

小金井市の状況

1 整理項目について

小金井市の地域公共交通の状況を把握し、課題整理に向けた分析を行うため、地域の現況について整理を行います。

構成としては、現状の分析として、基礎的な情報の地形や人口動向、人口分布、施設配置、人の移動特性等による「小金井市の地域特性」を整理したのち、鉄道、バス、タクシー等のサービス状況、利用状況等による「小金井市内の交通の現況」について整理を行う形としました。これらの項目については下表にてまとめており、今回報告する事項については2章に記載しています。

また、交通分野での国・社会の動向をについて3章にてまとめております。

表 現況整理項目の現状と報告事項について

| 項目 | 分析・把握内容 | 今回報告 |
|-----------------------|--|------|
| 1) 小金井市の地域特性 | | |
| 地形 | 高低差 | ○ |
| 施設配置 | 主要施設の整理 | ○ |
| 人口動向 | 将来人口動向(人口・高齢化) | ○ |
| 人口分布 | 市内人口の状況(分布、高齢化率) | ○ |
| 人の移動特性 | 周辺市区との移動状況、来訪者の内訳 | ○ |
| 観光 | 観光入込客数 | |
| 道路状況 | 主要道路の幅員構成の確認 都市計画道路の状況、自転車通行空間、駐輪場の状況 | ○ |
| 交通事故状況 | 交通事故発生状況(年代別・手段別) | ○ |
| 免許保有状況 | 免許保有状況、保有状況別行動特性 | |
| 混雑状況 | 幹線道路の混雑度 | |
| 2) 小金井市内の交通の現況 | | |
| 鉄道 | 駅別利用者数推移 | ○ |
| 民間路線バス | 路線網 | ○ |
| | 利用者数 | |
| コミュニティバス | 路線網、利用者数推移、市の補助額 | ○ |
| バス停環境 | 上屋、ベンチ等 | |
| 公共交通不便地域 | 公共交通不便地域 | ○ |
| タクシー | 事業者 | ○ |
| シェアモビリティ | ポートの位置 | ○ |
| | 利用者数 | |
| 自家有償運送 | 運行状況(系統数、発着地、利用者数) | |
| 送迎バス | 運行状況(スクールバス、病院バス、施設バス) | |

表 国・社会の動向について

| 項目 | 項目 |
|-----------------------|--|
| 新たなモビリティサービスの実装に向けた展開 | MaaS/自動運転 |
| 持続可能な社会に向けた展開 | SDGsの推進/カーボンニュートラルの推進 |
| 超スマート社会の推進 | Society5.0/デジタル田園都市構想 |
| 公共交通を取り巻く状況 | バス・タクシー等運転手の勤務時間の見直し/共創による地域交通形成支援事業の創設/エリア一括協定運行事業の創設/地域公共交通の「リ・デザイン」 |

2 小金井市の現況

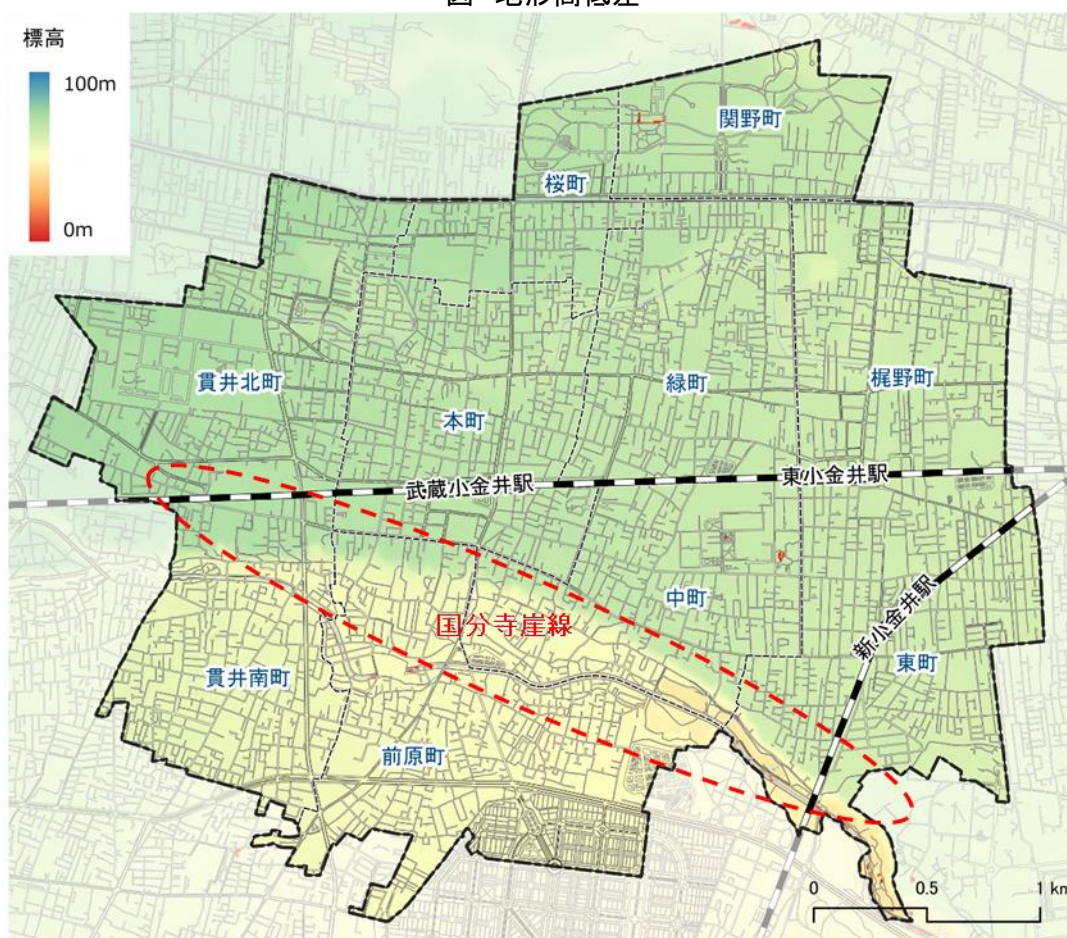
2.1 地域特性

2.1.1 地形

小金井市の地形について、市北部から東部の鉄道沿線地域は、ほぼ平坦であり、市南部地域は、中町の南部、前原町、貫井南町の北部に、立川から始まり野川、多摩川に沿って田園調布付近まで続く国分寺崖線が市を東西に横断しています。崖線の北地域で、標高65～70mであり南部では50～55mと高低差はおおよそ15mあります。

鉄道駅は市内の高地に位置するため、低地である貫井南町、前原町、中町の一部から駅へのアクセスは崖線を越えた南北の移動が発生し、自転車、徒歩での移動負荷が高い状況です。

図 地形高低差



(出典：国土地理院「基盤地図情報」より作成)

2.1.2 施設配置

1) 主要施設の整理

市内の施設配置について、公共、商業施設は駅を中心に点在。観光は野川、国分寺崖線の地域や北部、医療施設については、駅から離れた南部の地域にも点在している状況です。

図 施設配置図(※令和1(2019)年時点)

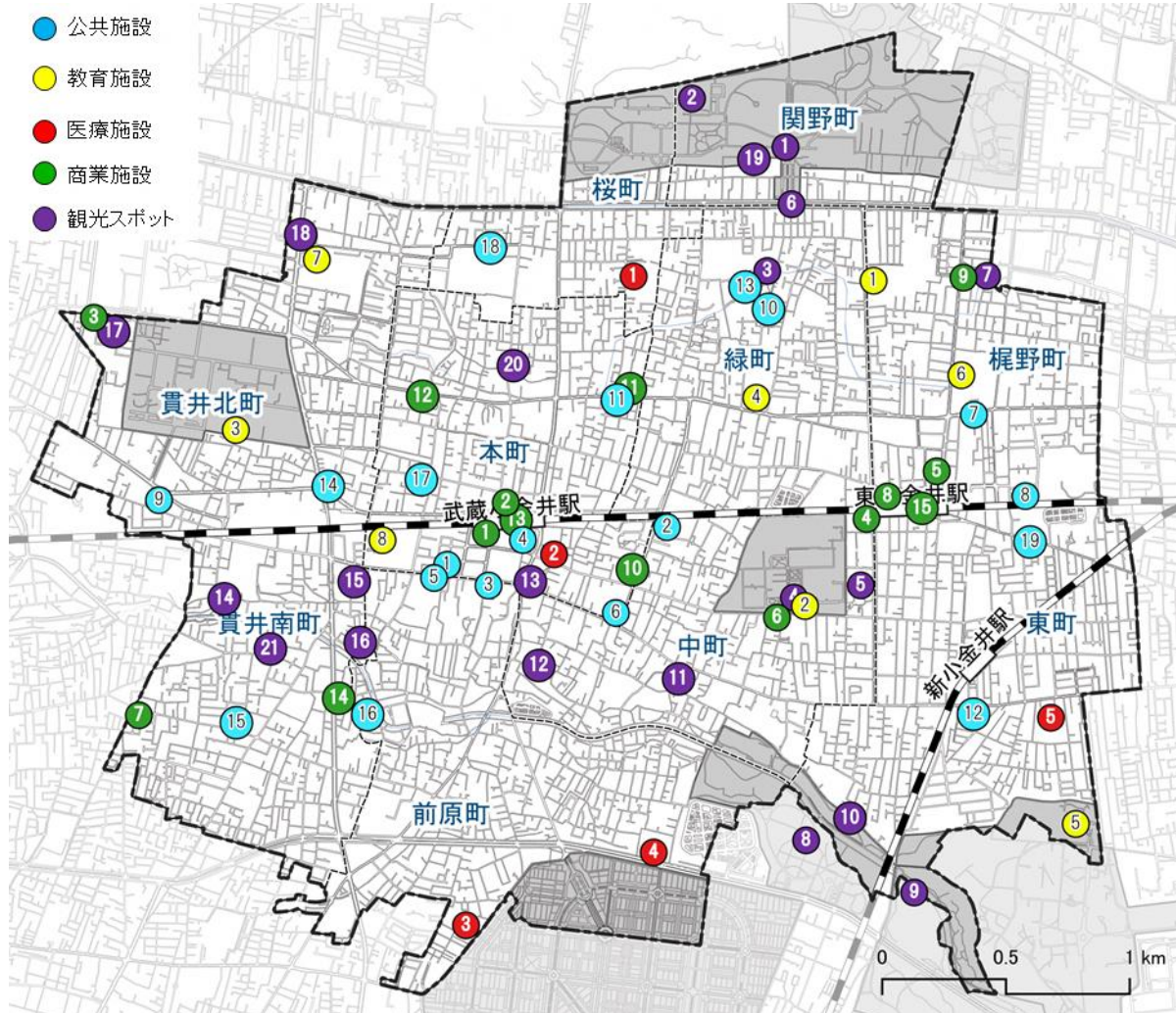


表 施設一覧(※令和1(2019)年時点)

| | | | |
|------------------|------------------|--------------------|------------------------|
| 公共施設 | | 5 武蔵野中央病院 | 8 小金井工業高校、 多摩科学技術高校 |
| 1 小金井市役所 | 商業施設 | | 観光スポット |
| 2 新庁舎(予定) | 1 イトーヨーカドー武蔵小金井店 | 1 小金井公園 | |
| 3 市役所第二庁舎 | 2 MEGAドン・キホーテ | 2 江戸東京たてももの園 | |
| 4 宮地楽器ホール | 3 オリピック小金井店 | 3 浴恩館公園 | |
| 5 市民会館 | 4 ピーコックストア東小金井店 | 4 東京農工大学科学博物館 | |
| 6 図書館本館 | 5 マルエツ東小金井駅北口店 | 5 栗山公園 | |
| 7 婦人会館 | 6 いなげや小金井中町店 | 6 玉川上水 | |
| 8 児童発達支援センター | 7 いなげや小金井貫井南店 | 7 梶野の築樋 | |
| 9 保健センター | 8 魚勝・グレース | 8 都立武蔵野公園 | |
| 10 障害者福祉センター | 9 オーケー梶野町店 | 9 都立野川公園 | |
| 11 公民館本館 | 10 オーケー武蔵小金井店 | 10 はけ(国分寺崖線) | |
| 12 東センター | 11 いなげや小金井本町店 | 11 市立はけの森美術館 | |
| 13 緑センター | 12 ダイエー小金井店 | 12 小金井小次郎の墓 | |
| 14 貫井北センター | 13 nonowa武蔵小金井店 | 13 黄金の水 | |
| 15 貫井南センター | 14 コープみらいぬくい坂下店 | 14 湧水の道 | |
| 16 前原町西之台会館 | 15 nonowa東小金井 | 15 滄浪泉園 | |
| 17 上之原会館 | 教育施設 | | |
| 18 桜町上水会館 | 1 法政大学工学部 | 16 花と緑の古径 | |
| 19 東小金井駅開設記念会館 | 2 東京農工大学工学部 | 17 情報通信研究機構 | |
| 医療施設 | | 3 東京学芸大学 | 18 ラーメン街道 |
| 1 桜町病院 | 4 小金井北高校 | 4 小倉平右衛門供養塔 | 19 川崎平右衛門供養塔 |
| 2 小金井太陽病院 | 5 国際基督教大学高校 | 20 遊歩道北2号線 | 20 遊歩道北2号線 |
| 3 小金井病院 | 6 東京電機大学高校 | 21 閻魔堂木造閻魔王坐像・イイギリ | 21 閻魔堂木造閻魔王坐像・イイギリ |
| 4 小金井リハビリテーション病院 | 7 中央大学附属高校 | | |

2.1.3 人口動向・分布

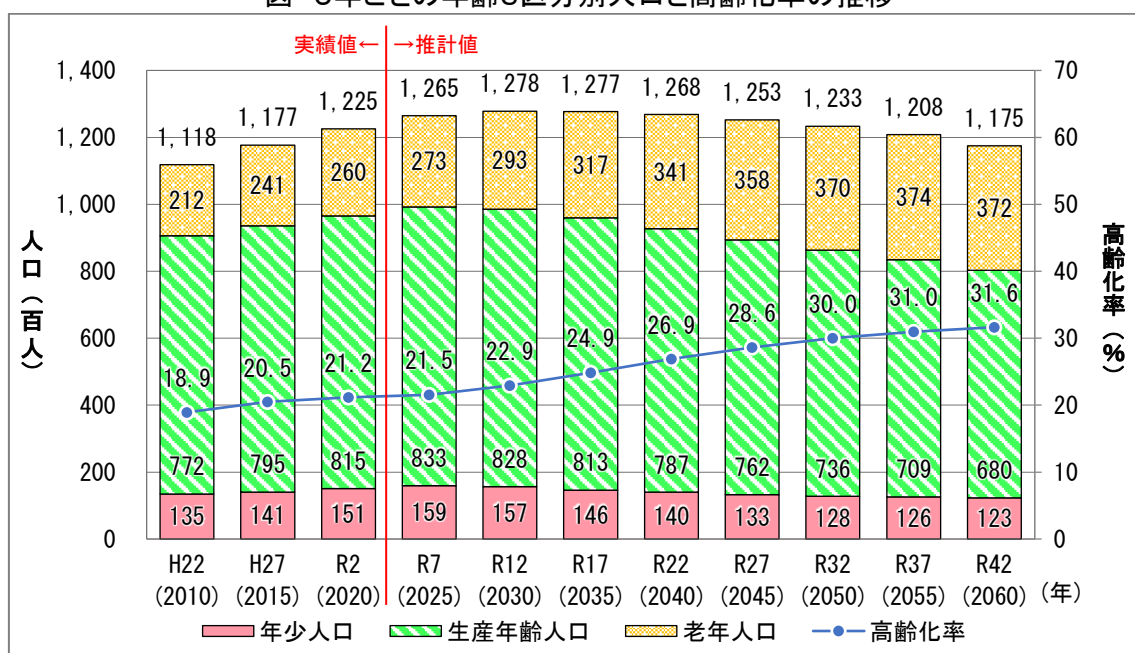
1) 将来人口動向

小金井市の総人口については、令和2（2020）年頃まで実績値で増加傾向にあり、その後も緩やかに増加すると推測され、令和12（2030）年頃に約12.8万人のピークを迎え、以後徐々に減少に転じることが予測されています。

年少人口（0～14歳）、生産人口（15～64歳）は令和7（2025）年頃をピークとする一方、老年人口（65～歳以上）は今後も増加傾向が続く見込みです。

高齢化率は、令和5（2023）年現在21.4%であり近年増加傾向にあるとともに、将来も増加が続く推測であり、令和42（2060）年には約31.6%となり、おおよそ3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

図 5年ごとの年齢3区分別人口と高齢化率の推移



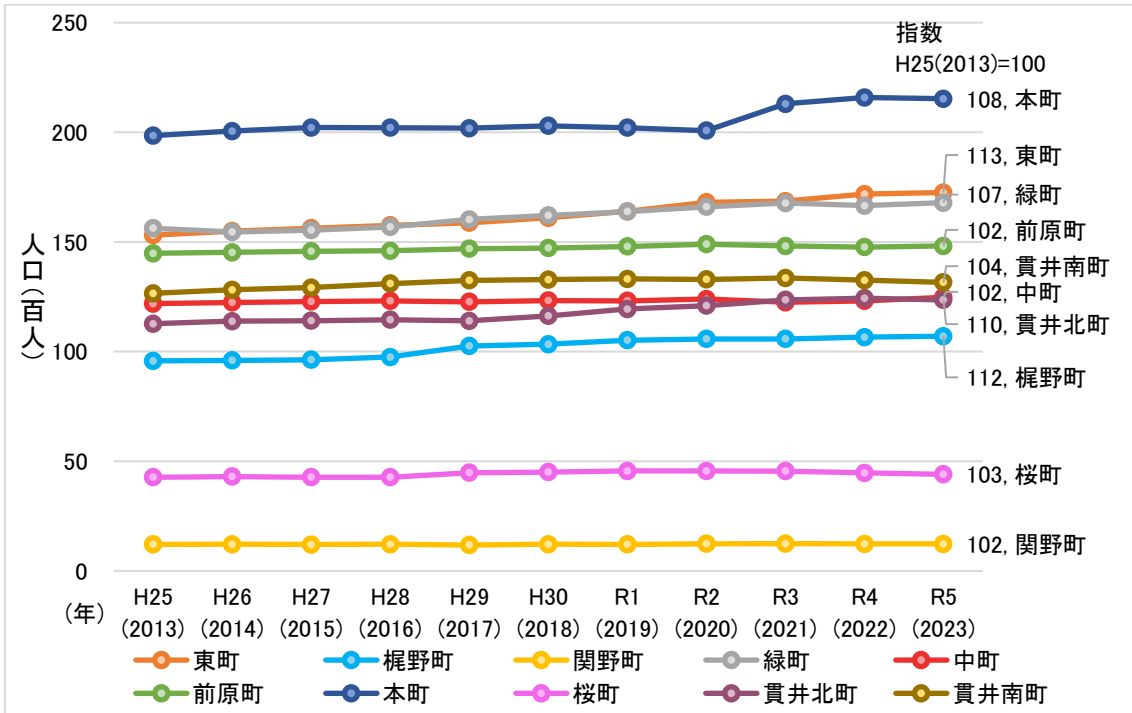
(出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成)
※実績値は各年4月1日現在のデータ

2) 人口分布

小金井市の人口分布は地域別に見ると、本町の人口が一番多く、次いで東町、緑町となっており、駅周辺地域の人口が高い傾向にあります。一方、人口が少ない地域は、関野町、桜町となっており、市北部に集中しています。また、国分寺崖線を挟んだ低地となる前原町、貫井南町も市全体で見ると人口は中位となります。

高齢化率の分布を見ると貫井北町の東京学芸大学の周辺地域が極端に低い傾向にありますが、全体としては駅周辺地域が低く、周辺に離れるにつれ徐々に高くなっていく傾向にあります。

図 市内地域別人口推移



(出典：住民基本台帳データより作成)
※実績値は各年4月1日現在のデータ

図 位置図

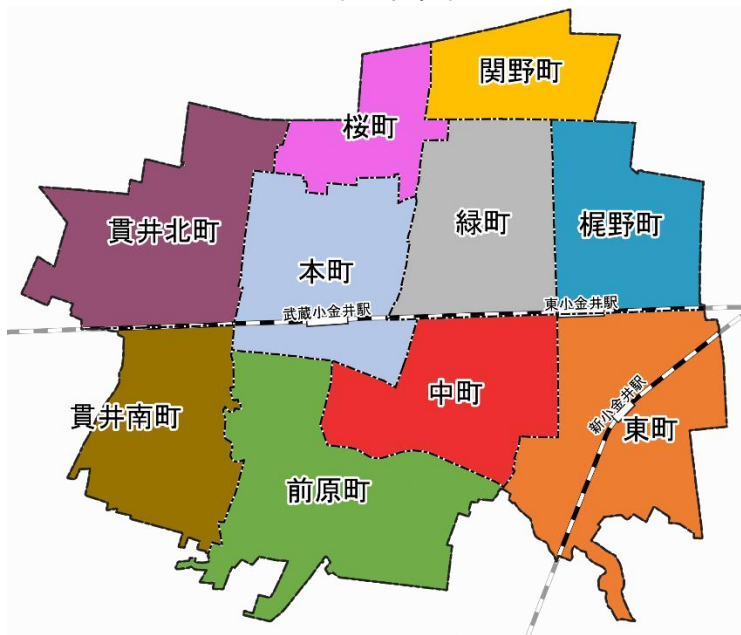
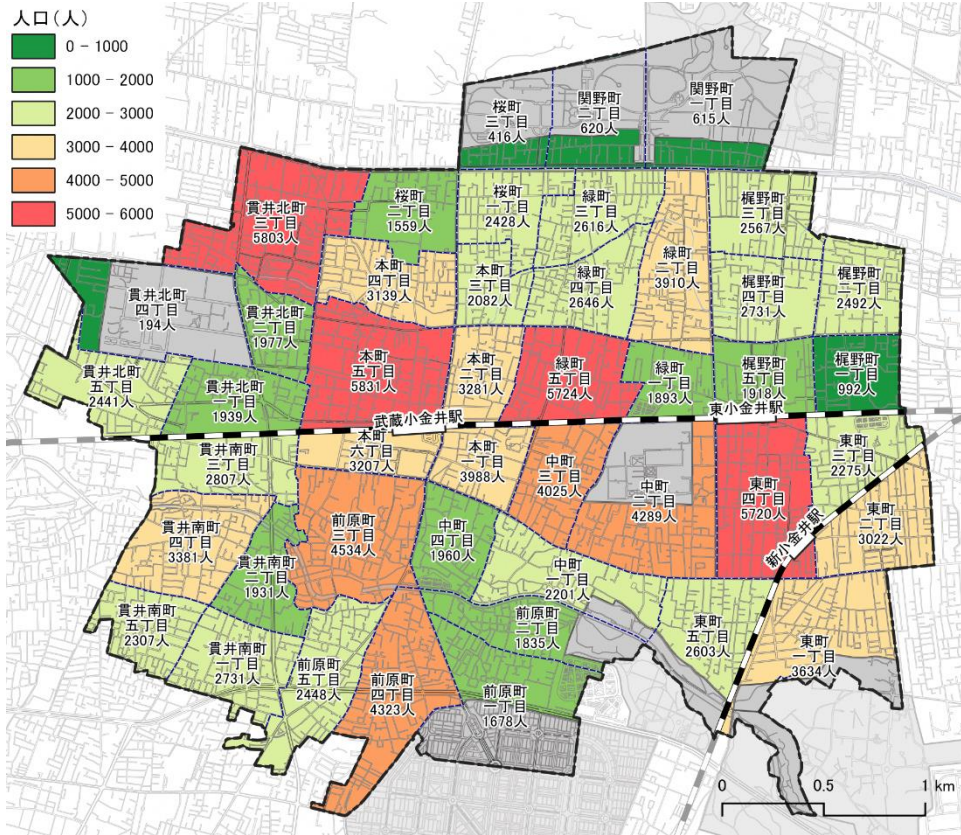
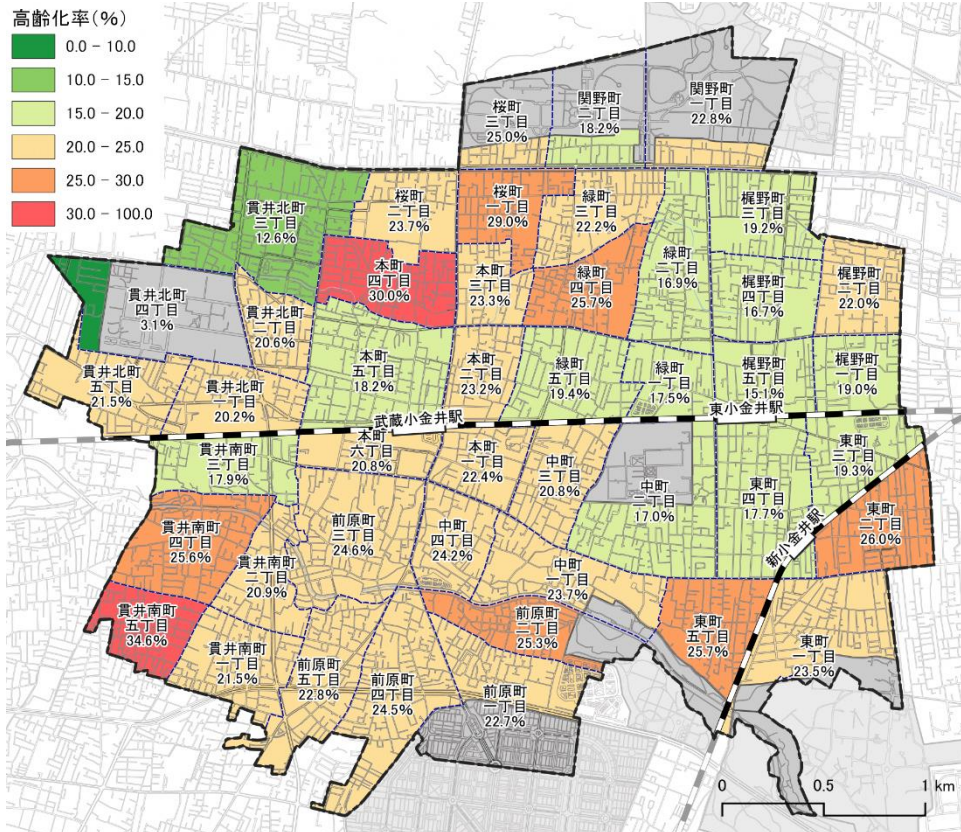


図 人口分布(令和5(2023)年4月)



(出典：住民基本台帳データより作成)

図 高齢化率分布(令和5(2023)年4月)



(出典：住民基本台帳データより作成)

2.1.4 移動特性

1) 通勤・通学

通勤・通学の流動について、国勢調査（令和2（2020）年）によると、全体として通学については小金井市から他地域への流出より流入が多い傾向にあり、一方、通勤については、他地域からの流入より流出が多く特に中央線沿線の千代田区、新宿区など特別区への通勤人口が多く一般的なベッドタウンの傾向を示しています。他方、小平市、国分寺市など隣接する地域や特別区以外の多摩地域からは流入する人口が多くなっています。

移動交通手段を見ると、市内の通勤・通学は徒歩、自転車の利用率が高く、鉄道・電車やバスの利用が低い傾向にあります。市外への通勤・通学は鉄道・電車の利用率が非常に高く、80%以上の人が鉄道を利用しています。また、鉄道利用の端末交通は徒歩とする人が7割を占めます。市外からの通勤・通学は、鉄道・電車の利用率が高いことは同様ですが、自転車の利用も多い状況です。

図 通学人口(令和2(2020)年)

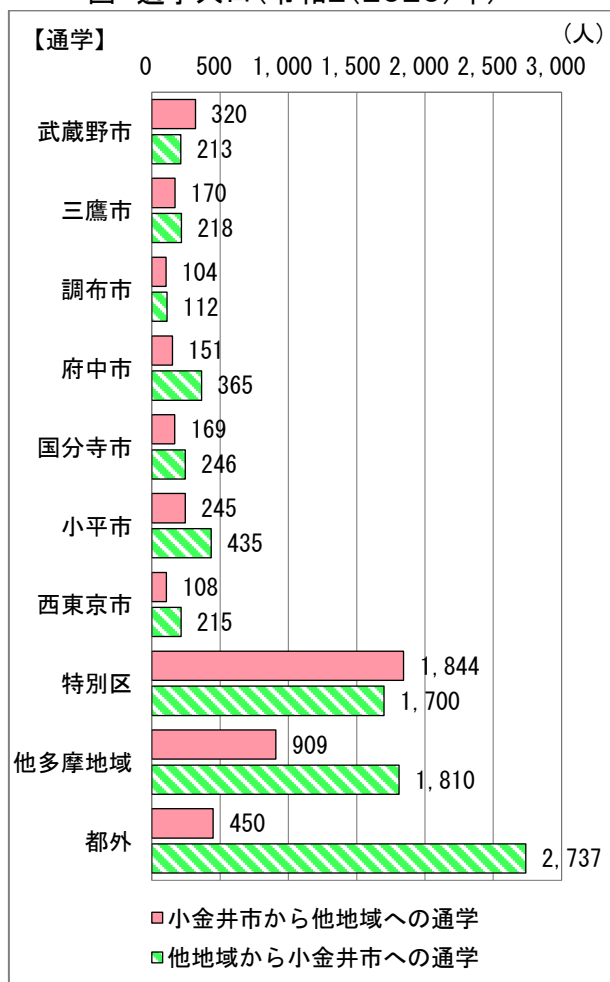
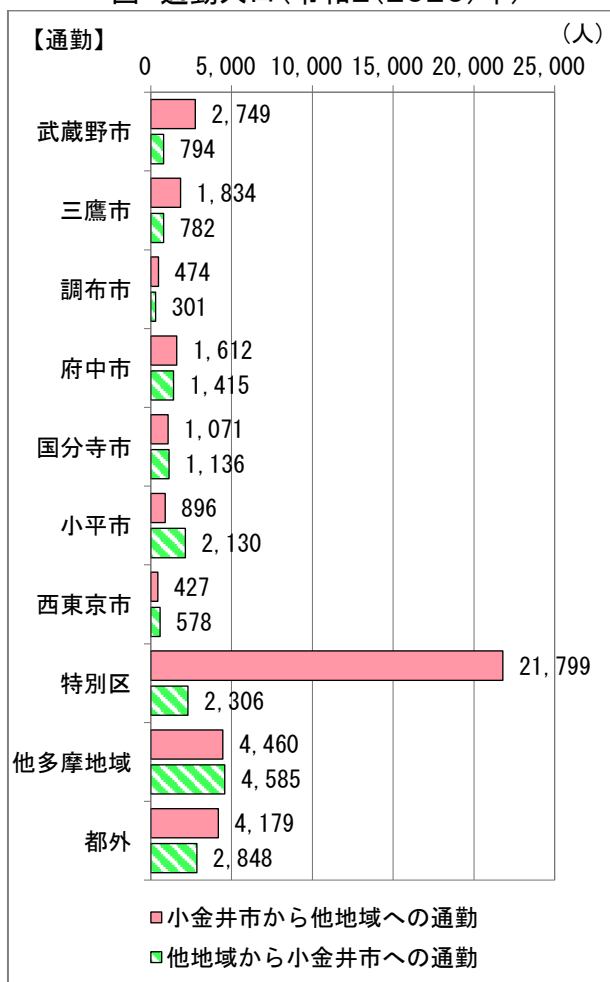
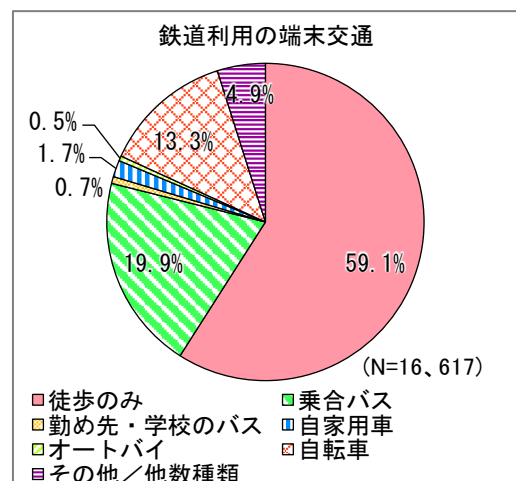
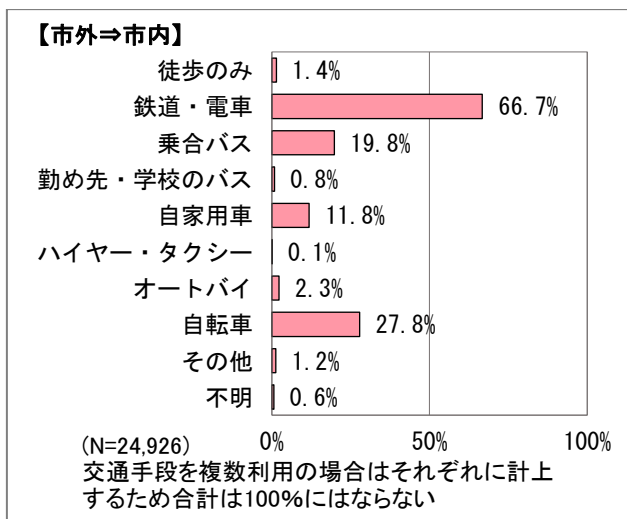
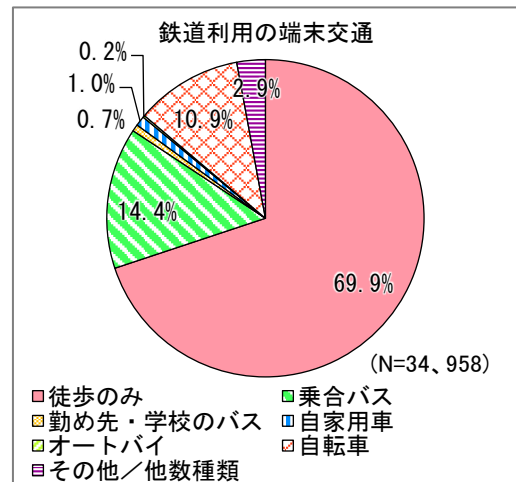
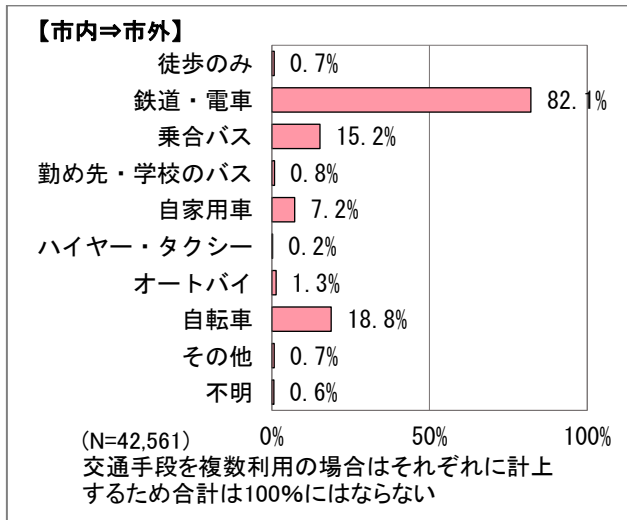
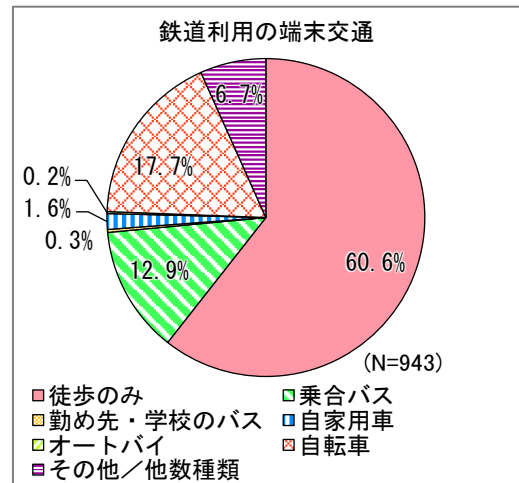
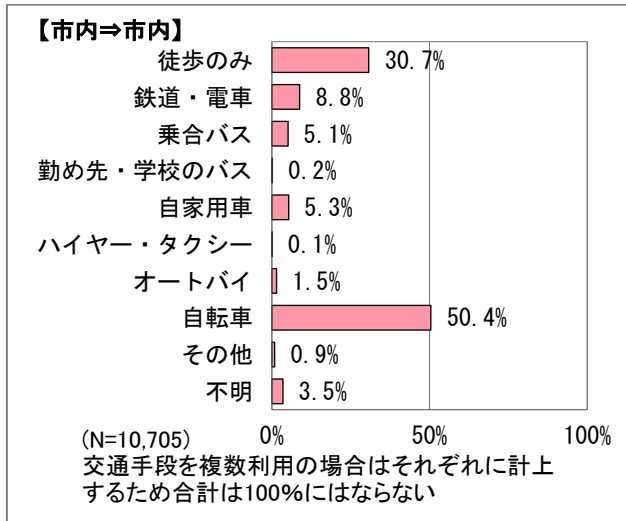


図 通勤人口(令和2(2020)年)



(出典：令和2（2020）年国勢調査より作成)

図 小金井市における通勤・通学の利用交通手段(令和2(2020)年)



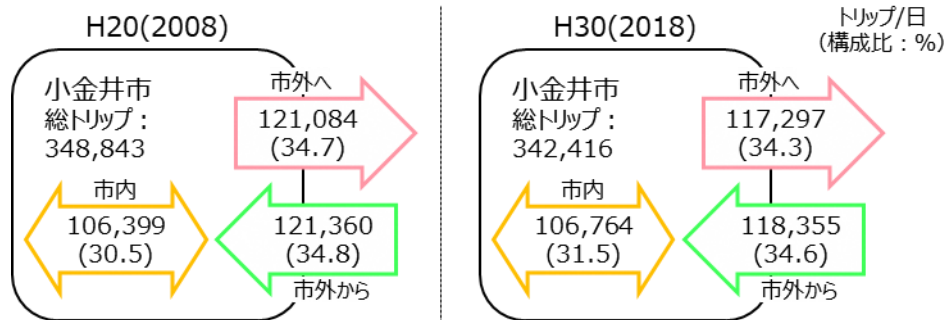
(出典：令和2(2020)年国勢調査より作成)

2) 移動の目的

第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20（2008）年）と第6回調査（平成30（2018）年）における小金井市の市内々、市内外のトリップ数を比較すると、通勤、通学、帰宅が増加し、業務、私事が減少しています。

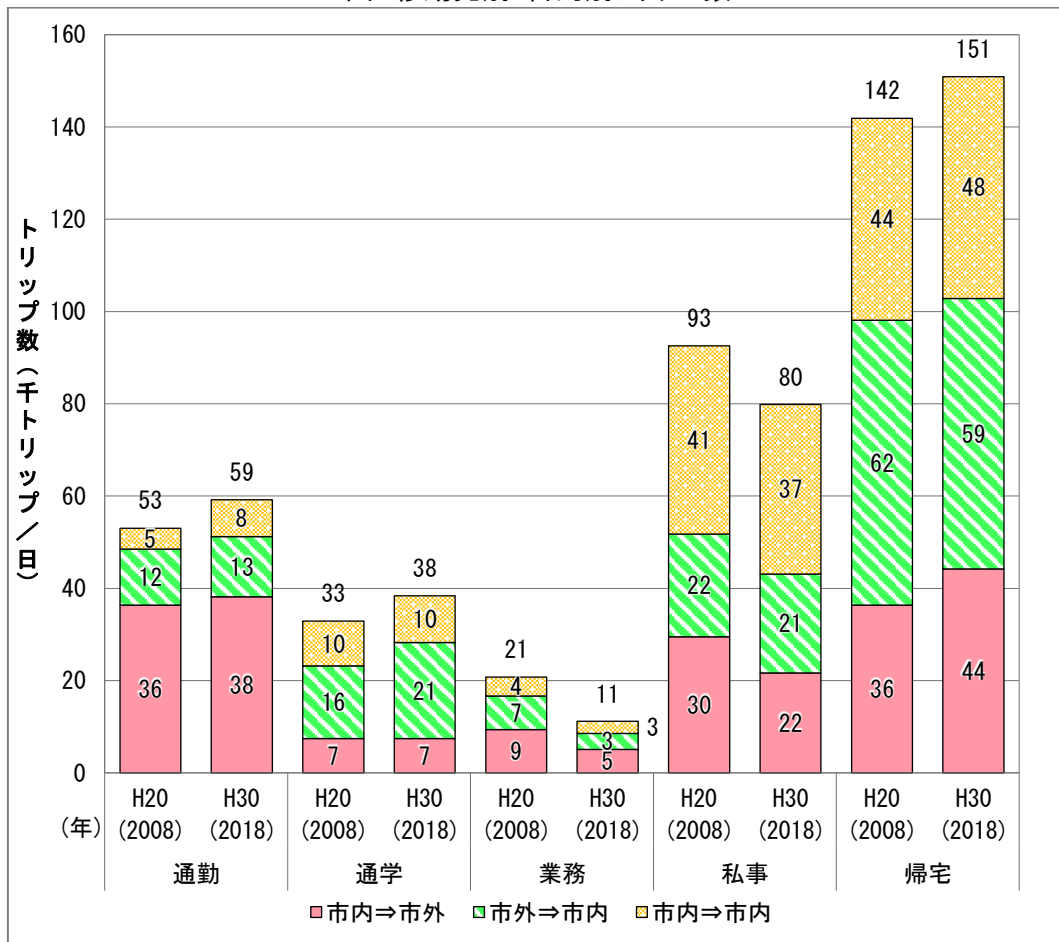
通勤については、市内々、市内外のトリップ数が増加している一方、通学については市外から市内へのトリップのみ増加しています。また、私事目的のトリップは減少しており、特に市外へのトリップが大きく減少しています。

図 移動先別トリップ数



（出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成）

図 移動先別・目的別トリップ数

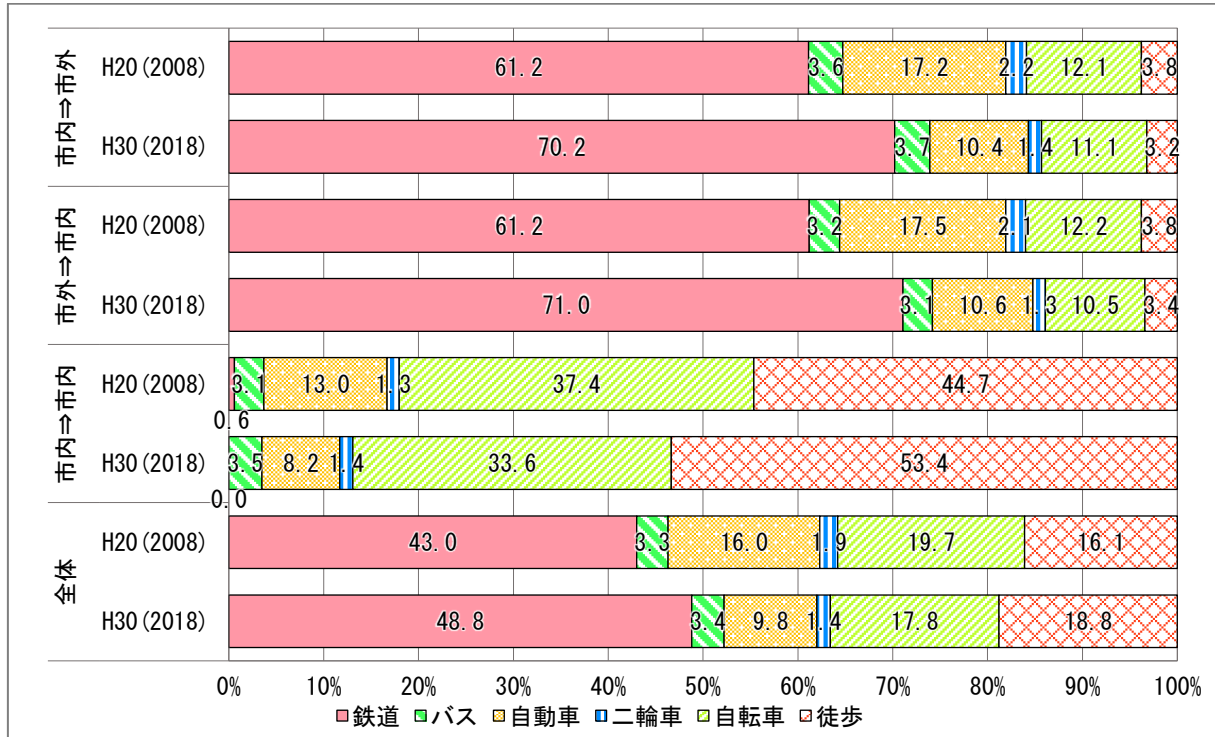


（出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成）
※目的不明を除いて作成

3) 移動の手段

小金井市における交通手段は、鉄道の割合が大きく増加し主に市内外のトリップの割合が増加しており、自動車の割合は減少しています。また徒歩の割合も増加していますが、こちらは市内々のトリップにおいて割合が大きく増えています。自動車、自転車については市内々、市内外のトリップいずれにおいても割合が減少しています。

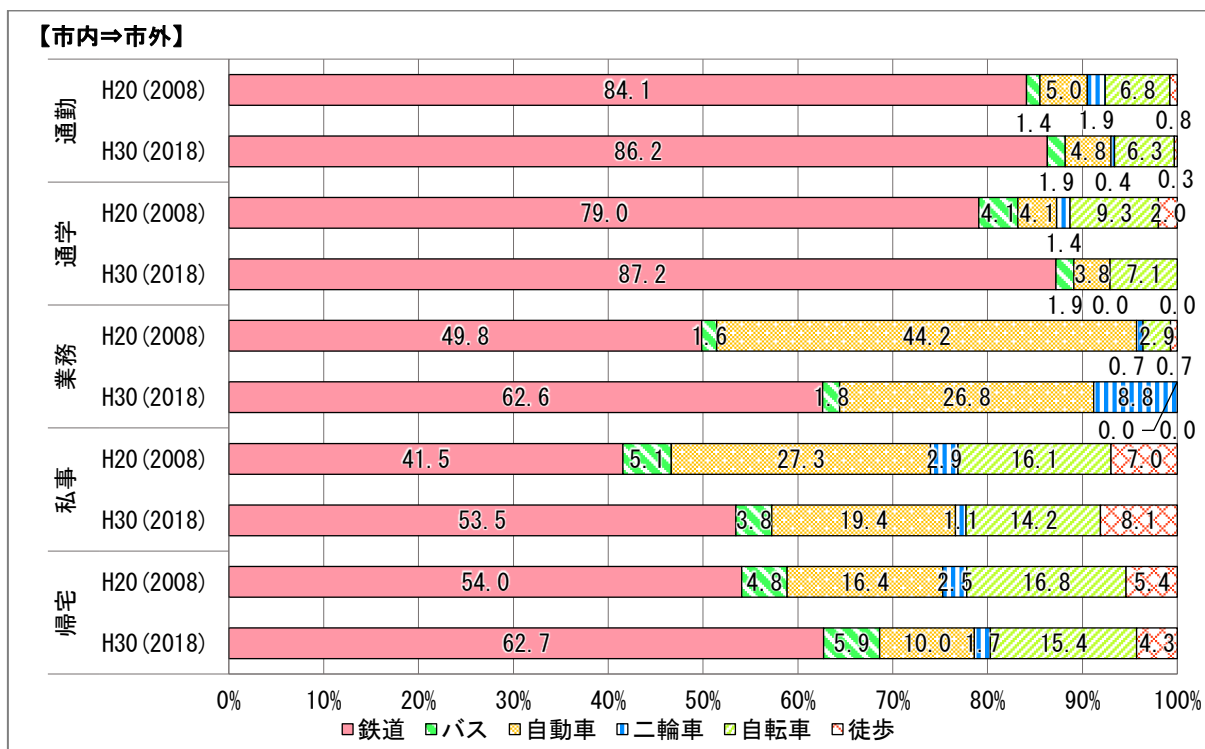
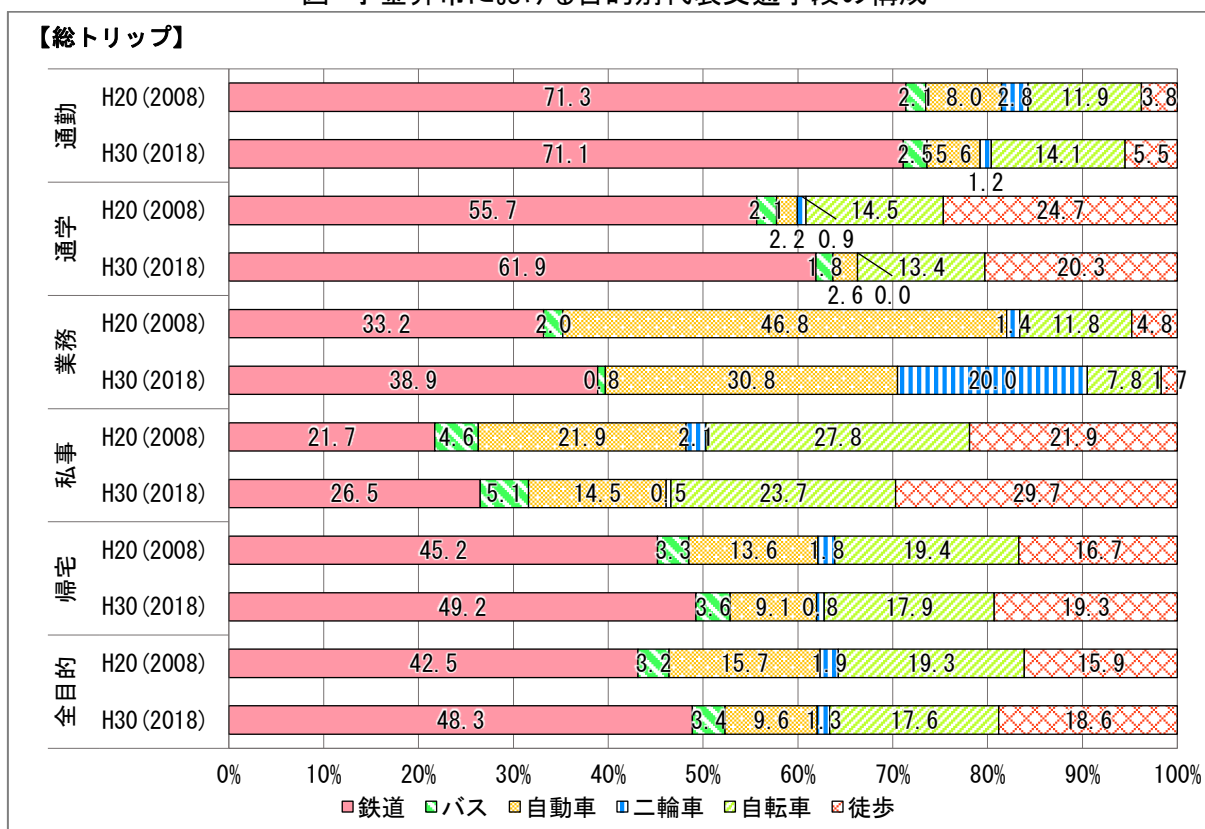
図 小金井市における代表交通手段の分担率

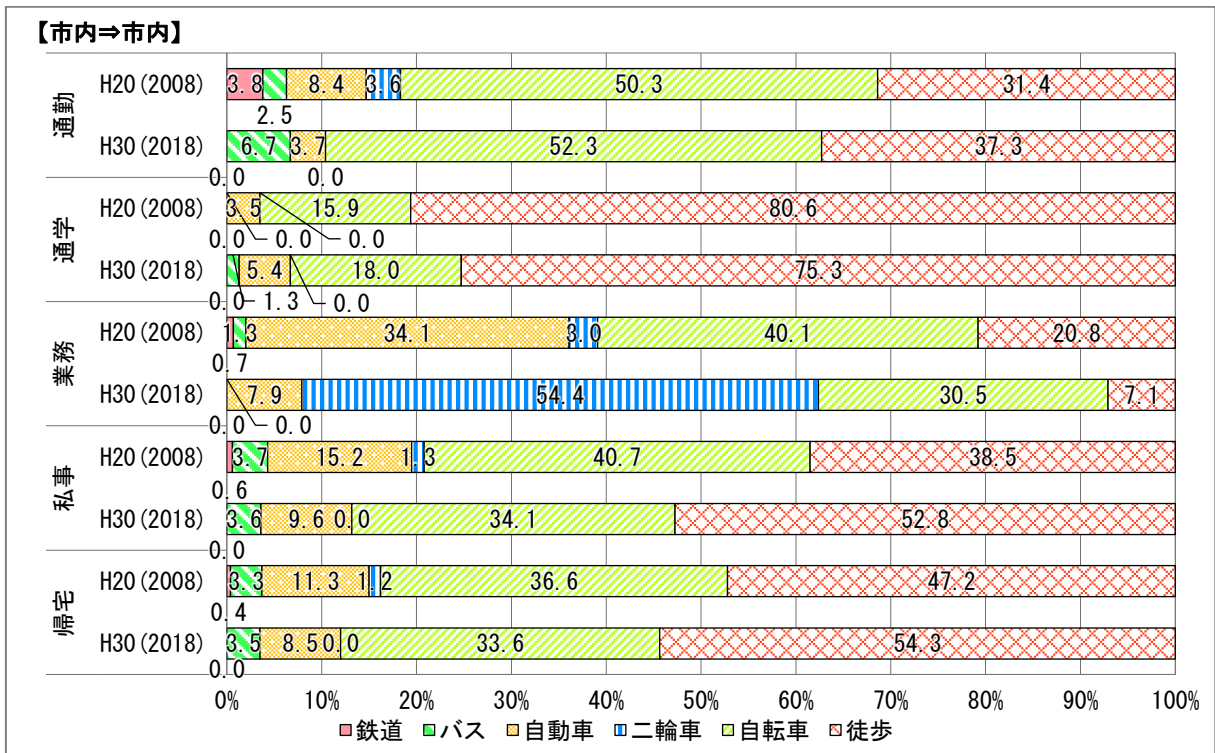
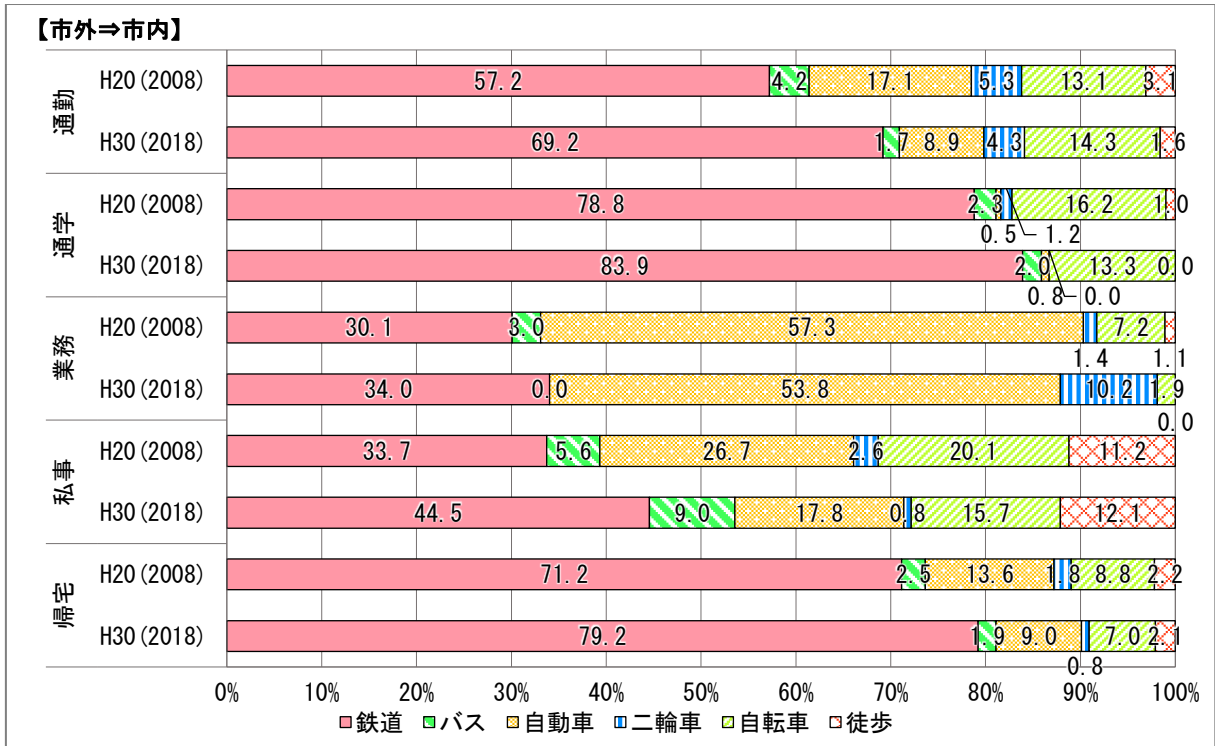


(出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成)
 ※交通手段その他・不明を除いて作成

また、目的別の代表交通手段の構成を見ると、通学での鉄道増加、徒歩減少、業務での自動車減少、二輪車増加、私事における鉄道と徒歩増加、自動車減少などが読み取れます。

図 小金井市における目的別代表交通手段の構成





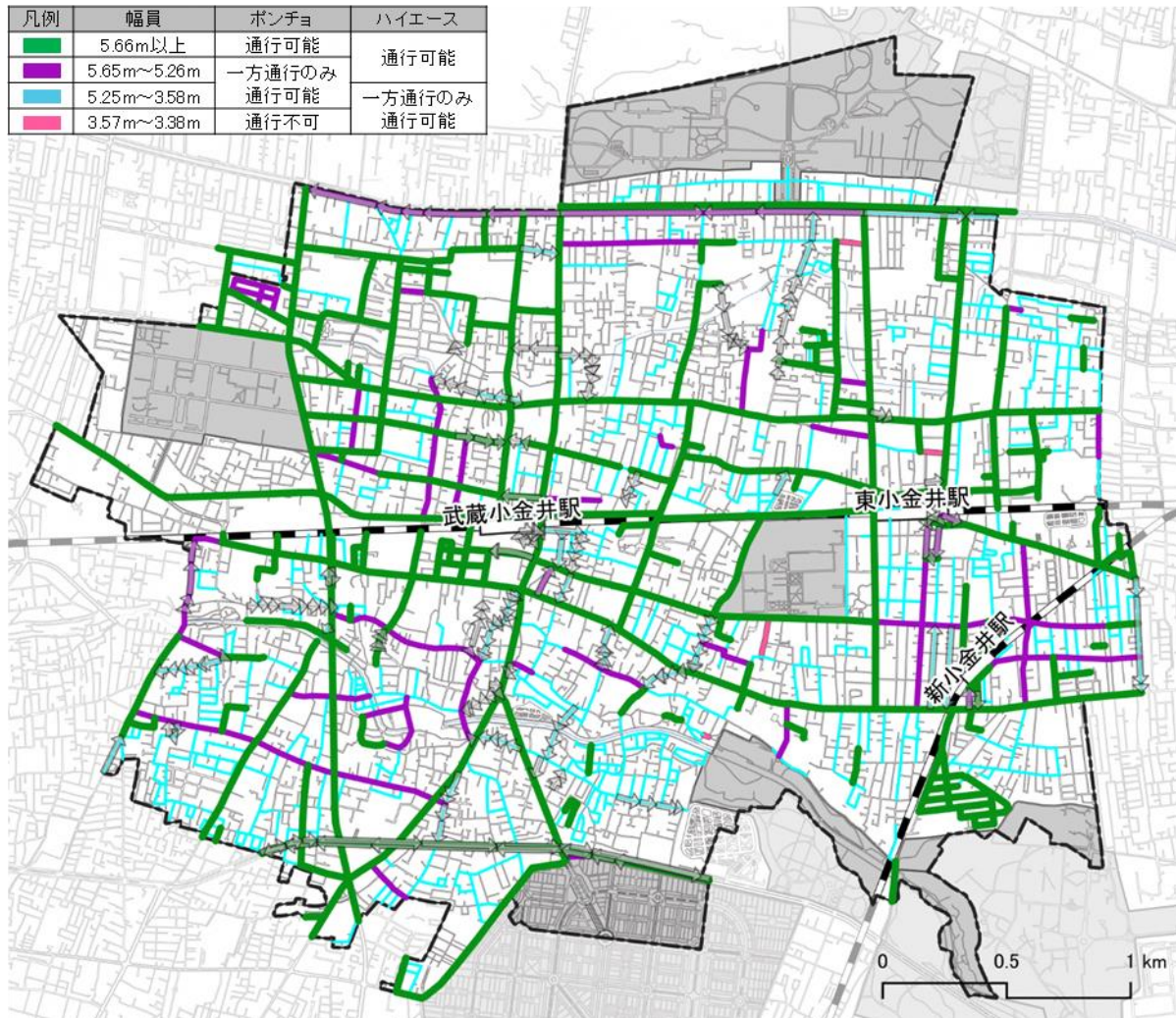
(出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成)
 ※目的不明、交通手段その他・不明を除いて作成

2.1.5 道路状況

1) 主要道路の幅員構成の確認

小金井市内の道路については、縦横に幅員の大きな道路が通っています。他方、主要な道路から中に入ると細かい路地が多い状況で、大型の車両などは通行できない場所が多くあります。

図 コミュニティバスの通行可能な道路



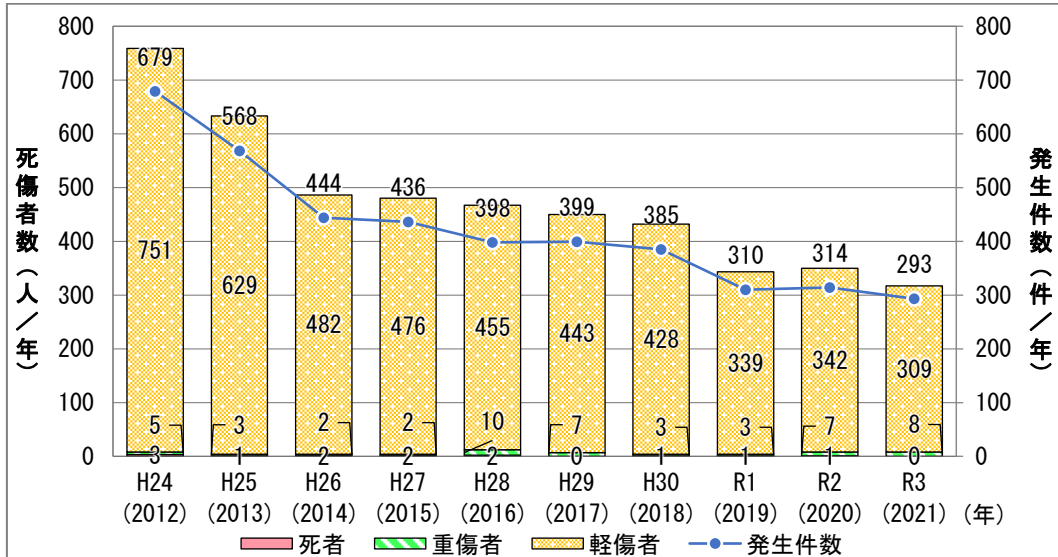
(出典：小金井市道路台帳（令和1（2019）年9月時点）より作成)

2.1.6 交通事故状況

1) 交通事故発生状況(年代別・手段別)

小金井警察署管轄地域(小金井市・国分寺市)における交通事故発生件数については、平成24(2012)年以降減少傾向が続いており、それに伴い死傷者数についても減少傾向にあります。

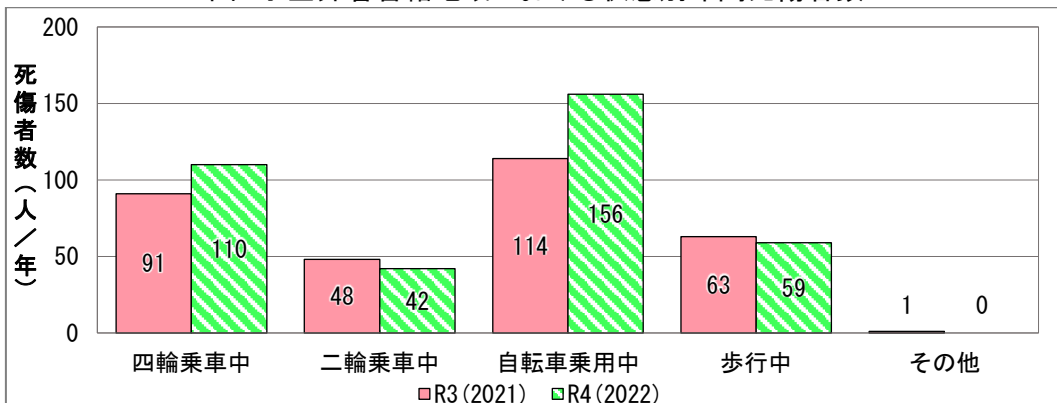
図 小金井署管轄地域における年間死傷者数、発生件数



(出典：警視庁の統計より作成)

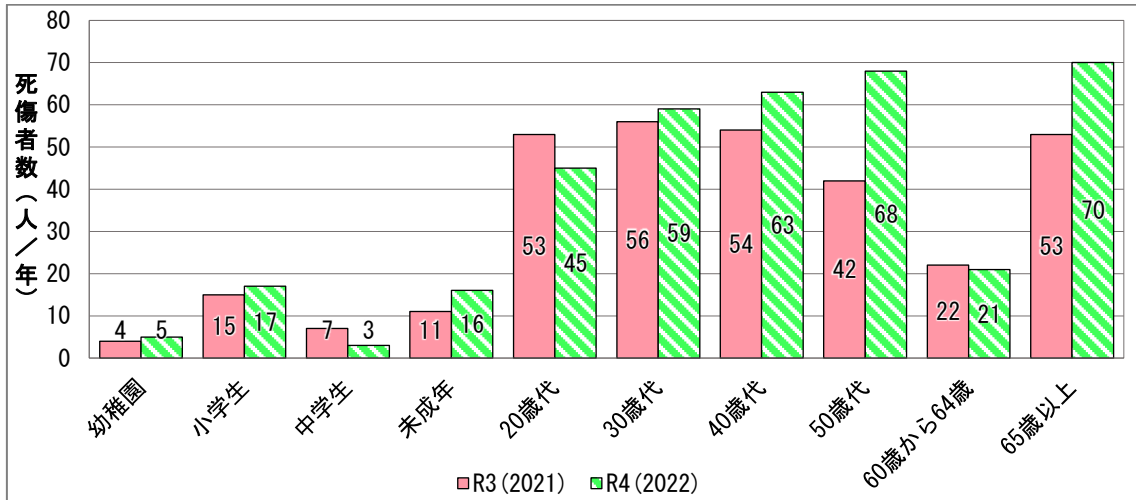
また、状況別の統計を見ると令和3(2021)年から令和4(2022)年にかけて四輪車、自転車での事故が増加しています。年代別では、若年層では小学生の死傷者数が多く、成人以降の年代では若年層に比べ、どの年代も死傷者数が多い状態です。また60歳から64歳代はそれまでの年代に比べ数が減少しています。令和3(2021)年から令和4(2022)年にかけては、30代以降、60歳から64歳代を除き、数が増加しており、特に50歳、65歳以上の年代が急増しています。

図 小金井署管轄地域における状態別年間死傷者数



(出典：小金井警察署の統計より作成)

図 小金井署管轄地域における年代別年間死傷者数



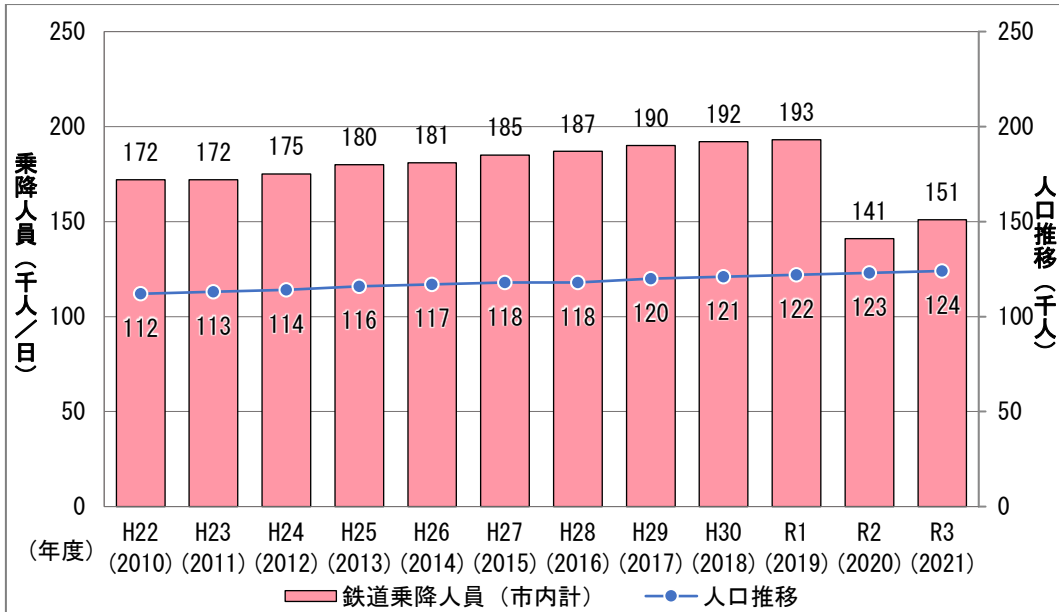
(出典：小金井警察署の統計より作成)

2.2 公共交通の現況

2.2.1 鉄道

小金井市内には、JR 中央本線 武蔵小金井駅・東小金井駅と西武多摩川線 新小金井駅の3駅があります。鉄道の利用者数は、人口の増加に伴い平成22（2010）年度から平成31（2019）年度まで増加傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、令和2（2020）年度、令和3（2021）年度の乗降人員は大きく減少しています。

図 市内の日平均鉄道乗降人員と人口の推移



(出典：東日本旅客鉄道㈱、西武鉄道㈱資料より作成)

※東日本旅客鉄道㈱については乗車人員を2倍し乗降人員として集計

図 武蔵小金井駅日平均鉄道乗降人員の推移



(出典：東日本旅客鉄道㈱資料より作成)

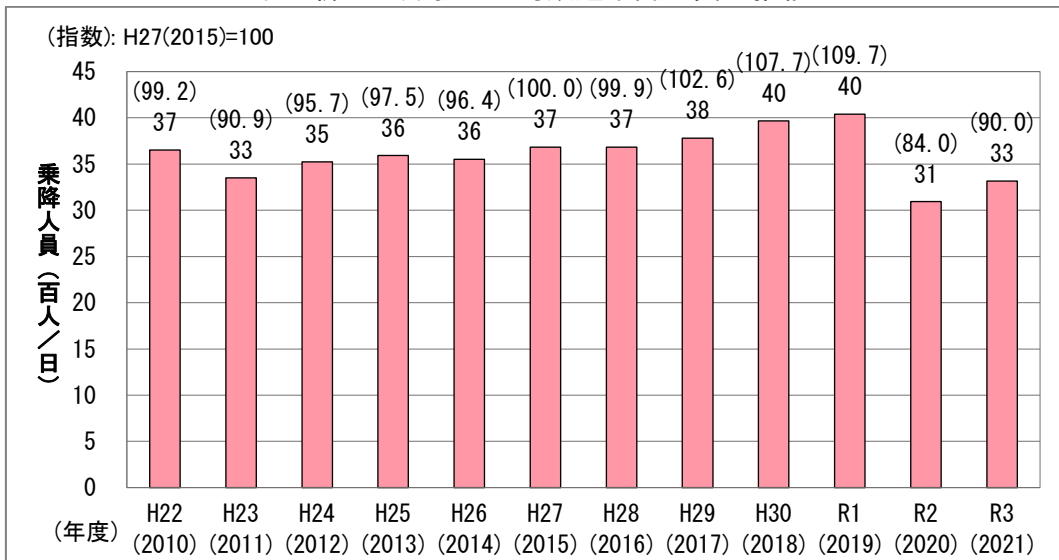
※乗車人員を2倍し乗降人員として集計

図 東小金井駅日平均鉄道乗降人員の推移



(出典：東日本旅客鉄道㈱資料より作成)
※乗車人員を2倍し乗降人員として集計

図 新小金井駅日平均鉄道乗降人員の推移



(出典：西武鉄道㈱資料より作成)

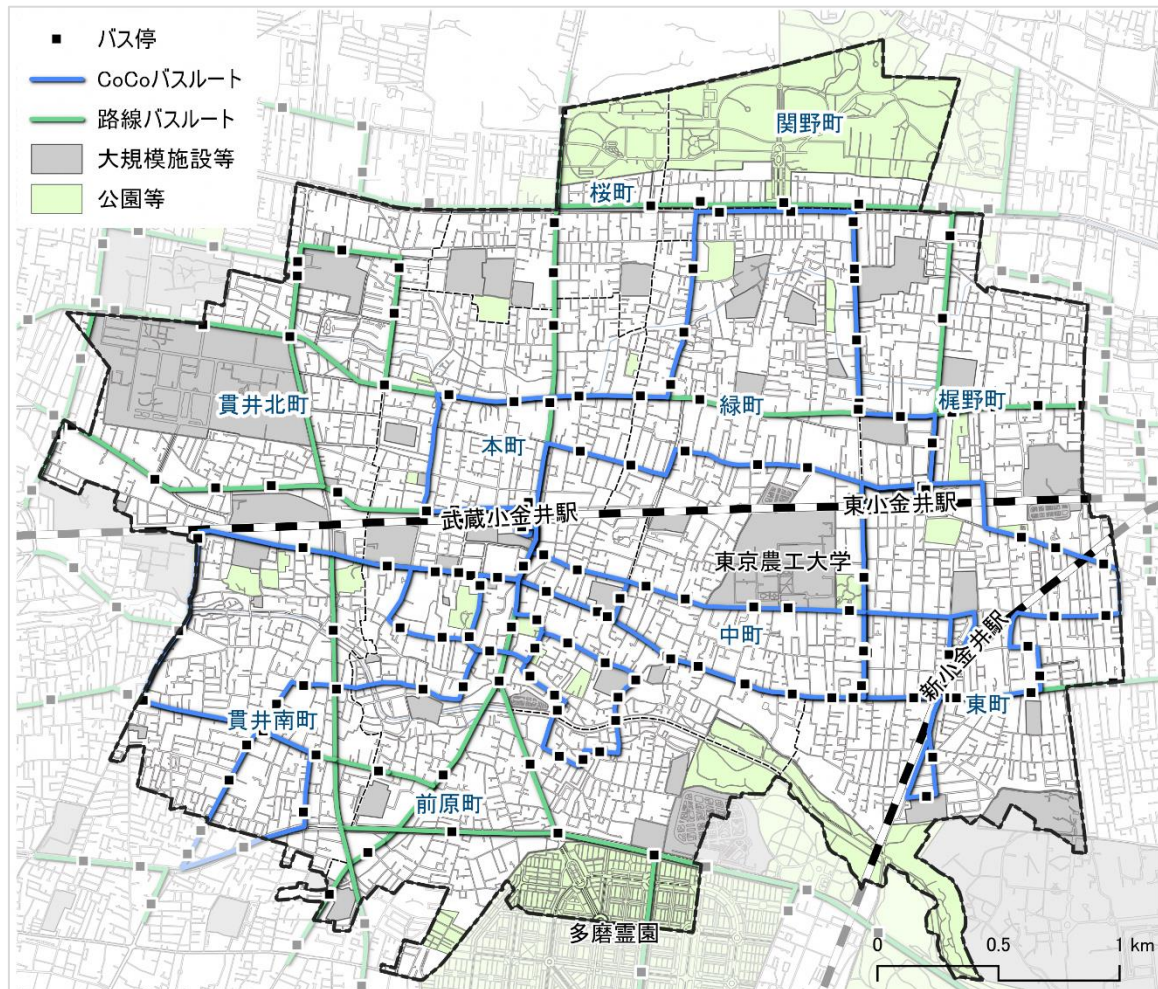
2.2.2 バス

1) 路線網

小金井市内には各駅へ向かうバスのほか、隣接地域を結ぶバスも多く、南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道が通っていない地域の交通手段として、主要な役割を果たしています。

小金井市のコミュニティバスCoCoバスは、令和5（2023）年度から再編運行を開始し、市内の交通空白地を埋める形で再編がされたことに伴い、他交通機関と合わせ、おおよそ市内を網羅的に公共交通機関が走っている状況です。

図 市内バス路線網



(出典：各事業者の路線図より作成)

2) 路線マップ

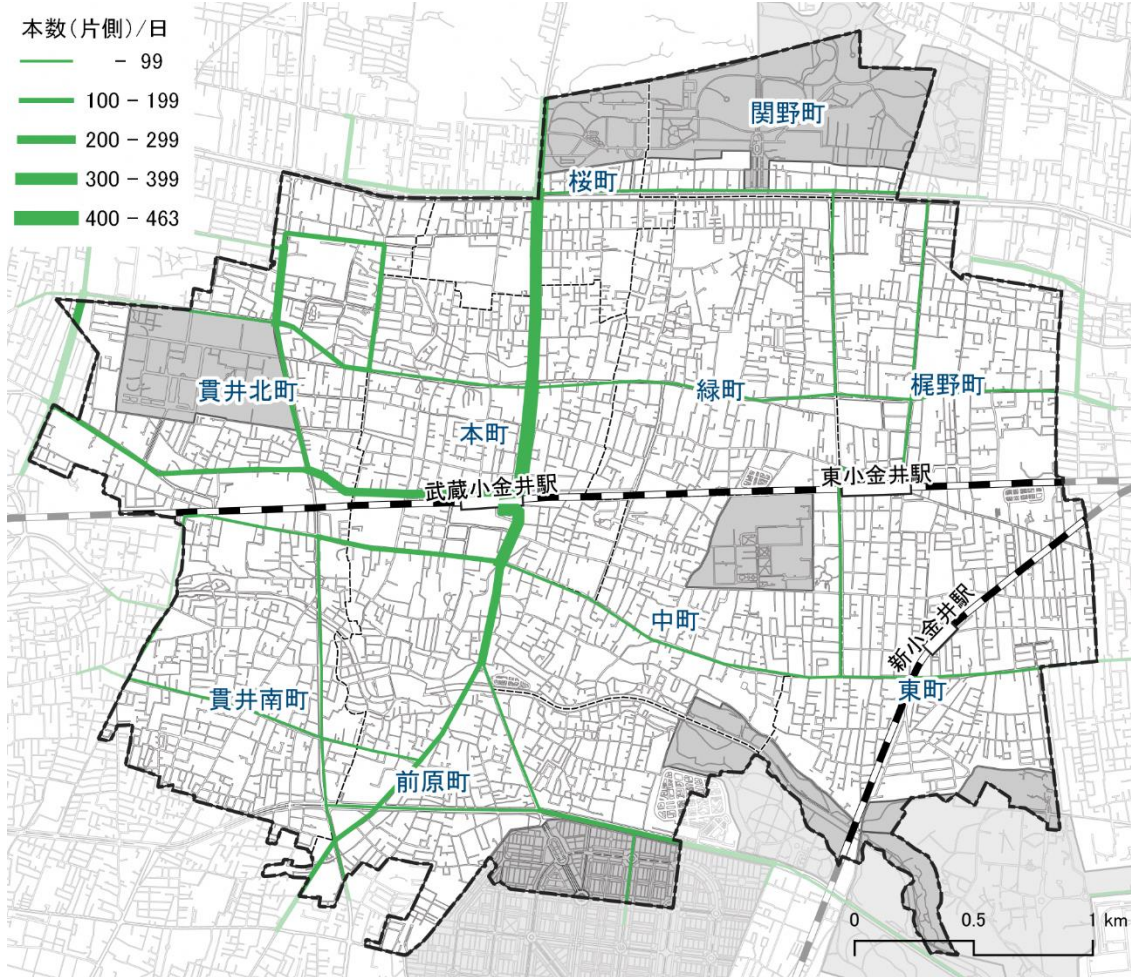
※別紙参照

3) 路線バスの状況(CoCoバス以外の他自治体コミュニティバスを含む)

(1) 運行本数

路線バスにより広い範囲の移動の足が確保されていますが、一部路線では、利用者数の減少にあわせて運行本数が減便している箇所もあります。

図 路線バス運行本数図



(出典：各事業者の時刻表、路線図より作成)

4) コミュニティバス(CoCoバス)の状況

(1) 運行本数

令和5(2023)年4月の再編後の各路線の運行本数、運行間隔、運行時間帯は以下の通りです。

表 CoCoバスの運行本数等

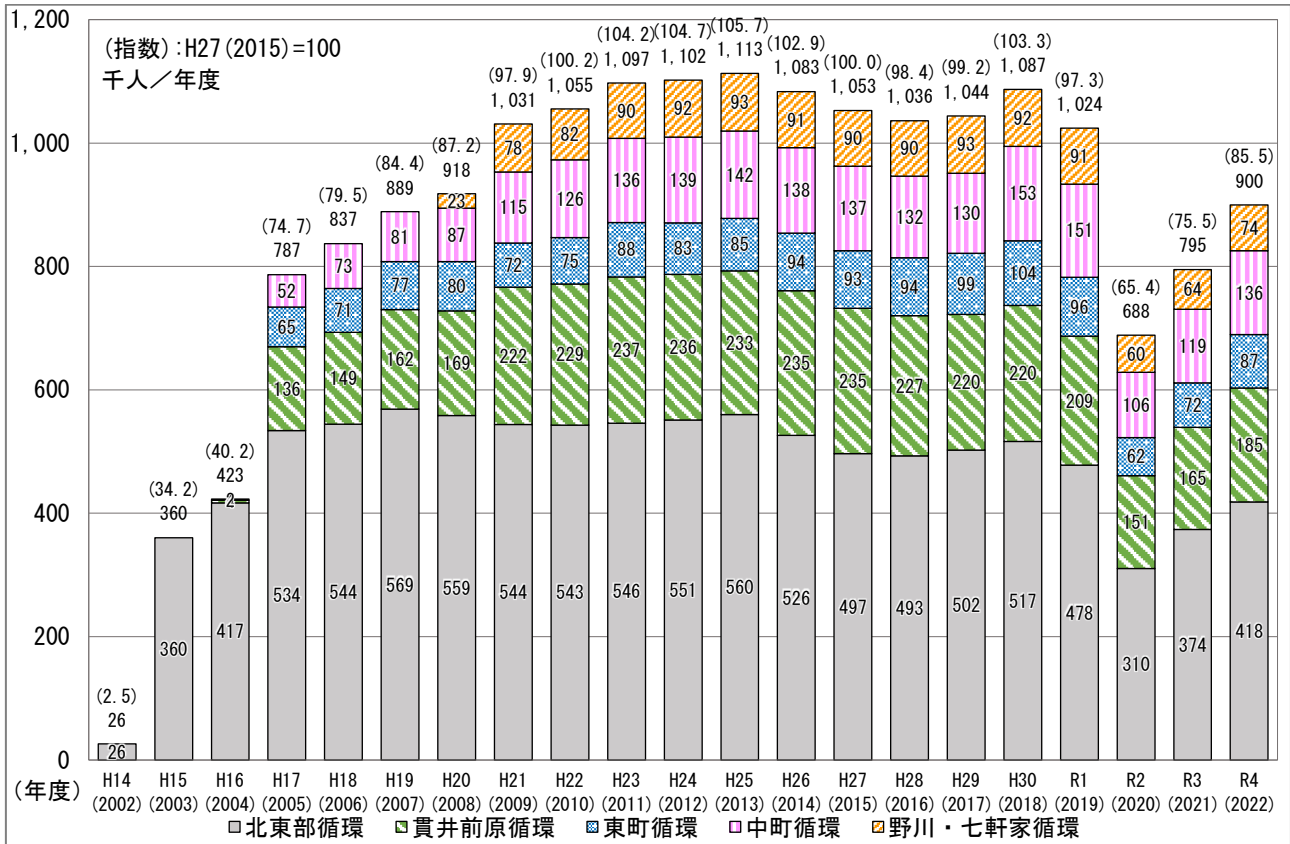
| | 北東部循環 | 貫井前原循環 | 東町循環 | 中町循環 | 野川・七軒家循環 |
|-------|--------------------------|----------|------------------------|----------|------------------------|
| 運行本数 | 42 便/日(平日) 40 便/日(休日) | 25 便/日 | 19 便/日 | 21 便/日 | 24 便/日 |
| 運行間隔 | 20 分 | 25 分 | 35 分 | 30 分 | 30 分 |
| 運行時間帯 | 7 時～20 時 | 9 時～19 時 | 9 時 05 分 ～19 時 35 分 | 9 時～19 時 | 8 時 35 分 ～20 時 05 分 |

※運行時間帯は始発・終発の出発時刻に基づき記載

(2) 利用者数の状況

運行開始当初からの利用者数の推移は以下の通りです。

図 CoCo バス利用者数推移

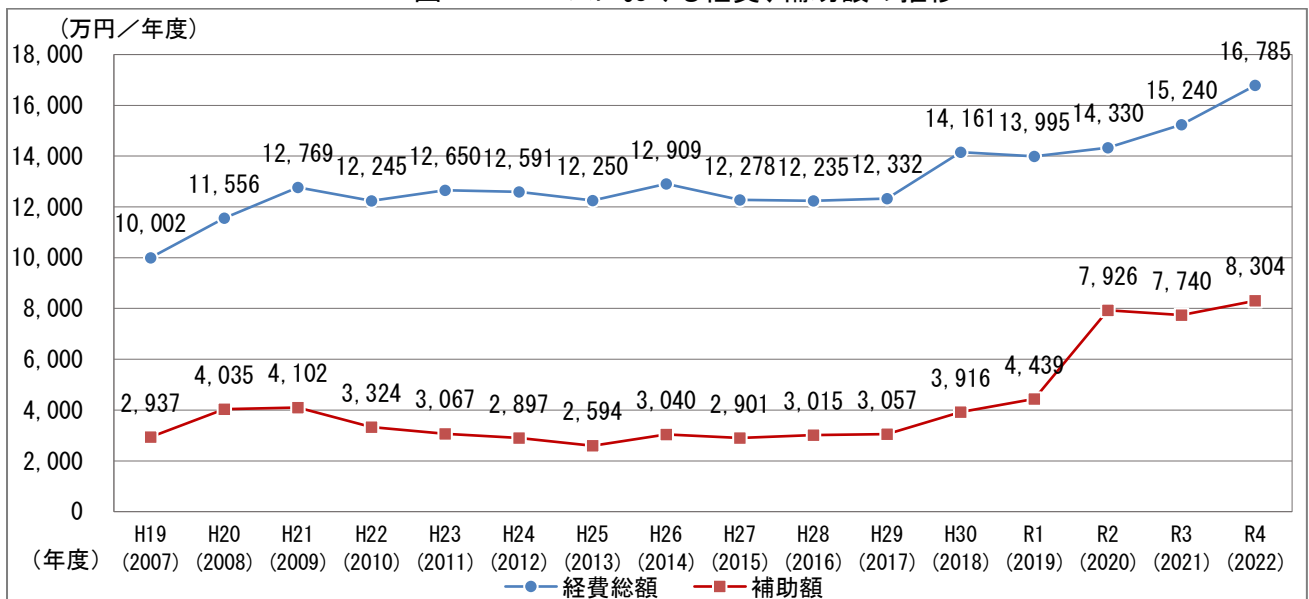


(出典：小金井市提供の利用実績より作成)

(3) 経費の状況

平成19(2007)年度からの5路線総計の運行経費と補助額の推移は以下の通りです。

図 CoCo バスにおける経費、補助額の推移



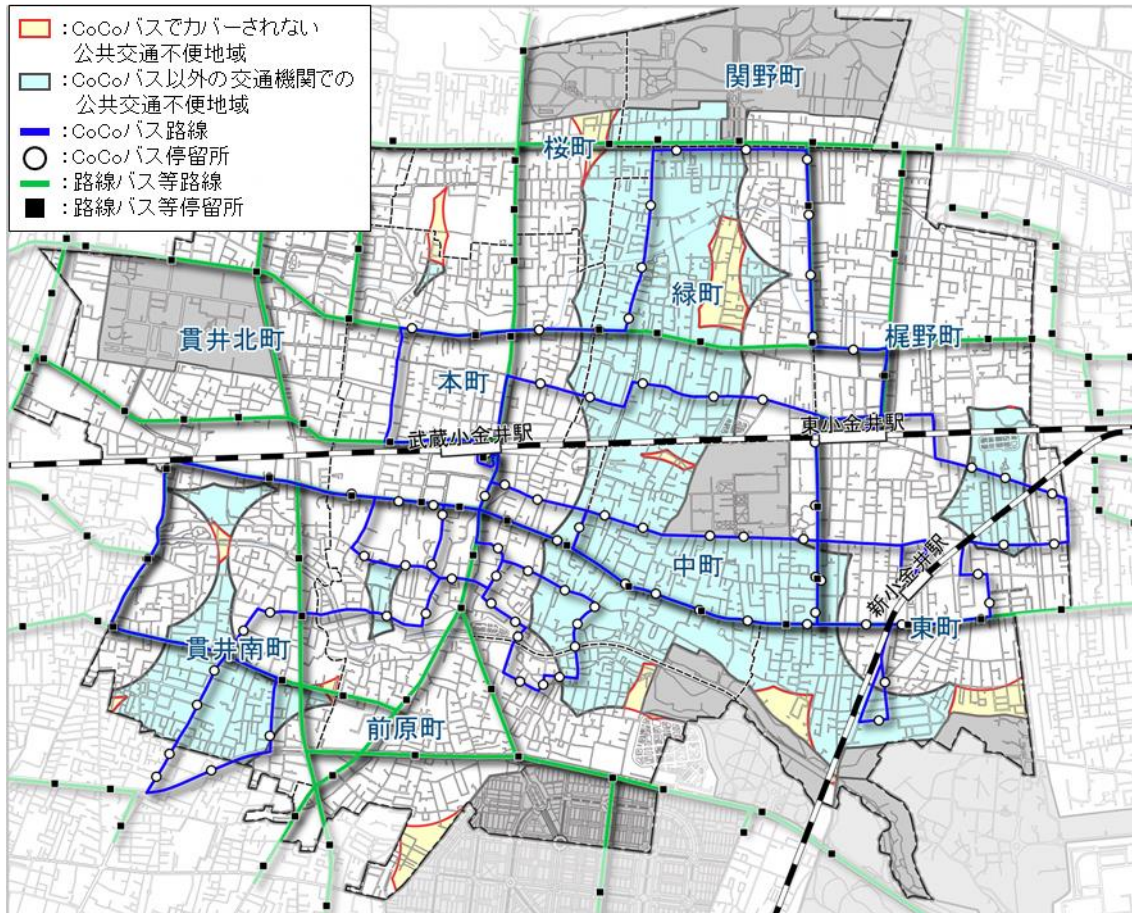
(出典：小金井市提供の利用実績より作成)

2.2.3 公共交通不便地域

1) 公共交通不便地域

小金井市における CoCo バスでカバーされない交通不便地域は以下の通りとなっており、概ね全域がカバーされています。

図 公共交通不便地域



(出典：基盤地図情報を加工して作成)

※※「公共交通不便地域」の定義は以下の条件を全て満たす地域
【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

2.2.4 タクシー

小金井市内のタクシー事業者は以下の通りです。市内に約 150 前後の車両があります。

表 小金井市内タクシー事業者

| 会社名 | 住所 | 車両数 |
|-----------------|-------------------|--------------------|
| 三幸交通株式会社 小金井営業所 | 東京都小金井市本町 5-4-6 | 20 |
| 武蔵野自動車交通株式会社 | 東京都小金井市緑町 5-5-2 | 28 |
| つくば観光交通株式会社 | 東京都小金井市東町 4-33-19 | 99(内ジャンボ 8、車いす 37) |
| 有限会社小金井交通 | 東京都小金井市梶野町 5-8-29 | - |

(出典：Mapion 電話帳 HP、TaxisiteHP の情報より作成)

2.2.5 シェアモビリティ

小金井市内のシェアサイクルとシェアバイクのポートの設置箇所は以下の通りです。シェアサイクルポートについては、数は少ないですが、駅周辺から貫井南町、関野町など広く点在しています。シェアバイクについては現在、武蔵小金井駅北の一か所のみでの設置となっています。

表 シェアサイクルポート設置位置リスト

| 設置箇所 | 住所 | 駐車可能数 |
|------------------------|---------------------|-------|
| シェアサイクル | | |
| 1 いなげや小金井東町店 | 東京都小金井市東町 4-12-16 | 3 |
| 2 いなげや小金井本町店 | 東京都小金井市本町 3-1-1 | 7 |
| 3 いなげや小金井貫井南店 | 東京都小金井市貫井南町 5-14-18 | 5 |
| 4 鈴栄ビル | 東京都小金井市中町 2-16-17 | 3 |
| 5 ソーシャルレジデンス東小金井 | 東京都小金井市緑町2丁目17 | 19 |
| 6 JR 東小金井駅高架下 | 東京都小金井市緑町1丁目134-1 | 52 |
| 7 JR 武蔵小金井駅高架下 | 東京都小金井市本町六丁目 | 38 |
| 8 サンドラッグ小金井梶野町店 | 東京都小金井市梶野町 1-7-32 | 4 |
| 9 セブンイレブン 小金井前原町 5 丁目店 | 東京都小金井市前原町 5-11-1 | 6 |
| シェアバイク | | |
| 1 AZEST 武蔵小金井 | 東京都小金井市本町 3 丁目 8-7 | 6 |

図 シェアモビリティのポート位置



(出典：シェアサイクル：<https://www.hellocycling.jp/station/tokyo/小金井市>
 シェアバイク：<https://www.shaero.jp/stations/station-447.html>)

3 国・社会の動向

3.1 新たなモビリティサービスの実装に向けた展開

1) MaaS

MaaS (Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

国土交通省においては、関係府省庁とも連携しつつ、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいます。



(出典：国土交通省 日本版MaaSの推進)

2) 自動運転

自動走行分野において世界をリードし、社会課題の解決に貢献するため、産学官オールジャパンで検討が必要な取組として、①一般車両の自動走行等の将来像を明確化、②協調領域を特定、③国際的なルール（基準、標準）づくりに戦略的に対応する体制の整備、④産学連携促進に向けた議論を行っています。

経済産業省と国土交通省では、自動運転レベル4等の先進モビリティサービスの実現・普及に向けて、研究開発から、実証実験、社会実装まで一貫した取組を行う、新たなプロジェクト「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト (RoAD to the L4)」を立ち上げ、2025年までの継続的な検討を行っています。

また、多数の自治体にて実証実験等が実施されています。

3.2 持続可能な社会に向けた展開

1) SDGsの推進

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。



（出典：持続可能な開発目標（SDGs）と日本の取組 パンフレット）

2) カーボンニュートラルの推進

2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減、並びに吸収作用の保全及び強化をする必要があります。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、世界共通の長期目標として、

- 世界的な平均気温上昇を工業化以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること（2℃目標）
- 今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること

等を合意しており、この実現に向けて、世界が取組を進めており、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。

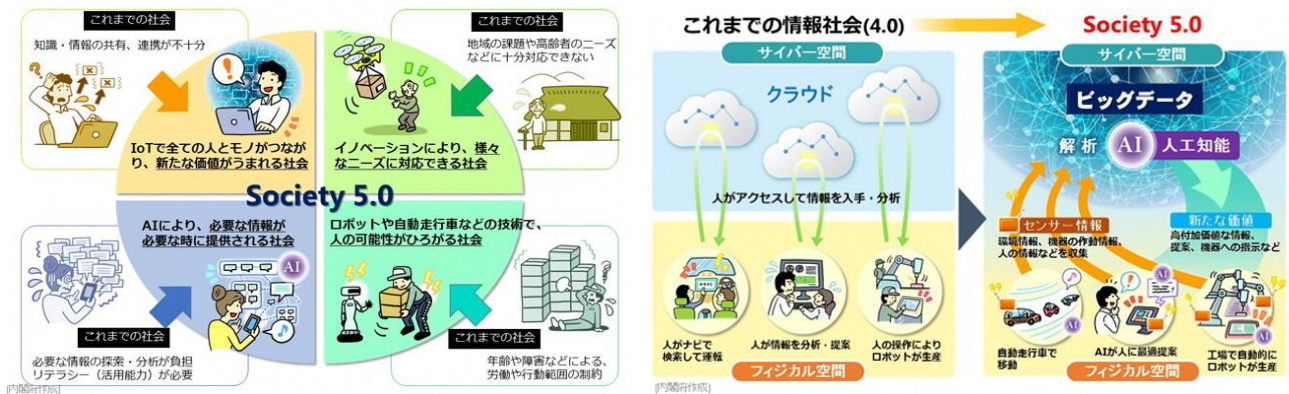
3.3 超スマート社会の推進

1) Society5.0

Society5.0とは、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会のことで、狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すものとして、第5期科学技術基本計画に日本が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱されたものです。

政府では地域におけるICT等の新技術を活用したマネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域、すなわち「スマートシティ」を推進しています。

図 Society 5.0 で実現する社会(左)と Society 5.0 の仕組み(右)



(出典：内閣府)

2) デジタル田園都市構想

地方を中心に、人口減少・少子高齢化、過疎化・東京圏への一極集中、地域産業の空洞化といった課題に直面しており、こうした課題を解決に向けてこれまでの地方創生の成果を最大限に活用しつつ、地方活性化を図っていくことが求められています。デジタルは社会課題を解決する鍵であり、新たな価値を生み出す源泉として、デジタルの実相を通じて地域の社会課題の解決と魅力の向上を図っていくものと位置付けて推進しています。

国では、デジタル田園都市国家構想総合戦略を定め、デジタル実装に取り組む地方公共団体を2024年度までに1,000団体、2027年度までに1,500団体にすることを目標として掲げています。また、国が示す重要施策分野の例として、公共交通のR・デザイン（Ma a S等のデジタル技術の活用）を掲げています。

3.4 公共交通を取り巻く状況

1) バス・タクシー等運転手の勤務時間の見直し

自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。

働き方改革関連法により、自動車運転の業務にも時間外労働の上限が設けられたことをうけ、令和6年4月から見直しを行うこととなっています。バス運転士の場合、時間外労働の上限は、原則月 45 時間・年 360 時間、臨時的特別な事情がある場合でも年 960 時間となります。

これにより運転士の労働環境は改善されますが、運転士 1 人当たりの運転時間が短くなるため、現在の運行ダイヤの維持に向けて運転士不足が生じる可能性があります。

表 バス運転士の勤務時間の見直しのポイント

| | 現行 | 見直し後 |
|------------------------|---|--|
| 1年の拘束時間 | 3,380 時間 | 原則： 3,300 時間 |
| 4週平均 1週 1か月の拘束時間 | 【4週平均1週間】 原則： 65 時間 (月換算：281 時間) 最大： 71.5 時間 (月換算：309 時間) | 【1か月の拘束時間】 原則： 281 時間 最大： 294 時間 ※281 時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。 |
| 1日の休息期間 | 継続 8 時間 | 継続 11 時間を基本とし、9 時間下限 |

2) 共創による地域交通形成支援事業の創設

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組です。その萌芽となる交通の実証事業における運行経費等を補助するとともに、実地伴走型のフォローを行うことにより、必要な課題等を整理し、地域公共交通の持続可能性を高めていくことを目指します。

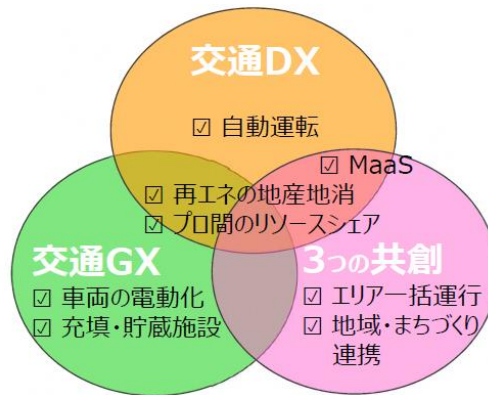
国土交通省では令和4年度からモデル実証プロジェクトを募集・実施しており、令和5年度も継続しています。

3) エリア一括協定運行事業の創設

地域公共交通確保維持事業の1つとして新たに追加されたもので、自治体と交通事業者が協定を締結し、一定エリアについて一括して運行する事業に対する補助制度。自治体と交通事業者との間で運賃、路線、運行回数、自治体の費用負担、官民の役割分担を内容とした協定を締結する制度で、自治体は、事業者に対して運行に対する「交通サービス購入費用」としての対価を支払い、事業者は協定に基づき複数年にわたって運行するものです。国が事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間を通じて予算面で支援を行うものです。

4) 地域公共交通の「リ・デザイン」

国の交通政策審議会において、MaaS などデジタル技術の実装や、交通手段同士の垣根を越え、また、交通領域以外との垣根を越える共創により潜在需要の顕在化に取り組む必要性が示されています。



(出典：令和4年度第1回(第20回)交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料)