



～ みんなで 創る 支える 未来につなぐ ～

立川市

地域公共交通計画

概要版

令和 8 (2026) 年度 - 令和 12 (2030) 年度



立川市

目次

01	計画の概要.....	1
02	立川市を取り巻く現状.....	2
03	調査結果の取りまとめ ～移動像・生活像・将来予測～.....	7
04	交通に関する課題.....	9
05	目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針.....	10
06	施策と事業.....	12
07	計画の実現に向けて.....	16

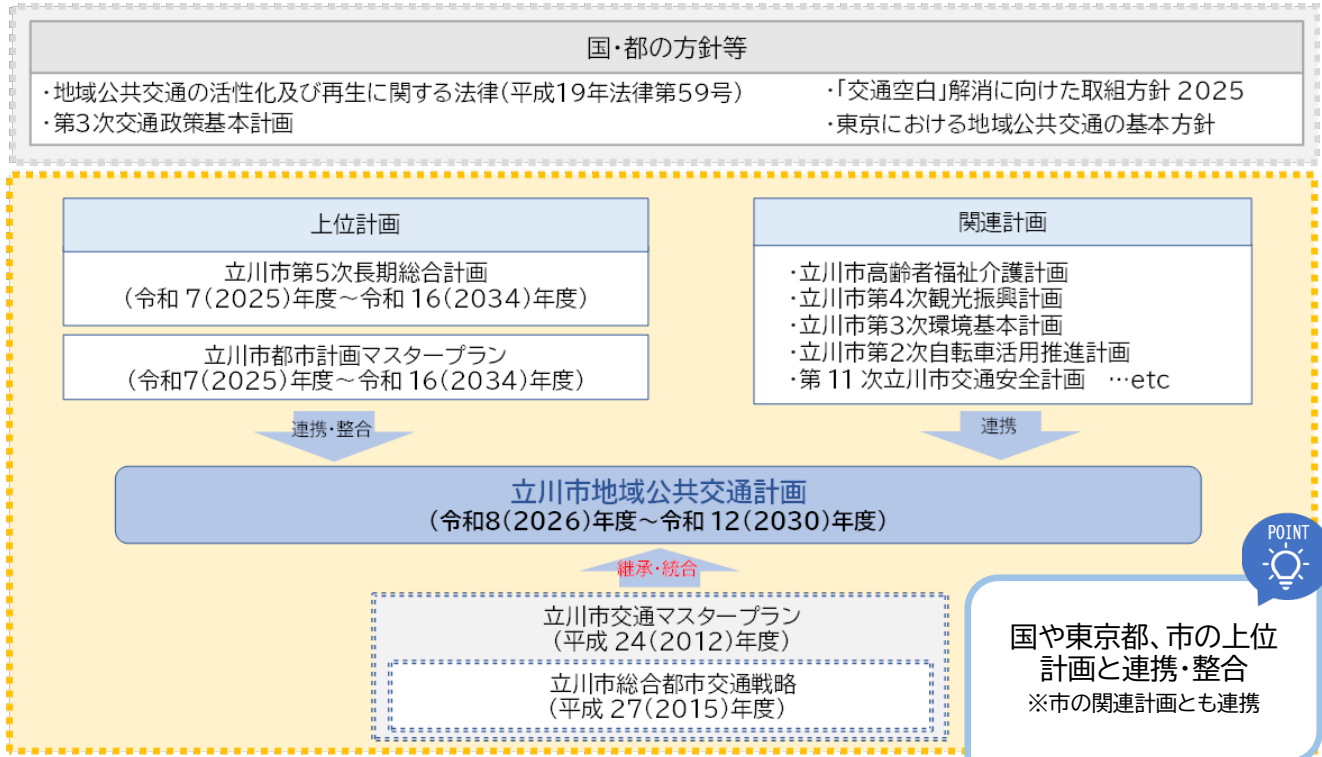


01 計画の概要

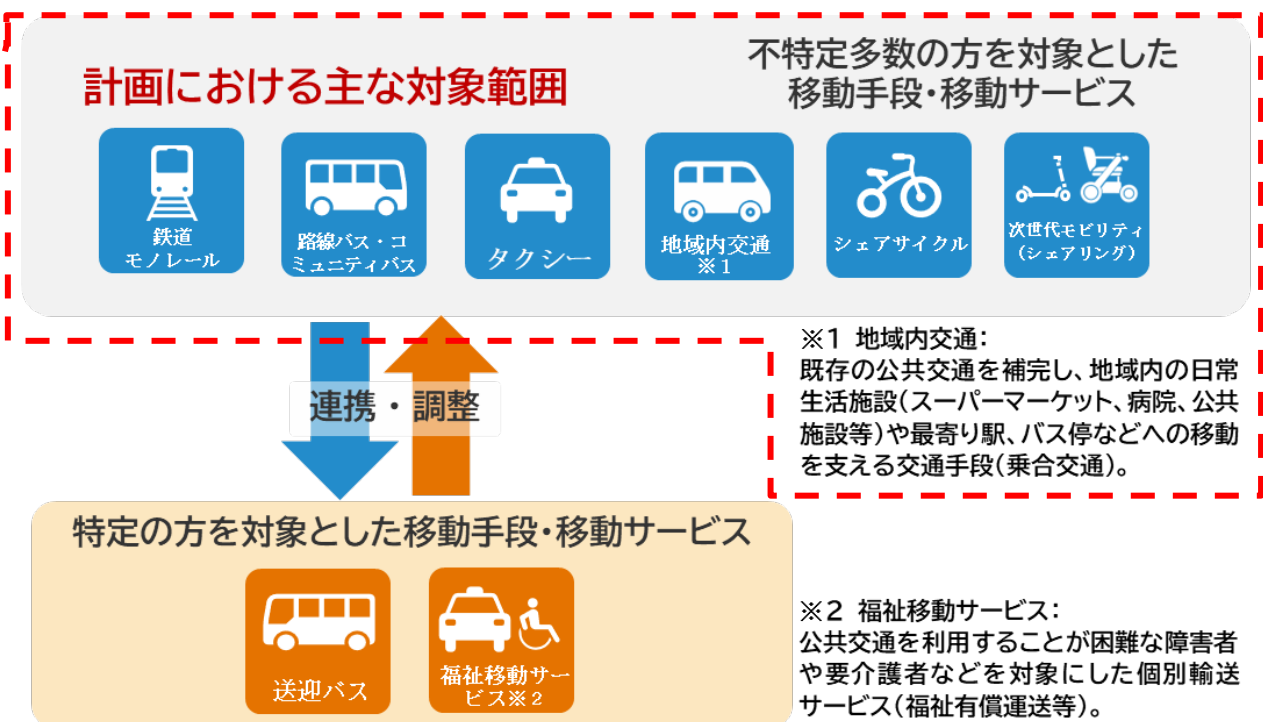
策定の背景・目的

公共交通を取り巻く環境が変化（利用者の減少や深刻な運転手不足など）する中、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。

計画の位置づけ



対象交通手段



02 立川市を取り巻く現状

調査の概要

公共交通を取り巻く現状、市民の移動に関する実態やニーズ等を把握するため、市民アンケートやワークショップ等の各種調査を実施しました。

地域公共交通に関する市民アンケート調査

【調査時期】令和6年10月
【回答数】1,153



立川市 地域公共交通に関する市民アンケート調査

1. あなたご自身についてお答えください。(1つ選択)

1-1. あなたの性別をお答えください。(1つ選択)

1. 15歳~19歳	2. 20歳~24歳	3. 25歳~29歳	4. 30歳代
5. 40歳代	6. 50歳代	7. 60歳代	8. 65歳代
9. 70歳代	10. 75歳代	11. 76歳以上	

1-2. あなたの居住地についてお答えください。(1つ選択)

①. 住居 (1つ選択)

1. 富士見町	2. 桑畑町	3. 柳町	4. 百舌町	5. 藤町	6. 高砂町
7. 柳町	8. 泉町	9. 永町	10. 新橋町	11. 手町	12. 和町
13. 新橋町	14. 上砂町	15. 一番町	16. 西砂町		

②. 店舗 ()

③. 遊・娯地 ()

1-3. あなたの通勤経路についてお答えください。(1つ選択)

1. 徒歩	2. 自転車(15分以内)	3. 自転車(15分以上)
4. 車(1人(独り乗り))	5. 車の他()	

1-4. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-5. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-6. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-7. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-8. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-9. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

1-10. あなたの家族構成についてお答えください。(複数回答可)

1. 同居の家族(配偶者)	2. 同居の家族(配偶者以外)	3. 同居の家族(子供)
4. 同居の家族(孫)	5. 同居の家族(その他)	

公共交通ワークショップ

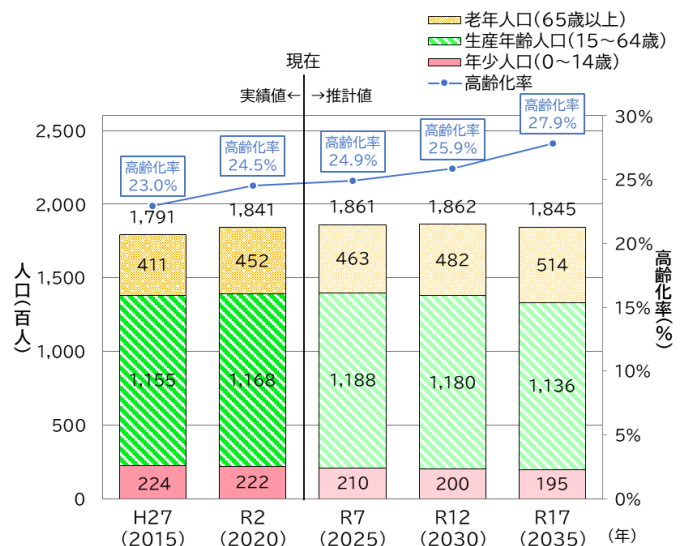
【調査時期】第1回:令和7年1月~2月
第2回:令和7年3月
【参加人数】延べ119人



人口・高齢化率の動向



- ✓ 人口は令和10年をピークに減少に転じる見込み
- ✓ 高齢化率は令和17年には約28%に到達する見込み

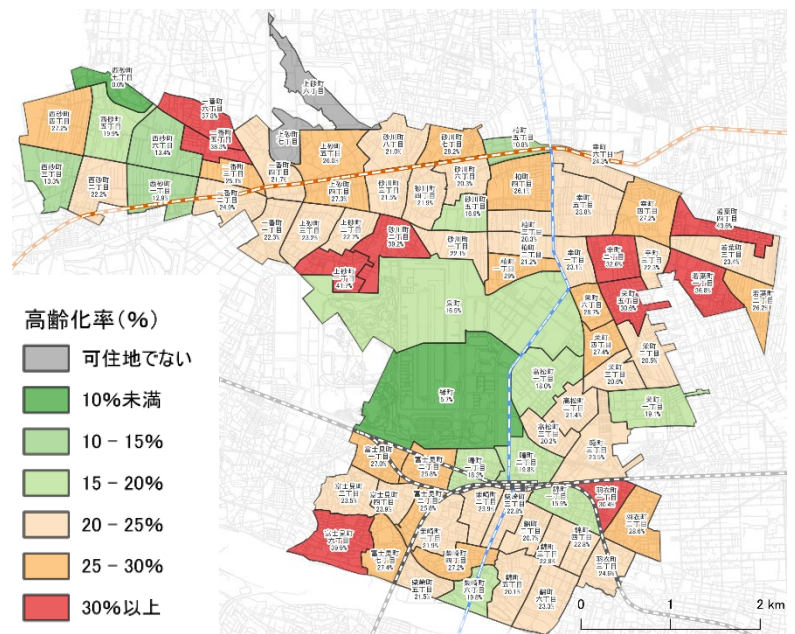


参考:住民基本台帳(令和6年1月時点)、第5次長期総合計画基本計画策定のための将来人口推計調査(令和5年度)を一部加工して作成

高齢化率分布



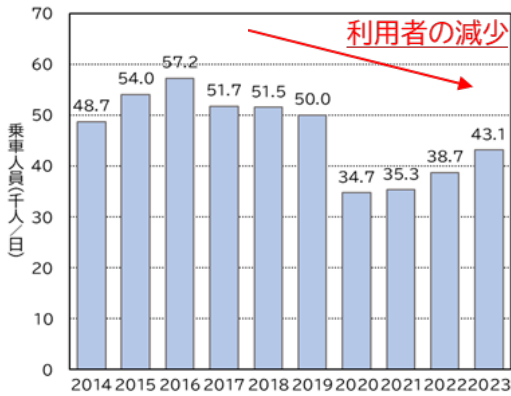
若葉町や上砂町、一番町、富士見町などの一部地域で高齢化率が30%以上



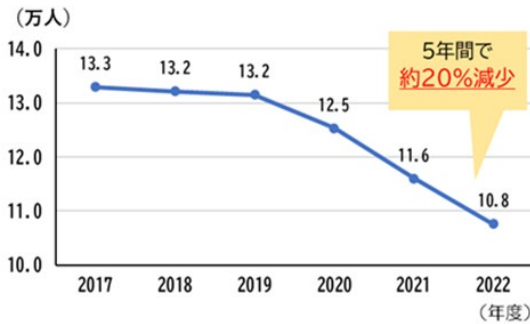
参考:住民基本台帳(令和6年1月時点)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

路線バス乗車人員・バスの運転者数の推移

■ 路線バス乗車人員の推移(市内)



■ バスの運転者数の推移(全国)



出典:数字で見る自動車(国土交通省)

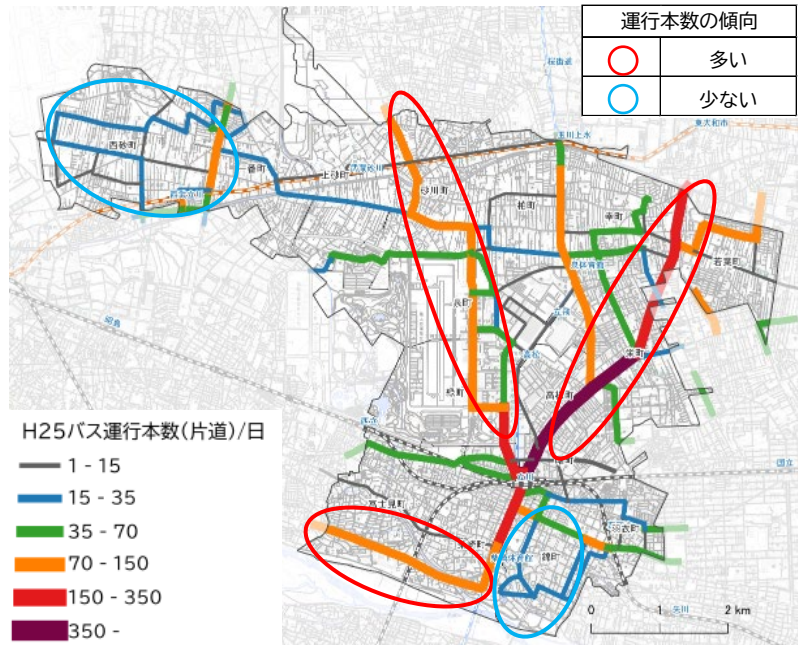
POINT

- ✓ 公共交通の利用者の減少
- ✓ バスの運転手の減少

路線バス・くるりんバスの運行本数(1日あたり)

POINT

- ✓ 路線バスの運行本数は、立川駅を中心に武蔵村山市方面、東大和市駅方面、富士見町団地方面が多い
- ✓ くるりんバスの運行地域は、他の地域に比べて路線バスの運行本数が少ない

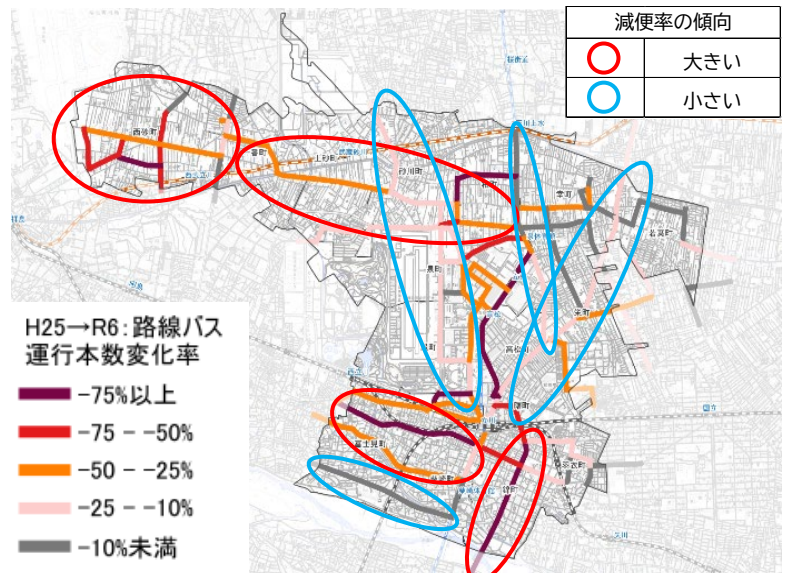


参考:各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

路線バスの運行本数の経年変化(平成25年から令和6年)

POINT

- ✓ 武蔵村山市方面、玉川上水駅方面、東大和市駅方面、富士見町団地方面のバス路線は減便率が小さい
- ✓ 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)のバス路線は、減便率が大きい



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※くるりんバスは除く

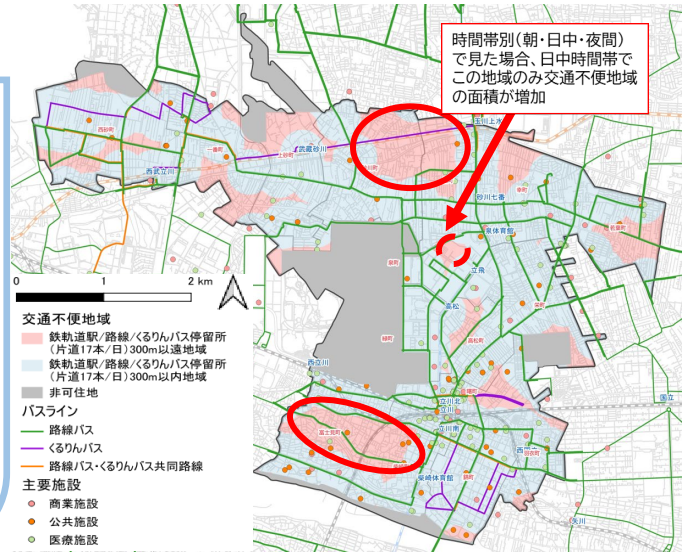
交通不便地域

POINT

- ✓ 砂川町と柏町、富士見町には他の地域に比べて、広範囲な交通不便地域が存在
- ✓ 商業・医療・公共施設の多くは交通不便地域外に立地

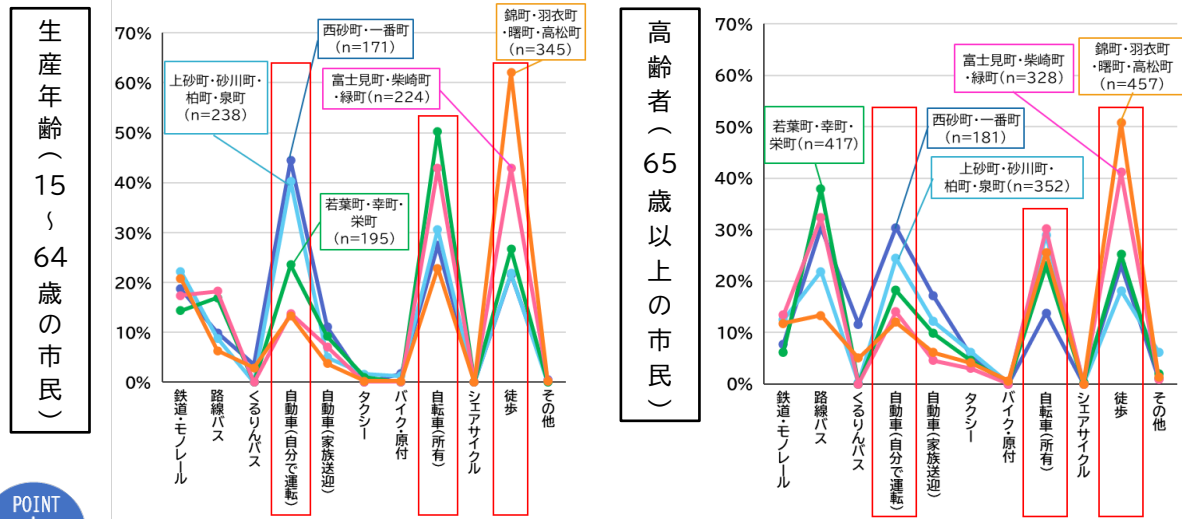
※以下の①、②の両方を満足しない地域

- ① バス停もしくは鉄道駅、モノレール駅のいずれから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)



参考: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

市内における利用交通手段 (市民アンケート調査)



POINT

- ✓ 市北部では、自動車の利用割合が高い
- ✓ 高齢者より生産年齢の市民のほうが自転車の利用割合が高い
- ✓ 立川駅周辺の地域は徒歩の割合が高い

地域の日常生活と移動の現状・課題 (公共交通ワークショップ意見)

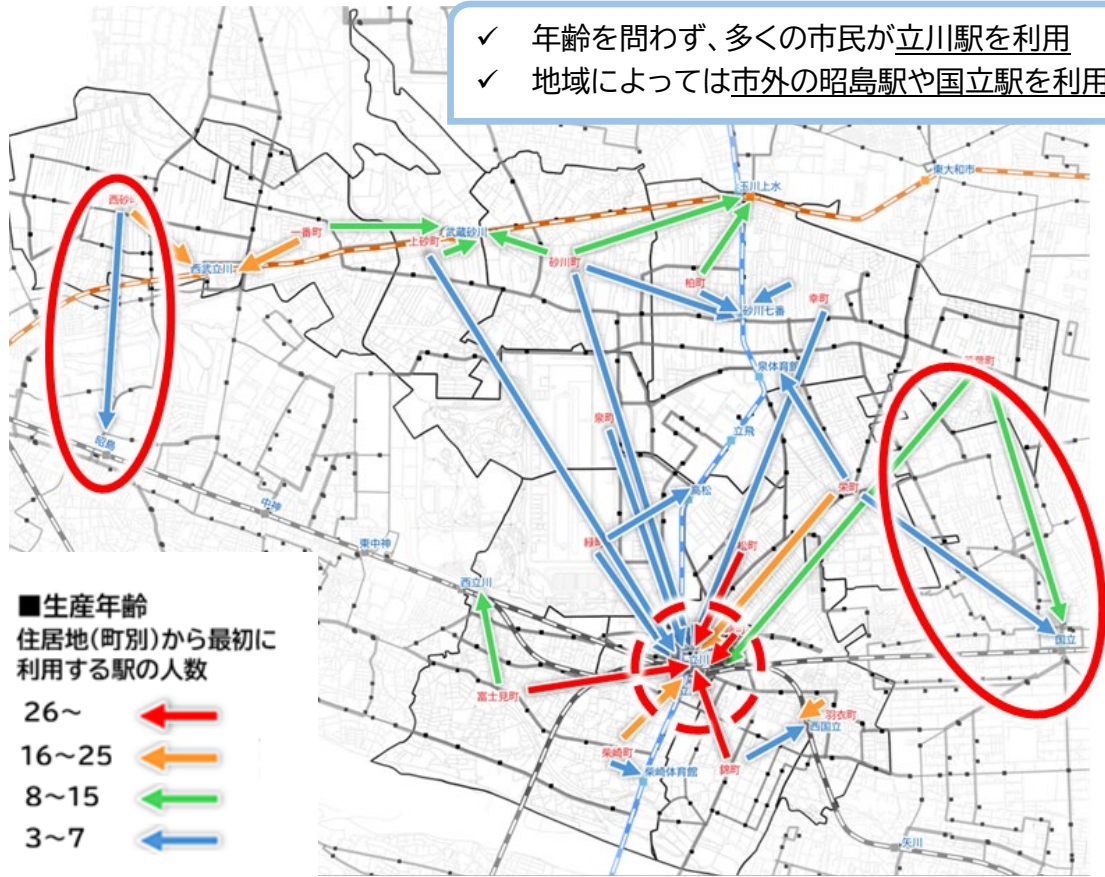
開催地域	内容(抜粋)
西砂町 一番町	西砂町では、日常の移動手段として自動車での移動が多く、高齢者でも自動車移動している。
上砂町・砂川町 柏町・泉町	砂川町にはスーパーがないため、日常的な買い物は柏町や上砂町や武蔵村山市まで自動車や自転車でやっている。東西方向の公共交通が乏しいため、移動手段を持たない高齢者は買い物に不便を感じている。
若葉町 幸町・栄町	高齢者が、運転に不安を持ちつつも自転車や自動車移動しているケースや、ご近所で乗り合って自家用車で移動しているケースもあるが、免許返納後の移動手段に不安を抱えている。
錦町・羽衣町 曙町・高松町	京王バス(立65・66系統)の大幅減便により、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)。 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。
富士見町 柴崎町・緑町	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)。

最初に利用する鉄軌道駅 (市民アンケート調査)

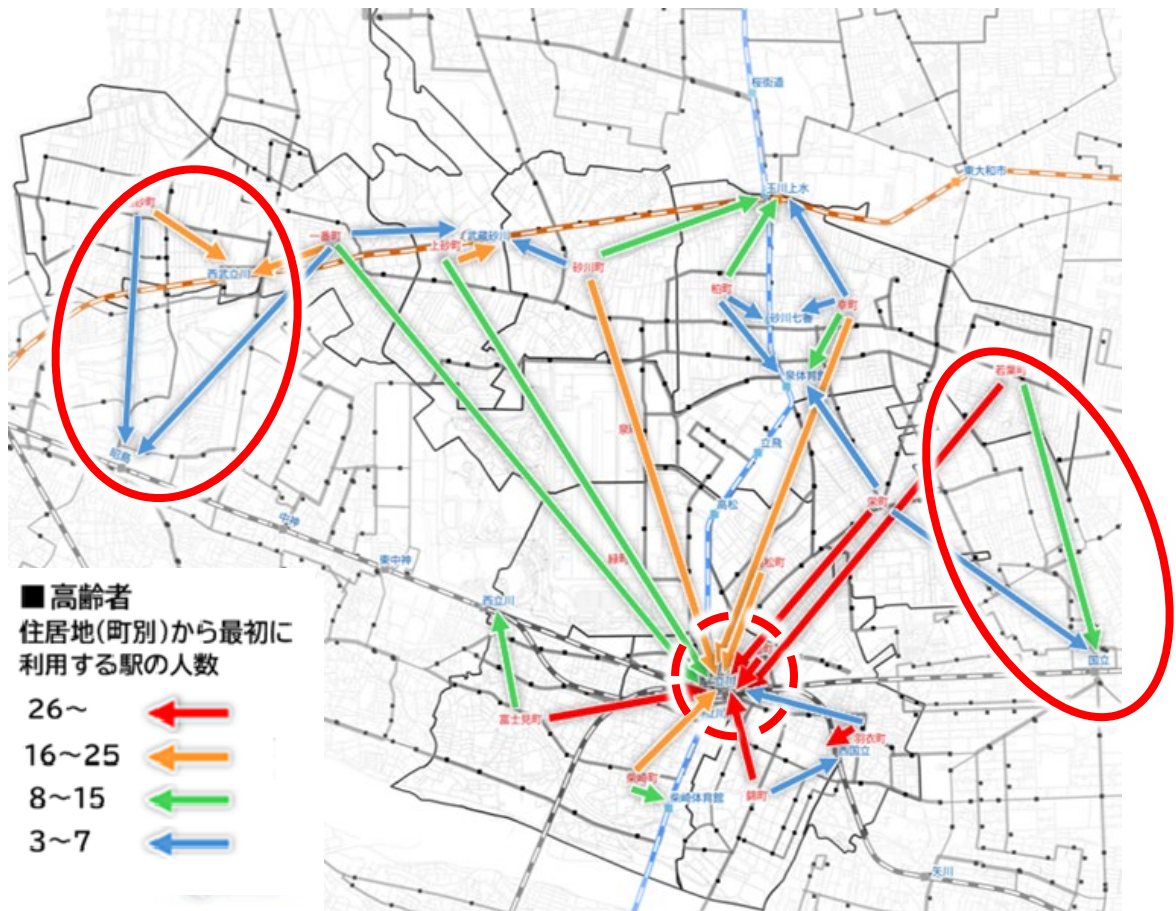


- ✓ 年齢を問わず、多くの市民が立川駅を利用
- ✓ 地域によっては市外の昭島駅や国立駅を利用

生産年齢 (15 ~ 64歳の市民)



高齢者 (65歳以上の市民)

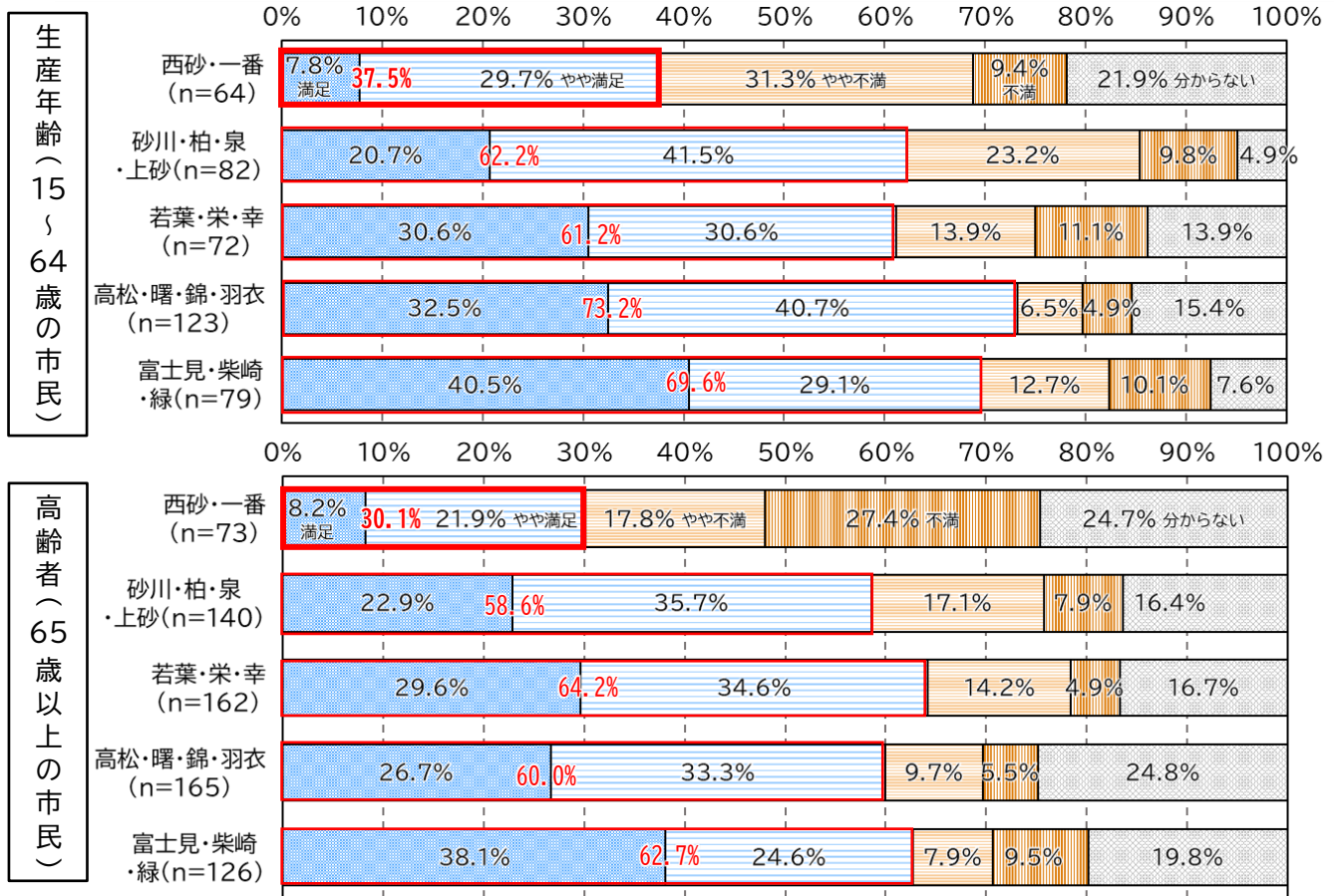


※3サンプル未満非表示
参考:国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

公共交通に対する満足度（市民アンケート調査）



西砂町・一番町では、生産年齢・高齢者ともに他の地域に比べて満足度が低い

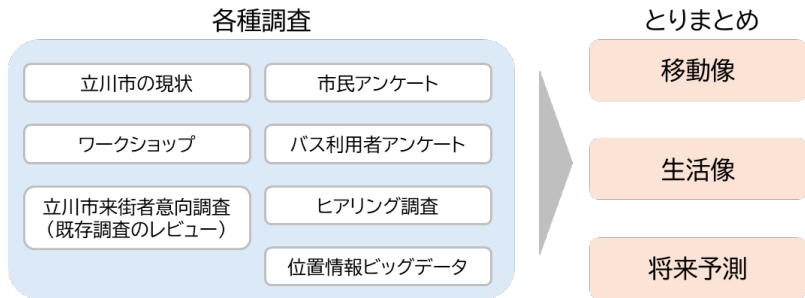


将来の日常生活における移動の課題（公共交通ワークショップ意見）

開催地域	内容(抜粋)
西砂町 一番町	・ 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。
上砂町・砂川町 柏町・泉町	・ 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。
若葉町 幸町・栄町	・ 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)。
錦町・羽衣町 曙町・高松町	・ 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。
富士見町 柴崎町・緑町	・ 運転手不足により一部バス路線の維持が困難になる。 ・ 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。

03 調査結果の取りまとめ ～移動像・生活像・将来予測～

本市の交通を取り巻く現状を把握するために実施した各種調査結果について、「移動像」「生活像」「将来予測」の3つの視点で取りまとめました。



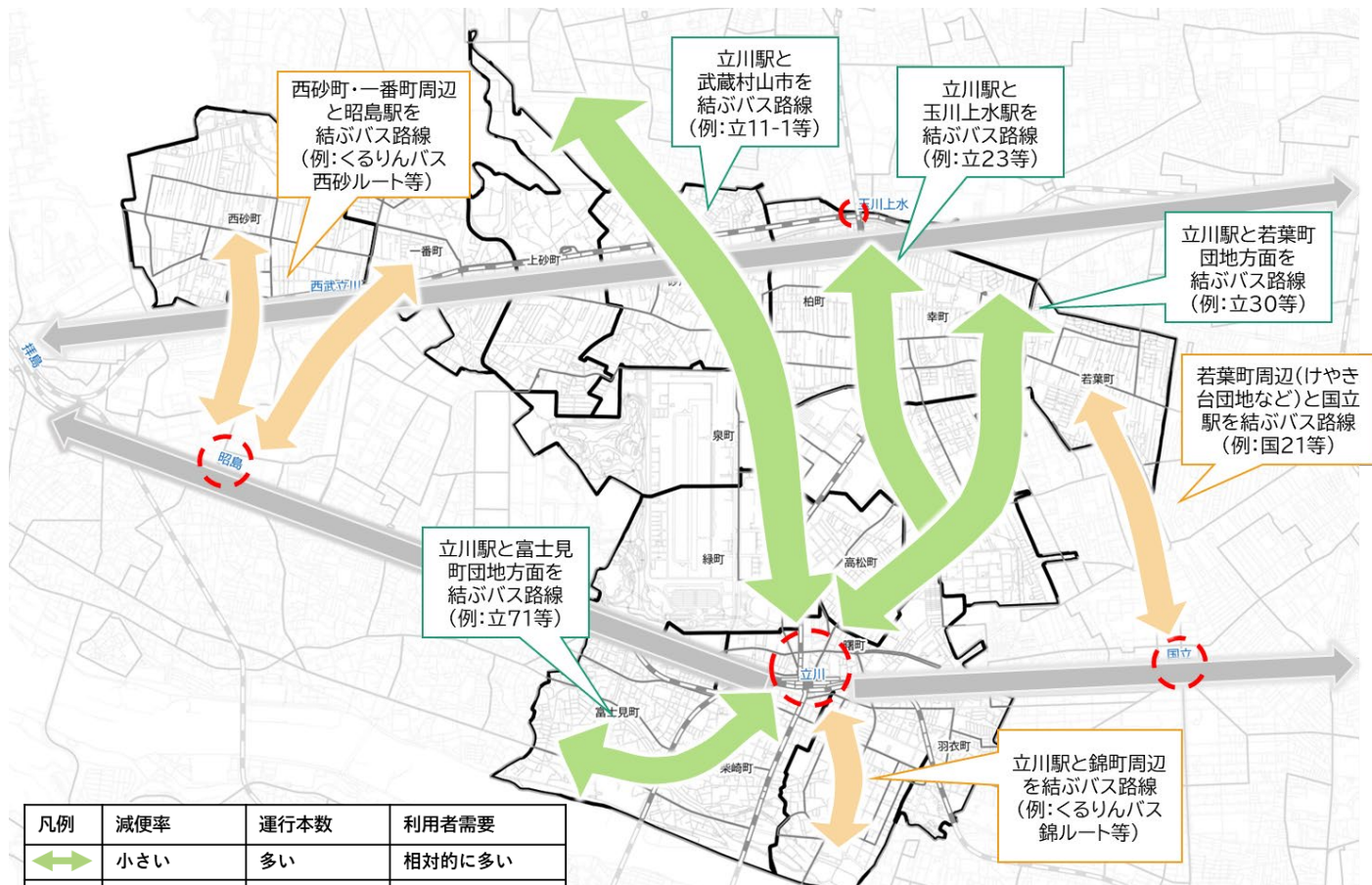
移動像

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）を整理しました。



【確認できた移動の軸】

- ① 立川駅を中心とした、放射状の移動の軸
- ② 西砂町・一番町周辺から昭島駅方面への移動の軸
- ③ 若葉町周辺から国立駅方面への移動の軸

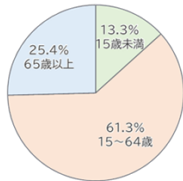
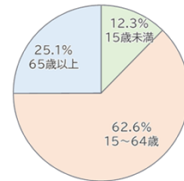
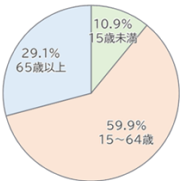
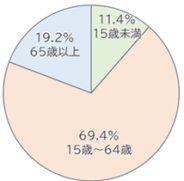
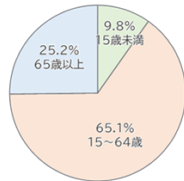


凡例	減便率	運行本数	利用者需要
	小さい	多い	相対的に多い
	中程度	中程度	一定あり
	利用者多い/乗換の場となる交通結節点 (鉄軌道駅)		

参考: 国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

生活像（抜粋）

地域特性、日常生活で利用する買い物や医療等の施設の状況、移動特性の観点から、日常生活における移動の特徴を整理しました。

	西砂町・一番町・上砂町	砂川町・柏町・幸町	若葉町・栄町	高松町・曙町・緑町・泉町	富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町																																																																																
地域特性【人口構成比など】																																																																																					
日常生活で利用する買い物や医療などの施設	<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。 	<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。 	<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。 	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 坂上と坂下(立川崖線の南北)で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。 																																																																																
移動特性【市内の利用交通手段など】	<table border="1"> <thead> <tr><th colspan="2">生産年齢 (n=226)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 自動車(自分で運転)</td><td>42%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>26%</td></tr> <tr><td>3位 徒歩</td><td>22%</td></tr> <tr><th colspan="2">高齢者 (n=286)</th></tr> <tr><td>1位 路線バス</td><td>32%</td></tr> <tr><td>2位 自動車(自分で運転)</td><td>27%</td></tr> <tr><td>3位 徒歩</td><td>21%</td></tr> </tbody> </table>	生産年齢 (n=226)		1位 自動車(自分で運転)	42%	2位 自転車(所有)	26%	3位 徒歩	22%	高齢者 (n=286)		1位 路線バス	32%	2位 自動車(自分で運転)	27%	3位 徒歩	21%	<table border="1"> <thead> <tr><th colspan="2">生産年齢 (n=229)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 自動車(自分で運転)</td><td>39%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>37%</td></tr> <tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>25%</td></tr> <tr><th colspan="2">高齢者 (n=371)</th></tr> <tr><td>1位 路線バス</td><td>26%</td></tr> <tr><td>2位 自動車(自分で運転)</td><td>26%</td></tr> <tr><td>3位 徒歩</td><td>23%</td></tr> </tbody> </table>	生産年齢 (n=229)		1位 自動車(自分で運転)	39%	2位 自転車(所有)	37%	3位 鉄道・モノレール	25%	高齢者 (n=371)		1位 路線バス	26%	2位 自動車(自分で運転)	26%	3位 徒歩	23%	<table border="1"> <thead> <tr><th colspan="2">生産年齢 (n=141)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 自転車(所有)</td><td>50%</td></tr> <tr><td>2位 徒歩</td><td>30%</td></tr> <tr><td>3位 自動車(自分で運転)</td><td>24%</td></tr> <tr><th colspan="2">高齢者 (n=287)</th></tr> <tr><td>1位 路線バス</td><td>41%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>23%</td></tr> <tr><td>3位 徒歩</td><td>22%</td></tr> </tbody> </table>	生産年齢 (n=141)		1位 自転車(所有)	50%	2位 徒歩	30%	3位 自動車(自分で運転)	24%	高齢者 (n=287)		1位 路線バス	41%	2位 自転車(所有)	23%	3位 徒歩	22%	<table border="1"> <thead> <tr><th colspan="2">生産年齢 (n=204)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 徒歩</td><td>60%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>25%</td></tr> <tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>21%</td></tr> <tr><th colspan="2">高齢者 (n=190)</th></tr> <tr><td>1位 徒歩</td><td>57%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>21%</td></tr> <tr><td>3位 自動車(自分で運転)</td><td>13%</td></tr> </tbody> </table>	生産年齢 (n=204)		1位 徒歩	60%	2位 自転車(所有)	25%	3位 鉄道・モノレール	21%	高齢者 (n=190)		1位 徒歩	57%	2位 自転車(所有)	21%	3位 自動車(自分で運転)	13%	<table border="1"> <thead> <tr><th colspan="2">生産年齢 (n=373)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 徒歩</td><td>51%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>35%</td></tr> <tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>18%</td></tr> <tr><th colspan="2">高齢者 (n=601)</th></tr> <tr><td>1位 徒歩</td><td>43%</td></tr> <tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>30%</td></tr> <tr><td>3位 路線バス</td><td>27%</td></tr> </tbody> </table>	生産年齢 (n=373)		1位 徒歩	51%	2位 自転車(所有)	35%	3位 鉄道・モノレール	18%	高齢者 (n=601)		1位 徒歩	43%	2位 自転車(所有)	30%	3位 路線バス	27%
生産年齢 (n=226)																																																																																					
1位 自動車(自分で運転)	42%																																																																																				
2位 自転車(所有)	26%																																																																																				
3位 徒歩	22%																																																																																				
高齢者 (n=286)																																																																																					
1位 路線バス	32%																																																																																				
2位 自動車(自分で運転)	27%																																																																																				
3位 徒歩	21%																																																																																				
生産年齢 (n=229)																																																																																					
1位 自動車(自分で運転)	39%																																																																																				
2位 自転車(所有)	37%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	25%																																																																																				
高齢者 (n=371)																																																																																					
1位 路線バス	26%																																																																																				
2位 自動車(自分で運転)	26%																																																																																				
3位 徒歩	23%																																																																																				
生産年齢 (n=141)																																																																																					
1位 自転車(所有)	50%																																																																																				
2位 徒歩	30%																																																																																				
3位 自動車(自分で運転)	24%																																																																																				
高齢者 (n=287)																																																																																					
1位 路線バス	41%																																																																																				
2位 自転車(所有)	23%																																																																																				
3位 徒歩	22%																																																																																				
生産年齢 (n=204)																																																																																					
1位 徒歩	60%																																																																																				
2位 自転車(所有)	25%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	21%																																																																																				
高齢者 (n=190)																																																																																					
1位 徒歩	57%																																																																																				
2位 自転車(所有)	21%																																																																																				
3位 自動車(自分で運転)	13%																																																																																				
生産年齢 (n=373)																																																																																					
1位 徒歩	51%																																																																																				
2位 自転車(所有)	35%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	18%																																																																																				
高齢者 (n=601)																																																																																					
1位 徒歩	43%																																																																																				
2位 自転車(所有)	30%																																																																																				
3位 路線バス	27%																																																																																				

参考:「土地利用現況調査」(令和4年度)、ビッグデータ、住民基本台帳(令和6年1月時点)を加工して作成

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、社会動向の変化を整理しました。

① まちの変化



- ✓ 人口は令和10年頃をピークに減少に転じ、10年後には市民の約28%が高齢者となる見込み
- ✓ 箱根ヶ崎方面への多摩都市モノレールの延伸が計画されている



② 公共交通を取り巻く環境の変化



- ✓ バス・タクシーの運転手等の担い手不足が深刻化
- ✓ 高齢化が進み免許返納等により、より多くの市民が自動車を自由に利用できない(公共交通等を利用せざるを得ない)環境になる



③ 社会動向の変化



2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、自家用車から公共交通等への転換や交通事業者のZEV(EV車等)の導入が求められる

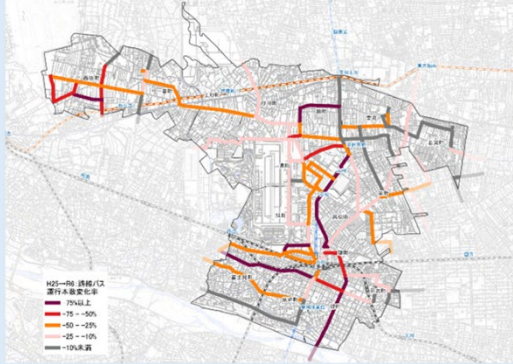


「市の目指す交通の姿」「移動に関するニーズ」と「立川市の交通を取り巻く現状」のギャップから、本計画期間で取り組む必要がある課題を抽出しました。

課題1

都市活動を支える公共交通の維持が必要

1-1 主要なバス路線の維持が必要



1-2 将来の道路・公共交通の変化を見据えた対応が必要



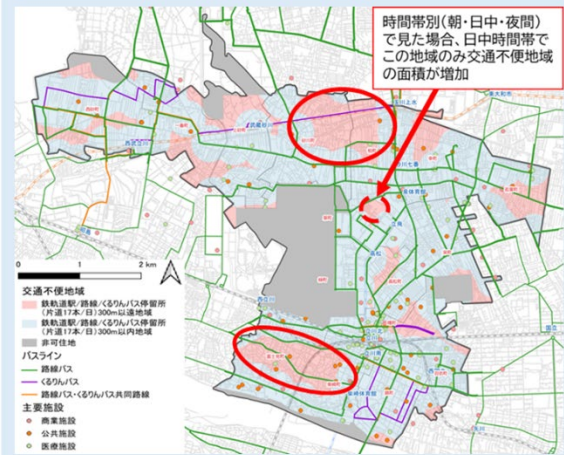
課題2

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 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



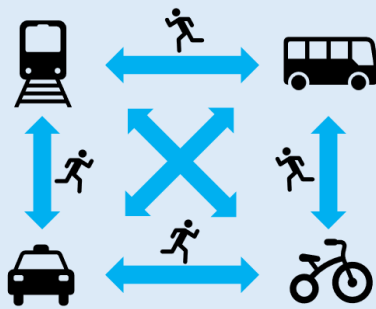
2-2 地域内の交通拠点・生活拠点までの移動手段の確保が必要



課題3

まちの拠点性向上・にぎわいの創出が必要

3-1 乗継利便性の向上が必要



3-2 拠点のにぎわいの創出や周遊性の向上への取組が必要



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 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



4-2 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

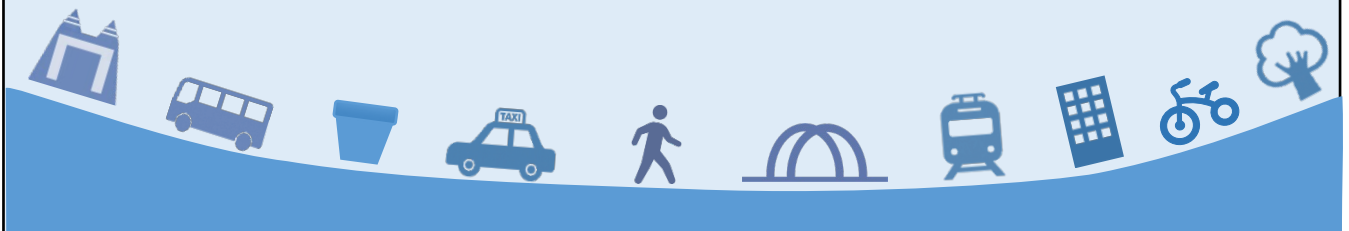


05 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針

目指す将来像

本市の10年後を見据えた公共交通の目指す姿として「将来像」を設定しました。

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」～



施策体系

将来像の実現に向け、本市における交通に関する課題に対応するため、4つの基本方針と7つの施策を設定しました。

課題1 都市活動を支える公共交通の維持が必要

- 1-1 主要なバス路線の維持が必要
- 1-2 将来の道路・公共交通の変化を見据えた対応が必要

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 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
- 2-2 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

課題3 まちの拠点性向上・にぎわいの創出が必要

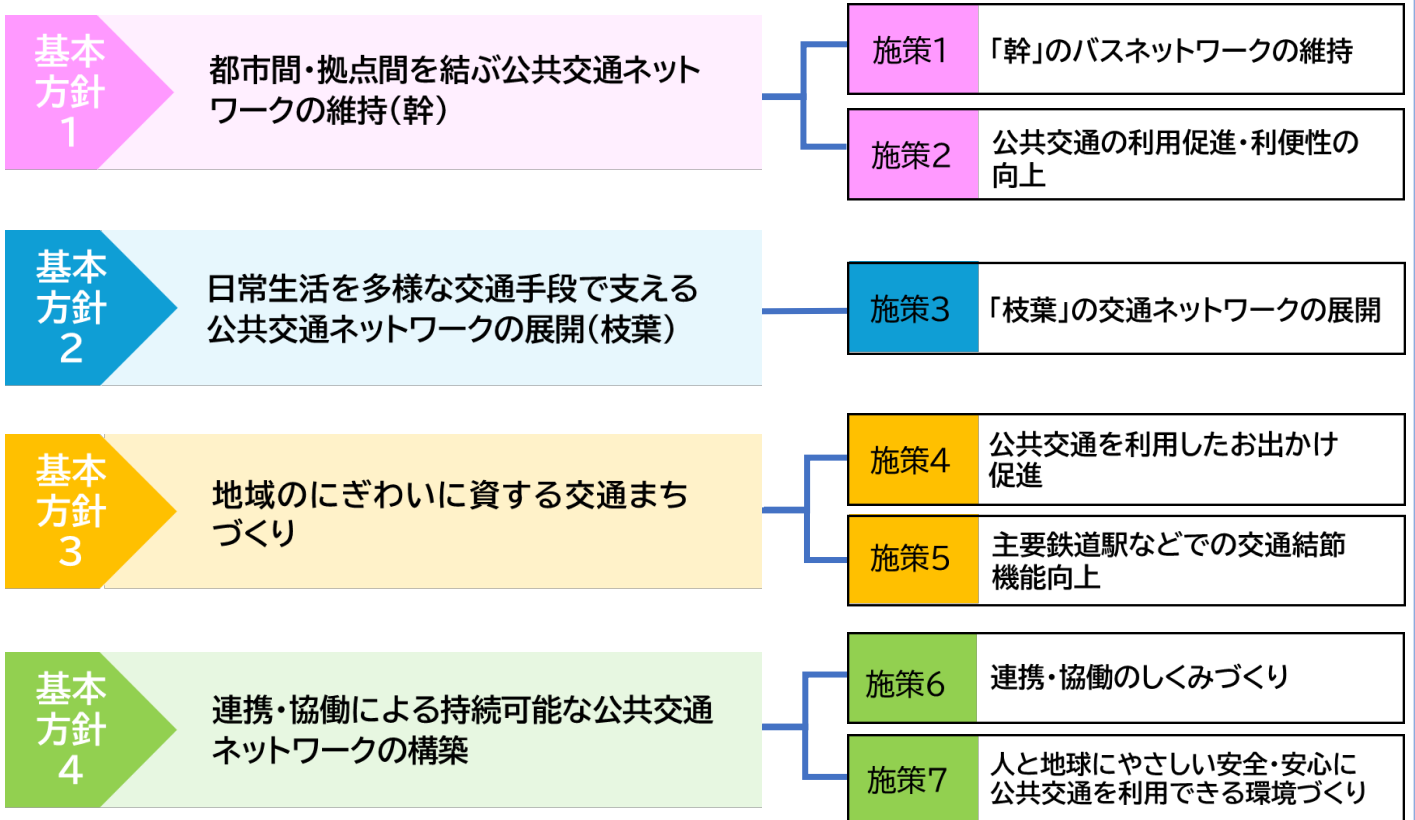
- 3-1 乗継利便性の向上が必要
- 3-2 拠点のにぎわいの創出や周遊性の向上への取組が必要

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 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
- 4-2 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

将来の公共交通ネットワークにおける「基幹交通」「幹」「枝葉」の役割分担

調査結果の取りまとめである「移動像」を踏まえ、本市における「基幹交通」、「幹」、「枝葉」の役割分担を整理しました。



施策

7つの施策の取組内容は以下のとおりです。

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。



【関連事業】1、2、3、4、5、6、24、25

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。

【関連事業】2、7、8、9、10、11、12、13、17、19、21、22、24、25、26、28



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。



【関連事業】11、13、14、15、16、18、23、24

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。



【関連事業】7、13、17、18、19、20

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みます。



【関連事業】19、20、21、22、24

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みます。



【関連事業】13、14、22、23、24、25、29

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みます。



【関連事業】15、26、27、28、29

事業

本計画期間において取り組む事業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
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
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
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
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出かけの促進
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
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
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

主な事業の紹介

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

POINT



運行コンセプトに基づいて
平成28年にルートを再編した

くるりんバスの再編に関する運行コンセプト

- ① 路線バスの補完
- ② 市民生活密着施設へのアクセス
- ③ 交通不便地域の利便性向上
- ④ 持続性の確保

※コミュニティバス(くるりんバス)再編計画(平成28年)から抜粋

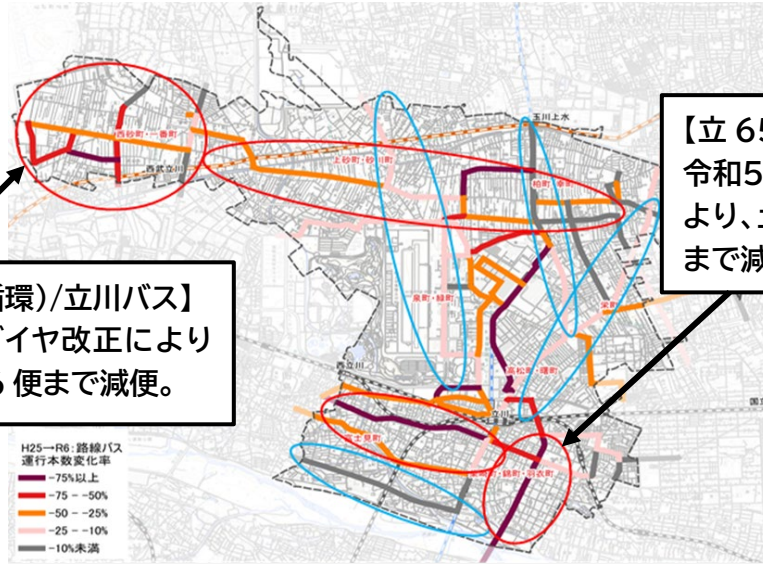
くるりんバス
(西砂ルート)



POINT



平成28年の再編時と比較して、路線バスの減便等により公共交通を取り巻く状況は変化している



【堀向線(西砂川循環)/立川バス】
令和2年6月のダイヤ改正により
平日約20便が6便まで減便。

【立65・66/京王バス】
令和5年4月ダイヤ改正により、
土曜1便のみの運行まで減便。

路線バスの運行本数の経年変化

取組



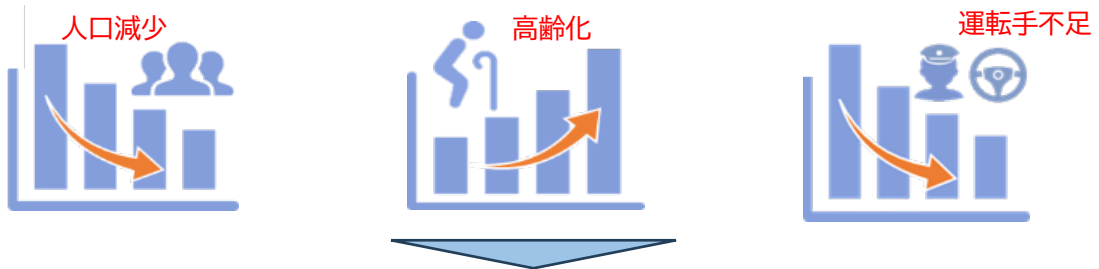
- ✓ 公共交通を取り巻く状況等を踏まえ、くるりんバス(西砂・錦ルート)の運行ルートを見直す。
地域住民の意見を伺いながら、地域の実状に即した運行ルートを検討する
- ✓ 燃料費や人件費の高騰で運行経費が増加しているため、くるりんバスを公共交通の「幹」として維持する観点から、路線バス事業者や他市の動向も踏まえ運賃や運行継続基準の考え方の見直しを行う

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					

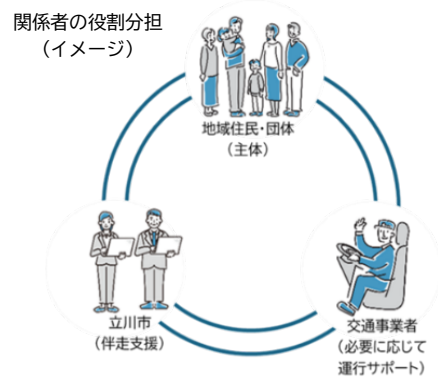
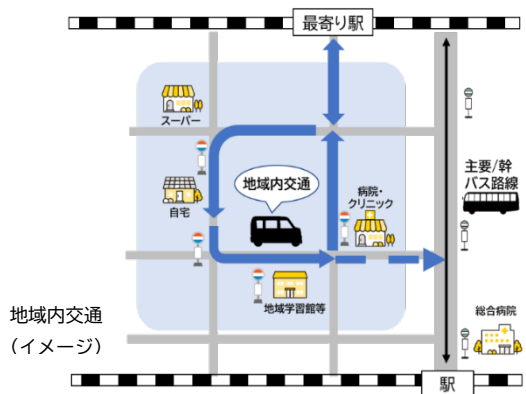
事業13： 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設



人口減少・高齢化の進行、バスの運転手不足が深刻化する中、限られた資源(人材・財源)で対応する必要がある



- ✓ 本市の公共交通ネットワークの中で、地域内の日常生活を支える「地域内交通」を枝葉の交通手段として位置づける
- ✓ 「地域内交通」を導入するためには、地域住民、市、交通事業者などが連携・協働して取り組むしくみが必要



制度新設に向けた基本的な考え方

- 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。



- ✓ 地域住民・団体等が主体性を持って「地域内交通」を導入する取組を、市、交通事業者等が支援する「地域内交通導入支援制度」を新設(令和11年度以降)
- ✓ 制度新設に向けて、課題や効果を検証してするためにパイロット事業(実証運行)を実施する

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	

07 計画の実現に向けて

計画指標と数値目標

基本方針や施策の達成状況を評価するため、8つの評価指標と数値目標を設定しました。

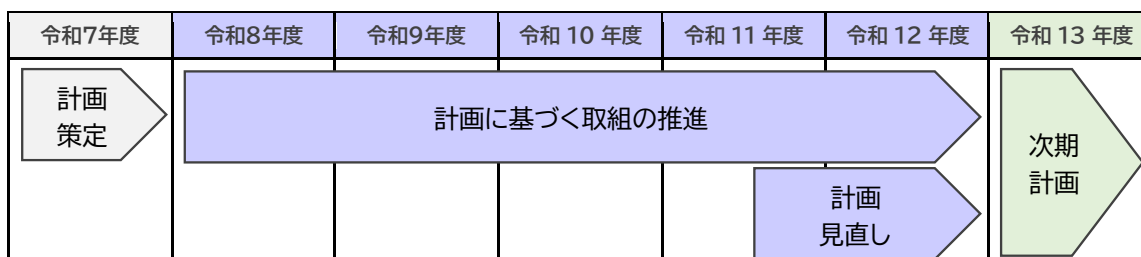
	評価指標	目標値
1	地域公共交通の利用者数(路線バス等)	43,699人/日 (令和12年度:現状維持)
2	路線バス・くるりんバスの一便あたりの利用者数	19人/便 (令和12年度:現状維持)
3	くるりんバスの収支率	全体36% (令和12年度:現状維持)
4	くるりんバスの一人当たり運行コスト	429円/人 (令和12年度:現状維持)
5	高齢者の外出率 (週に3日以上外出している割合)	78.9%以上 (令和12年度:現状維持)
6	公共交通機関の利便性が高いと思う割合	79.9%以上 (令和8年～令和12年度の平均値)
7	主要な鉄道駅の乗降客数	400,000人/日 (令和12年度)
8	公共交通に関する市民協働による取組件数	5件/5年 (令和8年～令和12年度の合計)

計画の推進体制

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ます。また、まちづくりや産業、観光、福祉等の他分野との庁内での連携・調整を図ります。

計画の進捗・達成状況の評価

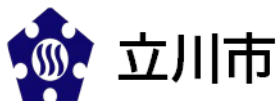
本計画では、令和8年度から令和12年度までの5年間を計画期間として、立川市地域公共交通活性化協議会で進捗管理を行いながら、施策・事業の推進に取り組みます。



立川市地域公共交通計画 概要版
令和8(2026)年3月発行

発行 立川市
東京都立川市泉町 1156 番地の9
電話 042-523-2111(代表)
FAX 042-521-3020
ホームページ <https://www.city.tachikawa.lg.jp/>
編集 産業まちづくり部地域公共交通担当課





立川市

令和8(2026)年3月発行