

# 多摩市交通マスタープラン（案）

令和8年2月

多摩市



## はじめに（市長挨拶）

市長挨拶

## [目次]

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>5</b>
1. 計画策定の背景・目的 .....	5
2. 計画の位置付け.....	5
3. 計画の対象区域.....	6
4. 計画期間 .....	6
<b>第2章 多摩市交通マスタープランの評価検証</b> .....	<b>7</b>
1. 計画目標の達成状況 .....	7
2. 事業の実施状況.....	9
<b>第3章 多摩市地域公共交通を取り巻く現状</b> .....	<b>11</b>
1. 地域特性 .....	11
2. 公共交通の現状.....	15
3. 移動実態 .....	17
<b>第4章 多摩市が目指す将来像(上位計画・関連計画の整理)</b> .....	<b>18</b>
1. 第六次多摩市総合計画(令和5年11月策定) .....	18
2. 多摩市都市計画マスタープラン(令和7年3月改定) .....	19
3. 多摩ニュータウンの新たな再生方針 .....	20
<b>第5章 多摩市地域公共交通が目指す将来像</b> .....	<b>21</b>
1. 基本理念および計画目標 .....	21
2. 公共交通ネットワークの将来像 .....	23
<b>第6章 目指す将来像の実現に向けた課題</b> .....	<b>25</b>
1. 広域交通の維持・拡充に向けた課題.....	26
2. 幹線交通の維持に向けた課題 .....	26
3. 地域密着型交通の充実に向けた課題.....	27
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 .....	28
<b>第7章 課題解決に向けた施策・事業</b> .....	<b>29</b>
1. 事業一覧 .....	29
2. 事業の詳細 .....	30
3. 事業スケジュール.....	39
<b>第8章 計画の推進体制</b> .....	<b>40</b>
1. 推進体制 .....	40
2. 進捗管理手法 .....	40
3. 評価検証方法 .....	41
<b>第9章 自転車ネットワーク計画</b> .....	<b>44</b>
1. 計画の概要 .....	44
2. 自転車交通の現状.....	45
3. 基本方針と計画目標 .....	49
4. 自転車ネットワーク計画 .....	50
<b>用語解説</b> .....	<b>54</b>

### 別冊 資料編

検討体制・経緯、現状整理結果、各種調査の結果概要

# 第1章 計画の概要

## 1. 計画策定の背景・目的

多摩市内には、鉄道・モノレール・民間路線バス・多摩市ミニバス・タクシー等、多様で充実した公共交通ネットワークが展開されており、市民および来訪者の移動を支えています。

一方で、公共交通事業者における深刻な乗務員不足・乗務員の高齢化、生活様式の変化による公共交通利用者の減少などの課題も抱えており、公共交通の減便等を余儀なくされています。

将来にわたって、利便性の高い公共交通ネットワークを確保・維持するためのマスタープランとして、「多摩市交通マスタープラン」を策定します。

## 2. 計画の位置付け

現計画である「多摩市交通マスタープラン(平成30年3月)」や、上位計画である「第六次多摩市総合計画(令和5年11月)」に即し、「多摩市都市計画マスタープラン(令和7年3月)」、「多摩市立地適正化計画(策定中)」などとの整合を図ります。

多摩市交通マスタープランは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)の中で努力義務とされている地域公共交通計画として、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

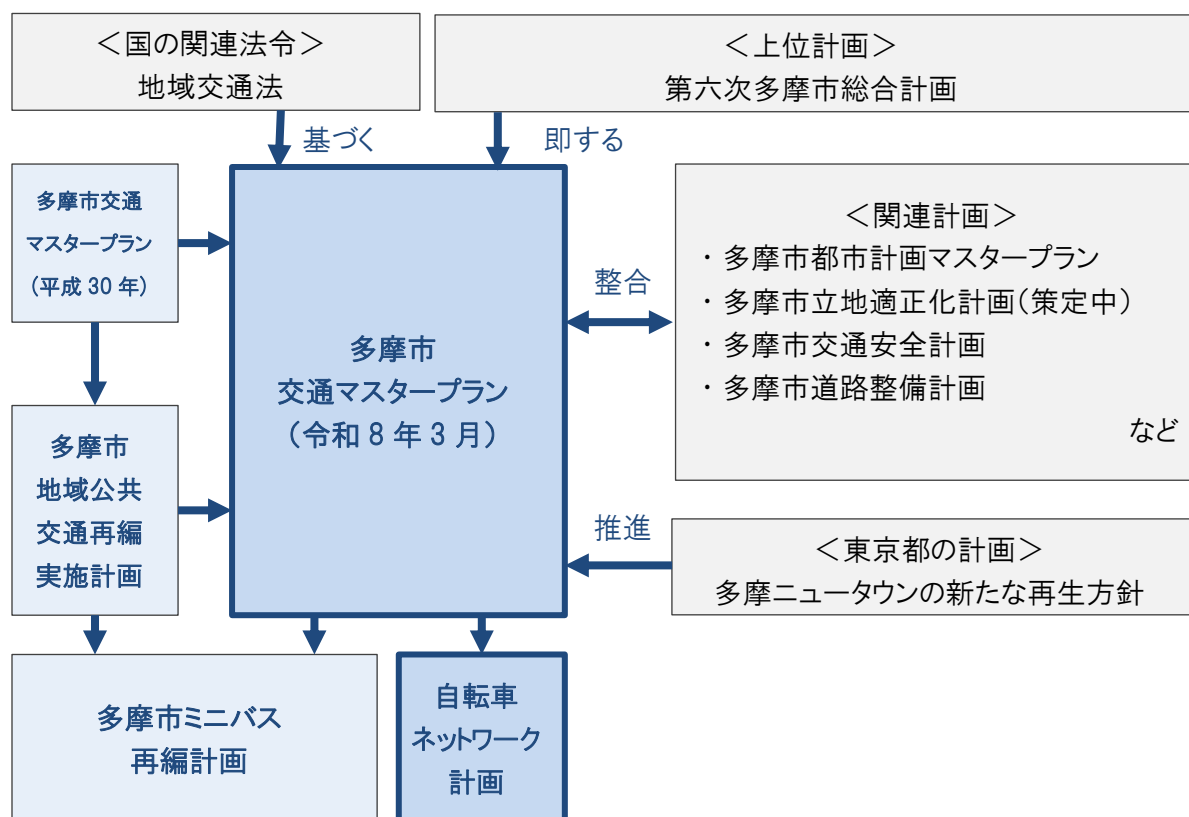


図 本計画の位置付け

### 3. 計画の対象区域

---

本計画の区域は、多摩市全域とします。また、移動手段の検討時等においては、必要に応じて隣接する自治体や関係団体等と連携を図ります。

### 4. 計画期間

---

本計画の計画期間は、令和 8 年度～令和 14 年度までの7年間とします。なお、計画の期間内において、社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直しや修正を行います。

## 第2章 多摩市交通マスタープランの評価検証

### 1. 計画目標の達成状況

現計画における評価指標の達成状況は、下記のとおりです。

表 現計画における評価指標と達成状況

計画目標	評価指標	算出結果	達成状況	備考
まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実	市内鉄道駅(4路線7駅)の1日平均乗降客数(人)	【策定時】337,197 【現況値】299,601 【目標値】385,000	未達	新型コロナウイルス感染症拡大、リモートワークの普及、モノレール沿線大学の学部移転等が要因。
多摩市のまちづくりを支える市内公共交通網の再構築	民間路線バス、ミニバス、タクシーの1日平均乗降客数(人) ※推計	【策定時】58,419 【現況値】50,259 【目標値】70,000	未達	新型コロナウイルス感染症拡大、リモートワークの普及、バス路線沿線の高齢化、乗務員不足による供給力の低下、夜間時間帯におけるタクシー需要の減少等が要因。
	市民が「交通の便について良い、どちらかといえば良い」と回答している割合(%)	【策定時】75.5 【現況値】78 【目標値】85	未達(改善)	路線バス・タクシーにおける乗務員不足により策定時に想定していた供給力に至らなかったことが要因と考えられるが、改善傾向にある。
多様なニーズに対応した交通サービス水準の維持・向上	市民が「多摩市は道路や公園などの都市基盤が整ったまちだと思う、どちらかといえばそう思う」と回答している割合(%)	【策定時】56.1 【現況値】53.1 【目標値】60	未達	尾根幹線道路などの交通環境の整備により向上したが、それ以降の市民の生活に直結する道路整備等が減少したことが要因。
	市内交通事故件数(人身事故件数)(暦年)(件)	【策定時】340 【現況値】306 【目標値】0に近づける	未達(改善)	目標値には至らなかったが、交通安全に関する取組(ゾーン30区域指定の推進、学校周辺や住宅地の速度規制強化等)によって改善傾向がみられる。

計画目標	評価指標	算出結果	達成状況	備考
	市民が「多摩市は障がい者が安心して暮らせるまちだと思う、どちらかといえばそう思う、ふつう」と回答している場合(%)	【策定時】70.5 【現況値】76 【目標値】85	未達 (改善)	目標値には至らなかったが、バリアフリーに関する取組(駅前バスターミナルにおけるバリアフリー整備、エレベーター設置等)によって改善傾向がみられる。
市民が主体的に参画する交通施策の展開	地域活動の状況(防犯活動・交通安全事業)に「現在参加している」、「これまでに参加したことがある」と答える市民の割合(%)	【策定時】12.9 【現況値】19.5 【目標値】26.7	未達 (改善)	目標値には至らなかったが、意識啓発の取組(交通安全教室の開催など)によって改善傾向がみられる。
	地域密着型交通運行事業収支率(%)	【策定時】67 【現況値】52 【目標値】60 以上	未達	人件費や燃料費支出の上昇に対し、シルバーパス利用者が多いこと等により、運賃収入で追いついていないことが要因。

## 2. 事業の実施状況

現計画に位置付けられている事業の実施状況は、下記のとおりです。

【凡例】○：実施(または完了見込み) △：検討中 ×：未実施

計画目標	事業名	実施状況	新計画への反映	
目標 1 まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実	1-I 既存路線の交通サービス水準の向上	○	『京王ライナー』の導入・増発等により、朝夕時間帯の快適性の向上。	継続実施 (事業1に反映)
	1-II 鉄道ネットワークの強化	△	多摩都市モノレール延伸(町田方面等)は選定されたルート案をもとに、まちづくりの深度化や関係機関による検討・調整が進められている。小田急多摩線延伸(唐木田～相模原～上溝)は収支採算性の向上や周辺まちづくり等についての検討をし、関係機関と調整等を進めている。	継続実施 (事業1・事業2に反映)
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	2-I 市内公共交通網の再編と交通不便地域の解消	△	2020年に「地域公共交通再編実施計画」を策定。桜ヶ丘地区でデマンド交通、和田(百草)地区でコミュニティタクシーの実証実験を準備したが、コロナ禍で延期。	継続実施 (事業4に反映)
	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	○	駅前広場の再整備やバリアフリー動線整備を順次実施。多摩センター駅ではモノレールと鉄道の乗換導線を改善(屋根設置要望に対応)。永山・聖蹟桜ヶ丘駅でもエレベーター設置等で乗換環境を向上。	継続実施 (事業7に反映)
	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	△	市内主要バス停で上屋やベンチの新設・更新を進行中。高齢者が多いミニバスのバス停にベンチ設置など、バス停のバリアフリー化・美化を計画的に実施。	継続実施 (事業7に反映)
	2-IV 人と環境にやさしいバスやタクシー車両の普及	○	ノンステップバスや低公害バスの導入が概ね完了。多摩市内でも電気バスの自動運転実証(2024月)を実施。	事業完了 (継続実施なし)
目標 3 多様なニーズに対応した交通サービス水準の維持・向上	3-I 安全で快適な利用環境の創出による自転車利用の推進	○	自転車ネットワーク計画に沿い、自転車歩行者道の整備を継続実施。公共施設等に駐輪場を増設。2025年4月からシェアサイクル事業を開始。	継続実施 (自転車ネットワーク計画に反映)
	3-II 総合的かつ計画的な交通安全施策の推進	○	生活道路でのゾーン30区域指定を推進し、学校周辺や住宅地の速度規制を強化。道路管理者と連携しガードレール・カラー舗装の整備、一部スクールゾーン(通学時間帯車両進入禁止)の導入(2020年度～)。	「多摩市交通安全計画」において継続実施
	3-III 計画的な道路整備と都施行事業の促進	○	南多摩根幹線の四車線化事業が東京都により着手(多摩市聖ヶ丘～稲城長峰等、2021年度工事開始)。関戸橋架替事業も都施行で継続中(約16年計画で下部工完了段階)。	継続実施

計画目標	事業名	実施状況	新計画への反映
	3-Ⅳ 人と環境にやさしい道路交通環境の実現	○ 市内公共施設駐車場等でアイドリングストップ周知を義務化(看板掲示など条例で徹底)。環境配慮型の交通施策(グリーンロードの植栽や低騒音舗装、EV 充電設備整備等)を順次推進。	継続実施
目標 4 市民が主体的に参画する交通施策の展開	4-Ⅰ モビリティ・マネジメントによる健幸まちづくりの推進	○ 高齢者の外出促進策としてポイント付与実証を実施(聖蹟桜ヶ丘でビーコンを用いた歩行促進実験、200名参加)。公共交通利用を促す出前講座や健康ウォーキングイベント等を継続開催。	継続実施 (事業8に反映)
	4-Ⅱ 交通安全教育の充実と交通安全意識の啓発	○ 小中学校での交通安全教室を充実(スタントマンによるスクエアードストレイト方式の教室開催等)。高齢者向け交通安全講習や地域ぐるみの啓発キャンペーンを多摩稲城交通安全協会等と定期実施。	「多摩市交通安全計画」において継続実施
	4-Ⅲ 次世代交通サービスの導入可能性の検討	○ MaaS等の次世代モビリティ導入を検討。2020年度に町田・多摩エリアでデジタル乗車券・スマホ決済などMaaS実証実験を実施。また多摩センター地区で自動運転バスの走行実験を実施(2024年)。	継続実施 (事業3・事業6に反映)

# 第3章 多摩市地域公共交通を取り巻く現状

## 1. 地域特性

### (1)人口推移

令和2(2020)年の本市の人口は 146,951 人、世帯数は 68,415 世帯であり、平成2(1990)年以降、人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向にあります。

1世帯当たり人員は平成2(1990)年の 2.85 人／世帯から令和2(2020)年には 2.15 人／世帯に減少しています。

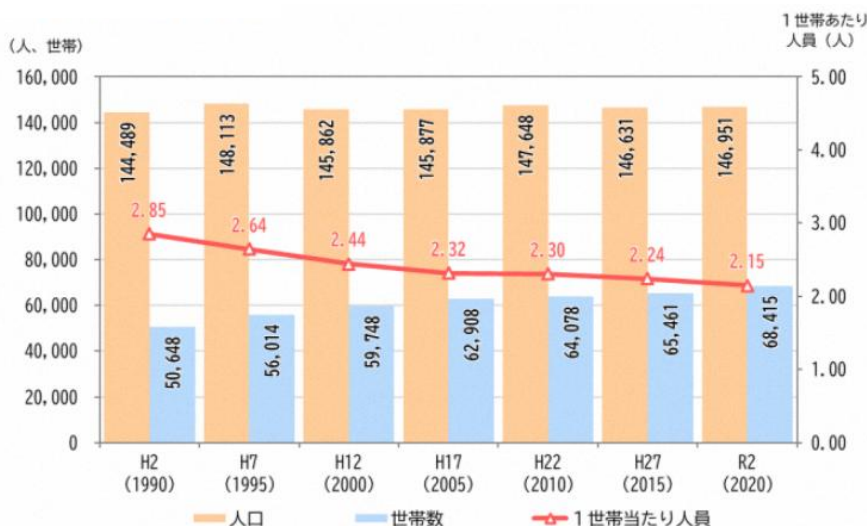
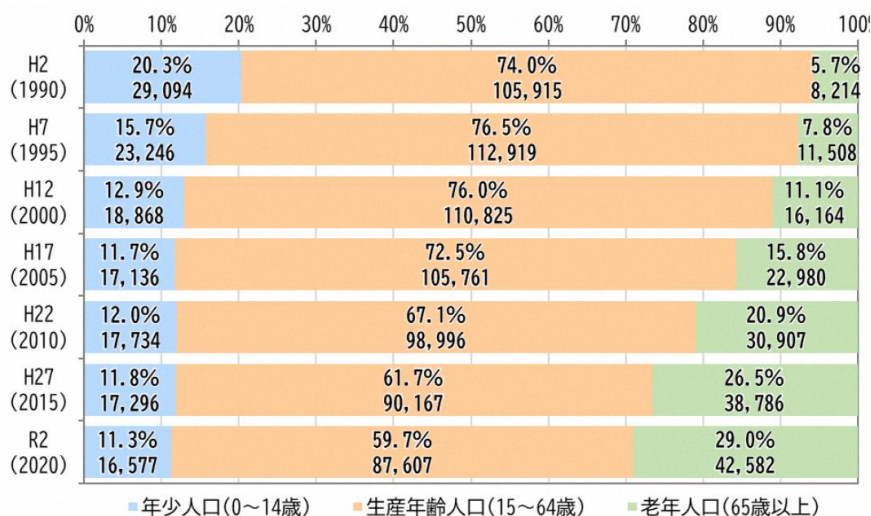


図 人口・世帯・1世帯当たり人員の推移（国勢調査）

### (2)年齢3区分人口の推移

年少人口は、減少傾向となっており、平成2(1990)年から令和2(2020)年で約4割減少しています。生産年齢人口も、平成7(1995)年以降、減少傾向となっており、平成2(1990)年から令和2(2020)年で約2割減少しています。老年人口は、一貫して増加傾向にあり、平成2(1990)年から令和2(2020)年で約5倍に増加しています。



※年齢不詳を除く

図 年齢3区分別人口割合の推移（国勢調査）

### (3)人口分布

市全体に人口集積が見られており、中でも聖蹟桜ヶ丘駅周辺やニュータウンエリア等において人口が多くなっています。

高齢者分布状況を見ると、ニュータウンエリアを中心に高齢化が進行している状況です。

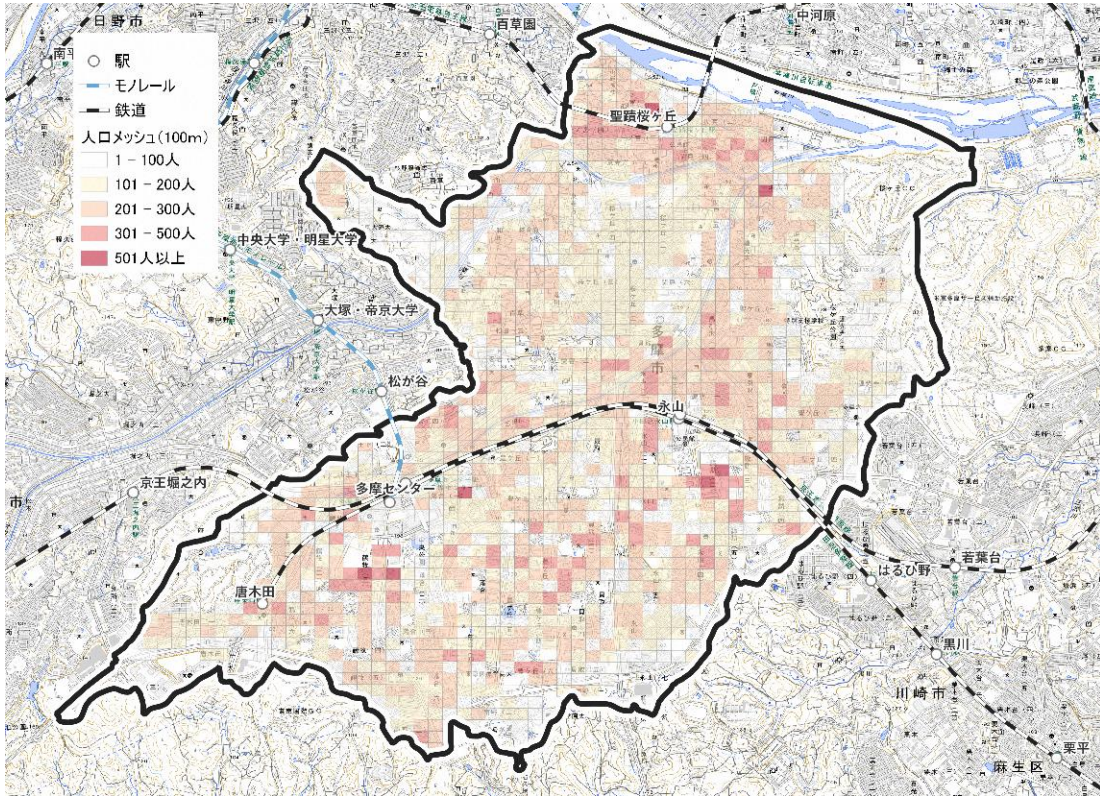


図 人口分布状況（令和2年時点）

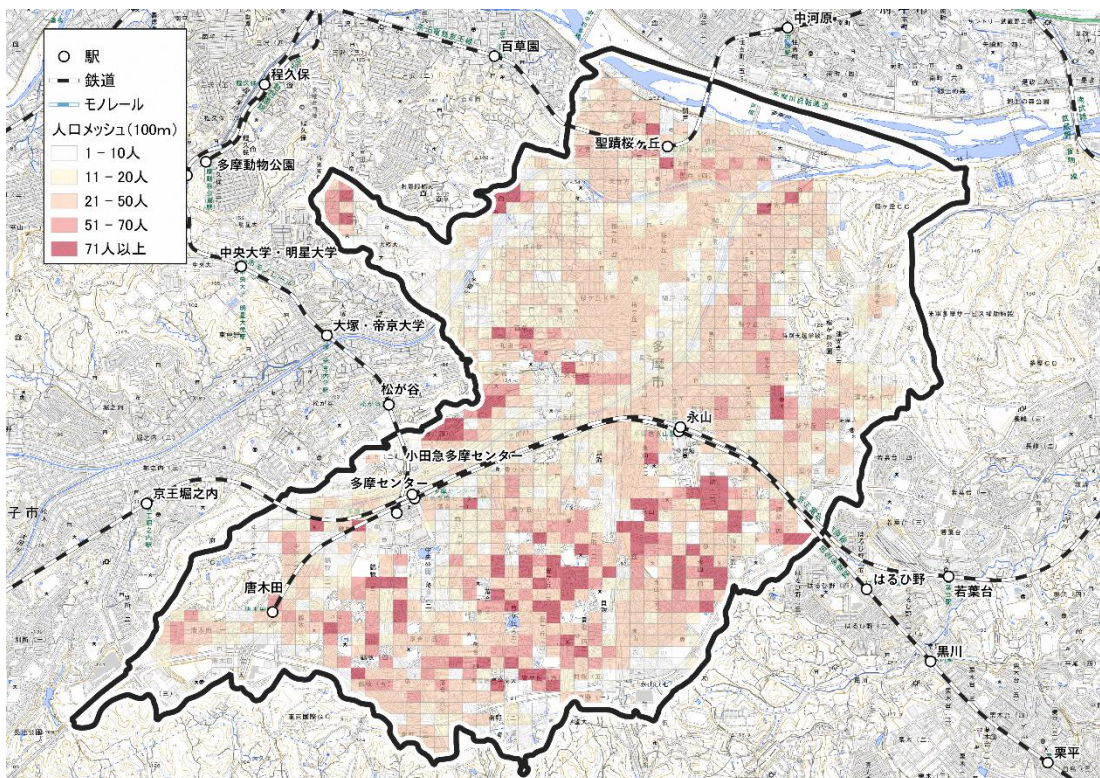


図 65歳以上の老年人口分布（令和2年時点）

#### (4)施設分布

鉄道駅周辺を中心に各種施設が多く集積しています。住宅地内においても、商業施設・医療施設が立地しています。

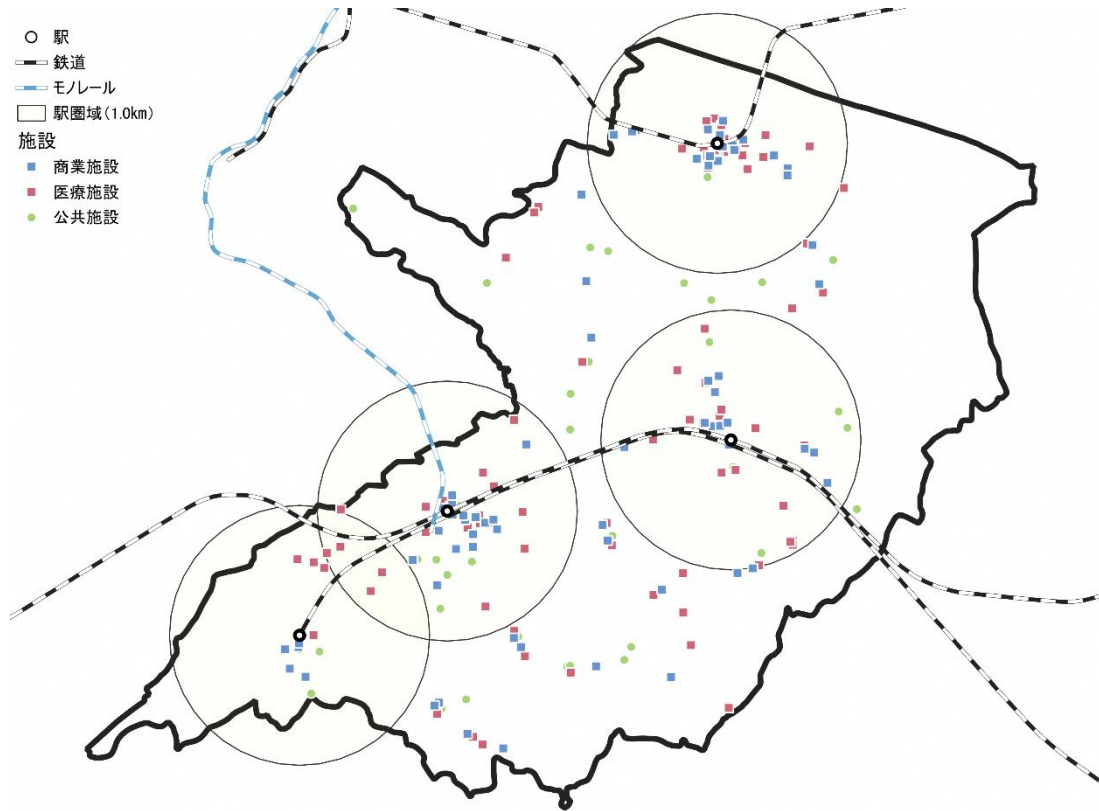


図 施設分布（商業施設・医療施設・公共施設）

#### (5)地形

本市は、丘陵地帯であり、住宅地～鉄道駅間を移動する際、坂道を移動しないといけない場合が多くみられます。

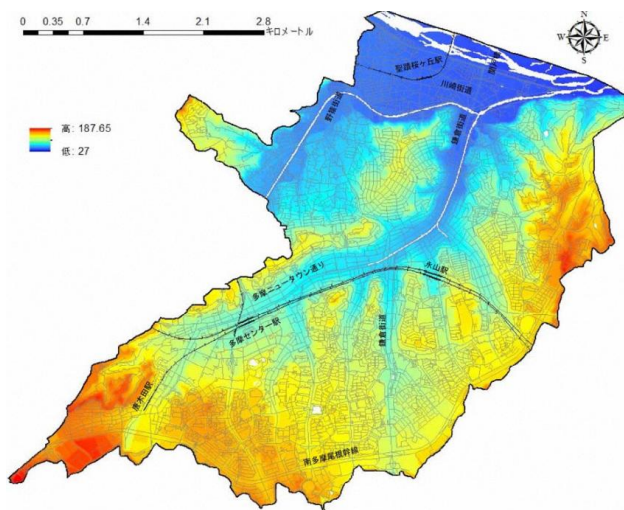


図 多摩市の標高分布図

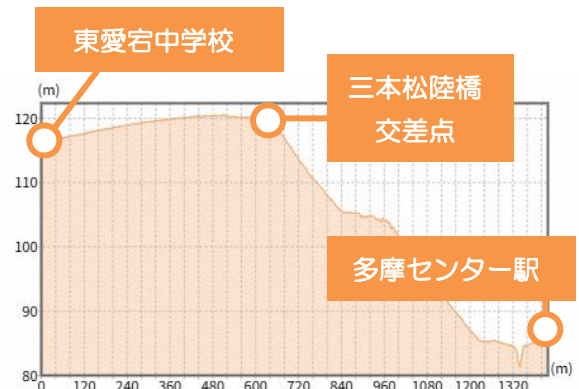


図 東愛宕中学校～多摩センター駅間の標高差  
（地理院地図を用いて算出）

## (6)都市構造

聖蹟桜ヶ丘駅周辺エリアは、多摩川沿いの低地部と丘陵部に市街地が広がる地域です。駅周辺では近年、再開発により高層マンションや商業施設が整備され、都市機能の集積が進んでいます。一方、駅から離れた丘陵部には、桜ヶ丘団地をはじめとする中低層住宅地が広がり、落ち着いた住環境が形成されています。

永山駅周辺・多摩センター駅周辺・唐木田駅周辺は、多摩ニュータウン開発により計画的に整備されたエリアであり、住宅地は近隣住区論に基づき、小中学校、近隣センター（商店街）、公園等が徒歩圏内に配置されています。また、住宅地内では歩車分離が図られ、各住宅から各施設へ自転車歩行者専用道路により安全にアクセスできる都市構造となっています。

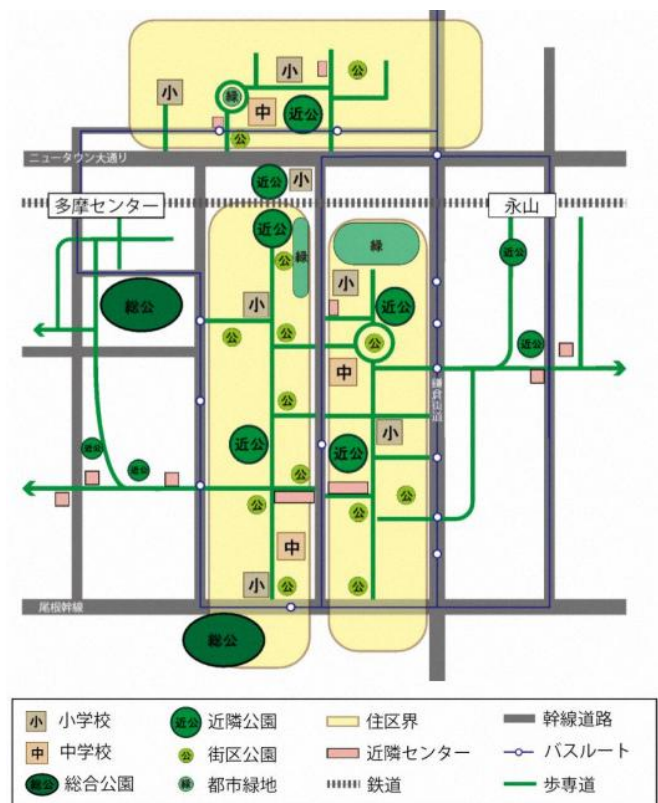


図 近隣住区論に基づいた住区構成の例  
(多摩ニュータウン建設当初)

## 2. 公共交通の現状

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ます。高速バスも市内に発着しており、観光等における移動を支えています。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、日常生活を支えています。その他、路線バスでは賅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ます。

一部、鉄道駅やバス停から遠い地域(公共交通空白地域)やバス停との高低差が大きい地域(公共交通不便地域)が点在していますが、タクシー等によって、移動が支えられています。

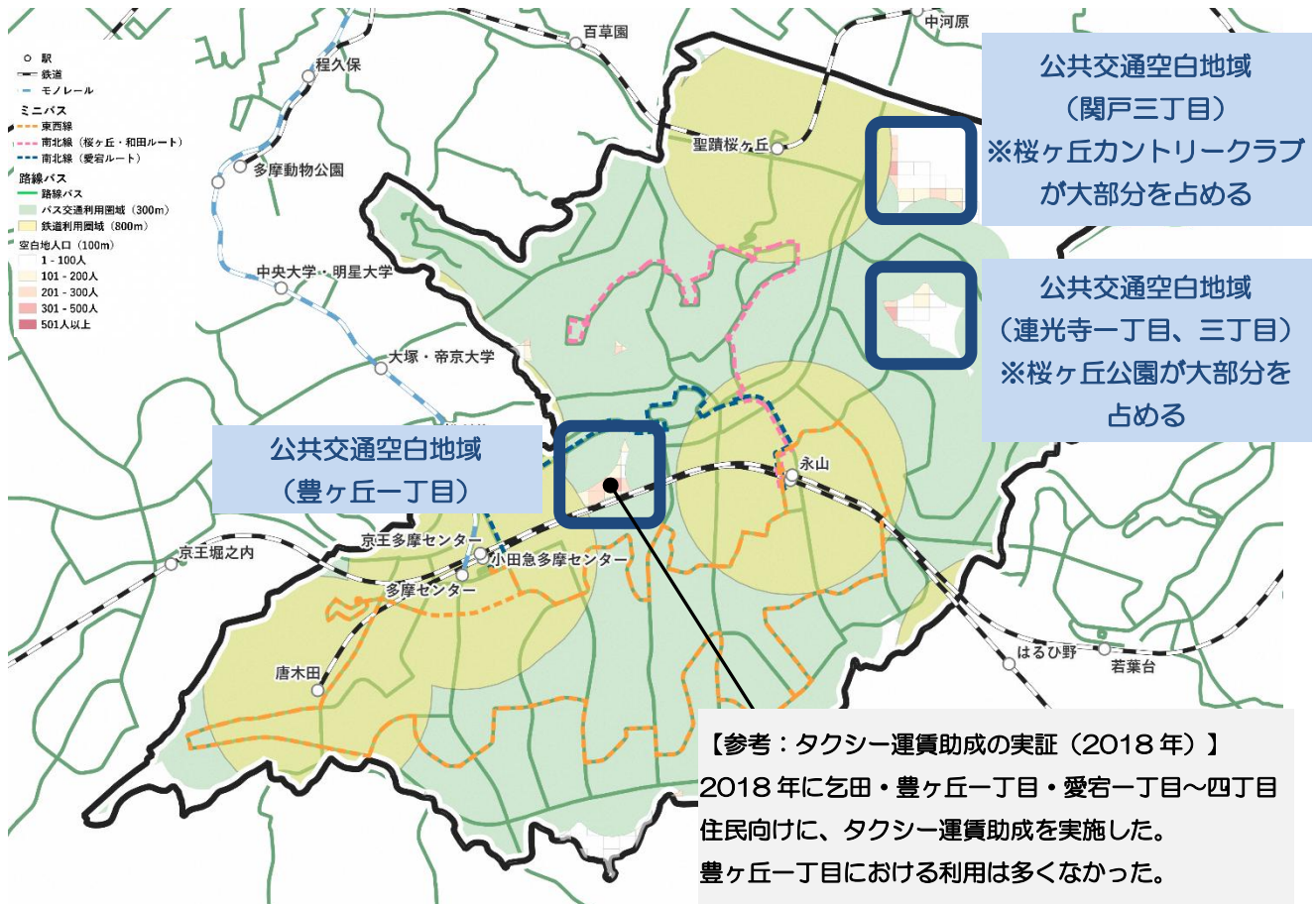


図 多摩市地域公共交通のネットワーク図

交通モード	運行主体
鉄道	小田急電鉄株式会社
	京王電鉄株式会社
モノレール	多摩都市モノレール株式会社
高速バス	京王バス株式会社
	東京空港交通株式会社 など
路線バス	京王バス株式会社
	神奈川中央交通株式会社
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)

＜公共交通不便地域(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ますが、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%でした(80 歳以上においても約 12%でした)。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ます。このような細かなニーズは、タクシー等によって支えられています。

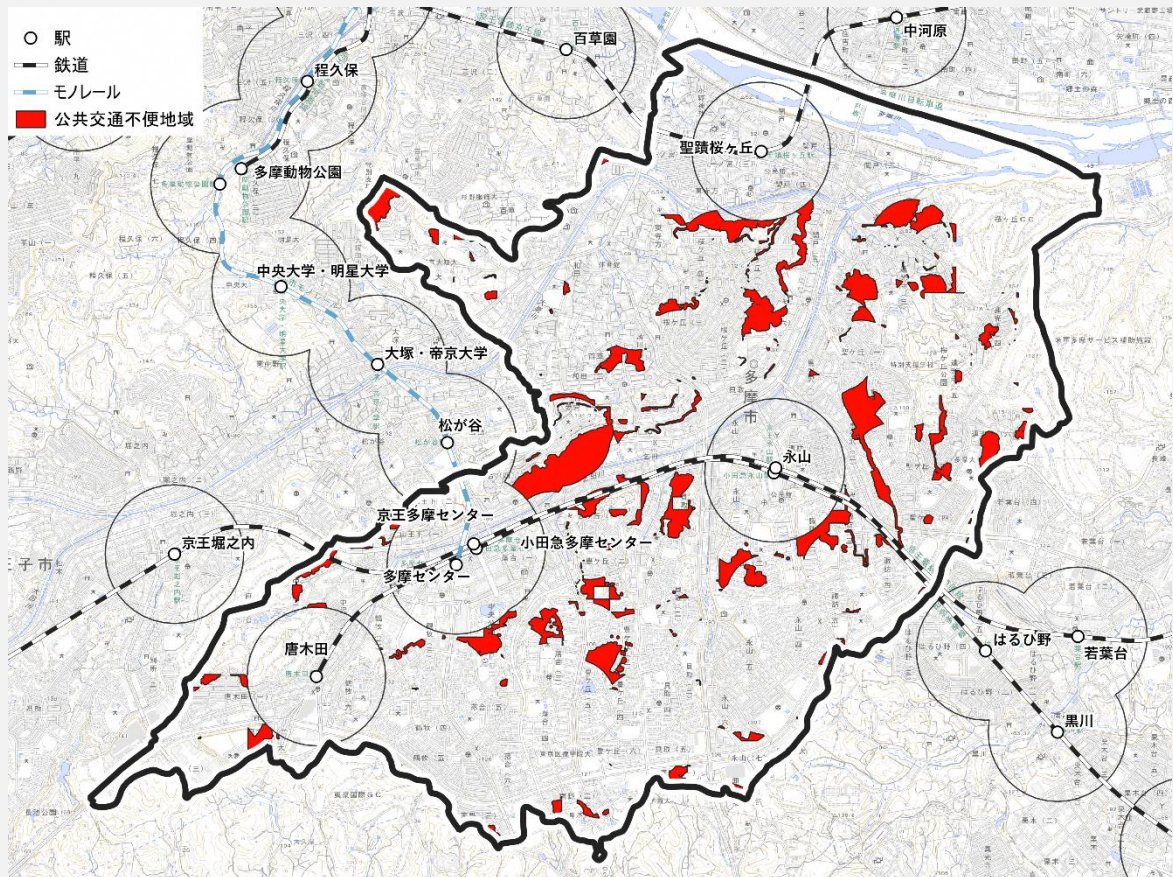


図 公共交通不便地域 (バス停から高低差が 10m 以上のエリア)  
※鉄道駅から 500m 以内を除く

【公共交通不便地域】

本計画では、「バス停からの高低差が 10m 以上ある地域(鉄軌道駅から 500m 圏内は除く)」を公共交通不便地域として定義しています。

【公共交通空白地域】

本計画では、「鉄道駅から 500m 以上 かつ バス停から 300m 以上 の地域」を公共交通空白地域として定義しています。

### 3. 移動実態

市民および来訪者の移動実態を「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)」に分けて整理しました。

表 用事別の主な外出パターン

外出パターン		買物	通院	通勤	通学
市外への移動・市外からの移動		○	○	◎	◎
市内移動	駅までの移動	◎	◎	○	○
	近所の移動	○	○	○	○

#### ■市外への移動・市外からの移動

- 国勢調査によると、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ます。
- 市民アンケート調査によると、通勤・通学をしている人の約68.9%が市外に移動しています。
- 市民アンケート調査によると、交通手段は、路線バス＋鉄道、徒歩・自転車＋鉄道が多い傾向にあります。
- 施設分布をみると、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ります。

#### ■市内移動(自宅から駅までの移動)

- 市民アンケート調査およびビッグデータ分析によると、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ます。
- 市民アンケート調査によると、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)が多い傾向にあります(複数回答の設問)。
- 地形をみると、鉄道駅は、住宅地から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ります(帰宅時は上り坂になる)。

#### ■市内移動(自宅から近所までの移動)

- 施設分布をみると、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ます。
- 市民アンケート調査によると、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割を占めています。
- ビッグデータ分析によると、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ります。

## 第4章 多摩市が目指す将来像（上位計画・関連計画の整理）

多摩市の地域公共交通が目指す将来像の検討に当たり、上位・関連計画を整理しました。

### 1. 第六次多摩市総合計画（令和5年11月策定）

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。施策「交通ネットワークの形成」の目指す姿として「だれもが生活しやすく往来できるために、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、主な施策の方向性として、地域性に配慮した交通環境の充実化、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ます。

#### 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

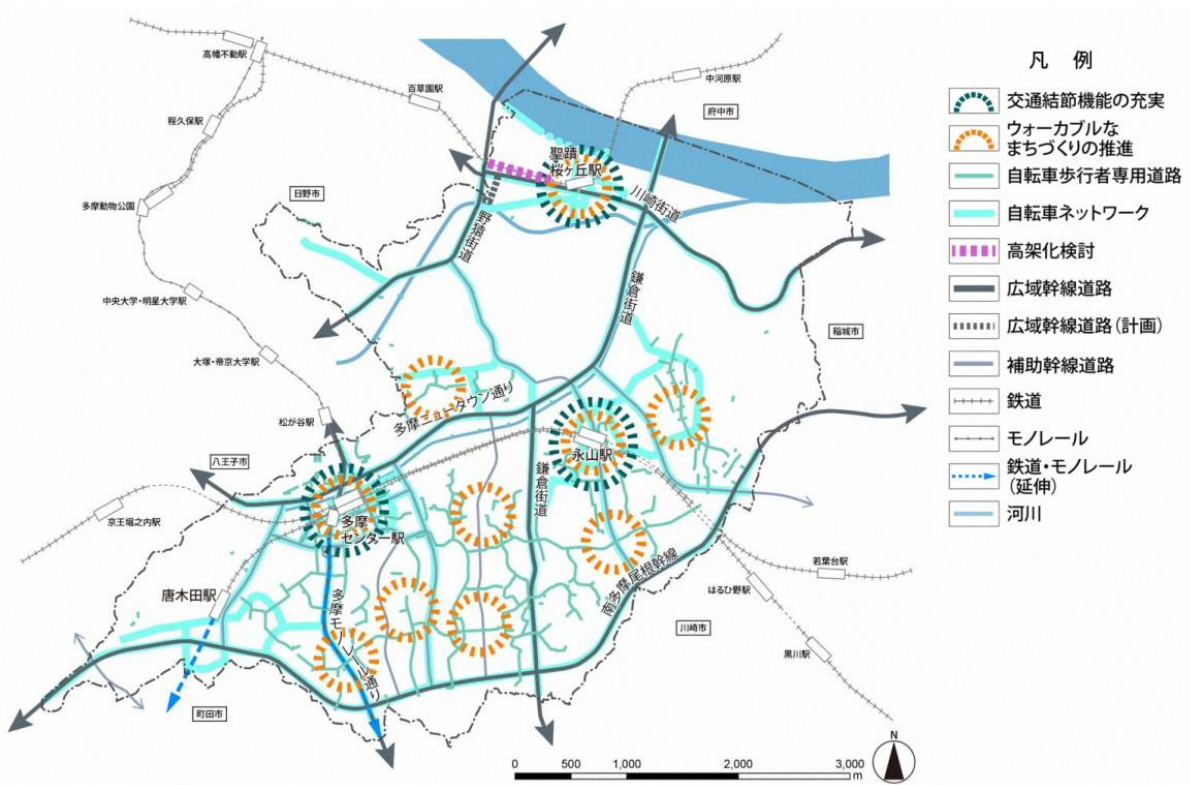
- ▶ 人の往来や利便性の向上により、地域の魅力向上や地域経済の活性化を図るため、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸について、関係市と連携しながら促進します。
- ▶ 多摩都市モノレールの町田方面延伸については、町田市と連携した「沿線まちづくり構想」を策定し、東京都による都市計画手続きや事業認可の手続きを促進します。
- ▶ 交通渋滞の解消、安全性や防災性の向上とともに、多摩ニュータウン再生にも寄与する、南多摩尾根幹線の整備を促進します。

##### (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。

## 2. 多摩市都市計画マスタープラン（令和7年3月改定）

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「ウォーカブルなまちづくりの推進」、駅における「交通結節機能の充実」を目指しています。



### ◆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



### 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」を設定しています。

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」を図ろうとしています。

また、取組方針の中では「ゆとりある道路空間等を活用した多様なモビリティ（自動運転バス、電動シェアサイクル、電動キックボード、空飛ぶクルマ等）の導入を推進し、地域内の移動を円滑にする」ことを示しています。



#### < 駅周辺エリアの将来イメージ >



#### < 近隣センターを中心としたエリアの将来イメージ >



#### < 取組方針 >

##### < 方針3 > 歩車分離された既存の道路ネットワークを生かすなど、誰もが快適に動ける

多摩ニュータウン内に発達した安全な歩行者ネットワーク等を活用し、駅や近隣センター、生活施設等の主要施設間の移動手段を充実させるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の充実を図り、あらゆる人が移動しやすいまちを実現します

##### 取組

様々な交通モード\*により地形の高低差を克服し、誰もが自由自在に移動できるまちを実現します

- ・ゆとりある道路空間等を活用した多様なモビリティ（自動運転バス、グリーンズローモビリティ、電動シェアサイクル、電動キックボード、空飛ぶクルマ等）の導入を推進し、地域内の移動を円滑にします
- ・主要駅周辺や近隣センター等に、多様なモビリティに対応した交通結節機能を強化します
- ・施設更新に合わせてバリアフリー化を促進し、誰でも移動しやすい動線を確保します

## 第5章 多摩市地域公共交通が目指す将来像

### 1. 基本理念および計画目標

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 子どもから高齢者まで

安心・安全に 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、近所のスーパーやクリニック、市外の学校や会社等へ公共交通で安心・安全に移動できるまちを目指します。

#### 計画目標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・通学ができるようにします。
- ・ 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ようにします。
- ・ モノレールが延伸し、町田方面等へ快適に移動できるようにします。

<達成状況を確認するための指標>

市内鉄道駅の乗降客数、鉄道の運行本数、多摩都市モノレールの運行本数

#### 計画目標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・通学ができるようにします。
- ・ 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ようにします。
- ・ 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ようにします。
- ・ 市と交通事業者が一体となって、乗務員確保を行うことで、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ようにします。

<達成状況を確認するための指標>

民間路線バスの乗降客数、主要幹線交通における日中時間帯の民間路線バス運行頻度

### 計画目標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ようにします。
- ・ 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ようにします。

#### <達成状況を確認するための指標>

公共交通不便地域内における地域密着型交通によるカバー人口率、ミニバスの収支率、ミニバスの平均乗降客数、タクシーの乗降客数

### 計画目標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へ乗り継ぐ際に、迷うことなく、バス・タクシーを利用できるようにします。
- ・ 近くの商店街で様々な交通サービスを利用できるようにします。

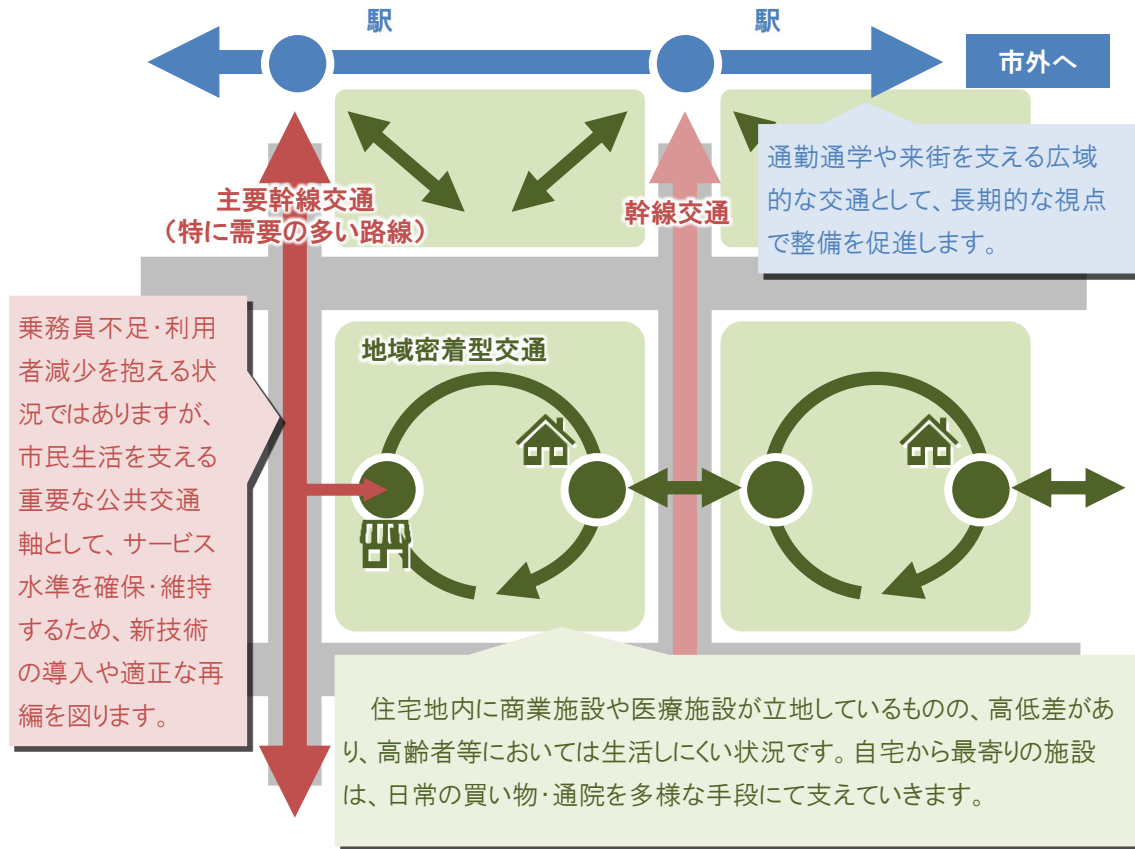
#### <達成状況を確認するための指標>






市内駅バスターミナルにおける乗継環境整備件数、モビリティハブ整備件数

## 2. 公共交通ネットワークの将来像

### (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、市内地域公共交通が担うべき役割を下記のとおり、設定しました。



- 
**広域交通**  
 鉄道、モノレール、  
 高速バス  
 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、  
 パーソナルモビリティ等  
 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・パーソナルモビリティ等)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>

## (2)目指す交通ネットワーク

市外への移動を鉄道・モノレールが担い、各地域から鉄道駅までの移動を路線バスが担い、路線バスでは賅えない移動をミニバスによって補完していきます。これらでカバーできない細かな個別の移動をタクシーが賅います。

既存交通のフル活用によって、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。これにより、各地域から鉄道駅までの移動を支えていきます。

※目指す交通ネットワークは、リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)の開業、小田急多摩線の延伸、多摩都市モノレールの延伸等の動向に応じて、目指す交通ネットワークを見直していきます。



### <新たな交通サービスについて>

前項のとおり、多摩市内の既存交通をフル活用することを基本的な方針としますが、デマンド交通等の新たな交通サービスについても、研究・検討を行います。新たな交通サービスによって、幹線軸の強化や既存交通の補完を行い、より持続可能で利便性の高い交通ネットワークを目指します。

## 第6章 目指す将来像の実現に向けた課題

目指す将来像の実現に向けた課題を次のとおり整理しました。

広域交通の維持・拡充に向けた課題
課題1-1 関係者との継続的な協議が必要
幹線交通の維持に向けた課題
課題2-1 乗務員不足への対応が必要
課題2-2 路線バスの収入増が必要
課題2-3 収支構造の適正化(シルバーパス制度の適正化)
課題2-4 事業者間の役割分担
地域密着型交通の充実に向けた課題
課題3-1 ミニバスの担い手の確保
課題3-2 ミニバス・路線バスとの役割分担
課題3-3 ミニバスの収入確保
課題3-4 タクシー乗務員の確保
課題3-5 近距離移動の支援
交通結節点の充実に向けた課題
課題4-1 バスターミナルの快適性向上
課題4-2 居住地域内における交通結節機能の向上

## 1. 広域交通の維持・拡充に向けた課題

### 課題 1-1 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、取り組む必要があります。

## 2. 幹線交通の維持に向けた課題

### 課題 2-1 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りますが、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ます。
- 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になります。
- 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す。
- 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す。

### 課題 2-2 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ます。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ります。
- 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す。
- 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ります。

### 課題 2-3 収支構造の適正化

- 都内においては、シルバーパス制度が導入されており、70歳以上の高齢者は定額で路線バス等を利用できます。（購入費用は課税状況に応じて変わります。）
- 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ますが、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す。
- 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ります。

### 課題 2-4 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ります。
- 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ります。

### 3. 地域密着型交通の充実に向けた課題

#### 課題 3-1 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入れ」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になります。
- 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す。【ミニバス乗降調査より】

#### 課題 3-2 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ます。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ります。【ミニバス利用者アンケート調査結果より】

#### 課題 3-3 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 年度の数值)となりました。目標値の 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す。【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ります。【利用者アンケート調査結果より】

#### 課題 3-4 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、乗務員を確保する必要があります。
- 電話予約では配車に時間がかかる場合でも、アプリ予約であれば、比較的短時間で車両を確保できる場合もあるため、アプリ予約を周知することで配車効率を高められる可能性があります。
- 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ます。
- 住宅地内においては、タクシーが待機できる場所・乗務員が休憩できる場所が少ない状況にあります。
- 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)が必要になります。

#### 課題 3-5 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ます。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す。【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になります。

## 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 4-1 バスターミナルの快適性向上

#### ■乗継情報の連続性確保

- 鉄道駅の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す。
- 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ます。

#### ■行き先とバス乗り場の統一

- 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す。

#### ■施設の老朽化への対応

- 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ます。
- 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くなります（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ます。

### 課題 4-2 居住地域内における交通結節機能の向上

#### ■近隣センターにおける交通結節機能の向上

- 市内における住宅地の多くは、近隣住区論に基づいて設計されており、徒歩圏内に生活関連施設が集積する“近隣センター”が設けられています。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、安全にアクセスできます。
- 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を向上させることが期待できます。
- 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す。

#### ■団地内空閑地の活用による交通結節機能の向上

- 住宅団地内においては、タクシーの待機場所が不十分です。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ります。
- 本市は、住宅団地を中心に高齢化が進行しています。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ます。
- 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受けられます。
- 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ます。

## 第7章 課題解決に向けた施策・事業

### 1. 事業一覧

目指す将来像の実現に向けた課題を解決するための施策・事業を下記のとおり整理しました。

事業	実施主体	計画目標との関連			
		計画目標①	計画目標②	計画目標③	計画目標④
1 交通事業者との協議	市	●	●		
2 関係機関との協議	市	●			●
3 <b>【重点事業】</b> 公共交通の担い手確保 ・環境整備	市・ 交通事業者		●	●	
4 <b>【重点事業】</b> ミニバスの再編	市・ 交通事業者			●	●
5 <b>【重点事業】</b> タクシー活用	市・ 交通事業者			●	●
6 パーソナルモビリティ の導入検討	市			●	●
7 <b>【重点事業】</b> 公共交通同士や多様な 移動手段との連携強化	市・ 交通事業者			●	●
8 公共交通の利用促進	市・ 交通事業者	●	●	●	

計画目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充

計画目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持

計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実

計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実

## 2. 事業の詳細

事業1	交通事業者との協議							
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通事業者においては、深刻な乗務員不足・乗務員の高齢化を抱えており、将来にわたって現状のサービス水準を維持することが難しい状況です。</li> <li>・市内バス路線の一部は、バス事業者2社によって、共同運行をしている路線が存在しています。当該路線における見直し検討においては、2社間の調整が必要となることから、素早い見直しが行えない状況です。必要に応じて、市が調整役となることで、限られた人的資源の中で、バス路線の最適化を図る必要があります。</li> <li>・東京都が策定した多摩ニュータウンの新たな再生方針では、「ゆとりある道路空間等を活用した多様なモビリティ(自動運転バス、電動シェアサイクル、電動キックボード、空飛ぶクルマ等)の導入を推進し、地域内の移動を円滑にする」としており、交通事業者との協議・調整が必要となります。</li> </ul>							
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ リニア中央新幹線、BRT等の新たな交通サービスや空飛ぶクルマ等新技術について、情報共有・協議を行います。</li> </ul> <p>&lt;協議内容(案)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスネットワーク維持に向けた課題の具体化(令和8~9年度)</li> <li>・課題解決に向けて、関係者(市・交通事業者・地域等)がやるべきこと(令和8~9年度)</li> <li>・関係者における取組結果、効果検証結果(令和10年度以降) など</li> </ul>							
実施主体	市							
関連する計画目標	計画目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充 計画目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持							
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	公共交通会議の実施	継続実施 ※年に2回以上						
	個別協議	継続実施 ※年に2回以上						
	新たな交通サービスの検討	検討 ※必要性が確認された場合のみ						

事業 2	<b>関係機関との協議</b>							
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内においては、多摩ニュータウン再生の取組等が進められており、それらと連動した公共交通施策の推進が求められています。</li> <li>・東京都が策定した多摩ニュータウンの新たな再生方針では、「ゆとりある道路空間等を活用した多様なモビリティ(自動運転バス、電動シェアサイクル、電動キックボード、空飛ぶクルマ等)の導入を推進し、地域内の移動を円滑にする」としており、東京都やその他関係機関との協議・調整が必要となります。</li> <li>・シルバーパス制度によって、70歳以上の高齢者が快適に移動できています。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ますが、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があるため、東京都などとの協議を行いながら、負担軽減策の検討を行う必要があります。</li> </ul>							
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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、東京都等と協議を行います。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ リニア中央新幹線、BRT等の新たな交通サービスや空飛ぶクルマ等新技術について、情報共有・協議を行います。</li> </ul>							
実施主体	市							
関連する計画目標	計画目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充 計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実							
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	東京都との協議	適宜、実施 (ニュータウン再生やシルバーパス制度等について協議)						
	その他関係者との実施	適宜、実施						
	新たな交通サービスの検討	検討 ※必要性が確認された場合のみ						

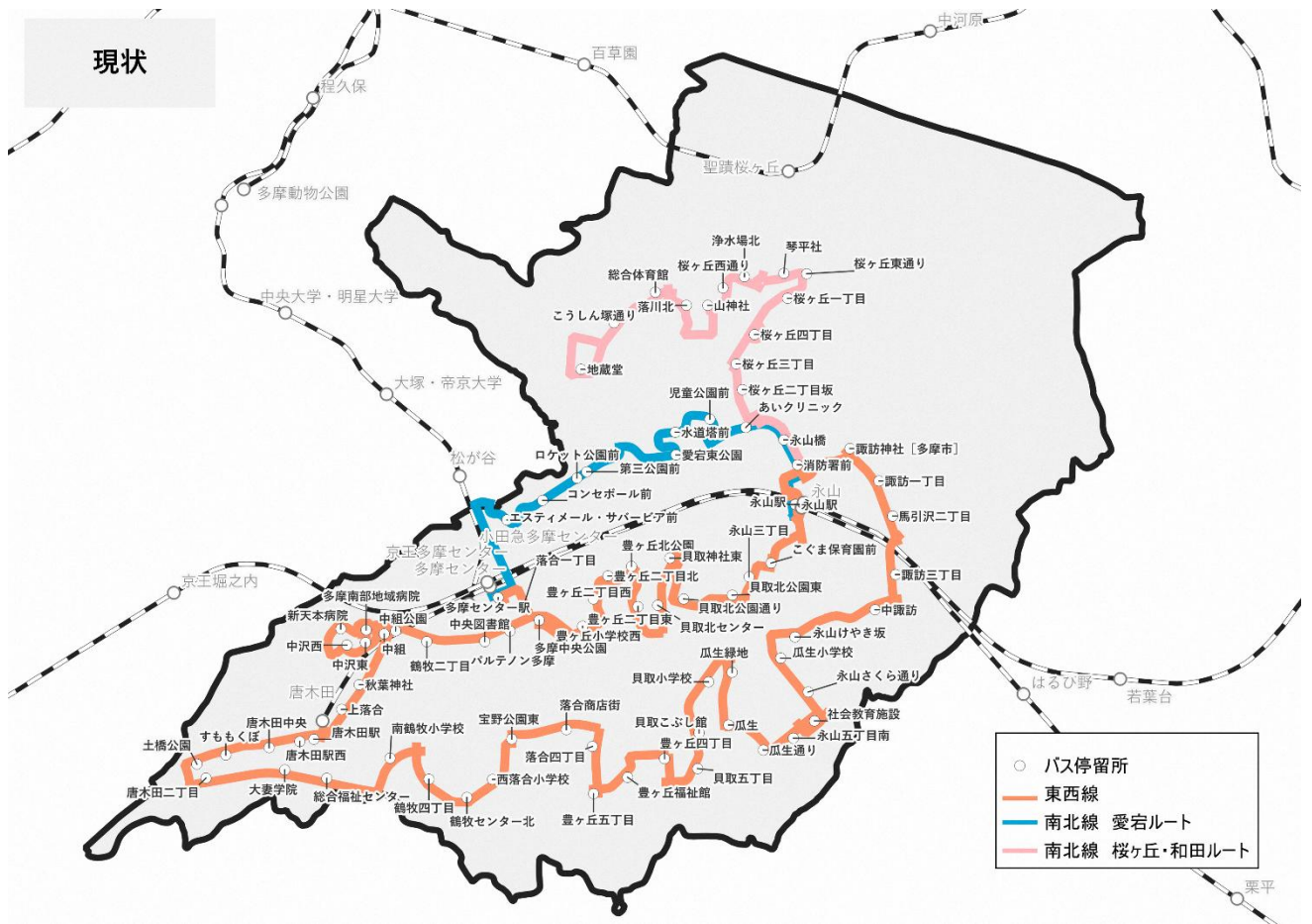
事業 3	<b>公共交通の担い手確保・環境整備</b>							
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通事業者においては、深刻な乗務員不足・乗務員の高齢化を抱えており、将来にわたって現状のサービス水準を維持することが難しい状況です。</li> <li>乗務員を増やす取組、乗務員の離職低減に係る取組を推進しながら、公共交通の担い手確保に努める必要があります。</li> <li>全国的には、地域住民と協力した交通サービスなども提供されている事例があるため、それらの取組の検討も進める必要があります。</li> <li>多摩市内では、良好な道路環境を活かし、自動運転技術の実証運行を行っています。自動運転技術の本格導入によって、担い手不足解消が期待されるため、継続的な研究が必要となります。</li> </ul>							
実施内容	<p><b>■市と交通事業者が連携した公共交通の担い手確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バス・タクシー乗務員の確保に向けて、市ホームページ等を活用した運行状況や乗務員確保の必要性について周知します。</li> <li>○ 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。</li> </ul> <p><b>■働きやすい環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ <u>乗務員の負担軽減を図るため、キャッシュレス決済の利用率を高めるための取組を支援します</u></li> </ul> <p><b>【取組の例】</b>          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、カスタマーハラスメント対策、乗務員へのお礼を呼びかける など</p> <p><b>■地域主体の交通サービスの検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> </ul> <p><b>■自動運転技術の研究</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市内に整備されている良好な走行環境を活かして、自動運転技術の実証運行を継続的に実施します。</li> <li>○ 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。</li> </ul>							
実施主体	市・交通事業者							
関連する計画目標	計画目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持 計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実							
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	担い手確保	検討・調整	実施 (ホームページや市報等への掲載など)					
	働きやすい環境の整備	検討・調整	実施	検討・調整	実施	検討・調整	実施	検討・調整
	地域主体の交通サービス		サービスの必要性・導入地域等の検討		実証運行および本格運行 ※必要性が確認された場合のみ			
	自動運転技術の研究	継続的に実施						



事業 4	<b>ミニバスの再編</b>							
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニバスは、多摩市が運行主体となり、バス事業者によって運行されています。</li> <li>・令和6年度には、乗務員不足を理由に、運行事業者から「南北線の運行受託終了の申し入れ」がなされ、5台運行から4台運行に変更する必要が生じました。</li> <li>・ミニバスは、路線バスを補完するサービスとして、通勤や高齢者の日常生活を支えており、可能な限り、サービスを維持していく必要があります。</li> </ul>							
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ミニバスの利用状況や収支率等を踏まえ、市と交通事業者で協議・調整を行いながら、ミニバスの運行ルートやダイヤ等を見直します。</li> <li>○ 見直し後は、利用状況(便別、バス停別など)をモニタリングし、必要に応じて、ルート見直し・ルートの廃止・新たな交通サービスの検討等を行います。</li> </ul> <p>&lt;再編方針&gt;</p> <p><u>全ルート共通</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤時間帯の運行は極力維持する</li> <li>・ルートを維持し、買物や通院等のニーズに対応する</li> <li>・路線バスへの利用転換も含めて運行内容を見直す</li> <li>・運行台数を減らす(5台から4台)</li> </ul> <p>※将来の更なる台数減に対応できる運行体制を構築する</p> <p><u>南北線(愛宕ルート)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の間、ルートを維持</li> </ul> <p><u>南北線(桜ヶ丘・和田ルート)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の間、ルートを維持</li> <li>・夜間時間帯の運行を取りやめる</li> </ul> <p><u>東西線</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が多い区間のサービス水準を極力維持する</li> <li>・利用が少ない区間を中心に減便する</li> <li>・運行距離を短くし、運行効率を高める</li> </ul> <p>&lt;再編案&gt;</p> <p>次ページのとおり。</p>							
実施主体	市・交通事業者							
関連する計画目標	計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実 計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実							
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	ミニバスの再編	実施	見直し等の検討 ※必要に応じて					
	新たな交通サービスの検討		利用状況や収支率等を勘案し、必要に応じて検討を行う					
	効果検証		利用者数等のモニタリング ※毎年実施					

<ミニバスの再編案>

現状



再編案






事業 5	<b>タクシー活用</b>							
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内のタクシーは、路線バスやミニバスでカバーできない細かな移動を支えています。</li> <li>・本市は、丘陵地帯に位置しており、市内は高低差があり、特に高齢者にとっては、自宅からバス停までの移動が困難である場合も見られ、自宅近くから乗車できる移動サービスの提供が必要となります。</li> <li>・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。</li> </ul>							
実施内容	<p><b>■住宅地内におけるタクシー待機所の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 高齢化が進行している地域から整備を検討していきます。</li> </ul> <p><b>■タクシーチケット配布の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスやミニバスの見直しによって、公共交通空白地域が生じる場合には、タクシーチケット配布等の様々な手法を検討します。</li> </ul>							
実施主体	市・交通事業者							
関連する計画目標	計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実 計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実							
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	タクシー待機場所の整備	順次、実施						
	タクシーチケット配布の検討	(利用状況等を勘案し、必要に応じて実施)						
	効果検証		効果検証		効果検証		効果検証	



図 住宅地内における  
空きスペースの例

事業 6	<b>パーソナルモビリティの導入検討</b>								
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地周辺には、商業施設・医療施設が点在しており、市民アンケート等においても各地域内における近距離の移動需要が確認されています。</li> <li>・ニュータウンエリアを中心に高齢化が進行しており、近所のおでかけが困難になる高齢者が増加することが想定されるため、高齢者の移動支援も含めた交通サービスの提供が求められます。</li> </ul>								
実施内容	<p>○ 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、住宅地内の空閑地等を活用した、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。</p> <p>&lt;取組例&gt;          電動車いす、電動自転車、小型電動自動車等のシェアリングサービス など</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>								
実施主体	市								
関連する計画目標	計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実 計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実								
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
	シェアサイクルの導入	事業者との協議を行いながら、継続実施							
	その他パーソナルモビリティの検討および導入		サービスの必要性・導入地域等の検討	実証運行および本格導入 ※必要性が確認された場合のみ					
	効果検証		効果検証		効果検証		効果検証		

<p>事業 7</p>	<p align="center"><b>公共交通同士や多様な移動手段との連携強化</b></p>							
<p>背景・目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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提供されており、それらが連携することで移動利便性の向上が期待できます。</li> <li>・現状の交通結節点である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す。</li> <li>・ニュータウンエリアでは、地域内に商店街(近隣センター)が設けられており、住宅地から自転車歩行者専用道路でつながっているため、徒歩や自転車でアクセスできます。</li> <li>・商店街には、路線バスやミニバスの停留所が設けられていますが、バス利用者用の駐輪場が無く、乗継ぎ利用がしにくい状況です。</li> <li>・近隣センターに対して交通結節機能を高めることで、移動利便性の向上が期待できます。</li> </ul>							
<p>実施内容</p>	<p><b>交通結節点における連続性の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ バスターミナルおよびモビリティハブにおける、乗り場案内板の改善、連続性のある情報提供、ダイヤ調整等を行います。</li> </ul> <p><b>乗継割引等の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 乗り継ぎ時における経済的負担を軽減するため、乗継割引等の検討を行います。</li> </ul> <p><b>モビリティハブの整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 合わせて、モビリティハブ内での乗継案内等を行います。</li> </ul> <p><b>【モビリティハブのイメージ】</b></p>							
<p>実施主体</p>	<p>市・交通事業者</p>							
<p>関連する計画目標</p>	<p>計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実          計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実</p>							
<p>実施スケジュール</p>	<p>取組名</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	<p>R11</p>	<p>R12</p>	<p>R13</p>	<p>R14</p>
	<p>バスターミナル等の整備</p>	<p>協議・調整</p>		<p align="center">順次、実施</p>				
	<p>モビリティハブの整備</p>	<p align="center">順次、実施</p>						

事業 8	<b>公共交通の利用促進</b>								
背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗務員が不足しており、利用が少ない路線や時間帯を中心に減便や廃止が行われている状況です。</li> <li>・市内の公共交通網を維持するために、公共交通の利用を増やす取組を推進する必要があります。</li> <li>・自家用車から公共交通への利用転換(モビリティ・マネジメント等)を促進し、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減、持続可能な地域交通を実現する必要があります。</li> </ul>								
実施内容	<p><b>利用啓発チラシ等の作成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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・掲示を行います。</li> <li>○ 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します。</li> <li>○ 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ります。</li> <li>○ 多様な検索・決済手段によって、便利にタクシーが利用できることを訴求し、タクシー利用者の増加を図ります。</li> </ul> <p><b>利用機会の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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います。</li> </ul> <p><b>【バス乗車イベントの例】</b></p> <p>公共交通を使ったフォトゲイニングイベント等の開催  ※市民参加枠を確保する。もし、黒字化できた場合は、その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)。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div>								
実施主体	市・交通事業者								
関連する計画目標	計画目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充 計画目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持 計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実								
実施スケジュール	取組名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
	チラシの配布	配布							
	バス無料デー等の実施	検討・調整	実施	効果検証	効果検証の結果を踏まえて、以降の実施を検討				

### 3. 事業スケジュール

本計画に位置付けた事業の実施スケジュールは下記のとおりです。

事業名	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
交通事業者との協議	継続的に実施						
	新たな交通サービスの検討 ※必要性が確認された場合のみ						
関係機関との協議	継続的に実施						
	新たな交通サービスの検討 ※必要性が確認された場合のみ						
【重点事業】 公共交通の担い手確保・ 環境整備	協議 調整	担い手確保や働きやすい環境整備 ※必要に応じて					
		自動運転技術の研究 ※関係者と協議を行いながら、継続実施予定					
		地域主体の 交通サービスの 必要性の整理	実証運行および本格運行 ※必要性が確認された場合のみ				
【重点事業】 ミニバスの再編	再編の 実施	利用状況等の確認 必要に応じて見直し等を検討					
【重点事業】 タクシー活用	順次実施						
		効果 検証		効果 検証		効果 検証	
パーソナルモビリティの 導入検討		導入地域・ サービス内容の 整理	実証運行および本格導入 ※必要性が確認された場合のみ				
【重点事業】 公共交通同士や 多様な移動手段との 連携強化	協議 調整	鉄道駅・バスロータリーにおける整備 ※順次実施					
		モビリティハブ整備(駐輪スペース整備、待合スペース整備等) ※順次実施					
公共交通の利用促進	毎年、実施						

# 第8章 計画の推進体制

## 1. 推進体制

多摩市地域公共交通会議において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。

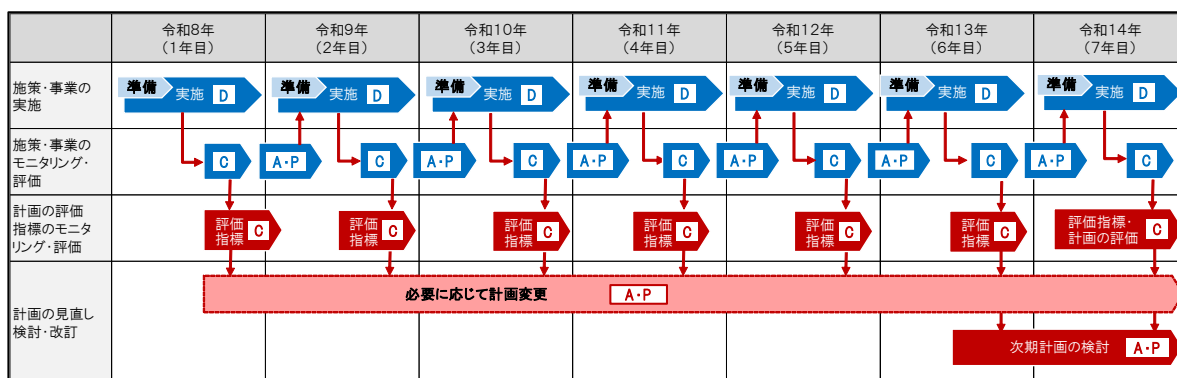
また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改定を行うほか、住民との意見交換会等で計画に対する意見聴取や意見交換、計画の進捗状況等の報告を行います。

推進組織	構成員	役割
多摩市 地域公共交通会議	交通事業者、市民代表、警察、国・都の交通施策担当者、道路管理者、学識経験者等	本計画に位置づけた取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行います。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行います。

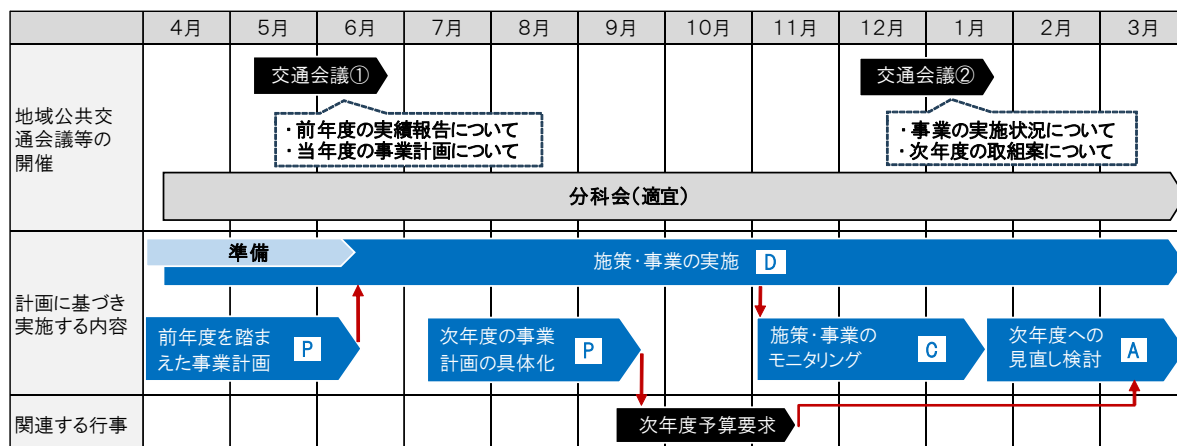
## 2. 進捗管理手法

本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。



### 【年間のスケジュール(案)】



### 3. 評価検証方法

#### (1) 評価指標

目指す将来像の達成状況を確認するために、評価指標を次のとおり設定します。

毎年開催する「多摩市地域公共交通会議」において、翌年度の目標値を協議・決定していきます。

※評価結果の協議は、最終年度(令和14年度)を除き、評価時期の翌年度の「多摩市地域公共交通会議」で行います。

#### ① 基本理念の達成状況を確認するための評価指標

基本理念	評価指標	現状値 (策定時)	目標値 (R14 年度)	評価 時期
基本理念 どこに暮らして いても 子どもから高齢 者まで 安心・安全に どこへでも快適 に移動できる	公共交通分担率	80.3%	86.0%	R11 年度 R14 年度
	市民が「交通の便について良い、どちらかといえば良い」と回答している割合(%)	78%	82.0%	R9 年度 R11 年度 R13 年度
	障がいのある方が現在の住まいにこれからも「住み続ける」「将来市内で転居する」と回答している割合	68.9% (令和 2 年度)	80.9%	R8 年度 R11 年度 R14 年度

## ② 計画目標の達成状況を確認するための評価指標

計画目標	評価指標	現状値 (策定時)	目標
計画目標① 市外へ・市外からの移動を支える広域交通の維持・拡充	市内鉄道駅の乗降客数 (1日平均)	299,601人/日	<b>【増加】</b> 各種事業の推進によって増加を目指します。
	鉄道の運行本数(1日あたり・上下便) ※京王本線、京王相模原線、小田急多摩線	1,083便	<b>【維持】</b> 乗降客数の増加(収入の増加)によって、運行本数を維持することを目指します。
	多摩都市モノレールの運行本数 (1日あたり・上下便)	248便	
計画目標② 市内主要拠点への移動を支える幹線交通の維持	民間路線バスの乗降客数 (1日平均)	43,000人/日	<b>【増加】</b> 各種事業の推進によって増加を目指します。
	主要幹線交通における日中時間帯の民間路線バス運行頻度 ※9時～17時	3本以上/時 (20分に1本以上)	<b>【維持】</b> 乗務員が不足する状況ではあるものの、乗降客数の増加(収入の増加)によって、20分に1本以上の便数を維持することを目指します。
計画目標③ 身近な移動を支える地域密着型交通の充実	公共交通不便地域内における地域密着型交通によるカバー人口率	45.7%	<b>【維持】</b> 高低差があり、路線バスを利用しにくい方々に対して、今後も多様な手段で支えていきます。
	ミニバスの収支率	52%	<b>【増加】</b> 各種事業の推進による利用者の増加、ミニバスの運行効率化を図ることで、増加を目指します。
	ミニバスの平均乗降客数 (便あたり)	25.1人/便	
	タクシーの乗降客数 (1日平均)	5,430人/日	<b>【増加】</b> 各種事業の推進によって増加を目指します。
計画目標④ 多様な交通をシームレスにつなぐ交通環境の充実	市内駅バスターミナルにおける乗継環境整備件数	—	<b>【4件】</b> 市内各駅において1件以上実施することを目指します。
	モビリティハブ整備件数	—	<b>【7件(累計)】</b> 毎年1件以上の整備を実施することを目指します。

## (2)評価指標設定の算出方法

評価指標	算出方法
公共交通分担率	【使用データ】アンケート調査 【算出方法】回答者のうち、買い物(日用品)・通院・通勤通学のいずれかの用事で、公共交通(鉄道・モノレール・路線バス・ミニバス・タクシー)を利用している人の割合を算出する。
市民が「交通の便について良い、どちらかといえば良い」と回答している割合(%)	【使用データ】多摩市政世論調査 【算出方法】回答者のうち、交通の便について、「交通の便について良い」または、「どちらかといえば良い」と回答した人の割合を算出する。
障がいのある方が現在の住まいにこれからも「住み続ける」「将来市内で転居する」と回答している割合	【使用データ】多摩市障がい者生活実態調査 【算出方法】回答者のうち、現在の住まいにこれからも「住み続ける」または、「将来市内で転居する」と回答した人の割合を算出する。
市内鉄道駅の乗降客数(1日平均)	【使用データ】交通事業者ホームページ 【算出方法】京王電鉄(株)、小田急電鉄(株)、多摩都市モノレール(株)の市内鉄道駅における乗降人員を集計する。
鉄道の運行本数(1日あたり・上下便) ※京王本線、京王相模原線、 小田急多摩線	【使用データ】交通事業者ホームページ 【算出方法】各線における平日の上り便・下り便をカウントし、合算する。
多摩都市モノレールの運行本数 (1日あたり・上下便)	【使用データ】交通事業者ホームページ 【算出方法】平日の上り便・下り便をカウントする。
民間路線バスの1日平均乗降客数	【使用データ】交通事業者提供データ 【算出方法】市内に起終駅がある系統の1日平均乗降客数を集計する。
主要幹線軸における 日中時間帯の民間路線バス運行頻度	【使用データ】交通事業者ホームページ 【算出方法】主要幹線軸の両端を結ぶ系統における9時～17時の運行本数をカウントする(往復本数)。
公共交通不便地域内における 地域密着型交通によるカバー人口率	【使用データ】国勢調査(人口メッシュデータ) 【算出方法】「公共交通不便地域内かつ地域密着型交通の乗降場所から300m以内に住んでいる人口」を「公共交通不便地域人口」で除した数値を使用する。
ミニバスの収支率	【使用データ】ミニバス運行実績 【算出方法】ミニバスの「運賃収入」を「運行経費」で除した数値を使用する。
ミニバスの平均乗降客数(便あたり)	【使用データ】ミニバス運行実績 【算出方法】ミニバスの「年間乗降客数」を「年間運行本数」で除した数値を使用する。
タクシーの乗降客数(1日平均)	【使用データ】交通事業者提供データ 【算出方法】市内で発着した乗客数の1日平均を集計する。
市内駅バスターミナルにおける 乗継環境整備件数	【算出方法】本計画に位置付ける事業7(公共交通同士や多様な移動手段との連携強化)に係る整備のうち、市内駅バスターミナルで実施した件数を集計する。
モビリティハブ整備件数	【算出方法】本計画に位置付ける事業7(公共交通同士や多様な移動手段との連携強化)に係る整備のうち、モビリティハブ整備に向けて実施した件数を集計する。

## 第9章 自転車ネットワーク計画

### 1. 計画の概要

#### (1) 計画策定の経緯

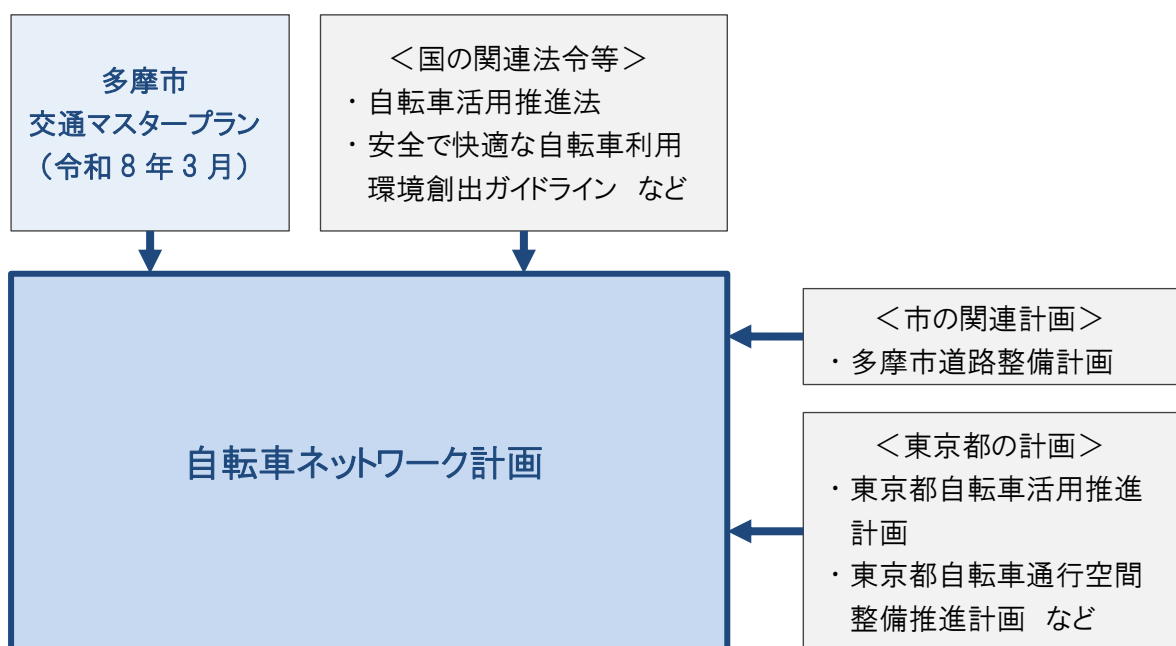
自転車は、通勤、通学、買物、子どもの送迎など、日常生活における身近な交通手段として利用されているとともに、サイクリング等のレジャーの手段としても、多くの方に利用されています。

国土交通省道路局と警察庁交通局は、平成 24(2012)年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、市区町村に対して自転車ネットワークの計画策定を促進しています。また、平成 29(2017)年 5 月には、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため「自転車活用推進法」が施行され、自転車活用推進法に示される基本方針のもと、各施策を重点的に検討、実施していくとしています。

多摩市では、平成 30 年に「自転車ネットワーク計画」を策定し、市内の総合的かつ計画的に自転車ネットワークを整備していくための方針を示しました。

#### (2) 自転車ネットワーク計画の位置付け

交通マスタープランを上位計画として、自転車交通に関する方針を本計画に定めます。



#### (3) 対象エリア

本計画の対象エリアは、多摩市全域とします。

#### (4) 計画期間

本計画は、交通マスタープランとの連動が重要であるため、令和 8 年度～令和 14 年度を計画期間とします。

## 2. 自転車交通の現状

### (1) 自転車の利用実態

#### ① 市民全体の公共交通利用率（市民アンケート調査）

市民アンケート調査によると、市民の約2～3割が買物・通院・通勤・通学において、自転車を利用しています。また、鉄道駅までの交通手段としても、自転車が利用されている状況です。

表 外出における自転車利用率(市民アンケート調査)

	買物	通院	通勤・通学	駅までの交通手段
全体	27.7% (289/1043 人)	21.6% (182/842 人)	18.6% (100/537 人)	22.7% (193/850 人)
19 歳以下	16.7% (1/6 人)	50.0% (3/6 人)	10.0% (1/10 人)	22.2% (2/9 人)
20 歳代	35.4% (17/48 人)	25.8% (8/31 人)	11.3% (6/53 人)	27.5% (14/51 人)
30 歳代	44.0% (40/91 人)	37.0% (20/54 人)	17.6% (12/68 人)	31.3% (25/80 人)
40 歳代	45.3% (53/117 人)	37.8% (31/82 人)	23.2% (22/95 人)	42.0% (42/100 人)
50 歳代	34.8% (71/204 人)	31.5% (47/149 人)	19.4% (30/155 人)	27.5% (47/171 人)
60～64 歳	27.9% (24/86 人)	20.3% (14/69 人)	20.0% (11/55 人)	24.0% (18/75 人)
65～69 歳	22.7% (22/97 人)	22.1% (19/86 人)	22.4% (11/49 人)	17.7% (14/79 人)
70～74 歳	21.6% (27/125 人)	12.6% (14/111 人)	14.3% (4/28 人)	12.4% (12/97 人)
75～79 歳	11.8% (15/127 人)	8.4% (10/119 人)	11.8% (2/17 人)	8.5% (8/94 人)
80 歳以上	13.4% (19/142 人)	11.9% (16/135 人)	14.3% (1/7 人)	11.7% (11/94 人)

## ② 中学生における自転車利用状況（中学生アンケート調査）

中学生アンケート調査(市内の中学校・高等学校を対象に実施)によると、特に高校生における自転車利用が多く、回答者の約4割が週に5日以上自転車を利用している状況です。

高校生が自転車を利用する理由としては、通学・買い物が多く、中学生が自転車を利用する理由としては、遊びや買物・塾等への移動が多い状況です。

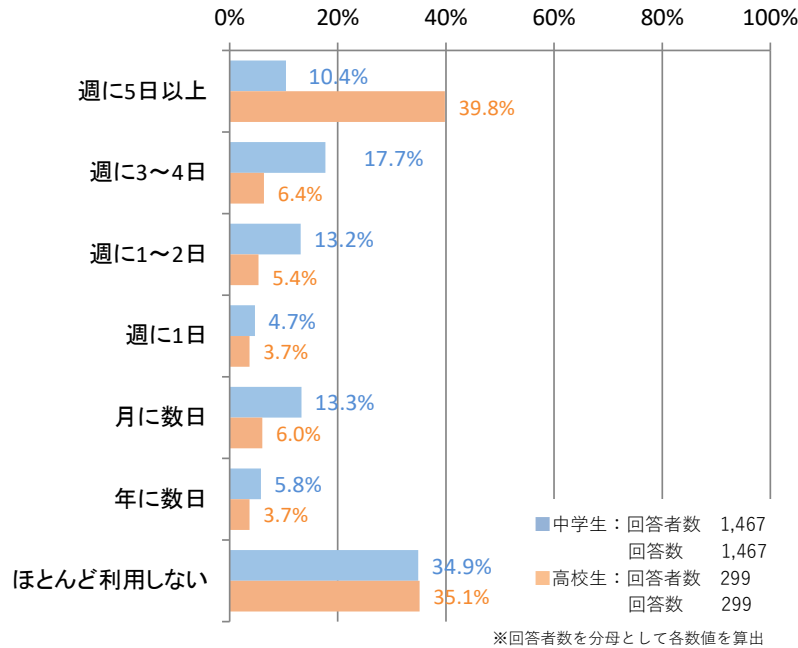


図 自転車を利用する頻度

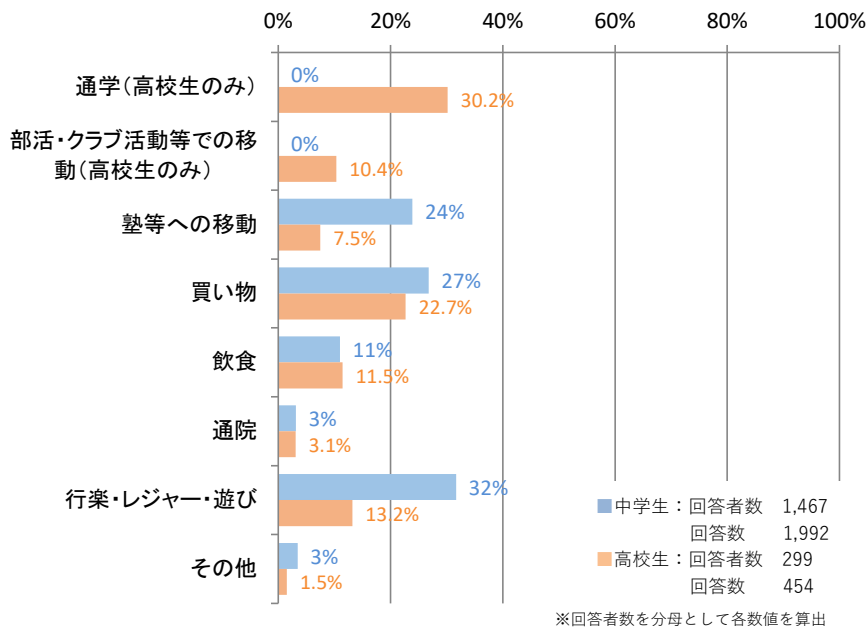


図 自転車を利用する際の外出目的

### ③ 自転車利用時の困りごと（中高生アンケート）

高校生は、「車道走行時、歩行者との接触が不安」、「車道が狭く、自家用車との距離が近い」、「駅周辺の駐輪場スペースが少なく、停められない」の回答が多く、車道走行に関する意見が多く挙げられています。

中学生は、「車道走行時、歩行者との接触が不安」、「上り坂が多く、体力的に厳しい」、「駐車場料金が高い」との回答が多い状況です。

車道走行については、高校生・中学生の共通の困りごととなっており、今後も継続的な整備が必要です。

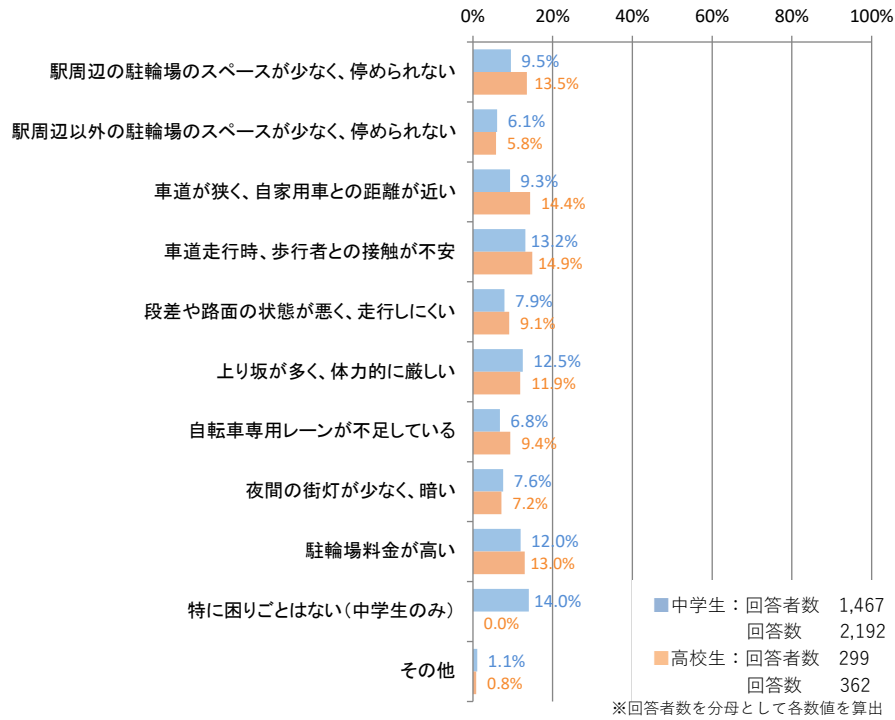


図 自転車の利用する際の困りごと

### (2) 駐輪場の利用状況

多摩センター駅東駐輪場のみ、定期利用満車率が高く、供給が不足している状況です。

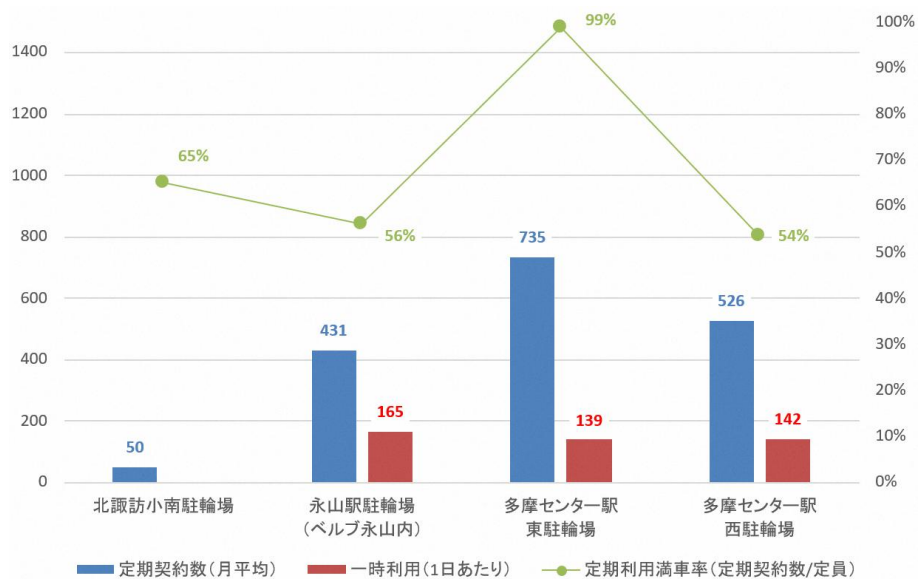


図 駐輪場の利用状況

### (3)市内の自転車走行空間

市内における自転車走行空間は下記のとおりです。

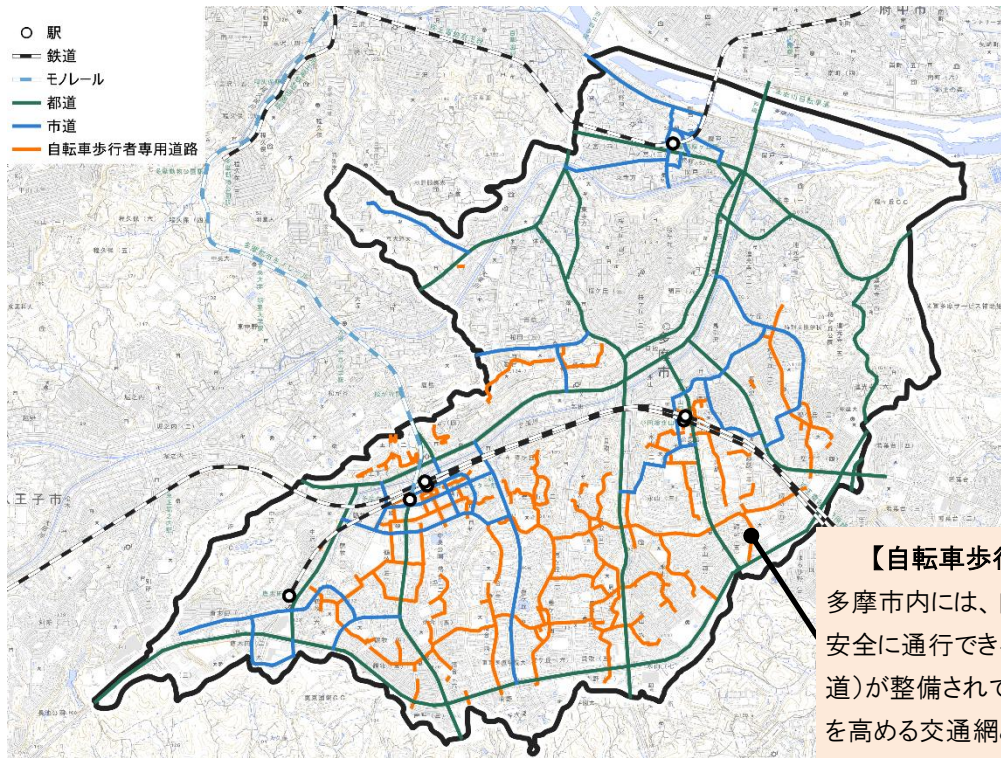


図 市内の自転車走行空間 (令和7年9月時点)

### (4)シェアサイクルポートの設置状況

市全域にシェアサイクルポートが点在している状況です。

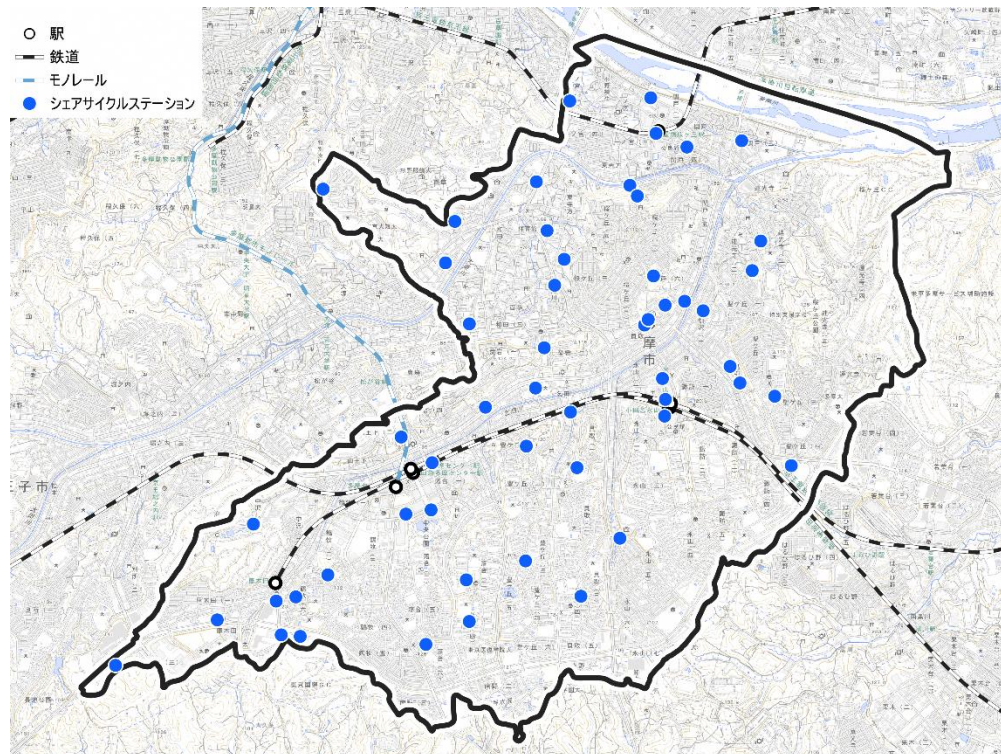


図 シェアサイクルポートの位置 (令和7年9月時点)

### 3. 基本方針と計画目標

現行計画における基本方針・計画目標や交通の現状を踏まえて、下記のとおり設定します。

#### (1)基本方針

自転車活用推進法の基本方針と利用状況等を踏まえて、現計画で設定されている基本方針(歩行者や自転車の安全性や快適性の向上に加えて、健康、環境、レクリエーション等の地域の課題やニーズに応じた安全で快適な自転車利用環境を創出すること)を引き継ぐこととします。

##### <基本方針>

歩行者や自転車の安全性や快適性の向上に加えて、  
健康、環境、レクリエーション等の地域の課題やニーズに応じた安全で快適な  
自転車利用環境を創出する

#### (2)計画目標

本計画は、以下に示すことに留意しながら、市内の自転車による移動の基幹となる面的なネットワークを維持することを目的とします。

##### <計画目標>

- 計画目標① 歩行者、自転車、自動車が安全安心に通行できる道路交通環境の確保
- 計画目標② 多様な自転車の利用による健康まちづくりの推進
- 計画目標③ 鉄道駅や交通拠点におけるにぎわいの創出や交流の活発化
- 計画目標④ 公共交通機関と連携した環境にやさしい移動の促進

## 4. 自転車ネットワーク計画

### (1)整備対象路線

平成 30 年に設定した整備対象路線の選定基準を引き継ぎ、当該路線を自転車ネットワーク路線として、整備・維持・管理していきます。

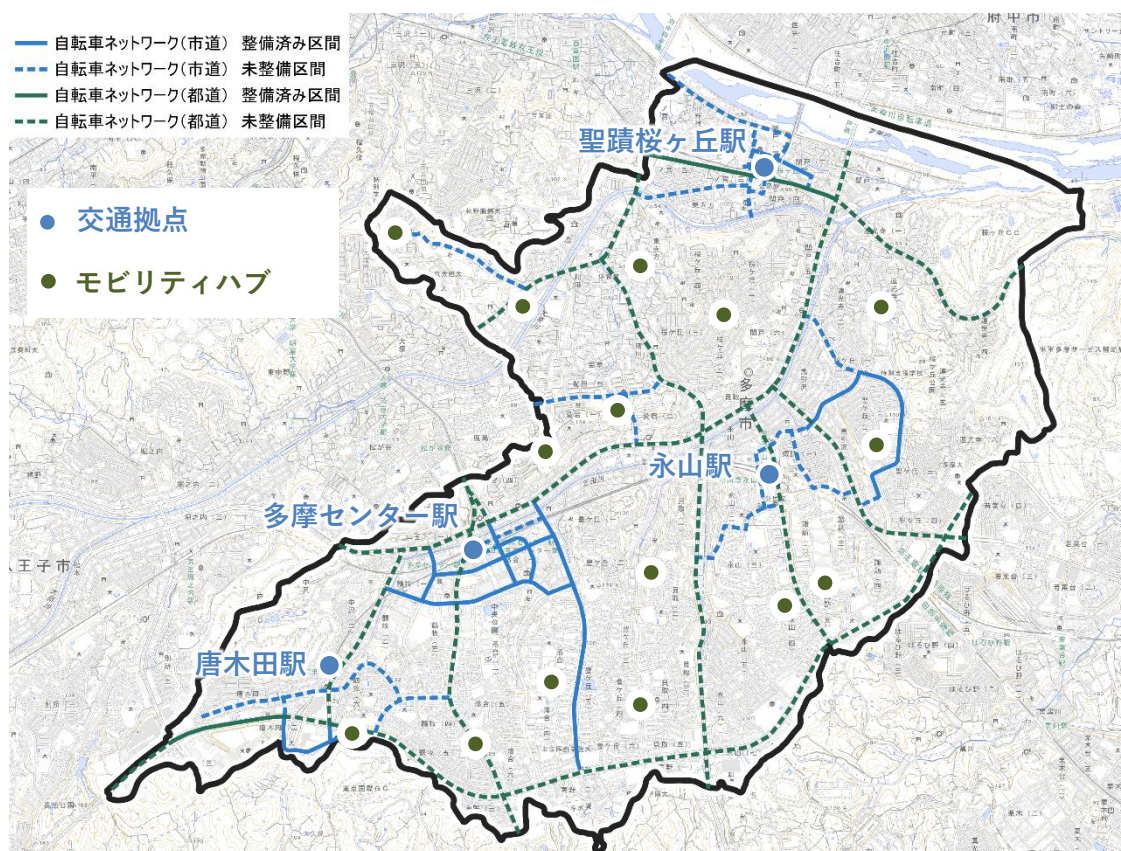
#### <路線選定の基準>

- 鉄道駅と居住エリアを結ぶ路線
- 通勤、通学などの自転車利用者が多い路線
- 健康づくりやレクリエーションのためのサイクリングに適した路線
- その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

### (2)自転車ネットワーク路線図

現計画における自転車ネットワーク路線を継続的に走行環境の整備を推進します。また、交通マスタープランで位置づけられている主要交通拠点やモビリティハブ等において、鉄道、路線バス、ミニバス等の交通サービスとの乗り継ぎ利便性を高めていくことを目指します。

それにより、歩道における歩行者・自転車の混在を減らし、安全で快適な自転車走行環境を実現します。



### (3) 走行空間別の整備形態のイメージ

#### ① 整備形態の種類

整備形態は、歩行者や自転車の安全性、快適性の向上の観点から、各路線の交通量、規制速度、幅員等の道路交通状況を踏まえて、「A. 自転車道」、「B. 自転車専用通行帯」、「C. 自転車と自動車を車道で混在(以下、車道混在)」のいずれかを選定していきます。

#### ② 整備形態選定の考え方

整備形態は、「車道を通行する自転車」の安全性向上の観点から、自動車の速度と交通量を踏まえて、以下に示す条件を目安に選定します。

##### A. 自転車道

自動車の規制速度が 50km/h を超える道路は、自転車と自動車を構造的に分離する「自転車道」を選定します。ただし、自動車と自転車の交通量が少ない場合など、各区間の交通状況に応じて他の整備形態を検討することもあります。

##### B. 自転車専用通行帯

交通状況が、「A. 自転車道」と「C. 車道混在」の各条件と合致しない道路は、自転車と自動車を視覚的に分離する「自転車専用通行帯」を選定します。

##### C. 車道混在

自動車の規制速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路は、自転車と自動車を車道で混在する「車道混在」を選定します。車道混在では、自転車の通行位置を示すとともに、自動車に自転車の存在を注意喚起するための自転車ナビライン(矢羽根型路面表示)と自転車ナビマーク(自転車のピクトグラム)を設置します。



A. 自転車道



B. 自転車専用通行帯

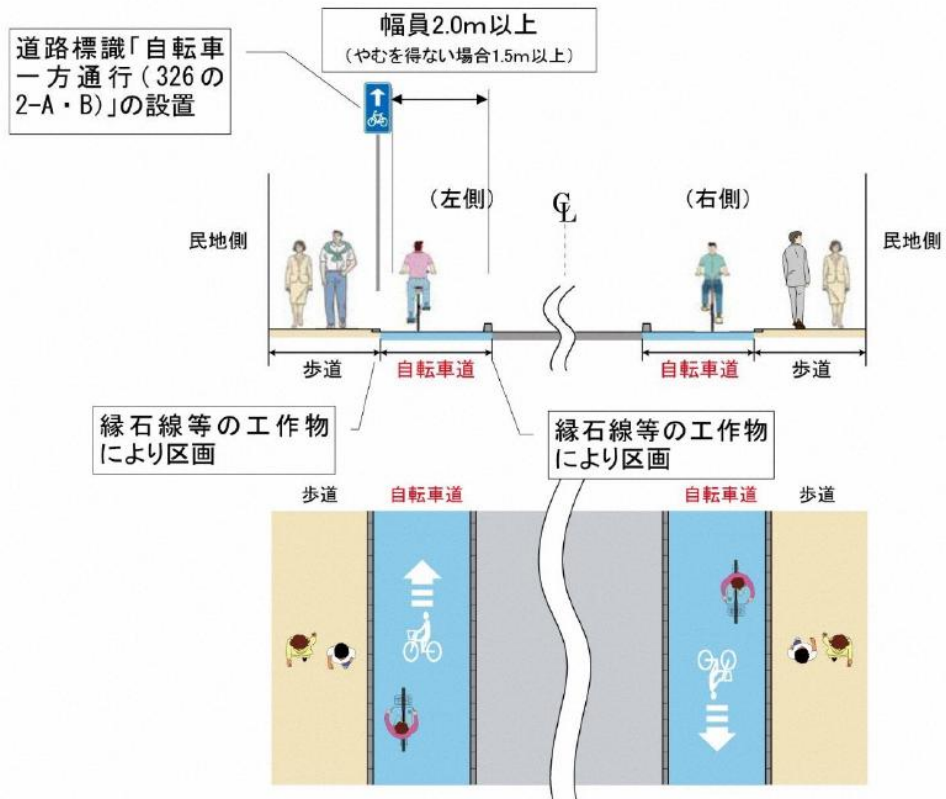


C. 車道混在

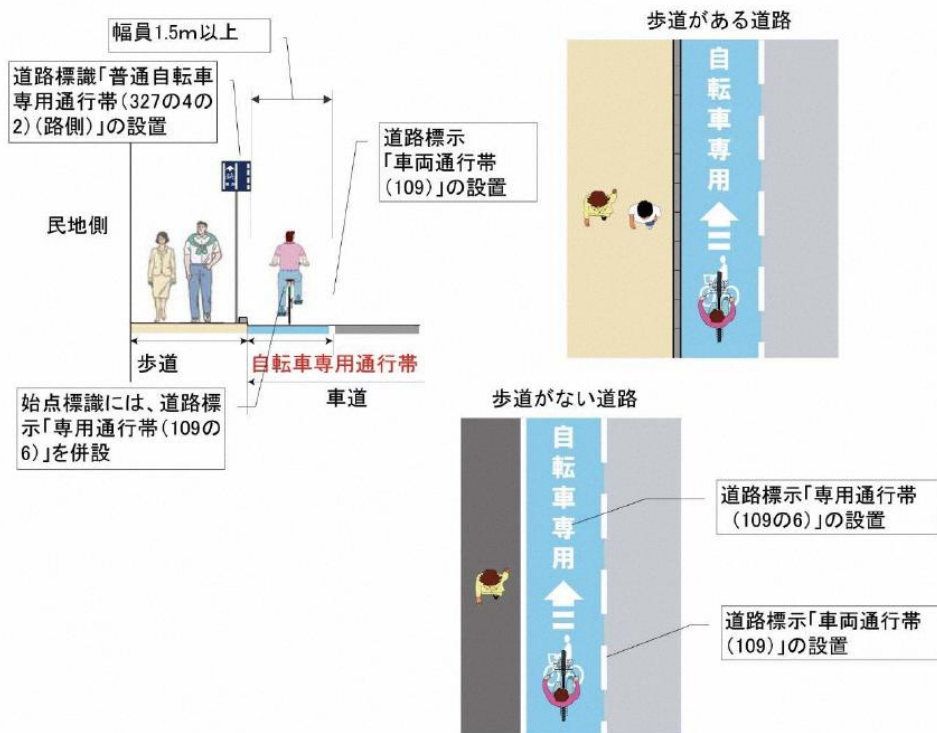
図 整備形態の事例

### ③ 各整備形態のイメージ

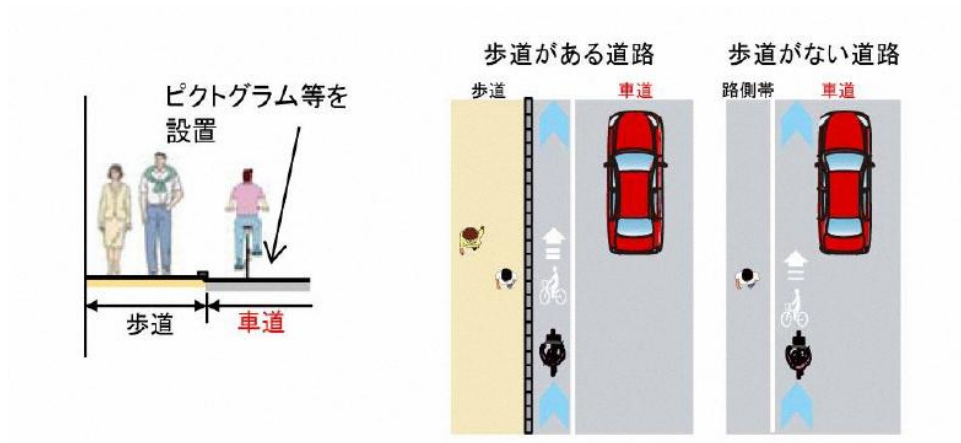
#### <A.自転車道の整備イメージ>



#### <B.自転車専用通行帯の整備イメージ>



<C.車道混在の整備イメージ>



## 用語解説

用語	意味
近隣住区論	住宅地を小学校区程度の単位で構成し、中心に学校・公園・生活施設を配置して徒歩圏で日常生活が送れるようにする都市計画理論。通過交通を抑え、歩行者の安全やコミュニティ形成を重視する。
近隣センター	近隣住区の中心に設ける生活拠点。商店、公共・集会施設などを集め、日用品の購買や交流・地域活動の場となる。住宅から徒歩・自転車でアクセスしやすい配置が前提となる。
公共交通空白地域	鉄道駅やバス停が近くに無く、公共交通が利用しにくい地域のこと。基準は自治体ごとに設定されることが多い。
公共交通不便地域	公共交通は存在するが、距離・高低差・バリアなどで利用しづらい地域を指す。基準は自治体ごとに設定されることが多い。
交通結節点	鉄道・バス等が集まり乗換が行われる拠点のことを指す。
地域公共交通計画	地域の公共交通の将来像と、維持・改善のための施策をまとめる公共交通の基本的な計画。交通事業者や住民等と協議しながら、利便性が高く、持続可能な交通体系の構築を目指す。
パーソナルモビリティ	1~2人程度が短距離移動に使う小型の移動手段の総称。
BRT (Bus Rapid Transit)	Bus Rapid Transit (バス高速輸送システム) の略。専用レーンや優先信号、事前運賃収受、停留所の高規格化などにより、バスの定時性・速達性・輸送力を鉄道に近づける都市交通方式。混雑緩和や公共交通の競争力向上を狙って導入される。
MaaS (Mobility as a Service)	複数の移動サービス (鉄道・バス・タクシー・シェア等) を一体で提供し、検索・予約・決済までを統合する考え方や仕組み。移動の利便性向上や自家用車依存の低減が期待される。
モビリティ・マネジメント	過度な自動車利用を抑え、公共交通・徒歩・自転車等への利用転換を促すソフト施策。情報提供や働きかけ等のコミュニケーションで行動変容を促し、渋滞緩和や環境負荷低減を図る。