

## 審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和5年度第1回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和5年6月28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）地域公共交通計画の策定について</p> <p>3. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの運賃値上げ状況について</li> </ul>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第</li> <li>・ 資料1：くるりんバスの運行状況について</li> <li>・ 資料2：乗車人員と運賃収入の推移</li> <li>・ 資料3：収支率について</li> <li>・ 資料4：くるりんバス西砂ルートの一部変更について（報告）</li> <li>・ 資料5：地域公共交通計画の策定について</li> </ul>
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（代理：豊田様）、早田俊介委員（代理：羽田様）、小池毅委員、岡本康彦委員、内金崎快委員、鎌塚俊充委員（代理：関口委員）、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 津崎政人、交通企画係 岩崎泰之</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	3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"> <li>・ 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16日に運行を開始した一部変更ルートの利用状況について事務局より説明（資料1～資料4）。</li> <li>・ 参考資料1〔当日委員のみに机上配布〕を見ると、収支率を収入は税込、経費は税抜で算出しているように見える。収支率を高く見せるためなどの意図はあるのか。（委員）</li> <li>・ 収支率を高く見せるといった意図はない。現金、IC収入の単純集計として税込の収入計を資料には載せているが、収支率を出す際は隣のセルの税抜きの収入計と税抜きの経費で算出している。（事務局）</li> <li>・ 参考資料2〔当日委員のみに机上配布〕の錦ルート・西砂ルートにおける1便あたりの乗車人員の算出方法について、錦ルートは立川駅南口～立川駅南口、西砂ルートは昭島駅北口～西武立川駅北口の往復、ということでしょうか。（委員）</li> <li>・ 確認して、後日回答させていただく。（事務局）</li> </ul>

⇒【確認事項】委員指摘のとおり、1便あたりの乗車人員を錦ルートにおいては立川駅南口～立川駅南口の起終点で算出、西砂ルートにおいては昭島駅北口～西武立川駅北口の往復により算出していることを確認した。(次回会議にて報告)

- ・現状の数字ではバスとしてこのまま運行を続けていくのは非常に厳しいと感じている。錦ルートにおいては、3月で京王バスが事実上撤退したことで、利用客がくるりんバスへ移行するかと考えていたが、利用客はそこまでは伸びていない。(委員)

## (2) 地域公共交通計画の策定について

立川市における地域公共交通計画の策定について事務局より説明した。(資料5)

- ・地域全体の公共交通におけるマスタープランを、法定協議会を立ち上げて策定していきたい、という市の方針ということでの説明であったと認識している。計画策定の動きを受けて、今後この会議の位置づけなども変わってくるだろうと考えている。(会長)
- ・計画策定の前提条件について2点質問したい。まず、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化とあるが、これは市が必ずしも独自のコミュニティバスやタクシーを運行しなければならないというわけではないという認識でよいか。次に、令和5年度のくるりんバスの予算が1,000万円ほど減額されていたかと思うが、市として、今後くるりんバスは縮小もしくは廃止の方向にあるということによいか。(委員)

⇒【確認事項】くるりんバス運行に係る予算は令和4年度71,725千円、令和5年度69,525千円であることを、後日事務局にて確認した。(次回会議にて報告)

- ・一点目については、委員指摘のとおり、あくまで努力義務であるので、必ずしも作らなければならないというわけではない。二点目については、立川バスから出された見積もりに基づいて予算を編成しているもので、市として縮小・廃止といった方向性があるわけではない。(事務局)
- ・個人的な見解として、今後は定時定路線バスではなく、デマンド型がメインにならざるを得ないと考えている。ニーズの変化や立川の道路状況、運転手不足などを勘案すると、今後は(駅まで)歩ける人には歩いていただき、そうでない人は自家用有償運送などに頼らざるを得ないと思う。また、今後は補助金で走らせる路線バスなどは続けていくべきではないと考えている。(委員)
- ・計画策定について、具体的な話に入れるのがだいぶ先で、そこまでに色々な状況が変わっていることも予想される。この会議体の中で

中身の話をするのは難しいのかもしれない。とは言いながら、くるりんバスについてはこの会議の中で検討していくことになるので、計画策定に向けて上手に引き継げるよう、しっかりと議論を続けていくことになる。(会長)

- ・市中心部の交通不便地域については、今の錦ルート（曙支線含む）と休日は運行していない路線バスのルートを基本にして、路線バスの車両で運行できるルートに変更した上で、最低限の運行回数を確保する方法がよいと考える。それ以外の交通不便地域については、立川市独自のものではなく、近隣他市のコミュニティタクシー（むらタクのようなデマンド型）も含めて立川市内まで引っ張ってくる、少し多めに運行経費を負担してでも共同運行する、という方向が望ましいと考える。(委員)
- ・今後、計画を作っていくということで、まずは部内で色々と検討をしていかないと議論には進んでいかないため、しっかりと検討をお願いしたい。(会長)

## 2. その他

### 【路線バスの運賃の値上げ状況について】

- ・京王バスは、9月16日の上限運賃変更の実施について、国土交通省関東運輸局に申請を出した。今回の申請については、多摩地区ということで立川市も含まれている。京王バスでは3月に都区内地区において、210円から220円に運賃改定をしている。今回の上限運賃変更もこれに続くものである。コロナの影響により経営的に大きなダメージを受けたことに加え、今後の乗務員不足、安全設備、人件費等への投資が避けられない状況の中、バス事業継続のため今回の運賃改定が必要と判断した。(京王バス)
- ・南関東地域においても、運賃値上げが相次いでおり、来月運賃改定というところもある。現状で申請があがっていない事業者も経営状況が良いというわけではない。(会長)
- ・今回の上限運賃変更の申請というのは、運賃が変わるということではないのか。(委員)
- ・上限運賃とは、事業者が経営に必要な原価から算出して、バス事業者が収受してもよい運賃の上限のこと。これに対して実際に利用者から収受する運賃を実施運賃といい、上限運賃の中で運賃を設定するものとなっている。(京王バス)
- ・そのような値上げの方法をするのには理由があるのか。(委員)
- ・上限まで一気に値上げすると利用者にとっての負担も大きいため、上限変更して運賃をギリギリまで上げる事業者もいれば、様子を見ながら段階的に上げていく事業者もいく。そこは事業者の経営判断

	<p>になるかと思う（会長）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上限運賃まで値上げすることは可能であるが、収支状況や利用状況を見ながら、利用者の負担、利便性なども考慮しつつ、実施運賃が設定されていく。会社ごとのコロナによる経営状況へのダメージ、収支率、そういったもの勘案して各バス会社がそれぞれ判断したタイミングで値上げを実施しているという状況である。（立川バス）</li> </ul>
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>