

コミュニティ交通実証運行における
評価・検証について
（概要版）

令和6年7月26日

三 鷹 市

1-1-3 周知・利用促進活動

1) チラシ・ポスター・利用ガイドの作成



図 チラシ



図 利用ガイド（中面）

2) 住民説明会

- ・井の頭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6年度（運行開始時）			
第1回	5月14日(水)18:00~19:00	三鷹台地区公会堂	4名
第2回	5月15日(水)18:00~19:00	井の頭東部地区公会堂	6名
第3回	5月16日(木)18:00~19:00	井の頭地区公会堂	13名
第4回	5月18日(土)11:00~12:00	井の頭コミュニティセンター	17名

3) 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	
井の頭住民協議会	井の頭ケアネット
コミュニティスクール委員会	

4) 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（三鷹市テレビ広報「みる・みる・三鷹」）
- ・住民協議会への周知

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 （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 （未就学児は無料、シルバーパス利用不可、 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～）

■運行概要

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 （未就学児は無料、シルバーパス利用不可、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



※赤字部分は改正箇所

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

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「コミュニティにしてみたか」）
- ・三鷹市ホームページ
- ・利用促進動画（三鷹市テレビ広報「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

2. 実証運行の利用実績・アンケート調査結果

2-1 AI デマンド（予約型乗合）交通

2-1-1 共通項目

1) 利用状況

① アプリ登録者の利用回数属性

- ・リピーターを見ると、最も多いのは2～4回程度の利用が最も多く見られる。
- ・また、約2割の登録者は、月1回以上の利用が見られる。
- ・井の頭地区での実証運行の開始に伴い、西部地区と統一する形で新アプリに移行した。

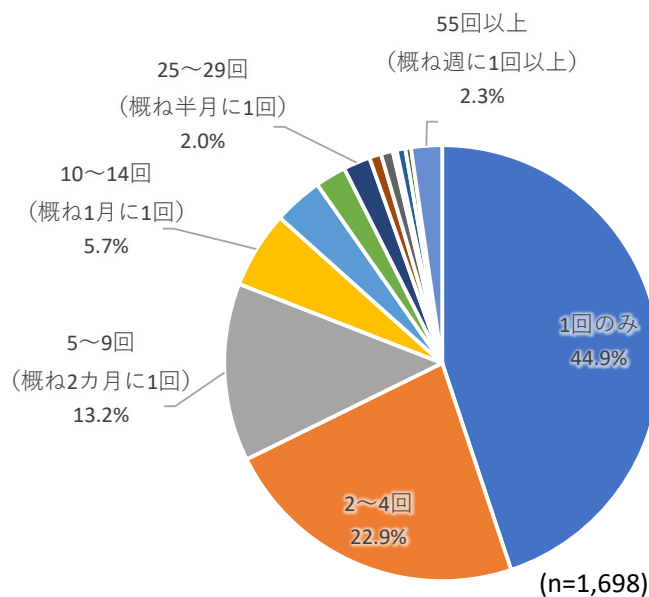


図 利用回数別のアプリ登録者割合（R4/10/22～R6/5/25）

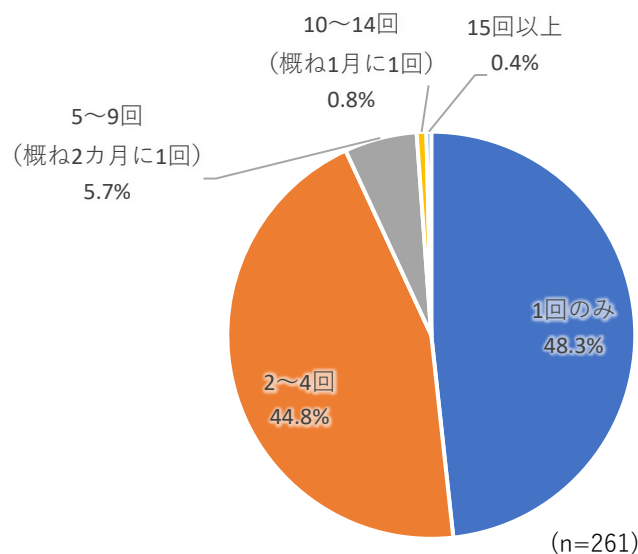


図 利用回数別のアプリ登録者割合（R6/5/27～R6/6/8）

② アプリ登録者の推移

- ・令和6年6月1日時点でのアプリ登録者数は、1,698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。
- ・井の頭地区での実証運行の開始に伴い、西部地区と統一する形で新アプリに移行した。

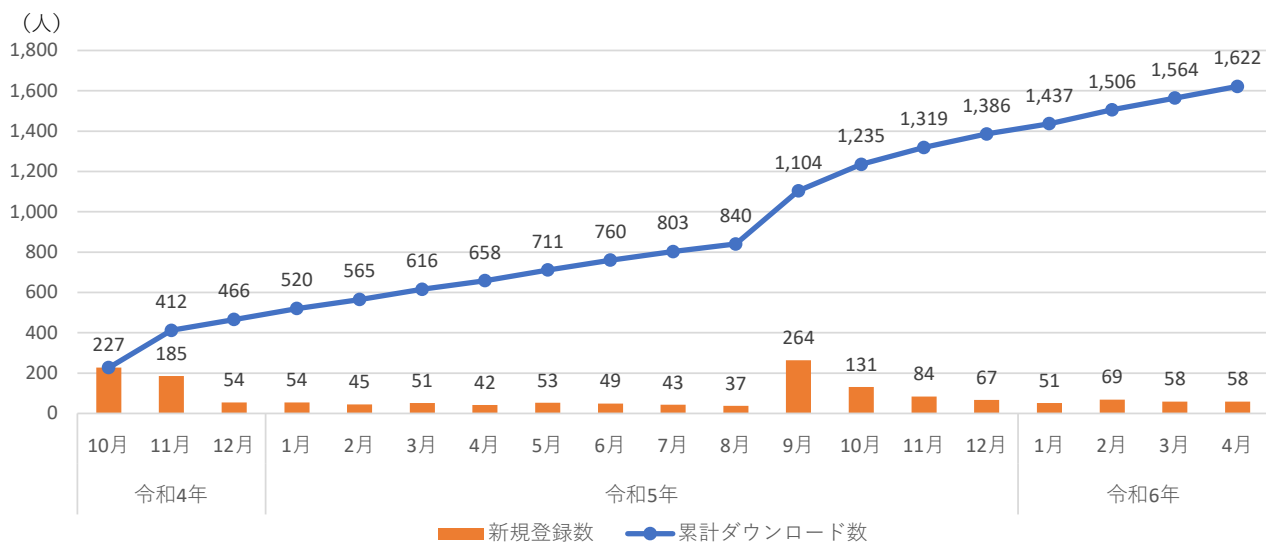


図 アプリ登録者数の推移（R4/10/24～R6/4/30・西部エリアのみ）

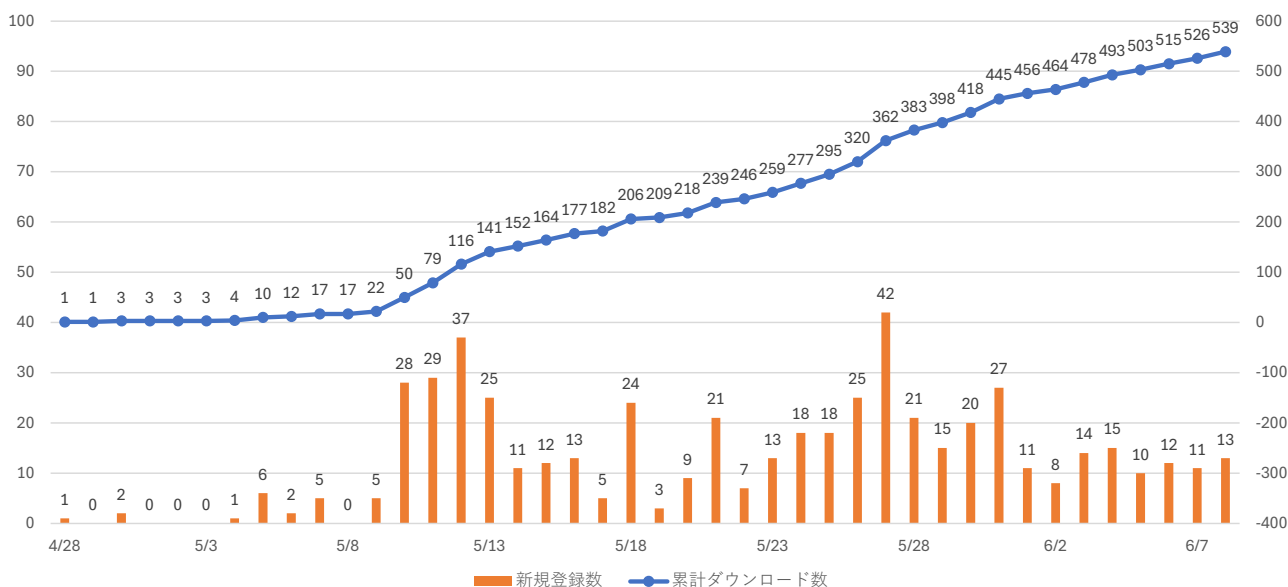


図 新アプリ登録者数の推移（R6/4/28～R6/6/8）

2-1-2 【井の頭地区】A I デマンド（予約型乗合）交通

1) 利用状況

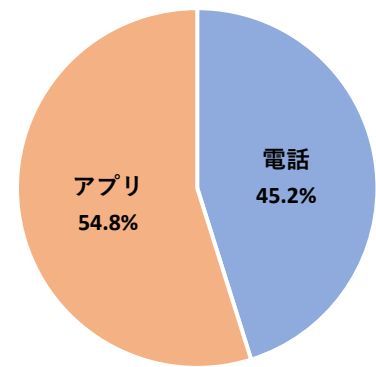
① 予約・利用者数（R6/5/27～R6/6/8）

- ・令和 6 年 5 月 27 日から令和 6 年 6 月 8 日までの予約件数は 155 件、乗車人数は 226 人である。
- ・電話予約が 45.2%、アプリ予約が 54.8%とアプリ予約の方が多い。
- ・天候別に見ると、若干ではあるが、晴・曇の日の利用が多い傾向である。

表 利用実績（R6/5/27～R6/6/8）

項 目	実 績	割 合
予約リクエスト数	155 件	
電話予約	70 件	45.2%
アプリ予約	85 件	54.8%
乗車人数	226 人	
リピーター率		35.6%
相乗り発生率		30.1%
日平均乗車人数	18.5 人/日	
晴又は曇の日	18.4 人/日	日数：8 日間
雨又は雪の日	19.8 人/日	日数：4 日間

※天候は気象庁データ（昼：6～18 時）



■ 予約方法

② 利用者数の推移

- ・令和 6 年 5 月 27 日から令和 6 年 6 月 8 日までの日別利用者数は、概ね 10～30 人前後で推移している。
- ・曜日別で見ると、木曜日（5 月 30 日、6 月 6 日）の利用が他の曜日と比較して多くなっている。

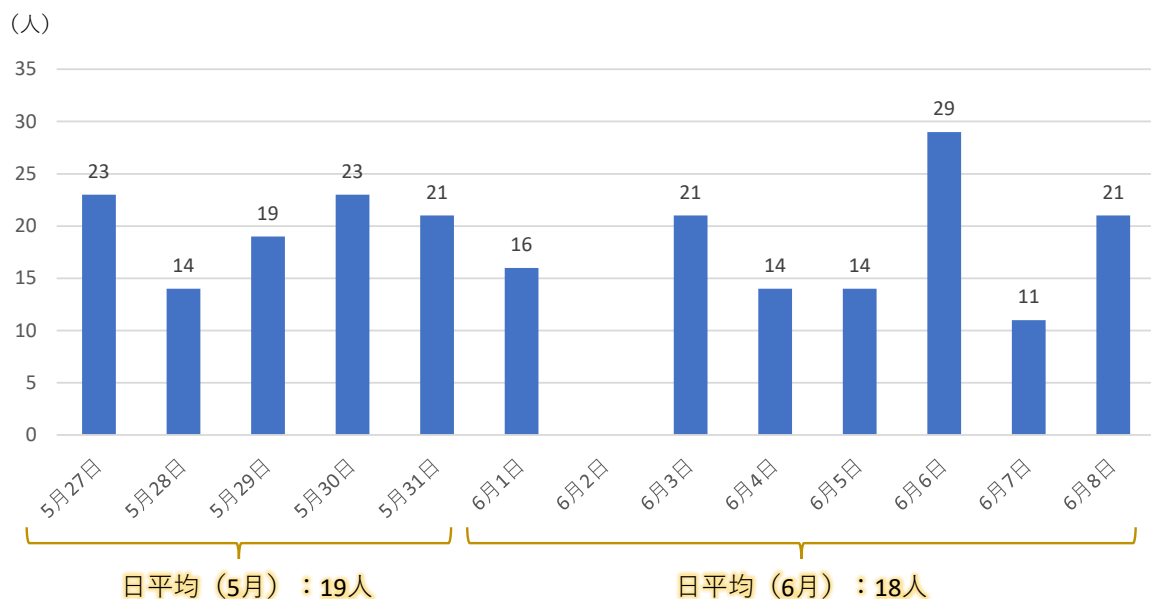
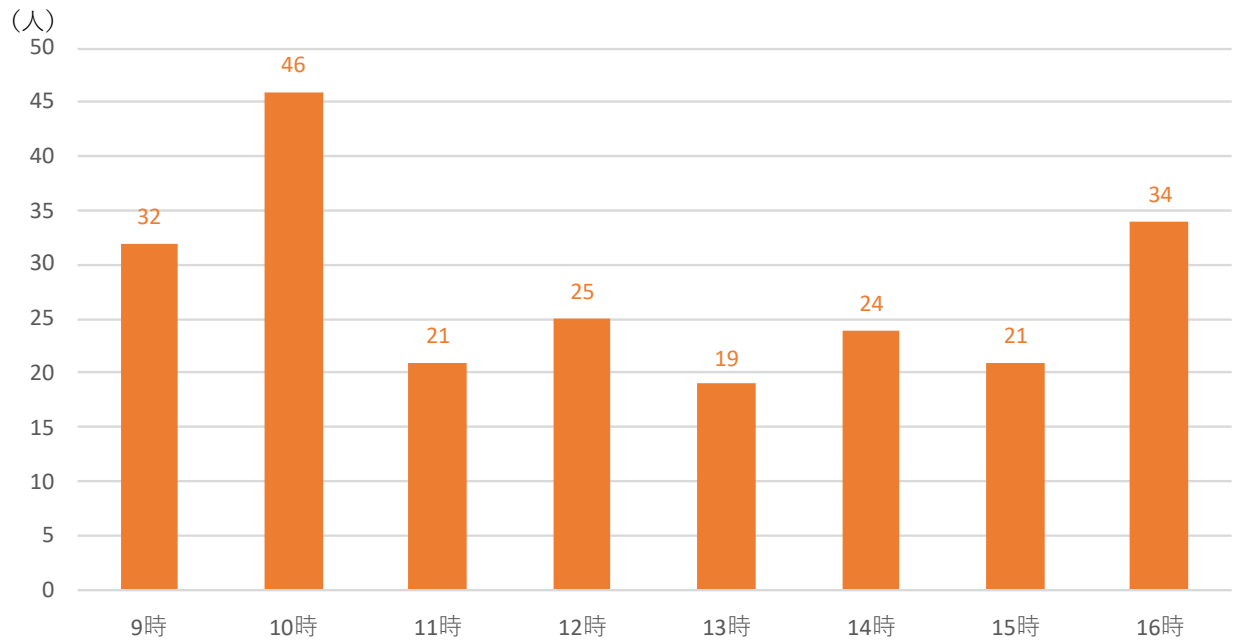


図 利用者数の推移（R6/5/27～R6/6/8）

③ 利用状況調査結果

- ・時間帯別でみると、9 時台・10 時台・16 時台の利用が多く、11 時台、13 時台、15 時台の利用は少なくなっている。



※乗車時刻不明者は除く

図 時間帯利用者数 (R6/5/27~R6/6/8)

④ 利用の多い乗降ポイント

- 乗車ポイントは、「三鷹台駅」からの利用が最も多く、次いで「明星学園前」が多くなっており、鉄道や路線バスとの結節点からの乗車が目立っている。
- 降車ポイントは「三鷹台駅」の利用が最も多く、各ポイントから同地点に利用が集中している様子がうかがえる。

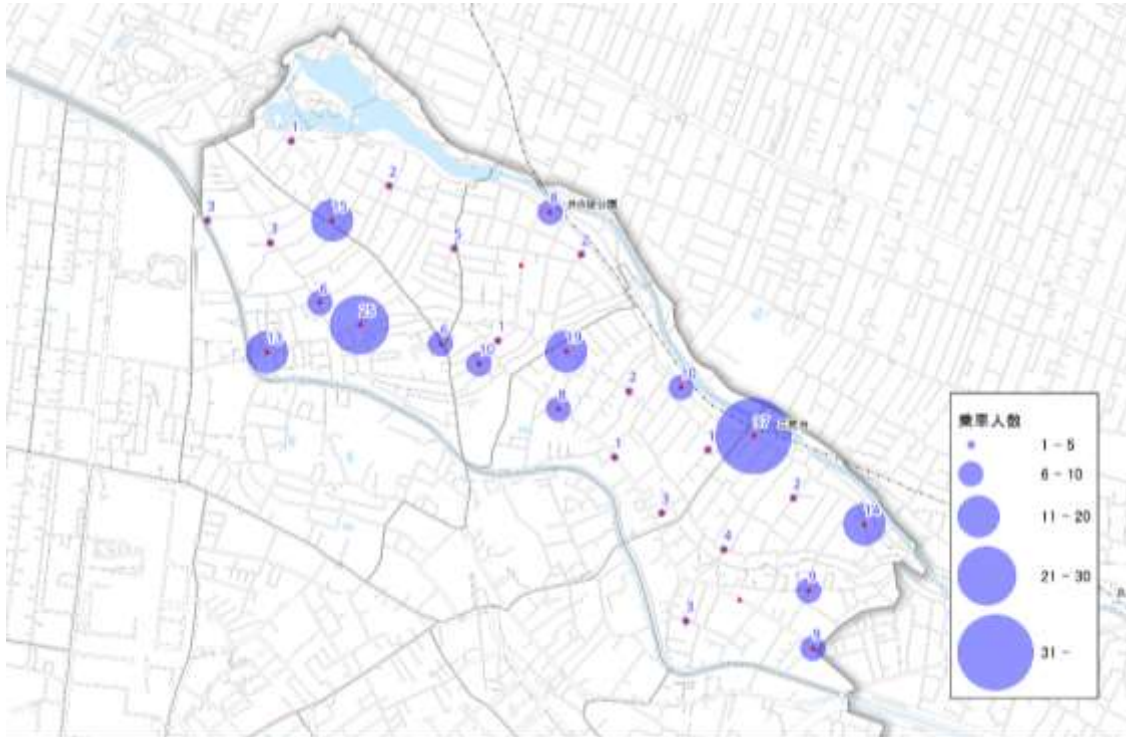


図 利用の多い乗車地点 (R6/5/27~R6/6/8)

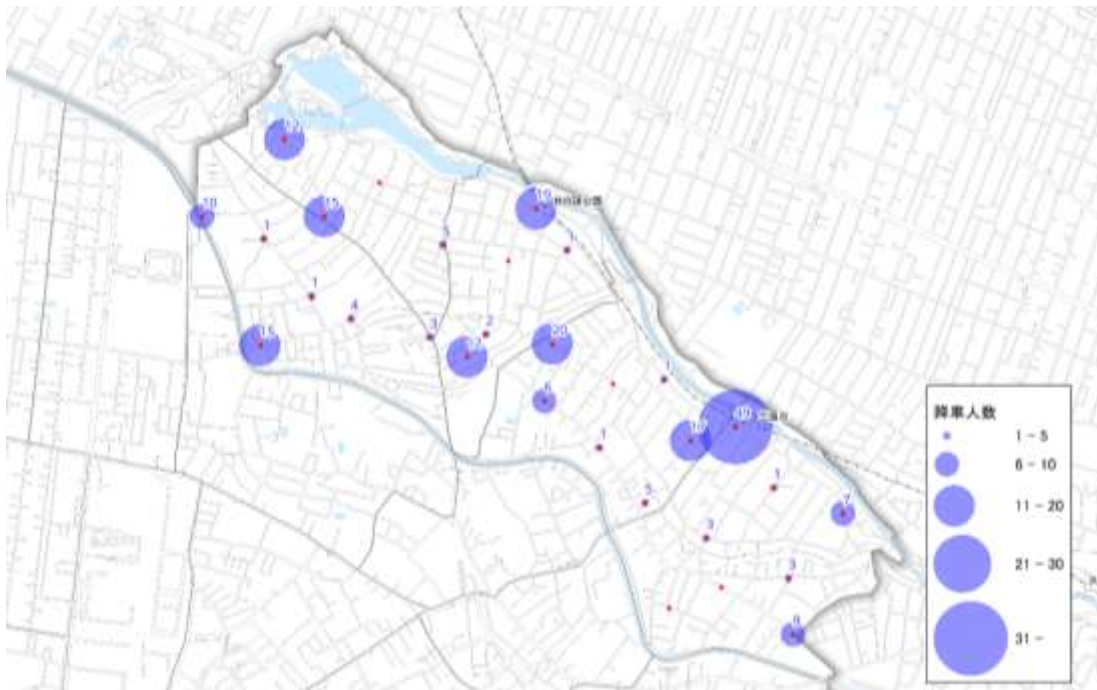


図 利用の多い降車地点 (R6/5/27~R6/6/8)

2-1-3 【西部地区】A I デマンド（予約型乗合）交通

1) 利用状況

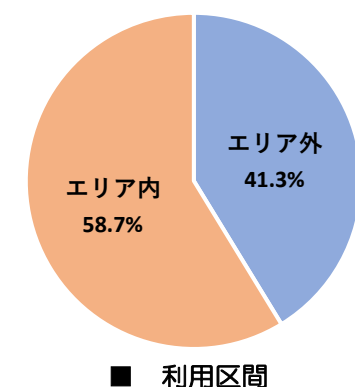
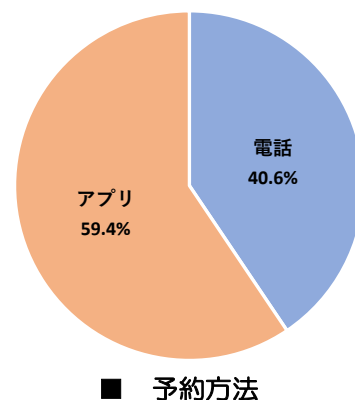
① 予約・利用者数（R4/10/24～R6/6/8）

- ・令和 4 年 10 月 24 日から令和 6 年 6 月 8 日までの予約件数は 13,817 件、乗車人数は 17,634 人である。
- ・電話予約が 40.6%、アプリ予約が 59.4%とアプリ予約の方が多い。
- ・エリア内（62 か所）の利用は 58.7%、エリア外の利用は 41.3%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～R6/6/8）

項 目	実 績	割 合
予約完了数	13,817 件	
電話予約	5,605 件	40.6%
アプリ予約	8,212 件	59.4%
乗車人数	17,634 人	
エリア内	10,359 人	58.7%
エリア外	7,275 人	41.3%
リピーター率		79.1%
相乗り発生率 (R6/5/25 まで)		46.6%
相乗り発生率 (R6/5/27～6/8)		41.0%
日平均乗車人数	36.1 人/日	
晴又は曇の日	34.7 人/日	日数：356 日間
雨又は雪の日	46.1 人/日	日数：133 日間

※天候は気象庁データ（昼：6～18 時）

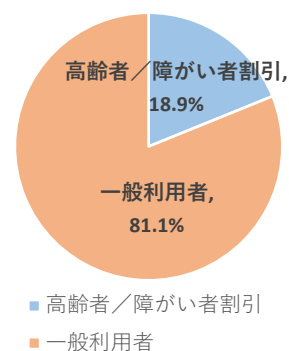


② 割引利用の状況（R5/4/1～R6/6/8）

- ・高齢者割引／障がい者割引の利用率は 18.9%であった。
 - ・令和 6 年 5 月末時点における高齢者割引証発行件数は 351 件である。
- ※割引制度が始まった令和 5 年 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
高齢者／障がい者割引	2,507	18.9%
一般利用者	10,780	81.1%
合計	13,287	100.0%



③ 利用者数の推移

- 令和4年10月24日から令和6年6月8日までの全体での日平均は36.1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。
- 運行エリアを拡大した令和5年10月以降は、概ね40～50人/日程度で推移している。

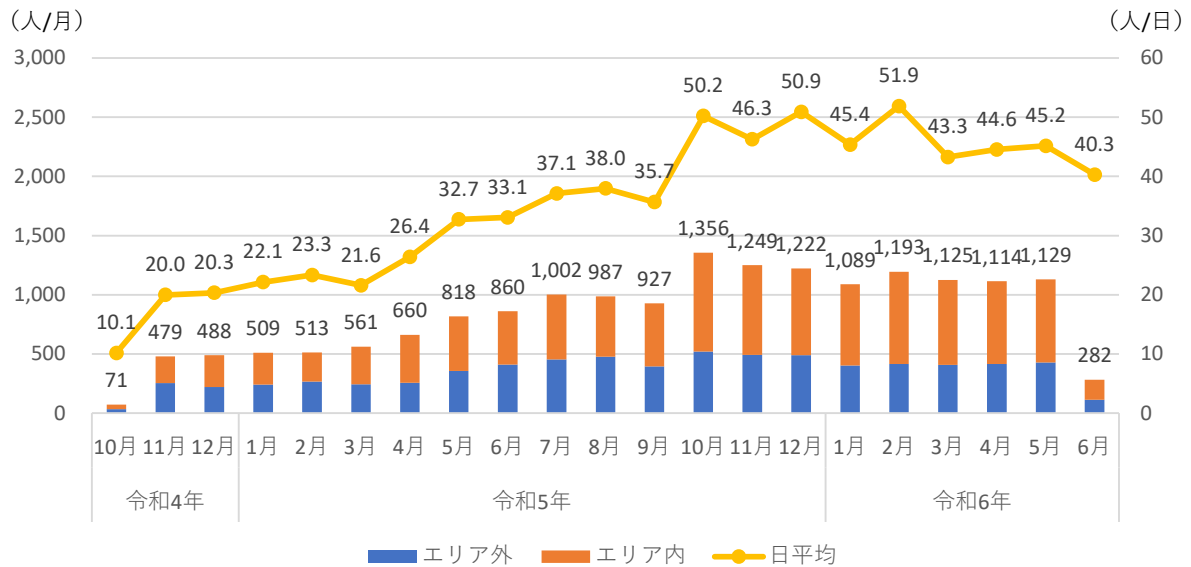


図 利用者数の推移 (R4/10/24～R6/6/8)

④ 利用状況調査結果

- ・曜日別（平均）でみると、火曜日と金曜日が多く、日曜日の特別運行を除くと、土曜日、月曜日が比較的少ない。
- ・いずれの曜日においても、エリア内での利用が多くなっている。

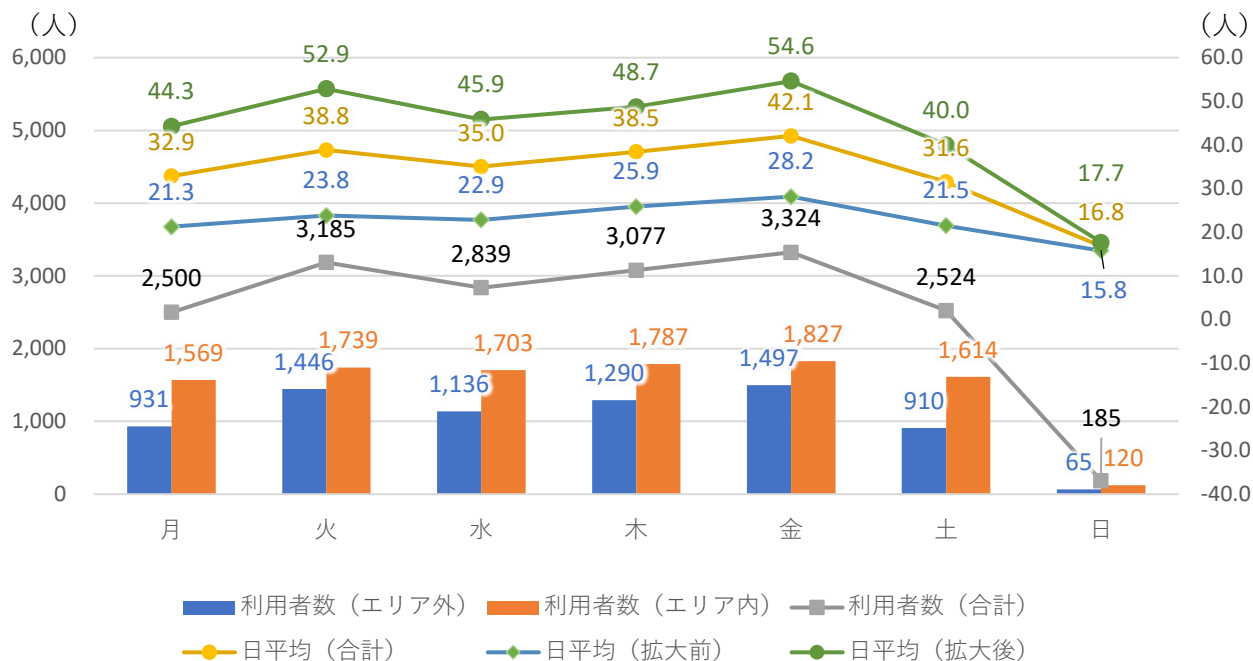


図 曜日別利用者数（R4/10/24～R6/6/8）

- ・時間帯別でみると、10 時台が最も多く、それ以外でも主に午前中が多い傾向にある。
- ・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 時台の増加量が特に大きい一方、11 時台の増加量は小さくなっている。

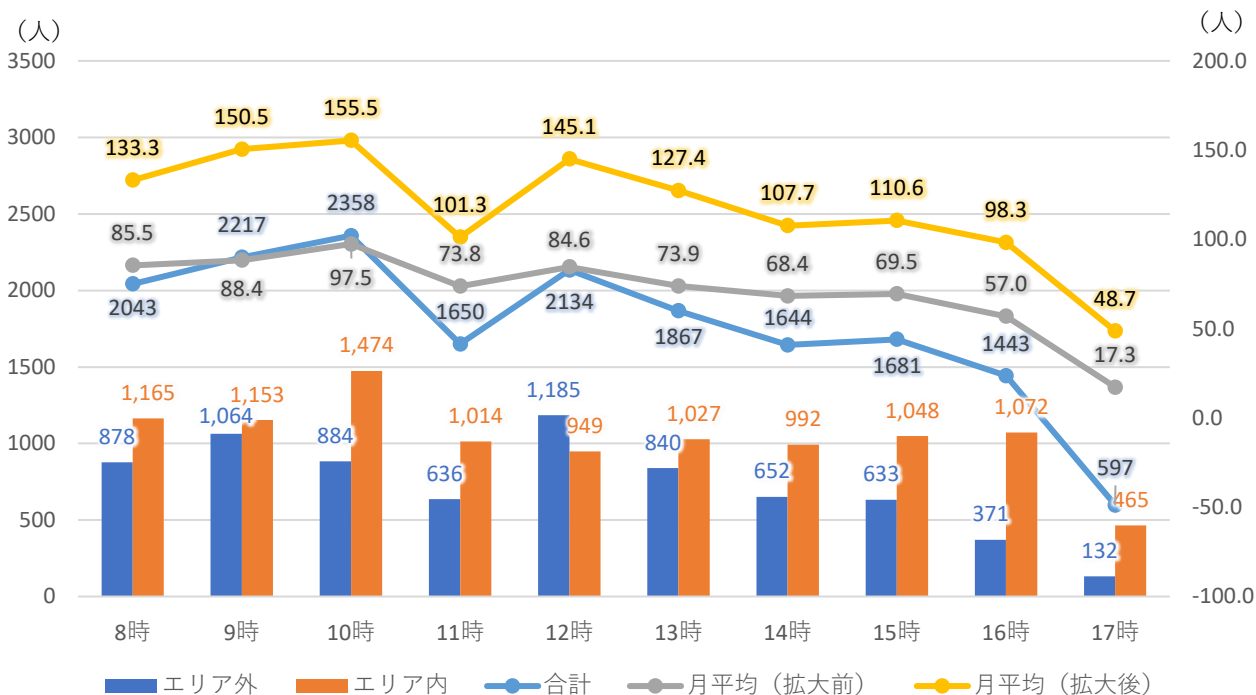


図 時間帯利用者数（R4/10/24～R6/6/8）

⑤ 利用の多い乗降ポイント

- 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」「大沢わかくさ児童遊園」「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。

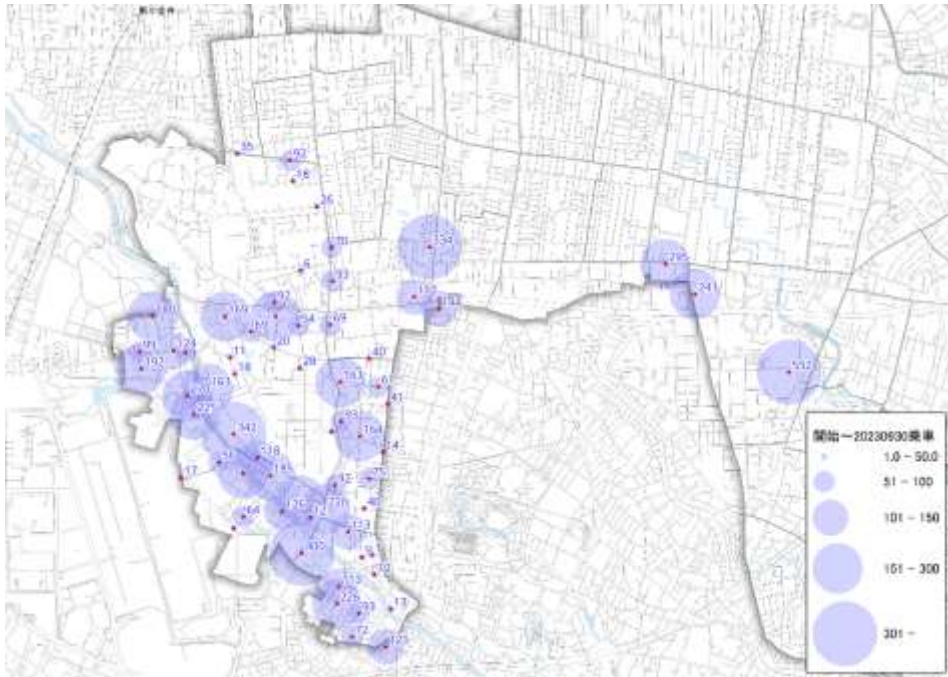


図 利用の多い乗車地点 (R4/10/24~R5/9/30)

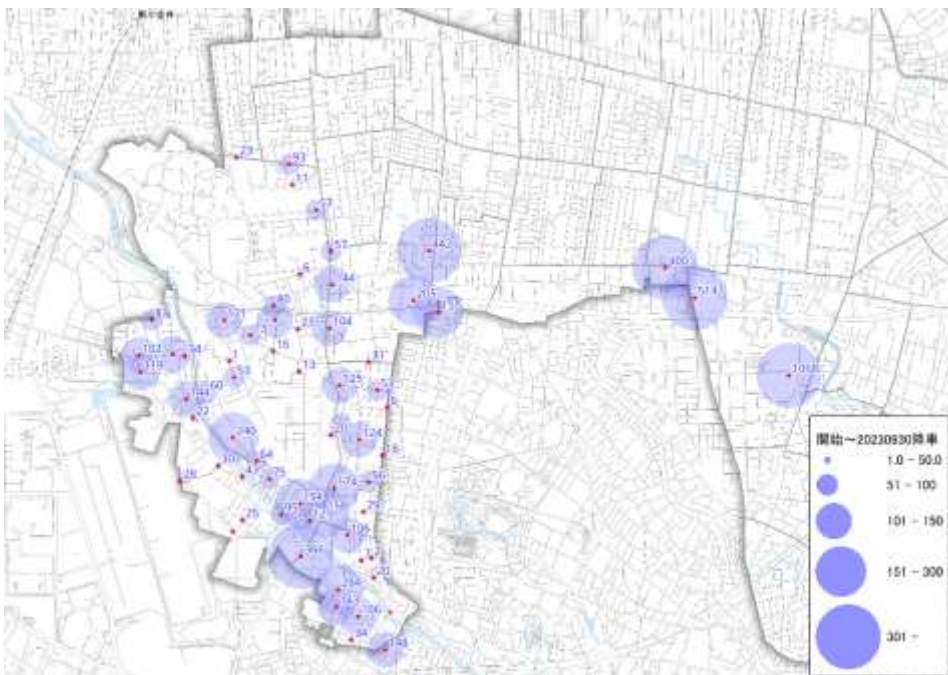


図 利用の多い降車地点 (R4/10/24~R5/9/30)

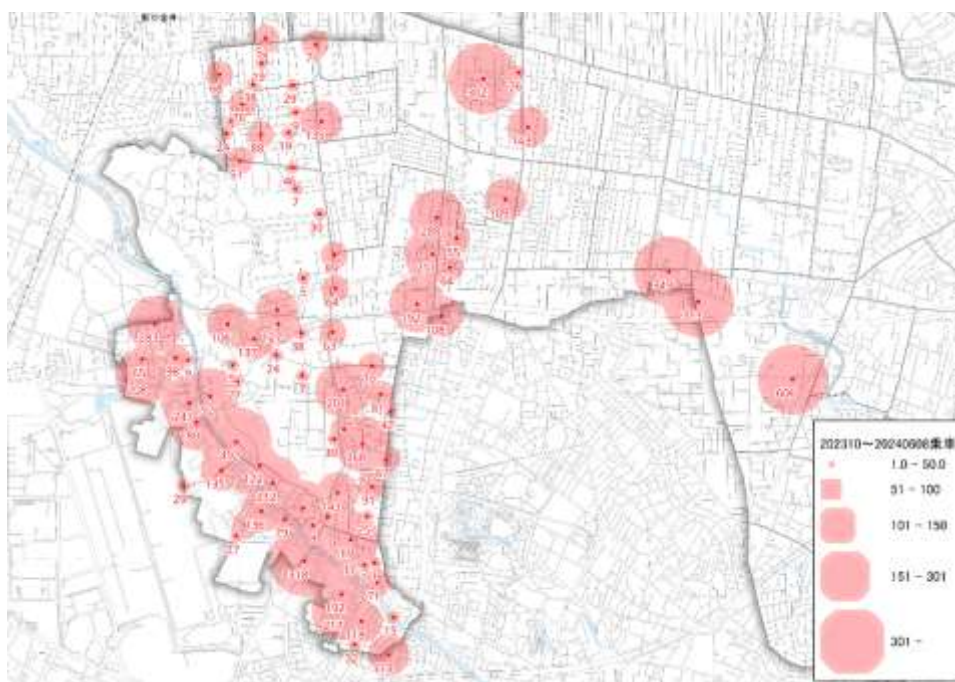


図 利用の多い乗車地点 (R5/10/1～R6/6/8)

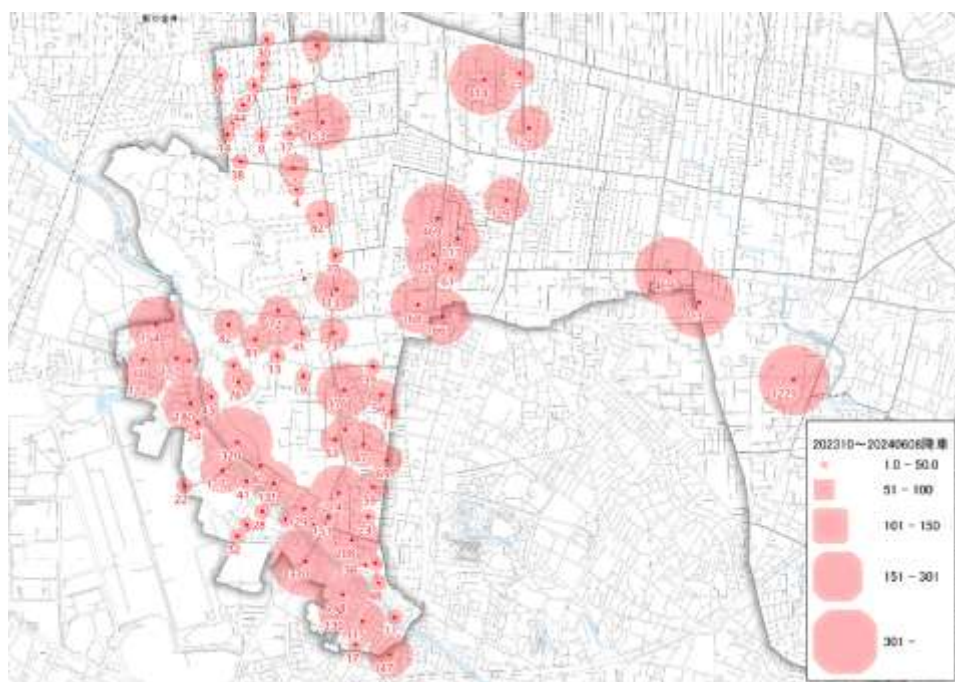


図 利用の多い降車地点 (R5/10/1～R6/6/8)

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。

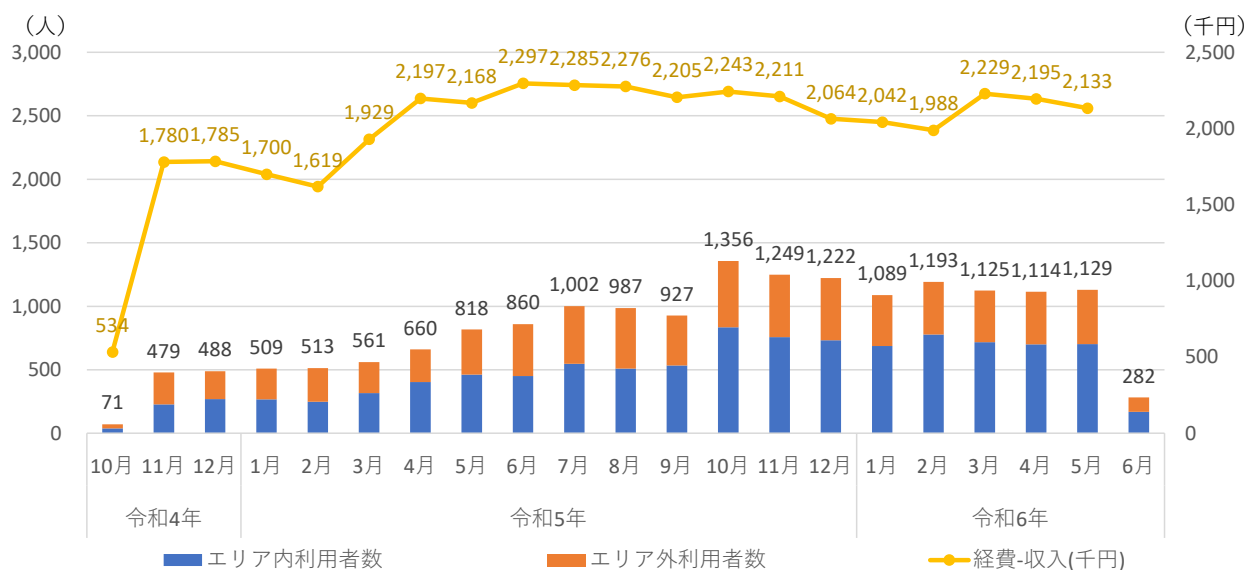


図 西部デマンド交通利用状況と運行収支状況

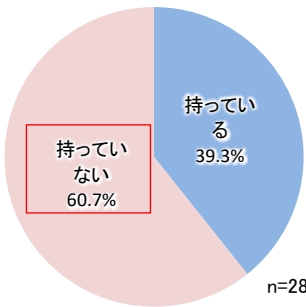
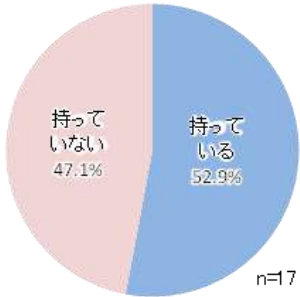
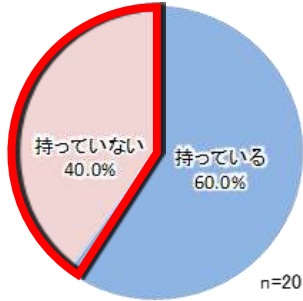
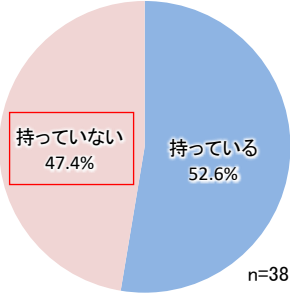
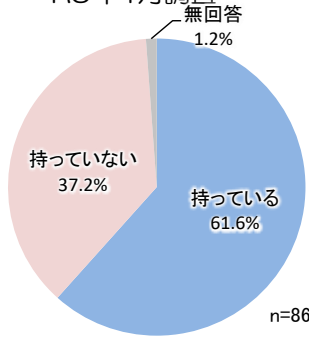
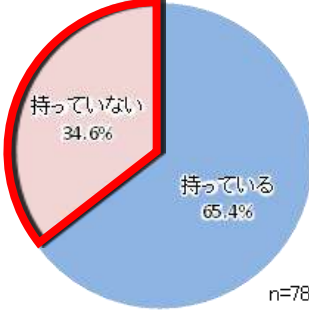
表 西部デマンド交通臨時運行実績

令和5年	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	
令和6年	1月	8日	二十歳の集い
	3月	10日	井口コミュニティ祭、三鷹市親子音楽会
	5月	19日	大沢コミュニティ祭

3. 評価・検証のとりまとめ

3-1 導入目的の達成状況及び発現効果の検証（令和5年度末時点）

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。

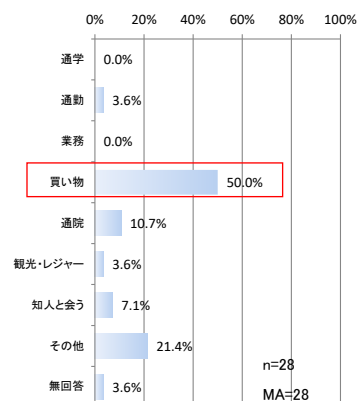
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
交通弱者の外出促進	■免許不所持者や自動車の運転が難しい方々の移動手段となっている • 利用者の60.0%が高齢者である。 • 利用者のうち40.0%が「運転免許証を持っていない」。 R4年11月調査  R5年4月調査  R5年10月調査  図 運転免許証の保有	R4年11月調査  R5年4月調査  R5年10月調査  図 運転免許証の保有

主 要 交 通 拠 点 での 路 線 バス 等 と の 接 続	■<u>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</u> - 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。		■<u>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</u> - 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、乗り継ぎ割引导入の要望がある。																																																																	
	バス 交 通 空 白 不 便 地 域 の 一 部 解 消	■<u>バス交通空白不便地域に居住する利用者が多い</u> - 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。 R4年11月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>利用率 (%)</th></tr><tr><td>井の頭1丁目</td><td>17.9%</td></tr><tr><td>井の頭2丁目</td><td>14.3%</td></tr><tr><td>井の頭3丁目</td><td>17.9%</td></tr><tr><td>井の頭4丁目</td><td>10.7%</td></tr><tr><td>井の頭5丁目</td><td>28.6%</td></tr><tr><td>下連雀4丁目</td><td>3.6%</td></tr></table> R5年4月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>利用率 (%)</th></tr><tr><td>井の頭1丁目</td><td>31%</td></tr><tr><td>井の頭2丁目</td><td>8%</td></tr><tr><td>井の頭3丁目</td><td>8%</td></tr><tr><td>井の頭4丁目</td><td>15%</td></tr><tr><td>井の頭5丁目</td><td>38%</td></tr></table> 図 居住地		居住地	利用率 (%)	井の頭1丁目	17.9%	井の頭2丁目	14.3%	井の頭3丁目	17.9%	井の頭4丁目	10.7%	井の頭5丁目	28.6%	下連雀4丁目	3.6%	居住地	利用率 (%)	井の頭1丁目	31%	井の頭2丁目	8%	井の頭3丁目	8%	井の頭4丁目	15%	井の頭5丁目	38%	R4年11月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>利用率 (%)</th></tr><tr><td>大沢1丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>大沢2丁目</td><td>7.9%</td></tr><tr><td>大沢3丁目</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>大沢4丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>大沢5丁目</td><td>15.8%</td></tr><tr><td>大沢6丁目</td><td>10.5%</td></tr><tr><td>新川6丁目</td><td>2.6%</td></tr><tr><td>上連雀8丁目</td><td>2.6%</td></tr></table> R5年4月調査 <table><tr><th>居住地</th><th>利用率 (%)</th></tr><tr><td>大沢1丁目</td><td>17.6%</td></tr><tr><td>大沢2丁目</td><td>26.5%</td></tr><tr><td>大沢3丁目</td><td>2.9%</td></tr><tr><td>大沢4丁目</td><td>8.8%</td></tr><tr><td>大沢5丁目</td><td>25.0%</td></tr><tr><td>大沢6丁目</td><td>14.7%</td></tr><tr><td>新川6丁目</td><td>1.5%</td></tr><tr><td>野崎3丁目</td><td>1.5%</td></tr><tr><td>野崎4丁目</td><td>1.5%</td></tr></table> 図 居住地		居住地	利用率 (%)	大沢1丁目	10.5%	大沢2丁目	7.9%	大沢3丁目	2.6%	大沢4丁目	10.5%	大沢5丁目	15.8%	大沢6丁目	10.5%	新川6丁目	2.6%	上連雀8丁目	2.6%	居住地	利用率 (%)	大沢1丁目	17.6%	大沢2丁目	26.5%	大沢3丁目	2.9%	大沢4丁目	8.8%	大沢5丁目	25.0%	大沢6丁目	14.7%	新川6丁目	1.5%	野崎3丁目	1.5%	野崎4丁目
居住地		利用率 (%)																																																																		
井の頭1丁目	17.9%																																																																			
井の頭2丁目	14.3%																																																																			
井の頭3丁目	17.9%																																																																			
井の頭4丁目	10.7%																																																																			
井の頭5丁目	28.6%																																																																			
下連雀4丁目	3.6%																																																																			
居住地	利用率 (%)																																																																			
井の頭1丁目	31%																																																																			
井の頭2丁目	8%																																																																			
井の頭3丁目	8%																																																																			
井の頭4丁目	15%																																																																			
井の頭5丁目	38%																																																																			
居住地	利用率 (%)																																																																			
大沢1丁目	10.5%																																																																			
大沢2丁目	7.9%																																																																			
大沢3丁目	2.6%																																																																			
大沢4丁目	10.5%																																																																			
大沢5丁目	15.8%																																																																			
大沢6丁目	10.5%																																																																			
新川6丁目	2.6%																																																																			
上連雀8丁目	2.6%																																																																			
居住地	利用率 (%)																																																																			
大沢1丁目	17.6%																																																																			
大沢2丁目	26.5%																																																																			
大沢3丁目	2.9%																																																																			
大沢4丁目	8.8%																																																																			
大沢5丁目	25.0%																																																																			
大沢6丁目	14.7%																																																																			
新川6丁目	1.5%																																																																			
野崎3丁目	1.5%																																																																			
野崎4丁目	1.5%																																																																			

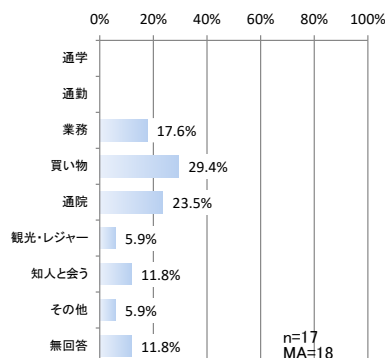
■駅・商業(スーパー)・医療施設等へのアクセス向上が図られている

- ・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11月調査



R5年4月調査



R5年10月調査

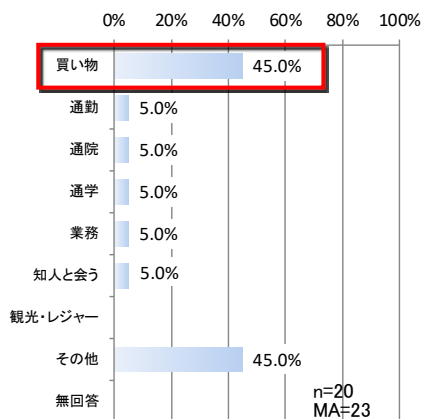
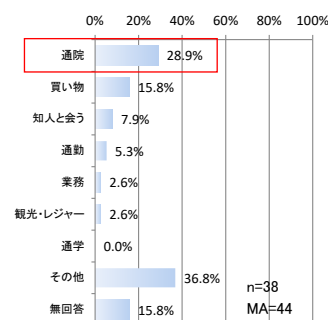


図 乗車目的

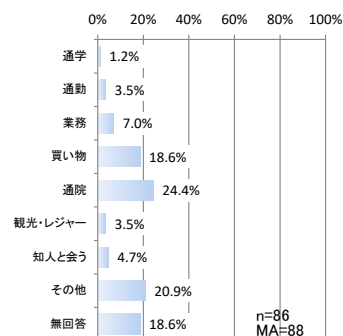
■エリア内主要拠点(コミセン等)や商業・医療施設等へのアクセス向上が図られている

- ・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11月調査



R5年4月調査



R5年10月調査

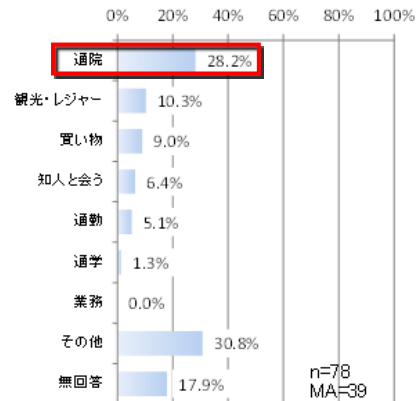


図 乗車目的

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11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11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11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

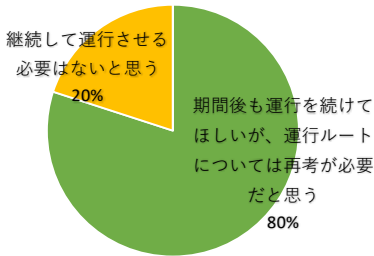
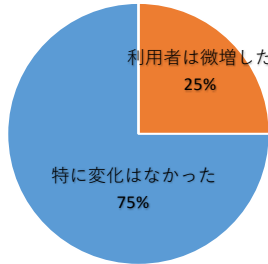
R5年4月調査

	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	■三鷹台駅への外出に利用されている - 三鷹台駅での降車が多いことから買物や飲食等でも利用されていることが想定される。 ※三鷹台駅周辺には、スーパー、薬局、飲食店が集中している。 - 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。 図 バス停別乗降者数（上り便）	■日用品の買い物にも利用されている - 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 表 乗降回数（上位10地点） <table><tr><th>乗降地点</th><th>乗車人数</th><th>降車人数</th><th>計</th></tr><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></table> ※R5年9月末時点	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	■外出機会増加により健康増進につながっていると考えられる。 運行開始前に比べると、外出機会が増加した回答者が7名中5名であり、週に2～3回ほど外出機会が増加している。	■わずかに寄与していると考えられる。 運行開始前に比べると、外出機会が増加している。																																												
コミュニティ 創生貢献	■一部の利用者に対しては効果があると考えられる。 - バス停別乗降者数をみると、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。	■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。 - 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。																																												

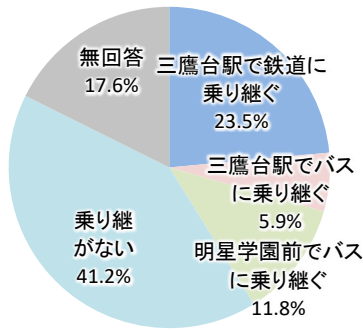
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通												
沿線への効果・影響について	■<u>運行継続の意向が強い一方で、運行ルートについては課題があると考え</u> <u>人が多い。</u> ・実証期間後の運行については継続を求める声が多いものの、運行ルートについては、改善を求める声が多かった。  <table border="1"><caption>図 今後の展望</caption><thead><tr><th>意向</th><th>割合</th></tr></thead><tbody><tr><td>期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う</td><td>80%</td></tr><tr><td>継続して運行させる必要はないと思う</td><td>20%</td></tr></tbody></table>	意向	割合	期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う	80%	継続して運行させる必要はないと思う	20%	■<u>利用状況については影響がなかった施設が多いものの、新しい地域の利用</u> <u>者が見受けられた施設もある。</u> ・利用者数、利用者層について、特に変化がなかったという施設が多いが、一部施設ではデマンド交通を利用した来訪者による利用増があった。  <table border="1"><caption>図 利用者の増減</caption><thead><tr><th>利用状況</th><th>割合</th></tr></thead><tbody><tr><td>特に変化はなかった</td><td>75%</td></tr><tr><td>利用者は微増した</td><td>25%</td></tr></tbody></table>	利用状況	割合	特に変化はなかった	75%	利用者は微増した	25%
	意向	割合												
	期間後も運行を続けてほしいが、運行ルートについては再考が必要だと思う	80%												
	継続して運行させる必要はないと思う	20%												
利用状況	割合													
特に変化はなかった	75%													
利用者は微増した	25%													

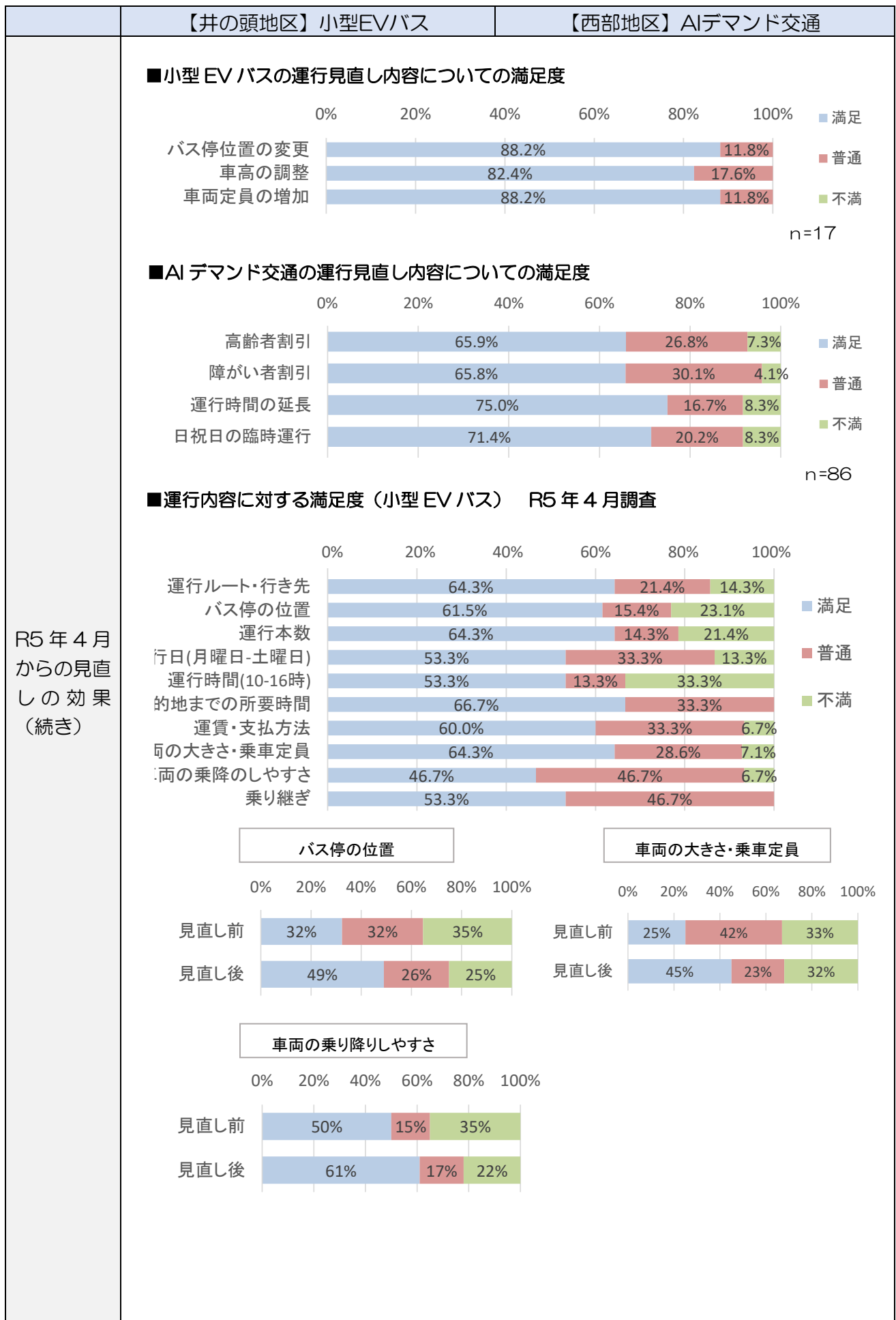
3-2 運行内容・システムの評価（令和5年度末時点）

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	■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。 「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。 →R5年10月からバス停の増設を行った。	■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 「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。 →R5年10月から運行エリアの拡大を行った。 「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	■運行機会増加意見が多い 「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。	■不満は少ないが、終了時間延長の要望がある 「運行時間」「乗り継ぎ」は満足度が少ない。 「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」 →R5年4月から8～18時の運行を開始した。 ■必要十分な速達性が維持されている 「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	■運行日の要望は特にない 「運行日」は普通という評価が多い。 - 曜日別（平均）でみると、土曜日の利用が最も多く、次いで金曜日が多い。	■不満は少ないが、日曜日運行の要望がある 「運行日」は満足度が少ない。 「日曜日に元気プラザのイベントに行きたい」「日曜日も運行してほしい」 →R5年4月から日・祝日のイベント時の臨時運行を開始した。 - 曜日別に利用の変化はあまりない。

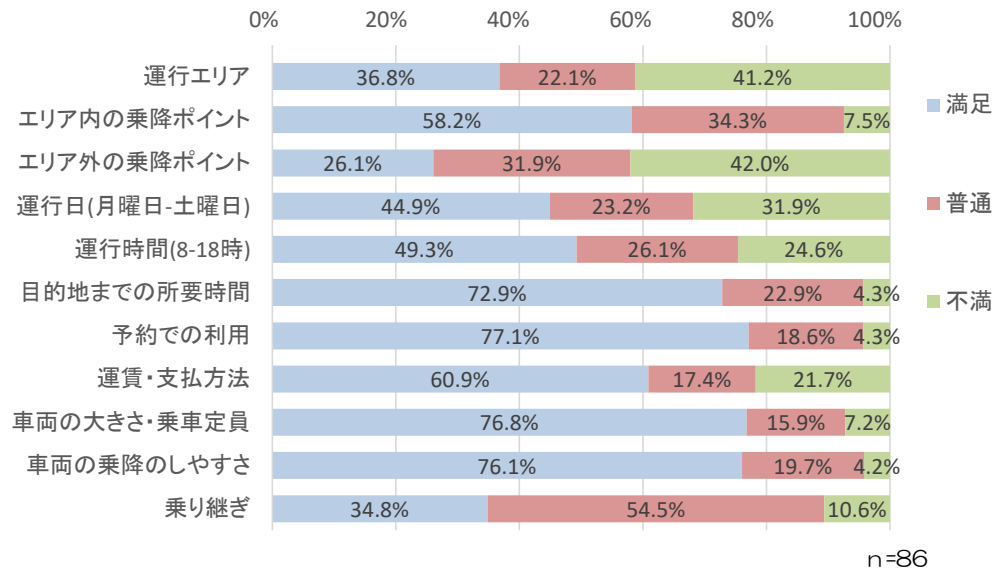
	【井の頭地区】小型EVバス	【西部地区】AIデマンド交通
車両（サイズ・台数）	■定員・乗り降りしやすさに対する不満が大きい ・「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は不満の割合が高い。 ・「乗客数4名は少なすぎる」「車体が高い」 →R5年4月から定員6人かつ車高を低く調整した車両での運行を開始した。	■車両の評価は高い ・「車両の乗車定員」「車両の乗り降りしやすさ」は満足度が高い。 ・乗り合うことの抵抗感はある。一方で、知らない人同士でのコミュニケーションが増えている。 ■エリア拡大後の運行範囲拡大・利用増に伴う対応に課題 ・エリア拡大による利用者数増に伴い、利用者が希望する時間帯に配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	■運賃の評価は高い ・「運賃」は満足度が高い。 ・「100円で三鷹台へ行けるのが嬉しい」	■エリア内の運賃は高評価だが、エリア外の運賃の改善要望がある ・「運賃」は満足と不満に評価が分かれている ・「病院に往復利用で600円かかる」 ・「エリア外まで往復600円かかるので使いづらい」 →R5年4月からエリア外への利用が100円引きになる高齢者・障がい者割引を導入した。 ■アプリ予約が多いこともあり、電子決済の希望がある ・「電子決済を使えるようにしてほしい」
予約方法	—	■予約方法の評価は高く、アプリ予約も浸透している ・「予約での利用」は満足度が高い。 ・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。 ■柔軟な予約・運行システム設計が求められている ・周りの高齢者に買い物に使えると教えても、帰りはどうしたらよいか心配で使えないことがある。 ・乗車失敗やキャンセルの原因を分析して、乗車率を上げることが必要。 ・スマホの操作がうまくできず、予約完了のボタンを押す前にアプリを閉じてしまうケースもある。

	【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	■一部で片道利用が見られる 自宅から目的地へ向かう際または目的地から自宅に帰宅する際、一部で利用されていないケースが見られる。	目的地から自宅に帰宅する際、一部で利用されていないケースが見られる。
乗継状況	■乗継利用が見られる - 利用者の4割程度に鉄道やバスとの乗継利用が見られる（利用者アンケート） - 特に、三鷹台駅で鉄道との乗継が多く見られるが、三鷹台駅でのバスの乗り継ぎ、明星学園前でのバスの乗り継ぎ利用も見られる。  図 乗り継ぎの有無	■乗継利用は、若干見られる - 乗り継ぎ利用は、一部の乗降ポイントで見られる。 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	＜見直し内容：バス停位置の修正・車両定員・仕様の変更＞ ■見直し内容について概ね満足されている - 車両定員を4人乗りから6人乗りに増加したことに対して約9割が満足と回答。 - 車高の調整により、車高を低くし、乗り降りしやすくなったことに対して約8割が満足と回答。 - バス停位置について、コミュニティ・センター南バス停をコミュニティ・センターに近づけたことに対して約9割が満足と回答。	＜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＞ - 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対して、約7割が満足と回答。 - また、運行時間を午後6時まで延長したことに対して約8割が満足と回答。 - 日祝日の臨時運行に対して約7割が満足と回答。

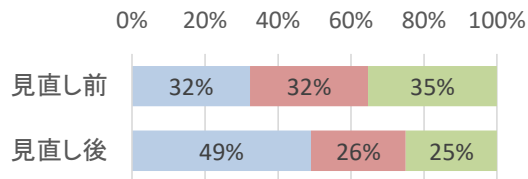


R5 年 4 月
からの見直
しの 効 果
(続 き)

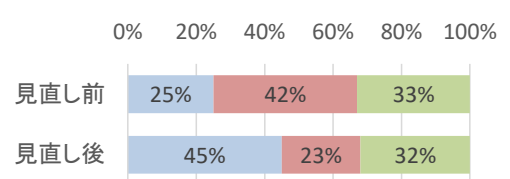
■運行内容に対する満足度（AI デマンド交通） R5 年 4 月調査



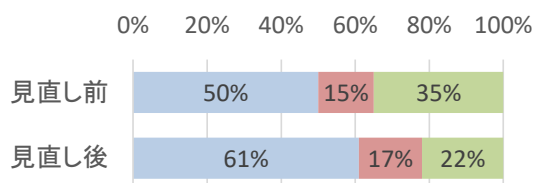
運行時間帯



運行日



運賃・支払方法



3-3 事業環境等の評価（令和5年度末時点）

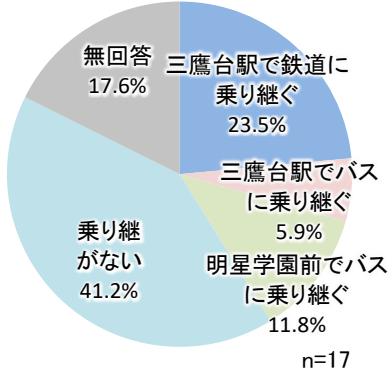
実証運行の継続や本運行を見据えて、交通ネットワークへの影響や、運行管理・走行環境等の供給側の側面、交通安全・交通渋滞等の道路交通への影響などの視点から評価を行った。

	【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	■空白地域を運行し、バスネットワークを補完する役割を果たしている - バス交通空白不便地域（井の頭1～5丁目等）を運行し、三鷹台駅及び明星学園前バス停で路線バス・コミュニティバスに接続できるルート・停留所設定としている。 - 三鷹台駅及び明星学園前にて路線バス・みたかシティバスと接続している。 「明星学園前から乗り換えて、吉祥寺や三鷹駅へ利用している」	■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 - 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。 ■空白地域を運行し、バスネットワークを補完する役割を果たしている - 自宅からバス停まで坂があるためデマンドを使っているという声がある。 - 利用実績から、目的地側を除くと、「大沢四丁目児童遊園」「大沢飛橋児童遊園」「大沢すみれ児童遊園」「大沢しみず児童遊園」などのバス停まで離れたエリア内の乗降ポイントからの利用が多い。
運行管理・走行環境等の供給側の側面	■運行管理・走行環境等の問題はないが、車両に関する課題がある - 雪の日も問題なく運行でき、また利用も多かった。 - 車高を低くするか、ステップが自動で出るような仕組みにしてほしい。 →R5年4月から車高を低くする整備を行った。 - 一般的な車両と違うためか、短時間の利用客はよいものの、乗り続ける乗務員は夏の暑さ等に課題がある。 →車内に断熱材や扇風機を設置 - 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、近隣で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。	■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 - 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。 ■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 - 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	■生活道路を走行すること、低速(20km未満)の車両が走行することによる問題は生じていない ・現時点で事故はない。地域住民や一般ドライバーからの苦情・意見はない。 ・大きなトラブルはなく順調に運行できている。 【ドライバーより】 ・左前方走行中の自転車が、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) →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。	■生活道路を走行することによる問題は生じていない ・現時点で事故はない。地域住民や一般ドライバーからの苦情・意見はない。 ・問題なく運行できている。 【ドライバーより】 ・大沢地区は、坂が多いため、走行速度が速い自転車が、ぶつかりそうになったことがある。(ヒヤリ・ハット) →自転車の運行には、特に注意を払っているとともに、タクシーでの事故速報などについて、毎朝、点呼等で周知し、常に交通安全を意識した運行を行っている。

3-4 運行形態に関する評価（令和5年度末時点）

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

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
地域における導入の効果	■狭隘道路が多い地域においても最適な経路設定を実現 ・中型、大型車両の運行が困難な井の頭地区内においても、所要時間、経由地等において最も効果的な運行経路を検討することが出来る。 ■環境面、安全面での効果が高い ・EV駆動のため環境への負荷が少なく、沿線の住宅街への影響も少ない。 ・低速での運転のため、狭隘道路、住宅街特有の見通しの悪い地点の安全性も高い。 ■交通結節点からのワンマイル輸送の実現 ・地区内移動とともに、民間路線バス停留所及び鉄道駅から住宅密集地を接続することで、鉄道・バス利用から自宅へのワンマイル輸送での活用も多い。  図 乗継利用の有無 ■生活移動における移動手段としてはルートに課題 ・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。	■狭隘道路が多い地域においてもニーズに合わせた柔軟かつ臨機応変な運行を実現 ・中型、大型車両の運行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。 ■AIシステムの導入により、デマンド交通における欠点をカバーして運行 ・AIシステムの導入により、運行時間が流動的な乗合交通にも関わらず、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。 ■エリア外アクセスにも柔軟に対応が可能 ・ルートに縛られない運行が可能なおことから、十分なリソース（車両の）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。

	【井の頭地区】小型EVバス	【大沢地区】AIデマンド交通
交通モード による課題	■長距離・広範囲の場合は不適 ・低速運行のため、地域間移動や地域全域などの広範囲での運行は、難しい。 ・定時定路線型の運行が基本となるため、複数方面に多様な移動ニーズがある場合の対応が難しい。 ・長距離運行への対応が困難なため、地区内にない施設（医療・商業施設等）への移動においては、乗継利用が必須となる。 ■最適な移動ニーズの幅が小さい ・定路線型の運行のため、経路上に一定のまとまった需要が見られない場合や、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。 ■車両管理体制の確立が困難 ・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。	■導入・運用による多面的効果測定が重要となる ・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。 ■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 ・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。 ■乗り継ぎ利用の工夫が必要 ・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。 ■経路や経由地が流動的なため、移動時間に幅がある ・需要によっては複数の地点を経由するため、最短経路での移動と比べると所要時間を要する。 ・利用の有無によって経路が変わるため、定期的な利用では到着時刻が流動的になる。

3-5 まとめ（令和5年度末時点）

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	<u>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</u> 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。 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。 <u>②まちづくりへの効果</u> 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。 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。 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。	<u>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</u> 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。 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。 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。 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。 <u>②まちづくりへの効果</u> 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。
事業環境等 の評価につ いて	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。	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。

	【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。 面的な交通不燃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。

経過報告【令和6年7月1日現在】

西部エリアに加え、令和6年5月より井の頭エリアでもAIデマンド交通の実証運行を開始した。運行方法の工夫や収支改善等の課題はあるが、利用状況が好調なことや、利用者からも概ね好評を得ていることから、現在実施中のアンケートの結果等も踏まえつつ、本格運行に向けた取り組みを進めることが有効であると考えられる。