

三鷹市コミュニティバス 将来的なあり方 方針

令和3（2021）年8月

三 鷹 市

- 目 次 -

1	はじめに	1
2	検討にあたっての基本的な考え方	1
3	市内の地区ごとの地域特性・移動特性	2
	（1）人口密度	2
	（2）高齢化率	2
	（3）移動実態	3
	（4）通勤・通学	3
4	市内の公共交通全体の実態・課題	4
	（1）鉄道及び路線バス（コミュニティバスを除く）	4
	（2）コミュニティバス「みたかシティバス」	5
5	市のまちづくりの方向性と公共交通に求められること	6
	（1）都市基盤整備事業との連携	6
	（2）安全・安心な生活環境の実現	6
6	三鷹市のコミュニティ交通に求められる役割	7
	（1）魅力的なコミュニティ交通の運行	7
	（2）鉄道駅周辺地区への対応	7
	（3）鉄道駅から離れた地区への対応	7
7	コミュニティ交通の基本コンセプト（案）	8
	（1）全体コンセプト（魅力的なコミュニティ交通運行に向けて）	8
	（2）市内全体のコミュニティ交通の導入方針	9
	（3）鉄道駅への短距離アクセス交通の導入方針	10
	（4）地域住民の移動を支える生活交通の導入方針	11
8	今後の進め方	12
9	今後のスケジュール	12
10	三鷹市コミュニティバス将来的なあり方検討専門部会委員名簿	13
11	三鷹市地域公共交通活性化協議会委員名簿	14

1 はじめに

三鷹市のコミュニティバスは、平成10年の北野ルート開設に始まり、現在、市内6ルートで運行しています。

これまでも、路線バスとの役割分担や交通不便地域の解消を図ってきましたが、昨今の急激な社会情勢の変化により、コミュニティバスの利用者が伸び悩んでいることや、三鷹台駅周辺や北野の里（仮称）等の市内の都市基盤整備事業が進んでいることなどから、今後は、さらなる利便性の向上や地域の活性化等につながるよう、三鷹市コミュニティバスの将来的なあり方の検討を行うこととしました。

方針の策定にあたっては、令和2年度に地域公共交通活性化協議会の下に学識者による「コミュニティバス将来的なあり方検討専門部会」を設置して検討を行い、地域公共交通活性化協議会にて協議・承認を経て策定をしました。

今後、この方針に基づき、引き続き、専門部会においてエリアごとに社会実験の詳細検討を行い、令和4年度からの社会実験を目指していきます。

2 検討にあたっての基本的な考え方

- (1) 市民等の生活や交流を支えるために何が求められるのか、更なる地域の活性化のために何が求められるのか、などに着目して検討します。
- (2) 三鷹市内の各地域は、一様ではなく、それぞれ異なる地域特性や課題を抱えていることを踏まえて検討します。
- (3) 1つの交通手段だけで課題を解決するのではなく、小型車両やデマンド交通など多種多様な交通手段の重ね合わせで検討します。多種多様な交通手段を総称して「コミュニティ交通」と表記します。
- (4) 経済だけでなく、社会的な意義・効果のバランスを考慮して検討します。

3 市内の地区ごとの地域特性・移動特性

検討にあたっての基本的な考え方を踏まえ、市内の地区ごとの地域特性・移動特性を以下の通り整理しました。

(1) 人口密度

高い : 三鷹駅周辺 (166 人/ha)、連雀地区 (160 人/ha)

低い : 大沢地区 (49 人/ha)

その他の地区 : 井の頭地区 (119 人/ha)、東部地区 (101 人/ha)、西部地区 (113 人/ha)、新川・中原地区 (101 人/ha)

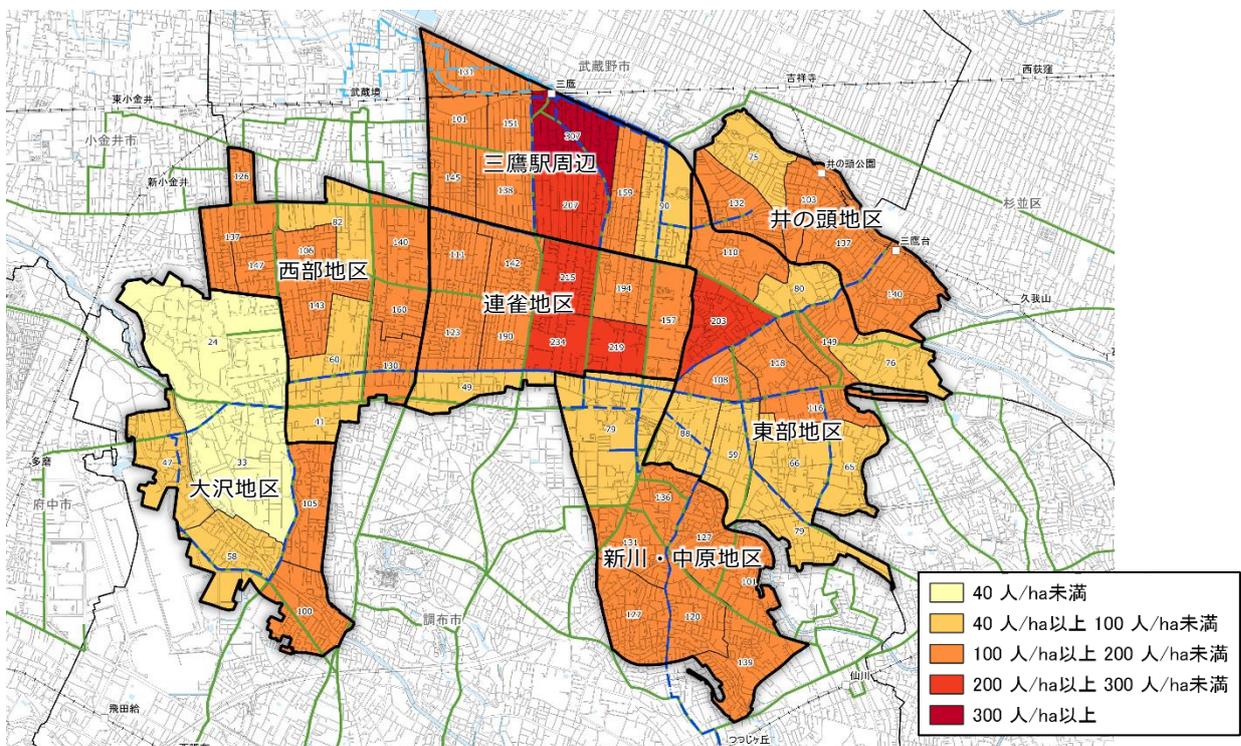


図 国勢調査 (H27) にみる小地域別の人口密度

(2) 高齢化率

高い : 井の頭地区 (22.0%)、大沢地区 (22.7%)、新川・中原地区 (23.6%)

低い : 三鷹駅周辺 (18.9%)、東部地区 (18.7%)

その他の地区 : 連雀地区 (21.8%)、西部地区 (20.3%)

(3) 移動実態

買い物、通院などの外出先は各地区で異なっている。

三鷹駅周辺、井の頭地区	地区内や吉祥寺方面への外出が多い。
西部地区	武蔵境駅や三鷹駅方面が多い。
新川・中原地区、東部地区	地区内、仙川駅等の京王線方面が多い。
大沢地区	武蔵境駅方面や地区内が多い。

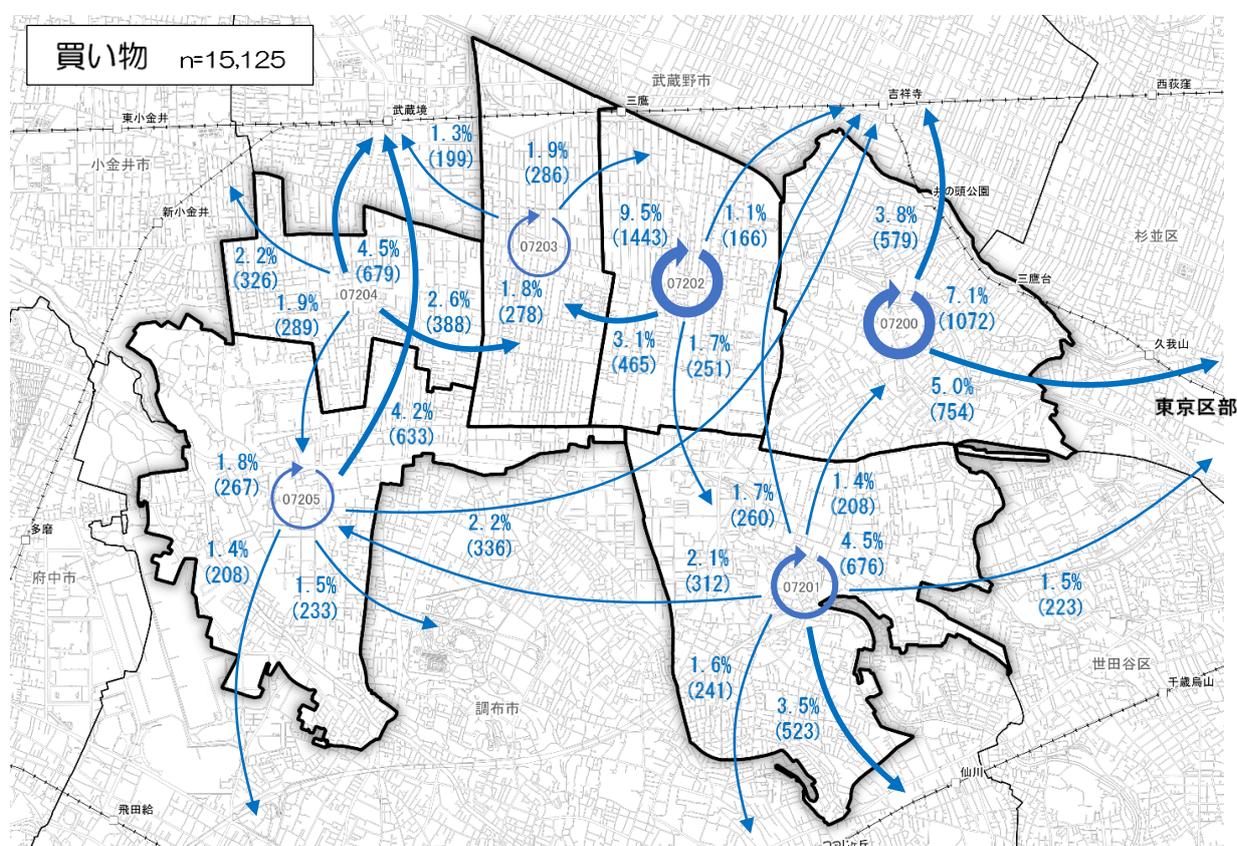


図 東京都市圏パーソントリップ結果 (H30) にみる移動実態

(4) 通勤・通学

区部方面、地区内が多い。(市民の通勤・通学)

市外からの通勤・通学では、駅から市内の事業所・学校への移動も多くみられる

4 市内の公共交通全体の実態・課題

市内の公共交通全体の実態・課題を以下の通り整理しました。

(1) 鉄道及び路線バス（コミュニティバスを除く）

市北部を中央線、南部を京王本線、東部を京王井の頭線が通り、東西方向を中心とする鉄道を補完する形で、南北方向を中心に路線バスが運行していますが、以下の課題を抱えています。

ア 路線バスのバス停まで 300m以上離れているエリアが何箇所もあり、一部の地区には、運行本数が少ないエリアもみられる。

イ 市内の交通不便地区（コミュニティバスを除く）は、以下に二分される。

① 鉄道駅周辺で人口密度が高いにもかかわらず道路状況等からバス交通が不便になっている地区

② 鉄道駅から離れた、人口密度が低くバス路線網が限定的である地区

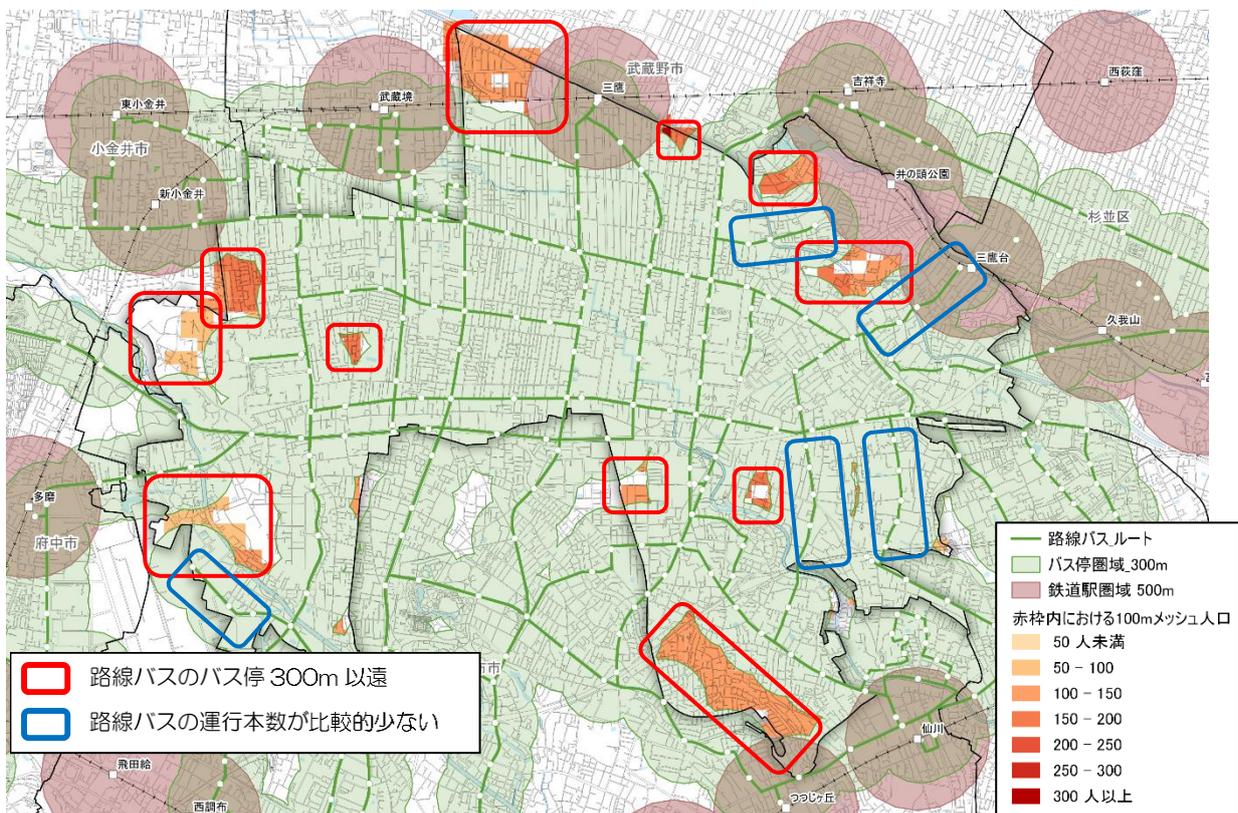


図 鉄道及び路線バスの運行状況と交通不便地区（コミュニティバスを除く）

(2) コミュニティバス「みたかシティバス」

路線バスのバス停 300m 以遠の空白地域や、路線バスの運行本数が少ない不便地域をコミュニティバスで対応していますが、以下の課題を抱えています。

ア 全体の利用者の半数がジブリ美術館ルートによるもの。

イ ジブリ美術館を経由するルート以外、大きな赤字となっている。

ウ 路線バスと重複したルートが多い。(北野ルート、三鷹台・飛行場ルート)

エ 1 路線の距離が長く車両 1 台あたりの効率が悪い。(北野ルート、三鷹台・飛行場ルート、新川・中原ルート)

オ 本数が少なく、利便性が低い。(北野ルート、三鷹台・飛行場ルート)

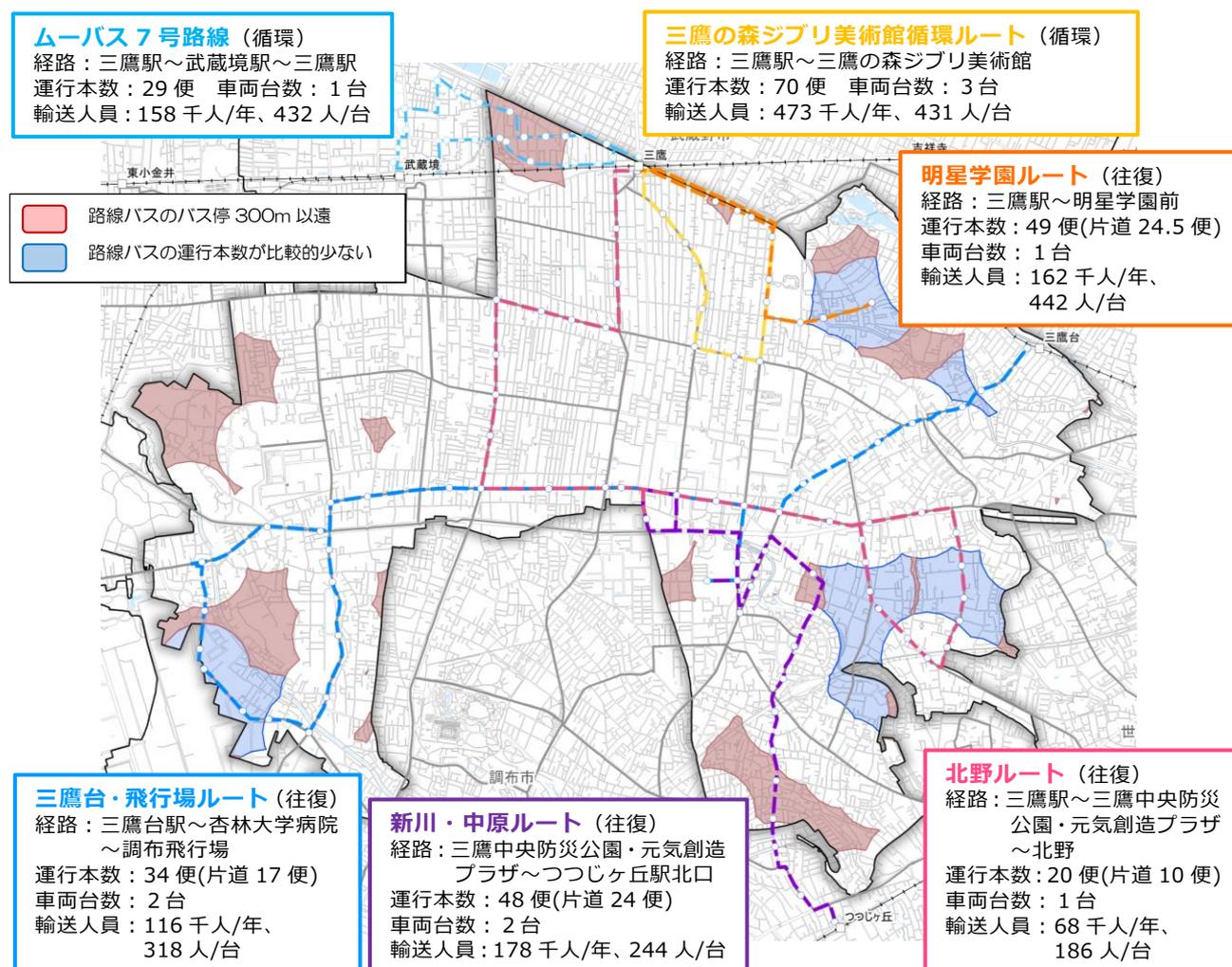


図 市内の交通不便地区とコミュニティバスの運行状況 (輸送人員は令和元年度)

5 市のまちづくりの方向性と公共交通に求められること

市の上位・関連計画等より、市のまちづくりの方向性と公共交通に求められることを以下のとおり、整理しました。

(1) 都市基盤整備事業との連携

市民の暮らしを守り、三鷹の魅力を高めるため、誰もが安心して移動できる交通体系を実現し、**三鷹駅周辺、三鷹台駅周辺、北野の里（仮称）等の都市基盤整備事業と連携を図る。**

(第4次三鷹市基本計画(第2次改定)、三鷹市土地利用総合計画2022(第2次改定)等)

(2) 安全・安心な生活環境の実現

安全・安心な生活環境の実現を図るため、**デジタル技術を活用した次世代移動サービスや、観光、環境、福祉等との連携を図る。**

(みらいを創る三鷹デジタル社会ビジョン、三鷹市観光基本方針、三鷹市地球温暖化対策実行計画、三鷹市高齢者計画・第七期介護保険事業計画等)

6 三鷹市のコミュニティ交通に求められる役割

市内の地域特性や公共交通全体の課題を基に、三鷹市コミュニティ交通を運行していく上で、以下の3つの役割が求められていると考えます。

(1) 魅力的なコミュニティ交通の運行

- ・ 市民が利用しやすい身近な交通手段
- ・ 市民の生活や交流を支え、さらなる地域の活性化を図る
- ・ まちづくり等と連携した移動手段及び高付加価値化

(2) 鉄道駅周辺地区への対応

- ・ 鉄道駅周辺だが、道路状況等からバス交通が不便になっている地区

(3) 鉄道駅から離れた地区への対応

- ・ バス交通そもそもが、不便になっている地区

7 コミュニティ交通の基本コンセプト

(1) 全体コンセプト（魅力的なコミュニティ交通運行に向けて）

魅力的なコミュニティ交通の運行を行うため、以下のコンセプトを基本方針として、検討を進めます。

① バス交通空白不便地域の解消を図る交通システム

- ・交通不便地域における日常生活の移動の確保
- ・鉄道・路線バスとの役割分担、隣接自治体との連携

② 利便性と持続性を両立できる交通システム

- ・限られた資源（車両・費用等）の中での利便性の確保
- ・需要規模に見合った多様な運行形態・運行方法・車両・運賃等の検討
- ・時間帯により空いている企業や福祉施設等の送迎バス車輛等の有効な活用

③ 地域ごとに異なる交通課題・ニーズやまちづくりに対応した交通システム

- ・地域ごとに異なる課題・ニーズへの対応、地域のポテンシャルを引き出す取組み
- ・各地域のまちづくりや都市基盤整備事業との一体化の推進

④ 地域と共に考え育てる交通システム

- ・利用者やその周辺の市民・地域・団体を巻き込んだ取組み（ニーズ把握、周知、モビリティマネジメント、冊子等の利用促進ツール、市民参加、地域づくり等）
- ・社会情勢の変化（特にコロナを端緒とする在宅ワークの定常化や働き方改革等）に柔軟に対応し、地域のニーズに応えられる体制の整備
- ・住民との対話を強化し、よりニーズにあった資源の再分配に関する合意形成

⑤ 付加価値を持った交通システム

- ・移動以外の付加価値を持ち、まちのシンボルになるコミュニティ交通
- ・まちの魅力を高めるような乗り継ぎポイント

⑥ 当面の対応に加え、中長期の技術・制度等動向を見据えた継続的な見直し

- ・価値観・技術・制度のバランスを重視しつつ、当面・中長期の時間軸で検討
- ・小型EV車両、AI、自動運転、MaaS等の新たな技術の変化や、法制度の改正、更には地域の実情やニーズも将来的に変化していくことを想定

(2) 市内全体のコミュニティ交通の導入方針

市内全体のコミュニティ交通の導入を検討するにあたり、以下の方針を設定します。

① 経済的・環境的に持続可能な交通

⇒1ルート車両1台、EV車両等の活用

② 分かりやすく気軽に利用できる運賃の設定

⇒ワンコイン運賃などの実施、新たな運賃施策・支払方法の検討

③ 乗り継ぎ拠点における乗り継ぎできる交通

⇒コミュニティ交通同士や鉄道・路線バス等との乗り継ぎ

⇒乗り継ぎダイヤの設定や、乗り継ぎ拠点での待ち環境、案内・情報環境の整備

④ 利便性の高い運行回数や覚えやすいダイヤの設定

⇒15分～20分程度の運行間隔、パターンダイヤ等の導入

(3) 鉄道駅への短距離アクセス交通の導入方針

鉄道駅周辺にもかかわらず、道路状況等からバス交通が不便になっている地区において、鉄道駅への短距離のアクセスを中心とした運行を行うため、以下の方針を軸として、検討を進めます。

① 駅と住宅地をできるだけ短時間で結ぶルート

⇒ 1周5km程度での運行、鉄道駅等へのアクセス

② 住宅地内での小回りの利く小型バスの活用

⇒ 小型車両の活用

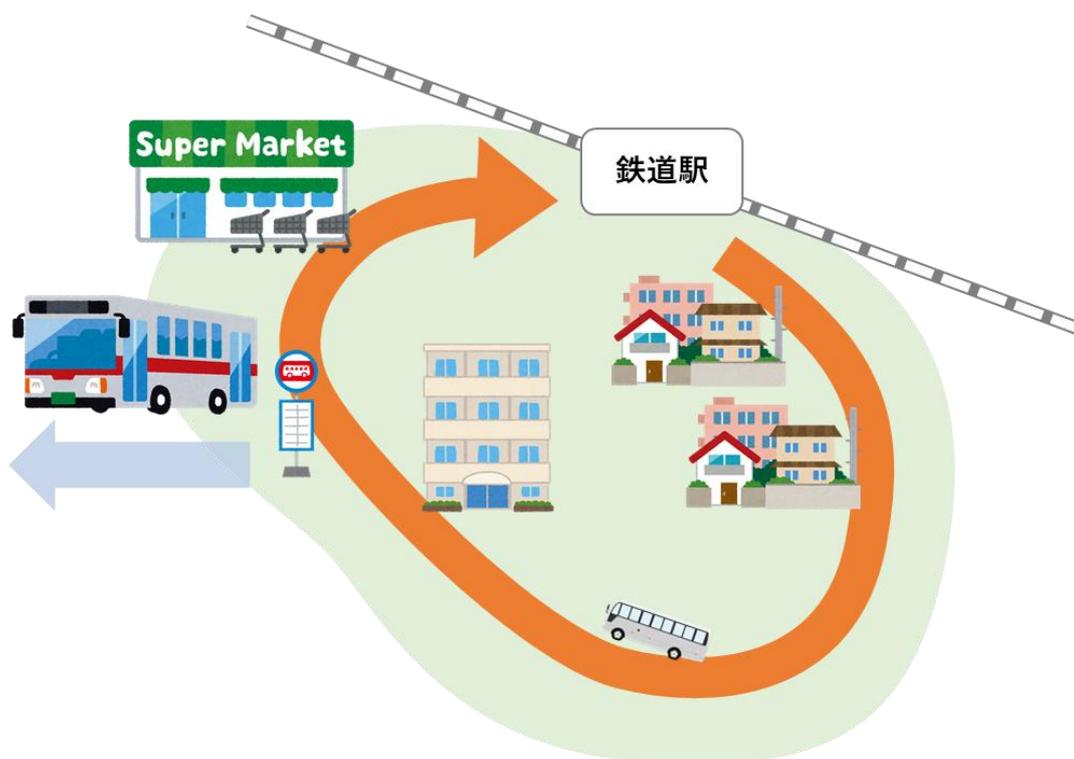


図 鉄道駅への短距離アクセス交通のイメージ

(4) 地域住民の移動を支える生活交通の導入方針

主に鉄道駅から離れたバス交通が不便な地区において、地域住民の日常生活での移動を支える運行を行うため、以下の方針を軸として、検討を進めます。

① 日常生活の外出に使える運行ルート

⇒通院・買い物・通学等の目的地

② 住宅地内でも小回りの利くデマンド交通の活用

⇒バスとタクシーの間の需要への対応

③ 小需要に対応した持続可能な運行

⇒10人以下のタクシー車両活用、需要に応じた運行

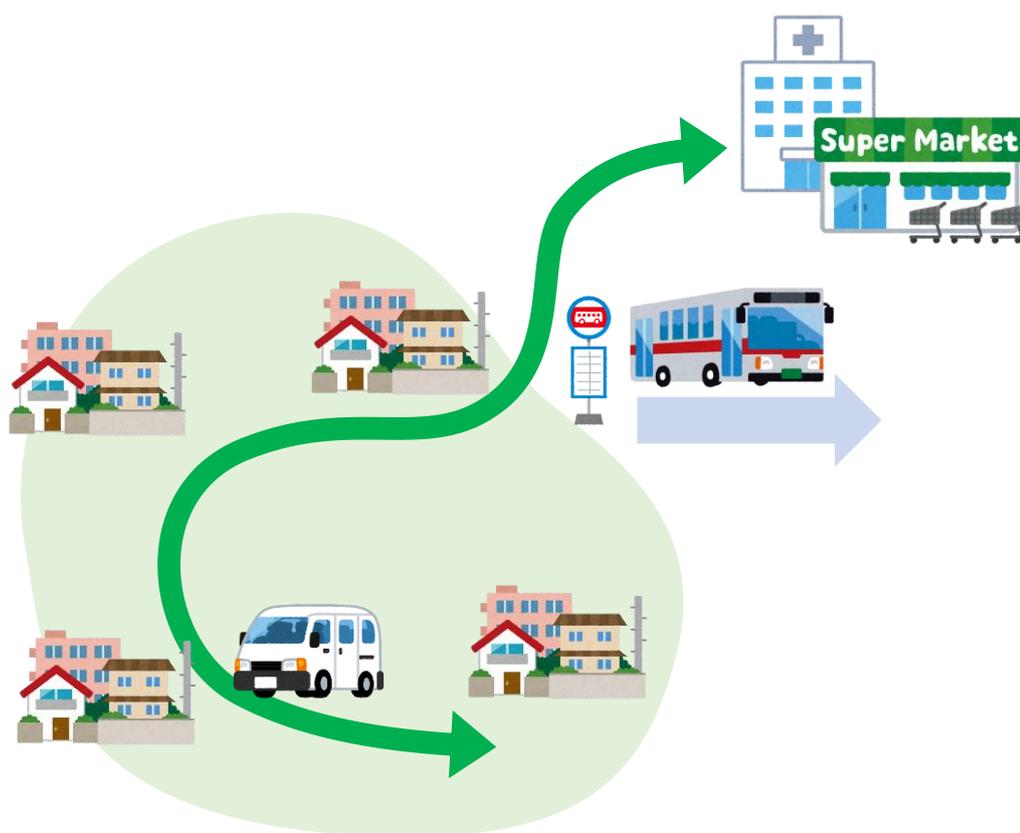


図 地域住民の移動を支える生活交通のイメージ

8 今後の進め方

市域の中で、上記7の地区ごとの導入方針に近い地域をモデル地域として設定し、社会実験等の取組みを展開していくため、基本コンセプトを基に地域の課題やニーズ、ポテンシャル等を整理し、地域に合った運行方法を検討していきます。

9 今後のスケジュール（専門部会）

令和3年度は、学識経験者の他に、交通事業者、住民代表など、様々な立場から広く委員を選出し、「三鷹市コミュニティバス将来的なあり方方針」に沿って、令和4年度に実施予定の社会実験に向けた具体的な内容の検討を行っていきます。

■ 社会実験開始までの流れ

	令和2年度			令和3年度												令和4年度														
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
あり方方針の策定	→			●素案			●確定																							
関係機関との調整	→																													
専門部会				方針の検討			→			社会実験内容の検討			→																	
バス停設置工事等																→														
社会実験・乗降者調査	→																													

10 三鷹市コミュニティバス将来的なあり方検討専門部会 委員名簿

	所属名	委員	備考
1	東京都市大学	西山 敏樹	
2	東京都市大学	諫川 輝之	
3	中央大学	稲垣 具志	
4	大沢住民協議会	大塚 英子	令和3年7月～
5	三鷹市井の頭地区住民協議会	前田 吉春	令和3年7月～
6	三鷹市老人クラブ連合会	吉野 勇	令和3年7月～
7	三鷹市障がい者福祉懇談会	瀧澤 勤	令和3年7月～
8	社会福祉法人三鷹市社会福祉事業団	清水 利昭	令和3年7月～
9	小田急バス株式会社	小泉 裕樹	令和3年7月～
10	京王バス株式会社	早田 俊介	令和3年7月～
11	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武蔵野・三鷹支部	千田 裕	令和3年7月～
12	京王電鉄株式会社	篠田 貴宏	令和3年7月～
13	警視庁 三鷹警察署	江藤 稔	令和3年7月～
14	三鷹市都市整備部	小泉 徹	
15	三鷹市都市再生部	久野 暢彦	
16	三鷹市都市整備部道路管理課	山中 俊介	令和3年7月～

1 1 三鷹市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

	所属名	委員	協議会役職
1	東京都市大学	西山 敏樹	会長
2	東京都市大学	諫川 輝之	
3	三鷹市井の頭地区住民協議会	前田 吉春	
4	三鷹市老人クラブ連合会	吉野 勇	
5	三鷹市障がい者福祉懇談会	瀧澤 勤	
6	公募市民	河手 一郎	
7		茂原 小帆里	
8	一般社団法人東京バス協会	二井田 春喜	
9	小田急バス株式会社	小泉 裕樹	
10	小田急バス労働組合	中里 勝	
11	京王バス株式会社	早田 俊介	
12	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武蔵野・三鷹支部	千田 裕	
13	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会	小池 毅	
14	東日本旅客鉄道株式会社	保田 暢彦	
15	京王電鉄株式会社	篠田 貴宏	
16	特定非営利活動法人みたかハンディキャブ	加持 真人	
17	全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会	林 悦夫	
18	関東運輸局東京運輸支局	小泉 伸介	
19	東京都都市整備局都市基盤部	飯箸 俊一	
20	東京都建設局北多摩南部建設事務所	清水 直樹	
21	警視庁 交通部	御手洗 京介	
22	警視庁 三鷹警察署	江藤 稔	
23	三鷹市企画部	田中 元次	
24	三鷹市都市整備部	小泉 徹	副会長
25	三鷹市都市再生部	久野 暢彦	
26	三鷹市都市整備部道路管理課	山中 俊介	

