

南北バスすぎ丸あり方検討部会の報告、 今後の予定について

令和 8 年 8 月
杉 並 区

地域公共交通計画の位置付け

杉並区地域公共交通計画

目標 1 ➡ 持続可能な公共交通へと刷新されている

└ **施策 1－3** すぎ丸の魅力を高めるための再設計

取組3 運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討

取組4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討

	令和7	令和8	中期 令和9（2027）年度～ 令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年 度～
計画			検討 ➡	実施 ➡
実績	★ 令和7年4月～	★ 令和8年度～	すぎ丸あり方検討部会の設置・開催	運行計画・運賃の見直し

1. **すぎ丸の現状**
2. **さくら路線事業者変更に伴う課題について**
3. **けやき路線の現状と課題整理**
4. **今後の取組・スケジュール**

1. **すぎ丸の現状**
2. さくら路線事業者変更に伴う課題について
3. けやき路線の現状と課題整理
4. 今後の取組・スケジュール

南北バスすぎ丸の課題

すぎ丸が開通してから25年が経ち、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化している。
また、運行事業者の状況や社会情勢、経済状況等も当初と変わってきている。



どのように持続可能な公共交通にしていくのか考えていく



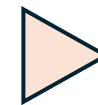
令和7年4月、杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会の設置

南北バスすぎ丸あり方検討部会のテーマは「2つ」
1. すぎ丸全体のあり方について 2. さくら路線の今後について

すぎ丸の課題

【1】 ●運賃

【2】 ●運行時間・ダイヤ



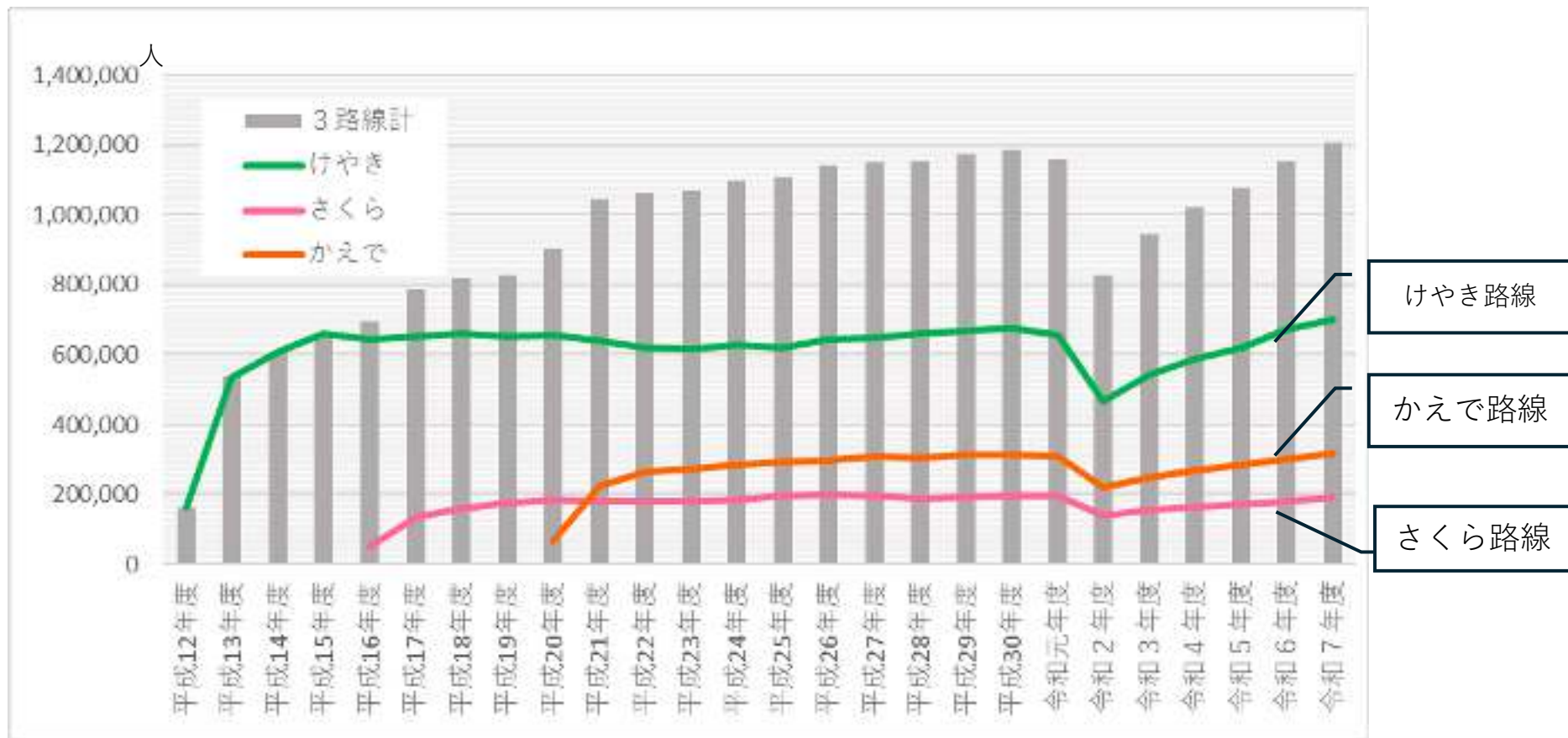
次回、検討部会の
議題とする

すぎ丸の利用者について

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7年度は、平成30年度と比較し102%となり、3路線合計の乗車人数は過去最高となった。



すぎ丸の経費について

- 「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が補助金として支出

		令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
けやき	運行収入	45,425,978	53,047,647	56,703,480	59,386,460	63,941,285
	運行経費	71,299,139	70,198,479	66,915,400	72,834,010	96,476,123
	収支	-25,873,161	-17,150,832	-10,211,920	-13,447,550	-32,534,838
	収支率	63.7%	75.6%	84.7%	81.5%	66.3%
	土地賃貸借・法定費用	516,315	598,365	601,485	1,518,490	542,260
	交通整理員委託料	8,070,293	8,068,500	8,346,855	8,573,015	9,454,775
さくら	運行収入	13,110,129	14,640,248	15,501,813	15,964,512	17,338,412
	運行経費	28,295,008	28,336,269	28,911,146	33,958,580	45,749,021
	収支	-15,184,879	-13,696,021	-13,409,333	-17,994,068	-28,410,609
	収支率	46.3%	51.7%	53.6%	47.0%	37.9%
	土地賃貸借・法定費用	181,175	174,825	174,825	684,050	161,550
	交通整理員委託料	7,746,656	7,746,656	8,022,701	8,246,650	9,091,675
かえで	運行収入	19,543,013	22,016,369	24,085,455	25,972,512	27,437,791
	運行経費	47,039,444	46,619,316	45,705,979	50,265,581	54,541,713
	収支	-27,496,431	-24,602,947	-21,620,524	-24,293,069	-27,103,922
	収支率	41.5%	47.2%	52.7%	51.7%	50.3%
	土地賃貸借・法定費用	5,333,435	5,327,015	5,327,015	5,677,835	5,962,993
	交通整理員委託料	8,058,600	8,316,000	8,316,000	8,316,000	9,174,000
3 路線計	運行収入	78,079,120	89,704,264	96,290,748	101,323,484	108,717,488
	運行経費	146,633,591	145,154,064	141,532,525	157,058,171	196,766,857
	収支	-68,554,471	-55,449,800	-45,241,777	-55,734,687	-88,049,369
	収支率	53.2%	61.8%	68.0%	64.5%	55.3%

運行経費・・運行収入（輸送収入+広告収入の一部）から運行支出（輸送人件費・燃料油脂費等）を引いた額

収支率（％）＝運行収入÷運行経費×100

7

本日の報告事項

1. すぎ丸の現状
2. さくら路線事業者変更に伴う課題について
3. けやき路線の現状と課題整理
4. 今後の取組・スケジュール

課題と検討

【区としての考え】

すぎ丸は、年間19万人以上に利用され、区民の生活の足として欠かせないものとなっており、なんとか運行ダイヤの現状を維持しながら、サービス向上やより充実したすぎ丸の検討をしていきたい

バス業界の課題（第8回地域公共交通活性化協議会より）

- ・バス運転士不足が加速度的に進んでいる
- ・一般路線バスの減便、廃止が行われており、自治体のコミュニティバスも同様の対応をする必要性が出てきた。

さくら路線を運行する京王電鉄バスから
2027年3月31日までの運行を目途に、運行受託終了の申し入れがあった。

結果

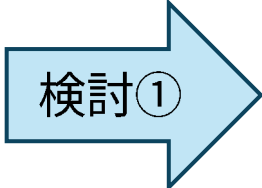
第2回すぎ丸あり方検討部会において方策を検討

バス事業者からバス事業者への変更となり、移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえることになる。

検討①

現状のダイヤでは運行が難しいため、ダイヤ改正について検討したいと関東バスから提案がある。

課題と検討 さくら路線について



さくら路線において、現状のダイヤでは運行が難しいため、ダイヤ改正について検討したいと関東バスから提案がある。

さくら路線	現行	改正案
運行ルート	浜田山南一下高井戸駅入口（3.0Km）	浜田山南一下高井戸駅入口（約3.0Km）
運賃	大人・子供とも1乗車100円 （未就学児は無料）	大人・子供とも1乗車100円 （未就学児は無料）
運行時間・運行本数 （平休日同ダイヤ）	【浜田山駅南発・下高井戸駅入口発】 8:00～19:00 1時間に2本 （30分間隔） 各合計23往復	【浜田山駅南発】 【下高井戸駅入口発】 8:30～18:00 9:00～18:30 合計20往復 合計20往復
所要時間	片道20分	片道20分
運行事業者	京王電鉄バス	関東バス

- 関東バスが、ダイヤ改正の検討を希望する理由
 1. 運転士不足により、さくら路線の運行に割ける人員は4人
 2. 基準運行時間（6時間25分）の問題。永福町営業所の車庫（京王電鉄バス）と五日市街道営業所の車庫（関東バス）の方が発車停留場までの距離があり、運転拘束時間も長くなる（五日市街道営業所から浜田山駅南口まで時間は約25分。下高井戸駅入口までは約50分）

課題と検討 さくら路線

考えられる案（一例）

- ルート変更（途中駅から出発する）
- 回送を利用して、上水公園から始めるパターン
- 利用されていない停車駅をスキップする
- 区の施設に車庫をつくる（運行区域の近く）

現状を維持～サービス向上のための検討内容

- 回送車の活用
- ・ 高井戸から上水公園を通り、浜田山南へ



1. すぎ丸の現状
2. さくら路線事業者変更に伴う課題について
- 3. けやき路線の現状と課題整理**
4. 今後の取組・スケジュール

EVバス化への取組

杉並区は
2050年ゼロカーボンシティを
目指します。

～杉並区ゼロカーボンシティ宣言～

今、世界では、地球温暖化の影響により、干ばつや豪雨、台風などが強化し、大規模な自然災害が発生しています。また、自然生態系の変化や猛暑による熱中症被害など、温暖化の脅威は決して私達から遠い世界の話ではなく、一人ひとりの暮らしや命にかかわる身近な問題となっています。

杉並区は、これまでも、再生可能エネルギーの活用や省エネ対策の推進を図るなど、地球温暖化防止に資する取組を進めてきました。また、自然災害等に対応するための防災、減災対策やみどりの保全など、区民の暮らしを守る取組を多面的に展開してきました。

一方で、温暖化は急速に進行しており、今後も自然災害の更なる頻発化、激甚化が危惧されています。こうした事態は、もはや「気候変動」ではなく、「気候危機」とも言える事態になっており、これまで以上の取組が求められる喫緊の課題となっています。

そこで、杉並区は、令和32(2050)年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「2050年ゼロカーボンシティ」を目指すことをここに表明し、区民や事業者の皆様とともに脱炭素社会の実現に向けた取組を強力に進めます。

温暖化の進行を食い止め、良質な住宅都市として発展してきた杉並区の環境を将来世代に引き継いでいくため、全力で取り組んでいきます。

【世界や日本の動き】

世界では、地球温暖化を主な要因とする気候変動の影響により、干ばつや水不足、洪水、海面上昇等の深刻な自然災害等が発生しています。これらの対応のため、平成30(2018)年気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「1. 5℃特別報告書」により、令和32(2050)年頃までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする必要性が報告されました。

日本においても、令和2(2020)年10月、2050年カーボンニュートラルの宣言がなされ、様々な取組が始まっています。

【杉並区の動き】

こうした中、区は令和3(2021)年に策定した新たな基本構想において、「気候危機に立ち向かい、みどりあふれる良好な環境を将来につなぐまち」を、将来像のひとつとして掲げるとともに、基本構想の実現の道筋となる新たな総合計画・実行計画の策定に合わせ、**「ゼロカーボンシティ」を目指す**ことを表明しました。

区が、EVバスを導入する理由

- ゼロカーボンシティの実現に向けての取り組み
- 災害時に備えた対策

目標 5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

施策 5－1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

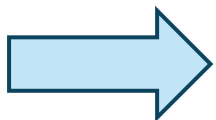
取組 1 すぎ丸における電気バスの導入

すぎ丸の車両買い替え時期にあわせて、バス事業者とともに環境にやさしい電気バスの導入に向けた検討を行い、導入を進める。

	令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	中期 令和 9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
計画	検討				実施	
実績	★	けやき路線、1台購入				
	★				けやき路線、2台購入	



課題と検討 けやき路線について



けやき路線を運行する京王電鉄バスから
2027年4月から、けやき路線に関して、減便の申し入れがあった。

BYD製EVバスの性能等に起因する課題

	課題	解決策（案）
1、	車両不具合	・ 出荷前検査項目を増やし（前回の約3倍）、出荷前チェック強化により不具合を予防する。 - 令和8年1月からすべての出荷に対して実施し、6月末時点で他自治体において不具合は出ていないと報告を受けている。 ・ 納品後のフォロー体制については、外部業務提携や整備の外注委託体制を整えている段階で、今年11月頃から新体制となる予定。
2、	航続距離の問題	・ JR阿佐ヶ谷駅前に急速充電施設設置を検討

1. すぎ丸の現状
2. さくら路線事業者変更に伴う課題について
3. けやき路線の現状と課題整理
- 4. 今後の取組・スケジュール**

今後のスケジュール

【さくら路線とけやき路線の今後の運行に向けてのスケジュール】

令和8年10月20日	第4回南北バスすぎ丸あり方検討部会開催予定 ・第3回すぎ丸あり方検討部会後、事業者と話し合った結果・方向性の共有
令和8年12月14日	第12回地域公共交通活性化協議会開催予定
※令和9年4月までの間	区民周知を行う
令和9年4月～	さくら路線運行事業者変更 けやき路線電気バス3台にて運行

【運賃・運行時間・ダイヤ検討のスケジュール】

令和8年10月20日	第4回南北バスすぎ丸あり方検討部会開催予定 ・今後のすぎ丸について（運賃・運行ダイヤ等）検討
------------	---