

三鷹市交通ネットワーク全体構想
(検討案)

提案編

令和 5 年 3 月

三鷹市交通ネットワーク全体構想研究会

1 序 論

1-1 交通ネットワーク全体構想検討の目的

(1) 地域公共交通の役割と活性化

地域公共交通は、通勤・通学の重要な移動手段であるとともに、買い物や用事などの日常生活を支える重要な移動手段です。さらに、都市機能が集積する地域あるいは拠点と住居地域を結び、外出機会の増加による人と人の交流やコミュニティの形成など、地域と人をつなぎ地域活性化を支える基盤でもあります。環境面においても、輸送人員が大きい地域公共交通は、環境効率に優れた交通手段として、持続可能な地域づくりにおいて重要な役割を担っています。

地域公共交通を活性化するためには、交通事業者だけでなく、市民・団体・企業などの地域公共交通を支える地域の関係者がパートナーシップを組んで、地域の医療・商業施設などの都市機能の集積状況や人口分布・年齢構成、地形、今後の開発計画など、それぞれの特性に応じた多様な交通のニーズに対応していくことが求められます。地域公共交通をまちづくりと一体的に取り組むことで、健康・福祉・環境等のさまざまな分野への波及効果が期待でき、住みやすく、活力のある地域社会の実現に寄与すると考えられます。

(2) 三鷹市における取組状況

三鷹市では、平成 10（1998）年度に北野ルートのコミュニティバスの運行を開始し、現在、市内 6 ルートで運行しています。この間、効果的な運行となるよう見直しを行ってきましたが、コミュニティバスの利用者が伸び悩んでいることや都市基盤整備の進展に対応するため、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、地域公共交通活性化協議会等で検討・協議を行い、令和 3（2021）年度に「コミュニティバス将来的なあり方方針」を策定しました。

令和 4（2022）年度は、「コミュニティバス将来的なあり方方針」に沿って、コミュニティバスでは運行が困難であった住宅地域内の交通利便性を高めるため、井の頭地域と大沢地域において、小型 EV バスや AI デマンド交通を活用した実証運行を行っています。これらの実証運行は、当該地域での有効性を検証し、新たな交通手段として当該地域のみならず他の地域での汎用性など、地域内交通としての有効性を検討するものです。

(3) 交通ネットワーク全体構想の策定に向けて

「コミュニティバス将来的なあり方方針」や実証運行の経過を踏まえつつ、都市経営とまちづくりの視点から地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図り、公共交通網の効率性を高め市民満足度を向上させるための将来像を示す「三鷹市交通ネットワーク全体構想」の策定を目指しています。そこで、令和 4（2022）年度に学識経験者と市職員で構成する「三鷹市交通ネットワーク全体構想研究会」を設置し、将来的な市内交通のあり方などについて学識経験者との意見交換を踏まえ、今後の検討課題等を整理し検討案としてまとめました。

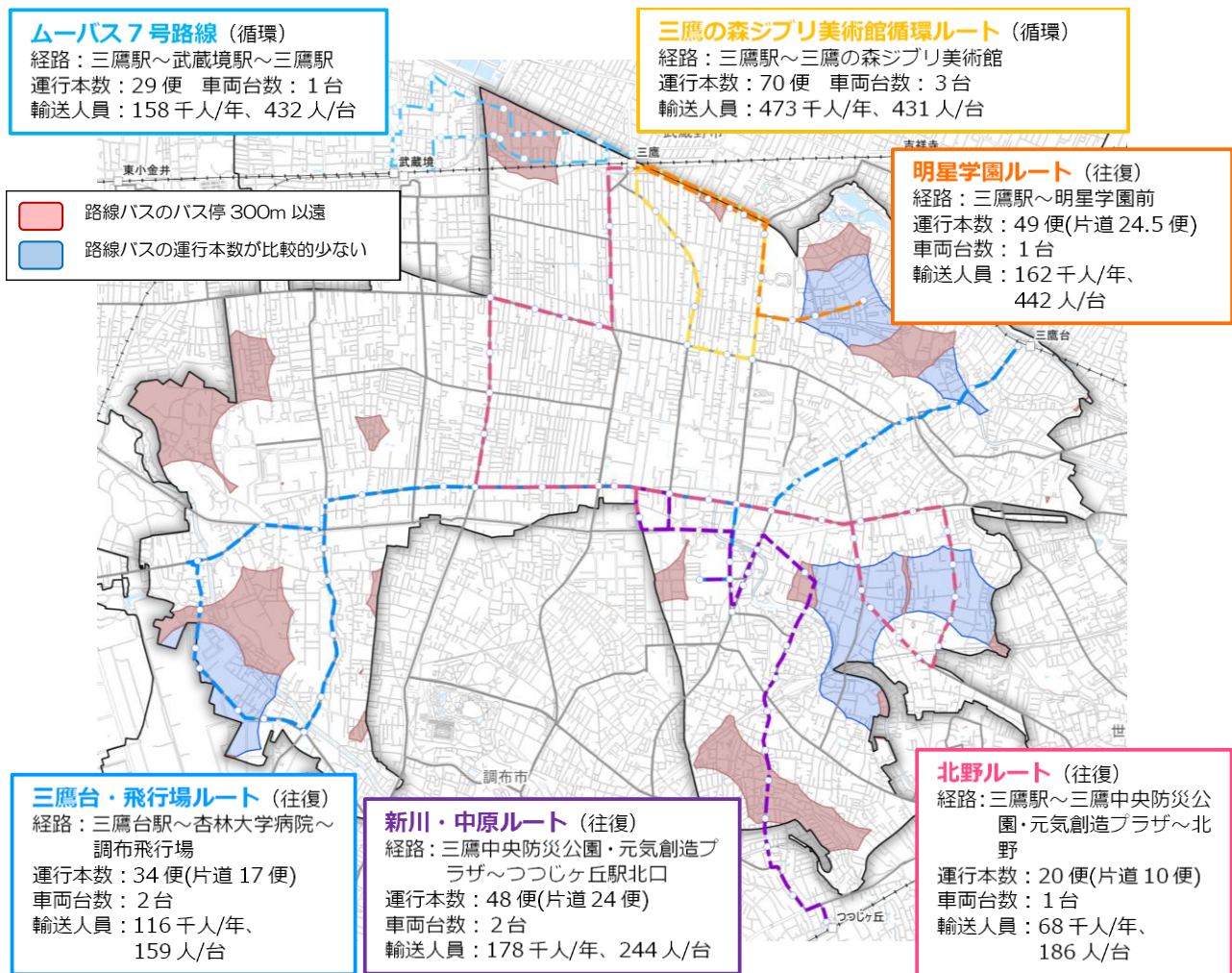
2 現状と課題

2-1 三鷹市内の交通状況

(1) コミュニティバスなど

ア コミュニティバス

バス交通不便地域を解消するため、平成 10 (1998) 年度から「北野ルート」の運行を開始し、現在 6 ルートで運行を行っています。主に、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。



【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 (2019) 年度)】

イ 新たなコミュニティ交通の導入

(ア) 小型 EV バス (グリーンスローモビリティ)

令和 4 (2022) 年 10 月から、井の頭地域で三鷹台駅から明星学園前を結ぶルートで実証運行を実施しています。定時定路線での運行を行うことで、ルートやダイヤが固定しているため、予約をしなくても気軽に利用ができ地域で安定したコミュニティ交通の運行が期待できます。

(イ) AI デマンド交通

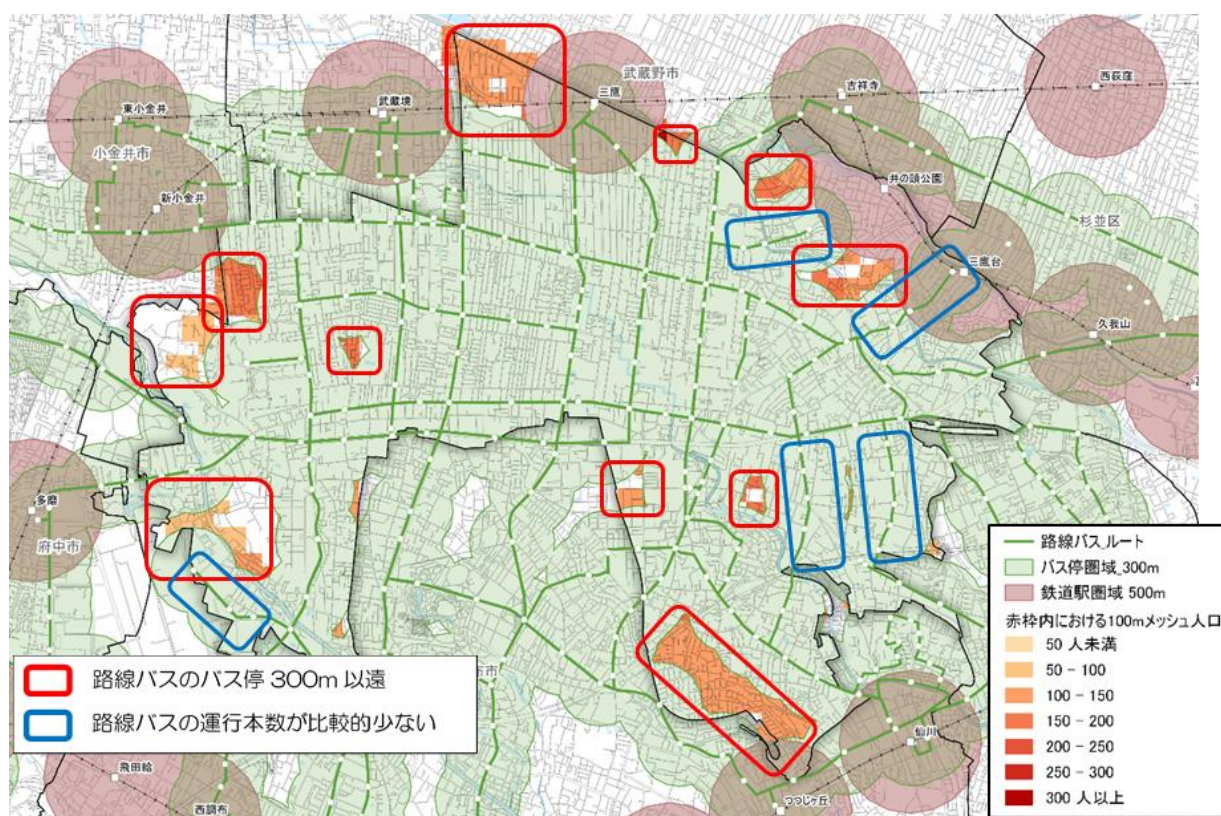
令和4（2022）年10月から、大沢地域で実証運行を実施しています。利用者6人乗車可能なユニバーサルデザイン車両を使用し、生活道路の運行も可能で、交通不便地域の利便性向上につながるコミュニティ交通として期待されています。

ウ 自転車（シェアサイクル含む）

自転車は、通勤・通学や買い物等の生活を支える交通手段の一つとして重要な役割を担っています。鉄道駅周辺では、放置自転車防止の観点から駐輪場を整備し、定期利用や一時利用で多くの市民が利用しています。また、市内4箇所に、バス停まで自転車で行きバスで駅などの目的地へ行くため、バス停の近くに一時駐輪ができる駐輪場（サイクルアンドバスライド）を開設しています。近年、民間事業者によるシェアサイクル事業が展開され、三鷹市においても、公共駐輪場等を活用したシェアサイクル事業を推進しています。

(2) 交通不便地域

三鷹市は、路線バスが発達していることで、多くの地域で交通の利便性が高くなっている一方で、市境の地域では路線バスのバス停から300m離れた交通不便地域や路線バスが運行しているものの運行本数が比較的少ない地域が点在しています。



【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）】

3-3 交通ネットワーク化の検討

(1) 移動ニーズに応じた交通ネットワークの形成

さまざまな交通ニーズに、1つの交通手段のみで対応することは限界があります。コミュニティ交通を活用して地域交通拠点につなぎ、路線バスやコミュニティバスに接続するなど、ニーズに応じた都市機能にアクセスできる交通ネットワークの形成を進めます。

(2) 広域的な移動に対応した交通拠点

三鷹駅は、路線バス・コミュニティバスの発着場所として多くのネットワークの起点となっています。三鷹駅南口再開発事業の進捗により都市機能が充実され、三鷹市の玄関口として、今後も主要な交通拠点として広域的な移動に対応した拠点となります。また、三鷹台駅においても、駅前交通広場の整備が進み周辺のにぎわい創出につながる交通拠点として、広域的に人を呼び込むポテンシャルを備えています。

(3) 地域間移動に対応した交通拠点

都市機能の立地状況や市民の移動実態等を踏まえ、市民の目的地となる都市機能集積地域への移動に適した交通拠点の設定が必要となります。

(4) 地域内移動に対応した交通拠点

地域の生活利便性の向上に向けては、路線バスやコミュニティバスとコミュニティ交通が接続し、移動ニーズに応じた乗り継ぎが可能な環境整備を行う必要があります。地域の利用頻度の高い施設等の周辺で乗降ができる工夫など、きめ細かい対応の検討が重要となります。

(5) 地域内交通と地域間交通の役割分担

広域幹線交通：JR 中央線、京王井の頭線

市内幹線交通：路線バス（三鷹駅、三鷹台駅発着）、コミュニティバス

コミュニティ交通：小型 EV バス、AI デマンド交通など

主要交通拠点：三鷹駅、市民センター、三鷹台駅

地域交通拠点：国立天文台、北野の里（仮称）、井口グラウンドなど

(6) 交通事業者と連携した路線バスルートの見直し

交通拠点を整備することにより、路線バスやコミュニティバスとコミュニティ交通の接続の利便性が高まり、移動ニーズの満足度向上につながります。乗り継ぎによる交通利便性の向上のためには、路線バスやコミュニティバスのルートについても、多方面に移動できるような検討が必要です。地域の特性やまちづくりの動向を踏まえ、交通事業者や交通管理者等とルートやダイヤ等の検討・調整を行い適宜見直すことが重要です。

3-4 乗り継ぎ手法の検討

(1) 地域拠点における乗継拠点

限られた公共交通サービスの中で、最大限に利便性を高めるとともに効率性・持続性の高い交通ネットワークを形成するためには、複数の公共交通が適切に連携するとともに、相互に補完し合いながら「一体性」を高めることが重要となります。

(2) 乗継空間の環境整備

バス停施設の待ち空間のハード整備を行いつつ、乗り継ぎ時のダイヤの工夫など乗り継ぎの抵抗感を軽減させ、トータル的に公共交通の魅力を高めます。

交通拠点では、一体性の向上に向けて、待合環境等の「空間的」な要素、公共交通間の接続時間などの「時間的」要素、乗り継ぎ案内などの「ソフト的」な要素を踏まえながら取り組むことが重要となります。

(3) 乗継割引制度

ア 独自 IC カードによる交通サービス

乗継抵抗感を下げ、利用を促進していくための方策として、全国的に独自 IC カードによる割引制度を実施している地域があります。また、三鷹市は、令和4年度から三鷹地域通貨・地域ポイント制度の試行運用を開始しています。電子決済の手法や機器導入費用などの課題を整理し、実現可能な手法を研究するとともに、乗継時間や割引額等の具体的な状況を想定したモデルケースなどの研究を行います。

イ 乗継券による現金割引

一方で、乗り継ぎの際に、1乗車目の降車時に乗務員より乗継券を受け取り、2乗車目で使用し割引サービスを受けるなどの乗継券による現金割引手法を実施している地域もあります。通常の買い物においても電子決済が進む中、デジタルデバйд層への対応に有効な手段でもありますが、乗務員の負担や乗継券の使用期間、受け渡し時のトラブルなど、さまざまな場面を想定した研究が必要となります。

3-5 交通手段ごとの役割分担

(1) 路線バス、コミュニティバスの役割

路線バスは、三鷹駅を中心に主要幹線道路を南北に運行し、広域で大量輸送手段の交通として役割を担います。コミュニティバスは、主に東西方向の交通拠点間をつなぐ市内の移動手段として、交通不便地域の解消のための役割を担います。

(2) コミュニティ交通の役割

公共交通の運行頻度が少ない地域などは、交通不便地域の分布状況や道路状況、移動ニーズなどを考慮し、少量輸送型の交通手段である小型 EV バスや AI デマンド交通などの地域に適した交通手段の導入を検討します。宅地開発や道路整備など、まちの変化に応じて定期的な見直しも重要な視点です。

3-6 生活の質を高める交通連携

(1) 地域における移動手段の確保（高齢者外出促進による健康寿命延伸などの効果）

これまでの公共交通は、一定の輸送人員を確保し、まとめて運ぶ効率的な運行により費用対効果を高めることが重要でした。そのため、多くの人が乗車するポイントにルートが集中しやすく、バス停まである程度歩いてもらうことが前提でした。一方で、移動が困難な高齢者や要介護者などの福祉ニーズへの対応は、福祉事業として独自且つ個別の輸送サービスがあります。

交通分野と福祉分野で重なる需要に対して連携をとり、福祉ニーズの中でも公共交通・福祉施策の双方の幅を広げることで対応可能なものを整理し、地域における移動手段の確保を検討することが重要となります。

(2) 誰もが移動しやすい社会の実現

年齢や障がいの有無に関わらず、地域で生活する多様な市民が安心して公共交通を利用し、自由に移動できる社会の実現は、それぞれの事情により異なる生活スタイルから、誰もが共にくらすことのできる社会への転換につながります。

誰もが公共交通を利用してまちに出るためには、移動のハードルを下げ、気軽に外出できる環境が必要であり、地域の理解・協力も必要となります。そのためには、交通分野と福祉や子育て、地域コミュニティなど、さまざまな分野が連携して、生活の満足度を高めていく取り組みが重要となります。

(3) 地域内交通の市民協働型経営（市民応援金、企業協賛金など）

短距離・少量輸送であるコミュニティ交通の利用用途は、日常生活における買い物や通院など身近な地域に移動するケースが多いと想定されます。需要に沿った移動サービスを提供し、経費や事業者の手間などの負担を軽減させ、地域や買い物等で頻度の高い店舗等からの協賛金等により、地域も運営に参加する仕組みを研究します。

3-7 持続可能なコミュニティ交通の運行

(1) 求められる機能

市民等が持続的に公共交通を利用するためには、定時制や速達性に優れ、高頻度で運行することが求められます。そのためには、運行範囲・運行ルート、運行時間、車両などが最適な組み合わせとなる必要があります。また、他の交通機関との接続や地域で利用が多い施設等と連携した外出促進など、利便性向上に向けた最適な交通手段の提供等について、地域と課題を共有し、持続可能な運行体制を確立していく必要があります。

(2) 地域と連携した利用促進

商業店舗においては、公共交通が充実することで来客数が増加し売上の増加につながります。買い物ニーズは、生活のなかで大きなウェイトを占めると推察され、アクセスが容易になることで、生活の質の向上とともに店舗側のメリットも高くなります。商店会をはじめ企業や商業施設との連携を図り、利用者と店舗等が互いに Win-Win となるような取り組みを検討します。

(3) コミュニティ交通の横展開

令和4（2022）年10月から開始した三鷹台地区と大沢地区での実証運行を踏まえ、有効性を検証しつつ、各地域の交通状況や道路環境、交通不便地域の分布、地域の交通需要などを整理し、技術革新による新たな交通手段の導入を含め研究を行います。将来的なコミュニティ交通のあり方や市内全体の交通ネットワークへの接続方法の研究を踏まえ、各地域の交通不便の解消と移動利便性の向上を検討していきます。

3-8 自転車交通の促進

バスやデマンド交通とともに自転車は環境に優しい乗り物として主要な交通手段の一つです。誰もが移動しやすい交通環境の形成を図るため、交通ルールの遵守やマナー向上を進め、交通管理者や道路管理者などと連携した安全な自転車走行環境の整備や啓発を進めます。

また、民間事業者によるシェアサイクルの展開は、駐輪場確保や放置自転車対策にも効果が見込まれることから、市民の多様なニーズに対応した交通環境の形成を進めます。

4 地域別交通ネットワークの現状と展望

4-1 地域特性と交通候補案

住区	需 要						供 給			ま ち			交通手段の候補案	
	需要規模※			地区内移動			公共交通			道路		目的 まちづくり の拠点		
	評価	人口	人口密度	地域密着 人口※	高齢者 人口	地区内の 目的施設	移動の分散 不便 エリア	地区内の 交通結節点	主要バス停 (本数の多い方面)	道路 幅員	高低 差			交通量
大沢	小	14.5千人	55.3人/ha	5.3千人 36.2%	3.5千人 23.9%	病院が少ない、商業施設がない	広範囲 (全域)	国立天文台	大沢バス停(三鷹・調布・武蔵境・吉祥寺方面) 天文台前バス停(調布・武蔵境・武蔵小金井方面)	狭隘	あり	少ない	国立天文台周辺のまちづくり	■デマンド型乗合交通
東部	中	34.1千人	113.9人/ha	11.1千人 32.4%	6.4千人 18.8%	三鷹台駅前通り、連雀通り、東八道路沿いに立地	一部 (北野3丁目)	北野の里 (仮称)	三鷹台団地バス停(三鷹・久我山・吉祥寺・三鷹台・仙川方面) 北野バス停(吉祥寺・三鷹方面)	狭隘 ※外かく 環境道路 整備事業	なし	少ない	北野の里(仮称)のまちづくり	■グリーンスローモビリティ ■デマンド型乗合交通
西部	中	26.4千人	102.5人/ha	8.8千人 33.5%	5.5千人 20.8%	東八道路・かえて通り沿いに立地	市境の一部 (井口4丁目、深大寺3丁目)	井口クラウド	塚バス停(三鷹・調布・武蔵境・新小金井方面)	東西の道路 路が少ない	なし	少ない	井口クラウド周辺のまちづくり	■グリーンスローモビリティ ■デマンド型乗合交通
井の頭	中	16.3千人	124.3人/ha	5.0千人 30.9%	3.6千人 21.9%	病院・商業施設が少ない、三鷹台駅前通り沿いに立地	広範囲 (全域)	三鷹台駅	※三鷹台駅(仙川・杏林方面)・明星学園前(三鷹・吉祥寺方面)ともに本数が少ない	狭隘	なし	少ない	三鷹台駅周辺のまちづくり	■グリーンスローモビリティ ■デマンド型乗合交通
新川・中原	中	27.9千人	101.1人/ha	10.2千人 36.4%	7.0千人 24.9%	島屋敷通り、武蔵野狹江線沿いに立地	広範囲 (新川2・4丁目、中原1・2・3・4丁目)	旧環境センター	コミュニティセンター 入口バス停(仙川・三鷹・吉祥寺方面)	狭隘、東西の道路 路が少ない	一部 あり	少ない	環境センター跡地周辺のまちづくり	■デマンド型乗合交通
連雀	大	46.2千人	159.1人/ha	16.3千人 35.3%	10.3千人 22.2%	人見街道、連雀通り、三鷹通り沿いに立地	なし	三鷹市民センター	全て多い	—	なし	多い	市民センター周辺のまちづくり	■既存バス路線の見直し
三鷹駅周辺	大	29.6千人	177.0人/ha	8.3千人 27.9%	5.4千人 18.2%	三鷹駅周辺に立地	なし	三鷹駅	全て多い	—	なし	多い	三鷹駅前再開発によるまちづくり	■既存バス路線の見直し

※人口は令和2年国勢調査小地域を各住区の面積按分で算出
※地域密着人口は、自分が暮らす地域への密着の度合いが高いと考えられる「年少人口(15歳未満)」と「高齢者人口(65歳以上)」の合計、全人口に占める比率。

5 今後の展望

全体コンセプト

いきいきとしたまちをつくる、
持続可能な交通ネットワークの構築

子どもから高齢者、障がい者など誰もが、快適に移動できる公共交通

- ・交通不便地域の解消を図り、日常的な地域の移動手段の確保
- ・安全・安心に地域や住居エリアをつなぐ交通ネットワークの構築
- ・移動ニーズに対応した誰もが利用できる公共交通の確保

環境にやさしく、にぎわいと活力のあるまちをつくる公共交通

- ・まちづくりと連動した面的な交通ネットワークの構築
- ・医療、商業等の都市機能と住居地域の接続に必要な乗継拠点の整備
- ・環境にやさしい新たな交通システムの導入

パートナーシップで地域とともに育てる持続可能な公共交通

- ・路線バスとコミュニティ交通の役割分担
- ・路線バスの再編と地域特性を考慮したコミュニティ交通の最適化
- ・地域の声を反映した継続的な見直し

令和4年度の実証的な取組 (三鷹台・大沢地区実証運行)

【大沢地区】

【井の頭地区】

AI デマンド
(予約型乗合)
交通実証運行
○大沢地区の交通不便地域への対応

小型 EV バス
実証運行
○井の頭地区の交通不便地域への対応

車椅子対応車両

都市機能等への
アクセス
○コミセン、商業施設、市役所、元気創造プラザ、杏林大学病院など

交通拠点への
アクセス
○三鷹台駅、明星学園前

商店会との連携

環境配慮車両
○小型 EV 車両
(グリーンスローモビリティ)

路線バス等との連携
○バス停付近の乗降ポイントの設定
○交通拠点での接続

地域団体等との連携
○住民協議会・商工会・障がい者団体等との定期的な説明会・意見交換会
○愛称募集、モニター募集

今後の展望

令和5（2023）年度

令和6（2024）年度以降

大沢地区・井の頭地区の評価検証、
改善見直し、本格運行の検討

展開

他地区におけるコミュニティ交通の展開検討

- 井口地区
- 北野地区
- 新川・中原地区

交福連携の推進【交通と福祉の連携】

- 交通と福祉事業の双方の連携・拡張

連動

交通拠点の整備

- 三鷹台駅前の交通広場

まちづくりと連携した交通拠点の検討

- 国立天文台周辺のまちづくり（大沢地区）
- 北野の里（仮称）のまちづくり（東部地区）
- 井口グラウンド周辺のまちづくり（西部地区）
- 環境センター跡地周辺のまちづくり（新川中原地区）
- 市民センター周辺のまちづくり（連雀地区）
- 三鷹駅前再開発によるまちづくり（三鷹駅周辺地区）

商業・医療施設との連携【交通とまちづくりの連携】

- 商業施設への乗り入れ・待合環境整備・協賛協力等
- 病院予約と交通手段確保の連動

市民参加による交通まちづくり【市民との連携】

- コミュニティ活動（住民協議会）と連携したコミュニティ交通の導入検討、周知・広報、利用促進、評価検証
- 若者や子育て世帯も含めた市民参加の推進

路線バスとコミュニティ交通等の一体的な検討

【交通モード・事業者間の連携】

- ネットワーク形成（路線見直し、サービス水準検討）
- 運賃施策（乗継割引、通し運賃、フリーパス等）
- データ連携（運行情報、予約情報、チケットの共通化等）

6 資料編

6-1 検討体制

(1) 検討体制

【三鷹市交通ネットワーク全体構想研究会】

区分	所属・役職	委員	備考
学識経験者	東京都市大学 准教授	西山 敏樹	会長
	東京都市大学 准教授	諫川 輝之	
	東京都市大学 准教授	稲垣 具志	
	武蔵野大学 教授	渡辺 裕一	
三鷹市	三鷹市都市整備部 部長	小泉 徹	
	三鷹市都市整備部 調整担当部長	高橋 靖和	
	三鷹市都市整備部 交通ネットワーク推進担当部長	齊藤 大輔	
事務局	三鷹市都市整備部都市交通課		
運営支援	株式会社ケー・シー・エス		

6-2 スケジュール

(1) 令和4（2022）年度

令和3（2021）年度に策定した「三鷹市コミュニティバス将来的なあり方方針」に基づき、三鷹市の交通ネットワークの将来像を検討するため、庁内関係部署との情報共有を図りつつ、学識経験者と市職員で構成する研究会で意見交換を重ね調査報告をまとめます。

(2) 令和5（2023）年度

研究会の「三鷹市交通ネットワーク全体構想（検討案）」の検討課題に対する議論を深めるため、三鷹市地域公共交通活性化協議会や地域との意見交換、市民ワークショップ等を踏まえ、さらなる検討を行い、「三鷹市交通ネットワーク全体構想」の策定を進めることが望まれます。

- ・交通ネットワーク全体構想研究会の継続
- ・地域公共交通活性化協議会での意見交換
- ・住民協議会等の地域との意見交換
- ・市民ワークショップ等の開催