

# 平成30年度第4回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日 時 平成31年3月25日（月）午前10時から  
場 所 小金井市役所第二庁舎8階801会議室

- 1 開会
- 2 平成30年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認
- 3 議題
  - (1) 報告事項
    - ①小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について …資料1
    - ②武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について …資料2
  - (2) 協議事項
    - ①小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール確認 …資料3
    - ②小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案)  
…資料4-1, 資料4-2, 資料4-3
    - ③小金井市コミュニティバス再編運行基準について …資料5
    - ④小金井市コミュニティバス再編事業主要施設利用者アンケート調査について …資料6
  - (3) その他
- 4 閉会

## 〔配布資料〕

- 資料1 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について ※当日配布
- 資料2 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について ※当日配布
- 資料3 小金井市コミュニティバス再編事業のスケジュール ※当日配布
- 資料4-1 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案)に関する前回会議での指摘事項と対応について
- 資料4-2 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案) A3版
- 資料4-3 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案) A4版
- 資料5 小金井市コミュニティバス再編運行基準の検討について
- 資料6 主要施設利用者アンケート調査について
- 参考資料 小金井市地域公共交通会議委員名簿 ※当日配布
- 参考資料 C o C o バスパンフレット(2019年4月版) ※当日配布

## 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について

### 1 広告収入実績

C o C oバス車内における有料広告については、平成29年度より取扱いを開始し、各年度の掲出状況は下図のとおりとなっている。

年度	広告の種類	掲出件数	掲出日数	稼働率	収入額
平成29年度	運転席背面	0件	-	0%	0円
	側吊り	2件	75日	4.1%	42,000円
	アナウンス放送	0件	-	0%	0円
平成30年度	運転席背面	1件	30日	8.2%	12,600円
	側吊り	1件	14日	0.8%	8,400円
	アナウンス放送	0件	-	0%	0円

※平成30年度については、平成31年2月末時点における実績

### 2 利用促進策の検討に至る経過

これまでの広告掲出状況から、平成30年9月に市商工会連合会役員会にてC o C oバスの車内有料広告について周知及び意見交換を行った。その際に役員の皆様よりいただいたご意見・ご提案を踏まえ、利用促進策について検討し、広告代理店と協議した結果、まずはC o C oバス車内広告が広く周知され、また、広く活用されるためには、広告販売価格の軽減策が一定有益であるとの結論に至ったところである。

### 3 利用促進策の実施

#### (1) 概要

C o C oバス車内ポスター初出稿の広告主限定で、定価50%の特別料金にて提供する。なお、特別料金の適用期間は最大1か月とし、1か月を超える分及び2回目以降の掲出については定価での提供とする。

#### (2) 実施理由

低価格で提供することにより新規顧客を獲得するとともに、C o C oバスの車内広告事業をより広く周知するため。

#### (3) 実施期間

平成31年（2019年）4月1日から2020年3月31日まで

(4) 対象広告

①運転席背面広告

②側吊り広告

※車内アナウンス放送は対象外とする。

(5) 販売価格

広告名	掲出期間	定価（税別）	特別料金（税別）
運転席背面広告	1 か月間	21,000 円	10,500 円
側吊り広告	7 日間	7,000 円	3,500 円
	1 か月間	28,000 円	14,000 円

4 周知について

3月1日より市報、市公式HPへの掲載及びC o C oバス車内ポスター掲出を行っている。

## 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について

## 1 経過等

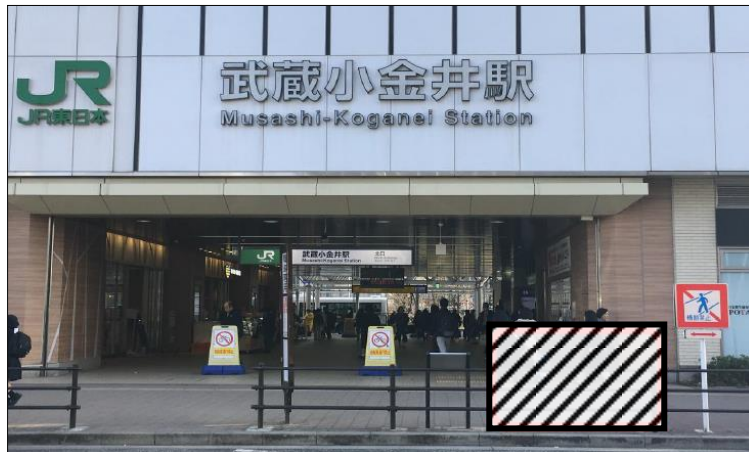
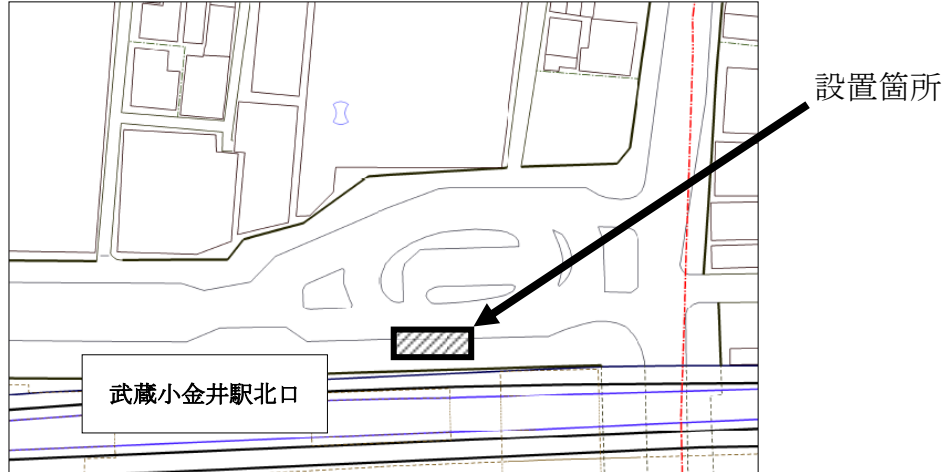
武蔵小金井駅北口においては、現在、路線バスの乗場や行先等が記載された案内板が設置されていない状況であり、これまで、市民、議会等から武蔵小金井駅北口の各バス事業所の停留所について案内板がないためわかりづらい等の意見及び要望が多く寄せられていた。こうした要望を受け、市としては、バス停留所案内板については公共交通利用促進及び市民サービスの向上に資するため、武蔵小金井駅北口へ乗り入れている各バス事業所に対し、設置要望を行ったところである。

この度、武蔵小金井駅北口へ乗り入れているバス事業所間で協議、検討した結果、武蔵小金井駅北口にバス停留所案内板を設置する運びとなった。

## 2 設置日

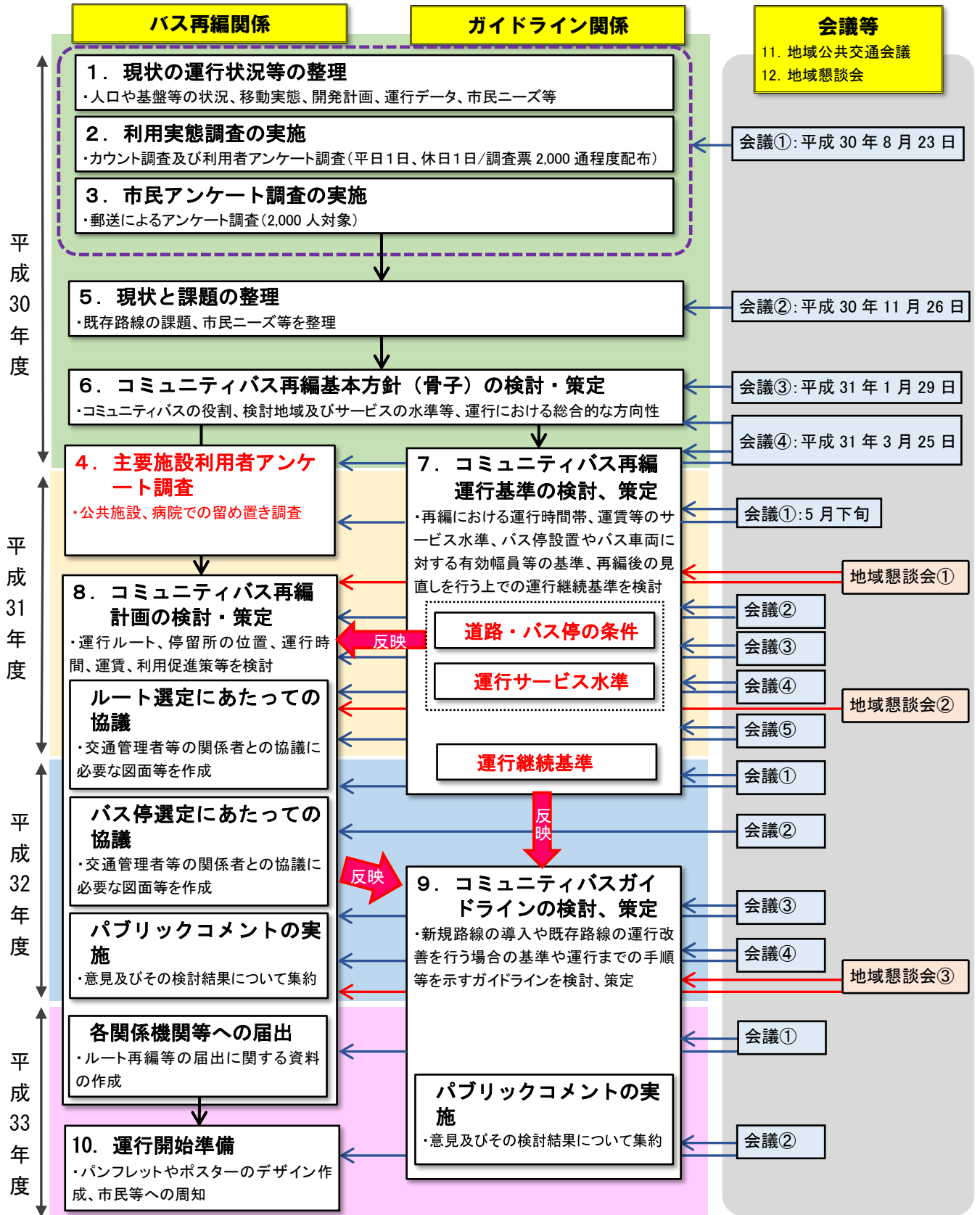
平成31年3月中を予定

## 3 設置箇所



現地写真

# 小金井市コミュニティバス再編事業のスケジュール（平成31年3月版）



## CoCo バス再編事業における基本方針 前回会議での指摘事項と対応について

第3回会議での指摘	考え方	対応結果
<b>① 「高齢者」「交通弱者」との表現について</b>		
<p>豊嶋委員：「高齢者の移動ニーズ」部分は高齢者に限定する必要はなく、基本方針では幅広く捉えておいた方が良いのではないかと。</p>	<p>ご指摘の通りと考える。</p>	<p>「交通弱者の移動ニーズ」と修正した。</p>
<p>会長：「交通弱者」という表現を用いるかも検討すべき。</p>	<p>別の表現として、単独での歩行が困難な人や寝たきりの高齢者などを指す「移動困難者」、上記には該当しないが何らかの形で移動の制約がある高齢者や子ども連れ、障がい者などを指す「移動制約者」という表現があるが、両者を明確に区別することは困難と考える。</p>	<p>前回同様「交通弱者」という表現を用いる。</p>
<b>② 交通不便地域と交通弱者の関係について</b>		
<p>坂本委員：「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」ではなく、「公共交通が不便な地域及び交通弱者への対応」にすべきではないかと。</p> <p>青木委員：福祉分野との棲み分けも考える必要がある。CoCoバスは不便地域だけに限定しても良いのではないかと。</p> <p>青木委員：小金井市は福祉目的でタクシー券を配布しているし、加齢によって障がい者認定される場合もあるので、実態を調べてみてはどうか。</p>	<p>CoCo バスは公共交通が不便な地域に対応することを基本とし、民間路線バスが通らない不便地域内における交通弱者の対応として限定的とする。</p>	<p>「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」のままとする。</p>

第3回委員会での指摘	考え方	対応結果
③ 「運賃」の表現について		
坂本委員：「路線バスとの運賃の競争を回避」は、「運賃の地域による不公平感を払拭」旨も記載してはどうか。	ご指摘の通り、運賃に関する課題として、「路線バスとの運賃格差」と「地域による不公平感」の2つの視点があると考えます。	「路線バスとの運賃格差による競争回避、地域による不公平感の払拭」と修正した。
④ 運賃のあり方について		
関根委員：路線の特性に応じて運賃を設定することも考えられる。「運賃のあり方を検討」旨は別立てで記載してはどうか。	CoCoバスについて、路線ごとに運賃を設定することは想定しないため記載しないこととする。	変更なし
⑤ 財政負担について		
関根委員：市として車両や補助金を現状以上にするつもりがないのであれば、議論の前提として打ち出しておいた方がよいのではないかと。	現有車両によるサービスの提供を基本とし、財政負担については、現状水準を大きく上回ることはないようにする。	今回提示する基本方針（案）の説明（資料4-3）において、左記の考え方を記した。
⑥ タクシーの位置づけについて		
柳瀬委員：CoCoバス再編事業なので当然バス中心となるが、タクシーも排除されないのであれば、記載するかを含めて検討してはどうか。	今回の再編事業はコミュニティバスを対象としており、その中で路線バスと一体となった地域公共交通ネットワークを形成するとしている。 タクシーについては今回の再編事業として主たる要素ではないが、今後、再編事業が進捗していく上で関連の必要性に応じて個別に対応することとする。	変更なし

以上

## 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針（案）

	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"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通弱者に配慮した移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>○今後増加する高齢者、転入が多い若年層（子ども連れや妊産婦）、障がい者が安心して利用できる移動手段の確保が必要。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>公共交通が不便な地域における交通弱者への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通が不便な地域をカバー</li> <li>○道路整備状況等を踏まえたルート</li> <li>○交通弱者の移動ニーズに配慮したサービス</li> </ul>
交通基盤・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○JR中央本線の南北間を結ぶ道路などが今後整備予定。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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とって、自宅からバス停までの距離が遠い。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○北東部循環では平日における通勤目的での利用が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通不便地域への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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確保が必要。</li> </ul> </li> <li>■路線バスとCoCoバスの競合回避・相互補完 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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、効率的な配置が必要。</li> </ul> </li> <li>■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"> <li>○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。</li> </ul> </li> </ul>	
市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■日常生活で利用する施設へのアクセス確保が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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確保が必要。</li> <li>○新庁舎・（仮称）新福祉会館やJR中央本線南北間のアクセスについても、ニーズを踏まえたアクセス確保が必要。</li> </ul> </li> <li>■CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul> </li> <li>■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"> <li>○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。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>日常生活に即した運行サービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ニーズの高い地域・施設への効率的なアクセスの確保</li> <li>○乗継利便性の向上</li> <li>○新庁舎等の計画を踏まえたアクセスの提供</li> </ul>
人口・施設分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○高校や大学は、概ねバスの沿線に立地している。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○ICカード導入に対する要望が見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul> </li> <li>■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"> <li>○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。</li> </ul> </li> </ul>	
CoCoバスに関する状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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"> <li>○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。</li> </ul> </li> </ul>	



# 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針（案）

## 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カバーすることを基本とする。
  - 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。
  - ルートやバス停の位置・間隔、運行本数や時間帯等のサービスは、交通弱者のニーズに配慮した設定とする。
- ※「交通弱者」：高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など（一時的にケガをしている人なども含む）、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される人々。

## 2. 路線バスを補完するサービスの提供

- 路線バスとCoCoバスルートとの重複を出来る限り回避し、市内全域を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。
- 両者の運賃に差があることで路線バス利用者の流出や、地域によって公共交通サービスに格差が生じるため、路線バスとの競合や、地域による不公平感を払拭するような運賃水準や体系について検討する。

## 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、乗り継ぎに伴う移動距離、運賃、ダイヤ接続、待ち空間等の観点から利便性向上を図る。
- 現在はバス路線が運行していない新庁舎等の計画を踏まえたルート設定を行う。

## 4. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は財政支援を行うという基本的な役割分担のもと、一定の基準を踏まえながら3者が連携し、過度な負担なく公共交通を支えるためのしくみを構築する。
- 現有車両でサービスを提供することを基本とし、財政負担が現状水準を大幅に上回ることはないよう、効率的・効果的な運行を行う。
- 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。

# 小金井市コミュニティバス再編運行基準の検討について

---

## 1. 運行基準の作成

持続可能なコミュニティバスの運行のため、今回の再編事業における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、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限とともに、再編後の見直しを検討する上での運行継続基準を検討していくことを想定する。

## 2. 他自治体での状況

全国のコミュニティバスを運行している自治体のうち、運行サービス水準および運行継続基準、運行検討基準等を策定している事例を次ページに整理する。

なお、運行サービス水準については、基準として定めているものだけでなく、実際に提供している運行サービスの状況を含めて整理している。

<コミュニティバスの運行基準の事例>

市町村	策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準	運行検討基準	
					運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート	収支率 輸送人員	地域住民による地域組織	沿線住民意向
東村山市	平成 25 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白・不便地域の解消</li> <li>「鉄道・一般路線バス網の補完</li> <li>市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域（駅から 600m、かつバス停から 300m以上）</li> <li>公共交通不便地域（1 本/時間未満の地域）《優先地域》</li> <li>丘陵地域（標高差 20m以上）</li> <li>高齢化地域（65 歳以上が 30%以上）</li> <li>人口密集地域（100 人/ha 以上）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・一般路線バス網の補完</li> </ul>	● 1 便/時間	● 7 時台～19 時台	<ul style="list-style-type: none"> <li>100～170 円の均一料金</li> <li>一般路線バスと同じ対距離料金</li> <li>割引制度等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則 200m</li> <li>道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮</li> </ul>	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 便 30 分前後</li> <li>駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮</li> <li>既存バス路線との競合を回避</li> <li>原則、市内の経路</li> </ul>	● 1 年間の収支率が前年度以上満たす場合（目標収支率 50%）	● 5 名以上	—
東大和市	平成 28 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白解消を図る</li> <li>超高齢社会に必要とされる移動手段の確保</li> <li>環境負荷の少ない都市構造の構築に寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅、モノレールから 500m、バス停留所（極端に便数の少ないバス停留所は除く。）からは 300m 以上離れている地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ネットワーク機能低下を招かぬよう、市域全体のバランスを考慮</li> </ul>	● 1 便/時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>日中を中心</li> <li>朝晩の利用を考慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間路線バスの初乗り運賃</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅や主要な公共公益施設との接続を考慮したルート</li> </ul>	● 40%以上	—	—
立川市	平成 28 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>立川駅以外の鉄軌道駅へのアクセス</li> <li>日常生活における身近な足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下の①、②の両方を満足しない地域</li> <li>①バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離が 300m以内</li> <li>②バスの運行本数 1 時間に 1 方向 1 本程度以上（1 日 34 本以上）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>立川駅及び駅周辺へのアクセスは路線バスが担う</li> </ul>	● 1 便/時間	● 7 時台～20 時台	<ul style="list-style-type: none"> <li>180 円</li> <li>回数券</li> </ul>	● 200～300m	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと重複を回避</li> </ul>	● 30%以上	—	—
さいたま市	平成 29 年	主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地区：駅から 1km、バス停から 300m</li> <li>交通不便地区：運行本数 30 便/日未満</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス網の補完</li> </ul>	● 1 便/時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>7 時台～20 時台</li> <li>平日運行を基本</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと同様の対距離運賃を基本</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅、病院、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>40%以上</li> <li>※2 年続けて基準を満たさない場合は廃止</li> </ul>	● 5 名以上	—
春日部市	平成 30 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成</li> <li>公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅より半径 1km 圏外かつ、バス停より半径 500m 圏外の公共交通が整備されていない地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存路線バスとの競合を避ける</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと同水準</li> </ul>	—	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅を中心としたまちづくり（コンパクトシティ）の形成を考慮</li> </ul>	● 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	● 5 名以上	● アンケート調査の回収率は、30%以上
神奈川県相模原市	不明	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地区における移動制約者の生活交通の確保</li> <li>交通不便地区と最寄の鉄道駅又はターミナルを結ぶ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地区：駅から 1,000m 以上、バス停から 300m 以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存バス路線との競合は避ける</li> </ul>	● 1 便/時間	● 8 時台～18 時台	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃は近隣の路線バス運賃と同様</li> <li>割引サービス等も適用する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則 200m</li> <li>道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮</li> </ul>	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性確保のため、全長 10km、1 行程 45 分以内とする</li> </ul>	● 1 便あたり輸送人員が 10 人以上かつ運賃収入が経常費用の 50%以上	● 5 名以上	● 沿線住民アンケート回収率 30%以上
神奈川県海老名市	平成 25 年	公共交通不便地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地区：駅から 1km、バス停から 300m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存バス路線との競合に配慮</li> </ul>	—	● 生活を考慮した時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと同程度</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設、医療機関、交通結節点、商業施設へのアクセスを考慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各路線の年間公費負担率 60%未満</li> <li>全路線の年間公費負担率 50%未満</li> <li>※2 年続けて基準を満たさない場合は廃止</li> </ul>	—	—

策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準	運行検討基準	
				運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート	収支率 輸送人員	地域住民による地域組織	沿線住民意向
平成 28 年	● 交通不便地域の解消	● 交通不便地：駅及びバス停から 300m 以上 ※一日に 4 便以下のバス路線は対象外	● 路線バスの影響を最小限にする	—	—	● 運賃は路線バスと同程度	—	—	● 走行ルートのうち交通不便地の占める割合を 25% 以上とする ● 公共交通の空白・不便地域に対応し、公共施設、交通結節点などを結ぶ	● 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	● 10 名以上	● 沿線住民アンケート回収率 35% 以上 ● 「既利用者」と「利用意向あり」が 65% 以上
平成 30 年	● 人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築	● 鉄道駅から約 1km、バスの通過が 1 日あたり 6 回以上のバス停留所から約 300m 以上離れている地域	—	● 1 日 1 台当たり 5 往復以上	—	—	—	● 定時定路線	● 交通不便地域と鉄道駅又はバス停と結節する ● 近隣に病院・診療所、商業施設、公共施設等がある場合、これらを経由する	● 行政負担率 50% 以下を目標	—	—
平成 23 年	● 交通不便地域の縮小、移動制約者の移動手段の確保	● 交通不便地域（公共交通利用圏に含まれない生活圏） ※市街化調整区域は交通不便地域に含まれない <公共交通利用圏> ● 鉄道駅周辺地域：パーソントリップ調査により鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を 4km/h として算出 ● バス停周辺地域：運行本数が 1 日 10 本を超えるバス停から半径 300m に含まれている地域	—	● 1 便/時間	● 7 時台～21 時台	● 100 円	—	—	—	● 収支率 コミュニティバス：50% 小型：20%	—	—
平成 25 年	● 公共交通空白地帯の解消	● 交通空白地域：路線バスの運行していない地区を設定	● 路線バス網の補完	● 1～2 時間に 1 本	● 6 時台～18 時台（一部 21 時まで）	● 300 円 ● 乗り継ぎ 100 円	—	● 定時定路線 ● 1 路線でデマンド運行	● デマンド運行との併設により運行効率の向上と運行便数を確保	● 平均乗車密度 2 人/km（1 路線）、1 人/km（その他路線） ● 収支率 50%（1 路線）、20%（その他路線）	—	—
平成 19 年	● 公共交通空白地域や公共交通不便地域の解消	● 交通空白地域：鉄道駅から半径 500m、バス停留所から半径 300m	—	● 1 便/30 分	● 平日 5 時～22 時 ● 休日 7 時～21 時	● 2 段階運賃制（2km 以下 100 円、2km 以上 200 円）	—	—	—	● 収支率 50% ● 利用率 3%（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）	—	—
平成 23 年 (コミュニティタクシー)	● 既存の基幹交通の隙間を埋め、公共交通空白地域を解消。	● 交通空白地域：地域から公共交通機関の停留所又は駅まで 1.0km 以上であること、又は地域の地表の形態上、公共交通までの移動が困難であること	● 路線バス網の補完	地域・自治体・事業者の協議により決定						● 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 ● 収支率 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）	—	—

### 3. 小金井市での運行基準の設定について

#### 3.1 目的

再編後運行を開始したコミュニティバスにおいて、導入するエリア、サービス水準の統一を図るとともに、継続的な運行の可否を判断する指標と考える。

#### 3.2 運行基準に関する指標

運行基準について、再編後の運行開始時、その後の見直し時に応じて、以下の3つの種類が必要と考える。

道路・バス停の条件	コミュニティバスの走行が可能な道路の条件 バス停の設置が可能な条件
運行サービス水準	今回の再編の運行ルート案の運行基準
運行継続基準	再編後の運行を定期的に見直す際の基準

#### <CoCoバス再編に向けた検討の視点（基本方針（案））>

- ①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
- ②路線バスを補完するサービスの提供
- ③日常生活に即した運行サービスの提供
- ④持続可能な運行形態・サービスの提供

### 3.3 想定される指標

他自治体における事例や再編基本方針をもとに考えられる指標と検討時期は以下のとおり想定する。

項目	指標	指標の考え方	方針 対応	指標 案	活用時の留意点	検討 開始時期
道路・バス停 の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に最低限必要となる幅員	—	○	—	2019年度 初め
	バス停設置箇所	バス停の設置間隔・設置不可の場所	—	○	—	
運行サービ ス水準	バス停までの距離	バス停までの直線距離の状況	①	○	・交通不便地域との関係性の整理が必要	2019年度 初め
	運行間隔（頻度）	1時間あたりの運行本数	②③④	○		
	所要時間	発地から着地までの所要時間（循環の場合1周あたりの所要時間）	③	—		
	運賃	1回乗車あたりの運賃	②④	○		
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	②④	○	・対象施設の整理が必要	
	施設カバー率	特定（駅、公共、商業、文化施設等）のカバー割合	③	—		
	傾斜の有無	傾斜のある地域について平坦地より優先もしくはバス停までの距離基準を緩和	—	—	—	
運行継続基 準	収支率（公費負担率）	運行経費に対する運賃収入の割合	④	○	—	2019年度 中
	輸送人員	路線ごとの1便あたりの最低輸送人員	④	—	・輸送人員を上げるため、運賃値引きや運行距離延伸を行う場合、収入や経費が変化し不採算となる可能性がある	
	平均乗車密度	単位距離あたりの輸送人員	④	—	・輸送人員を上げるため、運賃値引きを行う場合、収入や経費が変化し不採算となる可能性がある	
	交通弱者率	利用者のうち、交通弱者の利用割合	①	—	—	
	利用者満足度	定期的な利用者アンケート調査での満足度	④	—	・改善直後は高い水準が期待できるが時間の経過と共に達成困難になる可能性がある	

#### 4. 運行基準の検討の流れと本日の議題

##### 4.1 運行基準の検討の流れ

次回以降の会議では、道路・バス停等の条件確認、運行サービス水準の概ねの案を確認する。

この結果をもとに、ルート再編案を検討する。

また、並行して運行継続基準を確認し、検討ルートの妥当性を評価する。

##### 4.2 本日の検討事項

以下の視点にてご確認いただきたい。

- 考えられる指標について、追加すべき事項等がないか

# 主要施設利用者アンケート調査について

## 1. 実施目的

再編後のコミュニティバスについて、基本方針（案）③の「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、主要施設利用者の施設利用状況や訪問時の利用交通手段、現状の公共交通環境に対する満足度、コミュニティバスの運行に関するニーズ等を把握するためアンケートを実施する。

## 2. 調査実施場所

公共交通での移動が特に求められる施設として、市内の主要公共施設及び病院のうち、以下の9施設を対象とする。

### 調査対象施設(案)

#### <公共施設>

- 1 公民館本館
- 2 図書館本館
- 3 貫井北センター
- 4 貫井南センター
- 5 緑センター
- 6 東センター

#### <医療機関>

- 7 桜町病院
- 8 武蔵野中央病院
- 9 太陽病院





### 3. 調査方法

調査方法として、施設受付での留め置き調査を想定する。

<留め置き調査のメリット>

- ・一定期間での調査が可能であり、曜日や天候に左右されず広範囲の属性の回答を得られる可能性がある。
- ・利用者にある程度の時間をかけて記入してもらえるため、一定の設問数を設定できる。

<留め置き期間>

曜日や天候等に関わらず回収票を得るため、2週間程度を想定する。

### 4. 調査項目

施設訪問時やその他市内公共交通環境に関する以下の設問を行う。

<アンケート調査設問案>

- 施設利用者属性
- 施設の利用頻度
- 施設から（まで）の利用交通手段
- 現状の交通環境に対する満足度
- 施設までの公共交通環境に対する要望（施設最寄バス停の位置、運行系統、運行頻度等）

### 5. 調査実施スケジュール

平成 30 年度第 4 回公共交通会議 アンケート調査実施方針確認

平成 31 年度第 1 回公共交通会議 アンケート調査対象施設、設問内容の確認

平成 31 年 6 月 アンケート調査実施