【公表資料】

別添参考様式第２号

令和８年４月１日
稲城市

再　編　計　画　書

１．再編事業の目的及び必要性

稲城市コミュニティバス（ｉバス）は、民営路線バスでは担えなかった運行経路を担う新しい交通体系として平成 14 年度から民営路線バス事業者を運行事業者として運行を開始し、利用者にとっては、既存の民営路線バス運行経路に対してさらに高い利便性を目指すために上乗せされたサービスとなっております。

その特徴は、民営路線バスでは担えなかった運行経路を大型バスに比べて乗車人数の少ない小型バスで細街路をきめ細かく回り、また、路線バスと比べ低運賃を特徴にしているため採算が見込めないサービスを行うものです。

市は、コミュニティバスを運行する事業者と運行経費に対して運賃収入では不足する赤字部分を補填する運行協定を締結しております。大きな利益を期待することはできないコミュニティバスは、本来、運行事業者は運行する路線について利益の最大化を追求することが経営上の姿でありますが、現在、運転士不足の深刻化や改定された改善基準告示を遵守する対応が必要となった現状では、その運行受託は足かせとなっています。

稲城市地域公共交通会議において、こうした地域公共交通を取り巻く現状を踏まえた「稲城市コミュニティバス第Ⅲ期見直しにおける見直し方針」を策定し、方針に基づき、再編計画書を作成したものであります。

２．再編検討期間

令和６年度から令和７年度まで

３．再編計画の実施期間（予定含む）

令和８年４月１日から再編路線を本格運行（終了時期未定）

４．再編検討対象範囲等

（１）対象範囲

稲城市全域（詳細は別添路線図参照）

（２）再編対象路線等

コミュニティバス全路線の（Ａ・Ｂ・Ｃ・Ｄ・Ｅコース）５路線（詳細は別添路線図参照）

別添参考様式第２号

５．現状と課題

	検討路線等	路線名等	全延長	現状	課題
①	コミュニティバス（ｉバス）	Ａルート	約26.72km	利用者数　14,445 人/月、年 173,340 人 実走 km 平均乗車人員　1.52 人、収支　37%	長大路線や路線バスとの重複路線を要因とする運転士不足進行 路線バス稲 12、稲 02、新 05 重複路線
②	コミュニティバス（ｉバス）	Ｂルート	約26.18km	利用者数　16,454 人/月、年 197,448 人 実走 km 平均乗車人員　1.77 人、収支　61%	長大路線や路線バスとの重複路線を要因とする運転士不足進行 路線バス稲 12、稲 02、新 05 重複路線
③	コミュニティバス（ｉバス）	Ｃルート	約26.72km	利用者数　10,538 人/月、年 126,456 人 実走 km 平均乗車人員　1.07 人、収支　31%	長大路線や路線バスとの重複路線を要因とする運転士不足進行 路線バス稲 12、稲 02、新 05 重複路線
④	コミュニティバス（ｉバス）	Ｄルート	約20.59km	利用者数　1,251 人/月、年 15,012 人 実走 km 平均乗車人員　0.67 人、収支　9%	交通空白地域を一部運行するが、長大路線や低収支率からこれまでも減便を行っている。運転士不足進行に伴い廃止の検討が必要となっている。
⑤	コミュニティバス（ｉバス）	Ｅルート	約20.94km	利用者数　1,165 人/月、年 13,980 人 実走 km 平均乗車人員　0.61 人、収支　9%	交通空白地域を一部運行するが、長大路線や低収支率からこれまでも減便を行っている。運転士不足進行に伴い廃止の検討が必要となっている。

別添参考様式第２号

６．再編の目標

（目標１）バス運転士の有効活用

主に見直し方針における、下記事項によりコミュニティバス路線を効率的な経路へ見直しすることにより運転手数の削減を図り、路線バス運転士への有効活用を行う。

見直し方針

方針１　長大な路線の見直し

・i バスの 120 分の循環コースの見直し

方針２　重複区間の解消

・路線バスとの重複区間、i バスの重複区間の解消

方針３　コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ

・路線バスへの乗り継ぎをすることで遠方へ行くことができる路線の検討

方針４　i バスの運行開始時間、運行終了時間の検討

・コロナ禍後（アフターコロナ）の新しい生活様式に応じた対応

・改善基準告示への対応

（目標２）ネットワークの充実、強化

（記載例）適切な輸送力の確保、交通結節点へのアクセス改善、交通モード間の連携強化など

方針３　コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ

・路線バスへの乗り継ぎをすることで遠方へ行くことができる路線の検討

方針５　新たな移動手段の検討

・オンデマンド交通の本格導入に向けた実証実験の実施

（目標３）利便性向上

（記載例）交通空白地解消面積、交通空白地人口カバー率、公共施設等へのアクセス改善に資する取組など

・再編前の路線では、すべてのコースで市立病院へ乗り換えなくアクセスが可能であった。また、市役所へは１つのコースを除き、乗り換えなくアクセスが可能であったことから、見直し路線では、起終点の駅などのバス停において、コミュニティバスや路線バスを乗り継ぐことで、これまでアクセスできた場所へ、行くことができる路線として再編した。

また、あらたに起終点における乗り継ぎや路線図が確認できる時刻表を作成した。

（目標４）事業収支の向上

（記載例）一人当たりの運行経費の削減、収支率の改善等に資する取組など

・再編後一定期間を置いてその利用状況などを見極め、現在路線バスと 50 円差となっているコミュニティバスの運賃の改定を検討する。

（目標５）その他

・見直し方針に収支率の設定を定めた。

方針６　再編後のコミュニティバス路線について、収支率の設定による路線見直しを検討

別添参考様式第２号

７．再編の取組と効果

	検討路線等	路線名等	全延長	再編の取組	見直延長	効果			
						（目標１） バス運転士の有効活用	（目標２） ネットワークの充実・強化	（目標３） 利便性向上	（目標４） 事業収支の向上
①	コミュニティバス	Ａルート	約　22.50km （往 ： 11.55 km 復：10.95 km）	需要等を踏まえルート見直し（経路を分割し短路線化、重複路線の統合など） 新たな運行事業者による運行路線とした。	129.04km ⇒ 52.07km 76.97 km の削減	市内にある大学でスクールバスを運行する運行事業者とｉバス運行協定を結び、ｉバス運行路線にその運転手を活用した。	サービス水準の維持向上 ・経路分割による短路線化に伴い、路線バスに乗り継ぐことで遠方へアクセスできる路線とした。	主要施設へのアクセス改善 ・公共施設等へのアクセス数　バス停２箇所増（稲城・府中メモリアルパーク、南山）	収支率改善 ・見直し前の路線実走キロあたりの乗車人数 1.42 人を見直し路線でも目指す。（収支率約 30%） ・再編後一定期間を置いて利用状況などを見極め、現在路線バスより 50 円低額となっているコミュニティバスの運賃の改定を検討する。
②	コミュニティバス	Ｂルート	約　22.53km （往：11 .44 km 復：11.09 km）	需要等を踏まえルート見直し（経路を分割し短路線化、重複路線の統合など） 隣接自治体のはるひ野駅への運行経路を継続。		運転士数削減 （見直し前） １日５コース７台運行 （見直し後） 1 日２コース３台運行へ削減	サービス水準の維持向上 ・経路分割による短路線化に伴い、路線バスに乗り継ぐことで遠方へアクセスできる路線とした。	主要施設へのアクセス改善 ・一部循環となっていた区間にバス停（竪神社前）を新設した。	
③	コミュニティバス	Ｃルート	約 7.04km	第Ⅱ期路線の乗降調査で需要の多かった隣接自治体の栗平駅への運行経路を継続。 また、平尾団地内の商業施設閉店に伴う、買い物需要に対するソコラ若葉台へのアクセスを容易にするため、バス停を新設。 バス１台での運行路線のため、運行距離の短い循環路線とし、40 分間隔の運行本数とした。			サービス水準の維持向上 経路分割による短路線化に伴い、路線バスの主要バス停である「平尾団地」を起終点に短い運行距離の循環路線化した。	主要施設へのアクセス改善 ・短い運行距離の循環路線に見直し、時間２本の運行本数を確保。 ・買い物施設へのアクセス数　１箇所増（ソコラ若葉台）	

＜コミュニティバス＞

見直し前の路線数　計５路線　　見直し後の路線数　計３箇所　　見直し路線数　計５路線

見直し前の延長　計　約 129km　　見直し後の延長　計　約 52ｋｍ　　見直し延長　　計　約 52ｋｍ

見直し前の隣接自治体越境延長　計　約　９km　見直し後の隣接自治体越境延長　計　約　5km

隣接自治体越境延長　計９ｋｍ（路線延長約５ｋｍ）

＜デマンド交通＞

実証実験　計１箇所（向陽台・長峰地区）　約 1,598 ㎡

令和６年３月の市内路線バスのダイヤ改正に伴い、大幅な路線バスの減便のあった「向陽台・長峰地区」でその代替交通手段の検討として実証実験を行った。

実証運行期間は、令和７年 10 月１日から令和８年１月 31 日の平日７９日間、その間の利用者数は８４人、１日あたりに換算すると、約１．０６人の結果となった。

この結果について、稲城市地域公共交通会議で協議を行い、本格運行には移行しないと決定している。

その他

・再編計画書を補足する概要資料等も添付してください。
・該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。