

## 審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	平成 30 年度第 1 回立川市地域公共交通会議
開催日時	平成 30 年 6 月 13 日（水曜日）午前 10 時～11 時 40 分
開催場所	立川市役所 2 階 205 会議室
次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. くるりんバス本格運行及び実証運行状況について （利用状況・収支状況等）</li> <li>2. 交通不便地域の利便性向上に向けた今後の取組について <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）若葉地域の路線バスの運行について</li> <li>（2）西砂地域の公共交通について</li> <li>（3）くるりんバスの今後の検討について</li> </ol> </li> <li>3. その他 <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）委員の任期について</li> <li>（2）その他</li> </ol> </li> </ol>
配布資料	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 次第</li> <li>2. くるりんバスの本格運行及び実証運行状況について</li> <li>3. 若葉地域の路線バスの運行について</li> <li>4. 西砂地域の公共交通について</li> <li>5. PDCA サイクルの進め方について</li> <li>5. 委員名簿</li> </ol>
出席者	<p>[委員] 岡村敏之会長、小倉秀夫副会長、青山伸也委員（鈴木様代理出席）、柳瀬光輝委員（石川様代理出席）、蛭間浩之委員、伊藤正人委員、草場昭委員、依田修委員、門井正則委員、島田尚利委員、竹島達也委員、田崎達久委員、鵜澤健一委員（土岐様代理出席）、菊池伸一朗委員、山口聡子委員</p> <p>[事務局] 交通対策課長 浅見知明、交通企画係長 石堂修、交通企画係 伊藤和香子</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	1 人
会議結果	<p><b>1. くるりんバス本格運行及び実証運行状況について（利用状況・収支状況等）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用人数、収支状況等により本格運行及び実証運行の状況を報告した後、意見をいただいた。</li> </ul> <p><b>【意見・質問等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一番ルート of 運転手は曙ルートと掛け持ちをしていると思うが、経費は案分しているのか。収支率が実際の状況と計算上で異なっているのではないか。また錦ルートは夕方、特に雨の日などは連続して 20 人を超える乗車状況がある。1 ルート 1 台の運行や収支率計算を行うのは限界ではないか。以前にも言ったがブロック別とし、錦ルートの車両・運転手で錦・曙ルートを運行し、西砂ル</li> </ul>

ートの車両・運転手で西砂・一番・砂川を運行し、ブロックごとに収支率を出したほうが良いのではないか。錦ルートはロング車両に代えるか、2台体制にしたほうが良いのではないか。(委員)  
⇒平均するとわからないが、小さい車両で20人の乗車は率直に厳しいと思われる。(会長)

⇒人件費については、ダイヤ按分をしている。(事務局)

⇒今回の質問は、今後の検討指標としての「収支率」が、一定のルールで計算した収支率と実際に大きな乖離はないか、という確認の意味を込めたものと思われる。(会長)

- ・この収支率だけを見て、PDCAサイクルで曙ルートが廃止となるのは困る。(委員)

## 2. 交通不便地域の利便性向上に向けた今後の取組について

(1) 若葉地域の路線バスの運行(3月16日のダイヤ改正)について、事務局及び立川バスより説明。武蔵野美術大学までの延伸がダイヤ改正のメイン。朝夕については、既存利用客への配慮として従来通り若葉町団地折り返しで運行。利用状況は、立川～若葉町団地～武蔵野美術大学で、従来と比べ一日あたり100人程度増加している。

(2) 西砂地域の公共交通について事務局より説明。堀向線について立川バスより説明。昨年7月以降の西武立川駅南口乗り入れ後の状況は、一日あたり13～14人が西武立川駅を利用(乗降)。堀向線として見た場合、一便あたり8名程度で運行している。基本的には、西武立川駅南口への乗入の効果はあったとは思いますが、あまり芳しくない状況。

(3) くるりんバスの今後の運行について、事務局よりPDCAサイクルを説明し、意見をいただいた。

### 【意見・質問等】

- ・若葉地域の路線バスについて補足。武蔵野美術大学から来るバスは、ロータリーに入らずに、ロータリーの東側に新設されたバス停に停車し、状況が変化している。(副会長)

- ・民営化を検討してほしい。西砂地域については、立川市のくるりんバス、昭島市のAバス、武蔵村山市のMMシャトルが運行しているが、3自治体での調整は困難と思われる。現在、瑞穂車庫・拝島車庫に分かれている路線バスの所管も、福生に統合するという話がある。そうなると、くるりんバスのみが上水営業所の所管となる。くるりんバスの車両を使った民間路線(補助)バスに切り替えて立川バスにお任せするほうが福生営業所に一元化できるのではないか。次に、若葉町について、立川駅から若葉町団地までの路線(31系統)は、もともとかなりの利用者があった。利用客が

増えているのに、車両や運転手の数を増やしていないので、路線が伸びた分、運行回数が減っている状況。くるりんバスを民営化することで、手の空いた運転手を31系統の増便に回し、以前と同じような、1時間に5本程度の運行を確保してもらいたい。くるりんバスの運行は限界に来ている。バスの買替もあるだろうし、民営化するかどうか等、そろそろ長期的方向性を決めたほうが良い。ロングボディ車両は平成22年に購入している。武蔵村山市では発注から納車まで2年かかると聞いた。買い換えて運行継続するのか、民間に任せるのか、大雑把でもいいので、そろそろ方向性を決めたほうが良い。(委員)

⇒若葉町団地について。3ダイヤ増して、車両も増やした。そこまでしても、以前の運行回数並みにしかできなかった。人も車両も投入しているということをご承知いただきたい。日野のポンチョが発注から納車まで2年かかるという件については、一時的なオリンピックの特需で、現在はそこまでかからないと聞いている。(立川バス)

- ・現在実証運行中なのが、一番ルート・砂川ルート・曙ルートかと思うが、それぞれいつからの実証運行なのか。(委員)

⇒5ルート同時に、平成28年9月より実証運行を開始。平成30年3月1日より、西砂ルート・錦ルートの本格運行、一番ルート・砂川ルート・曙ルートの実証運行延長をしている。(事務局)

- ・資料のフローを見ると、収支率以外での運行延長の判断要素は無いようだが、このまま30%を超えない場合はやめるのか。事務局としてはどう考えているのか。(委員)

⇒改善して実証運行延長しているルートについては、実証運行延長の1年が終了する時点で収支率30%に達しない場合は、そのルートとしては一度廃止するというのが原則となる。そこについては地域公共交通会議での決定による。(事務局)

- ・一度目の実証運行が平成29年8月までで、次の実証運行の始まる3月までは運行をしていなかったのか。(委員)

⇒一年の実証運行を行った後、検討、準備、許認可等に時間を要するため、半年ほどのリードタイムがあったということ。次の実証運行終了の2月に関しては、収支率30%を満たしていないと廃止という方向で、その後どうしていくのかを夏明け位には検討開始しないといけないだろう。(会長)

⇒次会は、大きな判断をすることとなる。フローの通りであれば、廃止となるが、市民の皆さんにご理解いただけるか、という話も出てくる。しかし、何もせずに継続して運行というのは、今まで収支率や持続可能性ということを説明してきた中では説明責任を

果たせていないことになる。今回の実証運行延長は、経費削減ができることがこの会議で確認できたので延長できたが、これ以上の経費削減策はないだろうと予想され、会長が言うように、運行状況を見ながら今後のことを判断・決定していく必要がある。過去に廃止したルートもある。きっちりと税の投入の在り方を検討しなくてはならない。(副会長)

⇒もしも廃止とするならば、運輸局への申請もあるのでスケジュールを把握しておく必要がある。(関東運輸局)

- ・曙ルートに関して、このままでは収支率 30%に達するのは難しいと思う。経費削減もわかるが、運行本数・時間帯が減ったことで利用者も大きく減ってしまったことがグラフを見てわかる。こうなると皆さんに利用してもらうことが必要。休日に午前 1 本、午後 1 本の日 2 本でもいいので走らせてほしい。40 分間隔でなくていいので、朝 1 本、夕方 1 本走らせてもらうだけで利用者は増えると思う。地域の中では、「行政は曙ルートをなくすためにこのような運行にしたのではないか」との声も出ている。今後、ぜひ利用者を増やすことを検討していただいたい。(委員)

⇒曙ルートは減ってしまったという事実はあるが、良い点として日中の一便あたりの利用者が減っていない。つまり継続して利用している人がいるということ。「減ったから使いません」ではなく「使える時間帯は使いたい」という考えで利用している人がいるという状況をどう受けとめて次を考えていくかということかと思う。(会長)

- ・曙ルートと錦ルートの一体化を提案したい。錦ルートの乗車状況から見て、ロングボディ車の利用を認め、曙ルートを運行している車両を利用する。錦ルートの回送車を曙ルートの運行とする。運転手の交代をバスごと行う方式。ただし、電話局の前から立川駅北口までが渋滞するので、東橋から東側のみ運行する。この方式で朝夕も+走れないか。また、京王バスの 65 系統を日中だけでも運行することはできないか。特に京王バスであれば、シルバーパスも使えるので、ぜひご検討いただきたい。(委員)

⇒先程の議論でもあったが、曙ルートは便が減っても日中あたりの利用状況が変わらなかったことから、今後の検討をする際に比較的試算はしやすいと思われる。バスを動かす側からして、継続の可能性はあるかどうか、ということがポイントとなる。(会長)

⇒東橋から東側の道路の状況については、東橋から東側は重量規制があり総重量 14 トン以上の大型車両は通れない。片側通行の道の間部分に緑川という昭和 20 年代に作られた暗渠があり、そこを渡ることができないので、仮に突き当たりを曲がることができ

たとしても、道路管理者としては通行を許可できない。(副会長)

- ・ダイヤについては、もっと立川バスが自由に変えていけないのか、極端な話として廃止にさえならなければ変えてよいと思う。また、事業者が自由に変えることができるような規則を作っていたらよいと思う。(委員)

⇒実際には、この地域公共交通会議で承認されれば、手続きを簡略化してダイヤ等の変更ができる。自由に変えてもらって構わない。(会長)

- ・曙ルートは収支率は30%から遠いが、平均乗車数2人は超えているので、日によっては5人や6人になることもあると思われる。つまり、タクシーのセダン車両で運行するという数ではなく、乗合いをする需要はあるということ。これが平均乗車数1人を切るような状況であれば、乗合いとして厳しい。収支としての縛りはあるが、平均乗車数が3人や4人になってくると、乗車できない人が出る可能性があるため、ワゴンでの運行も厳しくなりバス車両での運行となる。(会長)
- ・堀向線は、立川市と昭島市が補助金を出しているが赤字ということか。(副会長)

⇒赤字。(立川バス)

⇒金額的にどれくらい赤字なのかは不明だが、先ほどの平均乗車人員からすると、西砂ルートよりちょっと良いくらいの状況が予測される。数字的には路線維持していることが奇跡的な状況。(会長)

- ・青梅線が止まった際の振替輸送という視点でも、ぜひ堀向線を維持してもらいたい。(委員)

⇒振替輸送という視点になると、昭島駅北口発のバスもかなりあり、それを利用すればいいという話になる。(副会長)

- ・緑川の状況について、これから住民説明会があるので行こうと思っているが、4～8年くらいかけて工事をして駐車場がなくなると聞いている。ドンキホーテの前のように車道の幅が広がるのではないか。(委員)

⇒先ほど少し説明した通り、昭和20年代に水路としてできたものにふたをして駐車場とした。今回は古くなった水路を壊して作り直し、25トン車両まで通れるような構造にする。最終的には30メートルの都市計画道路になる。ただ、突き当りの公園まで工事をするのに約10年かかり、その後道路を作っていくことになる。都市計画道路、立3・3・30号が計画されており、東立川駐屯地の西から芋窪街道まで伸びていき、最終的には国立インターチェンジまで伸び、緑川はその道路にぶつかる形になる。順調に行って、

	<p>改修が終わるまでに少なくとも10年かかる。このようにこれから道路の状況も変わってくる。新しい都市計画道路ができると、立川通りに集中している交通も分散されるであろうし、くるりんバスは不要になる。路線バスがきちんと走るようになるのではないかと思われるが、くるりんバスの再編と時間軸が合わない、という状況。(副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今日は、事務局としても具体的な案があるわけではない。しかしながら時間軸としておしりは決まっているので、かなり慎重かつスピーディに進めていく必要がある。関係のみなさまには事前に話を伺うこともあるかもしれない。ご協力をお願いしたい。(会長)</li> </ul> <p><b>3. その他</b></p> <p>市民委員のお二人が任期満了で最後の会議出席となったので、一言いただいた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・可能であれば委員の皆さんに無記名式でくるりんバスの民営化についてアンケートを取りたい。自分と同じ意見の方がどれくらいいるのか、客観的に知りたい。西砂ルート・一番ルート・砂川ルートに関しては、立川バスで運行について考えている様子。補助金を付けて運行を任せてはどうか。砂川ルート・曙ルートはくるりんバスでないと運行はできなかった。運行を可能としていただき感謝したい。役割は大きく変わりつつある。「持続可能な公共交通」のために一刻も早い民営化への英断を期待し、4年間お世話になったお礼の言葉としたい。(委員)</li> <li>・4年間ありがとうございました。仕事や体調の関係で欠席もあったが、参加した際にはとても貴重な話をさせていただき、曙ルートをここまで存続させていただいたこと感謝している。市民公募で作文を書き選んでいただいた。このように専門家の方の話を聞くこともでき、とてもよい機会だった。今後もほかの方が市民委員として参加されると思うが、ぜひ市民委員の意見に耳を傾け、良い方向に進めていただければと思う。曙ルートについては、一市民として、皆さんに現状と必要性を訴え、乗る方を増やし、収支率30%を目指していきたい。ありがとうございました。(委員)</li> </ul> <p>次回は8月頃開催予定。開催1ヶ月ほど前に開催通知を送付予定。また、今期の委員任期は7月3日までとなり、近日中に次期委員推薦依頼も送付予定につき、ご対応をお願いしたい。(事務局)</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
担当	まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2280)