

三鷹市交通ネットワーク全体構想（最終案）

～交通福祉の環境づくりを目指して～



令和6年3月

交通ネットワーク全体構想の策定に向けて

三鷹市では、バス交通不便地域を解消するため、平成 10（1998）年度からみたかシティバス「北野ルート」の運行を開始し、現在 6 ルートで運行を行っており、主に、路線バスのバス停 300m 以遠の空白地域や、路線バスの運行本数が少ない不便地域をコミュニティバスで対応してきました。

しかしながら、近年の急激な社会情勢の変化や新型コロナウイルスの影響による生活様式の変化、公共交通利用者の減少や交通事業者の乗務員不足など、地域公共交通に関するあり方が大きく変化してきています。市では、交通不便地域の解消や、さらなる利便性の向上と地域の活性化に向け、地域内交通の充実を図るため、AI デマンド交通などの身近な公共交通のあり方を研究してきました。

また、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業や国立天文台周辺の土地利用計画など市内の都市基盤整備事業の進捗により、市内の状況も大きく変わろうとしており、市内のまちづくりと連携した交通ネットワークが求められている状況です。

そのような中、AI デマンド交通などの実証運行などの経過を踏まえつつ、都市経営とまちづくりの視点から地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図り、公共交通網の効率性を高め市民満足度を向上させるための将来像を示す「三鷹市交通ネットワーク全体構想」を策定することとしました。

本構想では、「いきいきとしたまちをつくる持続可能な交福ネットワークの構築」を基本コンセプトとするとともに、3つの基本方針を定めて市内の交通ネットワークを形成し、健康・福祉・環境等のさまざまな分野に波及するなど、交通の利便性を向上させることによって、生活の質を向上させ、持続可能な地域社会を目指すものです。

交福（交通による福祉の実現）ネットワークの構築には市民・事業者・行政等が互いに連携・協力し、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。

公共交通を利用するすべての皆様の満足度を高め、誰もが安全で安心して快適に移動できる公共交通環境の整備を目指すため、今後とも、市民の皆様、事業者の皆様、関係者の皆様の積極的なご参画をお願いいたします。

令和 6（2024）年 3 月

三鷹市長 河 村 孝

＜目次＞

1	はじめに	4
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り組み状況	4
1-2	交通ネットワーク全体構想の位置付け	5
1-3	交通ネットワーク全体構想の検討範囲	5
2	交通ネットワークの将来像	6
2-1	全体コンセプト	6
2-2	基本方針	6
2-3	交通ネットワークのイメージ	7
2-4	公共交通の役割分担	8
2-5	交通ネットワーク形成のステップ	9
2-6	コミュニティ交通の展望	9
3	交通ネットワークの実現に向けた取り組み	10
4	まちづくりと連携した交通ネットワーク	11
4-1	三鷹駅周辺	12
4-2	市民センター周辺	13
4-3	井口グラウンド（仮称）周辺	14
4-4	国立天文台周辺	15
4-5	三鷹台駅周辺	16
4-6	北野周辺	17
5	他分野と連携した取り組み	18
5-1	福祉分野との連携	18
5-2	「みたか地域ポイント」との連携	18
6	新技術を活用した取り組み	19
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	19
6-2	キャッシュレス決済の推進	19
6-3	AI デマンドシステムの高度化	19
6-4	交通 DX の推進	19
7	交通ネットワークの実現による効果	20
8	コミュニティ交通の効率的な展開に向けて	21

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

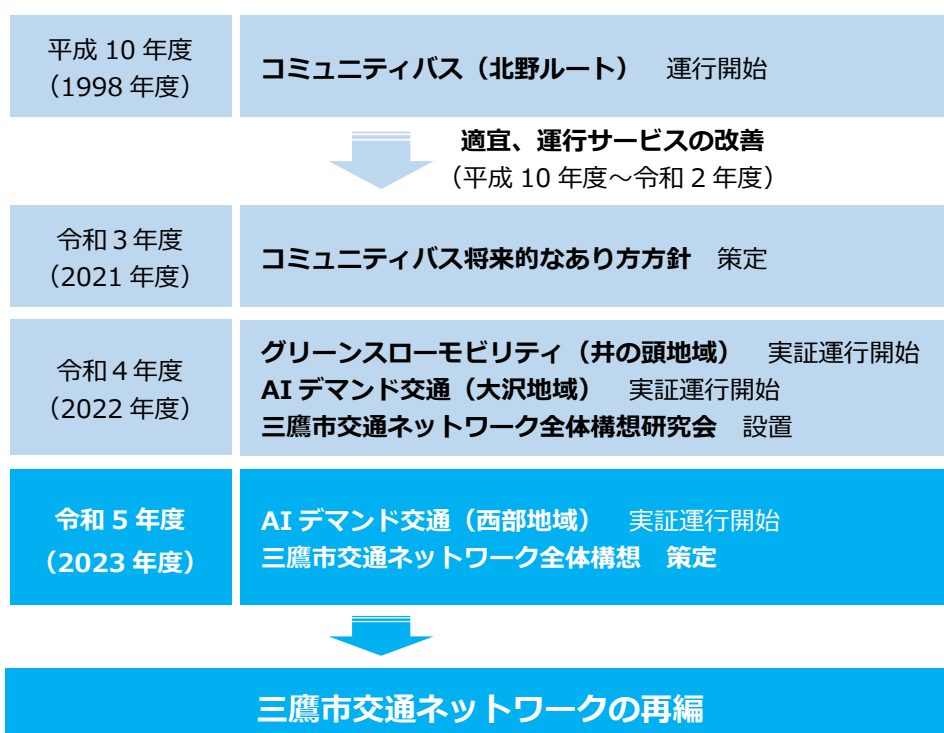
地域公共交通は、通勤・通学の重要な移動手段であるとともに、買い物や用事などの日常生活を支える重要な移動手段です。さらに、都市機能が集積する地域あるいは拠点と住居地域を結び、外出機会の増加による人と人の交流やコミュニティの形成など、地域と人をつなぎ地域活性化を支える基盤でもあります。環境面においても、複数人を輸送する地域公共交通は、環境効率に優れた交通手段として、持続可能な地域づくりにおいて重要な役割を担っています。しかしながら、公共交通機関の利用者の減少や乗務員不足、令和 6 年度からの改善基準告示の改正などの影響により、現在のバス路線を維持していくことが難しい時代が到来すると想定されます。こうした社会情勢の変化を踏まえ、路線バスやコミュニティバスに加え、新たな交通手段の導入についても検討し、持続可能な地域公共交通を多面的な視点から考えていくことが重要となります。

(2) 地域公共交通の活性化に向けて

地域公共交通の活性化には、交通事業者だけでなく、市民・団体・事業者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るとともに、広域的な視点をもって、近隣自治体と連携した取り組みも重要となります。

また、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・環境等の様々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り組み状況



1-2 交通ネットワーク全体構想の位置付け

交通ネットワーク全体構想は、本市の最上位計画である「基本構想・基本計画」に示される基本理念の実現に向けて、公共交通のあり方及び、目指すべき交通ネットワークの将来像を示すとともに、都市計画や地域のまちづくりとの連携を図り、目指すべき将来像の実現に向けた取り組みの方向性を示すものです。

また、本市の地域公共交通分野のマスタープランである「三鷹市交通総合協働計画 2022」や他の計画との連携・整合を図り、今後策定予定である次期交通計画につながるものとしています。

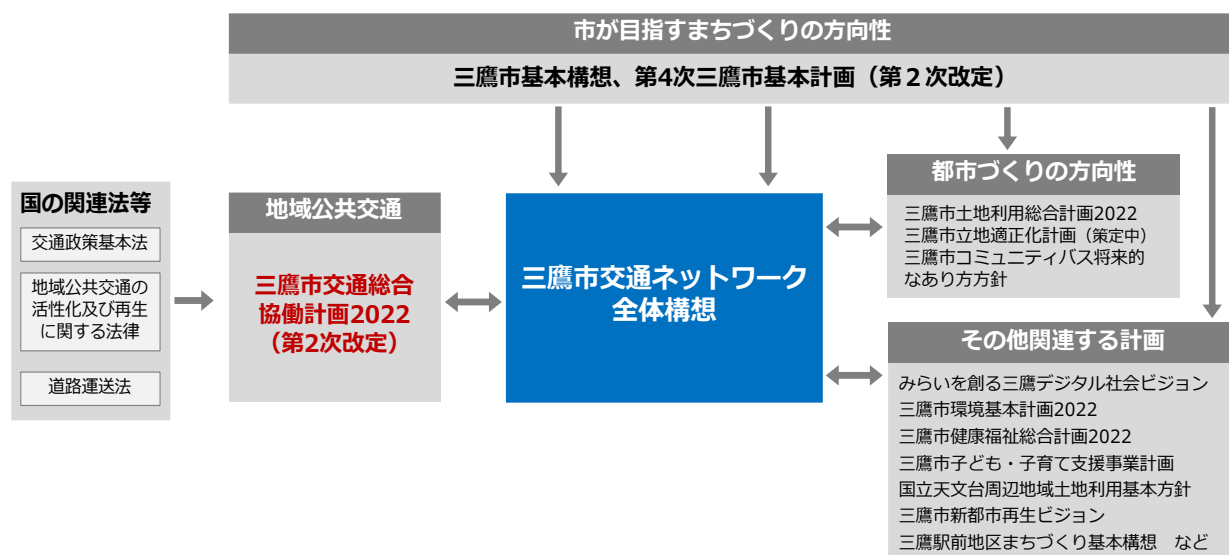


図 本構想の位置付け

1-3 交通ネットワーク全体構想の検討範囲

交通ネットワーク全体構想は、市が実施主体となるコミュニティ交通と、鉄道・路線バス・タクシー等の民間交通事業、駅やバス停などへの移動手段である徒歩や自転車での移動、福祉交通・施設送迎バス等との連携や役割分担を踏まえ、交通ネットワークを検討していきます。

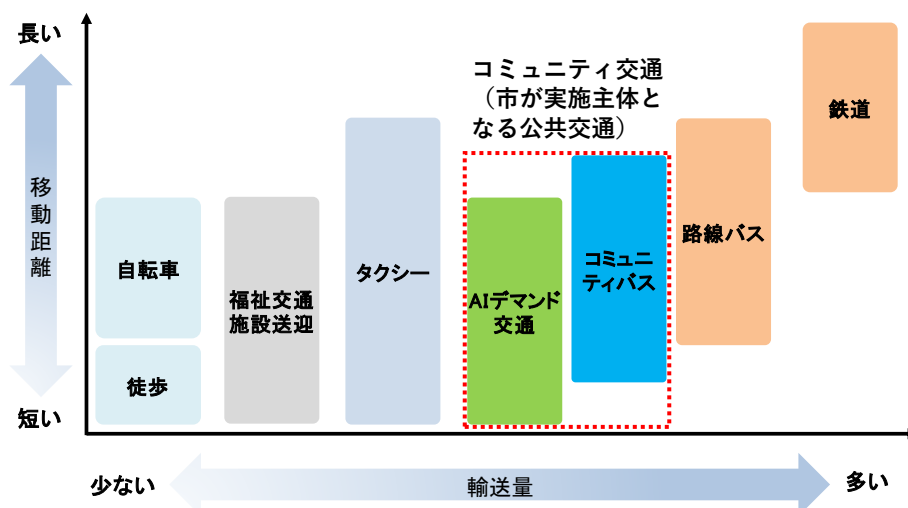


図 本構想の検討範囲

2 | 交通ネットワークの将来像

2-1 全体コンセプト

いきいきとしたまちをつくる 持続可能な交福*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、交通ネットワークは、非常に重要な要素であり、市民・事業者・行政が互いに連携・協力することで、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」という視点から地域公共交通を総合的かつ一体的に捉えていきます。

※交福とは、“交通による福祉の実現”を目指す重要な概念です。これは、交通の利便性を向上させることによって生活の質を向上させ、市民の皆さんに幸福をもたらすという考え方を表しています。

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エリア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



- 基幹交通・地域間交通・地域内交通の役割分担
- 地域特性を考慮した地域内交通の最適化
- 地域と連携した継続的な運行見直し

2-3 交通ネットワークのイメージ

地域内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。

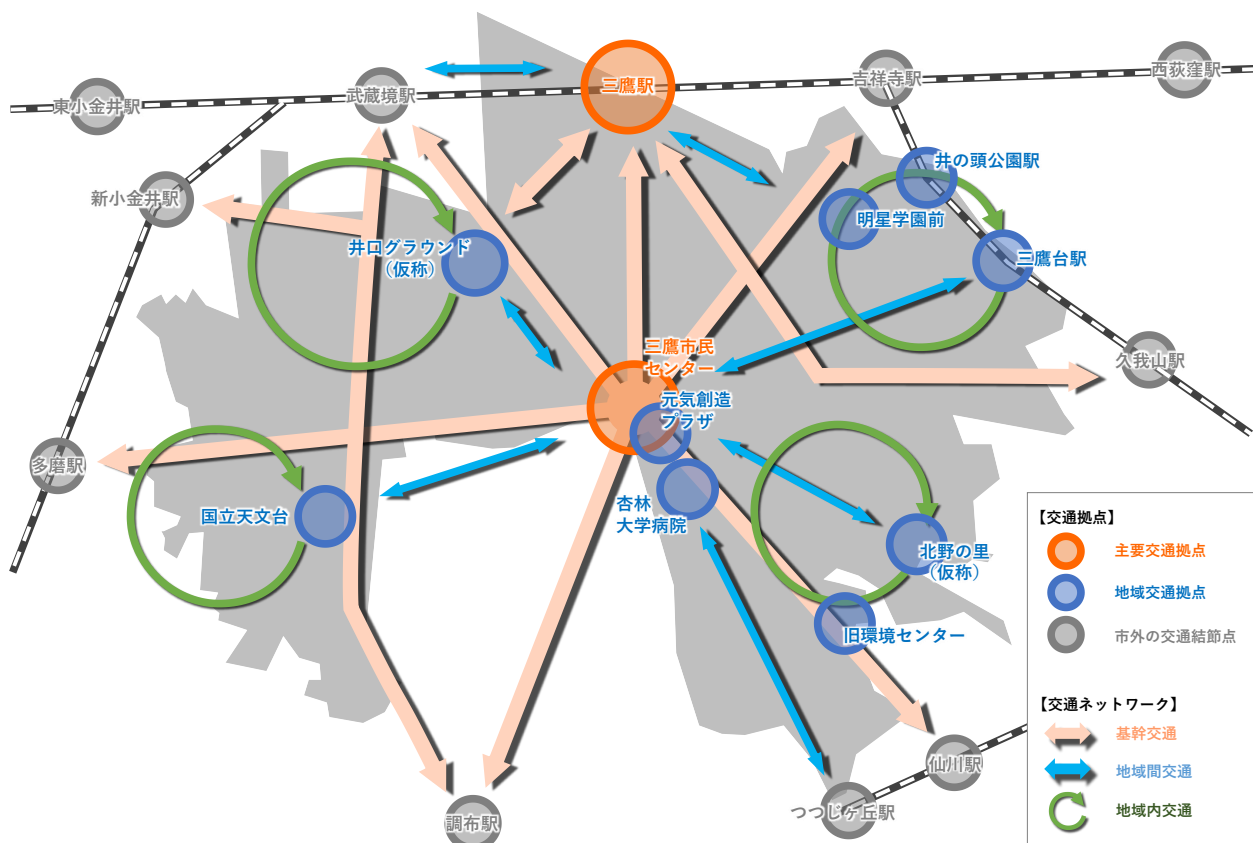


図 交通ネットワークのイメージ

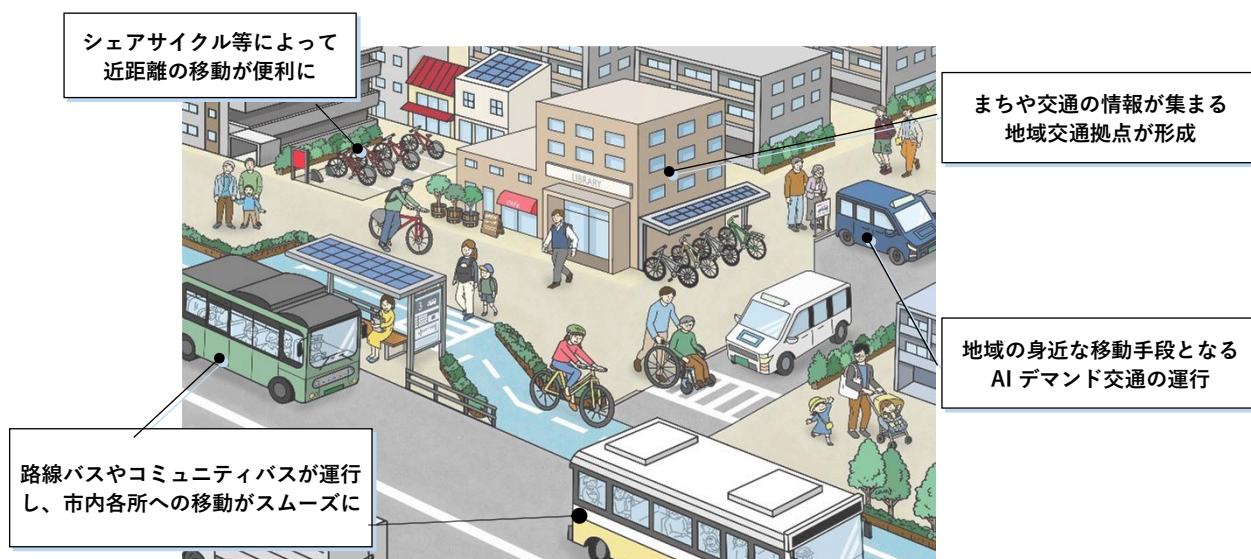


図 地域交通拠点のイメージ

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ります。

市内を運行する公共交通は、主要ルートを実行する路線バスなどを**基幹交通**とし、基幹交通を補完するコミュニティバスなどを**地域間交通**、決まった地域の中を運行するような、地域の身近な交通手段を**地域内交通**として定義します。なお、地域内交通は **AI デマンド交通** を基本として検討します。

また、**AI デマンド**交通は、運行エリアの設定などにより、地域間交通としての役割を担うこともあります。

表 市内を運行する公共交通の役割分担

種別	機能・役割	主な利用	実施主体	具体例
基幹交通	主要ルートの運行や、速達性を重視し、大量・長距離輸送により、市内の主要交通拠点や市外の交通結節点を結ぶ	通勤 通学	事業者	鉄道 (中央線、井の頭線) 路線バス (小田急バス、京王バス)
地域間交通	基幹交通を補完するとともに、交通不便地域の解消を行い、市内の各地域交通拠点と主要交通拠点を結ぶ	通勤 通学 買い物 通院	三鷹市	コミュニティバス (みたかシティバス)
地域内交通	生活道路をきめ細やかに運行し、少量・短距離輸送により、地域内の日常生活を支える	買い物 通院 地域コミュニティ	三鷹市	AIデマンド交通
—	個別需要への対応 心身に配慮が必要な方への移動支援	個別ニーズ	事業者	一般タクシー 福祉タクシー

コミュニティ交通
(市が実施主体となる公共交通)

表 交通拠点の機能及び役割

種別	機能・役割	具体例
主要交通拠点	多くの交通が乗り入れ、基幹交通と地域間交通、自転車等の接続を支える交通結節点	三鷹駅、三鷹市民センター
地域交通拠点	地域間交通と地域内交通、自転車等の接続を支える交通結節点や乗り継ぎの拠点	元気創造プラザ、杏林大学病院、井ノグラウンド(仮称)、国立天文台、三鷹台駅周辺、明星学園前、井の頭公園駅 など

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	■<u>実証運行の開始等</u> ＜令和4年度＞ - 井の頭EVバス - 大沢AIデマンド交通 ＜令和5年度＞ - 西部AIデマンド交通 ＜令和6年度＞ - 井の頭AIデマンド交通 - 実証運行から本格運行への検討 ■<u>交通ネットワーク全体構想の策定</u> ＜令和4年度＞ - 研究会（検討案作成） - 地域公共交通活性化協議会 ＜令和5年度＞ - 研究会 - 地域公共交通活性化協議会 - 全体構想策定	■<u>地域のまちづくり拠点整備と連携した交通ネットワークの検討・実施</u> ■<u>コミュニティバスの再編</u> - 利用状況、地域内交通の展開等を踏まえた見直し ■<u>地域内交通の展開</u> - 地域に合った地域内交通の展開手法の検討、実施 ■<u>乗継制度</u> - 交通種別間の乗継制度の検討・実施 ■<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 - 福祉事業や地域ポイントと連携した取り組みの検討・実施	■<u>三鷹駅南口再開発</u> - 三鷹駅コミュニティバス発着場所移転やルート再編 ■<u>市役所建替え</u> - 主要交通拠点としての乗り継ぎ機能向上の検討 ■<u>東京外かく環状道路</u> - 北野の里（仮称）の整備と連携した交通体系の再編

2-6 コミュニティ交通の展望

■ コミュニティバスの再編

コミュニティバスの運行ルートについては、路線バスとの重複や1路線あたりの距離が長く運行効率低下していること、また、まちづくりの展開により、運行ルートを見直すことによる利便性や採算性向上等の視点から状況に応じて再編を検討します。

「北野ルート」は、路線バスとの重複部分が多いことや路線延長や運行間隔が長いため、ルートの見直しを検討します。「三鷹の森ジブリ美術館ルート」及び「明星学園ルート」は、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業により発着場所が移転予定であるため、事業の進捗に合わせてルート見直しを行います。

「三鷹台ルート」は、令和4年度に、「三鷹台・飛行場ルート」を見直し、三鷹台ルートとして再編しました。「新川・中原ルート」は、路線バスとの重複区間がほとんどなく、地域の身近な交通手段となっているため、地域のさらなる利便性の向上を検討していきます。

■ AI デマンド交通の展開

まちづくりと連携した交通ネットワークの形成に向け、民間事業者との競合ではなく、共創の観点から市域内での運行を前提としつつ、地域の交通や道路事情を考慮し、路線バスやコミュニティバスの運行が困難な地域の交通不便の解消、交通拠点整備を見据えた多様な交通の乗り入れなど、多面的な視点からAIデマンド交通の導入を進めます。

なお、AIデマンド交通の導入を検討する地域は、実証運行や今後のまちづくりを考慮し、**大沢地域、井口・深大寺地域、井の頭地域、北野地域**を対象としつつ、全市的な交通ネットワークの構築に向け、継続的に改善策を検討します。

3 | 交通ネットワークの実現に向けた取り組み

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

取り組みの概要		対応する基本方針		
		①	②	③
まちづくりと連携した取り組み	■地域内交通実証運行 大沢地区・井口深大寺地区の交通不便地域への対応 井の頭地区の交通不便地域への対応	○	○	○
	■コミュニティバスの再編 コミュニティバスや地域内交通の運行状況等を確認し、まちづくりと連携した見直し	○	○	○
	■コミュニティ交通のアクセスポイントの整備 井口グラウンド（仮称）・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	○	○	
	■乗り継ぎ制度の整備 ICカードなどを利用した乗り継ぎ制度の構築	○	○	
	■路線バス事業者との共創 路線バス事業者との調整・協議による基幹交通の維持 路線バスとコミュニティ交通との連携強化	○		○
他分野と連携した取り組み	■福祉分野との連携 庁内福祉部門・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 外出促進につながる福祉サービスの検討	○		○
	■「みたか地域ポイント」との連携 公共交通サービス利用時の「みたか地域ポイント」利用			○
新技術を活用した取り組み	■オープンデータ化による交通サービス同士の連携強化 多様な公共交通サービスの一体的な情報発信	○		○
	■キャッシュレス決済の推進 交通系ICやQR決済の導入検討	○		
	■AIデマンドシステムの高度化 配車効率の向上、配車・降車時刻の高精度化	○		
	■交通DXの推進 複数交通サービスが連携したサービスの検討	○		○

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交通拠点における取り組みを検討します。

交通拠点

取り組み

主要交通拠点	三鷹駅周辺	● コミュニティバスの乗降場所を移設し、三鷹駅南口ロータリーの混雑を解消します ● コミュニティバスの発着場所を整備し、再開発拠点へのアクセスを容易にします
	市民センター周辺	● 元気創造プラザをコミュニティバスの交通結節点となるよう検討します ● 市役所建替えを見据え、路線バスやコミュニティバスなどの交通結節点となるよう検討します
地域交通拠点	井口グラウンド（仮称）周辺	● 地域内交通と路線バス等との交通結節点とし、三鷹駅と井口・大沢方面のアクセスをスムーズにします ● 地域間交通や地域内交通を活用し、市民センターへのアクセスをスムーズにします
	国立天文台周辺	● 地域内交通で市民センターへの移動をスムーズにします ● 地域内交通と路線バスの交通結節点とし、アクセス性の向上を図ります
	三鷹台駅周辺	● 地域内交通を活用し、駅や身近な施設までのアクセスを容易にします ● バス乗降場所を鉄道駅に近づけることでアクセスを容易にします
	北野周辺	● コミュニティバスの再編を検討します ● 地域内交通の導入を検討します

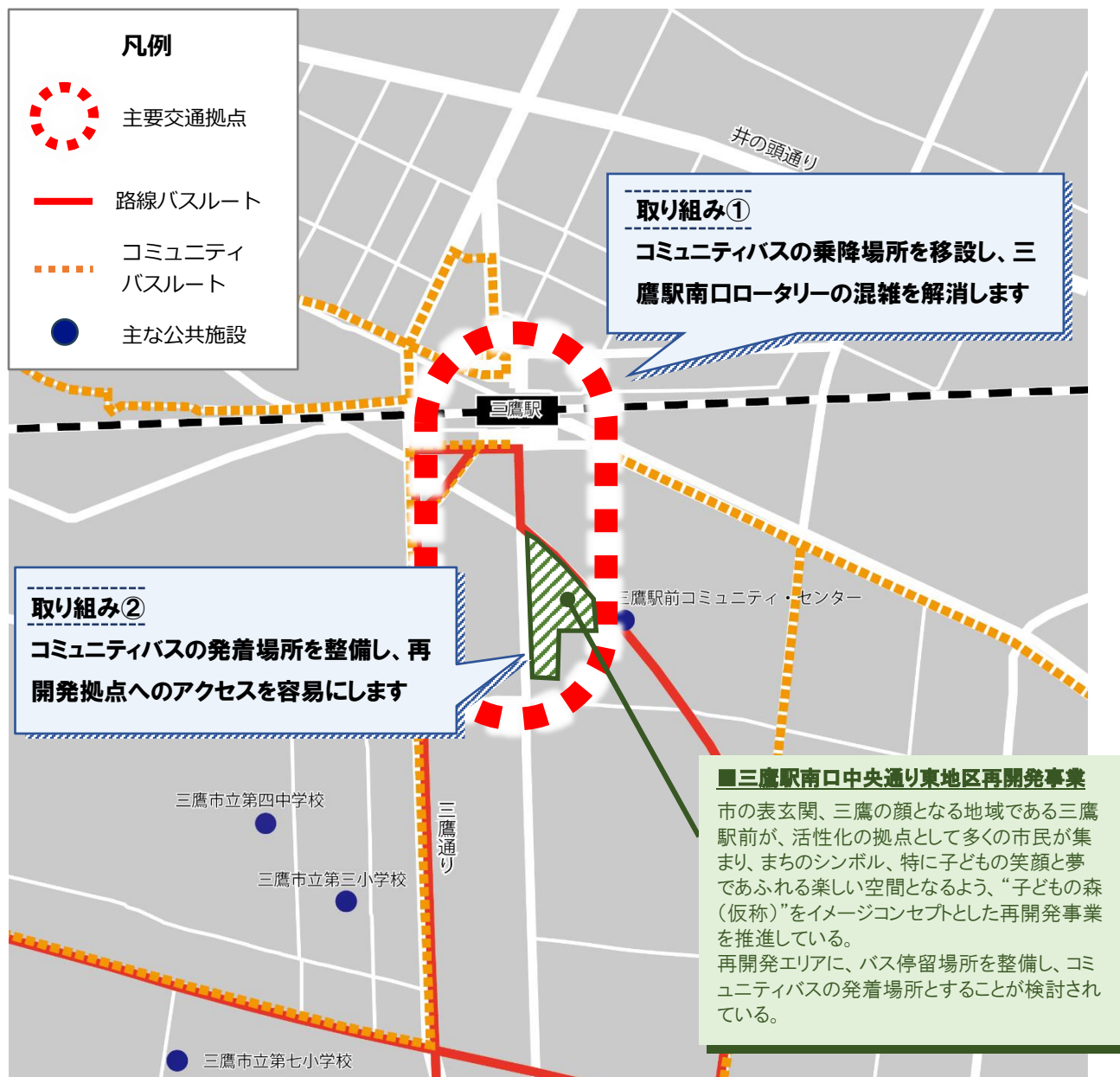
乗り継ぎ制度

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。

ハード環境の整備とともに、ＩＣカードの活用による料金面の優遇措置など、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

主要交通拠点である三鷹駅では、三鷹駅前の再開発に合わせ、コミュニティ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雑解消や再開発拠点へのアクセス性の向上を図ります。また、一般自動車を抑制し、歩行者と自転車利用者を基本とする、歩きたくなる（ウォークアブル）回遊性のあるまちづくりを目指します。



導入期



移行期

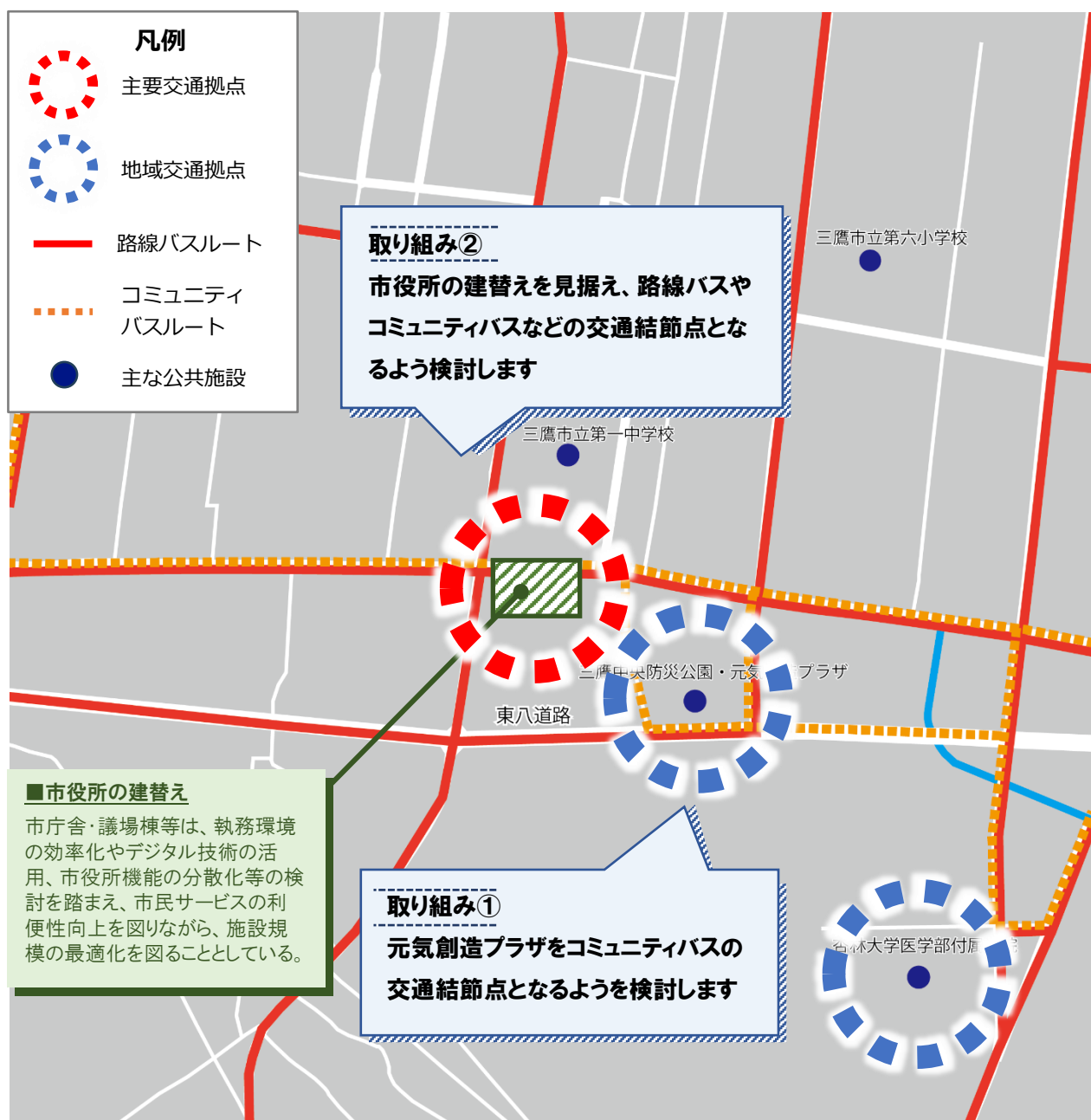


再編期

—	【令和7年度～】 コミュニティバスルートの見直し検討	- コミュニティバス乗降場所の移転 ※駅前再開発と連動 - コミュニティバスジブリ美術館ルート・明星学園ルートの再編
---	---	---

4-2 市民センター周辺

元気創造プラザを地域交通拠点とし、コミュニティバスの乗り継ぎ機能の向上を図ります。また、主要交通拠点である市民センターは、市役所の建替えや周辺の開発等のまちづくりと連携した検討を進めます。



導入期	移行期	再編期
—	【令和7年度～】 元気創造プラザの乗り継ぎ機能向上の検討	市役所の建て替えを見据えた乗り継ぎ機能向上の検討

4-3 井口グラウンド（仮称）周辺

井口グラウンド（仮称）を地域交通拠点とし、路線バス（三鷹駅方面・大沢方面）へのアクセスをスムーズにします。また、地域間交通や地域内交通を活用し、市民センターへのアクセスをスムーズにします。



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

【令和6年度～】

- 実証運行から本格運行への検討

【令和7年度～】

- 井口グラウンド（仮称）の整備と連携した地域内交通と路線バスのアクセス向上
- 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再編

4-4 国立天文台周辺

国立天文台を地域交通拠点とし、路線バス（三鷹駅、吉祥寺駅、武蔵境駅、調布駅方面）と地域内交通のスムーズな乗り継ぎにより、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。



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
- 【令和5年度～】

- 運行エリア拡大による西部AIデマンド交通の実証運行

【令和6年度～】

- 実証運行から本格運行への検討

【令和7年度～】

- 国立天文台の土地利用と連携した路線バスと地域内交通のアクセス性の向上

—

4-5 三鷹台駅周辺

三鷹台駅、井の頭公園駅、明星学園を地域交通拠点とし、地域内交通により鉄道駅等へのアクセス性の向上を図ります。また、三鷹台駅前広場の整備に合わせ、三鷹台駅バス乗降場所を駅前広場に移転します。



導入期



移行期



再編期

【令和4年度～】

- 井の頭小型EVバス（グリーンズローモビリティ）の実証運行

【令和5年度～】

- 三鷹台駅前広場整備に合わせたバス乗降場所の移転

【令和6年度～】

- 井の頭AIデマンド交通の実証運行
- 実証運行から本格運行への検討

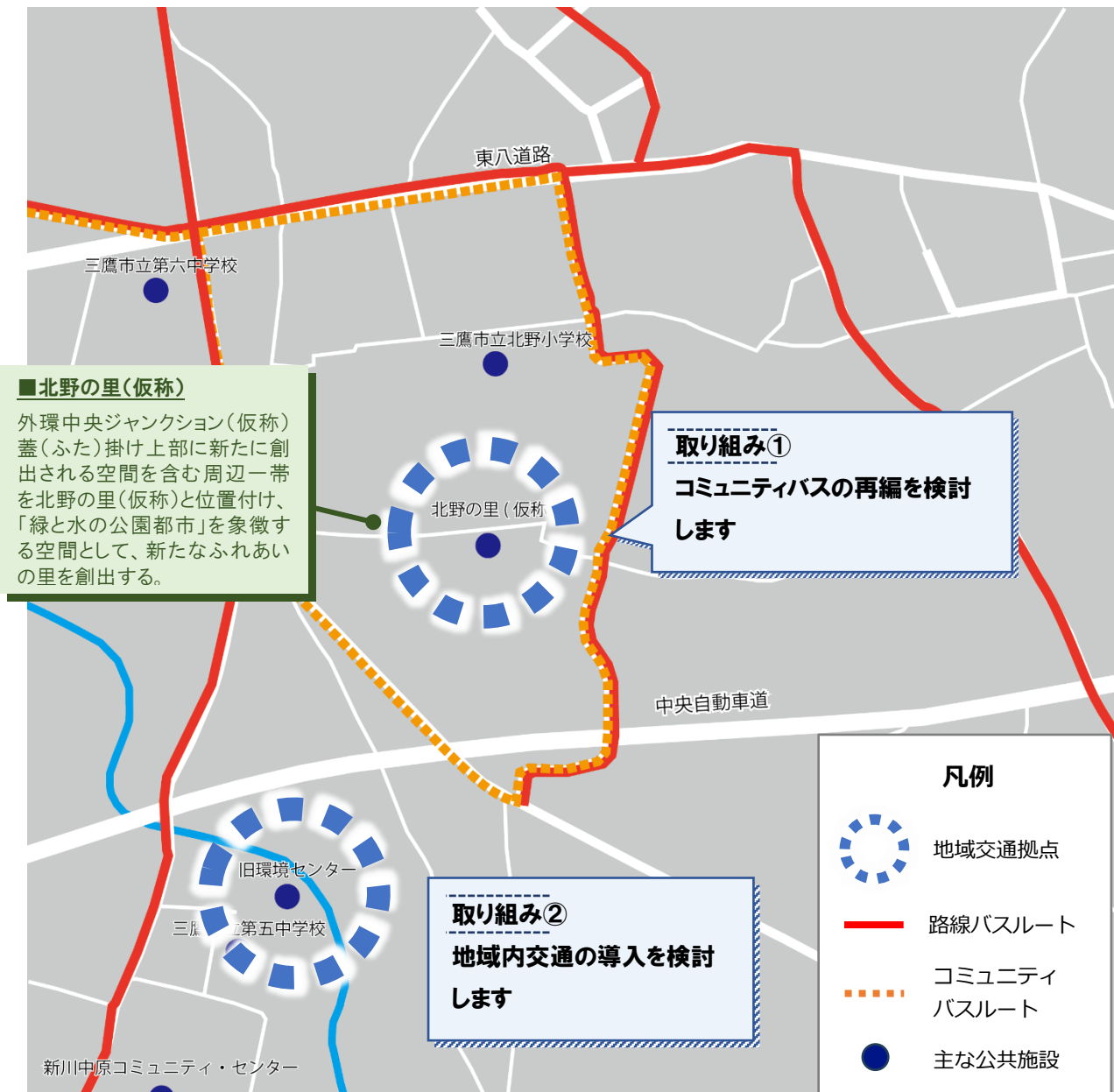
【令和7年度～】

- 地域内交通と路線バス、コミュニティバスとの接続性向上

—

4-6 北野周辺

北野の里（仮称）や旧環境センターを地域交通拠点とし、地域内交通の導入検討やコミュニティバスの再編等により、公共施設等へのアクセス性の向上を図ります。また、地域内の商業施設等の民有地を活用した交通サービスとの連携や、外環中央ジャンクション（仮称）、東八道路インターチェンジ（仮称）の開設による新たな交通需要への対応等も検討します。



導入期



移行期



再編期

—

【令和7年度～】

- コミュニティバス北野ルートの見直し検討
- 地域内交通導入の検討

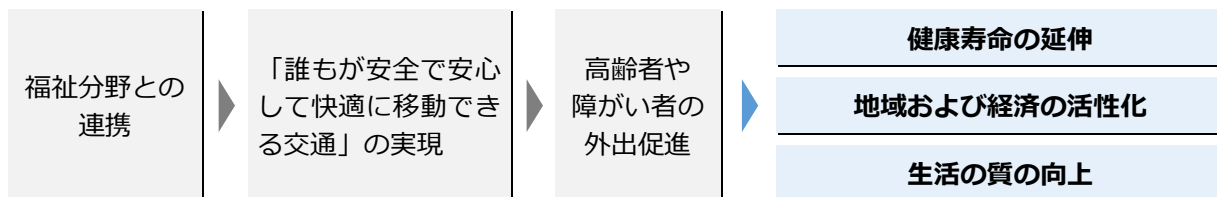
- コミュニティバス北野ルートの再編
- 東京外かく環状道路の蓋掛け上部空間や周辺施設等との連携

5 他分野と連携した取り組み

5-1 福祉分野との連携

福祉分野と連携した取り組みを推進し、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。

市民、事業者、行政が連携し、誰もが安全で安心して快適に移動できる交通サービスを提供することで“交福（交通による福祉の実現）”を目指します。これにより、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（庁内福祉部門・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）との連携強化や高齢者、障がい者など移動困難者への支援を検討するとともに、交通 DX を活用したさらなる福祉分野との連携について、研究を進めます。



出典：地域公共交通赤字＝廃止でいいの？
（国土交通省近畿運輸局）

5-2 「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、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。

コミュニティ交通を対象に、「みたか地域ポイント」のポイント付与や利用によるまちづくりの取り組みと連携した地域活性化を進めます。

対象の公共交通サービス 地域間交通、地域内交通



<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。

6 | 新技術を活用した取り組み

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、乗り継ぎ案内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。

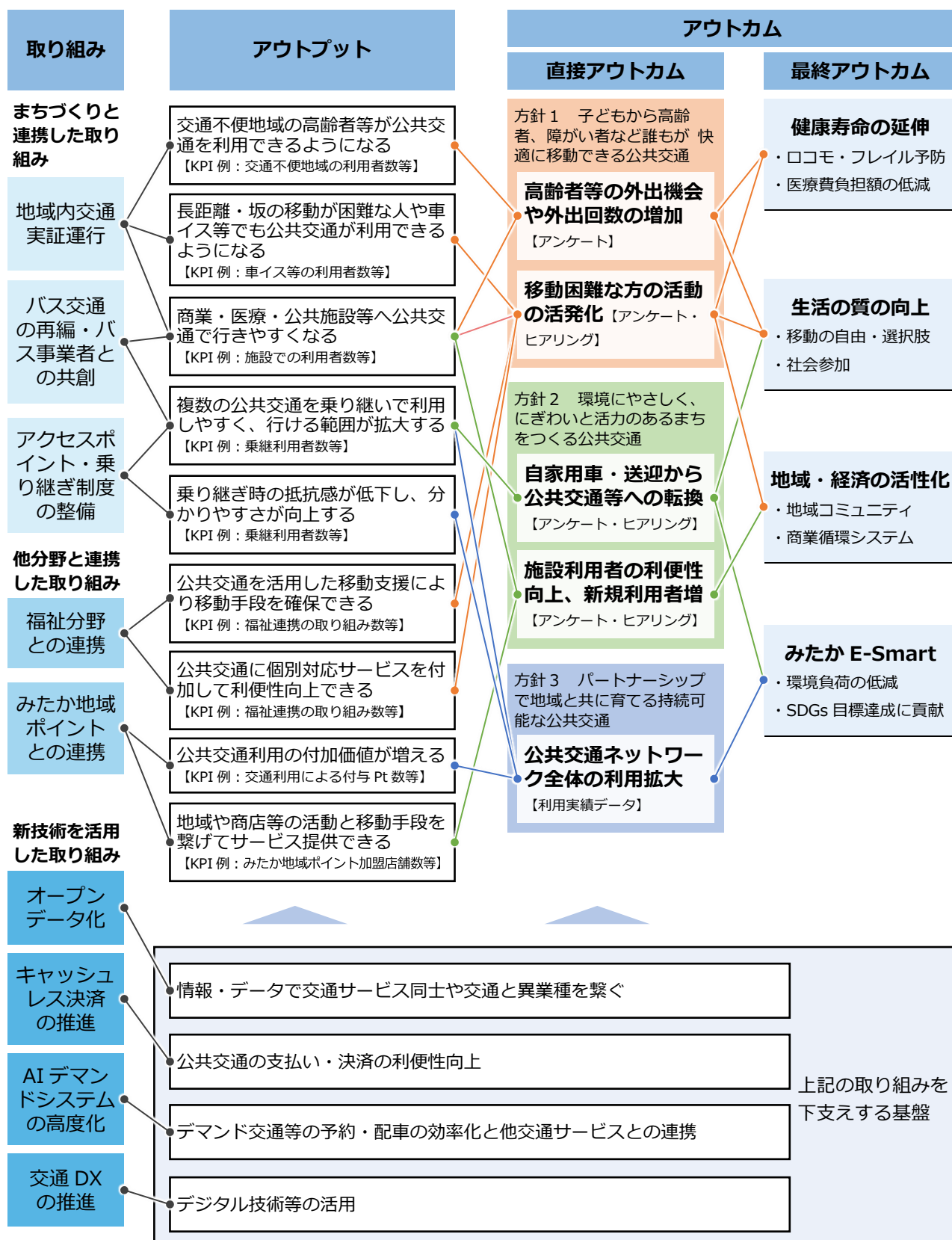
6-4 交通 DX の推進

今後、加速する少子高齢化、乗務員不足やデジタル技術による移動需要の代替など、急速な社会構造の変化に対応するため、さらなる交通 DX による利便性・持続可能性の向上を目指し、地域公共交通が抱えている課題解消に繋がります。

交通 DX の推進については、シェアサイクルなども含め、複数の交通サービス間の「接続」をシームレスに行う一体的な交通サービスの提供や自動運転技術といった新技術の活用についても国などの動向に注視し、研究を進めます。

7 交通ネットワークの実現による効果

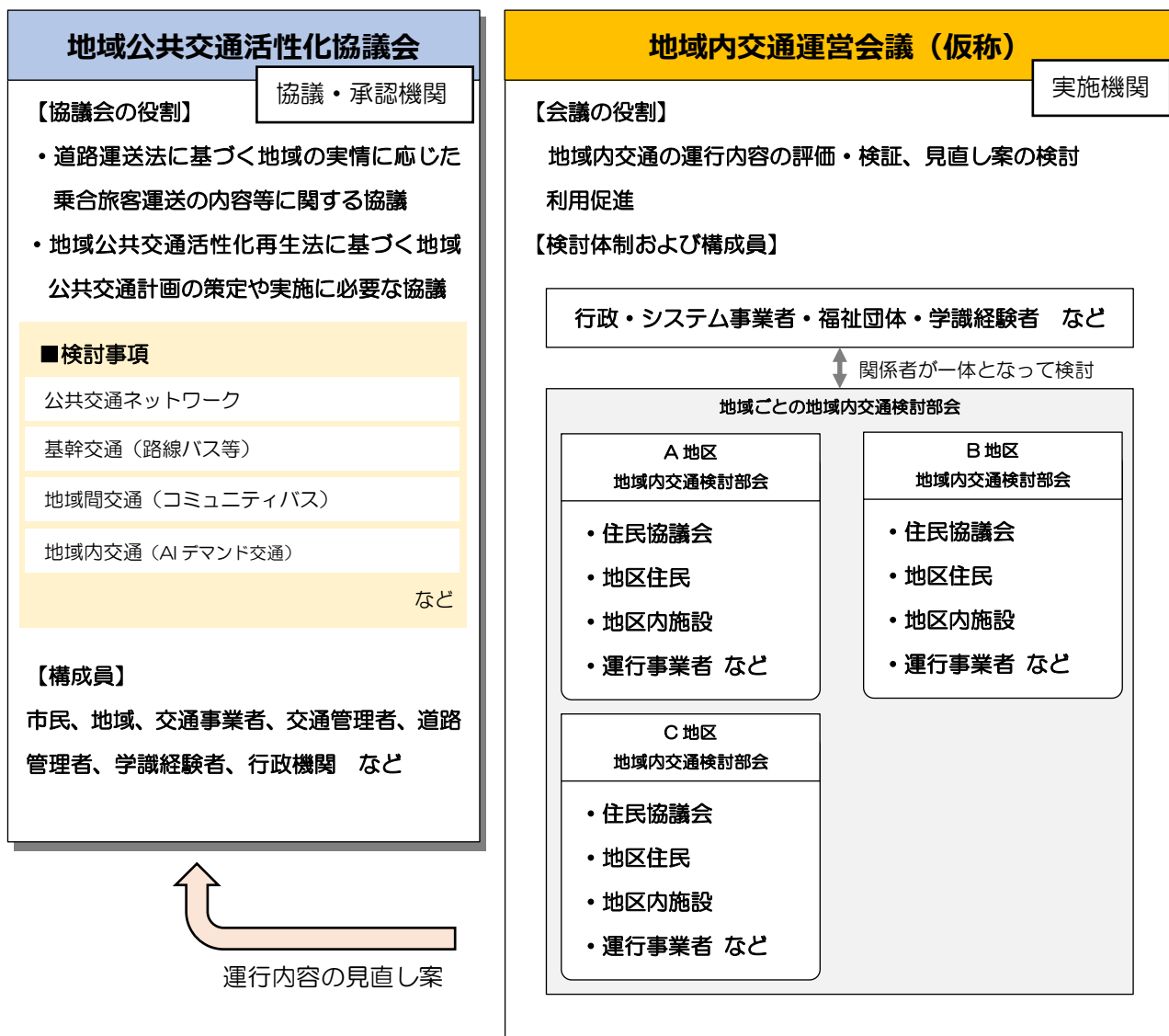
各種取り組みの実施により生じる結果（アウトプット）と、そこから派生して達成される効果（アウトカム）、目指すべき将来像（方針）との関係性を整理しました。



8 コミュニティ交通の効率的な展開に向けて

地域内交通の実証運行を踏まえ、地域の身近な交通手段である地域内交通が市内で展開していくことを見据えて、地域ごとの実情を考慮しながら運営する組織づくりを検討します。

地域公共交通活性化協議会では、道路運送法や地域公共交通活性化再生法に基づく、市全域の公共交通ネットワークのあり方・各交通の運行内容等について検討・協議を行い、地域内交通の運行内容等の検討にあたっては、地域内交通運営会議（仮称）を開催し、地域や事業者・行政等の関係者が一体となって、情報共有やサービス向上を図ります。



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