

## 5. 運行サービス水準について

### 5.1 料金

#### (1) 基本運賃

大人 180 円、小人 90 円と設定する。（IC・現金は同額料金）

##### ■運賃の考え方

- ・ 持続可能な地域公共交通としていくために収支率の予測を勘案する。
- ・ 再編ルートには、路線バスの補完・持続性の確保等のコンセプトから、路線バスの初乗り運賃とする。
- ・ ルートによって運賃を変えることは、利用者のわかりにくさ、地域の不公平が生じるため全ルート共通とする。

#### (2) 割引サービス

- ・ 割引サービスについては、以下のものを導入する。

割引サービス	考え方
回数券	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 現在も約 46%の利用があり、広く浸透しているため継続する</li><li>・ (例) 1000 円で 90 円×12 枚つづり (約 7%割引)</li></ul>
バス利用特典サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 一般の路線バスに適用されているものと同様のサービス</li></ul> <p>【サービス概要】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 1ヶ月間（毎月1日～末日）の PASMO・Suica で支払ったバスの運賃額 1 円ごとに 1 バスポイントがカードに記録され、ポイントに応じて「特典バスチケット」がカード内につく。</li><li>・ 特典バスチケットは次回 PASMO・Suica でバスを利用する際に自動的に運賃として使用される。具体的には 1,000 バスポイントごとに、カード内に特典バスチケット 100～330 円分が付与（累計では 100～1740 円）される。</li></ul>
障害者割引	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 大人 90 円、小人 50 円</li></ul>

## 5.2 運行時間帯

・運行時間については、ルート別に以下のように設定する。

ルート	運行曜日	運行時間帯	備考	
西砂	既存	平日・土休日	平日は7時台～20時台 土休日は9時台～20時台	・現行の運行曜日は平日・土休日で、運行時間は8時台～19時台である。
一番	新規	平日のみ	7時台～20時台	・朝・夕の通勤・通学利用を想定している
砂川	新規	平日のみ	9時台～17時台	・循環型であり路線長も長く、かつ道路条件から住宅地内をカバーするルートではないことから、通勤通学時間帯の運行は行わない。
曙	新規	平日のみ	7時台～17時台	・朝は通勤の利用を想定している。
錦	既存	平日・土休日	平日は7時台～20時台 土休日は9時台～20時台	・現行の運行曜日は平日・土休日で、運行時間は7時台～19時台である。

※原則として、運行頻度は1時間に1便（1往復、1周）程度を想定しているが、基本的には1ルート1台で運行できる便数を確保するものとする。ただし、需要の大きさや利用状況等によっては、特定の時間帯に増便・減便をするなどの対応を行うこともある。

## 6. 運行継続基準について

運行再編後に PDCA サイクルに従って、継続的に改善を図っていくが、その際に継続または廃止を判断する基準として運行継続基準を設定する。

### 6.1 運行継続基準について

#### (1) 運行継続基準の導入

- ・ 今回の再編では、運行継続基準を定めて、PDCA サイクルによる、継続的な運行の見直しを検討していく。
- ・ 他市においても、コミュニティバスの運行を継続するか否かの基準を定めて、その基準を満たさない場合は廃止も含めた見直しを行う事例がある。

#### (2) 運行継続基準として設定する評価項目

- ・ 今回の再編では、「収支率」を運行継続基準として設定する。
- ・ 他市においても主に、「収支率」が多く使われている。
- ・ 収支率以外にも「輸送人員」や「満足度」などの評価項目も想定できるが、「輸送人員」は路線の走行距離と関連するので、輸送人員が多くても不効率な長距離路線である場合の適正な評価が難しい。
- ・ また「満足度」については、事業採算面の観点からは適正な評価項目とはならない。（運行本数や運賃が高いサービスレベルのため満足度が高くても、著しく不採算な路線である可能性有り）
- ・ 以上のことから、立川市においても「収支率」を評価基準として設定する。

$$\text{収支率} = \text{運賃等収入}^{\ast 1} \div \text{運行経費}^{\ast 2} \times 100$$

※1：広告収入も含む

※2：車両の償却費や土地借り上げ料は含まない。（車両費の支払終了前後で収支率が大きく変動するため。また土地代もルートによっては不要となる。このように時間軸やルート等の都合に関係なく一貫して適切な評価を行うために対象外とする。）

- ・ 今回の再編においては、収支率が 30%を上回る場合は運行を継続するものとする。

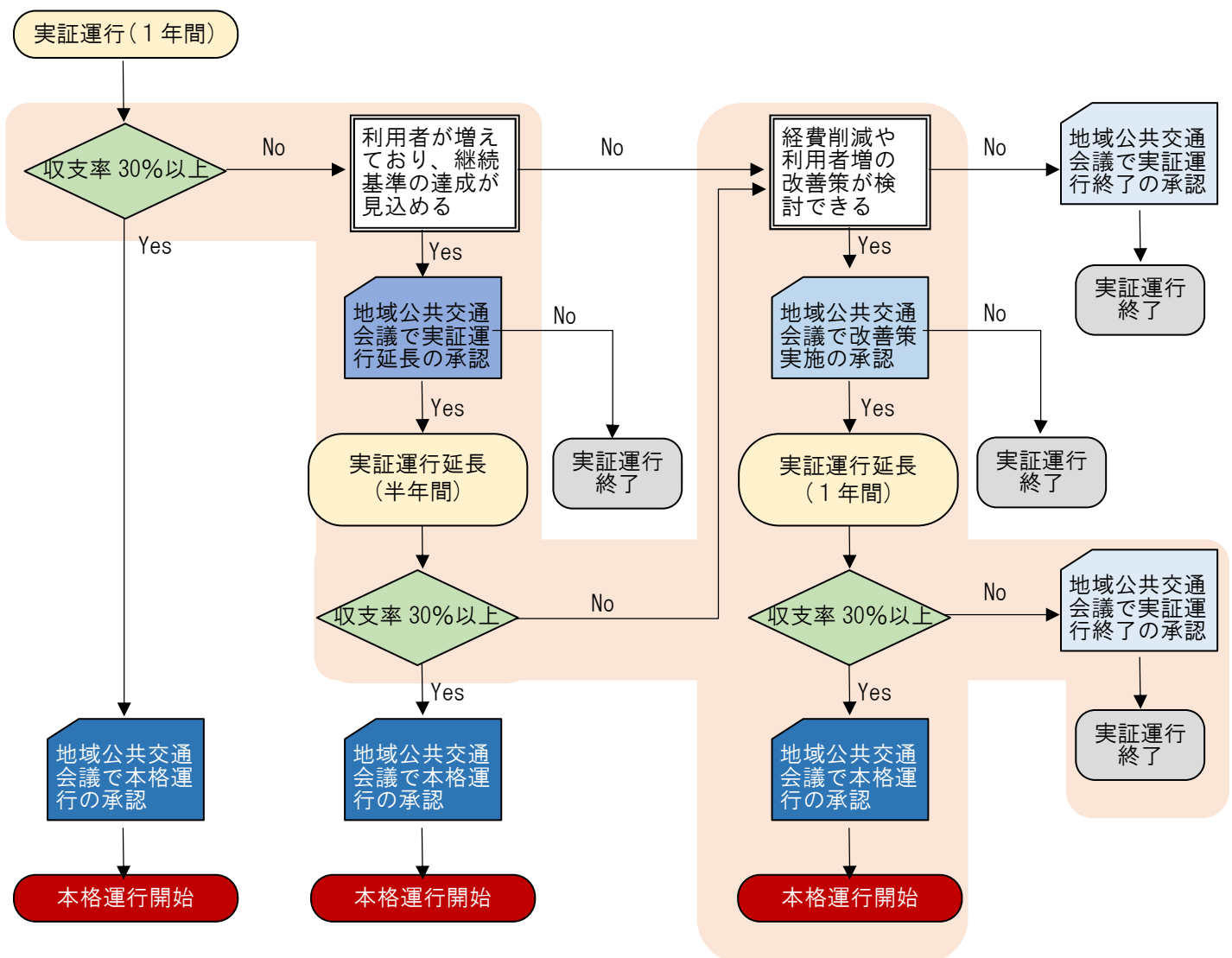
##### ■ 収支率 30%に設定する根拠

- ・ 平成 19 年度までは全ルートが 30%以上であった。
  - ・ 平成 25 年度には全体で 30%を下回るようになった。
- ⇒ 前回の再編（H24.7）前の水準を目指す数値として、ルートごとに収支率 30%を最低目標ラインとして設定する。
- ⇒ 地域公共交通の事業継続性を確保し、持続可能な交通環境を構築するため、5年後には PDCA サイクルによって 40%まで改善する。

## 6.2 PDCA サイクルの進め方について

### (1) 実証運行から本格運行への流れ

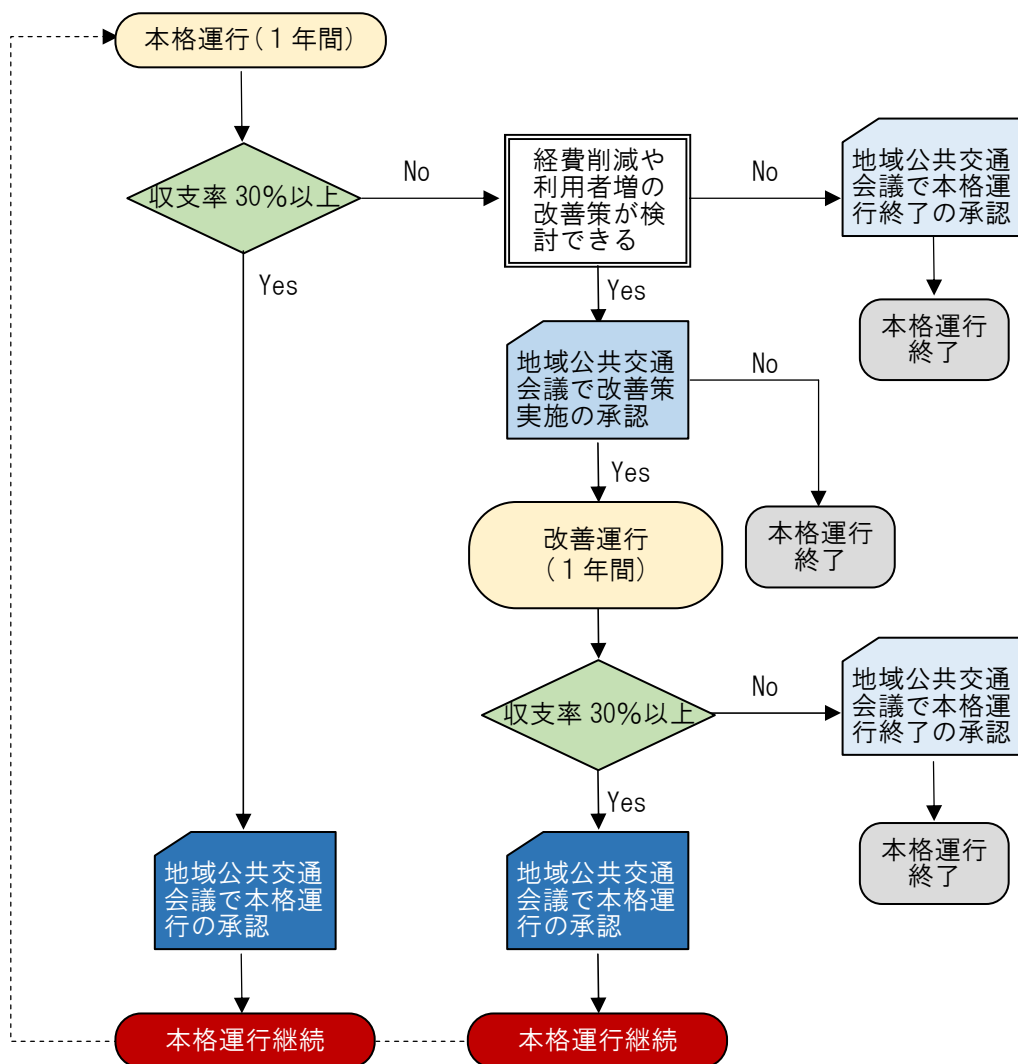
- ・ ルート再編にあたっては、実証運行を行いながら各ルートの「収支率」を継続基準として、本格運行に移行することとする。
- ・ 運行継続基準としての収支率は、30%とする。



※PDCA サイクルとは、計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に生かすプロセス。

## (2) 本格運行後の流れ

- ・ 本格運行後についても、毎年各ルートの「収支率」を継続基準として、本格運行路線を継続するかを判断する。
- ・ 以下のようにPDCAサイクルによって改善を図っても、最長で2年連続で継続基準を満たさないルートについては、廃止することとする。
- ・ 第4次長期総合計画の基本計画において収支率の目標値を40%としているため、今後5年間の間に収支率が40%となることを目標として取り組むこととする。





立川市コミュニティバス（くるりんバス）再編計画  
平成 28(2016)年 3 月発行

発行 立川市  
〒190-8666  
東京都立川市泉町 1156 番地の 9  
電話 042-523-2111(代表)  
編集 まちづくり部交通対策課







