

令和6年度第4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7年3月21日（金）午後3時30分～午後5時30分

2. 場所

教育センター3階 大研修室

3. 出席者

【委員】出席21名、欠席6名 【事務局】4名 【傍聴者】2名

4. 主な内容

(1) 会長挨拶

(2) 久野副市長挨拶

(3) 議事 協議事項

ア 交通総合計画2027（最終案）について

(4) 議事 報告事項

ア コミュニティ交通実証運行評価・検証について

イ AI デマンド交通について

ウ コミュニティバスの今後の検討方針について

エ 三鷹駅南口バス降車場整備及び運用について

オ その他

■議事

協議事項

ア 交通総合計画2027（最終案）について（資料1）

- ・事務局より、資料1-1から資料1-5に基づき、以下のとおり概要を説明した。

概要

- ・交通総合計画の最終案として資料1-4をまとめ、この間の検討資料や交通に関する各種データ等を資料1-5の資料編として別冊でまとめた。
- ・令和7年1月6日（月）から27日（月）までの期間で他の個別計画と併せてパブリックコメントを実施したが、意見提出はなかった。
- ・12月の地域活性化協議会等で挙げた意見をもとに修正した点が4点あり、修正内容は資料1-2のとおり。

【委員発言】

- ・資料１－４の19ページ、交通安全教室の参加者数の目標値の上方修正について、どうやって参加者数を増やす計画なのか。

【事務局回答】

- ・現在は市内の中学校７校のうち毎年２～３校に体験型の安全教室を実施しているが、実施していない残りの中学校にて講話型の安全教室を開始する予定。

【委員発言】

- ・学生向けではなく、大人向けには行わないのか。

【事務局回答】

- ・現在も年６回自転車安全講習会を実施している。

【委員発言】

- ・資料１－５の41ページには中学校の安全教室について記載がないが、現在も実施しているのか。

【事務局回答】

- ・現在も実施しており、来年度からは拡大して実施予定。

【委員発言】

- ・資料１－５には小学生以下の記載しかないが、中学生や大人向けにも実施しているのであれば記載した方がいいのではないか。

【事務局回答】

- ・改定時の検討事項とする。

【委員発言】

- ・今後、高齢者向けの講習も必要なのではないか。
- ・講習参加者数を増やすため、インセンティブを与えた方がいいのではないか。

【事務局回答】

- ・現在も三鷹警察署と連携し、高齢の方が集まる会議等に出向き、安全講習を実施している。高齢者向けの講習は集まってもらうよりも自分達が出向いて行う方が効果的だと考えている。
- ・自転車安全講習会参加者には市営駐輪場の優先申込を可能としている。また、講習会にて使用しているアプリ「輪トレ」では講義を一定以上進めると都立文化施設の割引券等が発行される。

【委員発言】

- ・福祉の観点から障がい者や地域の方、交通事業者等との懇談会を実施してほしい。

い。

【事務局回答】

- ・交通事業者や障がい者団体に協力いただき、バスを利用する際の課題の洗い出しや懇談の場を持ったことがあり、これからも活動を継続する。

【会長発言】

- ・資料１－４の45ページ、評価軸について補足してほしい。

【事務局回答】

- ・本計画では２つのPDCAサイクルが存在している。１つは計画期間を通じてKPI等を報告し、計画全体の評価につなげる長期のもの。もう１つは毎年度計画に位置付けた個別事業を評価し、必要があれば見直して翌年度につなげる短期のもの。２つのサイクルを回して計画を推進していく。

【会長発言】

- ・ウェルビーイングのような気持ちの部分の評価があってもいいのではないか。

【事務局回答】

- ・気持ちの部分については個別計画の中ではなく、総合計画や基本計画を作る前段で、市民満足度意向調査を実施しており、その中に交通の設問を作ることによって観察できると考えている。

【委員発言】

- ・自転車安全講習について、広報に掲載したり、保育園等にチラシを置いたりすると子育て世帯に情報が届くのではないかと思った。

【事務局回答】

- ・広報には現在も掲載している。保育園については検討する。

【委員発言】

- ・計画にある事業の推進にあたっては交通事業者、特に乗務員等への配慮をお願いしたい。

【会長発言】

- ・乗務員不足が叫ばれる今、利用者だけでなく、乗務員の働きやすさを考えることは重要な視点である。

【事務局回答】

- ・交通事業者の協力は事業の推進に不可欠なので、これからも連携していく。

【委員発言】

- ・資料１－４の19ページ、交通拠点でのAIデマンド交通の降車数について、ど

うやって増やす計画なのか。

【事務局回答】

- ・ 現況値は補足のとおり、約半年分の実績かつ運行開始直後は利用者数が伸び悩んだため少ない人数となっている。現在は好調な利用者数に加え、他の地域への展開も見据え目標値を設定した。

【委員発言】

- ・ パブリックコメントが0件なのは周知が足りなかったのではないかな。
- ・ 計画確定後に計画が見られる場所を教えてください。

【事務局回答】

- ・ 今回は他の個別計画と併せてパブリックコメントを実施しており、他の計画は意見が寄せられていることから周知不足であったとは考えていない。
- ・ 確定した計画は相談・情報課、市政窓口、市民協働センター、コミュニティ・センター及び図書館のほか、市のホームページで閲覧が可能。

【委員発言】

- ・ 過去の計画で初日に閲覧できないことがあったので、周知日には設置をお願いしたい。

【事務局回答】

- ・ 他の個別計画と併せて設置するため、連携を図る。

【委員発言】

- ・ 資料1－4の19ページの指標が交通に特化しているので、福祉の指標を追加してほしい。
- ・ 資料1－4の29ページの実施スケジュールについて井口グラウンド周辺と国立天文台周辺は「検討」であれば色は青色ではないかな。

【事務局回答】

- ・ 交通による福祉の実現を目標としているが、あくまで交通計画のため、指標は交通に関することとしている。福祉に関しては健康福祉総合計画を今年度策定予定で、その中には交通に関する記載がある。
- ・ 資料1－4の29ページの実施スケジュールについては色を修正する。

報告事項

ア コミュニティ交通実証運行評価・検証について（資料2）

- ・ 事務局より、資料2に基づき、以下のとおり概要を説明した。

概要

- ・令和4年度から開始した実証運行について、これまで概要版にて適宜報告をしてきたが、最終版として1冊にまとめた。
- ・直近の利用実績は24ページ以降に記載。

【委員発言】

- ・31ページの井の頭エリアの収支状況を見ると持続可能性に不安を感じる。
- ・地域や利用者が運行継続に協力出来る取組があれば教えてほしい。

【事務局回答】

- ・公共交通は黒字で運営するのはかなり難しい。また、デマンド交通はバスと比べると1度に運べる人数が少ないため、収支率が下がるのは避けられない。三鷹市の考え方は、交通による福祉の実現という観点から、移動利便性を向上させることで生活の質の向上や地域・経済の活性化といった、収支状況を上回る波及効果を期待して運行している。
- ・地域や利用者には積極的に利用してもらい、改善点等について情報交換を行いたい。

【委員発言】

- ・同時刻、同ポイントから乗車予約をしても相乗りにならないことがある。システム改善の余地はあるのか。

【事務局回答】

- ・システムについては、引き続き地域や利用者と意見交換をしながら改善できる部分は改善していきたいと考えている。

【委員発言】

- ・自分では通らない道をA I がルートとして選定すると運転手から聞いた。
- ・乗車後、他のポイントに立ち寄った後、自身が乗車したポイントに戻る時があり、効率的な運行が出来ていないのではないか。

【事務局回答】

- ・ルートについては道幅や交通規制、その他道路状況等を踏まえて、A I が選定している。
- ・システムは予約時に約束した到着時間は守るが、約束した時間に間に合えば行ったり来たりする可能性がある。A I への学習はパラメーターを調整することで可能だが、1人の乗車時間を短く設定することで行ったり来たりを減らせる半面、相乗り率が下がり効率的な運行が出来ない。心情的な部分については来

年度予定している地域内交通運営会議の中で議論し、最適解を検討したい。

イ AI デマンド交通について（資料 3）

- ・事務局より、資料 3 に基づき、以下のとおり概要を説明した。

概要

- ・西部エリアにおいて、現在の高齢者・障がい者割引に加え、子育て割引制度を新たに導入する。
- ・子育て割引の内容は妊娠中の方及び 3 歳未満の乳幼児をお連れの方が母子手帳を運賃支払い時に提示することで、エリア外運賃を 100 円引きとする。
- ・西部エリアの 2 か所の乗降ポイントについて、周辺で開発行為等が行われることから乗降ポイントの位置等を変更する。

【委員発言】

- ・井の頭デマンドについて、運行時間を 1 時間延長してほしい。また、牟礼地域までエリアを拡大してほしい。

【事務局回答】

- ・運行時間の延長については、井の頭エリアは特に道が狭いため、暗くなると事故のリスクが高まるという話を運行事業者から聞いている。経費もかかるため、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 AI 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、牟礼地域へはコミュニティバス「三鷹台ルート」を利用してほしい。牟礼二丁目交差点付近は渋滞が発生しやすく、所要時間が長くなるため予約が取りづらくなるほか、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、慎重に進めていく。

【委員発言】

- ・子育て割引について、運転手に新たな負担がかかると思う。母子手帳で 3 歳未満の判別をつけるのか。周知方法や時期について決まっていれば教えてほしい。

【事務局回答】

- ・子育て割引については障がい者割引と同様、手帳の掲示により割引を行うこととし、年齢等の都度確認は省略する。
- ・周知方法や時期については子育て部門と連携し、最適な時期や方法を新年度以降に検討する。

【委員発言】

- ・転入者や子育て世帯に向けて周知するのはA I デマンド交通の利用者を増やす施策として有効だと思う。

【事務局回答】

- ・新たな利用者に向けた周知はこれまでの手法に加えて出来る周知がないか検討していく。

ウ コミュニティバスの今後の検討方針について（資料4）

- ・事務局より、資料4に基づき、以下のとおり概要を説明した。

概要

- ・資料1－4の中に記載のある「事業1-2コミュニティバスの再編」に関連し、高齢化や運行事業者の請負体制等、現時点で明らかになっている検討要素から公共交通ネットワークの抜本的な見直しにつなげるための検討の方向性を示した。
- ・検討要素・判断指標は①地域交通としての有効性、②効率性の観点からのバス運行の必要性、③運行事業者の体制を踏まえた運行の可否の3点とした。

【会長発言】

- ・運行事業者からコメントを貰いたい。

【委員発言（小田急バス）】

- ・乗務員不足および大型免許取得者の減少により、今後の運行体制に課題がある。
A I デマンド交通をはじめ、定期路線バス以外の方法も検討する必要がある。

【委員発言（京王バス）】

- ・乗務員の平均年齢は54歳に達し、65歳を定年年齢としているが、今後10年間で定年になる者が700人いる。年平均70人の採用は現実的でない上に、バス1台に運転手1人あてがうため、効率化が難しい。外国人採用や自動運転に期待しているが、すぐ実行できる解決策ではない。地域と連携した再編が必要。

【委員発言】

- ・北野に関しては合意形成が課題。客観的な数値等、納得感のある説明方法を求める。

【事務局回答】

- ・検討課題とする。

エ 三鷹駅南口バス降車場整備及び運用について（資料5）

- ・事務局より、資料５に基づき、以下のとおり概要を説明した。

概要

- ・朝夕の混雑時間帯における安全性や法規上の課題を解消するため、４月１日から新設降車場を運用開始予定。
- ・運用ルールとして、使用時間帯は７時から９時及び１６時から１９時を基本し、それ以外の時間はやむを得ない場合を除き、新設降車場は使用しない。
- ・降車中のバス車両がいる場合、バス車両同士で追い越しは行わない。

【委員発言】

- ・５その他（１）に「タクシーや一般車等」とあるが、新設降車場の使用時間帯はそもそも一般車が入れない時間ではないか。

【事務局回答】

- ・使用時間帯以外でもやむを得ない場合に新設降車場を使用する可能性があるため、一般車等の記載をしている。

【委員発言】

- ・使用時間帯以外はチェーン等、物理的に使用できないよう考慮してほしい。
- ・タクシーや一般車の降車場でないことが分かる看板を設置してほしい。

【事務局回答】

- ・公道扱いのため、チェーン等での規制は難しい。
- ・運用開始までに看板の設置を予定している。

【委員発言】

- ・歩道の幅員２.２メートルは車いすでの降車が可能なのか。

【事務局回答】

- ・有効幅員が２メートルあれば、車いす使用者同士が円滑にすれ違うことが可能と言われており、問題なく対応可能と考える。

【会長発言】

- ・バス同士無線でやり取りは出来るのか。

【委員発言】

- ・以前にも同様の発言があったが、バス同士での無線のやり取りは行っていない。

オ その他

【事務局】

- ・次回の活性化協議会は、令和７年７月頃の開催を予定している。