

令和4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4年7月6日（水）午前10時から正午
場所 小金井市役所本庁舎 第一会議室

1 開会

2 議題

- ①令和3年度第5回会議の指摘事項と対応方針について …資料1
- ②地域説明会の実施結果について …資料2
- ③パブリックコメント及び検討結果について …資料3
- ④CoCoバス再編に伴うバス停の変更について …資料4
- ⑤再編計画書・運行ガイドラインについて
 - ・小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画（案） …資料5
 - ・CoCoバス運行ガイドライン（案） …資料6

3 閉会

〔配布資料〕

- ・資料1 令和3年度第5回会議の指摘事項と対応方針について
- ・資料2 地域説明会の実施結果について
- ・資料3 パブリックコメント及び検討結果について
- ・資料4 CoCoバス再編に伴うバス停の変更について
- ・資料5 小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画（案）
- ・資料6 CoCoバス運行ガイドライン（案）

- ・ 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
- ・ 市報5/15号まちづくり特集号 ※当日配布

令和 3 年度第 5 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 5 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 5 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再編計画（案）の検討について		
地域説明会で用いている資料について	P42 から過去の経緯がわかってよい。地域説明会では再編計画書とガイドラインの両方説明するのか。（平野武委員）	会議にて回答済み。説明は再編計画書で行うことを想定している。（行った）
社会情勢の変化に関する記載について	P5 運転手不足、コロナによる利用者減など、公共交通会議を開催してからの社会情勢の変化についても記載したほうが良いのではないかと。（池内委員）	追記してパブコメに提示済み。
ガイドラインの策定目的に関する記載について	P33 のなかでガイドラインの策定目的について、再編事業との繋がりがわかるよう、追記したほうが良いのではないかと。（坂本委員）	追記してパブコメに提示済み。
シルバーパスに関する記載について	P30 シルバーパスを導入できない理由について、制度を知らない方にも理解できるよう補足したほうが良いのでは。（会長）	対応してパブコメに提示済み
	市の負担の考え方と、バスとしての位置づけによって適用状況が異なるため、適用外ということだけ記載したほうが良いのではないかと。（米澤委員、池内委員）	
	P30 の表はかんたんな書き方として、P31 の注釈を、財政状況を踏まえて高齢者に配慮した設定とするなど補足することが良いのではないかと。（坂本委員）	
運賃・割引制度の検討内容について	バ斯特・学生割引など導入見送りの部分も羅列する必要があるのか。（池内委員）	これまでに検討した部分は記載しておく必要があるためそのままとする
③ガイドライン（案）の検討について		
「収支率」の指標の取り扱いについて	収支率について、償却費込み、ガードマン込みとしたほうが良いのではないかと。車両の償却費は定額法とすれば急に上がることは防げる。ガードマンも、一度設置すると人数が減る方向にはなく、今後増加する一方と見込まれる。（米澤委員）	サービスを提供する上で必要な経費として整理してパブコメに提示済み。
	減価償却費は人件費の次に割合が大きい項目であり、対象外とすると見た目上の収支率が良いように見えてしまうので、含めたほうが良いのではないかと。車を長く利用して収支率を向上させる方法もある。ガードマンについては、商業施設のオープンなど行政の範疇の外でガードマンをつけざるを得ない自体も発生するので、対象外としてしまうのはどうか。（早田委員）	
	収支率と、1 便当たり利用者数の設定は妥当と思う。他市においても減価償却費を除いて黒字と公表している地域もあるため、減価償却費は含めるべきではないかと。西東京市では、コミュニティバス事業は 30% の公費負担率を目指すという示し方としている。今後そのように緩や	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	<p>かな示し方も検討いただきたい。(関根委員)</p> <p>事業全体では、バス停の費用などのその他の経費も含まれる。CoCo バス全体の事業を評価する場合の収支率と、ガイドラインにおける定期的な評価等の指標としての収支率は分けて考えたほうが良いのではないかと。指標としての収支率は、住民目線で努力可能な値であれば良いと思う。(坂本委員)</p>	
指標の名称について	補助金精算等に係る事業としての収支率と、運行状況を評価するための指標としての収支率を別指標とするのであれば、指標として用いる値については、「収支率」以外の名称とすることが好ましい。(早田委員)	「運行にかかる収支状況」として記載してパブコメに提示済み
注釈の記載事項について	地域公共交通会議の注釈については、公募委員、運行事業者…等の構成メンバーについても記載したほうが良い。(平野武委員)	対応してパブコメに提示済み
アンケート例の設問について	<p>アンケートについて、複数回答可の設問との想定であれば、そのように記載した方がよい。(平野委員)</p> <p>アンケート項目の性別については、他のアンケートの例など踏まえると、「3.回答なし」等を設けるとよいのではないかと。(池内委員)</p>	対応してパブコメに提示済み
③地域説明会について		
特になし		
議題 (2) その他		
指摘事項なし		

地域説明会の実施結果について

1 実施概要

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 会議方式

説明会形式（再編計画（案）の説明動画を用いた）
質疑応答

1.3 テーマ（説明内容）

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

2 開催日時・場所

日時	場所	会議室
5月14日(土) 13:00～14:20	緑センター	学習室 A・B・C
5月14日(土) 16:00～17:00	東センター	学習室 A・B
5月15日(日) 10:30～12:10	萌え木ホール	会議室 A・B
5月15日(日) 15:00～16:10	貫井北センター	学習室 A・B

※いずれの会場も、内容は同じ。時間は、実際の所要時間を記載。

3 参加方法

以下の期間及び方法で事前申し込みを受け付けた。

期間：4月15日（金）～4月25日（月）17時まで（郵送4月25日必着）

方法：郵送、直接持参、FAX、メール

※手話あり

※事前応募の段階では定員に満たなかったため、当日受付を実施し、来場者全員の参加を受け付けた。

4 事前周知

地域説明会の周知方法については、市報、市公式HP、ツイッター、CoCoバス車内ポスター、市政だより、広報掲示板、公共施設へのチラシ設置で周知を実施した。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、東町1丁目の新ルートとなる沿線の自治会加入世帯へ案内を配布した。

5 説明会参加状況

令和4年5月14日（土）、15日（日）に地域説明会を小金井市内の4箇所で実施し、合計で23人（うち途中退席1人）の方々に参加頂いた。各回の参加状況を以下に示す。

なお、事前申込者は18人（うち当日欠席は7人）、当日受付者は12人であった。

日時	会場	参加者数	参加者の属性別内訳		
			性別	年代	居住地
5/14(土) 13時～ 14時20分	緑センター	9人	男性4人 女性5人	50代 2人 70代 6人 80代 1人	梶野町3丁目 1人 緑町3丁目 5人 緑町4丁目 1人 貫井南町1丁目 1人 貫井南町5丁目 1人
5/14(土) 16時～ 17時	東センター	4人	男性2人 女性2人	70代 2人 80代 1人 90代 1人	東町1丁目 2人 東町3丁目 1人 中町2丁目 1人
5/15(日) 10時30分～ 12時10分	萌え木ホール	9人	男性7人 女性2人	40代 1人 50代 1人 60代 4人 70代 2人 80代 1人	梶野町5丁目 1人 緑町3丁目 1人 東町2丁目 1人 中町4丁目 1人 前原町3丁目 1人 前原町4丁目 1人 貫井南町1丁目 1人 貫井南町3丁目 2人
5/15(日) 15時～ 16時10分	貫井北センター	1人	男性1人 女性0人	70代 1人	本町5丁目 1人

6 説明会の意見について

6.1 各会場の説明会結果

各会場の説明会の結果および個別意見の一覧を以下に会場別に示す。

1) 緑センター



a) 意見の一覧

主な意見（緑センター）	意見に対する見解
<p>運賃を倍にするのではなく、物価が上がっているのにせめて 150 円くらいに抑えたいのではないかと。高齢者は割引を受けることで運賃据え置きとなるが、子育て世代のお母さんなども利用しているので値上げはかわいそう。</p>	<p>路線バスは CoCo バス等との競合により、運行便数が減少している状況であり、維持できず廃線等になると、公共交通不便地域が増えてしまう可能性もある。よって、CoCo バスが運行する地域と、路線バス沿線地域との運賃差の不平等を解消するため、路線バスの初乗りと同等の料金とする。</p> <p>また、収入の減少及び運行経費の増大なども鑑み、持続可能な運行形態を目指すため、運賃・割引制度のシミュレーションの結果や他市事例（多摩地域市部）なども参考に検討した結果である。</p>
<p>今の状況から多少の値上げはやむを得ないし、高齢者割引が適用されるのであればやむを得ない。ただ、いきなり 80 円の値上げはべらぼうすぎる。</p>	
<p>運賃について、路線バスの利用者から、不公平という意見を聞いたことがない。若者世代でも賃金が向上しているわけではないので、生活に与える影響が大きいと思う。運賃を 180 円にする説明が他との競合だけでは納得いかない。</p>	
<p>ムーバスは 100 円だが、見直しの予定はあるのか。ムーバスが値上げしないのに、CoCo バスを値上げするのはおかしいのではないかと。</p>	<p>武蔵野市で現時点では見直し予定はないと聞いている。</p>
<p>高齢者割引は、毎回、介護保険被保険者証を見せないといけないのか。</p>	<p>高齢者割引は、介護保険被保険者証を提示して支払うかまたは高齢者専用回数券を事前に購入することで毎回携帯しなくても利用できる。</p>
<p>回数券は、今までは車内で購入する方が多い。再編後は車外での販売のみとのことだが、どのように利便性の向上を検討しているのか。</p>	<p>確定ではないが、武蔵小金井駅及び東小金井駅のバス停の近く（一般店舗）で販売できるよう調整している。詳細は決定次第案内を行う。</p>
<p>運賃箱に入れる回数券の枚数が倍となるのは手間である。</p>	<p>小児運賃 90 円の設定上必要であり、一般運賃 180 円の支払いの際は 90 円券 2 枚の使用となる。</p>

主な意見（緑センター）	意見に対する見解
北東部循環は利用者が多いため、便数は増えないのか。	再編基本方針及び再編運行基準により、便数増加は難しい。
運賃が 180 円となると、一般の利用者が多い北東部循環は収入が増えると想定される。再編後の収支の状況を見て、増便も検討してほしい。	ご意見として伺う。
北東部循環のバス停の新設や位置の調整について、「引き続き課題とします。」と記載されているが、どのような課題を検討していくのか。	ここで検討を終了するのではなく、引き続き状況を確認して検討していく。
関野町に住んでいるが、路線バスは平日は 1 日 12 本しかなく、時間帯によって運行頻度に差があるため、使いにくい。路線バスの増便を検討いただきたい。	(路線バス事業者へご意見を伝える)
新型コロナウイルスの流行により、小金井公園でのイベントが減少している状況だが、これまで利用が増えるイベント時は臨時便を運行いただいたようだ。今後もイベント時には臨時便が運行されるのか。	増発便を運行していた。必要に応じて今後も検討する。
CoCo バスに対する小金井市からの補助金の状況を教えてほしい。	運行収入から経費を差し引いて不足する部分について市から補助金を交付している。詳細な数値は、第 2 回地域懇談会の資料に記載しており、HP に掲示している。
高齢者割引について、毎回、介護保険被保険者証を見せるのではなく、IC カードに高齢者であることをインプットできないものか。	IC カード自体にそのような設定はできない。

2) 東センター



a) 意見の一覧

主な意見（東センター）	意見に対する見解
東町一丁目ではどこにバス停を設置する予定か。	2箇所の設置を予定している。
中町循環と東町循環を統合しないのか。	検討したが、所要時間が長くなり、1時間に2便を確保することが難しいことから、別路線として運行することとした。公共交通不便地域を解消する目的を踏まえ、今回の再編では統合は難しいという結果になった。
東町から武蔵小金井駅への移動、中町から東小金井駅への移動が不便である。乗り換えの停留所間の距離も長く、不便であるとの声を第1回の地域懇談会で挙げた。統合が難しいのであれば、乗り換えにかかる距離を短くしてほしい。	
路線バスで、武蔵野病院へ行く方が多かったが、路線バスが通勤時間帯を主とした運行となっており、高齢者の通院には不便である。	
中町と東町を統合すれば、市役所新庁舎へのアクセスが良くなるのではないか。	当該路線は利用者が非常に少なく、維持が精一杯の路線であるため、増便は困難と考える。
武蔵境から東小金井の路線バスは増便されないのか。路線バスであればシルバーパスで無料で利用することができる。	

3) 萌え木ホール



a) 意見の一覧

主な意見（萌え木ホール）	意見に対する見解
前回はドライバーの確保、賃金の上昇、収支等の定量的なデータが示されていたが、今回は提示されなかった。運賃について事業者との競合のみで設定されているように捉えられる。運賃のシミュレーションは実施しているのか。	運賃変更による収支の状況変化シミュレーションや地域懇談会での意見収集結果は、公共交通会議で報告の上、HPにて会議資料を公開している。
補助金について、北東部循環はもうかっているのに、なぜこんなに払うのか。	収入の減少により、経費が上回ったため。
特に北東部循環は市外の人々の利用も多い。ICカードにより市外の人と市民の運賃を分ける方法はないのか。	ICカードの機能は全国共通となっており、特定の交通に対して市民・市民以外を区別するような設定はできない。
180円では高齢者の生活への影響が大きく、小銭が増えて支払いが面倒。介護保険被保険者証を持ち歩くのは面倒である。	高齢者割引を導入する予定であり、介護保険被保険者証を提示して支払うかまたは高齢者専用回数券を事前に購入することで毎回携帯しなくても利用できる。
介護保険被保険者証を持ち歩くことなくしそうで不安。それに代わる別の形で乗れると良い。	
野川七軒家循環について、乗り残しの課題はどうなっているか。ICカードは利用できるのか。	乗り残しの状況は令和4年1月末から車両を変え、少し減ったが、今後も確認していく。 ICカードは本市のミニ車両では使用できない。
値上げによる影響は、どこの自治体の事例をもとにしたのか。	東村山市が100円から180円に変更した際の事例(減少率23%)をもとにしている。
100円から180円だと、あまりに一気に金額が上がってしまう印象。	CoCoバスが運行しておらず路線バスのみが運行している箇所との公平性を鑑み、路線バスの補完の観点から180円とする。また、収入の減少及び運行経費の増大なども鑑み、持続可能な運行形態を目指すため、運賃・割引制度のシミュレーションの結果や他市事例なども参考に検討した結果である。
回数券は、どこで販売する予定か。買いに行くとなると、高齢者の負担となるが、車内での販売はできないのか。	確定ではないが、武蔵小金井駅及び東小金井駅のバス停の近く(一般店舗)での販売を調整している。車内販売は、運転手の負担が大きいため、安全確保及び遅延防止の観点から車外のみで販売することとした。
運行本数は30分に1本でなく20分に1本に増えないのか。	全体の台数を変えないことを方針としているため、運行本数も現行のままとする。

主な意見（萌え木ホール）	意見に対する見解
<p>シルバーパスで路線バスの武 51 を無料で利用することができるなら、CoCo バスのルートは変えないでほしい。公共交通不便地域が平面的な条件で設定されているが、高低差を考慮すると坂下がとても不便。高低差を加味して考えても良いと思う。貫井前原循環は今のルートでよいのではないか。</p>	<p>路線バスの存続が困難な状況を考慮して、CoCo バスと路線バスの武 51 との分担を検討した。シルバーパスをCoCo バスにも適用する場合、市の財政負担が増大し、持続可能な運行が難しくなることから、代替制度として高齢者割引を導入することとした。</p>
<p>東町在住だが、交通危険、騒音・振動への対応について、具体的な仕組みを検討いただきたい。武蔵野市では道路整備を実施したとのことである。運行速度は状況によって対応が異なる場合があるため、運転士向けのマニュアル作成をしてほしい。</p>	<p>運行事業者と連携して最徐行を徹底するなど安全確保を徹底する。 注意喚起の看板も設置予定である。</p>
<p>地域の実情に応じて柔軟に見直しできる体制を構築いただきたい。</p>	<p>ガイドラインにて定める地域提案の仕組みを運用していきたい。</p>
<p>ガイドラインでは、市民が自由に意見を挙げられる仕組みを作っておいてほしい。意見をまとめないと地域公共交通会議で検討してもらえないとなると、かえって硬直的になってしまうと思う。</p>	
<p>今回提示の案は決定版なのか、今後修正することがあるのか。</p>	<p>再編計画は、地域公共交通会議にて今回の地域説明会及びパブコメの結果を報告・協議の上決定する。</p>
<p>CoCo バスを走らせる考え方の基本は何か。</p>	<p>CoCo バスの再編基本方針及び再編運行基準を基にしている。</p>
<p>今回再編計画を決定しても、市長が変わると方針が変わってしまうのか。</p>	<p>市として長く検討を行っている事項であり、事業の継続性の観点から、大きく方針が変わることは考えにくい。</p>

4) 貫井北センター



a) 意見の一覧

主な意見（貫井北センター）	意見に対する見解
<p>稲穂神社前から小金井市役所入口間の距離が長い。上之原会館の利用者が多いのになぜバス停を設置しないのか。</p>	<p>当該区間については、過去にバス停を設置できないか沿線にお話ししたが、承諾が得られなかった経過がある。 引き続き課題とする。</p>
<p>上之原会館付近へのバス停設置要望について、P14の「バス停について」にも追記いただきたい。</p>	<p>地域公共交通会議に報告する。</p>

小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（案）及びC o C oバス
運行ガイドライン（案）に対する意見及び検討結果について（概要）

小金井市市民参加条例第 1 5 条の規定による小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（案）及びC o C oバス運行ガイドライン（案）に対する市民提言制度（パブリックコメント）を実施した結果について、下記のとおり公表します。

なお、お寄せいただいた御意見と検討結果については、小金井市ホームページに掲載して公表するほか、交通対策課（市役所第二庁舎 5 階）、広報秘書課広聴係（同庁舎 1 階）、情報公開コーナー（同庁舎 6 階）、公民館各館、婦人会館、上之原会館、西之台会館、桜町上水会館、総合体育館、栗山公園健康運動センター、図書館（本館）、保健センター及び東小金井駅開設記念会館で御覧いただけます。

記

1 施策の名称

小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（案）及びC o C oバス
運行ガイドライン（案）

2 意見の募集方法

(1) 意見募集期間

令和 4 年 4 月 2 5 日（月）から同年 5 月 3 1 日（火）まで

(2) 意見提出方法

直接持参、郵送、ファクス又は電子メール（専用フォーム）

3 意見の提出状況

(1) 提出人数

区 分	直接持参	郵 送	ファクス	電子メール	計
個 人	1 人	1 人	1 人	15 人	18 人
団 体	人	人	人	人	人
計	1 人	1 人	1 人	15 人	18 人

(2) 延べ意見数

29件

(3) 意見内容の内訳

ア 再編計画関係	26件
(乗り残し)	(1件)
(運賃)	(10件)
(ルート)	(5件)
(運行間隔 (頻度))	(3件)
(運行時間帯)	(4件)
(回数券販売)	(1件)
(バス車両)	(1件)
(計画全体)	(1件)
イ ガイドライン	2件
(道路条件)	(1件)
(全体)	(1件)
ウ その他	1件

4 寄せられた意見と検討結果

別紙のとおり

5 問合せ先

小金井市都市整備部交通対策課交通対策係

電 話 042-387-9850

F A X 042-386-2619

E-Mail s060999@koganei-shi.jp

小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画(案)及びCoCoバス
運行ガイドライン(案)に対する意見及び検討結果について

意見募集期間：令和4年4月25日から令和4年5月31日まで

意見提出数：18人・29件

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	乗り残し 運賃	<p>中町に住み、野川・七軒家循環(CoCoバス・ミニ)を使用しています。足が悪いため、このバスは駅まで行くのに必須です。</p> <p>CoCoバス・ミニは、バスというのは名ばかりで、実際はミニバンで、定員が13人で、乗れない人も出ています。「CoCoバス・ミニ」は他の大型のCoCoバスと別物です。他の大型のバスと同じ計算で180円にするのは高すぎて、住民サービスとして不公平です。一律の引き上げではなく、バスのサイズを踏まえて適切な金額設定にすべきです。</p>	<p>【乗り残し】 野川・七軒家循環の運行する道路は幅員が狭く、バス車両が通行可能な幅員を示した車両制限令に照らすと、通行できない箇所が多く存在します。そのため、車両幅の狭いハイエースを用いたCoCoバス・ミニにて運行を行っています。</p> <p>乗り残しについて、本年1月に新たな車両への入替えを行い、乗客定員を増やしたことに伴い、昨年と比較し乗り残し人数は減っていますが、今後も引き続き、注視してまいります。</p> <p>【運賃】 車両は小さいものの、再編運行基準に設定したとおり、他のCoCoバス路線と同様のサービス水準であることから、同一の運賃としています。</p>
2	ルート	<p>CoCoバス北東部循環の運行経路のうち玉川上水南側の市道周りをすぐ北側の五日市街道回りとしてほしい</p> <p>1、玉川上水南側の市道は予想以上に車、特に自転車の往来が多く、バス待ちや降車して西方向に歩くとき十分な注意が必要です。これにくらべて五日市街道側は道路より一段高いところに遊歩道があって、バス待ちも又降車して西方向に向かうとき安全です。</p>	<p>【ルート】 市内北東部の公共交通不便地域のうち、多くは玉川上水南側に集中しており、居住者も多い状況です。</p> <p>御指摘のとおり、小金井公園やたてもの園への来訪を目的とした利用者は多い状況ですが、公共交通不便地域をより広くカバーし、移動手段を提供する観点から玉川上水南側の道路を運行することとしています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>2、バスの利用の点からみて、たてもの園入口バス停の利用者は緑町3丁目のごく一部にお住いの方を除いて、たてもの園行く方と関野町2目の住人約600人や保育園、老人ホームの関係者と思われるので、バス停は五日市街道側のほうが有効でないかと思えます。</p> <p>3、五日市街道には、関東バスが三鷹駅～小金井駅に1日8便運行されております。1時間30分に1度の利用では不便です。競合しても許されると思えます。</p>	<p>また、武蔵小金井駅北口～小金井公園前～三鷹駅北口を運行する関東バスですが、CoCoバスの運行開始以降、競合等によりかなりの減便となっておりますが、当区間の交通手段として確保する必要があるため、五日市街道をCoCoバスが運行することは考えておりません。</p>
3	運賃	<p>運賃について</p> <p>CoCoバスの良さは、定期バスにない利便性ととも、運賃の安さにあります。持続可能な制度とするための運賃引き上げはやむを得ないと考えますが、運賃一律の簡便さを失わないように検討いただきたい。私は65歳以上ですが、利用者の大半が高齢者であるなら、なおさら高齢者を優遇するのではなく、一律150円とかに変更する方向がよいと考えます。</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>なお、交通弱者への配慮として市の財政負担等を考慮しつつ、高齢者割引制度として現行運賃と同じ100円としたところ です。</p>
4	運賃 運行間隔 (頻度)	<p>運賃の値上げは本当に困ります。100円だから気軽に利用できて、駅から遠い家に住んでいても不便なく生活できていました。</p> <p>子どもがいるので、これからも利用したいと思っていましたが、180円だと利用しなくなります。がんばって自転車で駅にいき、駐輪代100円払う方が安いからです。</p> <p>また運行本数が今の1時間3便から2便に減ることも反対で</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>す。</p> <p>高齢者にパスを発行するなら、若い子育て世代にもパスを出してほしいです。西武バスなどに乗るよりも、地域の人達と交流もできて、CoCoバスは子育てするにあたり、本当に良かったです。</p> <p>100円だから利用していましたが、値上がりして利用できなくなる！と言っている子育てママは周りにたくさんいます。</p>	<p>線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>【運行間隔（頻度）】</p> <p>再編運行基準では、運行間隔は1時間2便を最低限確保としていますが、北東部循環については現行の運行間隔を維持する予定であります。</p>
5	運行間隔（頻度）	<p>現行京王バス（西の久保循環）と統合される時間帯は、運転間隔を短くして本数を多くして欲しい。</p>	<p>【運行間隔（頻度）】</p> <p>貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行している路線バス武51系統（西之久保循環）が、CoCoバス等との競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちらか一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保することや、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存続維持として、CoCoバスと路線バスとで時間帯別に運行を分担することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案になっています。</p> <p>このことから、現在の武51系統（西之久保循環）も含めた地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度は現在の20分間隔（1時間3便）から25分間隔（1時間2.5便）に減少になりますが、再編運行基準である1時間2便の運行を確保しております。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
6	運行時間帯 運賃 回数券販売	<p>北東部循環は7時～20時、1時間に3便あるのに、坂の下で、駅・市役所に行くのに不便な地域は9時～19・20時、1時間に2便しかないのにはとても疑問を持つ。特に貫井前原循環は改悪。</p> <p>高齢者は京王バスを無料で利用出来るが、CoCoバスでは100円が必要になる。坂の上ばかり便利で、坂の下の住民は不便になるばかりでとても住みにくく、不公平を感じる。また、回数券（一般）も車内販売して頂きたい。</p>	<p>【運行時間帯】</p> <p>再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p> <p>なお、北東部循環の運行範囲の公共交通不便地域では、朝夕の路線バスの運行が少ない地域が多いこと、現在のCoCoバスの利用者数が一定数いることから、7時から20時の運行としています。</p> <p>貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行している路線バス武51系統（西之久保循環）が、CoCoバス等との競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちらか一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保することや、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存続維持として、CoCoバスと路線バスとで時間帯別に運行を分担することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案になっています。</p> <p>このことから、現在の武51系統（西之久保循環）も含めた地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度は現在の20分間隔（1時間3便）から25分間隔（1時間2.5便）に減少となりますが、再編運行基準である1時間2便の運行を確保しております。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>【運賃】 運賃、特にシルバーパスの利用について、シルバーパス制度を導入すると運賃は無料となります。その減収分に対して、一般的に、路線バスには都から事業者へ補助がありますが、コミュニティバスは補助対象外となっていることから、CoCo バスのように利用者の大半が高齢者である場合、市の財政負担が増大します。よって、持続可能な運行が難しくなるため、高齢者については代替制度として割引を導入することとし、現行運賃の100円に据え置きます。なお、シルバーパスの購入対象者は70歳以上ですが、CoCo バスの高齢者割引は65歳以上を対象としており、対象を広く設定しております。</p> <p>【回数券販売】 回数券の CoCo バス車内での販売は、乗務員の負担増や遅延の要因になっていることから、回数券の販売場所は武蔵小金井駅及び東小金井駅の駅前の店舗など、利便性の高い箇所、現在、運行事業者と連携しながら調整を進めています。</p>
7	運賃	<p>「市報こがねい令和4年（2022年）5/15」（まちづくり特集号）のP3の「03 再編運行基準」の「運賃」の「運行基準」ならびにP2の「05 運賃および割引制度」について基本運賃を100円から180円（大人：路線バスの初乗り運賃と同等）にしようとしているが、現行から2倍近くの値上げであり、納得出来ない（1回180円（大人）の案に非常に強く大反対する）。</p> <p>P2の「05 運賃および割引制度」の冒頭箇所に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を上げているが、これは路線バス事業者の創意工夫不足による利用者減少によるもので、それを考えずに創意工夫不足の路線バスの初乗り運賃に合わせるのとは利用者よりも、創意工夫不足の路線バス事業者を優先していることとなって本末転倒であり、大問題</p>	<p>【運賃】 再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>CoCo バスは平成15年の運行開始当時から、移動機会・外出機会の向上を目的として、経済性・採算性を確保し継続的なサ</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>と言わざるを得ない。</p> <p>そもそも 19 年前に本 CoCo バスが運行開始（北東部循環）されたとき、利用者に優しい運賃とし、CoCo バス事業で不足する分は市の予算から補う方針になっていた。</p> <p>本案にある運賃改定では CoCo バス運行開始時の方針を市が勝手に根底から変更（利用者よりも、創意工夫不足で利用者減少を招いている路線バス事業者を優先）することになり、本末転倒と言わざるを得ない。</p> <p>自分は北東部循環をよく利用するが途中東小金井駅前～小金井公園入口の区間は小金井市以外からの利用者で混雑することも珍しくない。それなのに何故運賃値上げなのですか？理由がさっぱりわかりません。</p> <p>北東部循環では武蔵小金井（駅前）～東小金井（駅前）間は運賃が JR で 140 円、京王バスで 180 円となっている。運賃を改定するにしても JR の 140 円とせずに京王バスの 180 円（JR より高い）に合わせようとしているのは何故なのか、さっぱり理由がわからない。</p> <p>（CoCo バス運行開始時の方針（利用者に対して優しい運賃）からも理由がさっぱりわからない。創意工夫不足で利用者減少を招いている路線バス事業者に忖度していると思えない。）</p> <p>とにかく運賃改定についての CoCo バス運行開始時の方針（北東部循環開始時：利用者に優しい運賃）を考えると今回の方針（運賃改定）については全く理解出来ないの、「CoCo バス再編計画（案）」ならびに「運行ガイドライン（案）」の運賃改定については撤回すべきである。</p> <p>運賃改定については強く撤回を求める。</p>	<p>ービスを提供することを目的として運行しておりました。</p> <p>公共交通から他手段への転換や物流の発展による外出の減少、新型コロナウイルスの感染拡大によるテレワークの増加などにより、路線バス事業者の努力のみでは利用者数の増加が見込めない状況という社会情勢の変化もあります。</p> <p>今後も、鉄道や路線バスとともに、持続可能な運行により地域の移動機会・外出機会の向上を図るよう努めます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
8	運行時間帯	<p>「04 再編後のルート」の「北東部循環」 「運行時間帯：午前7時～午後8時」について、運行時間帯を「午前6時40分～午後8時」に変更出来ないか。</p> <p>【理由】 時差出勤(勤務先のコロナ対策)に対応できない。</p>	<p>【運行時間帯】 再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p> <p>なお、北東部循環の運行範囲の公共交通不便地域では、朝夕の路線バスの運行が少ない地域が多いこと、現在の CoCo バスの利用者数が一定数いることから、7時から20時の運行としています。</p>
9	ルート 運行間隔 (頻度)	<p>ココバス貫井前原循環をしようしていますが、頻度も少なくなり走行距離も長くなりとても不便になり、外出機会が減るのを恐れています。値段を上げて良いので今のままを望みます。もしくは野川七軒屋のバスの頻度を増やしてほしいです。</p>	<p>【ルート、運行間隔(頻度)】 貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行している路線バス武51系統(西之久保循環)が、CoCoバス等との競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちらか一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保することや、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存続維持として、CoCoバスと路線バスとで時間帯別に運行を分担することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案になっています。</p> <p>このことから、現在の武51系統(西之久保循環)も含めた地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度は現在の20分間隔(1時間3便)から25分間隔(1時間2.5便)に減少になりますが、再編運行基準である1時間2便の運</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>行を確保しております。</p> <p>野川・七軒家循環の運行頻度ですが、再編運行基準を定めており、1時間2便(30分に1便)を最低限確保することとしています。また、再編基本方針の4.「持続可能な運行形態・サービスの提供」の中で、現有車両でサービスを提供することを基本としており、野川・七軒家循環の使用車両は1台であることから、再編後も現行の頻度での運行を予定しています。</p>
10	運賃	<p>CoCo バス再編計画(案)31ページ、運賃ですが180円には高すぎて驚きますね。180円あったら中央線で東小金井から荻窪辺りまで行けちゃいますけど。</p> <p>主に中町循環で武蔵小金井へ買い物していましたがこんな高い運賃でしたら電車に乗って小金井市以外の便利な武蔵野市で買い物してお金を落とします。100円以上の価値は無いですね。</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
11	<p>ルート</p> <p>バス車両</p>	<p>《貫井前原循環ルート関連について》</p> <p>1、再編後ルートに賛成です。</p> <p>私はこのルートの沿線に住んでる者です。再編後における下り方向のみの運行は私なりに大賛成です。</p> <p>現在は、運行ダイヤの都合によるものなのか分かりませんが、私の家の前の道路が上下バスのすれ違い場所になっています。再編後は、下り線バスを待機する上り線バスのエンジン音が無くなる。さらに上り線バス発進時のエンジンを吹かしていく大きな音も無くなる。これで家の前が随分静かになると期待しています。再編後は、一方向のみの運行を変更せず、ずっと続けてほしいです。</p>	<p>【ルート】</p> <p>ルート変更についての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【バス車両】</p> <p>現在、野川・七軒家循環は、道路幅員の状況からCoCoバス・ミニ(ハイエース車両・乗客定員12名)を使用して運行しており、日々の状況により乗り残し課題があるところです。</p> <p>貫井前原循環への小型車両化への御要望ですが、同循環は、この再編において、ルートを一部変更予定であり、路線バスルートを運行することとなるため、相当数の利用者が見込まれます。上記のミニ車両等では更に乗り残し課題が発生する懸念があります。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>2、バスの小型化への要望</p> <p>このルートの子バスの大きさを、「野川・七軒家循環」ルートの車体並みに小型のものに変更することはできないのでしょうか。時々バスの外から眺める程度ですが、座席はいつも満杯という程ではないように見えますが。</p> <p>現在、CoCoバスが家の前を通る時だけ、道路の振動が家の中に伝わってきて日々不快な思いをしています（この点については、市の道路管理の担当課に事情を説明しました）。</p> <p>静かな住宅街を常時走行する自動車としては、現行のCoCoバスは大き過ぎます。そしてエンジン音も大きい。再編基本方針の中に「①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」という項目があります。施策の柱としてはもちろん理解できます。ただ同時にルート沿いに住む「沿道被害者」への配慮も是非お願いしたいと思います。</p> <p>小金井も以前と比べずいぶんと都市化しました。道路の通行量も増えました。これ以上居住環境が悪くならないことを願っています。ご理解頂ければ有り難く思います。</p>	<p>CoCoバスは生活道路を運行しており、ルート沿いにお住まいの市民の皆様の御理解、御協力があって成り立っているものと認識しております。また、御指摘がありましたように、CoCoバスが通行することで振動等により不快を感じられ、我慢を強いられる方々もいるということを再認識するとともに、今後におきましても引き続き、運行事業者と連携し、沿道住民への配慮を行いながら運行に努めてまいりたいと考えておりますので、御理解くださいますようお願いいたします。</p>
12	ルート 運行時間帯	<p>東町循環ルートが東町1丁目を運行して、いちご橋をカバーしてくれるのは、東町5丁目住人としては嬉しいですが、ただ、運行時間帯をもう少し広げてせめて8:30から20:00くらいにして欲しいです。</p> <p>武蔵境からのバスが間引きになり、非常に不便になりました。</p> <p>本音は、北東部循環並に運行して欲しいですが、せめて運行時間を広げて、活動年代にも使いやすくして欲しいです。</p> <p>自宅は、東小金井から連雀通りまで800m、そこから自宅まではまだ500mで、徒歩ですと18分になります。新小金井駅からも10分は歩きます。最近では、環境問題、燃料高騰問題もあり、</p>	<p>【ルート】 ルート変更についての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【運行時間帯】 再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>自家用車の使用を制限しています。</p> <p>特に環境問題の観点からも、公共交通の担う責任は益々重くなっているのではないのでしょうか？</p> <p>現在使用停留所は野川公園入口です。</p>	
13	運賃	<p>ココバスはほぼ毎日利用させてもらっています。今回の再編計画で金額が値上がりしていて驚きました。180円は上がりすぎだと思います。となりの武蔵野市との差がありすぎて驚きました。何のためのコミュニティバスなのかわからなくなります。それならばわざわざ遠回りするココバスに乗らなくてもいいのではと思います。利用しているのはお年寄りばかりではなく学生や主婦、子供、会社員もいます。どうかバス賃は変えないでもらいたいです。</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
14	ルート 運賃	<p>中町循環の停留所に新小金井駅を残してくれたことに感謝します。ここは待ち合わせて乗るときや、雨の時にも駅の庇を利用して便利な停留所です。</p> <p>東町1丁目に乗り入れてもらったことで、1丁目の方が助かる、と喜んでいました。これから高齢化社会が一層進み、自家用車も手放す人が増えていく中、さらに充実させてくださることをお願いします。</p> <p>運賃の引き上げは残念です。65歳以上で乗車の際に介護保険証提示が必須とされていますが、これは一律にしないで、どう見ても65歳以上という方が保険証を忘れたときは、割引を認めることを付記していただきたい。乗車の際にもめることのないようにお願いしたい。</p>	<p>【ルート】</p> <p>ルートについての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>なお、介護保険被保険者証の日常的な携帯の負荷を軽減する</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>ため、高齢者専用回数券を導入いたします。高齢者専用回数券を購入した場合、回数券のみでの御利用ができますので、介護保険被保険者証の提示は必要ありません。ただし、高齢者専用回数券の購入時は介護保険被保険者証が必要となりますので御注意ください。</p> <p>また、乗車時に介護保険被保険者証を忘れた場合もしくは高齢者専用回数券が無い場合は、基本運賃をお支払いいただくこととなります。</p>
15	<p>運賃</p> <p>その他</p>	<p>P29、3 運賃及び割引制度について 運賃値上げに断固反対です。</p> <p>いつも野川・七軒家循環を利用しております。</p> <p>CoCo バスは交通弱者に対応して運行しているのであれば、坂の下の地域住民は明らかな交通弱者です。</p> <p>私は 40 代で会社員をしています、病気にも障害にも認定されない体調不良を抱えています。</p> <p>子供もいません。</p> <p>元気であれば坂道も頑張って登れますが、頻脈の続く日、めまいの続く日、疲れて仕方のない日、暑い夏、CoCo バスが 100 円だから利用できています。</p> <p>もう殆ど毎日利用しています。</p> <p>国も市も、高齢者や子のいる世帯には割引や補助が出ますが、一番頑張っている働く世代はいつも置き去りです。</p> <p>収入が増えていないのに出費だけが増える。</p> <p>一度上がったものは二度と下がりません。</p> <p>一体何のために生きているのかと虚しくなります。</p> <p>特に野川・七軒家循環の周辺は代替りの路線バスなどありません。</p> <p>スシローでさえ 100 円から 30 円の値上げなのに、一気に 80</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針 2 に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>ただ、御意見の方のような事情がそれぞれの方にあることは認識させていただいておりますが、上記のとおり制度設計上やむを得ないところがあることを御理解ください。</p> <p>【その他】</p> <p>乗務員への御指摘ですが、不快な思いをされたとのことで大変申し訳ございませんでした。運行事業者へ伝えるとともに、丁寧な対応を徹底するよう、併せて申し伝えます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>円も値上げとは。 CoCo バスは高齢者だけの乗り物ではない事を知って欲しいです。 弱者の切実な声を聞いて欲しいです。 極端な運賃値上げに断固反対致します。 よろしくお願い致します。</p> <p>また再編計画とは関係ありませんが、運転手さんの中に運転の荒い方がいらっしゃいます。 急発進、急停止、直線になるとスピードをあげる等。 先に書きました通り体調が良くない上状態で利用しておりますので、ジェットコースター並みの発進にパニック発作が起こりそうになることがあります。 もちろんとても丁寧な運転の運転手さんもいらっしゃるのですが、色んな人が乗るバスだということを徹底してお伝えして頂きたいです。 よろしくお願い致します。</p>	
16	運行時間帯	<p>バスの運行時間を長くしてほしい。 7時～21時まで。</p>	<p>【運行時間帯】 再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p>
17	運賃	<p>P29、3 運賃及び割引制度について CoCo バス運行に携わる皆様に感謝申し上げます。 運賃値上げに際しましての要望です。 180円のいきなりの高い値上げ、いかななものでしょう。 世の中いろんな物が高騰しております。 上がらないのはお給料。</p>	<p>【運賃】 再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。 よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>生活の基本です。 年金も下がっています。 住みやすい小金井市というのであれば生活弱者を守って下さい。</p> <p>「白伝坊の坂」とてもきついですよ。 若くても病弱の方もいらっしゃいます。 目の不自由等。 せめて150円止まりにすべきと思います。 世間一般というより生活弱者のために。 生活弱者も納税者です。 一緒に暮らす娘も生活弱者です。 体が弱い為朝から晩まで働く事ができませんが CoCo バスが安価である為何とか毎日通えております。 もっともっと住みやすい小金井市を期待致します。 今一度の見直しを切によろしくお願い申し上げます。</p>	<p>平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
18	<p>道路条件 ガイドライン 再編計画全体</p>	<p>コミュニティ交通や道路対策では市及び関係諸機関各位には大変お世話になり、厚く御礼申し上げます。 以下3点、コメントさせていただきます。 1. CoCo バス運行ガイドライン（案）p. 25～、CoCo バスの運行に必要な道路条件 ・ガイドライン案では「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基準を満たす必要がある」とされ、適用対象が「新たに運行する道路」に限定されています。これを「現在運行する道路にも適用」できる建付けにして頂けないでしょうか。 ・今回の CoCo バス再編事業に際しても、上記道路条件に基づいて新規ルートを選定がなされたと理解しておりますが、これまで運行されている現行ルートでも上記基準が充たされて</p>	<p>【道路条件】 現行ルートにおいて、CoCo バス運行ガイドライン（案）p. 25～、CoCo バスの運行に必要な道路条件を満たしていない区間があることは認識しております。 しかしながら、このような区間も安全対策等を講じることにより運行の許可をいただいている状況であること、このような区間を運行しなければルートの確立ができないこととなります。 一方、CoCo バスは生活道路を運行しており、ルート沿いにお住まいの市民の皆様の御理解、御協力があつて成り立っているものと認識しております。また、御指摘がありましたように、CoCo バスが通行することで振動等により不快を感じられ、我慢を強いられる方々もいるということを再認識するとともに、引</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>いない区間があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば道路全幅員が 3.6m 程度しかない道路にも、車両総重量 7 トンを超える大きなポンチョが走行しています。これは上記道路条件からみても大き過ぎ、その結果として交通危険や振動、騒音といった問題が発生しています。 上記「CoCo バスの運行に必要な道路条件」が設定されている背景には、交通安全を始めとしたこれらの問題を事前に予防することが重要との観点があると思われます。その重要性において「新規ルート」「現行ルート」の間に差はない筈です。 少なくとも上記のような問題（交通危険・振動・騒音など）が発生している区間については、上記「CoCo バスの運行に必要な道路条件」に基づいた見直しが適切になされるガイドラインであって欲しいと考えます。そうした見直しの機会がなければ、上記問題の発生している区間について、当該問題が解消される可能性が将来にわたって閉ざされてしまうと考えられるためです。またどこの地域でも発生し得るという点で、一定の普遍性もある問題ではないかとも考える次第です。 <p>2. CoCo バス運行ガイドライン（案） p.11～地域提案による新規導入・運行変更検討、ほか</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域提案による新規導入や運行変更検討について、地域組織の設立や町内会への連係などが規定されていますが、住民（とくに沿道住民）の声を行政にお届けするという点で、こうした条件は少しハードルが高すぎるように感じます。 CoCo バス運行ルートの沿道住民は、これまでも運行開始以来「お互いさま」の精神で長年にわたって運行に協力してきました。上記 1. のような問題があっても、地域全体にとっての必要性を考えれば、「お互いさま」精神が重要と考えるからで 	<p>き続き、運行事業者と連携し、沿道住民への配慮を行いながら運行に努めてまいります。</p> <p>【ガイドライン】</p> <p>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・市とで課題を共有し、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」を定めております。</p> <p>したがいまして、今後の CoCo バスの運行を維持していくためには、地域住民も協働して、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構築してまいります。</p> <p>また、今回の再編にあたり、平成 30 年に市民・利用者アンケート調査を実施しました。その後も、地域懇談会や地域説明会を実施し、沿道の方も含め、御意見をうかがってきたところです。また、地域公共交通会議にも公募委員の方に参加いただいており、今後も引き続き、地域の方の意見をうかがえるよう努めます。</p> <p>【再編計画全体】</p> <p>今回はコミュニティバス（CoCo バス）を対象とした再編計画及びガイドラインの策定を行いました。</p> <p>一方、御指摘のようなコミュニティタクシー等のニーズや他自治体での事例があることは把握しております。</p> <p>新たな交通手段の導入にあたっては、CoCo バス再編後における公共交通のあり方について検討する必要があり、その中で研究していくものと考えています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・問題は、そのような協力精神をお持ちの方が多いためこそ、上記のような問題があっても現実にはまとまった声にはなりにくく、その声を行政にお届けするのが難しいといった逆説的な結果にも陥ることがあるという点です。その意味で、上記のハードルは少し高すぎるように思われます。 ・より柔軟に沿道住民の声を行政にお届けできるガイドラインであって欲しいと思います。 ・付言すれば、CoCoバス運営についての実態調査やアンケートなどで、沿道住民の声も取り上げて頂きたく存じます。これまでは沿道住民に対する実態調査やアンケート等はほとんどなかったように思われるからです。 <p>3. CoCoバス再編計画案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井市には比較的狭隘な生活道路が多く、そこにコミュニティ交通手段を確保するうえでの市及び関係諸機関各位のご苦勞はよく理解し、またご努力に感謝しております。 ・一方でそうした道路環境下でポンチョのような大型車を運行することで、交通危険・振動・騒音の問題など、運行開始から20年近くを経てさまざまな問題も出て来ています(近隣市でも同様の問題発生と対応の事例を見聞します)。 ・また道路規格・乗車人数など、地域事情はさまざまに異なります。生活道路の狭隘さや今後のさらなる高齢化進展を考えれば、たとえば大型車を周縁部を巡回させるのではなく、より小型で機動性のあるハイエースやコミュニティタクシー(車椅子登載装置付きの小型ワゴン) などの方が、今後は真に必要なとする方々のニーズにより適合してくるかも知れません。自治体によってはそうした事例も見聞しています。 ・既存のコミュニティ交通を育てるという意味で住民参加も 	

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>大切ですが、一方でこうした潜在的ニーズや上記1や2などの少数意見は、たとえば地域公共交通会議などで大所高所から目配りを頂き、拾い上げて頂くことも大切ではないかと考えます。</p> <p>・市民委員や関係諸機関委員の皆さまには真摯にお取り組み頂き深謝申し上げますとともに、引き続き地域公共交通会議に期待しています。上記視点も踏まえ、今回の再編案を固定化するのではなく、今後も運行実態や少数意見も踏まえた見直しや、必要な手当てを継続的にご検討・ご推進頂ければ幸いです。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。

CoCo バス再編に伴うバス停の変更について

1 再編に伴う路線変更の状況

今回の再編では貫井前原循環、東町循環において一部ルートが変更（下図赤枠部分）となり、これに伴いバス停の新設・廃止等の変更が生じる。

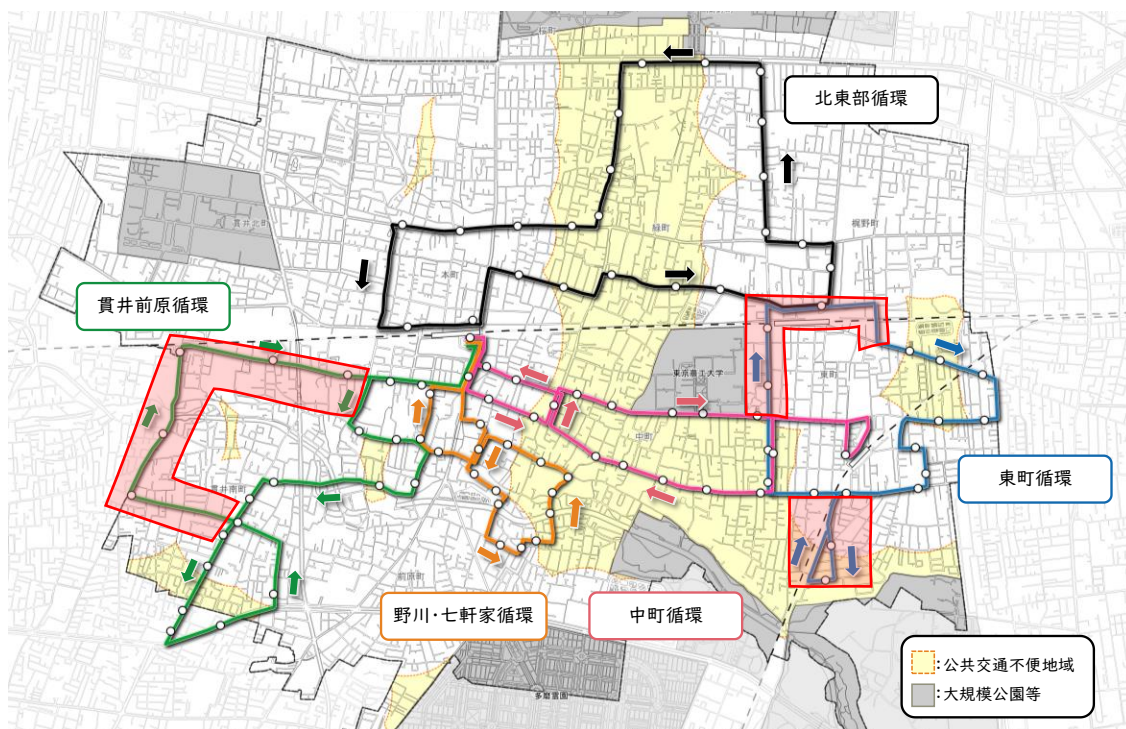


図 再編後の CoCo バス路線図

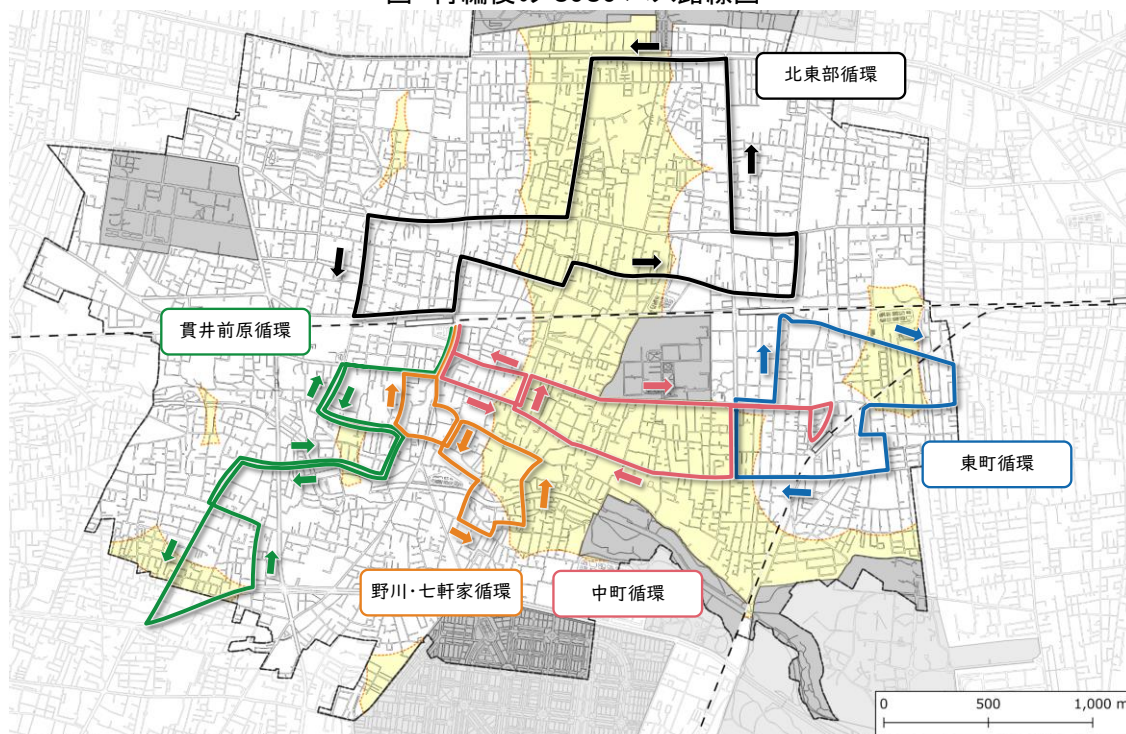


図 (参考)現在の CoCo バス路線図

2 再編に伴い変更の生じるバス停

今回の CoCo バス再編に伴って、新設、廃止、名称変更等の変更の生じるバス停は以下の通り。

■件数の合計

- | | | |
|-------------|------------------------|----------|
| ・新設するバス停 | ：貫井前原循環 5 箇所、東町循環 5 箇所 | 合計 10 箇所 |
| ・廃止するバス停 | ：貫井前原循環 6 箇所、東町循環 3 箇所 | 合計 9 箇所 |
| ・名称を変更するバス停 | ：東町循環 1 箇所 | 合計 1 箇所 |

路線名	バス停		変更内容
	番号	名称	
貫井前原循環	—	貫井南町五丁目	バス停を新設 (武 51 系統のバス停を共用)
	—	貫井南町四丁目	
	—	東京経済大学前	
	—	第四小学校	
	—	小金井警察署前	
	16	貫井南センター入口	上り方向のバス停を廃止 (上下運行から下り運行のみに変更)
	17	ハナダイコン緑地	
	18	前原小学校前	
	19	神明宮入口 <small>しんめいぐういりぐち</small>	
	20	幡随院 <small>ばんずいいん</small>	
	21	平代坂下 <small>へいだいさかした</small>	
東町循環	—	ならびが丘	バス停を新設 (新規設置)
	—	東中学校(野川公園入口)	
	—	東小金井駅西	
	—	栗山公園前	バス停を新設 (境 81・境 82 系統のバス停を共用)
	—	東小金井駅	バス停を新設 (北東部循環のバス停を共用)
	0	東小金井駅南口	バス停を廃止
	1	歯科大グランド前	
	13	くりやま通り	
	11	野川公園入口	バス停名を変更 (野川公園入口 → 友愛会館)

※バス停番号の変更のみ生じるバス停については省略

■東町循環「野川公園入口」バス停について

東町循環の路線変更に伴い、新規設置バス停「東中学校」が野川公園最寄りのバス停となるため、副名称として「(野川公園入口)」を添えることとする。

現在の「野川公園入口」については、近くにある市の施設の名称から「友愛会館」に変更する。

■バス停番号の枝番の解消について

北東部循環及び東町循環で、現在枝番となっているバス停があるが、今回、番号を振り直す。

2.1 再編後の貫井前原循環とバス停



図 再編後の貫井前原循環とバス停

2.2 再編後の東町循環とバス停

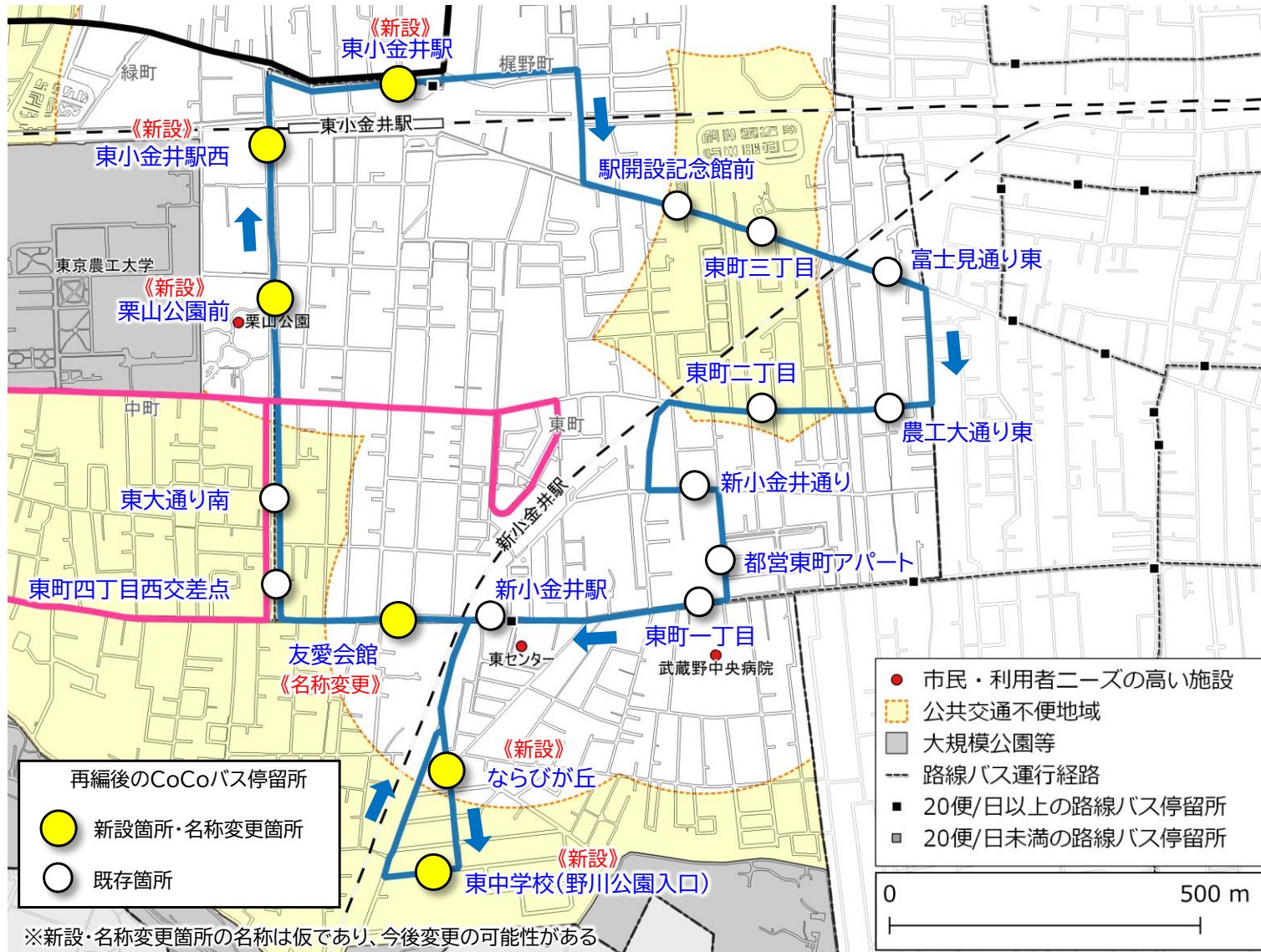


図 再編後の東町循環とバス停

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」
再編計画(案)

令和〇年〇月

小金井市

「小金井市コミュニティバス再編計画」の策定にあたって

小金井市コミュニティバス「C o C oバス」は、平成15年3月から北東部循環の運行を皮切りに、現在、5路線を運行しておりますが、C o C oバス導入から20周年を迎えます。この間、「JR中央本線連続立体交差事業」、「武蔵小金井駅南口地区市街地再開発事業」、「東小金井駅北口土地区画整理事業」が進められたことにより、大きなまちづくりの転機を迎えるとともに、市内の交通状況や市民ニーズも変化してきております。

このような現状を踏まえ、平成30年度からコミュニティバス再編事業に着手し、地域懇談会を継続的に開催し、市民の皆様からのご意見等も踏まえながら、C o C oバスの総合的な見直しを進めてまいりました。

本計画では、まずはC o C oバスの指針となる「基本方針」や「運行基準」を定め、これに基づき、「運行ルート」、「運賃・割引制度」、「ガイドライン」を定めたところでございます。

特に、東町循環ルートにおいては、これまで公共交通不便地域となっておりました東町1丁目を走行する新たなルートを導入したことにより、公共交通不便地域の解消や交通弱者に配慮した移動手段の確保など、市民サービスの向上が図られるものと考えております。今後においても引き続き、より良いC o C oバスとなるよう努めてまいりますので、どうか市民の皆様のご理解・ご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

市民の皆様には、地域にて考え、利用し、生み育てるバスとして育てていただくとともに、地域と心の通うC o C oバスとして愛着をもっていただければ幸いです。

最後に、本計画の策定に当たりまして、市民の皆様並びに地域公共交通会議委員の皆様にご尽力いただきましたこと、心より感謝申し上げます。

令和4年〇月

小金井市長

西岡真一郎



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.....	28
3 運賃及び割引制度.....	29
3.1 運賃及び割引制度に関する検討内容.....	29
3.2 運賃及び割引制度.....	31
4 ガイドラインの策定とその概要	33
4.1 策定の経緯と目的	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(令和〇年〇月時点)	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
5.4 CoCo バス運行状況	48

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

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」(以下「CoCo バス」という。)は以下の基本方針のもと運行してきました。

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

- 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ろの通うバス

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 武蔵小金井駅南口ロータリー乗入れ
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	CoCo 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

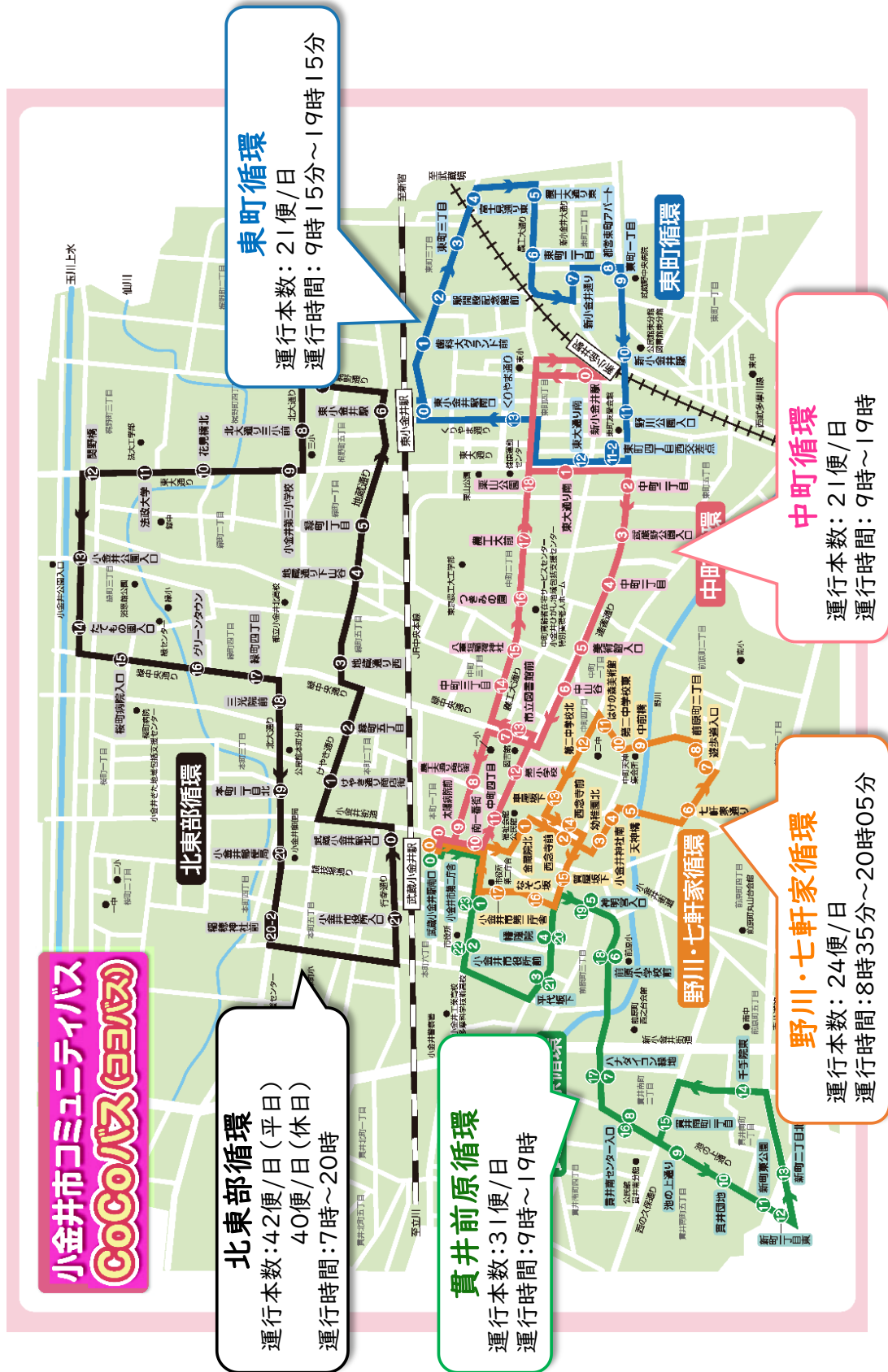
1.1.2 現在の CoCo バスの運行

CoCo バスは、市の補助金事業として、京王バス株式会社及び、つくば観光交通株式会社が運営・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とおりです。

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
車種	ポンチョ (日野自動車株式会社)	ハイエース コミューター (トヨタ自動車株式会社)
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
車両の写真		

1.1.3 現在の運行ルート

現在の各路線のルート、運行状況はそれぞれ以下のとおりです。



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。

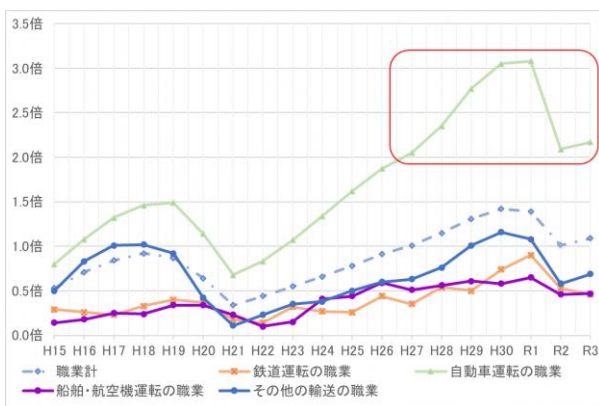


図 職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移
出典:厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

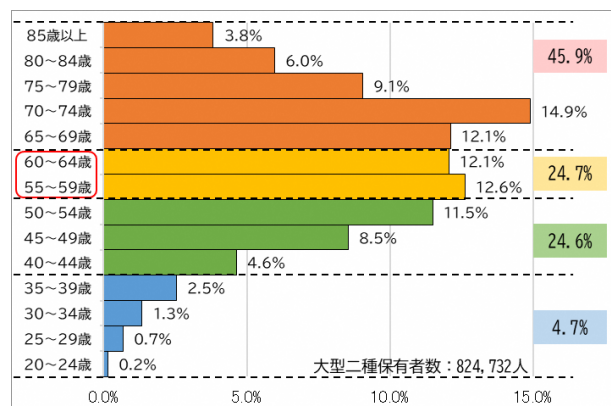


図 年齢階層別の大型二種免許保有者数の割合
出典:警察庁「運転免許統計」(令和 3 年版)より作成

1.3 再編事業の流れ

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。また、路線バスの運行状況や運転手等の不足など交通を取り巻く状況の変化や、新庁舎等の建設計画を踏まえ、CoCo バスの再編を検討することとなりました。

再編にあたっては、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。なお、令和 2 年以降の新型コロナウイルス感染拡大による人々の移動の変化や公共交通の利用者数の大幅な減少も考慮して検討しています。

現状と課題の整理後、CoCo 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、パブリックコメント、地域説明会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。

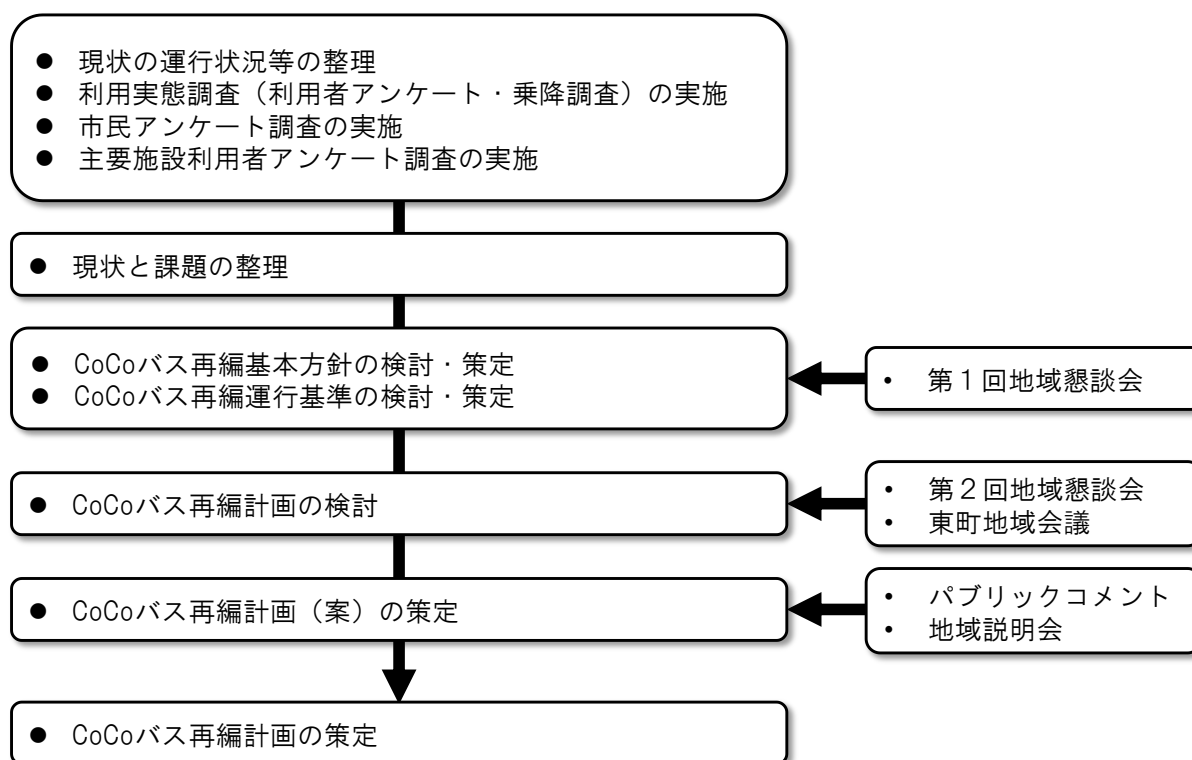


図 再編事業の流れ

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、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。

1.4.1 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（案）
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。 ○CoCo 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 <ul style="list-style-type: none"> ○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に比べて、自宅からバス停までの距離が遠い。 ○どの年齢層でも、自宅からバス停までの距離が 300m 以内からの利用が 70%以上を占めている。 ○路線バスのサービスが充実している貫井北町や桜町では路線バスの利用が多い一方で、路線バスサービスが低い中町や緑町では、バス非利用者と CoCo 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 バスの利用状況をみると、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 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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） <ul style="list-style-type: none"> ○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。 	
市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ○市内で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 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ○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。 	

1.4.2 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CoCo 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を検討しています。

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は以下のとおりです。

2.1 再編運行基準

持続可能な CoCo 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・バス停の条件	道路幅員	CoCo 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
	バス停設置箇所	バス停の設置条件	—	法令等での基準により設定※1
サービス水準	バス停間の距離	バス停間の距離	① ④	概ね 200～300m間隔※1
	運行間隔(頻度)	1 時間当たりの運行本数	④	1 時間 2 便(30 分に 1 便)を最低限確保
	運賃	1 回乗車当たりの運賃	① ② ④	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	② ③ ④	9 時台～19 時台の運行を最低限確保
運行継続基準	運行にかかる収支状況	運行経費に対する運賃等の収入の割合	④	(再編後の実績を踏まえて設定)
	利用者数	1 便当たりの利用者数		

※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、通常時は未使用(車検や故障時等のみ使用)

2) 運行する道路

- 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 CoCo 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③「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 1 周の望ましい長さについて、以下のように整理します。

		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。

6) 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。

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①「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」及び②「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。

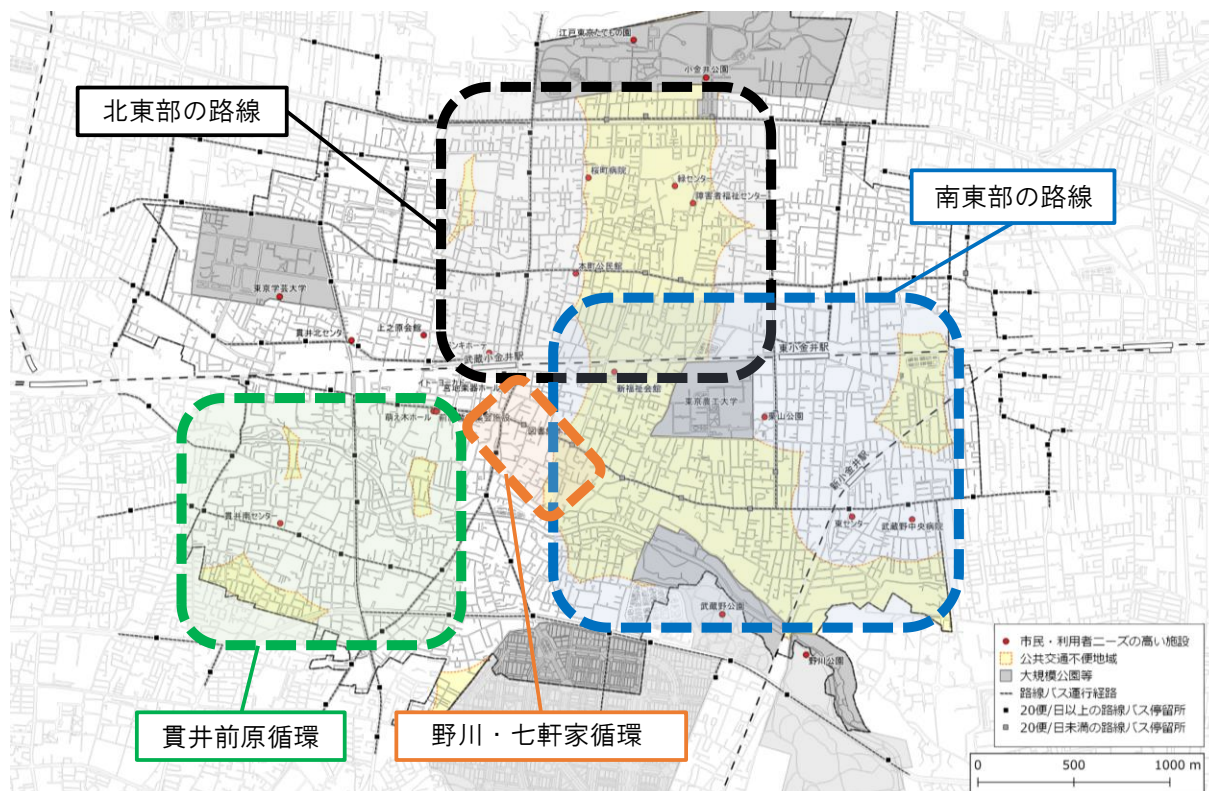


図 各路線の運行対象地域

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③「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)新福社会館
- 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)新福社会館への直接のアクセスは、CoCo バスとは別に新庁舎等シャトルバスを検討することとし、新庁舎・(仮称)新福社会館のほか、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 バス停の設置条件

バス停(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。

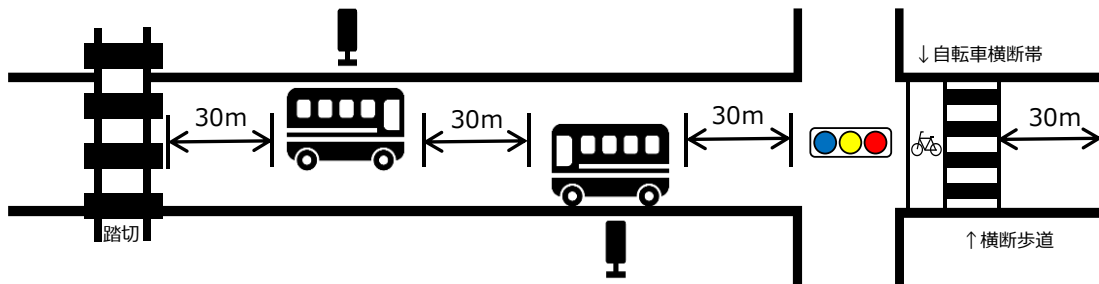


図 30m 以上離す要件

- 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。

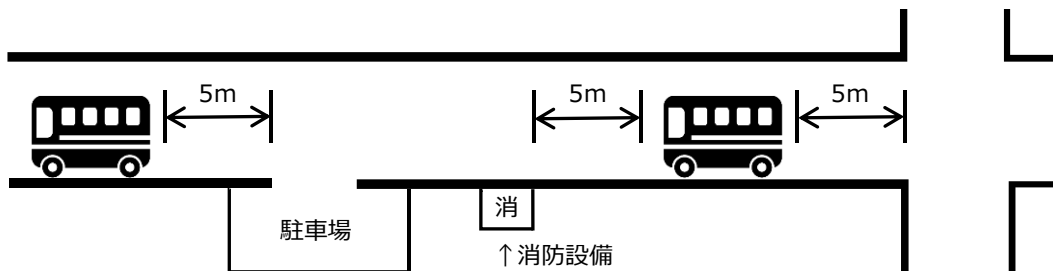


図 5m 以上離す要件

- バス停(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については、可能な限り標識を統合します。
- バス停は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。
- バスがバス停に停車した際、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。

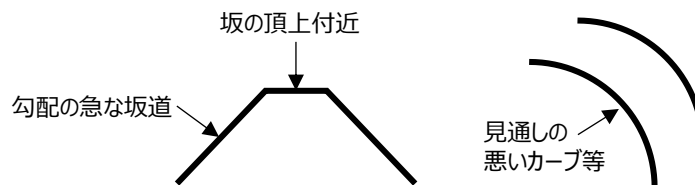


図 設置できない箇所の例

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の一方通行であり、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ています。
	『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・騒音等が課題であり他のルートを検討。	●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経由しないルートを検討しましたが、新庁舎シャトルバスの運行を検討する方針及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。	●再編運行基準は 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

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。

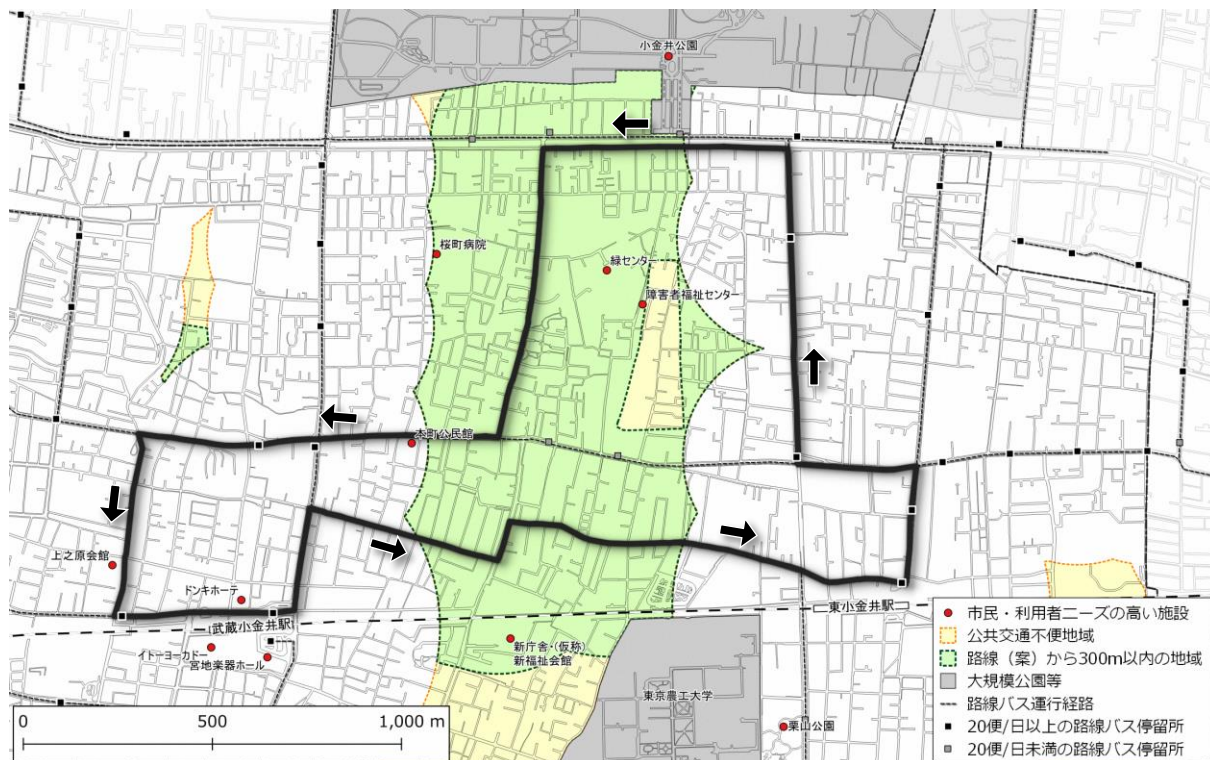


図 北東部循環ルート

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"> ●路線バスの武 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。
	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"> ●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。
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"> ●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、再編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。
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"> ●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。
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) 貴井前原循環ルート

現在の貴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。

本ルート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。

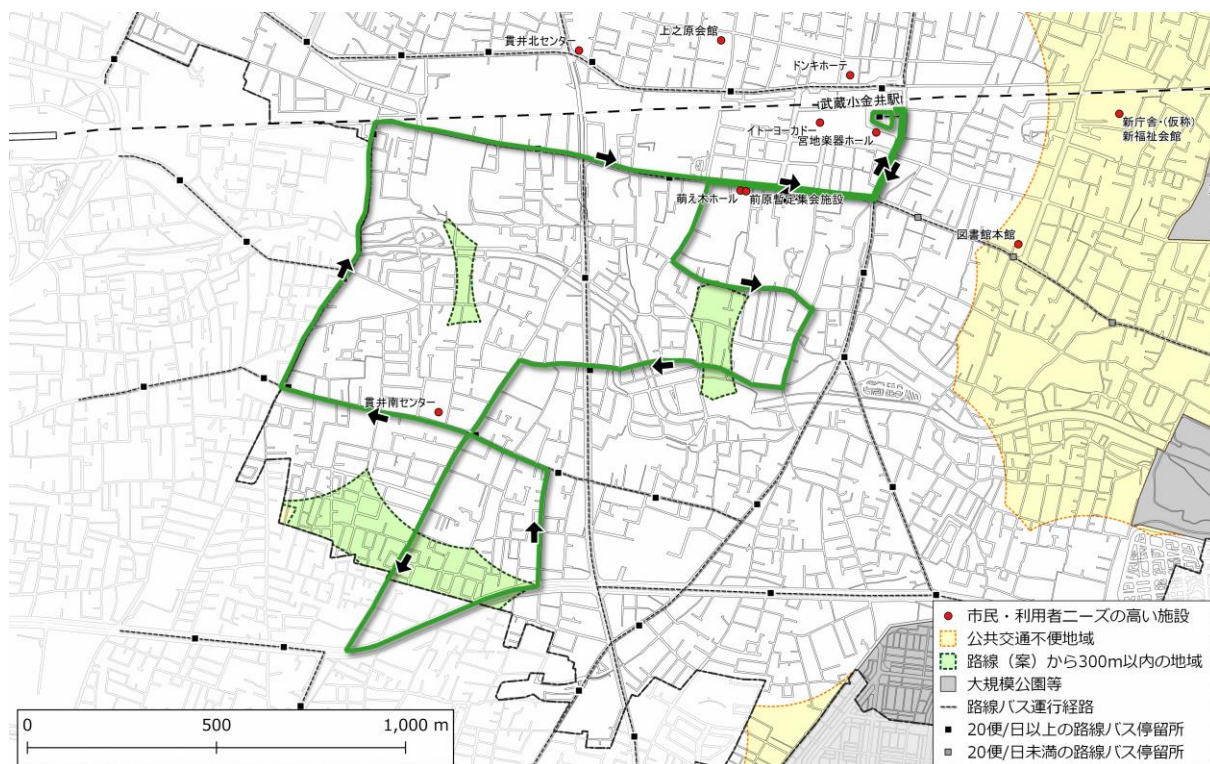

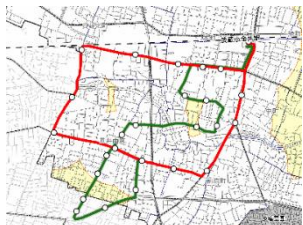






図 貴井前原循環ルート

【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	両方運行(※)	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、23 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。	●西武線踏切箇所の運行について、踏切西側にガードマンを配置し、CoCo バス通過時に対向車両を制止し、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いただいています。
	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。	●これにより、東町 1 丁目を運行するルートへ変更します。 ●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、いちご橋のできるだけ近い箇所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

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
- 運行頻度 : 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地域会議の結果、「1周の運行時間が再編運行基準である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。

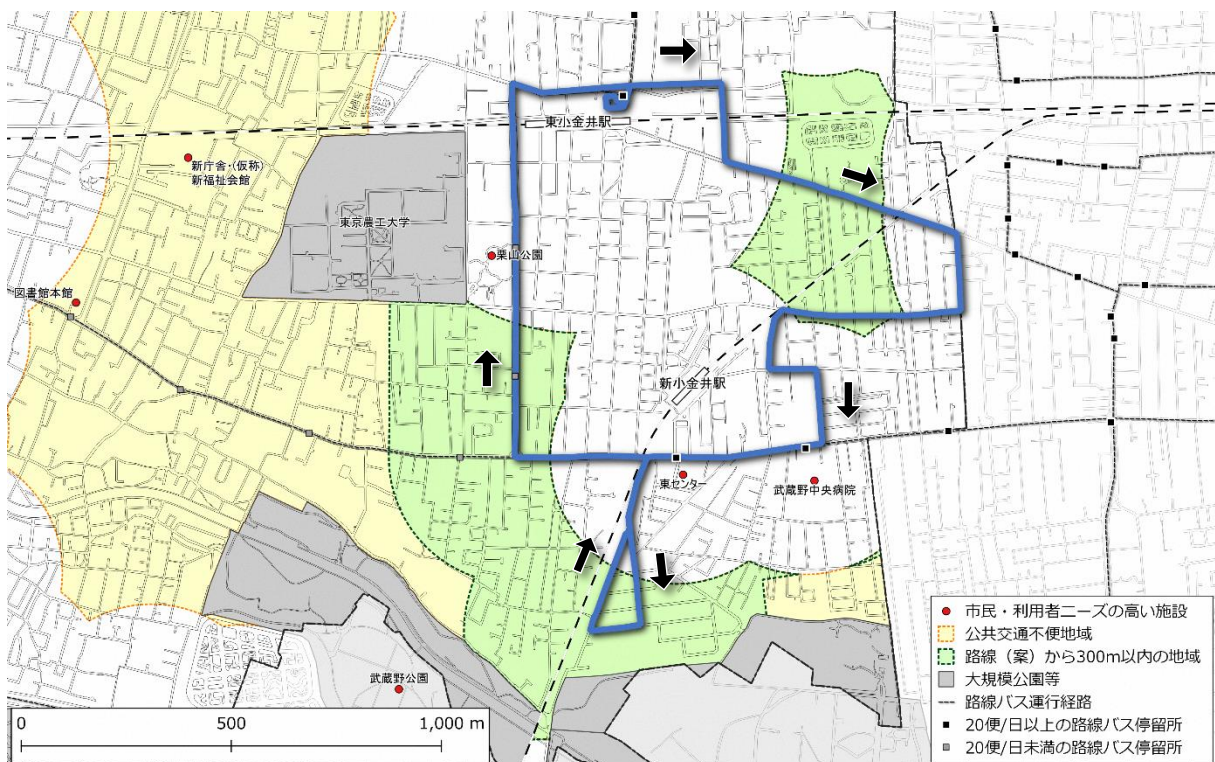


図 東町循環ルート

【参考】東町地域会議の開催

東町地域については、再編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。

- ① 意見交換を行う参加者の構成区分と定員は、以下のとおり設定しました。

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	

- ② 各会議の開催日時及び会議の内容は以下のとおりでした。

回数	日時	会議の内容
第1回	令和3年8月30日(月) 15:00~	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2回	令和3年9月22日(水) 16:00~	前回会議での意見について確認結果を回答したうえでルート案を検討
第3回	令和3年10月29日(金) 15:00~	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

③ 3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とおりでした。

【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】

- ポンチョヨ車両1台

【運行間隔】

- 1週の運行時間が再編運行基準である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。

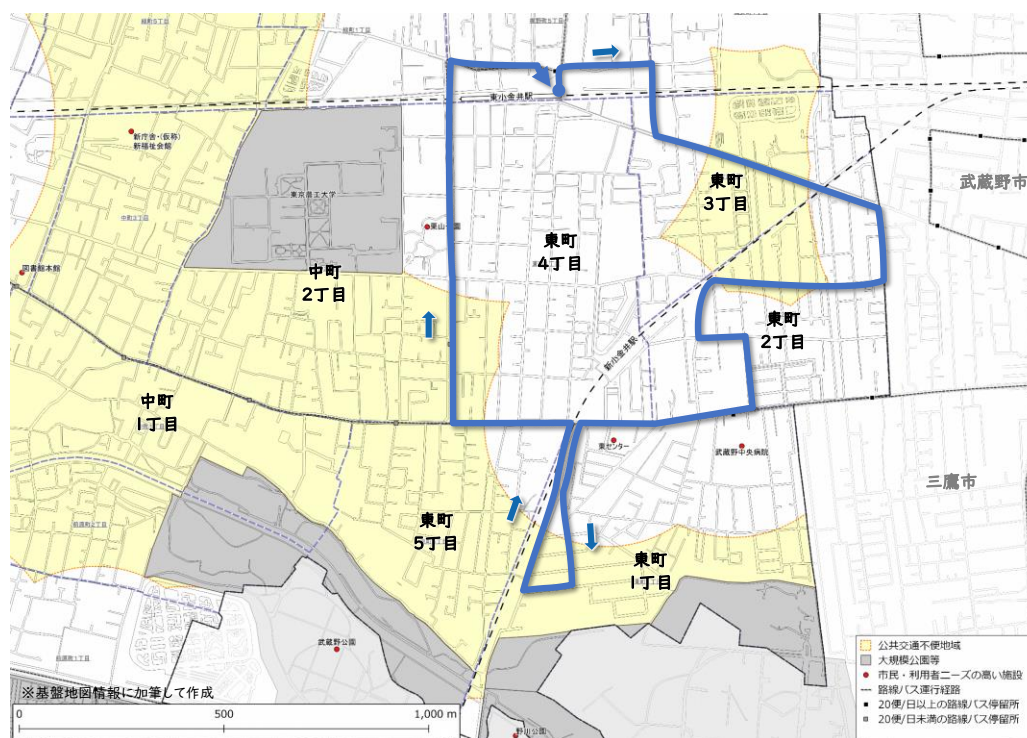


図 地域公共交通会議に提示したルート案

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。	●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。	●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。	●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。	●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

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。

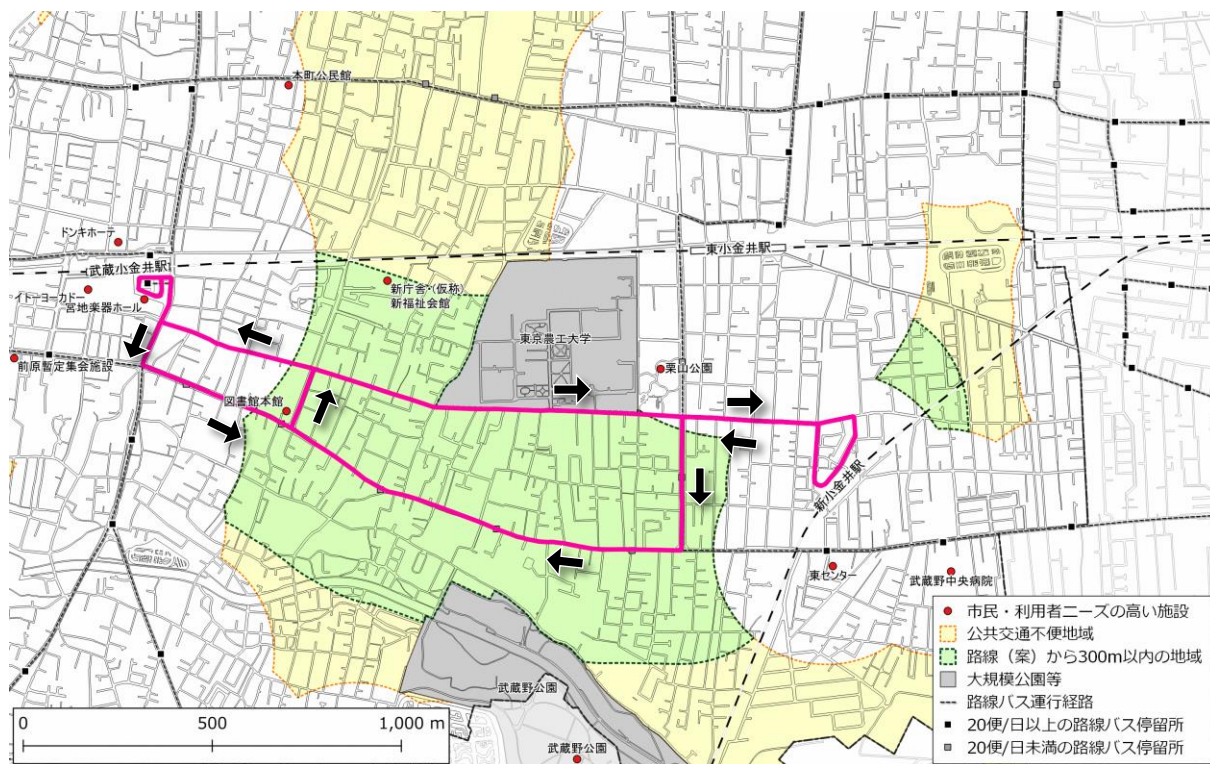


図 中町循環ルート

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運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

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。

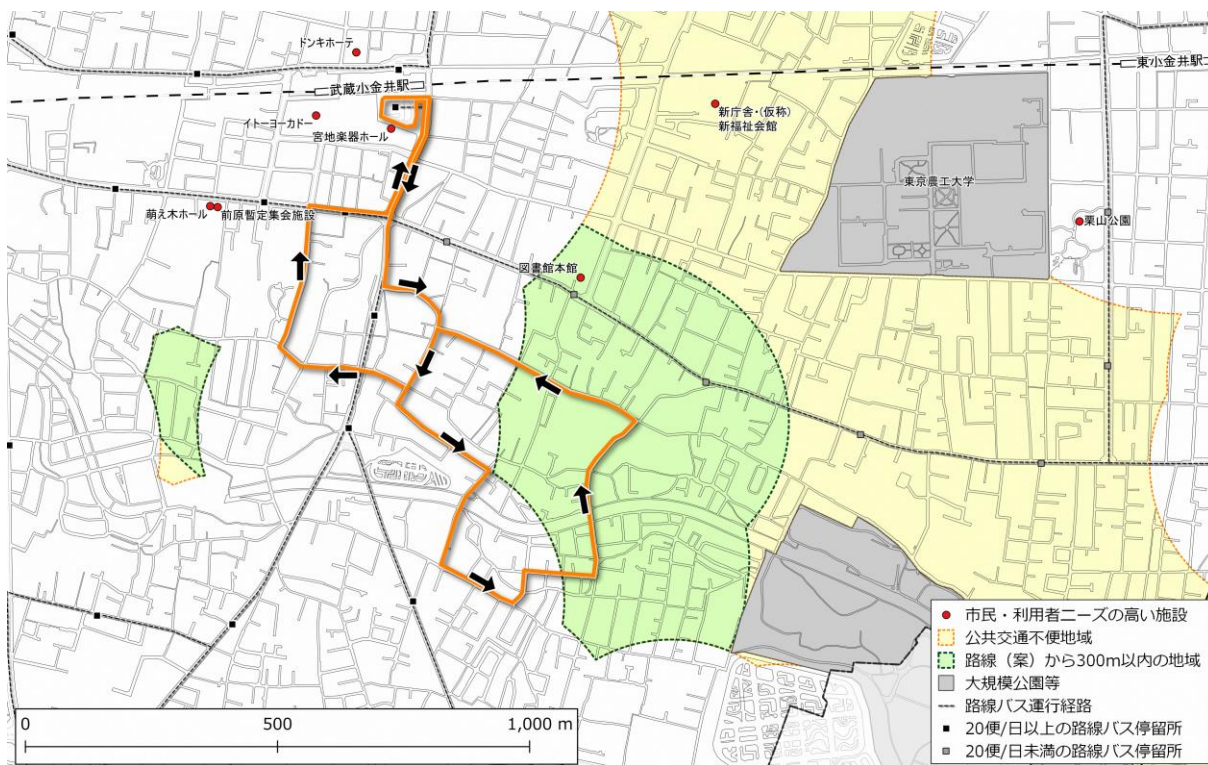
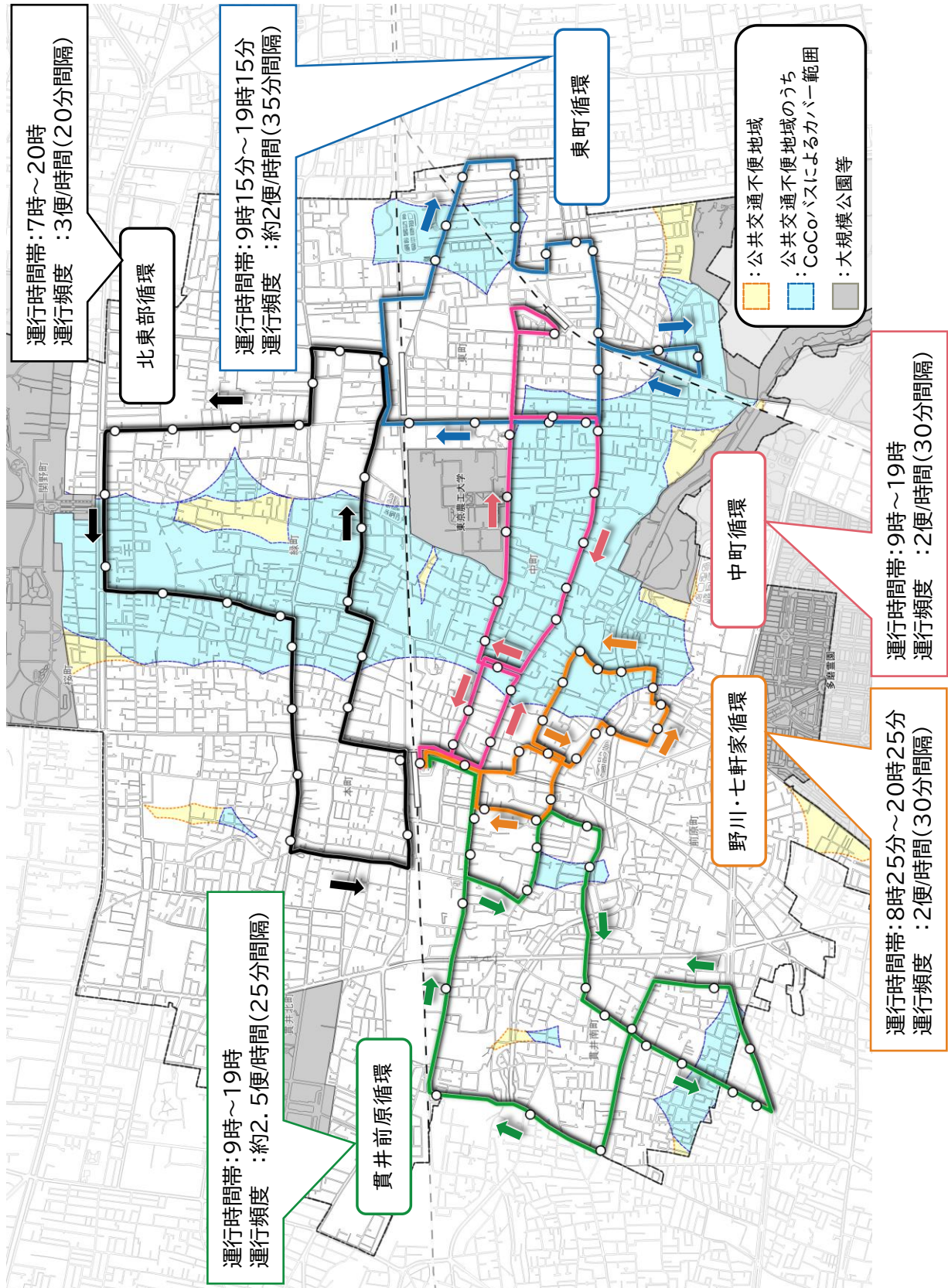


図 野川・七軒家循環ルート

2.4 再編後のルート

再編後の各路線のルートは以下のとおりです。



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④「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 運賃及び割引制度に関する検討内容

運賃及び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は以下のとおりです。

今回導入する運賃及び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	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの公平性から 180 円を支持すべきである ・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 	180 円(小児 90 円)
		課題	利用者負担の増加、小銭発生		理由
	IC 運賃	目的	利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・CoCo バス・ミニとのサービス格差を懸念 	IC 運賃を導入 178 円(小児 89 円)
		課題	CoCo バス・ミニでは非対応		理由
割引制度	回数券	目的	高頻度利用者への割引	<ul style="list-style-type: none"> ・現行と同等の販売金額(2,000 円)が望ましい ・現行回数券との移行時の対応方法の調整が必要 	171 円(小児 86 円)(割引率 4.7%)
		課題	回数券の管理・販売による負担増加		理由
	定期券	目的	高頻度利用者への割引	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・100 円、50 円単位での運用が望ましい ・路線バスと同等の扱いが望ましい 	90 円(小児 50 円)	
	課題	運転士による確認負担の増加		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CoCoバスに適用する場合は、減収分に対する東京都補助金が対象外のため、市が全て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	65歳以上100円 (介護保険被保険者証の提示者を対象)		
	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 運賃及び割引制度

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とします。

		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カード
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カード
	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 ※第2号被保険者を含む 【割引の受け方は二種類】 ①車内で介護保険被保険者証を提示し、現金またはICカードで支払い ②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カード、 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

シルバーパスを導入すると運賃は無料となります。その減収分に対して、一般的に、路線バスには都から事業者へ補助がありますが、コミュニティバスは補助対象外となっていることから、CoCoバスのように利用者の大半が高齢者である場合、市の財政負担が増大します。よって、持続可能な運行が難しくなるため、高齢者については代替制度として割引を導入することとし、現行運賃の100円に据え置きます。

▶ 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。

介護保険被保険者証		要介護状態区分等		給付制限	
被 保 険 者	番号	認定年月日 (事業対象者の場合は、基本チェックリスト実施日)	区分支給限度基準額		開始年月日 年 月 日
	住所	認定の有効期間	1月当たり		終了年月日 年 月 日
	フリガナ	居宅サービス等	サービスの種類	種類支給限度基準額	開始年月日 年 月 日
	氏名	1月当たり			終了年月日 年 月 日
	生年月日	性別			開始年月日 年 月 日
交付年月日	保険者番号並びに保険者の名称及び印	認定審査会の意見及びサービスの種類の指定			開始年月日 年 月 日
	1 3 2 1 0 小金井市 小金井市本町六丁目	公印			開始年月日 年 月 日

図 介護保険被保険者証見本(全体図)

介護保険被保険者証	
被 保 険 者	番号
	住所
	フリガナ
	氏名
	生年月日
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
	公印

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とその概要

4.1 ガイドラインの目的及び内容

1) 策定経緯

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、CoCo 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、地域のことを最も知っている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」を定めることとしました。

持続可能な運行のためには、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。

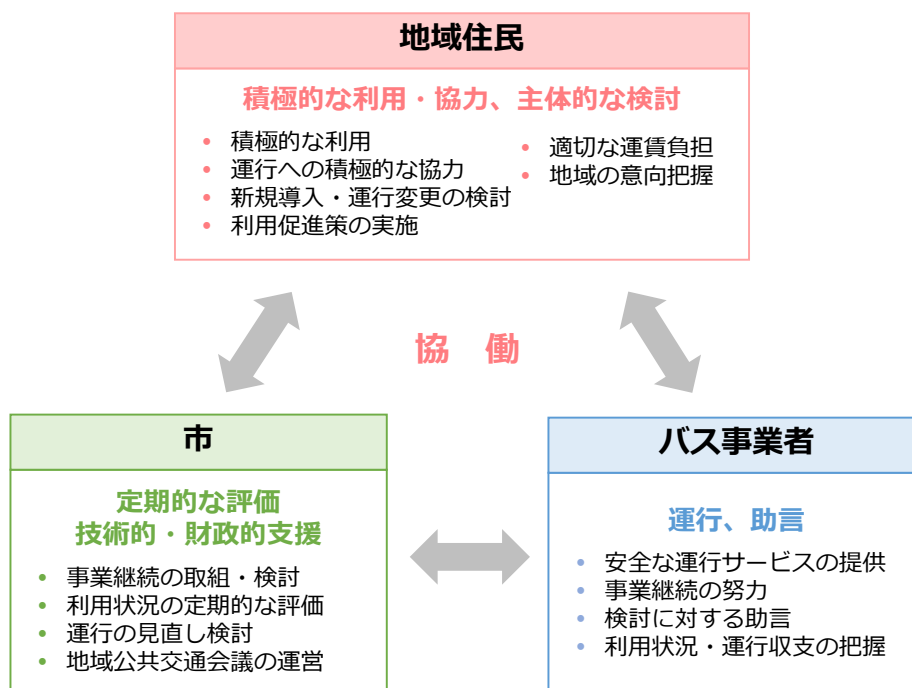
CoCo バスの運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書となるのがガイドラインです。

※ 冊子「CoCo バス運行ガイドライン」を策定しますが、ここではその概要を提示します。

2) 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。



3) 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。

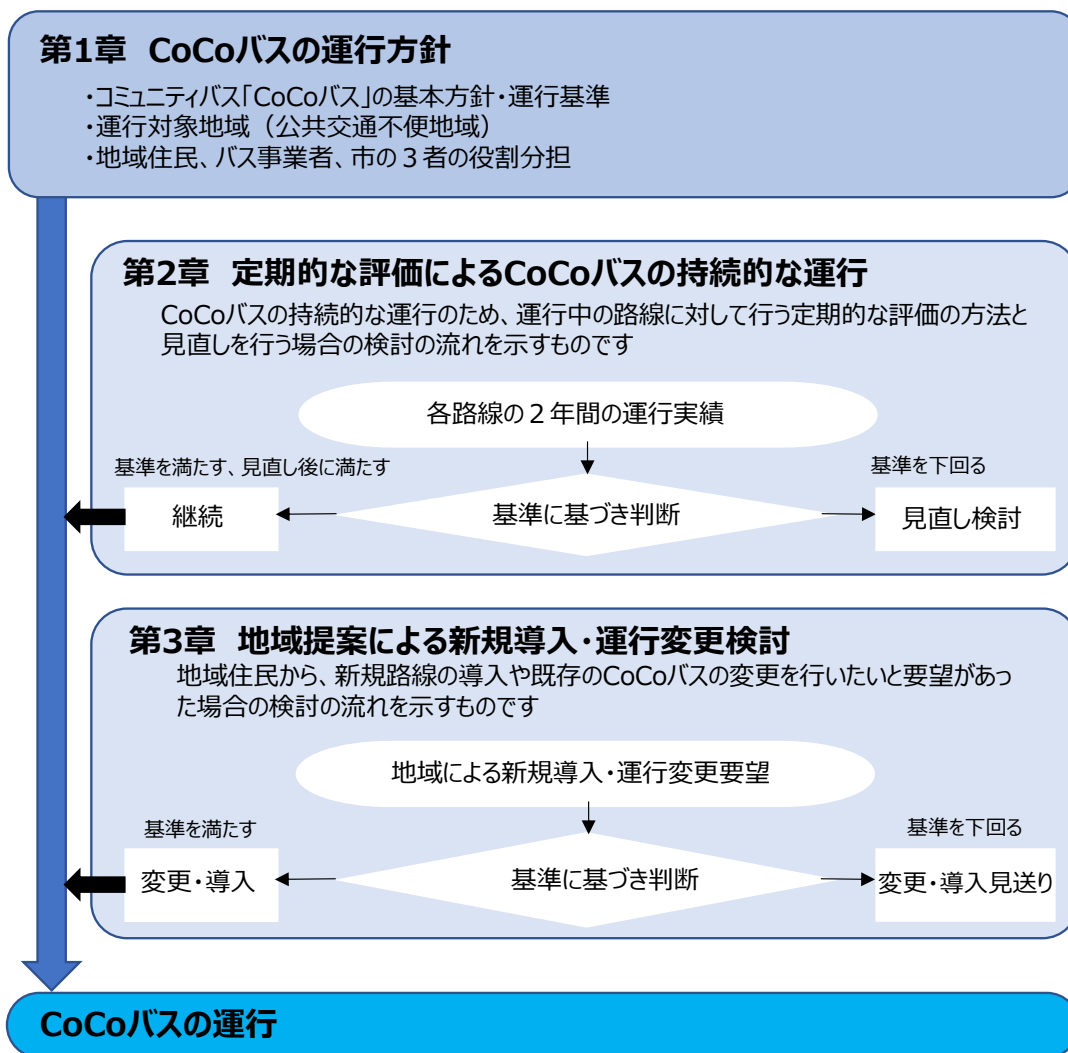


図 ガイドラインの構成

4.2 CoCo バスの運行方針

1) 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、市で運行している 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「CoCo 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。

- ① 路線バスを補完するサービスの提供
- ② 交通弱者に配慮したサービスの提供
- ③ 日常生活に即したサービスの提供
- ④ 持続可能な運行形態・サービスの提供

3) 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。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 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「CoCo 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 時間当たりの運行本数	1 時間 2 便(30 分に 1 本)を最低限確保
	運賃	1 回当たりの運賃	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 台当たりの乗車人数	乗車定員 11 人以上 (うち 1 人は運転士)
基準指標※	運行にかかる収支状況	運行経費に対する運賃等の収入の割合	(再編後の実績を踏まえて設定)
	利用者数	1 便当たりの利用者数	

※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

1) 定期的な評価

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、市の負担が大き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 P41 の基準指標にて説明。

		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。

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。

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。

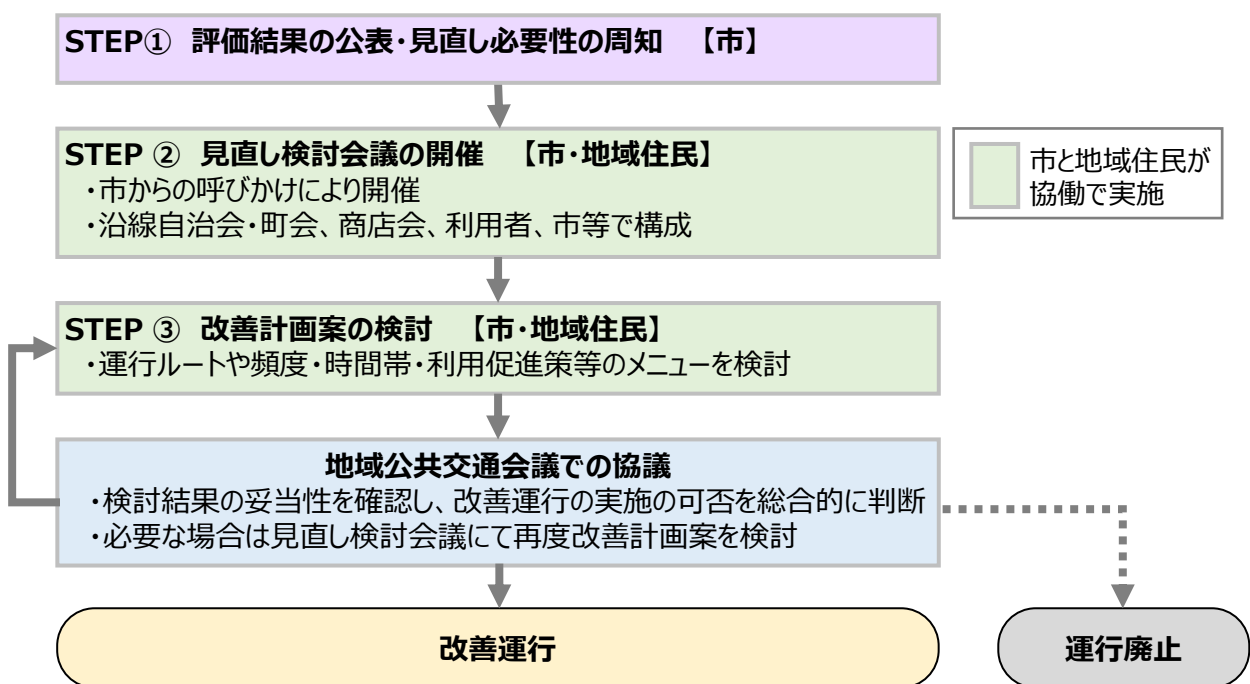


図 見直しの基本的な検討の流れ

4.4 地域提案による新規導入・運行変更検討

1) 地域提案の手順及び内容

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、これらの他でも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、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

2) 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 P41 の基準指標にて説明。

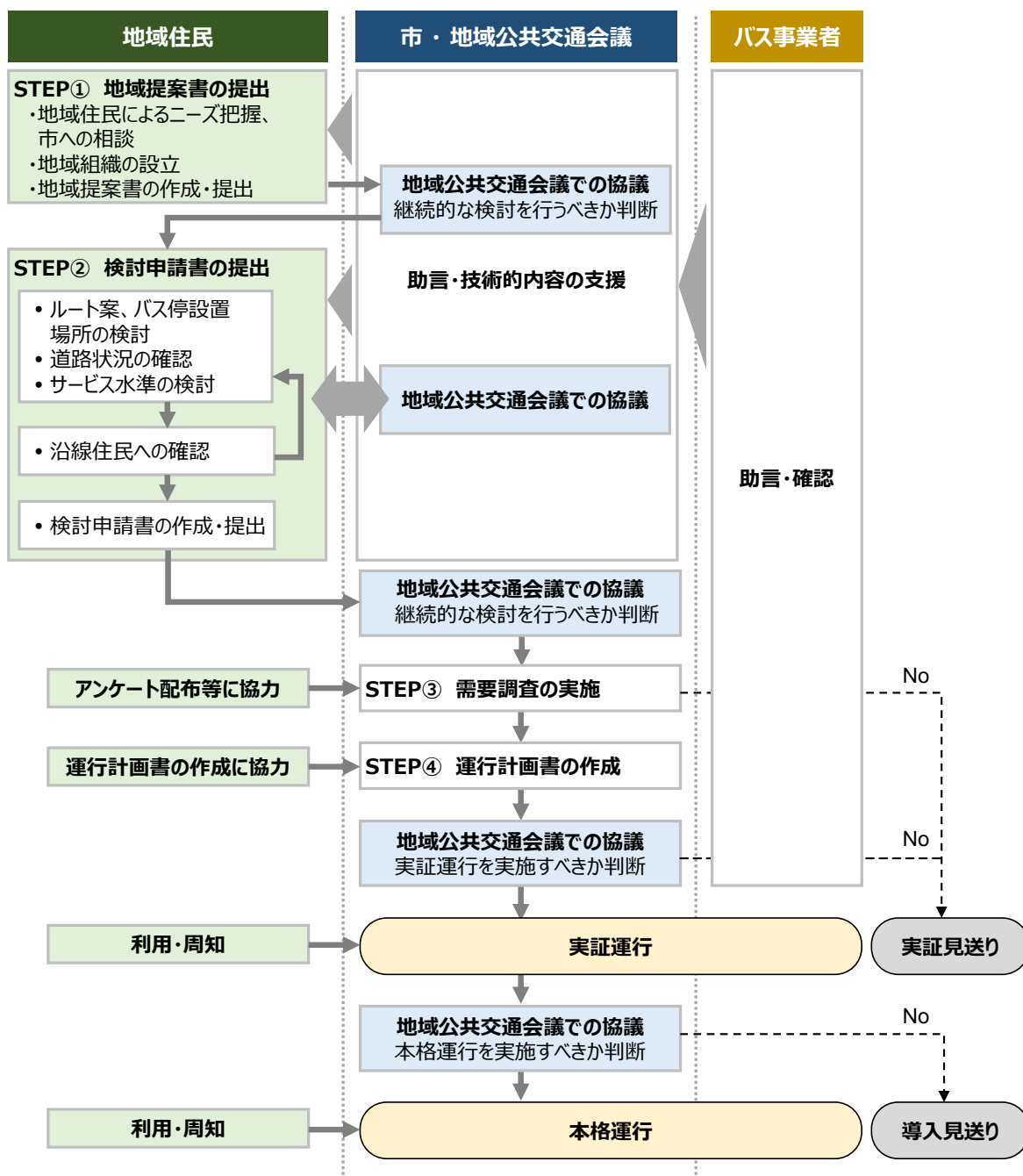


図 新規導入・運行変更検討の流れ

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」については以下のとおりです。

市には地域住民も協働して CoCo 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 CoCo 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、新型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、新型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、ガイドラインの第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。

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"> •運行にかかる収支状況 •利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> •運行経費※に対する運賃等の収入の割合 •1便当たりの利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ●% ●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			

※基準指標で用いる運行経費とは、運転士等の人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費等の日々の運行に必要な維持費とし、車両償却費などの初期導入費やガードマンの人件費は含めない。



図 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(令和〇年〇月時点)

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取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、会長が交通会議に諮り定める。

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	市内に在住、在勤又は在学している 18 歳以上の者
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	市内に在住、在勤又は在学している 18 歳以上の者
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（令和〇年〇月〇日時点の委員を記載）

氏名	所属など	選出区分
青木 亮	市民	市内に在住、在勤又は在学している18歳以上の者
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	
古谷 弘文	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
清家 裕之	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	
田中 将太	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 CoCo 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"> CoCo 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 CoCo 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 CoCo バス運行実績について ・ CoCo 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

5) 令和4年度

	日時	内容
第1回	令和4年7月6日(水) 10:00~	<ul style="list-style-type: none">・ 地域説明会の実施結果について・ パブリックコメント及び検討結果について・ CoCoバス再編に伴うバス停の変更について・ 再編計画書・運行ガイドラインについて
第2回	令和4年〇月〇日(〇) 00:00~	<ul style="list-style-type: none">・

5.4 CoCo バス運行状況

1) 利用者数推移(平成 30 年度～令和 3 年度)

年度	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	合計
平成 30 年度	516,571 人	220,400 人	104,495 人	153,183 人	92,215 人	1,086,864 人
令和元年度	477,777 人	209,010 人	95,686 人	151,073 人	90,546 人	1,024,092 人
令和 2 年度	310,331 人	150,644 人	61,804 人	105,854 人	59,835 人	688,468 人
令和 3 年度	448,007 人	193,229 人	85,747 人	140,936 人	64,381 人	932,300 人

2) 収支状況推移(平成 30 年度～令和 3 年度)

年度	項目	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	合計
平成 30 年度	運行収入	4,897 万円	2,049 万円	979 万円	1,466 万円	854 万円	10,245 万円
	運行経費	4,674 万円	3,553 万円	2,074 万円	2,011 万円	1,849 万円	14,161 万円
	収支率	105%	58%	47%	73%	46%	72%
	補助金額	▲223 万円	1,504 万円	1,095 万円	545 万円	995 万円	3,916 万円
令和元年度	運行収入	4,480 万円	1,920 万円	898 万円	1,408 万円	850 万円	9,556 万円
	運行経費	4,637 万円	3,487 万円	2,050 万円	1,996 万円	1,826 万円	13,995 万円
	収支率	97%	55%	44%	71%	47%	68%
	補助金額	157 万円	1,567 万円	1,151 万円	588 万円	976 万円	4,439 万円
令和 2 年度	運行収入	2,981 万円	1,369 万円	560 万円	949 万円	546 万円	6,405 万円
	運行経費	4,789 万円	3,615 万円	2,104 万円	2,046 万円	1,777 万円	14,330 万円
	収支率	62%	38%	27%	46%	31%	45%
	補助金額	1,808 万円	2,245 万円	1,544 万円	1,097 万円	1,231 万円	7,926 万円
令和 3 年度	運行収入	3,541 万円	1,564 万円	684 万円	1,130 万円	581 万円	7,500 万円
	運行経費	4,632 万円	3,837 万円	2,325 万円	2,269 万円	2,177 万円	15,240 万円
	収支率	76%	41%	29%	50%	27%	49%
	補助金額	1,091 万円	2,273 万円	1,641 万円	1,139 万円	1,596 万円	7,740 万円

※端数を四捨五入しているため、必ずしも合計は一致しない

※運行収入には広告収入を含む

※この表の「運行経費」には車両の減価償却費等を含むため、基準指標に用いる「運行経費(日々の運行に必要な維持費としてのもの)」とは異なる値となる

(奥付・裏表紙)

CoCo バス 運行ガイドライン(案)



令和●年●月

小金井市

はじめに ～策定にあたって～

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」(以下「CoCo バス」という。)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、CoCo 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、地域発案の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、市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、現時点で本市にはそのような組織が地域発案で設置されたことがなく、地域住民にも協働して CoCo 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 CoCo 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、新型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、新型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

本市の 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を中心となって、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、地域の方々から 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。

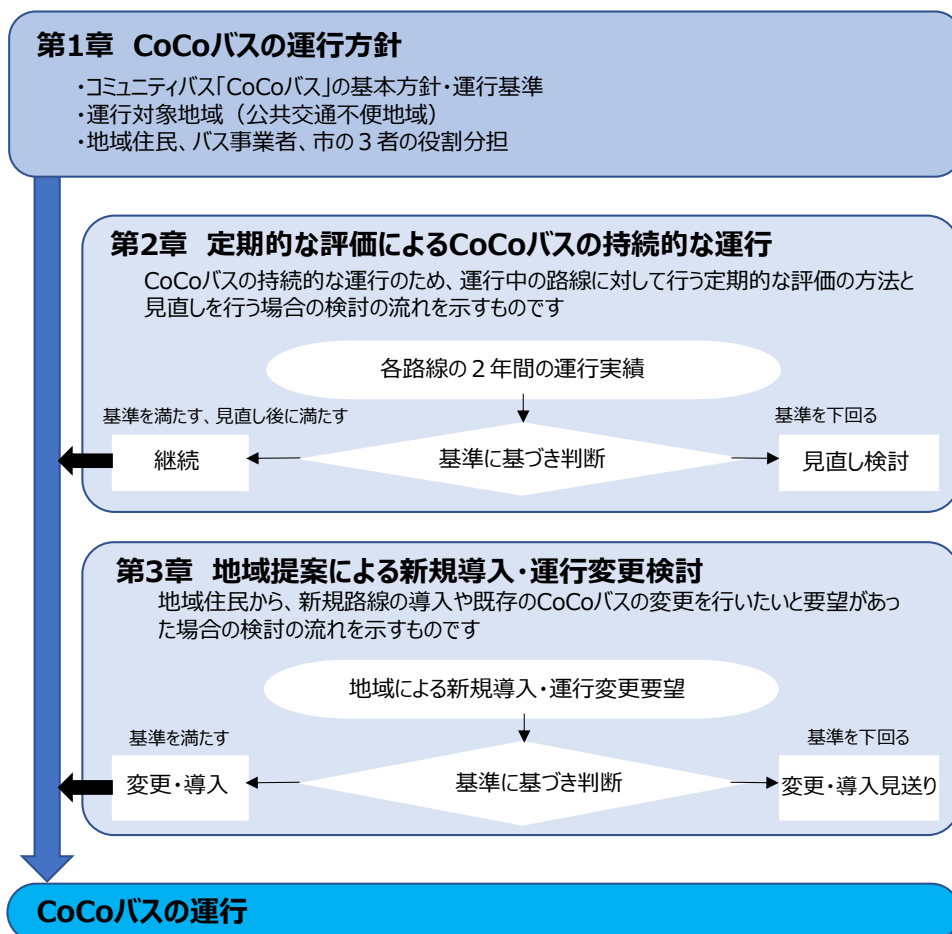


図 ガイドラインの構成

目次

第1章 CoCo バスの運行方針.....	1
1. 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. 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、本市で運行している 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、本市では 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(運行ルートを定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

本市では、平成 30 年度から令和 4 年度の「CoCo 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。

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。

本市での、「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】令和 5 年 4 月時点での公共交通不便地域

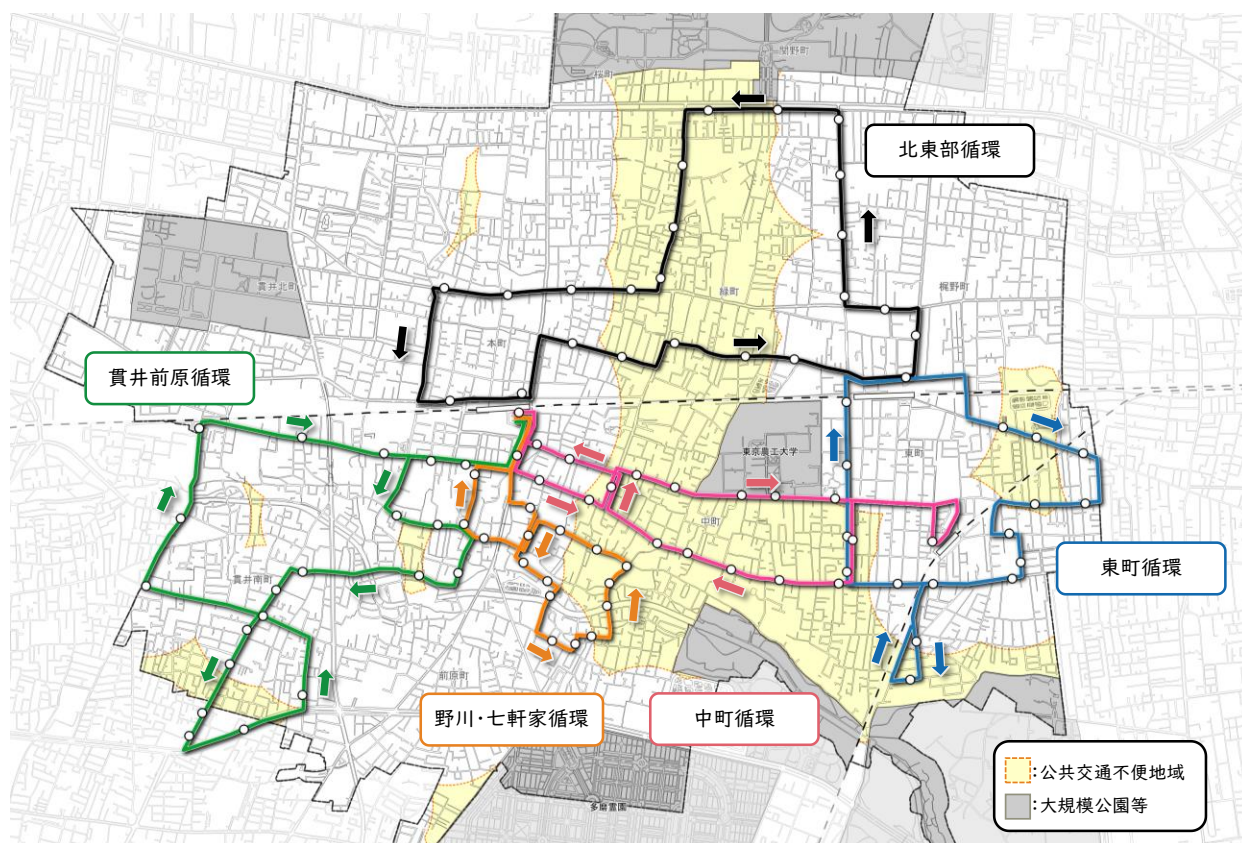


図 1.2 公共交通不便地域

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「CoCo 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 時間当たりの運行本数	1 時間 2 便 (30 分に 1 本)を 最低限確保
	運賃	1 回乗車当たりの運賃	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 台当たりの乗車人数	乗車定員 11 人以上 (うち 1 人は運転士)
基準指標※	運行にかかる 収支状況	運行経費に対する運賃等の 収入の割合	(再編後の実績を踏まえて 設定)
	利用者数	1 便当たりの利用者数	

※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」として定める運行にかかる収支状況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	<ul style="list-style-type: none"> •運行にかかる収支状況 •利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> •運行経費に対する運賃等※の収入の割合 •1 便当たりの利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ●% ●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			

※基準指標で用いる運行経費とは、運転士等の人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費等の日々の運行に必要な維持費とし、車両償却費などの初期導入費やガードマンの人件費は含めない



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。

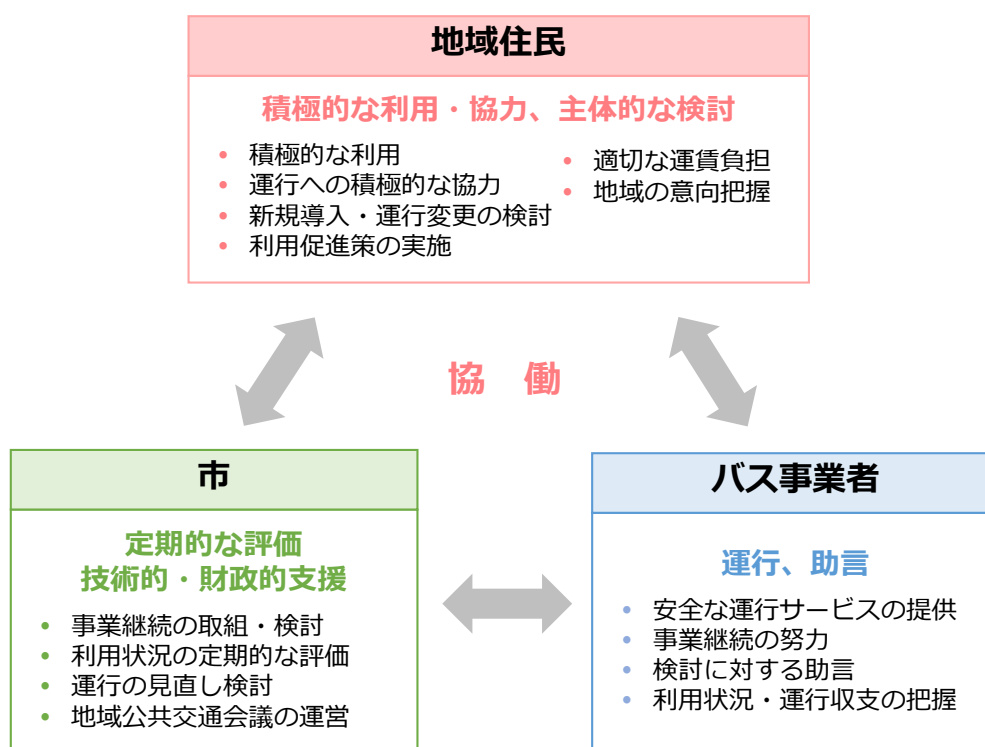


図 1.4 役割分担

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、市の負担が大き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(構成員:市区町村・学識経験者・運送事業者・住民等・運輸局・事業者の運転者組織・道路管理者・警察・その他)

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。

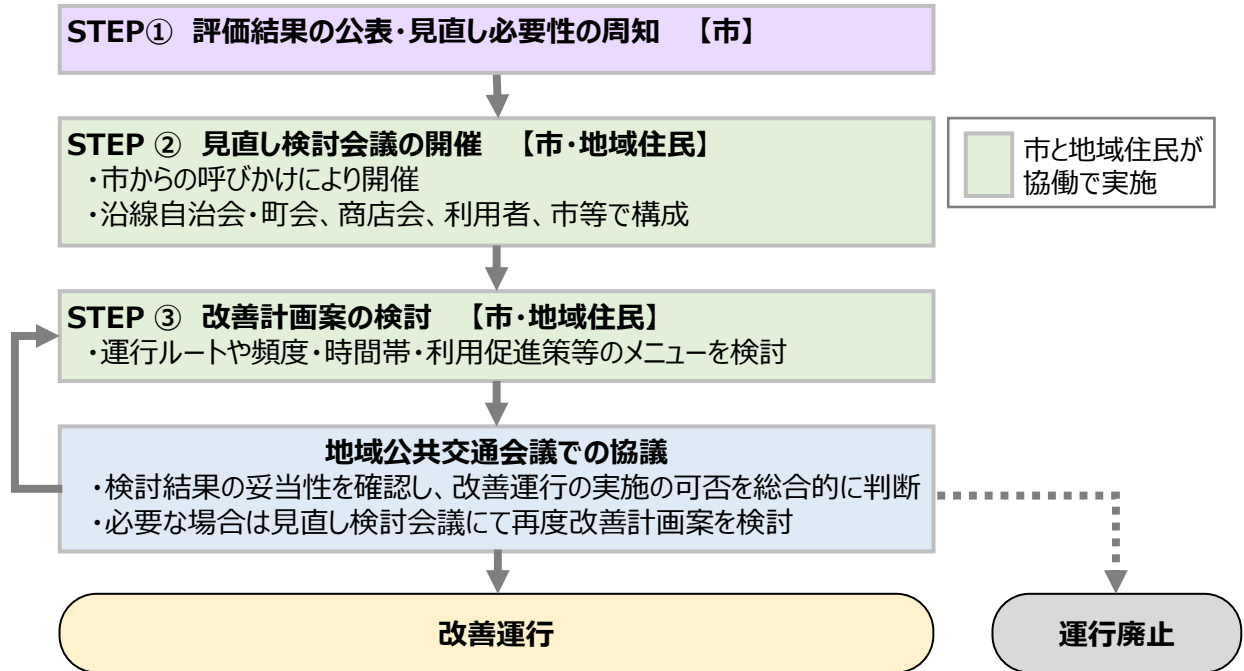


図 2.1 見直しの基本的な検討の流れ

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・町会や商店会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、P2 に示す“CoCo バスの基本方針”を前提として、P4 に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。
- ・P8 に示す“地域公共交通会議での協議”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、P7 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・町会や商店会の代表者、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、P2 に示す“CoCo バスの基本方針”を前提として、P4 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、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。

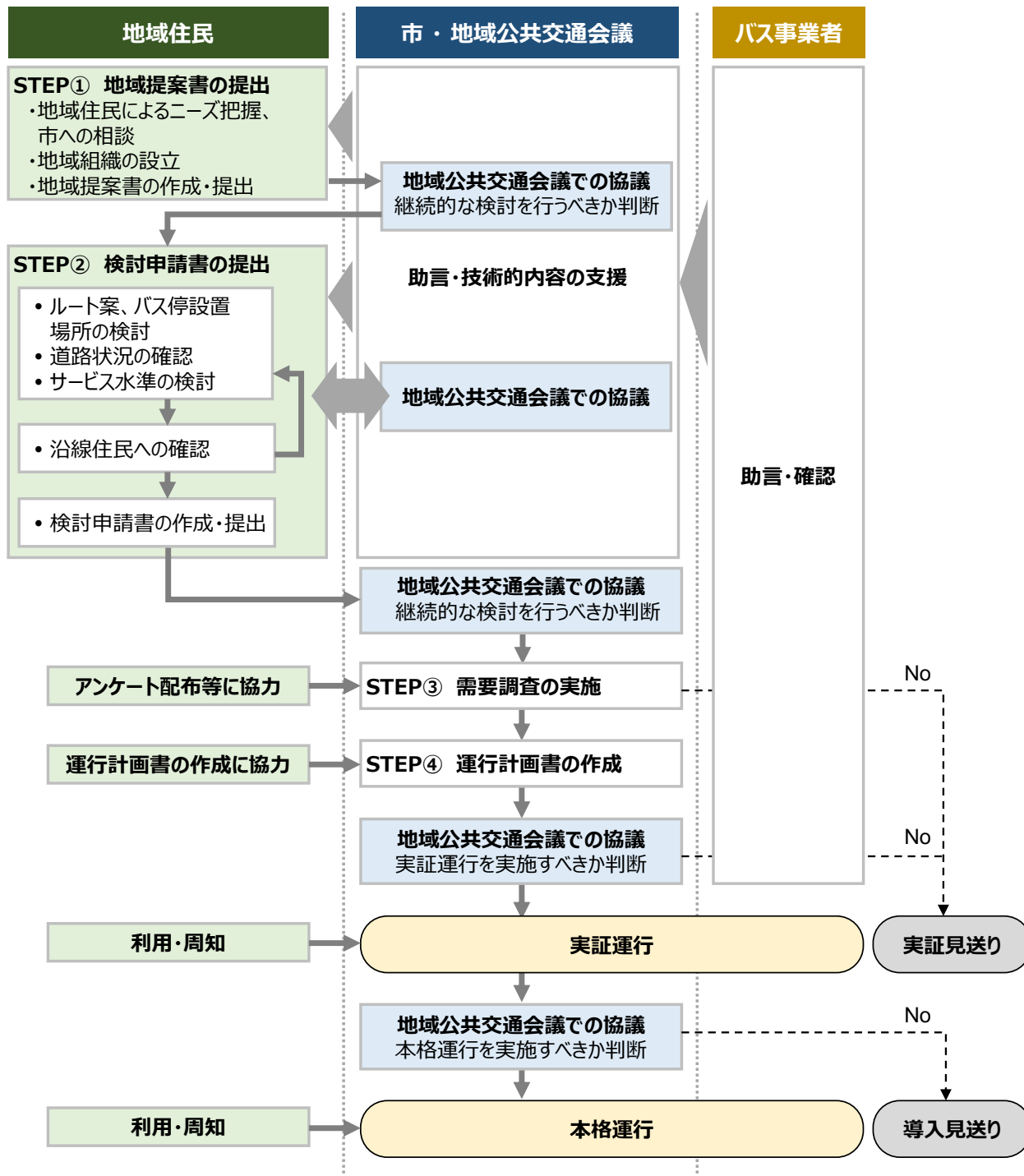


図 3.1 新規導入・運行変更検討の流れ

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)地域住民によるニーズ把握、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、周辺の 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 P3 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
- 沿線自治会・町会等と連携が取れる
- 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
- 市・バス事業者と協働して検討を進めていく意思がある
- 構成員間の連絡体制を構築できる

(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、CoCoバス地域提案書(様式1)(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(大きく並行・重複しない)
- P2に示す“CoCoバスの基本方針”を考慮している
- P4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。

チェックポイント<検討申請書の提出>

- CoCoバス地域提案書(様式1)を提出している

(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周知します。

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
- 路線バスや既存のCoCoバスの路線と競合しない(大きく並行・重複しない)
- 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> ※P25 添付資料(2)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。

【市】 ・バス停の設置場所について、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<道路交通法等の要件> ※P25 添付資料(2)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、P4 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>

- P4 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、CoCo バス検討申請書(様式2)(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>

- CoCo バス検討申請書(様式 2)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検討申請書の内容をもとに、運行にかかる収支状況・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、運行にかかる収支状況・1便当たりの利用者数を確認します。

(3) 実証運行の実施要件の確認

【市】 ・運行にかかる収支状況・1便当たりの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
- 試算した運行にかかる収支状況が●%以上を満たしている
- 試算した利用者数が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。運行計画書は地域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、CoCo バス運行計画書(様式 3)(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、地域組織・バス事業者・市が連携して交通安全対策を実施します。
 - ・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。
- 【地域組織】 ・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に協力をします。

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。
 - ・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2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
- 国土交通省による事業許可を取得している

(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、収支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、運行にかかる収支状況・1便当たりの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
- 実証運行2年目の運行にかかる収支状況が●%以上を満たしている
- 実証運行2年目の利用者数が1便当たり●人以上を満たしている

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
- 国土交通省による事業許可を取得している

(2) 本格運行

- ・本格運行の実施後は、P7 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、育ててくださいますようお願いいたします。

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

◆ 公共交通不便地域(令和5年4月時点)

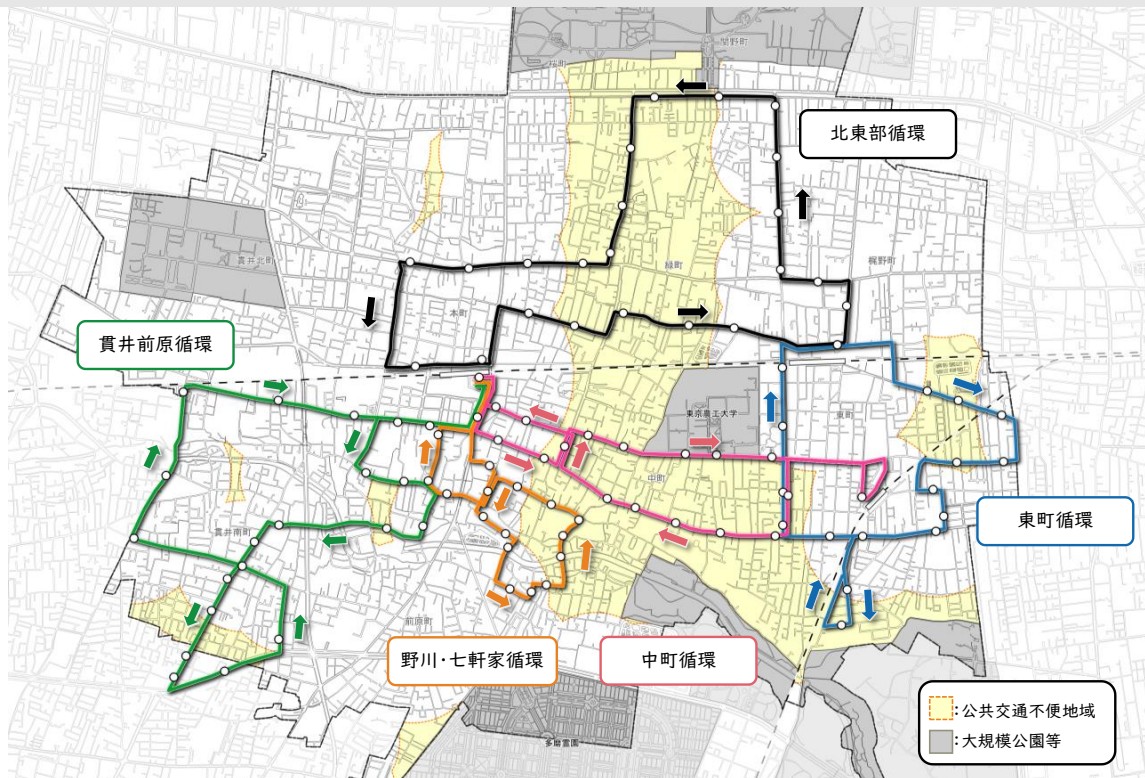


図 4.1 公共交通不便地域

◆ CoCo バス導入後の公共交通不便地域(令和5年4月時点)

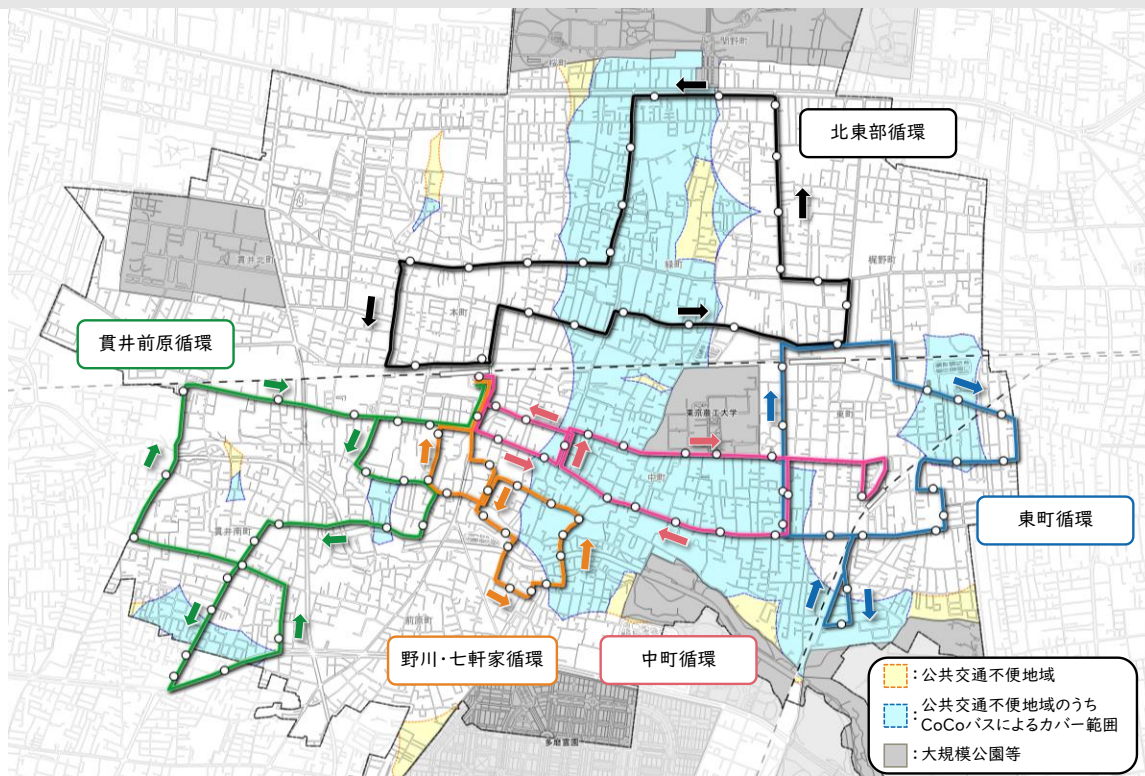


図 4.2 CoCo バス導入後の公共交通不便地域

(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)

表 4.1 CoCo バスの運行に必要な幅員(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

表 4.2 CoCoバス・ミニの運行に必要な幅員

	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



図 4.3 道路の幅員構成

◆ 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。

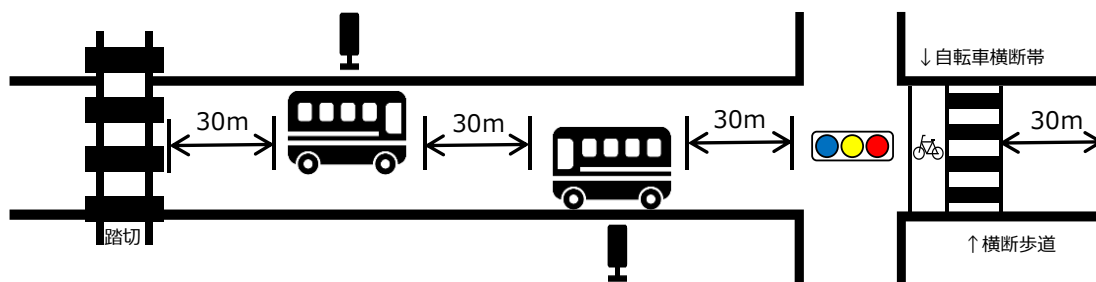


図 4.4 30m以上離す要件

- 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。

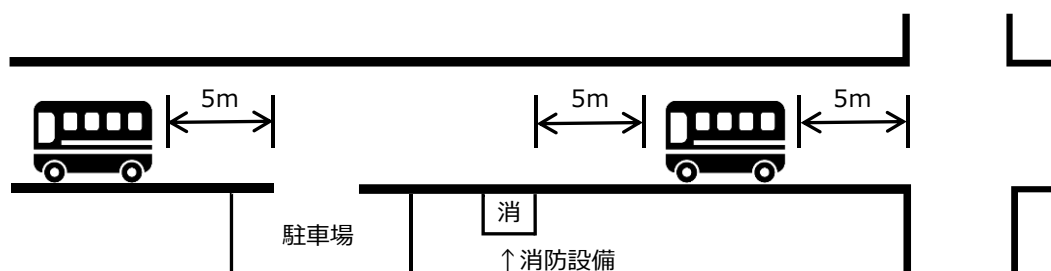


図 4.5 5m以上離す要件

- 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。
- 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。

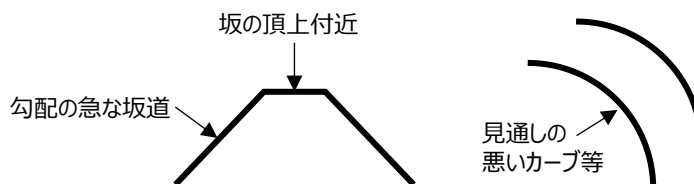


図 4.6 設置できない箇所の例

(3)チェックポイント一覧

表 4.3 チェックポイント(1/2)

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 <input type="checkbox"/> 沿線自治会・町会等と連携が取れる <input type="checkbox"/> 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 <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 <input type="checkbox"/> 構成員間の連絡体制を構築できる
	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(大きく並行・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
	地域提案書の提出	<input type="checkbox"/> CoCo バス地域提案書(様式 1)を提出している
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"/> 路線バスや既存の CoCo バスの路線と競合しない(大きく並行・重複しない) <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"/> CoCo バス検討申請書(様式 2)を提出している

表 4.4 チェックポイント(2/2)

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"/> 試算した運行にかかる収支状況が●%以上を満たしている <input type="checkbox"/> 試算した利用者数が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行われている <input type="checkbox"/> 国土交通省による事業認可を取得している
	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、適切に実施されている <input type="checkbox"/> 実証運行2年目の運行にかかる収支状況が●%以上を満たしている <input type="checkbox"/> 実証運行2年目の利用者数が1便当たり●人以上を満たしている
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 <input type="checkbox"/> 国土交通省による事業認可を取得している

(4)申請書類(様式1~3)

(様式1)

年 月 日

(宛先)小金井市長

CoCo 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	分/便
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCo バス <input type="checkbox"/> CoCo バス・ミニ		

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

(宛先)小金井市長

CoCo 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

CoCo 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	%
	運行にかかる収支状況	%	1便当たり利用者数	人/便
運行ルート案 ・ バス停の位置	別添も可能			

(5) 需要調査アンケート票 (イメージ)

問1 あなた自身についてお伺いします。

- (1) 性別 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない
- (2) 年齢 1. 19歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代
 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
- (3) 住所 小金井市(_____)町(_____)丁目
- (4) 自動車運転免許の保有 1. 現在保有している
 2. 以前持っていたが、現在は保有していない
 3. 一度も保有したことはない

問2 CoCoバスの利用意向についてお伺いします。

- (5) 現在、どのくらいの頻度で CoCo バスを利用していますか。
 1. 週に _____ 日、または、月に _____ 日程度利用している
 2. ほとんど利用していない

別紙の「CoCoバスに関する検討(案)」をご覧になりながらお答えください。

- (6) 別紙の内容の運行に賛成ですか、反対ですか。
 1. 賛成 2. 反対 3. わからない
- (7) 別紙の内容で運行された場合、あなたの CoCo バスの利用頻度は変わるとお考えですか。
 1. 利用が増えると思う }
 →週に _____ 日、または、月に _____ 日程度利用すると思う } (8)へ
 2. 現在と変わらず利用すると思う }
 3. 現在より利用が減ると思う } (9)へ
 4. 現在と変わらず利用しないと思う }
 5. わからない →問3へ
- (8) (7)で1または2と回答した方は、どのような目的で利用すると思いますか。
 あてはまるものすべてに○をつけてください。
 1. 通勤 2. 業務(商談、納品) 3. 通学(塾を含む) 4. 買い物
 5. 通院 6. レジャー・娯楽 7. その他()
- (9) (7)で3または4と回答した方は、その理由をお答えください。
 あてはまるものすべてに○をつけてください。
 1. 運行ルートが合わない 2. 運行間隔(頻度)が合わない
 3. 運行日が合わない 4. 運行車両が合わない
 5. その他()

問3 その他ご意見がございましたらご記入ください。

