

令和6年度第2回三鷹市地域公共交通活性化協議会議事要旨

1. 日時

令和6年10月25日（金）午後1時30分～午後3時00分

2. 場所

本庁舎3階 協議会室

3. 出席者

【委員】出席24名、欠席3名 【事務局】4名 【傍聴者】2名

4. 主な内容

(1) 委嘱状交付（席上配布）

(2) 会長挨拶

(3) 久野副市長挨拶

(4) 議事 協議事項

ア AIデマンド交通について

(5) 議事 報告事項

ア 交通総合計画2027（1次案）について

イ コミュニティバスの運行内容等一部変更について

ウ その他

■議事

協議事項

ア AIデマンド交通について（資料1、資料2）

- ・事務局より、AIデマンド交通について資料1に基づき利用状況を報告し、資料2について、以下の概要を説明した。

概要

- ・西部エリア、井の頭エリアともに令和7年2月より道路運行法第4条による本格運行へ移行する。
- ・本格運行にあわせ、運行休止中のみたかシティバス「三鷹台・飛行場ルート」は路線廃止とする。
- ・西部エリアの中に目的地となる乗降ポイントを3箇所追加する。

【委員発言】

- ・タクシー事業者としても、大沢や井の頭は交通不便の認識があり、事業者独自の取組を検討してきたが、実現には至らなかった。市の働きかけにより、A I デマンド交通を開始したが、今の利用状況を見ると、始めてよかったと考えている。井の頭地区への導入については、当初、タクシー業界は後ろ向きであったが、結果としては利用者も多く、実施の判断は適切だったと考えている。
- ・運賃について、1人あたりいくらかの経費がかかっているのか。

【事務局回答】

- ・資料1の12ページに収支状況のページがあり、経費を8ページの利用者数で割ると1人あたりの概算金額が算出される。運賃についてはこれまでも検討してきたが、地域内の短距離移動に利用いただくことを踏まえ、路線バスよりも安価な運賃設定としている。収支状況だけを考えれば運賃を上げた方がいいが、収支を考慮し高めの運賃を設定した他の自治体は利用者数が伸び悩んでいる実態がある。運賃を上げることで利用されなくなるのは本末転倒のため、本格運行に移行する際もこの運賃を継続したい。

【会長発言】

- ・税金を使う以上、運賃や経費は継続的に確認していく必要がある。

【委員発言】

- ・「交通による福祉の実現」という考え方を踏まえると、どのくらいまでが収支の許容範囲なのか。

【会長発言】

- ・ある自治体では、1人を運ぶのに4,000円以上かかっていた。運賃は200円だったので、3,800円を税金で補う計算。三鷹市の場合は、タクシーを利用して地域内を移動するのと同程度の経費となっている。一方で、利用しやすい運賃が好評を得ている部分もあると思うので、収支状況と満足度のバランスは今後も考える必要がある。

【委員発言】

- ・1人の移動にいくら公的資金が投入されているか説明責任を果たすことが行政に求められていると思う。運賃を上げるという議論もあるし、住民を輸送するための手段にとどまらず、付加的に生まれるベネフィットの側面を説明するこ

とも考えられる。例えば武蔵野市のムーバスは福祉政策の位置づけもあり、交通会議には福祉部門も出席している。横断的な観点で1人あたりの税金からの拠出額とその価値を市民に考えてもらうことが今後重要になってくる。

【事務局回答】

- ・交通はあくまで移動手段だが、移動先で買い物、通院、習い事などさまざまな生活につながっている。運賃や利用者数はアウトプット、移動先での活動はアウトカムや福祉的な部分につながっていると考えている。このように考えると交通部門だけでは難しいところもあるので、市役所の福祉部門や福祉団体と今後も意見交換をしながら進めていきたい。

【委員発言】

- ・井の頭エリアでは保育園の送迎や足が不自由な人等、福祉の面で大いに利用されていると感じており、大変喜ばしい。

【委員発言】

- ・今までは実証運行ということでPRも兼ねての運賃設定だと思っていた。本格運行にあたり、運賃が据え置きなのはありがたいが、その結果、収支状況が悪化し運行自体がなくなってしまうよう見直しの時期や条件を設定しておくといいのではないかな。

【会長発言】

- ・「これだけ経費がかかるからこれだけお支払いいただく」という情報公開と合意が重要。

【事務局回答】

- ・運賃を上げることは難しいと考えている。短距離・少量輸送がAIデマンド交通の特徴だが、収支を考慮して運賃を設定した他自治体の利用者数が伸び悩んでおり、移動にかかる費用感について利用者はかなりシビアなのではと考えている。収支等については本格運行移行後も定期的に協議会で報告していくので、その際に今一度ご確認いただきたい。

【委員発言】

- ・予約方法について、両エリアともアプリ6割、電話4割だが、この割合は一般的なのか。

【事務局回答】

- ・他自治体と比べ、アプリ予約の割合は高いと考えている。将来的にはアプリ予約の割合をさらに増やしたい。

【委員発言】

- ・A I デマンド交通を開始した大沢エリアではアプリ予約が6割になるまで時間がかかったが、井の頭エリアでは開始直後から6割ということで優秀だと感じた。

【事務局回答】

- ・大沢エリアでA I デマンド交通を始めた際は、私達も利用者も手探りであったが、井の頭エリアで始める際は私達にもノウハウが蓄積されていたため、アプリ予約を上手く広報出来たのではないかと考えている。

【委員発言】

- ・広報の仕方について、以前西部エリアに行った際、移動手段としてA I デマンド交通が思い浮かばなかった。バス事業者は嫌がるかもしれないが、バス停等にA I デマンド交通の広告等があるとよい。また、インターネットで移動方法を検索した際の結果に表示されるとよい。

【事務局回答】

- ・バス事業者はじめ、さまざまな交通事業者と協議する中で検討していきたい。

報告事項

ア 交通総合計画2027（1次案）について（資料3-1、資料3-2、資料3-3）

- ・事務局より、交通総合計画2027（1次案）について、資料3-1に基づきスケジュールを説明し、資料3-2、資料3-3に基づき内容を説明した。

【委員発言】

- ・自転車に加え、電動キックボードについても記載するべきではないか。

【事務局回答】

- ・電動キックボードは、三鷹市としては積極的に推奨していない。一方で、規制することはないので、民間事業者の動向を注視している。

【委員発言】

- ・21ページの「災害時・緊急時における協力体制の構築」について、大沢地区の風水害時の避難所は第七中学校と大沢台小学校であるため、大沢4丁目、5丁目付近の人が避難する際にA I デマンド交通が高齢者専用の輸送車になるなどといった検討もしてほしい。

【事務局回答】

- ・A I デマンド交通に限らず、交通事業者と震災・風水害時の対応について検討していく方向性を示している。具体的な内容は防災面の話は防災部門、高齢者・障がい者の話は福祉部門と進めていく必要があるため、連携しながら検討していく。

【委員発言】

- ・地震や水害等、災害の種類によって、具体的な避難方法を検討し、そこでA I デマンドの車両がどう活用できるか検討すべき。

【事務局回答】

- ・震災時と風水害時は区別して防災部門で地域防災計画を策定している。交通計画に詳細までは記載しないが、内容が重なる部分についてはすり合わせを行い進めていく。

【委員発言】

- ・シェアサイクルは公共交通的な要素が強くなってきている。例えば、最終バスの時刻が早まる中、バス終了後は交通不便になる地域に時間の影響を受けないシェアサイクルが活躍する可能性がある。公共交通と自転車の連携も考えられるのではないか。

【事務局回答】

- ・シェアサイクルについては、民間事業者と連携して検討する必要がある。まずは、市内の交通事故の半数以上が自転車に関連していることもあり、自転車利用環境や安全性を高める施策を最優先としたい。

イ コミュニティバスの運行内容等一部変更について（資料4）

- ・事務局より、資料4に基づき変更内容を説明した。

概要

- ・みたかシティバスの新川・中原ルートについて、小田急バスと京王バスの共同運行から京王バスの単独運行とする。実施時期は令和6年12月16日。本変更に伴うダイヤ変更や運賃改定等はない。
- ・三鷹・境循環共同運行ルート「地区公会堂」バス停について、道路整備のため、約15メートル西側へ移動した。本件は11月18日の武蔵野市地域公共交通活性化協議会にて報告予定。

【委員発言】

- ・バス停移設について、本件に関わらず車いすの人が乗りやすい位置にバス停を設置してほしい。

【事務局回答】

- ・全ての人が乗りやすい位置にバス停を設置すべきであると考えます。一方、三鷹はバス通りでも細い道が多く、本件も移設先の選択肢がほとんどない中で移設することとなった。今後も設置の際は最適地を探す、事情はご理解いただきたい。

ウ その他

【事務局】

- ・次回の活性化協議会は、令和6年12月26日の開催を予定している。