

# くるりんバスルート仮案

立川市産業まちづくり部地域公共交通担当課

## 新ルート見直し方針

### 移動実態に合わせたバス路線の検討。

#### 需要の多いエリア

- 目的地への速達性を高めるため、高頻度のショートコースを設ける

#### 需要の少ないエリア

- 減便エリアを補完するために、頻度の少ないロングコースを設ける

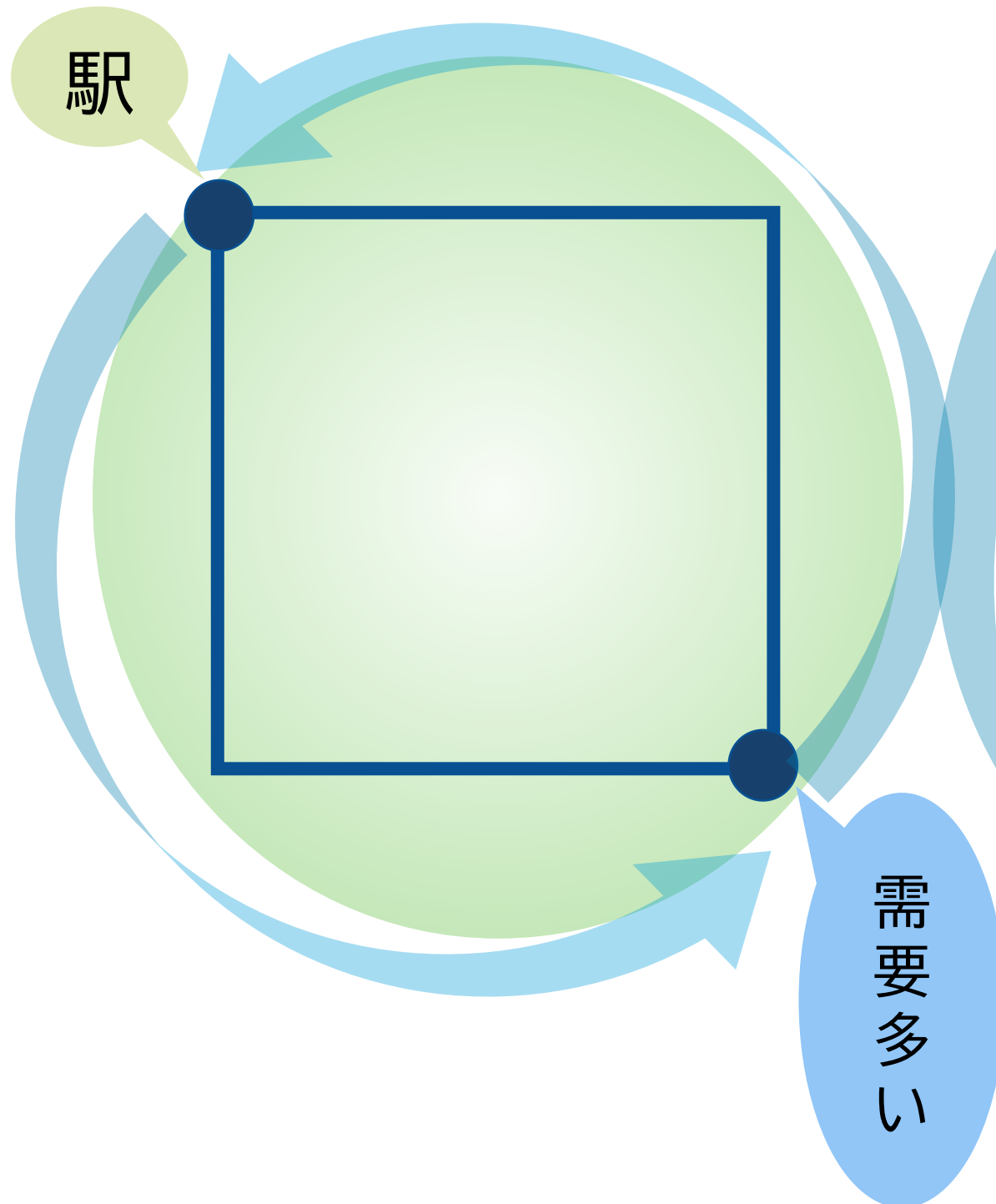
#### ルート・ダイヤの効率化

- 利用者の少ない時間帯の便や停留所を効率化し、利用者の多い時間帯、停留所に編成することで持続可能なルートを目指す

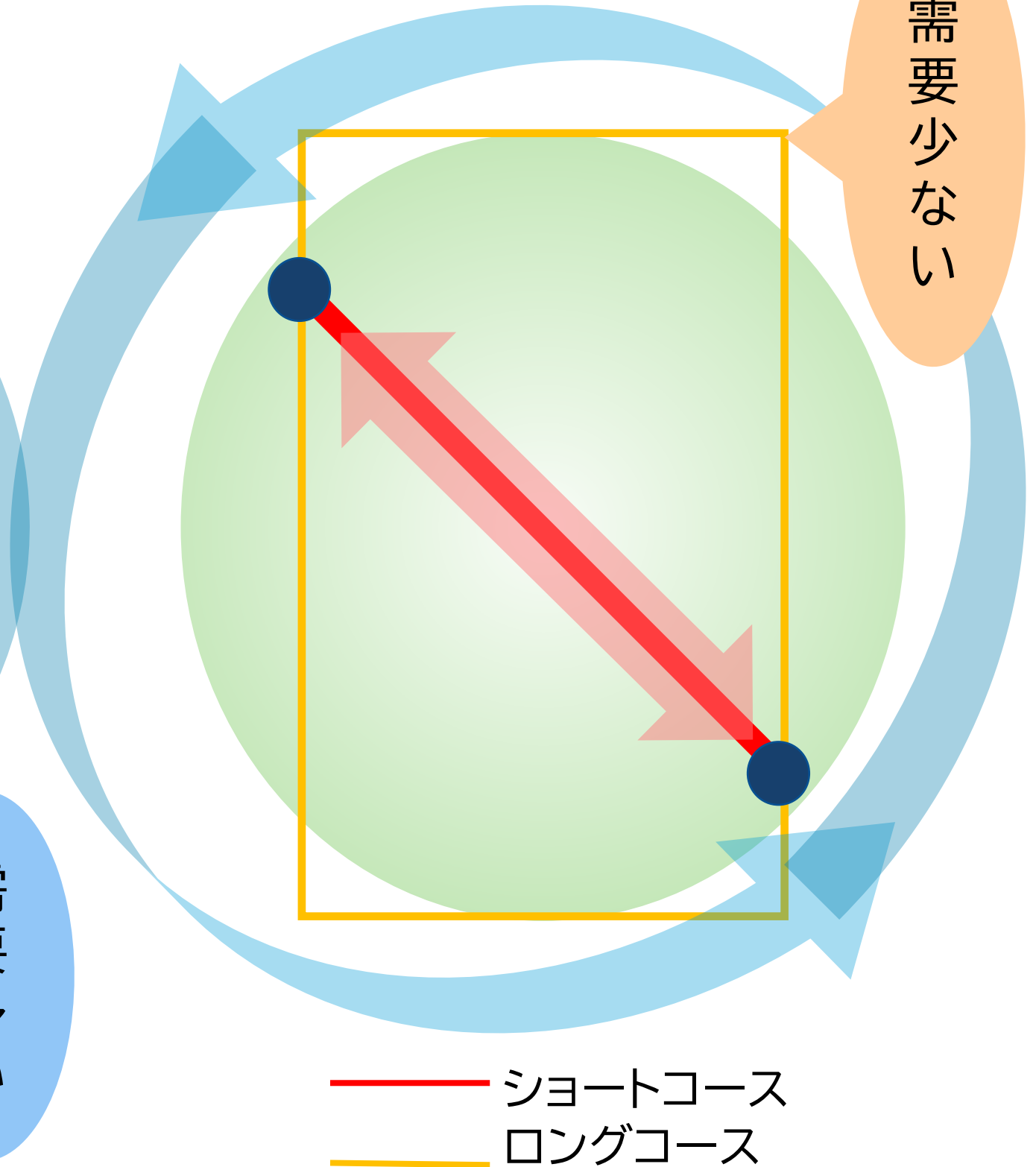
西砂・錦ルートをショートコース、ロングコースの2系統(計4系統)に再編する

# ショートコースとロングコースのイメージ

今までのルート



ショートコースとロングコースの2系統



# ショートコースとロングコースの関係

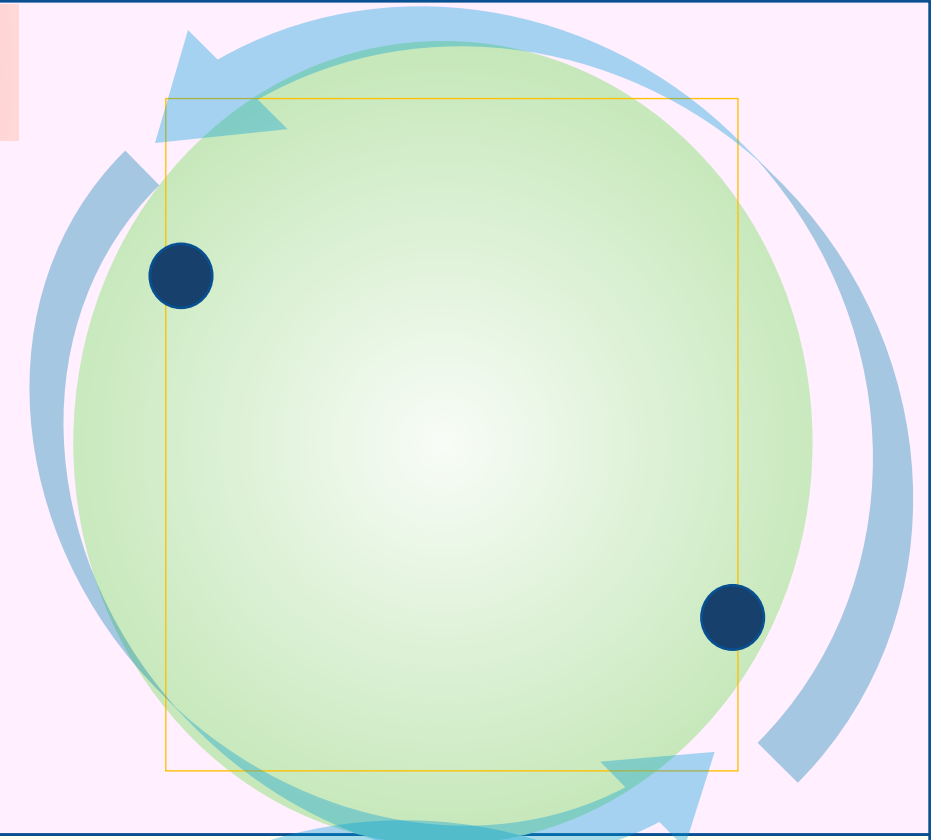
## ショートコース

## ロングコース

ショートコースを増やすと  
(ロングコースを少なくすると)

需要の多い地  
域にくるバス  
は多く、定時  
的にくる

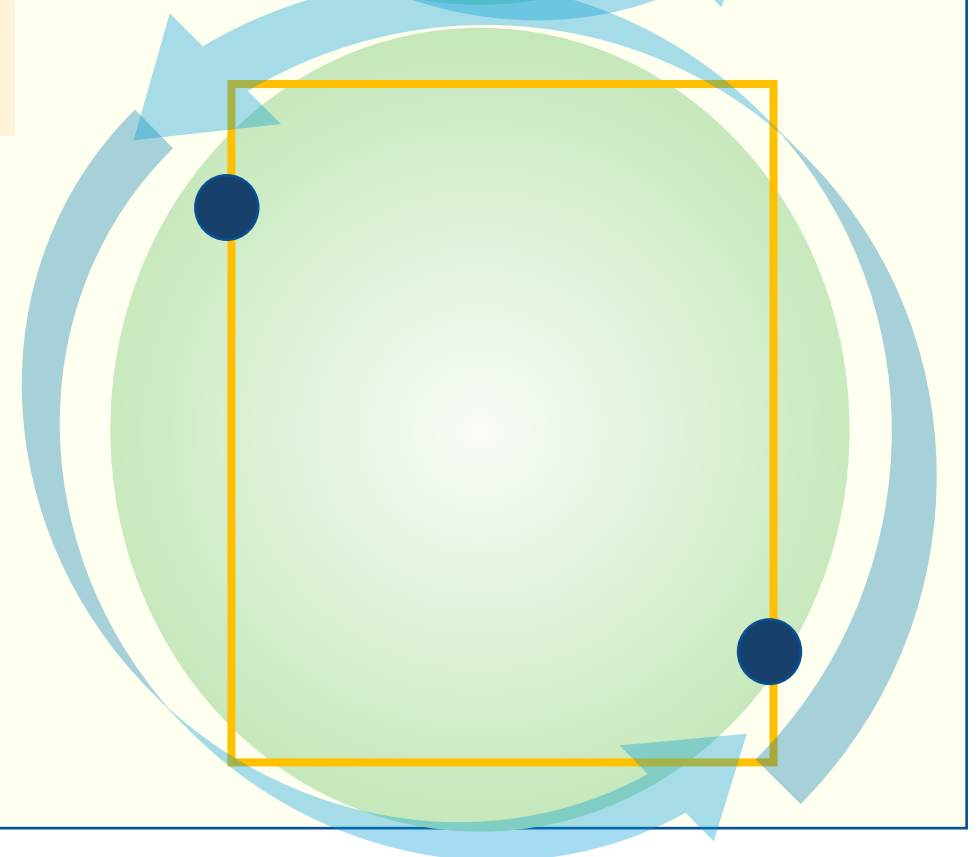
需要の少ない  
地域にくるバ  
スは少なく、  
定時的には来  
にくくなる



ロングコースを増やすと  
(ショートコースを減らすと)

需要の多い地  
域にくるバス  
が減り、定時  
的には来にく  
くなる

需要の少な  
い地域にくる  
バスの本数  
が多くなる  
(急行便より  
は少ない)



### 今後ルート素案を策定するための叩き案

- **ルート仮案**とは、新ルート見直し方針と調査結果を前提に、ルートの見直しポイント、ルート別対応方針案を参考に策定した**今後ルート素案を策定するための叩き案**。
- 地域懇談会のご意見や活性化協議会での議論を踏まえ、**次回協議会（11月開催）**までに見直しを行っていきます。

### 新ルートを考える3つの前提

- 関係法令や国の通達に沿った形でルートを組み立てることを基本とします。

- 道路幅員、法定速度など安全基準を満たすルート



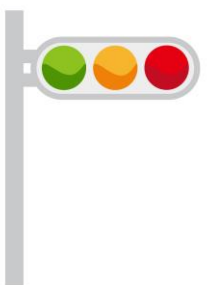
- 交通管理者からの指導内容を踏まえ、運行事業者が安全と判断できるルートとなるよう検討します。

- 見通し悪い交差点、右折困難な場所、大型車のすれ違いが難しい、安全に停車できない、等



- 現在の道路環境を前提に、来年度中に実現可能なルートとなるよう考えていきます。

- 道路拡幅、歩道や信号設置が必要なルートは、見送ります



# 【西砂ルート】現在のルートと仮案検討のポイント(課題・注意点)

ポイント2

福生市

西砂ルート

ポイント1

ポイント2

ポイント1

ポイント1

五日市街道より北部の利用者による駅への往復利用が多い

乗降が少ない停留所への経路を減らし本数を増加

ポイント2

一番町地域の方は西武立川駅を、西砂町の方は昭島駅の利用が多い

上り下り到着駅を見直す

ポイント3

午前中は居住地から駅、夕方以降は駅から居住地への移動が多い

午前と午後で経路地を代えた運行ダイヤを編成

ポイント4

西砂町西部の高齢者から民間路線バス減便対策の陳情

既存の民間路線バスの需要が少ないため、頻度の少ない本数で運行

ポイント4

ポイント3

ポイント3

昭島市

# 【西砂ルート】ショートコース上り・午前仮案の検討の方向性と効果

ポイント2

ポイント1

ポイント3

発

着

## 方 向 性

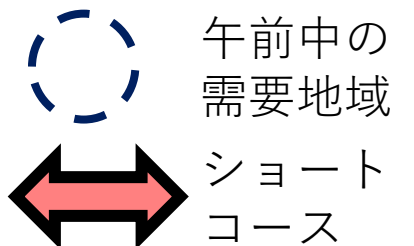
西砂北部地域の需要の多い地域の方が駅へ早く到達する便を増やす(経由地を少なくする)

## 期 待

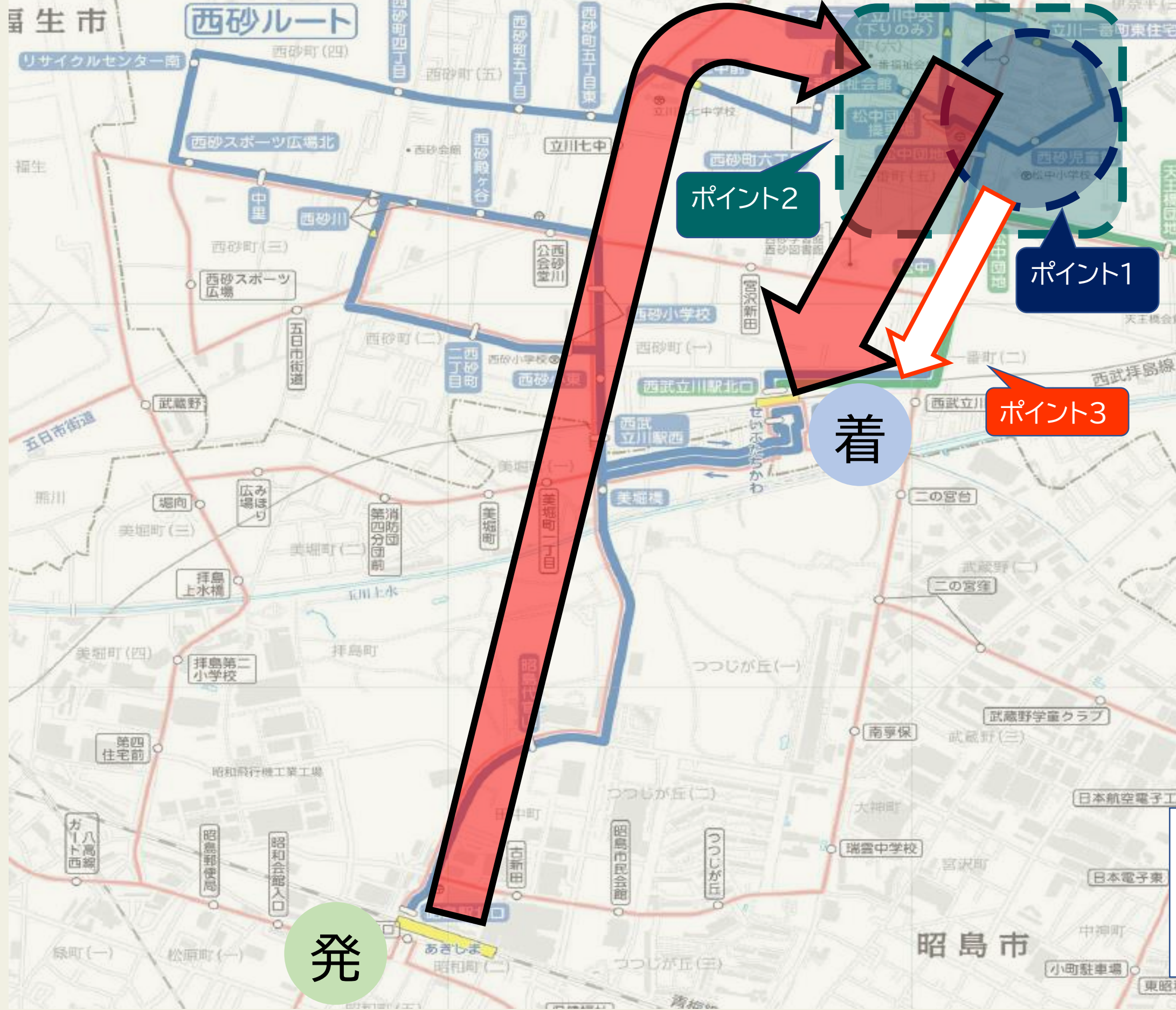
- ・経由地が減るため需要地域を走る運行本数が増える
- ・距離が短くなるため、運行ダイヤに近い運行ができる

## 懸 念

- ・需要地域以外のバスの本数は減る(一番町から昭島駅へは路線バス利用)
- ・午前と午後で停車停留所が異なる



# 【西砂ルート】ショートコース下り・午前仮案の検討の方向性と効果



## 方向性

一番町北部地域の需要の多い地域の方が駅へ早く到達する便を増やす(経由地を少なくする)

## 期待

- ・経由地が減るため需要地域を走る運行本数が増える
- ・距離が短くなるため、運行ダイヤに近い運行ができる

## 懸念

- ・需要地域以外のバスの本数は減る(西武立川から一番町へは最寄り停留所まで徒歩)
- ・午前と午後で停車停留所が異なる

午前中の需要地域

ショートコース

# 【西砂ルート】ショートコース午前仮案と予測される効果



| 乗車時間(午前)(分/1周) | 現行<br>上り | 現行<br>下り | 仮案<br>上り | 仮案<br>下り |
|----------------|----------|----------|----------|----------|
| 現行 西武立川駅⇄一番町※  | 10分      | 10分      | —        | —        |
| ショートコース        | —        | —        | 26分      | 23分      |
| 現行コース※         | 38分      | 38分      | —        | —        |
| ロングコース         | —        | —        | 83分      |          |

ショートコースにすることで現行の38分から23～26分に短縮することが可能

| 運行本数(始発～11時台) | 現行<br>上り | 現行<br>下り | 仮案<br>上り | 仮案<br>下り |
|---------------|----------|----------|----------|----------|
| 現行 西武立川駅⇄一番町※ | 1本       | 2本       | —        | —        |
| ショートコース       | —        | —        | 8本<br>+α | 8本<br>+α |
| 現行コース※        | 8本       | 7本       | —        | —        |
| ロングコース        | —        | —        | 0～2本     |          |

ショートコースとロングコースのどちらを多くするかで本数が決定する

| 運行時間帯(始発)     | 現行上 | 現行下 | 仮案上 | 仮案下 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|
| 現行 西武立川駅⇄一番町※ | 6時台 | 6時台 | —   | —   |
| ショートコース       | —   | —   | 7時台 | 7時台 |
| 現行コース※        | 7時台 | 7時台 | なし  |     |
| ロングコース        | —   | —   | 9時台 |     |

始発と終発はどの時間帯を優先するかで運行時間帯が決まる。  
(仮案は夕刻～夜時間帯の本数優先)

※松中操車場発を含む

# 【西砂ルート】ショートコース上り・午後仮案の検討の方向性と効果

ポイント2

ポイント1

ポイント3

ポイント1

ポイント2

ポイント3

## 方 向 性

需要の多い2地域をそれぞれ経由する便とする(午前中より時間短縮は求めず、経由地を増やす)

## 期 待

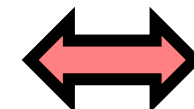
- ・経由地が減るため需要地域を走る運行本数が若干増える
- ・距離が短くなるため、運行ダイヤの遅延がやや少ない

## 懸 念

- ・需要地域以外のバスの本数は減る(西砂町からへは最寄り停留所までは徒歩)
- ・午前と午後で停車停留所が異なる

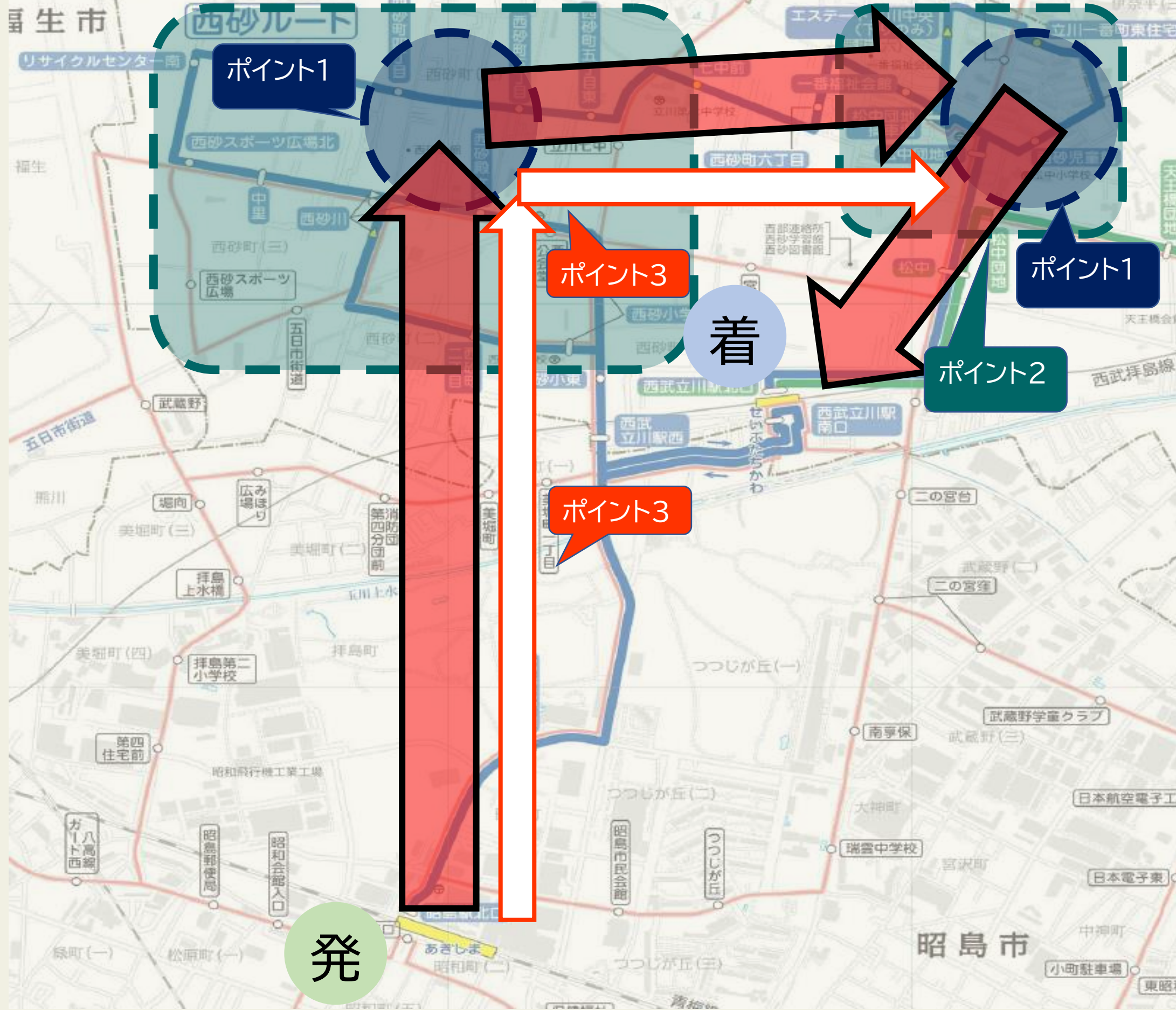


午後の  
需要地域



ショート  
コース

# 【西砂ルート】ショートコース下り・午後仮案の検討の方向性と効果



| 方向性                                                     |  |
|---------------------------------------------------------|--|
| 需要の多い2地域をそれぞれ経由する便とする(午前中より時間短縮は求めず、経由地を増やす)            |  |
| 期待                                                      |  |
| ・経由地が減るため需要地域を走る運行本数が若干増える<br>・距離が短くなるため、運行ダイヤの遅延がやや少ない |  |
| 懸念                                                      |  |
| ・需要地域以外のバスの本数は減る(西武立川駅から西砂町へは上り利用)<br>・午前と午後で停車停留所が異なる  |  |

# 【西砂ルート】ショートコース午後仮案と予測される効果



| 乗車時間(午前)(分/1周) | 現行<br>上り | 現行<br>下り | 仮案<br>上り | 仮案<br>下り |
|----------------|----------|----------|----------|----------|
| 現行 西武立川駅⇔一番町※  | 10分      | 10分      | —        | —        |
| ショートコース        | —        | —        | 29分      | 27分      |
| 現行コース※         | 38分      | 38分      | —        | —        |
| ロングコース         | —        | —        | 83分      |          |

ショートコースにすることで現行の38分から27～29分に短縮することが可能

| 運行本数(12時台～終発) | 現行<br>上り | 現行<br>下り | 仮案<br>上り          | 仮案<br>下り          |
|---------------|----------|----------|-------------------|-------------------|
| 現行 西武立川駅⇔一番町※ | —        | —        | —                 | —                 |
| ショートコース       | —        | —        | 11本<br>+ $\alpha$ | 12本<br>+ $\alpha$ |
| 現行コース※        | 10本      | 11本      | —                 | —                 |
| ロングコース        | —        | —        | 0～2本              |                   |

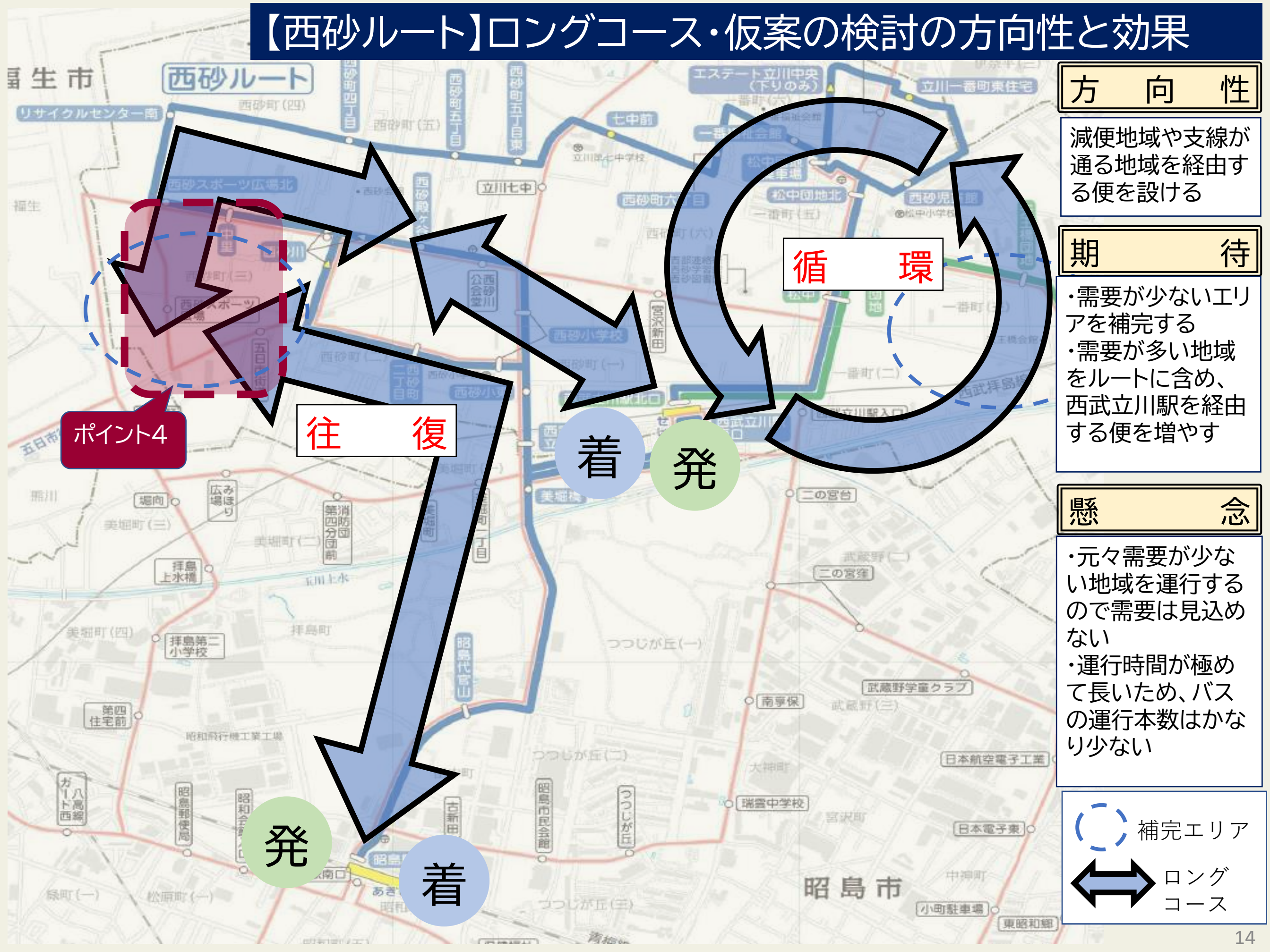
ショートコースとロングコースのどちらを多くするかで本数が決定する

| 運行時間帯(始発)     | 現行上  | 現行下  | 仮案上  | 仮案下  |
|---------------|------|------|------|------|
| 現行 西武立川駅⇔一番町※ | —    | —    | —    | —    |
| ショートコース       | —    | —    | 20時台 | —    |
| 現行コース※        | 20時台 | 21時台 | 20時台 | 20時台 |
| ロングコース        | —    | —    | 15時台 |      |

始発と終発はどの時間帯を優先するかで運行時間帯が決まる。(仮案は夕刻～夜時間帯の本数優先)

※松中操車場発を含む 13

# 【西砂ルート】ロングコース・仮案の検討の方向性と効果



## 方向性

減便地域や支線が  
通る地域を経由す  
る便を設ける

## 期待

- ・需要が少ないエリアを補完する
- ・需要が多い地域をルートに含め、西武立川駅を経由する便を増やす

## 懸念

- ・元々需要が少ない地域を運行するので需要は見込めない
- ・運行時間が極めて長いため、バスの運行本数はかなり少ない

