

# **コミュニティバス事業基本方針に基づく 第二期見直し計画**

**平成 28 年3月**

**三 鷹 市**

## 目 次

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 1. 見直し計画の概要              | 1  |
| 2. コミュニティバス見直し方針         | 2  |
| 2.1 見直し検討までの経緯           |    |
| 2.2 見直しに向けた基本的な考え方       |    |
| 2.3 見直し計画策定のための調査結果      |    |
| 3. 見直しにあたっての課題と方向性       | 4  |
| 3.1 運行ルートについて            |    |
| 3.2 乗り継ぎ環境の改善検討          |    |
| 3.3 都市再生事業との連携           |    |
| 4. コミュニティバス見直しルート        | 7  |
| 4.1 運行ルートについて            |    |
| 見直し案①) 西部ルートと三鷹台ルートの統合   | 9  |
| 見直し案②) 杏林大学周辺におけるルートの単純化 | 11 |
| 見直し計画実施後の各ルート一覧 (案)      | 12 |
| 4.2 乗り継ぎ環境の改善            |    |
| 4.3 三鷹中央防災公園・元気創造プラザとの接続 |    |
| 三鷹中央防災公園・元気創造プラザの開業を踏まえた |    |
| コミュニティバスの検証事項            | 14 |
| 5. 見直し計画策定・実施までのスケジュール   | 17 |

## 1. 見直し計画の概要

本計画は、平成 26 年度に策定したコミュニティバス事業基本方針に基づく第二期見直し方針に基づき、三鷹台ルート及び西部ルートの見直し計画として、具体的な見直しルートや所要時間などの整理を行うものとする。計画策定にあたっては、三鷹中央防災公園・元気創造プラザの開業を見据え、コミュニティバスの拠点としての機能をもたせることでみたかバスネットの推進を図る。

なお、本見直し計画をベースとして、平成 28 年度に各再編取り組みを実施する。

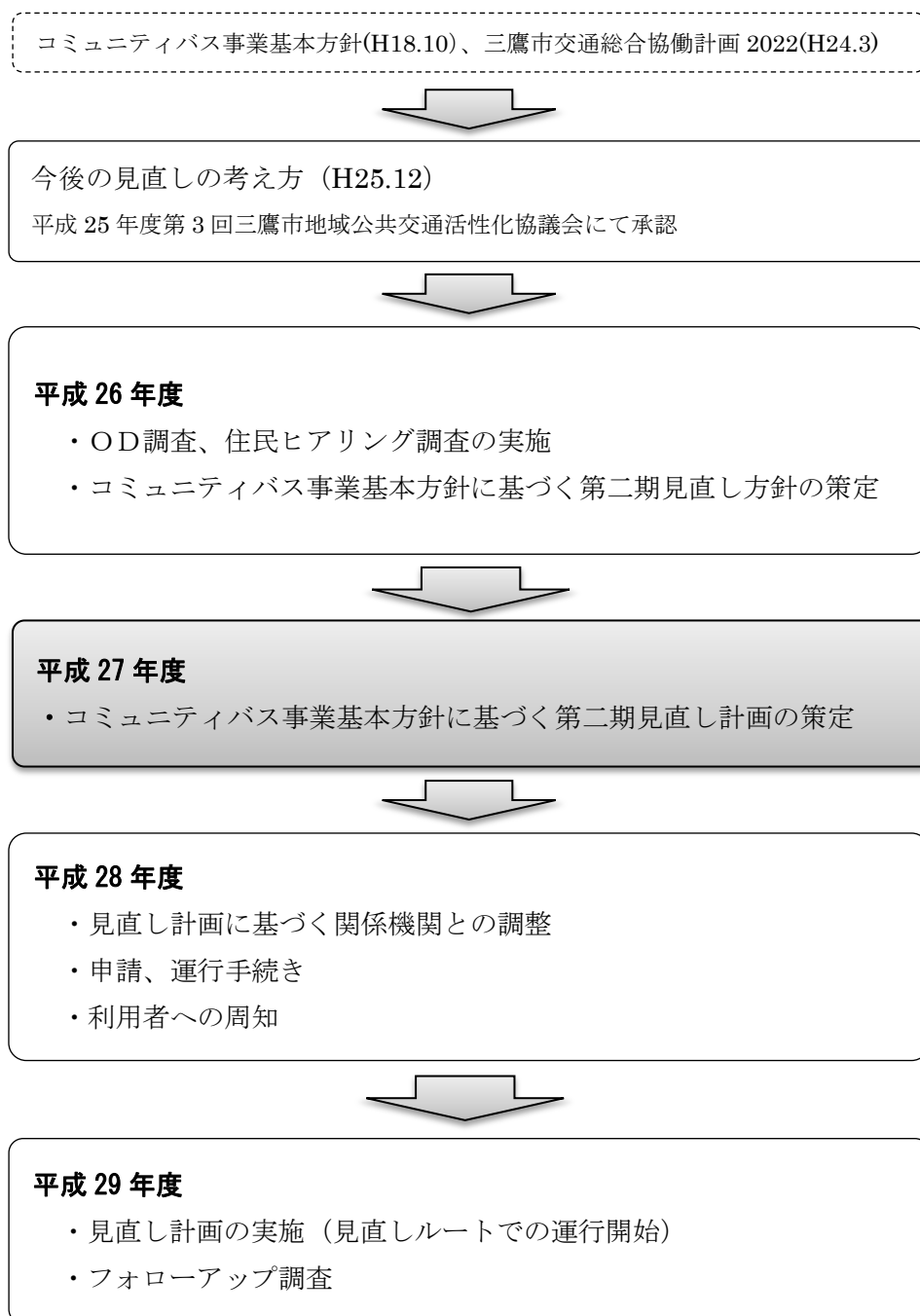


図 見直し計画の流れ

## 2. コミュニティバス見直し方針

### 2.1 見直し検討までの経緯

平成 18 年 10 月に策定された「コミュニティバス事業基本方針」に基づき、第一期見直し対象として、北口ゾーン、新中ゾーン及び北野ゾーンの改善に取り組み、平成 24 年 3 月に新川・中原ルートの運行を開始した。

三鷹台ゾーン及び西部ゾーンを対象とする第二期見直しに向け、平成 25 年度に庁内ワークショップを実施し、課題や検討項目について整理を行った。平成 26 年度はルート見直しの可能性や妥当性などを検討するため、起終点調査（OD 調査）及び沿線住民ヒアリングを実施し、地域の実情に則した、コミュニティバス第二期見直し方針を策定した。

### 2.2 見直しに向けた基本的な考え方

平成 25 年度の地域公共交通活性化協議会で決定事項とした 6 つの具体的検討項目は以下のとおりであり、ルート別の課題などを考慮して優先順位を右欄のように設定した。（◎優先検討、○検討）

#### <具体的な 6 つの検討項目>

#### 1. 路線重複の解消検討

- (1)路線バス事業者との協議(路線重複の解消や連携の可能性の協議)
- (2)小型車両による運行検討(路線重複を避けるためには狭幅員道路の運行となるため  
小型車両導入は必須)

#### 2. 路線短縮方法、効率化の検討

- (1)既存コミュニティバスの利用実態(OD調査)に基づく、路線短縮可能性、妥当性調査
- (2)市役所、杏林大学病院、防災公園を結節点とした路線短縮化、ネットワーク化検討
- (3)短縮化、乗り継ぎの受け入れに対する住民意見交換
- (4)商業施設との連携(バス停や待合環境設置)可能性検討
- (5)短縮化によるサービス増強、コスト効率化のシミュレーション
- (6)快速バスなどの運行の工夫可能性検討

#### 3. 不便地区の解消化検討

- (1)小型車両による運行検討(不便地区運行には狭幅員道路の運行となるため  
小型車両導入は必須)

#### 4. 不便地区の解消化検討とあわせた小型車両導入の検討

- (1)小型車両(ワンボックス車両、セダン車両)の導入および運行計画、シミュレーション
- (2)運行事業者(タクシー事業者等)の可能性調査

#### 5. 利用環境の改善検討

- (1)利用環境の改善手法、コスト、補助事業の活用可能性等の調査
- (2)路線の短縮化、乗り継ぎ、ネットワーク化と併せた運賃制度の導入調査
- (3)行き先表示等における多言語表記の検討

#### 6. 利用促進策の検討

- (1)市民との協働による利用促進策検討
- (2)市、事業者、行政の三位一体の利用促進策検討
- (3)環境教育などとあわせた利用促進策の検討

#### 三鷹台ルート

◎  
三鷹駅方面の路線の重複の解消などの検討

◎  
路線の重複解消とあわせ路線の短縮化、効率化(例えば三鷹台地区～市役所間に路線を限定)する方法の検討

—  
(現時点では現小型バスの運行を継続)

—  
(現時点では現小型バスの運行を継続)

○  
乗り継ぎ利便性向上策などを検討

○  
運行の周知、関係者の協働による利用促進策の検討

#### 西部ルート

○  
路線重複箇所の解消可能性などの検討

◎  
路線のネットワーク化などによる西部ルートの利便性向上の検討

—  
(現時点では現小型バスの運行を継続)

—  
(現時点では現小型バスの運行を継続)

◎  
駅方面への乗継制度の検討

○  
運行の周知、関係者の協働による利用促進策の検討

## 2.3 見直し計画策定のための調査結果

前項に示した検討項目に対し、路線重複の解消、路線短縮と効率化のための可能性や妥当性、利用環境の改善としての乗り継ぎ環境などの工夫を具体的に検討するため、平成26年度に①起終点調査(乗降調査)及び②沿線住民ヒアリング調査を実施し、以下の通りルート毎の利用実態及び沿線住民の意見を得た。

### (1) 各ルートの利用実態

#### ～三鷹台ルート利用実態～

- ・三鷹駅→三鷹台駅の様な、市役所や杏林大学を跨ぐ長距離の利用は少ない。
- ・利用者の約半数は、路線バスが多く運行している三鷹駅～三鷹市役所間の利用となっている。

#### ～西部ルート利用実態～

- ・大沢地区～市役所・杏林大学病院間の利用が多く、ルート全体にわたって利用されている。
- ・大沢地区内のバス停では、大沢～調布飛行場間で降車する人が多く、調布飛行場～大沢間で乗車する人が多い。

### (2) 各ルートの沿線住民の意見のまとめ

#### ～三鷹台ルート沿線住民の意見まとめ～

- ・三鷹台ルートは市役所や杏林大学病院への利用のほか、三鷹駅へのアクセス手段として利用されている。
- ・ルート短縮については、運行本数の増加や、ルートが分かりやすくなることについて良いという意見が挙げられた。
- ・乗り継ぎ時の運賃の割引制度については、改善すべきという意見が挙げられた。

#### ～西部ルート沿線住民の意見まとめ～

- ・西部ルートは市役所や杏林大学病院へ行く際に利用されているが、利用の有無に関わらず増便を希望する意見が挙げられた。
- ・現在発行している乗換カードの認知度が低く、これら既存の割引制度を周知すべきという意見が挙げられた。

### 3. 見直しにあたっての課題と方向性

---

調査結果を踏まえて、ルートごとに見直しの方向性を設定する。

#### 3.1 運行ルートについて

##### 3.1.1 三鷹台ルート

###### (1) 課題

- ア 三鷹駅～三鷹市役所までの区間は、路線バスと重複している。
- イ 運行距離が長く、1台運行のため、運行回数が少ない。
- ウ                                 〃                                 遅延が発生しやすい。

###### (2) 見直しの方向性

- ア 三鷹台駅～三鷹中央防災公園・元気創造プラザ間の運行とするルート短縮化の検討
- イ 杏林大学病院周辺の運行ルートの簡略化の検討
- ウ 三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れ、乗り継ぎ環境の整備

###### (3) 見直しの方向性の概要

市役所周辺～三鷹台駅区間を運行している三鷹台ルートの短縮化を検討する。あわせて運行ルートが複雑となっている杏林大学周辺の見直しを行い、運行ルートの簡略化を図る。これらにより、路線長の短縮化による運行本数の増加、定時性の改善が図られ、サービス水準および利便性の向上を目指す。

また、路線の短縮により三鷹台ルートが通らなくなる三鷹駅～市役所周辺間については、既存路線バスが多く運行している地域であることから、路線バスとシティバスの運行区間の重複解消が図られる。あわせて、三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れ、乗り継ぎ環境の整備により、ネットワークの強化を図り利便性の向上を図る。

##### 3.1.2 西部ルート

###### (1) 課題

- ア 運行距離が長く、1台運行のため、運行回数が少ない。
- イ                                 〃                                 遅延が発生しやすい。
- ウ 鉄道駅へ直結していない。
- エ 路線バスやコミュニティバスへの現行の乗り継ぎ制度の利用者が少ない。

###### (2) 見直しの方向性

- ア 三鷹台ルートとの結合の可能性検討
- イ 杏林大学病院周辺のルートの簡略化の検討
- ウ 三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れ、乗り継ぎ環境の整備

### （３）見直しの方向性の概要

運行間隔の改善として、三鷹台ルートとの結合の可能性についても検討を行う。結合することにより、鉄道駅へ直結することと、２台運行となるため、運行回数の増加を図る。

運行ルートが複雑となっている杏林大学病院周辺の見直しを行い、運行ルートの簡略化を図ることによりサービス水準及び利便性の向上を図る。

## 3.2 乗り継ぎ環境の改善検討

### （１）課題

- ア IC 化により現行の乗り継ぎ制度（西部ルートのみ利用可能）は、将来的に利用できなくなる恐れがある。また、乗換カードの認証器の保守にコストがかかる。
- イ 現行の乗り継ぎ制度の認知度が低く、利用者数は少ない。
- ウ 路線バス、コミュニティバス間の乗り換えの拠点となるようなバス停の整備が必要である。

### （２）見直しの方向性

- ア 西部ルートに関しての現行の乗継制度の周知と利用促進
- イ バス接近情報サービスの利用促進と更なる活用
- ウ ユニバーサルデザインに適した乗り継ぎシステムの検討

### （３）見直しの方向性の概要

乗り継ぎ環境に関するソフト面の改善に関して、当面は現行の乗り継ぎ制度の周知と利用促進を図る。具体的には、運行ルートと時刻表、乗り継ぎ等について記載された「コミュニティバスマップ」を活用し、市民に幅広く広報を図り、あわせてシティバス車内で掲示物や車内放送による乗換案内や割引サービスの案内方法を検討し、利便性の向上を図る。

また、乗り継ぎを円滑にするためには、運行状況の周知が有効である。このため、既存のバスロケーションシステムを活かしつつ、バス事業者による接近情報サービスの利用者促進について検討を進めていく。

さらに、ユニバーサルデザインの視点により、誰もが利用しやすい乗り継ぎシステムの検討を行う。

中期的にはより利便性の高い乗り継ぎ方法についてバス事業者と協議を進める。

ハード面の改善に関しては、三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れ、乗り継ぎ環境の整備により、他ルートとの乗り継ぎによる鉄道駅等多方面へのアクセス向上を検討する。

### 3.3 都市再生事業との連携

#### (1) 都市再生の動向

三鷹中央防災公園・元気創造プラザや杏林大学井の頭キャンパス、東京外かく環状道路周辺都市計画道路等の整備、市内大規模工場の市外移転に伴う土地利用転換や再開発などが予定されているが、第二期見直し計画においては、三鷹中央防災公園・元気創造プラザを念頭に見直しを行う。中期的には、他の都市再生事業と連携を図りながら、さらなる既存ルートの見直しを検討することとする。

#### (2) 見直しの方向性

- ア 三鷹中央防災公園・元気創造プラザへのみとかシティバスの乗り入れ及び乗り継ぎ拠点化
- イ 杏林大学井の頭キャンパスの開校、市内大規模工場の市外移転等の今後の都市再生事業等との連携を図るための市内循環バスの運行など新たな地域公共交通のあり方についての検討

#### (3) 見直しの方向性の概要

三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れについては今後、市民の元気創造拠点としての位置づけがあるため、シティバスの経由や折り返し等の形態により、可能な限り接続し、乗り継ぎ拠点とする。

各地区と乗り継ぎ拠点間を結ぶルートとしては、三鷹台および西部ルートのみならず、新川・中原ルートの延伸と北野ルートについても乗り継ぎ拠点へのアクセスを検討し、乗り継ぎ拠点にシティバスが相互に乗り入れ、路線バスと連携をもつことで、利便性の向上を目指す。

三鷹中央防災公園・元気創造プラザや杏林大学井の頭キャンパス、市内大規模工場の市外移転に伴う土地利用転換や再開発など、今後の都市再生事業との連携を図る施策として、市内循環バスの運行など新たな地域公共交通のあり方についてもあわせて中・長期的に検討する。

#### ※三鷹中央防災公園・元気創造プラザについて

市民サービスの向上を図るため、防災公園として災害時の一時避難場所となる公園施設、その下部にスポーツセンターを整備し、さらに6つの公共施設などを集約化して防災センター機能を加えた多機能複合施設として一体的に整備するものです。具体的な施設として子ども発達支援センター、総合保健センター、福祉センター、生涯学習センター、防災センター等が入居する予定です。



※各施設の名称はすべて仮称です。

## 4. コミュニティバス見直しルート

### 4.1 運行ルートについて

見直しの方向性に基づいて、三鷹台ルートおよび西部ルートにおける具体的な見直し案を検討し、所要時間、運行距離を算出し、想定される運行ダイヤの検討を行った。なお、三鷹中央防災公園・元気創造プラザの開業を踏まえたコミュニティバスの検討事項については、3.3 都市再生との連携で記載する。この見直しルートの検討案を基に、バス事業者などの関係機関と調整・協議を図る予定である。

表 見直しルート検討案一覧とその評価（◎：メリット大、○：メリット小、△：デメリット小、▲：デメリット大）

| 見直し案        | ルート概要                         | 内容                                            | 運行本数                             | 運行時間（間隔）                     | 路線バスとの重複解消                       | 運行収支                        | 備考                                                                       |
|-------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| ①<br>P9 参照  | 三鷹台ルートと西部ルートの統合               | 両ルートを統合することで、両ルートの運行本数増加と利便性向上を目指す。           | ◎<br>両ルートともに1日15~20往復となるよう増便できる。 | ○<br>両ルート共に45分~60分間隔まで短縮できる。 | ◎<br>路線バス及びシティバス北野ルートとの重複が解消される。 | ○<br>利用者数が増加した場合運行収支が改善される。 | ▲<br>長大路線となるため、遅延が発生しやすい。渋滞発生時などに遅れが発生しないよう余裕をもった運行時刻表とし、安全運行に配慮する必要がある。 |
| ②<br>P11 参照 | 杏林大学周辺のルート単純化<br>人見街道⇄杏林大学の往復 | 往復ともに人見街道から杏林大学へ同一ルートを通過することで、概要区間の所要時間を短縮する。 | ○<br>運行本数を増やすほどの短縮は難しい。          | ○<br>運行間隔の短縮は難しい。            | △<br>路線バスとの重複は解消されない             | △<br>運行収支への影響は少ないと思われる。     | ◎<br>運行ルートが複雑でわかりづらいといった課題が解決される                                         |



見直し案①）西部ルートと三鷹台ルートの統合

|                   |                                                                                                                                                                                            |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 走行距離および<br>想定所要時間 | 【西方面行き】三鷹台駅→調布飛行場：8.613km・39分<br>【東方面行き】調布飛行場→三鷹台駅：9.31km・39分                                                                                                                              |
| 見直し概要             | ※杏林大学周辺は現在の三鷹台ルートと同じルートを経由すると仮定。<br>三鷹台ルート之三鷹市役所～三鷹駅間を短縮化したうえで、西部ルートとの一体的な運行を実施するものである。これによって、2台のバスを運行することにより運行頻度の増加が可能となる。<br>三鷹駅～市役所間は既存の民間路線バスが運行されているエリアであることから、路線バスとの重複区間を解消することができる。 |



## 運行ダイヤ（案）

運行ダイヤ(案)は片道 40 分で運行可能である事、ルート統合による運行台数の増加(2 台運行)が見込まれることから 45 分に 1 本を目安に、1 日往復 20 往復運行とした。

|        | 始発からの<br>所要時間 | ①    | ②    | ③    | ④    | ⑤     | ⑥     |
|--------|---------------|------|------|------|------|-------|-------|
| 休憩時間   |               |      | 6    | 6    | 6    | 6     | 6     |
| 三鷹台駅   | 0             |      | 6:55 | 7:40 | 8:25 | 9:10  | 9:55  |
| 杏林大学病院 | 15            |      | 7:10 | 7:55 | 8:40 | 9:25  | 10:10 |
| 三鷹市役所  | 21            |      | 7:16 | 8:01 | 8:46 | 9:31  | 10:16 |
| 調布飛行場  | 39            |      | 7:34 | 8:19 | 9:04 | 9:49  | 10:34 |
| 休憩時間   |               |      | 6    | 6    | 6    | 6     | 6     |
| 調布飛行場  | 0             | 6:55 | 7:40 | 8:25 | 9:10 | 9:55  | 10:40 |
| 三鷹市役所  | 14            | 7:09 | 7:54 | 8:39 | 9:24 | 10:09 | 10:54 |
| 杏林大学病院 | 23            | 7:18 | 8:03 | 8:48 | 9:33 | 10:18 | 11:03 |
| 三鷹台駅   | 39            | 7:34 | 8:19 | 9:04 | 9:49 | 10:34 | 11:19 |

|        | 始発からの<br>所要時間 | ⑦     | ⑧     | ⑨     | ⑩     | ⑪     | ⑫     |
|--------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 休憩時間   |               | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 三鷹台駅   | 0             | 10:40 | 11:25 | 12:10 | 12:55 | 13:40 | 14:25 |
| 杏林大学病院 | 15            | 10:55 | 11:40 | 12:25 | 13:10 | 13:55 | 14:40 |
| 三鷹市役所  | 21            | 11:01 | 11:46 | 12:31 | 13:16 | 14:01 | 14:46 |
| 調布飛行場  | 39            | 11:19 | 12:04 | 12:49 | 13:34 | 14:19 | 15:04 |
| 休憩時間   |               | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 調布飛行場  | 0             | 11:25 | 12:10 | 12:55 | 13:40 | 14:25 | 15:10 |
| 三鷹市役所  | 14            | 11:39 | 12:24 | 13:09 | 13:54 | 14:39 | 15:24 |
| 杏林大学病院 | 23            | 11:48 | 12:33 | 13:18 | 14:03 | 14:48 | 15:33 |
| 三鷹台駅   | 39            | 12:04 | 12:49 | 13:34 | 14:19 | 15:04 | 15:49 |

|        | 始発からの<br>所要時間 | ⑬     | ⑭     | ⑮     | ⑯     | ⑰     | ⑱     |
|--------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 休憩時間   |               | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 三鷹台駅   | 0             | 15:10 | 15:55 | 16:40 | 17:25 | 18:10 | 18:55 |
| 杏林大学病院 | 15            | 15:25 | 16:10 | 16:55 | 17:40 | 18:25 | 19:10 |
| 三鷹市役所  | 21            | 15:31 | 16:16 | 17:01 | 17:46 | 18:31 | 19:16 |
| 調布飛行場  | 39            | 15:49 | 16:34 | 17:19 | 18:04 | 18:49 | 19:34 |
| 休憩時間   |               | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 調布飛行場  | 0             | 15:55 | 16:40 | 17:25 | 18:10 | 18:55 | 19:40 |
| 三鷹市役所  | 14            | 16:09 | 16:54 | 17:39 | 18:24 | 19:09 | 19:54 |
| 杏林大学病院 | 23            | 16:18 | 17:03 | 17:48 | 18:33 | 19:18 | 20:03 |
| 三鷹台駅   | 39            | 16:34 | 17:19 | 18:04 | 18:49 | 19:34 | 20:19 |

|        | 始発からの<br>所要時間 | ⑲     | ⑳     |
|--------|---------------|-------|-------|
| 休憩時間   |               | 6     | 6     |
| 三鷹台駅   | 0             | 19:40 | 20:25 |
| 杏林大学病院 | 15            | 19:55 | 20:40 |
| 三鷹市役所  | 21            | 20:01 | 20:46 |
| 調布飛行場  | 39            | 20:19 | 21:04 |
| 休憩時間   |               | 6     | 6     |
| 調布飛行場  | 0             | 20:25 |       |
| 三鷹市役所  | 14            | 20:39 |       |
| 杏林大学病院 | 23            | 20:48 |       |
| 三鷹台駅   | 39            | 21:04 |       |

## 見直し案②）杏林大学周辺におけるルートの単純化

|                   |                                                                                                                                                              |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 走行距離および<br>想定所要時間 | 三鷹市役所⇄パークシティ牟礼南間：2.64km・約 13 分 <u>【参考】同一区間の三鷹台ルート…市役所→パークシティ牟礼南：3.24km・14 分    パークシティ牟礼南→市役所：2.84km・15 分</u>                                                 |
| 見直し概要             | 往路ともに、人見街道と杏林大学を往復するルートである。この場合、三鷹市役所～パークシティ牟礼南間の所要時間は現行より 1～2 分程度の短縮が見込まれる。また、三鷹台・西部ルートは 4 つのバス停を通過しなくなる。（丸池公園、杏林大学入口の 2 バス停は新川・中原ルートも含め、みたかシティバスが通過しなくなる。） |



見直し計画実施後の各ルート一覧（案）

これまでに示した見直し案については、見直し検討を行わない北野ルートや新川・中原ルートとの接続も考慮した検討を行うとともに、乗り継ぎ拠点の整備やダイヤ面での接続を検討することによってサービスレベルの維持・向上を図るものとする。



## 4.2 乗り継ぎ環境の改善

乗り継ぎ環境に関しては、以下の計画を段階的に実施し、改善を図る。

### (1) コミュニティバスと路線バス、コミュニティバス間の乗継利用方法の周知

現行の西部ルート乗継制度やコミュニティバス運行ルート、路線バスへの乗り継ぎ情報等が記載された「コミュニティバスマップ」を活用し、子育て支援施設（平成27年度設置済）や、市内の診療所、バス車内等に設置することにより、市民に幅広く広報を図る。あわせて、コミュニティバスの車内吊りで現行の乗り継ぎ制度の周知を行い、乗り継ぎを促進する。

### (2) 乗継路線との接続・乗継環境（待合環境）整備

ソフト面に関しては、コミュニティバス間、路線バス・コミュニティバス間において乗継しやすい運行ダイヤの整備を検討する。

また、路線バス及びコミュニティバスのバス接近情報を、表示器だけでなく、スマートフォン、携帯電話、PCからも確認できることを周知し、利用者の利便性向上を図る。

ハード面に関しては、三鷹中央防災公園・元気創造プラザに可能な限りコミュニティバスを接続し、バス停上屋やバスロケーションシステムを整備することにより、市民センターエリアを乗り換えターミナルとして位置付ける。

### (3) コミュニティバス間、路線バス・コミュニティバス間における乗り継ぎ方法の検討

みたかシティバスを運行している小田急バス株式会社、京王バス東株式会社の既存のフリー乗車サービスを活用し、利用者に積極的に周知を行い、また、みたかシティバスにおける利用範囲の拡大を検討し、複数のコミュニティバス、路線バス間の乗り継ぎをした際の料金負担を抑える。

課題は、新川・中原ルートのように2社の運行となっている路線には現行の各社のフリー乗車券は利用が難しい点と、ICカードの利用が前提の乗り継ぎ制度の場合、高齢者や障がいをお持ちの方など誰にとっても利用しやすい乗り継ぎ制度とならないことが考えられるため、補完的な乗り継ぎ制度についても検討を続ける必要がある。

|         | 小田急バス株式会社<br>(1日フリーパス)                            | 京王バス東株式会社<br>(都区内1日フリー乗車券) |
|---------|---------------------------------------------------|----------------------------|
| 適用区間    | 小田急バス・みたかシティバスの全路線（新川・中原ルートの除く）                   | 都区内均一運賃地区（みたかシティバスを除く）     |
| 乗車券について | PASMO、Suicaに「1日フリーパス」情報を記録し、チャージ金額より引き去ります。       | 発券方式（紙）                    |
| 価格      | 大人 510 円、小児 260 円                                 | 大人 500 円、小児 250 円          |
| 購入方法    | バス車内にて、アンテナにタッチする前に申告をし、乗務員操作により、「1日フリーパス」が記録される。 | 路線バス車内及び京王バス各案内所にて購入。      |
| 利用方法    | アンテナ部分にICカードをタッチする。                               | フリー乗車券を乗務員に提示する。           |

(参考) 既存のフリー乗車サービス（小田急バス株式会社、京王バス東株式会社）

## 4.3 三鷹中央防災公園・元気創造プラザとの接続

### **三鷹中央防災公園・元気創造プラザの開業を踏まえたコミュニティバスの検証事項**

---

三鷹中央防災公園・元気創造プラザの開業にあたっては、市役所などを含めた中心部をコミュニティバスの乗り継ぎ拠点として位置づけ、三鷹台ルートと西部ルートの他ルートを含めた乗継環境の整備検討が必要である。そのため、ここでは乗り継ぎ拠点へ乗り入れると想定される 4 ルートの今後の検討課題について整理を行う。

#### **① 西部ルート・三鷹台ルート(本年度検討ルート)**

- ・本 2 ルートは見直しルート案を含めた検討を行い、路線の短縮化や統合を実施し、利便性を向上することが必要である。特に、三鷹中央防災公園・元気創造プラザを含む中心部の拠点を回る具体的なルートを検討するにあたっては、杏林大学周辺ルートの単純化とあわせた広範囲を対象とした検討が必要であり、ルート選定や運行ダイヤの検討をバス事業者などと調整をはかりながら円滑に進めていく必要がある。

#### **③ 新川・中原ルート**

- ・他ルート同様に三鷹中央防災公園・元気創造プラザを含む中心部の拠点を回る具体的なルートを検討する必要がある。
- ・現在は杏林大学病院で折り返すルートとなっており、市の中心部には乗り入れてはいない。そのため、今後の乗り継ぎ拠点の整備にともない、現在の杏林大学病院から三鷹市役所方面へのルート延伸が検討されるが、延伸した場合には現在よりも所要時間が長くなるため、30 分に 1 本の現行ダイヤが維持できないと見込まれる。そのため、延伸と併せたルート変更、運行ダイヤの調整等を実施する必要がある。

#### **④ 北野ルート**

- ・他ルート同様に三鷹中央防災公園・元気創造プラザを含む中心部の拠点を回る具体的なルートの検討、運行ダイヤの調整が必要である。

#### **⑤ 4ルート合わせた共通の課題事項**

- ・三鷹中央防災公園・元気創造プラザに乗り入れ可能なバス台数が限られることを考慮して、各ルートの分かりやすいダイヤ検討と併せて、ルート間のダイヤが重複することがないように検討していくことが必要である。
- ・三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの入退場については、安全運行の観点から左折入場・左折退場を原則とするが、右折での入退場も含め、安全対策や運行の安全確保について交通管理者との協議を進める必要がある。
- ・三鷹中央防災公園・元気創造プラザへの乗り入れルートの具体的な検討については、平成 24 年度の検討結果を次ページ以降にて整理している。

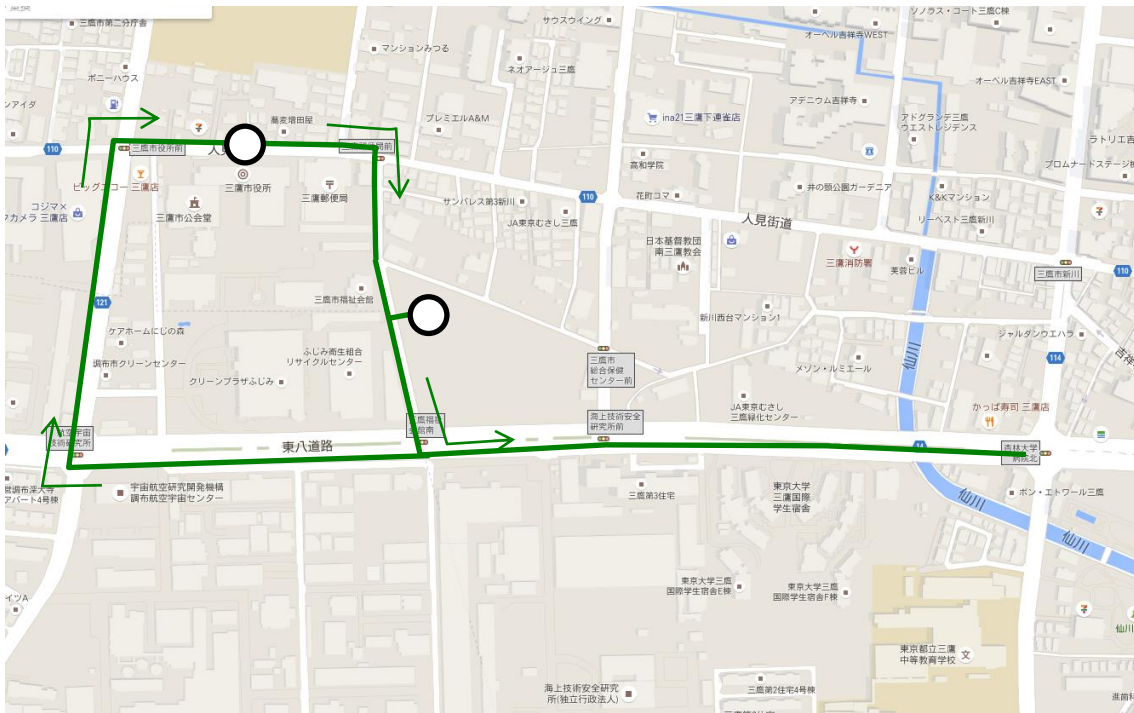
# 【北野、西部・三鷹台結合ルート】

施設へ左折進入し左折退場する案である。



## 【新川・中原ルート】

新川・中原ルートについては、市役所と三鷹中央防災公園・元気創造プラザを経由して折り返すルート案であり、以下のようなルートで回る事を想定している。



## 5. 見直し計画策定・実施のスケジュール

見直し計画策定・実施にあたってのスケジュール（案）は以下のとおりである。

| コミュニティバス第二期見直し計画策定スケジュール（平成27年度・平成28年度）                                             |                                     |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------|---|---|----|---|---|--------|---|---|-------|---|----------------|----------------|---|---|----|---|-----------------|-----------------|----------------|---|-----|---|---|--------|---------|-----|---|---|----|---|---|----|--------|
| 改定・策定スケジュール                                                                         |                                     | 平成27年度 |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   | 平成28年度 |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|                                                                                     |                                     | 4月     |   |   | 5月 |   |   | 6月     |   |   | 7月    |   |                | 8月             |   |   | 9月 |   |                 | 10月             |                |   | 11月 |   |   |        |         | 12月 |   |   | 1月 |   |   | 2月 |        |
| 項目                                                                                  | 詳細                                  | 上      | 中 | 下 | 上  | 中 | 下 | 上      | 中 | 下 | 上     | 中 | 下              | 上              | 中 | 下 | 上  | 中 | 下               | 上               | 中              | 下 | 上   | 中 | 下 | 上      | 中       | 下   | 上 | 中 | 下  | 上 | 中 | 下  |        |
| 三鷹市議会                                                                               | まちづくり環境委員会への行政報告                    |        |   |   |    |   |   | ■ 6月議会 |   |   |       |   |                | ■ 9月議会         |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        | ■ 12月議会 |     |   |   |    |   |   |    | ■ 3月議会 |
| 活性化協議会                                                                              | 活性化協議会への報告                          |        |   |   |    |   |   |        |   |   | ■ 第1回 |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
| コミュニティバス事業基本方針に基づく第二期見直し計画策定                                                        | 計画策定の準備<br>（検討準備・骨格案の作成）            |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   | ■ 見直し計画の骨格案の確認 | ■ まち環への素案の行政報告 |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|                                                                                     | 素案の作成                               |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   | ■ 専門部会において素案の検討 | ■ 活性化協において素案の協議 | ■ まち環への素案の行政報告 |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|                                                                                     | 関係機関との調整<br>（道路管理者・交通管理者・バス事業者・地権者） |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|                                                                                     | 案の作成                                |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
|                                                                                     | 計画の確定                               |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |
| <div>・ 既存ルートの変更の準備（申請手続き、住民への周知）<br/>・ 平成29年4月（新川防災公園・多機能複合施設（仮称）の開業に合わせた運行開始</div> |                                     |        |   |   |    |   |   |        |   |   |       |   |                |                |   |   |    |   |                 |                 |                |   |     |   |   |        |         |     |   |   |    |   |   |    |        |