

# 令和 7 年度 第 3 回 国立市地域公共交通活性化協議会

## 国立市における 地域公共交通に関する現状について

令和 8 年 2 月 1 0 日 (火)  
国立市 都市整備部 道路交通課

## 検討背景・目的

### 本市の公共交通施策

- 本市の公共交通は、鉄道駅3駅、路線バス2事業者、コミュニティバス（くにっこ）、コミュニティワゴン（あおやぎっこ）、タクシーによって公共交通ネットワークが形成されている。
- また、福祉的な交通は公共交通での移動が困難なようがいしゃや高齢者を対象とした福祉有償運送を実施している。
- 本市では、平成25年度に「国立市地域交通計画」を定め、市内の移動の基本的なあり方を示すとともに、各分野で具体的な施策を展開してきた。

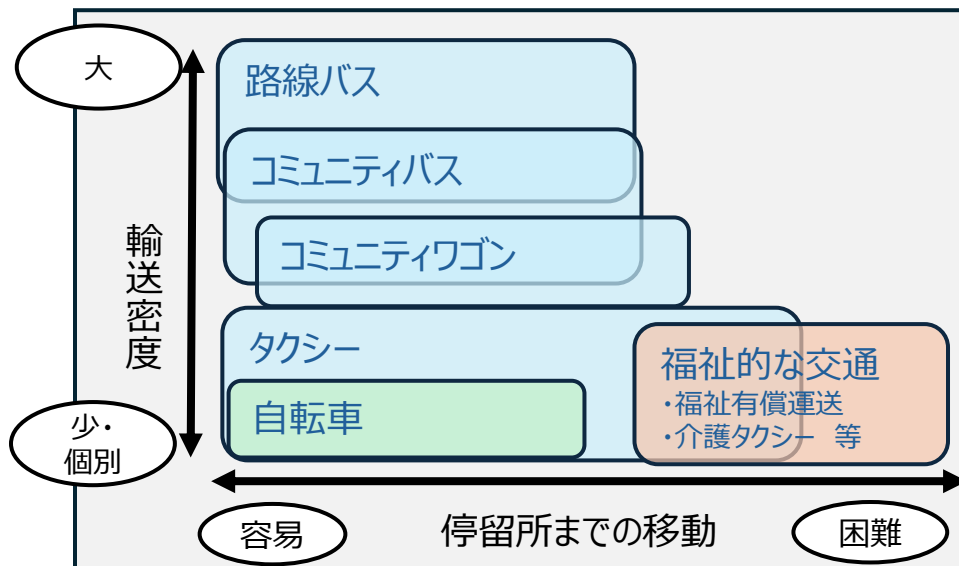
### 社会情勢の変化

- 「国立市地域交通計画」策定から10年以上が経過し、人口減少や高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の影響による働き方の変化や、AI デマンド交通をはじめとする交通関連の技術革新等、地域公共交通を取り巻く環境が激的に変化している。（自動運転等）
- 特に、バス事業者の乗務員不足への対応は急務であり、既存路線バスルートの廃線や減便対応を実施せざるを得ない状況となっている。

### 求められる対応

- 激的な環境の変化に対応するために、各種交通が連携・役割分担し、利便性の高い交通サービスやネットワークを維持していくことが求められている。
- 本市の公共交通は右記のように分類でき、それぞれの交通手段が連携して対応していく必要がある。
- 以上を実現するための理想を示す基本方針とその達成のための目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「国立市地域公共交通計画」の策定を行う。

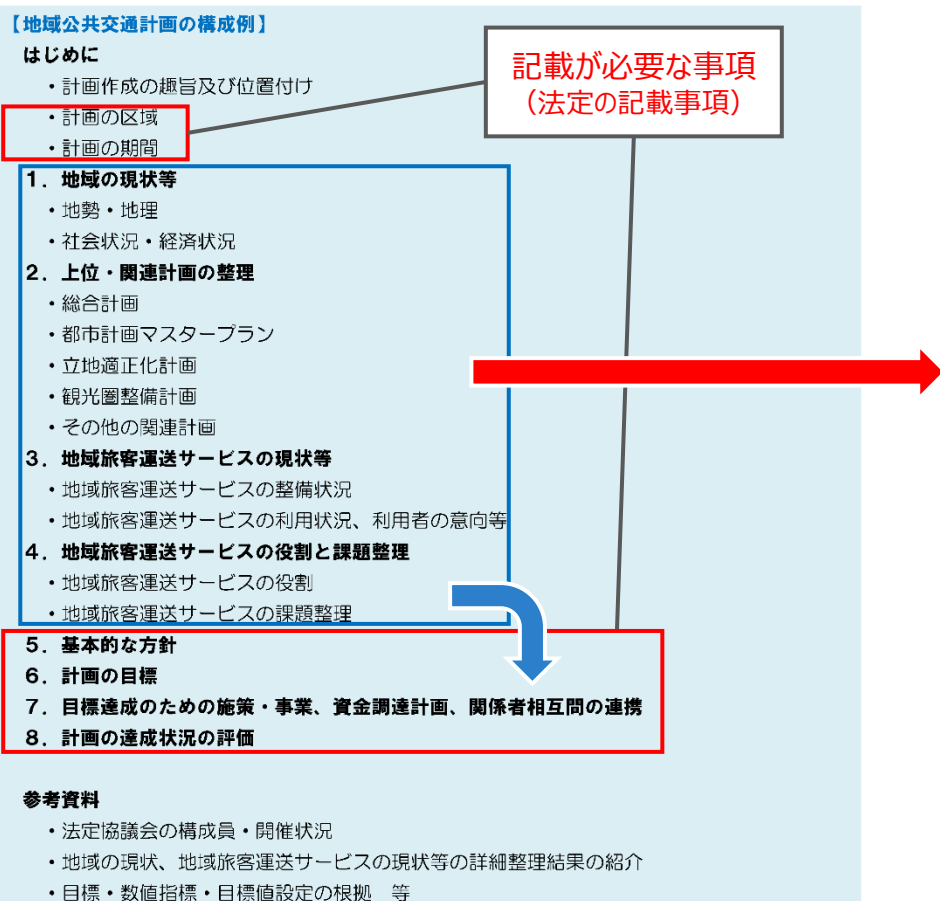
▼公共交通の役割イメージ



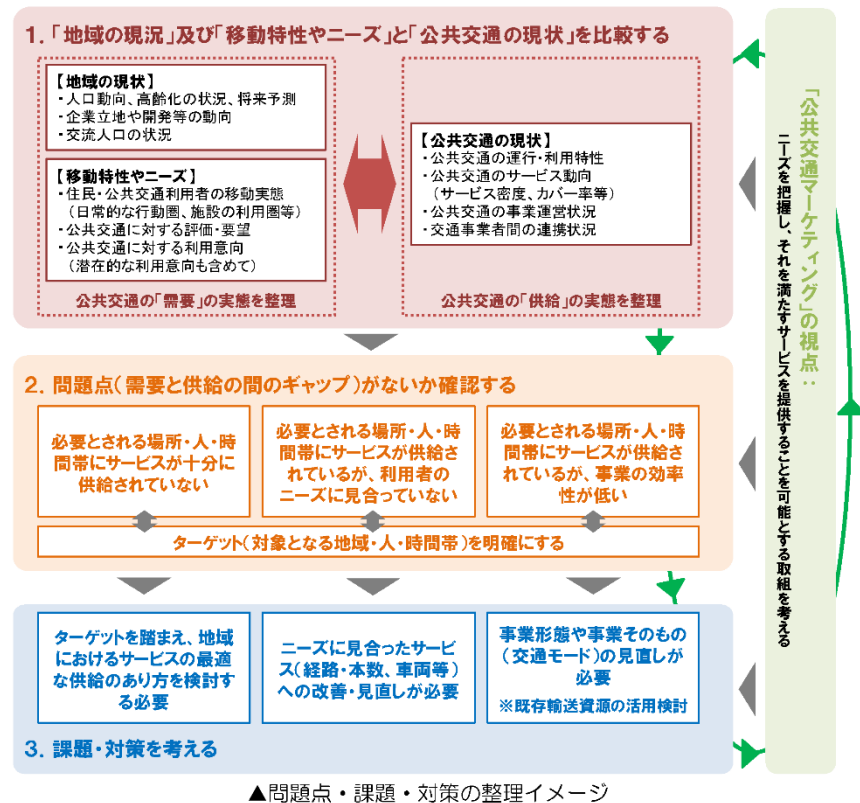
## 地域公共交通計画について

- 地域公共交通計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく法定計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープラン（ビジョンと事業体系を記載）としての役割を果たす。
- 地域の実態を踏まえた計画とすべく、**基本的な方針等は地域の現況・課題等に基づき設定**を行う。

### ▼地域公共交通計画の構成例



### ▼問題点・課題・対策の整理イメージ



## 現状整理の流れ

- 地域公共交通計画の策定に向け、地域公共交通に関する現状・課題を整理した。
- 現状整理は、オープンデータや事業者提供資料、アンケート調査結果に基づいて行った。

### ▼現状整理の内容・流れ

#### オープンデータや事業者提供資料に基づき整理

国立市の概況

- 人口の見通し
- 土地利用状況
- 主要施設分布
- 道路交通状況

国立市の公共交通  
に関する現状

- 鉄道
- 路線バス
- コミュニティバス
- コミュニティワゴン
- 福祉的な交通
- 自転車

#### アンケート調査結果に基づき整理

移動に関する実態

- 市民意識調査結果
- バス利用者調査結果

中間まとめ①

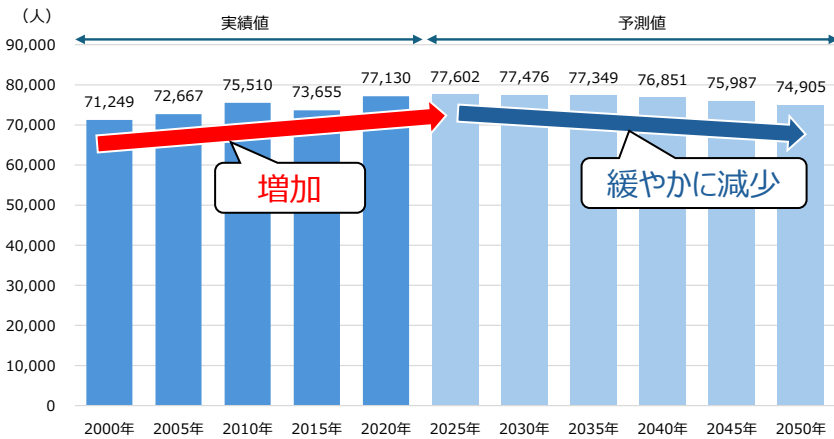
現状まとめ

中間まとめ②

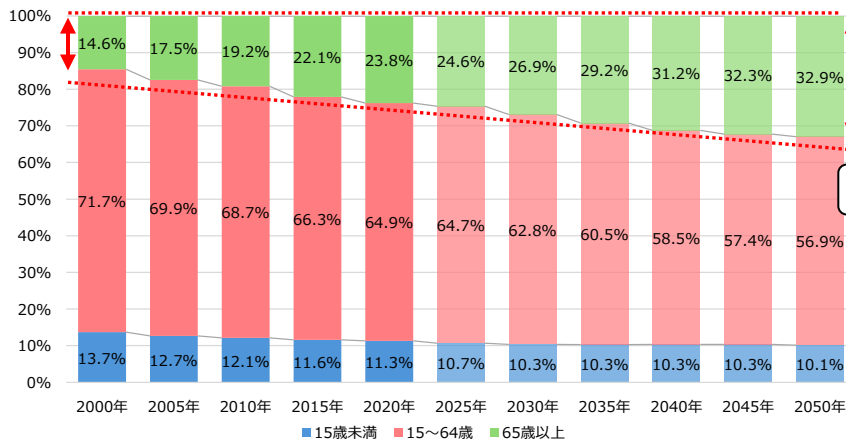
## 人口の見通し

- 国立市の人口は依然として増加の傾向にあるが、**2025（令和7）年以降では緩やかに減少する予想**となっている。
- 人口構成は、**老年人口（65歳以上）の割合は増加が予想**されており、**2050年（令和32年）には全体の3割以上を占めると想定**される。
- 人口分布は、**南武線以北で人口が多いが、市内全域で高齢化率が3割以上の地域が大半**を占める。

### ▼国立市の人口推移

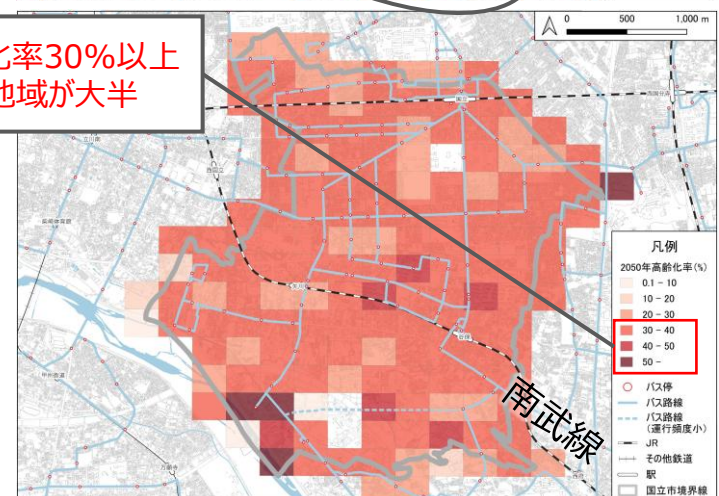
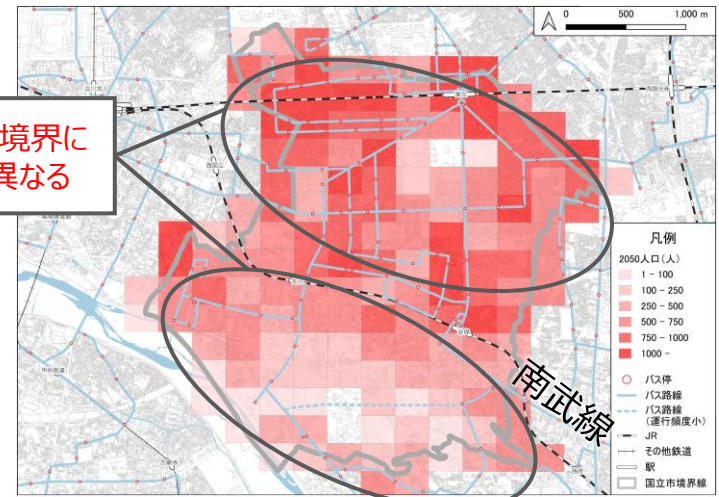


### ▼国立市の人口構成割合の推移



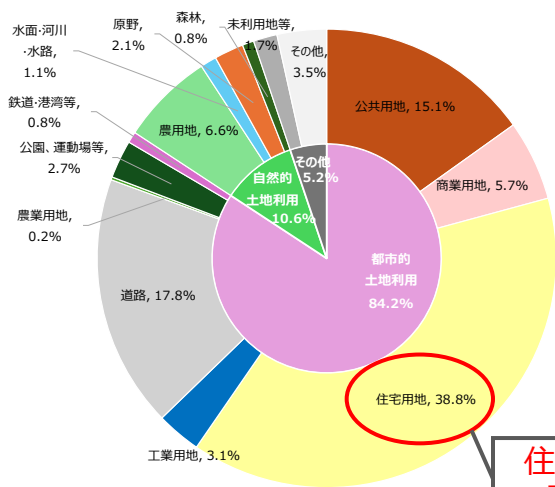
出典：国勢調査、国立社会保険・人口問題研究所

### ▼上図：将来人口分布、下図：将来高齢化率



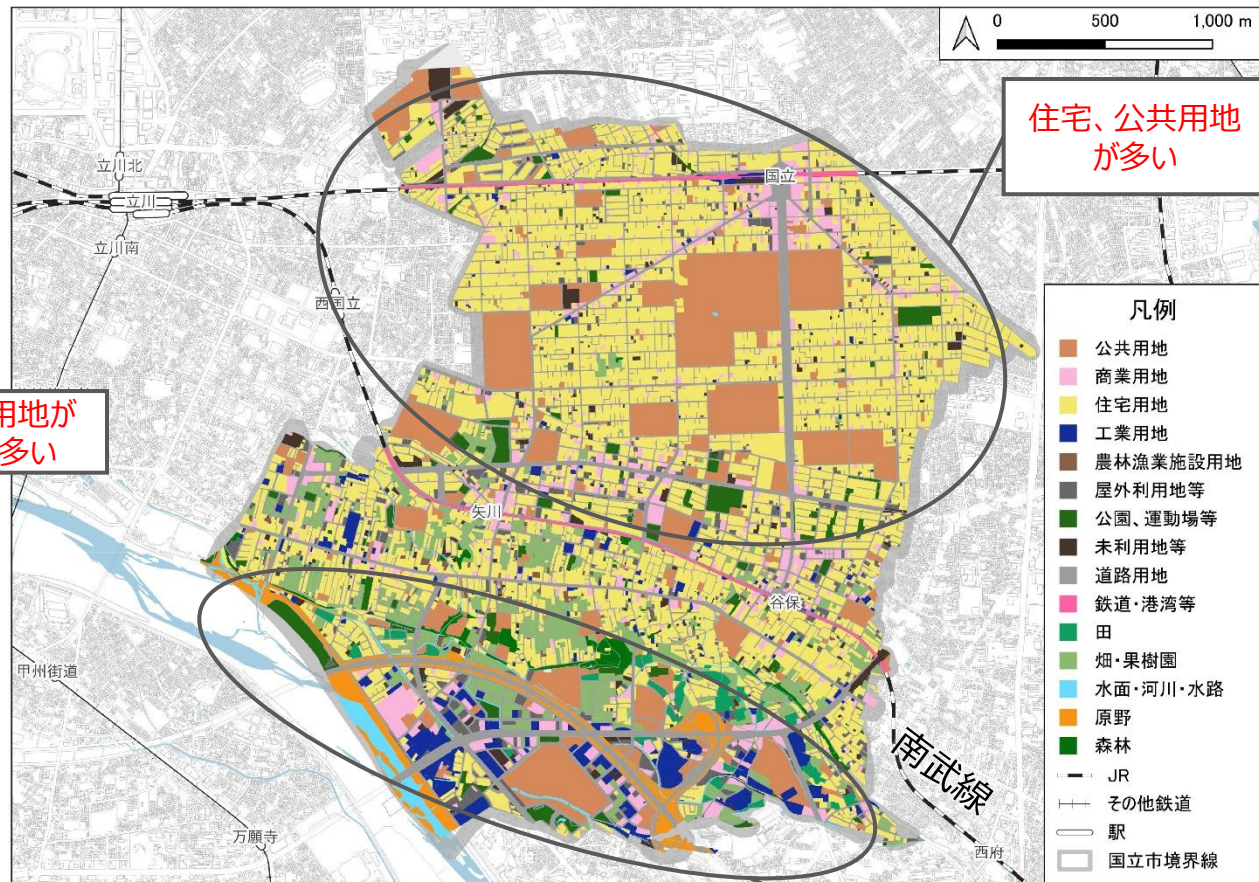
## 土地利用状況

- 国立市の土地利用割合は、**住宅用地が最も多く**全体の約4割を占める。
- **南武線以北では住宅や公共用地が多い。**
- **甲州街道以南では住宅や公共用地に加え、農用地（田・畑等）や公園、工業用地も多い。**



**住宅用地が最も多い**

### ▼土地利用状況



**住宅、公共用地が多い**



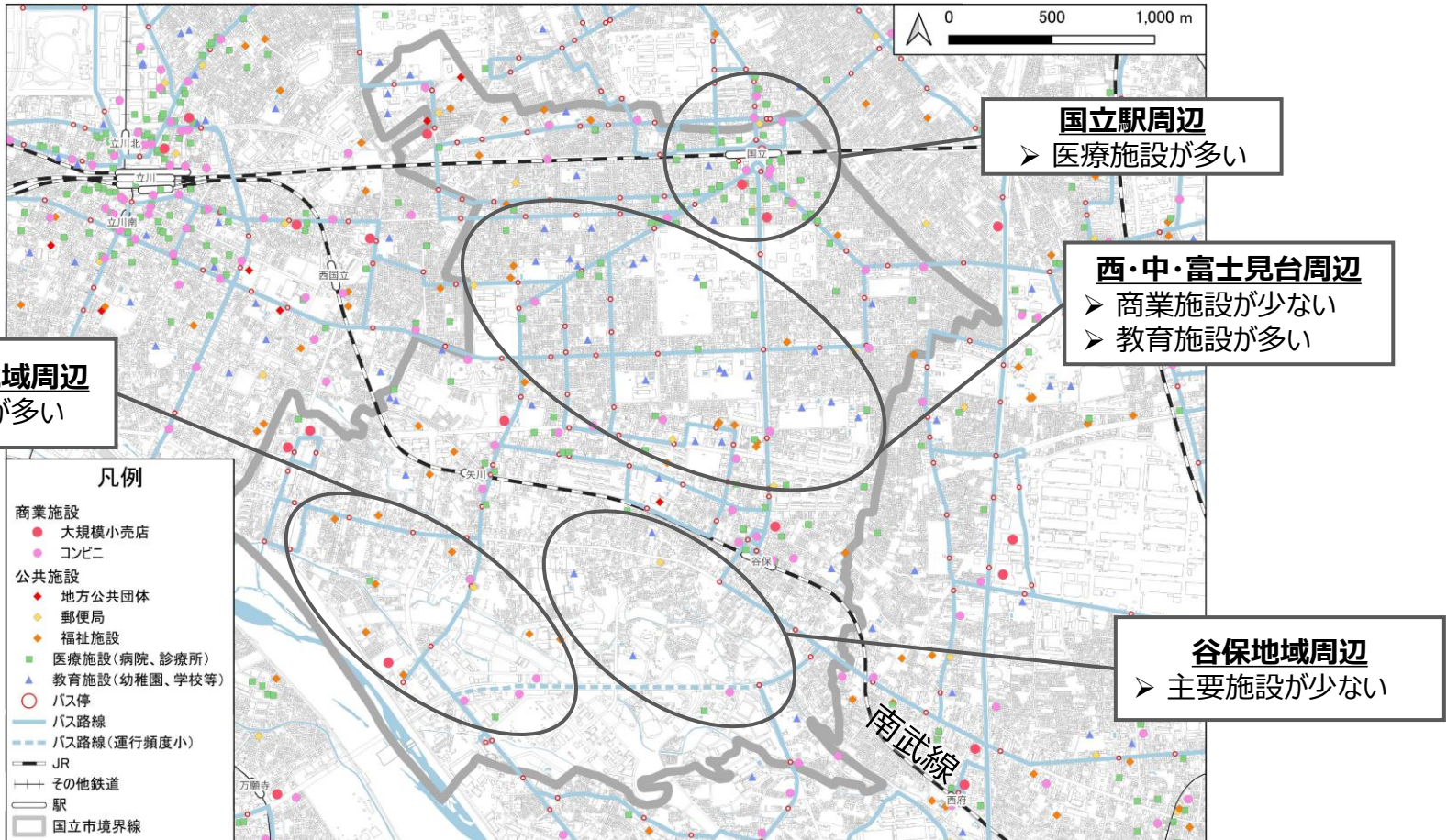
**農用地や公園、工業用地が多い**

出典：東京都オープンデータカタログより作成

## 主要施設分布

- **主要施設は南武線以北に多く立地している。**
- 商業施設は市内に広く点在しているが、西・中・富士見台周辺や谷保地域周辺には少ない。
- 医療施設は鉄道駅周辺に多く、特に国立駅周辺では多くの医療施設が集積している。
- 教育施設は西・中・富士見台地域周辺に多く立地している。
- 公共施設は矢川・谷保西地域周辺で多い。

▼主要施設分布

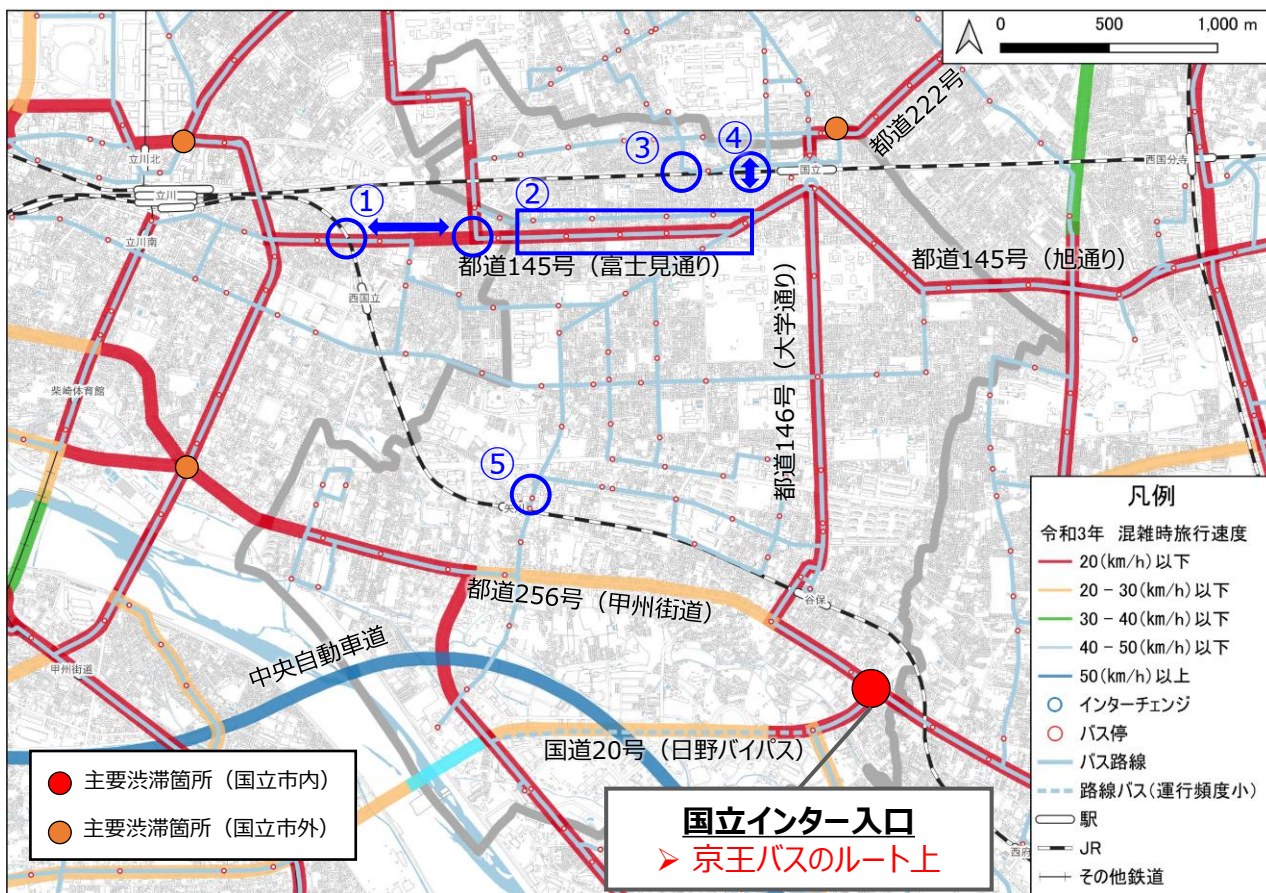


出典：国土数値情報、大規模小売店総覧、コンビニ各社HPより作成

## 道路交通状況

- 市内の混雑時の旅行速度は、ほとんどの道路において20km/h以下であり、特に都道222号および都道256号上の一部交差点は主要渋滞箇所指定されており、路線バスが通過に時間を要している可能性がある。
- バス事業者からは一部区間での渋滞や飛び出しが多い、他車両とのすれ違いが難しいなどの声も寄せられており、バスの遅延につながる問題点が多い区間も存在する。

### ▼混雑時旅行速度（2021（令和3）年）



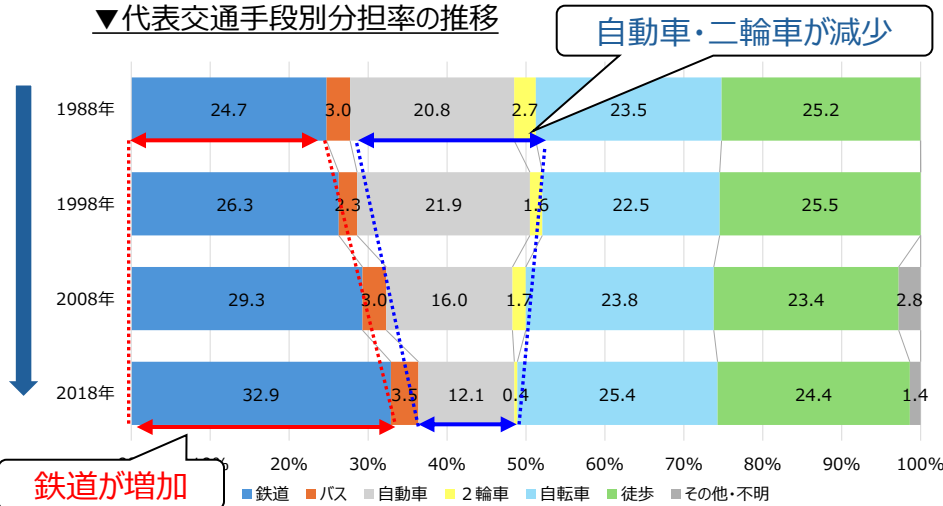
### ▼事業者（運転手）の声

- ① 南武線踏切により渋滞が発生し、くっこも巻き込まれる場面がある
- ② 一方通行のため幅員が狭く慎重に運行している交通量もあり急な飛び出しも多く危険
- ③ 歩行者（自転車）の通行量が多く、通行待ちが発生して遅延につながる場面がある
- ④ 自転車の飛び出しが多く危険。令和3年に開通し、直後は通り抜けが少なかったが、最近は周知されて交通量も増えた印象
- ⑤ 南武線の踏切による渋滞、周辺道路が狭隘であることに伴う運行のしづらさが課題

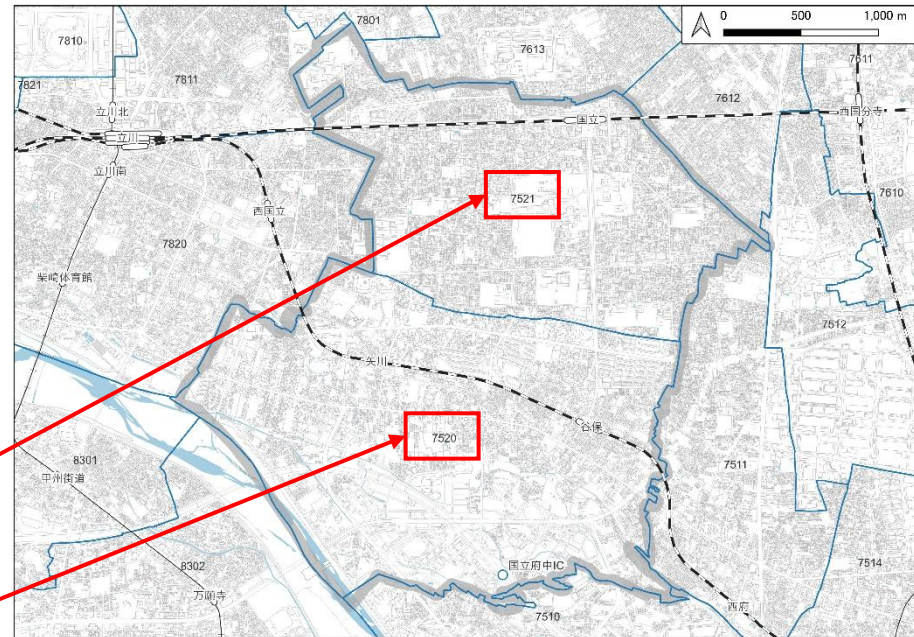
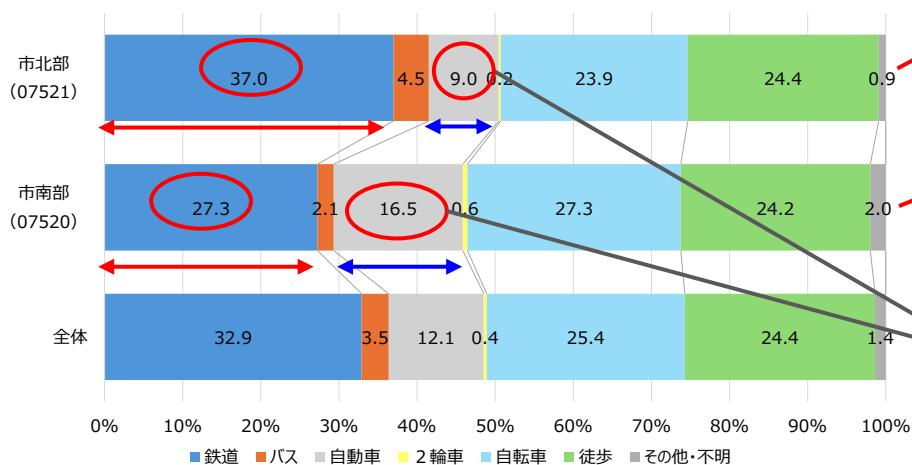
## 代表交通手段別分担率（発生集中交通量割合）

- 国立市内の代表交通手段別分担率は、鉄道やバスなどの公共交通や、自転車などの割合が増加傾向にあり、自動車や二輪車は減少傾向にある。
- 調査区域の単位である小ゾーン別に見ると、市北部のゾーン（07521）は市南部のゾーン（07520）に比べて鉄道の割合が高い反面自動車の割合が低いなど、**地域の交通環境によって分担率が異なる。**

▼代表交通手段別分担率の推移



▼ゾーン別代表交通手段別分担率（H30年）



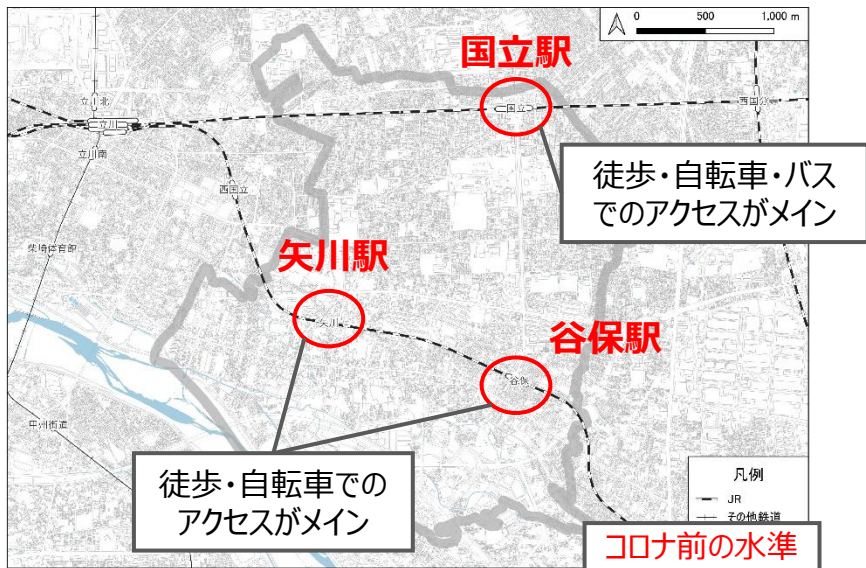
市北部のゾーンと南部のゾーンで鉄道と自動車の分担率が異なる

# 3. 国立市の地域公共交通の現状

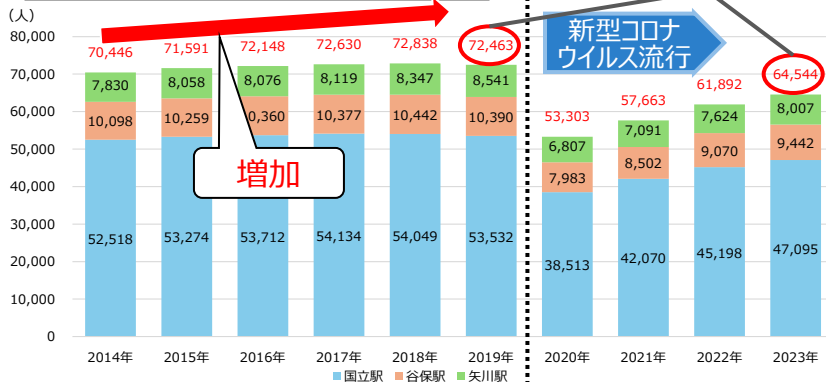
## 鉄道

- 鉄道乗車人数は2023（令和5）年で国立駅が約4万7千人と最も利用が多く、市内3駅の約7割を占める（矢川・谷保は3割程度）。
- 2014年（平成26）から2019（令和元）年にかけて概ね増加の傾向にあったが、2020（令和2）年の新型コロナウイルス流行に伴い大きく減少した。その後、2020（令和2）年以降は利用者数は増加しつつあるが、2019年（令和元）以前の水準までには満たない状況である。
- 市内の鉄道駅における端末交通手段は、徒歩が占める割合が経年で増加傾向にある。
- 国立駅は路線バスの割合も高いが、谷保駅・矢川駅は徒歩・自転車が大半を占める。

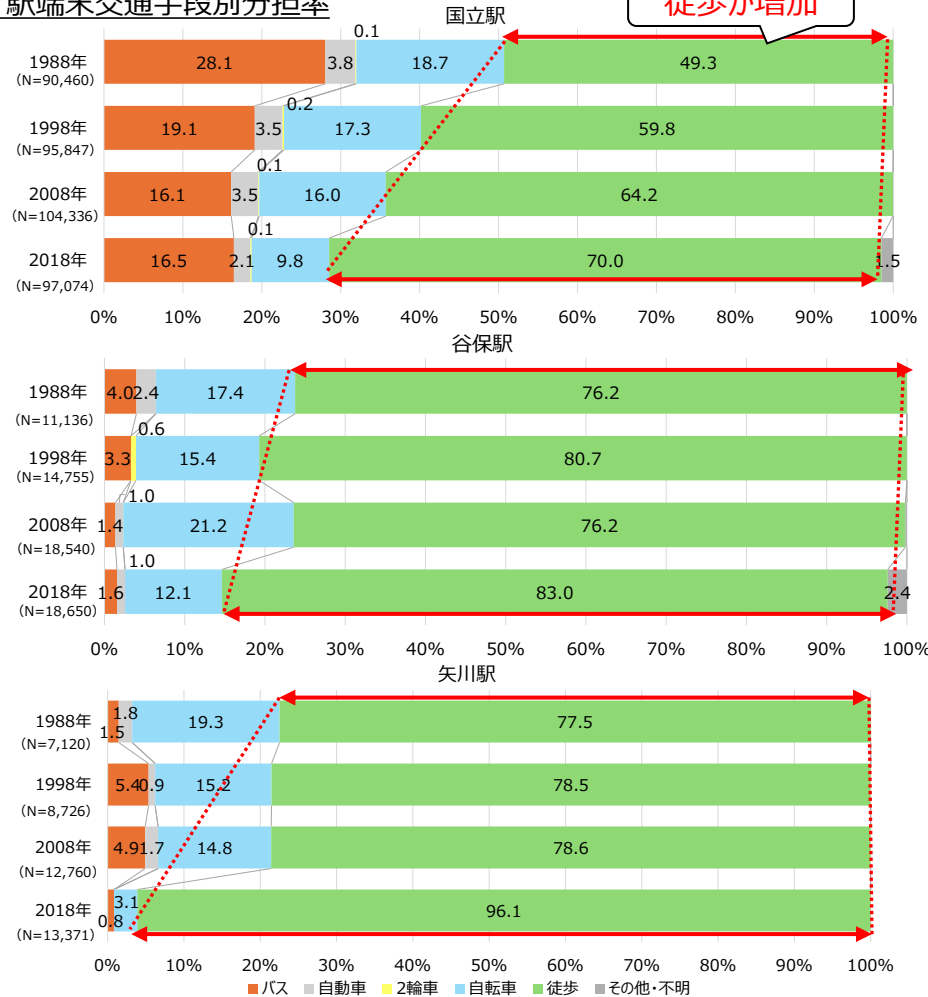
### ▼国立市内の鉄道駅



### ▼国立市内の年間鉄道乗車人数推移



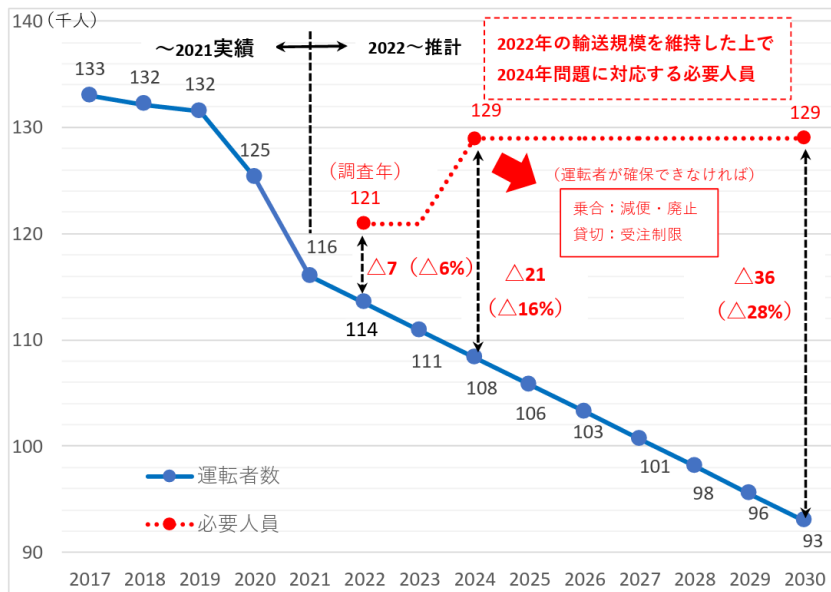
### ▼駅端末交通手段別分担率



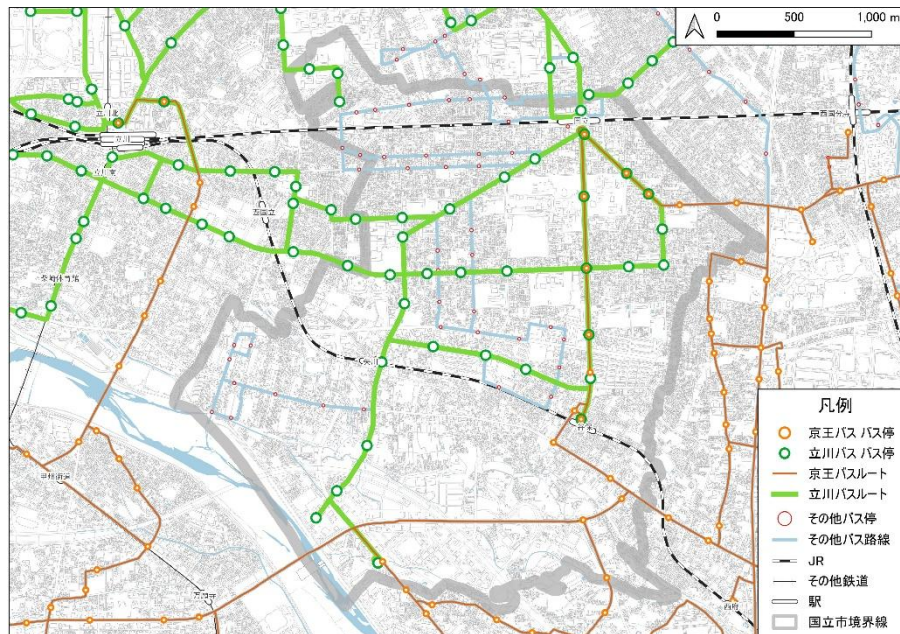
## 路線バス

- バス運転者数は**全国的に今後も減少することが予想**されている一方で、必要人員は2023（令和5）年から2024（令和6）年にかけて増加し、**2030（令和12）年には約36,000人不足する見込み**であると示されている。
- 国立市内を運行する**路線バスにおいても乗務員不足が課題**とされている。

### ▼バス運転者数・必要人員の推計（全国）



### ▼路線バスの運行ルート



### ▼事業者の声（A社へのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

- ✓ コロナ期に旅客数は大幅に減少し、直近でコロナ前の9割程度まで回復しているものの、戻ってはいない

#### ◆バス運営を継続するうえで特に課題となっている内容

- ✓ 乗務員不足が深刻
- ✓ 現状においても運転手の数はギリギリで運営

### ▼事業者の声（B社へのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

- ✓ 団地を経由する系統が多いが、団地居住者の高齢化に伴い生産年齢層が減少しており、それに伴い**利用者が減少**

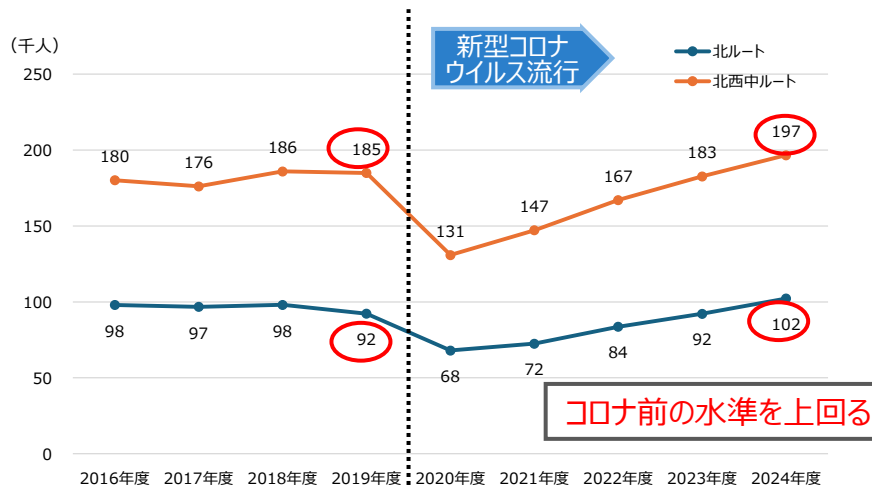
#### ◆バス運営を継続するうえで特に課題となっている内容

- ✓ 運転士の勤務を組むのもギリギリの状況
- ✓ 現状で運行本数の維持を考えているものの、運転士の採用・離職状況によっては利用者がいても**減便検討をせざるを得ない**

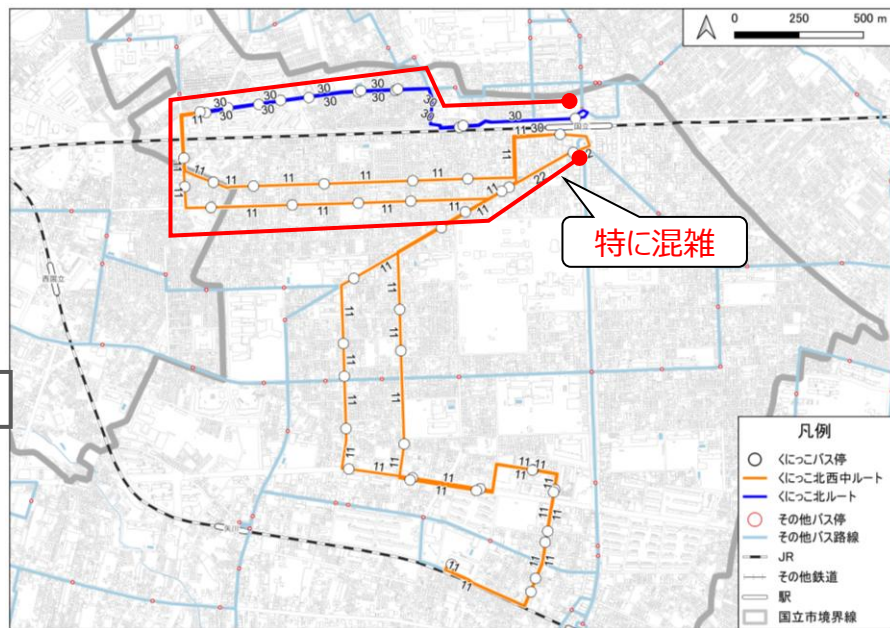
## コミュニティバス（くにっこ）

- コミュニティバス（くにっこ）の利用者は、**2020（令和2）年度の新型コロナウイルス流行に伴い大きく減少したものの、2021（令和3）年度以降増加（回復）が続き2024（令和6）年度にはコロナ前の水準を上回り、北ルート・北中西ルートで過去最大の利用者数となっている。**
- 天候別の平均利用者数を見ると、**悪天候時のほうが利用者は多く、普段徒歩や自転車で移動している人が代替で利用していると考えられる。**
- **利用が増加する一方で、人員（運転手）不足や車両の老朽化が課題**とされており、運営を継続するための取り組みが必要である。

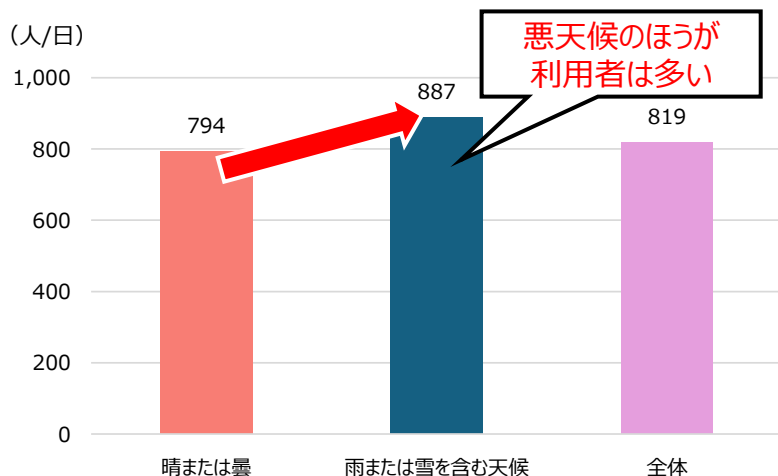
### ▼年間利用状況（ルート別）



### ▼くにっこの運行ルート（図中の数字は1日の運行頻度を示す）



### ▼天候別日平均利用者（2024年度）



### ▼事業者の声（立川バスへのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

✓ 北ルートで混雑、北西中ルートは北ルートよりは混雑していないが、国立駅南口～北口間では混雑している。

✓ 立川バスが運営しているコミュバスの中でも利用者が多く、高齢者の利用も多い。最近では立川国際へ通学する小中学生も多い

#### ◆バス運営を継続するうえで特に課題となっている内容

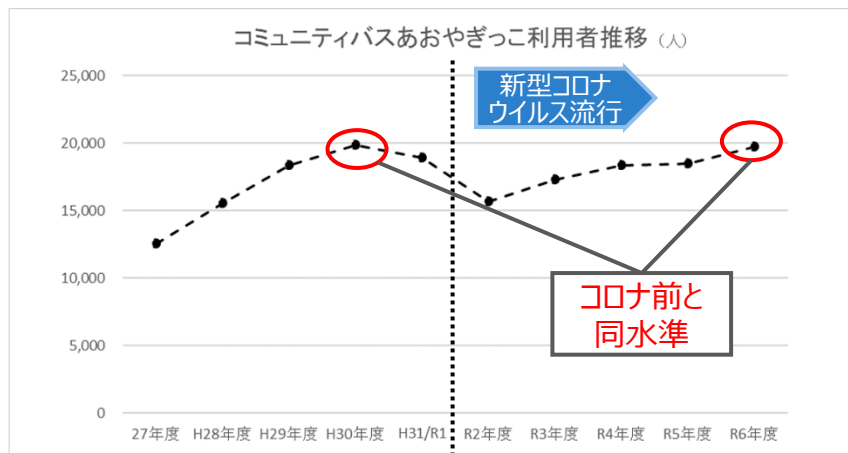
✓ 運用している車両2台ともが古くなってきており、突発的に車両トラブルが生じることを懸念。

✓ 人員（運転士）不足が課題。現状においてもギリギリで運営

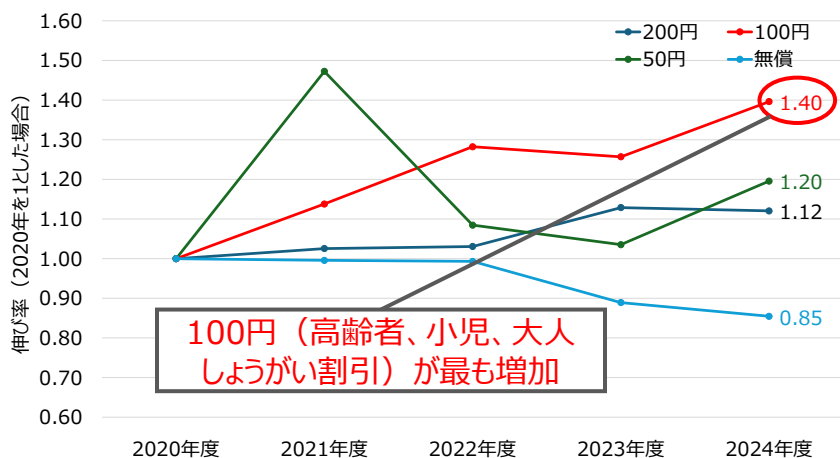
## コミュニティワゴン（あおやぎっこ）

- コミュニティワゴン（あおやぎっこ）利用者は、2020（令和2）年度の新型コロナウイルス流行に伴い大きく減少したが、2021（令和3）年度以降増加（回復）し2024（令和6）年度ではコロナ前と同水準にある。
- 料金別利用状況を見ると、100円（高齢者、小児、大人しょうがい割引）の利用が最も増加している。

### ▼利用状況



### ▼料金別利用状況（2020年を基準とした伸び率）



### ▼運行ルート



### ▼事業者の声（銀星交通へのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

- ✓ 利用者は増加傾向
- ✓ 青柳方面から矢川駅へ向かう区間は他区間と比較して混雑しているように感じる

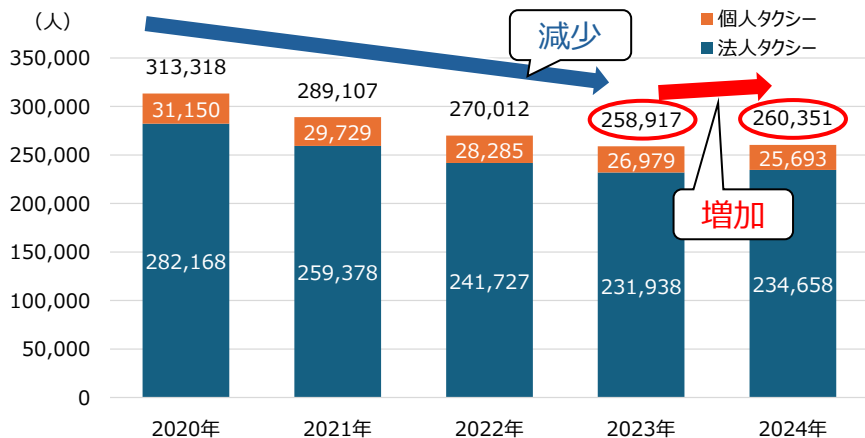
#### ◆運営を継続するうえで特に課題となっている内容

- ✓ 現在、運行している車両と同型の車両の販売がなく、車両の経年劣化が避けられない状況（中古車で同型車両を探すことが必要）。

## タクシー

- 全国的にタクシー運転手は2020（令和2）年から2023（令和5）年にかけて減少傾向だが、2023（令和5）年から2024（令和6）年には増加している（法人タクシーが増加）。
- 一方で、国立市内のタクシー事業者からは運転手不足が指摘されており、全国と国立市内の実情が異なる。
- 近年、「GO」などの配車アプリが普及しており、「アプリ配車」が増加している。一方で、アプリ配車を優先する影響で駅前広場などのタクシー乗り場にタクシー入構が減少し、乗り場に客が置き去りにされている様子も見られる。

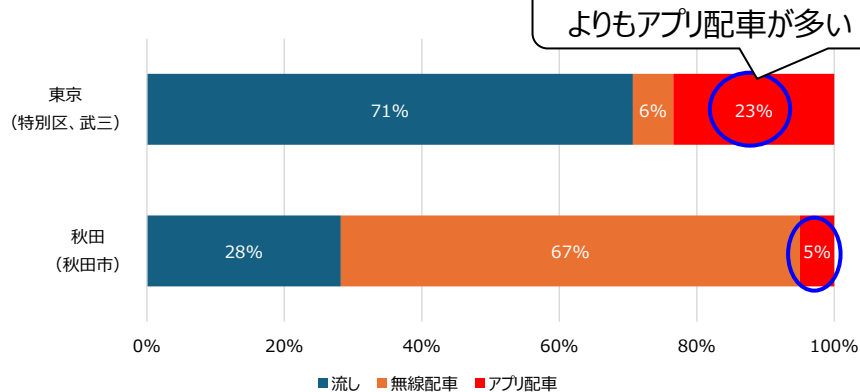
### ▼タクシー事業の運転者数の推移（全国）



※法人タクシーの運転者数は運転者証の交付数、個人タクシーの運転者数は事業者乗務員証の交付数を示す。

出典：タクシー等配車アプリに関する実態調査報告書（公正取引委員会）より作成

### ▼タクシー配車割合（各事業者の平均）



東京都内は他自治体よりもアプリ配車が多い

※タクシー事業者に対して、「流し利用」、「電話配車による依頼（無線）」、「配車アプリによる依頼」のそれぞれの分担率について、サンプル調査を実施

※特別区、武三：東京都特別区、武蔵野市、三鷹市の数値

出典：「第2回タクシーおよび日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会」の国土交通省説明資料より作成

### ▼事業者の声（C社へのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

- ✓ リーマンショック以降、通勤者（7時台）が激減し、物価高の近年ではほぼ皆無。新型コロナ以降、21時以降の酔客が激減。
- ✓ 配車アプリを導入している事業者はアプリ配車を優先するため、タクシー乗り場への入構が減少し、乗り場に客が置き去りにされている。

#### ◆バス運営を継続するうえで特に課題となっている内容

- ✓ 新型コロナ以降、運転者が減少しており、高齢者が中心。
- ✓ 運転者不足や深夜時間帯の管理者の確保が課題。

### ▼事業者の声（D社へのヒアリング結果）

#### ◆利用者について

- ✓ 若い世代を中心に配車アプリの利用が増加。
- ✓ コロナ禍以降では利用年齢が上がってきている傾向が見られる。

#### ◆バス運営を継続するうえで特に課題となっている内容

- ✓ 運転手やオペレーターなどの人員の確保が課題。
- ✓ 人員の確保のために、運転手とそれ以外の業務の兼務を行うことで、働き方の幅を広げる工夫が必要。

## 福祉的な交通について

- 高齢やしょうがいにより外出が難しい人たちの移動をサポートする交通手段があるが、サービス内容や料金などの仕組みが異なるため、分かりにくくなっている。
- 市民の方からも福祉的な交通に関する問い合わせが年々増えている（例：「病院に行きたいが、タクシーが利用できない」「自分が使える交通手段が分からない」「料金体系が複雑で利用しにくい」など）。
- 福祉的な交通の情報を整理し、市民に分かりやすく伝えていくことが求められている。また、既存の手段のみならず、新たな交通手段の確保も含め、地域に合った移動の仕組みづくりが必要になっている。

### ▼福祉的な交通の種類

出典：国立市福祉支援基本方針（2022（令和4）年1月）を参照して作成 ※金額は当時の情報

交通手段 (種類)	特徴		登録・許可	支援の有無
福祉有償 運送事業	対象	要介護認定・要支援認定者・しょうがい者（児）等	【自家用自動車有償運(道路運送法第78条2号第79条の登録)】(白ナンバー)	市補助 有
	料金	市内500円、市外800円～		
	概要	福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両とセダン型による運行も可能。NPO法人など営利を目的としない法人もしくは法人格を有しない社団（町内会、管理組合等）などが運輸局に登録することで自家用車にて運行ができる。		
福祉タクシー (リフト付タクシー)	対象	誰でも利用できる。	【一般乗用旅客自動車運送事業：道路運送法第4条許可】(緑ナンバー)	一部 市補助 有
	料金	一般のタクシー料金が基本であり、貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要		
	概要	福祉設備（リフト、スロープなど）を備えたタクシー		
介護タクシー	対象	身体しょうがい者（児）、要介護認定・要支援認定者、肢体不自由、内部しょうがい、知的しょうがい及び精神しょうがい等	介護タクシー【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】(緑ナンバー) 民間救急※介護タクシー許可の他に、消防署による認定が必要	無
	料金	一般のタクシー料金を基本にした運賃に介助料と貸し出し用車いす等を利用する場合は別途料金が必要		
	概要	福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多く、医療継続やストレッチャーに対応している車両もある。運転手は介護福祉士・訪問介護員等の資格又は福祉タクシー乗務員研修等を終了している必要があり、乗降介助等を行う。		
介護保険 タクシー (通院等乗降介助)	対象	要介護認定者	【一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業）：道路運送法第4条許可】(緑ナンバー) 【特定旅客自動車運送事業：道路運送法第43条許可】(緑ナンバー) 【自家用自動車有償運送(道路運送法第78条3号許可4条43条ぶら下がり)】(白ナンバー)	介護保険 の適用 有
	料金	一般のタクシー料金を基本にした運賃に介護保険サービスの本人負担分と貸し出し用車いすなどを利用する場合は別途料金が必要		
	概要	福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両が多い。事業者は都道府県から訪問介護事業者としての指定が必要。また、目的地は、ケアプランに基づく、病院・医療施設等		
リフトカー 運行事業 (おおぞら号)	対象	市内在住の身体障害者手帳・愛の手帳を所持している重度の心身しょうがい者（児）		市委託 事業
	料金	一回300円（手数料）		
	概要	福祉設備（リフト、スロープなど）を備えた車両で、近隣市まで通院を優先として相乗り予約制による運行をしている。		

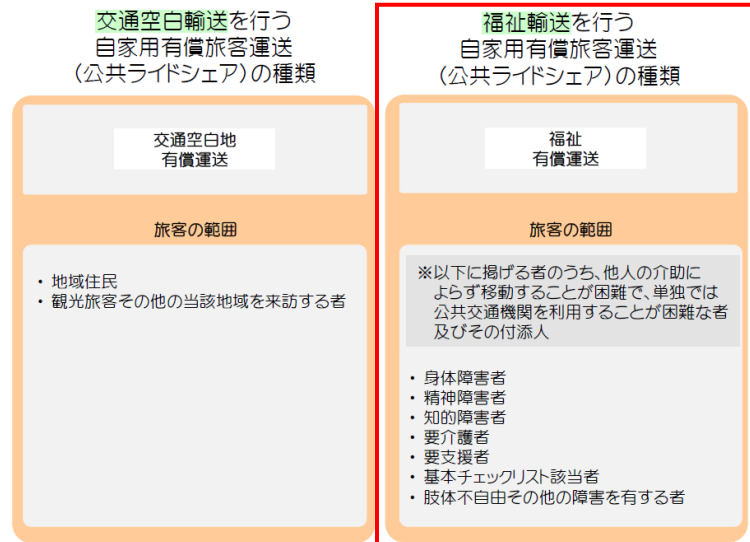
## 福祉的な交通（福祉有償運送）

- 国立市では5つの運行法人により福祉有償運送が提供されている。（2025（令和7）年時点）
- 福祉有償運送は全国的に団体数・車両数が減少傾向にある。
- 国立市においても一部事業者で車両数やドライバーが不足※しており、2023（令和5）年～2024（令和6）年度で複数の事業者の受入れが停止している。

### ▼福祉有償運送の概要

項目	内容
概要	NPO法人や社会福祉法人等が、しょうがい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に 行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービス
旅客の範囲 (利用できる方)	身体しょうがい者、介護保険の要介護認定者・要支援認定者、肢体不自由、内部しょうがい、知的しょうがい、精神しょうがいその他のしょうがいを有し、一人でバスやタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な方及びその付添人

※国立市で運行している事業者へのヒアリングで得た情報



### ▼情報発信の例（福祉交通通信※）



病院やお買い物、レジャーなど、行きたいところはあるけれど、移動のことを考えると億劫になってしまうという経験がある方は多いのではないのでしょうか。病気やしょうがいの特性上、公共交通機関を利用するのが困難であるなどの場合、福祉交通をご検討ください。ドア・ツー・ドアで便利なおえ、焦らず自分のペースで行動できるので、おでかけへの一歩が踏み出しやすくなるかもしれません。まずは、下記のフローチャートに沿って進んでいただき、あなたに合った移動手段を見つけてください。



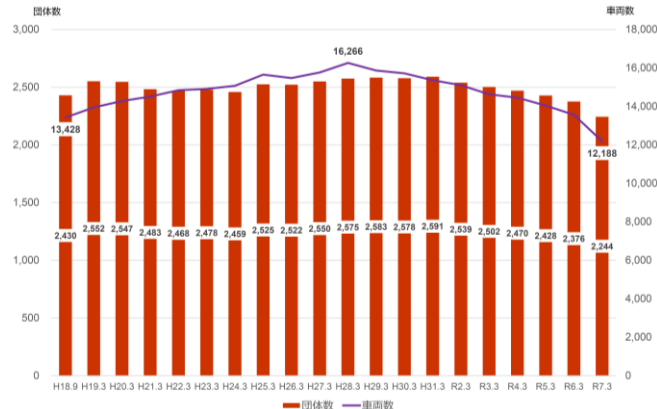
#### 福祉交通とは？

バスや電車といった公共交通機関の利用が困難な方を対象にした個別輸送です。地域交通の充実をはかることで、移動制約を受けやすい方が安心しておでかけできるようサポートします。公的支援を受けているものもあり、利用方法（登録や予約）や運賃等はサービスや運行団体ごとに異なります。ご自身に合った移動手段を検討する際に、本誌が助けになれば幸いです。以下フローチャートや次ページで、市内において利用できる福祉交通についてご紹介します。

※過去の発行日

- 福祉交通通信 R4.9.5創刊号
- 福祉交通通信 R5.3.5 vol.2
- 福祉交通通信 R6.3.5 vol.3

### ▼福祉有償運送の推移（全国）

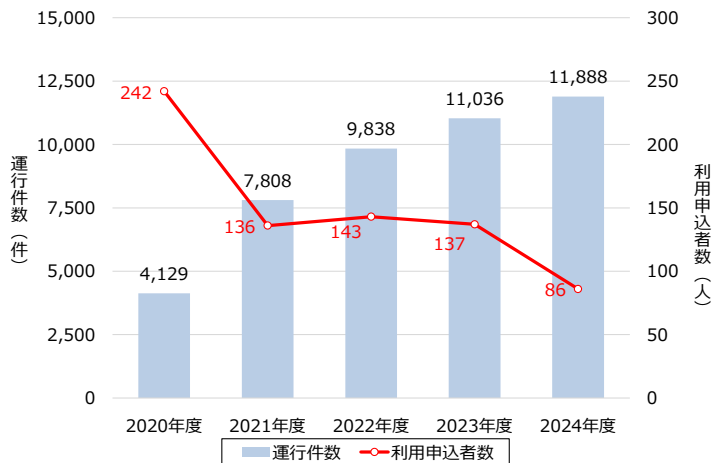


出典：福祉有償運送等に関する国土交通省の取組

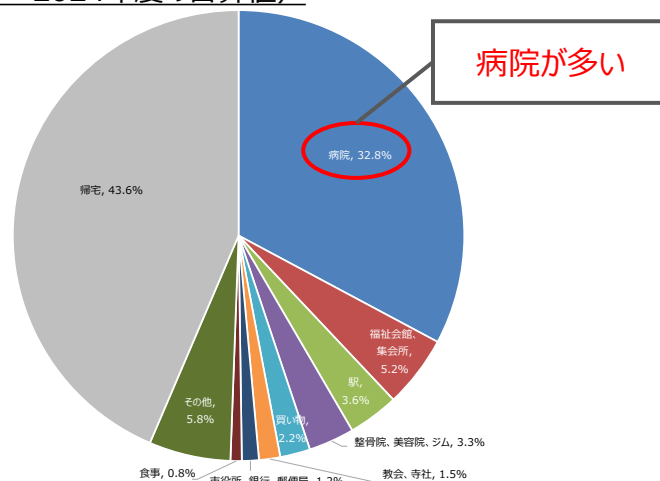
## 福祉的な交通（福祉有償運送）（続き）

- **運行件数は経年で増加傾向**にあるが、**利用申込者数は2024（令和6）年度は複数の事業者が新規登録受入れ停止したことで減少している。**
- 利用申込者数が減少していて運行件数が増加していることから、**同じユーザーが繰り返し利用していると考えられる（リピーターが多い）。**
- **利用目的は病院が最も多く3割程度を占めており、多摩総合医療センターや立川病院など市外の大規模な病院へ向かう利用者が多い。**
- 一部事業者が受入れを停止している一方で運行件数が増加しており、**事業継続が今後逼迫する可能性**がある。

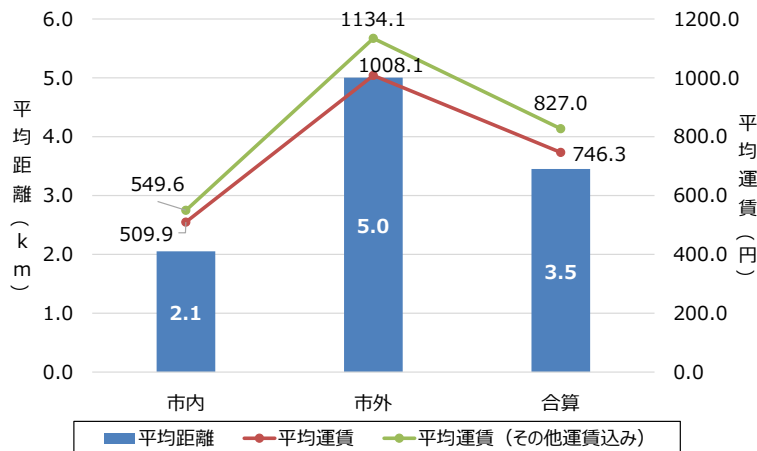
### ▼運行件数推移



### ▼利用目的、目的施設（降車地）ランキング （※2020～2024年度の合算値）



### ▼1回利用あたりの平均運行距離・運賃（※2020～2024年度の合算値）

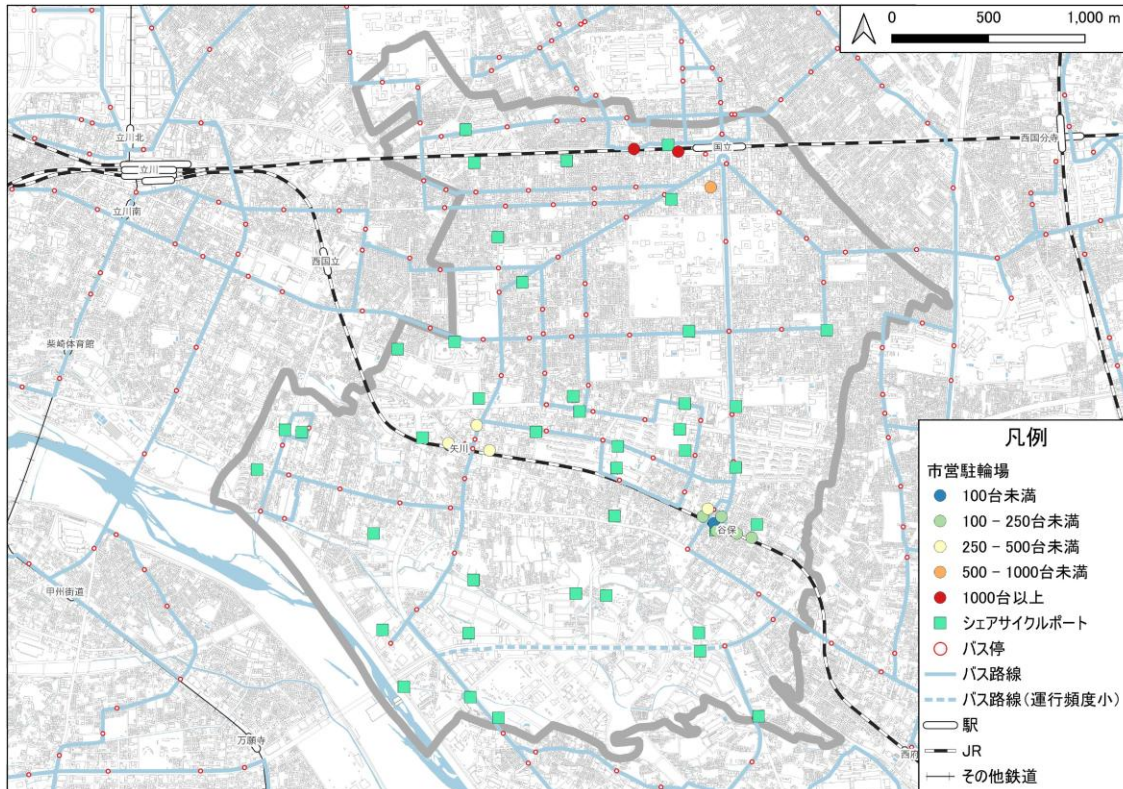


順位	施設名	降車回数 (回)	位置
1	多摩総合医療センター	1,588	市外
2	立川病院	1,313	市外
3	国立駅	1,217	市内
4	国立メディカルセンター	1,050	市内
5	立川相互ふれあいクリニック	798	市外
6	村上医院	760	市外
7	長久保病院	673	市内
8	さくら病院	587	市内
9	国立駅前腎クリニック	524	市内
10	国立教会	506	市内

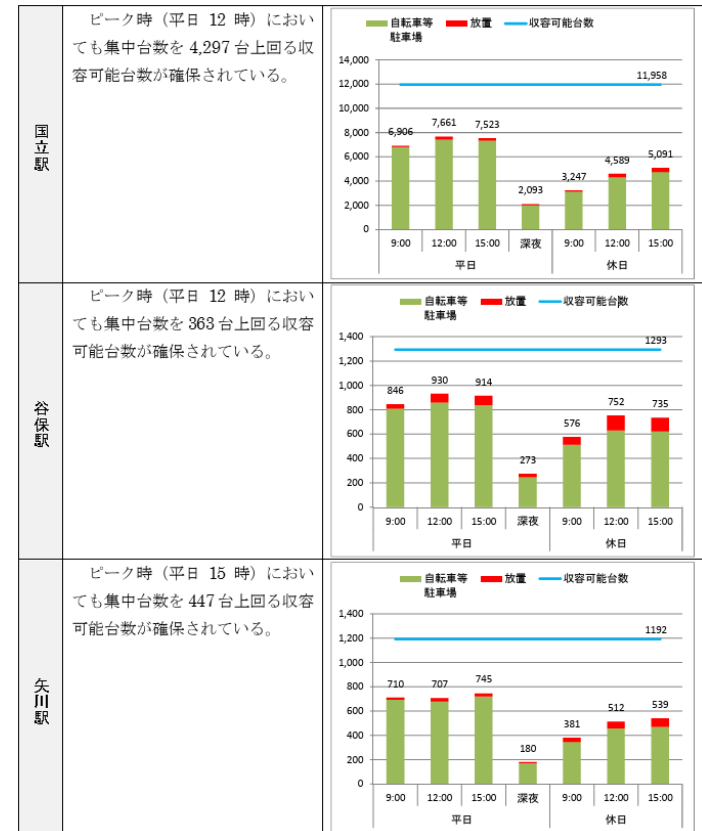
## その他（自転車・シェアサイクル）

- 市営駐輪場は鉄道駅周辺に立地しており、集中台数（利用台数+放置台数）を上回る収容可能台数が確保されている。
- シェアサイクル（Hello Cycling）のポートが市内全域に設置されているが、一部で設置密度が低い地域が存在する。

### ▼市営駐輪場、シェアサイクルポート



### ▼集中台数と収容可能台数（H26年調査）

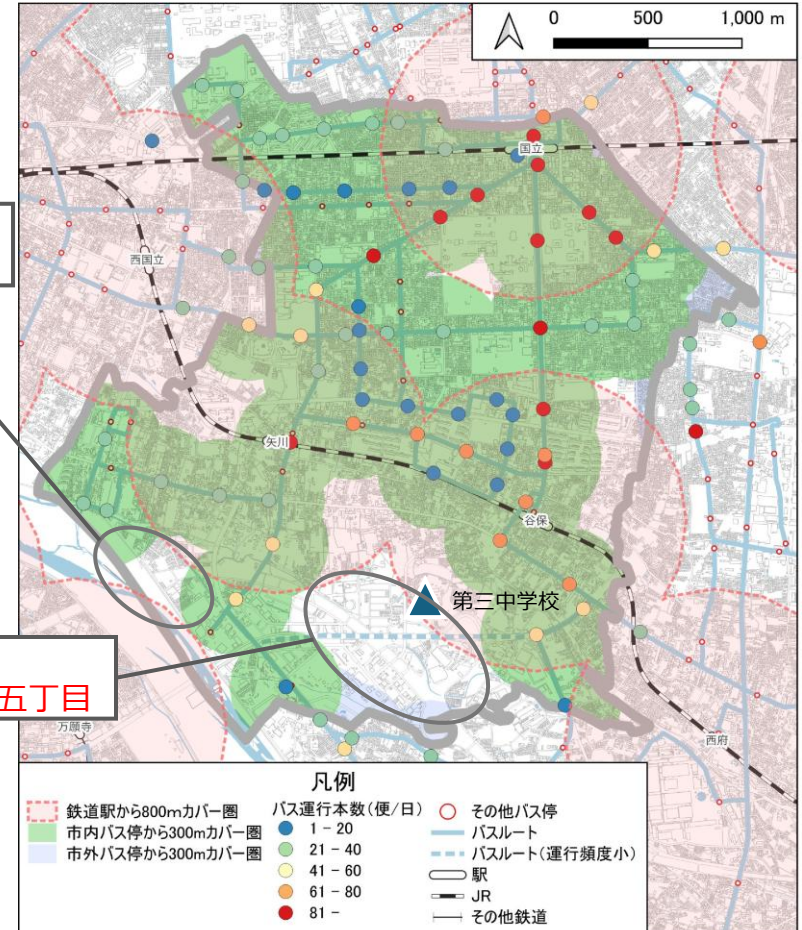
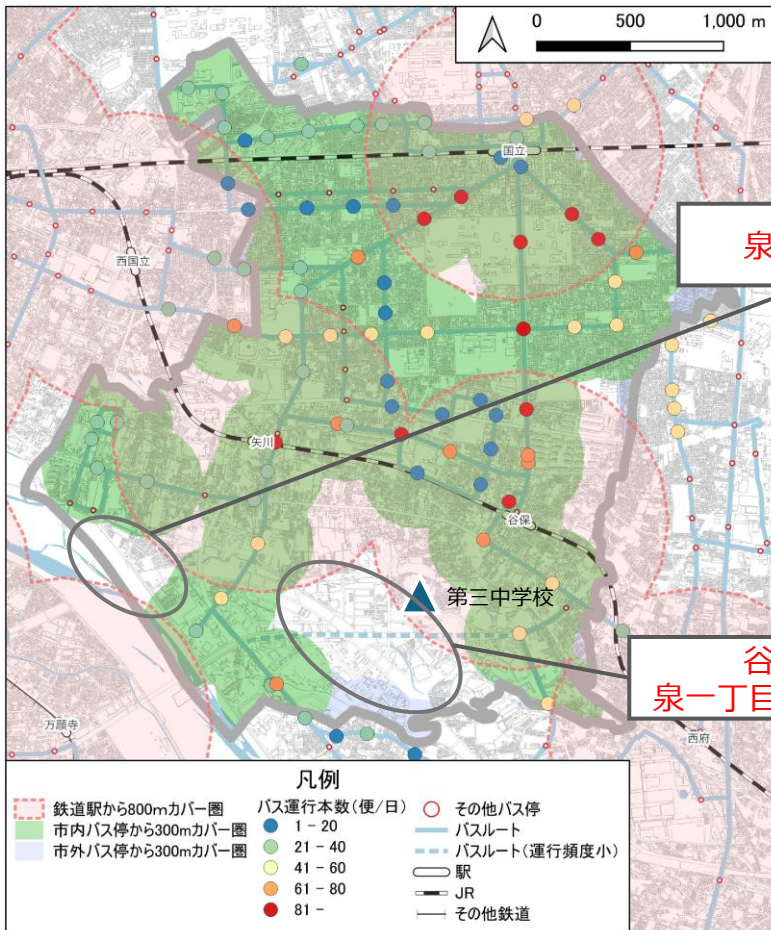


## 公共交通カバー圏域

- 駅から800m（利便性の高い施設が集積）、バス停から300m（歩行で到達しやすい距離感）を公共交通カバー圏域とし、カバーできていない圏域を確認した。
- 1日全体で見ると、市の可住地域は概ねカバーできている。
- ただし、谷保六丁目の一部や泉一丁目・三丁目・四丁目・五丁目など、一部でカバーできていない箇所が存在する。

▼公共交通カバー圏域（平日）（上り）

▼公共交通カバー圏域（平日）（下り）



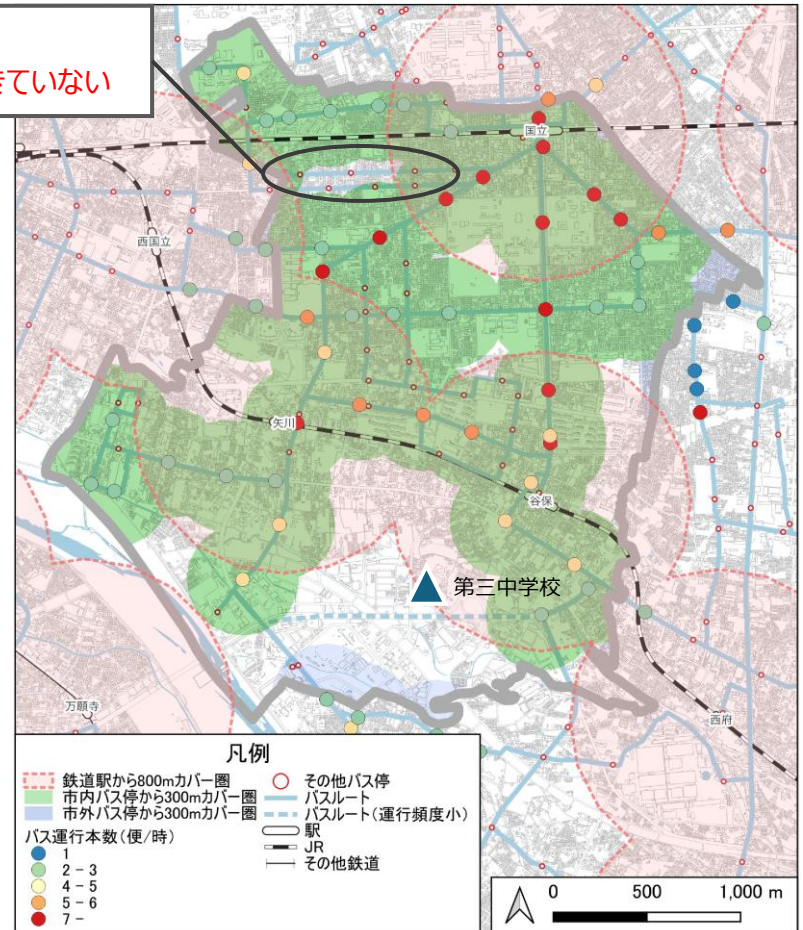
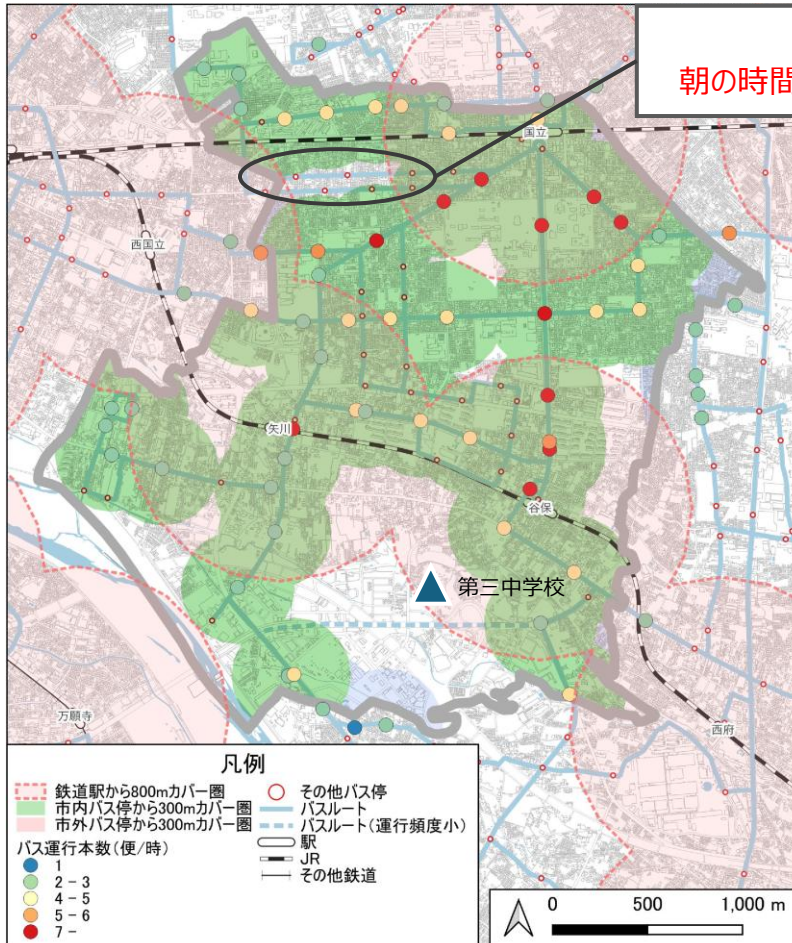
※上り・下り→国立駅を起点とし、国立駅へ向かうバスルートを上り、国立駅から離れるバスルートを下りとして表示  
 ※バス運行本数→各バス会社の平日における時刻表を合算した値で表示

## 公共交通カバー圏域（バス時間帯別）（8時台）

- 国立市内のバス停からの公共交通カバー圏域を時間帯別に確認した。
- 1日全体と同様に市の可住地域は概ねカバーできている。
- 西一丁目では朝の時間帯でカバーできていない（くにっこの北中西ルートが運行していない）。

▼公共交通カバー圏域（平日8時台）（上り）

▼公共交通カバー圏域（平日8時台）（下り）



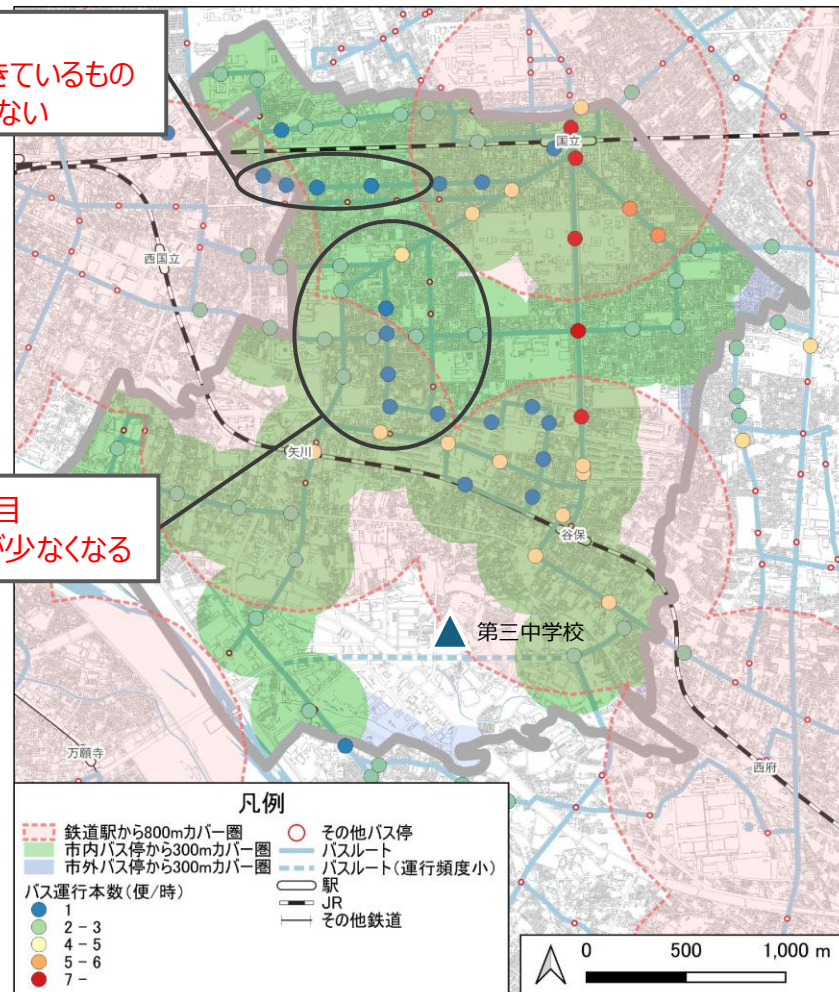
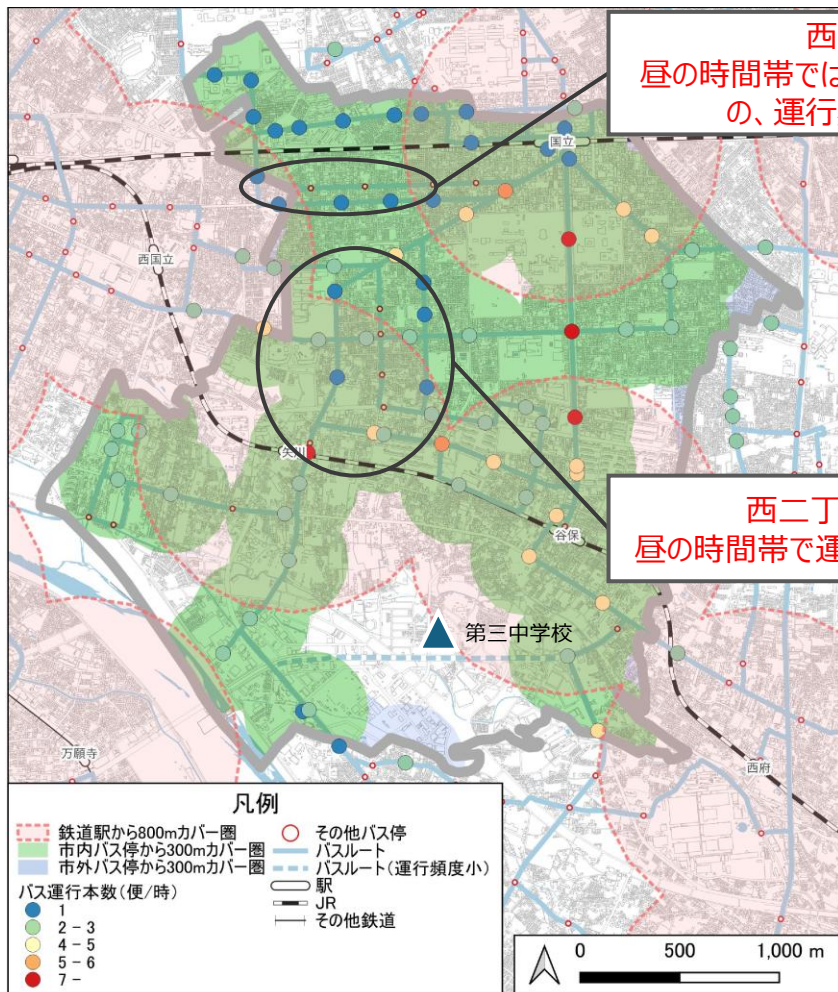
※バス運行本数が0便/時のバス停はカバー圏を非表示

## 公共交通カバー圏域 (バス時間帯別) (12時台)

- 1日全体と同様に市の可住地域は概ねカバーできている。
- 西一丁目の一部では昼の時間帯でカバーされるが、運行頻度は朝の時間帯と比較して少ない。
- 西二丁目・三丁目の一部では運行頻度が朝の時間帯と比較して少なくなる。

▼公共交通カバー圏域 (平日12時台) (上り)

▼公共交通カバー圏域 (平日12時台) (下り)



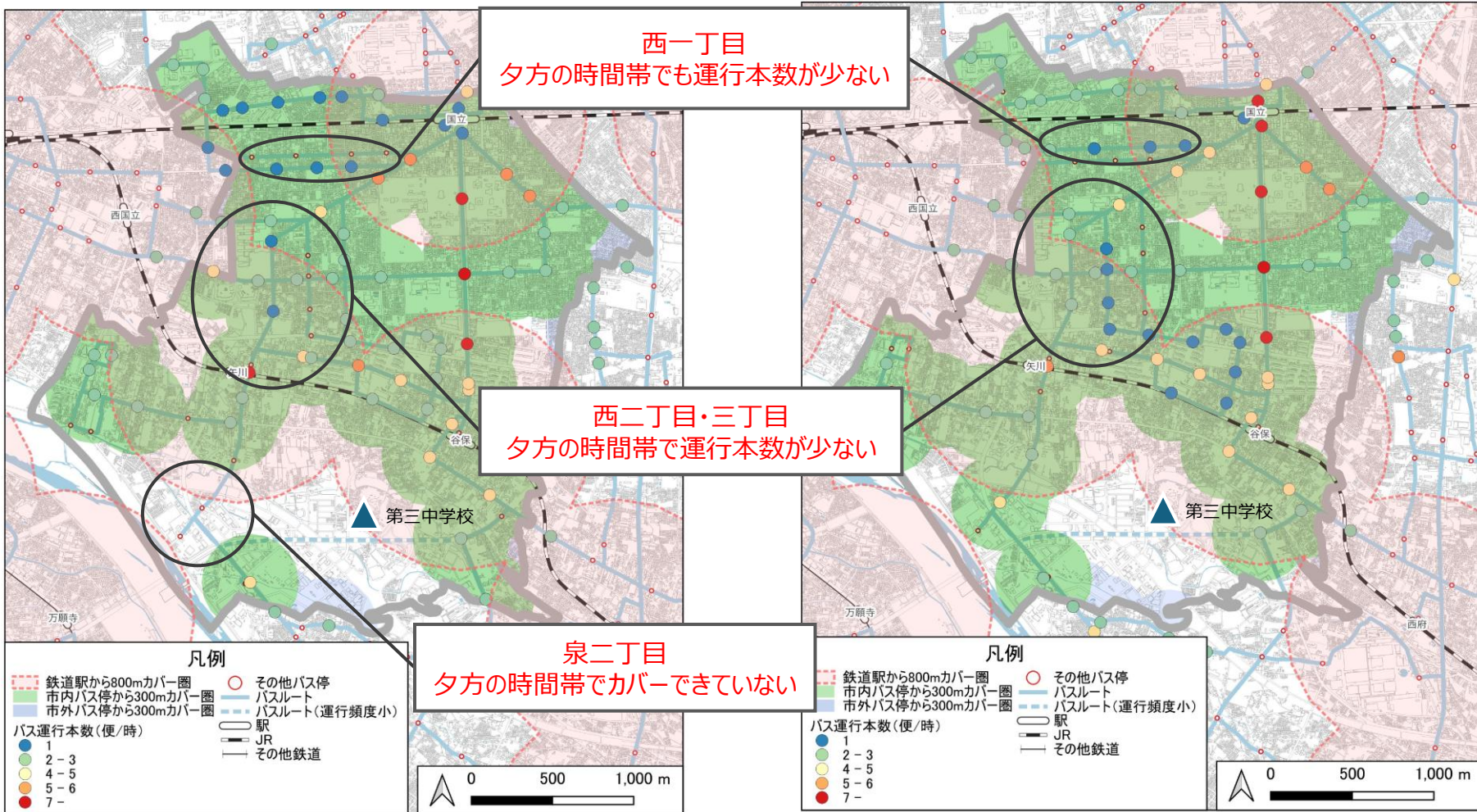
※バス運行本数が0便/時のバス停はカバー圏を非表示

## 公共交通カバー圏域 (バス時間帯別) (16時台)

- 1日全体と同様に市の可住地域は概ねカバーできている。
- 西一丁目・西二丁目・三丁目の一部では昼の時間帯と同様に運行頻度が少ない。
- 泉二丁目の一部では上りの便で見るとカバーできていない。

▼公共交通カバー圏域 (平日16時台) (上り)

▼公共交通カバー圏域 (平日16時台) (下り)



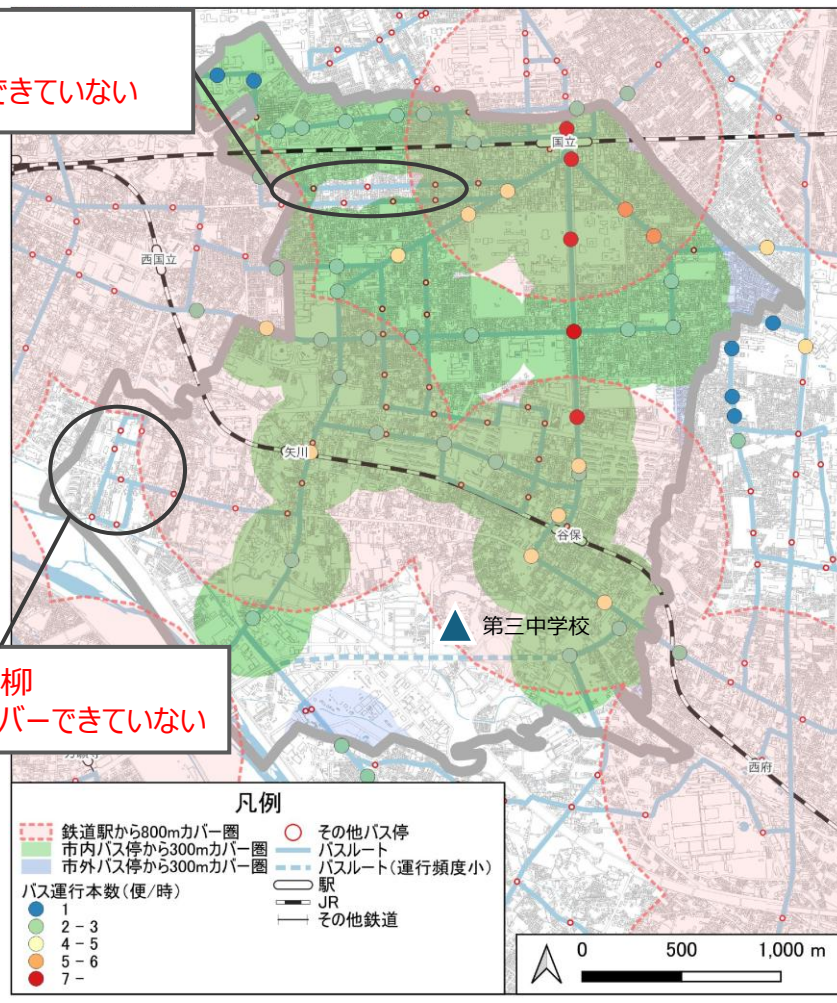
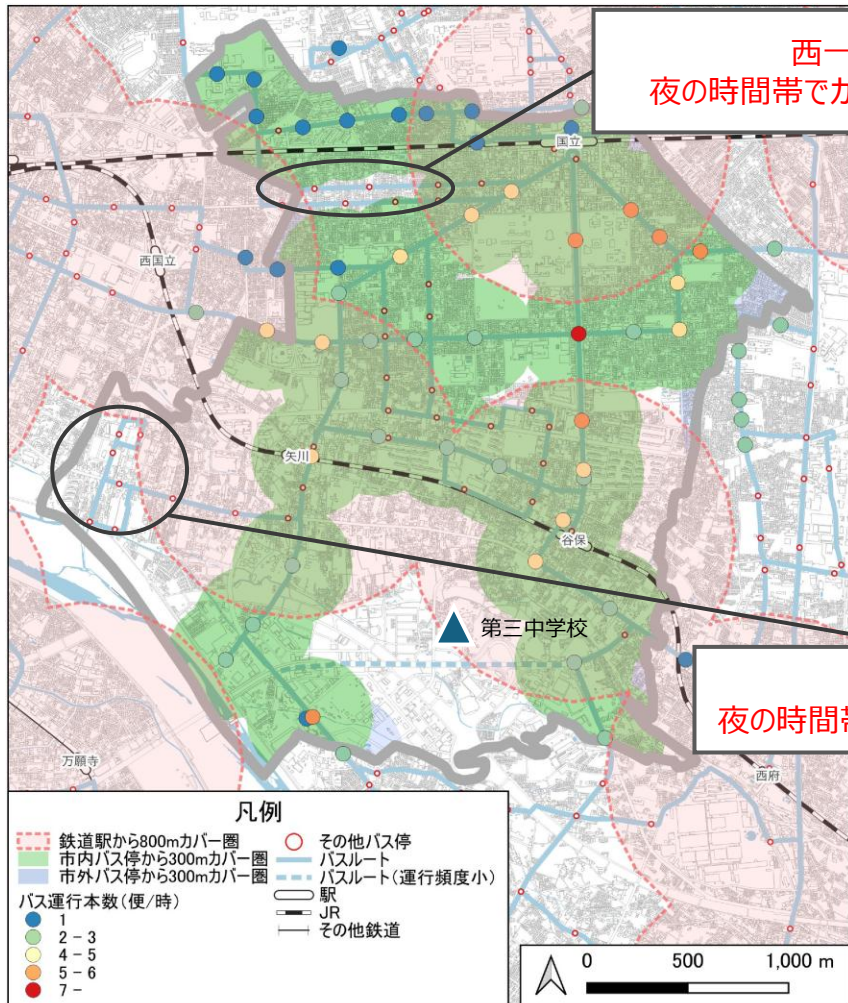
※バス運行本数が0便/時のバス停はカバー圏を非表示

## 公共交通カバー圏域（バス時間帯別）（20時台）

- 1日全体と同様に市の可住地域は概ねカバーできている。
- 西一丁目の一部では夜の時間帯で再びカバーできていない（くにこの北中西ルートが運行していない）。
- 青柳の一部では夜の時間帯でカバーできていない（あおやぎっこが運行していない）。

▼公共交通カバー圏域（平日20時台）（上り）

▼公共交通カバー圏域（平日20時台）（下り）



※バス運行本数が0便/時のバス停はカバー圏を非表示

## 中間まとめ①

- 国立市の概況および地域公共交通に関する現状を整理した。

### ▼現状整理の内容

#### オープンデータや事業者提供資料に基づき整理

##### 国立市の概況

- 人口の見通し
- 土地利用状況
- 主要施設分布
- 道路交通状況

##### 国立市の地域公共交通に関する現状

- 鉄道
- 路線バス
- コミュニティバス
- コミュニティワゴン
- 福祉的な交通
- 自転車

#### アンケート調査結果に基づき整理

##### 移動に関する実態

- 市民意識調査結果  
(基礎集計、クロス集計)
- バス利用者調査結果  
(基礎集計、クロス集計)

### 国立市の概況

- ✓ 人口は今後減少する一方、老年人口は増加
- ✓ 国分寺崖線以北は住宅系土地利用が中心
- ✓ 主要施設も国分寺崖線以北が中心だが、矢川・谷保西地域周辺には福祉施設も点在
- ✓ バスの遅延につながる箇所がいくつか点在
- ✓ 代表交通手段は鉄道が増加し、自動車が減少
- ✓ 市南北で交通手段に差（南部は鉄道・バスが少なく自転車・自動車利用が相対的に多い）

### 地域公共交通に関する現状

#### ○公共交通網・カバー圏域

- ✓ 鉄道や路線バス、コミュニティバスにより市内を概ねカバーできている
- ✓ ただし、一部でカバーできておらず、運行頻度も低い地域がある

#### ○利用状況

- ✓ 公共交通利用はコロナ禍以降回復傾向にあり、コミュニティバスはコロナ禍前を上回る
- ✓ くницこは北ルートが特に利用が多く混雑する場面も

#### ○運営状況

- ✓ くницこおよびあおやぎっこ車両は老朽化に伴う代替に懸念（あおやぎっこ車両は運行ルートに対し現サイズ車両の代替が無い）
- ✓ 運転手不足が深刻でギリギリの状態が続く
- ✓ 福祉有償運送も、受け入れ停止なども

## 実態の把握方法（アンケート概要）

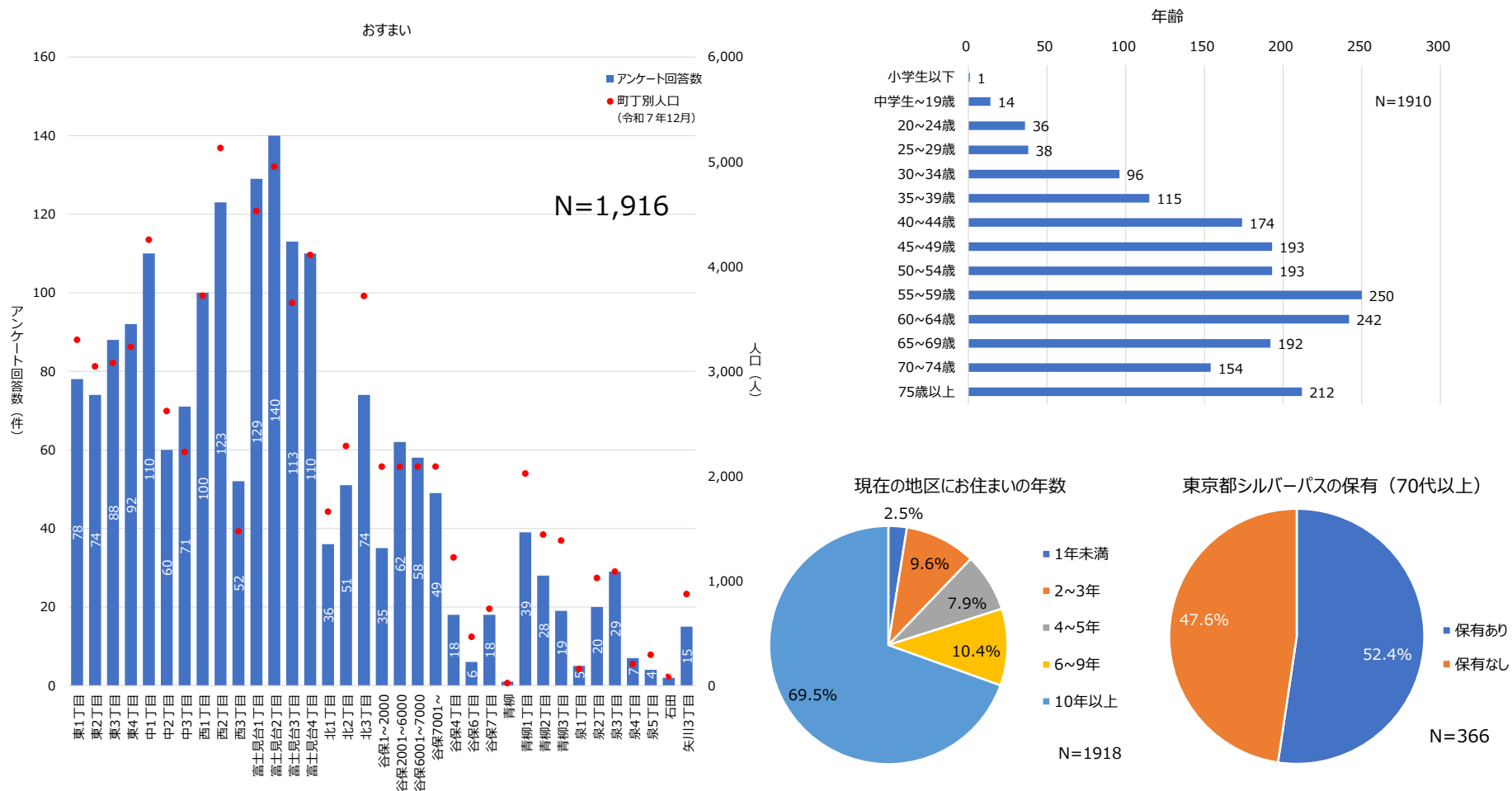
- 市民の普段の移動実態や生活圏域、行動スタイルを確認するために市民アンケート（市民意識調査）を実施した。
- くにおおよびあやぎこの利用者に対し、移動に関する現状の問題認識、今後の懸念や課題事項を捉えるために利用者アンケート（バス（ワゴン）利用者意向調査）を実施した。

### ▼アンケート概要

	市民意識調査	バス（ワゴン）利用者意識調査	
		くにお	あやぎこ
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 無作為抽出により1,000世帯にアンケート郵送配布</li> <li>● 市公式LINEにより、登録者向けにURLを送付</li> <li>● くにお健康ポイントアプリ内のアンケートフォームにて同内容を実施</li> <li>● 市の主要施設にアンケート用紙を設置、WEB回答QRコードポスターを掲出</li> <li>● 市役所、くにお旧駅舎にWEB回答用QRコードポスターを掲出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 調査員がくにおに乗りし手渡しにて450枚配布（紙またはWEBにて回答）</li> <li>● くにお車内および停留所にWEB回答用QRコード記載ポスターを掲出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● あやぎこ車内にアンケート用紙を設置（紙またはWEBにて回答）</li> <li>● あやぎこ車内および停留所にWEB回答用QRコード記載ポスター掲出</li> </ul>
調査期間	● 9/16（火）～10/6（月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 9/18（木）～10/9（木）</li> <li>※ 乗り込み調査→9/24（水）</li> </ul>	● 9/22（月）～10/21（火）
回収数	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 紙での回答：295件</li> <li>● Webでの回答：739件</li> <li>● 健康アプリでの回答：901件</li> <li>● <b>合計：1,935件</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 紙での回答：85件</li> <li>● Webでの回答：184件</li> <li>● <b>合計：269件</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 紙での回答：28件</li> <li>● Webでの回答：14件</li> <li>● <b>合計：42件</b></li> </ul>

## 市民意識調査結果（回答者の属性）

- 市民意識調査における回答者の属性は以下の通り。
- 市内の各地域の概ね人口に応じた回答が得られた。
- 回答者年齢は55～59歳が最も多い。居住年数は、10年以上が約7割を占める。

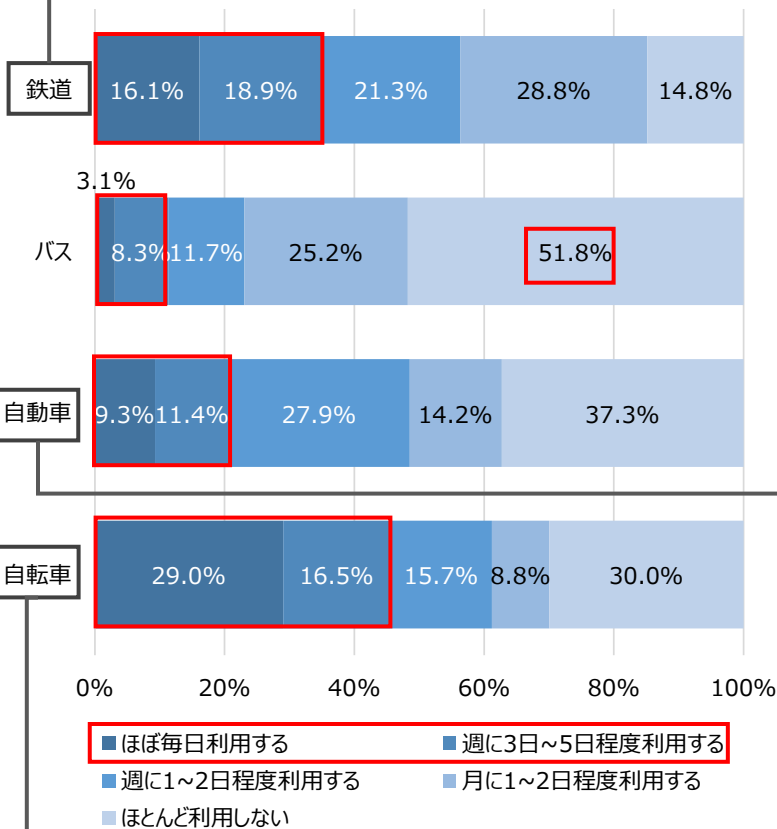


※未回答を除いて集計

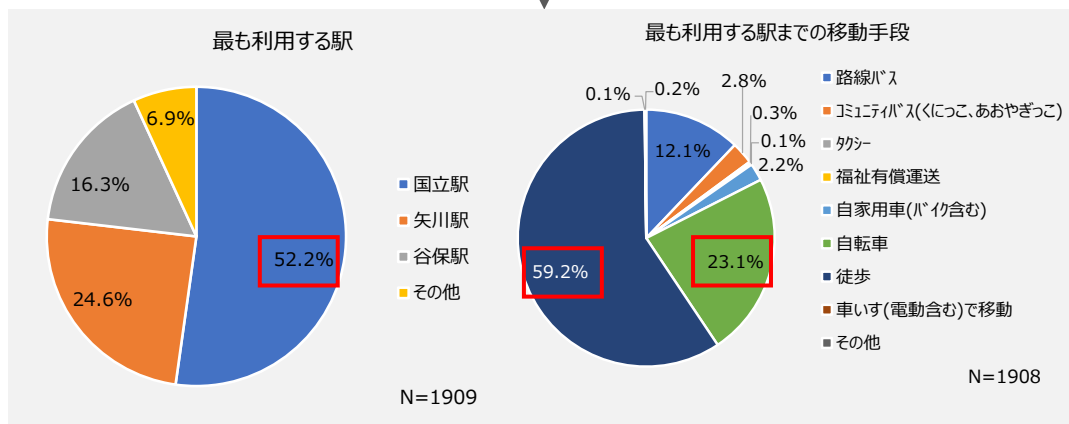
## 市民意識調査結果（交通手段別利用頻度）

- **鉄道や自転車は「ほぼ毎日利用する」または「週に3日～5日程度利用する」が多く、相対的に見て利用頻度が高い（全体の4割弱）。**
- **最も利用する鉄道駅は国立駅が半数以上占めている。また、駅までの移動手段は徒歩や自転車が多い（全体の8割以上）。**
- **バスは「ほとんど利用しない」または「月に1～2日程度利用する」が多く、鉄道や自転車と比較して利用頻度が低い。**
- **自動車は「ほとんど利用しない」または「月に1～2日程度利用する」が多く利用頻度が低いが、6割以上の市民が自動車を保有している。**

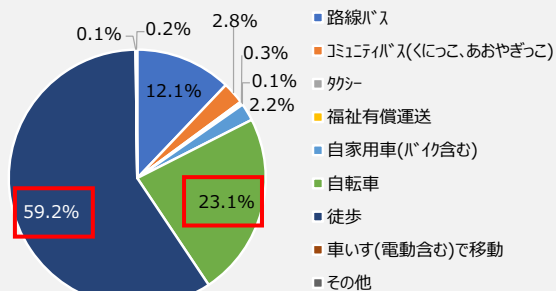
利用頻度



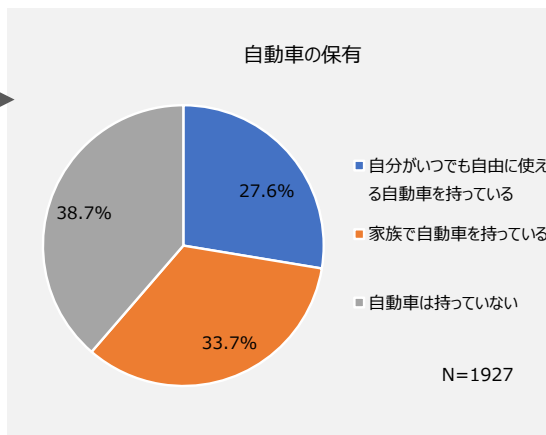
最も利用する駅



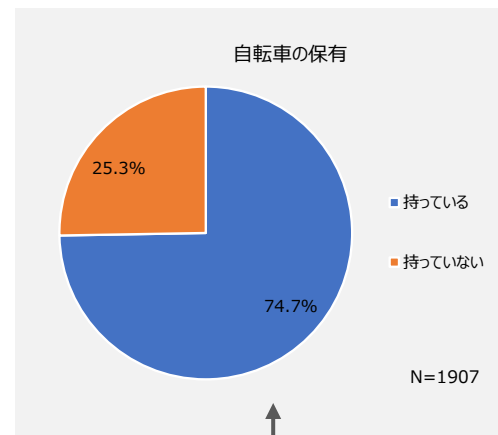
最も利用する駅までの移動手段



自動車の保有

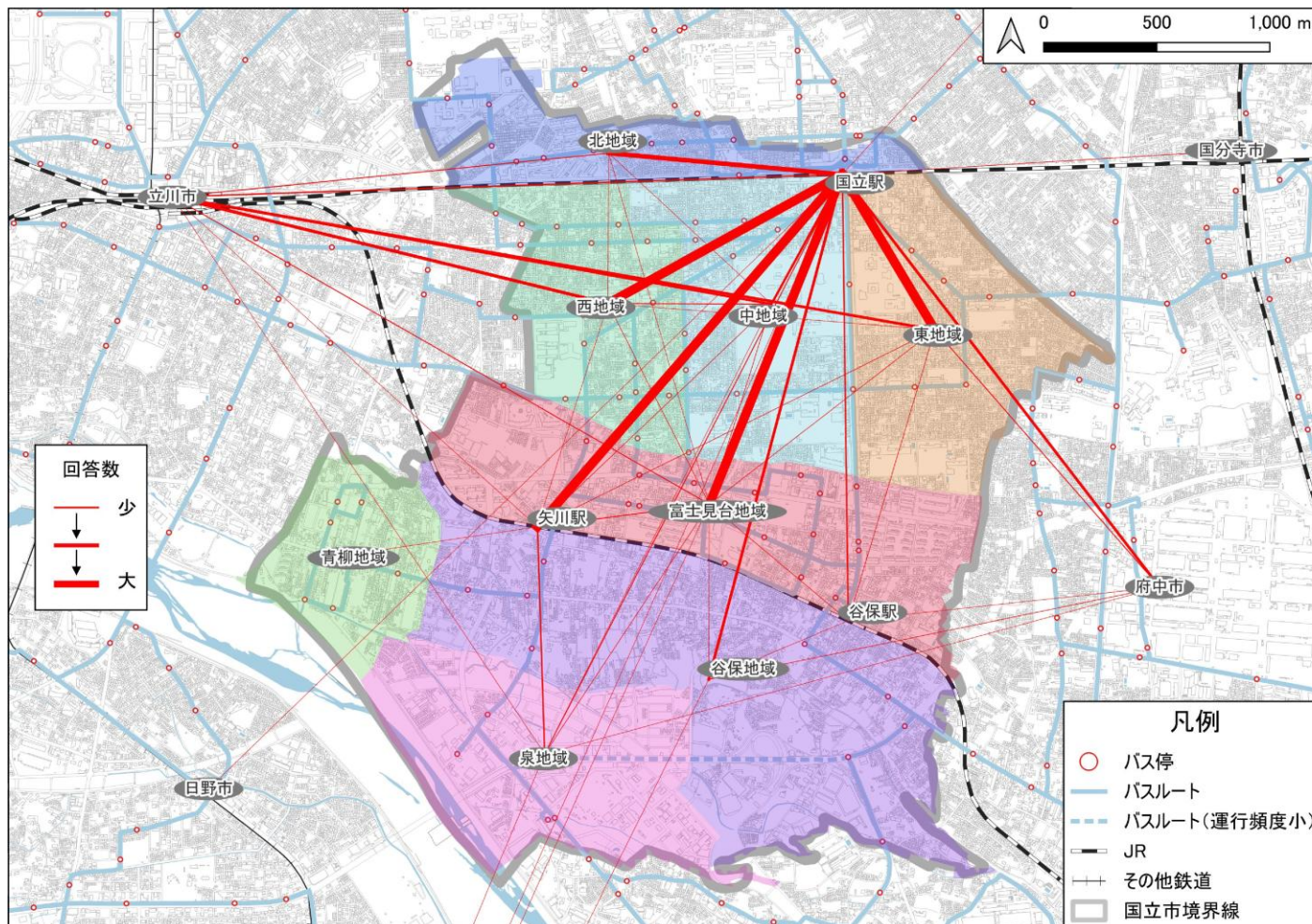


自転車の保有



## 市民意識調査結果（バス停間の移動）

- バスでの移動は、**国立駅の乗車・降車移動が多く**、特に国立駅と西地域・富士見台地域・矢川駅間の移動が多い。
- **立川市や府中市へのバス移動も多く**、立川市と西地域・中地域・東地域間、府中市と国立駅間の移動が多い。
- **南武線以南の地域から南武線以北の地域へのバスでの移動は少ない。**

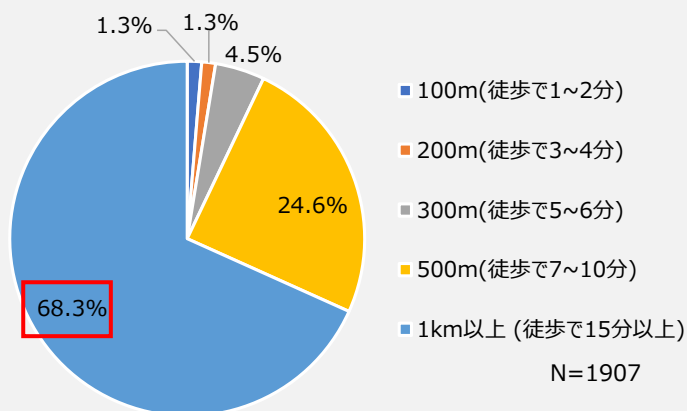


※国立駅、谷保駅、矢川駅を除くバス停は位置する地域区分ごとに集約して表示

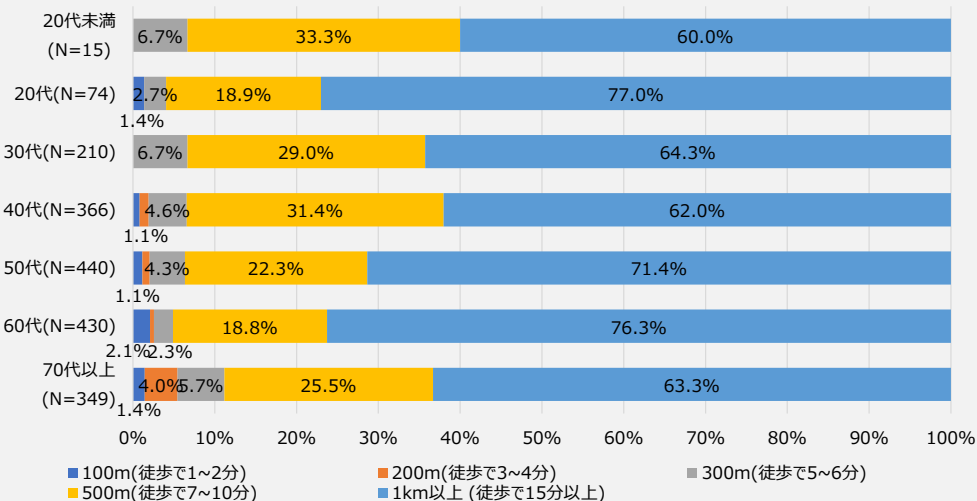
## 市民意識調査結果（徒歩での移動）

- **目的地まで徒歩で移動する場合の許容範囲は1km以上（徒歩15分以上）が最も多く、年齢による大きな違いがない。**
- **鉄道駅までの利用手段では60代以上で徒歩や自転車での移動が減少し、路線バスでの移動が増加する。**

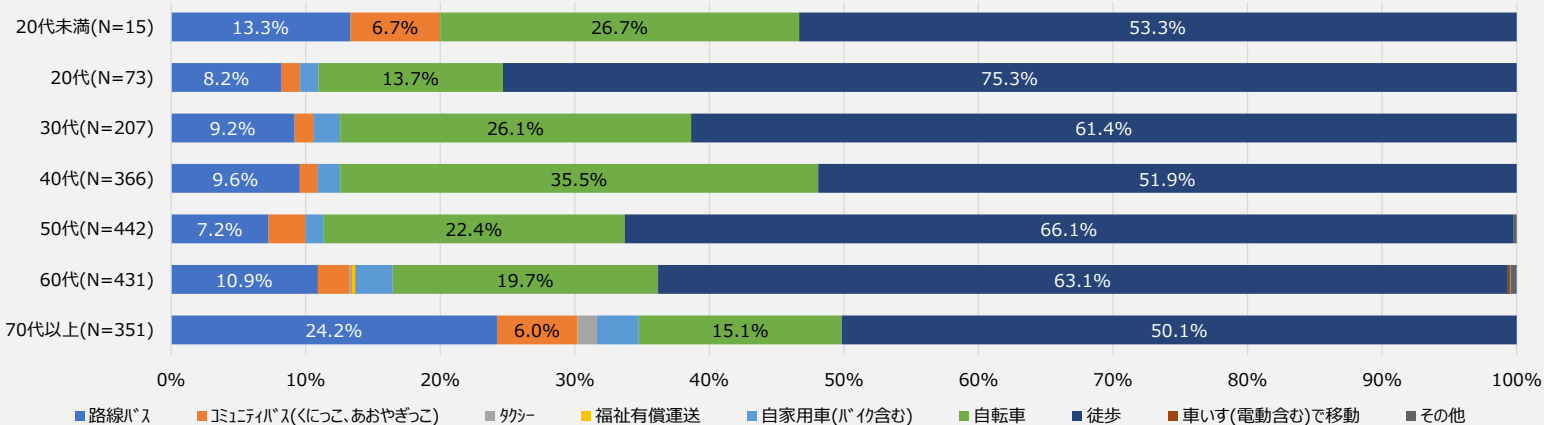
目的地まで徒歩で移動する場合の許容範囲



目的地まで徒歩で移動する場合の許容範囲×年齢別



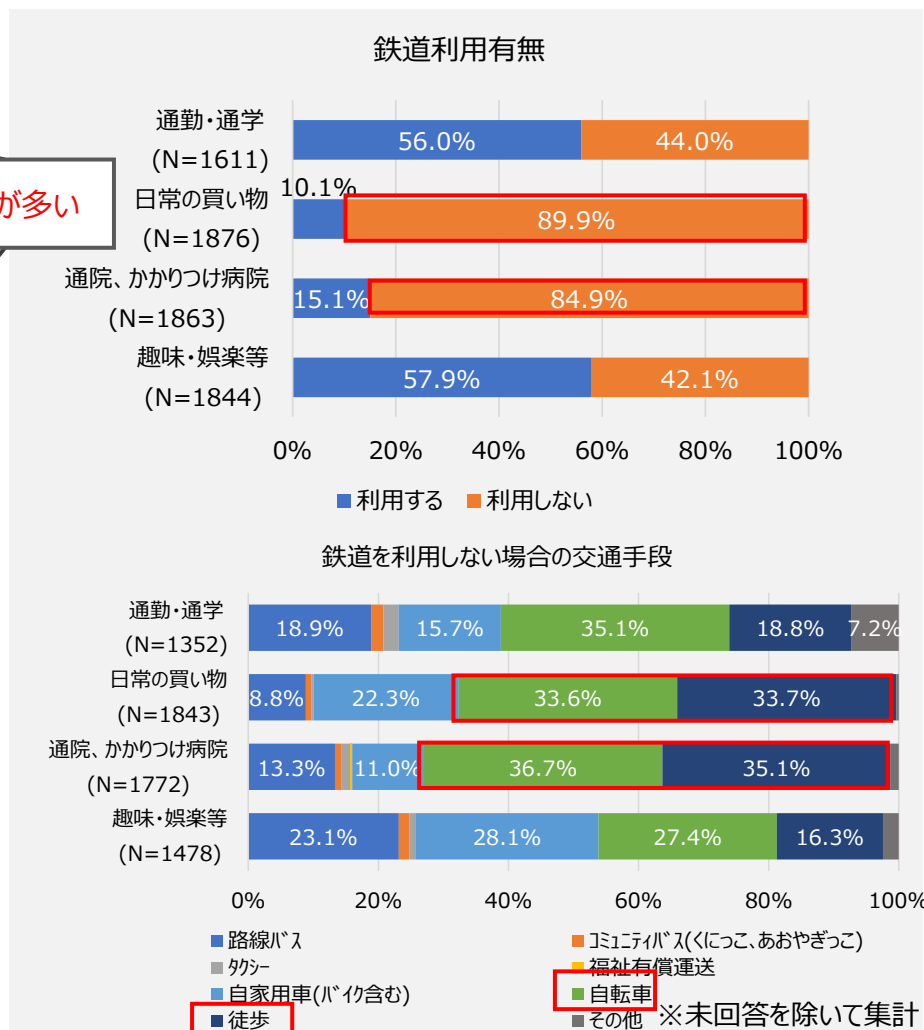
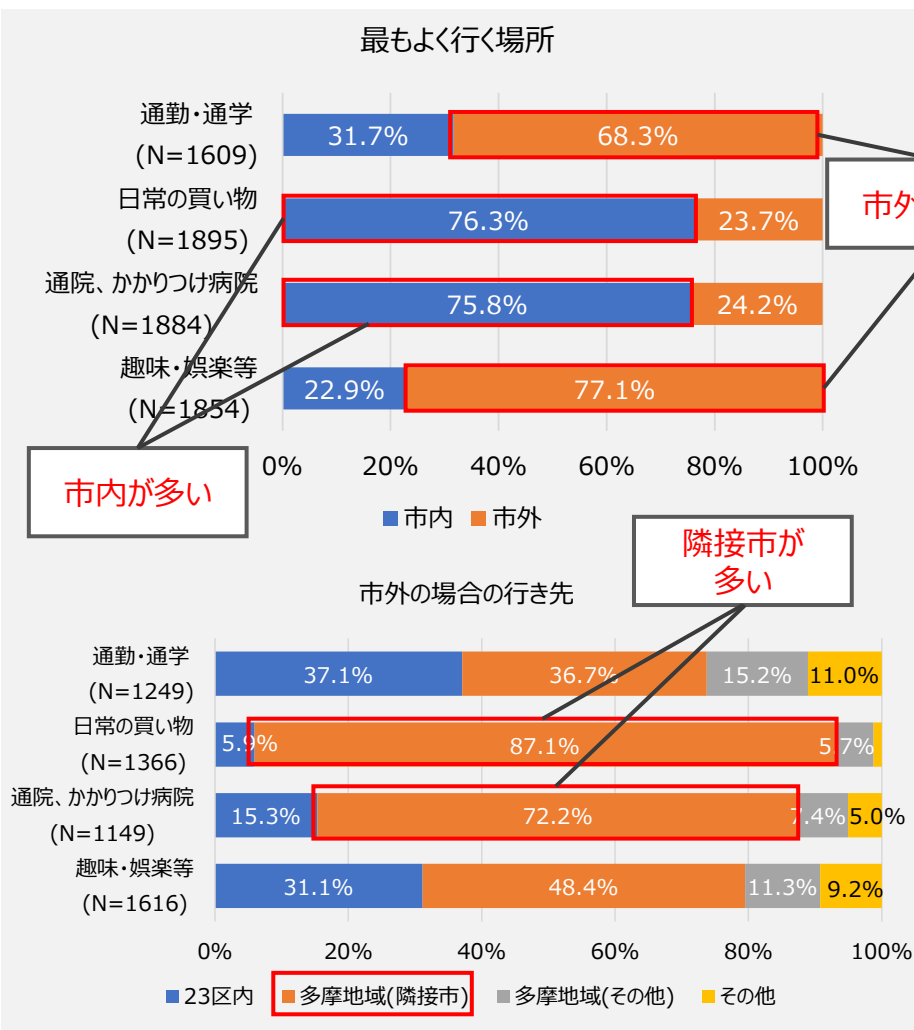
最も利用する駅までの利用手段×年齢別



※未回答を除いて集計

## 市民意識調査結果（目的別の交通行動）

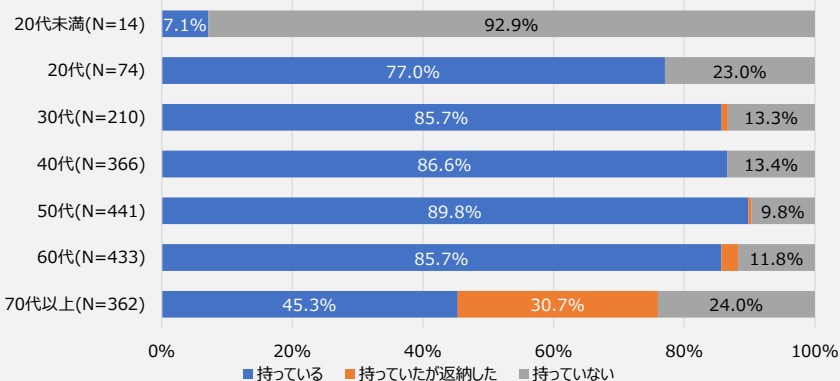
- 通勤・通学および趣味・娯楽等は市外への移動が多く、買い物および通院は市内が多い。
- 市外の場合の行き先では、買い物および通院は隣接市が多く、通勤・通学および趣味・娯楽等は23区内も多い。
- 買い物や通院では鉄道の利用が少なく、徒歩・自転車が多い。



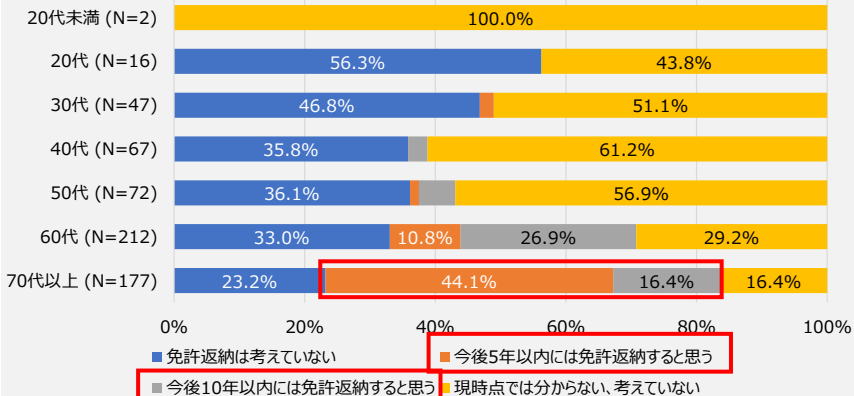
## 市民意識調査結果（運転免許）

- 免許返納のご意向では、「今後5年以内に返納すると思う」または「今後10年以内に返納すると思う」が高齢になるほど増加し、70代では全体の6割が10年以内に返納する意向となる。
- 免許返納後の移動手段の見込みでは、高齢者ほど徒歩の利用が少なく、路線バスが多い。

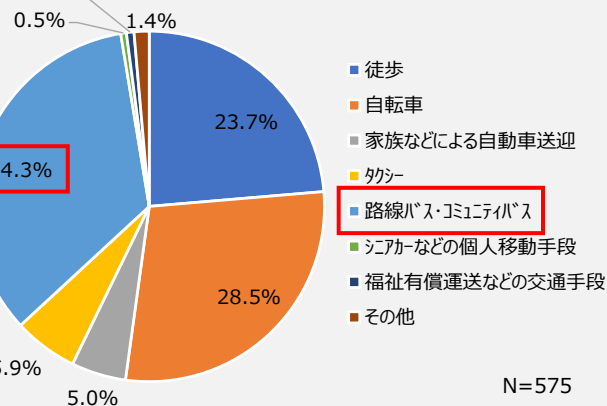
自動車運転免許の保有×年齢別



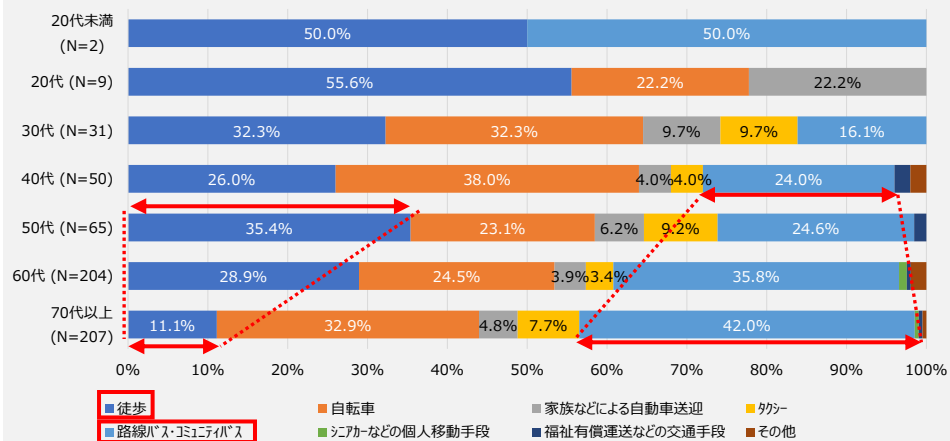
免許返納のご意向について



免許返納後の移動手段の見込み



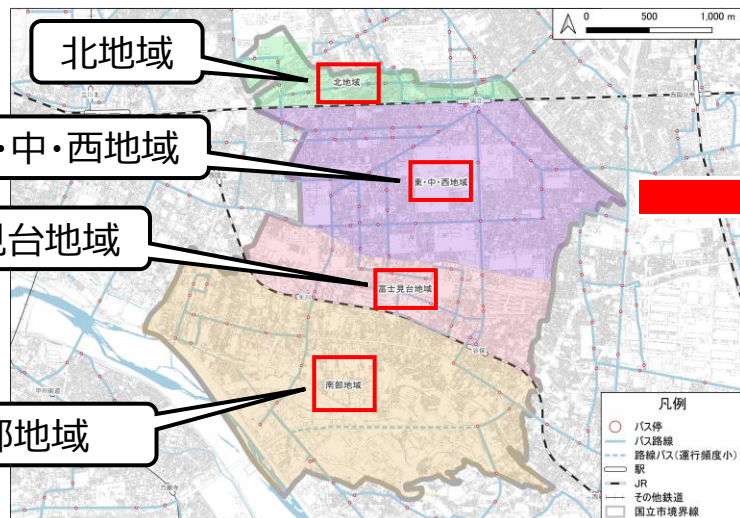
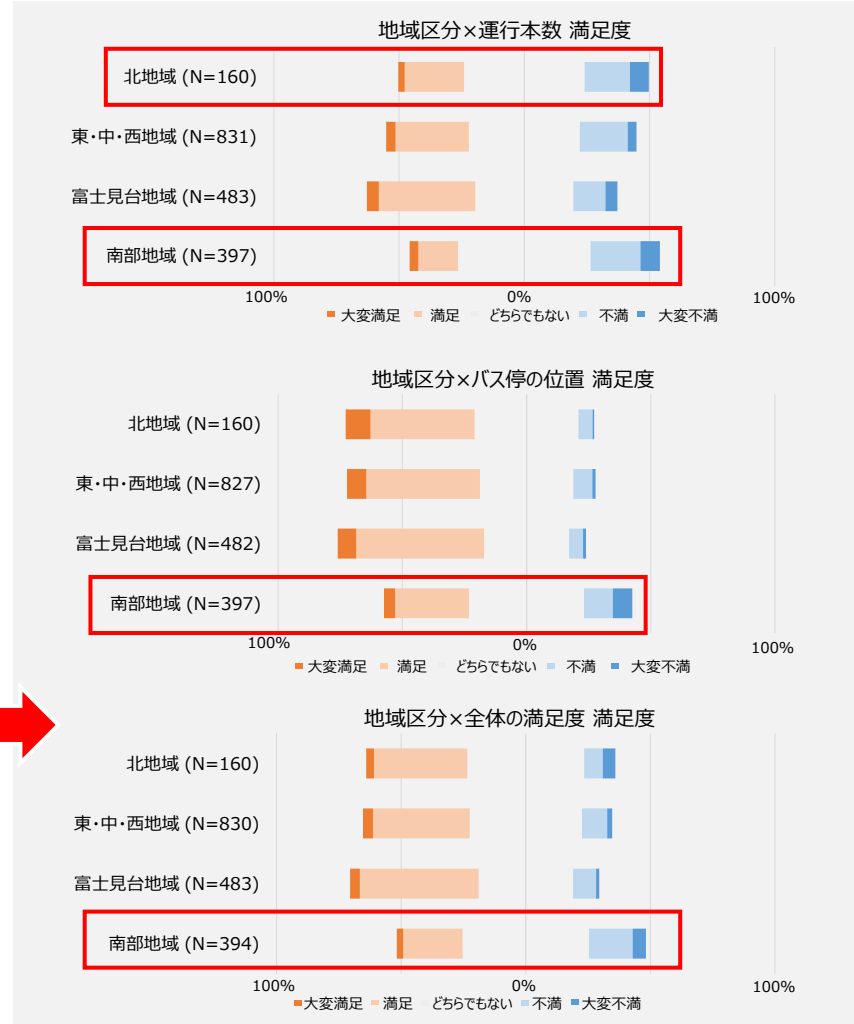
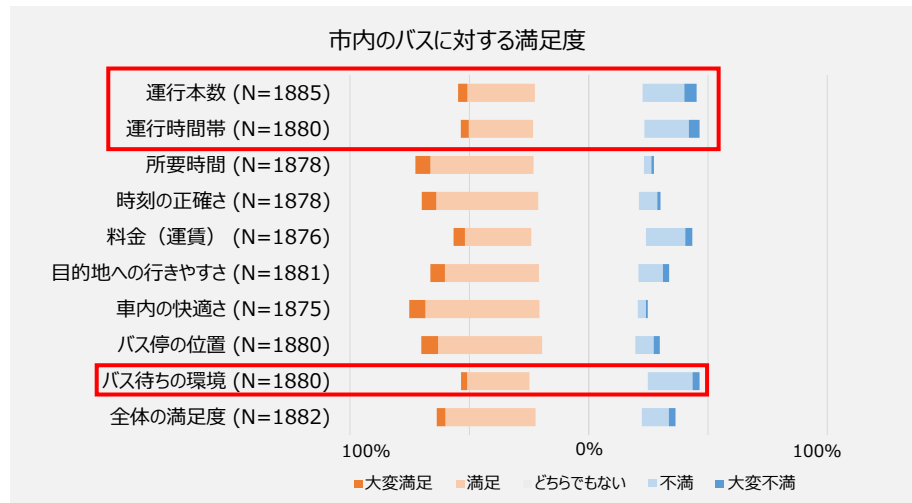
免許返納後の移動手段の見込み×年齢別



※未回答を除いて集計

## 市民意識調査結果（市内のバスに対する満足度）

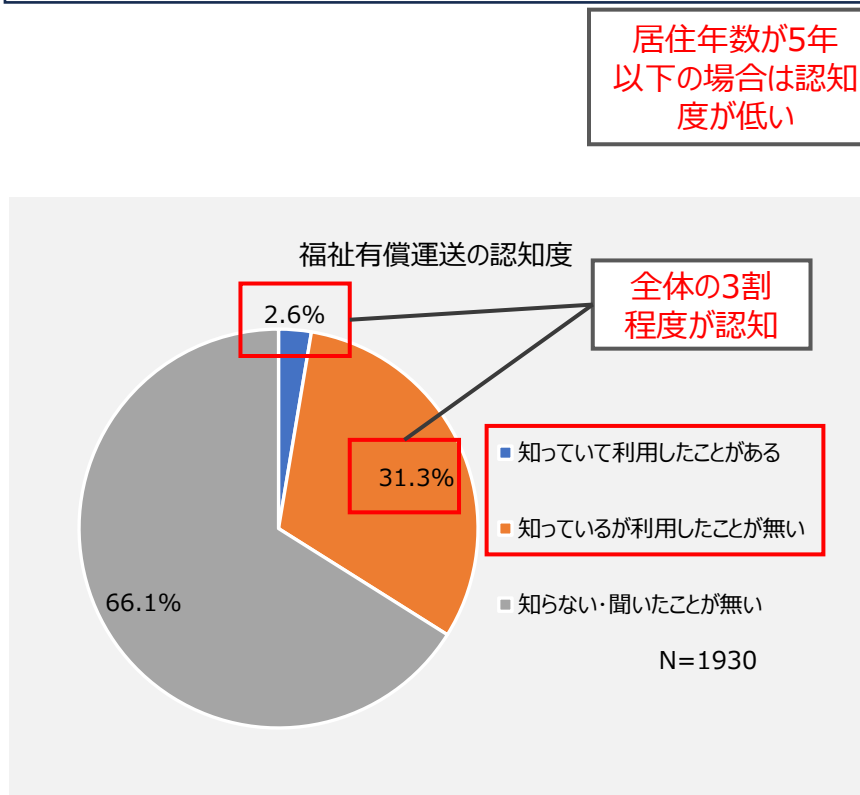
- 市内のバスに対する満足度は、全体的に満足している回答が多いが、運行本数や運行時間帯、バスの待ち環境では不満の回答も多い。
- 地域区別に見ると、運行本数や運行時間帯、バス停の位置、目的地への行きやすさにおいて南部地域で不満の回答が多い。
- また、運行本数や運行時間帯は北地域でも不満の回答も多い。



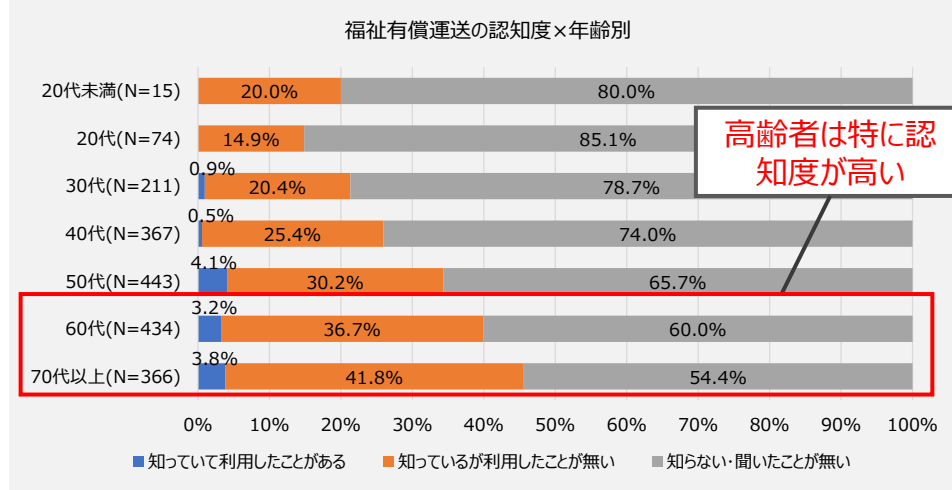
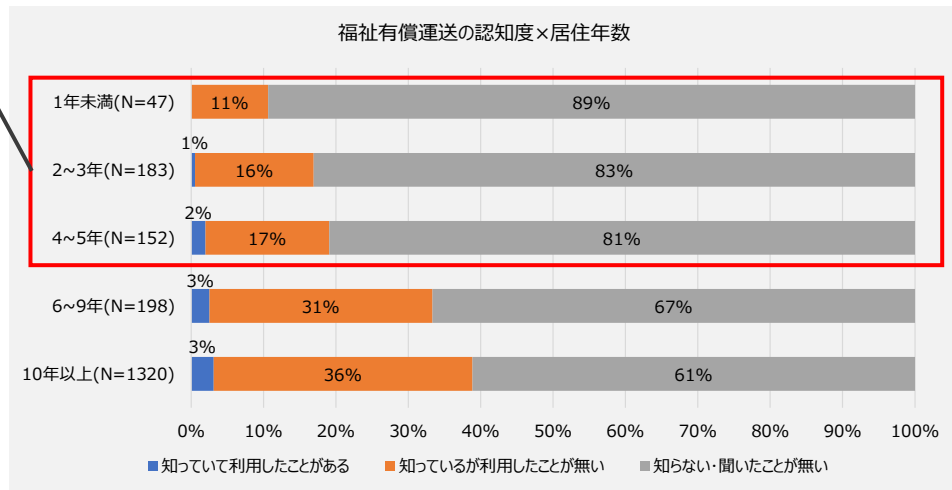
※未回答を除いて集計

## 市民意識調査結果（福祉有償運送の認知度）

- **福祉有償運送について**、「知らない・聞いたことが無い」が全体の3割程度を占めている。
- 認知度は高齢になるほど認知されており、**特に利用ニーズが高いと想定される60代以上の高齢者では全体の4割以上が認知している。**
- 一方で**居住年数が5年以下の場合**は認知度が全体2割と低い傾向にある。



居住年数が5年以下の場合  
は認知度が低い

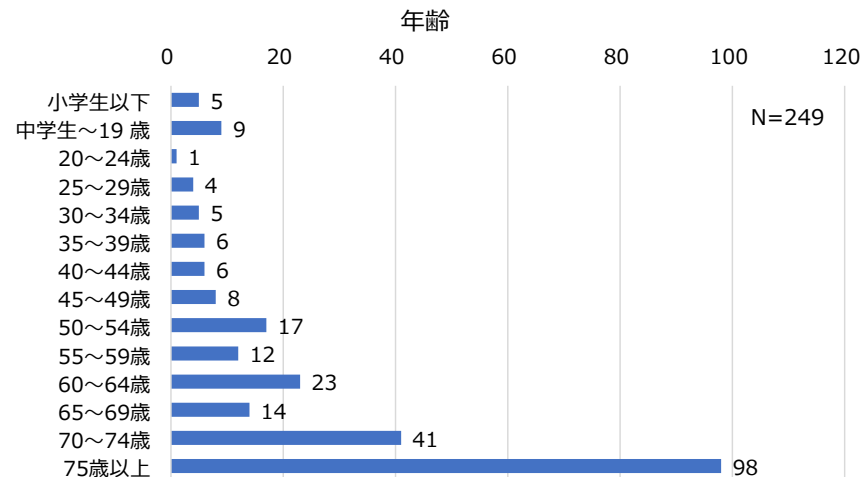
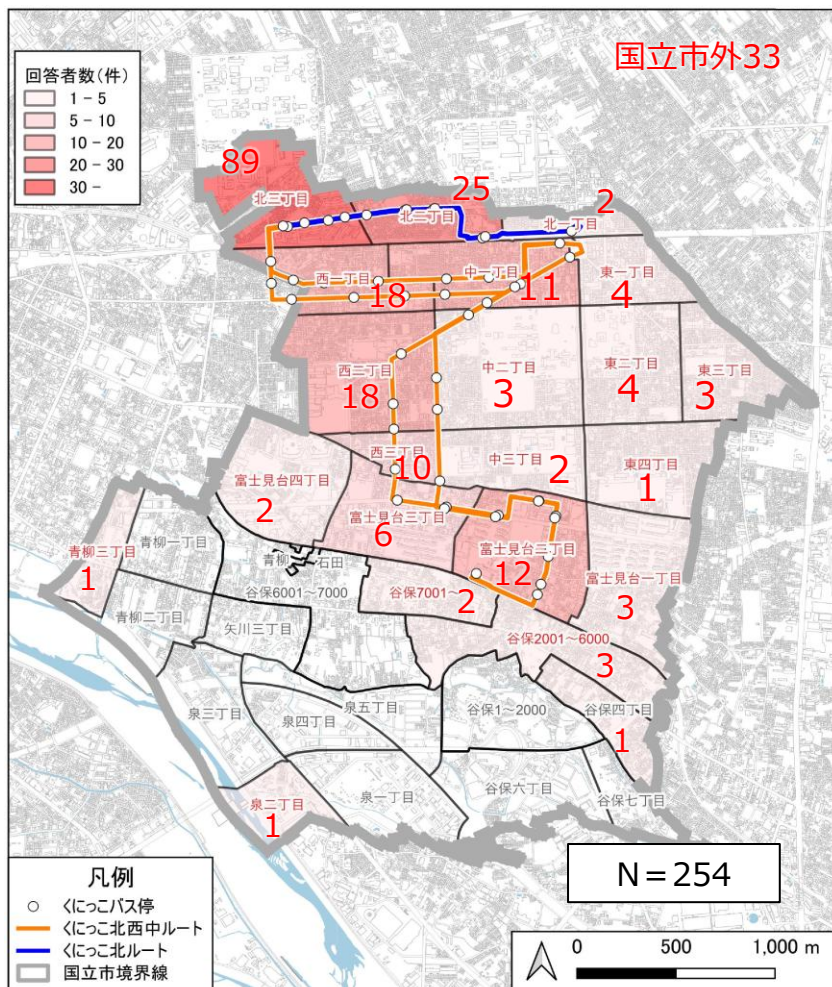


高齢者は特に認知度が高い

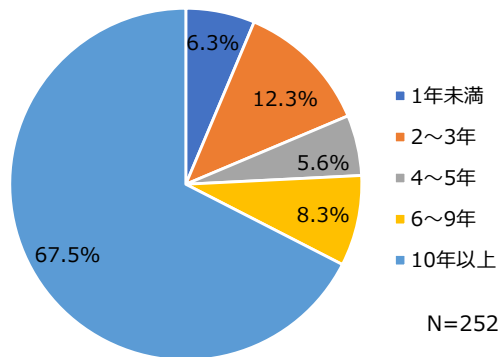
## くにお利用者意識調査（回答者の属性）

- くにお利用者意識調査における回答者の属性は以下の通り。
- 市内の各地域から回答が得られたが、特に北3丁目地域が多い。
- 回答者年齢は75歳以上が最も多い。居住年数は、10年以上が約7割を占める。

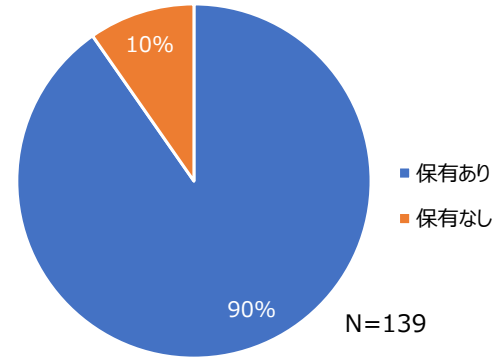
### ▼回答者のお住まい（図中の数字は回答件数を示す）



現在の地区にお住まいの年数



東京都シルバーパスの保有（70代以上）

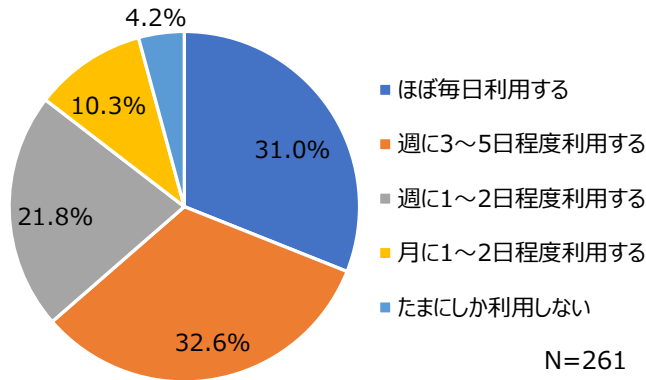


※未回答を除いて集計

## くにお利用者意識調査（利用状況）

- くにおこの利用者のバス利用頻度では、「ほぼ毎日利用する」または「週に3日～5日程度利用」が多く、利用頻度が高い（全体の6割程度）。
- **乗車および降車停留所は北3丁目エリアのバス停が多い。**

国立市内のバス利用頻度



### ▼乗降所ペアランキング

乗車停留所 → 降車停留所	回答数
1 北第一公園西 → 国立駅北口	38
2 国立駅北口 → 北第一公園西	21
3 4号棟東 → 国立駅北口	15
4 国立駅北口 → 北市民プラザ	14
5 北市民プラザ → 国立駅北口	12
6 国立駅南口 → 音高	8
7 国立駅北口 → 4号棟東	7
8 北第一公園西 → 国立駅子育て支援施設前	6
8 北市民プラザ → 国立駅南口	6
8 北福祉館 → 国立駅北口	6
8 北市民プラザ → くにたち福祉会館	6

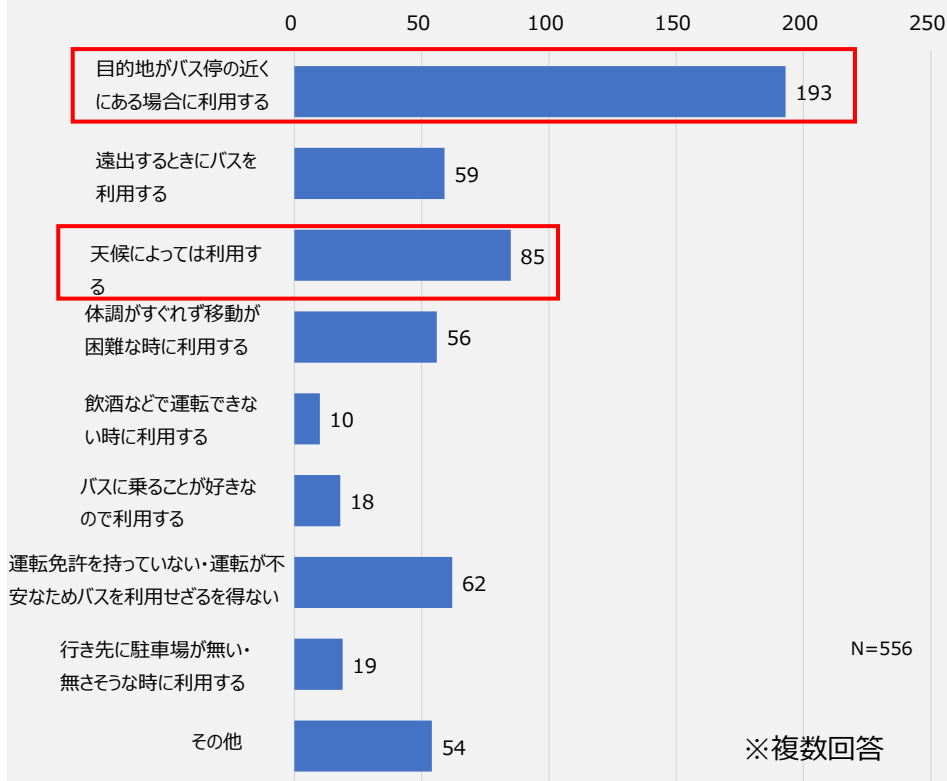
## 北・北西中ルート路線図



## くにお利用者意識調査（バス利用の場面等）

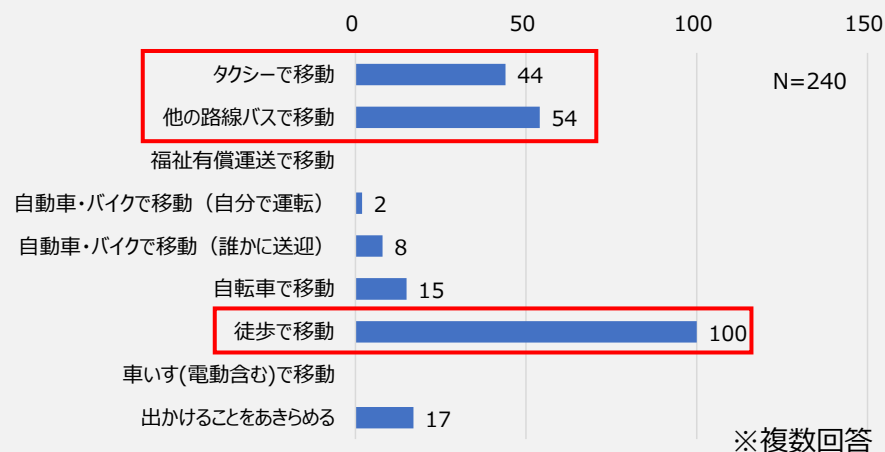
- バスを利用する場面では、「目的地がバス停の近くにある場合に利用する」が最も多く、次いで「天候によっては利用する」が多い。
- くにおが利用できない場合の移動手段（代替手段）では、「徒歩」が最も多く、次いで「他の路線バス」、「タクシー」が多い。
- タクシーの利用は「たまにしか利用しない」が最も多く、くにおの代替手段の回答が多いものの、利用頻度は低い。

バスを利用する場面

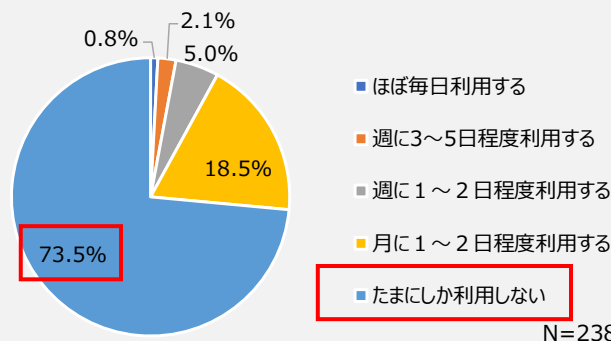


その他：「通勤・通学」が19件、「歩行が困難」が8件あり、他は「駅までの利用」、「バス以下手段がない」などの回答があったがいずれも5件以下

今回、もしバスが使えなかったら、どのように移動しましたか



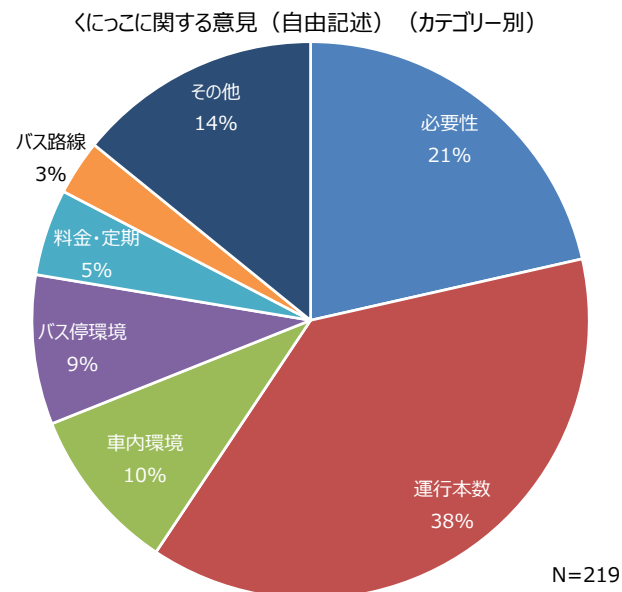
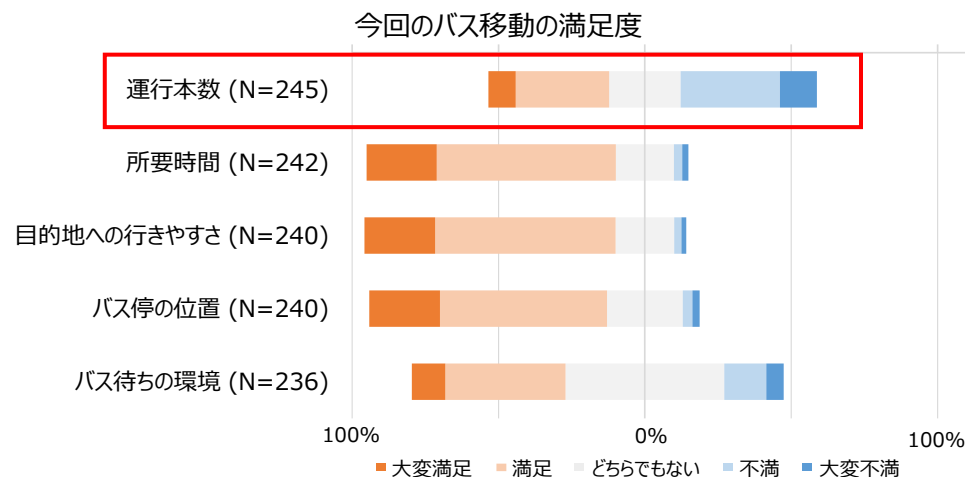
普段の移動でタクシーはどれくらい使いますか



※未回答を除いて集計

## くにつこ利用者意識調査（満足度/自由意見）

- くにつこの満足度では、全体的に満足している回答が多いが、運行本数では不満の回答が多い。
- 自由記述においても運行本数に関する意見が多く、増便を望む声が多い。
- 継続運行を望む声も多く、増便を望む声も多いことから、利用者からは重要な移動手段として利用されていることが伺える。



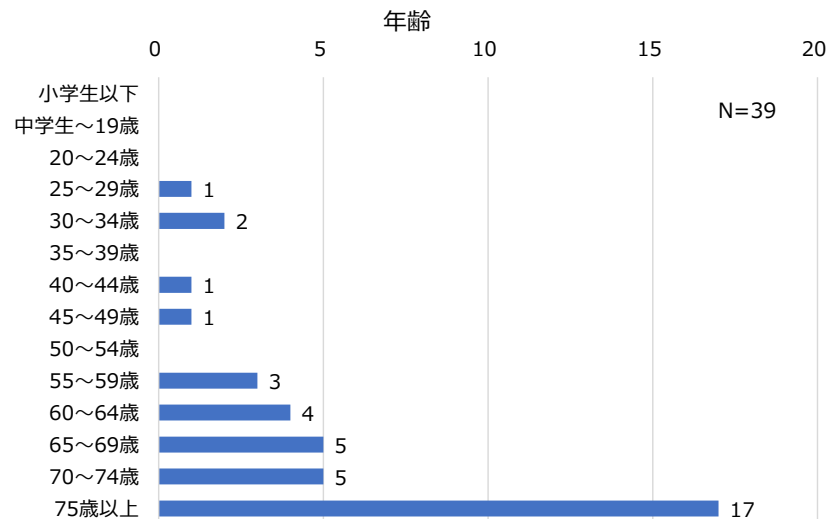
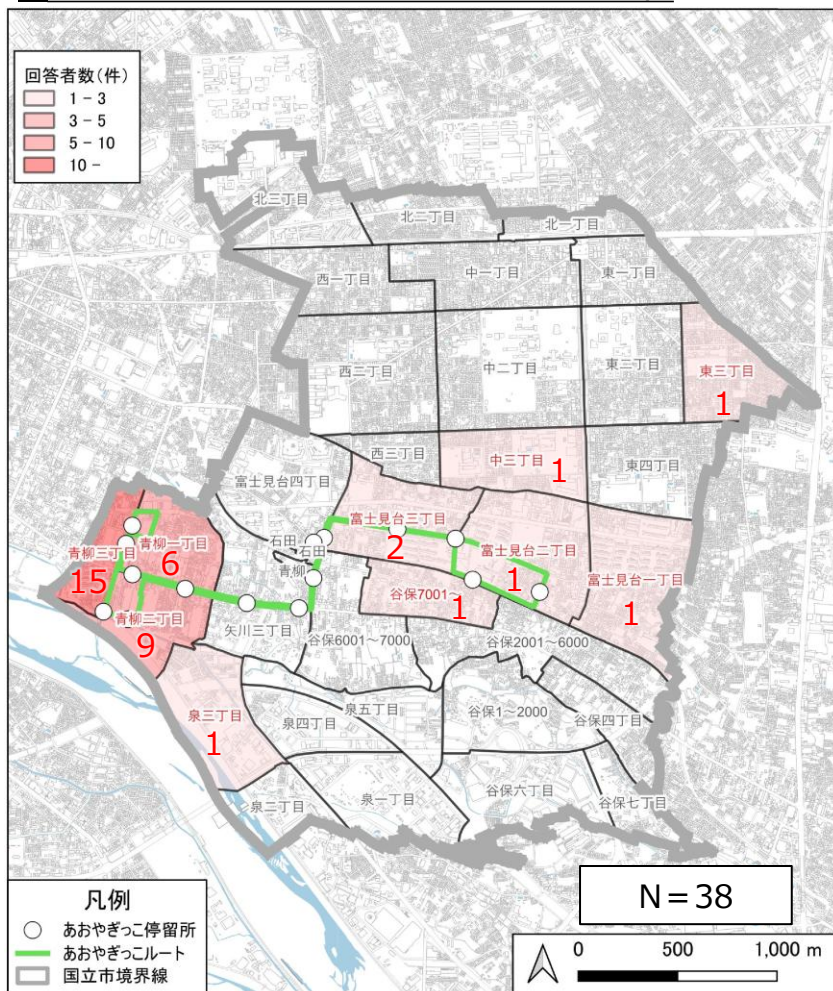
※複数項目の記述があった場合は分けて集計（実サンプル数は180件）

項目	集計内容	備考
必要性	● 継続運行を望む声、日ごろの感謝の声、などを集計	
運行本数	● 運行本数が少ない、増やしてほしい、などの意見を集計	
車内環境	● 車内が混雑・狭い、車両規格を大きくしてほしい、などの意見を集計	
バス停環境	● 屋根がほしい、乗り場をわかりやすくしてほしい、などの意見を集計	● 半数が国立駅を名指し、他は具体のバス停名称なし
料金・定期	● 料金が低い、定期を導入してほしい、などの意見を集計	
バス路線	● バス停を設置してほしい、バスルートを伸ばしてほしい、などの意見を集計	
その他	● 上記以外の意見を集計	

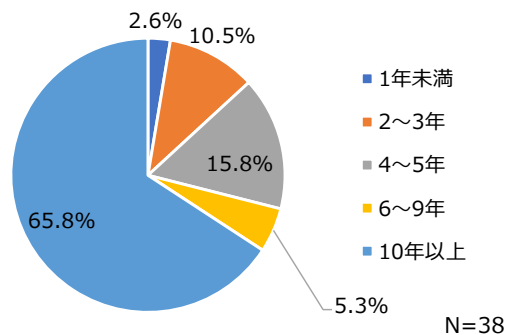
## あおやぎっこ利用意識調査（回答者の属性）

- あおやぎっこ利用者意識調査における回答者の属性は以下の通り。
- 市内の各地域から回答が得られたが、特に青柳1丁目～3丁目地域が多い。
- 回答者年齢は75歳以上が最も多い。居住年数は、10年以上が約7割を占める。

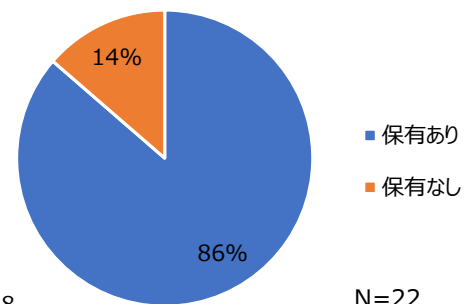
### ▼回答者のおすまい（図中の数字は回答件数を示す）



現在の地区にお住まいの年数



東京都シルバーパスの保有

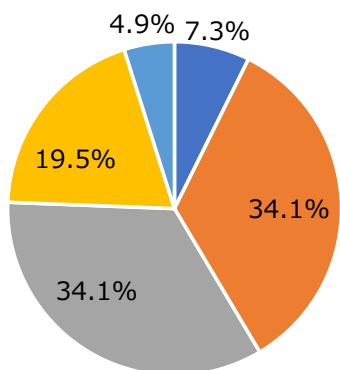


※未回答を除いて集計

## あおやぎっこ利用意識調査（利用状況）

- あおやぎっこの利用者のバス利用頻度では、「週に3日～5日程度利用」や「週に1日～2日程度利用」が多く、利用頻度はくっこ利用者と比較して少ない。
- 降車停留所は矢川駅が多く、特に青柳南アパート東から乗車して矢川駅で降車する利用が多い。

国立市内のバス（あおやぎっこを含む）利用頻度



- ほぼ毎日利用する
- 週に3～5日程度利用する
- 週に1～2日程度利用する
- 月に1～2日程度利用する
- たまにしか利用しない

N=41



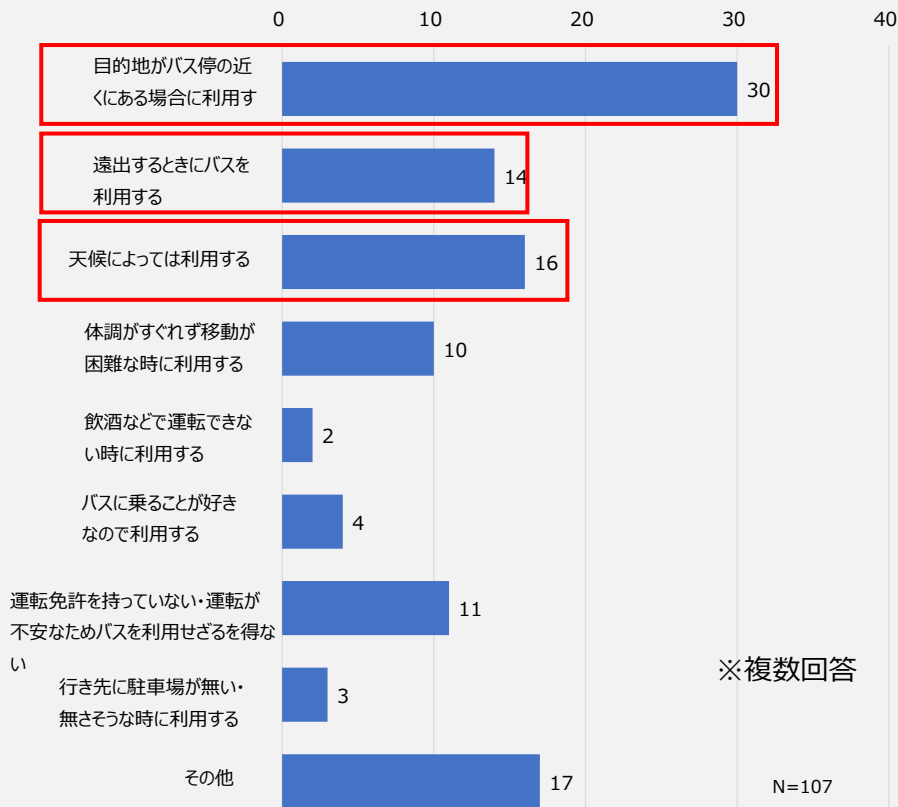
	乗車停留所 → 降車停留所	回答数
1	青柳南アパート東 → 矢川駅	11
2	青柳福祉センター → 矢川駅	4
3	みのわ通り入口 → 矢川駅	2
4	緑川東公園 → 矢川駅	2
5	武蔵野の路 → 矢川駅	2
6	矢川駅 → 青柳南アパート東	2
7	緑川 → 矢川駅	2
8	青柳南アパート東 → 国立市役所	1
8	谷保駅西 → 緑川東公園	1
8	矢川駅 → 青柳福祉センター	1
8	矢川駅 → 武蔵野の路	1
8	矢川駅 → 緑川	1
8	矢川駅 → 緑川東公園	1
8	第三団地・保健センター → 緑川	1
8	青柳福祉センター → 谷保駅西	1
	合計	33

※未回答を除いて集計

## あおやぎっこ利用意識調査（利用場面）

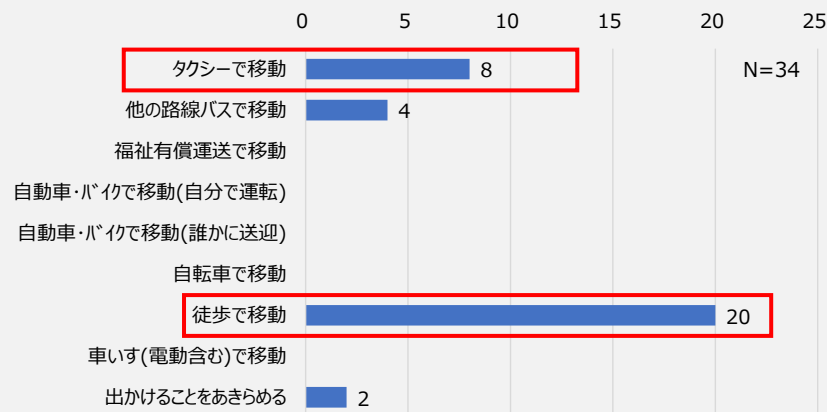
- **バスを利用する場面**では、「**目的地がバス停の近くにある場合に利用する**」が最も多く、次いで「**天候によっては利用する**」、「**遠出するときにバスを利用**」が多い。
- あおやぎっこを利用できない場合の移動手段（代替手段）では、「**徒歩**」が最も多く、次いで「**タクシー**」が多い。
- **タクシーの利用は「たまにしか利用しない」が最も多く、あおやぎっこの代替手段の回答が多いものの、利用頻度は低い。**

バス（あおやぎっこ含む）を利用する場面

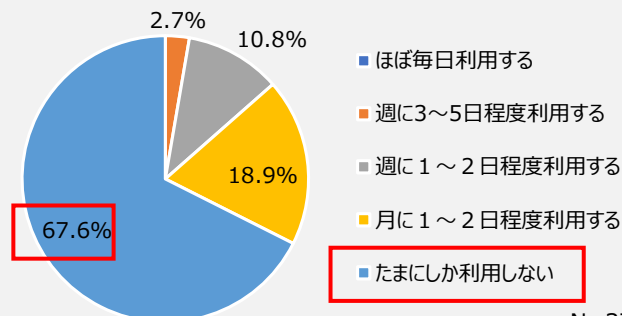


その他：「目的地まであおやぎっこしかない」旨の回答（4件）や「最寄り駅まで利用する」旨の回答（3件）など

今回、もしバスが使えなかったら、どのように移動しましたか



普段の移動でタクシーはどれくらい使いますか

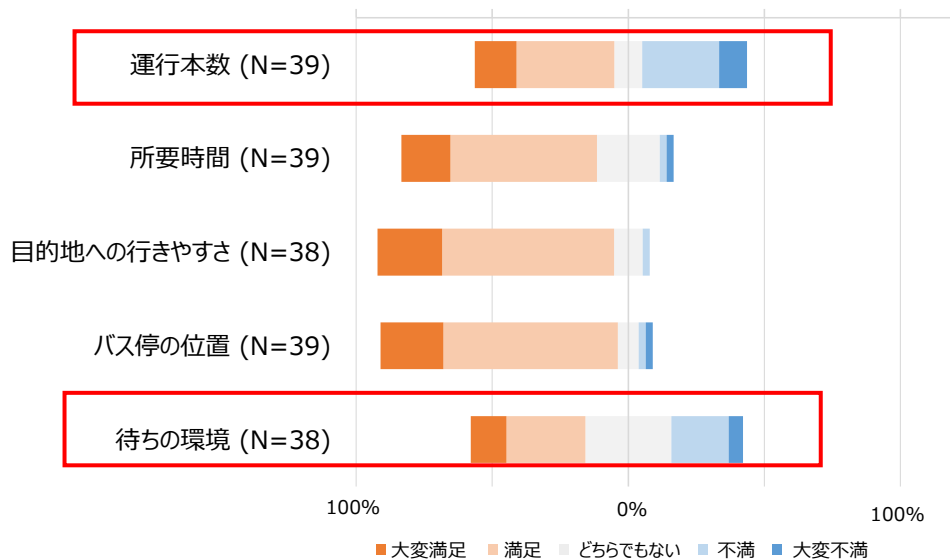


※「ほぼ毎日利用する」の回答はなし

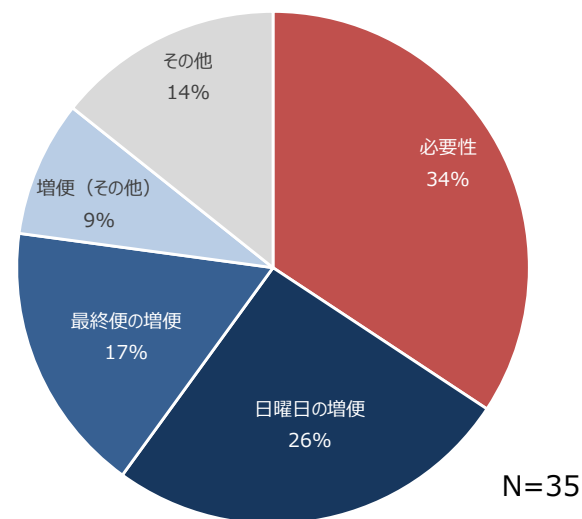
## あおやぎっこ利用者意識調査（満足度/自由意見）

- あおやぎっこの満足度では、**全体的に満足している回答が多いが、運行本数や待ち環境では不満の回答が多い。**
- 自由記述においても増便に関する意見が多く、特に**日曜日の増便や最終便の増便を望む声が多い。**
- **継続運行を望む声も多く、増便を望む声も多いことから、くにごと同様に利用者からは重要な移動手段として利用されていることが伺える。**

今回のあおやぎっこの移動の満足度



あおやぎっこに関する意見（カテゴリー別）



※複数項目の記述があった場合は分けて集計（実サンプル数は32件）

項目	集計内容	備考
必要性	● 継続運行を望む声、日ごろの感謝の声、などを集計	
日曜日の増便	● 日曜日の運行（増便）を望む声を集計	● 日曜日と12/31～1/3は運休
最終便の増便	● 最終便を現状より遅く（増便）することを望む声を集計	● 18:00矢川駅（ジョナサン前）発～18:19矢川駅（メルカード商店街入口）着が最終便（22便目）
増便（その他）	● 日曜日や最終便など具体的な内容の記載がなく、増便を望む声を集計	● 矢川駅～緑川方面 30分間隔で22便 ● 矢川駅～市役所方面 60分間隔で8便
その他	● 上記以外の内容を集計	● 具体的な回答 歩行器が乗せづらい、運行時間の遅延、日よけの設置、ミニバスにしてほしい

## 中間まとめ②

- 移動に関する実態より、地域公共交通に現状を整理した。

### ▼現状整理の内容

#### オープンデータや事業者提供資料に基づき整理

##### 国立市の概況

- 人口の見通し
- 土地利用状況
- 主要施設分布
- 道路交通状況

##### 国立市の 地域公共交通に 関する現状

- 鉄道
- 路線バス
- コミュニティバス
- コミュニティワゴン
- 福祉的な交通
- 自転車

#### アンケート調査結果に基づき整理

##### 移動に関する実態

- 市民意識調査結果  
(基礎集計、クロス集計)
- バス利用者調査結果  
(基礎集計、クロス集計)

### 市民意識調査

#### ○公共交通の利用傾向

- ✓ 鉄道や自転車の利用頻度が高く、バス利用は相対的に利用頻度が低い
- ✓ 駅までの移動手段は徒歩や自転車が多いものの、バスでの移動は国立駅の乗降が多い

#### ○バスの利用状況

- ✓ 国立駅へ向かう移動が多い
- ✓ 立川市や府中市へのバス移動も見られる
- ✓ バスは全体的に満足度が高い
- ✓ 一部地域では運行本数や運行時間帯、バス待ち環境などに不満の声も一定数あり
- ✓ 北地区は運行本数、南部地域は全体の満足度も低い

#### ○公共交通利用の見通し

- ✓ 自動車は利用頻度が低いものの保有している
- ✓ 免許返納後はバス利用の意向

### バス（くにっこ）利用者調査

- ✓ くにご北ルートは利用が多く、利用者は日常的利用者が6割以上
- ✓ くにごの利用は、目的地がバス停の近くにある場合や天候によって利用されている
- ✓ バス移動の満足度は高いものの、運行本数に関する不満も見られる

### ワゴン（あおやぎっこ）利用者調査

- ✓ 青柳南アパート東から矢川駅の利用が多く、利用者はくにこと比較して日常的利用者が少ない。
- ✓ あおやぎこの利用は、目的地がバス停の近くにある場合や天候、遠出する際に利用されている
- ✓ バス移動の満足度は高いものの、運行本数や待ち環境に関する不満も見られ、日曜日や夜間の運行を望む声も多い。

## 現状のまとめ

- 前述した中間まとめ①と②を踏まえ、地域公共交通に関する現状を以下の通り整理した。

オープンデータや事業者  
提供資料に基づき整理

国立市の概況

国立市の  
地域公共交通に  
関する現状

アンケート調査結果に  
基づき整理

移動に関する実態

## 現状のまとめ

## ● 人口減少、高齢化が進み、免許返納後はバス移動にも期待が寄せられている

- ・出歩くことが出来る高齢者はバス停までの徒歩移動もいとわない → 路線・コミュニティバスの維持
- ・シルバーパス活用による利用促進 → 情報提供、PR

## ● 路線バス・コミュニティバスは場所によって利用に偏りがある

- ・コミュニティバスとしての容量を超えそうな路線 → 路線バス化を検討
- ・利用需要が少ない路線 → 需要に応じたサービスの提供

## ● 国分寺崖線以南など、バス利用の利便性が低い地域は、施設立地も低密度

- ・バス空白地域で利用密度が低いところ（今後も増加が見込めないところ）  
→ 効率的な移送手段の検討や福祉的な交通でカバー

## ● バス運行本数に不満が多い一方、深刻なドライバー不足で現状維持も困難に

- ・事業者と継続的に調整 → ドライバー募集等で行政が協力できること
- ・休憩や時間調整箇所など → 就業環境向上に資する事項の検討

## ● 福祉的な交通は、多様なニーズと多様なサービスがあり煩雑で選択しづらい

- 情報を整理して発信し、自身にあった移送サービスを選びやすくすることを検討