

議事要旨

会議名称	令和6年度第3回立川市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和7年3月25日（火曜日）午後1時30分～午後3時45分
開催場所	立川市役所2階208・209会議室
内容	■議事 1. 立川市地域公共交通計画の策定について ・本日の議題と今後の流れについて ・調査結果の報告について ・移動像・生活像・将来予測の整理について ・計画構成案・ニーズ・課題の整理について ・将来像・基本方針（案）のたたき台について ■その他
配布資料	・次第 ・資料1：本日の議題と今後の流れについて ・資料2：調査結果の報告について ・資料3：移動像・生活像・将来予測の整理について ・資料4－1：課題の抽出について ・資料4－2：将来の目指す姿・基本方針（案）のたたき台 ・参考資料：その他の調査結果 ・参考資料：第2回協議会におけるご意見と対応について
出席者	【委員】 岡村敏之委員（会長）、稲垣具志委員（副会長）、佐藤祐浩委員（代理：小島氏）、秦野凌委員、三浦裕介委員（代理：安井氏）、中村太郎委員、倉科大地委員、岩澤貴顕委員（代理：八木氏）、土岐雅人委員、中山俊夫委員（代理：五十嵐氏）、伊藤和香子委員、千葉雄太委員、鈴木学委員、宮本直樹委員、矢倉邦彦委員、梅田茂之委員、岡本康彦委員、大石幸治委員、浅見由希乃委員、住吉正光委員、小楠英之委員、野澤英一委員、佐藤岳之委員 【事務局】 地域公共交通担当課長 細田悠介、地域公共交通担当係長 岩崎泰之、中山ゆきな氏
公開及び非公開	公開
傍聴者数	2人
会議結果	■議事 ・本日の議題と今後の流れについて（資料1） 事務局より、資料1について以下のとおり説明した。 ⇒本日の議題の内容と今後のスケジュールについて説明。 （委員）意見なし

・調査結果の報告について（資料２）

・移動像・生活像・将来予測の整理について（資料３）

事務局より、資料２と資料３について以下のとおり説明した。

⇒今年度実施した 7 つの調査の主要な結果を説明し、それらのとりまとめである「移動像」、「生活像」、「将来予測」について説明した。

（委員）将来予測のまとめとして、人口減少や高齢化等は整理されているが、多くの調査を実施したからこそわかる立川市の 10 年後については不透明な部分があった。多くの調査結果に基づく 10 年後の予想はどこに示されているのか。

⇒（事務局）人口動向などは立川市でも基本計画を定めており、将来の予測はデータを基に行っている。一方で、バスの担い手が将来何人減るのか等の予測については、交通事業者から提示が困難という話もあり、定性的に示している。

将来の立川の姿の描き方は資料４で説明させていただく。資料３の将来予測は、現状のデータに基づいてまとめている。モノレール延伸計画は、確度が高いため、情報共有目的で提示している。

（委員）資料３の将来予測の整理は、現状整理可能なデータを提示しており、10 年後の年齢別や地域別等の移動手段の変化の予測までは入っていないという解釈でよいのか。

⇒（事務局）重複になるが、現状のデータでわかる見込みを示している。地域の人が将来どのように移動するかの予測までは今回の資料ではまとめていない。

⇒（事務局）補足だが、移動像、生活像は、移動の実態、生活の実態を整理しており、将来予測は実態だけでなく、現状から予測されることも踏まえて今後検討が必要になる事項（現状と将来の見込み）の 2 つの視点で整理している。

（会長）この資料は、上記の説明のように解釈し、共通認識を持ちたい。

（委員）確実性のある多摩都市モノレールの延伸の話が含まれている中で、栄町住民に一番影響が大きいのは都道 3・3・30 号（立川東大和線）であるが、現状の課題、将来予測にはそのあたりが全く触れていない。事業者も今後そこは意識した上で計画をされると思うが、どう扱っていくのか。

⇒（事務局）ご指摘の通り、都市計画道路については、現状落とし込めていない。都市計画決定されている内容については、提示できるが、事業着手時期が判明しているものまでしか提示できない。今後、課題として含めるかどうか検討したい。

⇒（事務局）補足する。都市計画道路についても現状把握のバックデータでは整理している。都道 3・3・30 号という特定のものではなく、

市内全体で進捗状況をまとめている。道路網が整備されることで、公共交通ネットワークも変わってくるものと考えている。

（会長）P. 16 の記述について、交通不便地域の拡大可能性はそのとおりであるが、担い手不足によって利用者が多い路線でも減便せざるを得ない路線があるとする、減便しても交通不便地域にはならない地域もある。市民の目線から見ると、駅まで歩いて行くことができる地域とそうでない地域との格差が拡大することの方が不安感を感じるのではないか。これは書き方の問題である。

（副会長）基本的な情報整理として、市民の移動実態や生活実態、意向をポストコロナ、高齢化の進行、担い手不足等の観点で整理されている。以前の計画策定時より社会情勢が変わっている中で、今回かなり膨大な情報を整理された結果、どのような新しい立川の動向が見えてきたのかに関する考察を教えてください。また、私たちはこれからどういうことを踏まえた上で新しい計画の策定の議論をしなければならないのか説明いただきたい。

⇒（事務局）ご指摘いただいた記述内容については修正する。

調査を踏まえて事務局がどのように計画について臨んでいくかというところの姿勢については、これまでの計画では多摩の中心都市としての今後の発展に関する議論が中心であり、都市の拡大に対応した計画策定であった。

一方で、現状は運転手不足やポストコロナの問題が出てきており、これらに対応した計画作りを行う必要がある。特に、路線バスの減便などには市民から切実なお声、陳情・請願をいただいている。このような状況を踏まえて、計画を見直すにあたっては、現状の実態や市民の方がどのような認識を持っているかを踏まえた上で、新たに地域公共交通計画の策定を行う必要があると感じており、その考えに基づいて、調査をまとめている。

また、資料 4 では、現状が悪化している状況だけでなく、新しい技術や様々な解決策があることにも触れている。他市の事例等も参考にし、市民の方が移動をできるだけ不便に感じない、減便になったとしても移動をためらわないで出かけられるような立川市にしていきたいというビジョンを以降の資料にて説明させていただく。

⇒（副会長）多摩地域の核となる都市として、立川駅を中心とした、商業が集積しているエリアの拡大・活性化について、これまでは重点を置いて計画策定を進めていた。しかし、砂川町などの北部地域の実態を踏まえ、社会情勢の変化によって、これまで推進してきた立川駅周辺への対応とは異なる対応策を講じていく必要があるということを改めて認識したと理解した。

補足であるが、計 10 回のワークショップに参加し、市民一人一人の

多様な意見を拝見し様々な気づきが得られた。次回の協議会で第 2 回のワークショップの結果も報告されるということであるが、協議会委員に情報共有したいことを 1 つだけ申し上げると、今回は公共交通の計画策定のためのワークショップではあるが、決してバスのサービス水準をどうするかといった公共交通サービスの形態にこだわって実施されたものではないということである。今の社会情勢の中で、立川市民の生活のニーズがどこにあるのか、そのニーズを満たすのは、すべてが立川駅ではなく、地域の中でこういった場所があるのかといったことを議論していただいた。また、このようなニーズに対して、深刻な担い手不足の状況下において、すべて路線バスで対応するのは困難であるという前提のもと、民間と行政と市民との協働型の解決策についても議論をしていただいた。恐らく資料 4 にて、そのような議論を促した根底が説明されると思う。

・課題の抽出について（資料 4 - 1）

・将来の目指す姿・基本方針（案）のたたき台（資料 4 - 2）

事務局より、資料 4-1、4-2 について以下のとおり説明した。

⇒立川市の地域公共交通計画の構成案を示すとともに、現状の調査の結果、市民のニーズ、市の上位・関連計画間のギャップから導かれる、立川市の移動に関する課題と立川市の将来像を実現していくための基本方針の案を説明した。

（委員）課題の 1 つ目の路線バスの維持について、基本方針にある大量交通の維持は大事だと思うが、なぜバスを維持してほしいと市民が思っているのかが重要なのではないか。例えば慣れ親しんでいるルートだから維持してもらい使い続けたいのか。安いからそれに乗りたいのか。重視する項目によって今後とるべき対応策は異なるのではないか。

⇒（事務局）市民がバスを維持してほしいと考える理由としては、個人の属性や地域によって異なることが考えられ、一概に答えられるものではない。バスの維持に関する意見としては、慣れ親しんだルートであることや、今回の市民アンケートには、運転手不足などの公共交通を取り巻く厳しい状況をお知らせする資料を同封しており、アンケートの自由意見では「そういった現状を知らなかった」という意見とともに「今ある路線を維持してほしい」という意見をいただいている。

コストに関しては、ワークショップで北部地域にお住まいの方に、立川駅へ行く際、西武線とモノレールの乗継利用の有無について尋ねると、モノレールを使った方がコストがかかるため、バスを使うというご意見をいただいていることから、コスト面のニーズは一定程度あると認識している。

⇒（事務局）第２回目のワークショップの中では、現状の交通網の中では達成できていない移動の目的はどのようなもので、どのくらいの頻度なのかということをお話し合っていた。その中で頻度は、毎日ではなくて週２日～３日という意見もあった。そのような頻度の移動を、すべて路線バスで対応する必要があるのかという部分では、リソースが限られている中では、既存の主要路線は維持した上で、そこではカバーできない需要に対しては、別の対応策が必要であるという視点で、基本方針の大量交通の維持と生活の交通を分けて示している。

（委員）後期高齢者もそうだが、車いす利用者は日常の移動において、公共交通に頼る部分が多い。課題の高齢者等の外出機会の減少は、大事な視点だと思っている。共に知恵を出し合い、誰もが社会参加できる環境形成に資する計画にできればと思っている。

（委員）ワークショップにおいて、枝葉の移動の目的は、買い物、通院のほかに、市役所等の公共施設に行きたいという人も多かったため、考慮の上検討を進めていただきたい。

（委員）公共交通を考えるときに幹の部分は大事という話はあるのだが、事業者のヒアリングの項目を見ると隔靴搔痒的な印象をうける。交通事業者として１０年後の立川市の交通をどのようにしたいのか、この１０年を会社としてどうやっていくかという部分を聞きたい。

⇒（委員代理）現状定年は６５歳だが、今５５歳以上６５歳未満の人間が社内に７００名いる状況である。そのため、１０年後には、７００名の従業員が退職する見込みである。その人数を補填できない場合、路線バスの現状維持は難しい。もちろん採用活動に関する努力はしているが、採用状況の良化には処遇改善が必要であり、その資金は運賃収入である。そのため、近年運賃改定を実施し、その増分を乗務員の処遇改善に活用し、採用の活性化を図ってきた経緯がある。

今後の展望について会社としては明言できないが、個人的には企業努力として日本人だけでなく、海外の方の採用に取り組んでいく可能性を考えている。その際、自治体から広報などの支援をいただけると採用が活性化できると考える。日本人に限定すると母数が限られているため、現状の維持は難しいと考える。

⇒（委員）実態はどのバス会社も変わらない。当社の定年は６０歳で、毎年８０人ぐらいが定年を迎える予定であり、同じ数の運転手を採用できるかという点非常に難しい。

また、大型二種免許の取得者数の８５％近くが５０歳以上であり、この傾向は当社も同様である。定年延長という話もあるが、現状８割近くの職員が定年後も嘱託社員として働いているため、抜本的な輸送力改善にはならない。

採用に関しては、CMや西武線内での宣伝をしており、それなりの反

響がある。しかし、入社後に業務を経験する中でギャップを感じ、辞めてしまう社員が以前より多くなっている印象である。入社する人数は多いが、辞めていく人も多く、結果的に増員にならないという現状がある。

さらに、担い手は乗務員だけでなく、整備士と事務員も不足している。当社全体で整備士が過去は 170 人いたが、現在は 100 人を切った状態である。850 もの車両をメンテナンスしており、限界が早々に来るのではと考えている。労働力をどこに頼るかという問題は非常に切実である。事務員も各営業所で泊まり勤務をし、運行管理をしている。リモートワークなどが普及している中、職場環境として選ばれにくくなってきている。

これ以上人材を削減できる場所は少なく、事務員、整備士も含めてバス運行環境そのものが厳しい状況であるという共通認識を持っていたきたい。

⇒（会長）地方では、運転手の採用が難しく乗客が一定程度存在する路線だけで細く長く続け、運輸事業以外によって経営を支えている。東京のバス会社は担い手がいれば現状を維持したいが、ない袖は振れないという厳しい状況下においても事業を維持していただいていると認識している。課題の「バス路線の維持」は、そういったことを踏まえて書いているものと認識している。

（委員）課題 2 の高齢者等の日常の移動手段の確保について、移動のしやすさや気軽さは交通手段の選択肢の多さに関係すると感じている。特に高齢者は、自転車や車が利用できなくなった場合に、幹以外の移動に関しては徒歩もしくはタクシーと選択肢が非常に少ない状況である。ラストワンマイルの移動に関しては、レンタル自転車やキックボードなどもあるが、安全性や利用方法（スマホ使用）といった面で、高齢者が利用するにはハードルが高いと感じる。高齢者のラストワンマイルを支える移動手段については、さまざまな関係者と知恵を出し合い、選択肢を増やすための議論を行いたいと考えている。

課題 3 のまちづくりとの連携に関して、立川市で公共施設の再編計画があると聞いている。現在市役所をはじめ、公共施設が比較的広範囲に十分な数があるが、今後再編されていく中で、施設が集約される場合があると考え。今後、まちのあり方が変わっていく可能性も十分にあるので、多様な関係者と情報共有し、現状に合ったまちづくりや、公共交通の計画づくりができるとよいと考える。

⇒（事務局）高齢者の移動といった部分では、枝葉の移動手段に対して路線バスで対応することは現実的に難しいと認識している。今後、技術革新の可能性はあるものの、現状ではシェアリングモビリティを高齢者の移動手段として位置付けるのは難しいと感じている。そうい

ったことを踏まえると、高齢者と若者世代では交通モードは変わっていくものと認識している。

まちづくりについては、都市計画課で、都市計画マスタープランというまちづくりに関する計画の改定を同時並行で検討している。都市計画マスタープランの中での拠点の考え方等を踏まえたうえで、交通をどのようにつないでいくかといったまちづくりの視点も重要であると認識している。

(委員) 自治会も含め、地域のコミュニティは衰退の傾向にある中で、お祭りや運動会、防災訓練の参加者は減少しており非常に危機感を感じている。

そのような中で、地方では自治会が主体となってミニバンなどで住民の送迎を実施する地域があると聞いており、そのような事を考え始める時期にきている町会支部もある。例えば栄町支部では、くるりんバス導入への要求はあったが、道路交通法により実現は難しく、対応策を、地域の住民同士で考えていくといった必要性が出てくるのではないかと考えている。

地域交流の場の拠点づくりが課題 3-2 に出ているが、学習館でコンサートイベントを開催しても、交通手段がないため参加を見送られる方もいる。生涯学習の視点でも、公共交通などの利便性を検討することも重要であると考ええる。

(委員) 基本方針(視点)の「連携・協働・持続可能性」に、「市、交通事業者、地域が連携・協働して取り組むための体制づくりを目指す」とある。地域の人間だけでは体制づくりをするのは難しいと思う。市のほうで率先して体制づくりを進めていただき、できるだけ多くの利害関係者を集めた体制を作っていただけるように尽力いただきたい。

また、西砂町は武蔵村山市と昭島市の中間地点に位置するため、昭島市に建設される GLP への送迎バスや、武蔵村山市にある物流倉庫や瑞穂町の IHI の工場に向かう送迎バスなどがある。そのような送迎バスなどの資源を有効活用することにつながる協議会を立ち上げていただきたい。

また、先ほど、バスの運転手が辞める一つの要因として、お客様との接遇や運賃授受などの業務に関する話があった。ヒアリング調査の中でも、障害のある方が、バスの乗車方法がわからず利用をためらう場合があるとあった。運賃の授受がないようなシンプルな乗り物があると、運転手・利用者双方にとって良いのではないかと思った。

(委員) 高齢者はいつでも出かけたいと思っており、買い物はもちろん、映画や図書館、選挙にも行きたい。しかし、現実には選挙に行けない方もいる。これから後期高齢者がどのように立川市で生活を楽しく有意義に過ごしていけるのか。どこかに行きたいと思ったときに、いつで

も自由に動ける手段を確保することが理想であると考えている。今は既存の交通手段をどうするかという話であるが、10年後には科学の力で新しい手段が生まれると確信している。市も民間事業者も果敢に多様な交通手段の創出に取り組んでいただきたい。

（副会長）資料4は、かなり上手にまとめられたというイメージを持っている。「ギャップ」という表現が非常によい。ギャップを埋めるためのアクションとして、今の公共交通のサービスの形態を変えていこうとか、新たに拠点整備しようという方法もある。ここに出席されている方などは市民の中でも意識レベルが高く、バス事業者の方々が吐露された現状も十分に理解されると認識している。一方で、市民の中でも公共交通に対する関心の度合いや、何に自分の生活の重きを置いているのかという価値観の違いもある。そのため、意識レベルの異なるさまざまな人々が、将来の立川の持続可能な交通に向けて、意識を変えていけるかというギャップを埋めていく必要がある。ただ、そのような事をストレートに市民に問いかけても、ハレーションを生むため、いかに上手に伝えたいかでギャップを埋めていくのか、いかに戦略的に仕組みづくりをしていくのかを意識したほうがよいのではないか。実際に移動する人たちは市民であるため、市民の移動に対するパラダイムシフトが起きると合意形成もしやすい状態になると思う。

合意形成に向けては、市民サービスを提供する側も含まれてくるのではないか。例えば商工会議所の方など、市民の生活ニーズに応える人たちの考え方も取り込んで、一つの地域としてどのように取り組んでいくのかを考えていかなければいけないレベルまで来ている。しかし、それらのすべてを地域公共交通計画のアクションプランとするわけではない。確認したいのは、都市計画課は都市計画マスタープランの議論がこれからあるということであるが、交通の実態を踏まえた上での拠点づくりをどれぐらい意識していただけるのか。また、デイサービスや福祉有償運送などの話は福祉部の話になるため、部局を跨いだ調整が要る。福祉の方は目の前のフレイル対策で手一杯の可能性はあるが、部局を跨いだ庁内の協働というものもこれから求められる中、そのあたりの可能性について伺いたい。

⇒（委員）福祉部局との連携といった部分では、協議会の下部組織として庁内検討委員会を設けており、まちづくり部の関連する課、交通対策課や都市計画課、道路課、福祉部では地域福祉課、高齢福祉課、障害福祉課等、関連部署が集まって、ここに出す議題について事前に庁内でも検討している。

資料3のP.3、運行本数図（左側：朝時間帯、右側：昼間時間帯）であるが、線の太い路線は立川駅を中心に放射状に広がっており、富士見町団地のほうから来る路線、若葉町団地から立川駅へ向かう路線が

これに該当する。また、その沿線に住む市民もバス路線の恩恵を受けており、立川市はバスの運行本数が多く恵まれた環境だと考えている。

これまでの都市計画マスタープランは鉄道駅を生活拠点にしようとする内容であるが、例えば西武立川駅は実態として拠点の機能を有していない。都市計画上では第一種低層住居専用地域という、コンビニすら建たない用途地域になっているため、まず都市計画で用途地域を変えないと利便施設が建たないというジレンマを抱えている。都市計画マスタープランでも、実際に物を建てようと試みるが、用途地域関係で西武立川駅の拠点化はなかなか実現が難しい現状がある。

一方で、今後、けやき台団地の建て替えが始まり、団地周辺には一定の利便施設が集積していることから、今回の都市計画マスタープランでは団地周辺を新たな生活の中心地として位置づけ、夜間人口を維持することで、結果としてそこからのバス路線も維持するといった都市と交通の両面を意識した検討を進めている。都市計画マスタープランは都市計画審議会に報告しているので、近々ホームページでも資料を公開する予定である。次回以降は、交通の動きの現状だけでなく、まちづくりと重ねたときにどういった路線が重要になってくるのか、維持していくべきか、それは市としても大事にしていく必要があるということも内部でも検討していく。次回以降、そのような具体的内容に関する検討を進めた上で資料を提供させていただきたいと思っている。

（会長）課題は調査の結果を取りまとめているため内容を記載することができている。しかし、上位・関連計画については大きな方向性は示しているが、現状の記載内容は抽象度が高い。例えば郊外はどんな暮らし方を目指しているのか、立川市周辺は拠点としてどんな成長をすべきなのかなどの具体の都市像が後付けでもいいのであると、そのためにどの路線バスを維持する必要があるのか、ターゲットは高齢者でそれ以外の対応はどうするのか、といった議論につながると考える。そのあたりを次回以降はご討議いただきたい。

■その他

・西武鉄道からの情報共有

西武鉄道の駅の営業体制の変更についてお知らせする。本日の議論の中でバスの運転手（担い手）不足の話があったが、バス業界に限らず、社会全体の問題である中で、鉄道業界も同様の状況である。鉄道の輸送事業を安定的に維持するために、今回 11 駅において、駅の営業体制を変更する。立川市内の駅では、武蔵砂川駅、西武立川駅の営業体制を 2025 年 3 月 25 日から変更している。詳細は、2025 年 2 月 21 日に弊社のホームページで掲載しているニュースリリースをご覧ください

	だきたい。 ・今後のスケジュール (事務局) 次回の協議会は 6 月 4 日の午後、女性総合センター5 階の第 3 学習室を予定している。別途開催通知はご案内する。 (事務局) 将来の姿、基本方針について、意見シートは 4 月 4 日までに ご意見をいただきたい。
担当	まちづくり部地域公共交通担当課 電話 042-523-2111 (内線 2282)