

2026.06.16

**国立市
地域公共交通計画
(骨子案)**

202●年●月●日

国 立 市

国立市地域公共交通計画の策定にあたって

市長の挨拶

内容

1. はじめに	1
1.1. 計画の目的	1
1.2. 計画の位置づけと役割	2
2. 上位・関連計画における位置づけ	4
2.1. 国立市の計画	4
2.2. 東京都の計画	12
3. 本市の地域公共交通に関する現状と課題	15
3.1. 本市の地域公共交通に関する現状	15
3.2. 本市の地域公共交通に関する課題	38
4. 基本的な方針	39
4.1. 基本理念・目標	39
4.2. 目指すべき将来公共交通ネットワーク	40
4.3. 基本方針	45
5. 目標達成に向けた施策	46
6. 計画の推進及び評価方法	48
6.1. 評価指標(KPI)と目標値	48
6.2. 計画の推進体制	49
6.3. モニタリングの方法	49
7. 用語集	50

1. はじめに

1.1. 計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

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(平成 19 年法律第 59 号、令和 5 年改正)に基づく計画で、地域の移動ニーズを踏まえ、自治体関係者と協議しながら、将来の公共交通のビジョンと実現に向けた事業体系を示す公共交通マスタープランであり、地域にとって望ましい公共交通の姿を示すものとされています。令和 2(2020)年の法改正に伴い「地域公共交通計画」が規定され、策定が自治体の努力義務となりました。

(2) 計画策定の背景

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ます。また、福祉的な交通は公共交通での移動が困難なしょうがいしゃや高齢者を対象とした福祉有償運送や介護タクシーなどが運行しています。

本市では、平成 25(2013)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ました。

「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ます。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ます。

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おり、それぞれの交通手段が連携して対応していくことが求められます。

(3) 計画の目的

以上のような状況を踏まえ、公共交通が実現する移動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」を策定しました。

1.2. 計画の位置づけと役割

(1) 計画の位置づけ

国立市地域公共交通計画は、「国立市総合基本計画」及び「国立市都市計画マスタープラン」等との整合を図るとともに、自転車や交通安全、福祉・環境等の各分野の計画と連携しながら、地域公共交通の取組を推進する計画とします。

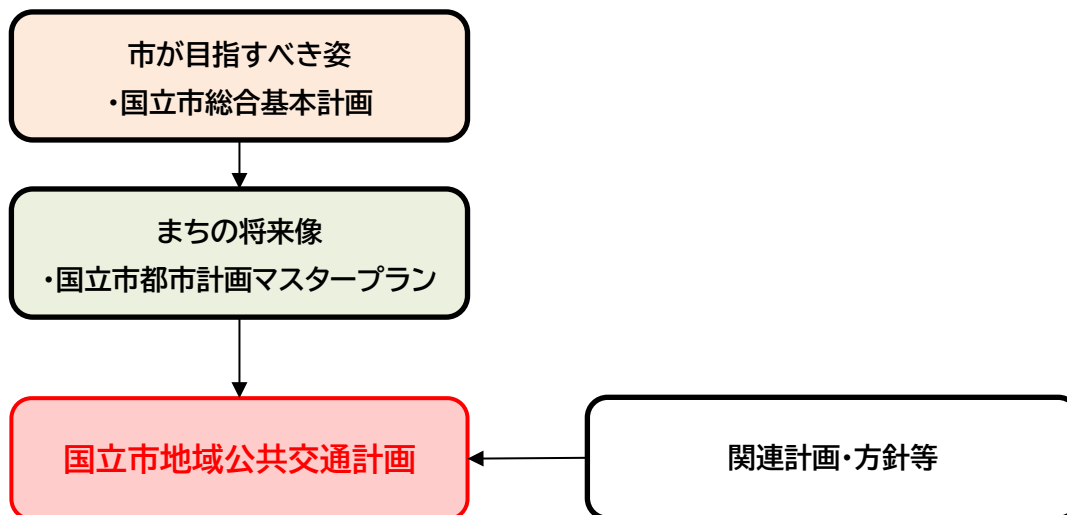
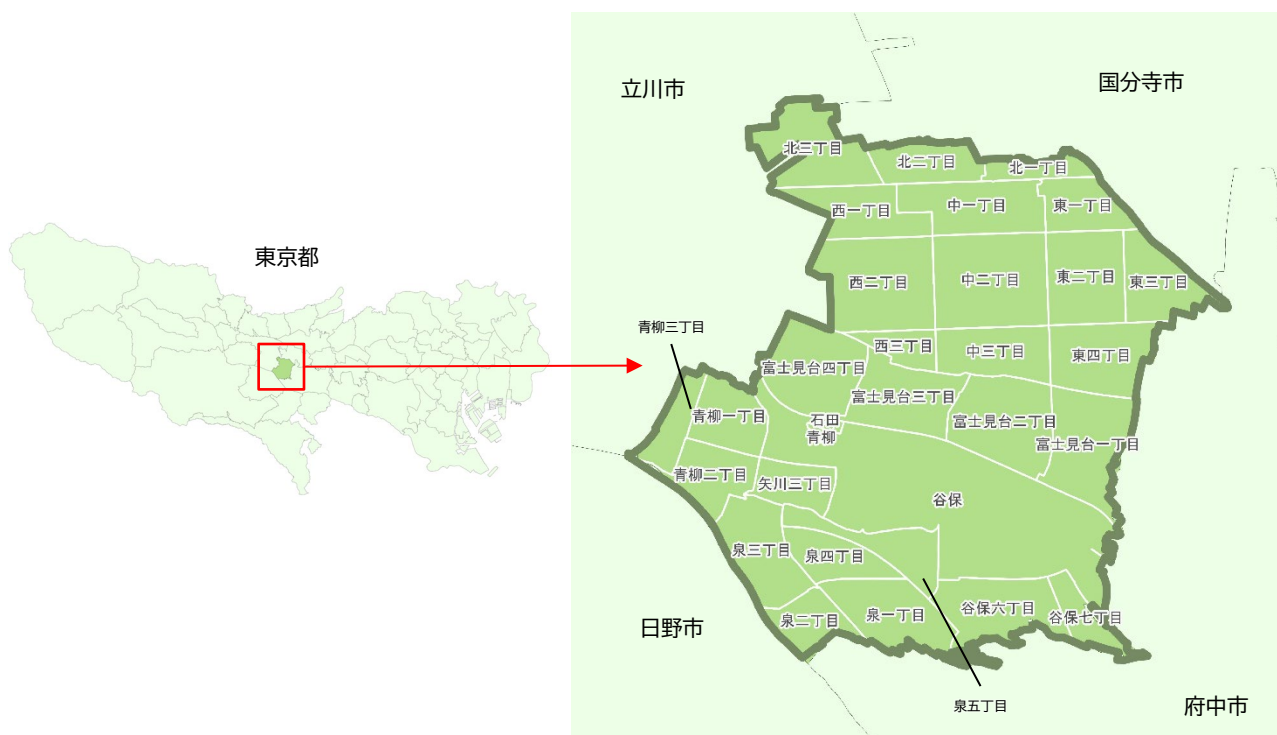


図 計画の位置づけ

(2) 対象区域

本計画の区域は国立市の全域とします。



(3) 対象交通手段

対象とする交通手段は鉄道・路線バス・くにっこ・あおやぎっこ・タクシー等の公共交通に加え、福祉有償運送や福祉タクシー等の福祉的な交通、シェアサイクルを含む自転車等とします。

(4) 計画の期間

本計画の期間は、令和9(2027)年度から令和18(2036)年度までの10年間とします。

なお、社会情勢や公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、計画期間の中間年にあたる令和13(2031)年度を目途に、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

2. 上位・関連計画における位置づけ

2.1. 国立市の計画

(1) 国立市第5期基本構想第3次基本計画（素案）〔令和 7(2025)年 8 月〕

項目	内容
目的	基本計画は、第5期基本構想の「まちづくりの目標」の実現及び「まちづくりの政策」の推進に向け、個別の行政分野ごとに、施策の目的及び体系や施策の展開方向（基本的取組）などを掲げ、今後、具体的な事業を推進していくための指針をなすものです。
計画期間	令和 8(2026)年度 ～ 令和 11(2029)年度
目標	■第 5 期基本構想 基本構想では、人口減少・超少子高齢社会の到来を見据え、国立市を取り巻く現状を踏まえて期間中に目指すべき理想像である「まちづくりの目標」を以下のように掲げています。 「学び挑戦し続けるまち ともに歩み続けるまち 培い育み続けるまち 文教都市くにたち」 第3次基本計画においても、第2次基本計画に引き続き、その実現に向けて各施策を推進していきます。 ■第 3 次基本計画で実現すべき目標(抜粋) 【健康まちづくり】 国立市では令和6(2024)年3月に「健康まちづくりプラン」を策定しました。その中では、一人ひとりを取り巻く心身の状況や社会的な背景は異なるという前提に立ちながら、肉体的・精神的・社会的に満たされた状態である「ウェルビーイング」をまちづくりの根幹に据えることとしています。 市民一人ひとりが幸せを実感し、豊かな生活を送ることができる環境を作るため、健康まちづくりプランでは、目指すべき3つの方向性として「Ⅰ. つながり、集えるまち」「Ⅱ. 楽しく喜びにあふれるウォーカブルなまち」「Ⅲ. 多様で豊かな食と文化を志向するまち」を掲げています。こうした取り組みによる外出機会の増加や生きがいのある生活は健康寿命の延伸につながり、長期的には医療費や介護費の適正化の効果も期待できます。 既に行われている取組及び新たに行う取組について「健康まちづくり」の視点で検討し、取組にその考え方を反映させていくことによって、目指すまちの姿(市民一人ひとりが可能性を高めきらりと輝けるまち)を実現します。
■重点項目の内容(抜粋) 【重点項目1】子育て世代・現役世代の増加と地域の魅力発信、地域経済の活性化 ➤少子高齢社会におけるまちづくりの担い手の確保安定した財政運営の基盤づくりという視点から、現役世代の人口減少をできるだけ食い止めることが重要です。 ➤子どもを産み育てようとする段階から、子育て期の世帯を対象とする支援をより充実させ、教育水準の向上や教育環境の充実を図っていくことで、子育て世代が「住みたい」「住み続けたい」と思える都市に向けたまちづくりを推進していきます。加えて、近年、市内においても婚姻率の低下や子どもなし世帯の割合も増加がみられることから、子育て世帯だけでなく、子どもを持たない若者が国立市に「住みたい」「住み続けたい」と思えるような環境づくりも重要な視点です。	

【重点項目2】安心・安全に暮らすことのできる環境づくり

➤安心・安全は、市民生活の土台となるものとして、最も重要な施策の一つと位置付け、現在及び将来の市民が安心して安全に暮らすことができるまちを実現するために、次の5つの状態を目標として設定し、施策を推進してきました。

- (1) 安心して子どもを産み育てられるとともに、子どもたちが健全に成長し、自ら生きていく力をつけていくための環境が整っている。
- (2) 市民が、健やかに、住み慣れた地域で最後まで安心して暮らすことができる。
- (3) 市民が互いに支え合うとともに、困りごとに対して行政を含めた相談先が確保され、安心して生活できる。
- (4) 市民の生命及び財産の保護を最優先として、災害、犯罪、事故、健康危機等を未然に防ぐとともに、市が保有する情報の保護に努め、被害が発生した場合においても最小となるための取組がなされている。
- (5) すべての人が安心して移動できる交通環境が確保されているほか、安全で快適な生活環境が整っている。

➤狭あい道路の拡幅、鉄道と道路との立体交差化による踏切解消などにより、安全な歩行・交通環境の整備や防災機能の向上等を図り、安全で快適なまちづくり、都市基盤の整った生活利便性の高いまちづくりを推進します。

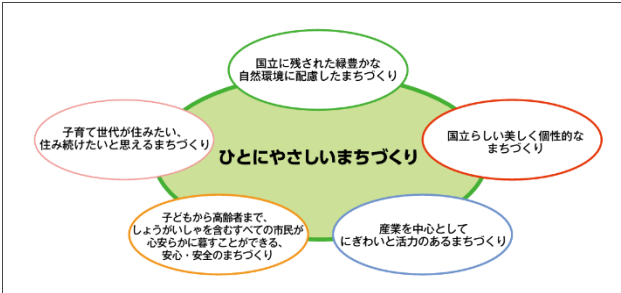
【重点項目3】健幸・つながりのまちづくり

➤健康まちづくりプランで示した、「Ⅰ. つながり、集えるまち」「Ⅱ. 楽しく喜びにあふれるウォーカブルなまち」「Ⅲ. 多様で豊かな食と文化を指向するまち」の3つの方向性の施策を進めることで、市民一人ひとりのウェルビーイングの向上を目指します。

➤「Ⅱ. 楽しく喜びにあふれるウォーカブルなまち」では、外出すること、歩くことにより、特に自覚しなくても健康的な生活に誘導され、ウェルビーイングを感じる環境づくりに取り組むこととしています。

➤安心して移動できる環境を確保するとともに、歩きたくなる美しい日常空間を創るため、道路空間整備や交通環境整備をはじめとする都市づくりについて、移動の支援を併せて推進します。こうした「線」の整備に加えて、市民が外出したいと思える、魅力ある場所やイベント・事業など「点」を線とつなげていくことも必要です。

(2) 国立市都市計画マスタープラン(第2次改訂版)〔平成30(2018)年6月〕

項目	内容
目的と位置づけ	「国立市総合基本計画第5期基本構想3」に掲げたまちづくりの目標である「学び挑戦し続けるまち」、「ともに歩み続けるまち」、「培い育み続けるまち」、「文教都市くにたち」の実現に向け、都市計画に関する基本方針を明らかにしたもので、国立市が都市計画の決定・変更や個別具体的な都市整備を実践する際は、本プランに基づき進めることになります。
計画期間	平成30(2018)年 ～ 令和9(2027)年
基本理念	「目指すまちの姿」をまちづくりに関わる多様な主体がみんなで共有し、その実現に向けた取り組みを着実に進めていくには、相当の時間を要することに鑑み、だれもが平和で安心な地域社会を築くため、まちづくりに関わるすべての人や団体が力をあわせて、次に示すまちづくりを目指します。 

■目指すまちの姿(交通関連を抜粋)

【まちづくりの目標】

③ 交通～歩きやすいみち、歩きたくなるまち～

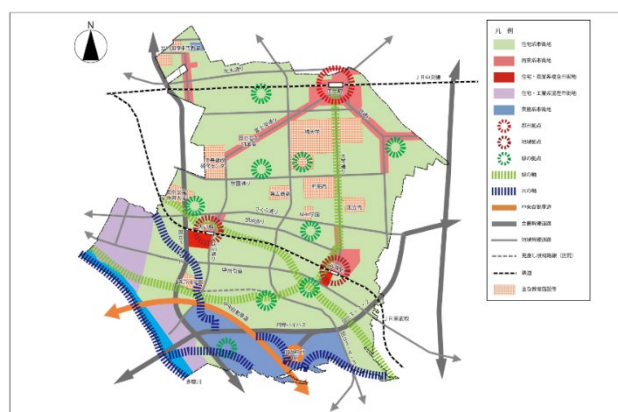
東西に約2km、南北に約4kmの小さな国立ですが、多様な要素のあるまちです。このまちの移動手段の基本を「歩き」と位置づけ、高齢者やしょうがいしゃを含むだれもが楽しく、安全に歩くことができるように、都市空間のユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化を進めます。

一方、高齢化の進展に伴い増加が見込まれる、自家用車など自らの移動手段をもたない交通弱者に対する移動手段の確保を目的に、鉄道・バス等の公共交通機関の利便性向上や利用促進を図ります。また、市内の通過交通については、市民の理解と協力のもと、必要であれば計画の見直しを行い、周辺の住環境や歩行者環境に配慮したみちづくりを目指します。

【将来都市構造】(主要箇所抜粋)

① 「拠点(あつまり)」の構成

既存の交通結節機能や商店街等の立地を最大限に活かし、より多くの市民が集い、来訪者を迎え、にぎわいと交流を創出できるよう、商業・業務や交通、情報等の多様な都市機能がコンパクトに集約したまちづくりを推進します。



② 「軸(つながり)」の構成

○交通の軸：市内外を結ぶ主要幹線道路及び市内の移動において重要な役割を担う地域幹線道路を「交通の軸」として位置づけ、鉄道やその他の道路交通とのネットワーク化を図ります。

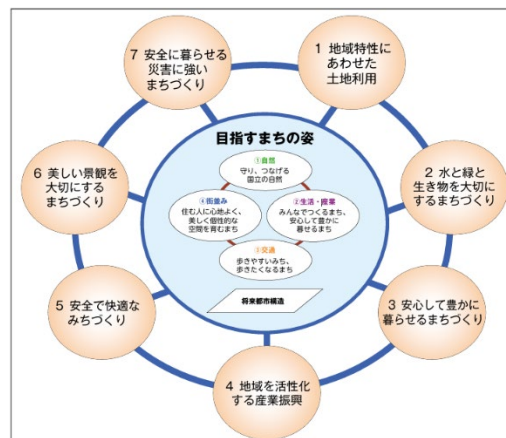
■まちづくりを進める7つのテーマ(分野別構想の体系)

1. 地域特性にあわせた土地利用

【施策 2】活力に満ちた都市・地域拠点の形成

① 国立駅周辺の都市拠点の形成

国立駅周辺では、様々な交通機関や人が集まる交通結節点としての機能強化や、旧国立駅舎の再築・活用による景観的価値の向上、南北駅前広場を中心に安全・快適に人々が回遊できる動線づくり、複合公共施設の整備等による新たな交流とにぎわいの場づくりなどを推進し、利便性が高く、「文教都市くにたち」にふさわしい景観にも優れた都市拠点の形成を図ります。



② 谷保駅及び矢川駅周辺の地域拠点の形成(一部抜粋)

谷保駅南地域及び矢川駅南地域では都市基盤整備の検討に取り組み、住宅地と地域に密着した商業や業務施設が立地する住宅・商業複合地として適正な土地利用の誘導を図り、駅前広場等の整備にあたってはユニバーサルデザイン化及びバリアフリー化を推進することで 景観に配慮した南部地域の玄関口にふさわしい地域拠点の形成を図ります。

3. 安心して豊かに暮らせるまちづくり

【施策 3】環境への負荷の少ないまちづくりの推進

②環境にやさしいまちづくりの推進

多摩地域 26 市の中で2番目に小さな市域面積という特性を活かしながら、民生部門における二酸化炭素の排出量の削減に結びつくよう、子どもから高齢者まで、だれもが安心して自転車を利用できる環境づくりや市内公共交通機関(コミュニティバス「くにっこ」、民間路線バス、タクシー等)の利用促進を図ります。

5. 安全で快適なみちづくり

【施策 4】地域の公共交通体系の充実

利用者のニーズや費用対効果を十分に勘案しながら、コミュニティバス「くにっこ」の運行形態の適切な見直しなどに取り組み、より利便性の高い交通手段として、その機能向上に努めるとともに、今後、増加すると見込まれる高齢者やしょうがいしゃの移動手段を確保するため、民間事業者との連携・協働のもと、福祉的な交通の充実を図ります。また、市内のどの地区においても、高齢者にとって移動が外出の阻害要因とならないよう、公共交通の整備や安全な歩行空間の確保を検討します。

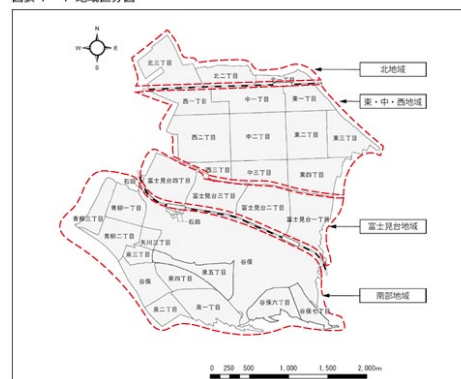
■特色のある地域のまちづくり

○南部地域の道路・交通の整備方針(抜粋)

③交通不便地域の解消

本地区中央部、西部に見られる交通不便地域の解消を図るためには、道路整備を進めることにより民間バス路線の誘導に努めるとともに、市民のニーズや道路環境を踏まえて、コミュニティワゴンの拡充や地域住民主体による生活交通の取り組み支援を検討します。

図表 4-1 地域区分図



(3) 国立市南部地域整備基本計画(改定版)〔令和 6(2025)年 6 月〕

項目	内容
目的	国立市南部地域整備基本計画は平成 26(2014)年 8 月に策定され、この計画に基づき南部地域では道路整備や市街地整備といった基盤整備や、樹林地、農地等の保全を目指した様々な事業が実施されています。本計画は新たな課題や変化に対応し、関連計画との整合を図るとともに上位計画を具体化させることで、市の目指すまちの姿を実現することを目的とします。
計画期間	令和 6(2024)年 ～ 令和 15(2033)年
南部地域の将来像	「豊かな自然・歴史ある文化とともに発展するまち」(崖線北側地区、崖線南側地区) 「誰もが、活き活きと交流し、互いに支え合い、彩り豊かな暮らしを安心・安全・快適に楽しみつけられるまち」(富士見台地区) ※都市計画マスタープランの将来像を基本としている

■施策別まちづくりの展開や事業(抜粋)

3. 生活環境整備

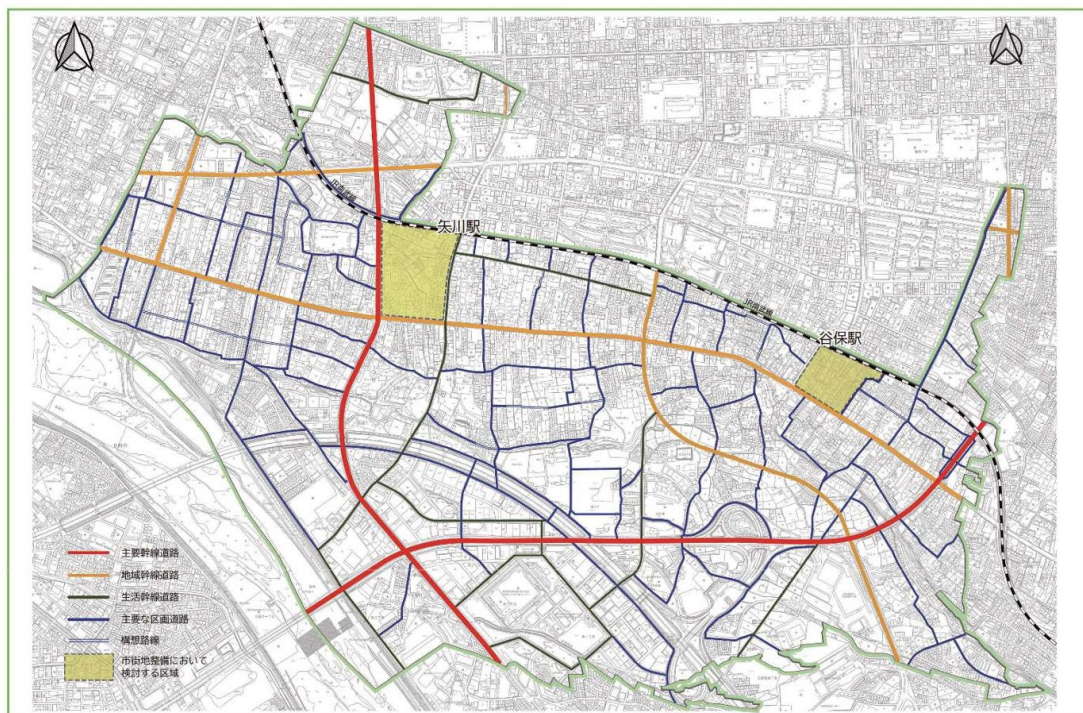
(2) 公共交通等

交通、福祉等の観点から、本計画に示す南部地域の道路ネットワークにおける公共交通に対応する路線の検討を行い、必要に応じて優先整備等の見直しも図ることで、公共交通に資する道路整備を推進します。

既存路線の活用においては、バス停へのアクセス性向上により利便性は高まることから、道路の新設やバス停周辺における民間自転車駐車場の設置促進なども検討します。

また、バスの運転手不足、福祉交通における通院・通所による利用時間の集中などの課題に対しては、公共交通会議や交通に関する個別計画等により、引き続き対応を検討し公共交通の利便性向上を推進します。

南部地域道路ネットワーク図



この地図は、東京府知事の承認を受けて、東京府地図 2,500 分の 1 地図図を基に作成したものである。(建設番号) 5 都市基交策第 30 号 (建設番号) 5 都市基交策第 54 号

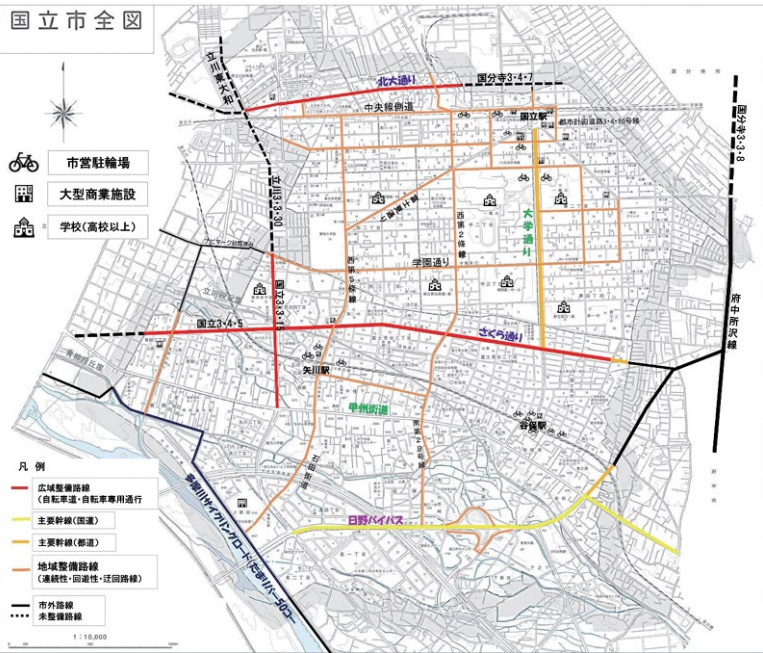
(4) 国立市交通安全計画〔令和元(2019)年11月〕

※今年度改訂中であり、内容を今後更新

項目	内容
目的	子ども、高齢者、しょうがいしゃ等も安心して移動できる交通事故のない安心・安全なまちを実現するため、本計画を策定し、交通安全施策を推進していきます。
計画期間	令和 2(2020)年 ～ 令和 7(2025)年
目標	本計画の期間内においては、各年の事故件数を前年以下に減少させ、令和 7(2025)年には 180 件以下とすることを目標とします。
■基本方針 2 道路・交通環境の整備(抜粋) 幹線的な道路においては、自転車専用通行帯(自転車レーン)や自転車道を設置し、自転車が安心して走行できる空間を整備するとともに、事故の危険がある西第1号線などの生活道路等においてはドライバー・自転車利用者・歩行者など様々な視点からの対策が必要です。また、<u>公共交通(コミュニティバス・ワゴン、路線バス、タクシー、福祉有償運送等)を充実させ、誰もが安全に移動することができる使いやすい公共交通を整えていきます。</u> 【具体的施策】 3. 公共交通の利用促進(コミュニティバス、ワゴン、路線バス等) <u>高齢者やしょうがいしゃにとって、移動が外出の阻害要因となることのないよう、コミュニティバス(くにっこ)及びコミュニティワゴン(あおやぎっこ)等の公共交通の充実を図るとともに、利用促進のための広報活動をさらに充実させていきます。</u> また、コミュニティワゴンについては本格運行に合わせて愛称の決定や車両ラッピングなどを行うことで地域への定着を推進しています。 なお、公共交通を担う事業者は、事故防止に向けた社内研修を行う等、従業員に対する交通安全教育の推進に努めます。 4. コミュニティサイクル 地球環境問題への対応や健康増進指向等から自転車利用に対するニーズが高まっています。コミュニティサイクルは、東西 2.3 km、南北 3.7 kmとコンパクトなまちである国立市にとって、便利な交通手段となることのほか、放置自転車の抑制にも資すると考えられることから、<u>利用促進のための支援</u>を行っていきます。 5. 駅施設 高齢者、しょうがいしゃ等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点字ブロック等による転落防止設備の整備等による<u>バリアフリー化を促進</u>します。	

(5) 自転車安全利用促進計画(令和2(2020)年)

※今年度改訂中であり、内容を今後更新

項目	内容
目的	自転車交通事故の削減や快適な通行環境の創出、自転車の安全な活用の推進を計画的かつ効率的に実施するため、優先整備路線を設定し総合的な取組みを行うため、「国立市自転車安全利用促進計画」として策定するものです。
目標年次	令和 2(2020)年度 ～ 令和 7(2025)年度
指標	「子どもから高齢者まで、だれもが安全で、安心して自転車利用ができる環境整備」 ■指標1(ハード面) 平成 30(2018)年度末までの自転車通行環境整備済み道路延長が 1.1km で、令和 7(2025)年度までに 15.4km の整備を目指します。(国道、都道、将来計画・要検討路線は含まない) ■指標2(ソフト面) 平成 30(2018)年末の自転車乗用中事故者数(第 1 当事者と第 2 当事者の合計)は 111 人です。自転車事故ゼロ達成を目指し、第 I 期目の計画では平成 25(2013)年度から平成 29(2017)年度の 5 年間の自転車乗用中事故数の最低値以下になるように 70 人以下を目標とします。
■整備の基本方針(一部抜粋) <u>新設の都市計画道路や道路改修工事などで、隣接市から隣接市へ繋がる広域的な自転車ネットワークを考慮し、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる走行空間の確保、整備を行う路線を「広域整備路線」と位置付け、令和 7(2025)年度までに関連都市計画道路事業の進捗を考慮し、関係機関と協議を行いつつ、自転車走行空間(自転車道・自転車専用通行帯等)の整備を行っていきます。</u> <u>その他の主要な生活道路において、歩行者、自転車が集中する駅周辺や市内東西南北を結ぶネットワークの形成、ドライバーへの注意喚起、自転車ルール周知のための自転車ナビマークの設置等により自転車利用マナーの向上を目的に「地域整備路線」として位置付け、令和 7(2025)年度までの 6 年間で優先的に自転車ナビマークなどの整備を行っていく路線を優先整備路線とし、令和 7(2025)年度までに整備方針について、沿道住民や関係機関との調整・合意を目指し、検討を行う路線を要検討路線として段階的に整備を推進していきます。</u>	
	

(6) 国立市第三次地域福祉計画〔令和 5(2023)年 3 月〕

項目	内容
目的	地域福祉を推進する上で、高齢、しょうがい、健康増進等、保健福祉に関する個別計画に共通する理念・方向性を定めるとともに、保健福祉分野の横断的な施策を定める役割を担っています。併せて、「子ども・子育て支援事業計画」や「男女平等・男女共同参画推進計画」、「総合防災計画」等、保健福祉以外の個別計画に関しても、福祉の視点から連携を図っていく計画です。
計画期間	令和 5(2023)年 ～ 令和 10(2028)年
基本理念	だれもがあたりまえに暮らせるまちをつくる
■基本目標 2 支え合い、助け合う仕組みづくり(抜粋) 生活課題が複雑化・複合化しているため、地域の課題等の共有を図ることができるよう、<u>市民と行政や地域団体、ボランティア等の連携や協働</u>を行っていきます。地域からの孤立や困りごとを一人で抱えることがないよう、<u>多様な居場所の展開や互いに支え合うことができる環境づくりを行政が関わりながら推進</u>します。また、高齢夫婦世帯や高齢単身世帯、しょうがいしゃのある方が増加する中、認知症方やしょうがいのある方が、生きがいを持って活動できるよう、そして、制度を利用して、地域で支えられるだけではなく、だれかを支えることができるような地域づくりを行っていきます。 【施策の方針2】地域における健康づくり・介護予防の推進 ●子どもから高齢者までの生涯を通じ、健やかで心豊かに生活するための心の健康の維持や健康増進に向けた取り組みを進めていきます。 ●病気になったり、介護が必要になっても、一人一人の特性に応じて生きがいを持ち、生活の質の向上が得られるように、健康づくり・介護予防を横断的かつ一体的に展開し、誰もがその人らしい人生を豊かに送ることができる地域を目指し、取り組みや支援を行います。 【施策の方針3】地域での見守り・日常生活支援の推進(追加) ●行政や地域住民、事業者、コミュニティソーシャルワーカー、生活支援コーディネーター等の<u>多様な主体による重層的な支援体制の構築</u>や、住民による支え合いの輪を広げる取り組みを行っていきます。 【施策の方針 4】地域住民と行政等の連携や協働の推進 ●自治会や民生委員等、様々な地域福祉の担い手が困りごとを受け止め、関係機関やサービスにつないでいけるよう、<u>行政が主体的に、国立市社会福祉協議会や関係機関、地域住民等と連携・協働していくプラットフォーム機能を整えていきます。</u>	

2.2. 東京都の計画

(1) 東京における地域公共交通の基本方針〔令和 4(2022)年3月〕

項目	内容
目的	目指すべき姿の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として、「東京における地域公共交通の基本方針」(以下「基本方針」という。)を策定し、地域ニーズに合致した持続可能な取組を促していく。
目標年次	2040 年代
理念	多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現

■目指すべき将来像

地域公共交通の理念に沿って、それぞれの地域の強みや特色を踏まえ、地域ごとに 2040 年代に目指すべき将来像を示す。この将来像について、都が目指すゼロエミッション東京、集約型の地域づくり、自動運転社会を見据えた都市づくりなど、交通政策のみならず、都市・環境政策も含む多様な政策分野の取組を、関係者で連携して進めることで実現を目指していく。

❖ 主に新都市生活創造域のイメージ



- 身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。
- 交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。
- 域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

❖ 主に多摩広域拠点域のイメージ



- 団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。
- 多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。
- 身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。

(2) 東京における都市計画道路の整備方針〔令和8年(2026)年3月〕

項目	内容
目的	「東京における都市計画道路の整備方針」では、東京を取り巻く社会情勢の変化などを踏まえ、今後の「道路整備の視点」を整理し、道路整備の「基本理念」及び「基本目標」を定めます。これらの実現に向け「都市計画道路の必要性の検証」を実施し、必要性の高い路線の中から「優先整備路線の選定」を行います。また、完成済の都市計画道路等を対象に「道路空間の再編」を都内に展開するため、先導的なモデルケースとなるリーディング路線を選定します。
目標年次	令和8(2026)年度 ～ 令和22(2040)年度
理念	都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現

■基本目標

【基本目標1】都市の強靱化―防災・輸送―

緊急輸送、避難、救助活動及び迅速な復旧・復興活動を支える道路を整備し、地震、浸水、市街地火災等のあらゆる災害に対する防災減災機能を備えることで、首都東京の強靱化を図ります。

【基本目標2】人やモノの自由な移動―活力・競争力―

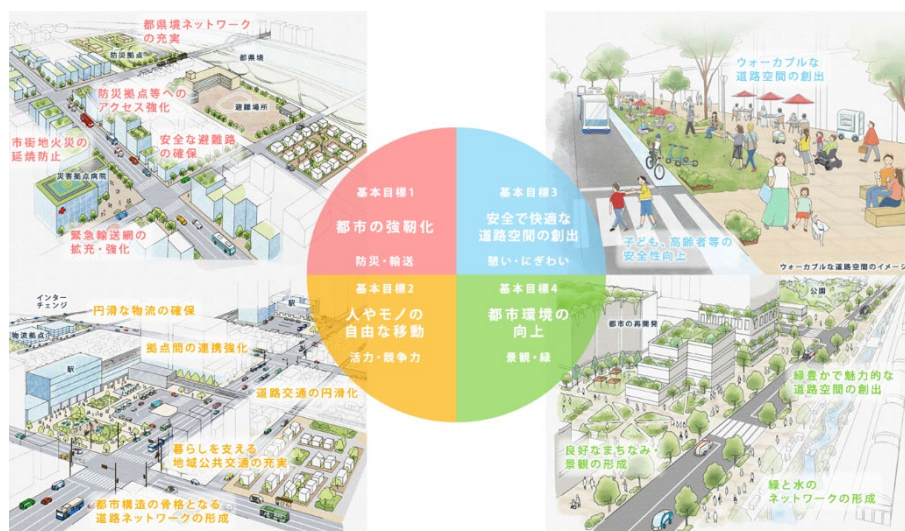
都市の骨格となる道路ネットワークを形成し、道路交通や物流の円滑化、拠点間の連携強化を図るほか、地域公共交通や技術革新に対応した道路を整備し、人やモノの自由な移動の実現に取り組みます。

【基本目標3】安全で快適な道路空間の創出―憩い・にぎわい―

生活道路への通過交通の流入抑制及び歩行者・自転車等の安全な通行空間の整備により、子どもや高齢者をはじめ、あらゆる人が安全で快適に通行できる道路環境の創出に取り組みます。さらに、ウォーカブルな道路空間が求められる地域において、道路空間の再編に取り組みます。

【基本目標4】都市環境の向上―景観・緑―

渋滞の解消及び緑豊かで魅力的な道路空間の創出により、脱炭素化や緑と水のネットワークの形成、良好なまちなみ・景観の形成を図ります。



■第五次事業化計画における優先整備路線(国立市周辺抜粋)



【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)	選定理由
都-76	町田3・4・16号線	都府県(川崎市)～町田3・4・23付近	町田	810	骨格、強靱化、交通
都-77	町田3・4・16号線	大蔵町(金井入口交差点付近)～神津田町	町田	990	骨格、交通
都-78	町田3・4・23号線	横川(横川～都府県(川崎市))	町田	30	強靱化、交通
都-79	小金井3・3・11号線外	府中2・2・201～小金井3・4・1	小金井、府中	830	交通、安全
都-80	小平3・3・3号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格、交通、安全、強靱
都-81	小平3・3・3号線	小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180	骨格、交通、安全、強靱
都-82	日野3・4・1号線	日野(日野南側部交差点付近)～日野3・4・8	日野	370	交通、安全
都-83	日野3・4・3号線	日野3・4・16付近～日野3・4・18付近	日野	1,010	強靱化、交通
都-84	日野3・4・17号線	日野3・4・8付近～立川富士見町七丁目	日野、立川	660	強靱化、交通、強靱
都-85	東村山3・4・18号線	南河内四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150	交通、安全
都-86	東村山3・4・35号線	東村山3・4・11～都府県(所沢市境)	東村山	690	強靱化、交通、安全
都-87	国分寺3・4・5号線	国分寺3・4・12～東武東上線一丁目	国分寺	470	強靱化、交通
都-88	国分寺3・4・11号線	国分寺3・4・26付近～国分寺3・4・44付近	国分寺	460	強靱化、交通
都-89	国立3・3・15号線	国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540	骨格、強靱化、交通、安全、強靱
都-90	国立3・4・5号線	国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270	骨格、強靱化、交通、安全
都-91	秋葉原3・2・7号線	秋葉原～秋葉原3・2・9	秋葉原	430	交通、安全
都-92	秋葉原3・2・9号線	秋葉原3・2・9～平谷西一丁目	あきる野	410	交通、強靱性
都-93	秋葉原3・2・5号線	秋葉原3・2・16付近～秋葉原3・4・10付近	あきる野	540	交通、安全
都-94	秋葉原3・4・14号線	平井～秋葉原3・5・7	日の出	500	強靱化、強靱性
都-95	西東京3・3・3号線	西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格、交通、安全、強靱
都-96	西東京3・4・26号線	西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620	交通、安全
合計				52,720	
区部合計				43,370	
多摩地域合計				52,720	
東京都計				96,090	

※延長は概算値に示しています。
※この中で市町指定は任意であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※路線名：市町指定路線の形成
安全、強靱性を高めるためにより、国、都、市町村の協力を強化
交通：スムーズな交通の形成
また、持続可能な地域のまちづくりへの貢献

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)	選定理由
市町-15	昭島3・4・15号線	昭島3・4・15～昭島3・4・2	昭島	110	まち
市町-16	昭島3・4・15号線	田中町一丁目～昭島3・4・2	昭島	570	交通、強靱、まち
市町-17	調布3・4・8号線	柴崎駅～昭島三丁目(交通広域約2,500m)	調布	50	強靱化、安全、まち
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	強靱化、まち
市町-19	調布3・4・11号線	島崎駅～調布3・4・1(交通広域約2,500m)	調布	100	強靱化、安全、まち
市町-20	調布3・4・22号線	つうじ丘駅～調布3・4・1(交通広域約3,950m)	調布	90	安全、まち
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・5～町田3・3・7	町田	530	交通
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～高ヶ坂六丁目	町田	280	交通
市町-23	小金井3・4・12号線	小金井3・5・5～小金井3・1・6	小金井	750	強靱化、安全、まち
市町-24	東村山3・4・13号線	東村山境～沢武蔵野線	東村山	330	強靱化、安全、まち
市町-25	東村山3・4・27号線	東村山3・4・13～秋葉原(交通広域約3,400m)	東村山	140	強靱化、安全、まち
市町-26	国分寺3・4・4号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	まち
市町-27	国分寺3・4・7号線	国分寺3・4・16～国立市境	国分寺	430	まち
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200	まち
市町-29	国分寺3・4・16号線	国分寺3・4・9～国分寺3・4・10	国分寺	690	強靱化、安全
市町-30	国立3・3・15号線	富士見四丁目～国立3・4・4	国立	390	強靱化、安全、まち
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750	強靱化、交通、まち
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130	強靱化、交通、安全、強靱、まち
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270	強靱化、交通、安全、まち
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～府中街道	国立	250	強靱化、交通、安全、強靱、まち
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420	強靱化、安全、まち
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	調布	730	強靱化、まち
市町-37	立川3・4・17号線	向陽五丁目～立川3・4・26	東大和	560	強靱化、まち
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南第五丁目	東大和	280	強靱化、まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靱化、交通
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靱化、まち

※延長は概算値に示しています。
※この中で市町指定は任意であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※路線名：市町指定路線の形成
安全、強靱性を高めるためにより、国、都、市町村の協力を強化
交通：スムーズな交通の形成
また、持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3. 本市の地域公共交通に関する現状と課題

3.1. 本市の地域公共交通に関する現状

現状① 今後公共交通の需要が増加する可能性がある

本市では、高齢化の進行や運転免許返納後の移動需要の高まりに加え、コミュニティバスやコミュニティワゴンの利用者数も増加傾向にあることから、今後、公共交通需要がさらに高まる可能性があります。

今後増加が見込まれる需要に対応できる、持続可能な公共交通サービスの提供が求められます。

コミュニティバス・コミュニティワゴンの利用状況

- くにつこやおおやぎこの年間利用者は増加傾向にあり、R7年度では過去最高の数値となっています。
- 特にくにつこは朝の北ルートで混雑が見られており、都立立川国際中等教育学校および同附属小学校(立川国際)の新規入学生徒により乗りこぼしが生じることが懸念されています。

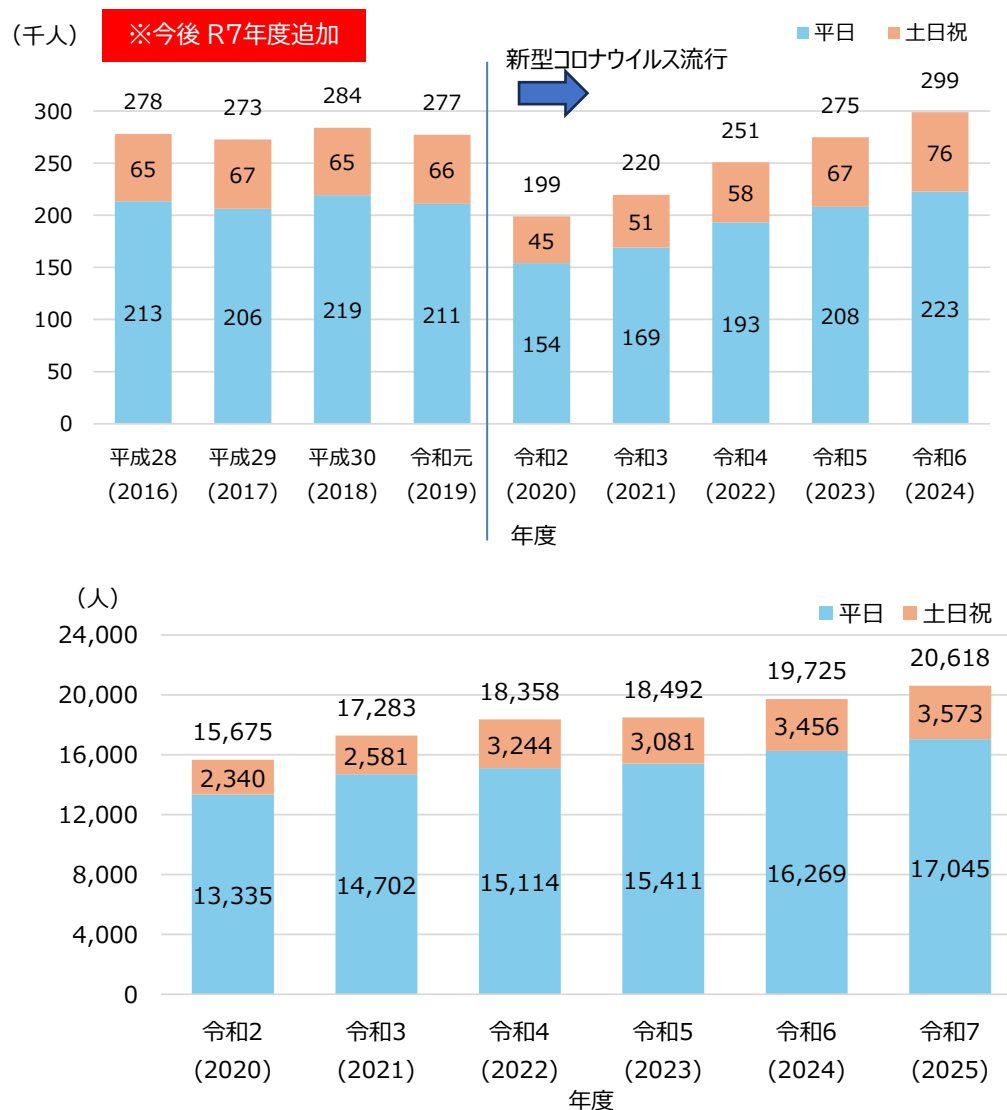


図 年間利用者推移(上:くにつこ、下:おおやぎこ)

出典:国立市(道路交通課)資料

高齢化の進行

- 本市の将来人口は、令和 22 年(2040 年)までは人口が横ばいの予測となっていますが、令和 22 年(2041 年)以降は減少傾向に転じると予想されています。
- 高齢者(65 歳以上)の割合は今後さらに増加する予想となっており、高齢化が進むことがうかがえます。

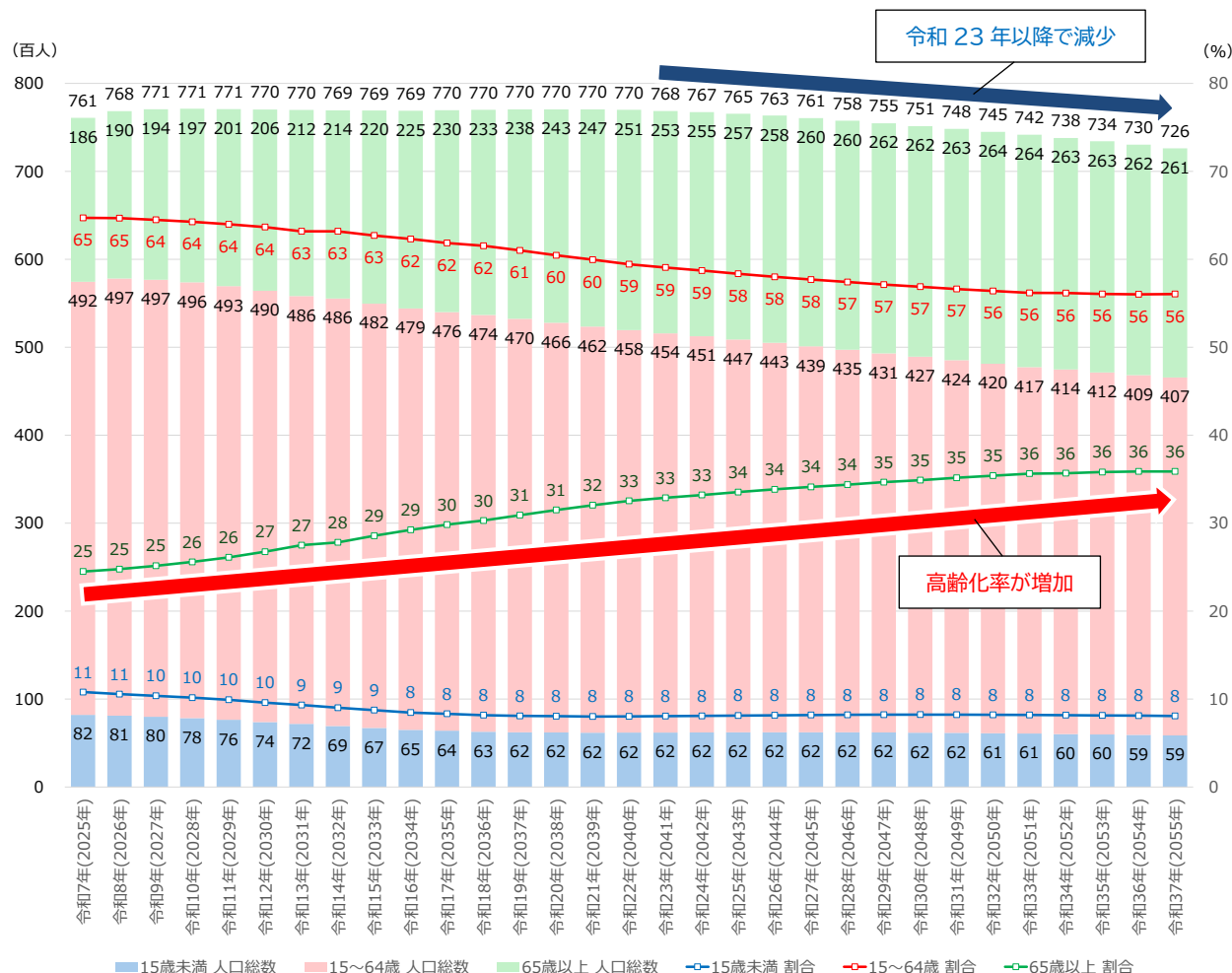


図 本市の人口構成

出典:国立市(政策経営課)資料

運転免許返納後の意向

- 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っています。
- 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、路線バスが多くなっていることから、高齢化の進行に伴いバスの需要が増加する可能性があります。

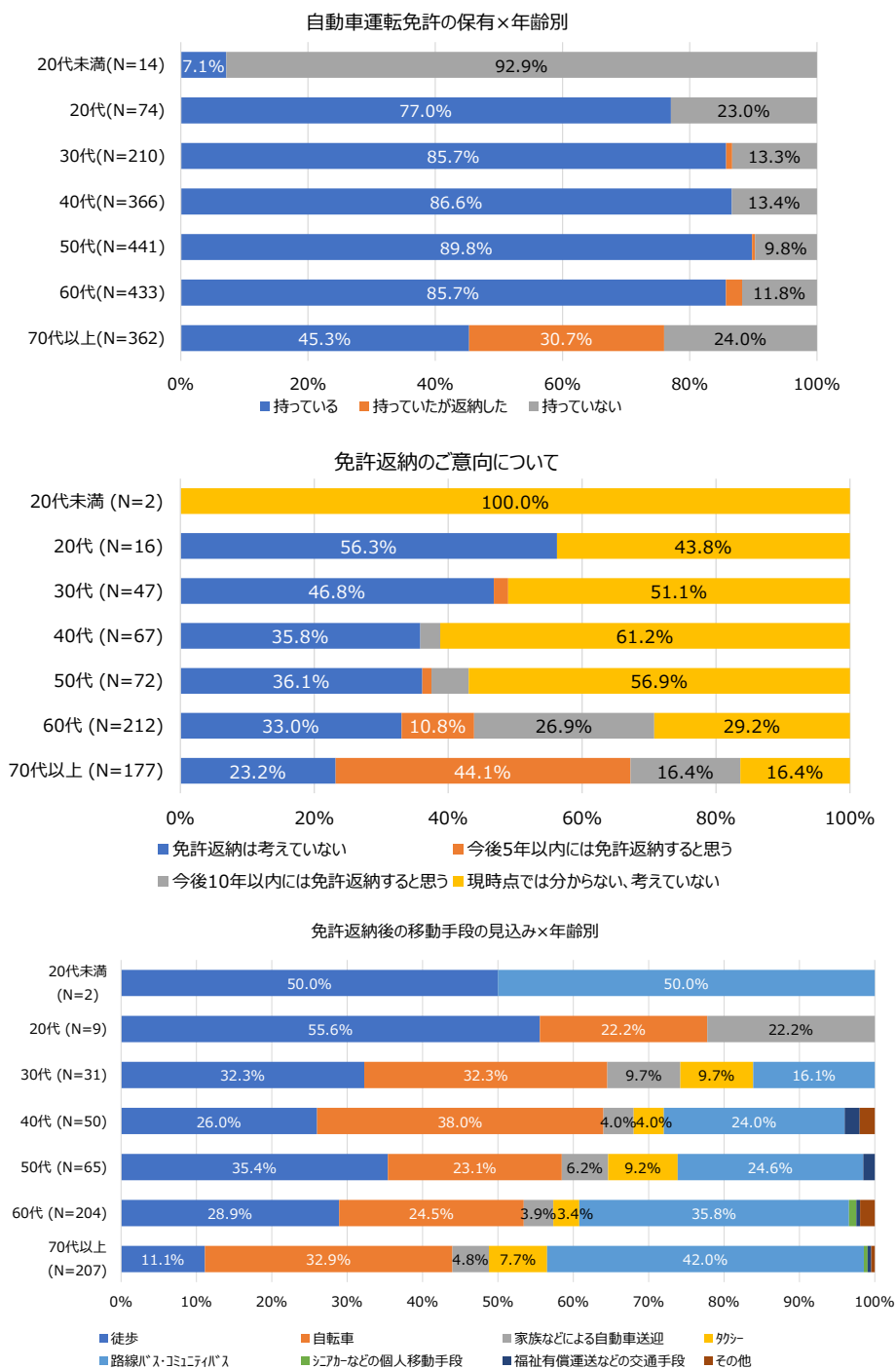


図 市民へのアンケート調査結果

出典: 国立市調査(令和 7 年度に調査)

現状② 時間帯や場所、天候によって公共交通の利用やサービスに偏りがある

コミュニティバス・コミュニティワゴンの利用者は増加傾向にある一方、地域や時間帯、天候等によって利用状況に偏りがみられます。

また、公共交通カバー圏域では、場所によってカバーできていない地域が見られるほか、時間帯によってはカバーできていない地域も見られます。

利用実態や地域特性に応じた効率的な公共交通サービスの提供が求められます。

時間帯別、天候別の利用状況

- 荒天の場合、あおやぎっこの利用者に大きく変化はありませんが、くにっこの利用者は増加傾向にあり、利用のされ方が異なります。
- 時間帯別に利用者を見ると、くにっことあおやぎっことにも時間帯ごとに利用者数が異なります。

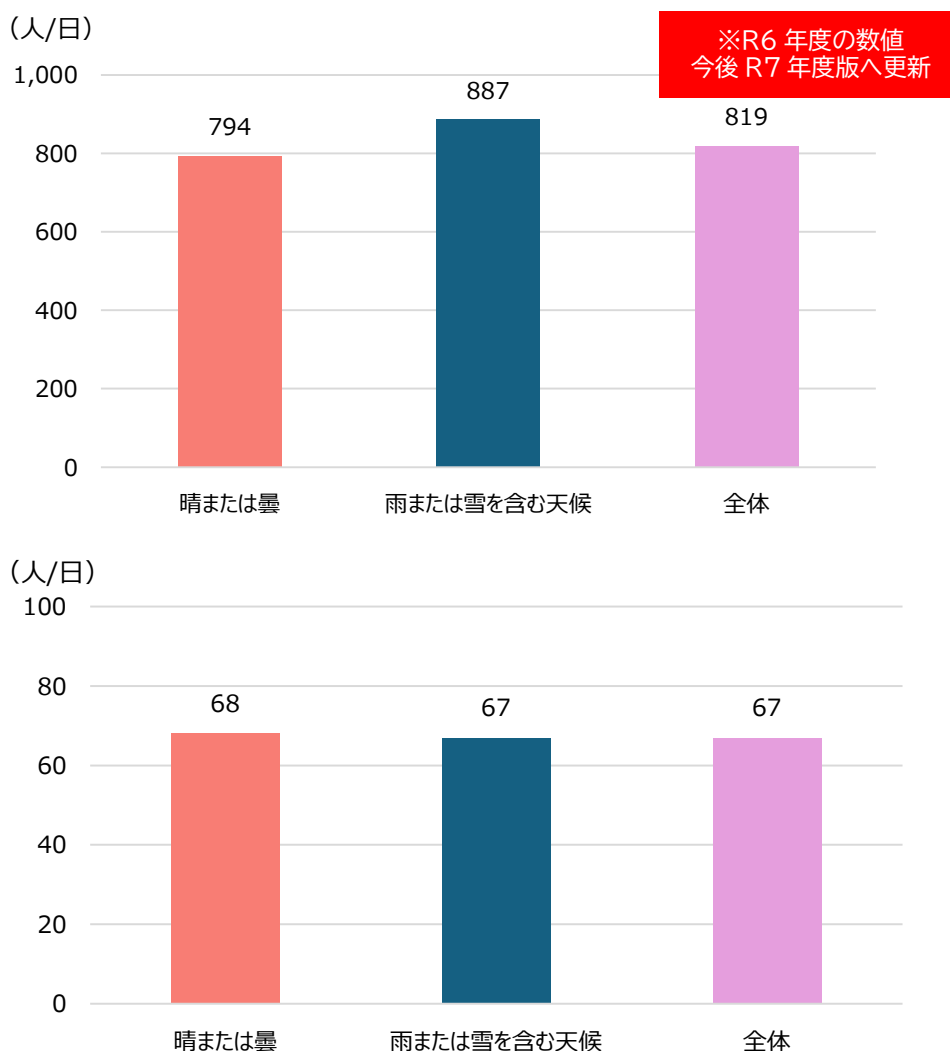
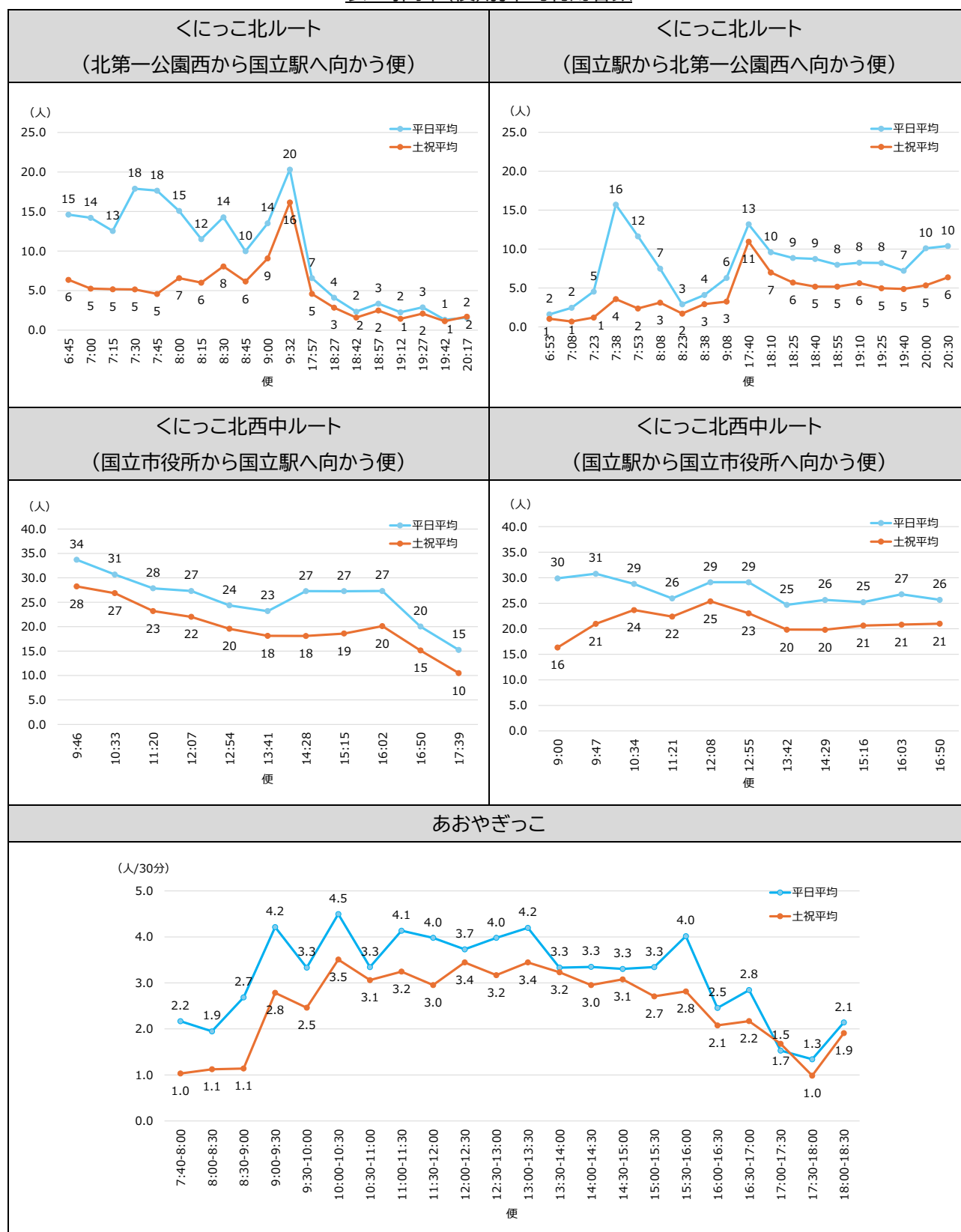


図 天候別日平均利用者(上:くにっこ、下:あおやぎっこ)(R7 年度)

出典:国立市(道路交通課)資料

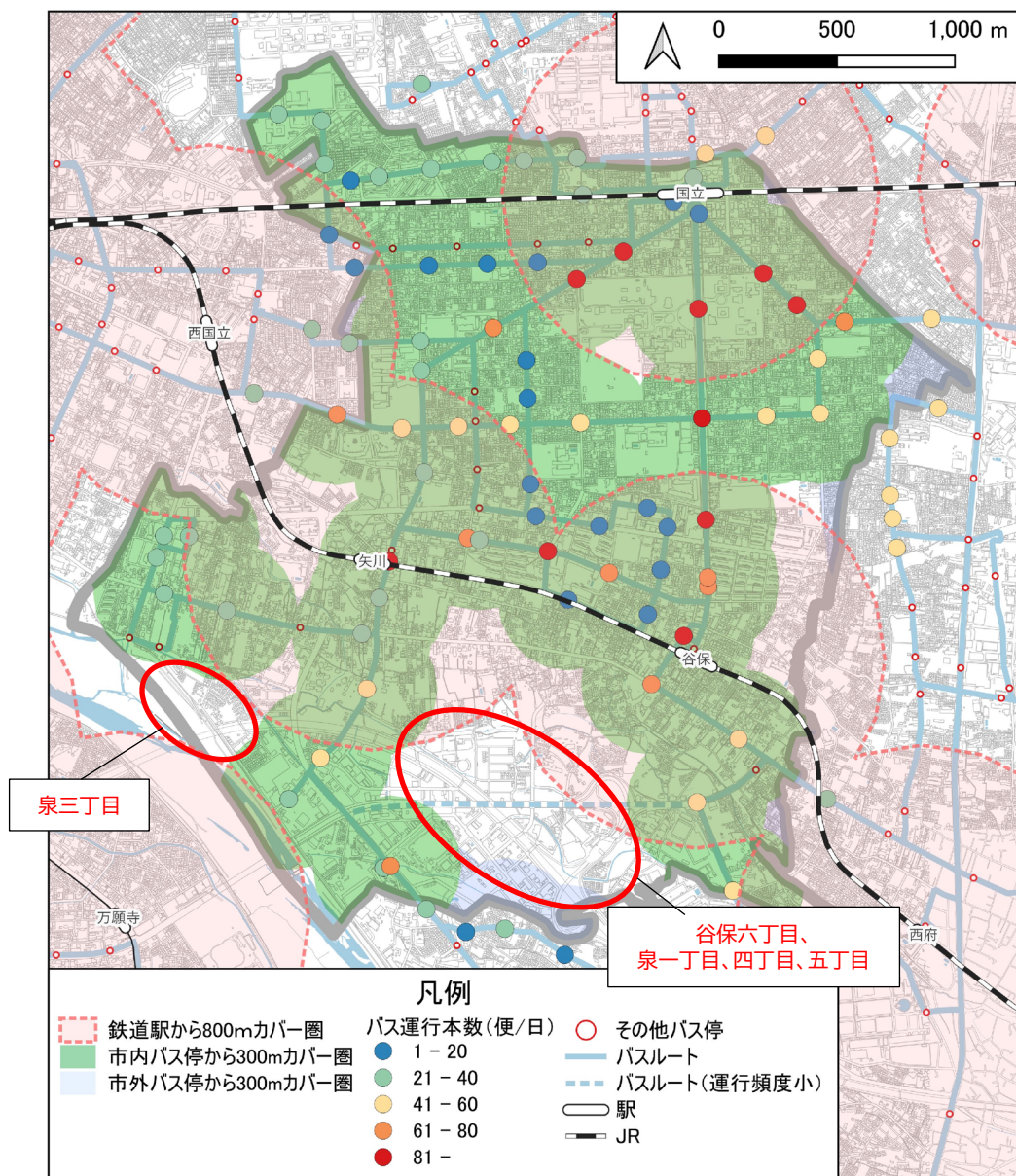
表 時間帯(便)別平均利用者数



出典:国立市(道路交通課)資料

公共交通カバー圏域

- 市内のほとんどを公共交通でカバーできていますが、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見られます。
- 時間帯別に見ると、朝の時間帯で西一丁目の一部がカバーできていない箇所があり、夜の時間帯では西一丁目および青柳の一部がカバーできておらず、時間帯によって公共交通サービスが異なります。



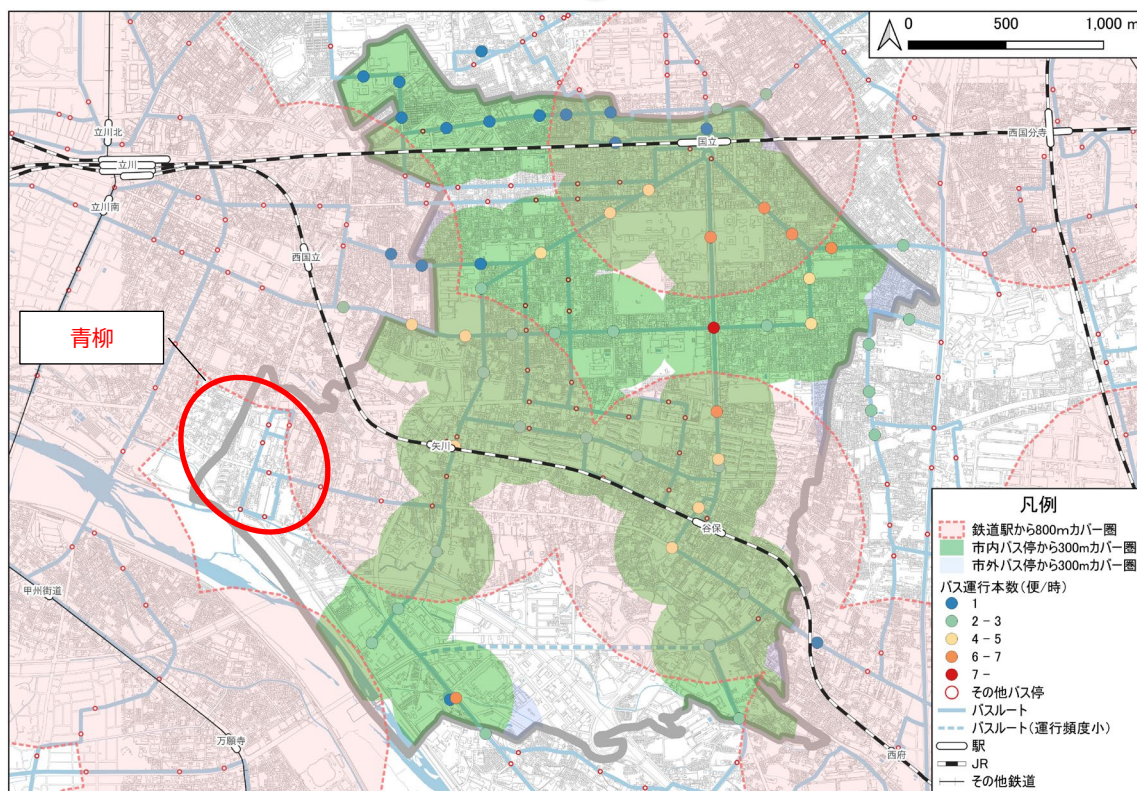
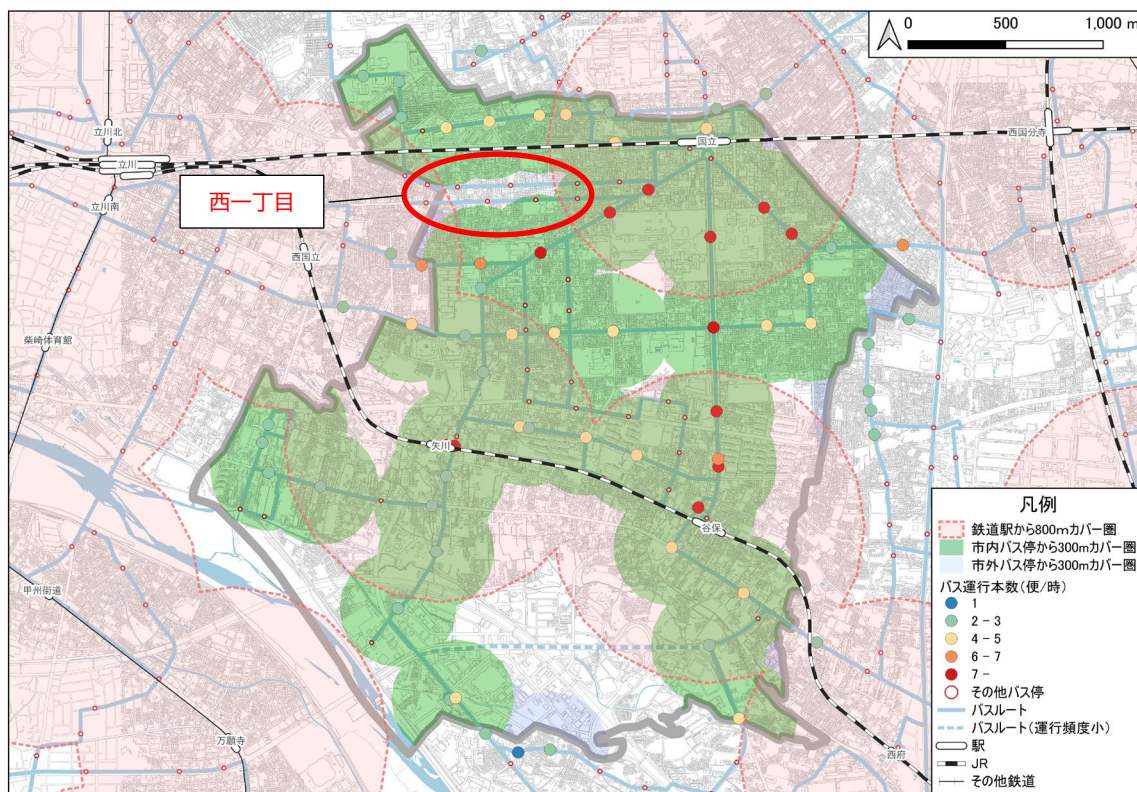
・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」

・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 公共交通カバー圏(平日)(上り線)

※公共交通カバー圏:鉄道駅から 800m 範囲、バス停(市外含む)から 300m 範囲で定義

※上り線(鉄道駅へ向かう方向)のバス運行本数のみを表示、下り線(鉄道駅から離れる方向)または国立市外に立地かつ国立市内をカバーしない(300m 以上離れた)バス停は「その他バス停」と表示



- ・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」
- ・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 公共交通カバー圏(平日)(上り線)(上図:8 時台、下図:20 時台)

路線バスの利用状況

- コミュニティバス、コミュニティワゴンの利用者は増加傾向である一方で、路線バスの利用者は減少している声が見られます。

表 バス事業者へのヒアリング結果(令和 7 年度に実施)

項目	京王バス 回答抜粋	立川バス 回答抜粋
利用者の傾向	○利用者は減少傾向 ✓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	○利用者は減少傾向 ✓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、利用者も減少
混雑状況	○一部区間・時間帯で立席が出る程度 ✓朝・夕はどの路線も駅近くの区間については立席が出る程度には混雑 ✓日中は立席が出ることは稀	○混雑等の問題は現状ない ✓多く利用されている系統としては、国立駅南口～第一団地～矢川駅間

バスの利用場面

- 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」が多くなっております。
- 他にも「運転免許を持っていない・運転が不安なためバスを利用せざるを得ない」や「遠出するときにバスを利用する」なども回答が多く、様々な場面でバスが利用されている様子が伺えます。

バスを利用する場面

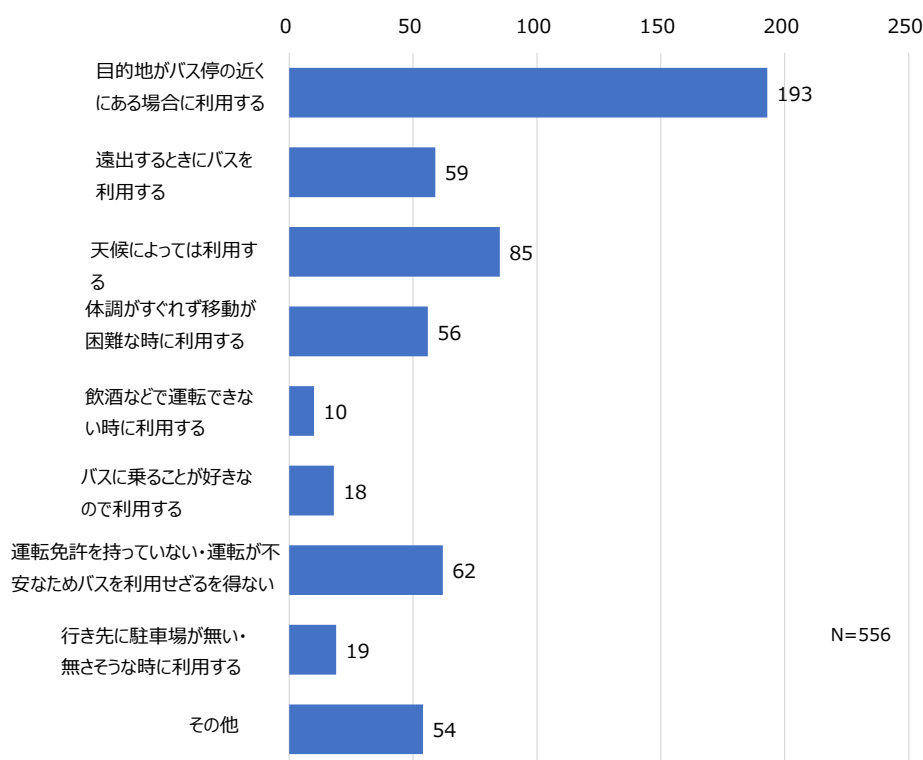


図 バス利用者へのアンケート調査結果

出典: 国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

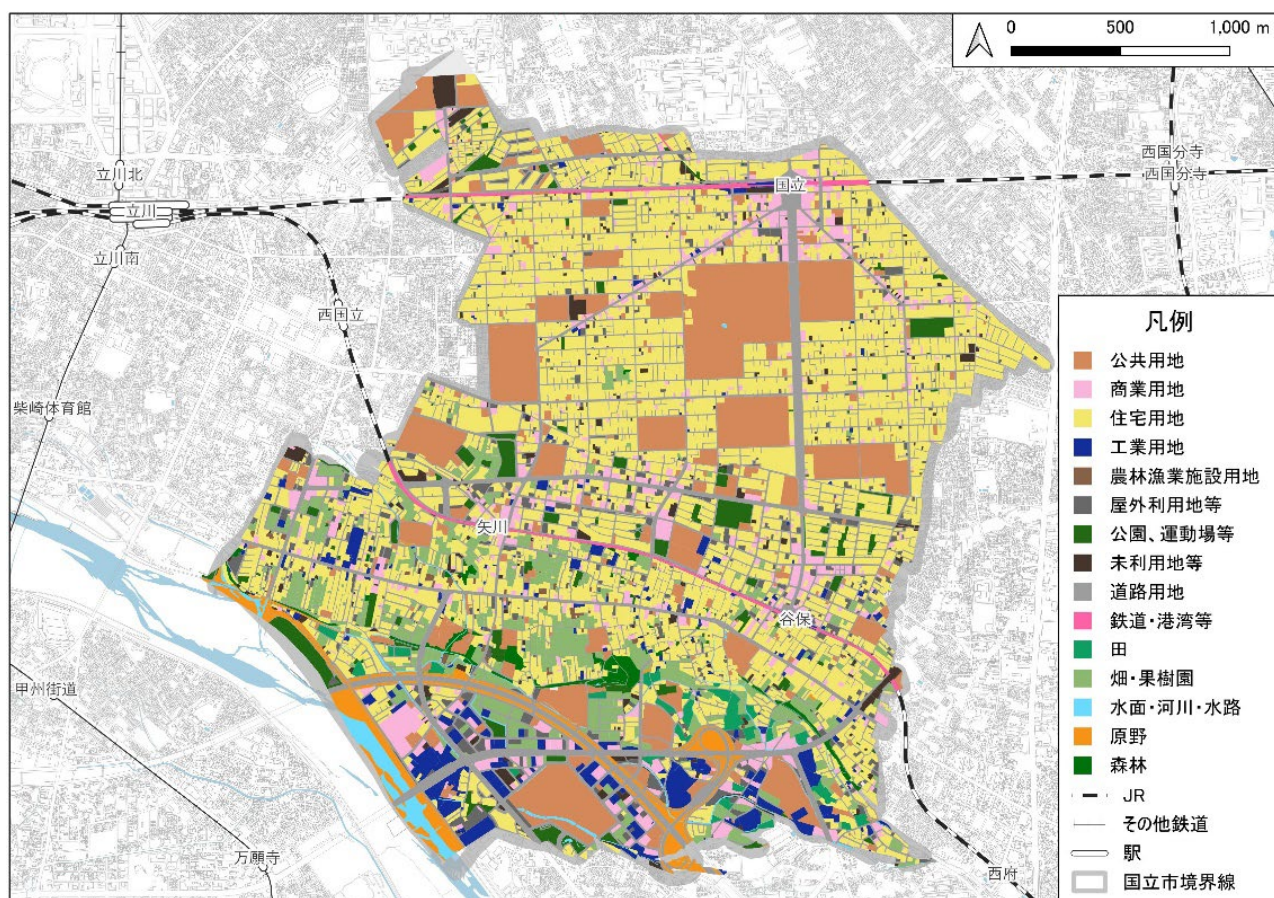
現状③ 甲州街道以南など、バス利用の利便性が低い地域は、施設立地も低密度

甲州街道以南では、公共交通でカバーできていない地域が見られ、主要施設の立地も少ないことから、他地域と比較してバス利用の利便性が低い状況です。

利便性が低い地域に対しては、地域特性に応じた移動手段の確保が求められます。

土地利用・施設立地状況

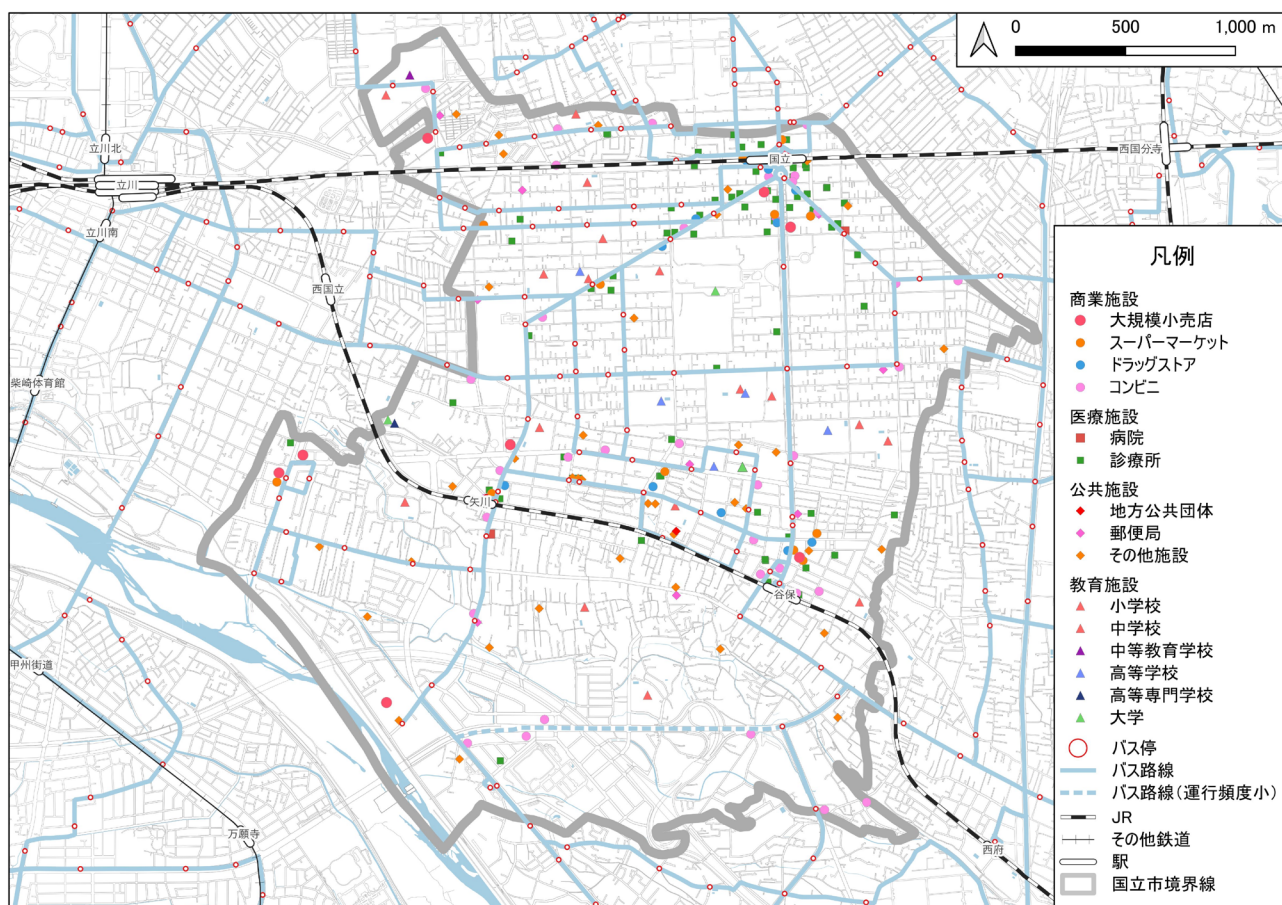
- 本市の土地利用状況は、住宅用地が多く、南武線以南では田畑や森林なども多くなっています。
- 主要施設は南武線以北に多く立地しており、南武線以南(特に甲州街道以南)では施設立地が低密度となっています。



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」
 ・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 土地利用状況

出典:東京都オープンデータカタログより作成



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」

・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 主要施設分布

出典:大規模小売店総覧(2025 年)、コンビニ・スーパー・ドラッグストア各社 HP、
くにたち生活便利帳(2026-2027 年版)、国土数値情報を参照して作成
※その他施設:福祉館、集会所、防災センター、保健センターなど

バスの満足度

- 地域区分別に見ると、運行本数や運行時間帯、バス停の位置など、南部地域で不満の回答が多く、全体の満足度も不満の回答が多くなっております。
- 北地域では全体の満足度は高いですが、運行本数では不満の回答が多くなっております。

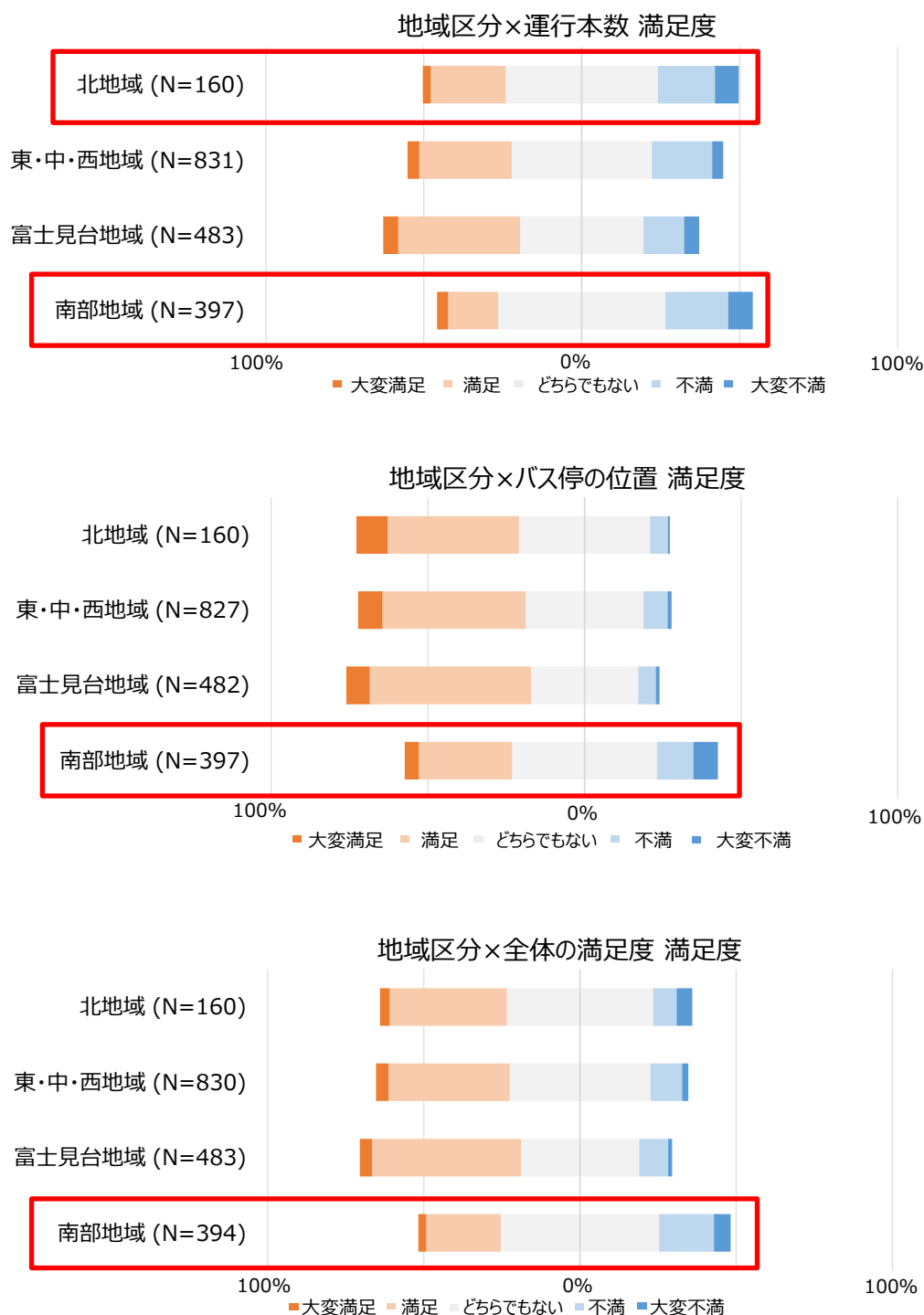


図 市民へのアンケート調査結果

出典: 国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

現状④ 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

バスの運行本数に対する不満や増便を望む声が多くみられる一方、バス事業者では運転士不足や高齢化が課題となっており、現状のサービス水準を維持することも困難な状況となっています。

また、コミュニティバスやコミュニティワゴンでは車両の老朽化も進行していることから、持続可能な公共交通サービスの維持に向けた取組が求められます。

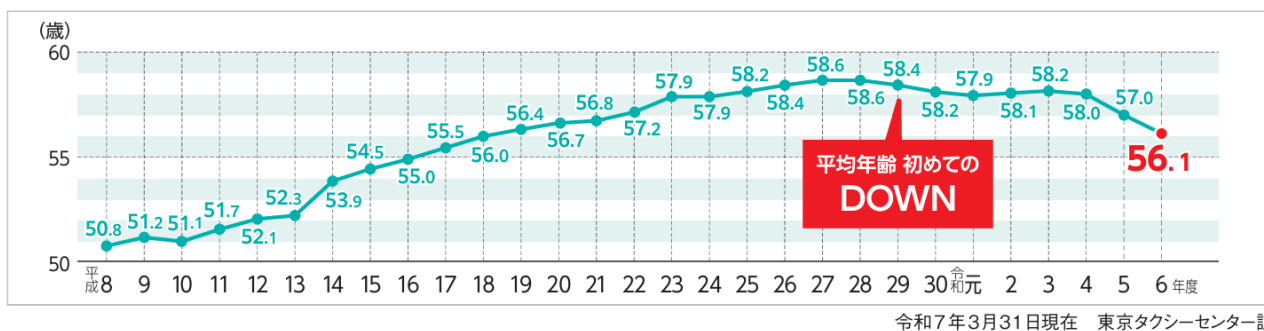
運転士や車両の状況

- 国立市内を運行する路線バスやタクシーにおいて、運営を継続するうえで運転士(乗務員)不足が特に課題としてあげられています。
- また、コミュニティバスやコミュニティワゴンは車両の老朽化も指摘されており、車両の経年劣化が危惧されています。

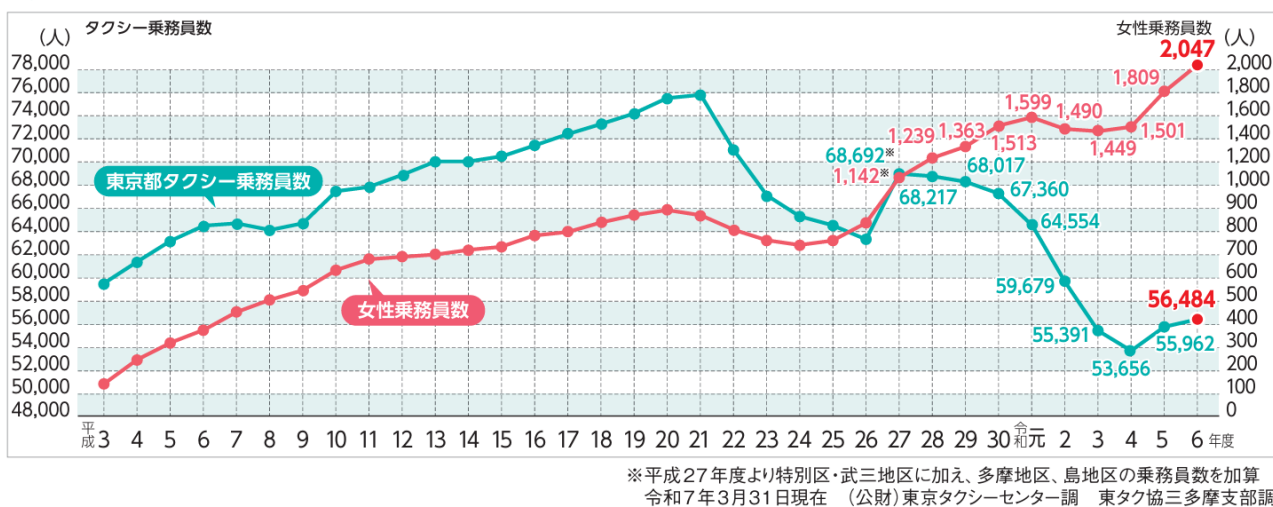
表 バス事業者へのヒアリング結果(令和 7 年度に実施)

項目	京王バス 回答抜粋	立川バス 回答抜粋
運行本数の傾向	<u>○運行本数は減少、今後も減便予定</u> ✓府中駅～谷保～国立駅系統について大幅な減便を実施 ✓2026 年 4 月のちゅうバス再編にあわせて、都営泉二丁目を起点とする～中河原駅系統の減便、～聖蹟桜ヶ丘駅系統の廃止を予定(※R8 年度時点で廃止済)	<u>○運行本数は減少</u> ✓国立駅南口から運行している系統で、コロナ時期の需要減少に伴って、運行本数は、概ね 18%ほど減少 ✓現時点では、減便の検討はしていないが、上記要因が増大することで、減便検討の必要性あり
バス運転士(乗務員)の傾向	<u>○乗務員は減少傾向・高齢化が進行</u> ✓現在の乗務員平均年齢が 54 歳に到達、採用の年齢層も 40 代～50 代が中心となっているため、高齢化が著しく、定年退職者も今後急増予定 ✓大型二種免許保有者の減少や世の中の働き方改革の影響もあり、志望者自体が減少	<u>○運転士は減少傾向</u> ✓昨今では東京都交通局など同業事業者への採用により、現職運転士が転職するなどの問題もある。特に若い年齢層の運転士が離職の傾向 ✓60 歳から 65 歳への定年延長を行っているが、7割が 50 歳代で、この世代が最も残業を行って路線の運行を支えており、採用の強化も図っているが、若い運転士が余り入らないため、先行きが不安
バス運営を継続するうえで特に課題となっている事項	<u>○乗務員不足の深刻化</u> ✓解消を図る取組として、処遇改善、外国人採用、採用専門部署の立ち上げ、入社後のフォローアップ強化、社宅拡充を実施中	<u>○運転士の不足・高齢化</u> ✓各運転士求人サイトやPR広告や地域の自衛官退職者へなどの採用強化を図っているとともに、大型 2 種免許取得を支援する「運転士養成制度」や遠方からの転居による「転居支援制度」など、入社しやすい環境を構築

◆ 法人タクシー乗務員平均年齢の推移



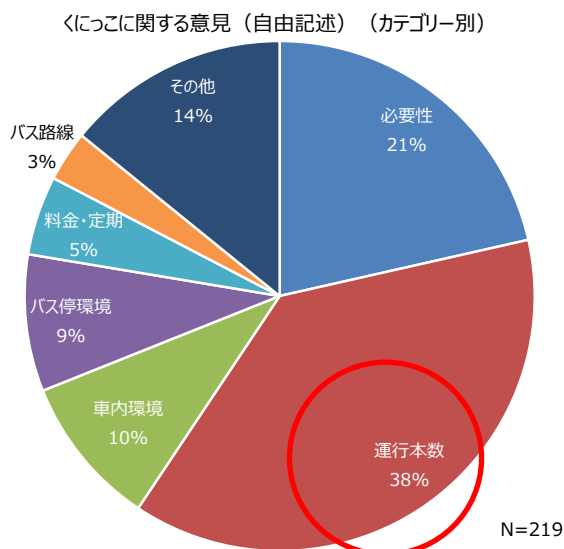
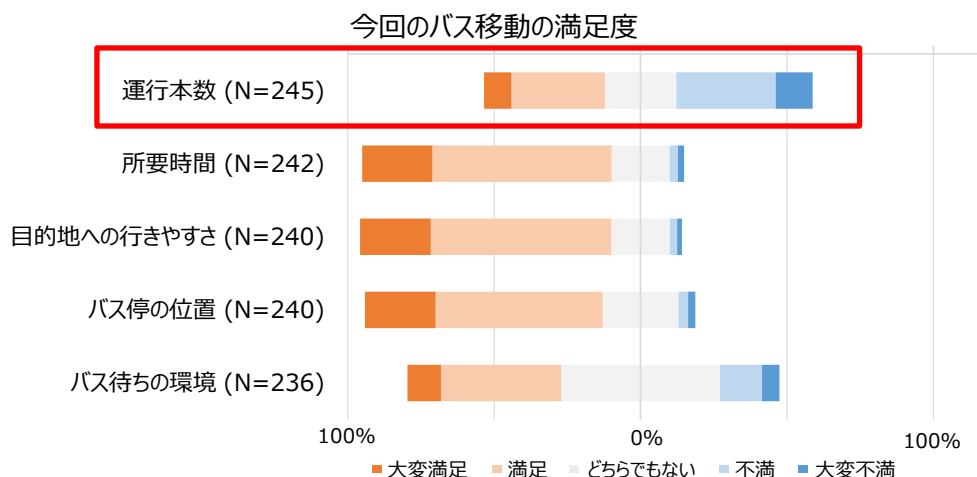
◆ タクシー乗務員数(運転者証交付数)の推移【男女】



出典:東京のタクシー2025

バス運行本数に関する意見

- くにっこの満足度では、全体的に満足している回答が多いですが、運行本数では不満の回答が多くなっています。
- 自由記述においても運行本数に関する意見が多く、特に増便を望む声が多くなっています。



項目	集計内容
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
料金・定期	● 料金が安い、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

図 バス利用者へのアンケート調査結果

出典：国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

現状⑤ 福祉的な交通は、心身の状態や目的によって多様なニーズがある

国立市では、しょうがいをお持ちの方や高齢者など、公共交通の利用が難しい方を中心に、福祉有償運送をはじめとした福祉的な交通が利用されています。

利用者一人ひとりの状況に合わせて、出発地から目的地まで個別に移送し、車いすのまま乗車することもできます。

福祉有償運送の利用状況

- 福祉的な交通の一つである福祉有償運送は、令和2年度(2020年度)から令和6年度(2024年度)までの運行件数は経年で増加傾向にありましたが、令和7年度は減少に転じています。
- 高齢化が進むなかで、公共交通機関を利用しにくい人が増え、移動に対するニーズも多様化してきました。そういった変化のなかで、車両や運転手の不足に加え、個別ニーズへの対応の難しさ等、課題が顕著になっています。

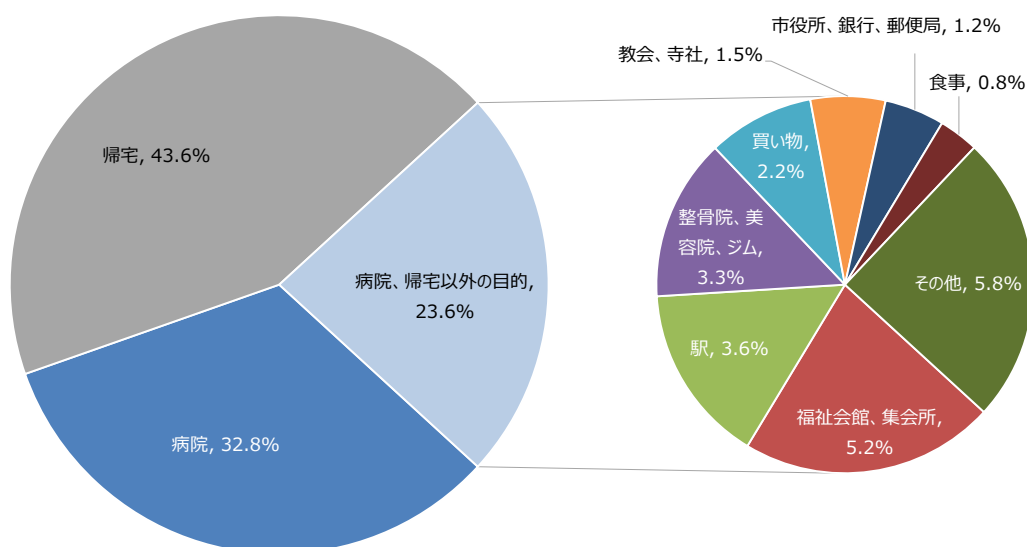
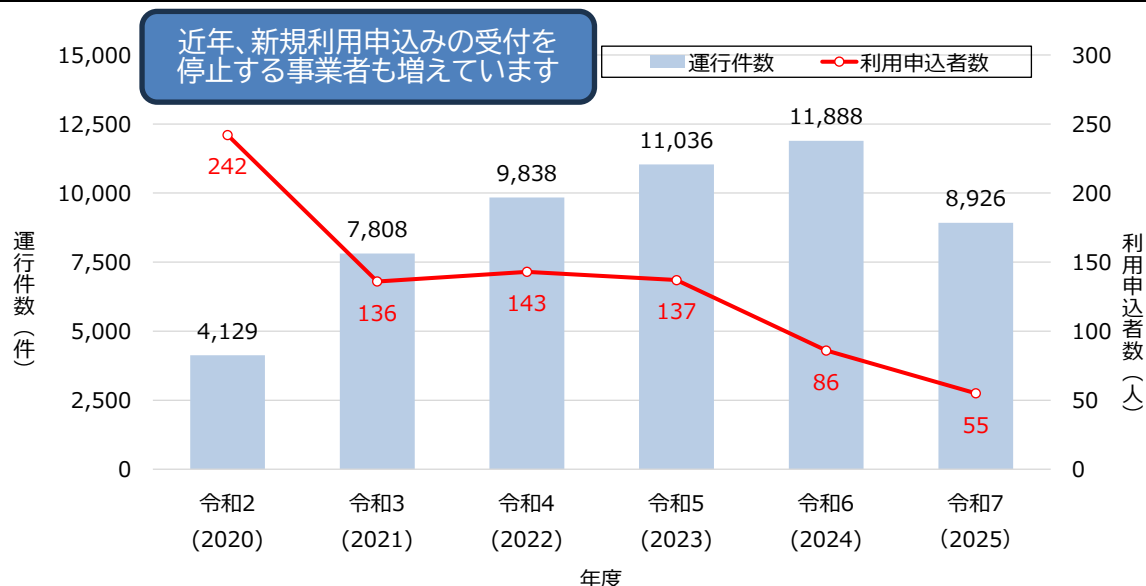


図 福祉有償運送の利用状況

出典:国立市(道路交通課)資料

福祉有償運送の登録者

- 福祉有償運送の利用者は「要介護認定者」や「要支援認定者」が 8 割程度を占めていますが、「知的障害者」や「精神障害者」の登録者も一定数おり、心身に障害のある方々にも利用がされています。

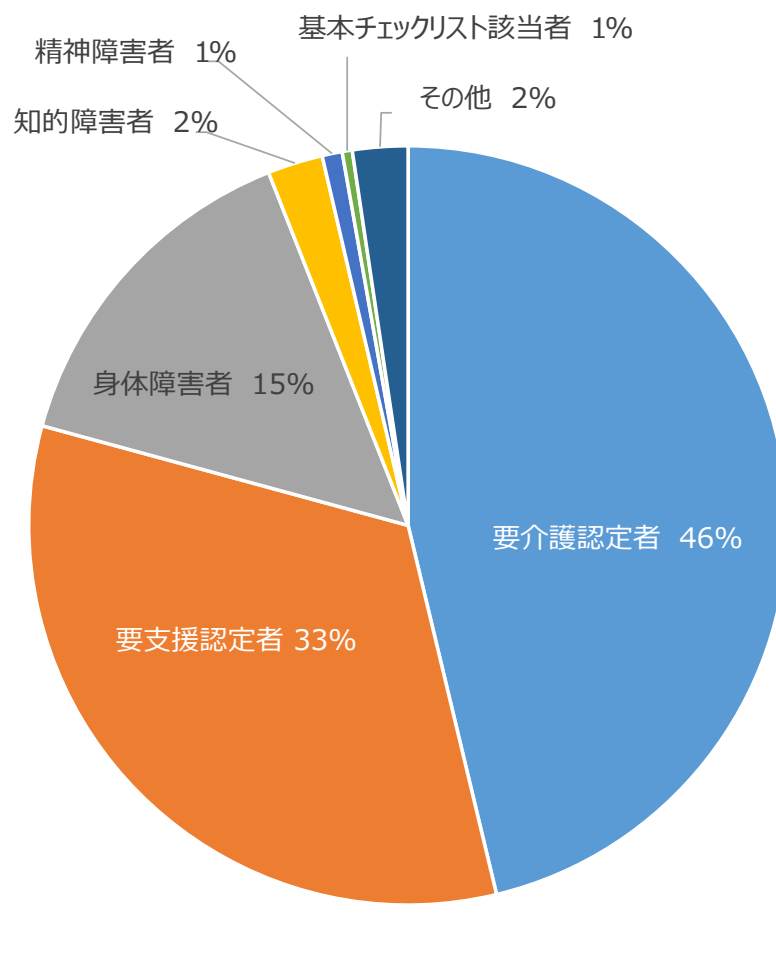


図 福祉有償運送の登録者数(令和 7 年度時点)

出典:国立市(道路交通課)資料

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 7 割程度を占めていますが、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 割以上が認知されています。

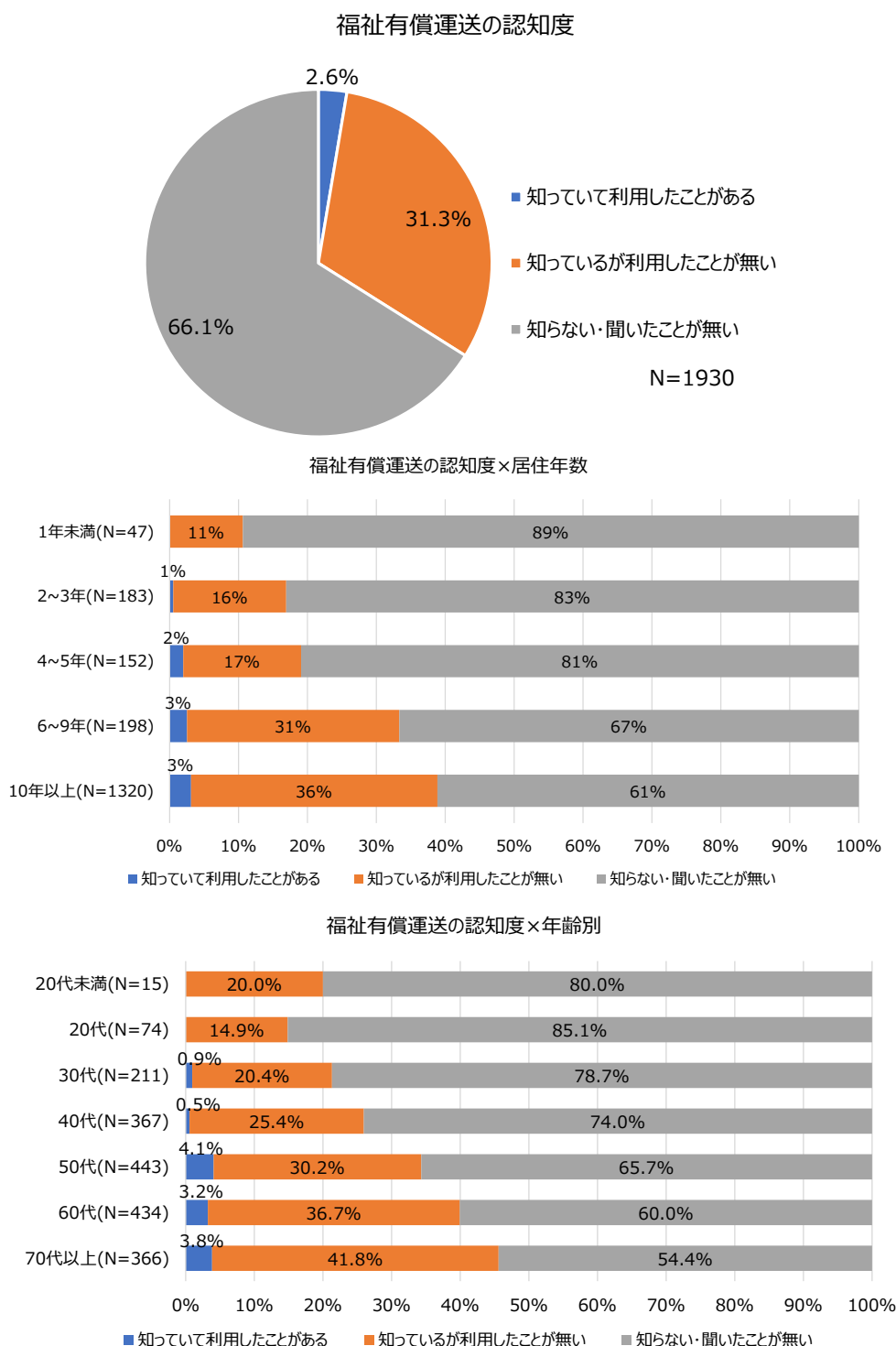


図 市民へのアンケート調査結果

出典: 国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

現状⑥ 通勤・通学等の市外移動は鉄道駅を中心に形成されている

通勤・通学等では市外への移動が多く、鉄道駅を中心とした広域的な移動が見られます。

鉄道駅へのアクセスにはバスも重要な役割を担っていることから、鉄道とバスが連携した利便性の高い交通結節機能の強化が求められます。

鉄道の利用状況

- 国立市内の鉄道利用者数は、平成 26 年(2014 年)から令和元年(2019 年)にかけて増加または横ばいだが、令和 2 年(2020 年)で新型コロナウイルス流行に伴い大きく減少していますが、令和 3 年以降で回復傾向にあります。
- 国立駅の利用者数が最も多く、谷保駅・矢川駅は国立駅の 20%程度の利用者数となります。

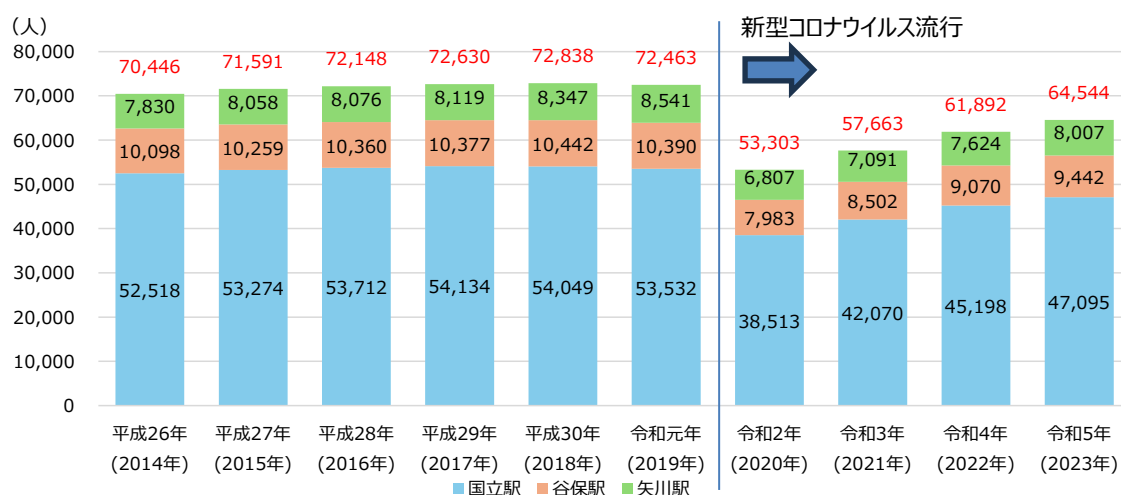
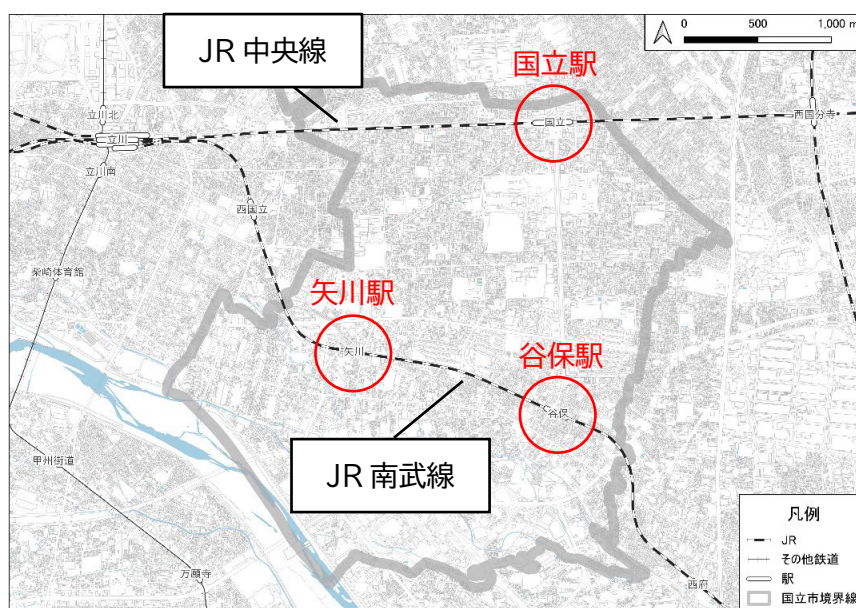


図 鉄道利用者数の推移

出典:統計くにたちより作成



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」
 ・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 市内の鉄道駅

市外への移動手段・移動目的

- 通勤・通学および趣味・娯楽等は市外への移動が多く、鉄道の利用が半数以上占めています。
- 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 区内も多くなっています。

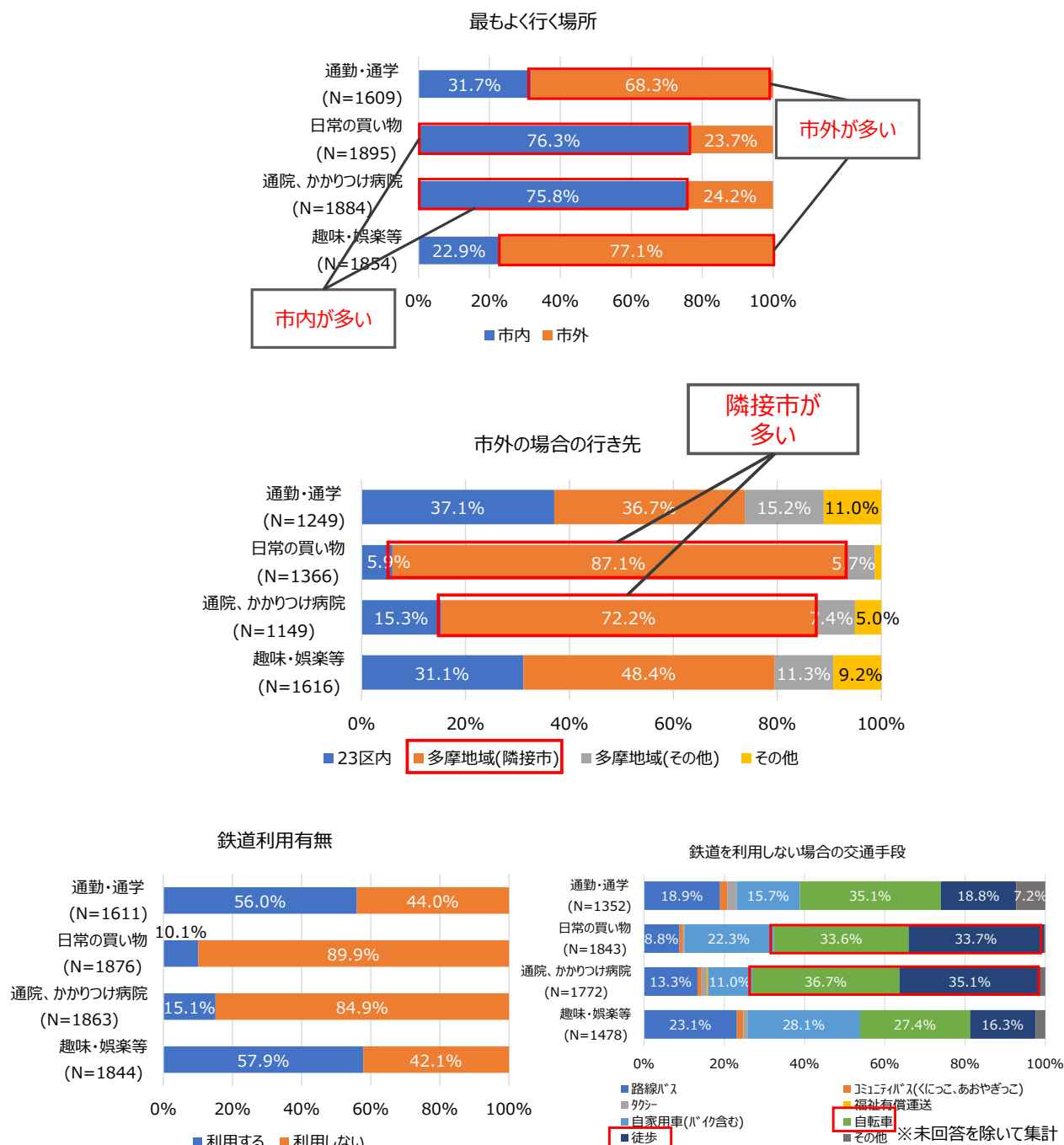
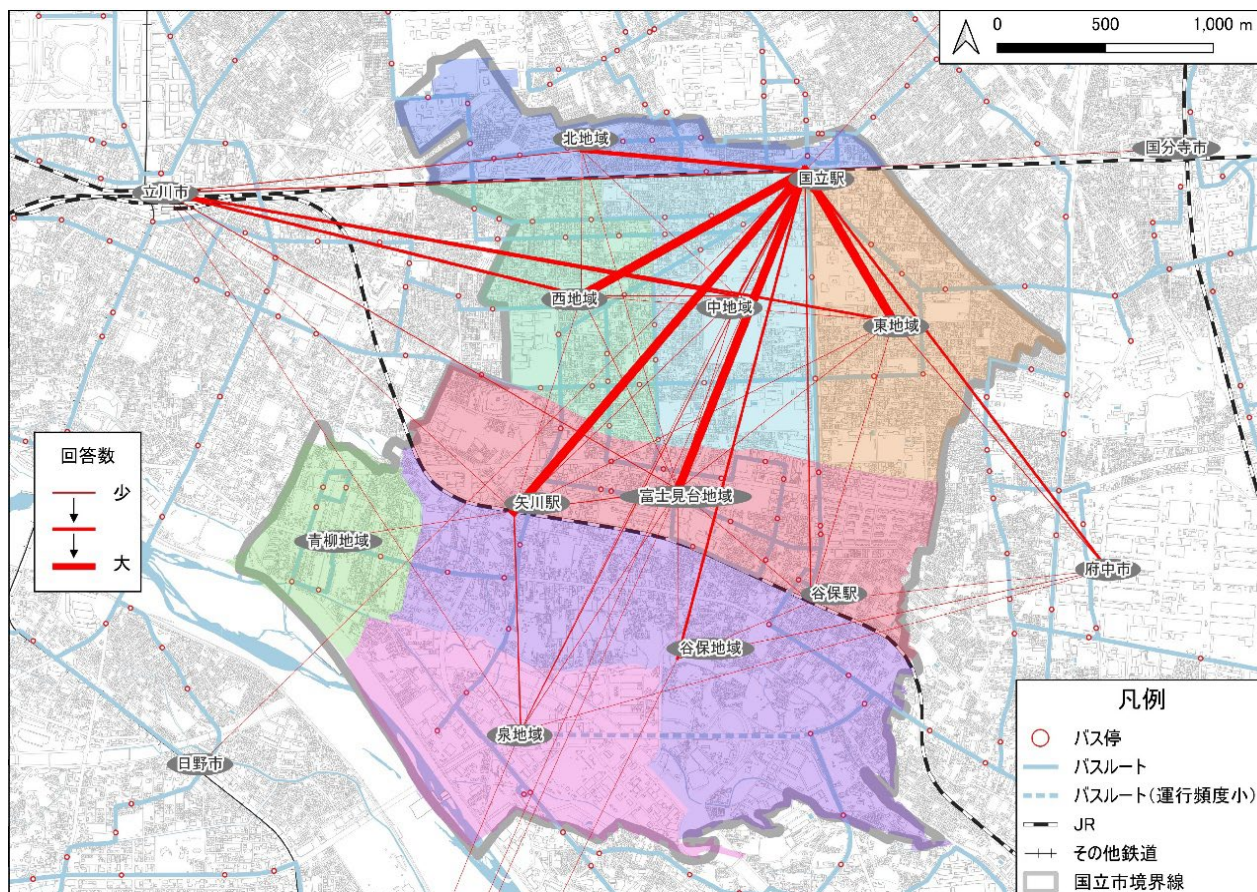


図 市民へのアンケート調査結果

出典: 国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

バスでの移動

- 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くなっています。
- また、立川市や府中市へバスで直接の移動も多く、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くなっています。



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」
 ・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 市民へのアンケート調査結果

※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

出典:国立市(道路交通課)調査(令和 7 年度に調査)

現状⑦ デジタル化や脱炭素化など、公共交通を取り巻く社会情勢が変化

昨今、公共交通のデジタル化や脱炭素化への対応が求められており、本市ではコミュニティワゴンにキャッシュレス決済が導入されていないほか、脱炭素化に向けて公共交通への環境配慮型の車両の導入推進が必要となっています。

利便性向上と環境負荷低減の両立を図るために、新技術の活用を含めた公共交通施策の推進が求められます。

キャッシュレス決済などデジタル化の状況

- 路線バスやコミュニティバスでは交通系 IC カードを用いたキャッシュレス決済が導入されていますが、コミュニティワゴンでは導入されておらず、現金払いが基本になっております。

運賃(現金払い) 乗車する時にお支払いください

大人	200円
小児	100円 小学生以下
未就学児	付き添いの方1名につき2名まで無料。3人め以降及び未就学児のみでご乗車の場合は小児運賃となります。
高齢者	100円 70歳以上の方。年齢確認ができる身分証明書等をご提示ください。なお、東京都シルバーパスは対象外です。
しょうがいしゃ	身体障害者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳(写真付)をお持ちの方は、各運賃が半額になります。付き添いの方も1名までは同様です。障がい者手帳アプリ「ミライロID」のご提示も同様です。

車内で回数券を販売しています

50円券×22枚を1冊とし(1,100円分)、1,000円で販売しています。ご希望の方は乗務員にお声がけください。

(注)「あおやぎっこ」の回数券は「あおやぎっこ」のみでご利用いただけます。(コミュニティバス「くにっこ」等ではお使いいただけません。)

出典:国立市 HP(一部追記)

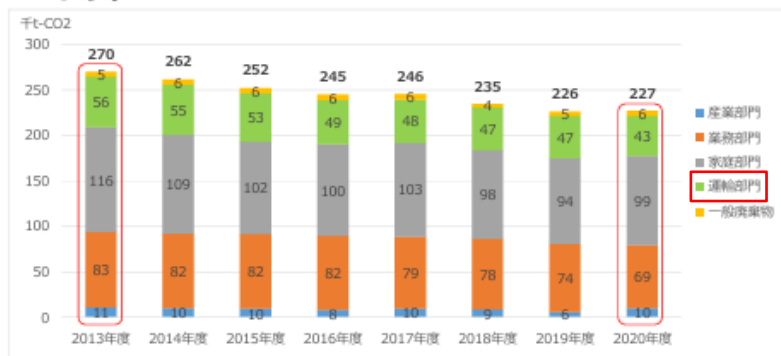
脱炭素化の状況

- 本市の CO2 排出量では、運輸部門は減少傾向なものの、全体の約 2 割を占めている状況となります。
- 交通・運輸分野での主要施策として、電動車の導入の促進を掲げており、バスやタクシーなどの公共交通への導入が求められています。

(2) 国立市の CO2（二酸化炭素）排出量の現状と推移

① CO2 排出量の推移

温室効果ガス排出量の 9 割以上を占める CO2 について、国立市の 2020 年の排出量は 227 千 t-CO2 となっており、2013 年比で 15.7%削減しています。部門別に見ると、家庭部門が約 4 割を占め最も多く、次いで業務部門が約 3 割、運輸部門が約 2 割となっています。



図表 27 国立市の部門別 CO2 排出量の推移

出所：オール東京 62 市区町村共同事業みどり東京・温暖化防止プロジェクト「多摩地域の温室効果ガス排出量」
(2023 年 3 月)

(3) 主要施策

区分	施策内容
①交通・運輸分野での脱炭素化の促進	● 市民や事業者における<u>電動車</u>（電気自動車 EV、燃料電池自動車 FCV、プラグインハイブリッド自動車 PHV、ハイブリッド自動車 HV）の導入の促進 ● 電動車購入に活用できる補助金等の情報発信 ● 公共施設等における EV 充電器等の設置推進 ● 事業者との連携による、小口の荷物・貨物の輸送におけるカーゴバイクの導入や宅配ボックスの有効活用等の促進 ● <u>コミュニティバスなど、公共交通機関の利便性向上や電気自動車 EV 化、燃料電池自動車 FCV 化の推進</u> ● カーシェアやシェアサイクル等、日常生活で利用しやすい交通手段のシェアリングの検討

出典：国立市地球温暖化対策実行計画(一部追記)

コラム 公共交通を取り巻く技術革新

- 近年、人口減少や運転士不足への対応、利用者の利便性向上を目的として、公共交通分野ではデジタル技術を活用した新たな取組が全国各地で進められています。
- 自動運転技術の開発が進展しているほか、運行情報をリアルタイムで提供するスマートバス停や、交通系 IC カード・QR コード決済等によるキャッシュレス化、AI カメラ設置による乗降客数カウントなど、公共交通をより便利で利用しやすくする技術が普及しつつあります。
- これらの技術は、利用者の利便性向上だけでなく、交通事業者の業務効率化や人手不足への対応にも寄与することが期待されています。
- 今後は国や東京都、交通事業者等の動向を踏まえながら、本市においても新たな技術の活用可能性について継続的に情報収集・研究を進めていくことが重要です。

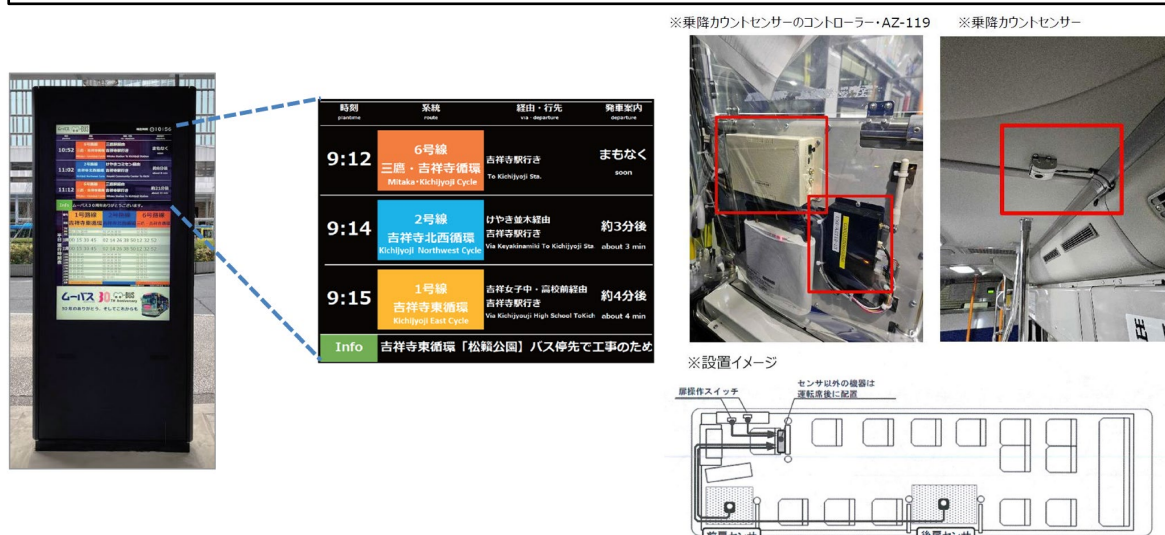


図 スマートバス停(吉祥寺駅)

図 乗降客数カウントシステムの設置(日野市ミニバス)

出典:武蔵野市地域公共交通計画(武蔵野市)

出典:第 48 回日野市地域公共交通会議(日野市)

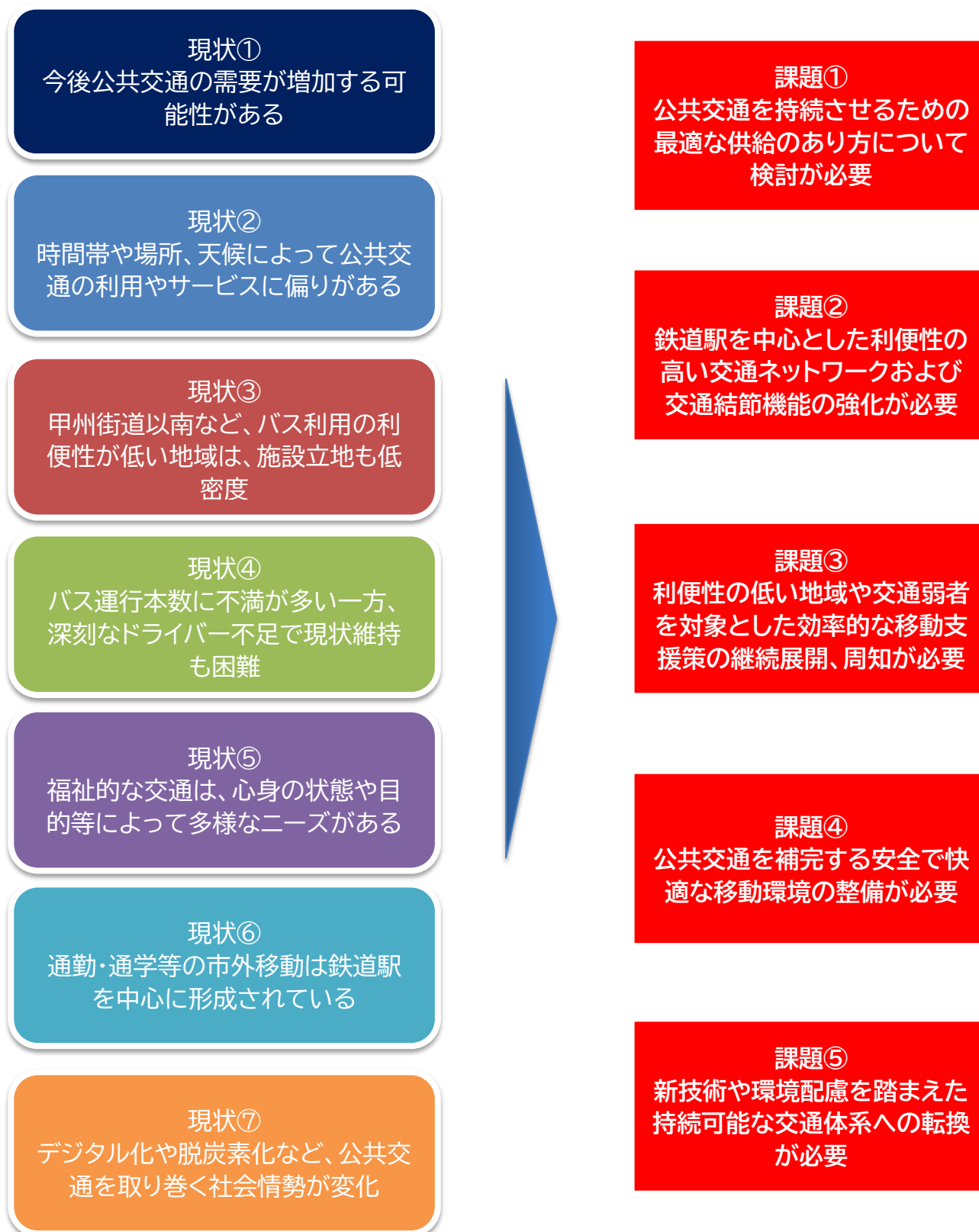
自家用車	路線バス	タクシー	トラック
AIベース	ルールベース	ルールベース	ルールベース
→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討
日産 ウェイヴ社(英)のAI搭載 (2027年度販売予定) 	トヨタ e-Paletteで無人運転 (2027年度実装予定) 	日本交通 ウェイモ(米)と無人タクシー (サービス開始時期非公表) 	いすゞ 無人トラック (2027年度事業化予定) 
ホンダ ヘルムAI社(米)のAI搭載 (2027年度販売予定) 	いすゞ 大型バスの無人運転 (2027年度事業化予定) 	日産 無人タクシー (2027年度サービス開始予定) 	ロボトラック 無人トラック (2027年度事業化予定) 

図 国内における自動運転者の開発及び市場展開見通し

出典:自動運転の社会実現に向けた国土交通省の取組みについて(国土交通省物流・自動車局)

3.2. 本市の地域公共交通に関する課題

以上の内容を踏まえ、本市における地域公共交通計画の課題を以下の通り整理しました。



4. 基本的な方針

4.1. 基本理念・目標

本市が掲げる目指すべき姿やまちづくりの方向性を踏まえ、地域公共交通計画での基本理念を次のとおり決めました。

国立市総合基本計画

学び挑戦し続けるまち ともに歩み続けるまち 培い育み続けるまち 文教都市くにたち

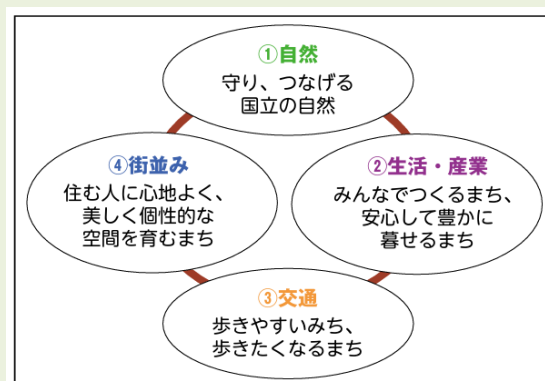
○キーワード(重点項目より)

- ✓ 子育て世代・現役世代の増加
- ✓ 「住みたい」「住み続けたい」と思える都市に向けたまちづくりを推進、環境づくり
- ✓ **すべての人が安心して移動できる交通環境が確保**
- ✓ **安全な歩行・交通環境の整備**
- ✓ **都市基盤の整った生活利便性の高いまちづくりの推進**
- ✓ **外出すること、歩くことにより、特に自覚しなくても健康的な生活に誘導され、ウェルビーイングを感じる環境づくり**
- ✓ **道路空間整備や交通環境整備をはじめとする都市づくりについて、移動の支援を併せて推進**

国立市都市計画マスタープラン(第2次改訂版)

○キーワード(目標、将来都市構造より)

- ✓ 自家用車など自らの移動手段をもたない**交通弱者**に対する移動手段の確保を目的に、鉄道・バス等の公共交通機関の利便性向上や利用促進を図る
- ✓ **多様な都市機能がコンパクトに集約したまちづくり**
- ✓ **市内外を結ぶ主要幹線道路及び市内の移動において重要な役割を担う地域幹線道路を「交通の軸」として位置づけ、鉄道やその他の道路交通とのネットワーク化を図る**



コンパクトな都市構造を支え、

誰もが安心して自ら移動できる持続可能な交通体系の実現

4.2. 目指すべき将来公共交通ネットワーク

(1) 本市が目指す将来都市構造

本市の都市計画マスタープランでは、国立駅を中心とした都市拠点や地域拠点を形成するとともに、鉄道や主要幹線道路を軸としたコンパクトな都市構造の形成を目指しています。

地域公共交通においても、将来都市構造との整合を図りながら、各交通手段の役割分担に基づく持続可能な交通体系を構築する必要があります。

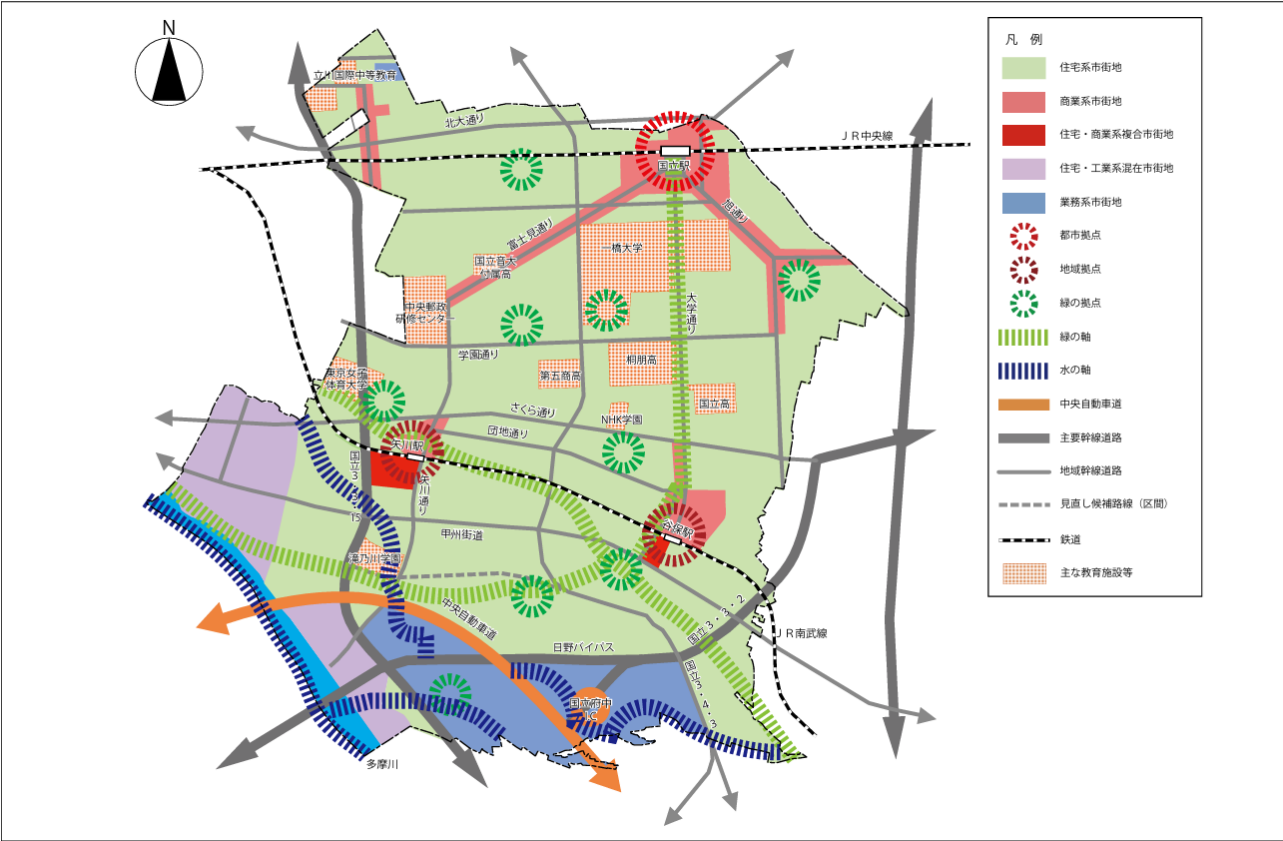


図 将来都市構造

表 将来都市構造の定義(抜粋)

項目	定義
都市拠点	国立駅を中心とする地区を「都市拠点」に位置づけ、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点として、公共公益機能や商業・サービス機能、文化芸術・交流機能等の集積を図ります。
地域拠点	谷保駅及び矢川駅を中心とする地区を「地域拠点」に位置づけ、地域住民の日々の暮らしに密着した商業・サービス等の生活機能の維持・増進を図ります。
交通の軸	市内外を結ぶ主要幹線道路及び市内の移動において重要な役割を担う地域幹線道路を「交通の軸」として位置づけ、鉄道やその他の道路交通とのネットワーク化を図ります。

出典:国立市都市計画マスタープラン

(2) 公共交通の目指すべき役割分担

本市の将来都市構造を支える持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、各交通手段の特性を踏まえ、「広域交通」「地域内交通」「地域内補完交通」「補助交通」に分類し、それぞれの役割を整理しました。

また、各交通手段が相互に連携・補完することで、都市拠点や地域拠点を結ぶ広域的な移動から、交通不便地域や移動に配慮が必要な市民の日常移動まで、誰もが安心して移動できる交通体系の形成を目指します。

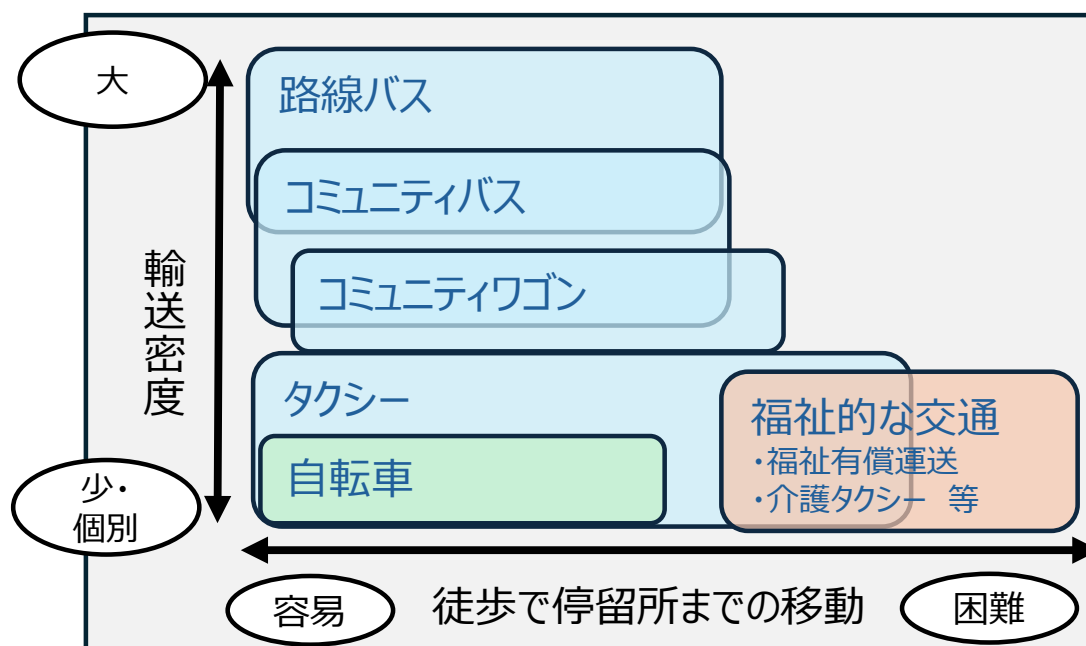


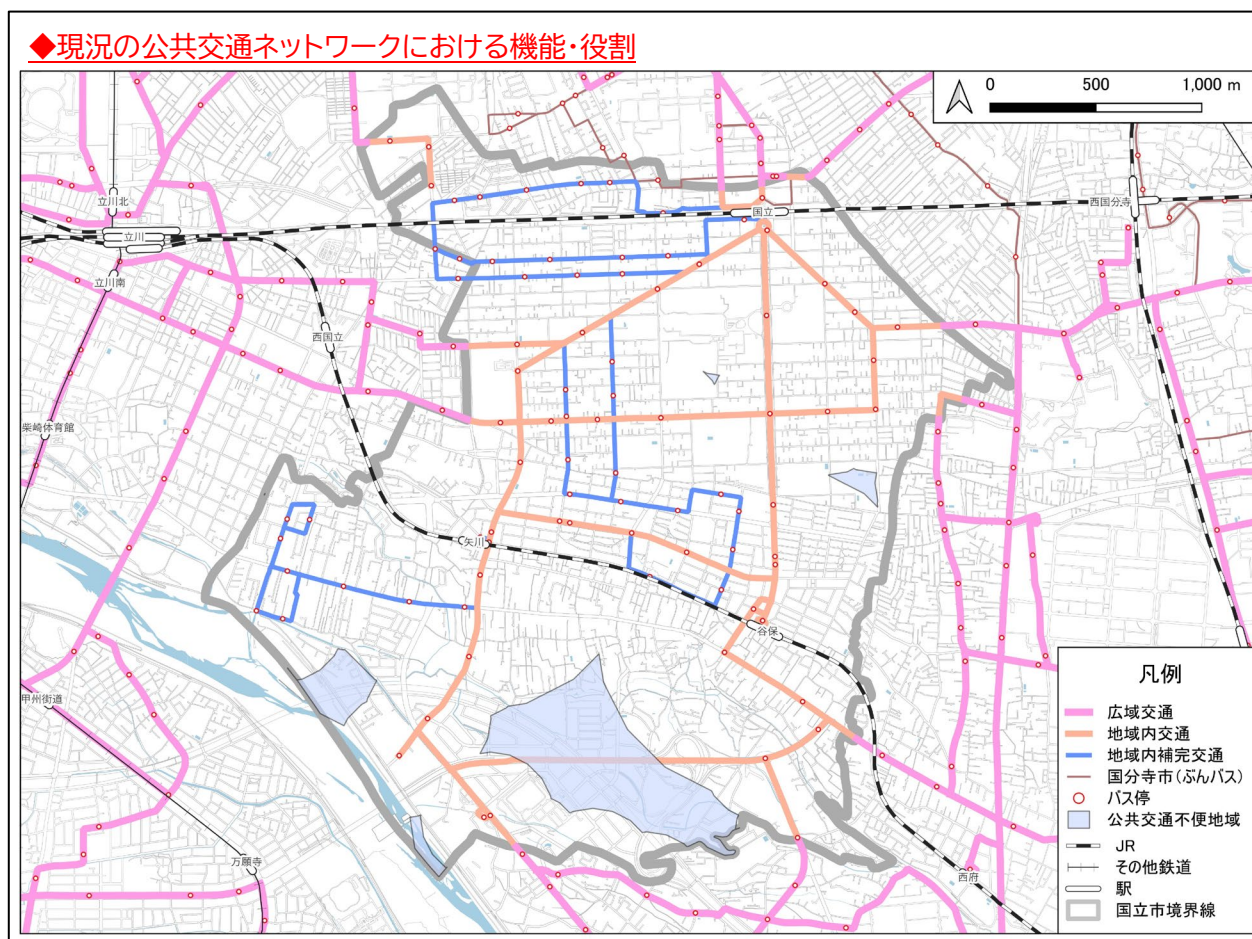
表 公共交通の役割(案)

種別 (仮称)	役割	交通手段	輸送密度	徒歩で停留 所までの移動
広域交通	鉄道および市内外を結ぶ主要路線バスにより、都市拠点を中心とした広域的な移動を支える交通としての役割を担う	鉄道 主要路線バス	大 ↑	容易 ↑
地域内交通	市内を循環する路線バスにより、地域内の拠点を結び、市民の日常生活を支える交通としての役割を担う	路線バス		
地域内 補完交通	コミュニティバスやコミュニティワゴンにより、地域内交通を補完する役割を担う	コミュニティバス コミュニティワゴン		
補助交通	交通不便地域への対応に加え、移動に配慮が必要な市民の日常移動を支える個別・補完交通としての役割を担う	タクシー 福祉的な交通	小 ↓	困難 ↓

(3) 目指すべき地域公共交通ネットワーク

① 現況バス路線に対する機能・役割

現況の公共交通網に対し、市を超えて広域的な機能を有する路線を広域交通(鉄道含む)、市内で完結する路線を地域内交通として整理することができます。また、広域交通や地域内交通を補完し、市内をきめ細かくカバーするくにっこ・あおやぎっこは地域内補完交通として整理することができます。



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」

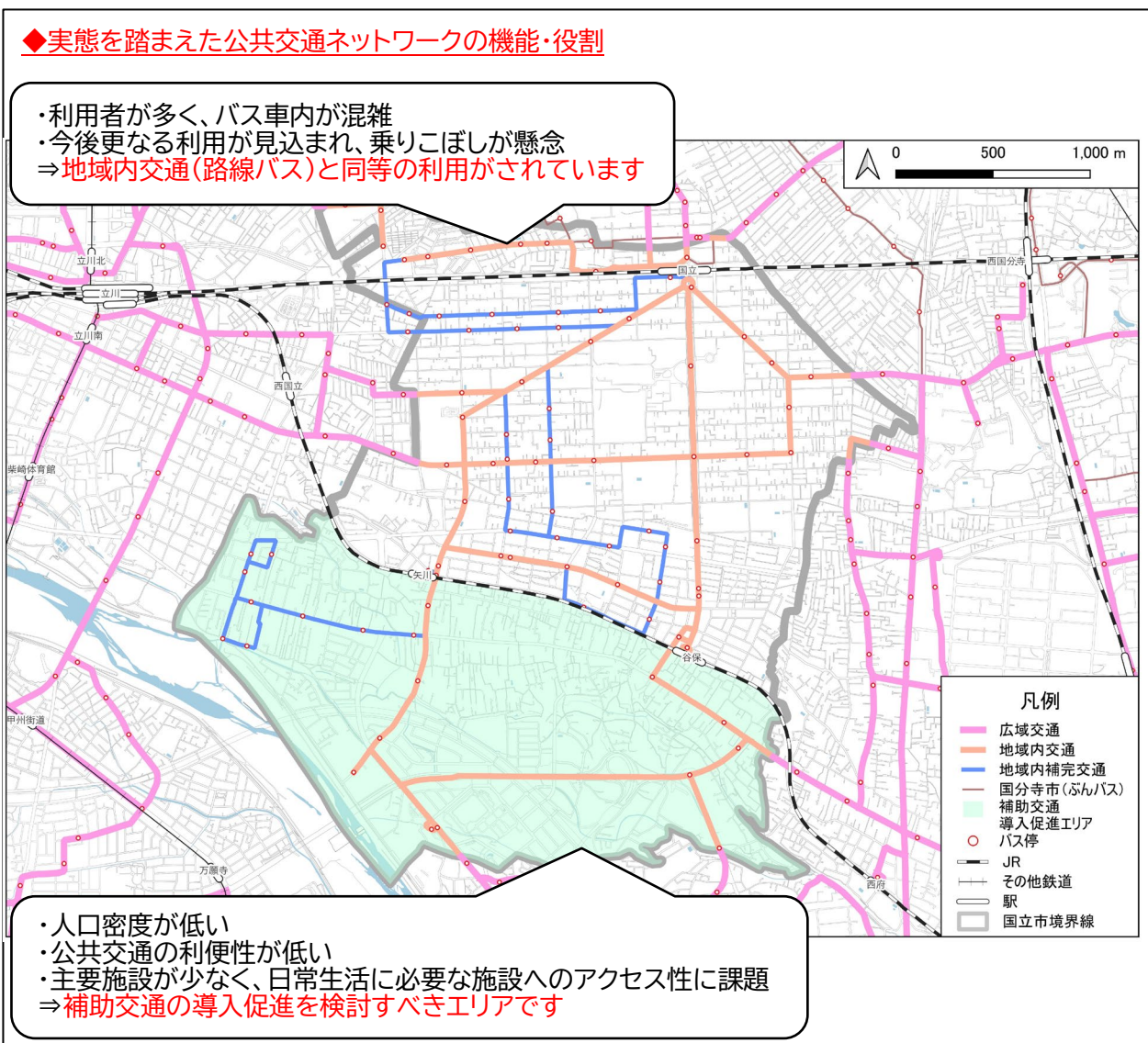
・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図 現況の公共交通ネットワークにおける機能・役割

② 実態を鑑みた機能・役割

南武線と多摩川に囲まれた一部は、公共交通によるカバー圏の外側にあります。当該地域は、一部では道路幅員に起因しワゴンタイプ(あおやぎっこ)でのカバーになっていることや、朝夕の運行サービスが低い状況にあり、補助交通の導入促進を検討すべきエリアだと言えます。

また、実態調査結果からくにつこ北ルートの一部は、需要が多く地域内の幹線として機能しており、実態に即した整理が必要です。



・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」

・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

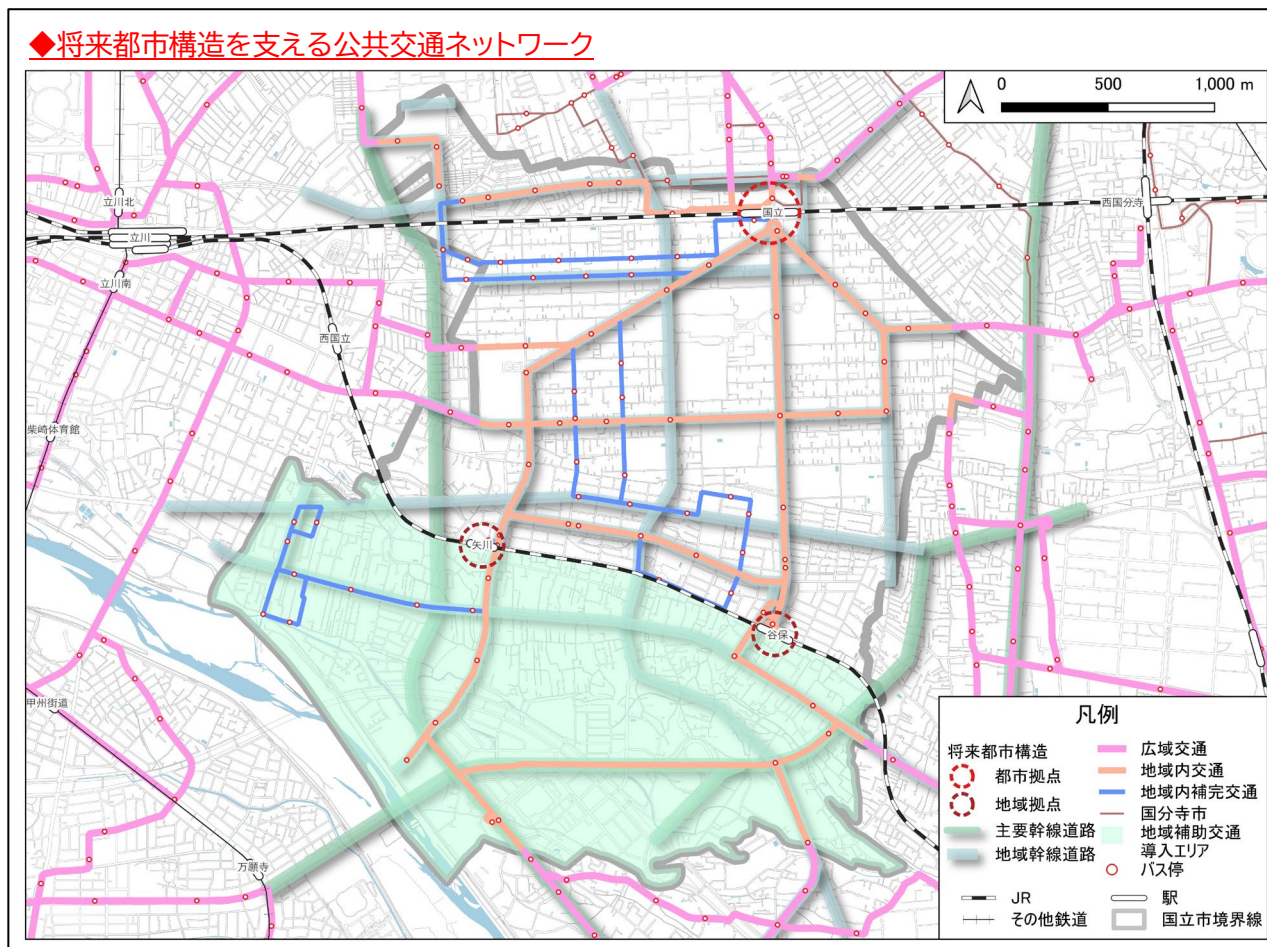
図 地域特性・利用実態を踏まえた公共交通ネットワークの機能・役割

③ 理想とする機能・役割

都市計画マスタープランで位置づけられた都市拠点及び地域拠点については、既存の公共交通ネットワークにより概ね結ばれています。

本計画では、都市構造を支える公共交通の将来像として、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを「理想とする将来公共交通ネットワーク」として位置づけます。

なお、既存の公共交通ネットワークを基盤として、将来にわたり維持・確保するとともに、利用実態や都市基盤整備状況の地域特性に応じた充実を図ることを基本とします。



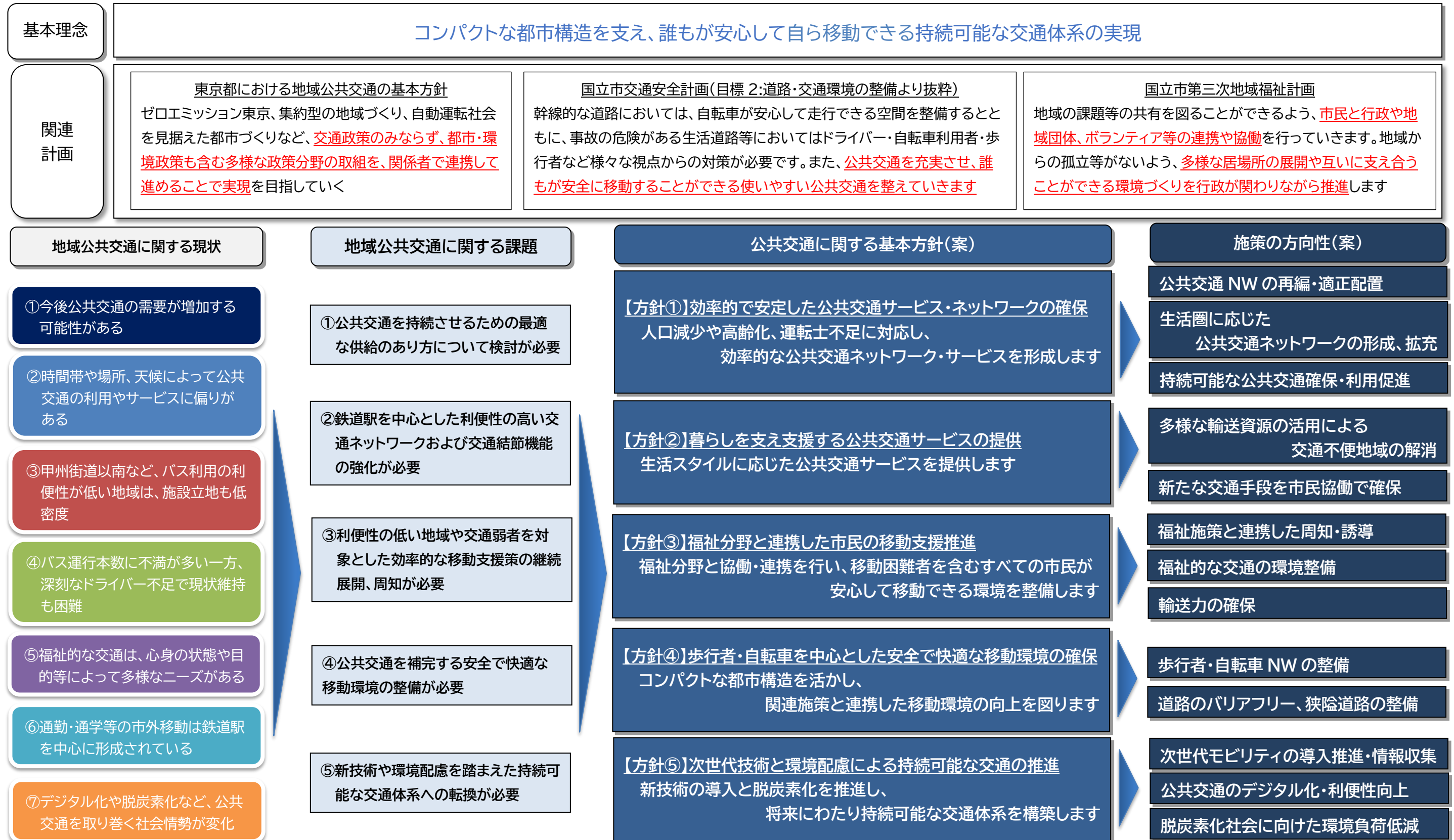
・「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を使用(承認番号:7 都市基交測第 259 号)して作成したものである。無断複製を禁ずる」

・「この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。」

図:将来都市構造を支える公共交通ネットワーク

4.3. 基本方針

基本理念に掲げる「コンパクトな都市構造を支え、誰もが安心して移動できる持続可能な交通体系の実現」を共通の視点として、基本方針を次のとおり定めました。



5. 目標達成に向けた施策

基本方針および施策の方向性に対し、今後取り組む個別施策を実施します。

※個別施策は現時点のイメージであり、詳細は次回議論

基本方針	施策の方向性	個別施策
方針1 効率的で安定した公共交通サービス・ネットワークの確保	①公共交通NWの再編・適正配置	1 路線バスとコミュニティバスの役割分担の明確化 2 運行ルート・ダイヤの見直し 3 都市基盤整備と連携した公共交通ネットワークの検討
	②生活圏に応じた公共交通ネットワークの形成、拡充	4 駅前広場におけるバス停の適正配置化および乗換環境の改善 5 自治体間相互乗り入れの検討 6 広域交通に関する連絡会の設置・運営
	③持続可能な公共交通の確保・利用促進	7 公共交通の利用促進および収支改善 8 就業促進に向けた広報・周知活動 9 情報提供の充実
方針2 暮らしを支え支援する公共交通サービスの提供	①多様な輸送資源の活用による交通不便地域解消	1 施設送迎バスの活用 2 タクシー相乗りエリアの拡大検討
	②新たな交通手段を市民協働で確保	3 デマンド交通の導入 4 新たな移動サービスの地域互助型による実現支援
方針3 福祉分野と連携した市民の移動支援推進	①福祉施策と連携した周知・誘導	1 福祉的な交通の情報発信・相談体制の強化 2 多様な世代をまきこんだモビリティマネジメントの推進
	②福祉的な交通の環境整備	3 福祉的な交通事業者への支援
	③輸送力の確保	4 新たな移動サービスの地域互助型による実現支援(再掲)
方針4 歩行者・自転車を中心とした安全で快適な移動環境の確保	①歩行者・自転車 NW の整備	1 幹線道路整備(国立市都市計画マスタープラン) 2 自転車通行環境の整備(国立市自転車安全利用促進計画)
	②道路のバリアフリー、狭あい道路の整備	3 道路・交通環境の整備(国立市交通安全計画) 4 整備基準へ適合した整備(東京都福祉のまちづくり条例)
方針5 次世代技術と環境配慮による持続可能な交通の推進	①次世代モビリティの導入推進・情報収集	1 自動運転の実装に向けた調査・検討 2 国や東京都の支援制度を活用
	②公共交通のデジタル化・利便性向上	3 コミュニティバス、ワゴンのキャッシュレス化 4 GTFS等のオープンデータ推進
	③脱炭素化社会に向けた環境負荷低減	5 バス・タクシーのZEV導入普及

(※個別施策の解説イメージ 今後施策ごとに1枚程度作成)

方針1:効率的で安定した公共交通サービスの確保・供給

① 公共交通NWの再編・適正配置

①-1 路線バスとコミュニティバスの役割分担の明確化

地域によって求められる公共交通の役割が異なり、限られた運転士や財源の中で効率的なサービス提供が求められています。本計画で整理した公共交通の役割に基づき、路線バスやコミュニティバス、コミュニティワゴン等の機能分担を整理し、地域特性に応じた交通サービスの提供を図ります。

○実施主体:国立市、交通事業者

○検討期間:短期(●年)

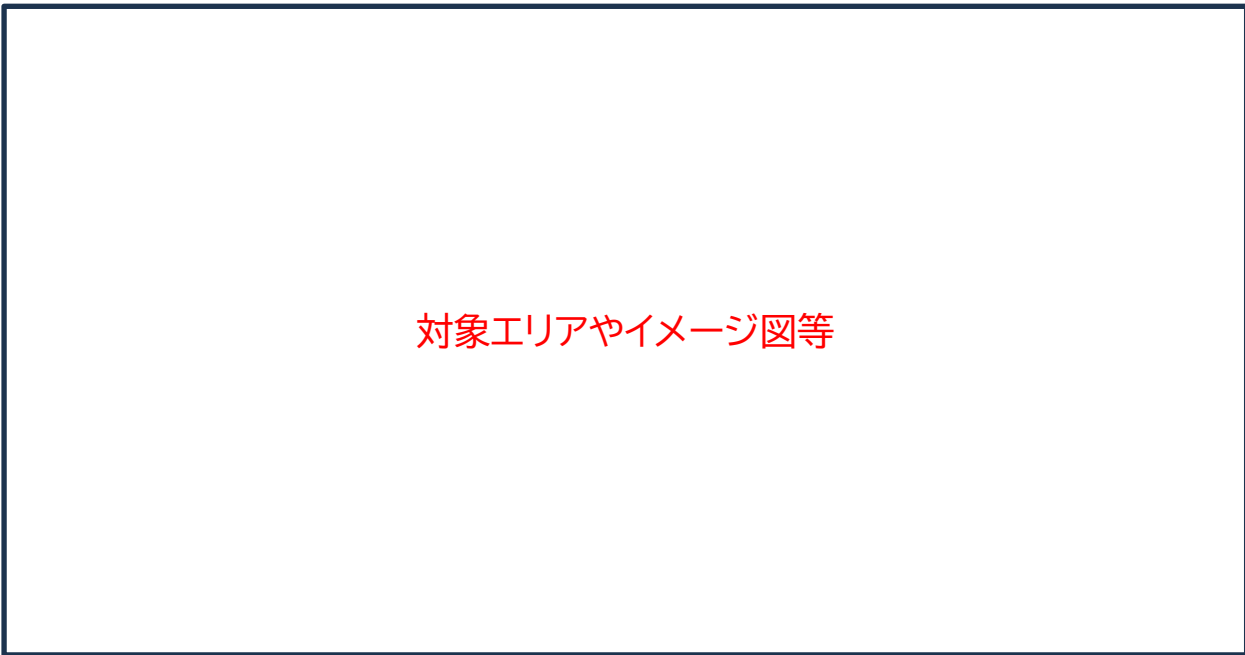


表 実施スケジュール(※イメージ)

	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	...
国立市	○	○	○	○	○	○	○				
交通事業者	○	○	○	○	○	○	○				

6. 計画の推進及び評価方法

6.1. 評価指標(KPI)と目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標(KPI)及び数値目標を〇つに整理します。

本計画策定時点では、バスやタクシー等の公共交通の担い手不足という課題が顕在しており、本計画策定後もその状況が継続されることが想定されます。

したがって、令和〇(〇〇〇〇)年度の目標値は、地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえて「現状維持」を基本に設定しました。

引き続き、目標値について地域公共交通活性化協議会にて議論していき、状況に応じて評価指標と目標値の再設定を検討します。

表 評価指標

※現時点のイメージであり、詳細は次回議論

評価指標	算出方法	現状値(R7年度)	目標値(R12 年度)
公共交通の利用者数	交通事業者からの提供データに基づき算出	約 299 千人 (※くにつこの値を仮で掲載)	約〇千人
地域公共交通の収支率	交通事業者からの提供データに基づき算出	約〇%	約〇%
1 便あたりの利用者数	交通事業者からの提供データに基づき算出	路線バス：●●人／便 くにつこ：●●人／便 あおやぎっこ：●●人／便	路線バス：●●人／便 くにつこ：●●人／便 あおやぎっこ：●●人／便
福祉交通利用者数	交通事業者からの提供データに基づき算出		
鉄道乗降客数	交通事業者からの提供データに基づき算出		
広域バス利用者数	交通事業者からの提供データに基づき算出		
外出率、自転車利用率	アンケート調査、駐輪場利用者数		
環境配慮型車両の導入台数	交通事業者からの提供データ		
...			

6.2. 計画の推進体制

本計画は、「地域住民(住民・民間事業者等)」「交通事業者」「行政」の三者が連携し、一体となり、計画目標の達成に向けて取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指すものです。

以上を踏まえ、市民、交通事業者、本市を中心に構成される国立市地域公共交通活性化協議会において、進捗管理を行いながら推進します。

体制図を掲載

6.3. モニタリングの方法

本計画は、地域公共交通活性化協議会において、計画策定・改定(Plan)、個別施策の実施(Do)、実施結果の検証(Check)、後期施策への反映(Action)を繰り返す、PDCA サイクルの考え方により推進します。

併せて、個別施策の実施状況を毎年度モニタリングし、達成状況の評価・検証を行うことで計画の実効性を確保し、必要に応じて見直しを行います。

7. 用語集

【あ行】

用語	解説
あおやぎっこ	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するコミュニティワゴンのこと。「あおやぎっこ」は国立市におけるワゴン車の名称。

【か行】

用語	解説
環境配慮型車両 (別称:エコカー)	環境に配慮された自動車の総称であり、大気汚染物質の排出量低減等に配慮した低公害車や、ガソリンや軽油を燃料とする従来車と比較して、エネルギー消費量やCO ₂ 排出量等が低減された車両のこと。
キャッシュレス決済	お札や小銭などの現金(キャッシュ)を使用せずにお金を払うこと。
くにっこ	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するコミュニティバスのこと。「くにっこ」は国立市におけるバスの名称。
公共交通カバー圏域	国立市では、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)を公共交通カバー圏域としている。
交通結節機能	人や物の輸送において、交通手段の接続が行われ、スムーズに乗り換えるための役割や仕組みのこと。
交通弱者	自動車社会において自分で運転することができなかつたり、自家用車を持たなかつたりするために、公共交通機関に頼らざるを得ない人。これらのうち特に、公共交通が整備されていない・使いにくいなどで移動に不便や困難を伴う人を指す場合もある。
交通ネットワーク	国民の日常・社会生活の確保、活発な地域間交流、国際的な交流や物流を実現する国土の骨格となる社会基盤のこと。
交通不便地域	公共交通カバー圏域でカバーできていない圏域のこと。

【さ行】

用語	解説
シェアサイクル	利用登録をして他の人たちと共用で自転車を利用できるサービス。各所に設置されたステーション(専用の駐輪場)であれば、任意に自転車を借りたり返したりできる。

【た行】

用語	解説
脱炭素化	二酸化炭素(CO ₂)排出量をゼロにすること
地域互助型	地域内で自発的に相互に支え合っていること。
デジタル化	デジタル技術を用いた単純な省人化、自動化、効率化、最適化のこと。
デマンド交通	利用者の予約により運行する交通。
都市計画道路	都市計画に基づき整備される主要道路。交通ネットワーク基盤を形成。

【な行】

用語	解説
ニーズ	公共交通サービスの水準(サービス量、質、対価等)向上に対する意向・要望。

【ま行】

用語	解説
モビリティマネジメント	当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの。

【A～Z】

用語	解説
AI デマンド交通	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
EV	電気駆動のモーターで動く二酸化炭素等の排出を抑えた環境に優しい自動車のこと。
GTFS	汎用的な、運輸(公共交通)に関して提供される情報についての仕様のこと。
ZEV	Zero Emission Vehicle の略称であり、走行時に二酸化炭素等の温室効果ガスを出さない電気自動車(EV)や燃料電池自動車等のこと。