

多摩市地域公共交通の課題・方向性（案）

1. 多摩市が目指す将来像	1
1-1 第六次多摩市総合計画（令和 5 年 11 月策定）	1
1-2 多摩市都市計画マスタープラン（令和 7 年 3 月改訂）	2
1-3 多摩ニュータウンの新たな再生方針	3
2. 多摩市地域公共交通を取り巻く現状	4
2-1 地域特性	4
2-2 移動実態	6
2-3 公共交通の現状	13
3. 多摩市地域公共交通が目指す将来像	27
3-1 基本理念および目標	27
3-2 公共交通ネットワークの将来像	28
4. 目指す将来像の実現に向けた課題（案）	30
4-1 広域交通の維持・拡充に向けた課題	30
4-2 幹線交通の維持に向けた課題	30
4-3 地域密着型交通の充実に向けた課題	32
4-4 交通結節点（主要交通拠点・モビリティハブ）の充実に向けた課題	34
5. 施策・事業（たたき案）	36
参考：各種調査の結果概要	42

1. 多摩市が目指す将来像

1-1 第六次多摩市総合計画（令和5年11月策定）

市が作成した第六次多摩市総合計画では、将来都市像を「つながり 支え 認め合い いきいきと かがやけるまち 多摩」としている。目指す姿のひとつとして「だれもが生活しやすく往来できるように地域性に配慮した交通環境が整ったまちの中で、快適に移動している」としており、施策の方向性として、地域密着型交通の充実化、交通結節点における移動の円滑化、広域交通網の充実などを挙げている。

4 主な施策の方向性

(1) 地域性に配慮した交通環境の充実

- ▶ 様変わりする社会における公共交通の在り方を踏まえ「多摩市交通マスタープラン」の見直しを行います。
- ▶ 地域密着型交通の実証実験の実施に向けた取組みを進めるとともに、自動運転技術の活用に関する実証実験、利用者や環境にやさしいモビリティやパーソナルモビリティなどの次世代交通システムの検証を行います。
- ▶ 放置自転車対策を進め、駅前等の安全かつ円滑な移動の確保に取り組むとともに、利用しやすい市営駐輪場の運営に努めます。
- ▶ 移動の安全性と快適性を高めるために、駅などの交通結節点周辺を中心に、車両やバス停、駅前広場等との円滑な移動の確保等、施設・設備面の整備とともに、高齢者、障がい者等が生活に必要な移動等を達成できるように交通事業者等と共に取組みを進めます。

(2) まちの魅力と活力を高める広域交通網の充実

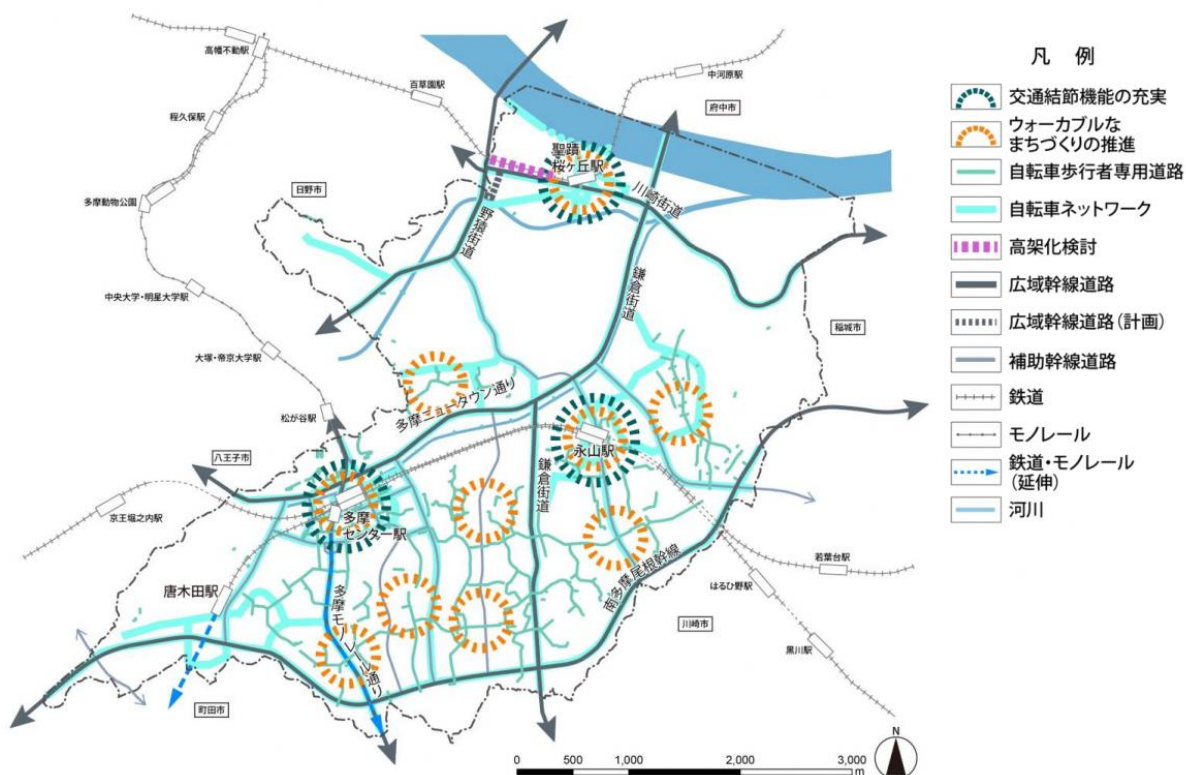
- ▶ 人の往来や利便性の向上により、地域の魅力向上や地域経済の活性化を図るため、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸について、関係市と連携しながら促進します。
- ▶ 多摩都市モノレールの町田方面延伸については、町田市と連携した「沿線まちづくり構想」を策定し、東京都による都市計画手続きや事業認可の手続きを促進します。
- ▶ 交通渋滞の解消、安全性や防災性の向上とともに、多摩ニュータウン再生にも寄与する、南多摩尾根幹線の整備を促進します。

(3) 全ての世代への交通安全教育の推進

- ▶ 交通安全指導員による小学校1・2年生、園児等を対象とした交通安全教室、中学生を対象としたスケアードストレイト*等を実施して、安全な自転車の乗り方、ヘルメット着用等の交通ルールの大切さの周知を図り、交通事故防止のための交通安全教育を進めます。
- ▶ 警察、多摩稲城交通安全協会等と連携した各種啓発活動において、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を呼びかけ、地域における交通安全意識の醸成に資する取組みを進めます。

1-2 多摩市都市計画マスタープラン（令和 7 年 3 月改訂）

市が作成した多摩市都市計画マスタープランでは、都市基盤ネットワークの方針を下記のとおり設定し、駅や近隣センターにおける「ウォークブルなまちづくりの推進」、駅における「交通結節点機能の充実」を図るとしている。



◆交通ネットワークの方針

- (1) 広域公共交通体系の整備推進
- (2) 総合交通体系の構築
- (3) 交通結節機能の強化
- (4) 新技術の活用
- (5) 移動における低炭素化



◆道路ネットワークの方針

- (1) 幹線道路の整備促進
- (2) 安全な生活道路の整備
- (3) 道路空間の再構築の検討
- (4) 駐車場・駐輪場等の維持管理



◆自転車ネットワークの方針

- (1) 自転車ネットワークの形成



◆歩行者ネットワークの方針

- (1) 歩行者ネットワークの形成
- (2) 拠点における歩行空間の改善



◆インフラ維持管理の方針

- (1) 適切な維持管理の推進
- (2) 無電柱化の推進



1-3 多摩ニュータウンの新たな再生方針

東京都が作成した多摩ニュータウンの新たな再生方針では、目指す将来像として、「みどり豊かで良質な住環境のストックを生かしながら、多様な人々に開かれ、誰もが活躍し、安心して住み交流できる、住・育・職が連携した 新たなまち」を設定している。

また、駅周辺エリア・近隣センターを中心としたエリアについても将来イメージを設定しており、「駅周辺への都市機能集積」、「近隣センターへの生活機能集積」を図るとしている。



＜駅周辺エリアの将来イメージ＞

- 都市機能が集積し、にぎわいと交流が活性化しています。
- 子育てと仕事を両立しやすい施設整備により、子育て世代が暮らしやすいまちになっています。
- 多様なモビリティを使って誰もが移動しやすい環境が整っています。 など



＜近隣センターを中心としたエリアの将来イメージ＞

- 子ども、学生、高齢者など多様な世代間の交流が生まれ、笑顔があふれる拠点となっています。
- 公園と一体となった拠点で、気軽に運動やスポーツを楽しみ、健康に暮らしています。
- 身近にモビリティハブがあり、誰もが移動しやすいまちになっています。
- 自動配送ロボットをはじめ、様々なスマートサービスが暮らしを支えています。 など



2. 多摩市地域公共交通を取り巻く現状

2-1 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、集会施設等が点在している。
- 起伏が大きく、坂も多い地形であるため、徒歩や自転車移動における身体的負担が大きい。

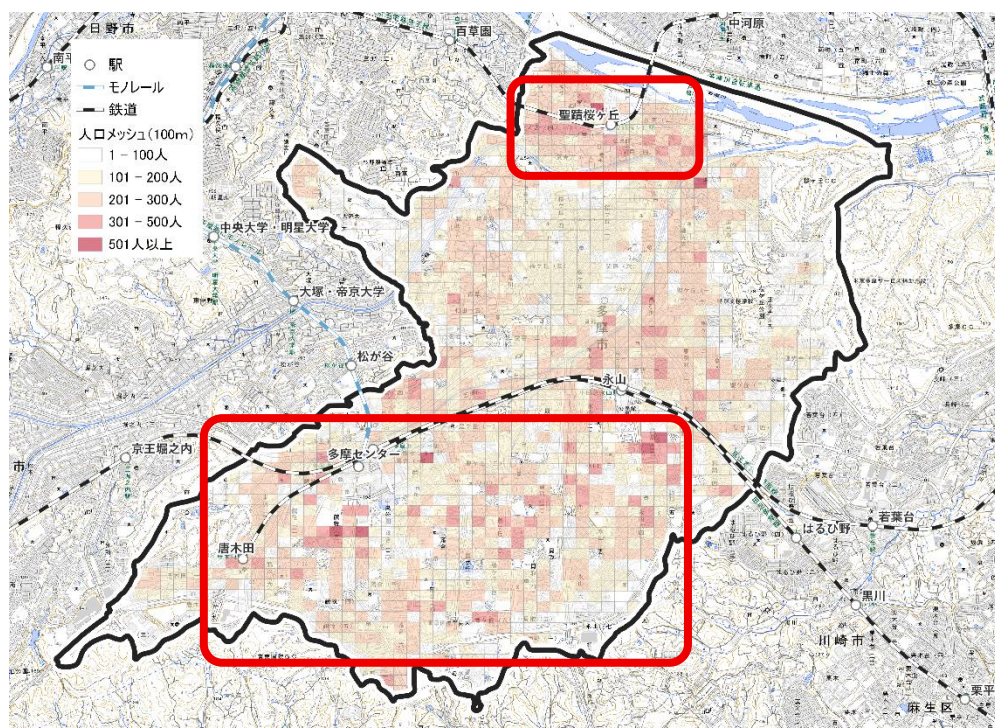
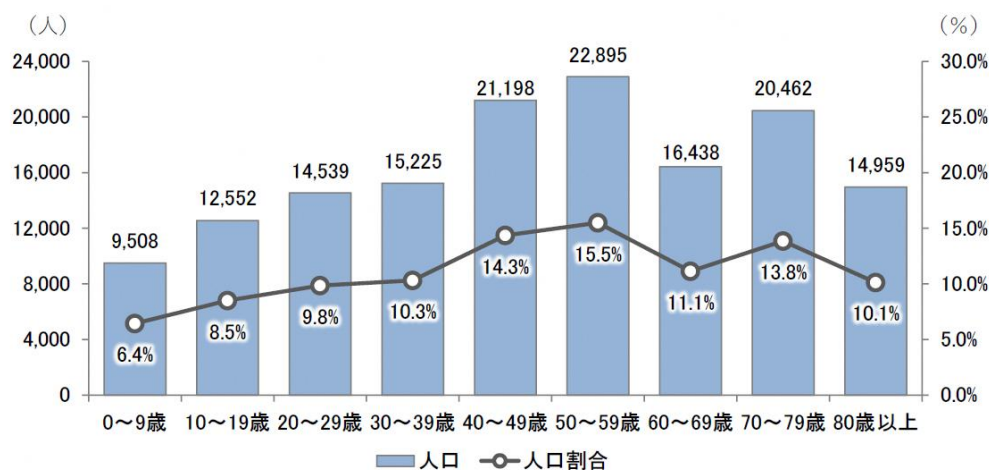


図 人口分布



出典：住民基本台帳（令和6年1月1日時点）

図 年齢別人口

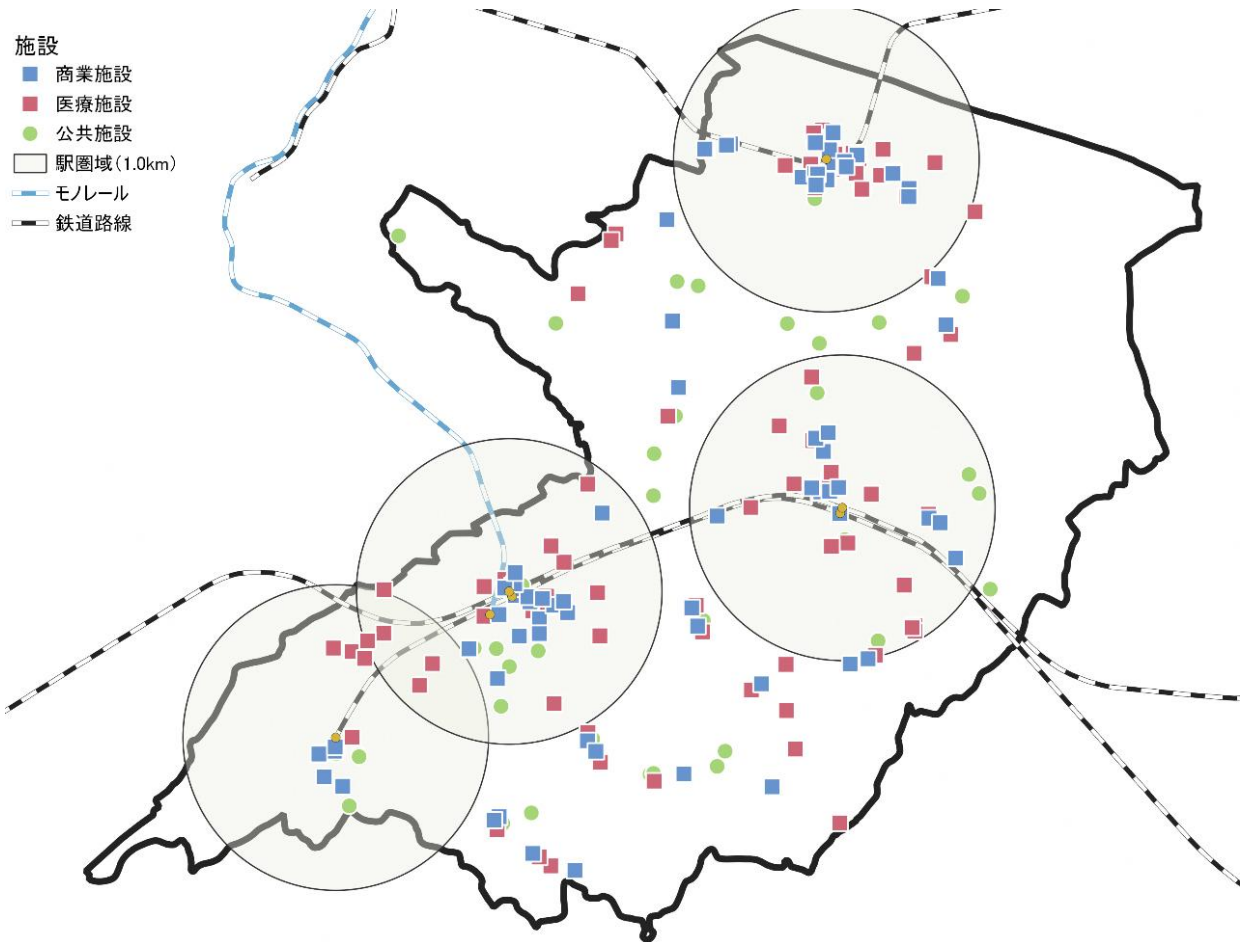


図 施設分布（商業・医療・公共）

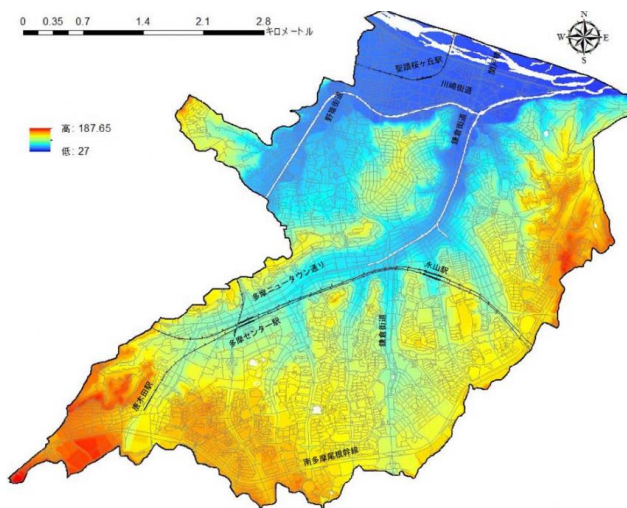


図 多摩市の標高分布図

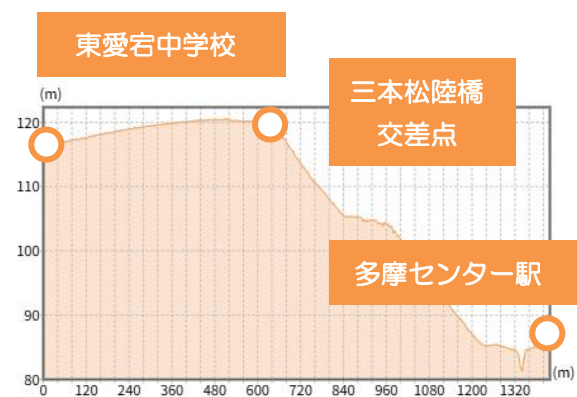


図 東愛宕中学校～多摩センター駅間の標高差
（地理院地図を用いて算出）

2-2 移動実態

市民の移動実態を「市外への移動」「市内の移動（駅までの移動）」「市内の移動（地域内の移動）」に分けて整理した。

表 用事別外出状況

移動パターン		買物	通院	通勤	通学
市外への移動		○	○	◎	◎
市内移動	駅までの移動	◎	◎	○	○
	近所の移動	○	○	○	○

2-2-1 市外への移動

- 通勤・通学で市外へ移動することが多く、八王子市や府中市、23 区内などへの移動が見られる【国勢調査】
- 通勤・通学をしている人の約 68.9%が市外に移動している【市民アンケート調査】
- 交通手段は、路線バス＋鉄道、徒歩・自転車＋鉄道が多い。
- 市内には観光施設や大学等が点在しているため、市外からの来訪需要もある。

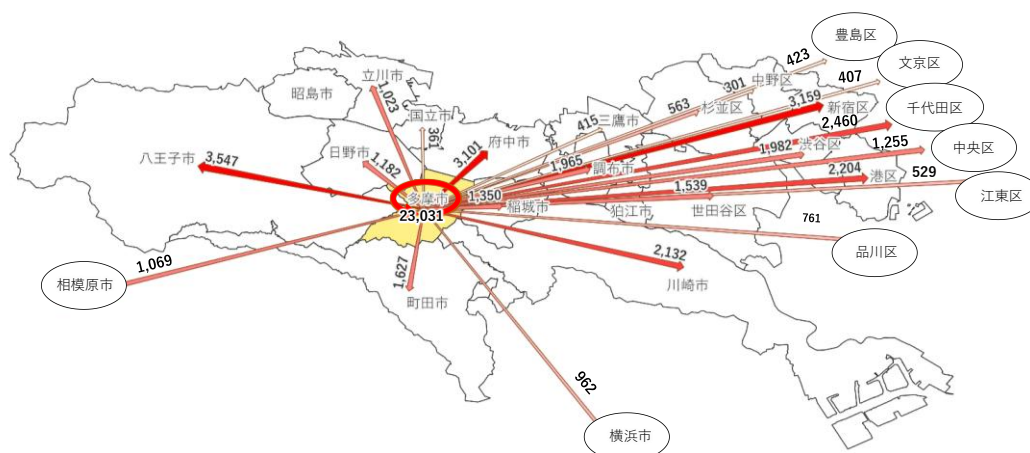


図 市民の通勤先（令和2年度国勢調査結果）

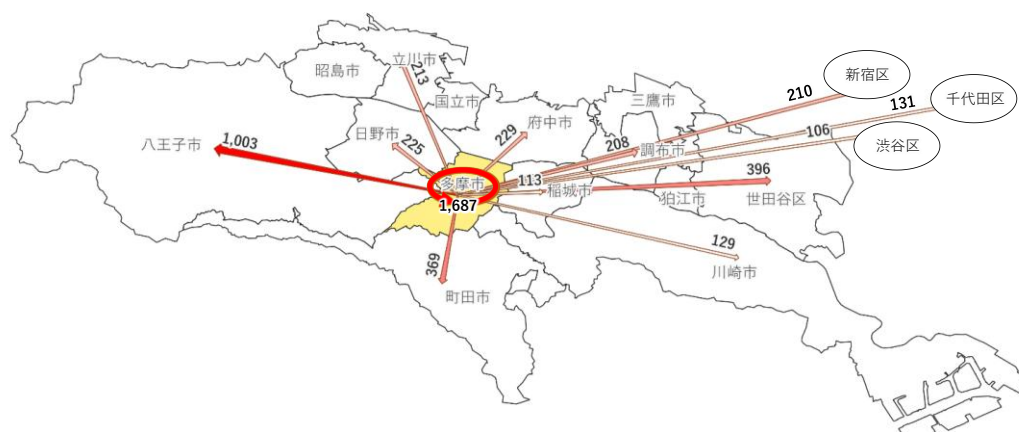


図 市民の通学先（令和2年度国勢調査結果）

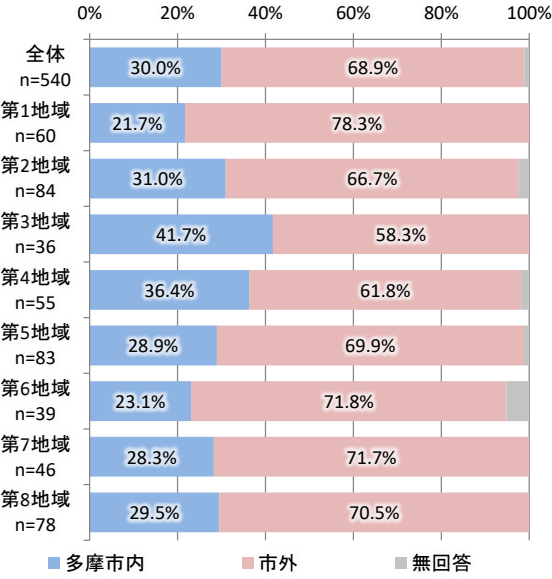


図 通勤・通学先

表 市内大学の学生数

大学名 (多摩市内キャンパス)	学生数
桜美林大学 多摩アカデミーヒルズ	11,355 名<大学全体>
国士舘大学 多摩キャンパス	2,065 名
多摩大学 多摩キャンパス	3,388 名(学部計)
東京医療学院大学	804 名
大妻女子大学 多摩キャンパス	(人間関係学部・人間福祉学科の定員は 4 学年計 1,040 名)

2-2-2 市内移動の状況

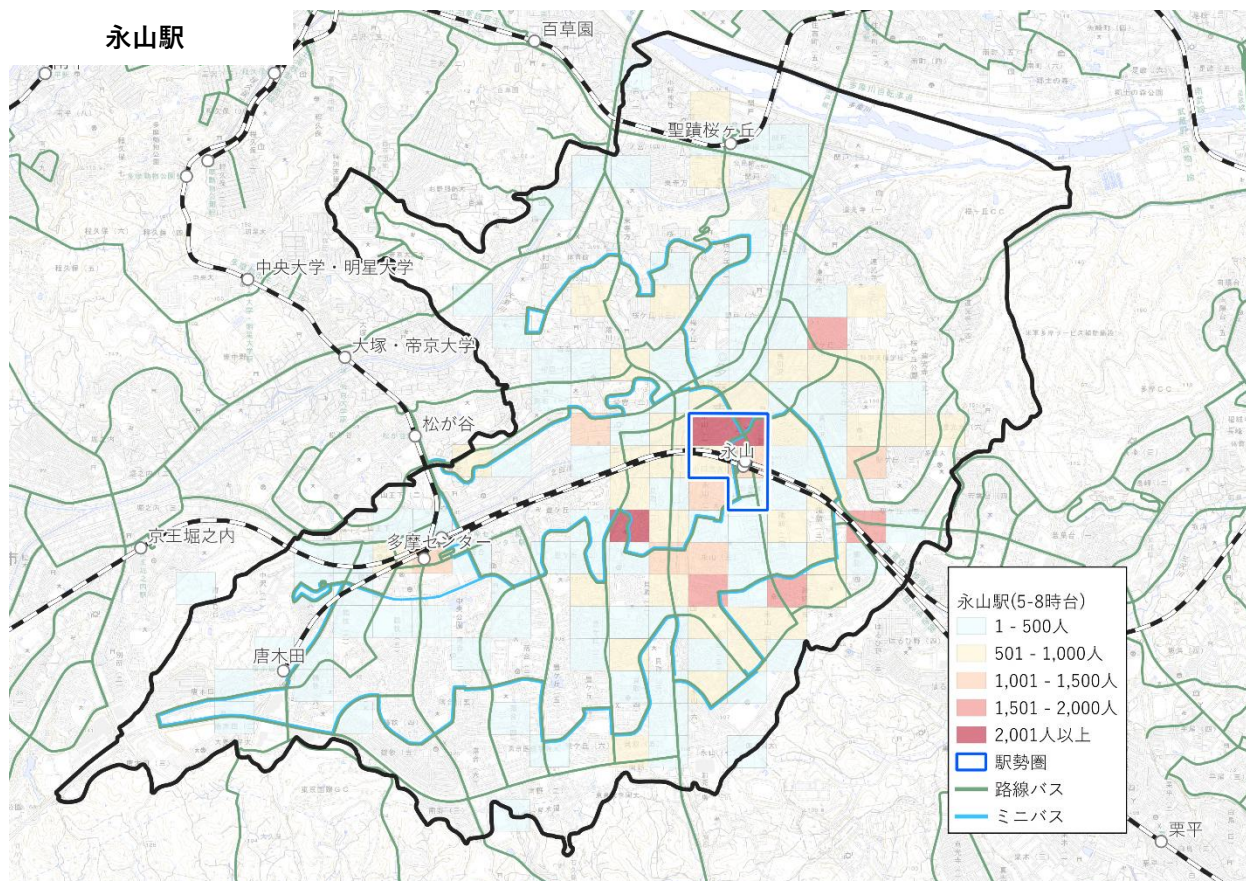
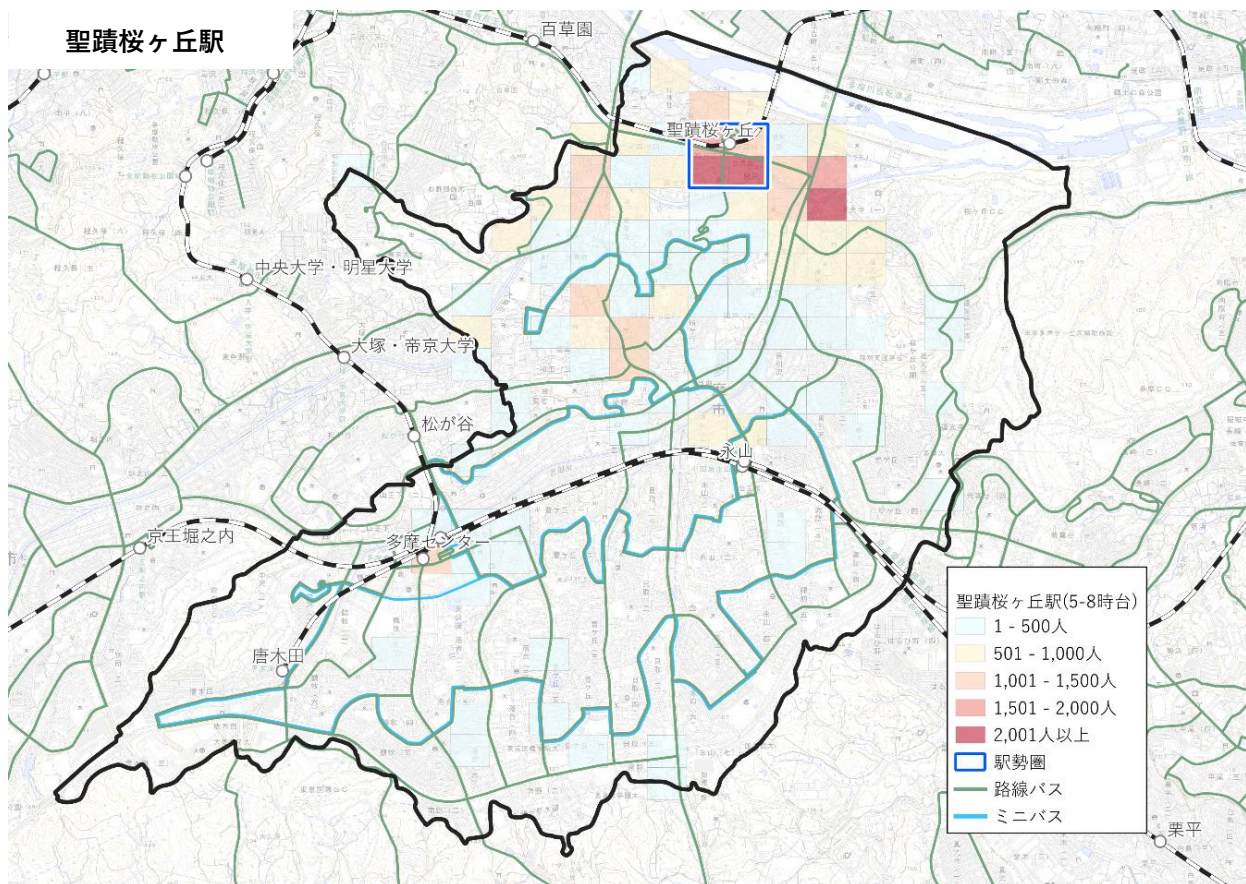
1) 自宅から鉄道駅までの移動

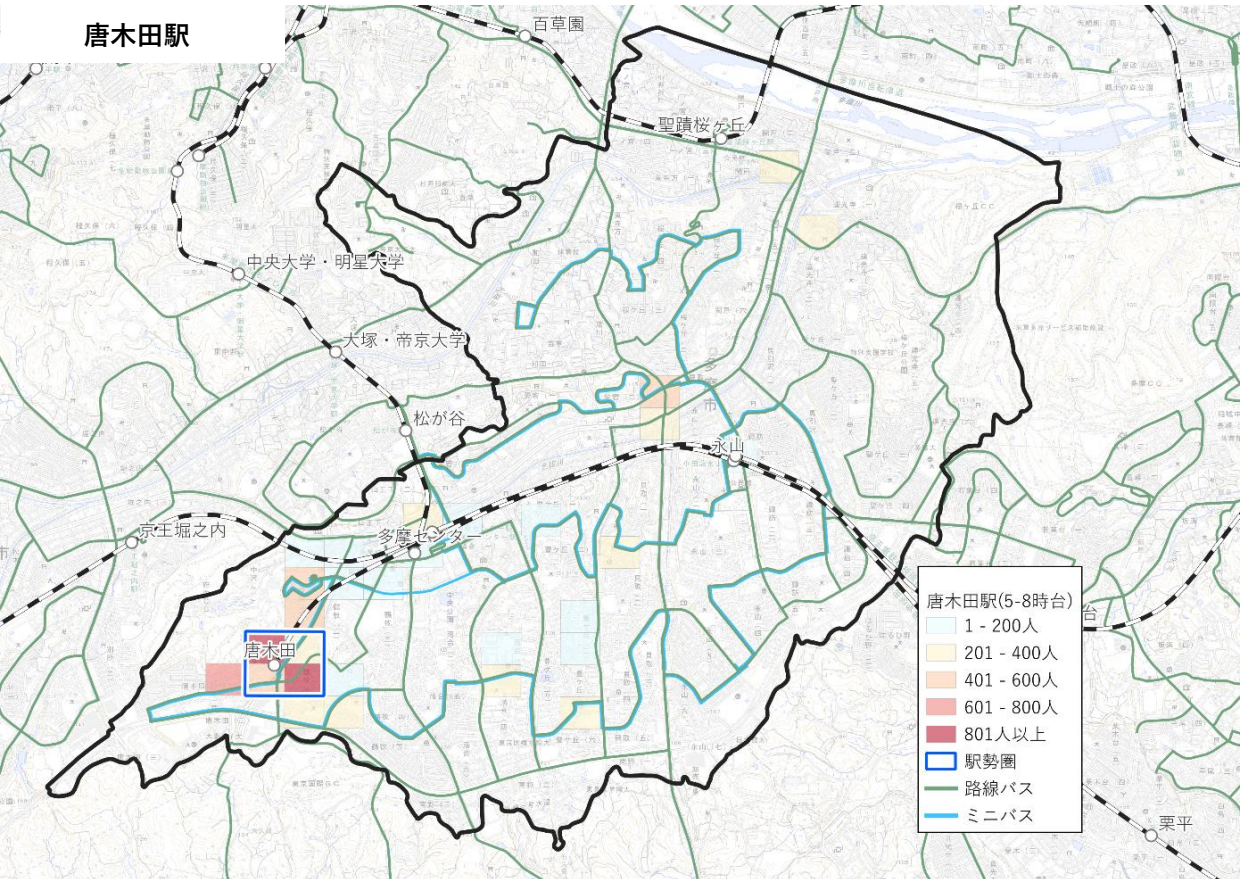
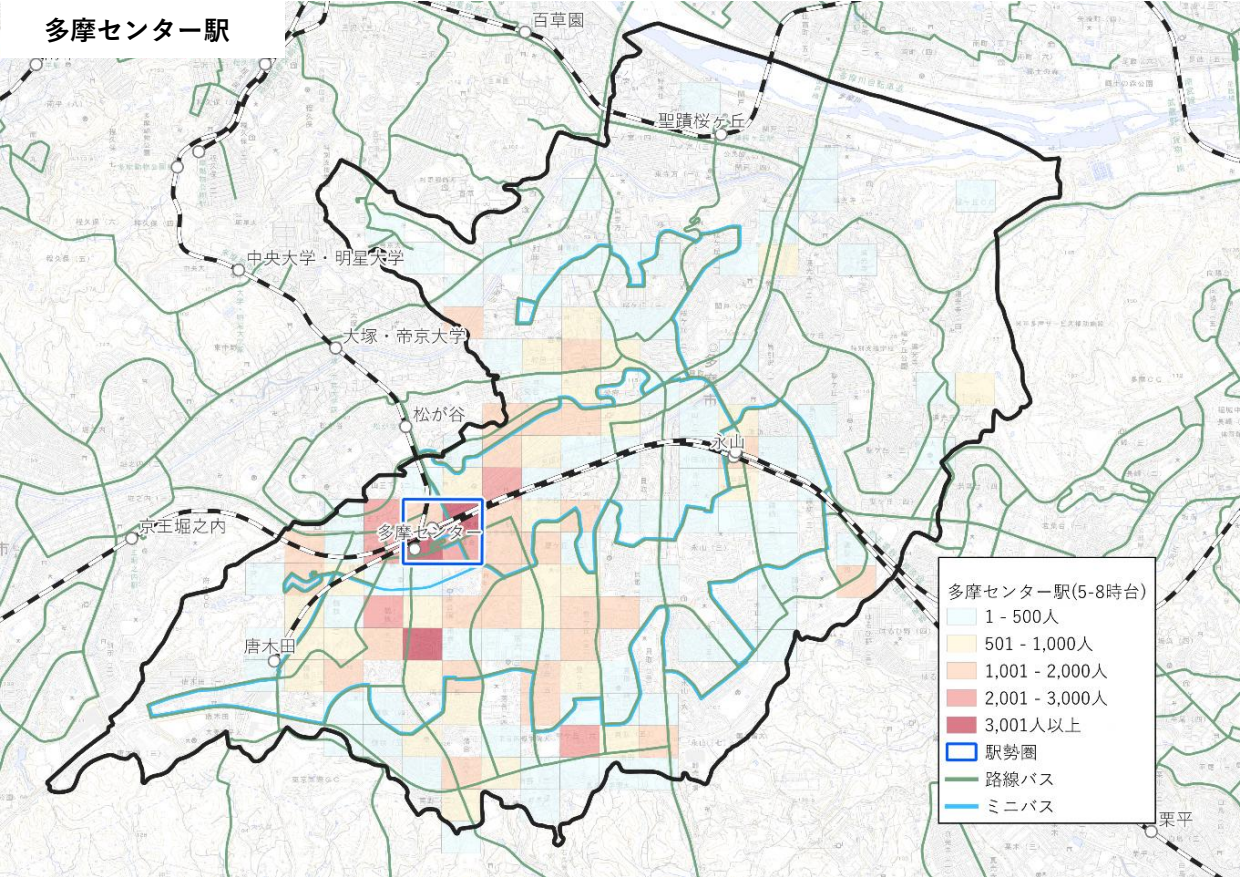
- 買物・通院のため、鉄道駅周辺に移動することが多く、各地域の最寄り駅が行き先となっている。【市民アンケート調査、ビッグデータ分析】
- 鉄道駅までの交通手段は、徒歩（約 9 割）、路線バス（約 5 割）、自転車（約 2 割）が多い。【市民アンケート調査 ※複数回答の設問】
- 鉄道駅は、標高が低い場所に位置しており、各地域から駅に移動する際は、高低差がある中で移動する必要がある（帰宅時は上り坂になる）。

図 普段の外出先（市民アンケート調査）

地域名	外出目的	外出先					
		聖蹟 桜ヶ丘駅	永山駅	多摩セン ター駅	唐木田駅	その他 (市内)	その他 (市外)
第1地域 関戸/一ノ宮	買い物（食料・日用品）	93.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	4.6%
	買い物（衣類や家電等）	74.1%	0.0%	1.2%	0.0%	4.7%	18.8%
	通院	73.8%	6.6%	6.6%	1.6%	1.6%	9.8%
	普段の利用駅	98.5%	0.0%	0.0%	1.5%	—	—
第2地域 連光寺/聖ヶ丘/ 馬引沢	買い物（食料・日用品）	40.1%	28.2%	3.5%	0.0%	10.6%	10.6%
	買い物（衣類や家電等）	58.8%	2.9%	8.8%	1.5%	2.9%	17.6%
	通院	25.7%	28.4%	11.9%	0.0%	13.8%	18.3%
	普段の利用駅	45.2%	47.0%	0.9%	0.9%	—	—
第3地域 桜ヶ丘など	買い物（食料・日用品）	47.4%	19.2%	11.5%	1.3%	15.4%	1.3%
	買い物（衣類や家電等）	50.0%	1.3%	20.5%	1.3%	6.4%	16.7%
	通院	24.2%	22.7%	25.8%	1.5%	10.6%	12.1%
	普段の利用駅	52.4%	22.2%	15.9%	0.0%	—	—
第4地域 和田/東寺方など	買い物（食料・日用品）	44.6%	0.0%	8.7%	1.1%	33.7%	8.7%
	買い物（衣類や家電等）	55.8%	1.2%	15.1%	2.3%	5.8%	12.8%
	通院	39.2%	10.1%	15.2%	1.3%	17.7%	15.2%
	普段の利用駅	74.6%	3.0%	11.9%	0.0%	—	—
第5地域 諏訪/永山	買い物（食料・日用品）	5.4%	68.3%	2.4%	0.6%	11.4%	8.4%
	買い物（衣類や家電等）	31.7%	9.8%	31.1%	1.2%	3.7%	15.2%
	通院	7.1%	46.8%	14.9%	1.4%	14.9%	13.5%
	普段の利用駅	2.1%	83.7%	7.1%	0.0%	—	—
第6地域 愛宕/落合の一部/ 貝取の一部/豊ヶ 丘の一部	買い物（食料・日用品）	5.4%	15.1%	62.4%	0.0%	10.8%	2.2%
	買い物（衣類や家電等）	23.0%	3.4%	44.8%	0.0%	3.4%	17.2%
	通院	8.0%	16.0%	58.7%	0.0%	4.0%	13.3%
	普段の利用駅	10.1%	27.8%	55.7%	0.0%	—	—
第7地域 貝取/豊ヶ丘/落合 /南野	買い物（食料・日用品）	1.1%	3.4%	69.7%	0.0%	18.0%	3.4%
	買い物（衣類や家電等）	11.8%	1.2%	56.5%	4.7%	4.7%	14.1%
	通院	1.5%	10.3%	50.0%	2.9%	17.6%	13.2%
	普段の利用駅	2.7%	9.6%	82.2%	2.7%	—	—
第8地域 山王下/中沢/唐木 田/鶴牧	買い物（食料・日用品）	0.7%	0.7%	74.5%	13.4%	1.3%	6.7%
	買い物（衣類や家電等）	4.7%	0.0%	59.7%	2.7%	5.4%	24.8%
	通院	2.4%	4.8%	49.6%	22.4%	7.2%	12.8%
	普段の利用駅	1.4%	0.0%	58.7%	32.6%	—	—

＜ビッグデータ分析結果（駅勢圏）＞





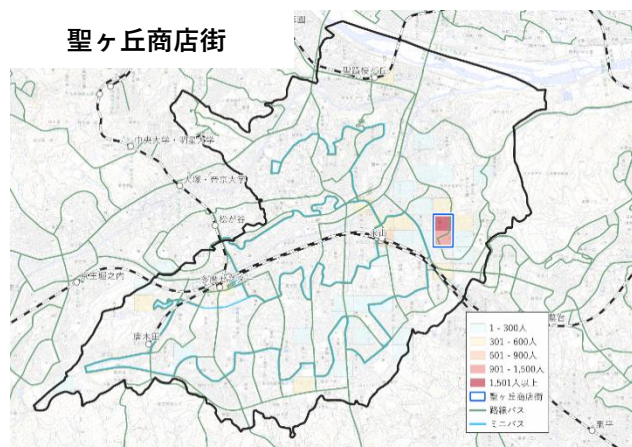
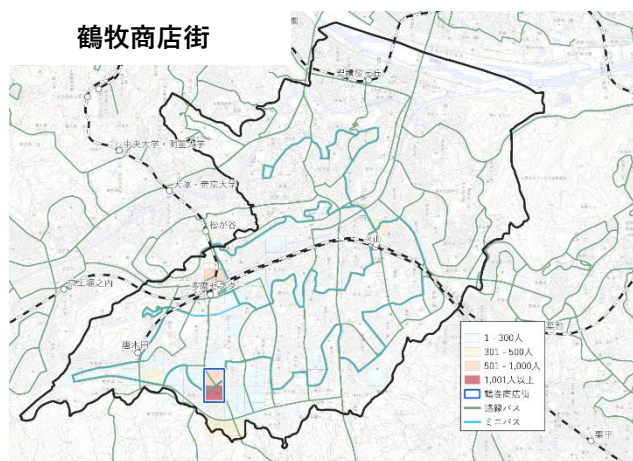
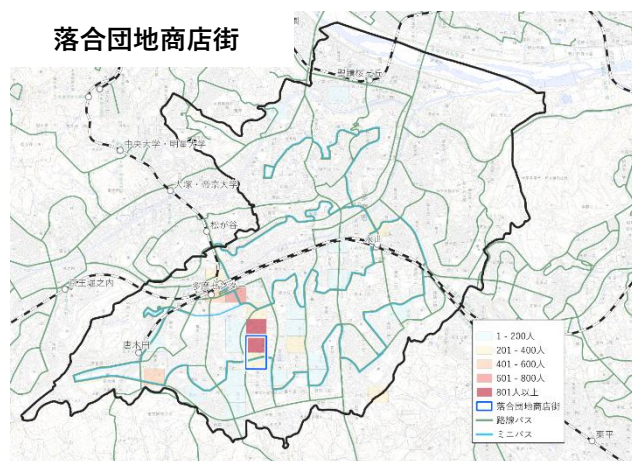
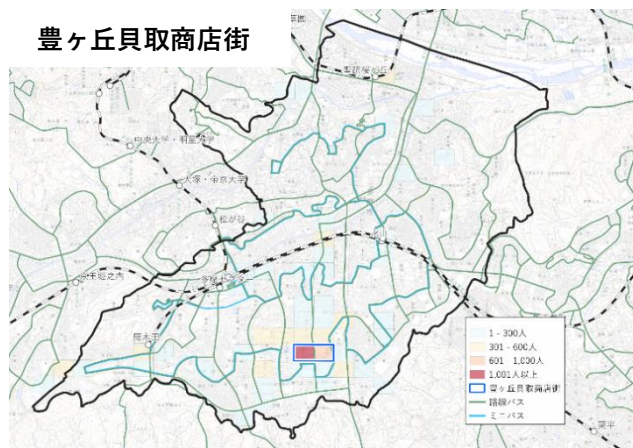
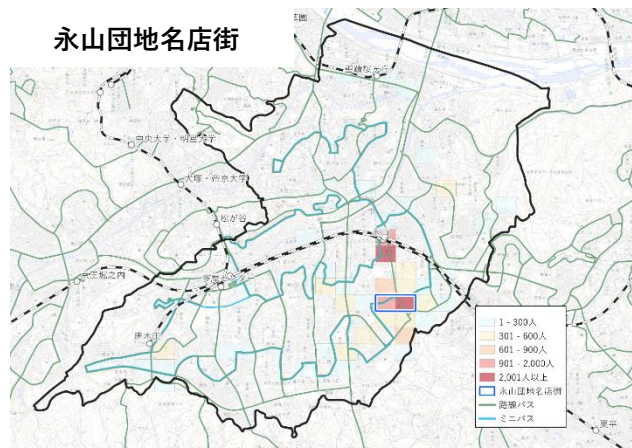
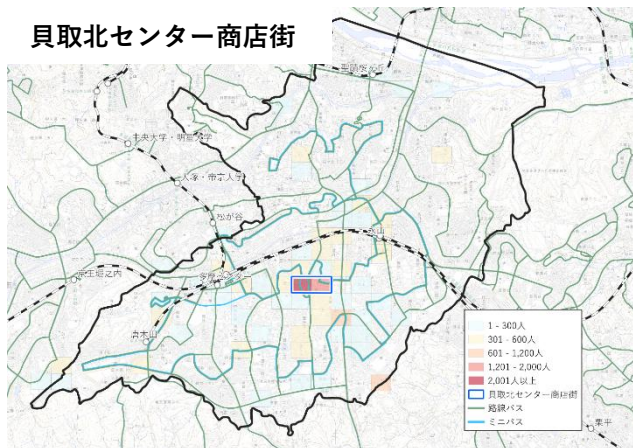
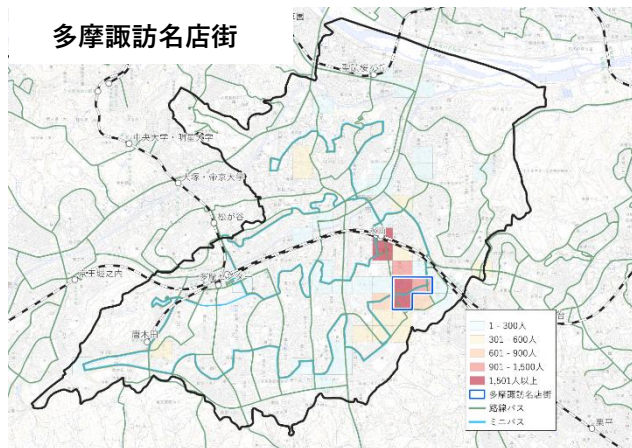
2) 自宅から近所（近くのスーパー・近くのクリニック等）への移動

- 商業施設・医療施設・公共施設（公民館など）は、居住エリア内においても点在しており、近所で買物や通院を済ませることができる。
- 新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して、「近所で買物することが増えた」と回答した市民が約 3 割を占めている【市民アンケート調査】
- 近隣センターの利用圏域をみると、各地域から近隣センターへ移動していることが分かる【ビッグデータ分析】

表 新型コロナウイルス感染症拡大前（約 5 年前）と比較した場合の外出先の変化

	新型コロナウイルス感染症拡大前（約 5 年前）と比較した場合の、外出先の変化								
	近所で買い物することが増えた	近所で通院することが増えた	自家用車で行きやすい施設の利用が増えた	食料品や日用品のオンライン購入が増えた	在宅勤務が増えた	レジャー施設や観光地に行くことが減った	特に変化していない	無回答	合計
全体 n=1,117	30.3%	9.4%	12.9%	14.8%	11.2%	27.6%	42.1%	0.4%	148.6%
第1地域 n=89	36.0%	5.6%	16.9%	19.1%	18.0%	22.5%	34.8%	0.0%	152.8%
第2地域 n=148	28.4%	8.8%	14.9%	16.2%	10.1%	32.4%	39.9%	0.0%	150.7%
第3地域 n=84	33.3%	17.9%	16.7%	13.1%	14.3%	32.1%	36.9%	0.0%	164.3%
第4地域 n=97	34.0%	11.3%	14.4%	17.5%	11.3%	26.8%	38.1%	2.1%	155.7%
第5地域 n=183	29.0%	8.2%	9.8%	14.2%	11.5%	25.7%	46.4%	0.5%	145.4%
第6地域 n=99	25.3%	13.1%	12.1%	16.2%	10.1%	22.2%	50.5%	0.0%	149.5%
第7地域 n=92	32.6%	16.3%	8.7%	14.1%	16.3%	28.3%	38.0%	0.0%	154.3%
第8地域 n=156	27.6%	6.4%	14.1%	10.3%	10.9%	26.3%	42.9%	0.6%	139.1%

＜ビッグデータ分析結果（近隣センターの利用圏域）＞



2-3 公共交通の現状

2-3-1 公共交通のネットワーク

市外への移動手段として鉄道・モノレールがあり、通勤通学を中心に生活を支えている。市内の移動手段は、主に路線バスが担っており、通勤通学に加えて、買い物・通院を支えている。その他、路線バスでは賄えない移動をミニバスが支えており、充実した公共交通ネットワークが提供されている。

＜交通不便地域（バス停から高低差 10m の地域）について＞

高低差があるため、最寄りのバス停までの移動が困難である場合が想定されるが、市民アンケート調査によると、高低差のある道における連続歩行可能時間が 10 分未満である割合は約 5% であった（80 歳以上においても約 12% であった）。これらのことから、高低差によって、最寄りバス停までの移動が困難となる場合は、限定的であると考えられる。このような細かなニーズは、一般タクシー等によって支えられている。

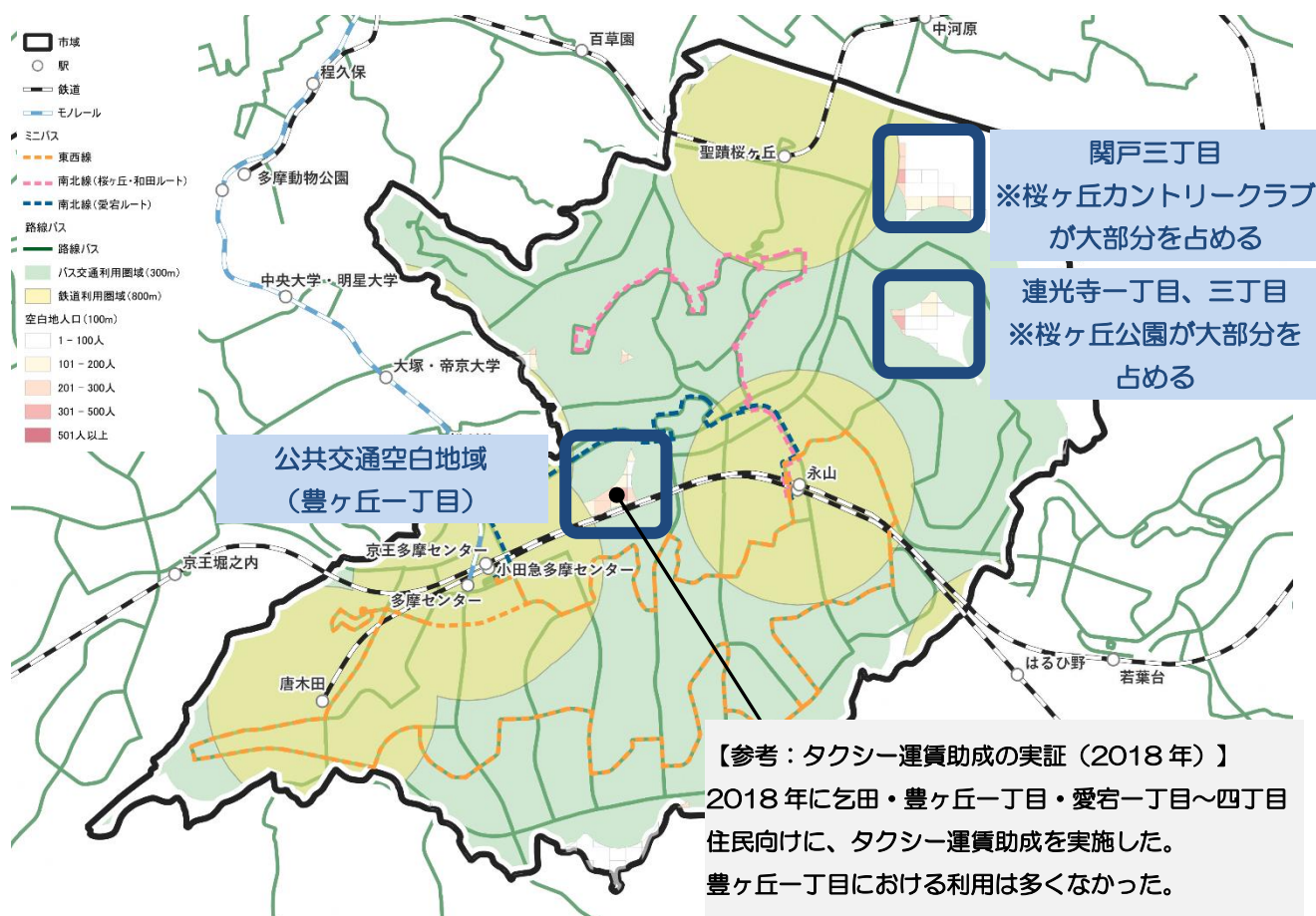


図 多摩市地域公共交通のネットワーク図

表 多摩市地域公共交通の運行状況

交通モード	運行主体	路線
鉄道・モノレール	小田急電鉄株式会社	小田急多摩線 (唐木田～新百合ヶ丘・新宿・千代田線)
	京王電鉄株式会社	京王本線(八王子～聖蹟桜ヶ丘～新宿) 京王相模原線(橋本～京王多摩センター～京王永山～調布・新宿・都営線本八幡)
	多摩都市モノレール株式会社	多摩センター～上北台
路線バス	京王バス株式会社	<p>【聖蹟桜ヶ丘駅】桜 06、桜 07、桜 18、桜 19、桜 22、桜 25、桜 28、桜 44、桜 45、桜 46、桜 47、桜 62、桜 65、桜 72、桜 73、桜 80、桜 81、桜 83、桜 87、桜 88、桜 91、桜 92、高 22、高 27、稲 22、国 18</p> <p>【永山駅】永 14、永 34、永 52、永 53、永 65、永 66、永 71、永 72、永 80、永 81、桜 06、桜 07、桜 45、桜 65、桜 92</p> <p>【多摩センター駅】多 01、多 05、多 11、多 13、多 16、多 17、多 18、多 43、多 44、多 45、多 61、桜 45、桜 46、桜 62、桜 72、桜 73、永 52、永 53、永 65、永 72、豊 32、豊 33、NT01</p> <p>【京王多摩車庫前】多 01、多 05、桜 25、桜 47、永 14</p> <p>【帝京大学構内】高 23、桜 87、多 16</p> <p>【豊ヶ丘四丁目】桜 44、永 66</p> <p>【多摩南部地域病院】桜 73</p> <p>【桜ヶ丘車庫】高 31</p> <p>【桜ヶ丘二丁目】桜 91</p> <p>【百草団地】高 21</p> <p>【東京電力総合研修センター】桜 81</p> <p>【聖ヶ丘団地】永 34</p>
	神奈川中央交通	<p>【聖蹟桜ヶ丘駅】桜 22、桜 23、桜 24</p> <p>【永山駅】永 65、鶴 31、永 66</p> <p>【多摩センター駅】多 03、多 04、多 61、鶴 32、永 65</p> <p>【奈良原公園】多 61</p> <p>【南野二丁目】鶴 32</p> <p>【永山五丁目】桜 23</p> <p>【豊ヶ丘四丁目】多 03</p> <p>【諏訪三丁目】桜 22</p> <p>【諏訪四丁目】桜 22</p> <p>【南野二丁目】鶴 32</p>
多摩市ミニバス (コミュニティバス)	多摩市 (運行事業者は京王バス株式会社)	<p>東西線(右循環)</p> <p>東西線(左循環)</p> <p>南北線(桜ヶ丘・和田ルート)</p> <p>南北線(愛宕ルート)</p>

<参考>

■路線バス運行頻度

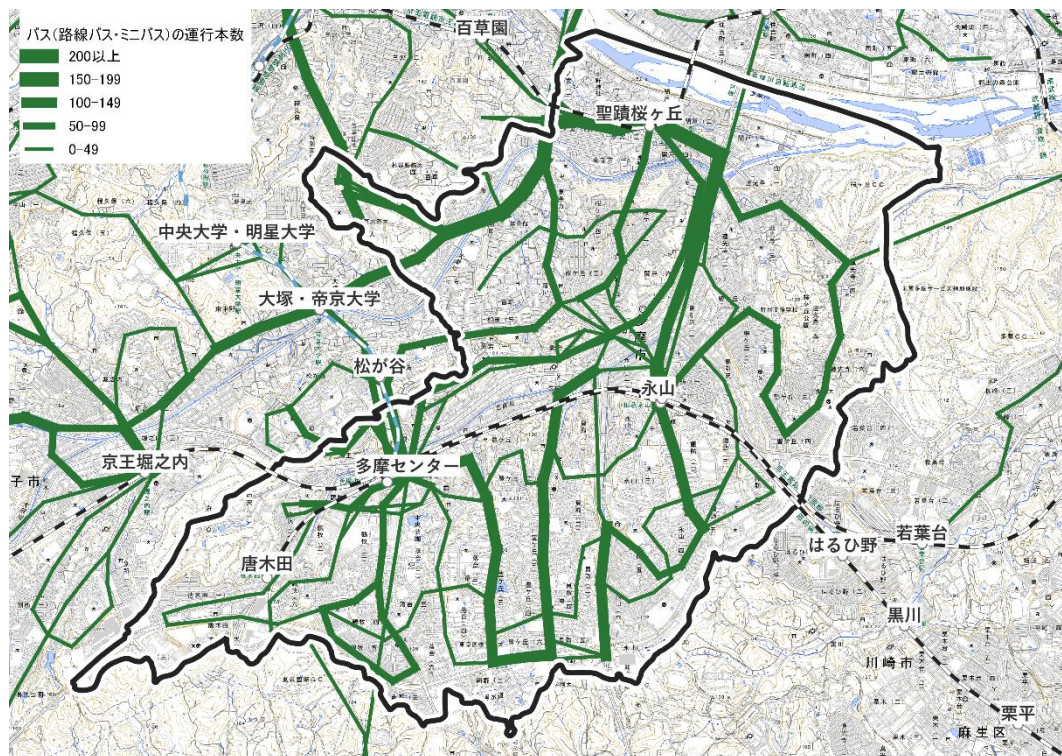
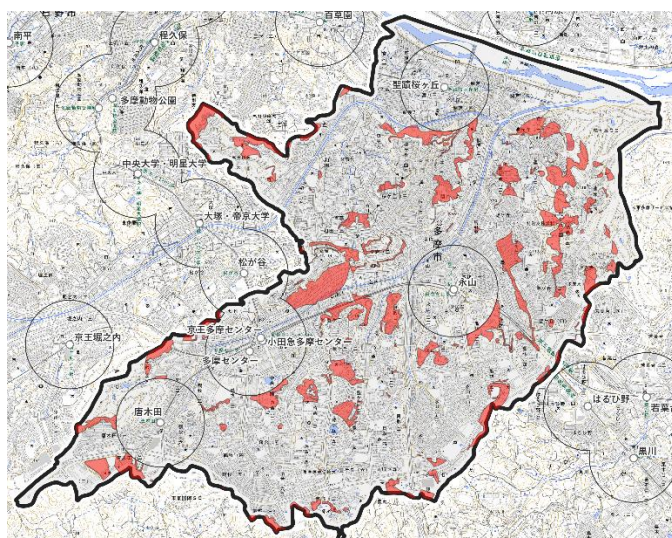


図 路線バスの運行頻度図

■公共交通不便地域



公共交通不便地域（バス停から高低差が10m以上のエリア）

※鉄道駅から500m以内を除く

図 公共交通不便地域

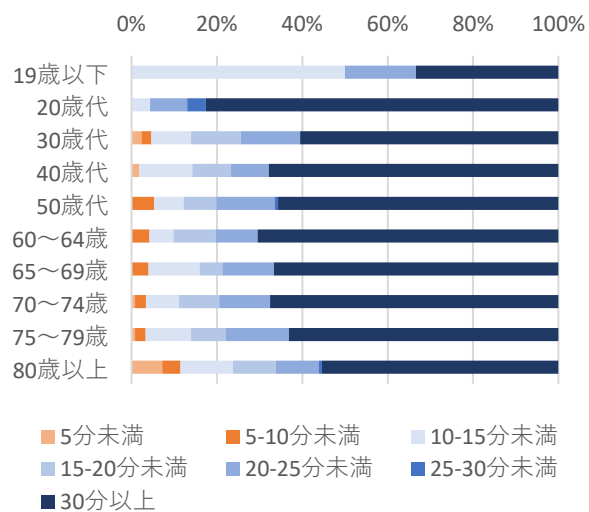


図 高低差がある場合に連続して歩行できる時間（市民アンケート調査）

2-3-2 公共交通結節点の状況

1) 鉄道駅・バスターミナルの状況

- 市内 4 駅の駅前にはバスターミナルやタクシー乗り場が設けられており、公共交通の結節点として機能している。
- バスターミナルの設備（ベンチ、照明、案内板、公衆トイレなど）の老朽化が進んでいる。
- 鉄道やモノレールからバスに乗り継ぐ際、バスターミナルまでの案内が途切れてしまう場合もある。
- バスターミナルにおいて、バス乗り場が方面別になっていない場合もある。
- バスターミナルに対する要望について、聖蹟桜ヶ丘駅は「バスの発車時刻・乗り場案内が分かるようにしてほしい」、永山駅は「雨風をしのげる待合スペースを増やしてほしい」、多摩センター駅は「座ることができる場所を増やしてほしい」が最も多い要望であった。【市民アンケート調査】

老朽化により視認性が低下



図 多摩センター駅の案内板

バスターミナルの案内がない



図 多摩センター駅（モノレール）からバスターミナルまでの通路

同じ行き先でも乗り場が異なることがある
例) 聖蹟桜ヶ丘駅行きは⑤・⑥・⑧乗り場

目的地	のりば	系統番号	行き先（経由地）
地域名	諏訪	⑫ 永 53	永山駅（多摩市ミニバス左循環）
		⑧ 永 65	永山駅（豊ヶ丘四丁目）
		多 01	京王多摩車庫前（豊ヶ丘四丁目）
		多 03	豊ヶ丘四丁目
	落合・豊ヶ丘・貝取	⑧ 多 04	鶴川駅（豊ヶ丘四丁目）
		永 65	永山駅（豊ヶ丘四丁目）
		桜 46	聖蹟桜ヶ丘駅（豊ヶ丘四丁目）
		⑨ 永 52	永山駅（多摩市ミニバス右循環）
	鶴牧	⑫ 永 53	永山駅（多摩市ミニバス左循環）
		多 61	鶴牧団地循環
		桜 63	鶴牧団地循環
	松が谷	⑨ 多 11	松が谷循環
		多 17	松が谷高校循環
	鹿島・愛宕	⑤ 桜 72 桜 73	聖蹟桜ヶ丘駅（一の宮）
		⑥ 桜 62 桜 63	聖蹟桜ヶ丘駅（多摩市役所）
		⑨ 永 72	永山駅（多摩市ミニバス愛宕ルート）
駅	聖蹟桜ヶ丘駅	⑤ 桜 72 桜 73	聖蹟桜ヶ丘駅（一の宮）
	豊田駅	⑥ 桜 62 桜 63	聖蹟桜ヶ丘駅（多摩市役所）
	鶴川駅	⑬ 豊 32 豊 33	豊田駅南口
		⑧ 多 04	鶴川駅（豊ヶ丘四丁目）
		⑩ 鶴 32	鶴川駅（小野路）

図 多摩センター駅の乗り場

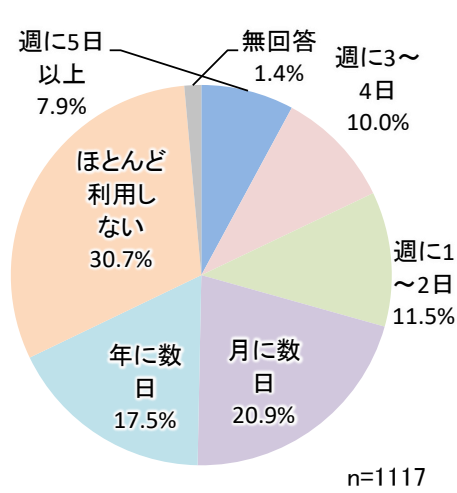


図 乗り継ぎの頻度

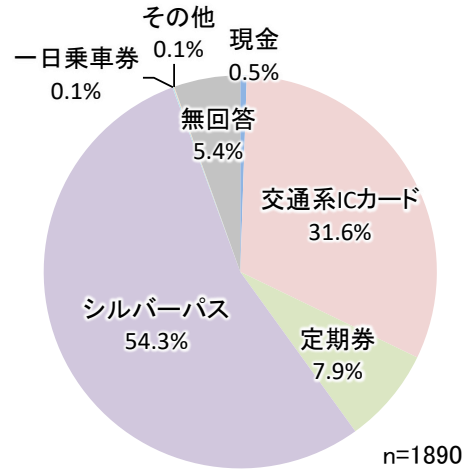


図 運賃の支払い方法

表 バスターミナルについて考えられる改善点

	前問のバス停について考えられる改善点										合計
	座ることができる場所を増やしてほしい	雨風をしのげる待合スペースを増やしてほしい	駅改札からバス乗り場までの案内を分かりやすくしてほしい	バスの発車時刻・乗り場番号が分かるようにしてほしい	バリアフリー対応をしてほしい	トイレやゴミ箱、売店などの施設を充実させてほしい	街灯や照明を増やすなど、夜間の安全性を高めてほしい	その他	特に改善を希望する点はない	無回答	
全体 n=714	20.0%	19.3%	4.9%	16.7%	4.9%	5.2%	9.9%	12.3%	34.0%	5.6%	132.9%
聖蹟桜ヶ丘駅 n=264	17.8%	12.1%	6.4%	23.5%	4.9%	5.3%	8.0%	13.6%	33.7%	6.8%	132.2%
永山駅 n=192	21.9%	31.8%	4.7%	15.6%	2.1%	2.1%	10.4%	9.9%	30.7%	4.2%	133.3%
多摩センター駅 n=254	20.9%	16.9%	3.5%	10.2%	7.1%	7.5%	11.8%	13.0%	37.0%	5.1%	133.1%
唐木田駅 n=4	25.0%	50.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	150.0%

2-3-3 公共交通の利用状況

1) 鉄道・モノレール

- 鉄道（全駅合計）の利用者数は、約 27 万人/日（2017 年度から約 12%減少）
- モノレールの利用者数は、約 3 万 5 千人/日（2017 年度から約 6%減少）
- 鉄道・モノレールを日常的に利用する人（週 1 日以上）は、約 3 割である。【市民アンケート調査】
- 鉄道・モノレールの最終目的地は「多摩市外」が約 8 割を占めている。【市民アンケート調査】

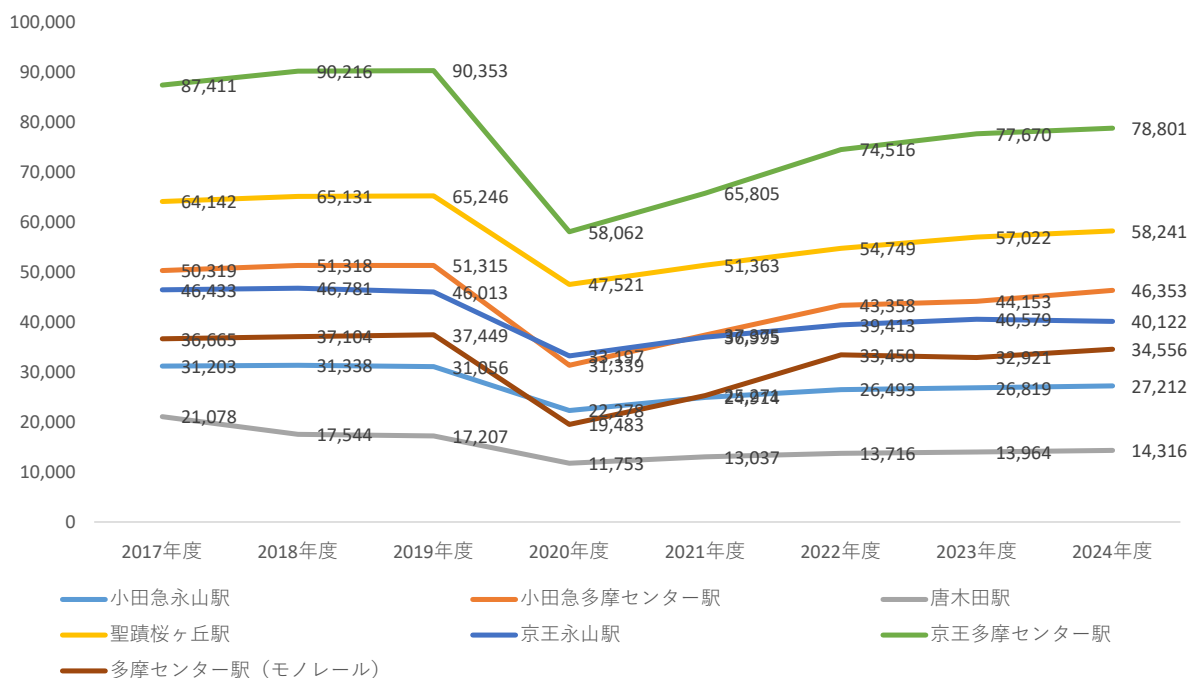
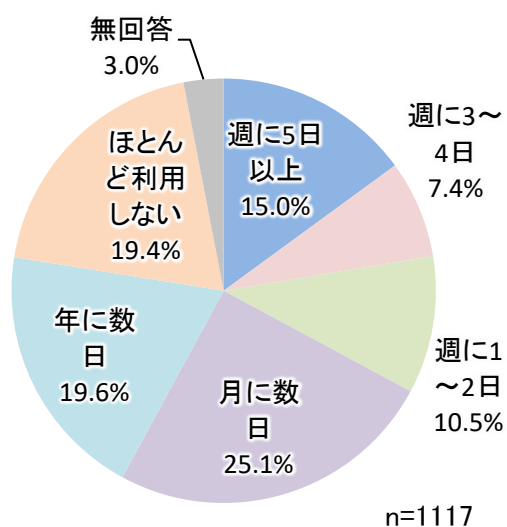
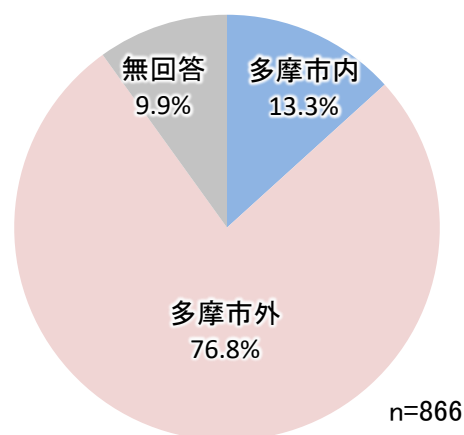


図 鉄道・モノレール利用者数の推移

図 鉄道・モノレールの利用頻度
（市民アンケート）図 鉄道・モノレールの利用時の目的地
（市民アンケート）

2) 路線バス

- 路線バスの利用者数は、約 4 万 3 千人/日（2017 年度から約 23%減少）。
- 路線バスを日常的に利用する人（週 1 日以上）は、約 3 割である。【市民アンケート調査】
- 買物・通院・通勤で利用されている。【路線バス利用者アンケート調査】
- 運転免許を持っていない人の利用が多く、約 6 割を占めている。【路線バス利用者アンケート調査】
- シルバーパス利用者は約 5 割である。【路線バス利用者アンケート調査】
- 交通事業者においては、乗務員不足・乗務員の高齢化を抱えている。

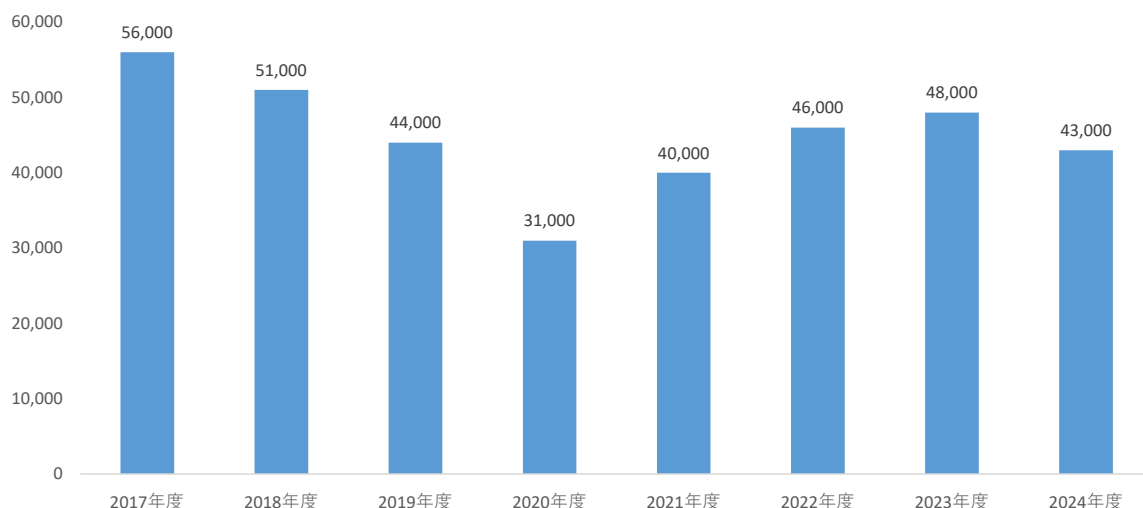
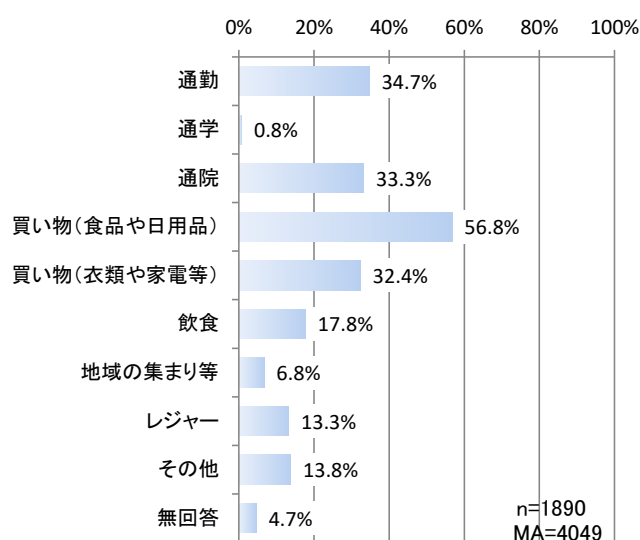
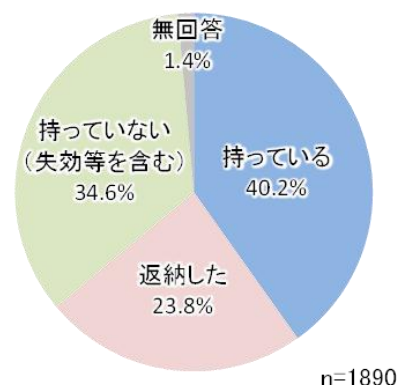


図 路線バス利用者数の推移

図 路線バスの利用目的
(路線バス利用者アンケート)図 運転免許保有状況
(路線バス利用者アンケート)

3) ミニバス

- ミニバスの利用者数は、約 1,800 人/日（2017 年度から約 17%減少）。
- ミニバスを日常的に利用する人（週 1 日以上）は、約 1 割である。【市民アンケート調査】
- シルバーパス利用者は約 7 割である。【ミニバス利用者アンケート調査】
- ミニバスを往復利用しない場合の片方の交通手段としては、徒歩が約 4 割、路線バスが約 4 割である。【ミニバス利用者アンケート調査】
- 利用したミニバスが無かった場合の交通手段について、路線バスが約 5 割、徒歩が約 5 割であった。一方で「代わりの交通手段はない」と回答したのは 7.6%であった。
- 収支率は、約 52%となっている。
- 交通事業者における乗務員不足のため、ミニバス南北線については、運行廃止の申し入れがされている。

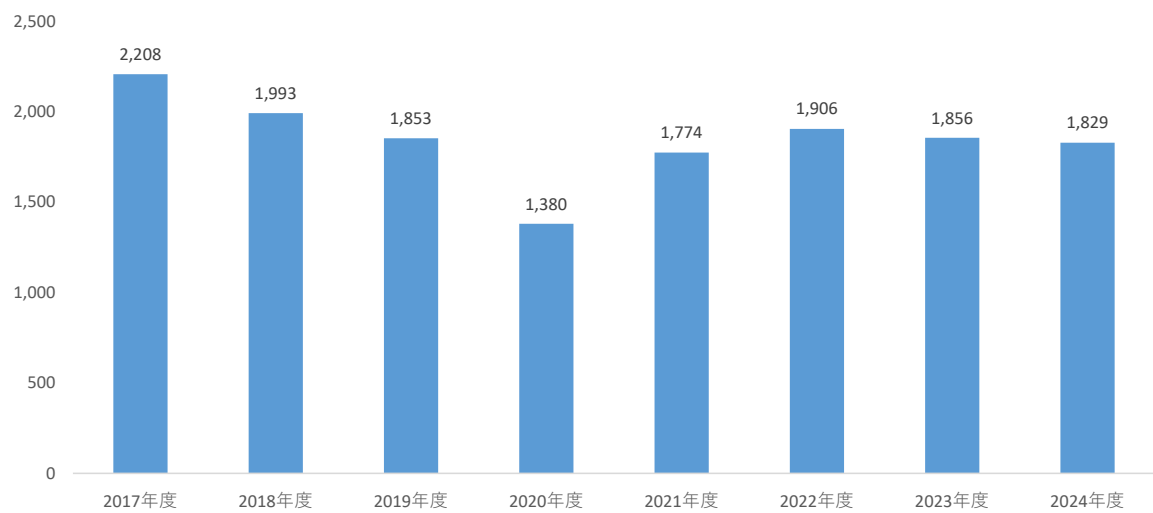


図 ミニバス利用者数の推移

表 ミニバスの利用目的（ミニバス利用者アンケート）

	利用目的										合計
	通勤	通学	通院	買い物 (食品や日用品)	買い物 (衣類や家電等)	飲食	地域の 集まり等	レジャー	その他	無回答	
全体 n=673	24.1%	0.3%	41.0%	56.9%	27.6%	15.9%	13.2%	16.3%	18.9%	4.6%	218.9%
東西線 n=442	28.1%	0.5%	42.5%	57.9%	26.9%	17.6%	14.5%	17.6%	20.6%	0.7%	226.9%
南北線(桜ヶ丘・和田ルート) n=44	29.5%	0.0%	31.8%	52.3%	29.5%	11.4%	11.4%	15.9%	11.4%	0.0%	193.2%
南北線(愛宕ルート) n=52	19.2%	0.0%	50.0%	76.9%	34.6%	21.2%	9.6%	11.5%	17.3%	0.0%	240.4%

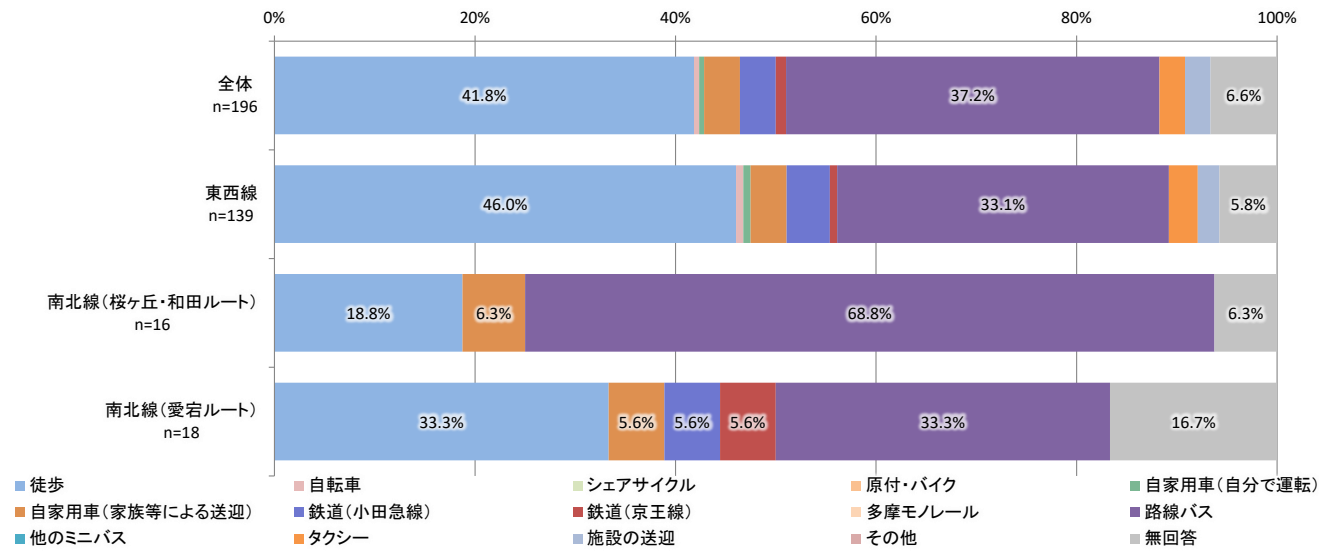


図 ミニバスを往復利用しない場合のもう片方の交通手段
(ミニバス利用者アンケート)

表 利用したミニバスが無かった場合の代わりの移動手段
(ミニバス利用者アンケート)

	本日利用したミニバスが無かった場合の代わりの移動手段														
	徒歩	自転車	シェアサイクル	原付・バイク	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族等による送迎)	鉄道(小田急線)	鉄道(京王線)	多摩モノレール	路線バス	タクシー	その他	代わりの移動手段はない	無回答	合計
全体 n=673	46.7%	4.3%	0.0%	0.6%	2.2%	3.1%	12.9%	9.5%	0.1%	50.7%	13.8%	2.1%	7.6%	4.9%	158.5%
東西線 n=442	52.7%	4.8%	0.0%	0.2%	2.9%	3.6%	15.4%	8.6%	0.2%	50.9%	13.1%	2.5%	6.6%	0.9%	162.4%
南北線(桜ヶ丘・和田ルート) n=44	27.3%	9.1%	0.0%	0.0%	2.3%	4.5%	4.5%	6.8%	0.0%	61.4%	18.2%	4.5%	2.3%	0.0%	140.9%
南北線(愛宕ルート) n=52	46.2%	1.9%	0.0%	0.0%	1.9%	3.8%	5.8%	17.3%	0.0%	57.7%	28.8%	1.9%	13.5%	1.9%	180.8%

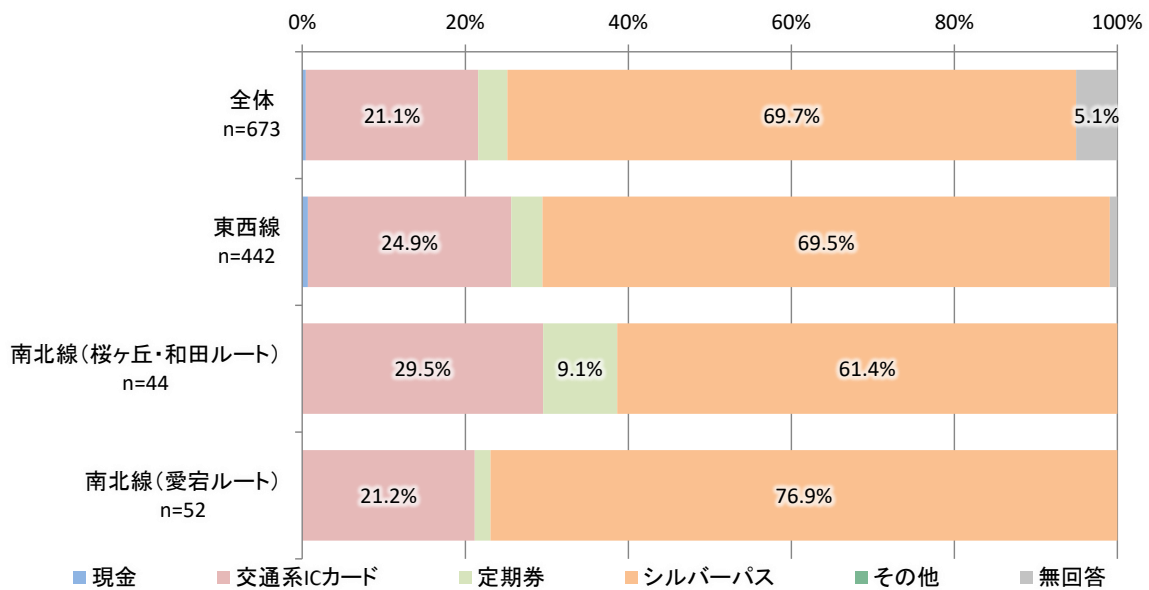


図 運賃の支払い方法

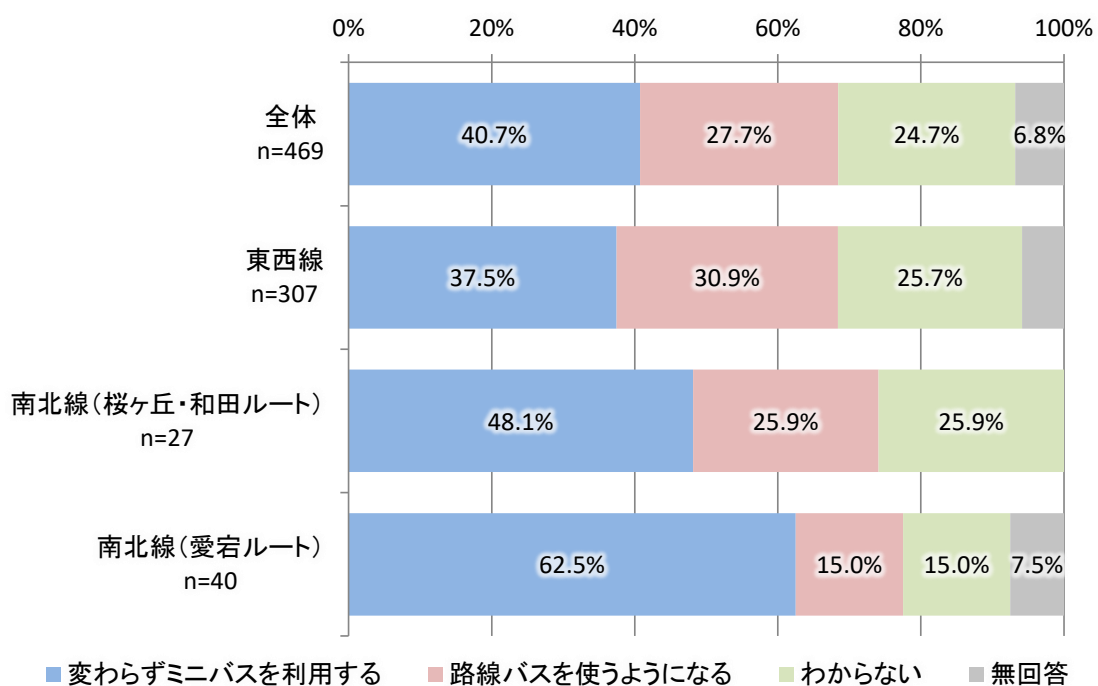


図 ミニバスでシルバーパスが利用不可になった場合の行動変化

4) タクシー

- タクシーの利用者数は、約5千人/日（2017年度から約21%減少）。
- タクシーを年に数回利用する人が多く、市民の約3割を占めている。【市民アンケート調査】
- 主に通院で利用されている。【市民アンケート調査】
- タクシーがつかまらない場所は、「聖蹟桜ヶ丘駅」「永山駅」「多摩センター駅」の順で多い。時間帯については、夜間（23時前後）にという回答が多い。【市民アンケート調査】

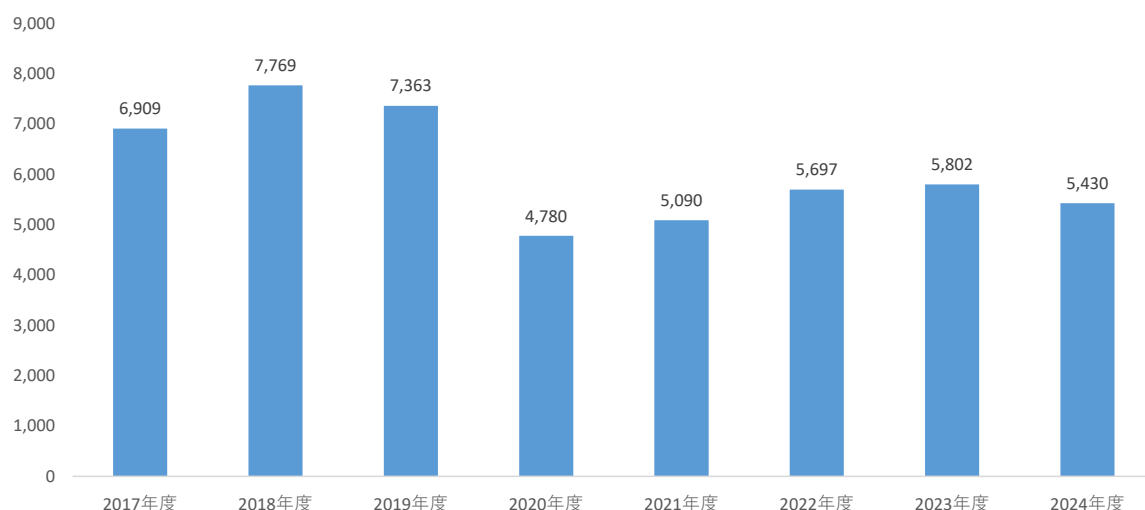


図 タクシー利用者数の推移

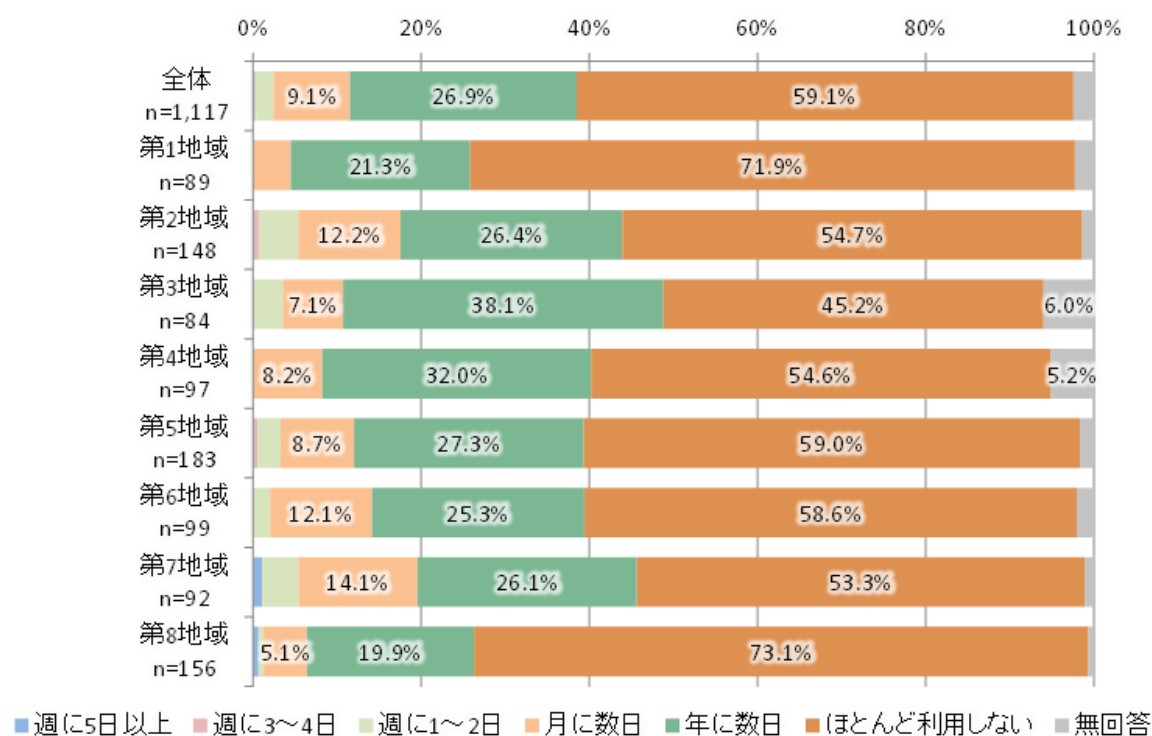
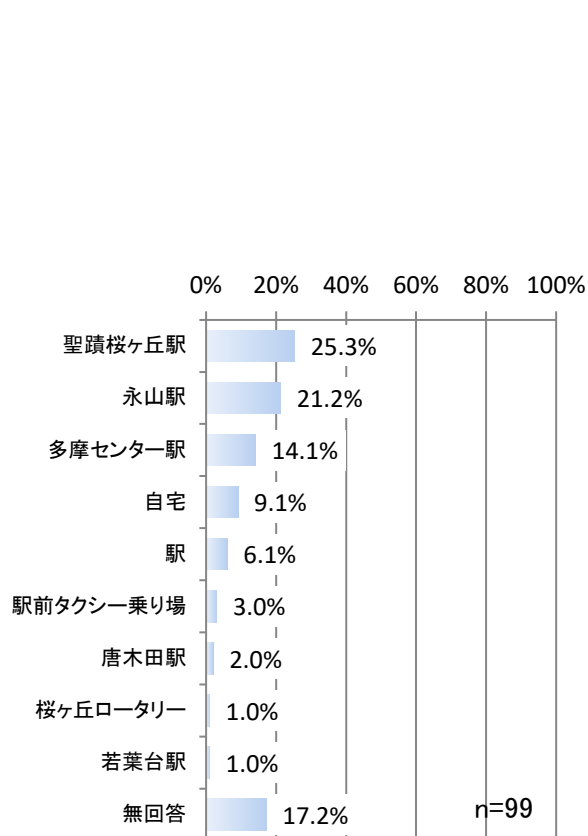
図 タクシーの利用頻度
(市民アンケート)

表 利用目的（市民アンケート）

	市内を運行するタクシーの利用目的										
	通勤	通学	通院	買い物(日用品)	買い物(衣類や家電等)	飲食	地域の集まり等	レジャー	その他	無回答	合計
全体 n=430	11.9%	0.9%	30.5%	12.6%	7.9%	15.1%	3.7%	17.7%	26.7%	2.6%	129.5%
第1地域 n=23	21.7%	4.3%	17.4%	4.3%	0.0%	21.7%	4.3%	17.4%	17.4%	4.3%	113.0%
第2地域 n=65	16.9%	0.0%	29.2%	13.8%	6.2%	21.5%	4.6%	20.0%	20.0%	1.5%	133.8%
第3地域 n=41	2.4%	0.0%	19.5%	12.2%	7.3%	14.6%	9.8%	22.0%	31.7%	2.4%	122.0%
第4地域 n=39	7.7%	0.0%	35.9%	7.7%	7.7%	25.6%	5.1%	10.3%	33.3%	0.0%	133.3%
第5地域 n=72	12.5%	0.0%	33.3%	15.3%	6.9%	9.7%	4.2%	12.5%	31.9%	2.8%	129.2%
第6地域 n=39	12.8%	0.0%	33.3%	12.8%	10.3%	5.1%	2.6%	17.9%	28.2%	2.6%	125.6%
第7地域 n=42	11.9%	0.0%	31.0%	14.3%	9.5%	19.0%	0.0%	21.4%	28.6%	0.0%	135.7%
第8地域 n=41	12.2%	4.9%	34.1%	7.3%	2.4%	17.1%	0.0%	22.0%	26.8%	2.4%	129.3%

図 タクシーがつかまらない場所（記述回答）
（市民アンケート）図 タクシーがつかまらない時間
（市民アンケート）

5) 公共交通の乗継利用状況

- 日常的に乗り継ぎをする人（週1日以上）は約2割である。【市民アンケート調査】
- 乗り継ぎ利用時に重視することは、「早く目的地に到着できること」「運賃が高くないこと」「乗り継ぎ地点での待ち時間が短いこと」が多い。【市民アンケート調査】
- 路線バス利用者の約1割が鉄道への乗継を行っている。【路線バス利用者アンケート調査】

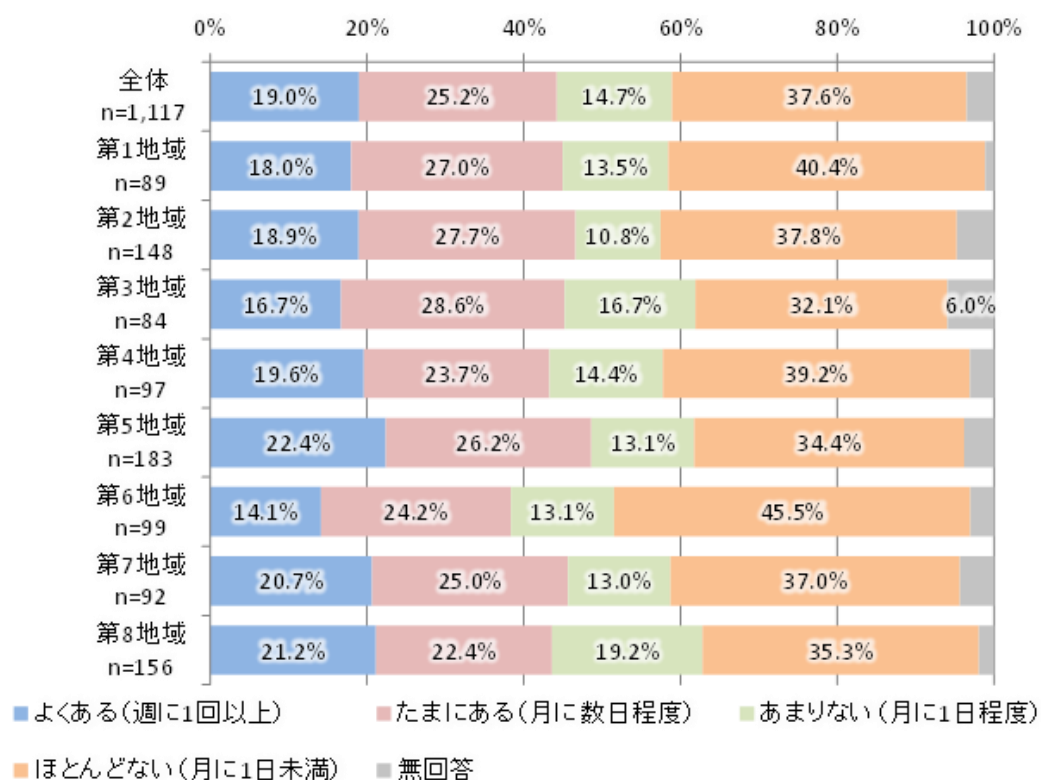


図 公共交通の乗り継ぎ頻度（市民アンケート）

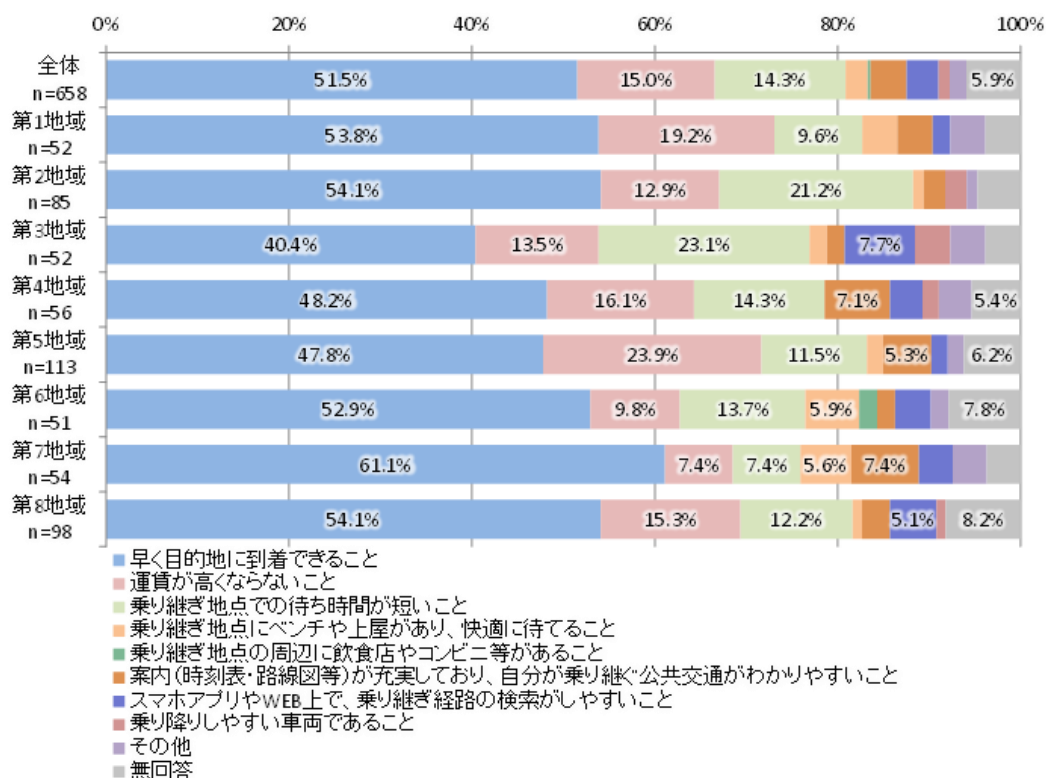


図 乗り継ぎ利用時に重視すること
(市民アンケート)

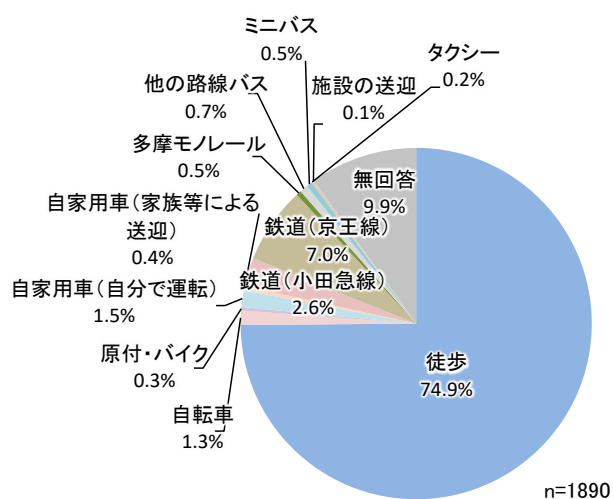


図 路線バス“乗車前”の交通手段
(路線バス利用者アンケート)

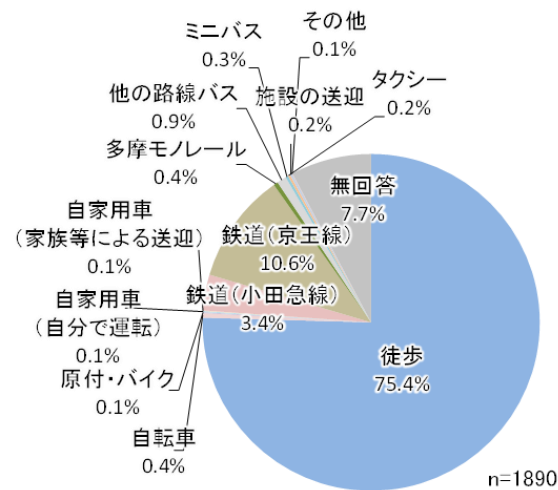


図 路線バス“降車後”の交通手段
(路線バス利用者アンケート)

3. 多摩市地域公共交通が目指す将来像

3-1 基本理念および目標

多摩市が目指す将来像、地域公共交通を取り巻く現状等を踏まえて、基本理念および目標を設定しました。

基本理念：どこに暮らしていても 子どもからお年寄りまで どこへでも快適に移動できる

駅から遠いところでも、坂が多い住宅地でも、車がなくても、市外に住んでいても、駅前の商業施設、近所のスーパー・クリニック、市外の学校や会社等へ公共交通で移動することができるまちを目指します。

目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充

＜目指す姿＞

- ・ 市民が鉄道で新宿方面、八王子方面、モノレールで立川方面に買い物・通院・通勤・通学ができる。
- ・ 来訪者が鉄道やモノレールで本市に訪れることができる。
- ・ モノレールが延伸し、町田方面・八王子方面へ快適に移動できるようになる。

目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持

＜目指す姿＞

- ・ 朝・夕方には、路線バスが高頻度で運行し、過度な混雑がなく、通勤・通学ができる。
- ・ 日中においても、高齢者や子育て世帯が路線バスで駅まで移動し、買い物・通院・食事等を済ませられる。
- ・ 路線バスがあることで、自家用車がなくても、普段の用事を済ませることができる。
- ・ 市と交通事業者が一体となって、ドライバー確保を行うことで、充実したバス路線が維持され、好きな時にお出かけができる。

目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実

＜目指す姿＞

- ・ 路線バスで行きにくい場所をミニバスが運行し、隣の地区や近くの商店街等に移動ができる。
- ・ 駅から離れた住宅地でも、タクシーが普段よりも早く配車される。

目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実

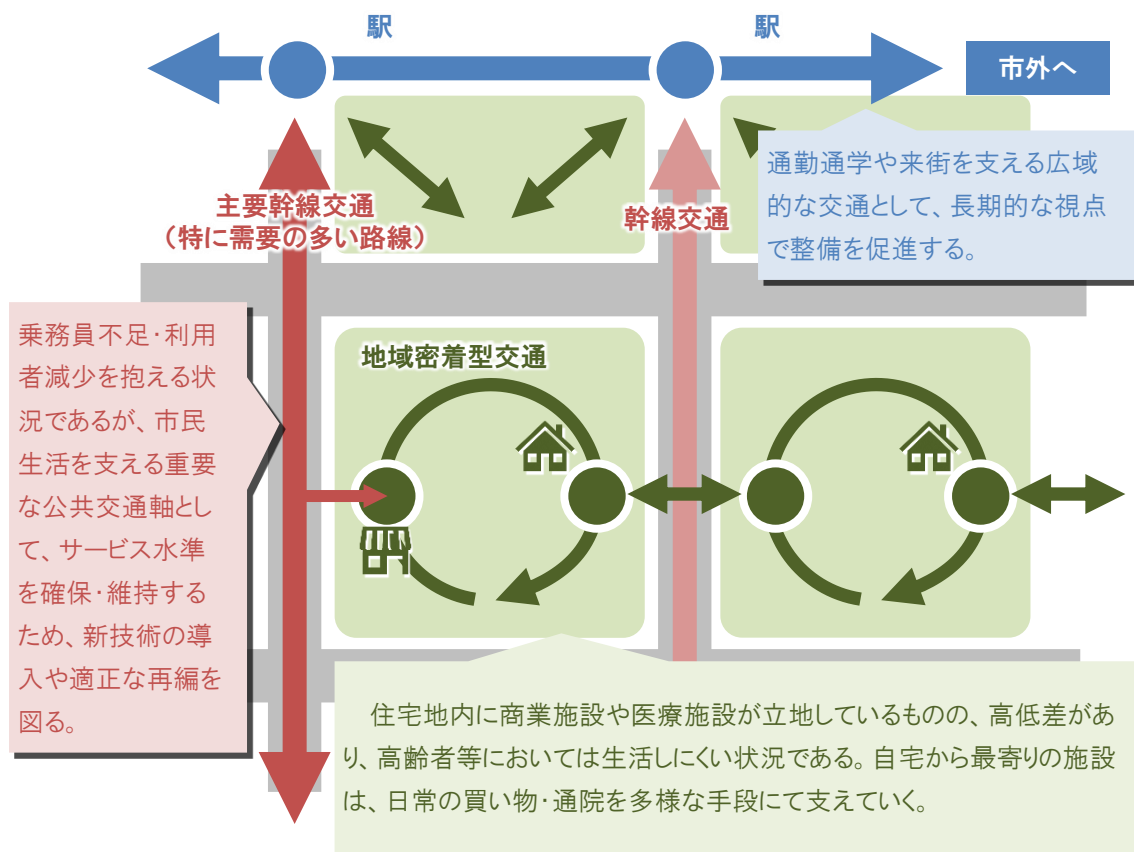
＜目指す姿＞

- ・ 鉄道やモノレールから路線バス等に移り継ぐ際に、迷うことなく、バス・タクシーを利用できる。
- ・ 近くの商店街で様々な交通サービスを利用できる。
- ・ 商店街の店内で、快適に路線バスを待つことができる。

3-2 公共交通ネットワークの将来像

3-2-1 市内公共交通の役割分担

基本理念および目標を踏まえて、市内地域公共が担うべき役割を下記のとおり、設定した。



広域交通

鉄道、モノレール

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

路線バス

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

ミニバス、タクシー

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

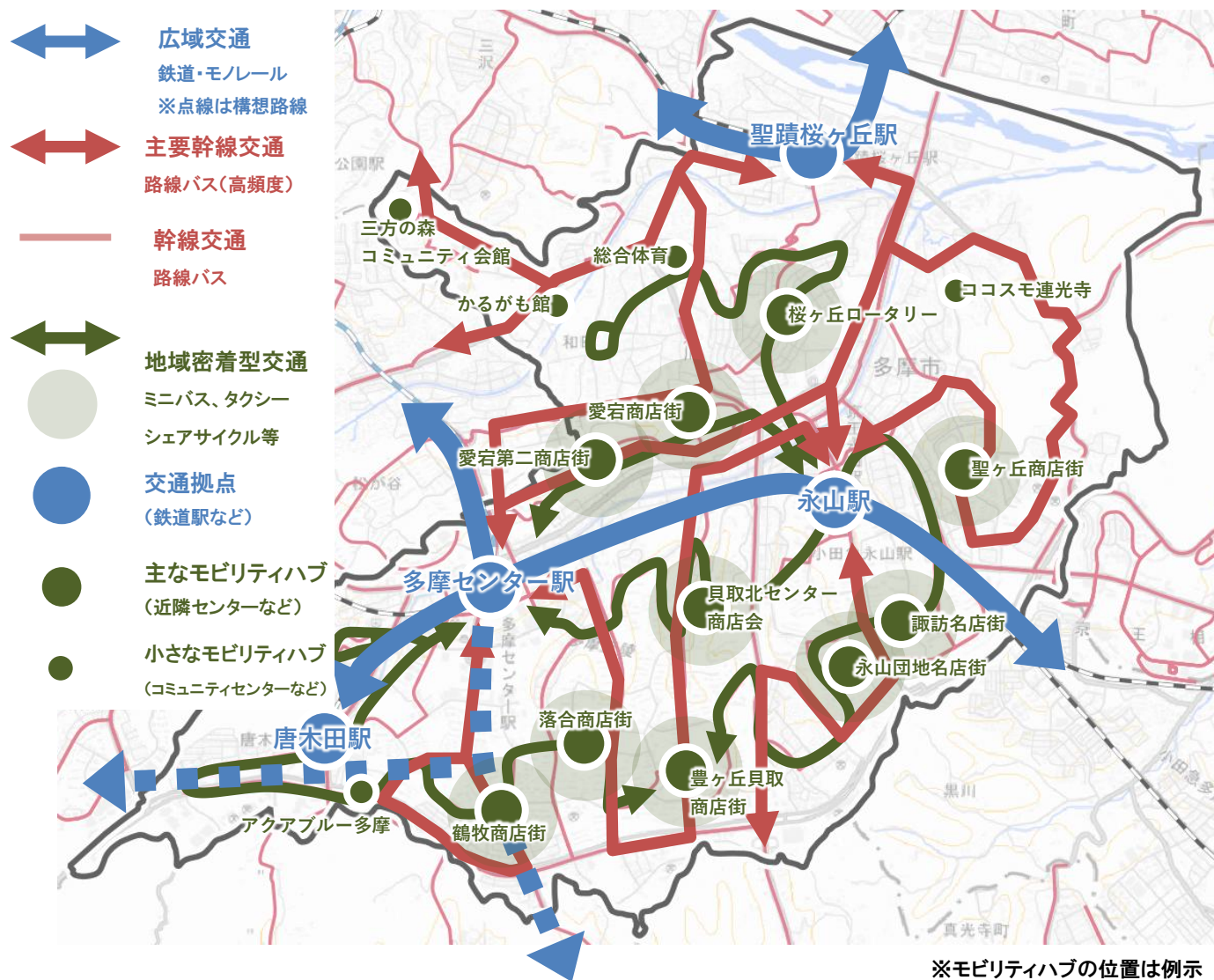


<モビリティハブのイメージ>

3-2-2 目指す地域公共交通ネットワーク

市外への移動を鉄道が担い、鉄道駅までの移動を路線バスが担い、近所のおでかけをミニバス等が担うことで、市内のどこで暮らしていても、買い物・通院・通勤・通学を快適に済ませられるまちを目指します。

幹線交通のうち、「一定程度の運行本数が保たれている区間（需要がある区間）」かつ「各地域の移動ニーズに適した路線」を“主要幹線交通”として位置づけ、今後も重点的に維持していきます。それにより、各地域から鉄道駅までの移動を支えていきます。



4. 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）を次のとおり整理した。

4-1 広域交通の維持・拡充に向けた課題

<課題① 関係者との継続的な協議が必要>

- ・ 広域交通は、関係者が多く、多摩市単独での検討が難しいため、維持に向けて交通事業者や近隣自治体と一体となり、取り組む必要がある。

4-2 幹線交通の維持に向けた課題

<課題① 乗務員不足への対応が必要>

- ・ 現状のサービス水準を維持向上させるためには、乗務員の確保が必要となるが、交通事業者においては乗務員不足・乗務員の高齢化を抱えており、今後10年間で大幅に人員が不足することが想定されている。
- ・ 市と事業者が協力し、乗務員を増やす取組、乗務員の離職を防ぐため、労働環境の改善が必要である。
- ・ その他、市内には大学送迎等の施設送迎サービスが提供されており、これら輸送資源の活用も視野に検討することが必要である。
- ・ また、本市においては、自動運転バスの実証運行を実施しており、乗務員不足解消の手段として期待されていることから、自動運転技術の継続的な研究・実証を進めていくことが必要である。

<課題② 路線バスの収入増が必要>

- ・ 朝夕の通勤通学需要に支えられて、日中時間帯においても充実したネットワークが維持されている。一方で、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、利用者および運賃収入減少の恐れがある。
- ・ また、交通事業者においては、燃料費や人件費の高騰によって、支出増加が生じている状況である。
- ・ 市と交通事業者が一体となり、運賃収入を増やす取組を推進する必要がある。

<課題③ 収支構造の適正化（シルバーパス制度の適正化）>

- ・ 都内においては、東京都の支援のもと、東京バス協会によってシルバーパス制度が導入されており、高齢者は定額で路線バス等を利用することができる。
- ・ 各事業者の運行距離に応じて、東京都がシルバーパス利用分を補填しているが、燃料費高騰等により、バス事業者の負担が増えている状況である。
- ・ 市内の路線バス利用者の約半数がシルバーパス利用者であることから、運行事業者の負担が大きくなっていることが想定されるため、東京都などと協議を行いながら、負担軽減策を検討する必要がある。

<課題④ 事業者間の役割分担>

- ・ 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ものの、共同運行路線については、各社単独の判断による細かな見直しができない状況もあり、運行効率が低くなってしまう可能性がある。
- ・ 需要に合わせた細かな運行内容見直しができる体制を構築し、限られた乗務員数で最大限の効果を発揮させられる環境づくりを行う必要がある。

4-3 地域密着型交通の充実に向けた課題

<課題① ミニバスの担い手の確保>

- ・乗務員不足を理由に交通事業者から「運行受託終了にかかる申し出」がなされており、ミニバスのサービス確保に向けた人員確保が必要である。
- ・南北線（和田ルート）の午後便においては、車内人数が10人以下であったため、小型車両の運行が可能である可能性がある。【ミニバス乗降調査より】

<課題② ミニバス・路線バスとの役割分担>

- ・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。【ミニバス利用者アンケート調査結果より】

<課題③ ミニバスの収入確保>

- ・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】
- ・利用者の約7割がシルバーパス利用者であり、運賃体系を見直すことで、収支改善が図られる可能性がある。【利用者アンケート調査結果より】

<課題④ タクシー乗務員の確保>

- ・タクシー事業者においては、保有台数に対して乗務員が不足している状況であるため、地域密着型交通の充実化に向けて、乗務員を確保が必要である。
- ・市内におけるタクシー利用は、駅⇄住宅団地・市内施設等への利用が多く、住宅⇄駅への回送を減らすことで、運行効率化が図られる。
- ・住宅地内においては、タクシーを待機させられる場所・乗務員が休憩できる場所が少ない状況である。
- ・乗務員確保に向けて、労働環境の改善（稼げる環境の整備、待機場所の確保等）が必要である。

<課題⑤ 近距離移動の支援>

- ・ 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】
- ・ また、高齢化の進行に伴って、近距離の高低差がある移動が困難である。

4-4 交通結節点（主要交通拠点・モビリティハブ）の充実に向けた課題

<課題① バスターミナルの快適性向上>

乗継情報の連続性確保

- ・ 鉄道駅バスターミナルにおいては、駅改札からバスターミナルまでの案内が途切れてしまう等、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。

方面とバス乗り場の統一

- ・ 市内鉄道駅のバスターミナルでは、方面別にバス乗り場が統一されておらず、行きたい場所に対して、どのバス停に行けばよいのかが分かりにくい状況である。

設備の老朽化への対応

- ・ バスターミナルにおいては、照明の暗さ・設備の老朽化等を抱えている。
- ・ 駅改札からバスターミナルまでは、段差も多く、高齢者や障がい者等においては、乗換時の負担が大きい（車いす利用の場合、遠回りになることも多い）。
- ・ また、交通事業者からは、「バスターミナルの案内板の運営、休憩施設のリニューアル（トイレをきれいになど）」について、要望が挙げられている。

<課題② 各地域内における交通結節機能の向上>

近隣センターの交通機能強化

- ・ 市内における住宅地の多くは、近隣住区論に基づき設計されており、徒歩圏内に生活関連施設が集積する“近隣センター”が設けられている。住宅から近隣センターまでは歩行者専用道路でつながっており、安全にアクセスすることができる。
- ・ 近隣センターで利用できる交通モードを増やすことで、各地域から鉄道駅周辺等までの移動利便性が向上することが期待できる。
- ・ 近隣センター周辺には、路線バスが乗り入れているものの、バス利用者のための駐輪場がなく、自宅から近隣センターまでの移動手段が徒歩等に限定されている状況である。

団地内空閑地の活用による交通機能強化

- ・住宅団地内においては、タクシーが待機できる場所が不十分である。住宅団地内で配車依頼があった際、周辺に空車車両が走っていない場合は、鉄道駅周辺から回送する必要があるため、配車まで時間がかかってしまうこともある。
- ・本市は、住宅団地を中心に高齢化が進行している。住宅団地においては、高低差が大きいため、高齢者にとっては、自宅近くで乗車できる交通サービスの必要性が高まっている。
- ・団地内における人口減少・高齢化によって、団地内駐車場の利用率が低下し、空閑地となっている状況も見られている。
- ・市内に点在する空閑地を活用し、タクシー待合所等を整備することで、団地内における移動利便性を向上させる。

団地名	駐車場 空き台数
エステート聖ヶ丘-2	34 台
グリーンヒル豊ヶ丘-1・2	18 台
メゾン聖ヶ丘-1	18 台
ライフステージ豊ヶ丘-1	6 台
ステラ聖ヶ丘	1 台
エステート愛宕	5 台
諏訪一丁目ハイツ	4 台
落合六丁目ハイツ	4 台
エステート貝取-1	3 台

5. 施策・事業（たたき案）

<交通事業者との協議>

- ・ 市内交通サービスの維持・充実に向けて、多摩市地域公共交通会議や個別協議を通じた交通事業者との定期的な情報共有・協議を行います。
- ・ 協議を踏まえて、市ができることを整理し、適宜実施します。

<関係機関との協議>

- ・ 東京都が推進する多摩ニュータウン再生との連携を強化するため、東京都や関係自治体、UR や住宅供給公社等と定期的な情報共有・協議を行います。
- ・ シルバーパス制度を見直し、路線バスの収支改善を図るため、東京都や東京都バス協会等と協議を行います。
- ・ 協議を踏まえて、市ができることを整理し、適宜実施します。

<公共交通の担い手確保・環境整備>

市と交通事業者が連携した求人募集

- ・ 路線バス・タクシー乗務員の確保に向けて、市ホームページや広報誌、公共施設掲示板等を活用した求人広告を実施します。
- ・ また、交通事業者の合同会社説明会などを市が主体となり、開催することも検討します。

働きやすい環境の整備

- ・ 乗務員の定着率を高めるため、交通事業者と連携しながら、快適な乗務員休憩場所の確保や改善、利用者マナー向上の取組等を検討し、実施します。
【見直しの例】永山駅におけるトイレの改修・専用休憩場所・仮眠場所の確保 など
【利用者マナー向上の例】降車時にドライバーにお礼を言う、カスタマーハラスメント対策 など

地域主体の交通サービスの検討

- ・ 公共交通サービスが十分に提供されていない地域や時間帯を対象に、地域住民が乗務員となる運行方法（ボランティア輸送、自家用有償旅客運送等）の導入を検討します。

自動運転技術の実証実験の実施

- ・ 市内に整備されている良好な走行環境を活かして、自動運転バスの実証運行を継続的に実施します。
- ・ 実証運行を通じて、利用者・事業者・まちづくりの視点から課題を整理しながら、本格運行に向けた見直しを行っていきます。

<ミニバスの再編>

南北線（愛宕ルート、桜ヶ丘・和田ルート）の見直し

- ・ 運行事業者から南北線路線の運行受託終了の申し入れがあった南北線（1 台で運行）について、運行事業者等との協議を行いながら、運行内容の見直しを行います。
※愛宕ルートは令和 8 年 3 月まで、桜ヶ丘・和田ルートは令和 9 年 3 月までの運行
- ・ 地域住民の移動状況、ミニバスの利用実態、まちづくりの動向等を踏まえて、東西線と一体的に見直しを行います。
【見直しの例】
小型車両による運行本数の維持（タクシー事業者による運行等）、低利用区間の減便やルート変更（路線バスとの役割分担も整理）、デマンド型交通への移行、タクシー補助への移行など

東西線の見直し

- ・ 地域住民の移動状況、ミニバスの利用実態、まちづくりの動向等を踏まえて、南北線と一体的に見直しを行います。
- ・ 低利用区間の見直し、運行距離の見直しによる利便性向上・運行効率の向上を図ります。

運賃体系の見直し

- ・ 利便性向上や収支改善に向けて、クレジット決済を活用した時間運賃の設定、路線バスや鉄道との乗継割引の設定等を検討し、実行します。

<タクシー活用>

住宅地内におけるタクシー待機所の整備

- ・ 高低差のある住宅地内に暮らす高齢者等の移動をより便利にするため、団地内駐車場などを活用し、タクシー待機所を整備します。

タクシー利用助成制度の拡充

- ・ 市民アンケート調査では、子育て世帯や高齢者（75 歳以上）を対象にしたタクシー券配布が行われた場合の利用意向として、回答者の約 8 割が利用意向を示しています。
- ・ 公共交通を利用しにくい方々（公共交通空白地域内の高齢者や障がい者、子育て世帯等）の移動を支えるため、公共交通サービスが十分に提供されていない地域の住民や免許返納者等を対象に、タクシー料金の補助等を行います。
- ・ 現在、障がい者向けに実施している交通費助成制度の継続実施、利用対象者の拡大などを検討します。

<マイクロモビリティの導入検討>

- ・ 住宅地から近所のスーパー等への近距離のおでかけを便利にするため、電動車いすのシェアリングサービスやシェアサイクル等の導入検討を行います。

<公共交通同士や多様な移動手段との連携強化>

交通結節点における連続的・一体的な情報発信

- ・特に鉄道から路線バスへの乗継利便性を高めるため、バスターミナルにおける乗り場案内板の改善、連続性のある情報提供等を行います。

モビリティハブの整備

- ・団地内の近隣センターや住宅地内のスーパー等に対して、路線バス乗り入れ、タクシー待機場所の整備、その他交通サービス（シェアサイクル、カーシェア等）の導入を行います。
- ・駐輪場の整備を行い、自転車や公共交通への乗継利便性を向上させます。
- ・合わせて、モビリティハブ内での乗継案内等を行います。

【モビリティハブ整備後の生活イメージ】

- ①自宅から歩行者専用道路を通過、徒歩や自転車で安全にモビリティハブ（商店街等）へ
- ②モビリティハブから路線バスに乗って、駅周辺で用事を済ませる
- ③路線バスでモビリティハブへ戻り、商店街でお買い物をして、帰宅する など

【モビリティハブに求められる機能】

求められる機能	整備の例 ※機能が不足している場合
■複数の交通サービスを利用できる ⇒バス停(路線バス)、バス停(ミニバス) ⇒タクシー乗り場・待機場 ⇒駐輪場・駐車場がある(施設用除く) ⇒カーシェア、シェアサイクル など	○路線バスの乗り入れ ○バス停傍に駐輪場スペースの確保 ○タクシー待機場所の確保 ○バス停傍に駐輪場スペースの確保 ○施設駐輪場・駐車場スペースの活用
■複数の施設が集積している ⇒スーパー、クリニック、公民館など	(関係部局と連携)
■快適な待合環境がある ⇒ベンチ、上屋 ⇒バスロケ・接近案内 ⇒空調付の待合場所 など	○ベンチ、上屋の設置 ○サイネージ等の設置 ○周辺施設内の待合スペースの活用
■住宅地に位置しており、徒歩・自転車でアクセスしやすい ⇒歩行者専用道路がある、	(関係部局と連携)



図 サイクルアンドバスライドの例（コンビニ駐車場）

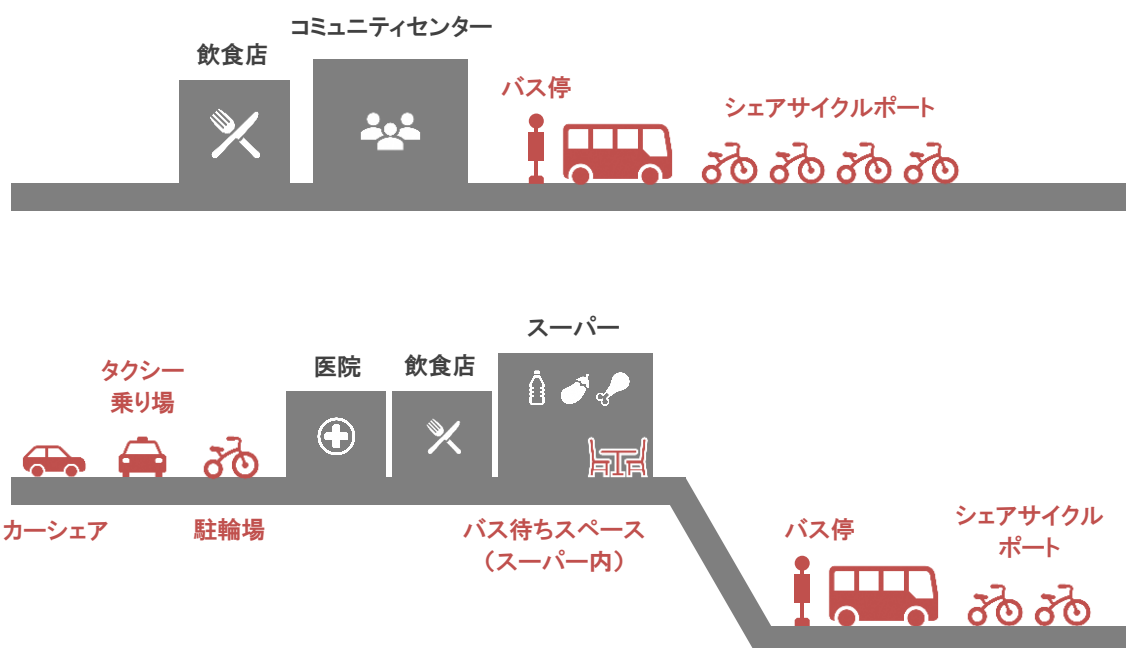


図 シェアサイクルポート設置の例



図 施設待合スペース活用の例

【モビリティハブの例】



＜公共交通の利用促進＞

利用啓発チラシ等の作成

- ・ 利用者を増やし、現状の交通サービスを維持するため、利用啓発チラシやポスター等を作成し、配布・掲示を行う。
- ・ また、乗務員不足等により、現行のサービスを維持することが難しい現状、利用が減ること
でバス路線が無くなっていくこと等を伝えながら、利用する意識を醸成する。
- ・ 特に日中時間帯の利用者を増やすことで、路線バスの維持を図る。

利用機会の創出（バス無料デーの実施等）

- ・ 利用者の増加に向け、バス無料デーやバス割引券（または無料券）、バス乗車イベント実施
等を行う。

【バス乗車イベントの例】公共交通を使ったフォトロゲイニングイベント等の開催

※市民参加枠を確保、黒字化できればイベント会社に委託、もしくは収益を公共交通に投資
する（バス停のベンチを設置する等）。

参考：各種調査の結果概要

各種調査の結果概要は、下記のとおり。

■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。

■ビッグデータ分析

- 駅勢力圏を見ると、聖蹟桜ヶ丘駅・永山駅・多摩センター駅は、広範囲からの利用がみられる。一方、唐木田駅については、利用圏域が比較的小さい。
- 近隣センターの利用圏域を見ると、周辺からの利用が多く、近場で用事を済ませている状況も見られる。

■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」「運賃が高くなならないこと」との回答が多い。

■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、乗務員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。

■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。

■路線バス事業者ヒアリング

- 乗務員が不足しており、将来的に人手不足が深刻化する可能性がある。
- 多摩市内は概ね良好な路線バスネットワークが形成されている。
- 高齢化による利用減が問題であると感じている。シルバーパス利用者が増え、混雑する。
- バスターミナルは薄暗い・サインが分かりにくい、ベンチが汚れている等の問題があると感じる。
- 共同運行路線の一部では、供給過多になっている区間があるため、見直しを検討していきたい。
- 車内事故があり、乗務員の心理的負担になっている。市と一緒に車内事故防止の取組を進めていきたい。
- 市には、拠点（多摩センター駅のターミナル）整備をお願いしたい。案内板の運営や休憩施設のリニューアル（トイレをきれいになど）を検討してほしい。
- 市や他社と一緒に共通定期券などを検討したい。

■タクシー事業者ヒアリング

- 車両台数に対して、乗務員が不足している状況である。
- 市内におけるタクシー利用は、高齢者による短距離利用が多い。
- 駅発着の利用が多い。
- アプリによる配車も増えてきている。
- 団地内や近隣センター等にタクシー待機場所があると、団地の配車に対応しやすい。
- 市内において、配車しにくい地域はない。
- 市内にデマンド交通が導入された場合でも、タクシーの利用者層と異なるため、競合しないものと思われる。