

議事要旨

会議名称	令和 8 年度第 8 回立川市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和 8 年 6 月 30 日（火曜日）午前 10 時 00 分～午後 12 時 00 分
開催場所	立川市役所 101 会議室
内容	■議事 1. くるりんバスの運行状況について（報告） 2. くるりんバス運行ルート（西砂・錦ルート）見直し検討について 3. 地域内交通導入支援制度のパイロット事業について ■その他
配布資料	・立川市地域公共交通活性化協議会資料 【資料 1】 くるりんバスの運行状況 【資料 2】 くるりんバス運行ルート（西砂・錦ルート）における運行ルートの見直しについて 【資料 3】 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 【参考資料 1】 くるりんバスに関する利用者アンケート回答数一覧
出席者	〔委員〕 岡村敏之委員（会長）、稲垣具志委員（副会長）、佐藤祐浩委員、秦野凌委員、三浦裕介委員、富樫秀樹委員、高筒滋委員、梶田宜希委員、倉科大地委員（代理：名取氏）、岩澤貴顕委員、土岐雅人委員、川村英輝委員、内山嘉津夫委員、犬竹幹人委員、小楠英之委員、松岡里奈委員、伊藤和香子委員、千葉雄太委員、鈴木学委員、宮本直樹委員、矢倉邦彦委員、梅田茂之委員、大石幸治委員、本田優乃委員、太田勇委員、秋武典子委員 〔事務局〕 地域公共交通担当課長 細田悠介、地域公共交通係長 矢島和晴、中山ゆきな、竹内祥子
公開及び非公開	公開
傍聴者数	7 人
会議結果	■議事 ・くるりんバスの運行状況（資料 1） 事務局より、資料 1 について以下のとおり報告した。 ⇒令和 7 年度くるりんバスの運行状況について、乗車人員と運賃収入、運行経費は西砂ルート・錦ルート共に前年度の数値を上回った。令和元年 8 月の再編以降最も高い数値となった。乗車人員が増加したため運賃収入が増加しているが、運行経費も大幅に増加しているため収支率は上昇したものの、昨年とほぼ変わっていない。 ・くるりんバス運行ルート（西砂・錦ルート）における運行ルートの見直しについて（資料 2）

事務局より、くるりんバスの運行ルート見直しに向けた目的・目標と、運行見直しの工程、データ調査、5月に実施した乗降調査・アンケートの結果について説明し、今後のルート見直し方針案を示した。

（委員）アンケート調査について、くるりんバスの運転手の話も聞けると別の切り口から意見が出てくるのではないかな。

⇒（事務局）運転手の意見は聞く必要があると思うが、運転手の都合や負担があると思うので、バス事業者と相談していきたい。

⇒（会長）運行の観点と運転手の観点は違うので、運転手の負担になりすぎないような配慮の元、聞き取りができるとうい。

（委員）自治会連合会について、アンケート回覧とあるが、自治会は現在 30%前半程度の加入率である。この状況で自治会だけを対象として、潜在利用者は足りているのか。掲示板があるのであれば QR コードを載せるか、または市報に載せるかなど工夫して幅広くアンケート調査を行った方が良くないかな。

⇒（事務局）街頭アンケートについては、できる限り多くの人が集まる民間のスーパーマーケット付近等で行う予定である。これは地域公共交通計画策定の際に行ったワークショップで、『日常生活で一番利用する施設』として最も多く挙げた施設である。もちろん掲示板を活用する方法もあるが、まずは LINE や HP 等のデジタルで回収する方向性で考えている。その他にも、多くの人が日常的に立ち寄りやすいところで街頭アンケートを行いたいと考えている。

（委員）新たなルートをショートコースとロングコースで分けるとのことだが、乗る側としては、あまり複雑でないほうが乗りやすいと思う。結果的に乗りづらくならないように、ニーズに応じてダイヤ等を検討してほしい。

⇒（会長）次回の協議会では、地図上に具体的なルート案が示されると思うので、そこで改めて具体的な意見をもらえればと思う。

⇒（事務局）分かりやすいダイヤやルートを作ることは大事だが、特定の人しか利用されていないルートや時間帯は、そこを特化したほうが良いという考え方もある。今後地域の方の意見も聞いて検討したいと考えている。

（副会長）1. ルート見直しの前提条件・目的と見直し目標のスライドは極めて重要である。前提として、持続可能でない現状があり、さらに目的②で持続可能性の確保を述べているが、目的②の内容が持続可能性の確保からずれており、目的①に近い内容になっている。また調査を行う前提として結果をどのように反映していくのか。今までの需要の調査とは異なり、これからは需要側の考え方、価値観をコントロールしていかなければならない。くるりんバスに関してどのように調査を行っていくのか、市で方針を決めておくべきである。

2. アンケートについては、潜在利用者に何を聞くのか。また、公共交通を取り巻く環境の制約の中で潜在需要をどのように掘り起こすのか。そこからどのようにルート案に反映させていくのかを詳細に検討しておく必要がある。また、これらを踏まえて、答えられる範囲でアンケート内容を教えてほしい。

3. 西砂ルートの乗車と降車の主要停留所が、上りも下りも『七中前』を境に分かれているが、理由が分かれば教えてほしい。

⇒（事務局）1. 目的・目標については、指摘の通り、目的②の『持続可能性の確保』の内容が『交通不便地域の解消』の内容になってしまっている。目的②に関しては交通空白の内容になってしまっている。限られた資源の中で少しでもいいものを作っていこうと考えたときに、利便性を向上させるのか不便地域の解消にするのか両方バランスよくやっていかななくてはいけない。目的②の内容についてはまた検討し、修正する。

2. アンケート調査については明日から行う予定だが、街頭アンケートを主に行い、他にも自治会回覧で周知しようと考えている。アンケート項目はそこまで多くない。普段乗っている方には利用頻度や満足度を、逆にあまり乗らない方には、乗らない理由を書いてもらう予定であり、フリー記載欄も設けている。需要が深堀できる内容にはなっていないので、需要については今後の地域懇談会等で深堀していきたい。

3. 七中前が境になっていたことに関しては、データ調査の結果、このようになった。実際、乗降調査でもこのような傾向があったと考えている。乗降調査では利用者アンケートを取っていたが、現在精査中のため、分析結果が出たら需要の傾向が出ると思う。

また、一番町はかつて一番ルートがあり、一番町を循環していた。それと西砂ルートを合体させて現行のルートになったため、需要が多いのは、そのなごりがあるのではないかと推測する。また、一番町から昭島駅までのエリアは路線バスが運行しているので、その影響もあるのではないかと推測する。

⇒（会長）バスの利用としては分かれているか、地域の人の生活圏がそこまで分かれているかは別であると思う。

（委員）毎日西武立川駅から都内へ通勤しているが、西武立川駅北口にくるりんバスが到着すると、ちょうど電車が到着し、走っている人をよく見かける。電車のダイヤに合わせてバスのダイヤを調整すると利便性が高まるのではないかと推測する。

また、資料を見ると西砂ルートの下りでは美堀橋で意外と人が降りているとわかった。そのため昭島市民にも調査を行い、需要に応えることも必要なのではないかと推測する。

⇒（会長）利便性向上というのは、誰にとってなのかというところが重要。高齢者にとっての利便性向上と、電車で市外に通勤している人が車を使わずに通勤できるといった利便性向上では、見方が変わってくる。誰のどのような利便性向上を考えるかが重要である。

・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（資料３）

事務局より、地域内交通パイロット事業の候補エリア選定案と今後の地域連携の進め方について説明した。

（委員）立 72 系統について補足させてもらうと、起終点が同じということもあり元々運行効率が悪く、収支率も低い路線であった。これまで路線バスは黒字路線で赤字路線を補う内部補助という形で運行してきたが、2002 年の乗合バス事業の規制緩和で事実上終了となった。その後、2006 年の道路運送法の改正や 2007 年の活性化再生法により、地方自治体が地域公共交通に積極的に関与できるようになった背景がある。立 72 系統はコロナ以前から赤字の路線であり、旅客収入の減少や燃料費高騰もある中、公共性の観点から規制緩和後も路線維持に努めてきた。特にコロナ禍には燃料単価が 25 円上がり、上昇分だけで数億円の出しが発生した。燃料費の高騰は経営努力ではどうにもならない。改善基準告示への対応等も鑑みながら全体として不採算系統の整理を行っており、毎年廃止系統を出している。コロナ以降旅客収入は上がってきたが、収支は物価高騰の影響で依然として厳しい状況が続いている。今後も、公共交通の担い手として市と連携しながら役割を果たしていきたいと考えている。

（委員）需要規模に応じたサービス水準についてのスライドについて、需要大モデルは需要規模が 100 人から 60 人以上/日であるが、くるりんバスの砂川・曙支線は 1 日に 5 人程度しか乗っていないのであれば、地域内交通に組み込まず、くるりんバスの運行のみにした方が、効率が良いのではないか。

⇒（事務局）砂川支線と曙支線については需要が非常に少ないのが現状である。運行としては車庫からの回送便のため、別で運転手を確保しているわけではない。現在くるりんバスの西砂ルート上り・下りの乗車人数は 1 日に 250 人ほど。この数字を見ると朝から晩までの運行がないと中々維持できないと感じている。それに対し、立 72 系統は午前 7 時から午後 6 時頃までの便になるのでくるりんバスとは需要規模が違う。また、立 72 系統は平日のみの運行ということで、これらの条件を比べても立 72 系統はくるりんバスほどの需要ではないと考えている。

（副会長）他自治体のサービス事例のスライドについて、世田谷区の砧地区のみ区域運行だが区域形態についてはどのように考えている

か。

⇒（事務局）運行形態については今後の議論になっていくが、地域によって特性が異なるため、区域運行にして予約制にするのか、それとも定時定路線のように予約は必要なく決まった時間行けば乗れるようにするのか、そのあたりも地域の方と考えていきたい。

今後パイロット事業として持続可能性を検証していく中で、区域運行で経費がどれほどかかるかは特に注視している。他市でも成功している自治体と失敗している自治体があるので、闇雲に区域運行にするのはリスクがあると考えている。

⇒（副会長）区域運行はランニングコストがかかるので慎重に考えた方がいい。また、区域運行は乗降スポット等について、飛躍的に自由度が高まる。その中で、対向車とのすれ違いなどの問題が出てくると思うので、そのような点でも他市の事例をよく参考にするとよい。

（委員）P. 24 の需要規模については、採算含めてこれで運行していけるという目安なのか、これくらいは需要が見込めるという目安なのかを教えてほしい。また、大モデルにおいては立 72 系統の乗車数が今後乗ってくれる人の見込みになるのではないか。

また、P. 25 の他自治体のサービス事例のスライドについて、他市の運賃が書いてあるが、立川市の地域内交通の議論で運賃の話が出てきていない。これは一律運賃と考えているのか、それとも各モデルを検討するうえで議論する予定なのか教えてほしい。

⇒（事務局）需要規模については、あくまで実証運行の目安として、公共交通としてこれくらいは乗車してもらう必要があるのではないかと考えているものである。大モデルについては、過去に立 72 系統の乗降調査をした際に、1 便あたり 10 人程度の乗車があったため、記載のような需要規模を考えている。20 人～30 人の小モデルは自治体によって考え方が異なっている。20 人未満の規模は交通として担っていくのは厳しく、道路運送法以外の交通手段となると思うので、小モデルについては議論が必要である。運賃については、運行継続するためにどう考えていくかという問題となるので、検討を進める中で適正な水準を定めていきたいと考えている。その他中モデル、大モデルについても今後議論していく予定である。

（委員）パイロット事業について、全体的に高齢者を対象にしているような印象を受ける。前回までの協議会で、車両はバリアフリーでとお願いしたが、約束はできないといった回答だったと記憶している。町田市の場合を見ると、車いすも乗れるような車両になっている。車いすも乗れるような車両を検討してもらいたい。

・その他

	西武バスより 2026 年 7 月 1 日から運賃改定を実施する旨、情報共有いただいた。また、ここで任期満了となる市民委員の方が 2 名いるが、これまでのご尽力に感謝を申し上げる。 次回の第 2 期第 1 回の協議会は 8 月 26 日(水)午前 10 時から立川市役所 本庁舎 302 会議室で開催を予定している。 事務局から改めて開催通知にて案内する。
担当	産業まちづくり部地域公共交通担当課 電話 04 2-5 2 3-2 1 1 1 (内線 2 2 8 2)