

コミュニティ交通実証運行における 評価・検証について

令和5年7月27日

三 鷹 市

3) 運行ダイヤ

表 明星学園前⇒三鷹台駅

No	明星学園前 (発)	三鷹台駅 (着)
1	10:00	10:12
2	10:40	10:52
3	11:20	11:32
4	12:00	12:12
5	12:40	12:52
6	13:20	13:32
7	14:00	14:12
8	14:40	14:52
9	15:20	15:32

表 三鷹台駅⇒明星学園前

No	三鷹台駅 (発)	明星学園前 (着)
1	10:25	10:36
2	11:05	11:16
3	11:45	11:56
4	12:25	12:36
5	13:05	13:16
6	13:45	13:56
7	14:25	14:36
8	15:05	15:16
9	15:45	15:56

1-1-3 周知・利用促進活動

1) チラシ・ポスターの作成



図 チラシ表面



図 チラシ裏面



図 商工会との連携

2) 商工会との連携やみたか地域ポイントとの連携

- ・一定の金額を購入した方に乗車券 1 回分をプレゼント。
- ・一乗車ごとに「みたか地域ポイント」の付与

3) ネーミング募集

- ・愛称「井のバス」に決定
(応募件数：134 件)

4) モニター制度

- ・20 名の利用者モニターの応募

利用者モニターによるアンケート調査を実施するとともに、意見交換会を実施

表 モニター参加者

年代	人数
高校生	1 名 (男性 1 名)
30 歳代	1 名 (女性 1 名)
40 歳代	3 名 (女性 3 名)
50 歳代	4 名 (女性 4 名)
60 歳代	3 名 (女性 3 名)
70 歳代	5 名 (女性 5 名)
80 歳代	3 名 (男性 3 名)
合計	20 名 (男性 4 名、女性 16 名)



図 バスロケ

5) バスロケーションシステムの導入

- ・車両位置、車内乗車人員をリアルタイムで確認できるサービスを導入

6) 広報関係

- ・利用促進動画（みるみる三鷹、三鷹市公式動画チャンネル「突撃！交通安全 24 時」）
- ・広報紙（広報みたか、井の頭地区「吾木香」）
- ・井の頭コミュニティまつりでの PR

1-2 三鷹市コミュニティバス大沢地区実証運行

1-2-1 目的・背景

道路幅員が狭く、坂や高低差がある大沢地区において、AI を活用した予約型の乗合交通である AI デマンド交通を導入し、面的に交通不便な地域が広がるエリアの解消を図った。

1-2-2 運行概要

本取組みによる実証運行の概要を以下に示す。

1) 運行概要

運行形態	デマンド型
運行開始日	令和4年10月24日（月）
運行時間	午前8時～午後5時 ※令和5年4月3日より午後6時まで延長
運行日	月曜日～土曜日 ※令和5年4月3日より日・祝日のイベント時運行）
使用車両	小型ワンボックス車両2台【利用者定員6名/台】
運賃	エリア内移動：100円、エリア外への移動：300円 （座席を使用しない未就学児は無料、シルバーパス利用不可、 ※令和5年4月3日より高齢者・障がい者割引あり
備考	配車システムにAI技術を導入し、ルーティングの効率化に寄与。

2) 運行エリア



1-2-3 周知・利用促進活動

1) チラシ・ポスター・利用ガイドの作成



図 チラシ表面



図 チラシ裏面



図 利用ガイド（中面）

2) 住民説明会

- ・大沢デマンドの運行内容やアプリダウンロード方法等を周知するため、住民説明会を開催
- ・開催概要および参加者数は下表のとおり。



図 説明会の様子

表 説明会の開催概要・参加状況

	開催日時	場所	参加者数
第1回	10月12日（水）14:00～15:00	大沢原地区公会堂	23名程度
第2回	10月12日（水）18:00～19:00	大沢下原地区公会堂	9名程度
第3回	10月13日（木）14:00～15:00	大沢住宅集会所	9名程度
第4回	10月15日（土）11:00～12:00	大沢コミュニティセンター	22名程度
第5回	10月15日（土）14:00～15:00	大沢地区公会堂	23名程度
第6回	10月15日（土）17:00～18:00	大沢コミュニティセンター	14名程度

合 計 100名程度

3) ネーミング募集

- ・愛称「大沢めぐり号」「大沢ほたる号」に決定（応募件数：124件）

4) 広報関係

- ・利用促進動画（みるみる三鷹、三鷹市公式動画チャンネル「突撃！交通安全24時」）
- ・広報紙（広報みたか、大沢地区「コミュニティおおさわ」）
- ・大沢コミュニティまつりでのPR

1-3 三鷹台・杏林大学病院ルート

1-3-1 目的・背景

みたかシティバス「三鷹台・飛行場ルート」は、運行間隔や運行距離が長く利便性が悪かったため、運行ルートを三鷹台駅から杏林大学病院までに限定し、運行回数を増やすことを目的とする変更を行った。

1-3-2 運行概要

1) 運行概要

運行形態	定時定路線
運行区間	三鷹台駅～杏林大学病院 ※令和5年5月16日（月）から元気創造プラザまで延伸を行い「三鷹台ルート」として運行を開始した。
運行開始日	令和4年10月24日（月） ※令和5年5月16日（月）から元気創造プラザまで延伸
運行時間	午前7時～午後7時頃
運行日	全日
使用車両	日野自動車 ポンチョ
運賃	大人：210円、小児：110円 （交通系IC、小田急バス1日フリーパス、定期券、シルバーパス、高齢者・障がい者割引あり）

2) 運行ルート

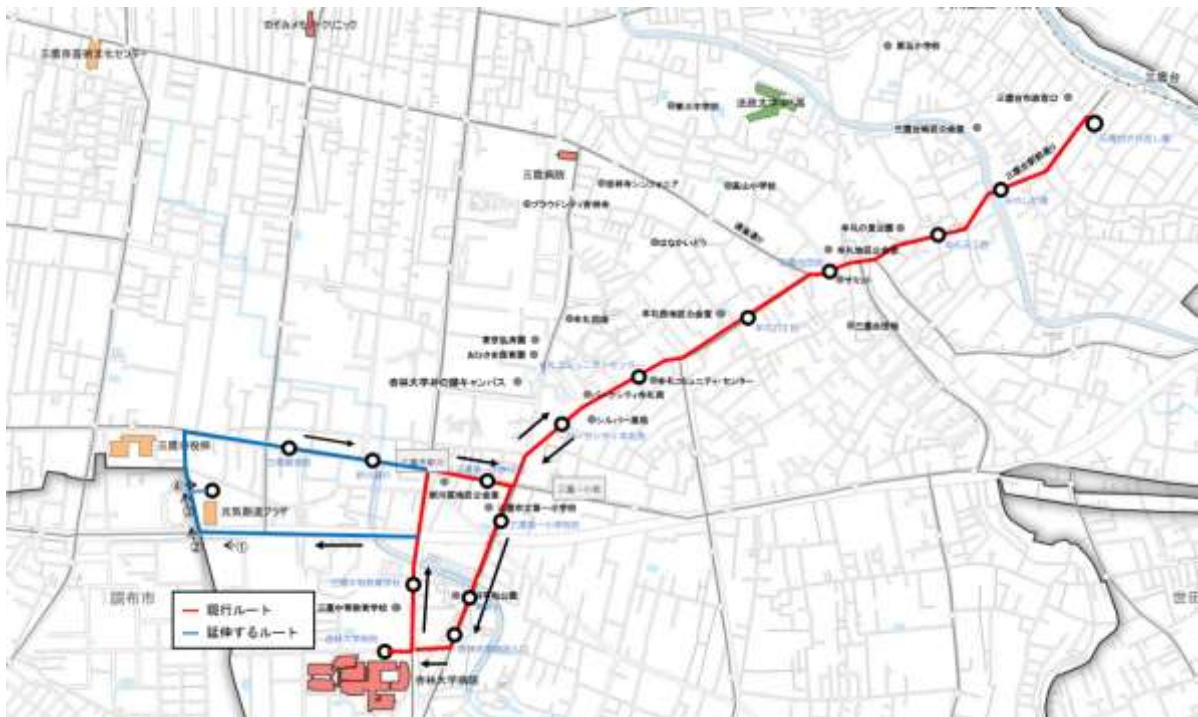


図 運行ルート

3) 運行ダイヤ(令和5年5月16日～)

No	バス停名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯
1	三鷹台駅	-	7:35	8:20	9:05	10:00	10:50	11:40	12:30	13:20	14:10	15:00	15:50	16:40	17:30	18:15	19:00
2	みやした橋	-	7:36	8:21	9:06	10:01	10:51	11:41	12:31	13:21	14:11	15:01	15:51	16:41	17:31	18:16	19:01
3	牟礼三丁目	-	7:37	8:22	9:07	10:02	10:52	11:42	12:32	13:22	14:12	15:02	15:52	16:42	17:32	18:17	19:02
4	三鷹台団地	-	7:39	8:24	9:09	10:04	10:54	11:44	12:34	13:24	14:14	15:04	15:54	16:44	17:34	18:19	19:04
5	牟礼六丁目	-	7:40	8:25	9:10	10:05	10:55	11:45	12:35	13:25	14:15	15:05	15:55	16:45	17:35	18:20	19:05
6	牟礼コミュニティセンター	-	7:41	8:26	9:11	10:06	10:56	11:46	12:36	13:26	14:16	15:06	15:56	16:46	17:36	18:21	19:06
7	パークシティ牟礼南	-	7:42	8:27	9:12	10:07	10:57	11:47	12:37	13:27	14:17	15:07	15:57	16:47	17:37	18:22	19:07
8	三鷹第一小学校前	-	7:43	8:28	9:13	10:08	10:58	11:48	12:38	13:28	14:18	15:08	15:58	16:48	17:38	18:23	19:08
9	南新川	-	7:45	8:30	9:15	10:09	10:59	11:49	12:39	13:29	14:19	15:09	15:59	16:49	17:40	18:25	19:10
10	杏林大学病院入口	-	7:46	8:31	9:16	10:10	11:00	11:50	12:40	13:30	14:20	15:10	16:00	16:50	17:41	18:26	19:11
11	杏林大学病院	7:12	7:55	8:40	9:20	10:14	11:04	11:54	12:44	13:34	14:24	15:14	16:04	16:54	17:50	18:35	19:20着
12	三鷹中等教育学校	7:13	7:56	8:41	9:21	10:15	11:05	11:55	12:45	13:35	14:25	15:15	16:05	16:55	17:51	18:36	-
13	三鷹中央防災公園 元氣創造プラザ	レ	レ	レ	9:28	10:22	11:12	12:02	12:52	13:42	14:32	15:22	16:12	17:02	レ	レ	-
14	三鷹農協前	レ	レ	レ	9:31	10:25	11:15	12:05	12:55	13:45	14:35	15:25	16:15	17:05	レ	レ	-
15	新川通り	レ	レ	レ	9:32	10:26	11:16	12:06	12:56	13:46	14:36	15:26	16:16	17:06	レ	レ	-
16	三鷹第一小学校前	7:15	7:58	8:43	9:33	10:27	11:17	12:07	12:57	13:47	14:37	15:27	16:17	17:07	17:53	18:38	-
17	パークシティ牟礼南	7:16	7:59	8:44	9:34	10:28	11:18	12:08	12:58	13:48	14:38	15:28	16:18	17:08	17:54	18:39	-
18	牟礼コミュニティセンター	7:17	8:00	8:45	9:35	10:29	11:19	12:09	12:59	13:49	14:39	15:29	16:19	17:09	17:55	18:40	-
19	牟礼六丁目	7:18	8:01	8:46	9:36	10:30	11:20	12:10	13:00	13:50	14:40	15:30	16:20	17:10	17:56	18:41	-
20	三鷹台団地	7:19	8:02	8:47	9:37	10:31	11:21	12:11	13:01	13:51	14:41	15:31	16:21	17:11	17:57	18:42	-
21	牟礼三丁目	7:20	8:03	8:48	9:38	10:32	11:22	12:12	13:02	13:52	14:42	15:32	16:22	17:12	17:58	18:43	-
22	みやした橋	7:21	8:04	8:49	9:39	10:33	11:23	12:13	13:03	13:53	14:43	15:33	16:23	17:13	17:59	18:44	-
23	三鷹台駅	7:30	8:13	8:58	9:50	10:44	11:34	12:24	13:14	14:04	14:54	15:44	16:34	17:24	18:08	18:53	-

2. 実証運行の利用実績・アンケート調査結果

2-1 【井の頭地区】小型EVバス

2-1-1 利用状況

1) 利用者の推移

- 10/24 から 6/30 までの乗車人数は 1,823 人（現金 1,157 人、乗車券 666 人）である。
- 日によって変動は見られるが、6 週目までは横ばい傾向、その後は微減傾向である（6 週目までは、乗車券の割合が高いため、モニター参加者の利用が大きな割合を占めていると考えられる）。
- 年明け以降、やや利用が増加傾向にあったが、新年度から減少傾向にある。
- 1 日あたりの利用者数は 7.1 人であり、天候別では、晴れまたは曇りの日は 6.6 人、雨または雪の日では 8.4 人となっている。

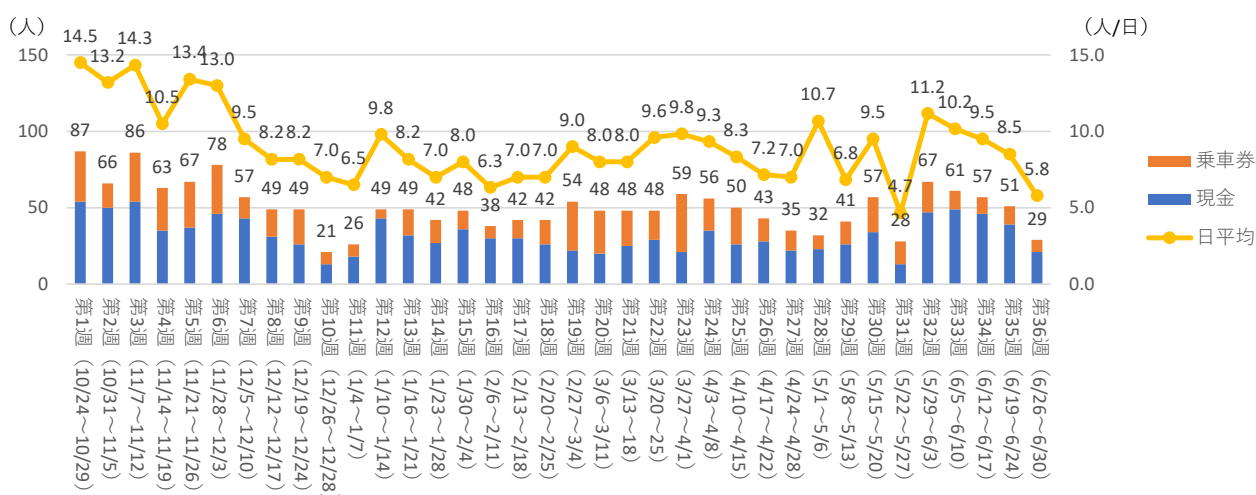
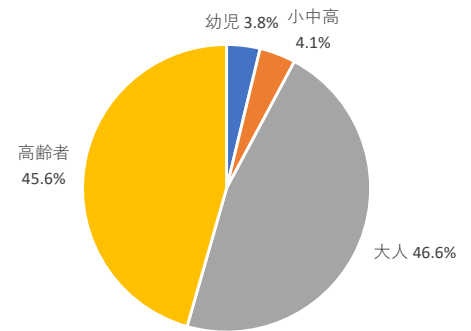


図 利用者数の推移（10/24～6/30）

2) 利用状況調査結果(10/24~6/30)

① 利用者の属性

- ・利用状況調査(一部データ欠損あり)の結果、大人が46.6%、高齢者が45.6%、小中高生が4.1%、幼児が3.8%である。



② 乗降場所別の利用者数

- ・乗降場所別の利用者数は、上りは「明星学園前」での乗車、「三鷹台駅」での降車が多い。「玉川通り」と「コミュニティ・センター南」での乗車も見られる。
- ・下りは、「三鷹台駅」での乗車、「明星学園前」での降車が多い。「神田川通り」での乗車、「コミュニティ・センター南」での降車、「玉川通り」での乗降車も見られる。

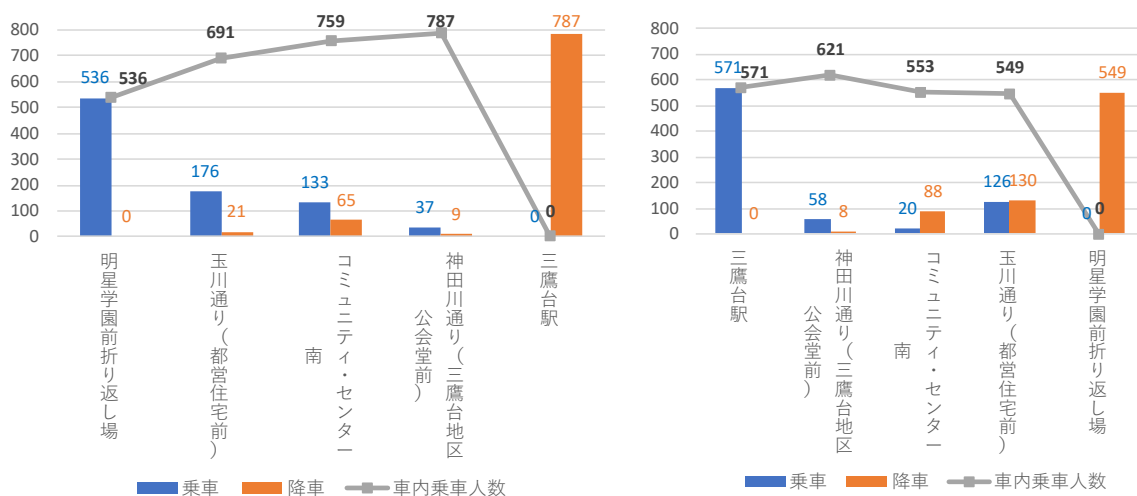


図 停留所別の利用者数(左:上り、右:下り)
(10/24~6/30)

③ 曜日別の利用者数

- ・曜日別(平均)で見ると、土曜日が最も多く、次いで木曜日が多い。
- ・全ての曜日で、乗車券より現金の利用が多くなっている。

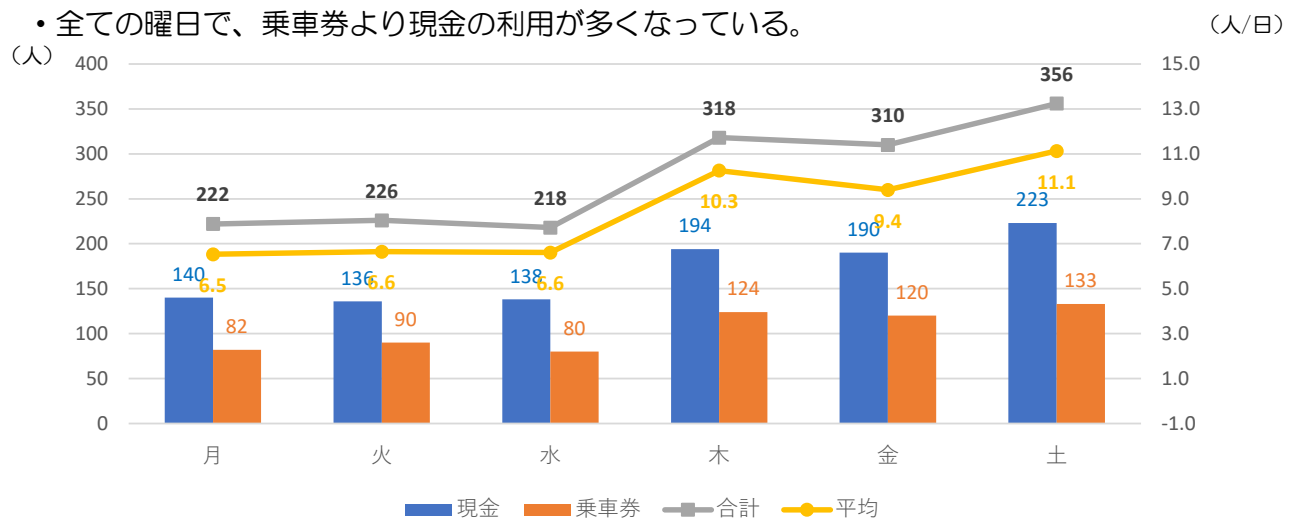


図 曜日の利用者数

④ 便別の利用者数

- ・便別に見ると、上りは、1便と9便の利用が多く、3便、4便、7便の利用が少ない。
- ・下りは、8便が最も多く、3便と7便の利用が少ない。

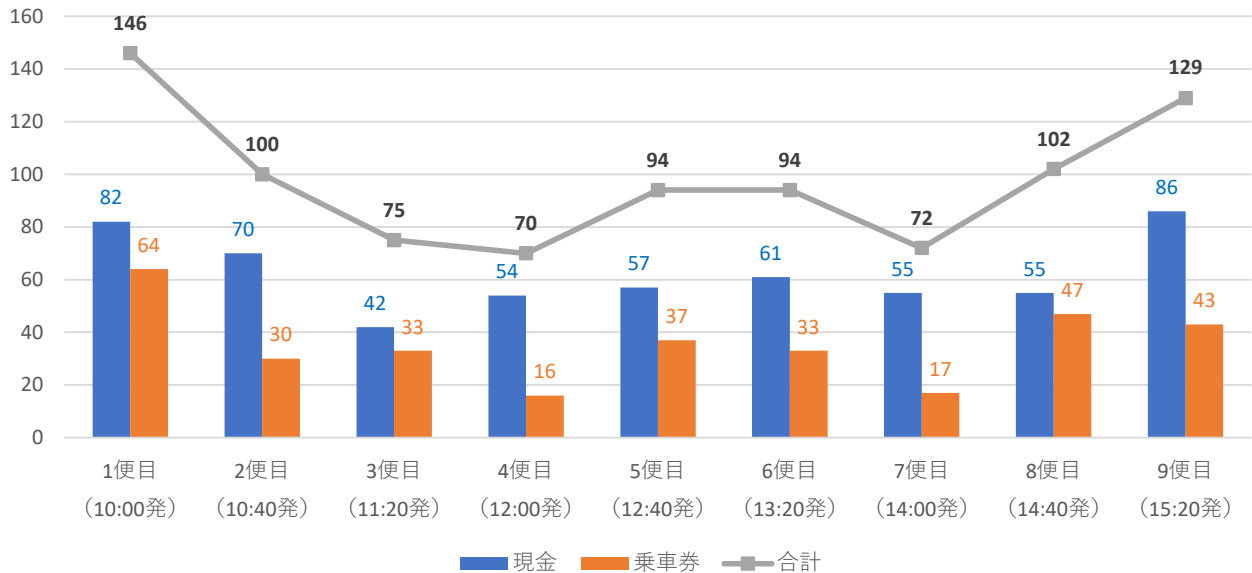


図 便別の利用者数（上り：明星学園前→三鷹台駅）
(10/24～6/30)

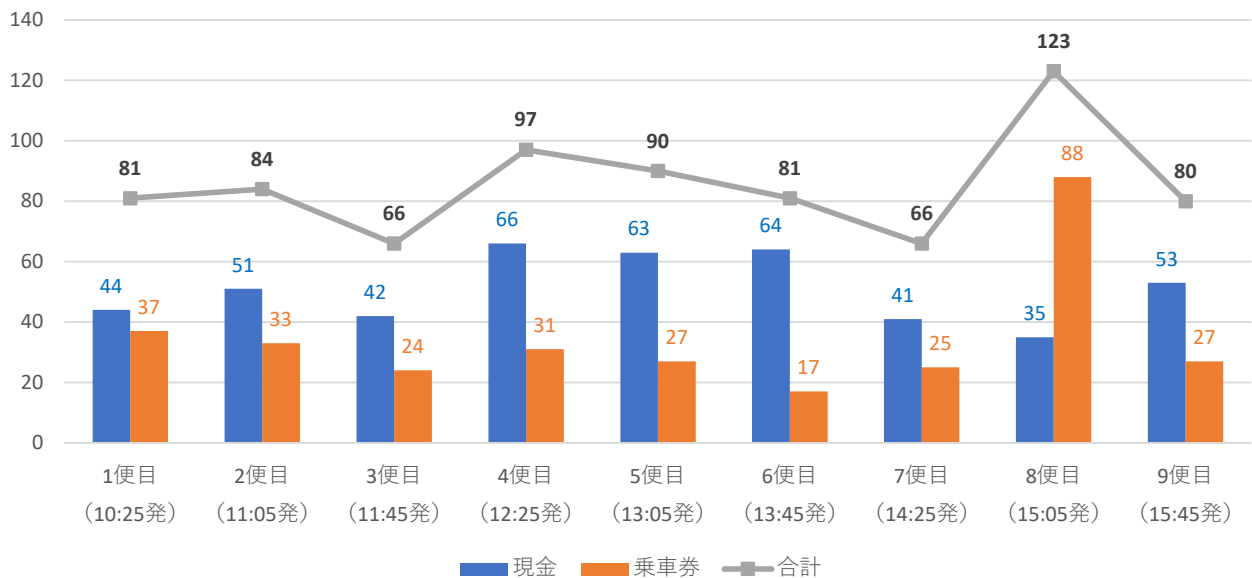


図 便別の利用者数（下り：三鷹台駅→明星学園前）
(10/24～6/30)

2-1-2 利用者アンケート結果（R4年 12 月実施）

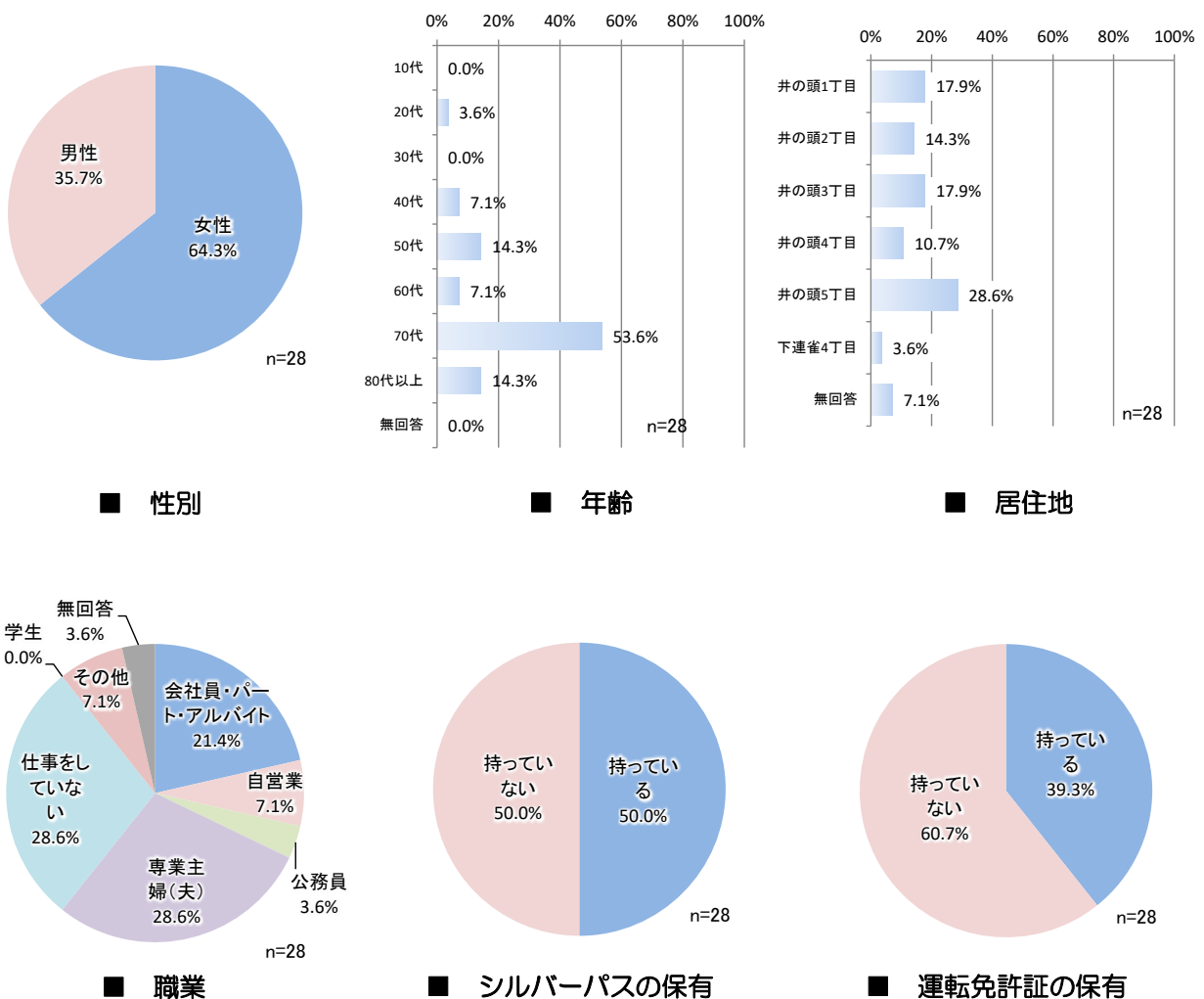
1) 実施概要

- 対象路線：井の頭地区小型 EV バス 上り・下り
- 対象区間：上記路線の全便・全区間
- 対象者：利用者全員 ※複数回利用の場合は調査しない
- 調査方法：
 - ・配布：実施期間中、車内に調査票ハガキを設置する。
又は、交通事業者（添乗員）に協力いただき、調査票ハガキを手渡す。
 - ・回答：QR コードによる WEB アンケートによる回答。
又は、自宅等で調査票に記入し、返信用封筒で郵便ポストに投函。
 - ・回収：WEB、郵送とする。
- 調査時期：11 月 17 日（木）～12 月 3 日（土）
- 回収数：28 票

2) 調査結果（概要）

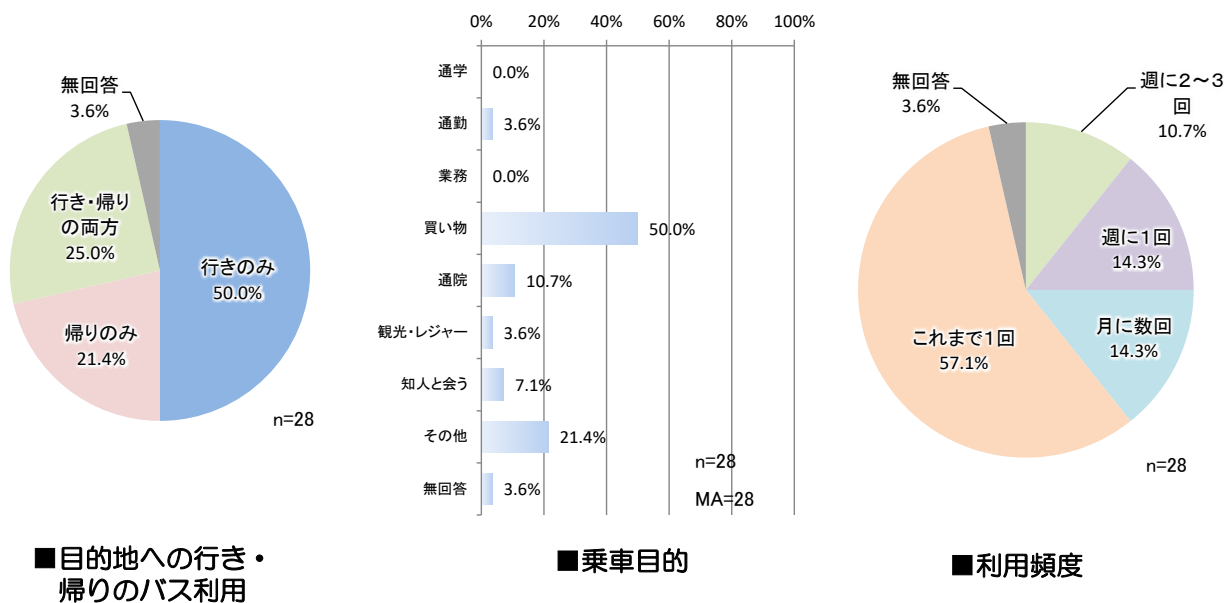
① 回答者の属性

- ・70 代以上の女性の利用が多い。
- ・居住地は全員が三鷹市内で、井の頭 1～5 丁目及び下連雀 4 丁目である。



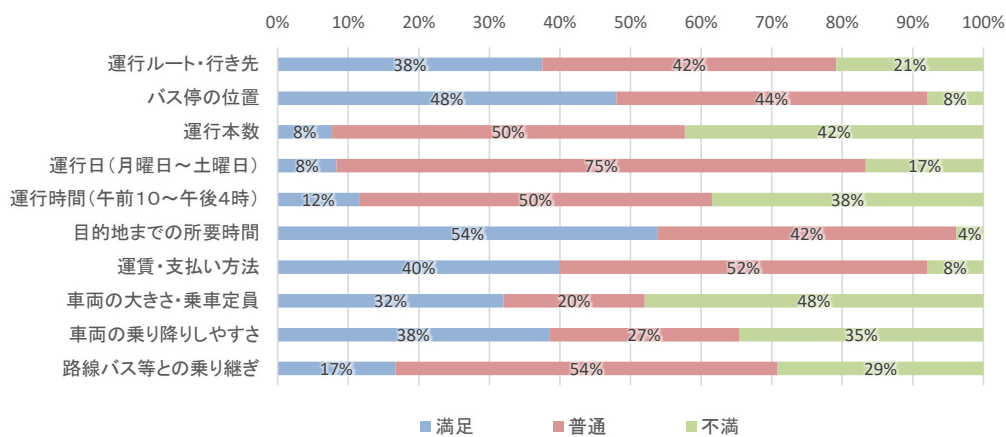
② 小型 EV バスの利用状況

- ・「行きのみ」の利用が最も多い。
- ・「買い物」の利用が多い。



③ 小型 EV バスの運行の満足度

- ・「運行ルート・行き先」「バス停の位置」「所要時間」「運賃」は満足度が高い。
- ・「運行本数」「運行時間」「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は不満の割合が高い。



■小型 EV バスの運行の満足度

④ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○明星学園まででは短い。明星通りと吉祥寺通りの交差点付近まで行って欲しい。
バス停位置	○バス停の位置を井の頭郵便局前にしてほしいです。宜しくお願いします。
運行時間	○三鷹駅から明星学園に着く時間と乗り継ぎ時間が合わないので改善してほしい。 ○30分間隔のダイヤに（覚えやすい、明星学園での接続がよくなる）
車両	○乗車定員→座席のしきりは要らないと思う。6人乗りにしてほしい。 ○乗客数4名は少なすぎる。少なくとも6~8名は欲しい。 ○ベビーカー、車椅子の利用を考えてほしい。
その他	○新しい交通期待しています。がんばってください。

2-1-3 利用者アンケート結果（R5年4月実施）

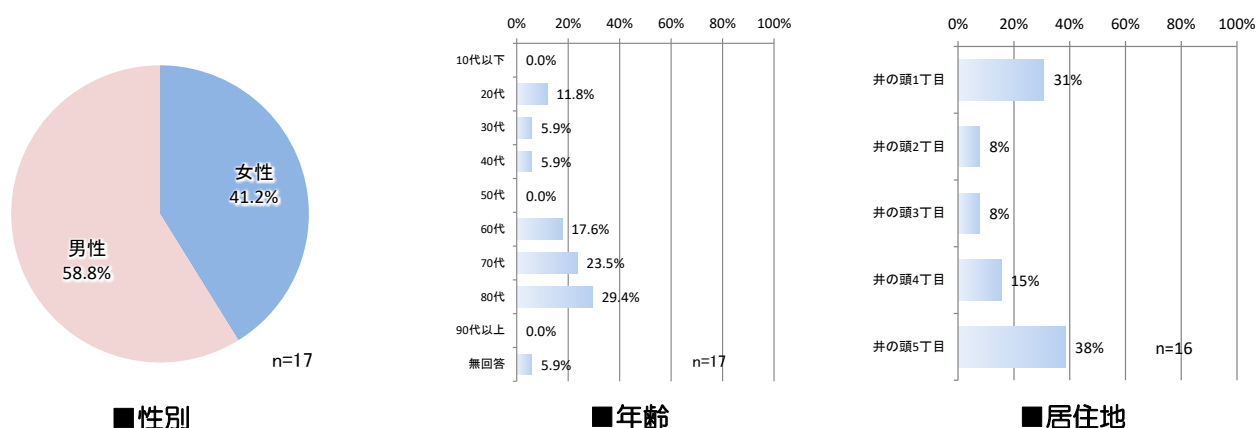
1) 実施概要

- 対象路線：井の頭地区小型EVバス 上り・下り
 ○対象区間：上記路線の全便・全区間
 ○対象者：利用者全員 ※複数回利用の場合は調査しない
 ○調査方法：
 ・配布：実施期間中、車内に調査票ハガキを設置する。
 又は、交通事業者（添乗員）に協力いただき、調査票ハガキを手渡す。
 ・回答：QRコードによるWEBアンケートによる回答。
 又は、自宅等で調査票に記入し、返信用封筒で郵便ポストに投函。
 ・回収：WEB、郵送とする。
 ○調査時期：4月14日（金）～4月28日（金）
 ○回収数：17票

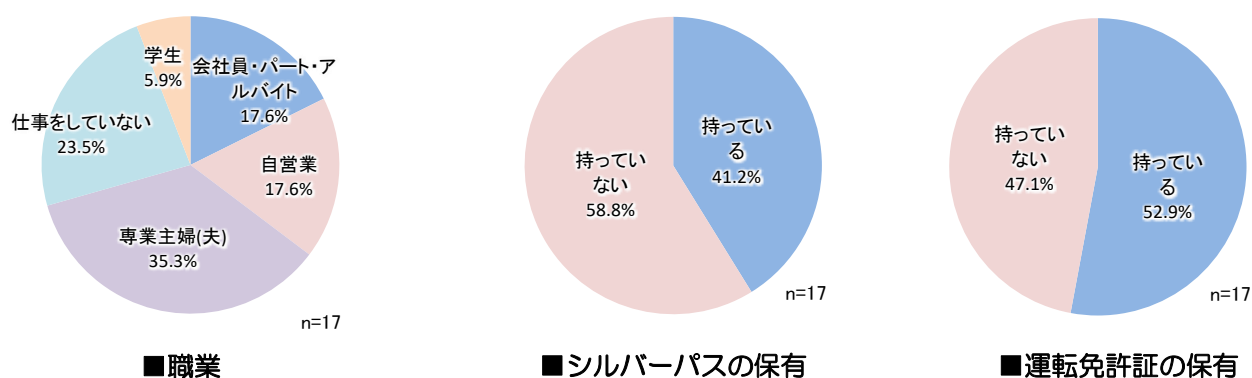
2) 調査結果（概要）

① 回答者の属性

- ・70代以上の男性の利用が多い。
- ・居住地は井の頭1～5丁目である。

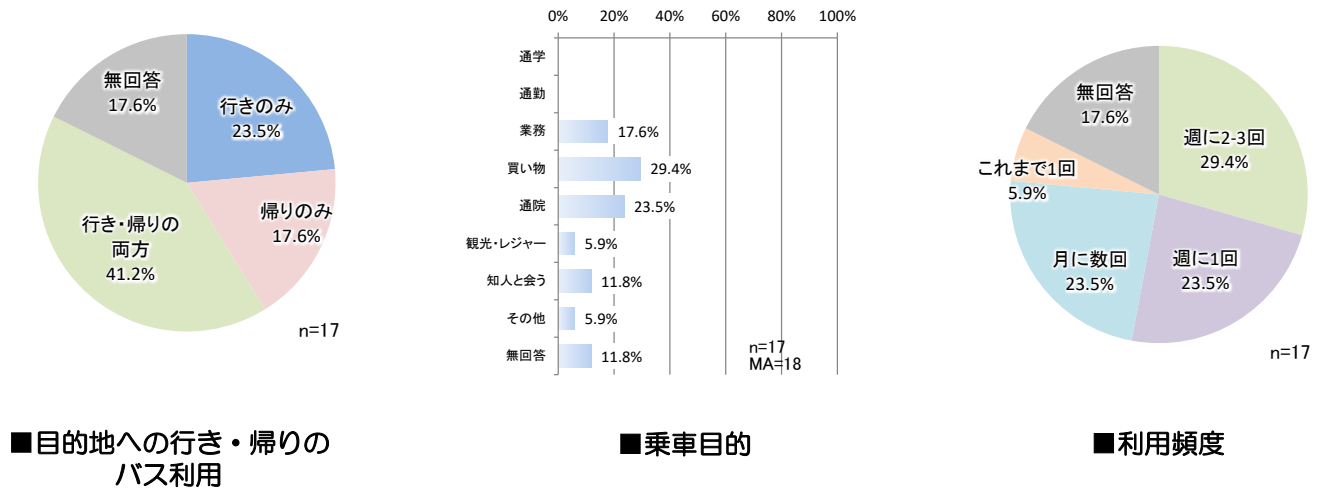


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



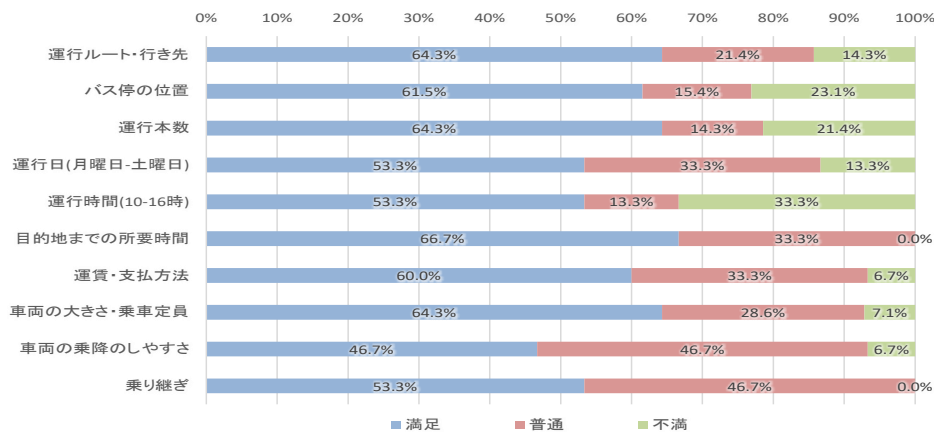
③ 小型 EV バスの利用状況

- ・「行き・帰りの両方」の利用が最も多い。
- ・12月調査と比較し、「買い物」だけでなく、様々な乗車目的が増えてきている。
- ・12月調査と比較し、リピーターが増えてきている。



④ 小型 EV バスの運行の満足度

- ・「運行ルート・行き先」「所要時間」「運賃」「乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」「乗り継ぎ」は満足度が高い。
- ・「運行本数」「運行時間」は不満の割合が高い。



■小型 EV バスの運行の満足度

⑤ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○1丁目の束龍地区公会堂や黒門までルートを伸ばしてほしい。
バス停位置	○足が悪いので、三鷹台駅にもう少し近いと助かります。 ○五小入口交差点付近に停まるとありがたい。
運行時間	○運行時間を9時-18時。
その他	○良い取り組みだと思います。地域のために、市役所が頑張ってくれていると感じています。大変だと思いますが、がんばってください。

2-1-4 地域住民アンケート結果

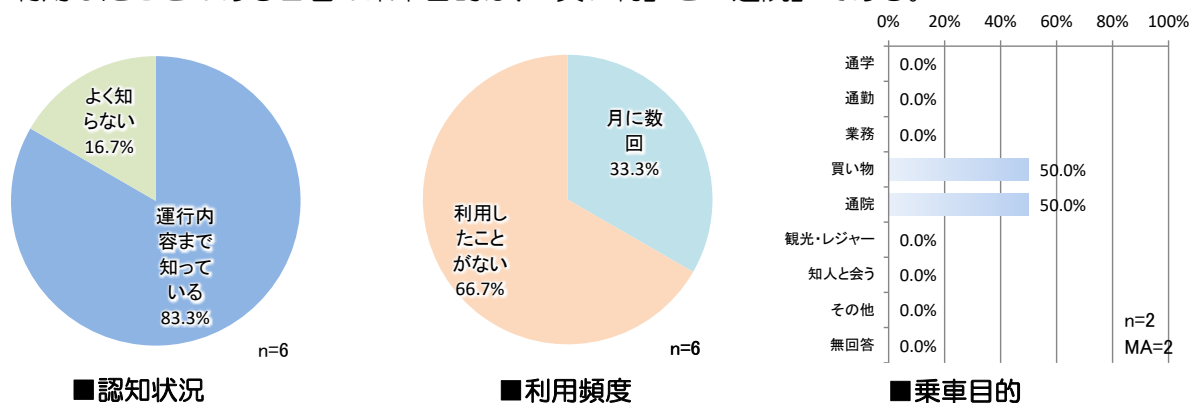
1) 実施概要

- 対象者：井の頭及び牟礼の地域住民（利用していない住民も対象とする）
- 調査方法：対象施設（コミュニティセンター）に調査票と回収箱を設置する。
- 対象施設：井の頭コミュニティセンター、牟礼コミュニティセンター
- 調査時期：11月21日（月）～12月11日（日）
- 回収数：6票

2) 調査結果（概要）

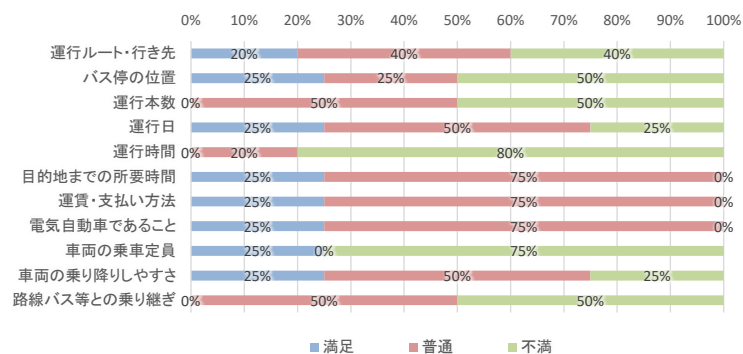
① 小型EVバスの利用状況

- ・回答者6名のうち、5名（83.3%）が知っているという回答。
- ・4名が利用したことがない（66.7%）、2名が月に数回利用（33.3%）と回答。
- ・利用したことのある2名の乗車目的は、「買い物」と「通院」である。



② 小型EVバスの運行の満足度

- ・「運行ルート・行き先」「運行日」「目的地までの所要時間」「運賃・支払い方法」「電気自動車であること」は普通から満足の割合が高い。
- ・「運行時間」「車両の乗車定員」は不満の割合が高い。



③ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○明星学園入口までであれば乗り換えるバスもある。三鷹駅とつなぐと便利。
運行日・運行時間	○通学時間帯の本数を増やして欲しい。 ○日曜、夕方の運行
車両	○乗車人数を増やして欲しい。 ○荷物を持った時に手すりがあるため不便

2-1-5 地域住民アンケート結果（井の頭町会アンケート）

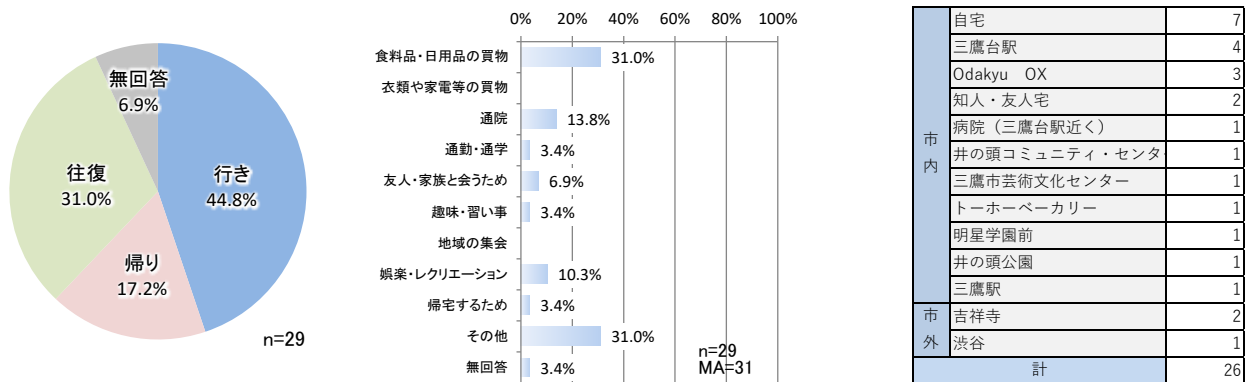
1) 実施概要

- 対象者：井の頭及び牟礼の地域住民（利用していない住民も対象とする）
 ○調査方法：井の頭町会の役員を通して、地域住民にアンケート調査票および無料乗車券を配布した。
 ○回収数：29票

2) 調査結果（概要）

① 小型EVバスの利用状況

- ・「行き」の利用が最も多い。
- ・「買い物」の利用が多く、「その他」では試乗を目的として利用した回答が多く見られた。
- ・お出かけの最終目的地は「自宅」が多く見られたほか、三鷹台駅周辺の施設や住宅への移動に利用する回答が見られる。



■目的地への行き・帰りのバス利用

■乗車目的

■最終目的地

② 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○コミュニティ・センターや医院等ハッキリした目的地の前で止めて頂きたい ○郵便局付近に停留所があったらよいと感じました。
運行日・運行時間	○三鷹台駅からの最終が 15:45 では早すぎるので、16 時台にもう 1 本欲しい。 ○日祝に動いていないのは残念
車両	○乗降口が高くてバスの乗り降りが少し大変ではと思います。 ○前座席の「掴まるポール」の位置が遠いように感じました。

2-1-6 沿線商業施設アンケート結果

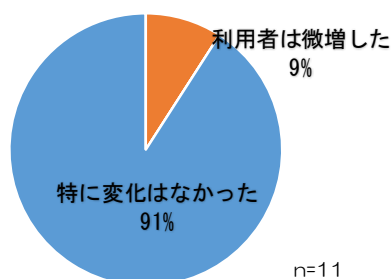
1) 実施概要

○対象施設：小型 EV バス沿線商業施設
○調査方法：郵送
○調査時期：6月16日（金）～6月30日（金）
○回収数：11票

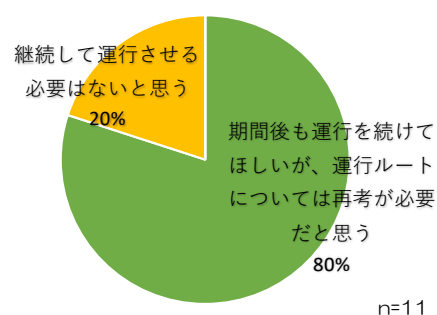
2) 調査結果（概要）

① 小型 EV バス運行の効果

- ・わずかではあるが小型 EV バスによる来店者が見込める施設も見られた。
- ・今後の要望として、ルートの再考を踏まえつつ小型 EV バスの運行を望む回答が 8 割である。



■利用者数の変化



■今後の要望

② 利用者から直接聞いた意見等

項目	内容
運行ルート	○井の頭公園通りを文化園方面（逆ルートも）に通っていくバスがあると便利との声がたくさんあった。（吉祥寺⇄明星学園前）特に高齢の方は、昔は関東バスが通っていて便利だったのにとの声が。 ○目的地（病院、郵便局、コミセン等）とバス停が遠すぎて歩けない。 ○明星までだと使いづらい（三鷹駅まで伸ばしてほしい）そうです
運行日・運行時間	○利用したい時間（夕方）には運行が終了している。チケットをもらっても、バス停が遠いので利用しづらい。

2-2 【大沢地区】A I デマンド（予約型乗合）交通

2-2-1 利用状況

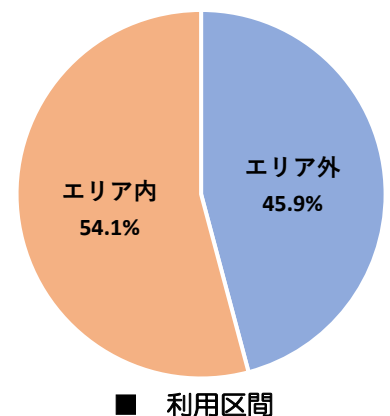
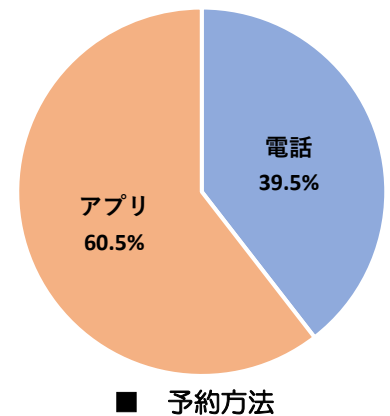
1) 予約・利用者数（10/24～6/30）

- ・10/24 から 6/30 までの予約件数は 3,884 件、乗車人数は 4,959 人である。
- ・電話予約が約 39.5%、アプリ予約が約 60.5%とアプリ予約の方が多い。
- ・エリア内（62 か所）の利用は約 54.1%、エリア外の利用は約 45.9%である。
- ・天候別に見ると、晴・曇の日よりも、雨・雪の日の方が利用が多い傾向である。

表 利用実績（10/24～6/30）

項 目	実 績	割 合
予約完了数	3,884 件	
電話予約	1,535 件	39.5%
アプリ予約	2,349 件	60.5%
乗車人数	4,959 人	
エリア内	2,685 人	54.1%
エリア外	2,274 人	45.9%
リピーター率	60.51%	
相乗り発生件数	1,405 件	36.2% ※予約完了数 3,884 件 に対する割合
日平均乗車人数	24.3 人/日	
晴又は曇の日	22.4 人/日	日数：147 日間
雨又は雪の日	30.0 人/日	日数：56 日間

※天候は気象庁データ（昼：6～18 時）



2) 割引利用の状況（4/1～6/30）

- ・高齢者割引の利用が 12.8%、障がい者割引の利用が 3.8%、割合利用率は 16.6%であった。
 - ・2023 年 6 月末時点における高齢者割引証発行件数は 163 件である。
- ※割引制度が始まった 4 月以降を集計

表 割引利用の有無
（令和 5 年 4 月以降を集計）

		利用回数	割合
割引あり	高齢者割	284	12.8%
	障がい者割	84	3.8%
割引なし		1856	83.5%
合計		2224	100.0%

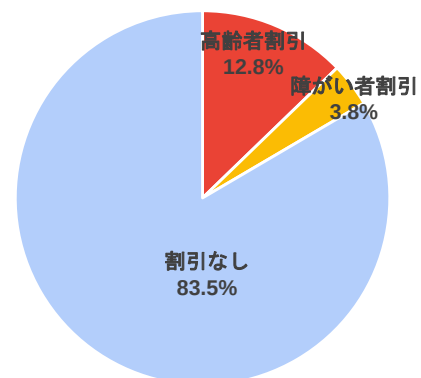


図 割引利用の有無
（令和 5 年 4 月以降を集計）

3) 利用者数の推移

- 10/24 から 6/30 までの全体での日平均は 24.3 人（エリア内 13.0 人、エリア外 11.0 人）である。（※四捨五入の関係で全体の日平均はエリア内とエリア外の合計と一致しない）
- 週別にみると、第 1 週～第 4 週まで増加がみられた。
- 年末に若干減少が見られたが、年明け以降は増加が見られた。
- 第 19 週から第 24 週までは 20 人/日前後で推移していたが、新年度からは増加が見られる。これについては、運行時間の延長や、高齢者割引などの見直し後の利用者が増加していると考えられる。
- 大型連休が明けた第 29 週から第 30 週は大幅な増加が見られ、その後は 33 人/日前後で推移している。

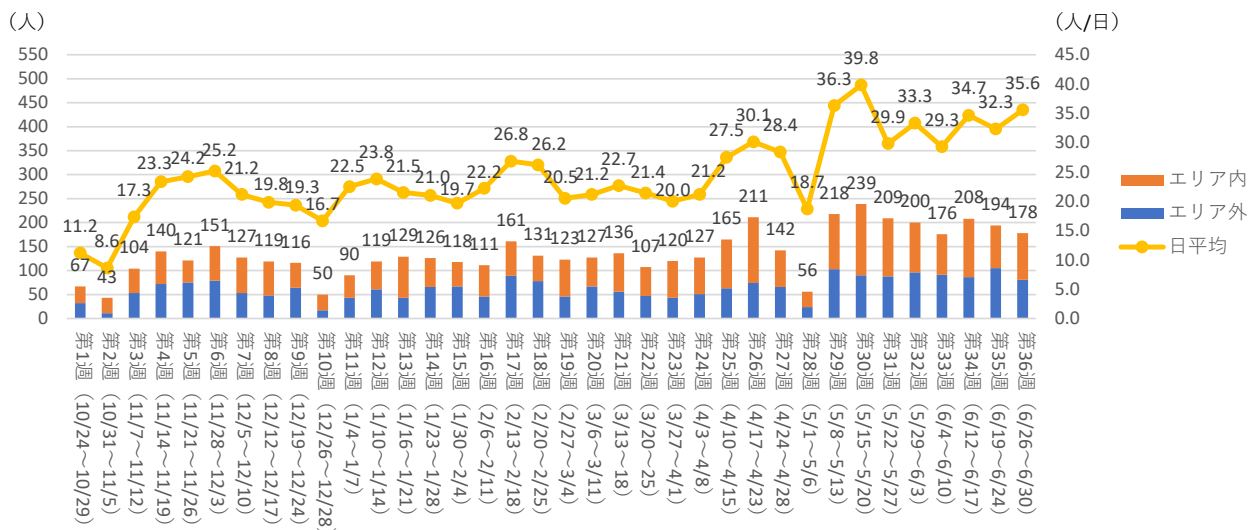


図 利用者数の推移（10/24～6/30）

4) 利用状況調査結果

- ・曜日別（平均）でみると、木曜日が多く、日曜日の特別運行を除くと、月曜日が少ない。
- ・火曜日・金曜日はエリア内よりエリア外の利用が多くなっている。

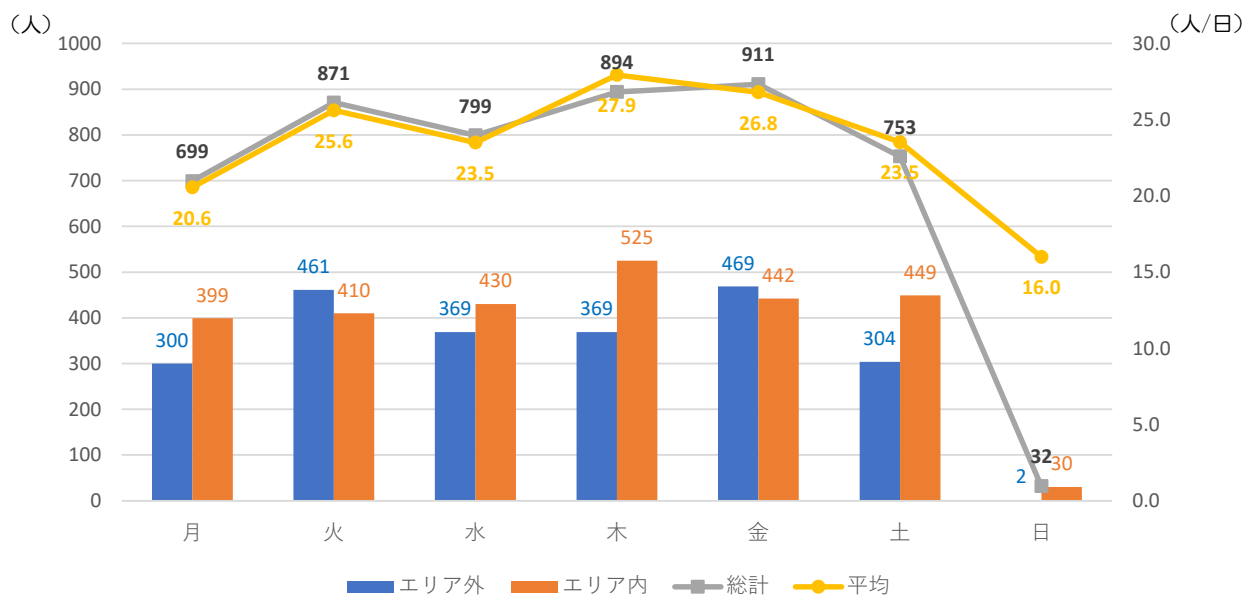


図 曜日別利用者数（10/24～6/30）

- ・時間帯別でみると、10時台が最も多く、次いで9・8時台が多い。
- ・令和5年4月より運行時間を17時から18時まで延ばしたことで、17時台の利用も見られる。
- ・16・17時台のエリア外は少ない一方、エリア内は比較的多い。

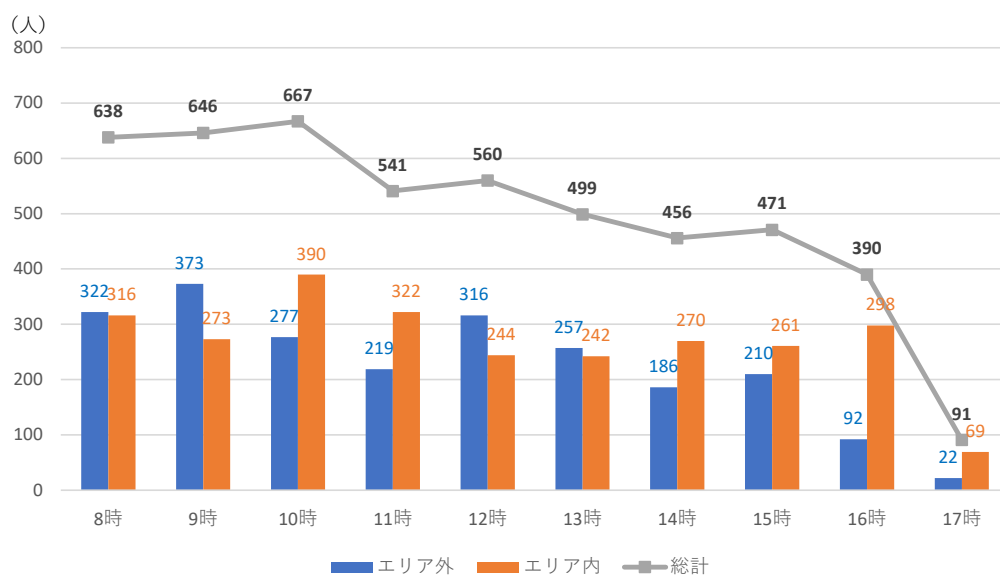


図 時間帯別利用者数（10/24～6/30）

- 乗車ポイントは、「杏林大学病院」「大沢コミュニティ・センター」「キッチンコート野崎店」「三鷹市役所」などの目的施設となる乗降ポイントや、「大沢四丁目児童遊園」「大沢せせらぎ児童遊園」「大沢飛橋児童遊園」「大沢わかさ児童遊園」「大沢すみれ児童遊園」などのバス停まで離れたエリア内の乗降ポイントからの利用が多い。
- 降車ポイントは「杏林大学病院」の利用が最も多く、次いで「元気創造プラザ」「キッチンコート野崎店」「三鷹市役所」「大沢コミュニティ・センター」「ローソン大沢4丁目店」が多く、これらの利用で全体の過半数を占めている。

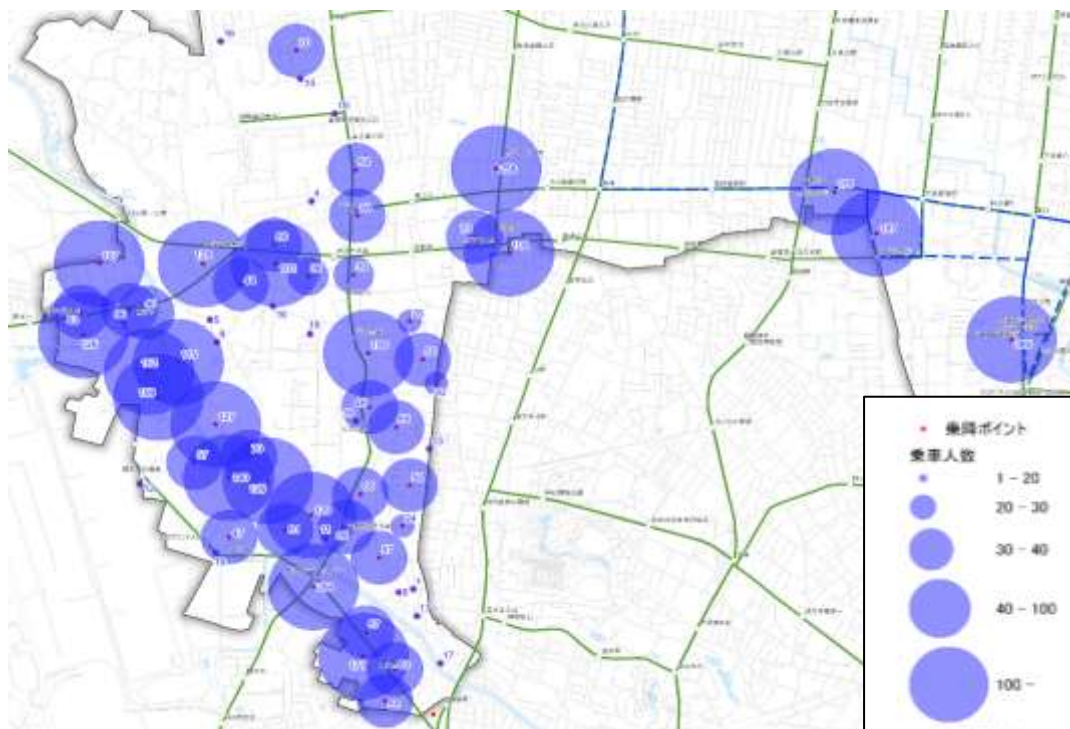


図 利用の多い乗車地点 (10/24~6/30)

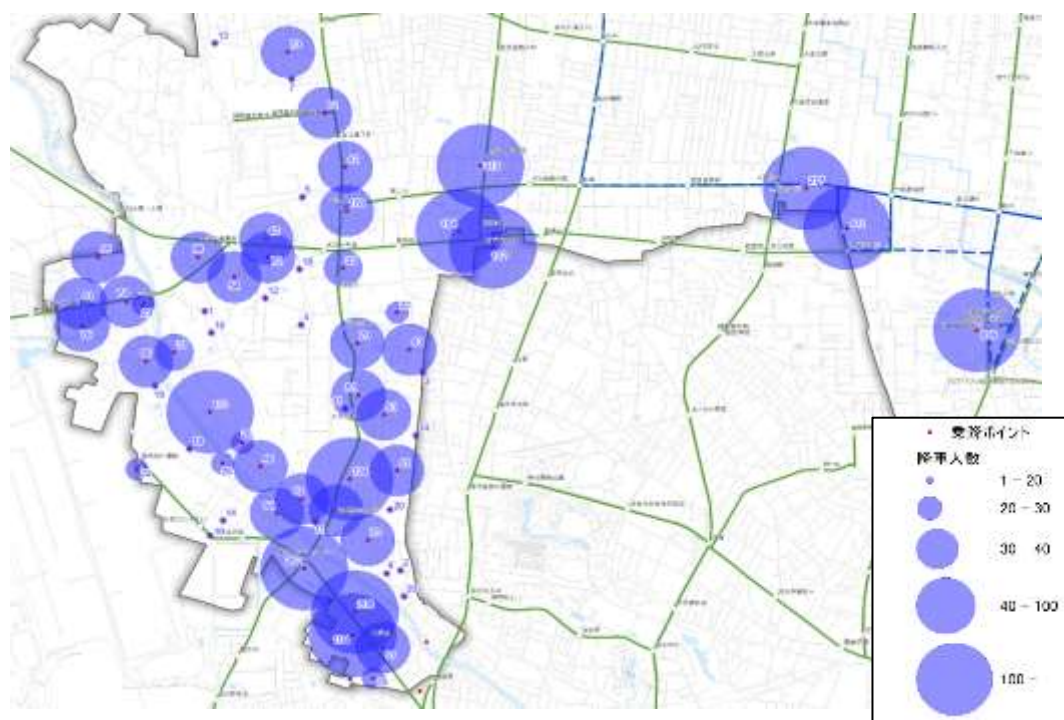


図 利用の多い降車地点 (10/24~6/30)

2-2-2 利用者アンケート結果（R4年 12 月実施）

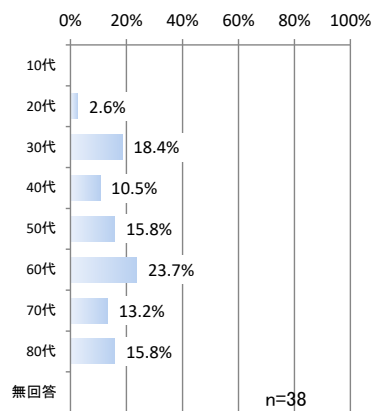
1) 実施概要

- 対象路線：大沢 AI デマンド交通
 ○対象区間：上記路線の全時間帯・全エリア
 ○対象者：①利用者全員 ②アプリインストールした方
 ○調査方法：
 ①利用者アンケート
 ・配布：電話予約の利用者は、車内で乗務員からアンケートを配布する。
 ・回答：QR コードによる WEB アンケートによる回答。
 又は、調査票に記入し、返信用封筒で郵便ポストに投函。
 ・回収：WEB 又は、返信用封筒を活用した郵送とする。
 ②アプリ配信アンケート
 ・配布：アプリ予約の利用者は、アプリからプッシュ通知する。
 ・回答：アプリから WEB アンケートによる回答。
 ・回収：WEB での回収とする。
 ○調査時期：11 月 17 日（木）～12 月 3 日（土）
 ○回収数：38 票

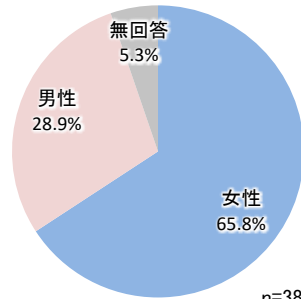
2) 調査結果（利用あり／概要）

① 回答者の属性

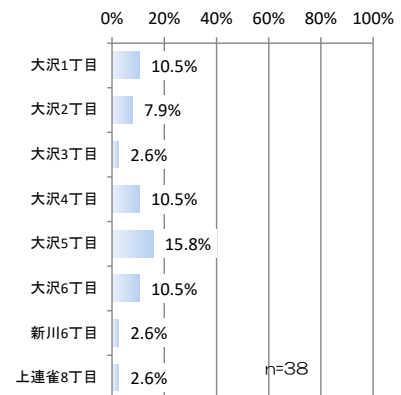
- ・30～80 代までの利用が見られる。女性の利用が多い。
- ・居住地は全員が三鷹市内で、大沢 1～6 丁目がほとんどである。



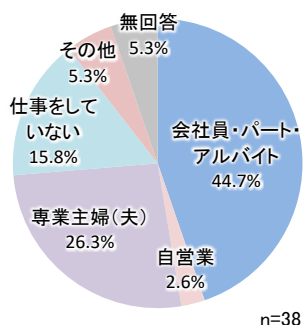
■年齢



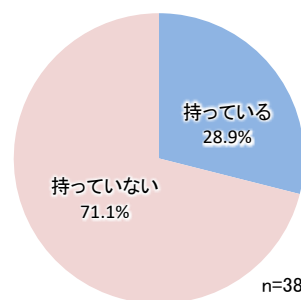
■性別



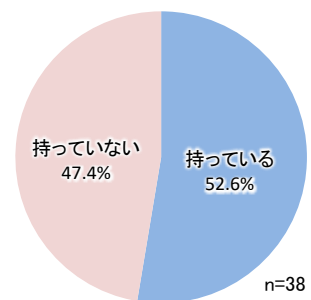
■居住地



■職業



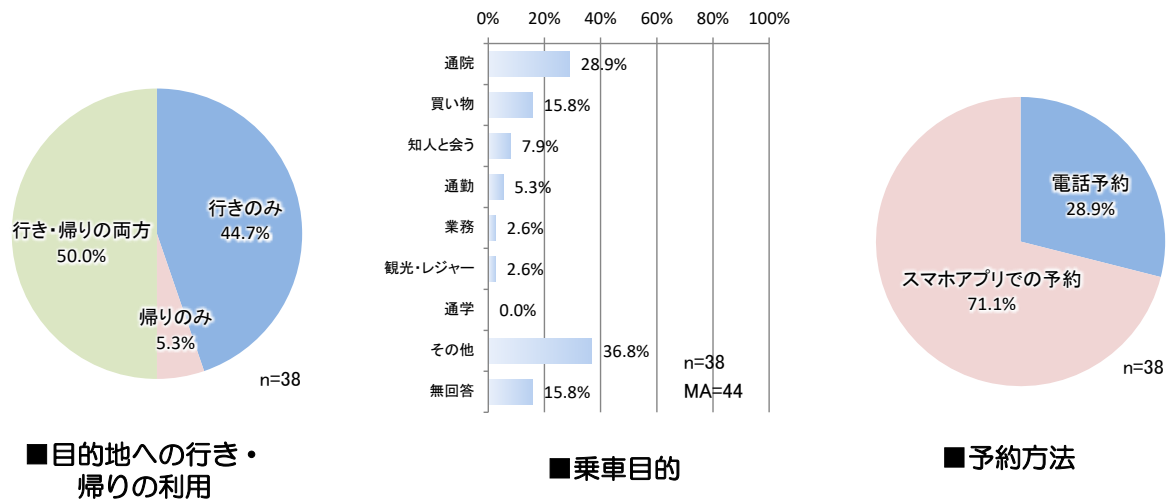
■シルバーパスの保有



■運転免許証の保有

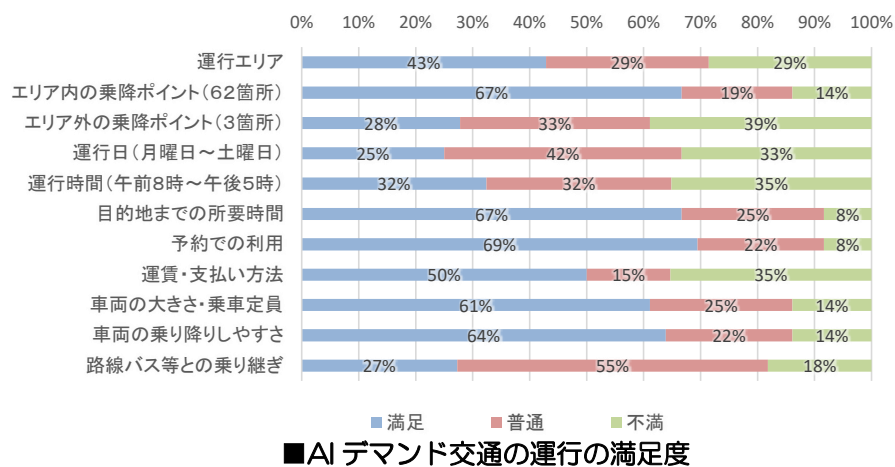
② 大沢 AI デマンド交通の利用状況

- ・「行き・帰りの両方」が全体の半数を占めている。
- ・「通院」の利用が多い。「その他」が約 40%を占めており、具体的な意見は、「老人のスポーツ」「ドコモショップ店に行った」「ワクチン接種」「予防接種」となっている。
- ・「スマホアプリでの予約」が全体の 70%以上を占めている。



③ 大沢 AI デマンド交通の運行の満足度

- ・「エリア内の乗降ポイント」「所要時間」「予約での利用」「車両」は満足度が高い。



■AI デマンド交通の運行の満足度

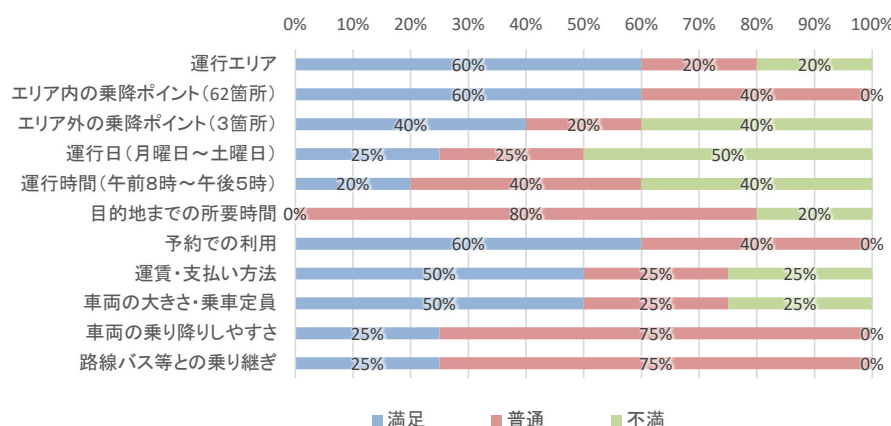
④ 主な改善意見等

項目	内容
エリア外の乗降ポイント	○3箇所は少ないのでは ○駅に行けるルートが欲しい ○乗降場所が屋根がなく雨の日が不便。雨宿りを設けてほしい。
運行時間	○病院は終わる時間がわからないので、もう少し遅い時間まで運行してほしいです ○終了時間の延長
運行日	○日曜日に元気プラザのイベントに行きたいと思いました。 ○日曜日でも運行してほしい。
運賃・支払方法	○バスだと無料(シルバーパス)、病院には往復利用で600円かかる ○小銭がないこともあるので電子決済を使えるようにしてほしいです。
車両	○足が不自由なのにとにかく乗りにくい。

3) 調査結果（利用なし／概要）

① 大沢 AI デマンド交通の運行の満足度

- ・「エリア内の乗降ポイント」「予約での利用」は比較的、満足度が高い。
- ・「エリア外の乗降ポイント」「運行日」「運行時間」は不満の割合が高い。



■AI デマンド交通の運行の満足度

② 主な改善意見等

項目	内容
乗降ポイント	○降車ポイントはもう少し自由度がほしい。
運行時間	○営業時間を朝 7 時からにしてほしい。
運行日	○日曜日祝日も含めて、毎日運行して欲しい。
予約方法	○大沢の母(87 歳)に使ってもらおうと試しにインストールしてみました。自宅が登録できればさらに使いやすくなると思います。目的地も履歴の形でよく使うものがすぐに出るようにすると助かります。母に説明しましたが、結局電話番号と親戚、病院に行く場合の乗降車地点番号を紙に書いて渡してあります。
その他	○シティバスに比べて運賃が高い、ベビーカーに子どもを乗せたまま乗る事ができない、子どもを抱っこ紐でシティバスに乗っていた時はぐずっても立ってあやす事ができたが、今回の車両変更で子ども(抱っこ紐のまま)と乗ることが出来なくなったので、バス移動することができなくなった。小さい子どもがいる親としては、シティバスのままで運行して欲しかった。また子どもも乗れるようになったとしてもシティバスの方が運賃が安かった。

2-2-3 利用者アンケート結果（R5年4月実施）

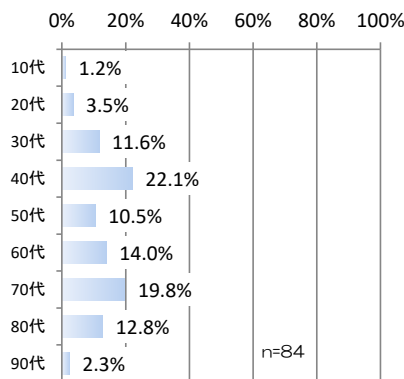
1) 実施概要

- 対象路線：大沢 AI デマンド交通
 ○対象区間：上記路線の全時間帯・全エリア
 ○対象者：①利用者全員 ②アプリインストールした方
 ○調査方法：
 ①利用者アンケート
 ・配布：電話予約の利用者は、車内で乗務員からアンケートを配布する。
 ・回答：QRコードによるWEBアンケートによる回答。
 又は、調査票に記入し、返信用封筒で郵便ポストに投函。
 ・回収：WEB 又は、返信用封筒を活用した郵送とする。
 ②アプリ配信アンケート
 ・配布：アプリ予約の利用者は、アプリからプッシュ通知する。
 ・回答：アプリからWEBアンケートによる回答。
 ・回収：WEBでの回収とする。
 ○調査時期：4月14日（金）～4月28日（金）
 ○回収数：86票

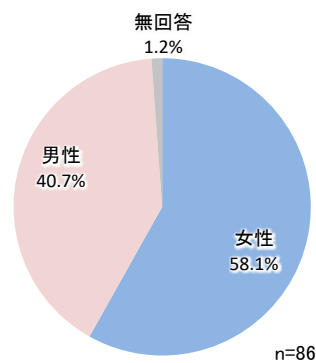
2) 調査結果

① 回答者の属性

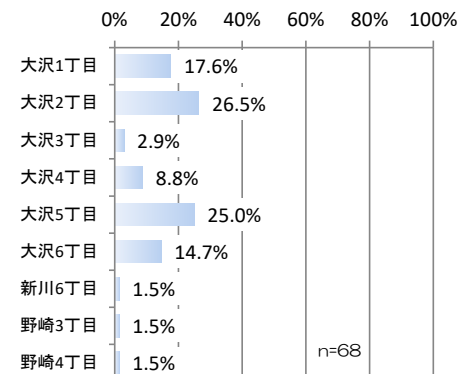
- ・30～80代までの利用が見られる。女性の利用が多い。
- ・居住地は全員が三鷹市内で、大沢1～6丁目がほとんどである。



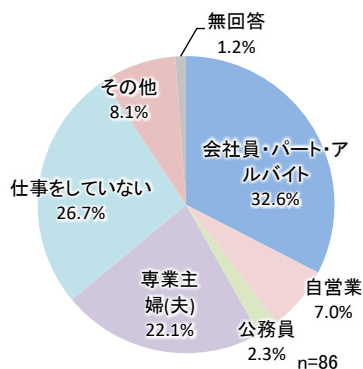
■年齢



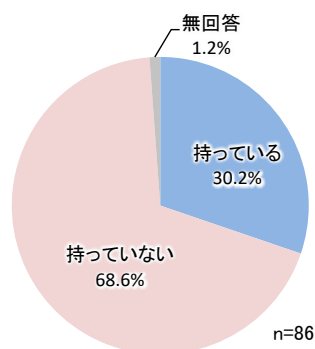
■性別



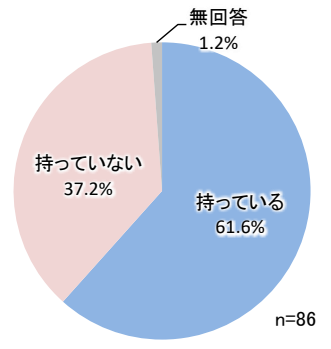
■居住地



■職業



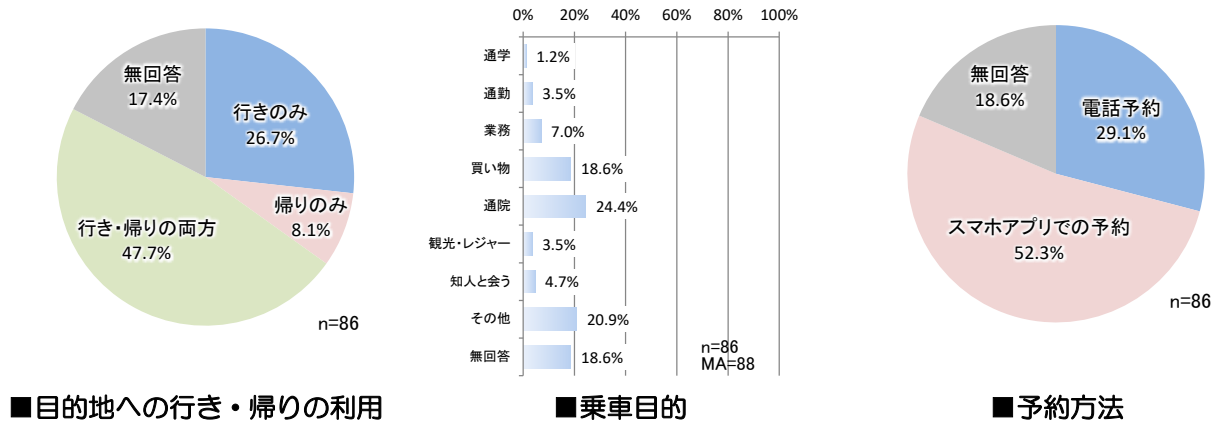
■シルバーパスの保有



■運転免許証の保有

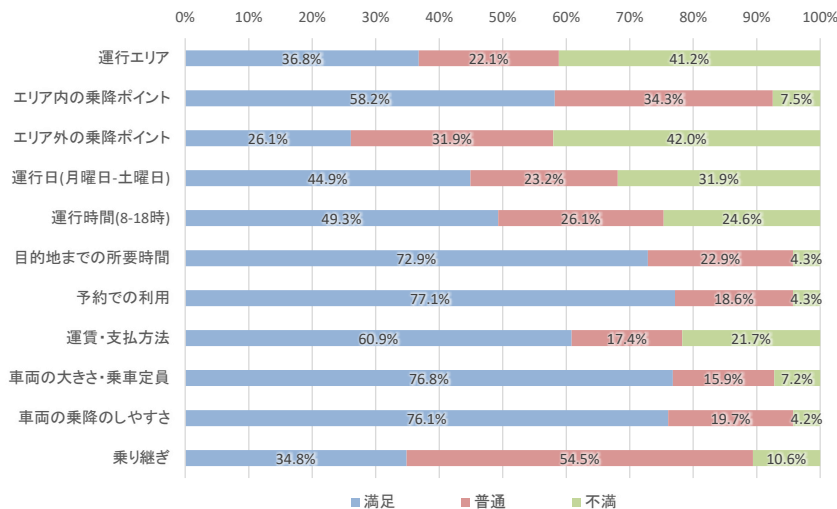
② 大沢 AI デマンド交通の利用状況

- ・「行き・帰りの両方」が全体の半数近くを占めている。
- ・「通院」「買い物」の利用が多い。
- ・「スマホアプリでの予約」が全体の過半数を占めている。



③ 大沢 AI デマンド交通の運行の満足度

- ・特に、「エリア内の乗降ポイント」「所要時間」「予約での利用」「車両」「乗降のしやすさ」は満足度が高い。
- ・「運行エリア」「エリア外の乗降ポイント」「運行日」「運行時間」「乗り継ぎ」は満足が少ない。



■AI デマンド交通の運行の満足度

④ 主な改善意見等

項目	内容
乗降ポイント	○エリア外のポイントを増やしてほしい(出来れば鉄道駅など)。 ○三鷹中央病院、野崎医院等があれば良いです。
運行時間	○朝 7 時～19 時くらいまで。 ○以前のバスと同程度の運行時間（19 時過ぎまで）として欲しい。
運行日	○日曜日でも運行してほしい。
支払方法	○IC カード対応していただきたい。 ○QR コード決済、電子マネー決済を導入してほしい。
その他	○路線バスでの乗り継ぎは路線バスは遅延が多いので予約時間に間に合うかヒヤヒヤします。

2-2-4 地域住民アンケート結果

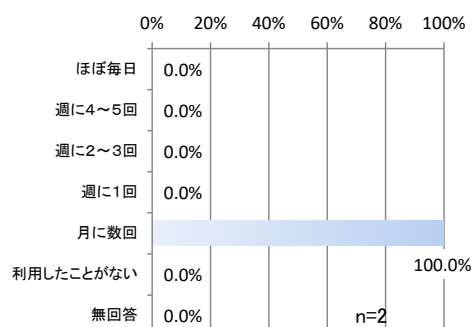
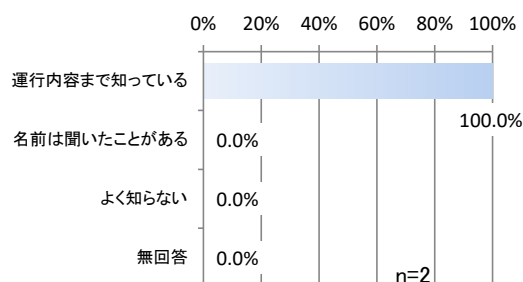
1) 実施概要

- 対象者：大沢の地域住民（利用していない住民も対象とする）
- 調査方法：対象施設（コミュニティセンター）に調査票と回収箱を設置する。
- 対象施設：大沢コミュニティセンター
- 調査時期：11月21日（月）～12月11日（日）
- 回収数：2票

2) 調査結果（概要）

① AI デマンド交通の利用状況

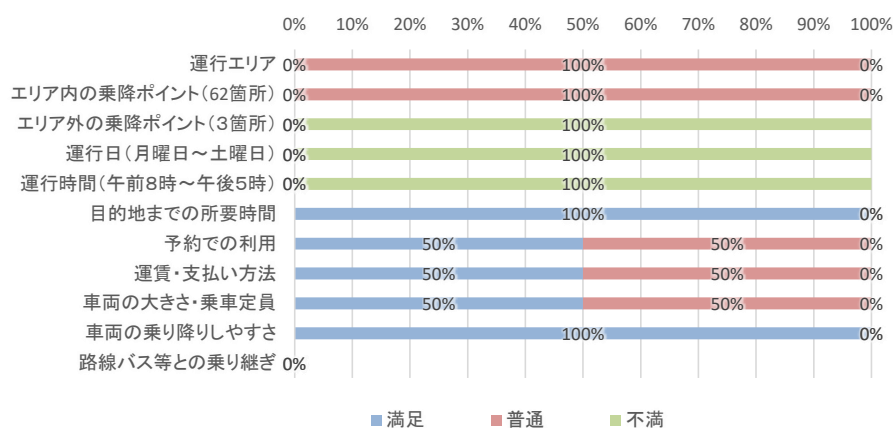
- ・回答者2名のうち、2名（100%）が知っていると回答。
- ・2名が月に数回利用（100%）と回答。
- ・利用したことのある2名の利用は、「奥田医院⇄コーナン三鷹店（買い物目的）」と「さくら駐車場前⇄大沢コミュニティセンター（会議目的）」の往復の利用である。



■認知状況

■利用頻度

② AI デマンド交通の運行の満足度



■AI デマンド交通の運行の満足度

③ 主な改善意見等

項目	内容
エリア外の乗降ポイント	○三鷹まで行く車（調布駅が近いのに出来ない）。坂が大変で困ってます。
運行日	○日曜日に出かけたいのに利用できない。 ○日曜日老人会でコミセンの会議に出席するので運行して欲しい。
運行時間	○終わりの時間が早すぎる。

2-2-5 関係商業施設アンケート結果

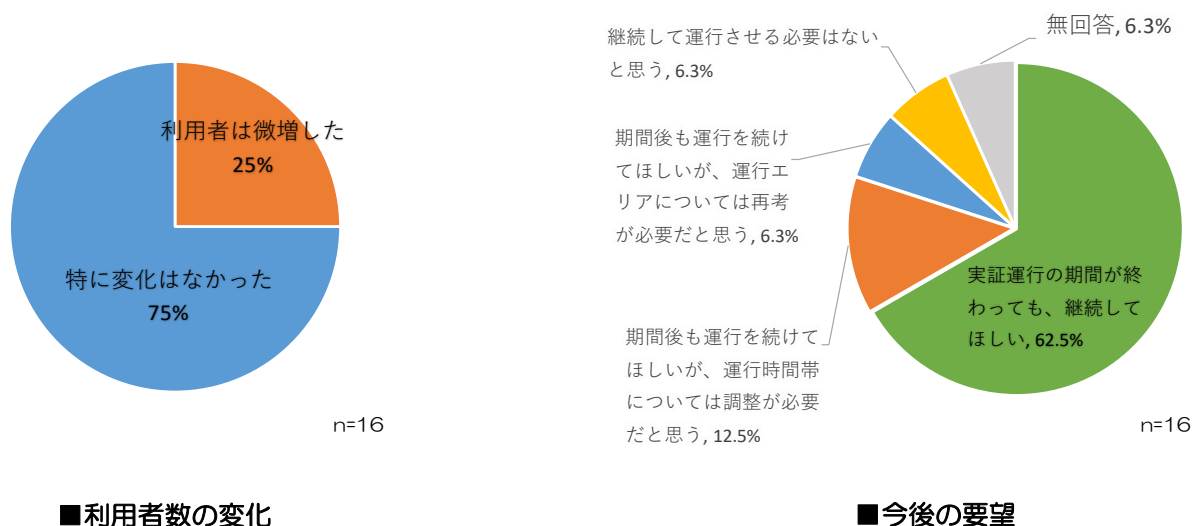
1) 実施概要

○対象施設：大沢地区内商業施設
 ○調査方法：郵送
 ○調査時期：6月16日（金）～6月30日（金）
 ○回収数：16票

2) 調査結果（概要）

① 大沢 AI デマンド交通の運行の効果

- ・わずかではあるが大沢 AI デマンド交通による来店者が見込める施設も見られた。
- ・今後の要望として、運行エリアや時間帯の再考も含めつつ、大沢 AI デマンド交通の運行を望む回答が8割以上である。



② 利用者から直接聞いた意見等

項目	内容
利用目的	○雨の日にコミセンへの移動手段として利用している ○病院に行くのが便利になった
到着時間	○車両の到着時間がよめない

2-3 【三鷹台地区】三鷹台・杏林大学病院ルート

2-3-1 利用状況

1) 利用者数の推移

- ・三鷹台ルートとして運行している5/16から6/30までの乗車人数は、平日は1日平均で約181人、土日祝は約91人である。
- ・三鷹台・杏林大学病院ルートとして運行していた10/24から5/15までの乗車人数は、平日は1日平均で約154人、土日祝は約76人である。
- ・三鷹台飛行場ルートとして運行していた10/23までは、平日は1日平均で約333人、土日祝は約107人であった。

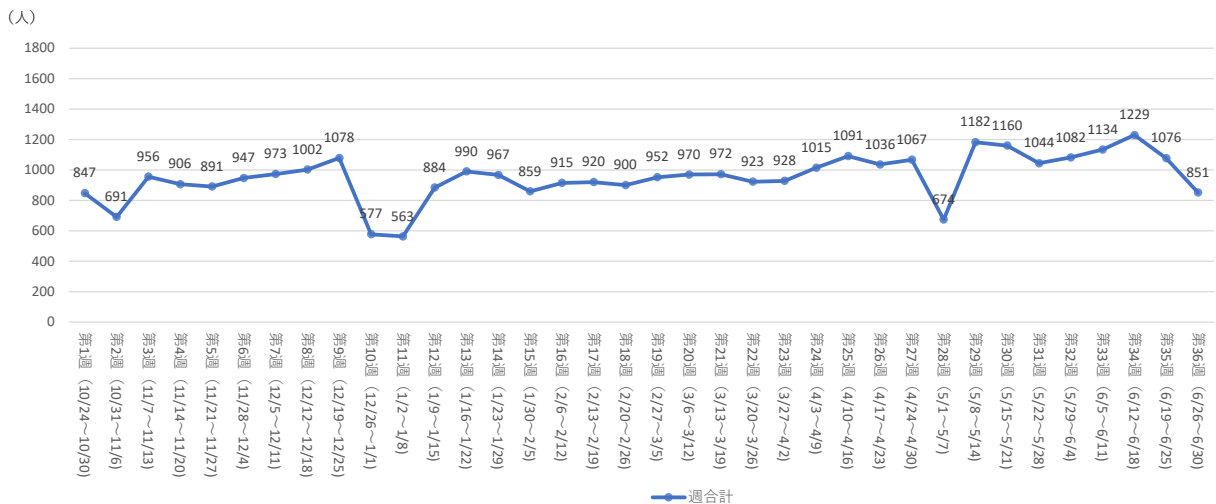


図 利用者数の推移 (10/24~6/30)

2) 利用状況調査結果

- ・天候別では、1日あたりの利用者数は、晴または曇りの日では約133人、雨または雪の日では1日あたり約158人である。
- ・券種別に見ると、「普通券 (IC)」が最も多く約5割、次いで「シルバーパス」が約3割である。
- ・曜日別に見ると、月~金が多く、土・日が少ない。

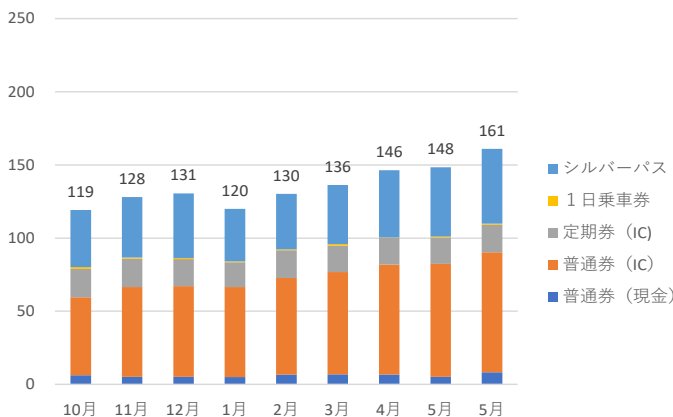


図 月別・券種別の利用者数 (日平均)

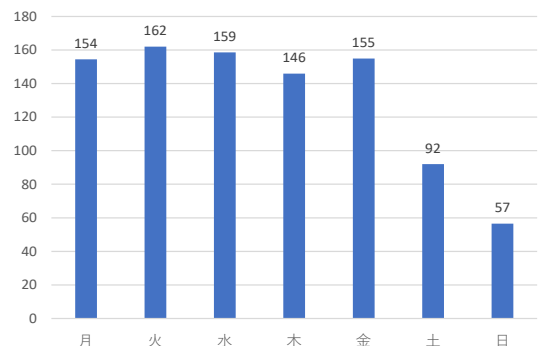


図 曜日別の利用者数 (日平均)

※三鷹台・杏林大学病院ルートは9月末日で現在の実証運行が終了する。利用者数は概ね増加傾向にあり、ルート延伸後の運行においても利用者数の増加が見られることから、実証運行終了後、10月より三鷹台ルートとして本運行を予定している。

2-3-2 利用者アンケート結果

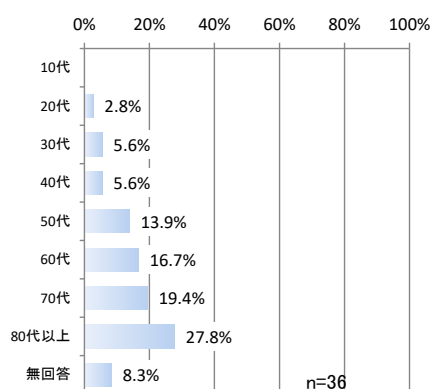
1) 実施概要

- 対象路線：三鷹台～杏林ルート 上り・下り
- 対象区間：上記路線の全便・全区間
- 対象者：利用者全員 ※複数回利用の場合は調査しない
- 調査方法：実施期間中、車内に調査票を留め置きして配布し、郵送回収する。
うち1日（日中）間、調査員が車内に乗り込み、利用者に直接配布を行う。
- 調査時期：11月17日（木）～12月3日（土）
- 回収数：36票

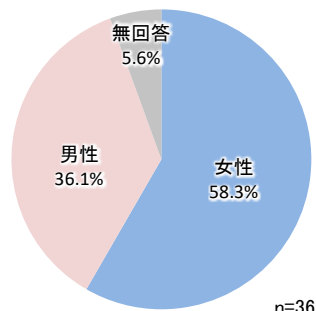
2) 調査結果（概要）

① 回答者の属性

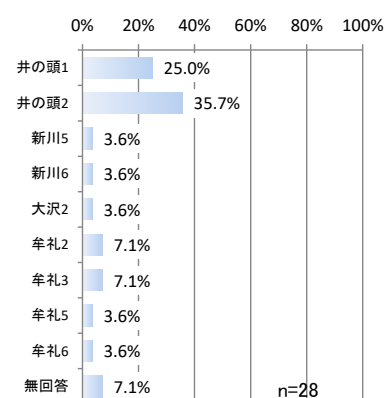
- ・70代、80代以上の利用が多い。女性の利用が多い。
- ・居住地は三鷹市内の井の頭1・2丁目がほとんどである。



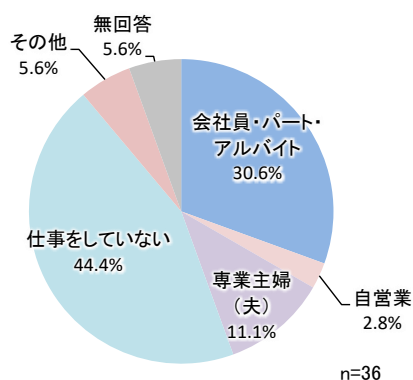
■年齢



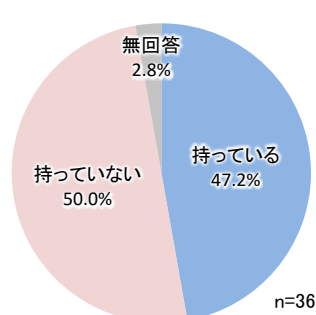
■性別



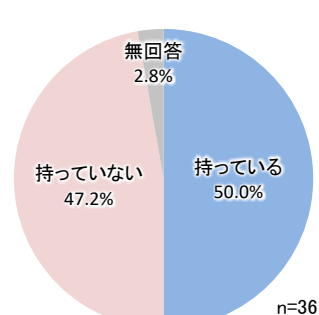
■居住地



■職業



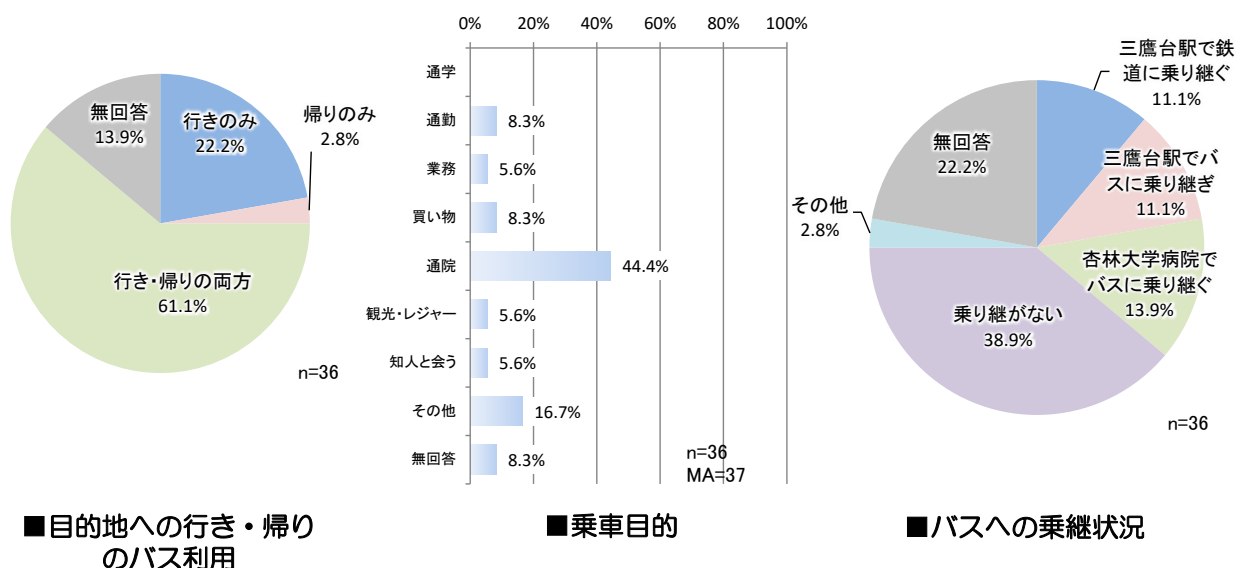
■シルバーパスの保有



■運転免許証の保有

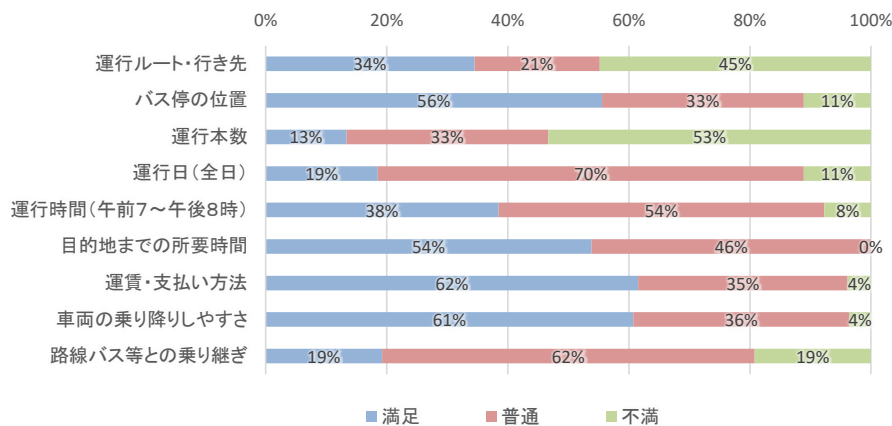
② 三鷹台・杏林大学病院ルートの利用状況

- ・「行き・帰りの両方」が全体の6割を占めている。
- ・「通院」の利用が多い。
- ・「三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ」「三鷹台駅でバスに乗り継ぎ」「杏林大学病院でバスに乗り継ぐ」を合わせると、36.1%である。



③ 三鷹台・杏林大学病院ルートの運行の満足度

- ・「運賃・支払い方法」「車両の乗り降りしやすさ」「バス停の位置」「目的地までの所要時間」は満足度が高い。
- ・「運行本数」「運行ルート・行き先」は不満の割合が高い。



■三鷹台・杏林大学病院ルートの運行の満足度

④ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○市役所へのバス利用ができなくなり、不満の声をよく聞く。 ○市役所に10時くらいに行けると良い。 ○プラザのバスが通ってない。
運行本数	○1時間2本くらいは欲しい。 ○もう少し本数を増やしてほしい
その他	○前の方が良かった。 ○3か月に一度ほど、渋滞のためかバスが来ないことがある。 ○基本は満足している。

2-3-3 地域住民アンケート結果

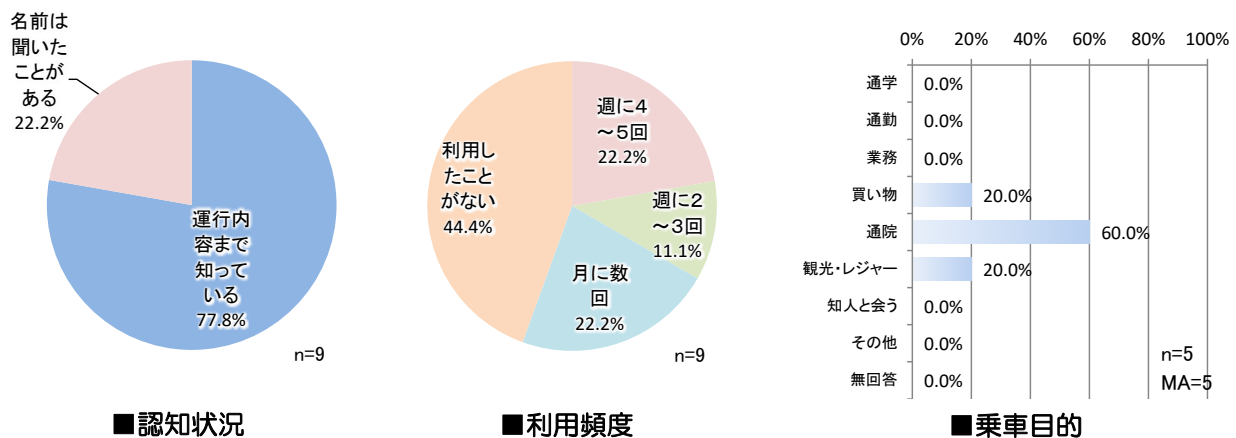
1) 実施概要

- 対象者：井の頭及び牟礼の地域住民（利用していない住民も対象とする）
- 調査方法：対象施設（コミュニティセンター）に調査票と回収箱を設置する。
- 対象施設：井の頭コミュニティセンター、牟礼コミュニティセンター
- 調査時期：11月21日（月）～12月11日（日）
- 回収数：9票

2) 調査結果（概要）

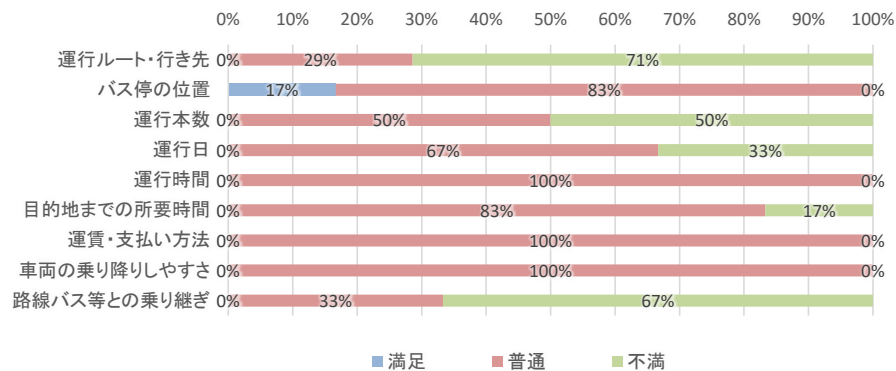
① 三鷹台・杏林大学病院ルートの利用状況

- ・回答者9名のうち、7名が知っている、2名が名前は聞いたことがあると回答。
- ・4名が利用したことがない、2名が月に週に4～5回、週に1回と回答。
- ・利用したことの5名の乗車目的は、「通院」と「買い物」「レジャー等」である。



② 三鷹台・杏林大学病院ルートの運行の満足度

- ・「運行ルート」「路線バス等との乗り継ぎ」は不満の割合が高い。



③ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○娘夫婦が大沢飛行場の近くに住んでいるので、以前は乗り換えなしで行けたが、今は行けなくなってしまった。なぜ運行ルートの短縮をしたのか。 ○市役所での会議や元気創造プラザでの健康体操への出席が出にくくなる。少なくとも市役所折り返しにして欲しい。 ○市役所まで行かないのは不便すぎる ○杏林病院までだと毎週の元気創造プラザでの活動に不便。回数が減ってしまう。

3. 評価・検証のとりまとめ

3-1 三鷹市コミュニティ交通実証運行評価・検証検討会

3-1-1 第1回検討会の結果概要

- ・日 時：令和4年12月20日（火） 13:30～15:00
- ・場 所：教育センター第三研修室

項目	内容
■ 小型EVバスについて	・非常に評判が良い部分と、自分達には関係ないと思っている人と二分している。 ・協力する商店会が路線から離れた店も多い。今後、ルートをどのように伸ばすかも併せて検討が必要なのではないか。 ・いろんな地域で交通手段が廃止されている中、今回の実証は非常に良い取組だと感じた。実証運行を是非成功させたい。 ※車両に行き先表示をしてはどうか。
■ AIデマンド(予約型乗合)交通について	・到着時間が10～20分遅れるという声も1件聞いている。 ・SNS等で誤った情報が伝わって利用離れが進む可能性もあるため、正しい情報を伝えることが必要。 ・予約時のアプリ操作に少し戸惑ったが、やり方が分かればすごく便利だった。 ・1回目の予約で断念してしまった人がいれば、どこでつまずいたのか、どこが分かりにくかったかを具体的に把握して改善していきたい。 ・デマンド予約の利用動画は、福祉的な視点で特化した動画づくりも必要。 ・乗合うことの抵抗感もあるが、始めの頃と比べて、相乗りした知らない人同士でのコミュニケーションが増えている。乗り慣れている方たちの意見を聞いてはどうか。 ・乗り合いがあるか分かるように、運転手からの声掛けや掲示があるとよい。 ※到着予定時間を分かりやすく表示。運転手からの声掛けを積極的にして欲しい。 ※地域のサークルの場に営業するなど、地道な利用促進を積極的に（住協も協力） ※「みたか地域ポイント」とのコラボ。
■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて	・杏林大学病院ルートについて、市役所方面へ行けなくなった意見は、障がい者関係からも出ている。 ・市役所方面まで延伸希望の声は、バス事業者にも届いている。延伸すると運行本数が減ることが考えられるので、最適な運行を検討して必要がある。また、三鷹台・杏林大学病院ルートだけでなく、新川・中原ルートや明星学園ルートなども含め、全体としてどのような交通ネットワークを構築していくのか、という視点も大事になってくる。
■ 全般について	・気候と乗車人数の関係を分析した方がよい。 ・地域限定の実証ではなく、三鷹の新しい交通を検証するための運行であることをしっかりと周知すべき。 ・他地区からも評価をしてもらうことが非常に大事である。 ・アンケートで肯定的な意見を出されている人の声を大事にし、計画推進の立場に巻き込んでいくことが、次の挑戦になってくるのではないか。 ・市全体のネットワークの評価にあたって、乗り継ぎ接続やダイヤ、待合環境等が重要になる。また、行きのみ等の偏った利用の原因解明が必要である。満足度について、車両の乗降のしやすさのような、不満と満足の両方高い項目は、双方の視点で分析が必要であると感じた。 ※路線バス等への乗り継ぎは、車内でアナウンスや掲示すると良い。 ※実証実験等について継続して情報発信。SNS等の活用も積極的にすべき。 ※運転手からの意見も聞いてシステムの改善につなげていくべき。（危険箇所、危険な時間帯、乗客のマナー、定員オーバー時の対応等） ※シルバーパス以外でのICを利用した乗り継ぎ制度。

※印：検討会後のアンケートで提出された意見

3-1-2 第2回検討会の結果概要

- ・日 時：令和5年2月14日（火） 10:30～12:00
- ・場 所：教育センター第三研修室

項目	内容
■ 小型EVバスについて	・井のバスの変更内容は、地域情報誌で案内する予定。 ・井のバスの運行は市に大変なお世話になっているため、地域住民からの要望が必要などあれば、我々でもできることを手伝いたい。 ・ステップの高さなど、少しずつでも変化・進化があると地域の「乗ってみよう」という機運も高まる。定員が4名から6名になるだけでも受け取る感じの違いは大きい。 ・大きなトラブルなどではなく順調に運行できている。雪の日も問題なく運行でき、また利用も多かった。
■ A I デマンド(予約型乗合)交通について	・ヘビーユーザーの方からは回数券や定期券の要望がある。 ・受付対応する中で、利用者の相乗りへの認識がタクシーと変わらず、家まで来てくれるのになぜインターホンを鳴らしてくれないのかというご意見を頂くことがある。また、スマホの操作がうまくできず、予約完了のボタンを押す前にアプリを閉じてしまうケースもある。使い方が周知されていけば問題も少なくなると思うが、現状ではそういったご意見も寄せられている。 ・同一の場所で別の予約が後から入った場合、車内で待ち時間が発生する場合がある。予約時間と実際の時間に差があることが前もって分かるとよい。 ・普段このデマンドタクシーを使っていない人の中には、交通系IC等で支払いができると思われる方もいる。やはり交通系ICや電子マネーが利用できると便利である。
■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて	・杏林大学病院ルートは、三鷹台駅で6分ほど休憩時間をとっている。また、1日に数回の乗務員交代を行っている。 ・三鷹台駅から市役所に行けないという声が多くあがっているかと思う。市の考えを示すだけでも市民の方々の安心につながるため、情報の発信を早めに行うことを検討いただきたい。
■ 全般について	・広報について、視覚障がいの人のために、声によるアナウンスにも注力してもらいたい。 ・PRについては、まだまだ市民の方に実証実験の運行という理解が浸透しておらず、「こんな所を走ってどうするの」といったご意見を頂くこともある。今回の実証運行を踏まえ、今後の市内の交通ネットワークを検討していくということが、もっと、周知されていくとよい。 ・まだまだ知らない人は多い。昨年「みる・みる・三鷹」で放送したが、高齢者はYoutubeよりもTVを見るため、TV等で放映されるともっと周知がされるのではないか。

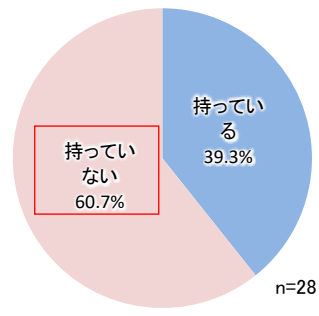
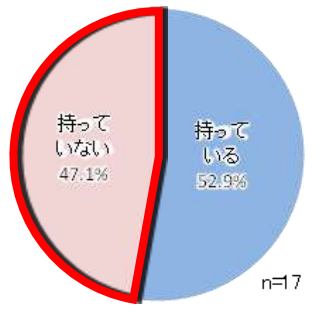
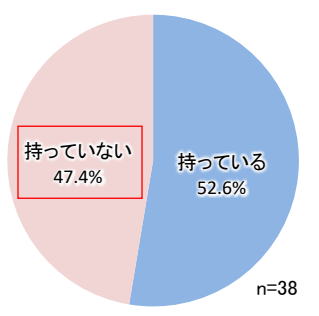
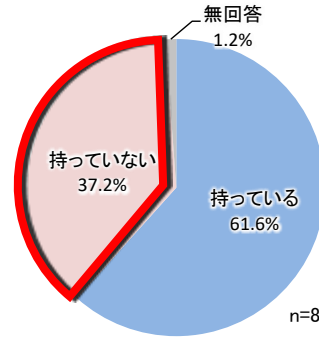
3-1-3 第3回検討会の結果概要

- ・日 時：令和5年5月16日（火） 10:30～12:00
- ・場 所：教育センター第二中研修室

項目	内容
■ 小型EVバスについて	・運行時間の延長について、住民からの要望は多いが、朝夕の交通量増加や、本事業が日中の移動利用を主な対象としていることなどを踏まえると、実現は難しい。 ・前回調査から乗り継ぎに関する満足度が向上しており、三鷹台駅・明星学園前での乗り継ぎに関する広報・周知活動の効果によるものと考えられる。 ・アンケート結果によると、全体の4割が乗り継ぎ利用（主に三鷹台駅・明星学園前）を行っている。 ・乗り継ぎ利便性については、明星学園前での吉祥寺駅行きとの接続改善を求める意見もあるが、これについては吉祥寺駅行きのバスが一部運休していた影響の可能性もある。 ・ルート延伸については、対象地域の利用者也満足している様子である。地域内でも利用促進に向けたPR等を行っていきたい。 ・運転手の休憩については、明星学園前で時間を確保するように調整中である。 ・延伸後のダイヤについては、三鷹台駅～井の頭公園駅行きと、三鷹台駅～明星学園前行きで二手に分かれる形を想定しているが、長期的なルートについては継続的に協議する。 ・運行台数については、乗務員の運行体制の問題もあり、今後も1台での運行を予定している。 ・広報・周知については、利用者の目的に合わせた利用のPRを意識することが大切だ。 ・将来的な運行については、AIデマンド交通への転換などを模索する中で、「多様な手法の検討」も含め検討したい。
■ AIデマンド(予約型乗合)交通について	・アンケート調査結果を踏まえると、今後の課題はエリアの拡大と乗降ポイントの増加であると考えられる。 ・運行時間の延長について、延長した時間帯での利用は累計で41人であった。 ・運行にあたっては、道が狭く乗降ポイントを設置できない地域や、エリアの拡大によって到着時刻にブレが出ること、スマホ予約の普及などまだまだ改善点がある。 ・スマホ予約の普及対策については、市が主催するスマホの使い方教室にプログラムとして組み込む、大沢コミュニティ祭り等でPRする（車両展示・パネル展示等のPRを実施予定）などが有効的ではないか。 ・到着時刻のブレについては、AIシステムによるルート効率化による解消が期待できる。 ・乗降ポイントの増設については、近隣住民の利用機会創出の観点からも、積極的な検討を行うべきである。
■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて	・5月16日（火）より延伸ルートでの運行が開始。
■ 全般について	・今後は、利用実態のみでなく、沿線住民の健康面での効用や、外出促進に与えた影響、CO2の排出削減量など、他分野での効果も整理できると良い。 ・ある程度の利用者が鉄道・徒歩利用から小型EVバス利用に転換したことは、今回の取組みにおける一つの明確な評価だ。

3-2 導入目的の達成状況及び発現効果の検証

実証運行の導入目的の達成状況及び、導入により発現した効果について、利用実績や利用者アンケート等の結果を踏まえて検証を行った。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
交通弱者の外出促進	■免許不所持者や自動車の運転が難しい方々の移動手段となっている • 利用者の52.9%が高齢者である。 • 利用者のうち47.1%が「運転免許証を持っていない」。 R4年12月調査  R5年4月調査  図 運転免許証の保有	■免許不所持者や自動車の運転が難しい方々の移動手段となっている • 利用者のうち37.2%が「運転免許証を持っていない」。 • 高齢者や障がい者、子育て世帯にも利用されている。 R4年12月調査  R5年4月調査  図 運転免許証の保有
主要交通拠点での路線バス等との接続	■路線バス等との乗り継ぎ利用が見られるが、接続状況に少し課題がある • 三鷹台駅及び明星学園前にて路線バス・みたかシティバスと接続している。 • 「明星学園前から乗り換えて、吉祥寺や三鷹駅へ利用している」 • 「三鷹駅から明星学園に着く時間と乗り継ぎが合わない時間帯がある。	■路線バスとの乗り継ぎ利用も見られるが、運用・周知に課題がある • 自宅からバス停まで坂があるためデマンドを使っているという声がある。 • 乗り合いが発生した場合など、路線バスに合わせた到着時間が読みづらい。 • 広報みたかで、乗継の案内について、周知を図っているが、知らない人も多い。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通																																
バス交通空白不便地域の一部解消	■バス交通空白不便地域に居住する利用者が多い - 利用者の居住地は、井の頭1～5丁目。 - アンケートでは井の頭5丁目の居住が見られるが、これは「明星学園前」の周辺住民の利用が多いためと考えられる。 - 起終点の「明星学園前」と「三鷹台駅」での利用が多いが、「玉川通り」、「井の頭コミュニティセンター・南」、での乗車・降車も一定程度みられる。	- 利用者の居住地は、大沢1～6丁目。 - 目的地側を除くと、「大沢すみれ児童遊園」「大沢せせらぎ児童遊園」「大沢地区公会堂」「大沢崖の道児童遊園」「生産緑地135号」などのバス停まで離れたエリア内の乗降ポイントからの利用が多い。																																
	R4年12月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr><tr><td>井の頭1丁目</td><td>17.9%</td></tr><tr><td>井の頭2丁目</td><td>14.3%</td></tr><tr><td>井の頭3丁目</td><td>17.9%</td></tr><tr><td>井の頭4丁目</td><td>10.7%</td></tr><tr><td>井の頭5丁目</td><td>28.6%</td></tr><tr><td>下連雀4丁目</td><td>3.6%</td></tr></table>	居住地	割合	井の頭1丁目	17.9%	井の頭2丁目	14.3%	井の頭3丁目	17.9%	井の頭4丁目	10.7%	井の頭5丁目	28.6%	下連雀4丁目	3.6%	R4年12月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr><tr><td>大沢1丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>大沢2丁目</td><td>7.9%</td></tr><tr><td>大沢3丁目</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>大沢4丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>大沢5丁目</td><td>15.8%</td></tr><tr><td>大沢6丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>新川6丁目</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>上連雀8丁目</td><td>2.6%</td></tr></table>	居住地	割合	大沢1丁目	10.5%	大沢2丁目	7.9%	大沢3丁目	2.6%	大沢4丁目	10.5%	大沢5丁目	15.8%	大沢6丁目	10.5%	新川6丁目	2.6%	上連雀8丁目	2.6%
	居住地	割合																																
	井の頭1丁目	17.9%																																
	井の頭2丁目	14.3%																																
井の頭3丁目	17.9%																																	
井の頭4丁目	10.7%																																	
井の頭5丁目	28.6%																																	
下連雀4丁目	3.6%																																	
居住地	割合																																	
大沢1丁目	10.5%																																	
大沢2丁目	7.9%																																	
大沢3丁目	2.6%																																	
大沢4丁目	10.5%																																	
大沢5丁目	15.8%																																	
大沢6丁目	10.5%																																	
新川6丁目	2.6%																																	
上連雀8丁目	2.6%																																	
R5年4月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr><tr><td>井の頭1丁目</td><td>31%</td></tr><tr><td>井の頭2丁目</td><td>8%</td></tr><tr><td>井の頭3丁目</td><td>8%</td></tr><tr><td>井の頭4丁目</td><td>15%</td></tr><tr><td>井の頭5丁目</td><td>38%</td></tr></table>	居住地	割合	井の頭1丁目	31%	井の頭2丁目	8%	井の頭3丁目	8%	井の頭4丁目	15%	井の頭5丁目	38%	R5年4月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr><tr><td>大沢1丁目</td><td>17.6%</td></tr><tr><td>大沢2丁目</td><td>26.5%</td></tr><tr><td>大沢3丁目</td><td>2.9%</td></tr><tr><td>大沢4丁目</td><td>8.8%</td></tr><tr><td>大沢5丁目</td><td>25.0%</td></tr><tr><td>大沢6丁目</td><td>14.7%</td></tr><tr><td>新川6丁目</td><td>1.5%</td></tr><tr><td>野崎3丁目</td><td>1.5%</td></tr><tr><td>野崎4丁目</td><td>1.5%</td></tr></table>	居住地	割合	大沢1丁目	17.6%	大沢2丁目	26.5%	大沢3丁目	2.9%	大沢4丁目	8.8%	大沢5丁目	25.0%	大沢6丁目	14.7%	新川6丁目	1.5%	野崎3丁目	1.5%	野崎4丁目	1.5%	
居住地	割合																																	
井の頭1丁目	31%																																	
井の頭2丁目	8%																																	
井の頭3丁目	8%																																	
井の頭4丁目	15%																																	
井の頭5丁目	38%																																	
居住地	割合																																	
大沢1丁目	17.6%																																	
大沢2丁目	26.5%																																	
大沢3丁目	2.9%																																	
大沢4丁目	8.8%																																	
大沢5丁目	25.0%																																	
大沢6丁目	14.7%																																	
新川6丁目	1.5%																																	
野崎3丁目	1.5%																																	
野崎4丁目	1.5%																																	
	図 居住地	図 居住地																																

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通																																								
生活利便施設等へのアクセス向上	■<u>駅・商業(スーパー)・医療施設等へのアクセス向上が図られている</u> - 三鷹台駅へアクセスするルートであり、三鷹台駅での乗降が最も多い。 「三鷹台駅からスーパーや医療モールへ利用している」 - 特に、買物利用が多い。	■<u>地区内主要拠点(コミセン等)や商業・医療施設等へのアクセス向上が図られている</u> - 地区内のコミセンや近隣の商業施設に加え、地区外の元気創造プラザや杏林大学病院、三鷹市役所の乗降ポイントでの利用が多い。 - 特に、通院利用が多い。その他、予防接種や幼稚園送迎など、多様な利用者ニーズに responding している。																																								
	R4年12月調査 <table><tr><th>乗車目的</th><th>割合</th></tr><tr><td>通学</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>通勤</td><td>3.6%</td></tr><tr><td>業務</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>買い物</td><td>50.0%</td></tr><tr><td>通院</td><td>10.7%</td></tr><tr><td>観光・レジャー</td><td>3.6%</td></tr><tr><td>知人と会う</td><td>7.1%</td></tr><tr><td>その他</td><td>21.4%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>3.6%</td></tr></table>	乗車目的	割合	通学	0.0%	通勤	3.6%	業務	0.0%	買い物	50.0%	通院	10.7%	観光・レジャー	3.6%	知人と会う	7.1%	その他	21.4%	無回答	3.6%	R4年12月調査 <table><tr><th>乗車目的</th><th>割合</th></tr><tr><td>通院</td><td>28.9%</td></tr><tr><td>買い物</td><td>15.8%</td></tr><tr><td>知人と会う</td><td>7.9%</td></tr><tr><td>通勤</td><td>5.3%</td></tr><tr><td>業務</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>観光・レジャー</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>通学</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>その他</td><td>36.8%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>15.8%</td></tr></table>	乗車目的	割合	通院	28.9%	買い物	15.8%	知人と会う	7.9%	通勤	5.3%	業務	2.6%	観光・レジャー	2.6%	通学	0.0%	その他	36.8%	無回答	15.8%
	乗車目的	割合																																								
	通学	0.0%																																								
	通勤	3.6%																																								
業務	0.0%																																									
買い物	50.0%																																									
通院	10.7%																																									
観光・レジャー	3.6%																																									
知人と会う	7.1%																																									
その他	21.4%																																									
無回答	3.6%																																									
乗車目的	割合																																									
通院	28.9%																																									
買い物	15.8%																																									
知人と会う	7.9%																																									
通勤	5.3%																																									
業務	2.6%																																									
観光・レジャー	2.6%																																									
通学	0.0%																																									
その他	36.8%																																									
無回答	15.8%																																									
R5年4月調査 <table><tr><th>乗車目的</th><th>割合</th></tr><tr><td>通学</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>通勤</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>業務</td><td>17.6%</td></tr><tr><td>買い物</td><td>29.4%</td></tr><tr><td>通院</td><td>23.5%</td></tr><tr><td>観光・レジャー</td><td>5.9%</td></tr><tr><td>知人と会う</td><td>11.8%</td></tr><tr><td>その他</td><td>5.9%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>11.8%</td></tr></table>	乗車目的	割合	通学	0.0%	通勤	0.0%	業務	17.6%	買い物	29.4%	通院	23.5%	観光・レジャー	5.9%	知人と会う	11.8%	その他	5.9%	無回答	11.8%	R5年4月調査 <table><tr><th>乗車目的</th><th>割合</th></tr><tr><td>通学</td><td>1.2%</td></tr><tr><td>通勤</td><td>3.5%</td></tr><tr><td>業務</td><td>7.0%</td></tr><tr><td>買い物</td><td>18.6%</td></tr><tr><td>通院</td><td>24.4%</td></tr><tr><td>観光・レジャー</td><td>3.5%</td></tr><tr><td>知人と会う</td><td>4.7%</td></tr><tr><td>その他</td><td>20.9%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>18.6%</td></tr></table>	乗車目的	割合	通学	1.2%	通勤	3.5%	業務	7.0%	買い物	18.6%	通院	24.4%	観光・レジャー	3.5%	知人と会う	4.7%	その他	20.9%	無回答	18.6%	
乗車目的	割合																																									
通学	0.0%																																									
通勤	0.0%																																									
業務	17.6%																																									
買い物	29.4%																																									
通院	23.5%																																									
観光・レジャー	5.9%																																									
知人と会う	11.8%																																									
その他	5.9%																																									
無回答	11.8%																																									
乗車目的	割合																																									
通学	1.2%																																									
通勤	3.5%																																									
業務	7.0%																																									
買い物	18.6%																																									
通院	24.4%																																									
観光・レジャー	3.5%																																									
知人と会う	4.7%																																									
その他	20.9%																																									
無回答	18.6%																																									
	図 乗車目的	図 乗車目的																																								

外出機会の増加

■外出機会の増加に寄与している

・運行開始前に比べると、外出機会が増加した回答者が7名中5名であり、週に2〜3回ほど外出機会が増加している。

・徒歩、自転車からEVバスへの転換が見られる。

R4年12月調査

R4年12月調査では運行前と運行後で外出頻度の増減は見られなかった。

R5年4月調査

表 外出頻度の変化

(回/週)

	運行前	運行後	変化
回答者1	6	6	→ 0
回答者2	5	8	↑ 3
回答者3	3	5	↑ 2
回答者4	2	5	↑ 3
回答者5	2	4	↑ 2
回答者6	2	4	↑ 2
回答者7	5	3	↓ -2

※無回答者を除く

表 移動手段の変化

R4.12調査	運行前	運行後
回答者1	自転車	自転車
回答者2	電車	電車
回答者3	徒歩	徒歩
回答者4	電車	電車
回答者5	電車	電車
回答者6	徒歩	徒歩
回答者7	コミュニティバス	コミュニティバス
回答者8	自転車	小型EVバス
回答者9	自転車	小型EVバス
回答者10	電車	電車
回答者11	バス	バス
回答者12	電車	電車
回答者13	路線バス	路線バス
回答者14	自転車	自転車
回答者15	徒歩	徒歩
回答者16	自家用車	自家用車
回答者17	バス	バス
回答者18	徒歩	—
回答者19	徒歩	—
回答者20	電車	小型EVバス
R5.4調査	運行前	運行後
回答者1	自転車	小型EVバス
回答者2	自転車	小型EVバス
回答者3	コミュニティバス	小型EVバス
回答者4	徒歩	小型EVバス
回答者5	徒歩	小型EVバス
回答者6	徒歩	小型EVバス
回答者7	路線バス	—
回答者8	路線バス	—
回答者9	徒歩	—
回答者10	電車	路線バス
回答者11	徒歩	小型EVバス

※無回答者を除く

■わずかに外出機会の増加に寄与している

・運行開始前に比べると、回答者の約6%が外出機会増加している。

・路線バスや自家用車、一般タクシーからの移動手段からの転換が見られる。

表 外出頻度の変化

R4年12月調査

	回答者数	割合
増加	4	10.5%
変わらない	23	60.5%
減少	3	7.9%
無回答	8	21.1%
計	38	100.0%

R5年4月調査

	回答者数	割合
増加	5	5.8%
変わらない	33	38.4%
減少	4	4.6%
無回答	44	51.2%
計	86	100.0%

表 移動手段の変化

R4年12月調査

	回答者数	割合
自家用車 (自分で運転)	0	0.0%
自家用車 (家族などの送迎)	0	0.0%
徒歩	1	8.3%
自転車	1	8.3%
路線バス	2	16.7%
コミュニティバス	4	33.3%
一般タクシー	4	33.3%
その他	0	0.0%
計	12	100.0%

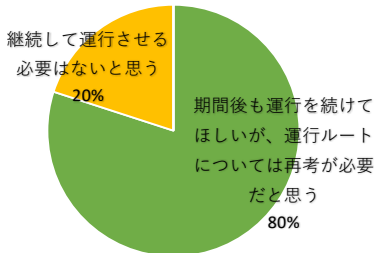
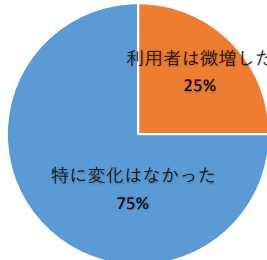
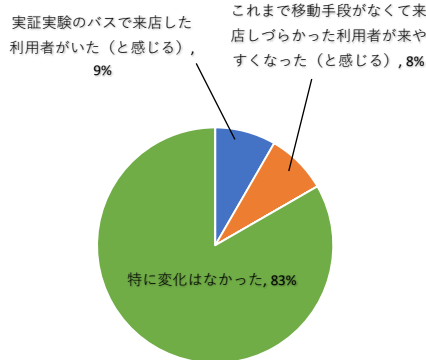
※運行後に「AIデマンド交通」に転換した人を集計

R5年4月調査

	回答者数	割合
自家用車 (自分で運転)	2	9.5%
自家用車 (家族などの送迎)	2	9.5%
徒歩	0	0.0%
自転車	1	4.8%
路線バス	10	47.6%
コミュニティバス	2	9.5%
一般タクシー	4	19.1%
その他	0	0.0%
計	21	100.0%

※運行後に「AIデマンド交通」に転換した人を集計

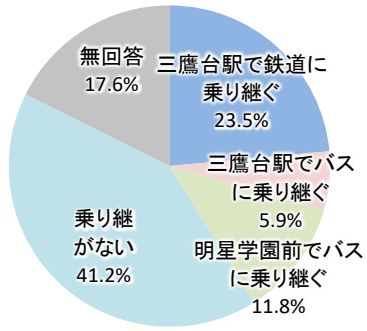
	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通																																																																			
買 物 等 商 業 活 性 化 貢 献	■三鷹台駅への外出に利用されている - 三鷹台駅での降車が多いことから買物や飲食等でも利用されていることが想定される。 ※三鷹台駅周辺には、スーパー、薬局、飲食店が集積している。 - 利用者アンケートでは、回答者の約3割が買物のために利用していると回答。 - モニター利用者との意見交換では、「友人と三鷹台駅でランチできた」「外出手段の一つになるので、出かけない人が出かけられる」との意見があった。	■日用品の買い物にも利用されている - 利用状況を見ると、キッチンコートやコーナン三鷹店など、日用品を販売する商業での乗降が多く見られる。 - 利用者アンケートによると、回答者の約2割が買物のために利用していると回答																																																																			
	<table border="1"><thead><tr><th>バス停</th><th>乗車</th><th>降車</th><th>車内乗車人数</th></tr></thead><tbody><tr><td>明星学園前折り返し場</td><td>5,533</td><td>3</td><td>5,533</td></tr><tr><td>玉川通り（都営住宅前）</td><td>176</td><td>21</td><td>688</td></tr><tr><td>コミュニティ・センター南</td><td>133</td><td>65</td><td>756</td></tr><tr><td>神田川通り（三鷹台地区公会堂前）</td><td>37</td><td>9</td><td>784</td></tr><tr><td>三鷹台駅</td><td>0</td><td>1</td><td>783</td></tr></tbody></table> 図 バス停別乗降者数（上り便）	バス停	乗車	降車	車内乗車人数	明星学園前折り返し場	5,533	3	5,533	玉川通り（都営住宅前）	176	21	688	コミュニティ・センター南	133	65	756	神田川通り（三鷹台地区公会堂前）	37	9	784	三鷹台駅	0	1	783	表 乗降回数（上位10） <table border="1"><thead><tr><th>乗降地点</th><th>乗車人数</th><th>降車人数</th><th>計</th></tr></thead><tbody><tr><td>杏林大学病院</td><td>385</td><td>835</td><td>1220</td></tr><tr><td>元気創造プラザ</td><td>187</td><td>411</td><td>598</td></tr><tr><td>キッチンコート野崎店</td><td>258</td><td>313</td><td>571</td></tr><tr><td>大沢コミュニティ・センター</td><td>284</td><td>262</td><td>546</td></tr><tr><td>三鷹市役所</td><td>179</td><td>277</td><td>456</td></tr><tr><td>大沢四丁目児童遊園</td><td>171</td><td>104</td><td>275</td></tr><tr><td>ローソン大沢四丁目店</td><td>57</td><td>208</td><td>265</td></tr><tr><td>大沢せせらぎ児童遊園</td><td>162</td><td>80</td><td>242</td></tr><tr><td>長谷川病院</td><td>127</td><td>113</td><td>240</td></tr><tr><td>コーナン三鷹店</td><td>70</td><td>164</td><td>234</td></tr></tbody></table> ※6月末時点	乗降地点	乗車人数	降車人数	計	杏林大学病院	385	835	1220	元気創造プラザ	187	411	598	キッチンコート野崎店	258	313	571	大沢コミュニティ・センター	284	262	546	三鷹市役所	179	277	456	大沢四丁目児童遊園	171	104	275	ローソン大沢四丁目店	57	208	265	大沢せせらぎ児童遊園	162	80	242	長谷川病院	127	113	240	コーナン三鷹店	70	164
バス停	乗車	降車	車内乗車人数																																																																		
明星学園前折り返し場	5,533	3	5,533																																																																		
玉川通り（都営住宅前）	176	21	688																																																																		
コミュニティ・センター南	133	65	756																																																																		
神田川通り（三鷹台地区公会堂前）	37	9	784																																																																		
三鷹台駅	0	1	783																																																																		
乗降地点	乗車人数	降車人数	計																																																																		
杏林大学病院	385	835	1220																																																																		
元気創造プラザ	187	411	598																																																																		
キッチンコート野崎店	258	313	571																																																																		
大沢コミュニティ・センター	284	262	546																																																																		
三鷹市役所	179	277	456																																																																		
大沢四丁目児童遊園	171	104	275																																																																		
ローソン大沢四丁目店	57	208	265																																																																		
大沢せせらぎ児童遊園	162	80	242																																																																		
長谷川病院	127	113	240																																																																		
コーナン三鷹店	70	164	234																																																																		
健 康 増 進 貢 献	■外出機会増加により健康増進につながっていると考えられる。 運行開始前に比べると、外出機会が増加した回答者が7名中5名であり、週に2〜3回ほど外出機会が増加している。	■わずかに寄与していると考えられる。 運行開始前に比べると、回答者の約6%の外出機会が増加している。																																																																			
コミュ ニティ 創生貢 献	■一部の利用者に対しては効果があると考えられる。 - バス停別乗降者数を見ると、コミュニティセンターでの降車が一部みられるため、一部利用者に対しては寄与していると考えられる。 - モニター利用者との意見交換では、「コミセンに行けるようになったので、地域役員をもう一年続けられるようになった」との意見があった。 - 車内での乗客同士のコミュニケーションがあるという意見があった。	■コミュニティ施設への乗り入れが多いことから、寄与できていると考えられる。 - 乗降回数を見ると、大沢コミュニティセンターや元気創造プラザ等での利用が多い。 - 乗り合うことで、乗客同士のコミュニケーションも増えていると考えられる。																																																																			

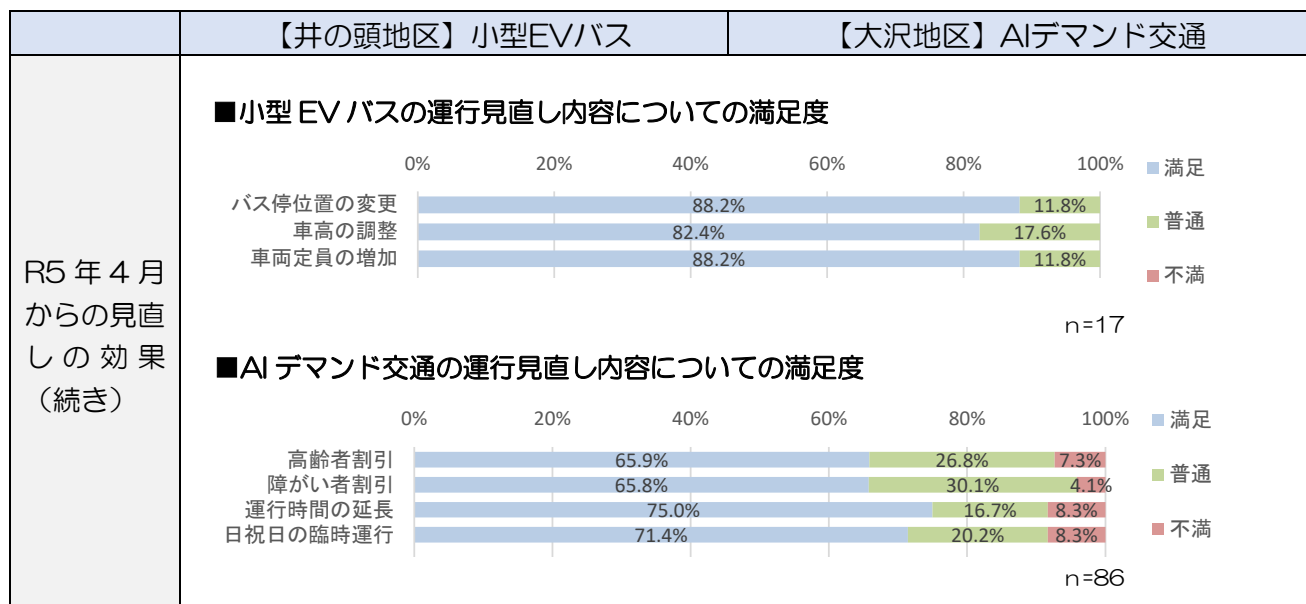
	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通																				
沿線への効果・影響について	■<u>運行継続の意向が強い一方で、運行ルートについては課題があると考え</u> <u>人が多い。</u> ・実証期間後の運行については継続を求める声が多いものの、運行ルートについては、改善を求める声が多かった。  <table><caption>図 今後の展望</caption><tr><th>意向</th><th>割合</th></tr><tr><td>期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う</td><td>80%</td></tr><tr><td>継続して運行させる必要はないと思う</td><td>20%</td></tr></table> 図 今後の展望	意向	割合	期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う	80%	継続して運行させる必要はないと思う	20%	■<u>利用状況については影響がなかった施設が多いものの、新しい地域の利用者が見受けられた施設も一定数ある。</u> ・利用者数、利用者層について、特に変化がなかったという施設が多いが、一部施設ではデマンド交通を利用した来訪者が見られた。  <table><caption>図 利用者の増減</caption><tr><th>利用者の増減</th><th>割合</th></tr><tr><td>特に変化はなかった</td><td>75%</td></tr><tr><td>利用者は微増した</td><td>25%</td></tr></table> 図 利用者の増減  <table><caption>図 プラスの効果</caption><tr><th>効果</th><th>割合</th></tr><tr><td>特に変化はなかった</td><td>83%</td></tr><tr><td>これまで移動手段がなくて来店しづらかった利用者が来やすくなった（と感じる）</td><td>8%</td></tr><tr><td>実証実験のバスで来店した利用者がいた（と感じる）</td><td>9%</td></tr></table> 図 プラスの効果	利用者の増減	割合	特に変化はなかった	75%	利用者は微増した	25%	効果	割合	特に変化はなかった	83%	これまで移動手段がなくて来店しづらかった利用者が来やすくなった（と感じる）	8%	実証実験のバスで来店した利用者がいた（と感じる）	9%
	意向	割合																				
期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う	80%																					
継続して運行させる必要はないと思う	20%																					
利用者の増減	割合																					
特に変化はなかった	75%																					
利用者は微増した	25%																					
効果	割合																					
特に変化はなかった	83%																					
これまで移動手段がなくて来店しづらかった利用者が来やすくなった（と感じる）	8%																					
実証実験のバスで来店した利用者がいた（と感じる）	9%																					

3-3 運行内容・システムの評価

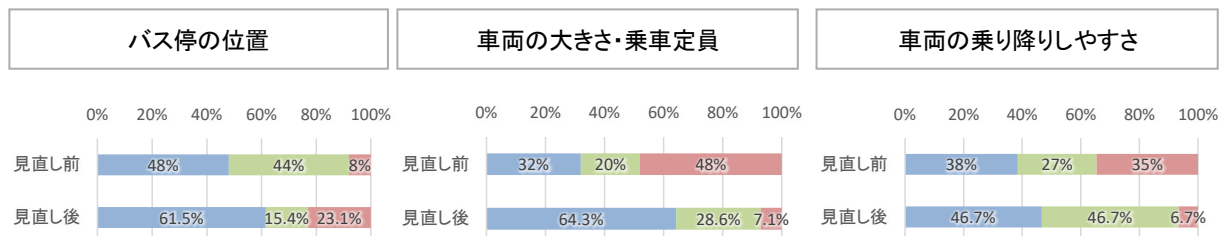
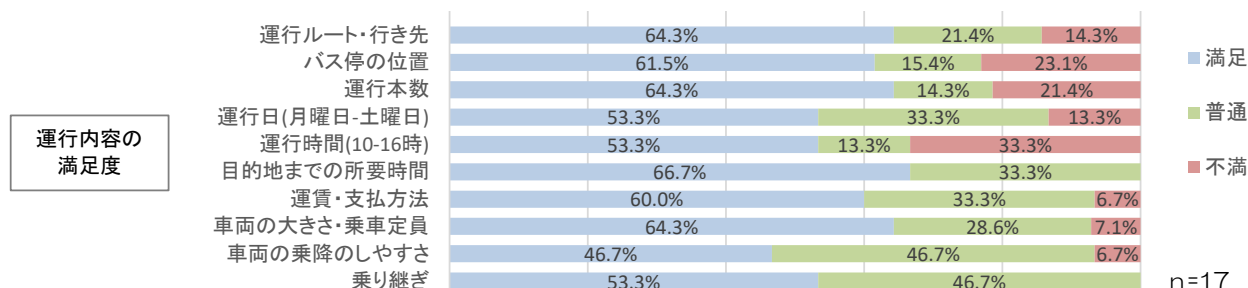
運行ルート・エリア、バス停位置、運行時間・曜日、車両、運賃、予約方法などの運行内容・システムの妥当性について、評価を行った。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
運行ルート・エリア・バス停位置	■運行ルート・エリア及び乗降場所は一定の評価が得られている一方で、利便性向上に向けた意見もある 「運行ルート・行き先」「バス停の位置」は満足度が高い。 - バス停位置（コミセン前等）の改善の声がある。 →R5年4月に移設を行った。 - 井の頭一丁目、黒門、井の頭公園駅、三鷹台駅前への延伸要望が多い。	「運行エリア」「エリア内の乗降ポイント」は満足度が高い一方で、「エリア外の乗降ポイント」は満足が少ない。 「3箇所は少ない」「駅に行けるルートが欲しい」「降車ポイントはもう少し自由度がほしい」
運行時間・間隔	■乗継ダイヤの改善意見が多い 「運行本数」「運行時間」は不満の割合が高い。 - 乗り継ぎ時間が合わない時間帯が若干ある。	■不満は少ないが、終了時間延長の要望がある 「運行時間」「乗り継ぎ」は満足が少ない。 「病院は終わる時間がわからないので、もう少し遅い時間まで運行してほしい」 →R5年4月から8～18時の運行を開始した。
運行曜日	■運行日の要望は特にない 「運行日」は普通という評価が多い。 - 曜日別（平均）でみると、土曜日の利用が最も多く、次いで金曜日が多い。	■不満は少ないが、日曜日運行の要望がある 「運行日」は満足が少ない。 「日曜日に元気プラザのイベントに行きたい」「日曜日でも運行してほしい」 →R5年4月から日・祝日のイベント時の臨時運行を開始した。 - 曜日別に利用の変化はあまりない。
車両（サイズ・台数）	■定員・乗り降りしやすさに対する不満が大きい 「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は不満の割合が高い。 「乗客数4名は少なすぎる」「車体が高い」 →R5年4月から定員6人かつ車高を低く調整した車両での運行を開始した。	■車両の評価は高い 「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は満足度が高い。 - 乗り合うことの抵抗感はある。一方で、知らない人同士でのコミュニケーションが増えている。
運賃設定	■運賃の評価は高い 「運賃」は満足度が高い。 「100円で三鷹台へ行けるのが嬉しい」	■エリア内の運賃は高評価だが、エリア外の運賃の改善要望がある 「運賃」は満足と不満に評価が分かれている 「病院に往復利用で600円かかる」 「エリア外まで往復600円かかるので使いづらい」 →R5年4月からエリア外への利用が100円引きになる高齢者・障がい者割引を導入した。 ■アプリ予約が多いこともあり、電子決済の希望がある 「電子決済を使えるようにしてほしい」

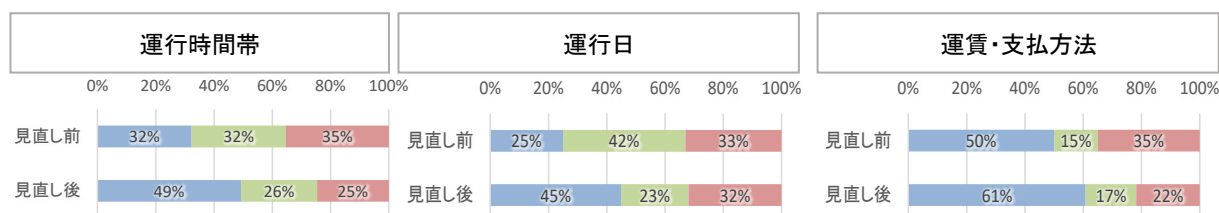
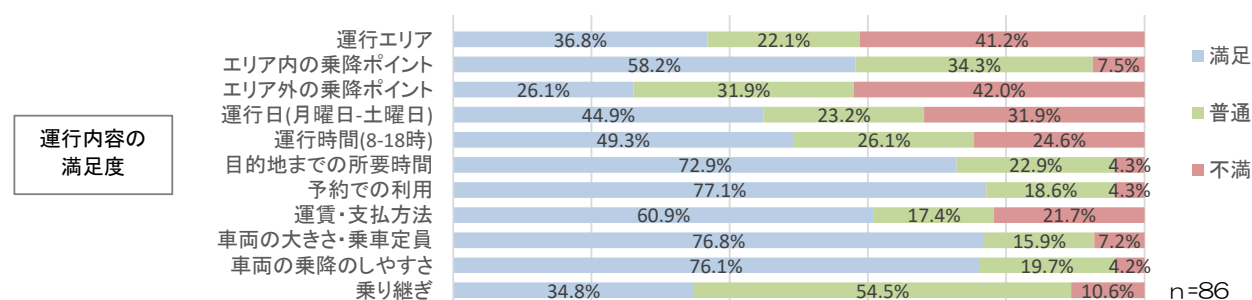
	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
予約方法	—	■予約方法の評価は高く、アプリ予約も浸透している ・「予約での利用」は満足度が高い。 ・電話予約が約29.2%、アプリ予約が約52.3%（その他約18.6%は無回答）とアプリ予約での利用が多い。 ■柔軟な予約・運行システム設計が求められている ・周りの高齢者に買い物に使えると教えても、帰りはどうしたらよいか心配で使えないことがある。 ・乗車失敗やキャンセルの原因を分析して、乗車率を上げることが必要。 ・スマホの操作がうまくできず、予約完了のボタンを押す前にアプリを閉じてしまうケースもある。
往復利用	■一部で片道利用が見られる ・自宅から目的地へ向かう際または目的地から自宅に帰宅する際、一部で利用されていないケースが見られる。	・目的地から自宅に帰宅する際、一部で利用されていないケースが見られる。
乗継状況	■乗継利用が見られる ・利用者の4割程度に鉄道やバスとの乗継利用が見られる（利用者アンケート） ・特に、三鷹台駅で鉄道との乗継が多く見られるが、三鷹台駅でのバスの乗り継ぎ、明星学園前でのバスの乗り継ぎ利用も見られる。  図 乗り継ぎの有無	■乗継利用は、若干見られる ・乗り継ぎ利用は、一部の乗降ポイントで利用が見られる。 「ファミリーマート天文台通り店」 「セブンイレブン大沢一丁目店」 路線バスの主要バス停への利用が想定される。
R5 年 4 月からの見直しの効果	■見直し内容について概ね満足されている ・車両定員を4人乗りから6人乗りに増加したことにに対して約9割が満足と回答。 ・車高の調整により、車高を低くし、乗り降りしやすくなったことにに対して約8割が満足と回答。 ・バス停位置について、コミュニティ・センター南バス停をコミュニティ・センターに近づけたことにに対して約9割が満足と回答。	・高齢者および障がい者のエリア外運賃を100円引きにしたことにに対して、約7割が満足と回答。 ・また、運行時間を午後6時まで延長したことにに対して約8割が満足と回答。 ・日祝日の臨時運行に対して約7割が満足と回答。



■運行内容に対する満足度（小型 EV バス） R5 年 4 月調査



■運行内容に対する満足度（AI デマンド交通） R5 年 4 月調査



3-4 事業環境等の評価

実証運行の継続や本運行を見据えて、交通ネットワークへの影響や、運行管理・走行環境等の供給側の側面、交通安全・交通渋滞等の道路交通への影響などの視点から評価を行った。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
交通ネットワークへの影響	■空白地域を運行し、バスネットワークを補完する役割を果たしている - バス交通空白不便地域（井の頭1～5丁目等）を運行し、三鷹台駅及び明星学園前バス停で路線バス・コミュニティバスに接続できるルート・停留所設定としている。 - 三鷹台駅及び明星学園前にて路線バス・みたかシティバスと接続している。 「明星学園前から乗り換えて、吉祥寺や三鷹駅へ利用している」	■一般タクシーとの競合ではなく、新たな移動手段の選択肢を増やすことに貢献 - デマンド交通導入後、一般タクシー利用者に大きな影響はなく、すみわけができていく状況。地域の移動手段の選択肢が増えることが重要。 - タクシーと大沢デマンドの競合が心配されていたが、業者としては大きな影響は無いと感じる。 ■空白地域を運行し、バスネットワークを補完する役割を果たしている - 自宅からバス停まで坂があるためデマンドを使っているという声がある（ヒアリング） - 利用実績から、目的地側を除くと、「大沢四丁目児童遊園」「大沢飛橋児童遊園」「大沢すみれ児童遊園」「大沢しみず児童遊園」などのバス停まで離れたエリア内の乗降ポイントからの利用が多い。
運行管理・走行環境等の供給側の側面	■運行管理・走行環境等の問題はないが、車両に関する課題がある - 雪の日も問題なく運行でき、また利用も多かった。 - 車高を低くするか、ステップが自動で出るような仕組みにしてほしい。 →R5年4月から車高を低くする整備を行った。 - 一般的な車両と違うためか、短時間の利用客はよいものの、乗り続ける乗務員は夏の暑さ等に課題がある。 →車内に断熱材や扇風機を設置	■運行管理・走行環境等の問題はないが、利用者への周知に課題がある - 設定した時間より早く到着することはあるが、超えることはない。 - 受付対応する中で、利用者の相乗りへの認識がタクシーと変わらず、家まで来てくれるのになぜインターホンを鳴らしてくれないのかというご意見を頂くことがある。また、スマホの操作がうまくできず、予約完了のボタンを押す前にアプリを閉じてしまうケースもある。
交通安全・交通渋滞等の道路交通への影響	■生活道路を走行すること、低速(20km未満)の車両が走行することによる問題は生じていない - 現時点で事故はない。地域住民や一般ドライバーからの苦情・意見はない。 - 大きなトラブルはなく順調に運行できている。 【ドライバーより】 - 左前方走行中の自転車か、後方確認せずいきなり車両の前を横切り右側へ逆走してきた。（ヒヤリ・ハット） →自転車は、どのような行動するのが読めないなので、常に周りの状況を意識して安全運転で走行している。	■生活道路を走行することによる問題は生じていない - 現時点で事故はない。地域住民や一般ドライバーからの苦情・意見はない。 - 問題なく運行できている。 【ドライバーより】 - 大沢地区は、坂が多いため、走行速度が速い自転車が多く、ぶつかりそうになったことがある。（ヒヤリ・ハット） →自転車の運行には、特に注意を払っているとともに、タクシーでの事故速報などについて、毎朝、点呼等で周知し、常に交通安全を意識した運行を行っている。

3-5 運行形態に関する評価

実証運行の継続や今後の運行形態の見直し検討を見据えて、地域特性や交通モードの特性を鑑みて、今回の対象地域における適性について評価した。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通													
地域における導入の効果	■狭隘道路が多い地域においても最適な経路設定を実現 • 中型、大型車両の運行には障害が多い井の頭地区内においても、所要時間、経由地等において最も効果的な運行経路を検討することが出来る。 ■環境面、安全面での効果が高い • EV駆動のため環境への負荷が少なく、沿線の住宅街への影響も少ない。 • 低速での運転のため、狭隘道路、住宅街特有の見通しの悪い地点の安全性も高い。 ■交通結節点からのワンマイル輸送の実現 • 地区内移動とともに、民間路線バス停留所及び鉄道駅から住宅密集地を接続することで、鉄道・バス利用から自宅へのワンマイル輸送での活用も多い。	■狭隘道路が多い地域においてもニーズに合わせた柔軟かつ臨機応変な運行を実現 • 中型、大型車両の運行には障害が多い大沢地域内においても、複数のアプローチの中から利用ニーズに適した柔軟な運行が可能である。 • 利用者のニーズを最優先とした臨機応変な運行が可能になる。 ■AIシステムの導入により、デマンド交通における欠点をカバーして運行 • AIシステムの導入により、運行時間が流動的な乗合交通にも関わらず、ある程度の到着時刻が算出されるため、サービス利用による利用者の総移動時間や総移動距離への影響が小さい。 • 将来的なMaaS導入により、他の交通や施設利用と一体的で利便性の高い公共交通利用が可能になる。 • 少ないリソース（車両）でも、AI配車システムの活用により高需要への対応や、リアルタイムでの配車も可能である。													
		<table><caption>乗継利用の有無 (n=17)</caption><thead><tr><th>乗継利用の有無</th><th>割合</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗り継がない</td><td>41.2%</td></tr><tr><td>三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ</td><td>23.5%</td></tr><tr><td>明星学園前でバスに乗り継ぐ</td><td>11.8%</td></tr><tr><td>三鷹台駅でバスに乗り継ぐ</td><td>5.9%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>17.6%</td></tr></tbody></table> 図 乗継利用の有無 n=17	乗継利用の有無	割合	乗り継がない	41.2%	三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ	23.5%	明星学園前でバスに乗り継ぐ	11.8%	三鷹台駅でバスに乗り継ぐ	5.9%	無回答	17.6%	
	乗継利用の有無	割合													
乗り継がない	41.2%														
三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ	23.5%														
明星学園前でバスに乗り継ぐ	11.8%														
三鷹台駅でバスに乗り継ぐ	5.9%														
無回答	17.6%														

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
交通モード による課題	■長距離・広範囲の場合は不適 ・低速運行のため、地域間移動や地域全域などの広範囲での運行は、難しい。 ・定時定路線型の運行が基本となるため、複数方面に多様な移動ニーズがある場合の対応が難しい。 ・長距離運行への対応が困難なため、地区内にない施設（医療・商業施設等）への移動においては、乗継利用が必須となる。 ■最適な移動ニーズの幅が小さい ・定路線型の運行のため、経路上に一定のまとまった需要が見られない場合は、効率的な運行が難しい。 ・一方で、小型車両での運行のため、1便における輸送人数が少なく、大量輸送には対応できない。	■導入・運用における経済的負担が大きい ・AIシステムを導入することで、通常のデマンド交通よりも導入・運用コストが上がる。 ・1運用あたりの輸送人数が少ないデマンド交通の特性上、大量輸送と比べると利用者一人あたりの収益は低い。 ■主要施設への移動においては、一部施設を除いて乗り継ぎ利用が必須である ・運行エリアが固定されているため、エリア外への利用については多くが路線バス等への乗り継ぎを要するため、地域間交通や広域交通の役割は担えない。 ■経路や経由地が流動的なため、計画的な移動には難がある ・需要によっては複数の地点を経由するため、最短経路での移動と比べると所要時間を要する。 ・利用の有無によって経路が変わるため、定期的な利用では到着時刻が流動的になる。

3-6 まとめ

今回の対象事業に係る利用実績及び各種調査結果に基づく評価、検証結果について、以下に示す。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
各運行事業の評価について	沿線付近の市民の利便性は向上し、利用者からも高い評価を受けていることから地域のコミュニティ交通として有効な移動手段であると評価できるが、面的な交通不便地域の解消には課題がある。 なお、令和5年4月から運行内容を一部見直し、利用者満足度は高まっている。	乗車時間が選択でき AI による効率的な運行ルートにて配車手続きが可能のため、移動利便性に関する評価は高く、地域の有効な移動手段であると評価できる。 令和5年4月から運行内容を一部見直したことで利用者の満足度も高まっている。
今後の展開について	ルートから離れた市民からは、延伸の要望があり、有効性の検証のため延伸を含め、多様な手法の検討や実証運行による、さらなるデータ収集が望まれる。	将来的なエリアの拡大や他地域での運行など、利用状況が変わった際に、地域内のコミュニティ交通として有効であるが、運行区域による運行体制やサービスレベルへの影響など、さらなるデータ収集が望まれる。
他地域での展開について	幅員の狭い道路でも運行できることから、路線バス規模またはそれに準ずる直線的な移動ニーズが強い地域においては、柔軟な対応が可能な本モードの展開が期待できる。	路線バスやコミュニティバスを補完し、交通結節点での乗継手法を検討しつつ、他の地域への横展開が期待できる。