

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 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針の検討にあたって

小金井市コミュニティバス「CoCoバス」は、公共交通不便地域の解消や、高齢者・障がい者等の外出促進等を目的として導入検討を開始し、以下の基本方針のもと事業を展開し、平成15年3月の北東部循環から始まり、現在市内を5路線が運行している。

表1 小金井市コミュニティバス導入時からの基本方針

基本方針
1.市民ニーズに対応した全ての人の移動機会の向上
2.小金井の街づくりに資する交通システムの実現
3.経済性、採算性の確保と継続的なサービスの提供
4.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

運行開始から約15年が経過し、この間の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ることから、小金井市コミュニティバス「CoCoバス」の更なる充実を図るため、総合的な見直しを行うこととなった。

2 小金井市コミュニティバス再編事業における新たな基本方針の検討フロー

今回の再編事業では、国のガイドラインや導入時からの基本方針を踏まえつつ、社会情勢の変化や交通に関する最新状況、バスの利用状況・意見等も踏まえて、小金井市の公共交通に関する課題を整理した上で、新たに基本方針を設定した。

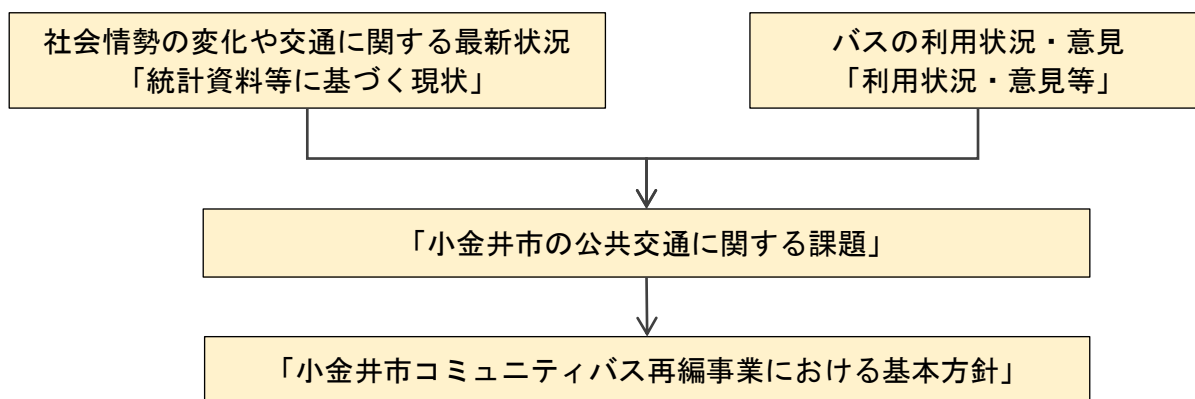


図1 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針の検討フロー

【参考】国土交通省の「コミュニティバス導入に関するガイドライン」

国土交通省の「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」ではコミュニティバスの定義、および基本的な考え方について以下のように示されている。

■コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
- (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

■コミュニティバスの基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

出典：国土交通省ホームページ

小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針 導出の流れ

	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送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遠い。 ○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。 	<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。 	
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"> ■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。 	路線バスを補完するサービスの提供
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"> ○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。 ○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"> ■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。 	
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"> ■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。 ■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。 	持続可能な運行形態・サービスの提供

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

- 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。

※「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. 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。

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。