

# 三鷹市交通ネットワーク全体構想 (骨子案)



令和5年7月



## <目次>

<b>1 はじめに</b> .....	<b>4</b>
1-1 交通ネットワーク全体構想策定の背景.....	4
(1) 地域公共交通の役割および重要性.....	4
(2) 地域公共交通の活性化に向けて.....	4
(3) 三鷹市地域公共交通の取組状況.....	4
<b>2 目指すべき交通ネットワーク</b> .....	<b>5</b>
2-1 全体のコンセプト .....	5
2-2 基本方針 .....	5
2-3 目指すべき交通ネットワークのイメージ.....	6
2-4 公共交通の役割分担.....	7
2-5 交通ネットワーク形成のステップ .....	8
<b>3 目指すべき将来像の実現に向けた取組み</b> .....	<b>9</b>
<b>4 まちづくりと連携した交通ネットワーク</b> .....	<b>10</b>
4-1 三鷹駅周辺 .....	11
4-2 市民センター周辺 .....	12
4-3 井口グラウンド周辺.....	13
4-4 国立天文台周辺 .....	14
4-5 三鷹台駅周辺 .....	15
4-6 北野周辺.....	16
<b>5 他分野と連携した取組み</b> .....	<b>17</b>
5-1 「みたか地域ポイント」との連携 .....	17
5-2 福祉分野との連携 .....	17
<b>6 新技術を活用した取組み</b> .....	<b>18</b>
6-1 オープンデータ化による交通サービス同士の連携強化.....	18
6-2 キャッシュレス決済の推進 .....	18
6-3 AI デマンドシステムの高度化 .....	18
6-4 みたか MaaS の推進 .....	18
<b>7 目指すべき将来像の実現による効果</b> .....	<b>19</b>
<b>8 新たな組織づくり</b> .....	<b>20</b>

# 1 はじめに

## 1-1 交通ネットワーク全体構想策定の背景

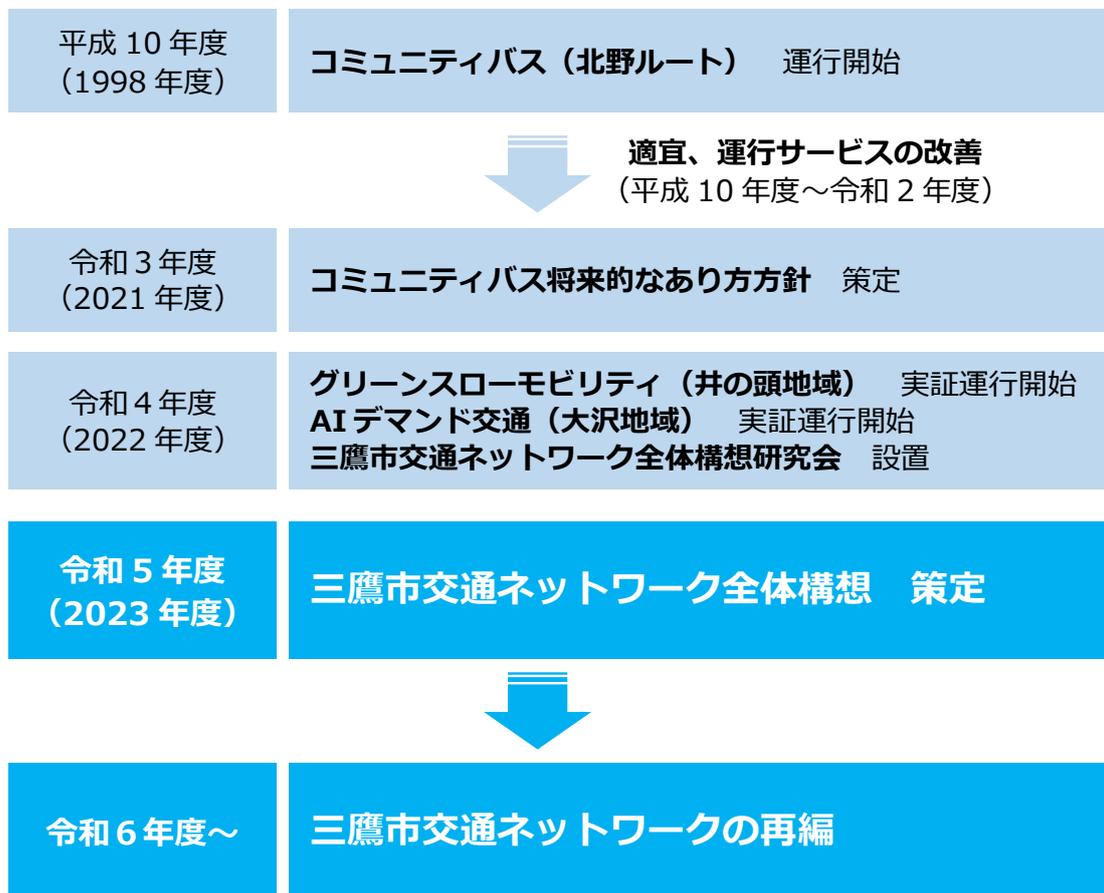
### (1) 地域公共交通の役割および重要性

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。

### (2) 地域公共交通の活性化に向けて

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。

### (3) 三鷹市地域公共交通の取組状況



## 2 目指すべき交通ネットワーク

### 2-1 全体のコンセプト

#### 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

市内全体のまちづくりを進めていく上で、市内の交通ネットワークは、非常に必要な要素であり、誰もが快適に移動できる交通手段を提供し、地域とともに身近な交通を育てる交通ネットワークの形成が重要となります。

市内には多様な公共交通サービスが運行しており、それぞれを個別に考えるのではなく、「交通ネットワーク」という視点から市内公共交通サービスを総合的かつ一体的に捉えていきます。

### 2-2 基本方針

#### 方針1 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

#### 方針2 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

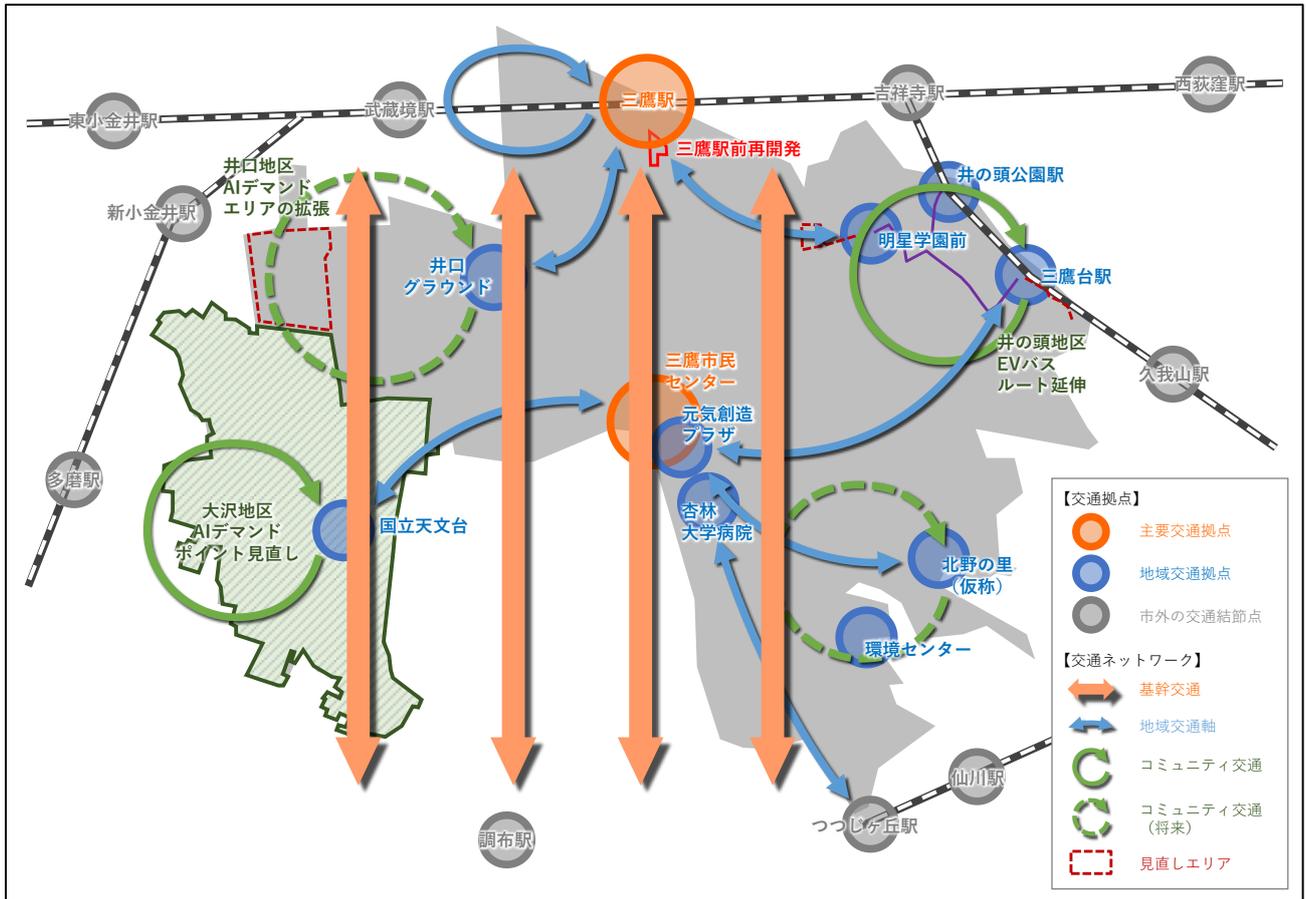
#### 方針3 パートナーシップで地域と共に育てる持続可能な公共交通



- 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

## 2-3 目指すべき交通ネットワークのイメージ

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を活用して交通拠点等をつなぐことで、市内のどこに住んでいても、買い物・医療・市民活動・行政手続等の生活に必要な都市機能にアクセスできるよう交通手段ごとに役割を分担した交通ネットワークを構築します。



出典：東京都における地域公共交通の基本方針

## 2-4 公共交通の役割分担

交通ネットワークは、各交通手段の特性に応じた適切な役割分担に基づき、個々の利便性の向上や相互の連携・協力によるハード・ソフトの両面からネットワーク全体の充実を図る必要があります。

	種別	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
事業者	鉄道	大量・長距離輸送、 主要拠点を結ぶ	通勤・通学	都心と東西に結ぶ	中央線・京王線
	路線バス			市内外の拠点を結ぶ、 南北に運行するものが多い	小田急バス・ 京王バス
市	コミュニティバス	少量・個別輸送 日常生活を支える	通勤・通学 買い物・通院	市役所付近への運行 駅周辺の運行	みたかシティバス
	コミュニティ交通		買物・通院	市役所を含む 鉄道・路線バスとの 結節点への接続	AIデマンド交通
事業者	タクシー		個別需要	市内外を運行	一般タクシー

## 2-5 交通ネットワーク形成のステップ

時期	導入期 (実証運行～本格運行) 令和4年度～令和6年度	移行期 (拠点整備に合わせた再編) 令和7年度～	再編期 (再開発等に合わせた再編)
内容	<p>■ <u>実証運行の開始</u>            &lt;令和4年度&gt;            ・井の頭 EV バス            ・大沢 AI デマンド交通</p> <p>&lt;令和5年度&gt;            ・西部 AI デマンド交通</p> <p>■ <u>本格運行の開始</u>            &lt;令和6年度&gt;            ・大沢 AI デマンド交通            ・西部 AI デマンド交通</p> <p>■ <u>交通ネットワーク全体構想の策定</u>            &lt;令和4年度&gt;            ・研究会</p> <p>&lt;令和5年度&gt;            ・市民ワークショップ            ・アンケート調査            ・全体構想策定</p>	<p>■ <u>井口グラウンド拠点整備</u>            ・路線バスの維持、拡充            ⇒三鷹市、調布駅方面</p> <p>・コミバスの再編            ⇒市役所、元気創造プラザ</p> <p>・コミュニティ交通の導入            ⇒AI デマンド交通など</p> <p>■ <u>国立天文台拠点整備</u>            ・路線バスの維持、拡充            ⇒三鷹駅、吉祥寺駅、武蔵境駅、調布方面</p> <p>・コミュニティ交通の導入            ⇒AI デマンド交通など</p> <p>■ <u>コミバスの見直し</u>            ・井口グラウンド整備に併せ、北野ルートの分割又は廃止を検討</p> <p>・北野地域の代替交通の検討</p> <p>■ <u>乗継割引</u>            ・乗継利便性の向上のため、ダイヤ、待合環境、乗継案内などの改善</p> <p>■ <u>外出促進</u>            ・地域ポイントを活用し交通以外にも利用できるポイント発行の検討</p>	<p>■ <u>再開発に伴う再編</u>            ・三鷹駅コミュニティバス発着場所移転</p> <p>・ジブリルート、明星学園ルート、北野ルート再編</p> <p>■ <u>市庁舎建替え</u>            ・市役所を主要交通結節点とし、モニターミナル整備の検討</p> <p>■ <u>外かく環状道路</u>            ・蓋かけ上部空間や周辺施設等との連携を含めた交通体系の再編</p>

### 3 目指すべき将来像の実現に向けた取組み

目指すべき将来像の実現に向けた取組みを基本方針ごとに整理しました。取組内容の詳細は次ページ以降に記載しています。

取組みの概要		対応する基本方針		
		①	②	③
まちづくりと連携した取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>AI デマンド交通実証運行</b> 大沢地区・井口地区・井の頭地区の交通不便地域への対応</li> </ul>	○	○	○
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>小型 EV バスの実証運行</b> 井の頭地区の交通不便地域への対応</li> </ul>	○	○	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>交通結節点の整備</b> 井口グラウンド・国立天文台・三鷹市役所・元気創造プラザの交通結節機能の強化 三鷹駅におけるコミュニティバス発着場所の移転 交通結節点における乗継利便性の向上</li> </ul>	○	○	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>乗り継ぎ割引制度の整備</b> コミュニティ交通などにおける IC カードなどを利用した乗り継ぎ割引制度の構築</li> </ul>	○	○	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>コミュニティバスの再編</b> 北野ルート、明星学園ルート、新川・中原ルート、ジブリ美術館ルートの見直し検討</li> </ul>	○		
他分野と連携した取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>福祉分野との連携</b> 三鷹市健康福祉部・三鷹市社会福祉協議会・障がい者団体等との定期的な意見交換会の開催</li> </ul>	○		○
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>「みたか地域ポイント」との連携</b> 公共交通サービス利用時に「みたか地域ポイント」を付与</li> </ul>			○
新技術を活用した取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>オープンデータ化による交通サービス同士の連携強化</b> 多様な公共交通サービスの一体的な情報発信</li> </ul>	○		○
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>キャッシュレス決済の推進</b> 交通系 IC や QR 決済の導入検討</li> </ul>	○		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>AI デマンドシステムの高度化</b> 配車効率の向上、空車タクシーの活用</li> </ul>	○		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>みたか MaaS の推進</b> 複数交通サービスを対象とした定額サービス等の検討</li> </ul>	○		○

基本方針①：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

基本方針②：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

基本方針③：パートナーシップで地域と共に育てる持続可能な公共交通

## 4 まちづくりと連携した交通ネットワーク

目指すべき将来像の実現に向けて、市内の交通ネットワークにおける交通結節点として重要となる各地域拠点における取り組みを検討します。

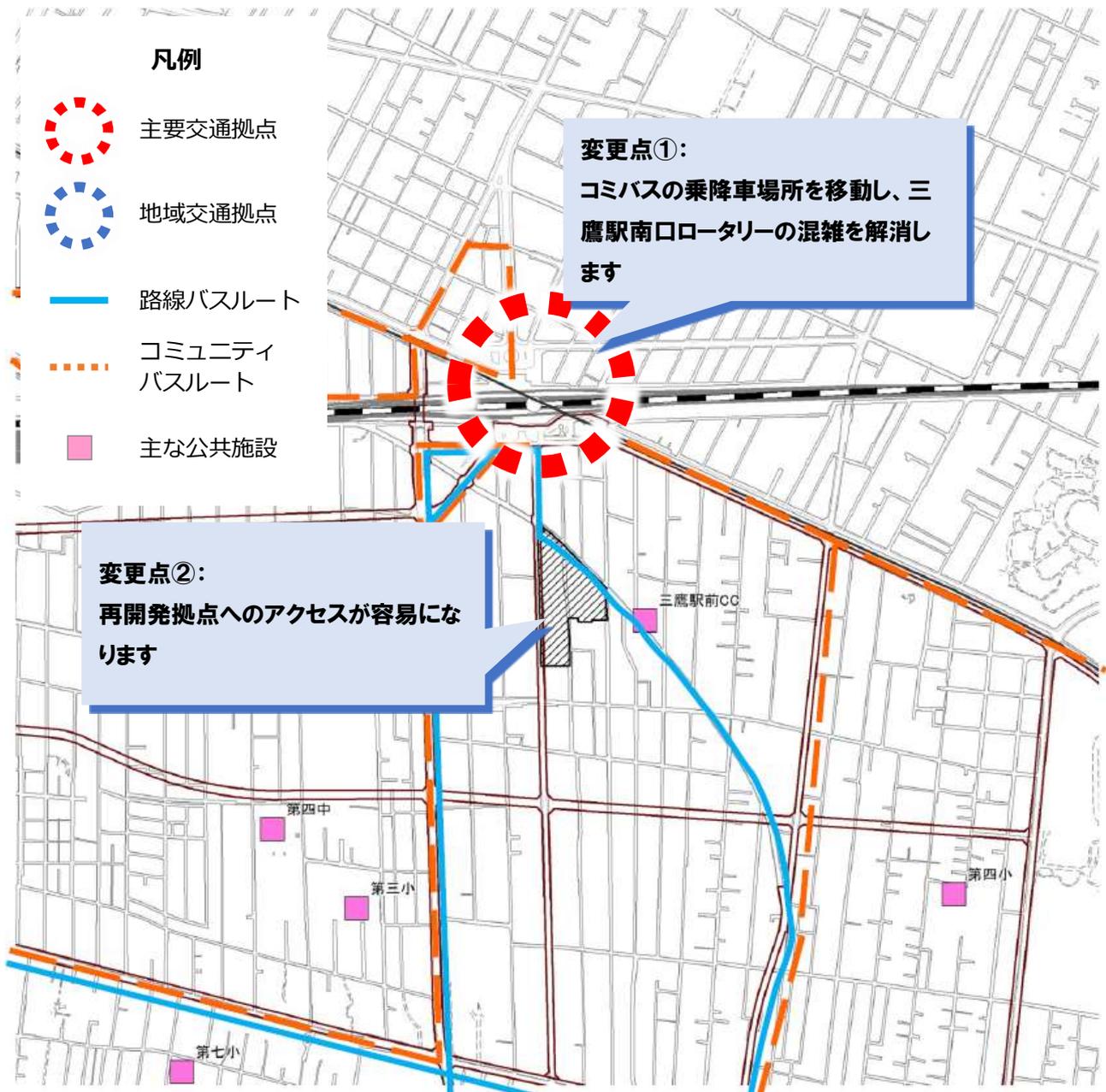
地域拠点	取組み
三鷹駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスの乗降車場所を移動し、三鷹駅南口ロータリーの混雑を解消します</li> <li>● 再開発拠点へのアクセスが容易になります</li> </ul>
市民センター周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 元気創造プラザをコミバスの結節点とし、市内の各地域間への乗継点とします</li> <li>● 市役所建て替えのタイミングで路線バスやコミュニティバス、コミュニティ交通の結節点となるポート化を検討します。</li> </ul>
井口グラウンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンド交通との結節点とし、三鷹駅から井口・大沢方面へのアクセスをスムーズにします</li> <li>● コミュニティバスの運行間隔を短くし、市役所へのアクセスをスムーズにします</li> </ul>
国立天文台	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティ交通で市役所への移動をスムーズにします</li> <li>● デマンド交通との結節点とし、三鷹駅方面へのアクセスが容易になります</li> </ul>
三鷹台駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● グリーンスローモビリティを延伸し、三鷹台駅、井の頭公園駅へのアクセスを容易にします</li> <li>● バス停の位置を鉄道駅に近づけることでアクセスを容易にします</li> </ul>
北野周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスの運行間隔を短くし、市役所への移動をスムーズにします</li> </ul>

### 乗り継ぎ制度

交通結節点における乗り継ぎをスムーズに行い、移動利便性の向上を検討します。ICカードの活用により、料金面の優遇措置など、ハード環境の整備とともに、ソフト面の充実した仕組みを検討し、乗り継ぎに対する抵抗感を低減します。

## 4-1 三鷹駅周辺

三鷹駅前の再開発に合わせ、コミバス乗降場所の移転の検討を行い、三鷹駅南口ロータリーの混在解消や再開発拠点へのアクセス性の向上を図ります。

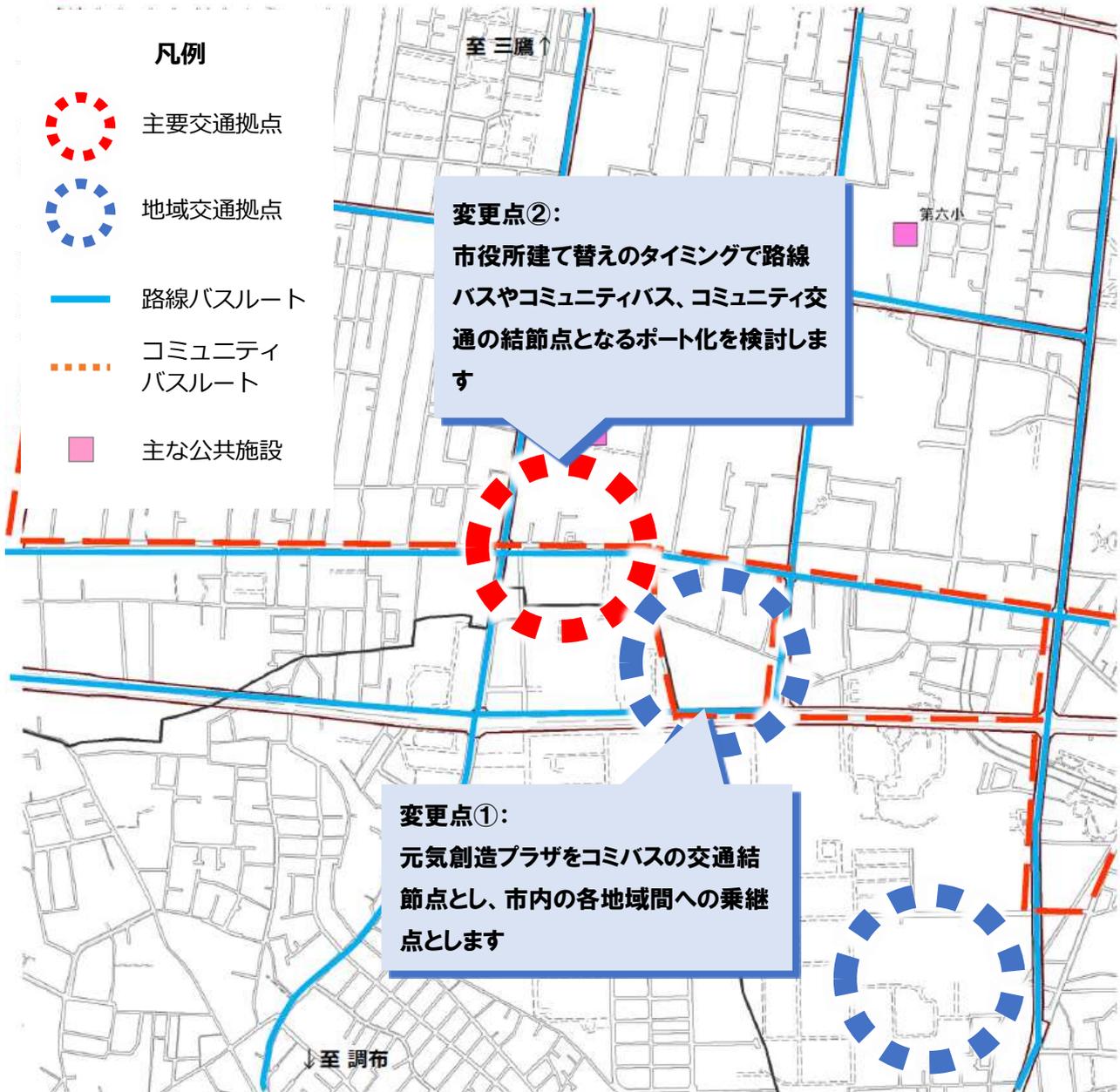


<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
—	【令和7年度～】 <ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス北野ルートの見直し検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス乗降場所の移転 ※駅前再開発と連動</li> <li>● コミュニティバス北野ルートの再編</li> </ul>

## 4-2 市民センター周辺

元気創造プラザを市内の各地域間の乗継拠点として位置づけます。また、市庁舎の建て替えに合わせ、公共交通ターミナルを整備し、交通結節機能の向上を図ります。



<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
—	【令和7年度～】 ● 元気創造プラザモニターミナルの交通結節点整備	● 市庁舎建替えに合わせたモニターミナル整備の検討

### 4-3 井口グラウンド周辺

井口グラウンドを交通結節点として整備するとともに、路線バス（三鷹駅方面・大沢方面）のサービス向上を図ります。また、コミュニティバス北野ルートの変更により、市役所方面へのアクセス性向上を図ります。

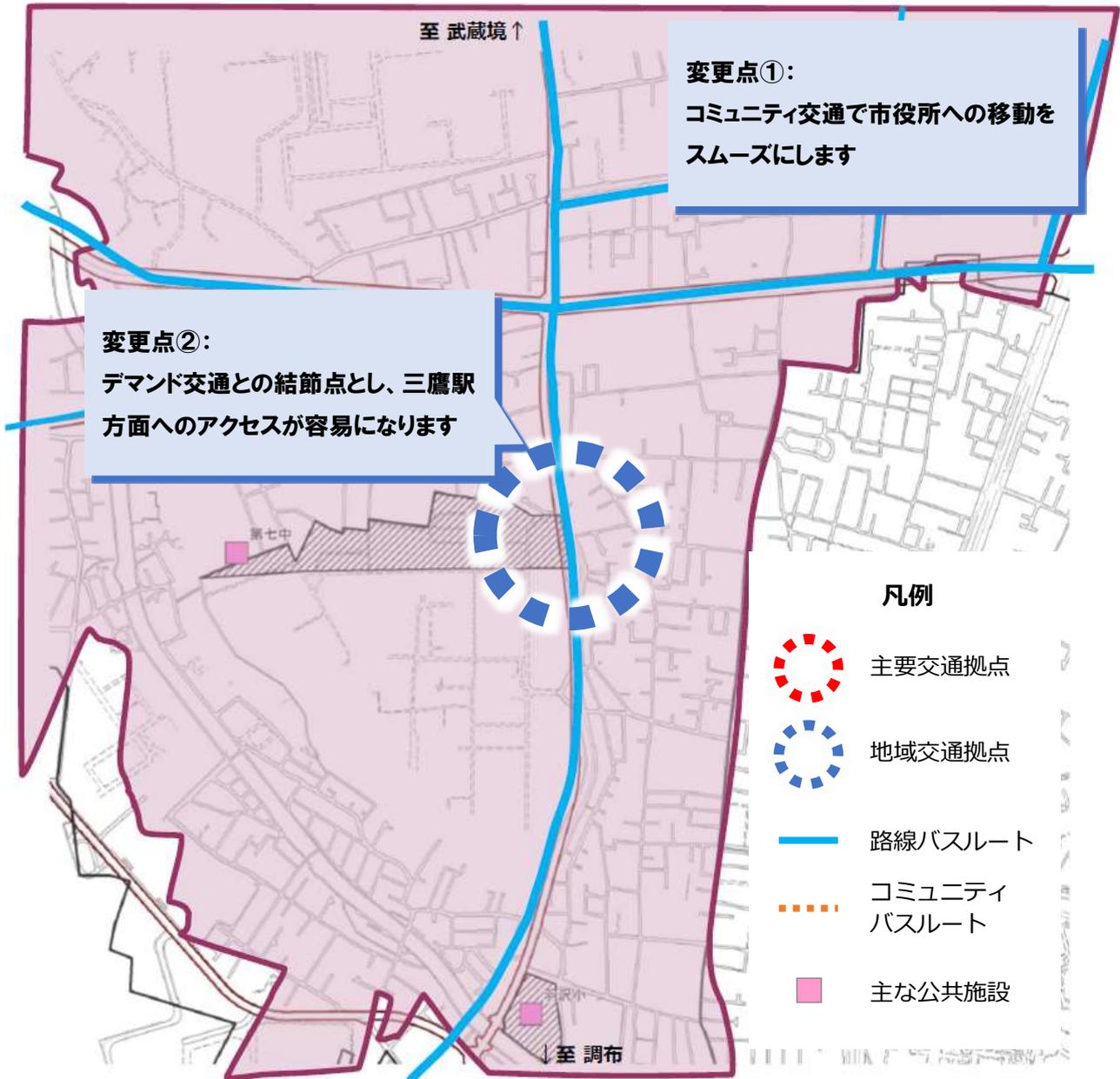


<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
【令和5年度～】 ● 西部 AI デマンド交通の実証運行開始 【令和6年度～】 ● 西部 AI デマンド交通の本格運行開始	【令和7年度～】 ● 井口グラウンドの交通結節点整備 ● 路線バス（三鷹駅、調布駅方面）のサービス向上 ● コミュニティバス北野ルートの見直し検討	● コミュニティバス北野ルートの変更

#### 4-4 国立天文台周辺

国立天文台を交通結節点として整備するとともに、路線バス（三鷹駅、吉祥寺駅、武蔵境駅、調布駅方面）およびデマンド交通のサービス向上により、三鷹駅方面や調布駅方面、市役所方面へのアクセス性の向上を図ります。



<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
【令和4年度～】 ● 大沢 AI デマンド交通の実証運行開始 【令和6年度～】 ● 大沢 AI デマンド交通の本格運行開始	【令和7年度～】 ● 国立天文台の交通結節点整備 ● 路線バス（三鷹駅、吉祥寺駅、武蔵境駅、調布駅方面）および AI デマンド交通のサービス向上	—

## 4-5 三鷹台駅周辺

グリーンスローモビリティ（井のバス）のルート延伸、三鷹台駅バス折り返し場の移転により、井の頭公園駅・三鷹台駅へのアクセス性の向上を図ります。

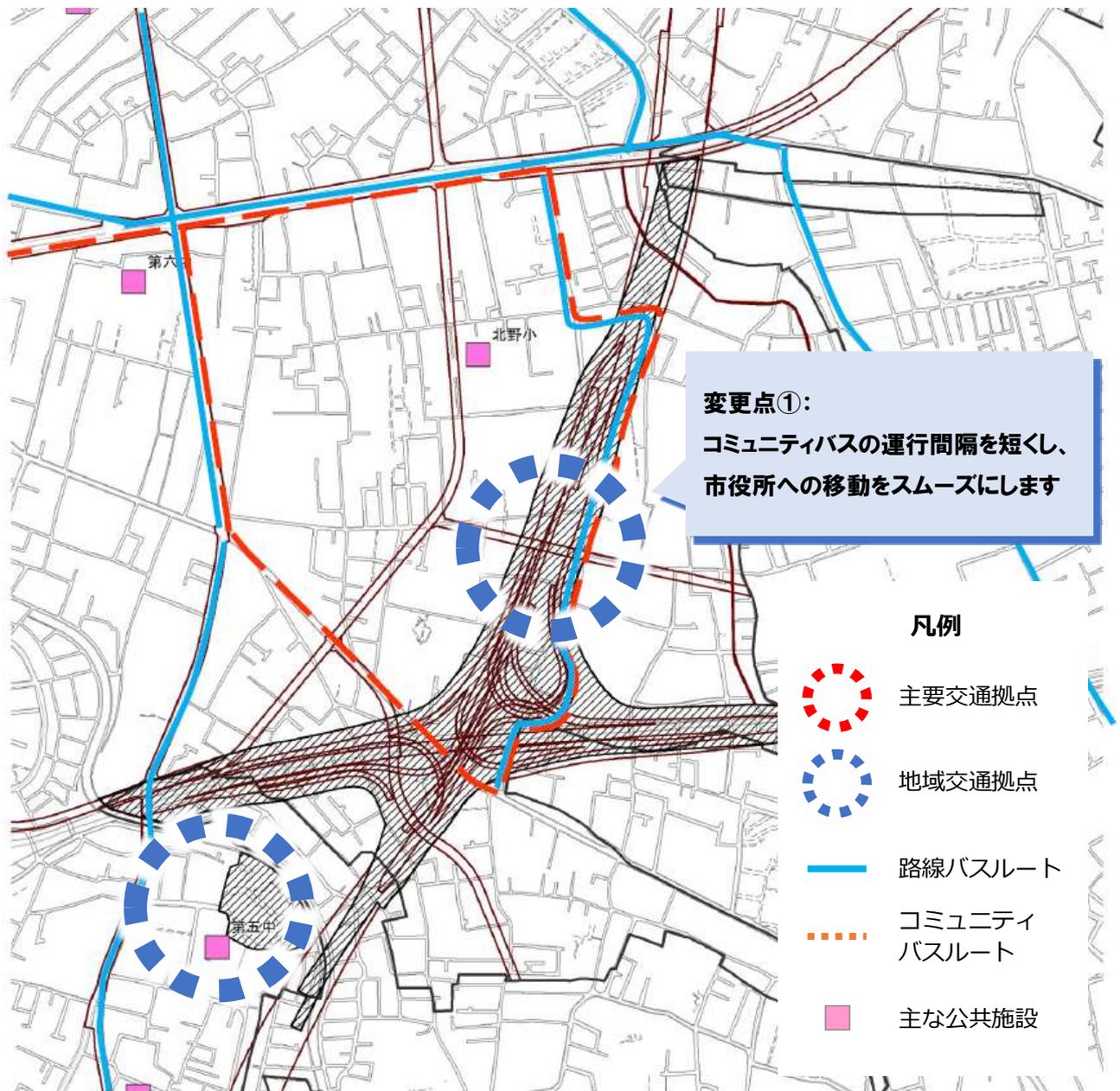


<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
【令和4年度～】 ● 井の頭 EV バスの実証運行開始	【令和7年度～】 ● 元気創造プラザミニターミナルの交通結節点整備【交通結節点の強化】	● 市庁舎建替えに合わせたミニターミナル整備の検討【交通結節点の強化】

## 4-6 北野周辺

コミュニティバス北野ルートの変更を行い、市役所方面へのアクセス性の向上を図ります。



<再編の流れ>

導入期	移行期	再編期
—	【令和7年度～】 <ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス北野ルートの見直し検討</li> <li>● コミュニティ交通導入の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス北野ルートの変更</li> <li>● 外かく環状道路の蓋かけ上部空間や周辺施設等との連携</li> </ul>

## 5 他分野と連携した取組み

### 5-1 「みたか地域ポイント」との連携

公共交通サービスと「みたか地域ポイント」を連携させることで、公共交通利用者の利便性向上および利用定着、地域経済の活性化を図ります。

対象の公共交通に乗車すると、「みたか地域ポイント」がポイント付与され、貯まった「みたか地域ポイント」を使って、対象の公共交通を利用することができます。

<対象の公共交通サービス>

みたかシティバス、大沢デマンド（ほたる号、めぐり号）井の頭EVバス（井のバス）



<みたか地域ポイント>

三鷹市内のボランティア活動やイベント等に参加すると、スマートフォンアプリまたはスタンプカードにポイント（地域通貨）が付与されます。貯まったポイントは一部の公共施設の使用料等の決済、記念品との交換、利用者間のポイント交換などに使うことができます。「みたか地域ポイント」を通じて、コミュニティや地域経済の活性化を図り、新しい三鷹市の魅力を創出します。

### 5-2 福祉分野との連携

福祉分野と連携した取組を推進し、高齢者や障がい者の移動手段の確保、移動利便性の向上を図ります。それにより、高齢者や障がい者の外出機会増加や健康増進、地域の活性化につながることを目指します。

市内の福祉関係者（三鷹市健康福祉部・三鷹市社会福祉協議会・障がい者団体など）との定期的な意見交換会等を開催し、高齢者や障がい者の日常生活を支える移動サービスを検討します。

また、市内を運行する福祉有償運送（ハンディキャブ・福祉タクシー）との連携強化を図ります。

## 6 新技術を活用した取組み

### 6-1 オープンデータ化による交通サービス同士の連携強化

市内公共交通サービスの運行情報等のオープンデータ化を行い、多様な公共交通サービスの一体的な情報発信を行います。

#### <オープンデータ>

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるような形で公開されたデータ。

公共交通のオープンデータとしては、国土交通省がバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」（GTFS-JP、GTFS-RT）を定めている。

### 6-2 キャッシュレス決済の推進

新たに導入する交通サービスにおいても交通系 IC・QR 決済・デジタルチケット等のキャッシュレス決済サービスを導入し、より便利に公共交通を利用できる環境を構築します。

また、キャッシュレス決済導入に合わせた乗り継ぎ運賃等の施策を実施することで、支払いが手軽になることに加えて、複数の公共交通サービスを利用する際の負担軽減を図ります。

### 6-3 AI デマンドシステムの高度化

AI デマンド交通のシステム改良により、配車効率の向上、待ち時間の短縮等を図ります。

また、同システムと MaaS アプリや経路検索サイト、タクシー配車システム等との連携を図ることにより、利便性・効率性の向上を図ります。

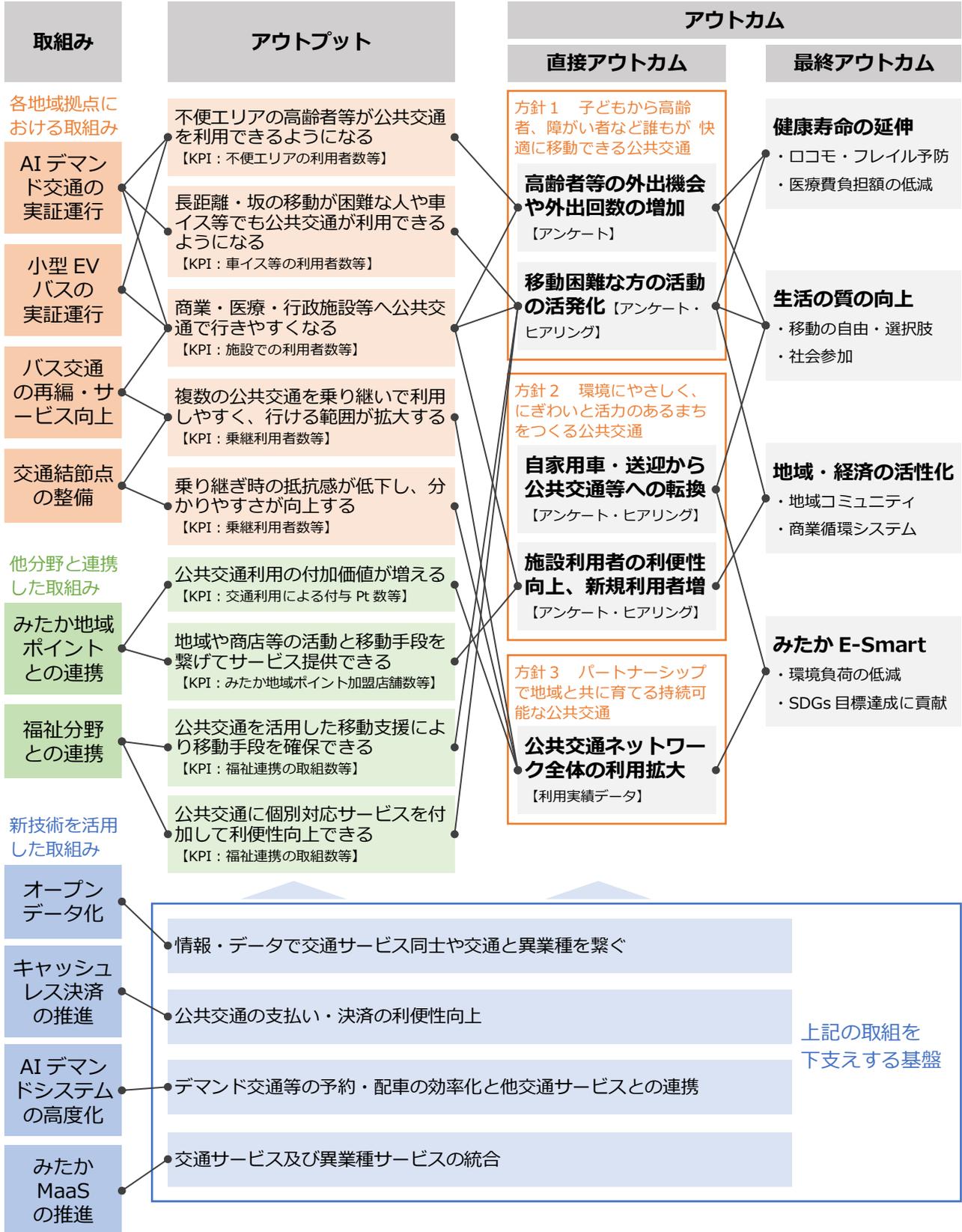
### 6-4 みたか MaaS の推進

“MaaS”の本質とは、複数の交通モード・路線間の「接続」や並行する区間の「統合」などにより一つの交通サービスとしてシームレスに利用できるようにすることである。

上記の新技術を活用した取組みと合わせて、鉄道・バス・デマンド等の乗り継ぎ割引や、市内定額サービス（時間帯・対象者を限定したサブスクリプション等）、市内の公共交通とシェアリングサービス（シェアサイクル等）の統合化など、あらゆる移動手段を一つの交通サービスとして便利に利用できる環境を整備します。

# 7 目指すべき将来像の実現による効果

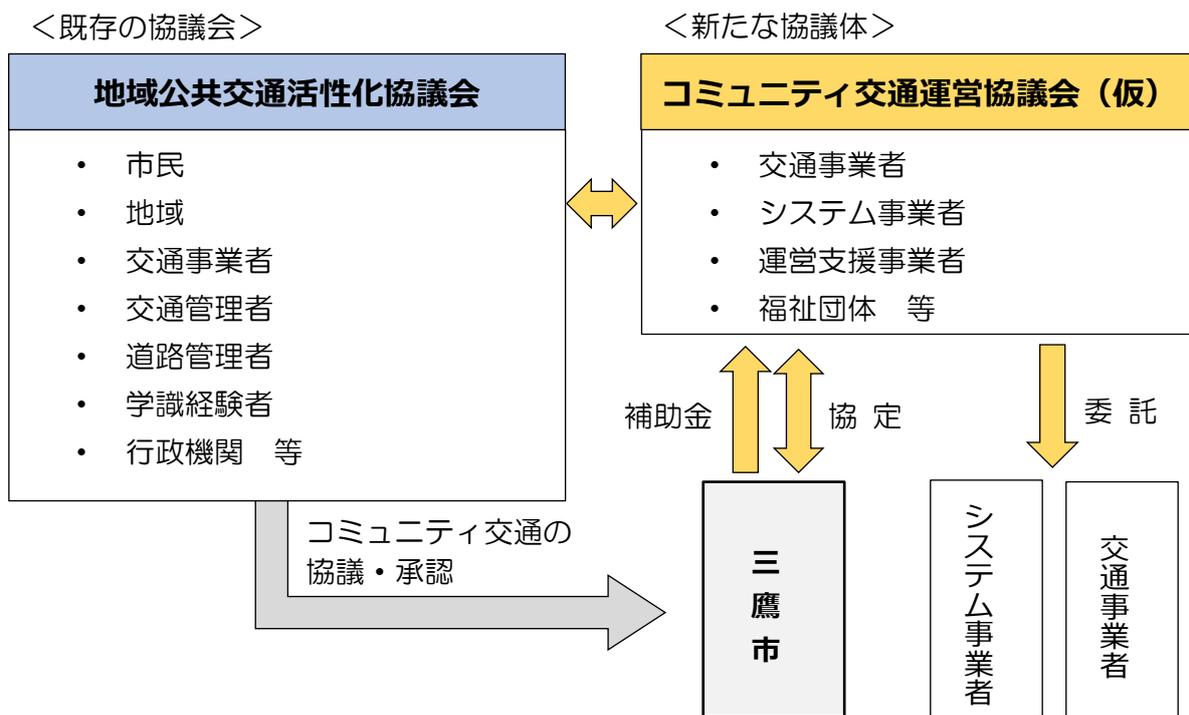
各種取組の実施により生じる結果（アウトプット）と、そこから派生して達成される効果（アウトカム）、目指すべき将来像（方針）との関係性を整理しました。



## 8 新たな組織づくり

鉄道やバス交通を補完し、地域の身近な交通手段であるコミュニティ交通を全市で展開していくことを目的にコミュニティ交通の実証運行を踏まえ、地域ごとの実情を考慮しながら運営する組織づくりを目指していく。

### (1) 推進体制



### (2) 組織化することの効果

- ・ 地域の道路環境や交通事情などの特性に合わせた多様な交通ニーズへの対応
- ・ 身近な交通ニーズの対応による商業・医療・福祉・コミュニティ等への波及効果
- ・ 市内交通を連携して取り組むことで、地域ごとに独立した運営ではなく、改善点の共有やサービスの標準化等、まとまりを持った運営が可能

