

令和7年度第2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12月24日（水）午後3時30分～午後4時30分

2. 場所

議事棟3階 協議会室

3. 出席者

【委員】出席22名、欠席5名 【事務局】3名 【傍聴者】0名

4. 主な内容

(1) 委嘱状交付（机上配布）

(2) 会長挨拶

(3) 久野副市長挨拶

(4) 議事 報告事項

ア 北野地域の公共交通について

イ 三鷹駅南口駅前広場交通混雑解消に向けた取り組みについて

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

報告事項

ア 北野地域の公共交通について（資料1）

・事務局より、資料1に基づき、今後の取り組みの方向性を説明した。

概要

- ・三鷹市交通ネットワーク全体構想及び交通総合計画2027を踏まえた北野ルートの見直しに向けて、バス利用状況調査やオープンハウスの開催、地域団体やバス事業者等と意見交換を実施した。
- ・バス利用状況調査、オープンハウスの開催、地域団体やバス事業者等と意見交換の概要及び結果は「2取組内容及び結果」のとおり。
- ・バス利用状況調査の結果、バスによる定時定路線型輸送の効果は限定的であり、地域やバス事業者との意見交換の結果も踏まえ、今後はA I デマンド交通の実証運行を行う方向で運行エリアや乗降ポイント等の検討を進める
- ・A I デマンド交通の実証運行期間中、北野ルートは運行休止とする。

【委員発言】

- ・北野ルートは全区間路線バスと重複しているのか。A I デマンド交通になった場合、北野から三鷹駅に向かう際は乗り換えになるのか。

【事務局回答】

- ・全区間ではないが、北野ルートは路線バスと重複している区間が多い。乗降ポイント等は今後の検討事項であるが、A I デマンド交通は地域内交通を基本としており、駅等への移動には路線バスに乗り換えてもらうことを想定している。

【会長発言】

- ・A I デマンド交通になった場合、乗り換えが発生し、今よりお金がかかってしまう可能性があるが、現状のバスでは便数の確保が難しいという課題がある。

【委員発言】

- ・北野ルートの利用者が少ないとのことだが、何人乗車すれば採算が取れるのか。

【事務局回答】

- ・経費を上回る人数が乗車すれば採算がとれることになるが、コミュニティバスに限らず、路線バスも含めて運転士が不足しており、限られた運転士をどこに充てるかをバス事業者と一緒に考えている。そのため、採算性だけが判断基準にはなっていない。

【委員発言】

- ・地方で「このバスを廃止しないためにはあと何人乗る必要があります」といった情報を目にしたことがあるので、そのような情報発信をしてはいかがか。また、北野地区をデマンド化することでどのくらい利便性が増すのか。

【事務局回答】

- ・情報発信については検討する。比較的高頻度で駅方面を結ぶ路線バスの停留所付近までA I デマンド交通で輸送することで、広域的な移動利便性も向上すると考えている。また、地域内の買い物施設等にも乗降ポイントを設置し、日常の足としての利便性向上も考えている。

【会長発言】

- ・通院、買い物、市役所等大事な用事のための足であることを意識した交通ネットワークを構築してほしい。

【委員発言】

- ・井の頭では子育て世帯の利用も多いので、北野地域へ導入検討の際は、住民ヒアリング等を丁寧に行うべき。
- ・利便性を考えて、運行時間は18時までとして欲しい。

【事務局回答】

- ・検討する際の参考とする。

【委員発言】

- ・A I デマンド交通はタクシー事業者が運行を担うと思うが、タクシー業界も運転士不足ではないのか。

【委員発言（タクシー事業者）】

- ・東京ハイヤー・タクシー協会武三支部に加盟している16社で分担して運行しているので、大きな負担にならず対応できている。色々な働き方がある中で、A I デマンド交通のドライバーを希望する人が多い会社もある。地域に根ざした働き方として会社のアピール材料にもなり、好評いただいていると考えている。

【委員発言】

- ・今後バスの減便が進めば、地域住民の不便性が広がっていくと思う。減便は今後この協議会での協議事項となるのか。

【事務局回答】

- ・本協議会はコミュニティバス等、市が実施主体となる輸送サービスに関する事項について議論を行うことが多いが、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項も協議会規則の中に含まれているので、バス事業者やタクシー事業者と連携を図りつつ、適時適切に本協議会に情報提供しながら、利便性の高い交通ネットワークを構築していきたい。

【委員発言】

- ・他自治体の交通会議にも出席しているが、そちらでもバス事業者が撤退する話が出ている。バス事業者はどのエリアも人手不足だと思うが、三鷹武蔵野はバス利用が多いエリアだと思うので、減便や撤退の影響が大きいと考えている。バスがなくなれば代替手段でタクシーが検討されると思うので、今後の見通しを注視したい。

イ 三鷹駅南口駅前広場交通混雑解消に向けた取り組みについて(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7年4月より増設したバス降車場の供用を開始したため、駅前広場内の運用状況調査を実施した。
- ・調査内容は資料2のとおり。
- ・調査の結果、二重駐車による降車扱いは完全に解消されていた。

【委員発言】

- ・バス降車場を増設した部分には元々駐輪場があったと思うが、駐輪場がなくなつたことによる影響は出でていないのか。

【事務局回答】

- ・元々あった駐輪場は別の場所に代替対応をしているため、影響は出でていないと認識している。

【委員発言】

- ・一般車両が進入禁止の時間に進入しているので、更なる改善を望みたい。
- ・視覚障がい者が増設した降車場で降車した際の誘導に改善が必要だと思う。

【事務局回答】

- ・一般車両の進入については警察署と連携して対策を検討する。
- ・誘導に関しては、バス運転士によるアナウンスの徹底等で改善していくほか、必要に応じて点字誘導ブロックの設置を検討する。

【会長発言】

- ・車いす降車時のスロープには対応出来ているのか。

【事務局回答】

- ・対応出来ている。

【委員発言】

- ・赤いカラー舗装を全面にしているが、一般車両の駐停車抑止の観点から考えると、バス降車場のみ色をつける又は車道部分と降車場部分で色を分けた方が効果的だったのではないか。

【事務局回答】

- ・カラー舗装は市内の交差点等で注意喚起のためにしている。一般車両の駐停車対策として、現在はガードパイプに横断幕を設置し注意喚起している。

【委員発言】

- ・増設した降車場に雨除けの上屋を設置してほしい。

【事務局回答】

- ・降車場敷地の下にJR東日本の埋設物があるため支柱が立てられず、設置は難しいと考える。

ウ 三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス7号路線）の運行について（資料3）

- ・事務局より、資料3に基づき三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス7号路線）が年末年始に休日ダイヤにて運行する旨説明した。

【会長発言】

- ・休日ダイヤにすることで苦情等寄せられるのか。

【事務局回答】

- ・ここ数年、苦情やご意見等はない。

エ その他

【委員発言（バス事業者）】

- ・乗務員不足が一層深刻化している。限られた数の乗務員を需要に応じて適切に配分する必要があるため、当面は路線の再編や減便等を行わざるを得ない状況である。再編等を行う際は可能な限り影響が少なくなるように配慮するので、ご理解いただきたい。

【委員発言】

- ・再編等を行う際は丁寧に周知を行ってほしい。

【委員発言】

- ・来年から自転車のルールが変わらようだが、市民への周知についてどのように考えているのか。

【事務局回答】

- ・自転車のルールは安全安心課の所管であり、本協議会とは別の交通安全推進協

議会で議論している。所管部署や警察署と連携を図りながら対策を行い、必要に応じて本協議会にも報告していく。

【委員発言】

- ・障がい者が公共交通を利用する際、手帳を見せることに抵抗があるという声が寄せられる。手帳のどこを見て何を確認しているのかが分かれば利用者も安心するので、事業者の方々には聞かれた際、なぜ確認するのかを説明できるようになってほしい。

【委員発言（タクシー事業者）】

- ・タクシーでは、予約アプリと障がい者手帳アプリの情報を連携すると、アプリ予約をした時点で手帳の情報が入力され、乗車時の手帳確認は不要という取り組みもある。

【事務局発言】

- ・参考資料のとおり、第1回地域公共交通活性化協議会の協議事項であった地域内交通運営部会の設置について、ご意見を踏まえて名称をA I デマンド交通運営部会とし、運営部会の下に作業部会を設置することとした。
- ・次回の活性化協議会は、令和8年3月24日の開催を予定している。