

事業No.13 地域内の身近な移動を支える 「地域内交通制度」の導入について

1. 地域内交通制度について

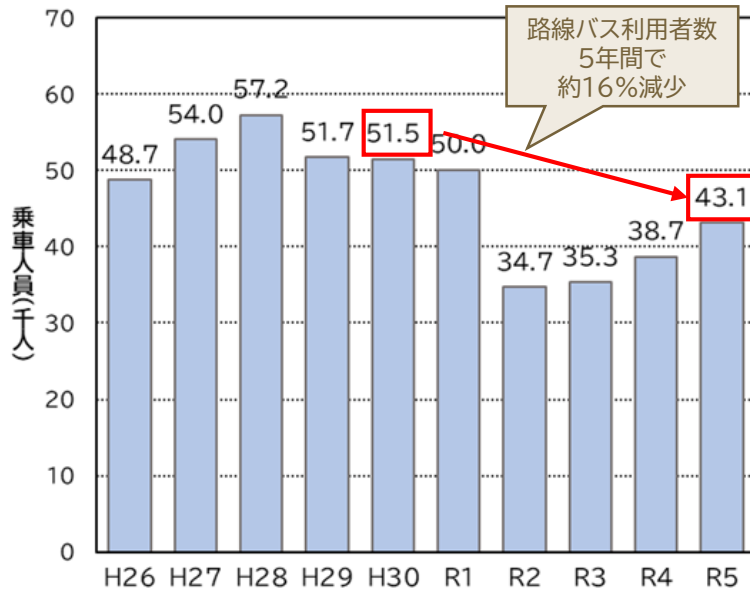
(1) 検討の背景

① 路線バスを取り巻く状況

- 利用者減少、運転手不足が今後も予想されることから、運行本数の増加や路線の新設等は非常に困難な状況にあり、利用者が少ない路線を中心に減便がさらに進行することが懸念される。

■ 市内の路線バス利用者数の推移

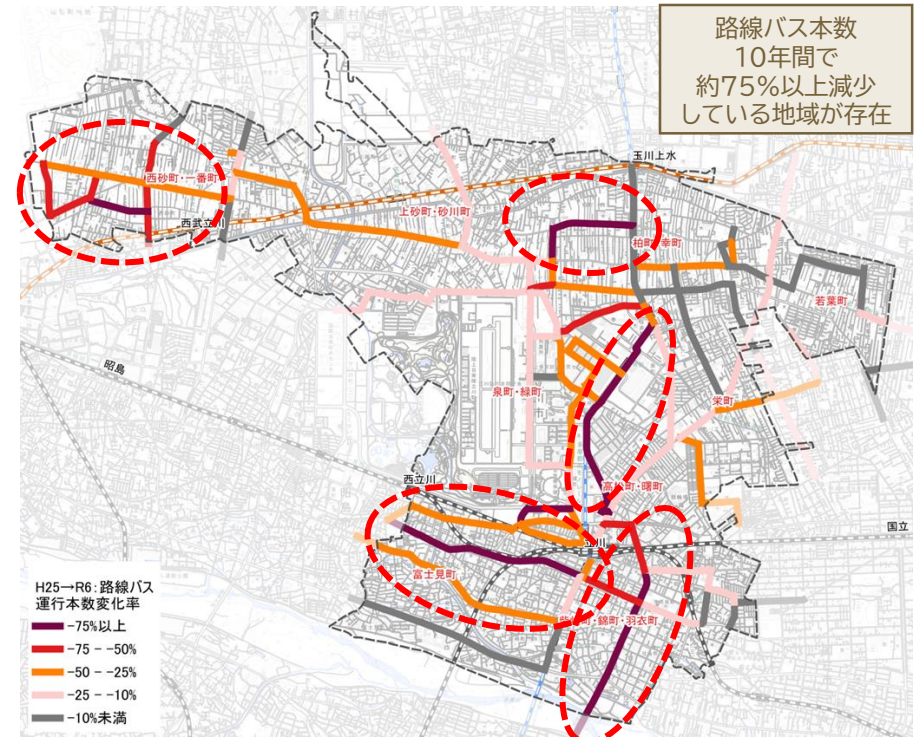
- 市内のバス利用者数は、鉄軌道同様コロナ禍前後となる、H30とR5を比較すると、5年間で約16%減少している。
- コロナ禍から回復傾向にあるものの、コロナ禍前の8割程度に留まる。



出典:立川市統計年報より作成

■ 路線バス減便図(H25→R6)

- 西砂町・一番町や北部の東西方向、富士見町、錦町のバス路線は、減便率が相対的に大きく、今後さらなる減便が進むことが懸念される。



出典:各事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成
(※コミュニティバス除く)

1. 地域内交通制度について

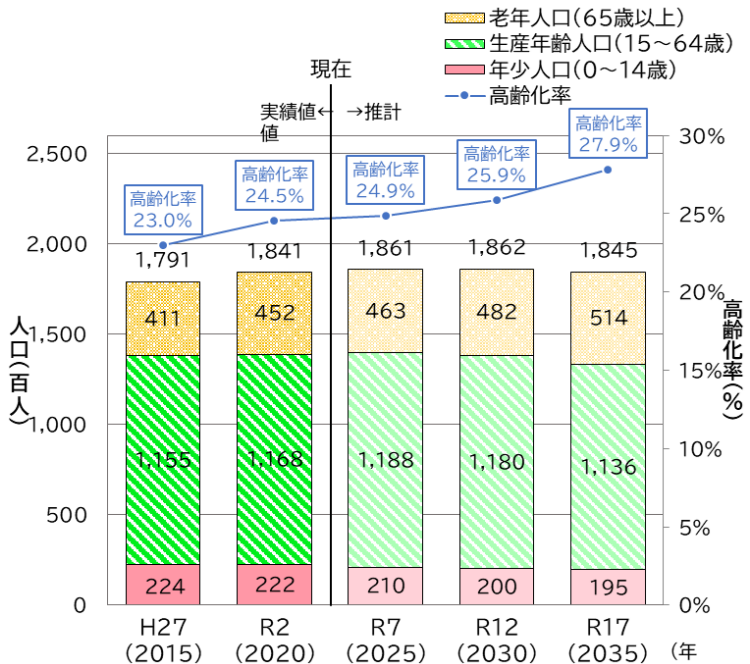
(1)検討の背景

②少子高齢化の進行

- 今後ますます高齢化の進行が見込まれる中、すでに一部地域では、高齢化率30%以上の地域があり、前述した、路線バスの減便などを背景に、徒歩、自転車、自動車で移動出来ていた高齢者が免許返納や身体機能の低下などにより、日常生活での移動(買い物等)に困難を抱えることが予想される。
- 少子高齢化の進行にともない扶助費の増加が見込まれる他、公共施設等の老朽化対応に投資的経費の増加が見込まれ、今後厳しい行財政運営を余儀なくされることが予想されている。

■5年ごとの人口と高齢化率の推移(H27～R17年)

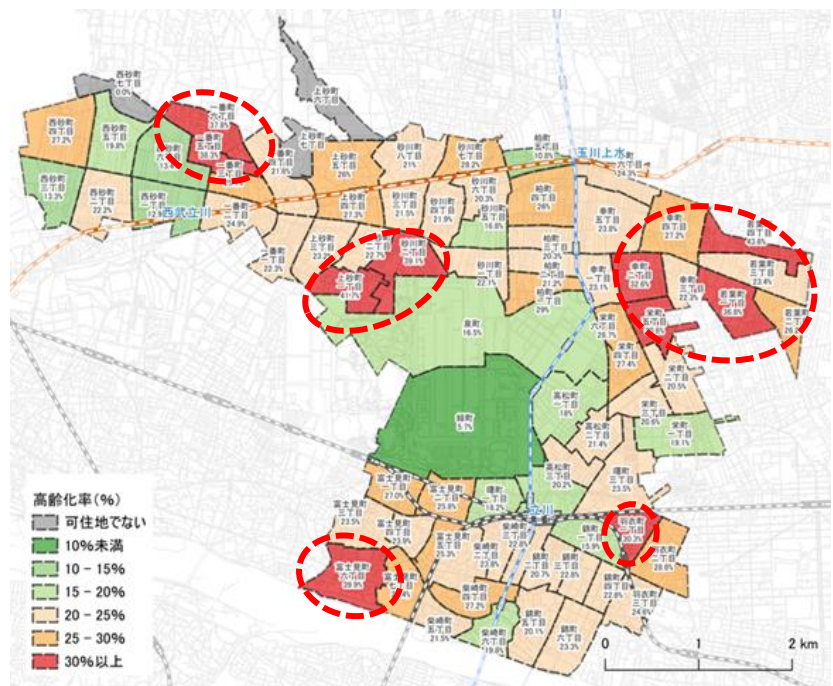
- 立川市の人口は増加傾向にあり、令和10年にピークを迎え、以後横ばいから減少局面に転じることが予測されている。
- 一方、高齢化率は近年増加傾向にあるが、将来も増加が続くと推測される。



出典：住民基本台帳と立川市提供データより作成

■R6高齢化率分布(町丁目単位)

- 高齢化率の分布を見ると、一番町や若葉町、富士見町などの一部地域で高齢化率が30%以上となっている。



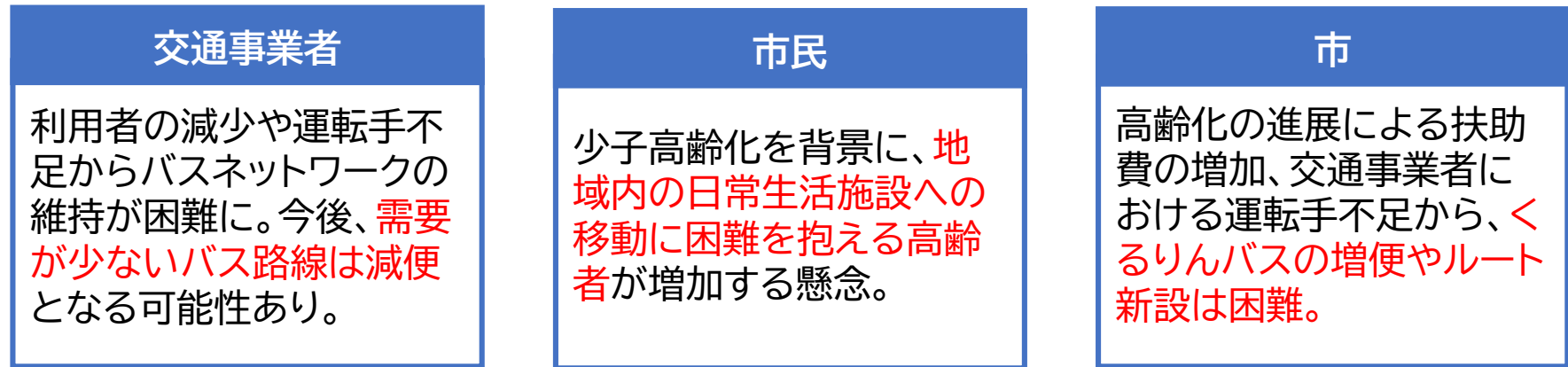
出典：住民基本台帳(R6.1.1)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

1. 地域内交通制度について

(1) 検討の背景

③ 地域内交通制度の導入

- 地域の需要(利用者数・目的等)より利便性の高い交通サービスの展開は、人的・財政的に資源が限られた中では困難。
- 地域の実情を最も理解している地域住民や関係者が積極的に検討していくことが必要である。
- 「地域内交通制度の導入」を地域公共交通計画の事業例と位置付け、令和8年度以降、制度設計を予定している。



人的・財政的に限られた資源の中で、**地域の需要(利用者数、目的等)に応じたサービス水準**の交通手段を検討していくことが必要であり、**地域の実情を最も理解している地域住民や関係者が、「地域の足」の確保に向けて積極的に「関わり」「守り」「育てる」意識をもって取り組んでいくことが重要である。**

地域内交通制度の導入

(制度導入について地域公共交通計画の事業例として記載。令和8年度以降、制度設計を予定)

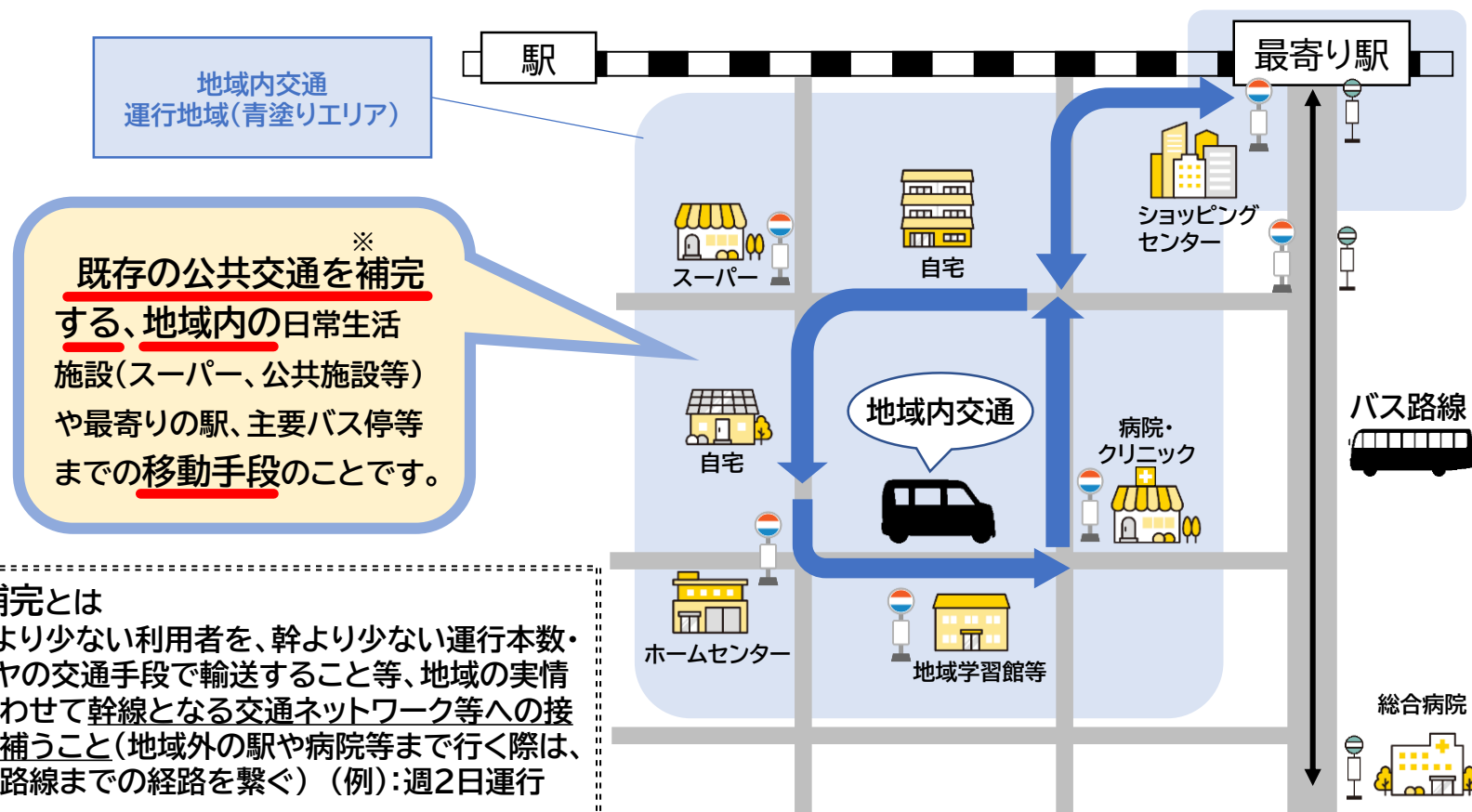
1. 地域内交通制度の導入について

(2) 地域内交通制度の内容について

① 地域内交通とは

- 既存の公共交通を補完し、地域内の日常生活施設(スーパー、公共施設等)や最寄りの駅、主要バス停などを運行する移動手段を「地域内交通」とする。

■ 地域内交通の運行イメージ図



1. 地域内交通制度の導入について

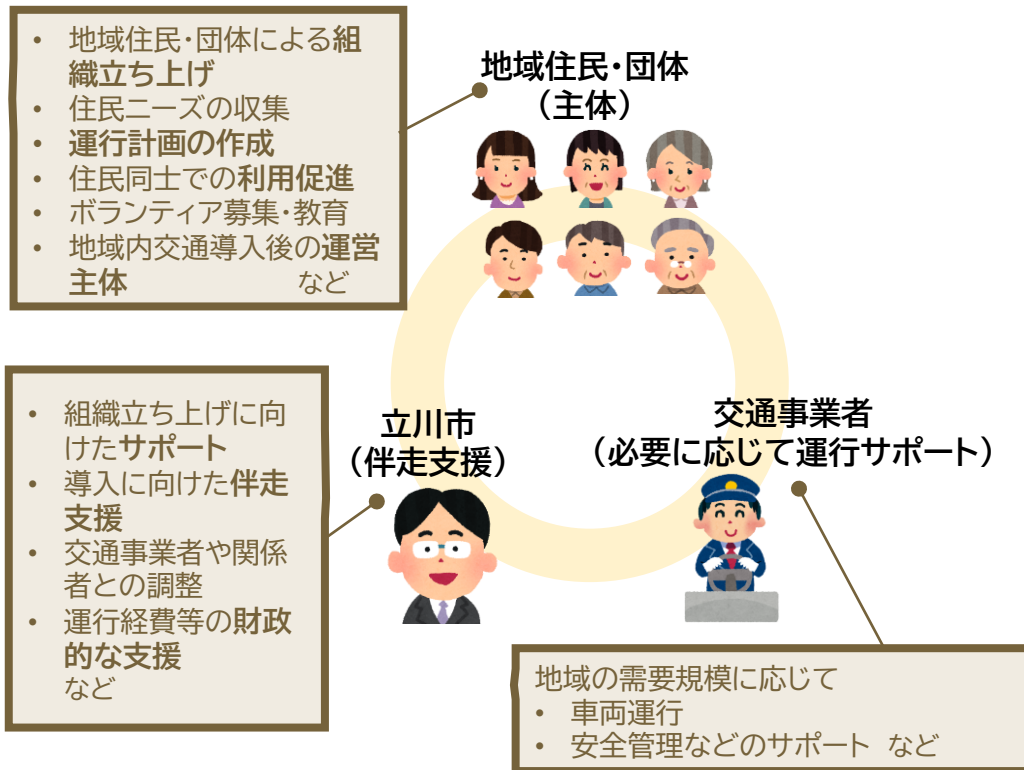
(2) 地域内交通制度の内容について

② 制度概要

- 「地域内交通制度」は、地域住民・団体が主体となり、市が検討段階から継続的に支援する制度である。

■ 取組体制(イメージ)

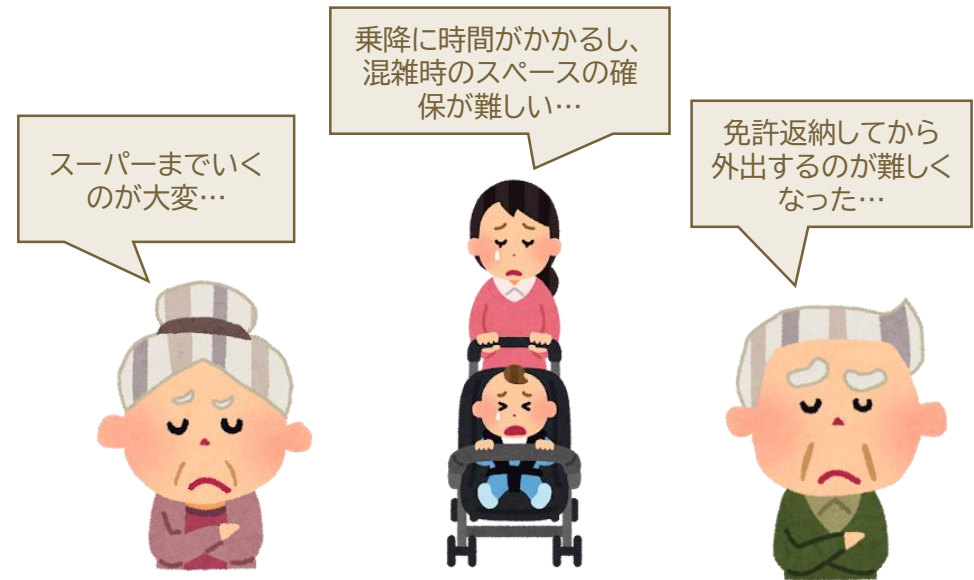
- 地域内交通の導入に向けて、「地域住民・団体」が主体となって検討し、「立川市」が伴走支援、「交通事業者」は必要に応じて運行をサポートする体制をつくるなど、連携して取り組む必要がある。



③ 地域内交通制度のターゲット

- 「公共交通のサービスレベル」や「日常生活施設の立地状況」などに課題がある地域における高齢者や子育て世帯等に主眼を置いて、制度の導入を検討する。
- ただし、利用者は上記に限定しない。

■ ターゲット(例)



ポイント

地域住民・団体、市、交通事業者がそれぞれの役割分担のもとで協働し、取り組むことで持続可能な交通手段の導入を図る

1. 地域内交通制度の導入について

(3) 地域内交通制度を検討する際の基本的な考え方

- 地域内交通制度を検討する際の基本的な考え方は以下のとおり。

☑ 地域の主体性

- 地域の課題や実情を最も知っている地域住民・団体等が主体となって、地域の日常生活を考え、その上で必要な交通手段と、その手段を最大限活かすことができる使い方や利用促進策等について検討を進める。

☑ 地域内での日常生活を支える移動手段

- 地域内の日常生活施設や最寄りの駅、主要バス停(幹との接続)など、地域内の限られた範囲を運行する。

☑ 既存の公共交通の補完

- 既存の公共交通のサービス低下を防ぐため、地域内交通の導入時は既存の公共交通とのルート重複は避ける。

☑ 需要規模等に応じた持続可能なサービス水準

- サービスの持続可能性を確保するため、限られた資源(人材・財源)の中で、利用人数の予測などの需要規模に応じた支援内容(メニュー)を検討する。

2. パイロット事業について

- 持続可能な制度の確立のため、適用要件やサービス水準、検討段階に応じた地域との役割分担など、課題を検証しながら、持続可能な制度の確立を目指す必要がある。また、路線バスの減便・廃便が進む中、市民の移動課題に対するスピード感を持った対応が求められていることから、地域内交通制度の導入に向けて、令和8年度からパイロット事業(実証実験)を実施する。

■パイロット事業を実施する目的

- パイロット事業(実証実験)を通じて、地域内交通の導入による効果やサービス水準、検討から導入までの手順や関係者間の役割分担などについて検討し、地域内交通制度の確立を目指す。

■パイロット事業の実施スケジュール(イメージ)

- 令和8～9年度では、制度設計内容の検討を踏まえ、パイロット事業の実証実験を実施し、その結果を制度設計にフィードバックし、改善・更新を図りながら、令和10年度には、地域内交通制度の本格運用を開始することを想定している。

