

地域内交通パイロット事業 候補エリア案と今後の進め方

立川市産業まちづくり部地域公共交通担当課

本日の議題

説明内容	1. 地域内交通とは 2. パイロット事業とは 3. パイロット事業候補エリア選定 4. 地域連携の進め方

1. 地域内交通とは

公共交通ネットワークと枝葉の交通(地域公共交通計画より)

将来の公共交通ネットワークの考え方

① 持続可能な公共交通ネットワーク

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(利用者数等)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。

※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 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。

「基幹交通」「幹」「枝葉」による公共交通ネットワーク構造

「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。

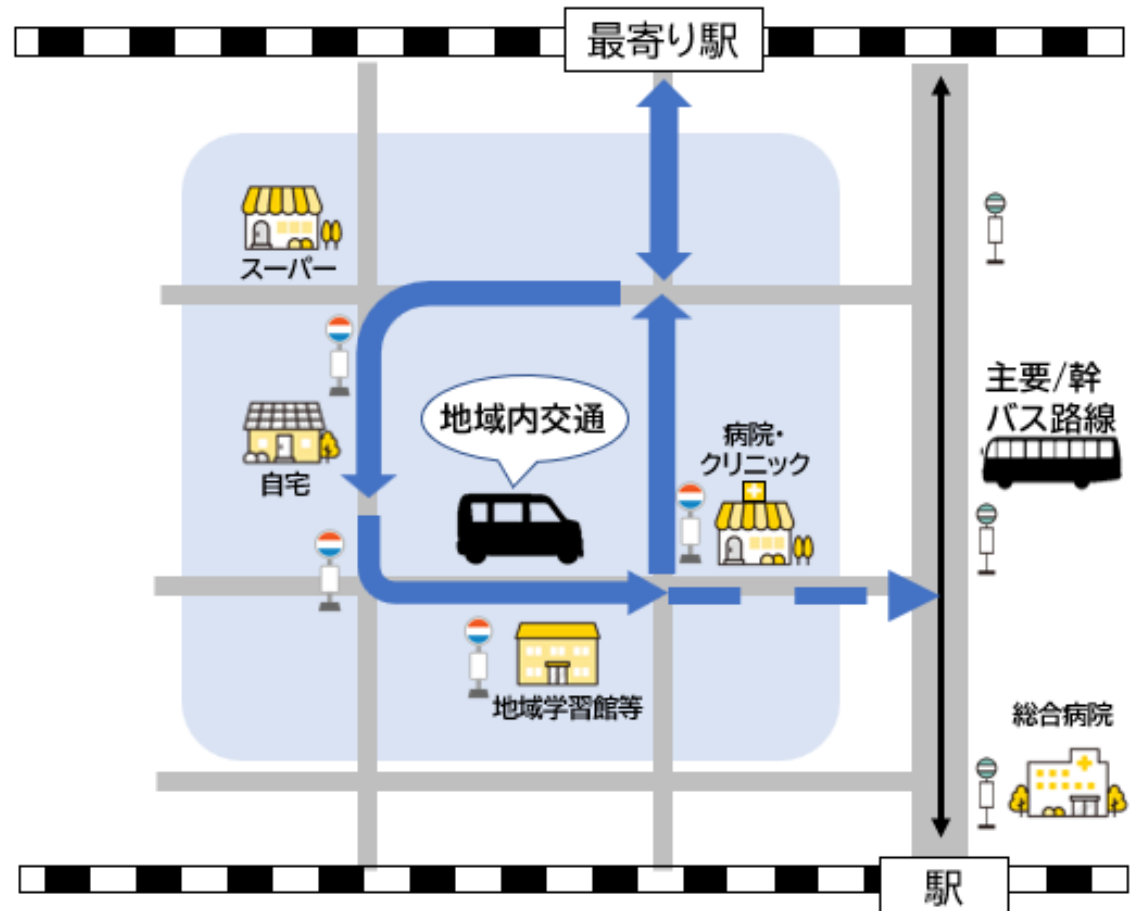
持続可能な公共交通ネットワーク(基幹交通・幹)



地域内交通とは(目的) (地域公共交通計画より)

【 地域内交通(イメージ) 】

- 既存の公共交通を補完し、地域内の日常生活施設や最寄り駅、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)。



地域内交通とその他(福祉的な)移動支援の比較整理

	公共交通施策(地域内交通)	その他施策(福祉的移動支援等)
前提の考え方	地域内交通は幹の交通を補完する一つの手段であり、 <u>公共交通ネットワークの考え方に基づくもの</u> 。(幹の交通の代替や、特定の目的だけで運行しない)	福祉やその他目的に紐づく移動支援の手段であり、 <u>施策目的となる法令の考え方に基づくもの</u> 。
対象の範囲	<u>「地域」が原則</u> (特定の個人、集団や年代、属性を対象としない。)	<u>「個人・集団」が原則</u> (特定の地域だけを対象としない)
支援の目的	<u>高齢者、子育て世代だけではなく地域内の誰でも利用できるが</u> 、地域内交通のターゲットを高齢者や子育て世代等の移動困難者としており、 <u>高齢者等の日常生活(移動)の支援</u> につながっている。	支援の対象となる個人・集団を法令・要綱等で明確にしており、 <u>資格を満たした対象のみの日常生活の移動支援</u> を行う。
支援対象となる条件	移動が困難と考えられる地域であっても、 <u>地域内の主体性や需要規模等の導入要件が満たされなければ対象とならない(幹の「補完」)</u> 。	認定資格を満たしていればすべてが支援対象。

地域内交通導入支援制度の基本的な考え方

- 地域内交通を導入する際に踏まえること

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。



制度の取り扱い 例

- ・市に要望するだけ(〇〇バスが欲しい)⇒×
- ・地域住民・団体等が、いつ、何人が利用するかを市等と一緒に考え、実現の方法を検討する(連携) ⇒ ○

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。



制度の取り扱い 例

- ・エリアを跨ぐ△△病院直通バス ⇒ ×
- ・△△へ通じるバス停・駅への接続 ⇒ ○

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。

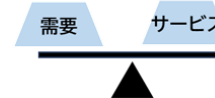


制度の取り扱い 例

- ・△△駅行き路線バスとほぼ同じ路線を走って便数を増やしてほしい ⇒ ×
- ・△△駅行路線バスと接続する交通 ⇒ ○

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。



制度の取り扱い 例

- ・私と友人は週に5回△△駅に行く ⇒ ×
- ・毎日100人乗る地域唯一の路線バスが平日に運行しなくなった ⇒ ○

2. パイロット事業とは

パイロット事業とは

- パイロット事業とは（参考:立川市地域公共交通計画）

- 「地域内交通導入支援制度」(地域内交通を導入するためのしくみ)の新設に向けた課題や効果などについて、実証運行を通じて検証する事業

- パイロット事業の必要性

- 立川市で初めての取組であり、制度化するために実験的な検証が必要である。
- 地域内交通の課題を検証しながら、「持続可能な制度」の確立を目指す必要がある。
- 路線バスの減便・廃便が進む中、市民の移動課題に対して迅速に対応する必要があり、課題に対する検証と制度構築を同時に進める対応が求められている。

- パイロット事業の目的、内容（前回(第7回)活性化協議会資料より一部抜粋）

目的

- 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。(交通サービス内容・水準を検証する実証運行を行い、制度を効果的に運用するための地域内交通の導入ガイドライン等を作成する。)

内容

- 3つのモデルを想定して実証実験を行う
 - 大モデル(需要規模大～中) 事業例:週4～5日運行（行政が候補エリア選定）
 - 中モデル(需要規模中～小) 事業例:週2～3日運行（行政が候補エリア選定）
 - 小モデル(需要規模小) 事業例:地域による助け合い交通(候補エリアから手上げ式実証実験)

パイロット事業で検証する視点と評価項目

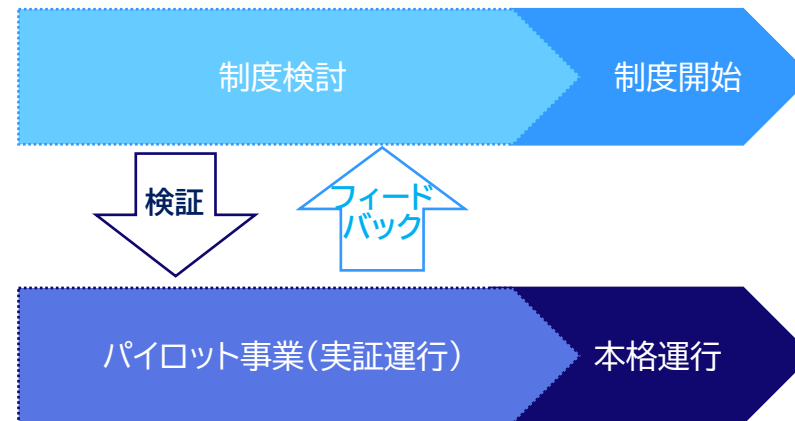
- 持続可能な制度とするため、検証項目を「制度導入することで課題が解消されるか」「制度を持続的に運用することが可能か」「制度をパイロット事業として展開できる見込みがあるか」の3つの視点から、課題を検証して制度の確立を目指す。

視点	評価項目	検証例
効果検証 (制度の有効性・持続可能性)	計画(制度)目的との整合性	✓ 事業を導入することで、計画の目的を果たす効果があるのか
	サービス水準の妥当性	✓ <u>利用の潜在需要はどのように見込むか</u>、ニーズではなく、実状に沿っているか ✓ 地域の実状に応じた運行形態、頻度となっているか、<u>需要規模に応じた支援サービス</u>となっているか ✓ 実証運行、本格運行における運行目標、継続基準をどう定めるのか
	コスト・財源構造	✓ どの程度の<u>採算性</u>が見込めるのか、それを踏まえ、どのような補助や金額が必要となるのか ✓ <u>公的な負担と受益者負担の割合</u>は妥当か、財源の見込みは持続的か
運用体制 (体制構築・主体性)	運営体制と役割分担	✓ <u>地域の検討体制構築</u>をどのように進めるか、<u>取組導入手順</u>をどのように決めるのか ✓ 行政による支援の方法、頻度等が現実的で、<u>関係者は持続可能な役割分担になっているか</u>
	制度の住民主体性・受容性	✓ <u>検討が住民主体</u>であることを理解してとらえているか、主体を「自分たち」ではなく、「地域」の課題としてとらえられるか ✓ 合意形成をどのように行うか、<u>地域で受け入れられる合意形成</u>ができるか ✓ <u>持続性のあるサービス</u>を維持する仕組みはあるか
制度展開 (再現性、評価)	制度化に向けた検証	✓ 実証運行を踏まえた制度構築ができるか ✓ <u>他地域で導入検討</u>をする際に、地域の実状に応じてカスタマイズしやすい内容となっているか ✓ <u>地域内交通導入支援制度のPDCA</u>をどのように行うのか

パイロット事業の進め方（前回(第7回)活性化協議会資料より一部抜粋）

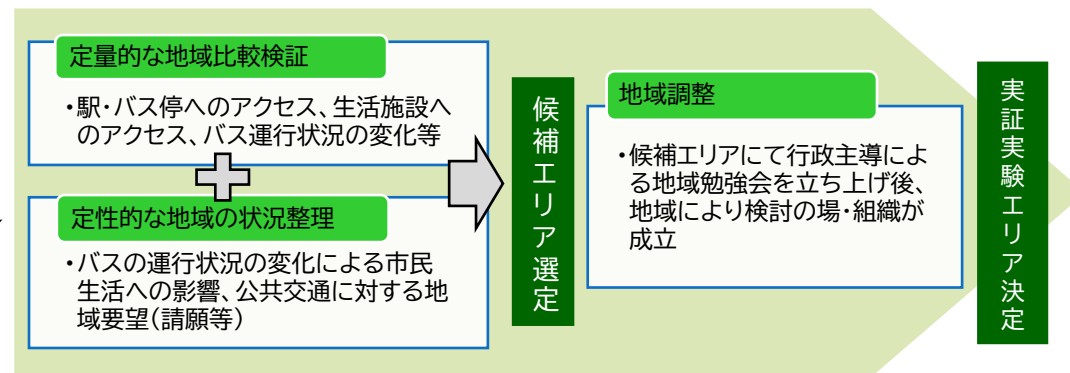
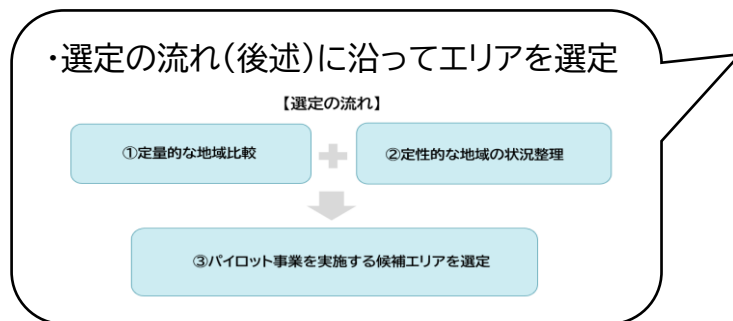
実施スケジュール(イメージ)

- 課題を検証するため、パイロット事業の実証運行を実施し、その結果を制度検討にフィードバックし、改善・更新を図りながら、地域内交通導入支援制度の本格運用を開始することを想定している。



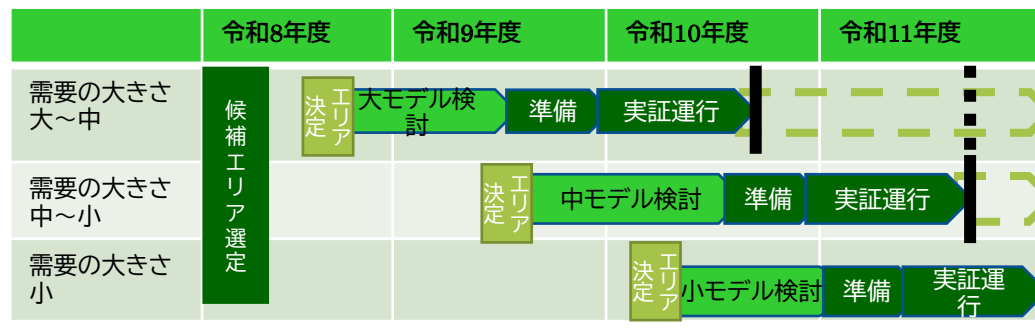
候補エリアとは

- パイロット事業を実施する、需要の大きさごとに、地域公共交通活性化協議会の協議を経て、選ばれる3つのエリア



実証実験エリアとは

- 候補エリアの中で、地域が主体性を持って検討する場(団体)が成立し、実証運行を行うエリア



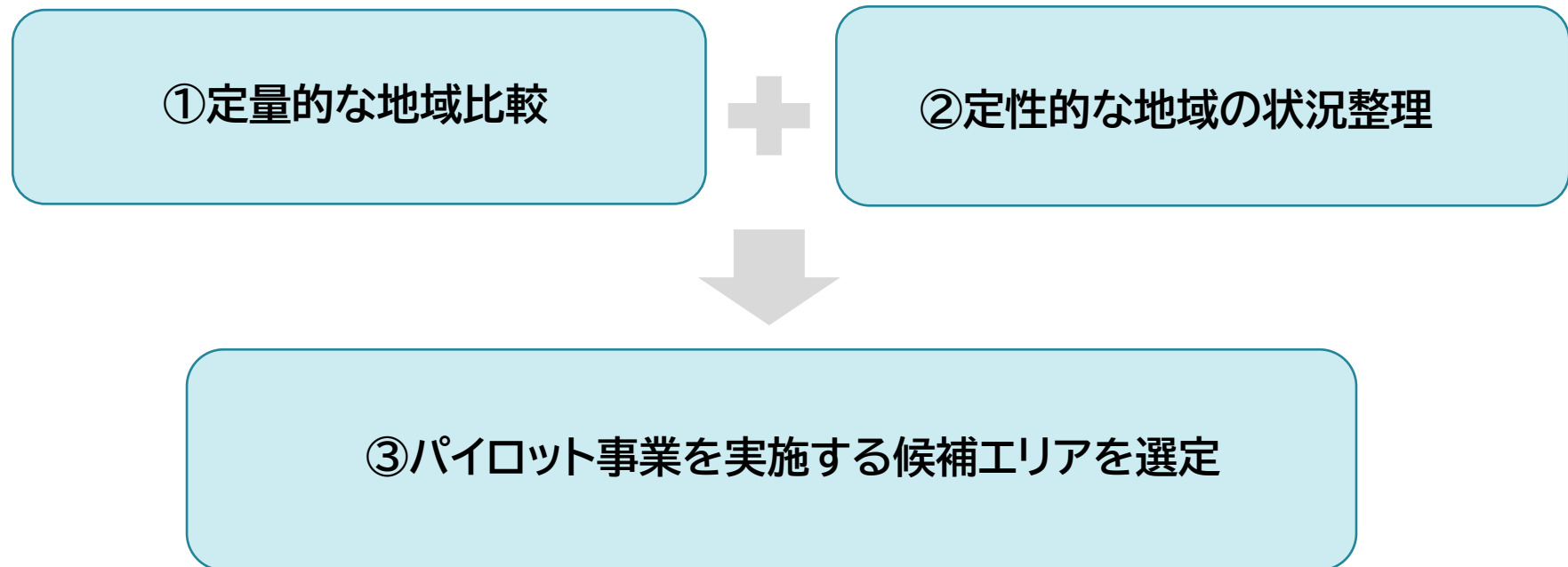
3. パイロット事業候補エリア選定

パイロット事業の進め方

(1)パイロット事業の候補エリア選定の考え方

- 定量的な評価と定性的な評価を踏まえて、候補エリアを選定する
- 地域内交通導入支援制度の目的に沿った選定(目的の整合性)をする
- 需要規模が見込める地域を選定(有効性・持続可能性)をする

【選定の流れ】

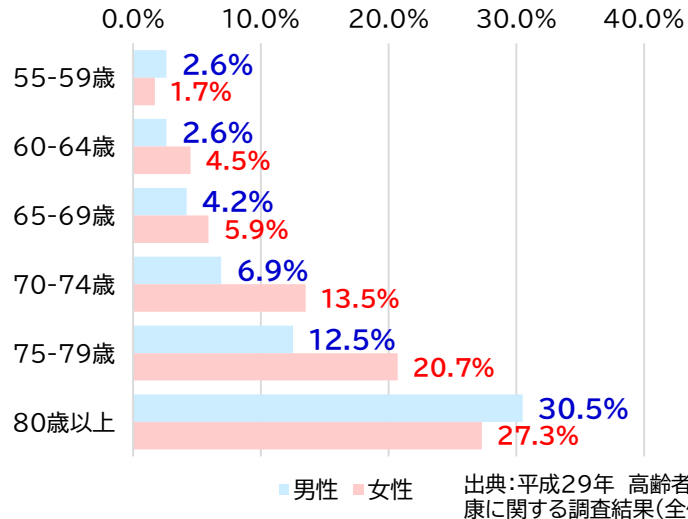


①定量的な地域比較(選定指標の考え方)

- ・ 移動に制約がある「**高齢者(70歳以上)**」をターゲットとした選定指標を設ける
- ・ 地域・生活の拠点、基幹交通、幹から「**200m以遠**」を、選定指標を設定する上での基準とする
- ・ 需要が見込める地域を選定するため「**路線バスの運行状況**」を踏まえた選定指標を設ける

【最近特に数百メートル歩くことに難しいと感じる割合】

- ・ 年齢が高まるほど、「数百メートルくらい歩く」のは最近特に難しいと感じている。



【介護予防における歩行に関する指標】

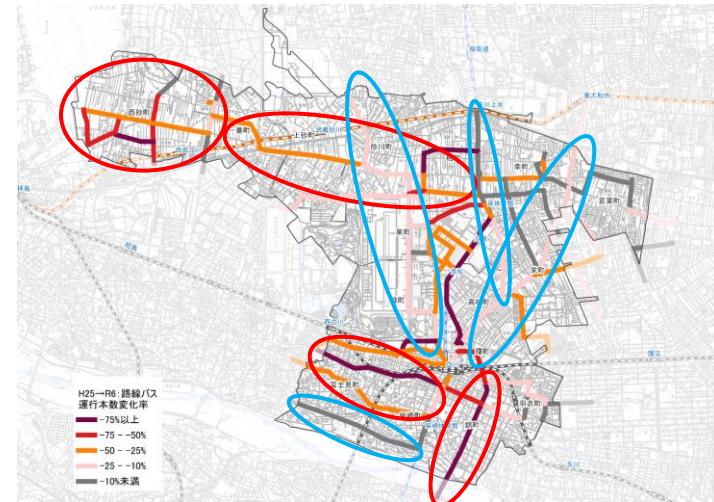
- ・ 介護予防におけるアウトカム指標のうち、持久力の指標となる「6分間歩行テスト」では、6分間における総歩行距離を測定することで持久力を評価する。
- ・ 「歩行・移動に関する評価の種類と特徴」では、“屋内か地域移動かを予測するカットオフ値※1は、6分間歩行距離が205m、快適歩行速度が0.49m/s ※2”という結果が示されている。

※1 カットオフ値:ある検査の陽性、陰性を分ける値

※2 快適歩行速度が0.4m/秒以下であれば歩行の実用は屋内

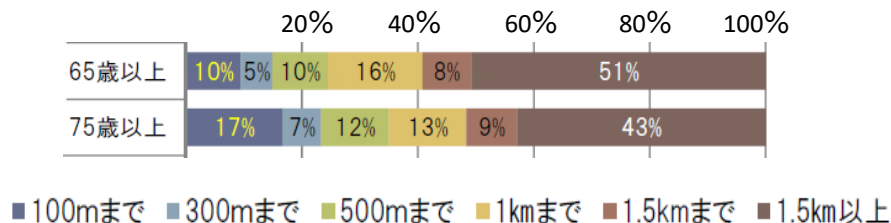
出典:介護予防ガイド(平成30年度老人保健事業推進等補助金(老人保健健康増進等事業)「介護予防の取り組みによる社会保障費抑制効果の検証および科学的根拠と経験を融合させた介護予防のガイドの作成」荒井秀典氏(国立研究開発法人国立長寿医療研究センター病院長))歩行・移動に関する評価の種類と特徴(Vol.48 Suppl. No.1 (第55回日本理学療法学会大会 抄録集))

【路線バスの運行本数の経年変化(平成25年から令和6年)】



【無理なく休まずに歩ける距離(三大都市圏)】

- ・ 「100mまで」が65歳以上で1割、75歳以上で2割を占める。



出典:「高齢者の生活・外出特性について(国土交通省)」
国土交通省「全国都市交通特性調査」(平成27年)※全国の70市を対象に集計

①定量的な地域比較(選定指標)

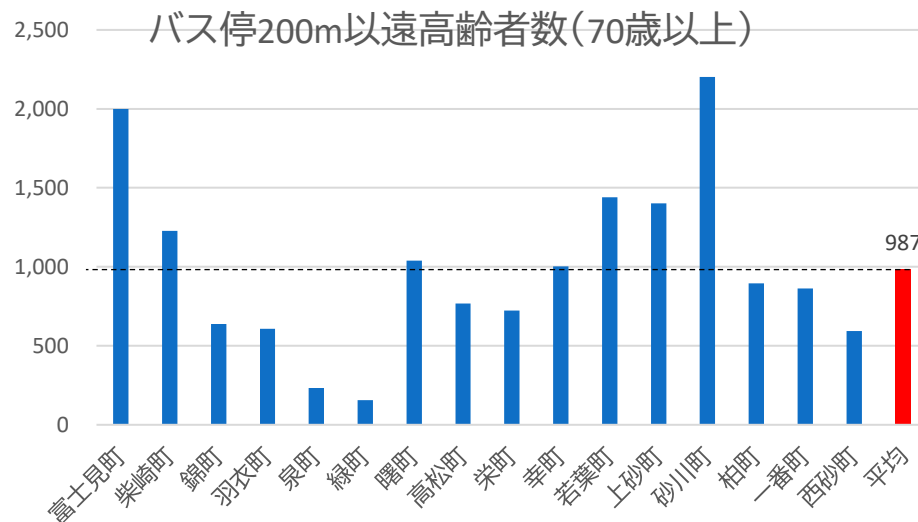
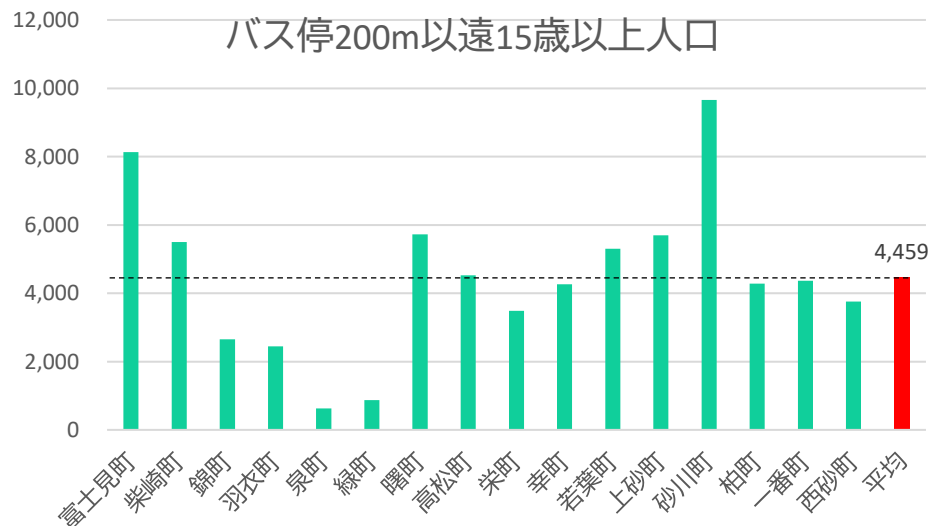
- 以下の項目をもとに、町名ごとの地域比較を行い、対応が必要な地域を抽出する。

【地域の選定にあたっての地域比較項目】

視点		課題	比較項目(選定指標)
1	<u>駅・バス停へのアクセス</u>	✓ 高齢化が進行しており、自家用車・自転車等を利用できない高齢者等の「駅・バス停」までのアクセスの確保が必要	- 駅バス停200m以遠の人口 (駅・バス停から200m以遠、1時間に1方向1本未満の推定人口)指標① - 駅バス停200m以遠の高齢者人口 (駅・バス停から200m以遠、1時間に1方向1本未満の地域の推定高齢者人口)指標②
2	<u>生活施設へのアクセス</u>	✓ 「商業施設、コミュニティ施設」へのアクセスの確保が必要 (「病院」へのアクセスは、駅・バス停へのアクセスを確保することで対応する。)	- 生活施設200m以遠の高齢者数 (商業施設、コミュニティ施設から200m以遠の地域の推定高齢者人口)指標③④ - 生活施設200m以遠の面積 (商業施設、コミュニティ施設から200m以遠の面積)指標⑤⑥
3	<u>バス運行状況の変化</u>	✓ バス路線が大幅に減便している地域への移動手段の確保が必要	- バス路線の運行本数減便率 (R6/H25の運行本数の減便率のうち、もっとも減便率の高い数値)指標⑦ - 駅バス停200m以遠の面積比率(R6/H25) (H25→R6の駅・バス停から200m以遠、1時間に1方向1本未満の地域の面積比率)指標⑧ - 高齢者の公共交通の満足度(不満・やや不満) (公共交通に関する満足度のアンケートにおける、不満・やや不満の回答割合)指標⑨

①定量的な地域比較(駅・バス停へのアクセス)

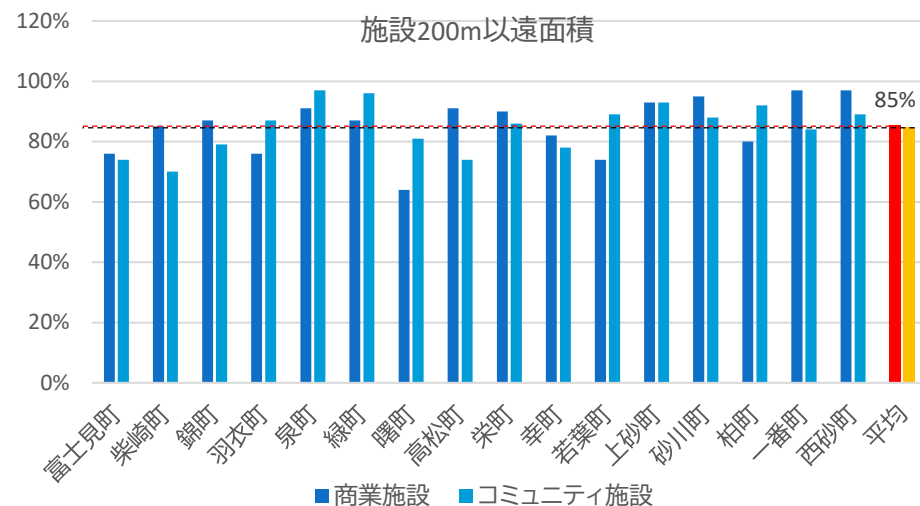
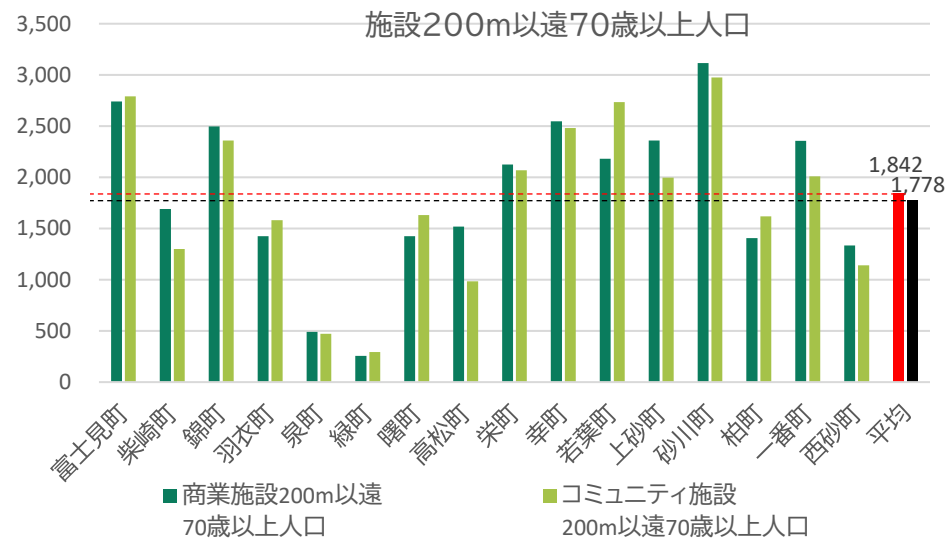
- バス停(17本/日)から200m以遠に住む高齢者数は富士見町、砂川町等の地域が多い
- バス停(17本/日)から200m以遠に住む人口は富士見町、砂川町等の地域が多い



比較項目			年次	単位	富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	泉町	緑町	曙町	高松町	栄町	幸町	若葉町	上砂町	砂川町	柏町	一番町	西砂町	平均
駅・バス停へのアクセス	人口	①バス停200m以遠15歳以上人口	R6	人	8,137	5,502	2,658	2,445	633	880	5,731	4,527	3,488	4,264	5,306	5,698	9,661	4,288	4,365	3,762	4,459
		②バス停200m以遠高齢者数(70歳以上)	R6	人	2,000	1,228	638	607	234	157	1,039	767	724	1,002	1,441	1,401	2,201	896	863	593	987
	①	○:平均以上 -:平均未満(不便地域に住む人口が多いほど○)				○	○	-	-	-	○	○	-	-	○	○	○	-	-	-	
	②	○:平均以上 -:平均未満(不便地域に住む高齢者数が多いほど○)				○	○	-	-	-	○	-	-	○	○	○	○	-	-	-	
	全体	○の数				2	2	0	0	0	2	1	0	1	2	2	2	0	0	0	

①定量的な地域比較(生活施設へのアクセス)

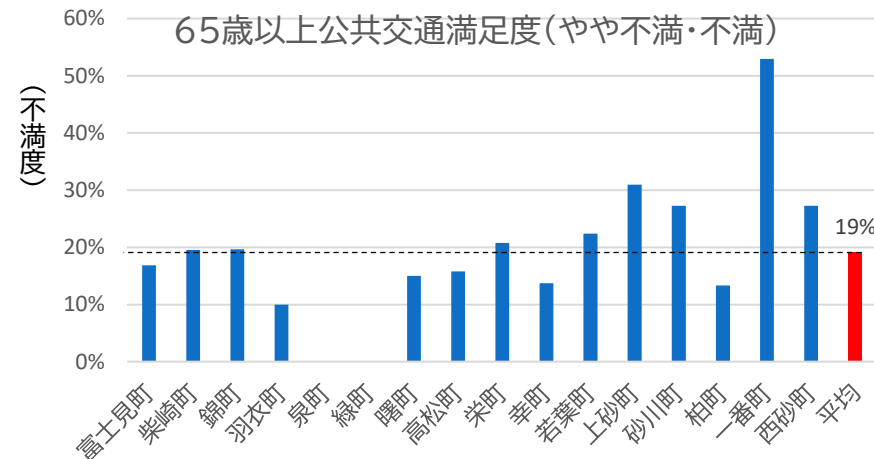
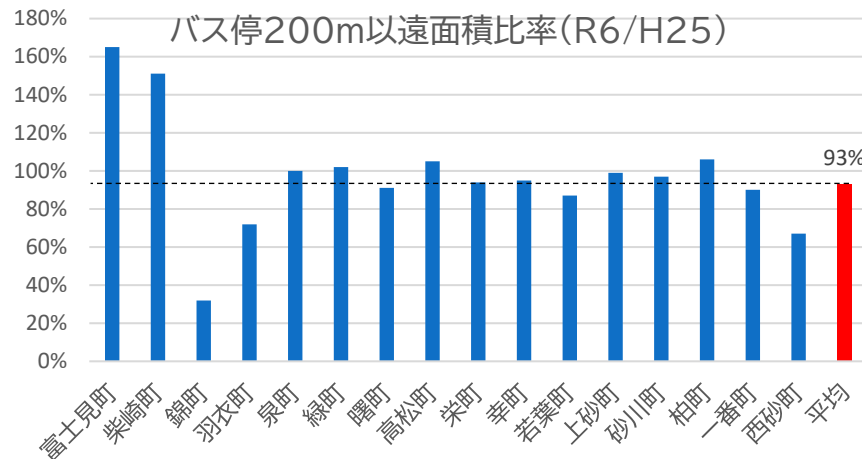
- 商業施設(スーパー等)から200m以遠に住む高齢者数は、**富士見町、幸町、砂川町**等の地域が多い
- コミュニティ施設(学習館等)から200m以遠に住む高齢者数は、**富士見町、若葉町、砂川町**等の地域が多い
- 商業施設(スーパー等)から200m以遠の面積は、**西砂町、一番町、砂川町**等が大きい
- コミュニティ施設(学習館等)から200m以遠の面積は、**泉町、緑町、上砂町**等が大きい



比較項目		年次	単位	富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	泉町	緑町	曙町	高松町	栄町	幸町	若葉町	上砂町	砂川町	柏町	一番町	西砂町	平均
生活施設へのアクセス	③商業施設から200m以遠70歳以上人口	R6	人	2,741	1,691	2,498	1,424	489	256	1,425	1,520	2,126	2,547	2,182	2,361	3,118	1,405	2,358	1,335	1,842
	④コミュニティ施設から200m以遠70歳以上人口	R6	人	2,791	1,301	2,361	1,580	470	293	1,632	985	2,069	2,483	2,736	1,998	2,976	1,618	2,009	1,139	1,778
	⑤商業施設から200m以遠面積	R6	%	76%	85%	87%	76%	91%	87%	64%	91%	90%	82%	74%	93%	95%	80%	97%	97%	85%
	⑥コミュニティ施設から200m以遠面積	R6	%	74%	70%	79%	87%	97%	96%	81%	74%	86%	78%	89%	93%	88%	92%	84%	89%	85%
	③ O:平均以上 -:平均未満(200m以遠高齢者が多いほど○)			○	-	○	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	-	○	-	
	④ O:平均以上 -:平均未満(200m以遠高齢者が多いほど○)			○	-	○	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	-	○	-	
全体	⑤ O:平均以上 -:平均未満(200m以遠面積が多いほど○)			-	-	○	-	○	○	-	○	○	-	-	○	○	-	○	○	
	⑥ O:平均以上 -:平均未満(200m以遠面積が多いほど○)			-	-	-	○	○	○	-	-	○	-	○	○	○	○	-	○	
	○の数			2	0	3	1	2	2	0	1	4	2	3	4	4	1	3	2	

①定量的な地域比較(バス運行状況の変化)

- H25年度とR6年度の減便率を路線ごとに比べた際、75%以上減便された路線が走る地域は10地域
- バス停から200m以遠の面積(R6年度)の比率がH25年度より増えた割合は、**富士見町、柴崎町、柏町**等が高い
- 高齢者(65歳以上)の公共交通の満足度が低い(不満、やや不満の割合が高い)地域は、**一番町、上砂町、西砂町、砂川町**等



比較項目		年次	単位	富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	泉町	緑町	曙町	高松町	栄町	幸町	若葉町	上砂町	砂川町	柏町	一番町	西砂町	平均
バス運行状況の変化	⑦バス路線の運行本数の減便率	H25→R6	%	▲75%以上	▲75%以上	▲75%以上	▲25%~10%	▲75%以上	▲75%以上	▲75%以上	▲75%以上	▲50~25%	▲50~25%	▲25%~10%	▲50~25%	▲75%以上	▲75%以上	▲50~25%	▲75%以上	
	⑧バス停200m以遠面積比率(R6/H25)	H25→R6	%	165%	151%	32%	72%	100%	102%	91%	105%	94%	95%	87%	99%	97%	106%	90%	67%	93%
	⑨65歳以上満足度	やや不満・不満	R6	17%	20%	20%	10%	0%	0%	15%	16%	21%	14%	22%	31%	27%	13%	53%	27%	19%
		満足・やや満足(参考)	R6	64%	59%	52%	70%	100%	100%	60%	58%	58%	71%	64%	50%	56%	73%	29%	32%	62%
	⑦減便率	○:-75%以上、-:-75%未満(-75%路線が町内にあれば○)			○	○	○	-	○	○	○	-	-	-	-	○	○	-	○	
	⑧面積差	○:平均以上 -:平均未満(不便地域差の割合が平均以上で○)			○	○	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-	○	-	-	
	⑨満足度	○:平均以上 -:平均未満(不満・やや不満割合が全市平均以上で○)			-	○	○	-	-	-	-	○	-	○	○	○	-	○	○	
全体		○の数			2	3	2	0	2	2	1	2	1	0	1	1	2	2	1	2

①定量的な地域比較を実施した結果

定量的な地域比較を実施した結果、点数の高い地域は、「富士見町(6)、若葉町(6)、上砂町(7)、砂川町(8)」となった。

比較項目			富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	泉町	緑町	曙町	高松町	栄町	幸町	若葉町	上砂町	砂川町	柏町	一番町	西砂町
駅・バス停への アクセス	バス停 以遠総 人口	○:平均以上　－:平均未満(不便地 域に住む人口が多いほど○)	○	○	－	－	－	－	○	○	－	－	○	○	○	－	－	－
	バス停 以遠高 齢人口	○:平均以上　－:平均未満(不便地 域に住む高齢者数が多いほど○)	○	○	－	－	－	－	○	－	－	○	○	○	○	－	－	－
	全体	○の数	2	2	0	0	0	0	2	1	0	1	2	2	2	0	0	0
生活施設への アクセス	人口 商業	○:平均以上　－:平均未満(200 m以遠高齢者が多いほど○)	○	－	○	－	－	－	－	－	○	○	○	○	○	－	○	－
	人口 コ ミ	○:平均以上　－:平均未満(200 m以遠高齢者が多いほど○)	○	－	○	－	－	－	－	－	○	○	○	○	○	－	○	－
	面積 商業	○:平均以上　－:平均未満(200 m以遠面積が大きいほど○)	－	－	○	－	○	○	－	○	○	－	－	○	○	－	○	○
	面積 コ ミ	○:平均以上　－:平均未満(200 m以遠面積が大きいほど○)	－	－	－	○	○	○	－	－	○	－	○	○	○	○	－	○
	全体	○の数	2	0	3	1	2	2	0	1	4	2	3	4	4	1	3	2
状況の 変化	減便率	○:-75%以上、－:-75%未満 (-75%路線が町内にあれば○)	○	○	○	－	○	○	○	○	－	－	－	－	○	○	－	○
	面積差	○:平均以上　－:平均未満(不便地 域差の割合が平均以上で○)	○	○	－	－	○	○	－	○	－	－	－	－	－	○	－	－
	満足度	○:平均以上　－:平均未満(不満・ やや不満割合が全市平均以上で ○)	－	○	○	－	－	－	－	－	○	－	○	○	○	－	○	○
	全体	○の数	2	3	2	0	2	2	1	2	1	0	1	1	2	2	1	2
地域比較結果			富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	泉町	緑町	曙町	高松町	栄町	幸町	若葉町	上砂町	砂川町	柏町	一番町	西砂町
		合計	6	5	5	1	4	4	3	4	5	3	6	7	8	3	4	4

②定性的な地域の状況整理（減便の現状及び将来の懸念）

- ・ 富士見町・柴崎町は、立72、立86の減便が著しく、公共交通の利用環境における影響が特に大きいと考えられる。
- ・ 特に立72については、事業者より「令和9年度中の廃止を前提とした相談」を受けており、将来的な減便が懸念される。

※幹であるくるりんバスが運行していることを考慮し、西砂町、錦町は「コミュニティバスの運行の見直し」を優先して対応する。

■立川市内の大幅減便の現状・将来の懸念

事業者名	系統	減便時期	概要	優先度の高い地域
西武バス	立72 (富士見町・柴崎町～立川駅北口・南口)	令和4年	・平日・土休17便→7便に減便 ・コロナ禍の影響により、大幅に減便された ・特に最終便が午後2時前後にまで繰り上げられた	富士見町・柴崎町
		令和5年	・1日9便(平日)に増便したが、土休日は運休 ・コロナ禍における収入の減少、燃料費の高騰も続き、非常に厳しい状況となり、収支改善の一環として、平日を増便したが、土休日を運休とした	
		令和9年度中	・担い手不足をはじめとした路線バスを取り巻く環境の変化により維持が困難であり、今後廃止を前提とした相談を事業者より受けている	
立川バス	立86 (拝島駅～富士見町・柴崎町～立川駅南口)	令和6年	・平日2便⇒土曜1便のみ (※H25の運行本数 平日12便、土曜13便、休日15便) ・運転士不足に加え、改善基準告知改正に伴い、1日の休憩時間や拘束時間の上限等の改正が施行されたことによりダイヤを改正し、土曜1便とした	西砂町 (くるりんバス運行)
立川バス	堀向線 (昭13・15・16・17) (昭島駅～西武立川駅～西砂町・一番町～西武立川駅～昭島駅)	令和2年	・平日26便→6便、土日24便→14便に減便 (※立川市が一部運行補助により支援) ・西武立川駅西～西砂川間での1便あたりの平均利用人数が平日1.7人/日と少なく、またくるりんバスの再編に伴い、運行時間の競合部分が多くなったことから減便をおこなった ・令和8年度現在、昭13は廃止となり、平日5便、土曜13便、休日12便で運行している	
京王バス	立65・66 (日野駅～錦町～立川駅北口)	令和5年	・平日・土休8便→土曜1便のみ ・コロナ禍で利用者が7割程度に落ち込んだ後、3年が経過しても回復は8割程度にとどまっており、事業継続に必要な水準(9割以上)には達していない状況が続いたため、土曜1便とした	

②定性的な地域の状況整理(公共交通に係る請願・陳情)

- 請願・陳情が提出されている地域については、当時との状況を比較し、対応の必要がある場合、エリア選定において考慮する。
- ※幹である、くるりんバスが運行していることを考慮し、西砂町、錦町は「コミュニティバスの運行の見直し」を優先して対応する。

■過去5年間に提出された公共交通に係る請願・陳情

請願名称	提出時期	概要	優先度の高い地域
高齢者の移動手段に関する請願 (くるりんバス錦ルート)	令和5年度 (2023年度)	【請願者】 ・高齢者施設住民 【主な請願内容】 ・立川通りを運行していたバスが事実上なくなり、くるりんバスを利用しているが、最寄りのバス停「錦町6丁目西」まで徒歩10分、バス停までの道幅が狭く、坂もあり自転車と錯綜して危険であることから、くるりんバスのルート新設及びバス停位置の見直しを要望している	錦町 (くるりんバス運行)
西砂町の交通不便解消に関する陳情書	令和3年度 (2021年度)	【陳情者】 ・西砂自治会、西砂町の交通不便解消を求める会 【主な陳情内容】 ・高齢者が進んでおり、安心して暮らせ、地域の交流や活性が図れる地域となることを望んでいる ・西砂川循環線(昭島・堀向線)の便数の増加と、高齢者や障がい者等が買い物や通院に行けるような移動手段の確保策や、学習館や会館など地域の公共施設をつなぐ路線の確保を要望している	西砂町 (くるりんバス運行)
弁天通り経由立川駅行きのコミュニティバス新設に関する陳情	令和2年度 (2020年度)	【陳情者】 ・栄町第二団地自治会 【主な陳情内容】 ・栄町第二団地では高齢化の進行と子育て世代の入居も増え、高齢者や幼児連れの世帯には移動の負担が大きくなっている ・立川駅にいく需要が一定数あるが、立川駅行きのバス停まで最も遠い世帯で1km離れている。また、最寄りバス停からは国立駅経由で立川駅にいくことになり公共交通が利用しづらい状況であることから、コミバス(弁天通り～立川駅)の新設を要望している	栄町

③パイロット事業エリア選定結果

- パイロット事業の候補地として、大モデル(需要規模大～中)は「富士見町・柴崎町」(坂上)を選定し、「富士見・柴崎モデル(仮)」とする。
- パイロット事業の候補地として、中モデル(需要規模中～小)は「砂川町・上砂町」(一部)を選定し、「砂川・上砂モデル(仮)」とする。
- パイロット事業の候補地として、小モデル(需要規模小)は「若葉町」又は「栄町」の内、地域の主体性を持って立候補する地域を選定し、「北東部(若葉又は栄)モデル(仮)」とする。

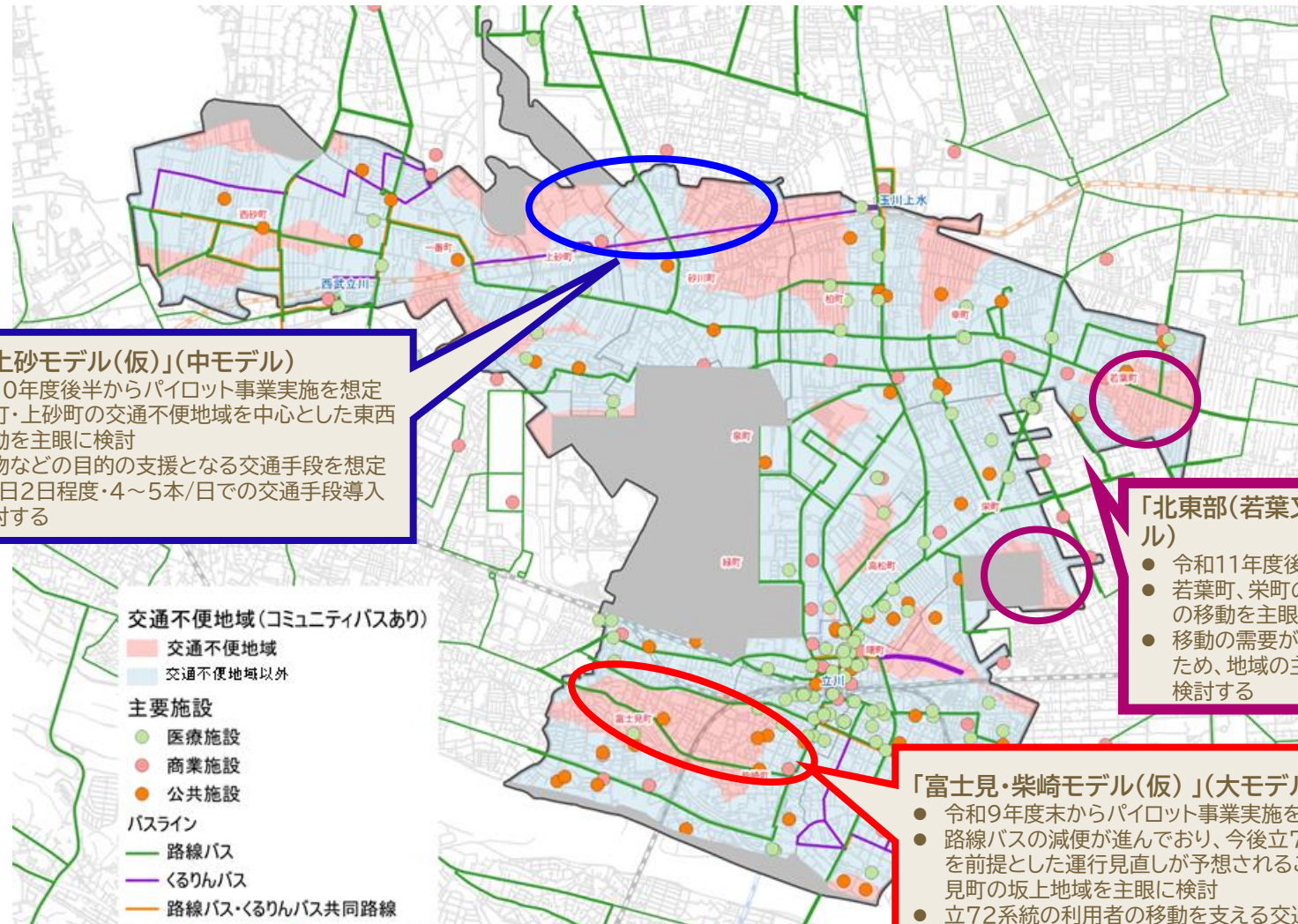
※幹であるくるりんバスが運行していることを考慮し、西砂町、錦町は「コミュニティバスの運行の見直し」を優先して対応する。

■パイロット事業の候補地の選定理由

需要規模	対象地域	選定理由	実施年度
大モデル (需要規模 大～中)	富士見町・ 柴崎町 (坂上)	【①定量的な地域比較】 ・「富士見町」は、点数が高い「6点」となっており、立川市内では特に 駅・バス停へのアクセス性へのアクセス性等が低い地域 といえる。 【②定性的な状況整理】 ・「富士見町」は、 何度も路線バスの大幅減便の影響 を受けているほか、事業者から令和9年度中の 路線バス(立72)の廃止を前提とした 相談を受けており、その場合の影響が大きく見込まれることから、 地域内交通の導入が早急に必要と見込まれる 。 ・路線バスの廃便により、 ある程度大きな需要規模が見込まれる 。	検討開始予定: 令和8年度中 運行目標: 令和9年度末
中モデル (需要規模 中～小)	砂川町 上砂町 (一部)	【①定量的な地域比較】 ・「砂川町」は、最も点数が高い「8点」となっており、立川市内では 駅・バス停へのアクセス性や生活施設へのアクセス性等が低い地域 といえる。 ・「上砂町」は次点の「7点」となっており、西武拝島線北部には交通不便地域が広がっているため、隣接する砂川町と合わせて検討する。 ・現在交通がないエリアのため、 エリアは広いが需要規模は未知数である 。	検討開始予定: 令和9年度後半 運行目標: 令和10年度後半
小モデル (需要規模 小)	若葉町	【①定量的な地域比較】 ・若葉町は次点の「6点」となっており、 市域東部には交通不便地域 が広がっている。 ・交通不便地域の面積は小さく 需要規模は小規模と見込まれる 。	検討開始予定: 令和10年度後半 運行目標: 令和11年度後半
	栄町	【①定量的な地域比較】 ・栄町は「5点」であるが、自衛隊駐屯地東部に 小規模な交通不便地域 が広がっている。 【②定性的な状況整理】 ・ 過去交通不便に対しての陳情 を受けている。 ・交通不便地域の面積は小さく 需要規模は小規模と見込まれる 。	

パイロット事業を実施する地域と事業イメージ

- パイロット事業を実施する、「富士見・柴崎モデル(仮)」では大モデル、「砂川・上砂モデル(仮)」では中モデル、「北東部(若葉又は栄)モデル(仮)」では小モデルを想定して実証実験をおこなうことを想定している。



需要規模に応じたサービス水準について(イメージ)

- 「地域内交通制度」では、需要量に応じて、3つのモデルケースを想定している。(下記の需要規模は仮説)

	大モデル	中モデル	小モデル
需要規模	100人から60人以上/日	20人以上60人未満/日	10人以上20人未満/日
運行形態 (車両)	定時定路線 (小型バス・ワゴン)	定時定路線・区域運行 (ワゴン以下)	自家用有償運送・互助輸送※ (ワゴン以下)
運行形態 調整方法	下降調整型 (より多い需要を見込んで実証運行を行い、需要が基準に満たない場合に運行頻度等を減らす)	上昇調整型 (より少ない需要を見込んで実証運行を行い、需要が基準を超える場合に運行頻度等を増やす)	地域資源型 (地域資源における運営体制に準拠して運行頻度を決定)
運行頻度	- 平日毎日運行 - 概ね1本/時(片道)	- 平日毎日～週数日程度 1本/時～4～5本/日 等	- 週数日程度 2～4本/日
運行管理	交通事業者	交通事業者	市、民間企業、地域住民・団体等
運行主体	交通事業者	交通事業者～民間企業、地域住民・団体等	民間企業、地域住民・団体等

※互助輸送とは、道路運送法上の許可や登録を要さない交通手段のこと

需要規模に応じたサービス水準について(イメージ)

- 他自治体のサービス事例として道路運送法に基づく運行のほか、規模の小さい事例は、運賃は求めない無償運行(道路運送法以外の運送)を示している。大型二種免許を必要としない、ワゴン車やワンボックス車を利用しているケースがある。

■【参考事例】他自治体のサービス事例

利用者数	約59-91人/日(R6)	約70人/日(R5)	約60人/日(R2)	約60人/日(R5)	約50人/日(R5)	約20-30人/日(R5)	約16人/日(R5)
車両	小型バス	ワゴン車 (定員6人)	ワンボックス車 (定員9人)	ワンボックス車 (定員10人)	ワンボックス車 (定員8人)	ワンボックス車 (定員不明)	ワンボックス車 (デイサービス車両) (定員7人)
自治体名	あきる野市	神戸市	小平市	国立市	世田谷区	横浜市港北区	町田市
サービス名	るのバス	西須磨 コミュニティバス はまちどり	コミュニティ タクシー ぶるべー号	あおやぎっこ	砧地区	菊名 おでかけバス	くらちゃん号
運行形態	定時定路線 (2系統) ※小川・草花方面	定時定路線 (2系統)	定時定路線 (3系統)施行運行	定時定路線 (4系統)	区域運行	巡回バス (3つのスーパー、 ホームセンター等)	巡回バス (スーパー等)
運行時間	7時~18時 (月~金運行)	9~18時 (概ね毎日)	9~18時 (月~金運行)	7~18時 (月~土運行)	8:30~19:00 (月・水・金運行)	9~15時 (火曜)	10:30~12:30 (火曜・金曜)
運行本数	1時間当たり 1便程度	1時間当たり 2便程度	1時間当たり 2便程度	1時間当たり 2便程度	乗合型ワゴン 事前予約性	1日7便 (1周約45分)	1日5便 (1周約30分)
運賃	大人200円 小児100円 未就学児無料	大人240円 小人120円 未就学児無料 福祉バス無料	大人(中学生以上) 150円 子ども80円 未就学児無料 (回数券・1日乗車券)	一般200円 小児・高齢者100円 未就学児無料 (シルバーパス不可)	大人300円 小児150円 未就学児無料 70歳以上100円	年会費 1000円	無料
備考			乗り切れない場合は、 予備車両が追走運行		R7年度より週5日運 行に変更	市民が主体 (メンバー3人 +ボランティア) (2011年から運行)	社会福祉事業者

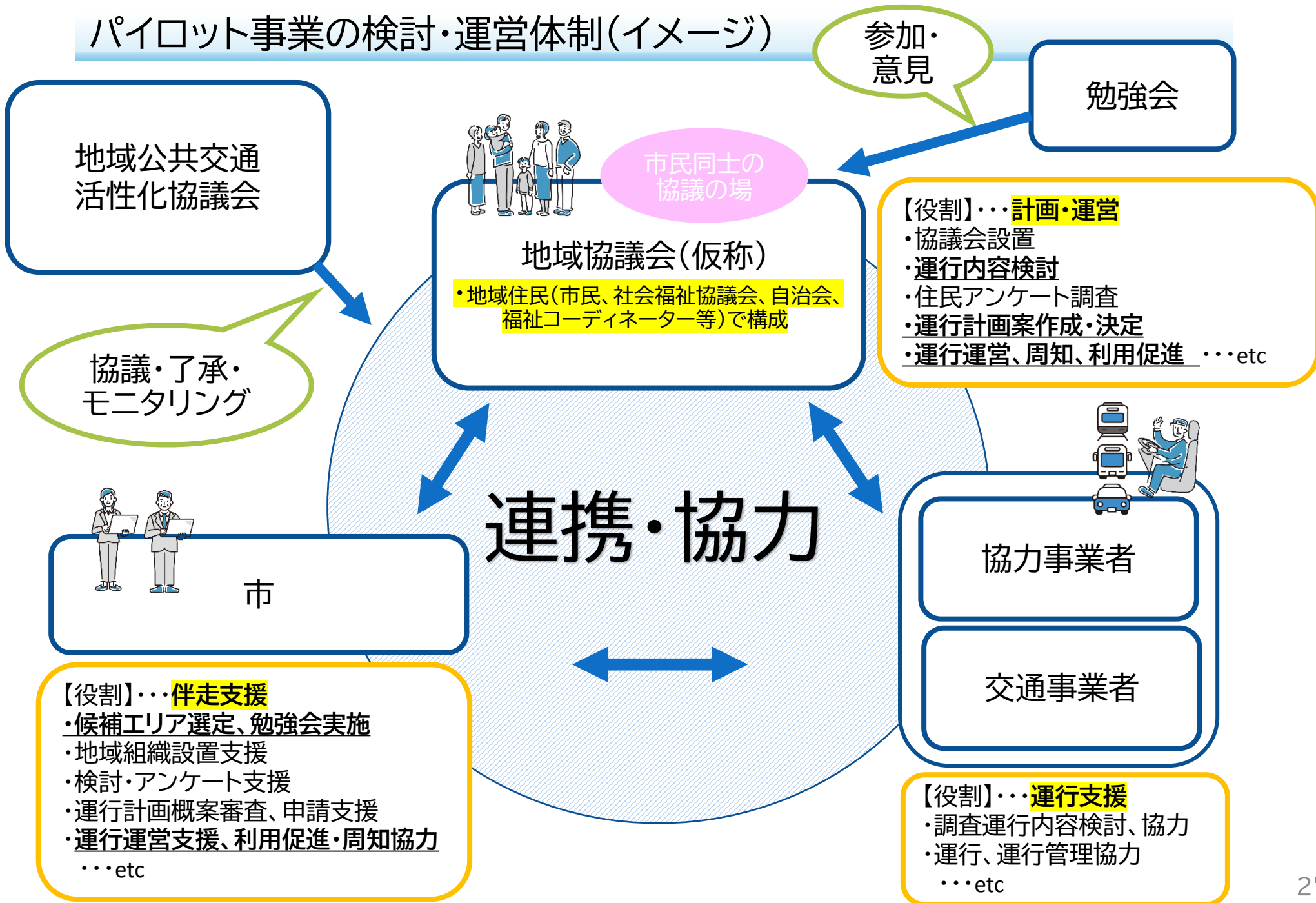
需要規模(大)

需要規模のイメージ

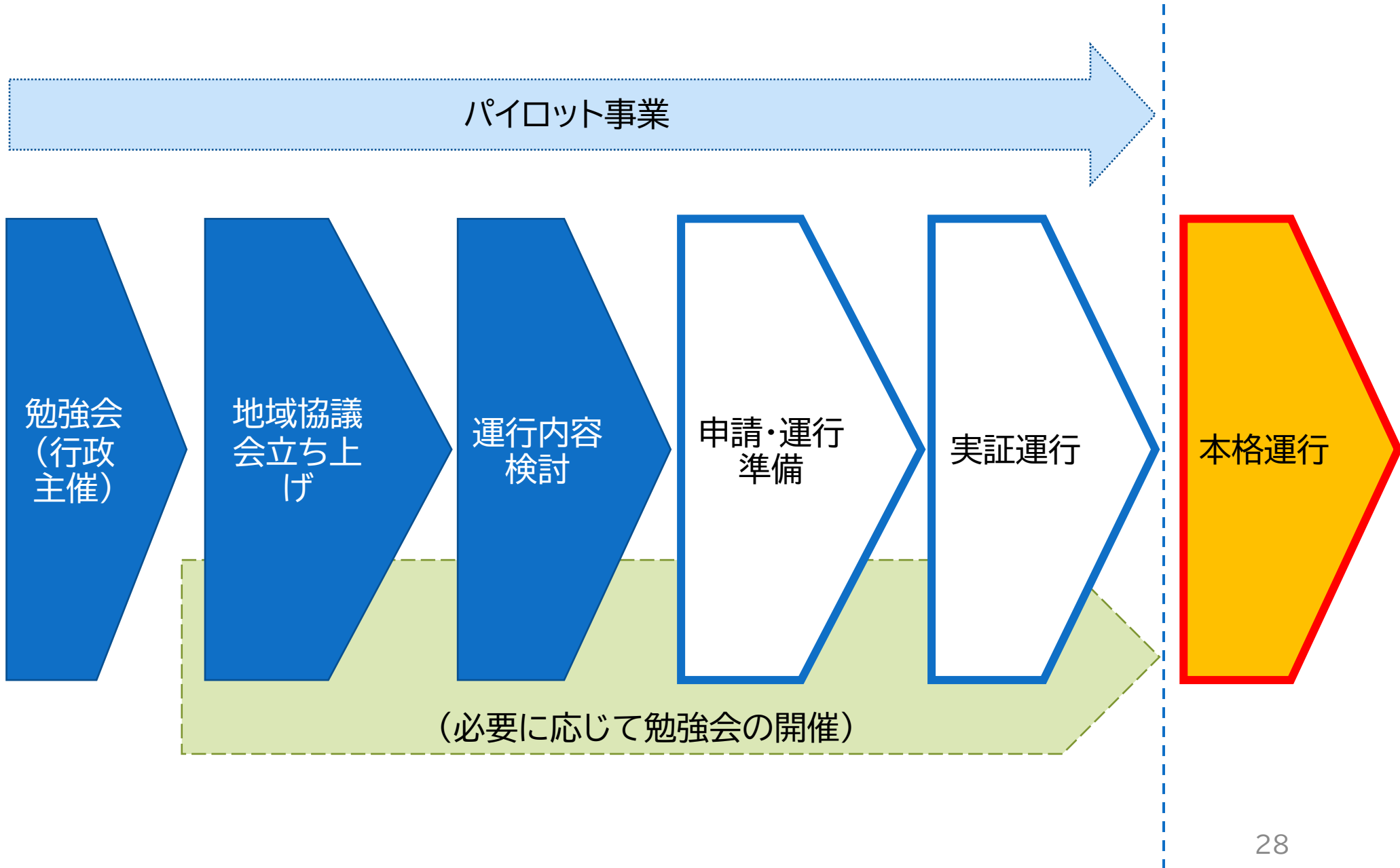
需要規模(小)

4. 地域連携の進め方

パイロット事業の検討・運営体制(イメージ)



パイロット事業プロセス(イメージ)



パイロット事業プロセスにおける役割分担(イメージ)

	勉強会(行政主催)段階	組織立ち上げ段階	検討段階	申請・準備段階	実証運行段階	本格運行段階
検討主体	パイロット事業					
地域協議会(仮) (自治会・社協等)		◎(地域協議会設置)	◎(運行内容等検討・住民アンケート調査)	◎(運行計画概案作成・決定)	◎(運行運営・周知・利用促進)	◎(運行運営・周知・利用促進)
地域住民・利用者	△(勉強会参加)				○(利用・周知協力)	○(利用・周知協力)
利用者側						
市	◎(候補エリア選定・勉強会実施)	○(地域協議会設置支援)	○(検討・アンケート支援)	○(運行計画概案審査・申請書作成・申請)	○(運行運営支援・利用促進協力・周知協力)	△(運行運営支援・利用促進協力・周知協力)
交通事業者 (バス・タクシー等)			△(調査運行内容検討協力)	△(運行・運行管理協力)		
協力事業者			△(調査運行内容検討協力)			
地域公共交通活性化協議会	△(候補エリア協議)	△(地域協議会長参加)	△(検討内容協議・了承)	△(運行計画概案協議・了承)	△(モニタリング)	△(モニタリング)

※◎:メイン、○:サブ、△:支援

※運行(交通手段の運行)、運行管理(運行の安全管理)、運行運営(運行内容の確認、修正)

検討スケジュール(予定) (需要大モデル)

	202604	202605	202606	202607	202608	202609	202610	202611	202612	202701	202702	202703
検討内容	パイロット事業候補エリアの選定			地域勉強会 周知・ 地域団体勧誘		【地域調整】 地域勉強会 全2回		正式エリ ア決定		需要大モデル 地域協議会 (1回・2回)		地域 調査
協議会			協議会	委員改選	協議会			協議会			協議会	

※スケジュールは地域での検討の進捗により変更の可能性があります