

稲城市地域公共交通検討協議会

《第4回協議会》

具体的な見直し方針（路線）について

平成25年5月15日

■検討項目

1. 公共交通サービスの現状
2. 稲城市における公共交通全般に係る課題、問題点
3. 地域公共交通の見直し方針
4. 見直し方策の分類・整理

事務局：稲城市都市建設部管理課

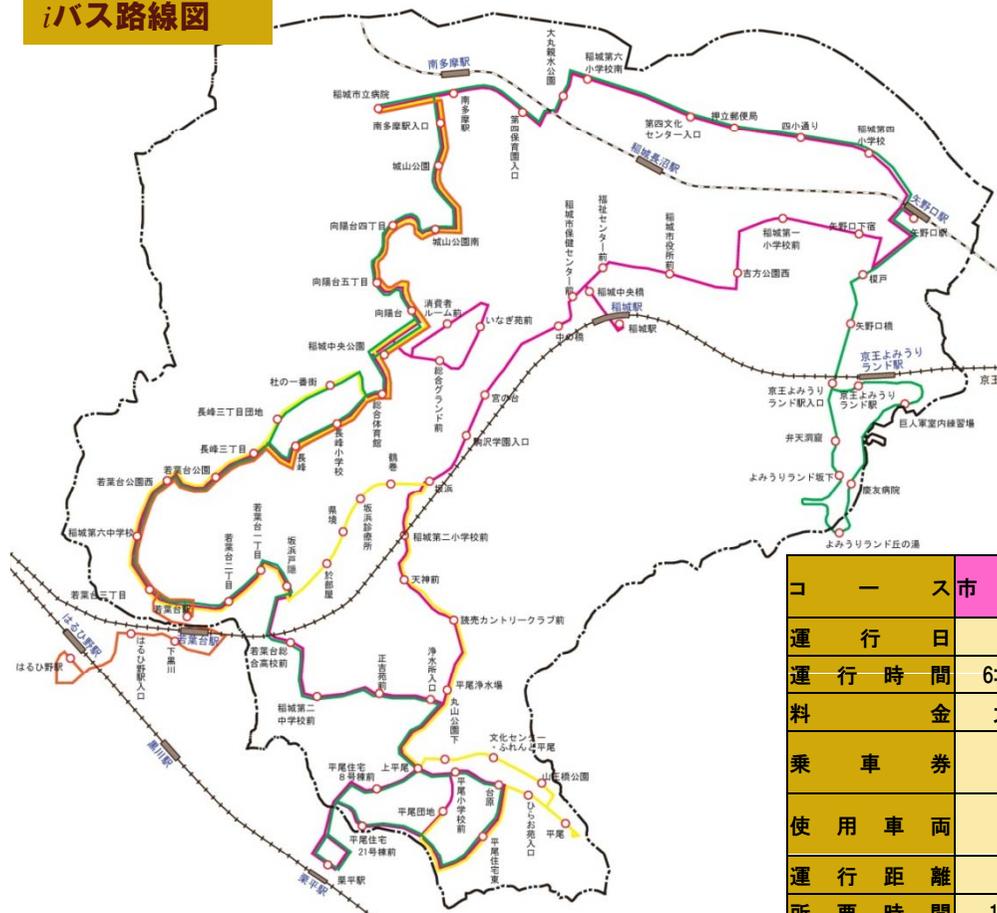
1. 公共交通サービスの現状

(1) 運行サービス

1) iバス路線状況

- 市内全域にiバスサービスが提供されている。特に稲城市立病院～若葉台駅間にサービスが集中している。
- 各コースで運行時間に差が生じており、特に市内循環の所要時間が際立って長い。

iバス路線図



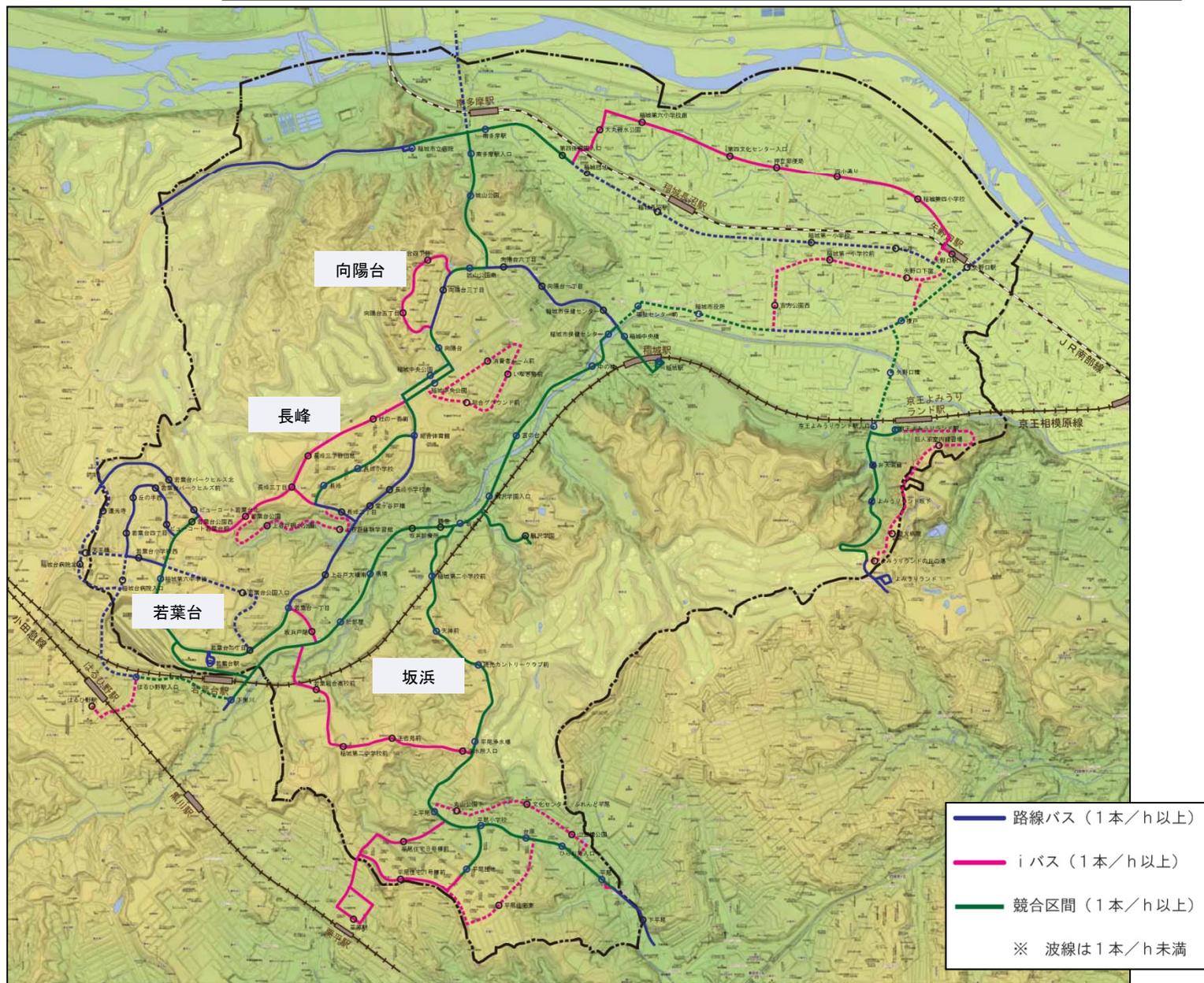
- 市内循環
- 平尾団地～よみうりランド丘の湯
- 平尾団地～稲城市立病院
- はるひ野駅～稲城市立病院

iバス路線概要

コース	市内循環	平尾団地～よみうりランド丘の湯	平尾団地～稲城市立病院	はるひ野駅～稲城市立病院
運行日	毎日運行			
運行時間	6:30～22:10	7:00～21:58	7:13～22:23	7:00～20:40
料金	大人170円、子ども(小学生)50円、未就学児無料(全線均一料金)			
乗車券	シルバーパス、PASMO(パスモ)、Suica(スイカ)、小田急バスIC定期券、1日フリーパス			
使用車両	小型バス(リフト付)6台(リエッセ3台、ポンチョ3台) 乗車定員36人(座席数11)			
運行距離	約26km	約18km	約13km	約9km
所要時間	1周約85分	約65分	約45分	約35分
運行本数	20本 (右・左回各10本)	片道6本 往復12本	片道9本 往復18本	片道6本 往復12本

地形状況

○市域南西部は、起伏のある台地形状であり、向陽台や若葉台等の住宅団地から最寄り駅までの移動には、徒歩や自転車での移動は困難な状況にある。



2) i バス区間別運行状況

稲城第二小学校～稲城駅～矢野口駅～稲城市立病院以外では平均運転間隔は60分未満となっている。しかし、運転間隔は区間によって異なり、1分、3分時刻帯があれば、60分を大きく上回る間隔が存在する。その結果、運転間隔が小さい場合、前後の便の利用者数が少なかったり0便になったり、輸送のムラが発生する原因になっている。

i バス区間別運行状況

区間 (左回り方向)	運転する路線系統	運転本数(便)	運転時間帯			運転間隔		運転間隔頻度			
			始発	終発	営業時間(分)	実態	平均値	60分未満	60分以上		
①若葉台駅→坂浜戸隠	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院	25	7	0	22	5	905	9～84	37.7	18	6
②坂浜戸隠→上平尾 (若葉台総合高校前経由)	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯	16	7	2	21	44	882	6～95	58.8	8	7
③上平尾→稲城第二小学校 (⑩左回りを含めた運転状況)	市内循環コース(左回り) 平尾団地～稲城市立病院(右回りとして運行)	19	7	20	21	35	855	1～95	47.5	12	6
④稲城第二小学校→稲城駅	市内循環コース(左回り)	10	7	24	21	10	826	88～95	91.8	0	9
⑤稲城駅→矢野口駅	市内循環コース(左回り)	10	7	41	21	24	823	88～95	91.4	0	9
⑥矢野口駅→稲城市立病院	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯	16	7	49	21	32	823	28～90	54.9	10	5
⑦稲城市立病院→向陽台	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院 はるひ野駅～稲城市立病院	31	7	0	21	42	882	3～62	29.4	28	2
⑧向陽台→若葉台駅	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院 はるひ野駅～稲城市立病院	31	7	6	21	48	882	3～62	29.4	28	2
⑨向陽台→稲城中央公園(いなぎ苑経由)	市内循環コース(左回り)	10	8	6	21	49	823	87～95	91.4	0	9
⑩上谷戸体験学習館→上谷戸親水公園(はるひの線系統)	はるひ野駅～稲城市立病院	6	7	13	19	38	745	85～341	149.0	0	5
⑬上平尾→平尾団地(栗平駅、平尾住宅21号棟前経由)	平尾団地～よみうりランド丘の湯	6	9	11	21	49	758	142～167	151.6	0	5
⑰上平尾→平尾団地(栗平駅、平尾住宅21号棟前、平尾小学校前経由)	市内循環コース(左回り)	10	7	6	20	56	830	88～95	92.2	0	9
⑰平尾団地→上平尾(栗平駅、平尾住宅21号棟前、平尾小学校前経由)	市内循環コース(左回り)	10	7	19	21	5	826	88～95	91.8	0	9
⑮坂浜戸隠→稲城第二小学校前(坂浜診療所経由)	平尾団地～稲城市立病院	9	8	26	22	3	817	96～118	102.1	0	8
⑯稲城第二小学校前→上平尾(天神前、平尾浄水場経由)	平尾団地～稲城市立病院	③区間右回りでカウント									
⑭上平尾→平尾団地(丸山公園下、平尾、平尾住宅東経由)	平尾団地～稲城市立病院	9	8	34	22	11	817	96～118	102.1	0	8
⑱よみうりランド丘の湯→矢野口駅	平尾団地～よみうりランド丘の湯	6	8	15	20	54	759	137～167	151.8	0	5
⑲若葉台駅→はるひ野駅	はるひ野駅～稲城市立病院	6	7	24	19	49	745	85～341	149.0	0	5

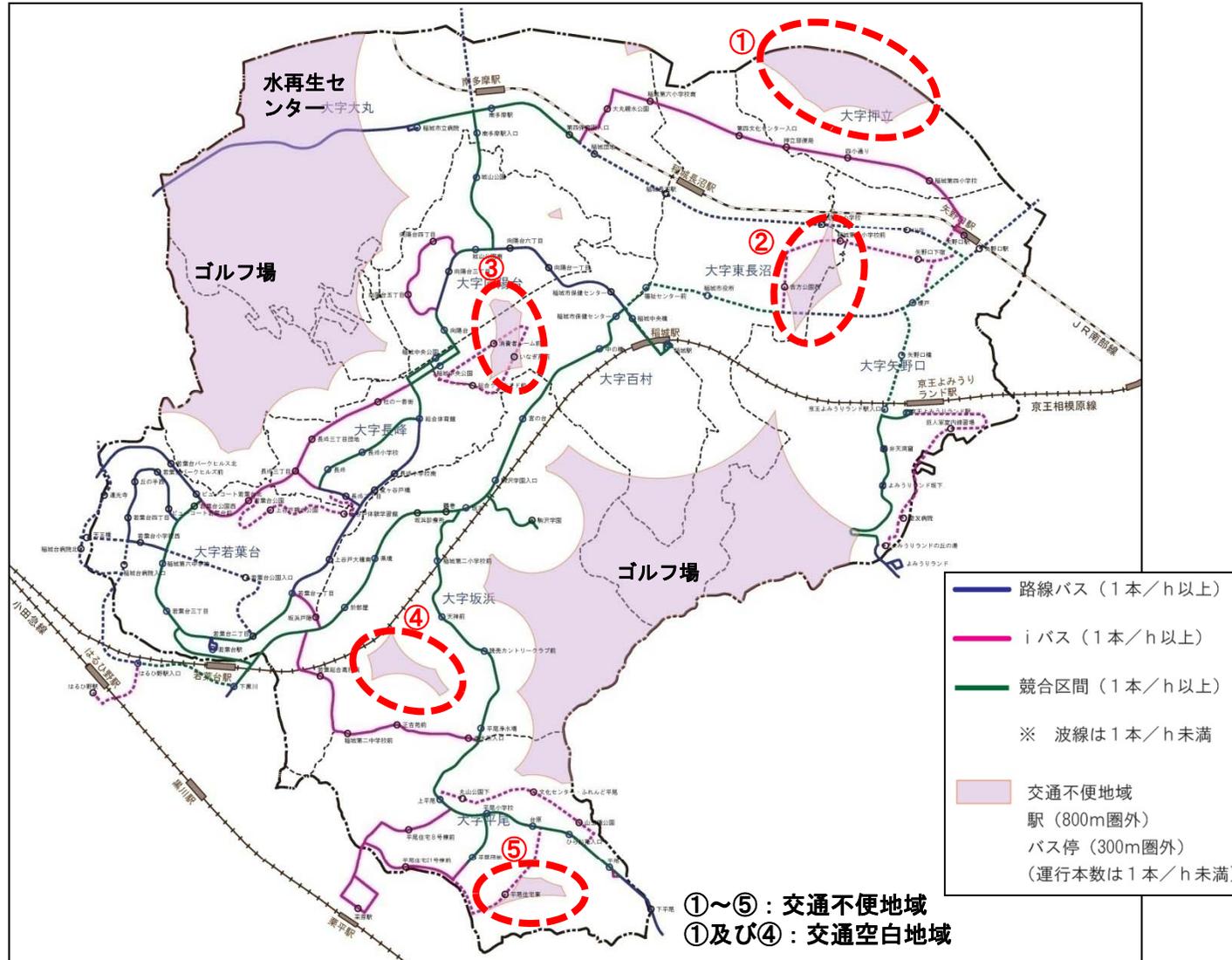
区間 (右回り方向)	運転する路線系統	運転本数(便)	運転時間帯			運転間隔		運転間隔頻度			
			始発	終発	営業時間(分)	実態	平均値	60分未満	60分以上		
①若葉台駅→坂浜戸隠	市内循環コース(右回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院	25	7	0	21	11	851	1～65	35.5	21	4
②坂浜戸隠→上平尾 (若葉台総合高校前経由)	市内循環コース(右回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯	16	6	56	21	10	854	5～97	56.9	8	7
③上平尾→稲城第二小学校 (⑩左回りを含めた運転状況)	市内循環コース(右回り) 平尾団地～稲城市立病院(左回りとして運行)	19	6	36	22	8	932	12～97	51.8	14	4
④稲城第二小学校→稲城駅	市内循環コース(右回り)	10	6	30	20	38	848	92～97	94.2	0	9
⑤稲城駅→矢野口駅	市内循環コース(右回り)	10	7	43	21	41	838	87～97	93.1	0	9
⑥矢野口駅→稲城市立病院	市内循環コース(右回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯	16	7	30	21	30	840	4～97	56.0	8	7
⑦稲城市立病院→向陽台	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院 はるひ野駅～稲城市立病院	31	7	22	21	22	840	3～63	28.0	29	1
⑧向陽台→若葉台駅	市内循環コース(左回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯 平尾団地～稲城市立病院 はるひ野駅～稲城市立病院	31	7	10	21	17	847	2～64	28.2	27	3
⑨向陽台→稲城中央公園(いなぎ苑経由)	市内循環コース(右回り)	10	7	16	21	17	841	90～97	93.4	0	9
⑩上谷戸体験学習館→上谷戸親水公園(はるひの線系統)	はるひ野駅～稲城市立病院	6	7	52	20	17	745	85～330	149.0	0	5
⑬上平尾→平尾団地(平尾住宅21号棟前、栗平駅経由)	市内循環コース(右回り) 平尾団地～よみうりランド丘の湯	16	6	47	20	52	845	5～92	56.3	7	8
⑰平尾団地→上平尾(平尾小学校前、平尾住宅東経由)	市内循環コース(右回り)	10	6	39	20	47	848	92～97	94.2	0	9
⑮坂浜戸隠→稲城第二小学校前(坂浜診療所経由)	平尾団地～稲城市立病院	9	7	27	21	6	819	97～113	102.4	0	8
⑯稲城第二小学校前→上平尾(平尾浄水場、天神前経由)	平尾団地～稲城市立病院	③区間左回りでカウント									
⑭上平尾→平尾団地(平尾、丸山公園下経由)	平尾団地～稲城市立病院	9	7	13	20	52	819	97～113	102.4	0	8
⑱よみうりランド丘の湯→矢野口駅	平尾団地～よみうりランド丘の湯	6	8	15	20	54	759	137～167	151.8	0	5
⑲若葉台駅→はるひ野駅	はるひ野駅～稲城市立病院	6	7	24	19	49	745	85～341	149.0	0	5

注) ■: 平均運転間隔 = 運転時間 ÷ (運転本数 - 1) が 60分未満の区間。■: 平均運転間隔60分以上の区間

3) 交通不便地域の状況

○ほぼ、全域にわたり公共交通サービスが行き渡っているが、一部地区で交通不便地域が残っている。

交通不便地域図

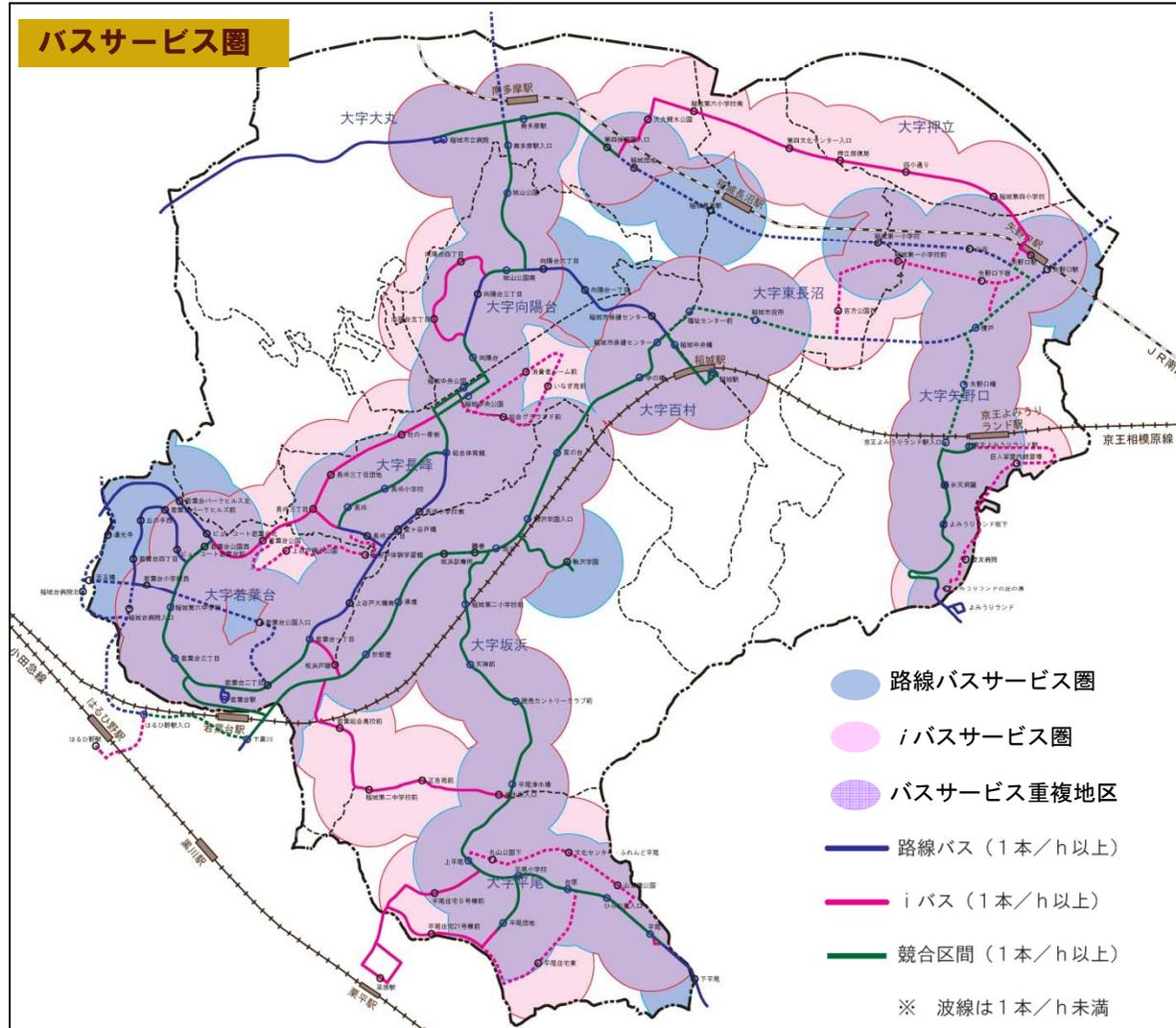


4) サービス重複状況

① サービス圏の重複

- *i*バスのサービス圏は、路線バスサービス圏と非常に多い範囲で重複している。(重複率76%)
- 運行区間によって、路線バスと*i*バスの運賃に差が生じている。

バスサービス圏



■バスサービス圏の重複率

項目	面積(ha)
<i>i</i> バス圏域	1,090.7
路線バス重複圏域	825.1
重複率	75.6%

② 路線の重複

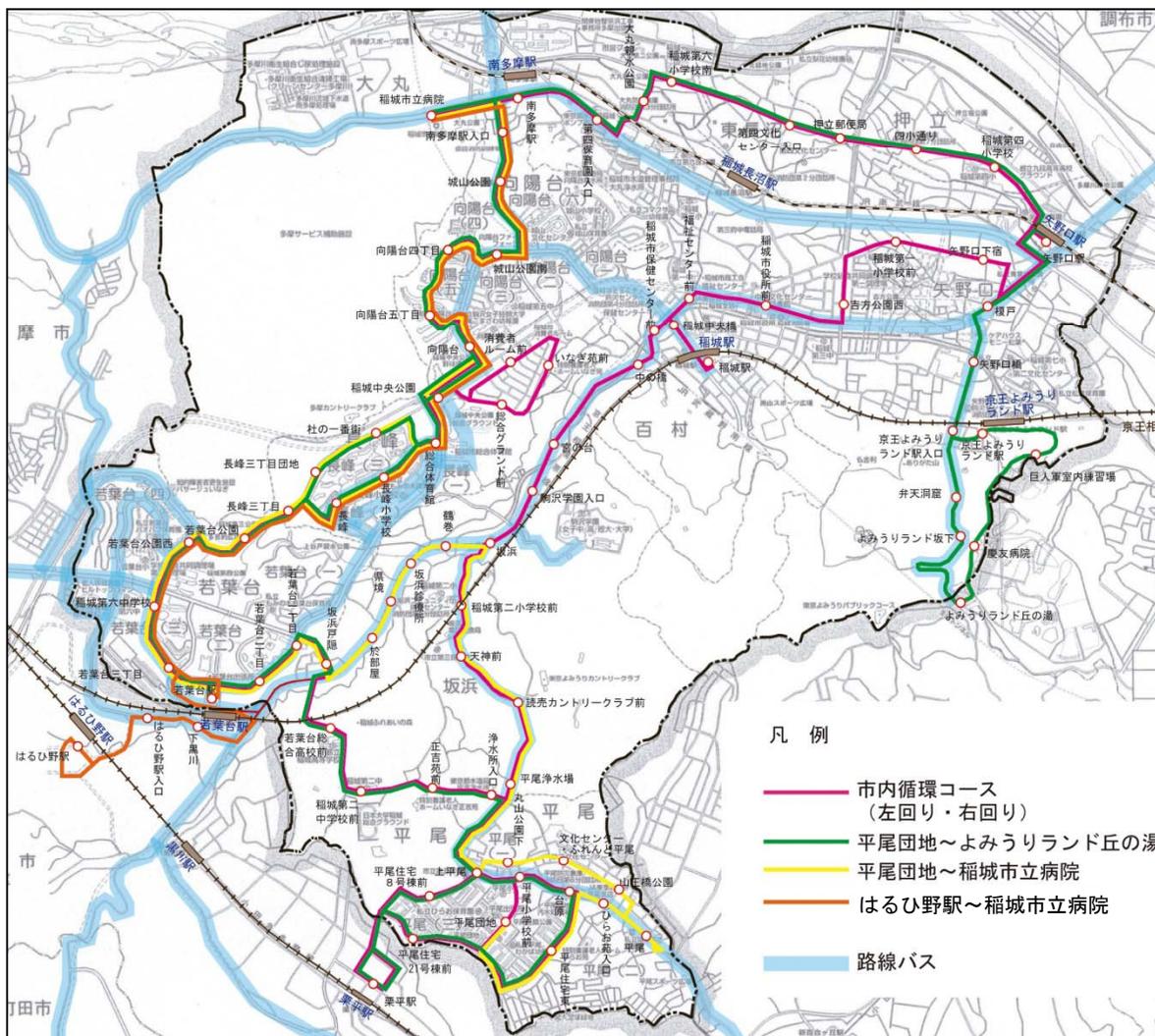
●若葉台駅周辺(坂浜戸隠)～稲城駅
 ●平尾団地～稲城駅
*i*バスと路線バスが同一ルートで設定されており、競合区間である。

●向陽台付近～長峰付近
*i*バスと路線バスが同一ルートで設定されているが、*i*バスは稲城市立病院を経由するのに対し、路線バスは稲城駅へ至る系統となっているため、必ずしも競合とは言えない。

参考: 路線バスと*i*バスの現行運賃の比較(現在)

区間	路線バス	<i>i</i> バス
稲城駅～稲城市立病院	200円 (100円)	170円(均一) (90円)
稲城駅～長峰	210円 (110円)	
若葉台駅～稲城駅	250円 (130円) 長峰経由	
平尾団地～稲城市立病院	200円 (100円)	

*i*バスと路線バスのルート

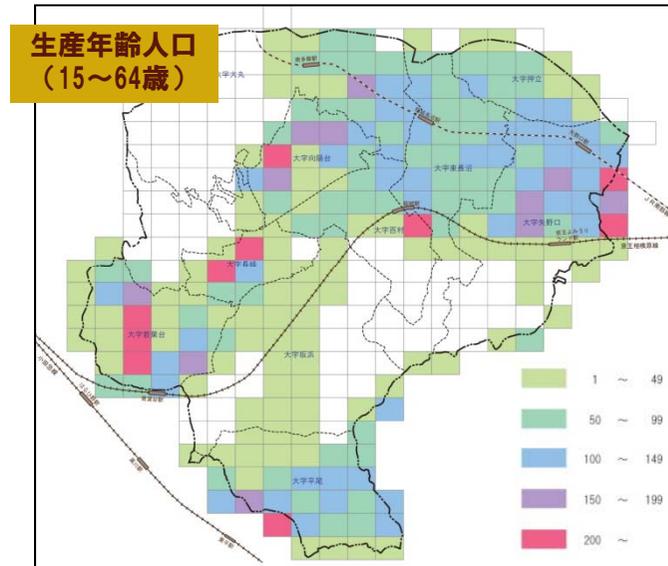
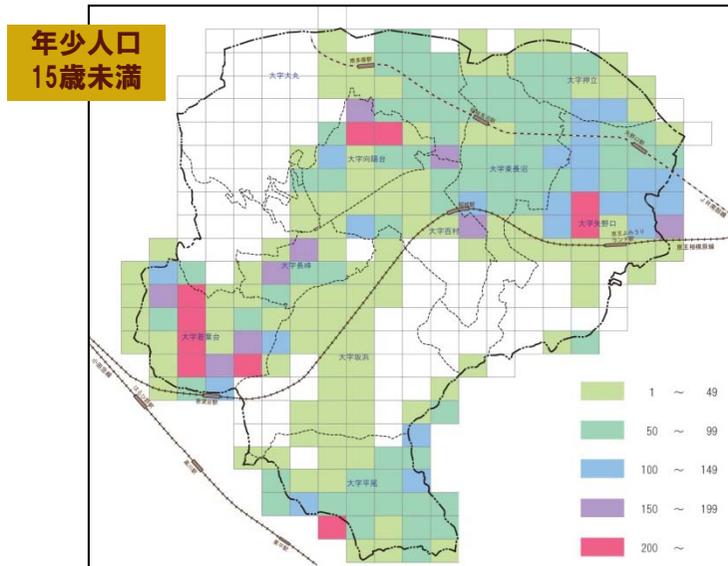
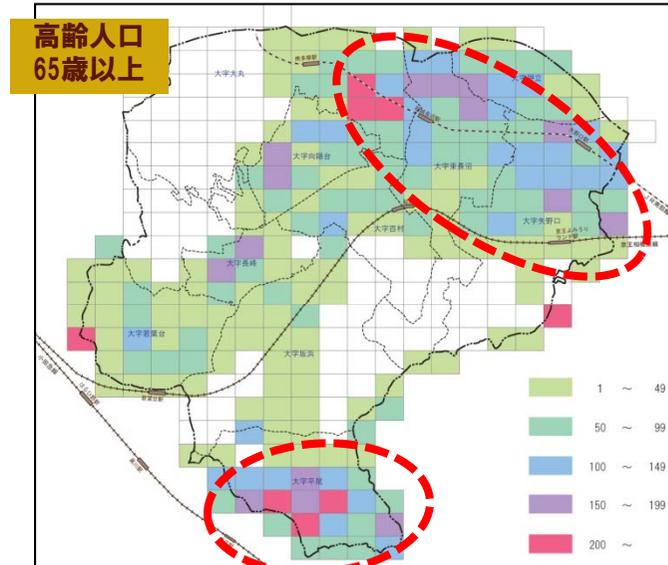
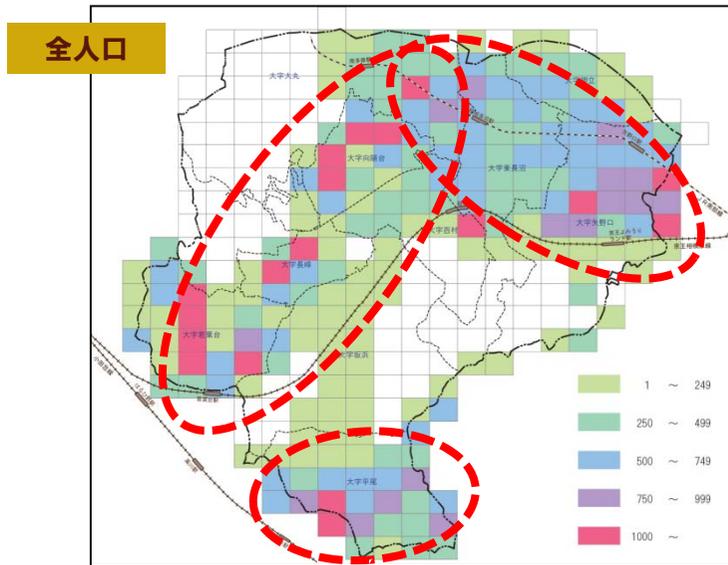


凡例

- 市内循環コース (左回り・右回り)
- 平尾団地～よみうりランド丘の湯
- 平尾団地～稲城市立病院
- はるひ野駅～稲城市立病院
- 路線バス

5) 人口分布

- 全体的にみると、JR南武線沿い、向陽台～若葉台、平尾地区に人口が集中している。
- 高齢者は、JR南武線沿いや平尾地区に集中している。



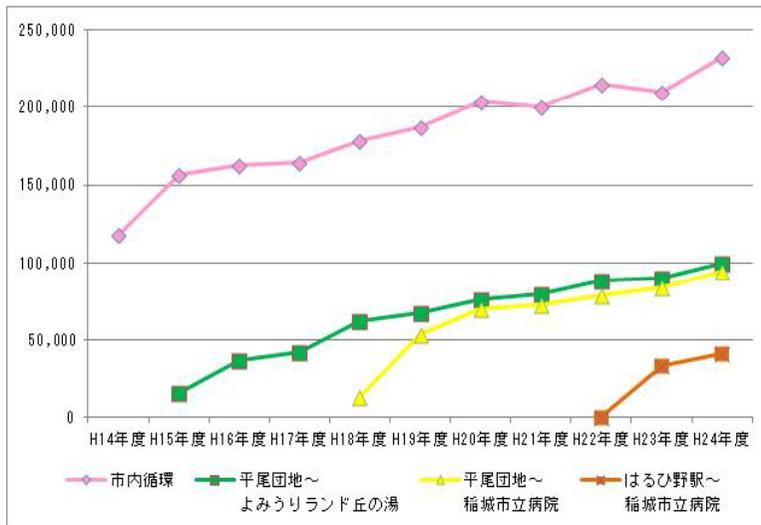
資料:H20国勢調査1/4メッシュデータ

(2) 利用状況

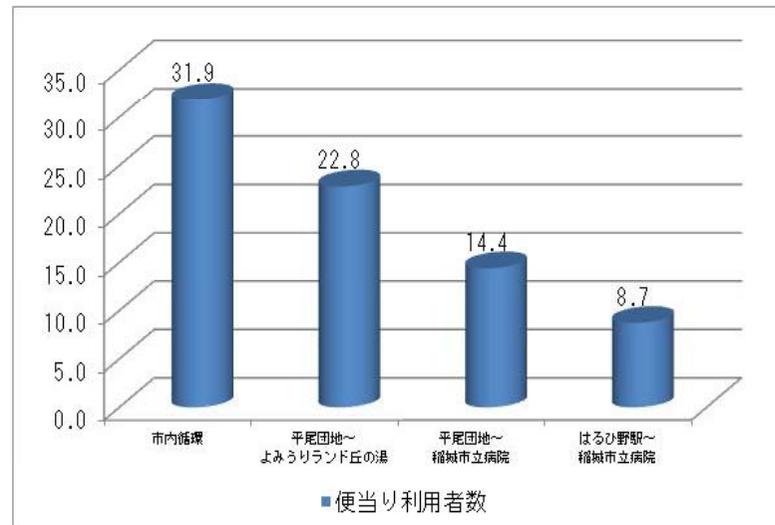
1) 利用者数の推移

- 市内循環コースの利用者数は約23万人／年であり、全体の半数を占めている。
- 運行コースにより利用状況が異なり、便当りでは市内循環とはるひ野駅－稲城市立病院間で4倍の格差

■利用者数の推移（年度別）



■便当りの利用者数



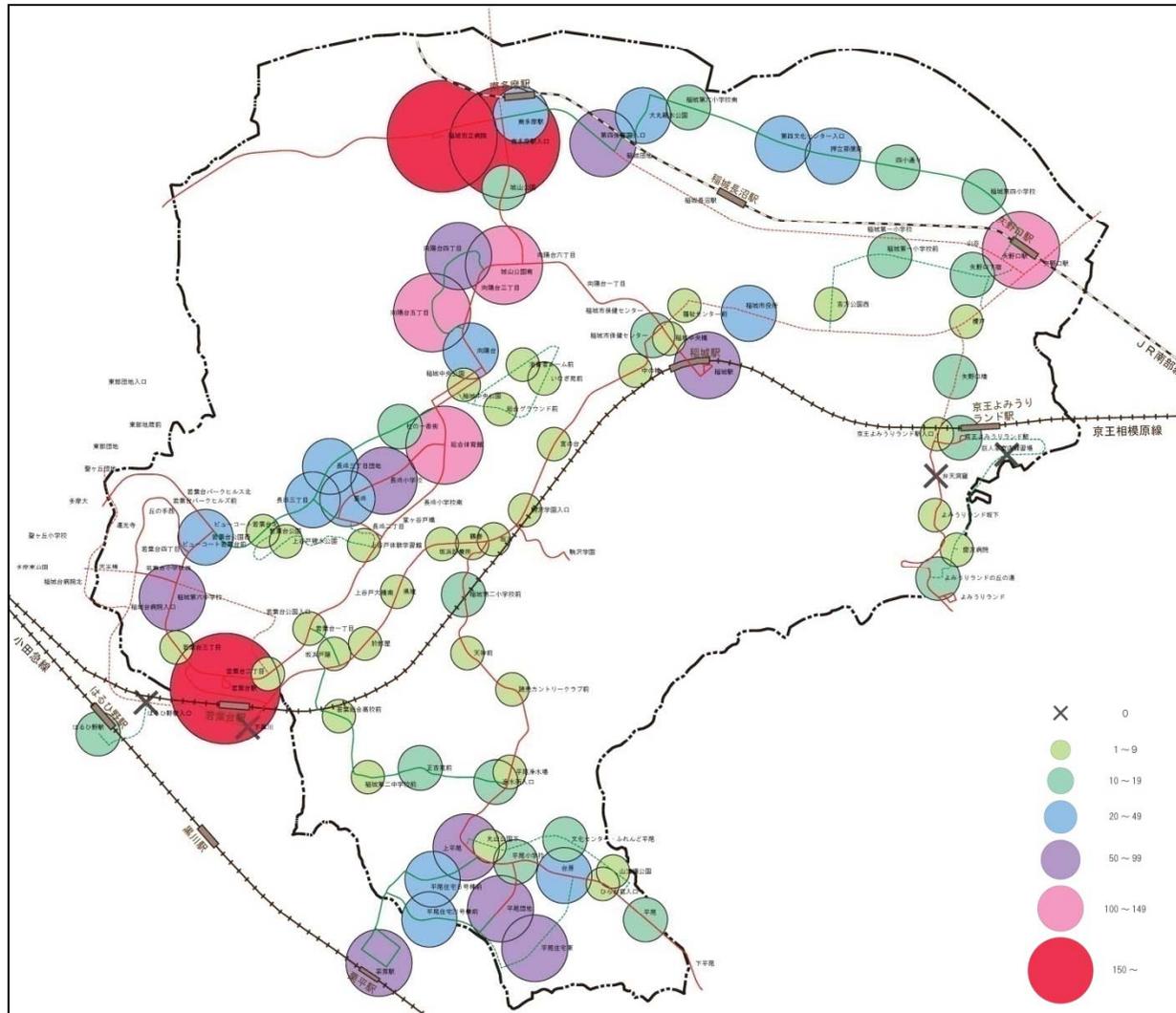
コース	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
市内循環	118,551	156,670	162,481	164,307	178,421	187,057	203,893	200,481	215,266	209,945	232,945
平尾団地～よみうりランド丘の湯		15,560	36,567	41,616	62,260	66,989	76,147	79,286	88,005	90,397	100,034
平尾団地～稲城市立病院					13,100	53,846	70,031	73,056	78,858	83,836	94,602
はるひ野駅～稲城市立病院									53	32,966	41,420
計	118,551	172,230	199,048	205,923	253,781	307,892	350,071	352,823	382,182	417,144	469,001

コース	H24年度 利用者数	日当り 運行本数	日当り 利用者数	便当り利 用者数
市内循環	232,945	20	638.2	31.9
平尾団地～よみうり ランド丘の湯	100,034	12	274.1	22.8
平尾団地～ 稲城市立病院	94,602	18	259.2	14.4
はるひ野駅～ 稲城市立病院	41,420	13	113.5	8.7
計	469,001	63	1,284.9	20.4

2) バス停別利用状況

- 若葉台駅、南多摩駅入口、稲城市立病院の順に利用が多く、特に若葉台駅の利用が突出している。
- 南多摩駅～若葉台駅の区間の乗降が多く。京王線沿いのバス停利用は少ない状況である。

バス停別利用状況（ランク別）



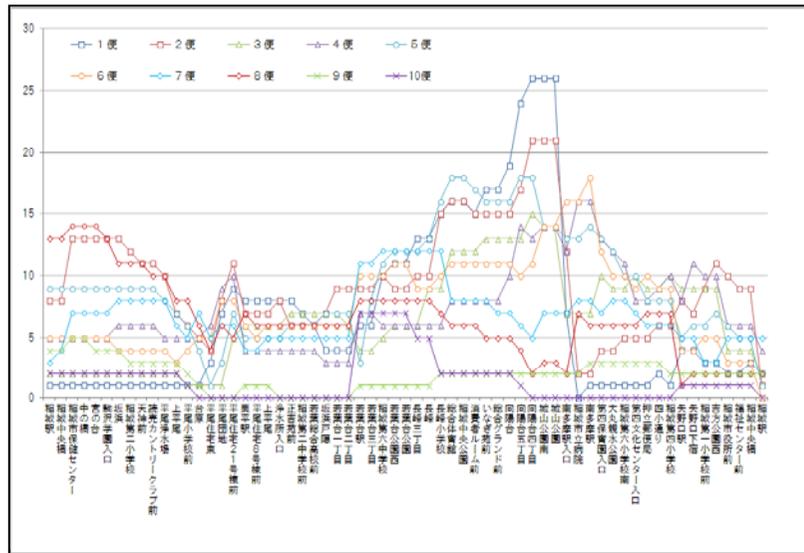
乗降者数上位バス停10傑

停留所名	乗降者数
若葉台駅	338
南多摩駅入口	222
稲城市立病院	185
向陽台五丁目	130
城山公園南	130
矢野口駅	119
総合体育館	115
栗平駅	95
稲城駅	92
向陽台四丁目	71

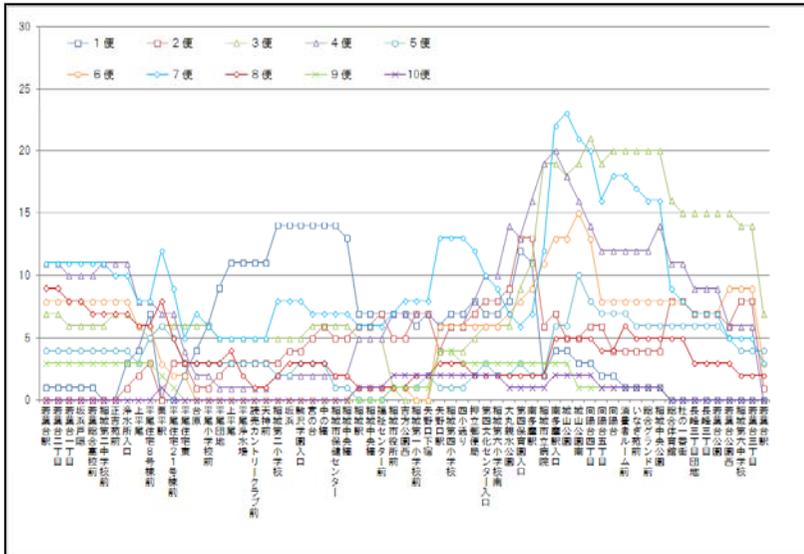
資料: 実態調査結果より (H23.10.20(木))

3) バス便別利用状況

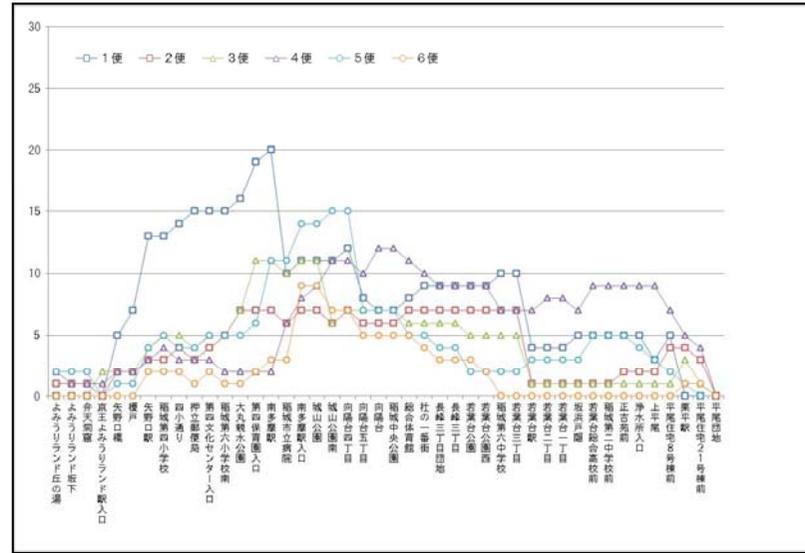
■市内循環線（右回り）



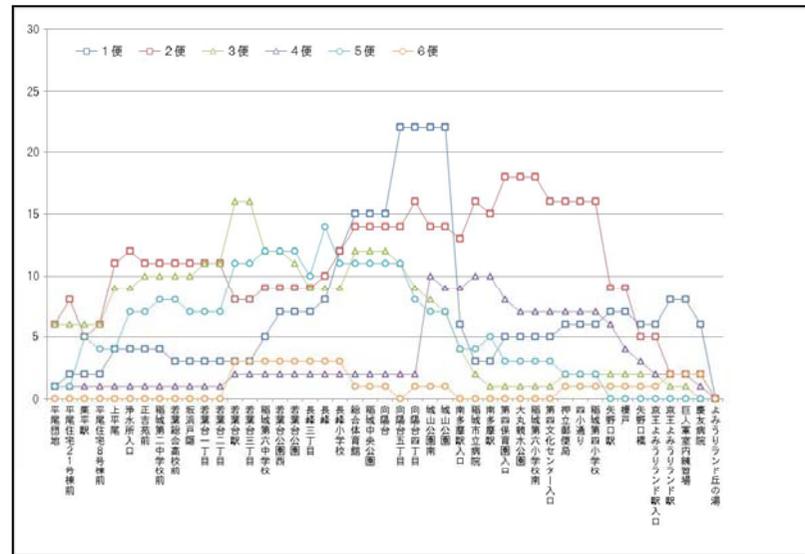
■市内循環線（左回り）



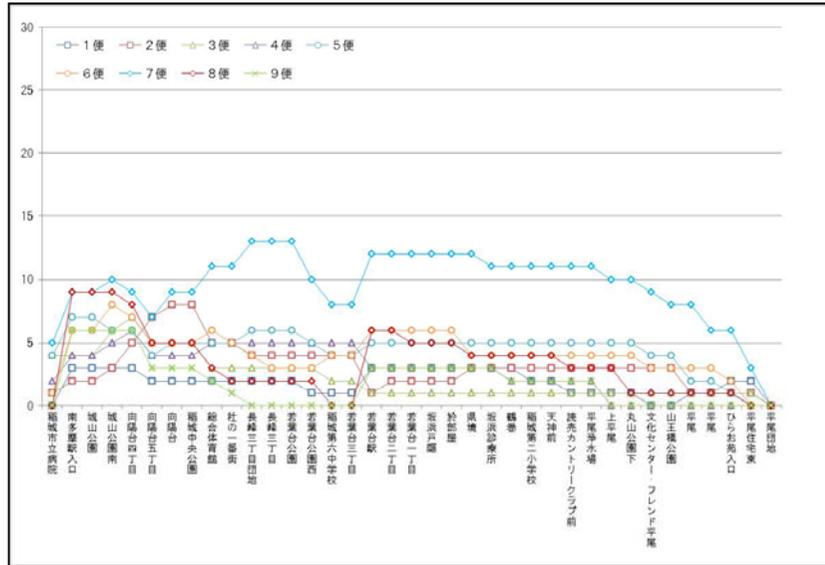
■よみうりランド丘の湯線（平尾団地行き）



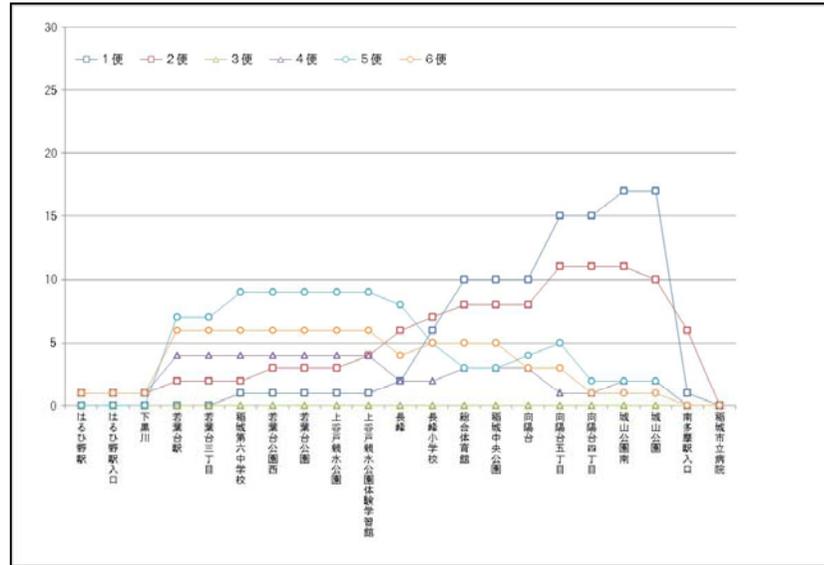
■よみうりランド丘の湯線（平尾団地行き）



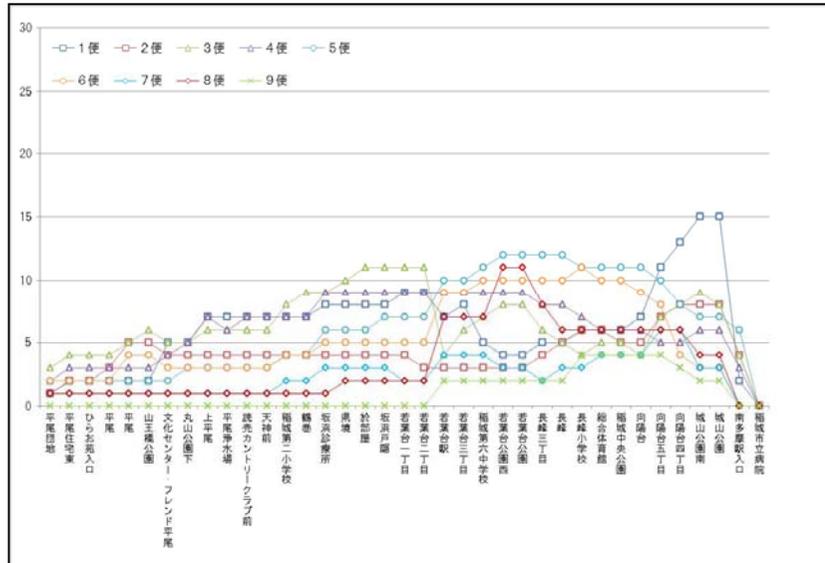
■市立病院線（平尾団地行き）



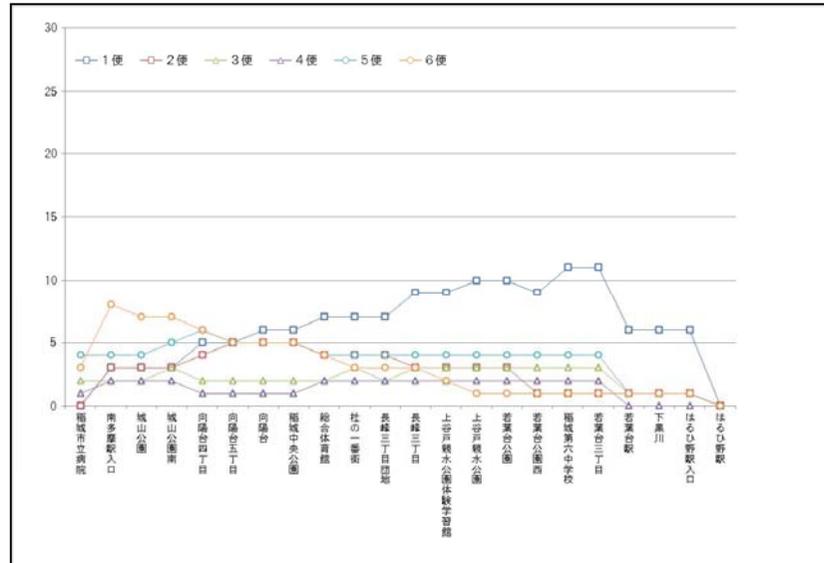
■はるひ野線（市立病院行き）



■市立病院線（市立病院行き）



■はるひ野線（はるひ野駅行き）



4) iバス及び路線バスの利用者の多い区間

路線バスは新百合ヶ丘・稲城駅～稲城市立病院及び稲城駅～長峰方面で運行され、iバスは、稲城駅～矢野口駅～南多摩駅～稲城市立病院～長峰方面での運行であり、必ずしも競合した路線ではないものの、多くの区間で路線バスと重複したサービスが提供されている。

中でも稲城市立病院～長峰（ループ）間は路線バスは運転本数が多い区間であるとともに、iバスのバス停間利用者が100人／日を越えている区間となっている。

また、はるひ野線は稲城市立病院～若葉台駅間の沿線市民がはるひ野駅で小田急線へ利用することを目的として設定された路線であるが、終日運転本数が少なく、かつ、乗降客数が少ない。稲城市が実施した乗降客調査では、往復合計12便で、はるひ野駅での乗降は1便当たり平均1.08人（12便のうち4便は0人、7便が1人、1便が6名）の乗車であった。



資料:実態調査結果より(H23.10.20(木))

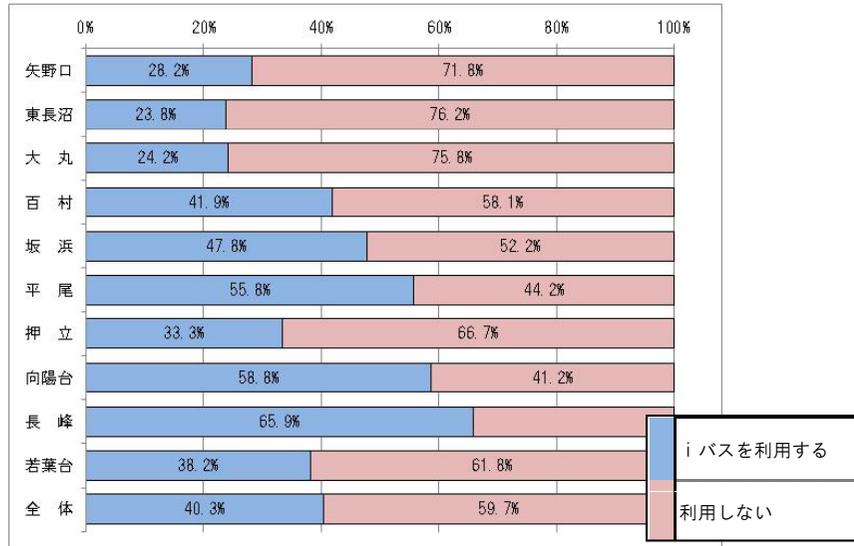


資料:実態調査結果より(H23.10.20(木))

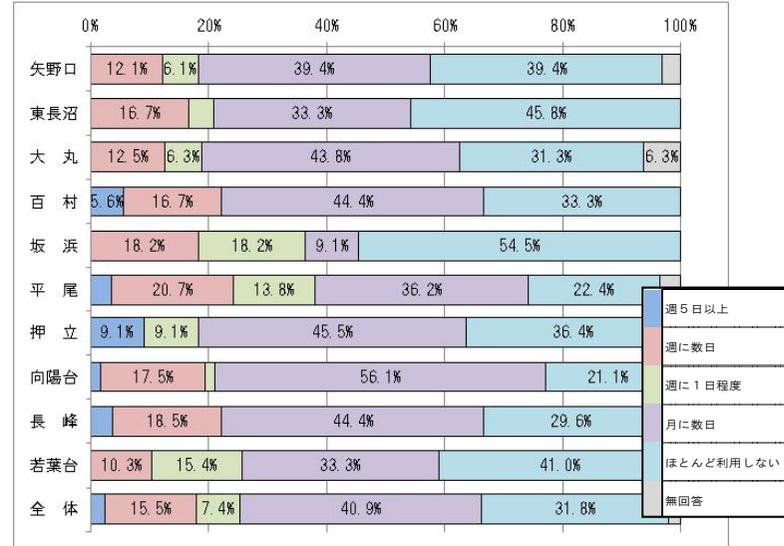
5) 地区別利用状況

- iバスの利用割合では、長峰地区、向陽台地区が高いが、利用頻度では坂浜地区、平尾地区の割合が高い。
- 利用目的では、全体的に公共施設が多いが、長峰地区では通勤・通学の利用が多い。

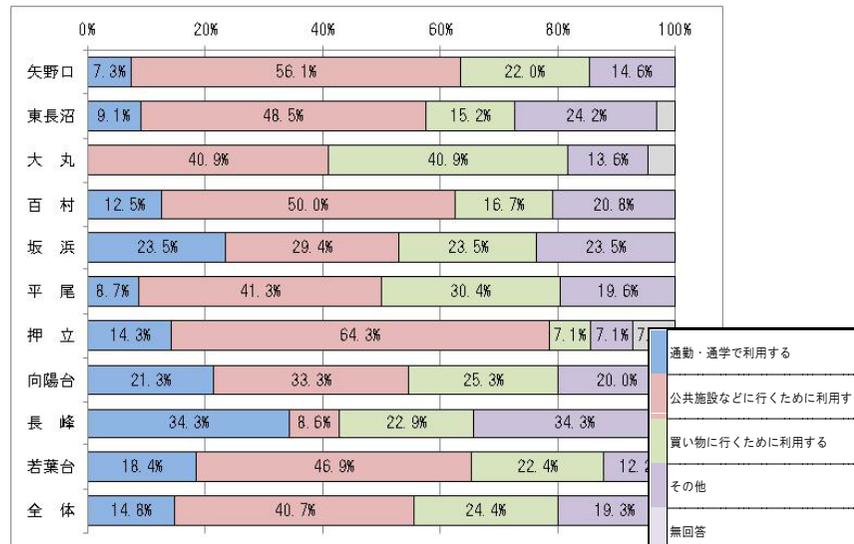
■iバス利用の有無



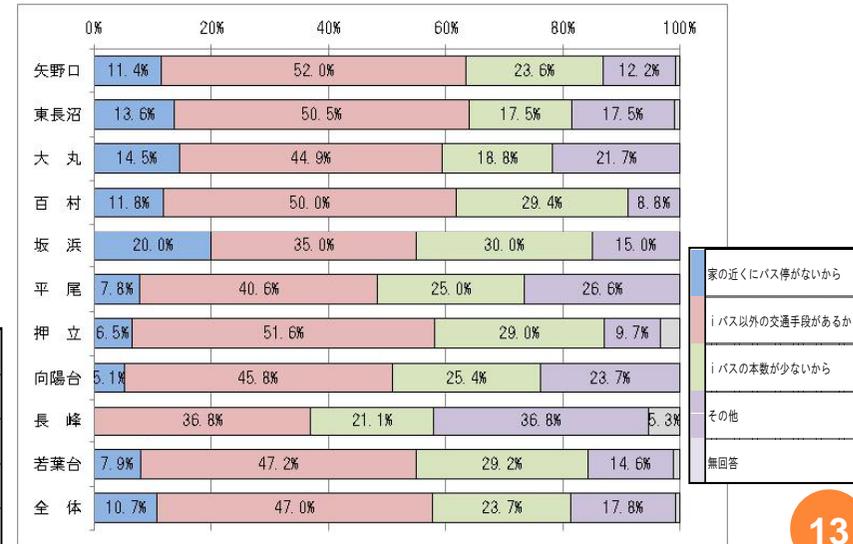
■利用頻度



■iバスの利用目的

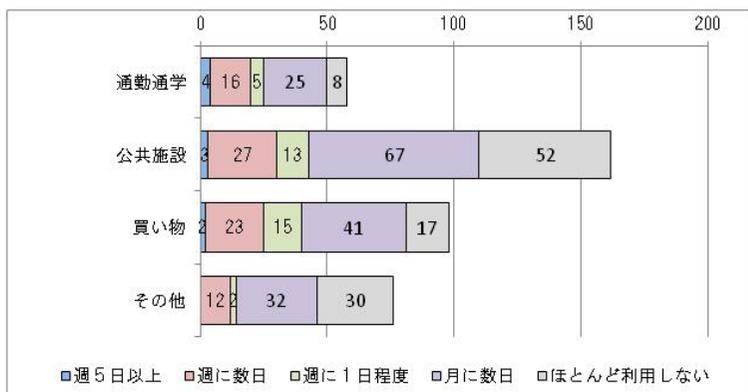


■iバスを利用しない理由



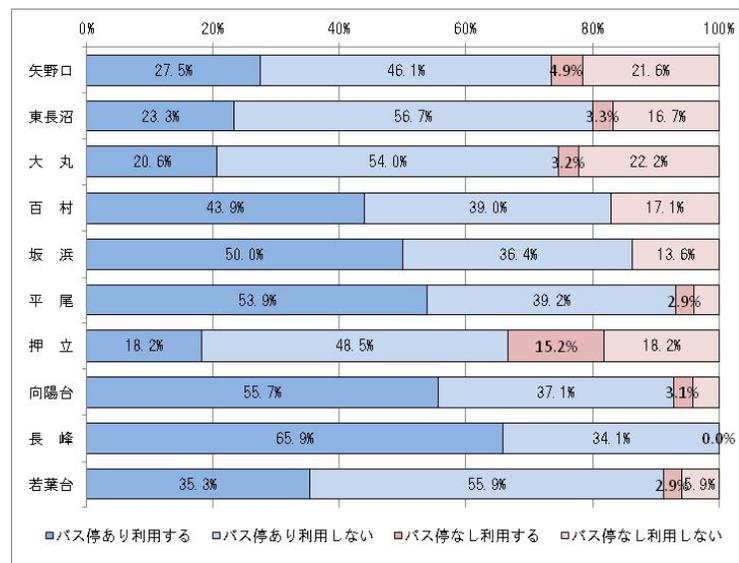
■利用目的別の利用頻度

- 各目的とも月に数日の利用が最も多い。
- バス停はあるがiバスを利用しない地区が比較的多く存在する。

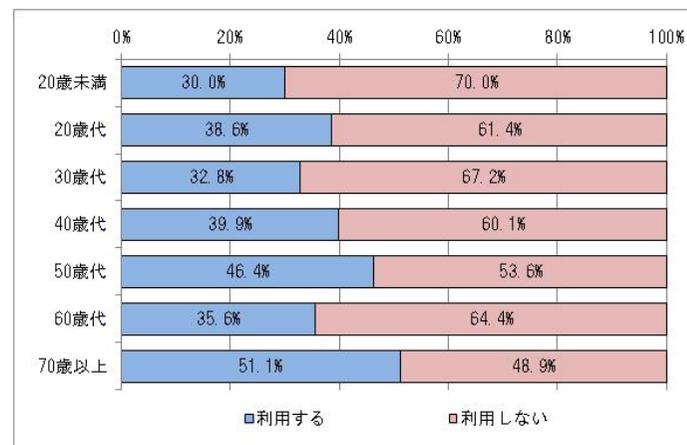


	通勤通学	公共施設	買い物	その他	無回答	合計
週5日以上	4	3	2	0	0	9
	44.4%	33.3%	22.2%	0.0%	0.0%	100.0%
週に数日	16	27	23	12	0	78
	20.5%	34.6%	29.5%	15.4%	0.0%	100.0%
週に1日程度	5	13	15	2	0	35
	14.3%	37.1%	42.9%	5.7%	0.0%	100.0%
月に数日	25	67	41	32	1	166
	15.1%	40.4%	24.7%	19.3%	0.6%	100.0%
ほとんど利用しない	8	52	17	30	2	109
	7.3%	47.7%	15.6%	27.5%	1.8%	100.0%
無回答	2	3	1	2	0	8
	25.0%	37.5%	12.5%	25.0%	0.0%	100.0%
合計	60	165	99	78	3	405
	14.8%	40.7%	24.4%	19.3%	0.7%	100.0%

■地区別バス停有無別利用状況



■年代別利用状況



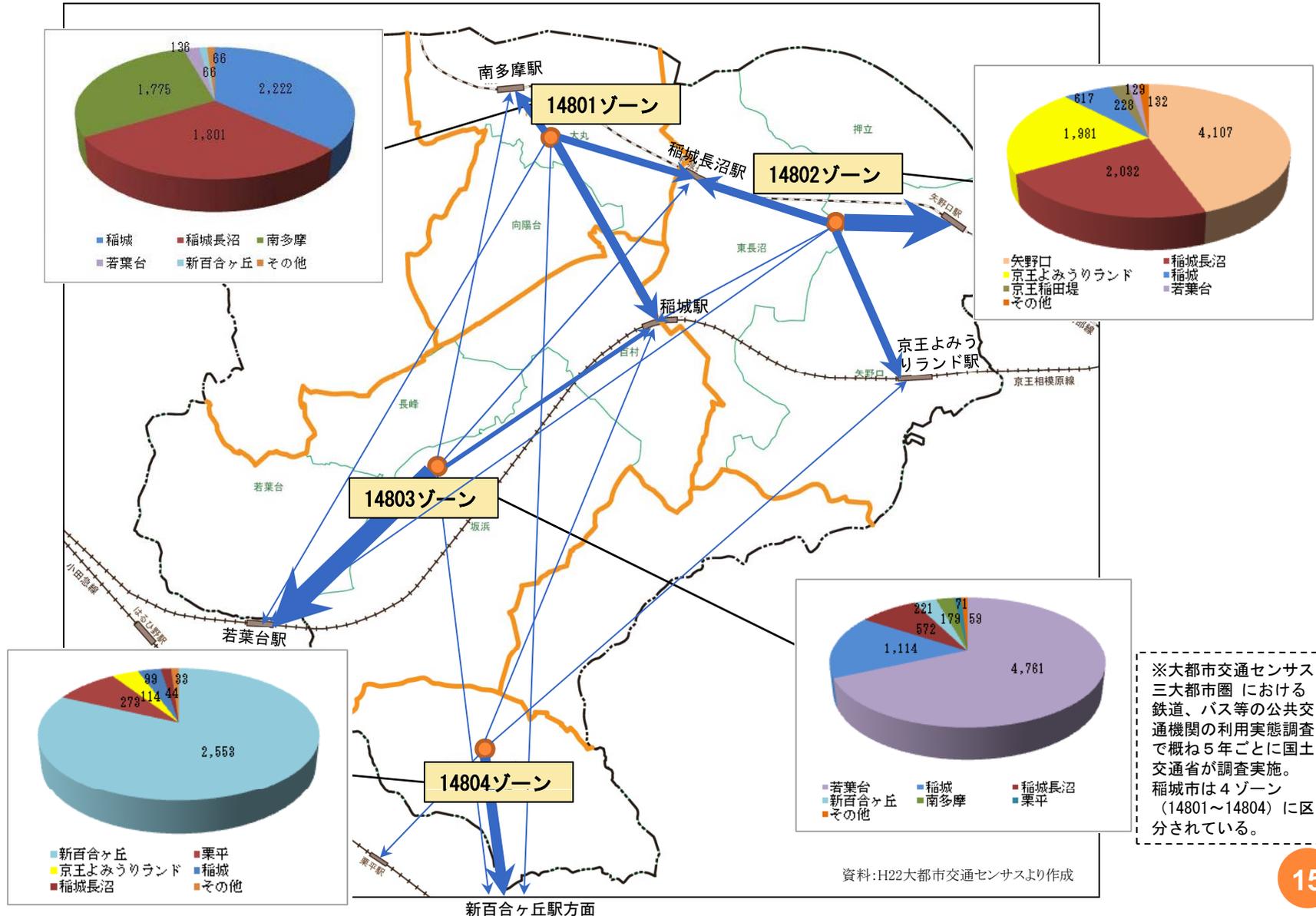
資料: アンケート調査結果より

6) 移動状況

① 鉄道駅への移動状況

■ゾーン別の駅利用状況（定期客）

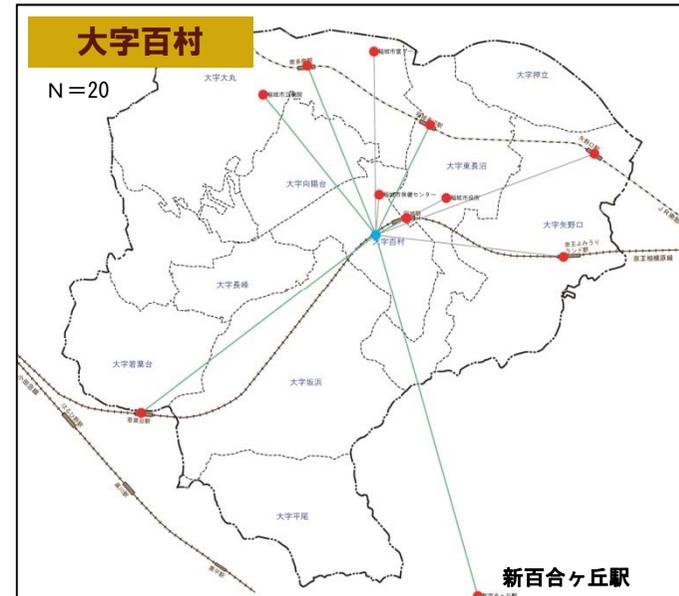
○14803ゾーン（長峰等）や14804（平尾）ゾーンでは、利用駅に偏りがあるが、比較的近接して駅がある14801ゾーン（向陽台等）や14802ゾーン（矢野口等）では目的地に応じて利用していることがうかがえる。



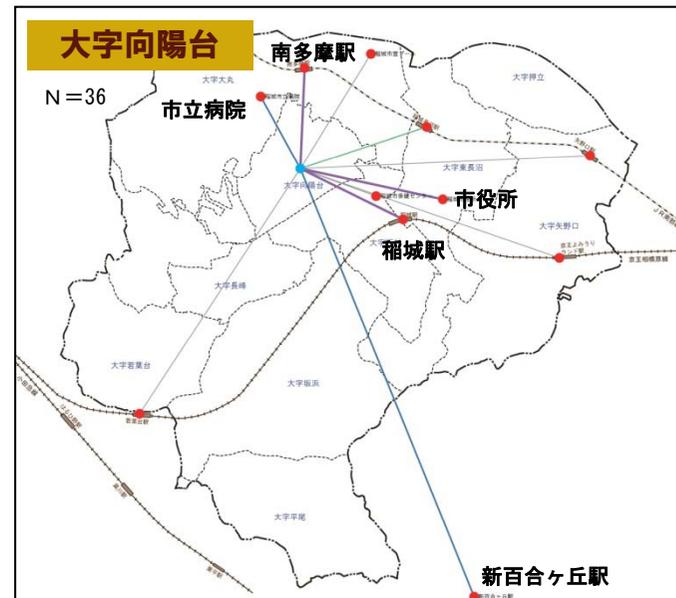
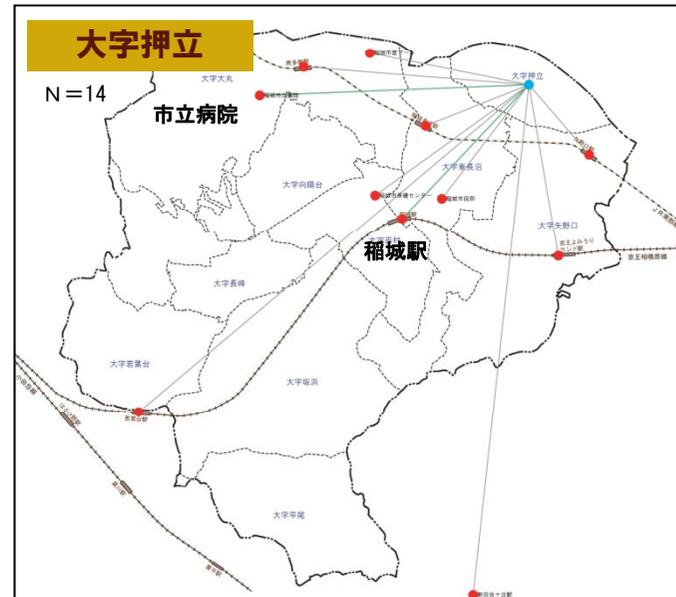
※大都市交通センサス三大都市圏における鉄道、バス等の公共交通機関の利用実態調査で概ね5年ごとに国土交通省が調査実施。稲城市は4ゾーン（14801～14804）に区分されている。

② 移動先の希望

- 移動先の希望では、市立病院や新百合ヶ丘駅への要望が高い。
- 市立病院は、矢野口、東長沼、若葉台から、新百合ヶ丘駅は若葉台及び平尾からの要望が高い。



- 41人以上
- 40人以下
- 30人以下
- 20人以下
- 10人以下
- : 出発地点
- : 目的地点
- N : サンプル数

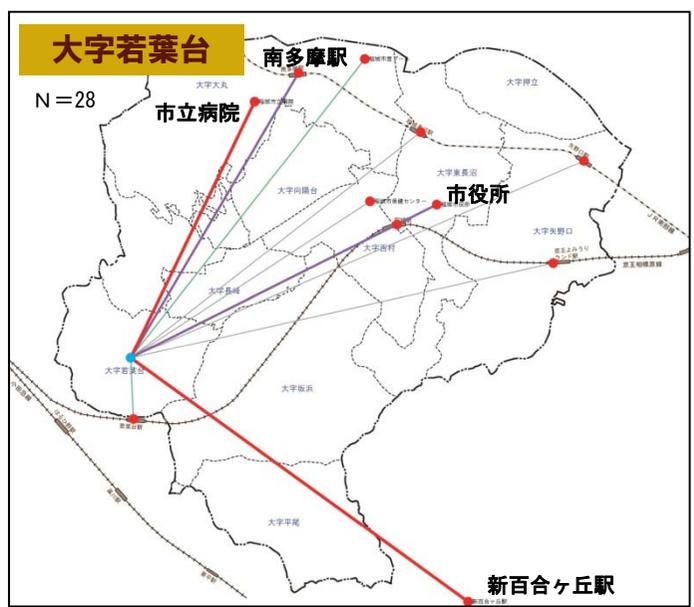


- 41人以上
 - 40人以下
 - 30人以下
 - 20人以下
 - 10人以下
- : 出発地点
● : 目的地点
- N : サンプル数

資料: アンケート調査結果より



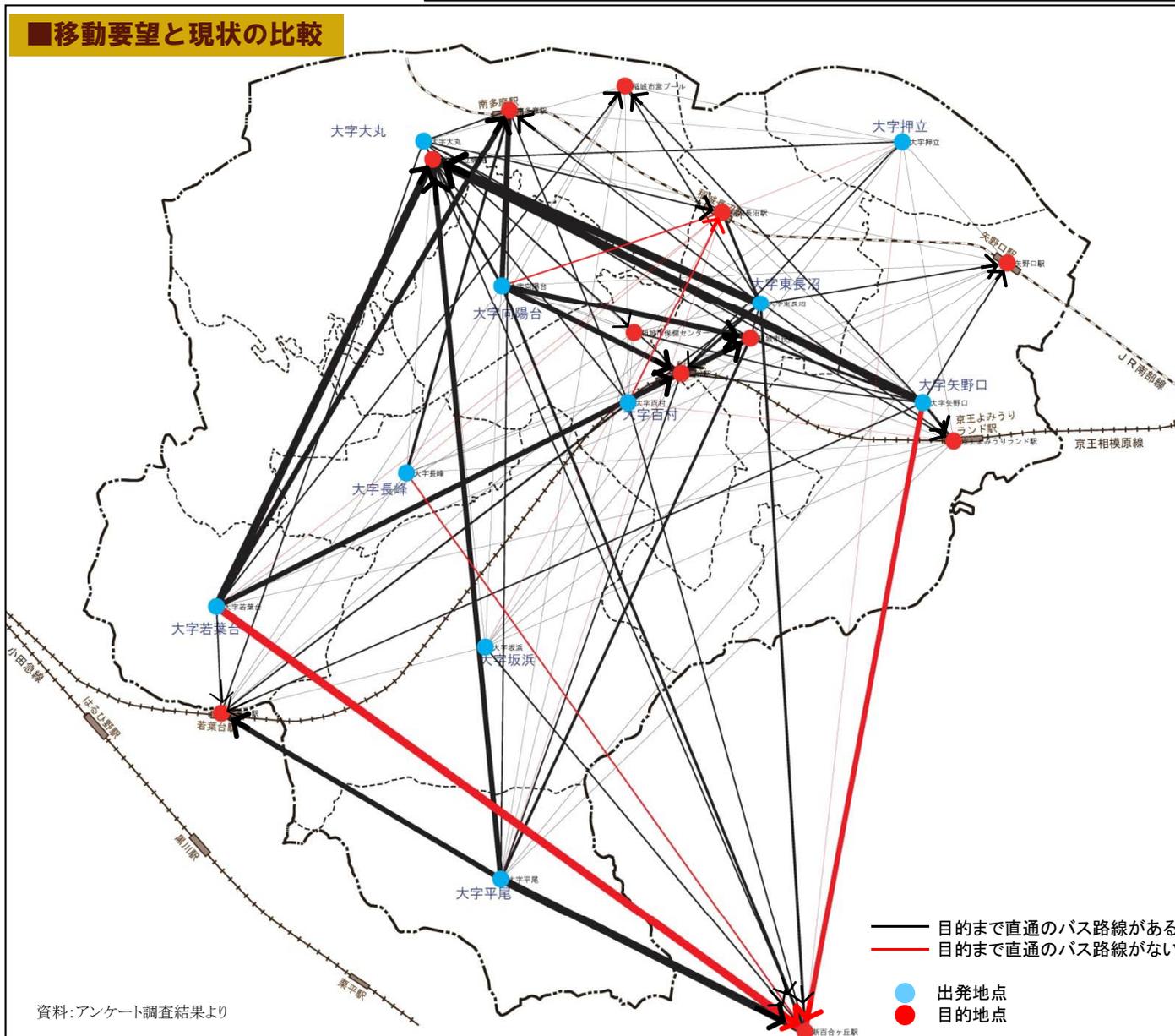
- 41人以上
 - 40人以下
 - 30人以下
 - 20人以下
 - 10人以下
- : 出発地点
 - : 目的地点
- N : サンプル数



資料:アンケート調査結果より

③ 移動要望と現状の比較

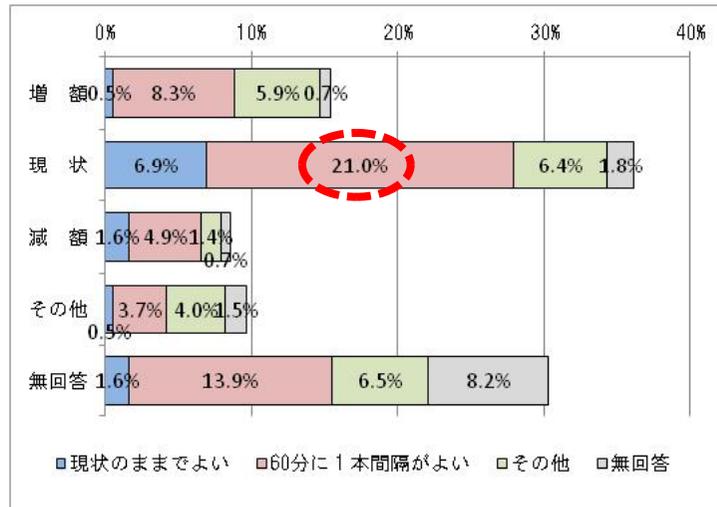
- 移動要望に対して、バス路線で直接移動できない区間が発生している。
- これらは、他の交通機関に乗り換えることにより移動は可能である。



7) 運行に関する希望

■補助金の増減と循環路線の運行間隔の希望

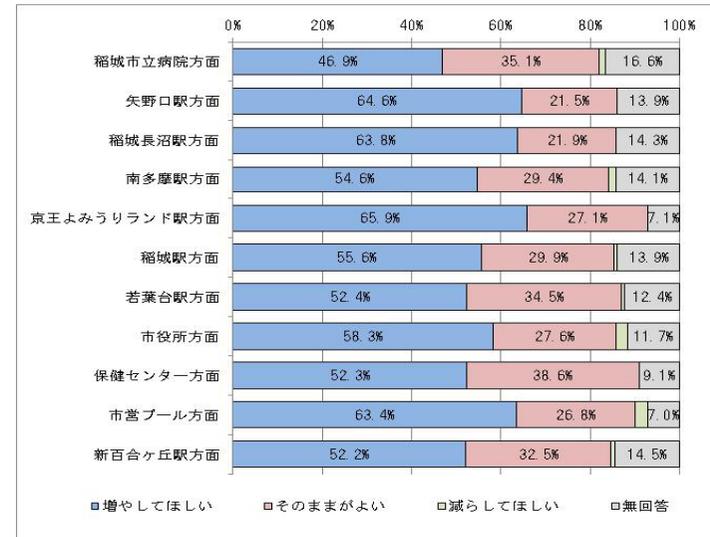
○60分に1本の運行間隔がよいと回答する方が過半を占め、補助金は現状維持のままサービス向上を求める声が高い。



	増額	現状	減額	その他	無回答	合計
現状のままがよい	4	51	12	4	12	83
60分に1本間隔がよい	6	154	36	27	102	380
その他	43	47	10	29	48	177
無回答	5	13	5	11	60	94
合計	113	265	63	71	222	734

■運行コースの増減希望

○全体的に運行コースの増加を望んでいる人が多く、特に、新百合ヶ丘方面や市立病院への希望が多い。



	運行路線をもっと増やしてほしい	現在の運行路線のままが良い	運行路線を減らしてほしい	無回答	合計
稲城市立病院方面	127	95	4	45	271
矢野口駅方面	46.9%	35.1%	1.5%	16.6%	100.0%
稲城長沼駅方面	51	17	0	11	79
南多摩駅方面	64.6%	21.5%	0.0%	13.9%	100.0%
京王よみうりランド駅方面	67	23	0	15	105
稲城駅方面	63.8%	21.9%	0.0%	14.3%	100.0%
若葉台駅方面	80	48	3	23	163
市役所方面	54.6%	29.4%	1.8%	14.1%	100.0%
保健センター方面	56	23	0	6	85
市営プール方面	65.9%	27.1%	0.0%	7.1%	100.0%
新百合ヶ丘駅方面	80	43	1	20	144
稲城駅方面	80	43	1	20	144
若葉台駅方面	55.6%	29.9%	0.7%	13.9%	100.0%
市役所方面	76	50	1	18	145
保健センター方面	52.4%	34.5%	0.7%	12.4%	100.0%
市営プール方面	95	45	4	19	163
新百合ヶ丘駅方面	58.3%	27.6%	2.5%	11.7%	100.0%
稲城駅方面	23	17	0	4	44
保健センター方面	52.3%	38.6%	0.0%	9.1%	100.0%
市営プール方面	45	19	2	5	71
新百合ヶ丘駅方面	63.4%	26.8%	2.8%	7.0%	100.0%
稲城駅方面	133	83	2	37	255
新百合ヶ丘駅方面	52.2%	32.5%	0.8%	14.5%	100.0%
その他	83	27	1	19	130
稲城駅方面	63.8%	20.8%	0.8%	14.6%	100.0%
無回答	6	21	1	56	84
合計	7.1%	25.0%	1.2%	66.7%	100.0%
合計	931	511	19	278	1,739
合計	53.5%	29.4%	1.1%	16.0%	100.0%

資料: アンケート調査結果より

2. 稲城市における公共交通全般に係る課題、問題点

- 路線バス、*i*バスの平均運転間隔は、市域北部を除き、多くの区間で60分未満である。
- 路線バス、*i*バスのルート¹の重複や適切なダイヤが設定しておらず、公共交通網が一体として機能していない。
- 利用者にとって利用し易い移動手段とは、判りやすい路線バス、*i*バスである。

【日常生活に伴う移動の現状】

地域特性と日常生活の移動

- 高齢者の割合が今後も増加する。特に、古くから整備された団地で顕著な増加が見込まれる。
- 起伏のある地形ゆえ、高齢者の日常生活の移動手段として、市街地と鉄道駅及び地域拠点（商業機能、医療機関等）との移動として公共交通（バス）の利用が期待される。
- 基盤整備（土地区画整理事業等）に伴うまちづくりの進展により、今後とも、人口の社会増が見込まれる。住宅地の拡大に合わせ公共交通サービス等の充実が望まれる。

市域の公共交通の現状（*i*バスと路線バス）

- *i*バスと路線バスで住宅地の分布を概ねカバーする。ただし、相互に路線の重複区間がある。
- 市域北部を除き、多くの区間は平均運転間隔60分未満であるが、運転間隔にはバラツキがある。
- 一方で、*i*バスの利用運賃は170円均一で路線バスと比較して安い。
- *i*バス利用者は増加傾向。ただし、利用者の多い区間とそうでない区間が存在する。
- 混雑する区間でも1便当たりの平均断面利用者数は10人未満。
- *i*バス、路線バス等を利用しない理由として運転区間や時刻が判りにくい、目的地へ遠回りになることが挙げられている。

【制約条件と考慮すべき事象】

路線バス

民間事業者による
運営の限界
(競合路線運営の難しさ)

*i*バス

導入台数(予算)の制約
(一定サービス水準が確保)

ネットワーク構築と効率的なルート設定
(既存ストックの有効活用)

利用し易い
運行ダイヤの検討

多様なニーズ(要望)
への対応の限界

社会背景

高齢化のさらなる進展
(バス交通の重要性)

人口の社会増に伴う
住宅地の拡大

【解決すべき課題】

■ 公共交通ネットワークとしての機能を確保すること

- ・ 鉄道、路線バスとの連携、タクシーとの棲み分けを考慮したそれぞれの手段の役割分担とネットワーク要素としての位置づけの明確化
- ・ 判りやすいネットワーク(どの路線に乗ればよいか)の構築とPR
- ・ *i*バスの定義を尊重する。

■ サービス水準(運転本数)の確保とストックの活用

- ・ 地域特性、利用者ニーズを捉えた効率的な路線、運転計画(目的需要に応じたサービス供給/ダイヤの設定)
- ・ 他交通手段や異なる事業者間での乗換利便性の向上

■ 輸送サービスの持続性を確保するための利用促進

- ・ 利用者数増加(市民への周知、観光客等の誘致他)
- ・ バスサービスの拡大

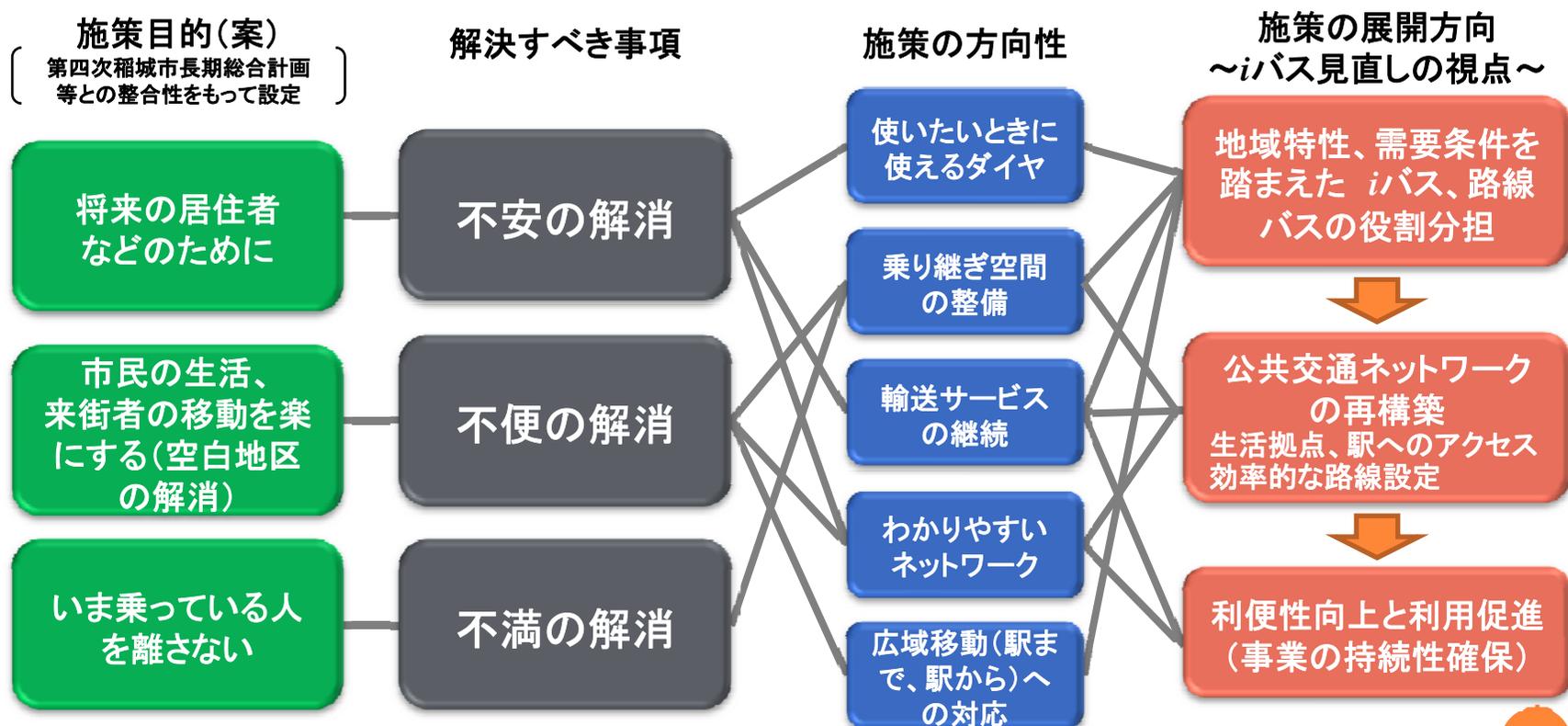
3. 地域公共交通の見直し方針

(1) 見直し方針とiバスの見直し計画の位置づけ

➤ 地域の課題を戦略的に解決するため、市域の将来像を見据えた地域公共交通計画の方針に至るシナリオを整理する。(「交通」は、手段であり目的ではない。導入目的・効果を見定めた事業展開を重視)

■ 稲城市地域公共交通計画の方針(案)

- 行政が先導する交通事業として、まちづくり等の効果を見定め、利用者を明確にした事業構築とする。
- 効果が最大限発現されるような事業の組み合わせを行う。(第3回協議会「資料2地域公共交通の見直し方針案」に関する展開方向)
- 既存の民間バス路線とのネットワークで、相互に最大限活かすような施策とする。



(2) 課題・問題解決のための交通システムの方策

➤ *i*バスの見直し計画及び稲城市地域公共交通計画は、現実の課題、問題点への対応と公共交通が市民のどのような活動機会を確保(保障)するのか(=利用者・地域の特性、ニーズに対応した公共交通サービス)等の計画目標への施策を相互にどう整合させるかを整理することである。(下図参照)

公共交通の現状の課題・問題 とその具体の対応

■公共交通ネットワークとしての機能を確保すること

- ・**路線バス、*i*バス等の役割分担を明確**にしたうえで、それぞれに求められるサービスのあり方を見極め、一体の公共交通ネットワークを構築することが必要である。

■サービス水準(運転本数)の確保とストックの活用

- ・路線バスと*i*バスや、*i*バスルート相互の重複など、各種制約条件の**適切なサービス水準を設定**する。
- ・また、一定の運転本数がある既存路線では**運転間隔のバラツキの平準化**を行うことが、見直しの基本となる。

■輸送サービスの持続性を確保するための利用促進

- ・**空白地域、不便地域の解消**を図る。
- ・**潜在的需要(観光需要等)を顕在化**する規格、サービス水準向上策の検討する。

留意すべき まちづくりの動向

- ・将来都市構造(都市軸、生活通路、広域幹線軸、中心地区、生活拠点等)
- ・新たなプロジェクト

*i*バスの定義

稲城市内における**交通空白地域の解消や市立病院等の公共施設を結ぶこと**により、交通弱者の社会参加を促進するとともに、公共交通の利便性の向上に寄与するため、**路線バスの補完**を目的としたバス

留意すべき 利用実態と動向(利良者意識)

- ・利用したい時間にバスはない。
- ・路線が判り難い
- ・環状線は遠回り感がある。
- ・PR不足、知らないことが多い
⇒乗ったことがない人が多い

現行「*i*バス」の見直しで留意すべき考え方

■方針

- ①利便性、効率性の向上と利用者の増加を目指す
- ②利用頻度の極めて低い路線、区間の廃止
- ③同一区間の複数路線の集約、統合

■サービスの目標

- ①見直し後の路線におけるサービスの向上を努める
- ②利用特性に応じた運行時間サービスを提供する。
- ③利用者の少ない曜日、時間帯の運行は利用促進の可能性に留意した見直しを行う。

■ネットワークとして機能

- ①*i*バスは**路線バスを補完する交通手段**。ゆえに、公共交通ネットワークとして機能させることを第一に考え見直しを行う。(*i*バスは**路線バスの補完機能**)
- ②駅、公共施設、その他日常生活の拠点となる**目的地を意識した路線設定、ダイヤ設定**とすること
- ③重複路線は、**集約化又は統廃合**を検討する。利用者の少ない路線は、統廃合して支線路線とする等の配慮が必要。民間バス路線でサービスできる場合はそれを尊重する。(判り易く、利用し易い路線又は効率的な路線設定)

*i*バス見直し計画

(3) 「iバス」の見直し方針

1) 「iバス」の見直し計画の基本的考え方

「見直しで留意すべき考え方」に基づき、次の①～④を見直しの中心的な「柱」とした。どの柱を中心とするかで見直し案が特徴づけられる。

①路線バスを補完するネットワークの再構築

- ・市内循環コースの東側となる平尾団地～稲城駅間は、路線バス稲02新百合ヶ丘駅から稲城駅線、新05新百合ヶ丘～稲城市立病院線、柿24稲城駅～柿生駅北口線と同じルートが設定されている。
- ・ここでは、**iバス10便/日・片方向に対し、路線バスは62便**が運行されている。(このほか稲城駅～駒沢学園、新百合ヶ丘駅～駒沢学園が運行されている)
- ・当該区間の輸送は路線バスのサービスを活用することで、平尾団地から稲城駅、稲城市役所、稲城市立病院へのアクセスは可能となる。したがって、この区間の**iバス(市内循環コースの一部)は廃止することとする。**

②運転間隔のバラツキの平準化

- ・多くの区間では、**平均運転間隔が60分未満**となっている。しかし、**実際の運転間隔にはバラツキ**があり、極端に短い運転間隔(例えば1分、3分など)がある一方で、90分など60分を大きく超えるダイヤが存在する。
- ・こうした運行ダイヤが、便によっては(短い運転間隔の後の便)利用者0人とか、極めて少ない乗車便が発生する要因となっている。
- ・したがって、**運転間隔を平準化することで、現行のサービス水準を確保すること**が車両の効率的な運用の面からも必要である。

③空白地域、不便地域の解消(市域北部のサービス水準の向上)

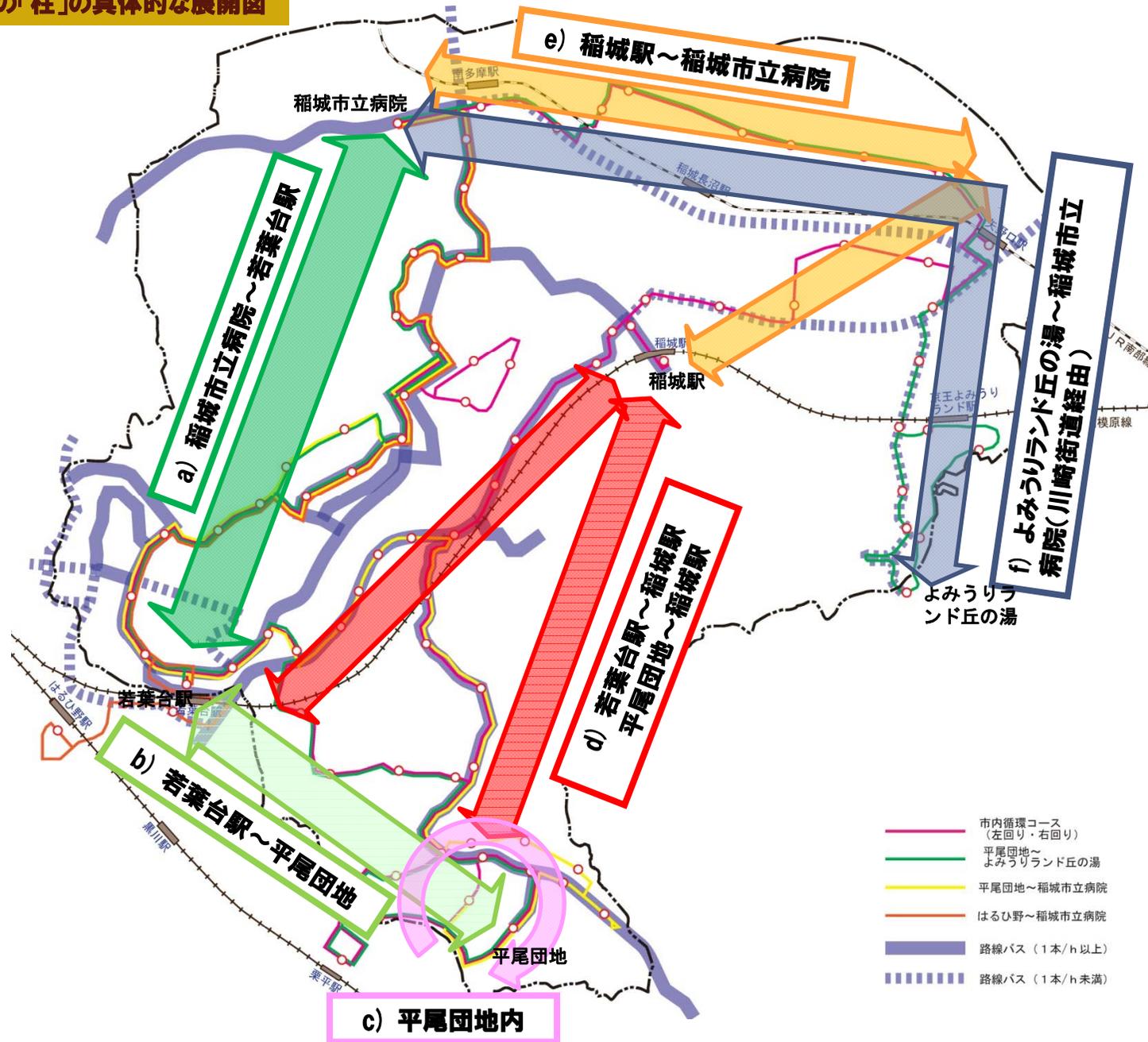
- ・市域北部に位置する川崎街道、JR南武線沿線地域では路線バスのサービスがほとんどない地域(運転本数が1～2便/日等)であり、この区間の**iバス(市内循環コース、よみうりランド丘の湯～平尾団地線)**が唯一のバスサービスとなっている。
- ・JR南武線の高架化に伴い稲城長沼駅及び南多摩駅が整備され、公共交通ネットワーク構築の観点からバスによる結節サービスが必要とされる。
- ・そこで、川崎街道に新たな**iバス路線を設定**するとともに、**既存路線を含め、稲城長沼駅、南多摩駅広場へのアクセスを検討する。**
- ・同時に、公共施設や観光施設へのアクセスについても配慮する。

④市域内のiバスによる移動サービスの平準化とiバスによる利便性の向上

- ・市域のどの地区からも市役所、市立病院へ至る**アクセスをiバスにより、乗換なしで行うルート**を確保する。同時に移動サービスは均一なサービス水準(60分間隔)で提供することを基本とする。

2) バス区間別にみた見直し計画

■見直しの「柱」の具体的な展開図



3) iバス区間別にみた見直し計画

～見直しの「柱」 (①～③) の具体的な展開～

箇所	現状と課題	見直しの考え方	理由
a) 稲城市立病院～若葉台駅	iバスすべての系統がサービスしており、 運転本数は31便／片方向、平均運転間隔30分程度 である。ただし、 運転間隔は3～62分とバラツキ があり、沿線施設の利用を考慮した 平準化 が求められる。いなぎ苑前、消費者ルーム前、総合グランド前および上谷戸体験学習館、上谷戸親水公園へのサブルートはそれぞれ10～19人／日程度の利用者がある。	現状の サービス水準を維持確保 することが基本。 運転間隔を平準化 することに勤める。いなぎ苑前、消費者ルーム前、総合グランド前および上谷戸体験学習館、上谷戸親水公園への サブルートは現状サービス水準を維持確保 する。	路線バスのサービスがない地区をサービス している路線。(路線バスの補完路線と位置づける事ができる。)利用者の多い区間である。いなぎ苑前、消費者ルーム前、総合グランド前および上谷戸体験学習館、上谷戸親水公園へのサブルートは一定の利用がある。
b) 若葉台駅～平尾団地	若葉台駅・平尾団地間は 25便／片道、平均運転間隔38分 でサービスしている。ただし、坂浜戸隠・上平尾間は市内循環コースをはじめとする2系統16便と平尾団地～稲城市立病院線9便で ルートが分かれる 。	若葉台駅・平尾団地間のルートは 若葉総合高校前経由に統一し、現状サービス水準である25便／日・片方向を確保 することを基本とする。	ルートとして廃止する坂浜戸隠・上平尾間は、 路線バス柿24稲城駅～柿生駅北口線、稲02新百合ヶ丘駅から稲城駅線、新05新百合ヶ丘～稲城市立病院線が運行 されており、これを利用することができる。
c) 平尾団地内	iバス(それぞれ片方向で 市内循環コース10便、平尾団地～よみうりランド丘の湯線6便、平尾団地～稲城市立病院線9便)が面的にサービスしている。	団地内は、現状のサービスとともに、 よりきめ細かなサービス (例えば、細街路へのサービス)を検討する。	団地中央から 市内及び鉄道駅へのアクセス は十分であるが、 団地内のきめ細かなサービス に対する要望(主に、高齢者からの要望)への対応(検討を含め)が必要とされる。また、将来、上平尾土地区画整理事業による住宅地の充実への準備も考慮する。
d) 若葉台駅・平尾団地～稲城駅	市内循環コースの上平尾・稲城駅間は10便／日・片方向で 平均運転間隔約90分 でサービスしている。運転間隔が大きいこと、iバスのサービス水準以上の運転本数で路線バスが同じルートをサービスしている。ただし、 料金はバスのほうが安価 であり、市民の利用者を民間バスから奪っている形になっている。	市内循環コースの上平尾・稲城駅間は廃止する。また、平尾団地～稲城市立病院線の坂浜戸隠・上平尾間(坂浜診療所経由)はルートを若葉総合高校経由に変更する。	路線バス柿24稲城駅～柿生駅北口線、稲02新百合ヶ丘駅から稲城駅線、新05新百合ヶ丘～稲城市立病院線が運行されており、これを利用することができる。 iバスは路線バスを補完するサービスに徹する 。
e) 稲城駅～稲城市立病院	市内循環コースとよみうりランド丘の湯～平尾団地線(矢野口駅～稲城市立病院間)でサービスしている。 稲城駅～矢野口駅間は10便／日・片方向、矢野口駅から稲城市立病院間16便／日・片方向 。後者は平均運転間隔60分未満となっている。(55分)	JR南武線 稲城長沼駅 が高架駅としてサービスを開始することにあわせ、 iバスによるアクセスが可能になる 。このため、 川崎街道に新たに路線を設定 する。 押立地区はサブルートを設定 する。	民間路線バスのサービス必ずしもよくない区間。
f) よみうりランド丘の湯～稲城市立病院(川崎街道経由)	よみうりランド丘の湯～稲城市立病院～若葉台駅～平尾団地までの 路線が6便／日・片方向 が設定され、よみうりランドをループしてサービスしている。一方、京王よみうりランド駅からは 路線バス(寺尾台団地、読売ランド前駅(小田急線)行き)が37便／日・片方向(1～4便／時間) が一部並行して運行されている。矢野口駅～稲城市立病院間は市内循環コースと合わせて16便／日・片方向として 平均運転間隔55分 で運行している。	よみうりランド丘の湯～矢野口駅間は 現状維持(6便／日・片方向) とし、矢野口駅からルートを 川崎街道経由 として 稲城市立病院まで運行 する。	現行路線バスが京王よみうりランド駅からは路線バス(寺尾台団地、読売ランド前駅(小田急線)行き)が37便／日・片方向(1～4便／時間)が一部並行して運行されていることから よみうりランド丘の湯周辺の需要は路線バスで対応 することを基本としことから、 iバスのサービスは現状維持 とした。
g) 共通事項	利用実態を踏まえた効率的・経済的な車両の運用を行うため、 系統の見直しを進める場合 が考えられる。例えば、 稲城市立病院、若葉台駅を中心に運行システムを再構築 することなど。		

(4) 「iバス」の見直し計画

1) iバス見直し案の概要

(見直しの中心な「柱」)

① 路線バスを補完するネットワークの再構築

② 運転間隔のバラツキの平準化

③ 空白地域、不便地域の解消(市域北部のサービス水準の向上)

④ 市域内の iバスによる移動サービスの平準化と iバスによる利便性の向上

注1) 「見直しで留意すべき考え方」に基づき、①～④を見直しの中心な「柱」を設定した。

注2) どの柱を中心とするかで見直し案が特徴づけられる。(中心的「柱」は太線で表示した)

(見直し案の特徴)

① iバス見直し案1

- ・ 現行の*i*バスルートが基本。路線バスとともに公共交通ネットワークを構築
- ・ 市内循環線の路線バスとの競合区間及びはるひ野線利用者が少ない区間は廃止
- ・ 各路線は往復運行、**最小運転間隔 1 方向60分**を確保
- ・ 市域北部は新規路線、サブルートで空白地域等を解消

② iバス見直し案2

- ・ 現行の*i*バスルートが基本。路線バスとともに公共交通ネットワークを構築
- ・ 市内循環線の路線バスとの競合区間及びはるひ野線利用者が少ない区間は廃止
- ・ 各路線は往復運行、**最小運転間隔 1 方向60分**を確保
現行で運転本数の多い区間(稲城市立病院若葉台駅間)は往復運行、**最小運転間隔 1 方向40分**
- ・ 市域北部は新規路線、サブルートで空白地域等を解消

③ iバス見直し案3

- ・ 複数のコンパクトな循環路線から*i*バスネットワークを構築する。
- ・ 運行は**時計回りの1方向**。**最小運転間隔は60分**。
- ・ 市域北部は*i*バスネットワークで空白地域等を解消

2) iバス見直し案1

1. 公共交通ネットワークの再構築
2. 路線バスを補完するシステム

iバス見直し案1 (最小運転間隔60分確保)

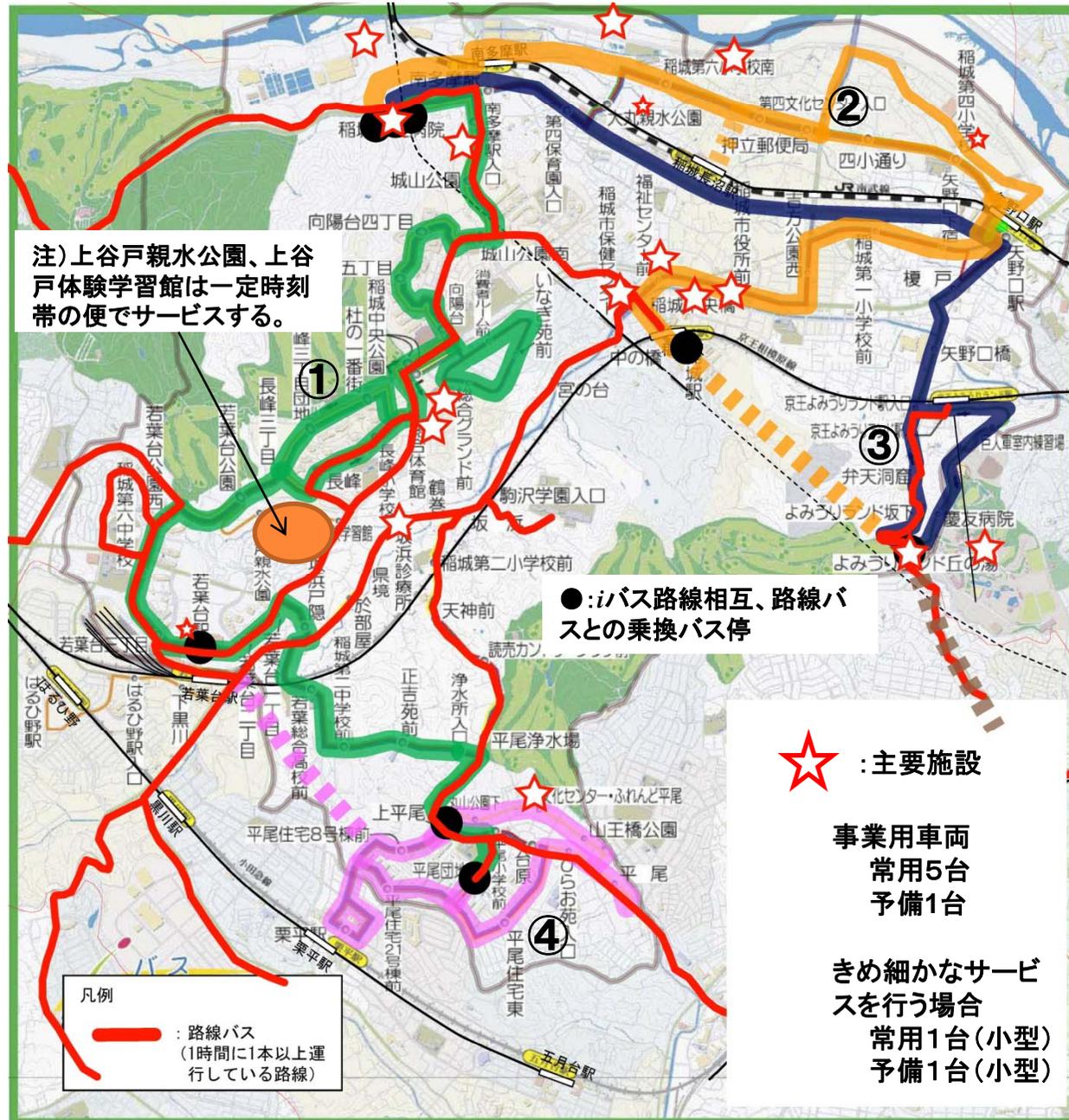
① 稲城市立病院平尾団地線(往復運行) / バス2台シャトル運行、最小運転間隔 **60分(片側)**

② 稲城駅稲城市立病院線(往復運行) / バス2台シャトル運行、最小運転間隔**60分(片側)** ③と共通運用
 う回ルートは片方向とするか否かは試験運行等で決定する。

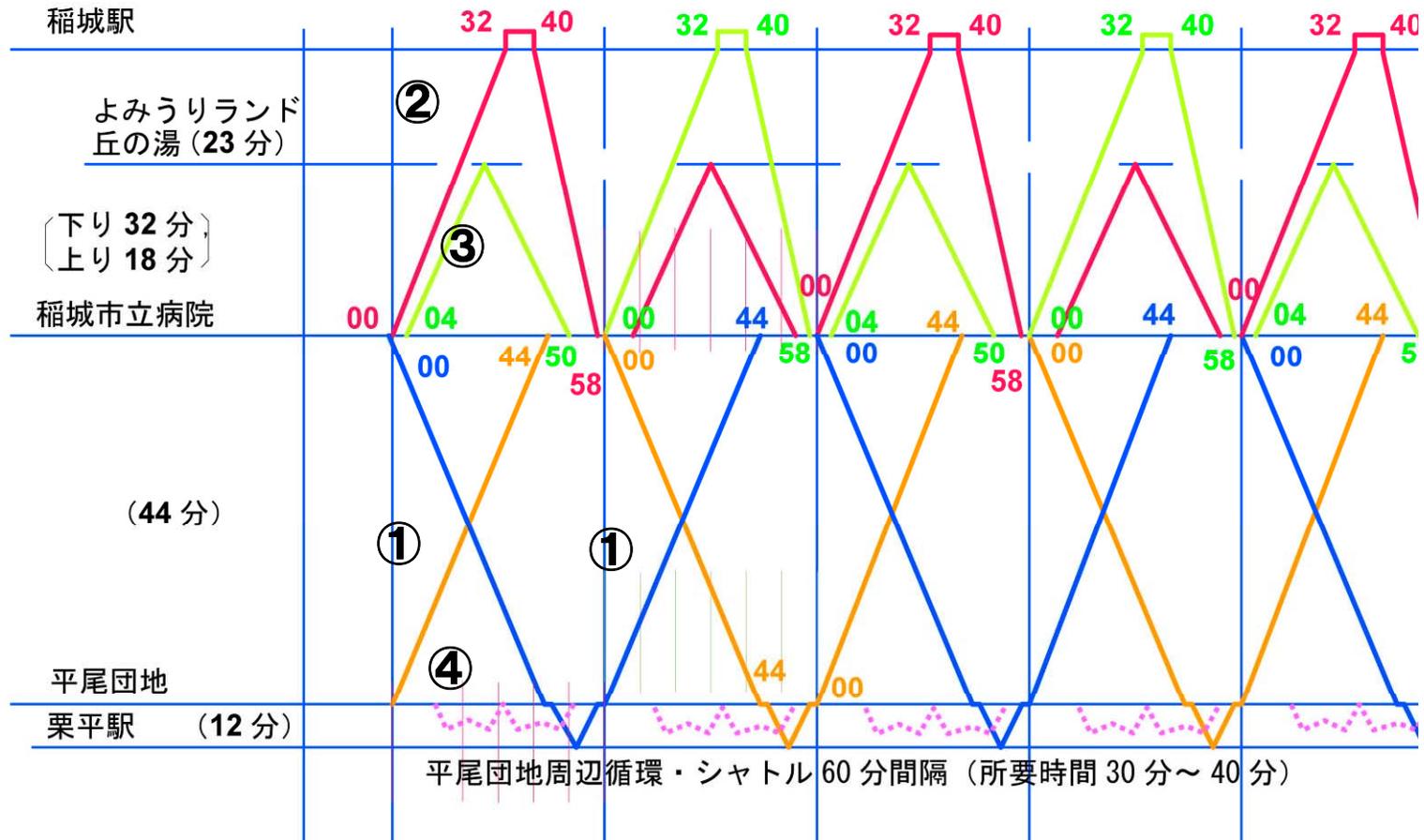
③ よみうりランド丘の湯稲城市立病院線 / バス2台シャトル運行、折返しループ、最小運転間隔**60分(片側)** ②と共通運用

④ 栗平駅平尾線(平尾循環 / 1方向ループ) / バス1台、最小運転間隔**60分(片側)** 1周20分
 平尾団地内は小型車によるきめ細かな輸送も有りうる。

- 上平尾地区(将来)
- 南山東部地区(将来)
- 稲城長沼(将来)
-



見直し案1運行計画イメージ (運転間隔 60分の確認)



- ① 稲城市立病院平尾団地線 (往復運行)
- ② 稲城駅稲城市立病院線 (往復運行)
- ③ よみうりランド丘の湯稲城市立病院線
- ④ 栗平駅平尾線 (平尾循環 / 1方向ループ)

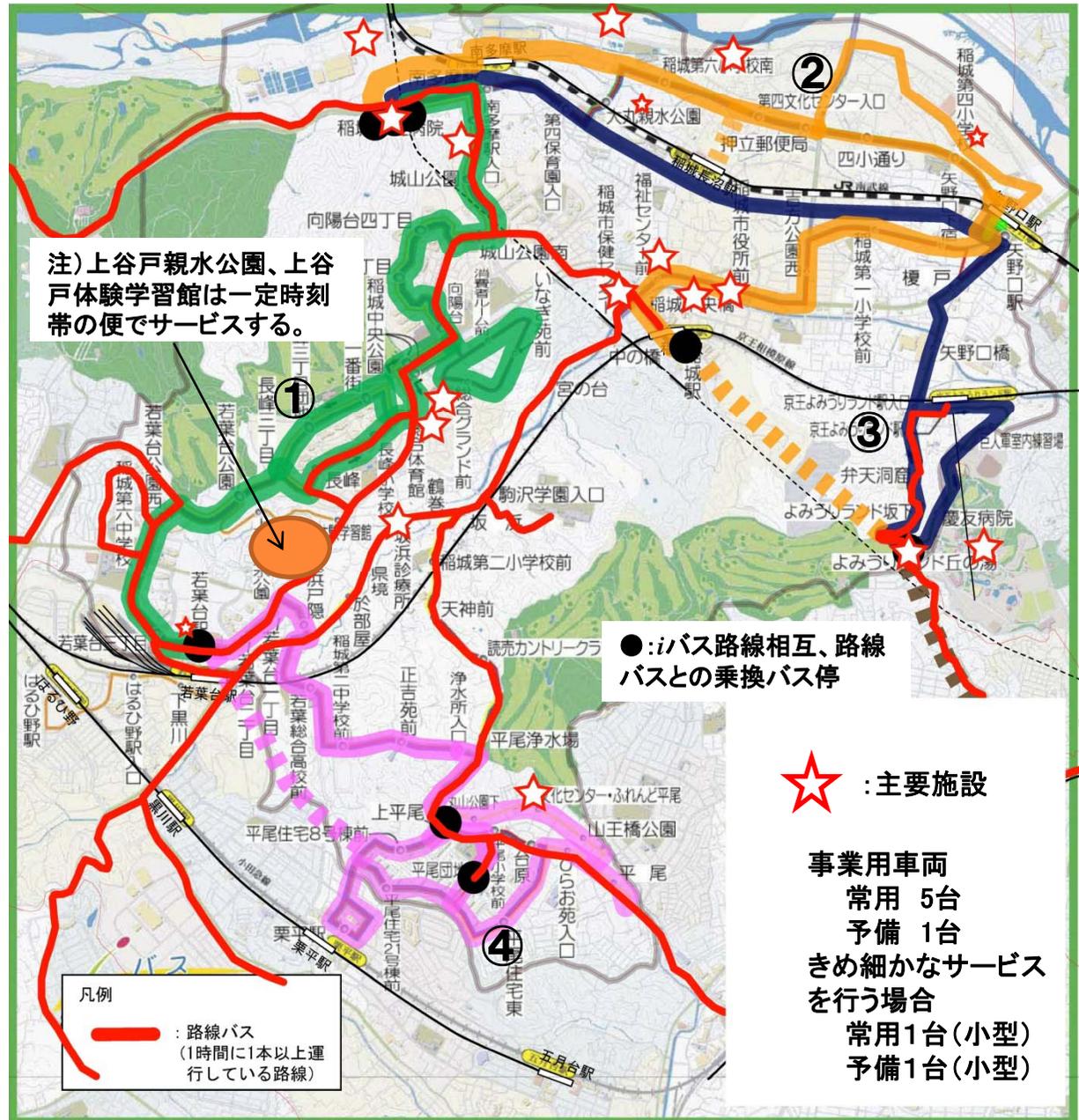
3) iバス見直し案2

1. 公共交通ネットワークの再構築
2. 路線バスを補完するシステム

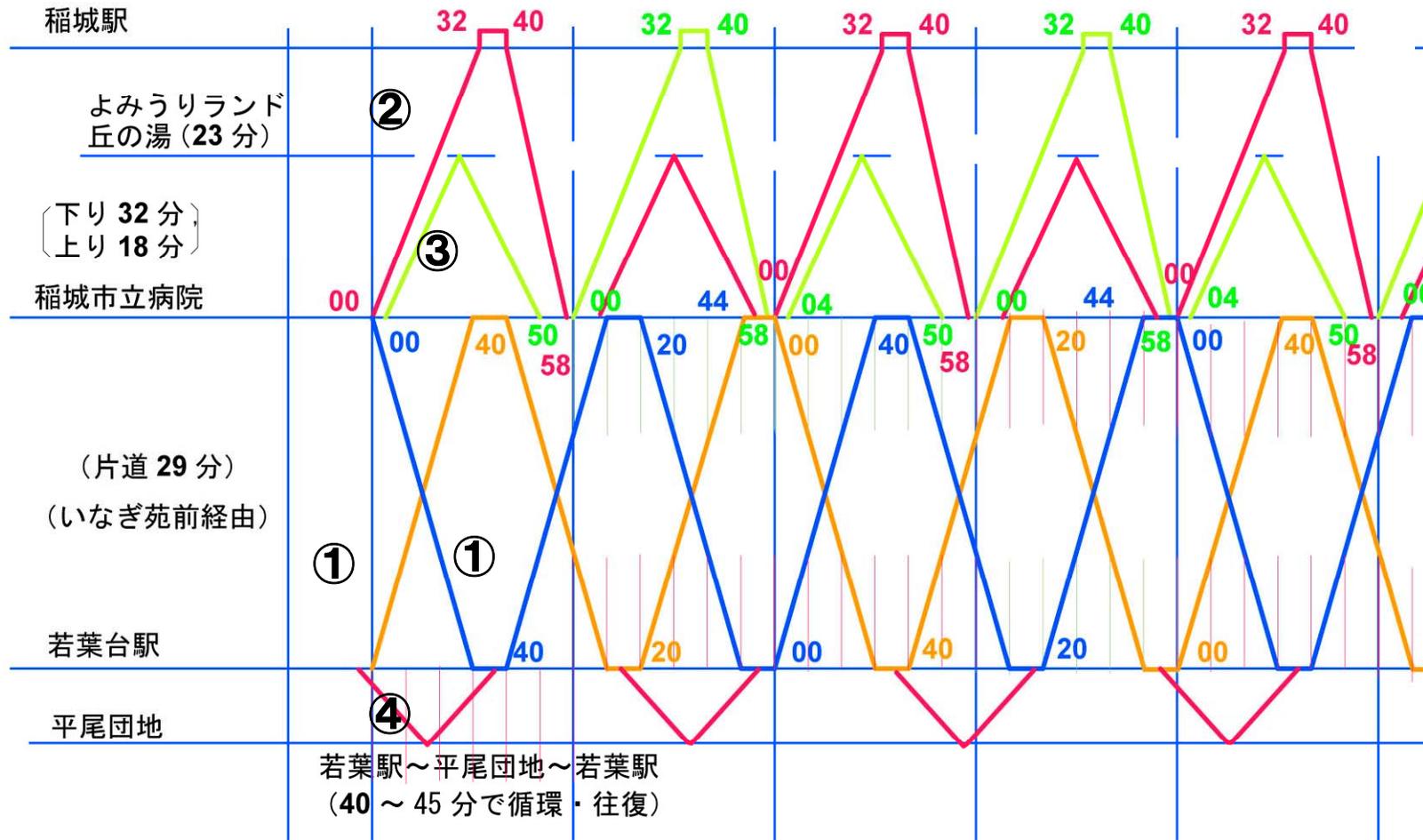
iバス見直し案2 (現状サービス水準 確保維持 / 一部区間40分)

- ① 稲城市立病院若葉台駅線(往復運行) / バス2台シャトル運行、最小運転間隔 40分(片側)
- ② 稲城駅稲城市立病院線(往復運行) / バス2台シャトル運行、最小運転間隔60分(片側)③と共通運用
う回ルートは片方向とするか否かは試験運行等で決定する。
- ③ よみうりランド丘の湯稲城市立病院線 / バス2台シャトル運行、折返しループ、最小運転間隔60分(片側)②と共通運用
- ④ 若葉台駅平尾団地循環線(平尾循環 / 1方向ループ) / バス1台、最小運転間隔60分
平尾団地内は小型車によるきめ細かな輸送もありうる。

- ■ ■ 上平尾地区(将来)
- ■ ■ 南山東部地区(将来)
- ■ ■ 稲城長沼(将来)

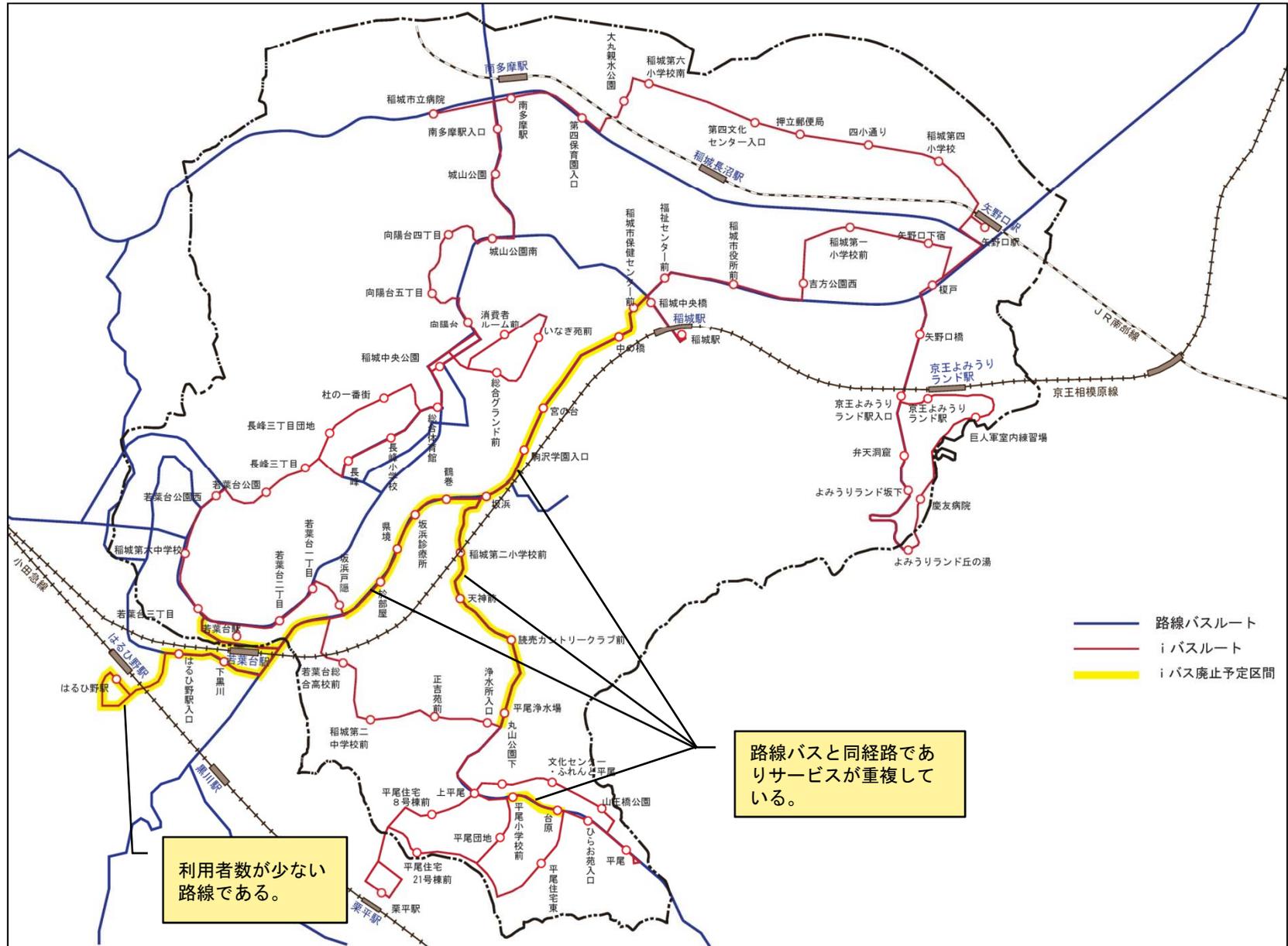


見直し案2運行計画のイメージ (運転間隔 40分等の確認)



- ① 稲城市立病院若葉台駅線 (往復運行)
- ② 稲城駅稲城市立病院線 (往復運行)
- ③ よみうりランド丘の湯稲城市立病院線
- ④ 若葉台駅平尾団地循環線 (平尾循環 / 1方向ループ)

■見直し案1（案2）による廃止区間



4) バス見直し案3

1. 公共交通ネットワークの再構築
2. 路線バスを補完するシステム

バス見直し案3

～見直しの「柱」(④)の具体的な展開～

○どの地区からも、市立病院、市役所へ乗換なしで行けるルートを確認する。

(平尾～若葉台周辺の路線は除く)

○全てのルートは循環バスとしてループで運行し、運転間隔は60分を確保する。

○また、全ての路線は右回り(時計回り)とする。

(同じ区間を走る路線バス/往復運行とのサービスとの違いを出した)

計画路線の概要

	路線長	備考
①	14.0km	
②	15.7km	②、③合わせて平尾団地内の路線を一部短縮する必要がある。
③	16.8km	
④	14.5km	
⑤	9.8km	

注)③は、表定速度16.5km/h(現状の循環線の実績)とすると、60分間隔の運行を行うには、一部路線長の短縮する必要がある。



★ : 主要施設
 事業用車両
 常用 5台
 予備 1台

注)他に代替ルートが考えられるが、提案ルートが反映されているため、今回資料では除いた。

5) 見直し計画案の比較

見直し計画案の比較

○はメリット、●はデメリットを表す。

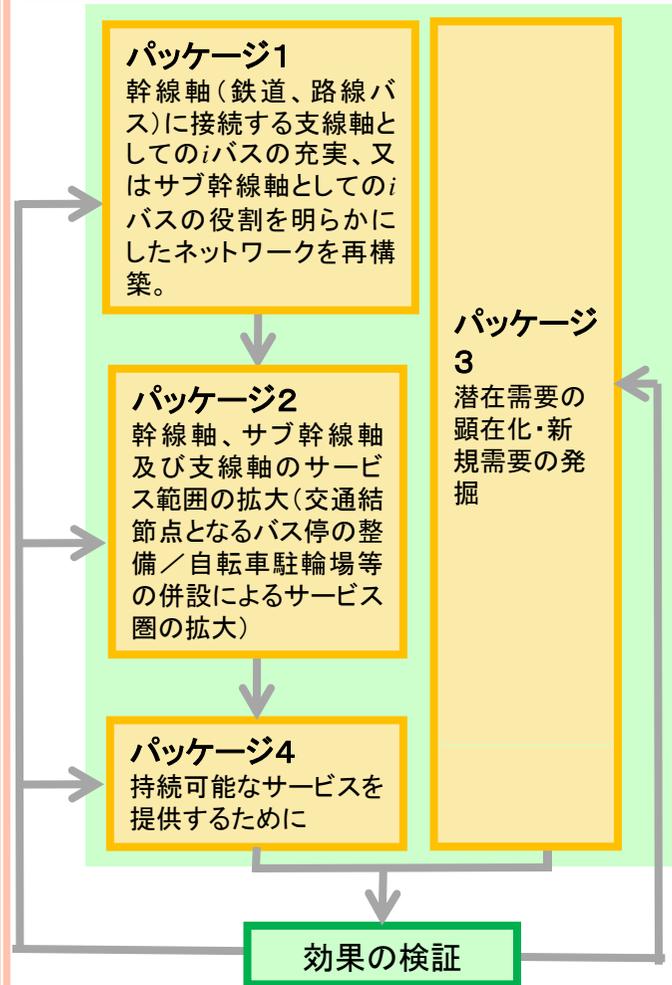
	iバス見直し案1	iバス見直し案2	iバス見直し案3
概要(コンセプト=ウリ)	○鉄道アクセス、路線バスの競合する路線からの撤退により、市域全体の公共交通ネットワークの再構築を図る。 ○路線バスと併せて全ての市域(居住地区)から稲城市立病院、市役所、鉄道駅へのアクセスが可能なネットワークを確保した。	○同左 ○現状でサービス水準が高い区間はそれを極力維持することに心がける。	○市民、議会の要望に最大限反映し、市域全体に均一なサービスを提供することを基本と考えた案。
路線バスの補完するネットワーク再構築	○既存循環コース東側(上平尾～稲城駅間)は路線バスのサービスが十分な地域であり、輸送サービスは路線バスに委ねた。(iバス以上のサービス水準) ○路線バスのサービスがない、又は希薄な地区をiバスがサービスする。 ●目的地間によっては、乗換を行う場合が生ずる。 ●路線バスによる移動区間では、運賃が上がる場合が生ずる。(運賃は、路線バス>iバス)	○路線バスとの競合を避けるため、1方向運転とした。 ●しかし、1方向循環方向とは言え、多くの区間で路線バスと同じルートでサービスすることになる。iバスの運転方向では路線バスと競合することになり、公共交通のネットワークとしての意味は薄い。(利用者を両方で奪い合うことになり兼ねない。 ●コンパクトな循環ルートが5ルート運行され、ルート相互も路線が重なる所が出る。加えて路線バスと同じ区間を走ることになり、複雑なネットワークになる。	
運転間隔のバラツキの平準化	○幹線的に位置づけられるiバス運転区間は、上り、下りそれぞれ最小運転間隔を60分を確保することを目指した。(不便地域の解消) ●現在平均運転間隔が60分未満の区間の運転間隔は、60分間隔が基本となるため、サービス水準が低下する時間帯が生ずる可能性がある。	○幹線的に位置づけられるiバス運転区間は、上り、下りそれぞれ最小運転間隔を60分を確保することを目指した。(不便地域の解消) ○既存の輸送力に基づいた路線区間によるメリハリのあるダイヤの設定。(乗継にも配慮) ○稲城市立病院若葉台駅間は現在でも運転本数が多く、利用者も多い。これらを反映して最小運転間隔は40分とした。 ○なお、平尾団地方面とは路線を分割し、需要に応じた運転本数を確保した。	○それぞれの循環路線で運転間隔は60分を確保する。 ●1方向の循環ルートとなるため、利用者には遠回りの移動になる場合が生ずる。
市域北部のサービス水準の向上	○押立地区及びJR南武線南側地区でルートの新設を行いサービスの向上を図る(空白地域の解消) なお、稲城駅稲城市立病院線の押立地区の運行は1便ごととするか上る下りで分けるかは試験運行等を行いながら決定する。 ○南多摩駅は駅前広場に停留所を設けるものとする。稲城長沼駅へのアクセスは当面、川崎街道にバス停を設ける。	同左	○押立地区及びJR南武線南側地区でルートの新設を行いサービスの向上を図る(空白地域の解消) ○南多摩駅は駅前広場に停留所を設けるものとする。稲城長沼駅へのアクセスは当面、川崎街道にバス停を設ける ○その他、路線の新設で市域全域をiバスでサービスする。 ●運転方向が1方向なため見直し案1, 2と比べサービス水準は必ずしも同等とは言えない。
必要車両数	事業用車両 常用 5台、予備 1台 きめ細かなサービスを行う場合 常用1台(小型)、予備1台(小型)	事業用車両 常用 5台、予備 1台 きめ細かなサービスを行う場合 常用1台(小型)、予備1台(小型)	事業用車両 常用 5台、予備 1台
評価			

4. 見直し方策の分類・整理

～戦略的シナリオとして機能させるために～

(1) 施策パッケージによる見直し計画

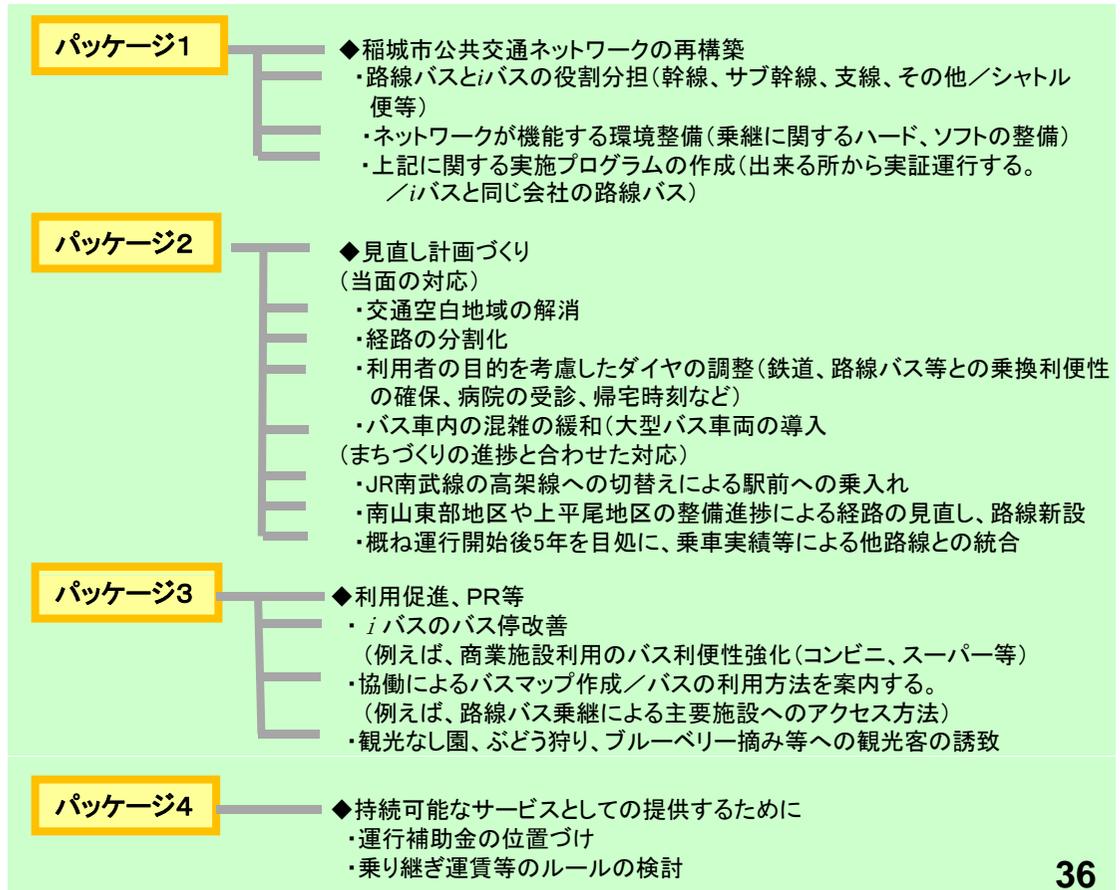
➤ 稲城市地域公共交通計画における*i*バスの見直し計画に当たっては、テスト運行等の試行を含めた複数の施策を目的ごとにパッケージし、施策間の相乗効果を期待しつつ、戦略的に目的を達成していくことが重要。



パッケージごとに設定する目標の考え方と
パッケージの進め方(戦略シナリオ)

目的ごとの施策パッケージ(=戦略的シナリオ)は、第3回協議会資料2で提案された「地域公共交通の見直し方策案」を踏まえ、効果を想定しながら戦略シナリオとして整理する。

施策パッケージ(=戦略シナリオ)を構成するプロジェクト



(2) 事業の進め方 (事業実施の評価方法の提案)

- ①「計画の目標」に対する達成度により計画の実施状況进行评估し、見直し後の計画の課題、問題点を明らかにする。
- ②具体的には、アンケート等により「利用者の声(=ニーズ)」を及び既存利用実態調査結果等から把握する。
- ③これらの作業により、実態から運行の適正进行评估し、改善の必要性、具体の改善項目を地区別に明らかにし、今後の見直し計画へ反映する。

評価のポイントは次に示す通りです。

- ・期待される効果で述べた事象が実現されているか
- ・利用者数は目標値と比べどうか

計画目標となる指標の案

評価項目		【現状】 市民アンケート調査等 による現状値
目標1	「iバス」の利用者数(必要により路線ごとの表示)	468千人/年 (平成24年4月~25年3月)
目標2	「iバス」路線に関する満足度(現状のまま)	29.4%(調査に基づき設定)
目標3	「iバス」ダイヤに関する満足度(現状のまま)	11.3%(調査に基づき設定)
目標4	「iバス」運営方法に関する満足度(現状のまま)	36.1%(調査に基づき設定)
目標5	「iバス」を「月に数日」以上利用した人の割合	30.1%(調査に基づき設定)