１．多摩市地域公共交通の現状

各種調査結果は、下記のとおり。

■地域特性

- 市全域に人口が分布している。特にニュータウンエリアや駅周辺に人口が集積している。
- 年齢構成をみると、40 代～50 代が特に多い。70 代以上の人口は 23.9%である。特にニュータウンエリアの南側においては、高齢化が進行している。
- 鉄道駅周辺に商業施設・医療施設が多く集積している。住宅地内においてもスーパーやクリニックが点在している。
- 起伏が大きく、坂も多い地形である。

■公共交通の運行状況・利用状況等

- 鉄道、モノレール、路線バス、ミニバス、タクシーによって充実した公共交通サービスが提供されている。
- １日あたりの鉄道利用者数は、約 29 万人であり、新型コロナウイルスによる利用減から徐々に回復している。
- １日あたりの路線バス利用者数は、約４万８千人であり、新型コロナウイルスによる利用減から徐々に回復している。
- １日あたりのミニバス利用者数は、約 1,900 人である。コロナ前の水準まで利用が回復している。
- 交通事業者においては、運転士不足が深刻化しており、都市部においても減便を余儀なくされている。

■市民アンケート調査結果

- 回答者の約７割が市外に通勤・通学をしており、そのうち鉄道を利用する人の割合は、約８割（小田急線 22.6%、京王線 57.0%）である。路線バスを利用する人の割合は約３割である（複数回答可の設問）。
- 買物や通院において、鉄道駅周辺を主な行き先としている。
- 一方で、近所で買い物・通院を済ませる状況も一定程度確認された。また、５年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）との生活の変化として、約３割が「近所での買い物が増えた」と回答している。

■中学生アンケート調査結果

- ８時台に登校し、15 時～16 時に下校している。部活動がある場合の下校時間は、17 時～18 時頃である。
- 放課後や休日の外出先は、聖蹟桜ヶ丘駅周辺・永山駅周辺・多摩センター駅周辺や塾が多い。
- 主な移動手段は徒歩・自転車である。約４割が家族等の送迎で移動している状況も確認された。
- 回答者の約８割が「進路を考える上で、鉄道やバスでの通いやすさを重視する」と回答している。中でも「運行本数の多さ」や「運賃定期券の安さ」を重視するという回答が多かった。

－回答者の約７割が「公共交通の利便性が向上した場合に進路選択の幅が広がる」と回答している。
－公共交通を乗継利用する際に重視することは、「早く目的地に到着できること」「運賃が高くならないこと」との回答が多い。

■高校生アンケート調査結果

－８時台に登校し、15 時～16 時に下校している。部活動がある場合の下校時間は、17 時～18 時頃である。
－通学手段は、鉄道、徒歩、自転車、路線バスが多い。雨天時は路線バスを利用する割合が増加する。
－放課後や休日の外出先は、多摩センター駅周辺が最も多い。その他には、南大沢駅や調布駅、町田駅等の市外の主要駅への外出も見られた。
－普段の外出における交通手段は、徒歩・自転車・鉄道である。回答者の約２割が路線バスを利用している状況も確認された。
－回答者の約８割が「進路を考える上で、鉄道やバスでの通いやすさを重視する」と回答している。中でも「運行本数の多さ」や「運賃定期券の安さ」を重視するという回答が多かった。
－回答者の約７割が「公共交通の利便性が向上した場合に進路選択の幅が広がる」と回答している。
－公共交通を乗継利用する際に重視することは、「早く目的地に到着できること」「運賃が高くならないこと」との回答が多い。

■路線バス利用者アンケート調査結果

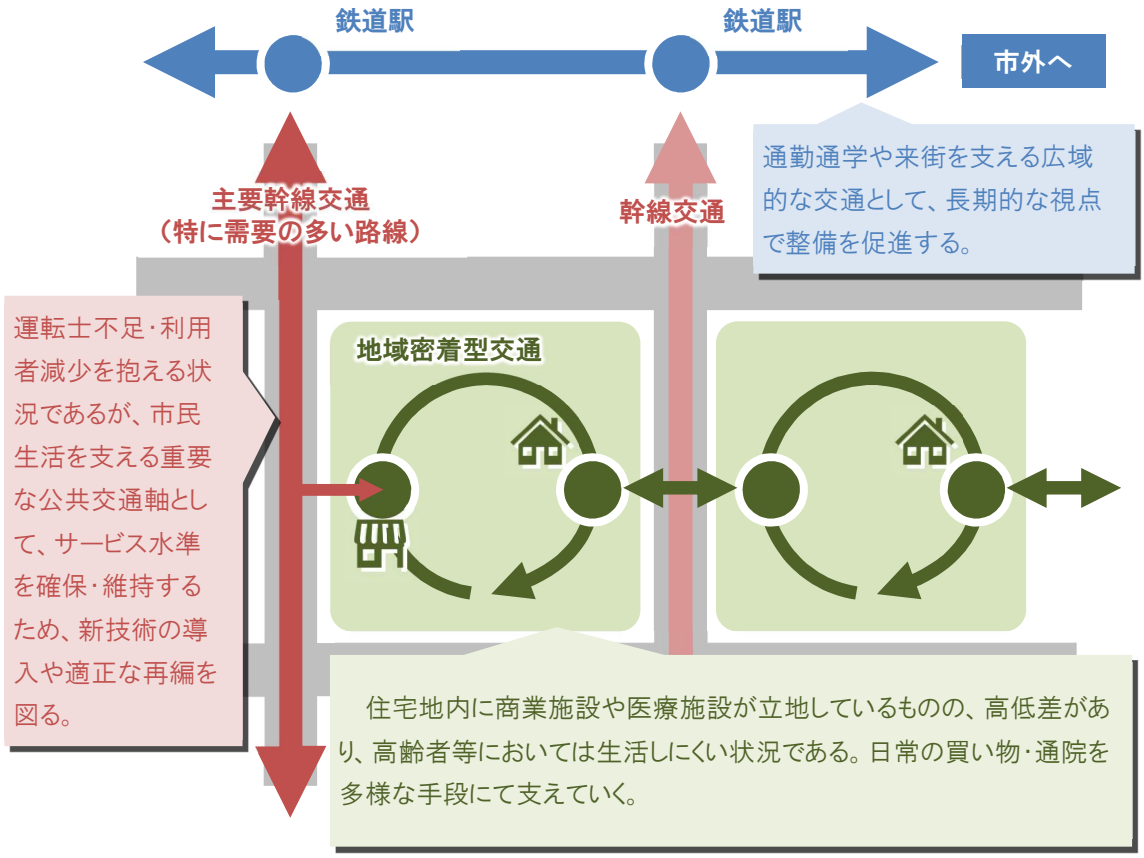
－市民による利用が多く、回答者の約８割が市内在住である。
－回答者の約５割がシルバーパス利用者である。
－回答者の利用目的は、買い物・通院・通勤が多い。
－鉄道駅での乗降が多いものの、鉄道との乗り継ぎをしている回答者は、約１割ほどであった。

■ミニバス利用者アンケート調査結果

－市民による利用が多く、回答者の９割以上が市内在住である。
－回答者の約７割がシルバーパス利用者である。
－ミニバスでシルバーパスが利用できなくなった場合の行動の変化として、約４割が「変わらずミニバスを利用する」、約３割が「路線バスを使うようになる」と回答した。
－回答者の利用目的は、買い物・通院が多い。
－鉄道駅での乗降が多い。一方で、大妻学院～落合一丁目等、利用が著しく少ない区間も確認された。
－約８割が徒歩 10 分以内に路線バスのバス停があると回答している。
－ミニバスがなかった場合の交通手段として、約５割が「徒歩」、約５割が「路線バス」を利用すると回答した（複数回答可の設問）。約１割が「代わりの交通手段はない」と回答した。

2．目指す将来像（案）

地域公共交通の現状を踏まえて、下記のとおり、目指す将来像（案）を設定した。



広域交通　市外への移動、市外からの移動を支える公共交通

幹線交通　各地域から鉄道駅までの移動を支える公共交通
※特に需要が多い区間を“主要幹線軸”として優先的に維持する。

地域密着型交通　自宅近くから地域内の生活施設（スーパー･医院･集会施設等）、バス停までの移動を支える公共交通

主要交通拠点（鉄道駅など）　広域交通･幹線交通等が乗り入れ、市民から来訪者までの移動を支える交通拠点

モビリティハブ（近隣センターなど）　幹線交通や地域密着型交通（ミニバス･デマンド交通、シェアサイクル等）が乗り入れ、主に市民の生活を支える地域拠点

＜モビリティハブのイメージ＞

３．目指す将来像の実現に向けた課題（案）

目指す将来像の実現に向けた課題（案）を「幹線交通に関する課題」「地域密着型交通に関する課題」「交通結節点に関する課題」に分けて、整理した（結果は次ページのとおり）。

また、本会議における主な論点は、次のとおり。

＜公共交通会議における主な論点＞

〇現状・課題の妥当性について

→記載内容について、特に重要だと考えるものはどれか
→記載内容について、違和感・実情と異なる点がないか
→記載内容に不足がないか　など

〇対応の方向性について

→施策イメージのうち、特に効果的であると感じるものはどれか
→施策イメージのうち、あまり効果が期待できないもの、実施が難しいものがないか
→その他、施策のアイデア　など

３-１ 幹線交通に関する課題・方向性

＜現状・課題＞

・鉄道駅周辺に商業施設・医療施設が集積しており、鉄道駅周辺が主な外出先となっている。また、市民の約７割が市外へ通勤・通学をしており、そのうち、約半数が鉄道やモノレールを利用している。これらのことから、鉄道駅までの移動ニーズは、高いものであると考えられる。【市民アンケート調査結果より】

・駅への本数も多く、朝夕の通勤通学需要に支えられて、日中も充実したネットワークがある。

・日中時間帯も、高齢者・子育て家庭等が駅へ出る移動需要がある。

・ただし、高齢者はシルバーパスで、お金を払って利用する人は少ない。

・ニュータウン団地を中心に高齢化が進行しており、今後、通勤通学需要が減っていくため、民間事業では現在の本数を維持できない。それに支えられていた**日中の便の維持も困難**になる。

・交通事業者２社により路線バスネットワークが構築されているが、**一部非効率な部分を抱えている**。

・バス利用者の減少、乗務員不足を抱えており、**現状のままでは、路線維持が困難**である。

＜対応の方向性（施策イメージ）＞

・引き続き、通勤・通学利用の利用促進を行う

・現在、送迎や自転車で駅にアクセスしている層の公共交通への転換が必要

・上記に加えて、日中の料金を支払う層の利用促進が必要

・さらに、日中の利用者として大きなウエイトを占めているシルバーパス利用について、交通事業者への適正な収入補填などを行う（収支構造の改善）。

・交通事業者間の運行系統の適正化が必要。

・少ない人員で路線維持をするため、自動運転技術等の研究が必要

・乗務員の確保の支援や働きかけの検討が必要

3-2 地域密着型交通に関する課題・方向性

＜現状・課題＞

・住宅地内においても商業施設・医療施設等が点在しており、近所で買物や通院を済ませている状況も見られている。さらに市民の約３割が「5 年前（新型コロナウイルス感染症拡大前）と比べて近所で買物することが増えた」と回答しており、近所のおでかけの需要が高まっている状況である。【市民アンケート調査結果より】

・ミニバスは、“路線バスの補完”という位置付けで運行しているものの、利用者の約５割が、ミニバスがなくなった場合は「路線バス」を利用すると回答している。また、利用者の約８割が「自宅近くに路線バスのバス停がある」と回答しており、ミニバスと路線バスにおいて、競合が生じている可能性がある。【ミニ利用者アンケート調査結果より】

・新型コロナウイルス感染症の流行、ライフスタイルの変化等の影響により、利用者の落ち込みが見られたこともあり、地域密着型交通運行事業（ミニバス）の収支率は約 52%（令和５年度の数値）となった。目標値は 60%（令和６年度の目標値）を下回っている状況であり、収入増加や支出低減に向けた見直しが必要である。【現況データの整理結果より】

・利用区間を見ると、東西線の「大妻学院～落合一丁目」や「永山さくら通り～瓜生」において、乗降者数が著しく少ない状況であり、運行ルートの見直しなどが必要であると考えられる。【ミニバス利用者アンケート調査結果より】

・交通事業者から「運行受託終了にかかる申し出」がなされている。

＜対応の方向性（施策イメージ）＞

・ミニバス再編による利便性向上・収支改善が必要
→路線バスへの利用転換　※路線バス競合区間を中心に検討
→低利用区間の見直し
→運賃体系の見直し
→運行主体の見直し　など

・新たな交通サービスの検討
→自家用有償旅客運送、デマンド交通、タクシー助成券、マイクロモビリティ　など

3-3 交通結節点（主要交通拠点・モビリティハブ）に関する課題・方向性

＜現状・課題＞

・市内は、鉄道・モノレール・路線バス・ミニバス等の多様な公共交通サービスが運行しており、市民の約６割が月に１回以上、公共交通の乗継をしている。【市民アンケート調査結果より】

・一方で、市内公共交通の情報は、各社 HP 等に分散しており、一体的な情報発信ができていない状況である。交通事業者においては、リアルタイム情報の発信を行っているものの、路線バス利用者の多くはそれらの情報にアクセスしていない状況である。

・鉄道駅バスロータリーにおいては、駅改札からバスロータリーまでの案内、バスロータリーの乗り場案内が分かりにくい状況である。

・また、住民ワークショップでは、バス車内における視覚的な案内が少なく、聴覚障がい者が利用しにくいことが指摘されており、バリアフリーに配慮した、わかりやすい情報発信が求められている。

＜対応の方向性（施策イメージ）＞

・乗継情報の提供
→バス乗り場の案内、サイネージ、GTFS、車両表示との整合など

・鉄道駅のバリアフリー

※その他の留意点

＜まちづくりとの連動＞

・「第六次多摩市総合計画」や「都市計画マスタープラン」が改訂され、目指す将来像などが示されているため、それらと連動した公共交通サービスを提供する必要がある。また、東京都においては、「多摩ニュータウンの新たな再生方針」が策定されており、連動が求められる。

・その他、団地の建て替え等、新たな移動需要への対応も必要である。