

令和3年度第1回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和3年4月20日（火）午前10時から正午
場所 小金井市役所本庁舎 3階 第一会議室

1 開会

2 委員の継続委嘱

3 会長・副会長の互選

4 議題

(1) 報告事項

- ① 交通対策課人事異動について
- ② 令和3年度小金井市コミュニティバス運行補助金について
- ③ 小金井市公共交通事業者継続支援金について…資料1

(2) 協議事項

- ① 令和2年度第3回会議の指摘事項と対応方針について … 資料2
- ② 新庁舎等シャトルバスの検討について … 資料3
- ③ 東町地域のルート検討について … 資料4
- ④ 再編ルート案の検討について … 資料5
- ⑤ 運賃・割引に関する検討について … 資料6

(3) その他

5 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料1 小金井市公共交通事業者継続支援金について
- ・ 資料2 令和2年度第3回会議の指摘事項と対応方法について
- ・ 資料3 新庁舎等シャトルバスの検討について
- ・ 資料4 東町地域のルート検討について
- ・ 資料5 再編ルート案の検討について
- ・ 資料6 運賃・割引に関する検討について ※当日配布
- ・ 小金井市地域公共交通会議委員名簿 ※当日配布
- ・ 席次表 ※当日配布
- ・ 委嘱状 ※当日配布
- ・ 参考資料 鉄道ジャーナル記事抜粋 ※当日配布

小金井市公共交通事業者継続支援事業

小金井市では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い著しい影響を受けている公共交通事業者に対し、その事業活動の継続を支援し、市民の日常生活における移動手段を確保するため最大100万円の「小金井市公共交通事業者継続支援金」を交付します。

1. 補助対象者

バス事業者 一般乗合旅客自動車運送事業	市内に乗降可能なバス停留所(※)があるバス路線を有する乗合バス事業者 (※)往復路線の場合は、往路・復路いずれも市内にあるものに限る
タクシー事業者 一般乗用旅客自動車運送事業	(法人) 市内に本社または営業所を有するタクシー事業者 (個人) 市内に住所を有するタクシー事業者

申請要件などの詳細は、市ホームページにてご確認ください。交通対策課までお問い合わせください。

2. 支援金額

対象者	基礎額	加算額
バス事業者 【上限100万円】	50万円	10万円×車両数
タクシー事業者(法人) 【上限100万円】	30万円	2万円×車両数
タクシー事業者(個人)	15万円	

3. 申請方法

下記書類をご準備の上、令和3年5月31日(月)までにご申請ください。

- (1) 小金井市公共交通事業者継続支援金交付申請書兼請求書
- (2) 誓約書兼同意書
- (3) 道路運送法第4条第1項の許可を受けたことを証する書類の写し
- (4) 令和2年・令和元年の収入が比較・確認できる書類
令和2年4月から令和3年2月まで及び令和元年同月分
- (5) 自動車車検証の写し(加算額として申請する車両のもの)
- (6) 市内に乗降可能なバス停留所が3か所以上ある路線の乗合バス事業に供する対象車両台数が確認できる書類(バス事業者のみ)
- (7) その他市長が必要と認める書類

詳細はコチラから！！



4. 申請の流れ

- ・申請書等の提出後、審査、交付決定通知等を送付します。
- ・支援金の交付まで申請後、概ね1か月程度を要しますので、予めご了承ください。

5. 申請先及び問い合わせ先

〒184-8504 小金井市本町6丁目6番3号

小金井市役所 都市整備部 交通対策課 宛

TEL 042-387-9850

【受付時間】午前8時30分から午後5時まで(祝日・土休日を除く)

令和2年度第3回会議の指摘事項と対応方針について

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
前回（令和2年度第2回）会議の会議録の確認		
指摘事項なし		
議題（1）報告事項		
①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		
指摘事項なし		
②令和元年度コミュニティバス運行実績について		
指摘事項なし		
③コミュニティバス再編に対する要望について		
ここでは報告のみとし、後の議題にて質疑を取り扱った。 →議題(2)協議事項 ①小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について		
議題（2）協議事項		
①小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について		
■シャトルバス関係について		
シャトルバスの位置づけについて	シャトルバスについての市の方向性が見えないと CoCo バス再編ルートの検討が進めづらい。シャトルバスをどういったスキームでやるのかを事務局で提示していただく必要がある。（例えば CoCo バスの再編の一環とするか、独立した事業とするか）（会長）	⇒資料3にシャトルバスの位置づけを記載
路線バスとの競合について	シャトルバスを無料で運行する場合、運行ルートやバス停によっては、路線バスから利用者が流れる恐れがあるため、慎重に検討する必要がある。（早田委員）	検討にあたり配慮する
財源について	CoCo バスの再編を検討するにあたり、（これ以上の）財政支出を出さないことを前提にしていたが、シャトルバスの運行を行うことについて、財源の確保に問題はないのか。（早田委員）	財源確保について調整中
車両等の確保について	運行事業者や車両などが確保できるかなど、物理的に実現可能かどうかは、早めに確認をするのがよいのではないかと（青木副会長）	⇒資料5に基本方針との対応を記載
既存車両の有効活用について	教育委員会の車両など、市で保有している何らかのバス車両の活用は考えられないか。（坂本委員）	市保有のマイクロバス等の車両はないため、活用不可（車両はいつでも委託事業者が所有）
	車両については、学校の送迎バスを活用するといった方法もあるのではないかと。（池内委員）	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
■要望書関係について		
各要望を踏まえた東町ルート検討について	<p>一方で東町 2 丁目は高齢化が高いといいつつ、もう一方で富士見通りと農工大通りの間を通らないで欲しい、という要望が上がっている。東町の住民の皆さんがどういったルートを通ってほしいか、具体的な案を示していただいた方がよいのではないか。(平野委員)</p> <p>東町の方を含めて、意見交換会をされた方がよいのではないか。(池内委員)</p> <p>地域の方たちはどういう移動手段が必要と思っているのか。地域としての考え方も必要と思う。ガイドラインの実証実験として、ガイドラインの作成と議論を並行して進めていただくようなことも検討していただければと思う。ある程度の方向性が決まらなると先へ議論が進まないの、どのような仕組みの中で地域と話し、議論をしていただくか。CoCo バス・ミニを導入した際の課題を整理して議論ができるように整理していただきたい。(会長)</p>	⇒資料 4 に東町における検討手法を記載
ミニ車両の導入について	<p>大きい車両では危険だからとミニ車両を導入しただけでは野川・七軒家と同様に乗り残しの懸念がある。慎重に検討をしていただきたい。(橋岡委員)</p> <p>ミニ車両だと車両が小さいので、乗車定員の関係上どうやっても赤字になる。財政負担も含めて方針を示していただきたい。(青木副会長)</p> <p>運行の担い手の問題もあるので、本当にできるかというところを整理していただきたい。(会長)</p>	<p>乗り残しの発生可能性の情報を東町の検討に提示</p> <p>⇒資料 5 に基本方針との対応を記載</p> <p>⇒資料 4 に対応可能性の確認結果を記載</p>

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
②運賃等の検討について		
CoCoバス・ミニでの運賃収受について	CoCoバス・ミニ（野川・七軒家循環）では、運賃収受を手渡しで行っている。現状はワンコインのため、大きな問題はないが、運賃が180円になると、運賃収受の負荷が変わるため、運行に影響が出る可能性はある。（信山委員）	⇒資料6に懸念事項に対する考え方を記載
運賃設定について	割引については、そもそも運賃を何円にするかによるところもあるので、そちらを先に決めた方がよいのではないか。（関根委員）	⇒資料6に基本運賃に対する考え方を記載
	ムーバス等、周辺との運賃の兼ね合いについても一定考慮した方がよい。（関根委員）	考慮は必要であるが、小金井市のコミュニティバスとして、基本的には再編基本方針に基づき整理
収支率について	再編後の収支率について、市としてはどれほどの収支率を想定しているか。（池内委員）	⇒資料6に再編後の収支率想定を記載、現況の値と同程度を目標とする。
割引の実施方法について	各種割引について、運転士や事業者の負荷を考えたときに、毎回年齢を確認するような方法は望ましくないのではないか。一定の場所で年齢確認して回数券を買うなどしたほうがよい。（坂本委員）	運転士への負荷を考慮して検討
	高齢者回数券は市の窓口で買うなどが一般的であり、運行中のバスで買うのは不可のところも多いのではないか。（会長）	
財政負担について	高齢者割引は利用者が多く収支に大きな影響を与える。福祉関係の方でその費用を見てももらえないか、といった方法も考えてほしい。（青木副会長）	他市事例を参考に、福祉部署との連携も含めて今後の検討とする
免許返納者への対応について	免許返納の割引について、一回限りで回数券を出しているような自治体もある。このような対応も考えてもらいたい。（青木副会長）	
議題（3）その他		
指摘事項なし		

-以上-

新庁舎等シャトルバスの検討について

1 新庁舎等シャトルバスの対応について

1.1 これまでの意見

新庁舎等シャトルバスの検討について、前回の令和 2 年度第 3 回会議資料での整理内容は以下の通り。

(前回会議の再掲)

1) 現在の状況 (北東部地域・南東部地域におけるルート案の検討状況)

- ・北東部地域・南東部地域におけるルート案の検討にあたり、新庁舎・(仮称)新福祉社会館へ結節する場合には、以下 2 点が課題となっている。
 - ① 走行距離及び所要時間が増加し、運行基準に定める運行間隔 (2 便/1 時間の運行) を満たさない、または、現行路線に比べてサービス水準 (運行間隔) が低下する可能性
 - ② 鉄道駅と新庁舎等を結ぶルート案について、往復利用を想定したルート案の設定が難しい (「行き」か「帰り」いずれかの利用時には、遠回りとなり利便性が低下する。)
- ・新庁舎・(仮称)新福祉社会館への結節に伴う上記の課題や検討状況等を踏まえ、前回の地域公共交通会議において、シャトルバス (ピストンバス) 運行の検討必要性について、ご意見をいただいたところである。

2) 今後の検討事項

- ・北東部・南東部地域のルート案における設定上の課題や検討状況、また、前回の地域公共交通会議における委員の意見を踏まえ、新庁舎・(仮称)新福祉社会館来訪者へのアクセス手段として、シャトルバスの運行可否について検討する。

上記内容に対する、前回の令和 2 年度第 3 回会議における指摘事項は以下の通り。

分類	指摘事項
シャトルバスの位置づけ	シャトルバスについての市の方向性が見えないと CoCo バス再編ルートの検討が進めづらい。シャトルバスを <u>どういったスキームでやるのかを事務局で提示</u> していただく必要がある。(例えば CoCo バスの再編の一環とするか、独立した事業とするか) (会長)
路線バスとの競合	シャトルバスを <u>無料で運行する場合、運行ルートやバス停によっては、路線バスから利用者が流れる恐れ</u> があるため、慎重に検討する必要がある(早田委員)
財源	CoCo バスの再編を検討するにあたり、(これ以上の)財政支出を出さないことを前提にしていたが、シャトルバスの運行を行うことについて、 <u>財源の確保に問題はないのか</u> 。(早田委員)
車両等の確保	<u>運行事業者や車両などが確保できるかなど、物理的に実現可能かどうか</u> は、早めに確認するのがよいのではないかと(青木副会長)
市保有車両の活用	教育委員会の車両など、 <u>市で保有しているバス車両の活用は考えられないか</u> 。(坂本委員)

1.2 対応方針

今後の対応方針について、以下の通り整理した。

1) CoCo バスとの関係性整理

- 新庁舎・(仮称)新福社会館（以下、「新庁舎等」）の建設予定地は交通結節点である武蔵小金井駅と東小金井駅のおよそ中間地点に位置しており、現在、両駅から新庁舎等までの公共交通機関がタクシー以外にないことから、新庁舎等利用者の移動手段を確保するための新たな交通サービスとして位置付ける。

※ CoCo バスは公共交通不便地域の解消が目的である一方、シャトルバスは施設までの移動手段確保を目的とするものであるため、CoCo バスとは別の移動サービスとする。

- CoCo バスについては、この間、新庁舎等へのアクセスを考慮してルート案を検討してきたところであるが、新庁舎等へのアクセスはシャトルバスで担うことを前提とするため、CoCo バスの新庁舎等への結節は、必須条件としないこととする。

2) 検討のスケジュール

- (仮称)新福社会館の竣工予定である令和 5 年 7 月の運行開始に向けて、令和 3 年度中に具体的なサービス形態を決定していく予定である。

1.3 サービス形態の検討状況

- 新庁舎等シャトルバスのサービス形態に関する現在の検討状況は以下のとおりである。今後、予算化とあわせて検討を行う。
- 検討の進捗に応じて、随時、地域公共交通会議に対して検討状況の報告を予定。

1) 運行ルート案

検討しているルート案は以下のとおり。なお、下記停車場所以外での乗降はしないことを想定。

< 停車場所 >

- 新庁舎・(仮称)新福社会館
- 武蔵小金井駅
- 東小金井駅

< 運行経路の想定 >

武蔵小金井駅 → 新庁舎等 → 東小金井駅 → 新庁舎等 → 武蔵小金井駅

※各駅ロータリーへの乗入れに伴い、関係団体（バス・タクシー事業者等）との連絡調整が必要

2) 運行日・運行時間帯

新庁舎・(仮称)新福社会館の開庁・開館時間を踏まえて検討する。

3) 使用車両・車種

利用者数や財政負担等を踏まえて検討中。

4) 運賃

有償・無償の双方について検討中

※運賃の取扱いについては、道路運送法上（事業区分等）の整理が必要。

5) 利用対象者

新庁舎・(仮称)新福社会館の施設利用者を想定。

6) 運行開始日

(仮称)新福社会館の開設日（令和5年7月予定）から運行することを想定。

東町地域のルート検討について

1 これまでの意見

東町地域のルート検討について、前回の令和 2 年度第 3 回会議資料での整理内容は以下のとおり。

(前回会議の再掲)

1) 現在の状況

- ・ルート検討における基本条件のうち「使用する車両」については、基本方針 4「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、現有車両でサービスを提供することを基本として整理している（現在の使用車両はポンチョ 7 台・ハイエース 2 台（いずれも予備車 1 台を含む））。
- ⇒ 野川・七軒家循環は、幅員等の道路事情からポンチョ車両による運行は難しいため、再編後も現在と同様にハイエース車両を使用することとし、それ以外の地域においては、ポンチョ車両による運行を前提としてルート案の整理を進めてきたところである。
- ・東町地域においては、道路幅員や運行上の安全面、騒音・振動・交通危険の改善要望等から、ポンチョ車両が運行可能な道路が限られており、効率的なルート案の設定が困難となっている。
- ⇒ 東町 1 丁目・5 丁目への運行については、令和 2 年第 1 回会議において、踏切における安全面とルートの効率性から、ポンチョ車両による運行は難しいと整理している。
- ・上記に加えて、東小金井南口商店会より、令和 2 年 11 月 16 日付で要望書が提出され、ポンチョ車両で「くりやま通り」を運行することは避けていただきたい旨の要望をいただいている。

2) 今後の検討事項

- ・東町地域においては、この間、基本方針等に基づきポンチョ車両による運行を前提としてルート案の検討を進めてきたが、東町における道路状況、騒音・振動・交通危険の改善要望、さらに東小金井南口商店会からの要望を受け、ポンチョ車両での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（ワゴン車両）の運行・導入可能性について検討を行う。
- ・導入可能性の検討に当たっては、以下の課題について整理を行う必要がある。

<現時点において想定される課題・整理事項>

- ・ CoCo バス・ミニ車両の運行必要性、有益性、課題改善可能性の確認
- ・ 基本方針との関係や整合性の整理
- ・ CoCo バス・ミニ車両で運行した場合の乗り残し発生可能性
- ・ CoCo バス・ミニ車両を追加する場合の現行車両（ポンチョ）の取り扱い
- ・ CoCo バス・ミニ車両を運行する場合の運行事業者、運転士、車両、車庫等の確保の可能性
- ・ 他の地域における CoCo バス・ミニの運行必要性、運行要望に対する整理

前回の令和2年度第3回会議における指摘事項は以下のとおり。

分類	指摘事項
各要望を踏まえた東町ルート検討について	<ul style="list-style-type: none"> • 東町2丁目は高齢化が高く運行を望む要望と、富士見通りと農工大通りの間を通らないで欲しいという要望が上がっている。<u>東町の住民の皆さんがどういったルートを通してほしいか、具体的な案を示していただいた方がよい</u>のではないかと。(平野委員) • <u>東町の方を含めて、意見交換会をされた方がよい</u>のではないかと。(池内委員) • 地域の方はどういう移動手段が必要と思っているのか、地域としての考え方も必要であると思う。<u>ガイドラインの実証実験として、ガイドラインの作成と議論を並行して進めていただく</u>ようなことも検討していただきたい。 • ある程度の方向性が決まらないと先へ議論が進まないで、どのような仕組みの中で地域と話し、議論をしていただくか。<u>CoCoバス・ミニを導入した際の課題を整理して議論ができるように整理していただきたい</u>。(会長)
CoCoバス・ミニの導入について	<ul style="list-style-type: none"> • 大きい車両では危険だからとCoCoバス・ミニを導入しただけでは、<u>野川・七軒家循環と同様に乗り残しの懸念</u>がある。慎重に検討をしていただきたい(橋岡委員) • CoCoバス・ミニは車両が小さいので、乗車定員の関係上どうやっても赤字になる。<u>財政負担も含めて方針を示して</u>いただきたい。(青木副会長) • <u>運行の担い手の問題</u>もあるため、本当に可能かどうかを整理していただきたい。(会長)

2 対応方針

今後の対応方針について、以下のとおり整理した。

1) 検討の方向性

- 現状、東町の検討においては改善要望に対応しつつ不便地域を解消するためのルートが確保できない状態である。一方で、今後、課題整理が必要ではあるものの、車両サイズを小さくすることで、地域要望に対する改善が見込まれる。
- こうした状況と、地域公共交通会議及び市議会からの意見を踏まえ、東町地域における要望等の改善と地域住民の合意形成を図るためには、地域住民同士の協議が効果的であることから、東町においては地域懇談会を実施せず、他地域の検討と切り離して「地域住民が参加する会議体（以下、「地域会議」と呼称）において整理・検討する手法」により検討を進めることとする。
- また、東町以外の地域については当初の予定どおり地域懇談会を開催し、地域公共交通会議で検討した再編ルート案を提示して議論する。

2) 検討組織(地域会議)について

(1) 地域会議の構成と各者の役割

地域会議の構成と、実施にあたっての各者の役割は、以下を想定している。

- 小金井市 : 関係資料の作成や議事まとめ等、開催に係る事務全般
- 地域からの参加者 : 東町地域の課題・ルート案について議論・検討
- 進行役 : 議論の司会・進行（進行役の人選は現在検討中）
- オブザーバー : 専門的な見地から、議論・検討における助言を行う
 - 当会議会長 : 地域公共交通会議の考え方やこの間の議論を踏まえた助言 等
 - バス運行事業者 : 乗合バスを運行する上での法令上の規定や留意事項等の助言 等

(2) 地域からの参加者の募集方法

要望書の提出者に加え、東町地域の居住者や、現行の CoCo バス東町循環利用者の意見を反映するため、以下の①～③の区分にて、市より参加を依頼する。

- ①当会議への要望書の提出者 : 3名（各要望者の代表1名）
- ②東町地域の町会・自治会 : 13団体（各町会・自治会の代表1名）
- ③CoCo バス利用者（公募） : 4名程度

→上記①・②の区分以外の東町居住者・東町循環利用者を対象

→市報、市 HP、東町地域の公共施設・CoCo バス車内への掲示等により周知・募集

(3) 地域会議の会場について

会議の参加者は主として東町地域居住者であるため、会場は東小金井駅開設記念会館（マロンホール）、東センターなどの東町地域の公共施設を予定する。

新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、会議当日の参加者数は会場収容人数の半数以下とすることとしており、予定している会場の収容人数は以下のとおり。

- ・東センター（集会室 A・B）：会場収容人数 60 人→最大 30 人
- ・マロンホール（ギャラリー）：会場収容人数 54 人→最大 27 人

地域からの参加者（20 名程度）に進行役、オブザーバー、事務局の人数を加えると会場収容人数相当になることが見込まれており、会議の傍聴は受け付けないこととする。

なお、地域会議の資料等に関しては地域公共交通会議での報告及び資料公開により公表を予定する。

3) 今後の検討の流れ

- ・ 今回の地域公共交通会議において、東町の検討手法について合意を頂いた後、参加者の選定や開催時期・回数等については市に一任いただき、市より、東町の要望書の提出者、地域団体等へ参加依頼を行い、地域会議を開催する。

※ 現時点では、地域会議を 3 回程度開催し、半年程度で議論を行うことを想定

- ・ 地域会議での議論内容や協議状況については、適宜、地域公共交通会議に報告する。
- ・ 地域会議では、地域要望を踏まえた現状の課題や、これまでの検討内容等を説明した上で、再編基本方針及び運行基準を踏まえ、地域住民同士で課題等の整理を進めることで合意形成を図り、地域住民の意向を反映したルート案の検討を行う。
- ・ 地域会議の最終的な検討結果（ルート案）については、地域公共交通会議において、再編基本方針や市域全体の公共交通の状況を踏まえて、ルート案として決定する。

※ 地域会議へ参加いただけない方には、地域会議の出席者でルート案を検討していくこと、地域会議の検討結果を尊重することに合意をいただく。

※ 「地域会議での議論を行わない」という東町地域住民の姿勢が示された場合は、他地域の整理と同様、地域公共交通会議において議論し、地域懇談会の実施によりルート案の整理を進めていく。

今後の検討の流れを整理したフロー図を以下に示す。

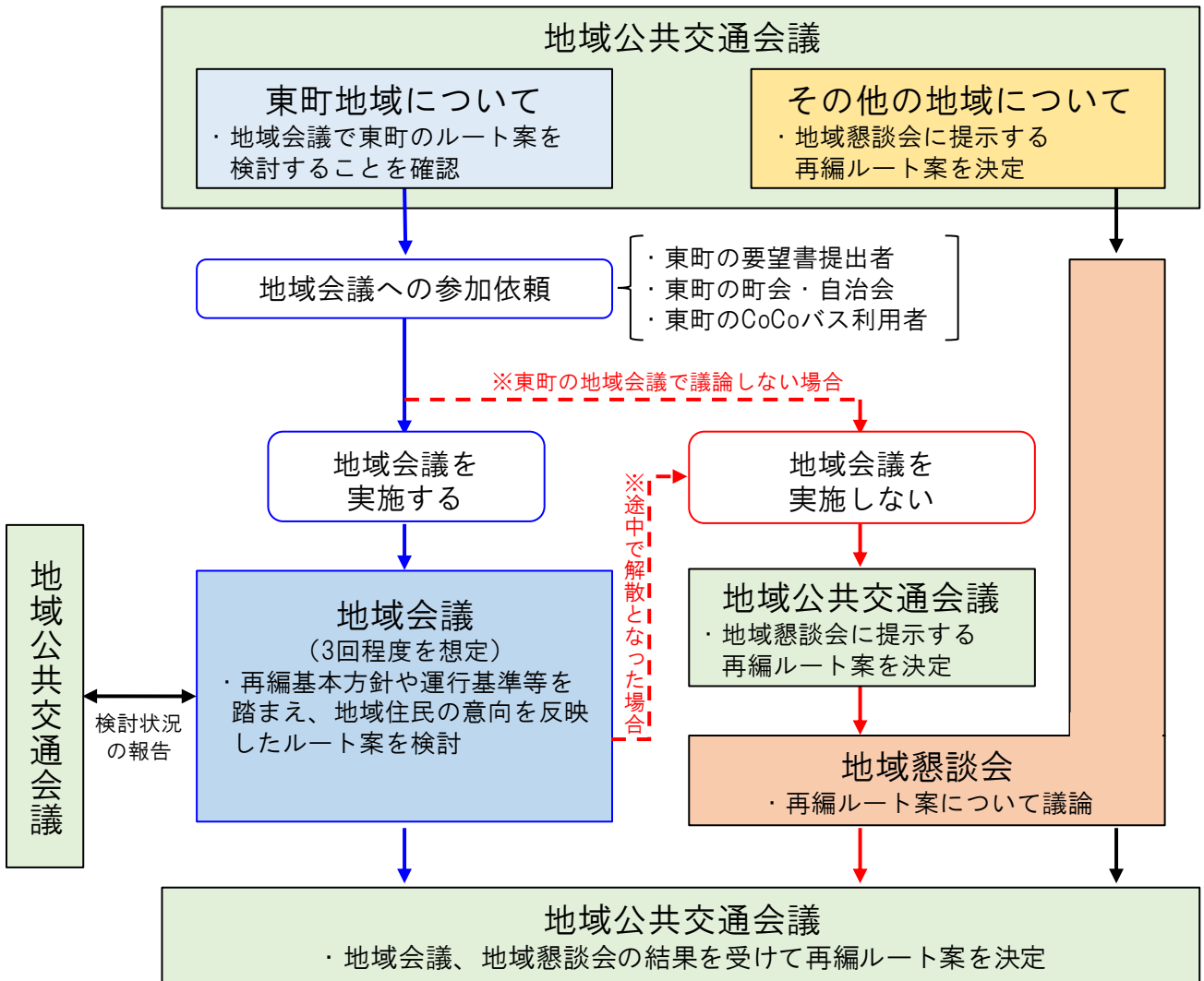


図 今後の検討フロー

2.2 事業者の対応可能性

- 現在、CoCoバス東町循環を運行している事業者（京王バス）及び CoCoバス・ミニを運行している事業者（つくば観光交通）に対し、東町地域における CoCoバス・ミニ（ワゴン車両）による運行の可能性を確認した。

下表はヒアリング時点（令和3年1月末）の各事業者の状況であり、再編の時期によって、各事業者における状況が変化する可能性があり、現時点における参考として示す。

課題等	京王バス	つくば観光交通
運転士の確保	<ul style="list-style-type: none"> •1台運行の場合、現在の人員体制（現在の東町循環の人員を補填）で対応可能 •2台運行の場合は、新たに運転士確保が必要。 ⇒今後の運転士不足の状況や事業者における人員体制状況に鑑みて整理が必要	新たに運転士の確保が必要 ⇒今後の運転士不足の状況や事業者における人員体制の状況に鑑みて整理が必要
車庫容量（車庫の確保）	ポンチョ車両に比べて車両サイズが小さくなることを踏まえ、今後の事業者における車庫容量の飽和状況に鑑みて整理が必要	今後の事業者における車庫容量の飽和状況に鑑みて整理が必要

2.3 南東部地域（中町・東町）のルート検討について

ここまでの東町地域に関する検討を踏まえ、今後の再編ルート検討における南東部地域（中町・東町）の検討の進め方について整理した。

- 現在、南東部地域（中町・東町）は、中町循環と東町循環の2ルートで運行しているが、この間のルート検討においては、現行と同様の2ルートとする案、両者を統合して1ルートとする案の双方を検討していた。
- このうち、1ルート化案については、東町地域からの武蔵小金井駅結節要望に対応するものであるが、運行基準に定める運行間隔の確保や不便地域の解消、改善要望への対応等の各課題を満たすルート設定が難しい状況である。また、長大な路線となるため目的地への速達性の低下が懸念される。
- 現在の運行形態と1ルート化案の検討状況および、東町は地域会議でルート検討を進めることを踏まえ、**南東部地域は、①中町地域の路線・②東町地域の路線の2ルートとする**ことで今後の検討を進める。
- 東町地域からの武蔵小金井駅結節要望については新小金井駅付近まで中町循環を運行し、結節することで対応を想定している。

3 本日の会議でご意見をいただきたい事項

以下の事項についてご意見をいただきたい。

- ①東町において、地域会議を開催すること及び、その方法について
- ②東町における地域会議の開催準備（参加者選定を含む）を市に一任いただくことについて
- ③南東部地域のルート案検討に関し、中町地域と東町地域を切り離して議論することについて
- ④東町以外の地域の再編ルート案を、これまでの予定と同様に地域公共交通会議と地域懇談会で整理していくことについて

再編ルート（案）の検討について

1 新庁舎等シャトルバス・東町地域の対応を受けた他の路線における対応

1.1 再編基本方針との関係の整理

再編基本方針4「持続可能な運行形態・サービスの提供」において、「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」としており、現有車両の活用と、財政負担について記載をしている。

- 東町地域の検討結果次第ではあるが、仮に東町地域を車両1台で運行するのであれば、運行する車両の台数は変わらず、財政負担も同程度と見込まれるため、基本方針の範囲内で対応が可能と整理している。
- 新庁舎等シャトルバスについては、新庁舎・(仮称)新福社会館までの移動手段の確保を目的とするため、CoCoバスとは異なるサービスとして再編事業とは別枠で検討するものであり、再編基本方針の対象外である。

1.2 ルート検討時の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件について、令和元年度第4回及び令和2年度第1回会議で整理をしている。このうち、「使用する車両」及び「交通結節点、新庁舎・(仮称)新福社会館へのアクセス」については、シャトルバスと東町地域の対応を踏まえ、再整理を行った。

1) 使用する車両

東町については別途検討となることを踏まえ、使用する台数を以下のとおりとする。

■第3回会議で提示した条件

ルート	車両	
	ポンチョ	ハイエース
北東部	2台	—
貫井前原	2台	—
野川・七軒家	—	1台
南東部 (中町・東町)	2台	—
予備	1台	1台
合計	7台	2台

■再整理した条件

ルート	車両	
	ポンチョ	ハイエース
北東部	2台	—
貫井前原	2台	—
野川・七軒家	—	1台
中町	1台	—
東町	(未定)	
予備	(未定)	
合計	(未定)	

- ※ 東町の路線を運行する事業者によっては、予備車両の必要有無に伴い合計の車両台数に差が生じる可能性がある。
 ※ 現在、東町循環で使用しているポンチョ1台の取扱いは未定であるが、他の地域での活用等は想定しない。

1.3 市民・利用者のニーズの高い施設へのアクセス

1.3.1 交通結節点へのアクセス

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、東町については別途検討となることを踏まえ、下表のとおり整理する。

新小金井駅は、現行路線における利用状況から、鉄道駅としての結節の必要性が他の駅と比べて低いと考え、駅前ロータリーへの乗入れは必須とせず、駅付近の道路を通行することによる結節も想定している。

		結節する鉄道駅	設定の理由
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。
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。
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。
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	(東町地域において別途検討)	

1.3.2 新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセス

新庁舎・(仮称)新福祉会館への直接のアクセスは、新庁舎等シャトルバスにより対応することを踏まえ、各地域からのアクセス方法を下表のとおり再整理した。

なお、新庁舎等シャトルバスは資料3にて検討しているとおり、新庁舎・(仮称)新福祉会館のほか、武蔵小金井駅・東小金井駅のみでの乗降を想定している。

地域		想定するアクセス方法
公共交通不便地域以外の地域 (駅に近い・路線バスが運行)		武蔵小金井駅・東小金井駅へ徒歩または路線バスでアクセス
CoCoバス 運行地域	北東部地域	徒歩または途中下車、もしくは 武蔵小金井駅・東小金井駅経由でアクセス
	貫井前原地域	武蔵小金井駅経由でアクセス
	野川・七軒家地域	
	中町地域	徒歩または途中下車、もしくは武蔵小金井駅経由でアクセス
東町地域		(東町地域において別途検討)

2 各路線のルート案

2.1 貫井前原循環

1) 令和2年度第2回会議の内容

(1) 提示内容と協議結果

現行ルート案、西之久保通り案の2案を提示し、運行の持続可能性を考慮し、地域懇談会へ西之久保通り案を提示することについて了解を得た。

(2) 指摘事項

ルートの設定に関する指摘はなかった。

(運行時間や頻度、武51系統との関係、地域懇談会へ向けた対応などについて指摘があり、令和2年度第3回会議資料6において整理)

2) ルート案

(1) 西之久保通り案



2.2 野川・七軒家循環

1) 第2回会議の提示内容と意見

(1) 提示内容と協議結果

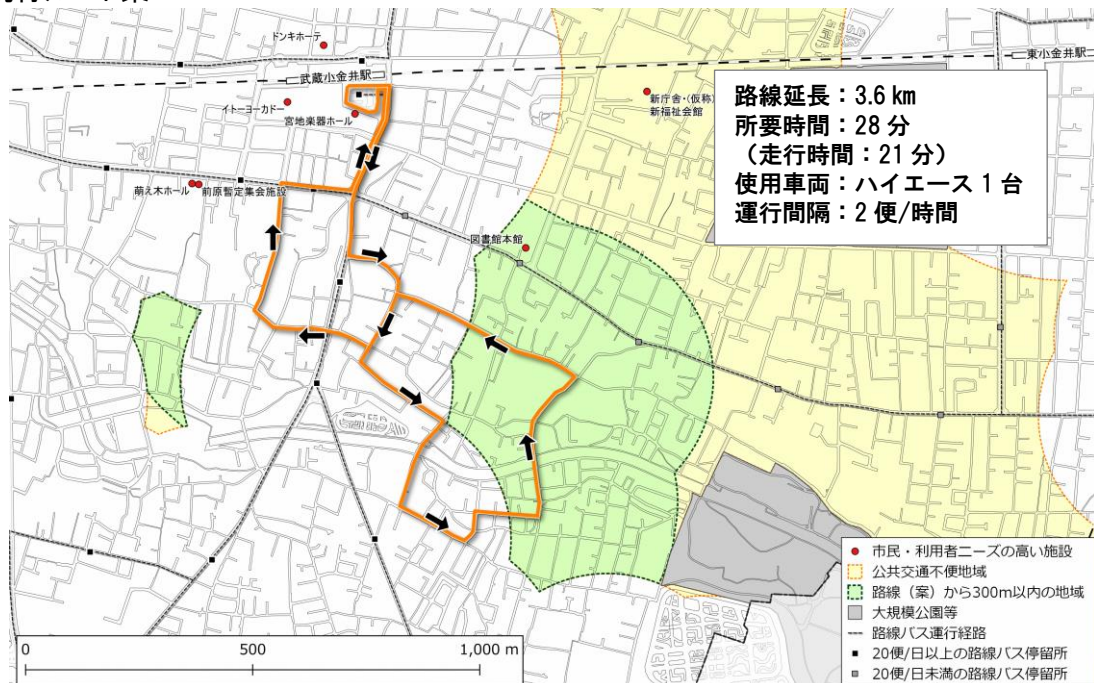
令和2年度第1回会議にてルート案に関する意見がなかったことを踏まえ、現行ルート案にて検討を進めることとし、地域懇談会へ現行ルート案を提示することについて了解を得た。

(2) 指摘事項

特になし

2) ルート案

(1) 現行ルート案



2.3 北東部循環

1) 令和2年度第2回会議の提示内容と意見

(1) 提示内容と協議結果

地蔵通り案・高架下案の2案について、新庁舎・(仮称)新福祉会館(以下、「新庁舎等」と記載)への結節方法別に2通りの案(計4案)を提示した。新庁舎等へのアクセスに関してシャトルバスの導入などについて再度整理した上で、再度ルート案を提示することとなった。

(2) 指摘事項

主に新庁舎等へのアクセスに関連し、以下のような指摘・意見をいただいている。

分類	意見・指摘事項
新庁舎内への乗入れについて	<ul style="list-style-type: none"> ・CoCoバスの中で最も利用が多い路線であり、運行回数が輸送力に直結する。 ・運行回数や駅への速達性低下等があった場合のハレーションが大きい。(早田委員(代理)) ・所要時間が延びて運行頻度が低下するデメリットを考慮すると、結節させる必要性は低い。 ・一般車両とバスの動線が重なることによる安全面が懸念される。 ・定時性確保の観点からロータリーへの乗り入れはハードルが高い。(早田委員(代理))
地蔵通り案と高架下案について	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺バス停からのアプローチでも問題ないと思われるため、ロータリーに乗り入れない「高架下案」が良いと考える。(平野委員) ・地蔵通りはバスが比較的少ない地域であり、「高架下案」ではデメリットが増える。 ・来訪頻度を考えると、新庁舎等よりも、日々の買い物や病院、駅へのアクセスを優先させるのであれば、現行ルートを生かし、「市役所入口」といった新停留所を現行路線の「緑町5丁目」バス停の次に新設する「地蔵通り案(1)ー2」で検討した方が良いと思う。(坂本委員) ・アクセス性を高めるということであれば新庁舎には乗り入れた方が良いが、運行頻度に大きな差が生じることを踏まえると、3便/時間とする案の方が、メリットが大きい。 ・「地蔵通り西」から「緑町1丁目」間の3箇所の停留所で、1日当たり500人以上の乗降者がいる。この方々に不便が生じるよりも、市庁舎にたまに行かれる方が新設停留所から5分で歩くことができる、という形の「地蔵通り案(1)ー2」とした方が、全体の利便性が高いのではないかと。(関根委員) ・現行路線で地蔵通りの区間は利用者も多く、既存の利用者の利便性から考えても、「高架下案」にしてしまうと現行利用者からのハレーションが非常に大きいと予想される。(早田委員(代理))
他地域の意見について	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所への来庁頻度に対し、バスの運行頻度が低下することに難色を示すのではないかと。一方で、他の地域の方は市役所への運行を望むのではないかと。(青木副会長)
回送区間について	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅の運用について、可能であればまたぎの運用ではなく、回送区間として運行したい。(早田委員(代理))
総評(会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所へのアクセスを別立てで考えるとすると、CoCoバスはある程度近くを通れば良いという整理になるため、CoCoバス再編の中で市役所へ乗り入れるか否かという議論をする必要がなくなる。

2) ルート案

シャトルバスを導入することを踏まえ、令和2年度第2回会議で提示した計4案について、再度整理を行った。

各案の概要と整理結果を以下に示す。また、各案のルート図を次ページ以降に掲載する。

a) 新庁舎等へのアクセスについて

新庁舎等への直接のアクセス手段としてシャトルバスを導入するため、CoCoバスが直接アクセスする必要性は低い。また、新庁舎内のロータリーでの待機時間により速達性が低下することから、新庁舎等に直接アクセスする案(1)-1、案(2)-1は有用性が低いと考えられる。

⇒ 案(1)-1、案(2)-1は今後の検討対象からは除き、地域懇談会へは提示しないことでよいか。

b) 地蔵通り案と高架下案について

地蔵通り沿線は現在の利用者が多いこと、また、シャトルバスの導入によりCoCoバスが新庁舎等の近くを通る必要性が低いことを踏まえると、地蔵通り案は高架下案よりも有用性が高いと考えられる。

一方で、北東部循環の沿線から乗り換えなしで新庁舎等の近くにアクセスが可能という点では、高架下案についても一定の有用性があるといえる。

⇒ 案(1)-2を地域懇談会に提示することでよいか。

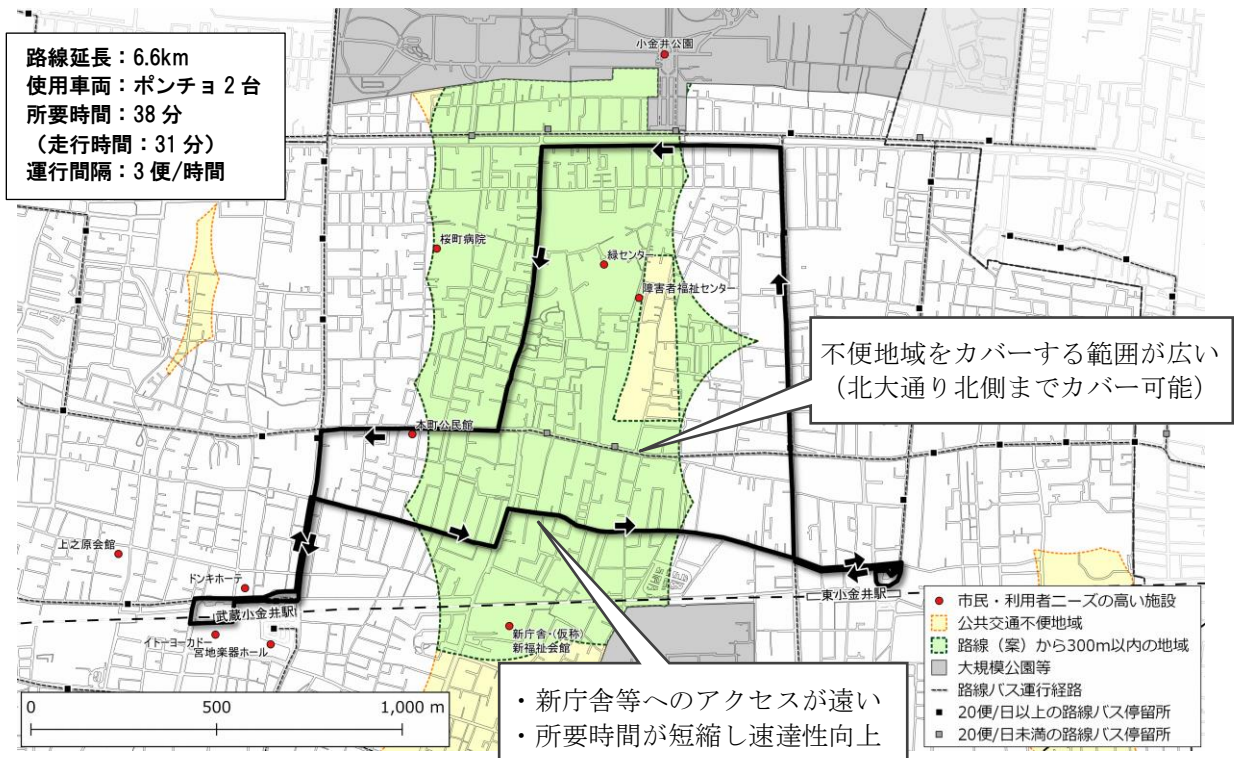
また、比較案として案(2)-2を地域懇談会へ提示するかどうか、ご意見を頂きたい。

	案	新庁舎等へのアクセス	整理結果(案)
案(1)-1	地蔵通り案	直接アクセス	・検討から除く
案(1)-2		最寄りバス停から徒歩でアクセス	・地域懇談会へ提示する
案(2)-1	高架下案	直接アクセス	・検討から除く
案(2)-2		高架下に設置したバス停からアクセス	・地域懇談会へ提示するか検討

■地域懇談会への提示案

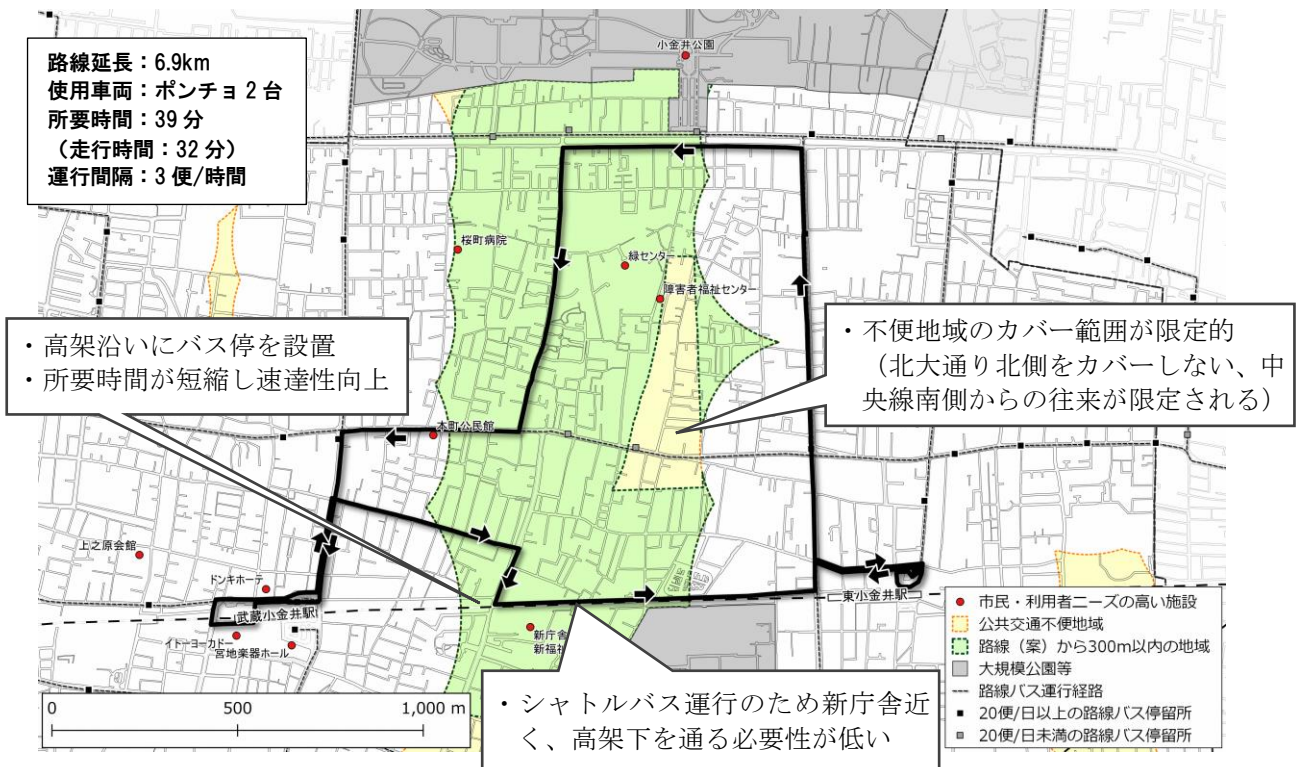
(1)-2 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れなし）

- 現行ルートと同様に新庁舎等へは結節せずに地蔵通りを運行するルート



(2)-2 高架下案（新庁舎等乗り入れなし）

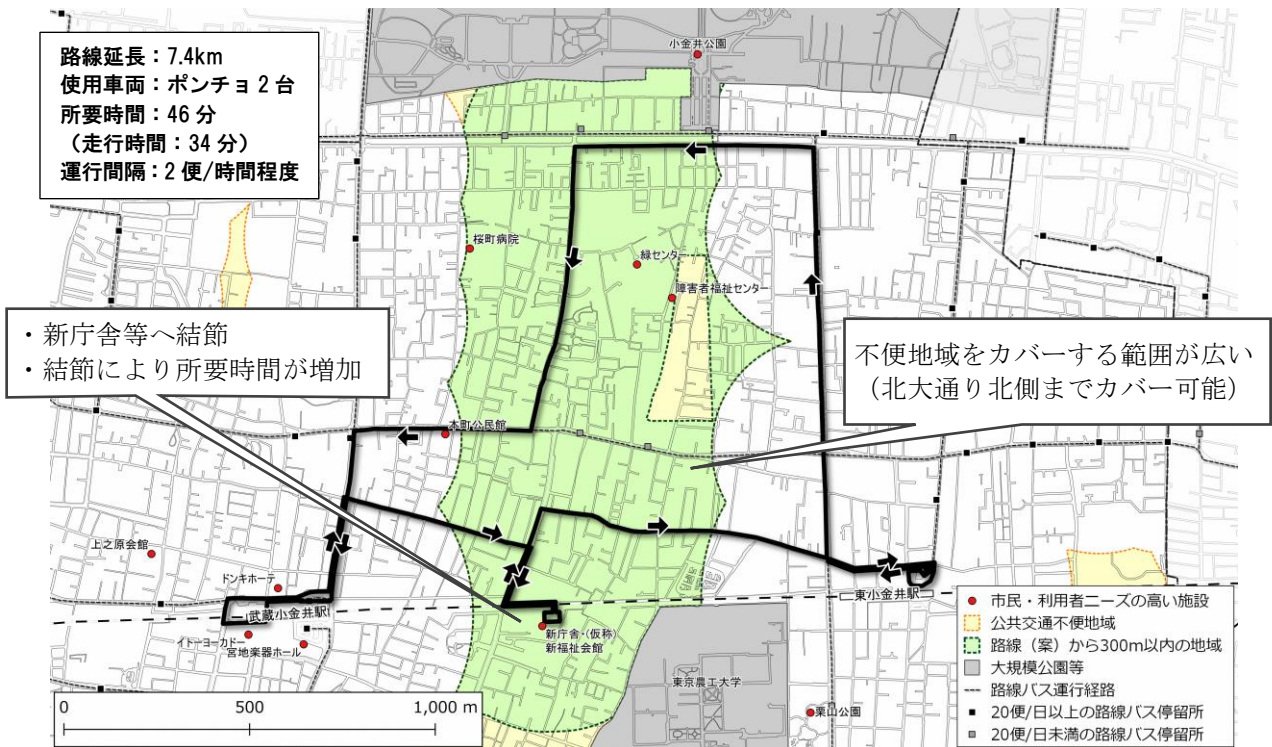
- 中央線高架沿いにバス停を設置し、新庁舎等のロータリーに乗り入れずに中央線高架下の北側道路を運行するルート



■ 地域懇談会へは提示しない案

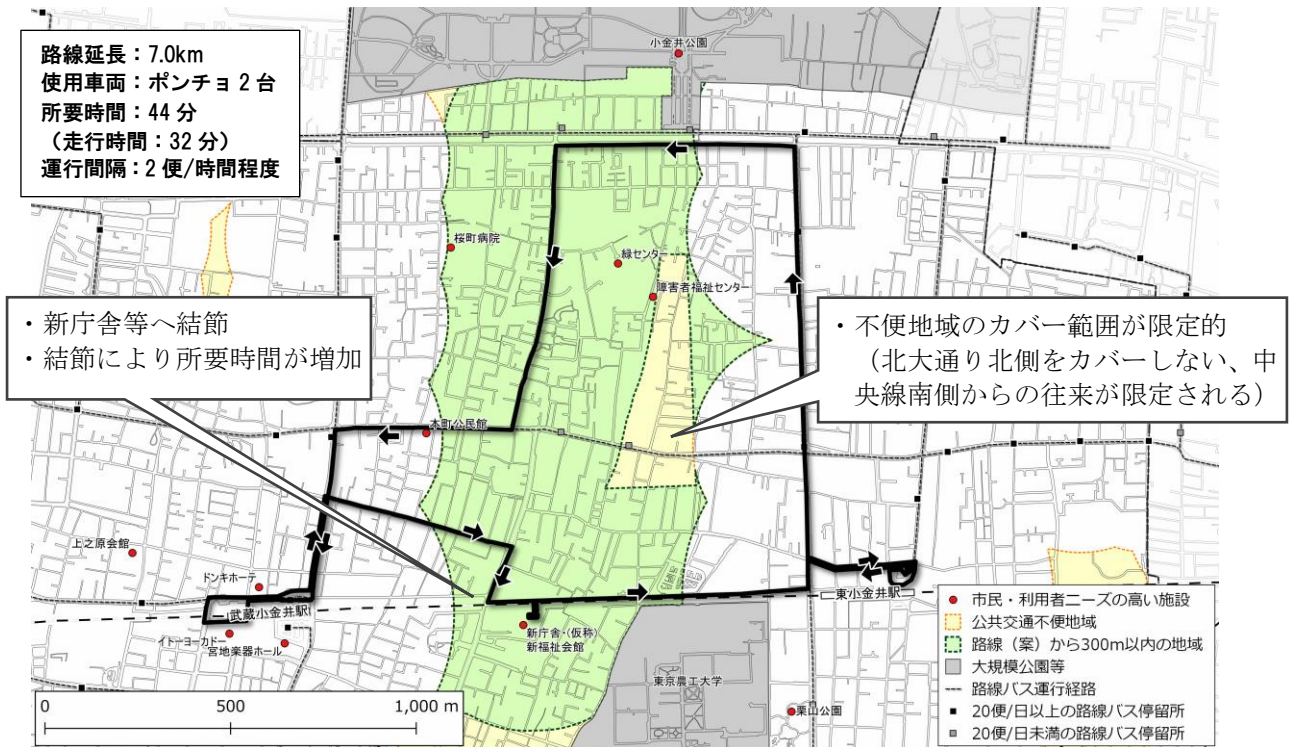
(1)-1 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れあり）

- 新庁舎等のロータリーへ乗り入れた後、地蔵通りを運行するルート



(2)-1 高架下案（新庁舎等乗り入れあり）

- 新庁舎等のロータリーへ乗り入れた後、中央線高架下の北側道路を運行するルート



2.4 南東部の路線(中町循環)

1) 考慮すべき事項

- ・東町地域は他地域の検討と切り離し、地域会議で検討を進めることを踏まえ、中町循環と東町循環の2ルートに分ける案で検討を進めることとする。
- ・中町循環のルート検討にあたっては、東町から武蔵小金井駅周辺へのアクセス性について考慮し、新小金井駅付近に結節することとする。
- ・中町地域から新庁舎等へのアクセスについては、中町循環を途中下車してアクセス、もしくは、武蔵小金井駅から新庁舎等シャトルバスに乗り換えてアクセスすることとする。

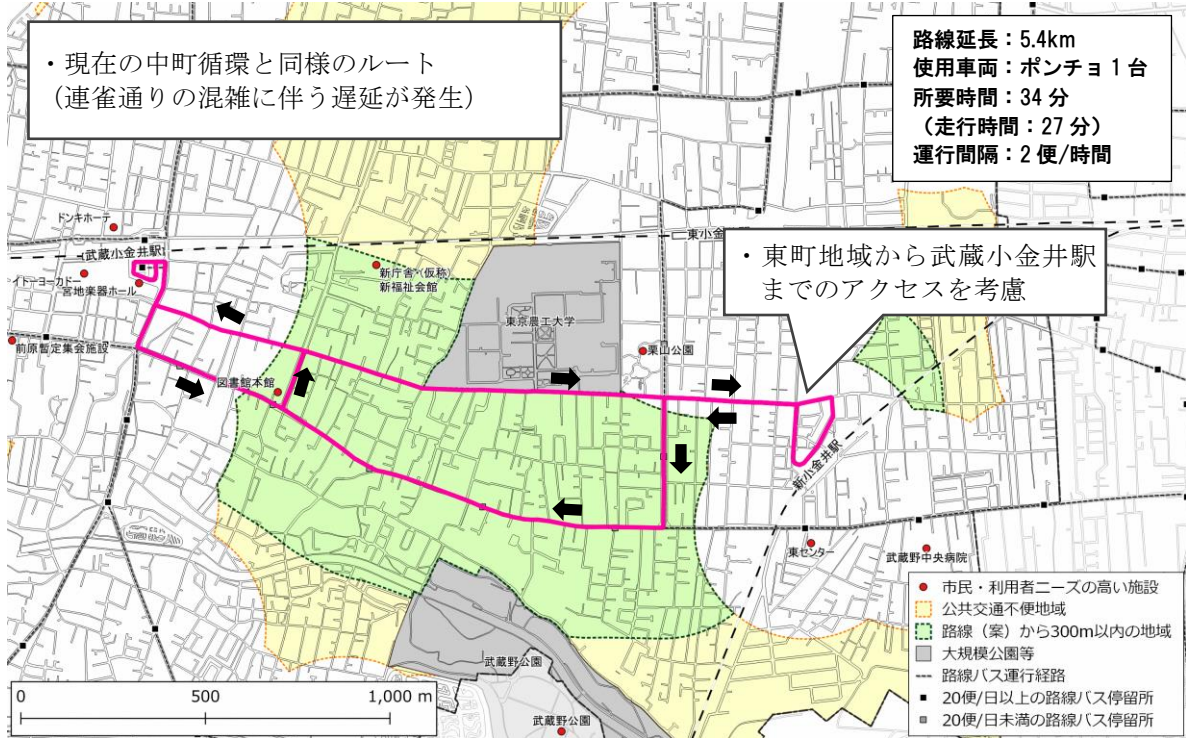
2) ルート案

現行ルート案及び、現行ルート案をベースに、路線長を短縮する案を整理した。

(1) 地域懇談会への提示案

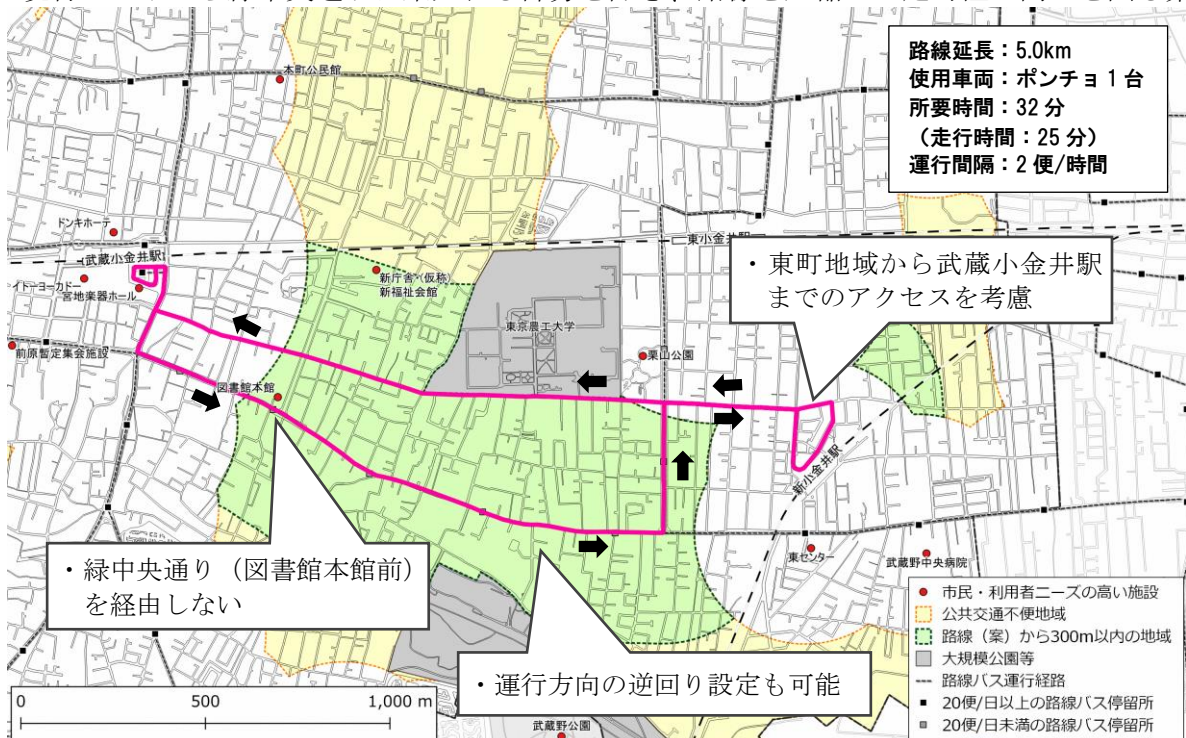
(1)-1 現行ルート案

現行の中町循環と同様のルート案。



(1)-2 緑中央通り非経由案

現行ルートから緑中央通りに乗入れる部分を除き、路線を短縮して定時性の向上を図る案。

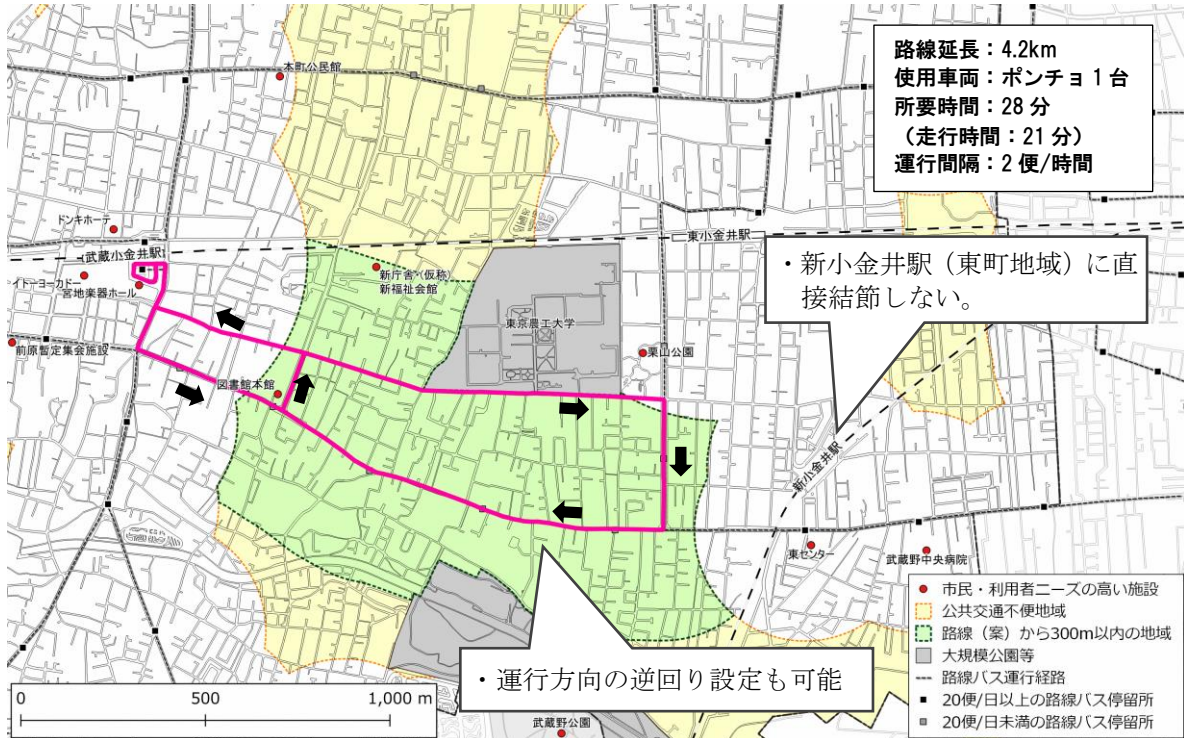


(2) 地域懇談会へ提示しない案

以下の案は新小金井駅周辺へ結節しないことから、地域懇談会には提示しないことを想定している。

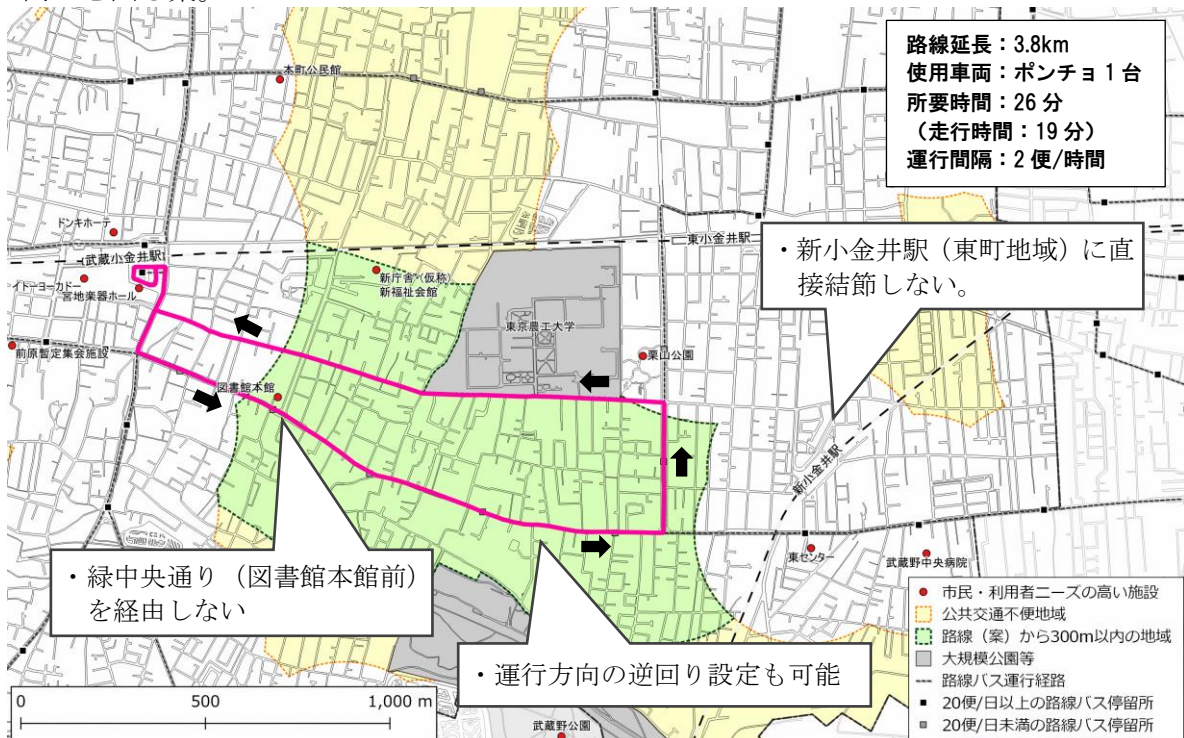
(2)-1 新小金井駅非結節案

現行の中町循環から新小金井駅への結節を除いて路線長を短縮し、定時性の向上を図る案。



(2)-2 緑中央通り非経由・新小金井駅非結節案

現行ルートから新小金井駅への結節・緑中央通りへの乗り入れを除き、路線を短縮して定時性の向上を図る案。



3) 各ルート案の比較

(1) バス事業者からの意見

現在の中町循環では、連雀通りの混雑に伴って遅延が発生することがある。中町循環は1台運行のため遅延の吸収が難しい状況である。

(2) 廃止バス停の状況

各ルート案で廃止されるバス停について整理を行う。

ルート案	新小金井駅	市立図書館前
(1)-1 現行ルート案	維持	維持
(1)-2 緑中央通り非経由案	維持	廃止
(2)-1 新小金井駅非結節案	廃止	維持
(2)-2 緑中央通り非経由・新小金井駅非結節案	廃止	廃止

No	廃止バス停	乗降者数(人)※1		代替先			
		平日	休日	代替バス停	距離※2	運行本数※3	乗車時間※4
0	新小金井駅	341(25.9%)	246(25.5%)	新小金井駅 (現行東町循環)	234m	2便/時	同様方面には乗換必要
7	市立図書館前	43(3.3%)	27(2.8%)	中町三丁目	150m	2便/時	±0分程度
13	市立図書館前	15(1.1%)	19(2.0%)	第一小学校	167m	2便/時	-1分程度

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、中町循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

※2 乗車時の代替先バス停までの移動距離

※3 1時間あたりの当該バス停の想定運行本数

※4 新小金井方面は中町三丁目から栗山公園の乗車時間、武蔵小金井方面は第一小学校から武蔵小金井駅南口までの乗車時間を京王バス乗車時間検索から比較。道路状況等により異なる場合がある



(3) 移設が必要なバス停

緑中央通りを経由しない案では連雀通り・農工大通りの運行方向が一部変わるため、バス停の移設が必要となる。また、運行方向を現行ルート案と逆回りと設定する際も同様。

各区間の現在のバス停と、反対側のバス停の状況は以下のとおりであり、下表に赤字で示すバス停は、運行方向を変更した場合、反対側に新設が必要となる。

赤字：対応が無いバス停

区間	現行バス停(数字は停留所番号)	反対側のバス停(括弧内は系統名)
連雀通り (小金井街道～緑中央通り)	⑪ 中町四丁目 ⑫ 第一小学校	中町四丁目(京王バス境 81 系統) 第一小学校前(京王バス境 81 系統)
連雀通り (緑中央通り～東大通り)	② 中町二丁目 ③ 武蔵野公園入口 ④ 中町一丁目 ⑤ 美術館入口 ⑥ 中山谷	中町二丁目(京王バス境 81 系統) 中町一丁目(京王バス境 81 系統) 中山谷(京王バス境 81 系統)
農工大通り (小金井街道～緑中央通り)	⑧ 農工大通り商店街 ⑨ 太陽病院前	なし
農工大通り (緑中央通り～東大通り)	⑭ 中町三丁目 ⑮ 八重垣稲荷神社 ⑯ つきみの園 ⑰ 農工大前 ⑱ 栗山公園	なし
東大通り	① 東大通り南	東大通り南(東町循環)
小金井街道	⑩ 南一番街	なし
緑中央通り	⑦・⑬ 市立図書館前	なし



(4) 乗り残し発生可能性

平成 30 年度に実施した乗降調査結果では乗り残しは発生しておらず、各ルート案の運行範囲は現行ルートと同様のため、乗り残しの発生可能性は低いと考えられる。

表 中町循環の乗車状況(平日)

停留所名称	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	9:00発	9:30発	10:01発	10:31発	11:01発	11:32発	12:01発	12:32発	13:00発	13:30発	14:00発	14:30発	15:00発	15:30発	16:00発	16:31発	17:00発	17:30発	18:00発	18:30発	19:00発
0 新小金井駅	12	10	11	13	7	4	8	11	12	14	3	3	5	15	12	13	10	9	12	4	4
1 東大通り南	14	12	13	14	9	5	8	14	12	14	5	4	5	15	12	16	10	10	12	4	4
2 中町二丁目	14	13	15	16	8	7	10	15	10	17	7	5	2	15	15	20	7	8	12	3	4
3 武蔵野公園入口	19	13	17	17	9	8	10	16	9	19	7	6	3	15	14	19	7	8	11	3	4
4 中町一丁目	16	17	19	22	6	8	9	18	10	22	7	8	8	15	13	22	9	10	10	5	4
5 美術館入口	17	20	20	24	7	8	8	18	9	22	7	9	8	15	14	21	11	11	10	5	4
6 中山谷	19	21	21	24	7	8	8	19	10	22	5	10	9	15	13	21	13	9	8	7	4
7 市立図書館前	19	21	19	24	8	10	8	21	9	18	4	10	10	12	12	17	12	7	8	8	3
8 農工大通り商店街	19	17	16	21	8	12	7	20	8	18	4	10	10	10	13	17	12	7	8	8	2
9 太陽病院前	18	17	16	20	7	12	9	18	9	13	6	9	9	5	12	16	9	7	9	9	2
0 武蔵小金井駅南口	7	9	6	16	11	15	15	19	10	15	9	14	9	12	26	16	14	11	13	11	14
10 南一番街	8	9	6	16	12	15	14	19	11	15	9	13	9	12	26	16	15	11	13	12	14
11 中町四丁目	7	8	6	17	12	16	14	19	11	15	9	13	9	12	27	16	15	11	13	12	14
12 第一小学校	7	7	6	19	12	16	14	19	11	15	9	13	9	12	28	15	14	12	13	13	13
13 市立図書館前	5	6	6	18	12	17	13	19	11	15	7	11	9	12	28	15	14	15	13	13	13
14 中町三丁目	6	6	6	18	12	18	13	19	10	15	5	9	9	12	28	15	16	15	13	13	13
15 八重垣稲荷神社	6	5	6	19	11	15	13	16	8	15	5	9	9	9	24	15	15	13	12	13	14
16 つきみの園	6	5	3	15	12	14	14	14	8	15	5	8	10	6	20	15	13	9	8	11	6
17 農工大前	6	6	5	14	12	15	13	14	8	13	8	8	9	6	21	15	12	9	8	10	6
18 栗山公園	3	6	4	16	11	12	13	14	9	8	6	6	4	6	18	15	12	8	7	9	2
0 新小金井駅	0	1	2	1	0	0	4	1	1	0	0	0	0	1	3	2	0	1	0	3	0

※休日調査結果は乗車人数が少ないため割愛

2.5 南東部の路線(東町地域)

東町地域については、資料 4 に記載のとおり、他地域とは切り離して東町の地域会議において別途検討を行うことを想定している。

3 論点・確認事項

- 北東部循環について、地域懇談会での提示案についてご意見をいただきたい。
 - 案(1)-1、案(2)-1 は検討対象からは除き、地域懇談会へは提示しないことでよいか。
 - 案(1)-2 を地域懇談会に提示することでよいか。
また、比較案として案(2)-2 を地域懇談会へ提示するかどうか
- 中町循環の検討にあたり考慮すべき事項の整理内容についてご意見をいただきたい。
- 中町循環の各案についてご意見をいただきたい。
 - 新小金井駅に結節しない案(2)-1、案(2)-2 は地域懇談会に提示しないことでよいか。

運賃及び割引制度に関する検討について

1 基本運賃の検討

1.1 前回提示案

令和2年度第3回地域公共交通会議にて示した運賃検討の方向性は以下の通り。

<運賃検討の方向性>

- 運賃体系は現行路線と同様の **均一制**
- 基本運賃額は **路線バスの初乗り運賃（180円）と同程度**
- 小児運賃やIC運賃の設定を検討
- 路線バスや他自治体事例を参考に、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮するとともに、導入に伴う課題等を踏まえ、**割引制度の導入を検討**

1.2 運賃検討の方向性に対する意見

(1) 前回会議での主な意見

- CoCoバス・ミニでは運賃收受を手渡して実施しており、180円とすると運賃收受負荷から、運行に影響が出る可能性がある。（つくば観光交通）
- ムーバス等、周辺との運賃の兼ね合いについて考慮した方がよい。（西武）

(2) 運行事業者からの主な意見

- 運賃收受負荷の増加から安全運行と運行本数の維持、運転士の休憩時間の確保が懸念されるため、100円・50円単位での運賃が望ましい。
- 一般路線バスの最低運賃180円を検討のベースにすべきと考える。
- IC運賃については、導入のメリットが少なく、CoCoバス・ミニとの整合性の観点から導入しない方がよいのではないかと。

1.3 基本運賃の設定

(1) 事務局案

路線バスとの公平性等から、基本運賃は以下の通りとし、利用者・運転士の負担軽減等を考慮し、IC運賃を導入することとする。

基本運賃：大人180円（IC178円）小児90円（IC89円）

(2) 懸念事項に対する事務局の考え方

- 小銭の発生によるCoCoバス・ミニ運行への影響
⇒当該路線の利用状況から、後述の割引制度利用者の割合が高いと予測されることから、現金で180円を払う利用者は限定され、運賃收受負荷の増加影響は限定的と予想される。
- IC運賃導入によるCoCoバス路線間のサービス格差
⇒導入によるメリット（ICカード利用者の利便性向上・路線バスとの公平性・運賃への消費税率の正確な転嫁）を重要視。

2 割引制度の検討

2.1 前回提示案

令和2年度第3回地域公共交通会議にて示した割引制度案は以下の通り。

表 1 各種割引制度案

割引制度		割引制度案 ^(※3)
一般 割引	回数券	90円券12枚綴り(1,000円)(大人・小児用共通)
	定期券	導入見送り
	障がい者割引	90円(小児50円)
	バ斯特	路線バスに適用されている制度を導入
	学生割引	導入見送り
	乗り継ぎ割引	乗継券の発行により、乗継先CoCoバスの運賃を無料
	1日乗車券	500円(大人・小児用共通)
特殊 割引	子供割引 ^(※1)	未就学児無料
	シルバーパス ^(※2)	東京都シルバーパス提示により運賃無料(70歳以上対象)
	高齢者割引	100円券11枚綴り(1,000円) or 90円券12枚綴り(1,000円)
	その他割引	導入見送り

※1: 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理。

※2: 東京都シルバーパス条例施行規則では、コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外となっており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては、運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

※3: 前回会議では基本運賃150円設定案を提示しているが、基本運賃180円設定のもののみ記載。

2.2 割引制度の設定

前回会議での意見及び、その後事業者ヒアリングの意見を踏まえ、各種割引制度の導入案をそれぞれ次のように設定した。

2.2.1 一般回数券

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 現行等同等の金額が望ましい（現行 100 円 21 枚 2,000 円）。
- 1,000 円単位の調整は可能である。
- 既存の 100 円券との取違、確認のための運転士の作業負担が懸念される。
- 払戻対応については市に協力頂きたい。

(3) 事務局案

- IC 払いの促進や運転士負担等を考慮し、「調整中」

(4) 懸念事項等

- 高頻度利用者への割引制度の検討
- 現行回数券の取扱（変更、廃止の場合は販売期間や払戻の対応方法の調整）
- 他の割引との併用

2.2.2 障がい者割引・児童福祉法適用者割引

前回提示案において児童福祉法適用者に対する割引検討を考慮していなかったため、本項目において障がい者割引に加え、児童福祉法適用者割引について記載する。

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 100円、50円単位での運用が望ましい。
- 障がい者割引は路線バスとの公平性をもった導入が望ましい。

(3) 事務局案

- 交通弱者への配慮・路線バスとの公平性を考慮し、以下の設定で「導入予定」
 - ・ 対象 | 障がいのある方とその介助人^{※1}、児童福祉法適用者とその介助人^{※1}
 - ・ 利用方法 | 乗車時に手帳等を提示、確認^{※2}
 - ・ 金額案 | 大人 90円、小児 50円（IC 運賃導入の場合は大人 89円、小児 45円）

※1：対象者は路線バスの取り扱いに準拠し、介助人は1名まで

※2：適用範囲は運行事業者（京王バス）の取扱いに準拠

(4) 懸念事項等

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知

2.2.3 バス利用特典サービス

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 本サービスの導入目的（ICカードの普及・促進）を達したことから、令和3年4月4日をもって、京王バスにおけるバスポイント及びバス特典バスチケットの付与を終了する。

(3) 事務局案

- 運行事業者の見解を考慮し、「導入見送り」

(4) 懸念事項等

- 特になし

2.2.4 乗継割引

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 発行・確認作業に伴う運転士負担から、導入は望ましくない。
- 需要が少ないと予想され、金券管理と運転士の対応も懸念される。

(3) 事務局案

- 運転士負担が増加し、需要量の予測も困難であるため、「導入見送り」

(4) 懸念事項等

- 乗継利用者への負担軽減策
⇒乗継割引に近い制度として、1日乗車券を導入することで対応。

2.2.5 1日乗車券について

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスでは紙券での販売を廃止、IC化が完了。改めての紙券の導入は難しい。
- つくば観光交通では紙券での運用も可能だが、金券管理方法について調整が必要となる。

(3) 事務局案

- 乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
 - 対象 | 全利用者
 - 利用方法 | 1路線目の乗車時に、運転士より購入（車内販売のみ）
(2路線目以降は、乗車時に運転士への乗車券提示のみ)
 - 金額案 | 500円
 - 券の種類 | スクラッチ
 - 備考 | CoCoバス専用（一般路線バスでは利用不可。）

(4) 懸念事項等

- 金券の管理方法等の調整

2.2.6 こども割引(未就学児に対する割引)

(1) 前回会議での主な意見

- 特段意見なし

(2) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスと同等の扱いとしてほしい。

(3) 事務局案

- 路線バスとの公平性、現行路線や他自治体の導入状況を考慮し、以下の設定で「導入予定」
 - ・ 対象 | 未就学児（同伴する旅客 1 人に対する人数制限はなし）
 - ・ 利用方法 | 乗車時における口頭申告（または運転士による確認）

(4) 懸念事項等

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知

2.2.7 シルバーパス

(1) 前回会議での主な意見

- 財政負担の増大について懸念

(2) 運行事業者からの主な意見

- 運転士負担はかからないが、CoCo バスは高齢者の利用が多く、大幅な収入減となる。

(3) 事務局案

- 現行利用者の 4 割以上が 70 歳以上高齢者であり、財政負担への影響が非常に大きい※ことから「導入見送り」

※東京都シルバーパス条例施行規則では、コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外となっており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては、運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

(4) 懸念事項等

- 高齢者への利用負担軽減策
⇒高齢者に対する割引として、別途「高齢者割引」の導入を検討

2.2.8 高齢者割引

(1) 前回会議での主な意見

- 運転士と利用者負担を考慮すると、毎回年齢確認を伴わない形式が望ましい。
- 高齢者に対する割引は財政負担への影響が大きいため、福祉関連部署における助成実施可否と、収支率の許容範囲を市で検討する必要がある。

(2) 運行事業者からの主な意見

令和2年度第3回会議での意見も受けて、高齢者専用回数券での割引に加え、高齢者専用パスを発行しその掲示により割引を行う案も含めヒアリングを行った。

① 高齢者専用回数券に関して

- ⇒金券管理の煩雑さ、年齢確認による運転士負担の増加、遅延発生の可能性
- ⇒年齢確認時のトラブル発生を懸念

② 専用パス提示による割引に関して

- ⇒パスを忘れた時の対応方法によってトラブルの懸念
- ⇒高齢者の割合が高く、確認作業に時間がかかり所要時間を維持できるか懸念
- ⇒バス会社での発行は難しい、個人情報の管理、二重発行防止等に対応も必要
- ⇒65歳以上とすることは一般路線との基準の違いから望ましくない

(3) 事務局案

- 高齢者に対する配慮、シルバーパス未導入を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
 - ・ 対象 | 65歳以上（介護保険第2号被保険者証の保有者*を含む）
 - ・ 利用方法 | 乗車時に介護保険被保険者証を提示した場合に運賃を割引
 - ・ 金額案 | 1回100円で検討中

※介護保険第2号被保険者：40～64歳の医療保険加入者。このうち特定疾病により介護や支援が必要と認定された人に対して、市区町村から被保険者証を交付。

(4) 懸念事項等

- 料金設定
⇒料金体系、運転士負担、回数券との併用、財政負担を考慮の上調整中

【参考】路線別高齢者割合

表2 路線別高齢者割合

路線	65歳以上高齢者	70歳以上高齢者
北東部循環	45.2%	35.2%
貫井前原循環	46.6%	36.9%
東町循環	61.3%	53.6%
中町循環	62.3%	55.4%
野川・七軒家循環	53.9%	43.8%
全体	51.7%	42.3%

※平成30年9月に実施した利用者アンケート及び市民アンケートの結果より算出。

2.3 割引制度まとめ

2.3.1 今回提示案

今回新たに提示した割引制度案一覧は以下の通り。下表の承認希望項目の項に「○」を記載した割引制度について、今回の会議において導入の有無及び割引制度の内容について承認を頂きたい。

なお、現在導入手法について調整中の項目については、次回以降の会議で承認頂くことを予定している。

表 3 割引制度案

割引制度		割引制度案		承認希望項目
一般割引	回数券	調整中	-	調整中
	定期券	導入見送り	-	○
	障がい者割引 児童福祉法適用者 割引	導入予定	90 円（小児 50 円） ※対象は事業者制度に準拠	○
	バ斯特	導入見送り	-	○
	学生割引	導入見送り	-	○
	乗り継ぎ割引	導入見送り	-	○
	1 日乗車券	導入予定	500 円（大人・小児用共通）	○
特殊割引	子供割引（※1）	導入予定	未就学児無料 ※人数制限なし	○
	シルバーパス（※2）	導入見送り	-	○
	高齢者割引	導入予定	介護保険証提示により 100 円で調整中	調整中
	その他割引	導入見送り	-	○

※1：一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理。

※2：東京都シルバーパス条例施行規則では、コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外となっており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては、運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

2.3.2 収支予測一覧

収支率及び今回提示割引制度の収支率一覧を次に示す。

(1) 基本となる収支率(基本運賃 100 円想定)

基本運賃改定、割引制度導入による収支率変化を把握するため H30 年度の実績値による収支率と新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者減少を想定した収支率を示す。再編基本方針 4 (持続可能な運行形態・サービスの提供) に基づき、改変後も収支率は現況の値と同程度となることを目標とする。

表 4 現況の収支率

設定	収支率 試算値	収支額 試算値
支出：H30 実績値 / 利用者数：H30 実績値	79.0%	-2,715 万円
支出：R3 見込値 / 利用者数：H30 実績値	69.8%	-4,437 万円
支出：R3 見込値 / 利用者数：H30 実績値×0.7(コロナ影響考慮)	48.8%	-7,510 万円

(2) 各種割引を反映した収支率(基本運賃 180 円想定)

新型コロナウイルスの感染拡大による利用者減を前提として以下の通り試算する。

a) 支出：R3 見込値 利用者数：H30 実績値×0.7(コロナ影響考慮)

支出を R3 年度の見込値、利用者数を新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者減少を想定した値を用いて、各種割引制度を導入した際の収支率試算結果を下表に示す。

回数券、障がい者・児童福祉法適用者割引を併用し、高齢者割引の対象者を 65 歳以上とすることで現況の収支率を下回る。

表 5 割引制度別の収支率

割引制度		収支率 試算値	収支額 試算値	
割引なし (小児運賃反映)		64.3%	-5,237 万円	
一般割引	回数券	63.4%	-5,371 万円	
	障がい者割引・児童福祉法適用者割引	63.0%	-5,430 万円	
	1 日乗車券	-	-	
特殊割引	子供割引	-	-	
	高齢者割引 (65 歳以上)	90 円 (介護保険証提示)	46.8%	-7,814 万円
		100 円 (介護保険証提示)	49.8%	-7,370 万円

※基本となる収支率 (48.8%) を下回る箇所を赤表記

※回数券は割引制度調整中のため前回提示条件 (90 円券 12 枚綴り (1,000 円)) にて試算 (以下同様)

※高齢者割引は前回提示案が 90 円もしくは 100 円で示したことから比較表を提示 (以下同様)

表 6 組み合わせ割引制度の収支率

割引制度			収支率 試算値	収支額 試算値	
回数券	障がい者 児童福祉法 適用者割引	高齢者割引			
○	○	65 歳以上	90 円 (介護保険証提示)	45.1%	-8,067 万円
			100 円 (介護保険証提示)	48.1%	-7,623 万円

※基本となる収支率 (48.8%) を下回る箇所を赤表記

【参考】他の条件による支出額試算

a) 支出:H30実績値 利用者数:H30実績値

支出及び利用者数を現況の実績値を用いて、各種割引制度を導入した際の収支率試算結果を下表に示す。

回数券、障がい者・児童福祉法適用者割引を併用し、高齢者割引の対象者を65歳以上とすることで現況の収支率を下回る。

表7 割引制度別の収支率

割引制度			収支率 試算値	収支額 試算値
割引なし（小児運賃反映）			104.1%	533万円
一般割引	回数券		102.6%	342万円
	障がい者割引・児童福祉法適用者割引		102.0%	257万円
	1日乗車券		-	-
特殊割引	子供割引		-	-
	高齢者割引 (65歳以上)	90円（介護保険証提示）	75.7%	-3,149万円
		100円（介護保険証提示）	80.6%	-2,514万円

※基本となる収支率（79.0%）を下回る箇所を赤表記

表8 組み合わせ割引制度の収支率

割引制度			収支率 試算値	収支額 試算値	
回数券	障がい者 児童福祉法 適用者割引	高齢者割引			
○	○	65歳以上	90円（介護保険証提示）	72.9%	-3,510万円
			100円（介護保険証提示）	77.8%	-2,875万円

※基本となる収支率（79.0%）を下回る箇所を赤表記

b) 支出:R3 見込値 利用者数:H30 実績値

支出を R3 年度の見込値、利用者数を現況の実績値を用いて、各種割引制度を導入した際の収支率試算結果を下表に示す。

回数券、障がい者・児童福祉法適用者割引を併用し、高齢者割引の対象者を 65 歳以上とすることで現況の収支率を下回る。

表 9 割引制度別の収支率

割引制度			収支率 試算値	収支額 試算値
割引なし（小児運賃反映）			91.9%	-1,189 万円
一般割引	回数券		90.6%	-1,380 万円
	障がい者割引・児童福祉法適用者割引		90.0%	-1,465 万円
	1 日乗車券		-	-
特殊割引	子供割引		-	-
	高齢者割引 (65 歳以上)	90 円（介護保険証提示）	66.8%	-4,870 万円
		100 円（介護保険証提示）	71.2%	-4,235 万円

※基本となる収支率（69.8%）を下回る箇所を赤表記

表 10 組み合わせ割引制度の収支率

割引制度			収支率 試算値	収支額 試算値	
回数券	障がい者 児童福祉法 適用者割引	高齢者割引			
○	○	65 歳以上	90 円（介護保険証提示）	64.4%	-5,231 万円
			100 円（介護保険証提示）	68.7%	-4,597 万円

※基本となる収支率（69.8%）を下回る箇所を赤表記



鈴木文彦

交通ジャーナリスト

三重交通が伊勢神宮参拝ルートに導入したいすゞエルガデュオ連節ハイブリッドノンステップバス「神都ライナー」同社のイメージを踏襲しつつ新感覚を取り入れたデザイン

伊勢神宮参拝も連節バスで

2020年12月19日、三重交通は、伊勢神宮参拝客の非常に多い伊勢市駅～外宮前～内宮前間に国産ハイブリッドノンステップ連節バスを導入、同日、内宮前で三重県知事らが参列して出発式が催された。三重交通は、傘下に三重いすゞ自動車をもつため、いすゞ「エルガデュオ」の採用で、実は発注自体はいすゞの第一号だったと聞く。10月に1号車が、11月に2号車が納車さ

れ、訓練ののち運行開始となった。座席38名、立席74名の113人乗りで、これまで多客時には臨時的続行運行をしていたものが、かなり効率的に大量輸送ができるようになる。デザインは外宮内宮線専用車として神宮の森や神聖さを同社路線バスと同じグリーンと白で表し、中・後扉の部分にドット柄を入れることで五十鈴川の流れをイメージした。

「神都ライナー」と名付けられ、年度内は繁忙期に臨時便として、2021年4月からは日中の時間帯を中心に1時間に1～2本、主要停留所のみ停車の急行便として定期運行を行う。既存の路面電車型「神都バス」や電気バスなどと伍して走り、同区間はバラエティ豊かな車両が楽しめる路線となった。

【特集】コロナ禍に対応した新たなバスの動き

JRバス4社(関東・東海・西日本・四国)が感染防止対策を徹底した上で実施した三菱エアロキング大集合ツアーイベント 200人を超える参加があった

2021年1月、新型コロナウイルス感染拡大にともなう二度目の緊急事態宣言が11都府県に発出され、2月7日の期限が10都府県で延長された。最初の緊急事態宣言下にあった2020年5月ごろに路線バスで60～70%減、高速バスで70～90%減、貸切バスに至っては90～100%減という未曾有の利用者減少と、減収による厳しさを経験したバス業界だが、宣言解除後の2020年夏以降回復傾向を見せ、10月ごろの段階で、路線バスは20～30%減、高速バスは一部運休もあって40～60%減、貸切バスは50～70%減あたりまで持ち直してきた。しかし11月以降の“第三波”と言われる感染の再拡大により、路線バスへの影響は少なかったが、再び高速バスと貸切バスの需要は大きく減退している。

●人々の行動変化とバス交通

路線バスの利用者は、コロナ以前の2019年あたりと比較して80%ぐらいまで戻ったものの、これ以上は戻らないであろうとの観測が一般的だ。その背景には、コロナ禍における人の移動の大きな変化がある。路線バスは通勤通学や通院など、日常生活に直結した移動需要が主体のため、いわゆる「不要不急」ではない移動の割合が高いことから、緊急事態宣言下であっても一定の需要が戻っている。しかし大都市圏では、テレワークの増加、全国的にも在宅勤務の増加や大学生のリモート授業などへの移行があるほか、地方バスの主な利用者である高齢者も、外出自粛が求められる中で通院や買物の回数を減らしても生活が成り立つことがわかったと、その後も最小限の外出で生活するパターンが定着してしまったケースも少なくない。

さらに、夜間および深夜の移動需要の減少も明らかで、残業の減少、会食や宴会などの自粛が進むにしたがって帰宅ニーズは早い時間にシフト、20時以降の利用者は大きく減っている。バスでは、鉄道各社のような最終便の繰り上げなどを明言したケースは少ないが、すでに深夜バスや深夜急行バスの多くは運休しており、このまま廃止となる路線も多いと見られる。

また高速バスの利用者は、企業の出張抑制（リモートへの転換や出張人数・回数の減少）などによるビジネス需要の減退、観光・レジャー、帰省の自粛などによって大きく減少したままとなっている。このため、通勤通学需要がある近距離高速バスを除くと、2020年秋ごろに多少復活傾向はあったものの、11月ごろから再び減少している。夜行路線を中心に、運休を続けている（または感染再拡大によって再運休）路線も多い。



貸切バスは、地域差はあったが2020年9月ごろから学校行事が再開したことにより、契約輸送以外稼働ゼロの状態からある程度一般貸切が動くようになった。また旅行業者のツアーを受けての稼働が多い事業者では「GoToトラベル」によるツアー設定で予約ベースでは100%近くまで戻ったケースもあった。しかし感染再拡大によって学校行事やツアー企画は再び中止傾向になり、貸切バスの稼働は再度落ち込んでいる。

●公共交通のマイナスイメージを変えるために

バス利用者の減少には、そうした人の生活や行動の変化だけでなく、限られた空間に他人同士が乗り合う「三密」のイメージによって公共交通全体が敬遠されている面も否定できない。実際には換気や消毒などの対策も十分に行われ、バス・タクシー乗務員の感染事例がわずかなことから車内感染の危険はごく少ないのだが、イメージが先行する傾向がある。都市圏ではその結果、マイカー通勤や自転車の増加が確認されている。

そこで最近では、バスのコロナ対策を広く伝えるべく、実際の換気性能や抗菌対策などを広く広報するケースも増えてきた。現在のバス車両はエアコンの換気システムにより、路線バスで約3分、固定窓の高速バス・貸切バスでも約5分で車内の空気を全て入れ替えることができる。これを知ってもらおうべく、各



【長野県バス協会の換気性能の実演】 左：貸切バスの車内にスモークを充満させ、右：エアコンの換気を作動させると5分後にはほぼ元の状態に（長電バス）



◀貸切バス全車の車内に実施した酸化チタンの光触媒による抗菌コーティング ▶貸切バスに靴裏除菌マットと帰庫時や出先で消毒・除菌に使用する次亜塩素酸噴霧器を常備（山梨交通）



ビニールシートで覆う形が一般的だが透明アクリル板で運転席周りをガードするケースも（北海道中央バス）



◀高速バス・貸切バスのシートの背に透明アクリル板を立てて飛沫防止ガードとする事例（岩手県交通）



▶夜行高速バスのフェイスカーテンのような形で座席間を仕切るケース（千曲バス）



4列シートの高速車全車に隣り合う座席間の顔の位置に半透明のパーションを設置（西日本JRバス）

事業者や都道府県バス協会などが報道や行政向けに換気性能体験を実施した。これは車内に水性（人体に無害）のスモークを充填させ、換気システムを作動して実際にスモークが消えるまでの時間を体験してもらうもので、かなり具体的・可視的にバスが安全、安心であることをアピールできる。ただしマスク報道はスポットであり、事業者やバス協会、メーカーなどからの発信は一般には目に留まりにくいので、都道府県や市町村からも公共交通の安全・安心をぜひ発信してほしいものである。

●感染防止対策とアピールへの取り組み

多くのバス事業者ではさまざまな感染症予防対策を実施している。従業員のマスク着用や運転席の周囲のビニールシート装着（または透明アクリル板設置）、窓開けによる運行、最前列シートの閉鎖（徐々に開放傾向）などは実際に見てわかる対策だが、運行ごとの換気や消毒、除菌作業など裏方での取り組みもきめ細かく行われている。また、車内へのアルコール消毒液の積載や貸切バスではバス乗車時の靴裏除菌マットの搭載事例もある。また、少なくとも大手事業者では2020年中に車内の抗菌コーティングを相当数完了している。さまざまな方式があるが写真の山梨交通では超微粒子酸化チタンによる光触媒コーティングを貸切バス車内に施工、効果は3年間持続するという。

車内の飛沫対策としては、主に4列シートの高速バス・貸切バスの各シートの背ずり上部に透明アクリル板を設置する事例や、隣接シート間のフェイスカーテン、顔の位置の半透明パーションの設置の事例などがある。

また、バスのボディや表示器を使ったアピールもいろいろ行われている。乗客にマスク着用や会話の抑制、時差出勤などを呼び掛けるラッピングやフロント幕のほか、バスが安心して利用できることをアピールするラッピング、医療従事者への応援メッセージなどのラッピングや行先幕表示などが見られる。

●アフターコロナに向けて

コロナ禍による経営的な厳しさが増す中で、バス業界としてもさまざまな対応策がとられている。特に貸切バスについては地元やファンの興味に訴求するツアーの企画やバーチャル観光などを含む話題性のある営業が目立ち、かえってコロナ禍が平常時以上に工夫や新たな発想のベースになった感がある。これがアフターコロナの稼働につながれば貸切バスの生きる道が切り開けるだろう。

路線バスは生活手段だけに抜本的な改善が見込みにくい面もあるが、感染対策も手伝って、チケットレス化や地域ごとの多モードとのシームレス化（MaaSへの取り組みなど）が進められつつある。高速バスはアフターコロナでのレジャー需要の回復が最も期待されるころだが、バス業界としては高速バス需要の戻りがキーポイントとなりそうだ。

供与開始されたワクチンが行き渡る状況になれば、先の見通しも立てられるようになるだろう。それまで何とか持ちこたえることも重要だが、その後いかに立ち直り、バスを地域の公共交通インフラとして活用し、事業としても発展させるか。業界の知恵と行政や市民との協働が試されるのではないだろうか。



貸切バスにバスの安全・安心を宣言するラッピングを施して稼働しない時期も地域を走行してアピール。（はとバス）



広島バスでは回送時の行先表示LEDに医療従事者への感謝を表す標語を入れている