

稲城市の公共交通のあり方に関する
提言書(案)

平成25年 9月

稲城市地域公共交通検討協議会

稲城市の公共交通のあり方に関する提言書(案)

はじめに

稲城市の公共交通につきましては、鉄道はJR南武線、京王相模原線があり、市内には利用できる駅が6駅あります。

バス交通は、路線バスが鶴川街道や多摩ニュータウン地区を中心に運行されており、これらのバス路線を補完する公共交通として、稲城市コミュニティバス*i*バスが運行され、市域全体を大きく循環したネットワークとしています。

*i*バスは、平成14年4月の運行開始以来、地域の皆様の要望に応えながら路線を拡大してまいりました。一方で、現在市内では、JR南武線連続立体交差事業が進められており、稲城長沼駅及び南多摩駅への乗り入れが可能となることから、バスによるアクセスの対応が急務となっております。また、数年後には、都市基盤整備事業の進捗に伴い、当該地区への公共交通サービスの提供も必要となってくることから、今後は、*i*バスのさらなる充実が求められてくるところです。

本協議会では、こうした背景を受け喫緊の課題に対応するとともに、これを機に、*i*バスのサービスをより一層拡充していくため、運行形態の効率化やよりよい公共交通サービスの提供に向けて検討を行ってまいりました。

また、これからは、市民・行政・事業者等が協働しながら*i*バスの維持と活性化に向けた取り組みをしていくことが非常に大切になってくることから、今後は、協働の仕組みづくりに向けて早急に検討を進める必要があります。

この提言書は、市民アンケートの結果や利用状況等を踏まえ、協議会がこれまで議論を重ねてきた内容を取りまとめ、*i*バスを市民の日常的な交通手段として位置づけることについて明確化したものです。

この提言を踏まえ、*i*バスが効率的で市民のニーズに合ったものとなるよう、早期に改善が図られるよう求めます。

平成25年9月

稲城市地域公共交通検討協議会
会長 伊藤史子

1. 公共交通サービスの現状

稲城市の公共交通サービスは、鉄道・路線バスやタクシーの運行に加え、これらを補完するサービスとして*i*バスが運行されている。

*i*バスの運行開始以来、利用者数は増加傾向にあり、市民に広く活用されていることから、運行経費が運行収入を大きく上回っている状況は見られない。

一方で、*i*バスの運行範囲に関しては、市内住宅地をほぼカバーしているものの、一部地域で交通不便地域が存在している。また、地形的状況や道路整備状況等により運行可能な路線が限られていることから、一部区間で路線バスとの運行に重なりが見られている。

このような中、JR南武線連続立体交差事業や都市基盤整備事業が進められており、こうした街づくりの展開にあわせて、公共交通サービスの充実を早期に検討しなければならない。

2. *i*バスの基本方針

(1) *i*バスの定義

稲城市内における交通不便地域の解消や稲城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とする。

(2) *i*バスの基本方針

- ① 稲城市内における交通不便地域を解消すること。
- ② 稲城市立病院等の公共施設を結ぶことにより、高齢者等交通弱者の社会参加を促進すること。
- ③ 公共交通の利便性の向上に寄与するため路線バスを補完すること。
- ④ *i*バスの利用を促進し環境にやさしい交通網としての役割を担うこと。
- ⑤ 以下の運行方針に準拠すること。
 - a. 運行日
 - ・毎日運行を基本とすること。
 - b. 運行時間
 - ・始発及び終着の時間を多様な生活スタイルに対応した運行時間とすること。
 - c. 運行間隔
 - ・できるだけ一定の運行間隔で乗りやすいダイヤとすること。
 - d. 運行システム
 - ・小型バスによる路線運行を基本とすること。
 - e. 効率的な運行
 - ・経済的に効率のよい運行を提供すること。

3. 公共交通の見直し方針

(1) 路線バスの見直し方針

- ① *i*バスの利用者（通勤・通学客）の多い区間については、路線バスの運行を要請していく。
- ② 都市基盤整備の進捗状況や住民ニーズに応じて、路線バスの運行を検討していく。

(2) *i*バスの見直し方針

- ① 市域内の *i*バスによる移動サービスの平準化と利便性の向上
- ② 交通不便地域の解消
- ③ 路線バスを補完し、高齢者等交通弱者の社会参加を促進する適正なネットワークの再構築
- ④ 運行間隔の平準化の推進

4. 公共交通の見直し条件

(1) 路線バスの見直し条件

- ① 路線バスの運行路線の見直しは、運行の拠点となる駅前広場や運行する道路等の都市基盤整備が必要である。
- ② 今後、都市基盤整備の進捗状況に応じて、路線バスの運行路線の見直しを適切に検討していく。

(2) *i*バスの見直し条件

- ① 対応可能な範囲で交通不便地域にアクセスすること。
- ② 運行頻度を高め60分に1本程度の運行間隔を目指すこと。
- ③ 現行の運行状況を保ちつつ、始発及び終着の時間を多様な生活スタイルに対応した運行時間を考慮すること。
- ④ 現在の運行間隔のバラツキを是正し、一定の運行間隔で乗りやすいダイヤとすること。
- ⑤ JR南武線連続立体交差事業の進捗に伴い、稲城長沼駅及び南多摩駅にアクセスすること。
- ⑥ バスの運行が道路構造的に困難であるなどの地域の実情や、地域ニーズの動向に合わせた運行システム（ワゴン車等の導入）を検討すること。
- ⑦ 車両を効率的に運用すること。

- ⑧ 経済的に効率のよい運行を提供することにより、運行経費と運行収入の適正なバランスを保つこと。

5. 今後の i バスの改善に向けて

○ 検討の進め方

社会情勢の変化や地域ニーズに的確に対応するため、必要に応じて事業成果を精査し i バスの見直しを実施すること。

なお、i バスの見直しの実施については、その時点での運行路線を検証した上で計画を立て、実施すること。

○ 検討対象

① 都市基盤整備事業の進捗や地域要望等により、公共交通サービスの必要性が生じた場合は、路線の見直しに向けた検討を行うこと。

② 一定期間（概ね 5 年程度）ごとに利用状況や収支状況を精査し、一定の水準に達していない路線（区間）については、見直し対象区間として、改善に向けた検討をすること。

○ 検討組織

路線の見直しに向けた検討を行う場合は、市民・事業者・関係行政機関等から構成される組織により、見直しに向けた検討を行い合意形成を図ること。

提言書に係る検討資料

平成25年 9月

【 目 次 】

1. 公共交通サービスの現状.....	1
(1) 稲城市における公共交通全般に係る課題.....	1
(2) 公共交通サービスの主要課題.....	2
(3) 地区別の状況.....	5
(4) <i>i</i> バスの路線別状況.....	9
2. <i>i</i> バスの基本方針.....	13
(1) <i>i</i> バスの定義.....	13
(2) <i>i</i> バスの基本方針.....	13
3. 公共交通の見直し方針.....	14
(1) 路線バスの見直し方針.....	14
(2) <i>i</i> バスの見直し方針.....	14
4. 公共交通の見直し条件.....	16
(1) 路線バスの見直し条件.....	16
(2) <i>i</i> バスの見直し条件.....	16
5. 今後の <i>i</i> バスの改善に向けて.....	17
(1) 見直し計画の検討.....	17
(2) 公共交通の見直しの進め方（実施プログラム）.....	23
(3) 将来のまちづくりに対する対応.....	24
◇稲城市地域公共交通検討協議会について.....	25
(1) 名簿.....	25
(2) 検討経緯.....	26

1. 公共交通サービスの現状

(1) 稲城市における公共交通全般に係る課題

【日常生活に伴う移動の現状】

地域特性と日常生活の移動

- 一部地域で高齢化が進んでおり、今後さらに高齢者の増加が予測される。
- 起伏のある地形のため、高齢者の日常生活の移動手段として、公共交通（バス）の利用が期待される。
- 都市基盤整備の進捗により、今後とも、人口の増加が見込まれる。
- 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（路線バスと*i*バス）

- 路線バスと*i*バスで住宅地の分布を概ねカバーしているが、部分的に路線の偏りがみられる。
- 市域北部を除き多くの区間は平均運行間隔 60 分未満であるが、運行間隔は必ずしも一定ではない。
- i*バス利用者は増加傾向にあるが、区間によっては利用者数に偏りがみられる。
- バス利用に消極的になる理由として、バス路線の運行区間や運行ダイヤが分かりにくいことや、各施設等を経由するため目的地まで遠回りとなることが挙げられる。



【制約条件と考慮すべき事柄】

路線バス

民間事業者による
運行の制約

*i*バス

運行収入と運行経費の
バランス
(一定サービス水準を確保)

ネットワークの構築と
効率的なルート設定
(既存ストックの有効活用)

利用しやすい
運行ダイヤの検討

多様なニーズ(要望)
への対応の難しさ

社会背景

高齢化に伴う需要の拡大
(バス交通の重要性)

住宅地の拡大に
伴う人口増加

【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
- ・わか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/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

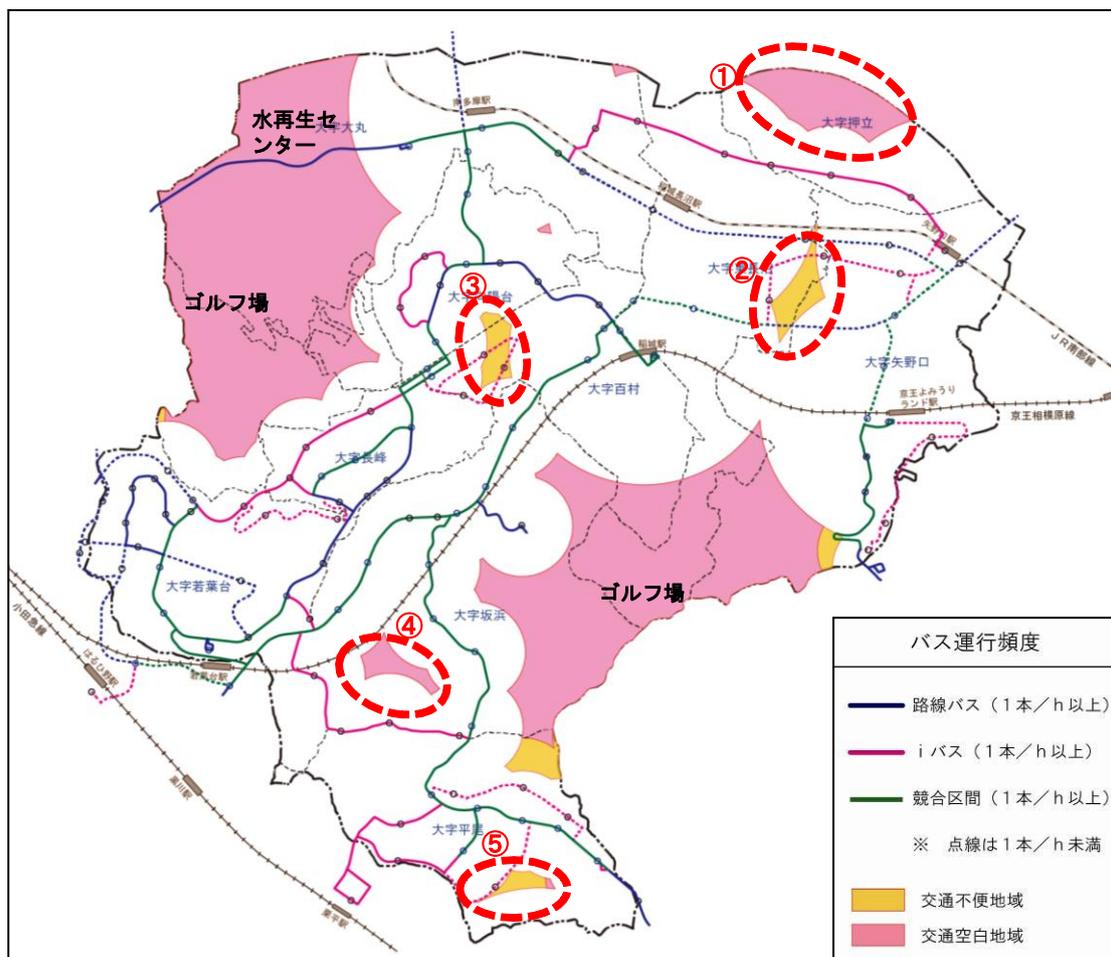
(2) 公共交通サービスの主要課題

① 交通不便地域*が一部地域に存在している。

稲城市では、鉄道・路線バス・iバスにより、公共交通サービスが広く展開されているものの、交通空白地域及び交通不便地域が一部地域に存在している。

※「交通不便地域」は、「交通空白地域」を包含するものとする。

■ 交通不便地域



※交通空白地域：駅から800m圏外、バス停から300m圏外の地域

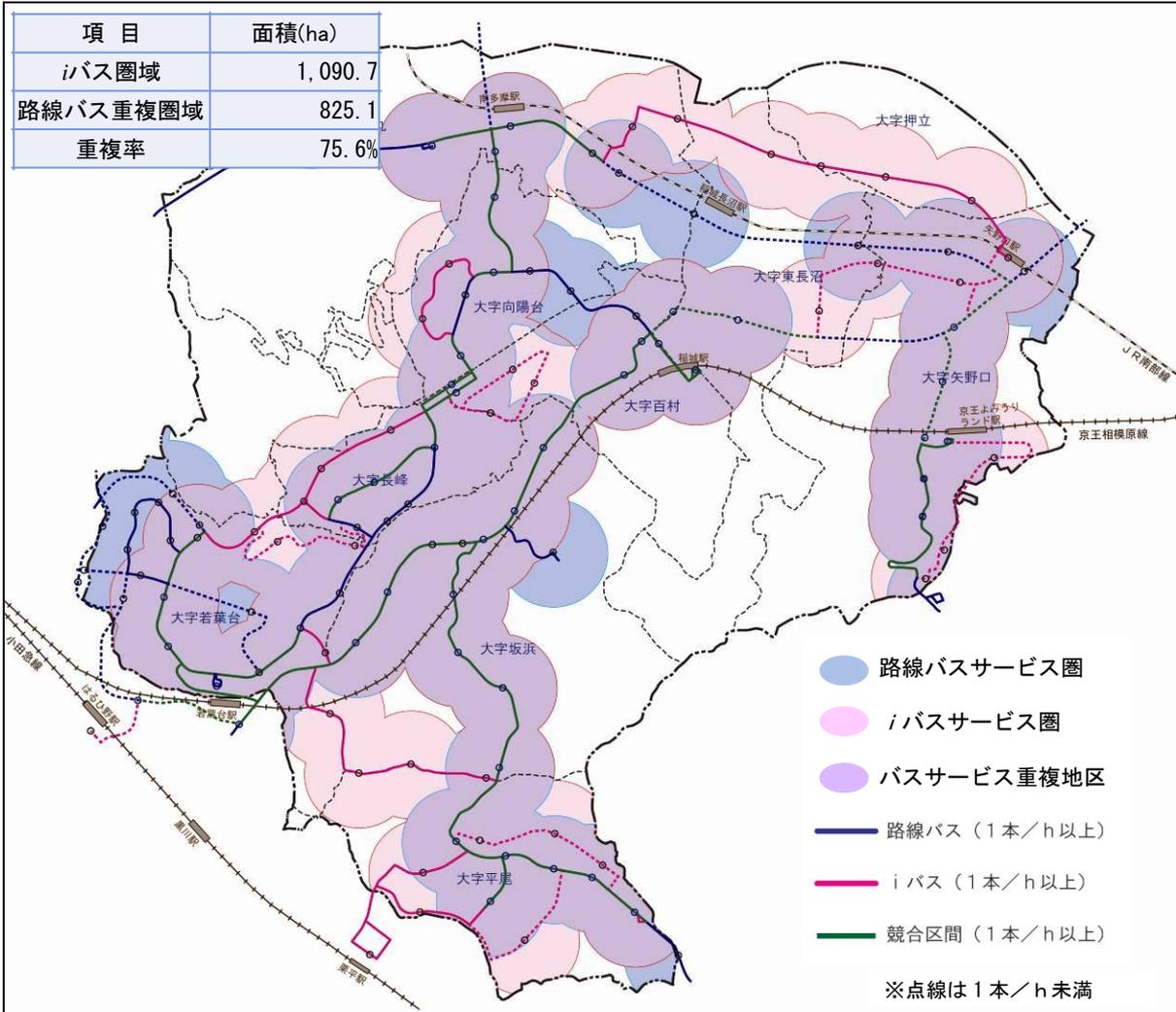
※交通不便地域：駅から800m圏外、1時間に1本以上のバス停から300m圏外の地域

② 路線バスと*i*バスのサービス圏域の部分的な重なりが見られる。

稲城市では、地形上の関係からバスが走行できる空間が限られていることもあり、路線バスと*i*バスのサービス圏域で重なりが見られる。

また、一部運賃に差が生じる区間がある。

■バスサービス重複状況



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) (50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)	

※カッコ内は小児運賃

※若葉台駅から稲城駅の初乗り料金は170円

③ *i*バスの運行間隔が必ずしも一定ではない。

下図に示した①～⑥の区間では平均運行間隔は60分未満となっている。しかし、運行間隔にバラツキがあり、時間帯によっては、1分・3分の運行間隔の場合もあれば、60分を大きく上回る運行間隔の場合もある。

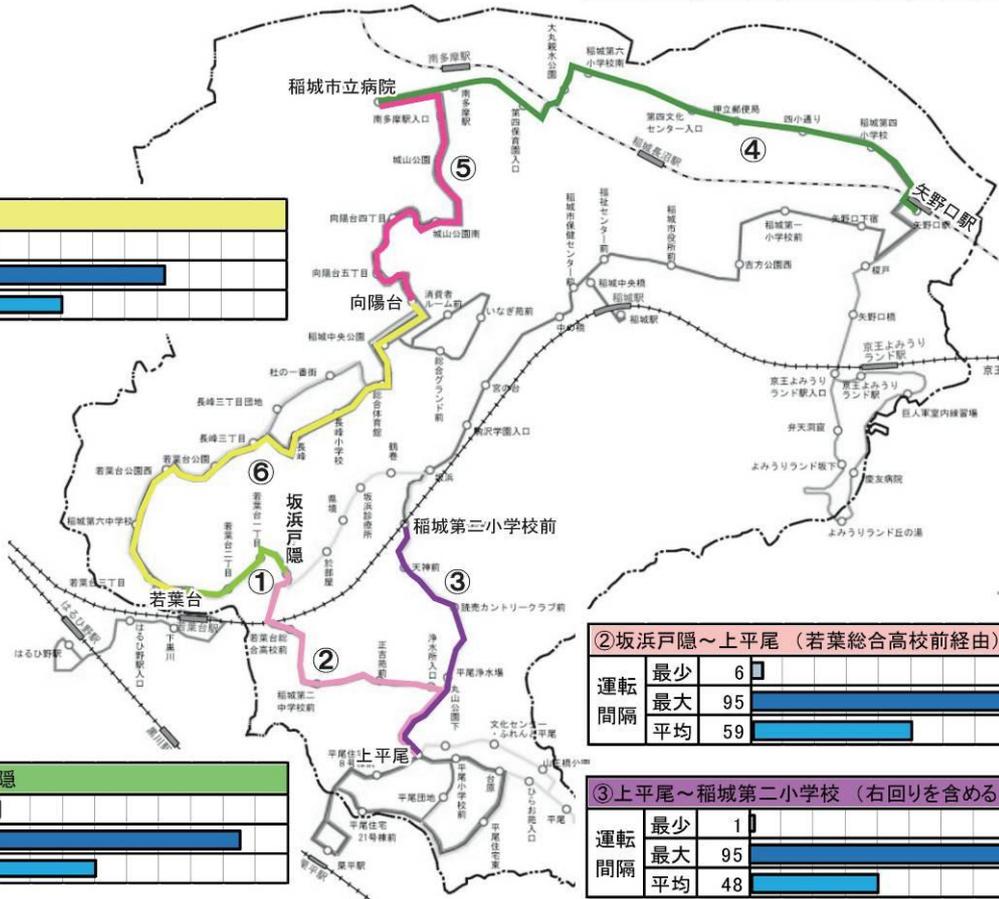
その結果、運行間隔が小さい場合、前後の車両で利用者数の減少が見られる。

■ *i*バス運行間隔状況（平均運行間隔60分以内かつ運行間隔差が大きい区間を抽出）

⑤ 稲城市立病院～向陽台			
運転 間隔	最少	3	
	最大	62	
	平均	29	

④ 矢野口駅～稲城市立病院			
運転 間隔	最少	28	
	最大	90	
	平均	55	

⑥ 向陽台～若葉台駅			
運転 間隔	最少	3	
	最大	62	
	平均	29	

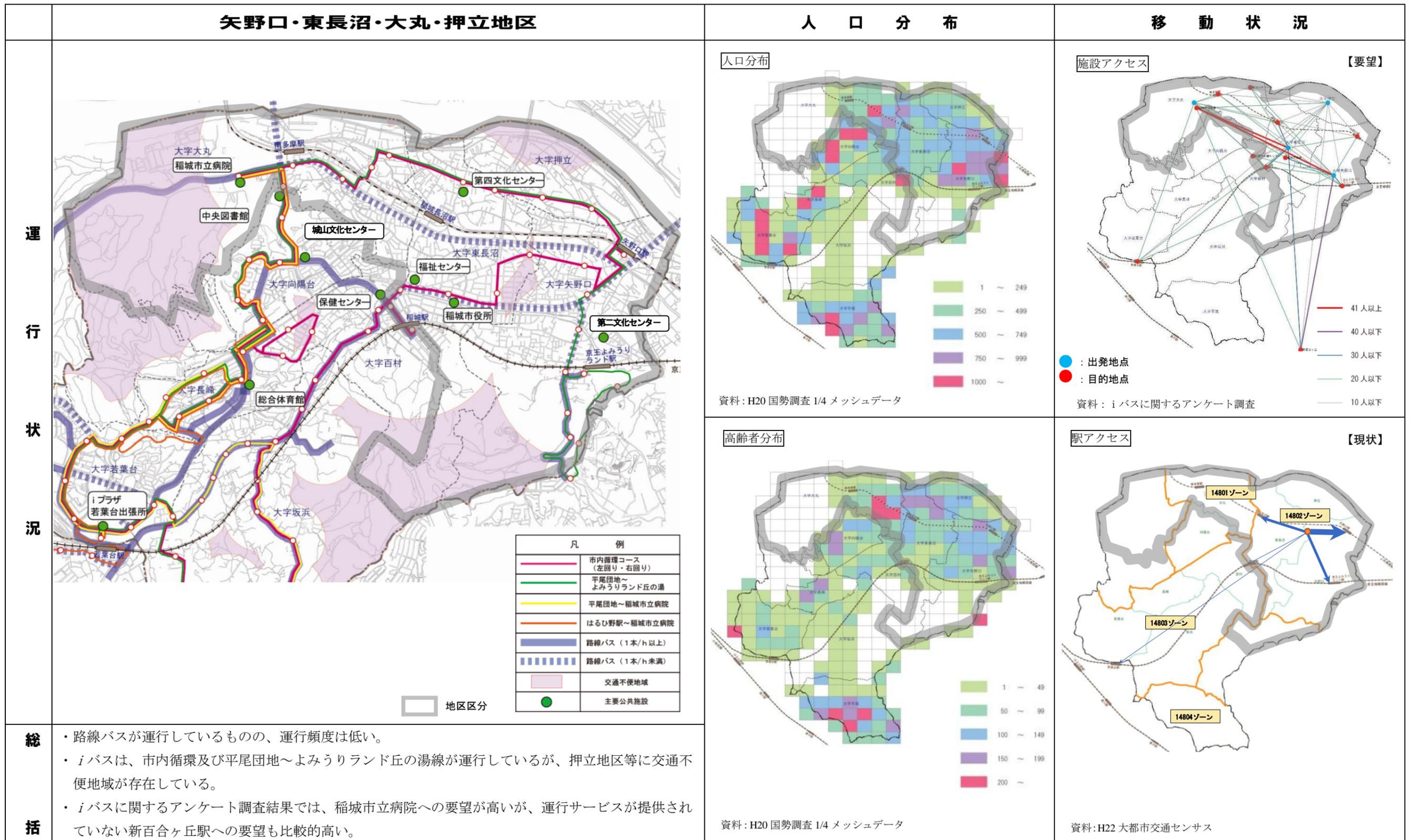


② 坂浜戸隠～上平尾（若葉総合高校前経由）			
運転 間隔	最少	6	
	最大	95	
	平均	59	

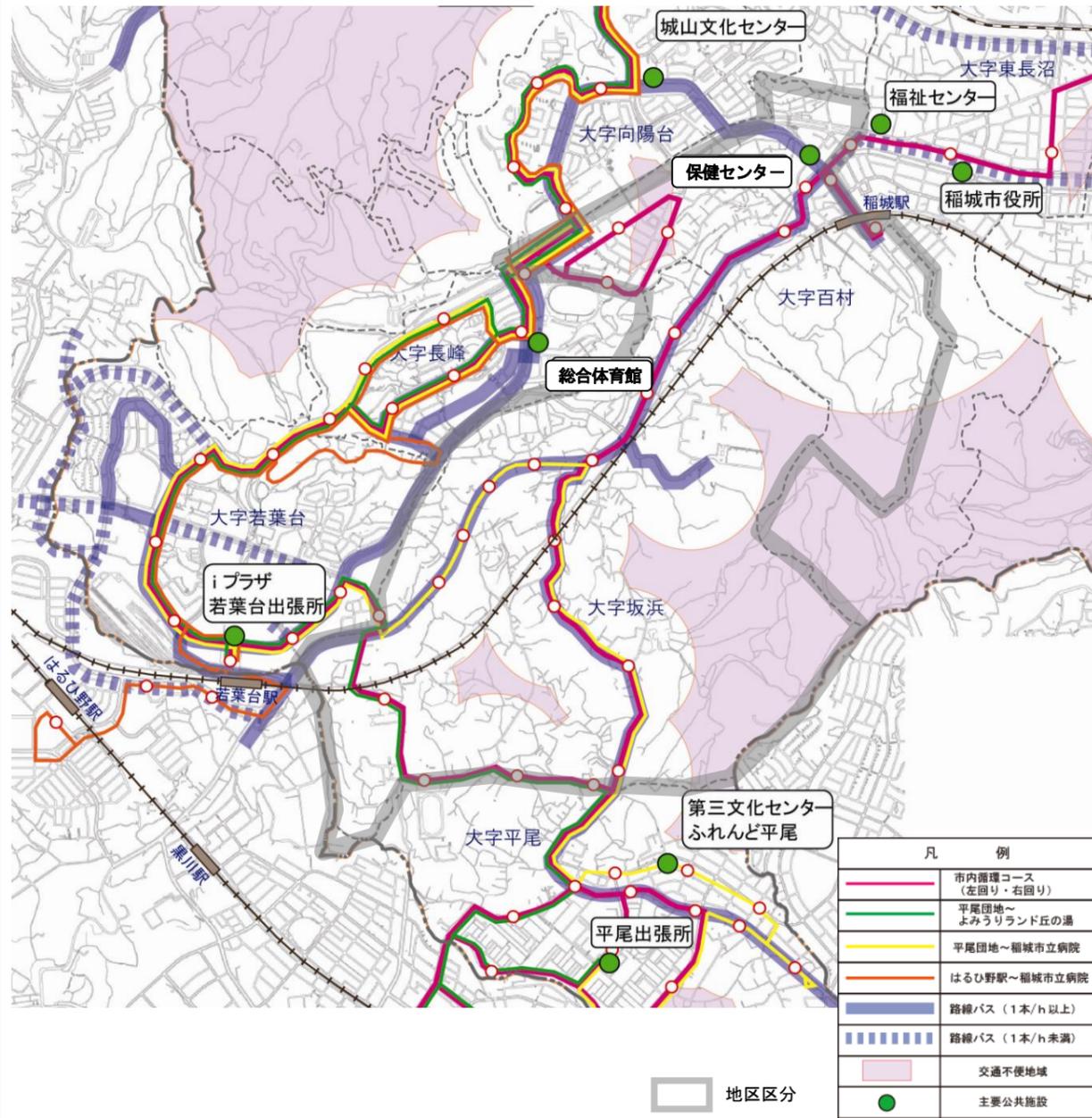
③ 上平尾～稲城第二小学校（右回りを含める）			
運転 間隔	最少	1	
	最大	95	
	平均	48	

注：左回り方向の路線のみ

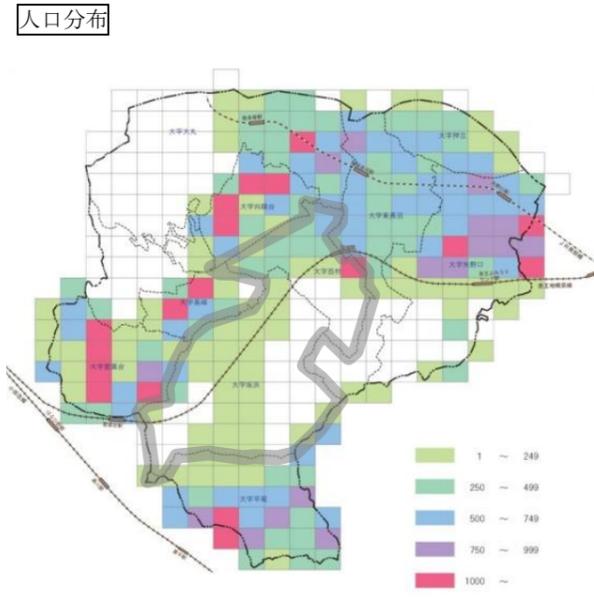
(3) 地区別の状況



百村・坂浜地区

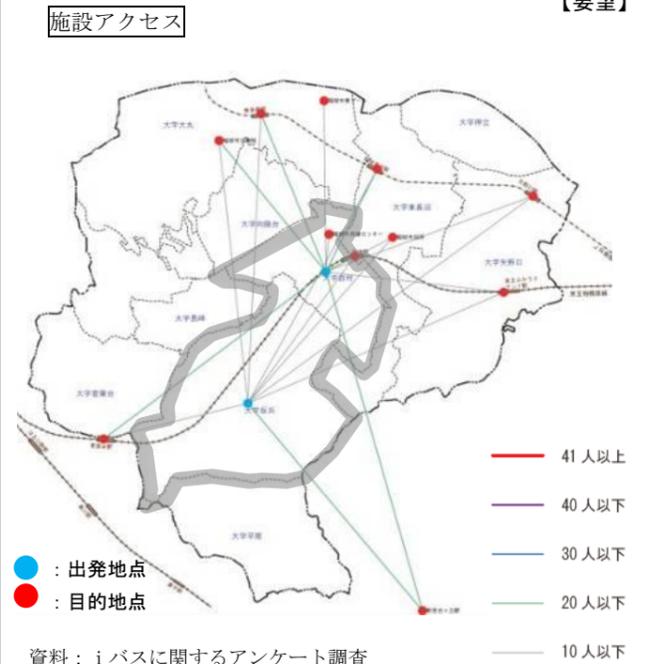


人 口 分 布

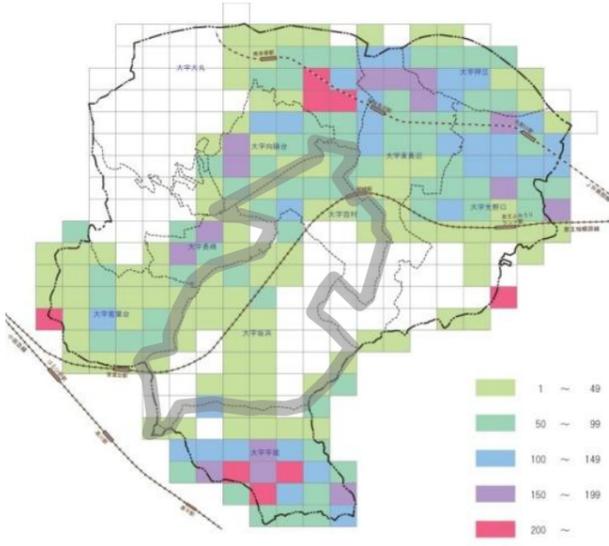


資料：H20 国勢調査 1/4 メッシュデータ

移 動 状 況

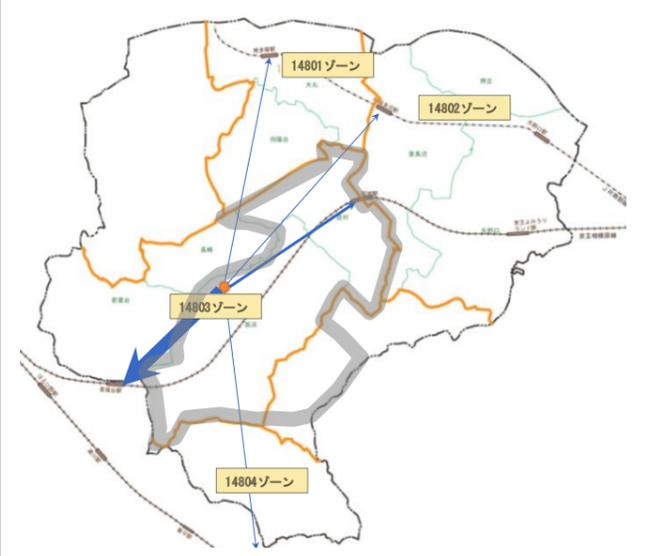


高齢者分布



資料：H20 国勢調査 1/4 メッシュデータ

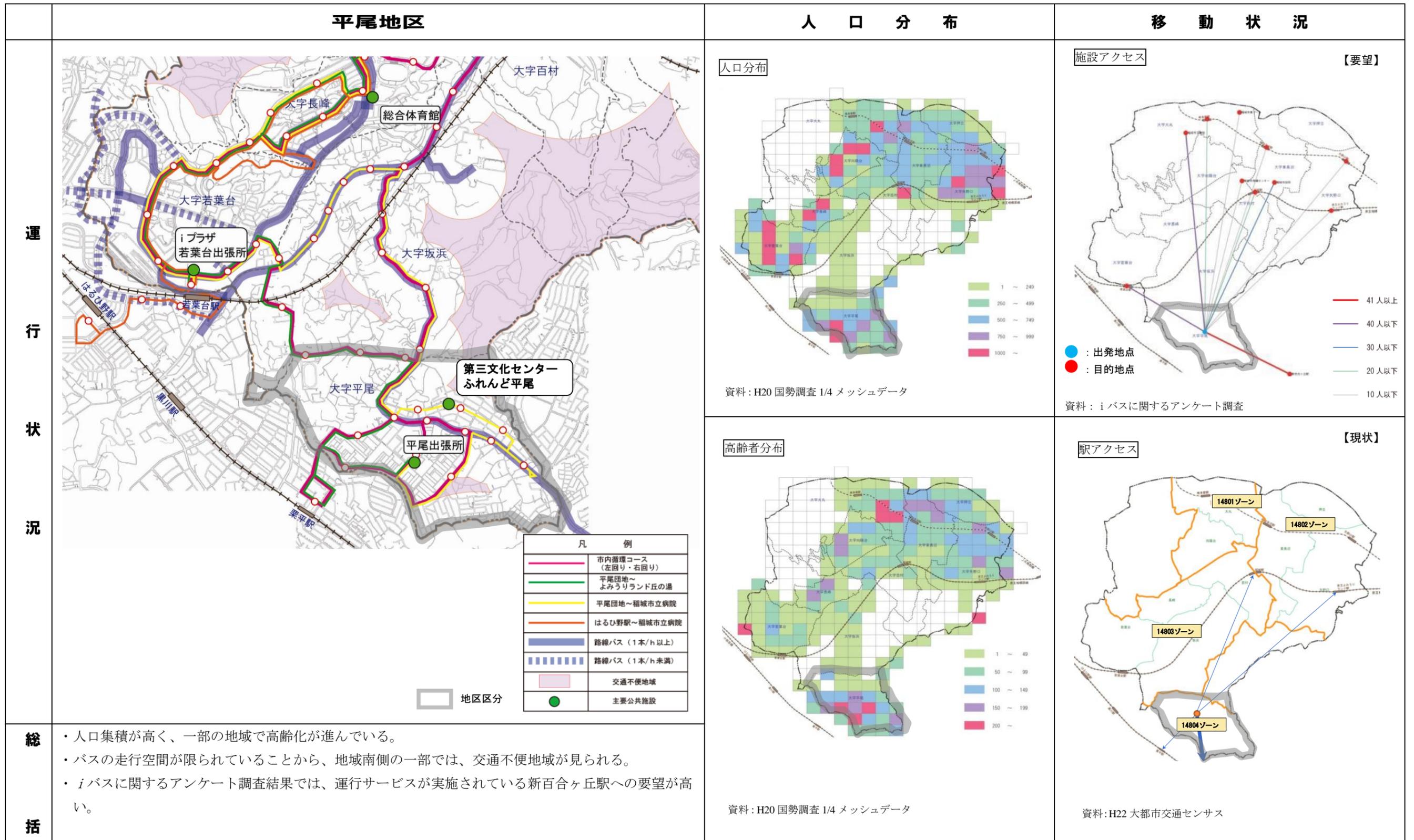
駅アクセス **【現状】**



運
行
状
況

総
括

- ・百村地区は運行頻度が低いことから、交通不便地域となっている。また、坂浜地区は、バスの走行空間が限られているため交通不便地域となっており、路線バスと*i*バスの重なりが見られる地区である。
- ・他地区に比べ、人口集積度が低い地区である。
- ・*i*バスに関するアンケート調査結果では、新百合ヶ丘駅への要望が若干高い。



	向陽台・長峰・若葉台地区	人口分布	移動状況
運 行 状 況		<p>人口分布</p> <p>資料：H20 国勢調査 1/4 メッシュデータ</p>	<p>施設アクセス 【要望】</p> <p>資料：iバスに関するアンケート調査</p>
総 括	<ul style="list-style-type: none"> 公共輸送サービス水準は高い地区である。 人口は集中しているが、あまり高齢化が進んでいる地区ではない。しかし、地形的高低差があり、公共輸送サービスの需要は高い。 iバスに関するアンケート調査結果では、稲城市立病院及び新百合ヶ丘駅への要望が高い。 	<p>高齢者分布</p> <p>資料：H20 国勢調査 1/4 メッシュデータ</p>	<p>駅アクセス 【現状】</p> <p>資料：H22 大都市交通センサス</p>

(4) iバスの路線別状況

市内循環線

運行概要等

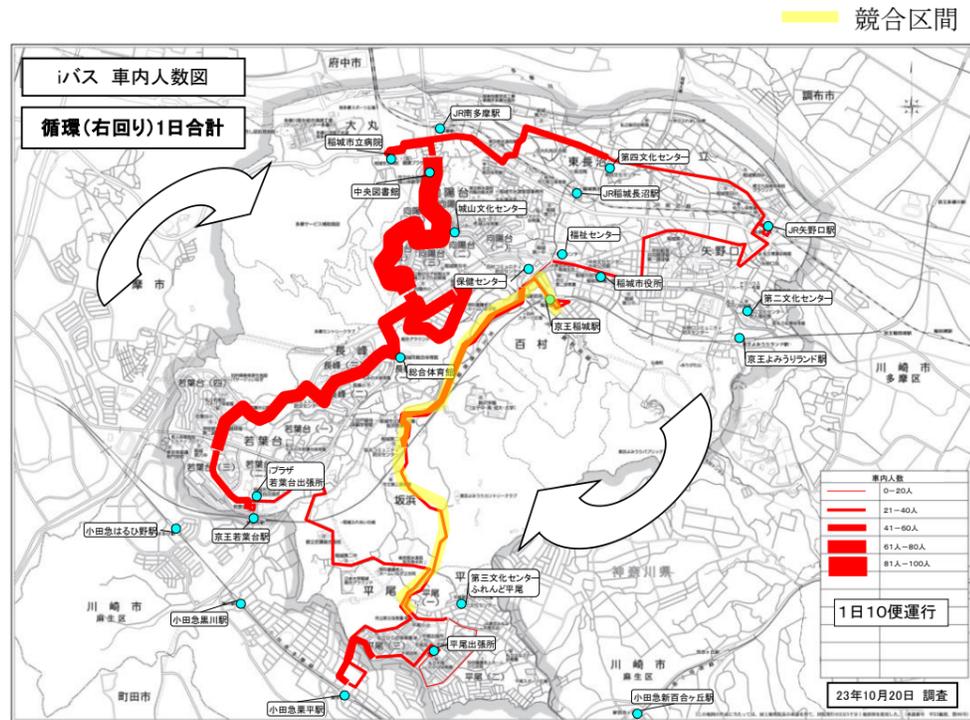
【運行概要】

運転開始日：平成14年4月30日
 運行時間：6:30～22:10
 運行本数：20本/日（右回10、左回10）
 路線延長：約26km
 所要時間：約90分

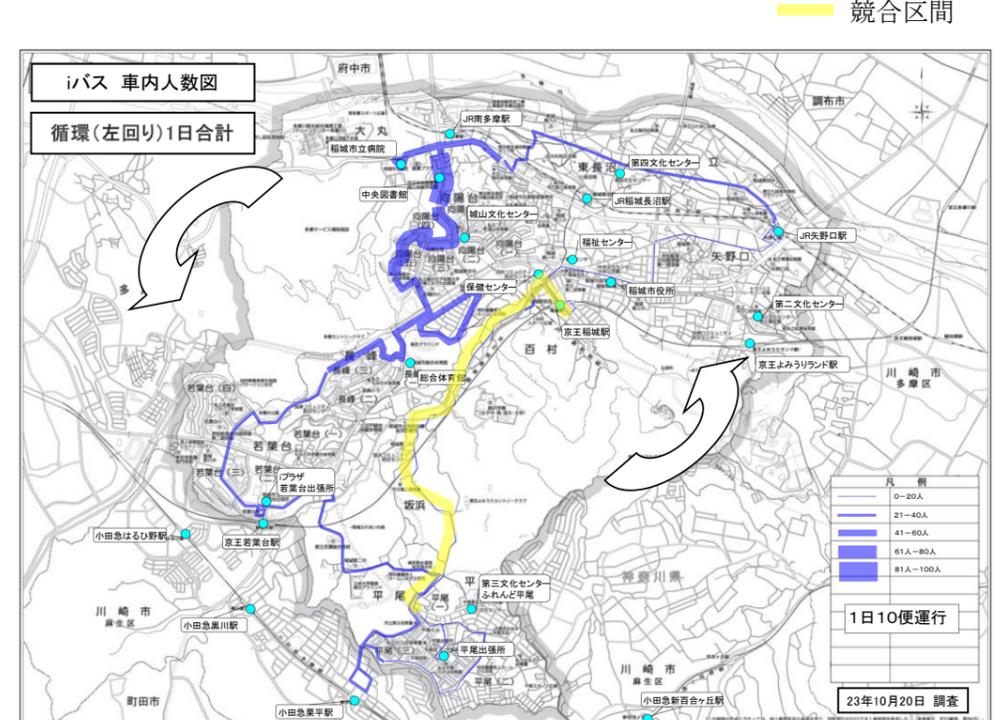
【利用状況】

H24利用者数：232,945人/年
 （右回り+左回り）
 収入/経費：79.7%（42,307/53,102千円）

運行経路・区間別乗車人数(右回り)

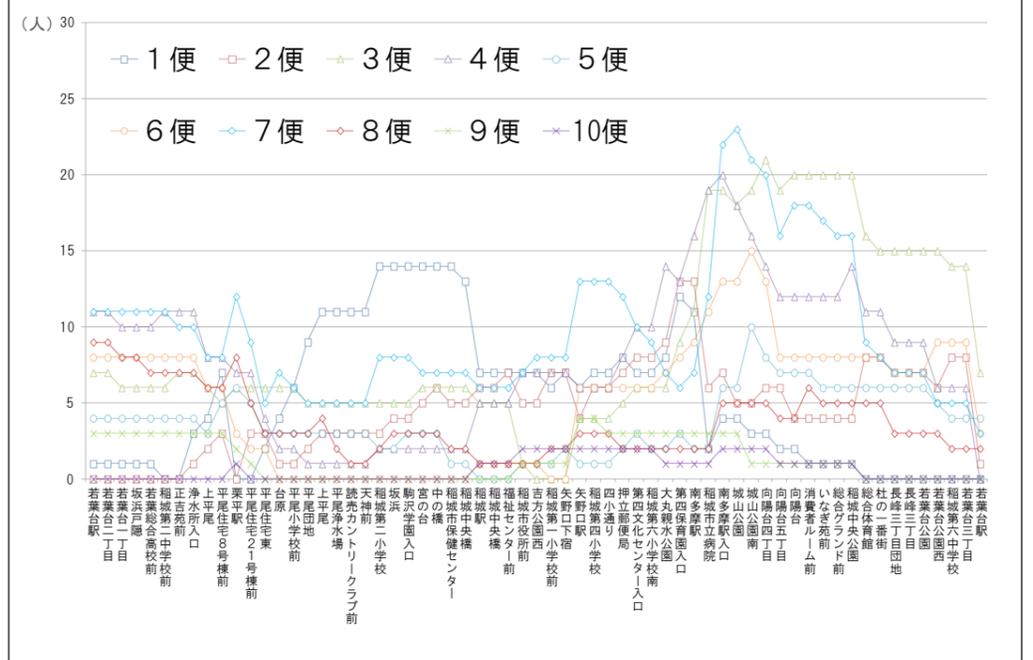
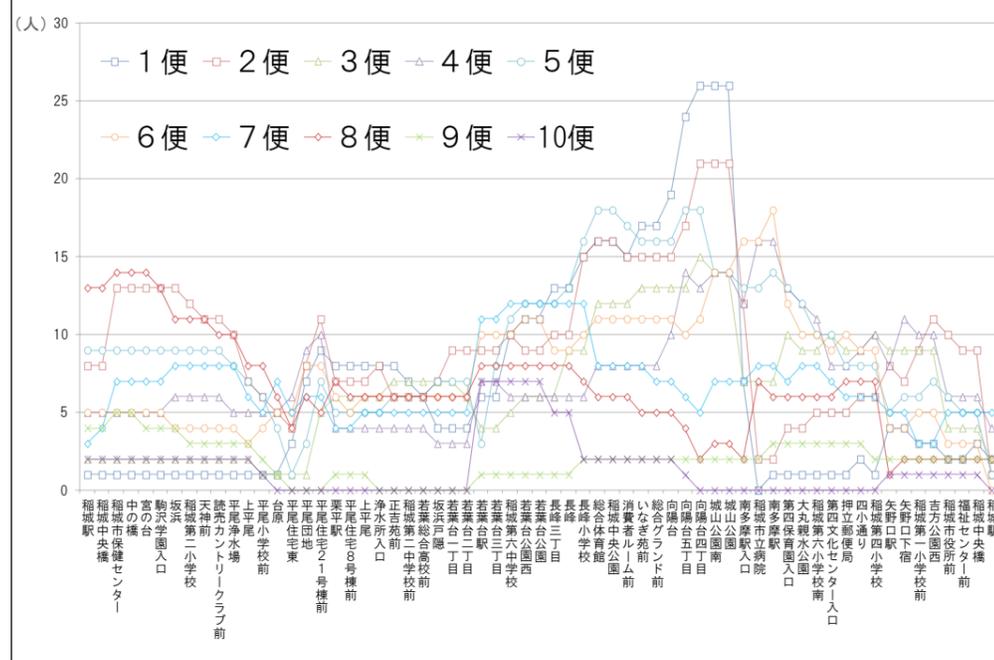


運行経路・区間別乗車人数(左回り)



総括

- 路線延長が約26kmと長いため、所要時間が60分を超えている。
- 若葉台駅～長峰～稲城市立病院区間は、利用は多いが、稲城駅～若葉台駅区間の利用は比較的少ない。
- 稲城駅～平尾団地区間は、路線バスと一部で重なりが見られる。



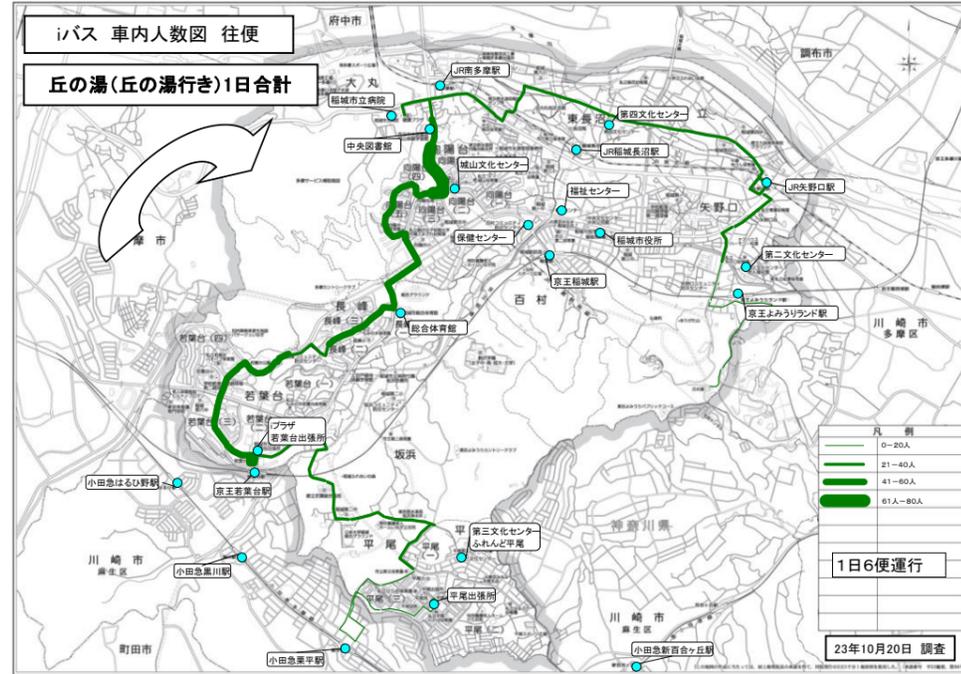
平尾団地～よみうりランド丘の湯線

運行概要等

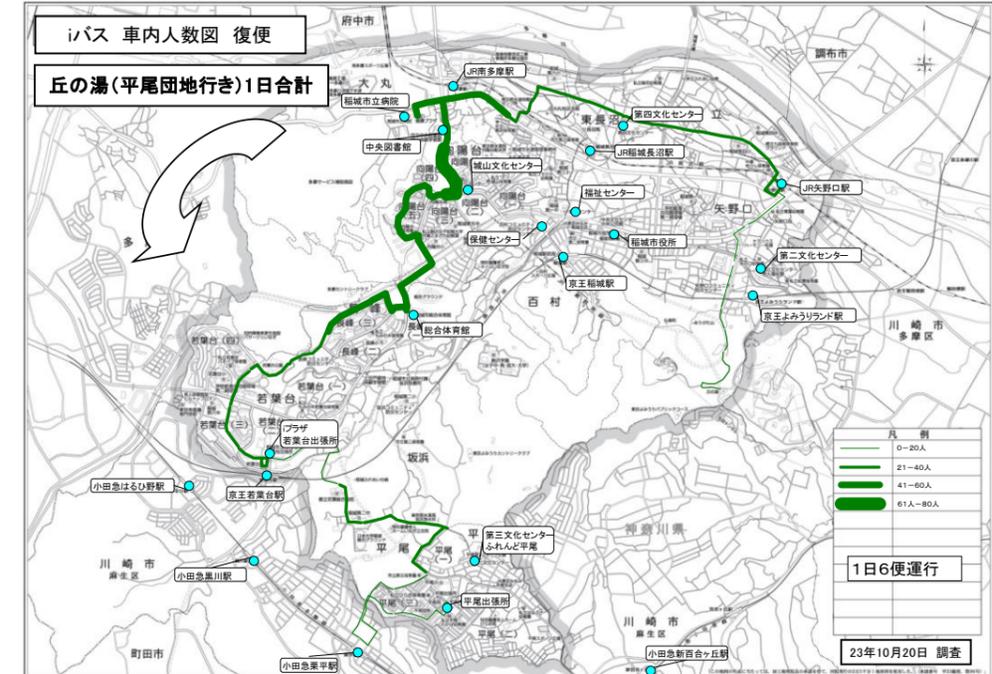
【運行概要】
 運転開始日：平成16年5月20日
 運行時間：7:00～21:58
 運行本数：12本/日（片道6本/日）
 路線延長：約18km
 所要時間：65分

【利用状況】
 H24利用者数：100,034人/年
 収入/経費：95.0%（18,292/19,260千円）

運行経路・区間別乗車人数(丘の湯行き)

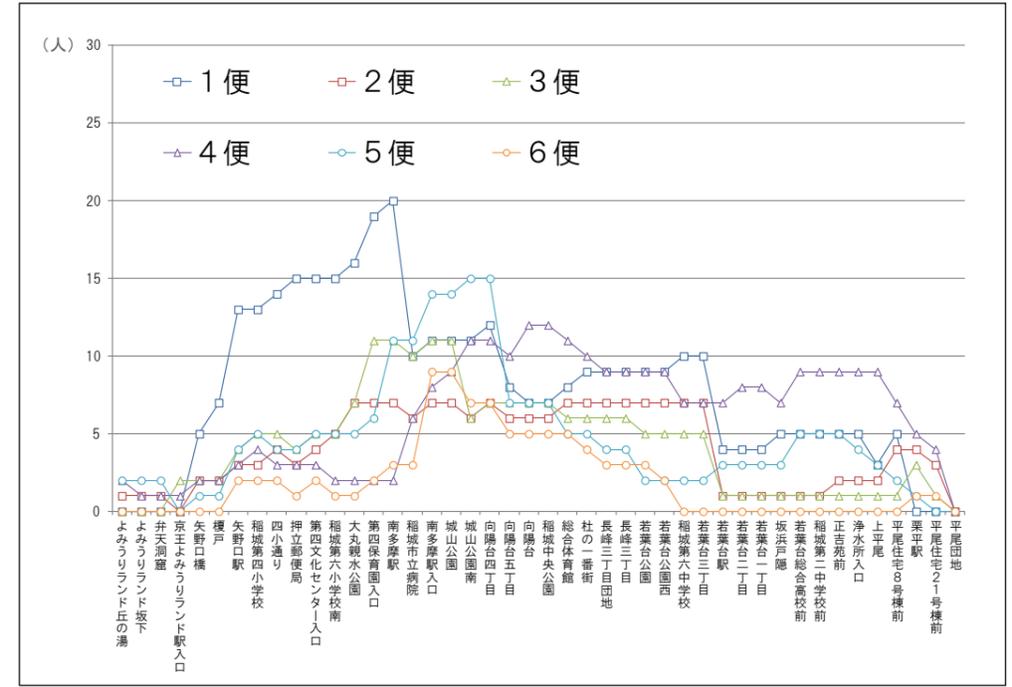
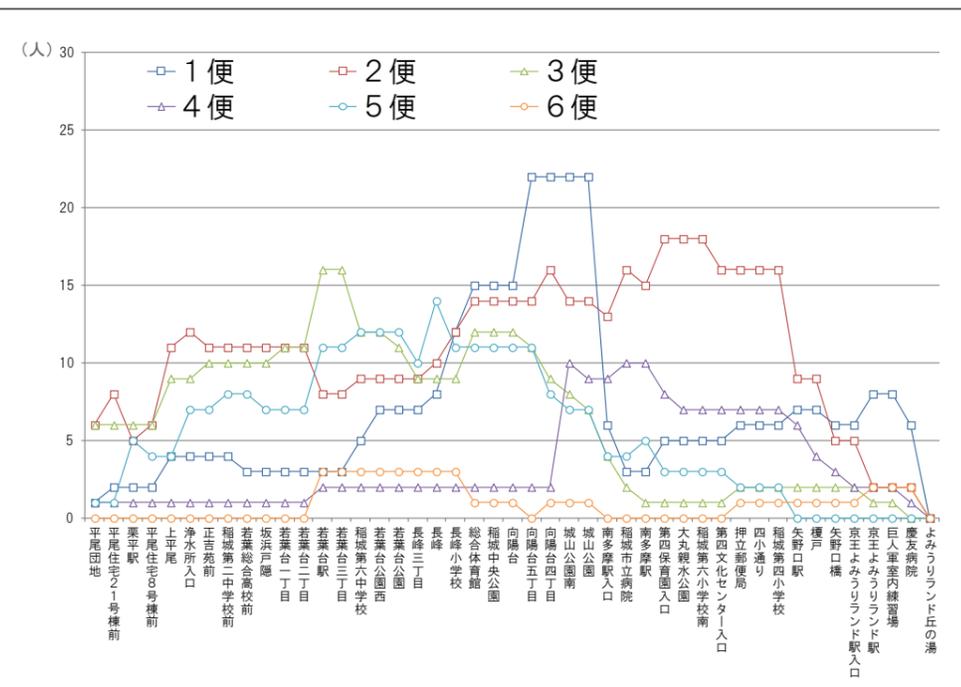


運行経路・区間別乗車人数(平尾団地行き)



総括

- 路線延長が約18kmで、所要時間が60分を若干超えている。
- 区間により利用格差が生じており、若葉台駅～稲城市立病院間での利用は比較的多いが、他の区間においては比較的小さい。



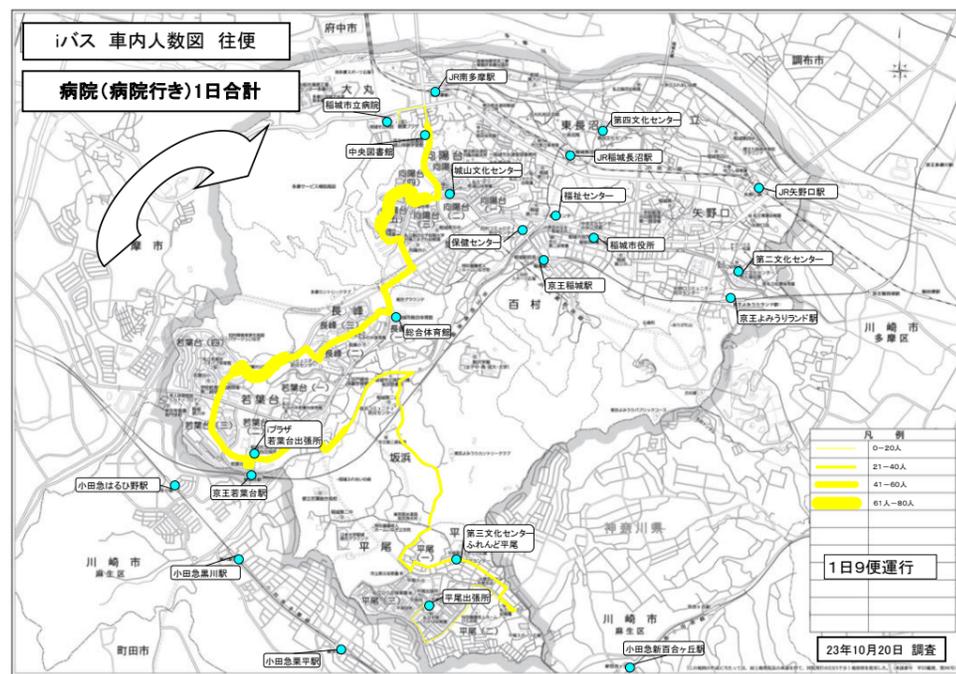
平尾団地～稲城市立病院線

運行概要等

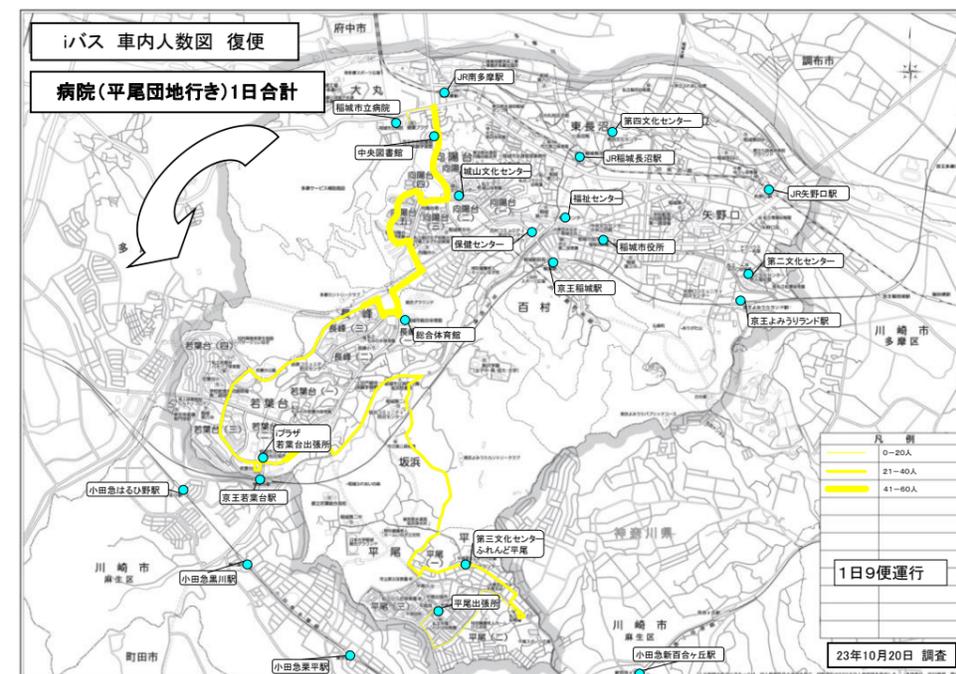
【運行概要】
 運転開始日：平成 20 年 1 月 7 日
 運行時間：7:13～22:23
 運行本数：18 本／日（片側 9 本／日）
 路線延長：約 13km
 所要時間：45 分

【利用状況】
 H24 利用者数：94,602 人／年
 収入／経費：86.6%（17,240／19,915 千円）

運行経路・区間別乗車人数(稲城市立病院行き)

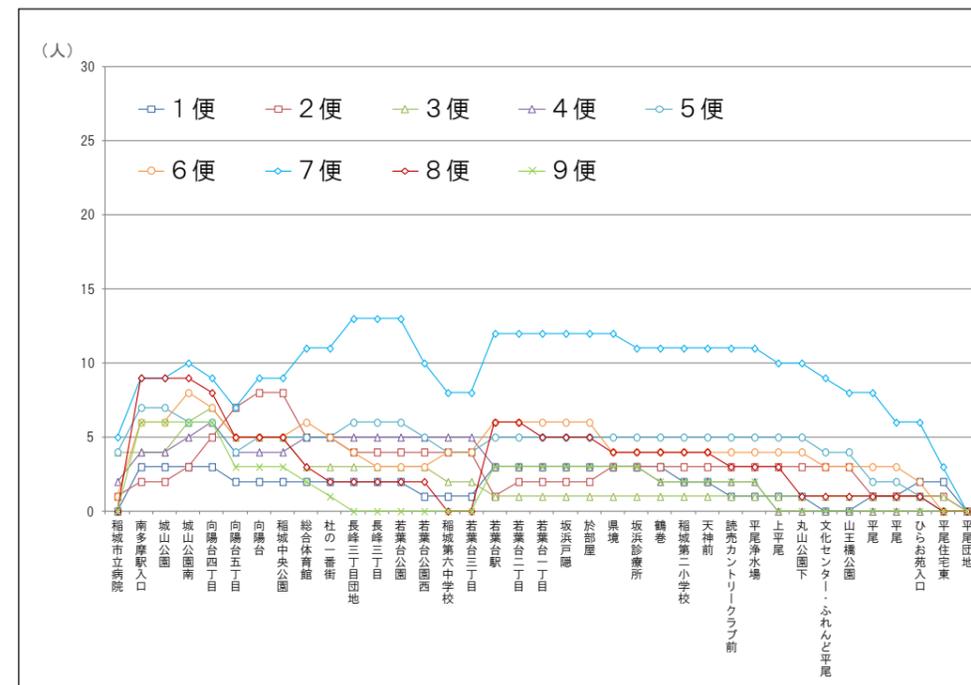
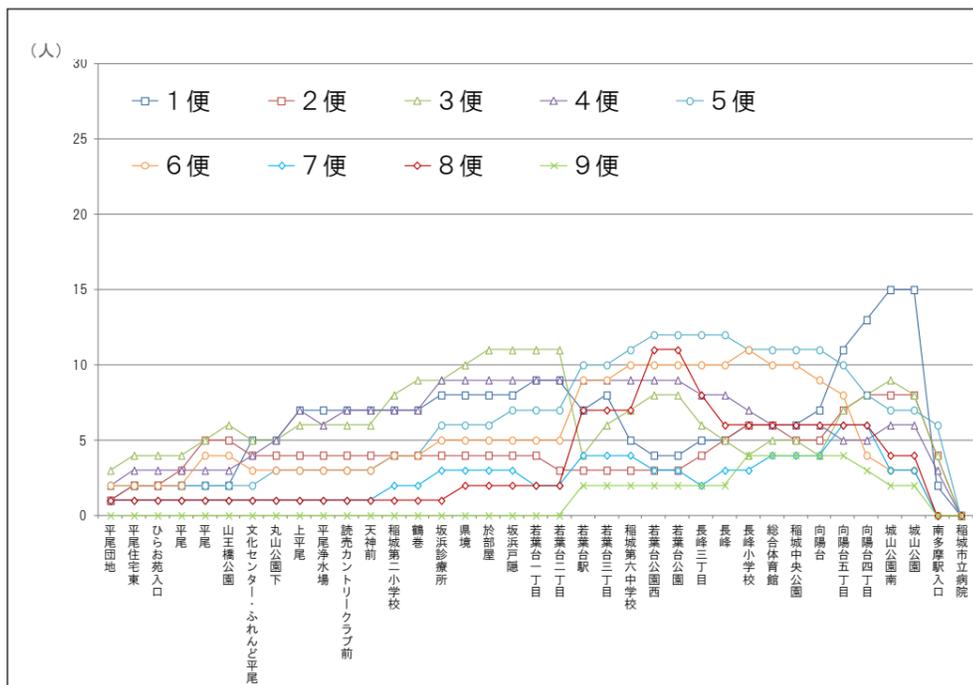


運行経路・区間別乗車人数(平尾団地行き)



総括

- 路線延長は約 13km で、所要時間は 45 分である。
- 若葉台駅～稲城市立病院間での利用は比較的多いが、他区間においては比較的少ない。



はるひ野駅～稲城市立病院線

運行概要等

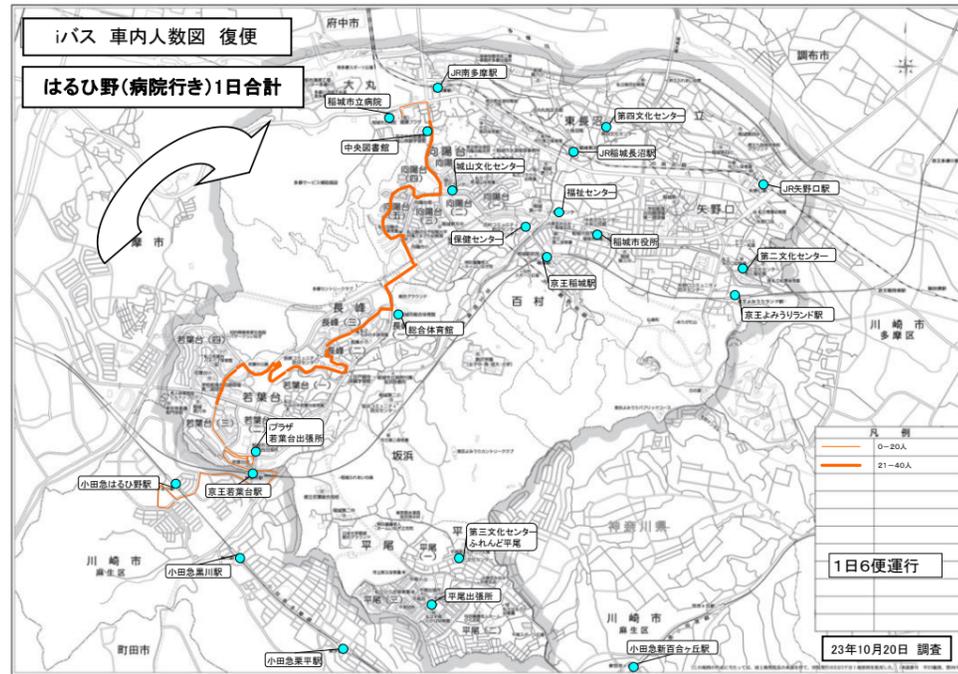
【運行概要】
 運転開始日：平成 23 年 3 月 31 日
 運行時間：7:00～20:40
 運行本数：12 本／日（片側 6 本／日）
 路線延長：約 9 km
 所要時間：35 分

【利用状況】
 H24 利用者数：41,420 人／年
 収入／経費：47.6%（7,639／16,034 千円）

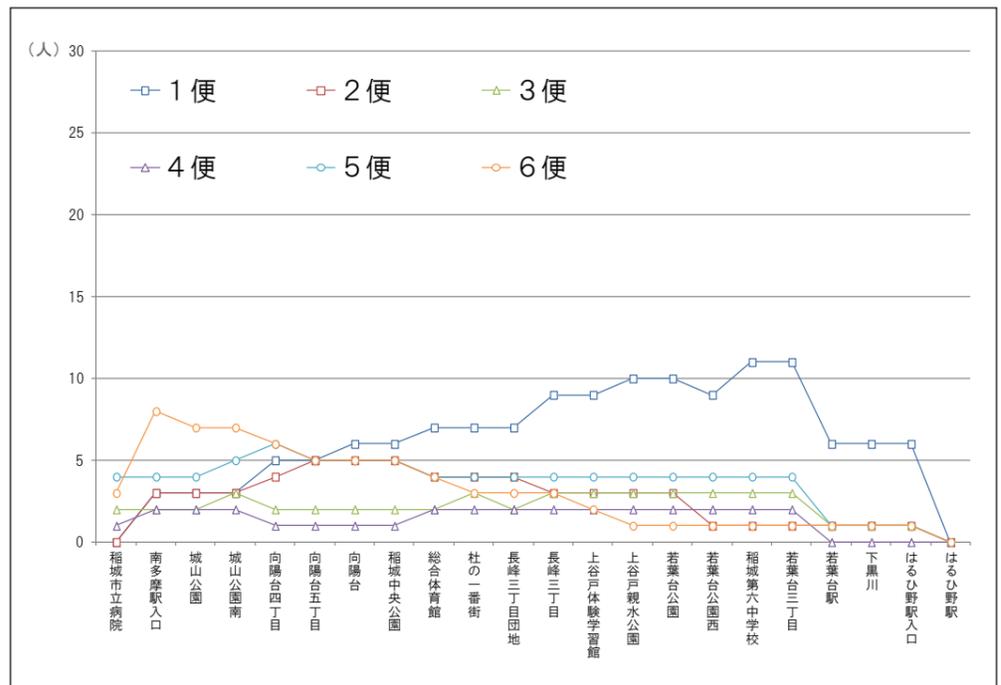
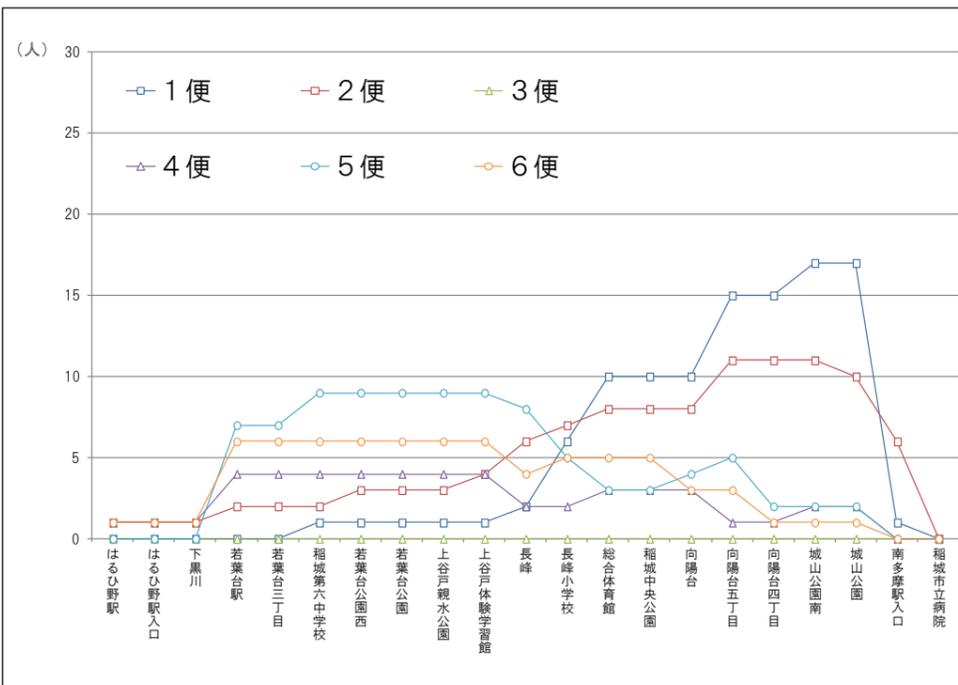
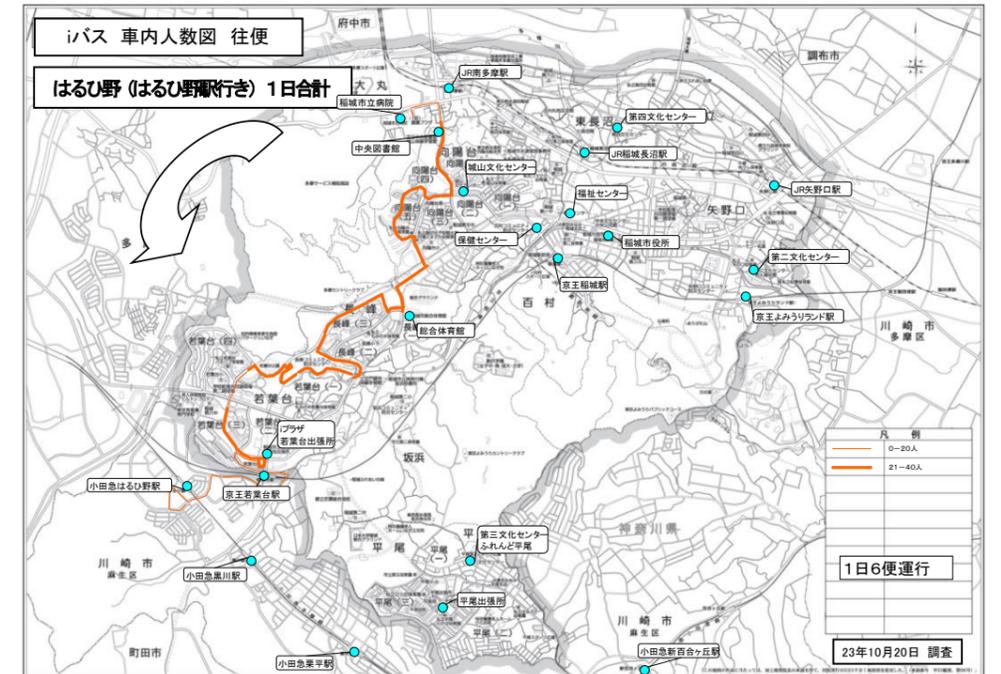
総括

- ・路線延長が約 9km と最も短い路線であり、所要時間は 35 分である。
- ・運行を開始して間もないため、他路線に比べ全体的に利用数が比較的少ない。

運行経路・区間別乗車人数(稲城市立病院行き)



運行経路・区間別乗車人数(はるひ野駅行き)



2. *i*バスの基本方針

(1) *i*バスの定義

*i*バスの定義を以下のように設定する。

[*i*バスの定義]

稲城市内における交通不便地域の解消や稲城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とする。

(2) *i*バスの基本方針

- ① 稲城市内における交通不便地域を解消すること。
- ② 稲城市立病院等の公共施設を結ぶことにより、高齢者等交通弱者の社会参加を促進すること。
- ③ 公共交通の利便性の向上に寄与するため路線バスを補完すること。
- ④ *i*バスの利用を促進し環境にやさしい交通網としての役割を担うこと。
- ⑤ 以下の運行方針に準拠すること。
 - a. 運行日
 - ・毎日運行を基本とすること。
 - b. 運行時間
 - ・始発及び終着の時間を多様な生活スタイルに対応した運行時間とすること。
 - c. 運行間隔
 - ・できるだけ一定の運行間隔で乗りやすいダイヤとすること。
 - d. 運行システム
 - ・小型バスによる路線運行を基本とすること。
 - e. 効率的な運行
 - ・経済的に効率のよい運行を提供すること。

3. 公共交通の見直し方針

(1) 路線バスの見直し方針

<路線バスの見直し方針>

- ① *i*バスの利用者（通勤・通学客）の多い区間については、路線バスの運行を要請していく。
- ② 都市基盤整備の進捗状況や住民ニーズに応じて、路線バスの運行を検討していく。

(2) *i*バスの見直し方針

「稲城市における公共交通全般に係る課題」及び「*i*バスの基本方針」を踏まえ、「*i*バスの見直し方針」を次の①～④に設定した。このうち、どの項目を重点におくかで見直し案が特徴づけられる。

なお、利用者数が少ない区間や既存バス停を廃止するには、地域公共交通会議^{*1}等の開催や、住民の同意が必要となる場合があることから、慎重に対応する必要がある。

<*i*バスの見直し方針>

①市域内の *i*バスによる移動サービスの平準化と利便性の向上

市域のどの地区からでも稲城市立病院へ乗り換えなしで行けるルートを確認する。なお、同時に重要な施設として稲城市役所を位置付け、経由地とすべきアクセスポイントとする。

②交通不便地域の解消

対応可能な範囲で交通不便地域を解消する。なお、路線の選定は、道路条件^{*2}（次ページ参照）を満たしたルートとする。

③路線バスを補完し、高齢者等交通弱者の社会参加を促進する適正なネットワークの再構築

*i*バスは路線バスを補完するとともに、高齢者等交通弱者の外出機会を増やし社会参加を促進する役割を担う交通手段として、適正な公共交通ネットワークを構築する。

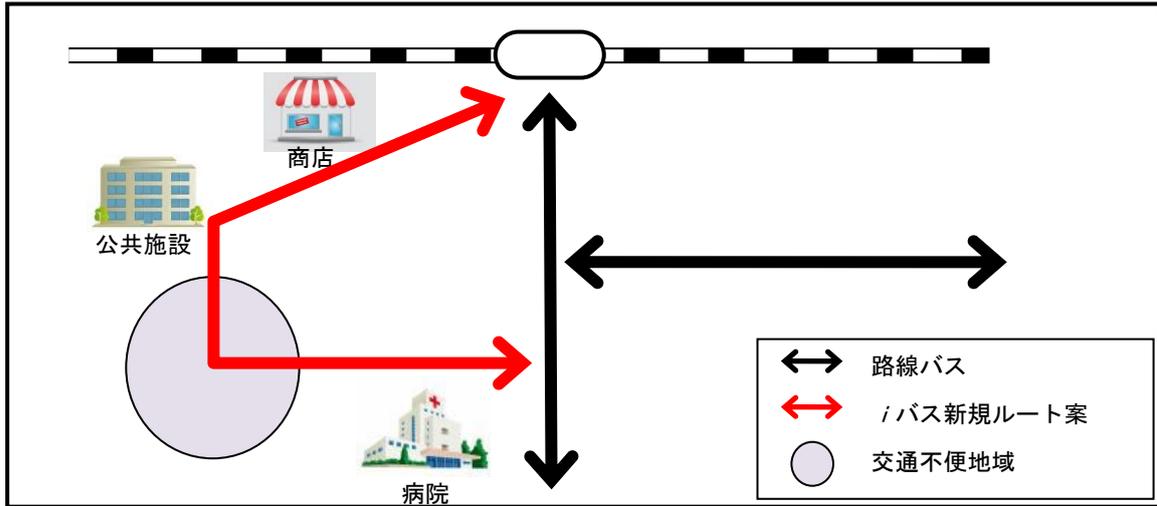
④運行間隔の平準化の推進

利用しやすい運行とするためには、運行間隔が一定しているわかりやすいダイヤであることが望ましい。このため、できる限り運行間隔の平準化に努めるものとする。

※1 地域公共交通会議：

道路運送法施行規則（昭和二十六年八月十八日運輸省令第七十五号）の規定に基づき、地域の実情に即した運送サービスの実現に必要な事項を協議する場として設置される会議で、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者から構成される。当会議での合意事項について、道路運送法上の手続きが簡素化される等の特例措置が設けられる。

■ *i*バスのルート見直し（新規設定）イメージ



※2 今後 *i*バスが運行する道路条件

*i*バスの走行道路は、下表に示す車両制限令における車両幅と道路幅員の関係から、交互通行道路の場合、4.66mの道路幅員が最低限必要となる。

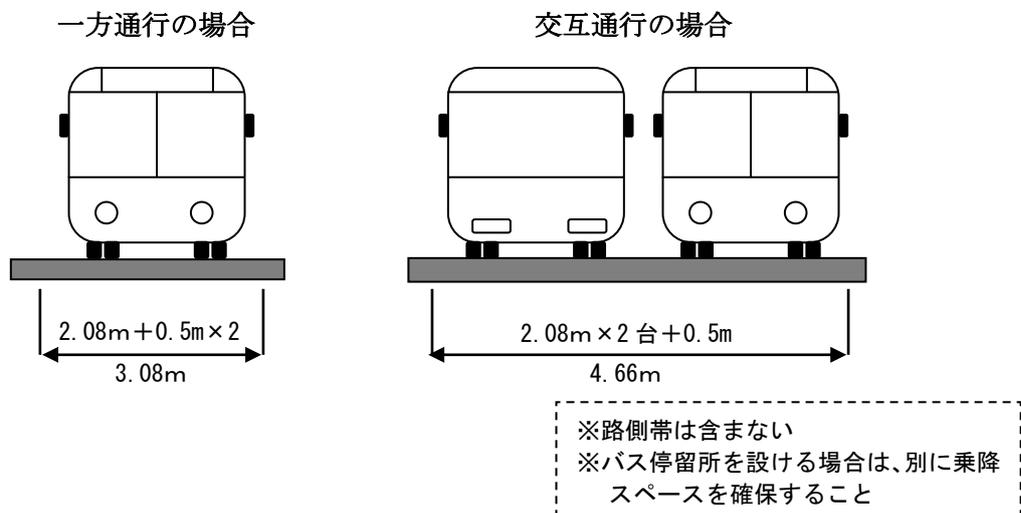
■ 車両幅と車道幅員の関係式（車両制限令より作成）

	道路特性	車両幅と道路幅員の関係式	道路幅員(W)
①	市街地内道路	交通量がきわめて少ない道路	$Y < W - (1.0 \sim 0.5)$ $W > 3.08 \sim 2.58$
②		上記以外	$Y < (W - 0.5) \times 1/2$ $W > 4.66$
③	歩行者の多い道路	$Y < W - 1.0$ $W > 3.08$	
		$Y < (W - 1.5) \times 1/2$ $W > 5.66$	
④	市街地外道路	交通量がきわめて少ない道路	$Y < W - 0.5$ $W > 2.58$
⑤		上記以外	$Y < W \times 1/2$ $W > 4.16$

Y：車両幅、W：車道幅

※車道幅員は車両幅を 2.08m として算定

■ *i*バス走行道路の最低幅員



4. 公共交通の見直し条件

(1) 路線バスの見直し条件

- ① 路線バスの運行路線の見直しは、運行の拠点となる駅前広場や運行する道路等の都市基盤整備が必要である。
- ② 今後、都市基盤整備の進捗状況に応じて、路線バスの運行路線の見直しを適切に検討していく。

(2) *i*バスの見直し条件

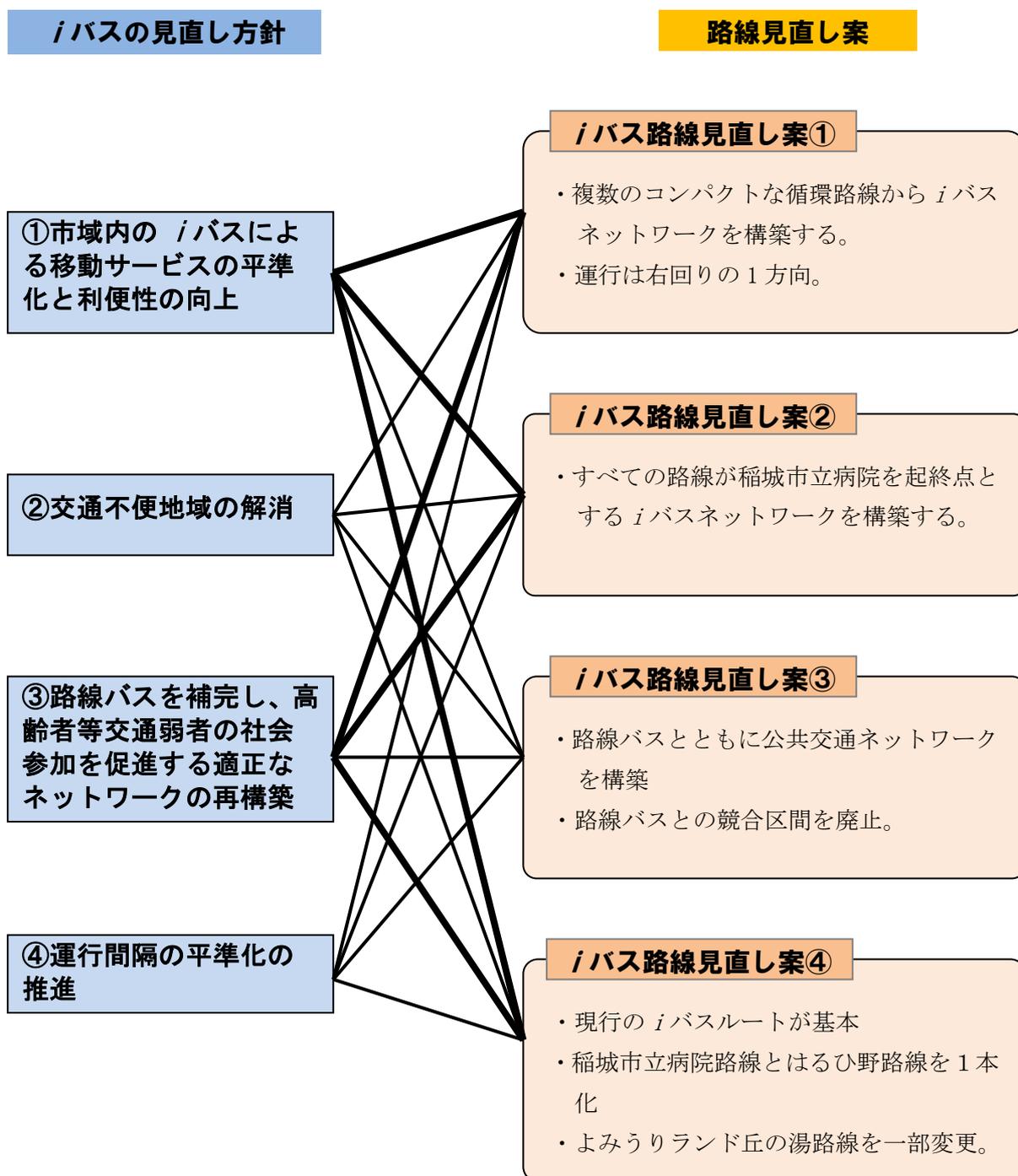
*i*バスのルート見直しや新規設定を検討するにあたって、*i*バス運行に関する見直し条件を以下のように設定する。

- ① 対応可能な範囲で交通不便地域にアクセスすること。
- ② 運行頻度を高め60分に1本程度の運行間隔を目指すこと。
- ③ 現行の運行状況を保ちつつ、始発及び終着の時間を多様な生活スタイルに対応した運行時間を考慮すること。
- ④ 現在の運行間隔のバラツキを是正し、一定の運行間隔で乗りやすいダイヤとすること。
- ⑤ JR南武線連続立体交差事業の進捗に伴い、稲城長沼駅及び南多摩駅にアクセスすること。
- ⑥ バスの運行が道路構造的に困難であるなどの地域の実情や、地域ニーズの動向に合わせた運行システム（ワゴン車等の導入）を検討すること。
- ⑦ 車両を効率的に運用すること。
- ⑧ 経済的に効率のよい運行を提供することにより、運行経費と運行収入の適正なバランスを保つこと。

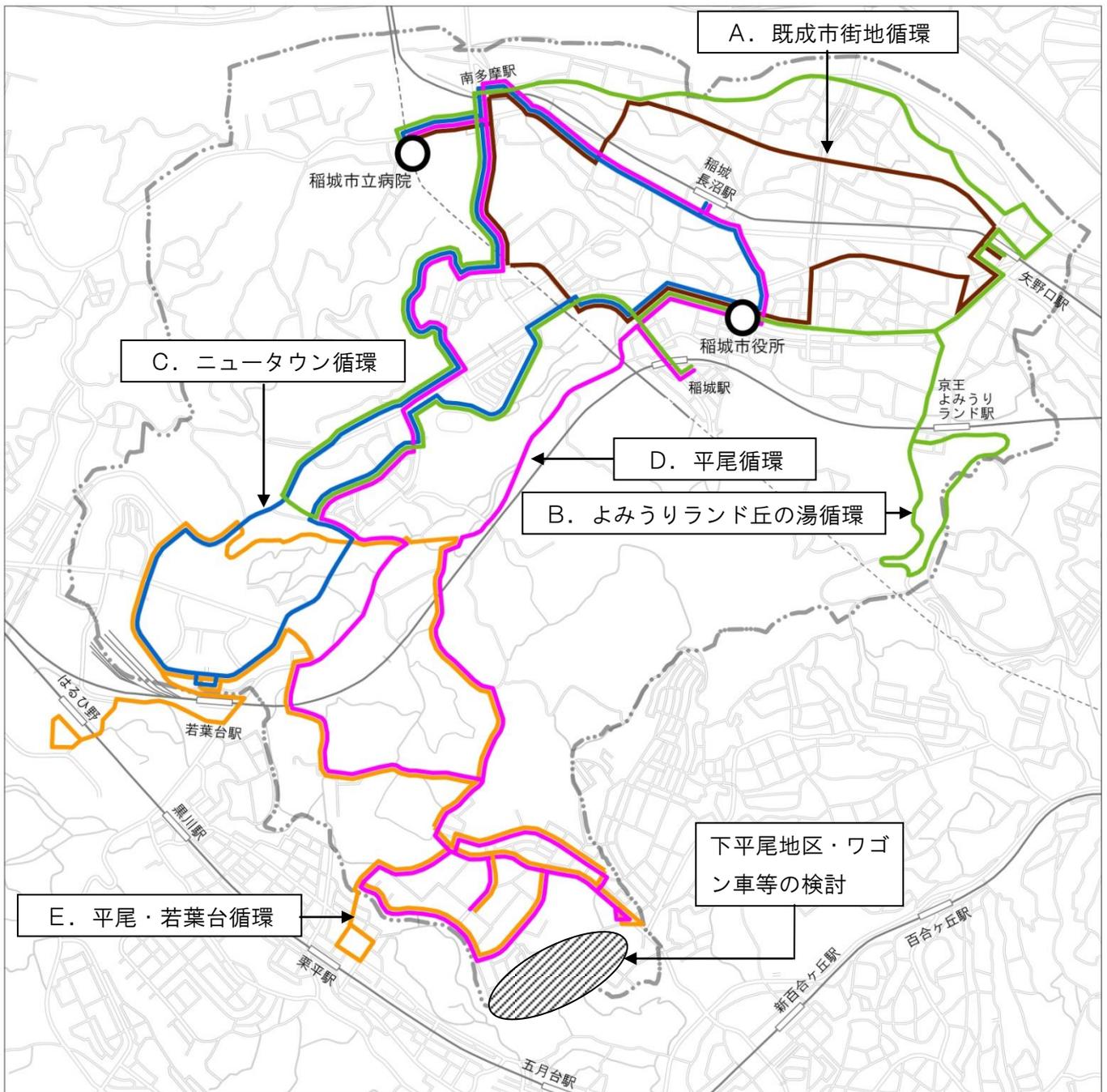
5. 今後の*i*バスの改善に向けて

(1) 見直し計画の検討

① 見直し計画案



■ /バス路線見直し案①【全路線循環型（右回り）】



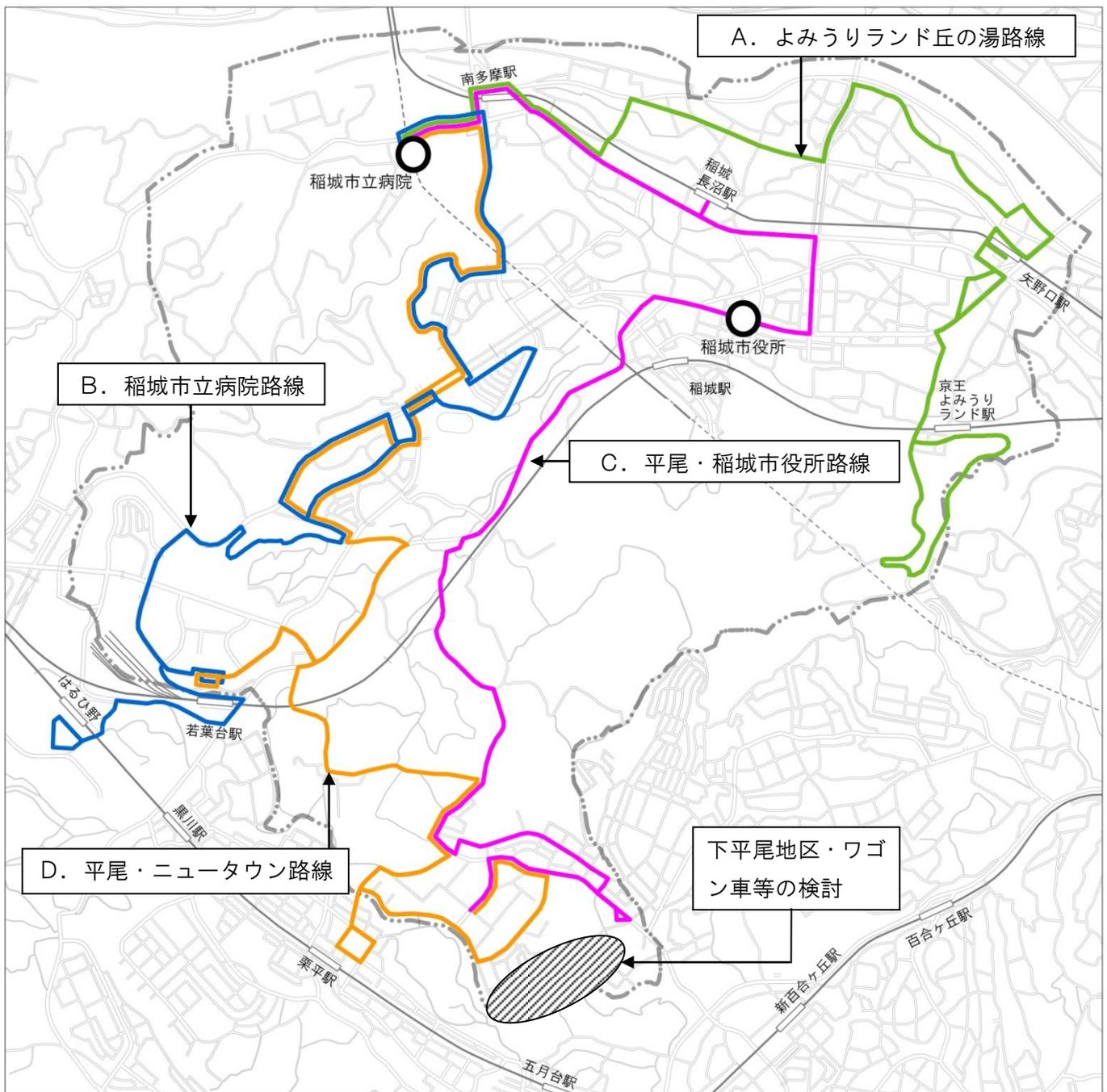
凡例	路線名	起点～終点	路線延長 (km)	運行計画		
				所要時間 (分)	使用台数	平均運行 間隔(分)
	A 既成市街地循環	南多摩駅～矢野口駅	8.9	38	1台	38
	B よみうりランド丘の湯循環	南多摩駅～よみうりランド丘の湯	18.5	74	2台	37
	C ニュータウン循環	若葉台駅～稲城市立病院	15.9	64	1台	64
	D 平尾循環	平尾団地～南多摩駅	19.5	78	2台	39
	E 平尾・若葉台循環	平尾団地～若葉台駅	13.7	56	1台	56
				計	7台	

注1) 表定速度は16.0km/hで計算。(現況15.5～17.6km/h)

注2) 所要時間は、端末折返し時間を加えて算出。(A～Eは循環路線：折返し時間5分)

注3) 平均運行間隔：使用台数を考慮して算出

■ /バス路線見直し案②【全路線往復型（稲城市立病院を拠点）】



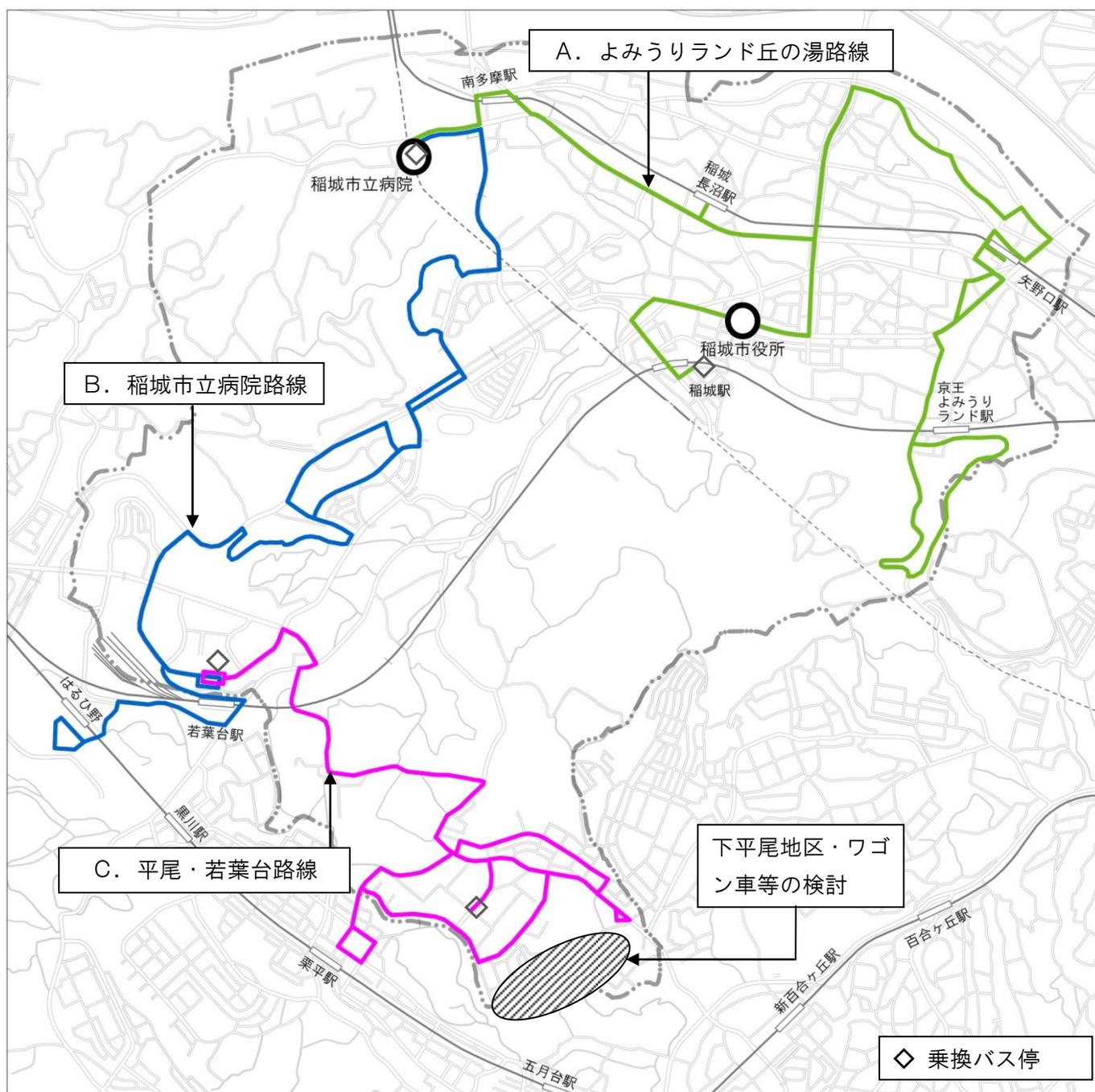
凡例	路線名	起点～終点	路線延長 (k m)	運行計画		
				所要時間 (分)	使用台数	平均運行 間隔(分)
—	A. よみうりランド丘の湯路線	稲城市立病院～よみうりランド丘の湯	9.5	81	3台	57
—	B. 稲城市立病院路線	稲城市立病院～はるひ野駅	10.9	90		57
—	C. 平尾・稲城市役所路線	稲城市立病院～平尾団地 (稲城市役所経由)	10.4	88	3台	62
—	D. 平尾・ニュータウン路線	稲城市立病院～平尾団地 (若葉台駅経由)	11.9	98		62
					計 6台	

注1) 表定速度は16.0 km/hで計算。(現況15.5～17.6 km/h)

注2) 所要時間は、端末折返し時間を加えて算出。(A～Dは往復運行：端末折返しに5分/回(計10分))

注3) 平均運行間隔：使用台数を考慮して算出

■ /バス路線見直し案③【路線バスとの棲み分け型（一部廃止）】



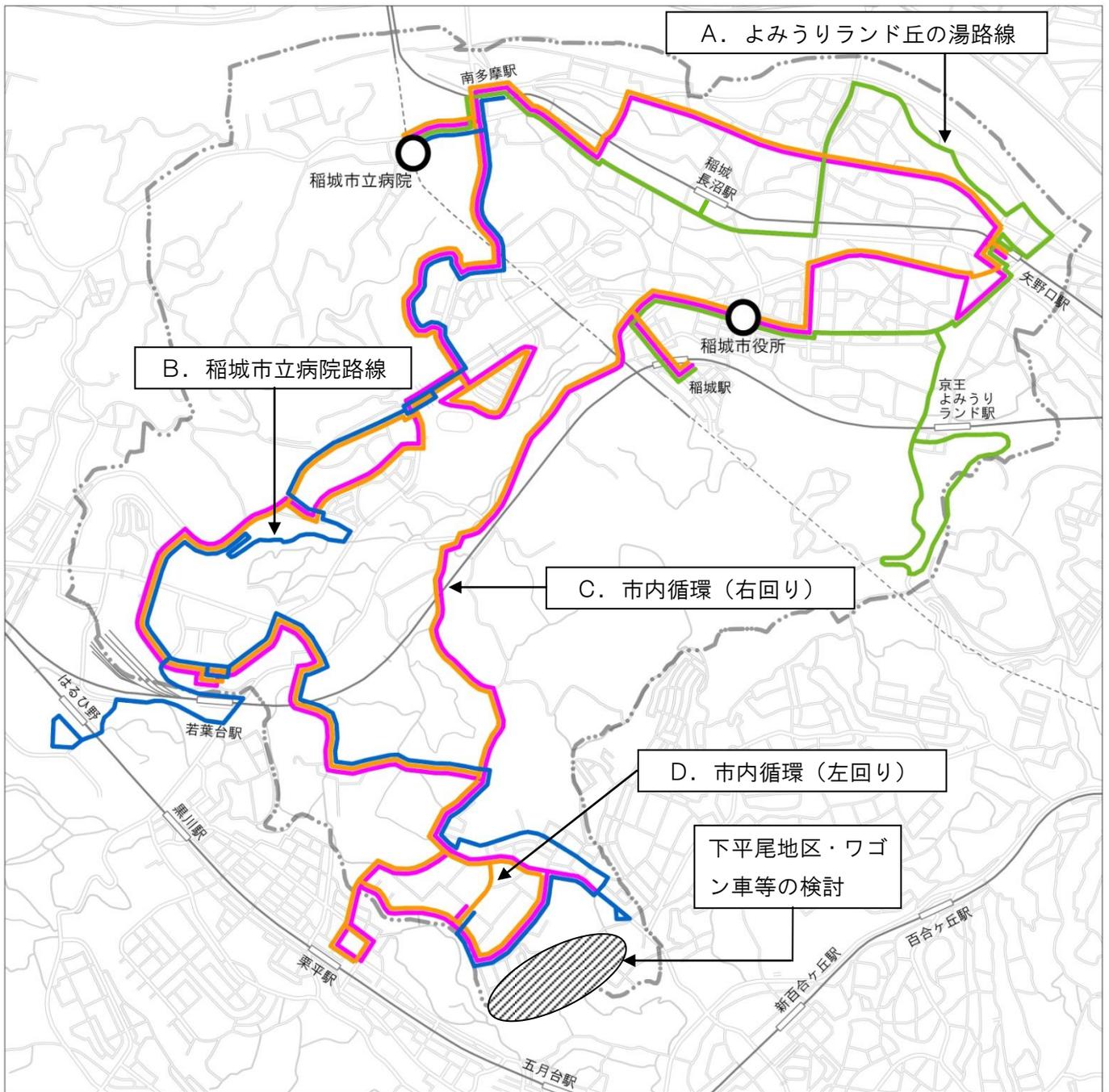
凡例	路線名	起点～終点	路線延長 (k m)	運行計画		
				所要時間 (分)	使用台数	平均運行 間隔(分)
—	A よみうりランド丘の湯路線	稲城駅～稲城市立病院	10.9	91	2台	46
—	B 稲城市立病院路線	稲城市立病院～はるひ野駅	10.9	90	3台	50
—	C 平尾・若葉台路線	若葉台駅～平尾団地	6.6	59		50
				計	5台	

注1) 表定速度は16.0km/hで計算。(現況15.5～17.6km/h)

注2) 所要時間は、端末折返し時間を加えて算出。(A～Cは往復運行：端末折返しに5分/回(計10分))

注3) 平均運行間隔：使用台数を考慮して算出

■ バス路線見直し案④【現行路線充実型】



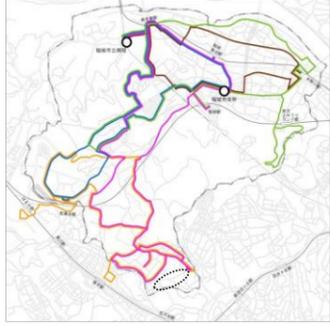
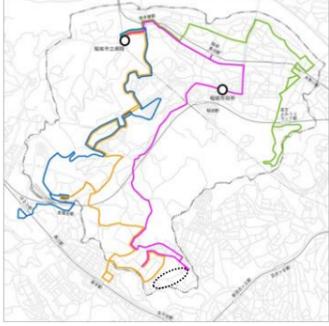
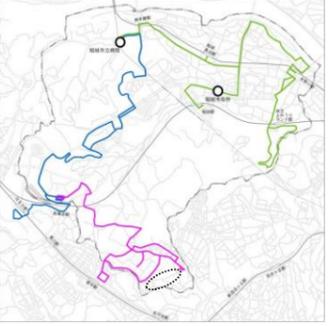
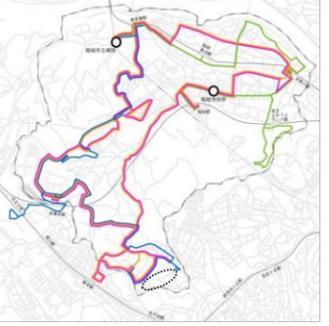
凡例	路線名	起点～終点	路線延長 (km)	運行計画		
				所要時間 (分)	使用台数	平均運行 間隔(分)
—	A よみうりランド丘の湯路線	稲城駅～稲城市立病院	15.6	68	1台	68
—	B 稲城市立病院路線	平尾団地～稲城市立病院 (はるひ野駅経由)	13.1	106	2台	53
—	C 市内循環(右回り)	稲城駅～稲城駅	26.2	103	2台	52
—	D 市内循環(左回り)	若葉台駅～若葉台駅	26.3	103	2台	52
				計	7台	

注1) 表定速度は16.0km/hで計算。(現況15.5～17.6km/h)

注2) 所要時間は、端末折返し時間を加えて算出。(A・Bは往復運行：端末折返しに5分/回(計10分)、C・Dは循環路線：折返しに5分。)

注3) 平均運行間隔：使用台数を考慮して算出

■ /バス路線見直し案の比較

	案① 全路線循環型(右回り)			案② 全路線往復型(稲城市立病院を拠点)			案③ 路線バスとの棲み分け型(一部廃止)			案④ 現行路線充実型		
案の概要												
案の特徴	すべての路線を循環路線(右回り)で構成			全ての地区から稲城市立病院にアクセスする往復便			路線バスとの棲み分けによる往復便			現状の路線を基本とする路線。		
案の趣旨	・複数のコンパクトな循環路線から/バスネットワークを構築する。 ・運行は右回りの1方向。			・すべての路線が稲城市立病院を起終点とする/バスネットワークを構築する。			・路線バスとともに公共交通ネットワークを構築 ・路線バスとの競合区間を廃止。			・現行の/バスルートが基本 ・稲城市立病院路線とはるひ野路線を1本化 ・よみうりランド丘の湯路線を一部変更。		
現行路線との相違	・廃止区間はほぼない。 ・路線延長が短くなり、目的の施設へ短時間で到達できる。			循環路線をなくし、全て往復便とすることで、利用者に判り易い路線となる			・路線バスとの競合区間を廃止(天神通り・鶴川街道など) ・バス停によっては、乗り継ぎが必要となる。(平尾地区から市立病院)			・稲城市立病院路線とはるひ野路線を1本化 ・よみうりランド丘の湯路線を一部変更。		
見直し方針												
①移動サービスの平準化	・各地区から稲城市立病院・稲城市役所・保健センター・中央図書館へアクセスしている ・路線延長が短くなり、主要施設までの移動時間を短縮 ◎			各地区から稲城市立病院へアクセスしており、稲城市役所にも一部の路線でアクセスしている ○			乗り継ぎを前提とする路線設定 △			・各地区から稲城市立病院へアクセスしており、稲城市役所にも一部でアクセスしている ・路線延長が長く、主要バス停までの移動時間が長い △		
②交通不便地域の解消	押立地区の交通不便地域は解消されている。 ○			押立地区の交通不便地域は解消されている。 ○			押立地区の交通不便地域は解消されている。 ○			押立地区の交通不便地域は解消されている。 ○		
③路線バスの補完	一部区間で路線バスと重なる区間が見られる。 ○			一部区間で路線バスと重なる区間が見られる。 ○			路線バスと重なる区間が廃止されている。 ◎			一部区間で路線バスと重なる区間が見られる。 ○		
④運行間隔の平準化	全て循環路線のため、運行間隔が一定となる。 ◎			全て往復路線のため、運行間隔が一定となる。 ◎			全て往復路線のため、運行間隔が一定となる。 ◎			循環路線と往復路線が混在するため、運行間隔を一定に保つことが難しい。 △		
路線延長	路線延長(km)	所要時間(分)	平均運行間隔(分)	路線延長(km)	所要時間(分)	平均運行間隔(分)	路線延長(km)	所要時間(分)	平均運行間隔(分)	路線延長(km)	所要時間(分)	平均運行間隔(分)
路線A	8.9	38	38	9.5	81	57	10.9	91	46	15.6	68	68
路線B	18.5	74	37	10.9	90	57	10.9	90	50	13.1	106	53
路線C	15.9	64	64	10.4	88	62	6.6	59	50	26.2	103	52
路線D	19.5	78	39	11.9	98	62	-	-	-	26.3	103	52
路線E	13.7	56	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-
望ましい運行台数	7台 (A:1台、B:2台、C:1台、D:2台、E:1台)			6台 (A・B:3台、C・D:3台)			5台 (A:2台、B・C:3台)			7台 (A:1台、B:2台、C:2台、D:2台)		
経済性	・5系統であるが運行間隔を配慮すると車両の増加が必要となる。 ・利便性向上による利用者の増加が期待できる。 ○			・4系統であるが路線延長が長いため、運行間隔を配慮すると車両の増加が必要となる。 ○			・3系統であり、現状の車両台数で、相応の運転間隔を確保できる。 ・一部廃止による利用者の減少が懸念される △			4系統であるが路線延長が長いため、運行間隔を配慮すると車両の増加が必要となる。 △		
地区サービスの平等性	各地区から主要な施設へのサービスが供給できており、最も平均したサービスが提供できている。 ◎			各地区から主要な施設へのサービスが供給できており、概ね平均したサービスとなっている。 ○			主要な施設へのサービスが直接供給できていない地区もあるが、路線バスとの乗り継ぎにより移動は可能となる。 △			各地区から主要な施設へのサービスが供給できており、平均したサービスとなっている。 ○		
利便性	循環路線は片回りのため、逆方向の移動にはやや難があるものの、コンパクトな運行で比較利用しやすい。 ◎			円滑な地域内移動が可能となる。 ◎			地区内移動には大きな問題はないが、/バスと路線バスの乗り継ぎが必要となる区間が発生している。 △			・路線延長が長く、主要バス停までの移動時間を要する。 ・循環路線と往復路線の混在によりわかりにくい路線設定である。 △		
総合評価	・全て循環路線であり利用者に判り易い路線である。 ・全ての地区から、主要な施設へ乗り継ぎ無しで行ける。			・全て往復路線であり利用者に判り易い路線である。 ・各地区から、稲城市立病院へ行ける。			・路線バスとの競合区間を廃止するため、一部の地区では、サービスの低下となる。 ・各施設へ向かうには乗り継ぎによる利用が前提となる。			・現状のルートを最小限変更することで、ルート変更の混乱を抑えることができるが、判り易い路線、移動時間の短縮など利用しやすい運行の改善とならない。		

◎:良好、○:概ね良好、△やや懸念がある

(2) 公共交通の見直しの進め方（実施プログラム）

公共交通の見直しについては、*i*バスサービスの持続性を確保しつつ段階的な成長に向けて定期的に事業成果を精査し、以下のような流れに基づき実施することとする。

第Ⅰ期見直し（局所見直し）

① 検証段階

- ⇒*i*バス乗降調査の実施
- ⇒アンケート調査による市民意向把握（配布数 2,000 票）

② 計画段階

- ⇒ 平成 25 年 9 月 見直しの考え方の提言
- J R 南武線連続立体交差事業の進捗に伴い稲城長沼駅及び南多摩駅へのアクセスルートを新設する。
- 交通不便地域の内、対応可能な地域へのアクセスルートを新設する。
- 一定の運行間隔（60 分に 1 本程度）を確保した路線延長に変更

③ 実施段階

- ⇒平成 25 年 10 月～平成 26 年度当初 申請等の事務手続き
- ⇒平成 26 年度当初供用開始

第Ⅱ期見直し（全体的見直し）

① 検証段階

- ⇒*i*バス利用実態調査の実施（詳細調査）
 - ・ 区間別バス停別利用状況、曜日別変動状況
- ⇒効果・影響把握調査の実施
- ⇒事業成果を精査し *i*バスの更なる見直しの検討
- ⇒*i*バスの乗降客数の多い区間については、路線バス事業者へ路線バスの運行を要請していく。

② 計画段階

- ⇒ J R 南武線駅前広場が整備された時点
- 第Ⅰ期で残った交通不便地域の解消
- 利用実態調査の結果に基づく路線の課題検討
- 利用状況及び見直しの考え方を踏まえて、適正な路線再編の検討（全体的な見直し計画の策定）

③ 実施段階

- ⇒申請等の事務手続き、供用開始

第Ⅲ期見直し（将来的見直し）

① 検証段階

- ⇒*i*バス利用実態調査の実施（詳細調査）
 - ・ 区間別バス停別利用状況、曜日別変動状況
- ⇒効果・影響把握調査の実施

② 計画段階

- ⇒ 将来性（都市計画道路が開通する時期）
- ・ 南山東部地区、上平尾・小田良地区等の都市基盤整備事業や都市計画道路整備事業の進捗状況にあわせ、新規のアクセスルートの検討

③ 実施段階

- ⇒申請等の事務手続き、供用開始

第Ⅲ期以降も概ね5年ごとに見直しを検討していく

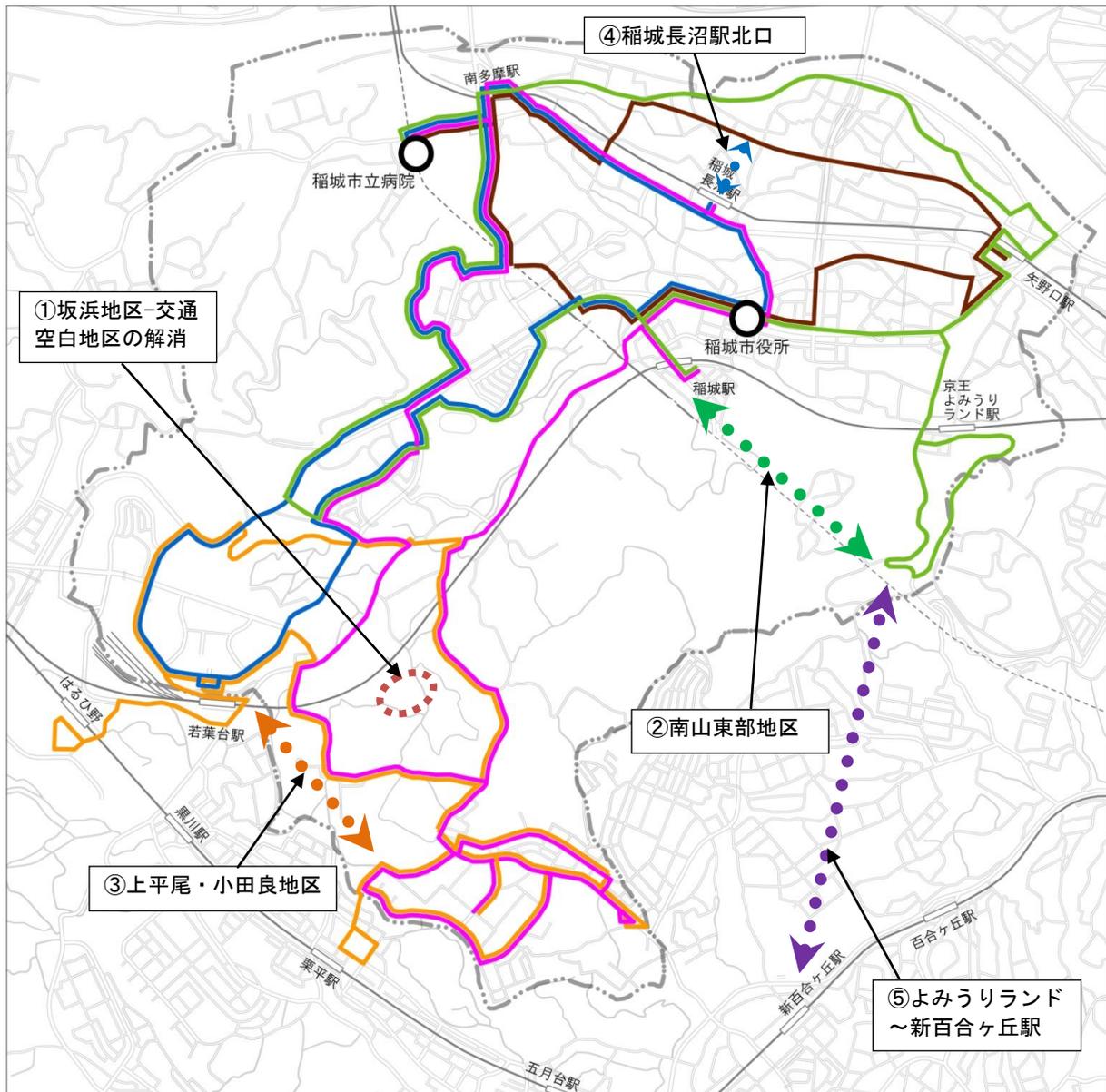
○ 検討を行う際の考え方

路線の見直しに向けた検討を行う場合は、市民・事業者・関係行政機関等から構成される組織により、見直しに向けた検討を行い合意形成を図ること。

(3) 将来のまちづくりに対する対応

現在、南山東部地区や上平尾・小田良地区等で整備が進められており、周辺地域住民の利便性を確保するため、事業の進捗に合わせ、以下に示すような新たなルート等の検討をする必要がある。

■今後検討する必要があるルート



※ iバス路線見直し案①に基づく

◇ 稲城市地域公共交通検討協議会

(1) 名簿

番号	役職名	委員氏名	摘 要	備 考
①	会 長	いとう ふみこ 伊藤 史子	学識経験者（首都大学東京 都市環境学部 教授）	
②	会長代理	かるべ かずお 軽部 一夫	市民代表・バス利用者（市民代表）	公募
③	委 員	いのうえ かずひこ 井上 一彦	学識経験者（稲城上平尾土地区画整理組合 事務局長）	
④	委 員	せきね はじめ 関根 肇	関係行政機関（国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官）	バス事業 認可者
⑤	委 員	やの しゅうじ 矢野 修次	関係行政機関（多摩中央警察署 交通課長）	交通管理者
⑥	委 員	ひらばやし としみ 平林 俊実	関係行政機関（東京都 南多摩東部建設事務所 管理課長）	道路管理者
⑦	委 員	よしだ ゆういち 吉田 雄一	一般乗合旅客自動車運送事業者（小田急バス株式会社 運行計画担当課長）	バス事業者
⑧	委 員	さた けんいち 佐多 謙一	一般乗合旅客自動車運送事業者（京王電鉄バス株式会社 乗合バス事業担当課長）	〃
⑨	委 員	ながやま てるひこ 永山 輝彦	一般乗合旅客自動車運送事業者（神奈川中央交通株式会社 計画課長）	〃
⑩	委 員	わたなべ ふみひろ 渡辺 文広	一般乗合旅客自動車運送事業者（八幸自動車株式会社 本社営業所 所長）	タクシー事業者
⑪	委 員	なかやま だいじろう 中山 大二郎	市民代表・バス利用者（市民代表）	公募
⑫	委 員	しんどう なおと 進藤 直人	市民代表・バス利用者（稲城市身体障害者福祉協会 会長）	
⑬	委 員	たぶち まさお 田淵 昌男	市民代表・バス利用者（稲城市みどりクラブ連合会 会長）	
⑭	委 員	えのもと よしのり 榎本 佳則	稲城市職員（稲城市都市建設部長）	

(2) 検討経緯

開催回	開催日	議 題
第1回	H24. 8. 17	1. 検討協議会における検討事項とスケジュール 2. 市内の都市基盤整備の進捗状況 3. 市内公共バス等の現状 4. <i>i</i> バスの現状等 5. 市内公共交通の充足について
第2回	H24. 11. 29	1. 第1回検討協議会における課題報告 2. 路線バス会社へのヒアリングについて 3. <i>i</i> バスに関するアンケート調査(案)について 4. その他
第3回	H25. 2. 14	1. <i>i</i> バスに関するアンケート調査結果について 2. 地域公共交通の見直し方針案について 3. その他
第4回	H25. 5. 15	1. 建設環境委員会所管事務調査報告書について 2. 具体的な見直し方針(路線)について 3. その他
第5回	H25. 7. 18	1. <i>i</i> バスの定義について 2. 提言書案について 3. その他
第6回	H25. 9. 17	1. <i>i</i> バス路線見直しに伴う意見調査について(報告) 2. 提言書(案)について 3. その他