

令和3年度第5回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和4年3月29日（火）午前10時から正午
場所 小金井市役所第二庁舎8階 801会議室

1 開会

2 議題

(1) 協議事項

- ①令和3年度第4回会議の指摘事項と対応方針について …資料1
- ②小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画（案） …資料2
- ③ガイドラインについて …資料3
 - ・基準指標について
 - ・CoCoバス運行ガイドライン（案）
- ⑤地域説明会の実施について …資料4

(2) その他

- 今後のスケジュール …資料5

3 閉会

〔配布資料〕

- ・資料1 令和3年度第4回会議の指摘事項と対応方針について
- ・資料2 小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画（案）
- ・資料3-1 ガイドラインにおける基準指標について
- ・資料3-2 CoCoバス運行ガイドライン（案）
- ・資料4-1 地域説明会の実施について
- ・資料4-2 地域説明会のチラシ
- ・資料5 今後のスケジュール

- ・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

令和 3 年度第 4 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
令和 3 年度第 3 回会議の会議録の確認		
指摘事項なし（事前送付にて確認済み）		
議題（1）協議事項		
①令和 3 年度第 2 回会議の指摘と対応について		
指摘事項なし（個別資料の質疑において確認）		
②東町地域会議の協議結果の報告		
バス停について	東町 1 丁目の区間について、ルートが三角形になっている部分の左右に 1 個ずつバス停を設置できるとよい。左側については、いちご橋の近くに設置できれば、東町 5 丁目からも利用ができるので使い勝手がよい。（平野武委員）	ご意見として伺う。 バス停の設置に関しては近隣の理解や、規定上の条件も考慮して検討する。
ガードマンについて	連雀通りの踏切にガードマンを配置するのは安全上必要ではあるが、常時配置となるため相当の経費が想定される。ルートごとの収支率を算出する際に、大きな影響が及ぶと見込まれる。 ガイドラインの収支率の議論をする際は、そういった点を考慮する必要がある。（関根委員）	ガイドラインの収支率の検討にあたり、ガードマンの経費の取扱いについては、各運行地域の道路条件によるため、収支率の計算には含めないこととする。 （資料 3-1 参照）
武蔵野市との境の要望箇所への対応について	騒音・振動などの影響を受けられている方に対して、定期的にヒアリングをするなど、今後もフォローアップが必要ではないか。（池内委員） 騒音・振動などの影響を受けられている方からの発信に対しては、常に耳を傾ける必要がある。また、地域公共交通会議としても、CoCo バスが通行するうえで我慢をしている方もいるということを、忘れずに留意しておかないといけないと感じる。（坂本委員）	ご意見のとおり、引き続きご要望を受け止めつつ、対策等を工夫するよう努めていく。
③再編計画（素案）の検討について		
・再編ルート案について		
■北東部循環について		
特になし		
■貫井前原循環について		
運行間隔の提示方法について	運行間隔について、パブリックコメントでは、わかりやすさを優先して 30 分間隔とする案、運行本数を優先して 25 分間隔とする案の両案を提示して意見を募った方がよいのではないのか。（池内委員）	パブリックコメントでは、基本的に市としての見解を 1 案提示する必要がある。そのため、両案を比較評価した結果として市としての 1 案を提示したうえで意見を伺う。 なお、パブリックコメント及び地域説明会のご意見も踏まえて、最終的に決定したい。
	委員の中でも両方の考え方があるので、25 分間隔と 30 分間隔の両案を出すことができるのであれば、その方がよいのではないのか。一方の案だけ出すと、その案に引っぱり出されたり、その案への反発が集まったりと、意見に偏りが出る可能性がある。（青木福会長）	
	運行本数という利便性を取るか、時刻の明快さを取るかという点で、どちらかを取らざるを得ないことを前提として丁寧に説明したうえで、住民の望む方を選びたいということ意見を募るのがよいのではないのか（坂本委員）	
	この会議の意見としては、2 案併記の方がよいと考える。	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	事務局で検討いただきたい。(会長)	
■東町循環について		
特になし		
■中町循環について		
特になし		
■野川・七軒家循環について		
特になし		
③再編計画（素案）の検討について		
・運賃及び割引制度について		
特になし		
④ガイドラインの検討について ※会議での指摘を踏まえて修正した資料への指摘事項も含む		
判断指標について	運行継続、見直しの判断をする指標については、収支率とともに、利用者数の動向や平均乗車密度など、別の指標を組み合わせて総合的に見たほうがよい。(青木副会長)	収支率以外の指標として、1便あたりの利用者数も採用する。 一方で、指標を下回った場合に即廃止となるものではなく、地域住民も含めた見直し検討会を立ち上げ、改善案を検討することとしているため、タイトル部分で「廃止」は記載しないこととする。 また、総合的に判断することについては、資料3-2のP8のフロー図及びP10に記載した。
	収支率だけを指標とすると、路線の存続に対して足かせになる可能性がある。(関根委員)	
	民間の10年間ぐらい70%赤字の路線でも存続しているのに、小金井市において2年連続して基準を下回っただけで廃止となるのは違和感がある。(関根委員)	
	収支率や乗客数などが上昇傾向にあるか、減少傾向にあるかを見るなど、路線により流動的に指標を判断できるようにしてもよいのではないかと。(坂本委員)	
	基準を定める以上、基準に対する数値を見る必要はあるが、指標が上り調子なのか下がり調子なのかといったこともきちんと見て判断する、といったように、総合的な判断をすることを表現できるとよい。(会長)	
	再編事業でルートを作り上げた一方で、2年後にチェックをかけて、乗らないようであればすぐ見直すと通告しているような印象を受ける。文言や構成などを少し考えていただきたい。(坂本委員)	
	路線維持に必要な利用者数という観点が大切。運賃収入よりも助成額の方が多い場合などは、運賃収入に対するハードルが不可欠と考える。(会議後：早田委員)	
1便あたりの利用者数よりも、国交省の基準と合わせて平均乗車密度という表現が好ましい。 忝意性を避ける意味で、ポンチョとミニで基準に差は設けない方がよい。(会議後：青木委員)	市民にとって分かりやすい表現を用いるため、1便あたりの利用者数とする。 収支率は、定員に限界があるミニを考慮し、同じ基準数値を設定することが難しい。1便あたりの利用者数も、定員が異なる車両のため、それぞれで基準数値を設定する必要があると考える。	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	パターン②の広告収入 込み・償却費 抜き・ガードマン 込みが良い。毎年運行に伴い必要となる費用は入れて、固定費で埋没費用と考えられる償却費は除くという考え。(会議後：青木委員)	パターン③の込み・抜き・抜きを事務局案とする。 (資料 3-1・P4 参照)
策定期間について	令和4年度にガイドラインを策定し、令和7年度に収支率の指標を策定となると、なぜ今ガイドラインを策定するのか。(関根委員)	本来であれば、ガイドラインの策定時に、基準指標と基準数値を設定できるとよいと考える。 一方で、コロナ禍、再編後の利用者数の状況も加味する必要があると考え、指標の数値は令和7年度に整理とする。 ガイドラインの策定を令和7年度にすることも考えられるが、ガイドラインに記載する、3者協同の考え方、見直しの考え方、地域からの提案の仕方は、先んじて策定し周知することに意義があると考え。 (資料 3-2・はじめに及びP5にも考え方を記載)
	策定がR4年度、基準値の設定がR7年度ということが理解できていない。ガイドラインの策定＝基準の設定という認識。基準は、「実態に合わせて設定する」というよりも、「本来こうでない」という事前の目標値や限界値、想定値のようなものと思う。(会議後：早田委員)	
	R4年度にガイドラインを策定する理由について、理解が得られるような説明が必要。仕組みや基準は設定するが、基準指標の数値はR7年度に設定することに関する説明が必要。(会議後：坂本委員)	
沿線自治会への確認について	「沿線自治会・町会等のすべてに確認を取る」の「すべて」を取って、「町会等に確認を取る」という、表現とした方がよいのではないか。(平野武委員)	会議にて回答済み。 自治会・町会の一部のみの確認では変更を行うことはできず、確認のみはすべてに実施する。
	小金井市内の町会・自治会がどの程度機能しているかあらかじめ把握しておいた方がよい。(青木副会長)	自治会・町会の代表は把握している。
事務局負担について	新規導入・運行変更検討のフロー上で需要予測の実施が必要となっているが、検討のたびに実際に需要予測をすると、市としての負担が大きいのではないかと(青木副会長)	地域提案書の作成時点で、一定の熟度のある計画を対象とすることとしている。一定の熟度を満たした提案については、市として3者の役割により、責任を持って対応する。
	意見の内容と量によるが、事務局側の負担が大きくなると予想される。労力と予算がこのフローにマッチするのかわかる必要はある。(早田委員)	
役割分担の「地域」の名称、役割について	役割分担で、「地域」と「市」と「バス事業者」というのを、できれば「地域住民」に変えていただきたい。「地域」と言うと自分は地域ではないと思っている人がたくさんいる。(池内委員)	修正する。
	沿線自治会、町会等と「連携を取りながら検討を行うことに同意する」の箇所について、提案書の提出時に運行開始、運行継続に当たってのご協力やご負担について請け負っていただけるようなことを確認する事項があったほうがよいのではないかと。(早田委員)	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
需要調査について	より手間や費用がかからない代替手法の可能性を排除しないようにするため、アンケート調査「等」の記載としたほうがよい。(会議後：青木委員)	それぞれ、「等」を入れる。
	事務局にとって需要予測は大きな負担となる。簡単な需要予測式を準備しておいたほうがよい。(会議後：青木委員)	上記のとおり、アンケート調査以外のデータの活用も考えられることや、地域や導入の目的によって需要予測のレベル感（年齢別や時間帯別など）も変わってくることから、検討の段階で設定することとする。
注釈について	「PDCA」や、「地域公共交通会議」などの用語については注釈を付記するなど、一般の方にもわかりやすいように説明を丁寧にしていただきたい(平野武委員)	「PDCA」は「定期的な評価」に表記を変更した。また、適宜注釈を追加する。
総合的な判断について	最終的に総合判断で地域公共交通会議で決めることや、どのような条件を考えながら判断するかなどを、記載しておいたほうがよい。(会長)	資料3-2のP8のフロー図及びP10に記載した。
その他	P・10に(2)運行廃止の記述があるが、市民や市議の方から無用な混乱を招くことを危惧すると、小金井市の状況を考えてとすぐに廃止の議論が始まるとは思えないため、削除しても良いのでは。(会議後：青木委員)	現実的には廃止となる可能性は低いと思われるが、ガイドラインとしては、その選択肢もありうることは記載する必要があるため、修正せずそのままとする。
	定期的な評価により、もし廃止の検討となった時は、地域の人すべてに働きかけて、存続できる方向に努力する必要があると思う。(会議後：橋岡委員)	行政としても、地域住民と連携し、見直し検討会議にて利用に繋がる策を検討していく。
議題(2) その他		
指摘事項なし		

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」
再編計画(案)

令和 年 月

小金井市

最終的に市長のメッセージを挿入

目 次

1 CoCo バス再編事業について	1
1.1 CoCo バスについて	1
1.2 路線バスの状況	4
1.3 再編事業の流れ	5
1.4 再編基本方針	6
2 ルートの再編	8
2.1 再編運行基準	8
2.2 ルート検討の条件整理	9
2.3 各路線の検討	14
2.4 再編後のルート案	28
3 運賃及び割引制度	29
3.1 運賃割引制度に関する検討内容	29
3.2 運賃・割引制度	31
4 ガイドラインの策定	33
4.1 策定の目的	33
4.2 CoCo バスの運行方針	35
4.3 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行	37
4.4 地域提案による新規導入・運行変更検討	39
4.5 基準指標に関する今後の検討予定	41
5 資料	42
5.1 地域公共交通会議設置要綱	42
5.2 地域公共交通会議委員名簿	43
5.3 会議の開催概要	45

1 CoCo バス再編事業について

1.1 CoCo バスについて

1.1.1 これまでの CoCo バスの運行

CoCo バスは平成 15 年に以下の基本方針のもと運行を開始しました。
愛称の「CoCo バス」は公募意見から選定して決定しています。

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」の由来

- 公募意見の中から選定。

小金井市の「Co」コミュニティバスの「Co」から CoCo の通うバス

平成 15 年に北東部循環から運行を開始し、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 円に据え置いています。

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

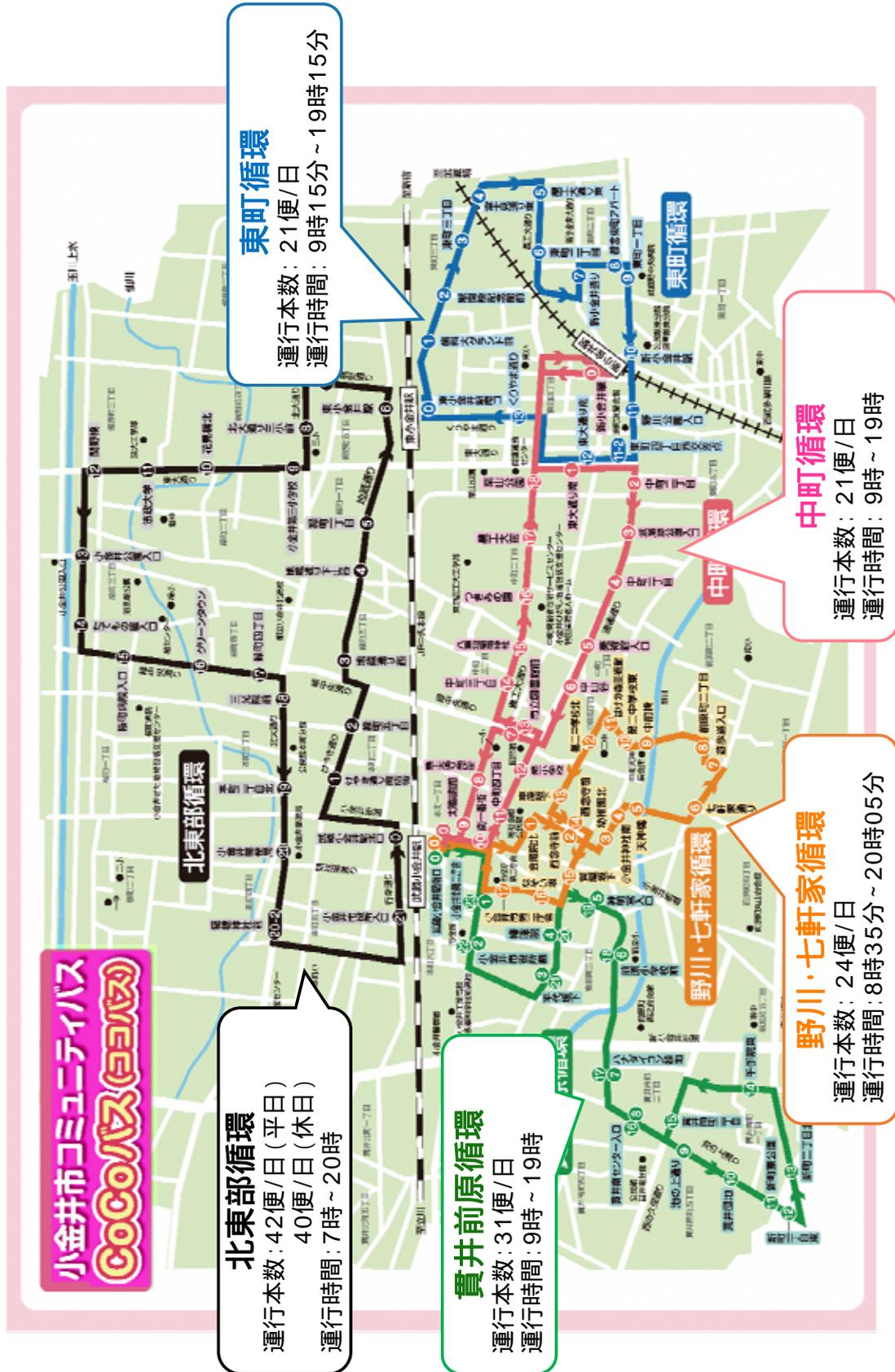
1.1.2 現在の CoCo バスの運行

CoCo バスは、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。現在の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
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)	13 人乗り (座席 12,乗務員席 1) 立席不可 令和 4 年 1 月に 11 人乗り(座席 10,乗務員席 1)から上記に変更
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		

CoCo バス・ミニの写真は
入替後の車両のものに差し替え予定

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。



1.2 路線バスの状況

1.2.1 各種影響による減便

市内を運行する路線バスでは、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

1.2.2 運転手不足

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。

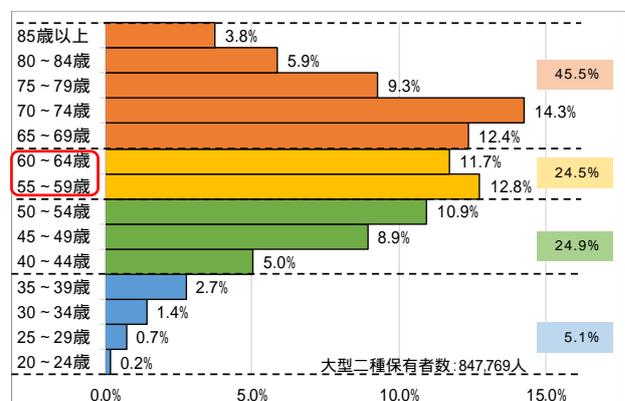
乗車定員 30 人以上のバスを運転するためには、大型二種運転免許が必要ですが、その保有者の 4 割以上は現在 65 歳以上の高齢者です。また、数年後には全体の 2 割を占める現在 60 歳前後のドライバーの引退が予測されますが、30 代以下の占める割合は 1 割未満となっています。

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

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

出典: 警察庁「運転免許統計」(令和 2 年版)より作成

1.3 再編事業の流れ

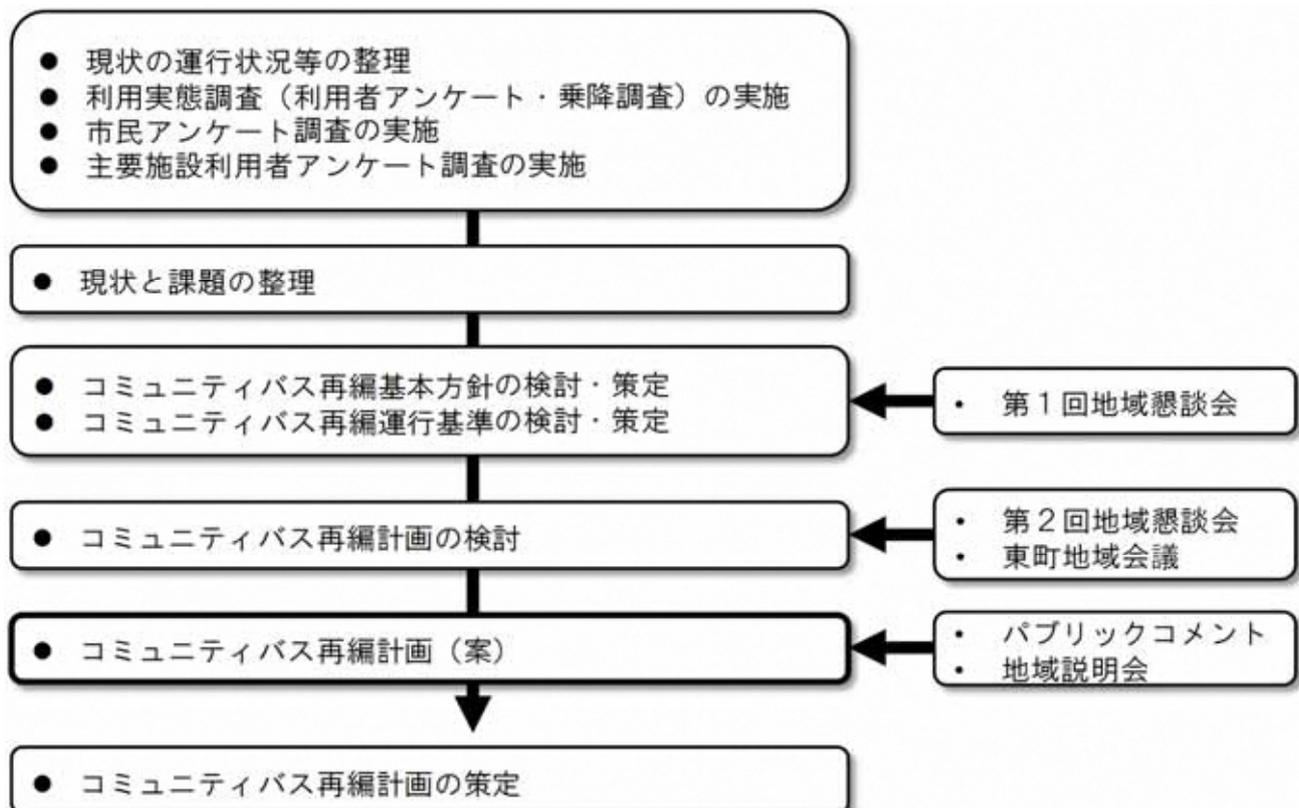
これまでに示した通り、小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、運行開始から令和4年度末で20年を迎えます。この間、JR 中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等の市内の開発が行われ、交通状況が変わってきているとともに、市民ニーズも変化してきています。これまでの状況及び、新庁舎の建設計画等を考え、CoCo バスの再編を検討することとなりました。

平成30年度から実施している再編事業の大まかな流れを以下に示します。

CoCo バス、路線バス等の運行状況を整理するとともに、各種アンケートを実施して、市民、利用者のニーズを把握し、現状と課題について整理を行いました。

その後、コミュニティバスの再編基本方針、再編運行基準について、公募市民、運行事業者、有識者等により構成される地域公共交通会議において議論を重ねるとともに、第1回地域懇談会において市内各地域からの意見を収集、反映して策定しました。

そして、策定した再編基本方針及び再編運行基準を踏まえ、ルート再編を含む再編計画(案)について、地域公共交通会議で議論を重ねるとともに、第2回地域懇談会、東町地域会議において市内各地域からの意見を収集、反映し作成しました。



1.4 再編基本方針

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、再編基本方針を策定しました。

1) 公共交通に関する課題

	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転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長い。 ○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。 ○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"> ■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。 ■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。 	
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・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。 	<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。 	日常生活に即した運行サービスの提供
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"> ○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"> ■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。 	持続可能な運行形態・サービスの提供
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"> ■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。 	

2) 再編基本方針

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。

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。²

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仕組みを構築する。
- 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、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。

1：「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：新庁舎等へのアクセスについては、基本方針の策定後の再編ルート検討結果を受け、CoCo バスとは別にシャトルバスの運行の検討を実施しています。

2 ルートの再編

再編基本方針及び再編運行基準を踏まえて実施したルート検討の条件整理の内容について説明します。

2.1 再編運行基準

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、再編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を検討しました。

下記の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した。

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な道路幅員	-	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		概ね200～300m間隔 ¹
	運行間隔(頻度)	1時間あたりの運行本数		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		路線バスの初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方		9時台～19時台の運行を最低限確保
運行継続基準	収支率 利用者数	・運行経費に対する運賃収入の割合 ・1便当たりの利用者数		(再編後の実績を踏まえて設定)

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。

2.2 ルート検討の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件を以下のとおり整理しました。

2.2.1 基本条件

1) 使用する車両

- ポンチョ 6 台 (+ 予備車両 1 台)
- ハイエース 1 台 (+ 予備車両 1 台)

予備車両は、通常時は使用不可(車検や故障時等のみ使用)

2) 通行する道路

- 一方通行、スクールゾーン等の交通規制を考慮した上で、原則として車両制限令に定められているコミュニティバスの運行に必要な最低限の幅員を満たす道路とします。

3) 起終点の確保

- 運転士の休息・交替時間及び運行時間を調整するため、バスが待機可能な起終点を各路線に確保します。

4) 路線延長

- 運行の安全性と運転士の休息等を考慮して実際に運行可能な距離に設定します。
- 基本方針の「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、所要時間等、路線の効率性を考慮します。
- 検討における目安として、運行事業者へのヒアリング結果を基に、運転士の休息等を考慮したルート一周の望ましい長さについて、以下のように整理します。

表 走行可能距離の目安

		2便/時間	3便/時間
車両台数	1台	4.5km 程度	3.0km 程度
	2台	9.0km 程度	6.0km 程度

5) 運行時間帯

- 再編運行基準に基づき、9 時台 ~ 19 時台の運行を最低限確保します。

6) 運行間隔

- 再編運行基準に基づき、1 時間当たり 2 便(30 分に1便)を最低限確保します。

7) その他

- 再編運行基準を踏まえた上で、再編基本方針との整合性を図りながら、市内における地域別の高齢化の状況や土地の高低差についても考慮します。

2.2.2 運行対象地域

再編基本方針の「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」及び「路線バスを補完するサービスの提供」に基づき、路線バスとの競合を回避し、**公共交通不便地域を対象地域**とすることを基本とします。

また、市内の公共交通不便地域の立地状況を踏まえ、運行の対象とする路線と地域を概ね以下のとおりに区分しました。

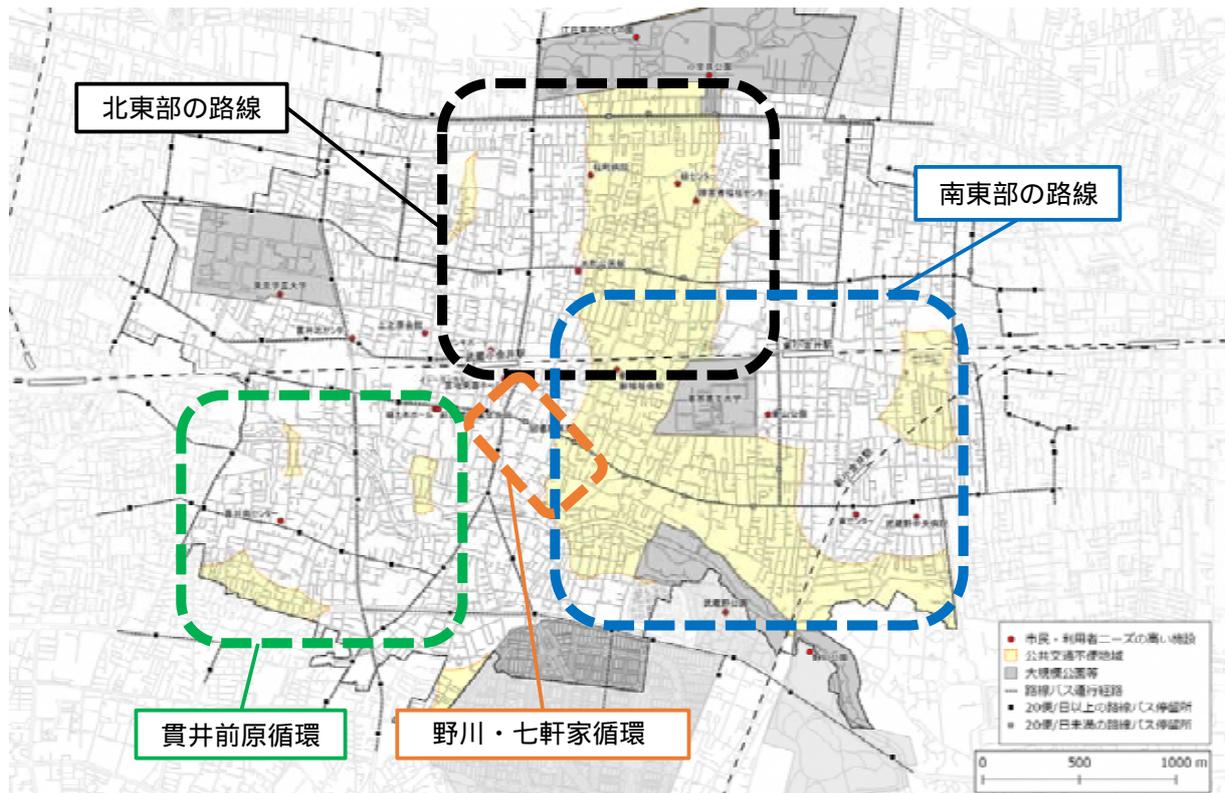


図 各路線の運行対象地域

2.2.3 市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス

再編基本方針の「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、効率性の観点を踏まえながら、市民や利用者のニーズが高い施設へのアクセスを考慮します。

1) 交通結節点

路線の設定に当たり特に考慮すべき「鉄道駅への結節」については、下表のとおり整理しました。

		結節する鉄道駅	設定の理由
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。
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。
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。
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	東小金井駅	・武蔵小金井駅への結節要望があるが、実際の利用がみられる最寄りの東小金井駅へ最低限結節する必要がある。

2) 公共施設

市民や利用者のニーズが高い公共施設として、以下の施設を抽出しました。

- 新庁舎・(仮称)新福祉会館
- 公民館本館及び各センター(貫井南・東・緑・貫井北)
- 図書館本館

上記のうち、新庁舎・(仮称)新福祉会館への直接のアクセスは、CoCo バスとは別途検討する新庁舎等シャトルバスにより対応することとし、各地域からのアクセス方法を下表のとおり整理しています。

なお、新庁舎等シャトルバスは新庁舎・(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ます。

3) 医療施設

市民や利用者のニーズが高い医療施設として、以下の施設を抽出しました。

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院

4) その他施設

アンケート調査・地域懇談会等の結果を踏まえ、上記の施設以外に市民・利用者ニーズの高い施設を以下のとおり整理しました。

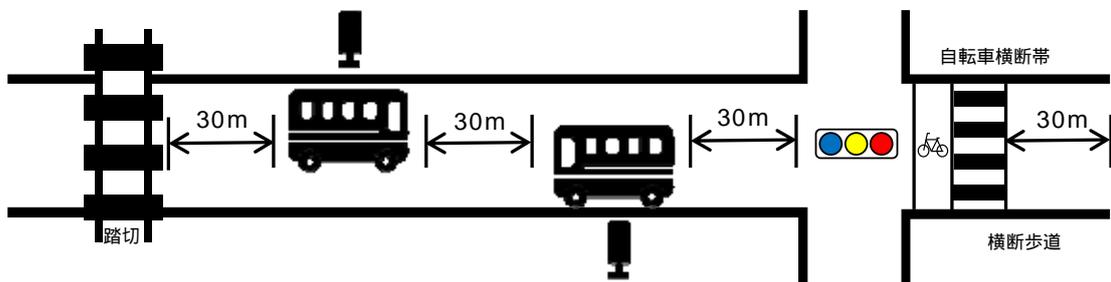
- | | | |
|-------------|------------|---------------|
| ● 小金井公園 | ● 東京学芸大学 | ● 障害者福祉センター |
| ● 江戸東京たてもの園 | ● 萌え木ホール | ● イトーヨーカ堂 |
| ● 武蔵野公園 | ● 前原暫定集会施設 | ● ドンキホーテ |
| ● 野川公園 | ● 上之原会館 | ● 小金井 宮地楽器ホール |
| ● 栗山公園 | | |

2.2.4 バス停留所の設置条件

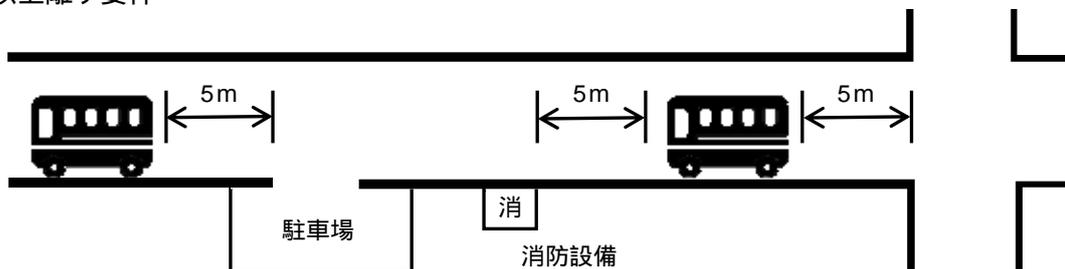
バス停留所(停留所標識)設置に当たっては、以下の基準を原則としつつ、交通量や安全性等の実態を踏まえ、交通管理者(警察)・道路管理者・土地所有者・周辺住民等との協議により許可を得る必要があります。

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

30m以上離す要件



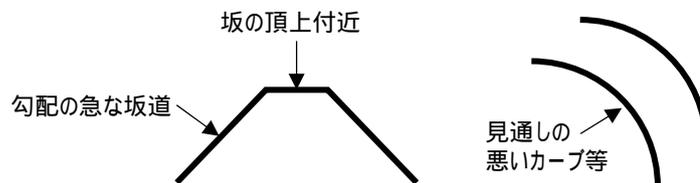
5m以上離す要件



その他の要件

バス停留所は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。

バスが停留所に停車した際、追い越し車両による交通事故の可能性を考慮し、次のような場所には、設置できません。





2.3 各路線の検討

2.3.1 北東部循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	東西 2 ルート化での運行。	● 東西 2 ルートの運行とした場合、東ルート沿線から武蔵小金井駅に直接アクセスできないこと、西ルートが小金井街道の路線バスと競合することなどから、現行ルートに比べて有用性が低下すると判断し、2 ルート化は行わないこととします。
	逆回りでの運行。	● 上水桜通りが西向き的一方通行であり、現行ルートでの逆回りの運行ができないため、現行と同様の片周りとします。
	『稲穂神社前』～『小金井市役所入口』の区間において、一部道路の幅員が狭く、走行時の振動・騒音等が課題。	● 利用者が一定数いる『小金井郵便局』、『稲穂神社前』バス停が廃止になることや、武蔵小金井駅での折り返しが必要となり、循環ルートとして成立しないことから、現在のルートを維持します。
	新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセスに向けた運行の効率化について。	● 新庁舎等へアクセスし、運行頻度を維持するため、東西の駅周辺のバス停を bypass しないルートを検討しましたが、新庁舎シャトルバスを運行する方針および、地域懇談会でのご意見を踏まえ、現在のルートを維持します。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便での運行を維持。	● 運行基準は1時間当たり2便ですが、利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、1時間当たり3便の運行を維持します。
	現在、平日の朝方は1時間当たり4便を運行しているが、再編後も維持。	● 利用者数の状況から、再編後も現行と同様に、平日の朝は1時間当たり4便の運行を維持します。
バス停について	『桜町病院入口』バス停から桜町病院までが遠い。	● 桜町病院周辺の道路は幅員が狭く、現行よりルートを近づけることは難しい状況です。 ● 『桜町病院入口』バス停から、桜町病院までの案内の充実を検討します。
	バス停間隔が広い、『緑町一丁目』～『東小金井駅』区間への、バス停の設置。	● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。
	『小金井公園入口』バス停について、安全面から位置を調整。	● 引き続き課題とします。
その他	『関野橋』～『小金井公園入口』の区間にて、市外から小金井公園への来訪者等が多く車内が混雑し地域住民が乗れないことがある。一方で、小金井公園へのアクセスも多い。	● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

2) 北東部循環ルート案

現行の北東部循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅北口
- 運行時間帯: 7時～20時
- 所要時間 : 40分/周
- 運行頻度 : 3便/時間(20分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台
- 備考 : 平日の7時台、8時台は車両3台を使用して4便/時間(15分間隔)で運行

運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。



図 北東部循環ルート案

2.3.2 貫井前原循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間において、道路幅員が狭く、すれ違いが困難。また、徐行運行やすれ違い時の待機等により遅延が発生しやすい傾向がある。	<ul style="list-style-type: none"> ● 武51系統はコミュニティバスとの競合により路線の存続が厳しい状況にあります。武51系統が縮小・廃線となった場合、沿線の一部が公共交通不便地域となると見込まれることから、役割分担により、競合を緩和する必要があります。 ● 『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時に安全上の課題があり、誘導員の配置、運転手相互の無線連絡で安全性に配慮し運行をしています。また、すれ違いにより遅延の要因にもなっており、安全上は上下方向のいずれか一方のみの運行が望ましい状況です。 ● くらぼね坂(東京経済大学の東側の道)の一方通行規制(上り方向)を踏まえると、ルートを成立させるためには、前原小学校周辺は下り方向のみの運行とする必要があります。
	貫井南町・前原町からは武蔵小金井駅に行くには坂を上らないといけず、上り方向のバスがなくなると高齢者含めて大変である。	
	今のルートのままが良いのではないか。	
路線バスとの競合	貫井南町において、京王バスの武51系統と競合している。	<ul style="list-style-type: none"> ● 前原4丁目を運行するルートとした場合、1周に要する時間の関係上、運行基準に定める運行間隔が確保できず、運行は難しい状況で、引き続き課題とします。
ルートについて	前原町4丁目を運行してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 武51系統の運行範囲も併せてカバーするため、ルートの再編及びそれによる運行距離の延伸は必要な事項です。 ● 運行距離が長くなることにより、1時間当たり3便の運行は難しい状況ですが、運行基準である1時間当たり2便以上の運行は確保し、約2.5便とします。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便の運行を維持してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。
バス停について	『前原小学校前』～『ハナダイコン緑地』の区間においてバス停間隔が広く、バス停を設置してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。

2) 貫井前原循環ルート案

現在の貫井前原循環をベースとして、坂下地域でのすれ違いを回避し、西之久保通りを運行します。また、武51系統とは時間帯別に運行を分担します。

再編案は現状より路線が長くなるため、運行頻度は現在の1時間3便より低下しますが、再編運行基準である1時間2便の確保は可能です。可能な限り運行本数を確保するため、毎時同分ではない形でのダイヤ設定を想定しています。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯: 9時～19時
- 所要時間 : 45分/周
- 運行頻度 : 約2.5便/時間(25分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台

運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。



図 貫井前原循環ルート案

【参考】再編後の CoCo バス貫井前原循環と武 51 系統の関係

CoCo バスの再編後、貫井前原循環と武 51 系統は以下のような分担で運行を行うことを想定しています。

現在	路線名	朝	日中	夜
	貫井前原循環 (20 分間隔)	運行なし	9 時～19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 約 30 分間隔)	6 時～21 時台で運行		
	各時間帯の 運行状況図	 武 51 のみ運行	 両方運行	 武 51 のみ運行

再編後(想定)	路線名	朝	日中	夜
	貫井前原循環 (25 分間隔)	運行なし	9 時～19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 約 30 分間隔)	6 時～9 時台で運行	運行なし	18 時台～21 時台で運行
	各時間帯の 運行状況図	 武 51 のみ運行	 CoCo バスのみ運行	 武 51 のみ運行

19 時前後の帰宅ラッシュ時間帯は特に利用者が多いため、乗り残しの発生を防ぐため両路線を運行する予定。

2.3.3 東町循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

なお、ルートの検討にあたり、東町地域会議を開催し、地域の方々による協議を重ねました。参考に会議の概要を P.22 に記載します。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	くりやま通りにおいて、歩行者及び自転車とも通行量が多く、安全面から、別のルートを実行してほしい。	● くりやま通りの安全性の確保のため、東小金井駅南口ではなく、北口に結節するルートとします。
	東町1丁目・5丁目を運行してほしい。	● 西武線踏切部分の運行について、踏切西側にガードマンを配置し、CoCoバス通過時に対抗車両を制止することで踏切通行時の安全を確保する対応を実施することで、警察から問題ないとの見解を頂いています。 ● これにより、東町1丁目を運行するルートへ変更します。
	東町1丁目を運行する場合、西武線の踏切周辺の運行において、警察から安全面の課題を指摘されている。	● なお、5丁目については、道路の幅員の関係上、運行が難しい状況であり、いちご橋付近に乗車可能なバス停を設置することを検討しています。
	東町2丁目は高齢化が進んでおり、現在のルートを維持してほしい。	● 他に運行可能なルートがないことから、東町2丁目については、公共交通不便地域をカバーするため、現在と同様のルートとします。
	『富士見通り東』～『東町一丁目』の区間において、道路幅員が狭く安全上の課題があること、また一部区間では走行時の振動・騒音等があり、ルートの変更もしくは車両を変更してほしい。	● 騒音振動等の課題区間については、引き続き最徐行での運行を行うほか、沿線の安全対策を実施します。
	中町循環と統合し、東町から武蔵小金井駅へ運行してほしい。	● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。 ● 東町から武蔵小金井駅へは、引き続き『新小金井駅』から中町循環を利用することを想定しています。

2) 東町循環ルート案

現在の東町循環をベースとして、新たに東町1丁目を運行し、東小金井駅の北口に結節する路線です。

- 起終点 : 東小金井駅北口
- 運行時間帯: 9時15分～19時15分
- 所要時間 : 35分/周
- 運行間隔 : 約2便/時間(35分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

東町循環の運行間隔について
 次のページに示す東町会議の結果、「1周の運行時間が運行基準である30分を越えることも想定されるが、運行間隔よりも運行範囲を優先する」としました。

運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

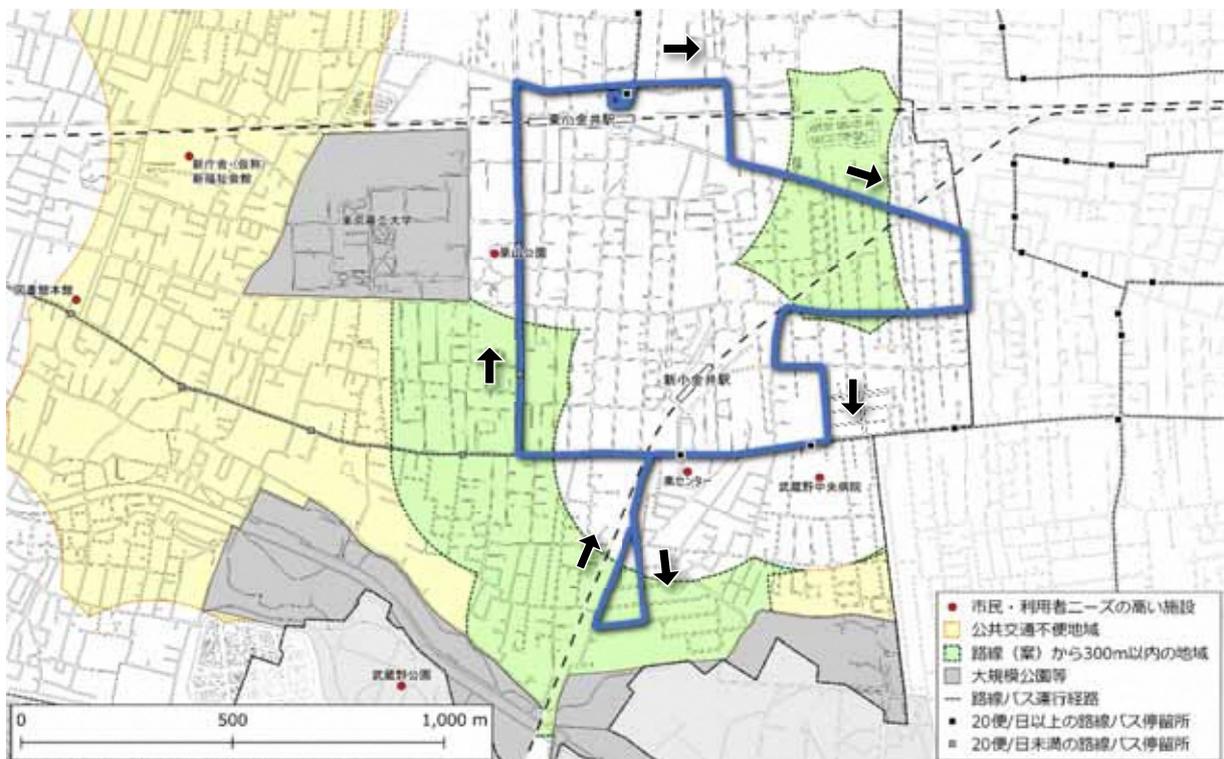


図 東町循環ルート案

【参考】東町地域会議の開催

東町地域については、基本方針等に基づきポンチョ車両1台による運行を前提としてルート案の検討を進めてきましたが、改善要望に対応しつつ交通不便地域を解消する効率的なルート案の設定が困難であることから、CoCoバス・ミニの運行・導入の可能性も含めて地域において検討を行うこととしました。

意見交換を行う参加者の構成区分と定員は、以下の通り設定しました。

構成区分	人数	備考
要望書の提出者(提出団体)	3名	各要望書提出者(提出団体)の代表各1名
自治会・町会の代表者	12名	各自治会・町会の代表各1名
公募による参加者	5名	上記以外の東町居住者
合計	20名	

各会議の開催日時及び会議の内容は以下の通りでした。

回数	日時	会議の内容
第一回	令和3年8月30日(月) 15時～17時	現状の課題、これまでの検討内容、再編基本方針、前提条件について説明を行い、ルート案を検討
第二回	令和3年9月22日(水) 16時～18時	前回会議での意見について回答したうえでルート案を検討
第三回	令和3年10月29日(金) 15時～17時	前回会議での意見について、実査結果等も含めて回答したうえで、地域公共交通会議に提示するルート案及び付帯事項を決定

第三回の会議を経て地域公共交通会議に提示したルート案及び付帯事項は以下の通りでした。

【ルート案】

- 現行の東町循環をベースとして新たに東町1丁目地域を運行。
- くりやま通りを運行せず、東大通りを運行。東小金井駅へは北口で結節。
- 東町2丁目は引き続き最徐行で運行するなど、安全対策を実施。

【車 両】

ポンチョ車両1台

【運行間隔】

- ・1周の運行時間が運行基準30分を越えることも想定されるが、運行間隔よりも運行範囲を優先する。



2.3.4 中町循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	東町5丁目から東小金井駅へ利用しづらくなるため、東町循環を中町循環と統合する案には反対。	<ul style="list-style-type: none"> ● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。
バス停について	『栗山公園』～『新小金井駅』の区間にバス停を設置してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該区間は幅員が狭く、また、近くに小学校があることから、安全面を考慮すると、新規にバス停を設置するのは難しい状況です。
その他	連雀通りの渋滞の影響を受け、遅延が発生している。	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞の影響を抑えるルートとして逆回りの運行を検討しました。 ● しかし、運行方向の変更に伴うバス停の移設には周辺地域や移設候補先との調整など課題があること及び連雀通りから緑中央通りに右折する専用レーンの整備により、渋滞が常時発生しているわけではないことから、現行の運行方向のままとします。
	『中町一丁目』～『美術館入口』の区間において、京王バスの境81系統の減便に伴い利用者が増加し、車内が混雑している。	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

2) 中町循環ルート案

現在の中町循環と同様に8の字で運行する路線です。

- 起終点 : 新小金井駅(駅北側)
- 運行時間帯: 9時～19時
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

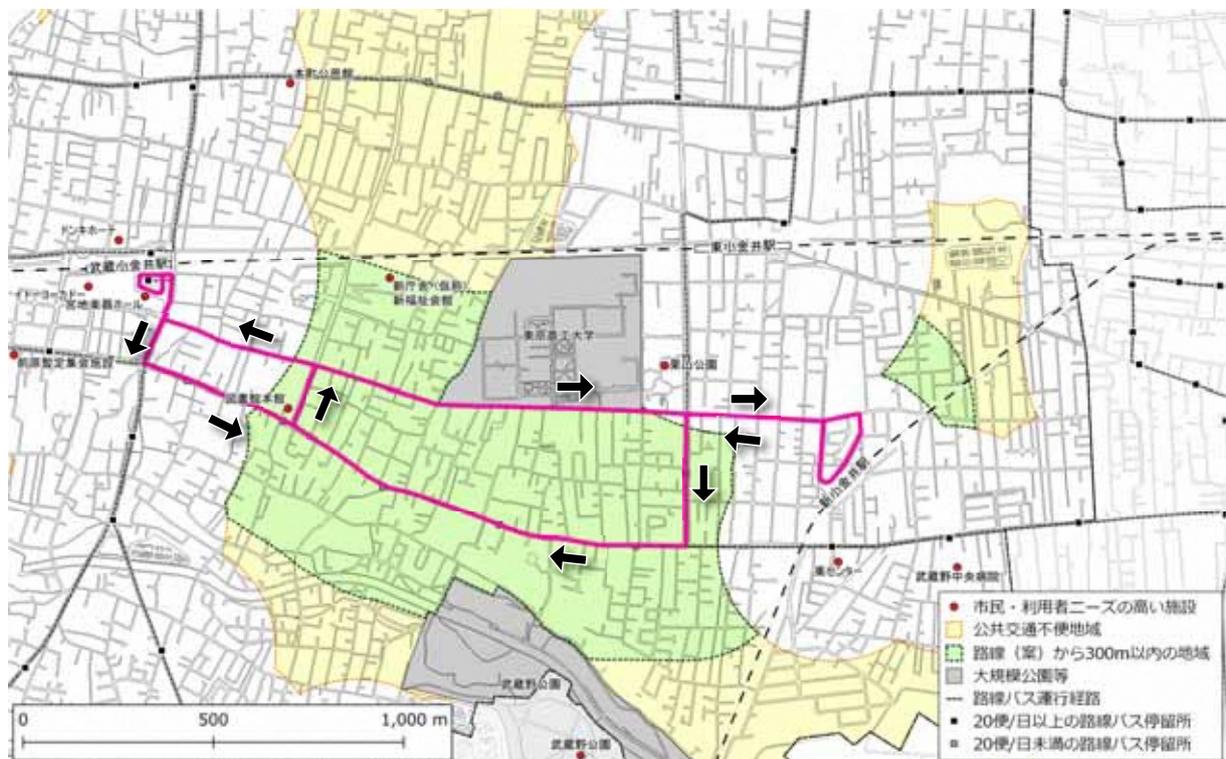


図 中町循環ルート案

2.3.5 野川・七軒家循環

1) 意見・要望・課題等

アンケート調査や地域懇談会の主な意見及び地域公共交通会議で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	検討結果
ルートについて	はけの坂周辺は、坂を上るのが大変なため優先的に走らせるべき。	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該地域は道路幅員が狭い箇所が多く、現在運行しているルートでも通行可能な幅員を十分に満たしていない状況です。 ● 他に運行可能な箇所がないこと、延伸した場合、距離が長くなり再編運行基準である 1 時間 2 便の運行を確保することが難しいことから、現行ルートにて運行することとします。
	中町 1 丁目のあたりが取り残されている。	
	はけの道を通り大回りにして二枚橋を渡れば、中町 1 丁目周辺もカバーできる。	
	逆ルートにすれば運行できる道路が変わるのではないか。駅から近い幼稚園北等のバス停周辺の運行は必要性が低い。	
乗り残しについて	現状、慢性的に乗り残しが発生していることに配慮してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 3 年度中に車両を入れ替え、乗客定員が 10 人から 12 人に増加しました。 ● これにより、乗り残し課題は一部解消されるものと考えますが、今後も利用者数や、乗り残しの発生状況について注視しつつ、引き続き課題とします。
	定期的な乗り残し調査をして、乗り残しがあるようであればルートを見直してほしい。	

2) 野川・七軒家循環ルート案

現在の野川・七軒家循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯: 8時25分～20時25分
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ハイエース1台

運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

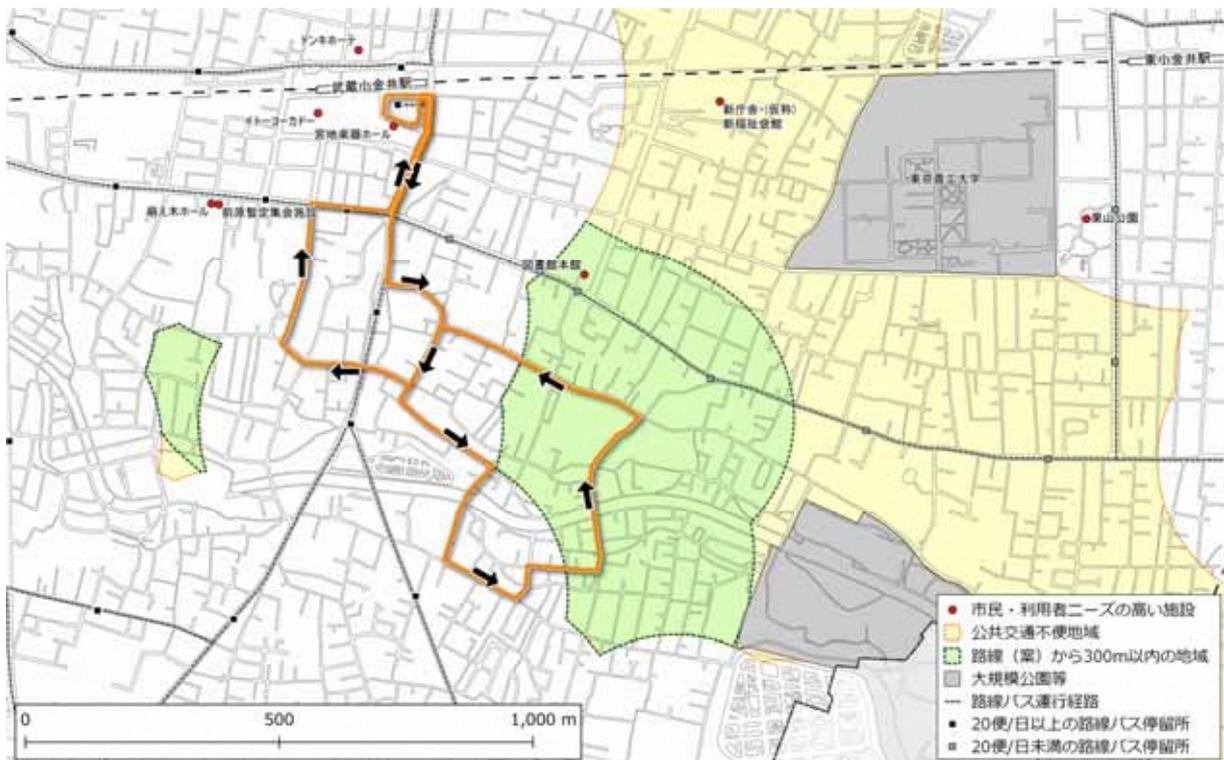
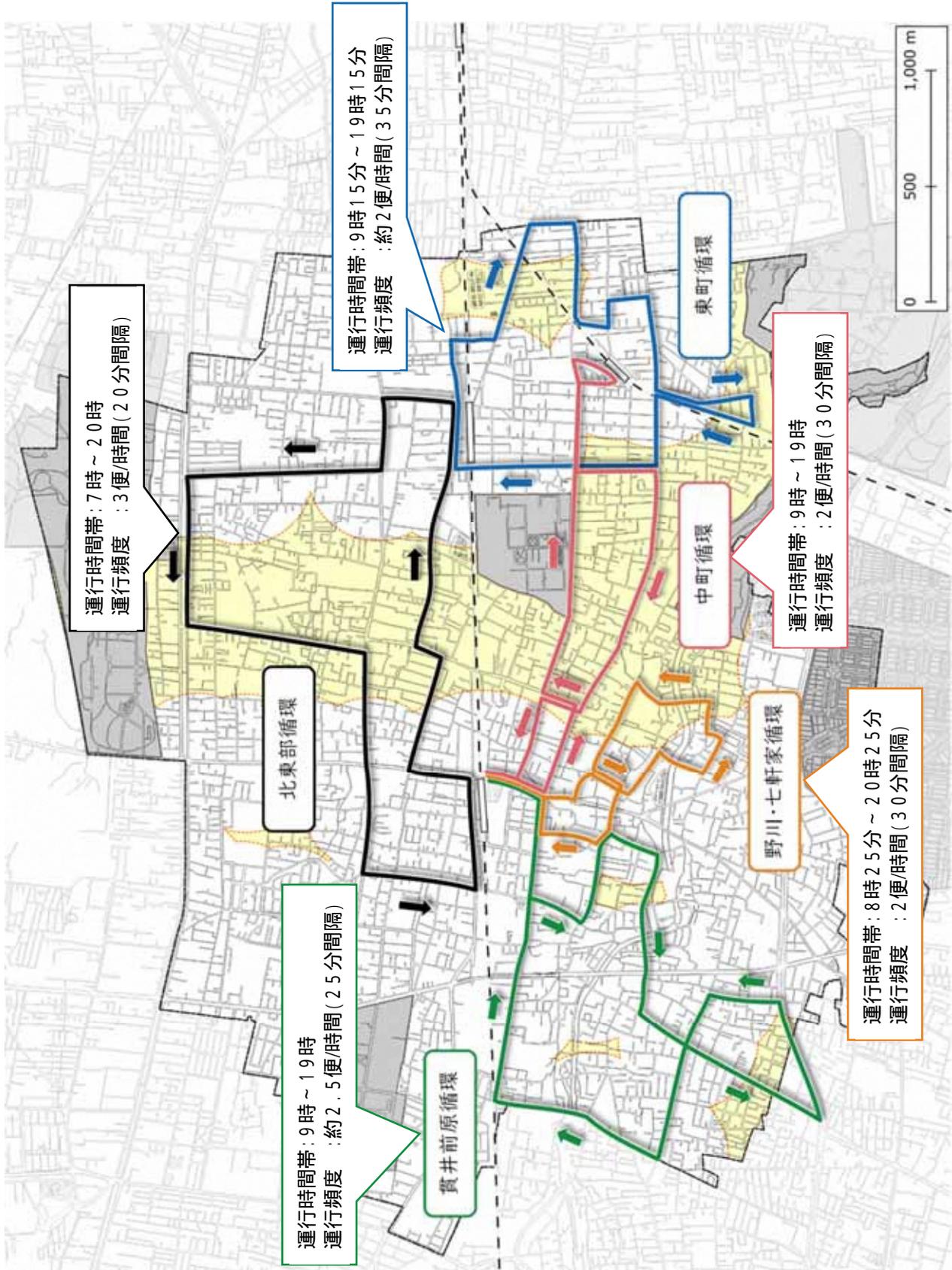


図 野川・七軒家循環ルート案

2.4 再編後のルート案



3 運賃及び割引制度

これまで CoCo バスは 100 円の運賃で運行を行っていましたが、路線バスとの運賃格差とそれに伴う路線バスの利用者減少の助長、地域間での不平等が課題となっていました。

そのため、利用者・運行事業者・市の3者が、それぞれ過度な負担なく公共交通を支えることを目標として、交通弱者への配慮や路線バスとの競合緩和を考慮した運賃水準や体系について、再編基本方針の「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、検討を行いました。

3.1 運賃割引制度に関する検討内容

割引制度に関するこれまでの主な検討経過及び検討結果を以下に示します。

今回導入する運賃・割引制度は黄色の箇所です。その他割引の導入については再編後、必要に応じ検討します。

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案
運賃	基本運賃	目的	路線バスとの公平性、適切な受益者負担	・路線バスとの公平性から 180 円を支持すべきである	180 円(小児 90 円)
		課題	利用者負担の増加、小銭発生	・小銭発生により運転士の収受時の負担は増加する ・小児運賃の割引額が他の割引制度と違いわかりにくい	理由 路線バスとの公正性、コミバス収支率の維持のため、路線バスと同等の運賃とする
	IC 運賃	目的	利便性向上	・CoCo バス・ミニとのサービス格差を懸念	IC 運賃の導入 (178 円(小児 89 円))
		課題	CoCo バス・ミニでは非対応		理由 利用者の利便性向上、路線バスとの公平性のため導入
割引制度	回数券	目的	高頻度利用者への割引	・現行と同等の販売金額 (2,000 円) が望ましい	171 円 4.7%割引 (小児: 86 円)
		課題	回数券の管理・販売による負担増加	・現行回数券との移行時の対応方法の調整が必要	理由 高頻度利用者への割引制度(定期券、学生割引の代替)
	定期券	目的	高頻度利用者への割引	・特になし	導入見送り
		理由			他市の導入率が低い 高頻度利用者への割引制度は回数券で対応
障害者・児童福祉法適用者割引	目的	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	・100 円、50 円単位での運用が望ましい	90 円(小児 50 円)	
	課題	運転士による確認負担の増加	・路線バスと同等の扱いが望ましい	理由 交通弱者への配慮、路線バスとの公平性(京王バス基準に準じる)	

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案	
割引制度	バ斯特	目的	ICカード利用の促進、路線バスとの公平性	・小金井市内を運行する路線バス事業者では令和3年度にバ斯特サービスを終了済み。	導入見送り	
		課題	CoCoバス・ミニでは非対応		理由	路線バスでのサービスが終了しており導入しない
	学生割引	目的	高頻度利用者への割引(学生を追加で割引)	・特になし	導入見送り	
		理由	他市の導入率が低い学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応			
	乗継割引	目的	乗継負担の軽減	・発券、確認作業に伴う運転士負担増加を懸念 ・需要が少ないと予想される	導入見送り	
		課題	発券等による運転士への負担の増加		理由	需要に対する運転士負担の増加、乗継利用者への割引制度は1日乗車券で対応可能
	1日乗車券	目的	乗継負担の軽減	・路線バスで紙券はすでに廃止 ・金券管理方法について調整が必要	1日乗車券500円(スクラッチ式)	
		課題	紙券の場合は運行事業者と調整が必要		理由	乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮
未就学児割引	目的	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	・路線バスと同等の扱いが望ましい(大人1人につき2名まで)	未就学児無料(人数制限なし)		
	課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	
シルバーパス	目的	路線バスと同等の割引	・対象者が4割以上となり、財政負担の増大(大幅な減収)について懸念 シルバーパスをコミバスで適用する場合、東京都補助がなく小金井市で負担する必要がある	導入見送り		
	課題	大幅な財政負担の増加		理由	運賃全額の割引は財政負担が過大、高齢者への割引制度は高齢者割引で対応	
高齢者割引	目的	高齢者の移動支援	・毎回年齢確認を行わない形が望ましい ・専用パスは発行事務の負担、個人情報の管理等に懸念 ・年齢確認による運転士負担増、運行遅延の懸念 ・財政負担の増大を懸念 ・対象年齢はシルバーパスと同等の扱いが望ましい	介護保険被保険者証提示者を対象に100円		
	課題	財政負担の増加、運転士による確認負担の大幅な増加		理由	高齢者の移動支援のためシルバーパスの代替として導入 新たな専用パス発券による負担の増加、運転士の確認負担を抑える	

3.2 運賃・割引制度

他自治体の事例収集整理の結果を参考としながら、小金井市内を運行する路線バスでの料金設定等をもとに、地域公共交通会議にて議論を行い以下のとおり案を整理しています。

		運賃・割引制度	支払方法
基本運賃		大人:180円 小児:90円	現金、IC
一般割引	回数券	90円券35枚綴り(3,150円)を、3,000円で販売(割引率4.7%) 大人の場合171円(2枚使用) 現回数券の割引率と同率 車外販売のみ	回数券
	障害者割引 児童福祉法適用者割引	90円(小児50円) 対象は事業者制度に準拠	現金、IC
	1日乗車券	500円(大人・小児用共通) 車内販売	現金のみ
特殊割引	未就学児割引	未就学児無料(人数制限なし)	
	高齢者割引 (65歳以上)	65歳以上の場合100円 介護保険被保険者証を提示 2号被保険者を含む 【割引の受け方は二種類】 車内で介護保険被保険者証を提示し、現金またはICで支払い 高齢者専用回数券を使用 車外で介護保険被保険者証提示により購入 (100円×10枚を1,000円で販売)	現金、IC、 高齢者専用回数券

1：高齢者割引を除くIC運賃については路線バスの設定に準拠してIC運賃を設定。

➤ 高齢者割引の導入について

シルバーバスを導入すると運賃は無料となり、大幅な運賃収入減となりますが、コミュニティバスは都からの補助金の適用対象外となっており、市の財政負担が非常に大きくなるため、代替制度として高齢者割引を導入します。

➤ 介護保険被保険者証を提示することにした理由について

高齢者割引を受けるための確認方法として、運転免許証やパスポートなど年齢のわかる身分証明書等の提示が考えられますが、車内確認時の負担の増加や誤認などが考えられます。そのため、市内外を問わず、65歳以上の方がみな保有している介護保険被保険者証を用いることとします。

➤ 高齢者専用回数券の導入について

介護保険被保険者証の日常的な携帯の負担を軽減するため、高齢者専用回数券を導入します、ただし、運転士の車内販売負担を考慮して車外でのみの販売とすることとします。

【介護保険被保険者証とは】

第 1 号被保険者(65 歳以上の方)には、65 歳の誕生日に市の介護福祉課から郵送により届けられます。また、第 2 号被保険者(40 歳から 64 歳の方)には、介護保険の認定を受けた方に交付されます。

The image shows a sample of a Japanese Care Insurance Beneficiary Certificate (介護保険被保険者証). The document is divided into several sections:

- Section (一) 介護保険被保険者証:** Contains fields for '番号' (Number), '住所' (Address), 'フリガナ' (Kana name), '氏名' (Name), '生年月日' (Date of birth), and '性別' (Sex). It also includes the '交付年月日' (Date of issue) and the '保険者番号並びに保険者の名称及び印' (Insurance number and name of insurer and seal). The insurer is identified as '小金井市' (Kojimachi).
- Section (二) 総合福祉地区区分:** Contains '認定年月日' (Date of certification), '認定の有効期間' (Valid period of certification), and '認定の理由' (Reason for certification).
- Section (三) 交付別表:** A table listing various services and their dates.

A large white box with the characters '公印' (Official Seal) is placed over the bottom right portion of the certificate.

図 介護保険被保険者証見本(全体図)

This image shows the same sample certificate as above, but specifically highlighting the dimensions when folded three times. The visible fields include:

- Section (一) 介護保険被保険者証
- 番号
- 住所
- フリガナ
- 氏名
- 生年月日
- 性別
- 交付年月日
- 保険者番号並びに保険者の名称及び印: 1 3 2 1 0, 小金井市, 小金井市本町六丁目

A large white box with the characters '公印' (Official Seal) is placed over the bottom right portion of the certificate.

図 介護保険被保険者証見本(三つ折り時の実寸)

4 ガイドラインの策定

4.1 策定の目的

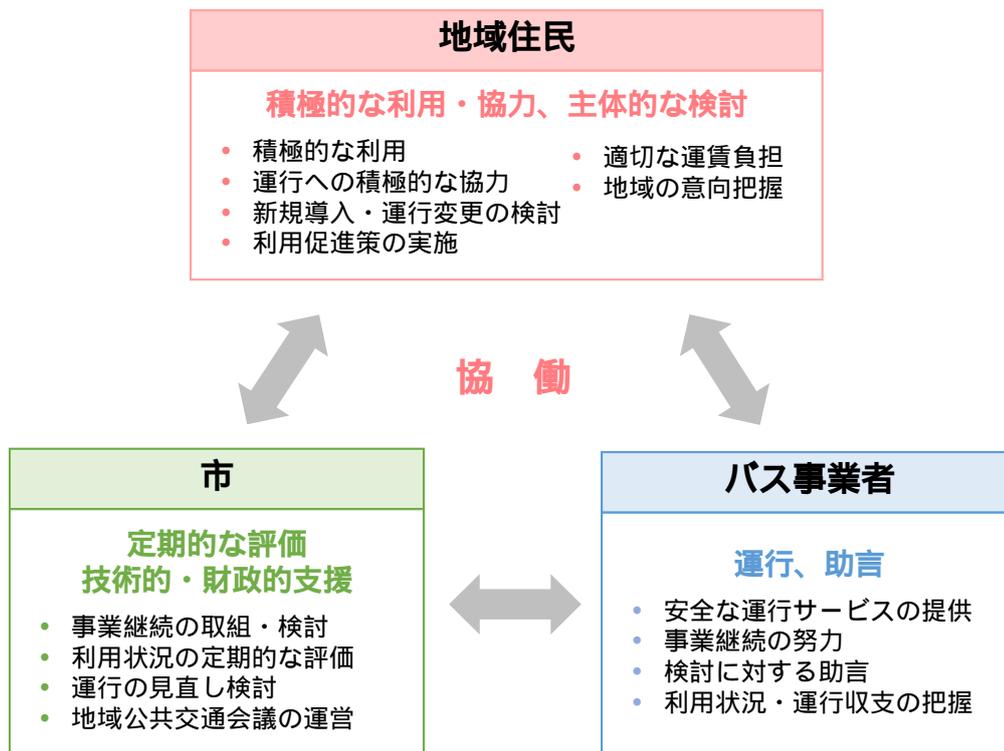
小金井市のコミュニティバス「CoCo バス」を継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切です。地域住民・バス事業者・市の3者が協力して運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせてCoCo バスの在り方を検討していく必要があります。

CoCo バスの運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書として、ガイドラインを作成します。

1) CoCo バスの持続的な運行のための役割分担

CoCo バスは、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただくため、地域住民・バス事業者・市が一体となって運行します。

CoCo バスを継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている住民の方々が中心となって考え、積極的に利用し、生み育てることが大切です。3者それぞれが役割を担い、CoCo バスがより良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか、などを念頭に置いて、協働することが重要です。



2) ガイドラインの構成

別途作成しているガイドラインでは、第1章で CoCo バスの運行方針を示し、第2章では、CoCo バスの持続的な運行のための状況の定期的な評価の実施方法を、第3章では、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示しています。

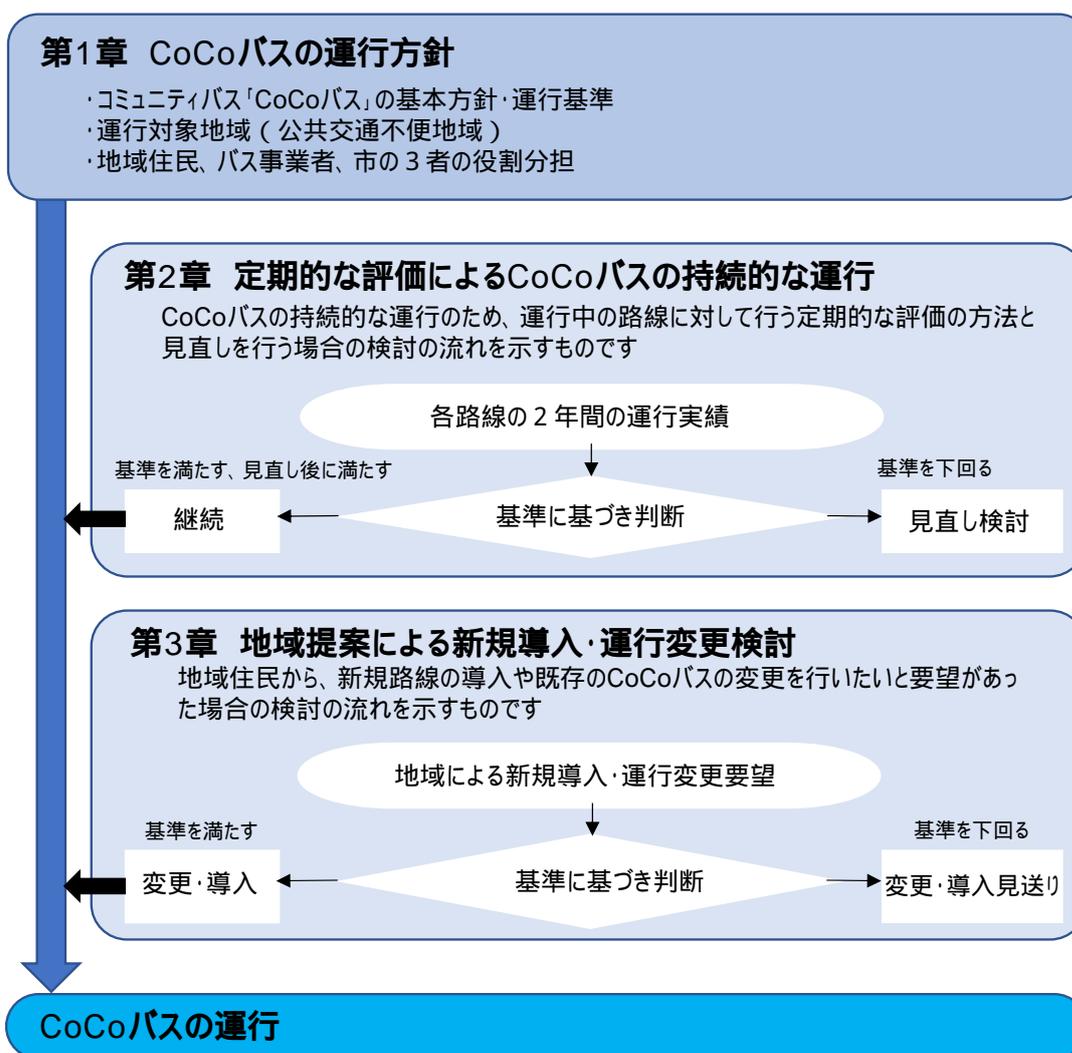


図 ガイドラインの構成

4.2 CoCo バスの運行方針

1) コミュニティバス (CoCo バス) の定義

ガイドラインにおけるコミュニティバスとは、小金井市で運行しているコミュニティバス「CoCo バス」を示します。「CoCo バス」は、バス車両(乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士))を利用し、路線定期運行かつ乗合いでの運行を担います。

2) CoCo バスの基本方針

平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において検討した再編基本方針に基づき、再編後の CoCo バスの基本方針を新たに以下のとおり位置づけます。

路線バスを補完するサービスの提供 交通弱者に配慮したサービスの提供 日常生活に即したサービスの提供 持続可能な運行形態・サービスの提供

3) 運行対象地域の考え方

CoCo バスの基本方針を踏まえ、「公共交通不便地域」を含む地域を運行の対象とします。
 小金井市での、「公共交通不便地域」の定義は以下の条件をいずれも満たす地域です。

【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

4) CoCo バスの運行基準

持続可能な CoCo バスの運行のため、運行基準は下記の条件を基本とします。

この運行基準は、平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において、市内の交通状況及び地域のニーズ、バス事業者の状況等を踏まえて設定しています。

項目	指標	指標の考え方	原則とする運行基準
道路・バス停の条件	道路幅員	運行に必要な道路幅員	車両制限令に基づき設定
	バス停設置場所	バス停の設置条件	法令等での基準により設定
サービス水準	バス停間の距離	バス停間の距離	概ね 200 ~ 300m 間隔
	運行間隔(頻度)	1 時間あたりの運行本数	1 時間 2 便(30 分に 1 本)を最低限確保
	運賃	1 回あたりの運賃	路線バスの初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	9 時台 ~ 19 時台の運行を最低限確保
	運行車両	1 台あたりの乗車人数	乗車定員 11 人以上 (うち 1 人は運転士)
基準指標	収支率 利用者数	・運行経費に対する運賃収入の割合 ・1 便当たりの利用者数	(再編後の実績を踏まえて設定)

定期的な評価に用いる「運行継続基準」と、地域提案による新規導入・運行変更検討に用いる「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」にて設定

4.3 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行

社会情勢や市内の交通状況及び地域のニーズの変化によっては、利用者数の減少、運行経費の増大などにより、採算性の確保が難しくなる可能性があります。そのため、持続可能な運行に向けて運行の見直しを検討する際の基準、地域住民や利用者の方が利用状況を把握しより利用を促進するための基準として「運行継続基準」を設定し、運行実績を基に運行状況の定期的な評価を行い、変化に即した運行の見直し(改善・廃止)を判断することとします。

具体的には、定期的な評価の結果、運行の実績が 2 年連続で運行継続基準 を下回った場合には、地域公共交通会議で確認の上で、見直しの検討を行います。見直しの検討に関しては、次頁以降で詳述します。

運行継続基準は P38 の基準指標にて説明。

表 4.1 評価結果と対応ケース

		2つの指標が運行継続基準を上回るか		次年度の対応
		1年目	2年目	
Case1	毎年の評価で運行継続基準を上回る場合	○	○	定期的な評価を継続
Case2	前年度に運行継続基準を下回ったが、今年度の評価で運行継続基準を上回る場合	×	○	
Case3	前年度に運行継続基準を上回ったが、今年度の評価で運行継続基準を下回る場合	○	×	次年度×の場合、見直しの検討へ
Case4	2年連続で運行継続基準を下回る場合	×	×	見直しの検討へ

なお、評価期間である 2 年間で待たず早急な対応が必要となるような変化等が生じた場合は、別途、適切なタイミングで見直しの検討を行う必要があります。

1) 見直し検討の基本的な検討の流れ

定期的な評価の結果、2年連続で「運行継続基準」を下回った場合は、地域公共交通会議で報告・協議しながら以下の手順で検討します。

地域公共交通会議は、見直し検討会議での検討結果について、関係者間の協議により妥当性を確認し、改善運行の実施の可否を総合的に判断します。関係者間の協議により、検討が不十分と判断された場合は、地域公共交通会議から改善計画案が差し戻され、再度、改善に向けた検討を行います。

なお、見直し検討会議に沿線自治会・町会等の代表者や利用者等の参加がなかった場合や、見直し検討に行き詰まり有効な改善計画案が検討できなかった場合などには、地域公共交通会議で運行廃止も検討せざるを得ないと判断します。

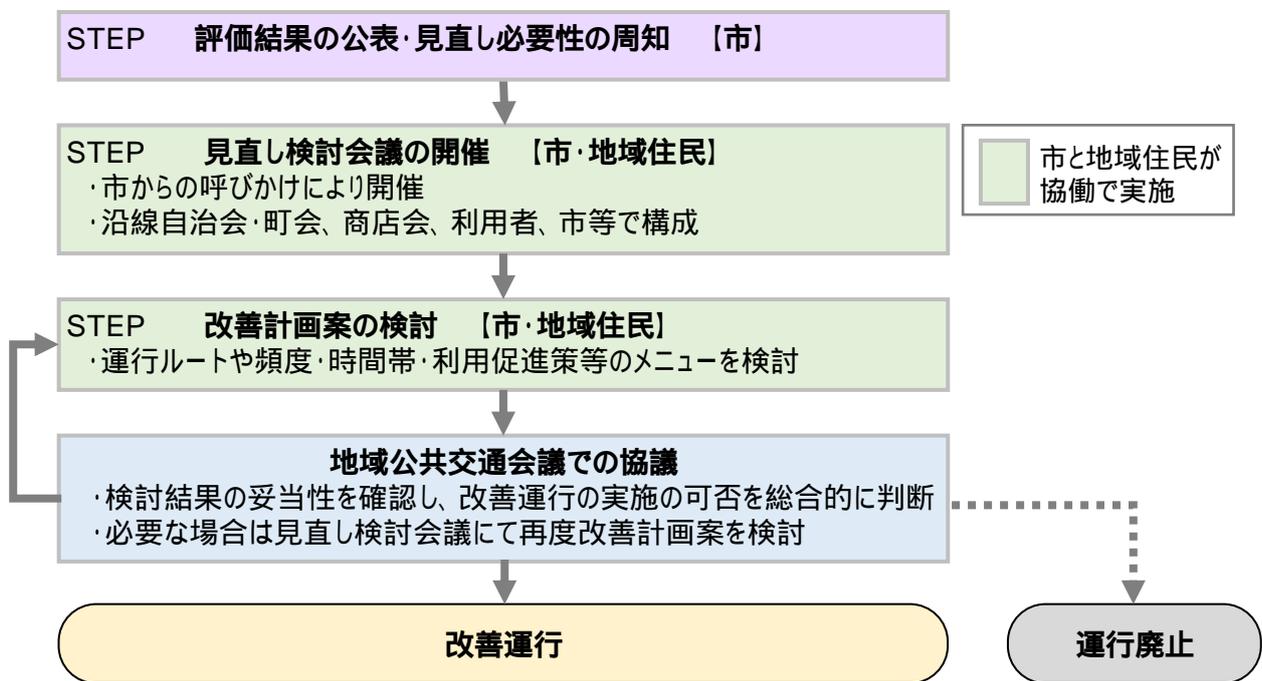


図 4.1 見直しの基本的な検討の流れ

4.4 地域提案による新規導入・運行変更検討

地域の方々が、新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合、地域公共交通会議で報告・協議しながら次頁の手順で検討します。

検討を進めていく際は、“CoCo バスの基本方針”を前提として、“CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。

本ガイドラインでは、下記に示すような、地域全体に影響があるような提案内容を検討の対象とします。

ただし、これらの他にも特定の理由が地域公共交通会議で認められる場合には、検討を実施することができますので、詳細については市にご相談ください。

- ・運行ルートの見直し
- ・運行日の見直し
- ・運行間隔(頻度)の見直し
- ・運行車両の見直し 等

1) 地域提案による検討の基本的な流れ

地域公共交通会議は、基本的に1年に2回開催します。そのため、地域公共交通会議での報告・協議・承認は、検討が進んだ段階で適宜会議に諮ることとします。

地域公共交通会議での協議を経て、継続的な検討を実施すべきとなった事項について、需要調査の実施を行い、実証運行の実施要件を満たした場合は、運行計画書を作成し実証運行を行います。実証運行でも本格運行への移行要件を満たすか確認し、本格運行へと移行します。

実証運行の実施要件・本格運行への移行要件はP38の基準指標にて説明。

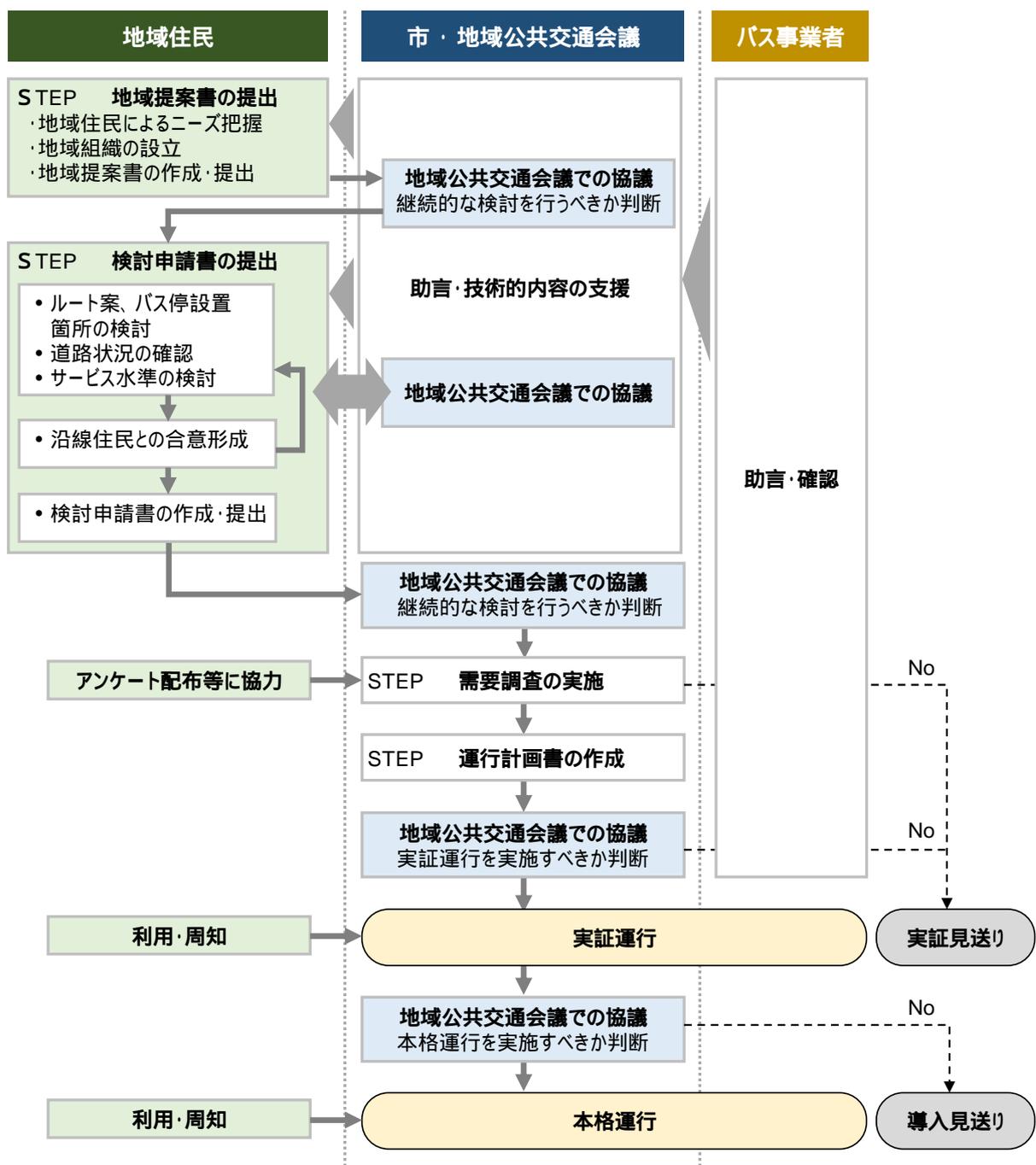


図 4.2 新規導入・運行変更検討の流れ

4.5 基準指標に関する今後の検討予定

定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行での「運行継続基準」、地域提案による新規導入・運行変更検討での「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」について説明します。

小金井市には地域住民も協働してコミュニティバスを運行維持していくという考え方が浸透している状況ではないことから、まずは今後のコミュニティバスについての位置づけとして、地域住民・バス事業者・市の3者がそれぞれの役割を果たしながら継続していくという仕組みを周知し、理解していただき、根付かせていきたいと考えています。

また、コロナウイルス感染拡大により利用者数が減少していますが、生活スタイルの多様化もありこの先も以前の様に戻るとも想定しにくいことから、一定程度、社会情勢の様子を見守る期間を設けた上で、基準指標の数値を設定したいと考えています。

よって、ガイドラインについては段階を踏む形にはなりますが、今回の再編に合わせて策定し、R7年度までの間はこの仕組みの周知及び浸透に力を入れつつ、コロナウイルスによる影響を鑑みながら基準数値を検討する期間としたいと考えています。

そのため、現時点では、定期的な評価や検討の流れのみ定めることとし、第2章で示す「運行継続基準」、第3章で示す「実証運行の実施要件」及び「本格運行への移行要件」として定める指標の具体的な数値については、再編後2年が経過したのち、以下のスケジュールで設定することとします。なお、CoCoバスとCoCoバス・ミニでは車両特性が異なることから、指標の数値は別々に設定することとします。

表 4.2 基準指標

項目		指標	指標の考え方	指標の数値
定期的な評価	運行継続基準	定期的な評価における運行を継続する基準	<ul style="list-style-type: none"> • 運行経費に対する運賃収入の割合 • 1便当たりの利用者数 	% 人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)
地域提案	実証運行の実施要件	地域提案内容の需要予測の結果、実証運行を実施する基準		
	本格運行への移行要件	実証運行から本格運行に移行する基準		



図 4.3 ガイドラインの見直しスケジュール

5 資料

5.1 地域公共交通会議設置要綱

小金井市地域公共交通会議設置要綱	平成21年8月13日 制定
改正 平成21年9月9日 (設置)	
第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、小金井市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。 (協議事項)	
第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。 (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項 (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項 (3) コミュニティバス等地域の実情に即した輸送サービスに関する事項 (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項 (交通会議の委員)	
第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。 (1) 市内に在住、在勤又は在学している18歳以上の者 (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者 (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者 (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者 (5) 学識経験者 (6) 関東運輸局長又はその指名する者 (7) 道路管理者 (8) 交通管理者 (9) 市長又はその指名する者 2 前項第1号の委員は、公募によるものとする。 (任期)	
第4条 委員の任期は、委嘱又は任命の日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、再任を妨げない。 2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。 3 役職により交通会議の委員となっている委員がその役職を退いたときは、当該役職の後任者の任期は、前任者の残任期間とする。 (交通会議の運営)	
第5条 交通会議に会長及び副会長を置き、委員の中から互選により選任する。 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代行する。 4 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。 5 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、会長が決するところによる。 6 やむを得ない理由のため交通会議の会議に出席できない委員は、第3条第1号に規定する委員を除く委員については、あらかじめ書面をもって、同一の団体又は機関に所属する者を代理人として出席させ、合議及び表決を委任することができる。この場合において、第4項の規定の適用については、当該委員は出席したものとみなす。 7 会長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。 8 交通会議の会議は、小金井市情報公開条例(平成14年条例第31号)第5条各号の規定に該当するものを除き、公開する。 9 交通会議の庶務は、都市整備部交通対策課交通対策係において行う。 (専門部会及び広域交通会議)	
第6条 会長は、必要に応じて交通会議に専門部会を設置することができる。 2 交通会議は、近隣自治体に及ぶ協議事項に関して、広域の交通会議としての機能を兼ねることができる。 (協議結果の取扱い)	
第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。 (謝礼)	
第8条 市は、第3条第1項第1号から第5号までの委員に対して、予算の範囲内で謝礼を支払う。 (委任)	
第9条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に附り定める。 付 則 この要綱は、平成21年8月13日から施行する。 付 則(平成21年9月9日) この要綱は、平成21年9月9日から施行し、この要綱による改正後の小金井市地域公共交通会議設置要綱の規定は、平成21年8月13日から適用する。	

5.2 地域公共交通会議委員名簿

平成 29 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日まで（平成 31 年 3 月 31 日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
境 智子		
豊嶋 吾郎		
依田 修	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
田崎 達久	京王電鉄バス	
古谷 弘文	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
鈴木 章介	関東バス	
門井 正則	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
鈴木 一弘	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
柳瀬 光輝	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
吉野 茂	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
桂川 泰広	小金井警察署	交通管理者
東山 博文	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

平成 31 年 4 月 1 日から令和 3 年 3 月 31 日まで（令和 3 年 3 月 31 日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
池内 隆司		
橋岡 和子		
依田 修	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
早田 俊介	京王電鉄バス	
小泉 裕樹	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
小川 将和	関東バス	
小池 毅	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
鈴木 一弘	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
堀越 千秋	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
植木 修	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
山岸 秀実	小金井警察署	交通管理者
若藤 実	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

令和3年4月1日から令和5年3月31日まで（令和 年 月 日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	公募
坂本 敬		
平野 武		
池内 隆司		
橋岡 和子		
米澤 暁裕	東京バス協会	一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
早田 俊介	京王電鉄バス	
小泉 裕樹	小田急バス	
関根 康洋	西武バス	
小川 将和	関東バス	
小池 毅	東京ハイヤー・タクシー協会	一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
信山 重広	つくば観光交通	
平野 景一	京王バス労働組合	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト	学識経験者
小泉 伸介	国土交通省関東運輸局東京運輸支局	関東運輸局長又はその指名する者
清水 直樹	東京都北多摩南部建設事務所	道路管理者
日野 靖久	小金井市都市整備部道路管理課長	
山岸 秀実	小金井警察署	交通管理者
若藤 実	小金井市都市整備部長	市長又はその指名する者

5.3 会議の開催概要

1) 平成 30 年度

	日時	内容
第 1 回	平成 30 年 8 月 23 日 (木) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業の概要及びスケジュール 再編に関するアンケート調査
第 2 回	平成 30 年 11 月 26 日 (月) 14:00~	<ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度コミュニティバス運行実績報告 「東町のココバス等を考える会」の要望への対応 再編に関するアンケート調査速報 公共交通に関する現状と課題
第 3 回	平成 31 年 1 月 29 日 (火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 「東町のココバス等を考える会」の要望への対応 CoCo バス・ミニ野川・七軒家循環への回数券導入について 小金井市内バス交通に対する利用状況・意見等の整理 再編事業における基本方針
第 4 回	平成 31 年 3 月 25 日 (月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス有料広告の利用促進について 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について 再編事業スケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査について

2) 令和元年度(平成 31 年度)

	日時	内容
第 1 回	令和元年 5 月 27 日 (月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業の経過及びスケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査について 地域懇談会の実施について
第 2 回	令和元年 7 月 26 日 (金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業における基本方針 交通不便地域について 再編運行基準について 主要施設利用者アンケート調査速報 地域懇談会の参加募集について
第 3 回	令和元年 12 月 3 日 (火) 14:00~	<ul style="list-style-type: none"> 平成 30 年度コミュニティバス運行実績 主要施設利用者アンケート調査速報 地域懇談会の実施結果
第 4 回	令和 2 年 1 月 31 日 (金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> CoCo バスの運行水準の拡充を求める要請書について 再編事業スケジュール確認 再編事業における基本方針 再編運行基準について 再編計画(運行ルート)について

3) 令和2年度

	日時	内容
第1回	令和2年7月3日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> CoCoバス通行に伴う諸問題に関する要望書について 運行事業者における新型コロナウイルス感染症の影響等について 再編事業スケジュールについて 運行基準(案)の一部決定について 再編計画(案)(運行ルート)について 運賃等の検討について CoCoバス車内有料広告の利用促進について
第2回	令和2年10月7日(水) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> CoCoバスへの交通系ICカードの導入について 再編計画(案)(運行ルート)について 運賃等の検討について 第二回地域懇談会の実施について
第3回	令和2年12月14日(月) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 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 令和元年度コミュニティバス運行実績について コミュニティバス再編事業に対する要望について 再編計画(案)(運行ルート)について 運賃等の検討について

4) 令和3年度

	日時	内容
第1回	令和3年4月20日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 新庁舎等シャトルバスの検討について 東町地域のルート検討について 再編ルート案の検討について 運賃・割引に関する検討について
第2回	令和3年6月29日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 再編事業のスケジュール 東町地域会議に係る状況報告 運賃及び割引制度に関する検討について 第二回地域懇談会の実施について ガイドラインの検討について
第3回	令和3年10月8日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 第二回地域懇談会の実施報告 再編ルート(案)の検討について 運賃及び割引制度に関する検討について ガイドラインの検討について 東町地域会議の実施報告 第二回地域懇談会資料の公開動画への意見
第4回	令和3年12月24日(金) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 東町地域会議の協議結果報告 再編計画(素案)の検討について <ul style="list-style-type: none"> 再編ルート案について 運賃及び割引制度について ガイドラインの検討について
第5回	令和4年3月29日(火) 10:00~	<ul style="list-style-type: none"> 小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画(案)について ガイドラインにおける基準指標について CoCoバス運行ガイドライン(案)について 地域説明会の実施について 今後のスケジュール

(奥付・裏表紙)

ガイドラインにおける基準指標について

1. 検討の目的

地域から利用され、持続可能なコミュニティバスの運行のため、コミュニティバスの運行を継続するか否かの基準を定めて、その基準を満たさない場合は廃止も含めた見直しを行う自治体が増えている。

小金井市においても、基本方針④に基づき、持続可能な運行に向けて運行の見直しを検討する際の基準、市民や地域の方が利用状況を把握しより利用を促進するための基準として、基準指標を設定する。

2. 他自治体での指標

コミュニティバスの運行継続基準を収支率、利用人数、その他の観点から整理を行ったものを以下に示す。収支率に関連する基準を作成している自治体は 13 自治体中 12 自治体とほぼすべてであり、利用人数で基準を設けているのは 4 自治体、その他の基準を設けている自治体は 2 自治体である。

表 各自治体の基準一覧

市	複合判断	運行継続基準		
		収支率	利用人数	その他
東村山市	—	1年間の収支率が前年度以上 (目標収支率50%)	—	—
東大和市	—	40%以上	—	—
立川市	—	30%以上	—	—
埼玉県さいたま市	—	40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止	—	—
埼玉県春日部市	—	—	—	運行改善計画策定時に基準とした「営業係数」以下であること
神奈川県相模原市	—	運賃収入が経常費用の50%以上	—	—
神奈川県海老名市	○	各路線の年間公費負担率60%未満 全路線の年間公費負担率50%未満 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止	1便あたり輸送人員が10人以上	—
千葉県市川市	—	40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止	—	実行委員会が解散した場合は廃止
千葉県東金市	—	行政負担率50%以下を目標	—	—
兵庫県明石市	—	コミュニティバス:50%、小型:20%	—	—
栃木県佐野市	—	50%(1路線) 20%(その他路線)	平均乗車密度2人/km(1路線) 1人/km(その他路線)	—
兵庫県加古川市	—	50%(必ずしも固定的ではないが客観的に評価するための基準として提示)	利用率3%	—
山口県山口市 (コミュニティタクシー)	—	30%以上(ただし区域内に商業施設又は医療施設が無い団体は25%以上)	1便あたりの乗車定員に占める乗車人数の割合が年間を通じて30%以上	—

3. 小金井市での状況

3.1 基準指標の検討

3.1.1 基準指標案

他市事例やこれまでのご意見を踏まえ、考えられる指標として以下を整理した。それぞれの指標の算出方法と概略は以下のとおり。

<考えられる基準指標とその算出方法と概略>

	基準指標案		算出方法	概略
(1) 収支率	採算性指標		運行収入÷運行経費	支出額に対する収入額の割合
(2) 利用者数	利用者数指標		-	1年間に何人が乗車するか
(3) 1便あたり利用者数			利用者数÷運行本数	1便に対して何人が乗車するか
(4) 走行キロあたり利用者数			利用者数÷走行距離	バスが1km 走るごとに何人乗車するか
(5) 利用率			1 便あたり利用者数÷乗車定員	定員に対してどれほど乗車しているか
(6) 平均乗車密度			輸送人キロ÷走行距離	起点から終点まで平均して何人が常時乗車しているか

3.1.2 基準指標の検討方針

基準指標の検討にあたり、考慮すべき事項は以下と考える。

①路線の運行状況の変化を捉えられる指標とすること

⇒利用者数の変化や、社会情勢の変化に伴う運行経費の変化、見直し検討を実施した際の改善効果など、路線の運行状況の変化を幅広く捉えられる指標が望ましい。

②運行条件の差による影響を抑えること

⇒路線により運行回数や運行対象地域が異なるため、指標によっては特定の路線に対して有利・不利となる場合が考えられる。複数の路線を同一の基準で評価するための指標としては、過度な有利・不利が発生しない指標であることが望ましい。

上記を踏まえ、各指標について平成30年度、令和元年度、令和2年度の状況と合わせて整理した。

3.1.3 各指標の CoCo バスでの状況

(1) 運行の採算性に関する指標

a) 収支率

算出方法：運行収入÷運行経費

前に示した指標のうち、収支率は利用の状況・運行経費による支出の状況の双方を確認できる指標であり、基準指標のひとつとして望ましいと考える。

ここでは、収支率の運行収入・運行経費について、どの範囲を対象とするかを整理する。

運行収入については広告収入を対象とするかどうか、運行経費については車両の減価償却費、ガードマン費用を対象とするかどうかにより、以下の6パターンが考えられる。

なお、地域公共交通会議で各年度報告している運行収入は広告収入込み、運行経費は減価償却費・ガードマン費用込みであり、下表の①に相当する。

パターン	広告収入	減価償却費	ガードマン費用
①(会議報告)	込み	込み	込み
②	込み	抜き	込み
③	込み	抜き	抜き
④	抜き	込み	込み
⑤	抜き	抜き	込み
⑥	抜き	抜き	抜き

■各費用についての補足説明

- ・減価償却：資産の取得費用の全額を取得年の費用として計上するのではなく、資産の耐用年数に応じ、各年に分割して計上すること。CoCo バス車両は、ポンチョは10年、ミニは5年で減価償却している。
- ・ガードマン費用：貫井前原循環の上下便のすれ違い時の安全確保のためにガードマンを配置しており、貫井前原循環の運行費用として計上されている。
再編に伴い貫井前原循環の配置は解消し、新規に東町循環に配置予定。

■他市の事例

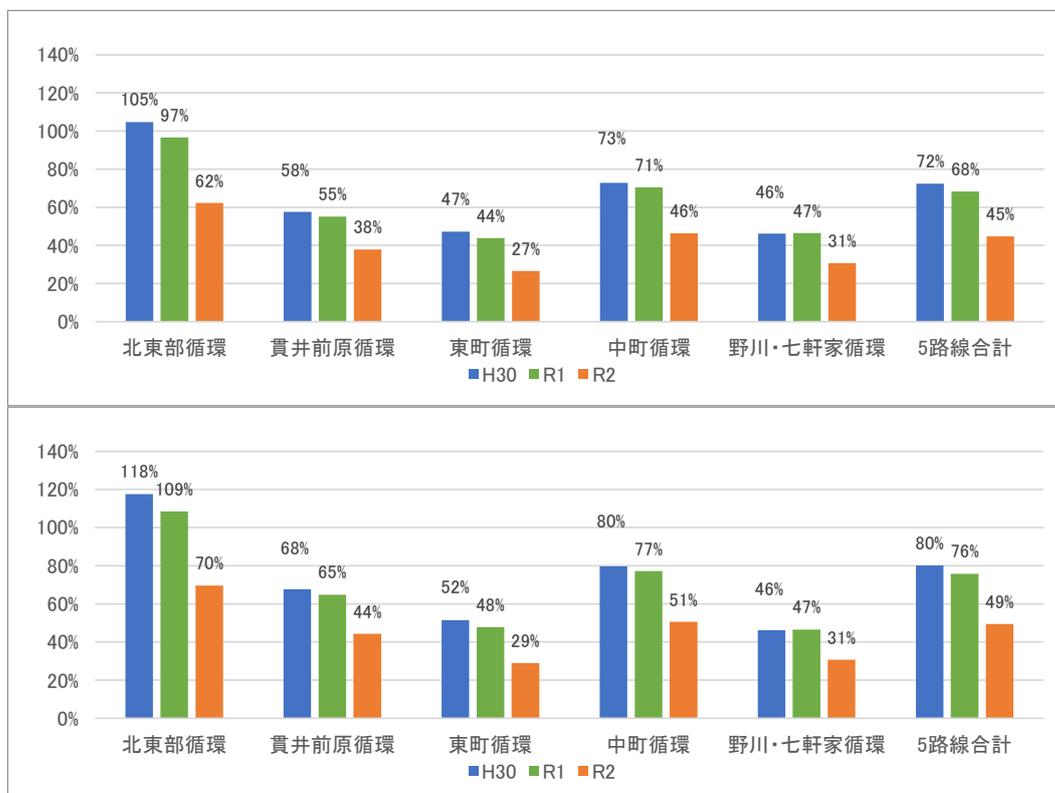
- 東村山市
変動が無いようにランニングコストでみるため、償却費 抜き、初期経費 抜きで設定。
- 東大和市
バスは市で購入し貸し出し。
高額なもの（IC機など）は収支率に影響が出ないように市で購入。
- 立川市
償却費は込み
イレギュラーな支出（コロナ対策費、バス停設置、ルート変更によるパンフ作成）は抜く。

i) 指標設定の考え方

各項目を、それぞれ評価指標となる収支率の計算に含めるか、含めないかについて、以下のよう整理した。

⇒評価指標となる収支率は、パターン③（広告収入**込み**・償却費**抜き**・ガードマン**抜き**）の収支率とするのはどうか。

項目	考え方
広告収入	広告収入を含めることにより、広告掲載を地域による CoCo バス各路線への支援として考慮することが可能になる。 このため、評価指標となる収支率の計算に 含める 方がよいと考える。
減価償却費	減価償却費を含めると、償却期間の前後において利用状況と関係なく収支率が変動してしまうため、年度間の変化が適切に把握できない。 また、減価償却費を含む路線と含まない路線が同時に存在する場合、利用状況以外の部分で差が生じるため、路線間の比較に影響が及ぶ。 このため、評価指標となる収支率の計算には 含めない 方がよいと考える。
ガードマン費用	ガードマンの要不要は運行地域の道路条件に依る。この道路条件は、道路整備等により解決することも考えられるが、その代替として、行政判断としてガードマンでの対応を行うこととしている。 このため、評価指標となる収支率の計算には 含めない 方がよいと考える。



上図: パターン①の収支率 (広告収入・償却費・ガードマン**込み**)

下図: パターン③の収支率 (広告収入**込み**・償却費・ガードマン**抜き**)

(2) 利用者数に関する指標

先に挙げた利用者数に関連する指標5つについて、それぞれの状況を整理する。

5つの指標：利用者数・1便あたり利用者数・走行キロあたり利用者数・利用率
平均乗車密度

a) 利用者数

利用者数は路線ごとの需要量を示す指標である。ただし、各路線により運行回数、運行対象地域、車両定員等が異なるため、路線間の比較に用いる指標としては運行条件の差による影響が大きく、複数の路線を同一の基準で評価することが難しい。

<過去3年度の推移>

路線	平成30年度	令和元年度	令和2年度
北東部循環	516,571人	477,777人	310,331人
貫井前原循環	220,400人	209,010人	150,644人
東町循環	104,495人	95,686人	61,804人
中町循環	153,183人	151,073人	105,854人
野川・七軒家循環	92,215人	90,546人	59,835人
5路線合計	1,086,864人	1,024,092人	688,468人

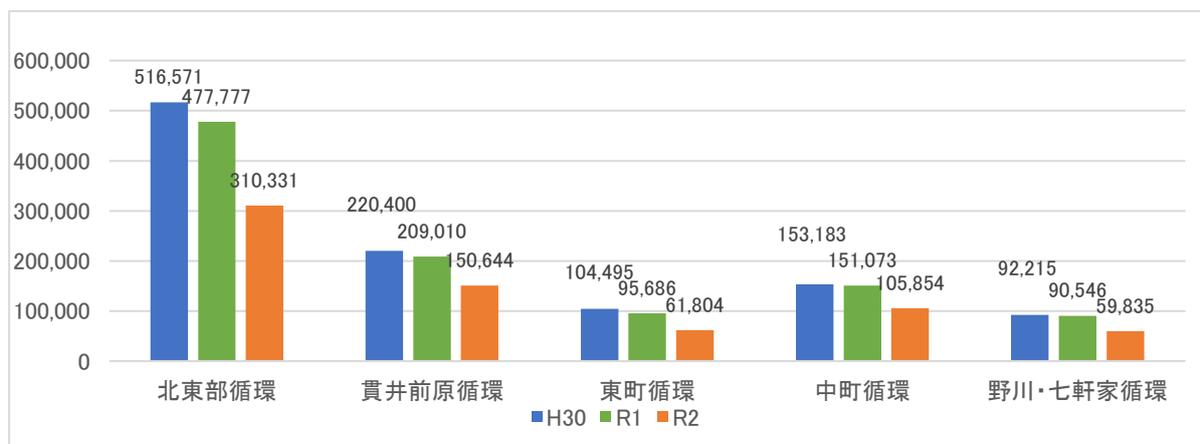


図 路線別利用者数推移

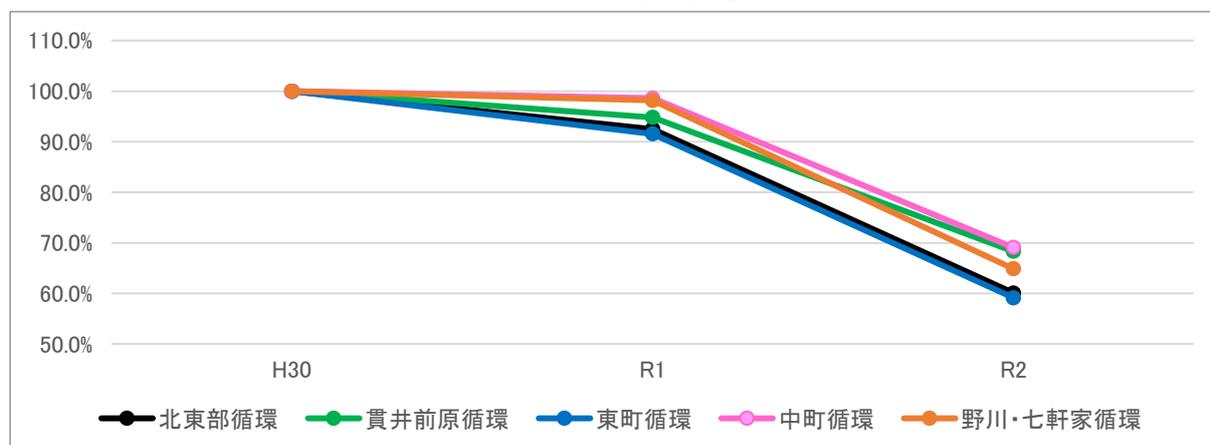


図 路線別利用者数推移(各路線の平成30年度を100%とした場合)

b) 1便あたり利用者数

算出方法：年間利用者数÷年間運行便数

1便あたり利用者数は、路線ごとの運行回数の違いを考慮した指標である。

貫井前原循環と中町循環は利用者数で比較すると約1.5倍の差があるが、1日の運行回数も約1.5倍の差があるため、1便あたり利用者数で見ると、両路線は同程度の利用状況であると評価することができる。

<過去3年度の推移>

路線	平成30年度	令和元年度	令和2年度
北東部循環	34.2人	31.6人	20.6人
貫井前原循環	19.5人	18.4人	13.3人
東町循環	13.6人	12.4人	8.1人
中町循環	20.0人	19.7人	13.8人
野川・七軒家循環	10.5人	10.3人	6.8人

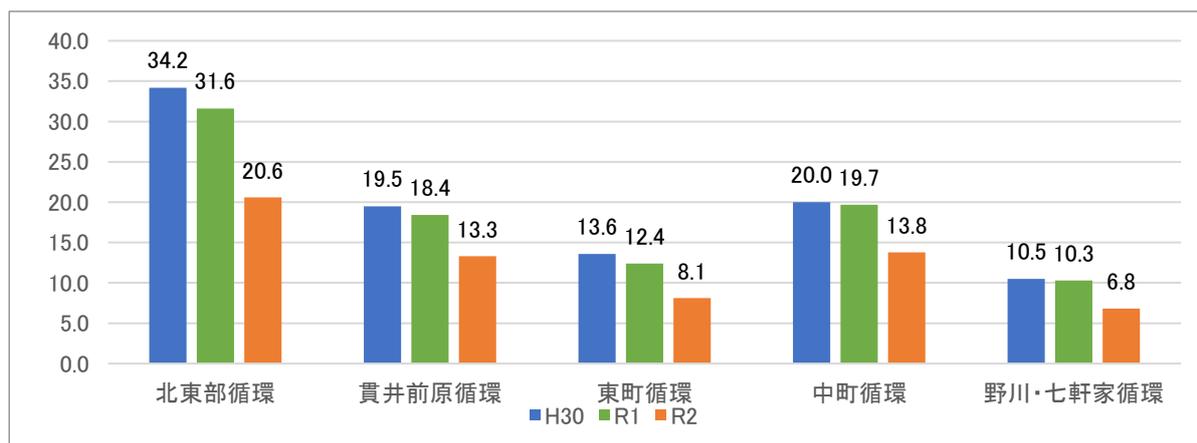


図 路線別1便あたり利用者数推移(単位:人)

c) 走行キロあたり利用者数

算出方法：年間利用者数÷年間走行キロ（≒バスが1km 走るとに何人乗るか）

走行キロあたり利用者数は、路線ごとの運行回数・路線延長の違いを考慮した指標である。

利用者数が同じであれば運行距離が短い路線の方が高く、長い距離を運行する路線では低くなる。遠方の交通不便地域をカバーする路線ほど低くなるため、公共交通不便地域の解消というコミュニティバスの運行目的を踏まえると、基準指標として適さないと考える。

<過去3年度の推移>

路線	平成30年度	令和元年度	令和2年度
北東部循環	5.02 人/km	4.63 人/km	3.02 人/km
貫井前原循環	3.05 人/km	2.88 人/km	2.08 人/km
東町循環	3.90 人/km	3.56 人/km	2.30 人/km
中町循環	4.14 人/km	4.07 人/km	2.86 人/km
野川・七軒家循環	2.88 人/km	2.82 人/km	1.87 人/km

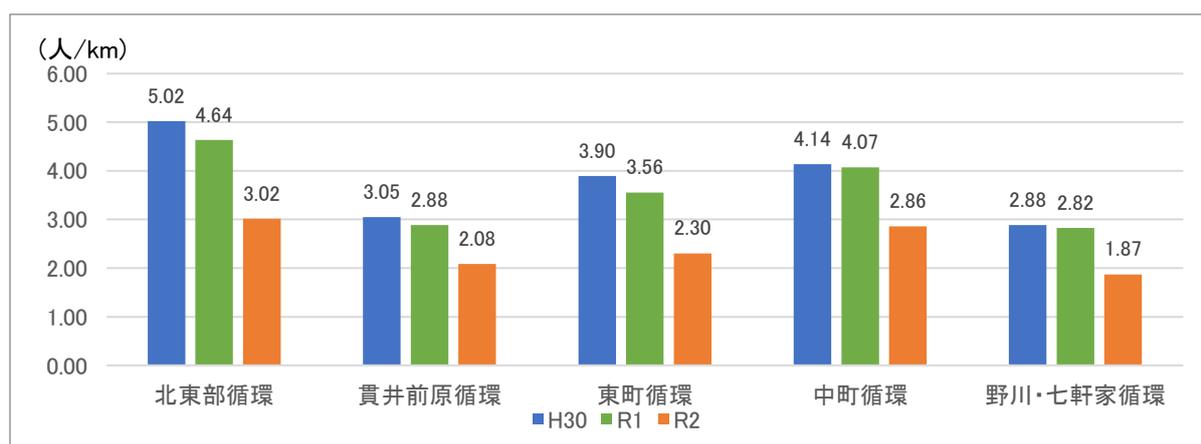


図 キロ当たり乗車人数推移(単位:人/km)

■参考：路線長および年間走行距離

路線	路線長	年間運行便数	年間走行距離
北東部循環	6.82km	約 15,100 便	約 103,000km
貫井前原循環	6.39km	約 11,300 便	約 72,300km
東町循環	3.50km	約 7,600 便	約 26,800km
中町循環	4.83km	約 7,600 便	約 37,000km
野川・七軒家循環	3.65km	約 8,600 便	約 32,000km

※閏年や年間休日数の変化により、年間値は毎年多少変動する

d) 利用率

算出方法：年間利用者数÷年間運行便数÷乗車定員（＝1便あたりの利用者数/乗車定員）

この指標では、路線ごとの運行回数・乗車定員数の違いを考慮した指標である。

例えば、野川・七軒家循環は乗車定員が少ないため、利用者数は5路線中で最も少ないが、利用率で見ると5路線で最も高く、北東部循環以上に利用されていると評価することができる。定員が異なる車両での運行を同一の数値で評価する場合に適している。

<過去3年度の推移>

路線	平成30年度	令和元年度	令和2年度
北東部循環	97.8%	90.3%	58.8%
貫井前原循環	55.7%	52.6%	38.0%
東町循環	39.0%	35.6%	23.0%
中町循環	57.1%	56.2%	39.5%
野川・七軒家循環	105.3%	103.1%	68.3%

※乗車定員は車両定員から運転士を除いた人数として算出
(CoCoバス：35人、CoCoバス・ミニ：10人)

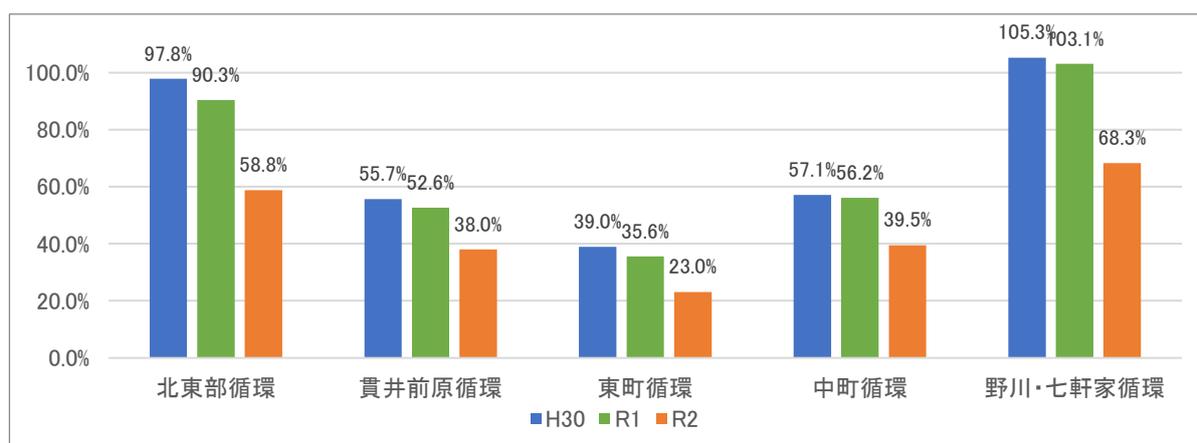


図 路線別利用率推移

e) **平均乗車密度**

算出方法：輸送人キロ÷走行距離

輸送人キロは、運賃収入と距離帯別の運賃設定から平均賃率を算出し、推計して算出する。

この輸送人キロを走行距離で割ったものが平均乗車密度で、始点から終点まで平均何人が常にバスに乗車しているかを示す指標で、路線間で運行回数・運行距離の違いを踏まえた比較が可能であり、距離に応じて運賃が変わる路線バス等の利用状況を確認する際に用いる指標である。

CoCoバスは一律運賃のため、輸送人キロの算出が困難であり、基準指標として用いることができない。

(3) CoCo バスと CoCo バス・ミニでの基準指標の考え方について

各指標について現在の状況を確認した結果、CoCo バスと CoCo バス・ミニでは、指標によっては数値の特徴が異なっていると考えられる。

両者は車両サイズが異なり、それにより運行経費、乗車定員などが異なるため、同一の基準では評価できない場合がある。特に収支率はこの影響を多く受ける。

車両サイズの違いは運行対象地域の道路状況によるものであるため、運行条件の違いによって差が生じない状況が望ましい。

⇒このような状況を踏まえ、CoCo バスと CoCo バス・ミニでは同じ基準指標を用いるが、基準指標の数値は別々に設定し評価する。

(CoCo バスの各路線は同じ基準指標の数値にて評価する)

(4) まとめ

各指標案に対する考え方をまとめると、以下のとおりとなり、色塗り箇所の指標を用いる。

	基準指標案	基準指標として設定するにあたっての見解
(1)	収支率	利用の状況・運行経費による支出の状況の双方を確認できる指標であり、 基準指標のひとつとして望ましい と考える。
(2)	利用者数	需要量を示す指標。運行条件の差による影響が大きく、 基準指標としての適さない と考える。
(3)	1便あたり利用者数	運行回数の違いを考慮した指標であり、 基準指標のひとつとして望ましい と考える。
(4)	走行キロあたり利用者数	運行回数・路線延長の違いを考慮した指標であり、小金井市の場合駅から遠い公共交通不便地域の解消という運行目的を踏まえると、 基準指標として適さない と考える。
(5)	利用率	運行回数・乗車定員数の違いを考慮した指標。 ※CoCo バスと CoCo バス・ミニで指標の数値を分ける場合、(3)と同様となる。
(6)	平均乗車密度	算定が困難であり、 基準指標として用いることはできない 。

4. 運行基準の指標(案)

各指標の特徴及び CoCo バスでの近年の指標の状況から、運行基準とする指標について、以下を採用することを提案する。

<指標>

- 運行経費の状況も併せて確認できることから、収支率を用いる
- 運行回数の違いを考慮して利用の状況を把握できることから、1便あたり利用者数を用いる。(CoCo バスと CoCo バス・ミニで指標の値を分けるため、乗車定員で割らない)

<指標の数値>

- 最低限確保が望まれる数値を設定する
- いずれの指標も2年間連続で下回る場合は見直しの対象となる

<指標設定の考え方>

- CoCo バスと CoCo バス・ミニでは乗車定員に大きな差があるため、収支率、1便あたり利用者数の双方について、CoCo バスと CoCo バス・ミニで別々に指標の数値を設定する

<付帯事項>

- 新型コロナウイルス感染拡大による影響及び路線・運賃等の変更による影響があるため、利用が安定すると考える再編後2年間の利用状況を確認し、令和7年度に指標の数値を設定する

CoCo バス 運行ガイドライン



令和 4年 ●月

小金井市

はじめに ～策定にあたって～

CoCo バス導入から 20 年を迎える中で、交通状況や市民ニーズの変化、地域課題等を踏まえ、平成30年度から令和 4 年度までの間、コミュニティバス再編事業に着手し、ルート・運賃等の総合的な見直しを進めてまいりました。

この再編事業に合わせ、今後の CoCo バスのあり方を検討する中で、これからの CoCo バスについては、地域の方々が中心となり、バス事業者・市とで問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切であると考え、「ガイドライン」を定めました。

ガイドラインの検討を行う中で、他市事例などを確認するところ、地域発案により新規又は変更を検討する組織により活発な議論や活動が行われ、地域住民と共にコミュニティバスを運行していることが分かりました。それらを参考に、東町循環については、行政からの呼びかけにより東町地域会議を設置し、自治会や商店街など地域の皆様にご協力いただきルート案を決定するという過程を経ました。生活道路を走行するコミュニティバスは地域の理解と協力あってこそ維持できるもので、地域の皆様と共に検討していくことの必要性を強く認識したところです。

しかしながら、現時点で小金井市にはそのような組織が地域発案で設置されることがなく、地域住民も協働してコミュニティバスを運行維持していくという考え方が浸透している状況ではありません。そこで、まずはコミュニティバスの位置づけとして、地域住民・バス事業者・市の3者がそれぞれの役割を果たしながら継続していくという仕組みを周知し、理解していただき、根付かせていきたいと考えています。

なお、コロナウイルス感染拡大により利用者数が減少していますが、生活スタイルの多様化もありこの先も以前の様に戻るとも想定しにくいことから、一定程度、社会情勢の様子を見守る期間を設けた上で、定期的な評価を行う基準指標の数値を設定したいと考えています。

よって、ガイドラインについては段階を踏む形にはなりますが、今回の再編に合わせて策定し、令和7年度までの間はこの仕組みの周知及び浸透に力を入れつつ、コロナウイルスによる影響を鑑みながら基準指標の数値を検討する期間としたいと考えています。

このような目的と位置づけのもと、本ガイドラインを策定し公表していますことにご理解をいただき、今後も皆様に利用され、愛される CoCo バスとなるようにご協力をお願いいたします。

本ガイドラインの目的と構成

小金井市のコミュニティバス「CoCo バス」を継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切です。

地域住民・バス事業者・市の3者が協力して運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせてCoCoバスの在り方を検討していく必要があります。

本ガイドラインは、運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々がCoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書として作成したものです。

CoCo バスの活用・充実のため、是非このガイドラインをご活用ください。

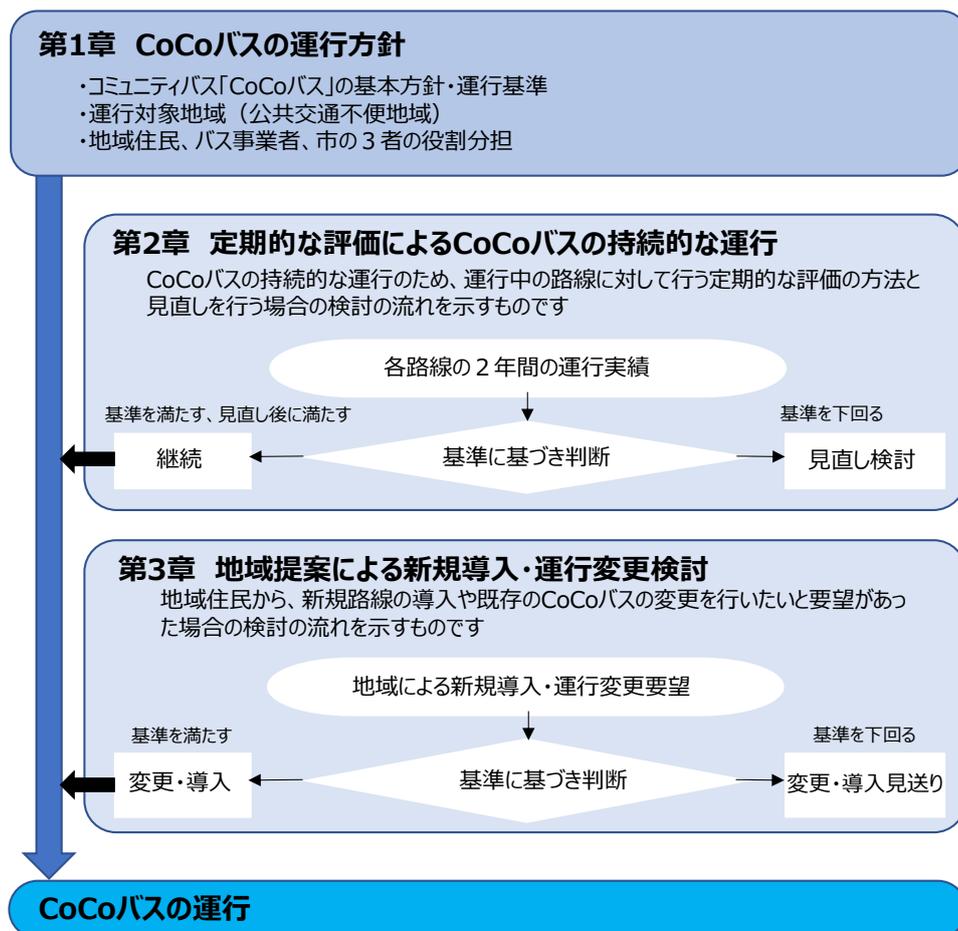


図 ガイドラインの構成

目次

第1章 CoCo バスの運行方針.....	1
1. コミュニティバス(CoCo バス)とは	1
2. CoCo バスの基本方針	2
3. 運行対象地域の考え方	3
4. CoCo バスの運行基準	4
5. 役割分担	6
第2章 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行	7
1. 定期的な評価の実施方針.....	7
2. 見直し検討の基本的な検討の流れ.....	8
3. 見直し検討の具体的な検討手順及び検討内容	9
第3章 地域提案による新規導入・運行変更検討.....	11
1. 基本的な検討の流れ.....	11
2. 具体的な検討手順及び検討内容.....	13
第4章 添付資料	23

第1章 CoCo バスの運行方針

1. コミュニティバス(CoCo バス)とは

本ガイドラインにおけるコミュニティバス※¹とは、小金井市で運行しているコミュニティバス「CoCo バス」を示します。

バス(乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士))車両を利用した、路線定期運行かつ乗合いでの運行を担います※²。



図 1.1 CoCo バスの車両

※¹ 国土交通省では交通空白地域・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て運行するものと定義しており、小金井市では CoCo バスが該当

※² CoCo バスは、道路運送法に定める「一般乗合旅客自動車運送事業(他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス)」のうち、「路線定期運行(運行ルートを決めて固定ダイヤで運行する)」での運行を行っています。

また、路線バスを補完する公共交通であることから、タクシー(乗車定員 10 人以下)よりも大きな、乗車定員 11 人以上(道路交通法による車両区分のうち、中型自動車以上)の車両を対象とします。

このため、10 人以下の車両を用いる乗合タクシーや、利用者の予約により運行を行うデマンドバス等の運行サービスについては、本ガイドラインでの対象としておりません。

2. CoCo バスの基本方針

小金井市では、平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において検討した再編基本方針に基づき、再編後の CoCo バスの基本方針を新たに以下のとおり位置づけています。

①路線バスを補完するサービスの提供

- 路線バスを基本とし、CoCo バスが補完することで市内全域の地域公共交通ネットワークを形成する。
- CoCo バスは、公共交通不便地域^{※3}をカバーする。

②交通弱者に配慮したサービスの提供

- 交通弱者^{※4}の移動ニーズに配慮する。

③日常生活に即したサービスの提供

- 市民や利用者からのニーズが高い施設へのアクセス利便性を確保する。
- 複数の施設にできるだけ負担なく移動できるよう、乗り継ぎ利便性を確保する。

④持続可能な運行形態・サービスの提供

- 地域住民・バス事業者・市の3者の役割分担・連携により、一定の基準のもと過度な負担なく持続可能なサービスを提供する。
- 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。

※3 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

※4 高齢者、妊産婦、子ども連れ、障がい者など、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方

3. 運行対象地域の考え方

CoCo バスの基本方針を踏まえて、「公共交通不便地域」を含む地域を運行の対象とします。

小金井市での、「公共交通不便地域」の定義は以下のとおりです。

以下の条件をいずれも満たす地域

【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

【参考】●年●月時点での公共交通不便地域 **不便地域はバス停も決定後に変更予定**

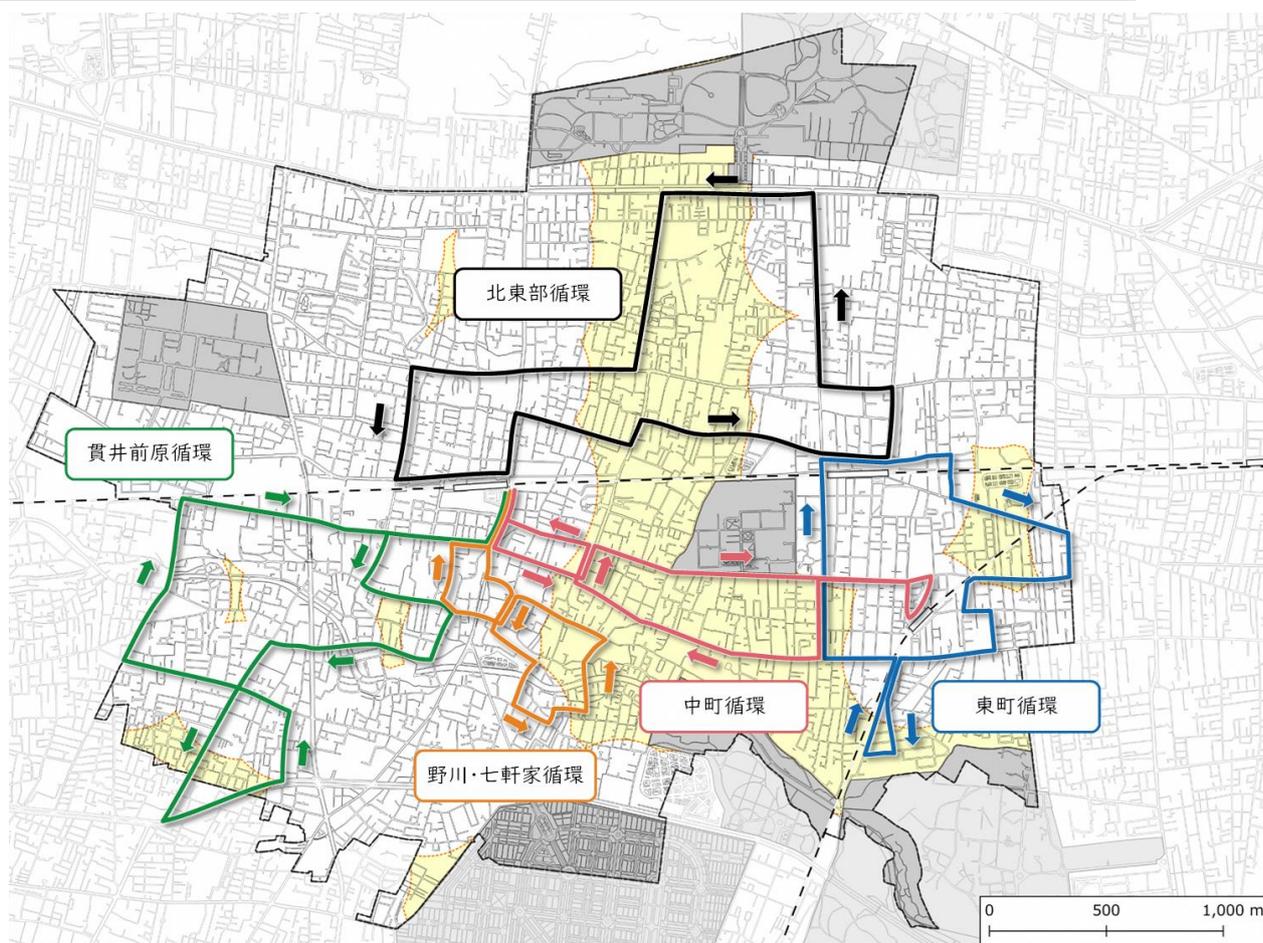


図 1.2 公共交通不便地域

4. CoCo バスの運行基準

持続可能な CoCo バスの運行のため、運行基準は下記の条件を基本とします。

この運行基準は、平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において、市内の交通状況及び地域のニーズ、バス事業者の状況等を踏まえて設定しています。

第 2 章及び第 3 章では、以下の運行基準に沿った運行を行っているか、また行う見込みがあるかを確認します。

なお、交通管理者(警察)や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等も考慮する必要があります。これにより、実際の運行において状況が異なる場合があります。

表 1.1 運行基準

項目	指標	指標の考え方	原則とする運行基準
道路・バス停の条件	道路幅員	運行に必要となる道路幅員	車両制限令に基づき設定
	バス停設置場所	バス停の設置条件	法令等での基準により設定
サービス水準	バス停間の距離	バス停間の距離	概ね200～300m間隔
	運行間隔(頻度)	1時間あたりの運行本数	1時間2便(30分に1本)を最低限確保
	運賃	1回あたりの運賃	路線バスの初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	9時台～19時台の運行を最低限確保
	運行車両	1台あたりの乗車人数	乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士)
基準指標※	収支率 利用者数	・運行経費に対する運賃収入の割合 ・1 便当たりの利用者数	(再編後の実績を踏まえて設定)

※定期的な評価に用いる「運行継続基準」と、地域提案による新規導入・運行変更検討に用いる「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」にて設定

※基準指標に関する今後の検討予定

令和5年度に運行ルートの再編を予定している路線は、利用が定着するまでに一定の期間が必要と考えます。また新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえ、基準として設定する指標の数値については再確認が必要となる可能性があります。

そのため、現時点では、定期的な評価や検討の流れのみ定めることとし、第2章で示す「運行継続基準」、第3章で示す「実証運行の実施要件」及び「本格運行への移行要件」として定める収支率などの具体的な数値については、再編後2年が経過したのち、以下のスケジュールで設定することとします。

なお、CoCoバスとCoCoバス・ミニでは車両特性が異なることから、基準指標の数値は別々に設定することとします。

表 1.2 基準指標

項目			基準指標	基準指標の考え方	基準指標の数値
第2章 定期的な 評価	運行継続基準	定期的な評価における運行を継続する基準	•収支率 •利用者数	•運行経費に対する運賃収入の割合 •1便当たりの利用者数	●% ●人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)
第3章 地域提案	実証運行の実施要件	地域提案内容の需要予測の結果、実証運行を実施する基準			
	本格運行への移行要件	実証運行から本格運行に移行する基準			

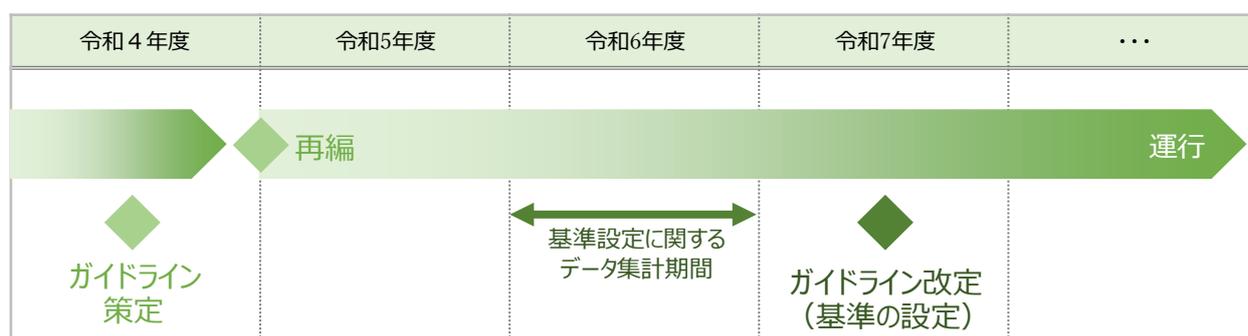


図 1.3 ガイドラインの見直しスケジュール

5. 役割分担

再編後の CoCo バスが、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただき、継続的に運行するためには、基本方針④に基づき、地域住民・バス事業者・市が一体となって取り組んでいく必要があります。

以下の図のとおり、地域住民・バス事業者・市の3者それぞれが役割を担い、CoCo バスがより良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか、などを念頭に置いて、協働することが重要です。

地域住民

地域のことを最も知っている住民の方々が中心となって考え、積極的に利用し、育てることが大切です。また、適切な運賃を負担します。

バス事業者

安全な運行サービスを提供することが重要です。また、専門的知見を活かし、検討に対する助言及び利用状況や運行収支の把握を行います。

市

運行に係る経費について、財政的な支援を行います。また、CoCo バス運行事業が継続できるよう、定期的な評価を行い、地域住民と共に取組・検討を行います。

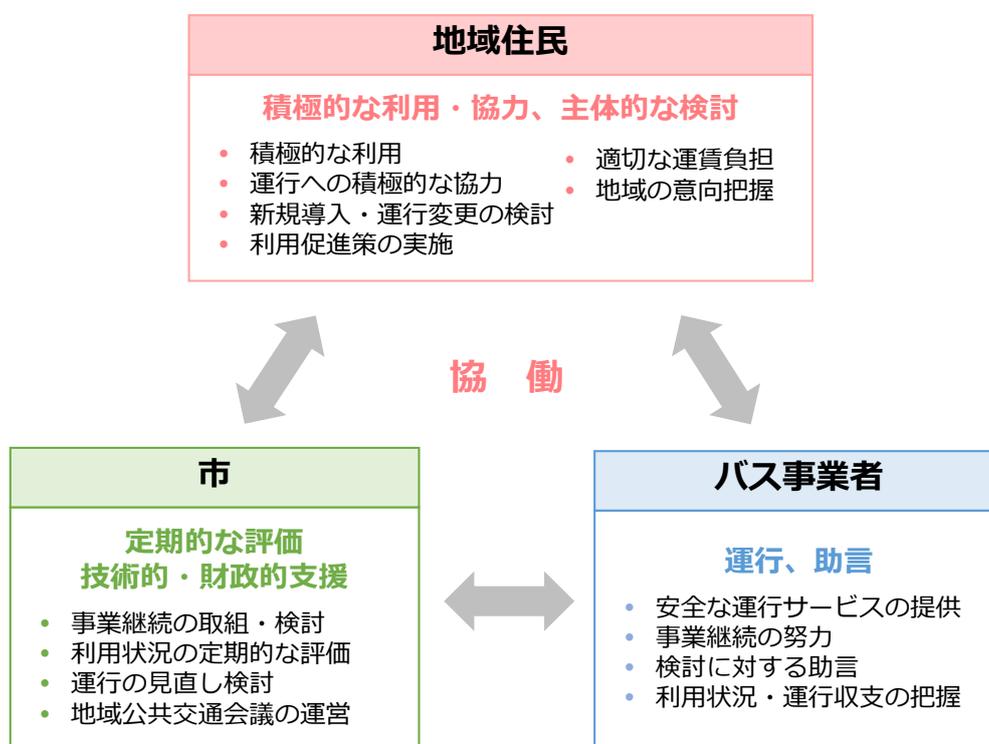


図 1.4 役割分担

第2章 定期的な評価による CoCo バスの持続的な運行

1. 定期的な評価の実施方針

社会情勢や市内の交通状況及び地域のニーズの変化によっては、利用者数の減少、運行経費の増大などにより、採算性の確保が難しくなる可能性があります。そのため、CoCo バスの持続的な運行に向けて運行の見直しを検討する際の基準、地域住民や利用者の方が利用状況を把握しより利用を促進するための基準として「運行継続基準」を設定し、運行実績を基に運行状況の定期的な評価を行い、変化に即した運行の見直し(改善・廃止)を判断します。

具体的には、定期的な評価の結果、運行の実績が 2 年連続で運行継続基準を下回った場合には、地域公共交通会議^{※5} で確認の上で、見直しの検討を行います。見直しの検討に関しては、次頁以降で詳述します。

表 2.1 評価結果と対応ケース

		2つの指標が運行継続基準を上回るか		次年度の対応
		1年目	2年目	
Case1	毎年の評価で運行継続基準を上回る場合	○	○	定期的な評価を継続
Case2	前年度に運行継続基準を下回ったが、今年度の評価で運行継続基準を上回る場合	×	○	
Case3	前年度に運行継続基準を上回ったが、今年度の評価で運行継続基準を下回る場合	○	×	次年度×の場合、見直しの検討へ
Case4	2年連続で運行継続基準を下回る場合	×	×	見直しの検討へ

なお、評価期間である 2 年間で待たず早急な対応が必要となるような変化等が生じた場合は、別途、適切なタイミングで見直しの検討を行う必要があります。

※5 道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議

2. 見直し検討の基本的な検討の流れ

定期的な評価の結果、2年連続で「運行継続基準」を下回った場合は、地域公共交通会議で報告・協議しながら以下の手順で検討します。

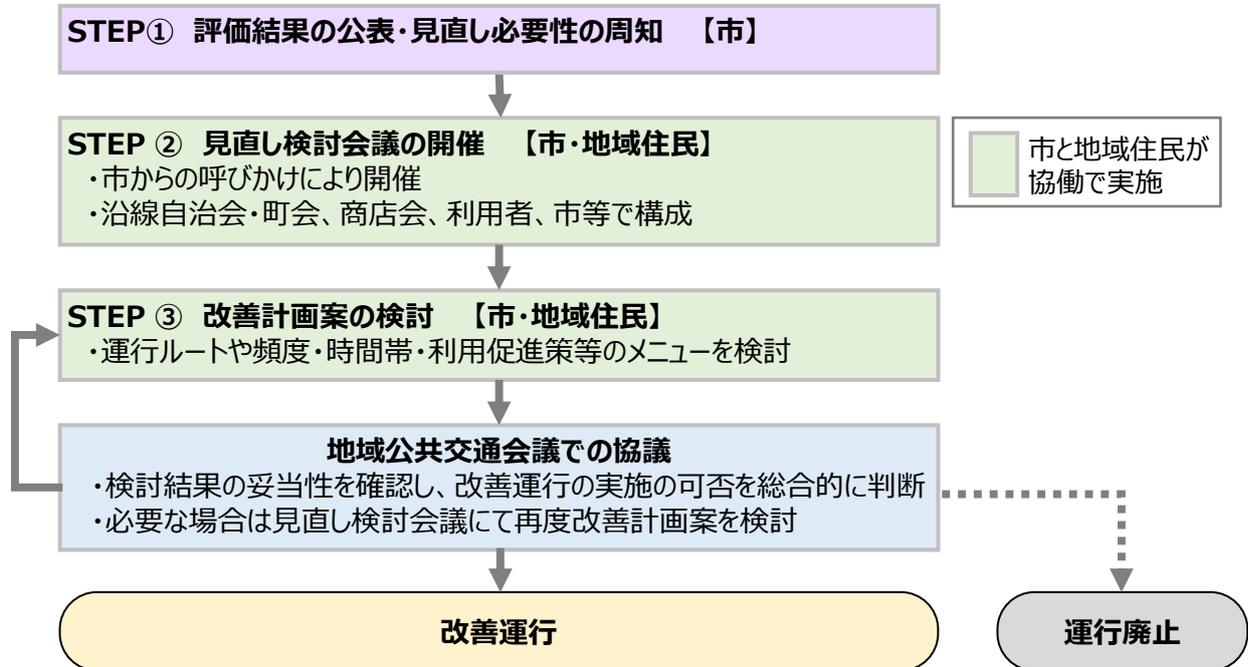


図 2.1 見直しの基本的な検討の流れ

3. 見直し検討の具体的な検討手順及び検討内容

3.1 評価結果の公表・見直し必要性の周知 【STEP①】

- ・市は、定期的な評価の結果を公表し、地域の方々が普段利用している路線や自宅の近くを運行している路線等について、見直しの必要性を周知します。

3.2 見直し検討会議の開催 【STEP②】

- ・市は、検討対象となる路線の沿線自治会・町会等への呼びかけ、公募などにより、運行改善の検討を行う見直し検討会議を開催します。
- ・なお構成員は、沿線自治会・町会や商店会の代表者、利用者、市等とします。
- ・市は、沿線自治会・町会等、及び地域公共交通会議へ、見直し検討会議の設立を報告します。

3.3 改善計画案の検討 【STEP③】

- ・見直し検討会議は、地域のニーズや運行課題を把握して、どのような運行改善が必要か検討します。
- ・なお検討を進めていく際は、P●に示す”CoCo バスの基本方針”を前提として、P●に示す”CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。
- ・P●に示す”地域公共交通会議での議論“にて改善計画案が差し戻された場合、適宜地域公共交通会議から助言を受けながら再度検討を行います。

表 2.2 改善メニューと具体的な方策の例

改善メニュー	具体的な方策(例)
運行ルートの見直し	ニーズの高いエリア・施設を経由する
バス停設置場所の見直し	ニーズの高い施設の近くにバス停を増設・移設する
運行間隔(頻度)の見直し	需要に応じて運行頻度を増やす／減らす
運行時間帯の見直し	既存公共交通との乗り継ぎダイヤを調整する／利用が多い時間帯のみの運行とする
運行日の見直し	利用が多い曜日(平日／休日)のみの運行とする
運行車両の変更	需要に応じて乗車定員を増やす／減らす
利用促進策の実施	沿線自治会・町会等と共同でイベント等を開催する

3.4 地域公共交通会議での協議

- ・市は、関係機関との調整を行った上で、見直し検討会議での検討結果を地域公共交通会議に提出します。
- ・地域公共交通会議は、見直し検討会議での検討結果について、関係者間の協議により妥当性を確認し、改善運行の実施の可否を総合的に判断します。
- ・関係者間の協議により、検討が不十分と判断された場合は、地域公共交通会議から改善計画案が差し戻されます。

3.5 見直しの実施

地域公共交通会議では、以下に示す「改善運行」を行うか、「運行廃止」とするかの協議を行います。

(1)改善運行

- ・地域公共交通会議で改善運行の実施が承認された場合、市は、地域住民、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、改善運行を実施します。
- ・改善運行の実施後は、P●に示す“定期的な評価の実施方針”にもどり、継続して定期的な評価を実施します。

(2)運行廃止

- ・見直し検討会議に沿線自治会・町会等の代表者や利用者等の参加がなかった場合、見直し検討会議にて有効な改善計画案が検討できなかった場合などには、地域公共交通会議の判断により運行を廃止します。
- ・なお、基準指標を経年的に確認したときに、数値が改善傾向にあるなどの場合には、経年変化も踏まえて判断を行います。

第3章 地域提案による新規導入・運行変更検討

1. 基本的な検討の流れ

地域の方々が、新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合、地域公共交通会議で報告・協議しながら次頁の手順で検討します。

検討を進めていく際は、P●に示す”CoCo バスの基本方針”を前提として、P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。

本ガイドラインでは、下記に示すような、地域全体に影響があるような提案内容を検討の対象とします。

ただし、これらの他にも特定の理由が地域公共交通会議で認められる場合には、検討を実施することができますので、詳細については市にご相談ください。

- ・運行ルートの見直し
- ・運行日の見直し
- ・運行間隔(頻度)の見直し
- ・運行車両の見直し 等

地域公共交通会議は、基本的に1年に2回開催します。そのため、地域公共交通会議での報告・協議・承認は、検討が進んだ段階で適宜会議に諮ることとします。

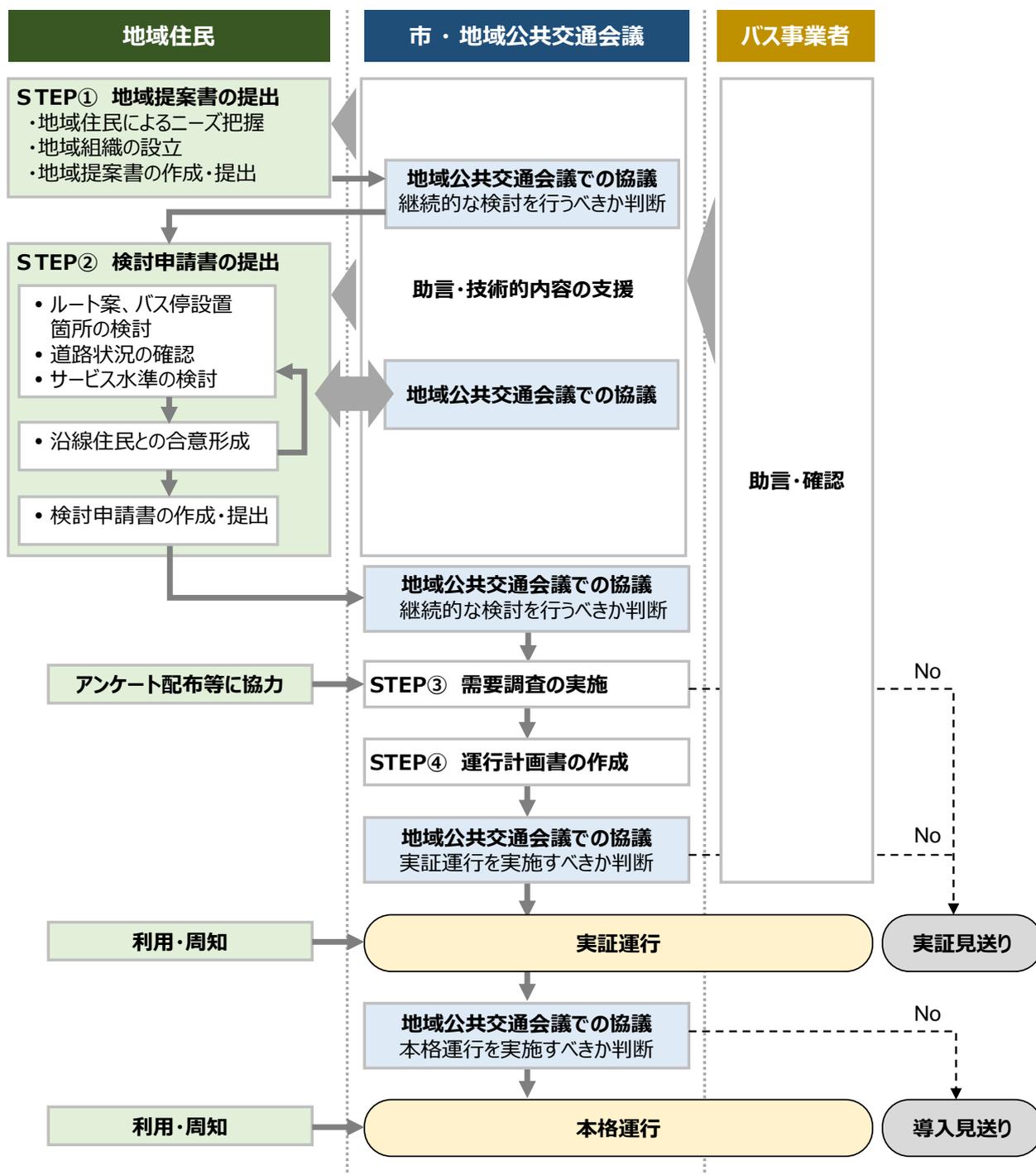


図 3.1 新規導入・運行変更検討の流れ

2. 具体的な検討手順及び検討内容

2.1 地域提案書の提出 【STEP①】

(1)地域によるニーズ把握、市への相談

- 【地域住民】 ・地域のニーズ(沿線自治会・町会等の聞き取り、過去の市への要望等)を確認した上で、検討の対象とする地域が下記に示すチェックポイントを満たすか確認します。
- ・地域のニーズや、検討の進め方について、市に相談します。

<新規導入の場合>

- ・既存の CoCo バスの運行ルートを伸ばしたり、迂回させたりすることで、地域のニーズに対応できる場合がありますので、近くの CoCo バスの状況も確認の上で市に相談してください。

- 【市】 ・地域住民からの相談を受け、適宜助言を行います。

チェックポイント<運行対象地域>

- 検討の対象とする地域が P●に示す”運行対象地域”である

(2)地域組織の設立

- 【地域住民】 ・下記に示すチェックポイントに従って、地域組織を設立し、代表者を1名選任します。

チェックポイント<地域組織の要件>

- 構成員が5名以上であり、同一の具体的な意見を持っていること
- 沿線自治会・町会等と連携が取れること
- 地域の代表として運行に向けて積極的に協力し、継続的に活動ができる組織であること
- 市・バス事業者と協働して検討を進めていく意思があること
- 構成員間の連絡体制を構築できること

(3)地域提案書の作成

- 【地域住民】 ・要望する新規導入・運行変更のイメージに沿って、コミュニティバス地域提案書(様式●)(以下「地域提案書」という。)を作成します。
- ・地域提案書の内容は、下記に示すチェックポイントを満たす必要があります。

チェックポイント<地域提案書の考え方>

- 路線バスや既存のCoCoバスの路線と競合しない(大きく平行・重複しない)
- P●に示す”CoCoバスの基本方針”を考慮している
- P●に示す“CoCoバスの運行基準”を満たせる見込みがある
- CoCoバス又はCoCoバス・ミニが走行可能な道路条件を満たせる見込みがある

(4)地域提案書の提出

- 【地域住民】 ・地域提案書を市に提出します。
- 【 市 】 ・提出された地域提案書を地域公共交通会議に提出します。

(5)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、地域提案書の内容について、関係者間の協議により、継続的な検討を実施すべきかを判断します。

- 【地域住民】 ・地域提案書が承認された場合は、沿線自治会・町会等に、地域組織の設立、及び地域提案書の内容を報告します。

2.2 検討申請書の提出【STEP②】

新規導入の場合は、以下に示すすべての項目について検討が必要となります。運行変更の場合は、想定するメニューに応じて検討を行います。

(1) ルート案の検討

【地域組織】 ・下記に示すチェックポイントに整合したルート案を作成します。

チェックポイント<運行経路の考え方>

- 運行対象地域を運行する
- 一般路線バス網や既存のCoCoバス路線と競合しない
(大きく平行・重複するルートを避ける)
- 路線の起終点で、車両の転回場所を確保できる
- 路線の起終点のいずれかに、運転士が使用できるトイレがある

(2) 道路状況の確認

【地域組織】 ・ルート案上の道路幅員や規制を確認し、下記に示すチェックポイントを満たしているか確認します。

【市】 ・ルート案について、交通管理者(警察)、道路管理者による確認を行います。
・必要に応じて、バス事業者へ支援を仰ぎます。

チェックポイント<道路条件> ※添付資料●を参照

- 必要な道路幅員が確保されている
- 勾配、隅切り、見通し等が適している

(3) バス停設置場所の検討

【地域組織】 ・バス停の設置場所を検討し、下記に示すチェックポイントを満たしているか確認します。

・バス停の設置について、土地の所有者や近隣住民等へ説明し、了承を得ます。

【市】 ・バス停の設置場所について、交通管理者(警察)による確認を行います。
・必要に応じて、バス事業者へ支援を仰ぎます。

チェックポイント<道路交通法等の要件> ※添付資料●を参照

- 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30m以上離れている
- 消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入口の前後から5m以上離れている
- 急な曲がり角等の交通上支障となる場所を避けている

(4)サービス水準の検討

- 【地域組織】 ・運行間隔(頻度)、運行日、運行車両等のサービス水準を検討します。
・その際には、P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮します。
- 【市】 ・サービス水準案について、バス事業者の意見を参考にして、適宜助言を行います。

チェックポイント<サービス水準>

- P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮している

(5)沿線住民への確認

- 【地域組織】 ・CoCo バスの新規導入や運行変更は、沿線にお住まいの方々や利用者の生活に影響が生じることから、沿線自治会・町会等のすべてに確認をとります。

(6)検討申請書の作成

- 【地域組織】 ・検討結果、及び沿線住民への確認結果について、コミュニティバス検討申請書(様式●)(以下「検討申請書」という。)を作成します。

(7)検討申請書の提出

- 【地域組織】 ・作成した検討申請書を市に提出します。
- 【市】 ・提出された検討申請書の内容を確認し、チェックポイントを満たしているか確認します。
・検討申請書を地域公共交通会議に提出します。

チェックポイント<検討申請書の提出>

- コミュニティバス検討申請書(様式●)を提出している

(8)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、検討申請書の内容について、関係者間の協議により、継続的な検討を実施すべきかを判断します。

<地域公共交通会議で継続的な検討が認められなかった場合>

- ・関係者間の協議により、検討が不十分と判断された場合は、地域公共交通会議から検討申請書が差し戻されます。
- ・検討結果がチェックポイントに整合しているか、確認をとる自治会・町会等の範囲が十分か等、地域公共交通会議での指摘を考慮して、再度検討を実施してください。

2.3 需要調査の実施 【STEP③】

地域公共交通会議にて承認を得たコミュニティバス検討申請書の内容をもとに、収支率・利用者数を試算するため、需要調査を実施します。

需要調査は市が主導で行いますが、地域組織も協働して実施します。

(1) 需要調査の実施

【市】 ・需要を調査するために、運行ルート沿線地域の住民へのアンケート調査等を実施します。

【地域組織】 ・市が実施するアンケート調査等に対して、様々な形で協力します。(アンケート調査票の配布・回収、聞き取り調査への協力など)。

(2) 運行経費及び運賃収入の試算

【市】 ・バス事業者の支援を受け、検討申請書及びアンケート結果等に基づいて運賃収入・運行経費を試算し、収支率・1 便当たり利用者数を確認します。

(3) 実証運行の実施要件の確認

【市】 ・収支率・利用者数の見込みを確認し、結果が下記に示すチェックポイントを満たしているかを地域組織と確認します。

チェックポイント<実証運行の実施要件>

- アンケート調査では回収率が 30%以上あった
- 検討案に対する賛成が半数以上であった
- 試算収支率が●%以上を満たしている
- 試算利用者数が 1 便当たり●人以上を満たしている

<収支の試算結果が実証運行の実施要件を満たさない場合>

・実証運行の実施は見合わせとし、地域提案書及び検討申請書の内容は却下されます。

2.4 運行計画書の作成 【STEP④】

検討申請書を基に、市が運行計画書の作成及び関係機関との調整を行います。運行計画書は公共交通会議に諮り、実証運行の可否を判断します。

(1)運行計画書の作成

- 【 市 】 ・検討申請書を基に、コミュニティバス運行計画書(様式●)(以下「運行計画書」という。)を作成します。
- ・運行ルートに関しては、市が関係機関と協議を行い、安全性の確認を行います。確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、地域住民・市・バス事業者が連携して交通安全対策を実施します。

チェックポイント<関係機関との調整>

- 道路幅員・道路形状・交通規制(運行に関する了解、改良に対する見通し)
- バス停の新設(沿線住民の理解が得られている)
- 既存の公共バス事業者との調整等(既存の公共交通と重複する場合)

(2)運行計画書の提出

- 【 市 】 ・必要に応じて関係機関との調整を行い、地域公共交通会議へ運行計画書を提出します。

(3)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、運行計画書の内容について、関係者間の協議により、実証運行を実施すべきかを判断します。

2.5 実証運行

運行計画書に沿って、2年間の実証運行を行い、本格導入への移行・終了を判断します。この際、地域組織が主体となって、様々な利用促進策を実施します。

(1) 実証運行の準備

- 【市】 ・実証運行についてバス事業者を選定の上で、車両の確保等の運行準備を行います。
 - ・バス停の地先居住者や、駅前広場への進入等の調整など、関係者との調整を行います。
 - ・交通管理者(警察)立合いの下、バス事業者による実車両を用いた最終確認を行い、ルート等を決定します。
- 【バス事業者】 ・市からの依頼により、必要に応じて、車両の調達等を行います(車両の新規調達にかかる期間は、最短でも6ヶ月程度)。
 - ・運行計画書に沿って、国土交通省に実証運行の事業計画の許認可申請を行います。(申請から許認可までの標準処理期間の目安は、約●ヶ月)
- 【地域組織】 ・チラシの配布やポスターの掲示などにより、実証運行を周知します。

チェックポイント<事業計画許可の取得>

- バス事業者によって、実証運行の運行開始日、標準処理期間を踏まえた事業許認可申請が行われていること
- 国土交通省による事業許可を取得していること

(2) 実証運行の実施

- 【市】 ・地域組織、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、実証運行を実施します。
- 【地域組織】 ・地元の足として定着するよう、自らバスを利用します。また、実証運行が行われていることを地域に周知するなど、利用を促進します。
 - ・運行を円滑にするための、バス停周辺の清掃や、運行経路上の違法駐車への注意活動などを、市と連携して行います。
- 【バス事業者】 ・実証運行を実施します。

(3)実証運行中の状況の確認

- 【市】 ・定期的にバス事業者へ利用状況、収支状況を確認し、地域に周知します。
- 【地域組織】 ・利用状況、収支状況を確認し、見込みより低い場合は、地域への周知等の利用促進策の実施により、収支の改善に努めます。
- 【バス事業者】 ・利用状況、運行状況を定期的に市へ提示します。

(4)地域公共交通会議での協議

- 【市】 ・実証運行 2 年目の運行実績をもとに収支率・1 便当たり利用者数を計算します。
 - ・実証運行の結果が下記に示すチェックポイントを満たしているかを確認し、地域公共交通会議へ報告します。

<本格運行への移行要件を満たしている場合>

- ・地域公共交通会議にて、実証運行の結果を協議して、本格運行の可否を判断します。

<本格運行への移行要件を満たさない場合>

- ・実証運行終了時点で導入は見送りとなります。
- ・地域公共交通会議では、運行の終了を判断します。

チェックポイント<本格運行への移行要件>

- 実証運行が、ガイドラインに沿って、適切に実施されていること
- 実証運行 2 年目の収支率が●%以上を満たすこと
- 実証運行 2 年目の利用者数が 1 便当たり●人以上を満たすこと

2.6 本格運行

(1) 本格運行の準備

- 【市】 ・本格運行についてバス事業者と協定を締結します。
 - ・地域、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、本格運行を実施します。
- 【地域組織】 ・本格運行について、地域への周知を行います。
- 【バス事業者】 ・本格運行を実施します。

チェックポイント<事業計画許可の取得>

- バス事業者によって、本格運行の運行開始日、標準処理期間を踏まえた事業許認可申請が行われていること
- 国土交通省による事業許可を取得していること

(2) 本格運行

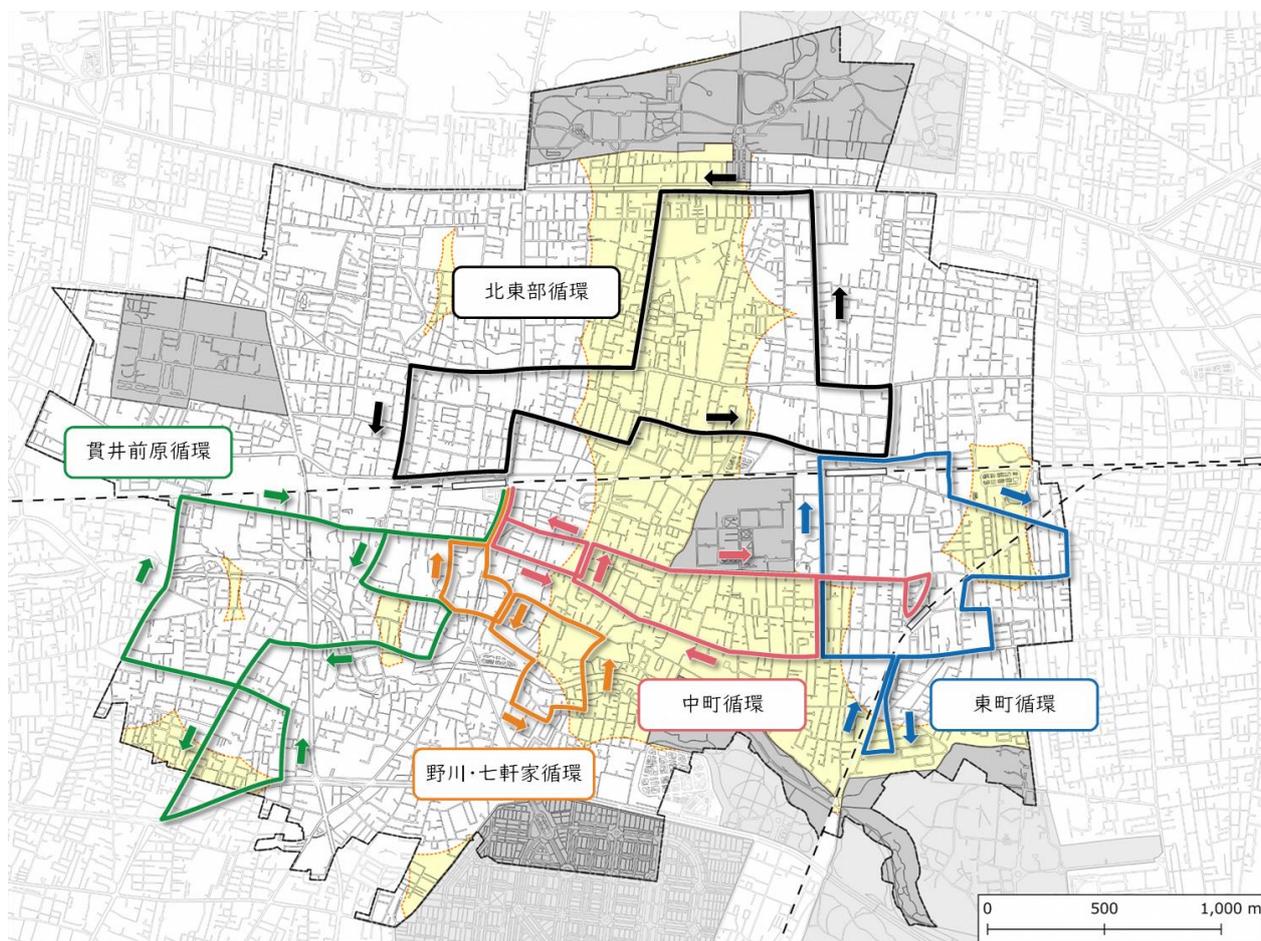
- ・本格運行の実施後は、P●に示す“定期的な評価の実施方針”により、定期的な評価を実施します。
- ・地域組織を主体とした検討は、ここまでとなります。この後は、積極的に CoCo バスを利用し、育ててください。

第4章 添付資料

- (1)運行対象地域
- (2)CoCo バスの運行に必要な道路条件(抜粋)
- (3)チェックポイント一覧
- (4)申請書類(様式1～3)
- (5)需要調査アンケート票(イメージ)

(1)運行対象地域

再編ルート決定後(バス停含む)最後に更新
 CoCo バスを含まない(路線バスのみ)の不便地域図も掲載



(2) CoCo バスの運行に必要な道路条件(抜粋)

◆ 車両制限令(チェックポイント)

CoCo 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ります。

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、交差点形状等を踏まえ、現地調査や実車走行を通じて交通管理者(警察)・道路管理者等との協議により許可を得る必要があります。

① CoCo バス(車幅 2.08mの場合)

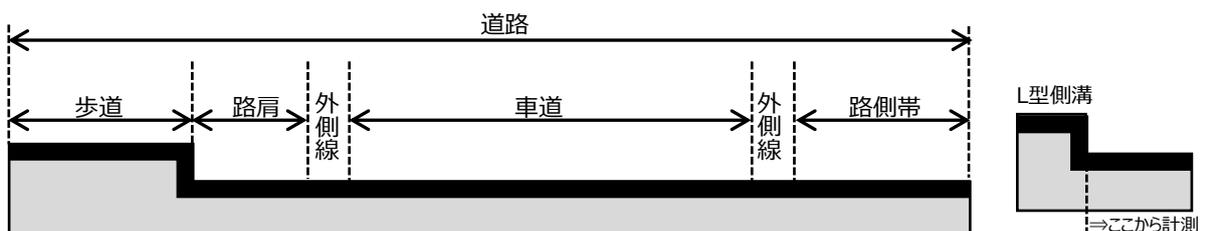
	相互通行	一方通行
路側帯(白線)が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道 = 4.66m 車両幅(2.08m)×2+0.5m ● 道路全幅員 = 6.16m 車道(4.66m)+路側帯(0.75m)×2 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道 = 2.58m 車両幅(2.08m)+0.5m ● 道路全幅員 = 4.08m 車道(2.58m)+路側帯(0.75m)×2
路側帯(白線)が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道 = 5.16m 車両幅(2.08m)×2+0.5m+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)
路側帯(外側線)がない場合	<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

②CoCoバス・ミニ

	相互通行	一方通行
路側帯 (白線)が 両側にあり	<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
路側帯 (白線)が 片側のみ	<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)
路側帯 (外側線)が ない場合	<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 両幅(1.88m)+0.5m+路肩(0.5m)×2 ●道路全幅員=3.38m

●用語説明

- ・路側帯:車道の白線の外側、幅は0.75m以上必要(L型側溝の場合0.85m以上)
- ・外側線:路側帯と同様の白線であるが、白線の外側が路肩の場合
- ・路 肩:白線の外側の幅が0.75m未満の場所

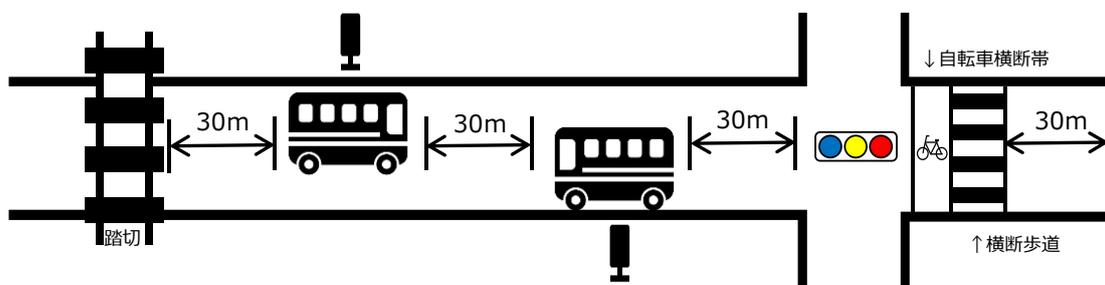


◆ 道路交通法等規制（チェックポイント）

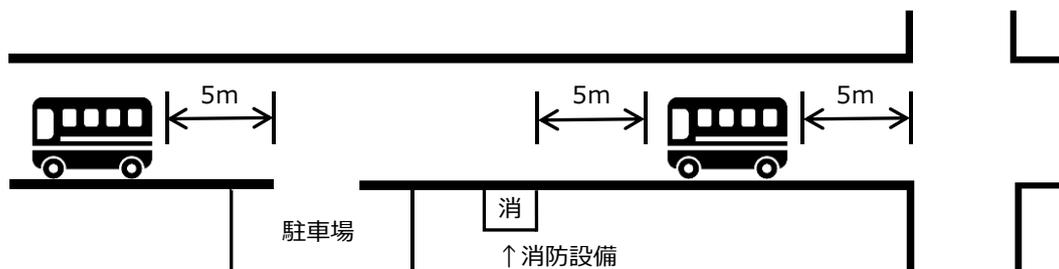
バス停留所(停留所標識)設置に当たっては、以下の基準を原則としつつ、交通量や安全性等の実態を踏まえ、交通管理者(警察)・道路管理者・土地所有者・周辺住民等との協議により許可を得る必要があります。

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

①30m以上離す要件



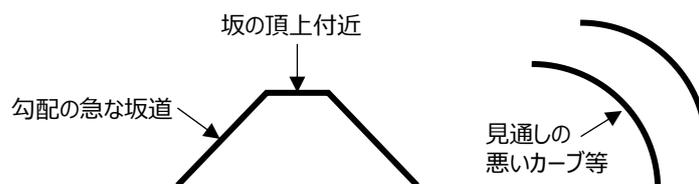
②5m以上離す要件



③その他の要件

バス停留所は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。

バスが停留所に停車した際、追い越し車両による交通事故の可能性を考慮し、次のような場所には、設置できません。



(3)チェックポイント一覧

項目		内容
2.1 地域提案書の提出	運行対象地域	<input type="checkbox"/> 検討の対象とする地域が P3 に示す“運行対象地域”である
	地域組織の要件	<input type="checkbox"/> 構成員が 5 名以上であり、同一の具体的な意見を持っていること <input type="checkbox"/> 沿線自治会・町会等と連携が取れること <input type="checkbox"/> 地域の代表として運行に向けて協力し、継続的に活動ができる組織であること <input type="checkbox"/> 市・バス事業者と協働して検討を進めていく意思があること <input type="checkbox"/> 構成員間の連絡体制を構築できること
	地域提案書の考え方	<input type="checkbox"/> 路線バスや既存の CoCo バスの路線と競合しない(大きく平行・重複しない) <input type="checkbox"/> P2 に示す“CoCo バスの基本方針”を考慮している <input type="checkbox"/> P4 に示す“CoCo バスの運行基準”を満たせる見込みがある <input type="checkbox"/> CoCo バス又は CoCo バス・ミニが走行可能な道路条件を満たせる見込みがある
2.2 検討申請書の提出	運行経路の考え方	<input type="checkbox"/> 運行対象地域を運行する <input type="checkbox"/> 一般路線バス網や既存の CoCo バス路線と競合しない(大きく平行・重複するルートを避ける) <input type="checkbox"/> 路線の起終点で、車両の転回場所を確保できる <input type="checkbox"/> 路線の起終点のいずれかに、運転士が使用できるトイレがある
	道路条件	<input type="checkbox"/> 必要な道路幅員が確保されている <input type="checkbox"/> 勾配、隅切り、見通し等が適している
	道路交通法等の要件	<input type="checkbox"/> 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 30m 以上離れている <input type="checkbox"/> 消火標識、消火栓の消防設備、駐車場の入口の前後から 5m 以上離れている <input type="checkbox"/> 急な曲がり角等の交通上支障となる場所を避けている
	サービス水準	<input type="checkbox"/> P4 に示す“CoCo バスの運行基準”を考慮している
	検討申請書の提出	<input type="checkbox"/> コミュニティバス検討申請書(様式 2)を提出している

項目		内容
2.3 需要調査 の実施	実証運行の 実施要件	<input type="checkbox"/> アンケート調査では回収率が30%以上あった <input type="checkbox"/> 検討案に対する賛成が半数以上であった <input type="checkbox"/> 試算収支率が●%以上を満たしている <input type="checkbox"/> 試算利用者数が1便当たり●人以上を満たしている
2.4 運行計画 書の作成	関係機関と の調整	<input type="checkbox"/> 道路幅員・道路形状・交通規制(運行に関する了解、改良に対する見通し) <input type="checkbox"/> バス停の新設(沿線住民の理解が得られている) <input type="checkbox"/> 既存の公共バス事業者との調整等(既存の公共交通と重複する場合)
2.5 実証運行	事業計画許 可の取得	<input type="checkbox"/> バス事業者によって、実証運行の運行開始日、標準処理期間を踏まえた事業許認可申請がおこなわれていること <input type="checkbox"/> 国土交通省による事業認可を取得していること
	本格運行へ の移行案件	<input type="checkbox"/> 実証運行が、ガイドラインに沿って、適正に実施されていること <input type="checkbox"/> 実証運行2年目の収支率が●%以上を満たすこと <input type="checkbox"/> 実証運行2年目の利用者数が1便当たり●人以上を満たすこと
2.6 本格運行	事業計画許 可の取得	<input type="checkbox"/> バス事業者によって、本格運行の運行開始日、準備処理期間を踏まえた事業許認可申請が行われていること <input type="checkbox"/> 国土交通省による事業認可を取得していること

(4)申請書類(様式1~3)

(様式1-1)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス地域提案書

下記のとおり申請します。

地域組織				
地域組織名				
代表者氏名	(ふりがな)			㊟
代表者 連絡先	住所	〒 —		
	電話番号		FAX番号	
	E-MAIL	@		
構成員氏名 ※代表者の他 4名以上 (別添も可能)	(ふりがな)		(ふりがな)	
	(ふりがな)		(ふりがな)	
	(ふりがな)		(ふりがな)	
沿線自治会・ 町会等との連携	<input type="checkbox"/> 連携を取りながら検討を行うことに同意する 連携方法:			
継続的な 検討の可否	<input type="checkbox"/> 運行開始に至るまで、継続的な検討に積極的に協力することに同意する			
提案内容				
提案の理由				
提案の分類	<input type="checkbox"/> 新規導入		<input type="checkbox"/> 運行変更	
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約	km	所要時間
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCoバス		<input type="checkbox"/> CoCoバス・ミニ

(様式1-2)

提案内容	
<p>具体的な内容 (運行ルート案やバス停設置位置等)</p>	<p>別添も可能</p>

(様式2)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス検討申請書

下記のとおり申請します。

地域組織名				
代表者氏名	(ふりがな)			㊟
沿線自治会・町会等への確認状況	<input type="checkbox"/> 沿線自治会・町会等へ確認をとった 確認先の名称:			
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約 km	所要時間	分/便
	起点名称		終点名称	
	運行時間帯	時台 ~	時台	
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCoバス	<input type="checkbox"/> CoCoバス・ミニ	
運行ルート案 ・ バス停の位置	別添も可能			

(様式3)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス運行計画書

運行地域				
実証運行期間	年 月 日 ~		年 月 日	
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約 km	所要時間	分/便
	起点名称		終点名称	
	運行時間帯	時台 ~ 時台		
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCo バス <input type="checkbox"/> CoCo バス・ミニ		
需要調査結果	回収率	%	賛成割合	%
	試算収支率	% (需要 人/日)		
運行ルート案 ・ バス停の位置	別添も可能			

地域説明会の実施について

1 実施内容

1.1 目的

パブリックコメントの実施と合わせて、直接、市民へ説明することで、広く周知し意見を聴取する機会を設定する。

1.2 テーマ(説明内容)

- ・再編事業におけるこれまでの取組み、検討経過について
- ・CoCoバス再編計画(案)について(各ルート、運賃及び割引制度、ガイドライン)

1.3 会議方式

説明会形式

質疑応答

2 開催日時・場所

開催日時と場所は以下を予定している。

場所	会議室	日時	対象エリア
貫井北センター	学習室A・B	5月14日(土) 10:30~12:00	本町四・五丁目、桜町二丁目、貫井北町 ※主に北東部循環について扱います
東センター	学習室A・B	5月14日(土) 15:00~16:30	東町、中町、本町一丁目 ※主に中町循環について扱います
(市内4箇所で開催予定) 緑センター	図書室	5月15日(日) 10:30~12:00	梶野町、関野町、緑町、本町二・三丁目、桜町一・三丁目 ※主に北東部循環について扱います
貫井南センター	学習室A・B	5月15日(日) 15:00~16:30	前原町、本町六丁目、貫井南町 ※主に貫井前原循環、野川・七軒家循環について扱います

※対象エリアは想定される地域を記載しており、これ以外の地域の方も参加可能とする。

※具体的な開始・終了時刻については調整中。概ね1時間半程度を想定。

3 参加方法

第一回、第二回地域懇談会における実施状況を踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症対策に配慮した対応を行う。

3.1 申込対象者

市内在住・在勤・在学の16歳以上の方
※第一回・第二回地域懇談会と同様

3.2 定員数

各会場 20人
※会場内におけるソーシャルディスタンスを確保するため、20人で実施

3.3 申込・参加者決定方法

原則として、事前申込み制とし、定員超過の場合には抽選にて決定する。
定員に満たない場合は、当日受付を実施する。ただし、先着順とし、定員（20人）に達した時点で受付を終了する。

- 申込期間：令和4年4月15日(金)～4月25日(月)17:00まで(郵送4月25日(月)必着)
- 申込方法：郵送、直接持参、FAX、Eメール ※以下7点を記載
①参加希望場所(日時) ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
⑥メールアドレス(ある方のみ) ⑦手話通訳の有無
※用紙・書式は任意とするが、市HPより申込書のダウンロードも可能。
- 抽選方法：申込締切日までに到着した申込みを対象とし、応募者多数の場合は抽選を行い、申込者全員に対して参加可否を通知する。
- その他：手話通訳あり ※要事前申込
新型コロナウイルス感染症対策に伴う会場の収容人数制限の関係上、傍聴は受け付けないこととする。

4 事前周知

地域説明会の周知方法については、前回と同様に、市報、市公式HP、ツイッター、CoCoバス車内ポスター等を予定している。

また、第一回及び第二回地域懇談会の参加者に対し、開催案内を通知する。

CoCoバス再編計画についての 地域説明会

参加者募集!!

ぜひ、
お越しください。

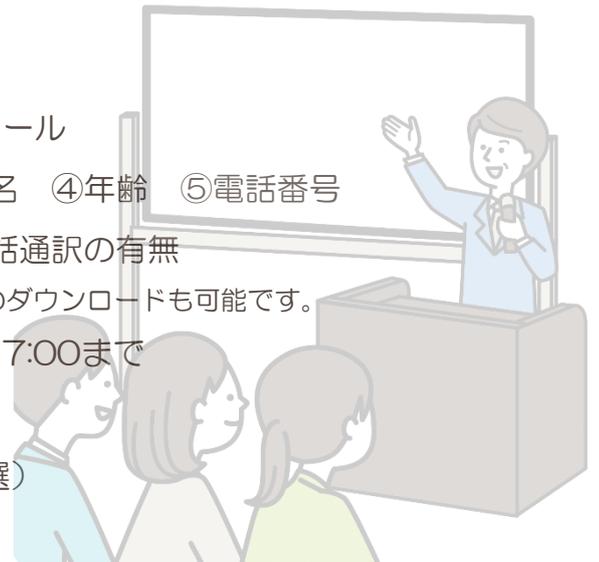


小金井市ではCoCoバスの再編についての検討を進めてきました。
この度、再編計画（案）ができましたので、4月25日～5月31日の間、
パブリックコメントを実施します。それに合わせて、直接、ご説明し、
ご意見を伺うために地域説明会を開催します。

開催場所	会議室	開催日時	対象エリア
貫井北センター		5月14日(土) 10:30～12:00	本町四・五丁目／桜町二丁目／貫井北町
緑センター	※調整中 (市内4箇所で開催予定)	5月14日(土) 15:00～16:30	梶野町／関野町／緑町／本町二・三丁目 桜町一・三丁目
東センター		5月15日(日) 10:30～12:00	東町／中町／本町一丁目
貫井南センター		5月15日(日) 15:00～16:30	前原町／本町六丁目／貫井南町

※対象エリア以外の地域の方もご参加いただけます。

- ◆テーマ : CoCoバス再編計画について
- ◆対象者 : 市内在住・在勤・在学の16歳以上の方
- ◆申込方法 : 1. 郵送 2. 直接持参 3. FAX 4. メール
- ◆記入事項 : ①参加希望場所(日時) ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
⑥メールアドレス(ある方のみ) ⑦手話通訳の有無
※用紙・書式は問いませんが、市HPより申込書のダウンロードも可能です。
- ◆申込期間 : 令和4年4月15日(金)～4月25日(月)17:00まで
(郵送4月25日(月)必着)
- ◆定員 : 各会場 20名程度 (定員超過時は抽選)
- ◆その他 : 手話通訳あり(要事前申込)



開催にあたり、新型コロナウイルス感染症対策にご協力をお願いします

お問合わせ・申込み先

※事前の申込みが定員に満たない場合は、当日受付(先着順)を実施します。
※お車でのご来場はご遠慮ください。

小金井市 都市整備部 交通対策課

〒184-8504 東京都小金井市本町6丁目6番3号

電話 : 042-387-9850 FAX : 042-386-2619 メール : s060999@koganei-shi.jp

HP : <http://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/buss/cocochiikikondankai.html>



今後のスケジュールについて

以下の資料は、3月14日に行われた予算特別委員会に提出したものです。

令和4年第1回定例会
(予算特別委員会)
議案第7号資料

令和4年3月9日
都市整備部交通対策課

令和4年以降におけるコミュニティバス再編計画策定スケジュールについて

年月	内容
令和4年 3月	令和3年度第5回小金井市地域公共交通会議 ※再編計画(案)及びガイドライン(案)の承認
4月～5月	パブリックコメント(再編計画及びガイドライン)
5月	地域懇談会(説明会) ※パブリックコメント実施の時期に合わせて、市内4箇所で行う。 ※説明会の資料について、動画を作成し、ホームページにて公開する。
7月	令和4年度第1回小金井市地域公共交通会議 ※再編計画及びガイドラインの承認
9月	令和4年度第2回小金井市地域公共交通会議 ※運行開始に向けた、スケジュール確認及び周知方法等の検討
～令和5年 3月	運行開始準備 ※委託事業者による支援(P R動画作成を含む。)及び運行事業者による手続
4月	運行開始(新ルート)