

三鷹市交通総合協働計画 2022 (第2次改定)

令和2年3月

三 鷹 市

はじめに

このたび『三鷹市交通総合協働計画 2022（第1次改定）』の改定を行いました。この計画は、市民の皆様の暮らしの中で、移動手段として大きな機能を果たしている路線バス、コミュニティバス、タクシー、ハンディキャブ等の公共交通等を取りまく課題に対応するもので、「三鷹市交通安全計画」も含むものです。

本計画の改定にあたっては、平成22年7月に発足した「三鷹市地域公共交通活性化協議会」において、市民、学識経験者、交通管理者、道路管理者、事業者、行政等、公共交通に係わる幅広い関係者の皆様により検討を行いました。

具体的には、本計画期間の中期（平成27年度～平成30年度）が終了したことを踏まえ、交通管理者や事業者等の関係機関を対象にアンケート調査を行い計画の進捗状況や新たに示された課題等を把握するとともに、令和2年1月から2月にかけて実施したパブリックコメントの結果も踏まえて検討を進めました。

主な改定内容としては、計画の理念・基本方針については継承しつつ、高齢者や子どもに関連する事故への対応や、自動運転技術やAI技術、MaaSといった新技術を用いた交通環境の実現の可能性も視野に入れたものとするとともに、市民の皆様の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地域のまちづくりや社会情勢の変化等を踏まえたバス交通連携システム「みたかバスネット」の抜本的な見直しを行うものとしています。

本計画では、「交福（交通による福祉の実現）」を理念として掲げています。その実現にあたっては、最適なコミュニティバスの運行を目指す「みたかバスネット」の推進、交通体系の多様性への対応、そして市民の皆様、事業者の皆様、行政の役割分担と連携・協働による取り組みが不可欠です。

市民の皆様の満足度を高めつつ、誰もが安全で安心して快適に移動できる公共交通環境の整備を目指して、今後とも、市民の皆様、事業者の皆様、関係者の皆様の積極的なご参画をお願いいたします。

令和2（2020）年3月

三鷹市長 河村 孝

目 次

序論	1
1. 三鷹市の公共交通をとりまく概況と課題	3
2. 基本方針	9
3. 目標	12
4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	14
5. 交通安全対策の取り組み	32
6. 今後の進め方	37

資 料 編

【巻末1】三鷹市交通総合協働計画2022第1次改定までの流れ	資-1
【巻末2】交通事故の概況	資-4
【巻末3】三鷹市内における交通事故の発生状況	資-7
【巻末4】統計データからみた市民の移動実態、公共交通の利用実態	資-14
【巻末5】調査結果からみた市民の公共交通の利用実態・ニーズ	資-15

1 計画の位置づけ

三鷹市における公共交通等をとりまく課題認識のもと、市民の暮らしの中で大きな機能を果たしている都市交通全般について、満足度と質が高く、誰もが安全で安心して快適に移動できる公共交通環境の整備を目標として、将来にわたる三鷹市ならではの「総合的な交通計画」を「三鷹市交通総合協働計画 2022」として策定しました。

また、三鷹市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和 46 年以降、5 年ごと 8 回にわたり「三鷹市交通安全計画」を作成し、国・東京都及び関係行政機関と力を合わせ、各種の施策を実施してきましたが、今後、「三鷹市交通安全計画」は、「三鷹市交通総合協働計画 2022」の中で交通安全対策として位置付けます。具体的には「5. 交通安全対策の取り組み」の中で取り上げていきます。

2 計画策定の背景

●鉄道・路線バス・コミュニティバスの公共交通ネットワークの必要性

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、さらに路線バスの補完としてコミュニティバスが運行しています。具体的には、小田急バス 34 系統、京王バス 6 系統、関東バス 2 系統、コミュニティバス 6 路線が運行しており、三鷹通り、吉祥寺通りの南北方向を中心に高頻度に運行しています。

一方、市民の利用施設として三鷹駅、公共施設、病院、買い物施設は三鷹駅周辺や三鷹市役所周辺等に多く立地しており、市内の各施設から鉄道駅や公共施設へのアクセス手段として、公共交通ネットワークの充実が必要とされています。

●様々な交通モードの連携、関係者の協働による移動のしやすさの確保の必要性

市内交通として、鉄道、バス、コミュニティバス、タクシー、ハンディキャブなどの交通モードに加え、自転車・徒歩など様々な交通手段の役割分担や組み合わせ利用が必要となります。また、バス事業者、タクシー事業者など交通事業者、利用者としての地域住民や行政など、様々な主体の協働による交通体系の維持や活性化が必要とされています。

3 計画の目標年・期間

目標年：第4次三鷹市基本計画と連携させ、2022年（令和4年）を目標とします。

計画期間：平成23年度～令和4年度（平成23年4月～令和5年3月）

4 計画の区域

三鷹市の市域を計画の区域とします。

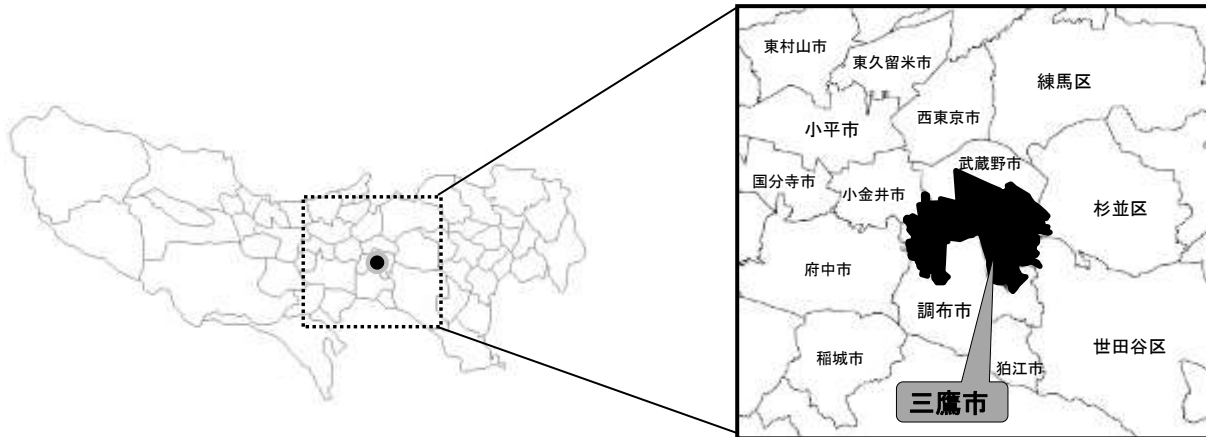


図 三鷹市の位置

5 計画に関連する法律等について

「三鷹市交通総合協働計画2022」に関連する法令として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成26年11月20日に施行され、都道府県又は市区町村が地域公共交通網形成計画を策定できるようになりました。今後、地域公共交通網形成計画の策定について地域公共交通活性化協議会において検討を進めていきます。

1. 三鷹市の公共交通をとりまく概況と課題

1-1. 三鷹市の公共交通をとりまく概況

(1)人口と地勢

三鷹市は、区部と隣接した東京都のほぼ中央に位置し、新宿副都心と立川・八王子の業務核都市との中間にあたり、またJR中央線の三鷹駅は、東京駅と高尾駅のほぼ真中に位置しています。16.42平方キロメートルの市域で、市の人口は、昭和50年代半ばにはほぼ安定し、その後は一貫して16万人台で推移し、平成9年頃から増加傾向が見られるようになり、現在、18万7千人を超え、老年人口(65歳以上)の割合が21.8%と高く、今後しばらくの間、微増傾向が続くものと予測されます。人口密度は、下連雀地域が特に高く、市内の各地区に居住は分布しています。

表 三鷹市の概況

都道府県名	東京都
市町村名	三鷹市
面積	16.42km ²
人口 (H31.1.1時点)	187,199人
15歳未満	23,634人
65歳以上	40,739人
高齢化率	21.80%
世帯数	93,665世帯



図 人口及び高齢化率の変化【住民基本台帳】

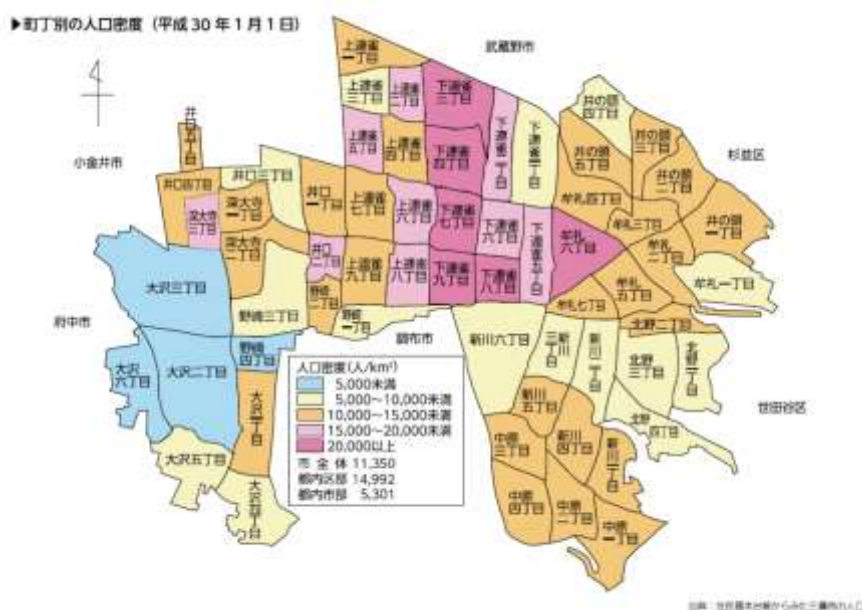


図 町丁別人口密度(平成30年1月)

(2)コミュニティバスの運行、「みたかバスネット」の抜本的な見直し

これまでに、市内のバス交通不便地域を解消するために、平成10年度にコミュニティバス北野ルートを開設したのを始めとして、共同運行も含め現在6ルートで運行しています。平成18年10月に策定したコミュニティバス事業基本方針に基づいて、路線バスとコミュニティバスの社会的役割分担を明確にするとともに、市全体のバス交通利用者の利便性向上を目指して、運行ルートの見直しと新規開設、乗換拠点の拡充など、地域特性に合わせた運行を進めてきました。令和元年度からは、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地域のまちづくりや社会情勢の変化等を踏まえながら、バス交通連携システム「みたかバスネット」の抜本的な見直しを行います。



図 施設立地及び公共交通整備状況

表 コミュニティバスの運行状況

ルート名	運行系統	運行開始日	運行回数	運行時間	運行距離	所要時間	運行間隔	バス停数	運賃	使用車両台数
1 北野ルート	三鷹駅(南口)～北野	平成10年11月3日 (平成31年3月1日 一部変更)	10回 (往復)	始(発) 7:30 終(発) 20:03	往: 7.70km 復: 8.60km	片道約30分 片道約45分	80分	32箇所	大人: 210円	1台
2 三鷹台・飛行場ルート	三鷹台駅～調布飛行場	平成29年3月30日 (平成31年3月1日 一部変更)	17回 (往復)	始(発) 6:35 終(発) 20:35	往: 7.82km 復: 8.89km	片道約45分 片道約55分	45・60分	33箇所	小児: 110円	2台
3 明星学園ルート	三鷹駅(南口)～明星学園前	平成13年10月1日	25回 (往復)	始(発) 7:35 終(発) 19:40	往: 1.9km 復: 1.9km	片道約11分	30分	10箇所	定期乗車券 Suica PASMO シルバーバス 一日フリーバスの 利用可	1台
4 ジブリ美術館ルート	三鷹駅(南口)～三鷹駅(南口)	平成13年10月1日	70回 (循環)	始(発) 7:20 終(発) 20:00	3.57km (循環)	約18分 (循環)	10～20分	12箇所		3台
5 新川・中原ルート	三鷹中央防災公園・元気創造プラザ(市役所東) ～つつじヶ丘駅北口	平成24年3月26日 (平成30年9月1日 一部変更)	24回 (往復)	始(発) 6:30 終(発) 20:03	往: 4.74km 復: 5.12km	片道約30分	40分	17箇所	大人: 210円 小児: 110円 Suica・PASMO シルバーバスの 利用可	2台
6 三鷹一境循環共同運行ルート	三鷹駅北口～武蔵境駅北口	平成19年4月1日	29回 (循環)	始(発) 7:00 終(発) 21:00	4.96km (循環)	約26分 (循環)	30分	23箇所	一律100円 (未就学児無料)	1台



図 コミュニティバスの利用者数の推移

表 コミュニティバスの利用者数(平成30年度)

ルート名	輸送人員	日当輸送人員	便当たり輸送人員	シルバーバス利用状況
北野ルート	67,352	184.5	9.2	30.19%
三鷹台・飛行場ルート	105,269	288.4	8.5	31.45%
明星学園ルート	166,797	457	9.3	28.01%
ジブリ美術館ルート	540,824	1481.7	23.1	7.44%
新川・中原ルート	178,092	487.9	10.5	40.59%
合計(みたかシティバス)	1,058,334	2,899.5	12.1	-
三鷹一境循環共同運行ルート	156,147	427.8	14.8	-

(3)ハンディキャブ等、福祉交通の状況

市内には障がい者・高齢者等の福祉交通サービスとして、特定非営利活動法人みたかハンディキャブによる福祉有償運送があります。利用会員及び家族賛助会員は269人(平成31年9月30日現在)で、歩行困難な障がい者及び高齢者で一人では公共交通機関の利用が難しい方が対象となり、車椅子のまま乗車することができます。年間の運行回数は4,679回(1日あたり12.8回)、1回あたりの走行距離は12kmです。その他、福祉団体への貸し出しを行う「福祉バス(ふれあい号)」や障がい者等への交通施策としてのタクシー事業者が運行する「リフト付タクシー」等があります。



三鷹ハンディキャブ



図 特定非営利活動法人みたかハンディキャブの運行状況

1-2. 三鷹市における公共交通等をとりまく課題等

(1) 課題等のまとめ

平成 22 年度に実施した三鷹市の公共交通等に関するアンケート調査、ヒアリング調査の結果と、計画期間の中期（平成 27 年度～平成 30 年度）が終了したことにより、令和元年度にバス事業者等の関係機関に状況調査を行った結果をもとに、三鷹市における公共交通等をとりまく課題について、今後予定される都市再生事業なども踏まえ、項目ごとに以下に整理します。（詳細については巻末資料を参照）

- ：平成 22 年度実施アンケート調査・ヒアリング調査の際に整理された課題
- ：平成 27 年度状況調査において整理された課題
- ◎：令和元年度状況調査において整理された課題

○路線バス、コミュニティバス(共通)

課題1 乗り継ぎ制度の見直し及び拡充

- 西部ルート1路線で乗り継ぎ制度を実施。乗り継ぎ利用者は7%と少ない。
- 現在の乗換カードに代わる利便性の高い乗り継ぎ制度の設計が必要
- 三鷹中央防災公園・元気創造プラザを拠点としたバスネットワークの構築の検討
- ◎障がい者でも分かりやすいバスの乗り換え

課題2 バス停における快適な待合環境の整備

- バス停における接近表示のバスロケーションシステム(以下、「バスロケ」という。)が必要との回答が47%と高い。
- バス停に屋根やベンチを設置して欲しい。バス接近表示を設置して欲しい。時刻表の文字を大きく表示して欲しい。(自由意見)
- バス停上屋は、周辺地域の景観にも影響を与えるので、設置には景観への配慮も必要である。
- ◎設置コストが高い接近表示機(バスロケ)の設置についての費用対効果の検討

課題3 利用しやすい車両、運行の実現

- ベビーカーで利用しやすい車両として欲しい。(子育て主婦)
- 車いすでも素早く簡単に乗降できるバスがあると良い。(障がい者)
- 行き先を色別で表示するなどの工夫があると良い。(障がい者)
- 車内での携帯電話の使用等利用者マナーの醸成を図る。
- 「三鷹市バリアフリーのまちづくり基本構想 2022」における新たな重点整備地区指定に向けた取り組みに応じた交通環境の整備。
- 鉄道を含む交通機関の接続の向上のため関係事業者との連携を図る。
- ◎電子化されたバスの行先案内表示が時間帯や天候などで文字が読みにくい。(障がい者)
- ◎ハンドル式車椅子(シニアカー)やストレッチャー型車椅子への対応
- ◎障がい者手帳に代わる公共交通機関への乗車手段

課題4 運行の遅れ(定時性の課題)

- 評価の低い項目は「定時性」であり、遅れるとの回答が46%である。

○慢性的な渋滞等が発生する箇所への対応。

課題5 接客マナーの向上

- 乗客に対する接客マナー向上を求める声が多い。特に、障がい者利用時の接遇向上などの意見も多い。(障がい者、高齢者)
- ◎慢性的なバス運転士の不足に伴う運転士の教育プログラムの充実

○コミュニティバス

課題1 低い利用実態

- コミュニティバスを利用する市民は約15%である。
- ◎コミュニティバスの利用者を増やすため、路線の見直しや運行頻度の増加などサービスレベルの向上

課題2 地域によっては低い認知度

- 市の運行に対する認知度は79%と高いが、知らない市民も12%存在。運行していない地域の認知度が低い。

課題3 少ない運行本数

- 評価の低い項目は「運行本数」であり、本数が少ないとの回答が57%である。運行間隔を改善して欲しいとの回答が65%であり、具体的には10分、20分、30分間隔を望む声が多い。

課題4 適切な財政負担による運行の必要性

- コミュニティバスは税金で運行しているため、適切な負担で運行するべきである。(高齢者、子育て主婦)

○自転車

課題1 安全に通行できる自転車利用環境のニーズ

- 歩行者、自転車双方の安全のため、歩道を広くしたり、自転車専用レーンを設置して欲しい。(自由意見)
- 駐輪場を増やして欲しい。(自由意見)
- 放置自転車対策(自由意見)
- コミュニティサイクルがあると良い。(自由意見)
- 利用する交通手段は、通勤・通学においては、市内移動では自転車、市外との移動については公共交通の役割が大きい。(国勢調査データ)
- 鉄道端末としてバス交通、自転車交通が等しく重要な交通手段となっている。(大都市交通センサス)
- 東京都が進める2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルート取り組み及び自転車走行空間の整備。
- 鉄道駅に集中する駐輪場需要の対応。既存の駐輪場にてサイクルシェア事業に向けた取り組み。
- 駐輪場の適正な配置や利用料金の見直しが必要である。

課題2 自転車利用マナー向上の必要性

- 自転車利用者はマナーを守って欲しい。(自由意見)

○歩行環境

課題1 歩きやすい歩行環境のニーズ

- 約82%が歩きにくさを感じており、理由は歩道の幅が約73%、歩道の段差や凹凸が約35%を占める。
- 歩行者、自転車双方の安全のため、歩道を広くして欲しい。(自由意見)
- 歩道状空地等の連続性の確保

○タクシー

課題1 低い利用実態

- タクシーを利用する市民は約33%。
- 車いすがトランクに入らない。
- ユニバーサル・デザイン車両は車両価格が高い。

課題2 気軽に利用しやすいタクシーのニーズ

- 運賃を安くして欲しいとの意見のほか、近距離でも嫌がらないで欲しいとの意見が約22%と多い。
- ◎障がい者等のモビリティ向上のため、障がい者施設等へのUDタクシー等の周知

○ハンディキャブ

課題1 低い認知度

- 知っている方は約38%、利用者は1.7%と低い。
- 特定非営利法人としての組織体制を強化する必要がある。

課題2 気軽に利用しやすいハンディキャブのニーズ

- ハンディキャブに毎日乗れると良い。(障がい者)
- ◎相乗りなどの多様な利用ニーズへの対応

課題3 運転士不足への対応

- ◎運転士ボランティアの不足や限りある車両台数での運行の中での適切な情報発信

○乗合タクシー*の導入

※病院や福祉施設などルートを決めて走るタクシーの運行

課題1 導入・利用の意向

- 乗合タクシーを必要だと思う回答は約48%と多いが、分からない(約33%)も多い。ワンボックス車両に比べ、乗合タクシーの意向は高い。
- ◎AI技術などを活用した相乗りタクシーや乗合タクシーサービスの創出

○ワンボックス車両*の導入

※細かい路地(生活道路)を運行できる10人乗り程度の車両による運行

課題1 導入・利用の意向

- ワンボックス車両を必要だと思う回答は約29%と多いが、必要だと思わない(約23%)、分からない(約28%)も多い。
- 地区別には、北野、中原、井の頭、大沢で意向が高い。

2. 基本方針

三鷹市における公共交通等を取りまく課題に対応し、将来にわたる三鷹市ならではの「総合的な交通計画」を三鷹市交通総合協働計画 2022 として策定し、平成 20 年度より協議した内容を受け、計画の考え方や基本理念、基本方針を以下のように設定します。

(1) 理念

三鷹市交通総合協働計画 2022 では、市民の移動の機会を増やし、市民と市民とが交わり、福となすとの趣旨、メッセージとして、市民、事業者、行政の連携・協働による「交福（交通福祉）」という理念を独自に掲げます。

<全体理念>

交福 ～交通による福祉の実現（交通 ⇒ 交福 ⇒ 幸福）～

市民、事業者、行政の連携・協働により、誰もが安全で安心して快適に移動できる交通体系の実現を目指します

(2) 基本方針

三鷹市交通総合協働計画 2022 では、以下のように三つの基本方針を設定します。

●方針 1 みたかバスネットの推進

移動しやすい・地域活性化につながる公共交通体系（みたかバスネット）の抜本的な見直し

三鷹市の公共交通体系の特性は、市境界部において JR 中央線(市の北部)、京王本線(市の南部)、京王井の頭線(市の東部)が通っており、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、さらに路線バスの補完としてコミュニティバスが運行しています。三鷹市において公共交通を捉えるうえでは、市内各地域と鉄道駅を繋ぐ「バス交通」が特に重要です。

一方、市民の利用施設として公共施設、病院、買い物施設は三鷹駅周辺や三鷹市役所周辺等に多く立地しており、市内の各地域からこれらの公共施設や、さらには市の境界部に位置する鉄道駅へのアクセス手段として、公共交通ネットワークの充実が必要とされています。

このため、第 2 次改定からは、今まで取り組んできた公共交通体系（みたかバスネット）の見直しを図り、**方針 1** を掲げ、今まで以上に移動しやすい・地域活性化につながる公共交通体系（みたかバスネット）の抜本的な見直しを行います。

●方針 2 交通体系の多様性への対応

安全・安心の確保や、環境配慮、ビジネス性など交通の多様性を踏まえた交通体系の実現

市内交通として、鉄道、バス、コミュニティバス、タクシー、ハンディキャブなどの各種交通手段に加え、自転車・徒歩などの移動手段があり、交通体系を考えるうえで、各手段の特性、役割、さらには組合せ利用を想定した検討により、市内の交通体系の維持や活性化が必要とされています。また、移動手段としての交通体系のみならず、交通安全の確保や、安心できるまちづくりの実現、地球環境配慮型社会の実現、地域活性化としての地域ビジネスの確保など、交通体系が有する多様性への対応が必要です。

このため、**方針 2**を掲げ、安全・安心の確保や、環境配慮、ビジネス性など交通の多様性を踏まえた交通体系の実現を目指します。

●方針 3 役割分担と連携・協働

市民、事業者、行政の役割分担・連携・協働による総合的な交通の取り組みの実施

三鷹市の特性にあった公共交通の導入・改善の検討、さらには持続的な交通体系の維持のためには、公共交通の計画、運行、利用に関わるすべての関係者（市民、事業者、行政）による役割分担の明確化や、関係者間の連携・協働による取り組みが必要不可欠です。

また、利用者の視点に立てば、交通事業者間や行政エリア間の垣根は取り除かれるべきであり、複数の異なる交通事業者間、また、近隣の市町村を含めた行政間による連携・協働も重要となります。

このため、**方針 3**を掲げ、市民、事業者、行政の役割分担・連携・協働による総合的な交通の取り組みの実施を目指します。

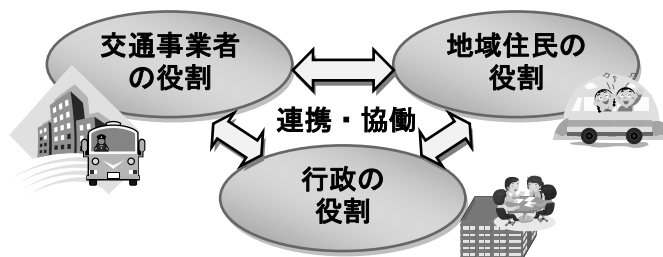


図 役割分担と連携・協働のイメージ

(3)計画のキーワード

本計画の策定にあたっては、平成 21 年に設置した地域公共交通会議及び同会議の専門部会において、骨格を取りまとめ、平成 22 年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定会議として地域公共交通活性化協議会を設置し、検討を進めてきました。この中で、三鷹市の交福（交通による福祉の実現）のために必要となる幾つかのキーワードが取り上げられ、その内容を以下に整理します。

○安全・安心

地域交通には、歩行、自転車、自動車などの個々の移動手段、鉄道、バス、タクシー、ハンディキャブなどの公共性の高い交通手段など、様々な交通モードによって構成されます。例えば、自転車は公共交通を補完し、自動車利用を抑制する重要な交通手段として位置づけられますが、道路空間における歩行者と自転車の錯綜や自転車マナー等が最近特に問題となっています。このような状況の中、歩行者、自転車、バス利用者など様々な交通利用者のバランスのとれた安全の確保、安心できる交通環境の確保が必要となります。

○低公害

公共交通や自転車を主体とした交通体系の確立により、地球環境にやさしい社会の実現を目指すことが必要です。なお、地球環境への取り組みとして低公害な電気バスの導入・普及を図ることは、将来的には病院施設といった目的施設へのバス車両の接近性の向上（車両の低公害化により建物の近隣さらには建物内までのバスによるアクセスが可能となります）など、移動抵抗の軽減などの可能性も期待できます。

○普遍性

ユニバーサルデザインとして、すべての人に利用しやすい地域公共交通体系の実現を関係者によって目指していくことが必要です。

（普遍性とは：「全てのものに通ずる性質、全ての場合にあてはまる可能性、一般性」のこと）

○独創性

三鷹市では、交通事業者間や行政間の垣根を越えた、協働・連携によるコミュニティバス、サイクルシェアの取り組みを進めています。このような三鷹市ならではの取り組みについて、「三鷹モデル」として内外に発信することで、公共交通に対する関係者の意識の高まり、さらには公共交通の理念の達成を目指します。また、これまでの公共交通の枠組みにとらわれない地域交通（新しいタクシーサービスなど）の導入など、独創性のある交通体系の取り組みが必要です。

○柔軟性

車いす利用者が利用したいところで公共交通を利用できるなどの対応や、移動ニーズに合わせた交通サービスの提供など、利用者目線の柔軟な地域交通サービスの提供が必要です。また、多様化する社会ニーズに合わせた車両開発、タクシー予約環境、料金設定などの柔軟性が、これからの地域交通には求められます。

○地域のビジネス性

交通サービスの提供回数の少なさによる移動制約者の移動回数の少なさが指摘されますが、タクシー事業者の対応などにより福祉交通や地域交通のビジネス化が実現されれば、移動制約者への交通サービスの提供回数が増え、市民の移動回数の向上が図られます。また、地域の福祉交通や地域交通がビジネス性として成り立つことで、持続可能な交通体系となることや、地域の活性化が期待できます。

3. 目標

(1) 目標

基本方針を実現させるため、具体的な目標を以下のように定めます。

方針1 みたかバスネットの推進

移動しやすい・地域活性化につながる公共交通体系（みたかバスネット）の抜本的な見直し

- **目標1** 路線バスとコミュニティバスの役割分担を明確にし、地域特性に合わせたコミュニティバスの運行を目指します。
- **目標2** 既存ルートの見直し・再編や乗換拠点の整備を進め、利便性の向上を図ります。
- **目標3** 誰もが利用しやすい公共交通の実現により、地域の活性化を推進します。

方針2 交通体系の多様性への対応

安全・安心の確保や、環境配慮、ビジネス性など交通の多様性を踏まえた交通体系の実現

- **目標4** 鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者など多様な地域交通が安全で安心して快適に移動できる交通環境の実現を目指します。
- **目標5** 低公害化などの環境配慮、乗合タクシーなど独創かつ柔軟な交通の確保、交通のビジネス性など、交通の多様性を踏まえた交通体系を目指すとともに、小型モビリティ、自動運転技術やAI技術、MaaSなどの新技術の活用や将来予測される技術革新なども踏まえた、より安全で安心して快適に移動できる交通環境の実現の可能性を研究します。

※MaaS (Mobility as a Service) とは、ICTやAIを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、その運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな移動の概念のこと。

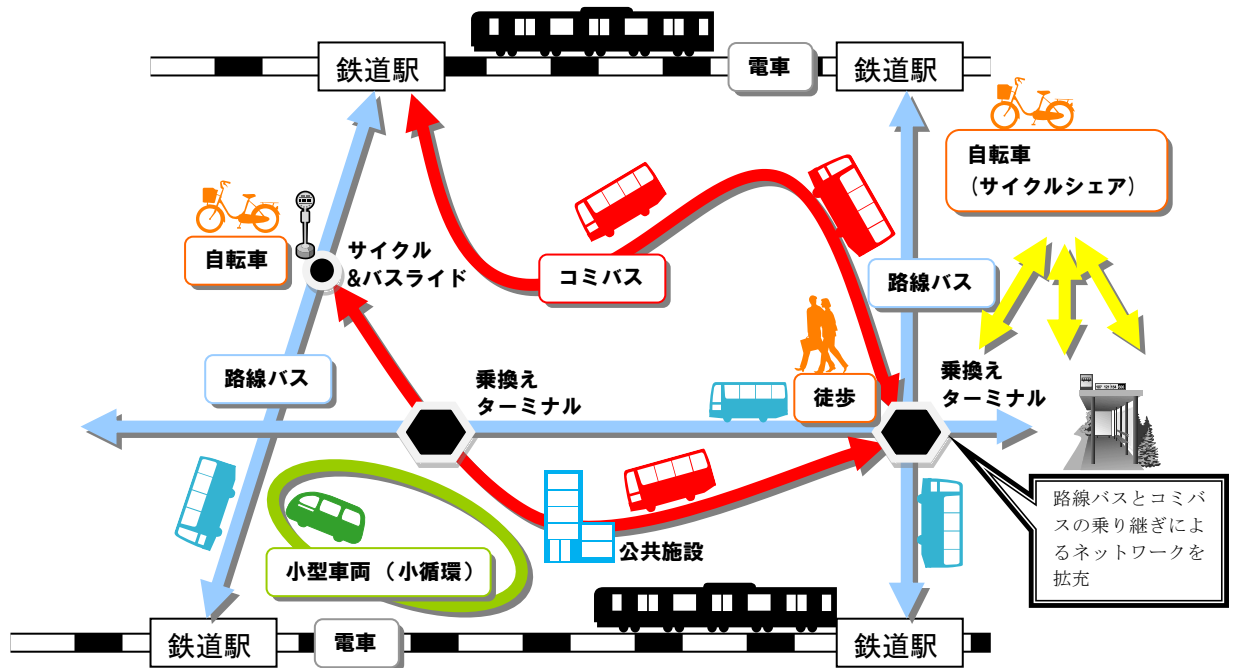
方針3 役割分担と連携・協働

市民、事業者、行政の役割分担・連携・協働による総合的な交通の取り組みの実施

- **目標6** 地域の公共交通が抱える課題に対し、市民、事業者、行政の3者が役割分担を明確化しつつ、互いに連携・協働して取り組みます。
- **目標7** 関係機関や利用者が協議や意見交換を行う場として、地域公共交通活性化協議会を中心に進めていきます。

(2)三鷹市の公共交通の目標達成のイメージ

基幹交通としての路線バスと、補完交通としてのコミュニティバス、また道路の狭い箇所を運行する小型車両による小循環等がそれぞれの役割分担を明確にし、既存の路線バスと一体的かつ総合的な交通利便性を向上させながら目標達成を図ります。



4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針ごとに定めた目標を達成するために行う事業及び実施主体を以下のように定めます。前項に定めた方針との関係性も分かるように整理します。

※実施年度
 ■ 前期：平成23～26年度
 ■ 中期：平成27～30年度
 ■ 後期：令和1～4年度

(1) 路線バス、コミュニティバスに関する事業(共通)

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標2 目標3	① 利用しやすい乗り継ぎ制度の設計、周知方法の検討 ・市民が利用しやすい乗り継ぎ等について、コミュニティバスのあり方と合わせて研究していきます。 ・中期では、金額式 IC 定期券の販売・促進を行い、路線バス間の乗り継ぎ利用の促進を行いました。	市 バス事業者	■	■	■
目標2 目標3	② 乗り継ぎ拠点の検討、整備 ・乗り継ぎ制度の設計と併せて、市域内で交通の核となるような主要な箇所に乗り継ぎ拠点を整備します。 ・中期では、三鷹中央防災公園・元気創造プラザのオープンに伴い、敷地内にコミュニティバスのバス停を設置し、乗継拠点として整備しました。	市 バス事業者 道路管理者		■	■
目標3 目標4 目標6	③ 待合空間の確保の検討(沿道協力) ・市民が快適にバスを待てるように、乗り継ぎ拠点を中心に、バス停における待合空間の確保を検討します。 ・中期では、新川・中原ルートが発着駅であるつつじヶ丘駅北口と三鷹中央防災公園・元気創造プラザのバス停に上屋を設置しました。	市 バス事業者 道路管理者		■	■
	 <p>◆待合空間 (三鷹中央防災公園・元気創造プラザ)</p>	 <p>◆バス案内図 (三鷹駅前)</p>			

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標 3 目標 4	<p>④ バス接近表示機（バスロケ）の拡充等利便性向上のための検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち利用者のサービス向上のため、渋滞発生や雨天時などのバスの現在地情報や到着予測を知らせるバスロケの拡充を検討します。 ・スマートフォン・携帯電話からもバスロケが利用できることを周知し、利便性向上に向けた検討を進めます。 ・中期では、三鷹中央防災公園・元気創造プラザバス停にバスロケを設置し、バス利用者の利便性の向上を図りました。 ・中期では、三鷹駅南口駅前設置している行先案内板を4ヶ国語対応とし、外国人観光客等の利便性の向上を図りました。 	市 バス事業者	■	■	■
			←バス接近表示（バスロケーションシステム） （三鷹市役所前）		
目標 3 目標 4	<p>⑤ バス停への屋根、ベンチ設置の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の待合環境の整備として、雨や日差しを防ぐための屋根の設置や、ベンチなど座って待てる環境を整備するなど、快適に待つことのできるバス停の整備を検討します。 	市 バス事業者 道路管理者 市民	■	■	■
目標 3 目標 4	<p>◆ベンチのあるみちづくり整備事業（歩道や沿道にベンチ（愛称名 ほっとベンチ）を設置）</p>   		出典：ベンチのあるみちづくり整備事業(三鷹市 HP)		
目標 3 目標 4 目標 6	<p>⑥ 鉄道、バスが連携した情報提供方法の研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス路線間で運行情報が分かれば利用者の公共交通の利便性が向上するため、両者の情報の共有化について研究します。 	市 鉄道事業者 バス事業者	■	■	■

◆バス車内での情報提供画面

ICTを活用した情報提供への取組状況 **KEIO**

➤バス車内での情報提供

バス車内の運賃表示画面で京王電鉄の運行情報を提供
(現時点では多摩地区のみ)
遅延・振替輸送等の表示
全車両に導入済みのWi-Fiを活用



出典：公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会（京王バスにおけるデータ公開の取り組みについて）
(国土交通省 HP)<https://www.milt.go.jp/common/001181069.pdf>


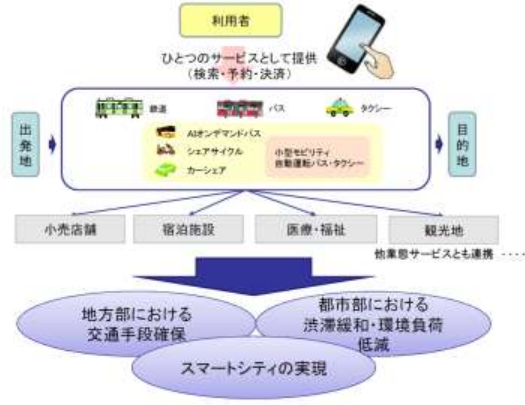
目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
	⑦ 利用しやすいバス車両の研究 ・障がい者、高齢者、子どもなど誰もが利用しやすいバスにするため、バス車両の改善を検討し、バリアフリーの更なる推進を図ります。	市 バス事業者	■	■	■
目標3 目標4	◆利用しやすいバス車両・乗合タクシー車両の開発 <div data-bbox="352 539 1361 1227" data-label="Image"> <p>The diagram illustrates a future non-step bus with the following features:</p> <ul style="list-style-type: none"> Exterior (外觀): <ul style="list-style-type: none"> スライド式ドアの採用等により、車内空間を極力確保 (Adoption of sliding doors, etc., to maximize interior space). 現行のノンステップバスより前・後部の底面の角度を増加させることで、急勾配等での走破性を向上 (Increasing the angle of the bottom surface of the front and rear compared to current non-step buses to improve off-road performance on steep slopes). Interior (車内): <ul style="list-style-type: none"> 座席数の確保を目指した郊外型 (Rural type aiming for seat count): <ul style="list-style-type: none"> 2人掛け並ね上げ式座席により、座席数を確保 (Using 2-person staggered seats to ensure seat count). 低床部を極力拡張 (Maximize low-floor area). 様々な利用者を想定した都市型 (Urban type for various users): <ul style="list-style-type: none"> 操作の簡素化・迅速化を目指した反転式ロープ (Reversible rope for simplified and quick operation). 立ち座りのしやすき等に配慮した前向き優先席 (Priority seats facing forward, considering ease of standing). 巻き取り式ベルトにより車いす固定の迅速化 (Quick wheelchair fixation using a retractable belt). 低床部を極力拡張。またフリースペース化することで多目的に利用 (Maximize low-floor area. Also use as a free space for multi-purpose use). </div>				
	⑧ 利用しやすいバスサービスの研究 ・従来の定時定路線型のバスサービスのほか、需要の発生状況に応じたデマンドバスなど、社会環境の変化に応じた、障がい者、高齢者、子どもなどすべての人々にとって安全で利用しやすいバスサービスの研究を行います。	市 バス事業者	■	■	■

出典：「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」報告書について（国土交通省 HP）



<http://www.mlit.go.jp/common/000148814.pdf>

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
	<p>⑨ 公共車両優先システム導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞対策として、公共車両優先システム（バスが交差点に近づくと信号が早く青に変わる仕組み）の導入を検討し、円滑なバス交通を実現するとともに、利用者の安定的な利用を推進します。 	市 道路管理者 交通管理者 バス事業者			■
<p>目標3</p> <p>目標4</p> <p>目標6</p>	<p>◆公共車両優先システムの導入イメージ</p> <p>路線バスの感知 光学式車両感知器とバス車載機の通信により路線バスの接近が分かります。</p> <p>バス優先制御 複数の交差点で、バス通過時刻を予測し、バスが交差点を通過しやすくします。</p> <p>青信号の延長</p> <p>赤信号の短縮</p> <p>青時間の増加</p> <p>時間通り来たネ!</p>				
	<p>⑩ 事業者と障がい者団体等の意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> 障がい者団体がバス事業者と意見交換を行い、障がい者が安心してバスを利用できる環境の構築を推進します。 上記に加えて、高齢者や子育て世代などのバス利用者との意見交換も行い、すべての人が安心してバスを利用できる環境を構築します。（利用者アンケートの実施、意見交換会等） 	市 道路管理者 障がい者団体 バス事業者	■	■	■
<p>目標3</p> <p>目標4</p> <p>目標6</p>	<p>◆意見交換のイメージ</p>				

出典：西武バス株式会社HP

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標2 目標3 目標4	⑪ 都市基盤整備事業等と連携したみたかバスネットの抜本的な見直し ・中期では、杏林大学井の頭キャンパスの開校に合わせ、牟礼団地までのバスルートを延伸し、杏林大学までの路線バスの運行を達成しました。今後も都市計画道路等の整備や三鷹駅周辺、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し、社会実験による試行や検証を通じて、路線バスとコミュニティバスが一体となった公共交通の実現に向け検討を進めます。	市 バス事業者		■	■
	⑫ 自動運転や AI 技術の活用といった新技術への研究 ・近年の著しく発展している技術革新に伴い、小型モビリティ、自動運転技術や AI 技術、MaaS などの新技術の活用や将来予測される技術革新なども踏まえた、より安全で安心して移動できる交通環境の実現の可能性を研究します。	市 バス事業者 タクシー事業者			■
目標5	◆自動運転バスの基本的な考え方 出典：限定地域での無人自動運転サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン① (国土交通省 HP) https://www.milt.go.jp/common/001295525.pdf				
	◆MaaS の概要 				
	出典：日本版 MaaS の実現に向けて（国土交通省資料） https://www.milt.go.jp/common/001287842.pdf				

(2)コミュニティバスに関する事業

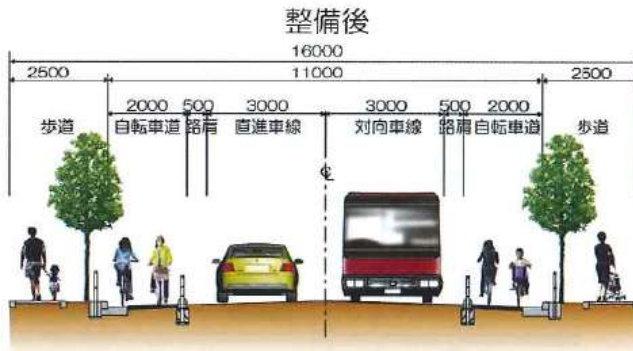
目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標 1 目標 3 目標 6	① コミュニティバス新規ルートの導入 <ul style="list-style-type: none"> ・「新川・中原ルート」の運行を前期で達成しました。今後も複数の交通事業者間や、近隣自治体との連携・協働により、維持します ・市民の意見を可能な限り反映させるために、地域公共交通活性化協議会で検討を進めるとともに、今後の社会情勢等の変化を踏まえ、「運行間隔」、「運行本数」、「料金」、「運行方法」等、将来的なコミュニティバスのあり方を研究し、新規ルートの導入を検討します。 	市（調布市との共同運行） バス事業者	■	■	■
目標 2 目標 3 目標 4	② コミュニティバス既存ルートの見直し運行検討 <ul style="list-style-type: none"> ・中期では、新川・中原ルートを三鷹中央防災公園・元気創造プラザまでの延伸を行う他、運行間隔の短縮のため、西部ルートと三鷹台ルートを統合し、三鷹台・調布飛行場ルートの運行を開始しました。 ・既存ルートの見直しについて、「コミュニティバス事業基本方針」に基づき、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の連携を図りながら進めます。 ・市民の意見を可能な限り反映させるために、地域公共交通活性化協議会で検討を進めるとともに、今後の社会情勢等の変化を踏まえ、「運行間隔」、「運行本数」、「料金」、「運行方法」等、将来的なコミュニティバスのあり方を研究し、既存ルートの見直しを検討します。 	市 バス事業者	■	■	■
◆北野の里（仮称）について					
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;">  </div> </div>					
出典：三鷹市 HP、三鷹市資料					

目標 1 目標 6	<p>③ 適正運行に関する市民の意見の反映</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは運賃収入と市からの補助金で運行しているため、市民の意見を聞きながら、適正運行のあり方について検討します。 	市 バス事業者 市民	■	■	■
<p>◆意見交換のイメージ</p> 					

(3)自転車に関する事業

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標 2 目標 4 目標 5	<p>① サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、市内4箇所にサイクル・アンド・バスライド駐輪場を整備していますが、「駐輪場整備運営基本方針」に基づき、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備を検討します。 <p>◆サイクル・アンド・バスライドの設置状況（天文台下駐輪場）</p> 	市	■	■	■
目標 4	<p>② 自転車走行環境整備の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自転車双方の安全のため、東京都等と連携して自転車走行環境の整備を検討し、安心・快適な自転車利用を推進します。 ・オリンピック・パラリンピック開催に向けて東京都と連携して自転車推奨ルートを整備しました。 ・自転車走行空間のネットワーク化を検討します。 ・中期では、平成28年度から市内の道路に自転車ナビマークや自転車ナビラインの設置を行いました。 	市 道路管理者 交通管理者	■	■	■

◆かえで通りの自転車の整備（左図：整備断面図、右図：自転車レーンの設置）

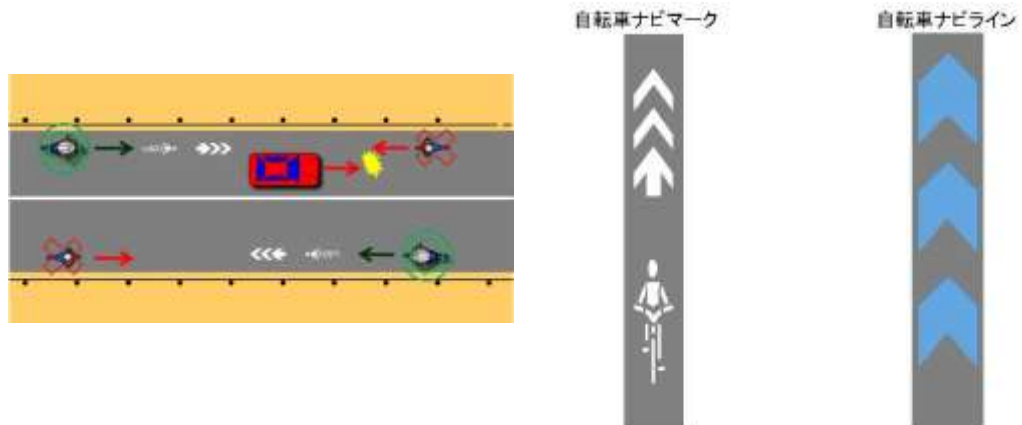


◆自転車走行環境整備のイメージ（左図：自転車道の整備、中図：自転車レーンの設置、右図：自転車歩行者道における自転車走行位置の明示）




出典：自転車利用環境整備ガイドブック(国土交通省)

◆自転車ナビマークの整備




出典：三鷹市HP

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度																			
目標 4	③ 自転車安全教育の実施 ・ 自転車利用者の交通ルールの徹底やモラルの向上を進めるため、交通管理者と連携して自転車安全講習会の拡充を図り、自転車利用者の安全利用を推進します。	市 交通管理者 市民・学校 事業者	■	■	■																	
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="316 539 778 815" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">三鷹市自転車安全運転証</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">名前</td> <td style="width: 40%;">三鷹 花子</td> <td style="width: 40%;">昭和〇年×月△日</td> </tr> <tr> <td>住所</td> <td colspan="2">三鷹市野崎1-1-1</td> </tr> <tr> <td>有効期限</td> <td colspan="2">交付の日から3年間</td> </tr> <tr> <td>交付年月日</td> <td colspan="2">平成27年4月1日</td> </tr> <tr> <td>番号</td> <td colspan="2">第270000号</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">三鷹市</td> </tr> </table>  </div> <div data-bbox="826 568 1449 801" style="flex: 1;"> <p>◆自転車安全運転証（見本）</p> <p>三鷹市では、交通安全を推進するために、自転車安全講習会を開催。講習会では、受講者に三鷹市独自の「自転車安全運転証」を発行することで模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図っている。</p> <p style="text-align: right;">出典：三鷹市HP</p> </div> </div>					名前	三鷹 花子	昭和〇年×月△日	住所	三鷹市野崎1-1-1		有効期限	交付の日から3年間		交付年月日	平成27年4月1日		番号	第270000号		三鷹市	
名前	三鷹 花子	昭和〇年×月△日																				
住所	三鷹市野崎1-1-1																					
有効期限	交付の日から3年間																					
交付年月日	平成27年4月1日																					
番号	第270000号																					
三鷹市																						
目標 4	④ 利便性の高い駐輪場の整備 ・ 駐輪場整備運営基本方針に基づき公平で適正な受益者負担を求めるため、利用方法、料金改定などの見直し及び駐輪場の適正な配置を検討します。 ・ 中期では、三鷹駅南口に三鷹駅南口駐輪場を新たに整備しました。 ・ 中期では、三鷹市自転車の安全で適正な利用に関する条例を策定するとともに、三鷹駅や三鷹台駅周辺の駐輪場の利用料金の見直しを行いました。	市	■	■	■																	
	<p>◆三鷹市における放置自転車の現状</p>  <p>放置自転車の台数は、市内全域で平成30年度は一日当たり80台程度となっており、利便性の高い駐輪場を整備することで放置自転車の台数の減少を図っている。</p>																					

	<p>⑤ サイクルシェア事業に向けた社会実験の実施と検証</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度にミニ実験、平成28年度～平成30年度に社会実験を行い、令和元年度からサイクルシェア事業の本格実施を行いました。 	市 市民 学校		■	■
<p>目標4 目標5 目標6</p>	<p>◆三鷹市サイクルシェアの考え方</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; width: 150px;"> <p>想定1 朝: 駐輪場へ 夜: 自宅へ</p> </div>  <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 150px;"> <p>想定2 朝: 学校へ 夜: 駐輪場へ</p> </div> </div> <p>駐輪場の利用時間帯を想定1、想定2と分け、さらに自転車をシェアすることにより、より効率的な駐輪需要へのアプローチを図ります。</p>				

(4)歩行に関する事業

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標4	<p>① 市内の歩道バリアフリー化の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道上の段差等の解消を図り、バリアフリー化を実施します。 歩道の拡幅を行い、歩行者が快適に歩ける環境を構築します。 中期では、三鷹中央防災公園・元気創造プラザ北側及び東側市道について、歩道整備工事を行うとともに、三鷹台駅前通りについて、電線共同溝による無電柱化を行いました。 	市 道路管理者	■	■	■
<p>◆道路のバリアフリーのイメージ</p>  <p>出典：バリアフリー法の解説（国土交通省 HP）</p>					

(5)タクシーに関する事業

目標 (P.12参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
	① 地域に根付いた新しいタクシーサービスの研究 ・ 市民がタクシーをより身近な交通手段として、気軽に利用できる環境を構築するため、的確に市民ニーズを把握し、交通弱者などにも対応した新しいタクシーサービスの研究を行うほか、時代の変化に沿った多様な支払いシステムの導入を検討します。	市 タクシー事業者	■	■	■

◆新しいタクシーサービスのイメージ

高度化

- 配車から目的地到着までスマートなサービス提供
利用者によるタクシー選択・評価
運賃・時間予測、キャッシュレス決済、Wi-Fi対応等
- バリアフリー化（UDタクシー等）
【H32年度東京で25%、H42年度全国で50%】

スマートアプリ配車
JapanTAXI（トヨタ）2017年秋以降
NV200（日産）

国際化

- 外国語対応の強化
【H32年度東京で外国語対応乗客割合増、多言語対応率25%】
- 日本のタクシー運賃の高価格感減
【H29年度東京23区で
同業の運賃の低減・引き下げを実施】

円高の認識・運賃の低減し
Hospitallity Taxi
外国語対応タクシー

多様化

- 観光客・高齢層向けサービスの充実
自治体、観光関係団体、商工会議所等との連携
個人向けハイヤーサービス（プライベートリムジン）
【H32年プライベートリムジンを全国で導入】
- 妊婦・子ども向けサービス

ハイヤーサービス

目標3
目標4
目標5

出典：タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシーの策定について（国土交通省 HP）
<https://www.milt.go.jp/common/001126356.pdf>

◆事前確定運賃の実施イメージ

月曜日の15:15に東京駅から東京スカイツリーまで事前確定運賃でタクシーに乗車する場合

	0時台	14時台	15時台	16時台	17時台	23時台
日	1.08	1.14	1.11	1.13	1.10	1.09
月	1.10	1.17	1.15	1.18	1.17	1.11
火	1.09	1.18	1.19	1.16	1.17	1.09
水	1.10	1.15	1.15	1.14	1.17	1.10
木	1.10	1.18	1.17	1.18	1.17	1.10
金	1.10	1.16	1.19	1.19	1.18	1.11
土	1.11	1.16	1.20	1.16	1.19	1.13



※統一係数表のイメージ

初乗運賃 加算運賃 統一係数
 $(410円 + 1,840円) \times 1.15 = 2,590円$

出典：今秋からタクシーの事前確定運賃サービスが始まります（国土交通省HP）

<https://www.milt.go.jp/common/001287463.pdf>

目標 (P.12参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標3 目標4 目標5	<p>② 近距離でも利用しやすい工夫 (周知・コミュニケーション)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状では「近距離でも歓迎」というステッカーを貼っているタクシーもありますが、さらにタクシー事業者が近距離でも乗りやすい工夫を施します。 ・平成29年より、今まで730円/2kmだった初乗り運賃が1,052mで410円(以後、237mごとに80円)となり、近距離でも利用しやすくなりました。(中期達成) 	タクシー事業者	■	■	■
<p>近距離でも利用しやすい工夫</p>  <p>写真：静岡駅タクシー乗り場</p>					
目標3 目標4 目標5	<p>③ ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが利用しやすい、ユニバーサル・デザイン車両の導入促進を検討します。 ・タクシー車両へのAEDの搭載及び乗務員への使用方法の周知徹底を行います。 	市 タクシー事業者	■	■	■

◆利用しやすいタクシー車両の開発

出典：「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」報告書について（国土交通省HP）
<http://www.mlit.go.jp/common/000148814.df>



ガイドラインに沿った乗合タクシー



目標3
目標4
目標5

出典: 「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」報告書について (国土交通省 HP)

<http://www.mlit.go.jp/common/000148814.pdf>

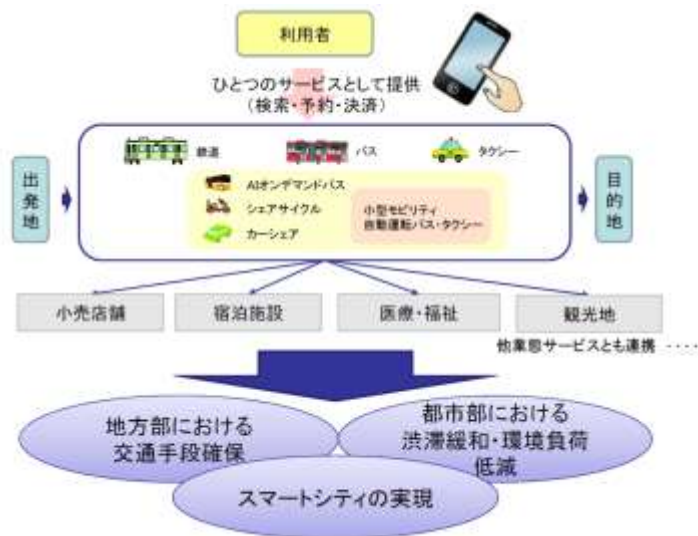
④ 自動運転やAI技術の活用といった新技術への研究
 ・近年の著しく発展している技術革新に伴い、小型モビリティ、自動運転技術やAI技術、MaaSなどの新技術を活用や将来予測される技術革新なども踏まえた、より安全で安心して移動できる交通環境の実現の可能性を研究します。

市
バス事業者
タクシー事業者



◆MaaSの概要

目標5



出典: 日本版 MaaS の実現に向けて (国土交通省資料) <https://www.mlit.go.jp/common/001287842.pdf>


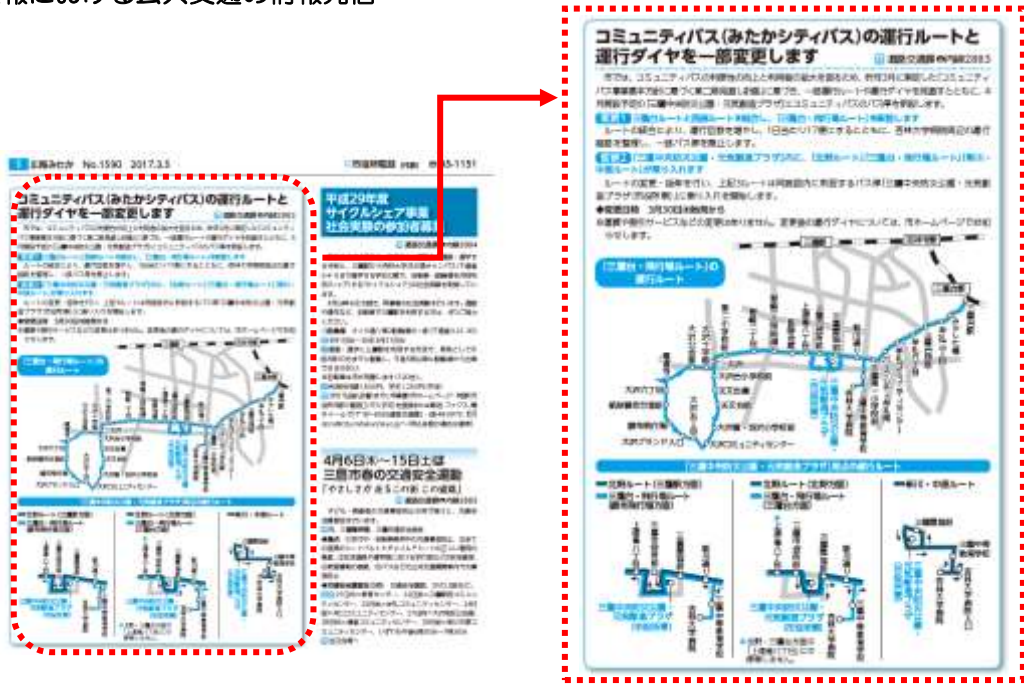
(6)ハンディキャブに関する事業

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
	① ハンディキャブ、タクシー、公共交通などによる障がい者等のモビリティ向上方法の検討 ・障がい者がハンディキャブを利用したい時に利用できるよう、サービス内容の改善を検討します。	市 タクシー事業者 ハンディキャブ事業者	■	■	■
目標3 目標4 目標5	◆ハンディキャブ運行車両 (あおぞら号)	 	出典：特定非営利法人みたかハンディキャブHP		
目標3 目標4	② 障がい者等のモビリティ向上のための情報発信 ・ハンディキャブに対する、障がい者の認知度を高めるための効果的な周知方法を検討します。	市 タクシー事業者 ハンディキャブ事業者	■	■	■
目標6	③ 運転ボランティア不足解消に向けた検討 ・慢性的なハンディキャブ運転ボランティア不足の解消に向けた取り組みを検討します。	市 タクシー事業者 ハンディキャブ事業者			■

(7)マナー・接遇・介助

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標3	① 運転士等の接遇・介助 ・バス運転士、タクシー運転士、ハンディキャブ運転士など運行業務にたずさわる者の障がい者、高齢者、子どもなどすべてのバス利用者に対する接遇・介助の向上を図ります。	バス事業者 タクシー事業者 ハンディキャブ事業者 鉄道事業者	■	■	■
	◆交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> BEST Barrier Free Education System for Transportation 交通事業者向けバリアフリー教育訓練プログラム </div> <p style="text-align: center; color: orange;">鉄道、バス事業で直接お客様に接している方を対象に、障害のある方、高齢の方等への接遇・介助の基本を障害当事者が講師となって習得するプログラムです。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: center;">障がい当事者が参加した公共交通機関向けの教育訓練プログラムの事例 出典：交通エコロジーモビリティ財団HP</p>				
目標3	② バスの運転士および利用者のマナー向上 ・利用者側の利用時のゆずりあいやマナーの向上を図ります。 ・バスの運転士、利用者の安全・安心の向上を図ります。	市 市民 バス事業者	■	■	■

(8)関係者の協働、市民参加

目標 (P.12 参照)	事業	事業主体	実施年度		
			前期	中期	後期
目標6 目標7	① 公共交通の検討会の実施、利用促進、イベントの実施 ・市内の公共交通を取り巻く関係者が協働、連携し、地域の公共交通の課題や今後のあり方を議論する検討会を実施します。 ・市民が公共交通の重要性について理解を深め、公共交通の利用を促進するための利用促進イベントを実施します。 ◆公共交通の検討会のイメージ (三鷹市地域公共交通活性化協議会専門部会での市民・事業者・行政による意見交換の様子)	全関係者	■	■	■
					
目標6	② 利用促進広報、公共交通情報発信 ・利用促進イベントの実施に加え、利用促進のためのポスターやチラシ、広報みたか等を利用し、公共交通の情報発信を行います。 ◆広報における公共交通の情報発信	全関係者	■	■	■
					

出典：広報みたか（2017年3月5日5面）

5. 交通安全対策の取り組み

(1)交通安全対策の取り組みの考え方

1) 趣旨

三鷹市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降、5年ごと8回にわたり「三鷹市交通安全計画」を独自に作成し、国・東京都及び関係行政機関と力を合わせ、各種の施策を実施してきました。

その結果として、近年、市内の交通事故件数は大幅に減少し、これまで関係機関と協働で取り組んできた成果と考えます。

今後はこの成果を踏まえ、これまでの取り組みを継続することを基本とし、本市の交通安全対策の方向性については「三鷹市交通総合協働計画」の中で位置づけていくこととします。

三鷹市内の事故の特徴としては、まず第1点目として自転車の関係する事故件数が、全体の約47%を占めており、依然として高い関与率となっています。その上、二輪車（自動二輪車及び原動機付自転車）を含めると全体の約64%を占めています。

特に自転車事故の発生やマナー違反等は、三鷹市だけではなく東京都内を含め全国各地における深刻な問題となっています。そこで、平成27年6月1日から道路交通法が改正され、「信号無視」「一時不停止」「歩道徐行違反」「酒酔い運転」などの違反を繰り返す自転車の運転者には、「自転車運転者講習」の受講が義務付けられました。

次の特徴としては、高齢者の関係する事故件数が、全体の約30%を占めている点です。現在、三鷹市の高齢者化率は21.8%であり、今後、更なる高齢化社会を迎えます。これに伴い、高齢者の免許保有者も急激に増加することから、早急に高齢者の交通事故防止対策を講じていくことが必要であるため、こうした現状を踏まえ、自転車、二輪車と高齢者に対する交通事故防止における実効性のある対策を重点的、計画的に実施していくとともに、人命尊重の理念に立って、市民が安心して生活できるまちを実現し、21世紀に誇れる三鷹市を築きあげていくために交通安全に取り組んでいきます。

2) 計画目標

① 死亡事故、重大事故の減少

人命尊重の理念に立って、市民が安心して生活できるまちづくりを実現するため、交通事故の抑止に努めていきます。

平成30年の三鷹市内における交通事故は419件で、死傷者数は474人でした。

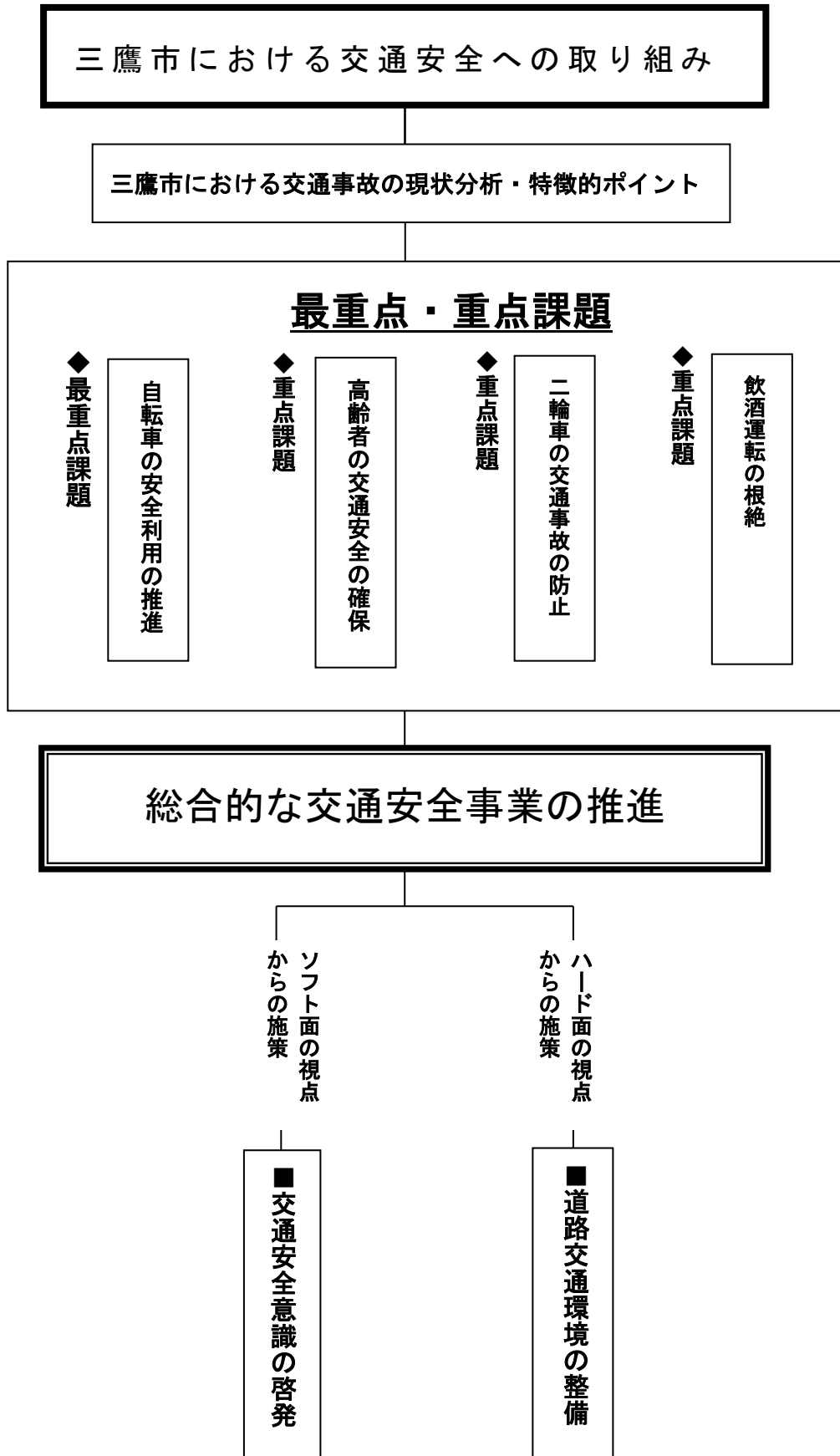
三鷹市においては、今後、特に事故の発生及び死傷者数が多い自転車の安全利用の促進、高齢者の交通安全の確保、二輪車の交通事故防止等を実施することにより、死亡事故「0」や重大事故の減少を目指すとともに、市内の交通事故の約半数が自転車関連事故であることから、自転車の安全利用の推進を最重要課題と位置づけ、自転車の安全利用を推進していきます。

② うるおいのある快適な街づくり

交通安全への参加意識を高めることにより、誰もが安心して利用できる道路交通環境を構築するため、地域住民の参加による交通安全総点検を実施していきます。

さらに、東京都の「交差点すいすいプラン」事業の促進や都市計画道路の重点的な整備により安全で快適な交通環境を確保していきます。

交通安全に対する取り組みの体系



(2)重点課題と施策の方向性

最重点課題・重点課題

施策の方向性

最重点課題

自転車の
安全利用の推進

- ・自転車利用者への指導を強化
- ・悪質・危険な違反者に対する交通切符等による取締り(警察)
- ・「自転車安全利用キャンペーン」の実施

- ・「三鷹市自転車の安全利用に関する条例」に基づく、自転車安全講習会等の積極的な開催

- ・自転車走行空間の確保等、自転車を快適に利用できる環境づくりへの取り組み

- ・傷害保険及び賠償責任保険が附带されている「TSマーク」の普及

- ・幼児用ヘルメットの必要性の周知及び着用の推進

重点課題

高齢者の交通
安全の確保

- ・交通安全能力の再確認を促すための、参加、実践型の交通安全教室等啓発活動を推進

- ・高齢者に見やすい標識や信号機等の高輝度化など道路交通環境の整備

- ・高齢者が安心して通行できるよう、歩道等のバリアフリー化を推進

- ・薄暮時における認識性の高い反射材等の配布と普及

- ・高齢者による自主的な交通安全活動を推進し、地域と一体となった施策を推進

- ・高齢者安全講習会の実施

- ・高齢者運転免許証返納支援制度導入への取り組み推進

二輪車の交通
事故の防止

- ・警察等関係機関との連携により運転者講習会などの啓発活動を積極的に推進とプロテクター等の着用の徹底

- ・交差点やカーブ地点の改良や滑り止め舗装等の整備など、交通安全施設の改善等を推進

- ・交通関係団体(警察、交通安全協会等)との協力による、違法駐車等への指導取締り等の強化

飲酒運転の根絶

- ・不断の啓発活動や取締り活動の実施

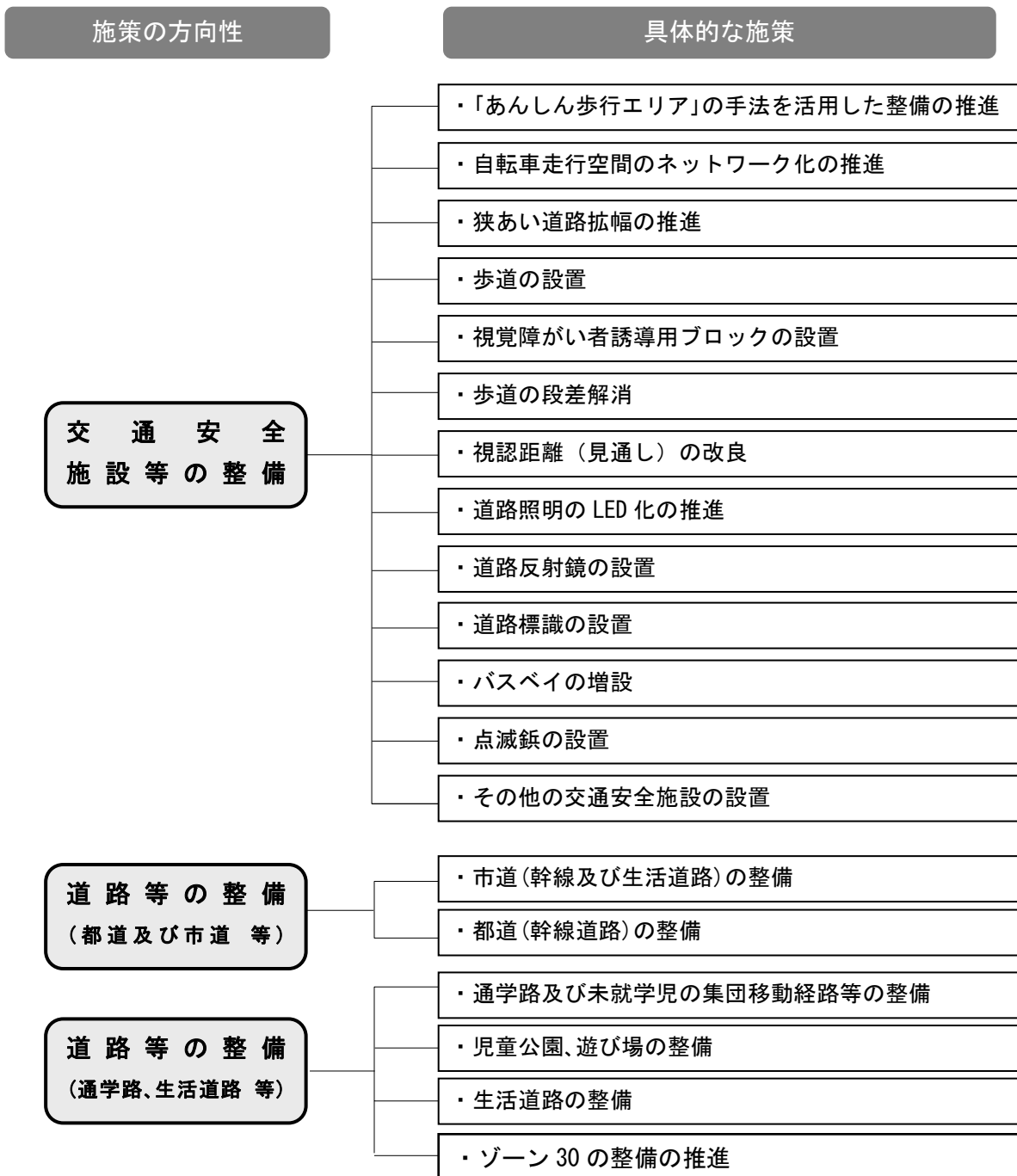
- ・警察と連携し「飲酒運転根絶キャンペーン」等の実施

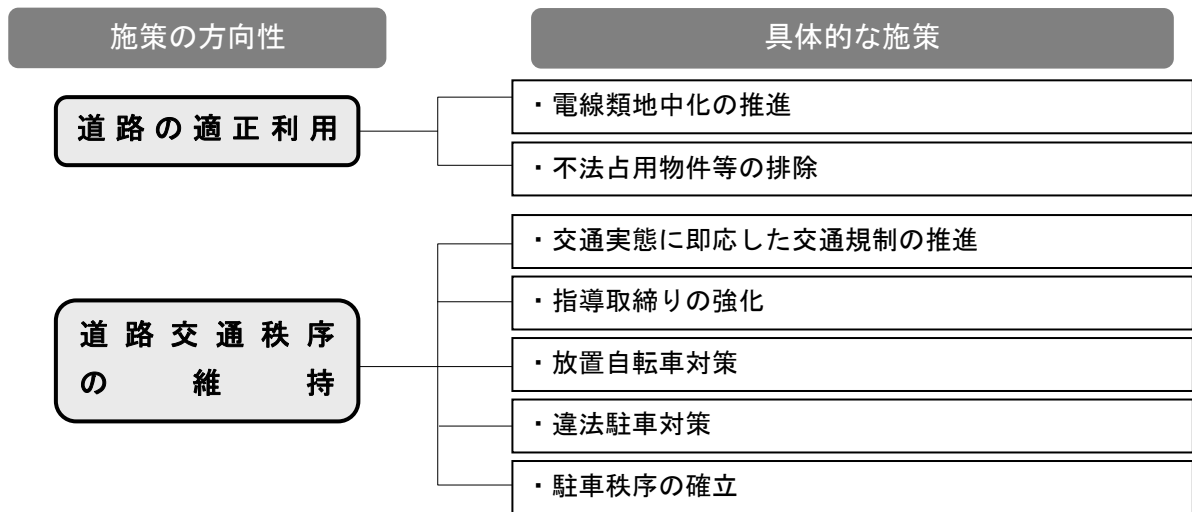
(3)総合的な交通安全事業の推進

1) 道路交通環境の整備

交通渋滞を解消し、自動車やバスの安全かつ円滑な交通の流れを確保するために、幹線道路について、優先順位を明らかにしながら整備を推進します。さらに、東京都の「交差点すいすいプラン」事業の促進等による交差点の改良事業を行うとともに、バスレーンの設置、信号機等の高性能化等を促進します。

自動車、自転車等の駐車施設の整備・充実については、事業者等の理解を得ながら推進を図ります。また、歩行者の安全かつ円滑な歩行空間を確保するため「あんしん歩行エリア」の手法を活用した整備や歩道の段差解消等を図ります。

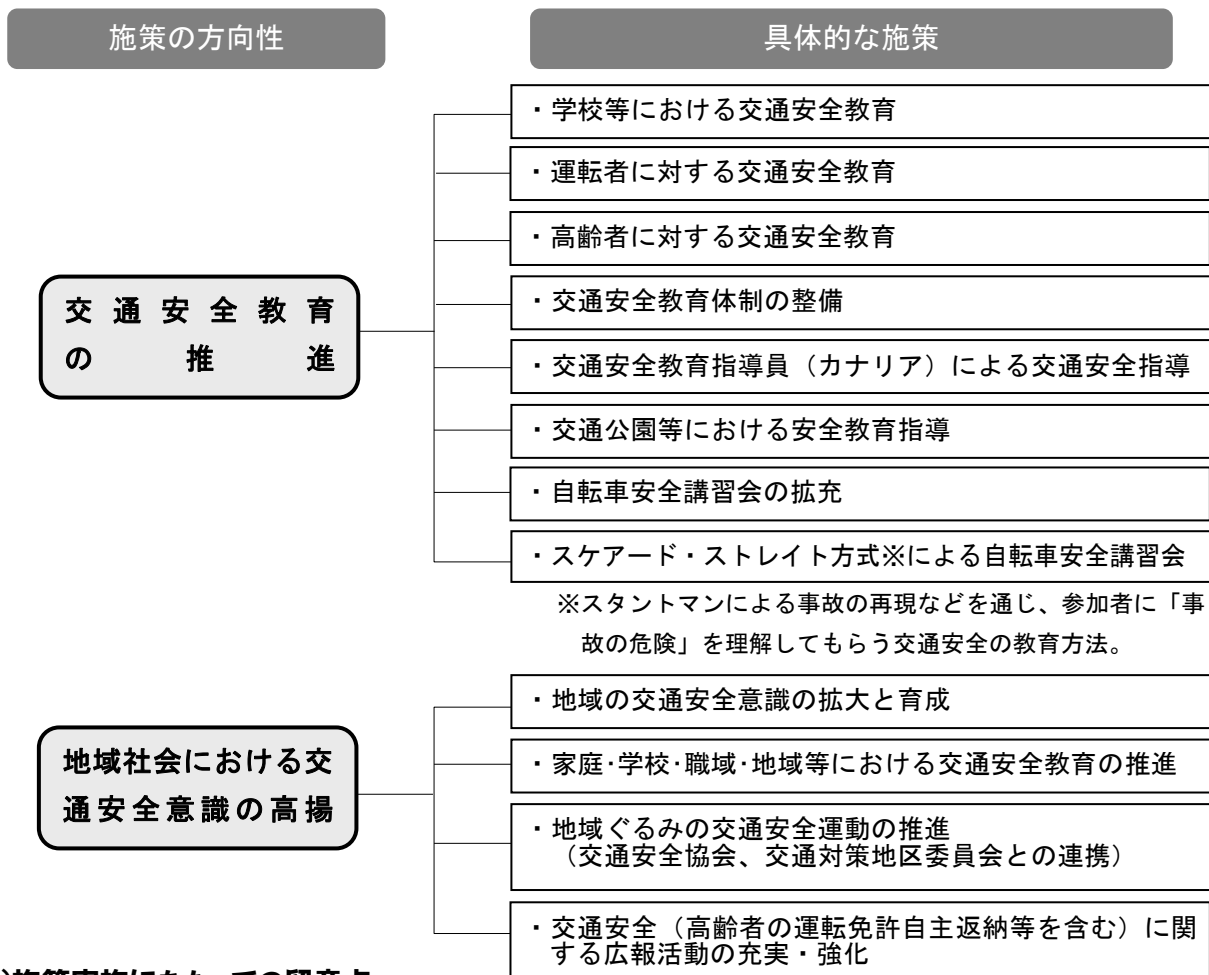




2)交通安全意識の啓発

運転者をはじめ、すべての市民が、自他の生命尊重と他人への思いやりの理念をもとに、交通安全の知識や技術を身に付けるよう、地域や学校等と連携しながら交通安全教室や交通公園等の活用等により、交通安全教育を推進していきます。

また、交通モラルの高揚を図るため、市民と各機関が一体となって交通安全思想の育成に努めます。



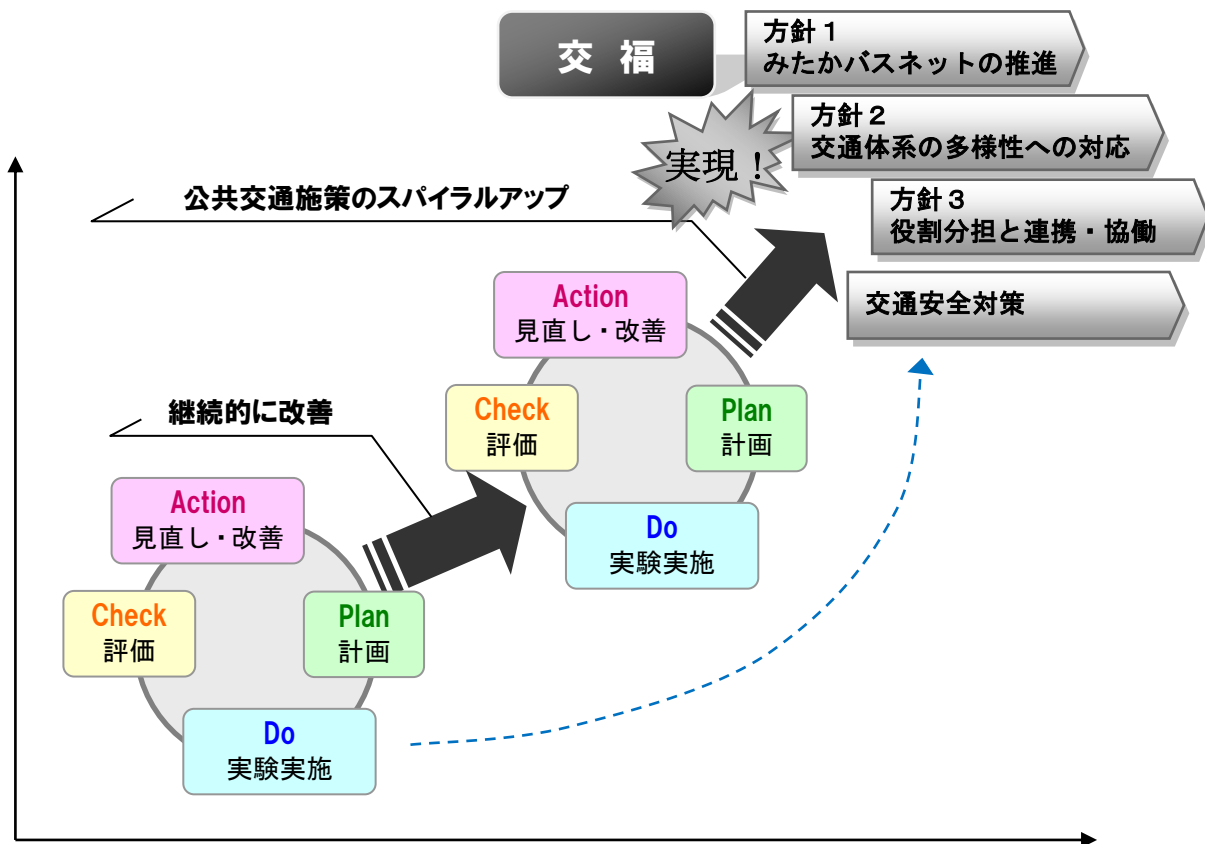
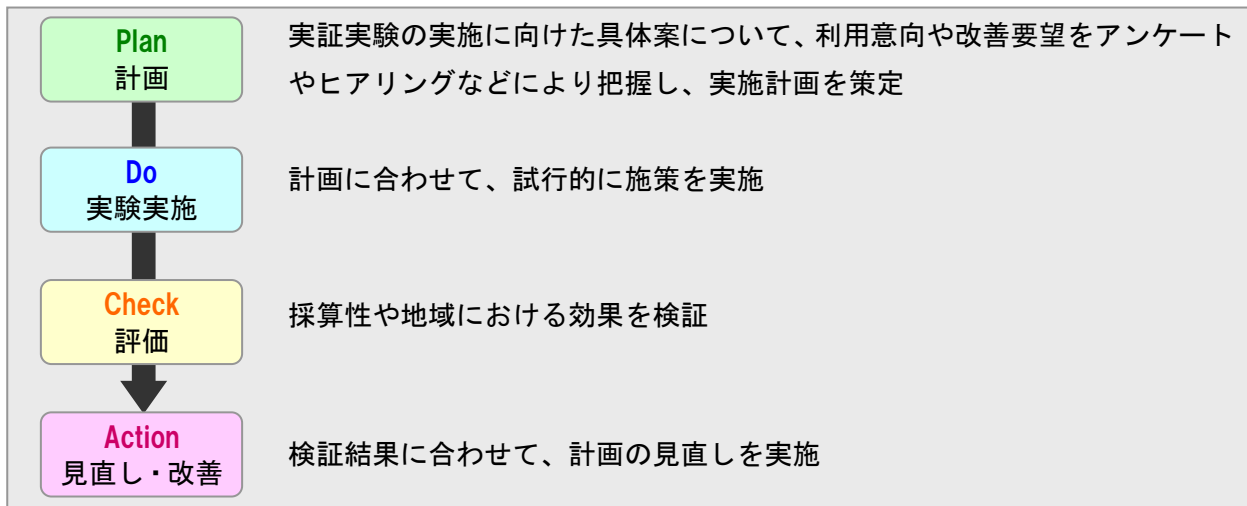
3)施策実施にあたっての留意点

具体的な施策によっては短期的に実施できるもの、長期的な対応が必要なもの、経常的に実施するもの、一時的に集中して取り組むものなどがあります。それぞれの施策の実施にあたっては各施策の関係に配慮し、有機的に関連付けながら安全な交通体系の実現を目指すものとします。

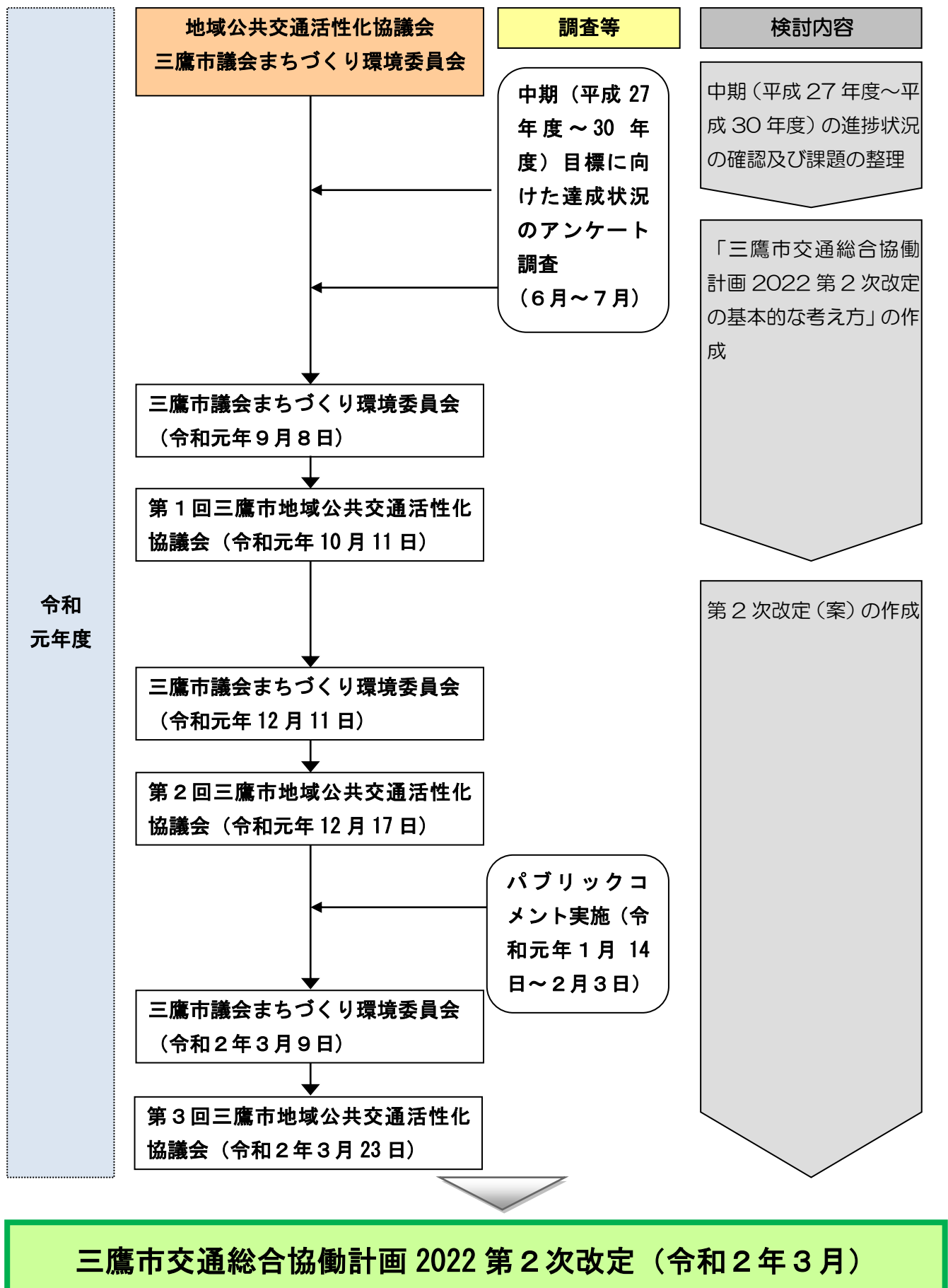
6. 今後の進め方

三鷹市交通総合協働計画 2022 に基づく事業の実施は、下図のようにPDC Aサイクルを導入します。施策を試験的に実施し、利用者の視点に立った効果検証により計画の見直しを随時行います。

<PDC Aサイクルのイメージ>

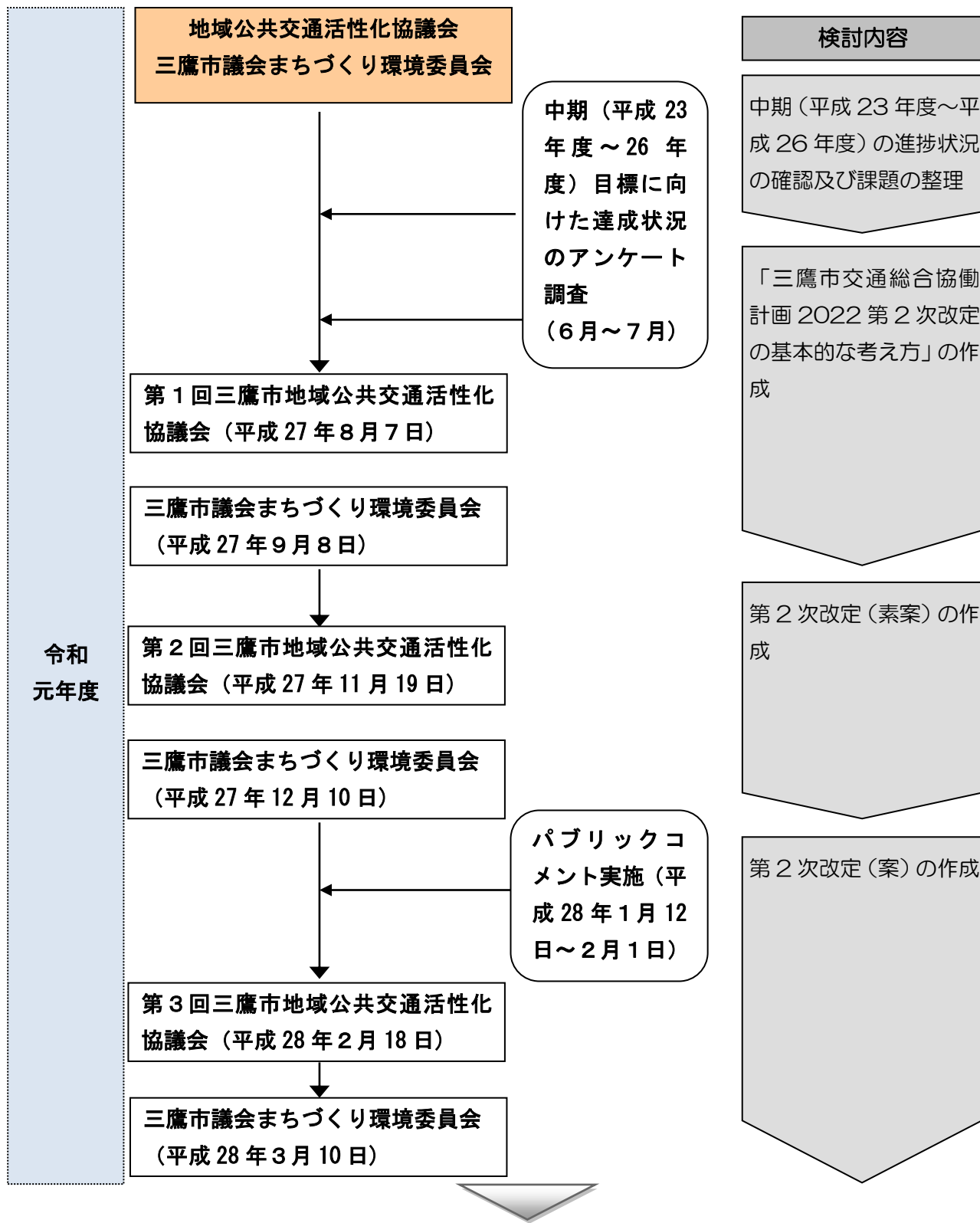


三鷹市交通総合協働計画 2022 第2次改定の流れ



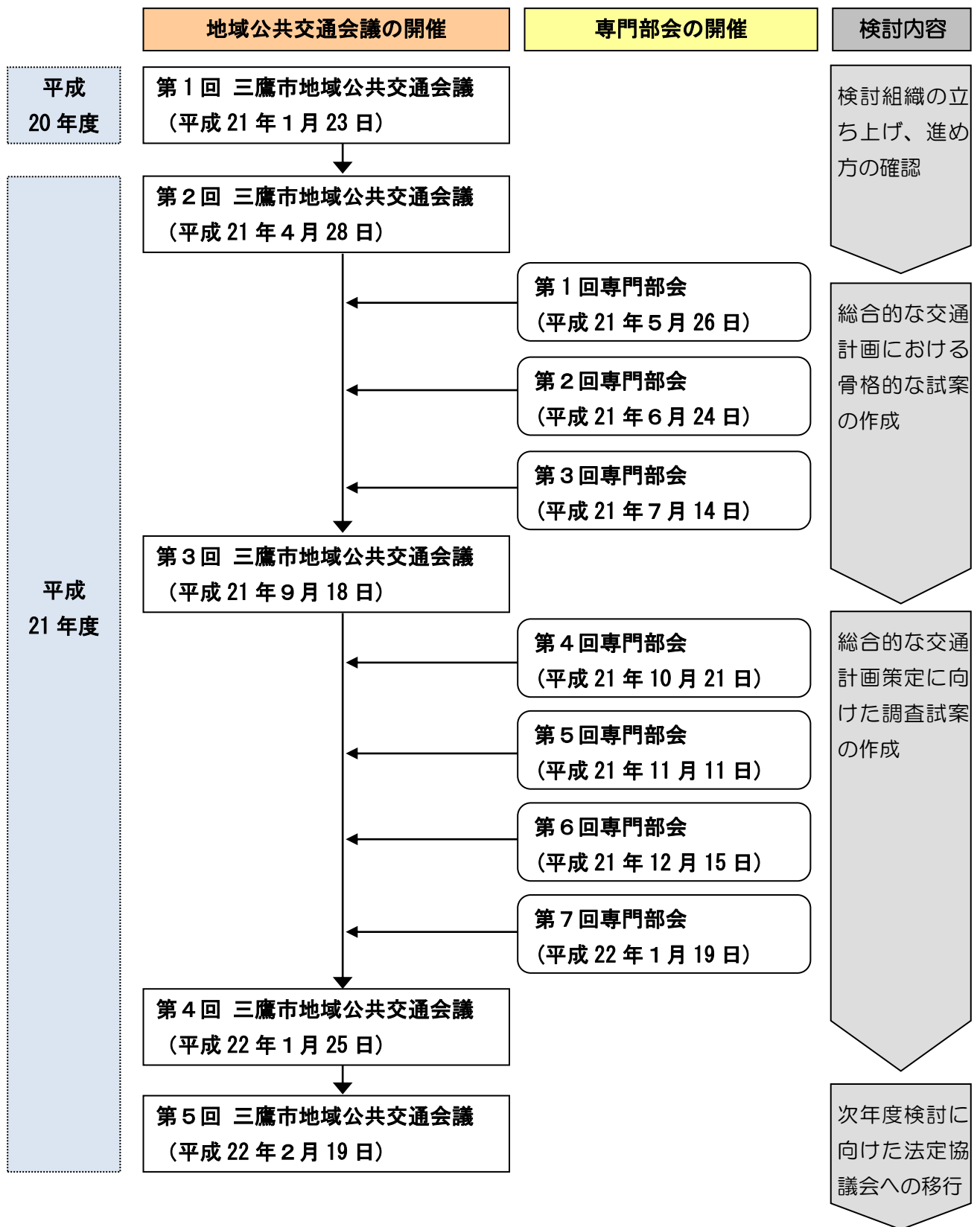
卷末資料

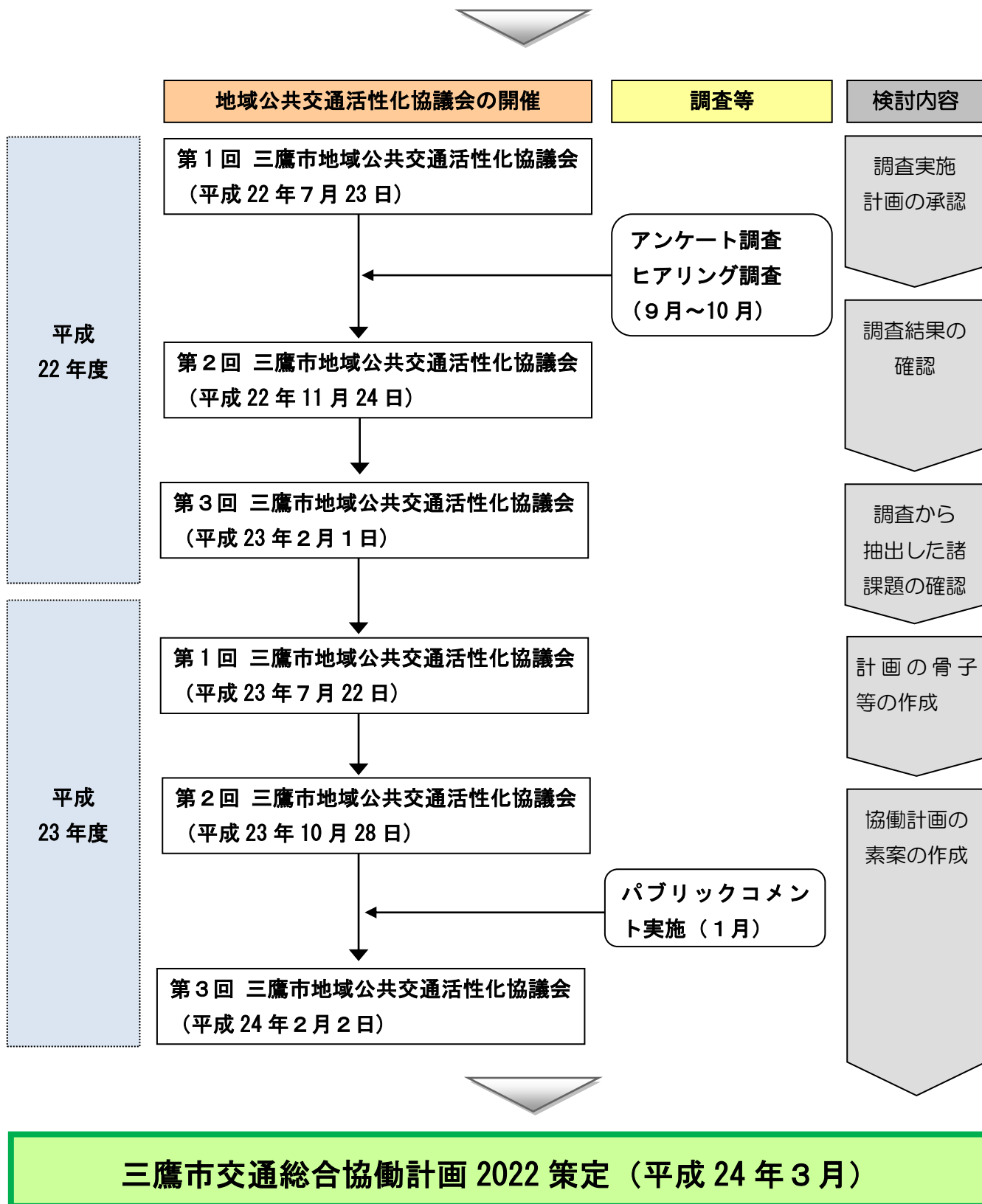
三鷹市交通総合協働計画 2022 第1次改定までの流れ



三鷹市交通総合協働計画 2022 第 1 次改定 (平成 28 年 3 月)

三鷹市交通総合協働計画 2022 策定までの流れ





【巻末2】交通事故の概況

(1)交通事故の概況(三鷹警察署管内における交通人身事故発生状況)

三鷹市における過去10年間の交通人身事故発生件数は、年平均にすると発生件数が約489件、死者数は0.7人、重傷者数は約5.9人、軽傷者数は約547人、死傷者数は約554人となっています。

交通人身事故発生件数は、10年前に比べると約74%となっています。

三鷹市内における近年の交通事故の特徴として、全体の

- ・総死傷者数の約50%が自転車・二輪車（自動二輪車及び原動機付自転車）
- ・総発生件数の約38%が裏通り（市道）

で発生しています。

このような状況を踏まえ、今後、交通事故防止対策の推進に当たっては、道路管理者や交通管理者と連携を密にし、歩道や道路の拡幅、交差点の改良等の整備を図っていくほか、三鷹交通安全協会や三鷹市交通安全対策地区委員会等の民間団体の協力を得て、交通安全思想の普及・啓発に努めていく必要があります。

図 過去10年間の三鷹警察署管内における交通人身事故発生状況



		平成 21年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年
三鷹署	発生件数	567	556	568	558	526	392	402	478	416	422
	死者数	2	0	0	0	1	2	0	1	1	0
	負傷者数	650	614	638	616	598	451	481	543	462	478
	重傷者	7	13	6	8	7	2	4	3	3	6
	軽傷者	643	601	632	608	591	449	477	540	459	472

(2) 交通事故の概況から見る最近の傾向

三鷹市での事故の特徴として、比較的幅員の狭い路地での、交通ルールを軽視した、出会い頭の等の事故が多発している事があげられ、特に通勤・通学時の朝方、帰宅時の薄暮時の時間帯に事故発生が多く見受けられます。

① 高齢者の事故

平成30年中の高齢者（65歳以上）が関与する事故による死傷者数は、総死傷者数に占める割合として約14.3%となっています。

また、高齢ドライバーの増加に伴い、高齢者の加害事故も増加しています。

また、時間帯別には、薄暮時（夕暮時の前後1時間）での事故が多発しており、事故の形態については、歩行中または自転車乗車中が多くなっています。

表 高齢者の年代別交通事故死傷状況

	総死傷者数	65～69歳	70歳代	80歳代	合計	総死傷者数に占める割合
平成26年	447	20	23	10	53	11.9%
平成27年	473	29	30	14	73	15.4%
平成28年	551	37	35	10	82	14.9%
平成29年	457	23	28	17	68	14.9%
平成30年	474	21	31	16	68	14.3%

② 二輪車の事故

平成30年中の二輪車が関与する事故による死傷者数は、総死傷者数に占める割合として約14%(自動二輪約9.1%、原付約4.9%)となっています。

これらの多くは遵法精神を欠いた若者の無謀運転や運転未熟により発生し、一般車両をも巻き込んだ事故も発生していることから、今後は交通管理者との連携のもと、指導取締りを強力に推進し、道路管理者など関係機関との連携も十分に図っていく必要があります。

表 二輪車(自動二輪車、原動機付自転車)の交通事故死傷状況

	平成26年		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年	
総死傷者数	447		473		551		457		474	
種別	自二	原付	自二	原付	自二	原付	自二	原付	自二	原付
死傷者数	40	28	36	18	51	15	26	13	43	23
総死傷者数に占める割合	8.9%	6.3%	7.6%	3.8%	9.3%	2.7%	5.7%	2.8%	9.1%	4.9%

③ 自転車の事故

平成 30 年中の自転車が関与する事故による死傷者数は、総死傷者数に占める割合として約 39.0%とあいかわらず高い状況となっています。

自転車は手軽で重宝な乗り物として愛され、依然として高い普及率を示しています。

しかし、その反面では、運転する者の交通ルール無視やマナーの欠如が指摘され、市内のみならず、都内でも深刻な問題にあげられています。

表 自転車及び歩行者の交通死傷状況

	平成 26 年		平成 27 年		平成 28 年		平成 29 年		平成 30 年	
総死傷者数	447		473		551		457		474	
種 別	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者
死 傷 者 数	168	45	156	65	206	81	190	64	185	80
総死傷者数に占める割合	37.6%	10.1%	33.0%	13.7%	37.4%	14.7%	41.6%	14.0%	39.0%	16.9%

(3) 主要交差点の交通量

市内主要交差点 10 箇所の交通量合計は 206,417 台/12h で、前回の平成 23 年の 201,006 台/12h と比べて 2.7%増加しています。

交差点別の増減率を見ると、「山中」「野崎」「野崎八幡前」で過年度に比べて交通量が増加していますが、これは調布保谷線の全線開通により調布保谷線と東八道路へのアクセス性が向上したことから、通過交通量が増加したものと想定されます。

表 主要交差点の交通量

交 差 点 名	平成 13 年	平成 18 年	平成 23 年	平成 28 年
井口新田交差点	17,488	16,328	17,576	16,465
八幡前交差点	22,751	22,093	19,575	17,820
南浦交差点	20,165	19,808	17,726	15,694
狐久保交差点	19,017	17,738	15,685	15,725
山中交差点	15,443	13,712	13,549	18,265
野崎交差点	16,704	15,147	14,303	19,062
市役所前交差点	20,639	19,333	17,496	16,922
新川交差点	19,120	19,015	16,872	15,327
天文台北交差点	37,411	36,515	32,641	32,638
野崎八幡前交差点	38,288	36,377	35,583	38,499
合 計	227,026	216,066	201,006	206,417
(対前回は)		(95.2%)	(93.0%)	(102.7%)

資料：三鷹市交通実態調査(7時～19時測定)

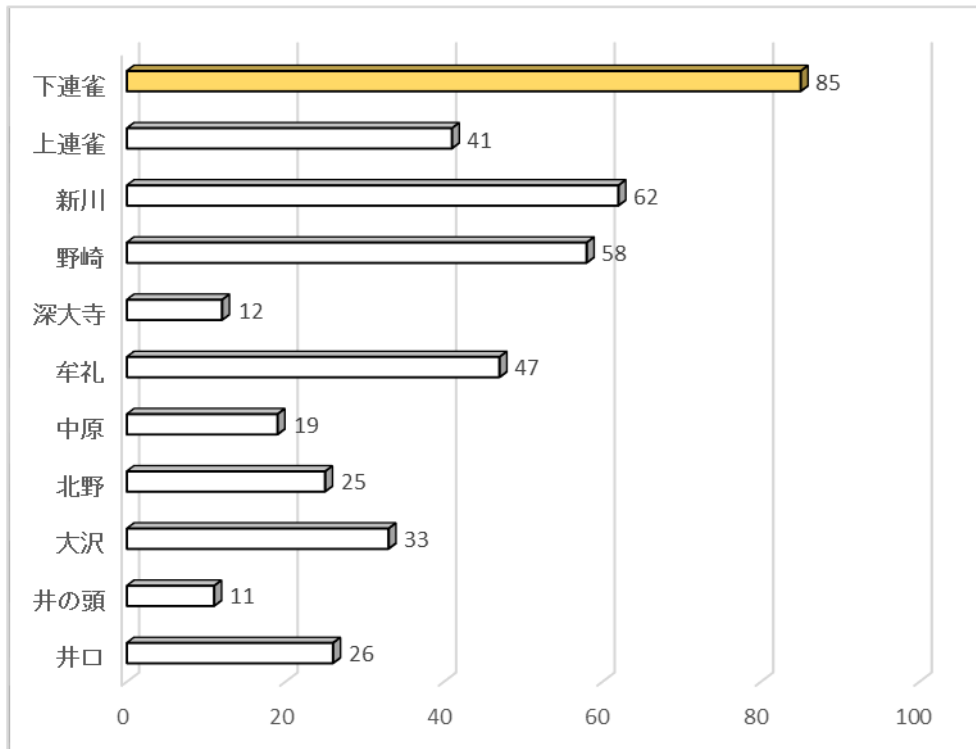
【巻末3】三鷹市内における交通事故の発生状況

(1)地域別

(総発生件数：419件)

- ・下連雀地区で最も多く、85件(20.3%)が発生している。

図 地域別人身事故発生件数(平成30年)



	下連雀	上連雀	新川	野崎	深大寺	牟礼	中原	北野	大沢	井の頭	井口
発生件数	85	41	62	58	12	47	19	25	33	11	26

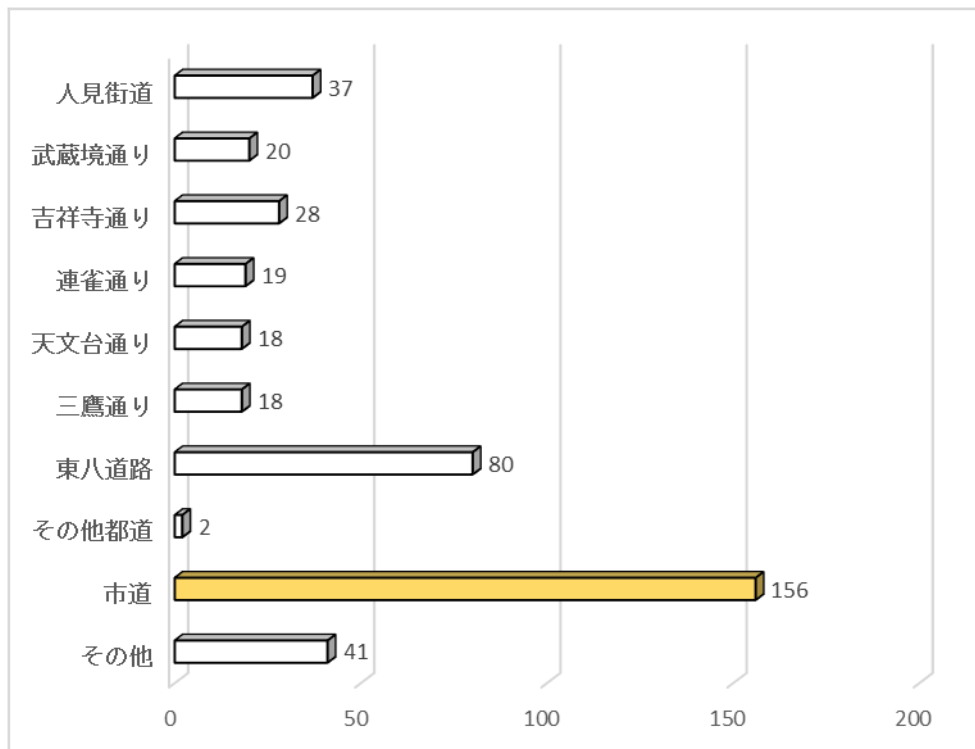
資料：三鷹警察署事故統計

(2)道路別

(総発生件数：419件)

・裏通り（市道）で156件（37.2%）が発生している。

図 道路別人身事故発生件数(平成30年)



	人見街道	武蔵境通り	吉祥寺通り	連雀通り	天文台通り	三鷹通り	東八道路	その他都道	市道	その他
発生件数	37	20	28	19	18	18	80	2	156	41

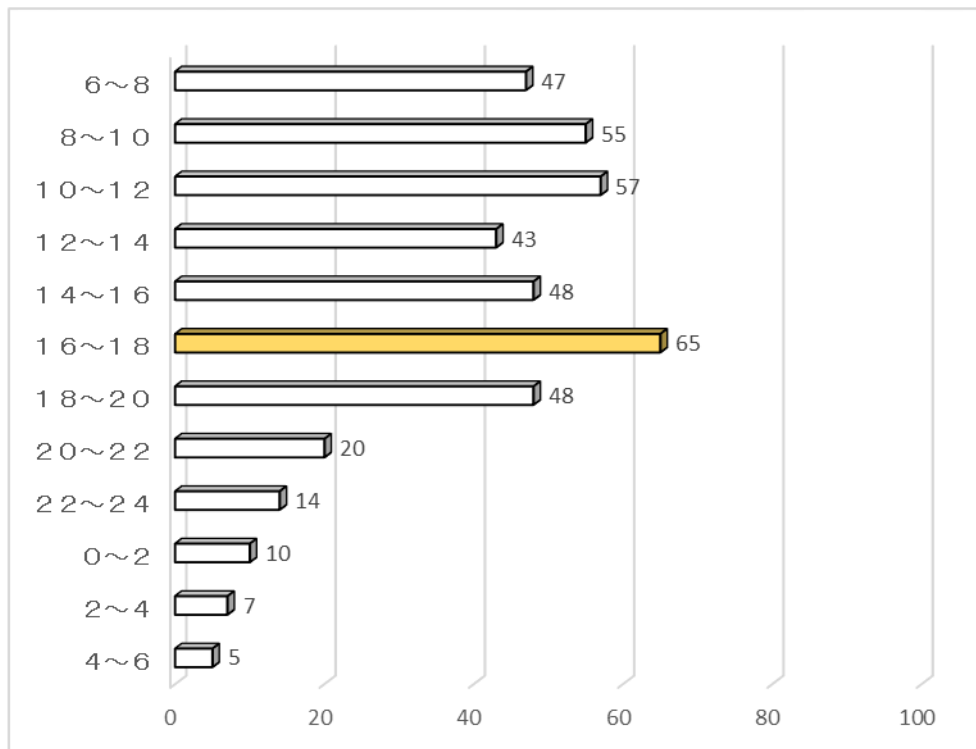
資料：三鷹警察署事故統計

(3)時間別

(総発生件数：419 件)

・16～18時の時間帯が、65件（15.5%）と一番の多発時間帯である。

図 時間別人身事故発生件数(平成 30 年)



	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	0～2	2～4	4～6
発生件数	47	55	57	43	48	65	48	20	14	10	7	5

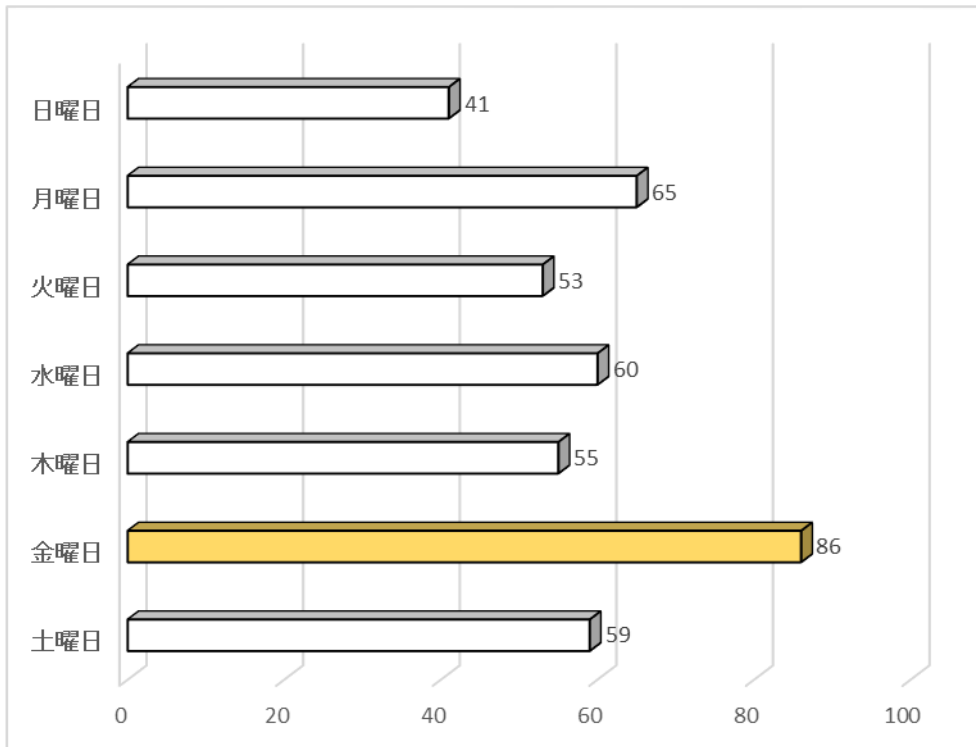
資料：三鷹警察署事故統計

(4)曜日別

(総発生件数：419件)

- ・曜日別では、金曜日（86件、20.5%）に多発している。

図 曜日別人身事故発生件数(平成30年)



	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日
発生件数	41	65	53	60	55	86	59

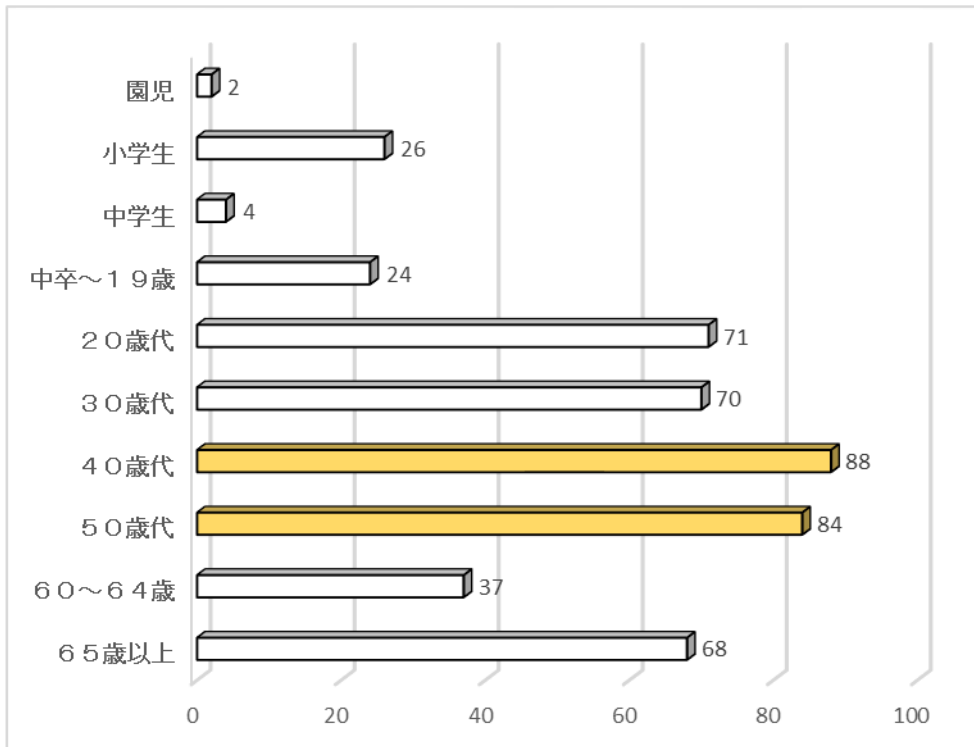
資料：三鷹警察署事故統計

(5)年齢別

(総死傷者数：474人)

- ・40歳代の負傷者が、88人、18.6%と最も多い。
- ・40歳代に次いで、50歳代（84人、17.7%）、65歳以上（68人、14.3%）の順に多い。

図 年齢別負傷者数(平成30年)



	園児	小学生	中学生	中卒～	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65歳以上
負傷者数	2	26	4	17	71	70	88	84	37	68

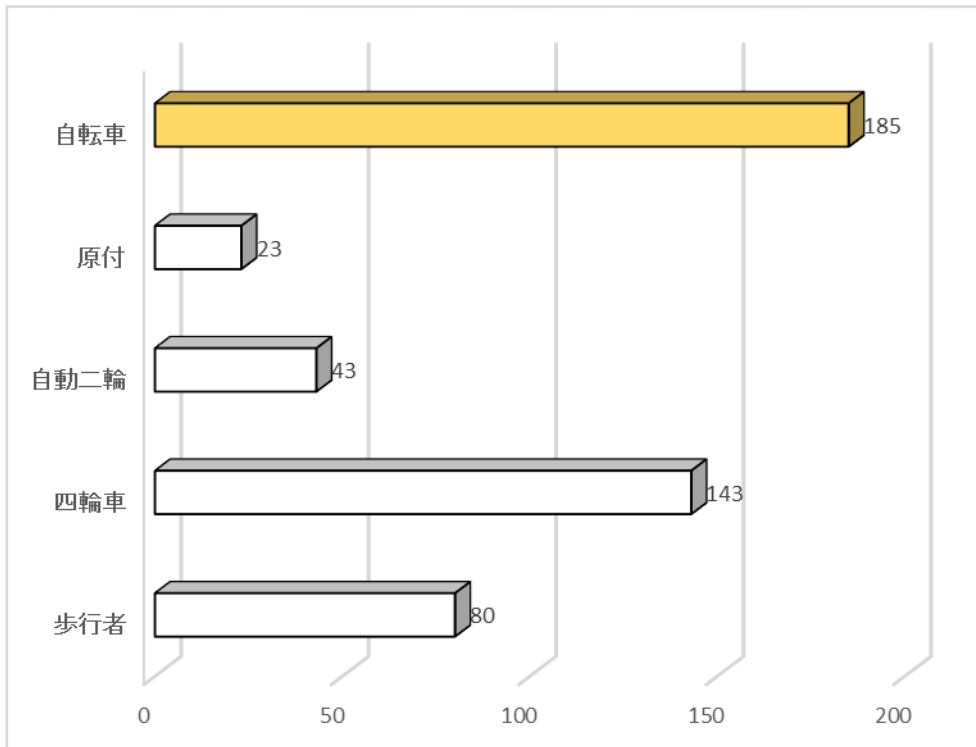
資料：三鷹警察署事故統計

(6)状態別

(総死傷者数：474人)

- ・自転車乗車中の負傷者が、全体の39.0%（185人）を占めている。

図 状態別死傷者数(平成30年)



	自転車	原付	自動二輪	四輪車	歩行者
発生件数	185	23	43	143	80

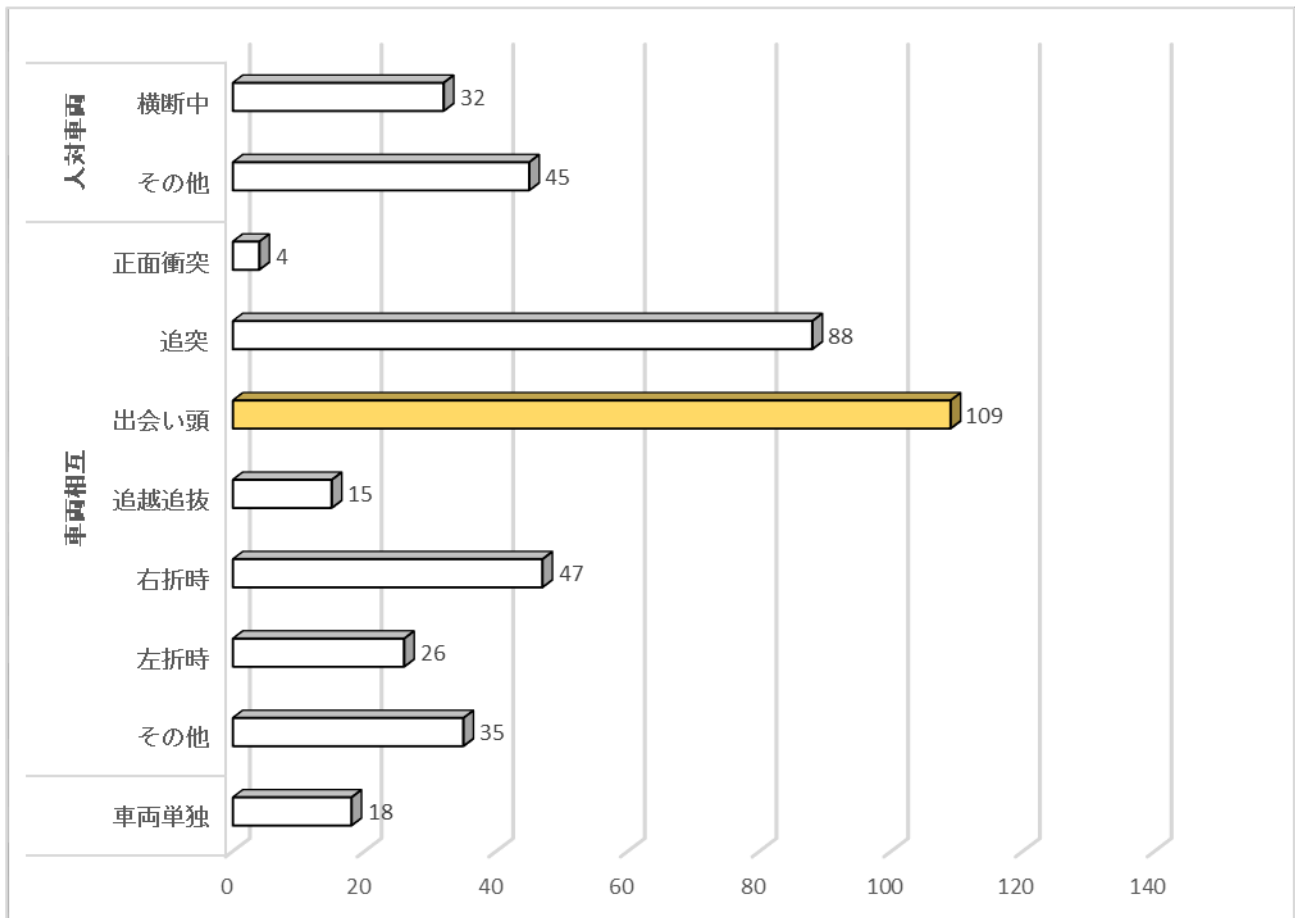
資料：三鷹警察署事故統計

(7)事故類型別

(総発生件数：419 件)

・「出会い頭」の事故による発生件数が 109 件と、全体の 26.0%を占めている。

図 事故類型別発生件数(平成 30 年)



	人対車両		車両相互							車両単独
	横断中	その他	正面衝突	追突	出会い頭	追越追抜	右折時	左折時	その他	
発生件数	32	45	4	88	109	15	47	26	35	18

資料：三鷹警察署事故統計

【巻末4】統計データからみた市民の移動実態、公共交通の利用実態

平成 27 年度国勢調査によると、三鷹市に住む人（15 歳以上就業者・通学者）のうち、6 割が市外へ通っている。市外へ通う人の行き先は、23 区が最も多く、次いで武蔵野市、調布市、府中市の順で多く、市外から通う人の居住地は、上記と同様に 23 区が最も多く、次いで武蔵野市、調布市、府中市の順で多いことが特徴である。

利用交通手段について、市内居住者の市内通勤・通学においては、自転車が 4 割程度と突出して高い。市外へ、または市外からの通勤・通学については、鉄道・電車の利用割合が高いが、乗合バスも 3 割程度利用されている。

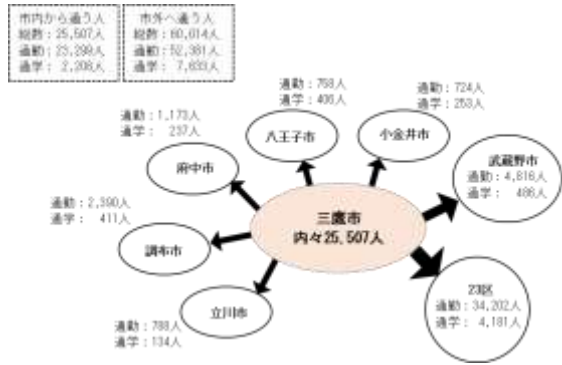


図 三鷹市在住者の通勤・通学先



図 三鷹市への通勤・通学者(市外居住者)の数
【出典:平成 27 年度国勢調査】

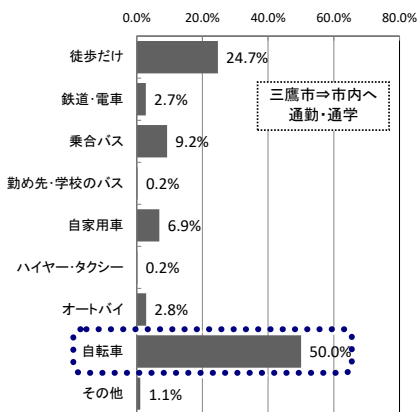


図 交通手段
(三鷹市⇒市内の通勤・通学)

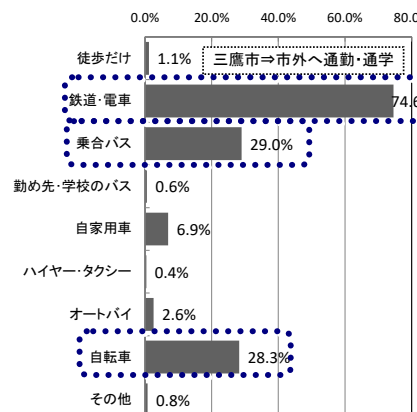


図 交通手段
(三鷹市⇒市外の通勤・通学)

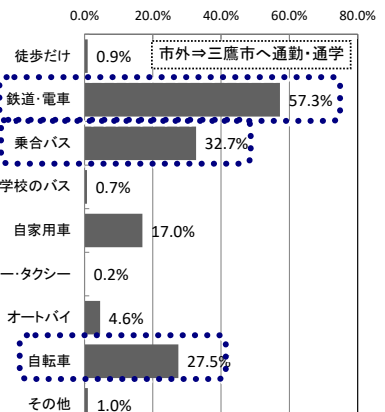


図 交通手段
(市外⇒三鷹市の通勤・通学)
【出典:平成 22 年度国勢調査】

三鷹市民の最も利用の多い駅は、三鷹駅 18,645 人/日、つづいて吉祥寺駅（武蔵野市）7,229 人/日であり、武蔵境駅、仙川駅、つつじヶ丘駅など市外に立地する駅も多くの三鷹市民が利用している実態がみられる。

三鷹市民の周辺駅へのアクセス手段を見ると、三鷹駅は徒歩が最も多く、次にバス、自転車の利用が続く。三鷹駅の次に利用の多い吉祥寺駅は、徒歩とバス利用者が多い。

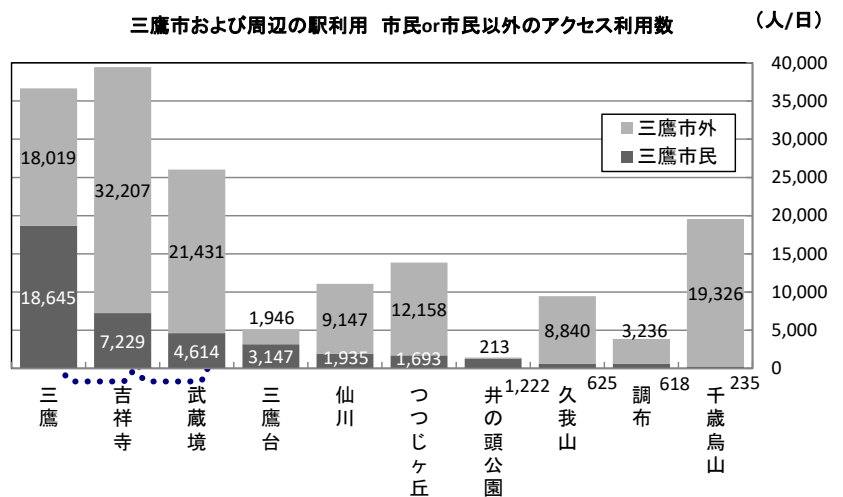


図 三鷹市および周辺駅の利用状況(市民 or 市民以外のアクセス利用)
【出典:平成 12 年度大都市交通センサス】

【巻末5】調査結果からみた市民の公共交通の利用実態・ニーズ

(1)調査の実施概要

①アンケート調査

広く市民を対象として、生活行動と、路線バス、コミバス、タクシー、ハンディキャブ等への要望、市内での歩行や自転車利用状況に対する意識など、三鷹市の公共交通の将来像を検討するうえで必要となる項目に関する市民ニーズ調査を、下表の通り実施した。

調査回収率は54%と非常に高く、三鷹市民の公共交通に関する関心の高さが示された。

表 アンケート調査の実施内容

実施期間	2010年9月下旬～10月下旬
対象者	三鷹市民（15歳～85歳）、市民の中から、3,000人を無作為抽出
実施方法	郵送配布・郵送回収方式、回答者による自記式
主な調査内容	外出・利用交通手段の状況、現況のバス等の評価 今後に向けた意見 等
回収数	1,631票（回収率：約54%）

②ヒアリング調査の実施

アンケート調査では把握できない公共交通等に対するニーズや要望を把握するため、ヒアリング調査を、下表の通り実施した。ヒアリング調査対象としては、高齢者、子育て世代、障がい者団体とした。

高齢者に対するヒアリング（福祉会館にて）

実施日	2010年9月30日（木）15:30～
対象者	高齢者
実施方法	個別インタビュー形式（16名から意見をうかがった）

子ども家庭支援センターすくすくひろばに対するヒアリング

実施日	2010年10月5日（火）13:30～
対象者	子育て主婦
実施方法	個別インタビュー形式（17名から意見をうかがった）

アクティビティーセンター はばたけに対するヒアリング

実施日	2010年10月6日（水）10:30～
対象者	知的障がい者、ヘルパー
実施方法	グループインタビュー形式 （障がい者2名、ヘルパー5名から意見をうかがった）

みたか街かど自立センターに対するヒアリング

実施日	2010年10月7日（木）14:00～
対象者	心身障がい者
実施方法	グループインタビュー形式（9名から意見をうかがった）

(2)調査の結果

アンケート、ヒアリング調査から把握できた市民の移動実態、公共交通に対するニーズを以下にまとめます。

①アンケート調査

〔回答者の状況〕

- 市民 3,000 人に配布し、1,632 人（約 54%）から回答を得た。
- 各年代、各地区からの回答が得られた。なお、男女比は、男性 40%、女性 60%であった。

〔移動・外出の実態〕

- 外出目的で最も多いのは「通勤」。次いで「買い物」が多い。
- 外出先は、市内が約 43%を占めるが、市外も多く、具体的には武蔵野市、新宿区、千代田区が多い。

〔外出時の交通手段〕

- 市内の外出時の交通手段は、「自転車」が最も多く、次いで、「徒歩」、「路線バス」の順が多い。
- 市外の外出時の交通手段は、「鉄道」が最も多く、次いで、「路線バス」、「自転車」、「徒歩」の順が多い。
- 一方、「自家用車」の割合は市内の場合約 24%、市外の場合約 15%と低い。
- 鉄道・バス・タクシーの利用頻度は、「週 5 日以上」が最も多く、約 34%である。これに「週 3～4 日」「週 1～2 日」を加えると週 1 回以上、鉄道・バス・タクシーを利用する人は約 66%となる。
- 以上より、日常生活で、クルマ以外の交通手段が中心になっていると見受けられる。

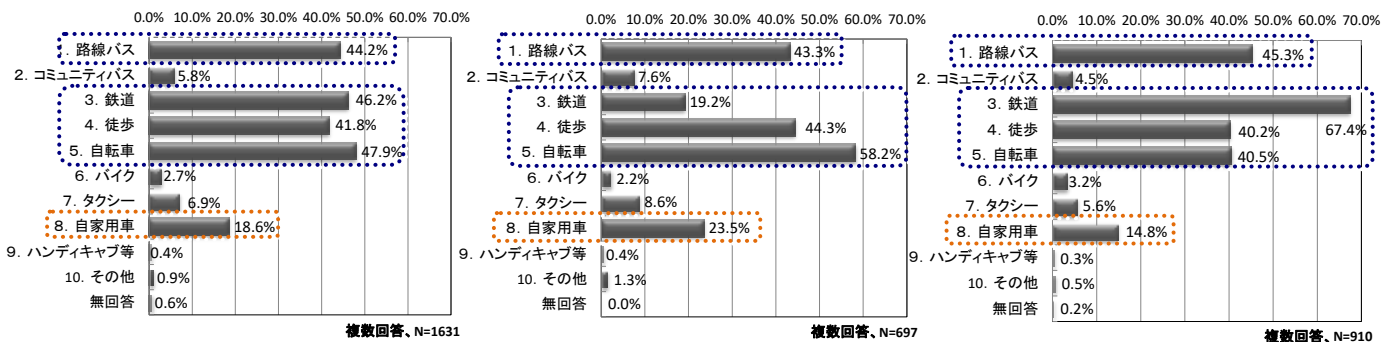


図 外出時の交通手段

〔主な外出の時間帯〕

- 行きの時間帯は、7時～10 時台に集中している。
- 帰りのピークは、行きほど顕著ではなく、11 時台頃から 19 時台頃まで徐々に増加し、その後減少に転じる。

〔路線バス・コミュニティバスの利用実態〕

- 「路線バスのみ利用」する人が半数を占める。これに「コミュニティバスのみ利用」、「路線バスとコミュニティバスの両方を利用」、「利用する(路線バス or コミュニティバス不明)」を含めたバス利用者は約 65%を占める。
- 一方、「利用しない」という人も約 35%である。
- 地域別で路線バスやコミュニティバスの利用状況が異なる。
- バスでは、「IC カード」を利用する人が約 64%を占める。また、「乗り継ぎ利用」する人は約 7%と少ない。

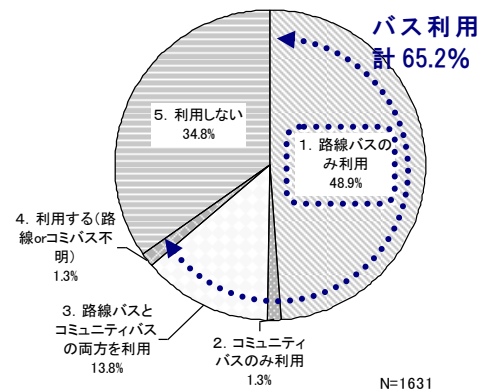


図 路線バスやコミュニティバスの利用実態

〔市が運行するコミュニティバスの認知、利用状況〕

- 市運行のコミュニティバスの認知度は、79%と極めて高い。ただし、知らないという人も1割存在する。
- 地区別で見ると、北野地区、野崎地区においてコミュニティバスの認知度が比較的高い。
- 最もよく利用するコミュニティバスのルートについては、「特になし」との回答が72%を占める。それを除くと、三鷹台ルート、北野ルート、三鷹の森ジブリ美術館循環ルートの順が多い。

〔路線バス・コミュニティバスに対する評価〕

- 路線バス・コミュニティバスについて、各要素に対する評価が得られた。
- 「車両の乗降」、「車両の行き先表示」、「バス停の表示板」は、評価されている。「バスロケーションシステム」については必要とする意見が大半。
- 運賃は概ね妥当(路線バス、コミュニティバスとも)、一方、時間に遅れる(特に路線バス)、運行本数が少ない(特にコミュニティバス)との意見が多く、今後検討の余地がある。

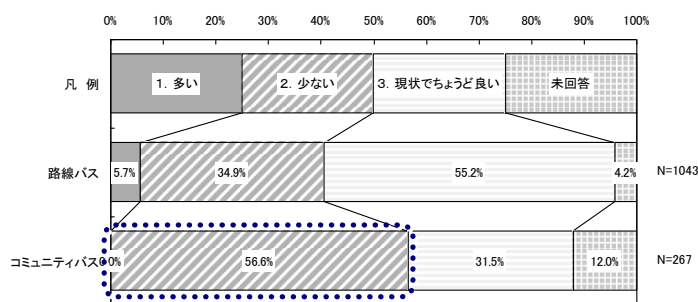


図 運行本数の評価

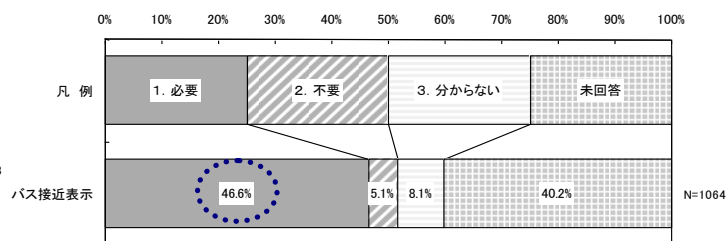


図 バス停の接近表示(バスロケ)の必要性

〔市が運行するコミュニティバスについて〕

- 運行時間について、「現状でよい」が78%を占めるが、その他の22%は改善を望んでいる。

〔ワンボックス車両の導入について〕

- ワンボックス車両導入による、細街路などの運行の必要性について、「必要」との意見が29%で最も多いものの、「必要と思わない」「分からない」との意見も、各々同程度得られた。
- 地区別に見ると、北野、中原、井の頭、大沢において「ワンボックス車両の導入」の回答が比較的多い。

〔タクシー等の利用について〕

- タクシーを普段、「利用する」という人は33%、そのうち、1回前後の利用者が半数以上を占める。

〔タクシーに対する要望、乗合タクシーの必要性について〕

- タクシーに対する要望として、「運賃を安くしてほしい」が特に多く、約49%を占める。その他、「近距離でも嫌がらないでほしい」が多い。
- 乗合タクシーが「必要だと思う」との意見が約半数を占める。

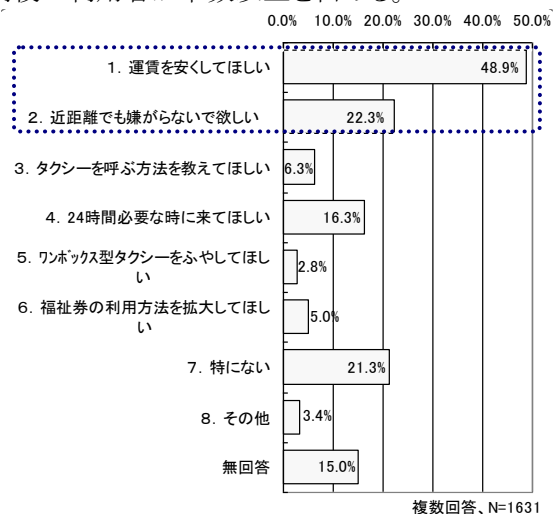


図 タクシーに対する要望

〔日頃の歩行や自転車利用について〕

- 歩きにくさを感じる事が「よくある」が約41%、「時々ある」が42%であり、これらを合計すると約82%が、歩きにくさを感じていることになる。
- 歩きにくい理由として、「歩道の幅」が約73%を占める。

〔バス停に関する自由意見〕

- 「屋根」に関する意見が最も多い。次いで、「バスの運行・路線」、「バス停位置・歩道」に関する意見が多くなっている。

〔自転車利用に関する自由意見〕

- 「駐輪場」に関する意見が最も多い。次いで、「ルール・マナー」、「自転車専用道路」に関する意見が多くなっている。

〔交通ルール・マナーに関する自由意見〕

- 「自転車」に関する意見が最も多い。次いで、「歩道・設備等」、「バス」に関する意見が多くなっている。

②ヒアリング調査 ※意見の一部紹介

〔高齢者の移動・外出の状況（福祉会館でのヒアリング結果より）〕

- コミュニティバスのサービス向上に税金を多くかけなくて良い。
- 運転手のマナー向上が必要である。
- バス利用における福祉制度の周知が必要である。
- コミュニティサイクルが高齢者に有効ではないか。

〔子育て主婦の移動・外出の状況（子ども家庭支援センターすくすくひろばでのヒアリング結果より）〕

- 子育て主婦の多くが、自転車での移動している。
- ベビーカーの移動しやすいバス車両や行き先（子育て施設）の設定、道路環境の整備が必要である。
- コミュニティバスは必要最低限のサービスで良い。

〔障がい者の移動・外出の状況①（アクティビティーセンター はばたけ でのヒアリング結果より）〕

- バスの運転手が障がい者の乗客に対して不親切。運転手の接遇対応の向上をして欲しい。
- 道路環境の整備よりもソフト対策（バスサービス向上等）をして欲しい。

〔障がい者の移動・外出の状況②（みたか街かど自立センターでのヒアリング結果より）〕

- バスの運転手が障がい者の乗客に対して不親切である。運転手のマナー向上をお願いしたい。
- ハンディキャブのもっと多く利用できると良い。

三鷹市交通総合協働計画 2022 (第2次改定)

令和2年3月

発行 三鷹市

事務局 三鷹市都市整備部道路交通課

〒181-8555 三鷹市野崎 1-1-1

電話 0422-45-1151 (内線) 2883