

審議会等の議事の要旨(要点)

会議名称	立川市地域公共交通会議(書面開催)
意見集約期間	令和4年2月 17 日(木)～2月 25 日(金)
議題	1. 報告事項 ・くるりんバスの運行状況について ・くるりんバス西砂ルートの一部変更及びダイヤの改正について
配布資料	資料1:くるりんバスの運行状況について 資料2:くるりんバス西砂ルートの一部変更及びダイヤ改正について 参考資料:立川市地域公共交通会議設置要綱
出席者	[委員] 岡村敏之会長、野澤英一副会長、 佐藤祐浩委員、秦野凌委員、早田俊介委員、米澤暁裕委員、 小池毅委員、伊藤正人委員、村本慎治委員、小林理哉委員、 小泉伸介委員、土岐雅人委員、植木修委員、上田茂雄委員、 菊池伸一朗委員、櫻井未来委員 [事務局] 庄司康洋(交通対策課長)、加藤暁子(交通企画係長)、 一ノ瀬達郎(交通企画係)、岩崎泰之(交通企画係)
意見集約: くるりんバスの運行状況について	
<会長> 運行継続基準に対する達成という観点からは、コロナ禍でも一定の水準に達していると言える。 一方で、両ルートとも課題は多い。 錦ルートはルート短縮等によるコスト削減(利用者数に比してコストが高い)、西砂ルートは既存バス路線等との調整も含めた地域全体での再編が課題となるかと思う。	
<委員> 運行継続基準について、何のためにあるのか、再確認が必要と考えます。基準を緩和し、収支率が悪いまま継続した場合、負担を負うのは行政か運行事業者です。行政が負担増を許容できるかがポイントの1つと考えます。 コスト削減案については、課題解決レベルの削減となれば、使用車両を減ずる、運行時間を縮小するといった思い切ったことをしなければ効果がないと推測します。「地域住民との連携」とありますが、現在の利用状況で維持できる輸送規模には限りがあることをご理解いただくところからスタートかと感じました。	
<委員> 収支率の30%については特段他区市と比較しても異質なものに感じられません。 コストカットの話題もよく上がりますが、バスのコストのほとんどは「人件費」と「車両償却費」であるので、インパクトのあるコストカットはなかなか難しいと思われます。	
<委員> コロナ禍というある意味異常事態において、数値のみをベースに判断するのは困難で、正常な数値が判断できない状況においては収支率による判断は難しいと思う。	

第2回会議において付帯意見としてあげられている4つのポイントについてしっかりと検討し、地域に本当に必要な形はどういうものなのかを見極めていくことが重要ではないか。また、議論にあたっては持続可能なものとしていくために、自治体負担も含めた採算性についても検討する必要があるのではないか。
<委員> 過去の見直しの経過等もあり引き続き現行運行継続基準による検証を続けることが適当だと思います。
<委員> コロナの緊急事態宣言、まん延防止の重点措置の期間が続いて外出自粛する中での乗車人員の減少はある程度我慢すべき。
<委員> 30%を下回ったから一律で路線廃止、というのは、利用されている方々の思いを汲み取れていない判断だと思いますので、財政面など難しいと思いますが、乗車料金を上げるなどの対応を検討する必要があると思います。
<委員> 運行基準について、①車両の耐用年数、②民間路線バスなど競合交通の有無、③1ルートもしくは1台あたりの年間赤字額の上限 500 万円。 コスト削減案について、運行経費の大部分は人件費であり、その額を最も大きく左右する要素は要員数であることから、要員の大幅な削減を断行する。①競合の徹底排除、②委託事業者を近場のタクシー事業者に変更。
<委員> 現在の運行継続基準に異議はありません。
<事務局> 現行の運行基準での運行継続について適当とのご意見を頂戴する一方、コスト面などの課題についてもご指摘戴いております。当面の間は現行基準での運行を継続しつつ、今後の再編の検討の際の課題事項の1つとさせていただきます。
意見集約： ぐるりんバス西砂ルートの一部変更及びダイヤ改正について
<会長> 地域との調整のもとでの改正であり、短期的な施策として実施に至ったことは率直に良かったと言える。22 年度はこの地域全体での既存バス路線等との、ルート等の再編の検討に着手することが重要である。
<委員> 西砂ルートの一部変更については、緊急的当面の対応として適当な変更と思います。
<委員> ぐるりんバス西砂ルートの一部変更及びダイヤの改正については、地域の方々に自治会経由をはじめ立川広報で徹底して連絡することが必要だと思います。

< 委員 > 今回は止むを得ないが車両の更新期限も迫っており、補助バス共々以下のとおり変更を。 ①平日の堀向線のうち 10 時台の便を9時台に、15 時台の便を16～17時台に変更。 ②運行事業者をヤマト交通もしくは近隣他社に変更。 ③運行ルートを大幅に絞り、他の交通手段がほとんどない殿ヶ谷街道以西に絞る。 ④運行時間帯を大幅に絞り、平日昼間のみ、西砂循環、昭22－2系統の走らない時間帯に限り運行する。	
< 事務局 > 「くるりんバスの運行状況について」の事務局の意見に記載させていただきましたとおり、西砂ルートについては、地域との話し合いを進め、再編も視野に入れた検討を進めてまいります。	
意見集約： その他の意見について	
< 委員 > 立川市長期総合計画による収支率の令和6年度目標値 40%は見直しが必要では。	
< 委員 > 山梨県北杜市でデマンド型のバスが運行しています。北杜市の面積は東京 23 区と同程度ですが、人口は約 50,000 人と交通や移動に課題を抱える方も少なくありません。生活に必要な施設もある程度決まっているので、自宅付近と目的地を結ぶ交通機能として実情とマッチしていると思いましたが、そこまで使い勝手はよくないと聞きました。	
< 委員 > 錦ルートについて、西砂ルートより収支は良いものの民間路線バスとの競合（京王バス 立 65、66 系統、立川バス 立 15-2 系統）が多く、これらの路線の収支を圧迫していることに加え、車イスの取り扱いができないバス停も多く、一方、曙支線については代替交通に乏しいことから、下記のように変更する。 ①京王バスに現行立川駅北口 14 発着を南口 5 発着へと変更をお願いする。 ②運行時間帯を大幅削減。 ③曙支線との完全一体化。 ④委託先を大和自動車交通もしくは近隣他社に変更する。 バス型からワンボックス等への転換によるコスト削減については、運行経費の大部分が人件費であることから車種の変更によるコスト圧縮は期待できませんが、近場の事業者への変更により、車庫－現場間の移動時間が短縮され、要員の削減が可能となります。	
< 事務局 > 頂戴いたしましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	
担当	まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (2279)