

三鷹市交通総合計画 2027 (1 次案)

令和 6 (2024) 年 10 月

三 鷹 市

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的	2
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の対象	2
1-4 計画の位置付け	3
1-5 計画の期間	3
2. 基本方針	5
2-1 基本方針	6
2-2 目指すべき将来像	7
3. 交通を取り巻く現状と課題	9
3-1 公共交通の現状・課題	10
3-2 自転車交通の現状・課題	12
4. 計画の目標	15
4-1 目標	16
5. 目標達成のための施策及び事業	17
5-1 施策体系	18
5-2 各事業の内容	19
6. 計画の推進及び評価方法	29
6-1 計画の推進体制	30
6-2 PDCA サイクルによる評価・検証	30

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的

(1) 三鷹市交通総合計画 2027 とは

三鷹市交通総合計画 2027 (以下、「本計画」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく地域公共交通計画として、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

また、自転車活用推進法(平成28年法律第113号)に基づき、市の自転車活用に関する施策について、総合的かつ計画的な推進を図る「自転車利活用の基本計画」としての役割を果たすものです。

あわせて、交通安全対策基本法に基づく交通安全対策を図るための計画とします。

(2) 計画の目的

三鷹市は市の端部に鉄道駅が位置している特徴から、路線バスをはじめ、コミュニティバス、AI デマンド交通、タクシー、福祉有償運送、自転車等の様々な交通モードが通勤通学や買物、通院等、日常生活の移動の足として活用されています。

また、市は2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにすることを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、公共交通の利用による自動車の抑制等が期待されています。

一方、交通事業者を取り巻く環境は年々悪化しており、持続可能な公共交通の運行を将来にわたって維持することが求められています。自転車の利用も多いことから、交通安全意識を高め、安全で快適な交通環境の拡充が必要とされています。

このような課題認識のもと、誰もが安心して快適に移動できる安全な交通環境の構築を目標とする市の「総合的な交通計画」として本計画を策定します。

1-2 計画の区域

市の全域を対象とします。

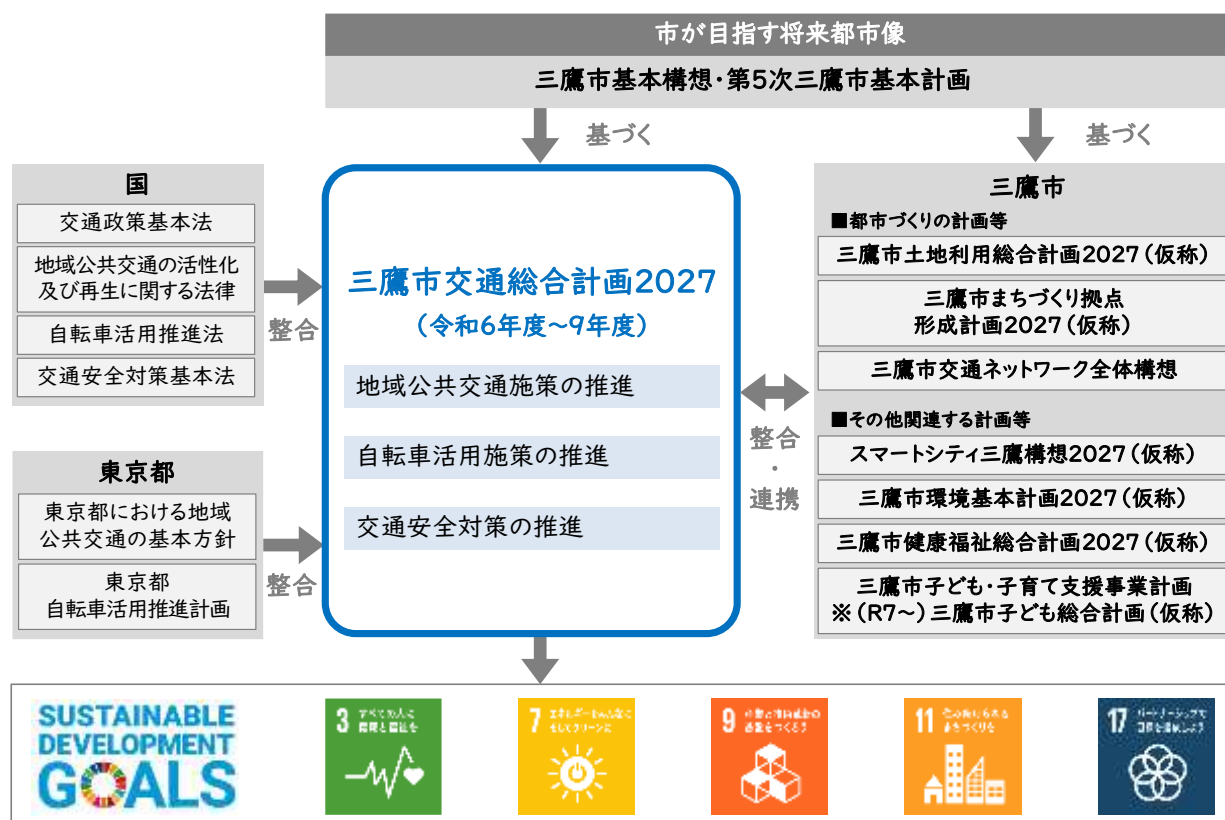
1-3 計画の対象

対象は、路線バス、コミュニティバス、AI デマンド交通、タクシー、福祉有償運送、自転車とします。

1-4 計画の位置付け

三鷹市基本構想では、「誰一人取り残さず、いつまでも暮らし続けることができる『高環境・高福祉のまちづくり』」を政策の柱としています。本計画は交通面からこの政策を実現するための具体的な方向性と施策・事業を示すものとします。

策定にあたっては、市の基本計画となる「第5次三鷹市基本計画」に基づくとともに、都市づくりの総合的な方針である「三鷹市土地利用総合計画 2027（仮称）」をはじめ、市の関連計画と整合・連携を図るものとします。



1-5 計画の期間

計画の期間は、令和6（2024）年度から令和9（2027）年度までの4年間とします。

なお、関連する法令・制度の改正や上位・関連計画の見直し等あった場合は、必要に応じて計画を見直します。

	R5	R6	R7	R8	R9
第5次三鷹市 基本計画		令和6年度～9年度			
三鷹市交通 ネットワーク全体構想	令和5年度～				
三鷹市交通 総合計画 2027		令和6年度～9年度			

2. 基本方針

2-1 基本方針

基本方針

いきいきとしたまちをつくる

持続可能で安全・快適な交福※ネットワークの構築

～交通福祉の環境づくりを目指して～

※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です。

なお、基本方針に基づく目標と目標達成のための施策の推進により期待される効果（最終アウトカム）は次のとおりです。

最終アウトカム

■健康寿命の延伸

- ・ロコモ・フレイル予防
- ・医療費負担額の低減

■地域・経済の活性化

- ・地域コミュニティの活性化
- ・商業循環システムの活性化

■生活の質の向上

- ・移動の自由・選択肢の充実
- ・社会参加の促進

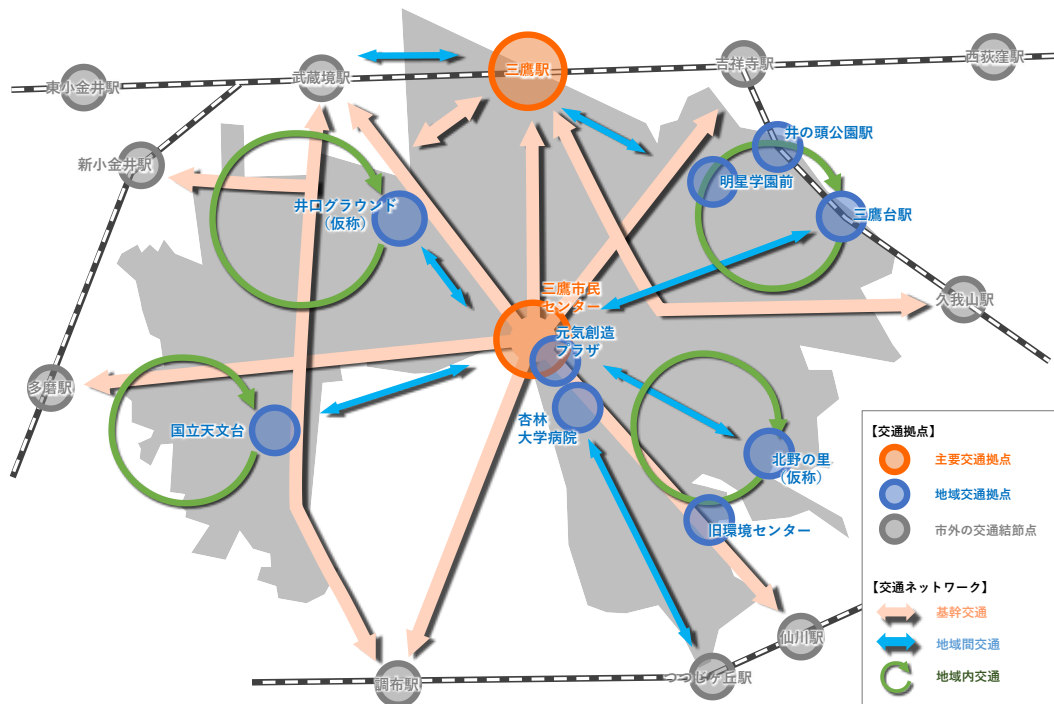
■安全・安心な交通環境

- ・交通事故の低減
- ・自転車利便性の向上

2-2 目指すべき将来像

【交通ネットワークの将来イメージ】

地域内交通を活用して地域交通拠点へつなぎ、基幹交通や地域間交通へ乗り換えることで、市内のどこに住んでいても、生活に必要な都市機能にアクセスできるよう役割を分担した交通ネットワークの構築を目指します。



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乗り換えの拠点(元気創造プラザ、杏林大学病院、三鷹台駅周辺等)



基幹交通

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交通(鉄道、路線バス)



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、市内の主要交通拠点と各地域交通拠点を結ぶ交通(コミュニティバス、AI デマンド交通)

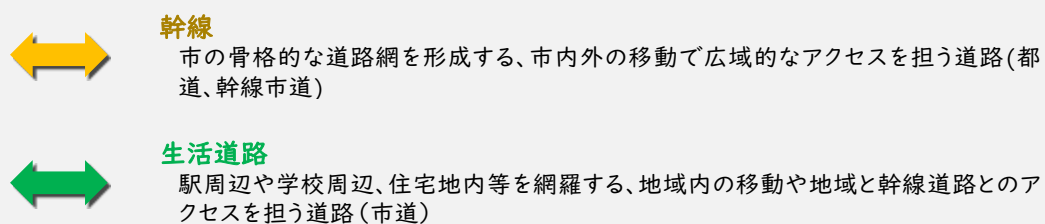
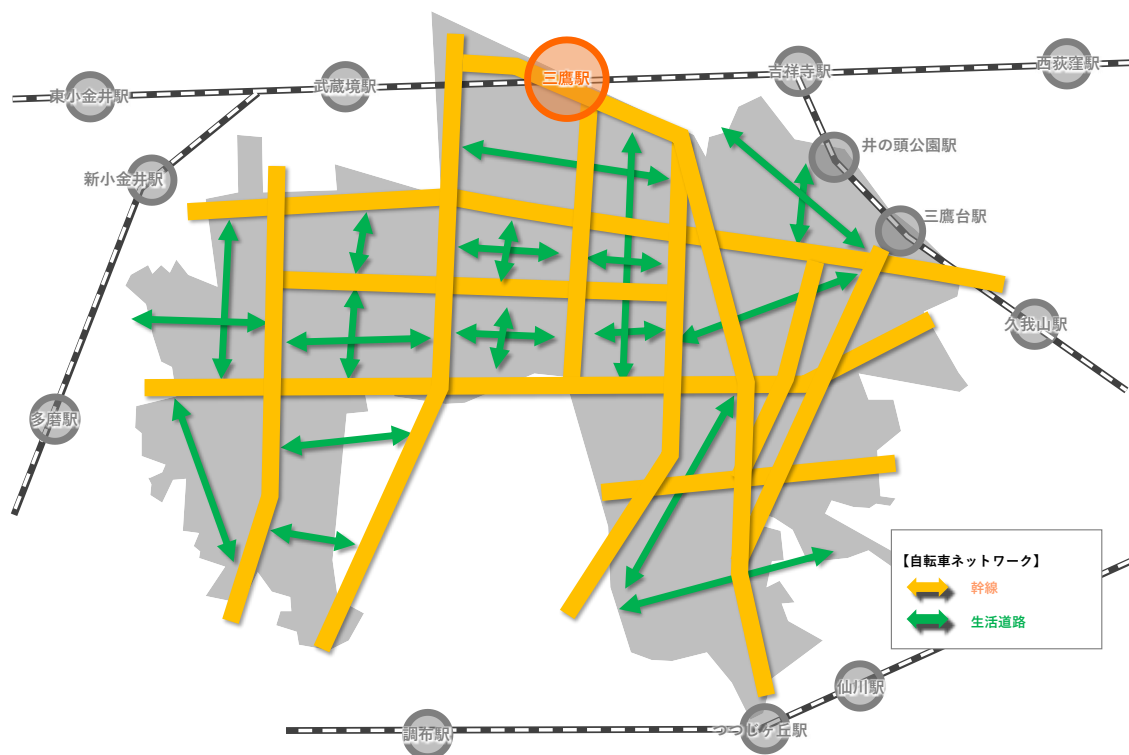


地域内交通

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交通(AI デマンド交通)

【自転車交通の将来イメージ】

三鷹駅の自転車乗入台数は都内の駅の中でも上位駅となっています。これは、市域の特徴から駅に向かう平坦地が多く、自転車利用者が多いことが主な要因です。この状況を踏まえ、駅周辺から、地域の拠点を結ぶ生活道路等の安全性を向上させることで、自転車の利用環境を確保します。



3. 交通を取り巻く現状と課題

3-1 公共交通の現状・課題

<市の公共交通の現状>

■地域特性

- ・総人口は、増加傾向であり、令和 6 年 4 月時点で、190,309 人です。2033 年に最大となり、その後徐々に減少に転じるものと見込まれます。
- ・高齢化率は、一貫して増加し、2050 年には 60,458 人(32.4%)まで増加の見込みで、公共交通の必要性が高い層が一定程度存在します。
- ・市内は中低層の住宅が拡がっており、商業施設や医療施設、集会施設が点在していることから、多様な移動ニーズが存在します。

ポイント 将来的な市内人口・高齢者への対応 / 地域ごとの多様なニーズへの対応

■公共交通サービス

- ・鉄道駅が市の端部にあり、市外への移動を支えています。
- ・路線バスが主に南北に運行しており、市内の移動や市外への移動を支えています。
- ・路線バスが運行しにくいエリアを対象にコミュニティバス・AI デマンド交通を運行しており、交通不便地域の移動を支えています。
- ・その他、福祉有償運送(ハンディキャブ・福祉タクシー)が運行しており、高齢者や障がい者等の移動を支えています。
- ・近隣自治体(武蔵野市、調布市)の公共交通が市内に乗り入れています。
- ・コミュニティバスの全ルート合計利用者数は 847,648 人(1 日あたり約 2,316 人)であり、新型コロナウイルス感染症流行前の 8 割程度となっています。北野ルートにおいては利用者数の低迷、長大な運行となっています。
- ・AI デマンド交通は、導入以降、利用者数・乗合率が増加傾向にあり、効率的で利便性の高い交通として、地域に定着しつつあります。

ポイント 広域的な交通の維持/コミュニティバスの運行効率化

■移動実態(市民アンケート調査 速報値より)

- ・市民の約 4 割が「新型コロナウイルス感染症流行前よりも外出頻度が減った」と回答しています。
- ・公共交通利用者の約 4 割が公共交通同士を乗り換え利用しています。
- ・通勤・通学は、約 7 割が市外へと移動しています。
- ・買物先や通院先は、約 6 割が市内となっており、市内・市外ともに移動ニーズがあります。
- ・通勤・通学における移動手段は、鉄道が最も多く、自転車、徒歩、路線バスと続きます。
- ・買物における移動手段は、徒歩と自転車が多く、自家用車、路線バスと続きます。
- ・通院における移動手段は、徒歩と自転車が多く、路線バス、自家用車と続きます。

ポイント 交通モード間の乗り換え利便性向上

■市民の公共交通に対する要望

- ・市民アンケート調査では、三鷹市内で利用できると嬉しいサービスとして「IC カード等を活用した乗り換え割引サービス」や「スマートフォンでバス・タクシー等の現在位置や到着時刻を検索できるサービス」の回答が多く、新技術の活用によって、乗り換え利便性の向上、情報発信の強化を図ることが求められています。
- ・利用者アンケート調査では地域内交通の役割を果たす「AI デマンド交通が今後必要である」と回答した人が8割となっており、継続的な運行が求められています。

ポイント 新技術の活用/AI デマンド交通の運行維持

■公共交通を取り巻く環境

- ・三鷹市の最上位計画である「三鷹市基本構想」において、“高環境・高福祉のまちづくり”を進めています。
- ・市内各地（三鷹駅前、市役所、国立天文台等）では、まちづくり拠点の整備が進められています。
- ・2024 年 4 月に、自動車運転者の改善基準告示の改正が行われ、交通事業者においては、運転士不足が深刻化しています。

ポイント まちづくり拠点との連動/運転士不足への対応

現状を踏まえた課題

課題：利便性の高い交通ネットワークの維持

- 社会動向（深刻な運転士不足、生活様式の変化等）を踏まえた交通ネットワークの構築
- コミュニティバスのルート再編による地域公共交通の運行改善
- 持続的な地域内交通の運行
- 新技術を活用した公共交通の利便性向上

課題：まちづくりと連動した交通環境整備

- まちづくり拠点（三鷹駅周辺、国立天文台等）と連動した乗り換え環境の改善・整備
- 交通モード間をシームレスに繋ぐ乗り換え環境や案内等の充実

課題：多様化する交通ニーズへの対応

- 各地域に適した公共交通サービスの提供
- 地域や事業者と一体となった交通環境改善への取組
- 民間事業と公共事業の棲み分け
- 環境や福祉等他分野との連携強化

3-2 自転車交通の現状・課題

<市の自転車利用環境の現状>

■自転車走行空間の整備状況

- ・市内の自転車走行空間の整備状況は、幹線道路については、都道における自転車通行空間の整備方針・将来像等を定めた「東京都自転車通行空間整備推進計画（R3.5）」において、自転車ネットワークとして位置付けられた 7 路線（都道 12 号・14 号・110 号・114 号・121 号・123 号・134 号）を中心に走行空間を形成しています。都道 12 号・14 号では『分離式の自転車・歩行者道』、その他の路線については『矢羽根型路面標示』を中心に整備されています。
- ・市道においては、車道幅員の広い道路である、かえで通りや大沢グラウンド通りでは『自転車専用通行帯』が整備されており、また、一部の路線では『矢羽根型路面標示』による通行区分の明確化が図られています。その一方で多くの路線では、道路幅員が狭隘となっている等の要因から未整備となっています。

ポイント 自転車走行空間の安全性向上

■三鷹駅周辺における自転車利用環境

- ・三鷹駅周辺は、都における自転車活用推進に向けた取組として、『自転車活用推進重点地区（「吉祥寺・三鷹・武蔵境地区」先行的に取り組む地区として当地区を含む 3 箇所が選定）』に位置付けられており、都や武蔵野市、関係機関等と連携した自転車ネットワークの形成や自転車安全対策の強化等の取組を推進しています。

ポイント 都や近隣自治体と連携した自転車ネットワーク形成 / 安全対策の強化

■駐輪場の整備状況

- ・三鷹駅をはじめ三鷹台駅、井の頭公園駅、つつじヶ丘駅周辺を中心に市立駐輪場を整備しており、定期利用駐輪場約 6,500 台、一時利用駐輪場約 2,200 台、無料駐輪場約 700 台等、合計約 9,800 台（民間駐輪場含む）の駐輪スペースを確保しています。
- ・自転車による利用が想定される一定規模以上の民間施設については、「三鷹市自転車の安全で適正な利用に関する条例」の中で、駐輪場の附置を義務づけ、民間事業者と連携して駐輪環境の充実化を図っています。
- ・公共交通と自転車との乗り換え利便性を図るため、市内4箇所にサイクル&バスライドを設置しています。

ポイント 民間事業者との連携による駐輪場の確保 / 自転車と公共交通の乗り換え利用の促進

■交通安全対策の実施状況

- ・市内 15 校の市立小学校に「交通安全対策地区委員会」を設置しており、地域の交通安全を進めるため、約 750 人のボランティア委員が自主的な地域組織活動団体として、市をはじめ、地域や学校等関係機関と連携して、交通安全見守り活動や自転車教室等の取組を実施しています。
- ・関係機関と連携し、交通ルールの遵守と安全運転マナーの向上を目的に自転車安全講習会を年間 6 回開催し、受講者への自転車安全運転証交付や定期利用駐輪場優先権付与等、受講者増加に向けた取組を実施しています。

ポイント 地域や学校等と連携した交通安全対策の推進

■シェアサイクルの展開

- ・OpenStreet 株式会社と協定を締結（令和 4 年 5 月 23 日）し、民間事業者によるシェアサイクル事業と連携する等、市民はもとより市外からの来訪者の自転車利用の促進や自転車利用環境の構築を進めています。

ポイント 新たな自転車需要を踏まえた自転車利用環境の構築

現状を踏まえた課題

課題：市民のニーズに対応した自転車利用環境の整備

- 自転車関与事故の低減
- 新しい生活様式による市民ニーズや環境・健康意識の変化による自転車需要の増加
- 自転車利用者の安全意識や運転マナー向上
- 三鷹駅前周辺をはじめとした市内の駐輪場需要の変化や違法駐輪対策

4. 計画の目標

4-1 目標

目標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を確保します。
- ・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を構築します。
- ・移動ニーズに対応した誰もが利用できる交通手段を確保します。

KPI 地域公共交通の利用者数

カバー率（基幹交通、全体）

目標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

- ・まちづくり拠点整備と連動した面的な交通ネットワークを構築します。
- ・医療、商業等の都市機能と住居エリアの接続に必要な乗り換え環境を確保します。
- ・環境にやさしい交通の在り方を検討します。

KPI サイクル&バスライドの利用者数

交通拠点での AI デマンド交通の降車人数

目標③： パートナースHIPで地域と共に育てる持続可能な公共交通

- ・交通ネットワークの役割分担により持続可能な公共交通を実現します。
- ・地域特性を考慮し、地域内交通の最適化を図ります。
- ・地域や他分野と連携した継続的な運行見直しを実施します。

KPI 地域内交通運営会議等地域との連携回数

目標④： 安全で利便性の高い、まちづくりと連携した自転車交通

- ・安全性の高い自転車走行空間を構築します。
- ・駐輪環境の適正化を図ります。
- ・違法駐輪・放置自転車への対策を講じます。
- ・自転車利用の安全意識の啓発を実施します。
- ・事業者と連携し、自転車の利用を促進します。

KPI 自転車走行空間の整備率（都道を含む）

自転車事故件数

交通安全教室の参加者数

三鷹駅周辺の駐輪場の定期利用率

5. 目標達成のための施策及び事業

5-1 施策体系

目標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 施策1 地域公共交通の利便性向上 事業1-1 AI デマンド交通の推進 事業1-2 コミュニティバスの再編 事業1-3 新技術の活用 施策2 交通事業者との共創 事業2-1 持続可能な交通ネットワークの推進 事業2-2 災害時・緊急時における協力体制の構築
目標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 施策3 交通ネットワークの構築に向けた環境の整備 事業3-1 まちづくり拠点と連動した乗り換えの円滑化 事業3-2 乗り換え制度の構築 事業3-3 交通モード間の乗り換えの円滑化 事業3-4 三鷹駅南口交通環境の整備
目標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 施策4 他分野との連携強化 事業4-1 地域内交通運営体制の確立 事業4-2 交福連携の推進 事業4-3 地域経済の活性化に向けた取組の推進 事業4-4 市域を超えた交通ネットワークの研究
目標④	安全で利便性の高い、まちづくりと連携した自転車交通 施策5 自転車走行空間の安全性向上 事業5-1 道路状況に応じた自転車走行空間の安全性向上 施策6 駐輪場の利便性向上 事業6-1 自転車需要に応じた駐輪環境の充実 事業6-2 違法駐輪・放置自転車の指導や取締り 施策7 安全やマナーに関する情報発信・教育 事業7-1 自転車安全利用の推進 事業7-2 安全利用・マナーアップに向けた教育 施策8 民間との連携強化 事業8-1 シェアサイクルの利用推進

5-2 各事業の内容

目標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

施策Ⅰ： 地域公共交通の利便性向上

事業Ⅰ-Ⅰ	AI デマンド交通の推進	
実施内容	■取組内容 ・交通不便地域の解消に向けた、AI デマンド交通の継続的な運行を目指し、利用促進・関係者（交通事業者、地域住民等）との調整を図ります。 ・交通ネットワーク全体構想に基づき、交通不便地域等の地域内交通が必要なエリアを対象にAI デマンド交通の展開を検討します。 ・本事業は、コミュニティバスの再編（事業Ⅰ-2）、まちづくり拠点と連動した乗り換え環境の円滑化（事業Ⅲ-1）と連動しながら推進します。	
実施主体	三鷹市、交通事業者、地域	

事業Ⅰ-2	コミュニティバスの再編	
実施内容	■取組内容 ・コミュニティバスの利用状況、移動ニーズに合わせた見直しを行い、運行の最適化に取り組みます。 ・本事業は、AI デマンド交通の推進（事業Ⅰ-1）、まちづくり拠点と連動した乗り換え環境の円滑化（事業Ⅲ-1）と連動しながら推進します。	
実施主体	三鷹市、交通事業者	

事業 1-3	新技術の活用
実施内容	■取組内容 ・公共交通データのオープンデータ化を行い、多様な交通サービスに関する情報を取得しやすくします。 ・MaaS や自動運転技術等交通課題の解決が期待される新技術について、事例収集や導入効果等を研究し、将来に向けた活用の可能性を検討します。
実施主体	三鷹市、交通事業者
イメージ	■参考事例（神奈川県横浜市） ・交通データのオープンデータ化を進め、複数の交通手段を統合したアプリを開発して利便性を高めています。 ・GTFS-RT に対応しており、遅延状況等を WEB ページ等からリアルタイムに確認できるサービスを運用しています。 

施策 2： 交通事業者との共創

事業 2-1	持続可能な交通ネットワークの推進
実施内容	■取組内容 ・運転士不足、生活様式の変化による利用者の減少等、交通事業者が抱える課題を丁寧にヒアリングしながら、持続可能な交通ネットワークを事業者と共に検討します。 ・交通安全フェスタ等のイベント等で公共交通の利用促進に向けた取組を行います。
実施主体	三鷹市、交通事業者

事業 2-2	災害時・緊急時における協力体制の構築
実施内容	■取組内容 ・大規模地震や台風等の災害時、交通機関の輸送障害時等の移動困難者の対応について、交通事業者と取組を検討します。 ・非常用電源として交通事業者の車両バッテリーの利活用を検討します。
実施主体	三鷹市、交通事業者

施策 3: 交通ネットワークの構築に向けた環境の整備

出典：“子どもの森”基本プラン（令和5年2月）

事業 3-2	乗り換え制度の構築
実施内容	■取組内容 ・交通モード間の乗り換え利用促進を図るため、乗り換え割引や共通乗車券等の導入を検討します。 ・AI デマンド交通の決済方法に交通系 IC カードやみたか地域ポイントを追加し、交通モード間で乗り換え利用する際の負担を軽減します。
実施主体	三鷹市、交通事業者
イメージ	■参考事例（小田急電鉄株式会社） ・特定のエリア内の鉄道・バス・ケーブルカー等の公共交通サービスを自由に乗降できる共通パスを販売しています。

事業 3-3	交通モード間の乗り換えの円滑化
実施内容	■取組内容 ・交通モード間の乗り換えが容易な場所や便利な利用方法等を周知することで、乗り換えによる心理的な負担を軽減し、利用を促進します。 ・市内に 4 箇所あるサイクル&バスライドの利用を促進します。
実施主体	三鷹市、交通事業者
参考	<サイクル&バスライド> ・市内バス停の近くの 4 箇所に、バス停まで自転車で行きバスで駅等の目的地へ行くための無料の駐輪場を設置しています。

事業 3-4	三鷹駅南口交通環境の整備
実施内容	■取組内容 ・天候や時間帯により交通混雑が生じている三鷹駅南口駅前広場について、バス降車場を拡充し、改善を図ります。
実施主体	三鷹市、交通事業者

目標③： パートナースhipで地域と共に育てる持続可能な公共交通

施策 4： 他分野との連携強化

事業 4-1	地域内交通運営体制の確立
実施内容	■取組内容 ・地域内交通である AI デマンド交通の運行内容の見直し検討、利用促進について、三鷹市・交通事業者・地域住民等で構成される地域内交通運営会議（仮称）を定期開催し、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。
実施主体	三鷹市、交通事業者、地域

事業 4-2	交福連携の推進
実施内容	■取組内容 ・移動に不便をかかえている高齢者や障がい者、子育て世帯の移動手段の確保、移動へのハードルを下げるための取組を検討します。 ・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（市内福祉部門・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。 ・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、障がい者等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。
実施主体	三鷹市、交通事業者

事業 4-3	地域経済の活性化に向けた取組の推進
実施内容	■取組内容 ・コミュニティバスや AI デマンド交通と「みたか地域ポイント」の連携により、利用者の利便性向上及び定着を図ります。 ・市内の事業者や商業施設と協力し、公共交通利用者へのサービスを提供する等の取組を検討します。
実施主体	三鷹市、交通事業者、市内事業者
参考	<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地域ポイントが付与されます。貯まったポイントは一部の公共施設の使用料や店舗等での決済、記念品との交換、利用者間のポイント交換等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、地域課題の解決や地域のにぎわいの創出に取り組みます。

事業 4-4	市域を超えた交通ネットワークの研究
実施内容	■取組内容 ・近隣自治体と定期的な情報共有を行い、市域を超えた交通サービスについて研究します。
実施主体	三鷹市、近隣自治体、交通事業者

目標④：安全で利便性の高い、まちづくりと連携した自転車交通

施策5：自転車走行空間の安全性向上

事業 5-1	道路状況に応じた自転車走行空間の安全性向上
実施内容	■取組内容 ・道路の現状（幹線道路：道路幅員が確保され歩道・路肩等が設置、生活道路：道路幅員が十分に確保されておらず歩道・路肩も不十分）を踏まえ、東京都の「自転車通行空間整備推進計画」や国土交通省の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠して最適な整備形態を設定の上、自転車走行空間を確保します。
実施主体	三鷹市、東京都、近隣自治体

施策 6：駐輪場の利便性向上

事業 6-1	自転車需要に応じた駐輪環境の充実
実施内容	■取組内容 ・利用状況やニーズを踏まえ、一時利用と定期利用のスペースのバランスの調整や、立地条件を踏まえた料金の見直し、シェアサイクルの利用促進によって駐輪環境の適正化を図ります。 ・子育て世帯や高齢者、幼児 2 人同乗用自転車、電動自転車等が駐輪しやすい「思いやりゾーン」の設置や統一的な案内標識等により、駐輪環境の充実を図ります。
実施主体	三鷹市、民間事業者

事業 6-2	違法駐輪・放置自転車の指導や取締り
実施内容	■取組内容 ・自転車等放置禁止区域にて、駐輪場への誘導等の駐輪場利用促進と合わせて、違法駐輪・放置自転車の指導や取締りを実施します。
実施主体	三鷹市、警察機関

施策 7：安全やマナーに関する情報発信・教育

事業 7-1	自転車安全利用の推進
実施内容	■取組内容 ・自転車利用者の交通ルールの徹底やモラルを向上させるため、交通管理者と連携し、自転車安全講習会を継続的に実施します。
実施主体	三鷹市、警察機関

事業 7-2	安全利用・マナーアップに向けた教育
実施内容	■取組内容 ・交通安全意識の啓発を強化するため、学校や三鷹市交通安全対策地区委員会と連携し、交通安全見守り活動や自転車教室等の取組を実施します。また、自転車ヘルメットの着用促進を図ります。 ・警察機関と連携し、中学校や高校のほか、大人も対象とした交通安全教室を実施します。
実施主体	三鷹市、警察機関、地域
参考	<三鷹市交通安全対策地区委員会> ・三鷹市では、交通安全対策の実現や交通安全教育の徹底、交通意識の向上等を図ること等を目的に、市内 15 校の市内小学校の地区に三鷹市交通安全対策地区委員会を設置、交通安全見守り活動や自転車教室等の取組を実施しています。

施策 8：民間との連携強化

事業 8-1	シェアサイクルの利用推進
実施内容	■取組内容 ・駅周辺の違法駐輪台数の低減や、駐輪環境の改善を目指し、民間事業者と連携したシェアサイクルの利用環境の向上を図ります。
実施主体	三鷹市、民間事業者

6. 計画の推進及び評価方法

6-1 計画の推進体制

本計画は、「三鷹市地域公共交通活性化協議会」と「三鷹市交通安全推進協議会」を中心に、施策の評価・検証を行いながら、事業を推進します。

本計画を進めるにあたって、様々な実施主体が連携し、それぞれの役割を確認しながら計画の目標達成に向けて取り組みます。

6-2 PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

三鷹市交通総合計画 2027

三鷹市 都市再生部 都市交通課 公共交通係