議事要旨

会議名称	令和7年度第4回立川市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和7年6月4日（水曜日）午後2時00分～午後4時00分
開催場所	立川市女性総合センター5階第3学習室
内容	<p>■議事</p> <p>1. 令和6年度のくるりんバスの運行状況について（報告）</p> <p>2. 立川市地域公共交通計画の策定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ結果及び生活像の更新（報告） ・課題・将来像・基本方針の見直し及び施策の方向性について（協議） <p>■その他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1：令和6年度くるりんバスの運行状況 ・資料2-1：立川市公共交通ワークショップ開催レポート ・資料2-2：生活像～地域（駅利用圏）別カルテ～ 暫定版 ・資料3：課題・将来像・基本方針の見直し及び施策の方向性について ・参考資料：前回協議会におけるご意見と対応について
出席者	<p>[委員]</p> <p>岡村敏之委員（会長）、稲垣具志委員（副会長）、佐藤祐浩委員、秦野凌委員、三浦裕介委員、高筒滋委員、梶田宜希委員、倉科大地委員、岩澤貴顕委員、中山俊夫委員、榊原元秋委員、小楠英之委員（代理：半田氏）、青山琢人委員、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、太田勇委員、佐藤岳之委員</p> <p>[事務局]</p> <p>地域公共交通担当課長 細田悠介、地域公共交通係長 岩崎泰之、中山ゆきな</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	6人
会議結果	<p>■議事</p> <p>(1)令和6年度のくるりんバスの運行状況について（資料1）</p> <p>事務局より、資料1について以下のとおり説明した。</p> <p>⇒令和6年度のくるりんバスの乗車人数、運賃収入、収支率の状況について報告した。乗車人員・運賃収入ともに令和元年8月の再編以降で最も高くなったが、運行経費の増加もあり、収支率は0.8%の増加に留まったことを説明。</p> <p>（会長）乗車人員が増えている要因は、コロナ禍以降の公共交通への回帰と近隣路線バスの減便による影響と理解している。収支率については、物価高騰による運行経費の増加の影響もあり、ほぼ横ばいと理解した。</p> <p>(2)立川市地域公共交通計画の策定について</p>

・ワークショップ結果及び生活像の更新（資料 2-1、2-2）

【ワークショップ結果（資料 2-1）】

令和 7 年 1 月～3 月に開催した公共交通ワークショップについて開催レポートをもとに概要を報告した。

【生活像の更新（資料 2-2）】

⇒生活像を、人口等の定量的な情報や移動・生活の特徴について地域別（駅利用圏別）に取りまとめたカルテを作成したことを報告した。

（副会長）ワークショップの概要及び趣旨について補足する。第 1 回ワークショップでは、公共交通は生活の中で目的を達成するための手段であることから、具体的な交通手段ではなく生活に密着した議論をしていただいた。また、公共交通を取り巻く厳しい現状について共通認識を持ったうえで、10 年後の生活や必要な移動について議論する中では、学習館や会館などの地域での拠点の話も出てきた。第 2 回では、地域の中で維持しなければいけないバス路線について共通認識を持ったうえで、人材不足の中での地域の担い手や、交通事業者に依存しない公共交通のあり方について議論した。全 10 回のワークショップの内容を活かして、市民参画型の視点を踏まえた計画が作成されることを期待したい。

（委員）ワークショップでは、要望だけでなく、今後に向けた建設的な意見交換ができたと感じている。一方、C 地域の 2 回目には「シルバーパス利用者が使いたくなるような施策」とある。くるりんバスでシルバーパスが使えるようにという要望は根強くあるが、要望ではないアイデアが出ていれば教えていただきたい。

⇒（事務局）ご意見としていただいている。これまで路線バスを地域の足として利用していた方のご意見を書かせていただいた。「利用しやすくなる」ための具体的な施策ではなく、シルバーパスが使えると助かるというご意見であった。

（委員）シルバーパスが今は使えないから使えるようになるとよいということか。何が使いにくいのか。

⇒（事務局）シルバーパスをくるりんバスで使えるようにしてほしいということだけではなく、枝葉の交通として新たな交通手段を検討する際、高齢者の利用促進施策という視点でシルバーパスという単語が出てきたと記憶している。

（委員）ワークショップ第 2 回の担い手に関する意見に「自治会」というキーワードが多くある。他市の事例であるような、自治会がマイクロバス等を運転して移動手段を確保していくようなことが、立川市でも可能性としてあることを感じた。周辺に住んでいる人が運転したほうが、地域の道をわかっている。交通事業者だけではなく、自治会や地域組織が担うというのは大事な視点だと感じた。

C 地域、栄町、若葉町、幸町の第 1 回のご意見で、「市役所に行かな

くとも済むような環境づくり」という意見に対しては、行政手続きのオンライン化や、郵送対応など、交通施策ではない別の角度から課題が解決できるのではないかと感じた。

(委員)ワークショップの意見で「自衛隊退職者の再雇用で運転手不足を解消できるのでは」とあるが、国土交通省では、自衛隊退職予定者向けの業務説明会を行っており、バス、タクシー、トラック、鉄道事業者を含めての業務説明会となっている。

(委員)立川駐屯地の自衛隊と協定を結び、退職者を含めてバスの運転に興味がある方を募集しているバス会社もある。

(会長)このような議論は、引き続き検討していくことが重要。記憶にとどめていただき、次の会の議論でもご意見をいただきたい。

・課題・将来像・基本方針の見直し及び施策の方向性について（資料3）

事務局より、資料3について以下のとおり説明した。

⇒課題・将来像・基本方針について、前回協議会時より修正した事項について説明。加えて、将来像に掲げる持続可能な公共交通ネットワーク実現に向けた機能分担、基本方針に紐づく施策の方向性について説明した。

(委員)この流れで事業例の検討に入ってよいと考える。その上で、P.8にある、「地域の拠点」と「生活の中心地」の定義について聞きたい。中核的な拠点は、立川駅を例示していることが分かるが、地域の拠点や生活の中心地はどのような場所を想定しているのか。

⇒(事務局)将来の公共交通ネットワークの幹となる路線の位置づけについては、次回協議会までに交通事業者を含めて議論する予定。幹となる路線が明確でないと、拠点に関する具体の議論も難しいと考える。

拠点については、都市計画マスタープランでも示しており、立川駅を中核拠点とし、西武線の武蔵砂川駅や西武立川駅、玉川上水駅、JRの西国立駅、西立川駅を交通拠点としている。鉄軌道駅以外では、生活中心地として、団地等を生活の中心地として位置づけている。また、学習館などの日常生活の拠点については、どの地域でこういった施設が拠点としての役割を持っているかという点を含めて、地域に入り込んで検討していく必要があると考えている。

(委員)方向性について異論はない。現状の将来像の「～誰もがでかけたくなるまち「たちかわ」～」の部分の表現では、立川駅周辺だけの賑わいを目指すように見えるが、事務局の説明を聞くと市民の居住地周辺の生活も対象であることが分かる。この言葉だけが先行しないよう表現を検討いただけるとよい。

また、枝葉の交通に関して、タクシー事業者はどのように関わること

を想定しているのか。アクションプランの段階で考える内容かもしれないが、見解を教えてください。

⇒（事務局）市民の生活も対象であることがわかるように、将来像の説明文を修正する。

また、タクシーも公共交通機関の1つであるため、表現への加筆を検討する。

（委員）立川市の地域福祉計画においても、地域の中で気軽に人が集える拠点を学習館以外にも作ろうとする動きがある。この先、拠点間をつなぐ交通ネットワークについて考える際、地域福祉計画における地域内の人が集う拠点も念頭に置いていただきたい。

⇒（事務局）地域内の拠点や学習館等の利用状況などは、実際に地域に入って利用者数や需要を把握する必要がある。地域内の交通を検討する上では、担い手の視点も含めながら、需要に合った交通手段を考えていく必要があると認識している。

（委員）納得感のある内容だと思う。ただ、課題1-2の内容に関する説明や具体的な方向性に関わる文言が基本方針等の中から読み取れない。参考資料にもある都道3・3・30やGLPの開発によってまちの様子が変わっていく中で、柔軟性とか追従性のような記載がないため、追記・補足をいただきたい。

⇒（事務局）現状の基本方針等の表現では課題1-2の内容が読み取れる形ではないが、基本方針①の「都市間・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持（幹）」に関連する形で、都市計画道路や公共交通のネットワークの変化には対応していくことになる。施策の方向性についてはたたき台の段階であるため、ご意見も踏まえつつ、基本方針に紐づく施策や事業を検討していく。

（委員）全体的に私もよいと思っている。特に、基本方針②「移動制約者の日常生活における移動を支える取り組みの推進」にある高齢者等の移動制約者は、自転車やキックボード等は使わず、徒歩による移動もしくは公共交通に頼るしかない。また、西砂町等の市民アンケートの結果を見ると、交通手段が理由で外出を諦めた人が約3人に1人とかなり多く、改めて大きな課題があると認識した。

P.10に「地域や福祉分野と連携した取り組みを推進する」とあるが、福祉タクシーもドライバー不足により、かなり前に予約をしないと取れないような状況にある。福祉分野との連携だけですべての課題を解決できるような状況ではないと感じており、地域のさまざまな資源との協働・連携が幅広く必要であると考えている。

⇒（事務局）前回協議会時に障害をお持ちの方等は移動手段として公共交通を利用しているとご意見いただいたことも踏まえて、基本方針②を打ち出している。施策の方向性においても、地域の輸送資源の活用も含

めて、福祉を中心としたさまざまな分野と連携していくことが必要不可欠だと考えている。福祉分野の個別の移動に関する課題を公共交通だけで解決することは難しいため、役割分担を考え、多くの方にとって利用しやすい仕組みができないか考えている。ただ、ドライバー不足は、交通事業者は然り、福祉輸送においても大きな課題であり、今後、例えば自家用有償運送の話が地域からあがった場合でも、同じ状況になるかと思う。担い手不足を踏まえて、地域、組織、行政が何をできるのかを考えていくことも、今後の議論とさせていただきたいと考えている。

(委員) 基本方針は素晴らしい。基本方針①の幹だけでなく、市民は枝葉の部分に期待している。B地域(上砂町・砂川町・柏町・泉町)のワークショップでは、幸福社会館に行きたいという意見や、高齢者の買い物足として、コミュニティバス規模でなくても、小型の乗り物でもよいという意見もあったため対応いただきたい。

(委員) 施策の方向性については、よくまとまっている一方で、立川市らしさが見受けられないように感じた。例えば、地域の賑わい、出かけたくなるまちづくりにもいろいろなやり方があると思う。今後、事業例等を議論していく中で、立川市らしさが出てくるとよいと思う。

また、拠点に関する議論についても、将来的な行政コストや公共交通ネットワークの維持といった視点で、議論していけるとよいと感じた。

(委員) 基本方針③の施策の方向性にある賑わいの「強化」について、日本語として違和感を覚えた。また、P.7の将来像について、「暮らしの移動を支える生活の交通をつなぐ」とあるが、「生活の交通」を括弧書きとした方が読みやすいと感じた。

⇒(事務局)「賑わいの強化」の表現は苦慮しているところがある。交通が直接的に賑わいを作るわけではないという考えのもと現状の表現としているが、引き続き検討したい。将来像の文言については、指摘の通り修正する。

(会長) P.8に階層のイメージがあるが、昭島市や国立市、武蔵村山市などの市外へ結ぶことも意識しているということが分かる表現が望ましい。

「階層」という言葉は「序列」を意味する。基幹交通と幹であれば乗り換えて使う交通手段という意味では序列である。一方で、枝葉の交通は、福祉的な交通、キックボード、タクシーというように多層である。そう考えると、枝葉の交通は必ずしも幹に接続するものではないかもしれないので、表現には留意していただきたい。

施策の方向性の「まちの賑わい強化」に関しては、商業活動という産業的なところだけではなく、通勤・通学といった都市活動も含めて考えるのであれば、「都市活動を支える」というニュアンスがあってもいいかもしれないと感じた。

(委員)市民は幹となる路線が突然減便されることを恐れている。どこが幹でありどのように維持していくのかが分からないため、考え方を聞きたい。

⇒(事務局)幹については、交通事業者とのヒアリングや、ワークショップの意見も踏まえて検討していきたいと考えている。通勤・通学の足や、都市活動の主要な移動を支える交通軸を想定しており、前回協議会で報告した移動像を踏まえて幹を設定していきたいと考えている。

幹をどのように維持していくかについては、仮にすべての路線で減便が起きてしまうとまちとしての機能を失うことになるため、そのような場合は、交通事業者に幹の維持をお願いし、枝葉の部分は市で対応を考えるなど様々な選択肢があると思う。次回協議会では幹の維持についての事業例もお示ししたい。

(会長)地域公共交通ネットワークの計画ということでは、今の事務局の発言は計画の根幹となる部分であり、次回以降で検討いただくことになると思う。

(副会長)課題の再整理については問題ない。

P.9では、基本方針①②の幹、枝葉のネットワークを、基本方針③④が「支える」という構図となっている。一方で、基本方針③の中にさらに「支える」という文言がある。基本方針③の中の「支える」は「交通環境」がまちの賑わいを支えると理解できるが、この「環境」という言葉は地球的な視点での「環境」など、人によって様々な意味で解釈できる。ここは乗り継ぎや利便性についての話であるかと思うが、誤解を招きかねない表現でもあるため、「交通環境」という文言をブラッシュアップできるとよい。

先ほどの委員の発言から、上位計画である都市計画マスタープランにおける拠点とは別の福祉的な視点での拠点があるということを知った。地域公共交通計画において都市計画マスタープランにおける拠点だけでなく、福祉の計画にある拠点までつなぐのか、福祉との「連携」についても具体的にどう「連携」するのか、福祉輸送の STS (Special Transport Service) をこの計画で捉えるのか、という部分は議論が必要かと感じた。

P.10、基本方針②の「多様なモビリティ」について、シェアサイクルや電動キックボードがあると思うが、この計画ではどこまでを対象とするのか。「多様なモビリティの活用」を施策の方向性として出すのであれば、事業例としてアクションプランを検討・打ち出していく必要がある可能性が考えられる。どう腹を据えるか、最終確認が必要であると感じた。

基本方針③の「交通結節機能」の具体的なイメージとして、事務局からはバス待ち環境との説明をいただいた。地域公共交通活性化協議会の

	<p>前身は、地域公共交通会議と交通結節推進協議会であった。交通結節推進協議会では立川駅のペDESTリアンデッキにナンバリングのサイン整備などを行ったが、乗り継ぎ拠点でのバリアフリーや移動円滑化、サインなどのユニバーサルデザインの話は必ず交通結節機能に関わってくると思う。他の自治体では、公共交通計画とは別にバリアフリー基本構想などを策定している場合が多いが、この会議体の立ち上げ背景を鑑みれば、バリアフリーの視点も当計画に含めるべきだと考える。含めることで多様な方々の回遊性の向上という部分にも寄与すると考えるので、検討いただきたい。</p> <p>(事務局) 追加の意見については、事務局にメール等でご意見をいただきたい。</p> <p>■その他</p> <p>交通企画課より、机上配布の資料について以下のとおり説明した。 ⇒立川駅において実施した「令和6年度案内サイン修繕」の箇所について説明した。</p> <p>・今後のスケジュール</p> <p>(事務局) 第5回協議会は9月8日(月)午後2時から、女性総合センター5階第3学習室で開催を予定している。別途開催案内を通知する。</p>
担当	<p>産業まちづくり部地域公共交通担当課 電話 042-523-2111 (内線 2282)</p>