

3.5 今後検討していく施策

3.4において、本計画により実施される施策を示しましたが、バスの利用者の状況に合わせたバスの運行本数の拡大や市内全体の移動性確保に資する「乗継割引」、バス停留所の新規設置・移設、路線バスの運行サービス向上、ワークショップ等で意見のあった交通モードについては、多摩市交通マスタープラン等の改定時に技術革新の進捗状況・社会情勢の変化や市民、事業者の機運の高まり等を考慮し、今後、導入を検討する対策とします。

(1) バスの運行本数の拡大

対応する課題：

全体 2 市外へのアクセス性向上

A. 現状と課題

- ・多摩市と町田市を直接結ぶ鉄道路線はなく、永山駅又は多摩センター駅から鶴川駅までが路線バスによって結ばれています。
- ・第7地域や第8地域（p17 参照）など落合・豊ヶ丘・南野周辺の地域から「町田方面へのバスの本数が少なく行きづらい」という意見が挙げられています。
- ・多摩センター駅～鶴川駅間は、鉄道で移動する場合、15～20分で移動でき、IC運賃は216円となっていますが、当該地域から移動する場合は、路線バスで多摩センター駅や永山駅を経由し、鉄道を利用すると、鶴川駅行きのバスに乗車する場合よりも所要時間が増加し、運賃が割高になります。

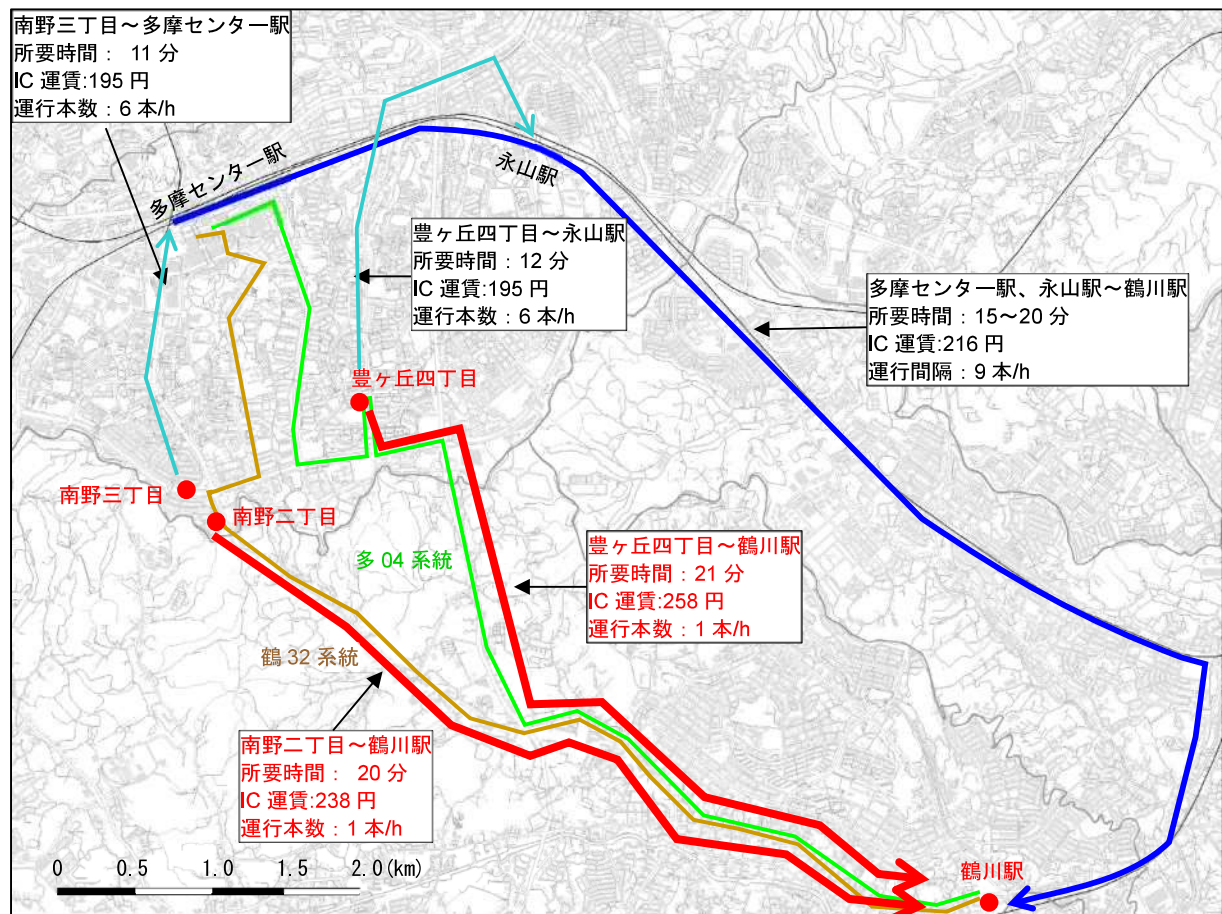


図 3-28 第7地域、第8地域から鶴川駅へのアクセス状況

B. 方向性

- ・多摩センター駅と鶴川駅を結ぶ多04系統と鶴32系統について、利用状況を踏まえながら、運行本数を現在の水準以上にすることを検討します。

表 3-29 再編前と再編後の運行本数

系統	再編前の1日の本数 (日中の間隔)	再編後の1日の本数 (日中の間隔)
多04系統 (多摩センター駅～豊ヶ丘 四丁目～鶴川駅)	18.5本/片道 (1本/h)	現在の水準以上
鶴32系統 (多摩センター駅～小野路 ～鶴川駅)	22.5本/片道 (1本/h)	現在の水準以上

C. 事業効果

- ・バスの運行本数が増加することにより、町田市へのアクセス性が向上します。
- ・第7地域、第8地域など落合・豊ヶ丘・南野周辺の地域において、移動可能な間隔が短縮されます。

(2) 乗継割引の導入

対応する課題：

- 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

以下に示す、2つパターンについて乗継割引の実施を検討します。

a. 停留場間の運行本数が少ないが、乗り継ぐことで、実質の運行本数が増加できる場合
 例えば、諏訪神社～聖蹟桜ヶ丘

駅間を桜 65 系統で移動する場合、日中の本数は 2~3 本/h となりますが、諏訪神社～永山駅間を桜 06 系統又は桜 52・53 系統（ミニバス）、永山駅～聖蹟桜ヶ丘駅間を桜 22 系統、桜 25 系統、桜 27 系統、又は桜 28 系統で移動する場合の本数は 4 本/h^{*27} になります。

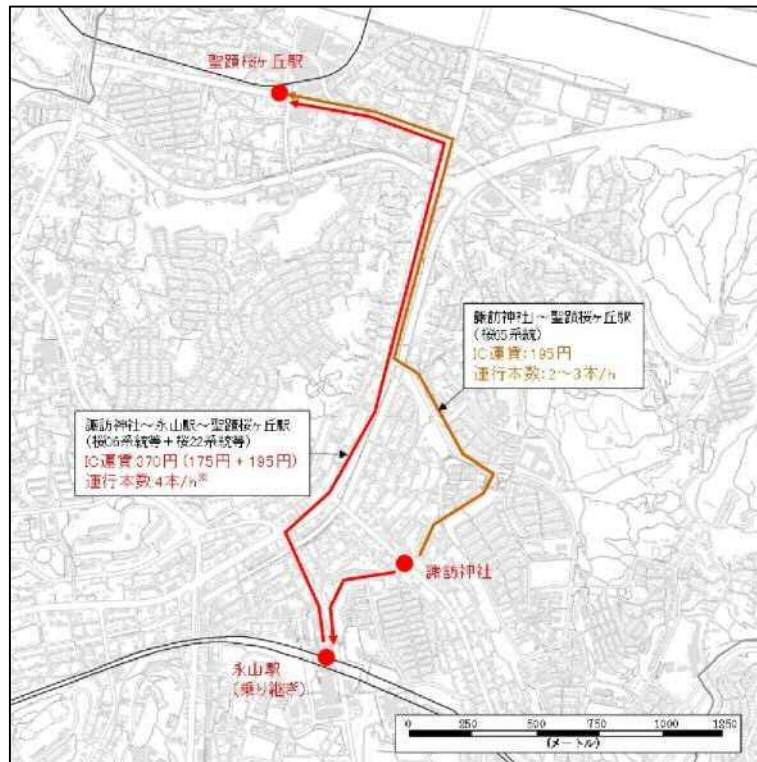


図 3-29 諏訪神社～聖蹟桜ヶ丘駅間の運賃と本数

* 27 諏訪神社～永山駅間（運行間隔が長い区間）の本数

b. 聖蹟桜ヶ丘駅～唐木田駅間

永山駅～多摩センター駅～唐木田駅間は鉄道により結ばれ、聖蹟桜ヶ丘駅～永山駅間および聖蹟桜ヶ丘駅～多摩センター駅間は路線バスによって結ばれていますが、聖蹟桜ヶ丘駅～唐木田駅間は唯一乗り換えを必要とする区間となっています。そのため、聖蹟桜ヶ丘駅～唐木田駅間の移動は、同程度の距離の聖蹟桜ヶ丘駅～鶴牧五丁目間（IC料金 268 円）の移動よりも割高になっています。聖蹟桜ヶ丘駅～鶴牧五丁目間と同程度の運賃となるような割引を検討します。

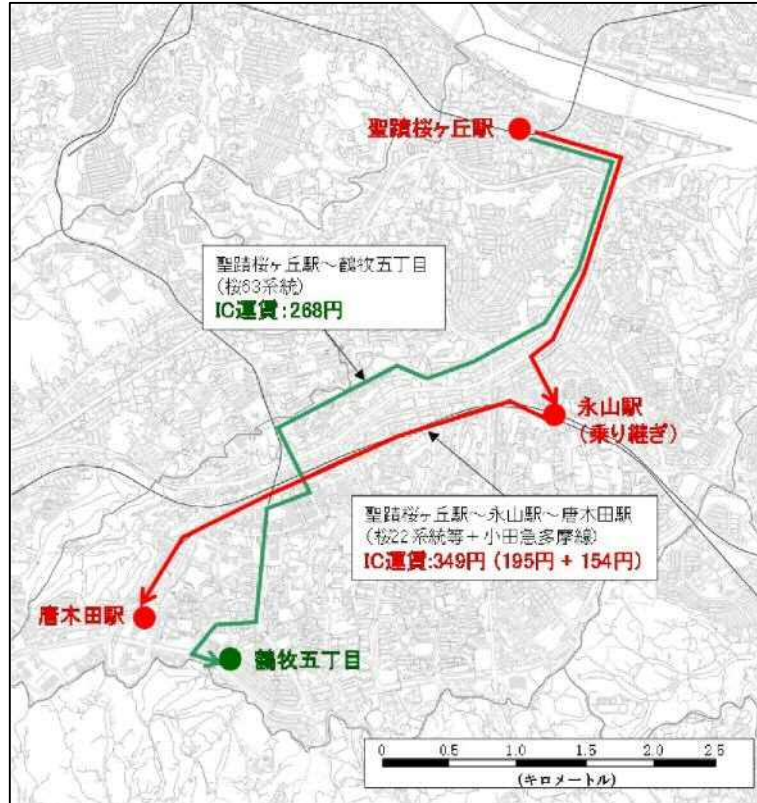


図 3-30 聖蹟桜ヶ丘駅～唐木田駅・鶴牧五丁目間の運賃

(3) 団地内の移動手段確保(豊ヶ丘三丁目、四丁目、落合三丁目)

対応する課題：

地域 7-2 団地内の移動手段確保

- ・豊ヶ丘三丁目、四丁目及び落合三丁目の団地内にはバス停から高低差が10m以上の地域があり、交通不便地域があります。
- ・当該地区の団地内における交通不便地域は、交通事業者と今後協議を重ね、対応を検討します。

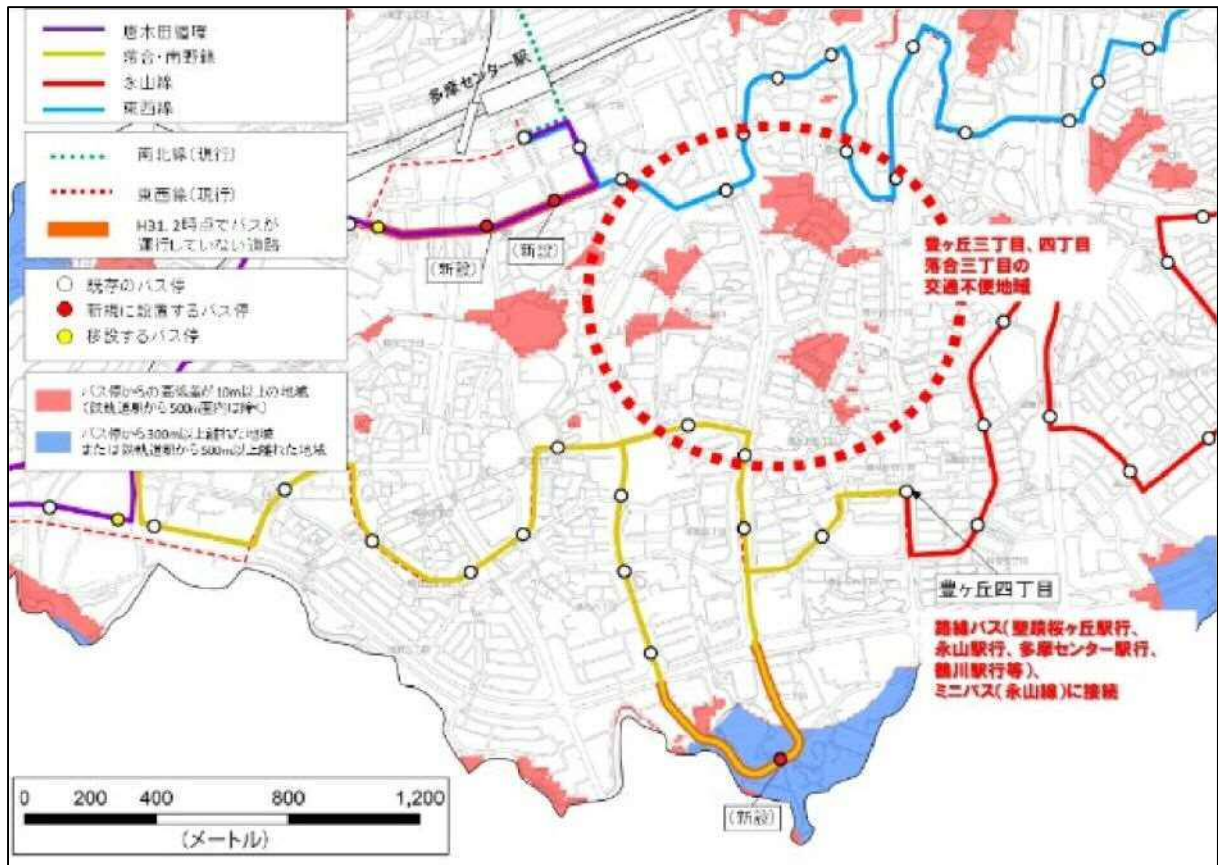


図 3-31 団地内の交通不便地域の対応を検討するエリア図 (豊ヶ丘・落合地域)

(4) 交通不便地域の対応

対応する課題：

地域 1-1 地域内施設へのアクセス向上

- ・一ノ宮 1 丁目、2 丁目地区には、交通不便地域があります。
- ・一ノ宮地区から川崎街道沿いのバス停までの交通手段や健康センターまでの交通手段の確保等を今後検討します。

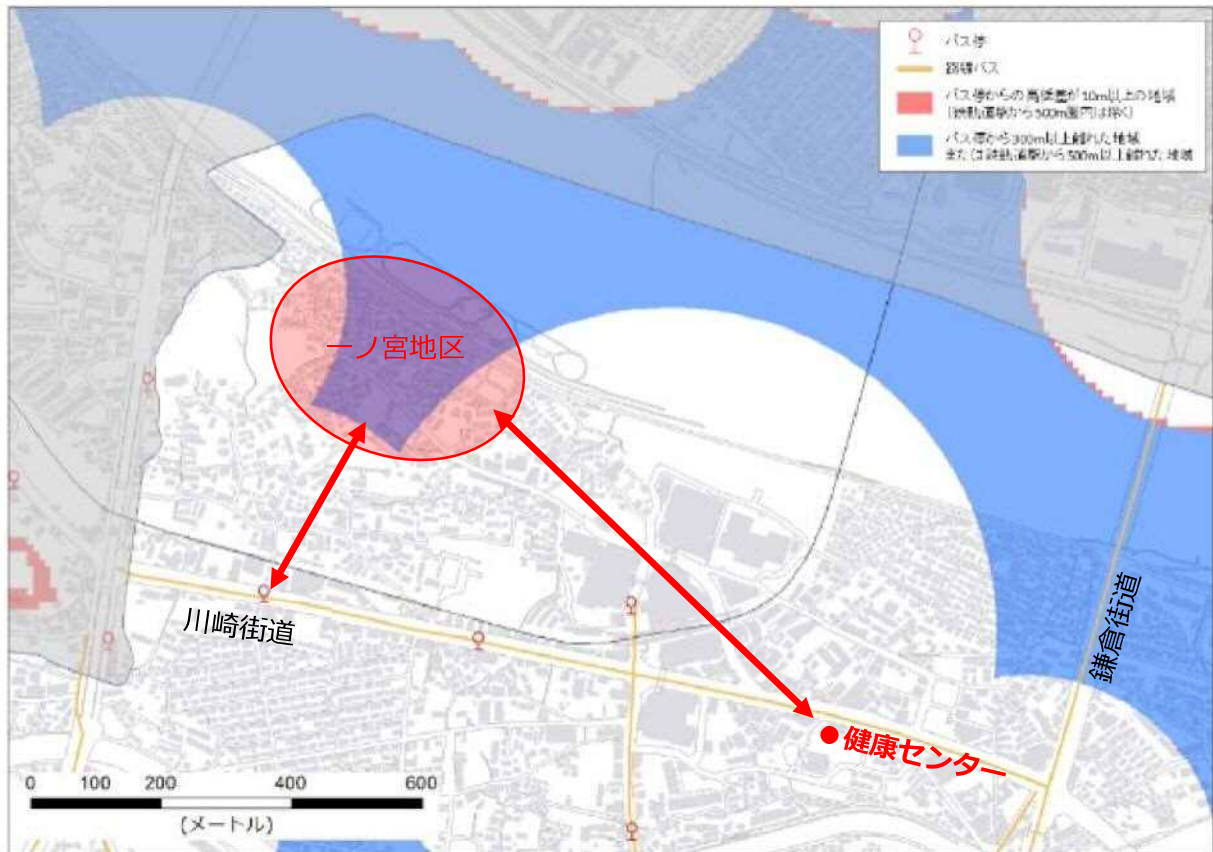


図 3-32 交通不便地域の対応を検討するエリア（一ノ宮地域）

(5) バス停留所の新規設置・移設

対応する課題：

地域 8-4 ニーズに合ったバス停の位置設定

A. 現状と課題

- ・南野二丁目停留所は、鶴川駅行きと多摩センター行きの停留所の位置が約 100m 離れています。
- ・ワークショップ等では、「行きと帰りで停留所の場所が変わって不便」という意見が挙がっています。

B. 方向性

- ・南野二丁目の停留所について、新規設置および移設を検討します。

C. 事業効果

- ・バス停留所が新規設置・移設されることにより、バス利用者の移動時間の短縮が図られます。
- ・バス利用者の歩行距離が短縮されることで、身体的負担の軽減が図られます。

表 3-30 各停留所利用者の移動短縮時間（最大）※28

南野二丁目	1.5 分
-------	-------

D. 地区別の具体的な内容

南野二丁目停留所の移設

- ・南野二丁目停留所について、道路の状況を勘案して下図に示す区間で移設を検討します。



図 3-33 バス停の移設を検討するエリア（南野二丁目）

※28 歩行距離が最大 100m 短縮されたと仮定、徒歩速度は時速 4km/h と仮定

(6) 路線バスの運行サービス向上

対応する課題：

全体 2 市外へのアクセス性向上

A. 現状と課題

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅と若葉台駅を結ぶ路線バス（桜 28 系統）が、土日祝日のみ 22 本/日（上り下りの計）運行しています。
- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅と多摩東公園を結ぶバス（桜 27 系統）が、2 本/日運行しています。
- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅と永山駅を結ぶバス（桜 07 系統）が、5 本/日運行しています。
- ・ 馬引沢二丁目～多摩東公園は平日 7 本しかなく、多摩東公園～若葉台駅は平日の運行が無い状況となっています。
- ・ 平日に聖ヶ丘 4 丁目、5 丁目から若葉台駅に移動するためには、陸上競技場入口まで歩き、永山駅で京王相模原線に乗り換える必要があります。

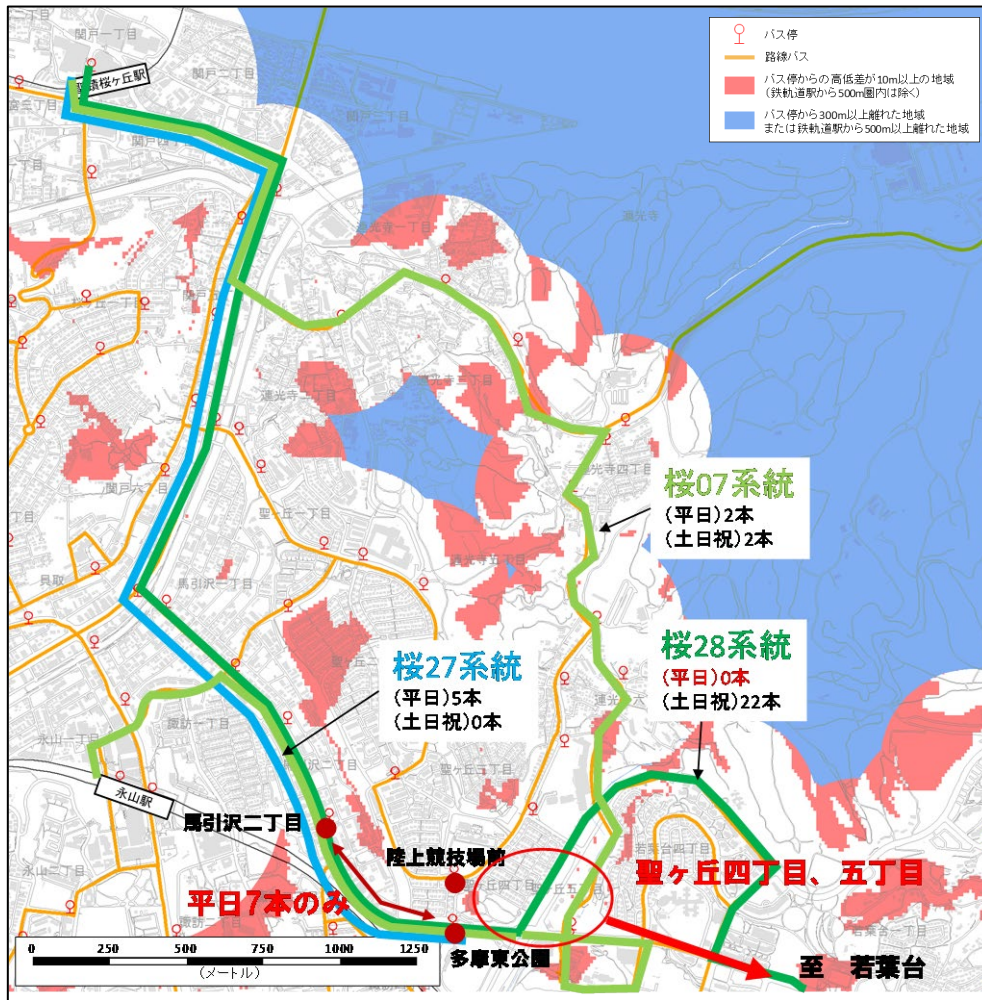


図 3-34 再編前の運行サービスレベル^{※29}

※29 本数は上下線の合計

B. 方向性

- ・交通に関する課題を踏まえて、以下の系統で運行サービスレベルを向上させます。

表 3-31 運行サービスレベル（上下線）

	再編前の本数	再編後の本数
桜 27 系統	平日 5 本、土日祝日 0 本	(平日のサービスレベル向上)
桜 28 系統	平日 0 本、土日祝日 22 本	

C. 事業効果

- ・聖ヶ丘四丁目、五丁目から若葉台へのアクセス性が向上します。
- ・路線バスの本数が少ない地区の利便性の向上が図られます。

(7) 導入を検討する交通モード

表 3-32 導入を検討する交通モード(1)

シェアサイクル	
○対応する課題	
全体 8	時間にとらわれない移動手段の確保
○概要	
	<ul style="list-style-type: none"> ・数時間くらいの短期レンタル自転車 ・街中に複数の貸出拠点（ポート）を設置し、利用者はどこでも貸出・返却が可能
○メリット	
	<ul style="list-style-type: none"> ・個人で移動が可能 ・24 時間利用が可能 ・任意の場所へ移動が可能
○デメリット	
	<ul style="list-style-type: none"> ・移動は本人のみ ・雨天時は濡れる ・貸出拠点（ポート）の管理が必要
	
小型電動（ゴルフ）カート（自動運転）	
○対応する課題	
全体 8	時間にとらわれない移動手段の確保
○概要	
	<ul style="list-style-type: none"> ・電磁誘導線を敷設したルート上を自動走行 ・利用者は複数設置したステーションで車両呼び出し、行き先設定の操作を行う
○メリット	
	<ul style="list-style-type: none"> ・利用したいときに呼び出しが可能 ・自らの運転が不要
○デメリット	
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転は決まったコースのみ ・工事費用がかかる
○法規制等	
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車のナンバーを取得するなど公道走行を可能とするための要件あり ・有償の場合は自家用有償運送（道路運送法）の要件あり
	

表 3-33 導入を検討する交通モード(2)


グリーンスローモビリティ（将来的には自動運転）	
○対応する課題	
地域 7-2	団地内移動手段の確保
○概要	<ul style="list-style-type: none"> ・電動で時速 20 km未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上のモビリティ
○メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進む地域での地域内交通の確保することが可能 ・観光資源となるような新たな観光モビリティの展開等、様々な活用方策が存在
○デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・低速走行であるため、長い距離の移動には不向き
○法規制等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の寸法等に応じて、軽自動車、小型自動車、普通自動車などの種別にわかれ一台一台新規検査を受ける必要
	
ライドシェア	
○対応する課題	
全体 8	時間にとらわれない移動手段の確保
○概要	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の提携ドライバーをマッチングして手配 ・付近を走行している提携車を呼び出し、事前に指定の目的地まで乗車 ・アプリ内で支払いが完了
○メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用したいときに呼び出しが可能 ・車いす、ベビーカー等利用の人も乗車可能 ・初期費用、維持費用が不要
○デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネット環境が必要 ・車が近くにいないと呼び出し時間がかかる
○法規制等	<ul style="list-style-type: none"> ・一般人による自家用車での有償送迎サービスは国家戦略特区法に基づく実施要件あり

表 3-34 導入を検討する交通モード(3)

ペロタクシー
<p>○対応する課題 地域 4-1 地域 7-2 団地内移動手段の確保</p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手以外の方が乗車できる座席を設置した電動アシスト自転車 ・短距離の人の移動を補助 <p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・購入コストが比較的安価 ・自動車が通行できない狭小な道路でも走行可能 <p>○デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手を確保することが必要 <p>○法規制等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業目的で運転する場合は、普通自動車運転免許又は自動二輪免許が必要 ・道路交通法上の扱いは軽車両であるが、行政や警察との協議により、安全面を考慮して走行可能な道路が限定される場合が多い
無料送迎バス（自治会や企業・病院等の事業者運営）
<p>○対応する課題 全体 4 移動中の快適性向上</p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業や学校、病院等の通勤、通学、通院といった特定の乗客の需要に対して、決まった場所へ輸送し対価を受け取らない、いわゆるボランティア輸送 <p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃を必要としない <p>○デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻に合わせて行動することが必要 ・道路運送法の適応外であるため、輸送主体自ら責任を負うことが必要 ・運賃不要のため既存の公共交通事業者への影響を十分考慮する必要がある。



3.6 多摩市による支援の内容

再編事業に関して多摩市が行う支援内容をまとめます。

- 公共交通の利用促進に向けた住民への情報提供に係る費用の負担
- 支線の本格運行に向けた実証実験に要する費用の負担
- 本格運行後に補助金を導入する路線の費用の負担
- PDCA サイクルによる実施のための多摩市地域公共交通会議の開催支援

【コラム クロスセクター効果】

クロスセクター効果という言葉を知っていますか？

地域公共交通というクロスセクター効果とは、地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出と、運行を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用を比較することで把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

バス等の地域公共交通は、運賃収入だけでは運行経費を賄えず、行政が運行を継続するために財政支出をしているケースが多くみられます。

仮に地域公共交通が廃止されると、高齢者等の運転免許・自家用車を持たない住民の移動手段の確保のため、病院や健康センター等までの送迎バス、買い物のためのタクシー券配布など、医療分野や商業分野をはじめ、様々な分野において地域公共交通に代わる施策を実施することが必要になります。

一方で、地域公共交通を運行することで、上記費用が消え、定住促進に伴う税収増加や自家用車の利用減少に伴う渋滞緩和や温室効果ガスの削減、外出機会の増加による健康増進（医療費や保険料の削減）など、分野が異なる多面的な効果が期待できます。

これらは地域公共交通の運行に伴う財政支出以上の効果を生む可能性があります。

そのため、多摩市としては赤字運行であるからといって安易に運行を廃止するのではなく、トリガー方式を採用することで一定の基準を設け、交通事業者や市民団体が参画する多摩市地域公共交通会議などで意見交換を行い、より利用者にとって使いやすく、費用対効果の面でも最適な地域公共交通の実現を目指して参ります。



出典) 国土交通省近畿運輸局「クロスセクター効果 地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

図 3-35 地域公共交通が廃止になった場合に必要になる多様な行政部門の施策例

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

多摩市交通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を以下に示します。

目標1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実

事業	事業概要	実施主体	実施時期
事業1-II 鉄道ネットワークの強化	多摩都市モノレールおよび小田急多摩線の延伸について、関係機関と協議を進め、事業促進を図ります。	関係自治体、交通事業者	平成30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	事業概要	実施主体	実施時期
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	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、乗換えの利便性や快適性の向上に取り組みます。	多摩市、交通事業者	平成31年度(2019年度)～ 令和6年度(2024年度)
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。	多摩市、交通事業者	平成31年度(2019年度)～ 令和6年度(2024年度)
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※30」の普及に取り組みます。	交通事業者	平成30年度～ 令和6年度(2024年度)

※30 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というコンセプトのもと、車いす使用者に限らず、足腰の弱い方、妊娠中の方、ベビーカー利用の親子連れなども含め、様々な方に対応したタクシー

目標 4 市民が主体的に参画する交通施策の展開

事業	事業概要	実施主体	実施時期
事業 4-I モビリティ・マネジメント※31 による健幸まちづくりの推進	市民が自発的に「健幸に暮らせるまちづくり」の視点に立ち、個人的にも社会的にも望ましい交通行動へ転換していくための施策に取り組みます。	市民、多摩市	令和 2 年度（2020 年度）～ 令和 6 年度（2024 年度）
事業 4-III 次世代交通サービスの導入可能性の検討	市民や交通事業者と連携しながら、超小型モビリティ※32、自動運転、カーシェアリング※33 などの組合せによる地域密着の次世代交通サービスの検討を行います。	市民、多摩市、交通事業者	令和 5 年度（2023 年度）～ 令和 6 年度（2024 年度）

※31 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

※32 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能にも優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両

※33 特定の自動車を複数の会員が共同で利用するサービスやシステム

※本計画の以下に示す図面作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した(承認番号 平 30 情使、第 1535 号)
図 2-4、図 2-5、図 2-6、図 2-7、図 2-8、図 3-2、図 3-3、図 3-10、図 3-11、図 3-12、図 3-13、図 3-14、図 3-15、図 3-16、図 3-17、図 3-18、図 3-19、図 3-20、図 3-21、図 3-22、図 3-23、図 3-24、図 3-25、図 3-26、図 3-28、図 3-29、図 3-31、図 3-32、図 3-33、図 3-34

5. 資料編

5.1 計画策定の経緯

本計画は、平成30年7月25日に開催した第6回多摩市地域公共交通会議から策定に向けた検討を開始しました。さらに、より具体的な検討を進めるため、地域公共交通再編検討部会を開催しました。本計画は、「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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、市民、事業者、行政が協議を行い、策定されました。以下に計画策定の経緯を示します。

実施時期	実施内容
平成30(2018)年7月	第1回地域公共交通再編検討部会 ・会議の運営方法、計画の策定方針 第6回地域公共交通会議 ・検討部会の内容報告(進め方、方向性の確認)
平成30(2018)年8月 ～平成31(2019)年1月	・市民参加 各地域(市内8か所)でオープンハウス及びワークショップを実施(市民ニーズの把握、課題解決のアイデアを議論)
平成31(2019)年2月	第2回地域公共交通再編検討部会 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年6月	第3回地域公共交通再編検討部会 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年7月	第7回地域公共交通会議 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年7月～9月	・市民参加 各地域(市内8か所)で計画内容について報告会を実施 また、全地域を対象にオープンハウスによる報告会を実施
令和元(2019)年11月	第4回地域公共交通再編検討部会 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年11月	第5回地域公共交通再編検討部会 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年11月	第8回地域公共交通会議 ・計画素案について(計画内容、スケジュール)
令和元(2019)年12月 ～令和2(2020)年1月	パブリックコメントの実施
令和2(2020)年2月	第6回地域公共交通再編検討部会 ・パブリックコメントの結果、計画決定
令和2(2020)年2月	第9回地域公共交通会議 ・パブリックコメントの結果、計画決定
令和2(2020)年3月	多摩市地域公共交通再編実施計画策定
令和2(2020)年4月	多摩市地域公共交通再編実施計画施行

5.2 多摩市地域公共交通会議名簿

	職名	氏名	協議構成委員（所属役職等は会議開催当時）
1	会長 ^①	浦野 卓男	多摩市副市長
2	会長 ^③	田代 純子	多摩市副市長
3	副会長	吉川 徹	首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域教授
4	委員	上田 敬生	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
5	委員	藤井 一郎	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部計画担当課長
6	委員	辻 隆	多摩都市モノレール株式会社総務部経営企画担当課長
7	委員	露木 輝久	神奈川中央交通株式会社運輸計画部計画課長
8	委員 ^②	田崎 達久	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長
9	委員 ^④	早田 俊介	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長
10	委員	鈴木 健一	飛鳥交通ニュータウン株式会社営業所長
11	委員 ^②	榎本 利夫	小田急交通南多摩株式会社営業所長
12	委員 ^④	山崎 龍男	小田急交通南多摩株式会社営業所長
13	委員 ^②	鈴木 茂	京王自動車多摩南株式会社多摩中央営業所長
14	委員 ^⑤	星 慶和	京王自動車多摩南株式会社多摩中央営業所長
15	委員 ^⑥	本谷 大	京王自動車株式会社運輸事業本部部長
16	委員	依田 修	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長
17	委員	小池 毅	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長
18	委員 ^②	勝手 春幸	多摩市身体障害者福祉協会理事長
19	委員 ^④	小林 康雄	多摩市障害者福祉協会副理事長
20	委員	森本 由美	多摩市自治連合会副会長
21	委員	河本 博治	多摩市老人クラブ連合会副会長
22	委員 ^①	柳瀬 光輝	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）
23	委員 ^③	堀越 千秋	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）
24	委員 ^①	鈴木 一男	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当）
25	委員 ^③	宮崎 明男	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当）
26	委員 ^②	山口 誠	京王バス南労働組合 副執行委員長
27	委員 ^④	横溝 輝昭	京王バス南労働組合 多摩支部 支部長
28	委員	大場 伸	飛鳥交通ニュータウン労働組合 書記長（第9回以降副委員長）
29	委員	二瓶 秀雄	小田急交通南多摩労働組合 執行委員長
30	委員	奥村 悟	京王自動車労働組合 桜ヶ丘支部 支部長（第8回以降副支部長）
31	委員 ^①	秋元 久司	東京都南多摩東部建設事務所管理課長
32	委員 ^③	吉野 茂	東京都南多摩東部建設事務所管理課長
33	委員 ^①	高山 孝夫	警視庁多摩中央警察署交通課長
34	委員 ^③	中田 薫	警視庁多摩中央警察署交通課長
35	委員 ^①	森田 佳宏	多摩市都市整備部長
36	委員 ^③	佐藤 稔	多摩市都市整備部長

①第6回のみ参加 ②第7回まで参加 ③第7回以降参加
④第8回以降参加 ⑤第8回のみ参加 ⑥第9回以降参加

※委任任期は、令和2年3月31日

5.3 多摩市地域公共交通再編検討部会名簿

	職名	氏名	協議構成委員（所属役職等は会議開催当時）
1	部会長	ヨシカワ トオル 吉川 徹	首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学域教授
2	部会員	ツユキ テルヒサ 露木 輝久	神奈川中央交通株式会社運輸計画部計画課長
3	部会員③	タザキ ミチヒサ 田崎 達久	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長
4	部会員④	ソウダ シュンスケ 早田 俊介	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長
5	部会員	スズキ ケンイチ 鈴木 健一	飛鳥交通ニュータウン株式会社営業所長
6	部会員③	エノモト トシオ 榎本 利夫	小田急交通南多摩株式会社営業所長
7	部会員④	ヤマザキ タツオ 山崎 龍男	小田急交通南多摩株式会社営業所長
8	部会員③	スズキ シゲル 鈴木 茂	京王自動車多摩南株式会社多摩中央営業所長
9	部会員⑤	ホシ ヨシカズ 星 慶和	京王自動車多摩南株式会社多摩中央営業所長
10	部会員⑥	モトヤ マサル 本谷 大	京王自動車株式会社運輸事業本部部長
11	部会員①	ヤナセ ミツテル 柳瀬 光輝	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）
12	部会員②	ホリコシ チデアキ 堀越 千秋	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）
13	部会員①	スズキ カズオ 鈴木 一男	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当）
14	部会員②	ミヤザキ アキオ 宮崎 明男	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当）
15	部会員①	アキモト ヒサシ 秋元 久司	東京都南多摩東部建設事務所管理課長
16	部会員②	ヨシノ シゲル 吉野 茂	東京都南多摩東部建設事務所管理課長
17	部会員①	タカヤマ タカオ 高山 孝夫	警視庁多摩中央警察署交通課長
18	部会員②	ナカタ カオル 中田 薫	警視庁多摩中央警察署交通課長
19	部会員①	モリタ ヨシヒロ 森田 佳宏	多摩市都市整備部長
20	部会員②	サトウ ミノル 佐藤 稔	多摩市都市整備部長

①第2回まで参加 ②第3回以降参加 ③第3回まで参加 ④第4回以降参加 ⑤第4回のみ参加
⑥第5回のみ参加

5.4 多摩市地域公共交通会議設置要綱

○多摩市地域公共交通会議設置要綱

平成 28 年 12 月 9 日多摩市告示第 541 号

多摩市地域公共交通会議設置要綱

多摩市交通問題連絡協議会設置要綱（昭和 58 年多摩市告示第 273 号）の全部を改正する。

（設置）

第 1 条 地域の需要に応じた旅客輸送の確保及び利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、多摩市公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（所掌事項）

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に基づき乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関し必要な協議を行うこと。
- (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の地域公共交通形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うこと。
- (3) 前 2 項に掲げるもののほか、次に掲げる事項に関し必要な協議を行うこと。

ア 鉄道輸送に関すること。

イ 新交通システムに関すること。

ウ 市民からの公共交通に係る意見、要望等に関すること。

エ その他交通問題に関し必要なこと。

（構成）

第 3 条 交通会議は、次に掲げる者（以下「委員」という。）25 人以内をもって構成する。

- (1) 都市整備部に関する事務を所掌する副市長
- (2) 都市整備部長
- (3) 関係する公共交通事業者等 8 人以内
- (4) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体が推薦する者 2 人以内
- (5) 市民又は旅客 3 人以内
- (6) 国土交通省関東運輸局長又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体が推薦する者 5 人以内
- (8) 東京都南多摩東部建設事務所担当主管課長（相当職にある者を含む。）
- (9) 多摩中央警察署担当主管課長（相当職にある者を含む。）
- (10) 学識経験を有する者 1 人以内
- (11) 前各号に掲げる者のほか、多摩市長（以下「市長」という。）が必要と認めるもの

2 委員は、市長が委嘱し、又は任命する。

（任期）

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から同日の属する年度の翌年度の末日までとし、委員が欠けた場合における後任の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は都市整備部に関する事務を所掌する副市長をもって充て、副会長は委員のうちから会長が指名する。
- 3 会長は交通会議を代表し、会務を統括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が必要に応じて招集する。

- 2 交通会議の会議は、会長が主宰する。
- 3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 交通会議の会議は、原則として公開する。
- 5 会長は、会議に際し、原則として会議録を作成する。

(部会)

第7条 交通会議に、下部組織として部会を置くことができる。

- 2 部会は、交通会議の指示により、交通会議の協議に必要な事項を専門的に検討し、その結果を交通会議に報告する。
- 3 部会は、検討内容に応じ、委員の中から選出された者（以下「部会員」という。）をもって構成する。
- 4 部会に、部会長を置く。
- 5 部会長は、部会員の互選によりこれを定める。
- 6 部会長は部会を代表し、会務を統括する。
- 7 部会長に事故あるとき又は部会長が欠けたときは、部会長があらかじめ指定する部会員がその職務を代理する。

(関係者の出席)

第8条 会長及び部会長は、会議に際し、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(庶務)

第9条 交通会議及び部会の庶務は、都市整備部道路交通課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議及び部会の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、公示の日から施行する。

5.5 ミニバスの運行経費等の推移

平成9年より、運行を開始したミニバスは、現在東西線・南北線の2路線4ルートで運行しています。これまで市民のニーズに合わせ、車両の変更やルート変更を行いました。また平成21年度を境に、収支率は約60%となっています。



図 5-1 ミニバスの運行経費及び収支率の推移

出典：多摩市調べ

5.6 パブリックコメント

目的	「多摩市地域公共交通再編実施計画（素案）」に対して、市民から広く意見をいただき、いただいた意見等を考慮して、計画を策定する
実施期間	令和元年12月20日（金）～令和2年1月20日（月）
閲覧場所	公式ホームページおよび以下の場所 ①市役所1階ロビー ②市内各図書館 ③関戸公民館 ④永山公民館 ⑤多摩センター出張所 ⑥多摩市道路交通課（東庁舎2階） ⑦行政資料室（第2庁舎1階）
意見数	11件
主な成果	意見については、市の公式HPをご覧ください（下記のURLを参照） （URLを記載）

5.7 用語集

か行**カーシェアリング**

特定の自動車を複数の会員が共同で利用するサービスやシステム。

小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能にも優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

健幸

多摩市健幸まちづくり基本方針(平成29(2017)年3月)では、『「健康」と「幸せ」の両方が備わり、自分らしく毎日いきいき暮らしている状態』と定義。

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。

さ行**シェアサイクル**

シェアサイクルとは、街中に複数のサイクルポート(シェアサイクルの貸出・返却場となる自転車置き場)を設置し、利用者がどのポートからでも借用、返却ができるレンタル自転車サービス。「自転車シェアリング」「コミ

ュニティサイクル」などとも呼ばれる。

た行**代表交通手段**

移動で利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。

トリガー方式

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。

な行**乗合タクシー**

個別輸送型の公共交通機関であるタクシーを、乗合自動車として運行するもの(バスとタクシーの中間的なサービス)。

は行**パーソントリップ調査**

交通の主体である「人(パーソン)の動き(トリップ)」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全てのうごきについて把握することを通じて都市交通の実態を捉えるもの。

パーソントリップ調査における移動の目的(7区分)

自宅ー勤務：自宅から勤務先の移動

自宅ー通学：自宅から通学先の移動

自宅ー業務：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

自宅ー私事：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

バリアフリー

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去する（フリー）という意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。

ま行

モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

モータリゼーション

「動力化」「自動車化」を意味する言葉で、すなわち自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象、自家用乗用車の普及という意味で用いられる。

A~Z

BRT

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

OD

Origin(拠点・出発点)と Destination (終点・目的地) の略のことで、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

UD (ユニバーサルデザイン) タクシー

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というコンセプトのもと、車いす使用者に限らず、足腰の弱い方、妊娠中の方、ベビーカー利用の親子連れなども含め、様々な方に対応したタクシー。

