

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 12月 20日

三 鷹 市

目次

1. 対象事業の実施概要	1
1-1 三鷹市コミュニティ交通井の頭地区実証運行	1
1-1-1 目的・背景	1
1-1-2 運行概要	1
1-1-3 周知・利用促進活動	4
1-2 三鷹市コミュニティ交通西部地区実証運行	6
1-2-1 目的・背景	6
1-2-2 運行概要	6
1-2-3 周知・利用促進活動	9
1-3 三鷹台ルート（旧：三鷹台・杏林大学病院ルート）	11
1-3-1 目的・背景	11
1-3-2 運行概要	11
2. 実証運行の利用実績・アンケート調査結果	14
2-1 【井の頭地区】小型EVバス	14
2-1-1 利用状況	14
2-1-2 収支状況	17
2-1-3 利用者アンケート結果（R4年11月実施）	18
2-1-4 利用者アンケート結果（R5年4月実施）	20
2-1-5 利用者アンケート結果（R5年10月実施）	22
2-1-6 地域住民アンケート結果（R4年度実施）	24
2-1-7 地域住民アンケート結果（R5年度実施）	25
2-1-8 地域住民アンケート結果（井の頭町会アンケート/R4年度実施）	27
2-1-9 沿線商業施設アンケート結果（R5年度実施）	28
2-2 【西部地区】AIデマンド（予約型乗合）交通	29
2-2-1 利用状況	29
2-2-2 収支状況	34
2-2-3 利用者アンケート結果（R4年11月実施）	35
2-2-4 利用者アンケート結果（R5年4月実施）	38
2-2-5 利用者アンケート結果（R5年10月実施）	40
2-2-6 地域住民アンケート結果（R4年度実施）	42
2-2-7 地域住民アンケート結果（R5年度実施）	43
2-2-8 関係商業施設アンケート結果（R5年度実施）	45
2-3 【三鷹台地区】三鷹台ルート（旧：三鷹台・杏林大学病院ルート）	46
2-3-1 利用状況	46
2-3-2 利用者アンケート結果（R4年度実施）	47
2-3-3 地域住民アンケート結果（R4年度実施）	49
3. 評価・検証のとりまとめ	50

3-1 三鷹市コミュニティ交通実証運行評価・検証検討会	50
3-1-1 第1回検討会の結果概要	50
3-1-2 第2回検討会の結果概要	51
3-1-3 第3回検討会の結果概要	52
3-1-4 第4回検討会の結果概要	53
3-2 導入目的の達成状況及び発現効果の検証	54
3-3 運行内容・システムの評価	60
3-4 事業環境等の評価	66
3-5 運行形態に関する評価	68
3-6 まとめ	70

1. 対象事業の実施概要

1-1 三鷹市コミュニティ交通井の頭地区実証運行

1-1-1 目的・背景

公共交通が運行しておらず交通不便地域であった井の頭地区内において、三鷹台駅と明星学園前からの乗継にも配慮した小型EVバス（グリーンスローモビリティ）を定時定路線で運行し、地域の交通利便性の向上を図った。

1-1-2 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) 運行開始当初（令和4年10月24日～令和5年4月1日）

■運行概要

運行形態	定時定路線
運行経路	三鷹台駅－三鷹台地区公会堂－第五小学校－都営井の頭三丁目アパート－三鷹井の頭郵便局－明星学園前
実証運行期間	1年間
運行時間	午前10時～午後4時
運行間隔	40分程度
運行日	月曜日～土曜日 ※日曜・祝日は運休
運行距離	3.2km（往復）
使用車両	tajima-nao6j 1台【利用者定員4名/台】
運賃	100円（未就学児無料、シルバーパス利用不可・各種割引なし）

■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

■運行ルート



2) 第1次見直し(令和5年4月3日~令和5年9月30日)

■運行概要

運行形態	定時定路線
運行経路	三鷹台駅—三鷹台地区公会堂—第五小学校—都営井の頭三丁目アパート—三鷹井の頭郵便局—明星学園前
実証運行期間	1年間
運行時間	午前10時~午後4時
運行間隔	40分程度
運行日	月曜日~土曜日 ※日曜・祝日は運休
運行距離	3.2km(往復)
使用車両	tajima-nao6j 1台【利用者定員6名/台】
運賃	100円(未就学児無料、シルバーパス利用不可・各種割引なし)

※赤字部分は改正箇所

■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

■運行ルート



※赤字部分は改正箇所

3) 第2次見直し(令和5年10月2日~)

■運行概要

運行形態	定時定路線
運行経路	三鷹台駅-三鷹台地区公会堂-第五小学校-都営井の頭三丁目アパート-三鷹井の頭郵便局-明星学園前
実証運行期間	2年間(10月より1年間延長)
運行時間	午前10時~午後4時
運行間隔	40分程度
運行日	月曜日~土曜日 ※日曜・祝日は運休
運行距離	3.2km(往復)
使用車両	tajima-nao6j 1台【利用者定員6名/台】
運賃	100円(未就学児無料、シルバーパス利用不可・各種割引なし)

※赤字部分は改正箇所

■運行ダイヤ

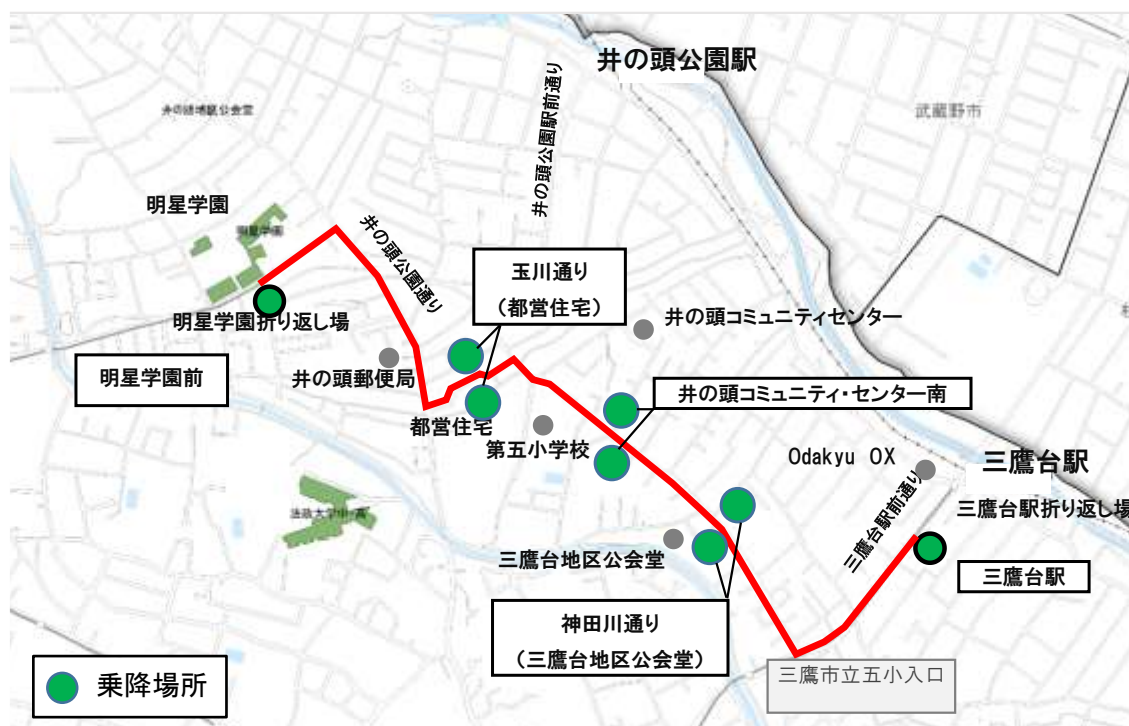
表 明星学園前⇒三鷹台駅

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	10:37
2	11:05	11:17
3	11:45	11:57
4	12:25	12:37
5	13:05	13:17
6	13:45	13:57
7	14:25	14:37
8	15:05	15:17
9	15:45	15:57

■運行ルート



1-1-3 周知・利用促進活動

1) チラシ・ポスターの作成

① 令和4年度作成分



図 チラシ表面



図 チラシ裏面

② 令和5年度作成分（ダイヤ改正の反映）



図 チラシ表面



図 チラシ裏面

2) 商店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



図 商工会との連携



図 みたか地域ポイントチラシ

3) ネーミング募集

- ・愛称「井のバス」
(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)

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



図 バスロケーションシステム

6) 地域説明会

- 実証運行の実施、経過報告等のため、地域団体等に向けた説明会を実施。
- 開催概要は下表のとおり。

表 説明会の実施対象

対象	
井の頭運営委員会	地域包括支援センター
井の頭役員会	老人クラブ
井の頭ケアネット	交通安全対策地区委員会
井の頭地区住民協議会	コミュニティスクール委員会
地域ケアネットワーク	

7) 広報関係

- 広報紙（広報みたか、井の頭地区「吾木香」）
- 三鷹市ホームページ
- 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」）
- 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交通西部地区実証運行

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。

また、令和 5 年 10 月からは、同様に公共交通不便地域であった井口地区の一部を含めた、井口・深大寺地区まで運行範囲を拡大した。

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) 運行開始当初（令和 4 年 10 月 24 日～令和 5 年 4 月 1 日）

■運行概要

運行形態	区域運行
実証運行期間	1 年間
運行時間	午前 8 時～午後 5 時
運行日	月曜日～土曜日
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)
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。

■運行エリア



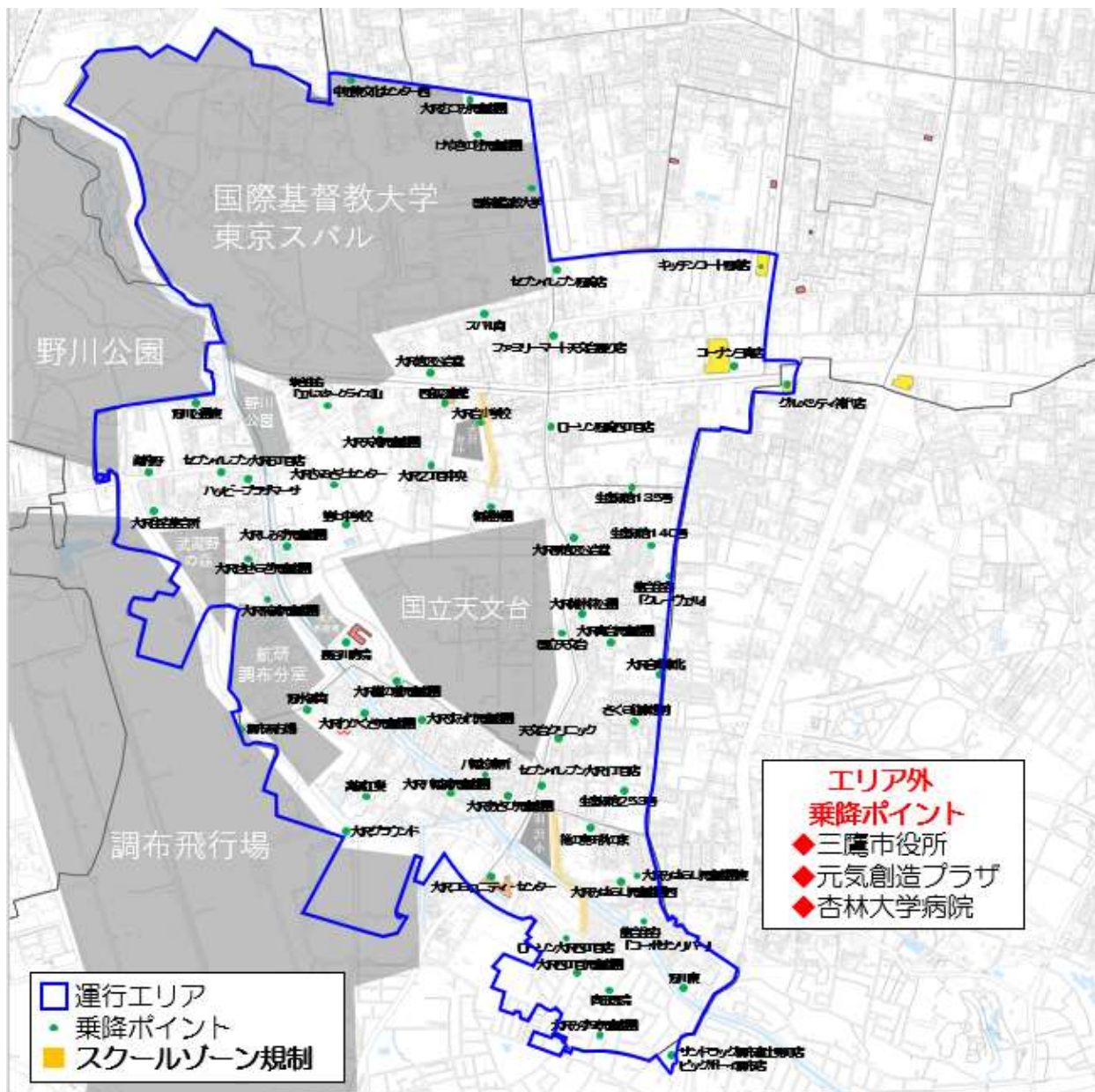
2) 第1次見直し(令和5年4月3日~令和5年9月30日)

■運行概要

運行形態	区域運行
実証運行期間	1年間
運行時間	午前8時~午後6時
運行日	月曜日~土曜日(イベント開催日は日曜・祝日も運行)
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、 その他高齢者・障がい者割引)
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。

※赤字部分は改正箇所

■運行エリア

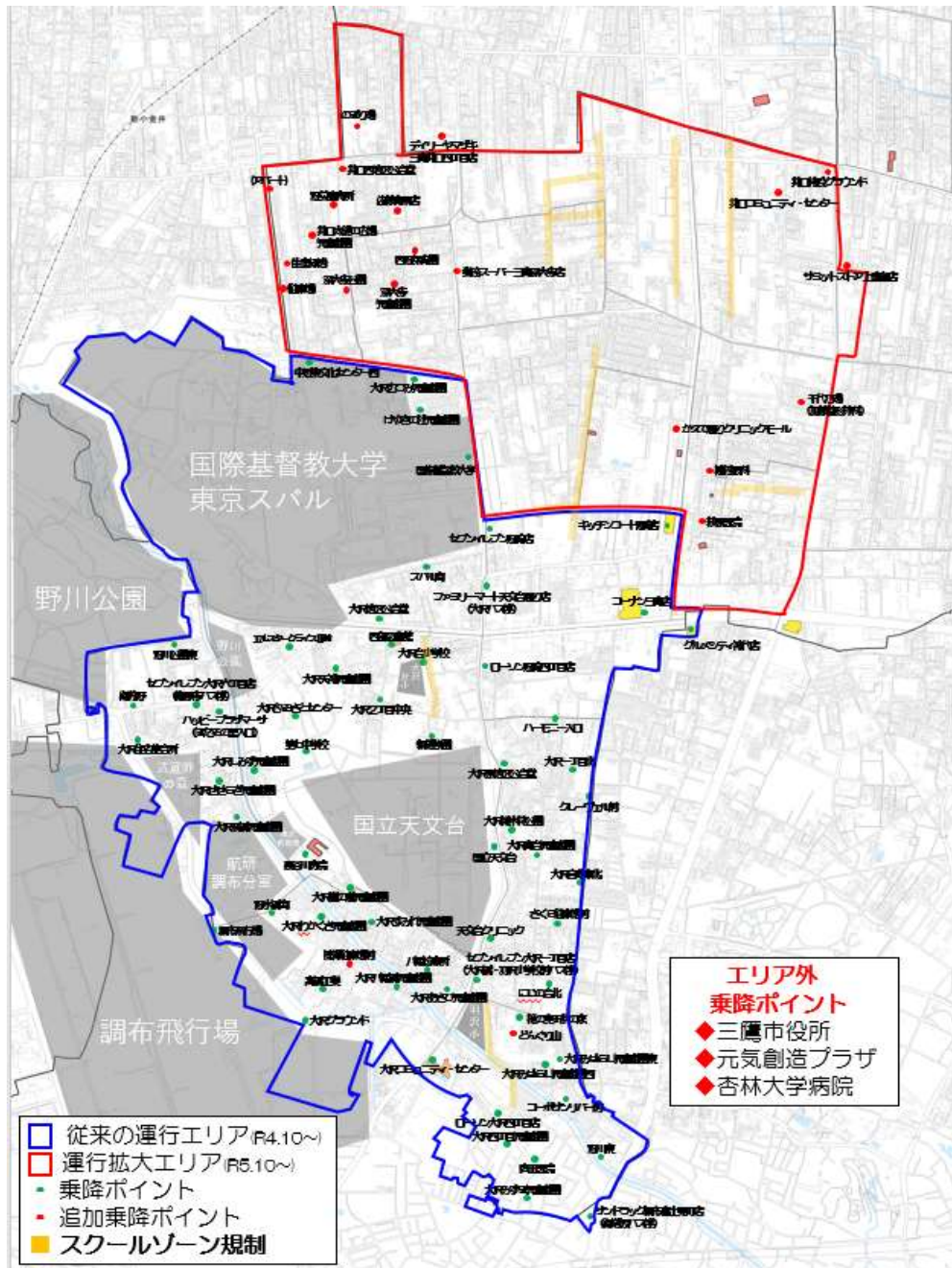


3) 第2次見直し(令和5年10月2日~)

運行形態	区域運行
実証運行期間	2年間(10月より1年間延長)
運行時間	午前8時~午後6時
運行日	月曜日~土曜日(イベント開催日は日曜・祝日も運行)
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、その他高齢者・障がい者割引)
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。

※赤字・赤枠部分は改正箇所

■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

①令和4年度作成



図 チラシ表面



図 チラシ裏面



図 利用ガイド(中面)

②令和5年度作成



図 チラシ表面



図 チラシ裏面



図 利用ガイド(中面)

2) ネーミング募集

- ・愛称「大沢めぐり号」「大沢ほたる号」(応募件数: 124件)
- ・令和5年10月の運行拡大に伴い「めぐり号」「ほたる号」に変更

3) 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
令和4年度（運行開始時）			
第1回	10月12日（水）14:00～15:00	大沢原地区公会堂	23名
第2回	10月12日（水）18:00～19:00	大沢下原地区公会堂	9名
第3回	10月13日（木）14:00～15:00	大沢住宅集会所	9名
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
第5回	10月15日（土）14:00～15:00	大沢地区公会堂	23名
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
令和5年度（運行エリア拡大時）			
第1回	9月28日（木）18:00～19:00	井口西地区公会堂	15名
第2回	9月30日（土）11:00～12:00	井口コミュニティセンター	16名
第3回	9月30日（土）14:00～15:00	大沢コミュニティセンター	10名

4) 地域説明会

- ・実証運行の実施、経過報告等のため、地域団体等に向けた説明会を実施。
- ・開催概要は下表のとおり。

表 説明会の実施対象

対象	
井口コミセン委員会	地域ケアネットワーク
井口ケアネット	地域包括支援センター
大沢ケアネット	老人クラブ
大沢役員会	交通安全対策地区委員会
大沢住民協議会	コミュニティスクール委員会
三鷹市西部地区住民協議会	

5) 広報関係

- ・広報紙（広報みたか、大沢地区「コミュニティおおさわ」、井口・深大寺地区「コミュニティにしみたか」）
- ・三鷹市ホームページ
- ・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」）
- ・大沢コミュニティまつりでのPR

1-3 三鷹台ルート（旧：三鷹台・杏林大学病院ルート）

1-3-1 目的・背景

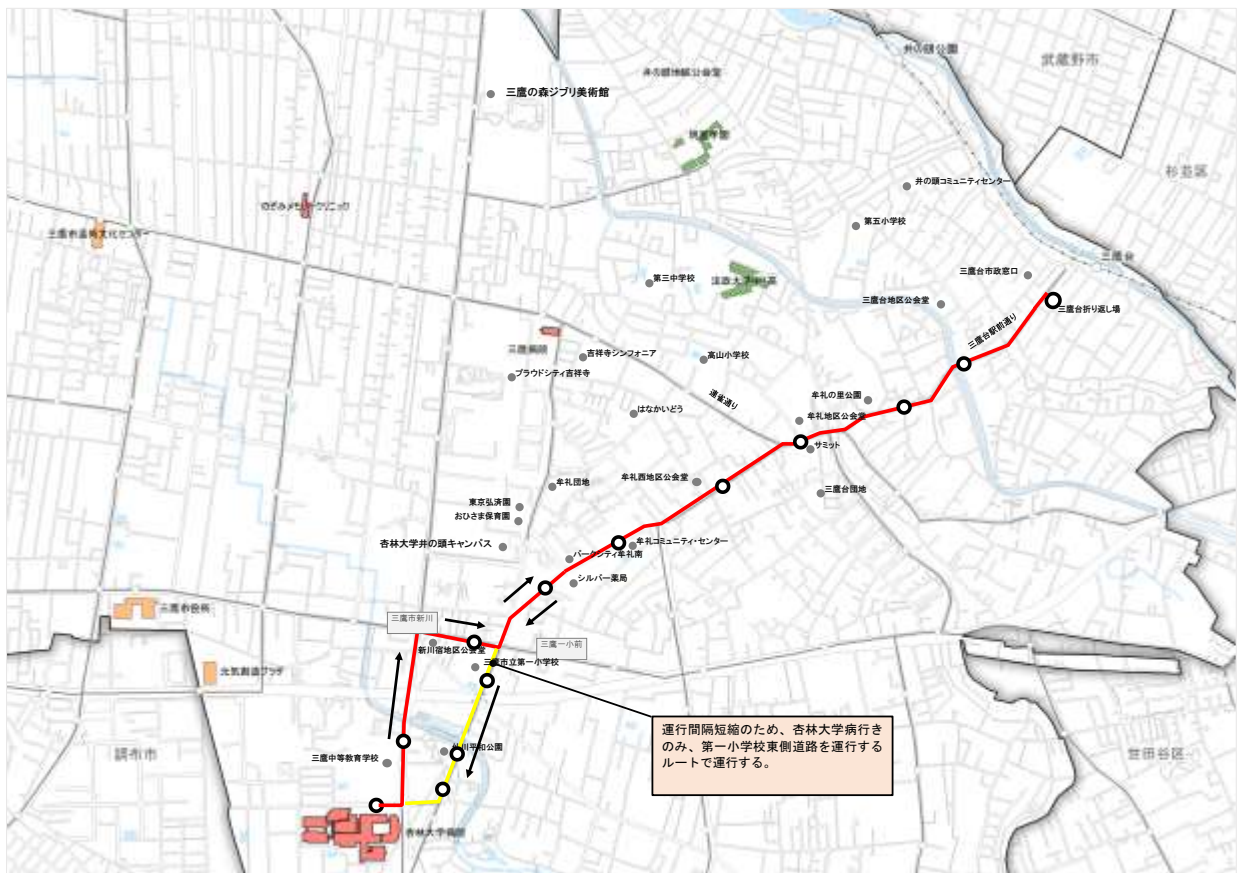
みたかシティバス「三鷹台・飛行場ルート」は、運行間隔や運行距離が長く利便性が低い等の課題があったため、運行ルートを三鷹台駅から杏林大学病院までに限定し、運行回数を増やすことを目的とする変更を行った。

1-3-2 運行概要

1) 運行開始時（令和4年10月24日～令和5年5月15日）

運行形態	定時定路線
運行区間	三鷹台駅～杏林大学病院
運行時間	午前7時頃～午後7時頃
運行日	全日（一部便土休日運休）
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）

■運行ルート



■運行ダイヤ

三鷹台駅発時刻		杏林大学病院発時刻
杏林大学病院行		三鷹台駅行
35	7時	12 55
20	8時	40
05 50	9時	25
32	10時	10 50
18 58	11時	36
40	12時	16 56
15 59	13時	31
34	14時	15 50
20 55	15時	36
41	16時	11
27	17時	01 47
10 55	18時	30
35	19時	15

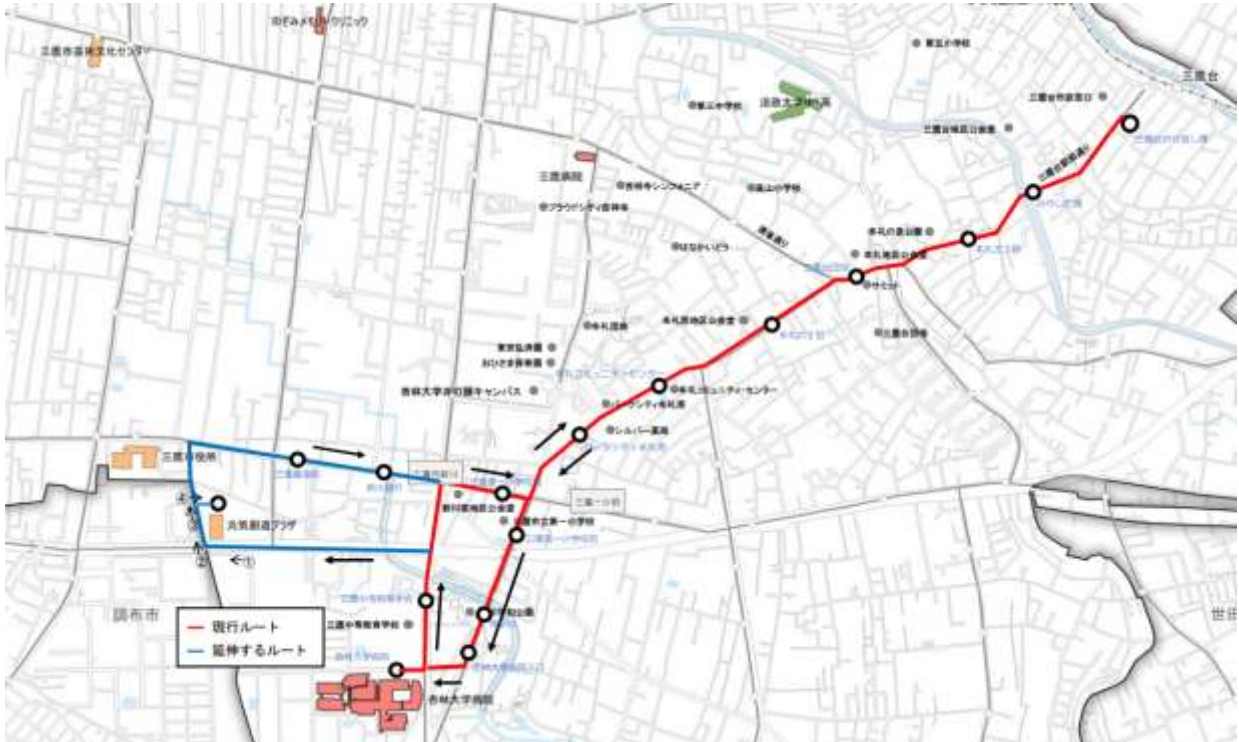
※赤字の便は土日・年末年始運休

2) 運行見直し(令和5年5月16日～)

運行形態	定時定路線
運行区間	三鷹台駅～杏林大学病院～元気創造プラザ
運行時間	午前7時頃～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)
備考	・令和5年10月1日より本格運行に移行

※赤字部分は改正箇所

■運行ルート



■運行ダイヤ

三鷹台駅発時刻		杏林大学病院発時刻
杏林大学病院経由 元気創造プラザ行		元気創造プラザ経由 三鷹台駅行
35	7時	12 55
20	8時	40
05	9時	20
00 50	10時	14
40	11時	04 54
30	12時	44
20	13時	34
10	14時	24
00	15時	14
40	16時	04 54
30	17時	50
15	18時	35
00	19時	

※赤字の便は、元気創造プラザを経由しません

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

- ・令和4年10月24日から令和5年11月30日までの乗車人数は2,825人（現金1,794人、乗車券1,031人）である。
- ・1日あたりの利用者数を見ると、概ね8~9人前後で推移している。
- ・運行当初と比較すると、利用は減少している。
- ・令和5年11月時点で1日あたりの利用者数は約10人であり、天候別では、晴れまたは曇りの日は約7.8人、雨または雪の日では約8.0人となっている。

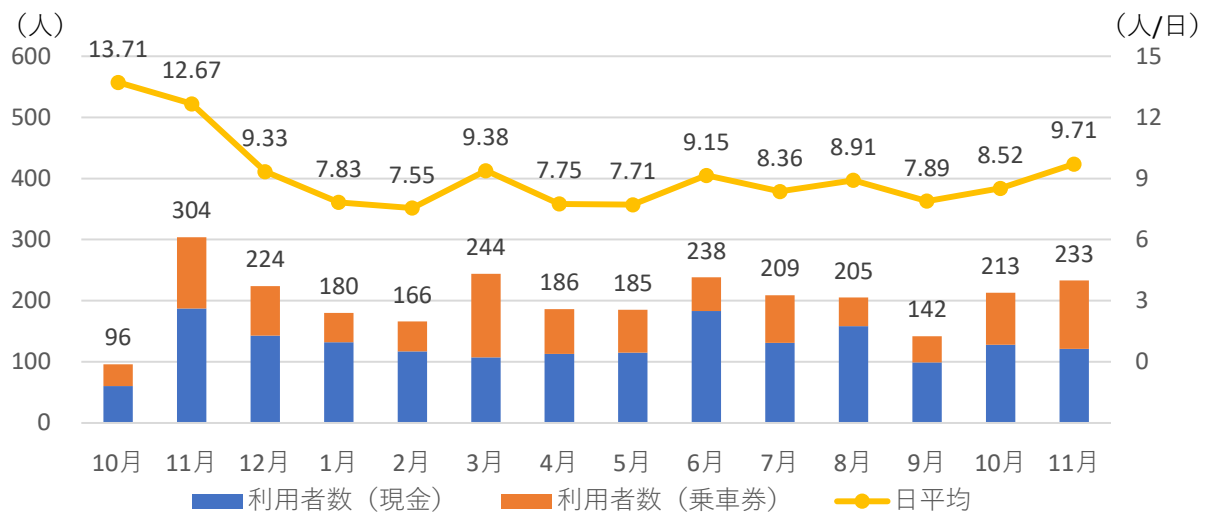


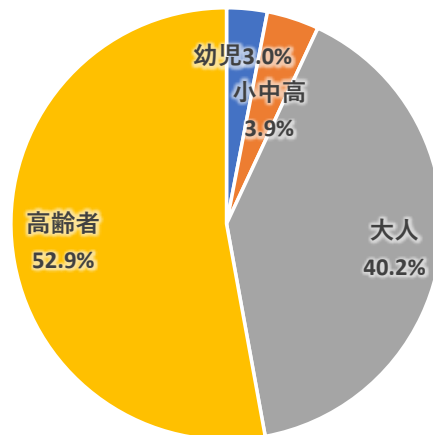
図 利用者数の推移 (R4/10/24~R5/11/30)

※8/30~9/7は車両不備のため運休

2) 利用状況調査結果 (R4/10/24~R5/11/30)

① 利用者の属性

- ・利用状況調査の結果、
大人が40.2%、高齢者が52.9%、
小中高生が3.9%、幼児が3.0%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」での降車が多いほか「玉川通り」と「コミュニティ・センター南」で一定数の乗車が見られる。
- 下りは、「三鷹台駅」での乗車、「明星学園前」での降車が多いほか、「コミュニティ・センター南」での降車、「玉川通り」での乗降車が比較的多い。

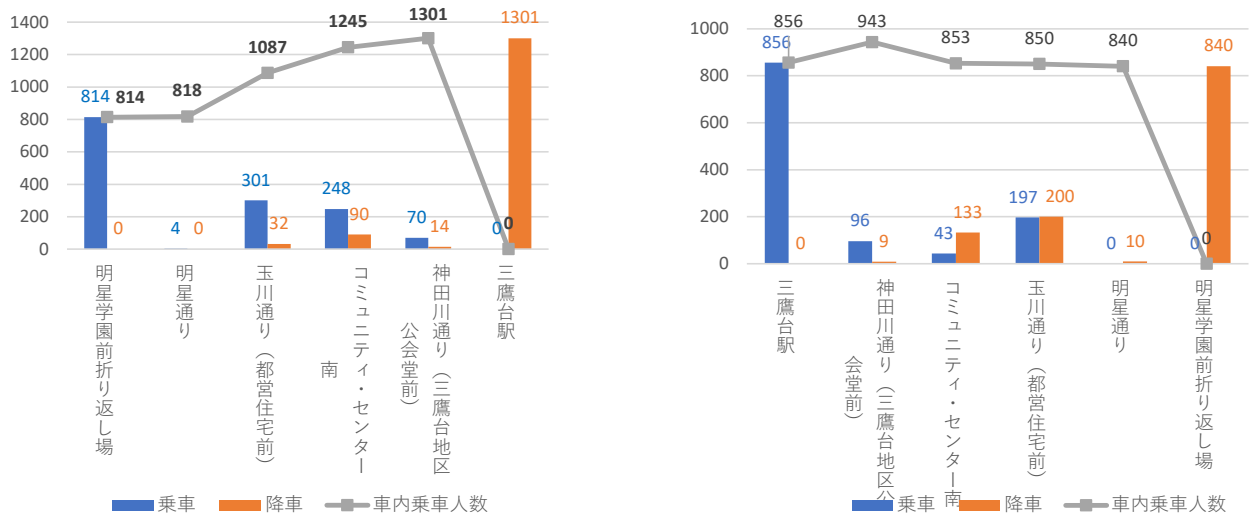


図 停留所別の利用者数 (左：上り、右：下り、R4/10/24~R5/11/30)

③ 曜日別の利用者数

- 曜日別 (平均) で見ると、金・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。

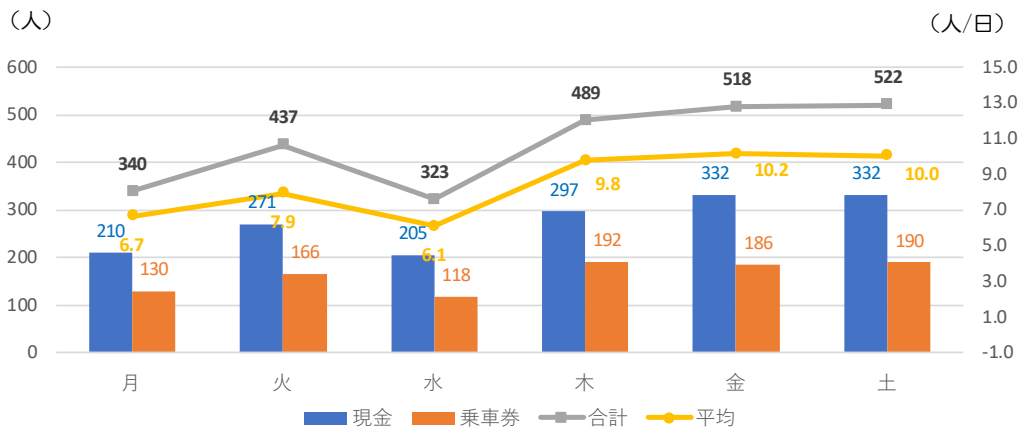


図 曜日の利用者数 (R4/10/24~R5/11/30)

④ 便別の利用者数

- 便別に見ると、上りは、1便、2便、9便の利用が多く、7便の利用が少ない。
- 下りは、4便、8便の利用が多く、7便の利用が少ない。

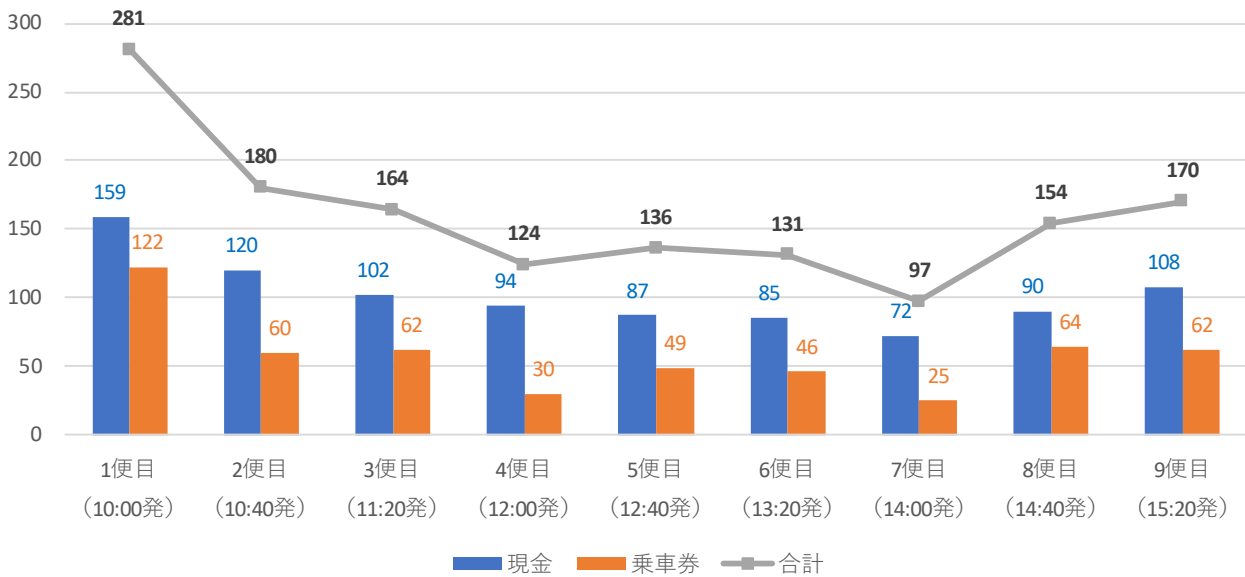


図 便別の利用者数（上り：明星学園前→三鷹台駅、R4/10/24～R5/11/30）

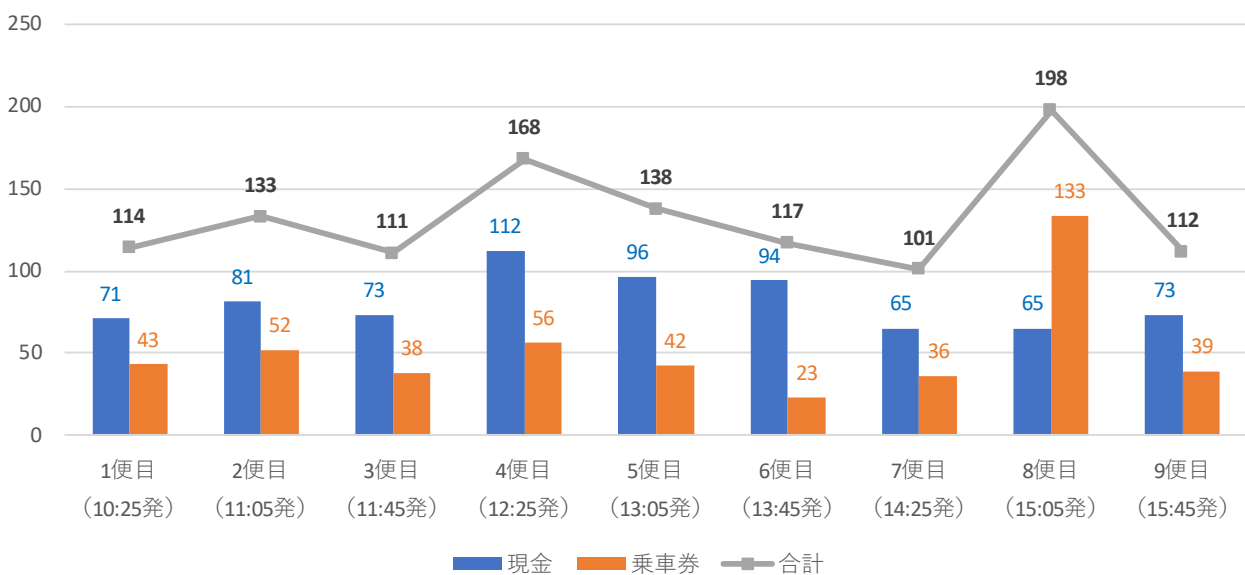
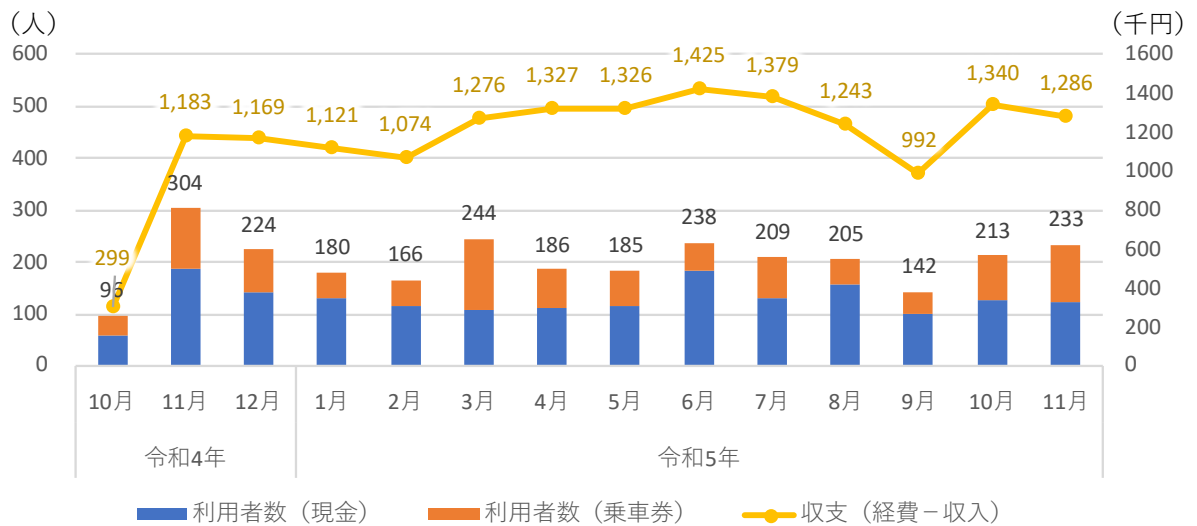


図 便別の利用者数（下り：三鷹台駅→明星学園前、R4/10/24～R5/11/30）

2-1-2 収支状況

- 小型EVバスの運賃収入については、令和4年10月から令和5年11月までの間で、180,100円となっている。
- 直近での利用を見ると、令和5年10月以降は、商店会連携による乗車券の利用が全体の4割を占めている。
- 令和5年度以降、運行経費単価の増により、経費全体が上がっている。



※8/30~9/7は車両不備のため運休

図 小型EVバス利用状況と運行収支状況

2-1-3 利用者アンケート結果（R4年11月実施）

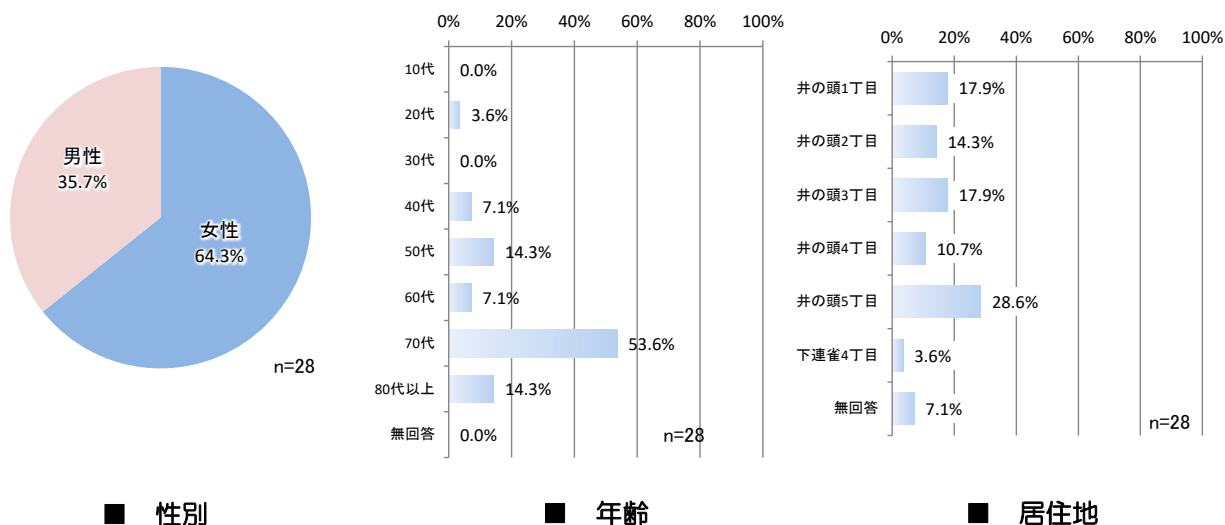
1) 実施概要

- 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 ※複数回利用者は除く
- 調査方法：
 - ・配布：実施期間中、車内に調査票ハガキを設置。
又は、交通事業者（乗務員）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、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：令和4年11月17日（木）～12月3日（土）
- 回収数：28票

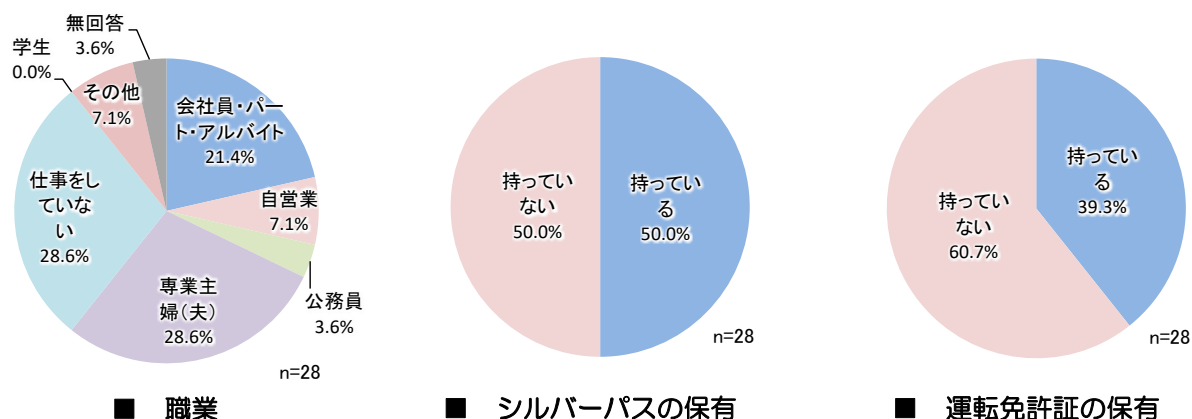
2) 調査結果（概要）

① 回答者の属性

- ・女性の利用が多く見られ、年齢層では、70代の利用が半数以上を占めている。
- ・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。

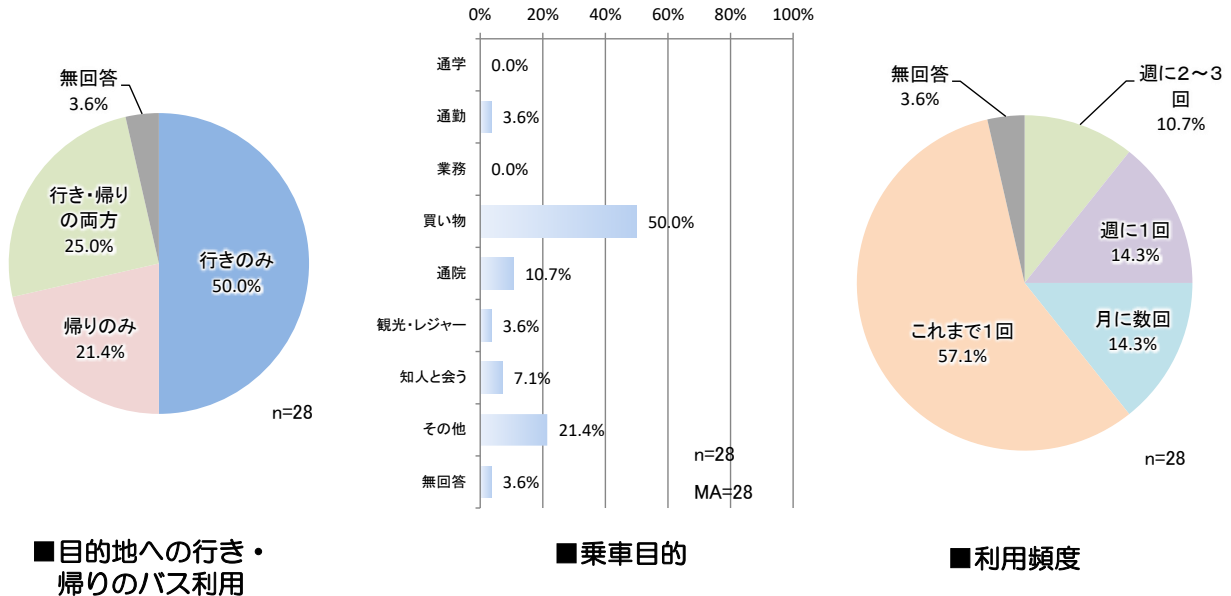


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



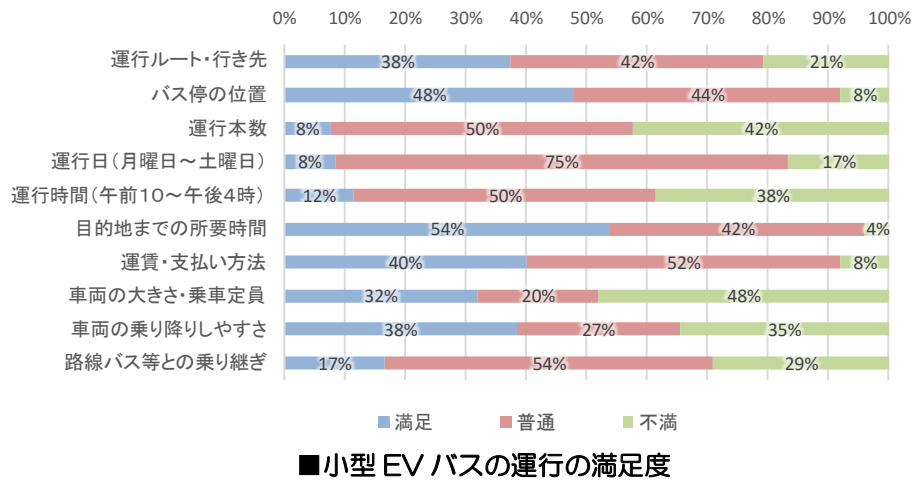
③ 小型 EV バスの利用状況

- 「行きのみ」の利用が最も多い。
- 「買い物」の利用が多い。



④ 小型 EV バスの運行の満足度

- 「目的地までの所要時間」「バス停の位置」は満足度が高い。
- 「運行本数」「運行時間」「車両の大きさ・乗車定員」は不満の割合が高い。



⑤ 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を改善してほしい。 ○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。

2-1-4 利用者アンケート結果（R5年4月実施）

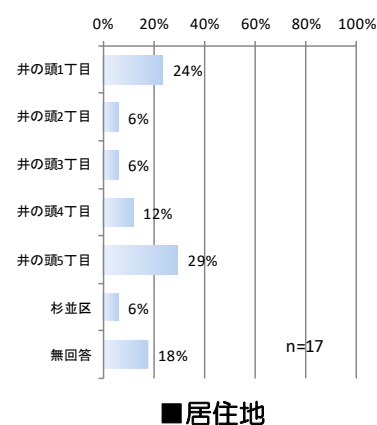
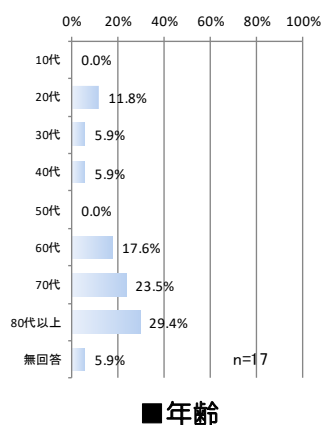
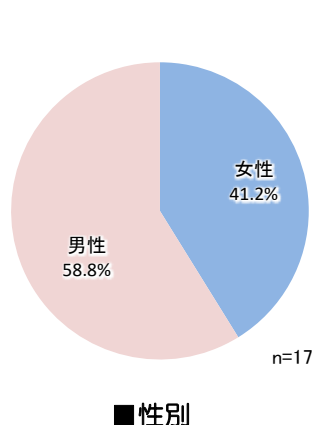
1) 実施概要

- 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 ※複数回利用者は除く
- 調査方法：
 - ・配布：実施期間中、車内に調査票ハガキを設置。
又は、交通事業者（乗務員）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、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：令和5年4月14日（金）～4月28日（金）
- 回収数：17票

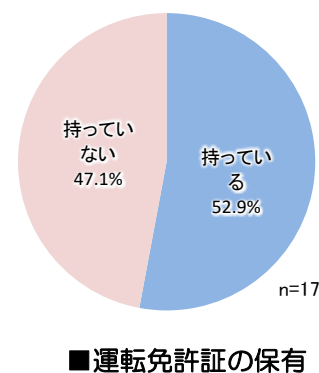
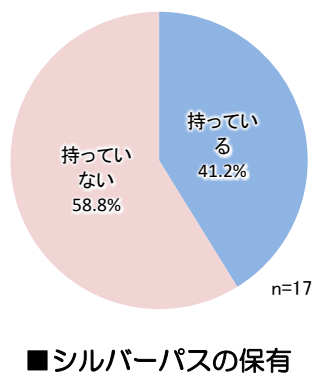
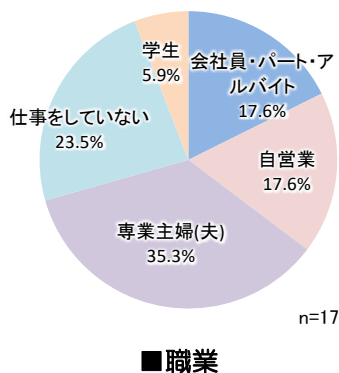
2) 調査結果（概要）

① 回答者の属性

- ・6割近くが男性の利用となり、年齢層では60～80代で合わせて約7割を占めている。
- ・居住地は井の頭1～5丁目である。

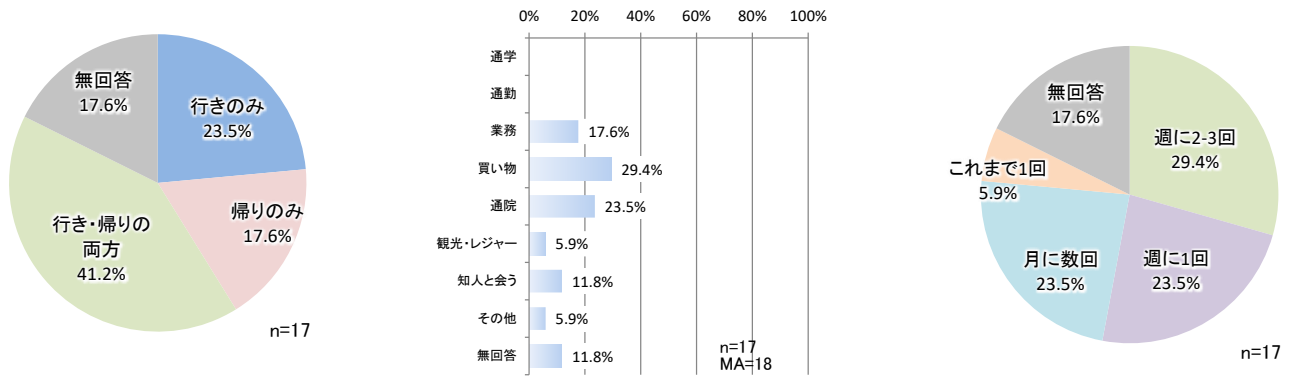


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



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。
- ・乗車目的は、「買い物」が半数を占めていた令和 4 年 11 月調査と比較し、他項目の割合が増加している。
- ・利用頻度は、「これまで 1 回」が約 6 割を占めていた令和 4 年 11 月調査と比較し、月に数回以上の回答の割合が増加している。



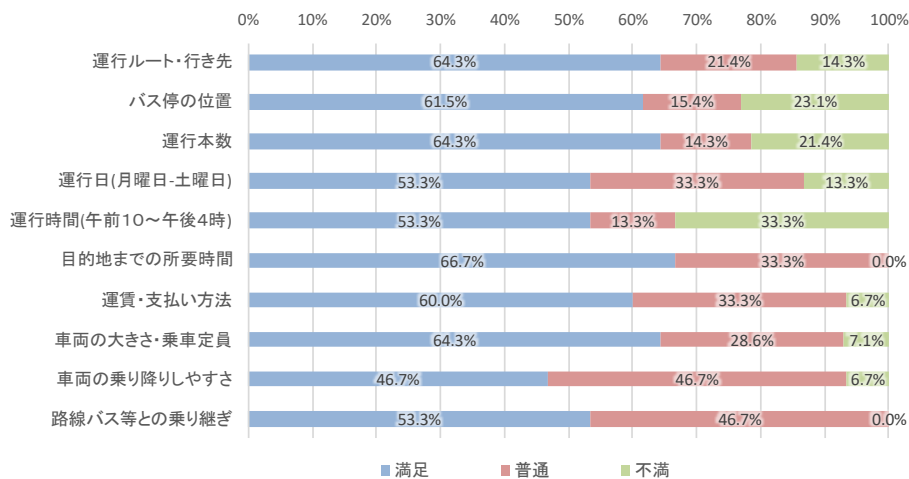
■目的地への行き・帰りのバス利用

■乗車目的

■利用頻度

④ 小型 EV バスの運行の満足度

- ・「目的地までの所要時間」「運行ルート・行き先」「運行本数」「車両の大きさ・乗車定員」は満足度が高い。
- ・「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 丁目の東部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。

2-1-5 利用者アンケート結果（R5年10月実施）

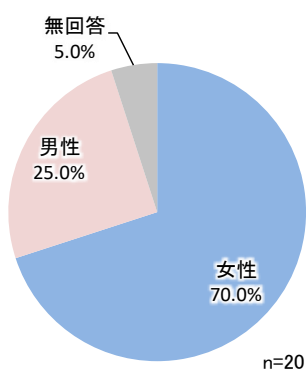
1) 実施概要

- 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 ※複数回利用者は除く
- 調査方法：
 - ・配布：実施期間中、車内に調査票ハガキを設置。
又は、交通事業者（乗務員）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、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：令和5年10月18日（水）～10月31日（火）
- 回収数：20票

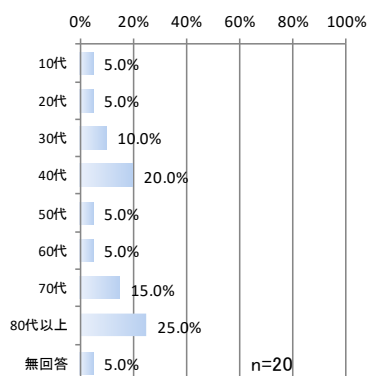
2) 調査結果（概要）

① 回答者の属性

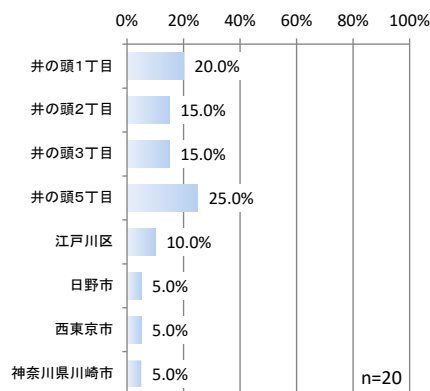
- ・70歳以上の利用が約半数を占めている。



■ 性別

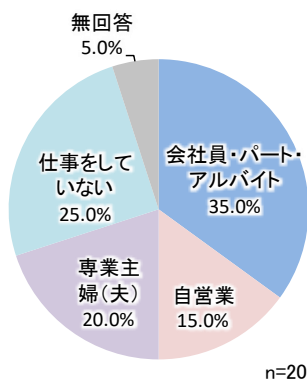


■ 年齢

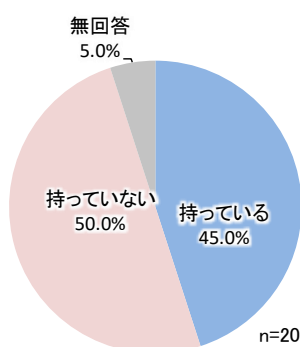


■ 居住地

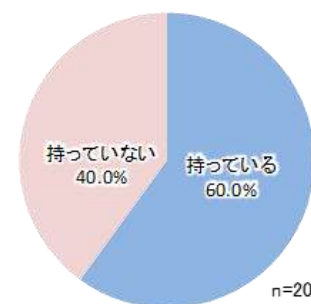
② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



■ 職業



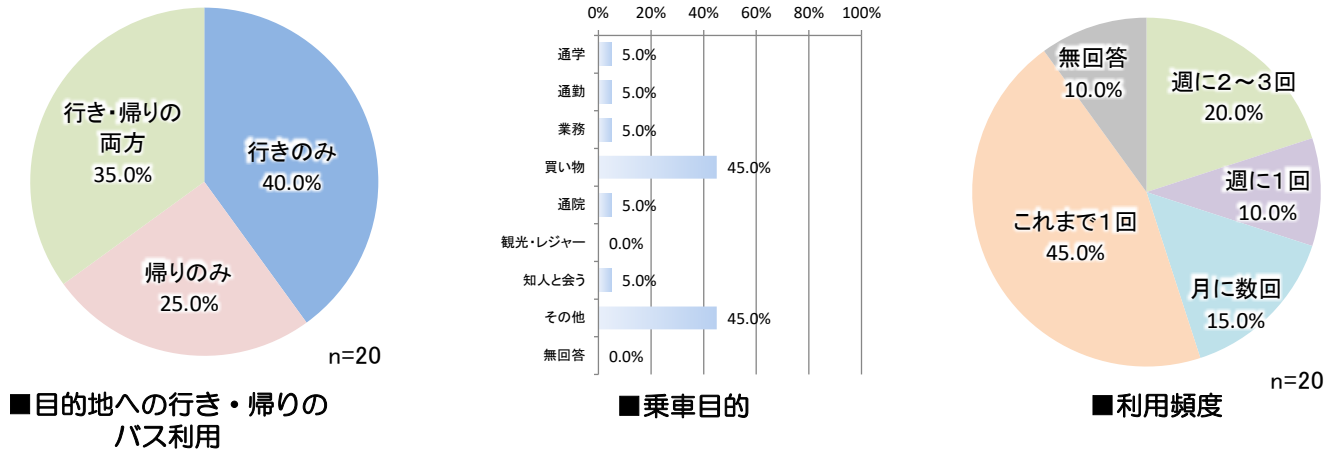
■ シルバーパスの保有



■ 運転免許証の保有

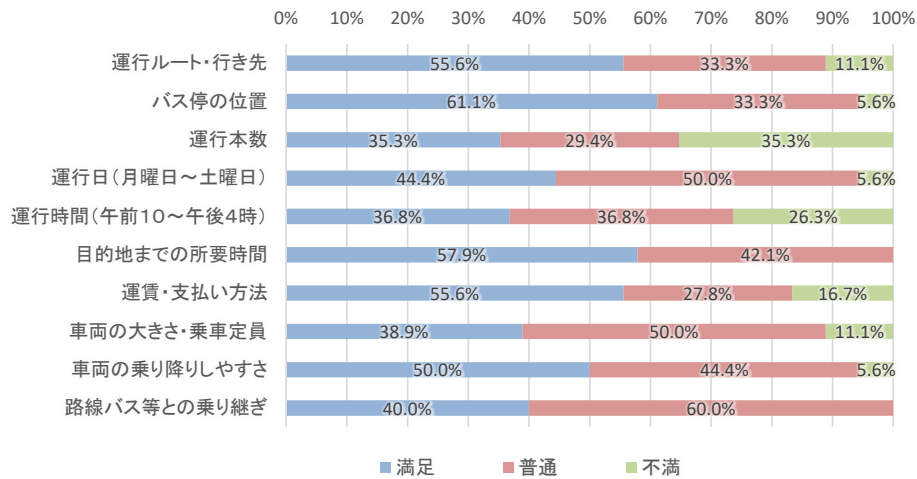
③ 小型 EV バスの利用状況

- ・片道のみ利用するという回答が約 3 分の 2 を占めている。
- ・乗車目的は、令和 5 年 4 月調査と比較し、再び買い物の割合が増加している。
- ・利用頻度は、令和 5 年 4 月調査と比較し、月に数回以上の回答の割合が減少し、これまで 1 回の回答の割合が増加している。



④ 小型 EV バスの運行の満足度

- ・「バス停の位置」「運行ルート・行先」「目的地までの所要時間」「運賃・支払方法」は満足度が高い。
- ・「運行本数」「運行時間」は不満の割合が高い。



⑤ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○1丁目の商店会通りに近いところへルートを伸ばしてほしい。 ○明星学園前まででは利用方法が少ない。
運行時間	○18時ごろまで本数を増やしてほしい。 ○コミセンの活動に参加するために利用したいが、開始時間にちょうどいい便がない。
その他	○Suica、シルバーパスを利用できるようにしてほしい。 ○小金井市・杉並区のムーバスぐらいの大きさの車両が必要。 ○利用を増やすには利便性を高める必要があるのでは？

2-1-6 地域住民アンケート結果（R4年度実施）

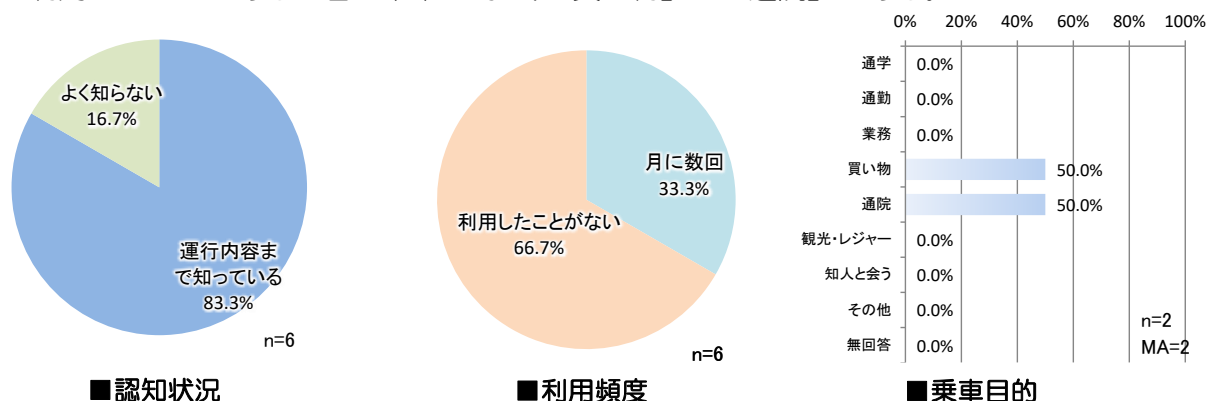
1) 実施概要

- 対象者：井の頭地区及び牟礼地区の地域住民（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。
- 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：令和4年11月21日（月）～12月11日（日）
- 回収数：6票

2) 調査結果（概要）

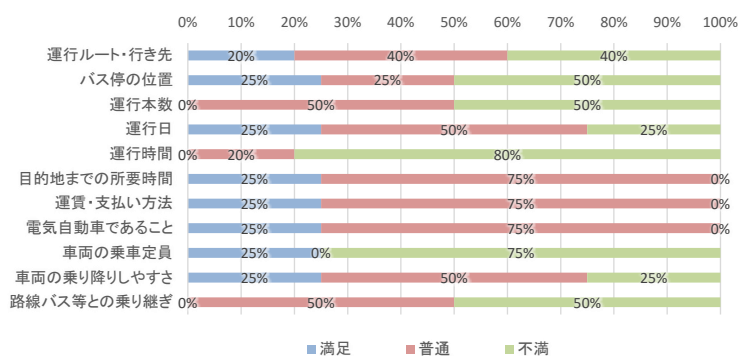
① 小型EVバスの利用状況

- ・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。
- ・利用したことがある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。



■ 小型EVバスの運行の満足度

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

2-1-7 地域住民アンケート結果（R5年度実施）

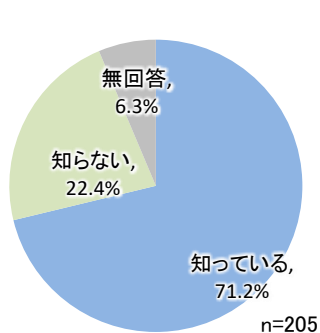
1) 実施概要

- 対象者：井の頭地区の地域住民（利用していない住民も対象とする）
- 調査方法：対象地域の居住者に郵送配布、郵送またはWEBフォームにて回収。
- 調査時期：令和5年10月18日（水）～10月31日（火）
- 配布対象：地域住民600人を無作為抽出
- 回収数：205票（回収率34.1%）

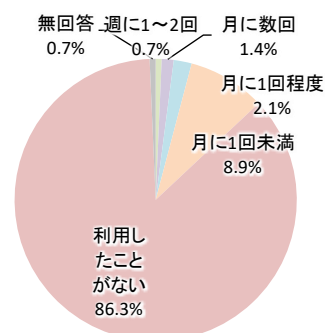
2) 調査結果（概要）

① 小型EVバスの利用状況

- ・回答者の約7割が知っているが、利用したことがない人が8割以上を占めている。



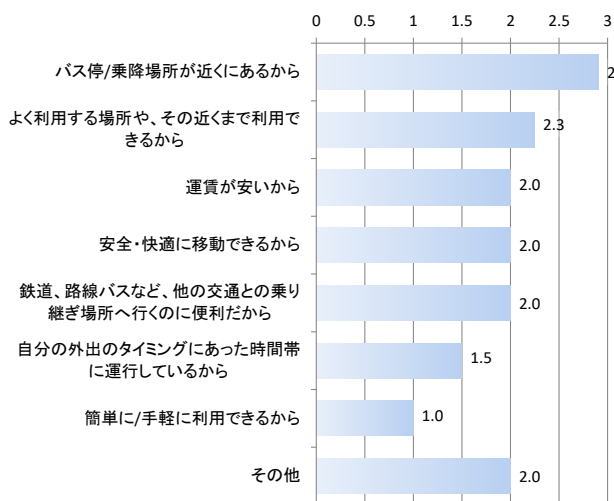
■認知状況



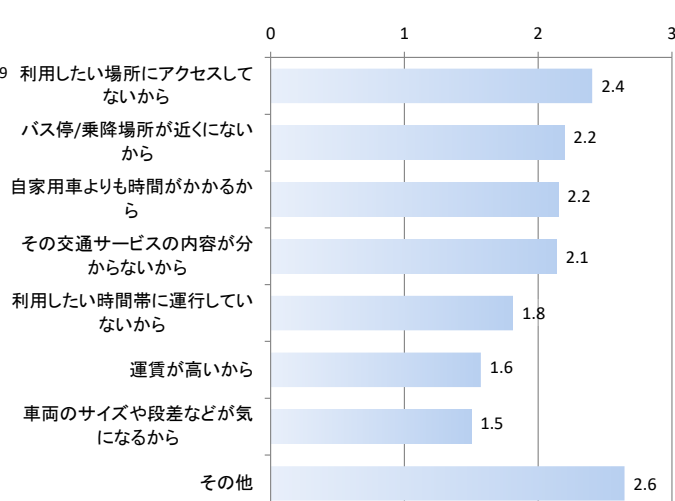
■利用頻度

② 小型EVバスを利用する理由／しない理由

- ・利用する理由では、乗降場所が近い、目的地の近くまで行けるなど、利用しない理由では、利用したい場所へのアクセスや、乗降場所が遠いといった、それぞれ乗降場所の位置による影響が大きい。
- ・運賃が安いことや、移動時の安全性を求めてEVバスを利用する方が多く見られる。



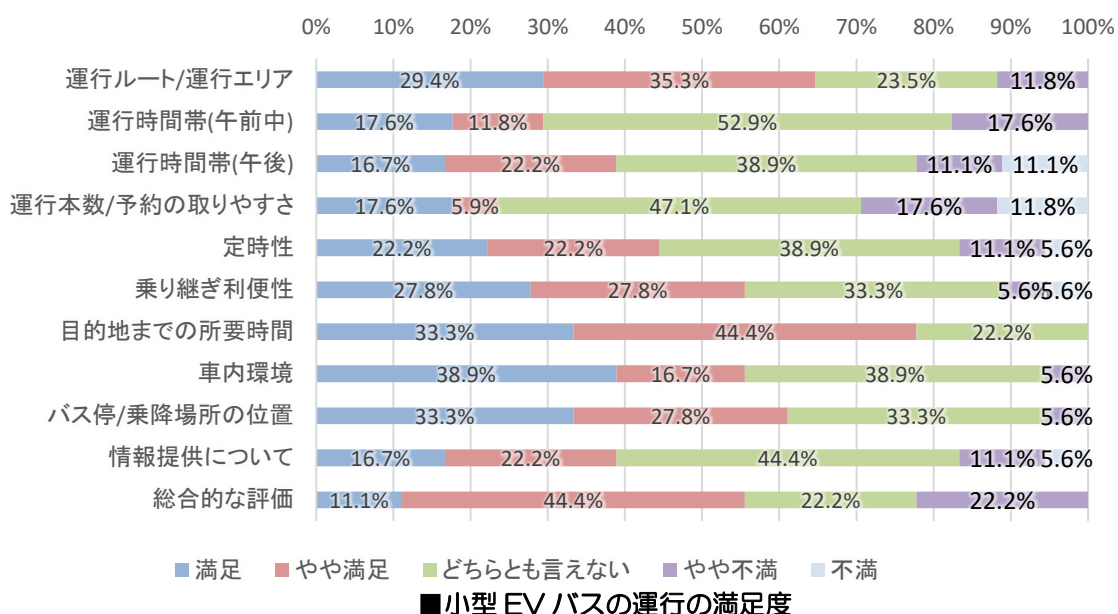
■利用する理由（1番目：3点～3番目：1点と定義付け、点数化して整理）



■利用しない理由（1番目：3点～3番目：1点と定義付け、点数化して整理）

③ 小型 EV バスの運行の満足度

- ・「目的地までの所要時間」「運行ルート/運行エリア」は満足度が高い。
- ・「運行本数」「午後の運行時間帯」は不満の割合が高い。



④ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	○アクセス先を増やしてほしい（三鷹駅、杏林病院、市役所、元気創造プラザ、地域周辺のスーパー、市内の学校）。 ○三鷹台から調布飛行場へのアクセスがなくなったのは残念 ○現行ルートは利用する機会がない
運行本数	○本数が少ない ○1 時間に 1～2 本では意味がないと思う
車両	○乗車定員が少ないので、利用が増えると乗りにくくなるかも。
運行形態	○タクシーのように手を上げて乗れるようにしてほしい
その他	○バスを見かけるが利用者がいない／少ないことが多い ○運行していることを知らなかったなので、もっと PR や時刻表等の情報提供が必要

2-1-8 地域住民アンケート結果（井の頭町会アンケート/R4 年度実施）

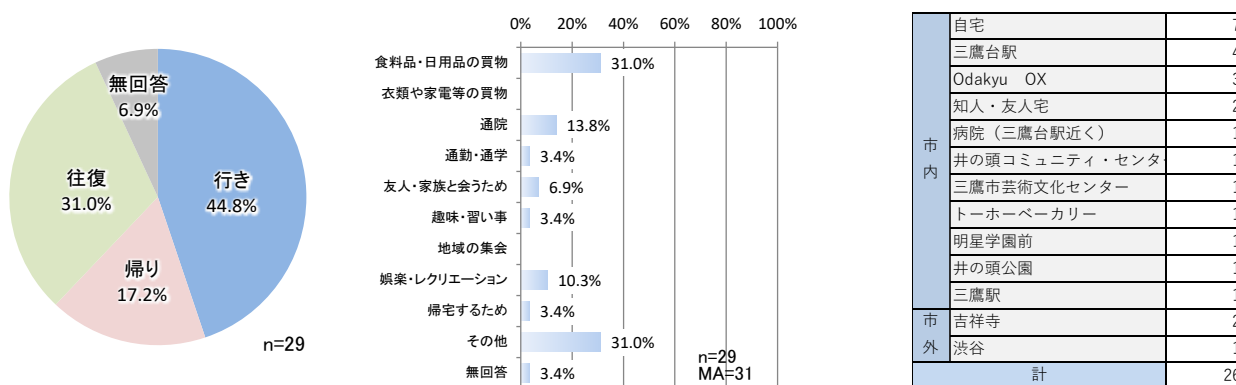
1) 実施概要

- 対象者：井の頭地区及び牟礼地区の地域住民（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。
- 調査時期：令和5年2月17日（金）～3月31日（金）
- 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。



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。

2-1-9 沿線商業施設アンケート結果（R5 年度実施）

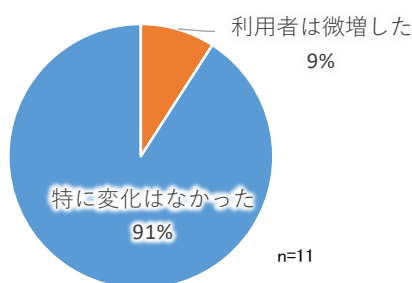
1) 実施概要

- 対象施設：井の頭地区小型 EV バス沿線商業施設
- 調査方法：対象の商業施設に調査票を直接配布・回収。
- 調査時期：令和 5 年 6 月 16 日（金）～6 月 30 日（金）
- 回収数：11 票

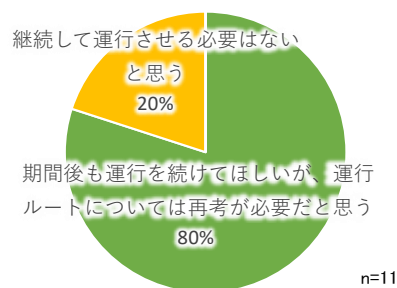
2) 調査結果（概要）

① 小型 EV バス運行の効果

- ・小型 EV バスによる来店者が見込める施設も見られた。
- ・今後の要望では、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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 【西部地区】AI デマンド（予約型乗合）交通

2-2-1 利用状況

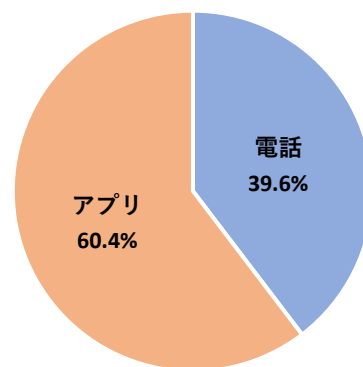
1) 予約・利用者数（R4/10/24～R5/11/30）

- 令和4年10月24日から令和5年11月30日までの予約件数は8,121件、乗車人数は10,480人である。
- 電話予約が約39.6%、アプリ予約が約60.4%とアプリ予約の方が多い。
- エリア内（62か所）の利用は約56.0%、エリア外の利用は約44.0%である。
- 天候別に見ると、晴・曇の日よりも、雨・雪の日の利用が多い傾向である。

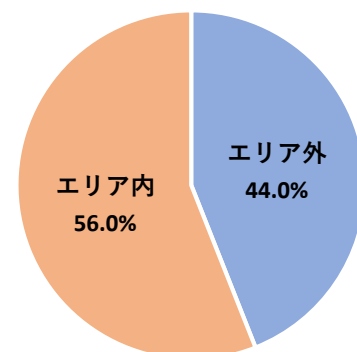
表 利用実績（R4/10/24～R5/11/30）

項目	実績	割合
予約完了数	8,121件	
電話予約	3,219件	39.6%
アプリ予約	4,902件	60.4%
乗車人数	10,480人	
エリア内	5,869人	56.0%
エリア外	4,611人	44.0%
リピーター率	63.38%	
相乗り発生件数	3,302件	40.7% ※予約完了数8,121件 に対する割合
日平均乗車人数	31.5人/日	
晴又は曇の日	30.6人/日	日数：248日間
雨又は雪の日	33.2人/日	日数：87日間

※天候は気象庁データ（昼：6～18時）



■ 予約方法



■ 利用区間

2) 割引利用の状況（R5/4/1～R5/11/30）

- 高齢者割引の利用が21.3%、障がい者割引の利用が9.2%、割引利用率は30.5%であった。
- 2023年11月末時点における高齢者割引証発行件数は308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	1,191	21.3%
	障がい者割	514	9.2%
割引なし		3,876	69.4%
合計		5,581	100.0%

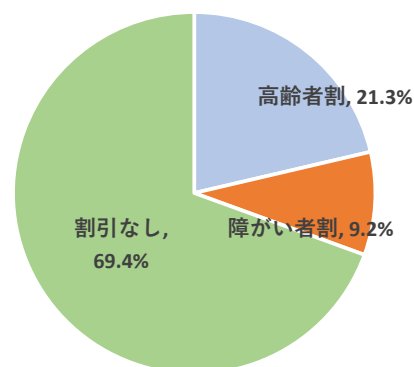


図 割引利用の有無
（令和5年4月以降を集計）

3) 利用者の利用回数属性

- 利用者の3割は、1回のみ利用に留まっている。
- リピーターを見ると、最も多いのは2~4回程度の利用となっている。
- また、少数ながら、週に1回以上の頻度で利用している利用者も見受けられる。

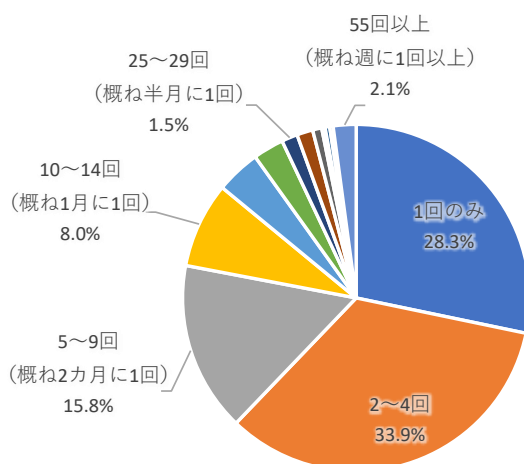


図 利用回数別利用者数 (R4/10/24~R5/11/30)

4) アプリ登録者数の推移

- 令和5年11月末時点でのアプリ登録者数は、1,319人である。
- 運行開始時の利用登録が一段落した令和4年12月以降では、新規登録者は概ね40~50人前後で推移している。
- 令和5年10月のエリア拡大に伴い、同年9月~10月は新規登録者数が大きく増加した。

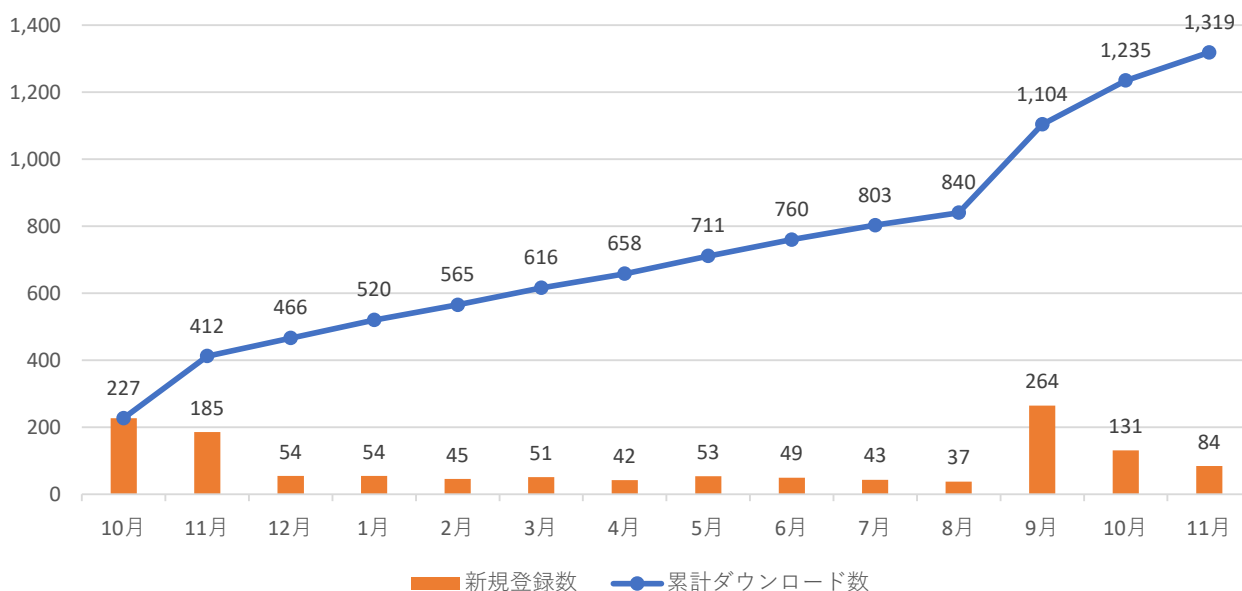


図 アプリ登録者数の推移 (R4/10/24~R5/11/30)

5) 利用者数の推移

- 令和4年10月24日から令和5年11月30日までの全体での日平均は31.3人である。
- 月別にみると、令和5年度から増加が見られる。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。
- 4～5月にかけて増加しており、エリア拡大までの期間は概ね30～40人/日前後で推移している。
- 直近では運行エリアを拡大した10月以降には、概ね50人/日前後まで増加した。
- 令和5年10月に、乗務員の乗務体制の見直し（休憩時間の確保）を行ったため、運行効率がやや低下している。

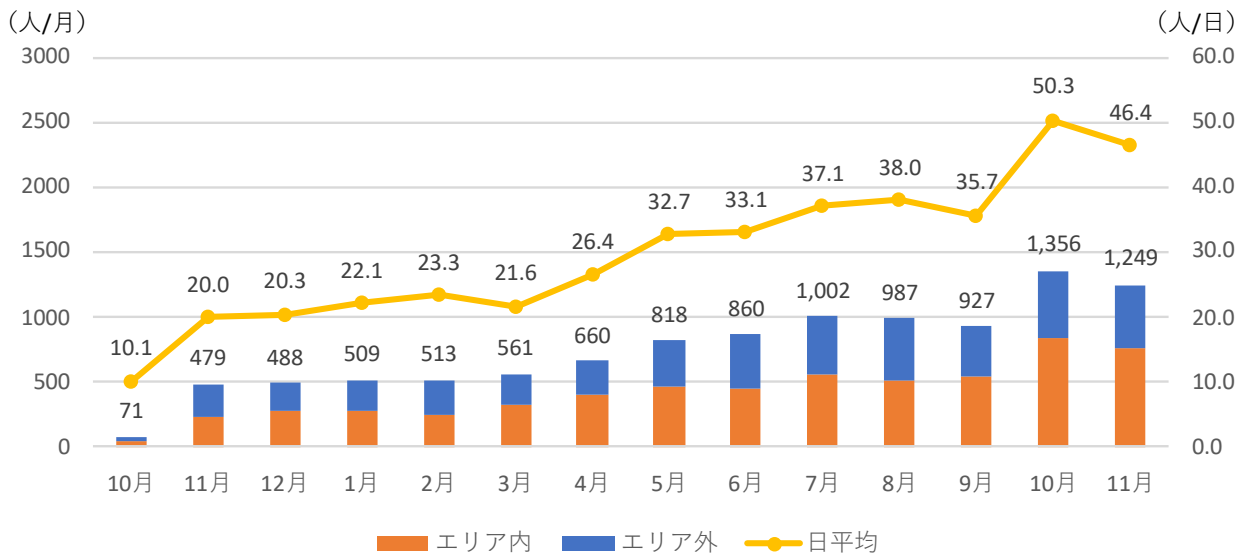


図 利用者数の推移 (R4/10/24～R5/11/30)

6) 利用状況調査結果

- ・曜日別（平均）で見ると、木曜日と金曜日が多く、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。

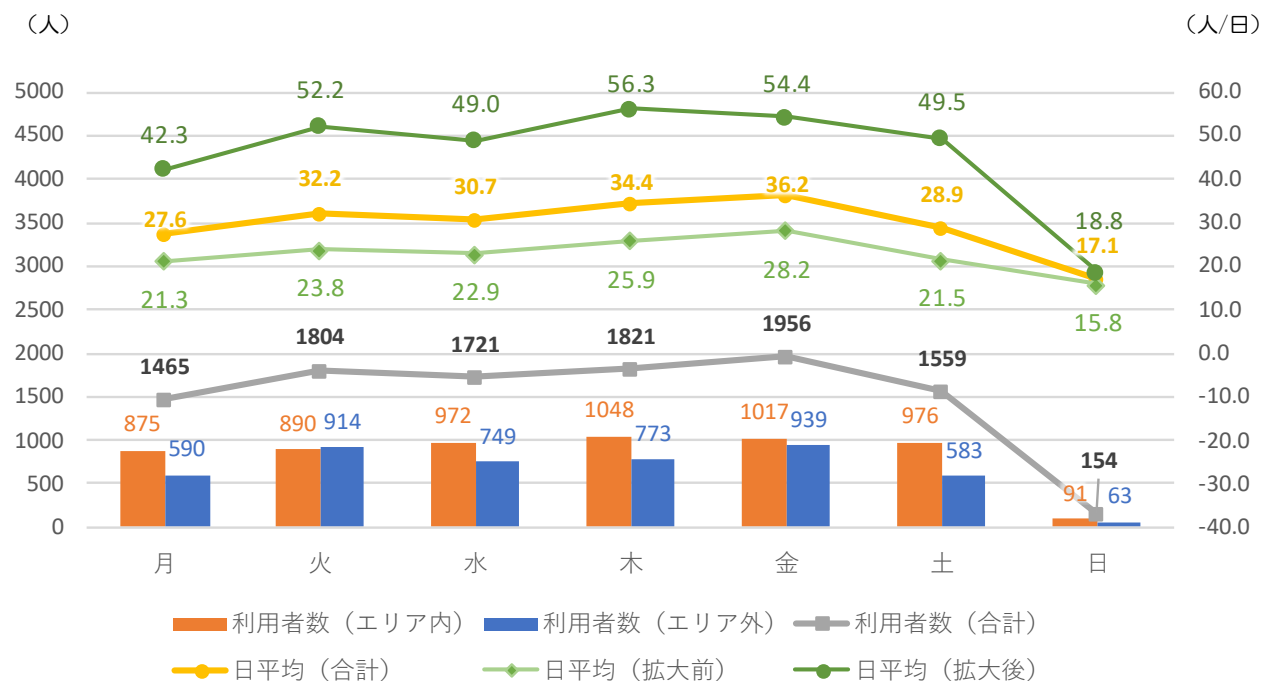


図 曜日別利用者数 (R4/10/24~R5/11/30)

- ・時間帯別で見ると、10時台が最も多く、次いで9、12、8時台と続いている。
- ・運行エリア拡大前後で比較するとエリア拡大に伴い全体的に利用者数が増加しているが、9時台、12時台については特に大きく増加している。

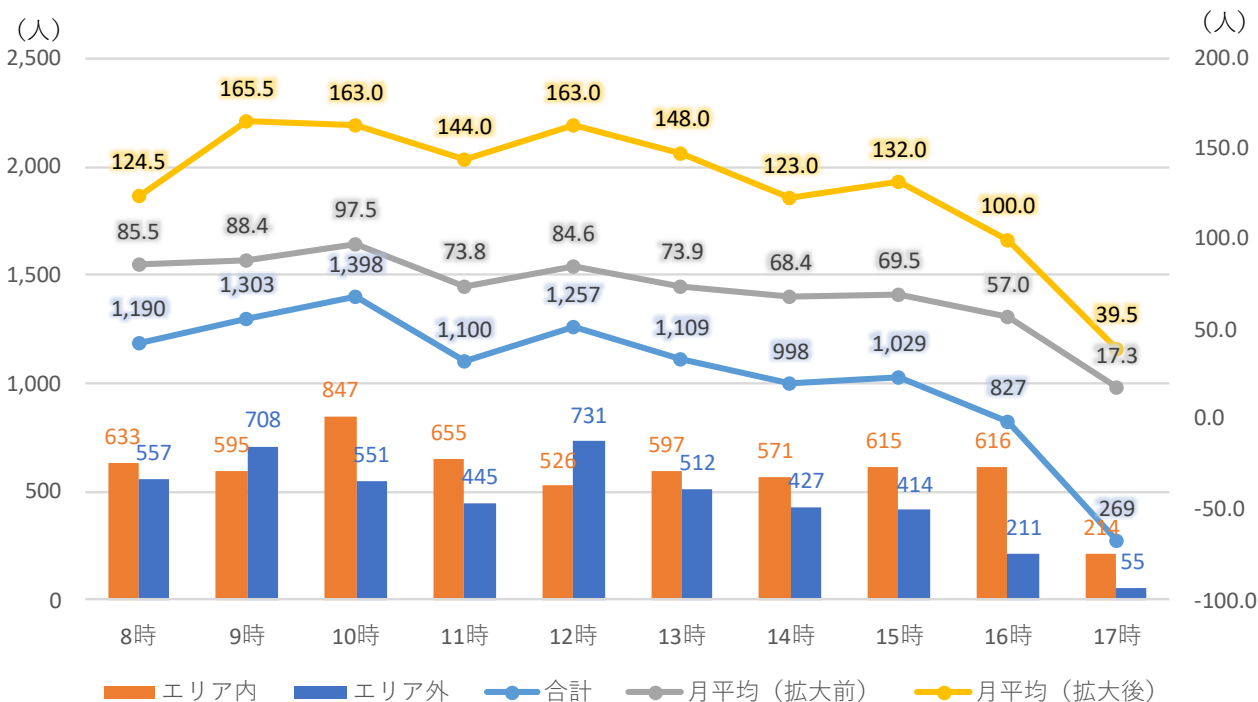


図 時間帯利用者数 (R4/10/24~R5/11/30)

- 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」「長谷川病院」「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。

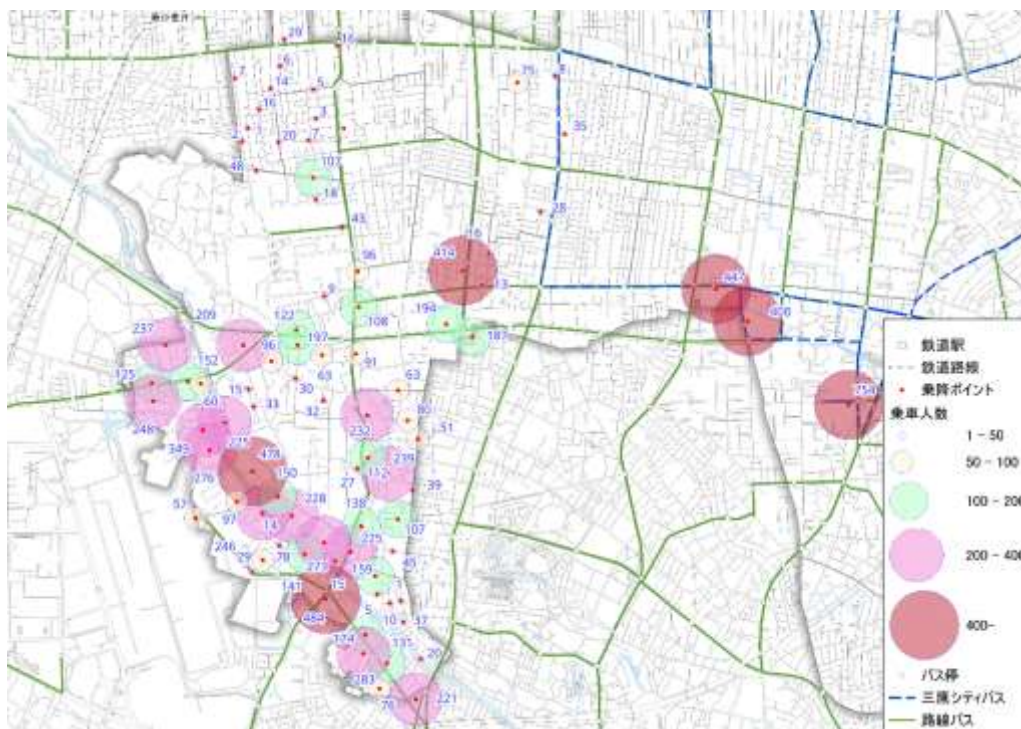


図 利用の多い乗車地点 (R4/10/24~R5/11/30)

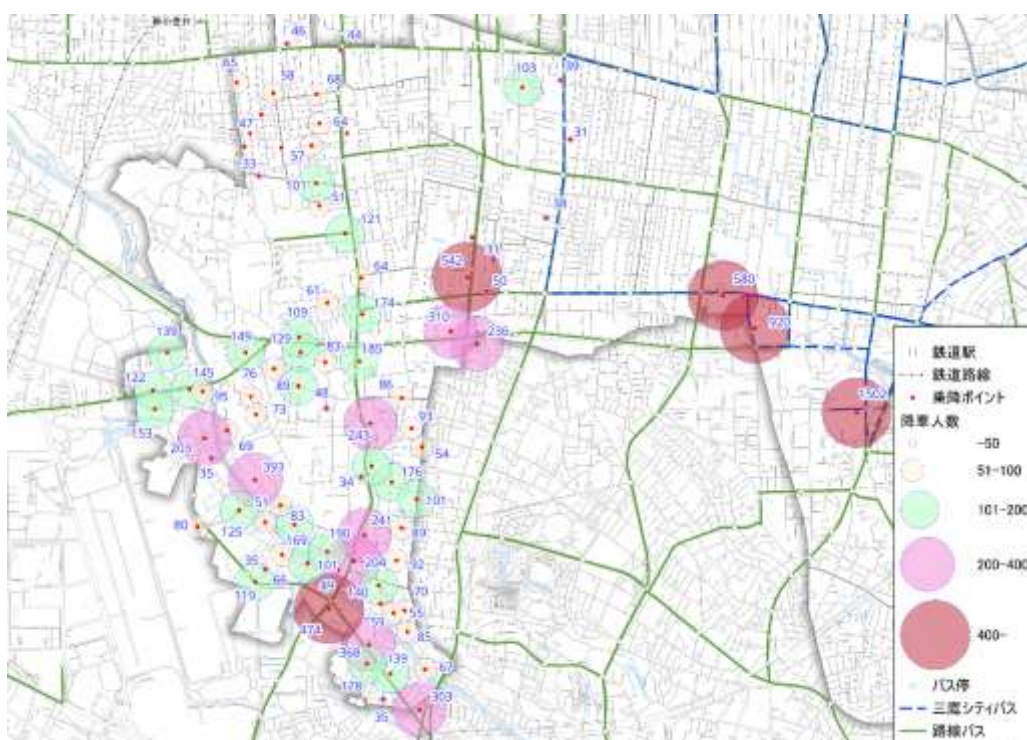


図 利用の多い降車地点 (R4/10/24~R5/11/30)

2-2-2 収支状況

- 令和5年度以降、日祝日イベント時の臨時運行や運行時間の延長（午後5時から6時まで）、車両借上運賃単価の増により、運行経費が増加した。

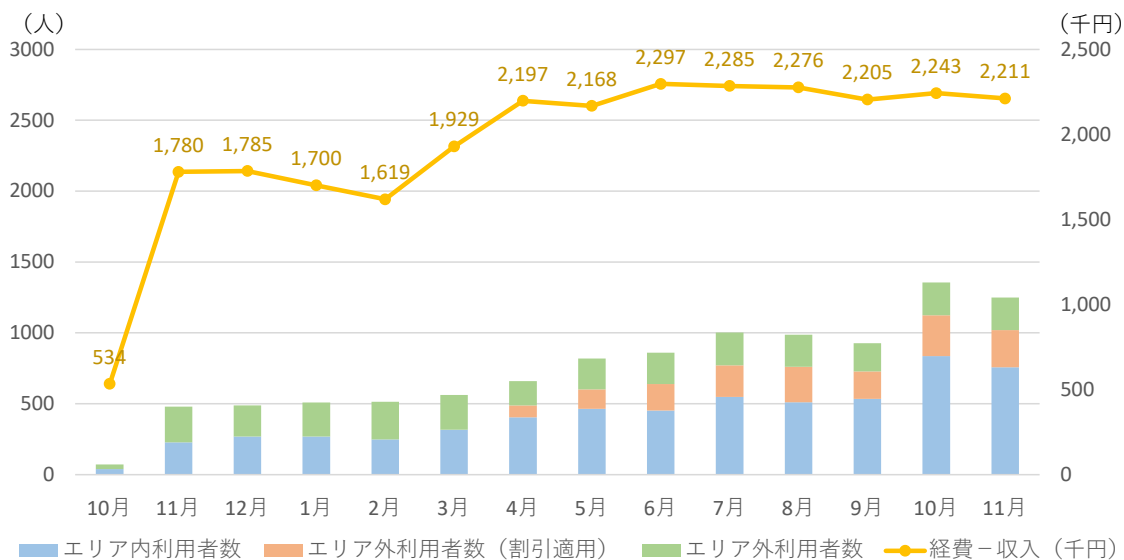


図 西部デマンド交通利用状況と運行収支状況

表 西部デマンド交通臨時運行実績

4月	23日	三鷹市長、市議選挙
5月	21日	大沢コミュニティ祭
7月	16日	みたか商工まつり
	23日	水上フェスティバル
9月	17日	敬老のつどい
	23日	秋の交通安全フェスタ
10月	8日	みたかスポーツフェスティバル
	29日	大沢住民協議会50周年イベント
11月	3日	大沢の里秋祭り
	12日	農業祭
	19日	ふじみ祭り

2-2-3 利用者アンケート結果（R4年11月実施）

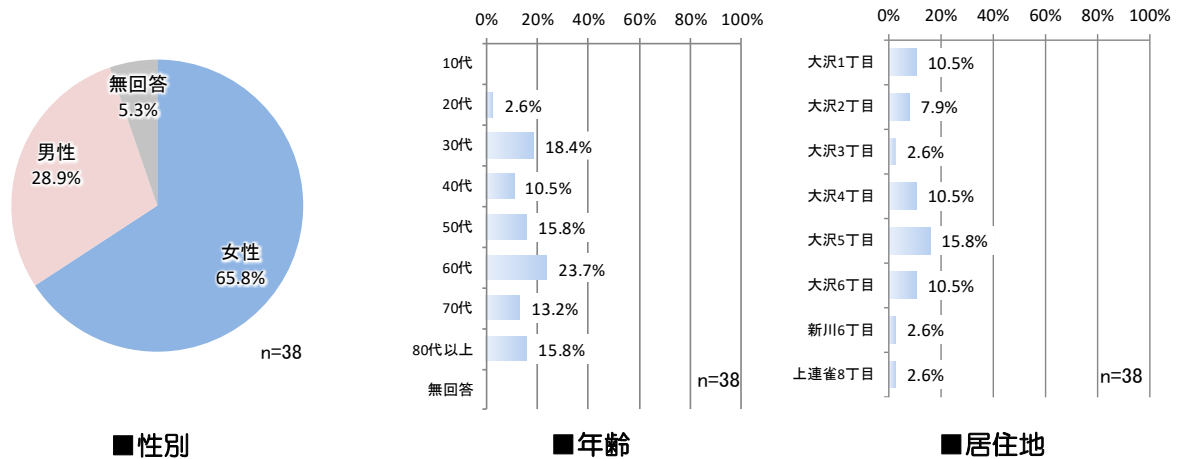
1) 実施概要

- 対象路線：大沢 AI デマンド交通（現・西部 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、車内で乗務員による直接配布。
 - ・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：令和4年11月17日（木）～12月3日（土）
- 回収数：38票

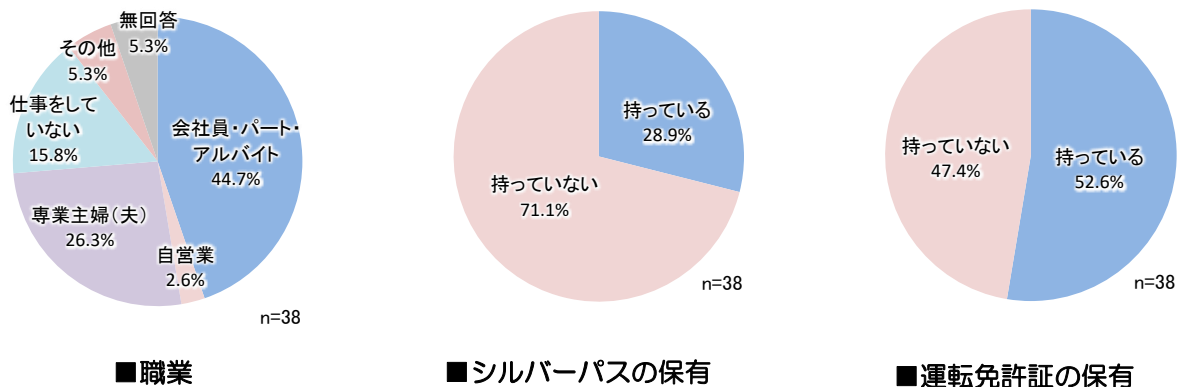
2) 調査結果（利用あり/概要）

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。

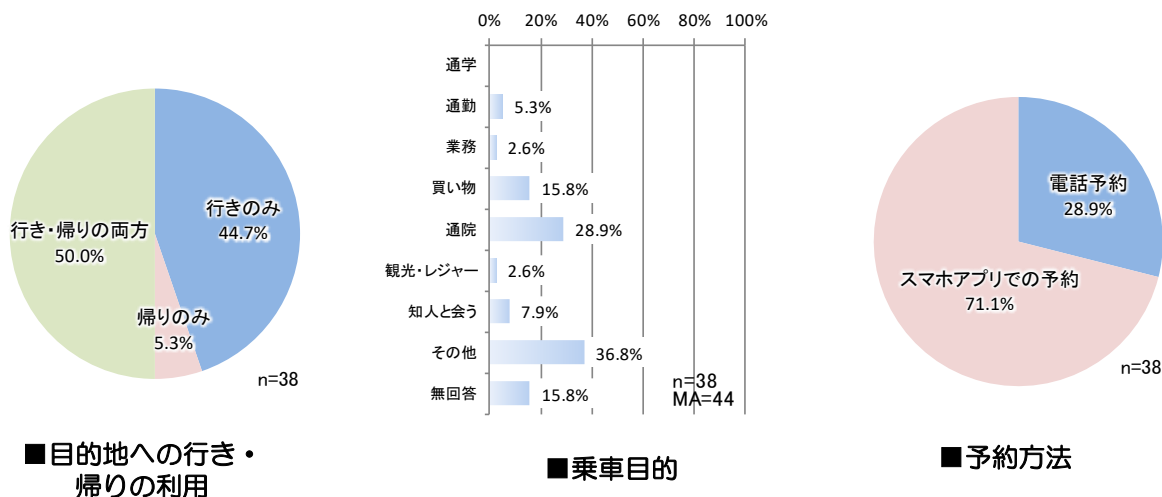


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



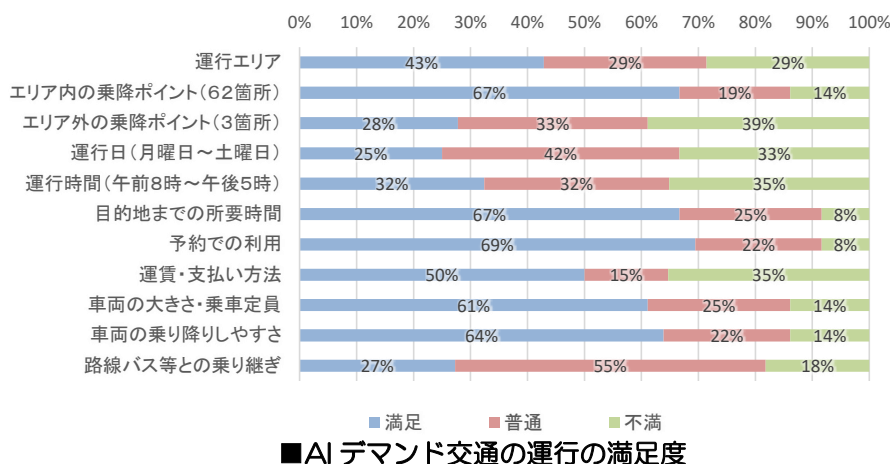
③ 大沢 AI デマンド交通の利用状況

- ・「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」等となっている。
- ・「スマホアプリでの予約」が全体の 70%以上を占めている。



④ 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」「車両の大きさ・乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は満足度が高い。



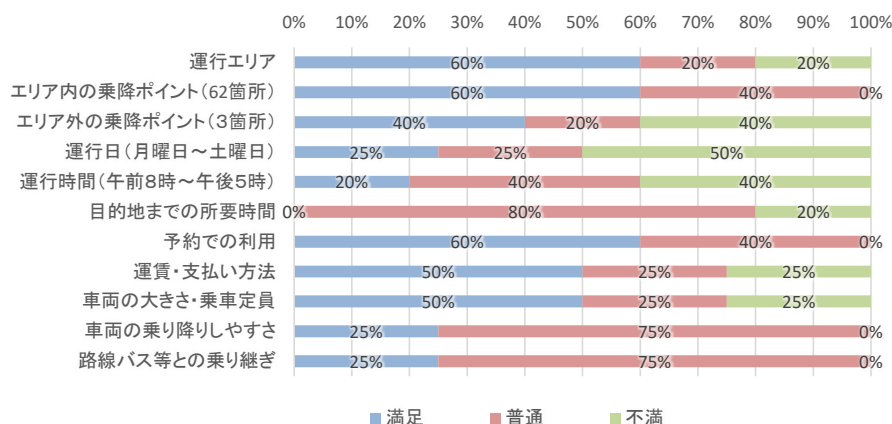
⑤ 主な改善意見等

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	○足が不自由なのにもかかわらず乗りにくい。

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

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

2-2-4 利用者アンケート結果（R5年4月実施）

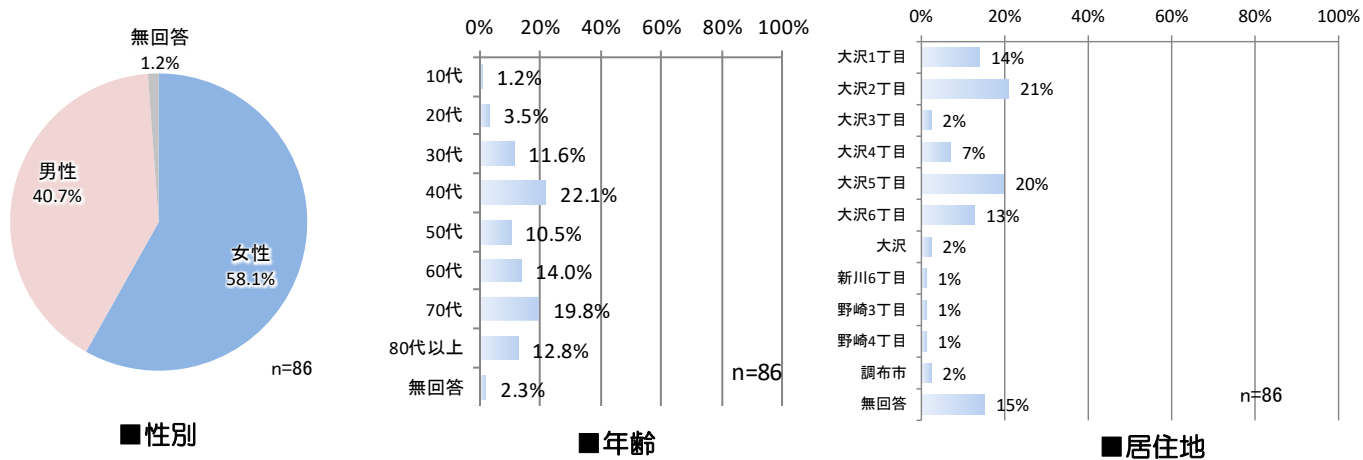
1) 実施概要

- 対象路線：大沢 AI デマンド交通（現・西部 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、車内で乗務員による直接配布。
 - ・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：令和5年4月14日（金）～4月28日（金）
- 回収数：86票

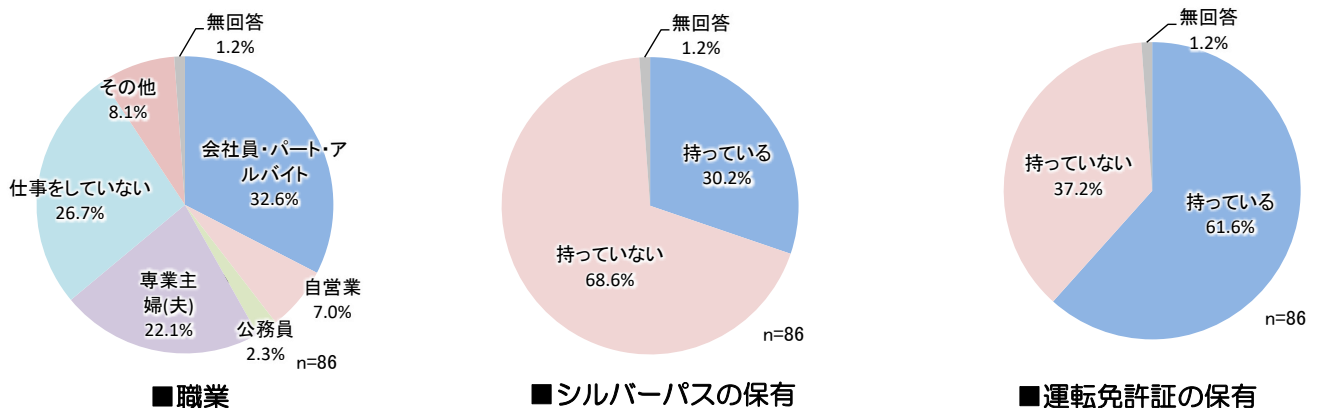
2) 調査結果

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。

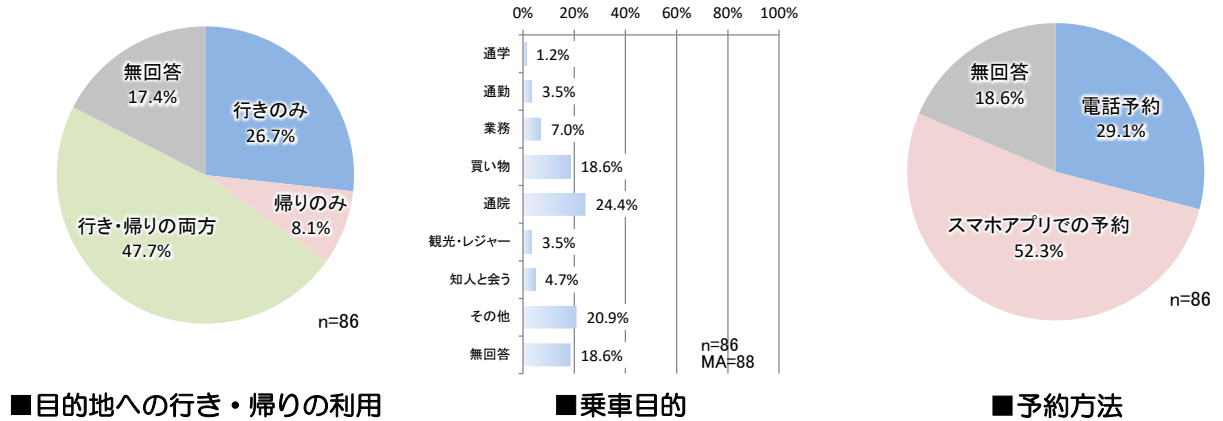


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



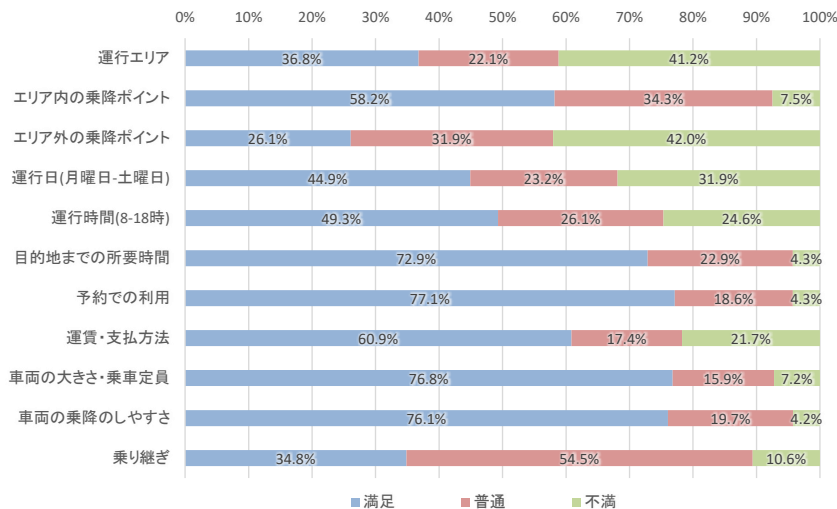
③ 大沢 AI デマンド交通の利用状況

- ・「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。



④ 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(月曜日-土曜日)」は不満の割合が高い。



■AI デマンド交通の運行の満足度

⑤ 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。

2-2-5 利用者アンケート結果 (R5年10月実施)

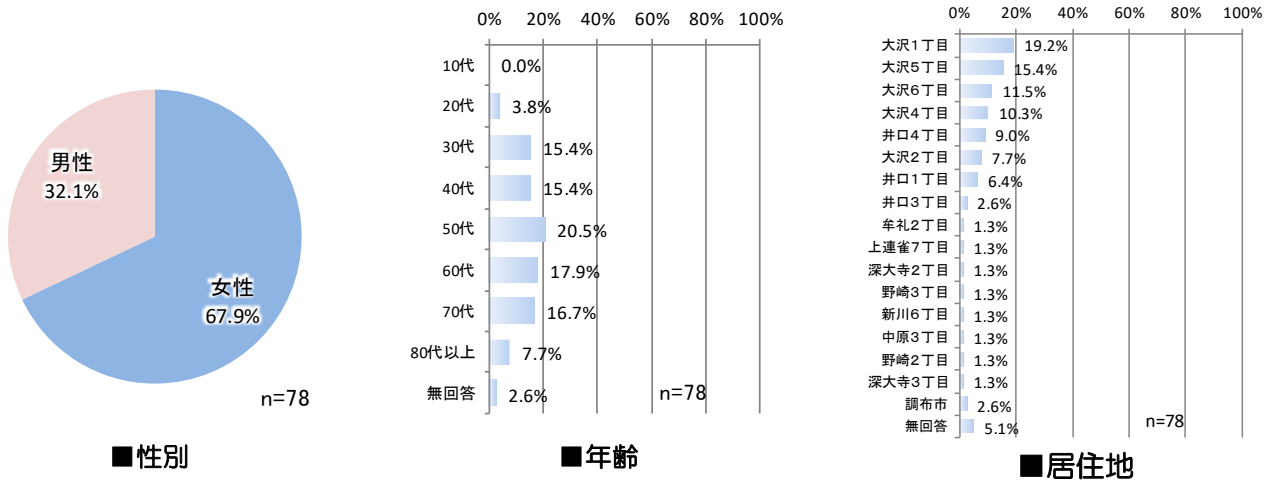
1) 実施概要

- 対象路線：西部 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、乗務員による直接配布。
 - ・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：令和5年10月18日(水)～10月31日(火)
- 回収数：78票

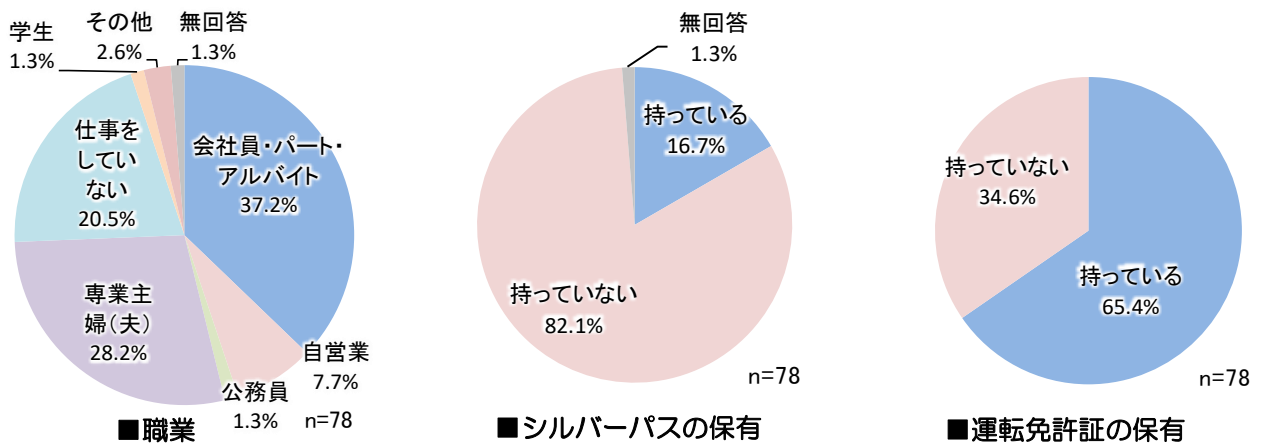
2) 調査結果

① 回答者の属性

- ・30～80代を中心に幅広い年代での利用が見られる。
- ・居住地では、主に大沢地区が多くなっている。

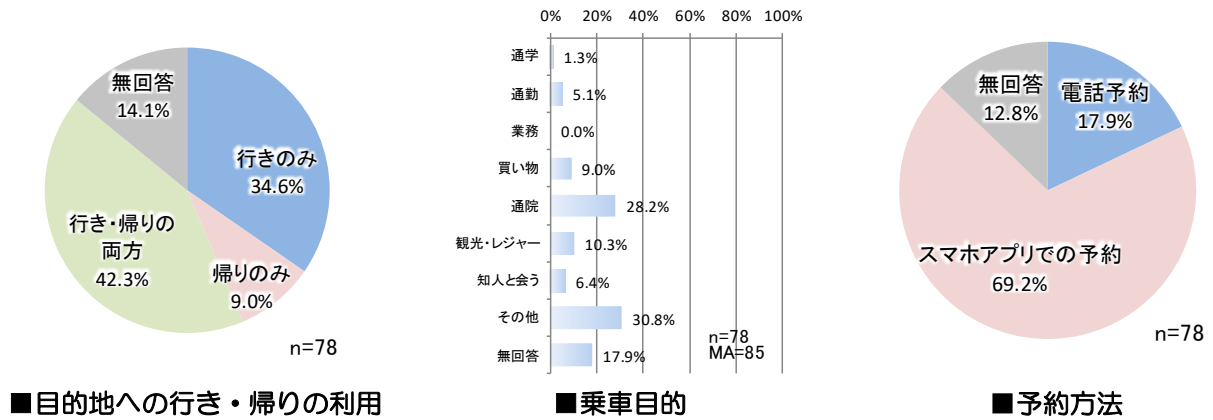


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



③ 西部 AI デマンド交通の利用状況

- 往復利用・片道利用の比率はほぼ同等である。
- 乗車目的について、4月調査と比較すると通院利用の割合が増加している。
- 4月調査と比較すると、スマホアプリでの予約の割合が増加している。



④ 西部 AI デマンド交通の運行の満足度

- 特に、「予約での利用」「車両の大きさ・定員」「目的地までの所要時間」は満足度が高い。
- 「運行エリア」「エリア外の乗降ポイント」は不満の割合が高い。

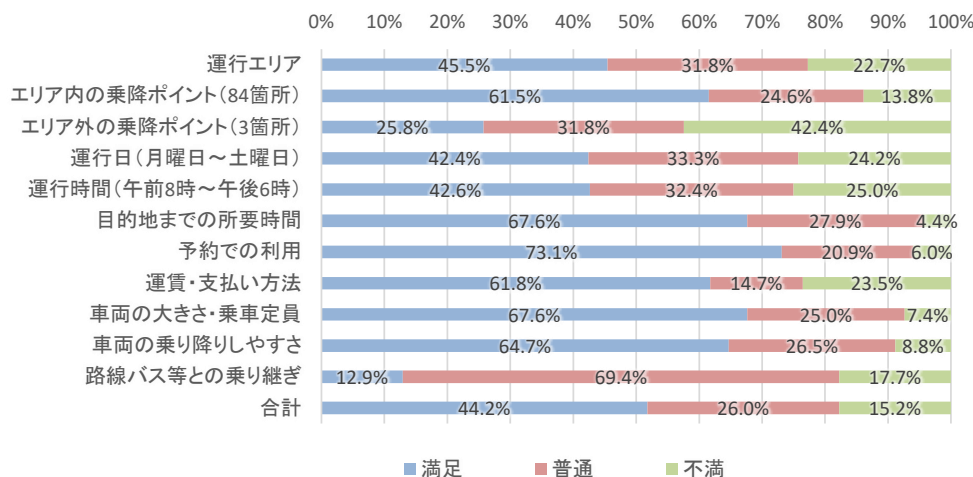


図 AI デマンド交通の運行についての満足度

⑤ 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(三鷹駅、神代植物公園、三鷹中央病院、日本製鋼住宅前、三鷹市全域など)。 ○市外の乗降ポイントを充実させてほしい(赤十字病院、調布駅、武蔵境駅、多摩駅、西調布駅)。 ○スクールゾーンの時間帯に、当該箇所は乗降不可にするなど対応をしてほしい
運行時間	○運行時間を拡大してほしい(通院利用で19時頃まで/21時頃まで)。 ○以前のバスと同程度の運行時間は乗れるようにしてほしい。
運行日	○日曜日でも運行してほしい。
運行本数	○増車してほしい。8時から10時の間を中心に全く予約が取れないことも…
運賃・支払方法	○電子決済やクレジットカード、アプリでの予約時決済などを導入してほしい。 ○乗継割引を導入してほしい。
その他	○予約を確定する前に、到着時刻が分かると利用しやすい。 ○妊娠中で子供を抱えられないときなど、子どもに座席を使わせてほしい。

2-2-6 地域住民アンケート結果（R4年度実施）

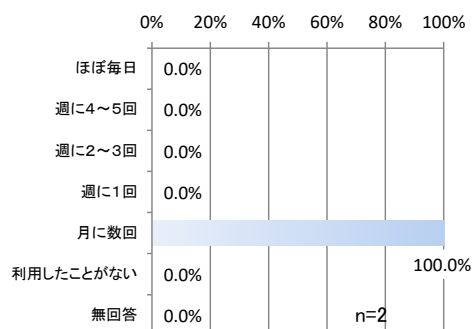
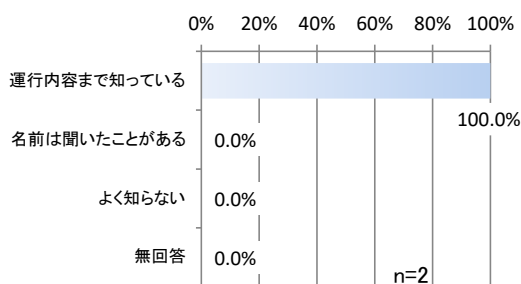
1) 実施概要

- 対象者：大沢地域の住民（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：令和4年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

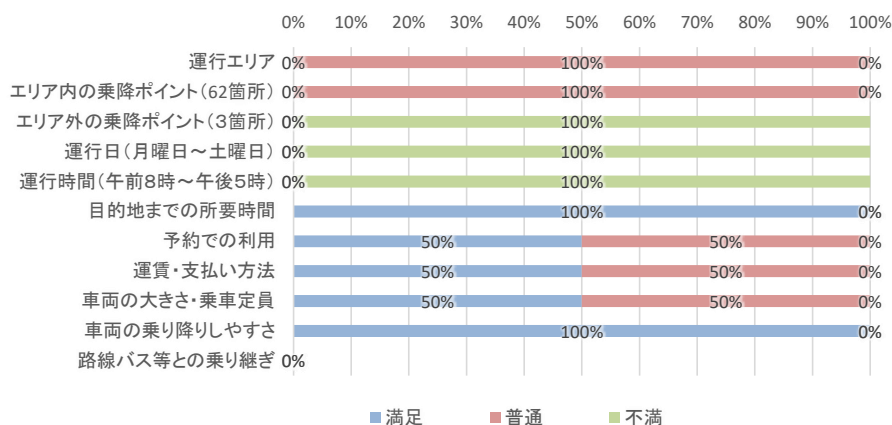
- ・回答者2名のうち、2名（100%）が知っていると回答。
- ・2名が月に数回利用（100%）と回答。
- ・利用したことのある2名の利用は、「奥田医院⇄コーナン三鷹店（買い物目的）」と「さくら駐車場前⇄大沢コミュニティ・センター（会議目的）」の往復の利用である。



■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。

2-2-7 地域住民アンケート結果（R5年度実施）

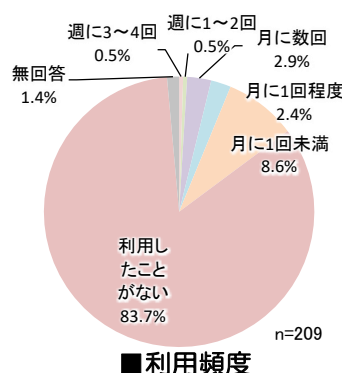
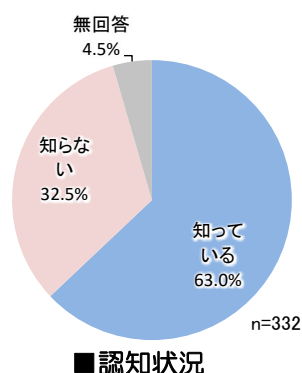
1) 実施概要

- 対象者：大沢・井口・深大寺の地域住民（利用していない住民も対象とする）
- 調査方法：対象地域の居住者に郵送配布、郵送またはWEBフォームにて回収。
- 調査時期：令和5年10月18日（水）～10月31日（火）
- 配布対象：地域住民900人（大沢地区600人、井口・深大寺地区300人）を無作為抽出
- 回収数：332票（大沢・井口・深大寺の地域住民抜粋）

2) 調査結果（概要）

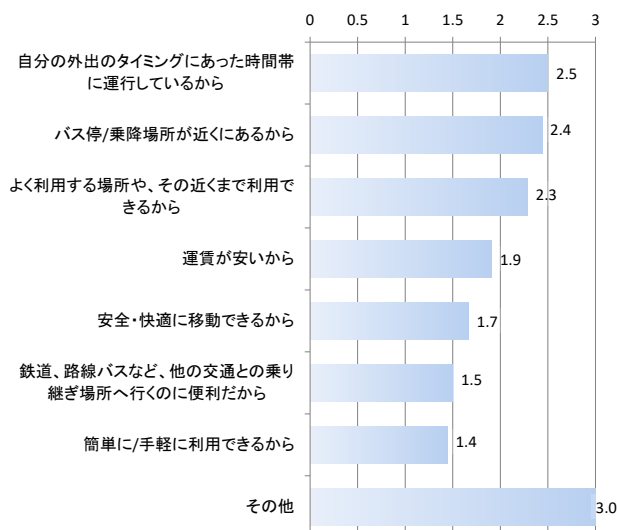
① AI デマンド交通の利用状況

- ・回答者の約6割が知っているが、利用したことがない人が8割以上を占めている。

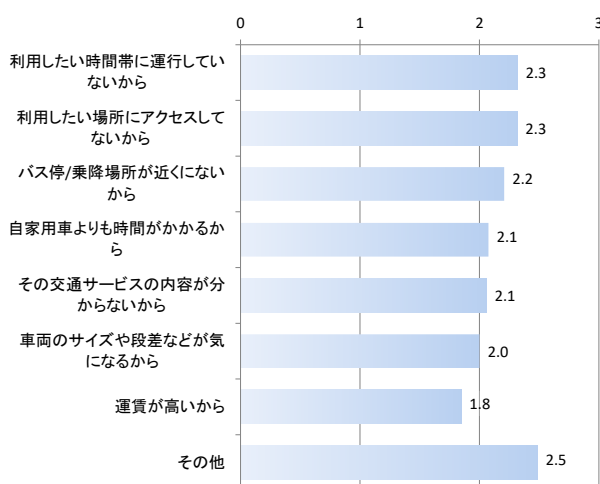


② AI デマンド交通を利用する理由／しない理由

- ・利用する理由として、「自宅の近くから」「自分の外出のタイミングに合わせて」移動できる点が特に多く挙げられている。
- ・一方で、利用していない人については、利用時間帯とのマッチングが図れていない、または乗降場所が目的地から遠いという点が多く、前者は運行時間帯や配車不成立件数、後者は乗降ポイントの充実が要因であると考えられる。

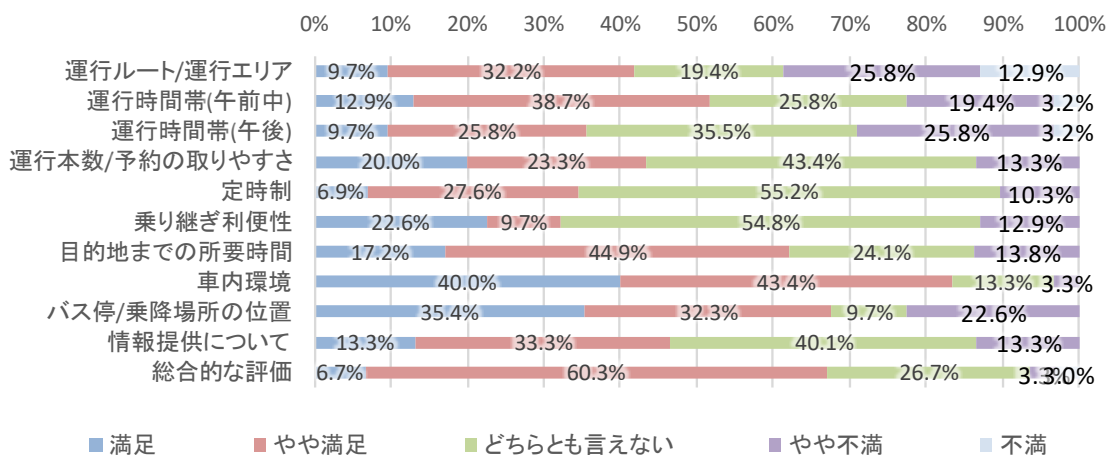


■利用する理由（1番目：3点～3番目：1点と定義付け、点数化して整理）



■利用しない理由（1番目：3点～3番目：1点と定義付け、点数化して整理）

③ 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

④ 主な改善意見等

項目	内容
運行エリア 乗降ポイント	○エリア内の乗降ポイントを充実させてほしい（山中通り沿い、野崎医院）。 ○運行エリアをもっと拡大してほしい ○エリア外の乗降ポイントを増やしてほしい（三鷹駅・武蔵境駅、病院、調布市・調布駅）
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	○7～9 時台、18 時台の運行があると良い。
運賃	○地域外の運賃を安くしてほしい／市内であれば均一にしてほしい
その他	○利用方法が分からない ○予約が面倒、定時定路線型の方が利用しやすいので、シティバスを運行してほしい

2-2-8 関係商業施設アンケート結果（R5 年度実施）

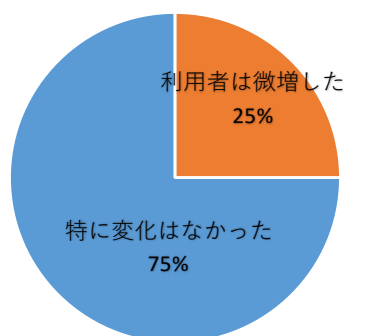
1) 実施概要

- 対象施設：大沢地区内商業施設
- 調査方法：対象の商業施設に調査票を直接配布・回収。
- 調査時期：令和5年6月16日（金）～6月30日（金）
- 回収数：16票

2) 調査結果（概要）

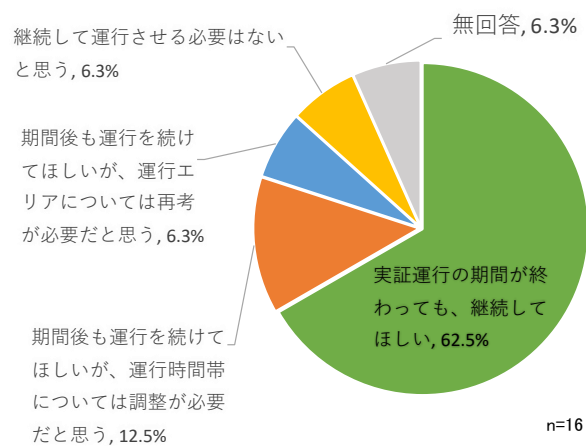
① 西部 AI デマンド交通の運行の効果

- ・わずかではあるが西部 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、西部 AI デマンド交通の運行を望む回答が8割以上である。



n=16

■利用者数の変化



n=16

■今後の要望

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】三鷹台ルート（旧：三鷹台・杏林大学病院ルート）

※令和5年10月1日から本格運行に移行

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令和5年5月16日から9月30日までの乗車人数は、平日は1日平均で約186人、土日祝は約97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令和4年10月24日から令和5年5月15日までの乗車人数は、平日は1日平均で約154人、土日祝は約76人であった。
- 三鷹台飛行場ルートとして運行していた令和4年10月23日までは、平日は1日平均で約333人、土日祝は約107人であった（令和4年10月1日から23日間の平均値）。

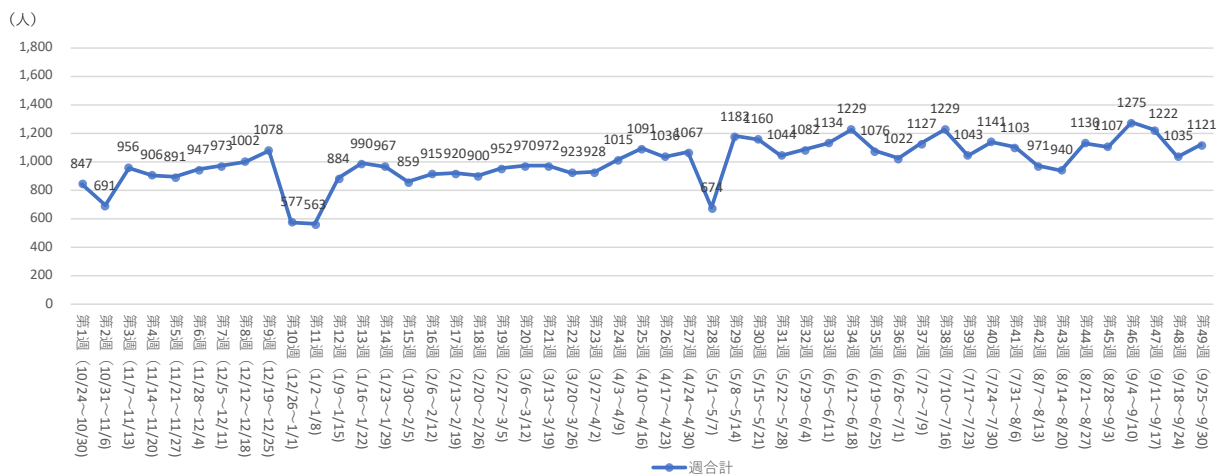


図 利用者数の推移（R4/10/24～R5/9/30）

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139人、雨または雪の日では1日あたり約162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。

※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した。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している。

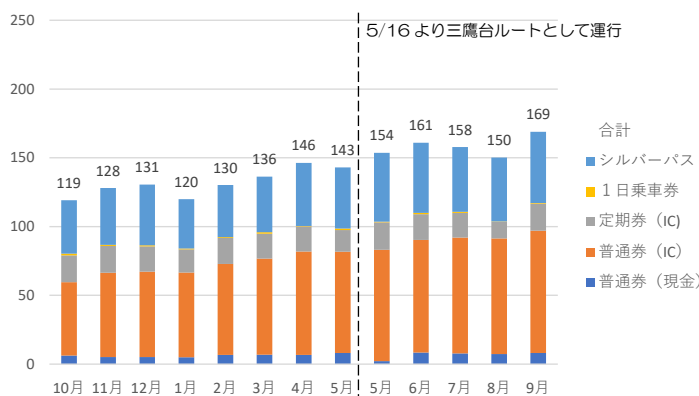


図 月別・券種別の利用者数（日平均）

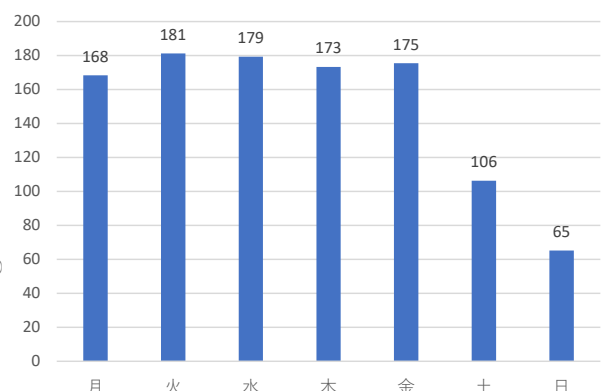


図 曜日別の利用者数（日平均）

2-3-2 利用者アンケート結果（R4 年度実施）

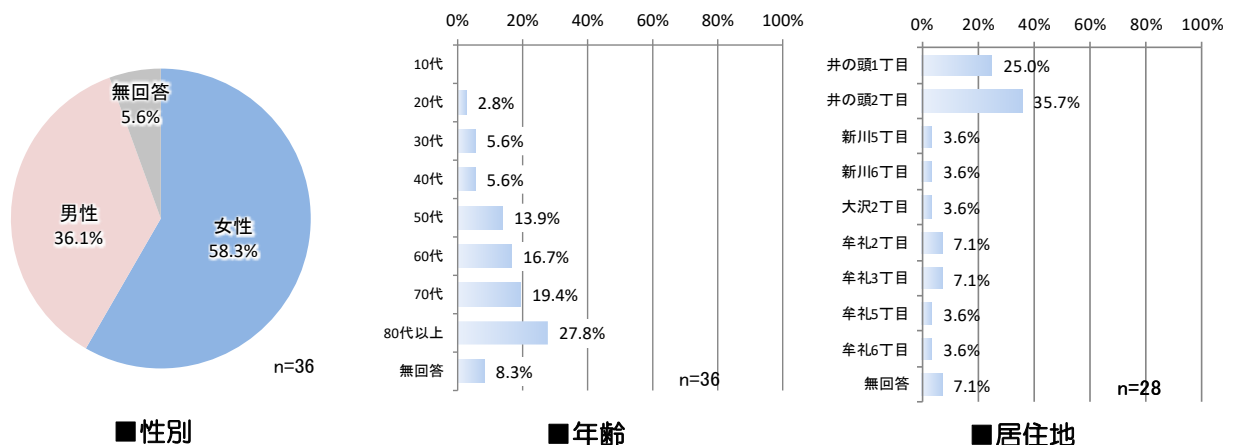
1) 実施概要

- 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：
 - ・配布：実施期間中、車内に調査票を留め置きして配布。
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。
 - ・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、郵便ポストに投函。
 - ・回収：WEB又は郵送とする。
- 調査時期：令和4年11月17日（木）～12月3日（土）
- 回収数：36票

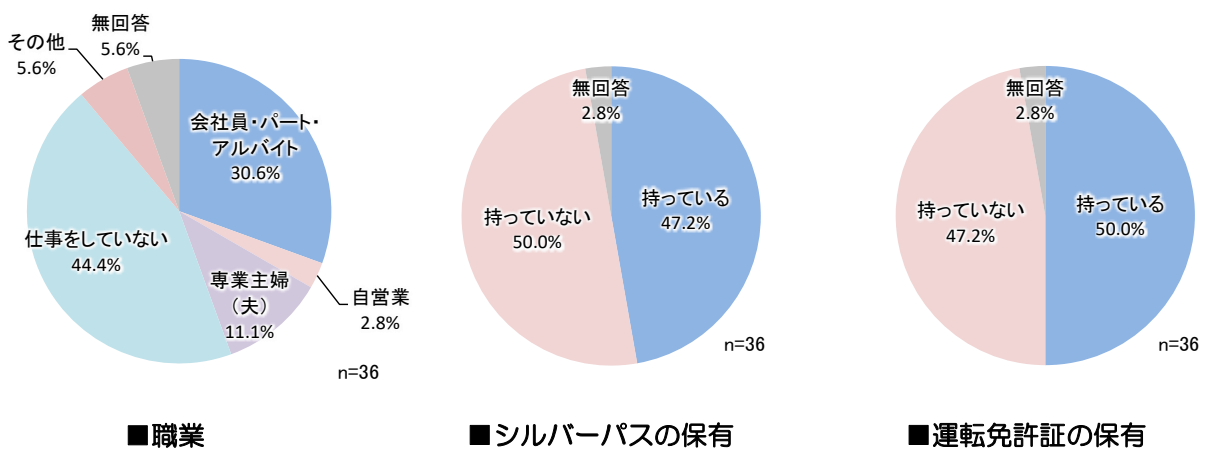
2) 調査結果（概要）

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。

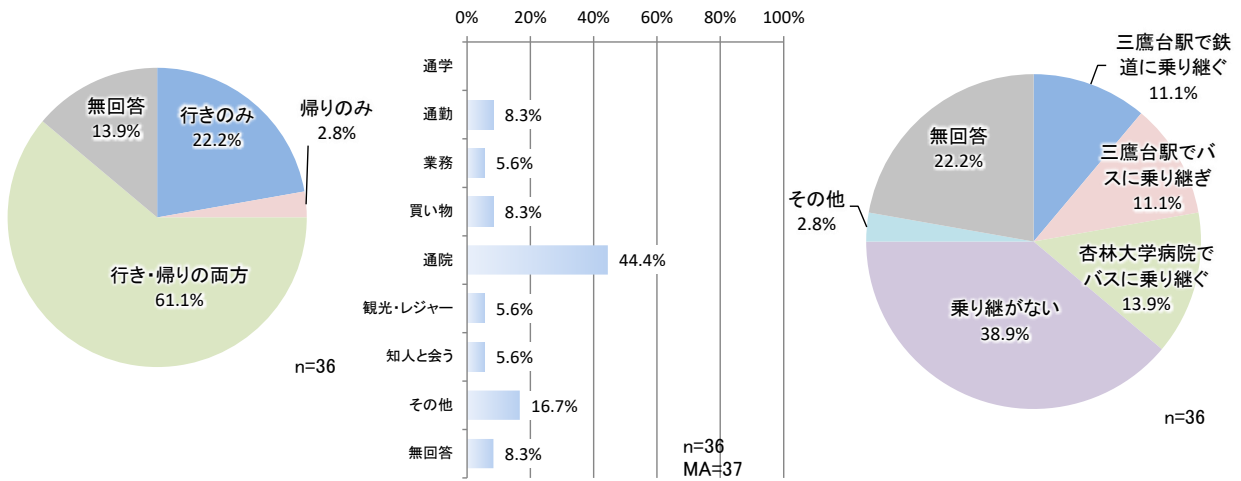


② 職業・シルバーパスの保有・運転免許証の保有



③ 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。



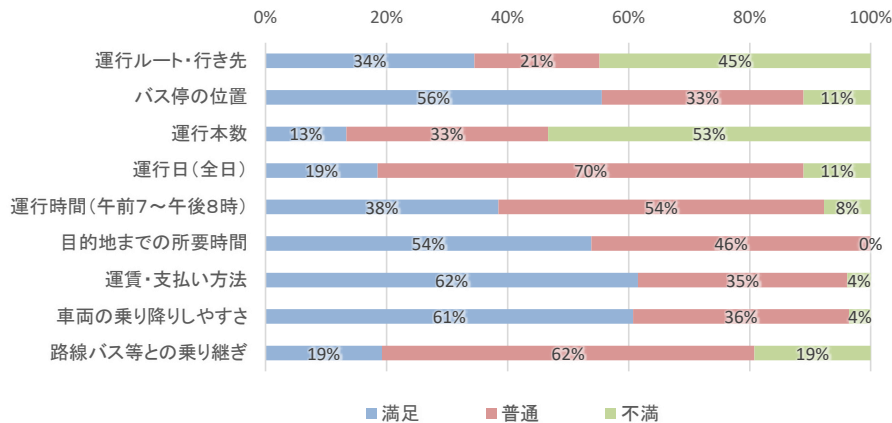
■目的地への行き・帰りのバス利用

■乗車目的

■バスへの乗継状況

④ 三鷹台・杏林大学病院ルートの実行の満足度

- ・「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」は満足度が低い。



■三鷹台・杏林大学病院ルートの実行の満足度

⑤ 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（R4 年度実施）

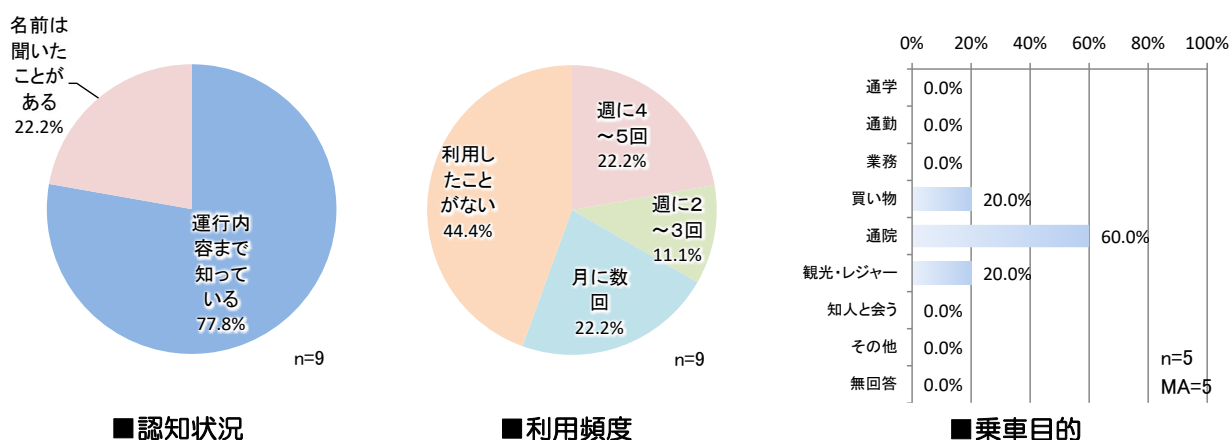
1) 実施概要

- 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：令和4年11月21日（月）～12月11日（日）
- 回収数：9票

2) 調査結果（概要）

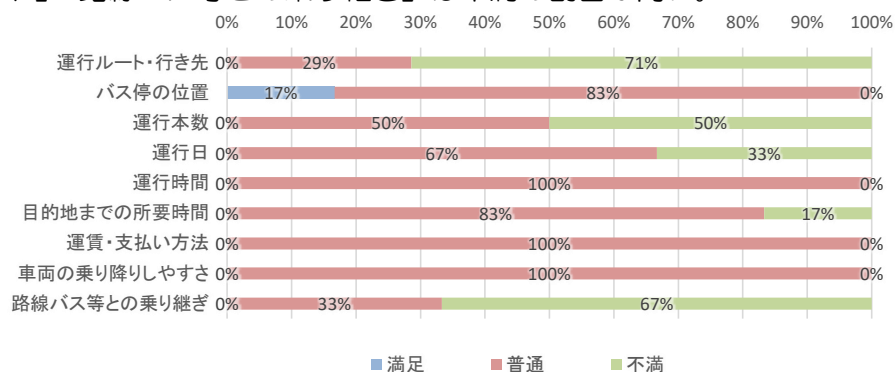
① 三鷹台・杏林大学病院ルートの利用状況

- ・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。
- ・利用したことがある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実行の満足度

- ・「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。



■三鷹台・杏林大学病院ルートの実行の満足度

③ 主な改善意見等

項目	内容
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・いろいろ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。 <p>※車両に行き先表示をしてはどうか。</p>
■ AIデマンド(予約型乗合)交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>※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。</p>
■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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重要である。 ・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。 <p>※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。</p>

※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
<p>■ 小型EVバスについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>■ AIデマンド(予約型乗合)交通について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>■ 全般について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>■ 小型EVバスについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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、対象地域の利用者が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。
<p>■ AI デマンド(予約型乗合)交通について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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プレが出ること、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。 ・到着時刻のプレについては、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。
<p>■ 三鷹台・杏林大学病院ルートについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・5月16日（火）より延伸ルートでの運行が開始。
<p>■ 全般について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

3-1-4 第4回検討会の結果概要

- ・日 時：令和5年8月22日（火）
- ・場 所：教育センター第二中研修室

項目	内容
<p>■ 小型EVバスについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民から、実証運行の様子を見て、自分は利用できないものだと感じたという意見があった。 ・広報に、モニターの話を聞くことがなくなったように感じるので、利用者などの声を広報に載せるなどして活用すべきではないか。 ・8月に利用した際には、運転手及び乗務員の対応は丁寧だった。一方で、車内放送が騒音にかき消されて聞こえ辛かった。 ・時刻表を手元に置いて渡せると利用しやすいと思う。また、地域ポイントが使えることの記載がない。
<p>■ AIデマンド(予約型乗合)交通について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日赤病院の近くに乗降ポイントを設置し、同施設へのアクセスを図ると良いと思う。 ・キャッシュレス決済の導入について、一般タクシー利用で計算されてしまう課題があり、管理や区分けについて課題がある。 ・電話予約で到着時刻に沿って配車してほしいといった相談に対して、オペレーターが逆計算を行っており、対応が煩雑になっている。 ・予約したことを忘れてしまう、予約日を間違えるなど、利用に慣れることによって増加する事例もある。 ・エリア拡大に応じてどのように需要が変化するか、パラメータ調整の方針など、注視していきたい。 ・エリア拡大によって路線バスとの料金格差が生じる可能性もあるので、拡大は慎重に行っていただきたい。 ・リピートに関する利用状況を時系列でみたい。
<p>■ 全般について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・取組みに関するPRを車内ではれるようにできればいい。簡単なニュースを作って、新しい情報や利用方法などを掲載できればいい。 ・利用者増により、生活が良くなったなどの意見が集まるのが望ましい。 ・アンケート結果について、過去のアンケートと整合性を取って行うとよい。

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	【西部地区】AIデマンド交通													
交通弱者の外出促進	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 利用者の60.0%が高齢者である。 • 利用者のうち40.0%が「運転免許証を持っていない」。 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者のうち34.6%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。 													
	<p>R4年12月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>39.3%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>60.7%</td></tr> </table> <p>n=28</p>	保有状況	割合	持っている	39.3%	持っていない	60.7%	<p>R4年12月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>52.6%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>47.4%</td></tr> </table> <p>n=38</p>	保有状況	割合	持っている	52.6%	持っていない	47.4%	
	保有状況	割合													
	持っている	39.3%													
	持っていない	60.7%													
	保有状況	割合													
持っている	52.6%														
持っていない	47.4%														
<p>R5年4月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>52.9%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>47.1%</td></tr> </table> <p>n=17</p>	保有状況	割合	持っている	52.9%	持っていない	47.1%	<p>R5年4月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>61.6%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>37.2%</td></tr> <tr><td>無回答</td><td>1.2%</td></tr> </table> <p>n=86</p>	保有状況	割合	持っている	61.6%	持っていない	37.2%	無回答	1.2%
保有状況	割合														
持っている	52.9%														
持っていない	47.1%														
保有状況	割合														
持っている	61.6%														
持っていない	37.2%														
無回答	1.2%														
<p>R5年10月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>60.0%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>40.0%</td></tr> </table> <p>n=20</p>	保有状況	割合	持っている	60.0%	持っていない	40.0%	<p>R5年10月調査</p> <table border="1"> <tr><th>保有状況</th><th>割合</th></tr> <tr><td>持っている</td><td>65.4%</td></tr> <tr><td>持っていない</td><td>34.6%</td></tr> </table> <p>n=78</p>	保有状況	割合	持っている	65.4%	持っていない	34.6%		
保有状況	割合														
持っている	60.0%														
持っていない	40.0%														
保有状況	割合														
持っている	65.4%														
持っていない	34.6%														
<p>図 運転免許証の保有</p>	<p>図 運転免許証の保有</p>														

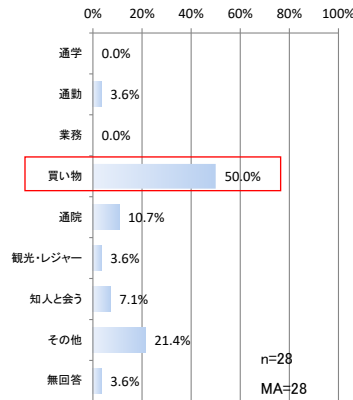
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
主要交通拠点での路線バス等との接続	<p>■路線バス等との乗り継ぎ利用が見られるが、接続状況に少し課題がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 三鷹台駅及び明星学園前にて路線バス・みたかシティバスと接続している。 「明星学園前から乗り換えて、吉祥寺や三鷹駅へ利用している」 「三鷹駅から明星学園に着く時間と乗り継ぎが合わない時間帯がある。」 	<p>■路線バスとの乗り継ぎ利用も見られるが、運用・周知に課題がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 自宅か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。 乗り継ぎ利用をしている市民からは、乗り継ぎ割引導入の要望がある。
バス交通空白不便地域の一部解消	<p>■バス交通空白不便地域に居住する利用者が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 一方で、利用しない市民からは、乗降場所が自宅から遠い、行きたい施設へのアクセスがないなどの意見があり、沿線周辺の住民には効果があるが、地域全体での効果は限定的であると考えられる。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>R4年12月調査</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>R5年4月調査</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>R5年10月調査</p> <p>居住地</p> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>R4年12月調査</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>R5年4月調査</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>R5年10月調査</p> <p>居住地</p> </div>

【井の頭地区】小型EVバス

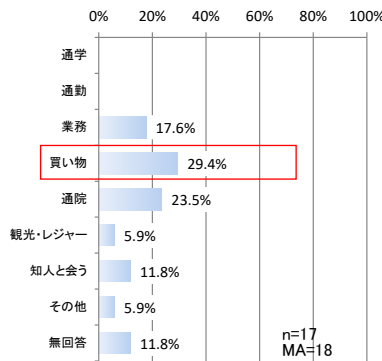
■ 駅・商業(スーパー)・医療施設等へのアクセス向上が図られている

- 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。

R4年12月調査



R5年4月調査



R5年10月調査

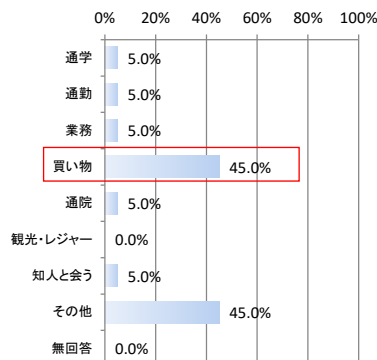


図 乗車目的

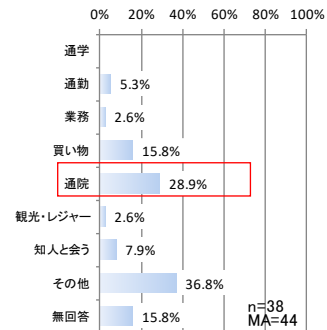
生活利便施設等へのアクセス向上

【西部地区】AIデマンド交通

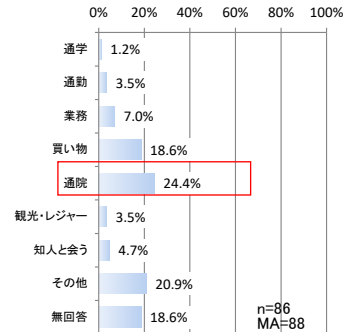
■ エリア内主要拠点(コミセン等)や商業・医療施設等へのアクセス向上が図られている

- エリア内のコミセンや近隣の商業施設に加え、エリア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、予防接種や保育園送迎など、多様な利用者ニーズに対応している。
- エリア外施設へのアクセスについて、さらなる要望も多く、生活移動における地域住民の期待度は高い。

R4年12月調査



R5年4月調査



R5年10月調査

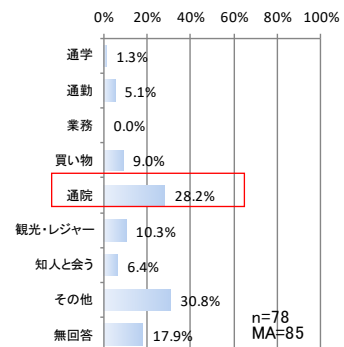


図 乗車目的

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

(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 外出頻度の変化

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

表 移動手段の変化

■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、外出機会が増加している。
- ・路線バスや自家用車、一般タクシーなどの移動手段からの転換が見られる。

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 外出頻度の変化

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%

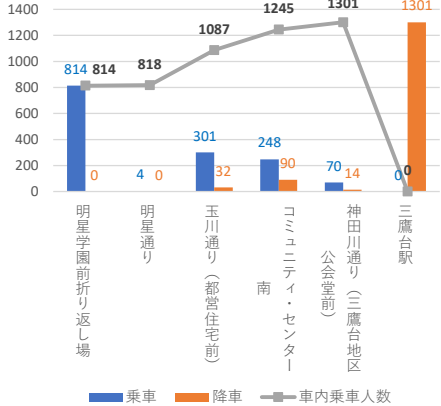
※運行後に「AIデマンド交通」に転換した人を集計

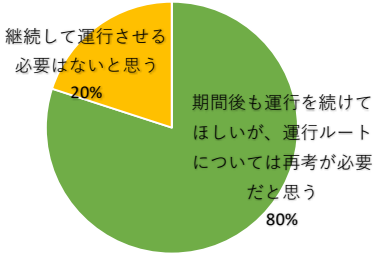
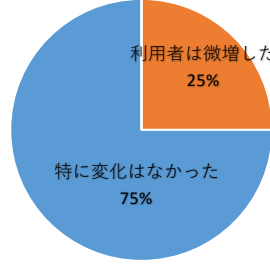
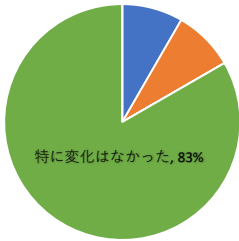
R5年4月調査

	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

表 移動手段の変化

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通																																												
買物等商業活性化貢献	<p>■三鷹台駅への外出に利用されている</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、飲食店が集中している。 利用者アンケートでは、回答者の約半数が買物のために利用していると回答。 モニター参加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。  <p>図 バス停別乗降者数（上り便）</p>	<p>■日用品の買い物にも利用されている</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用状況をみると、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 <p>表 乗降回数（上位10）</p> <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>614</td> <td>1228</td> <td>1842</td> </tr> <tr> <td>元気創造プラザ</td> <td>293</td> <td>658</td> <td>951</td> </tr> <tr> <td>キッチンコート野崎店</td> <td>372</td> <td>483</td> <td>855</td> </tr> <tr> <td>大沢コミュニティ・センター</td> <td>400</td> <td>366</td> <td>766</td> </tr> <tr> <td>三鷹市役所</td> <td>338</td> <td>467</td> <td>805</td> </tr> <tr> <td>大沢四丁目児童遊園</td> <td>226</td> <td>143</td> <td>369</td> </tr> <tr> <td>ローソン大沢四丁目店</td> <td>113</td> <td>294</td> <td>407</td> </tr> <tr> <td>大沢せせらぎ児童遊園</td> <td>270</td> <td>144</td> <td>414</td> </tr> <tr> <td>長谷川病院</td> <td>342</td> <td>240</td> <td>582</td> </tr> <tr> <td>コーナン三鷹店</td> <td>132</td> <td>254</td> <td>386</td> </tr> </tbody> </table> <p>※R5年9月末時点</p>	乗降地点	乗車人数	降車人数	計	杏林大学病院	614	1228	1842	元気創造プラザ	293	658	951	キッチンコート野崎店	372	483	855	大沢コミュニティ・センター	400	366	766	三鷹市役所	338	467	805	大沢四丁目児童遊園	226	143	369	ローソン大沢四丁目店	113	294	407	大沢せせらぎ児童遊園	270	144	414	長谷川病院	342	240	582	コーナン三鷹店	132	254	386
乗降地点	乗車人数	降車人数	計																																											
杏林大学病院	614	1228	1842																																											
元気創造プラザ	293	658	951																																											
キッチンコート野崎店	372	483	855																																											
大沢コミュニティ・センター	400	366	766																																											
三鷹市役所	338	467	805																																											
大沢四丁目児童遊園	226	143	369																																											
ローソン大沢四丁目店	113	294	407																																											
大沢せせらぎ児童遊園	270	144	414																																											
長谷川病院	342	240	582																																											
コーナン三鷹店	132	254	386																																											
健康増進貢献	<p>■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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>■わずかに寄与していると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行開始前に比べると、外出機会が増加している。 																																												
コミュニティ創生貢献	<p>■一部の利用者に対しては効果があると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停別乗降者数をみると、コミュニティセンターでの降車がみられるため、コミュニティセンターの利用に寄与していると考えられる。 モニター参加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。 	<p>■コミュニティ施設への乗り入れが多いことから、寄与していると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗降回数をみると、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あるという意見があった。 																																												

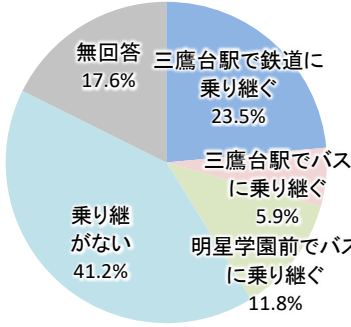
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
沿線への効果・影響について	<p>■運行継続の意向が強い一方で、運行ルートについては課題があると考える人が多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証期間後の運行については継続を求める声が多いものの、運行ルートについては、改善を求める声が多かった。  <p>図 今後の展望</p>	<p>■利用状況については影響がなかった施設が多いものの、新しい地域の利用者が見受けられた施設もある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数、利用者層について、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による利用増があった。  <p>図 利用者の増減</p> <p>実証実験のバスで来店した利用者がいた（と感じる）, 9%</p> <p>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%</p>  <p>図 プラスの効果</p>

3-3 運行内容・システムの評価

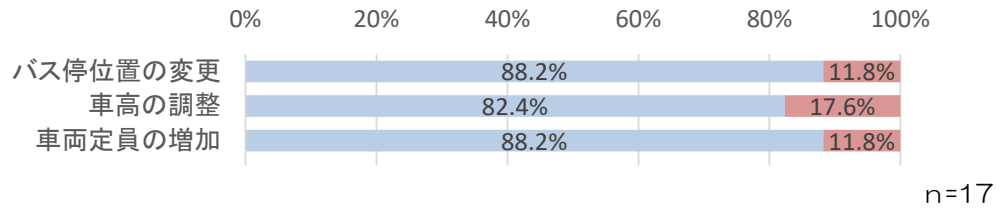
運行ルート・エリア、バス停位置、運行時間・曜日、車両、運賃、予約方法などの運行内容・システムの妥当性について、評価を行った。

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
運行ルート・エリア・バス停位置	<p>■地域全体の要望に対応しきれていない様子がうかがえる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行ルート・行き先」「バス停の位置」は満足度が高く、現行ルートの需要が一定数みられる。 一方で、延伸、ルート改善、バス停位置の改善要望もまた多く、現行ルートでは対応できない需要も一定数みられる。 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。 沿線住民で利用していない人の理由を見ると、運行ルートや乗降場所が課題になっている。また、利用に向けての意見では「より自宅に近い場所からの利用」「運行機会の増加」が求められている。 <p>→R5年10月からバス停の増設を行った。</p>	<p>■乗降ポイントの充実度と比例して、満足度が高くなる傾向にある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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」は満足度が少ない。 <p>→R5年10月から運行エリアの拡大を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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」など、エリア外を中心にポイント増設の要望が多い。 一部のエリアでは、古くから地域の商業圏として根付いている調布方面への市外移動への運行要望がある。
運行時間・間隔	<p>■運行機会増加意見が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行本数」「運行時間」は不満の割合が高い。 バスとの接続に利用されている。 沿線住民で利用していない人について、利用に向けての意見では「運行機会の増加」が求められている。 	<p>■不満は少ないが、終了時間延長の要望がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行時間」「乗り継ぎ」は満足度が少ない。 「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」 <p>→R5年4月から8～18時の運行を開始した。</p> <p>■必要十分な速達性が維持されている</p> <ul style="list-style-type: none"> 「目的地までの所要時間」はいずれのアンケートでも特に満足度が高く、一定の乗合率（42.0%）がありながら、移動に際して十分な速達性がある。
運行曜日	<p>■運行日の要望は特にない</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行日」は普通という評価が多い。 曜日別（平均）で見ると、土曜日の利用が最も多く、次いで金曜日が多い。 	<p>■不満は少ないが、日曜日運行の要望がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運行日」は満足度が少ない。 「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」 <p>→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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 曜日別に利用の変化はあまりない。

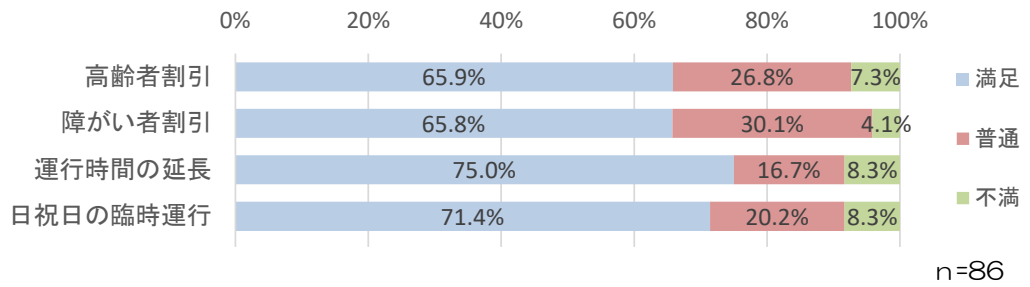
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
車両（サイズ・台数）	<p>■定員・乗り降りしやすさに対する不満が大きい</p> <ul style="list-style-type: none"> 「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は不満の割合が高い。 「乗客数4名は少なすぎる」「車体が高い」 <p>→R5年4月から定員6人かつ車高を低く調整した車両での運行を開始した。</p>	<p>■車両の評価は高い</p> <ul style="list-style-type: none"> 「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は満足度が高い。 乗り合うことの抵抗感はある。一方で、知らない人同士でのコミュニケーションが増えている。 <p>■エリア拡大後の運行範囲拡大・利用増に伴う対応に課題</p> <ul style="list-style-type: none"> エリア拡大による利用者数増に伴い、利用者が希望する時間帯に配車することが難しくなるケースが発生している。
運賃設定	<p>■運賃の評価は高い</p> <ul style="list-style-type: none"> 「運賃」は満足度が高い。 「100円で三鷹台へ行けるのが嬉しい」 	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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」 <p>→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。</p> <p>■アプリ予約が多いこともあり、電子決済の希望がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 「電子決済を使えるようにしてほしい」
予約方法	—	<p>■予約方法の評価は高く、アプリ予約も浸透している</p> <ul style="list-style-type: none"> 「予約での利用」は満足度が高い。 アンケート結果より、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。 <p>■柔軟な予約・運行システム設計が求められている</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
往復利用	<p>■一部で片道利用が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>■乗継利用が見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、明星学園前でバスの乗り継ぎ利用も見られる。  <p>図 乗り継ぎの有無</p>	<p>■乗継利用は、若干見られる</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ利用は、一部の乗降ポイントで見られる。 利用例) 「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。 路線バス等との乗継割引制度の検討も必要。
R5年4月からの見直しの効果	<p><見直し内容:バス停位置の修正・車両定員・仕様の変更></p> <p>■見直し内容について概ね満足されている</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両定員を4人乗りから6人乗りに増加したことに約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約9割が満足と回答。 	<p><見直し内容:高齢者・障がい者割引制度導入、運行時間拡大等></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

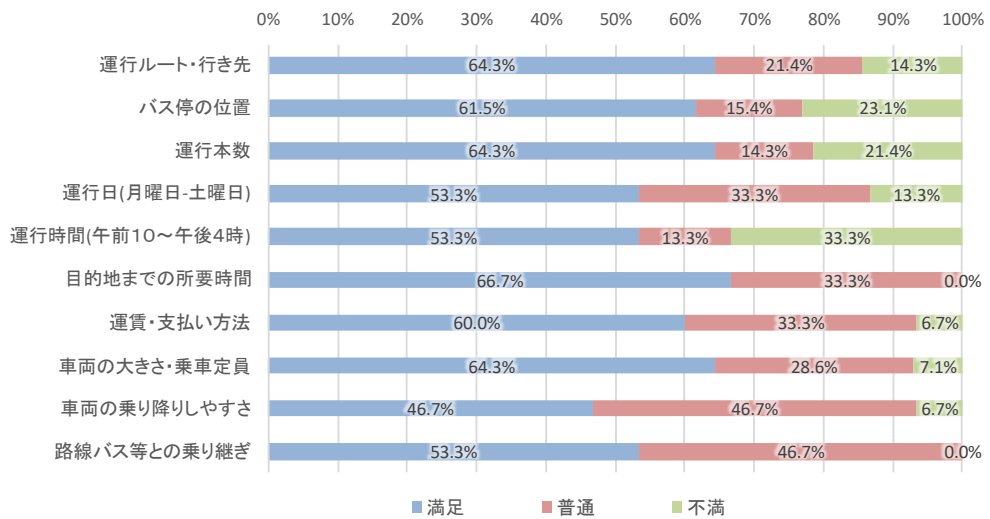
■小型EVバスの運行見直し内容についての満足度



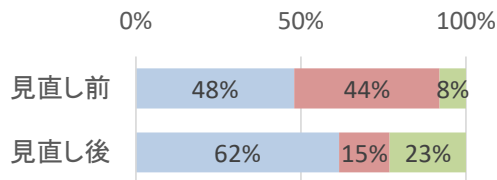
■AIデマンド交通の運行見直し内容についての満足度



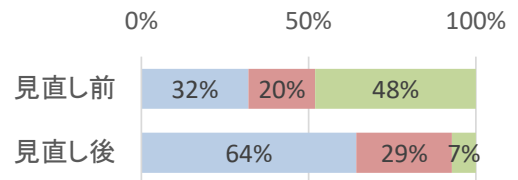
■運行内容に対する満足度（小型EVバス） R5年4月調査



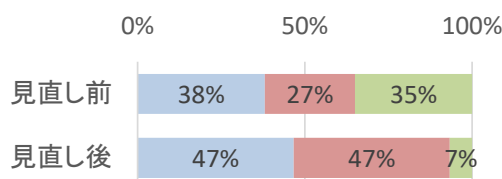
バス停の位置



車両の大きさ・乗車定員

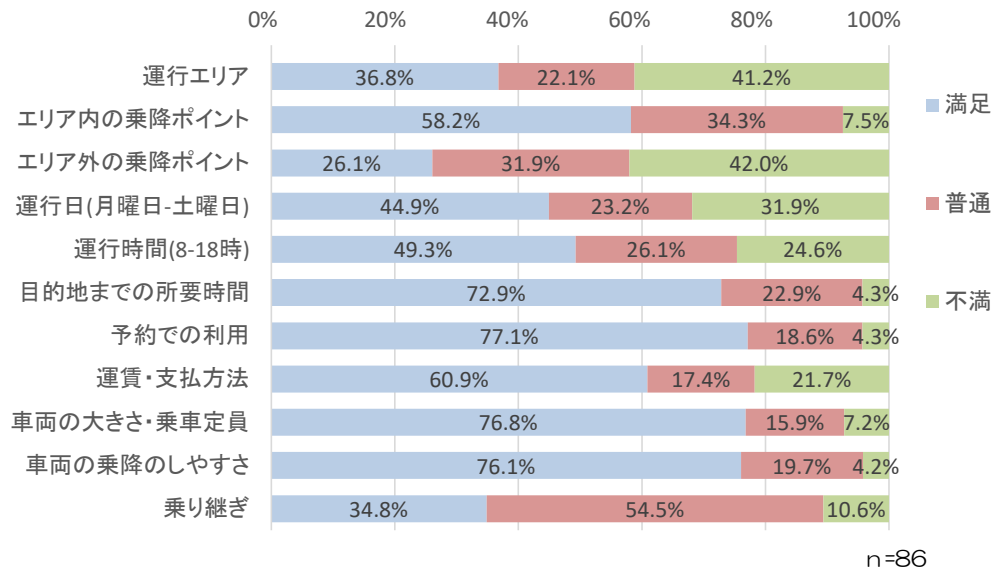


車両の乗り降りしやすさ



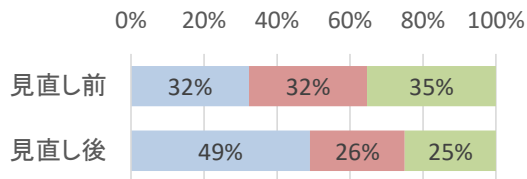
R5年4月からの見直しの効果 (続き)

■運行内容に対する満足度（AI デマンド交通） R5 年 4 月調査

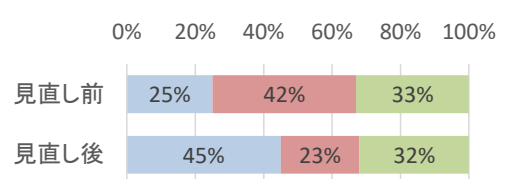


R5 年 4 月
からの見直し
の 効果
(続き)

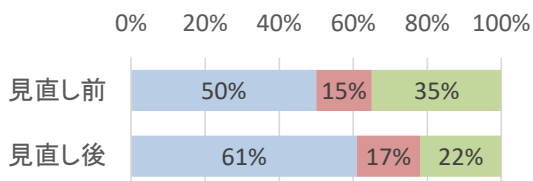
運行時間帯



運行日



運賃・支払方法



【西部地区】AIデマンド交通

＜見直し内容：AIデマンド交通の井口・深大寺地区運行開始＞

※本項については大きな改正を行った西部AIデマンドに関してのみ掲載

■利用者数は大きく増加

- ・利用者数の推移を見ると、それまで日平均30人前後で推移していた利用者数について、運行見直し後はおおよそ50人前後まで増加しており、利用拡大につながっている。一方で、利用者増による配車不成立が発生している。

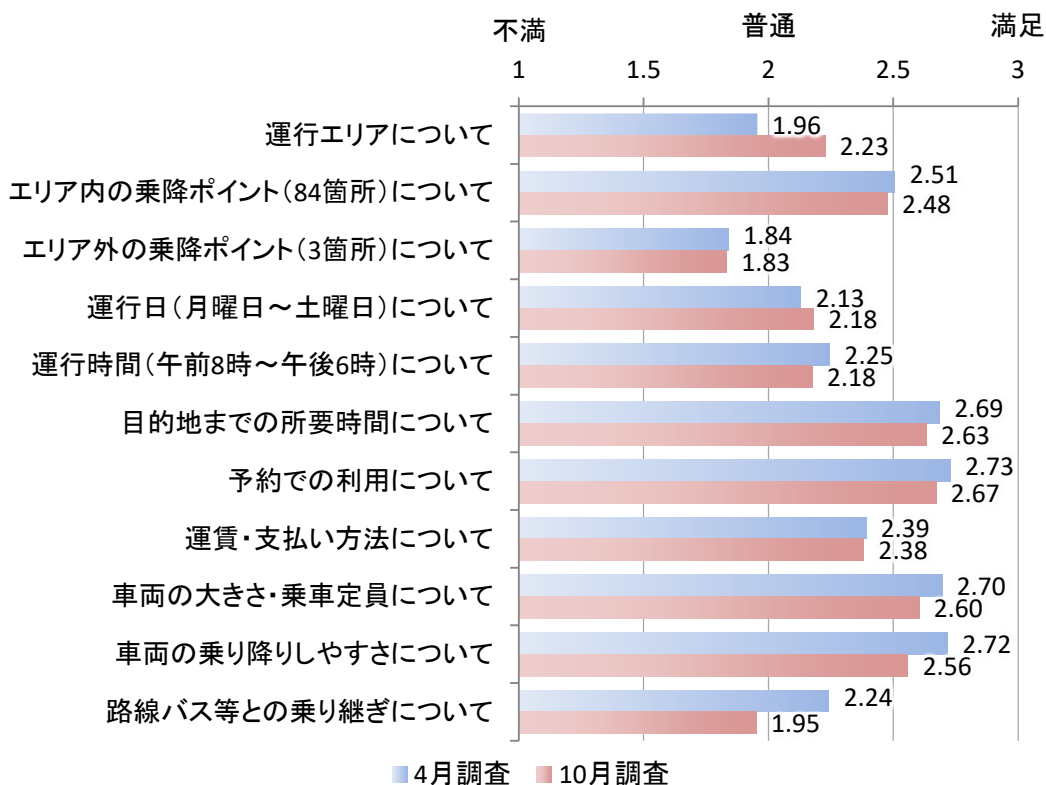
■運行エリアに関する満足度が改善された一方で、路線バス等の乗り継ぎについて不満寄りの意見が増加

- ・運行見直し前後における満足度の変化を見ると、運行エリアに関する数値が大きく改善しており、西部エリア全体における移動利便性向上につながっている。
- ・一方で、路線バス等との乗り継ぎに関する不満意向が増えており、路線バスやみだかシティバスの運行圏域に接する箇所が増えたことで、乗り継ぎ需要が増加したと考えられる。

■運行内容に対する満足度（AI デマンド交通） R5年4・10月調査

※各項目の結果を加重平均にて整理・分析。2（普通）を中心に、それ未満なら不満寄り、それ以上なら満足寄りの回答が多い。

R5年10月からの見直しの効果・課題



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	【西部地区】AIデマンド交通
交通ネットワークへの影響	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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」 	<p>■他の交通サービスとの競合ではなく、新たな移動手段の選択肢を増やすことに貢献している</p> <ul style="list-style-type: none"> 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る状況。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AIデマンドの競合が心配されていたが、事業者としても大きな影響は出ていないとの意見があった。 利用状況等を確認し、交通事業者とのすみわけについては引き続き検討が必要。 <p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>→R5年4月から車高を低くする整備を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>→車内に断熱材や扇風機を設置</p> <ul style="list-style-type: none"> EVバス車両という特性上、車両故障時の修理手配に難がある上に、近隣の運行などもなく代替車両の確保がほぼ不可能な状況である。 	<p>■デマンド型運行の特性や利用方法などについて、利用者への周知に課題がある</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>■運行管理自体に支障はないものの、需要増加に伴う運行システムの調整が課題である</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 令和5年10月の運行エリア拡大に伴う利用者増により、予約を受けられないケースが出てきていることから、詳細な状況を確認しながらパラメーターを調整し、乗合許容率を上げる等の調整を行う必要がある。

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
交通安全・交通渋滞等の道路交通への影響	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【ドライバーより】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・左前方走行中の自転車が、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) <p>→自転車は、どのような行動するのが読めないで、常に周りの状況を意識して安全運転で走行している。</p>	<p>■生活道路を走行することによる問題は生じていない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【ドライバーより】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大沢地区は、坂が多いため、走行速度が速い自転車が、ぶつかりそうになったことがある。(ヒヤリ・ハット) <p>→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。</p>

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	<p>■狭隘道路が多い地域においても最適な経路設定を実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中型、大型車両の運行が困難な井の頭地区内においても、所要時間、経路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。 <p>■環境面、安全面での効果が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>■交通結節点からのワンマイル輸送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <div style="text-align: center;"> <table border="1"> <caption>乗継利用の有無</caption> <thead> <tr> <th>乗継利用の有無</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗継がない</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>三鷹台駅でバスに乗り継ぐ</td> <td>5.9%</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>無回答</td> <td>17.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 乗継利用の有無</p> </div> <p>■生活移動における移動手段としてはルートに課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者及び沿線住民のアンケートからは、同地域の商業圏や医療施設へのアクセスを十分にカバーできず、生活移動での活用が難しいとの意見もみられた。 	乗継利用の有無	割合	乗継がない	41.2%	三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ	23.5%	三鷹台駅でバスに乗り継ぐ	5.9%	明星学園前でバスに乗り継ぐ	11.8%	無回答	17.6%	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中型、大型車両の運行が困難な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。 <p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、到着予定時間帯が算出されるため、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。 ・将来的な交通DXの進展により、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。 <p>■エリア外アクセスにも柔軟に対応が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートに縛られない運行が可能なおことから、充分なリソース（車両）さえ確保できれば、市役所などの公共施設や主要な鉄道駅、市中心部の施設など、需要が多い、または移動手段の確保が求められるエリア外の施設への輸送についても柔軟に対応できる。一方でバスやタクシー等の交通事業者の運行との競合に配慮した検討が必要である。
	乗継利用の有無	割合												
乗継がない	41.2%													
三鷹台駅で鉄道に乗り継ぐ	23.5%													
三鷹台駅でバスに乗り継ぐ	5.9%													
明星学園前でバスに乗り継ぐ	11.8%													
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	<p>■長距離・広範囲の場合は不適</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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。 <p>■最適な移動ニーズの幅が小さい</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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や、需要が分散している場合は、低速運行であることも相まって所要時間が長くなり（≒運行本数が少なくなる）、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。 <p>■車両管理体制の確立が困難</p> <ul style="list-style-type: none"> • 外見、性能共に特徴的で、まだ一般的に普及していない車両であることから、車両故障時の代替車確保が困難であるほか保守点検などの制約が多く、費用や安定的な運行には課題も多い。 	<p>■導入・運用による多面的効果測定が重要となる</p> <ul style="list-style-type: none"> • 移動利便性が高まることで、買い物、医療、コミュニティ利用が増加することによる商業、健康地域活性化への効果測定を行うことが重要となる。 • 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。 <p>■エリア内の商業施設・医療施設などへの生活移動として利用が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> • 乗降ポイントの設定にあたっては、エリア内の商業・医療施設といった生活主要施設へ重点的に設定し、自宅最寄りから直行で移動できることから、生活移動としても一定の活用が見られた。 <p>■乗り継ぎ利用の工夫が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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路線バス等への乗り継ぎ等、交通手段の組み合わせによる役割分担が必要である。 <p>■経路や経由地が流動的なため、移動時間に幅がある</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

コミュニティ交通実証運行の評価・検証結果のまとめを以下に示す。

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
各運行事業 の評価につ いて	<p>①交通不便地域における新たなコミュニティ交通の導入効果</p> <p>沿線付近については、利便性向上について高い評価が得られており、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。</p> <p>一方、沿線や停留所付近以外へのサービス提供が難しく、運行形態（定時定路線）及び車両面の制約から、面的な交通不便地域の解消には課題があり、地域全体における利便性向上という観点では、効果は限定的なものであった。</p> <p>②まちづくりへの効果</p> <p>買い物利用が多く、外出機会の創出や、三鷹台駅周辺等の商店街への経済効果が発現していると評価できる。</p> <p>一方、現行の運行本数と乗車定員から効果は限定的であると考えられる。また、定路線型の運行であったため、面的な交通不便地域の解消には、運行ルートへの延伸等により、多方面への運行が必要となる。また、車両定員と運行頻度が小規模なため、地域内の流動という点でも運行本数増が求められたが、地域全体における利便性向上という観点では、効果は限定的なものであった。</p> <p>使用車両では、汎用性が乏しいため、故障など有事の際の代替車の用意が困難であることや、車両の特殊性ゆえに点検・整備などの保守管理の難易度が高いことなど、安定的な運行に関する課題も見られた。</p>	<p>①交通不便地域における新たなコミュニティ交通の導入効果</p> <p>自宅近くから乗車できること、乗車時間が選択できること、AIによる効率的な運行ルートにて配車手続きが可能なことなどから、移動利便性に関する評価は高く、狭隘道路・坂等がある大沢地区の有効な移動手段であると評価できる。</p> <p>高齢者や障がい者、子育て世帯といった幅広い層に利用されており、地域の交通としても定着してきている。</p> <p>また、柔軟性の高い運行により、地域内における面的な交通利便性の向上を実現しており、1便あたりの輸送人数は小規模ながら、柔軟性の高いルート設定により1便当たりの運行時間は短いことから、高頻度での運行が可能となり、結果的に十分な輸送量を確保できている。</p> <p>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。</p> <p>②まちづくりへの効果</p> <p>通院及び買い物利用が多く、外出機会の創出や、運行エリア内店舗等への経済効果や健康への効果が期待できる。</p>
事業環境等 の評価につ いて	<p>地域住民及び運行事業者からは、交通事故や道路交通への支障の報告はなく、特段問題は発生していない。</p>	<p>地域住民及び運行事業者からは、交通事故や道路交通への支障の報告はなく、特段問題は発生していない。</p>

	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AI デマンド交通
運行に係る費用対効果について	沿線住民における外出機会の増加が見られるほか、三鷹台駅方面への買い物・飲食利用が主要なことから、三鷹台駅周辺の活性化にも一定の効果があったと考えられる。定時定路線の課題として、利用者が一定の人に限定されていることが想定され、一定程度の効果が見られるものの、大きな効果が見られない。	R5年10月のエリア拡大により、利用者が大幅に増加した。エリア内利用が大きく伸びていることから、エリア内での乗降ポイントについて、利用拡大の検討が有効と考えられる。 外出機会の増加や、運行エリアに係る施設の利用に増加が見られることから、経済、健康、地域活性化などの複合的な効果について、さらなる検証が必要である。
今後の展開について	交通課題の解消やまちづくりへの貢献に資するために、現在とは異なる運行方法・運行形態によるコミュニティ交通の実証運行を行うものとする。 面的な交通不便地域の解消が可能で且つ、一定の需要規模を効率的に賄うことが可能な「AI デマンド交通」の導入を選択肢の一つとして検討する。	現在の運行を継続させつつ、エリア拡大に伴う運行体制やサービスレベルへの影響を検証するとともに、更なる利用拡大や運行効率の向上等に向けた取組を行っていくものとする。 また、基幹交通（路線バス等）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。 併せて、運行システムのさらなる改良や、交通系ICカードやキャッシュレス決済、みたか地域ポイントとの連携など、さらなる利便性の向上についても検討が必要である。 更に、まちづくり効果の増大に向けて、地域住民・団体や、エリア内施設・店舗等との連携・共創の取組を強化していく。
他地域での展開について	商店街や医療施設、観光施設等での短距離かつ線的な移動需要に対しては、幅員の狭い道路でも運行でき、歩行者等と混在した走行空間においても柔軟な対応が可能な本モードの展開が期待できると考えられる。	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、地域内の面的かつ比較的需要の高い住宅地における都市型コミュニティ交通として、市内の他地域への横展開が期待できる。