

## 多摩市地域公共交通の課題・方向性（案）

---

### 内容

1. 多摩市地域公共交通の現状 .....	1
2. 公共交通が目指す将来像 .....	4
3. 目指す将来像の実現に向けた課題（案） .....	6
3-1 広域交通の維持に向けた課題 .....	6
3-2 幹線交通の維持に向けた課題 .....	7
3-3 地域密着型交通の充実に向けた課題 .....	8
3-4 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 .....	10
4. 施策・事業（たたき案） .....	12

---

## 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、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。

### ■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「代替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**

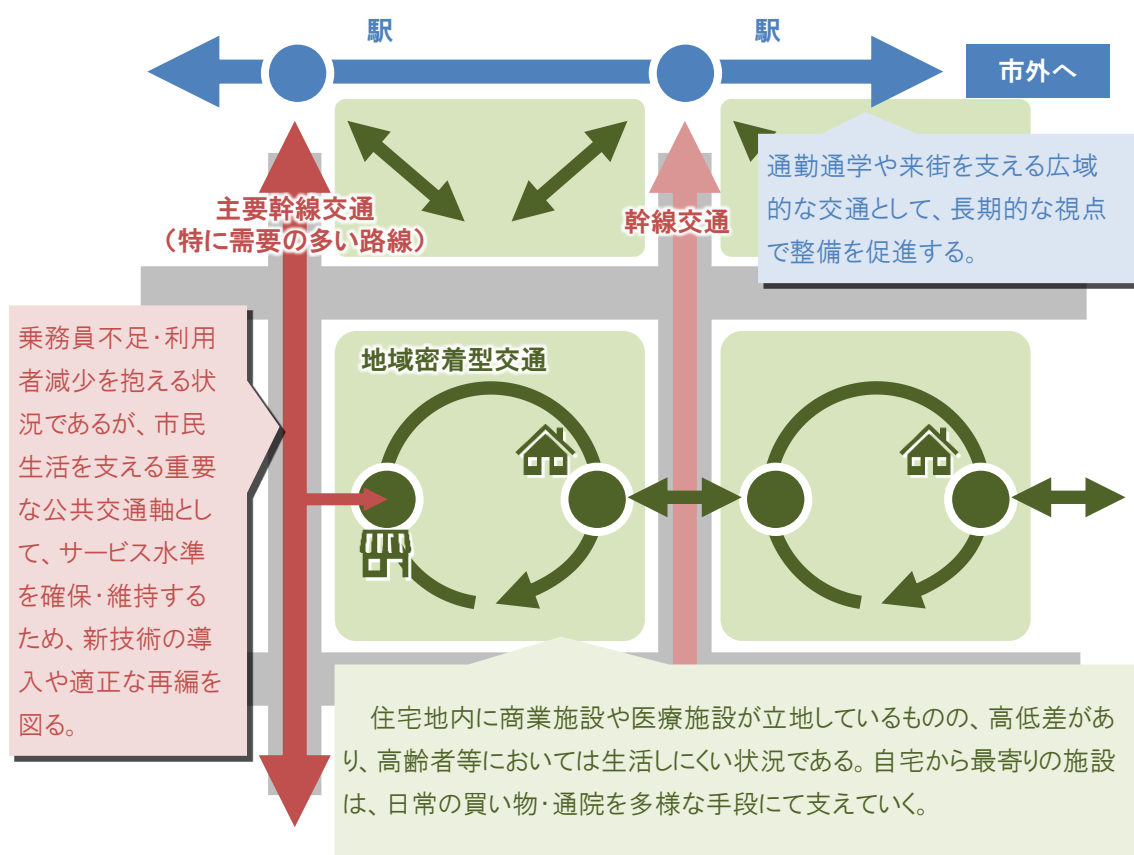
- 乗務員が不足しており、将来的に人手不足が深刻化する可能性がある。
- 多摩市内は概ね良好な路線バスネットワークが形成されている。
- 高齢化による利用減が問題であると感じている。シルバーパス利用者が増え、混雑する。
- バスターミナルは薄暗い・サインが分かりにくい、ベンチが汚れている等の問題があると感じる。
- 共同運行路線の一部では、供給過多になっている区間があるため、見直しを検討していきたい。
- 車内事故があり、乗務員の心理的負担になっている。市と一緒に車内事故防止の取組を進めていきたい。
- 市には、拠点（多摩センター駅のターミナル）整備をお願いしたい。案内板の運営や休憩施設のリニ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

## 2. 公共交通が目指す将来像

地域公共交通の現状を踏まえて、下記のとおり、目指す将来像を設定した。



**広域交通**  
鉄道、路線バス

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＞

**目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持**

- ・ 通勤・通学を中心に、市外への移動、市外からの移動がみられている。
- ・ 市外への移動手段として、鉄道・モノレールが運行しており、市民・来街者の移動を支えている。
- ・ 多摩都市モノレールについては、町田市方面への延伸が検討されている。

▶通勤通学や来街を支える広域的な交通として、長期的な視点で整備を促進する。

**目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持**

- ・ 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。
- ・ 各地域から鉄道駅までは、充実した路線バス網が形成されており、市民の移動を支えている。
- ・ 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。

▶乗務員不足・利用者減少を抱える状況であるが、市民生活を支える重要な公共交通軸として、サービス水準を確保・維持するため、新技術の導入や適正な再編を図る。

**目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実**

- ・ 各地域内においてもスーパーやクリニック等が立地しており、近所で買い物等を済ませる状況もみられる。
- ・ 市内においては、歩行者専用道路が充実していることもあり、地域内の主な移動手段は、徒歩・自転車が多くなっている。
- ・ 団地を中心に高齢化が進行している。加えて、市内は起伏があるため、近距離の移動が困難となる高齢者が今後増加することが想定される。

▶住宅地内に商業施設や医療施設が立地しているものの、高低差があり、高齢者等においては生活がしにくい状況である。自宅から最寄りの施設は、日常の買い物・通院を多様な手段にて支えていく。

**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**

- ・ 市内には、鉄道・モノレール・路線バス・ミニバス・タクシー等の多様な交通サービスが展開されている。その他、徒歩や自転車などによる移動も行われている。
- ・ 鉄道駅等の交通結節点において、多様な交通が相互に連携することで、移動利便性向上が期待される。

▶鉄道駅は、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として機能を高める。

▶地域内の近隣センター等は、幹線交通や地域密着型交通が乗り入れ、主に市民の生活を支える地域拠点として機能を高める。

### 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）を次のとおり整理した。

#### 3-1 広域交通の維持に向けた課題

---

##### <課題① 鉄道・モノレールの利用促進>

- ・ 人口減少や生活様式の変化により移動の総量が減少しており、現行のサービスを維持するためには、市民による利用を維持する必要がある。

##### <課題② 関係者との継続的な情報共有>

- ・ 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。

## 3-2 幹線交通の維持に向けた課題

---

### <課題① 乗務員の確保>

- ・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、乗務員確保や労働環境の改善等が必要である。
- ・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 路線バスの利用促進>

- ・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、維持が困難となる可能性がある。
- ・日中時間帯においても、高齢者・子育て家庭等が駅へ出る移動需要があるため、日中時間帯の利用が見込まれる住民等を対象に利用促進を図ることで、幹線交通を維持していく必要がある。

### <課題③ 収支構造の見直し検討>

- ・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。

### 3-3 地域密着型交通の充実に向けた課題

---

#### <課題① ミニバスの見直し>

##### 乗務員不足への対応

- ・ 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。
- ・ 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】

##### 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】

##### 収支改善（特にシルバーパス利用について）

- ・ 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② 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。

#### <課題③ タクシー待機場所の確保>

- ・ 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。
- ・ 市内におけるタクシー利用は、駅から住宅団地・市内施設等への利用が多く、住宅から駅への回送を減らすことで、運行効率化が図られる。

#### <課題④ 新たなニーズへの対応>

- ・ 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となることが想定される。

### 3-4 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 乗り継ぎ利便性の向上>

- ・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】

#### 交通情報の統合

- ・一方で、市内公共交通の情報は、各社 HP 等に分散しており、体系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。

#### 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。

#### バスターミナルの分かりやすさ向上

- ・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。

#### バスターミナルの快適性の向上

- ・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

## 4. 施策・事業（たたき案）

---

### <関係者との協議>

#### 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>

#### 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

#### 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

### 運賃体系の見直し

- ・ 利便性向上や収支改善に向けて、均一運賃の設定（分かりやすさの向上）、路線バスや鉄道との乗継割引の設定、シルバーパス利用可否の検討等を行います。

## <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大型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して、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                      など

## ＜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、利用が減ることによって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。