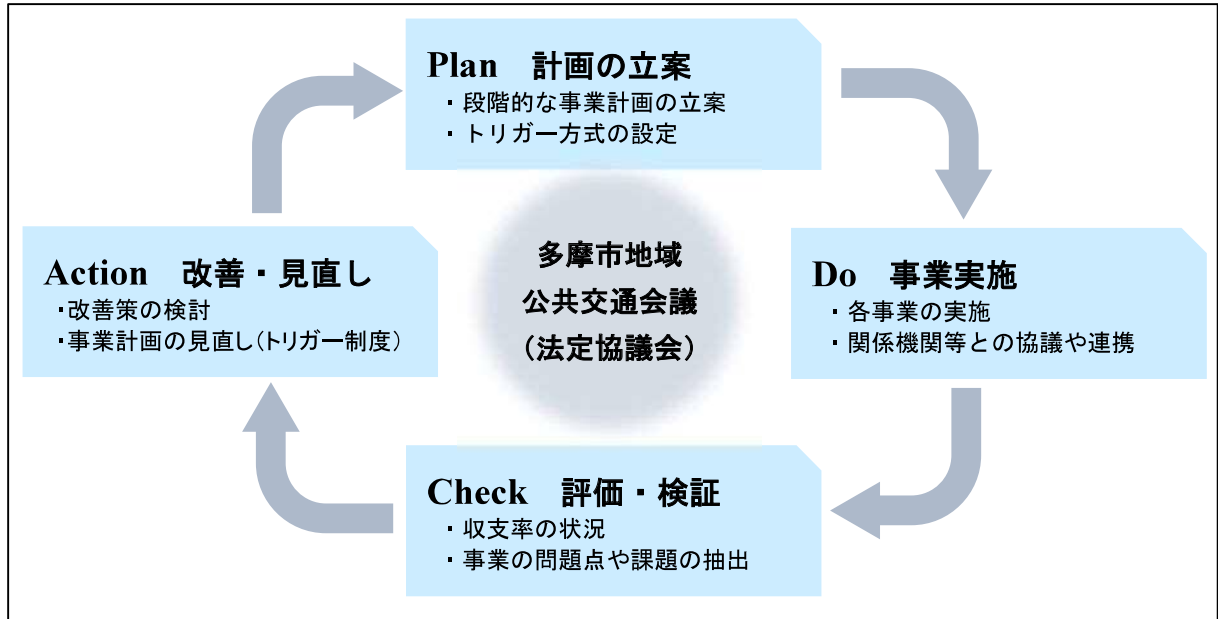


図 3-27 PDCA サイクルによるマネジメントイメージ