

再編案の前提条件の整理について

バス路線再編案の検討の経過

11月28日協議会 バス事業者個別協議 2月14日事業者部会 バス事業者個別協議 本日の協議会 →

01 再編方針

地域公共交通計画を踏まえた再編方針の検討

02 課題整理

- 重複課題
- 長大課題
- 収支課題
- 移動ニーズ課題

需給課題

03 再編対象路線の選出

5つの課題に関連するバス路線を選出

維持困難路線の選定

04 再編対象地域の整理

コミュニティバスの路線を中心に3つの地域に分割
課題を地域ごとに整理し再編の方向性を決定

05 再編案の検討

再編案の前提条件の整理

コミュニティバスの運行目的の検討

課題を地域ごとに組み合わせて再編の方向性を決定

再編案の提示

需給課題(追加検討)

- ちゅうバス車両台数の上限の整理
- ちゅうバスの府中駅行き需要の整理

維持困難路線の選定

- 路線バスの赤字路線の再編における取扱い
- 路線バスの赤字路線のうち維持困難路線を選定

課題対応以外の再編案の前提条件

需給課題(追加検討)及び維持困難路線の選定を踏まえた再編案の前提条件の整理

コミュニティバスの運行目的の検討

これまでの議論を踏まえ、本市のコミュニティバスの運行目的に追加すべき事項を整理

再編案の提示

- 前提条件及び再編の方向性を踏まえた再編案の提示
- 運賃設定の考え方

資料1

資料2

需給課題(追加検討) ちゅうバス車両台数上限の整理 -

01 現在の車両台数



小型バス(日野ポンチョロング)
台数 18台(うち予備2台)
 定員(運転手含む) (36人:14台 31人:4台)
 多磨町ルート / 北山町循環
 南町・四谷循環 / 押立町・朝日町循環



中型バス(日野レインボー)
台数 2台
 定員(運転手含む) 2台(58人)
 是政循環

02 再編において使用できる車両台数

○現在の運行台数18台のうち、収支率60%を超えている是政循環の一般路線バス化を実施した場合、ちゅうバス車両として使用可能な車両台数は、16台となる。

○将来的な運転手不足(令和11年度時点で運行台数の上限が14台)を踏まえると、再編後の路線では、少なくとも現行の運行台数18台よりは減少させる必要がある。

○一方で、各種課題を考慮すると、現時点で車両数を大幅に減少させることは難しいことから、**1台減として、運行台数の上限を17台とする。**



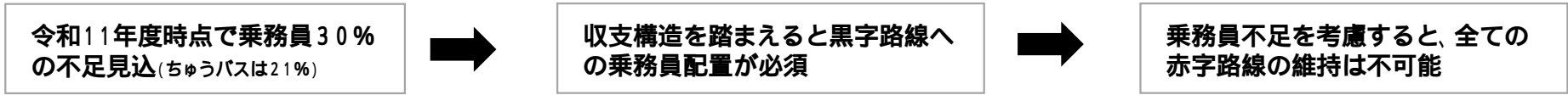
是政循環: 一般路線バス化検討(方針8)

路線バスの赤字路線の再編における取扱い

01 路線バスの収支構造



02 乗務員不足

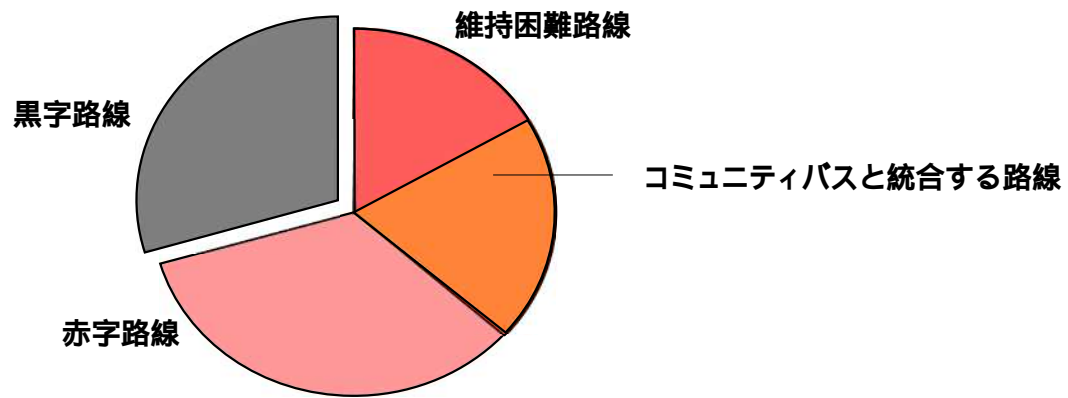


03 赤字路線の取扱い

乗務員不足への対応として、路線バスにおける赤字路線の取扱いは、次のとおりとする。

バス事業者として、減便等の対応によっても、将来的な維持が困難なバス路線を選出。

維持困難路線のうち、再編によってコミュニティバスが当該路線に近いサービスを提供できるものは、コミュニティバス路線に統合する。ただし、コミュニティバスのサービス水準が大幅に低下するものを除く。



維持困難路線の選定について

01 維持困難路線の選定プロセス

選定の条件

(1)採算上課題がある

路線維持に必要な運賃収入が集まらず、赤字となっている路線。京王バス111路線のうち黒字路線は33位まで(2022年度)

(2)これ以上効果的な効率化ができない

運行コスト削減に向けて効率化するための減回がこれ以上できない路線。使用する台数を削減できなければコスト削減はできない。

(3)周辺の路線と再編できる可能性がある

周辺の路線と統合するなど、エリア全体で地域交通維持に向けた取り組みが考えられる路線。「重複課題」があるエリアは路線の役割分担を整理することでエリア全体で改善を望める。

(4)府中市内で完結している

本来、交通に行政区域は意味を成さないが、(3)をちゅうバスを含めて考える場合、市境を大きく超えて運行している路線は、現実的に難しい。乗入れている市外エリアの見極め。

参照:京王バス作成資料

維持困難路線の選定について

02 維持困難路線の選定

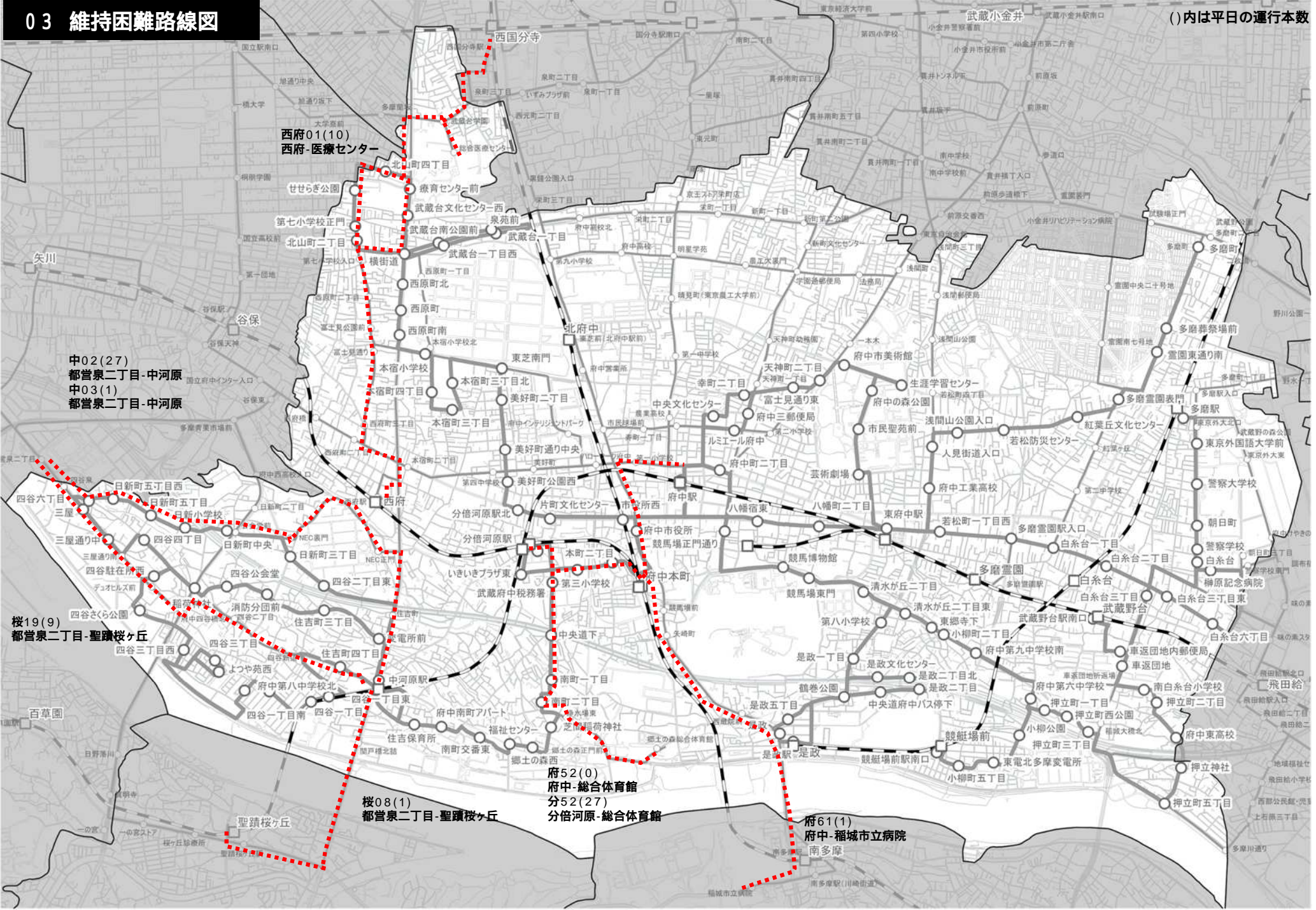
維持困難路線の選定プロセスを踏まえると、下表のとおり、次の路線が維持困難路線に選定される。

- 中央南部(郷土の森・稲城団地)・・・分52 / 府52 / 府61
- 北西部(西府)・・・・・・・・・・・・西府01
- 南西部(四谷)・・・・・・・・・・・・中02 / 中03 / 桜08 / 桜19

京王呼称	所属系統	(1)採算課題		(2)効率化限界		(3)周辺路線との再編		(4)市内完結か	
		利益順位		現在の運行		再編の考え方		起終点など	
郷土の森	分52 府52	○	49 / 111 10年以上赤字計上	○	1台運行 府52は土日祝のみ運行	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	◎	分倍河原駅と郷土の森を結ぶ路線であり、市内で完結している
稲城団地	府61	○	51 / 111 10年以上赤字計上	◎	1日を通して車両を配置していない。土日祝は運行がない	△	周辺に路線はなく孤立している。郷土の森エリア、是政エリアからの延伸が必要	◎	稲城病院まで乗り入れているが、課題エリアは是政～府中街道～府中駅
西府	西府01 (永80) (永81)	◎	72 / 111 10年以上赤字計上	○	1台運行	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	○	総合医療センター、西国分寺駅に乗り入れているが、課題エリアは七小～西府駅
四谷	中02 中03 桜08 桜19	◎	78 / 111 10年以上赤字計上	△	中03、桜19&桜08を時間帯で使い分けて2台運行。 中02は平日1便のみ	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	○	中02、中03は四谷エリアと中河原駅を結ぶ路線。桜08と桜19は聖蹟桜ヶ丘駅へ乗入れている

参照:京王バス作成資料

03 維持困難路線図



課題対応以外の再編案の前提条件

01 ちゅうバスの運行台数は、上限17台とし、現行路線の利用者数に応じて分配する。

ちゅうバス運行台数18台のうち、是政循環(2台)は、一般路線バス化が見込まれる。



運転手不足を考慮し、運行台数減少を目指すべきだが、ちゅうバスの負担増を踏まえ、現時点では、上限を17台と設定する。



現行路線で利用者数が多く、混雑等が見込まれる区間を中心に台数を分配する。

02 ちゅうバスの府中駅接続は、時間帯を分けて暫定的に残す。

再編方針に基づき、利便性、運行経費低減の観点からも、ちゅうバスは、最寄り駅接続を原則とする。



一方、現行ルートでの府中駅需要による収入は全体の約62%となり、府中駅接続をなくすと大幅な収入減となる可能性がある。



最寄り駅、府中駅双方の需要に対応するよう、時間帯で行先を変更するよう再編案を検討する。

03 維持困難路線を統合するちゅうバスは、サービス水準の低下が見込まれる。

維持困難路線のうち大幅なサービス水準の低下がないものをちゅうバスと統合する。



現行ちゅうバスの範囲に加え、当該維持困難路線の利用範囲の市民もカバーする必要が生じる。



運行範囲が拡大し、サービス水準の低下(運行間隔の拡大、停留所の統廃合など)が発生する。