

# 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目指す姿である「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みます。

#### 【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みます。

##### 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みます。

## 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、以下のとおり対応関係を整理しました。

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出かけの促進				
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出かけ促進	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		
	施策5:主要鉄道駅などでの交通結節機能向上	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		
【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	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		
		24 交通事業者との継続的な情報共有および協議		
	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	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				
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 関連する施策	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
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	ルートの見直し 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・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					

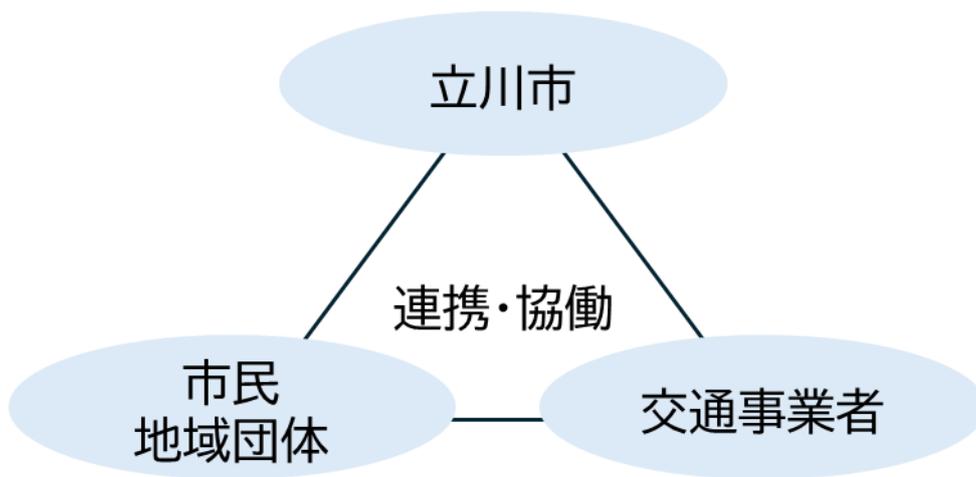
	事業 関連する施策	スケジュール					
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
15	自転車走行環境の整備 施策3 施策7	継続実施					
16	シェアリングモビリティの適切な活用促進 施策3	シェアサイクルの普及促進 次世代型小型モビリティに関する研究					
17	産業・観光分野等との連携方策の検討 施策2 施策4	連携方策の検討			実施		
18	地域内交通等を利用したお出かけの促進 施策3 施策4	取組検討					
19	立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 施策2 施策4 施策5	交通案内サインの維持・情報更新・利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

### 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目指す姿である「将来像」の実現に向けて、立川市や市民、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

<p>立川市</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計画における事業の検討・実施</li> <li>• まちづくりや福祉、産業など他分野との庁内連携・調整</li> <li>• 公共交通の利用促進・普及啓発</li> <li>• 市民への公共交通を取り巻く環境・社会背景の周知・啓発</li> <li>• 市民の公共交通への取組に対する伴走支援・協働</li> <li>• 交通事業者との調整等</li> </ul>
<p>市民・地域団体</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通を取り巻く環境・社会背景への理解</li> <li>• 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）</li> </ul>
<p>交通事業者 (鉄道・バス・タクシー等)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 安全・安心な交通サービスの提供</li> <li>• 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</li> <li>• 本計画における事業の取組の実施・協力</li> </ul>



※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。

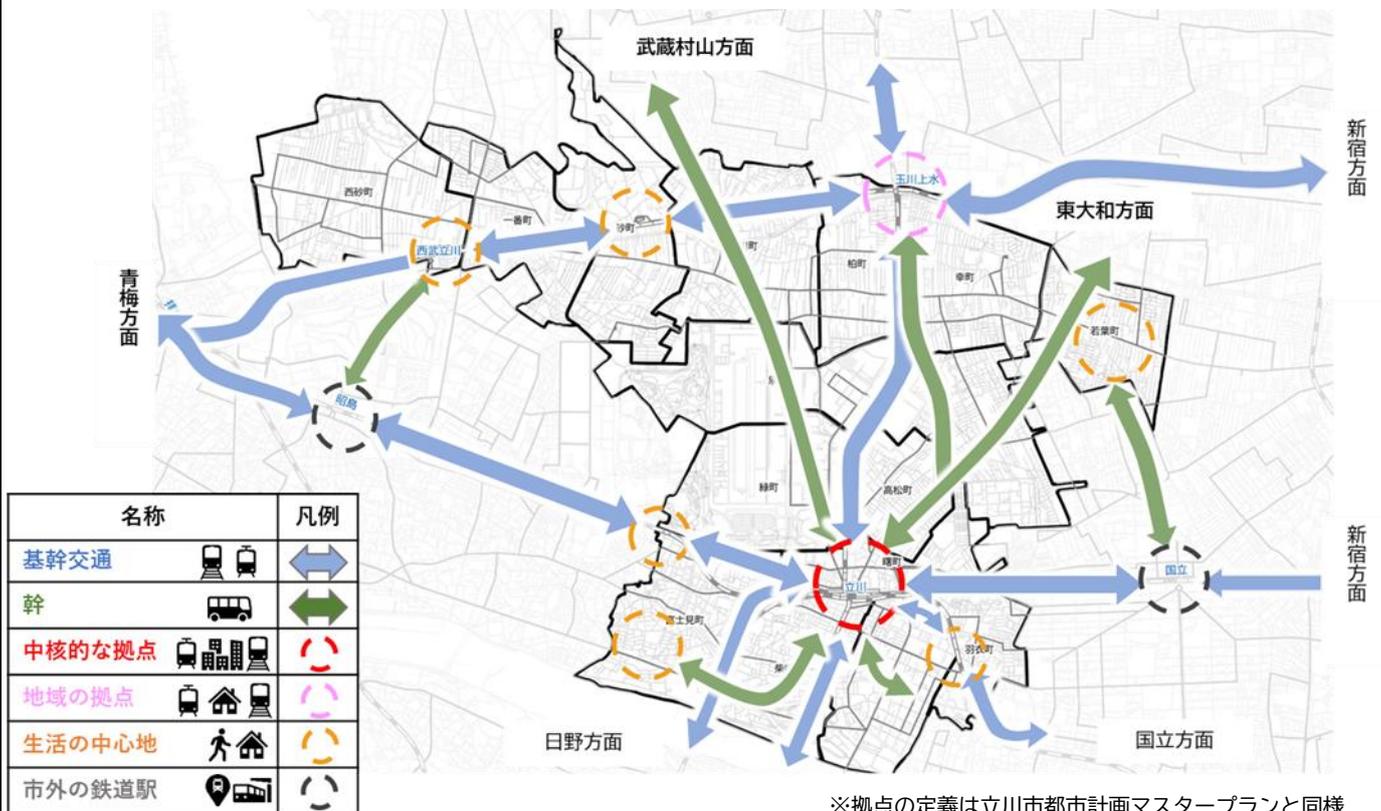
### 事業1 幹線機能の維持のためのバス路線の再編検討

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  
参考: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、交通事業者(バス)					
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	交通事業者(バス)					
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					

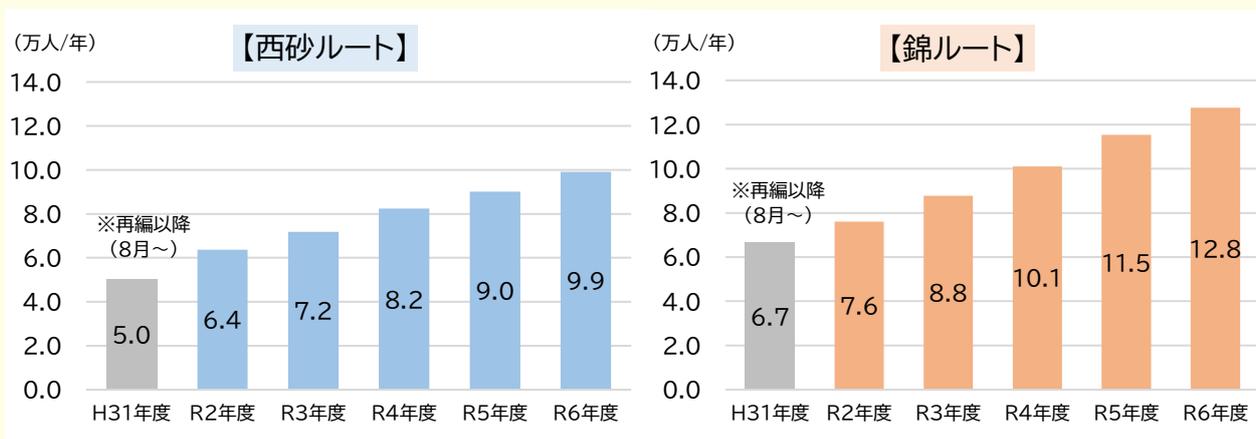
# 1 運行ルート見直しの必要性

## (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(くるりんバス)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、乗車人員が増加傾向にあり、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	西砂町		錦町	
	くるりんバスの運行			
	あり	なし	あり	なし
人口(人)				
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

※数値については十の位を四捨五入  
 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)

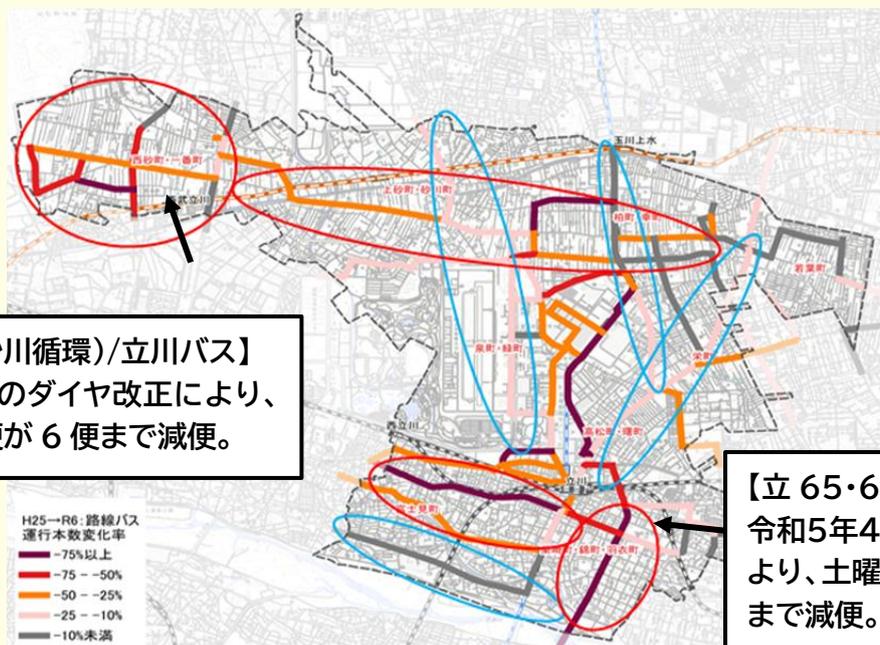


## (2) 路線バスの減便を踏まえた西砂・錦ルートの見直し(再編)の必要性

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。

【路線バスの運行本数の経年変化】



【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  
よる、土曜1便のみの運行  
まで減便。

## (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、利用者は一日あたり10人程度であり、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、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 運賃の考え方を見直す必要性

以下の状況を踏まえ、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。

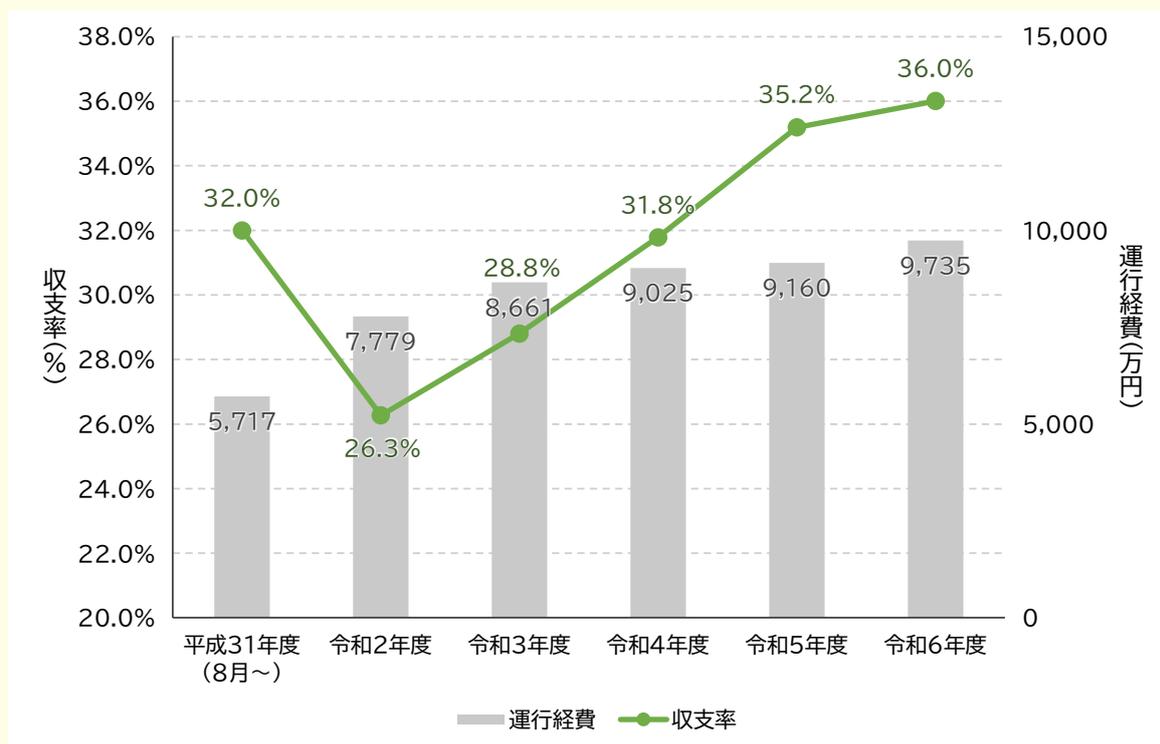
- 本市は、「コミュニティバス(くるりんバス)再編計画」において、くるりんバスの持続性の確保のため、収支率の予測を勘案するなど、運賃の考え方を定めています。

### 【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勘案する。
- ・ 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。

- 一方で近年の燃料費・人件費の高騰を背景に、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など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。

### 【くるりんバスの収支率と運行経費の推移】



- 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。

### 【近隣他市におけるコミュニティバスの運賃の推移】

近隣他市	運賃推移
武蔵村山市 (MMシャトル)	180円 → 210円 (令和6年3月まで) (令和6年4月から)
国分寺市 (ぶんバス)	100円 → 200円 (令和7年3月まで) (令和7年4月から)

### 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、交通事業者(バス)					
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					

「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。

また、東京都においては、バス運転手確保に向けた取組を促進していくことが検討されています。

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のほか、都の動向や取組状況を注視・連携しつつ、事業者の運転手確保に向けた取組への支援策を検討し、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	交通事業者(バス)					
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
	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取得しており、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	交通事業者(バス)					
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、くるりんバスの車内放送（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、交通事業者(バス)					
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はなく、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Googleマップ上においても確認でき、利用者の方は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

The screenshot displays the Westbus mobile application interface. On the left, there is a sidebar menu with options like '時刻表検索' (Schedule Search) and '経路検索' (Route Search). The main area shows a map of the area around Tachikawa Station, with a highlighted route and real-time bus location markers. The interface includes search filters, route details, and a 'ご利用にあたって' (Terms of Use) link at the bottom.

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。

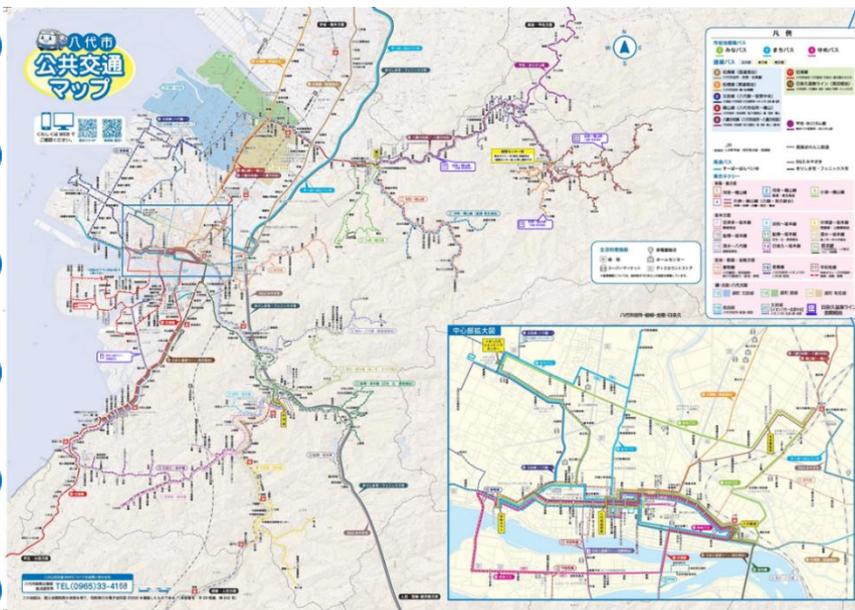
本市では、これまでくるりんバスの運行情報に関する利用案内を作成しています。今後は、くるりんバスをはじめ、市周辺の路線バスや鉄軌道などの公共交通の運行情報を総合的に掲載する公共交通案内マップを作成し、公共交通の利用を促進します。

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。



**凡例**

市街地循環バス  
 ① みなバス ② まちバス ③ ゆめバス

路線バス 北方面 東方面 南方面

- ④ 松橋線(国道経由) 八代市役所・宮原・松橋駅
- ⑤ 松橋線(県道経由) 八代市役所・鎮・松橋駅
- ⑥ 文政線(八代駅～宮原中央) 八代駅・八代駅前・八代三軒茶屋・イオン八代支店・東幸宮原
- ⑧ 種山線(八代市役所～種山) 八代市役所・秀良橋前・新八代駅西口・鎮・宮原・種山
- ⑨ 八重分枝線(八代市役所～八重分枝前) 八代市役所・日奈久駅前・新八代駅西口・鎮・宮原・八重分枝前
- ⑩ 甲佐・氷川ダム線 熊本バス営業所・氷川ダム前

JR 九州新幹線、鹿児島本線、種山線 + 肥後おれんじ鉄道

高速バス  
 ① ずーぱーばんべいゆ  
 B&S みやざき きりしま号・フェニックス号

乗合タクシー  
 東端・東方面  
 ① 河俣～種山線 ② 河俣～種山線 ③ 小瀬～種山線  
 ④ 岩俣～種山線(古岡・結合経由) ⑤ 岩俣・岩俣・古岡・結合・種山

坂本方面  
 ⑦ 百済来～坂本線 ⑧ 洗利～坂本線 ⑨ 中津道～坂本線  
 ⑩ 鮎川～坂本線 ⑪ 鮎川～坂本線 ⑫ 深木～坂本線  
 ⑬ 深木～八代線 ⑭ 日奈久～坂本線 ⑮ 坂本線  
 ⑯ 東町線 ⑰ 産島線 ⑱ 平和町線  
 ⑲ 高田線 ⑳ 文政線 ㉑ 日奈久温泉ライン  
 ⑲ 八代市役所・高田 ⑲ イオン八代・文政・東幸宮原 ㉑ 八代市役所・東端・高田

宮地・郡築・金剛方面  
 ⑲ 東町線 ⑱ 産島線 ⑱ 平和町線  
 ⑲ 八代市役所・秀良橋前・新八代駅西口・宮地・東町 ⑲ 八代市役所・イオン八代・八代市役所

鎮・文政・八代方面  
 ⑲ 鎮町 文政線 ⑲ 鎮町 鎮線 ⑲ 鎮町 有佐線  
 ⑲ 高田線 ⑲ 文政線 ⑲ 日奈久温泉ライン  
 ⑲ 八代市役所・高田 ⑲ イオン八代・文政・東幸宮原 ㉑ 八代市役所・東端・高田

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を期待されます。

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みます。

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。

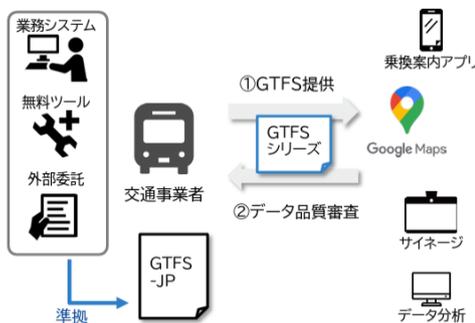
#### 国際標準仕様とGTFS-JPシリーズの関係性



#### 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、各団地の建替えの状況に応じて、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	交通事業者(バス)					
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

### 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」は何ら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)びで提供もあり
- ・ 「人が集まる場」であることを生かさない手は無い  
⇒ 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・運営のためのガイドライン（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、交通事業者(バス)					
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		

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。

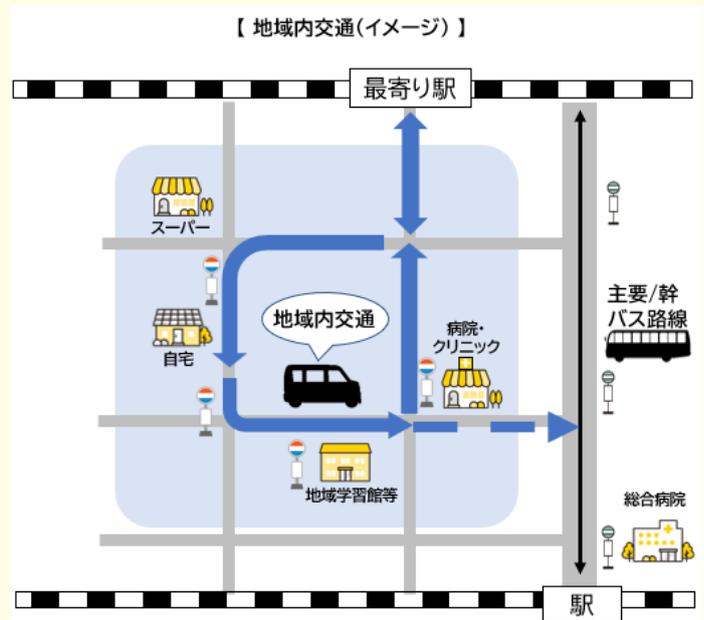
一方で、交通手段を導入するためには、交通に関する専門知識、財源や各種行政手続き、交通事業者との調整を行う必要があります。これらを地域住民の方々だけで対応することは困難であることから、市、交通事業者をはじめとした様々な関係者が、適切な役割分担の下で連携・協働して取り組むためのしくみを構築していくことが必要です。

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

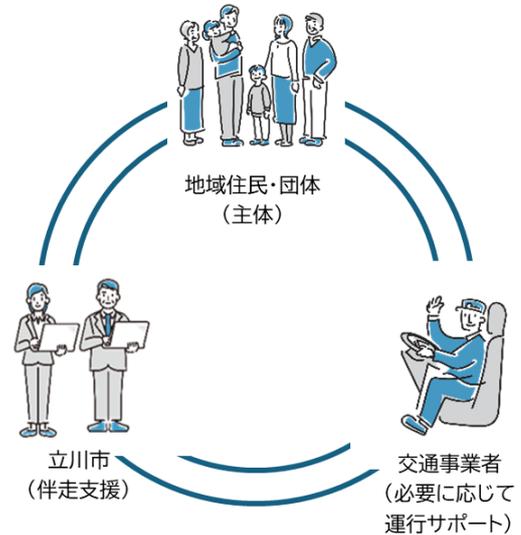
- 既存の公共交通を補完<sup>※</sup>し、地域内の日常生活施設(スーパーマーケットや病院、公共施設等)や最寄り駅、主要バス停等への移動を支える交通手段(乗合交通)です。
- 公共交通の利用や日常生活での移動が困難と考えられる地域などで、高齢者や子育て世代などの移動困難者の地域内での日常生活(移動)を、多様な手段で支えることを目的とします。
- 「幹」の交通よりも需要規模が小さい交通手段であり、地域の実状にあわせた運行態様や柔軟な運用が想定されます(例:買い物需要にあわせた週2日運行)。



※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)。

- 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、兵庫県神戸市)

他市では、地域住民等が主体性を持って交通手段を導入する取組に対して、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、運営協議会等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などを担い、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。



山ゆり号 (川崎市)

出典:「高石地区」山ゆり号(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)



はまちどり (神戸市)

出典:「互助による輸送の事例」より抜粋(国土交通省)

出典:「はまちどり【須磨区西須磨】」(神戸市)

### 3 地域内交通導入支援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。



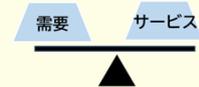
#### 既存の公共交通を補完

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

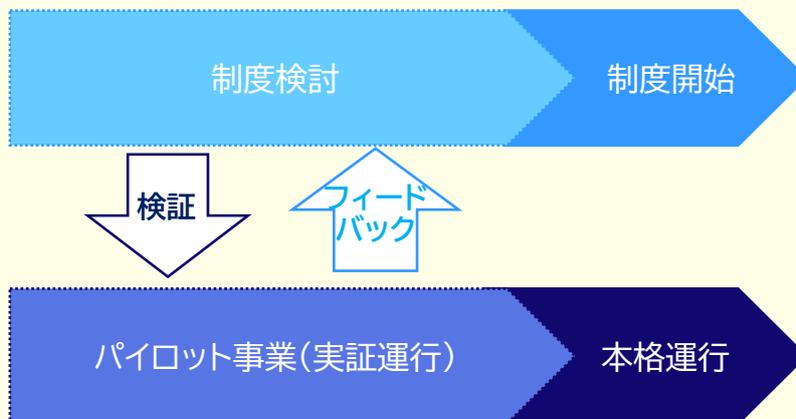
資源(人材・財源)が限られた中でサービスの持続可能性を確保するため、利用人数の予測などの需要規模に応じた支援内容(メニュー)を検討します。



#### (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。

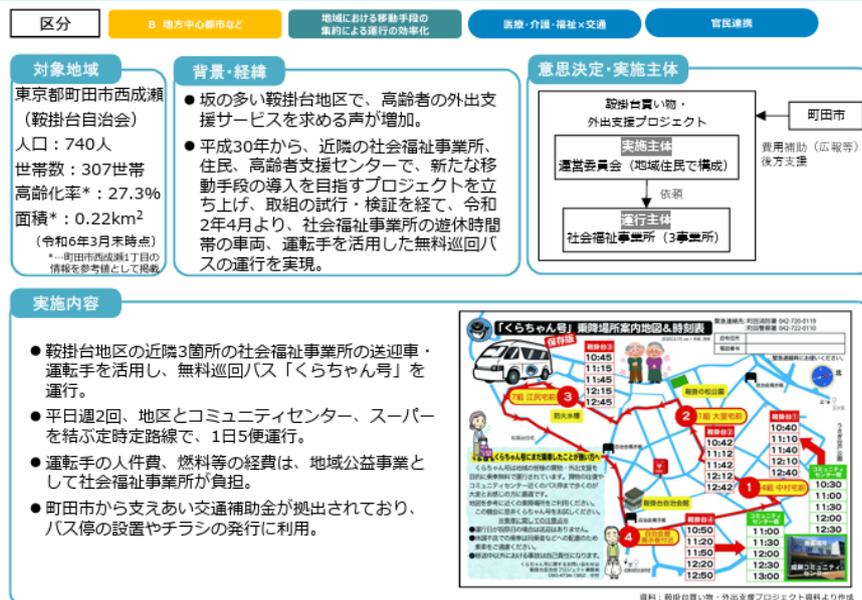
実施主体	市、市民					
関係機関・団体	民間事業者等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	活用検討					

### コラム

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、地域住民と社会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。

### ～福祉送迎車両の活用事例～

【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：地域の関係者による連携・協働のカタログ(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（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）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、シェアサイクルを含めた自転車利用者にとっての安全性向上だけでなく、バス、タクシー等の公共交通の運行における安全性向上や定時性の確保にもつながることから、自転車走行環境（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）の整備に継続して取り組みます。



自転車ナビライン



自転車ナビマーク

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

## 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、公共交通を補完する交通手段として、公共交通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
	シェアサイクルの普及促進 次世代型小型モビリティに関する研究					

### 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



画像：(左:WHILL 株式会社提供)

立乗り型歩行  
領域モビリティ



## 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、柴町ルート、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・ぶるべー号サンクスクーポン」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・ぶるべー号サンクスクーポン

- ※このサンクスクーポンで、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**参加店で回収します。
- ※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。



ぶるべー号



にじバス

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

立川駅周辺は、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や活用の促進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)の提供が可能となります。

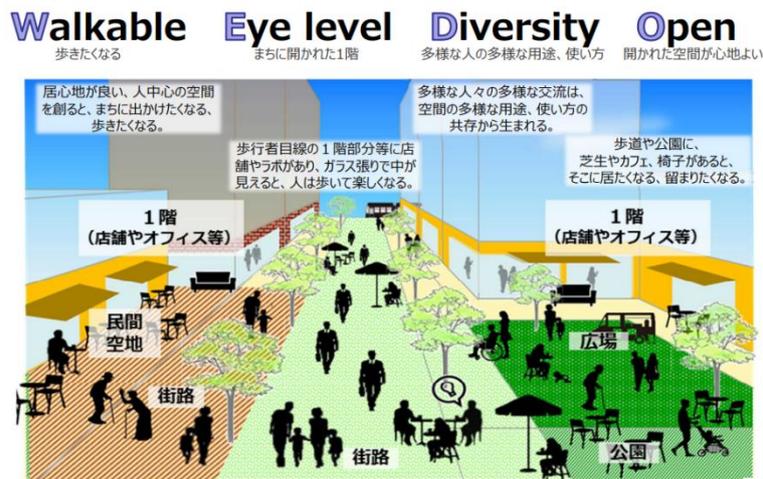


出典:地域交通 DX: MaaS2.0 プロジェクト 2025(国土交通省)

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る「（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)

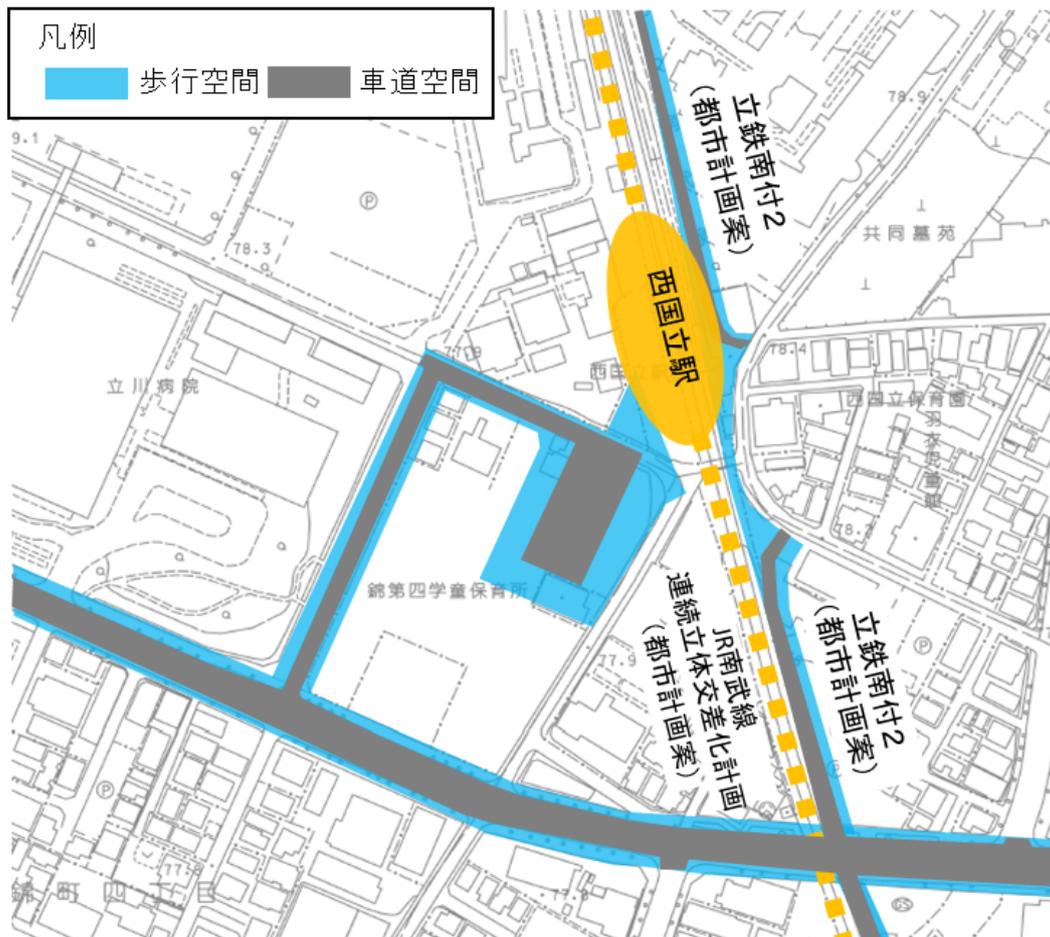
実施主体	市、民間事業者等					
関係機関・団体	交通事業者、関係行政機関等					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	計画公表			個別計画の見直し等		

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。



※上図はイメージであり、確定したものではありません。今後の事業進捗に合わせて検討調整を進めていきます。

参考：都市計画法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<sup>※1</sup>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<sup>※2</sup>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ための仕組みの構築に取り組みます。

### ■ 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めそうなこと、活用できそうな輸送資源や担い手になれるような人、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"> <li>• 福祉関係施設（デイサービス等）の車両の有効活用。</li> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スーパー等の事業者と連携して公共交通利用者へのポイント付与。</li> <li>• 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。</li> <li>• 町会の掲示板や回覧板を活用した地域内での情報発信。</li> <li>• 地域内の公共施設やイベントを通じた周知。</li> </ul>



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。

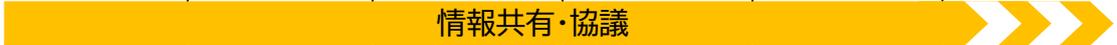
実施主体	市、交通事業者					
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度以降
	情報共有・協議 					

**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 					

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。

本市では、立川市都市計画マスタープランにおいて、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。

また、「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、道路を安全に通行できるよう歩行空間の拡大や段差解消とともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等の整備、無電柱化、違法駐車・放置自転車対策、たて看板等の障害物対策を推進してきました。

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、道路を安全に通行できるよう引き続き維持管理を行うとともに、立川駅前ペデストリアンデッキの更新に合わせて駅周辺のバリアフリー施設の更新等に取り組みます。



JR立川駅に設置されたホームドア

**バリアフリー車両のイメージ図（主な基準等）** 国土交通省

**構造・設備の基準に適合したノンステップバス**

- 車いすスペースを1以上確保
- 乗降口幅が80cm以上
- 乗降口と車いすスペース間の通路幅が80cm以上
- 乗降口から車いすを固定することができる設備までの通路に段がない
- 床面が滑りにくい仕上げ
- 床面の高さが65cm以下

**ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）**

- 乗降口：車いすのまま乗降できる乗降口を1以上設置
- スロープ：耐荷重300kg以上[レベル準1]においては200kg以上
- 車いすスペース：標準的な車いすが乗車可能なスペースを1以上設置
- 車いす固定方法：車いすを固定することができる装置を設置

**構造・設備の基準に適合したリフト付きバス**

- 車いすを使用したまま円滑に乗降するためのリフトを設置
- 床面が滑りにくい仕上げ

**ユニバーサルデザインタクシーとは**

流し営業にも活用されることを想定し、障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用しやすい構造となっているタクシー車両

**認定制度**

- 平成24年3月に、普及促進やさらに優れた車両の開発促進を目指し、標準仕様を満たす車両を国が認定する制度を創設（2012年基準）
- 令和6年4月に、認定要件を改正し、認定レベル準1を新設
- 令和7年3月現在、基準を満たした「16型式」を認定

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

**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	交通事業者(バス)、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 ⇒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 ⇒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 ⇒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 ⇒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 ⇒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2年～令和6年 度の平均値)	市政に関するア ンケート ⇒現状維持 (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	384,358 人/日 (令和6年度)	統計年報 各事業者 HP ⇒現状維持 (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構築することで、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数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



#### (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



#### (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



#### (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



### (3) 基準値と目標値

基準値(令和2～令和6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)

## 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



### (3) 基準値と目標値

基準値(令和6年度)	目標値(令和12年度)
384,358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)、多摩都市モノレール資料(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



### (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。

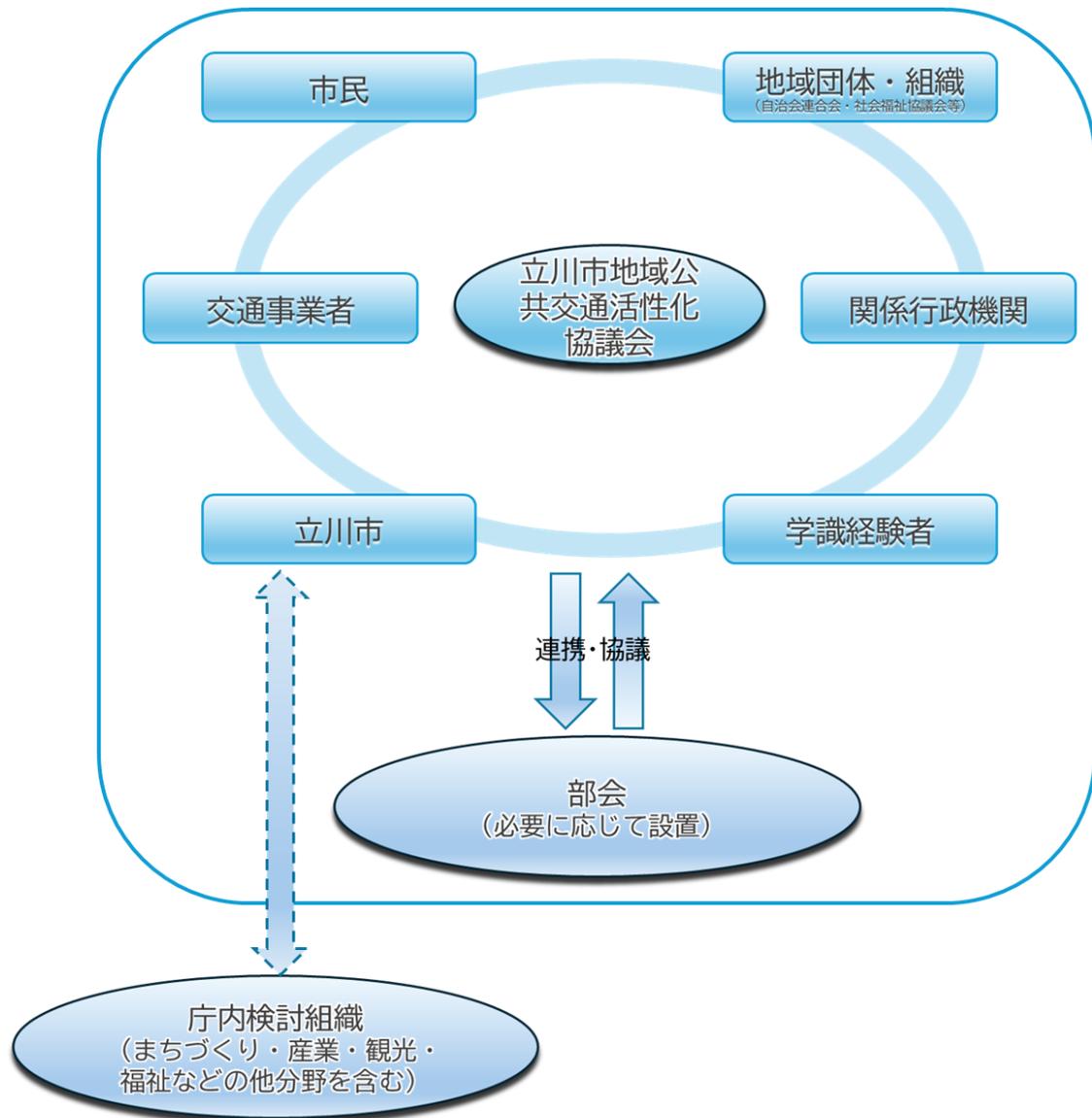


図 6-1 計画の推進体制

### 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)

