
小金井市コミュニティバス「CoCo バス」
再編計画(案)

令和〇年〇月

小金井市

最終的に市長のメッセージを挿入

目 次

1 CoCo バス再編事業について	1
1.1 CoCo バスについて.....	1
1.2 路線バスの状況	4
1.3 再編事業の流れ	5
1.4 再編基本方針	6
2 ルートの再編	8
2.1 再編運行基準	8
2.2 ルート検討の条件整理.....	9
2.3 各路線の検討	14
2.4 再編後のルート案.....	28
3 運賃及び割引制度	29
3.1 運賃割引制度に関する検討内容.....	29
3.2 運賃・割引制度	31
4 ガイドラインの策定とその概要	33
4.1 策定の経緯と目的	33
4.2 CoCo バスの運行方針	35
4.3 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行.....	37
4.4 地域提案による新規導入・運行変更検討	39
4.5 基準指標に関する今後の検討予定	41
5 資料	42
5.1 地域公共交通会議設置要綱.....	42
5.2 地域公共交通会議委員名簿.....	43
5.3 会議の開催概要.....	45

1 CoCo バス再編事業について

1.1 CoCo バスについて

1.1.1 これまでの CoCo バスの運行

CoCo バスは平成 15 年に以下の基本方針のもと運行を開始しました。
愛称の「CoCo バス」は公募意見から選定して決定しています。

■基本方針(運行を開始した平成 15 年時点)

- 市民ニーズに対応した全ての人の移動機会の向上
- 小金井の街づくりに資する交通システムの実現
- 経済性、採算性の確保と継続的なサービスの提供
- 交通弱者(高齢者・障がい者・幼児と保護者)の外出機会の提供

■愛称の「CoCo バス」の由来

- 公募意見の中から選定。



小金井市の「Co」コミュニティバスの「Co」から CoCoろの通うバス

平成 15 年に北東部循環から運行を開始し、平成 21 年の武蔵小金井駅南口乗入れから 10 年以上、大きなルート変更はありません。平成 15 年の運行開始以来、運賃は一律 100 円に据え置いています。

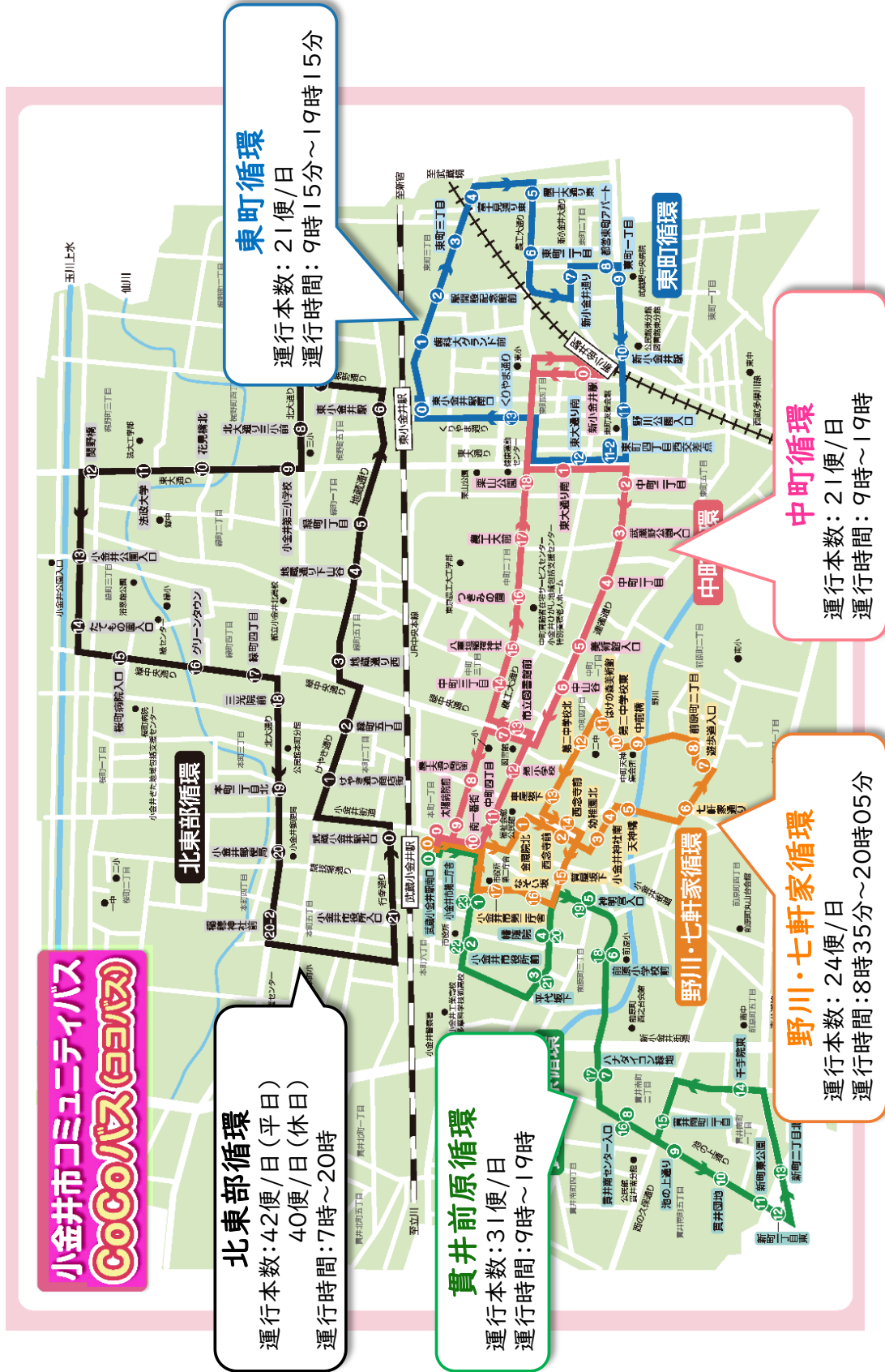
平成 15 年	北東部循環 運行開始
平成 16 年	北東部循環 運行時間拡大
平成 17 年	貫井前原循環、東町循環、中町循環 運行開始
平成 18 年	北東部循環 平日朝の増便
平成 20 年	野川・七軒家循環 運行開始
平成 21 年	貫井前原循環、中町循環、野川・七軒家循環 武蔵小金井駅南口乗入れ
平成 23 年	東町循環 運行時間拡大の試行
平成 28 年	野川・七軒家循環 運行時間拡大
平成 30 年	小金井市コミュニティバス再編事業 着手
平成 31 年	東町循環 運行ダイヤ改正
令和3年	北東部循環、貫井前原循環、東町循環、中町循環 交通系 IC カードに対応

1.1.2 現在の CoCo バスの運行

CoCo バスは、市の補助金事業として、京王バス㈱及び、つくば観光交通㈱が運営・運行しています。現在の各路線で運行に使用している車両の概要は以下の通りです。

車両	CoCo バス	CoCo バス・ミニ
運行路線	北東部循環 貫井前原循環 東町循環 中町循環	野川・七軒家循環
車両	ポンチョ(日野自動車㈱)	ハイエース コミューター(トヨタ自動車㈱)
使用燃料	軽油	ガソリン
車両寸法	全長 6,990mm 全幅 2,080mm	全長 5,380mm 全幅 1,880mm
乗車定員	36 人乗り (座席 11, 立席 24, 乗務員席 1)	13 人乗り (座席 12, 乗務員席 1)※立席不可 ※令和 4 年 1 月に 11 人乗り(座席 10, 乗務員席 1)から上記に変更
運行事業者	京王バス株式会社	つくば観光交通株式会社
写真		

各路線の現在のルート、運行状況はそれぞれ以下の通りです。



1.2 路線バスの状況

1.2.1 各種影響による減便

市内を運行する路線バスでは、CoCo バス等のコミュニティバスとの競合や、新型コロナウイルス感染症の影響などにより減便している路線があります。

路線名称	改正前	改正後
京王バス [境 81] 武蔵小金井駅南口～新小金井駅～ 武蔵境駅南口	運行本数 : 18 便/日 時間帯 : 06:25 - 20:36 ※平成 30 年 3 月時点	運行本数 : 3 便/日 時間帯 : 06:25 - 08:06 ※令和 3 年 8 月時点
京王バス [武 41] 武蔵小金井駅北口～小平団地	運行本数 : 119 便/日 ※平成 30 年 3 月時点	運行本数 : 90 便/日 ※令和 3 年 8 月時点
京王バス [武 51] 西之久保循環 ※貫井前原循環と競合	運行本数 : 97 便/日 ※平成 17 年時点	運行本数 : 33 便/日 ※令和 3 年 8 月時点
関東バス [鷹 33] 武蔵小金井駅北口～小金井公園 前～三鷹駅北口 ※北東部循環と競合	運行本数 : 58 便/日 (往路) 運行本数 : 60 便/日 (復路) ※平成 16 年 7 月時点	運行本数 : 8 便/日 (往路) 運行本数 : 8 便/日 (復路) ※令和 3 年 8 月時点
銀河鉄道 [小平国分寺線] 小平駅南口～国分寺駅入口	日中 15 分間隔で運行 ※平成 30 年 10 月時点	日中 20 分 間隔で運行 ※令和 3 年 8 月時点

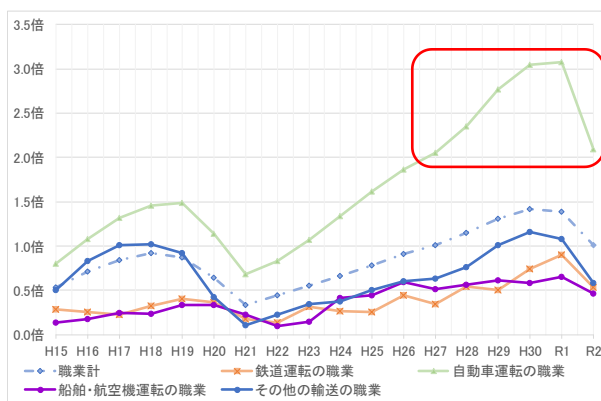
※表中の年月は各路線のダイヤ改正前後の時点であり、ダイヤ改正日を示すものではありません

1.2.2 運転手不足

近年の自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業の平均や、他の運転業と比較しても高水準で推移しています。特に平成 27 年度以降は 2 倍以上で推移し、ドライバーのなり手が不足している現状を示しています。

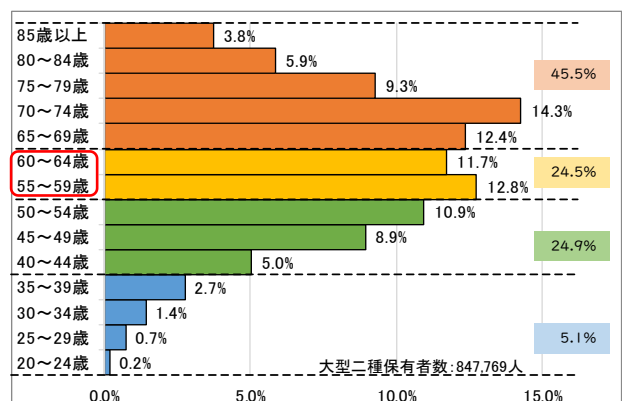
乗車定員 30 人以上のバスを運転するためには、大型二種運転免許が必要ですが、その保有者の 4 割以上は現在 65 歳以上の高齢者です。また、数年後には全体の 2 割を占める現在 60 歳前後のドライバーの引退が予測されますが、30 代以下の占める割合は 1 割未満となっています。

以上より、今後はより一層ドライバー不足が深刻になると見込まれ、今後バスの路線を維持するためにはドライバーの確保が重要な課題となります。



職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

出典:厚生労働省「職業安定業務統計」より作成



年齢階層別の大型二種免許保有者数の割合

出典:警察庁「運転免許統計」(令和2年版)より作成

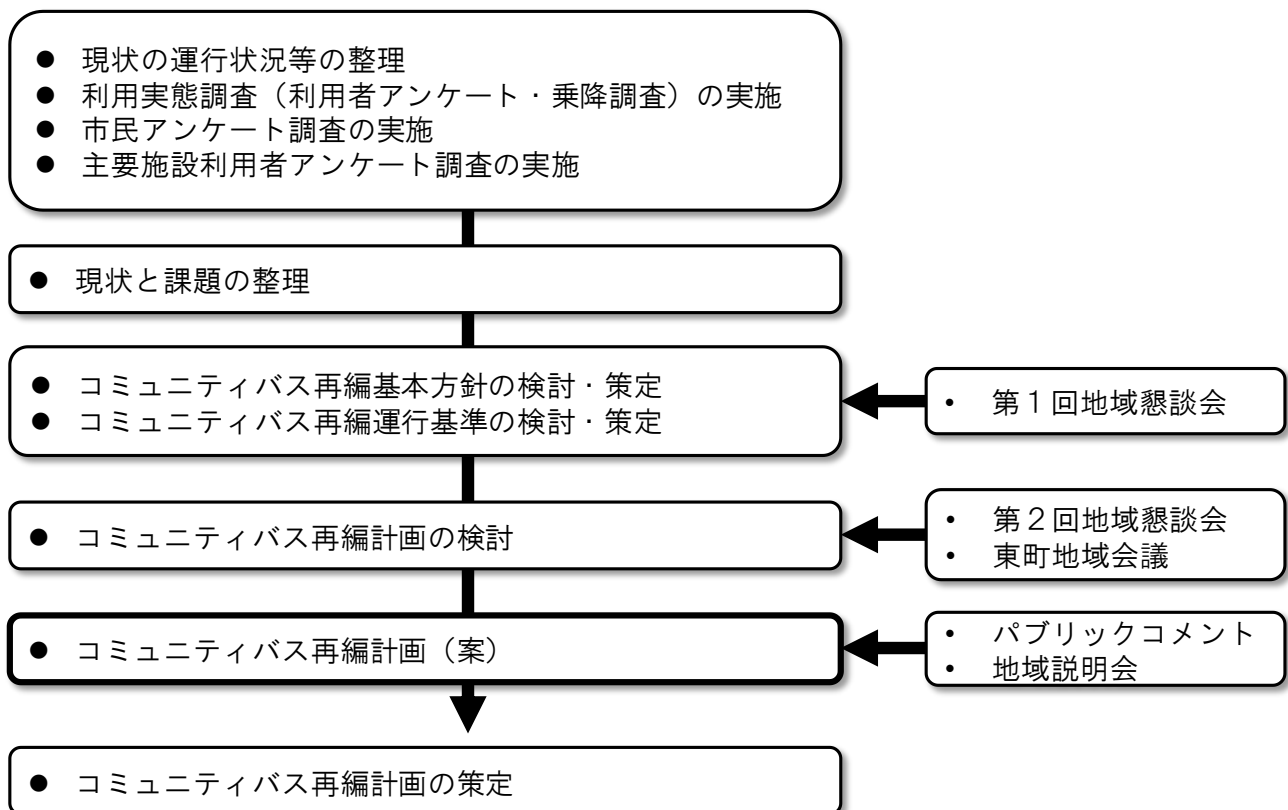
1.3 再編事業の流れ

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、運行開始から令和4年度末で 20 年を迎えます。この間、JR 中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等の市内の開発が行われ、交通状況が変わってきているとともに、市民ニーズも変化してきています。また、路線バスの運行状況や運転手等の不足など交通を取り巻く状況の変化や、新庁舎等の建設計画を踏まえ、CoCo バスの再編を検討することとなりました。

再編にあたっては、CoCo バス、路線バス等の運行状況を整理するとともに、各種アンケートを実施して、市民、利用者のニーズを把握し、現状と課題について整理を行いました。その中で、2020 年以降の新型コロナウイルス感染拡大による人々の移動の変化や公共交通の利用者数の大幅な減少も考慮して検討しています。

その後、コミュニティバスの再編基本方針、再編運行基準について、公募市民、運行事業者、有識者等により構成される地域公共交通会議において議論を重ねるとともに、第1回地域懇談会において市内各地域からの意見を収集、反映して策定しました。

そして、策定した再編基本方針及び再編運行基準を踏まえ、ルート再編を含む再編計画(案)について、地域公共交通会議で議論を重ねるとともに、第2回地域懇談会、東町地域会議において市内各地域からの意見を収集、反映し作成しました。



1.4 再編基本方針

CoCo バスの再編検討にあたって、アンケート調査等の結果を踏まえ、小金井市の公共交通に関する課題を整理し、再編基本方針を策定しました。

1) 公共交通に関する課題

	統計資料等に基づく現状	利用状況・意見等	公共交通に関する課題	基本方針
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化率は 20.3% (2015 年) と、東京都全体 (22.2%) より低い、2045 年には 29.0% に達する見込み。 ○人口は増加傾向にあり、20~34 歳の若年層における転入者数が 4,000 人以上 (2014 年) と、他の年代と比べて多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○年齢別のバスの利用状況は、路線バス・CoCo バスの利用率が 60 歳代までは 5 割程度だが、70・80 歳代では 7 割以上に増加する。 ○コミュニティバスの運行で主対象とすべき方として、子供連れや高齢者等に配慮すべきとの意見がある。 ○年齢別の「バスを利用しない理由」では、「他の移動手段がある」は 60 歳代以下では 70% 前後あるが、70 歳代以上になると 10% 程度低下する。 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通弱者に配慮した移動手段の確保 ○今後増加する高齢者や、妊産婦や子ども連れ、障がい者が安心して利用できる移動手段の確保が必要。 	公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
交通基盤・サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○道路網は幹線道路によって骨格を形成する方針となっているが、都市計画道路が未整備なこともあって密度が低い地区もある。 ○JR 中央本線の南北間を結ぶ道路などが今後整備予定。 ○路線バスの運行本数は片道 100 本/日以上から 20 本以下まで、系統によって格差がある。 ○東町 1 丁目・5 丁目の一部など、路線バス・CoCo バスのいずれのバス停からも離れた地域が存在する。 ○北東部循環や貫井前原循環などが路線バスと重複し、運賃格差 (路線バス 180 円～、CoCo バス 100 円) を含む競合状態。 ○バス・タクシーなどの自動車運転業はドライバーのなり手が不足しており、また 40 歳以下のドライバー率が年々減少しているなど、運転手の確保が問題となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○バス非利用者は自宅から駅までの距離が近い、あるいはバス利用者比べて、自宅からバス停までの距離が長い。 ○どの年齢層でも、自宅からバス停までの距離が 300m 以内からの利用が 70% 以上を占めている。 ○路線バスのサービスが充実している貫井北町や桜町では路線バスの利用が多い一方で、路線バスサービスが低い中町や緑町では、バス非利用者とコミュニティバスの利用割合がともに高い。 ○路線バスの減便により不便になったという意見が見られる。 ○CoCo バスの利用状況を見ると、平日では野川・七軒家循環、中町循環、東町循環で高齢者の利用割合が高いが、休日は減少する。 ○北東部循環では平日における通勤目的での利用が多い。 ○路線バスは通勤目的での利用が多いが、CoCo バスは買い物目的が多く、また、路線バスと比べて通院目的も多い。 ○CoCo バス利用者は 60 歳代未満でも買い物目的が 3 割程度と高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通不便地域への対応 ○鉄道駅やバス停から離れた地域やバスの運行本数が少ない地域における移動手段の提供が必要。 ■路線バスと CoCo バスの競合回避・相互補完 ○路線バスと CoCo バスとで重複しているサービス等を整理し、効率的な運行が必要。 ■バス・タクシー業界における運転手不足及び高齢化の深刻化 (交通サービスの担い手の不足) ○減便や廃止等、路線バスの今後の動向を踏まえた対策が必要。 	
市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ○市内を発生するトリップは、私事目的が約 5 割を占め、特に高齢者は私事目的が 9 割弱を占める。 ○市外移動が多い通勤目的は鉄道利用が 7 割強を占める一方、私事目的は自転車・徒歩を利用した移動が 55% を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス・CoCo バスともに駅への移動が多いが、CoCo バスでは商業施設や市役所への移動も見られる。 ○バスが運行してほしい目的地も駅が多いが、公園、商業施設、公共施設への意向も挙がっている。 ○新庁舎・(仮称) 新福祉社会館へのバス乗り入れは、バス利用状況に関わらず 8 割以上が希望している。 	<ul style="list-style-type: none"> ■日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要 ○病院や公共施設、商業施設、公園等の憩いの場など、日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要。 ○新庁舎・(仮称) 新福祉社会館や JR 中央本線南北間についても、ニーズを踏まえたアクセス手段の提供が必要。 	日常生活に即した運行サービスの提供
人口・施設分布	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停から離れた地域が存在する東町 1 丁目・5 丁目などでも一定の人口集積が見られる。 ○東町 1 丁目・5 丁目の一部などは、高齢化率が 30% 以上の地域も見られる。 ○東町 1 丁目・5 丁目や桜町、貫井南町 3~5 丁目、前原町 2 丁目などでは、バス停圏域外でも高齢者人口密度が高い。 ○主要な公共施設はバスの沿線に立地しているが、移転予定の新庁舎・(仮称) 新福祉社会館にアクセスするバス路線はない。 ○主要な医療施設は、小金井病院、桜町病院など、バス停から 300m 程度離れて立地している箇所もある。 ○高校や大学は、概ねバスの沿線に立地している。 ○商業施設は武蔵小金井・東小金井駅周辺のほか、鉄道駅から離れた地域にも点在している。 ○小金井公園・武蔵野公園・野川公園など主要な観光施設は、鉄道駅から離れて立地している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○CoCo バスの満足度については、不満が半数以上ある。ただし、本町の居住者や市外からの利用者、北東部循環の利用者の満足度は他と比較して高い。 ○不満事項は「最終バスの時間が早い」「運行本数が少ない」「始発時間が遅い」が多く、貫井前原循環の利用者は「始発時間が遅い」、北東部循環の利用者は「時間が不正確」に対する不満が他と比較して高い。 ○IC カード導入に対する要望が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■CoCo バス運行に関する指針・基準等が必要 ○CoCo バスのサービス水準 (運行時間帯や運行本数等) や車両に関する指針や基準等が必要。 	持続可能な運行形態・サービスの提供
CoCo バスに関する状況	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバス (CoCo バス) では、路線ごとのサービス水準 (朝夕の運行の有無、運行頻度等) が統一されていない。 ○利用者数は概ね横ばいであるが、運行経費の増大により H30 年度 (2018) 以降は補助額が増加する見込み。 	<ul style="list-style-type: none"> ○CoCo バスに対する費用負担の考え方として「現行通り、市が補助金を負担して維持」以外にも、「料金を見直して市の負担を減らす」「自治会等による運営や費用負担」といった意見も存在する。 ○補助金の割合を「約 3 割 (現状と同じ)」とする意見が多いが、路線バス利用者およびバス非利用者では「0 割 (すべてバス利用者の運賃で支払われるべき)」という意見も一定数存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ■市民・バス事業者・市の 3 者が過度な負担なく公共交通を支える必要 ○補助金負担のあり方やバス事業者の運転手不足への配慮について検討が必要。 	

2) 再編基本方針

1. 公共交通が不便な地域における交通弱者[※]への対応

- CoCo バスは、路線バスが通っていない、または通っているが運行本数が1日数本程度など、公共交通が不便な地域を対象地域とすることを基本とする。
- ルートやバス停の位置・間隔、運行時間や運行本数等のサービス検討に当たっては、交通弱者の移動ニーズに配慮する。
- 路線バスが通っていない地域などでは、幅員が狭いことでバスの通行が困難な道路もあると想定されるため、道路の整備状況を踏まえたルートの設定を行う。

2. 路線バスを補完するサービスの提供

- 地域公共交通ネットワークの形成に当たっては路線バスを基本とし、路線バスとの競合回避を踏まえた上で、CoCo バスのルートやバス停の位置・間隔、運賃、運行時間、運行本数等のサービスについて検討する。
- 市内全域を路線バスとCoCo バスの両者が一体となってカバーする地域公共交通ネットワークを形成する。

3. 日常生活に即した運行サービスの提供

- 市民や利用者からニーズが高い施設を結ぶルートについて、効率性の観点も踏まえながら設定する。
- 効率性の観点も踏まえると、一つのルートで結ぶ施設には限界があるため、他の施設にもできるだけ負担なく移動できるよう、CoCo バス路線間での乗り継ぎに伴う移動距離、運賃、ダイヤ接続、待ち空間等の観点から、利便性向上を図る。
- 現在はバス路線が運行していない新庁舎等の計画を踏まえたルート設定を行う。^{※2}

4. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により3者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるための仕組みを構築する。
- 現有車両でサービスを提供することを基本とし、財政負担が現状水準を大幅に上回ることがないよう、効率的・効果的な運行を行う。
- 運賃については、受益者負担や財政支援、地域間における公平性の観点から、水準や体系について検討する。
- 市民をはじめとしたより多くの方に利用してもらうため、PR、意識啓発等の利用促進を図る。

※1：「交通弱者」：高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など（一時的にケガをしている人なども含む）、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される人々。

※2：新庁舎等へのアクセスについては、基本方針の策定後の再編ルート検討結果を受け、CoCo バスとは別にシャトルバスの運行の検討を実施しています。

2 ルートの再編

再編基本方針及び再編運行基準を踏まえて実施したルート検討の条件整理の内容について説明します。

2.1 再編運行基準

持続可能なコミュニティバスの運行のため、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限、再編基本方針を踏まえた運行時間帯、運行間隔及び運賃等のサービス水準を検討しました。

下記の基準を踏まえた上で、市内における高齢化の状況や土地の高低差を考慮し運行ルート等を設定しました。

項目	指標	指標の考え方	基本方針との対応	原則とする運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要な道路幅員	—	車両制限令に基づき設定※1
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	法令等での基準により設定※1
運行サービス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	① ④	概ね 200～300m間隔※1
	運行間隔(頻度)	1 時間あたりの運行本数	④	1 時間 2 便(30 分に 1 便)を最低限確保
	運賃	1 回乗車あたりの運賃	① ② ④	路線バスの初乗り運賃と同等
運行継続基準	運行にかかる	・運行経費に対する運賃等の収入の割合 ・1 便当たりの利用者数	④	(再編後の実績を踏まえて設定)
	収支状況			
	利用者数			

※1：警察や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等についても考慮する。

2.2 ルート検討の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件を以下のとおり整理しました。

2.2.1 基本条件

1) 使用する車両

- ポンチョ 6 台(+予備車両 1 台)
- ハイエース 1 台(+予備車両 1 台)

※予備車両は、通常時は使用不可(車検や故障時等のみ使用)

2) 通行する道路

- 一方通行、スクールゾーン等の交通規制を考慮した上で、原則として車両制限令に定められているコミュニティバスの運行に必要な最低限の幅員を満たす道路とします。

3) 起終点の確保

- 運転士の休息・交替時間及び運行時間を調整するため、バスが待機可能な起終点を各路線に確保します。

4) 路線延長

- 運行の安全性と運転士の休息等を考慮して実際に運行可能な距離に設定します。
- 基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、所要時間等、路線の効率性を考慮します。
- 検討における目安として、運行事業者へのヒアリング結果を基に、運転士の休息等を考慮したルート一周の望ましい長さについて、以下のように整理します。

表 走行可能距離の目安

		2便/時間	3便/時間
車両台数	1台	4.5km 程度	3.0km 程度
	2台	9.0km 程度	6.0km 程度

5) 運行時間帯

- 再編運行基準に基づき、9 時台～19 時台の運行を最低限確保します。

6) 運行間隔

- 再編運行基準に基づき、1 時間当たり 2 便(30 分に1便)を最低限確保します。

7) その他

- 再編運行基準を踏まえた上で、再編基本方針との整合性を図りながら、市内における地域別の高齢化の状況や土地の高低差についても考慮します。

2.2.2 運行対象地域

再編基本方針の①「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」及び②「路線バスを補完するサービスの提供」に基づき、路線バスとの競合を回避し、**公共交通不便地域を対象地域**とすることを基本とします。

また、市内の公共交通不便地域の立地状況を踏まえ、運行の対象とする路線と地域を概ね以下のとおりに区分しました。

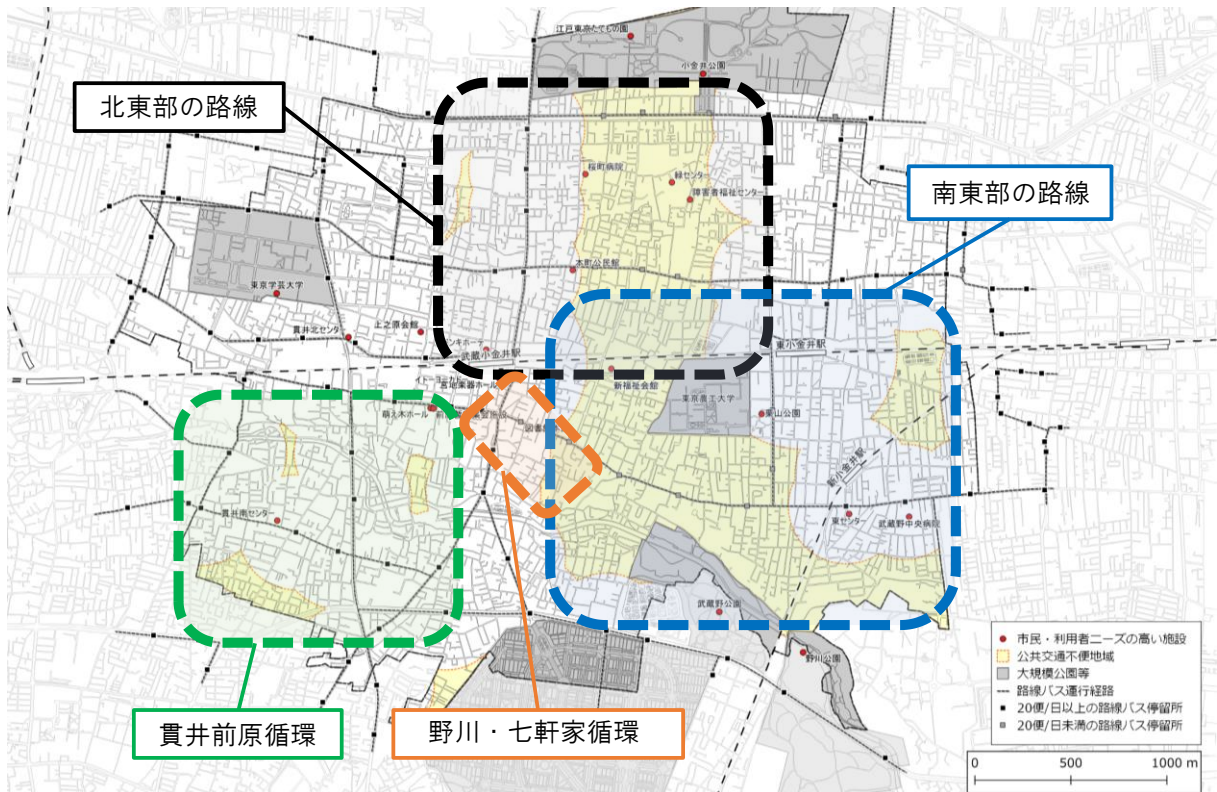


図 各路線の運行対象地域

2.2.3 市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス

再編基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、効率性の観点を踏まえながら、市民や利用者のニーズが高い施設へのアクセスを考慮します。

1) 交通結節点

路線の設定に当たり特に考慮すべき「鉄道駅への結節」については、下表のとおり整理しました。

		結節する鉄道駅	設定の理由
北東部循環		武蔵小金井駅 東小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅、東小金井駅ともに多くの利用がみられる。特に交通不便地域からの利用が多い。 ・武蔵小金井駅、東小金井駅への運行ニーズも高い。
貫井前原循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
野川・七軒家循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
南東部	中町周辺	武蔵小金井駅	・武蔵小金井駅及び周辺への結節が求められている。
	東町周辺	東小金井駅	・武蔵小金井駅への結節要望があるが、実際の利用がみられる最寄りの東小金井駅へ最低限結節する必要がある。

2) 公共施設

市民や利用者のニーズが高い公共施設として、以下の施設を抽出しました。

- 新庁舎・(仮称)新福社会館
- 公民館本館及び各センター(貫井南・東・緑・貫井北)
- 図書館本館

上記のうち、新庁舎・(仮称)新福社会館への直接のアクセスは、CoCo バスとは別途検討する新庁舎等シャトルバスにより対応することとし、各地域からのアクセス方法を下表のとおり整理しています。

なお、新庁舎等シャトルバスは新庁舎・(仮称)新福社会館のほか、武蔵小金井駅・東小金井駅のみでの乗降を想定しています。

3) 医療施設

市民や利用者のニーズが高い医療施設として、以下の施設を抽出しました。

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院

4) その他施設

アンケート調査・地域懇談会等の結果を踏まえ、上記の施設以外に市民・利用者ニーズの高い施設を以下のとおり整理しました。

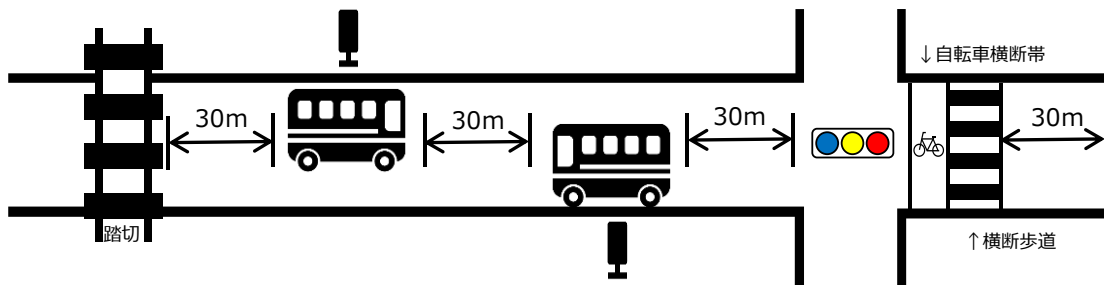
- | | | |
|-------------|------------|---------------|
| ● 小金井公園 | ● 東京学芸大学 | ● 障害者福祉センター |
| ● 江戸東京たてもの園 | ● 萌え木ホール | ● イトーヨーカ堂 |
| ● 武蔵野公園 | ● 前原暫定集会施設 | ● ドンキホーテ |
| ● 野川公園 | ● 上之原会館 | ● 小金井 宮地楽器ホール |
| ● 栗山公園 | | |

2.2.4 バス停留所の設置条件

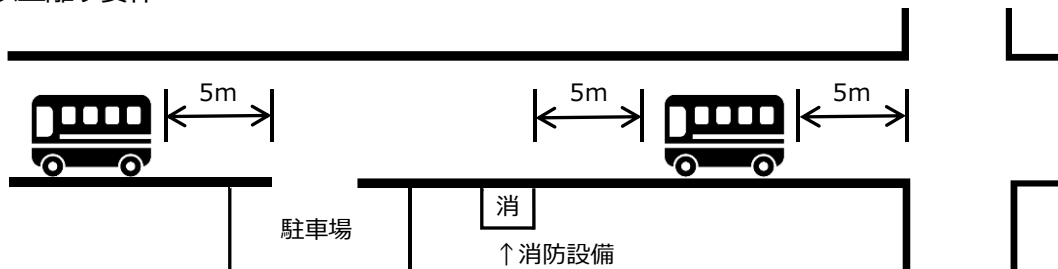
バス停留所(停留所標識)設置に当たっては、以下の基準を原則としつつ、交通量や安全性等の実態を踏まえ、交通管理者(警察)・道路管理者・土地所有者・周辺住民等との協議により許可を得る必要があります。

- 原則として、道路標識、交通信号機、交差点、横断歩道、踏切、対面のバス停車位置の前後から停車するバス車両の前後までを 30m以上離します。消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入口の前後から 5m以上離します。また、急な曲がり角等の交通上支障となる場所は避けます。
- バス停留所標識は、原則として、道路方向に並行して設置します。
- 複数の路線バスが運行する同じ場所のバス停留所については、可能な限り標識を統合します。

①30m以上離す要件



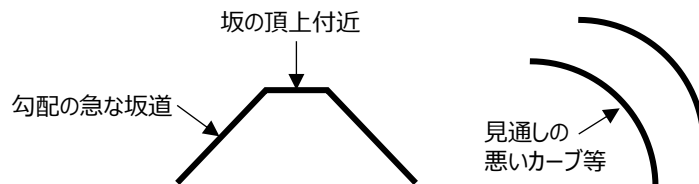
②5m以上離す要件



③その他の要件

バス停留所は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。

バスが停留所に停車した際、追い越し車両による交通事故の可能性を考慮し、次のような場所には、設置できません。



2.3 各路線の検討

2.3.1 北東部循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	東西 2 ルート化での運行。	●東西 2 ルートの運行とした場合、東ルート沿線から武蔵小金井駅に直接アクセスできないこと、西ルートが小金井街道の路線バスと競合することなどから、現行ルートに比べて有用性が低下すると判断し、2 ルート化は行わないこととします。
	逆回りでの運行。	●上水桜通りが西向きの一方通行であり、現行ルートでの逆回りの運行ができないため、現行と同様の片周りとしています。
	『稲穂神社前』～『小金井市役所入口』の区間において、一部道路の幅員が狭く、走行時の振動・騒音等が課題。	●利用者が一定数いる『小金井郵便局』、『稲穂神社前』バス停が廃止になることや、武蔵小金井駅での折り返しが必要となり、循環ルートとして成立しないことから、現在のルートを維持します。
	新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセスに向けた運行の効率化について。	●新庁舎等へアクセスし、運行頻度を維持するため、東西の駅周辺のバス停を経由しないルートを検討しましたが、新庁舎シャトルバスを運行する方針及び地域懇談会でのご意見を踏まえ、現在のルートを維持します。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便での運行を維持。	●再編運行基準は1時間当たり2便ですが、利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、1時間当たり3便の運行を維持します。
	現在、平日の朝方は1時間当たり4便を運行しているが、再編後も維持。	●利用者数の状況から、再編後も現行と同様に、平日の朝は1時間当たり4便の運行を維持します。
バス停について	『桜町病院入口』バス停から桜町病院までが遠い。	●桜町病院周辺の道路は幅員が狭く、現行よりルートを近づけることは難しい状況です。 ●『桜町病院入口』バス停から、桜町病院までの案内の充実を検討します。
	バス停間隔が広い、『緑町一丁目』～『東小金井駅』区間への、バス停の設置。	●周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。
	『小金井公園入口』バス停について、安全面から位置を調整。	●引き続き課題とします。
その他	『関野橋』～『小金井公園入口』の区間にて、市外から小金井公園への来訪者等が多く車内が混雑し地域住民が乗れないことがある。一方で、小金井公園へのアクセスも多い。	●道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

2) 北東部循環ルート案

現行の北東部循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅北口
- 運行時間帯: 7時～20時
- 所要時間 : 40分/周
- 運行頻度 : 3便/時間(20分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台
- 備考 : 平日の7時台、8時台は車両3台を使用して4便/時間(15分間隔)で運行

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

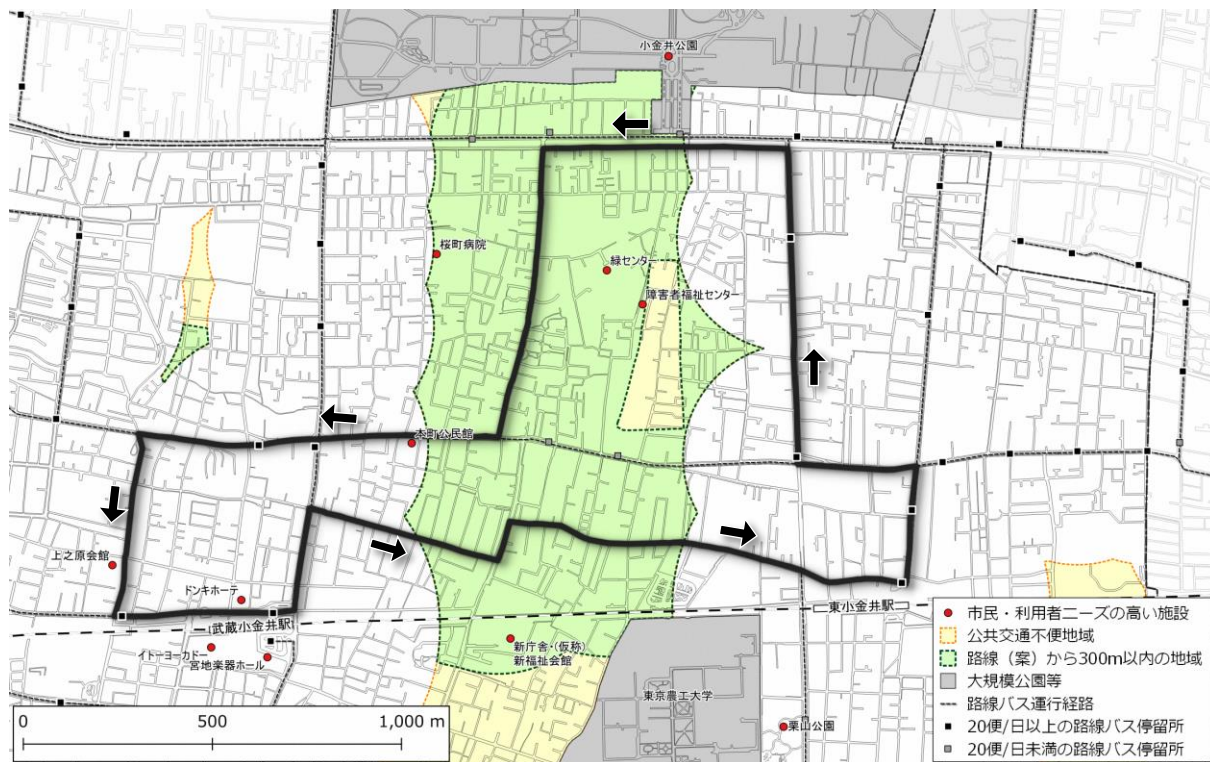


図 北東部循環ルート案

2.3.2 貫井前原循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間において、道路幅員が狭く、すれ違いが困難。また、徐行運行やすれ違い時の待機等により遅延が発生しやすい傾向がある。	<ul style="list-style-type: none"> ●武51系統はコミュニティバスとの競合により路線の存続が厳しい状況にあります。武51系統が縮小・廃線となった場合、沿線の一部が公共交通不便地域となると見込まれることから、役割分担により、競合を緩和する必要があります。 ●『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時に安全上の課題があり、誘導員の配置、運転手相互の無線連絡で安全性に配慮し運行をしています。また、すれ違いにより遅延の要因にもなっており、安全上は上下方向のいずれか一方のみの運行が望ましい状況です。 ●くらぼね坂(東京経済大学の東側の道)の一方通行規制(上り方向)を踏まえると、ルートを成立させるためには、前原小学校周辺は下り方向のみの運行とする必要があります。
	貫井南町・前原町からは武蔵小金井駅に行くには坂を上らないといけず、上り方向のバスがなくなると高齢者含めて大変である。	
	今のルートのままが良いのではないか。	
路線バスとの競合	貫井南町において、京王バスの武51系統と競合している。	<ul style="list-style-type: none"> ●前原4丁目を運行するルートとした場合、1周に要する時間の関係上、再編運行基準に定める運行間隔が確保できず、運行は難しい状況で、引き続き課題とします。
ルートについて	前原町4丁目を運行してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ●武51系統の運行範囲も併せてカバーするため、ルートの再編及びそれによる運行距離の延伸は必要な事項です。 ●運行距離が長くなることにより、1時間当たり3便の運行は難しい状況ですが、運行基準である1時間当たり2便以上の運行は確保し、約2.5便とします。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便の運行を維持してほしい。	
バス停について	『前原小学校前』～『ハナダイコン緑地』の区間においてバス停間隔が広く、バス停を設置してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ●周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。

2) 貫井前原循環ルート案

現在の貫井前原循環をベースとして、坂下地域でのすれ違いを回避し、西之久保通りを運行します。また、武51系統とは時間帯別に運行を分担します。

再編案は現状より路線が長くなるため、運行頻度は現在の 1 時間 3 便より低下しますが、再編運行基準である 1 時間 2 便の確保は可能です。可能な限り運行本数を確保するため、毎時同分ではない形でのダイヤ設定を想定しています。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯: 9時～19時
- 所要時間 : 45分/周
- 運行頻度 : 約 2.5 便/時間(25 分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

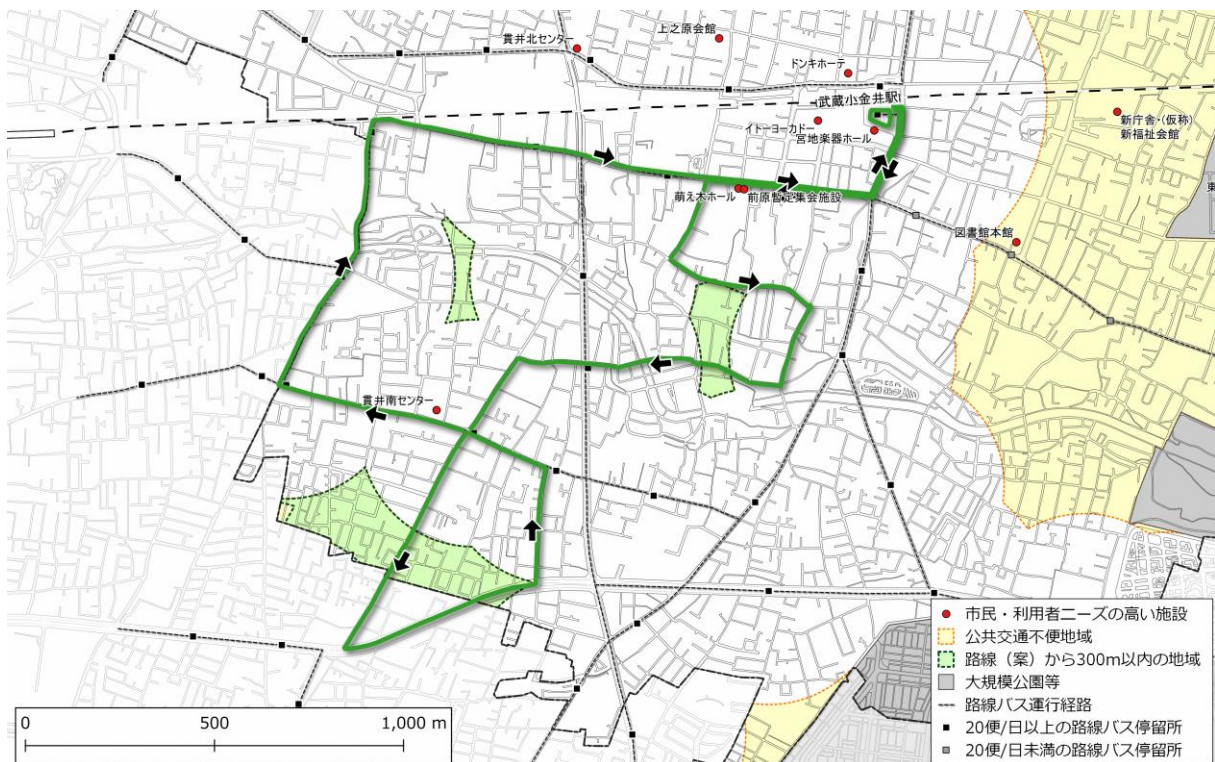

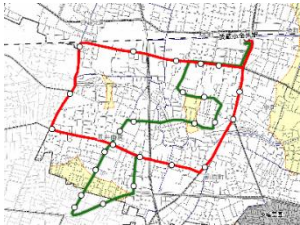
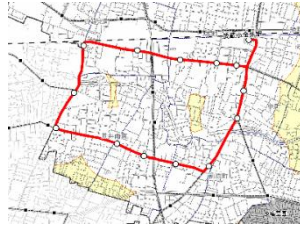





図 貫井前原循環ルート案

【参考】再編後の CoCo バス貫井前原循環と武 51 系統の関係

CoCo バスの再編後、貫井前原循環と武 51 系統は以下のような分担で運行を行うことを想定しています。

現在	路線名	朝	日中	夜
	貫井前原循環 (20 分間隔)	運行なし	9 時～19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 (約 30 分間隔)	6 時～21 時台で運行		
	各時間帯の 運行状況図	 武 51 のみ運行	 両方運行	 武 51 のみ運行

再編後(想定)	路線名	朝	日中	夜
	貫井前原循環 (25 分間隔)	運行なし	9 時～19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 (約 30 分間隔)	6 時～9 時台で運行	運行なし	18 時台～21 時台で運行
	各時間帯の 運行状況図	 武 51 のみ運行	 CoCo バスのみ運行	 武 51 のみ運行

※19 時前後の帰宅ラッシュ時間帯は特に利用者が多いため、乗り残しの発生を防ぐため両路線を運行する予定。

2.3.3 東町循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

なお、ルートの検討にあたり、東町地域会議を開催し、地域の方々による協議を重ねました。参考に会議の概要を P.22 に記載します。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	くりやま通りにおいて、歩行者及び自転車とも通行量が多く、安全面から、別のルートを実行してほしい。	●くりやま通りの安全性の確保のため、東小金井駅南口ではなく、北口に結節するルートとします。
	東町1丁目・5丁目を運行してほしい。	●西武線踏切部分の運行について、踏切西側にガードマンを配置し、CoCo バス通過時に対向車両を制止し、安全を確保する対応を実施することで、警察から問題ないとの見解を頂いています。
	東町1丁目を運行する場合、西武線の踏切周辺の運行において、警察から安全面の課題を指摘されている。	●これにより、東町1丁目を運行するルートへ変更します。 ●なお、5丁目については、道路の幅員の関係上、運行が難しい状況であり、いちご橋付近に乗車可能なバス停を設置することを検討しています。
	東町2丁目は高齢化が進んでおり、現在のルートを維持してほしい。	●他に運行可能なルートがないことから、東町2丁目については、公共交通不便地域をカバーするため、現在と同様のルートとします。
	『富士見通り東』～『東町一丁目』の区間において、道路幅員が狭く安全上の課題があること、また一部区間では走行時の振動・騒音等があり、ルートの変更もしくは車両を変更してほしい。	●騒音振動等の課題区間については、引き続き最徐行での運行を行うほか、沿線の安全対策を実施します。
	中町循環と統合し、東町から武蔵小金井駅へ運行してほしい。	●統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。 ●東町から武蔵小金井駅へは、引き続き『新小金井駅』から中町循環を利用することを想定しています。

2) 東町循環ルート案

現在の東町循環をベースとして、新たに東町1丁目を運行し、東小金井駅の北口に結節する路線です。

- 起終点 : 東小金井駅北口
- 運行時間帯: 9時15分～19時15分
- 所要時間 : 35分/周
- 運行間隔 : 約2便/時間(35分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

■東町循環の運行間隔について
 次のページに示す東町地域会議の結果、「1周の運行時間が再編運行基準である30分を越えることも想定されるが、運行間隔よりも運行範囲を優先する」としました。

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

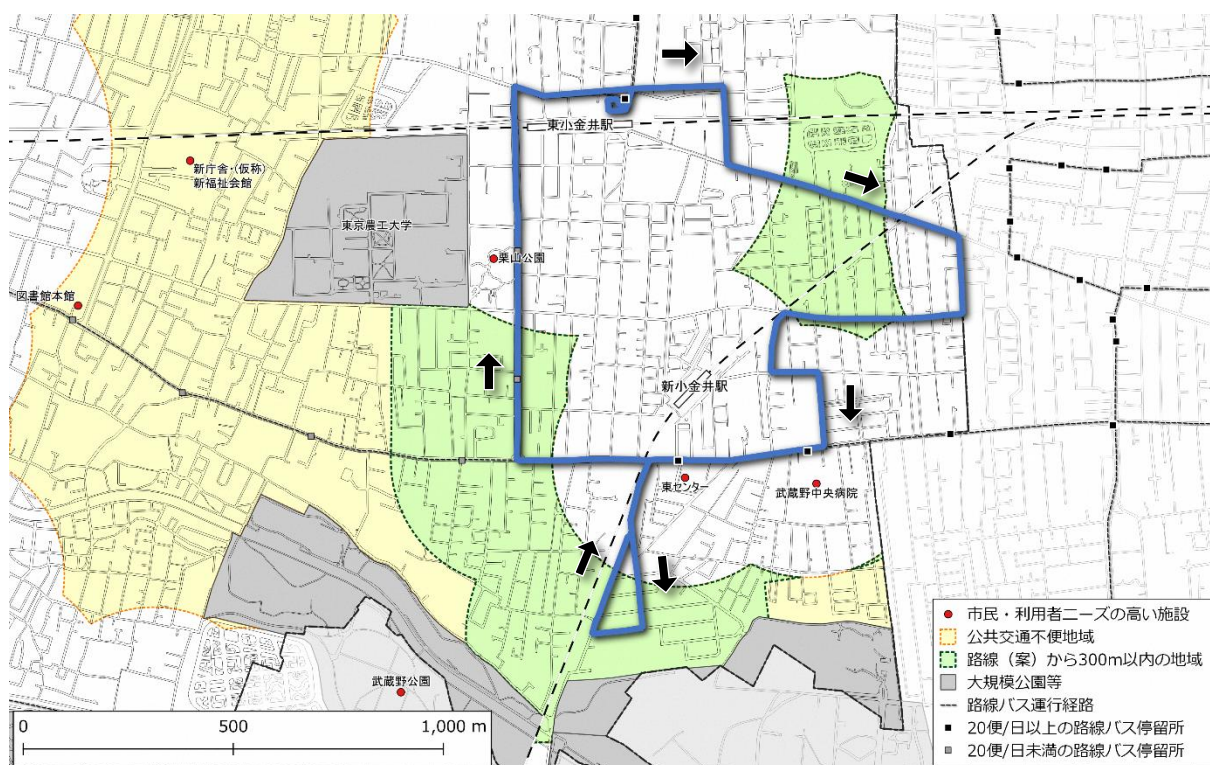


図 東町循環ルート案

【参考】東町地域会議の開催

東町地域については、再編基本方針等に基づきポンチョ車両1台による運行を前提としてルート案の検討を進めてきましたが、改善要望に対応しつつ交通不便地域を解消する効率的なルート案の設定が困難であることから、CoCo バス・ミニの運行・導入の可能性も含めて地域において検討を行うこととしました。

① 意見交換を行う参加者の構成区分と定員は、以下の通り設定しました。

構成区分	人数	備考
要望書の提出者(提出団体)	3名	各要望書提出者(提出団体)の代表各1名
自治会・町会の代表者	12名	各自治会・町会の代表各1名
公募による参加者	5名	上記以外の東町居住者
合計	20名	

② 各会議の開催日時及び会議の内容は以下の通りでした。

回数	日時	会議の内容
第一回	令和3年8月30日(月) 15時～17時	現状の課題、これまでの検討内容、再編基本方針、前提条件について説明を行い、ルート案を検討
第二回	令和3年9月22日(水) 16時～18時	前回会議での意見について確認結果を回答したうえでルート案を検討
第三回	令和3年10月29日(金) 15時～17時	前回会議での意見について、実査結果等も含めて回答したうえで、地域公共交通会議に提示するルート案及び付帯事項を決定

③ 第三回の会議を経て地域公共交通会議に提示したルート案及び付帯事項は以下の通りでした。



2.3.4 中町循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	東町5丁目から東小金井駅へ利用しづらくなるため、東町循環を中町循環と統合する案には反対。	●統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。
バス停について	『栗山公園』～『新小金井駅』の区間にバス停を設置してほしい。	●当該区間は幅員が狭く、また、近くに小学校があることから、安全面を考慮すると、新規にバス停を設置するのは難しい状況です。
その他	連雀通りの渋滞の影響を受け、遅延が発生している。	●渋滞の影響を抑えるルートとして逆回りの運行を検討しました。 ●しかし、運行方向の変更に伴うバス停の移設には周辺地域や移設候補先との調整など課題があること及び連雀通りから緑中央通りに右折する専用レーンの整備により、渋滞が常時発生しているわけではないことから、現行の運行方向のままとします。
	『中町一丁目』～『美術館入口』の区間において、京王バスの境 81 系統の減便に伴い利用者が増加し、車内が混雑している。	●道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

2) 中町循環ルート案

現在の中町循環と同様に8の字で運行する路線です。

- 起終点 : 新小金井駅(駅北側)
- 運行時間帯: 9時~19時
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」~「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

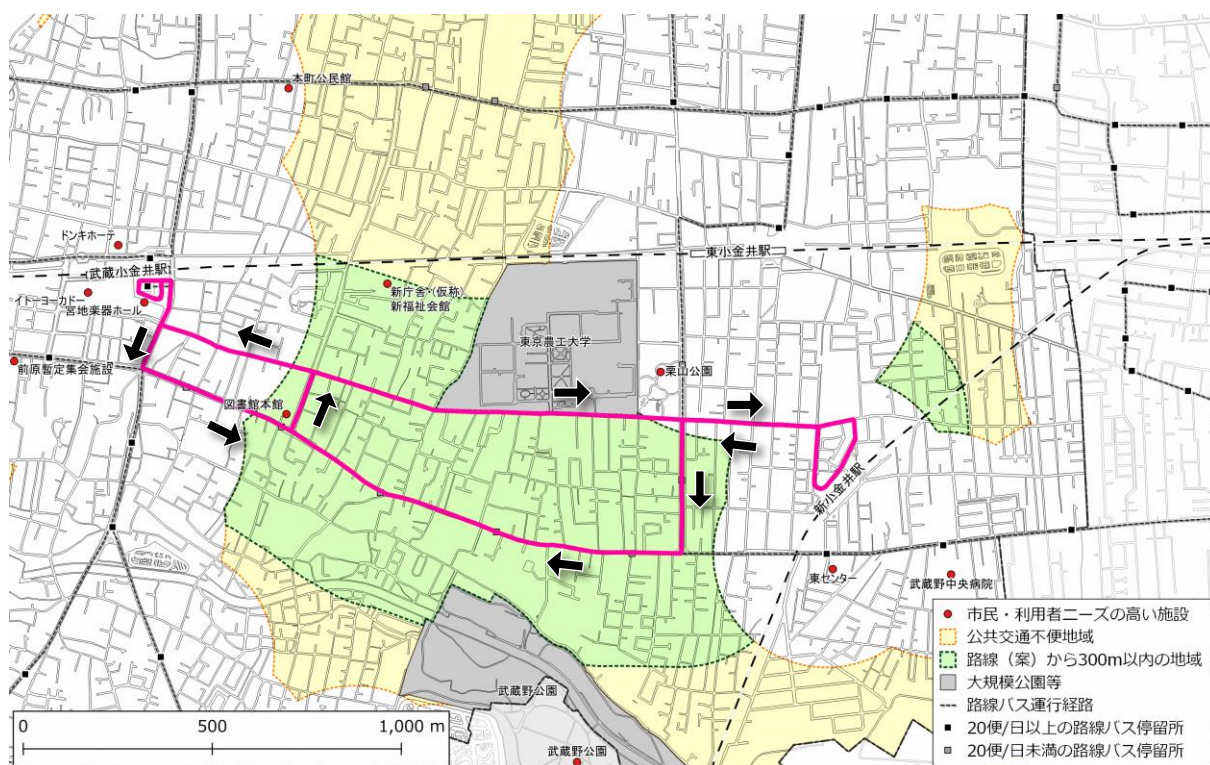


図 中町循環ルート案

2.3.5 野川・七軒家循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	はけの坂周辺は、坂を上るのが大変なため優先的に走らせるべき。	<ul style="list-style-type: none"> ●当該地域は道路幅員が狭い箇所が多く、現在運行しているルートでも通行可能な幅員を十分に満たしていない状況です。 ●他に運行可能な箇所がないこと、延伸した場合、距離が長くなり再編運行基準である1時間2便の運行を確保することが難しいことから、現行ルートにて運行することとします。
	中町1丁目のあたりが取り残されている。	
	はけの道を通り大回りにして二枚橋を渡れば、中町1丁目周辺もカバーできる。	
	逆ルートにすれば運行できる道路が変わるのではないか。駅から近い幼稚園北等のバス停周辺の運行は必要性が低い。	
乗り残しについて	現状、慢性的に乗り残しが発生していることに配慮してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ●令和3年度中に車両を入れ替え、乗客定員が10人から12人に増加しました。 ●これにより、乗り残し課題は一部解消されるものと考えますが、今後も利用者数や、乗り残しの発生状況について注視しつつ、引き続き課題とします。
	定期的な乗り残し調査をして、乗り残しがあるようであればルートを見直してほしい。	

2) 野川・七軒家循環ルート案

現在の野川・七軒家循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯: 8時25分～20時25分
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ハイエース1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

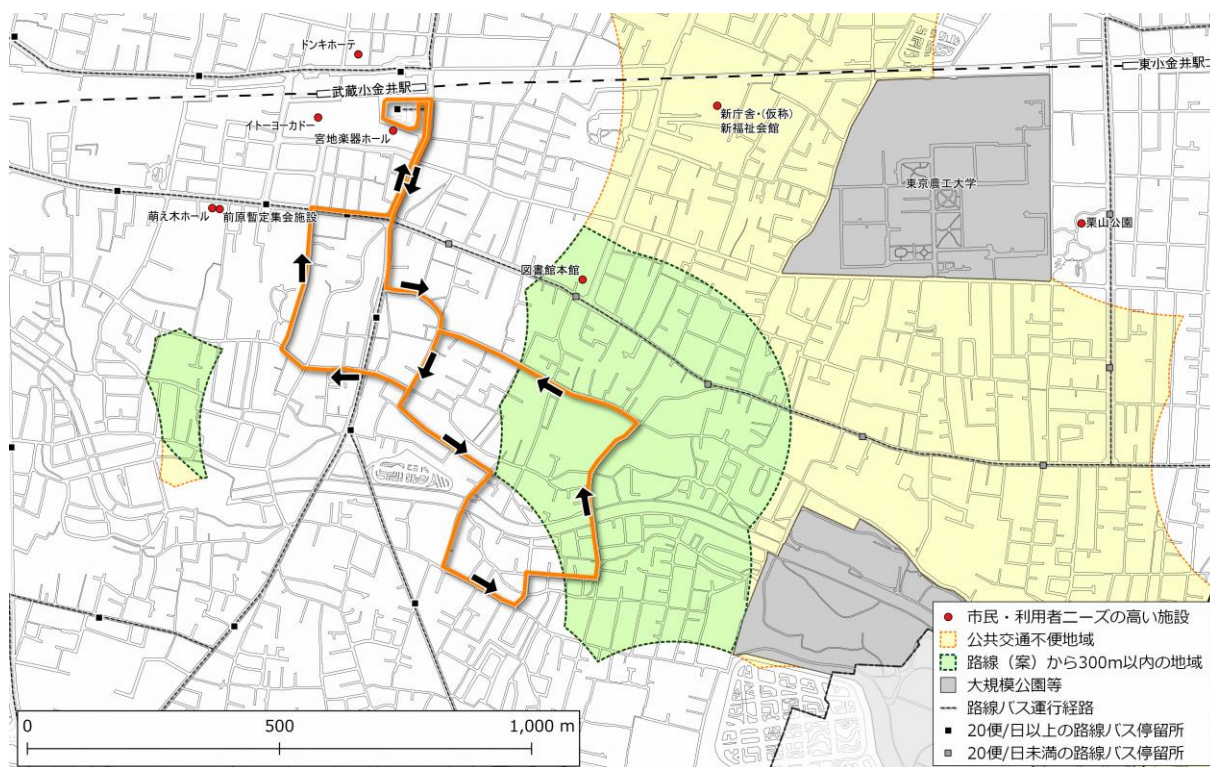
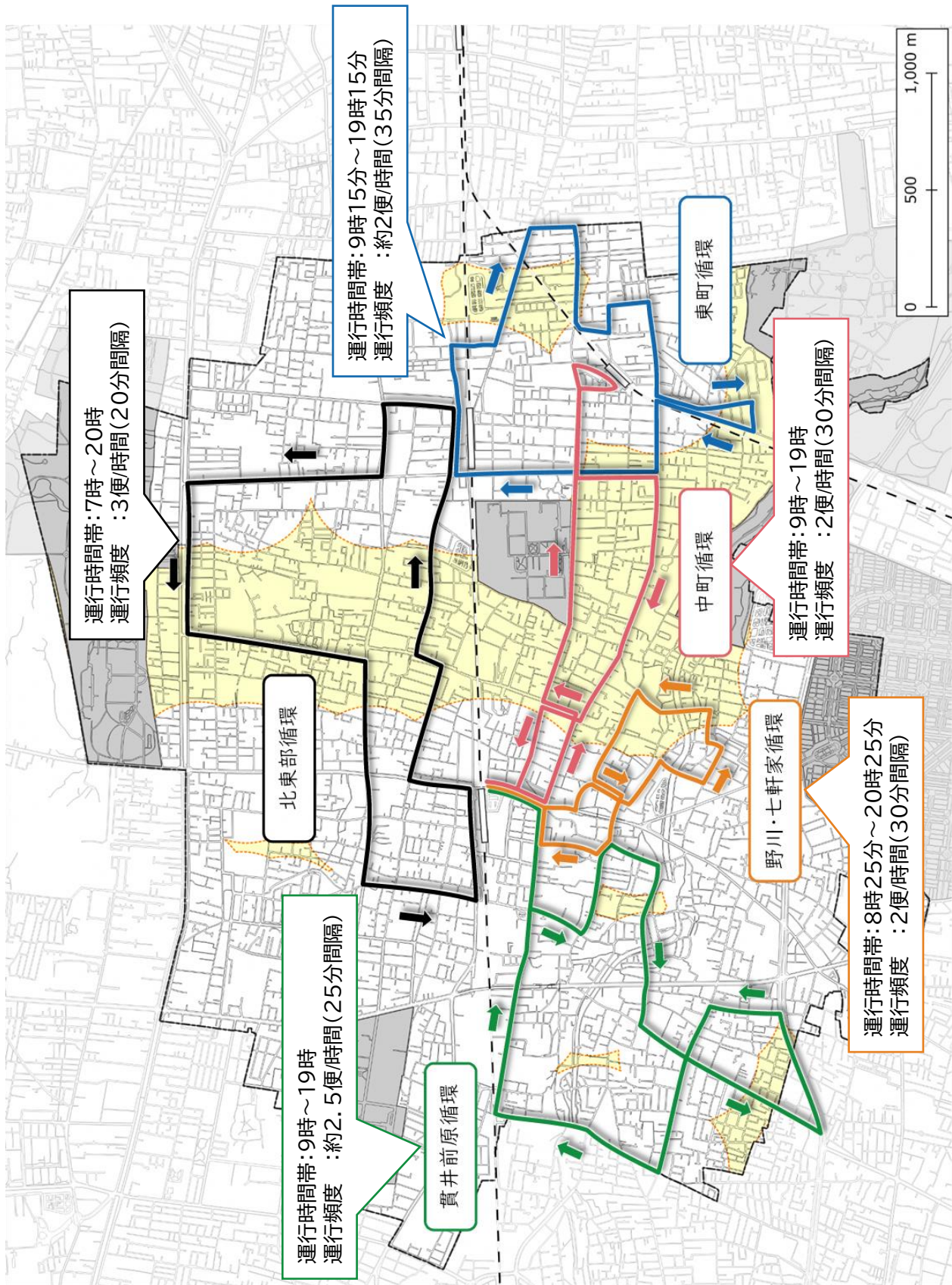


図 野川・七軒家循環ルート案

2.4 再編後のルート案



3 運賃及び割引制度

これまで CoCo バスは 100 円の運賃で運行を行っていましたが、路線バスとの運賃格差とそれに伴う路線バスの利用者減少の助長、地域間での不平等が課題となっていました。

そのため、利用者・運行事業者・市の3者が、それぞれ過度な負担なく公共交通を支えることを目標として、交通弱者への配慮や路線バスとの競合緩和を考慮した運賃水準や体系について、再編基本方針の④「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、検討を行いました。

3.1 運賃割引制度に関する検討内容

割引制度に関するこれまでの主な検討経過及び検討結果を以下に示します。

今回導入する運賃・割引制度は黄色の箇所です。その他割引の導入については再編後、必要に応じ検討します。

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案	
運賃	基本運賃	目的	路線バスとの公平性、適切な受益者負担	・路線バスとの公平性から 180 円を支持すべきである	180 円(小児 90 円)	
		課題	利用者負担の増加、小銭発生	・小銭発生により運転士の収受時の負担は増加する ・小児運賃の割引額が他の割引制度と違いわかりにくい		理由
	IC 運賃	目的	利便性向上	・CoCo バス・ミニとのサービス格差を懸念	理由	IC 運賃の導入 (178 円(小児 89 円))
		課題	CoCo バス・ミニでは非対応			利用者の利便性向上、路線バスとの公平性のため導入
割引制度	回数券	目的	高頻度利用者への割引	・現行と同等の販売金額 (2,000 円)が望ましい ・現行回数券との移行時の対応方法の調整が必要	理由	171 円 4.7%割引 (小児:86 円)
		課題	回数券の管理・販売による負担増加			高頻度利用者への割引制度(定期券、学生割引の代替)
	定期券	目的	高頻度利用者への割引	・特になし	理由	導入見送り 他市の導入率が低い高頻度利用者への割引制度は回数券で対応
	障害者・児童福祉法適用者割引	目的	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	・100 円、50 円単位での運用が望ましい ・路線バスと同等の扱いが望ましい	理由	90 円(小児 50 円)
課題	運転士による確認負担の増加	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性(京王バス基準に準じる)				

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案	
割引制度	バ斯特	目的	ICカード利用の促進、路線バスとの公平性	・小金井市内を運行する路線バス事業者では令和3年度にバ斯特サービスを終了済み。	導入見送り	
		課題	CoCoバス・ミニでは非対応		理由	路線バスでのサービスが終了しており導入しない
	学生割引	目的	高頻度利用者への割引(学生を追加で割引)	・特になし	導入見送り	
		理由	他市の導入率が低い学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応			
	乗継割引	目的	乗継負担の軽減	・発券、確認作業に伴う運転士負担増加を懸念 ・需要が少ないと予想される	導入見送り	
		課題	発券等による運転士への負担の増加		理由	需要に対する運転士負担の増加、乗継利用者への割引制度は1日乗車券で対応可能
	1日乗車券	目的	乗継負担の軽減	・路線バスで紙券はすでに廃止 ・金券管理方法について調整が必要	1日乗車券 500円 (スクラッチ式)	
		課題	紙券の場合は運行事業者と調整が必要		理由	乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮
未就学児割引	目的	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	・路線バスと同等の扱いが望ましい(大人1人につき2名まで)	未就学児無料 (人数制限なし)		
	課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	
シルバーパス	目的	路線バスと同等の割引	・対象者が4割以上となり、財政負担の増大(大幅な減収)について懸念 ※シルバーパスをコミュニティバスに適用する場合は、減収分に対する東京都補助金が対象外のため、市が全て負担する必要がある	導入見送り		
	課題	大幅な財政負担の増加		理由	運賃全額の割引は財政負担が過大、高齢者への割引制度は高齢者割引で対応	
高齢者割引	目的	高齢者の移動支援	・毎回年齢確認を行わない形が望ましい ・専用パスは発行事務の負担、個人情報の管理等に懸念 ・年齢確認による運転士負担増、運行遅延の懸念 ・財政負担の増大を懸念 ・対象年齢はシルバーパスと同等の扱いが望ましい	介護保険被保険者証提示者を対象に100円		
	課題	財政負担の増加、運転士による確認負担の大幅な増加		理由	高齢者の移動支援のためシルバーパスの代替として導入 新たな専用パス発券による負担の増加、運転士の確認負担を抑える	

3.2 運賃・割引制度

他自治体の事例収集整理の結果を参考としながら、小金井市内を運行する路線バスでの料金設定等をもとに、地域公共交通会議にて議論を行い以下のとおりとします。

		運賃・割引制度	支払方法
基本運賃		大人:180円 小児:90円	現金、IC
一般割引	回数券	90円券 35枚綴り(3,150円)を、3,000円で販売(割引率 4.7%) ※大人の場合 171円(2枚使用) ※現回数券の割引率と同率 ※車外販売のみ	回数券
	障害者割引 児童福祉法適用者割引	90円(小児 50円) ※対象は事業者制度に準拠	現金、IC
	1日乗車券	500円(大人・小児用共通) ※車内販売	現金のみ
特殊割引	未就学児割引	未就学児無料(人数制限なし)	—
	高齢者割引 (65歳以上)	65歳以上の場合 100円 介護保険被保険者証を提示 ※2号被保険者を含む 【割引の受け方は二種類】 ①車内で介護保険被保険者証を提示し、現金またはICで支払い ②高齢者専用回数券を使用 車外で介護保険被保険者証提示により購入 (100円×10枚を1,000円で販売)	現金、IC、 高齢者専用回数券

※1：高齢者割引を除くIC運賃については路線バスの設定に準拠してIC運賃を設定。

▶ 高齢者割引の導入について

シルバーパスを導入すると運賃は無料となります。その減収分に対して、一般的に、路線バスには都から事業者へ補助がありますが、コミュニティバスは補助対象外となっていることから、CoCoバスのように利用者の大半が高齢者である場合、市の財政負担が増大します。よって、持続可能な運行が難しくなるため、高齢者については代替制度として割引を導入することとし、現行運賃の100円に据え置きます。

▶ 介護保険被保険者証を提示することにした理由について

高齢者割引を受けるための確認方法として、運転免許証やパスポートなど年齢のわかる身分証明書等の提示が考えられますが、車内確認時の負担の増加や誤認などが考えられます。そのため、市内外を問わず、65歳以上の方がみな保有している介護保険被保険者証を用いることとします。

▶ 高齢者専用回数券の導入について

介護保険被保険者証の日常的な携帯の負担を軽減するため、高齢者専用回数券を導入します、ただし、運転士の車内販売負担を考慮して車外でのみの販売とすることとします。

【介護保険被保険者証とは】

第 1 号被保険者(65 歳以上の方)には、65 歳の誕生月に市の介護福祉課から郵送により届けられます。また、第 2 号被保険者(40 歳から 64 歳の方)には、介護保険の認定を受けた方に交付されます。

(一)		(二)		(三)	
介護保険被保険者証		要介護状態区分等		内 容	
被 保 険 者	番 号	認定年月日 (事業対象者の場合は、基本チェックリスト実施日)		開始年月日	年 月 日
	住 所	認定の有効期間		終了年月日	年 月 日
	フリガナ	区分支給限度基準額		開始年月日	年 月 日
	氏 名	1月当たり 居室サービス等		終了年月日	年 月 日
	生年月日	サービスの種類	種類支給限度基準額	開始年月日	年 月 日
交付年月日	性別	認定審査会の意見及びサービスの種類の指定		開始年月日	年 月 日
保険者番号並びに保険者の名称及び印	1 3 2 1 0 小金井市 小金井市本町六丁目	公印		開始年月日	年 月 日

図 介護保険被保険者証見本(全体図)

(一)	
介護保険被保険者証	
被 保 険 者	番 号
	住 所
	フリガナ
	氏 名
	生年月日
交付年月日	
保険者番号並びに保険者の名称及び印	1 3 2 1 0 小金井市 小金井市本町六丁目
	公印

図 介護保険被保険者証見本(三つ折り時の実寸)

4 ガイドラインの策定とその概要

4.1 策定の経緯と目的

CoCo バス導入から 20 年を迎える中で、交通状況や市民ニーズの変化、地域課題等を踏まえ、平成30年度から令和 4 年度までの間、コミュニティバス再編事業に着手し、ルート・運賃等の総合的な見直しを進めてまいりました。

この再編事業に合わせ、今後の CoCo バスのあり方を検討する中で、これからの CoCo バスについては、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となり、バス事業者・市とで問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切であると考え、「ガイドライン」を定めることとしました。

持続可能な運行のためには、地域住民・バス事業者・市の3者が協力して運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせて CoCo バスの在り方を検討していく必要があります。

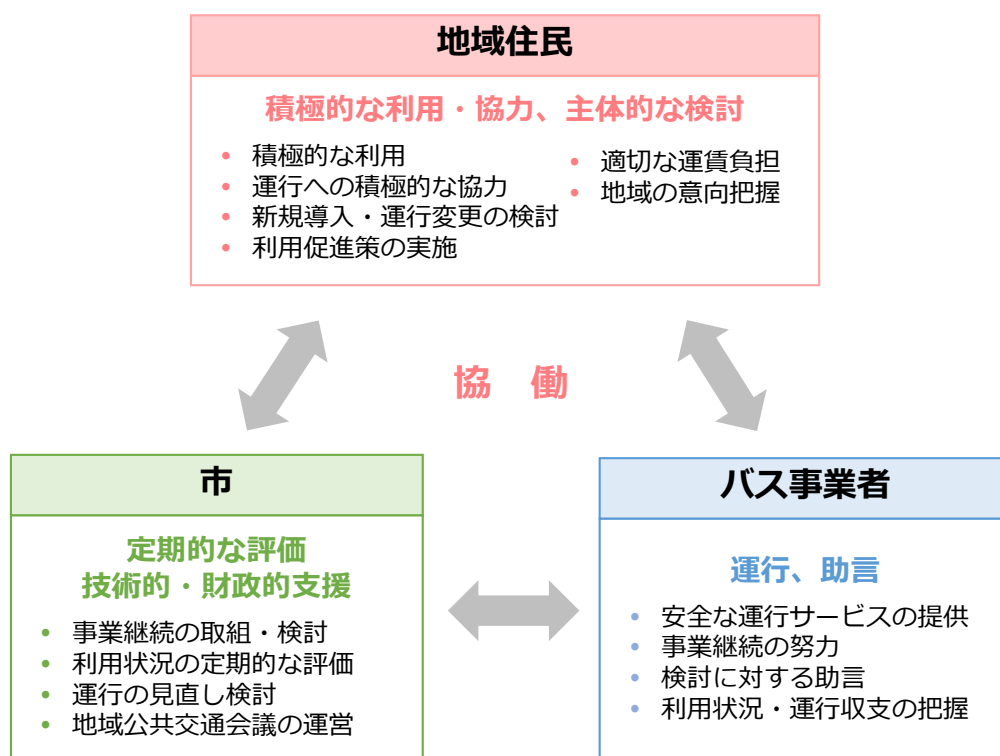
CoCo バスの運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書となるのがガイドラインです。

※ 冊子「CoCo バス運行ガイドライン」を策定しますが、ここではその概要をお示しします。

1) CoCo バスの持続的な運行のための役割分担

CoCo バスは、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただくため、地域住民・バス事業者・市が一体となって運行します。

CoCo バスを継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている住民の方々が中心となって考え、積極的に利用し、生み育てることが大切です。3者それぞれが役割を担い、CoCo バスがより良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか、などを念頭に置いて、協働することが重要です。



2) ガイドラインの構成

別途作成しているガイドラインでは、第1章で CoCo バスの運行方針を示し、第2章では、CoCo バスの持続的な運行のための状況の定期的な評価の実施方法を、第3章では、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示しています。

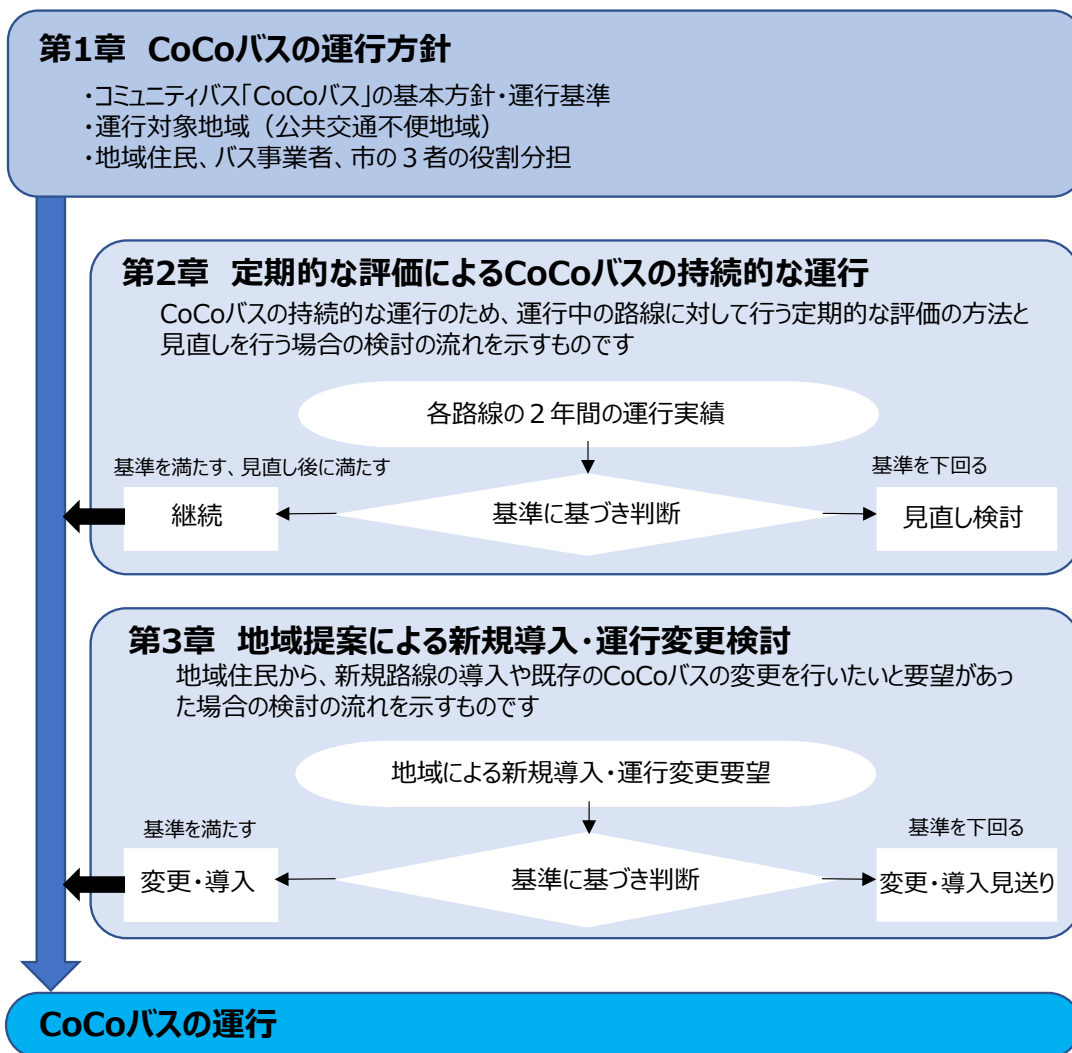


図 ガイドラインの構成

4.2 CoCo バスの運行方針

1) コミュニティバス(CoCo バス)の定義

ガイドラインにおけるコミュニティバスとは、小金井市で運行しているコミュニティバス「CoCo バス」を示します。「CoCo バス」は、バス車両(乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士))を利用し、路線定期運行かつ乗合いでの運行を担います。

2) CoCo バスの基本方針

平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において検討した再編基本方針に基づき、再編後の CoCo バスの基本方針を新たに以下のとおり位置づけます。

- ① 路線バスを補完するサービスの提供
- ② 交通弱者に配慮したサービスの提供
- ③ 日常生活に即したサービスの提供
- ④ 持続可能な運行形態・サービスの提供

3) 運行対象地域の考え方

CoCo バスの基本方針を踏まえ、「公共交通不便地域」を含む地域を運行の対象とします。
小金井市での、「公共交通不便地域」の定義は以下の条件をいずれも満たす地域です。

【鉄道駅】

武蔵小金井駅・東小金井駅 500m 以遠

新小金井駅 300m 以遠

【路線バス】

1 日の運行本数が片側 20 便以上の路線バス停留所 300m 以遠

4) CoCo バスの運行基準

持続可能な CoCo バスの運行のため、運行基準は下記の条件を基本とします。

この運行基準は、平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において、市内の交通状況及び地域のニーズ、バス事業者の状況等を踏まえて設定しています。

項目	指標	指標の考え方	原則とする運行基準
道路・バス停の条件	道路幅員	運行に必要となる道路幅員	車両制限令に基づき設定
	バス停設置場所	バス停の設置条件	法令等での基準により設定
サービス水準	バス停間の距離	バス停間の距離	概ね200～300m間隔
	運行間隔(頻度)	1時間あたりの運行本数	1時間2便(30分に1本)を最低限確保
	運賃	1回あたりの運賃	路線バスの初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	9時台～19時台の運行を最低限確保
	運行車両	1台あたりの乗車人数	乗車定員 11人以上 (うち1人は運転士)
基準指標※	運行にかかる収支状況 利用者数	・運行経費に対する運賃等の収入の割合 ・1便当たりの利用者数	(再編後の実績を踏まえて設定)

※定期的な評価に用いる「運行継続基準」と、地域提案による新規導入・運行変更検討に用いる「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」にて設定

4.3 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行

社会情勢や市内の交通状況及び地域のニーズの変化によっては、利用者数の減少、運行経費の増大などにより、市の負担が大きくなる可能性があります。そのため、持続可能な運行に向けて運行の見直しを検討する際の基準、地域住民や利用者の方が利用状況を把握しより利用を促進するための基準として「運行継続基準」を設定し、運行実績を基に運行状況の定期的な評価を行い、変化に即した運行の見直し(改善・廃止)を判断することとします。

具体的には、定期的な評価の結果、運行の実績が 2 年連続で運行継続基準※を下回った場合には、地域公共交通会議で確認の上で、見直しの検討を行います。見直しの検討に関しては、次頁以降で詳述します。

※運行継続基準は P41 の基準指標にて説明。

表 4.1 評価結果と対応ケース

		2つの指標が運行継続基準を上回るか		次年度の対応
		1年目	2年目	
Case1	毎年の評価で運行継続基準を上回る場合	○	○	定期的な評価を継続
Case2	前年度に運行継続基準を下回ったが、今年度の評価で運行継続基準を上回る場合	×	○	
Case3	前年度に運行継続基準を上回ったが、今年度の評価で運行継続基準を下回る場合	○	×	次年度×の場合、見直しの検討へ
Case4	2年連続で運行継続基準を下回る場合	×	×	見直しの検討へ

なお、評価期間である 2 年間で待たず早急な対応が必要となるような変化等が生じた場合は、別途、適切なタイミングで見直しの検討を行う必要があります。

1) 見直し検討の基本的な検討の流れ

定期的な評価の結果、2年連続で「運行継続基準」を下回った場合は、地域公共交通会議で報告・協議しながら以下の手順で検討します。

地域公共交通会議は、見直し検討会議での検討結果について、関係者間の協議により妥当性を確認し、改善運行の実施の可否を総合的に判断します。関係者間の協議により、検討が不十分と判断された場合は、地域公共交通会議から改善計画案が差し戻され、再度、改善に向けた検討を行います。

なお、見直し検討会議に沿線自治会・町会等の代表者や利用者等の参加がなかった場合や、見直し検討に行き詰まり有効な改善計画案が検討できなかった場合などには、地域公共交通会議で運行廃止も検討せざるを得ないと判断します。

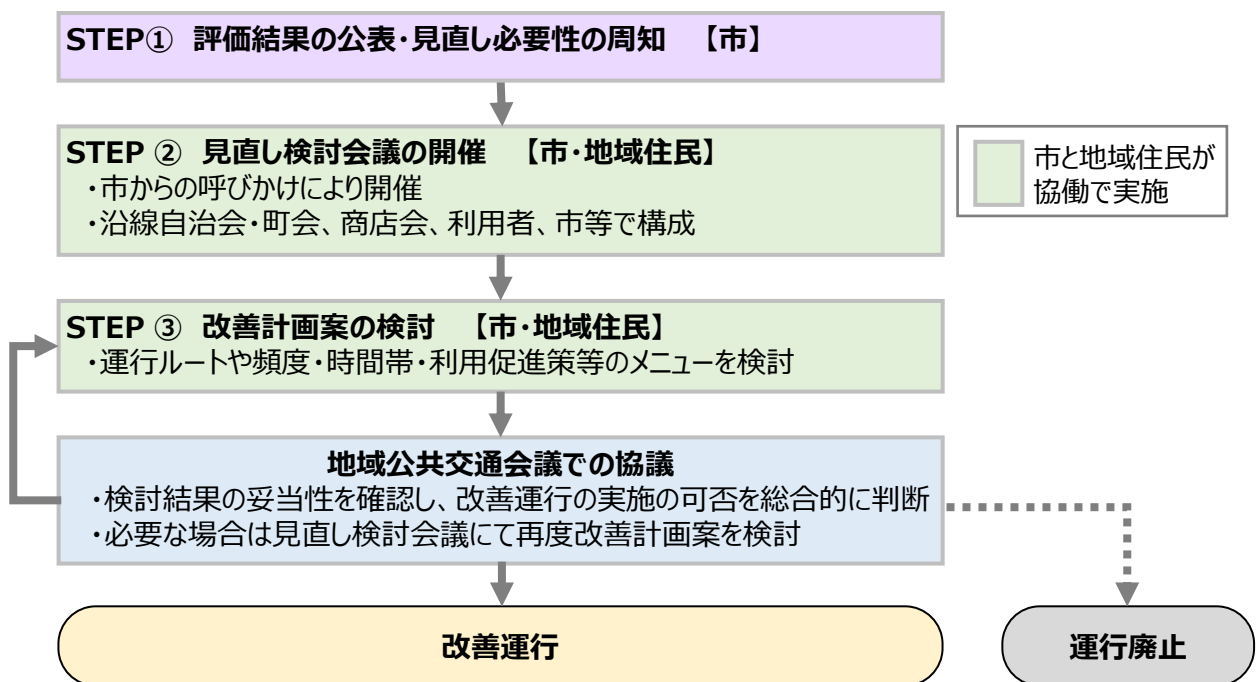


図 4.1 見直しの基本的な検討の流れ

4.4 地域提案による新規導入・運行変更検討

地域の方々が、新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合、地域公共交通会議で報告・協議しながら次頁の手順で検討します。

検討を進めていく際は、“CoCo バスの基本方針”を前提として、“CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。

本ガイドラインでは、下記に示すような、地域全体に影響があるような提案内容を検討の対象とします。

ただし、これらの他にも特定の理由が地域公共交通会議で認められる場合には、検討を実施することができますので、詳細については市にご相談ください。

- ・運行ルートの見直し
- ・運行日の見直し
- ・運行間隔(頻度)の見直し
- ・運行車両の見直し 等

1) 地域提案による検討の基本的な流れ

地域公共交通会議は、基本的に1年に2回開催します。そのため、地域公共交通会議での報告・協議・承認は、検討が進んだ段階で適宜会議に諮ることとします。

地域公共交通会議での協議を経て、継続的な検討を実施すべきとなった事項について、需要調査の実施を行い、実証運行の実施要件※を満たした場合は、運行計画書を作成し実証運行を行います。実証運行でも本格運行への移行要件※を満たすか確認し、本格運行へと移行します。

※実証運行の実施要件・本格運行への移行要件は P41 の基準指標にて説明。

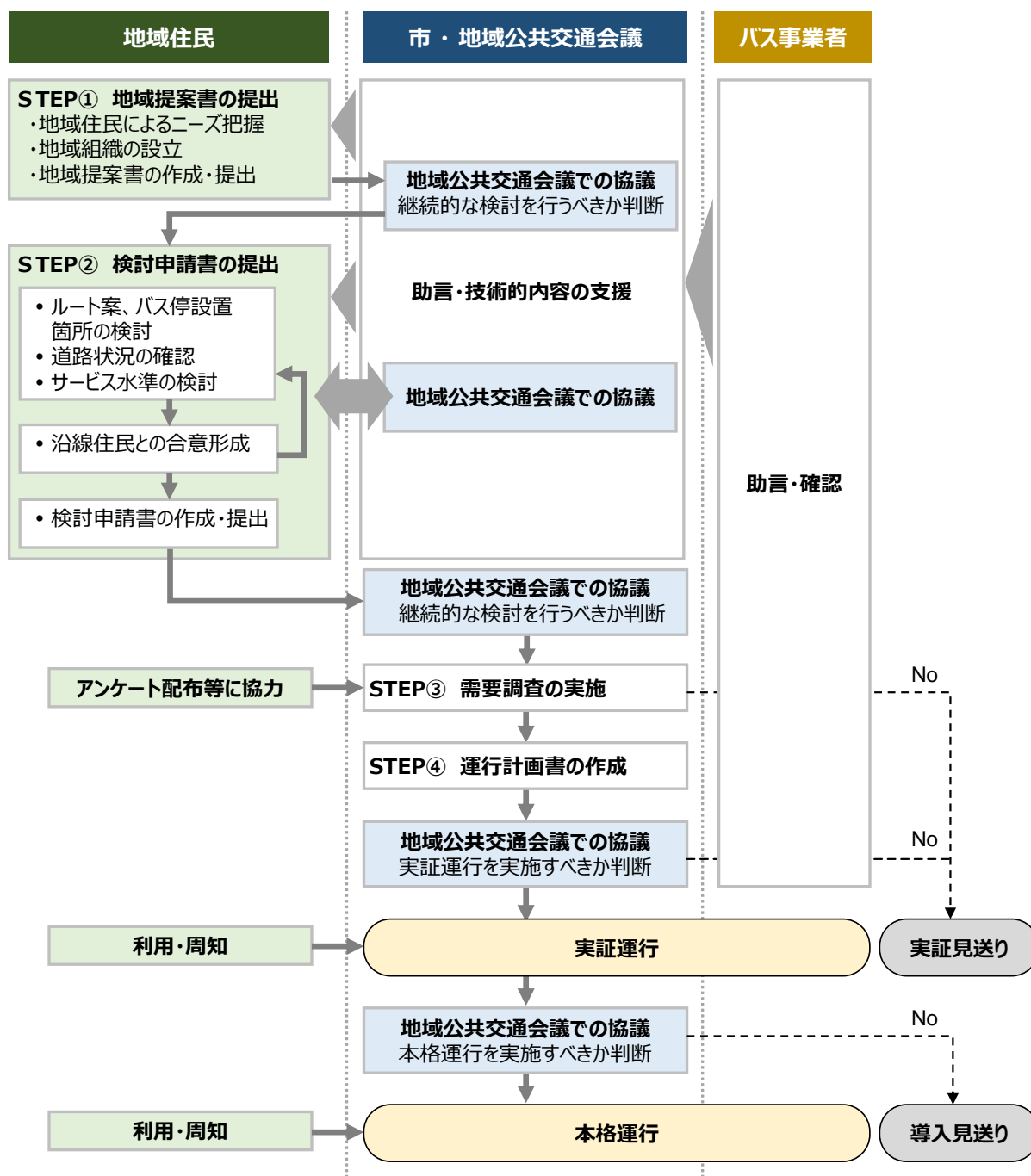


図 4.2 新規導入・運行変更検討の流れ

4.5 基準指標に関する今後の検討予定

定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行での「運行継続基準」、地域提案による新規導入・運行変更検討での「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」について説明します。

小金井市には地域住民も協働してコミュニティバスを運行維持していくという考え方が浸透している状況ではないことから、まずは今後のコミュニティバスについての位置づけとして、地域住民・バス事業者・市の3者がそれぞれの役割を果たしながら継続していくという仕組みを周知し、理解していただき、根付かせていきたいと考えています。

また、新型コロナウイルス感染拡大により利用者数が減少していますが、生活スタイルの多様化もありこの先も以前のように戻るとも想定しにくいことから、一定程度、社会情勢の様子を見守る期間を設けた上で、基準指標の数値を設定したいと考えています。

よって、ガイドラインについては段階を踏む形にはなりますが、今回の再編に合わせて策定し、R7年度までの間はこの仕組みの周知及び浸透に力を入れつつ、新型コロナウイルスによる影響を鑑みながら基準数値を検討する期間としたいと考えています。

そのため、現時点では、定期的な評価や検討の流れのみ定めることとし、ガイドラインの第 2 章で示す「運行継続基準」、第 3 章で示す「実証運行の実施要件」及び「本格運行への移行要件」として定める指標の具体的な数値については、再編後 2 年が経過したのち、以下のスケジュールで設定することとします。なお、CoCo バスと CoCo バス・ミニでは車両特性が異なることから、指標の数値は別々に設定することとします。

表 4.2 基準指標

項目		指標	指標の考え方	指標の数値
定期的な評価	運行継続基準	定期的な評価における運行を継続する基準	<ul style="list-style-type: none"> •運行にかかる収支状況 •利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> •運行経費※に対する運賃等の収入の割合 •1 便当たりの利用者数
地域提案	実証運行の実施要件	地域提案内容の需要予測の結果、実証運行を実施する基準		
	本格運行への移行要件	実証運行から本格運行に移行する基準	●% ●人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)	

※基準指標で用いる運行経費とは、運転士等の人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費等の日々の運行に必要な維持費とし、車両償却費などの初期導入費やガードマンの人件費は含めない。

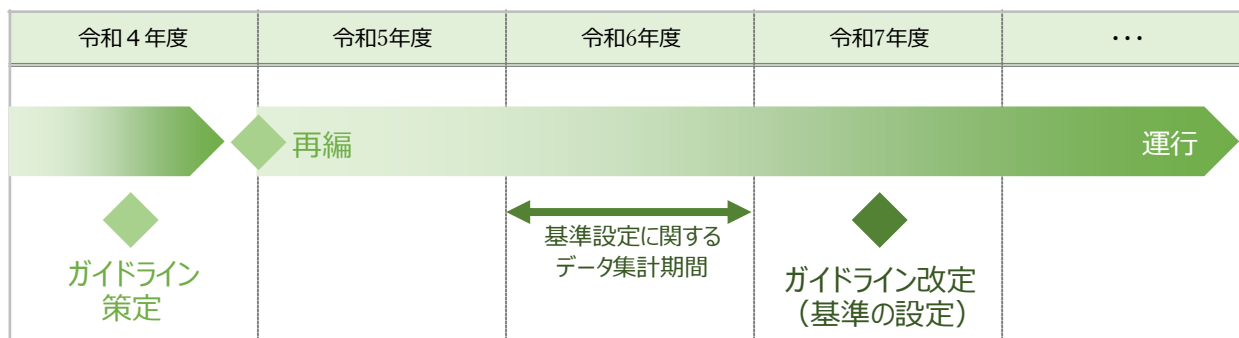


図 4.3 ガイドラインの見直しスケジュール

5 資料

5.1 地域公共交通会議設置要綱

小金井市地域公共交通会議設置要綱

平成21年 8 月13日
制定

改正 平成21年 9 月 9 日
(設置)

第 1 条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、小金井市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から取受する対価に関する事項
- (3) コミュニティバス等地域の実情に即した輸送サービスに関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の委員)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市内に在住、在勤又は在学している18歳以上の者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
- (5) 学識経験者
- (6) 関東運輸局長又はその指名する者
- (7) 道路管理者
- (8) 交通管理者
- (9) 市長又はその指名する者

2 前項第 1 号の委員は、公募によるものとする。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 役職により交通会議の委員となっている委員がその役職を退いたときは、当該役職の後任者の任期は、前任者の残任期間とする。

(交通会議の運営)

第 5 条 交通会議に会長及び副会長を置き、委員の中から互選により選任する。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代行する。

4 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

5 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、会長が決するところによる。

6 やむを得ない理由のため交通会議の会議に出席できない委員は、第 3 条第 1 号に規定する委員を除く委員については、あらかじめ書面をもって、同一の団体又は機関に所属する者を代理人として出席させ、合議及び表決を委任することができる。この場合において、第 4 項の規定の適用については、当該委員は出席したものとみなす。

7 会長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

8 交通会議の会議は、小金井市情報公開条例(平成14年条例第31号)第 5 条各号の規定に該当するものを除き、公開する。

9 交通会議の庶務は、都市整備部交通対策課交通対策係において行う。

(専門部会及び広域交通会議)

第 6 条 会長は、必要に応じて交通会議に専門部会を設置することができる。

2 交通会議は、近隣自治体に及ぶ協議事項に関して、広域の交通会議としての機能を兼ねることができる。

(協議結果の取扱い)

第 7 条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(謝礼)

第 8 条 市は、第 3 条第 1 項第 1 号から第 5 号までの委員に対して、予算の範囲内で謝礼を支払う。

(委任)

第 9 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

付 則

この要綱は、平成21年 8 月13日から施行する。

付 則 (平成21年 9 月 9 日)

この要綱は、平成21年 9 月 9 日から施行し、この要綱による改正後の小金井市地域公共交通会議設置要綱の規定は、平成21年 8 月13日から適用する。

5.2 地域公共交通会議委員名簿

平成29年4月1日から平成31年3月31日まで（平成31年3月31日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
境 智子		
豊嶋 吾郎		
依田 修	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
田崎 達久	京王電鉄バス	
古谷 弘文	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
鈴木 章介	関東バス	
門井 正則	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
鈴木 一弘	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
柳瀬 光輝	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
吉野 茂	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
桂川 泰広	小金井警察署	交通管理者
東山 博文	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

平成31年4月1日から令和3年3月31日まで（令和3年3月31日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
池内 隆司		
橋岡 和子		
依田 修	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
早田 俊介	京王電鉄バス	
小泉 裕樹	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
小川 将和	関東バス	
小池 毅	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
鈴木 一弘	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
堀越 千秋	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
植木 修	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
山岸 秀実	小金井警察署	交通管理者
若藤 実	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

令和3年4月1日から令和5年3月31日まで（令和〇年〇月〇日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
池内 隆司		
橋岡 和子		
米澤 暁裕	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
早田 俊介	京王電鉄バス	
小泉 裕樹	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
小川 将和	関東バス	
小池 毅	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
平野 景一	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
小泉 伸介	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
清水 直樹	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
山岸 秀実	小金井警察署	交通管理者
若藤 実	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

5.3 会議の開催概要

1) 平成 30 年度

	日時	内容
第1回	平成 30 年 8 月 23 日(木) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業の概要及びスケジュール 再編に関するアンケート調査
第2回	平成 30 年 11 月 26 日(月) 14:00~	<ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度コミュニティバス運行実績報告 「東町のココバス等を考える会」の要望への対応 再編に関するアンケート調査速報 公共交通に関する現状と課題
第3回	平成 31 年 1 月 29 日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 「東町のココバス等を考える会」の要望への対応 CoCo バス・ミニ野川・七軒家循環への回数券導入について 小金井市内バス交通に対する利用状況・意見等の整理 再編事業における基本方針
第4回	平成 31 年 3 月 25 日(月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス有料広告の利用促進について 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について 再編事業スケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査について

2) 令和元年度(平成 31 年度)

	日時	内容
第1回	令和元年 5 月 27 日(月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業の経過及びスケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査について 地域懇談会の実施について
第2回	令和元年 7 月 26 日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業における基本方針 交通不便地域について 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査速報 地域懇談会の参加募集について
第3回	令和元年 12 月 3 日(火) 14:00~	<ul style="list-style-type: none"> 平成 30 年度コミュニティバス運行実績 主要施設利用者アンケート調査速報 地域懇談会の実施結果
第4回	令和 2 年 1 月 31 日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> CoCo バスの運行水準の拡充を求める要請書について 再編事業スケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 再編計画(運行ルート)について

3) 令和2年度

	日時	内容
第1回	令和2年7月3日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ CoCo バス通行に伴う諸問題に関する要望書について ・ 運行事業者における新型コロナウイルス感染症の影響等について ・ 再編事業スケジュールについて ・ 運行基準(案)の一部決定について ・ 再編計画(案)(運行ルート)について ・ 運賃等の検討について ・ CoCo バス車内有料広告の利用促進について
第2回	令和2年10月7日(水) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ CoCo バスへの交通系ICカードの導入について ・ 再編計画(案)(運行ルート)について ・ 運賃等の検討について ・ 第二回地域懇談会の実施について
第3回	令和2年12月14日(月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスにおける新型コロナウイルス感染症の影響と今後について ・ 令和元年度コミュニティバス運行実績について ・ コミュニティバス再編事業に対する要望について ・ 再編計画(案)(運行ルート)について ・ 運賃等の検討について

4) 令和3年度

	日時	内容
第1回	令和3年4月20日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新庁舎等シャトルバスの検討について ・ 東町地域のルート検討について ・ 再編ルート案の検討について ・ 運賃・割引に関する検討について
第2回	令和3年6月29日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 再編事業のスケジュール ・ 東町地域会議に係る状況報告 ・ 運賃及び割引制度に関する検討について ・ 第二回地域懇談会の実施について ・ ガイドラインの検討について
第3回	令和3年10月8日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二回地域懇談会の実施報告 ・ 再編ルート(案)の検討について ・ 運賃及び割引制度に関する検討について ・ ガイドラインの検討について ・ 東町地域会議の実施報告 ・ 第二回地域懇談会資料の公開動画への意見
第4回	令和3年12月24日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東町地域会議の協議結果報告 ・ 再編計画(素案)の検討について <ul style="list-style-type: none"> ・ 再編ルート案について ・ 運賃及び割引制度について ・ ガイドラインの検討について
第5回	令和4年3月29日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小金井市コミュニティバス「CoCo バス」再編計画(案)について ・ ガイドラインにおける基準指標について ・ CoCo バス運行ガイドライン(案)について ・ 地域説明会の実施について ・ 今後のスケジュール

(奥付・裏表紙)