

南北バスすぎ丸のあり方について

令和7年1月
杉並区

- 1.各事業者からの説明
- 2.すぎ丸の概要
- 3.利用者数
- 4.区が負担する経費
- 5.属性
- 6.すぎ丸に対する区民の要望等
- 7.今後の検討



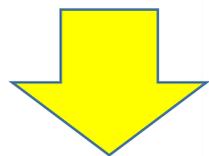
1. 各事業者からの説明

- ・ 東京都交通局
- ・ 関東バス (株)
- ・ 京王電鉄バス (株)
- ・ 西武バス (株)
- ・ 小田急バス (株)
- ・ 国際興業 (バス)

2. すぎ丸の概要

すぎ丸のコンセプト

- 南北方向の移動困難を改善
- 高齢者等の移動を容易にする
- 運賃100円



地域住民にとって身近な「自分たちのバス」として愛着を持って支えるバスを目指します



2. すぎ丸の概要

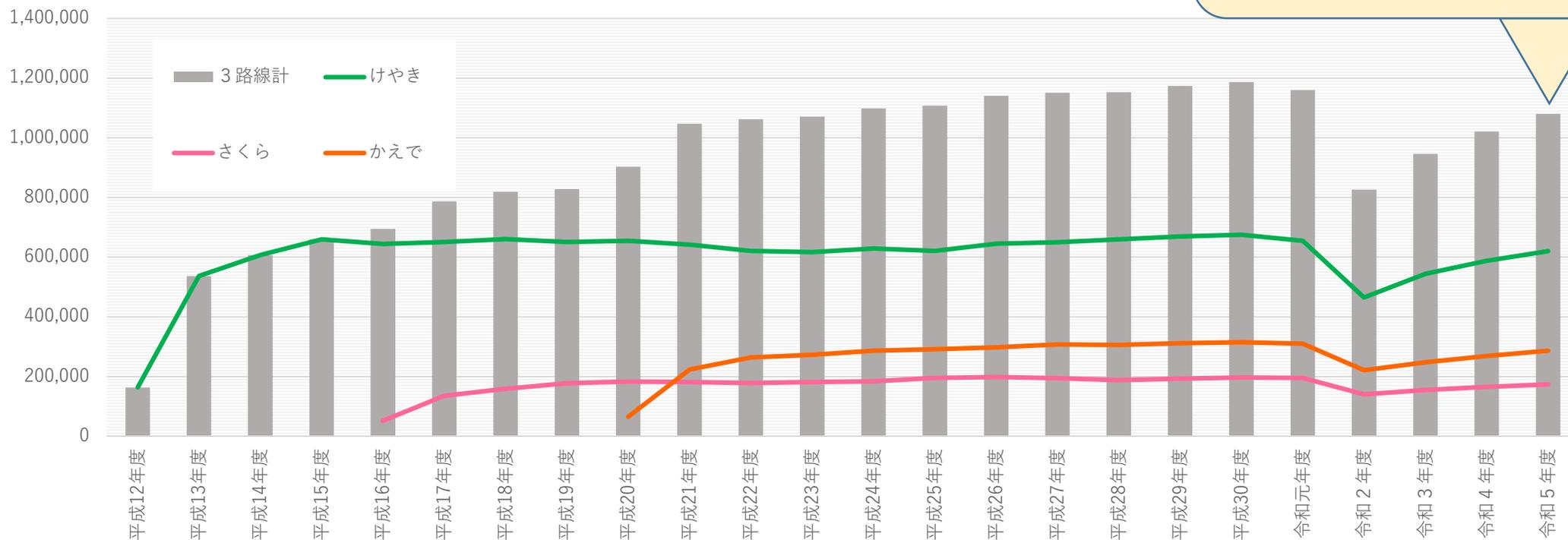
	けやき路線	さくら路線	かえで路線
運行ルート	阿佐ヶ谷駅－浜田山駅 (約4.0km)	浜田山駅南－下高井戸駅入口 (約3.0km)	西荻窪駅－久我山駅 (約4.0km)
運賃	大人・子供とも1乗車 100円（未就学児は無料） ※シルバーパス、定期券は使用不可 ※すぎ丸専用回数券（21枚綴り：2,000円）を販売		
運行時間	【阿佐ヶ谷駅発】 平日 8:05～21:05 休日 8:05～19:35 【浜田山駅発】 平日 7:30～20:30 休日 8:00～19:00	【浜田山駅南発・ 下高井戸駅入口発】 平日・休日 8:00～19:00	【西荻窪駅発】 平日・休日 7:40～19:00 【久我山駅発】 平日・休日 8:06～19:26
所要時間	片道 約25分	片道 約20分	片道 約20分
運行本数	1時間に4本（15分間隔）	1時間に2本（30分間隔）	1時間に3本（20分間隔）
利用者数	1日 約1,490人	1日 約423人	1日 約608人
バス停	概ね200m間隔に設置		
運行事業者	京王バス(株)		関東バス(株)
事業費	各運行事業者と路線ごとに運行協定を締結し、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」として区が補助している。		

平成11年策定の「南北バス交通基本計画」にて、**民間路線バスと区別**し設定

3. 利用者数

コロナ前の平成30年までは、**年々乗車人数が増加**しており、
令和4年2月には、累計乗車人数が2,000万人を突破！！

**令和5年度は、
平成30年度以前の約9割
まで回復**



4. 区が負担する経費

		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
3 路線計	運行収入	114,232,017	109,571,145	78,079,120	89,704,264	96,290,748	101,323,484
	運行経費	143,139,202	147,248,187	146,633,591	145,154,064	141,532,525	157,058,171
	収支	-28,907,185	-37,677,042	-68,554,471	-55,449,800	-45,241,777	-55,734,687
	収支率	79.8%	74.4%	53.2%	61.8%	68.0%	64.5%
	土地賃貸借・法定費用	5,305,649	5,309,599	6,030,925	6,100,205	6,103,325	7,512,425
	交通整理員委託料	20,672,080	20,869,403	23,875,549	24,131,156	24,685,556	25,135,665

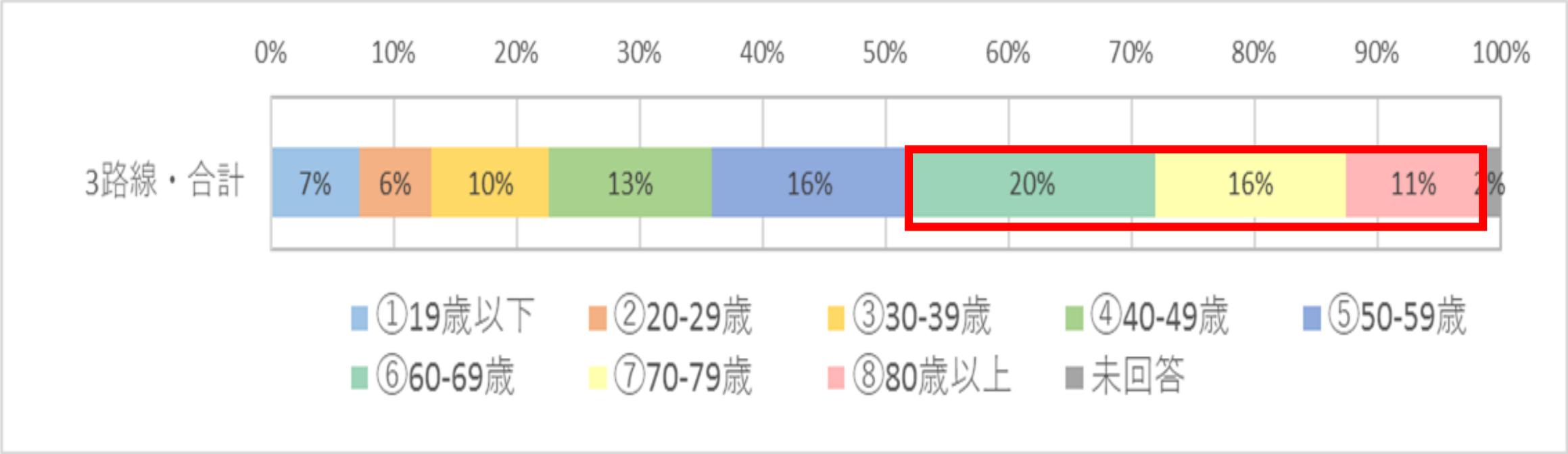
3 路線平均：コロナ前は**収支率 約80%**

コミバスでは、
相当の**高収支！！**

年々経費の上昇していることに鑑み、**負担の増加が懸念される**

5. 属性

➤ 年齢別

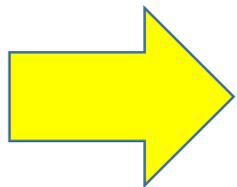


6. すぎ丸に対する区民の要望等

- 今は自転車をよく利用しているが、今後数十年後に年をとった時にはバスが主な移動手段になると思う。路線バスやすぎ丸がもう少し頻繁に運行してくれて、西荻・荻窪・久我山・吉祥寺の駅へ出やすくなると助かる。（令和3年度区民アンケート）
- 子どもの下校や習い事、部活動の際には徒歩やバスを利用しているが、区内を縦断するには電車で区外まで出ないといけないのが不便。（令和3年度区民アンケートや協議会委員より）
- 松ノ木三丁目交差点～立正短大～妙法寺～環七にコミュニティバスを通して欲しい。
- この地区（松ノ木・堀ノ内）には、高齢者が多く、最寄りの駅やバス停に行くにも大変苦労しているため、何とか小さいバスでも通せないのか。（令和3年度要望）
- 運賃は今のままがよい（令和3年度生活実態調査）
- 運行本数の増便、運行時間帯を改善してほしい（平成30年度すぎ丸の利用実態調査）

7. 今後の検討

- すぎ丸の3路線は、他公共交通との重複路線はない
(さくら路線は、一部鉄道とは重複)
- 利用者数は増加傾向にある (コロナ禍から回復傾向)
- 民間バス・タクシーの運賃が値上がりする中、すぎ丸の運賃体系は持続可能な運賃なのか
- 区民からは今のままの運賃がよい、といった声もある



すぎ丸のみならず、他交通モードを含めた交通ネットワークとしての持続可能性を高めることが必要