

1 市民意見公募の実施状況と結果について

(1) 公表した案

「立川市地域公共交通計画素案」

(2) 案の公表場所

市ホームページ、地域公共交通担当課窓口、立川市役所3階市政情報コーナー、窓口サービスセンター、学習館、図書館、たましんRISURUホール

(3) 意見提出期間

令和7年12月25日～令和8年1月20日

(4) 結果

ア 提出者数 10名

郵送	ファックス	Eメール	HPフォーム	来所
1名	1名	0名	7名	1名

イ 意見の件数 26件

全体に関わること	第1章 計画の概要	第2章 立川市を取り巻く現状	第3章 交通に関する課題	第4章 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針	第5章 施策と事業	第6章 計画の実現に向けて	その他
3件	0件	0件	0件	2件	17件	1件	3件

ウ 市の回答結果

意見を反映するもの	市の考え方を説明するもの	その他
1件	22件	3件

※1名の方から複数の意見が提出されている場合は、それぞれの内容ごとに件数をカウントしています。

2 意見と市の考え方について

(1) 意見を反映するもの (1件)

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
1	第5章 事業5	<p>箇所2に対するコメント：抜本的に運転手の地位を向上させ”守る”施策が必要であると考えます。運転手さん賃金が低いのもそうですが、そもそも気を配らなければいけないことややるべきことが多すぎ、過酷な職場であると感じます。せっかく採用しても離職されてしまっは意味がなく、それであれば例えば - 市独自のバス運転手に対するカスハラを防ぐ条例を制定する - バスの運転手・乗客をサポートできる人員(昔でいうところの車掌)を、シルバー人材等の登用によって乗務させる - バス事業者に対する助成金を出して、運転手の給料を上げる といった対応が必要であると考えます。また、立川の道路事情の悪さも、バスの運転手の大きな負担になっていると感じます。道路の改善について、市としては「都がやるもの」「都市計画道路ができればなんとかかなる」とお考えかもしれませんが、正直もっと当事者意識を持って対応して欲しいと感じます。</p>	<p>担い手不足の対応策として新規の担い手の確保を支援するため、事業5に記載するとおり、広報等における情報発信を行ってまいります。</p> <p>また、交通事業者や東京都等の関係者と連携して解決に取り組むことが重要と考えます。そのため、カスタマーハラスメント対策や運転手の人材確保・育成等、東京都の取組動向を注視し、東京都と連携して交通事業者の取組を支援していく旨について、追記しました。</p> <p>なお、道路の整備等については、事業15において自転車の走行空間を整備することや、事業28において交通ルール・マナーの向上について記載しており、これらの事業に取り組むことによりバス運行の安全性が向上し、結果としてバス運転手の負担が軽減することにつながっていくものと考えております。</p>

(2) 市の考え方を説明するもの (22 件)

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
2	第5章 事業2	<p>箇所1に対するコメント:「砂川・曙支線の利用状況と見直しの必要性について」にもあるように、曙支線は本数が少なく、かつ土休日運休であることから、そもそも“使える”バス路線ではありません。旧東緑川バス停周辺に高齢者が多く住むにも関わらず利用者が少ないのは、気軽に使えるバス路線ではないことの表れだと思います。そもそもバスが走っていることを知らない住民も多いことでしょう。利用者を増やすなら抜本的に改革、もしくは経費削減のため廃止すべきです。</p>	<p>くるりんバスの各支線は、西砂・錦ルート of 回送便を利用した運行としており、バス事業者の協力のもと、利用者に乗せて運行をしております。ただし、営業所へ行き来する回送便を利用した運行のため運行回数には限りがあり、現行ダイヤでの増便は難しい状況です。</p> <p>今後は、事業2の解説に記載のとおり、利用者が低迷していることを踏まえ、支線のあり方について見直しを検討してまいります。</p>
3	第5章 事業6	<p>箇所3に対するコメント:立川市役所からバスに乗ろうとすると、相当な混雑で乗れないこともあります。一方で、南北道路は幅員があり駅周辺に比べれば交通量が少なく、立川駅⇄立川市役所をピストン輸送する自動運転バスがあれば、混雑の問題は解決するのではないのでしょうか?</p>	<p>自動運転技術は、運転手不足等への課題に対応するうえで有効な手段であり、検討が必要と認識しております。一方で、現在の自動運転の技術レベルは運転手を必要とする実証実験段階の事例が多数を占めており、市街地でバス運行が完全に無人となるには一定の時間がかかると考えております。</p> <p>そのため、事業6に記載のとおり、道路交通法等の対応措置や事業のコスト等についての国や東京都の動向、他自治体における取組状況を注視しつつ、将来的な公共交通サービスへの自動運転技術の導入に向けて、対応すべき課題や取組などについて中長期的に研究・検討を進めてまいります。</p>

4	第5章 事業7	<p>箇所4に対するコメント：曙町3丁目の住民は、くるりんバス曙支線の存在を知らない人がほとんどだと思います。それが利用者の少なさに如実に表れていると感じます。せめて - 市報でルートと時刻表を記載する - LINE や X、YouTube で紹介する - はいチーズに記載する といったことがないと、立川に引っ越してきたばかりのファミリー層は気付けないと思います。</p>	<p>公共交通を利用してもらうためには、まず公共交通の存在を知ってもらうことが重要だと考えております。そのため、事業7に記載するようにホームページや広報たちかわ等での周知を行い、加えて、事業9に記載のとおり、公共交通案内マップを作成・配布することで、さらなる公共交通の認知拡大を図ってまいります。</p>
5	第5章 事業12	<p>箇所5に対するコメント：朝の通学時間帯や雨天時は、バス待ちの列が階段上のデッキまで伸びていることがあります。屋根がないところで待つことにもなるので、なんとかしてあげて欲しいです。</p>	<p>J R 立川駅北口前のバスロータリーはペDESTリアンデッキの下にありますが、バス乗り場周辺の待機場所の面積には限りがあることから、バス待ちのための面積の短期的な拡張は困難です。今後は、事業12に記載しているバス待ち環境のあり方を検討する際に方策がないか、将来的な検討を行ってまいります。</p>
6	第5章 事業19	<p>箇所6に対するコメント：特に北口は、どのバス停からどこに行くバスが出るのか、ものすごくわかりにくいと思います。デジタルサイネージは、地方の駅では当たり前に見受けられ、例えば岐阜駅北口のサイネージはとてもわかりやすく、初めての自分でもすぐにわかりました。多数のバス路線が乗り入れる立川でもぜひ導入して欲しいです。</p>	<p>バス乗り場等への乗継利便性の向上のため、事業19に記載するように、立川駅周辺の交通案内サインがより多くの市民、来訪者等に認知され、利活用されるよう、立川駅周辺案内マップの配布を行うなどのサインの周知や活用の推進に取り組んでまいります。また、交通案内設備のデジタル化に必要な環境整備の進行状況を注視しつつ、中長期的な視点での交通案内サインの機能向上についても検討してまいります。</p>

7	第5章 事業2 2	<p>箇所7に対するコメント：南武線の高架化が20年近く先なのに、中央線の複々線化が早期に実現するとは全く思えず、この活動の価値を全く見出せません。複々線化計画ができてから50年以上経っていても実現できていないことに、何も期待できません。それよりも遅延や輸送障害が減るような、ソフト面での改善を要請して欲しいですし、喫緊の課題は平日夕方の立川駅下りホーム(5、6番線)の混雑ではないでしょうか？少しの遅延で待ち客の長い列ができ、ホームの端を歩かないと移動できないほどです。安心できる公共交通を実現するのであれば、このホーム混雑の方がよほど深刻で解決すべき課題だと思います。</p>	<p>駅構内のホーム上の安全性の確保に向けては、事業26に記載するように、ホームドア等の設置といった取組を進め、バリアフリー化を推進してまいります。また、遅延や、ホームでの混雑の対策等に関するご意見は、交通事業者伝えてまいります。</p> <p>なお、複々線化事業については、中央線の混雑緩和といった利用者の利便性向上にとどまらず、東京都全体の防災力の強化につながるとともに、都市間連携の強化や都心へのアクセス利便性の向上や定時性確保にも資する事業と考えております。</p>
8	第5章	<p>・両計画の連携強化(都市計画マスタープランと地域公共交通計画) (例) くるりんバス北ルート(砂川町(4)(5)) 武蔵砂川駅周辺への路線バス運行のため、中央南北道(3・134) 新五日市街道(3・3・3)、日産通り(3・2・38、3・4・39)について、最優先に整備するよう都へ強力に働きかけ、武蔵砂川駅の拠点化にもつなげる。</p>	<p>本計画の上位計画である都市計画マスタープランとは、計画間での連携・整合を図っております。また、事業3に記載のとおり、都市計画道路の整備等、関連事業の進捗状況等を踏まえ、将来を見据えた移動需要の変化に応じたバス路線網の見直しについて、適宜、バス事業者と協議・検討してまいります。</p>
9	第5章	<p>・幹と枝葉について ルートの分割(拠点での乗り継ぎ)という考え方に捉われることなく同一ルートにおける時間帯別の役割分担という視点も重視すべき。 (例) くるりんバス西砂ルートは廃止し、補助バス(堀向線西砂循環)のみとする。同路線のダイヤを見直し、雨の日にくるりんバスが満員になるような時間帯だけの運行に改め、それ以外の時間帯は</p>	<p>本計画における「基幹交通」、「幹」、「枝葉」のネットワークを踏まえ、くるりんバスにおける運行の見直しの検討を行う際には、曜日や時間帯、速達性などバスに求めるニーズについて地域住民のご意見を伺うとともに、需要規模に応じて、限られた資源(人材・財源)の状況に踏まえながら、沿線地域の実状に即した運行ル</p>

		費用負担の上、むらタクの運行を村山市に願います。他の路線についても、終バス出発後の立川駅バス停を活用し（そのバスの目的地と同じ）方面別乗り合いタクシーでバスを代替する。	<p>ートを検討してまいります。</p> <p>個別具体的な取り組みについては、今後の施策展開の参考とさせていただきます。</p>
10	第5章	<p>・くるりんバスの全面廃止</p> <p>西砂ルートは上述の理由により、錦ルートは道路の開通による路線バスの運行により（くるりんバス運行開始当初みのわ通りが未開通、立川南通りも国立へ抜けられず路線バスの運行が不可能）、同じ立川バス上水車で担当する周辺路線バスとの統合が望ましく、くるりんバスはその役割を終えていることから車両の更新は一切行わず、コミュニティバス事業は全面廃止する。</p>	<p>事業2に記載するとおり、くるりんバスの各ルートは利用者が近年増加傾向であり、交通不便地域の解消という役割も果たしていることから、地域住民の日常生活を支える移動手段として定着し、重要な役割を果たしております。</p> <p>このことから、くるりんバスは計画第4章に記載する公共交通ネットワークにおける「幹」として位置づけ、路線バスとの役割分担を踏まえた上で、適切なルートやダイヤを検討してまいります。</p>
11	全体 (第2章・第3章・第4章)	<p>4. 計画を「回す」ための人材・運用視点について</p> <p>都市計画や交通施策は、計画そのものよりも誰が、どのように回すかによって実効性が左右されます。高齢者の再雇用、配置転換、モデルケースの提示など、実行側にとっても参加しやすい仕組みを併せて示すことで、計画の現実性が高まると考えます。以上、計画を否定する意図ではなく、「実行され、使われる都市計画」とするための運用面の意見として提出します。</p>	<p>計画に示す各事業を行政のみで実行することは困難であると認識しており、施策6で記載するように、関係者との連携・協働の仕組みづくりが必要と考えております。その上で、第5章第3節に、多様な関係者がそれぞれの役割に基づき、計画の実行に取り組んでいくことを記載しております。</p> <p>さらに、第6章の計画の推進体制で示すように、協議会における定期的な進捗確認を踏まえた施策の見直し等により、実行力のある計画としてまいります。</p>
12	第5章	<p>先着順と案内がありましたが、実際は参加者が少なく残念でした。</p>	<p>多様な地域の事例を参考にするとともに、地域の皆様のご意見等も伺いながら、地域公共交</p>

		<p>地域学習館で計画素案を見ましたが、自分の時間が限られていたので、軽く目を通して帰宅しホームページを頼りにしました。しかしホームページでは上記のようなファイルが見つけれませんでした。</p> <p>公共交通の充実を求める三多摩ネットワーク結成1周年として「交通の権利と移動の自由を守る学習と交流のつどい」が昨年12月19日、国分寺市内で開かれ私は参加しました。記念講演で可児紀夫氏（愛知大学地域政策学センター研究員）が報告、助言されました。地域とは何か、自治体が言う地域、生活するための地域（小学校区）等、一社だけがコミバスを運行するのは問題がある。いかに共同してやってゆくか、利便性を考え、利用者も提案し広域圏で取り組む必要がある。等とても参考になる内容でした。ネットで検索できます。</p> <p>そして各地域の取り組み交流では国分寺市、あきる野市、稲城市、日野市、青梅市の市議さんから報告がありました。昨年10月には公共交通の充実を求め、都議会のすべての会派へ要請。都民ファースト、立憲民主党、日本共産党などの都議と懇談。今回のつどいにも各会派の都議11人が参加し挨拶しました。</p> <p>計画第5章 くるりんバスの運行ルート見直し、運賃の考え方の見直しについて</p> <p>物価高騰、市の財政状況の問題があると思いますが、全国あちこちの例も参考にしっかりと検討しいい方向に実施されるようお願いいたします。</p>	<p>通活性化協議会での議論を踏まえて検討してまいります。</p>
13	第6章	<p>第6章 計画の実現に向けて、職員の異動に影響なく、担当者が計画倒れにならない様に、必要な場合は市民も巻き込んで施策実行をお願いいたします。</p>	<p>第5章第3節に記載するように、公共交通を取り巻く環境や計画の取組について市民の皆様にご理解いただけるように周知・啓発に取り</p>

			<p>組むとともに、市民の皆様や交通事業者等の関係者と連携・協働しながら取組を進めてまいります。</p>
14	第5章 事業6	<p>■公道での自動運転の実証実験、試験運用の実施に向けて特定の条件下で「完全自動運転」をするレベル4の実験で、首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）の公道での運行が始まっています。千葉県柏市ではつくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅と東大柏キャンパス間（2・6キロ）のシャトルバでその一部区間の約700メートルについて安全性が確認できたとして、国からレベル4の自動運転の認可を受けて1/13から公道上で試験運用を始めています。最高時速は40キロ。バス利用は東大の学生や教職員など限定で、一般の人は乗車できない。認可された区間以外は運転手が運転操作をするものです。（下記URL参照）立川市には防災基地周辺に実証実験に適した広い道路があり、主要拠点（駅、市役所委、病院等）を結ぶ2、3km程度の公道区間の一部でレベル4の実証実験が十分可能です。現行の事業者による路線バスの運行は人手不足、人口減少、マイカー普及による利用者減少で早晚立ち行かなくなることは市の調査分析でも明らかです。市民にとって身近な公共交通機関であるバス便を将来にわたって確保するためには現状ではAI技術を組み込んだ自動運転バス運行が最も有望かつ持続可能な手段といえます。自動運転技術は技術進化が進み、数年で完全自動化レベル5に達すると予想されています。多摩の中核都市立川市でも多摩エリアの自動運転バス導入推進モデル地区として率先して国、都、運行事業者と連携してレベル4の公道実証実験を早期に始め、自動運転バスの運行に必要な道路・施設条件、運用・利用条件等について知見を蓄積しておくことを提案します。</p>	<p>自動運転技術は、運転手不足等への課題に対応するうえで有効な手段であり、検討が必要と認識しております。一方で、現在の自動運転の技術レベルは運転手を必要とする実証実験段階の事例が多数を占めており、市街地でバス運行が完全に無人となるには一定の時間がかかると考えております。</p> <p>そのため、事業6に記載のとおり、道路交通法等の対応措置や事業のコスト等についての国や東京都の動向、他自治体における取組状況を注視しつつ、将来的な公共交通サービスへの自動運転技術の導入に向けて、対応すべき課題や取組などについて中長期的に研究・検討を進めてまいります。</p>

		<p>■立川で実証実験をおこなうことのメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験運行路線となる防災基地内には国や都の施設もありそこで働く関係者の移動手段として活用もするとすれば国や都の賛同を得やすいのではないか。 ・首都直下型地震の際、バックアップ拠点となる立川防災基地内を自動運転バスが運行する目的、意義はおおきいと言える。（非常時には24時間運転手、便数を確保できないことがある。） ・防災上の交通手段としての利用価値がたかまるのではないかな。 ・実証実験の見学や実地調査で多くの一般、企業来訪者が見込め、成長が見込まれる公共輸送機関における自動運行分野で市の産業振興計画のイノベーションの推進や産業集積の拡充、新たなまちの魅力の創出に寄与できる。 <p>【千葉県柏市】千葉県内初！柏の葉地域で特定自動運行（自動運転レベル4）を開始</p> <p>https://www.jiji.com/jc/article?k=000000186.000121129&g=prt</p>	
15	第4章	<p>○将来の交通ネットワークの考え方：「基幹（鉄軌道）」「幹（路線バス、くるりんバス）」「枝葉（タクシー等）」ではなく、「基幹（鉄軌道）」「枝葉（バス・タクシー等）」で十分。理由①：立川市に限らず、中央線沿線の交通ネットワークは東西方向の鉄道が幹、南北方向のバス路線が枝葉というのが実態であり、バスでカバーできないところは鉄道駅から直接タクシーや送迎車などを利用することが一般的。理由②：バス停に乗り継ぎ拠点や駐輪場等のスペースを確保するのが困難なところが多い。理由③：現在、バスを運転するための「大型2種免許」所持者は60歳以上が7割、50歳以上を加えると9割を占め、近い将来、路線バスの大幅な縮小が避けられない。また、近年の民間路線バスの動向として他の交通手段、すなわ</p>	<p>第4章の将来の公共交通ネットワークの記載において、公共交通ネットワークを将来にわたって維持するためには、交通手段の特性に応じて適切な役割を担い、必要な機能を維持していくことが重要としております。「基幹交通」「幹」「枝葉」は交通手段を分けているだけではなく、輸送量や需要規模、移動距離、主な担い手を踏まえて分類しており、分類に応じて有効にネットワークを展開することが重要と考えております。</p> <p>個別具体的な取り組みについては、今後の施</p>

		<p>ち他社の路線バス、自治体さんのコミュニティバス、タクシー（夜間）のみならず、鉄道が利用可能なところの削減、撤退が目立つ→立川市は鉄道駅より半径1キロ以内のエリアが90%を超えることから、鉄道やモノレールを最大限活用し、路線バスがなくても生活できる街とすることを目指す方が望ましい。</p>	<p>策展開の参考とさせていただきます。</p>
16	第5章 事業2	<p>○くるりんバスの見直し：見直しではなく全面廃止し、他の交通手段に転換の上、立川市はコミュニティバス・コミュニティタクシー事業から完全撤退。地域の足確保は民間のバス・タクシーや市民団体・住民組織に任せ、市は法令や補助制度に関するアドバイス等、サポートに徹する方針に転換の方向で。理由①：くるりんバスは全ての車両が更新時期を迎え、ニーズの変化に合わせた他の交通手段への切り替えに好機である一方、一台でも買い替えば、今後10年間で多額の負担→他の自治体さん等でも、車両の寿命時に事業継続の可否を決めるケースが多い。理由②：今後の高齢化時代に求められる交通手段は、よりきめ細かかつフレキシブルなものであり、路線バスとタクシーの中間的な新しい交通機関が適切。理由③：深刻な運転手不足時代に突入し、くるりんバスだけのために立川バス上水車庫で一日あたり（平日ダイヤ）12人もの運転手さんの手配を強いられ、その分立川市内のみならず、上水車庫管内（国立、国分寺、小平、村上の）各市の足である路線バスに回せる運転手さんが減ってしまうことは、持続可能な公共交通という観点からも許されない→車両を買い替えても、次期車両の寿命まで運転手さんが安定的に確保できるのか？理由④：悪天候時の輸送力不足→錦ルートは近隣の路線バス（国15-1：立川駅南口ー音高一国立駅南口。国15-2：立川駅南口ー立川病院ー国立駅南口）との統合、西砂ルー</p>	<p>事業2に記載するとおり、くるりんバスの各ルートは利用者が近年増加傾向であり、交通不便地域の解消という役割も果たしていることから、地域住民の日常生活を支える移動手段として定着し、重要な役割を果たしております。</p> <p>このことから、くるりんバスは計画第4章に記載する公共交通ネットワークにおける「幹」として位置づけ、路線バスとの役割分担を踏まえた上で、適切なルートやダイヤを検討してまいります。</p> <p>個別具体的な取り組みについては、今後の施策展開の参考とさせていただきます。</p>

		<p>トは補助バス（堀向線西砂循環）のダイヤ変更により、定員の多い路線バス車両で対応が可能となり、くるりんバスのための運転手さん手配も不要に。理由⑤：事業のノウハウに乏しい自治体さんの運営ではコストも嵩み、民間路線バスなら存続できるはずの路線でも、赤字のため廃止に追い込まれる→計画の立て方が民間路線バスとは真逆。くるりんバスではダイヤを先に組み、このために必要な人員を手配することで予算を立てるが、（交通局も含めた）民間路線バスでは予算を先に決め、この範囲内で手配できる人員によりダイヤを組む。錦ルートは日中常時2台走らせる必要はないし、曙支線についても立川駅北口から1往復し、北口ー南口の回送ではタイムロスが大き過ぎ、人員増につながる。北口ーアートアベニューー南口の路線にするか、上水車庫ーアートアベニューー南口にすれば回送のタイムロスを最小限に抑えられ、回送車の活用というメリットが最大限活かせるはずで、このような手法が取れないのならこの事業に参入すべきではない。</p>	
17	第5章 事業5	<p>○運転手確保：残念ながら確保不能。これを前提とした計画に練り直すことが必要→立川市では上述の通り、路線バスなしでも生活できるまちづくりを検討することが有力な選択肢では？理由①：上述の通り、大型二種免許所持者の9割が50歳以上で、今後大量退職時代を迎える→若い（40代以下）の方の新規採用では到底補えない。理由②：退職された自衛官の方の活用について。非常に有力な手段であることは事実で、私がバスに勤めていた当時（20年前）から自衛隊出身の方が数多くいらしたものの、近年採用が困難に→自衛隊さん自体が、長引く少子化の影響で採用難に苦しんでおり、任期を終えた自衛官の方の数も右肩下がり。理由③：地域交通ワークショップで出てきた福祉車両の活用も、送迎車を出している施設</p>	<p>本計画期間においては、施策1に記載のとおり、幹のバスネットワークを維持する方針であり、限りある資源（人材・財源）を効率的に配置すべく交通事業者と連携・分担し、各事業を実施してまいります。また、事業5に掲げるとおり、運転手確保に向けた取組については、東京都の動向を注視・連携しつつ、各バス事業者の取組を支援してまいります。</p>

		では朝夕の送迎（運転）だけでなく、日中施設で介護・リハビリなどスタッフの手伝いができる方をお願いしたいとのことで（最近、私が送迎ドライバーの面接を受けたある施設の説明だが、他の施設でも事情はさほど変わらない）、こちらあまり期待できない。	
18	第5章 事業1 1	○団地のモビリティハブ：モデルケースとして、西武バス寺72系統（国分寺駅北口ー武蔵野美大ー小平車庫）の若葉町団地折返し所立ち寄りを、西武バス等と協議する 理由①：すぐ近くの新五日市街道（3・3・3号）を通り、信号が玉川上水緑道の1箇所のみで、立ち寄りのタイムロスが少ない。理由②：同系統は寺71系統（国分寺駅北口ー武蔵野美大）の出入庫回送車を活用したもので、運行時間帯に偏りがあるものの、若葉町団地周辺から国分寺駅へ新たな足ができる。理由③：この地域は中央線のみならず、西武線の駅（東大和市、鷹の台）からも離れ、路線バス利用者が多い→将来の運転手さん確保難においても、この地域の路線バスは最後まで残る可能性が高い。	事業11に掲げるとおり、本計画では「基幹交通」「幹」「枝葉」が集まる結節点において、各団地の建替の状況に応じてモビリティハブの整備について検討するとしております。 個別具体的な取り組みについては、今後の施策展開の参考とさせていただきます。
19	第5章 事業2 2	○基幹交通充実に向けた要請活動：中央線三鷹ー立川の複々線化は断念し、代わって西武新宿線（拝島線）と東京メトロ東西線の直通運転実現のための要請活動に軸足を移す。理由①：複々線化は連続立体化とは異なり、鉄道事業者の意向によるところが大きく、JRの姿勢からも実現は期待できない。理由②：三鷹ー立川の高架線化に合わせ追い越し設備が大幅増設された他、国分寺ー国立には複々線分の敷地が確保されており、必要ならこの区間だけ線増すれば十分。理由③：近年、西武鉄道が新宿線と東京メトロ東西線の直通構想に言及→新宿線、拝島線沿線自治体と歩調を合わせ、こちらを要請した方がよい。理由④：西武新宿線（拝島線）と東京メトロ東西線の直通が実現すれば、（新宿駅周辺再開発による西武新宿駅と新	J R 中央線の三鷹・立川駅間は、嵩上げ式の連続立体交差の2線と、地下式の2線の合計4線の複々線について、平成6年5月11日に都市計画決定をしたのち、連続立体交差事業については、平成22年11月に高架化が完了し18カ所の踏切除却や交通渋滞解消などの大きな事業効果をもたらしております。 複々線化事業については、中央線の混雑緩和といった利用者の利便性向上にとどまらず、東京都全体の防災力の強化につながるとともに、都市間連携の強化や都心へのアクセス利便性

	<p>ない乗り物はますます採算が取れなくなると思われます。明らかに採算が取れる路線のみ残し、必要な時だけ走る乗り物に変えたらどうでしょう。具体的にはタクシーですが、準公共交通として、登録した車に事前に申し込み、時間と場所が近い場合は相乗りしてもらうなどシェアも考慮し、代金を補助する(パスなど、年齢・収入と地域によって額を変えるなど工夫)、タクシー不足には運転手の賃金を補助するなど。保育士、介護士、運転手など、社会に必要な職は賃銀を保障して人材を確保すべきだと思います。それこそ納得できる税金の使い道です。私は70代ですが、片道1時間くらいまでなら自転車、雨の日や疲れたときはタクシーです。自家用車になれると自分の好きな時間にドア to ドアができることが必須になります。まして歩きづらくなったら玄関まで来てくれるタクシーしか使えません。停留所まで歩いて雨風にさらされつつ待つことなどできなくなります。今、遠出するときは、立川駅を乗り換え利用することが多いのですが、そこまでは、行きは時間の正確なモノレールを利用するため、最寄り駅まで自転車で行き、駅前の無料駐輪場を使用、帰りは歩くことや階段の少ないバスを利用します。バス停のほうが自宅から近いのですが、自転車をひきとるために一つ遠いモノレール駅の停留所でおります。同じ距離をバスとモノレールで移動しますが、時間が多くかかっても、時間が不正確でも、料金がわずかに高くてもバスです。、若いころは、立川駅まで行き帰りとも自転車、雨の時はモノレールでした。筋肉や感覚が弱くなって、何もない平地でも躓くことが増えました。駅は電車に乗るまでに改札を通過して歩いたり階段があったりして年寄りには使いにくいのです。階段を降りるときが一番転びそうで怖く、必ず手すりにつかまってゆっくり降りねばなりません。降りる人の流れを遮ってしまうので申し訳</p>	<p>の交通需要に対して、ご提案のようにタクシーを支援することのみにより対応することは困難と認識しております。</p> <p>需要規模等の実状に即した持続可能な公共交通ネットワークを構築していくことが重要と認識しており、今後は生活の中心地への移動は路線バス等の「幹」で維持しつつ、その他の地域については「枝葉」の交通として多様なモビリティが担う交通ネットワークの展開に向け、取り組んでまいります。</p> <p>また、高齢者等の移動が困難な方の生活を支えるため、多様な移動手段の展開や公共交通のバリアフリー化にも取り組んでまいります。</p>
--	---	---

		<p>ない思いです。下りのエスカレーターはない駅が多く、エレベーターは改札まで遠くて歩く距離が長いのです 以上から、今後自転車に乗れなくなったらタクシー利用が増えそうだと思います。バスはあまり使わなかったのが高齢者用のパスはもらっていませんが外出時はタクシーパスがあるといいなと思います。</p>	
22	<p>全体 (第2章・第4章)</p>	<p>上砂町周辺は、高齢化の進行や自家用車利用の制約等を背景に、公共交通による移動の利便性に課題を抱える地域であると認識しています。地域公共交通計画素案においても、同地域が交通不便地域として整理され、既存の路線バスのみでは十分な対応が難しいことが示されています。この点に関し、上砂町から昭島駅方面へのモビリティ改善に加え、上砂町から立川駅へのアクセス向上を目的として、中神駅および東中神駅への接続性を強化する視点を、今後の施策検討において明確に位置づけていただきたいと思います。中神駅・東中神駅は、上砂町にとって昭島方面の生活圏の拠点であると同時に、JR 青梅線を通じて立川駅へ円滑に接続できる重要な結節点であり、これらの駅へのアクセス改善は、立川駅への移動利便性向上にも資するものです。具体的な手法としては、固定路線の増設に限らず、需要に応じて柔軟に運行できるオンデマンド型交通の活用が有効と考えられます。海外では、自治体や公共交通事業者が主体となり、配車アプリを活用した公共交通サービスを導入することで、交通不便地域における移動手段の確保と運行効率の向上を両立している事例が見られます。日本においても、公共ライドシェアに関する制度整備が進んでおり、自治体が関与する形での導入可能性について検討する余地があると考えます。上砂町から立川駅へのアクセスについては、立川駅への直達手段の確保に加え、中神駅・東中神駅へのアクセスを強化し、鉄道を活用した乗継移動を支える</p>	<p>公共交通の担い手不足や扶助費の増加等による市財政の負担増加が見込まれる中、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、限られた資源（人材・財源）の中で、適切な規模・水準のサービス展開を検討していくことが求められています。</p> <p>オンデマンド型の交通は交通不便地域の解消のための対応として有効な手段の一つであると認識している一方、多額のコストが発生することや、希望する時間での配車ができない場合があるなど、課題もあると考えております。</p> <p>交通不便地域における移動については、需要規模を踏まえた上で、地域住民の皆様とともに多様なモビリティの活用に関する取り組みの検討を進めてまいります。</p>

		<p>「複線的なアクセス構造」を構築することが、持続可能な公共交通ネットワークの形成につながるものと考えます。これにより、通勤・通学、高齢者をはじめとする地域住民の外出機会の確保や、生活行動範囲の拡大が期待されます。本計画素案が掲げる「地域特性に応じた持続可能で柔軟な公共交通体系」の実現に向け、上砂町におけるモビリティ改善策として、自治体主体のオンデマンド交通や配車アプリの活用を含めた多様な選択肢について、今後の検討を進めていただくことを要望します。</p>	
23	全体	<p>公共交通アクセス改善に関する提案</p> <p>本提案は、立川第五中学校周辺から JR 中神駅・東中神駅への公共交通アクセスを改善し、市民の安全性および利便性を向上させることを目的とするものである。</p> <p>現在、当該地域では駅への移動手段として自転車利用への依存度が高いが、立川市における交通事故のうち自転車が関与する割合は約 55.9%と高水準にある。今後、道路交通法改正により自転車の傘さし運転等が反則金の対象となることから、特に雨天時における自転車通学・通勤は、安全面および経済面の両面で大きな負担となることが懸念される。これは市民の日常的な移動の自由を制約し、結果として生活の質の低下につながりかねない。</p> <p>一方で、当該地域には学校近辺から中神駅・東中神駅へ直接アクセスできるバス路線がなく、通勤・通学者にとって代替手段が乏しいのが現状である。市民アンケート等においても、市内移動におけるバス利便性向上を求める声が見られ、公共交通の充実が喫緊の課題といえる。</p> <p>以上を踏まえ、以下の施策を提案する。</p> <p>第一に、立川第五中学校周辺から中神駅・東中神駅への直行また</p>	<p>鉄道駅までのアクセスを向上させることは重要な課題と認識しております。既存の路線バスネットワークの再編や移動需要の変化が見込まれる際には、事業3に記載のとおり、将来を見据えたバス路線網の見直しについて、適宜交通事業者と協議・検討してまいります。</p> <p>また、短距離の移動を補完する手段については、事業16に記載のとおり次世代型小型モビリティのシェアリングサービスについて、様々な開発が進んでいる状況です。同手段は、国や東京都、他自治体などの動向を注視しながら、中長期的な視点での活用可能性について研究・検討してまいります。</p> <p>個別具体的な取り組みについては、今後の施策展開の参考とさせていただきます。</p>

		<p>は準直行バスについて、通学・通勤時間帯に限定した運行を念頭に、民間バス事業者と連携し検討・調整を行うこと。</p> <p>第二に、既存バス路線におけるバス停の新設およびダイヤ調整（雨天時の臨時増便等）を検討し、乗り継ぎや待ち時間の改善を図ること。</p> <p>第三に、短距離移動を補完する手段として、電動キックスクーター等のシェアリングサービスを地域公共交通の一環として位置付け、その活用可能性を検討すること。</p> <p>これらの施策により、自転車事故リスクの低減、雨天時の移動不安の解消、通勤・通学者や高齢者・子どもに配慮した交通環境の整備が期待される。また、自家用車依存の抑制による交通渋滞の緩和や環境負荷低減にも寄与する。</p> <p>本提案は、立川市が策定を進める地域公共交通計画の趣旨とも整合し、市民生活の安全性および利便性を総合的に向上させるものである。以上の理由から、当該地域におけるバス路線改善について、前向きな検討をお願いしたい。</p>	
--	--	---	--

(3) その他（参考意見として庁内で共有するもの）（3件）

整理番号	意見
24	<p>本意見は、立川市地域公共交通計画素案について、理念や方向性ではなく、実際に利用され、継続可能な運用となるかという観点から提出するものです。住民説明会に参加したうえで、日常の移動実感と照らし合わせ、気になった点を中心に記載します。</p> <p>1. 交通・道路空間における「使われ方」の設計について</p> <p>現状の道路やバス停、自転車・歩行者動線を見る限り、特定の移動手段（特に自転車）に対して、安全面・快適性の観点から実質的にマイナスのインセンティブが働いていると感じます。中途半端な分離や曖昧な動線は、事故リスクだけでなく、「ここは使いにくい」「避けた方がよい」という行動選択を住民に促します。大規模な用地取得や植栽が困難な場合でも、路面の色分け、視覚的誘導、物理的な簡易</p>

	分離など、即時性のある手法で「推奨する使い方」を明確に示す設計が重要だと考えます。
25	<p>2. 中途半端なインフラ整備が生む不信感について</p> <p>都市計画道路や周辺インフラについて、看板や計画表示はあるものの、進捗や実行主体が見えにくい状況は、行政の実行力に対する不信感につながりやすいと感じます。「止まっているわけではない」ことと、「住民に実行力が伝わっている」ことは別であり、進捗・判断理由・制約条件を、より分かりやすく示す工夫が必要だと考えます。</p>
26	<p>3. 高齢化と住宅ストックの再編について</p> <p>市内でも地域によって高齢化率には偏りがあり、特に団地等では将来的に空き住戸の増加が想定されます。分譲地と賃貸住宅では年齢構成が異なることを踏まえ、賃貸事業者と連携した補助制度や入居調整など、人口構成を緩やかに調整する仕組みを都市計画の視点から検討できないでしょうか。高齢者は年齢が進むほど移動や住み替えが困難になるため、比較的動ける年齢層の段階で選択肢を提示することが重要だと考えます。</p>