

令和5年度第4回三鷹市地域公共交通活性化協議会議事要旨

1. 日時

令和6年1月30日（火） 午後3時30分～

2. 場所

元気創造プラザ5階 災害対策本部室

3. 出席者

【委員】出席20名、欠席7名 【事務局】5名 【傍聴者】3名

4. 主な内容

(1) 会長挨拶

(2) 久野副市長挨拶

(3) 議事 報告事項

ア コミュニティ交通実証運行における評価・検証について

イ 井の頭地区AIデマンド交通の実証運行について

ウ 三鷹市交通ネットワーク全体構想について

エ 三鷹市第5次基本計画の策定に伴う確認について

オ その他

■議事

報告事項

ア コミュニティ交通実証運行における評価・検証について(資料1-2)

- ・資料1-2は資料1から直近の実績等を抜粋した資料。
- ・事務局より、実証運行における直近の利用実績や、利用者アンケート等の結果について評価・検証結果を説明した。(資料1-2)
- ・小型EVバスの運行については利用実績をもとに来年度4月から火曜日、木曜日、金曜日、土曜日の運行とする。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・小型EVバスは利用者からは好評であったが、利用していない人からは利便性向上を求める声があった。小型EVバスにてルート延伸した場合の結果に期待して

いたが、車両の不具合があり、延伸ができなくなったことで、西部エリア同様、A I デマンド交通の導入を求める声が多く聞かれるようになった。

【会長発言】

- ・定路線型の場合、利用者が運行経路沿線の人に限られるため、柔軟性という点ではデマンド交通が優位になる。

【委員発言】

- ・井の頭地区の実証運行はいつまで実施するのか。また、2ページに収支状況のグラフがあるが、オレンジ線は赤字の金額か。小型EVバスのA I デマンド交通、乗客1人の経費はそれぞれいくらなのか。

【事務局回答】

- ・実証運行の期間は当初、令和5年9月30日までだったものを延長し、令和7年3月31日までとしている。
- ・収支状況についてはオレンジ線の金額が経費から収入を差し引いた金額となり、市が運行補助金として支出している。乗客1人の経費は1ページの利用者数で割ることで算出される。

【委員発言】

- ・実証運行期間が来年度末ということは、来年の今頃に本格運行について協議するのか。

【事務局回答】

- ・来年度は実証運行期間中に評価・検証をまとめ、予定を前倒しすることも視野に入れながら、本格運行について検討していきたい。

【委員発言（障がい者福祉懇談会）】

- ・利用していない人の意見を聞いたことで検証資料が分かりやすいものになったと感じた。A I デマンド交通の予約方法についてはアプリ予約が多いとのことだが、電話予約も4割あるので継続していただきたい。
- ・10ページの乗降地点の地図は小さいのでもう少し大きく掲載するとよい。
- ・井の頭地区もA I デマンド交通になった場合、評価検証は地区ごとなのか、まとめて行うのか。

【事務局回答】

- ・予約方法は引き続きアプリと電話どちらからでも予約できるようにしたい。

- ・10ページの乗降地点の地図は小さいことに加え、集計期間が大沢地区と拡大した地区で異なることから期間の設定やまとめ方について今後調整したい。
- ・評価検証については地域性もあるので、まずは地区ごとに整理しながらまとめていきたい。

イ 井の頭地区AIデマンド交通の実証運行について(資料2)

- ・事務局より、井の頭地区AIデマンド交通の実証運行について、資料に基づいて概要を説明した。(資料2)

概要

- ・目的は交通不便地域の解消、地域の活性化。
- ・運行日時は、月曜日から土曜日まで、時間は午前9時から午後5時まで。
- ・運行エリアは井の頭地区全域。
- ・使用車両は車いすに対応した小型ワンボックス車両1台。
- ・予約方法はスマホアプリ・電話のいずれか。
- ・運賃は1人1回100円。
- ・周知方法は5月にパンフレット等による周知と利用者説明会を実施。
- ・乗降ポイントは別紙1のとおり。緑の点線が井の頭区域となり、区域内の緑の丸印が乗降ポイント(27箇所)。オレンジの円(6箇所)は現在交渉中の乗降ポイント。

【委員発言(バス事業者)】

- ・運行事業者は決まっているのか。
- ・報告事項のアとも関連するが、AIデマンド交通の運行には多くの経費がかかっている。井の頭地区でも始めるということはさらに多くの経費がかかると思うが、市としてそのような財源を確保し、交通施策を行っていくということか。
- ・資料1-2の21ページに今後の展開について書かれており、「基幹交通との一体的な交通ネットワーク形成に向けて、乗り継ぎ利用の利便性向上、促進等に取り組む」とあるが、この部分は本当にその通りだと思う。三鷹市役所が交通のハブのような場所になることを期待している。

【事務局発言】

- ・運行事業者は西部デマンド同様、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会武蔵

野・三鷹支部に呼びかけ、事業者を募集した。現在は2月中の運行協定締結に向け、運行内容の調整を図っている。

- ・採算性について、西部エリアは2台の経費なので、井の頭エリアでは半分になる。それでも多くの経費がかかるが、コミュニティバスや路線バスとそれぞれ役割分担をしながら交通ネットワークを形成し、運行にかかる経費だけで考えるのではなく、外出促進等、公共交通が運行することで発生する派生的な効果を見込んで実施していきたいと考えている。運賃については今後本格運行に向けて検討したい。
- ・交通のハブ化は、市役所だけでなく、三鷹駅前をはじめ、ポテンシャルをもった各地域の拠点地域を地域交通拠点として活用できるよう検討を進めていきたい。

【委員発言（警視庁）】

- ・乗降ポイントについては、これまで同様、道路交通法をはじめ法令を遵守した箇所であることを確認し、交通の安全と円滑を確保できる場所を選定してほしい。

【事務局回答】

- ・これまでも同様のご指摘をいただいているので、法令を遵守し、利用者が交通の妨げにならないよう注意して進めていく。

【委員発言】

- ・井の頭地区は鉄道駅やバス停もあるが、交通不便地域なのか。

【事務局回答】

- ・交通不便地域の明確な決まりはないが、井の頭地区の一部はバス停から離れているエリアがある。そのような中、令和3年度に「コミュニティバス将来的なあり方方針」を市で策定する際、道路幅員が非常に狭く、路線バス等が地域内に入っていけないため、地域公共交通の充実を目的に実証運行を行っている。

【委員発言】

- ・小型EVバスとAIデマンド交通は同時に運行するのか。

【事務局回答】

- ・小型EVバスの運行は継続に課題があったため、AIデマンド交通に切り替えることとなった。2つ同時に運行するものではない。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・井の頭エリアは道が狭いので、交通の安全と円滑を確保できる乗降ポイントは限

られる。出来るだけ全体をカバーしてほしいが、運行が難しいエリアもあることを地域住民に説明していくとともに、A I デマンド交通の成功に向けて市と一緒に取り組みたい。

【委員発言】

- ・西部エリアと異なるのはエリアに鉄道駅がある点だと思う。実証運行が始まると「何時の電車に乗りたいので早く出発してほしい」といった無理な注文をする利用者が出てくると感じる。利用者が仕組みを理解していないことに起因するトラブルを避けるため、本来の運行目的等は丁寧に説明と周知を行ったほうがよい。運行目的が周知されないと利用者から使いづらい乗り物と評価されてしまう可能性もある。

ウ 三鷹市交通ネットワーク全体構想について(資料3)

- ・事務局より、三鷹市交通ネットワーク全体構想(案)について、資料に基づいて概要を説明した。(資料3)

【会長発言】

- ・「交通福祉」とは交通から幸福度を上げていくことと以前申し上げたが、そのような考えをまとめ、交通による福祉の実現が他分野に波及していくといった構想が書かれている。

【委員発言(井の頭地区住民協議会)】

- ・全体構想により、井の頭の交通環境がどのように変遷していくか、非常に楽しみであるし、期待している。

【委員発言】

- ・全体構想の位置付けが明確になったと感じる。特に7ページのイメージ図や8ページの役割分担は分かりやすくなったと思う。

【事務局発言】

- ・資料3は11月に作成した案で、現在この案を公表し、市民意見の募集を行っている。このあと3月の策定に向けて取り組みを進め、次回の協議会にて最終案、もしくは確定版を報告したい。

【委員発言（バス事業者）】

- ・ 7ページのイメージ図について、バス事業者としては乗務員不足の問題があり、今の時刻表通りの運行は5年後には維持できないところまで来ている。これからのネットワークを検討する際、恐らく今の交通状況を前提に考えると思うが、5年後、10年後には今より状況は悪くなることを想定してほしい。バスだけでなく、タクシーも含め交通の担い手はどんどん少なくなっている。自動運転技術や外国人労働者といった大きな転換がない限りは、運行を維持できない状況を踏まえてほしい。
- ・ 11ページに交通拠点の話があるが、物理的に拠点が作れる場所と今の交通網で拠点にすべき場所は一致しない場合がある。バス路線がないところに拠点を作り、新たなバス路線や増便を要望されても需要があるバス路線を減便して振り分けることとなり結果的に不便になることも考えられるので、バランスを見て検討した方がよい。
- ・ A I デマンド交通はタクシー車両で行うため、タクシーと同様のサービスが受けられると勘違いされやすい。乗り合いであることなど、バスでもタクシーでもない乗り物だと理解してもらおうアプローチが必要。

【事務局回答】

- ・ 乗務員不足の問題については10ページに「路線バス事業者との共創」について記載があるが、基幹交通の維持については課題を踏まえて取り組みたい。
- ・ 交通拠点についても実際に具体化する際は詳細な検討が必要になると考えている。

エ 三鷹市第5次基本計画の策定に伴う確認について(資料4)

【事務局】

- ・ 市全体の総合計画である第5次基本計画の策定について作業を進めており、交通環境についての記載を別紙1のとおり予定している。
- ・ 現在、12月に1次案としてまとめたものを3月の2次案に向けてまとめていく過程となり、策定に向けて内容を確認いただきたい。

【委員発言】

- ・ 交通安全対策の推進の項目で「交通安全対策地区委員会との連携」と記載があるが、子供たちに伝えることを目的とするのであれば、学校とも連携して取り組む

ことを明確に記載した方がよい。

オ その他

【事務局】

- ・ 次回の活性化協議会は、令和6年3月25日の開催を予定している。