

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和4年度第3回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和5年3月22日（水曜日）午後2時～午後4時
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）路線バスの状況について</p> <p>2. 協議事項</p> <p>（1）くるりんバス西砂ルートの検討について</p> <p>3. 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：くるりんバス西砂ルートについて ・ 資料3：西砂町地域懇談会について ・ 資料4：路線バスの状況について ・ 資料5：くるりんバス西砂ルートの検討について
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）、小池毅委員（代理：小坂様）、伊藤正人委員、岡本康彦委員、古川智子委員、植木修委員、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</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	1人
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）。 ・ 利用人員など収入面のみではなくコストについての議論をするべき。コストを削減するために、民間路線バスとの競合を解消するべき。そのために運行範囲を立川駅周辺に限定し、錦ルートは再編し継続、西砂ルートは廃止とした方がいいと思う。（委員） ・ 収支率がどの程度あれば運行の継続が可能か。（委員） ・ くるりんバスの運行継続基準を30%としている。（事務局） ・ くるりんバスは路線バスのないところを走っているため、収支は

低くて当然だと思う。クロスセクター効果など収支以外の要素を加味しないとくるりんバスの存在意義を測りきれない。(委員)

・今後、検討していかなければならないものの1つと考えている。(事務局)

・収支率ではなく赤字額の上限を設けるべきではないか。(委員)

(2) くるりんバス西砂ルートの状況について

(3) 西砂町地域懇談会について

・くるりんバスの乗降者数や地域の幅員、人口など西砂ルートを取り巻く状況、バス意見交換会の開催状況、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、資料3)。

・地域懇談会に参加した際に「くるりんバスの車両が老朽化しているので小型の車両に切り替えて家の前まで来て欲しい」との要望や「立川駅へ行くバスがなくなってしまったので、昭島駅へ行き電車で立川駅に行っている」、「西砂町二丁目」のバス停を利用していたが、西砂川循環線が減ったため運行本数の多い「みほり広場」を利用するようになった。」「立川駅など路線バスが利用できないところにはタクシーに近所の人や友人と乗り合っている。」、立川松中線について「松中団地止まりの便について、五日市街道、西砂スポーツ広場、中里まで延長して欲しい」、「柏町回りではなく市役所周りにしてほしい。これにより市役所、災害医療センターなど、この地域の方々が行きたい場所に立川松中線だけで行くことができる」などの意見があった。(委員)

・地域の住民の行き先が概ね決まっていて、その方向にバスを走らせれば解決するという簡単な地区でないことが改めて分かったということと考える。若い人の増加率も多いので、その声も拾えないといけないと思う。(会長)

・昭島駅へのピーク時の輸送については路線バスのダイヤを調整することでまかなえると思う。加えて、小型車両での地域内交通があれば、松中操車場や西武立川駅で乗り継ぎ等を行えばよいと考える。一方で、お年寄りにとってはバスの乗り降りが大変苦痛で乗り継ぎは考えられないとの意見もある。また、大型物流センターができ交通量が増えるため、バスの定時性を確保するのが難しいのではないか。(委員)

・最初から交通量が厳しくなるということであれば交通アセスメントなど物流センターには事前に対策をしてもらわなければならない。(会長)

・バス路線がなくなってきて地域交通が足元から揺らいできている。さらに、議会からもデマンド交通や小型のバスの要望もある。立川市は地域交通をどうしていくかの岐路に立っていると考えている。

(事務局)

・本市でも、路線バスの減便が発生している状況がある。また、路線バスも含めて地域の交通をどうするのかについて地域公共交通計画の策定が努力義務となっており、来年度以降は路線バス全体を見ながら地域交通をどうあるべきかについて議論していく必要があると考えている。(副会長)

(4) 路線バスの状況について

・路線バスの状況について西武バス(立72系統、立川駅北口の乗り場変更)、京王バス(立65、66系統)より説明(資料4)。

・コロナ禍における収入の減少、燃料費の高騰も続いていて、バス事業者は大変厳しい収支状況。収支改善の一環として、立72系統について、現在平日・土日・祝日7往復で運行しているが、4月1日から平日を増回し土日・祝日を終日運休とする。昨年3月16日の改定で夕方の便を減便したが、市民等の要望もあり検討した結果、平日夕方を若干戻す代わりに需要の少ない土日を運休とした。全社的に土日の利用が戻っていない状況。コロナ禍以降、土曜日は車で出かける人が大変多く渋滞が多く、一方でバスは乗客が少ない。さらに定時運行ができないため、予備の乗務員で運行をすると余計に人件費が掛かっている状況のため、土日の収支改善を図っていく必要があった中での改定。これまでの民間バス事業は、国土交通省が事業者のエリアの独占を認める代わりに採算路線の収益を不採算路線に充てる内部補助で地域の路線網を構築してきたが、今回のコロナ禍によってこれまでの黒字路線でさえもかなり厳しい状態に追い込まれ、会社全体の収支改善のために不採算路線の見直しを行っているものでご理解いただきたい。また、4月1日から立川駅北口の乗り場系統間の混雑の分散化を図るため、6番と8番の入れ替えを行う。(西武バス)

・立65、66系統について平日・土日・祝日10便の運行が4月1日の改定で土曜2便となる。コロナ以降利用者が7割程度まで減った。その後、利用者が戻ることを前提に大きな減便はしなかったが、コロナから3年が経過し、バス利用はコロナ前の8割程度で回復が頭打ちになったと考えている。コロナ前でも利益率が1割に満たないため、少なくともコロナ前の9割程度まで利用者が回復しないと事業が成り立たない。そのため大幅な減回となった。立川線については、並走する多摩都市モノレールが多摩センターに延伸する前から非常に大きな赤字があった。1便当たり3.2~3.5人で10人には満たないところでやむなく減回となります。(京王バス)

・バス停への掲示が1か月を切っていた。周知を早めに行っていた。富士見町、柴崎町エリアでは立86系統も土日の運行がなく、

	<p>錦町から立川駅北口への足もなくなってしまったため、錦ルート・曙支線の一体的な再編で対応が必要。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・告知開始が3月6日でバス停とホームページへの掲示をした。公共交通機関なのでなるべく減らしたくないため、ぎりぎりまで社内調整をした結果、告知が遅くなった。また、3月6日から1週間乗り込み案内を行った。(京王バス) <p>2. 協議事項</p> <p>(1) くるりんバス西砂ルートの検討について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・くるりんバス西砂ルートの検討案について事務局より説明(資料5)。 ・七中前については車両制限令上通行不可となっているが、通行できるのか。宅地造成で住民が増えているところもあるが、交通が不便なのを承知で転入しているため、赤字額を増やしてまでバスの増便をする必要はないのではないか。(委員) ・七中前については車両制限令上通行不可であるため、特殊車両通行許可の申請をしている。(事務局) ・本数が少ない上に定時運行ができないと利用者が減る。 <p>検討案では西砂川循環線と競合しているため、西砂循環線のない時間帯のみの運行とした方がいい。(委員)</p> <p>【継続協議】</p>
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>