
立川市地域公共交通計画素案

令和 8 (2026) 年

立川市

目次

第1章	計画の概要	1
第1節	計画策定の目的・位置づけ	1
1	計画策定の目的・背景	1
2	計画の位置づけ	2
第2節	対象区域・計画期間・対象交通手段	3
1	対象区域	3
2	計画期間	3
3	対象交通手段	3
第2章	立川市を取り巻く現状	4
第1節	計画策定に向けた調査の概要	4
第2節	地域の概況	5
1	用途地域・土地利用の状況	5
2	人口分布	7
3	高齢化率分布	8
4	人口および高齢化率の推移・推計	9
第3節	公共交通を取り巻く状況	10
1	公共交通網	10
2	公共交通利用者数の推移	11
3	バスの運転者数の推移	11
4	バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況	12
5	路線バスの減便状況	13
6	交通不便地域の分布と主要施設の立地状況	14
7	交通事業者の現状と今後の意向	15
第4節	移動に関する実態	16
1	市内の主な滞在場所	16
2	市内の地域間および近隣市町村との流動	17
3	市内居住者の移動の特徴	18
4	市内の利用交通手段	19
5	高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向	20
6	最初に利用する鉄軌道駅	21
7	日常生活と移動に関する現状	22
第5節	市民の移動に関するニーズ	24
1	交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無	24
2	将来を見据えた日常生活における移動に関する意見	25
3	移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）	26
4	公共交通に対する満足度	26
第6節	移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）	27
1	移動像	28
2	生活像	29
3	将来予測	31
第3章	交通に関する課題	33
第1節	課題の抽出	33
1	課題の抽出方法	33
第2節	交通に関する課題	34

第4章	目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針	38
第1節	立川市の将来像	38
1	目指す将来像	38
第2節	将来の公共交通ネットワーク	39
1	都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸	39
2	将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴	40
3	将来の公共交通ネットワークの考え方	41
第3節	将来像の実現に向けた4つの基本方針	44
1	4つの基本方針	44
第5章	施策と事業	45
第1節	施策体系	45
第2節	目標達成に向けた事業の一覧	46
1	基本方針・施策・事業の関係性	46
2	事業の一覧	47
第3節	多様な関係者による連携・協働	49
第4節	各事業の内容	50
第6章	計画の実現に向けて	83
第1節	計画指標と数値目標	83
第2節	計画の推進体制	87
第3節	計画の進捗・達成状況の評価	88

第1章 計画の概要

第1節	計画策定の目的・位置づけ	1
1	計画策定の目的・背景	1
2	計画の位置づけ	2
第2節	対象区域・計画期間・対象交通手段	3
1	対象区域	3
2	計画期間	3
3	対象交通手段	3

第1章 計画の概要

第1節 計画策定の目的・位置づけ

本節では、本計画の策定の目的・背景、上位・関連計画との関係性を踏まえた本計画の位置づけなどを整理しました。

1 計画策定の目的・背景

本市は東京都の西部に位置し、J R 中央線・南武線・青梅線・五日市線、西武拝島線、多摩都市モノレールといった鉄軌道網が東西南北方向に運行するほか、一日平均の乗車人員が約 15 万人である J R 立川駅を中心に多くの路線バスが運行しており、第 5 次首都圏基本計画では、東京都市圏西部の業務核都市に位置づけられるなど、交通の要衝として発展してきました。

このような交通環境を活かし、持続的な都市づくりを進めていくため、本市では、平成 24 (2012) 年度に「立川市交通マスタープラン」を策定し、新たな時代における都市活動とそれを支える交通のビジョンを示しました。さらに、その実施計画として平成 27 (2015) 年度に「立川市総合都市交通戦略」を改定し、J R 立川駅の西側自由通路や、立川ターミナル案内サインの整備など、様々な交通施策を展開してきました。

また、路線バス網や社会経済情勢などの変化を受け、平成 27 (2015) 年度には「立川市コミュニティバス再編計画」を策定し、「路線バスの補完」「市民生活密着施設へのアクセス」「交通不便地域の利便性向上」「持続性の確保」のコンセプトのもと、くるりんバス運行ルート of 再編などを実施し、その後も運行継続基準に基づきながらルート統合や支線化など、運行改善を進めてきました。

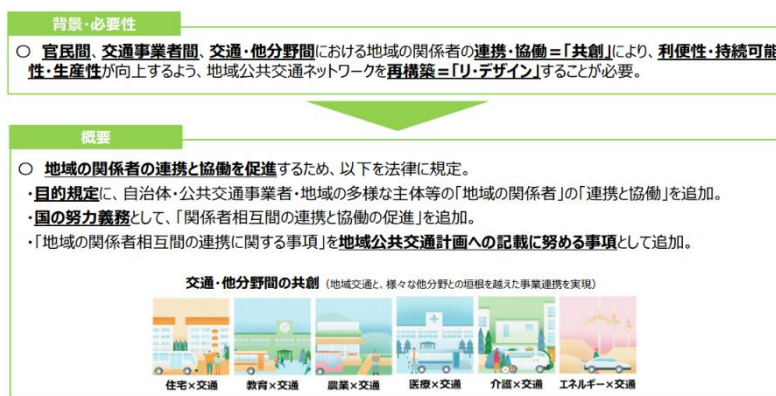
一方で、近年は全国的に公共交通の利用者減少や深刻な運転手不足、高齢化の進展により、移動に困難を感じる方が増加しているほか、コロナ禍を経て生活様式が多様化するなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。そのため、交通事業者による旅客運送サービス提供の継続が困難な状況が生じております。本市においても、コロナ禍における利用者の減少や深刻な運転手不足などを背景に、路線バスの減便が大きく進み、市民の移動に支障が生じている地域が一部見られます。

こうした状況を踏まえ、国は令和 5 (2023) 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19 (2007) 年法律第 59 条)(以下「地域交通法」という。)を改正しました。改正法では、「地域における主体的な取組及び創意工夫」並びに「地域の関係者の連携と協働」を推進し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めていくこととしています。

本市においても、現在の課題に加え、将来の状況も見据えた上で、地域の実状に即した公共交通サービスのあるべき姿を明らかにし、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るために、「立川市地域公共交通計画」を策定します。



出典：立川市交通マスタープラン



出典：「地域の多様な関係者との「共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」について」(国土交通省)

図 1-1 首都圏整備イメージと地域公共交通計画における連携と協働について

2 計画の位置づけ

本計画は、「地域交通法」に基づき、すべての地方公共団体において策定および実施が努力義務とされている「地域公共交通計画」として位置づけられます。

その策定にあたっては、国や東京都の方針などとの整合を図っているほか、交通とまちづくりは密接な関係にあることを踏まえ、市の総合的なまちづくりの指針である「立川市第5次長期総合計画」および、まちづくりのガイドラインとしての役割を果たすものである「立川市都市計画マスタープラン」との連携・整合を図っています。また、公共交通は日常生活の中での様々な目的を満たすための移動手段であることから、産業・福祉などの他分野の関連計画との連携も図っています。

さらに、本計画は、第3次および第4次長期総合計画の理念を受けて策定された「立川市交通マスタープラン」と「立川市総合都市交通戦略」の基本理念を受け継ぎながら、時代の変化に応じた、新たな長期総合計画の下で策定する公共交通のマスタープランであり、総合都市交通戦略を兼ねるものです。

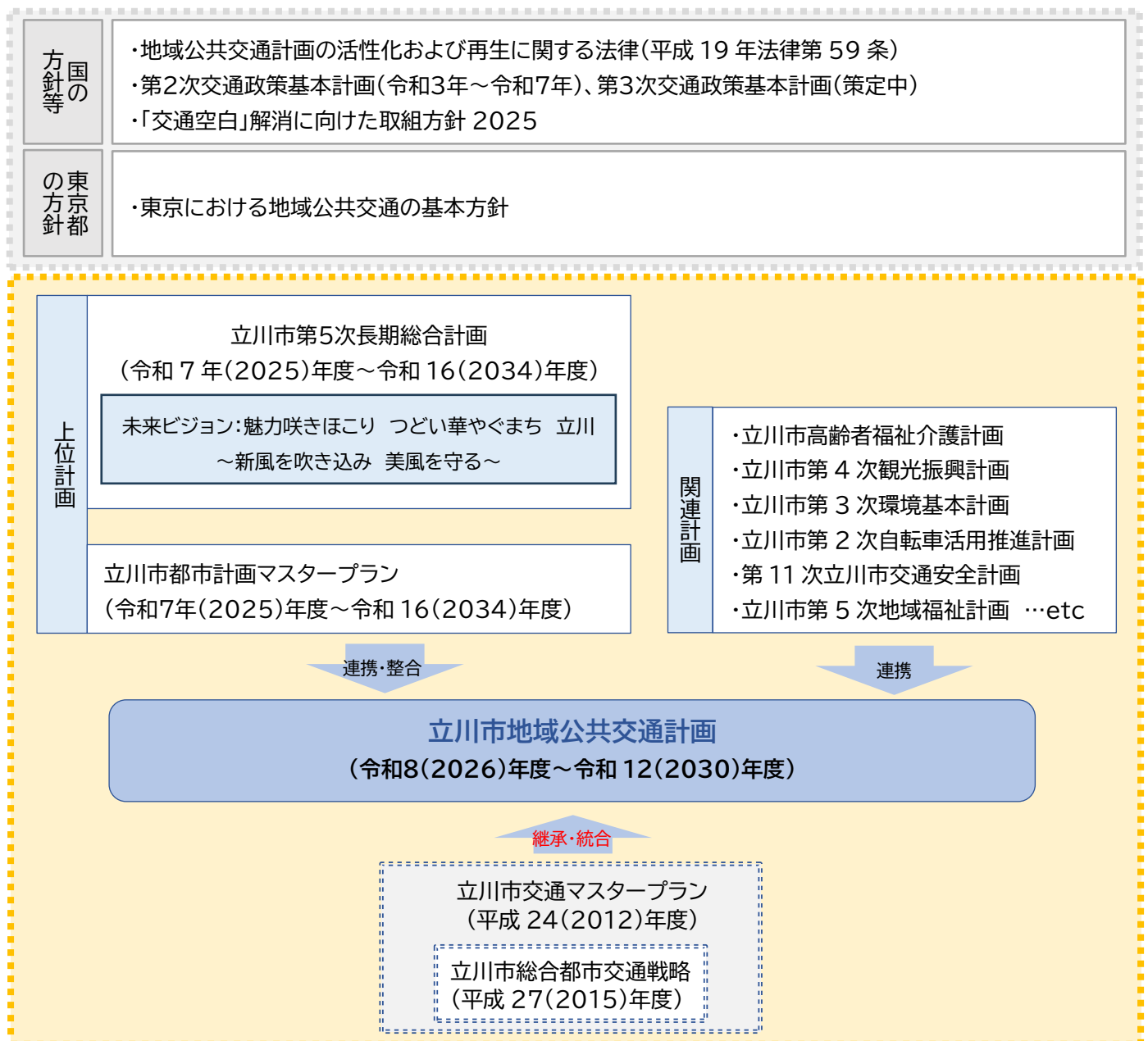


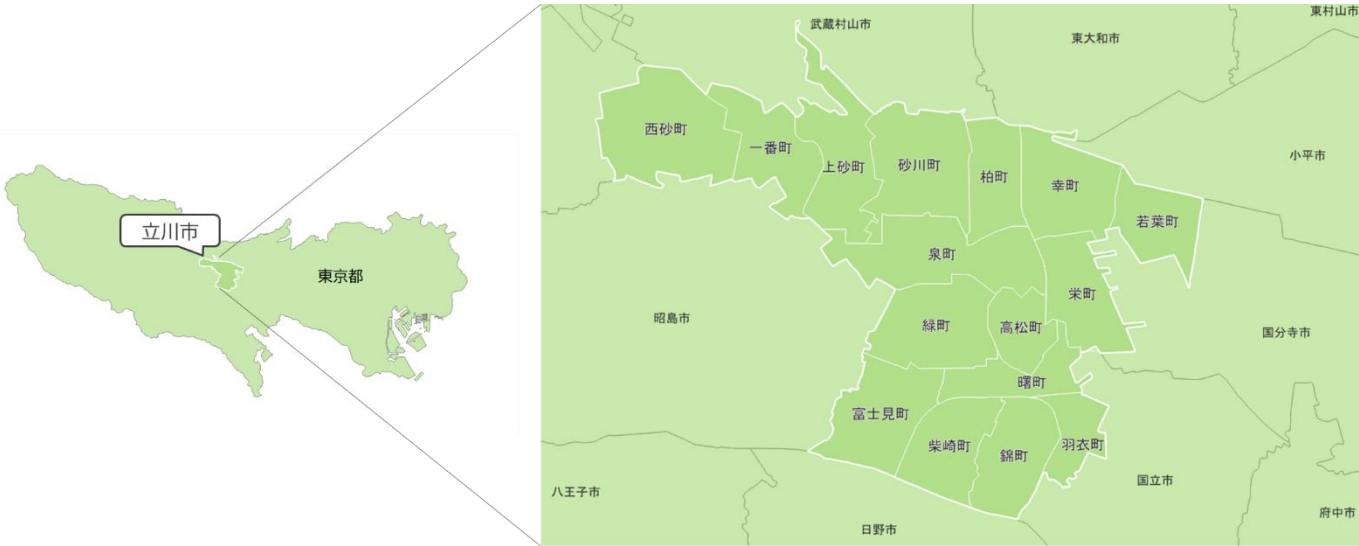
図 1-2 地域公共交通計画と上位・関連計画の関係

第2節 対象区域・計画期間・対象交通手段

本節では、本計画の対象区域、計画期間、対象交通手段について整理しました。

1 对象区域

本計画の対象区域は、立川市全域とします。



参考:国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 1-3 計画の対象区域

2 計画期間

本計画の期間は令和 8（2026）年度から令和 12（2030）年度までの 5 年間とします。

3 对象交通手段

本計画では、不特定多数の方を対象とした移動手段・サービスを主な対象範囲とします。なお、高齢者や障害者、施設送迎などの特定の方を対象とした移動手段・サービスは、計画の対象に含みませんが、必要に応じて対象交通手段との連携や調整を図ることとします。

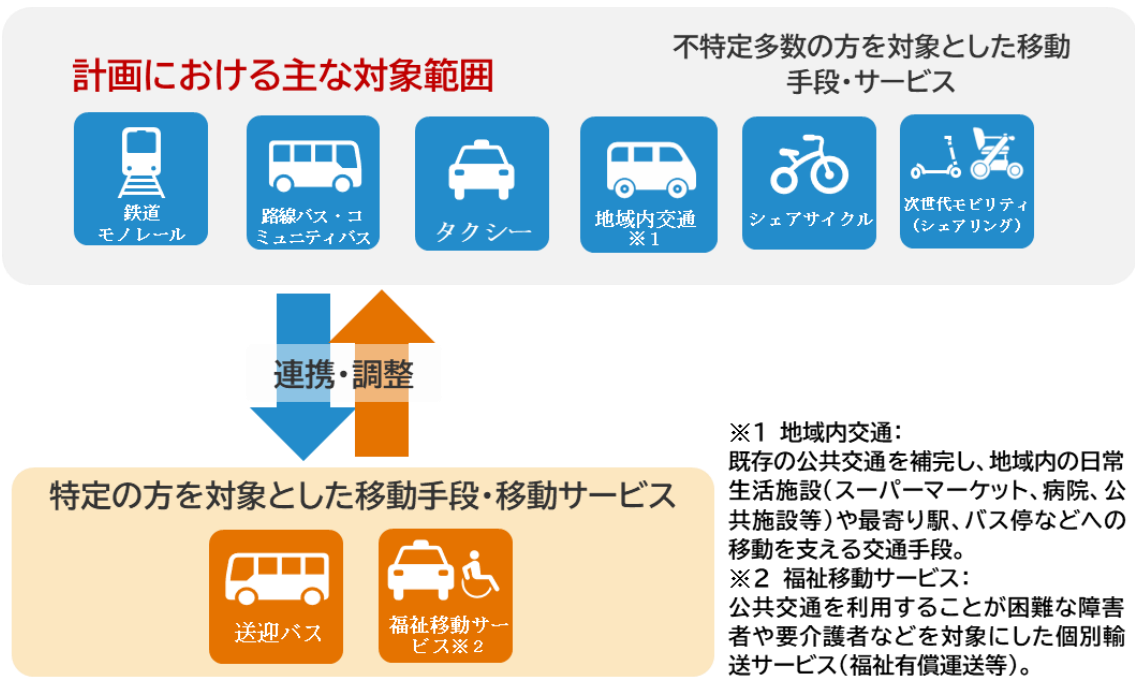


図 1-4 本計画の対象となる交通手段

第2章 立川市を取り巻く現状

第1節	計画策定に向けた調査の概要	4
第2節	地域の概況	5
1	用途地域・土地利用の状況	5
2	人口分布	7
3	高齢化率分布	8
4	人口および高齢化率の推移・推計	9
第3節	公共交通を取り巻く状況	10
1	公共交通網	10
2	公共交通利用者数の推移	11
3	バスの運転者数の推移	11
4	バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況	12
5	路線バスの減便状況	13
6	交通不便地域の分布と主要施設の立地状況	14
7	交通事業者の現状と今後の意向	15
第4節	移動に関する実態	16
1	市内の主な滞在場所	16
2	市内の地域間および近隣市町村との流動	17
3	市内居住者の移動の特徴	18
4	市内の利用交通手段	19
5	高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向	20
6	最初に利用する鉄軌道駅	21
7	日常生活と移動に関する現状	22
第5節	市民の移動に関するニーズ	24
1	交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無	24
2	将来を見据えた日常生活における移動に関する意見	25
3	移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）	26
4	公共交通に対する満足度	26
第6節	移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）	27
1	移動像	28
2	生活像	29
3	将来予測	31

第2章 立川市を取り巻く現状

第1節 計画策定に向けた調査の概要

本計画では、以下の7つの調査を実施し、立川市の交通を取り巻く現状を把握しました。なお、本章において掲載する調査結果は、各調査の主要な結果であり、その他の調査結果については、資料編に掲載しています。

表 2-1 実施した調査について

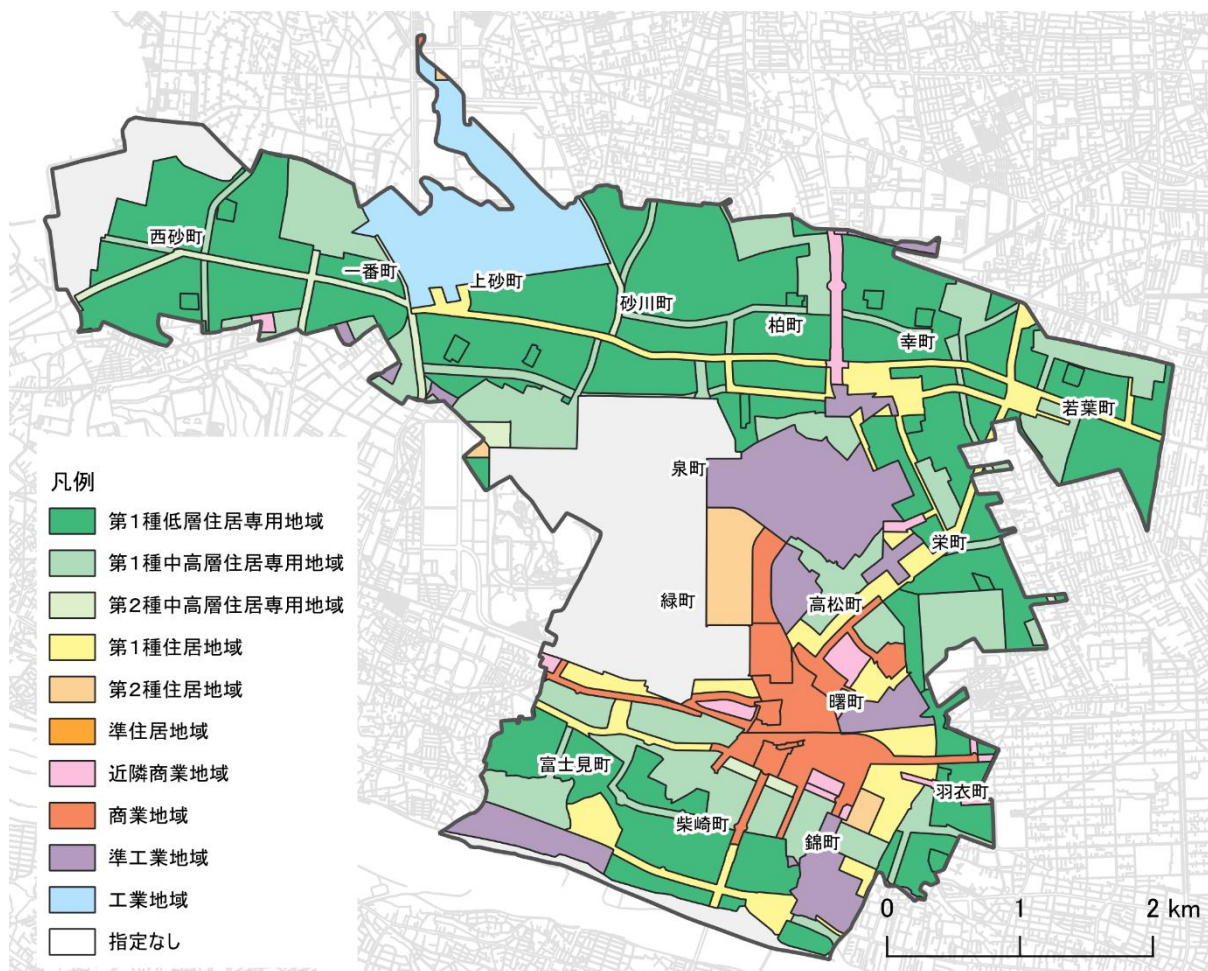
調査	概要	調査時期
①立川市の現状	・立川市の概況や移動に関する現状について、既存統計データやICカードデータ等を基に机上調査	・既存調査等を活用
②市民アンケート (立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査)	・市民を対象に移動実態や移動に関するお困りごと等を調査	・令和6年10月
③ワークショップ (立川市公共交通ワークショップ)	・市民同士が地域の公共交通の現状や地域の生活と移動について話し合い、発表	第1回:令和7年1月～2月 第2回:令和7年3月
④バス利用者アンケート	・70歳以上の高齢者を対象にバスの利用実態について調査	・令和6年10月
⑤立川市来街者意向調査 (既存調査のレビュー)	・来訪者の移動に関して、既存アンケートデータを基に再整理	・既存調査を活用
⑥ヒアリング調査	・交通事業者を対象に、立川市の交通の現状と将来・課題について調査	・令和6年12月～令和7年1月
	・福祉関係者を対象に、高齢者等の移動に関する課題などを調査	・令和6年12月～令和7年1月
⑦位置情報ビッグデータ	・立川市内に滞在・流入・流出する人のGPS位置情報データを活用し移動実態を調査	・令和6年10月～12月

第2節 地域の概況

本節では、立川市の土地利用の状況や人口の分布、高齢化率等について整理しました。

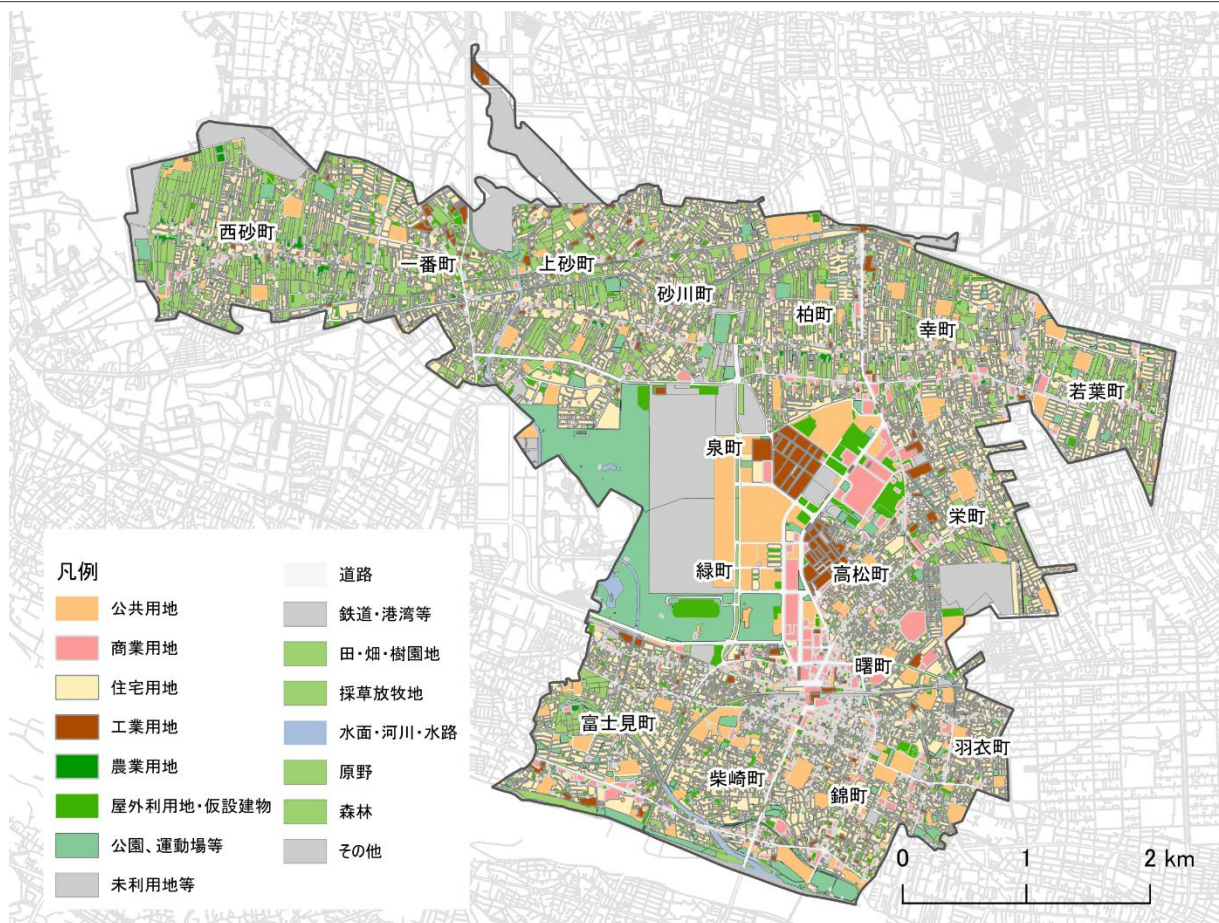
1 用途地域・土地利用の状況

用途地域の指定状況は、以下のとおりです。立川駅周辺では商業地域の割合が高く、その他の地域では住居専用地域の割合が高い状況です。泉町や緑町の西側には市街化調整区域で用途地域が指定されていない地域があり、現況は陸上自衛隊の駐屯地や公共施設、国営昭和記念公園として利用されています。



参考: 国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-1 用途地域の指定状況(令和元年時点)



参考: 国土数値情報、土地利用現況調査(令和4年)、国土地理院地図を加工して作成
 図 2-2 土地利用の現況(令和4年時点)

2 人口分布

町丁目別の人口の分布は、曙町などの立川駅周辺や西武線沿線、富士見町団地などの団地に集中している傾向が見られます。

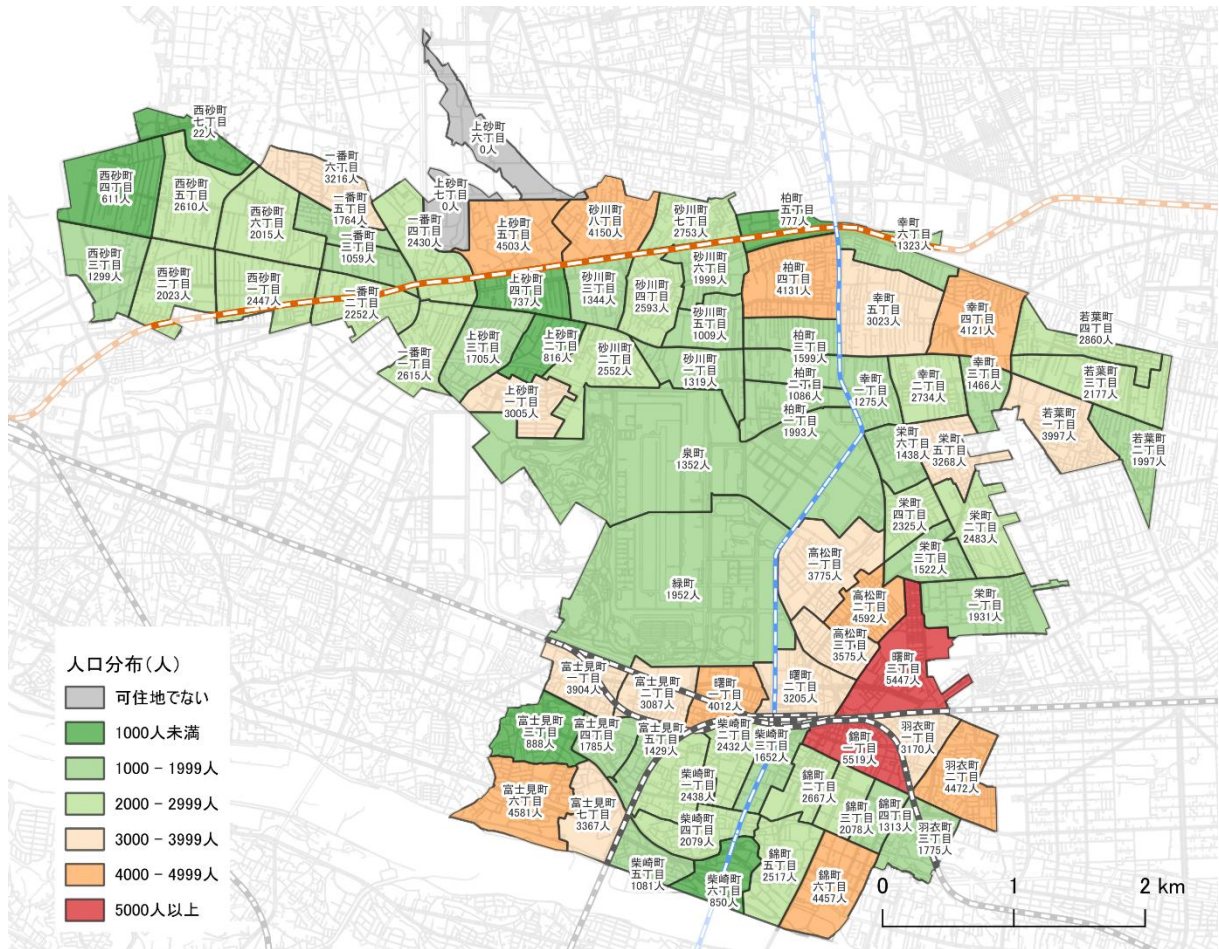


図 2-3 人口分布(令和6年時点)

3 高齢化率分布

町丁目別の立川市内の高齢化率は、多くの地域で20%を上回り、若葉町など市北東部や上砂町・一番町などの西武線沿線、富士見町などの一部地域では30%以上と高い傾向が見られます。

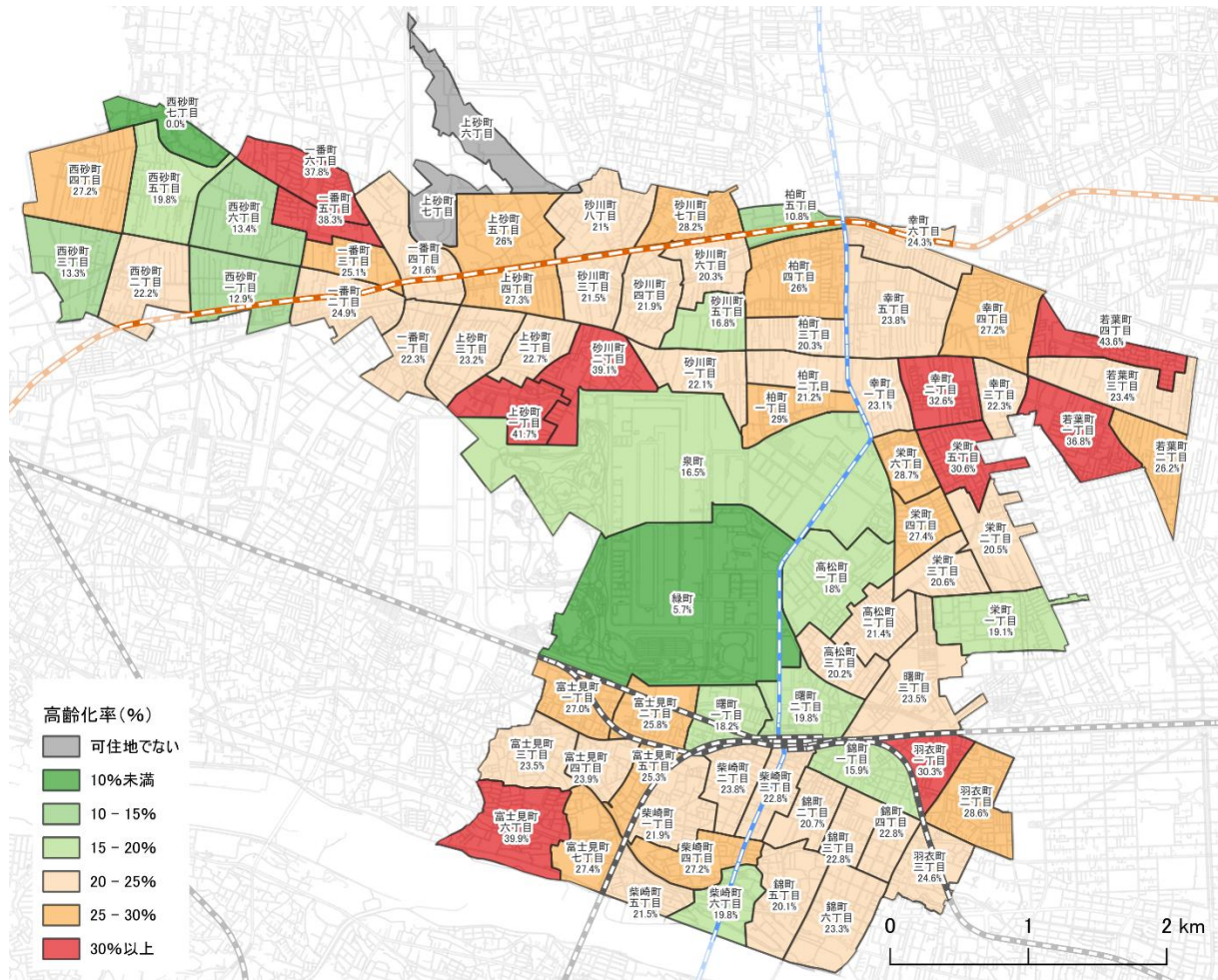
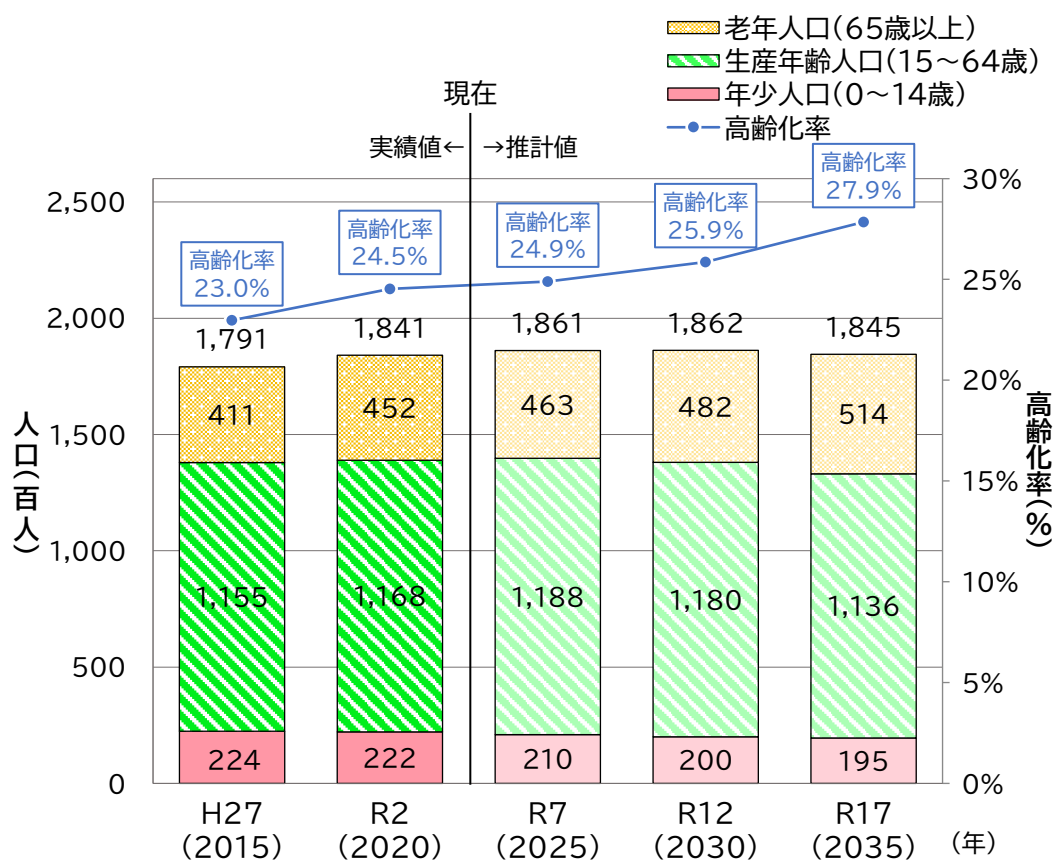


図 2-4 高齡化率分布(令和6年時点)

4 人口および高齢化率の推移・推計

人口は微増傾向が見られますが、令和 10（2028）年をピークに減少へ転じる見込みです。高齢化率は今後も上昇傾向にあり、令和 17（2035）年には約 28%に到達することが見込まれます。



参考：住民基本台帳(令和6年1月時点)、第 5 次長期総合計画基本計画策定のための将来人口推計調査(令和 5 年度)を一部加工して作成

図 2-5 市内の人口および高齢化率の推移と今後の見通し

第3節 公共交通を取り巻く状況

本節では、立川市内を運行する公共交通に着目し、運行の状況などについて整理しました。

1 公共交通網

立川市内と市周辺地域では、以下のとおり公共交通網が整備されています。鉄軌道は市北側に西武拝島線、南側にJR 4線（中央線、南武線、青梅線、五日市線）が運行しており、市南北には多摩都市モノレールが運行しています。路線バスは、各地域に整備されており、西砂町や錦町周辺の地域にはくるりんバスが運行しています。

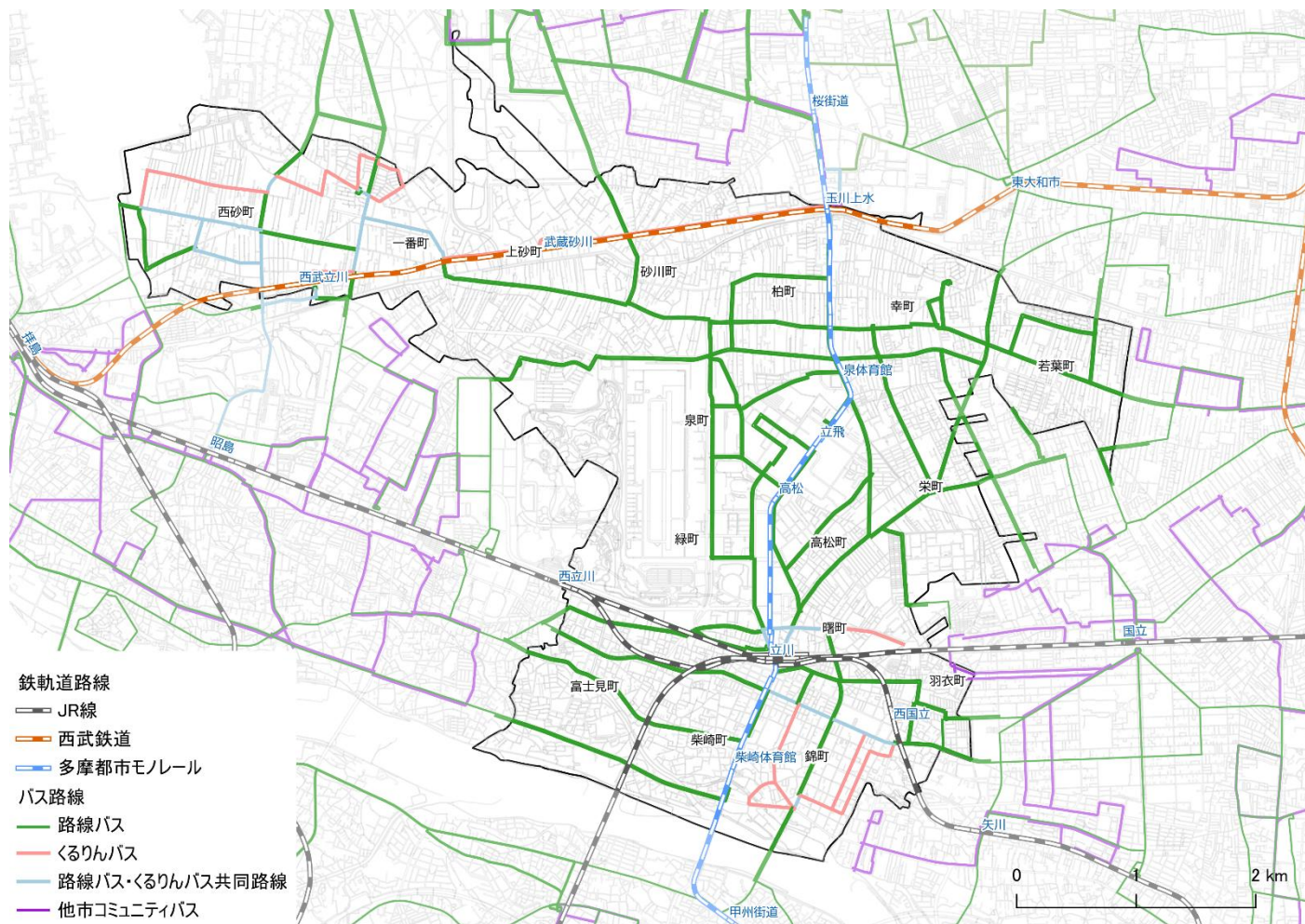


図 2-6 市内および隣接市の公共交通網(令和 6 年時点)

2 公共交通利用者数の推移

公共交通の利用者は、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2（2020）年に大きく減少しました。近年は回復傾向が見られますが、鉄軌道の乗降客数や路線バスの乗車人員はいずれもコロナ禍前の8～9割程度に留まっています。

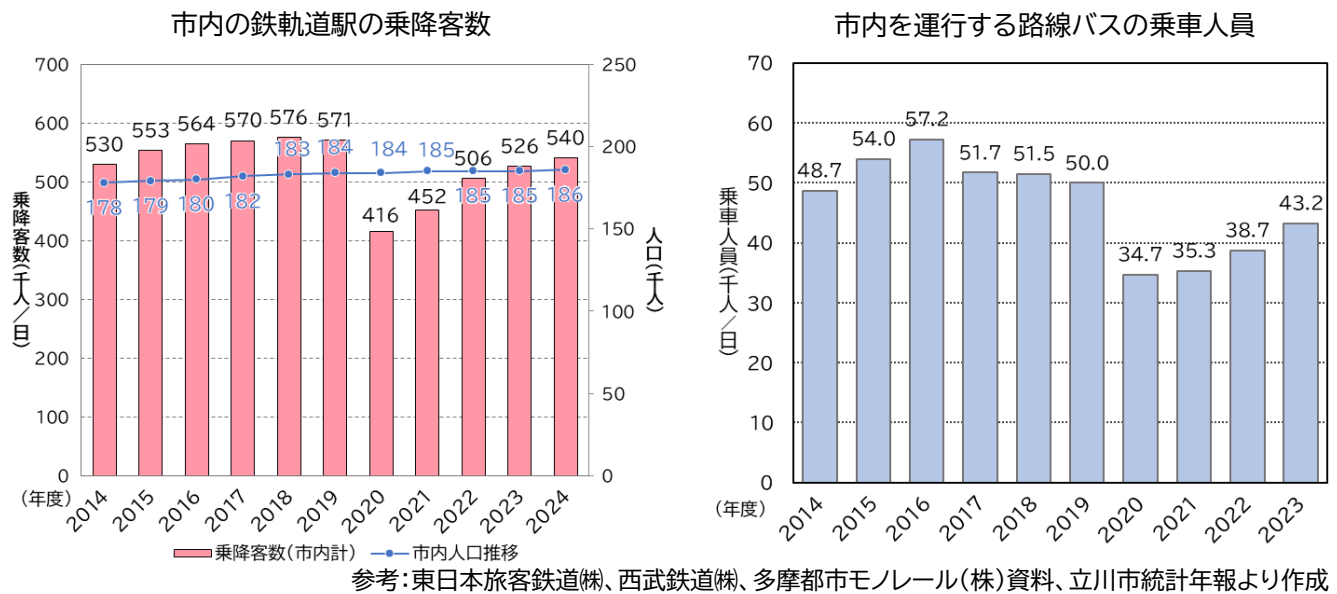


図 2-7 公共交通利用者の推移

3 バスの運転者数の推移

全国的にバスの運転手の数は近年急激に減少しており、平成29（2017）年から令和4（2022）年の5年間で約20%減少しています。利用者の減少に加えて、運転手確保が困難となっていることから、現状のサービス水準を維持することが難しくなっています。

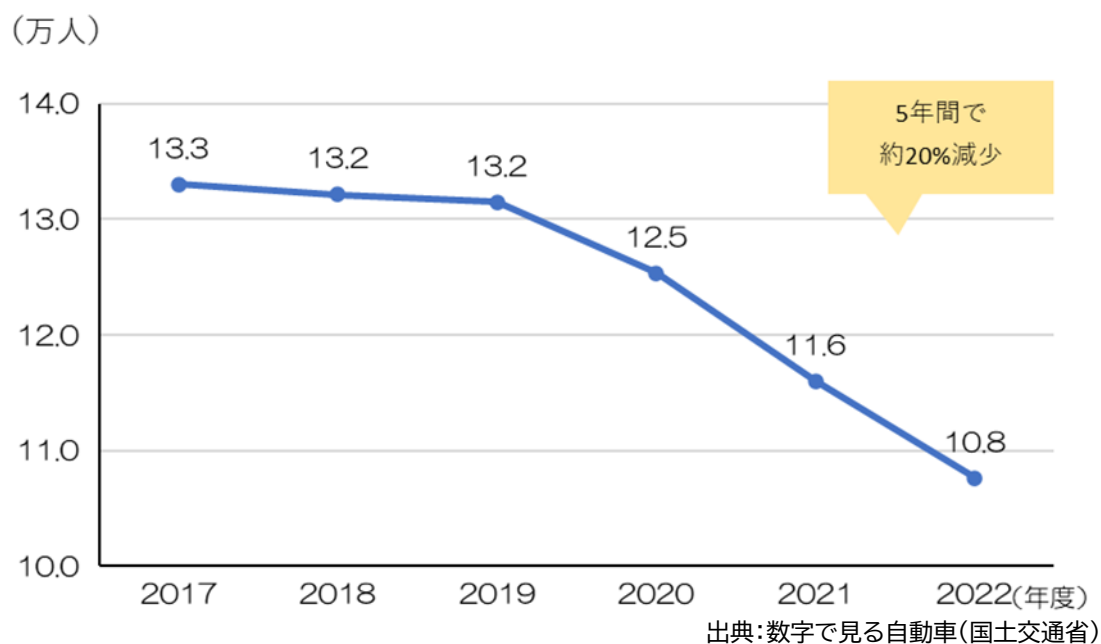
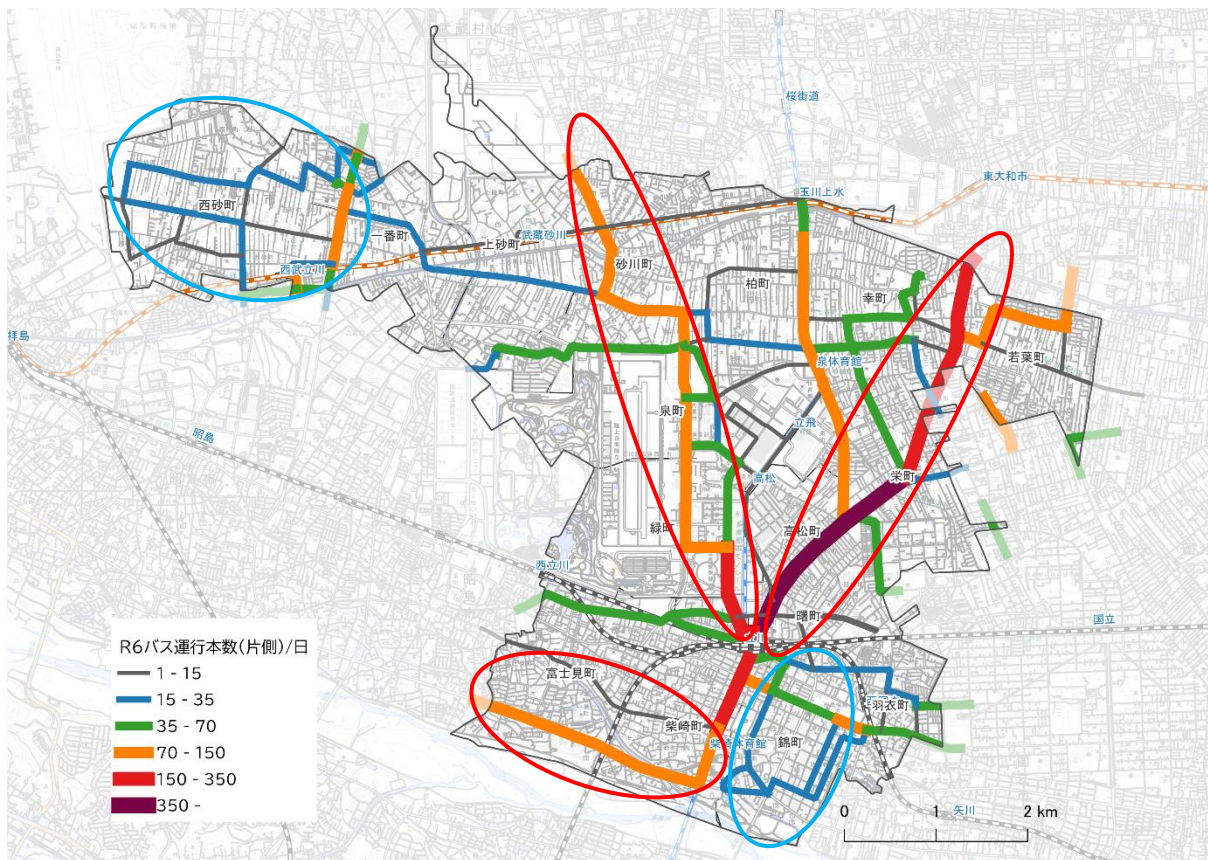


図 2-8 乗合バス・貸切バスの運転者数の推移(全国)

4 バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況

バスの日当たりの運行本数は、立川駅を中心とした、武蔵村山市方面・東大和市駅方面・富士見町団地方面へ運行するバス路線が多い傾向にあります（下図の赤色の円で示す場所）。一方で西砂町・一番町や錦町では、くるりんバスが運行しているものの、前述の運行本数の多いバス路線と比較すると、運行本数が少ない傾向が見られます（下図の水色の円で示す場所）。

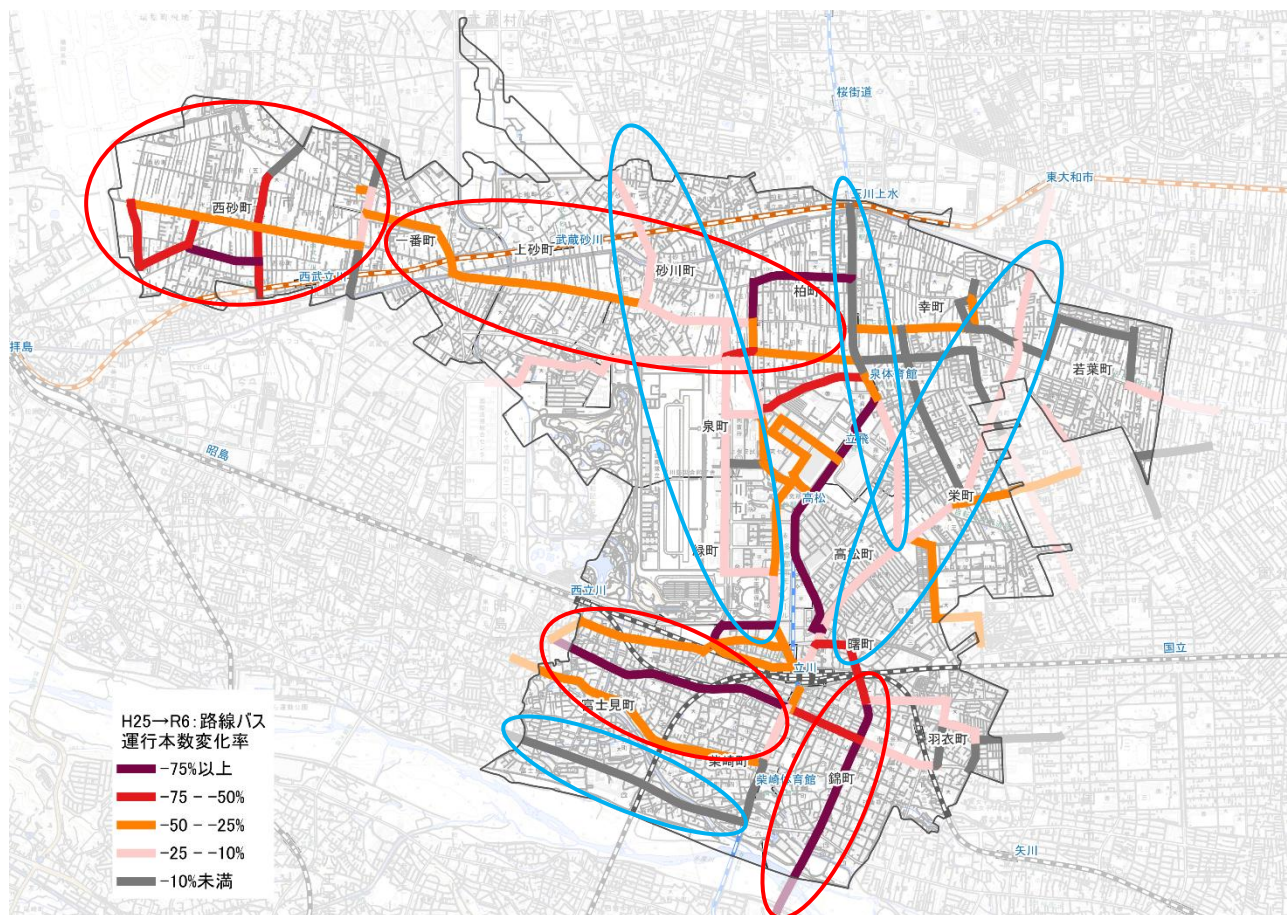


参考:各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-9 バス(路線バス／くるりんバス)の運行本数(令和6年時点)

5 路線バスの減便状況

路線バスの減便状況は立川駅を中心とした、武蔵村山市方面・玉川上水駅および東大和市駅方面・富士見町団地方面へ運行するバス路線では、減便率が比較的小さい傾向にあります(下図の水色の円で示す場所)。一方で、西砂町・一番町、市北部の東西方向、錦町周辺の南北方向、富士見町北部(立川崖線以北)を運行するバス路線では、減便率が大きい傾向が見られます(下図の赤色の円で示す場所)。



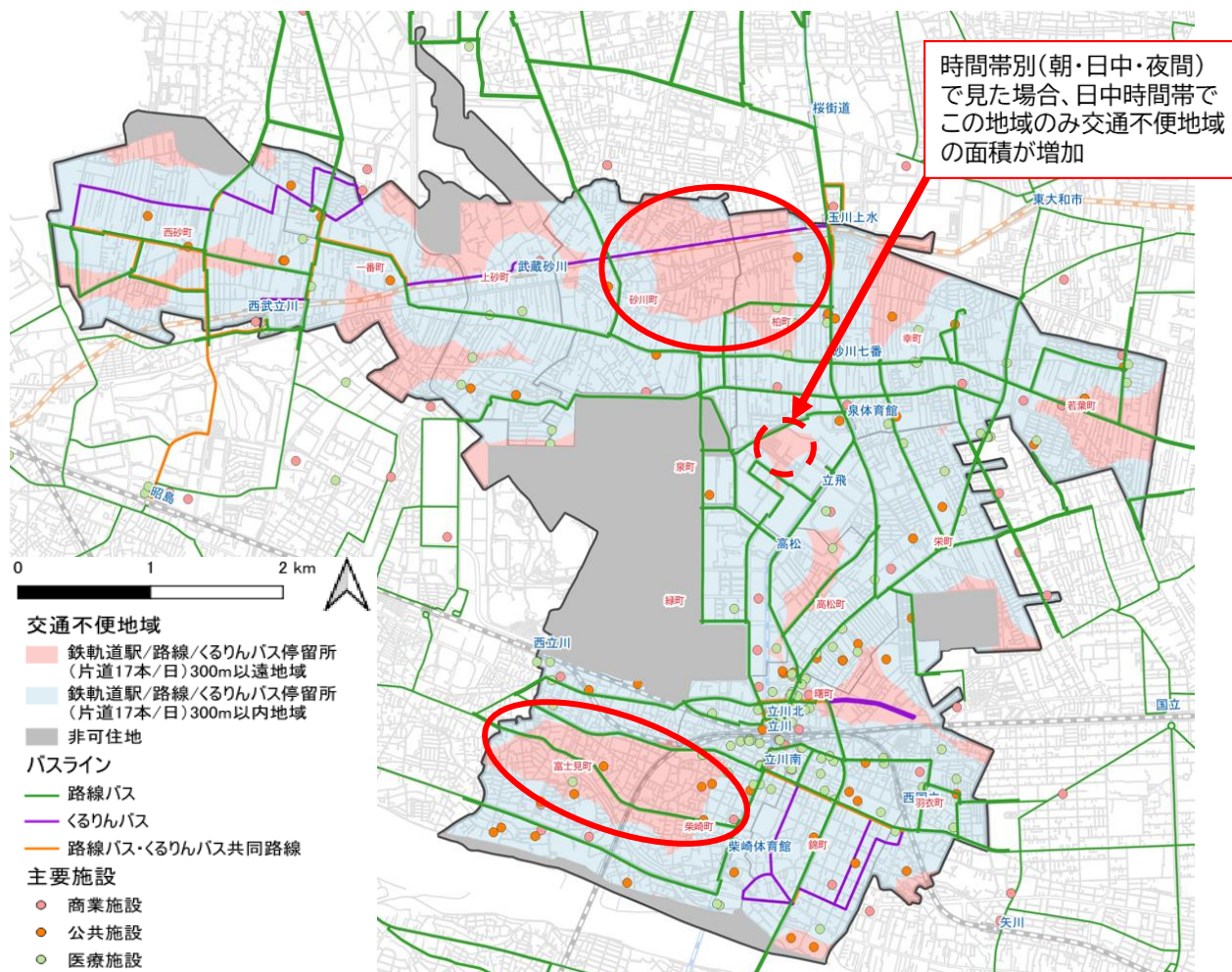
※くるりんバスは除く

参考: 各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-10 路線バスの運行本数の経年変化(平成 25 年から令和6年)

6 交通不便地域の分布と主要施設の立地状況

立川市内の交通不便地域※は、市域全体の面積の約 28%を占めており、砂川町と柏町、富士見町には他地域に比べて広範囲な交通不便地域が見られます。時間帯(朝(7:00～9:00)・日中(9:00～16:00)・夜間(16:00～23:00))により交通不便地域の分布状況を比較すると、交通不便地域が増加する地域は一部にとどまりました。なお、市内の主要な施設(商業・医療・公共)の多くは、交通不便地域外に立地しています。



参考:市提供資料、各事業者時刻表、国土数値情報、基盤地図情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-11 交通不便地域の分布と主要施設の立地状況

※立川市では、他市の事例などを参考に以下のように交通不便地域を設定しています。

○立川市の交通不便地域の基本的な考え方(立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画より抜粋)

以下の①、②の両方を満足しない地域を交通不便地域として設定しています。

- ① バス停もしくは鉄道駅、モノレール駅のいずれかから 300m 以内の地域
- ② ①の対象となるバス停は、運行本数が1時間に1本以上(片道)のバス停(片道:17 本/日)

※なお、運行本数を考慮する時間帯は、日常生活において人の移動が多いと考えられる6:00～23:00 としています。

出典:立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画

7 交通事業者の現状と今後の意向

立川市内の公共交通の関係者として、市内のバス事業者へヒアリング調査を行った結果を以下のように整理しています。

表 2-2 バス事業者へのヒアリング調査の結果

内容	バス事業者
利用状況	・ 利用者数は、生活様式の変化や運行本数の減少などを背景に、コロナ禍前の8～9割程度。
運営・経営上の課題	・ 深刻な運転手不足によって、利用者の多い路線においても減便せざるを得ない状況。
新技術の導入	・ 電気・水素バス等の導入に向けた検討をしている一方で、費用面や設備面で課題を感じている。 ・ 自動運転は実証実験等を実施しているものの、実用化レベルではないとの認識。
他の交通手段との連携	・ 路線バスに満たない需要量の路線は、他の交通手段を検討した方が効率的。 ・ デマンド交通などの新たな交通手段を導入する場合、路線バスと競合しないエリア設定が必要。
行政との連携等	・ 行政、バス事業者間で情報共有できる機会が定期的にあるとよい。

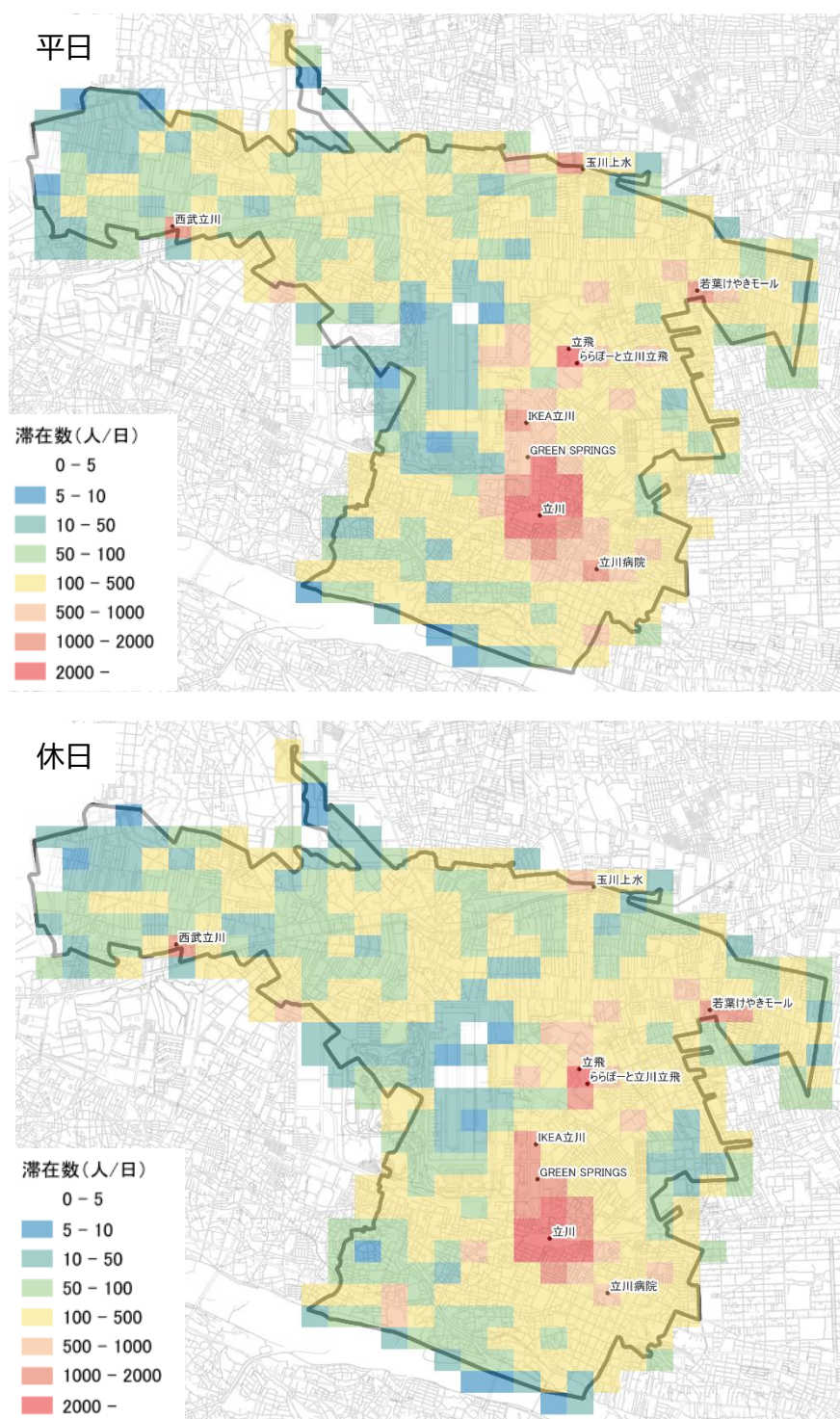
出典:ヒアリング調査

第4節 移動に関する実態

本節では、人の移動実態に着目し、立川市内から市外への移動や立川市外から市内への移動、自宅から外出時に最初に利用する鉄軌道駅などについて整理しました。

1 市内の主な滞在場所

市内の滞在場所の分布は、平日・休日ともに立川駅周辺の商業施設や事務所が集積しているエリアでの滞在が多い傾向が見られます。また、西武立川駅や玉川上水駅などの鉄軌道駅やららぽーと立川立飛、若葉けやきモール等の大型商業施設での滞在も多い傾向が見られます。



※同一時点(250m メッシュ)に 15 分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所(100 メッシュ単位)の位置情報は、秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。

※令和6年6月～7月分を集計

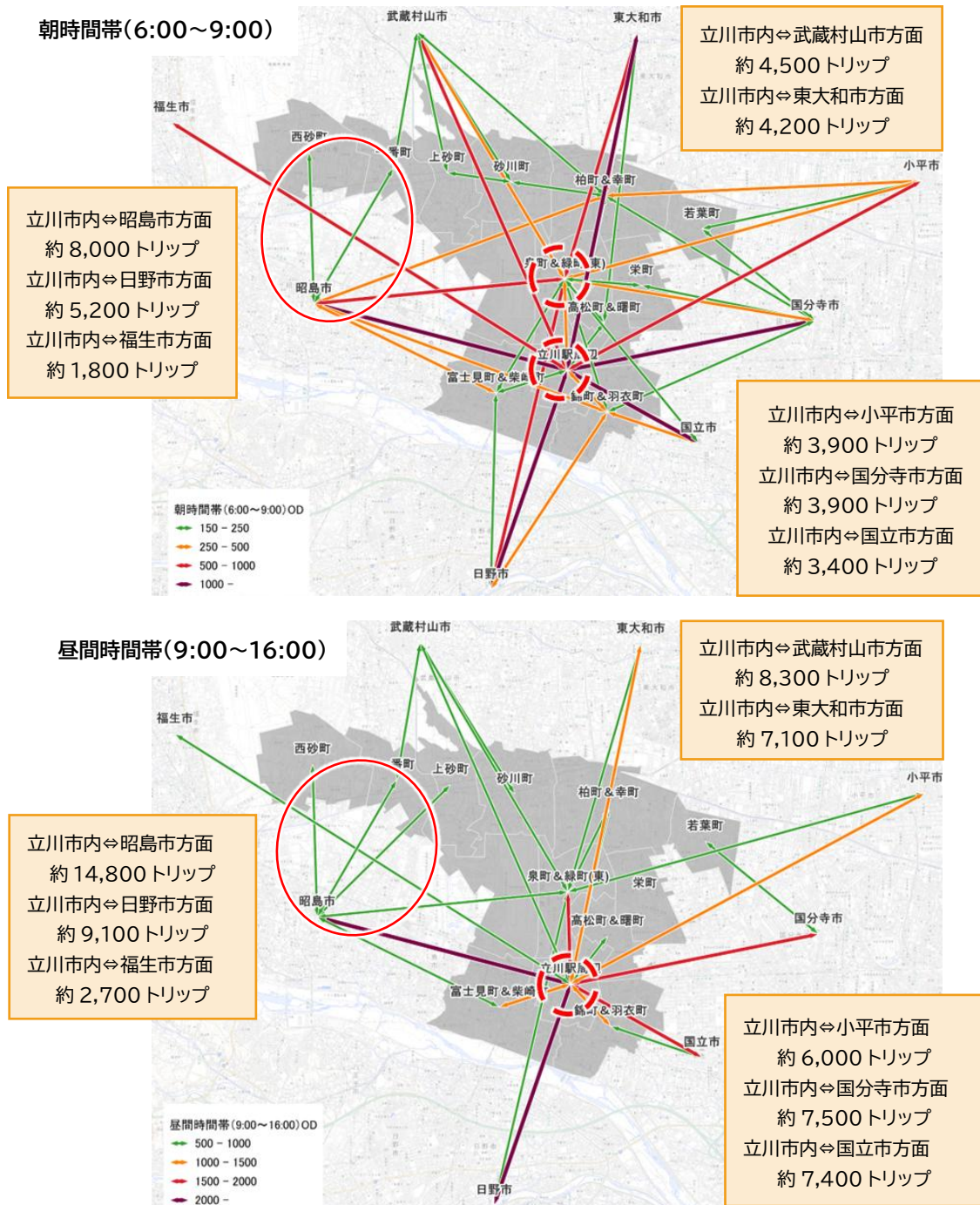
参考: ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-12 立川市内の滞在場所(平日・休日)

2 市内の地域間および近隣市町村との流動

朝・昼時間帯ともに立川市内および近隣市から、立川駅周辺へ移動する人が多い傾向にあります。また、西砂町・一番町周辺からは、昭島市へ移動する人が多い傾向にあります。

時間帯別に見ると、朝時間帯は立川駅周辺に次いで企業集積地である泉町・緑町へ移動する人が多い傾向にあり、昼間時間帯は商業施設や事業所が集積する立川駅周辺へ移動する人が多い傾向があります。



※同一地点(250m メッシュ)に 15 分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所(100 メッシュ単位)の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない
※令和6年6月～7月分を集計

※市外への移動は隣接市への移動のみ表示、市内居住者だけでなく来街者も含む

※朝時間帯:150トリップ未満非表示、昼間時間帯:500トリップ未満非表示

※2か月分データの合計、下2桁四捨五入

参考:ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-13 ビッグデータに基づく朝・昼間時間帯の移動実態

3 市内居住者の移動の特徴

立川市内居住者のみを対象に、各地域への移動の目的地を整理しました。23 区を除くと、西砂町・一番町・上砂町・砂川町からは、隣接市である昭島市や武蔵村山市へ移動する人が多い傾向にあります。また、柏町・幸町からは、23 区や立川駅周辺に加えて東西の地域間で移動する人が多い傾向にあります。さらに、若葉町からは、隣接する国分寺市や小平市、立川駅周辺へ移動する人が多い傾向にあります。立川駅周辺からは市の南部へ移動する人が多い傾向にあります。

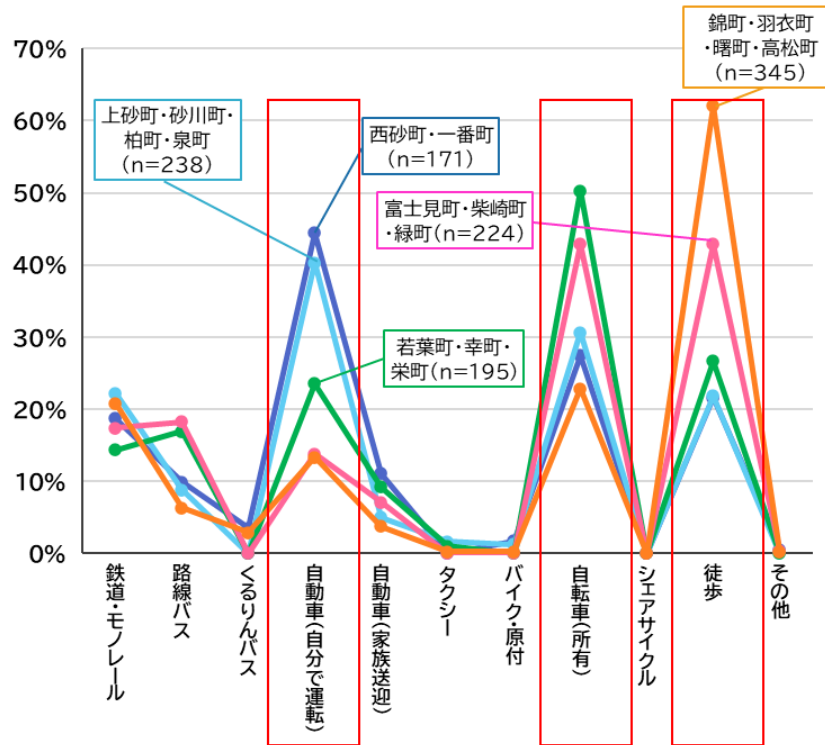
表 2-3立川市内に居住する市民の地域別の目的地

	発地	総トリップ数 (発)	ゾーン内	着地（上位5位）				
				1位	2位	3位	4位	5位
隣接する昭島市や武蔵村山市への移動が多い。東西の地域間移動も存在。	西砂町	5,624	27%	昭島市	東京23区	武蔵村山市	一番町	立川駅周辺
				13%	8%	7%	6%	4%
	一番町	5,502	24%	昭島市	武蔵村山市	西砂町	東京23区	上砂町
				12%	11%	7%	6%	5%
西側の西砂～砂川に比べゾーン内の移動の割合が大きい。立川駅周辺への移動に次いで、東西の地域間の移動も存在。	上砂町	6,923	26%	東京23区	昭島市	武蔵村山市	砂川町	一番町
				11%	9%	7%	7%	4%
	砂川町	9,019	27%	東京23区	武蔵村山市	柏町・幸町	立川駅周辺	昭島市
				8%	8%	7%	6%	6%
隣接する国分寺市・小平市と立川駅周辺への移動は同程度。	柏町・幸町	13,917	34%	東京23区	立川駅周辺	泉町・緑町（東）	砂川町	若葉町
				10%	7%	6%	5%	3%
	若葉町	4,682	33%	東京23区	柏町・幸町	国分寺市	立川駅周辺	小平市
				9%	9%	5%	5%	4%
居住者が少ない地域であり、ゾーン内の移動は少ない。	泉町・緑町（西）	1,235	15%	立川駅周辺	砂川町	泉町・緑町（東）	東京23区	昭島市
				12%	9%	9%	7%	6%
	泉町・緑町（東）	7,647	20%	柏町・幸町	立川駅周辺	砂川町	東京23区	富士見町・柴崎町
				13%	13%	6%	5%	5%
隣接する他市への移動よりも市内の地域間の移動が多い。	栄町	5,380	31%	立川駅周辺	柏町・幸町	東京23区	高松町・曙町	泉町・緑町（東）
				10%	8%	8%	5%	5%
	高松町・曙町	5,158	30%	立川駅周辺	東京23区	泉町・緑町（東）	栄町	柏町・幸町
				18%	13%	6%	6%	2%
ゾーン内や立川駅周辺への移動の占める割合が大きい。	富士見町・柴崎町	10,362	36%	立川駅周辺	東京23区	昭島市	泉町・緑町（東）	八王子市
				16%	12%	6%	4%	3%
	羽衣町・錦町	8,574	35%	立川駅周辺	東京23区	国立市	八王子市	富士見町・柴崎町
				16%	12%	5%	3%	2%
市南部の地域への移動が上位を占める。	立川駅周辺	29,484	36%	東京23区	富士見町・柴崎町	羽衣町・錦町	高松町・曙町	柏町・幸町
				10%	8%	7%	5%	4%

※総トリップ数は月平均(平日・休日合計／令和6年6月～7月分を集計)、ゾーン内トリップ 30%以上赤字、20%以下青字、
※滞在の判定を 250m メッシュ単位で行っているため、250m メッシュ内での移動は抽出されていない(ゾーン内の移動は実際よりも少なく出ていることに留意)
参考: ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)

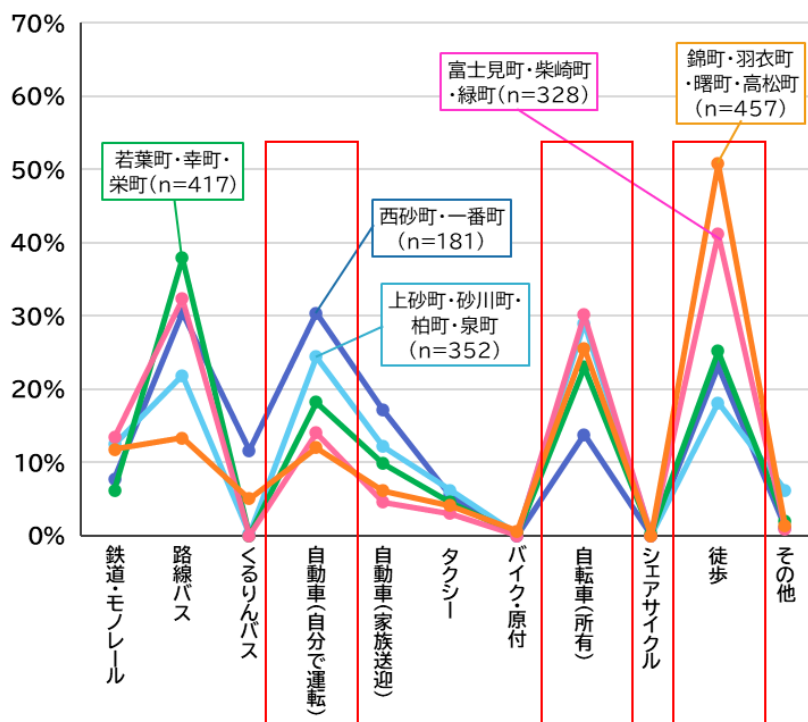
4 市内の利用交通手段

市民が利用する交通手段について、西砂町、一番町、上砂町、砂川町などの市北部では、年齢を問わず、自家用車の利用割合が高い傾向が見られます。自転車の利用割合は地域により異なりますが、高齢者より生産年齢の方が概ね高い傾向にあり、その傾向は特に若葉町や幸町、栄町、富士見町、柴崎町、緑町などで高く見られます。立川駅に比較的距離の近い、錦町、羽衣町、曙町、高松町、富士見町、柴崎町、緑町などの地域では、年齢を問わず徒歩による市内の移動割合が高い傾向にあります。



出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-14 主な移動目的時の市内における利用交通手段(生産年齢)



※主な外出目的：市民アンケートにて1～3番目に多い外出目的

※アンケート調査における地域区分は立川市都市計画マスタープランの5圏域を採用

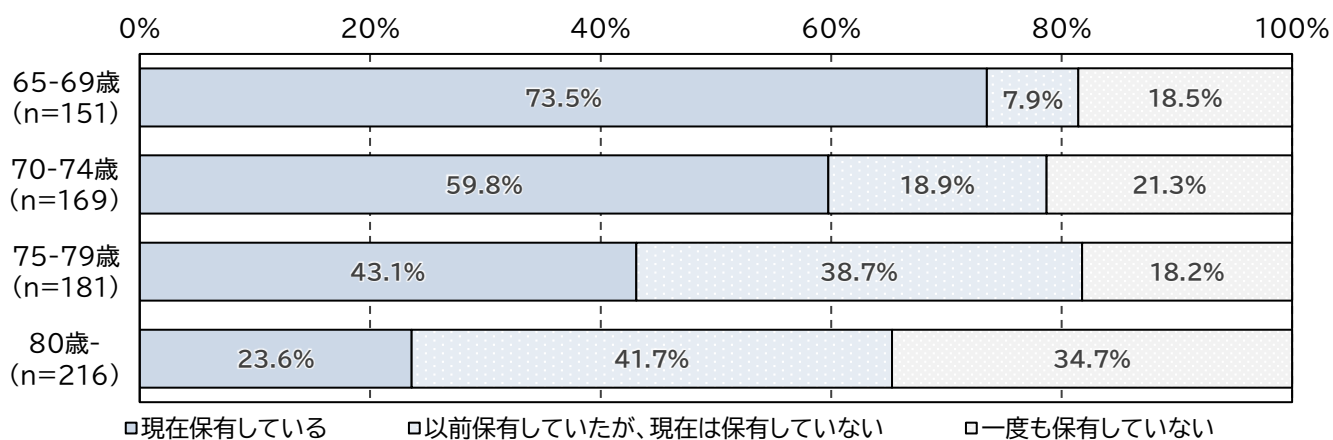
出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-15 主な移動目的時の市内における利用交通手段(高齢者)

5 高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向

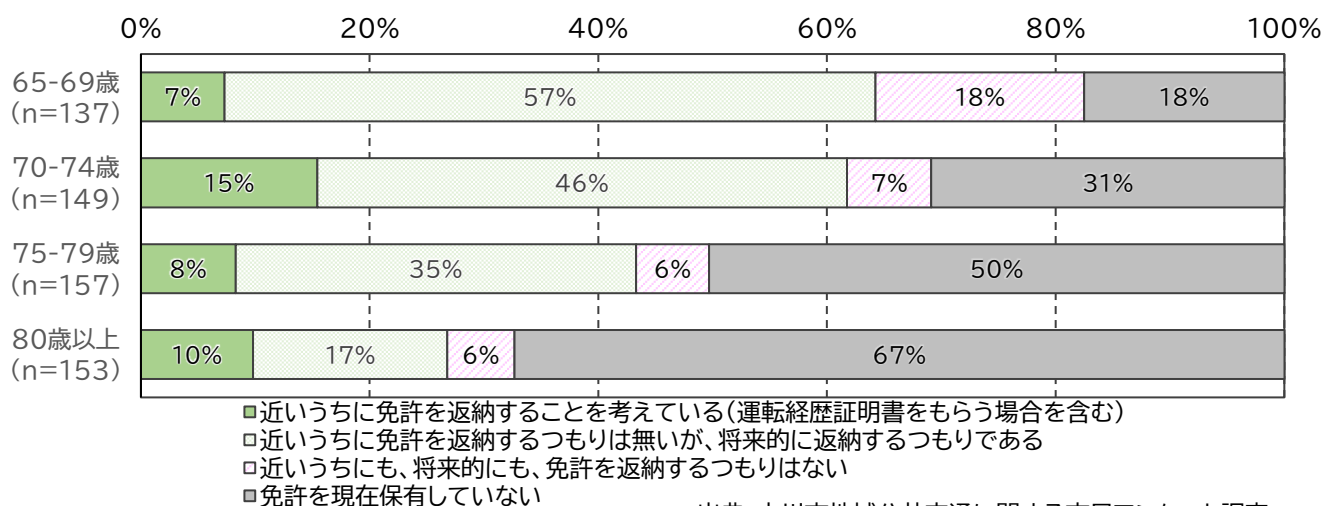
高齢者の免許保有状況は、65～69 歳では約 7 割の市民が免許を保有していますが、80 歳以上になると保有している割合は 2 割程度まで低下します。

高齢者の免許返納の意向は、65～69 歳では「将来的に」という意向を示す市民が多く、75～79 歳以上では半数以上が免許を保有していない状況となっています。



出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-16 高齢者の免許保有状況

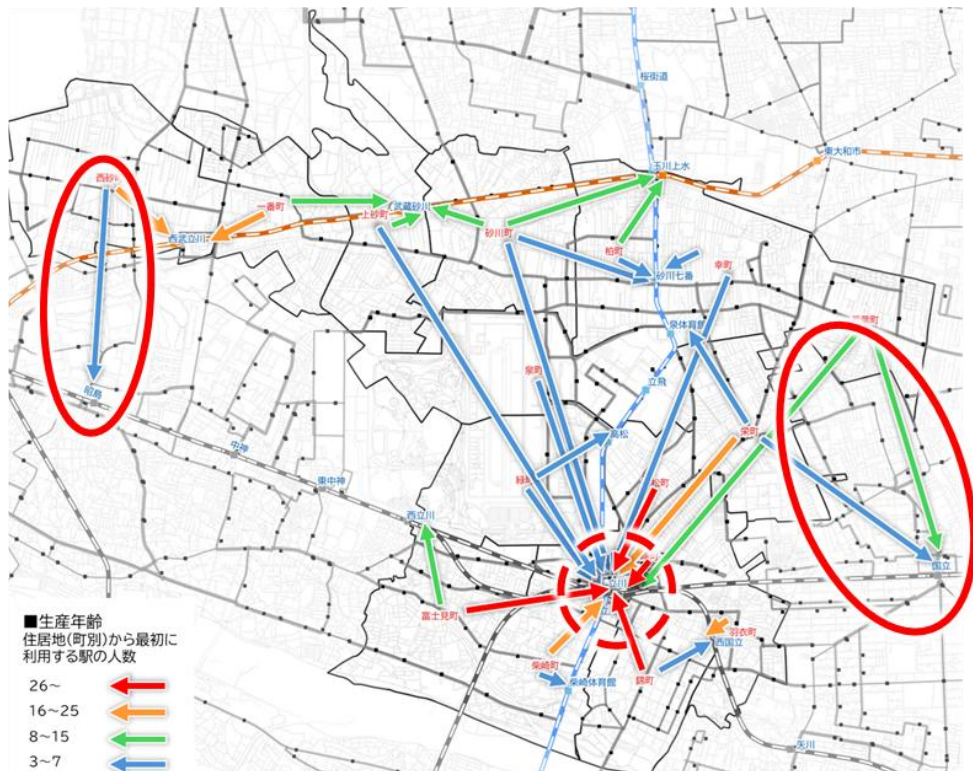


出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-17 高齢者の免許返納意向

6 最初に利用する鉄軌道駅

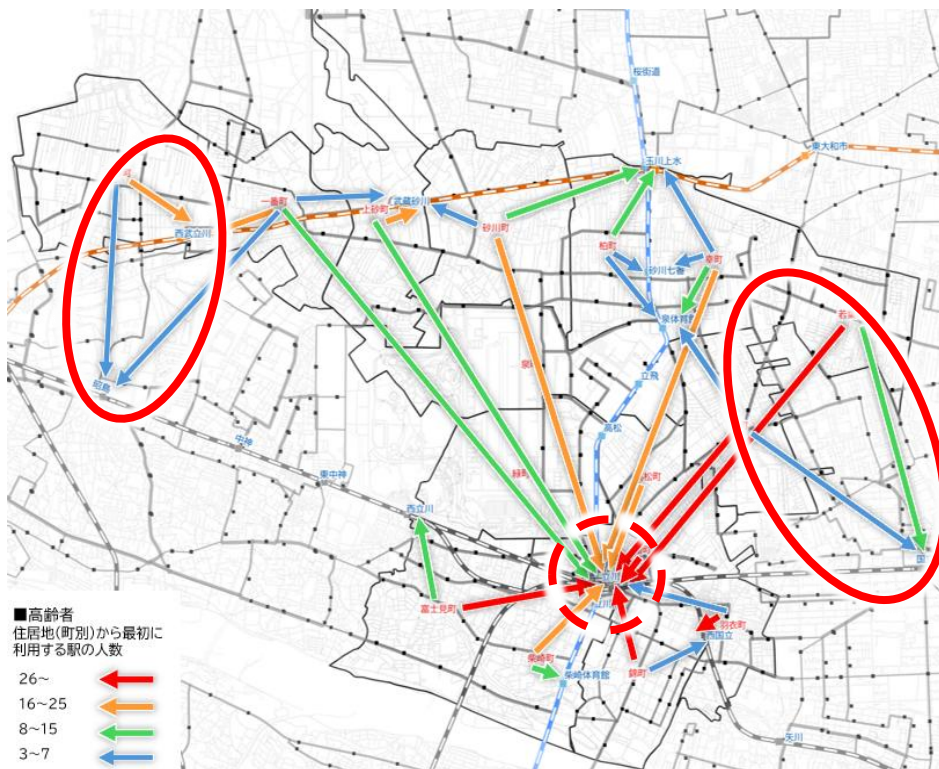
年齢を問わず多くの市民が、最初に利用する鉄軌道駅として、立川駅を利用している傾向にあります。立川駅から距離のある西砂町・一番町では昭島駅を、若葉町・栄町では国立駅を利用している傾向があり、地域によっては市外の鉄軌道駅を利用している場合もあります。



※3サンプル未満非表示

参考:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-18 自宅からの外出時最初に利用する鉄軌道駅(生産年齢)



※3サンプル未満非表示

参考:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-19 自宅からの外出時最初に利用する鉄軌道駅(高齢者)

7 日常生活と移動に関する現状

立川市公共交通ワークショップ（以下、「ワークショップ」）の第1回では、公共交通は日常生活の必要を満たすための「手段」とであるという視点から、地域の方々だからこそ把握している日常生活と移動の実状について話し合いました。ワークショップでの主な意見は以下のとおりです。

なお、ワークショップの詳細は資料編に掲載している「立川市公共交通ワークショップ開催レポート」をご覧ください。

表 2-4 第1回ワークショップにおける主なご意見(地域の日常生活と移動の現状・課題)

開催地域	主な内容
西砂町 一番町	<ul style="list-style-type: none"> ・西砂町では、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。 ・連絡所ではできない手続き等のため市役所等に行く際には不便。 ・日常的な買い物は西武立川駅周辺(ヤオコー)、昭島駅周辺(モリタウン)が多い(一番町地域は武蔵村山方面も)。 ・地域内に公共施設は充実しているが、公共交通でのアクセスが課題。 ・路線バスが減便している一方で、くるりんバスは再編により増便(30分に1便)し、利便性が向上している。
上砂町 砂川町 柏町 泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで距離がある地域では、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)。 ・砂川町では日常生活で自動車や自転車が必要不可欠である。 ・砂川町にはスーパーがないため、日常的な買い物は柏町や上砂町や武蔵村山市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。 ・泉町には日常的な買い物をするスーパーがなく、立川駅まで出ていく必要がある(バスがライフライン)。
若葉町 幸町 栄町	<ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の公共交通がないため、若葉町方面から公共交通で市役所や泉市民体育館に行く際は立川駅を経由する必要がある。 ・高齢者が、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ケースや、ご近所で乗り合っただけで自家用車で移動しているケースもあるが、免許返納後の移動手段に不安を抱えている。 ・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)。 ・地域内にスーパー(オーケーストア、ヤオコーetc)や病院・クリニックなどの施設は整っている。
錦町 羽衣町 曙町 高松町	<ul style="list-style-type: none"> ・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(立川通り周辺住民)。 ・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(錦町で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。 ・曙町では立川駅まで徒歩や自転車で移動している。 ・錦町では京王バスが減便し移動手段がなくなったことで、日常の買い物はネットスーパーを利用している人もいる(本当は商品を見て買いたい)。
富士見町 柴崎町 緑町	<ul style="list-style-type: none"> ・崖線下(富士見町)は路線バスの運行本数が多いが、崖線上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)。 ・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、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)。 ・富士見町では、崖線下は団地周辺にスーパーなどが立地しているが、崖線上(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、立川駅周辺に集中している。

※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典:立川市公共交通ワークショップ開催レポート

コラム～立川市公共交通ワークショップの開催概要～

立川市公共交通ワークショップ(以下「ワークショップ」という)は、本計画の調査の一環として、日常生活や移動の実状、課題について、地域住民の視点で話し合ってもらうことを目的に開催しました。5地域全2回で開催したワークショップには、延べ 119 人の方に参加いただきました。

第 1 回テーマ	第 2 回テーマ
地域の生活・移動の現状を知って 将来の地域の姿を考えてみよう 論点1：公共交通を取り巻く状況、地域の移動の現状・課題 論点2：将来（10年後）の地域の生活・移動における課題	地域の生活と移動を支える 公共交通を考えてみよう 論点1：公共交通に求めることを考えてみましょう～「幹」の交通と「枝葉」の交通 論点2：公共交通を維持するために地域で出来ることを考えてみましょう



ワークショップの様子

参考：立川市公共交通ワークショップ開催レポート

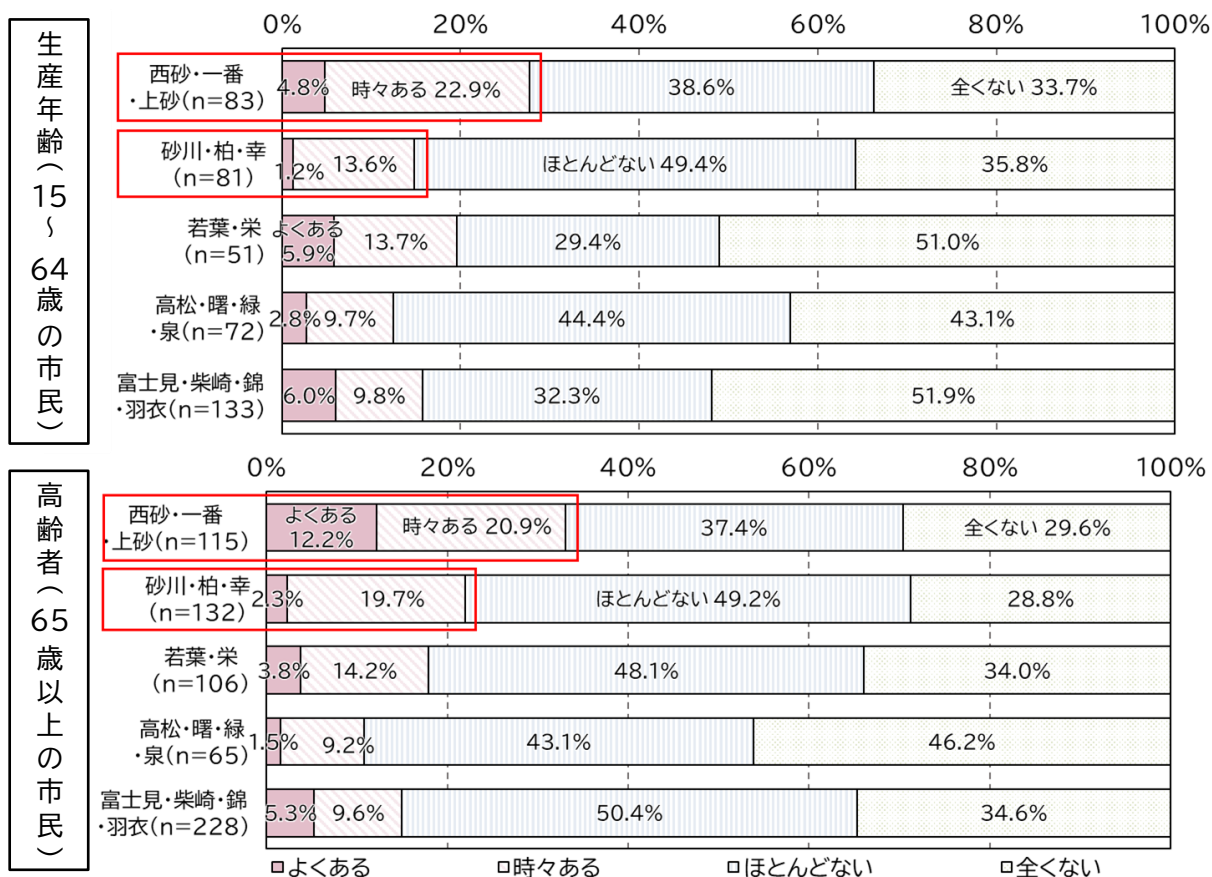
第5節 市民の移動に関するニーズ

本節では、市民の移動に関するニーズ※に着目し、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無や、将来の課題に関する市民意識、公共交通に関する満足度について整理しました。

※ニーズ：公共交通サービスの水準（サービス量、質、対価等）向上に対する意向・要望

1 交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無

西砂町・一番町・上砂町は、交通手段が理由で外出をあきらめたと回答した割合（あきらめたことが「よくある」、「時々ある」と回答した割合）を他地域と比較すると、高い傾向が見られます。砂川町・柏町・幸町は、交通手段が理由で外出をあきらめたと回答した割合を、他地域と比較すると、高齢者と生産年齢との間に差異が見られる傾向にあります。



出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-20 交通手段が理由であきらめた外出の有無

2 将来を見据えた日常生活における移動に関する意見

第1回ワークショップで、「将来（10年後）の地域の姿を想像して、生活・移動における課題を考えてみましょう」をテーマに話し合った主な内容は以下のとおりです。

表 2-5 第1回ワークショップにおける主なご意見(将来の課題)

開催地域	主な内容
西砂町 一番町	<ul style="list-style-type: none"> ・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に、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、西武立川駅へのアクセス維持が重要(近隣市との連携が必要)。 ・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。 ・コミュニティ活動を活性化させるため、公共施設へのアクセス性を向上させる必要がある。
上砂町 砂川町 柏町 泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・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(買い物、通院等)や外出促進の観点から、交通手段の確保が必要。 ・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。 ・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)。 ・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(子育てでサロンへアクセス)。
若葉町 幸町 栄町	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域の支えあいできている移動が、自身も高齢化することで維持できなくなる懸念がある。 ・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。 ・市役所に行かなくて済むような環境づくり。(地域内で行政手続きが完結できるといい。)
錦町 羽衣町 曙町 高松町	<ul style="list-style-type: none"> ・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富士見町の崖線以上では、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。 ・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)。 ・地域の交流の場があるとよい。地域内で協力いえる環境づくり。
富士見町 柴崎町 緑町	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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・確保が必要(生活は立川市内では完結しない)。 ・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。

※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典:立川市公共交通ワークショップ開催レポート

3 移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）

移動に関する課題（主に高齢者）について、「地域福祉コーディネーター」に担当地区で寄せられている意見などをヒアリング調査し、その結果について以下のとおり整理しました。

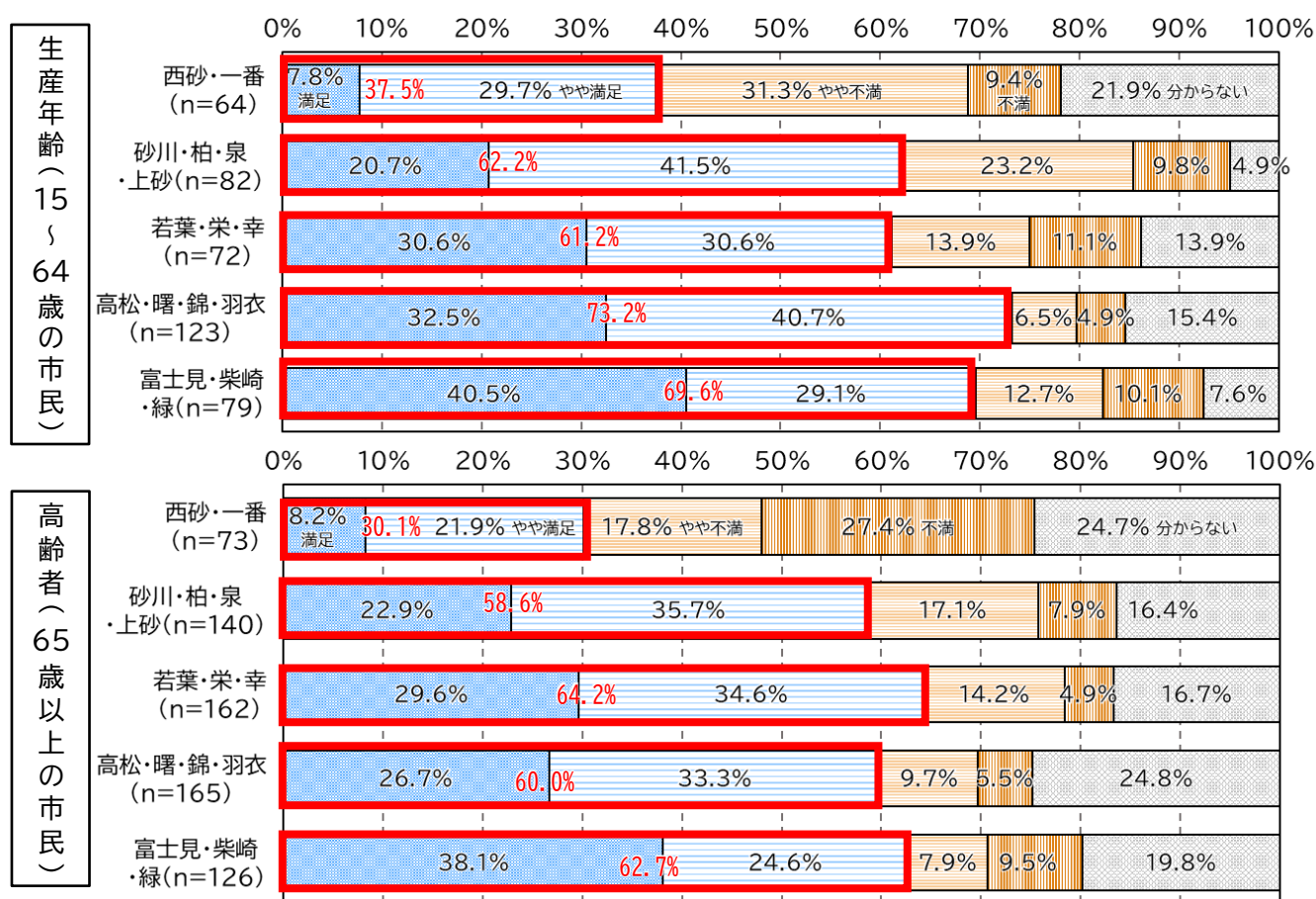
表 2-6 地域福祉コーディネーターへのヒアリング調査の結果（高齢者）

内容	第1地区 (富士見町・柴崎町)	第2地区 (錦町・羽衣町)	第3地区 (高松町・曙町・緑町)	第4地区 (栄町・若葉町)	第5地区 (幸町・柏町・泉町・砂川町)	第6地区 (上砂町・一番町・西砂町)
移動・公共交通に関する困りごと	・富士見町の坂上地域はバスの本数が少なく、自転車に乗れなくなると外出が減る。	・京王バス減便により、立川駅までのアクセスが困難になった高齢者も。	・立川駅へのアクセスが良く、非常に利便性が高い。	・若葉町は自転車利用者が多く、自転車に乗れなくなると、移動が難しくなる。	・立川駅よりも東西方向の移動ニーズが多く、砂川町や柏町の一部には買い物に不便な地域がある。	・主な移動手段である自動車が使えなくなると、行動範囲が限定される。

※地域福祉コーディネーター：「孤立のないまち」「住民が地域をよりよくできるまち」を目指して、住民、団体等の主体的な地域活動をサポートする専門職
出典：関係者ヒアリング

4 公共交通に対する満足度

公共交通に対する市民の満足度は、生産年齢に比べ、高齢者のほうが満足している割合（「満足」、「やや満足」の回答）は低い傾向（※若葉町・栄町・幸町を除く）が見られます。地域別にみると、西砂町・一番町では、生産年齢・高齢者ともに他地域に比べ満足度が低い傾向が見られます。



赤字：「満足」、「やや満足」の合計値

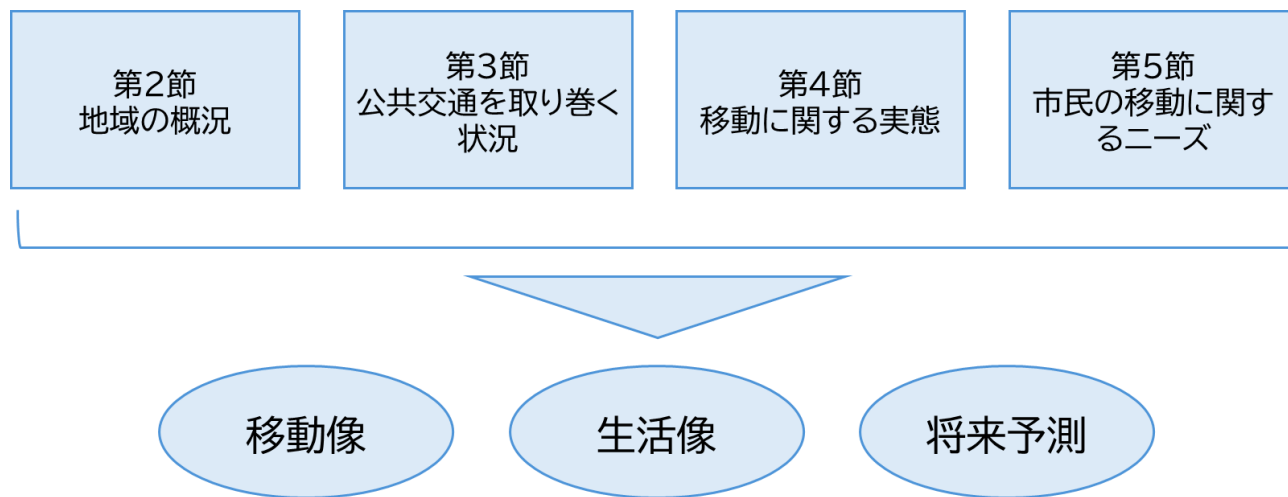
参考：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-21 年齢・地域別にみる立川市の公共交通満足度

第6節 移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）

本節では、第2節から第5節までにおける調査結果を、（ア）移動像、（イ）生活像、（ウ）将来予測の3つの視点から取りまとめました。

図 2-22 調査結果の取りまとめ



移動像、生活像、将来予測の定義は以下のとおりです。

（ア）移動像：立川市内とその周辺における公共交通利用者の主な移動先や移動量（利用者数）を把握するため、人の移動実態や公共交通の路線網・運行状況などを参考に、主な移動の軸（利用が多い主要なバス路線）と交通結節点（利用の多い鉄軌道駅など）を整理したもの

（イ）生活像：地域ごとに日常生活における移動の特徴を把握するため、人口構成比や日常生活において利用する施設（病院、スーパーマーケットなど）、移動の特性（利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無など）を整理したもの。

※詳細は資料編にて「地域カルテ」として掲載しています。

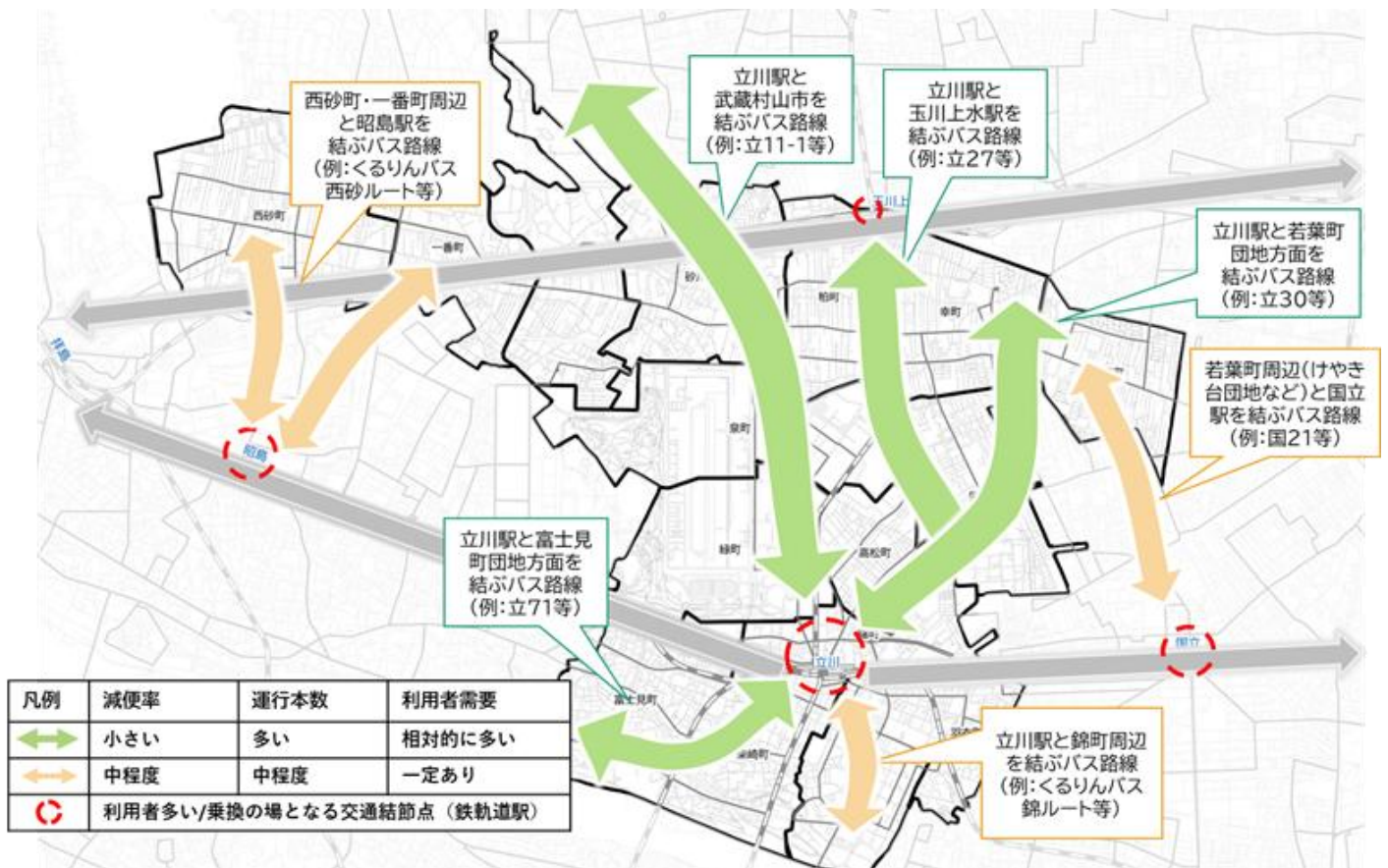
（ウ）将来予測：今後の予測を立てて交通政策を検討するため、現時点で見通すことができる、まちの変化（人口動向、人口構造、開発事業・開発動向）、公共交通を取り巻く環境の変化（担い手、新たな交通手段・サービス）、社会動向の変化（環境問題、災害）を整理したもの。

1 移動像

人の移動実態や公共交通の路線網・運行状況などの調査結果から、立川市の主な移動の軸（利用が多い主要なバス路線）と交通結節点（利用の多い鉄軌道駅など）を、下図のとおり整理しました。

整理した結果、以下の移動の軸が確認できました。

- ▶ 立川駅を中心とした、富士見町団地方面、錦町周辺、武蔵村山市方面、玉川上水駅および若葉町団地方面への放射状の移動の軸
- ▶ 西砂町・一番町周辺から昭島駅方面への移動の軸
- ▶ 若葉町周辺（けやき台団地など）から国立駅方面への移動の軸



参考：国土数値情報、国土地理院地図、各バス事業者時刻表、立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査、ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)などを加工して作成

図 2-23 立川市内の主な移動の軸と交通結節点

2 生活像

各種調査の結果を踏まえて、地域特性（人口増減や高齢化率等）、日常生活で利用する買い物や医療等の施設の状況、移動特性（市内の利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無等）の観点から、日常生活における移動の特徴について、以下のとおり整理しました。

※生活像で整理している5地域は、「立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査」における設問「自宅からの外出時に最初に利用する鉄軌道駅」の回答傾向を基に分類しています（ワークショップの開催地域、立川市都市計画マスタープランの5圏域とは異なります）。

（1）地域特性【人口増減・高齢化率など】

地域	人口増減・高齢化率	人口構成比
西砂町・一番町・上砂町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は西砂町・一番町で微増、上砂町で微減傾向にある。 特に西砂町では、宅地化によって若者世代の人口が増加しており、高齢化率は20%を下回る地域もある。 	
砂川町・柏町・幸町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は砂川町・柏町・幸町ともに微増傾向にある。 高齢化率は20～30%の地域が多い。 	
若葉町・栄町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は若葉町・栄町ともに微減傾向にある。 若葉町団地など高齢化率が40%前後の地域が存在する。 	
高松町・曙町・緑町・泉町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は高松町・曙町で微増傾向、緑町・泉町では微減傾向にある。 企業や施設の立地が集中しており、居住者は少ない。 	
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は柴崎町・錦町で微増傾向、富士見町、羽衣町で微減傾向にある。 高齢化率は多くの地域で20%程度である。 	

参考：住民基本台帳(令和6年1月時点)、「土地利用現況調査」(令和4年度)

(2) 日常生活で利用する買い物や医療などの施設

地域	日常生活において利用する施設(病院、スーパーマーケット等)
西砂町・一番町・上砂町	<ul style="list-style-type: none"> 西武立川駅周辺に買い物・医療施設が立地している。 昭島駅まで移動して買い物や通院を行う市民もいる。
砂川町・柏町・幸町	<ul style="list-style-type: none"> 日常的に利用できる買い物・医療施設が少ない地域(砂川町)もあり、隣接町や市外(武蔵村山市等)で買い物や通院を行っている方もいる。
若葉町・栄町	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な買い物・医療施設は比較的充実している。 複合施設(若葉ケヤキモール)も立地しており、地域内で生活が完結している方もいる。
高松町・曙町・緑町・泉町	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅周辺に主要な買い物・医療施設が集中して立地しており、立川駅周辺で買い物や通院を行う方が多い。
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	<ul style="list-style-type: none"> 坂上と坂下(立川崖線の南北)で買い物・医療施設の立地状況に差があり、坂上の方は立川駅周辺の施設を利用、坂下地域は道路沿いの施設を利用する方もいる。 富士見町や錦町一部地域では、路線バスの減便によりネットスーパーを利用している高齢者がいる。

参考:ビッグデータ、住民基本台帳(令和6年1月時点)、立川市公共交通ワークショップ開催レポート

(3) 移動特性【市内の利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめた市民の割合など】

地域	移動の特性	市内交通手段			
西砂町・一番町・上砂町	<ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通に対する満足度が他地域より低い。 自家用車の利用割合が高い。 交通手段が理由で外出をあきらめる割合が高い。 昭島市や武蔵村山市への移動もある。 	生産年齢 (n=226)		高齢者 (n=286)	
		1位 自動車(自分で運転)	42%	1位 路線バス	32%
砂川町・柏町・幸町	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の利用割合が高い。 交通手段が理由で外出をあきらめた割合が高齢者と生産年齢で最も差異がある。 東西方向の隣接町や市外への移動もある。 	生産年齢 (n=229)		高齢者 (n=371)	
		2位 自転車(所有)	26%	2位 自動車(自分で運転)	27%
若葉町・栄町	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩や自転車の利用割合が高い。 東西方向の移動を行いモノレール駅にアクセスしている方もいる。 市外の国立駅や国分寺市、国立市へ移動する方もいる。 	生産年齢 (n=141)		高齢者 (n=287)	
		3位 徒歩	22%	3位 徒歩	21%
高松町・曙町・緑町・泉町	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩で移動している市民の割合が高い。 交通手段が理由で外出をあきらめた割合は他地域に比べて低い。 立川駅周辺への移動が多い。 	生産年齢 (n=204)		高齢者 (n=190)	
		1位 徒歩	60%	1位 徒歩	57%
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	<ul style="list-style-type: none"> 坂上と坂下(立川崖線の南北)で移動の特徴が異なる。 自転車や徒歩による移動が多い。 立川駅への移動や地域内で完結するような移動が多い。 	生産年齢 (n=373)		高齢者 (n=601)	
		2位 自転車(所有)	35%	2位 自転車(所有)	30%
		3位 鉄道・モノレール	18%	3位 路線バス	27%

※市内交通手段:主な目的での外出時における立川市内の利用交通手段(上位3位までを表示)

参考:立川市地域公共交通に関するアンケート調査、市民アンケート、ビッグデータ、立川市公共交通ワークショップ開催レポート

3 将来予測

現時点で見通すことができる、まちの変化や公共交通を取り巻く環境、社会動向の変化を、以下のように整理しました。

(1) まちの変化

観点	将来の見通し
人口動向	・ 市の人口は令和10年頃にピークを迎え、その後減少に転じる見込みであり、2050年には現状より約1万人、人口が減少していくと見込まれる。
人口構造	・ 高齢化の進行によって、10年後には市民の約28%が高齢者になると見込まれる。
関連事業 開発動向	・ 上北台駅～箱根ヶ崎駅区間について多摩モノレール延伸の計画があり、2030年代半ばの開業を目指すとされている(モノレール沿線の路線や立川-武蔵村山を結ぶ路線のバス利用者数や運行本数に影響する可能性)。 ・ 西武立川駅南側の昭島市域に大規模な物流施設やデータセンターの建設が計画されている(バス路線や道路混雑等に影響する可能性)。

参考：第5次長期総合基本計画、公表資料

(2) 公共交通を取り巻く環境の変化

観点	将来の見通し
担い手	・ バス・タクシーの運転手等の担い手不足が深刻になることが想定される。 ・ 利用者が多い路線でも夜時間帯等から減便せざるを得ない状況となることが想定される。
新たな交通手段・サービス	・ 自転車や電動キックボードなどのシェアリングサービスの拡大のほか、新たなパーソナルモビリティの開発等が進む。
自動車の利用	・ 高齢化が進み免許非保有率・返納意向ともに高まるため、より多くの市民が自動車を自由に利用できない(外出には公共交通等を頼らざるを得ない)環境となる。

参考：交通事業者ヒアリング結果、立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

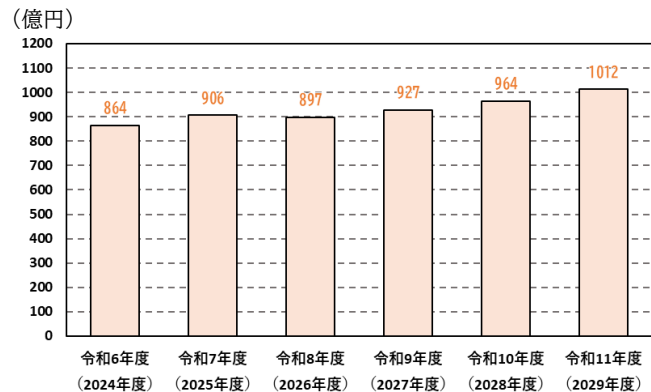
(3) 社会動向の変化

観点	将来の見通し
環境問題	・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、自家用車から公共交通や自転車・徒歩等へ移動手段の転換が求められる。 ・ 社会情勢を受けて、交通事業者もZEVの導入が求められる。
災害	・ 地球温暖化による気候変動等に伴い、災害が激甚化・頻発化しており、災害に強い交通環境の整備が求められる。

参考：関係者ヒアリング、社会情勢に関する机上調査

コラム～立川市の財政状況の見通し～

立川市の財政収支については、令和7(2025)年度に財源不足が35億円となり、令和11(2029)年度には42億円に及ぶと予測しています。市税の大幅な伸びが見込めない中、扶助費は引き続き高い水準で推移し、さらに投資的経費の増嵩も顕著となっているため、厳しい行財政運営を余儀なくされる見通しとなっています。



立川市の財源 普通会計歳入の見通し

参考:立川市第5次長期総合計画(令和7(2025)年4月)より一部改変

コラム～カーボンニュートラルの動向～

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、実質的な排出ゼロを目指す取組です。2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO₂総排出量の一端を担う運輸部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進等を一層強力に推進しようとしています。

このような社会情勢の中、立川市も環境にやさしく持続可能なまちづくりを推進し、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを宣言しています。

2050年カーボンニュートラルに向けた主な省エネ対策

国土交通省

○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO₂総排出量(エネルギー消費ベース)の約5割を占める運輸部門及び民生(家庭、業務)部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進、住宅・建築物の脱炭素化等を一層強力に推進する。

民生部門(家庭・業務)

ZEH等の普及

- 中小工務店等による木造住宅のZEHに対して支援(経産省・環境省と3省連携でZEHの普及推進)
- ライフサイクル全体でCO₂排出量がマイナスとなる住宅(LCCM住宅)に対して支援

ZEHとは、「快適な室内環境と、年間で削減する住宅のエネルギー量が正味でゼロ以下」を同時に実現する住宅

「グリーン住宅ポイント制度」の創設

- 高い省エネ性能を有する住宅を取得する者等に対して、商品や追加工事と交換できるポイントを発行

改正建築物省エネ法の適切な運用

- 改正建築物省エネ法の令和3年4月全面施行・戸建住宅等について建築士から建築主への省エネ性能に関する説明義務制度を創設
- ・省エネ基準への適合義務制度の対象を拡大 等

運輸部門

次世代自動車の普及促進

- ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車について、トラック・バス・タクシー事業用車両の導入支援等

車種	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
乗用車	車内・充電設備等価格の1/3	車内・充電設備等価格の1/4～1/5	通常車両との価格差がさらに低減。本格的普及の初期段階に到達(支援の最終段階)
バス	燃料電池バス、電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池バス	電気バス、電気トラック(バス)、プラグインハイブリッドバス	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック
トラック	燃料電池トラック、電気トラック、プラグインハイブリッドトラック	電気トラック、電気トラック(バス)、プラグインハイブリッドトラック	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

公共交通の利用促進

- LRT・BRTの導入促進
- 新型輸送サービス等の多様な輸送資源の活用 等

LRT(Light Rail Transit) BRT(Bus Rapid Transit)

グリーン物流の推進

- トラック輸送の効率化
- 共同輸配送の推進
- モーダルシフトの推進 等

トラック輸送の効率化

出典:2050年カーボンニュートラルに向けた国土交通省の取組について(国土交通省)

第3章 交通に関する課題

第1節 課題の抽出	33
1 課題の抽出方法.....	33
第2節 交通に関する課題	34

第3章 交通に関する課題

第1節 課題の抽出

本節では本計画の課題の抽出方法について説明します。

1 課題の抽出方法

第1章で整理した上位計画・関連計画から見える「市の目指す交通の姿」並びに第2章第5節で整理した「市民の移動に関するニーズ」と、第2章の各種調査結果を踏まえた「交通を取り巻く現状」との間にあるギャップ（乖離）を埋めるために、本計画期間で取り組む必要がある「交通に関する課題」を抽出しました。

なお、課題の抽出にあたっては、国が作成した「地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」」の記載内容を参考にしています。

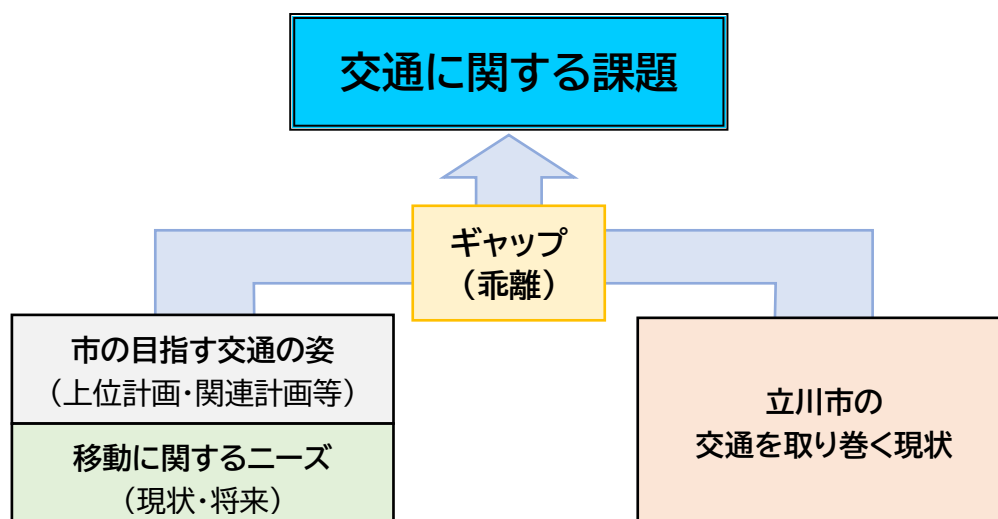
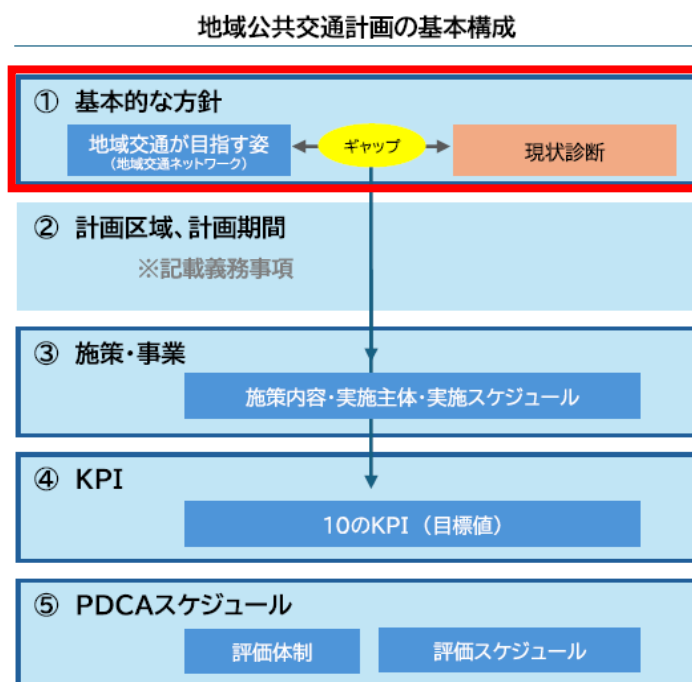


図 3-1 課題抽出時の考え方



出典：地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」データ活用の手引き（国土交通省）

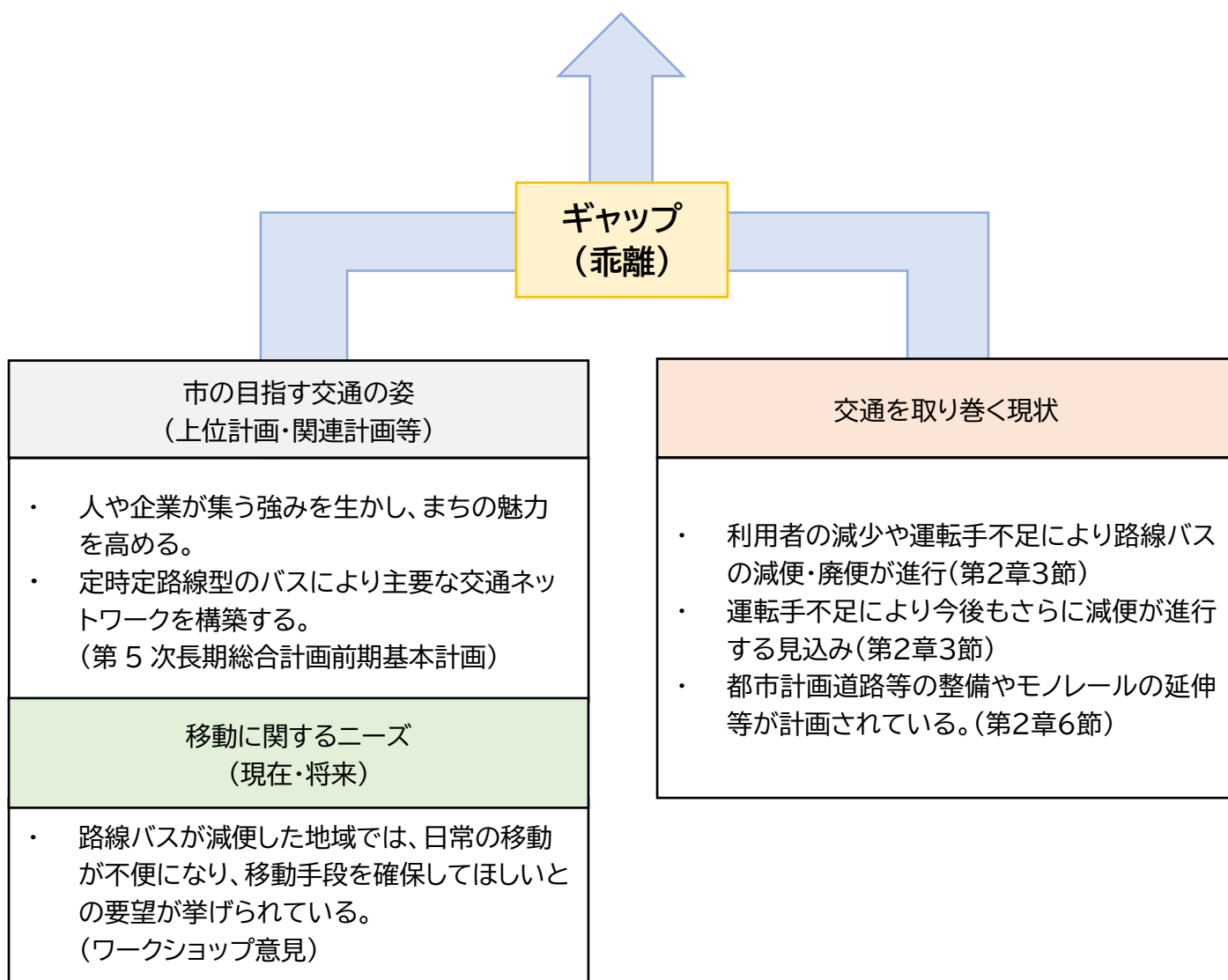
図 3-2 地域公共交通計画の基本構成

第2節 交通に関する課題

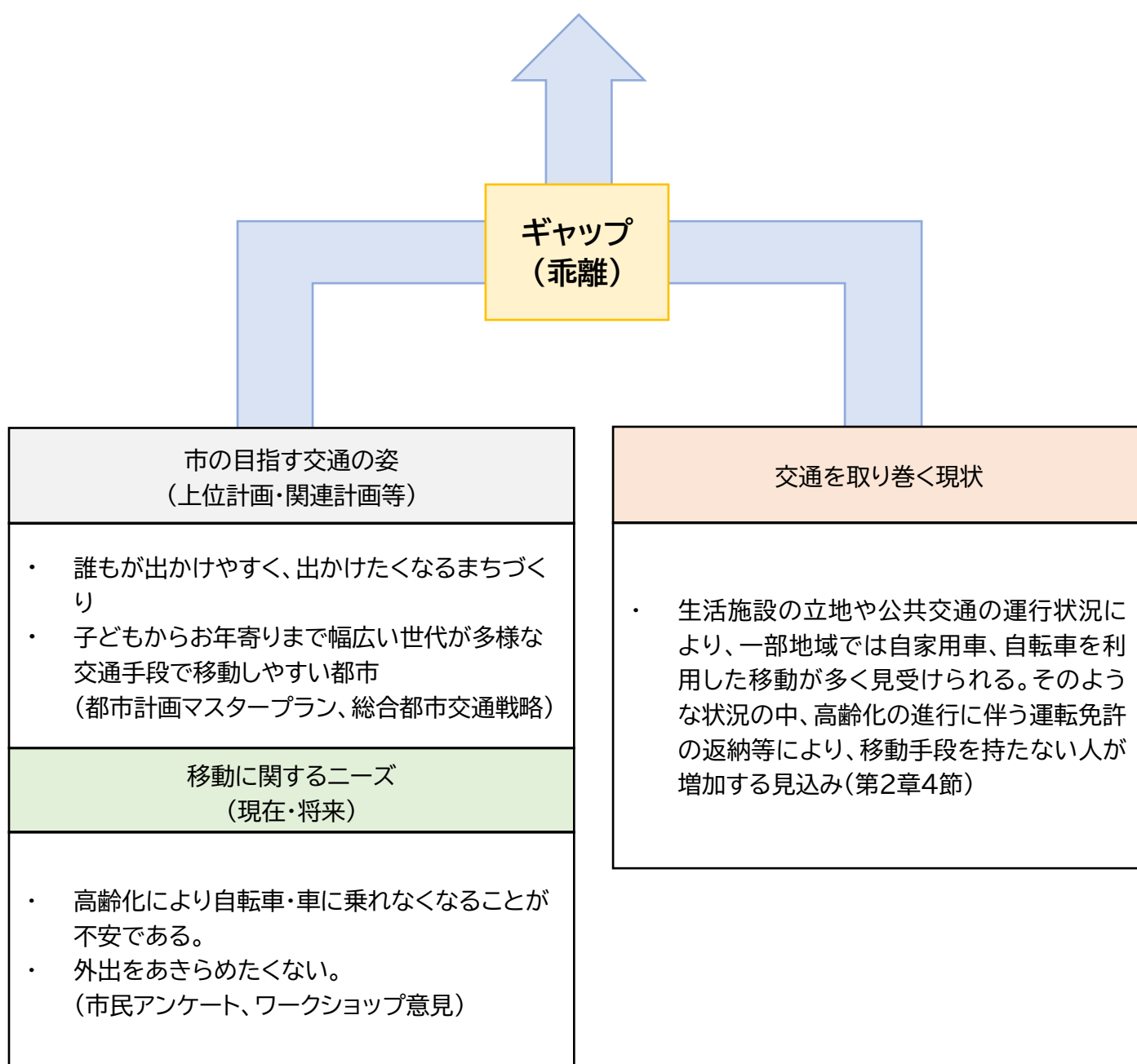
本節では、第1節で整理した方法に基づき抽出した、4つの交通に関する課題について説明します。

課題1：都市活動を支える公共交通の維持が必要

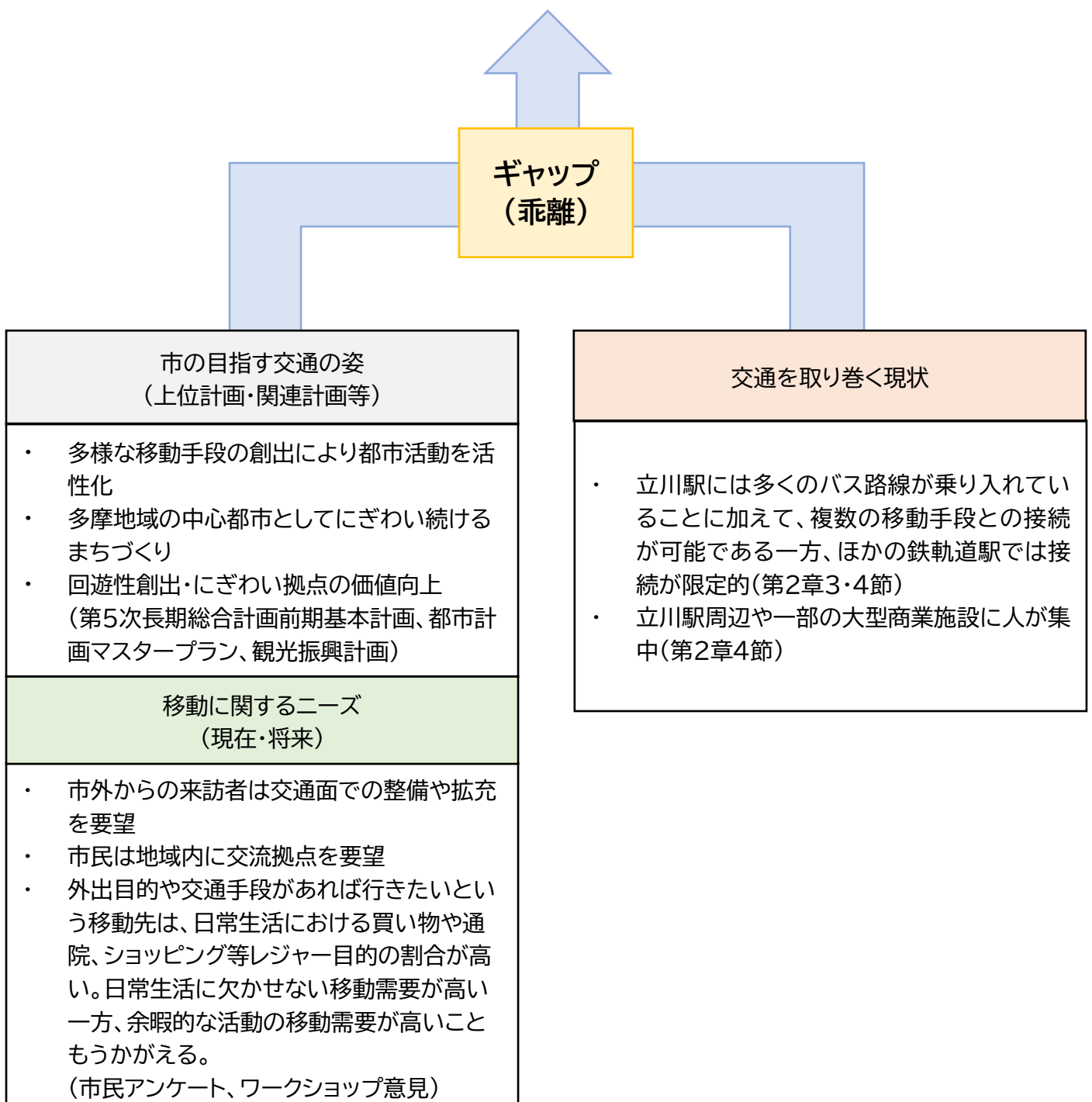
課題1 都市活動を支える公共交通の維持が必要	
1-1	<p>主要なバス路線の維持が必要</p> <ul style="list-style-type: none">・ 今後、路線バスのさらなる減便・廃便が進むと、市の骨格となる主要なネットワークの維持が困難になり、市民生活の利便性が低下することが懸念されている。・ 人や企業が集う都市として活発な都市活動を支え続けるためには、都市間・拠点間の移動を担う骨格となる公共交通を維持することが重要である。
1-2	<p>将来の道路・公共交通の変化を見据えた対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none">・ 都市計画道路等の整備やモノレールの延伸等、まちの変化を見据えた対応が求められる。・ 将来の人の流れを予測し、変化にあわせてバス路線を見直す必要がある。



課題2 地域内の日常生活における移動ニーズへの対応が必要	
2-1	<p><u>高齢者等の移動困難者の日常生活を支える交通サービスが必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者等、負荷なく歩ける距離が短く、自家用車や自転車を自由に利用できない人が今後増加することが懸念されている。 ・ 福祉等他分野と連携して日常生活を支える交通サービスを検討する必要がある。
2-2	<p><u>地域内の交通拠点・生活拠点までの移動手段の確保が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの減便が進む中、今後も交通不便地域が拡大していくことが懸念されている。 ・ 既存の公共交通ではカバーできない、居住地から鉄軌道駅・バス停までや、地域内の拠点までの移動手段を確保することが必要である。

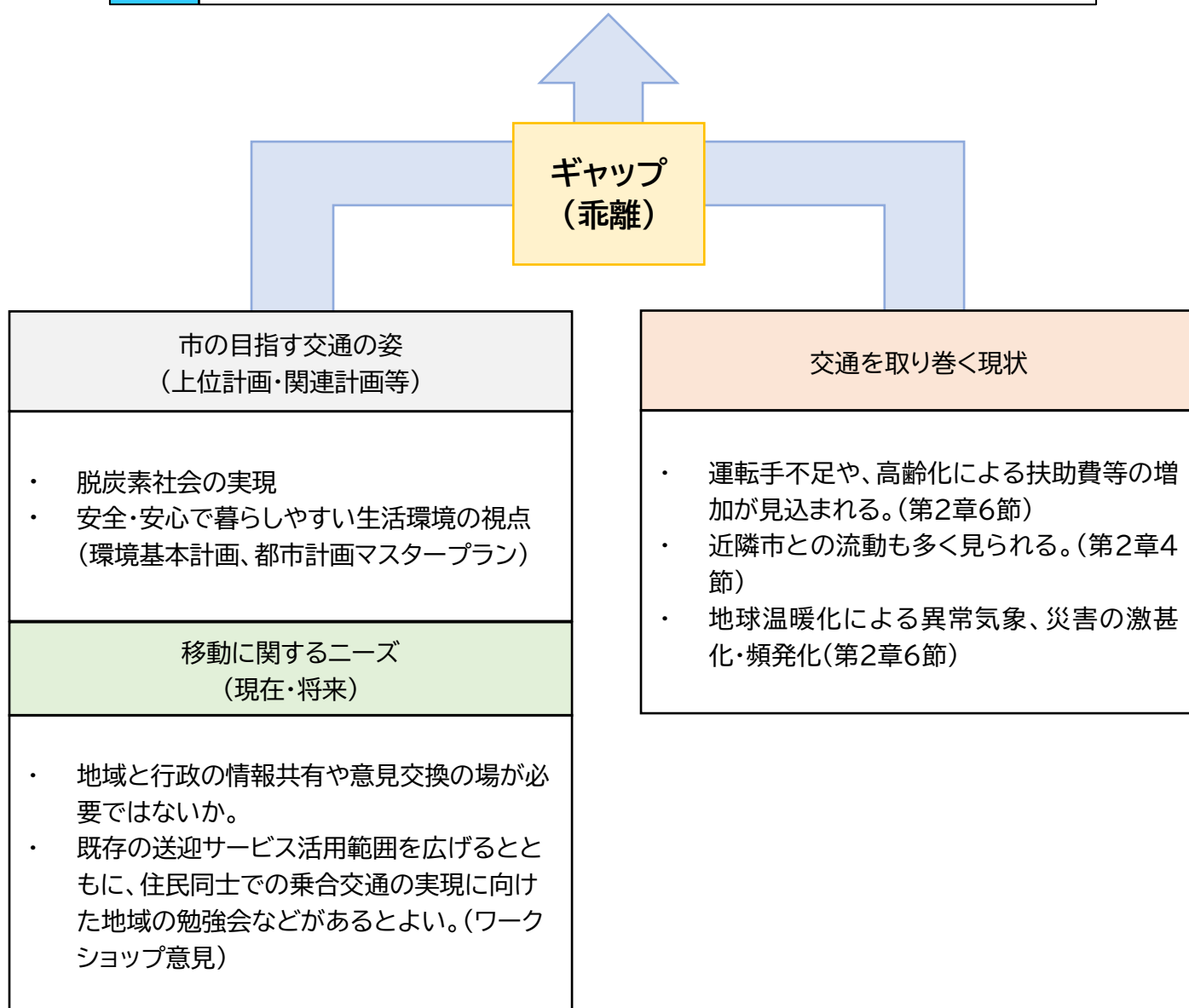


課題3 まちの拠点性向上・にぎわいの創出が必要	
3-1	<p><u>乗継利便性の向上が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちの拠点性を高め、都市活動を活性化させることが求められている。 ・ 乗継しやすい環境を整えることが必要である。
3-2	<p><u>拠点のにぎわいの創出や周遊性の向上への取組が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内外から人が集う中核的な拠点(立川駅等)と、地域内における交流の拠点のにぎわいの創出が求められている。 ・ まちづくりの推進とあわせて、地域の魅力向上を図るとともに周遊しやすい環境を整える必要がある。



課題4 社会動向等に対応した持続可能な公共交通の実現が必要

4-1	<p><u>資源(人材・財源)に限りがある中で、各主体との連携・協働が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手不足の深刻化、人件費・運行経費等の増加、高齢化の進行による扶助費増大といった社会動向に対して、都市活動・日常生活を支えていくことが求められている。 ・ 限りある資源(人材・財源)を有効に活用するため、行政・交通事業者・地域等が連携・協働して取り組む必要がある。
4-2	<p><u>社会情勢を踏まえ、持続可能な社会の実現に寄与する交通環境の整備が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ カーボンニュートラルの実現に向けて、交通分野の温室効果ガスの排出を抑えることが必要である。 ・ 日常も非常時も安全・安心に移動できる交通環境づくりを検討していく必要がある。



第4章

目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針

第1節 立川市の将来像.....	38
1 目指す将来像.....	38
第2節 将来の公共交通ネットワーク.....	39
1 都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸.....	39
2 将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴.....	40
3 将来の公共交通ネットワークの考え方.....	41
第3節 将来像の実現に向けた4つの基本方針.....	44
1 4つの基本方針.....	44

第4章 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針

第1節 立川市の将来像

本節では、第1章から第3章までの内容を踏まえて、本計画の目的である「持続可能な公共交通ネットワーク」を形成するため、将来目指す「将来像」について説明します。

1 目指す将来像

本市の最上位計画である第5次長期総合計画基本構想における未来ビジョンや産業まちづくりにおける政策の取組方針などを踏まえ、本市の10年後を見据えた公共交通の目指す姿を「将来像」として、以下のとおり設定しました。

将来像

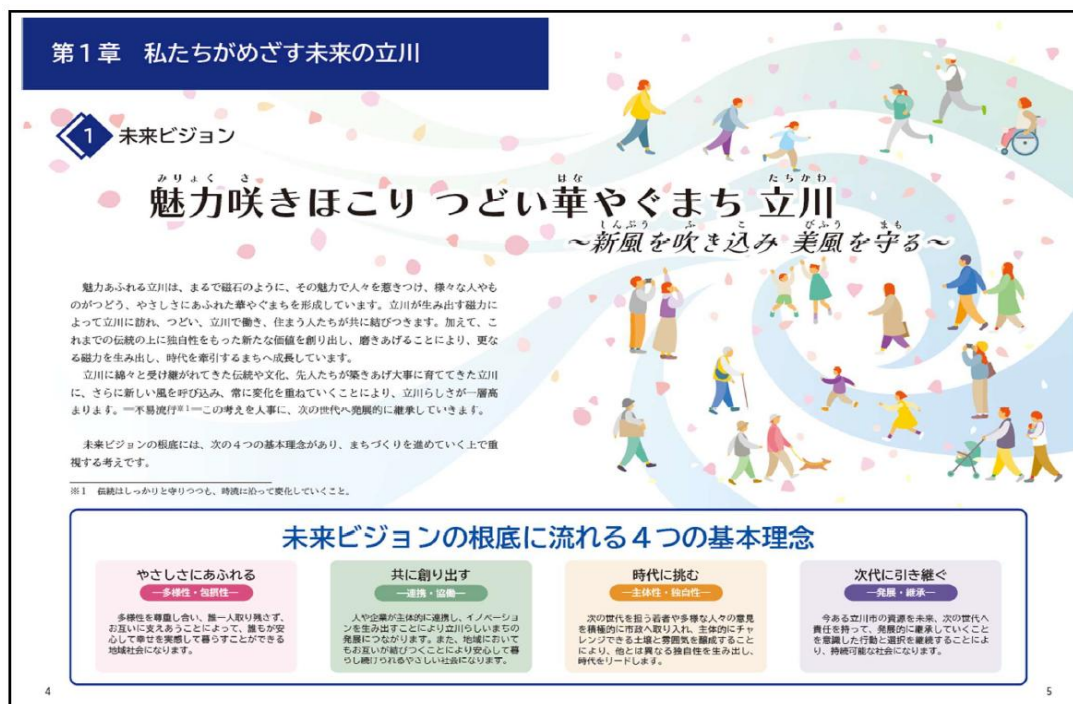
(10年後を見据えた公共交通の目指す姿)

みんなで創る・支える・未来につなぐ多様で持続可能な公共交通ネットワーク
～誰もが出かけたくなるまち「たちかわ」～

【取組の方向性】

- 市、交通事業者、市民をはじめとする様々な関係者が、適切な役割分担の下で連携・協働し、人々の多様な暮らしを支える公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- 多様な交通モードが競合せず適切な役割分担の下で支えあう関係を構築し、限られた資源(人材・財源)を有効に活用することで、持続可能な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。
- まちづくりや福祉、産業などの他分野と連携を図りながら、市民も来訪者も誰もが「出かけたくなるまちづくり」を推進します。

【立川市第5次長期総合計画】



出典:立川市第5次長期総合計画(令和7(2025)年4月)

【政策の取組方針／産業まちづくり(抜粋)】

地域公共交通など多様な移動手段を構築し、人々の暮らしを支えるとともに、地域の活力を生かしたまちづくり、出かけたくなるまちづくりを推進します。

第2節 将来の公共交通ネットワーク

本節では、第1節に掲げる将来像を目指すにあたり、本市が目指す将来の都市構造における交通骨格軸や、その要素となる交通結節点の特徴を明らかにした上で、本市の目指す「将来の公共交通ネットワーク」の考え方を整理します。

1 都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸

本市は、立川市都市計画マスタープランにおいて、拠点の形成と拠点間の交通ネットワークの維持による集約型の地域構造への再編を目指しており、将来都市構造は、土地利用の特性を反映した土地利用ゾーニングと地域特性を踏まえ、主要な鉄軌道駅の周辺などに形成する拠点と、その拠点間を結ぶ交通の骨格軸、市街地の骨格軸からなるネットワークで構成しています。

【拠点の位置づけ】

拠点は、中核的な拠点、地域の拠点、生活の中心地と階層的に位置づけられています。

- 1 中核的な拠点：J R立川駅周辺地域および都市軸沿道地域
- 2 地域の拠点：西武拝島線玉川上水駅周辺地域
- 3 生活の中心地：J R西立川駅・西国立駅、西武鉄道武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアや、若葉町団地およびけやき台団地の周辺、富士見町団地周辺

【交通骨格軸の位置づけ】

拠点を結ぶ交通の骨格軸として、以下の公共交通が位置づけられています。

- ① 鉄道：広域的な都市間交通を担うJ R中央線、南武線、青梅線、五日市線、西武拝島線、多摩地域内の都市間交通網である多摩都市モノレール
- ② 路線バス：市内の拠点を結び、鉄軌道へのアクセスを支える移動の骨格となる主要なバス路線



出典：立川市都市計画マスタープラン

図 4-1 将来都市構造図

2 将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴

立川市都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造における拠点、交通の骨格軸の位置づけや、第2章で整理した移動像、路線バス・コミュニティバスの接続状況を踏まえ、本市の公共交通ネットワークにおいて、特に需要の多い交通結節点の特徴について、以下のとおり整理します。

① 立川駅周辺

立川市都市計画マスタープランにおいては中核的な拠点として位置づけられており、多くのJR線、多摩都市モノレールが接続するほか、路線バス・コミュニティバス網も放射状に形成されています。また、東京都内でも有数の乗降客数の多い駅であり、多摩地域の中心となる交通結節点として機能しています。

② 玉川上水駅周辺

立川市都市計画マスタープランにおいては地域の拠点として位置づけられており、西武拝島線、モノレールが接続するほか、立川市内間を結ぶ路線バスのみならず近隣他市に向かう路線バスが接続していることから、立川市内で立川駅に次ぐ交通結節点として機能しています。

③ 昭島駅・国立駅周辺

【昭島駅周辺】JR青梅線・五日市線が接続しているほか、市北西部を運行する多くの路線バスと、くるりんバス西砂ルート of 起終点にもなっていることから、市北西部の市民が利用する交通結節点として機能しています。

【国立駅周辺】JR中央線が接続しているほか、市北東部の一部を運行している路線バスの起終点にもなっていることから、市北東部の市民が利用する交通結節点として機能しています。

3 将来の公共交通ネットワークの考え方

(1) 将来の公共交通ネットワークの考え方

交通事業者における運転手不足に加え、少子化、高齢化の進展による扶助費の増加など、市財政への負担増加は今後も続いていくことが見込まれます。このように資源（人材・財源）が限られる中で、利便性を追求するあまり、需要規模※に対して過剰な規模・水準のサービスが供給されることで、公共交通ネットワーク全体の維持が困難となり弱体化してしまうことが懸念されます。

本市は、公共交通を将来に残す一つの財産と捉え、公共交通ネットワークの考え方を以下のとおり整理しました。

① 持続可能な公共交通ネットワーク

移動像、生活像などの地域特性、将来予測を踏まえて、限られた資源（人材・財源）を有効に活用するために、需要規模（利用者数など）などの実状に即して、適切な規模・水準のサービスを供給することで、「持続可能な公共交通ネットワーク」の構築を目指します。

② 乗り継ぐことで、出かけたい場所まで移動できる公共交通ネットワーク

様々な交通手段を乗り継ぐことで、出かけたい場所まで移動することができる公共交通ネットワークを構築し、将来像に掲げる「誰もが出かけたくなるまち」を目指します。




※需要規模：公共交通サービスに対して、実際または見込まれる利用人数を示す目安であり、供給の効率性や効果を判断する指標の一つ

(2) 「基幹交通」「幹」「枝葉」による公共交通ネットワーク構造

(1) の考え方を踏まえて公共交通ネットワークを将来にわたって維持していくためには、交通手段の特性に応じて適切な役割を担い、必要な機能を維持していくことが重要です。

本市には鉄軌道や路線バスをはじめとして多様な交通手段が存在していることから、公共交通を「基幹交通」「幹」「枝葉」の3つに分け、求められる役割を以下のとおり整理しました。

表 4-1 「基幹交通」「幹」「枝葉」による公共交通ネットワーク構造

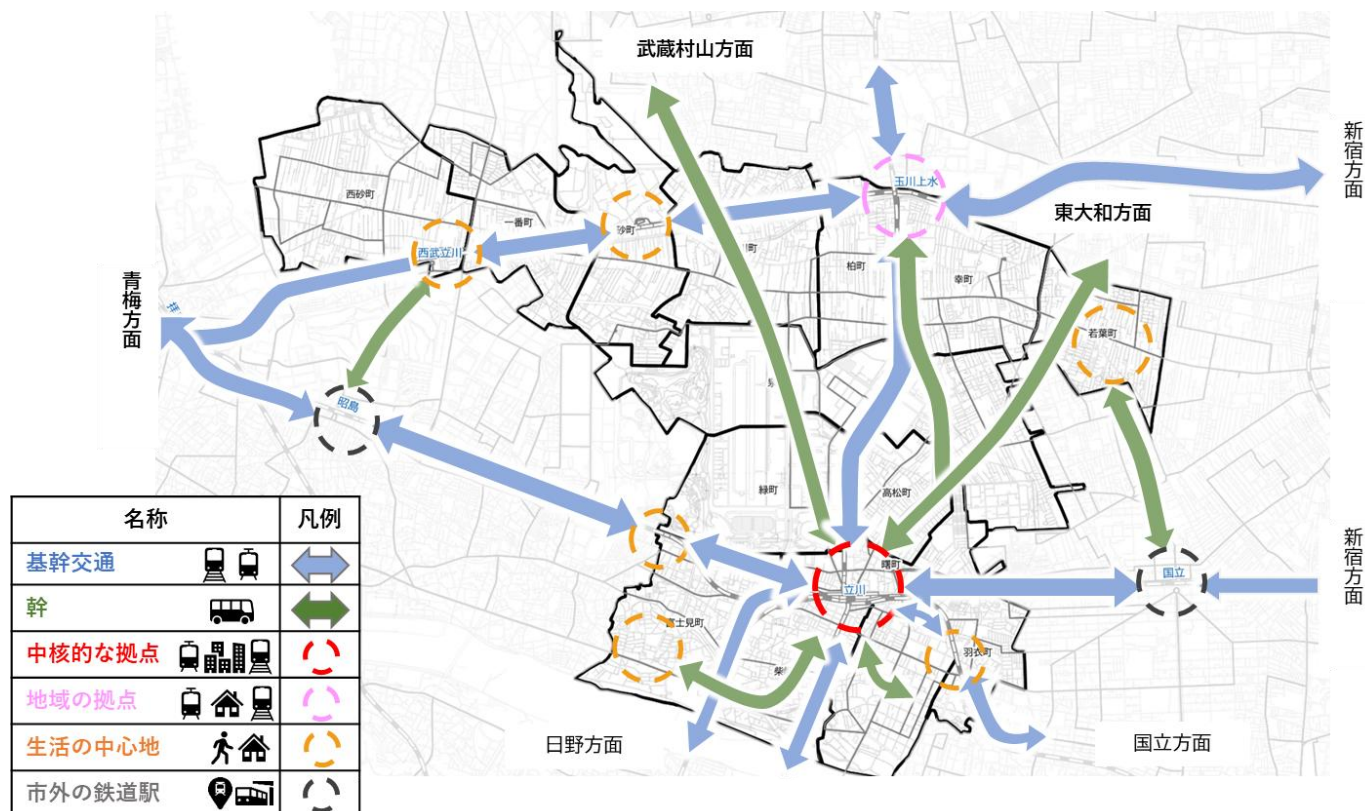
	交通手段	役割	輸送量 需要規模
基幹交通	 鉄道、モノレール	<ul style="list-style-type: none"> ・広域都市間を結ぶ移動の根幹を担う鉄軌道軸。 ・高い定時性・速達性を生かした広域の大規模輸送を担っており、今後も交通事業者によりサービス水準が維持されることが期待される。 	<div>多</div> <div>↑</div> <div>↓</div> <div>少</div>
幹	 路線バス（需要大）、 くるりんバス（錦・西砂ルート）	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣都市間の移動や生活の中心地への移動を支え、基幹交通への接続を担う、市民の暮らしを支える主要なバス交通。 ・運転手不足を背景に、交通事業者単独での維持が困難となることが懸念されるため、サービス水準を維持していくために、市・交通事業者が連携して取り組んでいくことが求められる。 	
枝葉	 路線バス（幹を除く）、 タクシー、地域内交通、 シェアリングモビリティなど	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通・幹を補完し、地域内の日常生活の移動を支える様々な交通手段。 ・限られた資源（人材・財源）の中では、市や交通事業者、市民をはじめとする様々な関係者により、地域の需要や実状に応じて適切な規模・水準のサービスの展開を検討していくことが求められる。 	

(3) 本市の公共交通ネットワークにおける「基幹交通」「幹」「枝葉」の役割

第2章において調査結果として取りまとめた「移動像」を踏まえ、本市の公共交通ネットワークを下図のとおり整理します。

「基幹交通」は、広域都市間の移動を支える役割として主に鉄軌道が担います。「幹」は、「基幹交通」との接続、近隣市間や生活中心地への移動を支える役割として、主要なバス路線が担います。

「枝葉」は、「基幹交通」と「幹」の補完や地域内の日常生活施設等への移動を支える役割として、路線バス（「幹」を除く）、タクシー、地域内交通、シェアリングモビリティなど、多様な交通手段が担います。



※「枝葉」の交通手段は「基幹交通」「幹」を補完するものとして、今後展開を検討していくものであるため、本図には示していません。

※拠点の定義は立川市都市計画マスタープランと同様

参考:国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 4-2 持続可能な公共交通ネットワーク(基幹交通・幹)

コラム～地域の「幹」と「枝葉」の交通(第2回ワークショップより)

第2回ワークショップでは、第1回ワークショップの振り返り(公共交通を取り巻く状況、地域の日常生活と移動、課題など)を踏まえて、以下の内容について話し合いました。

なお、ワークショップの詳細は資料編に掲載している「立川市公共交通ワークショップ開催レポート」をご覧ください。

- 地域の「幹」の交通:路線バス等を取り巻く状況を踏まえた、地域内の「幹」の役割として担うべき公共交通について
- 地域の「枝葉」の交通:既存の公共交通(路線バス等)ではカバーできない、今後確保していくべき地域内の「枝葉」の移動(目的や頻度など)について



開催地域		「幹」の交通
西砂町 一番町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道および西武立川駅や昭島駅へのバスがこの地域にとって「幹」である。 ・高齢者にとっては松中団地から立川駅までのバスも重要である。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の買い物(週2～3回。主に西武立川駅や昭島駅)。 ・公共施設(学習館、会館など(週2回))へのアクセス。 ・通院目的(頻度(月1回～毎日)や通院先は人によって異なる)の移動。 ・通勤(平日)
上砂町 砂川町 柏町 泉町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・玉川上水駅と立川駅間の移動(モノレール)、立川駅から武蔵村山市へ向かうバス路線。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の移動が「枝葉」の交通で確保できるとよい。 ・買い物(週2～3回。実物を見て買いたい)目的の移動。 ・公共施設(福祉会館(週2～3回)、学習館、市役所など)への移動。 ・通院(買い物のついでに週2回程度)
若葉町 幸町 栄町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅行きや国立駅行きのバスは、この地域の「幹」の交通。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・「枝葉」の交通として若葉町から公共交通で東西の移動ができるとよい。 ・高齢者の買い物(週1回)や通院(週1～月1回)、若葉会館(月1回～2回)や市役所(月1回～3回)などの公共施設への移動。 ・通勤通学(週5回)
錦町 羽衣町 曙町 高松町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅から国立駅への東西のバス路線が幹。くるりんバス錦ルートが錦町エリアにとっては重要な移動手段となっているため、主要な施設を通るなどして「幹」としての機能を強化していくべき。 ・高松町に居住する住民にとっては、モノレールが「幹」であると考える。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・通院(週1回～2回)や買い物(ショッピング)(週2回)目的の移動、学習館等の公共施設への移動。
富士見町 柴崎町 緑町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅～新奥多摩街道を走る路線バスが幹。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・滝ノ上会館(週1回～月3回)での住民の交流(カラオケ等) ・崖線上(富士見町)の路線バス減便が進んでいる地域における買い物などの日常生活での立川駅への移動。 ・通院(週1～月1回)

※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典:立川市公共交通ワークショップ開催レポート

第3節 将来像の実現に向けた4つの基本方針

本節では、本計画において掲げる将来像と4つの基本方針について整理しました。

1 4つの基本方針

第3章において整理した課題と本市の10年後を見据えた公共交通のあるべき姿として設定した「将来像」を踏まえ、本計画期間である5年間の計画目標として、4つの基本方針を設定しました。

基本方針1

都市間・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持(幹)

資源(人材・財源)を効率的に配置し、都市間・拠点間を結ぶ骨格となる「幹」を将来のまちの変化に対応しつつ維持していきます

基本方針2

日常生活を多様な交通手段で支える公共交通ネットワークの展開(枝葉)

日常生活における地域内の移動を支えるため、地域資源を最大限に活かして多様な移動手段を展開します

基本方針3

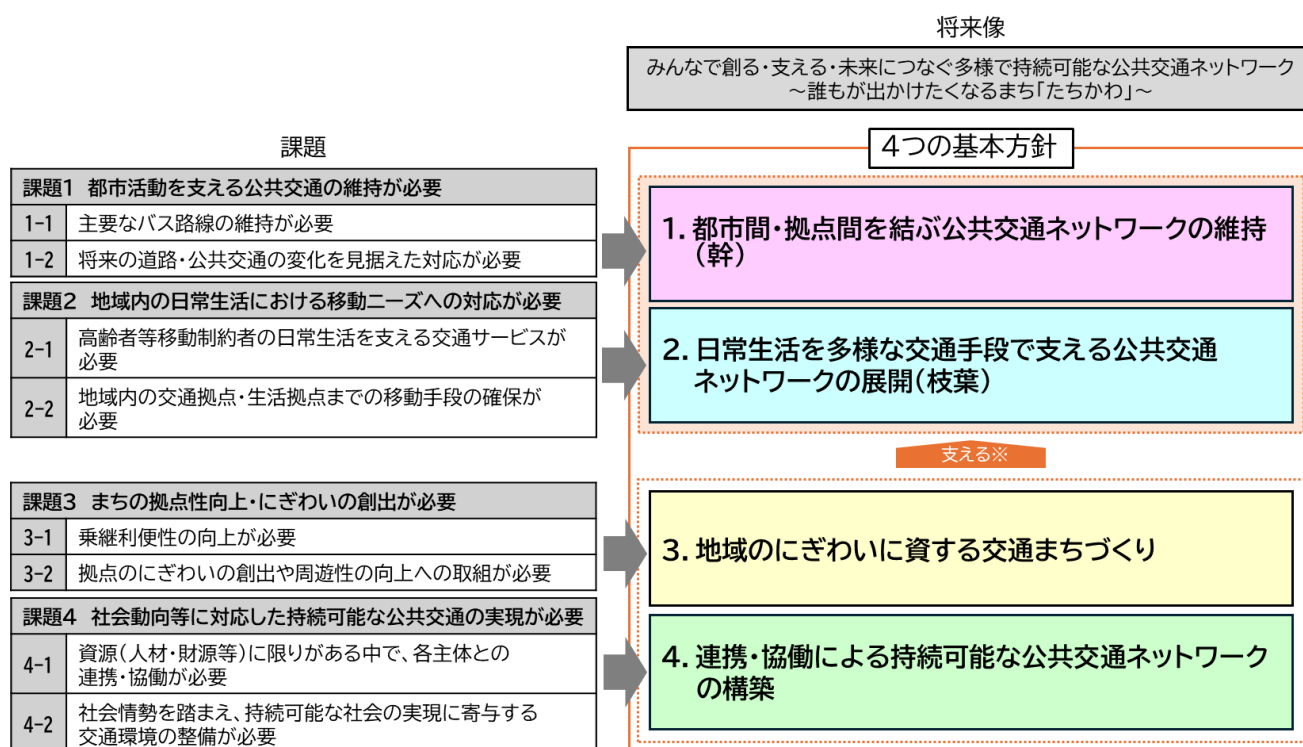
地域のにぎわいに資する交通まちづくり

まちづくり等と連携して、市民・来訪者のお出かけ(買い物・観光・余暇等)を促進し、都市活動を支える移動を活性化します

基本方針4

連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築

持続可能な公共交通ネットワークの構築のため、多様な主体が連携・協働して取り組む体制・仕組みづくりや安全・安心に公共交通を利用できる環境づくりを進めます



※支える:基本方針3・4は、基本方針1・2に掲げる「幹」の維持と「枝葉」の展開を、まちづくりや体制づくりなどの視点から「支える」ものとして設定しています。

図 4-3 4つの基本方針と課題・将来像の対応関係

第5章 施策と事業

第1節 施策体系.....	45
第2節 目標達成に向けた事業の一覧.....	46
1 基本方針・施策・事業の関係性.....	46
2 事業の一覧.....	47
第3節 多様な関係者による連携・協働.....	49
第4節 各事業の内容.....	50

第5章 施策と事業

第1節 施策体系

本市の10年後を見据えた公共交通のあるべき姿である「将来像」や計画期間である5年間の計画目標として設定した基本方針を踏まえ、実施する施策を以下のとおり設定します。

【基本方針1】都市間・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持(幹)

施策1 「幹」のバスネットワークの維持

限りある資源（人材・財源）を効率的に配置すべく、交通事業者等と連携・分担して路線バス・くるりんバスのネットワークを維持します。

施策2 公共交通の利用促進・利便性の向上

公共交通ネットワークの維持に向け、公共交通の利便性向上および利用機会の創出・促進を図ります。

【基本方針2】日常生活を多様な交通手段で支える公共交通ネットワークの展開(枝葉)

施策3 「枝葉」の交通ネットワークの展開

「基幹交通」「幹」を補完し、日常生活を支える移動手段として、地域の輸送資源等を含め、多様なモビリティの活用に関する取組を推進します。

【基本方針3】地域のにぎわいに資する交通まちづくり

施策4 公共交通を利用したお出かけ促進

中核的な拠点および地域内の生活拠点の価値向上や、市民も来訪者も出かけたいくなるまちづくりを目指し、外出機会の増加に資する移動面の取組を推進します。

施策5 主要鉄道駅などでの交通結節機能向上

交通結節機能を高め、「基幹交通」「幹」「枝葉」による階層的な公共交通ネットワークの利便性向上に取り組めます。

【基本方針4】連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策6 連携・協働のしくみづくり

限られた資源（人材・財源）の中、公共交通ネットワークの維持に向けた交通事業者や地域等と協力した検討体制・しくみづくりに取り組めます。

施策7 人と地球にやさしい安全・安心に公共交通を利用できる環境づくり

脱炭素社会の実現に寄与するとともに、持続可能で誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境づくりに、交通事業者等と連携して取り組めます。

第2節 目標達成に向けた事業の一覧

1 基本方針・施策・事業の関係性

第1節で整理した基本方針・施策と取り組む事業について、以下のとおり関連性を整理しました。

表 5-1 基本方針・施策・事業の対応関係

基本方針	施策	事業
【基本方針1】 都市間・拠点間を結ぶ 公共交通ネットワークの維持(幹)	施策1:「幹」のバスネットワークの維持	1 幹線機能の維持のためのバス路線の再編検討 2 くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し 3 道路整備等とあわせたバス路線の見直し 4 社会情勢の急変に応じた支援等の検討 5 バス運転手確保に向けた取組推進 6 自動運転等新技術の導入に向けた検討 24 交通事業者との継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議
	施策2:公共交通の利用促進・利便性の向上	2 くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し 7 公共交通の利用促進(周知啓発等) 8 くるりんバスのバスロケーションシステム導入 9 公共交通案内マップの作成 10 バス運行情報等のオープンデータ化の促進 11 団地の建替時におけるモビリティハブの整備検討 12 駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 17 産業・観光分野等との連携方策の検討 19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 21 鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向けた検討 22 基幹交通の充実にに向けた要請活動 24 交通事業者との継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議 26 公共交通のバリアフリー化の推進 28 交通ルール・マナーの向上
【基本方針2】 日常生活を多様な交通手段で支える公共交通ネットワークの展開(枝葉)	施策3:「枝葉」の交通ネットワークの展開	11 団地の建替時におけるモビリティハブの整備検討 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 14 地域の輸送資源の活用検討 15 自転車走行環境の整備 16 シェアリングモビリティの適切な活用促進 18 地域内交通等を利用したおでかけの促進 23 市民協働による移動手段の検討体制の構築 24 交通事業者との継続的な情報共有および協議
【基本方針3】 地域のにぎわいに資する交通まちづくり	施策4:公共交通を利用したおでかけ促進	7 公共交通の利用促進(周知啓発等) 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 17 産業・観光分野等との連携方策の検討 18 地域内交通等を利用したおでかけの促進 19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 20 立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討
	施策5:主要鉄道駅などでの交通結節機能向上	19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 20 立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討 21 鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向けた検討 22 基幹交通の充実にに向けた要請活動 24 交通事業者との継続的な情報共有および協議
【基本方針4】 連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築	施策6:連携・協働の仕組みづくり	13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 14 地域の輸送資源の活用検討 22 基幹交通の充実にに向けた要請活動 23 市民協働による移動手段の検討体制の構築 24 交通事業者との継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議 29 災害時に備えた行政と事業者間の連携
	施策7:人と地球にやさしい安全・安心に公共交通を利用できる環境づくり	15 自転車走行環境の整備 26 公共交通のバリアフリー化の推進 27 環境負荷の少ない車両の導入・促進 28 交通ルール・マナーの向上 29 災害時に備えた行政と事業者間の連携

※複数の施策に関連する事業は再掲しています

2 事業の一覧

目標達成に向けて取り組む事業の一覧を整理しました。

表 5-2 事業一覧

	事業	スケジュール					
	関連する施策	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
1	幹線機能の維持のためのバス路線の再編検討 施策1	協議・必要に応じて再編検討					
2	くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し 施策1 施策2	ルート見直し 運賃の考え方見直し					
3	道路整備等とあわせたバス路線の見直し 施策1	道路網・公共交通網の整備状況にあわせて検討					
4	社会情勢の急変に応じた支援等の検討 施策1	必要に応じて検討					
5	バス運転手確保に向けた取組推進 施策1	取組推進					
6	自動運転等新技術の導入に向けた検討 施策1	研究					
7	公共交通の利用促進(周知啓発等) 施策2 施策4	情報発信の実施、イベント等の検討・実施					
8	くるりんバスのバスロケーションシステム導入 施策2	導入					
9	公共交通案内マップの作成 施策2	公共交通案内マップの作成					
10	バス運行情報等のオープンデータ化の促進 施策2	オープンデータ化の促進					データ 利活用検討
11	団地の建替時におけるモビリティハブの整備検討 施策2 施策3	整備検討					
12	駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討 施策2	あり方検討					
13	地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 施策2 施策3 施策4 施策6	パイロット事業実施					制度運用
14	地域の輸送資源の活用検討 施策3 施策6	活用検討					

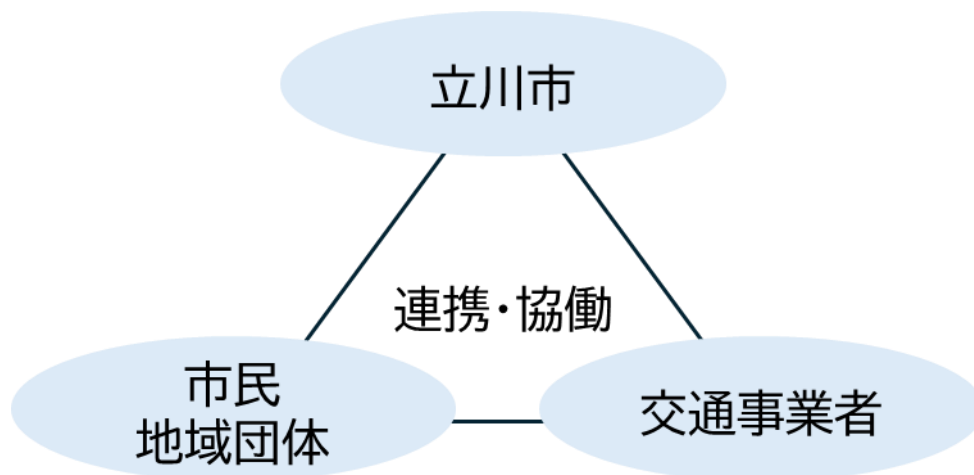
	事業	スケジュール					
	関連する施策	令和8 年度	令和9 年度	令和10 年度	令和11 年度	令和12 年度	令和13 年度以降
15	自転車走行環境の整備			継続実施			
	施策3 施策7						
16	シェアリングモビリティの適切な活用促進		シェアサイクルの普及促進 次世代小型モビリティに関する研究				
	施策3						
17	産業・観光分野等との連携方策の検討	連携方策の検討			実施		
	施策2 施策4						
18	地域内交通等を利用したお出かけの促進	取組検討					
	施策3 施策4						
19	立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利 活用	交通案内サインの維持・情報更新・利活用					
	施策2 施策4 施策5						
20	立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向 けた検討	計画公表			個別計画の見直し等		
	施策4 施策5						
21	鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向 けた検討	まちづくりや道路網整備の状況にあわせて検討					
	施策2 施策5						
22	基幹交通の充実にに向けた要請活動	要請活動等の継続実施					
	施策2 施策5 施策6						
23	市民協働による移動手段の検討体制の構 築	市民協働の取組推進					
	施策3 施策1						
24	交通事業者との継続的な情報共有および 協議	情報共有・協議					
	施策1 施策2 施策3 施策5 施策1						
25	近隣自治体との連携に関する継続的な協 議	情報共有・協議					
	施策1 施策2 施策1						
26	公共交通のバリアフリー化の推進	バリアフリー化の推進					
	施策2 施策7						
27	環境負荷の少ない車両の導入・促進	車両更新等にあわせて導入検討					
	施策7						
28	交通ルール・マナーの向上	周知・啓発					
	施策2 施策7						
29	災害時に備えた行政と事業者間の連携	継続実施					
	施策6 施策7						

第3節 多様な関係者による連携・協働

本市の10年後を見据えた公共交通のあるべき姿である「将来像」の実現に向けて、立川市、市民、交通事業者をはじめとする多様な関係者が、それぞれの役割分担の下で連携・協働しながら、事業の推進に向けて取り組んでいきます。

表 5-3 各主体の役割

立川市		<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画における事業の検討・実施 ・ まちづくりや福祉、産業など他分野との庁内連携・調整 ・ 公共交通の利用促進・普及啓発 ・ 市民の公共交通への取組に対する伴走支援・協働 ・ 交通事業者との調整等
市民・地域団体		<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通への取組に対する参加・関与（公共交通の取組に対する理解、積極的な利用、住民組織の立ち上げ、市民間における利用促進等）
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全・安心な交通サービスの提供 ・ 公共交通に関する積極的な情報提供や交通事業者の抱える課題の共有 ・ 本計画における事業の取組の実施・協力



※必要に応じて、学識経験者からの助言の活用や、関係行政機関（国や東京都、警察等）や関係団体、民間事業者等との協議・調整を行いながら、事業を推進していきます。

第4節 各事業の内容

事業の具体的な内容は以下のとおりです。

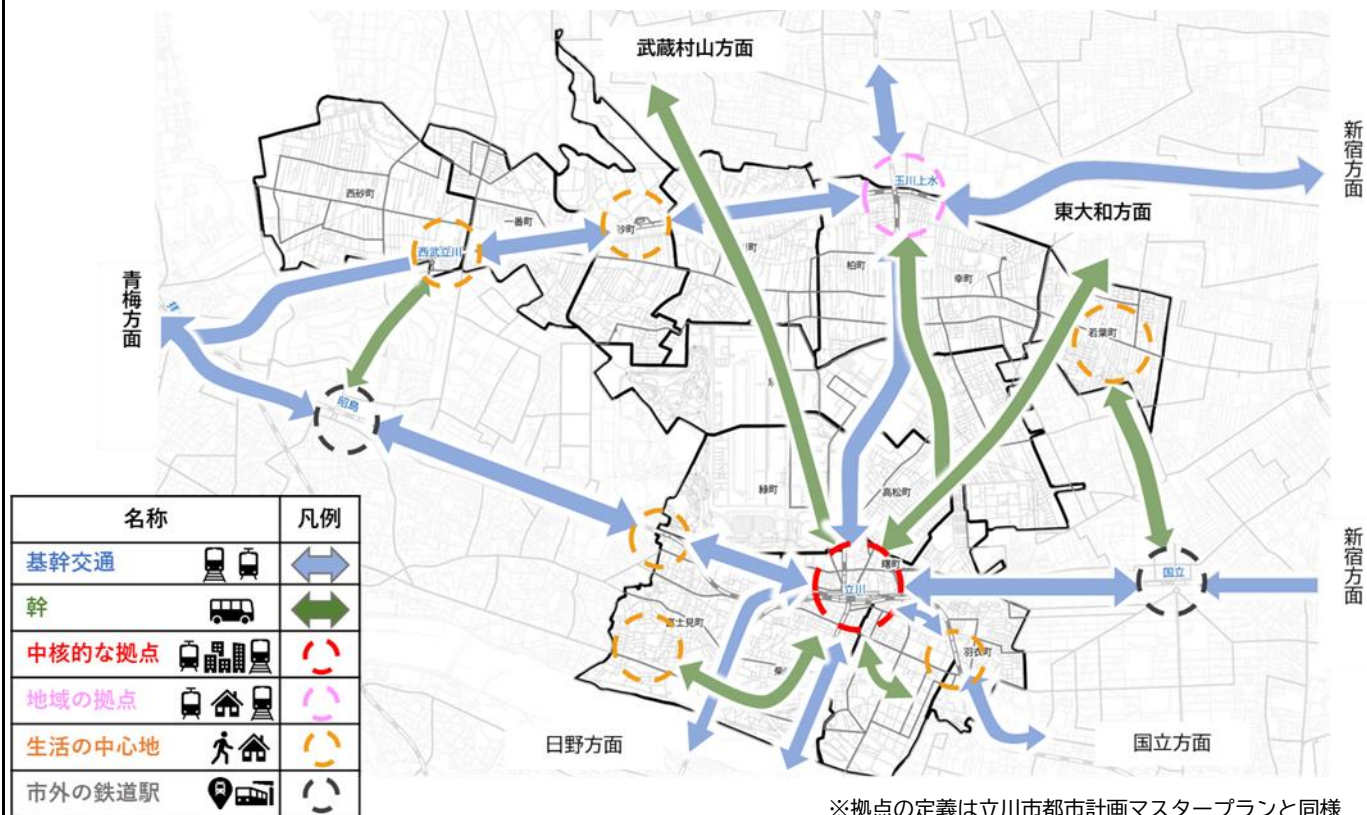
事業1	幹線機能の維持のためのバス路線の再編検討
-----	----------------------

近隣市間や生活の中心地への移動、基幹交通への接続など、「幹」の役割を担っている路線バス、くるりんバスは、市民、来訪者の通勤・通学をはじめとする様々な移動を支えています。

一方で、全国的な運転手不足が深刻な課題となっており、立川市内を運行する路線バスも、今後、運転手不足等を背景とした減便が懸念されています。

そのため、バス事業者との継続的な連携・協議により、「幹」の役割を担う路線バスの維持に向けて取り組みます。

また、「幹」の役割を担う路線バスの大規模な減便が予測される場合は、路線バスネットワークの再編について検討します。



※拠点の定義は立川市都市計画マスタープランと同様

出典：国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

本計画における「基幹交通」、「幹」の公共交通ネットワーク(再掲)

実施主体	市、バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度以降
	協議・必要に応じて再編検討					

事業2 くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し

くるりんバスは、平成14(2002)年に運行を開始し、導入から23年が経過します。平成28(2016)年には「路線バスの補完」「市民生活密着施設へのアクセス」「交通不便地域の利便性向上」「持続性の確保」のコンセプトに基づいて運行ルートを再編しました。以降はルート統合や支線化などの運行改善を経て、現在は西砂・錦ルートの2ルートで運行しており、沿線地域の通勤・通学をはじめとした日常生活を支える重要な移動手段として「幹」の役割を担っています。

一方で、公共交通の利用者減少やバス事業者における深刻な運転手不足から、くるりんバスのルート周辺を運行する路線バスの減便がここ数年で進行しています。

このような背景から、本市はくるりんバス(西砂・錦ルート)について、路線バスの減便等の状況を踏まえた運行ルートの見直し(ルート再編)を行います。見直しにあたっては、地域住民の意見を伺いながら、沿線地域の実状に即した運行ルートの検討を行います。

また、近年の燃料費・人件費の高騰を背景に、くるりんバスの運行経費も毎年増加傾向が見られます。今後も、くるりんバスを「幹」の公共交通として維持していくため、民間バス事業者や近隣他市におけるコミュニティバスの運賃改定等の動向を踏まえ、運賃や運行継続基準等の考え方について見直しを行います。



くるりんバス車両



くるりんバス西砂ルート(左)・錦ルート(右)

実施主体	市					
連携主体	バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	ルートの見直し 運賃の考え方見直し					

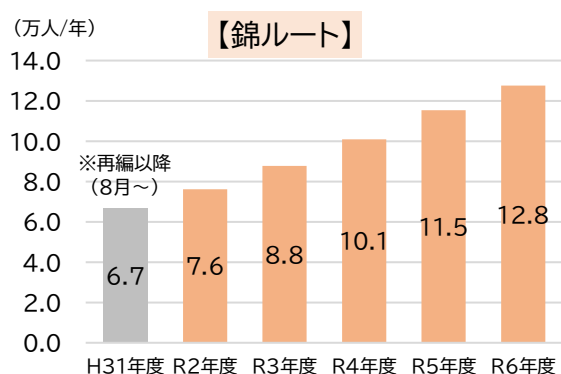
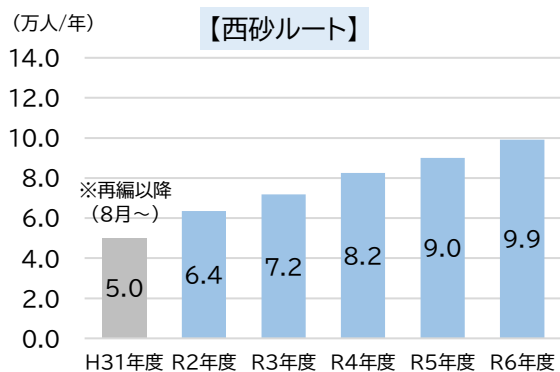
解説：【くるりんバス】運行ルートと運賃の考え方の見直しの必要性

1 運行ルートの見直しの必要性

(1) 西砂・錦ルートの利用状況について

くるりんバスは、平成 28 年 3 月に策定した「コミュニティバス再編計画」に基づく再編後、一番ルートを西砂ルートに統合、収支率が低調で利用者の少なかった砂川・曙ルートを支線化し回送便を利用した運行に切り替えるなど、利用状況に合わせた見直しを行ってきました。

現在、西砂・錦ルートでは、乗車人員に増加傾向にあり、地域住民の日常生活を支える移動手段として定着し、重要な役割を果たしています。



西砂・錦ルートの利用者の推移

【くるりんバス運行の有無による交通不便地域の居住人口】

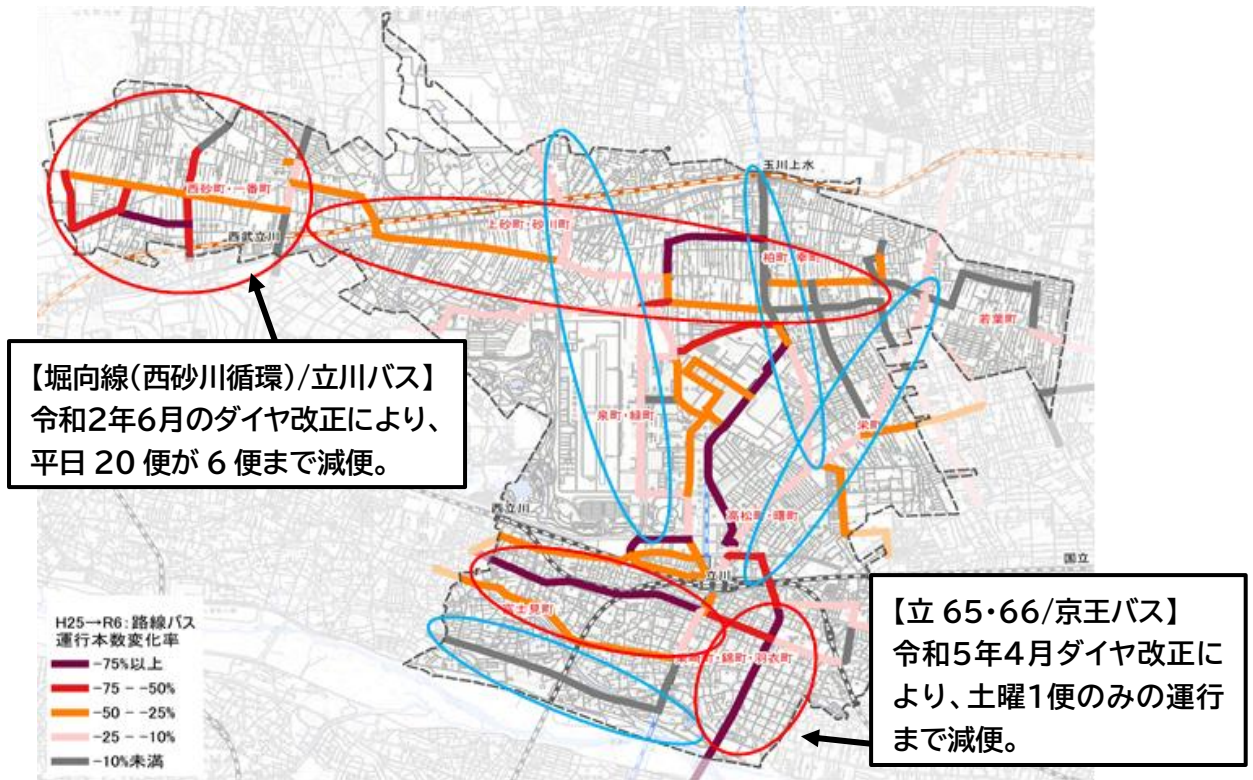
町名・くるりん バスの運行 人口(人)	西砂町		錦町	
	くるりんバスの運行			
	あり	なし	あり	なし
不便地域居住人口	1,800	6,800	300	7,200
15～64歳人口	1,200	4,500	100	4,600
65歳以上人口	300	1,300	200	1,700
75歳以上人口	100	500	200	1,000

出典：令和2年度住民基本台帳登録の町丁別人口より作成
(平成 31 年度のルート見直し後)

(2) 路線バスの減便を踏まえた西砂・錦ルートの見直し（再編）の必要性

くるりんバス西砂・錦ルートの利用者が増加している一方で、バス事業者における運転手不足などを背景に、西砂・錦ルート周辺で路線バスの減便が進んでいます。これにより、周辺地域の住民の方々からは公共交通に対する様々な意見が寄せられています。

このような状況から、公共交通を取り巻く現状や「コミュニティバス（くるりんバス）再編計画」における運行コンセプトを踏まえ、「市民の交通不便地域の利便性向上」と「運行の効率化による持続性の確保」を目的に、西砂・錦ルートの見直し（再編）をする必要があると考えられます。



※くるりんバスは除く

参考:各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

路線バスの運行本数の経年変化(左:西砂町、右:錦町)

(3) 砂川・曙支線の利用状況と見直しの必要性について

砂川・曙支線は、車庫への回送便を利用した「支線」として、一日あたり3～4本の運行を継続しています。しかし、利用者は一日当たり10人程度であるため、くるりんバスによる運行継続が適切と言える需要規模ではないことから、砂川・曙支線のあり方について見直しをする必要があると考えられます。

(4) くるりんバスの運行ルート見直しの考え方について

(1)～(3)の状況に加え、交通事業者における運転手不足や、少子化、高齢化の進展による扶助費の増加など、資源（人材・財源）が限られている状況を勘案すると、今後、くるりんバスを増便していくことは難しく、市内の全ての交通ニーズに対してくるりんバスを運行することは困難な状況です。

このような状況を踏まえ、今後は、需要規模に応じてくるりんバスを適切かつ効果的に配置しつつ、そのほかの地域では既存の資源の活用により交通手段を確保するなどして、持続可能な公共交通ネットワークを構築していくことが求められます。

以上のことから、西砂・錦ルートにおいて運行ルートを見直すとともに、砂川・曙支線のあり方についても見直す必要があると考えられます。

2 くるりんバスの運賃の考え方の見直しについて

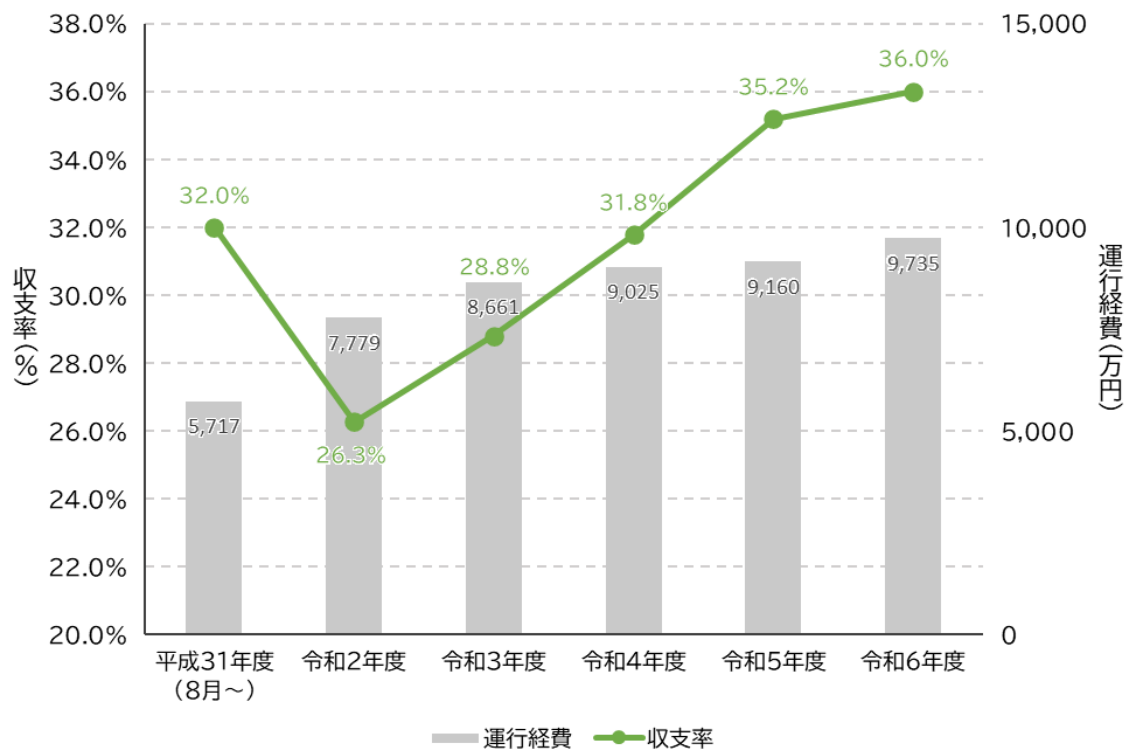
本市は、「コミュニティバス（くるりんバス）再編計画」において、くるりんバスの持続性の確保のため、収支率の予測を勧案するなど、運賃の考え方を定めております。

一方で近年の燃料費・人件費高騰を背景に、運行経費は年々上昇しています。そのため、利用者の増加により収支率は改善してきているものの、年間7,000万円程度（令和6（2024）年度）の補助金を支出して運行している状況です。

また、このような状況を背景に、武蔵村山市や国分寺市などの近隣市においてはコミュニティバスの運賃改定が実施されています。

今後、本市においてもくるりんバスの持続可能な運行に向け、運賃の考え方や運行継続基準の考え方などの見直しが必要と考えられます。

- 運賃の考え方（「コミュニティバス（くるりんバス）再編計画」より抜粋）
- ・持続可能な地域公共交通としていくために収支率の予測を勧案する。
 - ・再編ルートには、路線バスの補完・持続性の確保等のコンセプトから、路線バスの初乗り運賃とする。
 - ・ルートによって運賃を変えることは、利用者のわかりにくさ、地域の不公平が生じるため全ルート共通とする。



くるりんバスの収支率と運行経費の推移

近隣他市	運賃推移
武蔵村山市 (MMシャトル)	2024年3月末:180円 2024年4月～:210円
国分寺市 (ぶんバス)	2025年3月末:100円 2025年4月～:200円

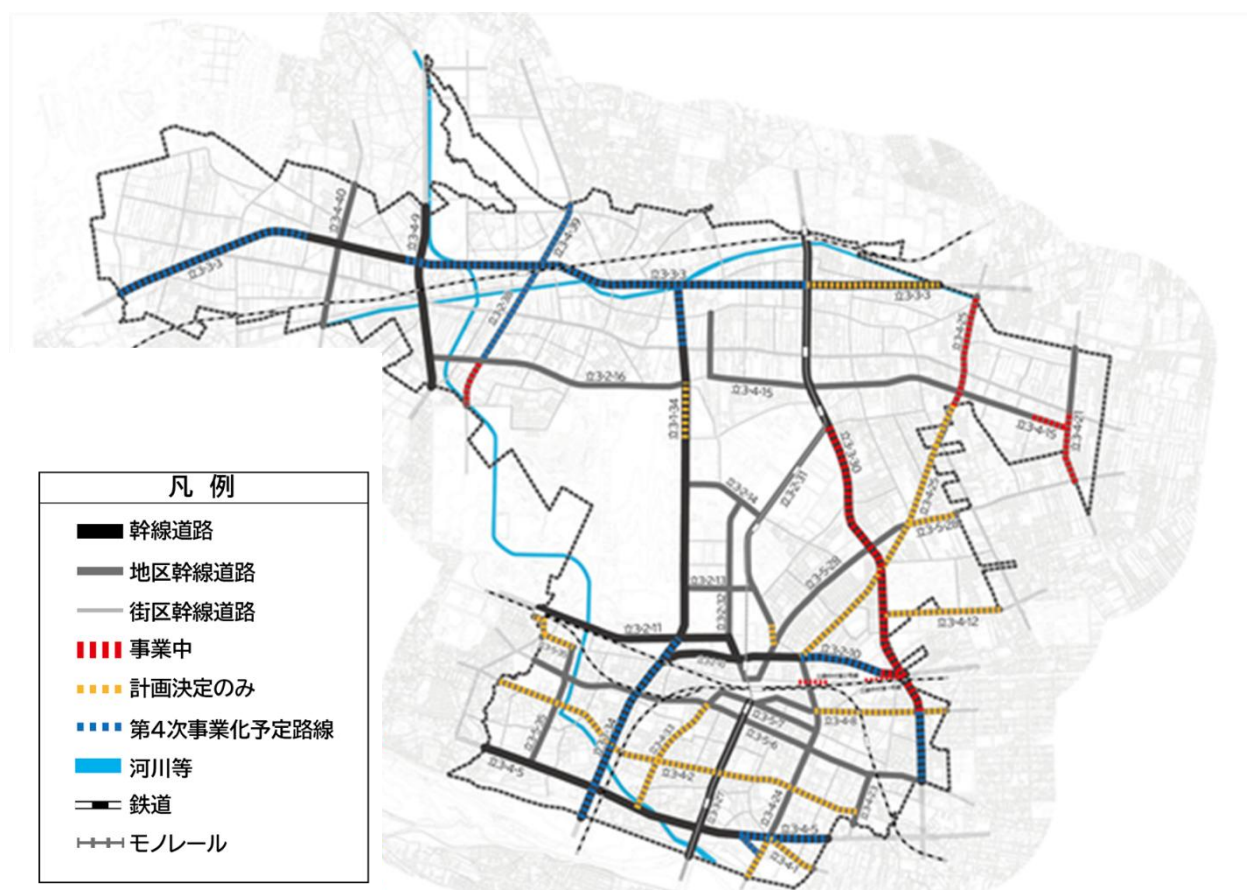
近隣他市におけるコミュニティバスの運賃の推移

事業3 道路整備等とあわせたバス路線の見直し

持続可能な公共交通ネットワークを構築していくためには、今後の道路・公共交通網の整備などに伴う、将来的な移動需要の変化を見据えた対応を検討していくことが重要です。

市内や周辺市においては、立3・3・30号線（立川東大和線）をはじめとする都市計画道路の整備や2030年代半ばの開業を目指して進められている多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸等の取組が進められています。

こうした関連事業の進捗状況等を踏まえ、将来を見据えた移動需要の変化に応じたバス路線網の見直しについて、適宜、バス事業者と協議・検討します。



出典：立川市都市計画マスタープラン

都市計画道路の整備状況

実施主体	市、バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	道路網・公共交通網の整備状況にあわせて検討					

コラム～多摩都市モノレールの延伸計画～

「多摩都市モノレール延伸事業」は、多摩都市モノレールを上北台駅からJR箱根ヶ崎駅方面へ延伸するものです。この事業の実施により、JR箱根ヶ崎駅から多摩センター駅までがつながり、多摩地域の公共交通ネットワークが強化されることで、多摩地域のアクセス利便性の向上が図られるとともに、沿線だけでなく多摩地域全体の活力や魅力の向上等が期待されています。

モノレールの整備概要



- ・事業区間 : 上北台駅～（仮称）No.7 駅【延長約7.0 km】
- ・輸送システム : 跨座型モノレール
- ・定員 : 約400人（4両編成）

出典：東京都北多摩北部建設事務所 HP

事業4 社会情勢の急変に応じた支援等の検討

本市では、新型コロナウイルス感染症の流行時に、外出自粛による公共交通利用者の減少や燃料費高騰等により著しい影響を受けていた市内バス事業者とタクシー事業者に対し、事業活動の継続を支援するため、交通事業者緊急支援事業を実施しました。

今後も、新型コロナウイルス感染症の流行時のような社会情勢の急変により、交通事業者の事業継続が危機的な状況となった場合には、国や東京都、他自治体の動向を注視しつつ、交通事業者への支援等について検討します。

実施主体	市					
連携主体	国、東京都					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	必要に応じて検討					

事業5 バス運転手確保に向けた取組推進

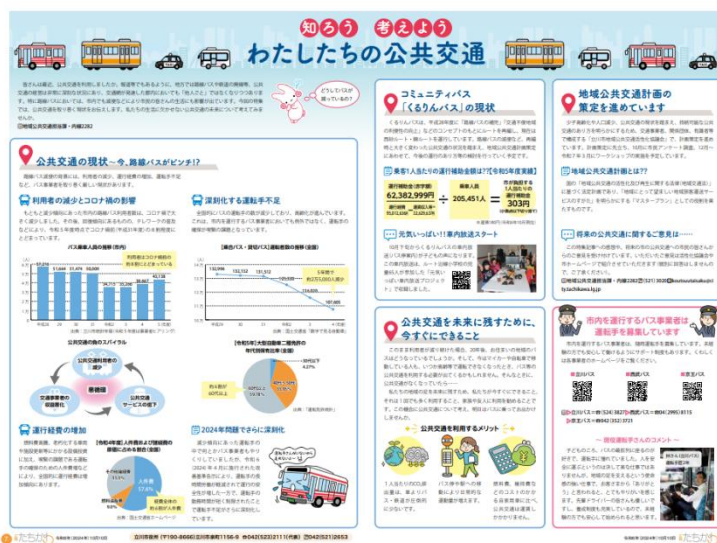
近年は全国的に交通事業者における運転手不足が深刻な課題となっています。

本市においても、運転手不足を背景に路線バスの減便が進んでおり、このままでは現状の運行水準を維持することが困難な状況に陥ることが懸念されることから、市内を運行するバス事業者は、免許取得の支援や積極的な採用活動等、人材確保に向けて多様な取組を実施しています。本市は、各バス事業者が実施する運転手確保の取組をサポートするため、市ホームページや広報たちかわ等を活用した運転手不足の現状や各事業者の運転手募集に関する周知などを検討し、実施します。

市の取組

～広報たちかわによる情報発信～

本市の公共交通を取り巻く状況(利用者の減少や運転手不足など)について、広報たちかわ(令和6年10月10日号)の特集記事で周知しました。



実施主体 連携主体	バス事業者 市					
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
スケジュール	取組推進					

コラム～退職予定自衛官の再就職支援～

多くの自衛官は、20～30代半ば(任期制自衛官)や50代半ば(若年定年制自衛官)で退職することとなります。一部の自衛官は、職業訓練等を通じて大型自動車免許等を保有しており、自動車運送業や自動車整備業にとって即戦力として期待されています。このため、国土交通省・防衛省・業界団体の連携によって再就職を後押しする取組が実施されています。

自動車運送業等における人材確保と退職予定自衛官の円滑な再就職支援に関する取組

●運転体験会や合同就職説明会



R5.11 帯広運輸支局(十勝地区バス・ハイヤー・トラック協会)と帯広地方協力本部の連携事例



参加した自衛官の声

- ✓興味を持つことが出来、就職先の1つの選択肢になった ✓バスに対する興味が倍増した
- ✓説明会を継続してもらいたい! ✓貴重な体験ができて参加して良かった、今後も積極的に参加したい!

出典:連携取組の好事例(国土交通省)

事業6 自動運転等新技术の導入に向けた検討

自動運転等新技术の導入は、運転手不足への対応や交通事故削減、交通渋滞の緩和等、交通を取り巻く課題への様々な効果が期待されており、全国で自動運転に関する実証実験が実施されています。また、東京都は「2050 東京戦略」（令和7年3月）において、公共交通における自動運転の先行モデルケースの水平展開、東京都内全域での普及促進を2035年度までの政策目標としています。

今後は、本市は、道路交通法等の対応措置や事業のコスト等について、国や東京都の動向、他自治体における取組状況を注視しつつ、将来的な公共交通サービスへの自動運転技術の導入に向けて、対応すべき課題や取組などについて中長期的に研究・検討を進めます。

実施主体	市					
連携主体	バス事業者等					
関係機関・団体	国、東京都					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	研究					

コラム～自動運転の最近の動向～

長野県塩尻市では、2025年1月に自動運転レベル4の「特定自動運行」許可を取得し、全国初の公道での無人運行（塩尻駅～市役所間の約460m）を実施しました。地元住民が作成した高精度3D地図を活用し、持続可能な地域交通を地域が関与して実現させた先進的な取組です。

事例の概要

- 事業形態：無償運行
- 運行区間：塩尻駅から塩尻市役所まで（約460m）
- 運行日：2025年1月23日～2025年2月7日

▼社会実装に向けた塩尻市の推進体制



▼運行区間



▼使用車両の写真



出典：自動運転の公道走行に向けて（国土交通省）

事業7 公共交通の利用促進(周知啓発等)

少子化、高齢化の進展による生産年齢人口の減少、コロナ禍後のリモートワークの普及などにより、公共交通の利用者数は減少傾向が見られます。公共交通を維持していくためには、現状の利用者数を確保するとともに、より多くの人に積極的に公共交通を利用してもらうことが重要です。

また、近年では、渋滞や環境問題、健康への配慮といった視点で、モビリティ・マネジメントに関する取組が全国で展開されています。

本市は、市ホームページや広報たちかわ等を活用して、公共交通を取り巻く現状や日常生活で公共交通を利用するメリットなどを情報発信するとともに、イベント等を活用した公共交通のPRを交通事業者と連携して行うなど、市民の公共交通に対する意識変化や利用促進につながる取組を検討し、実施します。

市の取組

～くるりんバス元気いっぱい車内放送プロジェクト～

本市では、地域の小学生に公共交通に関心を持ってもらうきっかけづくりなどを目的に「元気いっぱい車内放送プロジェクト」を令和6(2024)年度に実施しました。本イベントには、ルート沿線小学校の65人の児童が参加し、地元ラジオ局のスタジオを使用してくるりんバスの音声案内(バス停案内)を収録しました。



出典：広報たちかわ（令和6年9月10日号）



実施主体	市					
連携主体	交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	情報発信・イベント等の検討・実施					

コラム～小平市「バスとタクシーのひろば」～

小平市では、バスやタクシーなどの公共交通の利用促進などを目的にしたイベント「バスとタクシーのひろば」を平成26(2014)年から実施しています。本イベントでは、小平市内を運行するバスやタクシーが展示されるほか、子ども向けの体験企画など、交通事業者等と連携した地域密着型のイベントとして定着しています。



出典：バスとタクシーのひろば in 小平 2025(小平市)

事業8 くるりんバスのバスロケーションシステム導入

バスロケーションシステムとは、GPSなどを活用してバスの現在位置や運行状況をリアルタイムで把握し、利用者に提供する情報サービスです。このサービスの活用により、交通渋滞等による運行の遅延情報などが把握でき、利用者の計画的な移動や待ち時間の不安解消などの効果が期待できます。

武蔵村山市や昭島市などの近隣他市では、コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入が進んでおり、立川市内を運行するバス事業者もバスロケーションシステムを導入している状況です。

このような背景から、「幹」の公共交通であるくるりんバスの利便性向上のため、バスロケーションシステムの導入を検討し、実施します。

実施主体	市、バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度 以降
			導入			

コラム～バスロケーションシステムの活用事例～

西武バスでは、スマートフォンなどのタブレット端末やパソコンで、簡単に路線バスの時刻表や経路検索、バスの運行情報・接近情報を検索できるバスロケーションシステムを導入しています。また、時刻表検索・経路検索システムでは、通常のバス停からバス停までのバス乗換案内だけでなく、徒歩とバス、出発地から目的地までの複数の経路検索ができるなど、様々な機能を搭載しています。また、オープンデータ化に伴いリアルタイムの情報をグーグルマップ上においても確認でき、利用者の方に少ないアクションで利用が可能となっています。

西武バス

バス位置情報 > 富士通～吉祥寺駅 接近情報

ワンストップバス

<吉62-1>
大泉学園駅南口～吉祥寺駅

富士街道	吉祥寺駅
到着予定: 17:55	到着予定: 18:20
計画時刻: 17:54	計画時刻: 18:20
発車まで: まもなく	所要時間: 約25分

時刻表を見る 発着時刻表を見る

<吉60>
西武町(石神井公園駅) 吉祥寺駅行

富士街道	吉祥寺駅
到着予定: 17:58	到着予定: 18:25
計画時刻: 17:54	計画時刻: 18:30
発車まで: 約3分	所要時間: 約26分

時刻表を見る 発着時刻表を見る

<吉61-1>
新聖栄～吉祥寺駅行

富士街道	吉祥寺駅
到着予定: 18:00	到着予定: 18:25
計画時刻: 17:59	計画時刻: 18:25
発車まで: 約5分	所要時間: 約26分

時刻表を見る 発着時刻表を見る

ご利用にあたって

Powered by NAVITIME

出典:経路検索・バス位置情報機能の使い方(西武バス)

事業9 公共交通案内マップの作成

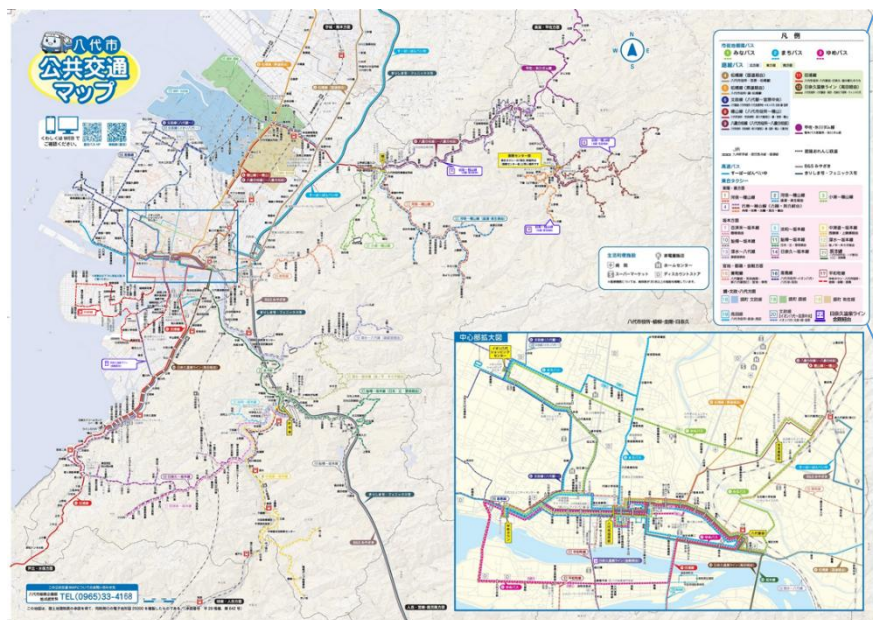
公共交通をより多くの人に利用してもらうためには、公共交通の運行内容をわかりやすく伝えることが重要です。他の自治体においても、公共交通の利用促進策として、コミュニティバスや周辺の路線バス、タクシー、鉄軌道等の公共交通の運行情報を総合的に掲載した市内地図などを作成している事例があります。

本市では、これまでくるりんバスの運行情報に関する利用案内を作成しています。今後は、くるりんバスをはじめ、市周辺の路線バスや鉄軌道などの公共交通の運行情報を総合的に掲載する公共交通案内マップを作成し、公共交通の利用を促進します。

実施主体	市					
連携主体	交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度以降
			公共交通案内マップの作成			

コラム～多様な交通モードが総合的に掲載された公共交通マップ～

熊本県八代市では、多様な交通モード(鉄道、市街地循環バス、路線バス、高速バス、乗合タクシーなど)の情報を集約したマップを作成し、市内の公共交通に対する認知向上を図っています。



参考:「(全体版)公共交通マップ(令和 7 年 10 月 1 日版)」(八代市)

事業10 バス運行情報等のオープンデータ化の促進

国および東京都は、公共交通のオープンデータ化の取組として、路線バス等の運行情報を統一されたデータ仕様で提供可能とすることで、経路検索サービス等への情報提供を円滑化する「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」の整備を推進しています。

バスの運行情報等がオープンデータ化されることにより、地図アプリや経路探索アプリ等のプラットフォーム事業者による情報活用が可能となり、利用者の利便性向上や潜在的な需要の掘り起こしにつながることが期待されます。

現在、市や市内を運行するバス事業者において、GTFSの整備をはじめとした、運行情報のオープンデータ化に関する取組を進めています。

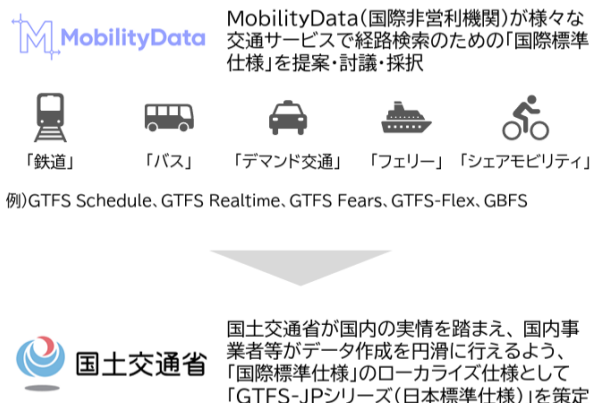
今後は、将来的なオープンデータ化の利活用も視野に入れ、GTFSの整備をはじめとする公共交通に関する情報の更なるオープンデータ化の促進に取り組めます。

実施主体	市、交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	オープンデータ化の促進					データ利活用検討

コラム～GTFS～

GTFS(General Transit Feed Specification)は、公共交通機関の運行情報を標準化された形式で提供するためのデータフォーマットです。時刻表、停留所、路線、運行事業者などの情報をCSV形式で構成し、地図アプリや乗換案内サービスに連携可能にします。自治体や交通事業者がGTFSを公開することで、スマートフォンや Web 上で公共交通の情報を簡単に取得でき、利便性向上や利用促進につながります。

国際標準仕様とGTFS-JPシリーズの関係性



GTFSの作成から経路検索サービス等へのデータ掲載までの流れ

経路検索サービス等へ運行情報を掲載することを希望する交通事業者は、ダイヤ編成システム等の業務システムや無料ツール、外部委託などの手法でGTFSデータを作成し、外部提供を行う。

国内では700以上の事業者・自治体等がGTFSデータを作成しオープンデータ化している。



事業11 団地の建替時におけるモビリティハブの整備検討

モビリティハブとは、鉄軌道や路線バス、自動車、次世代モビリティ、自転車、徒歩などの多様な交通モードの切替に対応できる機能が備わった拠点を指します。本市が目指す持続可能な公共交通ネットワークでは、「基幹交通」「幹」「枝葉」が集まる結節点において、乗継しやすい環境整備が求められます。

また、立川市都市計画マスタープランにおいては、生活の中心地として、若葉町団地周辺、けやき台団地周辺および富士見町団地周辺を位置づけており、地区整備方針として、団地の建て替え時期にあわせた交通結節機能の向上を掲げています。

今後、各団地の建替の状況に応じて、関係者が協議を行い、モビリティハブの整備（バス停等と隣接する駐輪場やシェアサイクルポートの設置等）について検討します。

実施主体	市、民間事業者等					
関係機関・団体	バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	整備検討					

コラム～モビリティハブ～

モビリティハブとは、複数の交通手段を乗り継ぎやすく集約した拠点で、公共交通の利便性向上や利用促進を目的としています。鉄軌道駅やバスターミナルに限らず、バス停と駐輪場を組み合わせた「バス＆サイクル」など、規模や機能に応じて多様なレベルがあります。地域の特性に応じて、移動手段の接続性や案内性を高めることで、誰もが使いやすい交通環境の整備が可能になります。

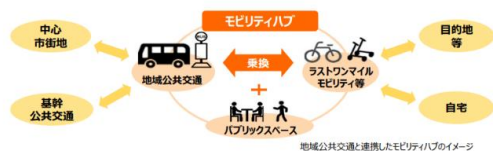
地域公共交通と連携したモビリティハブについて

モビリティハブへの期待

- 身近な生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、多様なモビリティの選択肢を提供するモビリティハブが重要な役割。
- ※ 公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節点となる拠点
- 地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、地域課題の解消に貢献。
- 個人利用車からの転換による脱炭素化、回遊性の向上による地域活性化、外出機会の増加による心身の健康増進、基幹公共交通の維持促進なども含め、幅広い効果が期待。

モビリティハブの方向性・求められる機能

- ・ MaaSの普及
⇒ 乗換拠点の重要性（選択肢＋シームレス）
- ・ 利便性・持続性に繋がる運行効率化
⇒ AIオンデマンドバス、自動運転等の導入
- ・ 「所有」から「共有」への意識変化
⇒ シェアモビリティの普及
- ・ そもそも、「移動」は何かの目的を達成するための手段
⇒ 目的達成に資する機能・情報はハブで提供もあり
- ・ 「人が集まる場」であることを生かさない手はない
⇒ 交流空間等の付加価値（⇒ 乗換抵抗の低減にも繋がる）



出典：令和5年度第2回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 施設デザインWG 会議資料2(国土交通省)

▼バス停付近に設置されたシェアサイクルポート（沖縄県那覇市）



出典：シェアサイクル事業の導入・運営のためガイドライン（国土交通省）

事業12 駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討

利用者がバスを待つ環境を改善することは、「幹」の公共交通の利用促進や利便性向上に寄与する要素として重要です。一方で、バス停の上屋等のバス待ち環境を整備するコストや整備後の管理コストの負担は大きく、交通事業者のみによる設置や維持管理には課題が生じています。このような状況の中、交通事業者と協力してバス待ち環境の改善に取り組んでいる自治体もあります。

本市は、国や東京都、他自治体の事例や動向を注視しながら、駅等のバス停における安全・快適なバス待ち環境のあり方について、交通事業者等とともに検討します。

実施主体	市、バス事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
			あり方検討			

事業13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設

近年、高齢化が急速に進行するなど、高齢者等の移動困難者の日常生活における移動手段の確保が喫緊の課題になっています。一方で、交通事業者においては運転手不足が深刻な課題になっており、今後は限られた資源（人材・財源）の中で対応を検討していく必要があります。また、地域によって移動に関するニーズは様々であることから地域の実状に即したサービスを展開していく必要があります。このような背景から、本計画における公共交通ネットワークにおける「枝葉」の交通手段として、市、市民をはじめ、様々な関係者が協力して検討する「地域内交通」を新たに位置づけます。

また、「地域内交通」を導入するにあたっては、地域住民や団体等が主体性を持って、地域内の日常生活施設（スーパーマーケット、病院、公共施設等）や最寄り駅、主要バス停等への移動手段を検討・運営する取組に対して、市が検討段階から継続的に支援する「地域内交通導入支援制度」を新設します。

なお、「地域内交通導入支援制度」の新設に向けて、有効性や持続可能性等、制度運用における課題を検証するため、パイロット事業として実証運行を実施します。

実施主体	市、市民、交通事業者等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	パイロット事業実施			制度運用		

解説：「地域内交通」と「地域内交通導入支援制度」について

限られた資源（人材・財源）の中で「地域内交通」を展開していくにあたっては、地域の実状（日常生活や移動の現状、需要規模）を把握し、それに応じた適切な手段を検討していくことが求められます。そのような地域の実状を行政だけで把握することには限界があり、地域のことを最もよく知っている地域住民の方々が、主体性を持ってかわり、検討していくことが重要です。

一方で、交通手段を導入するためには、交通に関する専門知識、財源や各種行政手続き、交通事業者との調整を行う必要があります。これらを地域住民の方々だけで対応することは困難であることから、市、交通事業者をはじめとした様々な関係者が、適切な役割分担の下で連携・協働して取り組むためのしくみを構築していくことが必要です。

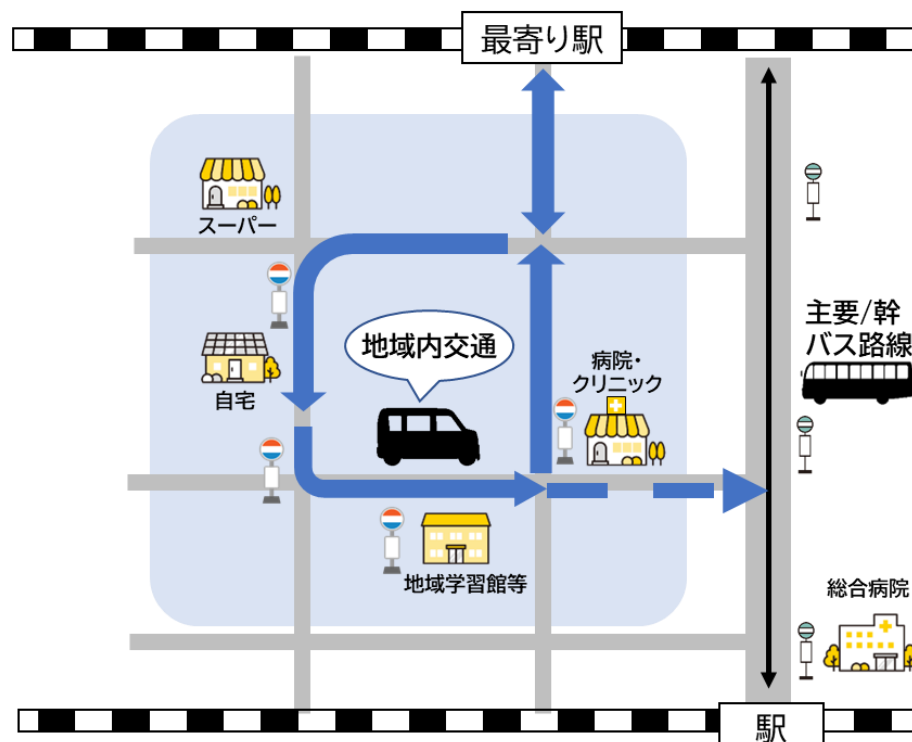
そのため、「地域内交通」を導入するためのしくみとして、地域住民・団体等が主体となって検討・運営する「地域内交通」の取組に対して、市、交通事業者等が様々な支援を行う「地域内交通導入支援制度」を新設します。

一方で、本市において連携・協働型の交通制度の導入ははじめての試みであることから、制度の有効性、関係者の役割分担、持続可能性等、制度の新設に向けた課題などを慎重に検討していく必要があると考えています。そのため、令和8年度以降にパイロット事業（実証運行）を実施し、「地域内交通導入支援制度」の具体的な方法・内容の検討を進めます。

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（スーパーマーケットや病院、公共施設等）や最寄り駅、主要バス停等への移動を支える交通手段（乗合交通）です。
- 公共交通の利用や日常生活での移動が困難と考えられる地域などで、高齢者や子育て世代などの移動困難者の地域内での日常生活（移動）を、多様な手段で支えることを目的とします。
- 「幹」の交通よりも需要規模が小さい交通手段であり、地域の実状に合わせた運行態様や柔軟な運用が想定されます（例：買い物需要に合わせた週2日運行）。

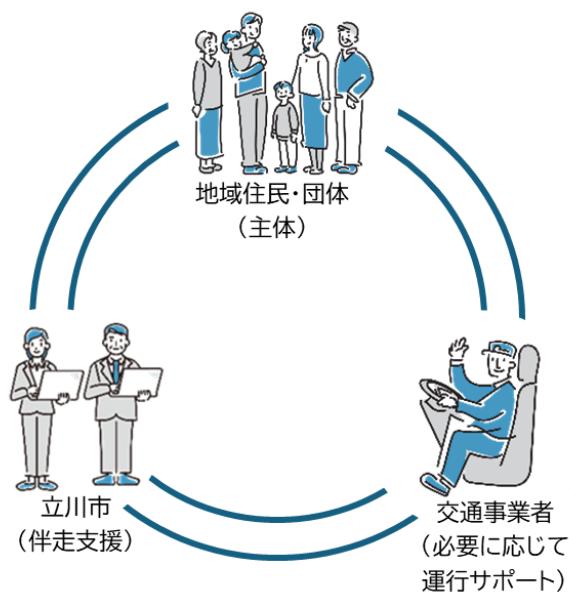
■地域内交通(イメージ)



※補完：幹となる交通手段への接続を補うこと（例：地域外の駅や病院等まで行く場合、既存のバス路線に乗り換えることで目的地まで移動することができる）。

2 地域内交通導入支援制度とは

- 地域住民・団体等が、地域内交通の導入に主体性を持って取り組むための制度です。
- 地域住民・団体等は、組織の立ち上げや地域内交通の導入に向けて主体性を持って検討し、導入後の運営や利用促進を担います。
- 市は検討段階から導入までの継続的な伴走支援（組織立ち上げ・導入に向けたサポート、運行に関する財政的な支援など）とともに、必要に応じて交通事業者との調整を行います。
- 交通事業者は、地域内交通の検討状況や結果に応じて、専門的な助言や車両運行に関するサポートなどを行います。



関係者の役割分担(イメージ)

■ 地域住民等が主体となった取組事例(神奈川県川崎市、横浜市)

他市では、地域住民等が主体性を持って交通手段の導入についての取組に対して、行政が手引きやガイドラインを作成して導入を支援している事例があります。

下図の事例では、地域の実状を熟知する住民が主体となり、運営協議会を中心に行政と協調しながら役割を分担しています。住民はニーズを反映した運行計画や改善を担い、行政は制度面や資源提供で側方支援を行い、持続可能な交通サービスを共に構築しています。



やまゆり号 (川崎市)



ささえあいバス (横浜市)

出典:「関東管内における地域住民等が主体となって地域交通を確保している取組事例」(関東運輸局)

出典:「互助による輸送の事例」より抜粋(国土交通省)

■制度の新設に向けて

(1) 制度の基本的な考え方

以下の4つの基本的な考え方を踏まえて検討を進めます。

地域内交通導入支援制度の基本的な考え方

地域の主体性

地域の実状を最もよく知っている地域住民・団体等が、地域における移動の課題や実状に即した適切な交通手段や活用、利用促進などについて、主体性を持って検討を進めます。



地域内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)への接続など、地域内の限られた範囲を運行するものを検討します。



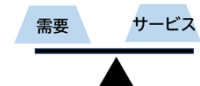
既存の公共交通を補完

既存の公共交通のサービス低下を防ぐため、運行ルートやエリアの重複は避けます。



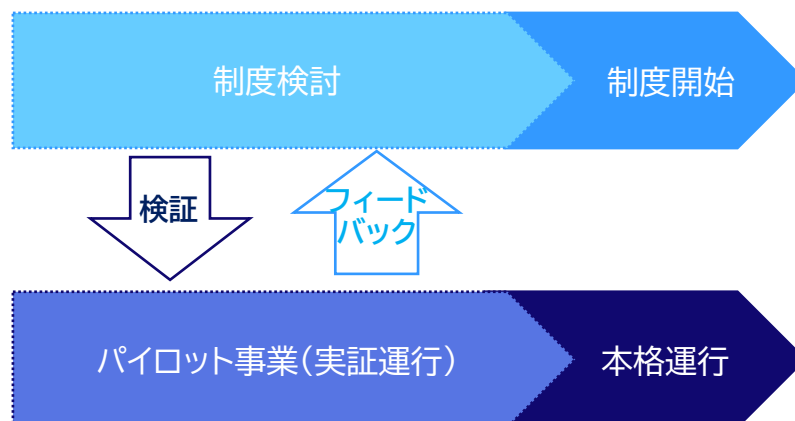
需要規模等に応じたサービス水準

資源(人材・財源)が限られた中でサービスの持続可能性を確保するため、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)を検討します。



(2) パイロット事業(実証運行)

パイロット事業(実証運行)を通じて、地域内交通導入支援制度の新設に向けた、課題や効果などの検証を行います。



地域内交通導入支援制度開始までの流れ

事業14 地域の輸送資源の活用検討

公共交通の運転手不足などの問題が深刻化する中で、福祉施設や医療機関等の送迎車両、スクールバスといった地域の輸送資源の活用に関する取組や検討などが全国的に進んでいます。国においても、地域の多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備が進められており、地域の輸送資源の活用推進等に関する「地域の公共交通・デザイン連携・協働指針」（令和6（2024）年6月28日）や事例等のカタログを公表するなど、各種支援に取り組んでいます。

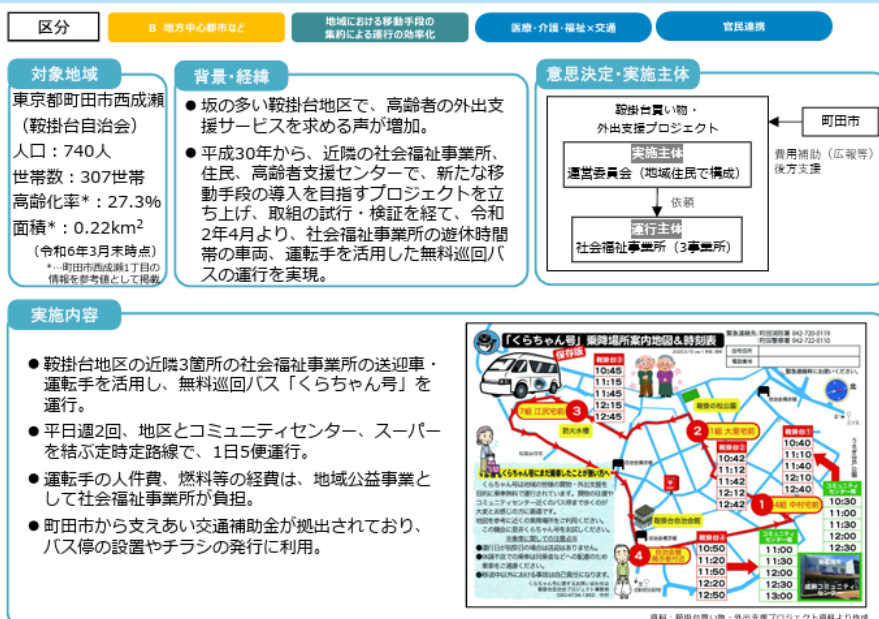
「地域内交通」をはじめとする「枝葉」の移動手段を検討するにあたっては、地域における福祉施設や事業者等の送迎車両など、既存の輸送資源の活用可能性も含めて地域とともに検討します。

実施主体	市、市民					
関係機関・団体	民間事業者等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	活用検討					

コラム～福祉送迎車両の活用事例～

町田市鞍掛台地区では、坂道が多い地域特性を踏まえ、高齢者の買い物や外出支援を目的に「くらちゃん号」が運行されています。福祉施設の送迎車両を活用し、自治会と地域福祉事業所が連携して週2回無料で巡回しています。住民の声から生まれたこの取組は、地域主体の支えあい交通として、移動の課題解決と交流促進に貢献しています。

【実装フェーズ】（1）地域における移動の足の集約による運行の効率化＜各施設の送迎車両に係る空き時間活用＞
事例7 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用【東京都町田市】



出典：地域公共交通のり・デザイン優良事例一覧（国土交通省）

事業15 自転車走行環境の整備

自転車は子どもから高齢者までの幅広い世代が気軽に利用できる身近な交通手段です。一方で、市内における、自転車関連の事故件数に増加傾向が見られることなどから、安全で快適な自転車利用環境づくりのため、市では自転車走行環境（ナビライン・ナビマーク）の整備に取り組んでいます。

限られた道路空間の中で、自転車の走行空間を整備することは、バス、タクシー等の公共交通の運行の安全性にもつながることから、自転車走行環境（ナビライン・ナビマーク）の整備に継続して取り組みます。



ナビライン



ナビマーク

実施主体	市					
関係機関・団体	東京都					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	継続実施					

事業16 シェアリングモビリティの適切な活用促進

市は、公共交通の機能の補完、広域移動における地域経済の活性化や回遊性向上等、新たな交通システムとしての有効性や地域課題を検証するため、民間事業者との連携および相互協力により令和4年度からシェアサイクルの実証実験に取り組んでおり、令和7（2025）年3月現在、JR立川駅周辺、公共施設、商業施設をはじめ市内58か所にシェアサイクルのポートが設置されています。

また、シェアサイクルは、今後も路線バスの減便が懸念される状況下において、路線バスの運行に空白がある時間帯の移動を補う代替手段等として、有効な選択肢となる可能性があります。今後も、公共交通（基幹交通・幹）を補完する交通手段として、公共交通（基幹交通・幹）との適切な役割分担の下、公民連携による効率的なポート設置を進めるなど、シェアサイクルの更なる普及を促進します。

また、次世代型小型モビリティのシェアリングサービスについて、様々な開発が進んでいる状況です。同手段は、将来的にラストワンマイルの移動課題の解決や高齢者の移動手段の確保に向けた導入が期待されていることから、国や東京都、他自治体などの動向を注視しながら、中長期的な視点での活用可能性について研究・検討します。



シェアサイクルポート(立川市役所)

実施主体	市、民間事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	<div>シェアサイクルの普及促進</div> <div>次世代小型モビリティに関する研究</div>					

コラム～次世代型小型モビリティ～

次世代型小型モビリティは、国土交通省が推進する新しい移動手段で、高齢化対応や地域交通の維持、環境負荷低減を目的とします。右図で示す例をはじめ、様々な種類があり、それぞれEV化を前提に地域交通の補完やMaaS連携を目指しています。

電動車椅子



立乗り型歩行領域モビリティ



画像：(左:WHILL 株式会社提供)

事業17 産業・観光分野等との連携方策の検討

公共交通は、多様な移動需要を支えるものであり、まちのにぎわい創出に向けては、公共交通の利便性向上や利用促進等とあわせて、産業・観光分野等と連携して移動需要を創出していくことが重要です。

市内では、国営昭和記念公園や多くの商業施設等が集積しているＪＲ立川駅周辺をはじめとした様々な場所で、年間を通じて多様なイベントが開催されています。こうした既存のイベント等の活用や商業施設との連携などによる公共交通を利用したお出かけの促進につながる取組を検討し、実施します。



たちかわ楽市(市内イベントの例)

実施主体	市					
関係機関・団体	交通事業者、民間事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	連携方策の検討			実施		

事業18 地域内交通等を利用したお出かけの促進

高齢者等が地域内交通等の公共交通を利用して外出できるようになることによって、日常生活の質の向上や社会的孤立の防止など、様々な効果が生まれることが期待できます。また、地域活動に参加してもらうことにより、団体活動や地域イベントの活性化など、地域にとってのにぎわいを創出する効果も期待できます。

本市は、地域内のにぎわい創出や交流促進を図るため、地域内交通等を利用した日常生活のお出かけの促進に向けて、地域のイベントや商業施設利用と連携した取組を検討します。

実施主体	市、市民					
関係機関・団体	民間事業者等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	取組検討					

コラム～小平市におけるお出かけ促進事例～

小平市では、コミュニティバス(にじバス)・コミュニティタクシー[ぶるべー号(大沼ルート、栄町ルート、鈴木町ルート)]の回数乗車券や1日乗車券を購入された方に、「にじバス・ぶるべー号サックスクーポン」を配布しています。当クーポンによって、加盟店では様々な特典を受けることができます。このような取組を通じてまちなかへの公共交通を利用した外出を促進しています。

にじバス・ぶるべー号サックスクーポン

※このサックスクーポンで、参加店でのサービスが受けられます。

※クーポンはご使用後、**見本**で回収します。

※参加店、サービス内容は、毎年10月に更新されます。

※詳しくは裏面をご覧ください。

出典:ぶるべー号やにじバスに乗って、サックスクーポンでお買いものを(小平市)

事業19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用

立川駅周辺には、JR中央線・南武線・青梅線・五日市線、多摩都市モノレールが乗り入れているほか、多くのバス路線の起終点となっていることから、多摩地域における重要な役割を担う交通の結節点となっています。

そのため、市は誰にでも「わかりやすく」「やさしく」「利用しやすい」便利なターミナルの実現に向けて平成31（2019）年～令和2（2020）年度に立川駅周辺の交通案内サインを整備しました。

立川駅周辺の交通案内サインについては、交通事業者との役割分担の下に適切な維持・情報更新を継続していくとともに、より多くの市民、来訪者等に認知され、利活用してもらうため、立川駅周辺案内マップの配布などの周知についても取り組みます。

また、交通案内設備のデジタル化などの動向を注視しつつ、中長期的な視点での交通案内サインの機能向上についても検討します。



交通案内サイン



立川駅周辺案内マップ

実施主体	市、交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	交通案内サインの維持・情報更新・利活用					

コラム～デジタルサイネージ～

近年、公共交通機関の利便性向上と情報提供の効率化を目的として、交通結節点におけるバス停などでのデジタルサイネージの導入が進められています。従来の紙ベースの時刻表や案内板に代わり、液晶ディスプレイやLEDパネルを活用したデジタル表示により、リアルタイムでの多様な情報（バスの運行状況や到着予測、遅延情報に加え、天候や災害時の緊急案内、地域イベントの告知、広告表示など）提供が可能となります。



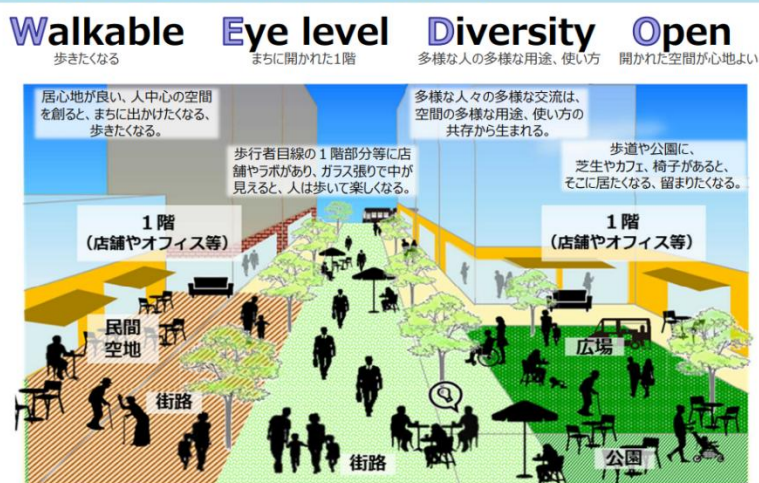
出典：地域交通 DX: MaaS2.0 プロジェクト 2025(国土交通省)

事業20 立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討

立川駅周辺は「都市づくりのグランドデザイン（平成 29（2017）年東京都策定）」の中で、業務・商業・産業機能が集積し、広域的な観点から経済活力の向上に寄与する中核的な拠点に位置づけられています。基地跡地という広大な未利用地の開発がひと段落を迎えた今、拠点機能の維持・更新に向けた新たな取組の必要性が生じています。

地域と共有する中核的な拠点の将来像とその実現に向けた具体的な方策等を取りまとめた「（仮称）立川駅周辺の未来ビジョン」の策定では、地域が求める要望などの調査・分析等のほか、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けた歩行者空間のあり方（ウォーカブルなまちづくり）や駐車場の適正配置などについて、交通の視点からも検討していきます。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



ウォーカブルなまちづくり

出典：第 33 回全国駐車場政策担当者会議資料（国土交通省）

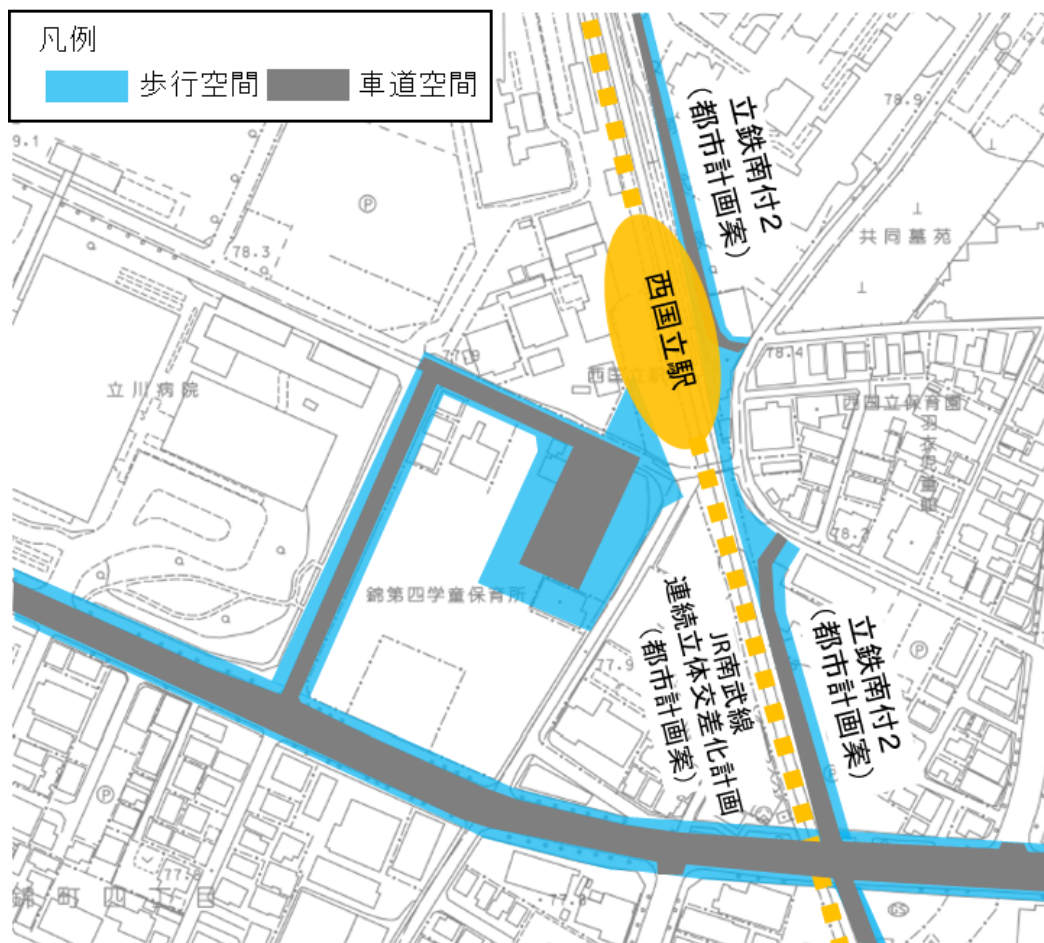
実施主体	市、民間事業者等					
関係機関・団体	交通事業者、関係行政機関等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度以降
	計画公表			個別計画の見直し等		

事業21 鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向けた検討

立川市都市計画マスタープランにおいて地域の拠点や生活の中心地として位置づけられている鉄道駅周辺は、「基幹交通」や「幹」、「枝葉」の結節点として、乗継しやすい環境整備が求められます。今後のまちづくりの進展や道路網等の整備状況にあわせて、鉄道駅周辺での乗継利便性等の向上や、人が集まる拠点としてのにぎわいの創出などについて、関係者間で検討を進めます。

■予定されている鉄道駅周辺整備

現在予定されている鉄道駅周辺整備としては、西国立駅前における整備が計画されています。当整備は、西国立駅周辺の課題である「駅前における公共交通機関への乗換」、「駅周辺の安全な歩行者空間等の整備」への対応方策として、JR南武線の連続立体交差事業にあわせて、誰もが利用しやすい交通広場と駅にアクセスする道路の整備を計画しています。



参考：都市計画素案説明会の資料の一部を加工して作成
西国立駅前／交通広場の計画イメージ

実施主体	市					
関係機関・団体	交通事業者、関係行政機関					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	まちづくりや道路網整備の状況にあわせて検討					

事業22 基幹交通の充実にに向けた要請活動

J R 中央線の三鷹・立川間の複々線化実現に向けて、三鷹・立川間立体化複々線促進協議会^{※1}を通じて関係機関に要請します。

多摩都市モノレールの構想路線全線事業化に向けて、多摩地域都市モノレール等建設促進協議会^{※2}を通じて、関係機関に要請します。

※1：中央線の立体化複々線を促進するとともに、事業によってもたらされる、地域社会の開発、住民福祉の向上等の地域振興を図り、あわせて青梅線および五日市線の輸送力増強や都心への直通を促進することを目的とし、20市3町1村で構成されています。

※2：多摩地域の都市モノレール等の建設を促進し、南北交通結節機能の強化を図ることにより公共交通機関の不足を補うとともに自立的都市圏の確立と、地域社会の開発および住民福祉の向上を図ることを目的とし、26市3町1村で構成されています。

実施主体	市、協議会構成市町村					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	要請活動等の継続実施					

事業23 市民協働による移動手段の検討体制の構築

資源（人材・財源）が限られている現状においては、地域の日常生活の足としての公共交通を維持していくために、日常生活における移動の目的や頻度などの実状について、市と市民が共通認識を持ち、協力して検討を進めることが重要です。

本市は、市と市民が協働して地域に必要な移動手段を考えるしくみの構築や取組を進めます。

■予定されている市民協働の取組例

➤ くるりんバス西砂・錦ルートの見直し（事業2）

地域の需要規模に応じた運行ルートを検討するため、ルート沿線の地域住民の意見を伺いながら検討を進めます。

➤ 地域内交通導入支援制度の新設（事業13）

買い物や通院、市民活動など、地域の需要規模や目的に適した交通手段を検討していく必要があることから、地域住民や関係団体等との協働により検討を進めます。

実施主体	市、市民					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	市民協働の取組推進					

コラム～第2回公共交通ワークショップでの意見～

第2回ワークショップでは、限られた資源（人材・財源）の中で地域内の移動手段を確保・維持していくために、地域の皆さんで取り組みそうなこと、活用できそうな輸送資源や担い手になれる人、利用促進などのアイデアについて話し合いました。また、地域内の移動手段を確保・維持していくためのアイデアについても話し合いました。その中では、様々な分野と連携した担い手の確保に関する意見や多様な媒体を用いた利用促進の手法など様々なアイデアが出されました。

なお、ワークショップの内容を取りまとめた「立川市公共交通ワークショップ開催レポート」は、資料編に掲載しています。

担い手	利用促進
<ul style="list-style-type: none"> 福祉関係施設（デイサービス等）の車両の有効活用。 自治会などの既存の地域団体が枝葉の交通を担う組織のきっかけとなるとよい。 住民の意見を取りまとめるための団体を地域で立ち上げるのがよいのではないか。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> スーパー等の事業者と連携して苦境交通利用者へのポイント付与。 既存の広報媒体を活用した情報発信。利用者による口コミなどの情報拡散。 町会の掲示板や回覧板を活用した地域内での情報発信。 地域内の公共施設やイベントを通じた周知。



参考：立川市公共交通ワークショップ開催レポート

事業24 交通事業者との継続的な情報共有および協議

近年、新型コロナウイルスの影響による公共交通の利用者減少や運転手不足により、交通事業者だけでは、サービスレベルを維持していくことが困難となり、行政と交通事業者間および交通事業者間相互の連携が求められている状況です。

このような中、市内では路線バスの減便等が生じており、「幹」となるバス路線の維持が課題となっています。このような課題に対応するため、バス事業者をはじめとする交通事業者とともに、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた継続的な情報共有、協議を行います。

実施主体	市、交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	情報共有・協議					

事業25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議

市内を運行する鉄軌道、多くの路線バスは行政区域を越えて運行しています。また、市民の通勤・通学、買い物などといった日常的な移動は、必ずしも区域内で完結するものではなく、区域を意識することなく移動しています。

持続可能な公共交通ネットワークの構築は、近隣自治体を視野に入れた広域的な視点で検討することが重要です。

本市は、継続的な情報共有や意見交換をはじめ、コミュニティバス等の他市乗り入れ・接続の可能性検討といった、広域的な連携に関する取組などについて、近隣自治体と継続的に協議・意見交換を行います。

実施主体	市					
連携主体	近隣自治体					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	情報共有・協議					

事業26 公共交通のバリアフリー化の推進

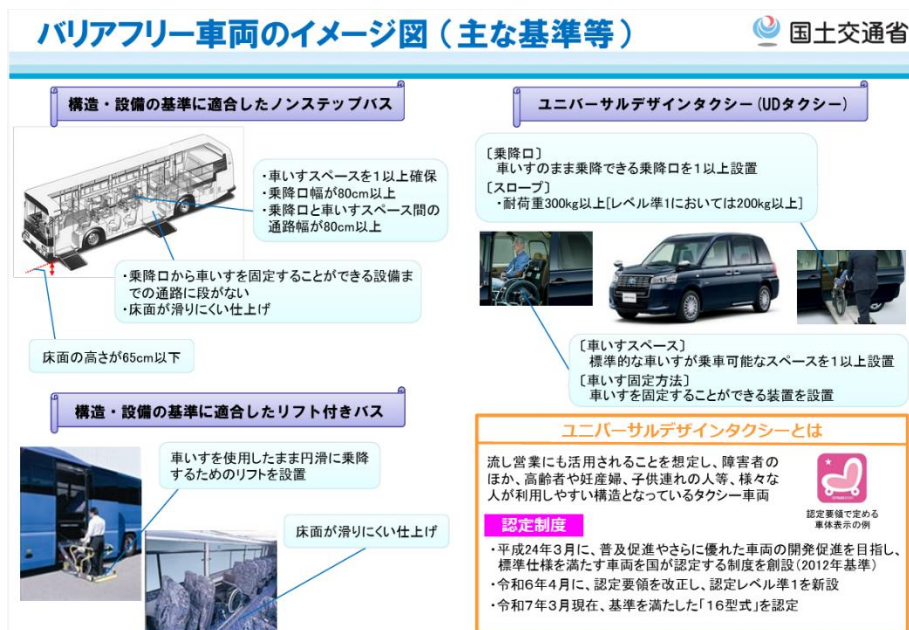
公共交通の利用環境において、誰もが安全・安心に移動できる環境の整備が求められています。現在、鉄軌道事業者においては、駅構内のバリアフリー経路の確保やホームドアの設置といった取組を進めています。また、バス事業者やタクシー事業者は、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーといった車両のバリアフリー化に取り組んでいます。

また、立川市都市計画マスタープランでは、福祉のまちづくり方針として「ユニバーサルデザインの理念に基づき、高齢者や障害者を含めたすべての人が、安全で、安心して、かつ、快適に暮らし、または訪れることができるまちづくり」を目指しています。

今後は、交通事業者においては、駅構内や車両のバリアフリー化に引き続き取り組みます。また、本市においても、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づいて、誰もが安心して公共交通を利用できる環境整備に向けて、ユニバーサルデザインの視点を持って、バリアフリー化の推進に取り組みます。



JR立川駅に設置されたホームドア



出典：バリアフリー車両のイメージ図（主な基準等）（国土交通省）
バリアフリー対応車両（イメージ）

実施主体	交通事業者					
連携主体	市					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	バリアフリー化の推進					▶▶▶▶▶

事業27 環境負荷の少ない車両の導入・促進

国や東京都では、二酸化炭素排出量を削減するため、環境負荷の少ない車両の普及を促進しており、バス事業者においてもEV車両等の導入が進んでいます。また、立川市では2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指しています。

さらに、本市のくるりんバスは車両の老朽化が進行しており、今後計画的な車両の更新が必要です。

公共交通から排出される二酸化炭素を削減するため、路線バスとくるりんバスにおける環境負荷の少ない車両の導入について、検討、促進します。



大型電気(EV)バス(立川バス)

写真提供:立川バス ©2025 San-X

実施主体	バス事業者、市					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	車両更新等にあわせて導入検討					

事業28 交通ルール・マナーの向上

本市では、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向け、高齢者に対する交通安全啓発や小中学校などにおける交通安全教育等を実施しています。関係機関と連携し、公共交通の安全な利用環境を創出するため、自転車利用のルール・マナーの徹底は重要であることを引き続き周知・啓発していきます。

市の取組 ～交通安全教室(スケアード・ストレイト方式)～

本市では、スタントマンによるリアルな交通事故再現により自転車の安全運転や交通ルールの重要性を学ぶ「スケアード・ストレイト方式」による交通安全教室を市立中学校で実施しています。



スケアード・ストレイト方式による交通安全教室

実施主体	市、警察、市民					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	周知・啓発					

事業29 災害時に備えた行政と事業者間の連携

これまでに本市では、立川駅前帰宅困難者対策訓練、タクシー事業者との災害時における避難行動要支援者の移送に関する協定締結などに取り組んできました。今後も災害時に備え、交通事業者と連携した取組を継続して実施します。

市の取組

～立川駅前帰宅困難者対策訓練～

立川市では「立川駅前帰宅困難者対策訓練」として、大規模災害時に公共交通が停止し、駅周辺に多数の帰宅困難者が発生することを想定した実動訓練を行っています。訓練では、立川駅北口・南口に設置した臨時案内所への誘導、帰宅困難者を一時滞在施設へ移動させる流れを再現し、情報伝達体制の確認や、滞留者の安全確保、施設受入の実効性を検証することを目的としています。



立川駅前帰宅困難者対策訓練の様子

実施主体	市					
連携主体	交通事業者、関係行政機関等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	継続実施					

第6章 計画の実現に向けて

第1節 計画指標と数値目標.....	83
第2節 計画の推進体制.....	87
第3節 計画の進捗・達成状況の評価.....	88

第6章 計画の実現に向けて

第1節 計画指標と数値目標

評価指標の一覧

本計画に示す基本方針や施策の達成状況を評価するため、評価指標と数値目標を設定しました。

今後、運転手不足や人口減少等による利用者の減少、物価高騰等による運行経費の増加、高齢化等による外出が困難になる方の増加が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境は現状を維持することも厳しい状況ですが、第5章の施策・事業を展開することで目標の達成を目指します。

表 6-1 評価指標と目標値

評価指標		関連する 施策	基準値		目標値
			値	出典	
指標1	地域公共交通の利用者数 (路線バス等)	1、2、3、 4、5、7	43,699 人/日 (令和5年度)	統計年報	43,699人/日 ⇒現状維持 (令和12年度)
指標2	路線バス・くるりんバスの 一便あたりの利用者数	1、2	19人/便 (令和5年度)	統計年報、各バ ス事業者 HP	19人/便 ⇒現状維持 (令和12年度)
指標3	くるりんバスの収支率	1、2	全体 36% (令和6年度)	利用実績 データ	全体36% ⇒現状維持 (令和12年度)
指標4	くるりんバスの一人当たり 運行コスト	1、2	429 円/人 (令和6年度)	利用実績 データ	429 円/人 ⇒現状維持 (令和12年度)
指標5	高齢者の外出率(週に3日 以上外出している割合)	3、4	78.9% (令和6年度)	地域公共交通に 関する市民アン ケート	78.9%以上 ⇒現状維持 (令和12年度)
指標6	公共交通機関の利便性が 高いと思う割合	2、5	79.9% (令和元年～令和5年 度の平均値)	市政に関するア ンケート	79.9%以上 (令和8年～令和12 年度の平均値)
指標7	主要な鉄道駅の乗降客数	2、4、5	384,458 人/日 (令和6年度)	統計年報 各事業者 HP	400,000 人/日 (令和12年度)
指標8	公共交通に関する市民協 働による取組件数	3、6	—	—	5件/5 年 (令和8年～令和12 年度の合計)

施策1:「幹」のバスネットワークの維持
 施策2:公共交通の利用促進・利便性の向上
 施策3:「枝葉」の交通ネットワークの展開
 施策4:公共交通を利用したお出かけ促進
 施策5:主要鉄道駅などでの交通結節機能向上
 施策6:連携・協働のしくみづくり
 施策7:人と地球にやさしい安全・安心に公共交通を利用できる環境づくり

指標 1：地域公共交通の利用者数（路線バス等）

（1）評価指標・目標値の考え方

多様な交通手段で公共交通ネットワークを補完することで、一日当たりの路線バス等の公共交通全体の利用者数は、「43,699 人（現状維持）」を目標とします。なお、今後のモニタリングにおいては、路線バス、くるりんバスの利用者数にシェアサイクル、地域内交通の利用者を加えた合計値を目標値とします。

※シェアサイクルについては、令和 6（2024）年度からの利用者の増加分を、計上しています。

（2）関連する施策



（3）基準値と目標値

基準値(令和 5 年度)	目標値(令和 12 年度)
43,699 人/日 (路線バス(43,138 人)、 くるりんバス(561 人))	43,699 人/日 (路線バス、くるりんバス、 シェアサイクル(※増分)、地域内交通)

出典:立川市統計年報(令和 5 年度)

指標 2：路線バス・くるりんバスの一便あたりの利用者数

（1）評価指標・目標値の考え方

幹を中心にバスの運行本数の維持を目指しつつ、減便が生じても利用促進やネットワークの再編等により利用者数を確保することで、路線バス・くるりんバスの一便あたりの利用者数は、「19人（現状維持）」を目標とします。

（2）関連する施策



（3）基準値と目標値

基準値(令和 5 年度)	目標値(令和 12 年度)
19人/便	19人/便

出典:立川市統計年報(令和 5 年度)、各社 HP の時刻表(令和 6 年度)

指標3：くるりんバスの収支率

(1) 評価指標・目標値の考え方

運行経路の見直しや利用促進等により運賃収入を確保することで、くるりんバスの収支率は、「36%（現状維持）」を目標とします。

(2) 関連する施策

施策1

施策2

(3) 基準値と目標値

基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
全体 36%(錦ルート:43.6%、 西砂ルート:29.4%)	全体 36%

指標4：くるりんバスの一人当たり運行コスト

(1) 評価指標・目標値の考え方

運行経路の見直しや利用促進等により運行の効率化や利用者数を確保することで、一人当たりの運行コストは、「約 429 円（現状維持）」を目標とします。

(2) 関連する施策

施策1

施策2

(3) 基準値と目標値

基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
429 円/人	429 円/人

指標5：高齢者の外出率（週に3日以上外出している割合）

(1) 評価指標・目標値の考え方

フレイル予防を目的として、日常生活の移動を支える事業を展開することで、目安の指標となる高齢者（65 歳以上）の週3日以上のお出掛け頻度の割合は、「78.9%以上」を目標とします。

(2) 関連する施策

施策3

施策4

(3) 基準値と目標値

基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
78.9%	78.9%以上

出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

指標6：公共交通機関の利便性が高いと思う割合

(1) 評価指標・目標値の考え方

公共交通利用者の利用促進や交通結節点の利便性を向上することで基準値を上回ることを目指し、直近5か年の平均値は「79.9%以上」を目標とします。

(2) 関連する施策

施策2

施策5

(3) 基準値と目標値

基準値(令和元～令和5年度)	目標値(令和8～令和12年度)
79.9%(平均値)	79.9%以上(平均値)

出典: 市政に関するアンケート(令和6年度(令和5年実績))

指標7：主要な鉄道駅の乗降客数

(1) 評価指標・目標値の考え方

事業者と協力して速達性、利便性の向上等の施策・事業を実施することで市内の主な鉄道駅(立川駅、玉川上水駅、西武立川駅)の乗降客数は、「一日当たり平均400,000人」を目標とします。

(2) 関連する施策

施策2

施策4

施策5

(3) 基準値と目標値

基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
384,458人/日	400,000人/日

※東日本旅客鉄道株式会社については乗車人員を2倍し乗降客数として集計
出典: 東日本旅客鉄道(株)(令和6年度)、西武鉄道(株)(令和6年度)、多摩モノレール資料(令和6年度)、立川市統計年報(令和6年度)

指標8：公共交通に関する市民協働による取組件数

(1) 評価指標・目標値の考え方

公共交通に関する市民協働による取組は、「5年間で5件以上」を目標値とします。なお、公共交通に関する市民協働による取組の対象は、くるりんバスや、地域内交通に関する協働の件数(地域数)、市民・地域団体等との協働による公共交通利用促進等に関する取組件数とします。

(2) 関連する施策

施策3

施策6

(3) 基準値と目標値

基準値	目標値(令和8～令和12年度)
-	5件/5年(合計)

第2節 計画の推進体制

本計画は、市、市民、交通事業者、関係団体（自治会連合会・社会福祉協議会等）、学識経験者、関係行政機関（国、東京都等）などで構成する「立川市地域公共交通活性化協議会」を中心に取組を推進し、計画の進捗、施策や事業の取組状況について、モニタリング・評価します。事業の推進にあたっては、専門的な協議が求められる場合などには、交通事業者等の関係者による部会を必要に応じて設置します。

また、まちづくりや産業、観光、福祉をはじめとする他分野との庁内での連携・調整を図ります。

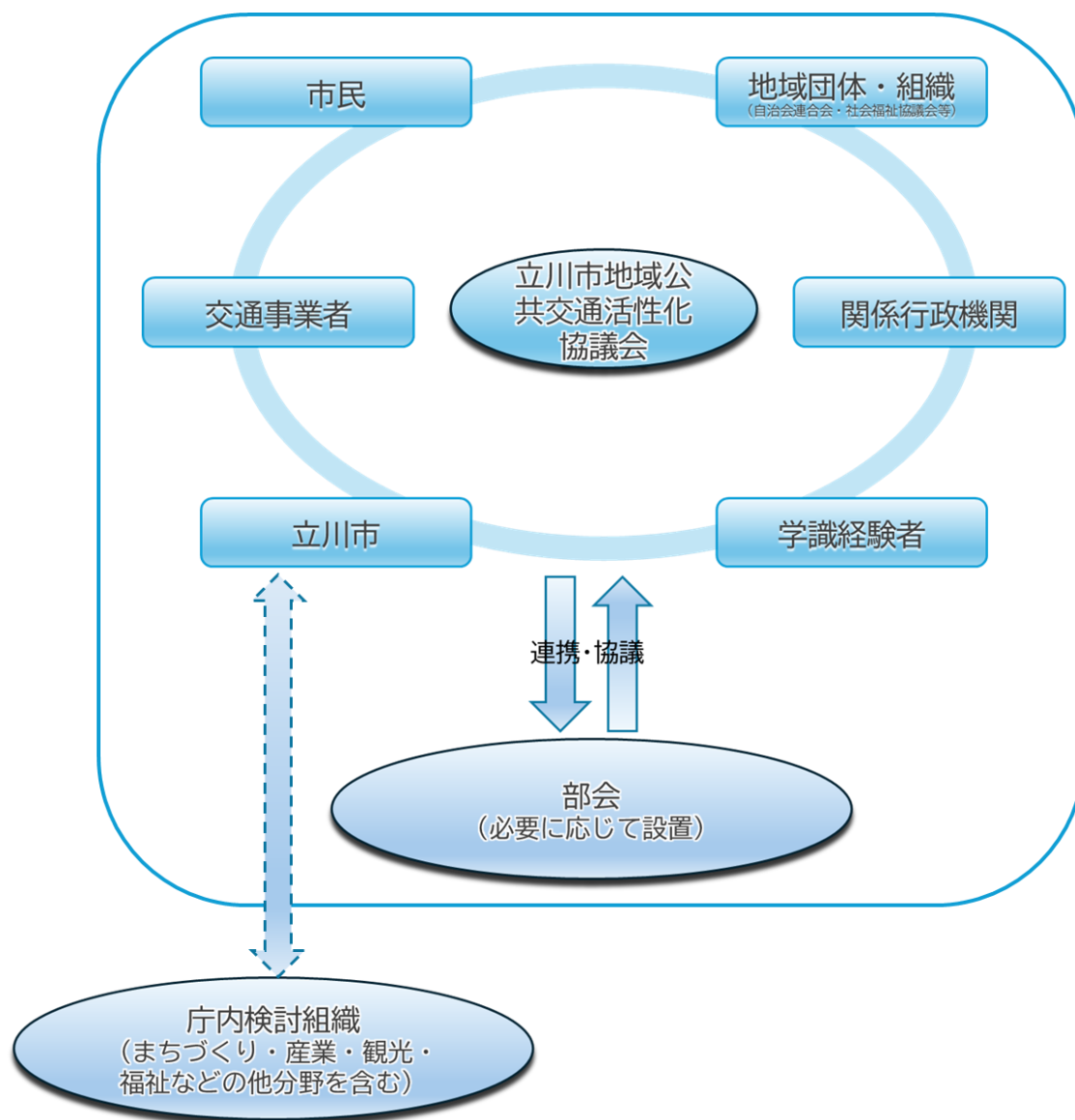


図 6-1 計画の推進体制

第3節 計画の進捗・達成状況の評価

本計画では、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間を計画期間として、立川市地域公共交通活性化協議会において進捗管理を行いながら、本計画に位置づけた施策・事業の推進に取り組めます。

また、各年度においては、施策・事業の進捗状況や評価指標の確認等を行い、必要に応じて事業内容やスケジュール等の見直しを行います。

表 6-2 計画期間中の進め方

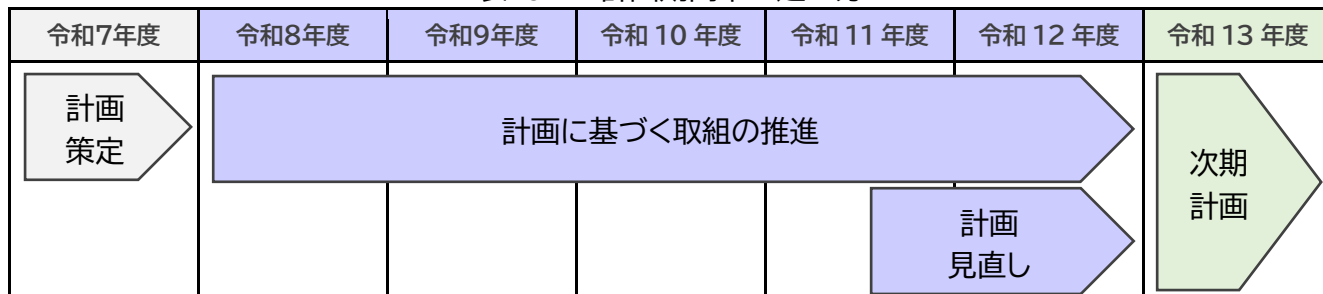


表 6-3 各年度のスケジュール(予定)

