

令和 8 年度第 1 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 8 年 6 月 29 日（月）午後 2 時 00 分～午後 3 時 00 分

2. 場所

議事棟 3 階 協議会室

3. 出席者

【委員】出席 19 名、欠席 8 名 【事務局】3 名 【傍聴者】2 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 協議事項

ア 北野エリア A I デマンド交通実証運行計画（最終案）等について

イ みたかシティバスの運行内容一部見直しについて

(5) 議事 報告事項

ア 三鷹市交通総合計画 2027 の進捗について

イ その他

■議事

協議事項

ア 北野エリア A I デマンド交通実証運行計画（最終案）等について（資料 1 及び資料 1 別紙）

- ・事務局より、資料 1 及び 1 別紙に基づき、北野エリア A I デマンド交通実証運行計画（最終案）について説明した。

概要

- ・資料 1 に基づき、令和 8 年 10 月 1 日（木）から北野エリアにおいて AI デマンド交通の実証運行を開始する。資料 1 別紙の乗降ポイント図を用いて、運行概要や今後のスケジュール等の詳細について説明した。
- ・みたかシティバス北野ルートは、令和 8 年 10 月 1 日（木）から北野エリア AI デマンド交通の実証運行終了までの間、運行を休止する。なお、AI デマンド交通を本格運行へ移行する場合には、同ルートを廃止する方向で検討していく旨を説明

した。

【委員発言】

- ・北野エリアから市役所まで距離があるため、車両1台での運行では予約が取りづらくなるのではないか。
- ・北野エリアでは運行時間が午前8時から午後6時までとなっている一方で、井の頭エリアは午後5時に運行が終了していることについて、井の頭地域からは午後6時までの運行を希望する声が多く寄せられている。
- ・井の頭エリアでは駅前のバス停に屋根があり、利用者から好評を得ていることから、北野エリアの乗降ポイントについても、利用者の利便性や快適性に配慮して柔軟に検討してほしい。
- ・AIデマンド交通の利用方法や予約方法等について、住民に対する事前の周知・説明を丁寧に行うべきである。
- ・複数人での予約機能や、相乗り時のルート設定について改善を求める。

【事務局回答】

- ・実証運行は車両1台で開始し、運行状況を検証しながら効率性や適切な車両台数を見極め、事業費も踏まえて慎重に判断する。
- ・井の頭エリアの運行時間について、延長を求める意見があることは承知している。運行の安全面等を踏まえ、今後の検討課題とする。
- ・井の頭エリアにおける三鷹台バスロータリーの2番乗り場では、令和8年7月1日水曜日よりデマンド交通の乗降ポイントとして運用を開始した。北野エリアでも、上屋やベンチ等の既存設備を活用しながら待合環境を整備する。
- ・今までデマンド交通導入時に行ってきた地域との意見交換や説明機会を通じて得た知識や経験を踏まえ、北野地区へ導入する際も具体的な利用イメージ等を交えた分かりやすく丁寧な説明を行い、地域住民が理解しやすく利用しやすい形になるよう努めていく。
- ・現行システムには複数予約を受け付ける機能が備わっていないことから、今後、運行実績を踏まえつつ、システム事業者と協議を行いながら、ルート設定を含めた利用者の利便性向上に向けた検討を進めることとする。

【委員発言】

- ・運行時間は利便性が高く良いと思うが、車両1台での運行ということで、ドラ

イバーの休憩時間の確保について、どうするのか。

- ・乗降ポイントは道路上か、敷地内か。駐車場など待機可能な場所があれば、安全上そこで乗降できると良い。なお、利用者が乗降位置を容易に把握できるよう、現地での掲示や案内表示を分かりやすく行うべきである。

【事務局回答】

- ・ドライバーの休憩時間については、事業者と協議のうえで検討を進める必要があり、労働関係法令を遵守しながら適切な休憩時間を確保する方針である。具体的な休憩の運用方法については、利用状況や事業者の考え方を踏まえ、運行開始後の実績を確認しながら早期に設定していく。
- ・乗降ポイントについては、関係者の合意を得た上で、敷地内に設置することを基本としている。駐車場を有する施設については駐車場内での乗降を想定している。乗降ポイントの設定に当たっては、道路交通法の遵守及び安全性の確保、特に交差点付近での安全面に配慮して検討している。

【委員発言】

- ・支払方法の多様化が進む中、市ホームページにおいて「みたか地域ポイント」が利用可能と案内されているが、車内等における案内は行っているか。
- ・みたか地域ポイントを利用して乗車する利用者がどの程度いるのか。また、利用促進に向けて、みたか地域ポイントが使用可能であることの周知を強化すべきである。

【事務局回答】

- ・車内では、QRコードを読み取って支払う方法を採用しており、利用者への案内として、レジ横に設置されている三角ポップのような案内を車内に掲出している。
- ・令和7年度上半期の利用実績では、みたか地域ポイントによる支払いの割合は、西部エリアで0.5%、井の頭エリアで0.3%と低い水準にとどまっている。交通系ICカードの利用率も1%未満であることから、今後は庁内関係部署と連携しながら、利用促進を図っていく。

イ みたかシティバスの運行内容一部見直しについて(資料2)

- ・事務局より、資料2に基づき、みたかシティバスの運行内容一部見直しについて説明した。

概要

- ・資料2のとおり、運行事業者から、乗務員不足に伴い、令和8年9月30日をもって「吉11系統（吉祥寺駅～明星学園前）」を廃止する旨の通知があった。吉11系統の廃止を受け、みたかシティバス「明星学園ルート」の運行内容を見直す。
- ・「三鷹の森ジブリ美術館循環ルート」についても時間配分の見直しに伴うダイヤ改正を実施する。
- ・明星学園ルートの朝時間帯の輸送力確保を目的として、小型車両から中型車両へ変更する。
- ・8月上旬頃から、市広報紙、市ホームページ及びバス車内等で周知を行う。

【会長発言】

- ・明星学園ルートの最終便繰上げ後も、20時～21時台には通勤利用者が一定数存在すると考えられるため、当該時間帯の移動需要について、近隣を運行する路線バスで代替・補完が可能であるか。

【事務局回答】

- ・明星学園から吉祥寺方面への通勤利用については、19時台に約20人、20時台に約10人の利用実績がある。当該利用者への対応として、三鷹駅方面への輸送や、吉祥寺通り沿いの既存路線バス停（明星学園から徒歩約500～600m）の利用を想定している。ただし、利用者に一定の不便が生じることは避けられないため、状況について理解をお願いしたい。

【委員発言（小田急バス）】

- ・今回の吉11系統の廃止は、乗務員確保の観点から実施するものである。現在、乗務員のうち55歳以上が約45%を占めており、そのうち65歳以上が約56%を占めるなど高齢化が進んでいる状況にある。今後5年間で大きな世代交代が見込まれることから、持続可能な運行体制を確保するための取組を一つずつ進めていく必要があり、その一環として今回の路線廃止及び運行内容の見直しを行うものである。

【委員発言】

- ・三鷹台からのコミュニティバスについて、朝に通学で利用されているため、運行時刻の調整を希望する声があるとの意見があった。

【事務局回答】

- ・三鷹台ルートについては、三鷹中等教育学校への通学利用があることを把握している。一方で、車両や運行体制の都合から増便は困難な状況であるため、今後、通学時間帯の利用状況を踏まえながら、ダイヤ調整等の対応について検討していく。

【会長発言】

- ・三鷹台ルートについて、中型車両による運行は可能か。

【事務局発言】

- ・三鷹台ルートは、現状では宮下橋付近をはじめ道路幅員が狭い区間があるため、中型車両の通行は困難である。

報告事項

ア 三鷹市交通総合計画2027の進捗について(資料3)

- ・事務局より、資料3に基づき、三鷹市交通総合計画2027について、令和6年度と令和7年度の進捗状況等を報告した。

【委員発言】

- ・地域公共交通の利用者数の内訳について、井の頭地区等ではコミュニティバスからAIデマンド交通への移行が進んでいる一方で、目標値はコミュニティバスの乗車人数を基準としている。こうした目標設定と実態との乖離が、達成率の低さにつながっているのではないか。

【事務局回答】

- ・井の頭エリアでは、令和4年度からEVバス（グリーンスローモビリティ）による実証運行を実施していたが、車両の耐久性等の課題により、令和6年5月からAIデマンド交通による実証運行へ移行している。なお、コミュニティバスの乗車人数にはEVバスの利用実績は含まれておらず、現在集計している数値は、運行中のコミュニティバス6ルートの利用実績を対象としたものである。

イ その他

【事務局発言】

- ・武蔵野市コミュニティバス「ムーバス」の再構築について

武蔵野市では、コミュニティバス「ムーバス」全路線を対象とした再構築の検討が進められている。このうち、「境・三鷹循環」は三鷹市と武蔵野市、「境・東小金井線」は武蔵野市と小金井市の共同運行路線となっている。運行事業者である小田急バスは、「境・三鷹循環」及び「境・東小金井線」に加え、「境西循環」を含めた3路線の再編を検討していることから、今後は三鷹市、武蔵野市、小金井市及び小田急バスの4者で継続的に協議を行う予定である。なお、検討の進捗状況については、適宜本協議会へ報告する。

・調布市における巡回ワゴンバス実証運行について

調布市北部地域では、これまで実施していたデマンド型交通の実証運行に代わり、令和8年7月1日から新たな交通手段として巡回ワゴンバスによる実証運行を開始する。巡回ワゴンバスは定時定路線型の乗合バスで、北部地域を2系統で運行する予定となっている。また、停留所として三鷹市内の「杏林大学病院」及び東八道路沿いの「吉野東バス停」に乗り入れる計画である。実証運行期間は令和8年度末までとされており、今後の運行状況や検証結果については、必要に応じて本協議会に報告する。

・地域公共交通活性化協議会委員の任期について

今回の協議会をもって現委員の任期が満了となる。また、次回協議会は令和8年12月頃の開催を予定しており、次期委員の委嘱手続きについては秋頃を目途に実施のうえ、改めて通知する。あわせて、引き続き委員を務める委員に対し、今後も協力をお願いしたい。

【委員発言】

・東京ハイヤータクシー協会として業界全体のカスタマーハラスメント（カスハラ）対策を推進している中で、地域におけるカスハラ対策の進捗状況について質問する。乗務員不足の要因の一つとして、乗客からのカスハラ等により、バス・タクシー運転手が離職するケースもあると認識している。その一方で、乗務員に配慮する利用者も多いが、一部には不適切な言動を行う利用者も存在する。こうした状況を踏まえ、地域におけるカスハラ対策が今後どの程度進展する見込みがあるのか、またその取組が乗務員確保や地域交通の活性化につながるなどの相乗効果を生む可能性について、現状の進捗を伺いたい。

【事務局回答】

・カスタマーハラスメント対策は重要な視点である。一方で、現時点では公共交通会議や関連計画において、地域としての具体的な取組は位置付けられておらず、実際にはバス事業者やタクシー事業者がそれぞれ対策を講じながら運行している状況である。今回の指摘を受けて、行政としてどのような対応が取れるか、他自治体の例も参考に研究していきたい。