

【議事等(1)】西東京バス株式会社

上養沢線路線バスの再編について

再編に係る背景と現状

■背景

- 乗務員の不足・高齢化が慢性化

→

バス路線の減便・廃止が発生
- 人口減少、少子高齢化の進行

→

路線端部の利用状況が低迷
- 地域特性に応じた運行を検討

→

車両のダウンサイジング化の可能性を模索

バス路線の在り方を検討

■現状

○運行概要

路線・地域名	上養沢線(あきる野市乙津・養沢地域)
既存系統名	武蔵五日市駅～(秋川渓谷瀬音の湯)～上養沢
系統キロ程	14.43km (秋川渓谷瀬音の湯を経由した場合)
一日運行回数	平日・土休日ともに8.0往復
普通運賃	200円～580円

○利用状況(2025年度)

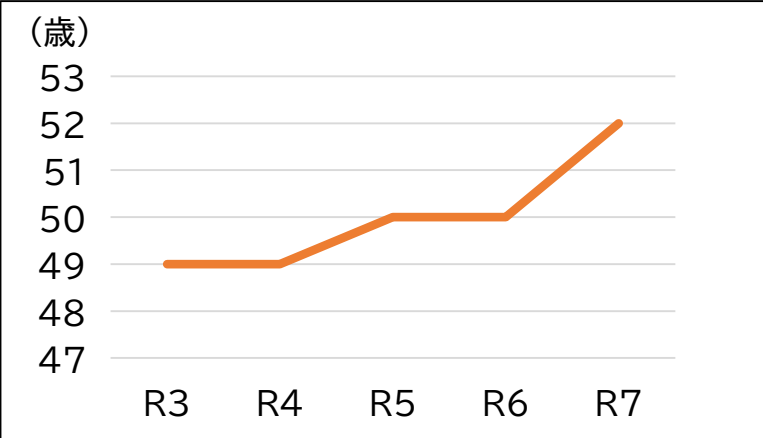
平日					土休日				
運行 日数 (日)	利用者数(人) ※			1日当たりの 利用者数 (人)	運行 日数 (日)	利用者数(人) ※			1日当たりの 利用者数 (人)
	現金・IC	定期券				現金・IC	定期券		
238	37,377	37,000	377	157.0	127	29,386	29,258	128	231.4

※記載の利用者数に加え、東京都シルバーパス利用者が別途あり(人数は集計不可)

○運行収支(2025年度)

項目		金額(円)
収入	運賃収入	16,157,017
	シルバーパス収入	8,804,170
	運送雑収	647,251
	その他	437,524
支出	人件費	24,167,687
	燃料費	2,768,564
	車両修繕費	2,290,965
	その他	6,922,705
収支		▲11,637,817

○乗務員の平均年齢(西東京バス五日市営業所)

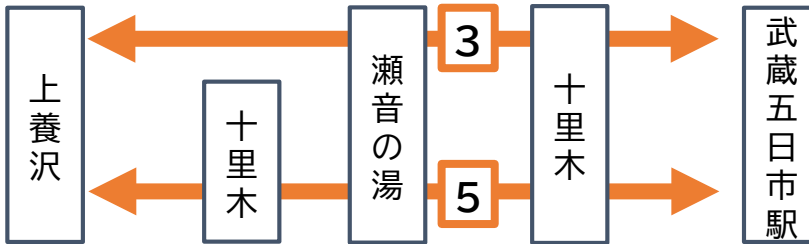


➡ 乗務員の平均年齢は年々上昇傾向であり、既に50歳を上回っている。

◆路線図



◆系統別の運行回数(往復)



◆車両(日野ポンチョ)



再編に係る基本方針

■現状・課題の整理

現状・課題

① 乗務員の不足・高齢化

乗務員の処遇改善・採用強化などの対策を図っているが、乗務員の高齢化により、将来的に路線の維持が困難となることが想定される。

② 利用状況の低迷

人口減少、少子高齢化の進行やテレワークなどの普及による生活様式の変化に伴い、路線バスの利用者数は、コロナ禍以前に比べ、減少している。

③ 平日と土休日で需要の格差が見られる

土休日は、ハイキングなどの観光需要が高い。
一方、平日は、朝・夕に通勤・通学による一定の需要はあるものの、日中の需要は低い状況である。

方針

① 車両の小型化(ワゴン車)

- ・ 高齢化に伴い、バス車両の運転に不安のある乗務員が年齢を重ねても運行を継続できる労働環境を整備する。
- ・ 道路幅員の狭い道路も運行が可能のため、新たな地域での運行を可能とし、新たな需要の獲得を図る。
- ・ 需要の低い平日日中の時間帯をワゴン車で運行することでコストパフォーマンスの最大化を図る。

② 路線のフィーダー化(コンパクト化)

- ・ 幹線(檜原線)への接続を重視したコンパクトな運行体制を構築する。
- ・ 地域内の運行を強化し、地域住民が利用しやすい運行を検討する。
- ・ 利用者の乗継に係る負担を考慮した割引運賃の設定を検討する。

基本方針

利用者の利便性を最大限考慮の上、路線端部を再編してワゴン車で運行することで、地域住民にとって必要不可欠な移動手段であるバス路線の確保・維持を図る。

再編実施計画

■運行車両の小型化

○車両概要

メーカー・車種	トヨタハイエース(コムーター)
車長・車幅・車高	538(長)×188(幅)×228(高)
乗車定員	14人(ただし改造により11人)
燃費	約8km/ℓ～10km/ℓ

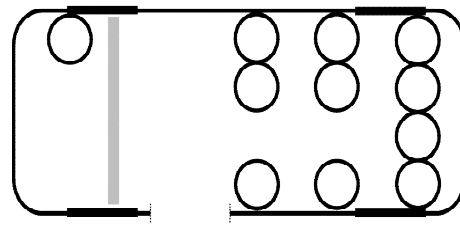
○車両設備・レイアウト

運賃・行先表示機	運賃箱
ICカードリーダー	乗降ステップ
電子指示書	前方行先表示
降車ブザー	後方乗降中表示
車内音声放送	客席10人

◆車両イメージ



◆座席レイアウト



■路線のフィーダー化

▶ 十里木バス停で幹線(檜原線)と接続し、十里木⇄上養沢をフィーダー化



■路線・停留所の新設

① 怒田畑側道(仮)ルートの新設

- ・車両の小型化に伴い運行可能となったルート
- ・既設ルートより住宅に近い側道を運行

② 青木平循環(仮)ルートの新設

- ・車両の小型化に伴い運行可能となったルート
- ・地域課題であった交通手段の確保に寄与

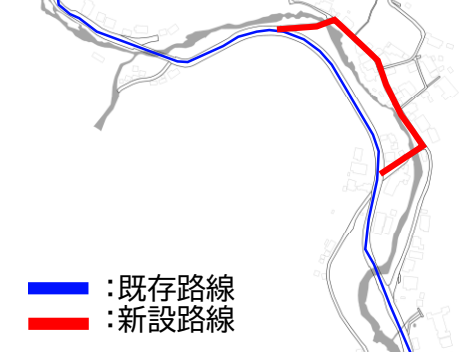
(参考)運行ルート検討のポイント

- ワゴン車で運行が可能であること
- 幹線との接続が効率的に行えること
- 一定数の住宅があり、需要が見込まれること
- 路線のコンパクト化が図られていること

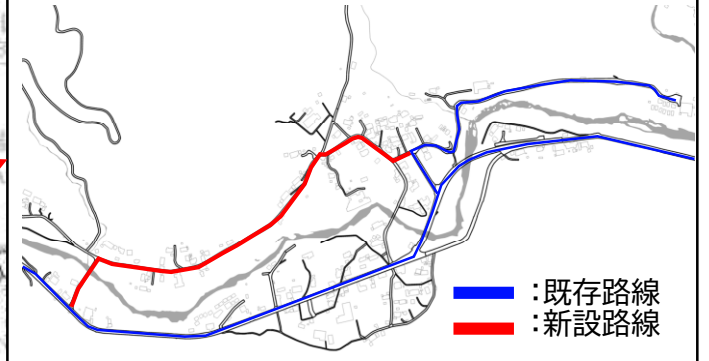
◆路線図(現況)



◆怒田畑側道(仮)



◆青木平循環(仮)



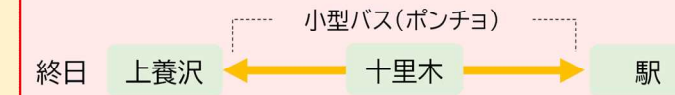
再編実施計画

■再編後の運行概要・運行系統

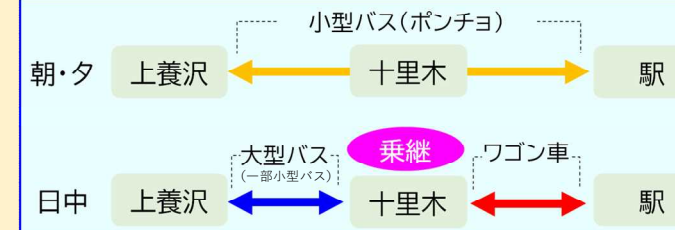
再編の概要

- 観光需要の高い**土休日**は、小型バス(ポンチョ)による**現行の運行を継続**
- 需要の低い**平日の日中**は、運行車両を小型バス(ポンチョ)から**ワゴン車**に変更して運行
- 通勤・通学の需要がある**平日の朝・夕**は、小型バス(ポンチョ)による**現行の運行を継続**
- 次の系統で**ワゴン車**による**フィーダー運行**を実施
 - ・「十里木⇔上養沢」 午前1往復・午後3往復
 - ・「青木平循環」 午前1循環・午後2循環
- 基本的に**十里木**で**幹線バス(檜原線)**に接続

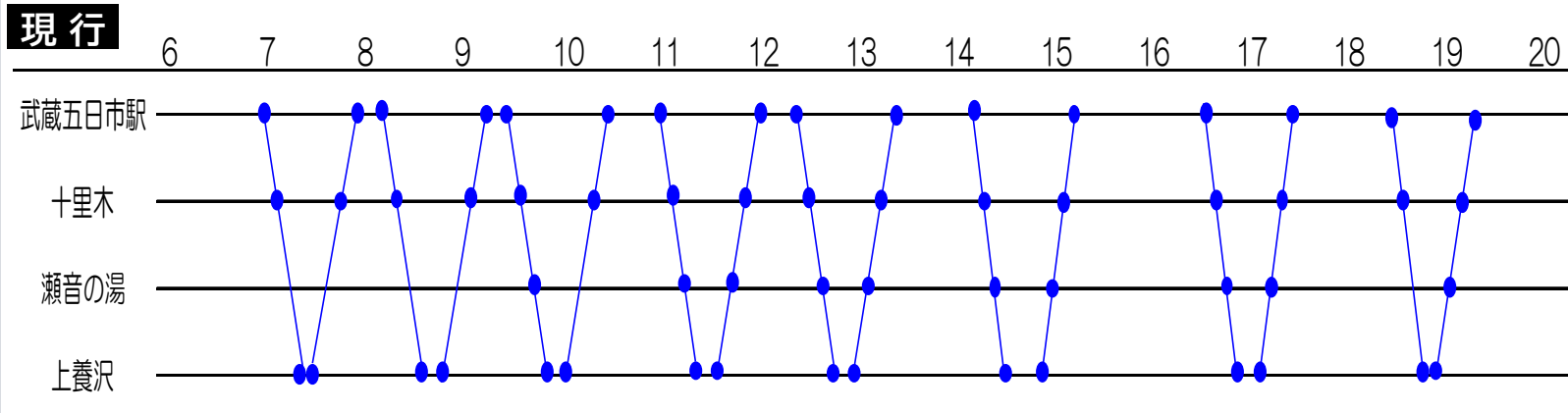
◆土休日:変更なし



◆平日:朝・夕は小型バス、日中はワゴン車で運行

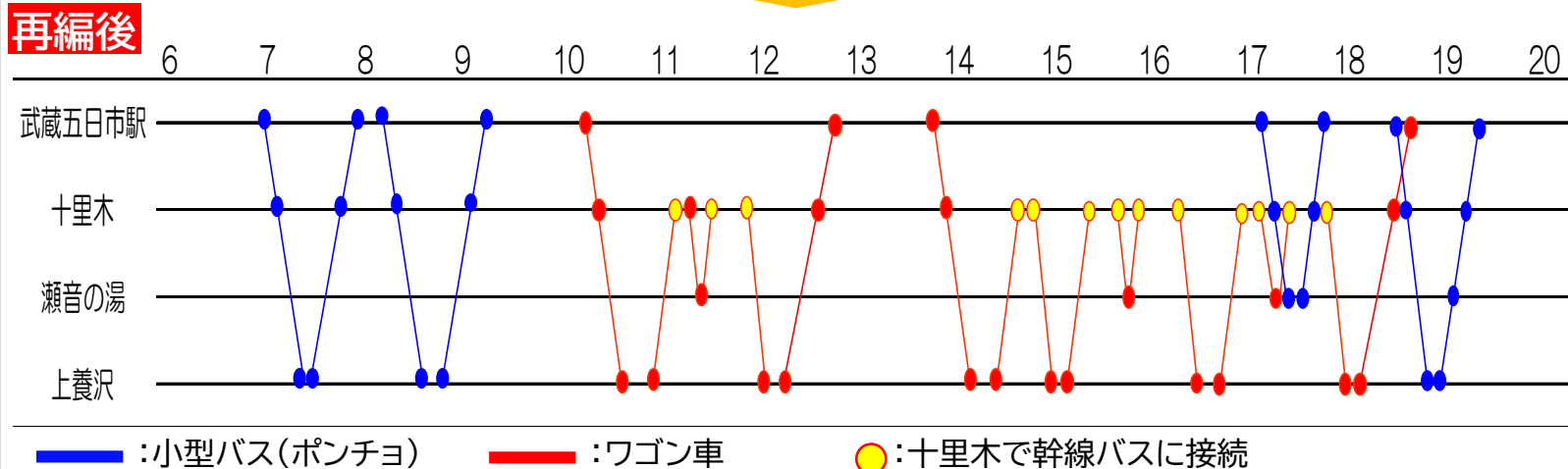


◆運行ダイヤのイメージ

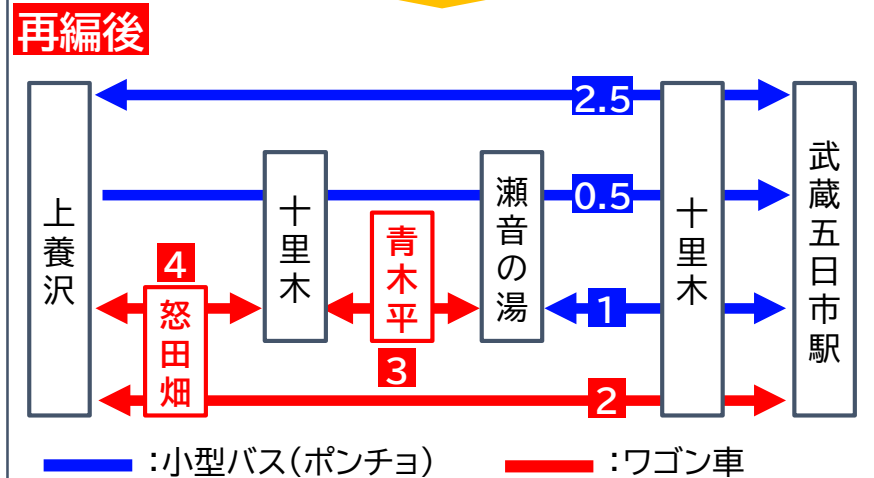
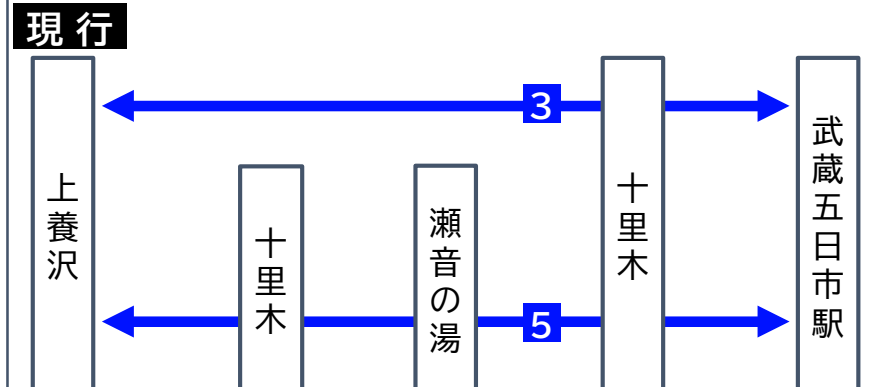


十里木⇔上養沢:1往復増

青木平循環:3循環増(新設)



◆系統別の運行回数(往復)

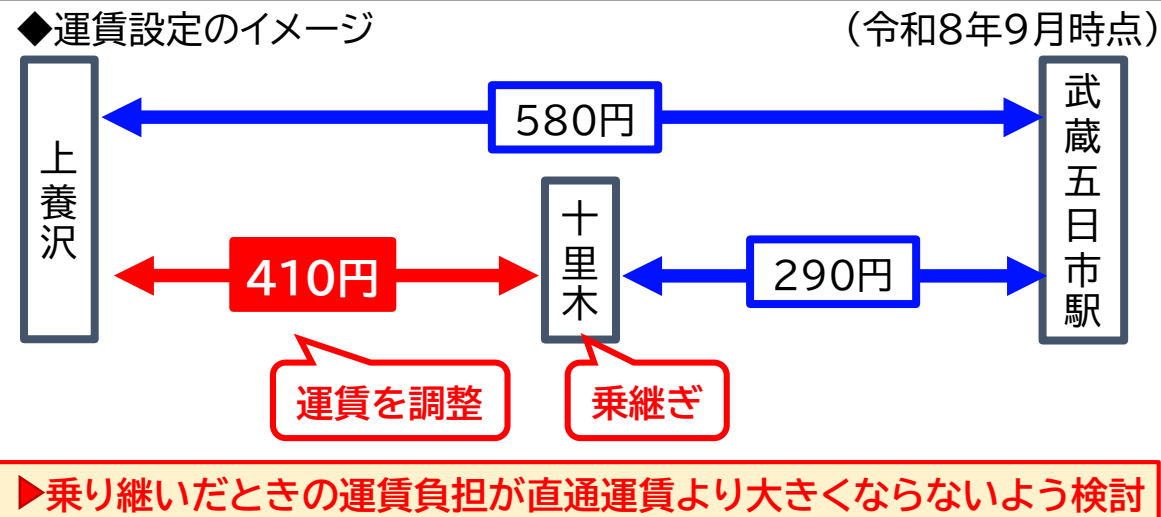


再編実施計画

■運賃設定の方針

方針

- 乗継に係る負担を考慮した割引運賃を検討
- 分かりやすい運賃設定



■今後のスケジュール

R8.9月

再編について協議

本日

11~12月

運行計画等の承認

1月

認可申請

R9.4月

再編・運行開始

■利用者への対応

○定期券の取扱い

既存の西東京バス「**金額式IC定期券**」を利用可能

*金額式定期券の特徴

- ×「**区間**」の保証 (例)「武蔵五日市」～「秋川」の保証(鉄道に多い)
- 「**片道運賃**」の保証 (例)「片道200円」(**同一運賃ならどこでも利用可能**)

→**現在利用している定期券をそのまま利用可能**

乗継のみで利用する場合は現在よりも安価な定期券で利用可能

○周知方法

地域説明会、自治会回覧板、市広報、西東京バスホームページ、乗換検索サイト(NAVITIME)、GTFSデータ提供によるGoogle等の検索反映、京王アプリ配信、PR TIMES掲載 等

■本日の協議事項

① 新規路線について (P3)

新規路線として、「怒田畑側道(仮)」「青木平循環(仮)」を新設します。
新規路線について、ご意見等があれば、ご指摘ください。

② 運行方法等について (P4)

再編後の運行方法、運行回数及び運行ダイヤのイメージをお示ししています。
運行方法等について、ご意見等があれば、ご指摘ください。

➡ 次回以降の協議会において、今回いただいたご意見等を踏まえた運行計画等について、協議してきたいと考えております。