

【取りまとめ】第1回公共交通ワークショップ振り返り

速報

		A地域(西砂町・一番町)	B地域（上砂町・砂川町・柏町・泉町）	C地域（若葉町・幸町・栄町）	D地域（富士見町・柴崎町・緑町）	E地域（錦町・羽衣町・高松町・曙町）
論点1	移動・交通手段	・西砂地域では日常の移動手段として自動車での移動が多く、高齢者でも自動車で移動している。自転車で移動できる世代は通勤（通学）等で最寄りの駅に移動している。 ・バス利用者はくるりんバスや路線バスで西武立川駅や昭島駅への移動が多い。一番町は武蔵村山方面（IHI・イオンモール）や立川駅方面の路線バスも利用（減便が進んでいる）。 ・地域全体として路線バスが減便（路線によっては10年前の半分以上に減便）している。くるりんバスは再編により増便（30分に1本）し、利便性が向上している。 ・地域内に公共施設（会館、学習館・リサイクルセンターなど）は充実している。公共交通でのアクセスが課題。 ・連絡所ではできない手続き等のために市役所等にいく際には不便（昭島駅から電車で立川駅に行く必要あり）。	・【砂川町】バス停まで距離がある地域などでは、移動手段を持たない高齢者がいる（近所の方に送迎してもらっている人もいる）。 ・【砂川町】日常生活で自動車や自転車が必要不可欠である。 ・上砂町4丁目、5丁目はバス停から遠い地域もあり運行本数も少ない（昼間1時間1本程度）。 ・バス停の待合環境がよくない（歩道が狭い、屋根がない）。	・東西方向の路線バスがないため、若葉町方面から公共交通で市役所(連絡所ではできない手続き等)や泉市民体育館（健康づくり）に行く際は立川駅を経由する必要がある。 ・バス停やスーパーなどから距離がある若葉町の一部地域では、高齢者はタクシーしか移動手段がない。 ・運転に不安を持ちつつも自転車や自動車で移動している高齢者がいる。地域によっては、ご近所で乗り合って自家用者で移動しているが、免許返納後の移動手段に不安を抱えている。 ・モルレル駅までの公共交通アクセスがよくないため、モルレルを利用することは少ない。 ・立川駅方面が混雑していることから、国立駅方面のバスを利用することもある（若年層はシェアサイクルも利用）。	・坂下のエリアは路線バスの運行本数も多く、坂上のエリアはここ数年で路線バスの減便が急激に進んでいる（奥多摩街道）。 ・坂上のエリア（奥多摩街道、立川南通り）で交通空白化が進んでいる（路線バスでの維持は困難）。 ・自動車、自転車、徒歩で移動できる世代は、目的地まで移動手段を選択して移動している（バスは利用しない）。	・京王バス（立65・66系統）の大幅減便により、立川駅北口への買い物・通院等での移動が不便になった（立川通り沿線住民）。 ・バス停まで歩いて行ける人は、通院や買い物で路線バスやくるりんバスを利用しているが、バス停まで歩いていけない人はタクシーを利用している（錦町は通院でのタクシー利用が多い）。 ・錦町（坂下）ではくるりんバスが唯一の公共交通手段で沿線住民にとっては利便性が高い。
	日常生活	・日常的な買い物は西武立川駅（ヤオコー）、昭島駅（モリタウン）方面で済ませていることが多い（一番町地域は武蔵村山方面も）。自動車利用者は、買い物の行先もさまざま（イオモールむさし村山、ダイエー、ジョイフル、ららぽーとetc）。 ・地域外の医療機関を利用していることが多い。地域外の総合病院へは駅からのシャトルバスなどを活用している。	・【砂川町】町内にスーパーがないため、日常的な買い物は柏町方面（ピーコック、いなげや）、武蔵村山市（イオンモール）、上砂町（マルエツ）まで自動車や自転車で行っている。東西方向の公共交通が乏しいため、移動手段を持たない高齢者は買い物に不便を感じている。 ・【砂川町/高齢者】天気が良いときは路線バスで立川駅まで買い物に出かける。 ・【泉町】日常的な買い物をするためのスーパーがなく、立川駅まで出ていく必要がある（バスがライフライン）。	・地域内にスーパー（オーケーストア、ヤオコーetc）や病院などの施設は整っている。	・富士見町では地域拠点として滝ノ上会館をよく利用している（公共交通のアクセスがよくない）。 ・富士見町4丁目周辺で移動手段を持たない高齢者は、商業施設が遠いと荷物が負担になるため、ネットスーパーを利用している人もいる（外出が減っている）。	・【曙町】買い物等の日常生活では駅まで徒歩や自転車で移動（くるりんバス曙支線は使わない）。高松学習館や市役所などの公共施設に行くには不便（立川駅を経由する必要あり）。 ・【羽衣町】サミットや西友で買い物。 ・【錦町】業務スーパーや西友（青柳通り）がある。京王バスが減便し移動手段がなくなったことで、日常的な買い物はネットスーパーを利用している人も（本当は商品を見て買いたい）。
	その他	・西砂町では宅地等が増えており子育て世代が増えている。一方で一番町の一部地域（松中団地等）では高齢化が進んでいる。 ・西武立川駅はスーパー（ヤオコー）以外に滞在施設がない。 ・道路状況的に歩行者および自転車の安全性に課題（五日市街道、上水北通り、宮沢通りetc）。	・道路環境が悪く、自転車の走行が危険（五日市街道など） ・砂川町は二世帯の高齢者が多い。	・同時期に一斉入居した地域などで、高齢化が進んでいる地域がある。	・富士見町では坂上と坂下で地域格差がある。坂下は団地周辺にスーパーなどが立地。坂上（富士見町4丁目、5丁目周辺）にはスーパーがない。 ・地域の医療機関が少なく（減っている）、立川駅周辺に集中している。	・日野橋交差点以南の立川通りは歩道も狭く、自転車もスピードを出すため、歩行者が危ない（立川通りは坂になっていてスピードを出す自転車が多い）。 ・錦町には日野市からの来訪者も。 ・昔からある団地や集合住宅では住民の高齢化が進んでいる。
論点2	移動・交通手段	・子育て世代の転入増、移動に課題を持つ高齢者が増加することで、移動困難者への対応が必要。 ・運転手不足や昼間人口の減少などを背景も、路線バスの更なる減便などが懸念される。 ・くるりんバスでの昭島駅、西武立川駅のアクセス維持が重要（近隣市との連携も必要）。 ・GLP昭島ができることによる交通状況の変化（渋滞や交通安全など）も踏まえて、地域の交通を考えていく必要がある。 ・車を所有していない世帯の高齢化や高齢者の免許返納者が増加することで、買い物や通院などの日常生活における移動困難者が増加することが考えられる。 ・コミュニティ活動を活性化させるため、公共施設（会館やコミュニティ施設）へのアクセス性を向上。 ・バス停まで歩けなくなるような高齢者が増えてくる。そういった高齢者の日常の移動手段の確保が必要（デマンドタクシーetc）。	・高齢化や免許返納などで、移動手段を持たない高齢者が増える。日常生活の移動手段確保（買い物、通院等）や外出促進の観点から、交通手段の確保（デマンド交通など）が必要。 ・子育て世代の視点も必要。子育て世代が気兼ねなく利用できる交通手段があるといい（子育てサロンへアクセス）。 ・バスの利便性を向上していく必要もある（乗り継ぎ、バリアフリー、優先座席等）。 ・運転手不足で路線バスの減便が進む中、本当に必要な交通手段を精査する必要がある。 ・運転手不足解消のため自動運転などの技術革新に期待。	・運転手不足により、路線バスのさらなる減便が予想される（自動運転などの技術革新に期待）。 ・自転車や自動車で移動ができなくなった場合の、高齢者の日常生活における移動手段の確保が必要。 ・地域の支え合いでできている移動が、自身も高齢化することで維持できなくなる懸念。 ・生産年齢人口を維持していくためにもバス路線の維持は必要。 ・高齢者の日常の移動手段の確保が必要（デマンドタクシーetc）。	・運転手不足により一部バス路線の維持が困難になる。 ・路線バスの減便が進む地域では、ネットスーパーの利用が増える（外出機会の減少）。 ・高齢者が増えることにより、免許返納後の買い物や通院が課題。 ・維持が難しいバス路線の代替交通手段（デマンドタクシー）。 ・シェアサイクルや電動キックボードなどのシェアリングモビリティの利用が増える。	・今後、バス停まで歩けなくなるような高齢者が増えてくる。そういった高齢者の日常の移動手段の確保が必要（デマンドタクシーetc）。 ・公共交通は子育てや高齢者などの移動支援のセーフティネットとして捉えて維持すべき（公的負担も必要）。 ・路線バスの減便などの状況を踏まえてくるりんバス再編（ルート変更）が必要。 ・隣接自治体と連携した移動手段の維持・確保（生活は立川市内で完結しない）。 ・通勤、通学などの主要な移動は路線バス、地域内の移動はデマンド交通、などの公共交通のすみ分けが必要。（地域ごとに完結する小さな交通システム） ・技術革新によりきめ細やかな交通サービスが可能になるのでは。
	その他	・西砂町においては子育て世代（転入）と高齢者の二極化が進むことが予想され、地域内住民の交流ができるとよい。 ・地域のまちづくりの将来像について、市のビジョンが必要。	・地域ごとの生活拠点を設ける必要性（地域の魅力向上、新たなコミュニティ形成）。 ・駐輪場など自転車が利用しやすい環境の整備が必要。	・歩きたくなるまちづくり（街道にベンチ）。地域も一緒に取り組むことが大事。 ・市役所に行かなくて済むような環境づくり（地域内で日常生活が簡潔できるといい）。 ・団地リノベーションと移動手段を確保することで若い世代を地域に呼び込むことができるのではないか（地域コミュニティの形成）。 ・自転車が走行しやすい環境を整備（五日市街道に自転車専用道路）	・手続きのために市役所に行かなくてもよい環境になっていることに期待（行政手続きのデジタル化）。 ・道路ネットワークの変化により（南北中央道の延伸）交通ネットワークも変わる。 ・地域の交流の場があるとよい。地域内で協力しあえる環境づくり。	・歩きやすいまちづくり（立川通りに等間隔でベンチがあるとフレイル予防での外出促進につながる） ・移動しなくてもいい街づくり（コンパクトシティ、移動販売、地域内で日常生活が完結）。