

南北バスすぎ丸さくら路線の今後について

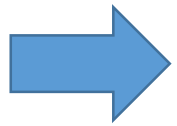
令和 7 年 7 月
杉 並 区

- 1. 前回の振り返り**
2. さくら路線の方策について
3. 今後のスケジュール

前回の振り返り

バス事業者の課題（第8回地域公共交通活性化協議会より）

- ・バス運転士不足が加速度的に進んでいる
- ・一般路線バスの減便、廃止が行われており、自治体のコミュニティバスも同様の対応をする必要性が出てきた。



さくら路線を運行する京王電鉄バスから
2027年4月から、さくら路線に関しては他事業者をお願いしたい。

南北バスすぎ丸あり方検討部会のテーマは「2つ」

1 すぎ丸全体のあり方について

すぎ丸が開通してから25年が経ち、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化している。また、運行事業者の状況や社会情勢、経済状況等も当初と変わってきているが、すぎ丸をどのように持続可能な公共交通としていくか考えていく。

2 さくら路線の今後について

京王電鉄バスからの上記の申入れを期日設けてのため早急にさくら路線の対応・対策について議論し、対応策を決定する。

第2回南北バスすぎ丸あり方検討部会の終着点

事業形態変更の方策案について議論し、この部会としての考え方をまとめる。

すぎ丸の経費について

- 「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が補助金として支出
- 収支は平成16年度と比較して、令和5年度は約3倍となり区が税金で補填している額も大幅に増えている
(単位：千円)

		H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
けやき	運行収入	65,823	65,344	65,325	63,739	65,205	64,157	61,930	62,746	62,690	62,272	62,586	63,323	63,835	67,381	66,694	63,745	45,426	53,047	56,703	59,386
	運行経費	65,390	64,156	63,925	64,740	64,941	63,985	64,345	65,335	65,431	65,983	67,617	66,313	68,886	70,053	70,840	70,904	71,299	70,198	66,915	72,834
	収支	432	1187	1399	-1002	263	171	-2416	-2,590	-2,741	-3,711	-5,031	-2,990	-5,051	-2,673	-4,145	-7,159	-25,873	-17,151	-10,212	-13,448
	収支率	100.7%	101.9%	102.2%	98.5%	100.4%	100.3%	96.2%	96.0%	95.8%	94.4%	92.6%	95.5%	92.7%	96.2%	94.1%	89.9%	63.7%	75.6%	84.7%	81.5%
さくら	運行収入	6,085	14,876	17,085	18,238	18,539	18,252	17,812	18,630	18,258	19,457	18,758	18,541	17,943	18,515	19,135	18,467	13,110	14,640	15,501	15,964
	運行経費	10,870	23,157	23,580	23,646	23,739	23,536	23,619	23,648	23,887	24,537	24,752	24,262	24,883	25,665	26,010	29,876	28,295	28,336	28,911	33,958
	収支	-4786	-8282	-6496	-5409	-5201	-5285	-5808	-5,018	-5,629	-5,080	-5,994	-5,721	-6,940	-7,150	-6,876	-11,409	-15,185	-13,696	-13,410	-17,994
	収支率	56.0%	64.2%	72.5%	77.1%	78.1%	77.5%	75.4%	78.8%	76.4%	79.3%	75.8%	76.4%	72.1%	72.1%	73.6%	61.8%	46.3%	51.7%	53.6%	47.0%
かえで	運行収入					5,863	21,259	24,711	25,838	25,680	26,431	27,364	28,430	27,865	28,424	28,403	27,360	19,543	22,016	24,085	25,972
	運行経費					15,956	41,015	41,952	43,198	43,232	45,090	47,020	45,969	45,793	44,638	46,289	46,468	47,039	46,619	45,705	50,265
	収支					-10094	-19757	-17242	-17,360	-17,552	-18,659	-19,655	-17,539	-17,928	-16,214	-17,886	-19,109	-27,496	-24,603	-21,620	-24,293
	収支率					36.7%	51.8%	58.9%	59.8%	59.4%	58.6%	58.2%	61.8%	60.8%	63.7%	61.4%	58.9%	41.5%	47.2%	52.7%	51.7%
3路線計	運行収入	71,908	80,220	82,410	81,977	89,607	103,668	104,453	107,214	106,628	108,160	108,708	110,294	109,643	114,320	114,232	109,572	78,079	89,703	96,289	101,322
	運行経費	76,260	87,313	87,505	88,386	104,636	128,536	129,916	132,181	132,550	135,610	139,389	136,544	139,562	140,356	143,139	147,248	146,633	145,153	141,531	157,057
	収支	-4352	-7093	-5095	-6409	-15029	-24868	-25463	-24,967	-25,922	-27,450	-30,681	-26,250	-29,919	-26,036	-28,907	-37,676	-68,554	-55,450	-45,242	-55,735
	収支率	94.3%	91.9%	94.2%	92.7%	85.6%	80.7%	80.4%	81.1%	80.4%	79.8%	78.0%	80.8%	78.6%	81.5%	79.8%	74.4%	53.2%	61.8%	68.0%	64.5%

運行経費・・・運行収入（輸送収入+広告収入の一部）から運行支出（輸送人件費・燃料油脂費等）を引いた額

収支率（％）＝運行収入÷運行経費×100

- すぎ丸運行事業者の赤字は、区が補填しているため、事業者側の赤字はないが、黒字もでない状態。
- 運転士が不足している中、人的リソースを割いていることが、事業者側の負担となっている。

東京都における過去3年間の路線数とバス停の変化

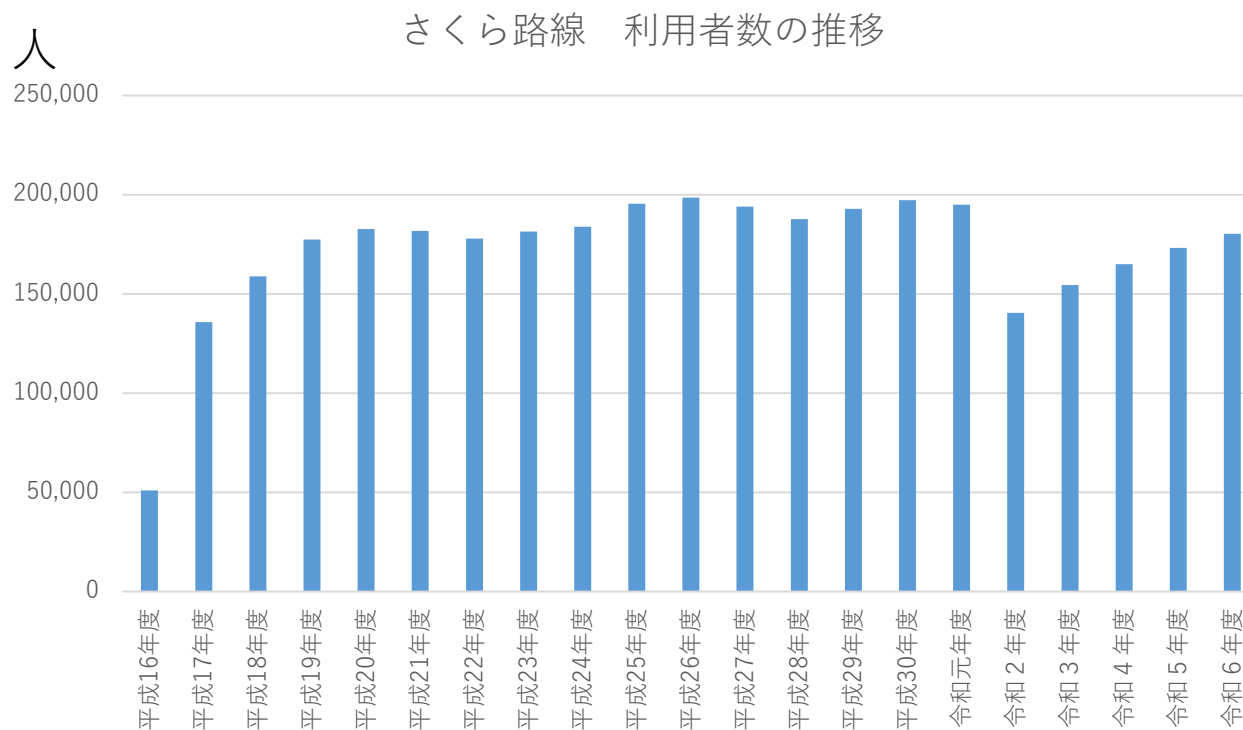
- 投影のみとなります。お手元に資料はありません。
- 正面のスクリーンをご覧ください。

1. 前回の振り返り
2. **さくら路線の方策について**
3. 今後のスケジュール

さくら路線の利用者数の推移

コロナ前の平成30年度までは、**年々乗車人数が増加**しており、

平成30年度比較で、令和6年度は、**91%まで回復**



車両区分・運行方法・運転免許区分

【車両区分】

車両区分	車両外観イメージ	車両サイズ 全長/全幅/定員
小型バス(イメージ：すぎ丸) 免許種類：大型二種免許		7.0m/2.1m/36人
中型ミニバン (イメージ：ハイエース) 免許種類：普通二種免許		4.8m/1.8m/10人 出展：トヨタHP
セダン型タクシー (イメージ：AIオンデマンド) 免許種類：普通二種免許		4.4m/1.7m/5人

【運行方法】

●路線定期運行とは、決められた時刻に決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するもの。

●AIオンデマンド交通とは、デマンド交通にAI(人工知能)を組み合わせた、利用者の予約に応じた配車時間やルート設定を行い最適な運行ルートを実現する乗合交通サービス。

【運転免許区分】

- 第一種運転免許の区分 大型免許／中型免許／普通免許
- 第二種運転免許が必要な場合 旅客運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する場合は、第一種運転免許区分に応じた第二種運転免許が必要となる。

➡ すぎ丸を運転するには、
大型二種免許の取得が必要となる。

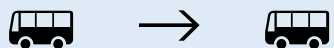
普通免許以上を取得しており3年以上の運転経験があることなど取得要件があり、他の運転免許と比べて高い運転技術等が求められる。

2. さくら路線の事業形態変更の方策案

バス事業者
現運行事業者
(京王電鉄バス)

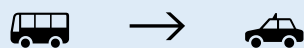
方策案①

バス事業者



方策案②

タクシー
事業者

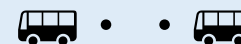


方策案③

区直営

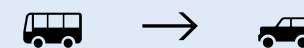
方策案④

共同運行



方策案⑤

AI
オンデマンド
交通



案①

中型
ミニバン

案②

小型バス

案①

中型
ミニバン

案②

小型バス

【方策案①】 バス事業者→バス事業者

想定費用：現状から変更なし

バス事業者	バス事業者の状況
関東バス	● 現状はさくら路線を積極的に受託することは難しい。
西武バス	● 運転士不足や車庫から距離等により、運行受託は非常に難しい。
小田急バス	● 運転士不足で小型車両のコミバスは優先準備が低くなる傾向にある。
国際興業	● 一般路線バスの維持に注力している。 ● さくら路線運行エリア（下高井戸、浜田山）まで至近営業所（豊島区）から直線距離で9キロ離れているため、運行が現実的でないため、運行受託は困難。
東急バス	● 運転士不足により、東急線沿線外の仕事を受ける状況ではない。
東交観光	● 乗務員の不足、高齢化と、新たな路線バスとしての営業許可が必要な点で受託困難。
トーショー交通(※1)	● 営業所の距離の問題がある。 (※1)国分寺市コミュニティバス運行事業者

区民への影響

移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえる

課題の整理

- 区内に営業所等がない場合、営業所の確保（時間と費用がかかる）が必要。

【方策案②】 バス事業者→タクシー事業者(中型ミニバン利用)

(※1) 仮に2台運行運転士3名のケースで想定した場合を令和6年度実績と比較
ただし、車両及び車庫等の経費は含まず

案① 中型ミニバン	想定費用 : 現状より2千万円程度安い(※1)
利用する車 : ハイエース	約600万円/1台 [初年度経費]
運行経費 (主に人件費)	1台/年単価 : 約1250万円 【内訳】 運行管理責任者・運転士 各約600万/年

【運行方法】
路線定期運行

区民の影響 :

1台では乗り切れない便が生じる可能性がある
車内環境が悪くなる (例えば、荷物が多い場合は乗降が大変)

課題の整理

- 1台では乗り切れない可能性があるため運行間隔の見直しが必要。
- 車内が狭い。
- 区内に営業所等がない場合、営業所の確保 (時間と費用がかかる) が必要。

【方策案②】 バス事業者→タクシー事業者（小型バス利用）

案②小型バス(大型二種免許保有者活用)	想定費用：現状から変更なし（車庫含まず）
利用する車：小型バス	すぎ丸をスライドするため追加費用なし
運行経費（主に人件費）	現在と同等と仮定する

【運行方法】
路線定期運行

区民への影響

区内に営業所等があるバス事業者：移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえる

課題の整理

- 大型二種免許保有の運転士確保
- 小型バス保有スペースの有無
- 区内に営業所等がない場合、営業所の確保（時間と費用がかかる）が必要

タクシー事業者の大型二種免許保有者数の確認

事業者	大型二種免許保有者数
キャピタルモータース(株)	15名
さがみ交通(株)	4名
三幸交通(株)	0名
杉並交通第二(株)	10名

【方策案③】 バス事業者→区直営（区が乗務員を雇う）

案①中型ミニバン	想定費用：現状より2千万円程度安い（※1）
利用する車：ハイエース	約600万円／1台〔初年度経費〕
運行経費（主に人件費）	1台/年単価：約1250万円 【内訳】運行管理責任者・運転士 各約600万/年

【運行方法】
路線定期運行

区民への影響
1台では乗り切れない便が生じる可能性がある。車内環境が悪くなる（荷物が多い場合は乗降が大変など）

- 課題の整理
- 1台では乗り切れない可能性があるため、運行間隔の見直しが必要。
 - 車内が狭い。

（※1）仮に2台運行運転士3名のケースで想定した場合を令和6年度実績と比較。ただし、車両及び車庫等の経費は含まず

案②小型バス	想定費用：現状から変更なし（車庫含まず）
利用する車：小型バス	すぎ丸をスライドするため追加費用なし
運行経費（主に人件費）	現在と同等と仮定する

【運行方法】
路線定期運行

区民への影響
移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえる

- 課題の整理
- 大型二種免許保有の運転士確保。

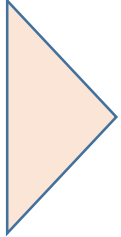
課題の整理 **案①②共通**
 ●資格、免許、許可等の手続の問題がある。●運転士不足の中、運転士を募集して集まるか。雇用継続や、人員体制の構築に時間がかかる。●そもそもバス事業のノウハウがない。●区内に営業所等がない場合、営業所の確保（時間と費用がかかる）が必要。⇒**諸課題の整理に時間を要する**

【方策案③】 バス事業者→区直営（区が事業者に委託する）

【参考】 国分寺市の例 *R6年度 地域公共交通会議資料より

国分寺市 事業者変更

- ・令和6年6月に京王バス株式会社からバス運転士不足に伴いコミュニティバスの運行受託継続が困難で協定解除の申し入れあり。
- ・令和7年1月 プロポーザル公募開始。
- ・令和7年2月 トーショー交通株式会社に決定し、3ルートを7月1日から運行。
（1ルートはすでに4月1日からトーショー交通株式会社にて運行済み）



【運行方法】
路線定期運行

区民への影響

移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえる

課題の整理（仮に国分寺市と同事業者に委託した場合）

- 営業所等が近隣にないため、配車の時間がかかり、運行間隔の見直しをする可能性がある。

【方策案④】 共同運行

想定費用：現状から大きな変更なし

バス事業者共通の課題は、運転士不足によるもの。

そのため、1社では運行ができなのであれば、数社で人員を補いながら、現行の運行をしていく。

関東バス	松ノ木線の手法があるため、京王電鉄バスとなら可能。営業所は浜田山駅から少し離れるが、五日市街道営業所を利用する。
京王電鉄バス	関東バスの営業所の所在地を考慮すると、さくら路線での共同運行は望ましくない。

区民への影響

基本的にはなし。

（ただし、下記課題の整理 4 .運行スケジュールの短縮など、見直しが必要となった場合、現行スケジュールではなくなり、待ち時間が長くなるなど影響がある。）

課題の整理

1. 運行に協力できるバス事業者がいるか
2. 運転士のシフト管理
3. 営業所について
4. 運行スケジュールの短縮など、見直しが必要

【方策案⑤】 AIオンデマンド交通

さくら路線1日平均乗車人数 500人 1便あたり平均20人（令和6年度実績を基に算出）

- ・ミーティングポイント：すぎ丸さくら路線の各停留所とする
- ・運行時間：午前8時から～午後7時まで（現行通りの運行時間帯）
- ・車両：中型ミニバンまたは、タクシー

【運行方法】
デマンド区域運行

区民への影響

自ら配車予約をする必要がある。運賃は実証運行と合わせ1人1乗車300円とした場合、すぎ丸（100円）より利用者の負担が増える。
出発バス停から目的バス停まで最適な運行ルート。

課題の整理

- 複数グループで利用ができていない。
- 車両を何台利用すれば現状の総量を保てるのか。

杉並区AIオンデマンド交通利用状況

	1月	2月	3月	4月	5月	合計
トリップ数（件）	39	37	108	122	139	445
乗車人数（人）	51	54	185	214	224	728

※1日の平均利用者数は、**約5人**。
1日約500人が利用しているさくら路線の代替案としてはまかないきれない。

トリップ数・・・実際に乗降が完了したオンデマンド交通の配車依頼数 乗車人数・・・オンデマンド交通を利用した延べ利用者数

【参考】他自治体のコミュニティバス廃止後の状況

その他の方策案

方策外：タクシー運行

足立区 タクシー利用

令和7年4月1日から、入谷・鹿浜地区（2万2千世帯）のデマンドタクシー（足タク）を本格運行
（令和6年6月～令和7年3月まで実証運行）

- ・登録者数 約1600名 ・利用実績（実証運行）約10件/1日あたり・タクシー4会社と協定
- ・利用できる人 入谷一～九丁目。鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内にお住まいで足立区に住民登録がある方
- ・登録制・電話予約・自宅と地域内30か所の乗降スポット間、またはスポット同士間の移動。
- ・運行時間 8時～17時 （タクシー会社により休みは異なるが、全社日曜は休み）
- ・利用料金 1台1回あたり500円（2,000円未満）、1,000円（2,000円以上）

***足立区HPより**

1. 前回の振り返り
2. さくら路線の方策について
3. **今後のスケジュール**