

市内地域公共交通に関する検討調査

バス交通施策の方向性の検討

1. 本市のバス交通施策の方向性

- ➡ 現況整理や市民ならびに市内循環バス利用者へのアンケートから浮かび上がった問題点を踏まえて、本市のバス交通に関する基本的な考え方を右に示す。
- ➡ この考え方を踏まえつつ、第3回地域公共交通会議に示したバス交通課題を取り巻く課題への対応方向性（下図）から、本市のバス交通施策の方向性としては以下の4項目に整理される。
- ➡ この4つの方向性を念頭に置きながら、バス交通施策の方向性を具体化するための施策とその課題等について、次頁以降に整理する。

【第3回地域公共交通会議で提示した方向性】



注意：①～⑧は第3回地域公共交通会議の資料と順番を変えている

本市のバス交通に関する基本的な考え方

①一般路線バスの維持・拡充

- 市内には一般路線バスと市内循環バスの2種類のバス交通があるが、輸送量、利用者数ともに一般路線バスが大きく、市内循環バスは一般路線バスを補完する役割を担っている。
- 今後も、一般路線バスを主たる公共交通と位置づけ、維持・拡充していくことが重要である。

②負のスパイラルの回避

- 本市は、今後も人口は増加するものの、少子高齢化に伴い生産年齢人口は減少すると予測されている。
- 生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学利用でのバス利用者の減少、マイカー利用の一層の増大等によって、既存バス路線の廃止や減便といった『負のスパイラル』に陥らないようにすることが必要である。

③地域との協働

- 本調査における市民ならびに市内循環バス利用者へのアンケートから浮かび上がった問題点を解消するためには、バス事業者、市、その他行政関係者に加えて、市民や企業といった地域の主体的な取組、意識の変革が必要不可欠である。

本市のバス交通施策の方向性

①鉄道駅や主要な公共施設等へのアクセス確保

- 市民アンケートにおいて駅へのアクセス利便性を求める要望が多い。鉄軌道駅がない本市にあっては、隣接市の鉄軌道駅へスムーズにアクセスさせることが重要であり、一層のアクセス利便性を図ることとする。
- また、今後の高齢化に伴い公共施設や病院、スーパー等への足の確保は不可欠である。

②乗り継ぎ拠点の整備

- 一般路線バスと市内循環バス等の公共交通のみでも市内移動を可能とするためには、それぞれのバスネットワークを有機的に機能させることが必要であり、そのためには『乗り継ぎポイント』を設けることが有効である。（1路線で全ての施設をカバーするのは非現実的）
- その際、一般路線バスと再編後の市内循環バスのバスネットワークを考慮して、乗り継ぎポイントとしてどこが有効なのかを見極めて選定することが必要である。
- また合わせて、乗り継ぎによって生ずる乗換待ち時間や初乗り運賃の加算の負荷軽減、乗り継ぎ先の運行情報の提供等の様々な工夫についても対策を講じる必要がある。

③市内循環バスの見直し

- 一般路線バスを補完する市内循環バスは、サービスレベルの向上、利用が低迷している路線・ルートの再編等多くの課題が見出されている。
- 今後も一般路線バスを補完し、貴重な市民の足として、より効率的に機能するように必要な路線網、サービス水準等について見直しを図ることが必要である。

④地域公共交通を関係者の協働・連携により支える気運づくり

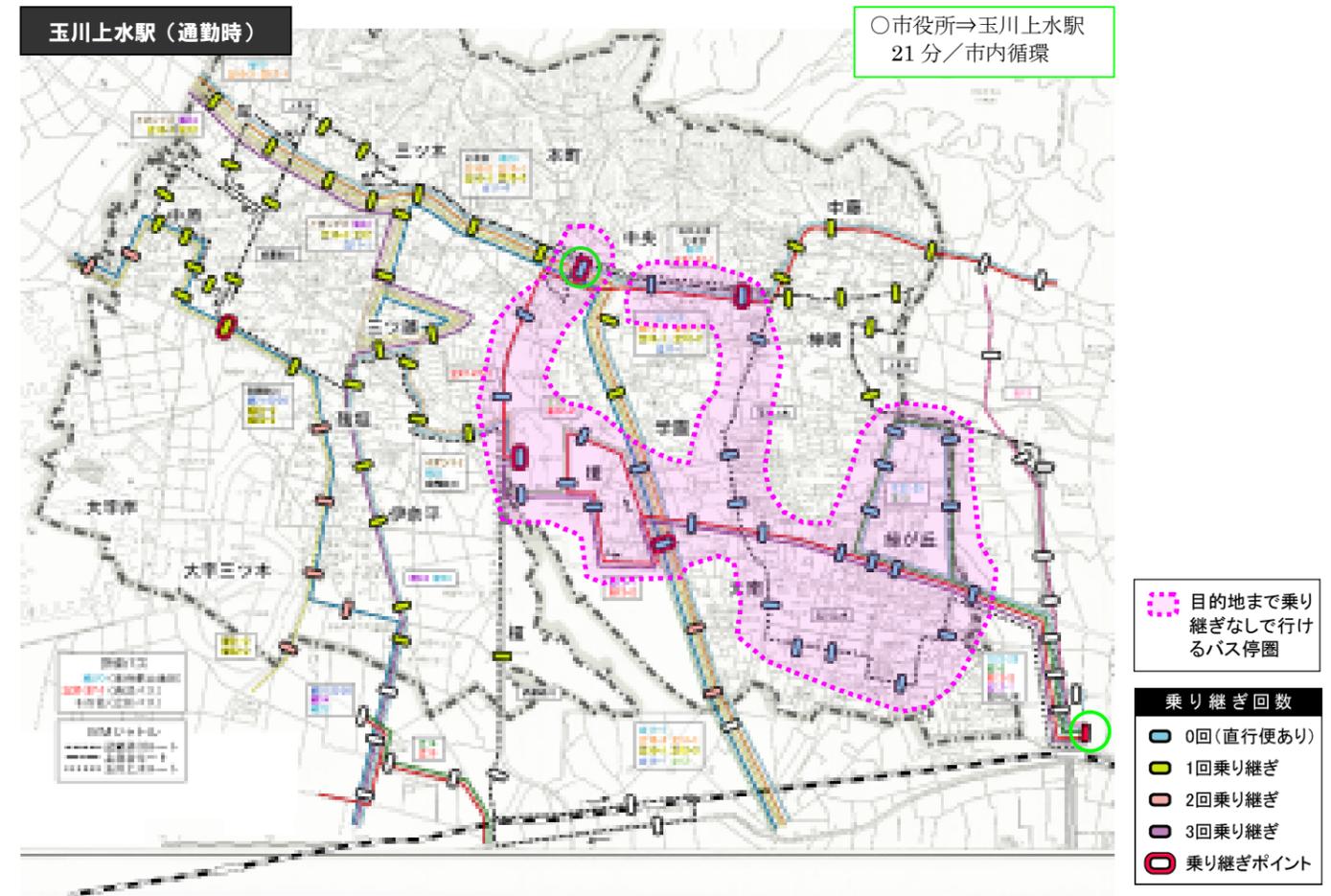
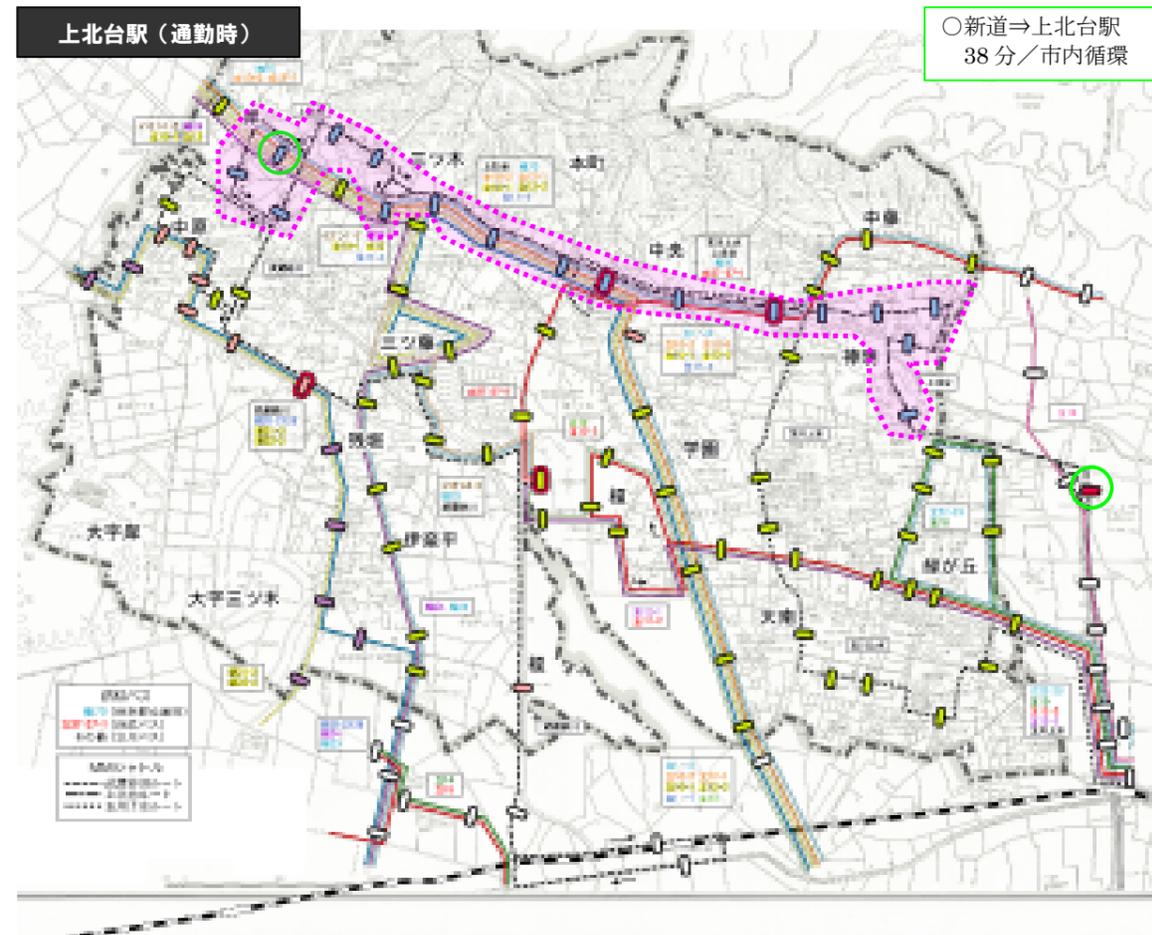
- 市内の将来人口は今後も増加することが予想されているものの、生産年齢人口は減少するために、通勤・通学目的でのバス利用者は減少し、その結果、既存バス路線の廃止や減便を招き、負のスパイラルに陥る可能性がある。
- 市やバス事業者の努力だけでは、このような状況を回避することは困難であり、市民や市内に立地する企業の各々が地域公共交通に対する意識の変革が必要である。

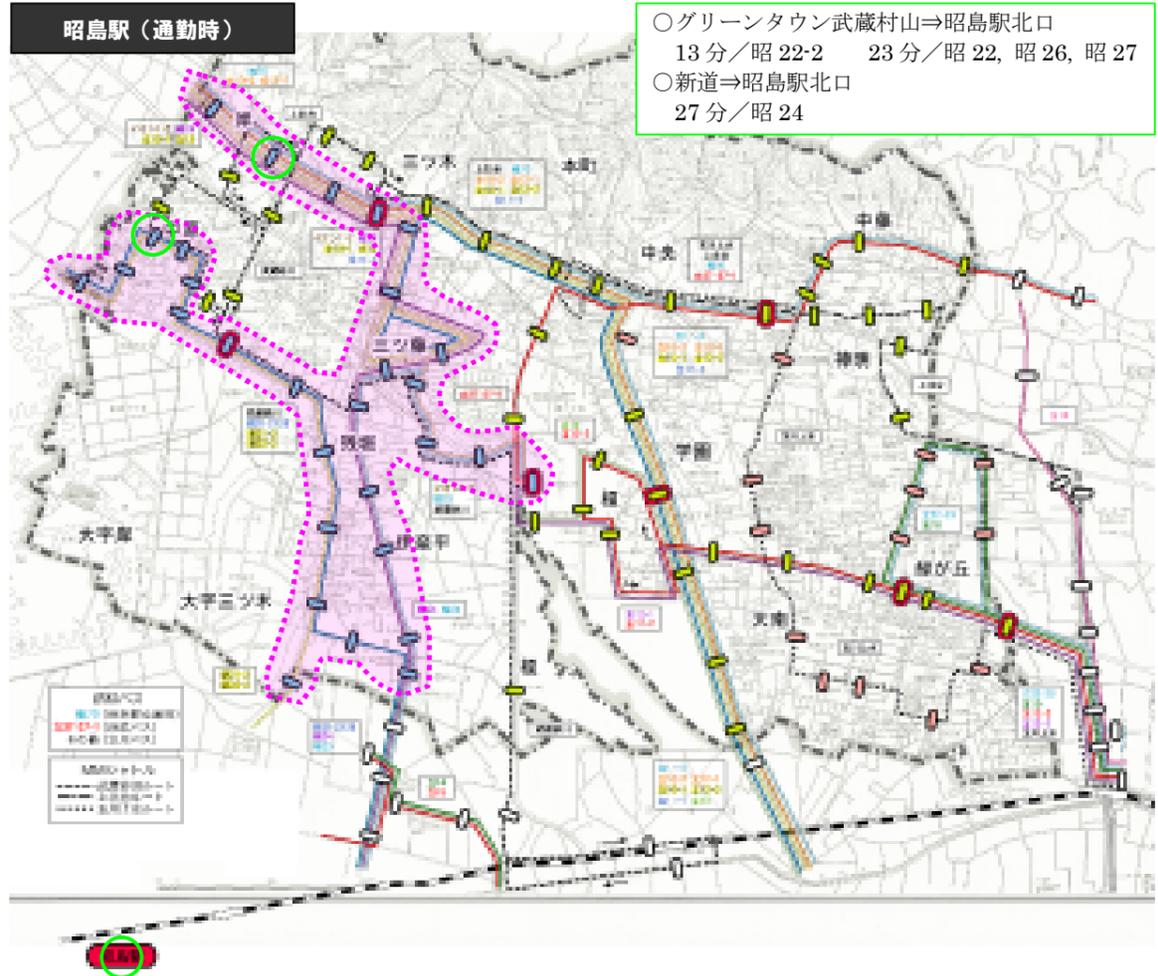
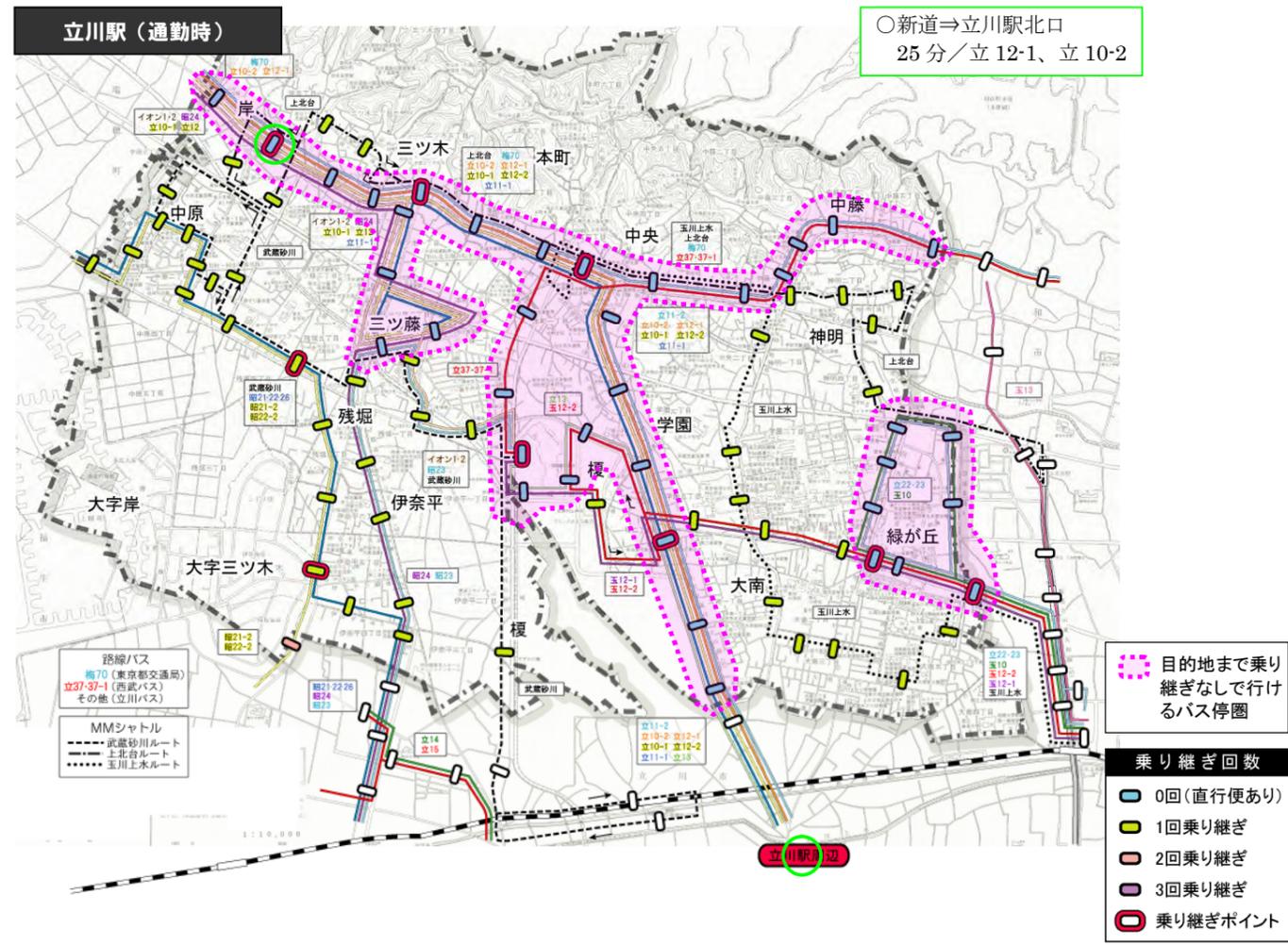
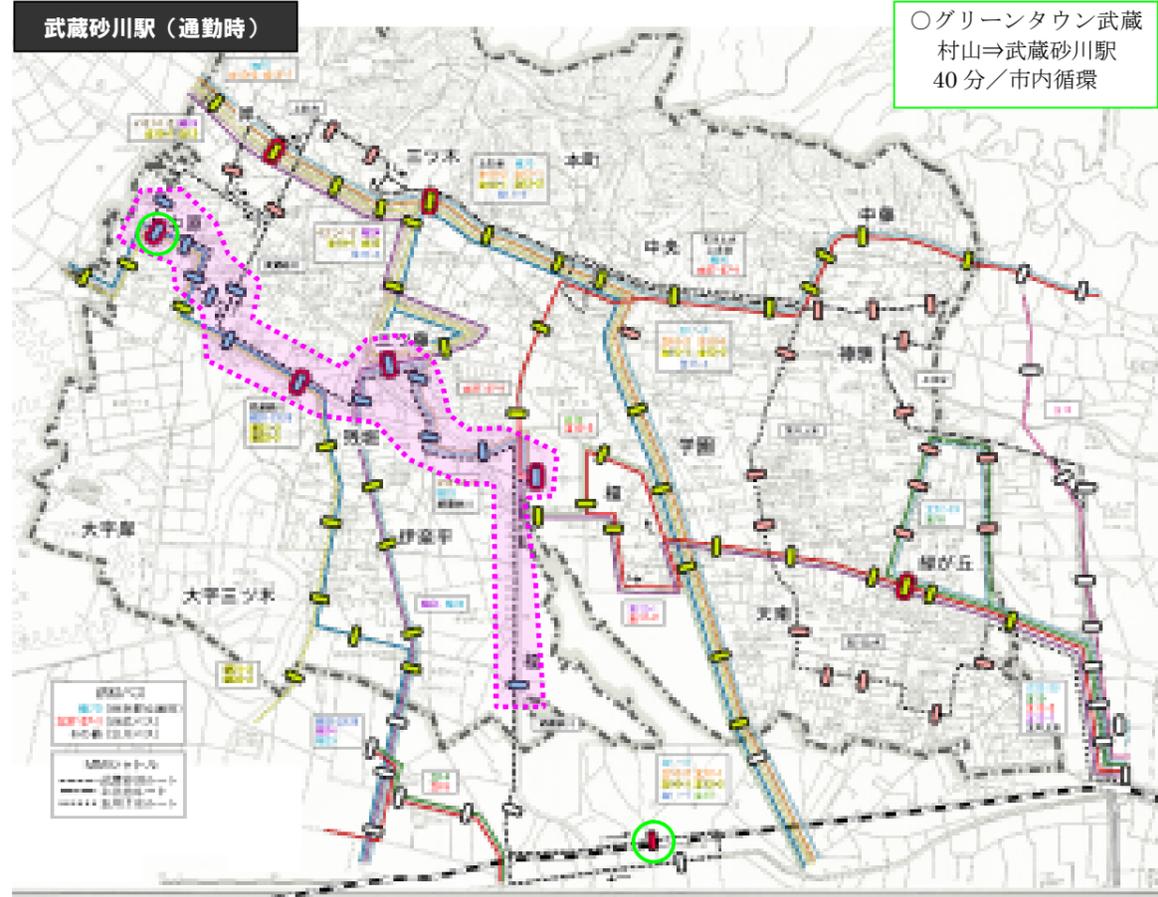
2. バス交通施策と課題

(1) 循環バス（上北台・玉川上水ルート）や路線バスの乗継によるアクセス確保

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
【通勤時】 [図1] □ほぼ全ての停留所から近隣の主要駅へ乗換なしでアクセス可能 □駅を目的地とした場合、乗換無しでアクセスするのに最も所要時間がかかるバス停で約30分程度（新道⇒立川25分）	①通勤通学時での乗換は抵抗が大きいため、基本的には乗り換えることなくいずれかの駅にアクセスできることを目指す。	—	—
【日中時】 [図2, 図3] □市役所かイオンモールを中心に1回乗り換えることにより、主要施設や駅へはアクセスが可能 □中原、伊奈平、榎、神明、緑が丘の一部において、2回乗り継ぎが必要となっている。	②市役所とイオンモールの乗り継ぎ拠点機能の強化	■市役所ターミナルの用地確保・施設整備が困難等	◎待ち空間の快適化、待ち時間の案内情報の充実等も含めた総合的な対策が必要
	③市役所とイオンモール以外の商業施設や公共施設等と連携した乗り継ぎポイントの快適性・利便性の向上	■市内循環バスの再編等と併せた乗り継ぎポイントの抽出と商業施設等との調整等	◎市内循環バス等の路線再編によって、有効な乗り継ぎ拠点があるか見極めが必要（「待つ」ことの抵抗が少ない施設であること）

【図1ー現状の目的地別・バス停別乗換回数（通勤時）】





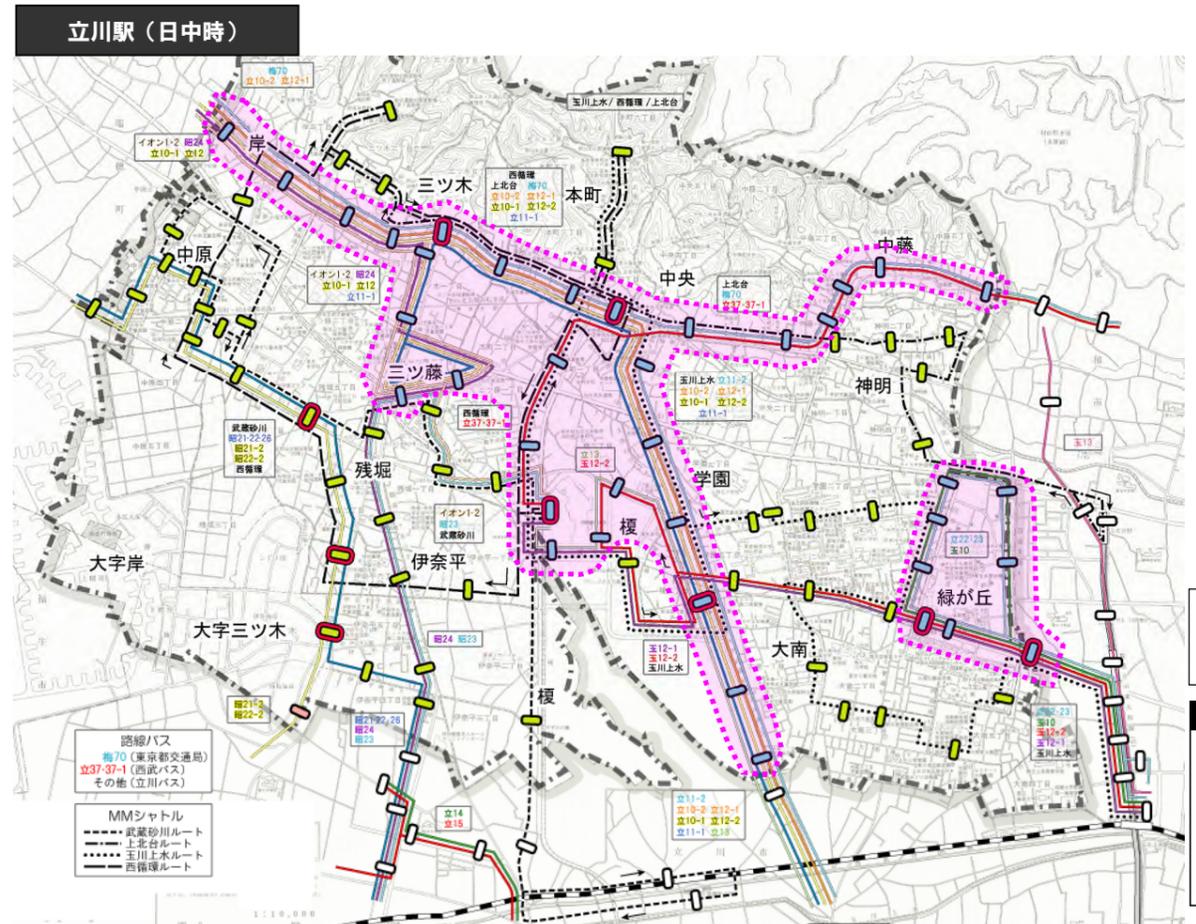
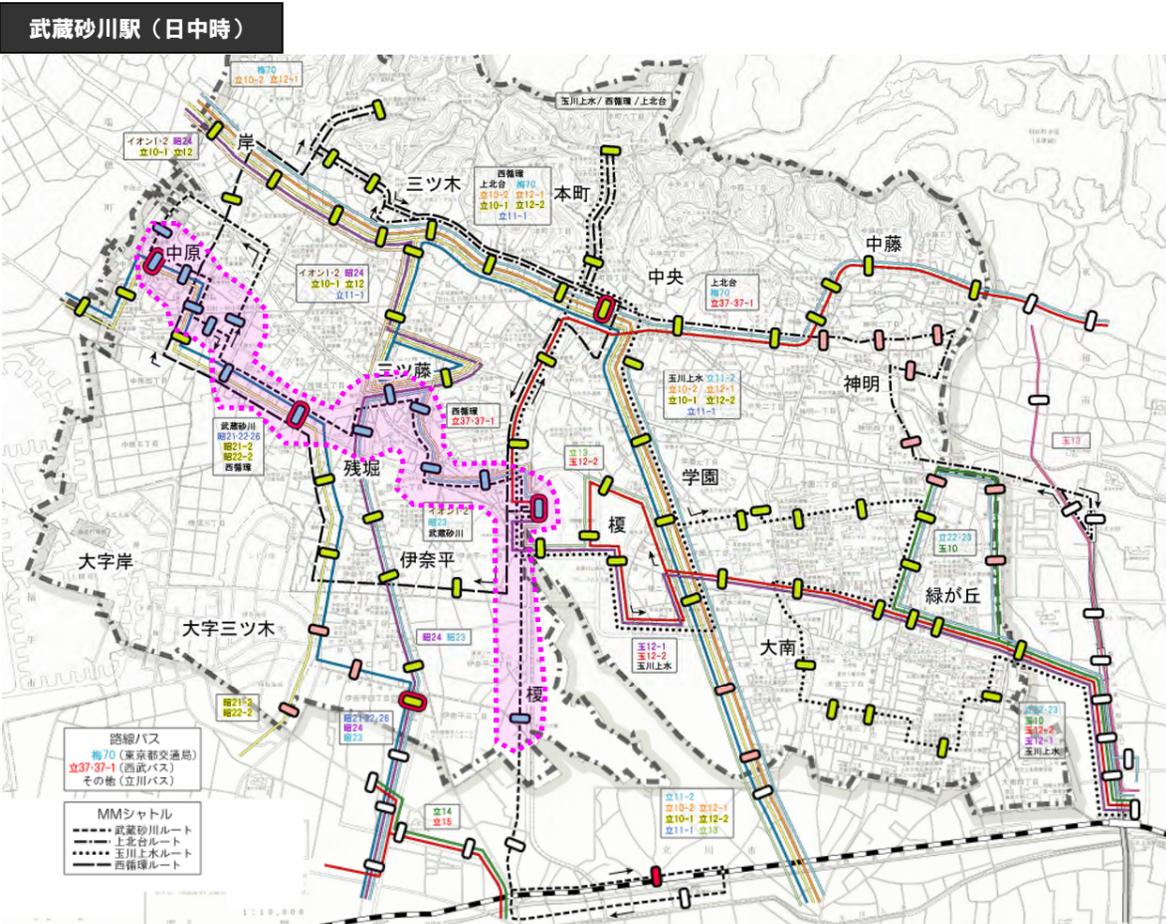
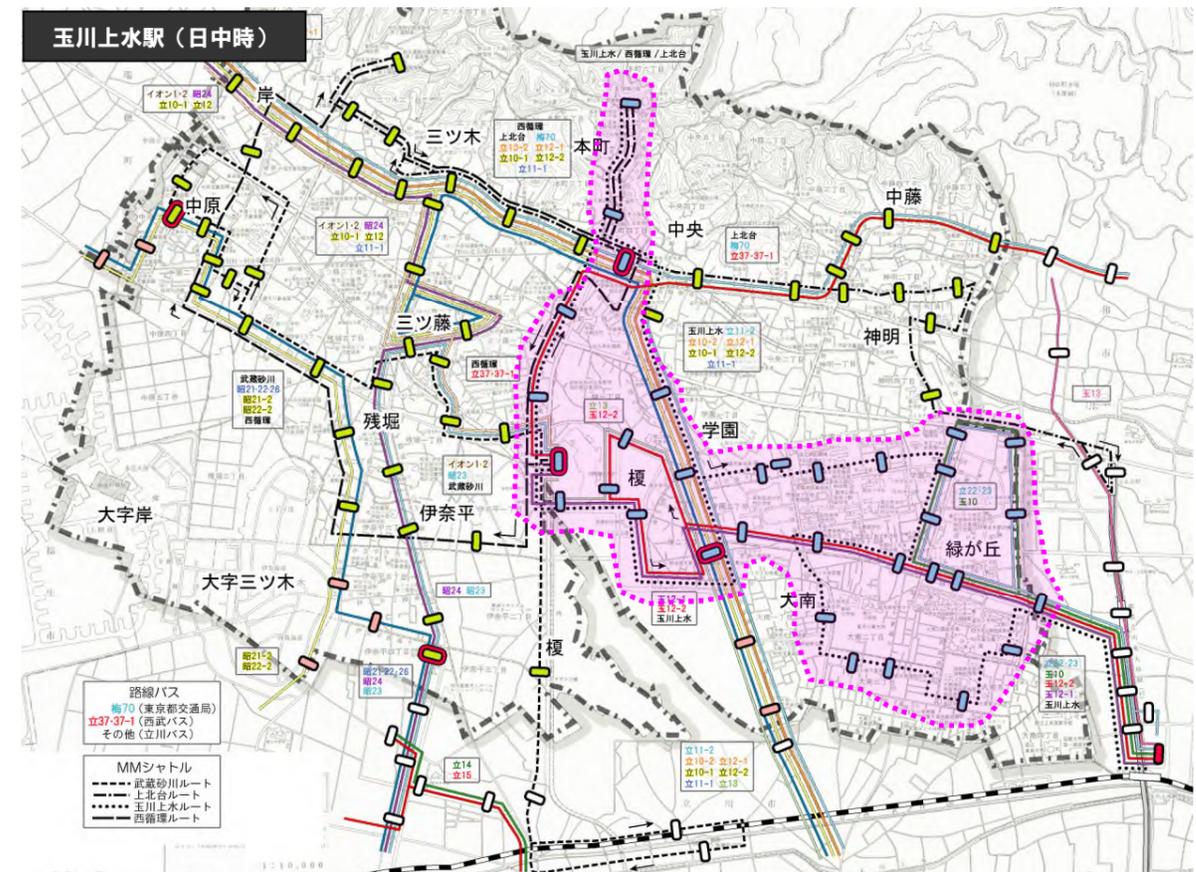
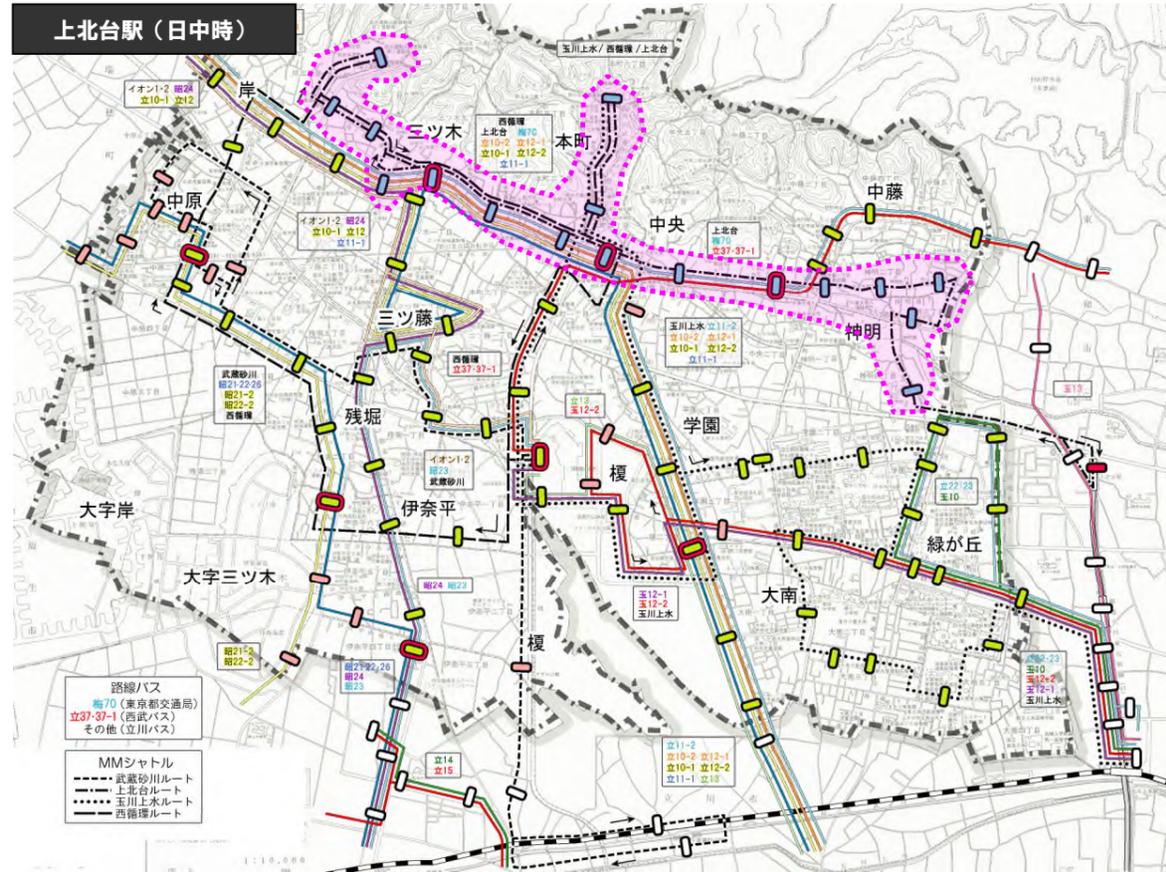
【図2-市役所・イオンモールから駅や主要施設への所要時間】

起点	終点	所要時間	バス会社	系統
武蔵村山市役所	立川駅	22分	立川バス	立12、12-1、12-2 立10-1、10-2、立11-1
		38分	西武バス	立37
	上北台駅	19分	立川バス	MMシャトル上北台(通勤)
		20分	立川バス	MMシャトル上北台(日中)
	東大和市駅	20分	西武バス	立37、37-1
		20分	都営バス	梅70
	玉川上水駅	32分	立川バス	MMシャトル玉川上水(通勤)
	41分	立川バス	MMシャトル玉川上水(日中)	
昭島駅	-	-	-	-
かたくりの湯	5分	立川バス	MMシャトル上北台(日中)	
イオンモール	3分	西武バス	立37、37-1	
	17分	立川バス	MMシャトル西循環(日中)	

起点	終点	所要時間	バス会社	系統
イオンモール	立川駅	40分	西武バス	立37
		31分	立川バス	立13
	上北台駅	-	-	-
	東大和市駅	34分	西武バス	立37、37-1
	玉川上水駅	25分	立川バス	玉12-1、12-2
		59分	立川バス	MMシャトル玉川上水(日中)
	昭島駅	20分	立川バス	昭23
	かたくりの湯	34分	立川バス	MMシャトル西循環(日中)
		15分	立川バス	MMシャトル玉川上水(日中)
	武蔵村山市役所	4分	西武バス	立37、37-1
	37分	立川バス	MMシャトル西循環(日中)	
	18分	立川バス	MMシャトル玉川上水(日中)	



【図3－現状の目的地別・バス停別乗換回数（日中時）】

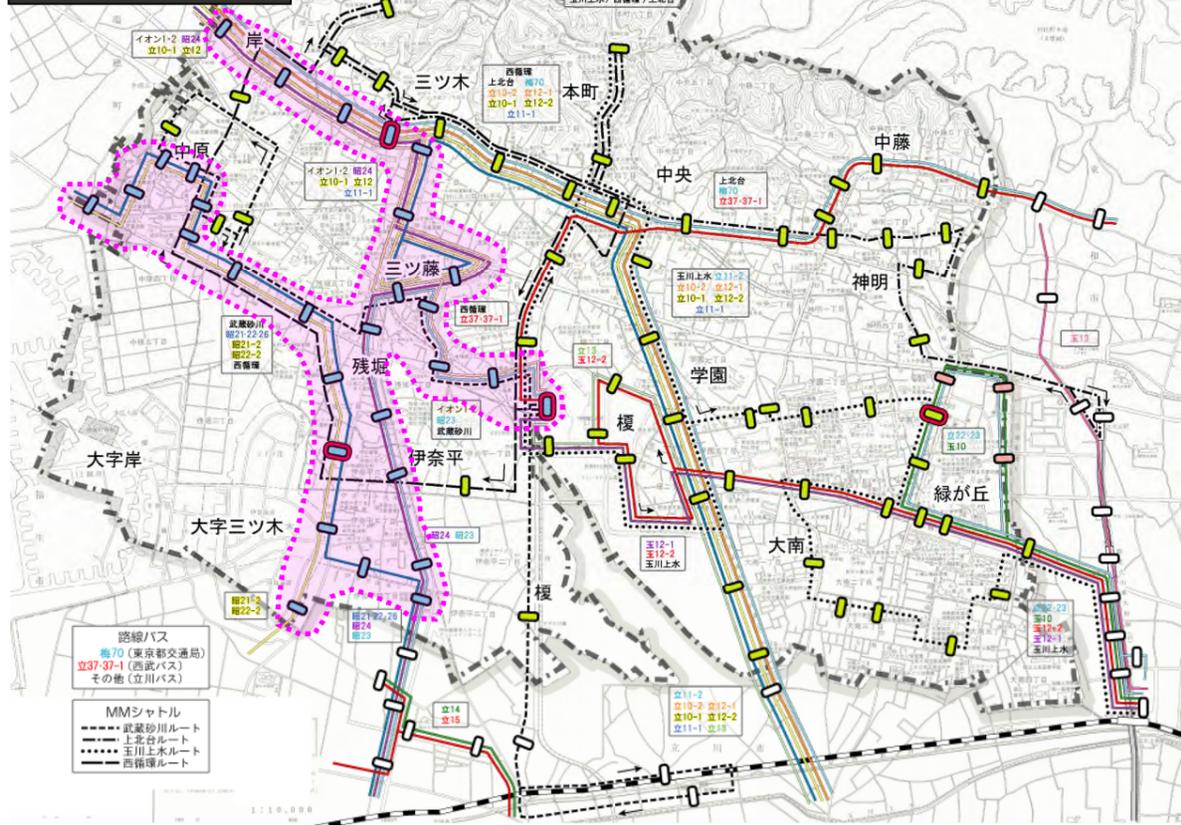


目的地まで乗り
 継ぎなしで行ける
 バス停圏

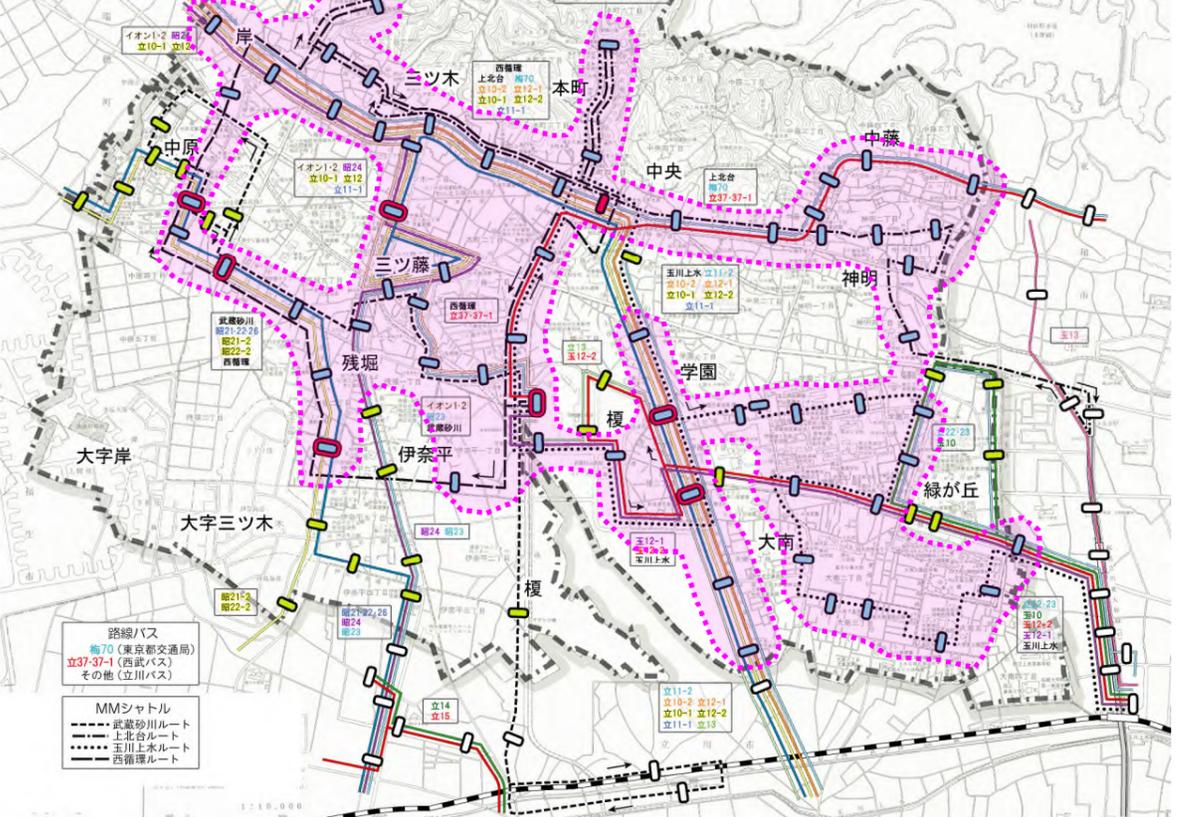
乗り継ぎ回数

- 0回 (直行便あり)
- 1回乗り継ぎ
- 2回乗り継ぎ
- 3回乗り継ぎ
- 乗り継ぎポイント

昭島駅 (日中時)

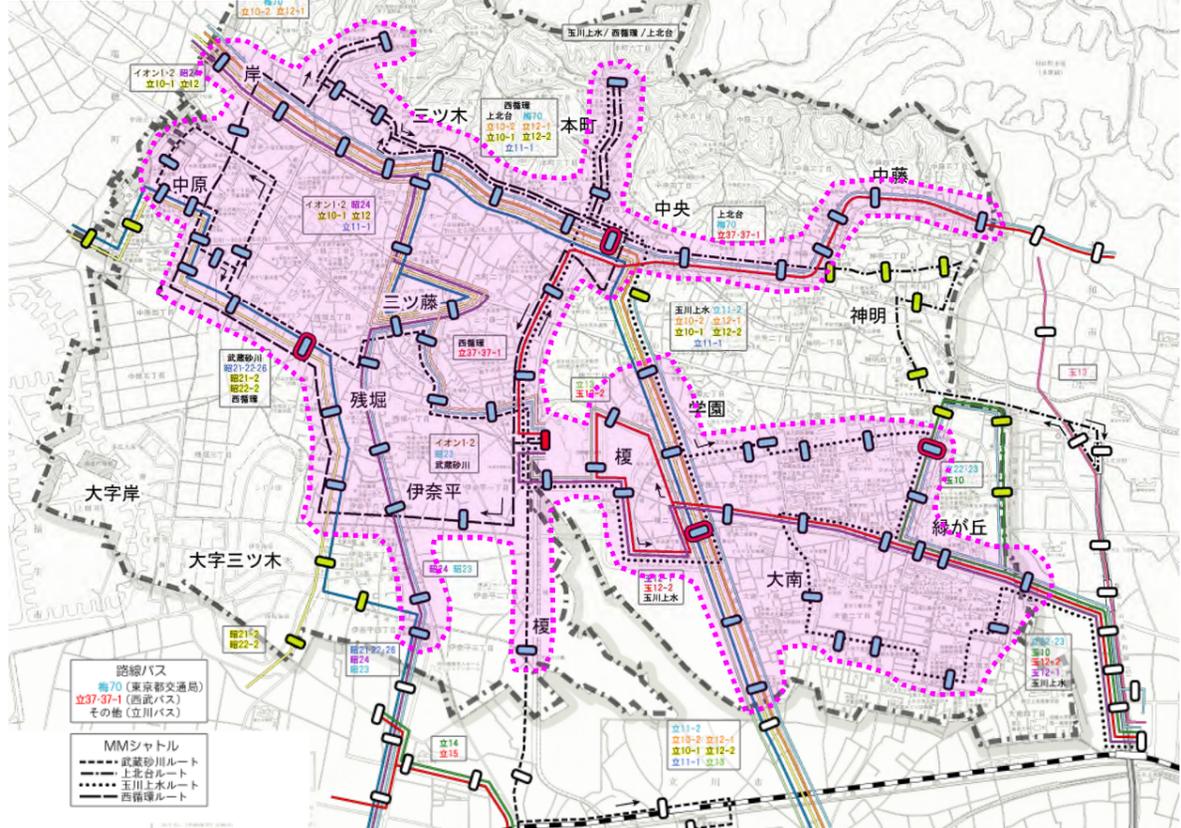


市役所 (日中時)

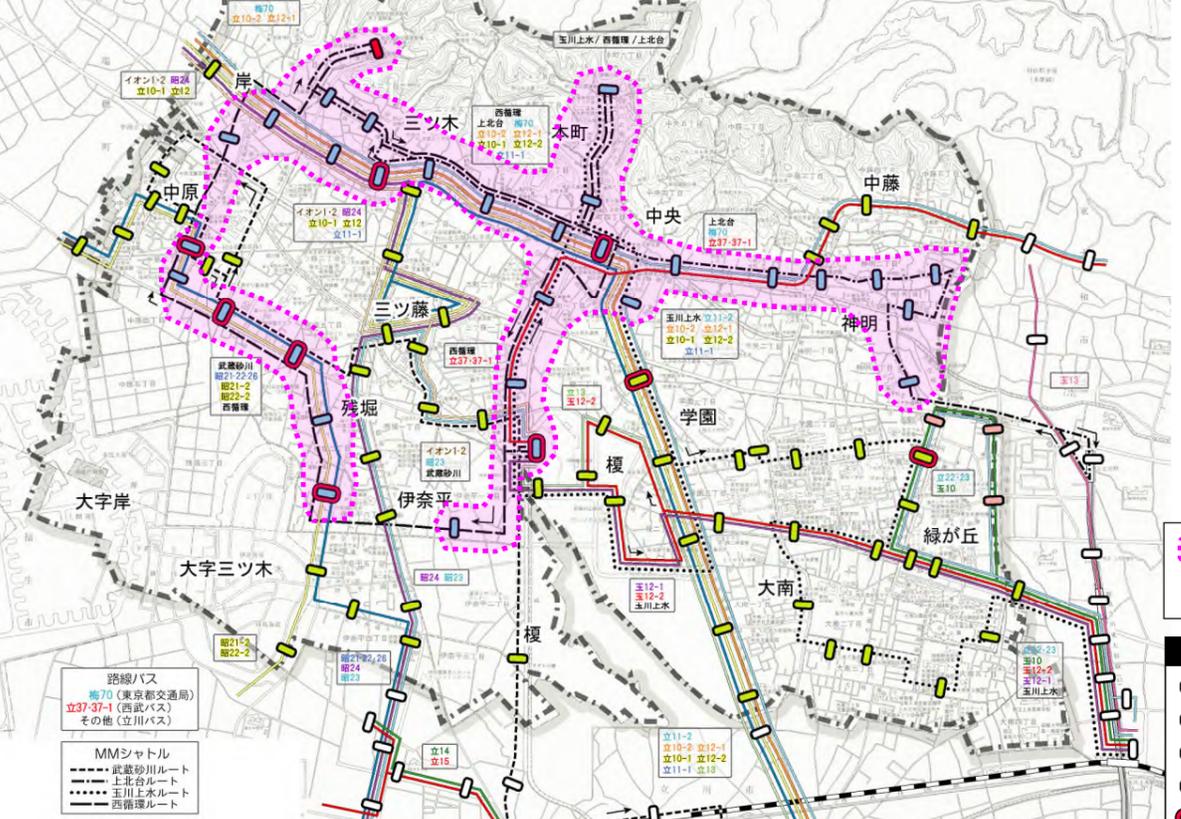


昭島駅

イオンモール (日中時)



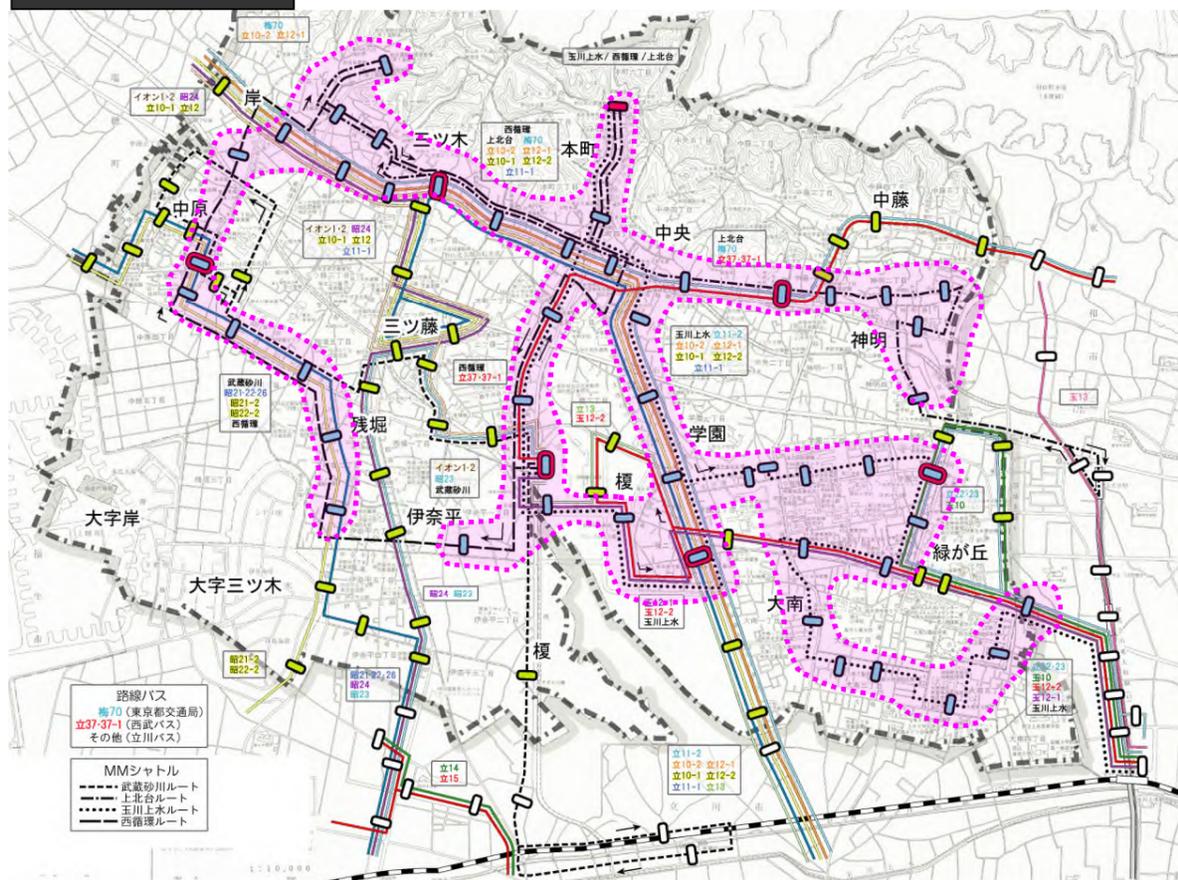
市民総合体育館 (日中時)



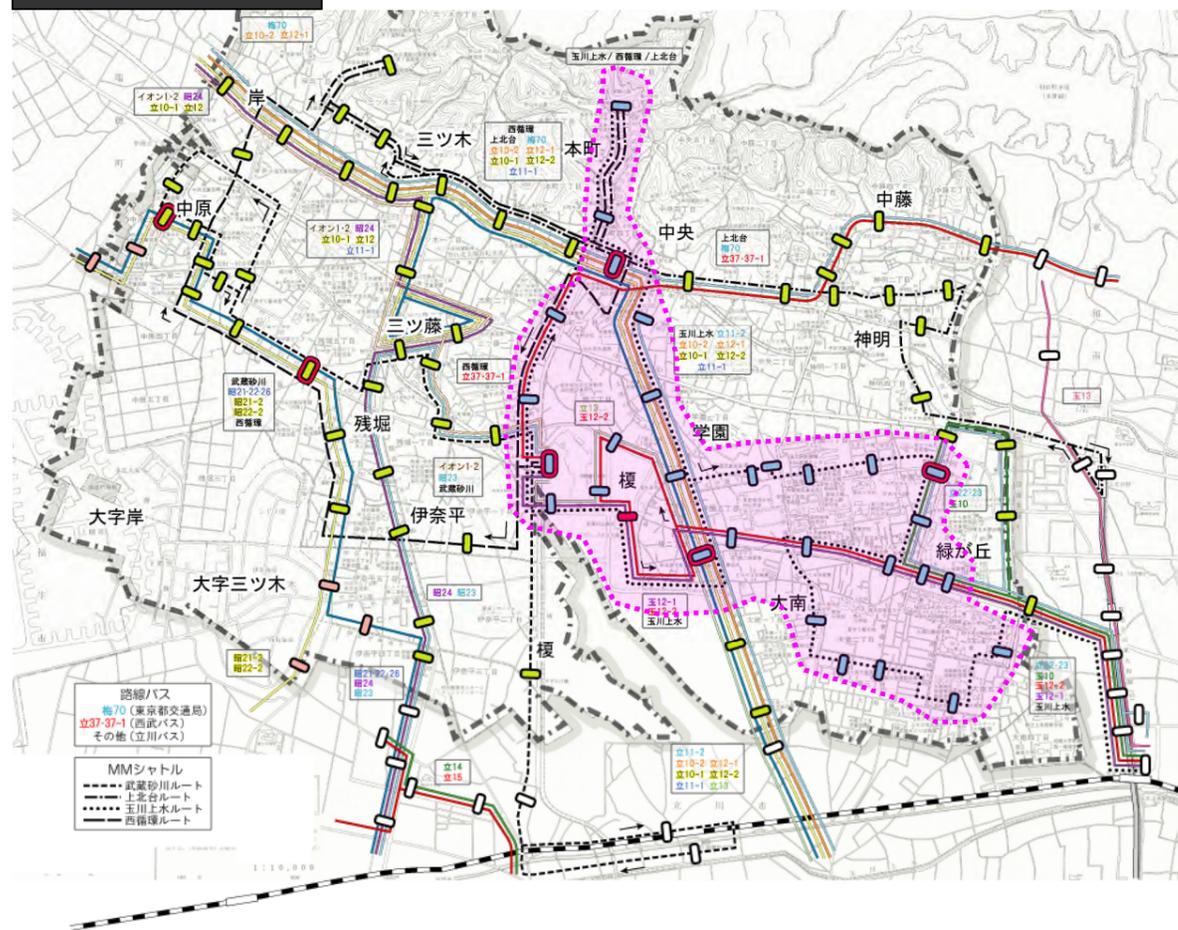
目的地まで乗り継ぎなしで行けるバス停圏

- 乗り継ぎ回数
- 0回(直行便あり)
 - 1回乗り継ぎ
 - 2回乗り継ぎ
 - 3回乗り継ぎ
 - 乗り継ぎポイント

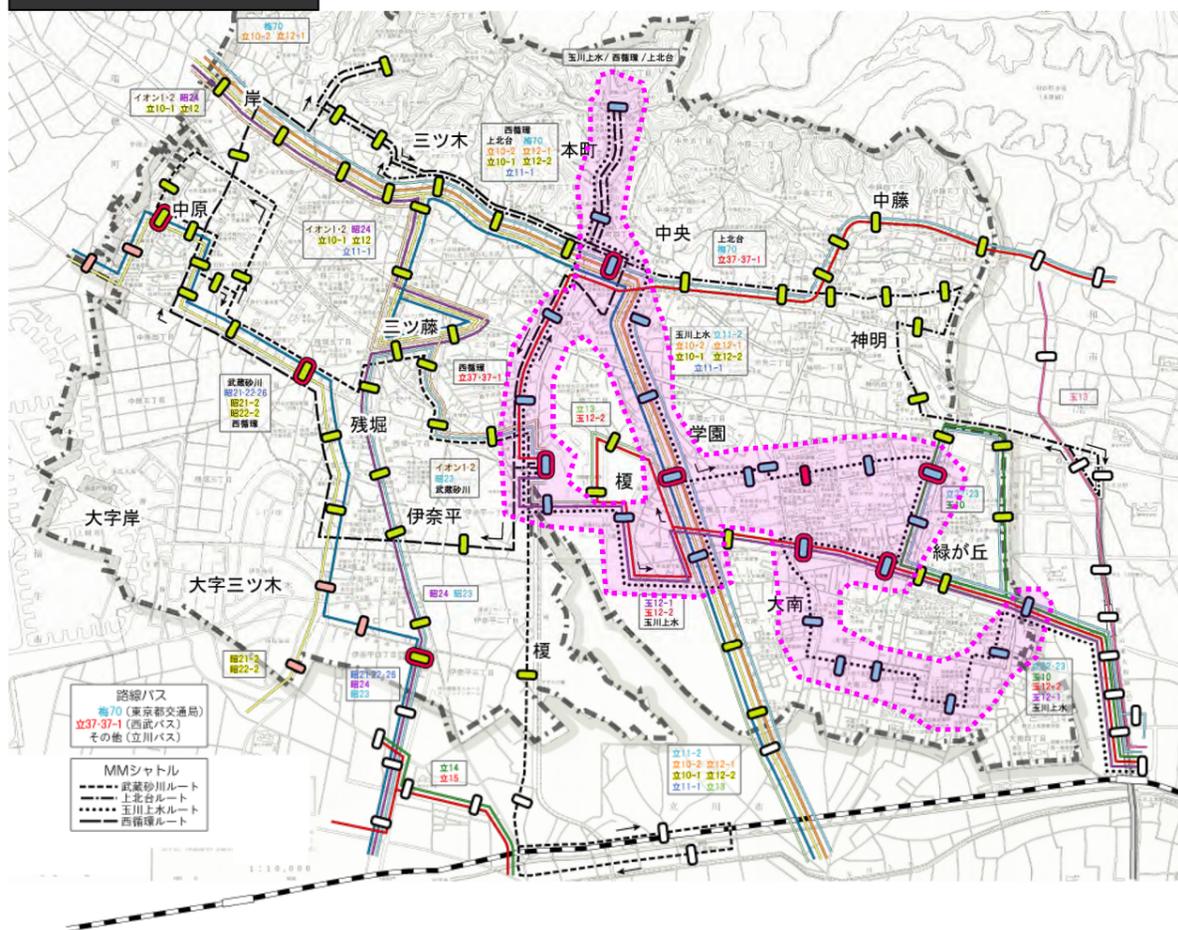
かたくりの湯 (日中時)



武蔵村山病院 (日中時)



村山医療センター (日中時)



目的まで乗り継ぎなしで行けるバス停圏

- 乗り継ぎ回数
- 0回 (直行便あり)
 - 1回乗り継ぎ
 - 2回乗り継ぎ
 - 3回乗り継ぎ
 - 乗り継ぎポイント

(2) イオンモールでの立川駅行きのバスとの接続や急行バスの導入により、立川駅へのアクセス性を向上

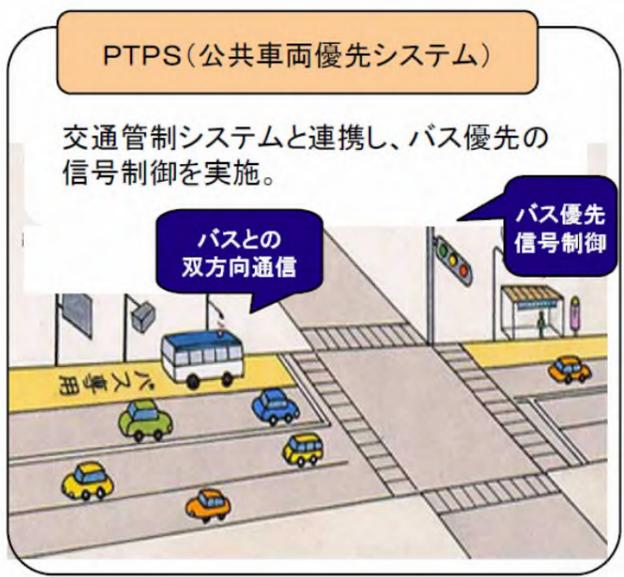
現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
□ 中原、残堀、伊奈平地区からは立川駅への直通路線がないため、行きにくい場所として挙げられている	① イオンモールでの立川駅行きバスとの接続	■ 概ね等間隔ダイヤでの路線バスの発車や運賃調整等	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅行きのバスは西武・立川が各1系統ずつ合わせて63本/日が運行している。[図1] 等間隔ダイヤ等にすれば待ち時間の偏りも減少する。(2社間の調整は必要)
□ 岸、三ツ木、三ツ藤地区から立川駅行きのバスはあるが所要時間が掛かるため、行きにくい場所として挙げられている。	② 急行バスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市外での施策となり調整が困難 ■ PTPS※の導入等との一体的検討等 	<ul style="list-style-type: none"> 急行バスが導入できるような路線・延長が限られており、効果が限定的である [図2]

※公共車両優先システム。優先信号制御等を行いバスの優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保を目的としたシステム

【図1 - イオンモール⇒立川駅へアクセスする路線バスの概要】

起点	終点	所要時間	バス会社	系統	運行本数	運賃
イオンモール	立川駅	40分	西武バス	立37	38本/日	400円
		31分	立川バス	立13	25本/日	370円

参考：上北台駅～立川北駅：13分

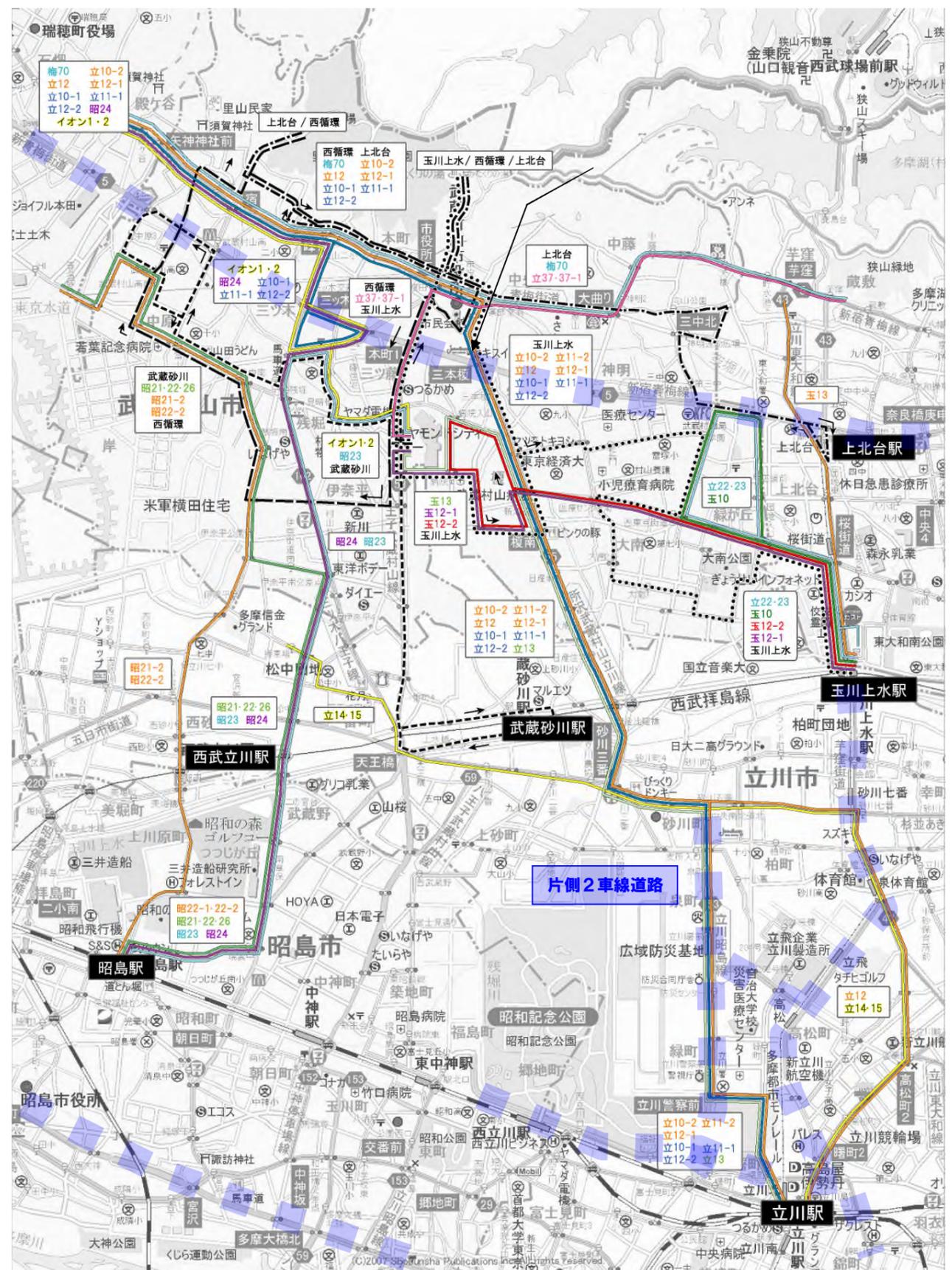


イオンモール時刻表

6時		22		43	58
7時		22		42	
8時	2	22		42	
9時	0	25		49	
10時	2	15	35		
11時	1	22	30	42	
12時	1	2	32	43	
13時	2	10	32	35	52
14時	1	2	30	42	
15時	2	7	33	42	
16時	2	9		41	42
17時	0	8	33	40	
18時	8	9	29	31	
19時	0	28	29	54	
20時		27	29	55	
21時	0	19	40	52	
22時	6	20	37	50	
23時		10			

※立37(西武バス)、立13(立川バス)

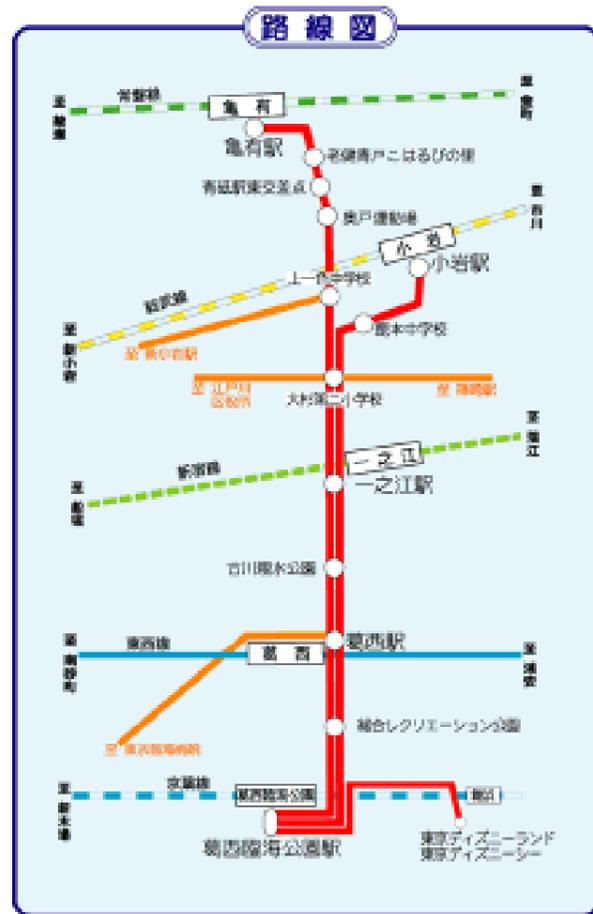
【図2 - 武蔵村山市内を運行する路線バス及び市内循環バス】



《参考—急行バスの事例（環七シャトル 江戸川区）》

導入効果の例 ～小岩駅～葛西臨海公園駅の利用～

- 導入前 「小岩駅（京成）～葛西駅（都営）～葛西臨海公園駅」
⇒65分（乗継時間含む）、410円
- 導入後 「小岩駅（環七シャトルバス）～葛西臨海公園駅」
⇒36分（▲29分）、200円（▲210円）



京成バス系統案内図

系統	経路
★小54・新宿線	京成小岩駅（小岩駅北口）→ 亀有駅
★新小52・四ツ木線	市川駅 →（小岩駅北口）→ 東北小岩
小55・戸ヶ崎線	★小岩駅（京成小岩駅入口）→ 金町駅
小72・篠崎線	小岩駅（篠崎駅）→ 江戸川駅 小岩駅（上篠崎）→ 一之江駅 ★小岩駅（上篠崎）→ 瑞江駅
小73・南小岩線	小岩駅（小岩酒防署）→ 瑞江駅 小岩駅（瑞江駅）→ 江戸川清掃工場 小岩駅（瑞江駅）→ 江戸川清掃工場
★小74・小松川線	小岩駅（江戸川区役所）→ 小松川警察署 小岩駅（上一色中学校）→ 夕陽ヶ丘

系統	経路
空港バス	小岩駅 →（一之江駅・葛西駅）→ 羽田空港 亀有駅 →（一之江駅・葛西駅）→ 羽田空港
◎小岩駅	一之江駅・葛西駅 → 成田空港

◎成田空港行は、京成バス単独運行です。
〔空港バスの問い合わせ〕
京成バス(株) 奥戸営業所 ☎(3691)0935
リムジンバス・予約案内センター ☎(3665)7220

系統	経路
環07・環七シャトル	小岩駅 →（一之江駅・葛西駅）→ 葛西臨海公園駅 小岩駅 →（葛西臨海公園駅）→ 葛西臨海公園駅
環08・環七シャトル	亀有駅 →（一之江駅・葛西駅）→ 葛西臨海公園駅 亀有駅 →（葛西臨海公園駅）→ 葛西臨海公園駅
小76・第2南小岩線	小岩駅（船管区地蔵）→ 瑞江駅 小岩駅（一之江駅）→ 葛西駅 小岩駅（瑞江駅）→ 江戸川清掃工場 小岩駅（瑞江駅）→ 江戸川清掃工場
★新小20・大杉線	東新小岩二 →（上一色）→ 一之江駅
★新小71・鹿ヶ谷線	★新小岩駅（篠崎駅）→ 瑞江駅 ★新小岩駅（篠崎駅）→ 瑞江駅 ★新小岩駅（篠崎駅）→ 瑞江駅
環01・区役所線	江戸川区役所（船管区民館入口）→ 篠崎駅 江戸川区役所（船管区民館入口）→ 篠崎駅
環75・南行徳線	江戸川清掃工場（今井）→ 葛西臨海公園 臨海病院線 葛西駅 → 東京臨海病院 瑞江駅 → 江戸川清掃工場

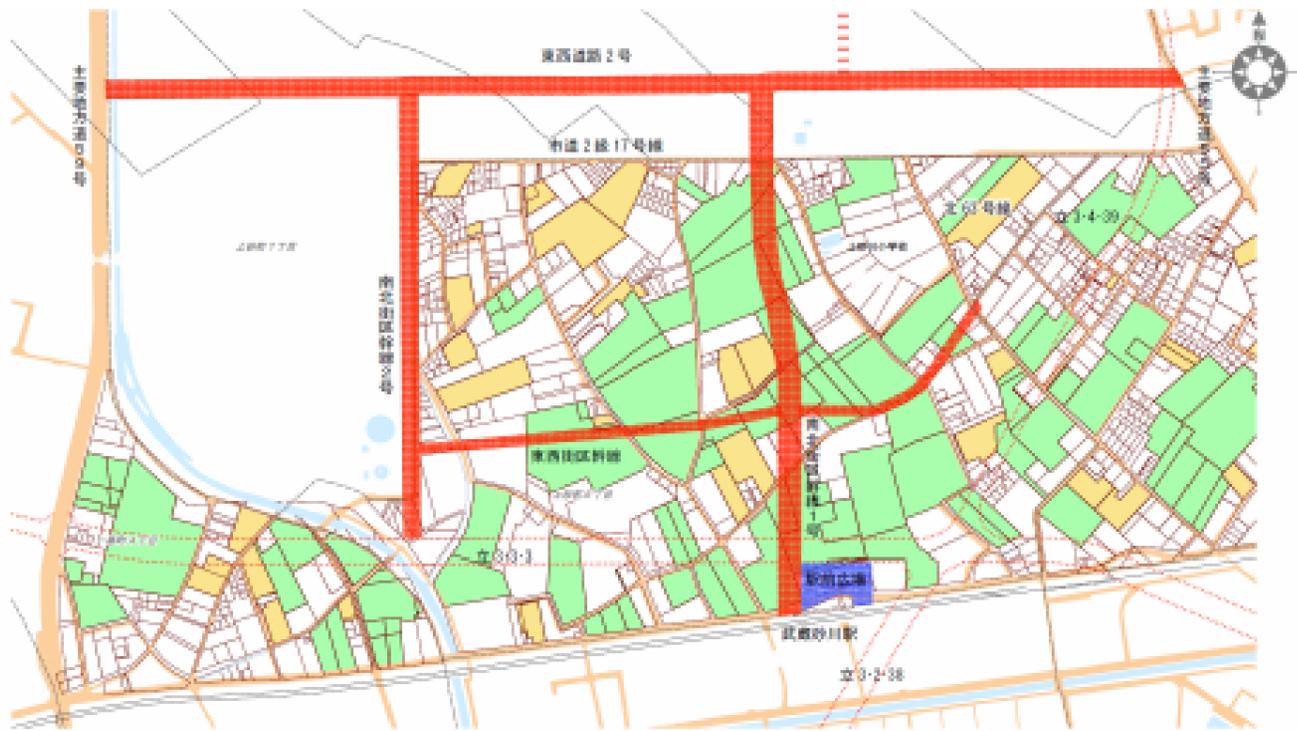
* 印は深夜バスのある路線です
◁印は片方向のみ停車するバス停です。
〔問い合わせ〕 京成バス(株) ☎(3621)2418
★京成タウンバス(株) ☎(5671)0360
平成23年4月現在

環七シャトル停車バス停

(3) 武蔵砂川駅周辺の交通基盤整備に合わせたバスの乗り入れ

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
□立川市では武蔵砂川駅周辺の交通基盤整備を計画（交通広場、道路）[図1, 2] □ただし具体的な竣工時期は未確定	①所沢武蔵村山立川線を走行する路線バスの武蔵砂川駅への乗り入れ	■交通基盤整備の竣工時期が未確定であり、短期的な対策とはならない。 ■立川駅行きの運行本数のサービス水準の低下等	⇨ 短期的な解決策にはならないが、立川市と連携して実現化に向けて検討・調整

【図1－武蔵砂川駅周辺の交通基盤整備計画の概要】



資料：武蔵砂川駅北側地区街区幹線道路整備事業計画書／立川市／平成20年5月



【図2－武蔵砂川駅周辺の都市総合交通戦略】



－戦略プログラム－

- 【ハード施策】
 - ・武蔵砂川駅駅舎改良（バリアフリー化）
 - ・武蔵砂川駅駅舎駅前広場整備
 - ・街区幹線道路整備
 - ・広域徒歩圏における自転車通行帯整備
- 【ソフト施策】
 - ・路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗り入れ

主な戦略プログラム



資料：立川市総合都市交通戦略／立川市／平成21年3月

(4) 西武立川駅への乗り入れにより、鉄道駅へのアクセス利便性の向上

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
<p>□ 中原、残堀、伊奈平等の市西側エリアは昭島駅行きの路線バスが主要路線であるが、いずれの路線も途中の西武立川駅には立ち寄らない。</p> <p>□ 西武立川駅では、北口は平成21年3月にタクシーロータリーが整備され、南口はバスが乗り入れる交通広場の整備が計画されている。[図1, 2]</p>	<p>① 西武立川駅南口への乗り入れにより、鉄道駅へのアクセス利便性の向上</p>	<p>【南口への乗り入れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通基盤整備の竣工時期が未確定であり、短期的な対策とはならない。 ■ 昭島駅行きの運行本数のサービス水準の低下 等 	<p>⇒ 短期的な解決策にはならないが、立川市と連携して実現化に向けて検討・調整</p>

【図1 - 西武立川駅周辺の状況】



【図2 - 西武立川駅周辺の都市総合交通戦略】

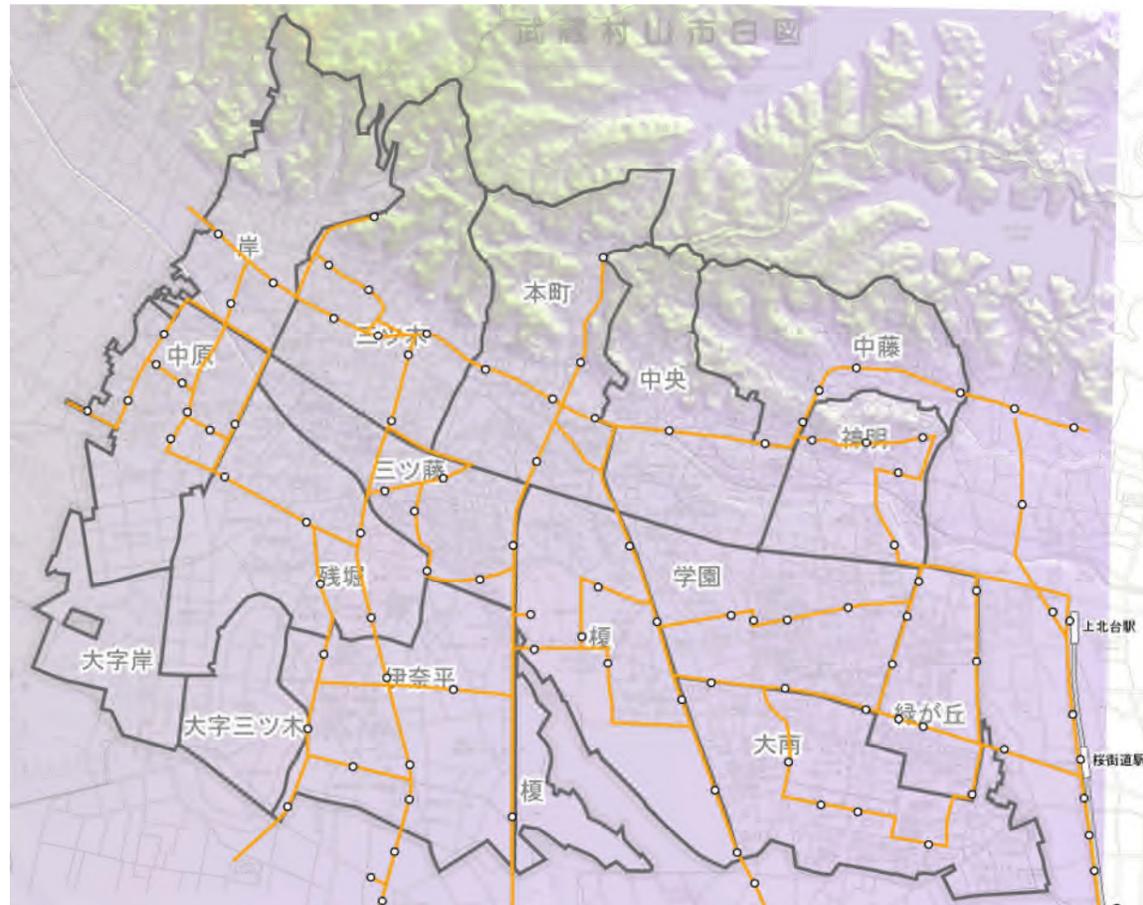


資料：立川市総合都市交通戦略／立川市／平成21年3月

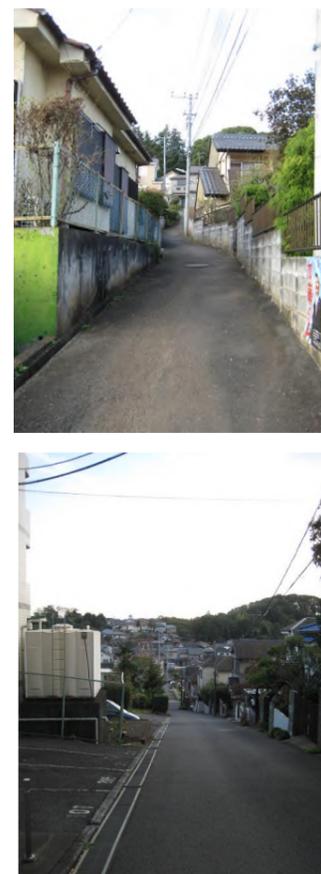
(5) 上北台駅へのアクセス確保

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
□中藤地区から上北台駅付近の地形は、勾配が大きい。[図1] □道路幅員が狭い道路が多い。[図2] □地区南側の神明地区には上北台駅行バス（MMシャトル）がある。[図3] □上北台駅へアクセスする道路は多くない。（一般路線バスの路線あり）[図3]	①梅70（都営）、立37（西武）の上北台駅への乗り入れ	■迂回ルートになり、利便性が低下 ※市内循環バス・上北台ルートは、通勤利用が多い ■急勾配で幅員が狭い道路が多いため、ルート設定が困難 等	◎一般路線バスの利便性が大きく低下するので、現実的ではない
	②市内循環バス・上北台ルートの一部変更	■ちよこバスの運行本数は少ない。[図4] ■市外での施策のため調整が困難 等	◎利便性が低いため有効な対策案とはならない
	③梅70（都営）、立37（西武）と「ちよこバス」（東大和市コミュニティバス）の乗換利用を促進	■市負担額の増大 ■一般路線バス及び市内循環バスとの競合 ■走行ルートのお大半が市外となる可能性あり 等	◎市内循環バスの再編と合わせて検討していくことが必要
	④乗合タクシー等の新たな地域交通の導入		

【図1－市内の地形勾配】



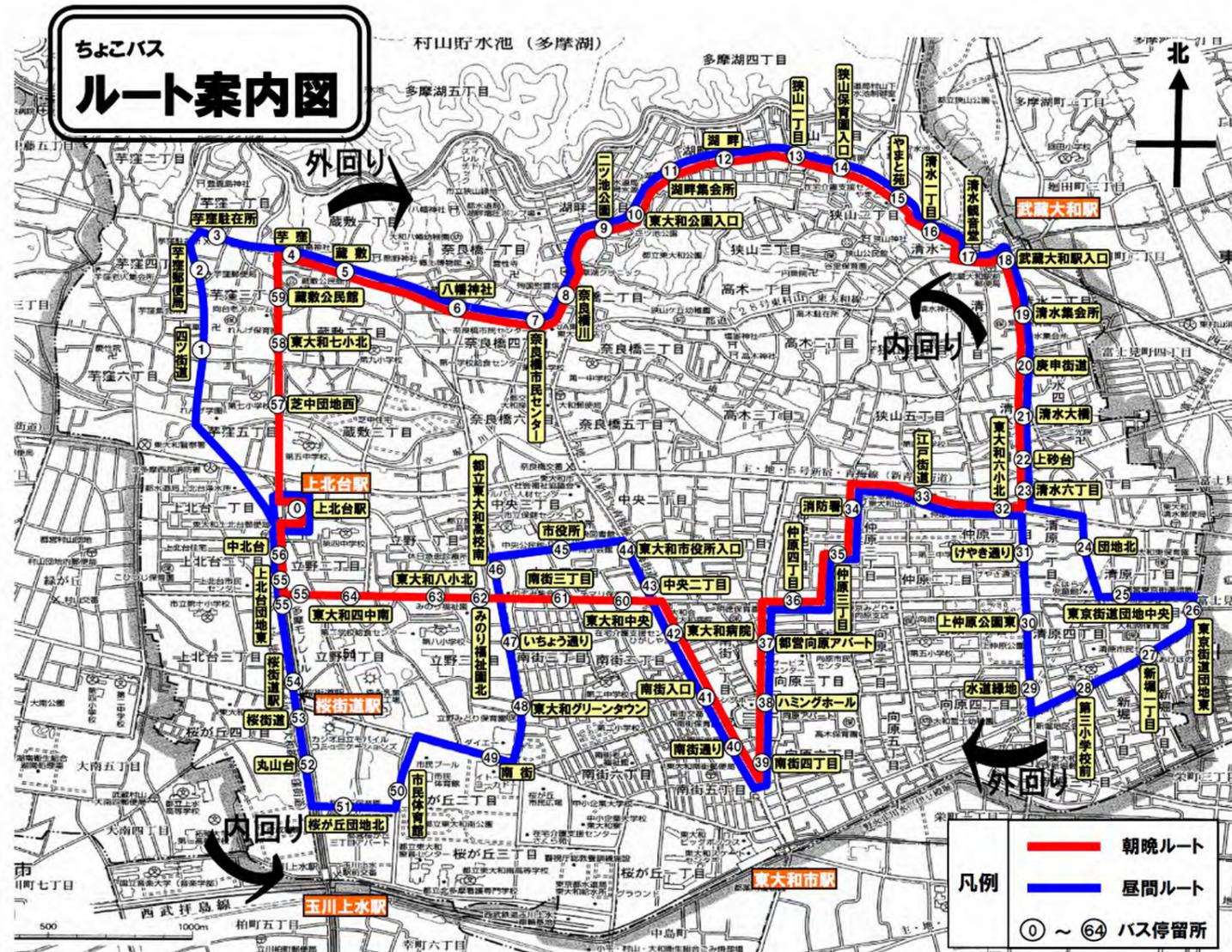
【図2－中藤地区の状況】



【図3－中藤地区付近のバス路線】



【図4-ちょこバス（東大和市コミュニティバス）のルート図】

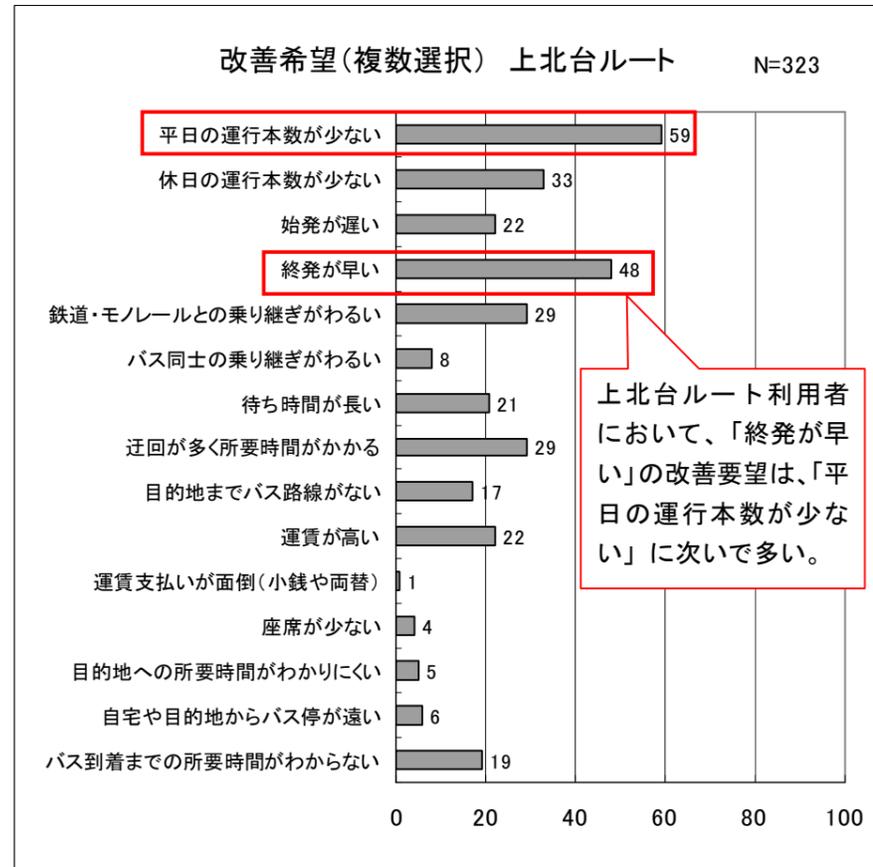


- 運賃 100 円
- 循環往復型で朝晩と昼間はルートが異なる
- 運行間隔
 - ・朝晩 (6~9、17~21 時)
 - 1 時間間隔
 - ・昼間 (10~17 時)
 - 1.5 時間間隔
- 西武バスに委託

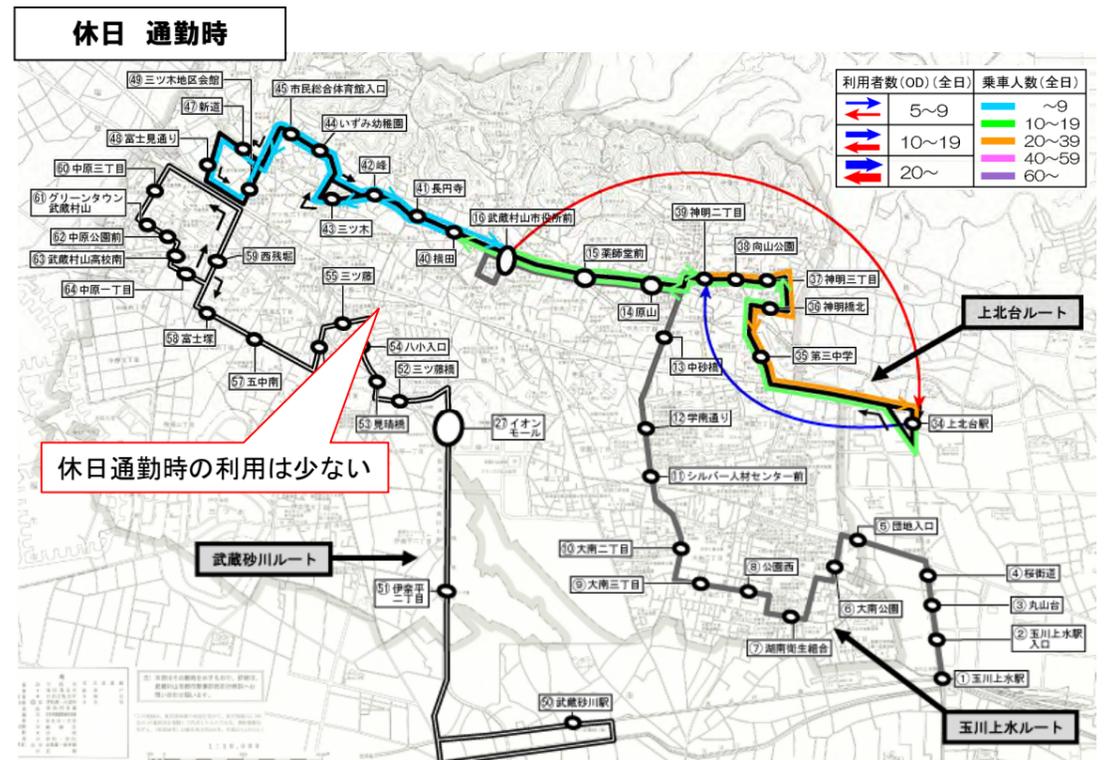
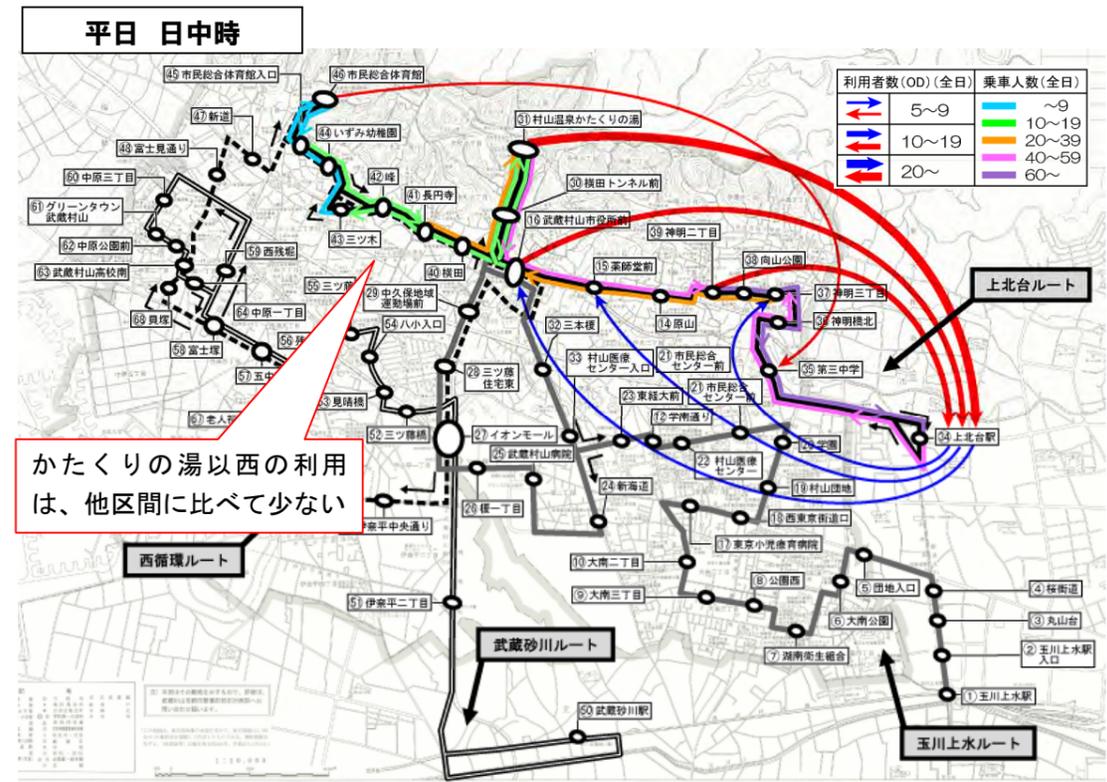
(6) 市内循環バスの再編【上北台ルート】

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
□上北台ルートは通勤路線として機能しているものの、かたくりの湯以西や休日の通勤時の利用は低迷【図2】 □モノレールとのダイヤ調整等はあまり意識されていない	①終発の繰り下げ ②休日・通勤時など利用者が少ない時間帯や区間の縮小 ③モノレールとの乗継ダイヤ調整 ④等間隔ダイヤ等による分かりやすさの向上	■終発繰り下げによるコスト増 ■休日・通勤時等の縮小に伴う利便性の低下等	⇨コスト増の施策と縮小の施策を組み合わせることで実現可能性が高くなるが、縮小の施策により市民全体の利便性の低下に留意することが必要である。

【図1-改善して欲しい市内循環バスの問題点（市内循環バス利用者アンケート調査結果より）】



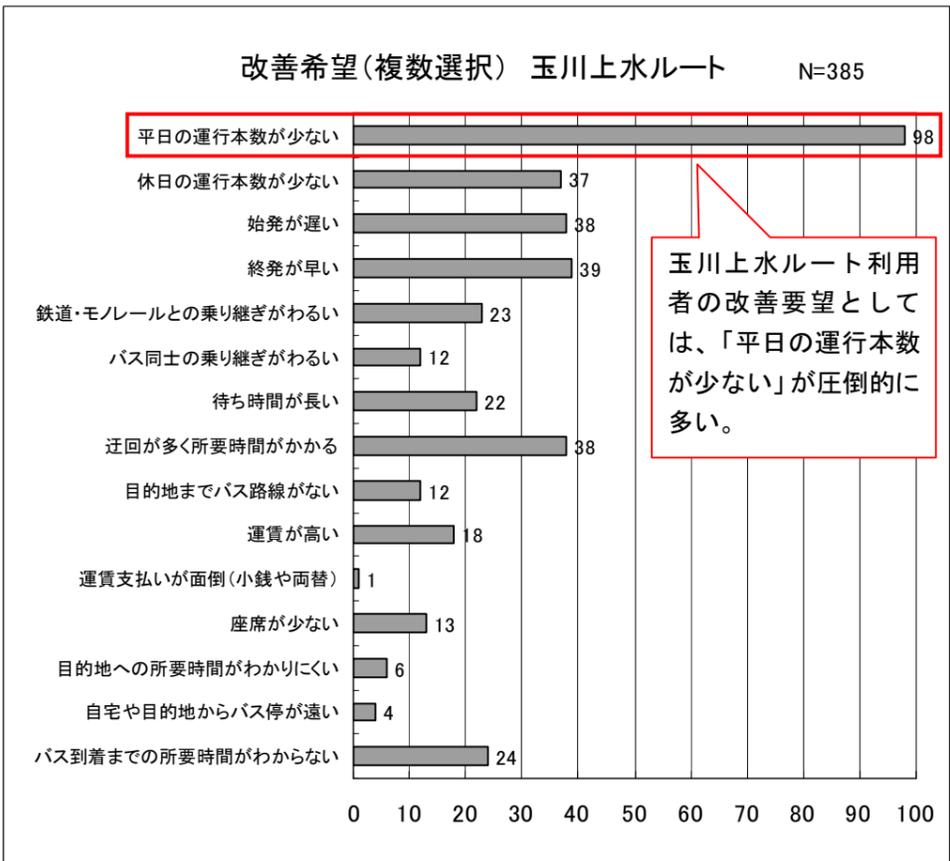
【図2-上北台ルートの利用者OD（市内循環バス利用者OD調査結果より）】



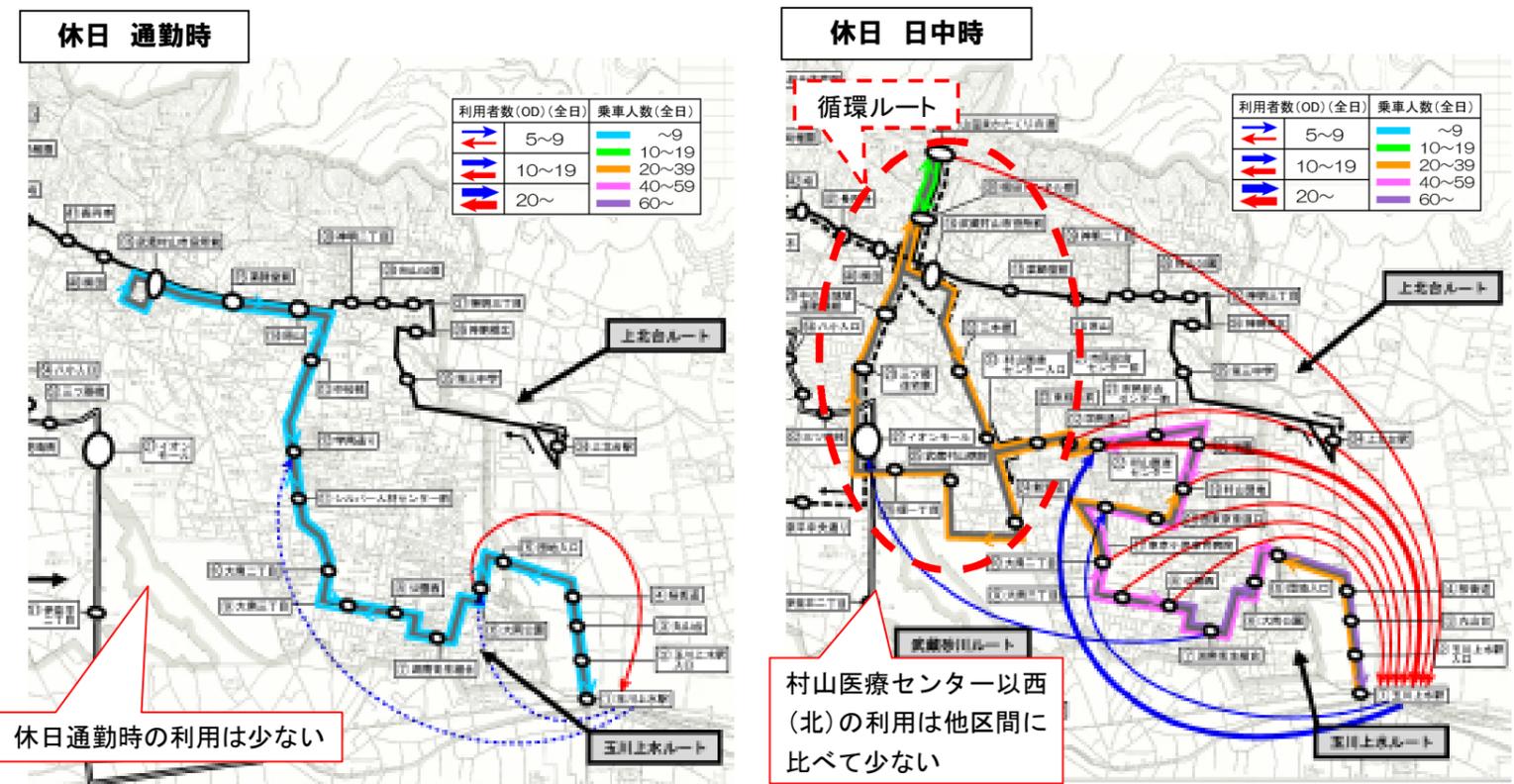
(7) 市内循環バスの再編【玉川上水ルート】

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
□玉川上水ルートは最も利用が多い路線であるものの休日の通勤時の利用は低迷 [図2] □日中時の循環ルート部分の乗降は少ない [図2]	①運行本数の増便 ②休日・通勤時のダイヤの見直し ③循環ルートの見直し ④等間隔ダイヤ等による分かりやすさの向上	■運行本数の増便によるコスト増 ■休日・通勤時の縮小に伴う利便性の低下 ■循環ルートの見直しによる交通不便地域の拡大 等	➡コスト増の施策と縮小の施策を組み合わせることで実現可能性が高くなるが、縮小の施策により市民全体の利便性の低下に留意することが必要である。 ➡循環ルートを往復型にすることで利用者の増加が期待できる。

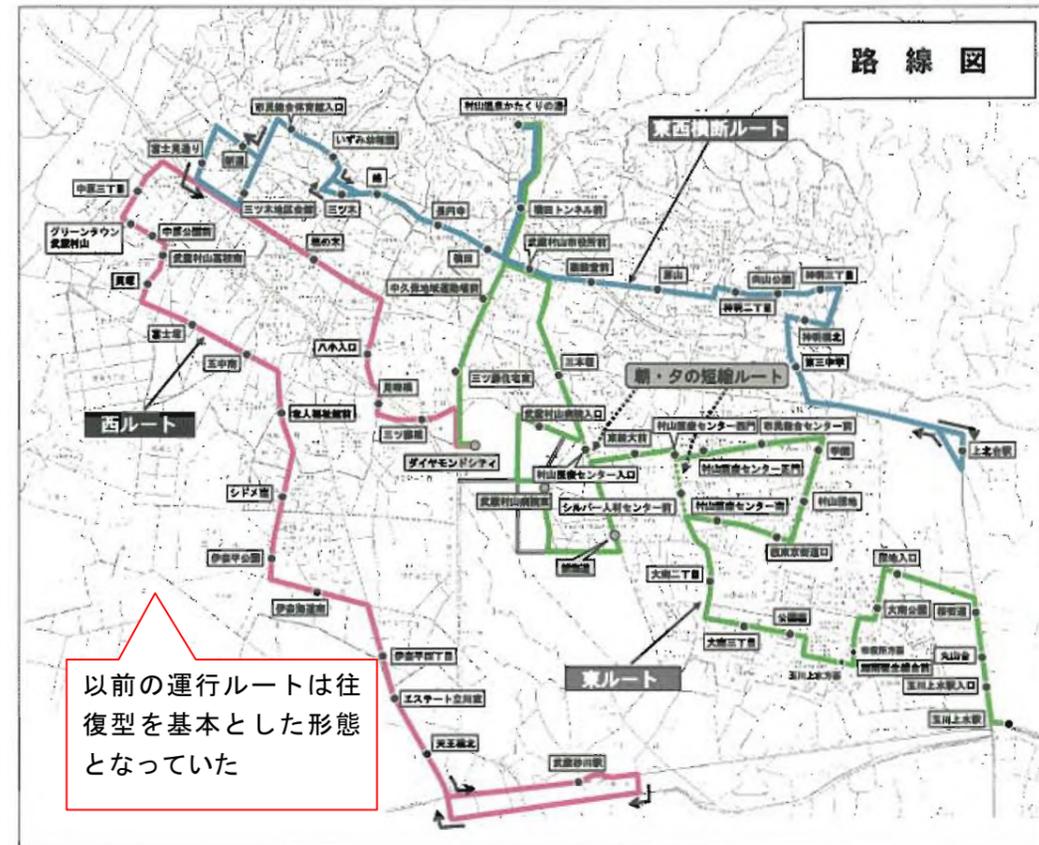
【図1 - 改善して欲しい市内循環バスの問題点 (市内循環バス利用者アンケート調査結果より)】



【図2 - 玉川上水ルートの利用者 OD (市内循環バス利用者 OD 調査結果より)】



【図3 - 改正前の市内循環バスのルート】



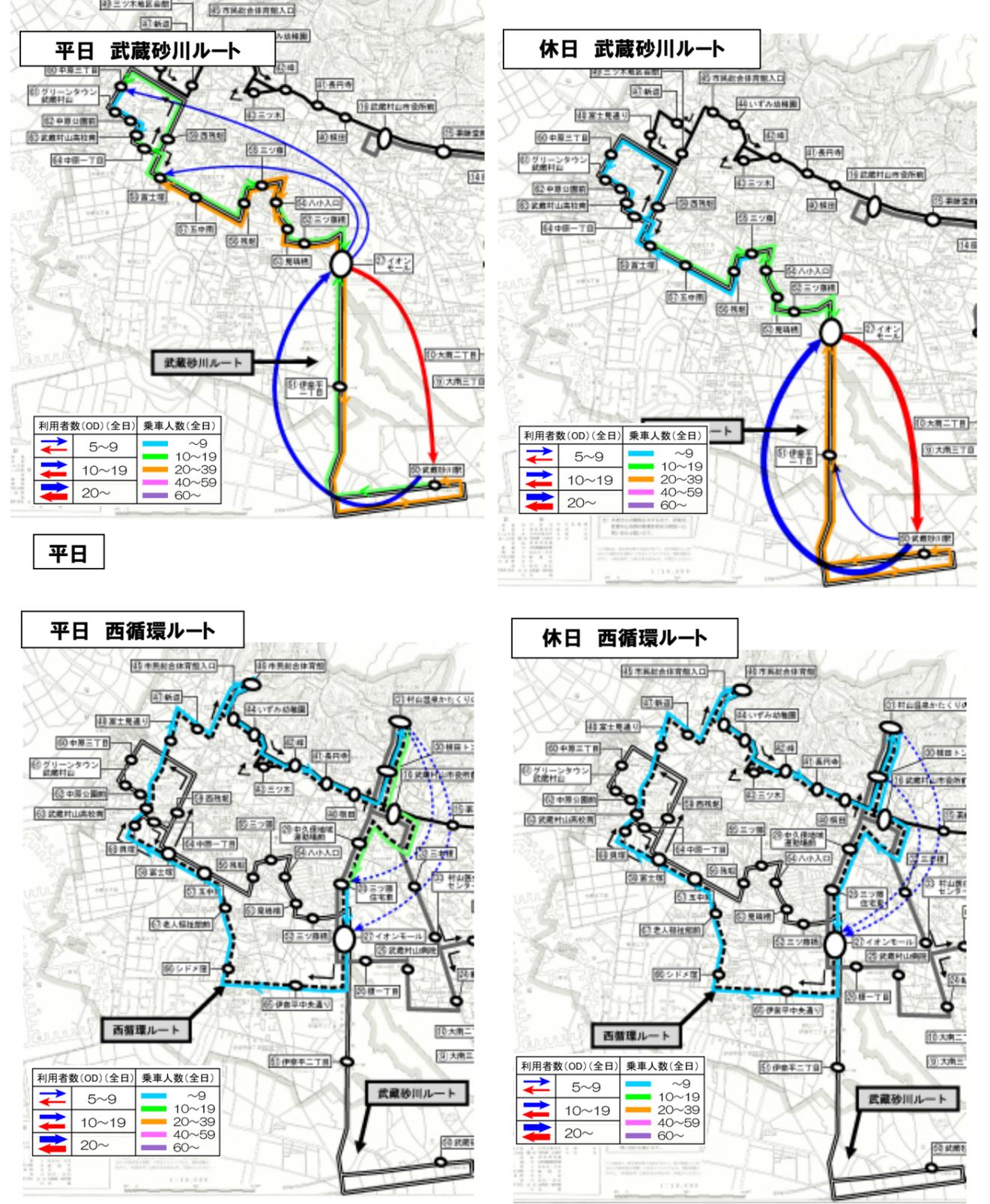
(8) 市内循環バスの再編【武蔵砂川ルート・西循環ルート】

現状	考えられる施策	想定される主な課題	評価
<p>【武蔵砂川】</p> <p>□平休日ともに利用が多いのはイオンモール～武蔵砂川駅の区間</p> <p>□平日は、イオンモール～中原方面は利用あり</p> <p>【西循環】</p> <p>□平休日共に利用が極めて少ない。利用のあるかたくりの湯～イオンモールで4人/日程度</p>	<p>①ルート再編</p> <p>②需要に合わせた運行形態の検討（車両、システム）</p>	<p>■ルート再編に伴い生ずる公共交通不便地域への対応等</p>	<p><イオンモール～武蔵砂川駅></p> <ul style="list-style-type: none"> 一定程度の利用が見られ維持することが望ましいが、単独路線となる場合は市が主体となって運行すべき路線かどうか検討が必要。（イオン利用者のための路線）。 <p><イオンモール以西></p> <ul style="list-style-type: none"> 循環路線ではなく往復型の路線とすることで利用者の増加が期待できる。 武蔵砂川ルートと西循環ルートを一体的に再編することでコスト増を抑えられる可能性がある。

【図1－西循環ルートにおける乗車方向による所要時間の差】



【図2－武蔵砂川ルート及び西循環ルートの利用者OD（市内循環バス利用者OD調査結果より）】



市内循環バスの再編イメージ(案)

【上北台ルート】の基本的な対応

- ルート変更は行わない
- 利用者が少ない時間帯や区間は運行本数を縮小し、ニーズの多い時間帯や区間の運行本数を増やす

【運行本数：減】

- かたくりの湯以西 (日中時)
- 休日・通勤時

【運行本数：増】

- かたくりの湯以东 (日中時)
- 上北台駅終発便

【玉川上水ルート】の基本的な対応

- 循環ルートは往復型に変更
- 武蔵砂川ルートや西循環の効率化や運行本数の削減分を増便に割り当て

【運行本数：減】

- 武蔵砂川・西循環の縮小 (日中時)
- 休日・通勤時

【運行本数：増】

- 全区間 (平日の通勤・日中時)

【武蔵砂川ルート・西循環】の基本的な対応

- 西循環は往復型に変更
- 武蔵砂川ルートは、日中時の武蔵砂川駅～イオンモールは市外のイオンモール利用者がメインのため廃止することも想定 (通勤時は市西部の駅利用者のため路線確保)
- 三ツ藤 (現：武蔵砂川)、伊奈平 (現：西循環) は、地域のニーズ、土地利用、人口密度、高齢化率等を勘案し、ルートや運行頻度を設定

