

小金井市コミュニティバス再編運行基準(案)

1. 策定の目的

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、今回の再編事業における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する。

2. 運行基準に関する指標

再編事業における基本方針を踏まえ、運行基準(案)についてとりまとめると以下のとおり。
なお、運賃及び収支率(公費負担率)は今後のルート等の検討と併せて整理する。

項目	指標	指標の考え方	基本方針 対応	原則とする運行基準(案)
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	①④	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)
	運賃	1回乗車あたりの運賃	①②④	(今後検討)
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	②③④	9時台~19時台
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	(今後検討)

※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する。

小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針

- ①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
- 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

3. 各指標の設定根拠

各運行基準の設定根拠について、以降のとおり整理する。

3.1 道路・バス停留所の条件

(1) 道路幅員

コミュニティバスが運行できる道路の幅員は車両制限令で定められており、新たに運行する道路では原則として以下の幅員を満たす必要がある。あわせて、スクールゾーン等の交通規制を確認するとともに、勾配・見通し等の道路形状を踏まえ、現地調査や実車走行を通じて警察・道路管理者等との協議により許可を得る必要がある。

①ボンチョ（車幅 2.08mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.66m 車両幅 (2.08m) × 2 + 0.5m ●道路全幅員=6.16m 車道 (4.66m) + 路側帯 (0.75m) × 2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.58m 車両幅 (2.08m) + 0.5m ●道路全幅員=4.08m 車道 (2.58m) + 路側帯 (0.75m) × 2
片側歩道あり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.16m 車両幅 (2.08m) × 2 + 0.5m + 路肩 (0.5m) ●道路全幅員=5.91m 車道 (5.16m) + 路側帯 (0.75m) 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.08m 車両幅 (2.08m) + 0.5m + 路肩 (0.5m) ●道路全幅員=3.83m 車道 (3.08m) + 路側帯 (0.75m)
歩道無し	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.66m 車両幅 (2.08m) × 2 + 0.5m + 路肩 (0.5m) × 2 ●道路全幅員=5.66m 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.58m 車両幅 (2.08m) + 0.5m + 路肩 (0.5m) × 2 ●道路全幅員=3.58m

②ハイエース（車幅 1.88mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.26m 車両幅 (1.88m) × 2 + 0.5m ●道路全幅員=5.76m 車道 (4.26m) + 路側帯 (0.75m) × 2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.38m 車両幅 (1.88m) + 0.5m ●道路全幅員=3.88m 車道 (2.38m) + 路側帯 (0.75m) × 2
片側歩道あり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.76m 車両幅 (1.88m) × 2 + 0.5m + 路肩 (0.5m) ●道路全幅員=5.51m 車道 (4.76m) + 路側帯 (0.75m) 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.88m 車両幅 (1.88m) + 0.5m + 路肩 (0.5m) ●道路全幅員=3.63m 車道 (2.88m) + 路側帯 (0.75m)
歩道無し	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.26m 車両幅 (1.88m) × 2 + 0.5m + 路肩 (0.5m) × 2 ●道路全幅員=5.26m 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.38m 車両幅 (1.88m) + 0.5m + 路肩 (0.5m) × 2 ●道路全幅員=3.38m

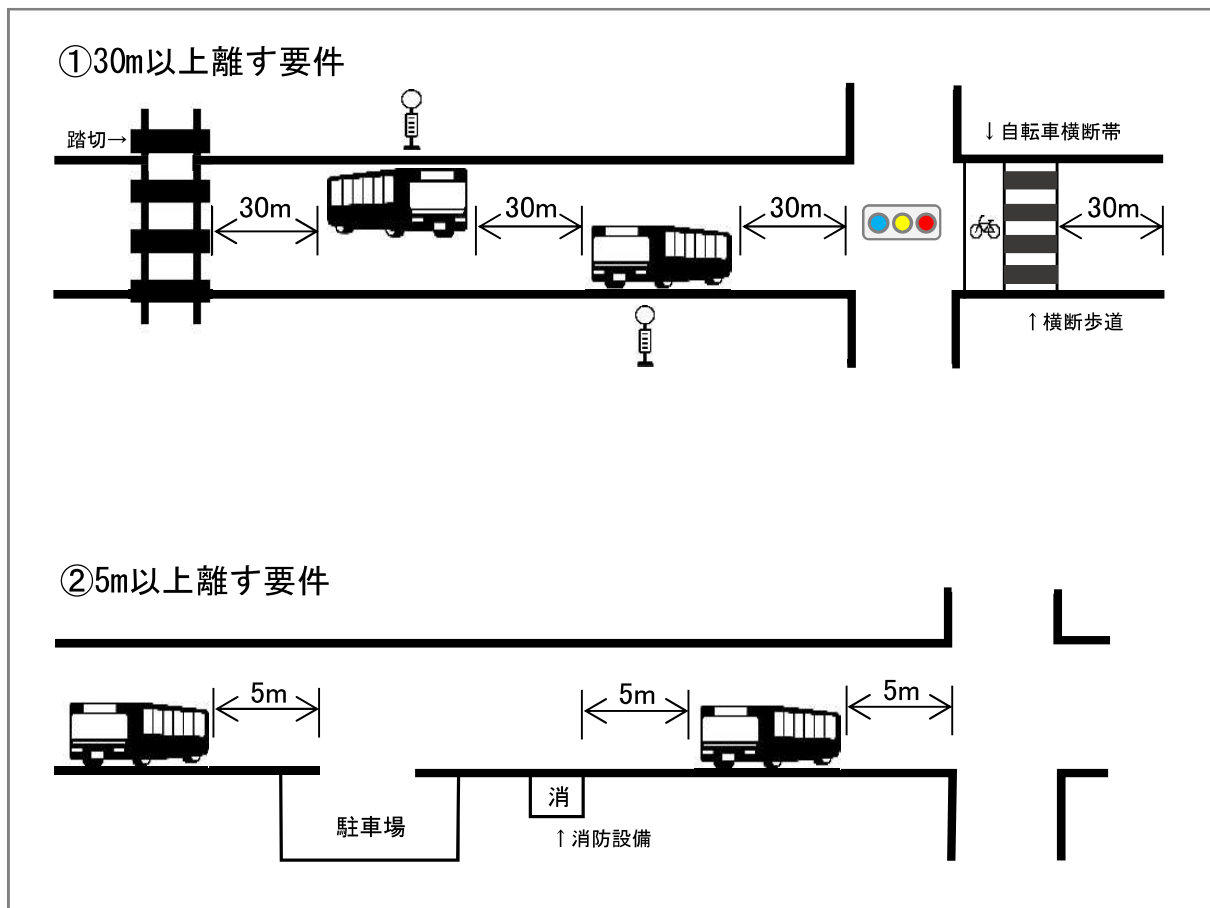
※歩道とは、マウントアップや防護柵等により物理的に歩車分離されている部分をいう。

※路側帯とは、ここでは白線の外側を指し、路側帯の幅は0.75m以上必要（L型側溝の場合0.85m以上）

(2) バス停留所設置箇所

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、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る。

- 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 以上離す。消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入り口の前後から 5m 以上離す。また、急な曲がり角等の交通上支障となる場所は避ける。
- バス停留所標識は、原則として、道路方向に並行して設置する。
- 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する。



3.2 運行サービス水準

(1) バス停留所間の距離

a) これまでの経緯

CoCo バス導入検討時のバス停設置間隔は原則 200m として設定していた。

b) 現在の状況

上記 a)を基に検討を行った結果、現在の CoCo バスの停留所は概ね 200～300m 間隔で設置されている。

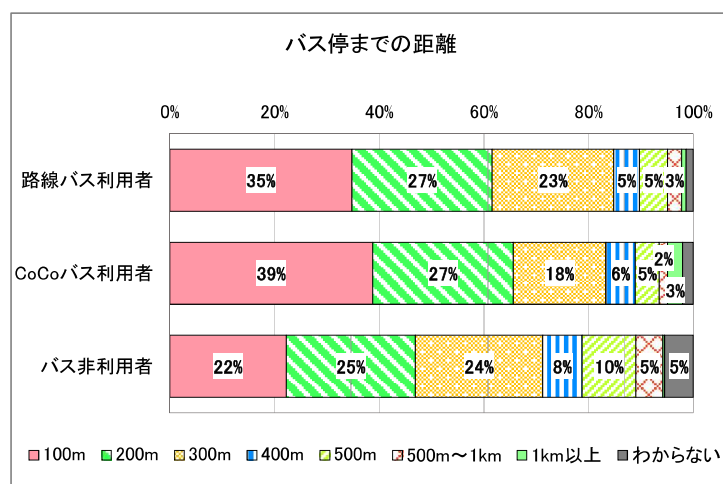
路線名	路線長(m)	区間数	平均区間長(m)
北東部循環	6,820	23	297
貫井前原循環	6,390	24	266
東町循環	3,500	15	233
中町循環	4,830	20	242
野川・七軒家循環	3,650	18	203
全路線合計	25,190	100	252

c) アンケート調査での状況

i) バス停留所までの距離

路線バス利用者と CoCo バス利用者の自宅からバス停留所までの距離をみると、大きな違いはなく、300m 以内で 80%以上を占めている。

バス非利用者のバス停留所までの距離は路線バス利用者、CoCo バス利用者に比べて遠く、300m 以内は 70%程度となっている。



路線バス利用者：市民アンケート 2-1 で 1 「主に路線バス」 を利用と回答した方の路線バス停留所までの距離

CoCo バス利用者：利用者アンケート回答者全体の CoCo バス停留所までの距離

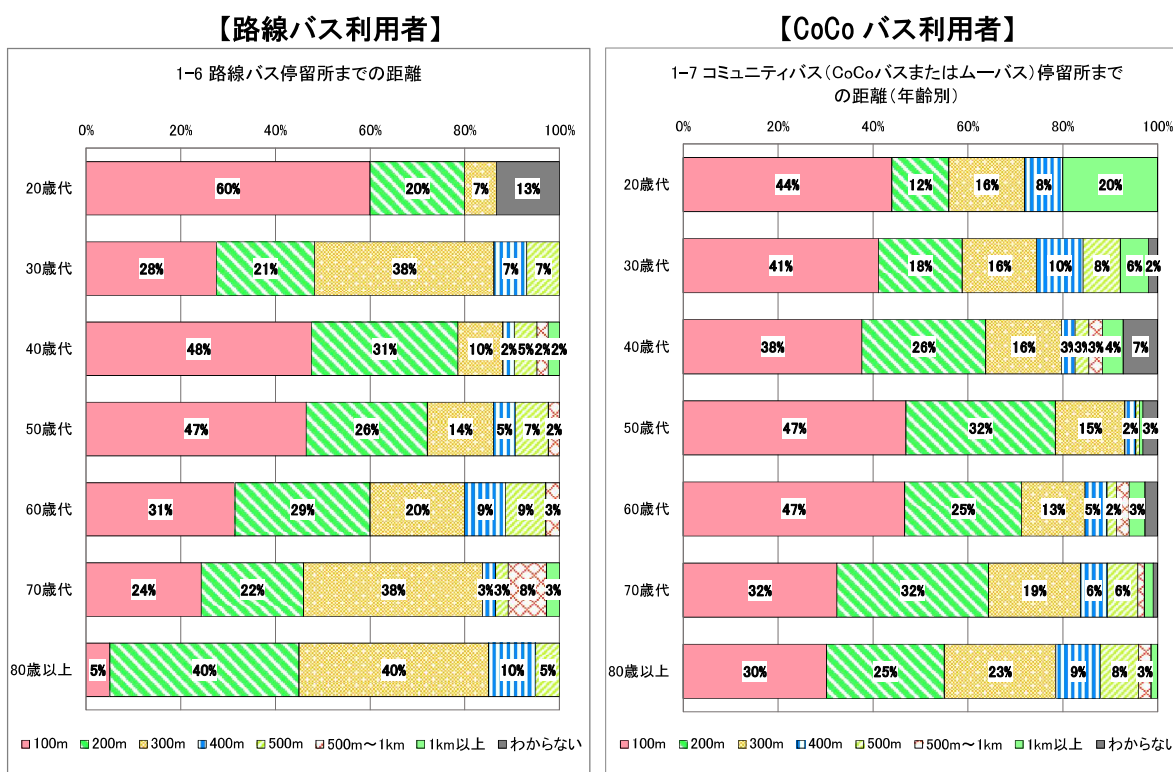
バス非利用者：市民アンケート 2-1 で 3 「バスを利用しない」と回答した方の路線バス停留所までの距離

<年齢別の状況>

主に路線バスを利用している方の自宅から路線バス停留所までの距離をみると、どの年代でも300m以内が80%程度を占めている。

CoCoバスを利用している方の自宅からバス停留所までの距離も、どの年代でも300m以内が70%以上を占めており、路線バスと同じような傾向となっている。

一部ばらつきはあるが、高齢になるほどバス停までの距離が短くなるような傾向はみられない。



路線バス利用者：市民アンケート2-1で1「主に路線バスを利用」と回答した方
 CoCoバス利用者：利用者アンケート回答者全体のコミュニティバス停留所までの距離
 ※19歳以下も選択肢としたが、回答数が少なかったためここでは対象外とする。

d) 基準の方向性

CoCoバス導入時の方針ではバス停留所を200m間隔で設置することを基本としていたが、設置箇所の安全性や協議の結果、路線によっては300m間隔程度で設置されている。

一方、アンケート調査の結果をみると、現在の利用者の多くは300m圏域程度から利用している割合が高く、高齢者でも大きな違いがみられない。

実態及び現在の利用の状況を踏まえ、再編基本方針4(持続可能な運行形態・サービスの提供)から現在のCoCoバスの最低サービス水準を維持するため、**原則として200m~300m間隔と設定**する。

(2) 運行間隔(頻度)

a) 現在の状況

現在の CoCo バス各路線の運行間隔は以下のとおり。

北東部循環、貫井前原循環は1時間3便(20分に1便)で運行しているが他の2路線は1時間2便(30分に1便)で運行している。

路線名	平日運行便数	1時間3便(20分に1便)	1時間2便(30分に1便)
北東部循環	42便	○	
貫井前原循環	31便	○	
東町循環	21便		○
中町循環	21便		○
野川・七軒家循環	24便		○

b) 基準の方向性

現在、路線により運行本数にばらつきがあることから、一定の基準により同一のサービスを提供することが望まれる。

また、バス運転士不足等の状況を鑑みると、運行本数の増加は難しい状況であることから、各路線とも原則として1時間2便(30分に1便)の運行とする。

(3) 運賃

a) 現在の状況

各路線 100 円の均一料金で運行している。

b) 路線バスの運賃の状況

一方、路線バスは以下の運賃にて運行を行っている。

現金	180 円
IC カード	175 円

※初乗り運賃

c) 基準の方向性

今度のルート検討の状況に合わせ、収支等も検討し設定を行う。

(4) 運行時間帯

a) 現在の状況

現在の運行時間帯は以下のとおり。

北東部循環は 7 時台～20 時台で運行しているが、他の路線は概ね 9 時台～19 時台で運行している。

路線名	平日の運行時間帯	休日の運行時間帯
北東部循環	7:00 ～ 20:00	7:00 ～ 20:00
貫井前原循環	9:00 ～ 19:00	9:00 ～ 19:00
東町循環	9:15 ～ 19:15	9:15 ～ 19:15
中町循環	9:00 ～ 19:00	9:00 ～ 19:00
野川・七軒家循環	8:35 ～ 20:05	8:35 ～ 20:05

b) 基準の方向性

CoCo バスの再編基本方針 3（日常生活に即した運行サービスの提供）に基づき、病院や商業施設、公共施設が開いている時間帯における移動手段の提供を考慮するとともに、再編基本方針 4（持続可能な運行形態・サービスの提供）から現在の CoCo バスの最低サービス水準を維持するため、原則として 9 時台～19 時台での運行とする。

3.3 運行継続基準

ルート再編の検討及び(3)運賃の検討と併せて今後検討を行う。