

A I デマンド交通について

1 子育て割引制度の導入について

(1) 概要

A I デマンド交通の利用状況やアンケート結果等を踏まえ、現在の高齢者、障がい者割引に加え、新たに子育て割引制度を導入し、子育て世代の移動円滑化を促進する。

(2) 制度内容

妊娠中の方および3歳未満の乳幼児のお連れの方について、交付された母子手帳を運賃支払い時に乗務員に提示することで、エリア外運賃300円を100円割引きの200円とする。

(3) 導入時期（予定）

令和7年5月頃

(4) その他

本件については、事前に運賃協議部会にて承認済みである。

2 乗降ポイントの一部変更について

(1) 概要

西部エリアA I デマンド交通について、以下の乗降ポイント（2箇所）で開発行為等が行われることに併せ、乗降ポイントの位置等を変更する。

(2) 変更地点・内容

ア 【A-10】 さくら駐車場

当該地点にて開発行為が行われることに伴い、乗降ポイント目印看板の位置を約10メートル東側に移設し、近接する自動販売機に貼付する。



イ 【G-12】 井ログラウンド

井ログラウンド竣工に伴い、乗降ポイントの位置を新設される駐車場内に移設する。また、ポイント名称も「井ロ特設グラウンド」から変更する。



(3) 変更日（予定）

ア 【A-10】 さくら駐車場

令和7年4月1日（火）

イ 【G-12】 井ログラウンド

令和7年7月1日（火）

(4) その他

本件については、アプリによるプッシュ通知およびコールセンターにて当該ポイントを利用する方に直接周知する。また、井ログラウンドについては、当該施設の開業と併せて広報を行う。

コミュニティバスの今後の検討方針について

1 趣旨

「三鷹市交通総合計画 2027」内「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議論を深め、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す。

2 基本方針

交通ネットワーク全体構想や三鷹市交通総合計画 2027 では、多様な交通手段が役割を分担し交通ネットワークを構築することで、収支状況や公的負担額よりも赤字補填を上回る波及効果（外出増、経済効果、コミュニティ活性化等）が生まれることを期待し、「いきいきとしたまちをつくる持続可能で安全・快適な交通ネットワークの構築～交通福祉の環境づくりを目指して～」を基本方針に設定した。基本方針に基づく施策の実施により、最終アウトカムとして健康寿命の延伸や地域・経済の活性化、生活の質の向上等が期待される。

3 コミュニティバスの位置づけ

AIデマンド交通は、定員6人の小型車両で地域内の小規模需要に限定した交通手段であることにに対し、コミュニティバスは、定員 35 人程度の大型車両により定時定路線型で運行するため、一度に多くの利用者を輸送できるメリットがあり、地域間の通学や通院等の中規模需要に対応可能な交通手段である。

<参考>輸送能力比較

	一般路線バス	コミュニティバス	AI デマンド交通
車両定員/台	約 80 人	約 35 人	6 人

4 検討要素・判断指標

○コミュニティ交通は、路線バスの運行が難しい交通不便地域における重要な交通手段となっている。

○住民アンケートでは、回答者の約3割が「運転免許を持っていない」または「返納した」と回答している。

○市の高齢化率は、当面、増加傾向が続く見込みである。

指標1 地域の交通事情を踏まえつつ、高齢者等の移動手段として、有効に機能しているか。

○バスは、通勤通学等、一定規模の需要に対応できる交通手段であることにに対し、AIデマンド交通は短距離かつ小規模需要に適した交通手段である。

○小規模需要に対する定時定路線型の運行は、効率性の向上に課題があり、利便性の低下につながる場合がある。

指標2 輸送の目的や輸送量、効率性等を踏まえ、バスによる運行が必要であるか。

- 運行事業者は、労働人口減少や労働関係法の改正等により、慢性的かつ深刻な運転士不足が課題となっており、限られた人数の運転士を利用の多い路線へ充当する必要があるため、利用の少ない路線の減便や見直しが必要な状況である。
- 人件費や燃料費の高騰等により、運行事業者の経営状況は厳しくなっており、現在の運行を維持することが難しくなっている。

指標3 運行事業者の体制を考慮した運行内容であるか。

5 各ルートの検討方針

【評価】 ○:概ね良好である △:一部課題がある ×:課題がある

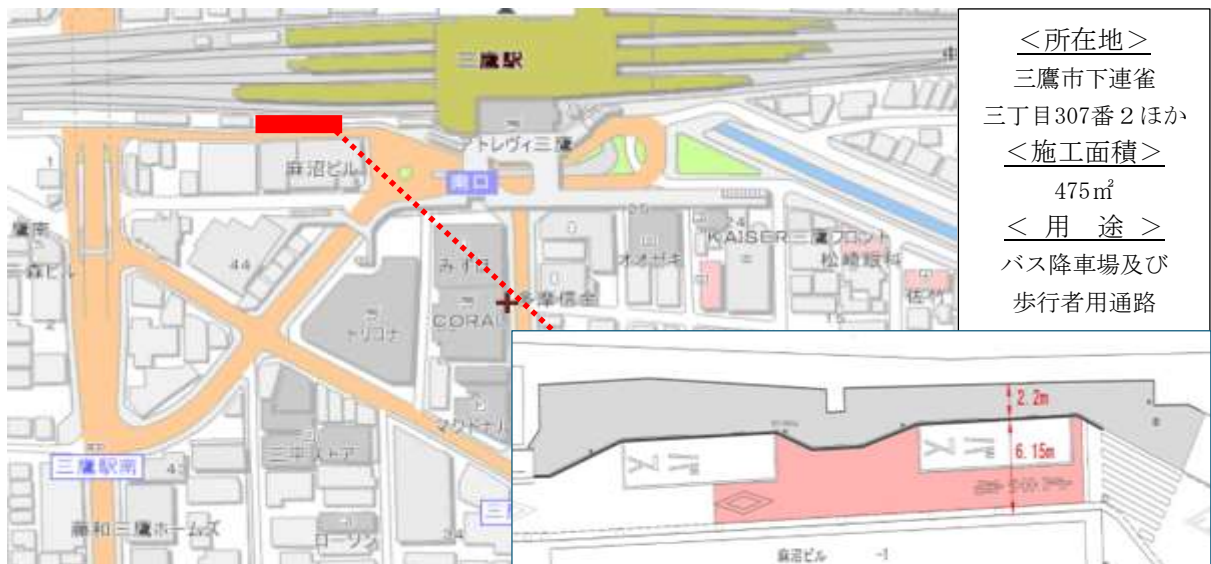
	指標1 地域交通としての有効性	指標2 バスによる運行の必要性 【参考】キロ当たりの輸送人員	指標3 運行事業者の体制	検討の方針
北野	△ 路線バスとの重複区間が多く、市役所を境に利用が分断される傾向にある	△ 全時間帯で利用者は多くなく、小規模輸送への転換が検討できる (1.12 人/km)	× 事業者の事業再編により、今後の運行継続に課題がある	判定:C 見直しに向けた詳細な調査・検討を行う
三鷹台	○ 路線バスの運行が少ない牟礼地区の重要な交通手段である	△ 全体の利用数は多くないが、時間帯によって通勤通学需要がある (1.48 人/km)	△ 利用状況や事業者の経営状況を注視しながら今後の運行を検討する	判定:B 運行を維持するが、利用動向等により、見直しを検討する
明星学園	○ 明星学園の児童生徒の他、井の頭、牟礼地区の住民から多くの需要がある	○ 通勤通学利用が多く、バスによる運行が必要である (4.61 人/km)	○ 事業者体制を踏まえた運行内容見直し施行済み	判定:A 再開発によるルート再編を見据えつつ、運行を維持する
三鷹の森ジブリ美術館循環	○ 観光需要に特化した路線として有効に機能している	○ 観光需要に対応するため、バスによる運行が必要である (5.58 人/km)	○ 事業者体制を踏まえた運行内容見直し施行済み	判定:A 再開発によるルート再編を見据えつつ、運行を維持する
新川・中原	○ 半数以上がコミバス単独のバス停であり、地域の足として有効に機能している	△ 全体の利用数は多くないが、時間帯によって通勤通学需要がある (1.93 人/km)	△ 利用状況や事業者の経営状況を注視しながら今後の運行を検討する	判定:B 運行を維持するが、利用動向等により、見直しを検討する
三鷹・境循環	○ 半数以上がコミバス単独のバス停であり、地域の足として有効に機能している	○ 全時間帯で一定の利用者数があり、バスによる運行継続が望ましい (2.51 人/km)	○ 事業者体制を踏まえた運行内容見直し施行済み	判定:A 共同運行先の武蔵野市と連携を図りながら、運行を維持する

三鷹駅南口バス降車場整備及び運用について

1 概要

三鷹駅南口駅前広場は、多くの路線バスが運行することにより、混雑時にはバスが二重駐車し降車扱いを行うことが常態化しており、安全性や法規上課題となっている。このため、市道第781号線沿いのJR東日本が管理している元駐輪場部分を改修し、バス降車場2箇所を新設する。なお、本降車場の運用にあたっては、安全確保のため、事前に実施したバス運用調査結果や交通管理者からの指導事項等を踏まえた運用ルールを策定し、厳格な運用に努めるものとする。

2 整備内容



3 運用開始日（予定）

令和7年4月1日（火）

4 運用ルール（一部抜粋）

- (1) 運用時間は、通年、7～9時および16～19時とする。
- (2) (1)以外の時間帯は、従来の降車場のみで運用することを基本とし、やむを得ない場合を除き、新設降車場で降車扱いは行わない。なお、二重駐車による降車扱いは絶対に行わない。
- (3) 降車扱い後は、速やかに所定のバス待機場へ車両を移動する。
- (4) 降車扱いを行っている車両がある場合、バス車両同士の追い越しは行わない。

5 その他

- (1) バス同士の追い越しは行わないが、タクシーや一般車等はバスの側方を通過することが可能である。
- (2) 運用ルール確定後、市と交通事業者で取り決め書を締結し、健全な運用となるよう努めることとする。