

くらしに、
いつも
*NEW*を。

多摩市定例記者会見

令和8年6月26日

令和 8 年度 6 月追加補正予算（案）の概要

企画政策部財政課

パルテノン多摩ミュージアム 市民学芸員共同企画展 「バスとまち 多摩丘陵北部～走った道、これからのカタチ～」開催

- ①身近だけど、よく知られていない路線バスを
多角的に紹介
- ②市民学芸員の熱意と創意あふれる工夫による
楽しめる展示
- ③バスファンの協力による充実した展示資料

くらしと文化部文化・生涯学習推進課

パルテノン多摩ミュージアム 市民学芸員共同企画展 「バスとまち 多摩丘陵北部～走った道、これからのカタチ～」開催

👉 ポイント

①身近だけど、よく知られていない路線バスを多角的に紹介

多摩市など多摩丘陵の北部で活躍する路線バスについて、その歴史や車両、これからの可能性などを展示

②市民学芸員の熱意と創意あふれる工夫による楽しめる展示

市民学芸員の調査で大部分が構成された展示、バスに乗って展示会場を回るような遊び心ある工夫

③バスファンの協力による充実した展示資料

多数の路線バス資料を所蔵するバスファンの方々の全面協力で充実の展示が実現

1 企画展の概要

(1) 会期・会場

会期：2026年6月5日（金）～11月9日（月）

時間：10時～17時30分

会場：パルテノン多摩 2階ミュージアム

休館日：館の休館日に準ずる

(2) 観覧料 無料

添付資料 企画展チラシ

問い合わせ：くらしと文化部 文化・生涯学習推進課

電話：042(338)6882

2 展示内容

(1) バス路線と地域のあゆみ

多摩ニュータウンや多摩市において、バスは重要な生活インフラです。地域の発展や街の移り変わりに合わせ、現在の路線網が築かれた歴史を紹介します。

(2) 路線バスの移り変わり

この地域にバスが走り始めて70余年、車両や運賃、バス停などは大きく変化しました。これらバスを取り巻く「ハード面」が、どのように進化してきたかを振り返ります。

(3) どうする、どうなる路線バス

現在、路線バスは気候変動や深刻な運転士不足といった大きな課題に直面しています。解決に向けた最新の取り組みや研究を紹介し、路線バスの未来を皆様と考えます。

市民学芸員の調査成果パネル（一部紹介）

バス路線を多摩村へ導いた署名と待避所 住民たちの願いかなう

由木から聖蹟桜ヶ丘駅まで路線延長

戦後の1949（昭和24）年2月、京王帝都電鉄（当時）が、国にバスの路線免許延長申請を提出しました。かつて由木乗合自動車の石井善藏氏が申請していた、聖蹟桜ヶ丘駅までの路線延長です。申請理由には、こう書かれています。

「申請路線沿線は全く交通機関なく住民は一切開戸まで徒歩または自転車まで至り東京方面に通勤している現状なので、本路線の開設は必ずや地方文化産業の進展に貢献し得ると見込んで申請に及び」

この区間の野放街道は、まだ未舗装の砂利道でした。

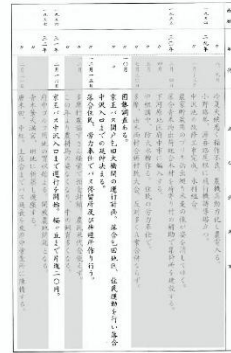
申請書類には、東京都南多摩郡町村公団紙に書かれた、バス運行を願う陳情書が付けられていました。43人の署名を添えた陳情書のコピーを展示していますので、ご覧ください。



申請から5か月後の8月10日、八王子駅から野放峠を越えて由木の中心部や多摩村の和田、一ノ宮を經由、聖蹟桜ヶ丘駅までの最長距離を1日6往復する路線バスが走り出しました。

今は多摩センター地区となっている落合から聖蹟桜ヶ丘駅まで出るのに、「三本松の尾根を越えて由木村の大塚（塚崎）まで歩いて行ってバスに乗っていた」という話も残っています。

多摩村の中でも、多くの人が新たなバス路線の開設を待ち望んでいたのです。



落合三郎「落合の出来事 覚書」から

芝田を経由し中沢まで 悲願の路線新設

落合で生まれ育った峰岸松三氏がまとめた『落合の出来事 覚書』の1955（昭和30）年の欄には、京王が聖蹟桜ヶ丘駅から芝田の大塚までを結ぶバス路線を設ける計画が明らかになり、落合地区と芝田地区が住民運動を行なって落合の中沢入口までバスが走ることが決まったことや、さらに住民たちが道沿の途中途中に待避所をつくったことが記されています。

のちに「多摩ニュータウンタイムズ」を発行した唐木田出身の板倉舞三氏の著書『多摩丘陵のあけぼの』によれば、当時鎌倉街道の大塚から落合に至る道は幅が4mの砂利道、両側は田んぼで地盤も弱かったといえます。しかし板倉氏は村議会議員として村長とともに警察と交渉し、待避所の設置を条件にバスの運行を許可してもらったと書いています。

背景には、多摩中学校を3年前に多摩川近くの現地に新築移転させたため、唐木田からは生徒が毎日片道8kmの徒歩通学を強いられているという深刻な問題がありました。



1956（昭和31）年2月16日
バス路線の運行開始

その後も住民たちは、地区の奥にある上落合までの路線延長を京王に陳情、その年の10月にかないました。

この路線はその後さらに尾根近くへ、そして1964（昭和39）年に尾根の向こう、町田市の下山田まで開通しました。京王の社内報「京帝たより」では、下山田の人たちの喜びを大きな記事で伝えています。

自動運転バスの実証運行と導入への課題

自動運転バスの実証運行

今年1月には、多摩市と京王電鉄バスなどによる実証運行が行なわれ、延べ938人が乗車するなど多くの市民が乗車しました。住宅街や交差点を含む実際の路線環境においても安定した走行が可能であることが確認されました。

技術面に関する評価としては、自動走行の割合は96.8%となり、目標の70%を達成しました(ODDを除く運行ルート)。これにより、多様な走行環境がある今回の実証運行ルートにおいて、レベル2での走行が可能となることが確認されました。



走行ルート(半信路順)

一方、交差点での右折成功率は62.5%（目標85%）、路上駐車回避の成功率は42.8%（目標70%）となり、目標は達成できませんでした。これらは、今後実運行を行う上での課題となっています。また、今回自動運転走行が難しいと事前に判断され、手動運転としたルート部分もあり、これも今後の課題となっています。

利用者に対して行われたアンケートでは、乗り心地や安全性に対する評価が高く、乗車後に自動運転への安心感が向上するなど、社会的受容性の醸成につながる結果が得られています。

こうした路線バスでの実証運行は、この1年以内だけでも神奈川・県平塚市が神奈中などと平塚駅の青側のエリアで交通信号との連携なども交えておこなったほか、多摩市周辺でも八王子市や相模原市、狛江市、23区内など各地で行なわれています。



自動運転バスの苦手な6つ

① 交差点前後やバス停前後の路上駐車
② 車やバイクの急な割り込み
③ 大雨や雪の日の運行
④ 歩行者や自転車の急な飛び出し
⑤ 譲られること
⑥ 突発的な工事や路上トラブル

「バス停に寄れない…どうすればいい」
自動運転バス、秋田に完全導入

課題はまだ多い…

技術的な課題

交差点前後やバス停前後の路上駐車、車やバイクの急な割り込み、大雨や雪の日の運行、歩行者や自転車の急な飛び出し、譲られること、突発的な工事や路上トラブルなど

サービスの課題

乗車のサポートや運賃収受、旅客案内、車内での安全確認、トラブル時の対応など

地域の課題

自動運転バスの運行に適した駅前広場の整備やバス停周辺の空間の整備、車道を走行する自転車などを踏まえた走行空間の整備、歩行者と自動車の走行空間の分離など

バスファン等提供の豊富なバス画像（113点）



多様なバス関連資料（76点）

