

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和4年度第1回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和4年5月27日（金曜日）午前10時～正午
開催場所	立川市役所 2階 208、209 会議室
次第	<p>1. 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）くるりんバス西砂ルートの一部変更について</p> <p>（3）西砂町地域懇談会について</p> <p>（4）路線バスの運行状況について</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：くるりんバス西砂ルートの一部変更について ・ 資料3：西砂町地域懇談会について
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、米澤暁裕委員、伊藤正人委員、 村本慎治委員、小林理哉委員、清家裕之委員（代理：田中様）、 新井和典委員、菊池伸一朗委員、櫻井未来委員</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	なし
会議結果	<p>1. 報告事項</p> <p>（1）くるりんバスの運行状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ くるりんバスの運行状況について事務局より説明（資料1）。 ・ 錦ルートは1周1便としてカウントしているが、実態は立川病院での折り返し運行のため、1便当たりの乗客の数は半分とみるのが正しく、実際に立川駅南口で見かけても出発・到着とも5人以下ということが珍しくない。13時台2本続けて乗客ゼロで到着した日もあり、西砂ルートも含めバスで運行するレベルではない。くるりんバスではなく、新しい交通手段の検討が必要な時期に差し掛かっていると思う。基本的には競合する路線バスをご利用いただき、遠すぎて路線バスを利用できない方のためにも新しい交通手段が必要だと思う。民間バスと共通するバス停で、競合する路線バスの乗客を奪っている面も否定できず、今の状態を放置しておくのは問題だと思う。（委員） ・ 運行継続基準は乗車人員に基づくわけではないので、収支率からみると西砂ルートよりも錦ルートの方が良いという結果になっていて、錦ルートは運行継続基準を満たしているので、前回も確認した通り錦ルートはそのまま継続となっている。乗車人員は多い方がい

いとは思いますが、錦ルートは高低差もあり、路線バスと競合しない部分を多く走っているのが、事務局でも課題として認識するが、今のところ今すぐ廃止とは考えていない。(事務局) ※会議中回答に一部不足があったため、以下の通り一部補足します。

- ・委員発言のとおり錦ルートでは1周1便として1便当たりの乗客数を計算している。錦ルートと統一感をもたせるため、西砂ルートを昭島駅北口から西武立川駅北口で折り返して昭島駅北口までの上下線を合わせて1便として1便当たりの乗客数を計算している。(事務局補足)

- ・一乗車平均乗車人数が運行継続基準になっていない数字という整理で今のところはいいと思うが、収支率とは別の基準を作るときにこの数字を使うのであれば検討するという整理でいいと思う。実質往復だったら半分というのはあるが、最大乗車人員を見ていくと平均しても5くらいになっていると思われ、現在の車両より小さくしようとするとな急に小さくなってしまうので、買い替えるときに車両を変えるというよりは、地域全体で考えていく中で良い方策を上げるとよいと今は思っている。(会長)

- ・錦ルートの令和4年3月と3年前の同月を比べると、経費が大きく上がっている。途中で再編後とあるので、どのような変化があったのか知りたい。(委員)

- ・補助金要綱に基づいて補助を出して運行しているが、計上できるが今まで計上していなかった経費があるので、令和3年度からそれを計上している分が令和3年度から少し上がっている。それまでも徐々に上がっているが、ガソリン代など諸々物価が上がっているのは実感している。令和元年の8月の再編は、西砂地域の運行回数を増やした。1日に上下各7本ずつくらい増えているので、経費は上がる形になっている。(事務局)

- ・コミュニティバスの場合は会社の都合で勝手に車両を減らせないのでその分どうしても整備士の人件費が請求される。そこまでしてこの事業は続けなければならないのか。(委員)

(2) ぐるりんバス西砂ルートの一部変更について

(3) 西砂町地域懇談会について

- ・ぐるりんバス西砂ルートの一部変更について(資料2)、西砂町地域懇談会について(資料3)事務局より一括で報告。

- ・不便であるとか本数が少ないという意見のほかに、今のアクセスは昭島駅がメインだが立川駅へ行く足が欲しい、松中操車場まで車で送り迎えしていると地域の方から聞いた。正直、現時点ではそれしか方法がない。道が狭く、土地が短冊状で行き止まりのところも

多い。新しいルートの西砂町二丁目は林泉寺通りからかなり離れていて必ずしも便利な場所とは言えない。こういったことから、狭いところに入っていきける小型の車両での運行を望む声が出るのも無理がないと思う。西砂ルートだけでなく錦ルートも含めて、道が狭く、乗客数が少ないところに小型バスを入れてもあまり意味がない。新しいものを考えなければいけないと考えている。(委員)

・道が狭いことはずっと懸案事項で、全体の中で検討していく中の選択肢の一つとして非常に重要だと思っている。多摩地域でも小型の車両でやっているが想定した効果が得られているところと得られていないところがあるという意味では色々なところがあるのでそこは見えていかないといけないところかと思う。短冊状なので、地図で見ると1本隣の短冊にバス停があるように思っても実はちょっと困るというところがあるので、なかなかバスだけでということは確かにある。歩いてどこかに移動するとか、地域で歩いて活動しているなどの意見が何かあれば教えてほしい。(会長)

・西砂地域は車移動の方が結構多く、バス利用以外だと、特に五日市街道の歩道が狭く色々な意見が出ていて、歩道が狭く、自転車が通りにくく、交通量が多い。さらに昭島で今後開発が予定されている大きな物流企業があり、大型トラックが1日に何百台も走る予定になっていて、西砂方面に結構抜ける交通計画を立てているのを危惧される方が懇談会でも結構いた。バスも含めて、渋滞など交通状況に及ぼす影響について危惧していた。その他、交通関係以外の話題もあり、買い物が不便、病院まで行くのが不便、災害医療センターまで行くのに往復で何千円もかかるという意見もあった。個人のケースにどう答えられるのか、提案も含めてみんな情報交換をしていく場であるのかと思う。(事務局)

・西砂町二丁目バス停を利用する乗客ですが、同じ路線のみほり広場に歩いて先回りしてもそれほど時間はかからない。西砂町を通るバスが減ったのでみほり広場に利用を切り替えたという意見はあったか。3月に新設した系統について、西砂町二丁目を出たら五日市街道に入って西砂殿ヶ谷を通るルートは取れなかったのか、今後も取れないのか。(委員)

・全ての話を聞いたわけではないが、みほり広場まで歩いている人のお話はなかった。ルートの一部修正は、陳情が全会派一致で採択されたことから、至急対応するためにすぐに修正のできる今バスが走っているルートとしたので、ルートについては改めて検討が必要と考えている。(事務局)

(4) 路線バスの運行状況について

・緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の中で、利用客数を見ながら減便等している。3月にまん延防止等重点措置が終了して、徐々に利用者が増えてきたと思っている。ただ、2019年度と比べると3割程度利用者が減っている。特に、空港線については半分程度しか戻っていない。今後、外国人の入国の緩和などが進められることによって、空港事業のバス利用が増えてくるといいと思っている。深夜帯については、一部路線では利用客が戻っているところはあるが、少なく、今後の運行について検討の部分。また、燃料の単価もだいぶ上がってきていて、会社に与える影響は非常に大きいと思っている。(委員)

・3月16日から立72系統を平日3便ほど減便した件について簡単に説明したい。日本の民間バス事業は、国が事業者エリア独占を認める代わりに、採算路線の収益を不採算路線の維持に充てる内部補助というやり方で地域の交通を担ってきた。会社の11営業所のうち全ての営業所が黒字というわけではなく、黒字の営業所は一握りで、その少ない黒字の営業所の収益を赤字路線に充ててなんとか地域の交通を確保してきたという状況だが、今回のコロナ禍でこれまで黒字路線だった路線が非常に厳しい運営を強いられ、赤字路線のテコ入れを凶らせていただいた。燃料費の高騰は当社も頭を悩ましており、昨年度の軽油の購入単価が一昨年度比で25円ほど上がり、年間で4億円弱の経費増となっているので会社として厳しい事業運営を強いられている。立川営業所のみならず、全社的に不採算系統の整理をさせていただいているので、地域の皆様には非常にご不便をおかけしていることと思うが、民営バス事業の厳しい実態も合わせてご理解いただきたい。バス業界全体にかかわることだが、自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の見直しが今年の12月に国会で可決され、2024年の4月からバス運転者の労働時間の制限が厳しくなるものが施行されようとしている中、今後の乗務員シフトをどのようにしていくかを協議している。乗務員のシフトが今までより縮められることになるので今まで通りの本数が今までの乗務員数で担保できない。新たに乗務員を採用して今までの本数を維持すべきかの岐路に立たされている。今後2年弱の中でお客様の動向等を見ながら判断していかなければならないと考えている。一般論になるが、現状を見ると、収支を踏まえ、特に夜間・深夜の状況から、減便基調で改善基準告示に合わせていく形になると思われる。バス業界の状況をご理解いただけると幸い。(委員)

・バス事業の収支構造をお話すると、路線はほとんどが赤字。少しの黒字をみんなで分け合って、どうにか会社維持をしている。そ

の少しの黒字のほとんどが通勤・通学。通勤・通学が固定的で安定的な収入となるので黒字を担っている。リモートでの授業や仕事が増えて、例えば週5日勤務の1日がリモートになるとそれだけで20%出勤が減るので、そのまま収入が20%減っている。バスの経費はほとんどが人件費と車両で固定なので、収入の減がそのまま利益の減となり、各社大赤字という状況。リモートが増えると会社に行く回数が減るので定期ではなくICで払うため、定期に頼っていた収入が不安定な状況になっている。改善基準告示は乗務員が帰宅してから次に出勤するまでの継続時間を延ばしなさいという動き。お休みする時間が長くなるので、シフトが組みにくくなる。1時間、2時間としても乗務員1000人、2000人となると非常に大きなコストとなるので、コスト増もしくは乗務員の不足が起きるため、どのように収支に反映させるかについて頭を悩ましている。(委員)

・報告事項の4番を用意させていただいた理由や背景を説明したい。今回、5月の市議会の中で一般質問19人のうち7人の方が交通に関する質問をした。特に今回質問があったのは、立72は夕方3本がなくなってしまった。これは2人の質問があり、今後フォローしていけるのかどうかとの質問があった。路線バスは厳しいという印象が議員の中にも認識されてきているように思われる。地域的に課題があり、1つ目は若葉町でくるりんバスを再編で外してきた経緯もあり不便とのご意見があり、さらに行政界での連携という上でも課題がある。2つ目は、上砂町のバスが走っていないエリアで、武蔵砂川駅の北口の駅前広場ができ更に北側に向って道路整備を進めているので、まちづくりも含めて路線バスやコミュニティバスを進めていくべきではないかという意見・質問があった。もう1つは、栄町の東立川駐屯地の東側の付近が若干不便だという意見が出た。弁天通りまで出れば国立駅には出られるが、立川に向かうバスが出ていないのでネットワークの課題が出ている。共通するのは、公共交通をもっと充実してもらえないのかという要望。さらにシェアサイクルや電動キックボードなど新しい交通手段のモノレールとの連携など可能性があり、バスのニーズがだいぶ変わってきているため、今後の懸念等について聞きたい。(副会長)

・路線バスやコミュニティバスでもなかなか通れないような場所も結構あるので、交通インフラを今後検討していくことも必要なのではないか。(委員)

・バスサービスが提供できる地域とそうでない地域を明確に分けることを提案せざるを得ないと思う。砂川地域ではどうしてもメインの交通手段としては鉄道になるので、路線バスであろうとくるりんバスであろうと難しい。また、今後の労働改善で運転手の手配が難

しくなり、さらに整備士の方も数が難しくなると車両数の削減で今後、路線バスが減ってくると思う。柴崎町・富士見町などはバスの提供が難しい地域と認定せざるを得ないし、栄町や錦町の南の方も含めてそういう地域が出てくるのは止むを得ない。こうなると、路線バスやくるりんバスに代わる新たな交通手段を検討したほうが良いと思う。路線バスもどんどん減ってきて、駅から近いところの足がだんだんなくなってきている。そうなるとAIバスも選択肢の1つ。運転免許を取る人が減っている中、二種免許を持つ人は非常に限られる。運転手の確保を考えると白ナンバーの車両での運行も今後の課題になるかと思う。(委員)

・白ナンバーによる運行は、道路運送法に依らないサービスのことで、違法なものや違法でないものとの境を明確にされていて、制度的にも技術的にもいろいろなものが出てきたというのが現状。いろいろなところで実験を始めていて、想定した結果が出ているところもあれば出てないところもあり、現状では出てないところの方がかなり多いとは思いますが少しでも芽があるところは考えていくというのが正しいところと思う。他市では地域公共交通計画を立てることになっているところもあるので、他市の動向も見つつ研究を始めてほしい。他市だと計画の中で白ナンバーによる運行など位置付けて、タクシーと競合しないように上手に棲み分けているところも結構あるので、ぜひ研究をしてほしい。(会長)

・2021年3月時点で交通不便地域は大きくは砂川町、上砂町、若葉町。西砂町と錦町はくるりんバスでだいぶカバーできている。平成28年度と大きく変わったのは、立72が減ったことによって富士見町が交通不便地域として大きく出ている。ただ、市への市民からの直接の意見や要望は1件・2件あったくらいで、今回市議会で大きく取り上げられたほど市民の方からの苦情はあまりなかったとの認識はあるが、富士見町も少し大きなエリアで交通不便となっている。ただ、1日上下17便という基準が不便に値するかどうかについては今後検討が必要と考えている。また、路線バスの改定が毎年あるので、時刻表が改訂されたときにまた交通不便地域についてお示ししたい。(事務局)

・全体的な問題になるが、今後バス運転など乗務職に携わる労働力が不足してくると思うので、バスにせよコミュニティバスにせよ、お互いが食い合うことのないウィンウィンの関係を築いていかないと、労働力そのものが足りなくなってしまう心配もあるので、今後また慎重に協議できればと思う。MaaSについては、市街地で行うものと観光地で行うものでやはり違うと感じている。観光地におけるMaaSでは普段来ない方がお金を落とすのでそ

	<p>の分がプラスになるが、市街地における MaaS では既存の定期券利用者が転換しただけだと事業者の単価が下がるので減収に繋がるのではないかと考える。今まで以上に利用者が増えないと、市街地の MaaS は路線バス事業者が一番被害を被るのではないか。外出目的があつて初めてバス利用や鉄道利用があるので、さらなる外出機会の創出も含めた総合的な政策も含めて検討してほしい。最後に、4月から物価が上がっているが、バスの運賃はなかなか上げることが出来ず、平成9年に最終改訂してから4半世紀、消費税転嫁以外の運賃改定していない。いまだに国の認可が必要で、運賃も柔軟に変えられない現状を理解していただきたい。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、バスがこれ以上のカバーをするのが難しいのであれば、交通弱者といわれる方のうち駅前など便利な所への転居を望む方に関しては、何らかの補助を行うのも必要だと考える。(委員) ・今までは乗客がいなかったということだったのが、乗客はいるが減らさざるを得ないという状況になってきている。くるりんバスの収支も30%台であるが、事業者の路線でもそのくらいの路線があると想像される。また、コミュニティバスの収支が80%あるのであれば事業者が自らの赤字で運行する。場所によってはハードルを下げても必要なものはしようというところもあり、考え方の転換もいいと思うので、地域公共交通計画やそれに準ずる観点からの検討を是非してほしい。(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)