

令和6年度第3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12月26日（木）午後2時00分～午後3時30分

2. 場所

本庁舎3階 協議会室

3. 出席者

【委員】出席23名、欠席4名 【事務局】4名 【傍聴者】3名

4. 主な内容

(1) 会長挨拶

(2) 副市長挨拶

(3) 議事 報告事項

ア AIデマンド交通について

イ 交通総合計画2027（案）について

ウ 三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス7号路線）について

エ 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、資料1及び資料2に基づき、以下のとおり概要を説明した。

資料1 概要

- ・井の頭エリアの利用実績（R6/5/27～R6/10/31）は予約件数2,909件、相乗り発生率は39.1%、予約方法はアプリが53.5%で電話が46.5%。
- ・井の頭エリアの時間帯別では11時台と14時台の利用が比較的少ない。
- ・7ページ以降に目的別の利用区間についての図を新たに追加した。
- ・西部エリアの利用実績（R4/10/24～R6/10/31）は予約件数19,206件、相乗り発生率は45.3%、予約方法はアプリが61.5%で電話が38.5%。
- ・エリア内利用が6割、エリア外利用が4割。
- ・井の頭エリア同様、16ページ以降に目的別の利用区間についての図を新たに追加した。

資料 2 概要

- ・西部エリアにて予約の取りづらい時間帯についての運行改善を10月より行い、午前中に車両を追加導入した結果、予約不成立人数が激減した。
- ・井の頭エリアについて、乗務員は乗用タクシーと同様、予約のない時間帯に適宜休憩を取得する方式で運用していたが、利用者増加に伴い、休憩時間の確保が難しくなっていることから、午前11時30分から正午に予め休憩時間を設定する。

【委員発言】

- ・資料 2 の 2、(4) その他に「広報みたか、市ホームページ及び地域版広報紙等により周知を行う。」とあるが、デマンド車両の車内等、利用者の目に留まるところにも情報を掲示してはどうか。

【事務局回答】

- ・なるべく多くの人の目に留まるよう周知を行う。

【委員発言】

- ・西部エリアについて、午前中に1台追加されたが、混みやすい他の時間帯も追加される可能性はあるか。

【事務局回答】

- ・利用状況を注視し、必要であれば見直しを図る。

【委員発言】

- ・夕方の時間帯に井口周辺では慢性的に渋滞が発生するため予約が取りづらいのではないか。

【事務局回答】

- ・資料 1 の13ページのとおり、現時点では午後の利用者は横ばいで夕方にかけて利用者が減っている。今後も利用状況を注視し、必要であれば見直しを図る。

【委員発言】

- ・利用実績について、利用者が少なくとも取りづらい時間等はあるのか。

【事務局回答】

- ・西部エリアの朝の時間帯は、杏林大学病院や元気創造プラザへの移動が多く、往復に時間がかかるため、他の時間帯と比べ予約が取りづらい。

【委員発言】

- ・1時間にすると確認できないピークタイムがあるのであれば10分単位のデータ

があるとよい。

- ・今回資料1に目的別の利用区間が追加されたが、乗車側の情報もほしい。例えば大沢地域の真ん中を路線バスが運行しているが、路線バスが入れないような離れたエリアで移動が大変な方が快適に移動しつつある、といったことが見える資料があるとよい。

【事務局回答】

- ・資料の出し方、見せ方については今後検討する。

【委員発言】

- ・A I デマンド交通はドライバーと利用者の距離が近くて評判がよい。
- ・井の頭エリアも夕方6時まで時間を延長し、路線バスとつながりがある三鷹台団地をポイントに追加してほしい。

【事務局回答】

- ・運行事業者からも地域の方とコミュニケーションを取りながら運転しているといった声を聞いている。引き続き安全運転で地域の交通となるよう努めていく。
- ・運行時間の延長については、西部エリアと同様の回答となるが、経費がかかるため、利用状況を注視し、必要であれば見直しを図る。ポイントの追加については、交通ネットワーク全体構想の中でA I デマンド交通は地域内交通、地域から出る交通は地域間交通としてコミュニティバスを位置付けているので、三鷹台団地へはコミュニティバス「三鷹台ルート」を利用してほしい。また、三鷹台団地周辺は渋滞が発生しやすく、所要時間が長くなることで予約が取りづらくなる、予約した時間に車が到着しなくなるといった懸念もあるので、地域の声を聞きながら慎重に進めていく。

【委員発言】

- ・先日、元気創造プラザで開催した農業祭で日曜にデマンドが運行していなかった。臨時運行を行うイベントの基準はあるのか。

【事務局回答】

- ・臨時運行実績は資料1の10ページ、19ページのとおり。臨時運行についてはイベントを所管する課や運行地域の住民協議会に相談し、需要を見極めて決定している。

【委員発言】

- ・日曜の農業祭は需要がある。こういう事情を加味して所管と協議してほしい。

【事務局回答】

- ・これからも利用状況をもとに、需要を見極めて臨時運行を行う。

【会長発言】

- ・資料2によると配車不成立が減っているとのことだが、増車した以外に、A I がデータを蓄積することで改善されている部分はあるのか。

【事務局回答】

- ・所要時間がデータの蓄積で改善されている。時間帯や曜日の混雑状況が反映されるようになっており、運行開始時は手動で数値を変更していたが、現在はA I に任せつつある。

【委員発言】

- ・他自治体からの視察や問い合わせはどのくらいあるのか。視察時の感想や課題を聞いていれば教えてほしい。
- ・関東運輸局は他自治体の事例を色々見ていると思うが、本市の取組をどのように感じているか。

【事務局回答】

- ・他自治体からの視察や問い合わせは非常に多く、電話での問い合わせは日常茶飯事で、視察に関しても都内に限らず、大阪や九州等の遠方からも来ている。利用が好調なことについての関心が高く、周知方法やエリアの設定、事業者との調整について質問されることが多い。

【委員発言】

- ・関東運輸局では事業を進める際にバスやタクシーといった既存の公共交通との棲み分け等について丁寧に調整を図るよう伝えている。

イ 交通総合計画2027（案）について（資料3-1、3-2、3-3）

【事務局】

- ・事務局より、交通総合計画2027（案）について、資料3-1、3-2、3-3に基づいてスケジュールや前回からの追加点を説明した。

概要

- ・1次案に評価指標や各事業の実施スケジュールを追加している。
- ・来年1月にパブリックコメントを実施し、3月に策定予定。
- ・本協議会では公共交通の部分のみ取り扱い、自転車交通については三鷹市交通安全推進協議会で取り扱う。

【会長発言】

- ・資料３－３の19、20ページに今回追加された評価指標と目標値が掲載されているので、この部分を中心にご意見、ご質問いただきたい。

【委員発言】

- ・資料３－３の19ページ「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」の評価指標として地域公共交通の利用者数や公共交通のカバー率となっているが、高齢者や障がい者の外出数の指標があってもいいのではないか。

【事務局回答】

- ・高齢者をはじめ、市民が利便性を感じているかというのは数値目標よりも効果測定になると考えている。計画の評価指標としては、全体的な利用者数とした。

【委員発言】

- ・スケジュールについて、1月にパブリックコメントを実施するとのことだが、我々が修正した方がいいと思った内容はいつまでに言えばいいのか。

【事務局回答】

- ・パブリックコメントは1月6日から27日を予定している。議会や本協議会でのこれまで説明を踏まえ、本案を作成しているので今から大幅な変更は考えていない。

【委員発言】

- ・大幅な修正は考えていないが、細かい書きぶりについて修正した方がいい箇所があるかもしれないので確認した。

【事務局回答】

- ・1月27日までをお願いしたい。

【委員発言】

- ・資料３－３の19ページ「公共交通のカバー率」について、現況地と目標値を比べると0.7%増加することになっているが、どのような根拠で増加を見込んでいるのか。
- ・乗り換え環境確保の指標を入れるべきではないか。

【会長発言】

- ・最近バス停に自転車やパーソナルモビリティが用意されているところがある。バス停や鉄道駅まで歩くという考え方の他にラストワンマイルを何かに乗ってもらい公共交通のカバー率を広げるという考え方もある。

【事務局回答】

- ・公共交通のカバー率は北野地区の交通不便が解消されることを見据えて設定している。
- ・乗り換え環境確保は重要だと考えているが、数値目標の設定が難しく、乗り換え制度の構築を事業の一つに設定した。
- ・シェアサイクル事業者との連携は、公共交通の乗り換えよりも自転車交通の駐輪対策の意味合いで事業を進めていく。

【委員発言】

- ・乗り換えについて数値目標の設定が難しい事情は理解したが、来年度以降、定期的なチェック評価の時に定性的な部分もチェックするようにしてほしい。
- ・自転車交通の範囲になってしまうが、自転車の利用はコロナ禍を挟んで相当変わっているので、定期利用をコロナ前の水準に設定するのは時代にそぐわない可能性がある。

【会長発言】

- ・働き方改革や人手不足といった変動を意識してK P Iを設定することが大事。

【事務局回答】

- ・コロナ禍を経て定期利用よりもシェアサイクルや一時利用の需要が高まっていると認識している。20ページにある設定目標値の考え方は、定期利用の一部分を一時利用に転換することで定期利用率をコロナ前まで上げようとしている。

【委員発言】

- ・自転車交通の範囲になってしまうが、資料3-3の19ページ「自転車走行空間の整備延長」について、6.2kmから10 kmとのことだが、三鷹市の狭い道路状況では確保が難しいのではないか。

【事務局回答】

- ・狭小道路についてはナビマーク等を入れる等、道路状況に応じて最適な整備形態で確保する。

【委員発言】

- ・資料3-3の19ページにある「サイクル&バスライド」について教えてほしい。

【事務局回答】

- ・市内バス停の近くの4箇所、自転車バス停ま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る。

【委員発言】

- ・駐輪台数を教えてほしい。

【事務局回答】

- ・1箇所あたり約100台程度を確保している。

【委員発言】

- ・今後、交通ネットワークの結節点となるまちづくり拠点にサイクル&バスライドの拠点を作るということか。であるならば、公共交通の部分にも自転車のことを記載すべきではないか。

【会長発言】

- ・サイクル&バスライドの拠点が計画に記載されているとよい。

【事務局発言】

- ・資料3-3の31ページに「公共交通と自転車交通の連携」という事業を記載している。また、同ページにサイクル&バスライドについて記載をしている。今後整備されるまちづくり拠点にもサイクル&バスライドがあることが望ましいが、一定程度のスペースが必要となることから、確保するのは難しい現状がある。サイクル&バスライドを補完するものとしてシェアサイクル事業を推進し、市で行うサイクル&バスライドと民間で行うシェアサイクル事業の両面で進めていく。

【委員発言】

- ・シェアサイクルの利点を教えてほしい。

【事務局回答】

- ・1人1台所有するのに比べ、複数人で1台をシェアするので駐輪対策になる。また、出発地から目的地まで路線バス等が通っていない場合の移動手段としても有効。

【委員発言】

- ・資料3-3の19ページ「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」に関連して、障がい者については移動者数より快適さを評価してほしい。
- ・評価指標の利用者数について、人手不足で減便される中、路線バスとコミュニティバスの利用者が上がることは考えられるのか有識者のご所見を伺いたい。

【会長発言】

- ・定量的な指標でなく、定性的な評価指標をKPIに入れるべきという話か。

【委員発言】

- ・人口減少、運転士不足といった中で令和４年度の現況値より令和９年度の目標値が高く設定されていることについての見解を伺いたい。

【会長発言】

- ・路線バスの運転士が不足しているので、今のやり方では難しい数値だとは思いますが、交通モード間の住み分けやDX化等、やり方を変えることで利用者が伸びる可能性はある。

【事務局回答】

- ・福祉との連携については資料３－３の32ページに「交福連携の推進」という事業を入れているので事業を進める中でどのように評価していくのか含めて検討していきたい。
- ・評価指標の利用者数については令和４年度の現況値がコロナ禍の人数であり、人口減少や運転士不足といった状況もあるが、利用促進する施策も計画に入れているのでコロナ前と同程度の水準に戻していく数値設定をしている。

ウ 三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス７号路線）について

- ・事務局より、三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス７号路線）について、資料４に基づいて年末年始の運行内容を一部変更する旨説明した。

エ その他

【事務局】

- ・次回の活性化協議会は、令和７年３月21日の開催を予定している。