

立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画

平成 28(2016)年

立川市

目 次

1. 背景.....	1
2. コミュニティバス（くるりんバス）の現状.....	3
3. 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.....	7
4. 運行ルートの検討.....	9
4.1 見直しの方向性.....	9
4.2 ルート案の検討にあたっての課題.....	13
4.3 ルート案の検討.....	21
4.4 再編ルート.....	32
5. 運行サービス水準について.....	39
5.1 料金.....	39
5.2 運行時間帯.....	40
6. 運行継続基準について.....	41
6.1 運行継続基準について.....	41
6.2 PDCA サイクルの進め方について.....	42

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、立川市では地域の実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、公募による市民、利用者の代表者、交通事業者、運輸局、立川警察署、学識経験者等によって構成される「立川市地域公共交通会議」を設置した。

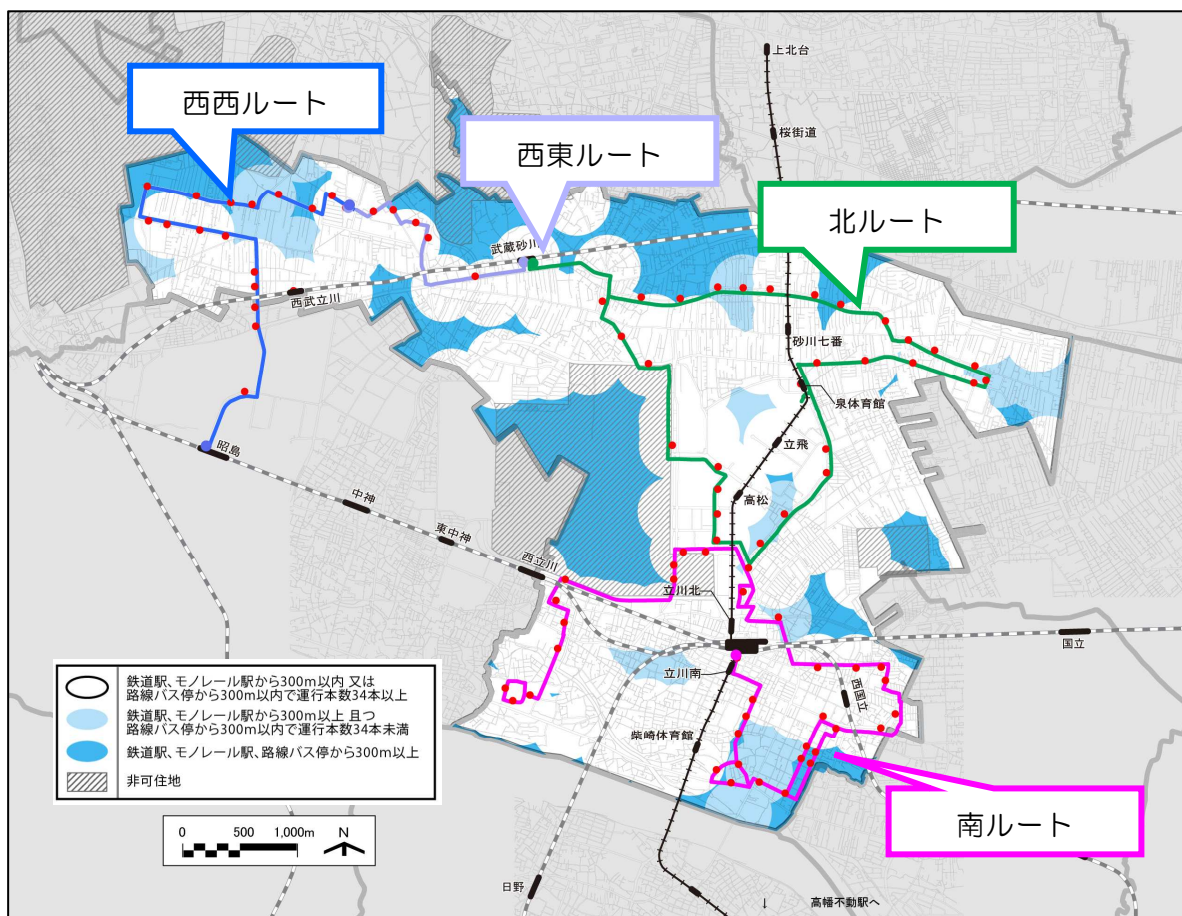
コミュニティバス（くるりんバス）の再編については、「立川市地域公共交通会議」において、平成26年7月から平成28年2月まで12回（うち書面会議2回）開催し、コミュニティバス（くるりんバス）の課題や運行コンセプト、運行ルート、運行サービス水準、運行継続基準等について検討を行った。

2. コミュニティバス(くるりんバス)の現状

現在の路線バスおよびコミュニティバス(くるりんバス)の主な現状について、現状整理や市民アンケート(平成25年10月実施)、利用者アンケート(平成25年12月実施)等より、運行・運営実態、ならびに利用状況、市民・利用者の意向について、以下のようにまとめられる。

運行・運営実態	利用状況	市民・利用者の意向
<ul style="list-style-type: none"> 立川駅を起終点とする路線が大半で駅北側の南北路線が特に多い。 西砂町・一番町地区は昭島駅の路線バスの方が多く、栄町・若葉町地区の市境付近は国立駅の路線バスの方が多く運行している。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数はH20年のピーク時から約2割減少しており、特に立川バスの駅と団地を結ぶ比較的短い路線の減少が顕著である。 市はH27年から人口減少期に入り、今後、益々、公共交通利用者の減少が危惧される。 	<ul style="list-style-type: none"> 「終発の時間」「バス停環境」「運行情報のわかりやすさ」に関して、満足度が低く重要度が高いことから、これらの改善を求められている。
<ul style="list-style-type: none"> 「立川駅以外の鉄道駅、モノレール駅へのアクセス」、「日常生活における身近な足」としての役割を担うために、平成14年12月に運行を開始し、これまで3回、路線再編・拡大している。 運賃は大人・子どもともに100円共通であり、路線バスの最低運賃大人180円に比べて安い。 運行間隔は55分～110分と長く、覚えやすい「ラウンドダイヤ(毎時間同じ時刻(毎時同分)にバスが来るダイヤ)」とはなっていない。 運行ルートは多くは、路線バスの運行ルートと競合している。 利用者数は運行ルートの拡大によって増加しているが、合わせて運行経費も増加し、市の補助金も増加傾向となっている。 利用者一人当たりの経費は300円で、運賃収入を差し引くと200円が市からの補助金となっており、財政規模が類似する他市と比較しても、採算性が悪い状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用したことのある市民は半数以下の46%に止まっている。 くるりんバスを主に利用しているのは路線バスの運行が少ない、錦町、砂川町、上砂町、西砂町となっており、路線バスを一部補完している。 	<ul style="list-style-type: none"> くるりんバスの必要性については、利用者は「現在必要」の割合が84%と高いのに対して、非利用者は、「将来必要」が73%と最も高く「現状は不要であるが将来は必要」という意向が多い。 利用者が少ない路線について、利用者は「路線の縮小・廃止はやむを得ない」の割合が23%に対して、非利用者は46%と2倍となっており、効率化を求めている。
<ul style="list-style-type: none"> 利用が多いのは女性(74%)の高齢者(44%)で、専業主婦・主夫(32%)が多い。 利用者の中で週一日以上利用する人が68%となっており、高齢者になるほど利用頻度が高い傾向である。 利用者の目的は買い物が多く34%を占めているが、次いで通勤・通学が26%を占め、通院や公共施設アクセスは各7%に止まっている。ただし、年齢が高くなるほど通勤・通学が減り、買い物や娯楽、公共施設、通院の割合が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用が多いのは女性(74%)の高齢者(44%)で、専業主婦・主夫(32%)が多い。 利用者の中で週一日以上利用する人が68%となっており、高齢者になるほど利用頻度が高い傾向である。 利用者の目的は買い物が多く34%を占めているが、次いで通勤・通学が26%を占め、通院や公共施設アクセスは各7%に止まっている。ただし、年齢が高くなるほど通勤・通学が減り、買い物や娯楽、公共施設、通院の割合が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃(100円や回数券)は、満足度が高く重要度が低いことが、ダイヤ(終発、平日の運行本数)に関して満足度が低いことから、ダイヤの改善が求められている。 利用する理由は、「運賃が安いから」が最も多いが、高齢者になると「自宅からバス停が近いから」「目的地に直行けるから」というルート設定の理由が多くなる。 公共交通での移動が困難な地域・施設があると回答した割合は半数以下の41%であり、その目的は、公共施設利用が22%、次いで買い物物が21%となっている。特に高齢者は公共施設へのアクセス要望が多い。
<p>路線バス</p>	<p>くるりんバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> 立川市役所、立川駅へのアクセス 【共通】 昭島駅、西武立川駅へのアクセス 【西砂・一番】 東西方向の運行、モノレール接続 【上砂・砂川】 立川駅・立川駅周辺へのアクセス 【若葉・曙町】 路線バスの通っていないエリア 【曙町・栄町】 立川駅南側での東西方向アクセス 【南地域】 他市コミュニティバスや路線バスの多いバス停との接続 【南地域・一番町】 運賃は今と同じ100円が良い 【中央、北部中】 利便性が高ければ値上げも可 【南、北部西、北部中、北部東】 30分間隔のダイヤが良い 【中央、北部東】 1時間1本のラウンドダイヤが良い 【南、北部東】

■現状の交通不便地域図



※バス路線については、現在のくるりんバスを除いた一般の路線バスのみを勘案

他市の事例等を参考に、以下のように交通不便地域を設定している。

■立川市の交通不便地域の基本的な考え方

以下の①、②の両方を満足しない地域

- ①バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離 300m以内
- ②バスの運行本数 1時間に1方向1本程度以上（1日34本以上）

◆設定の根拠

＜バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離【300m】＞

- 今回のコミュニティバス（くるりんバス）再編計画における交通不便地域の設定にあたっては、移動手段としての利便性の観点から、**交通手段による違いを設けず路線バス、鉄道駅、モノレール駅ともに一律の距離圏域**とする。
- 平成14年度のコミュニティバス導入検討時は、バス停からの距離を300mとして設定している。また、バスサービスハンドブックにおいても90%の方が抵抗感なく無理なく歩ける**距離を300m圏域**としている。
- 東京都内において交通不便地域を設定している**市部では、その多くがバス停からの距離を300mと設定**しており、立川市においても同程度の水準を指標とする。

＜バス運行本数【1日34本】＞

- 平成14年度の導入検討の際は運行本数100本/日未満（概ね20分に1本）を交通不便地域としていたが、近年、コミュニティバスの運行基準を策定している自治体の多くが、**最低限の移動手段の確保の観点から、運行間隔のサービス水準を1時間に1本以上**としており、立川市においても同程度の水準を目標とする。
- 立川市内のバスの運行状況をみると、6～22時台の概ね17時間での運行が全体の96.5%を占めており、1日あたりの運行本数では、1時間に1本程度運行とすると、**片道本数で17本/日、往復で34本/日**となる。

3. 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

コミュニティバス(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、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として、4つの方針を定めた。

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

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

その他

コミュニティバス(くるりんバス)の今後の検討の視点

運行ルート

①さらに日常生活の身近な足となるルートに変更

- 例) ・交通不便地域の解消
- ・公共施設、病院、商業施設等へのアクセス

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

- 例) ・路線バスと競合しているルートの見直し
- ・立川駅以外の鉄道駅やモノレール駅、路線バスの比較的運行本数の多いバス停、他市のコミュニティバスとの接続など、既存の公共交通を生かす

③利用しやすい運行ダイヤの導入

- 例) ・ラウンドダイヤの導入
- ・平日と土休日ダイヤの区分

④運行経費(補助額等)の抑制(現状を最大とする)

- 例) ・運賃の見直し(路線バス並み等を基本とするなど)
- ・現在のくるりんバス車両5台の有効活用
- ・利用PRの促進

その他

⑤PDCAサイクルによる運行ルート等の継続的な改善

- 例) ・再編後の利用状況、利用者ニーズ等を踏まえ運行ルート等の柔軟な見直し
- ・一定の利用水準に達成しない路線の廃止

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

持続性の確保に向けて

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