

議事要旨

会議名称	令和 7 年度第 5 回立川市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和 7 年 9 月 8 日（月曜日）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> <ul style="list-style-type: none"> 1. 立川市地域公共交通計画の策定について <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の骨子案について（報告） ・施策案・事業例について ・評価指標と数値目標について ・計画の推進体制と進捗・達成状況の評価について <p>■その他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・立川市地域公共交通活性化協議会資料 　　資料 1：立川市地域公共交通計画　計画骨子案について 　　資料 2：施策案・事業例について 　　資料 3：評価指標と数値目標について 　　資料 4：計画の推進体制と進捗・達成状況の評価について 　　参考資料 1：持続可能な公共交通ネットワークについて（事業 No. 1） 　　参考資料 2：「地域内交通制度」の導入について（事業 No. 13） 　　参考資料 3：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）、稻垣具志委員（副会長）、佐藤祐浩委員、秦野凌委員、富樫秀樹委員、梶田宜希委員、倉科大地委員、岩澤貴顕委員、土岐雅人委員、小林聰委員、中山俊夫委員、榎原元秋委員、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、浅見由希乃委員、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、中山ゆきな</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	2 人
会議結果	<p>■議事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立川市地域公共交通計画　計画骨子案について（資料 1） <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>⇒計画の概要及び立川市の目指す将来像、将来像を実現するための基本方針について再度説明し、これまでの内容を踏まえた計画の骨子案について報告した。</p> <p>（全委員）内容について承知した。</p> ・施策案と事業例について（資料 2）

事務局より、資料2の事業1～14について以下のとおり説明した。
⇒施策と事業の関係性、および具体的な事業の実施主体とその内容、想定する実施スケジュールについて説明した。

(委員) 資料2の2ページ目の一覧表について、施策6(連携・協働の仕組みづくり)と事業13(地域内の身近な移動を支える「地域内交通制度」の導入)は、関連性があるのではないか。

⇒(事務局) 施策6は地域住民が主体となって協議会を創ることを主眼に置いたものであり、地域内交通制度の検討の仕組みである事業23と結びついている。

・持続可能な公共交通ネットワークについて(参考資料1)

事務局より、参考資料1について、資料2と併せて以下のとおり説明した。

⇒持続可能な公共交通ネットワークを形成するための立川市の幹となる交通(バス路線)について説明するとともに公共交通の階層性について説明した。

(委員) 持続可能な公共交通ネットワーク図における拠点が少ない。公共交通を利用して作る考え方はないのか。

⇒(事務局) 公共交通ネットワーク図における拠点は、都市計画マスタープランを基に描いているものであり、地域の中の拠点は、今回の「基幹交通」及び「幹」を示した図においては記載していない。地域の拠点については、前回協議会でお示しした「地域カルテ」などを参考にしながら、行政が一方的に決めるのではなく、地域に入って検討していくものであると考えている。

⇒(会長) 拠点について、都市計画マスタープランで描いているということを重視するのか、個々の重要性を鑑みるのかは、今後も議論の必要がある。

⇒(事務局) 本計画検討の後で、地域内交通制度の検討を進めていくが、その中で拠点についても検討ができるとよいと考えている。

(委員) 実施主体に「バス事業者」、「交通事業者」、「事業者」など色々な表現方法があるが、その考え方について教えてほしい。

⇒(事務局) 「バス事業者」は路線バスを運行している事業者、「交通事業者」は「バス事業者」及び基幹交通(鉄道・モノレール)事業者及びシェアリング事業者、「事業者」は上記に加えて、観光事業者・開発事業者などを含めた幅広い事業者を指す。

(委員) 事業7(公共交通の利用促進)・事業9(公共交通案内マップの作成)・事業10(公共交通に関する情報のオープンデータ化の促進)における交通事業者の役割は何か。

⇒（事務局）事業7については、バス事業者・交通事業者に自社の交通について魅力をアピールしていただくことを想定している。事業9は、主に路線バス・コミュニティバス路線情報の視認性を高める過程において意見をいただきたいと考えている。事業10はGTFS等のオープンデータ化の促進を想定しており、その過程において他の事業者が関係する可能性を考慮して交通事業者という記載をしている。

⇒（委員）交通事業者は、実施主体である立川市に対する情報提供や掲出場所等を相談、協力する立場と認識した。実施主体が今後目標の達成に向けて主体的に、評価・数値目標、誰がどのように進めていくか等を明確にしておくべきと考えている。

（委員）施策数が多く、取り組むレベルの異なる施策が並列して記載されており意図を読み取ることが困難。例えば、事業4（くるりんバス（西砂・錦ルート）における運行の見直し）と事業11（くるりんバスのバスロケーションシステム導入）は同時期に行う事業と認識しているが、現状ではそのことが伝わらない。

⇒（事務局）事業4（くるりんバス（西砂・錦ルート）における運行の見直し）の後、事業11（くるりんバスのバスロケーションシステム導入）を入れる流れになる。見せ方は今後検討する。

（委員）地域内交通の説明の中で「地域」と「地域をよく知る人」という記載があるが、「地域」はどの範囲のエリアを指すのか。「地域をよく知る人」とは地域団体を想定しているのか。

⇒（事務局）「地域をよく知る人」に関して、現状想定があるものではない。地域に根差した組織と相談し、パイロット事業を通じて検討する。

「地域」のエリア範囲は、1km～2km圏に収まる程度を想定しているが、これもパイロット事業を通じて検討する。

（委員）実施期間について、事業間の連動性が不明瞭。事業1～14のクリティカルバスがどこにあるのかが分からない。

⇒（事務局）事業には、事業間の関連性が無いものや、他事業の進捗によって検討を開始するものもある。5年間の優先度も含めた示し方は検討する。

⇒（会長）最終的に細分化はする可能性があるが、同時に進める方が良いものの中にはあり、例えば地域内交通制度もバスの減便に関連した事業とも捉えられるので、セットで実施できる事業がある可能性はある。

また、地域内交通制度について、バスとは別の事業であると説明すると、受け取る側としては、思っているものとは別のものが出てきたという印象を受けるので、示し方については注意が必要である。

（委員）事業8（駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討）は、バス停留所は設置する町内との合意が取れずに廃止となるケースもある。バス待ち環境の整備は、道路管理者、地元自治会の協力が不可欠である事

とともに、リスクがある事も理解いただきたい。

(会長) 道路管理者が関連する事業がない。事業として含めるかについては引き続き検討いただきたい。

(委員) 立川駅はスペースが少ないためバスの待機場がないことに加えて、乗降場所が同じであることから定時性にも大きな影響が生じている。バリアフリーに加えて、ロータリーの見直しも検討して欲しい。

(委員) 事業 12 (団地の建替え時におけるモビリティハブの整備検討) は、武蔵野市の「hocco」のような想定か。

⇒ (事務局) モビリティハブは、自転車を駐輪できる環境やシェアサイクルのポートを設置する程度を想定。団地の建替えと併せて整備する拠点を選定し、将来的には当拠点からのラストワンマイルを整備することを想定している。

(委員) 将来的な都市構造と併せて議論することが重要だと考える。必要に応じて立地適正化計画の策定も検討いただきたい。

⇒ (事務局) 本市では並行して都市計画マスタープランの策定を進めており、相互に内容は確認しつつ検討を進めている。

(委員) 今回の検討内容は 5 年計画であり、大体の見通しが立てられる。事業についてもう少し深堀りできると考えるが、今回はどこまでの粒度で検討する場と認識すればよいか。

⇒ (事務局) 現状の見通しでは、大規模な都道整備等の具体的なスケジュールが明確に決まっているものが少ないため、このような粗い整理としている。

⇒ (委員) 今回の協議会では事業項目と論点出しまでと理解した。今後も協議会で引き続き報告いただきたい。

- ・事務局より、資料 2 の事業 15 ~ 29 についても引き続き説明した。

(委員) 事業 28 (交通ルール・マナーの向上) には自転車利用者のマナーも含まれるのか。

⇒ (事務局) その認識で問題ない。事務局としても、自転車利用者の交通マナーは、路線バスの定時性確保等に関連するため重要であると考えており、事業 15 (自転車利用環境の整備) や 事業 16 (シェアリングモビリティの適切な活用促進)、事業 28 (交通ルール・マナーの向上) の実施主体に市民を含めていく必要があると認識している。

(委員) 事業 25 (近隣自治体との連携に関する継続的な協議) について、すでに会議体はあるか。

⇒ (事務局) 近隣自治体同士で情報共有を行う場はある。

(委員) 事業 26 (公共交通のバリアフリー化の推進) について鉄道駅に関することが、鉄道事業者の立場で記載されているが、立川市として取り組むバリアフリーの範囲は鉄道駅だけでなく広域的に市の立場で記載するものではないか。

⇒（委員）事業26について、ハード面を主に記載してあるが、実施主体に市民を加えて、障害者・高齢者・子育て世帯の移動に対しての優しいまちづくりも含めて進めてほしい。

⇒（副会長）今の質疑の内容はバリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想にあたるものである。立川市にはバリアフリー基本構想はなく、過去の経緯は納得しているが、開発が進んだ現状ではその方針を見直してもよいと考える。そういったことも考えると、当会議はサイン計画を契機に始まったターミナル協議会からの発展的な位置づけでもあるため、多様な人々が駅周辺で過ごせる環境づくりを検討事項として取り上げてもよいかと思う。ただ、バリアフリー基本構想と同じレベルの教育啓発などを入れて議論すると当計画の範疇を越えるので、この計画でできる範囲で進めることでよいと思う。

⇒（事務局）福祉分野の計画で対応する内容も含まれていると理解している。次回までに、立川市の役割についても具体的に記載する。

（委員）実施主体として「市民」が多いと感じるが、市民に当事者意識を持たせるために、新たな事業として市民に情報提供し周知する事業（イベント等）を含めたほうがよいのではないか。

⇒（事務局）市民への周知は重要だと考えている。一方で、市民にかける負担も考慮し、事業7（公共交通の利用促進）の中で市民へ周知し、市と市民が協働して進めていくことを想定している。現状の表現はその意図が明確ではないため、修正する。

（副会長）施策の星取表は基本方針との関係性が分かるようにすること。

（副会長）施策6（連携・協働の仕組みづくり）と事業7（公共交通の利用促進）は関連があるため印を付すことがよいと思う。また、関連性の度合いを示すため、黒丸、白丸等、濃淡をつけて整理することも示し方の一つとしてあるのではないか。

（副会長）実施期間についても星取表のように縦にならべるとよいと思う。事業の達成時期から逆算して期間を想定し、破線の矢印は事業終了後だけではなく開始時期に記されていてもよいと考える。

（副会長）立川市は自転車活用推進計画を策定している。施策15（自転車利用環境の整備）・施策16（シェアリングモビリティの適切な活用促進）のどちらも自転車やシェアリングモビリティの話であり、自転車活用推進計画の内容と重複する印象を受けるため、当計画の範疇を明確に記載したほうがよいと考える。

（副会長）事業19（立川駅周辺交通案内サインの維持・更新）の実施主体は、商工会議所等も入ると考えられる。

（副会長）事業26（公共交通のバリアフリー化の推進）は、施設のバリアフリーだけでなく、エリア内の道路も含めた面的なバリアフリーが

記載されることが望ましい。バスの遅延に関しては、ターミナルの空間的な制約だけではなく、その他のバス停でも同様な問題があると推測されるため、道路管理者等も含めて検討する必要がある。

(副会長) 事業28(交通ルール・マナーの向上)では、可能であれば、停車に関して正着を担保するための内容も含めていただきたい。

・評価指標と数値目標について(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。

⇒設定する評価指標とその基準値について説明した。

(委員) 公共交通サービスの人口カバー率の指標も入れて欲しい。

(委員) 計画期間である5年間で29もの事業を実施する中で、今後、施策や事業、特定事業計画など策定する理解でよろしいか。その場合、相当数の進捗管理が発生することが予想される。重複する点もあるので施策や事業をまとめることも検討するべきかと思う。

(委員) 指標5(高齢者の外出率(週に3日以上外出している割合))について、「公共交通手段が理由で外出をあきらめた」理由の方が重要と考えるので、指標とすることを検討いただきたい。また、外出率を指標とする場合、高齢者だけでなく障害者や子育て世代の方といった個人の属性ごとに観測することが望ましい。

(会長) 指標1(地域公共交通の利用者数(路線バス等))及び指標2(路線バス・コミュニティバスの一便あたりの利用者数)は様々な交通モードを合算しているが、内訳をどう示すか確認していただきたい。

(会長) 指標3(コミュニティバスの収支率)と指標4(コミュニティバスの一人当たりコスト)の関係性については引き続き検討していただきたい。

(会長) 指標4(コミュニティバスの一人当たりコスト)は行政コストと明示したほうがよい。個人的には運行コストがよいと考えている。

(委員) クロスセクター効果を測るような指標も検討いただきたい。

(委員) 指標8(公共交通に関する市民協働による取組み件数)について、これから基準値を決めると思うが、カウントする「1件」の定義を明確にする必要があると考える。

・計画の推進体制と進捗・達成状況の評価について(資料4)

事務局より、資料4について以下のとおり説明した。

⇒計画策定後の活性化協議会の関わり合い方と計画の進捗管理および達成状況の観測のスケジュール感について説明した。

⇒(副会長) 地域内交通に関するパイロット事業と計画の進捗管理の関係性は5章等において整理しておいた方がよい。

	<p>・「地域内交通制度」の導入について（事業 No. 13）（参考資料 2） 事務局より、参考資料 2 について以下のとおり説明した。 ⇒資料 2 と併せて地域内交通制度の概要を説明した。</p> <p>・その他（今後のスケジュール） （事務局）次回の協議会は 11 月 26 日の 15 時より女性総合センター 5 階の第 3 学習室での開催を予定している。別途開催通知はご案内する。 （事務局）本日の議論に関する追加のご意見は、9 月 15 日までを目安に いただきたい。</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>