

小金井市コミュニティバス再編事業

各ルート案の検討内容のまとめ

2021年8月版

(第2回地域懇談会 ルート検討に関する説明資料)

CoCoバスの概要

- CoCoバスは、市内の公共交通不便地域を解消し、市民の誰もが利用しやすい日常的な移動手段として、次の基本方針をもとに計画されました。

■ 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」は、公募意見の中から選ばれました。

小金井市の「Co」 コミュニティバスの「Co」

ここ

CoCoろの通うバス

…という意味がこめられています。



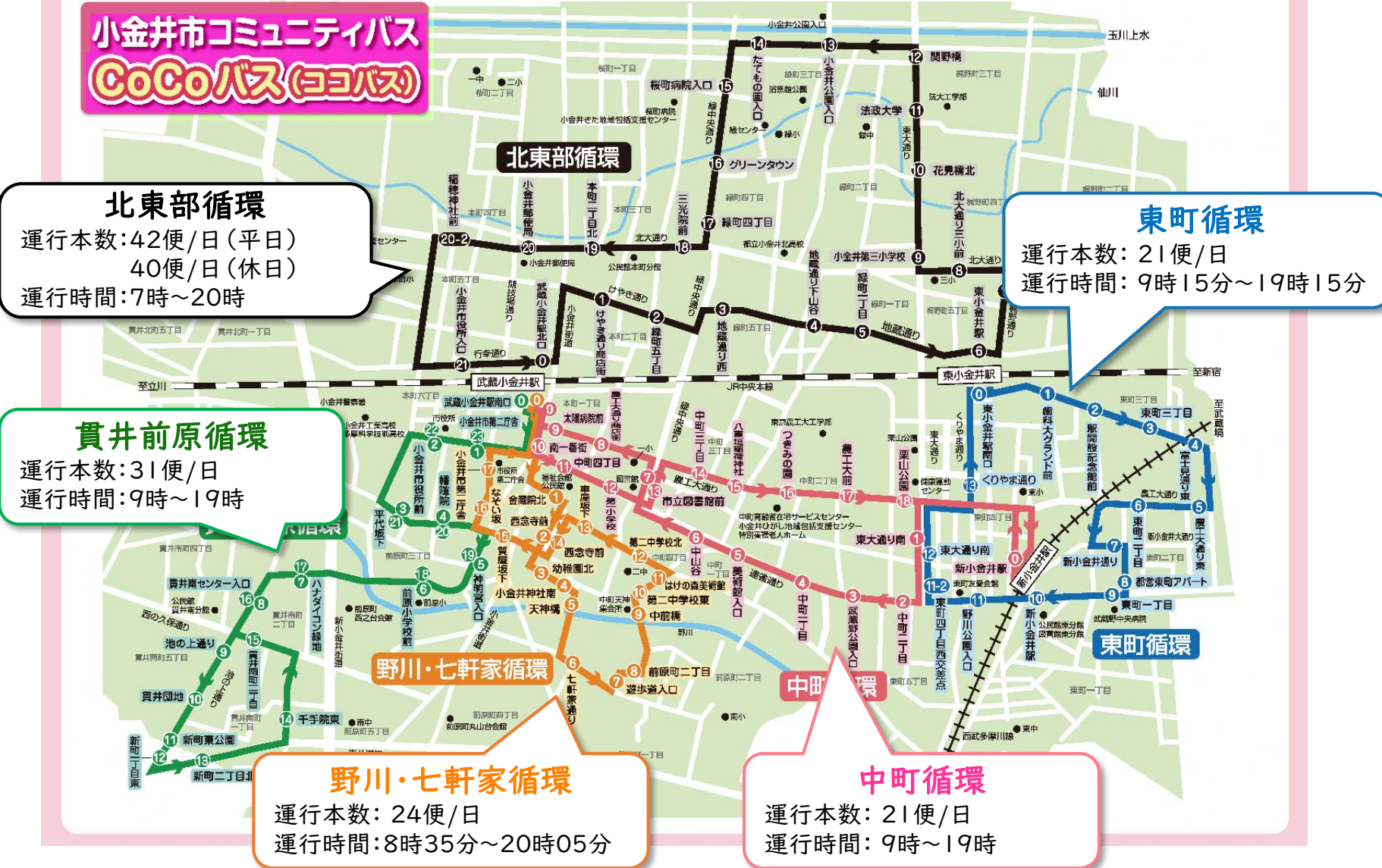
- 平成21年の武蔵小金井駅南口乗入れから10年以上、大きなルート変更はありません。
- 平成15年の運行開始以来、運賃は一律100円に据え置かれています。

■略年表

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

➤ 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。

小金井市コミュニティバス CoCoバス(ココバス)



北東部循環

運行本数: 42便/日(平日)
40便/日(休日)
運行時間: 7時~20時

東町循環

運行本数: 21便/日
運行時間: 9時15分~19時15分

貫井前原循環

運行本数: 31便/日
運行時間: 9時~19時

野川・七軒家循環

運行本数: 24便/日
運行時間: 8時35分~20時05分

中町循環

運行本数: 21便/日
運行時間: 9時~19時

- CoCoバスは、小金井市の補助金事業として、京王バス(株)および、つくば観光交通(株)が運営・運行しています。
- 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(株))	ハイエース コミューター(トヨタ自動車(株))
使用燃料	軽油	ガソリン、圧縮天然ガス(CNG)
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)	11人乗り (座席10,乗務員席1) ※立席での乗車不可
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		

路線バスの状況について

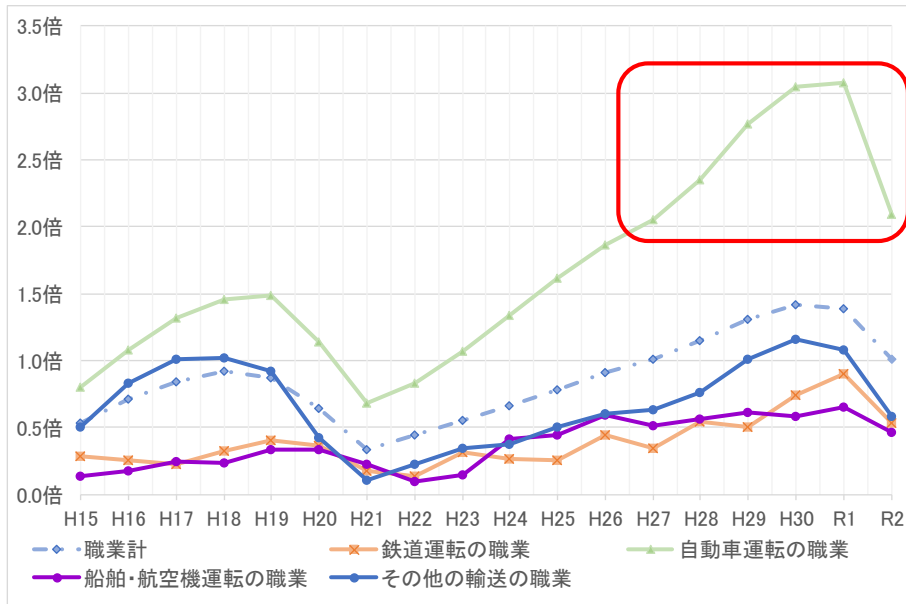
➤ 小金井市内を通る路線バスでは、CoCoバス等のコミュニティバスとの競合や、新型コロナウイルス感染症の影響などにより減便している路線があります。

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

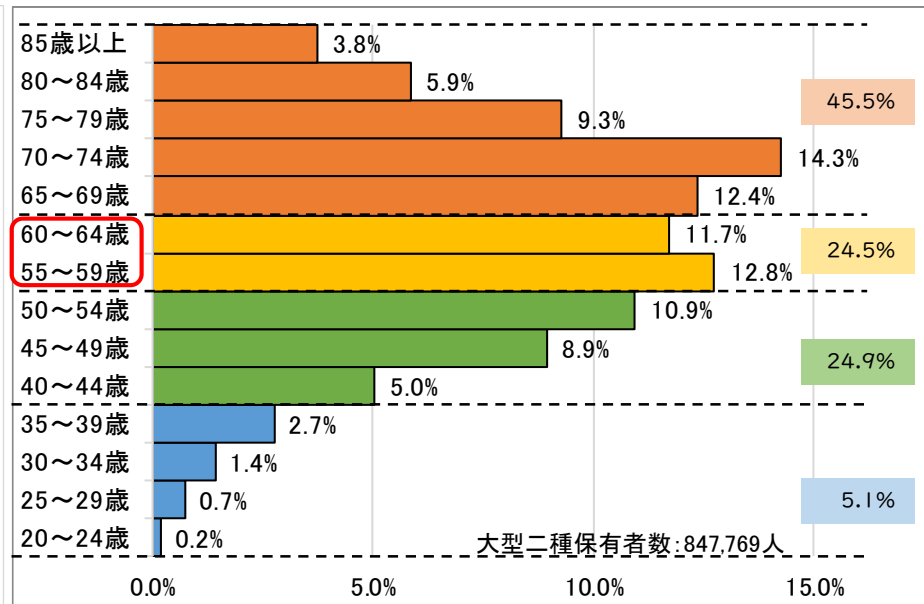
- 近年の自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業の平均や、他の運転業と比較しても高水準で推移しています。特に平成27年度以降は2倍以上で推移し、ドライバーのなり手が不足している現状を示しています。
- 乗車定員30人以上のバスを運転するためには、大型二種運転免許が必要ですが、その保有者の4割以上は現在65歳以上の高齢者です。また、数年後には全体の2割を占める現在60歳前後のドライバーの引退が予測されますが、30代以下の占める割合は1割未満となっています。
- 以上より、今後はより一層ドライバー不足が深刻になると見込まれ、今後バスの路線を維持するためにはドライバーの確保が重要な課題となります。

職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）



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（全国）



出典：警察庁「運転免許統計」（令和2年版）より作成

CoCoバス再編事業について

- CoCoバスの運行開始から18年が経過しており、JR中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等により、市内の交通状況及び市民ニーズが変化してきています。
- 本事業は、これまでの状況及び今後の新庁舎建設計画等を加味した上で、市民及び地域公共交通会議等の意見を踏まえながら、運行ルート等の総合的な見直しを行うことで、コミュニティバスの更なる充実を図ることを目的としています。

■ 事業スケジュール

- | | |
|----------------------|--|
| 平成30年度
～
令和2年度 | <ul style="list-style-type: none">○ 市内交通現況の整理及び市民アンケート調査等による既存路線に対する課題・要望抽出○ コミュニティバス再編基本方針の検討、策定○ コミュニティバス再編運行基準の検討○ コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討○ 第1回地域懇談会の実施 |
|----------------------|--|

- | | |
|-------|---|
| 令和3年度 | <ul style="list-style-type: none">○ コミュニティバスガイドラインの検討○ コミュニティバス運行基準の検討、策定○ コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討○ 第2回地域懇談会の実施○ 東町地域会議の実施 |
|-------|---|

- | | |
|-------|--|
| 令和4年度 | <ul style="list-style-type: none">○ コミュニティバスガイドラインの検討、策定○ 各関係機関等への届出○ 運行開始に向けた周知○ 第3回地域懇談会の実施 |
|-------|--|

- | | |
|-------|---|
| 令和5年度 | <ul style="list-style-type: none">○ 運行開始(4月) <p>※ 新庁舎等へのアクセスについては、CoCoバスが新庁舎等には乗り入るのではなく、別途シャトルバスの導入を予定しています。
なお、新庁舎等シャトルバスは新福祉会館の開設(令和5年11月)に合わせて運行開始を予定しています。</p> |
|-------|---|

- 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、再編基本方針を定めました。

■ 公共交通に関する課題

- 交通弱者に配慮した移動手段を確保すること
- 公共交通不便地域への対応すること
- 路線バスとCoCoバスの競合を回避し、相互補完すること
- バス・タクシー業界における運転手不足・高齢化が深刻化していること
(交通サービスの担い手の不足)
- 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なこと
- CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要なこと
- 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があること

■ 再編基本方針 (4項目それぞれの内容は次ページに記載)

①.公共交通が不便な地域における交通弱者への対応

②.路線バスを補完するサービスの提供

③.日常生活に即した運行サービスの提供

④.持続可能な運行形態・サービスの提供

➤ 再編基本方針の4項目の内容は、それぞれ以下の通りです。

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が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。

※「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。

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. 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。

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しくみを構築する。
- 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に、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。

- 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、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とともに、再編後の見直しを検討する上での運行継続基準を検討しました。
- 有識者等も含めた会議にて確認した運行基準は、以下のとおりです。

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となる道路幅員	—	(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	(検討中)
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	② ③ ④	9時台~19時台の運行を最低限確保
運行継続基準	収支率(公費負担率)	運行経費に対する運賃収入の割合	④	(検討中)

※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。

⇒上記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す。