資料4

くるりんバス運行ルート見直し案(素案)〈11月時点〉

立川市産業まちづくり部地域公共交通担当課

目次

1. 背景･･･P3

2. くるりんバスを取り巻く状況･･･P7

3. 調査･課題分析･･･P12

4. 具体的ルート検討の前提条件･･･P24

5. 各ルートの検討･･･P26

6. ルート素案･･･P30

1.　背景

くるりんバスのルート見直しがなぜ必要なのか

ルート見直しの位置づけ（なぜルートを見直すのか）

- くるりんバスは、平成14（2002）年に運行を開始し、導入から24年が経過する。
- 平成28（2016）年の再編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なっている。

コミュニティバス（くるりんバス）再編計画（平成28年度）

- 「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た。

- 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（民間事業者）の減便が近年発生している。

- 地域公共交通計画では、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）を行うこととしている。

立川市地域公共交通計画（令和7年度）

- 計画では、くるりんバスを公共交通ネットワークにおける「幹」と位置づけ、計画期間は維持することを基本方針としている。
- 計画では、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）として、公共交通を取り巻く現状や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・錦ルートの運行の見直し、及び支線のあり方の検討を行うこととしている。
- 計画では、見直しの考え方として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ているとしている。

ルートを見直す背景(概要)・目的・検討対象

ルートを見直す背景(概要)

- ◆ **年々利用者が増加している**ため、**西砂・錦ルートの維持は必要である。**
- ◆ くるりんバスのルート周辺の**民間事業者の路線バスが減便になり、移動が不便になった**という市民からの一定の声がある。
- ◆ 運転手不足のため、くるりんバスを**増便したくても、運行する担い手が限られている。**
- ◆ くるりんバスの運行距離を延ばし、減便したエリアを運行するだけでは運行本数が減ってしまう。**限られた資源の中で効率性を高め、「利用しやすいバス」に改善する**ことが望ましい。

ルートの見直しの検討方針

- 地域公共交通計画の考え方に基づき、**くるりんバスを「幹」としたルート見直し**を行う(通勤・通学に利用できる)
- **現行の資源を活用して、西砂ルート・錦ルートのエリア内での運行ルート・ダイヤ**等を見直し

ルートを見直す目的

現行の資源(くるりんバスの運転手や運行資金)が限られている中、
- 減便した路線バスのルートを補完する、新しいルートに再編する
- 利用頻度の多い主要な利用者(通勤・通学利用者)が、「利便性が維持・向上している」※と感じるルートにする

※「継続してほしいサービス水準の維持・不便に感じるサービス水準の向上」

ルート見直しの対象

・運行ルート、ダイヤ、停留所(経由地)を主な対象とする
・運行車両、運賃は本見直しの対象としない(別途検討)

見直しで目指す目標(ルート像)・ルート見直しの方法

- 地域公共交通の**「持続可能性の確保」を前提として**、ルート見直しにより「利便性の維持・向上」「エリア補完」の目的を達成をできる、見直し目標(見直しで目指すルート像)を立てる。

見直しで目指す目標(ルート像)

1. 資源を生かし、利用者数に応じて効率的に運行するルート
2. 主要な利用者の多くがサービス維持・向上を感じるルート
3. 路線バス減便エリアの補完ができるルート

ルートを見直すことによる影響

- ルートを見直すことにより、**誰か(どこか)の利便性が上がれば、誰か(どこか)の利便性が下がる**可能性がある。
- 資源に限りがある以上、「主要な利用者のサービスの維持・向上を感じるルート」と「路線バスの減便エリアの補完ができるルート」、**どちらの目標も100%達成できるルートは難しく、バランスをとることが重要である。**
- **ルートを見直すことでどのくらいの利用者数が「望ましい(だろう)影響を受けるか」**を念頭に検討する。

ルートの見直しの方法

需要(利用者見込み数)の多さを考慮し、サービス維持向上とエリア補完のバランスを取りながら、ルートとダイヤの見直しを行います。

2. くるりんバスを取り巻く状況

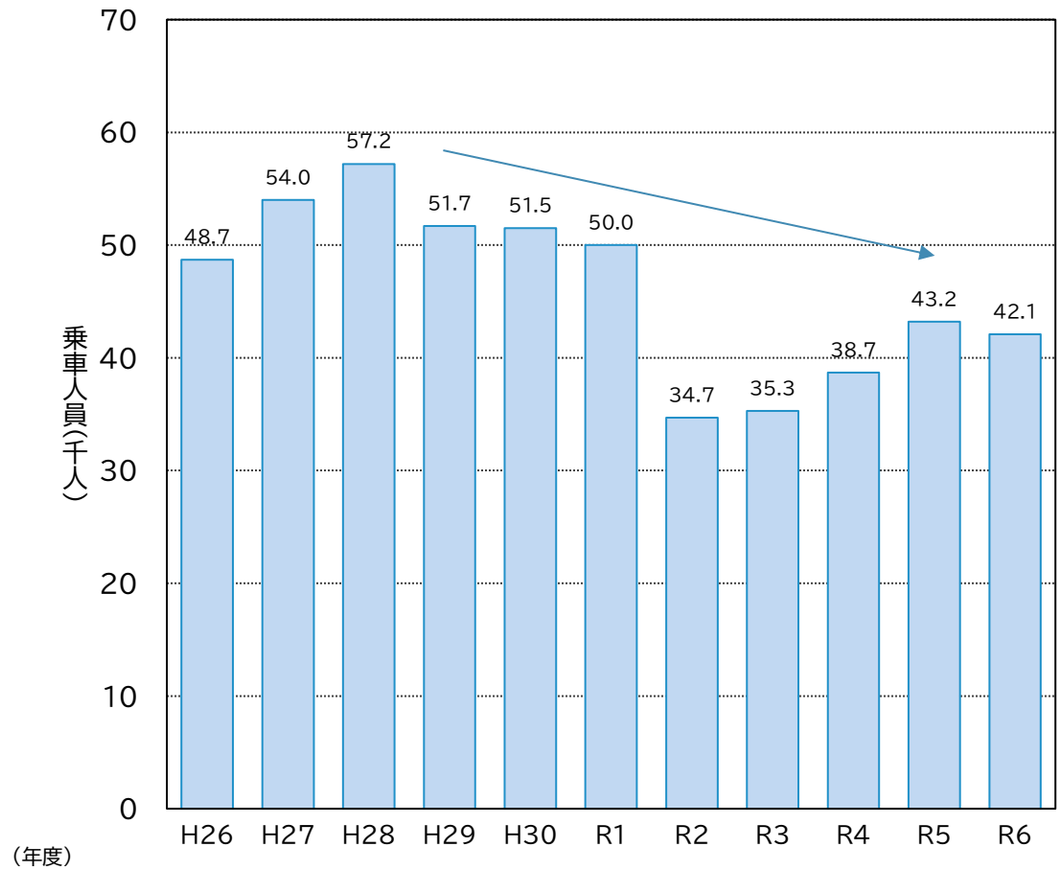
ルートを考えるためには現状を知る必要があります。

路線バスやくるりんバスを取り巻く現状はどのような状況でしょうか？

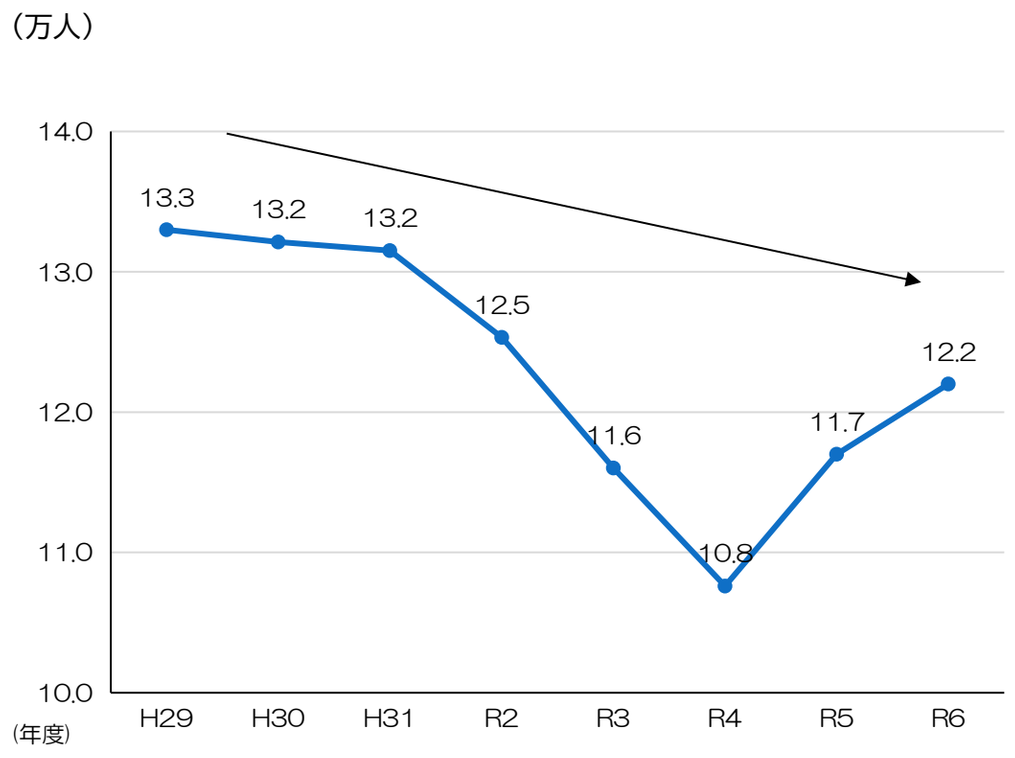
1.立川市を取り巻く現状(利用者不足・運転手不足)

- 公共交通の利用者は、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2(2020)年に大きく減少した。近年は回復傾向が見られるが、**路線バスの乗車人員はいずれもコロナ禍前の8～9割程度に留まっている。**
- 全国的に**バス運転手数は近年急激に減少**しており、平成29(2017)年から令和4(2022)年の5年間で約20%減少。近年は回復傾向が見られるが、人手不足の解消には至っておらず、**深刻な運転手不足によって、利用者の多い路線においても減便せざるを得ない状況である。**

市内を運行する路線バスの乗車人員



乗合バス・貸切バスの運転者数の推移(全国)

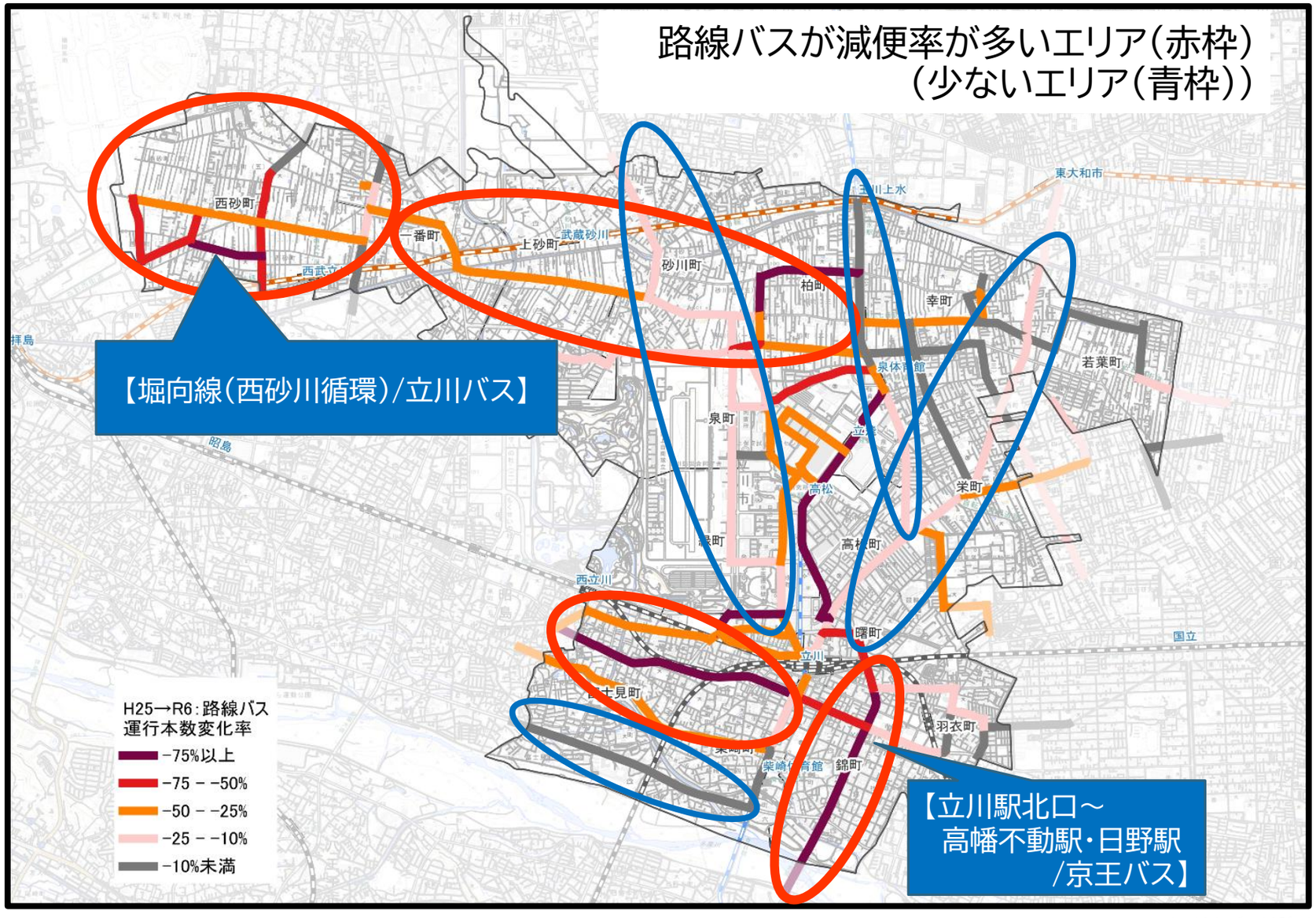


利用者の減少に加え、運転手の確保が困難となっていることから、現状のサービス水準を維持していくことが難しくなっています。

1.立川市を取り巻く現状（路線バスが減便したエリア）

令和5年の立65・66系統路線バス（立川駅-日野・高幡不動駅）の大幅減便により、錦町では**バスが土日しか運行していないエリアが生じている。**

令和2年の堀向線の大幅減便を受け、西砂ルートの運行経路の見直しをおこなったが、**堀向線（西砂循環線）とくるりんバス西砂ルートの運行経路が重複**しており競合状態である。



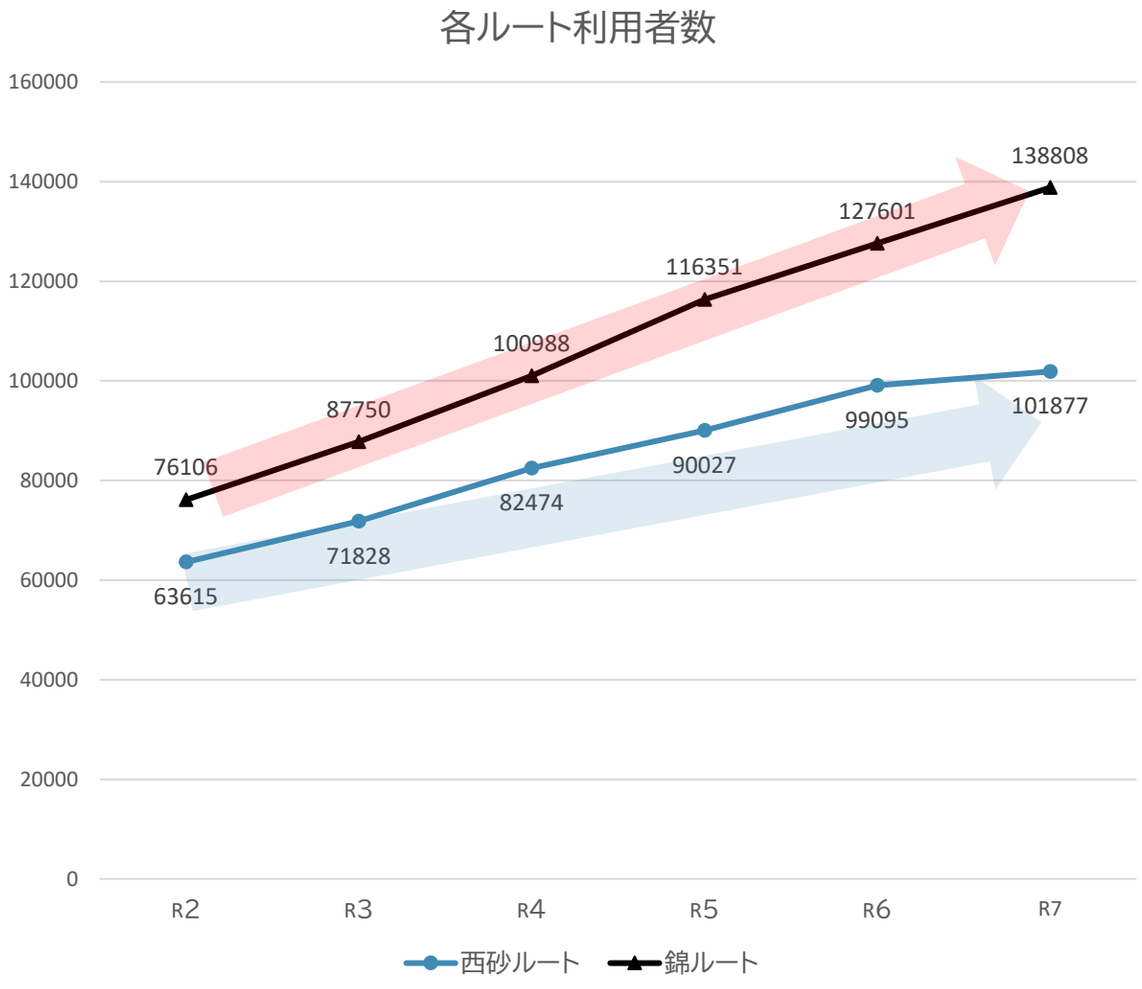
※くるりんバスは除く

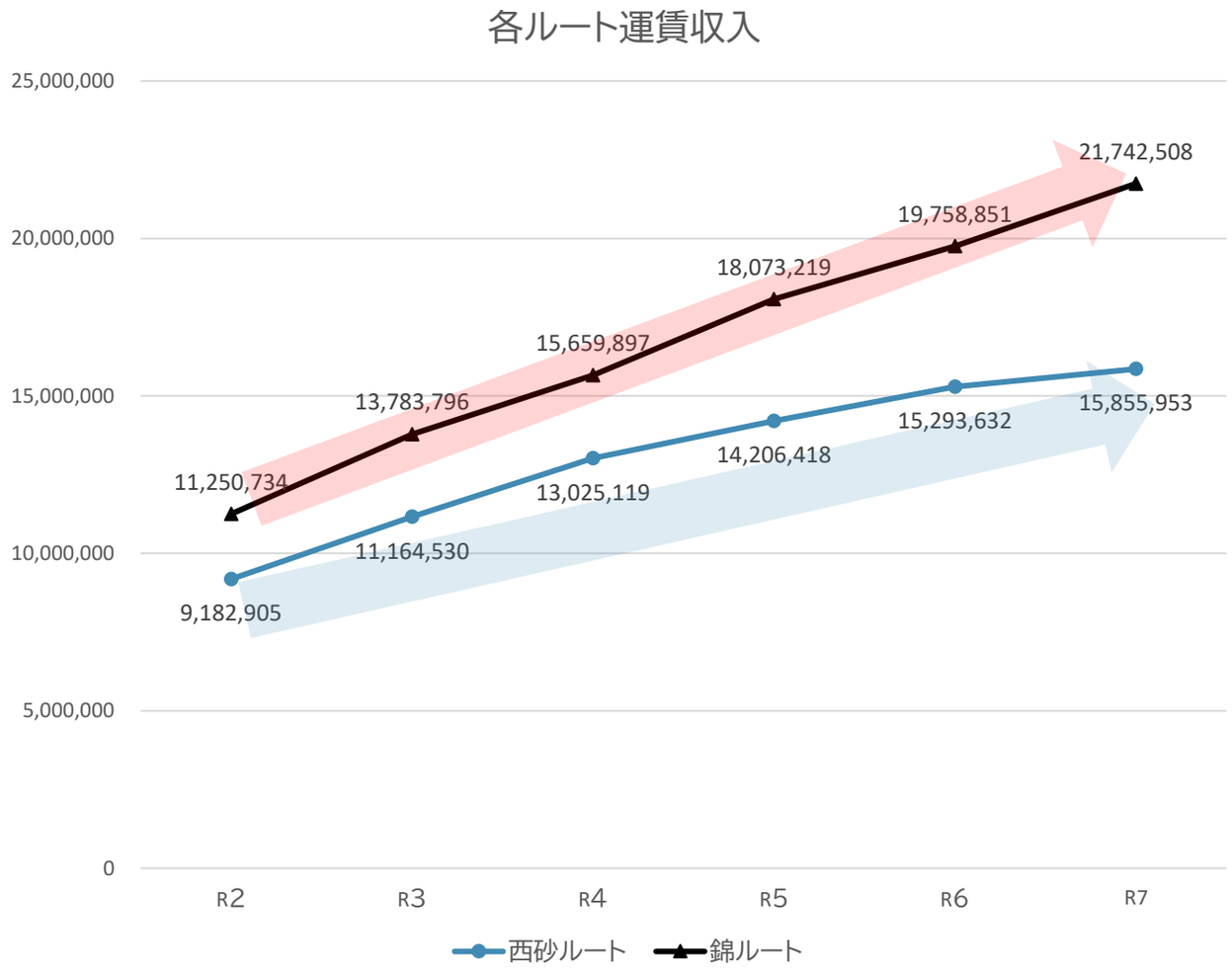
参考：各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

市内各所で運行本数が変化（主に減便）しているが、特に西砂・錦ルート周辺でも減便が発生しており、公共交通への請願や陳情が出されている。

2.くるりんバスを取り巻く現状(くるりんバスの利用者数)

- **利用者数は、年々増加傾向**で、地域の日常生活を支える移動手段として定着している。
- 利用者の増加により、**運賃収入も増加**している。

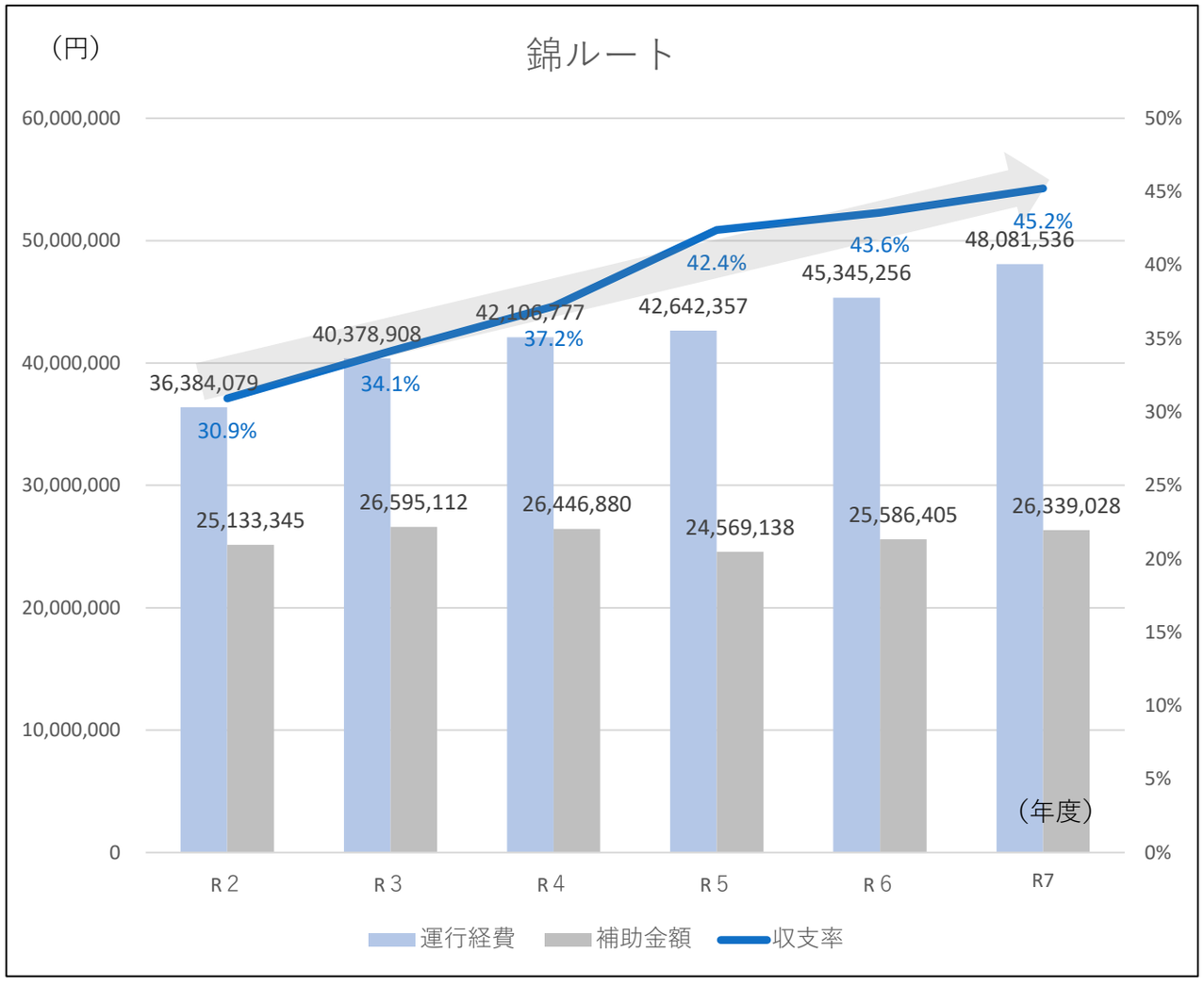


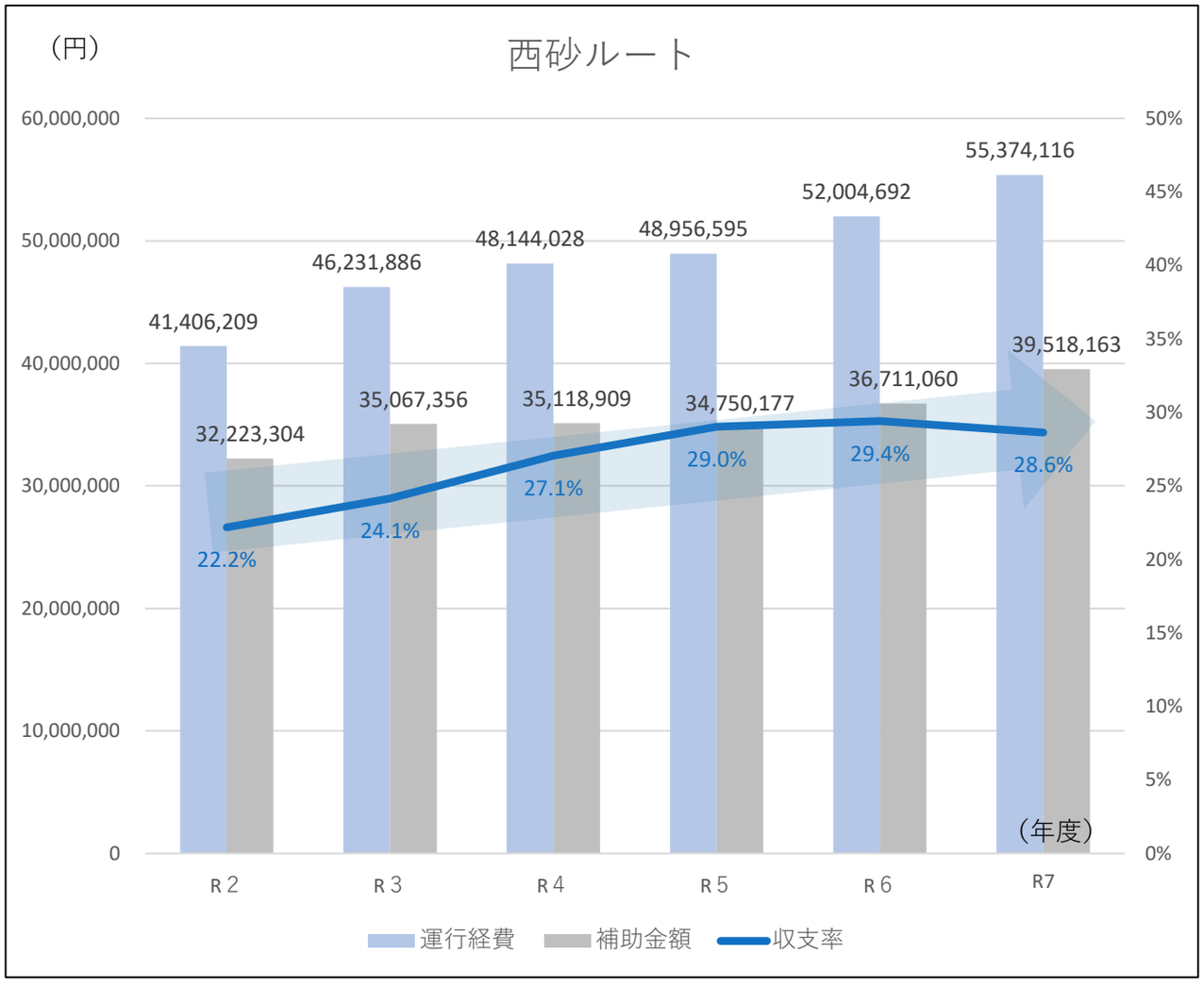


コロナ禍により大幅に減少した利用者数、運賃収入は堅調に増加傾向にありますが、バスの定員や便数は上限があるため、段階的に停滞傾向に推移することが予測される。

2.くるりんバスを取り巻く現状【運行経費、補助金額、収支率】

- 人件費や燃料費の高騰により**運行経費は増加傾向、市の補助金額も増加傾向**にある
- 運行経費に占める運賃収入の割合である**収支率は錦ルートは増加傾向だが西砂ルートは停滞傾向**





※補助金額は、臨時的経費除く。

運転手不足が続き人件費は高騰が予測され、運行経費は上昇傾向。運賃収入の上昇が運行経費の上昇を上回らない限り、現状を維持しても市の補助金額は増加していく見込み。

3. 調査・課題分析

目的を達成するために調査する。
路線バスの補完をする必要があるエリアはどこか？
主要な利用者が多いエリアはどこか？
利便性の維持・向上が求められるのはどんな項目か？

1.調査項目

ルート見直しの目的について、コミュニティバス再編計画の4つのコンセプト※を参考に、調査項目を調べる。

※「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」

目的

- 減便した路線バスのルートを補完する、新しいルートに再編する

調査項目

現在の錦ルート・西砂ルート周辺で**路線バスが減便して運行本数が減少したエリア（路線バスの運行本数が減少していないエリア）を調査し、補完の必要性があるエリア（必要性が乏しいエリア）**を調べる

目的

- 利用頻度の多い主要な利用者（通勤・通学利用者）が、利便性が維持・向上していると感じるルートにする

調査項目

くるりんバスを利用する**主な利用者（利用頻度が高い利用者）が多いエリア、時間帯（少ないエリア・時間帯）**を調べる

くるりんバスの利用者にサービス利便性、満足度を調査し、**改善の優先度が高い課題（改善の優先度が低い課題）**の項目を調べる

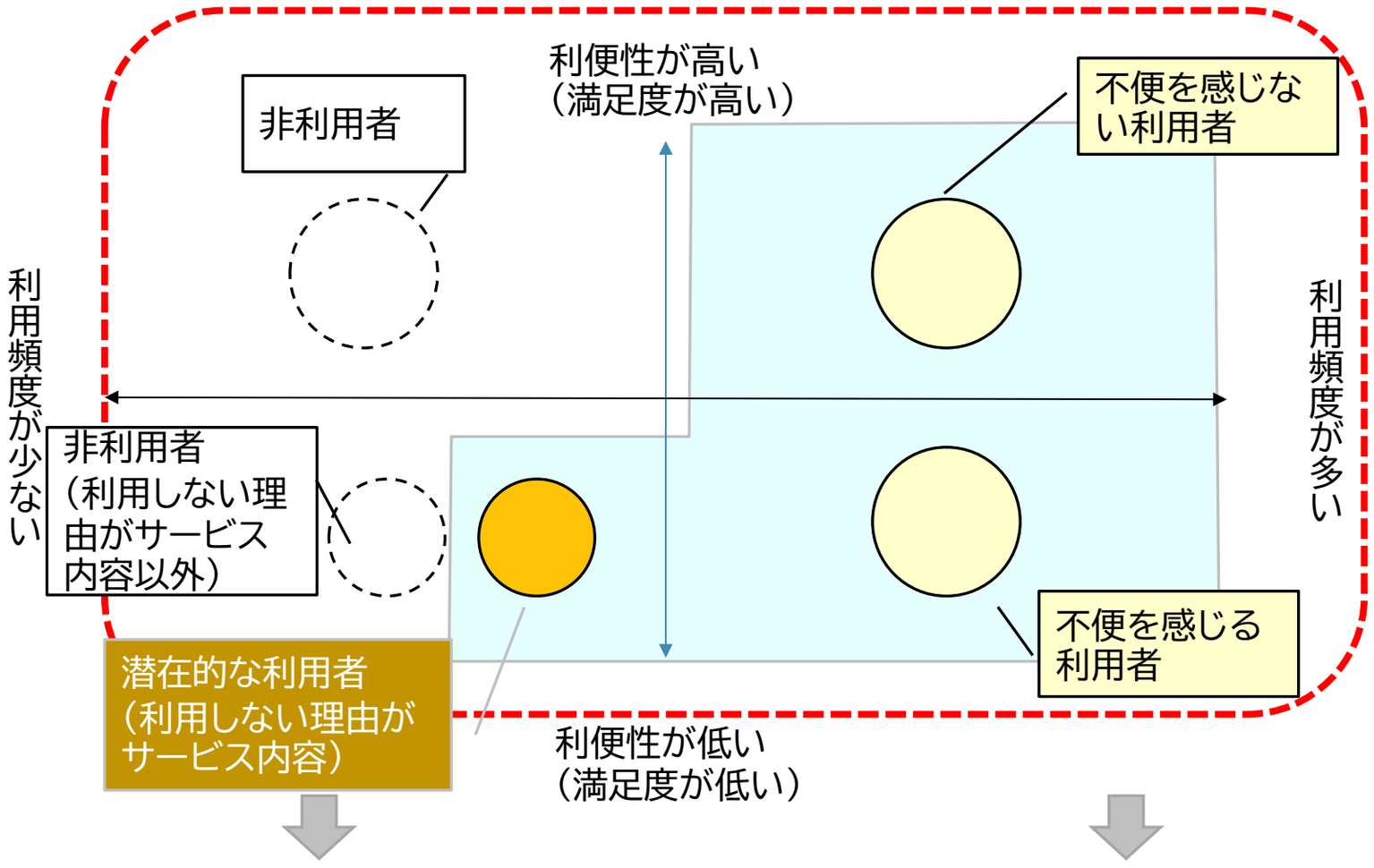
くるりんバスを現在**利用されていない方の理由**を調査し、ルート見直しで改善できる課題があるかを調べる

「ルート見直しの目的」に即して調査項目を再整理し「減便エリア」「利用の多いエリア・時間帯」「改善要望項目」「利用されない理由」の4つの項目を調査。

1.調査対象

調査ターゲット

利用者（利用頻度が高い）・非利用者（利用頻度が高くかつ、利用しない理由がサービス水準に起因する）【水色枠内】を調査対象とする



調査目的

1）潜在的な利用者の利用しない理由の把握

2）需要見込みが少ない地域の把握

1）利用者の満足度要因の把握

2）各停留所の需要規模の把握（利用者数）

利用者と、非利用者の調査対象を分類する。利用者は満足度が低い項目と、利用の多いエリアを調査。非利用者は利用しない理由の把握と需要見込みが少ないエリアを調査。

1. 調査の種類

調査名	調査方法	調査目的
データ調査（5月、9月）	R6年度バス事業者乗降報告データの調査分析 R7年度バス事業者運行本数データの調査	停留所別利用者数の把握 路線バス運行本数データ調査
乗降調査（5月）	調査日に乗車による目視調査 （利用者アンケートと同時）	停留所別利用者数（年代別三区分※）の把握
利用者アンケート調査（5月）	調査日利用者アンケート	利用者満足度、日常の利用頻度の把握
地域懇談会（7月）（オープンハウス型）	利用バス停調査・街頭アンケート	潜在利用者（利用の有無、利用しない理由）の把握、
潜在利用者アンケート（7月）	ルート沿線の自治会にへアンケート（QRコード）	潜在利用者の利用しない理由・需要規模の少ない地域の把握
	市ホームページによるWEBアンケート	
地域懇談会（10月）（懇談会形式）	質疑応答・感想アンケート	ルート仮案への意見、提案

※目視による推定

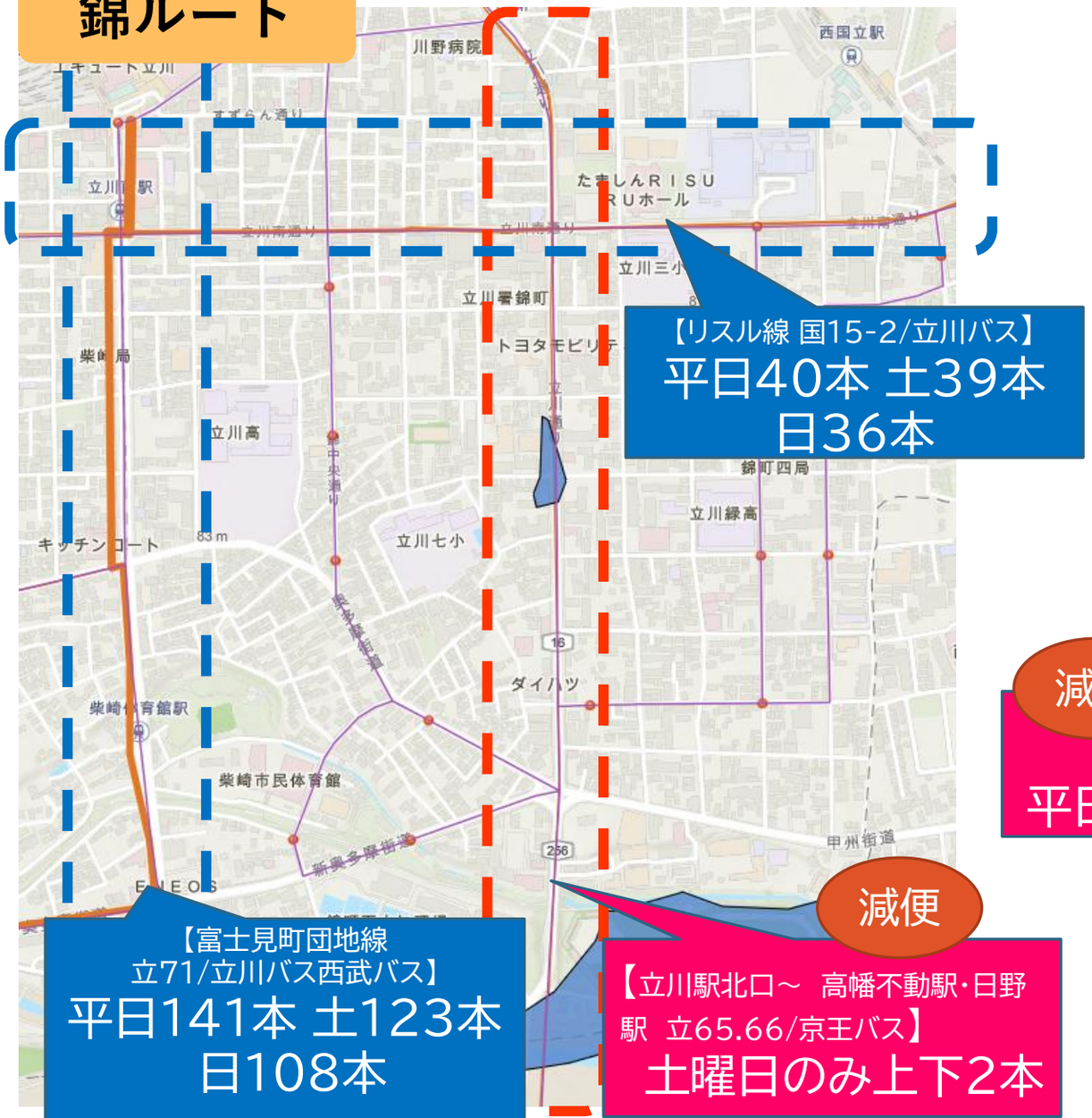
主に、『利用者』の課題は利用者アンケートと乗降調査で、『潜在的利用者』の利用しない理由は第1回懇談会と街頭アンケート、WEBアンケートで調査を実施した。

2. 路線バス減便エリアと交通不便地域（路線バスの運行本数）

路線バスの現在の運行本数や前回くるりんバスの再編以降で運行本数が減少したエリアを調査し、**補完の必要性があるエリアと交通不便地域※**を調べた

※交通不便地域(地図内の青網掛け箇所)
①バス停もしくは鉄道駅、モノレール駅のいずれかから300m以内の地域
②①の地域のバス停で、運行本数が1時間に1本以上（片道）のバス停（片道17本/日）

錦ルート

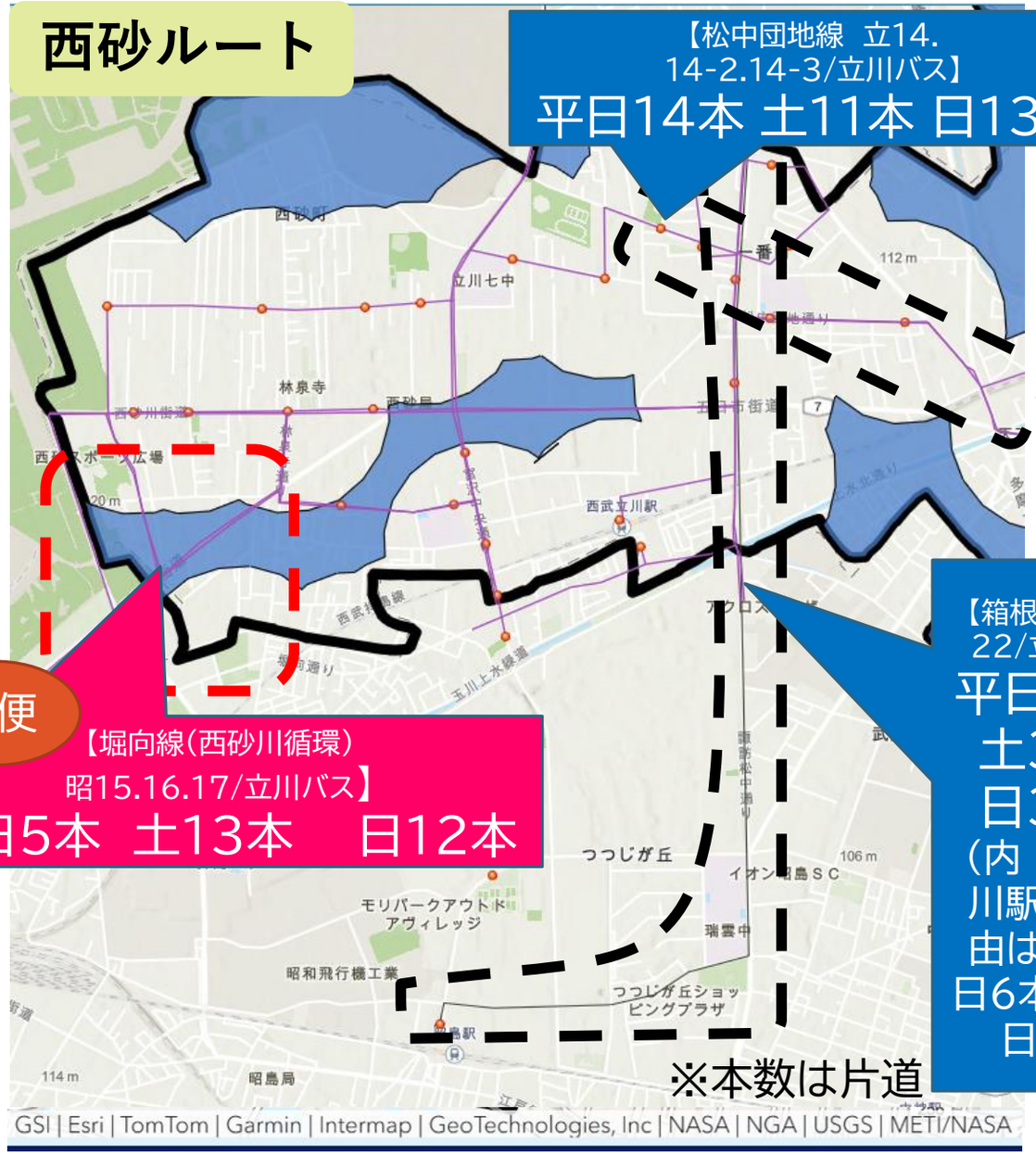


【リスル線 国15-2/立川バス】
平日40本 土39本
日36本

【富士見町団地線
立71/立川バス西武バス】
平日141本 土123本
日108本

減便
【立川駅北口～ 高幡不動駅･日野駅 立65.66/京王バス】
土曜日のみ上下2本

西砂ルート



【松中団地線 立14.
14-2.14-3/立川バス】
平日14本 土11本 日13本

減便
【堀向線（西砂川循環）
昭15.16.17/立川バス】
平日5本 土13本 日12本

【箱根ヶ崎線 昭22/立川バス】
平日40本
土38本
日34本
（内 西武立川駅南口経由は昼間平日6本 土5本 日5本）

※本数は片道

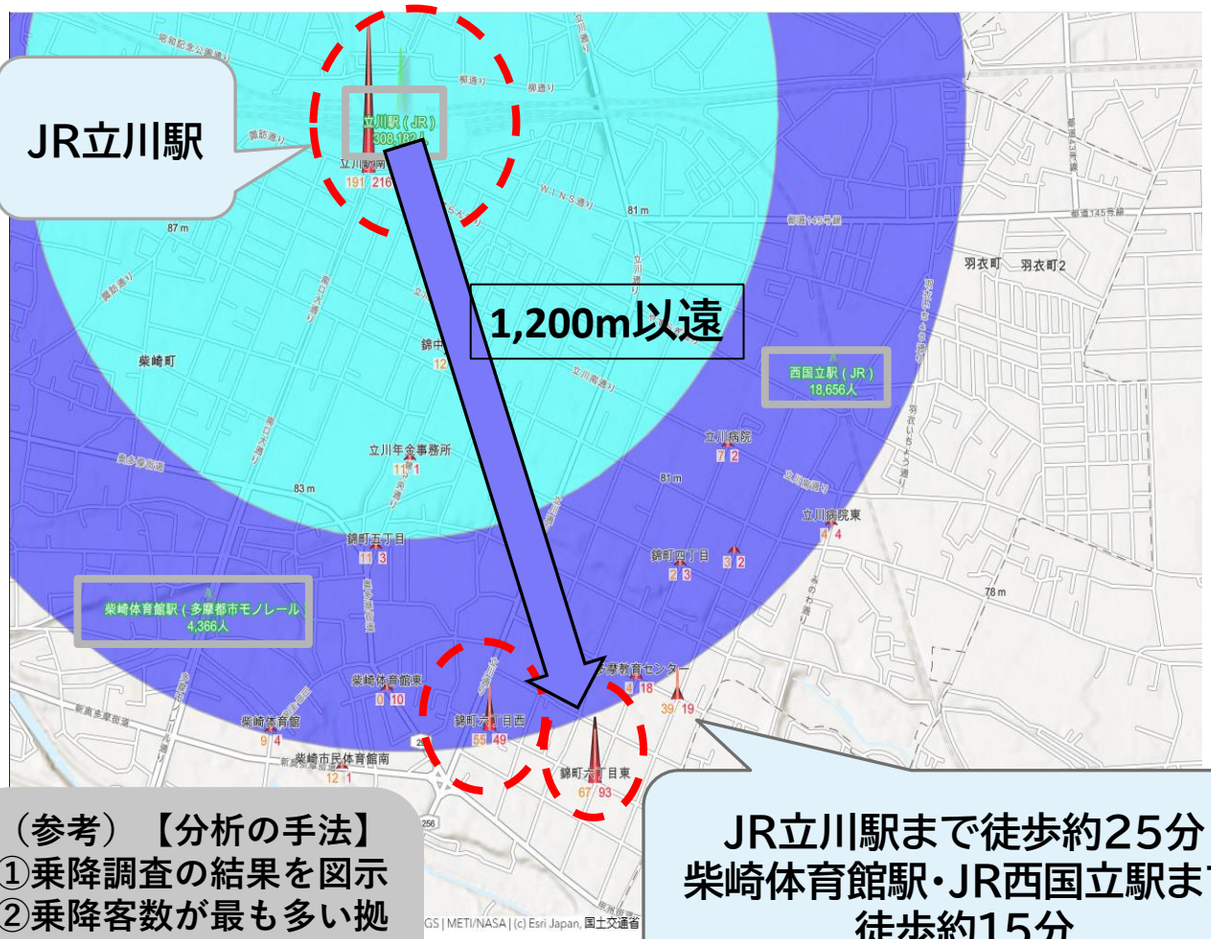
Powered by Esri

錦ルートは一部立川通り沿いに交通不便地域が発生している
西砂ルートは西砂町西部地域に不便地域が発生している

2. 各停留所の乗降者数の傾向①（利用者の多い停留所と駅との距離）

主な利用者（利用頻度が高い利用者）が多いエリアを図るため、各停留所から駅までの距離と乗降者数の関係性を調べた。駅から1,200m以遠のバス停では乗降者数が多い傾向にある。

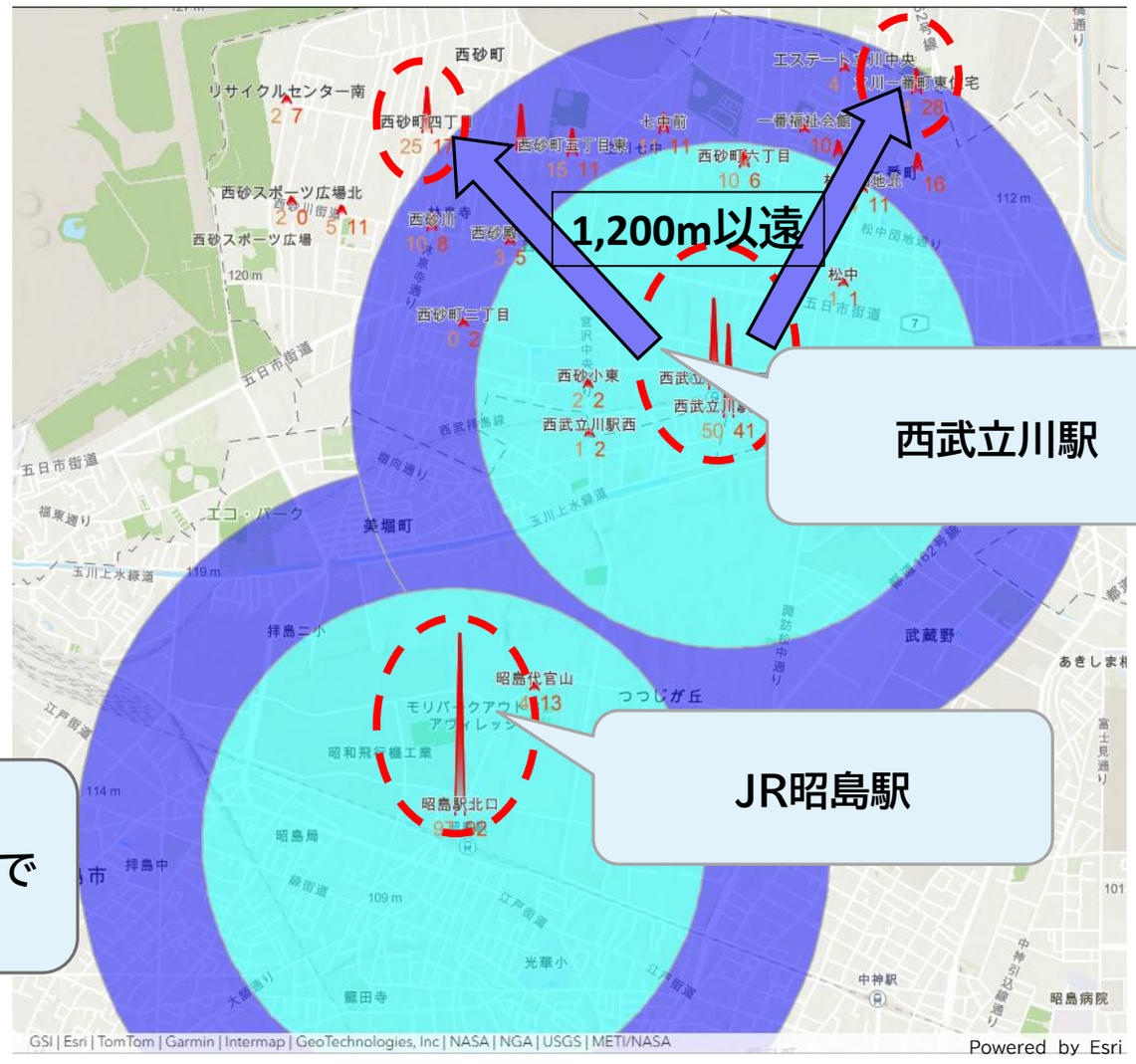
錦ルート



（参考）【分析の手法】
①乗降調査の結果を図示
②乗降客数が最も多い拠点（主要駅）から半径800m、1,200mを円で描く

西砂ルート

：主要バス停

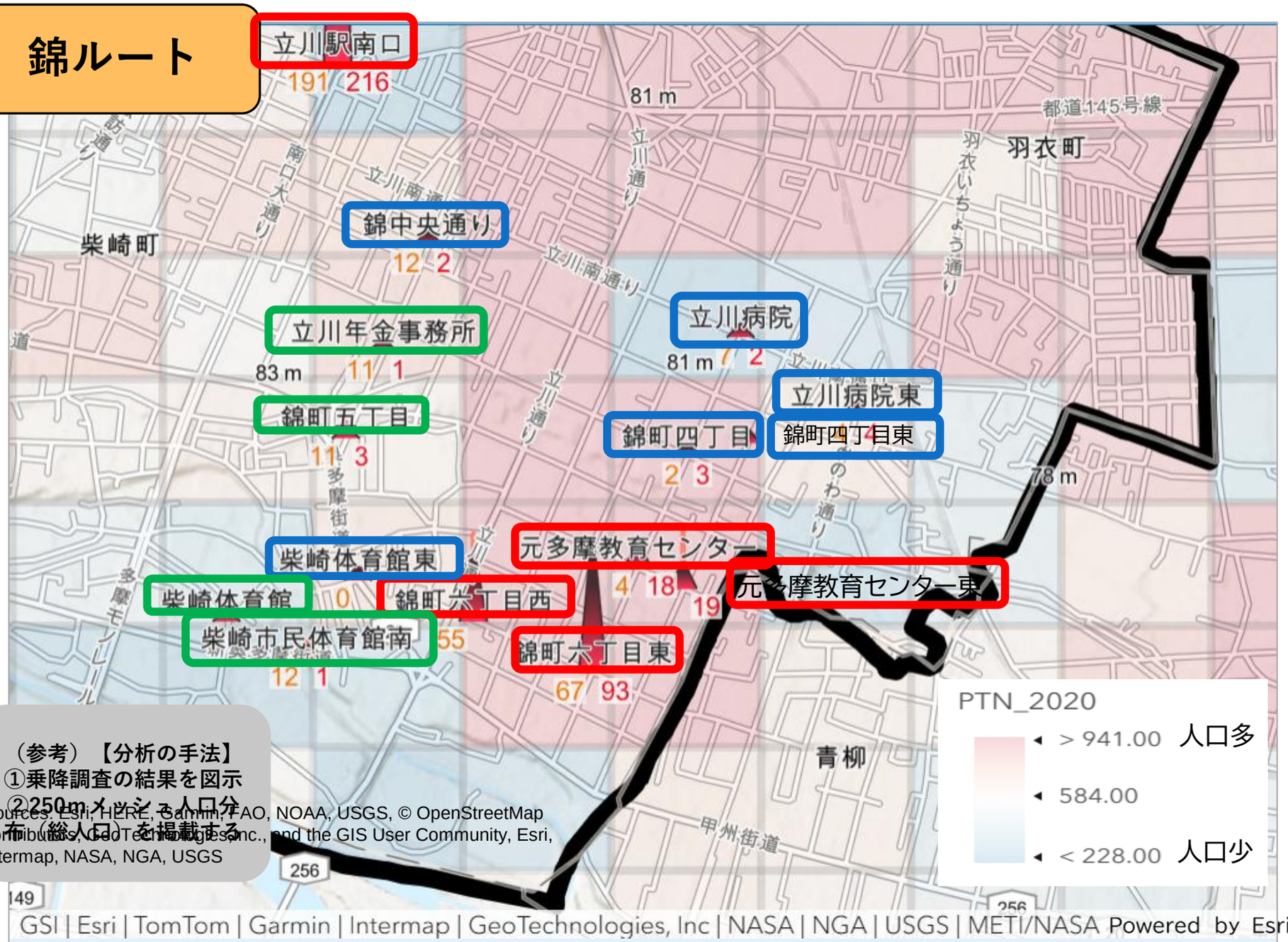


錦ルートは錦町六丁目付近（坂下）、西砂ルートは西砂町四・五丁目、一番町は立川一番町東住宅付近など、主要駅から遠い地域ほど、バスの利用者が多い傾向にある。

2. 各停留所の乗降者数の傾向②（乗降なく通過するバス停(利用頻度の少ないエリア)）

主な利用者(利用頻度が低い利用者)が少ないエリアを図るため、人口及びくるりんバスの停留所通過率※を分析した。錦ルートでは、錦町六丁目西・東、元多摩教育センター東、元多摩教育センターのバス停の通過率が低い。(よく利用されている)

錦ルート



：通過率が50%以下のバス停

：通過率が50%から66%未満のバス停

：通過率が66%以上のバス停

※くるりんバスの停留所通過率
　くるりんバスの一日の運行便数の内、乗車も降車もない便が何割かを調べた値
（通過率が高いほど停車回数が少ない）

（参考）【分析の手法】
①乗降調査の結果を図示
②250mメッシュ人口分布（総人口）を掲載する

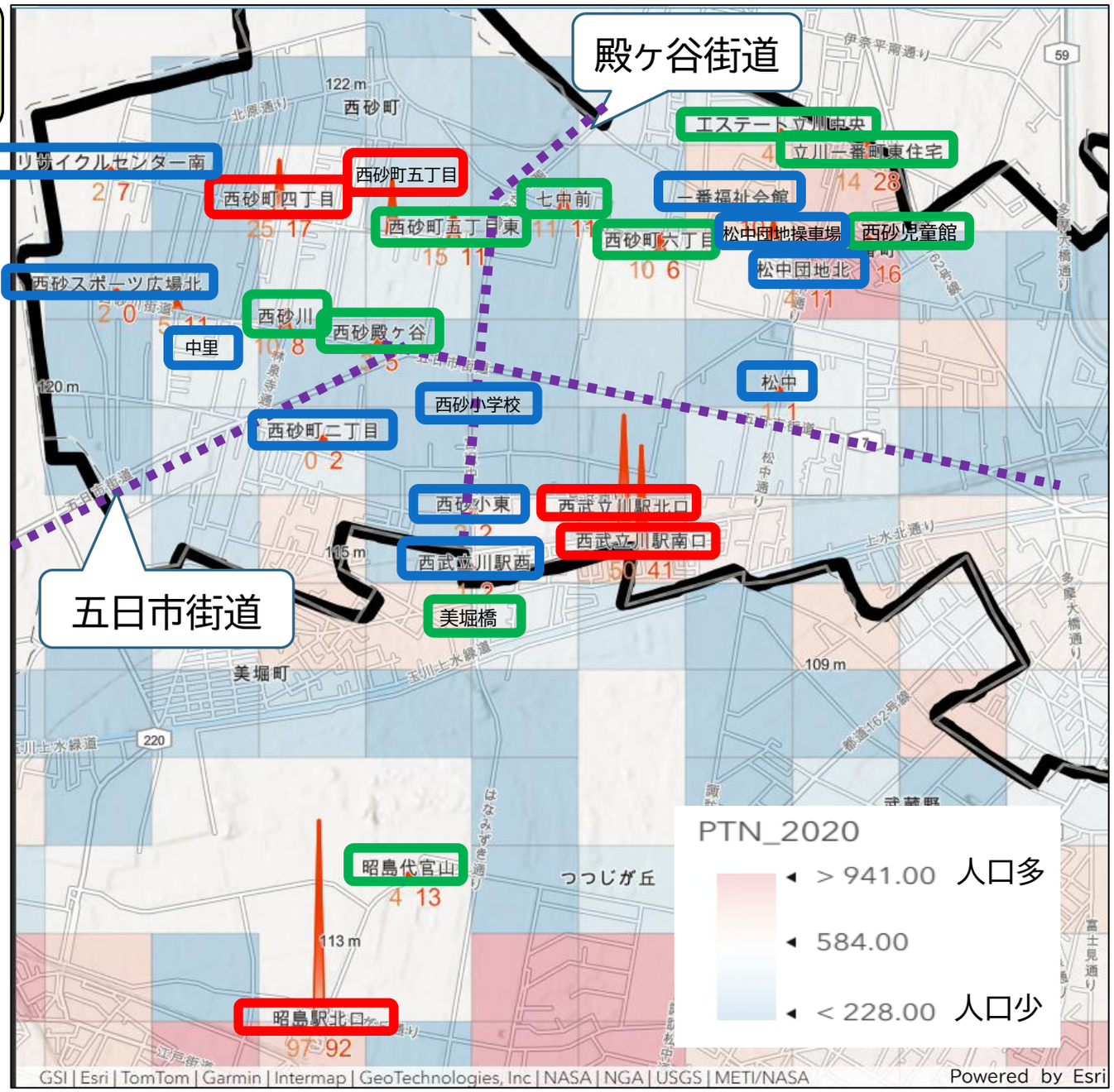
Sources: Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, GeoTechnologies, Inc., and the GIS User Community, Esri, Intermap, NASA, NGA, USGS

錦町の南東部(国立市境かつ坂下)のバス停は、乗降者数が多い傾向にある。(駅を除く)

2. 各停留所の乗降者数の傾向②（乗降なく通過するバス停（利用頻度の少ないエリア））

西砂ルートでは、西砂町四丁目、西砂町五丁目、西武立川駅南口のバス停の通過率が低い。（よく利用されている）

西砂ルート



：通過率が50%以下のバス停

：通過率が50%から66%未満のバス停

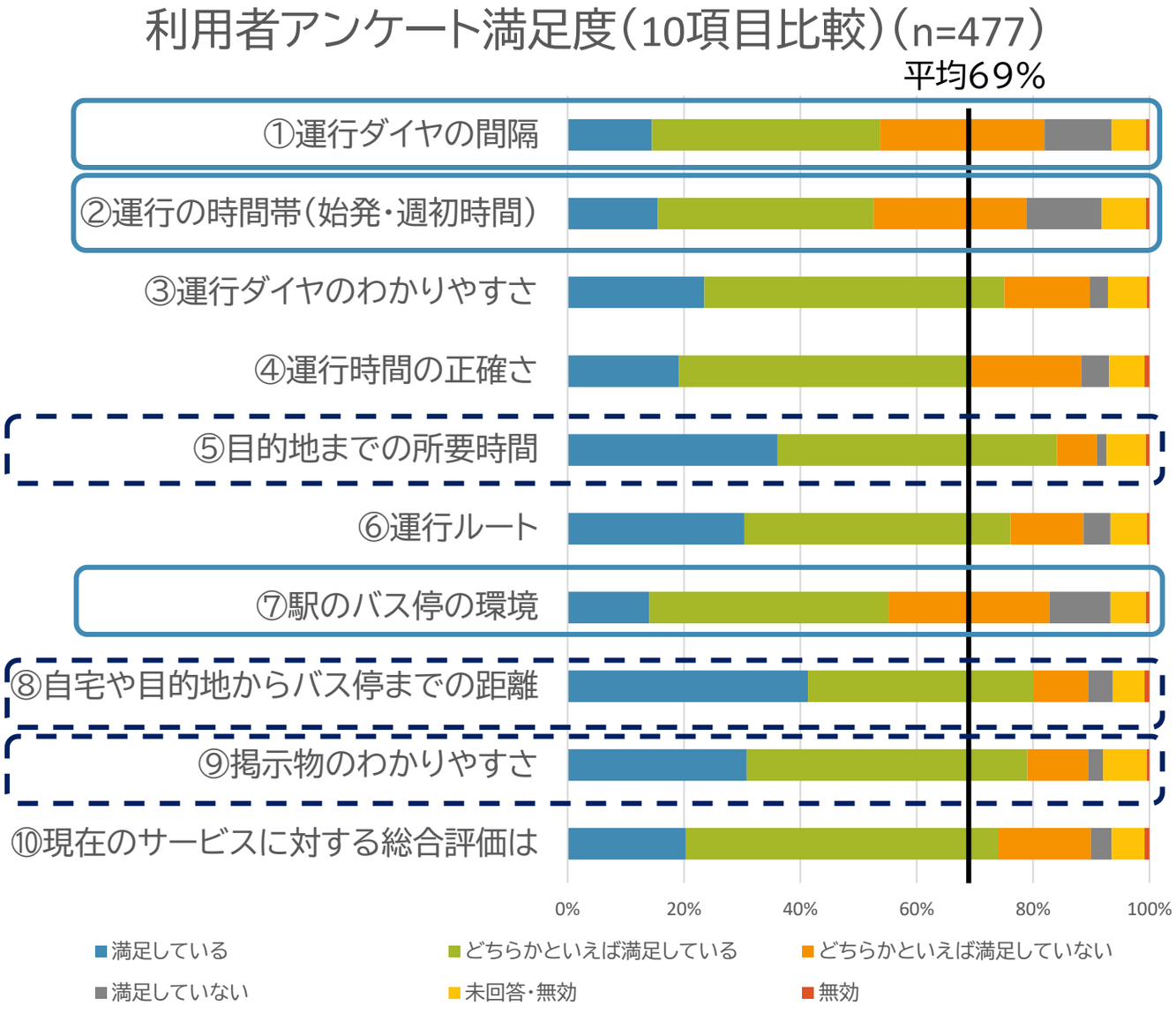
：通過率が66%以上のバス停

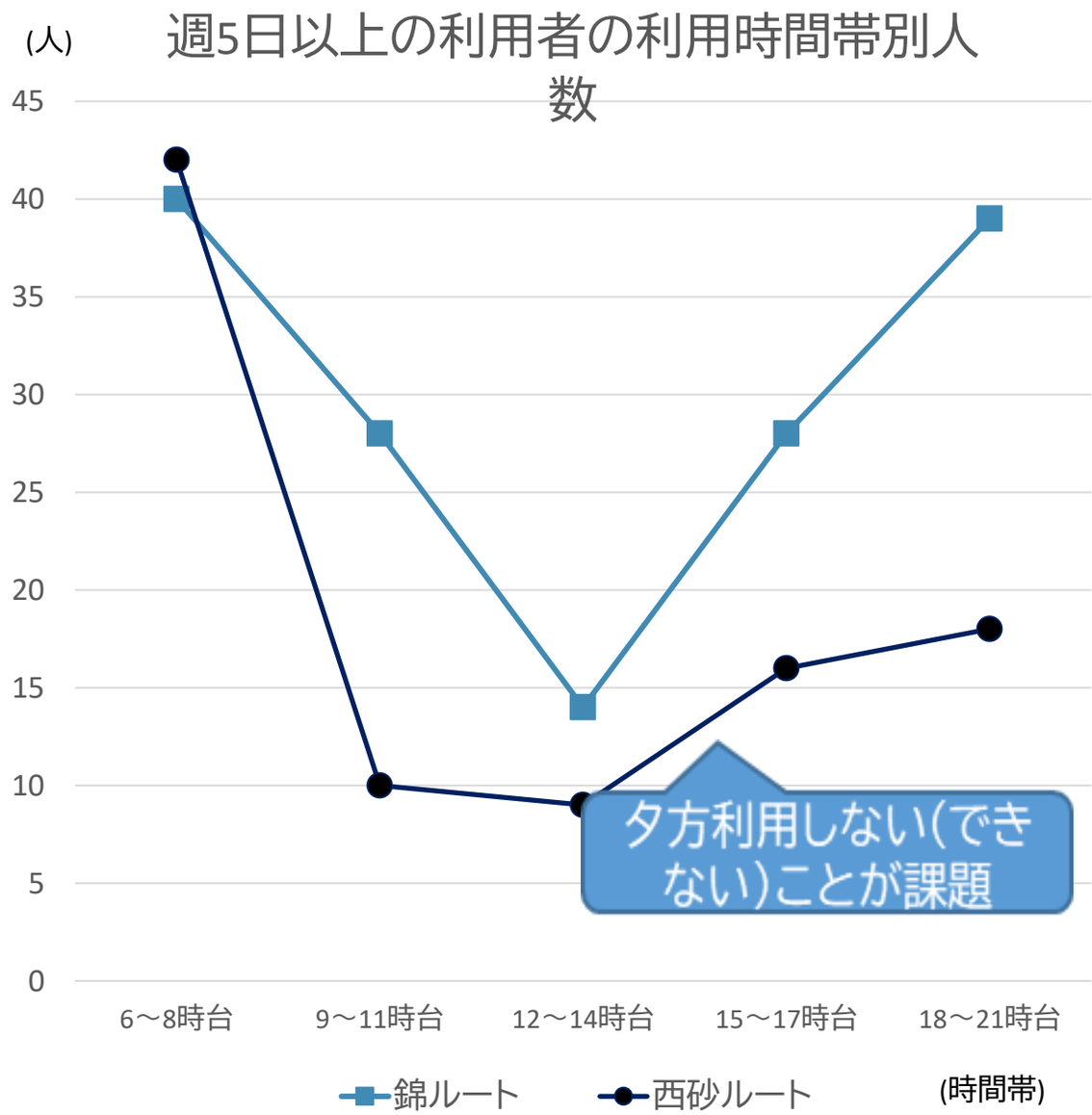
（参考）【分析の手法】
①乗降調査の結果を図示
②250mメッシュ人口分布（総人口）を掲載する

北西部のバス停（五日市街道以北）と北東部は、乗降者数が多い傾向にある。

2. 利用者満足度（満足度が平均以下の内容、主要な利用者の利用時間帯）

改善の優先度が高い課題（改善の優先度が低い課題）項目を抽出するため、
利用者アンケートの満足度調査では、利用者の満足度が平均を下回った項目を分析。
利用時間帯別人数のグラフでは、週5日以上の利用者の利用時間帯別人数の推移を分析した。



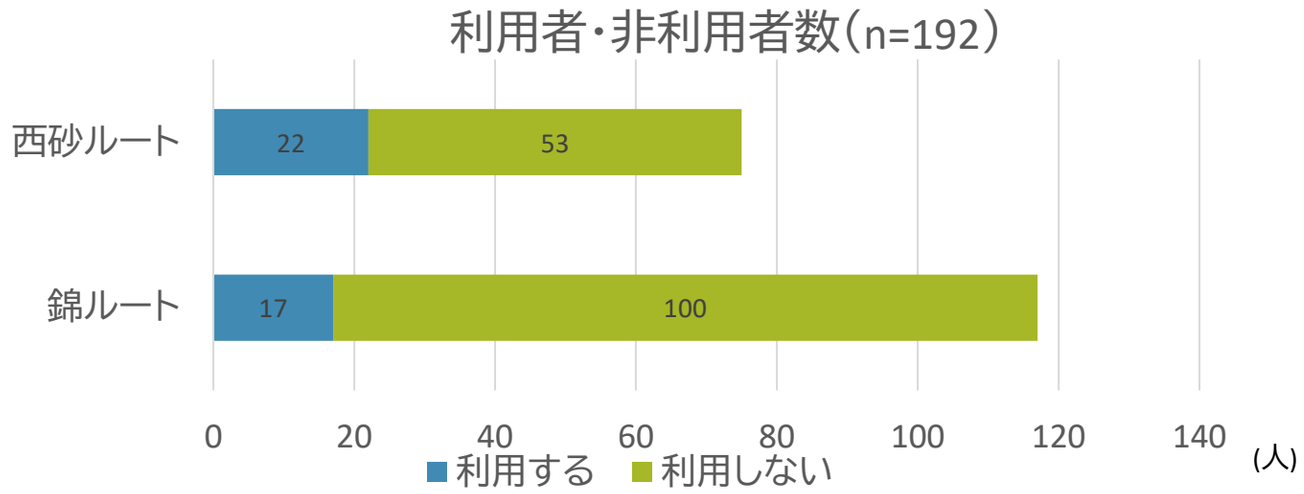


利用者は『運行ダイヤの間隔』、『運行の時間帯』、『駅のバス停の環境』についての満足度が低い傾向にある。

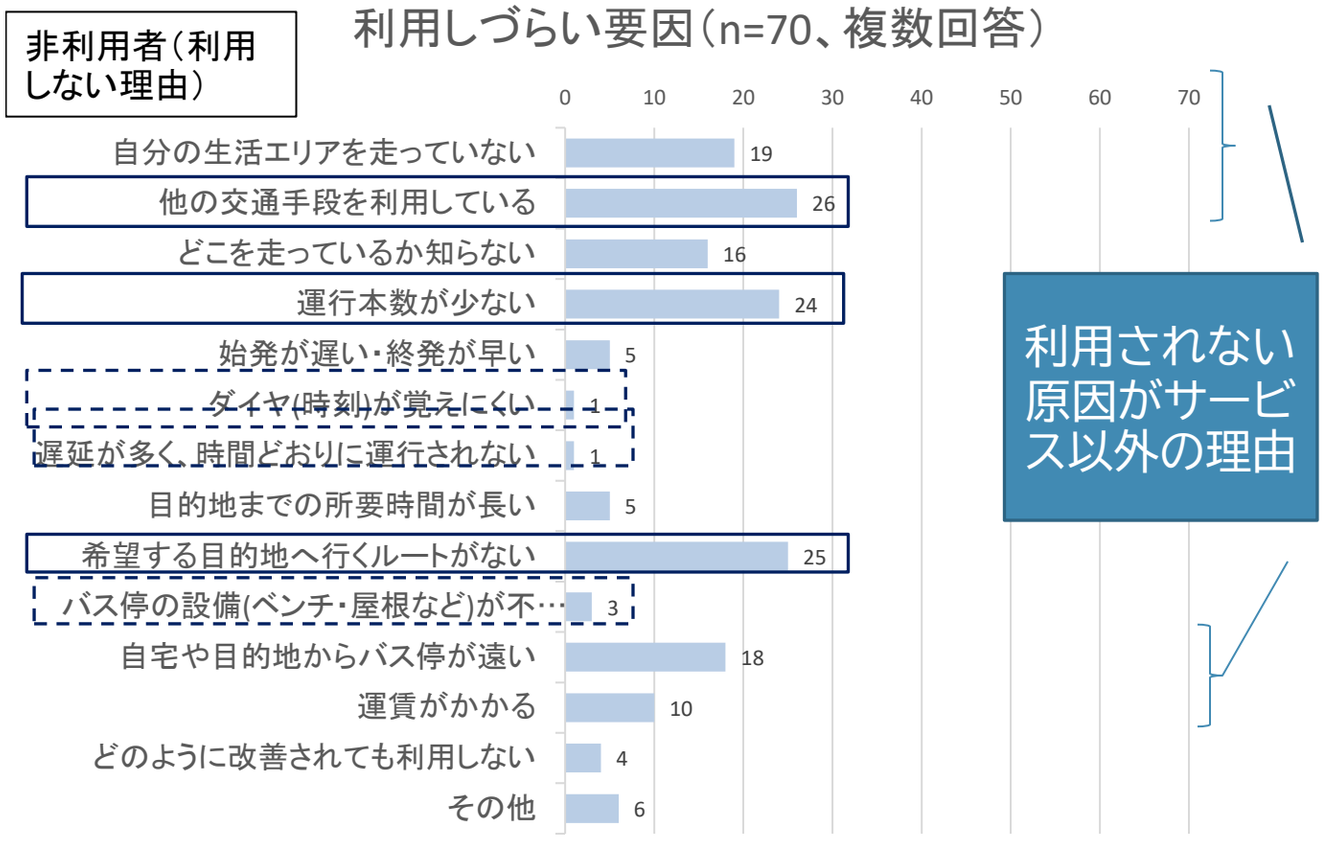
錦ルートは、朝晩の利用が多い。
西砂ルートは、朝の利用は多いが夕方の利用は朝に比べて少ない。

2. 潜在需要者のくるりんバスを利用しない理由

利用されていない方の理由を調べるため、第1回くるりんバス地域懇談会では、潜在需要者が<u>くるりんバスを利用しない理由</u>についてアンケートを取った。



非利用者（利用しない理由）



利用されない原因がサービス以外の理由

アンケート自由記載欄

錦ルート	西砂ルート
目的地へ行くルートがない	運行本数が少ない
バス停から目的地までが遠い	バス停の数が少ない
バス停の環境が悪い	目的地までの所要時間が長い
運賃が高い	土日の便数が少ない
始発が遅い・終発が早い	乗りたい時間にバスが走っていない

潜在利用者は『運行本数』や『目的地に行くルート』への改善要望が最も多かった。しかし、『他の交通手段を使っている』など『利用されない原因はサービス以外の理由も多いため、サービス内容を充実すれば利用が増えるとは限らない。

3. ルートを取り巻く課題（調査結果まとめ）

調査結果について、ルートごとに分類し一覧化する。

	錦ルート		西砂ルート	
	ある（多い）	乏しい（少ない）	ある（多い）	乏しい（少ない）
補完の必要性がある（必要性が乏しい）エリア	立川通り	路線バスの走行エリア （立川南通り等）	西砂町西部	路線バスの走行エリア （松中通り等）
主な利用者が多いエリア（少ないエリア）	錦町六丁目付近（坂下）	坂上エリア	西砂町四・五丁目 五日市街道より北	五日市街道より南 リサイクルセンター周辺
主な利用者が多い時間帯（少ない時間帯）	朝・夕時間帯	昼時間帯	朝時間帯	昼・夕時間帯
改善が望まれる課題	運行ダイヤの間隔 運行時間帯 バス停の環境	所要時間 目的地までの距離	運行ダイヤの間隔 運行時間帯 バス停の環境	所要時間 運行時間の正確さ
利用されていない方の理由	運行本数が少ない 目的地に行くルートがない		目的地までの所要時間が長い	

利用の多いエリア、補完の必要なエリア、需要の少ないエリアを抽出し、各ルートのどこに資源を配分するかの目安とする。
運行本数、運行時間帯、目的地等要望の多い項目を優先し、資源の配分バランスを考える。

3. 課題への対策（新ルート見直し方針）

ルートを取り巻く課題を解消するための考え方について、新ルート見直し方針を定める。

ルート・ダイヤの効率化

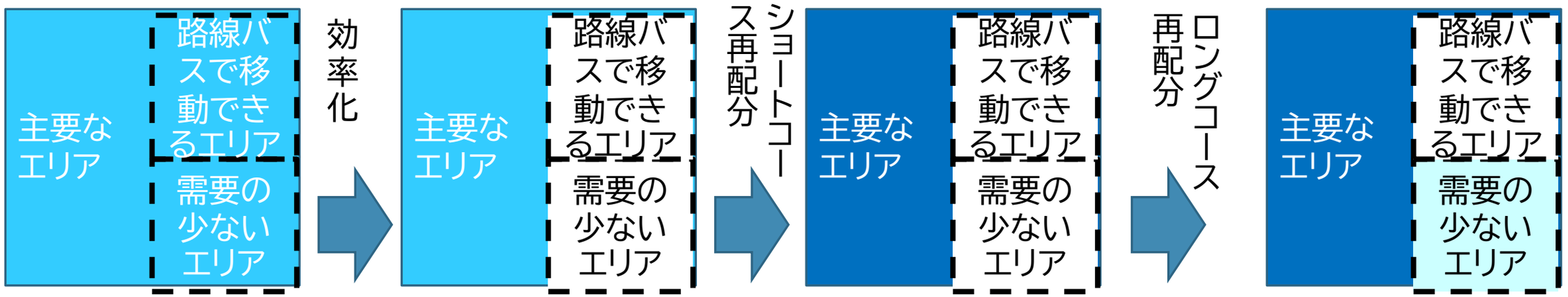
- 乗降者数に着目し、利用の少ないエリアと多いエリア、民間路線バスで移動できるエリアと移動できないエリアを分類して、**幹の需要が見込めないエリアはルート・ダイヤを効率化し、サービス維持向上にかける分の資源を確保する**

高頻度のショートコースを設ける

- 需要が多く・路線バスと競合しないエリアは、利用者の目的地への速達性を高めるため、**利用の少ない停留所への経由を減らすことで運行時間を短くし、効率化して得た資源を運行本数や運行時間帯に配分する**

頻度の少ないロングコースを設ける

- 需要は少ないが路線バスと競合しないエリアは、減便エリアを補完する停留所やショートコースで止まらない停留所を通ることを目的に資源を再配分することで、**低頻度だが日常生活の維持に必要なサービスを確保に配分する**



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

4.具体的ルート検討の前提条件

ルートを検討する際の前提

検討の前提条件

ルートを取り巻く課題や新ルート見直し方針を踏まえたうえで、各ルートを検討するにあたり共通で認識することを「前提条件」として取りまとめる

① 関係法令等への適合

- 道路幅員や法定速度などの安全基準を満たし、関係法令及び国の通知・基準等に適合するルートを基本とします。

② 安全な運行の確保

- 交通管理者や道路管理者からの指導内容を踏まえるとともに、運行事業者が安全に運行できると判断するルート、停留所となるよう検討します。
  - ✓見通しの悪い交差点
  - ✓右折が困難な箇所
  - ✓大型車との離合が困難な道路
  - ✓安全な乗降場所を確保できない箇所　　等

③ 実現可能性の確保

- 現在の道路環境で運行可能なルートを基本とし、道路拡幅や信号機設置など、大規模な道路整備を前提とするルートは将来の課題として、対象外とします。

令和9年度内の新ルート運行を目指して可能なルートを検討

5. 各ルートの検討

錦ルートの見直しの考え方と具体的なルート検討(経由地)

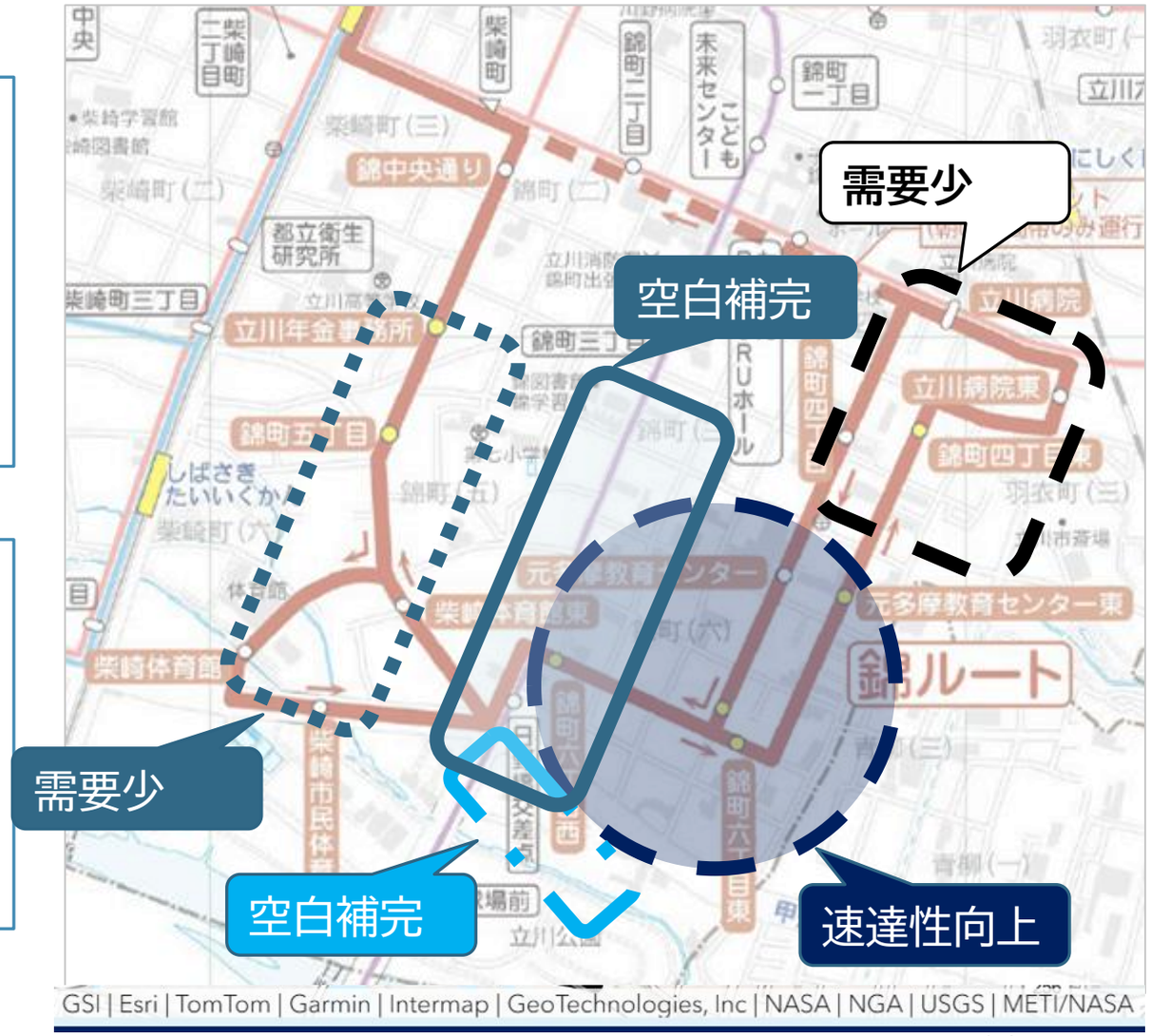
	ルート見直しのポイント(調査結果)
錦 ルート	• 需要の多い(乗降客数の約8割が利用する)錦町六丁目付近への効率的かつ速達性の高いルート(幹の役割) • 路線バスの大幅な減便の影響を踏まえ立川通りを補完(枝葉の役割)

錦ルートショートコース

- 錦町六丁目西・東停留所・元多摩教育センター東等を通り立川駅南口へ到達する循環便
- 現行の錦町五丁目、柴崎体育館、立川病院東等は経由しない(ロングコースで対応)

錦ルートロングコース

- 錦町三丁目、青柳大通り南(国立)、たましんRISURUホール、日野橋交差点東等(甲州街道)を通り立川駅南口に到達する循環便
- 錦町六丁目西・東、元多摩教育センター東等は経由しない(ショートコースで対応)



需要が多い地域が明確であることから、速達性を高めることに資源を配分する。空白地域の補完は現行ルートより大回りにするコースを運行する。

西砂ルートの見直しの考え方と具体的なルート検討（経由地）

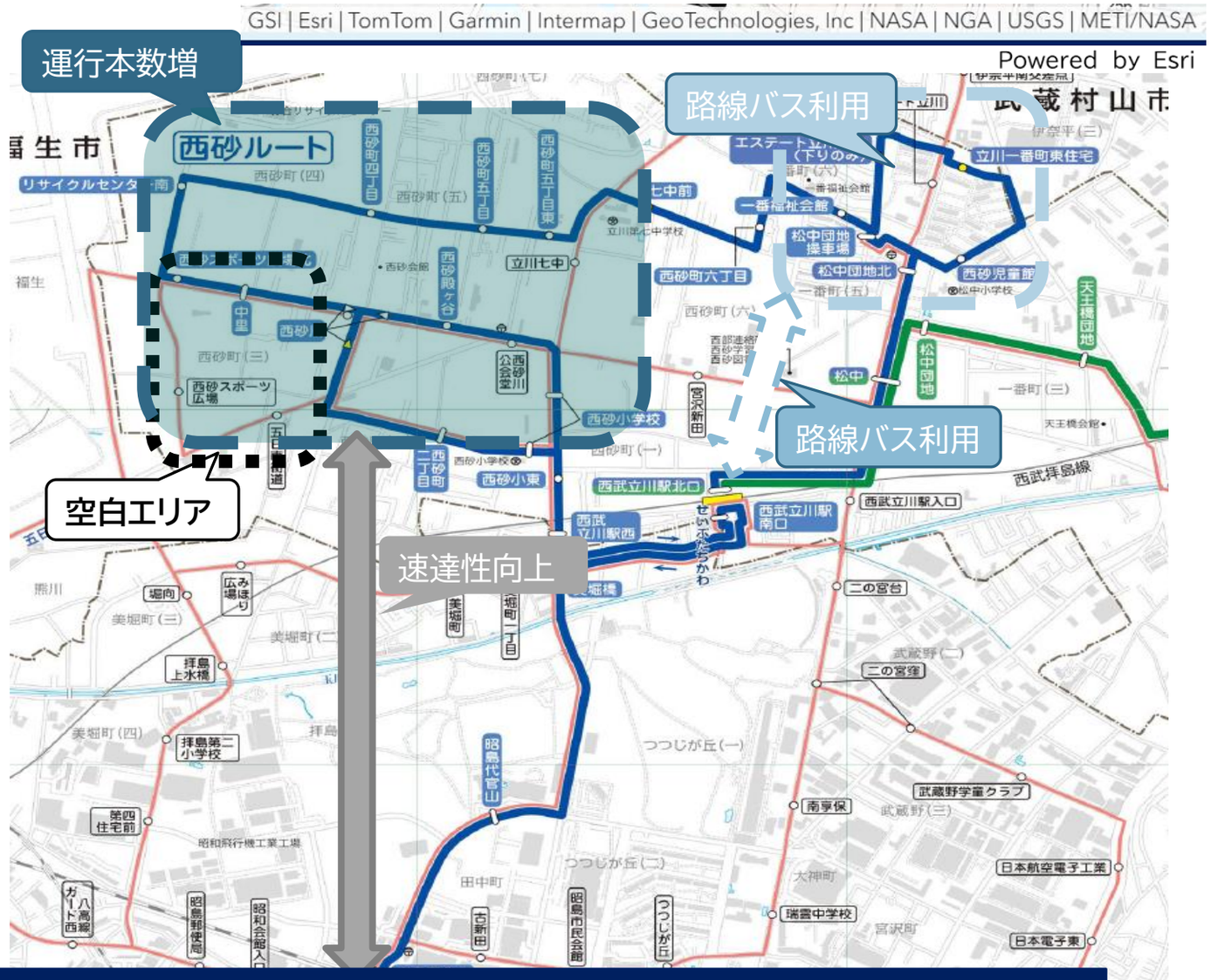
	ルート見直しのポイント（調査結果より）
西砂ルート	• 西武立川駅、昭島駅への効率的かつ速達性の高いルート（幹の役割） • 一日約40本走る一番町の路線バスとの共存 • 民間路線バスの大幅な減便の影響を踏まえ堀向線（西砂循環線）のバスネットワークの再編（枝葉の役割）

西砂ルートショートコース

- 西砂町四丁目や西武立川駅南口を通り昭島駅北口と松中団地操車場を往復する上下便
- 西武立川駅北口、立川一番町東住宅、西砂児童館は経由しない（路線バスで対応）
- 中里・五日市街道・リサイクルセンター南は経由しない（ロングコースで対応）

西砂ルートロングコース

- 中里・五日市街道・西砂スポーツ広場を経由する。
- 西砂スポーツ広場北・リサイクルセンター南は経由しない



くるりんバスしか利用が困難な地域への資源配分を優先してルートを再編。
需要の少ないエリアへは近隣路線バスの運行本数を踏まえて資源を配分する。

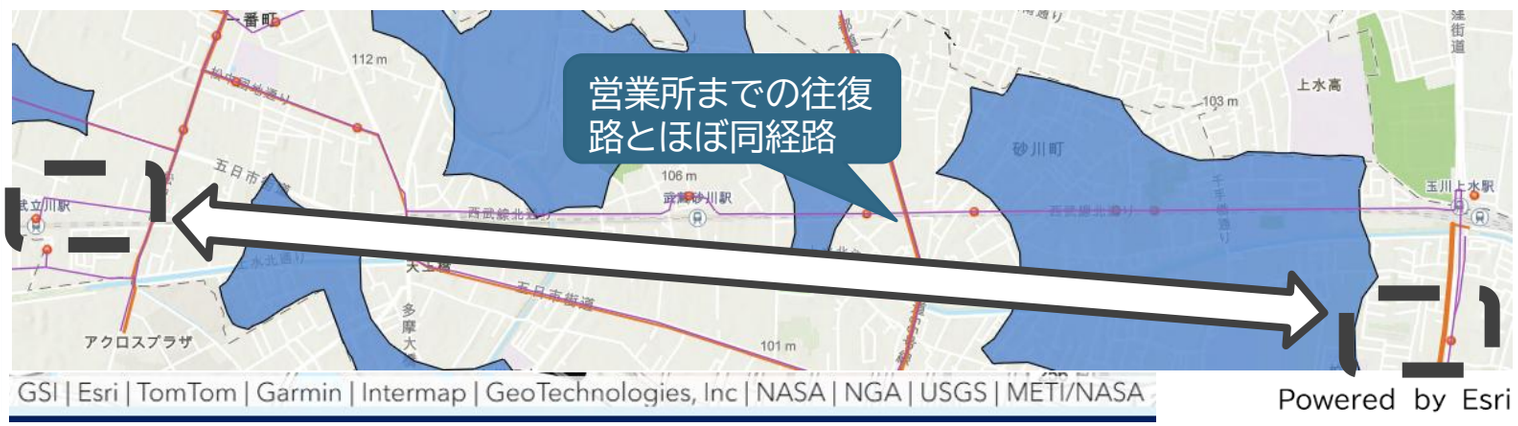
支線の見直しポイント(曙・西砂ルート)と具体的なルート検討

	ルート見直しの考え方
曙支線	• 一便あたり平均で5人以下と需要が低い • 運行距離が短く、ルート沿線の住民が限られている • 錦ルートの回送便だが、支線のルートを経由する運行時間が必要。(便数に影響している)
砂川支線	• 一便あたり平均で4人以下と需要が低い • 下り線はバス停が設置できず、ルート沿線の一部住民は上り便しか利用できない • 西砂ルートの車庫回送便であり、運行時間の確保は不要。(便数への影響は少ない。)

曙・砂川支線のあり方

- 乗降客数が少なくかつ、廃止することで錦ルートの運行時間の確保に支障が出るので曙支線は廃止
- 乗降客数が少ないが、存続しても西砂ルートの運行時間は確保できるので砂川支線は一時的に存続し、地域内交通パイロット事業(砂川・上砂モデル)の状況を踏まえて再度検討する





支線は需要量と、本線への便数への影響度合いを勘案して廃止を検討する(あり方)

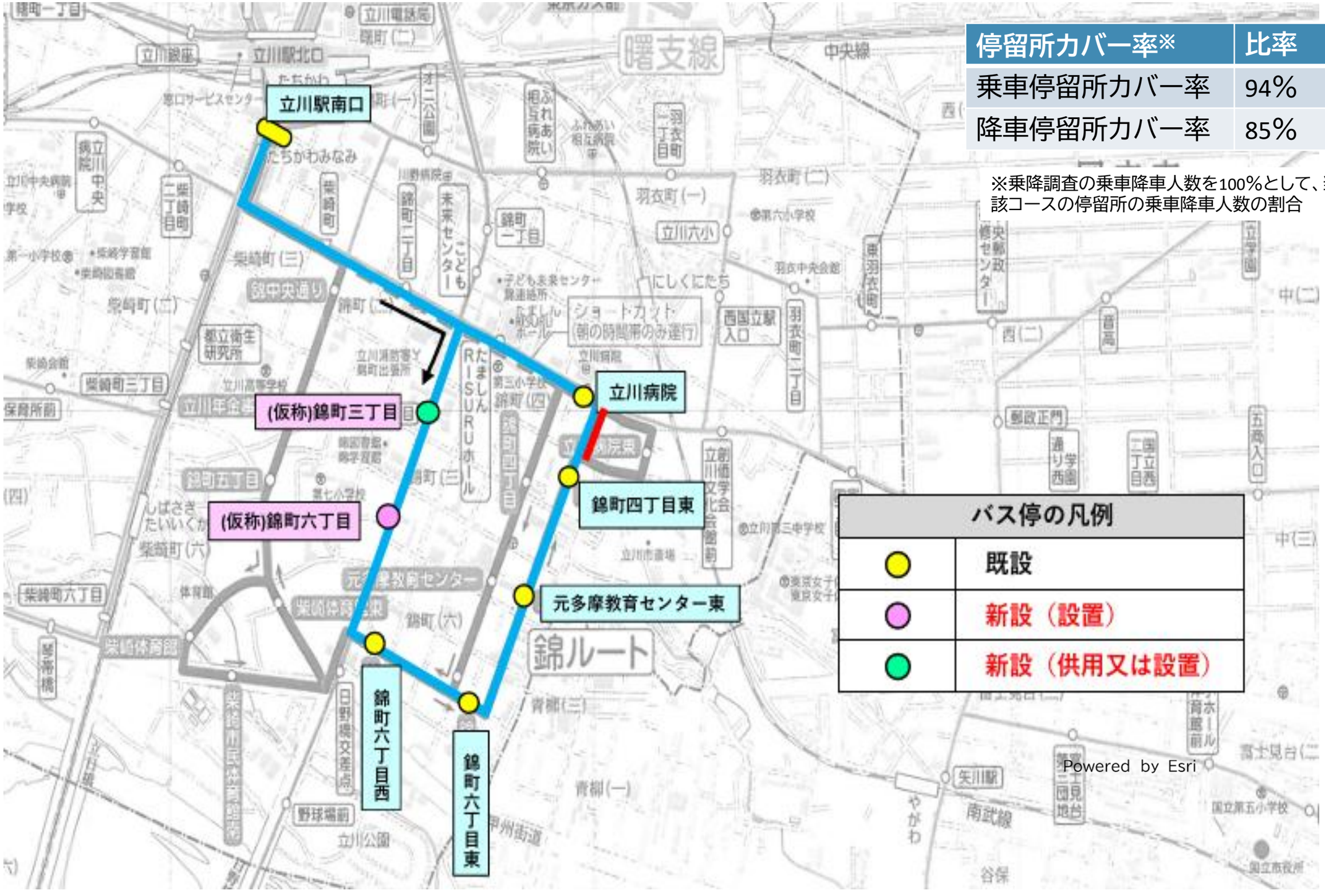
6. ルート素案

1.素案の内容説明、注意事項

- 西砂ルートは周辺の路線バス事業の動向を踏まえて素案の見直しを行うため、現行見直しのスケジュールを変更する（3ヶ月延期）
- 素案は運行ルート・ダイヤは決定前の案であり以下の理由から変更可能性がある。
  - パブリックコメントのほか、市民説明会への意見などを参考に原案を作成する
  - 交通管理者（警察）による運行ルートの実査の結果見直されることがある
  - 道路管理者や、地権者の要請により、停留所の場所が修正、削除、移動することがある
  - パブリックコメントに際しては、利用者の意見を聞くためのアンケートも同時に実施する
  - その他予期しない事象が素案策定後発生した場合は、再度ルート素案を作成することがある。



2.錦ルート素案(ショートコース)



停留所カバー率※	比率
乗車停留所カバー率	94%
降車停留所カバー率	85%

※乗降調査の乗車降車人数を100%として、当該コースの停留所の乗車降車人数の割合

バス停の凡例	
●	既設
●	新設（設置）
●	新設（供用又は設置）

2.錦ルート素案(ロングコース)

停留所カバー率※	比率
乗車停留所カバー率	57%
降車停留所カバー率	60%

※乗降調査の乗車降車人数を100%として、当該コースの停留所の乗車降車人数の割合

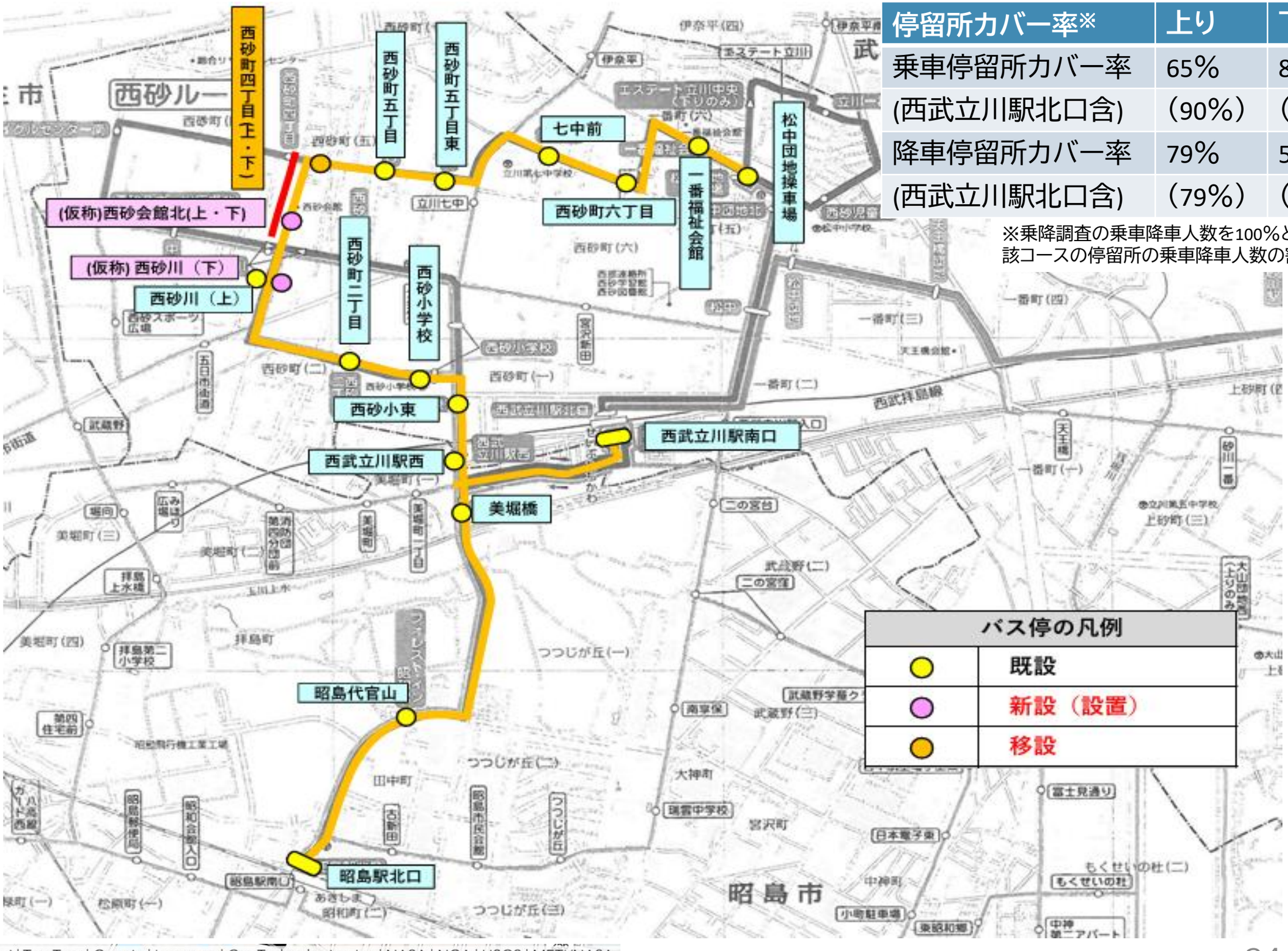
立川駅南口
錦中央通り
立川年金事務所
錦町五丁目
柴崎体育館
柴崎体育館東
柴崎市民体育館南
(仮称)日野橋交差点
(仮称)日野橋交差点東
(仮称)錦町三丁目
(仮称)錦町六丁目
(仮称)たましんRISURUホール（反対新設）
(仮称)立川病院（反対新設）
(仮称)羽衣町三丁目
(仮称)青柳大通り南
錦ルート

バス停の凡例	
●	既設
●	新設（設置）
●	新設（供用又は設置）

GSI | Esri | TomTom | Garmin | Intermap | GeoTechnologies, Inc | NASA | NGA | USGS | METI/NASA

Powered by Esri

3.西砂ルート素案(ショートコース)



停留所カバー率※	上り	下り
乗車停留所カバー率	65%	85%
(西武立川駅北口含)	（90%）	（85%）
降車停留所カバー率	79%	50%
(西武立川駅北口含)	（79%）	（71%）

※乗降調査の乗車降車人数を100%として、当該コースの停留所の乗車降車人数の割合

バス停の凡例	
●	既設
●	新設（設置）
●	移設

Powered by Esri

3.西砂ルート素案(ロングコース)



停留所カバー率※	上り	下り
乗車停留所カバー率	68%	86%
(西武立川駅北口含)	（94%）	（86%）
降車停留所カバー率	79%	56%
(西武立川駅北口含)	（79%）	（77%）

※乗降調査の乗車降車人数を100%として、当該コースの停留所の乗車降車人数の割合

バス停の凡例	
●	既設
●	新設（設置）
●	新設（供用又は設置）
●	移設

GSI | Esri | TomTom | Garmin | Intermap | GeoTechnologies, Inc | NASA | NGA | USGS | METI/NASA

Powered by Esri

錦ルートダイヤ等

ダイヤ、運行本数は、西砂町の路線バス事業の方向性を踏まえて再検討する

西砂ルートダイヤ等

ダイヤ、運行本数は、西砂町の路線バス事業の方向性を踏まえて再検討