

1.背景

立川市のコミュニティバス(くるりんバス)は、平成 14 年に運行開始、平成 17 年に西ルートの新設と既存ルートの一部変更、平成 24 年に西西ルートと西東ルートの新設等を行い、運行開始から約 13 年が経過している。

その間に、立川基地跡地のまちづくり等に伴う路線バス網の変化や、少子化、高齢化の進行等の社会経済情勢の変化など、外部環境が変化しており、コミュニティバス(くるりんバス)においても、これらの変化に対応した運行ルート等の見直しが必要となっている。そこで、立川市では地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために「立川市地域公共交通会議」を設置し、コミュニティバス(くるりんバス)の課題や運行コンセプト、運行ルート、運行サービス水準、運行継続基準等について検討を行った。

2.コミュニティバス(くるりんバス)の再編に関する運行コンセプト

くるりんバスの現状を踏まえた課題、今後の検討の視点を勘案した上で、再編に関する運行コンセプトを定めた。

コミュニティバス(くるりんバス)の課題

運行ルート	①路線バスと競合 ⇒路線バスとの役割分担の明確化 ⇒ルートの見直しが必要
	②交通不便地域・生活密着施設へのアクセス ⇒交通不便地域へアクセスする路線として見直しが必要 ⇒高齢者等の訪れる施設へアクセスする路線として見直しが必要
	③他市を含めた既存の公共交通との連携 ⇒既存の公共交通網との連携によってトータルとして利便性を向上することが必要 ⇒隣接市との連携によってトータルとして利便性を向上することが重要
	④効率的で利用しやすいダイヤ ⇒利用しやすい運行ダイヤにすることが必要 ⇒財政負担も考慮した運行ダイヤにすることが必要
その他	⑤財政負担の軽減 ⇒路線バスとの競合性に考慮した運賃とすることが必要 ⇒財政負担も考慮した運賃とすることが必要

今後の検討の視点

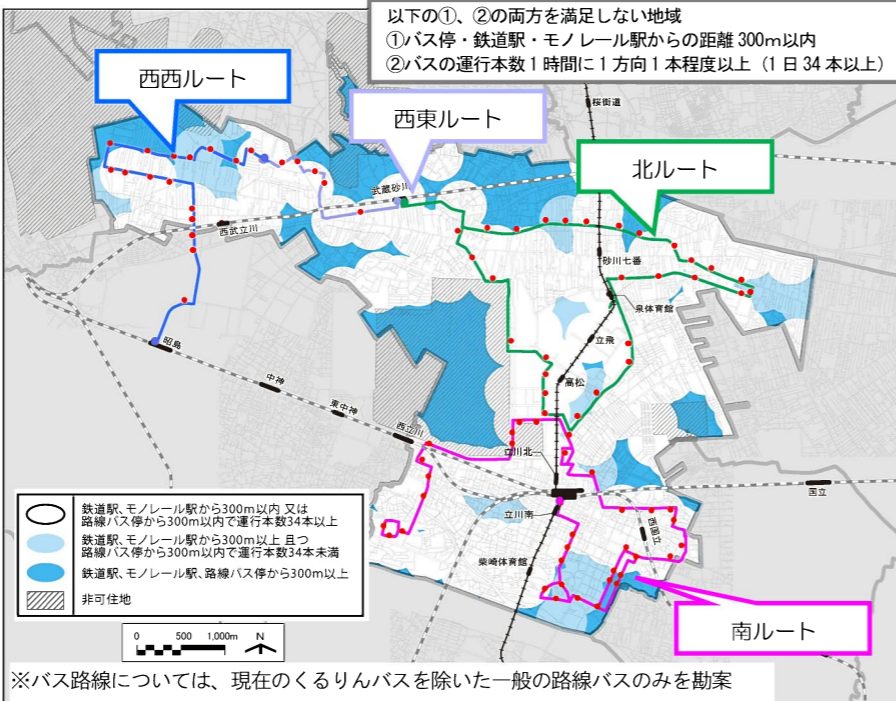
①さらに日常生活の身近な足となるルートに変更
②路線バスとの競合を避け、鉄軌道駅等の既存公共交通と有機的に連携
③利用しやすい運行ダイヤの導入
④運行経費(補助額等)の抑制(現状を最大とする)
⑤PDCAサイクルによる運行ルート等の継続的な改善

コミュニティバス(くるりんバス)の再編に関する運行コンセプト

運行ルート等の再編に向けて	方針1 路線バスの補完 ◇路線バスとのルート・運賃の競合を回避 ◇鉄軌道駅、運行本数の多いバス停等への接続 ◇運行本数の少ない既存路線バス網の補完 ◇路線バスとコミュニティバスの役割の明確化(連携)
	方針2 市民生活密着施設へのアクセス ◇利用しやすいラウンドダイヤなどの設定 ◇目的地(公共施設、病院、商業施設等)へ向けた効率的なルートの設定 ◇利用促進に向けた乗継利便性の向上 ◇既存の路線バスや鉄道、モノレールでカバーできない移動を補完
	方針3 交通不便地域の利便性向上 ◇公共交通での移動手段が少ない地域をカバー ◇多様な世代が移動可能な公共交通の確保 ◇高齢者の移動に配慮 ◇道路整備等に併せたルート再編
	方針4 持続性の確保 ◇移動需要を踏まえたダイヤ設定(平日・土休日) ◇保有車両(5台)の有効活用 ◇利用促進PR ◇持続可能な財政負担(現状を最大とする) ◇実態調査(乗降調査)の継続的な実施 ◇データに基づく事業の定期的な点検

持続性の確保に向けて

▼現状の交通不便地域図

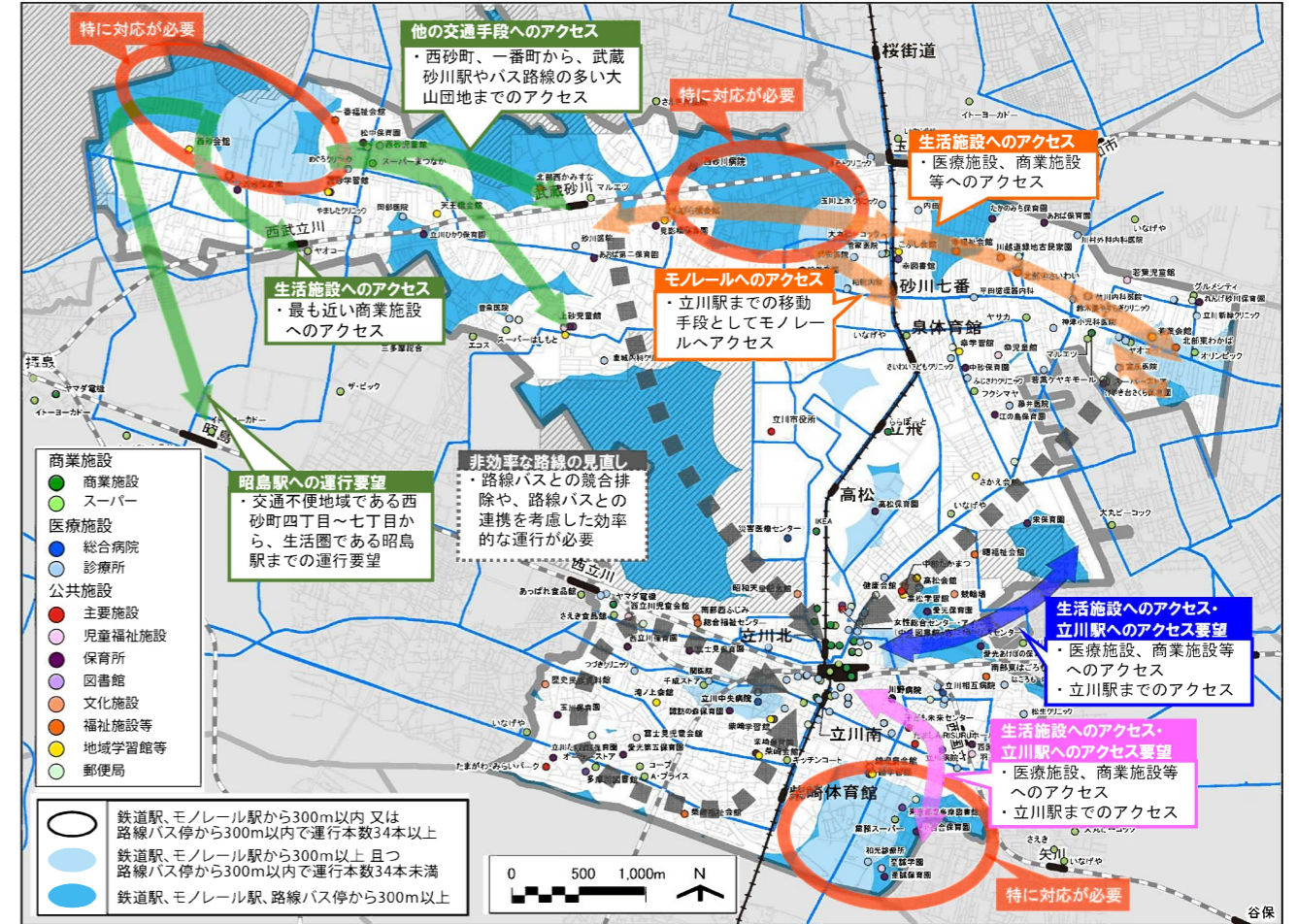


3.運行ルートの検討

(1) ルート案検討にあたっての課題

コミュニティバス(くるりんバス)の再編に関する運行コンセプトの方針1~3について課題を整理する。

▼各方針を踏まえたコミュニティバス(くるりんバス)の運行ルートの課題図



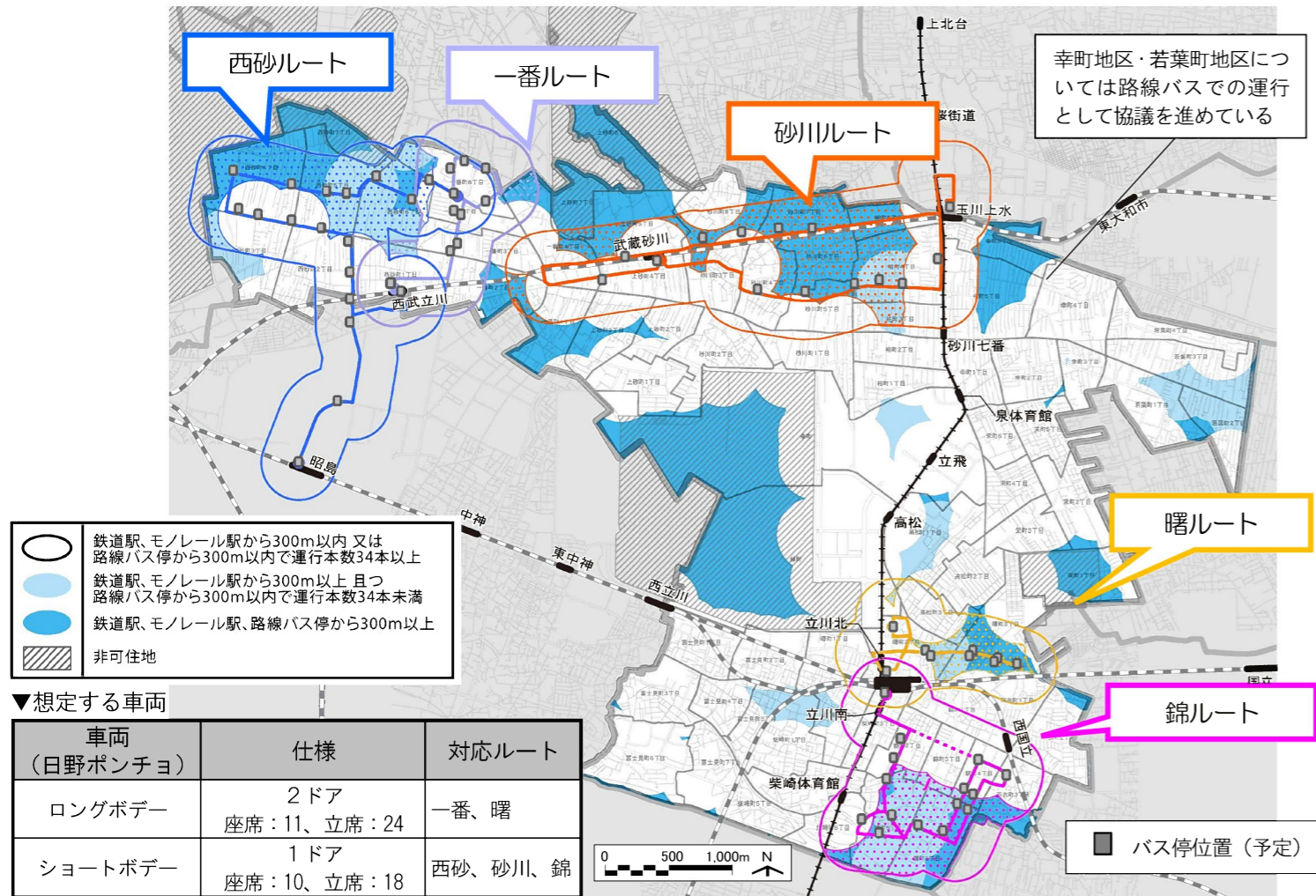
(2) 運行すべき地域の比較

地区別の状況や地域別懇談会での意見等を踏まえ、コミュニティバスを運行すべき地区を以下のとおり比較する。

地区	地区別の状況 地区の運行必要性 (◎必要性高い、○運行の検討必要、△必要性低い)	ルートに対する考え・検討が必要な事項
砂川町地区	◎ ・交通不便地域の人口および人口割合が最も高く、西武線北側では公共交通が運行しておらず、錦町に次いでコミュニティバスの運行必要性が高い地域。	・西武線北側の道路状況から、現状では片周りでの運行であるが、交通不便地域を解消するため運行が必要と考える。 ・西武線高架下の通行、西武線北側の道路の交通量等の確認の必要がある。
西砂町地区	◎ ・交通不便地域の面積が広く、交通不便地域の人口および人口割合も高いため、錦町、砂川町に次いでコミュニティバスの運行必要性が高い地域。	・昭島駅までの運行要望等を考慮すると、現状の西西ルートを基本とすることが望ましいと考える。
錦町地区	◎ ・交通不便地域の面積割合、人口、高齢者人口のいずれの項目も高く、市内で最もコミュニティバスの運行必要性が高い地域。	・錦町三丁目〜六丁目の交通不便地域を中心にルートを短縮した効率的な運行を行うことで利便性を向上することが考えられる。 ・朝夕の通勤時間帯には立川駅方面に向かう循環ルートとして運行するなど考えられる。
上砂町地区・一番町地区	◎ ・一番町は路線バスの運行系統および本数が少なく、住民1人あたりの路線バス運行本数が、錦町に次いで低い地域。 ・上砂町では、交通不便地域の人口および人口割合が高い。	・市営一番町北住宅周辺および一番町二丁目周辺の交通不便地域をカバーするルートが考えられる。 ・西武立川駅への乗り入れの必要性を検討する必要がある。
幸町地区・若葉町地区	◎ ・若葉町は交通不便地域の高齢者人口および高齢者人口割合が高い地域。特に国分寺市との境の若葉町一丁目、二丁目周辺は立川駅へのアクセスが困難。	・東西方向の移動要望や、立川駅までのアクセス手段の確保のためモノレールへの乗り継ぎを可能とするルートが考えられる。 ・玉川上水駅南口、若葉町団地でのバス停設置の可能性を確認する必要がある。
曙町地区	○ ・立川駅までは近いものの国分寺市との境に路線バスが運行していない地域が存在。	・大型の路線バスでは運行できない地域であり、立川駅への運行要望に対応したルートが考えられる。 ・立川駅北口でのバス停設置を確認する必要がある。
富士見町地区	△ ・交通不便地域の面積および人口が他の地区と比べて低くコミュニティバスの運行必要性が低い。	・現状のルートの大半が交通不便地域外を運行している。
栄町地区	△ ・交通不便地域の面積および人口が他の地区と比べて低くコミュニティバスの運行必要性が低い。	・コミュニティバスでも運行可能な道路に限られており非効率な運行となる。

(3) 再編ルート

再編後の運行ルートは、以下の5ルートとする。



幸町地区・若葉町地区については路線バスでの運行として協議を進めている

4. 運行サービス水準

(1) 料金について

○基本運賃：大人180円、小人90円と設定（現金・ICカードは同額料金）

○割引サービス：回数券（90円×12枚綴りを1,000円で販売）

：障害者割引（大人90円、小人50円）

：バス利用特典サービス※

※一般の路線バスに適用されているものと同様のサービスで、1ヶ月間（毎月1日～末日）のPASMO・Suicaで支払ったバスの運賃額1円ごとに1バスポイントがカードに記録され、ポイントに応じて「特典バスチケット」がカードにつく。

(2) 運行時間帯について

・運行時間帯については、ルート別に以下のように設定する。

ルート	運行曜日	運行時間帯	備考
西砂	既存 平日・土休日	平日は7時台～20時台 土休日は9時台～20時台	・現行の運行曜日は平日・土休日、運行時間は8時台～19時台である。
一番	新規 平日のみ	7時台～20時台	・朝・夕の通勤・通学利用を想定している
砂川	新規 平日のみ	9時台～17時台	・循環型であり路線長も長く、かつ道路条件から住宅地内をカバーするルートではないことから、通勤通学時間帯の運行は行わない。
曙	新規 平日のみ	7時台～17時台	・朝は通勤の利用を想定している。
錦	既存 平日・土休日	平日は7時台～20時台 土休日は9時台～20時台	・現行の運行曜日は平日・土休日、運行時間は7時台～19時台である。

※原則として、運行頻度は1時間に1便（1往復、1周）程度を想定しているが、基本的には1ルート1台で運行できる便数を確保するものとする。ただし、需要の大きさや利用状況等によっては、特定の時間帯に増便・減便をするなどの対応を行うこともある。

5. 運行継続基準

運行再編後にPDCAサイクルに従って、継続的に改善を図っていくが、その際に継続または廃止を判断する基準として運行継続基準を設定する。運行継続基準としては、「収支率」を用いる。

$$\text{収支率} = \frac{\text{運賃等収入}^{\ast 1}}{\text{運行経費}^{\ast 2}} \times 100$$

※1：広告収入も含む ※2：車両の償却費や土地借り上げ料は含まない。

○収支率が30%を上回る場合は、運行を継続する

・平成19年度までは全ルートが30%以上であった。平成25年度には全体で30%を下回ることになった。

・前回の再編（H24.7）前の水準を目指す数値として、ルートごとに収支率30%を最低目標ラインとして設定する。

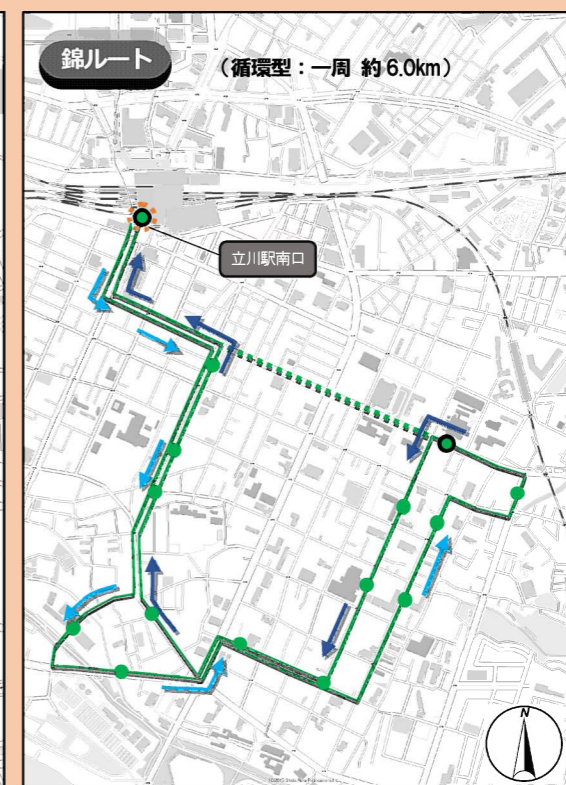
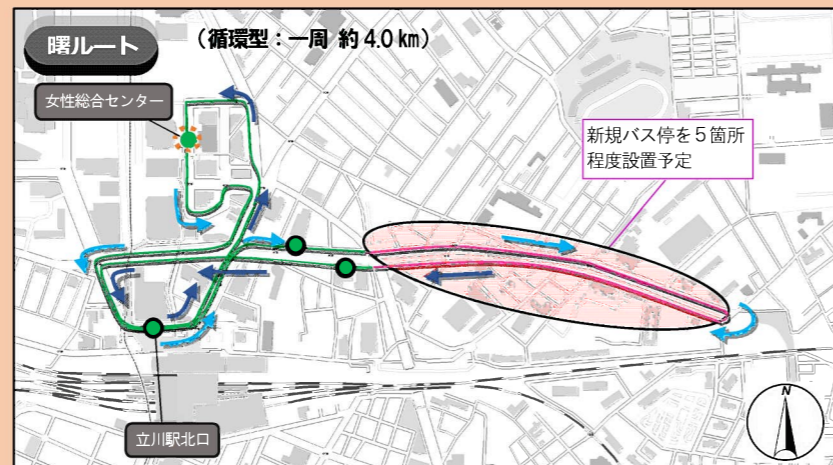
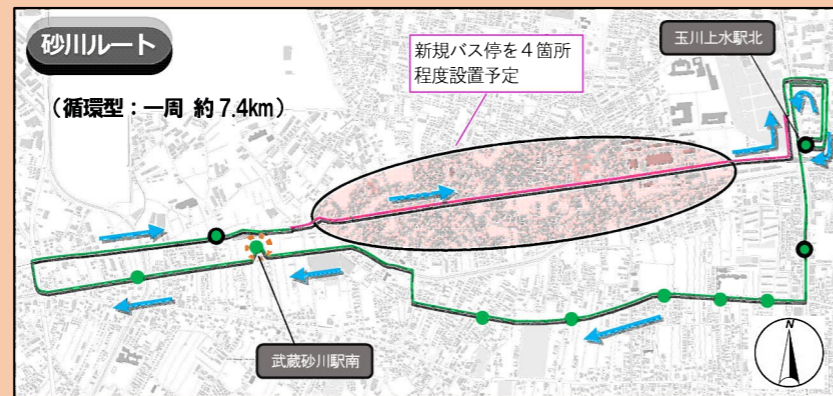
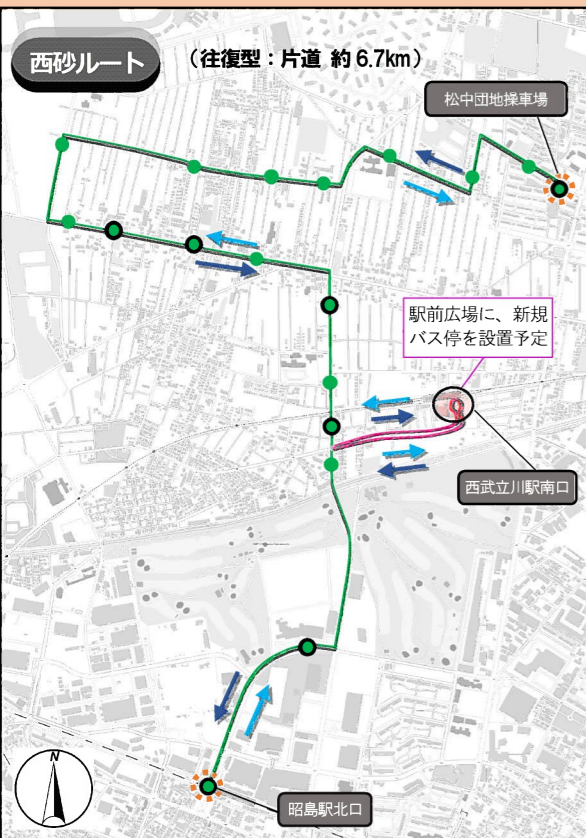
・地域公共交通の事業継続性を確保し、持続可能な交通環境を構築するため、5年後にはPDCAサイクルによって40%まで改善する

【運行継続基準の考え方】

・実証運行を1年間実施した上で各ルートの収支率30%満たす場合は本格運行に移行する

・本格運行を1年間実施した上で各ルートの収支率30%満たす場合は運行を続ける

【各ルートの概要】



- 凡例
- 起終点となるバス停
 - 新規バス停設置予定区域
 - 路線バスと共用バス停
 - くるりんバス既存バス停
 - 既認可区間
 - - 既認可区間※検討中 (ショートカットのルート)
 - 路線延長区間
 - 運行方向 (往)
 - ← 運行方向 (復)

