

## 審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和5年度第2回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和6年1月25日（木曜日）午前10時～正午
開催場所	立川市役所3階302会議室
次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. くるりんバスの運行状況について（報告）</li> <li>2. 道路運送法の改正に伴う地域公共交通会議設置要綱の改正について（協議）</li> <li>3. 高齢者の移動手段に関する請願について（くるりんバス錦ルート）（報告）</li> <li>4. 地域公共交通計画策定に向けた法定協議会の設置について（報告）</li> <li>5. その他 <ol style="list-style-type: none"> <li>①路線バスの運賃改定について</li> <li>②公共交通における運転手不足の現状について</li> </ol> </li> </ol>
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2-1：立川市地域公共交通会議設置要綱（改正案）</li> <li>・ 資料2-2：新旧対照表 立川市地域公共交通会議設置要綱</li> <li>・ 資料3-1：高齢者の移動手段に関する請願</li> <li>・ 資料3-2：（参考）錦町6丁目付近の交通不便地域の現状</li> <li>・ 参考資料1：一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について（関東運輸局HP掲載）</li> <li>・ 参考資料2：（抜粋）地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省HP掲載）</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、早田俊介委員、小池毅委員（代理：高筒氏）、伊藤正人委員、岡本康彦委員、内金崎快委員、鎌塚俊充委員（代理：関口氏）、土岐雅人委員、植木修委員、新井和典委員、菊池伸一朗委員、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	6人
会議結果	<p>1. <b>くるりんバスの運行状況について（報告）</b></p> <p>くるりんバスの運行状況について、事務局より説明した。（資料1）</p> <p><b>【意見・質問等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料が見やすくなった。運賃収入・運行収入も増えてきており、良い傾向だと思う。また、運賃1人180円に対して、300円補助金がかかっているとすると、1人あたりの経費がだいたい500円くらいになるといった仕組みなどが資料から良く分かるようになった。（委員）</li> </ul>

- ・ 錦ルートに乗車人員の説明について、京王バスの事実上撤退によりくるりんバス利用者が増えていると言えるのかは疑問に感じる。また、資料1ページの1便あたりの乗車人員、1周9.7人というのは路線バスとしてはかなり厳しい。ここだけのために運転手を手配するような水準ではない。西砂ルートはこれよりも低い。これまでも何度も意見しているが、くるりんバスは廃止して、近隣路線バスとの統合が望ましいと思う。それ以外については23区で始まっている相乗りタクシーの導入での対応を検討すべきであると思う。(委員)
- ・ 後者の意見の部分について、くるりんバスのあり方といった部分は地域公共交通計画策定の中で検討をしていくことになるかと思う。前者については、京王バスの利用者がどのくらいいてその内の何パーセントがくるりんバスに流れてきたといった部分までの分析は中々難しいと思うが、そういった数字は事務局で持っているのか。(会長)
- ・ 現時点では持っていない。そういった数字を可能であればご提供いただきたいと考えている。(事務局)
- ・ データに残らないシルバーパス利用者が多いため、データとして数字を出すのは難しい。実際に何回も乗車している中では、便にもよるが1便あたり10人前後といった印象である(どの程度くるりんバスに流れたかは不明)。(委員)
- ・ 錦ルートに乗車人員増加についての説明は、要因の一つとしてこういったことも考えられるという、あくまで担当者の考察であるのご認識いただきたい。(事務局)
- ・ たしかに、コロナ収束による回復以上に乗車人員が伸びているというのは、直感的にはあるかなと思える。一方、西砂ルートも増えているので断言までできないというところ。資料については、経費や一人あたりの補助金額が見える化されたことで、市民の方にも現状を理解してもらいやすくなったと思う。数字からは、運賃収入は増えている一方で運転手などの単価があがっているなどの諸々のプラスマイナスで一人あたりの行政支出額が再編直後と同水準までも下がっているというように読み取れる。(会長)

## 2. 道路運送法の改正に伴う地域公共交通会議設置要綱の改正について(協議)

道路運送法の改正に伴う地域公共交通会議設置要綱の改正について、事務局より説明した。(資料2-1、資料2-2、参考資料1)

### 【意見・質問等】

なし

### 3. 高齢者の移動手段に関する請願について（くるりんバス錦ルート） （報告）

令和5年12議会において採択された「高齢者の移動に関する請願」について、議会での答弁内容や錦町6丁目付近の交通不便地域の現状について報告した。（資料3-1、資料3-2）

#### 【意見・質問等】

- ・請願というのは、議会ではどういった位置づけなのか。（会長）
- ・議会にも、陳情、請願というものがある。請願については、議員の紹介があるといったところで陳情よりも重みのあるものになっている。（事務局）
- ・請願について全会一致で採択されたということは、市としても何らかの対応をしていかなければならないということだと思う。甲州街道は歩道が非常に狭いところなので、歩道上にバス停を設けるというのは、安全および構造上、中々ハードルが高いと思われる。そう考えると、請願にもあるようにホームの中にバス停を設けたほうがハードルが低いのではないかと個人的に思う。（委員）
- ・この近くはくるりんバスのほか、「国15-1」「国15-2」といった路線バスも走っていて、同じ営業地域でありながら、それぞれに人員を配置するとののは運転手不足の原因になり得る。また、「国15-1」は利用者が多いにも関わらず、時間帯によっては運行間隔が50分に1本なのに対して、錦ルートは利用者が少ないのに20分に1本というのはアンバランスである。個人的意見として、「国15-1」の一部を国立駅まで行かずにみのわ通り、旧甲州街道を經由して循環、「国15-2」の一部をみのわ通り、旧甲州街道を經由にするというのが望ましいと考える。過去に甲州街道を經由で府中駅、矢川駅に行く京王バスの路線があったが、これがなくなって以降、国立のあおやぎ地域の人達からは度々要望が寄せられていた。また、錦ルートの「錦町六丁目東」はみのわ通り付近のあおやぎ地域の方がよく利用をされている。そういったことも踏まえ、市域をまたぐ路線バスが必要な時期にきていると考えるので、錦ルートを路線バスの通行可能なルートに変更したうえで、路線バスと一部統合というのが望ましいと考える。「バス停から遠い」「行きたい時に行きたい所へ」というニーズに対しては、相乗りタクシーについて導入を検討すべきであると考えている。（委員）
- ・対応の方法や手段は色々あると思うが、ここの地域だけでなく、地域公共交通計画で全体を考えていく中で進めていくべき内容であると思っている。（会長）
- ・交通不便地域のバス停から300mというのは何か根拠や経緯があるのか。また、令和6年度以降の計画策定の中では、この300mについ

でも見直しを検討したほうがよいと思う。(委員)

- ・本市では、平成 28 年に策定したコミュニティバス再編計画の中でバス停から 300m 以上離れているというのを交通不便地域の条件として設定している。(事務局)
- ・平成 14 年からコミュニティバスを導入した当時から、300m というところでルートを設定したと記憶している。「バスサービスハンドブック(土木学会)」の中で「90%の方が抵抗感なく歩ける距離」が 300m と示しているのを参考にしている。また、26 市の状況も調べた中でも概ね 300m であった。ただ、中には 200m と設定している自治体もあった。やはり、再編当初から大きく状況が変化している中では、計画策定時に改めて議論していく必要があると考えている。(副会長)
- ・半径 300m という風に設定したほうが基準としては分かりやすく、地図上に落とした時に可視化しやすいという背景がある。最近では、細かく設定しているような例も見られるので、トレンドなども踏まえつつ議論していく内容かと思う。(会長)
- ・コミュニティバス導入からかなりの年数が経過し、超高齢化社会ということ踏まえると、基準は見直していかなければいけないと思う。一方で市の財政負担という部分も考えなければいけないので、非常に難しい内容であると感じている。(委員)
- ・既存のバス停については活用したほうがよい。立川通りには京王バスの「日野橋交差点」「錦町三丁目」といったバス停がある。旧奥多摩街道の錦ルートバス停「柴崎体育館東」については路線バスでも通行は問題ないかと思う。甲州街道は歩道幅が狭いので新設は難しいが、みのわ通りにある「あおやぎっこ」のバス停を活用することはできると思う。建設業界も人手不足が深刻なので、工事抑制の観点からもバス停の新設はせず、既存バス停の活用のみで対応してほしい。(委員)
- ・先ほど事務局から、地域の方と話をしていくという話があったが、請願書だけ見ても実態が分からない。例えば、ホームの従業員が交通手段として利用するのであれば、それなりの需要も見込めるといったこともあると思う。地域との話の中で、実態を把握する中で、やり方は色々あるのではないかと思う。(会長)

#### 4. 地域公共交通計画策定に向けた法定協議会の設置について(報告)

地域公共交通計画策定に向けた法定協議会の設置について事務局より説明した。(参考資料 2)

##### 【意見・質問等】

なし

## 5. その他

来年度以降、地域公共交通計画策定に向けたフェーズに移行していくということを念頭に公共交通を取り巻く現状について認識していただくという趣旨のもと、以下2点について情報共有した。

### ①運賃値上げの状況について

#### ■立川バス

・1997年以降運賃改定はしていなかったが、コロナによる影響、燃料費高騰、運転手不足、老朽化した施設改修などの課題に対応するため、昨年11月25日に運賃改定を実施した。これにより、初乗り運賃が180円から210円に値上げとなった。定期券、特に通学については、運賃改定前よりも割引率を上げるなどして、できるだけ利用者の負担軽減に努めている。

#### ■西武バス

・路線バス全体として経営は厳しい状況にある。コロナによる減収、燃料費高騰、2024年の改善基準告示への対応、運転手不足というまさに四重苦の状況。西武バスでは新車の購入を控えるなどといった物理的な支出を抑えることで収支を保つ努力をしてきた。しかし、運転手不足については特効薬がなく、将来的な乗務員への原資といった部分で、やむを得ず各バス会社も運賃改定を実施しているのが現状。運賃改定をしていないから経営に余裕があるということは全くなく、当然社内でも検討は進めている。

#### ■ハイヤー・タクシー協会

・タクシーについては、物価高騰への対応、運転手の待遇改善、運転手確保のため、11月20日から多摩地区および関東近隣で運賃改定を実施している。主な内容としては、初乗りが1.2キロから1.091キロで500円、加算運賃が257mから233mで100円と、運賃の価格に変更はないが、距離が短くなっている。

#### 【意見・質問等】

・富士見町団地線（立71系統）では立川バスと西武バスで半分ずつ運行しており、立川バスの運賃改定により30円の差が出てしまっている。これにより乗客が西武バスに集中するといった事象は今のところ見受けられない。ほかにも2社で競合するような路線があるので、今後はどちらに乗っても同額になるように考えていただきたいと思う。（委員）

### ②運転手不足の状況について

#### ■立川バス

・人手不足は、非常に問題で課題となっている。様々な媒体で募集等

	<p>かけているが、なかなか応募まで至ってない。コロナ禍においては、運転手の残業等で対処しながら、できるだけ運行本数を落とさずに運行していた。</p> <p><b>■西武バス</b></p> <p>運転手の確保がかなり厳しく、定年退職者に対して充足数が満たされない見込みのため、中長期的に事業規模を縮小していかないと、会社として回っていかないと考えている。</p> <p>また、2024年4月にバス運転手等の改善基準告示が改正される中で、今後、運転手が確保できない中ではバスが運行できる時間が限られてくると想定している。</p> <p><b>■京王バス</b></p> <p>運転士不足は、最近になって急に話題になったように見えるが、実はコロナ前からかなり深刻な状況だった。コロナ禍により、高速バスが一斉に運休したことで、路線バスに回すことができたため、運転手不足が目に見えないような状態になっていた。路線バスは7割程が赤字なので、高速バスを運営して黒字を出さないと、赤字路線を維持できない。コロナが収束し、高速バスが復活してきたことから、運転士不足が最近になって一気にまた深刻になってきたという経緯がある。</p> <p><b>■ハイヤー・タクシー協会</b></p> <p>運転手については、都内で平均年齢が58歳、多摩地区で60.8歳と全体的に高齢化が進んでいる。都内では大卒者の採用などに取り組んでいるという事もあるが、多摩地区よりも若干平均年齢が下がっている。乗務員に数については、コロナ禍前から2割減ったと報道で言われているが、密室内でのサービスという部分で感染リスクを懸念した高齢ドライバーの退職や、行動規制に伴って夜の街から利用客がいなくなったことによる大幅な減収などが背景にある。多摩地区では、平成31年3月31日で法人タクシーの運転手登録者数が約6,500人、令和5年12月で約5,100人となっている。</p> <p><b>【意見・質問等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足の解決は難しいので、今後は仕事を減らす事にシフトしていったほうがよいと思う。参考になる事例を2つ紹介したい。(委員)</li> </ul> <p><b>〈事例1 / 小金井市〉</b></p> <p>コミュニティバスとバス路線（京王バス）が事実上統合した事例</p> <p><b>〈事例2 / 富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村〉</b></p> <p>路線バス（金剛バス）の廃止にコミュニティバスの共同運行や白ナンバー車の多用等で対応した事例</p>
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）