

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和4年度第2回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和4年11月7日（金曜日）午後2時～午後4時
開催場所	女性総合センターアイム 5階 第2学習室
次第	<p>1. 地域公共交通会議について</p> <p>（1）新任委員の紹介</p> <p>（2）会長及び副会長の選出</p> <p>2. 協議事項・報告事項</p> <p>（1）くるりんバスの運行状況について</p> <p>（2）西砂町地域懇談会について</p> <p>（3）今後のルート再編と運行エリア外の状況について</p> <p>（4）くるりんバスの年末年始の運行について</p> <p>（5）その他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 資料1：くるりんバスの運行状況について ・ 資料2：西砂町地域懇談会について ・ 資料3：今後のルート再編と運行エリア外の状況について ・ 資料4：くるりんバスの年末年始の運行について
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（代理：安井様）、米澤暁裕委員、小池毅委員、伊藤正人委員、岡本康彦委員、古川智子委員、清家裕之委員（代理：田中様）、土岐雅人委員、新井和典委員、菊池伸一朗委員、櫻井未来委員、矢倉邦彦委員</p> <p>[事務局] 交通対策課長 大和田智也、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	1人
会議結果	<p>1. 地域公共交通会議について</p> <p>（1）新任委員の紹介</p> <p>（2）会長及び副会長の選出</p> <p>会長の選出：岡村委員に決定</p> <p>副会長の選出：野澤委員に決定</p> <p>2. 協議事項・報告事項</p> <p>（1）くるりんバスの運行状況について</p> <p>くるりんバスの全体及び各ルートの乗車人員と収支率の状況、令和4年3月に運行を開始した西砂町二丁目を経由する系統の利用状況について事務局より説明（資料1）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ピーク時も含めて1便当たりの乗客が5人を割っているケースが

非常に多いように見える。また、国立市民、昭島市民の利用が目立つ。収支率が良ければ収支率を上げてくれる貴重なお客様だが、赤字が広がっている今は他市の足確保のために市税でバスを走らせなければならないのか疑問。

西砂ルートは、昭島駅から西武立川駅南口までの利用が目立ち、路線バスと競合しているため、バス以外での運行など別の方法も検討した方がいい。(委員)

- ・運行を開始した西砂町二丁目経由の利用者数について、事務局としてはどのような見解か。(会長)

- ・予想より利用者数は少なかったと考えている。日に往復3本なので、都合の良い時間帯に当たってなかった可能性はあるが、小学校の近くを通るため、時間は致し方なかった。

利用者数は多くないが利用している人もいて、地域の人からも「くるりんバスを回してもらって良かった」という声はもらっている。(事務局)

- ・中々評価が難しいところで、2本に1本はどこかで乗降があり、少な過ぎる数字ではないが、多くもないので、難しい数字となっている。

西砂殿ヶ谷でも1便当たりの利用者数は1人を切るくらいか。(会長)

- ・西砂町二丁目を通るルートよりは少し多いくらい。(事務局)

- ・先ほど他の委員より話があったが、他市の方の利用があるということは、需要があるということ。立川市だけで運行問題などに取り組むのではなく、広域的な運用を進めたほうが良いと思う。(委員)

- ・国立市や昭島市の人利用もあるかと思うが、大多数であるとは考えていない。調査をしてみなければ正確に分からないと考える。広域的な取り組みとなるとバス会社とのやり取りや、クリアしなければならないことが多いため、今後の課題としたい。

他市もコミュニティバスが市境を走っている場合が多いので、国分寺市や国立市、小平市のバスに立川市民も乗車させてもらっていることは、承知している。(事務局)

- ・広域的な取り組みについて、バス会社の意見を聞きたい。(委員)

- ・市の財源でバスを運営している中で、どのくらい他市を通るかについての考え方は色々あるが、どういった方法で進めて行くのが良いかについては次のステップになってくると考える。

市境は交通が進んでいない所が多いが、そこを通るに当たり、立川市は通りたいが、他市はそうではないなどの問題も出てくると考えられる。(委員)

- ・多摩地域の通常の路線バスの利用者は、コミュニティバスより100

倍くらい多い。事業者は乗客の流動や道路の幅員に合わせているので、ほとんどは市境関係なくバスが供給されているのが現状。しかし、それからこぼれ落ちてしまうようなところが1%かそれ以下ある。大きな話のように見えるが、全体とすると本当に小さな話となるようなところがあるので、なかなか調整が難しいと考える。加えて、道路事情もあり、市境をまたがないと通れないなどの諸事情が積み重なって現状となっている。

それぞれの市で運行しているバスは大分熟成していて、乗客が定着しているように見える。周辺市の方がより定着しているような印象はある。定着しているところと調整をして、新たに路線を引くという余地は多くなく、現状を基に再編を考えていくことが出発点になるかと思う。(会長)

(2) 西砂町地域懇談会について

西砂町地域懇談会の開催状況について事務局より説明(資料2)。

・交流のある西砂町在住の人からも、不便、バス停まで遠いと聞いている。また、小型の車両でもっとこまめに回って欲しいとも言われる。くるりんバスではなく、バスとタクシーの中間的なものを住民の自主運行で出来ないか聞いたところ、自主運行はハードルが高過ぎると言われた。市で独自ではなく、乗降場所の追加とその分の相応負担をする形で、むらタクに相乗りは出来ないのか。(殿ヶ谷街道以西在住の方に限り、立川市民もむらタクの利用登録ができるよう武蔵村山市と協議できないか。)

また企業の送迎バスに乗れるよう話をしてもらえないか。(委員)

・むらタクというのは、初めてご提案を頂き、参考にさせて頂く。企業の送迎バスについては、一度問い合わせをしたことがあるが、基本的に社員のために運行しているとの理由で断られている。(事務局)

・出された課題の中から今後行うグループワークのテーマが出てきたのは、市が積極的に導くというよりは地域の人々の要望に基づくものか。(会長)

・市が積極的に導かなかつたため、このテーマになった。

現在、昭島市に予定されている大規模な物流センターからトラックが日に何千台も増えるという話があり、狭い道をトラックが走ること、小学校が近いことから危機意識が強く、このようなテーマになった部分もあると考える。

くるりんバスの再編とは別になるかもしれないが、交通不便の話をしている人もいるので、地域福祉課、高齢福祉課、交通対策課で一緒に取り組んで行く中で、解決できる部分があると良いと考える。

(事務局)

・バスの不便さについても課題として出ているが、交通安全や昔は畑だった所の道路が狭いまま交通量が増えるような場所などで懸念を持たれていることから出てきたテーマではないかと思う。(会長)

(3) 今後のルート再編と運行エリア外の状況について

今後のルート再編と運行エリア外の状況について事務局より説明(資料3)。

・前回のルート修正した際の意見交換会で、「昭島駅は行かなくていい」、「くるくる回って貰えば良い」との意見があった一方で、「昭島駅に行かなければ意味がない」との意見もあり、地域でも希望が割れていた。もともと西砂町の一部ルートの修正は、短期的な措置だったため、出来るだけ早く地域の人の意向を聞き、再編案を固めたいと考えている。

また、車両の劣化が進んでいるため、今後も西砂町と錦町を既存の5台で運行していけるのか考えなければならない。西砂ルート、錦ルート合わせての再編になると考えられるが、錦ルートについては明確なスケジュールはまだ見えていない。(事務局)

・錦と西砂で再編のタイミングは同時で考えているのか、別で考えているのか。(会長)

・スケジュールは別と考えている。(事務局)

・今のルートの再編にあたっては、路線バスの便数調査や交通不便地域の設定をして進めてきた。その後、コロナ禍の影響を受け、便数が減ってきている路線がある。特に立川駅の南口では、午後の便が全部なくなり地域の人非常に困るなど、環境の変化が出てきた。今の路線バスの運行状況が変わってきているので、そろそろ再評価をする必要性が出来ているのではないかと考え、再評価を行うタイミングを内部で検討している状況。

令和5年度、6年度で市の長期総合計画の改定作業に入るのに合わせて、都市計画マスタープランも改定の作業に入る。その中で、地域像という地域ごとの将来の姿も議論して行く。その地域像の中で、地域の人がどう生活をしていてどう移動していくのかについて検討を進めていきたい。長期総合計画と都市計画マスタープランの改定作業を進めて行くので、それと交通の関係がどのように整理できるかを詰めていきたいと考えている。地域公共交通計画という具体的な交通の計画の作業まで踏み込めるかについては、作業を進める中で判断をしていきたい。(副会長)

・今後の方向性について4点提案をしたい。

今の型での運行は継続せず、車両の買い替えはしないこと。

年末年始の特別ダイヤ以外は、平日も土休日のダイヤに統一すること。錦ルートは、朝に短縮ルートで運行されているが他の時間帯より乗客が特別多いわけではなく、日中の20分間隔は多すぎる。また柴崎体育館東から手前の錦町5丁目辺りでは、土休日ダイヤより始発が1時間以上遅いため不評。西砂ルートについては、朝の7時台から8時台の時間帯は七中周りと堀向線の路線バスが走っているため、この時間帯は路線バスを利用してもらえば良い。

西砂ルートは路線バスに運賃を合わせる。また、赤字額が一定以内と見込まれるのであれば市が負担してシルバーパスが使えるようにしたらどうか。

ルートの一部を変更すること。(委員)

・ルートの変更の手続きはどのような手続きで行うのか。

ルートの変更は非常に慎重にしなければならない。良かれと思ってこちらを周ったら、結局時間がかかり、普段乗っている人が元の方がよかったとなることもある。

地域懇談会等で意見を聞くことは大事だが、声の大きい人の意見に引っ張られて小さな意見が拾えないこともあるので、本当に手続きが懇談会だけで良いのかについては検討が必要と考える。(委員)

・今までは、いただいた意見を踏まえたルートの変更点を市が立川バスに伝え、立川バスにダイヤやルートを組んでもらっていた。その後、地域公共交通会議の議論で修正し、自治連など地域の人の意見を聞きながら修正していた。ルートが固まったら、地元への説明会、広報掲載、議会報告を行ってから運行を開始することになる。そのため、ルートの再編しようとしてから、1年ぐらいのスケジュール感が必要となる。

平成28年度の大きな再編以降は、案を立てる前に地元の人の意見を聞いた事はあまりないので、今回は一段階前の案を立てる前に地域住民に検討をしてもらってから案を作成し、立川バスにルートとダイヤの相談する予定。極力、地元の人が「これなら乗る」という形で走らせたいと考えている。(事務局)

・「これなら乗る」が非常に危険。大体、「乗るから通して」と言うが、通してみると誰も乗らないことはよくある。例えば、実証実験などでテストランしてみて、どれぐらい乗るかなど試してみるのも良いのではないか。(委員)

・みのわ通りに京王バスを走らせて欲しい。立川通り側にはついては、錦ルートを変更し、年金事務所のところから左に曲がって錦町6丁目西から戻って来る1周20分の短縮ルートをワンボックスカーで運行してもらいたい。

もしくは逆に京王バスはそのまま、みのわ通りについては、国立

市のあおやぎっこを共同運行という形で立川病院まで引っ張ってきて欲しい。立川市単独で、近隣他市単独での運行には限度がある。また、バス以上にタクシーの運転手の不足も非常に深刻。その観点からも既存の近隣他市のコミュニティバス・コミュニティタクシーに相乗りする形で立川市内に乗り入れてもらう方法が望ましいと考える。(委員)

・あり得る選択肢を洗い出しておくことは非常に重要。一方で、形から入らないことが大事だと考える。乗り物を限定してしまうとどんなニーズがあるかが、知らない間に飛んでしまうので、選択肢は洗い出しておくが、人がどう動いているかということに徹しておくことが大事。今の段階だと、もっと手前の意見や議論が結構大事だと考える。おそらく現状のバスの需要があるところで人がどう動いているかについては概ね分かる。

バスが動いていない場所、バスが減ってしまっても乗ろうと思っても乗れない場所をどうするかについては知恵がいる。これも乗り物を先に考えてしまうと、「こういう乗り物作りますけどどうですか」と聞いたら乗ると答えるに決まっているので、乗り物の形を示すのは、最後の方が良い。「どこに行きたいか」より手前の「どこに行っていますか」の段階。車で行ける人の行き先と車に乗れない人の行き先に格差があると地域から不便との声が出てくる。車で住民が行っている場所にバスでなんとか行けると、不便だけどなんとか暮らしていけるとなり、同じ不便でも大分中身が違ってくる。これからそのようなことを細かく検討するため、その前の段階で意見をもらうと、今日のところは良いと考える。

選択肢を持っておくことは大事なので、存在は認識しつつ、利用出来るか否かについては別というスタンスで良いのではないか。(会長)

・西砂ルートは運行範囲は競合が多過ぎるため、殿ヶ谷街道から西側に絞ることが必要と考える。そして、路線バスが走っている時間帯には走らせなければ、コストが削減できるのではないか。

ニーズを洗い出すという点では、一時的にでもデマンドという方法でやっていく方法もあると考える。

次に、柴崎町から富士見町には、立川バスで走らせている宗教法人の車両があり、これらと地元の方々の生活を組み合わせた新しい交通手段が出来れば良いと考える。(委員)

・若葉町の五日市街道の緑ヶ丘ハイツというバス停の北側に住んでいて、非常にバスの便には恵まれていない状況。コロナ禍で非常に高齢者の状況が悪くなってきている。若葉町団地のバス停から乗って立川駅方面に行く人が多いが、若葉町団地のバス停まで行けない

人が増えてきている。若葉町全体としてはとても高齢化が進んでいる。若葉町団地とけやき台団地の大きな団地が2つあるが、そこも高齢化が著しい状況。そこで、市民の足をどのように確保していくかは喫緊の課題ではあると考える。利用者の方々が大層苦しい状況に置かれていることもあるが、市としても資源が限られ無理な要求は出来ないため、妥協しながらできることはないかと考えている。

(委員)

・若葉町にある2つの団地は築50年を超え、立川市内でも若葉町が一番高齢化率が高い。高齢化が進み、なかなかバス停まで歩けなくなってきた。近くにある会館までも行けなくなっていて、家から出る機会が減ってくる状況が増えてきている。立川市内をくまなくバスが通っているが、その路線の小さな隙間に住んでいる高齢者が、外に出られなくなってきた。色々な公共交通機関を総動員しながら、何とか1歩でも2歩でも前進できるような話し合いをしたい。

また、栄町でも国分寺市付近の弁天通りの戸建てが高齢化していて、バスが不便だという声が聞かれる。そこも高齢化率が高いため声が上がってきているが、これから立川市の他の地域も高齢化率が進んでいくと同様な声が聞こえてくると考える。(委員)

・立川駅まで行って駅の近くの大型商業施設や大きな病院に行ったり、そこから電車に乗って出掛けたりという意味でいうとバスは枝となる。枝としてどのように機能させて行くかについては、現状でも機能していると考ええる。

問題は、バス停1つ2つ先まで出掛ける、いわゆる生活圏の中で出掛けることが厳しくなっているが、要介護まではいかない。一人で何とか歩いて行くが誰か付き添ってくれたら安心だという方が駅までは行かないけど移動に困っていますというのは、地域公共交通会議の対象ではあまりなかった。しかし、福祉交通かどこかでの受け皿と少し重なっているくらいが良い。そうすると、バスや路線型のワゴンですらないかもしれない。

バスが昼間なくなったのは分かりやすい不便のなり方なので声が上がりがやすいが、高齢化が進んでいきじわじわと皆さんが衰えていきちょっとずつ不便を感じるのはなかなか大きな声としては出てこないのです。そこをどうやって拾っていくかは大事。(会長)

・副会長から都市計画マスタープランの検討に入るという話があったが、マスタープランの策定あるいは経営戦略を立てる際にどのように地域公共交通会議が関われるのか聞きたい。

また、コロナ禍でバス事業者やタクシー事業者の体力が非常に衰えた。こういう状況でどうやって公共交通を維持していくのか、それをこの会議でどこまで話し合えるのか聞きたい。(委員)

・都市計画マスタープランについては、今年度に都市計画課が改定に向けた基礎調査を行っていて、来年度と再来年度でマスタープランの改定を進めたいと考えている。国では地域公共交通計画と立地適正化計画がお互いに補おうという大きな流れがある。今までは都市計画課だけが中心となって作業を進めていたが、来年度以降は、将来像・都市像・地域像を語る時に、交通対策課も移動像という視点で関わるような作業を進めていきたいと検討を進めている。

都市計画マスタープランの改定作業を進める中で、地域公共交通会議の中でも検討をさせて貰い、ここで議論頂いた内容を都市計画マスタープランにフィードバックするような作業を令和5年度と6年度に行いたいと考えている。

バス事業者への支援については、コロナの影響への支援が第1弾目で、第2弾目はコロナに加えて原油高騰による影響が社会的に発生したため、今回は原油高騰の分の支援を僅かながら行っている。

全体的なバス事業者の状況について、お話しいただきたい。(副会長)

・コロナの際に乗降客が減り、非常に苦しい状況。本来であればコロナも終息して乗客も乗るようになり、少しずつ回復していくところだったが、ここで原油が高騰してしまい、その状況が見えてこない。出来る限り、運行本数は維持していきたい。この様な支援をいただくことで、出来るだけバス事業として更なる運行をしていきたい。(委員)

・乗客の状況として2019年度比で大体8割くらい戻って来ている状況。バス事業は雨がかなり乗客の動向を左右するので、10月で言えば雨が比較的多く8割以上の収入・集客の数値が出てきたが、これからはまだ少し難しい状況。燃料については、2020年、2021年と比べると燃料単価が20円以上高騰し、3億円ほど経費が増となっている。ここは経営努力以外の部分なので、相当重くのしかかっている。加えて、厚生労働省がバスの運転者の改善基準告示の見直しを2024年から施行するにあたり、運転者の労働時間を短くしなければいけない。今後、運行本数を維持するか、維持するためには運行の乗務員のダイヤを増やしていかなければならない部分でもあり、厳しい路線は減便の検討をしなければならないと考えている。維持するにしても相応のコストが掛かってくる。(委員)

・路線収入でいうと直近10月がコロナ前の2019年と比較して15%くらい減少している。高速に関しても27%くらいコロナ前に比べて減少している。また、立川市内の路線も30%弱減少している。他の課題としては改善基準告示の変更。2024年の春から拘束時間が16時間から15時間に、休憩時間が8時間から9時間に変更になるため、その対応をしながら、ダイヤ数を増やさず、運行数もなるべく落と

さないようにどうするかを現在、検討している状況。(委員)

・随分前からバス料金上がっていないようだが、運賃の状況はどうか。バス事業を維持するためにも運賃の値上げなど出来ないのか。(委員)

・交通業界の昨今の流れとしては、バスでは川崎市で先行して値上げを行った。東京都も今年度、電車の方が先行したが、電車に少し遅れて、バスの方も値上げの方向はある。「コロナが終わったからもう良いのではないか」と考えている人もいるが、以前に比べて週1度リモートワークをして人がいると、5日に1回は会社に出勤しない。20%の減というのは大きく、以前の状況に戻らないのではないかとこのところがある。この状況が続くのならば、いよいよ値上げかという状況。(委員)

・地域公共交通会議では、くるりんバス以外は情報共有以上を議題としてこなかったが、地域公共交通計画を作ることになると、むしろ本丸は路線バスになると思う。計画でこの路線はあるべきと出すには、当然、事業者とも相談をしながらとなる。作らないにしても作らない代りに、「こういうことをします」と示す必要はあると考える。計画をしっかりと作ることは大変で、時間もお金も掛かるため、名を捨てて実を取ることも必要となるかもしれない。それについてはまた考えていただきたい。(会長)

(4) くるりんバスの年末年始の運行について

くるりんバスの年末年始の運行について事務局より説明(資料4)。

(5) 「その他」

交通事業者緊急支援事業について事務局より説明。

・お年寄りが遠くまで歩いて行けないこともありバス停が近くに欲しい。一方、車イスでの利用が非常に増えているように見受けられるが、錦ルートも西砂ルートも車イスでの乗降ができないバス停があるため、車イスの利用者からすると近くまで来てもらってもメリットがない。バス停が近くまで来て欲しいのか、少し遠くても広くて車イスのスペースが十分に確保できる方が良いのかについて、それぞれの団体の方々から幅広く意見を聞き取ったうえで、くるりんバスや路線バスの再編を進めて欲しい。(委員)

・6か月に1度くらいで時刻表の改定があると認識しているが、何のために時刻表の改定を行うのか。高齢者にとっては同じ時間に来るのに慣れているため、時刻表が変わってしまうと遅れる。基本的には同じか1本多くして欲しい。(委員)

・今、コロナ等で減便せざるをえないため、これまでにない形での

	ダイヤ改正は色々なところでせざるをえなかった。減便を主体としたダイヤ改正は一段落したと考えている。(会長)
担当	まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2280)