

三鷹市

交通総合計画

2027 (最終案)

2024 >> 2027

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～

2025(令和7)年3月

三鷹市

交通総合計画 2027 の策定に向けて

交通は地域の発展や市民生活の質を向上させるために欠かせない要素であり、持続可能な社会の実現に向けた重要な基盤となります。

近年、社会情勢は急速に変化しており、人口構成の変化や環境問題、技術革新などが交通政策にも大きな影響を与えています。特に、少子高齢化が進む中で、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが安心して移動できる交通手段の確保が求められています。また、環境への配慮も重要な課題であり、公共交通機関の利用促進を通じて CO2 排出量を削減し、持続可能な社会を実現する必要があります。

このような背景を踏まえ、三鷹市は「交通総合計画2027」を策定しました。この計画は、市民の皆様が安全で快適に移動できる交通環境を実現するための指針となります。公共交通機関の維持・拡充や役割分担、自転車ネットワークの整備などを推進し、多岐にわたる施策を盛り込んでいます。これにより、市民一人ひとりの移動利便性向上や、地域経済の活性化を目指しています。

また、地域や関係機関等と連携し、交通安全意識の醸成や交通安全対策を進め、安全安心なまちづくりを進めます。

今後も交通事業者や市民の皆様との協働により、持続可能で魅力的な公共交通の運行や、交通による福祉の実現を目指す「交福ネットワーク」の構築を進めるとともに、地域の交通安全施策を推進していきますので、ご理解とご協力、積極的なご参画をお願いいたします。

三鷹市長 河村 孝



目 次



1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的	2
1-2 計画の位置付け	3
1-3 計画の期間	3
1-4 計画の区域	4
1-5 計画の対象	4
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	14
4. 計画の目標	17
4-1 目標	18
4-2 評価指標 (KPI) と目標値	19
5. 目標達成のための施策及び事業	21
5-1 施策体系	22
5-2 各事業の内容	23
6. 計画の推進及び評価方法	43
6-1 計画の推進体制	44
6-2 PDCA サイクルによる評価・検証	45

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」「自転車と交通安全」の2つの役割を果たす計画です。

「地域公共交通」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）の中で努力義務とされている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。

「自転車と交通安全」は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）の中で努力義務とされている自転車活用推進計画として、東京都自転車活用推進計画等との整合を図りつつ、市の自転車活用と交通安全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。

(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」をはじめ、市の関連計画と整合・連携を図るものとしします。

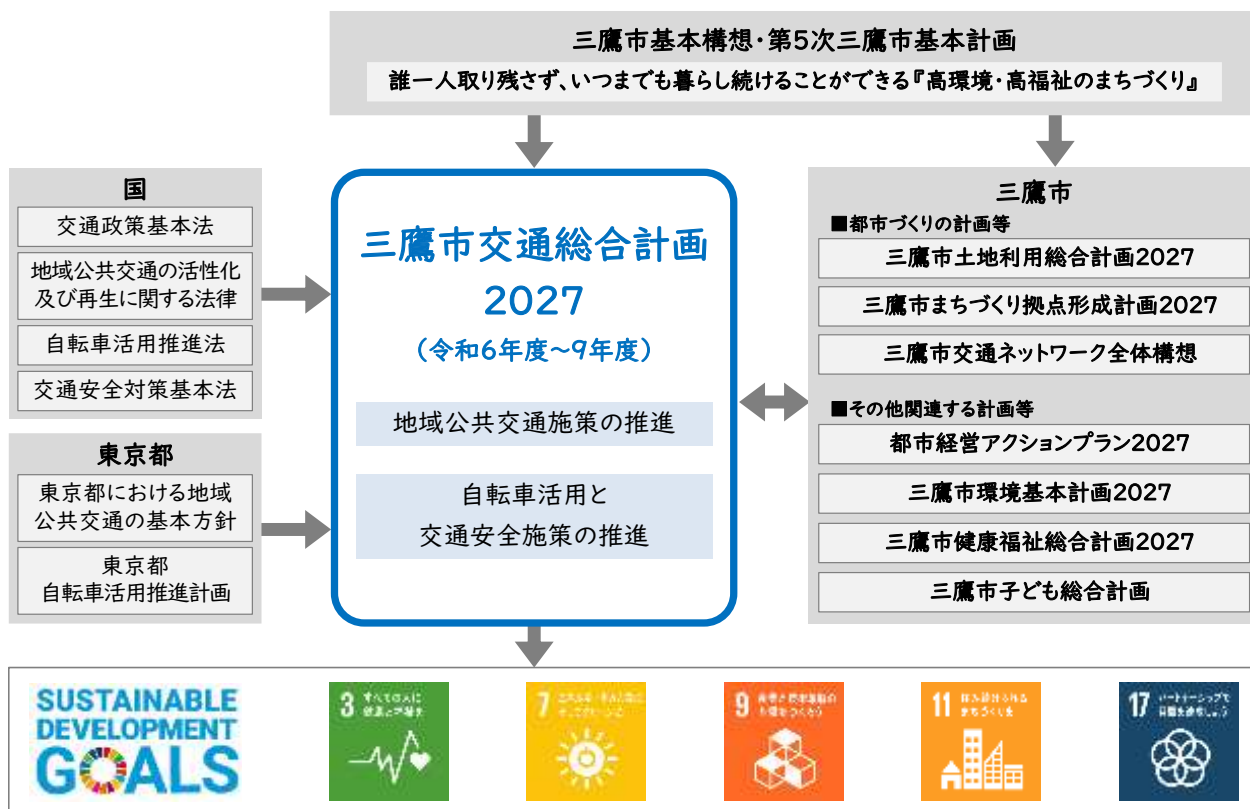


図 本計画の位置付け

1-3 計画の期間

本計画の期間は、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があった場合は、必要に応じて計画を見直します。

表 本計画の期間

	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			

1-4 計画の区域

本計画は、三鷹市の全域を対象とします。

なお、近隣自治体にまたがる取り組みを進める場合は、近隣自治体と連携・調整しながら検討していきます。

1-5 計画の対象

本計画は、鉄道・路線バス・コミュニティバス・AIデマンド交通・タクシー等の公共交通に加えて、交通による福祉の実現の視点から福祉有償運送・福祉タクシー等の福祉交通や、自転車活用と交通安全の視点から自転車（シェアサイクル含む）などの交通手段を対象とします。

表 本計画の対象

計画の対象	備考
鉄道	
路線バス	
コミュニティバス	市が実施主体となる公共交通
AIデマンド交通	
タクシー	
福祉有償運送	
福祉タクシー	
自転車	シェアサイクル含む



2. 基本方針

2-1 基本方針

三鷹市基本構想で掲げる、「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』」を実現するために、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

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～

市内全体のまちづくりを進めていく上で、多様な交通手段を個別に考えるのではなく、「交通ネットワーク」という視点から総合的かつ一体的に捉えていきます。

交通ネットワークは、非常に重要な要素であり、市民・事業者・市が互いに連携・協力することで、誰もが快適に移動できる交通手段を提供し、地域とともに身近な交通を育てる交通ネットワークの形成が重要となります。

※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。

期待される効果（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

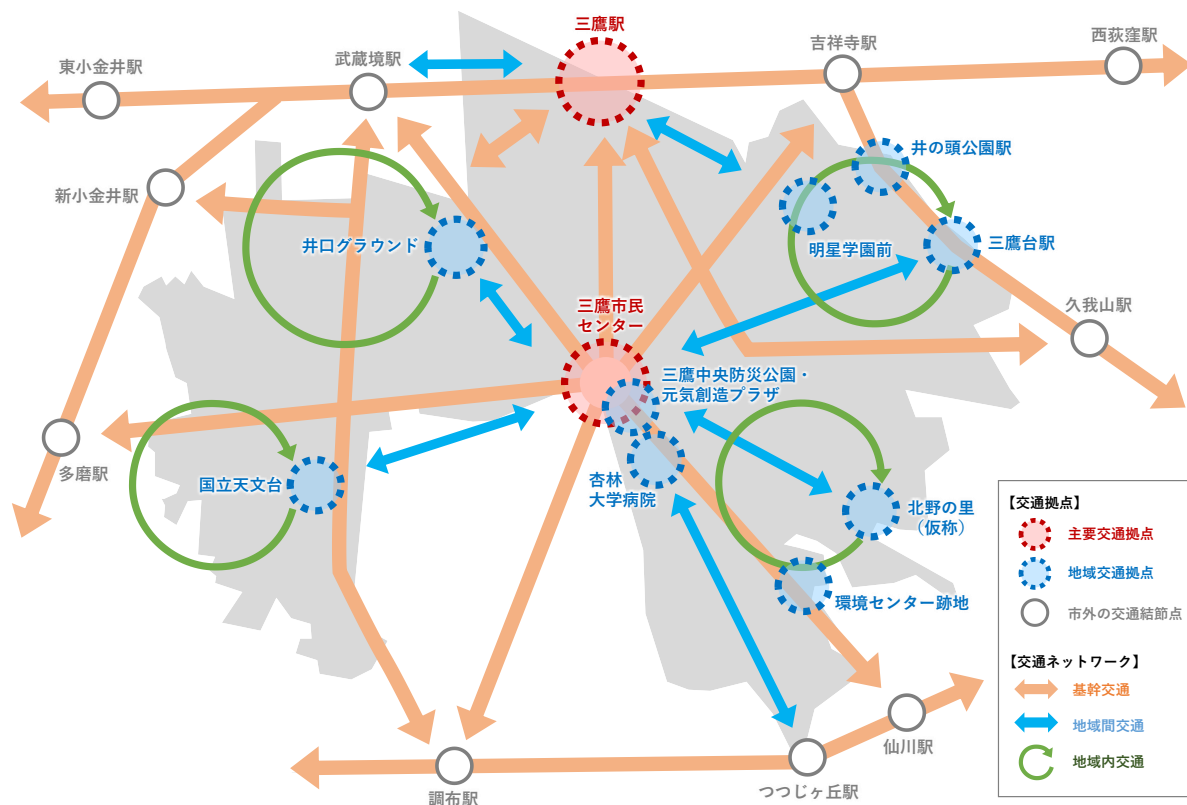
■安全・安心な交通環境

- ・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

(1) 交通ネットワークの将来イメージ

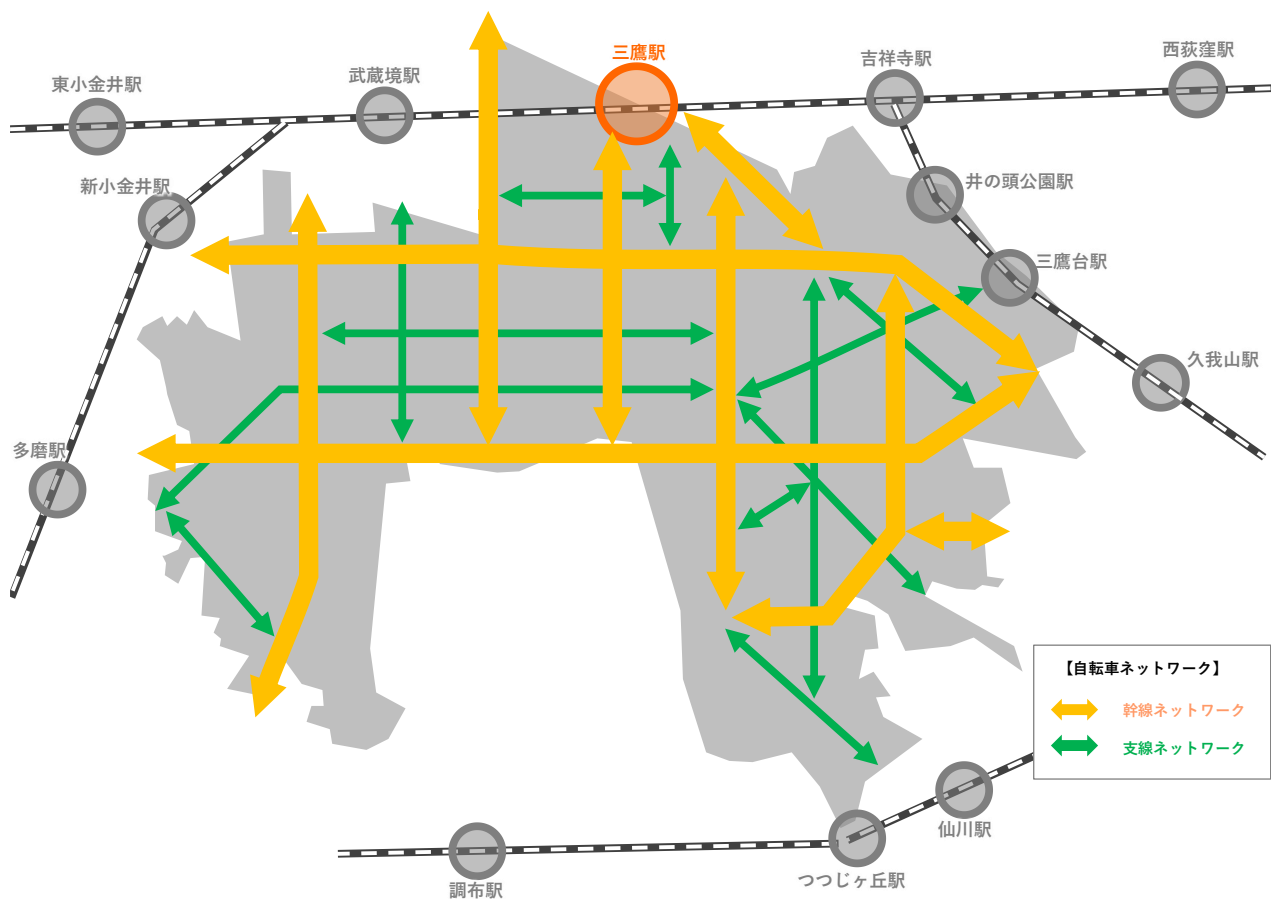
地域内交通を活用して地域交通拠点へつなぎ、基幹交通や地域間交通へ乗り換えることで、市内のどこに住んでいても、生活に必要な都市機能にアクセスできるよう役割を分担した交通ネットワークの構築を目指します。



	種別	機能・役割	具体例
交通拠点	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	三鷹中央防災公園・元気創造プラザ、杏林大学病院、三鷹台駅周辺 など
交通ネットワーク	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 (みたかシティバス)
	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
	—	個別需要への対応 心身に配慮が必要な方への移動支援	タクシー 福祉有償運送、福祉タクシー

(2) 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。また、市境付近に鉄道駅があり、駅に向かう平坦地が多く、自転車利用者が多い状況です。この状況を踏まえ、駅周辺から、地域の拠点を結ぶ幹線道路や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。



	種別	機能・役割	具体例
自転車ネットワーク	 幹線ネットワーク	市の骨格的な道路網を形成する、市内外の移動など広域的なアクセスや駅周辺など主要拠点へのアクセスを担う道路	都道12号 都道14号 など
	 支線ネットワーク	幹線ネットワークを補完し、地域から幹線道路へのアクセスを担うとともに、地域内の円滑な移動を担う道路	かえて通り 大沢グラウンド通り など
交通拠点	 主要駅	市内及び市外近隣に位置する駅の中で、特に利用者の多い、玄関口となる駅	三鷹駅

3. 交通を取り巻く現状と課題

3-1 公共交通の現状・課題

(1) 市の公共交通の現状

■地域特性

- ・ 総人口は、増加傾向であり、2024 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、2023 年の約 22%から一貫して増加し、2050 年には 60,458 人(32.4%)まで増加する見込みです。
- ・ 市内には中低層の住宅が広がっており、商業施設や医療施設、コミュニティ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。

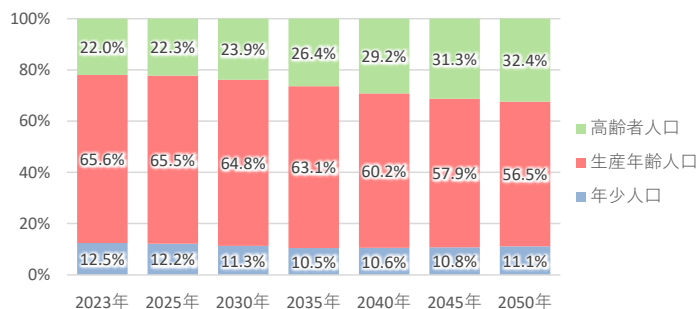
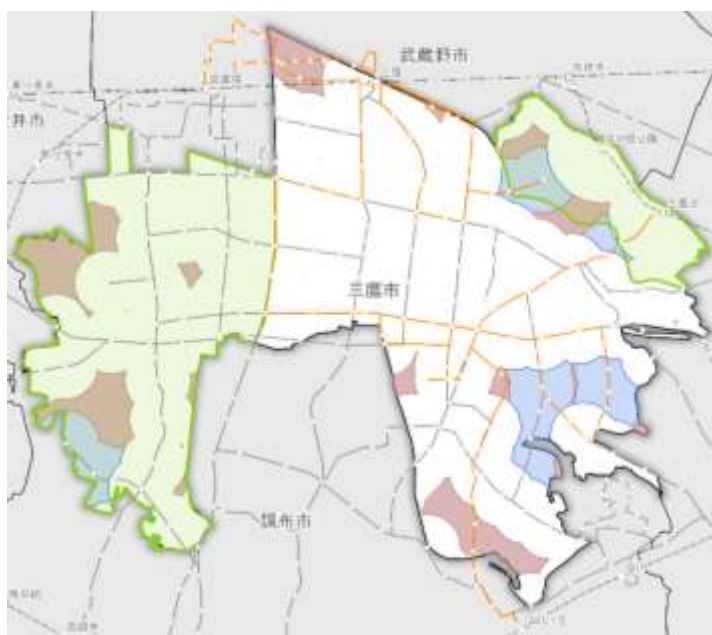


図 年齢3区分人口の推計(出典:第5次三鷹市基本計画)

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

■公共交通サービスの現状

- ・ 鉄道駅が市の端部にあり、路線バスが主に南北の駅間を繋いで運行しており、市内外の移動を支えています。
- ・ 路線バス等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、交通空白・不便地域の移動を支えています。
- ・ 2023 年のコミュニティバスの利用者数は年間 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。特に北野ルートは運行ルートが長いため本数が少なく、利用者数が低迷しています。
- ・ 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。
- ・ コミュニティバスの一部ルートやAIデマンド交通は、近隣自治体(武蔵野市、調布市)にまたがって運行しています。
- ・ その他、市内には福祉有償運送(みたかハンディキャブ)や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。



公共交通空白地域	鉄道駅から500m以遠、路線バスのバス停から300m以遠の地域
公共交通不便地域	路線バスのバス停から300m以内で、路線バスが1日100本未満の地域
路線バス	
コミュニティバス	
AIデマンド交通	

図 公共交通サービスの現状と交通空白・不便地域

ポイント 交通空白・不便地域の解消/コミュニティバスの最適化・AIデマンド交通の高度化

■市民の日常生活における外出実態（市民アンケート調査より）

□外出頻度（平均）

- ・ 買物（日用品）が週 2.8 回、通院が月 2.2 回、通勤・通学が週 4.6 回、その他外出（買い回り品・飲食等）が週 1.8 回となっています。
- ・ 市民の約 4 割は、「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。

□外出先

- ・ 通勤・通学は、約 8 割が市外へと移動しています。
- ・ 買物先や通院先は、約 6 割が市内各地区で約 4 割が市外となっています。
- ・ その他外出先（買い回り品・飲食等）は、吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅周辺の商業施設や飲食店が多く挙げられています。

□主な交通手段

- ・ 買物（日用品）と通院の主な交通手段は、自転車や徒歩、自家用車等に加えて、鉄道・路線バスなど、多様な交通手段が利用されています。一方、居住地別にみると、鉄道・路線バス・徒歩の割合が比較的低い地域や、自家用車等が高い地域などがあり、移動の選択肢が地域で異なっています。
- ・ 通勤・通学は、多くの市民が鉄道を利用しており、自転車や路線バス、自家用車等も見られます。

※複数の交通手段で移動した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段と言います。

主な交通手段の集計上の優先順位は、下記のとおりです。

- | | | | |
|----------------------|-------------------|--------------------|----------------------|
| ①鉄道 | ②路線バス | ③コミュニティバス、AIデマンド交通 | ④自家用車等（自分で運転、送迎、バイク） |
| ⑤タクシー（一般タクシー、福祉タクシー） | ⑥自転車（自転車、シェアサイクル） | ⑦徒歩のみ | |

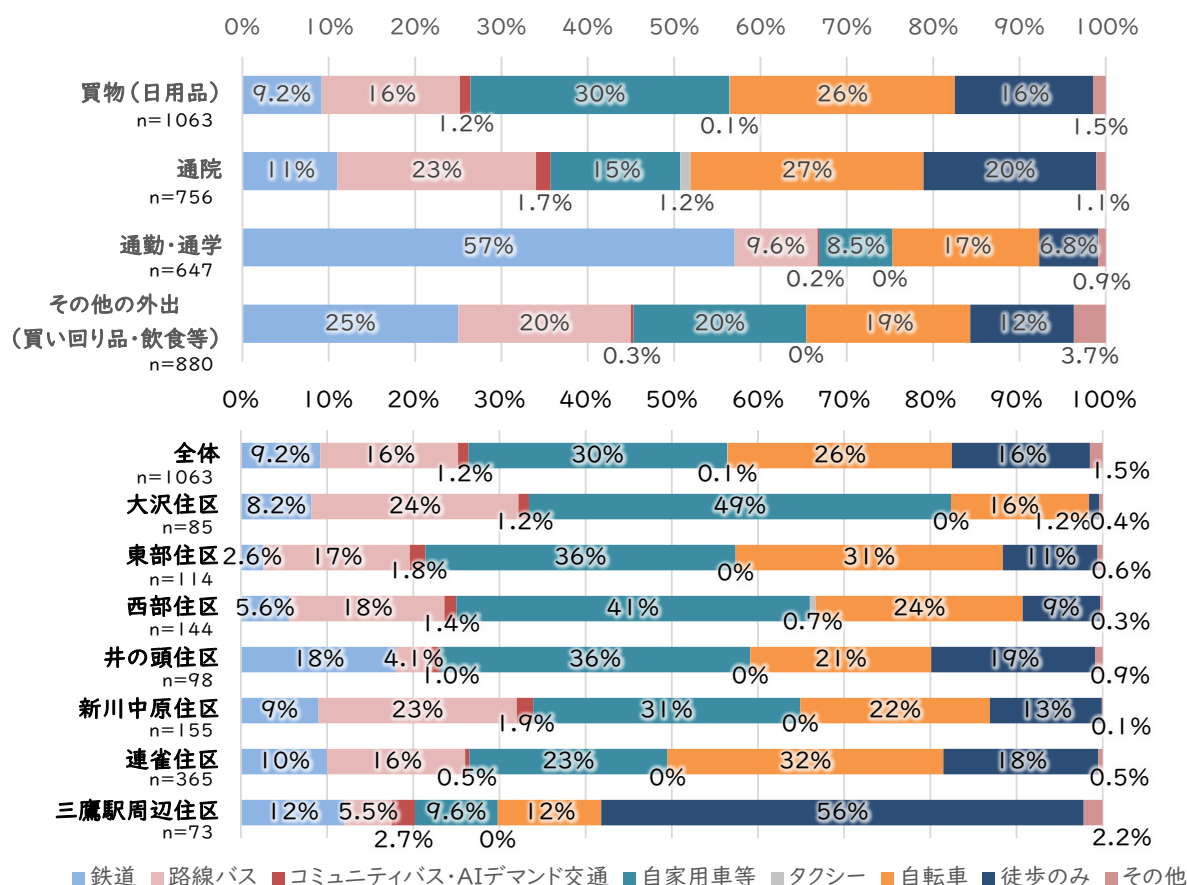


図 主な交通手段の分担率（上：外出目的別／下：買物（日用品）目的の居住地別）

ポイント 市内各地区及び市外への多様な移動ニーズ/移動の選択肢の確保

■市民の公共交通に対する要望（市民アンケート調査より）

- ・ 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。
- ・ 公共交通利用者の約 5 割が公共交通同士を乗り換え利用しています。
- ・ 地域内交通の役割を果たす「AIデマンド交通が今後も必要である」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。

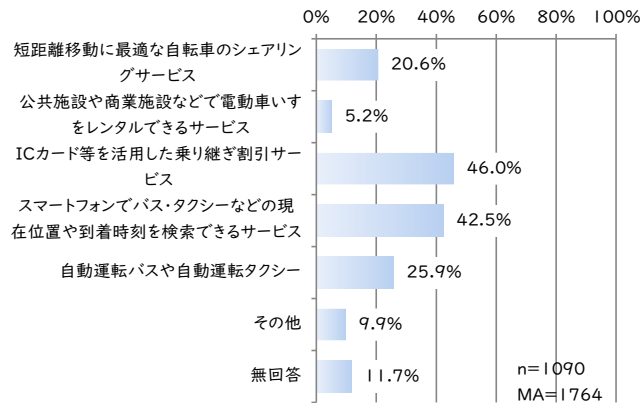


図 三鷹市でも利用できると嬉しい交通サービスについて

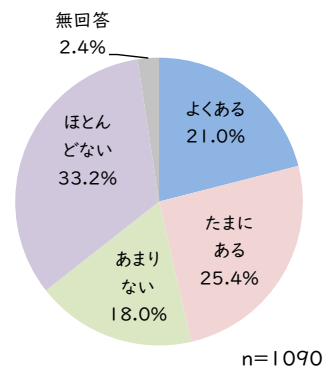


図 一回の外出で複数の公共交通サービスを乗り継ぐことがあるか

ポイント 多様な交通モード間の乗り換え利便性向上/情報発信の強化/新技術の活用

■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、“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』”を進めています。
- ・ 交通結節点となりえるまちづくり拠点の整備計画が進められています。
- ・ 交通事業者は、労働人口の減少、既存運転士の高齢化に加え、2024 年 4 月の自動車運転者の改善基準告示改正により、慢性的かつ深刻な人手不足という課題を抱えています。現状のバス・タクシーの台数を維持することも難しくなっています。



図 まちづくり拠点の整備

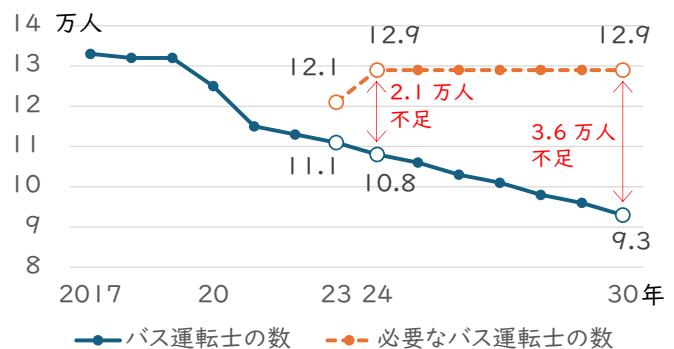


図 全国のバス運転士の数と不足人員の推計（日本バス協会試算）

ポイント まちづくり拠点との連動/運転士不足への対応

(2) 公共交通の課題

市の公共交通の現状を踏まえて、本計画で解決すべき公共交通の課題を次のとおり示します。

課題①： 利便性の高い交通ネットワークの維持

- 市内の交通空白・不便地域の解消
- 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
- 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
- 新技術を活用した公共交通の利便性向上

課題②： 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③： 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
- 他分野との連携強化

3-2 自転車交通の現状・課題

(1) 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について、幹線道路では、「東京都自転車通行空間整備推進計画(令和3年5月)」にて“自転車ネットワークの将来像”と位置付けられた路線を中心に整備されています。
- ・市道では、車道幅員の広いかえで通りや大沢グラウンド通りでは『自転車道』や『自転車専用通行帯』が整備されており、また、一部路線では『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、道路幅員が狭いなどの要因から未整備となっています。

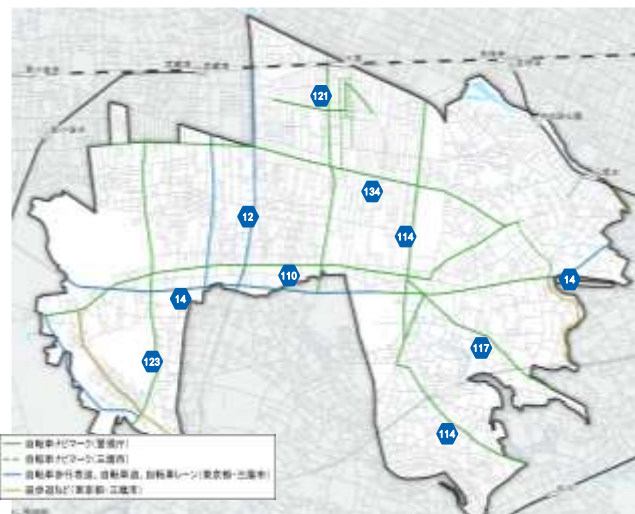


図 自転車走行空間整備状況

ポイント 自転車走行空間の拡充

■駐輪場の整備状況及び利用状況

- ・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800台など、合計で約10,000台(民間駐輪場含む)の駐輪スペースを確保しています。
- ・駐輪場の利用状況は、一時利用は利用率が100%を上回るなど需要が拡大している一方、定期利用では利用率は低下傾向にあり、一時利用と定期利用の需給バランスを図る必要があります。
- ・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、駐輪場の附置の義務づけや民間駐輪場補助金を設けるなど、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。

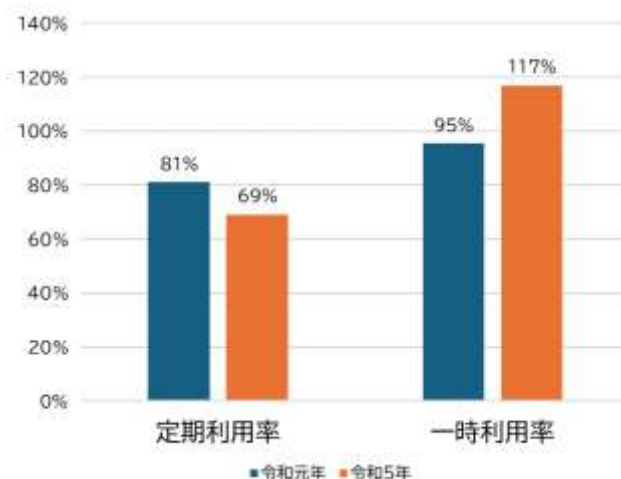


図 駐輪場の利用率推移

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

■自転車関連交通事故の発生状況と交通安全対策の実施状況

- 市内の交通事故総件数が減少傾向の中、自転車事故件数は横ばい傾向に推移しており、その結果、R5 年度では自転車の関与する事故の割合は半数以上を占めています。
- 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、約 750 人のボランティア委員が地域組織活動団体として、市や地域、学校等関係機関と連携し、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年間 6 回自転車安全講習会開催し、受講者へ定期利用駐輪場優先権付与など受講者増加に向け取り組んでいます。



図 市内(三鷹署)における自転車事故件数及び自転車関与率

ポイント 地域や学校等と連携した交通安全対策の推進

■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、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

■シェアサイクルの展開

- 市民はもとより市外からの来訪者の自転車利用促進や自転車利用環境の構築に向け、OpenStreet 株式会社とシェアサイクル事業に関する協定を締結(令和 4 年 5 月 23 日)、令和 6 年 4 月時点で市内 32 箇所にサイクルポートが設置され、1 日当たり約 500 回利用されています。

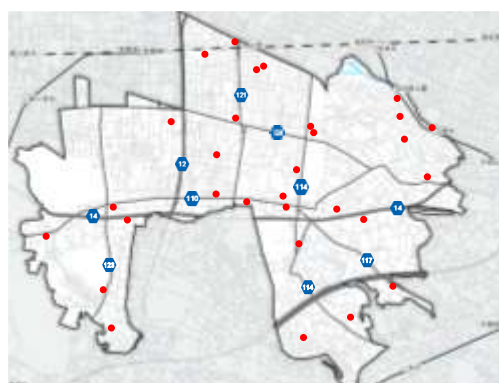


図 サイクルポート設置状況

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

(2) 自転車交通の課題

市の自転車利用環境の現状を踏まえて、本計画で解決すべき自転車交通の課題を次のとおり示します。

課題： 市民のニーズに対応した自転車利用環境の整備

- 自転車走行空間の拡充
- 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増加への対応
- 安全対策や自転車利用者の安全意識・運転マナー向上による自転車関与事故件数の低減
- 三鷹駅前周辺をはじめとした市内の駐輪場需要の変化への対応や違法駐輪対策



4. 計画の目標

4-1 目標

基本方針及び目指すべき将来像の実現に向けて、交通を取り巻く現状・課題を踏まえ、本計画の目標を次のとおり定めます。

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
公共交通のカバー率

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延長
自転車事故件数
交通安全教室の参加者数
駐輪場の定期利用率
駅前地域の放置自転車台数

4-2 評価指標 (KPI) と目標値

(1) 現況値及び目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標 (KPI) 及び数値目標を次のとおり定めます。

表 評価指標 (KPI) と目標値

計画目標	評価指標 (KPI)	現況値 (R4)	目標値 (R9)
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	■地域公共交通の利用者数 (年間)	34,819,504 人	36,220,000 人
	市内路線バス乗車数	34,021,139 人	35,000,000 人
	コミュニティバス乗車数	794,548 人	1,200,000 人
	AIデマンド交通乗車数	3,817 人 ※R4.10.24 開始	20,000 人
	■公共交通のカバー率	97.2%	97.9%
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	■サイクル&バスライドの利用者数 (1日あたり)	208 人	227 人
	■交通拠点でのAIデマンド交通の降車数 (年間)	863 人 ※R4.10.24 開始	6,700 人
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	■地域内交通運営会議等地域との連携回数 (累計)	12 回	48 回
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	■自転車走行空間の整備延長	6.2km	10km
	■自転車事故件数 (年間)	171 件	125 件
	■交通安全教室の参加者数 (年間)	3.7 万人	<u>4.0</u> 万人
	■駐輪場の定期利用率 (年間)	69%	80%
	■駅前地域の放置自転車台数	59 台	40 台以下

(2) 評価指標 (KPI) の算出方法・設定目標値の考え方

評価指標 (KPI) の算出方法・設定目標値の考え方は次のとおりです。

表 各評価指標 (KPI) の算出方法・設定目標値の考え方

評価指標 (KPI)	算出方法	設定目標値の考え方
■ 地域公共交通の利用者数	「市内路線バス乗車数」「コミュニティバス乗車数」「AIデマンド交通乗車数」の合計値。各項目の集計方法は下記のとおり。	-
市内路線バス乗車数	三鷹市統計データを基に、市内を運行する路線バスの日平均乗車数を集計し、年間に換算した数値を算出する。	運転士不足を抱えている状況であるものの、交通事業者との協議調整を強化することで、市内バス路線の維持を図っていくことから、現況値程度とする。
コミュニティバス乗車数	運行事業者からのデータを基に、年間乗車数を集計して算出する。	第5次三鷹市基本計画と同数値とする。
AIデマンド交通乗車数	システム事業者からのデータを基に、年間乗車数を集計して算出する。	第5次三鷹市基本計画と同数値とする。
■ 公共交通のカバ―率	GISソフトにより、バス停から300m以内または、鉄道駅から 500m 以内の面積を市全体の面積で除して算出する。	「AIデマンド交通の推進」「コミュニティバスの再編」によって、北野地域の公共交通空白・不便地域が解消されることを見込んだ数値とする。
■ サイクル&バスライドの利用者数	年2回実施する駐輪台数調査結果の平均値から算出する。	「交通モード間の乗り換えの円滑化」により、現況値から1割程度増加することを見込んだ数値とする。
■ 交通拠点でのAIデマンド交通の降車数	主要交通拠点及び地域交通拠点における降車数を集計して算出する。新たな交通拠点の整備が完了した場合は、その降車数も含めて集計する。	「AIデマンド交通の推進」「まちづくり拠点と連動した乗り換えの円滑化」によって、乗降者数が増加することを見込んだ数値とする。
■ 地域内交通運営会議等地域との連携回数	令和7年より設置される「地域内交通運営会議(仮称)」をはじめとする地域との連携回数を集計して算出する。	「地域内交通運営会議(仮称)」を、年2回程度の頻度で実施することを見込んだ数値とする。
■ 自転車走行空間の整備延長	市道内の自転車道、自転車ナビマーク、通行帯の整備延長を集計する。	第5次三鷹市基本計画と同数値とする。
■ 自転車事故件数	警視庁が公表する三鷹署の総事故件数、自転車事故件数より算出する。	東京都自転車安全利用推進計画で設定している都全体の自転車事故発生件数削減目標と同程度の減少を見込んだ数値とする。
■ 交通安全教室の参加者数	交通安全教育の全参加者数と、上連雀交通公園における交通安全教育の参加者数を集計して算出する。	幅広く安全教育を実施することで、現状以上の受講者を確保する。
■ 駐輪場の定期利用率	市営駐輪場の定期利用者数と定期収容台数より定期利用率を算出する。	一時利用/定期利用の需給バランスを踏まえ、コロナ前の定期利用水準を目標と設定。
■ 駅前地域の放置自転車台数	年2回の放置自転車台数調査の平均値から算出する。	第5次三鷹市基本計画と同数値とする。

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 デジタル技術・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 非常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 公共交通と自転車交通の連携	
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 地域・他分野との連携強化	
事業4-1 交福連携の推進	
事業4-2 地域内交通運営体制の確立	
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確保	
事業5-1 道路状況に応じた自転車走行空間の安全性確保	
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構築	
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 事業者との連携強化	
事業8-1 シェアサイクルの利用推進	

5-2 各事業の内容

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

実施内容

【取組の方向性】

・まちづくりと連携した交通ネットワークの形成に向け、交通事業者との競合ではなく、共創の観点から交通不便地域における市域内での運行を前提としつつ、地域の交通や道路事情を考慮し、路線バスやコミュニティバスの運行が困難な地域にAIデマンド交通を導入します。

・AIデマンド交通の導入を検討する地域は、交通ネットワーク全体構想及び実証運行や今後のまちづくりを考慮し、大沢地域、井口・深大寺地域、井の頭地域、北野地域を対象とします。

・本事業は、「事業 1-2 コミュニティバスの再編」、「事業 3-1 まちづくり拠点と連動した乗り換えの円滑化」と連動しながら推進します。

【取組内容】

○大沢地域は、コミュニティバス「三鷹台・飛行場ルート」の見直しに合わせて、地域内の移動不便性や狭あい道路、バス停までの距離・坂、タクシーの利用しづらさ（呼んでも配車に時間がかかる等）、などの交通課題の解決のために、令和 4 年 10 月よりAIデマンド交通の実証運行を開始しました。

○井口・深大寺地域は、大沢地域のAIデマンド交通の運行エリアを拡大し、令和 5 年 10 月より西部エリアとして実証運行を開始しました。

○井の頭地域は、小型 EV 車両を活用した実証運行の結果を踏まえて、路線バスの運行が適さない地域の交通課題の解決のために、令和 6 年 5 月よりAIデマンド交通の実証運行を開始しました。

○北野地域は、コミュニティバス「北野ルート」の見直しと合わせて、AIデマンド交通の導入を検討します。

実施主体

三鷹市、交通事業者、地域

実施スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
大沢	評価・検証 本格運行の開始			
井口・深大寺	評価・検証 本格運行の開始			
井の頭	評価・検証 本格運行の開始			
北野		検討		適宜実施



事業 1-2		コミュニティバスの再編			
実施内容	【取組の方向性】				
	・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、「事業 1-1 AIデマンド交通の推進」、「事業 3-1 まちづくり拠点と連動した乗り換えの円滑化」と連動しながら推進します。				
実施内容	【取組内容】				
	○「北野ルート」は、路線バスとの重複部分が多いことや運行距離や運行間隔が長いこと、運行内容の見直しを検討します。 ○「三鷹の森ジブリ美術館ルート」及び「明星学園ルート」は、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業により発着所を移設予定であるため、事業の進捗に合わせてルート見直しを行います。				
実施主体	三鷹市、交通事業者				
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	北野ルート		検討	適宜実施	
	三鷹の森ジブリ美術館ルート	三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業の進捗に合わせたルート見直しの検討			
	明星学園ルート				

事業 1-3

デジタル技術・新技術の活用

実施内容

【取組の方向性】

・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。

・公共交通のDX化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。

【取組内容】

○交通事業者と連携し、市内路線バス及びコミュニティバスのGTFSデータの整備・公表を行います。

その上で、GTFSデータ等を活用した複数交通モード(鉄道・路線バス・コミュニティバス・AIデマンド交通・シェアサイクル等)の一体的な情報発信(経路検索サービス、デマンドアプリ、デジタルサイネージ等)など、活用方法の検討を行います。

○オープンデータを活用したデジタルマップやデジタルチケット、多様なキャッシュレス決済、AIやICTなどの新たな技術の活用、自動運転等の将来的な導入に向けた調査研究を行います。

【参考事例】オープンデータ活用等(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。

アプリ・WEB上で、遅延状況が分かる

実施主体

三鷹市、交通事業者

実施スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
オープンデータの整備・活用	事例収集・導入可能性の検討	適宜実施		
公共交通のDX化等の調査研究	事例収集・調査			

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	【取組の方向性】 ・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交通事業者と共に検討します。 【取組内容】 ○持続可能な交通ネットワークの推進のため、定期的な市と交通事業者間での情報共有の場を設けます。 将来的には、情報共有だけではなく、交通事業者間の「共創」に向けて、連携した取組の展開を目指します。 【参考】小田急バスと京王バスによる運行見直し・ダイヤ改正 ・小田急バスと京王バスでは、2024 年 12 月より、運転士不足への対応とネットワーク維持を目的として、共同運行系統（【調01】【吉14】【鷹66】【調35】）の運行見直し・ダイヤ改正や、一部系統（【境96】）の移譲・ダイヤ改正を行っています。  ○交通安全フェスタ等のイベント等において、公共交通の利用促進などに向けて、市・交通事業者が連携した取組を行います。 ○AIデマンド交通（乗合）の運行車両及び運転士の確保にあたり、一般タクシー（乗用）の空車の時間帯にAIデマンド交通用として切り替え、タクシー車両と運転士の有効活用の研究を行います。				
	実施主体	三鷹市、交通事業者			
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
行政・交通事業者間の情報共有スキームの構築		継続的な協議（年1回以上実施）			
イベント等での情報発信		取組実施（年1回以上実施）			
タクシーとAIデマンド交通の連携			実施内容の研究		

事業 2-2	非常時における協力体制の構築				
実施内容	【取組の方向性】 ・三鷹市と交通事業者間で安定した交通サービスを提供するための協力体制の構築を図ります。				
	【取組内容】 ○風水害や震災等の非常時、交通機関の輸送障害時等の協力体制について、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				
実施 スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	非常時の協力体制の取組検討	検討			
			適宜実施		
	車両バッテリーの利活用検討	具体の取組の検討・調整			
		適宜実施			

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
実施内容	【取組の方向性】 ・交通ネットワーク全体構想に基づき、まちづくり拠点の整備と連動した乗り換えの円滑化を検討します。 ・本事業は、「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」と連動しながら推進します。 【取組内容】 ○三鷹駅周辺は、三鷹駅南口中央通り東地区再開発事業により、駅前広場から地区内へのコミュニティバスの発着所の移設や、三鷹駅南口ロータリーの混雑を解消するとともに、駅前の新たな拠点へのアクセスを容易にします。 出典：“子どもの森”基本プラン（令和5年2月） ○市民センター周辺は、三鷹中央防災公園・元気創造プラザをコミュニティバスやAIデマンド交通の交通結節点となるよう検討します。 市庁舎・議場棟等の建替えを見据え、路線バスやコミュニティバスなどの交通結節点となるよう検討します。 ○井ノグラウンド周辺は、AIデマンド交通と路線バス等との交通結節点とし、三鷹駅と井ノ・大沢方面の乗り換えをスムーズにします。 図 井ノグラウンド等全体配置図

	○国立天文台周辺は、AIデマンド交通と路線バスの交通結節点となるよう検討します。 ○北野の里（仮称）周辺は、コミュニティバスの運行内容の見直しと合わせてAIデマンド交通の導入を検討します。			
実施主体	三鷹市、交通事業者			
実施 スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度
	三鷹駅周辺	コミュニティバスルートの見直し検討		
	市民センター 周辺		乗り換え機能向上の検討	
	井ノグラウンド 周辺		路線バス・AIデマンド交通のアクセス性向上の検討	
	国立天文台 周辺		路線バス・AIデマンド交通のアクセス性向上の検討	
	北野の里 （仮称）周辺		検討	適宜実施

事業 3-2 乗り換え制度の構築																
実施内容	【取組の方向性】 ・「事業 3-1 まちづくり拠点と連動した乗り換えの円滑化」に加えて、乗り換え時の手間や負担を軽減させることで、交通ネットワーク全体の利便性向上を図ります。 ・本事業は、「事業 4-1 交福連携の推進」と連動しながら推進します。 【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利便性を向上します。															
	【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。 めぐるほど、いいコトいっぱい。 丹沢・大山 フリーパス デジタルチケットもご用意！ 身も心も清める山歩き、 食べ歩きをお気軽に。 1 小田急線(東横線)から山梨県内 バス乗車可能 大山ケーブルカー(山梨県) 乗車可能 2 大山ケーブルカー(山梨県) 乗車可能 大山ケーブルカー(山梨県) 乗車可能 3 小田急線(東横線)から山梨県内 バス乗車可能 大山ケーブルカー(山梨県) 乗車可能 															
実施主体	三鷹市、交通事業者															
実施スケジュール	<table><tr><th></th><th>R6年度</th><th>R7年度</th><th>R8年度</th><th>R9年度</th></tr><tr><td>乗り換え割引等の検討</td><td></td><td>検討</td><td></td><td></td></tr><tr><td>決済方法の多様化</td><td>適宜実施</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	乗り換え割引等の検討		検討			決済方法の多様化	適宜実施			
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度												
乗り換え割引等の検討		検討														
決済方法の多様化	適宜実施															

事業 3-3		公共交通と自転車交通の連携																									
実施内容	【取組の方向性】 ・自転車でバス停に行きやすくすることで、路線バスやコミュニティバスへの乗り換えによる負担を軽減し、駅前駐輪場の混雑緩和や公共交通機関の利用を促進します。 【取組内容】 ○市内のサイクル&バスライドの利用促進を図ります。 ○自転車・シェアサイクルを含めた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の情報発信を強化します。 【参考】三鷹市内のサイクル&バスライド ・市内バス停の近くの 4 箇所（<u>新川天神社前、天文台下、牟礼駐在所前、中原高架下</u>）に、自転車で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ます。 																										
	実施主体	三鷹市、交通事業者																									
	実施スケジュール		<table><thead><tr><th></th><th>R6年度</th><th>R7年度</th><th>R8年度</th><th>R9年度</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">サイクル&バスライドの利用促進</td><td></td><td>検討</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>適宜実施</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">利用方法等の情報発信</td><td></td><td>検討</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>適宜実施</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	サイクル&バスライドの利用促進		検討				適宜実施			利用方法等の情報発信		検討				適宜実施			
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度																							
サイクル&バスライドの利用促進		検討																									
		適宜実施																									
利用方法等の情報発信		検討																									
		適宜実施																									

事業 3-4		三鷹駅南口交通環境の整備														
実施内容		【取組の方向性】 ・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の改善を図ります。 【取組内容】 ○三鷹駅南口駅前広場のバス降車場を拡充し、交通混雑の改善を図ります。 ○交通状況を調査し、効果的な運用につなげます。														
実施主体		三鷹市、交通事業者														
実施スケジュール		<table><tr><td></td><td>R6年度</td><td>R7年度</td><td>R8年度</td><td>R9年度</td></tr><tr><td>三鷹駅南口駅前広場の整備</td><td>整備</td><td>評価・検証</td><td></td><td></td></tr></table>						R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	三鷹駅南口駅前広場の整備	整備	評価・検証		
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度												
三鷹駅南口駅前広場の整備	整備	評価・検証														

施策 4： 地域・他分野との連携強化

事業 4-1

交福連携の推進

実施内容

【取組の方向性】

・移動に不便をかかえている高齢者、障がい者、妊婦等の移動手段の確保、移動のハードルを下げるための取組を検討します。

・市・事業者・市民が連携し、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）”による、外出機会増加や健康増進、地域の活性化に繋がることを目指します。

・本事業は、「事業 3-2 乗り換え制度の構築」と連動しながら推進します。

福祉分野との連携

「誰もが安全で安心して快適に移動できる交通」の実現

外出促進

健康寿命の延伸

地域及び経済の活性化

生活の質の向上

【取組内容】

○市内の福祉関係者（福祉部門・三鷹市社会福祉協議会・障がい者団体等）と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する定期的な意見交換会等を開催します。

○市内を運行する福祉有償運送・福祉タクシーとの連携強化について、交通 DX 活用も視野に入れた研究を進めます。

○妊婦等の移動のハードルを下げるため、コミュニティバスやAIデマンド交通の割引運賃の導入を検討します。

実施主体

三鷹市、交通事業者

実施スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
意見交換会等の開催		福祉関係者との意見交換会等の実施（年1回程度）		
福祉交通との連携強化の研究		事例収集・調査		
子育て割引の検討	検討			
	適宜実施			

事業 4-2		地域内交通運営体制の確立																	
実施内容	【取組の方向性】 ・AIデマンド交通の継続的な運行改善に向けて、地域住民や利用者の声・改善意見等を運行内容に反映します。																		
	【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、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																		
実施スケジュール	<table><tr><td></td><td>R6年度</td><td>R7年度</td><td>R8年度</td><td>R9年度</td></tr><tr><td rowspan="2">地域内交通運営会議（仮称）の定期開催</td><td></td><td>組織の立ち上げ</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td colspan="3">実施（年2回程度）</td></tr></table>						R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	地域内交通運営会議（仮称）の定期開催		組織の立ち上げ				実施（年2回程度）		
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度															
地域内交通運営会議（仮称）の定期開催		組織の立ち上げ																	
		実施（年2回程度）																	

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	【取組の方向性】 ・外出手段として公共交通を利用することにより、経済的な波及効果の創出を目指します。 【取組内容】 ○コミュニティバスやAIデマンド交通の決済方法に「みたか地域ポイント」を追加し、コミュニティや地域経済の活性化に貢献します。 ○商店会や商業施設事業者と協力し、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。 【参考】三鷹市独自の地域通貨「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。アプリに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めます。 				
	実施主体	三鷹市、交通事業者、市内事業者			
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
みたか地域ポイントの活用	検討				
	適宜実施				
経済的な波及効果の創出		経済活性化取組検討			

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	【取組の方向性】 ・市域をまたがる交通課題に対応するため、近隣自治体との連携を図ります。 【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														
実施スケジュール	<table><tr><td></td><td>R6年度</td><td>R7年度</td><td>R8年度</td><td>R9年度</td></tr><tr><td>市域を超えた交通サービスの研究</td><td colspan="4">近隣自治体との情報共有</td></tr></table>						R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	市域を超えた交通サービスの研究	近隣自治体との情報共有			
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度											
市域を超えた交通サービスの研究	近隣自治体との情報共有														

施策5： 自転車走行空間の安全性確保

事業 5-1	道路状況に応じた自転車走行空間の安全性確保
実施内容	【取組の方向性】 ・自転車利用者の円滑で安全な移動の確保に向け、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、自転車走行空間整備や安全対策を進めます。 【取組内容】 ○自転車ネットワークについて、市内外や主要拠点を連絡する「幹線ネットワーク路線」、幹線ネットワーク路線と地域を連絡する「支線ネットワーク」を設定の上、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」に準拠しつつ、道路状況に応じた最適な整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）にて、自転車走行空間を整備します。 図 三鷹市の自転車走行空間ネットワーク ○自転車ネットワークに指定された路線以外の生活道路について、「交差点鉾による視認性向上」や「交差点付近のカラー化」、「交差点における自転車ストップマークの設置」などの安全対策を地域の状況に合わせた手法で整備します。

	 交差点付近カラー化  自転車ストップマーク				
実施主体	三鷹市、東京都、警視庁、近隣自治体				
実施 スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	自転車走行空間の整備	適宜整備			
	生活道路における安全対策の実施	適宜整備			

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構築				
実施内容	【取組の方向性】 ・市営の駐輪場について、自転車需要を踏まえつつ、より利用しやすい駐輪環境の構築を進めます。 【取組内容】 ○各駐輪場の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需給バランスの調整、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。 ○幼児 2 人同乗用自転車、電動自転車等、大型化する自転車の利用状況を踏まえ、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				
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	駐輪環境の充実	駐輪台数の検討			適宜実施

事業 6-2	違法駐輪・放置自転車の指導や取締り				
実施内容	【取組の方向性】 ・違法駐輪・放置自転車のさらなる削減に向けて、駐輪場への誘導等の駐輪場利用促進と合わせて、違法駐輪対策を推進します。 【取組内容】 ○自転車等放置禁止区域（三鷹駅、井の頭公園駅、三鷹台駅、つつじヶ丘駅の周辺）にて、違法駐輪に対する指導や取締り、放置自転車の撤去等の対策を実施します。 ○クリーンキャンペーンを開催し、期間中は三鷹駅構内や市庁舎内等にて放送による呼びかけを実施するなど、放置自転車の抑制を図ります。 ○三鷹警察署と連携し、駅前周辺の歩道等への違法駐輪対策を図ります。				
実施主体	三鷹市、三鷹警察署				
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	違法駐輪・放置自転車の指導等	継続実施			

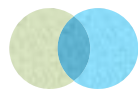
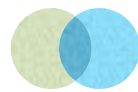
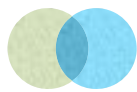
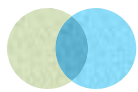
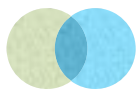
施策 7: 安全やマナーに関する情報発信・教育

事業 7-1		自転車安全利用の推進			
実施内容	【取組の方向性】				
	・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、自転車安全講習会を継続的に実施します。				
実施内容	【取組内容】				
	○三鷹警察署と連携し、交通ルール遵守と安全運転マナー向上を目的に自転車安全講習会を年間 6 回開催します。				
	○自転車安全運転証交付や定期利用駐輪場優先権付与といった受講者増加に向けた取組を実施します。				
	○自転車商業組合による自転車安全点検を実施し、安全で快適な自転車利用を支援します。				
実施主体	三鷹市、三鷹警察署、民間事業者				
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	自転車安全講習会の実施	継続実施			

事業 7-2		安全利用・マナーアップに向けた教育			
実施内容	【取組の方向性】 ・交通安全意識の啓発を強化するため、学校や地域と連携し、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。 ・三鷹警察署と連携し、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。 【取組内容】 ○「交通安全対策地区委員会」や学校、三鷹警察署等と連携して、交通安全見守り活動や自転車教室等の取組を実施します。 ○保育園や幼稚園、小学校における定期的な交通安全教育、上連雀交通公園にて通年にわたり実施している交通安全教育を引き続き実施します。 【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校の市立小学校の地区に三鷹市交通安全対策地区委員会を設置しています。				
	実施主体	三鷹市、三鷹警察署、地域			
	実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度
	交通安全見守り活動や自転車教室等の実施	継続実施			
	交通安全教室の実施	継続実施			

施策 8：事業者との連携強化

事業 8-1	シェアサイクルの利用推進				
実施内容	【取組の方向性】 ・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。 【取組内容】 ○令和 4 年度より協定を締結している OpenStreet 株式会社と連携して、シェアサイクルポートの拡充をはじめとした、さらなる利便性向上を図っていきます。				
実施主体	三鷹市、民間事業者				
実施スケジュール		R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	シェアサイクルの利用環境の向上	継続実施			



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、交通事業者をはじめとして、市民や利用者、道路管理者、交通管理者、市などの様々な関係者が連携し、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。



図 様々な関係者との連携・推進体制

6-2 PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、計画策定・改定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、施策・事業の見直し（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。

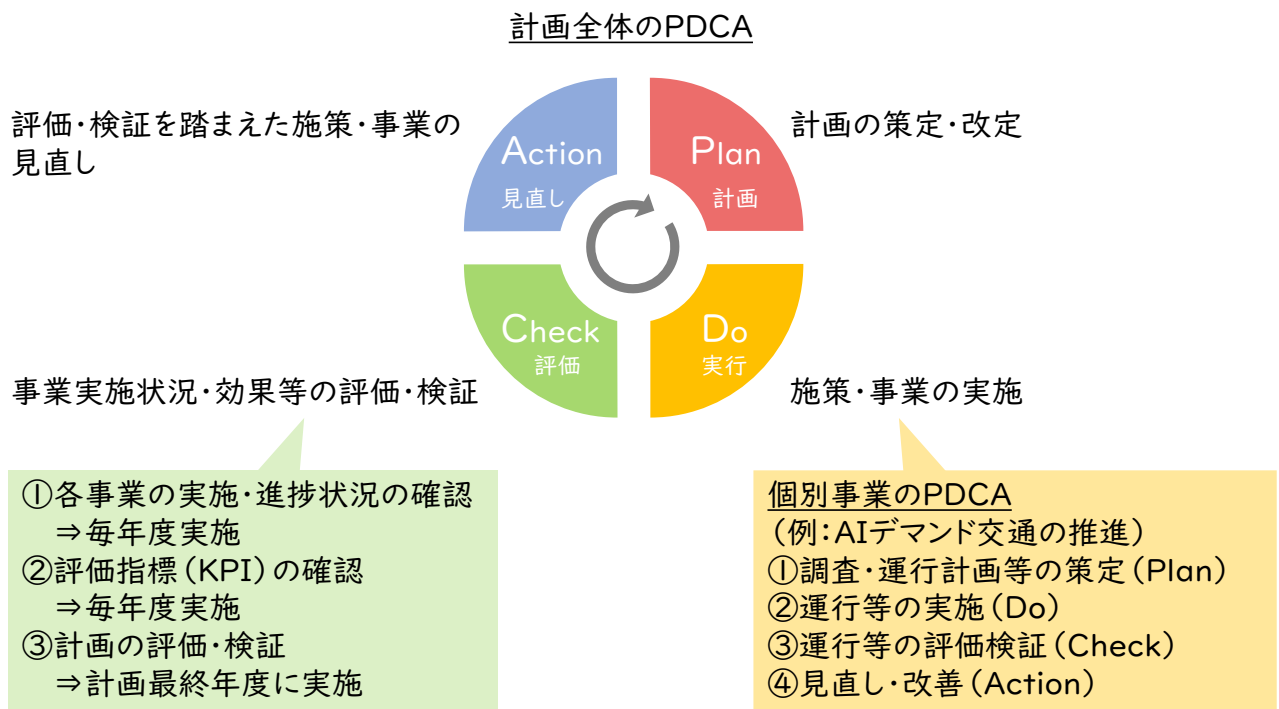


図 計画全体及び個別事業の PDCA サイクル

三鷹市交通総合計画 2027 (最終案)

三鷹市 都市再生部 都市交通課