

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和3年度第2回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和3年12月15日（水曜日）午前10時～正午
開催場所	立川市役所 1階 101会議室
次第	<p>1. 協議事項</p> <p>（1）くるりんバス西砂ルートの一部変更について</p> <p>（2）くるりんバス実証運行の検証について</p> <p>（3）くるりんバス「武蔵砂川駅」バス停の移設について</p> <p>2. 報告事項</p> <p>（1）くるりんバスの年末年始の運行について</p> <p>（2）シェアサイクル事業について</p> <p>（3）電動キックボードの公道実証実験について</p> <p>（4）近隣市の取り組み事例</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 資料1：くるりんバス西砂ルートの一部変更について ・ 資料2：くるりんバス実証運行の検証について ・ 資料3：くるりんバス「武蔵砂川駅」バス停の移設について ・ 資料4：くるりんバスの年末年始の運行について ・ 資料5：シェアサイクル事業について ・ 資料6：電動キックボードの公道実証実験について
出席者	<p>[委員] 岡村敏之会長、野澤英一副会長、佐藤祐浩委員、秦野凌委員、早田俊介委員、米澤暁裕委員、伊藤正人委員、村本慎治委員、小林理哉委員、小泉伸介委員、植木修委員、上田茂雄委員（代理：那須様）、菊池伸一朗委員、櫻井未来委員</p> <p>[事務局] 交通対策課長 庄司康洋、交通企画係長 加藤暁子、交通企画係 一ノ瀬達郎、岩崎泰之</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	2人
会議結果	<p>協議事項の採決結果</p> <p>（1）くるりんバス西砂ルートの一部変更について⇒ 承認</p> <p>（2）くるりんバス実証運行の検証について⇒ 承認</p> <p>【付帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P D C Aサイクルについて、収支率30%という運行継続基準の見直しを含めた検討が必要である。 ・ 地域公共交通計画策定を見据えた検討が必要である。 ・ コスト削減の工夫も継続する。 ・ 地域住民と行政が連携して検討を進める。 <p>（3）くるりんバス「武蔵砂川駅」バス停の移設について⇒ 承認</p>

副会長の選出：野澤委員に決定

1. 協議事項

(1) くるりんバス西砂ルートの一部変更について

検討の経緯、新設系統案、スケジュール案について事務局より説明(資料1)。

・「西砂小東」バス停から「西砂川」バス停までの一部区間を、現行の五日市街道上の「西砂殿ヶ谷」バス停を経由するルートから、西砂小学校北側の道路の「西砂町二丁目」バス停を経由するルートに変更する系統を新設し、平日上下各3便を現行ルートから振り分ける。

・林泉寺通りへのバス停の新設

【意見・質問等】

・この地域の交通についての課題は引き続き検討していくという前提で、地域の声を受けての短期的な措置としてお諮りする案であるが、いかがか。(会長)

・上りと下りのルートを分けるという意見であるが、今のダイヤで上りのバスが通過した1分後に下りのバスが来るので、そこで乗り継ぎを認める方式で対応できないか。バス停の設置を伴うと、事務作業とお金がかかる。林泉寺通りでバスがすれ違う可能性があるが、幅員は確保できているか。ダイヤをずらしてすれ違わないようにするべき。(委員)

⇒意見交換会で、振り分けだけでも利用者が混乱する可能性を指摘された。これについては十分な周知をしていこうと考えているが、上りと下りを別ルートにするとさらに複雑になるので、今回は単純に振り分けとした。バス停については、現在、警視庁と実査に向けて調整中で、交通安全対策をしっかりと取るよう言われており、対応していく。警視庁からの指摘によって案が変わる場合は、また審議をお願いしたい。道路の幅員については7mあり問題ないと考えている。安全については十分注意して運行していただく。(事務局)

・西砂学習館に行きたいという声があったが、「松中」のバス停で降りるとしても地域の方にとって3便だと少ないのでは。緊急ということをやむを得ないが、新しい交通手段について考えていくべき。(委員)

・今回、短期的な措置ということでこの案を出させていただいた。ベストなものだとは考えていない。現在のくるりんバスは交通不便地域を回っており、公共施設を結ぶというコンセプトは全市的な課

題である。高齢者の足の確保といった様々な問題があるので、福祉部門と検討し始めている。(事務局)

【採決】

・警視庁との実査によって微修正があった場合は改めて諮るものとし、(1) くるりんバス西砂ルートの一部変更について、原案通り承認するというので良いか。(会長)

⇒承認

(2) くるりんバス実証運行の検証について

乗車人員、収支率、運行継続基準に基づく実証運行の検証について事務局より説明(資料2)。

・新型コロナウイルス感染症によるくるりんバスへの影響が落ち着きを見せ、収支率が30%前後となる見込であることから、継続して検証していくこととしたい。

・錦ルートについては、今後も安定した運行が見込まれるため、運行を継続したい。

・西砂ルートについては、継続して検証しつつ、利用者増など収支率の改善策についても検討したい。

・地域ニーズに合った移動手段や高齢者の移動など福祉の視点での検討を求める声があることから、地域住民と連携し地域ニーズを踏まえた交通手段の検討を行いたい。

【意見・質問等】

・くるりんバスの今のままでの継続は難しいと思う。コスト面を考える必要がある。年間の赤字だが、町田市の玉川学園コミュニティバスは年間1ルートあたりの赤字が400万円を超えると即座に廃止と聞いている。近隣他市の場合でも1ルートまたは1台の赤字500万円くらいが目安になっている。持続可能な公共交通を考えるのであれば、立川市においてもくるりんバスは5台あるので年間2,500万円が上限ではないか。錦ルートも西砂ルートも車庫が遠い。コスト面、客数、道路事情を考えても、コミュニティタクシーへの切り替えを検討する時期に来ていると思う。(委員)

・「西砂地域から地域ニーズに合った移動手段や高齢者の移動など福祉の視点で」というところだが、西砂町の自治会から市議会に陳情書が出されたことを契機に、「魅力ある西砂川地区へ」というテーマで交通の課題解決にとどまらず、西砂の魅力を発信していこうという住民組織が発足し、行政等も入りながら定期的に協議を行っていると同っている。高齢分野の行政も入っているということなので、自治会や住民組織と行政が連携しながらニーズを検討する機会ができてきているのは良いことだと思う。(委員)

・交通不便地域対象という考え方は破綻してしまっているのでは。この間、バス事業者のダイヤ改正が重ねられた結果、現在立川の市内で日中、バスの運行間隔が10分以内のところは3か所くらいである。柴崎町や富士見町ではバスの空白地帯も生じている。幸い立川市は鉄道が発達しており、中央線以外の鉄道をバスの代わりとして利用する人も少なくない。今後は、バス、鉄道、その他の移動手段の組み合わせで交通不便を解消していくべき。くるりんバスにこだわることなく検討を開始していただきたい。(委員)

・減便の話だが、事業者としてもコロナ禍の状況の中で、収支率を含め需要と供給をみて、需要があまりないところで減便している。公共交通として、利用状況の動向を見ながら運行回数については検討をしていきたい。(委員)

・この審議は、収支率30%に満たないと即、廃止の検討を始めるか、そうではないかということではあるが、コロナの状況もあり、数字だけでなくいろいろと考えなければならない。このPDCAで今後10年やっていくわけではない。策定が努力義務になった地域公共交通計画について、近隣では府中市が策定を検討中である。国でも都でもその方向なので、既存の路線を含めた検討をやっていくことになると思う。一方で目標値30%というのは、多摩地域の都市化が進んで言える地域としてはかなり低い、諸事情で30%となっているのはやむを得ないとは言える。ワゴンという案が出るが、ワゴンは11人乗りが多く、1台当たり平均4人を超えると、乗りこぼしが出る。平均3人であれば乗りこぼしは出ないが、収支がよくない。うまくいっていると言われる小平あたりでも4人くらいで、収支としてはかなり厳しい。1便当たり6、7人では現状のバス車両以外の選択肢がないのも事実で、1.5倍くらいお客さんがいると非常にうまくいくし、お客さんが1/3であればワゴンでいくしかないが、今のお客さんの数というのは非常に難しい条件であると思う。今後に向けてのご意見を、事務局提案に加え、付帯意見としてつけても良いかと思う。(会長)

・西砂地域については、くるりんバスを増便したところ以前あった路線バスがかなり減ってしまった。本来安定した路線バスの運行があつてコミュニティバスの運行があるが、逆転してしまった特異なケースだと認識している。そうした中で地域からご意見が出て、地域公共交通会議は公共交通を提供する側で今まで議論をしてきているが、一方で高齢福祉の方は地域力をキーワードに、地域の自助・共助・互助という地域包括ケアシステムの中で、自分たちで魅力あるまちにできないかという動きがでてきている。この両面が新たな法改正の中に含まれており、他市の状況を見ながら今後どのように

検討を進めていくのか、課題である。高齢福祉課が、地域力をどう発揮するかという取り組みをスタートしているので、今後タッグが組めるよう進めていきたい。付帯意見がいただけるのであれば、受け止める方向で良いと思う。(副会長)

・収支率 30%が一つのターニングポイントだというお話があったが、30%だったらやめるかやめないか、この会議でそこまで決めるのはすごく責任があると思う。仕事柄、いろいろな会議に出ているが立川市は財政的には豊かかなと思う。他の市で経常収支比率がすごく高いところでもコミュニティバスは赤字である。例えば、立川市はお金があるから2億かかろうが1億5千万かかろうが住民のサービスのためにお金を投入するのか、それはこの会議というより市議会や立川市で考えていくものだろうという気がしている。また、黒字転換は非常に難しいと思う。いろいろな会議に出ても、どこも赤字。路線バスの事業者もコロナで非常に経営が苦しいという話を聞く。コロナが終わってもテレワークなどが定着して、本当に回復するかどうかも、よくわからない状態である。収支率 30%を物差しにしているのか非常に難しいところであると思う。バスの運行で1台当たり500万とか400万など削減していくのは、経費の多くは人件費なので、その削減で深夜バスの事故があったように、難しいと思う。悩ましいところが多いと感じている。(委員)

・P D C Aの考え方をそろそろ見直さなければいけないのではないか、という付帯意見を付ささせていただく。過去の経緯を言うと、極めて利用実績が悪い路線がいくつかあり、今ある路線は比較の実績があるところで、間に線を引こうとしたら30という数字が出てきたと記憶している。30という数字が素晴らしい、ということで決めたわけではなかった。30%満たないとやめざるをえないのではないかという線引きで設定したが、厳しい数字になってきた、というところだと思う。(会長)

・コミュニティバスは基本的に路線バスがあまり走っていないところを走っているが、なぜ路線バスが走っていないかと言うと、乗る方がいないから。そこにバスを走らせようと思えば、どうしても利用者が少なく採算が合わないというのは、至極当然だと思う。そこに行政サービスとしてバスを走らせる、ということであれば、ある程度は採算が悪いと理解した上でやるものだと思う。そうは言っても採算を良くしていかなければいけないという中で、こういう会議でワゴンという案がよく出ており、当社も通常の路線バスで経費を落とすためにワゴン型に切り替えようという議論が出るが、バスのコストの大半は人件費なので、運転手の数を減らさない限りコストはなかなか減らない。少しはコストが下がるが、ワゴンにしたから

採算が劇的によくなるとは期待しない方がよいと思う。そうした中で当社でもデマンド交通を勉強し始めているが、採算ということになると、利用者の方にご負担をお願いするという考え方でやっている。具体的に言うと、180円のエリアだが300円いただいて運行しているが、それでも採算はとれない。もともとコミュニティバスを無理やり走らせている、バス事業としては無理があるところに、行政が手を入れるというのはもちろん大きな選択肢だが、利用者の方にも少しご協力をお願いするというのも考え方としてはあると思う。

(委員)

【採決】

・それでは、原案としては今後継続していくということだが、さまざまなご意見があった。それを踏まえた上で、原案としては了承していただき、付帯意見をきちんと記載していただく、ということによろしいか。(会長)

⇒承認

【付帯意見】

- ・P D C Aサイクルについて、収支率30%という運行継続基準の見直しを含めた検討が必要である。
 - ・地域公共交通計画策定を見据えた検討が必要である。
 - ・コスト削減の工夫も継続する。
 - ・地域住民と行政が連携して検討を進める。
- ・来年度以降は個々の検証と、地域的な再編は別議題として出させていただくことになるので、事務局で検討をお願いしたい。(会長)

(3) くるりんバス「武蔵砂川駅」バス停の移設について

事務局より説明(資料3)。

- ・くるりんバスのバス停を駅改札に近くなるよう移設したい。

【採決】

⇒承認

2. 報告事項

(1) くるりんバスの年末年始の運行について

- ・年末年始の特別ダイヤについて事務局より説明(資料4)。

(2) シェアサイクル事業について

- ・令和4年4月から実施予定のシェアサイクル事業について報告(資料5)。

(3) 電動キックボードの公道実証実験について

- ・立川市内で行われている電動キックボードの実証実験について事

務局より報告（資料6）。

・都道を管理しており、事業者から話があった。今後こういうポートを都道に作りたいという話になってくると、今のルールの中では市からの申請でないと認められないという状況である。歩行者を阻害しない範囲でモノレールの駅舎の下など広いところでは占用許可を出しているが、あくまでも公的なものとして市からの申請でないと認めていないので、事業者から市に相談があるかもしれない。（委員）

・都道については駐輪場としては認めていただいて設置基準に基づいて置かせていただいております、私どもはそこまでと考えている。今後展開していく中で、シェアサイクルについては協議させていただくかと思う。電動キックボードについては国の実証実験なので、国の指示など状況を踏まえながら対応にあたりたい。あくまでも民間の事業で、状況が変わればご相談をさせていただければと思う。（事務局）

・西武線の沿線、砂川地域で広めていただきたい。西武線の駅の間隔が2キロ程度なので、バスなどの乗り入れが難しいところもあるので、半径1キロ以内の足として有力な手段であると思う。往復の利用が確保できるよう、双方向の整備が必要だ。イオンモールなど武蔵村山方面へも使われると思う。（委員）

・民間事業ではあるが市の実証実験なので、シェアサイクルの西武線沿線での展開については見据えている。市内全域で偏在しないように、駅への設置はなるべく確保できるよう模索している段階である。駐輪場について、武蔵村山市との連携の話になるが、西武立川第二駐輪場を2月に開設する。定期利用で武蔵村山市民も使えるよう条例改正をしている。駐輪場の飽和状態は解決すると考えている。（事務局）

・シェアサイクル、電動キックボードについて、できればラインを引くなど専用自転車道を整備していただきたい。幅員の問題でラインを引けないようならば少なくともナビラインを引くだけでも自転車に乗る方が左側通行について意識し、啓発にもなる。安全対策をお願いしたい。（委員）

・立川市はナビマーク・ナビラインを事業として推進しており、道路事情もあるので全部は引けないが、交通事故が多いところ、自転車が多く通るところについては事業展開をしていきたい。ルールの周知もしっかりやっぺいこうと考えている。（事務局）

・シェアサイクル事業については、市の事業ということなので、データ等取得し、分析してほしい。自転車は国が自転車活用推進計画を自治体に作るように推進しているが、自転車施策と公共交通の施

策を連動させて、非常に強い連携でやっている自治体は極めて少ない。シェアサイクルのデータを見ると、バスが比較的頻繁に走っているようなところは移動量が多いので利用されるが、駅間が離れていたり不便地域など、市として使ってほしいと思うところではなかなか使ってくれないようだ。市全体の施策の中でいい方向への後押しになるのか、市民が好きに使ってくればそれでよい、くらいに考えるかは市としての立場が問われると思う。(会長)

(4) 近隣市の取り組み事例

・町田市・東久留米市・八王子市・あきる野市の取り組みについて事務局より報告。

・他市事例は参考にはなるが、立地条件を無視してはうまくいかない。玉ちゃんバスは、駅が山の下にあり、山を登っていく。コロナ禍以前は日中でもほぼ満員に近い状態が続いていた。また、車庫が近い。くるぶーについては、西砂ルートの代替え手段として向いていると思う。ただし、コストについて、例えばむらタクは運行経費とは別にデマンドシステムだけで年間2～3億のお金がかかっていると聞いている。この点は山梨県小菅村の村営バスが一つの参考になると思う。セミデマンド方式で、朝の1本が定時バスとして運行、それ以外は利用者が運転手さんの業務用携帯に直接電話をかける。そこで乗りたいバス停と降りたいバス停を告げると、バスが迎えに来てくれる。こういう方式であれば低コストで地域の細かい需要にも応えられるのではないか。(委員)

・他市の取り組みはそのまま真似をすると酷い目にあう。バスの利用が少ないからデマンド、といったところはだいたいうまくいかない。500円いただいても、一人当たりコストはタクシーのメーターより高い。タクシーのメーターより一人当たりコストが安いようでないと、やる必要はないのかなと思う。人件費があるのでなかなかそれが難しい。中期的な検討として改めてぜひ議論をいただきたい。非常に重要な話だと思っている。近隣市の取り組みについては事務局から適宜ご紹介いただきたい。(会長)

【情報交換】

・事務局から、コロナ禍の状況や今後の見込みなどについて共有できることがあれば事業者の皆さんに、ご紹介いただきたいとのことである。もしあればお話しいただきたい。(会長)

・今年度も非常に厳しい状況。路線については需要に基づいて運行しているが、高速路線を含め羽田線も運休している部分があり、成田線は見通しがたっていない。人の動きがあまりなく、会議もオン

ラインが普及するなど緊急事態が明けても、移動がまだそこまで戻ってこない。その中で今後を検討していかなければならないと思っている。(委員)

・収支の状況は2019年度と比べて今年度も20～25%くらいの減で推移しているのが現状。ダイヤを減便するなど対応をとっているが、減便をして支出が減ってもその分乗る人が減り収入も減るので、収支の改善になかなかつながらない。対応に苦慮している。雨の日は一番お客様が乗り収入も増えるはずだが、昨今の雨を見てもなかなかお客様が増えていない。2019年度の晴れの日の収入にすら追いついていないような状況が散見される。テレワークの浸透もあり、今までは雨の日に無理してでも出勤していた人が、雨が降るとテレワークにするのか、そうした切り替えが顕著に数字となって出ていると考えられる。緊急事態宣言が明けて若干は上向いているが、それに輪をかけて燃料代の高騰があり、せつかくの上向き傾向に水を差されると危惧している。(委員)

・収支の状況に関しては、他社とほぼ変わらない。他市の会議でも同じような質問をされるが、びっくりするほどどこも同じ。だいたい地域で差が出るものだが、何割落ちた、空港線が走らないなどほぼ同じ状況だとここ2年感じている。バス事業は基本的に赤字路線ばかりで、ほんのわずかな黒字路線で赤字路線を支えるというのが大きなビジネスモデルだが、コロナでどの路線も一様にやられてしまい、支えるというスキームが崩壊してしまっている。路線網を維持するということが極めて困難になってきていると感じている。普通、既存のバス路線網が維持されたうえで、コミュニティ路線を考えるとと思うが、その土台になっている路線バスが5年後10年後に今のままあるのかというと、極めて疑問と言わざるを得ない。どの業種も苦勞していると思うが、バス事業も非常に辛い状況になっている。そうは言っても公共交通を担う立場なので、地域の足を確保すべく、なんとか踏ん張っていきたい。(委員)

・全体の状況をお話すると、コロナの一番ひどい時に路線バスは通常時の6割から6割5分に落ち込んだ。現在は8割から8割5分まで回復しているが、バスの事業のほとんどが人件費と車両代である。収入が大きく落ちるとそのまますぐに赤字転落という事業構造になっている。路線バスは定期券が固定の収入としてあるが、テレワーク等で定期を買う方が減っており、非常に厳しいところである。観光バスは個人の方と修学旅行等の利用のうち、個人の方については自然回復を待つしかないが、修学旅行については、自治体の方で修学旅行に行きましょうと声がかからないとなかなか行かないという状況である。高速バス・空港バスも、今、羽田も成田もほとんど

	<p>が運休。全体として非常に厳しいバス事業なので、お出かけの際はぜひバスをご利用いただきたい。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心に向かわれる方が駅まで、という移動がなかなか回復していないのかと思う。比較的近隣の方でテレワークにならない方はだいぶ復調してきたのではないか。生活圏を出て大きく移動する方がバスを避けているなど、まばらな感じで需要が戻ったり戻らなかったりという現状で、なかなか難しい。それを踏まえながら、短期的にも中期的にも考えていかなければならないので大変だが、よろしくお願ひしたい。(会長)
担当	<p>まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2280)</p>