

令和元年度第1回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日 時 令和元年5月27日（月）午前10時から
場 所 小金井市役所本庁舎3階 第一会議室

- 1 開会
- 2 会長・副会長の互選
- 3 平成30年度第4回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認
- 4 議題
 - (1) 小金井市コミュニティバスの経過及び再編事業について
…資料1, 資料2
 - (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）について
…資料3-1, 資料3-2, 資料3-3
 - (3) 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）について …資料4
 - (4) 主要施設利用者アンケート調査について …資料5-1, 資料5-2
 - (5) 地域懇談会の実施について …資料6
 - (6) その他
- 5 閉会

〔配布資料〕

- 資料1 小金井市コミュニティバスの経緯及び経過
資料2 小金井市コミュニティバス再編事業のスケジュール
資料3-1 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）
前回会議での指摘事項と対応について
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3-3 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）朱書版
資料4 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5-1 主要施設利用者アンケート調査について
資料5-2 施設利用者の移動に関するアンケート調査（調査票）
資料6 地域懇談会の実施について
参考資料 小金井市地域公共交通会議委員名簿
参考資料 C o C o バスパンフレット（2019年4月版）

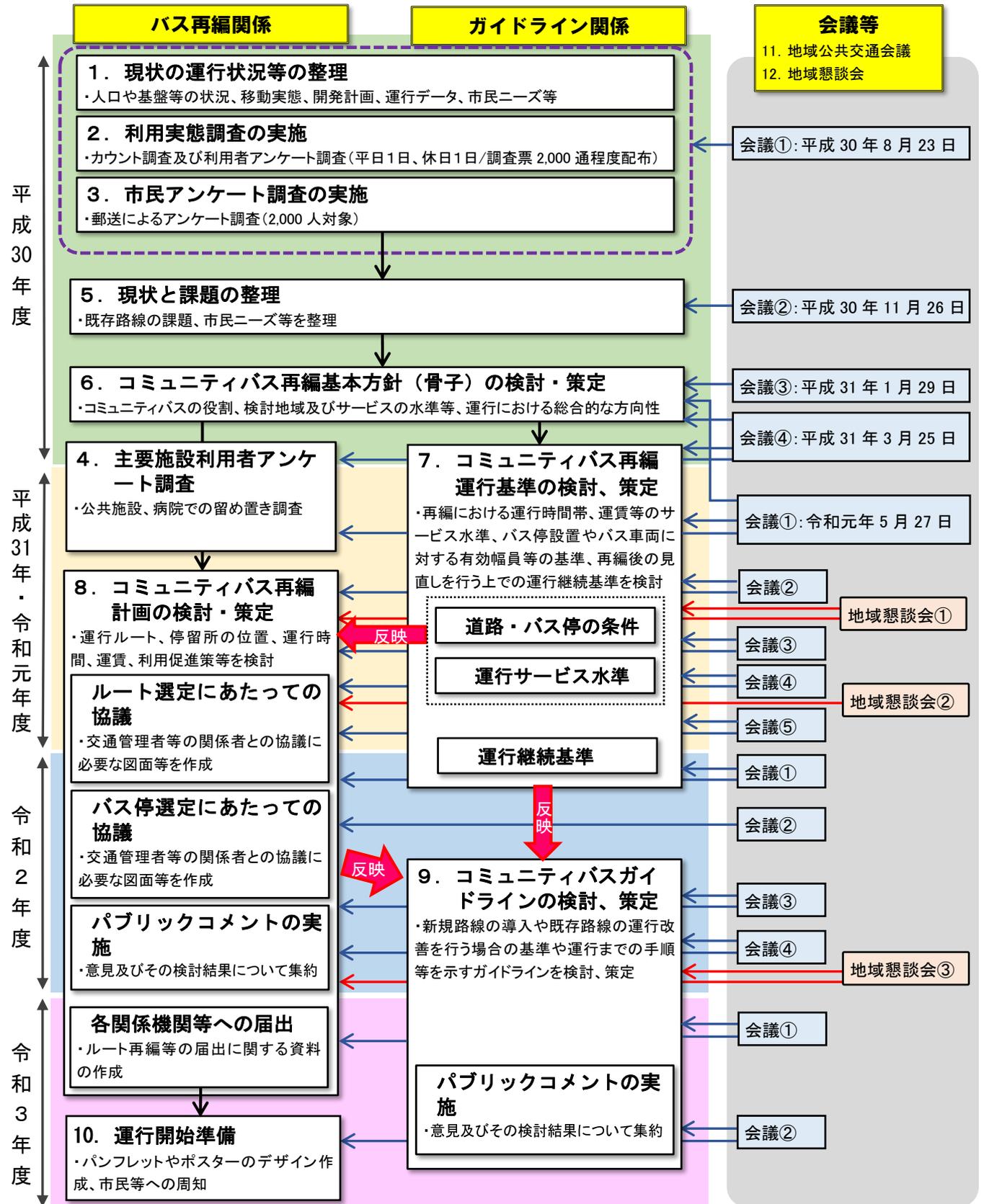
小金井市コミュニティバスの経緯及び経過

平成 12 年度	市内公共交通機関検討調査	「基礎調査」
	①交通現況	<p>鉄道交通: 市域の殆んどが鉄道利用不便地域。 JR 中央線の踏切が「開かずの踏切」で、南北の市街地を分断している。</p> <p>バス交通: 路線全体が市域西側に偏っている。</p>
	交通の問題点・課題の整理	<p>交通環境は、中央本線の連続立体交差をはじめとする根幹的な都市基盤整備水準から、生活道路の整備水準まで幅広い課題を抱えている。</p> <p>市民の生活における交通サービス水準を早急に向上させるため、公共交通サービスの向上が急務であり、路線バス事業の拡充の要望と共に、新たな公共交通サービスの導入が課題となっている。</p>
	②公共交通施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域の解消 ・各公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上 ・多様な市民ニーズに対応したきめ細かな公共交通サービスの提供 ・高齢者等にも利用しやすい公共交通サービスの提供
③公共交通施策の導入を必要とする地域の選定	<p>4 地区(東町、緑町、貫井南、前原町)の公共交通不便地域の各種指標、利用者意向調査による評価検討の結果、「緑町」及び「貫井南・前原町地区(地形的な連続性から1つの地域とする)」を、コミュニティバス等の導入について優先度が高い地域として抽出し、運行ルート案の検討を行うものとする。</p>	
平成 13 年度	小金井市コミュニティバス等導入検討委員会(平成 13 年 6 月 28 日～平成 14 年 3 月 31 日)	
	コミュニティバス等導入検討調査	「基礎調査」で検討したコミュニティバス等の導入に関し、事業化の評価の高い施策及び導入対象地域を選定し、その施策について平成 14 年度の事業化を目指した実施計画を検討・作成を目的として実施。
	①利用意向調査	アンケート調査約 2,000 通、グループインタビューを実施した。
	②導入すべき施策及び対象地域の選定	<p>「緑町」、「貫井南・前原町地区」を導入候補、「東町」を今後検討する地域として位置づけた。</p> <p>緑町を第 1 の運行ルートとして選定→後の北東部循環</p>
③実施計画の検討・作成	<p>1 周約 6.4Km(所要約 40 分)の反時計回り循環ルート、2 台のバスで 20 分間隔で運行。</p> <p>料金は 100 円、バス停は概ね 200m 間隔で設置。</p> <p>運行は、バス事業者に依頼する。</p>	
平成 14 年度	コミュニティバス等事業化調査	
	①実施準備作業	運行事業者の選定、運行ルートの詳細検討、導入車両の検討、周知活動の実施
	②試行	実験運行期間 平成 15 年 3 月 1 日～3 月 31 日
	③本格導入	平成 15 年 3 月北東部循環が事業化

平成 16 年度	平成 16 年 12 月 16 日	北東部循環 運行時間の延長
	平成 17 年 3 月 20 日	貫井前原循環、東町循環 運行開始
平成 17 年度	平成 17 年 4 月 26 日	中町循環 運行開始
	平成 18 年 3 月 16 日	北東部循環 平日朝の増便(7 時～8 時 30 分までの間 15 分間隔)
平成 18 年度	平成 13 年度の小金井市コミュニティバス等導入検討委員会で抽出しながら乗り残しとなっている「前原町地区」に、ミニバス導入を視野に入れた検討が開始された。 運行事業者を選定する段階で、バス事業者が採算性の問題から辞退を表明した結果、タクシー事業者の中から選定することとなった。	
平成 19 年度	運行事業者の選定、導入車両の検討、ルートの検討	
平成 20 年度	道路運送法第21条の許可(平成 20 年 8 月 1 日～平成 21 年 7 月 31 日) 平成 20 年 9 月 7 日 CoCoバス・ミニ野川・七軒家循環 運行開始	
	平成 21 年 3 月 19 日 武蔵小金井駅南口交通広場が暫定オープン 市城南側を運行する貫井前原循環、中町循環及び野川・七軒家循環の3路線が、武蔵小金井駅南口に乗り入れるルートに変更された。	
平成 21 年度	CoCoバス・ミニ野川・七軒家循環の平成 21 年 3 月 19 日のルート変更に伴い、試験運行の開始。 道路運送法第21条の許可(平成 21 年 8 月 1 日～平成 22 年 7 月 31 日)	
	平成 21 年 10 月 1 日	小金井市地域公共交通会議設置
	平成 22 年 2 月 19 日	平成 21 年度第 2 回地域公共交通会議において、CoCoバス・ミニの本格運行に関する「同意書」の提出について、全会一致で決議された。
平成 22 年度	平成 22 年 4 月 30 日	平成 22 年度第 1 回小金井市地域公共交通会議においてCoCoバス・ミニ野川・七軒家循環の本格運行に向けた「地元の合意」を得る。
	平成 22 年 5 月 13 日	国土交通省関東運輸局長宛て「同意書」を提出
	平成 22 年 7 月 16 日	CoCoバス・ミニ野川・七軒家循環の運行事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)の許可を取得
	小金井市コミュニティバス利用者意向調査を実施	
平成 23 年度	平成 23 年 4 月 1 日	地域公共交通会議 委員改選
	平成 23 年 10 月 16 日～ 平成 24 年 3 月 31 日	東町循環 運行時間拡大の試行
平成 25 年度	平成 25 年 4 月 1 日	地域公共交通会議 委員改選
	平成 25 年 10 月 17 日	CoCoバス車両 3 両を入れ替え(リエッセー→ポンチョへ)
平成 26 年度	平成 26 年 9 月 20 日	CoCoバス北東部循環⑩番「武蔵小金井駅北口」停留所移設
平成 27 年度	平成 27 年 4 月 1 日	地域公共交通会議 委員改選
	平成 27 年 9 月、10 月	CoCoバス車両 4 両を入れ替え(リエッセー→ポンチョへ)
平成 28 年度	平成 28 年 4 月 1 日	野川・七軒家循環 運行時間の拡大 (武蔵小金井駅南口 8 時 35 分発を増便)
平成 29 年度	平成 29 年 4 月 1 日	地域公共交通会議 委員改選
	CoCoバス車内有料広告を導入	

平成 30 年度	小金井市コミュニティバス再編事業(1年目/4か年)	CoCoバス運行開始から約15年が経過し、この間のJR中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等による市内交通状況及び市民ニーズの変化及び今後の新庁舎建設計画等を踏まえ、コミュニティバスの更なる充実を図ることを目的として総合的に見直しを行う。本事業では、令和4年度の運行開始に向けて、コミュニティバスを含む既存路線の運行状況や利用実態、要望等の調査分析による課題抽出を行った上で、再編の基本方針、運行基準及び再編計画を策定する。
	①現状の運行状況等の整理	人口や基盤等の状況、移動実態、開発計画、運行データ、市民ニーズ等を整理
	②利用実態調査	カウント調査及び利用者アンケート調査(約2,000通)を実施
	③市民アンケート調査	郵送によるアンケート調査(2,000通)を実施
	④現状と課題の整理	調査等の結果を踏まえ、既存路線の課題・市民ニーズ等を整理
平成 31 年度 (令和元年度)	平成 31 年 4 月 1 日	地域公共交通会議 委員改選 ココバス・ミニ野川・七軒家循環 回数券取扱い開始 東町循環 運行ダイヤ改正 平成 30 年 4 月に実施された路線バスの大幅な減便を受け、中町循環との乗り継ぎ利便性の向上を図るため実施。 (始発時間を9時から9時15分へ変更。※以降30分間隔で運行)
	小金井市コミュニティバス再編事業(2年目/4か年)	

小金井市コミュニティバス再編事業のスケジュール（令和元年5月版）



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）
 前回会議での指摘事項と対応について

会議での指摘	考え方	対応結果
①路線バスとの競合・公共交通サービスの格差に対する考えについて		
<p>豊嶋委員・関根委員：方針2における「地域によって公共交通サービスに格差」とは、運賃格差のみを指しているのか、運行本数や運行時間帯等も含まれるのか、表現が不明確である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの競合回避については、運賃やルートだけでなく、運行本数や運行時間帯等も含め、総合的に検討することを想定する。 ・公共交通サービスの地域間における格差、公平性について、運行地域（ルート）は方針1、運賃については方針4にて整理されるものと考える。運行本数及び時間帯については、路線バス同等の水準を満たすことは困難と考えるが、方針4における財政負担等の観点から検討する。 	<p>方針2にて記載 (1つ目2つ目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1つ目で路線バスとの競合の回避、検討するサービスを記載
<p>青木委員：地域間における公共交通サービスの公平性についても記載したほうがよい。ただし、条件は市内でも地域によって異なっており、財政的な点からもCoCoバスがすべてに対応できるかは疑問であるため、「ある一定の範囲内で対応する」ということがわかる記載がよい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスの地域間における格差、公平性について、運行地域（ルート）は方針1、運賃については方針4にて整理されるものと考える。運行本数及び時間帯については、路線バス同等の水準を満たすことは困難と考えるが、方針4における財政負担等の観点から検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・2つ目で路線バスとの連携について記載

会議での指摘	考え方	対応結果
②運賃変更の可能性について		
<p>田崎委員：現在の表現では不公平の観点でしか運賃を検討しないように読み取れる。方針の中で、運賃を全般的に検討するような項目を設ける必要があるのではないか。</p>	<p>・運賃を大項目にすると、方針 2 や方針 4 と内容が重複するため、方針 4 「持続可能な運行形態・サービスの提供」において運賃に関する項目を加える。</p>	<p>方針 4 にて記載 (3 つ目)</p> <p>・運賃水準や体系について検討することを追記</p>
<p>豊島委員・関根委員：「路線バスとの運賃格差による競合回避」という記載だけでは、路線バスとルートが重複しているところのみ、運賃を検討するように読み取れる。今後運賃全体について検討する余地があるのであれば、それがわかるような記載とすべきではないか。</p>		
<p>会長：運賃については方針 4 に加えればよい。方針 2 に示している「運賃水準や体形について検討する」を基本にして、記載する場所と表現を変えてはどうか。</p>		

会議での指摘	考え方	対応結果
③対応検討の対象地域・対象者について		
<p>柳瀬委員：今回の再編事業で「交通不便地域における交通弱者」への対応を優先とするならば、「不便地域における一般の方」及び「交通不便地域ではない地域に住む交通弱者」への対応はどうするのか等、交通不便地域と交通弱者との関係や考え方を含めて整理したほうがよい。</p>	<p>・今回の再編においては、一般の方を利用対象としないわけではないが、導入時の方針や目的、現状の課題等を勘案し、公共交通が不便な地域における交通弱者を主対象として検討を行う。</p>	<p>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」のままとする。</p> <p>・CoCoバス導入時の基本方針や再編事業を行うこととなった経過、再編事業における基本方針の検討フロー等を添付する。</p>
<p>会長・坂本委員：方針1について、現在の表現では、対象者に一般の方は含まれず、交通弱者のみを対象とするように読み取れる。「交通弱者への配慮」等の表現とするほうが良いのではないか。</p>		
<p>関根委員：方針1について、「公共交通が不便な地域をカバーすることを基本とする」という表現では、不便な地域に新しく通してくれることを期待される可能性があるため、表現は慎重に検討した方がよい。</p>	<p>・ご指摘の通りと考える。</p>	<p>方針1にて記載（1つ目）</p> <p>・表現を修正</p>

会議での指摘	考え方	対応結果
④小金井市の役割について		
青木委員：方針4について、小金井市の役割は財政支援だけでなく、市民・事業者との調整であることを示すほうがよい。	・ご指摘の通りと考える。	方針4にて追記 (1つ目)
⑤基本方針の構成・記載内容について		
豊嶋委員・関根委員・坂本委員・会長：「基本方針」として今後市民等に提示するに当たっては、4つの方針とそれぞれに係る具体項目だけを提示するのではなく、CoCoバス導入時の基本方針や再編事業を行うこととなった経過、再編事業における基本方針検討の流れ等も含めた資料とし、一連の流れや考え方等がわかる構成としたほうがよい。	・ご指摘の通りと考える。	CoCoバス導入時の基本方針や再編事業を行うこととなった経過、再編事業における基本方針の検討フロー等を添付 ・導入時からの基本方針や国のガイドラインも含めた形で、資料を整理した。
⑥その他		
・記載内容について、複数解釈が生じないよう、表現・文章構成について整理		

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 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針の検討にあたって

小金井市コミュニティバス「CoCoバス」は、公共交通不便地域の解消や、高齢者・障がい者等の外出促進等を目的として導入検討を開始し、以下の基本方針のもと事業を展開し、平成15年3月の北東部循環から始まり、現在市内を5路線が運行している。

表1 小金井市コミュニティバス導入時からの基本方針

基本方針
1.市民ニーズに対応した全ての人の移動機会の向上
2.小金井の街づくりに資する交通システムの実現
3.経済性、採算性の確保と継続的なサービスの提供
4.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

運行開始から約15年が経過し、この間のJR中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等により、市内の交通状況及び市民ニーズが変化してきていることから、小金井市コミュニティバス「CoCoバス」の更なる充実を図るため、総合的な見直しを行うこととなった。

2 小金井市コミュニティバス再編事業における新たな基本方針(案)の検討フロー

今回の再編事業では、国のガイドラインや導入時からの基本方針を踏まえつつ、社会情勢の変化や交通に関する最新状況、バスの利用状況・意見等も踏まえて、小金井市の公共交通に関する課題を整理した上で、新たに基本方針を設定した。

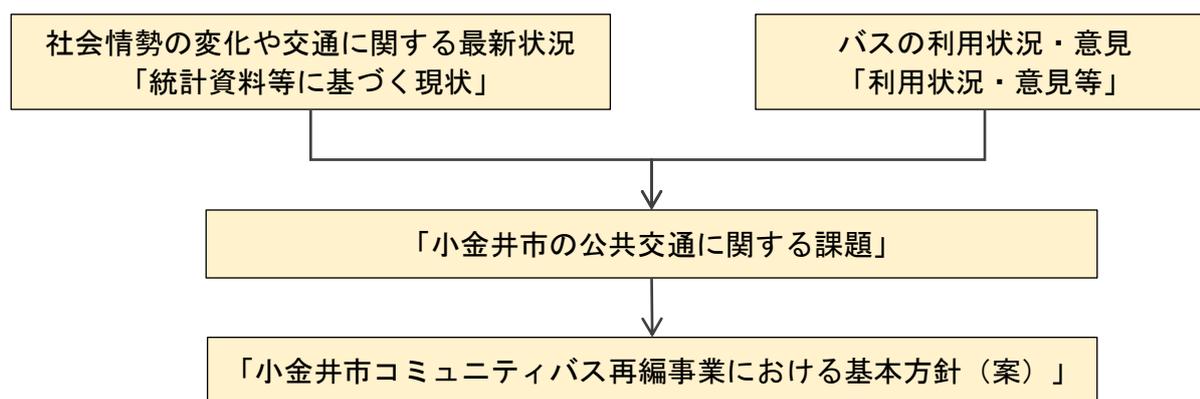


図1 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針の検討フロー

【参考】国土交通省の「コミュニティバス導入に関するガイドライン」

国土交通省の「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」ではコミュニティバスの定義、および基本的な考え方について以下のように示されている。

■コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、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、以下の方法により運行するものをいう。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
- (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

■コミュニティバスの基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

出典：国土交通省ホームページ

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）導出の流れ

	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。 ○コミュニティバスの運行で主対象とすべき方として、子供連れや高齢者等に配慮すべきとの意見がある。 ○年齢別の「バスを利用しない理由」では、「他の移動手段がある」は60歳代以下では70%前後あるが、70歳代以上になると10%程度低下する。 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通弱者に配慮した移動手段の確保 ○今後増加する高齢者や、妊産婦や子ども連れ、障がい者が安心して利用できる移動手段の確保が必要。 	公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
交通基盤・サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○道路網は幹線道路によって骨格を形成する方針となっているが、都市計画道路が未整備なこともあって密度が低い地区もある。 ○JR中央本線の南北間を結ぶ道路などが今後整備予定。 ○路線バスの運行本数は片道100本/日以上から20本以下まで、系統によって格差がある。 ○東町1丁目・5丁目の一部など、路線バス・CoCoバスのいずれのバス停からも離れた地域が存在する。 ○北東部循環や貫井前原循環などが路線バスと重複し、運賃格差（路線バス180円～、CoCoバス100円）を含む競合状態。 ○バス・タクシーなどの自動車運送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とって、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、バス非利用者とコミュニティバスの利用割合がともに高い。 ○路線バスの減便により不便になったという意見が見られる。 ○CoCoバスの利用状況をみると、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通不便地域への対応 ○鉄道駅やバス停から離れた地域やバスの運行本数が少ない地域における移動手段の提供が必要。 	
市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ○市内を発生するトリップは、私事目的が約5割を占め、特に高齢者は私事目的が9割弱を占める。 ○市外移動が多い通勤目的は鉄道利用が7割強を占める一方、私事目的は自転車・徒歩を利用した移動が55%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス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"> ■路線バスとCoCoバスの競合回避・相互補完 ○路線バスとCoCoバスとで重複しているサービス等を整理し、効率的な運行が必要。 ■バス・タクシー業界における運転手不足及び高齢化の深刻化（交通サービスの担い手の不足） ○減便や廃止等、路線バスの今後の動向を踏まえた対策が必要。 	路線バスを補完するサービスの提供
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"> ○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。 ○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"> ■日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要 ○病院や公共施設、商業施設、公園等の憩いの場など、日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要。 ○新庁舎・（仮称）新福祉会館やJR中央本線南北間についても、ニーズを踏まえたアクセス手段の提供が必要。 	日常生活に即した運行サービスの提供
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"> ■CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要 ○CoCoバスのサービス水準（運行時間帯や運行本数等）や車両に関する指針や基準等が必要。 ■市民・バス事業者・市の3者が過度な負担なく公共交通を支える必要 ○補助金負担のあり方やバス事業者の運転手不足への配慮について検討が必要。 	持続可能な運行形態・サービスの提供

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対象地域と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。

※「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

- 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。

4. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により3者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるためのしくみを構築する。
- 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がないように、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。

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対象地域と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を設定を行う。
- 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。

※「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できる限り回避し、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。~~
- 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。

4. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により3者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるためのしくみを構築する。
- 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がないように、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。

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>

	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	バス停留所間隔	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"> 公共交通空白・不便地域の解消 「鉄道・一般路線バス網」の補完 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 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域（駅から 600m、かつバス停留所から 300m以上） 公共交通不便地域（1 本/時間未満の地域）《優先地域》 丘陵地域（標高差 20m以上） 高齢化地域（65 歳以上が 30%以上） 人口密集地域（100 人/ha 以上） 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・一般路線バス網の補完 	● 1 便/時間	● 7 時台～19 時台	<ul style="list-style-type: none"> 100～170 円の均一料金 一般路線バスと同じ対距離料金 割引制度等 	<ul style="list-style-type: none"> 原則 200m 道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮 	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> 1 便 30 分前後 駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮 既存バス路線との競合を回避 原則、市内の経路 	● 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"> 公共交通空白解消を図る 超高齢社会に必要とされる移動手段の確保 環境負荷の少ない都市構造の構築に寄与 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	● 1 便/時間	<ul style="list-style-type: none"> 日中を中心 朝晩の利用を考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 民間路線バスの初乗り運賃 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 駅や主要な公共施設との接続を考慮したルート 	● 40%以上	—	—
立川市	平成 28 年	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅以外の鉄軌道駅へのアクセス 日常生活における身近な足 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の①、②の両方を満足しない地域 ①バス停留所・鉄道駅・モノレール駅からの距離が 300m以内 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） 	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅及び駅周辺へのアクセスは路線バスが担う 	● 1 便/時間	● 7 時台～20 時台	<ul style="list-style-type: none"> 180 円 回数券 	● 200～300m	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと重複を回避 	● 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"> 交通空白地区：駅から 1km、バス停留所から 300m 交通不便地区：運行本数 30 便/日未満 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス網の補完 	● 1 便/時間	<ul style="list-style-type: none"> 7 時台～20 時台 平日運行を基本 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと同様の対距離運賃を基本 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 40%以上 ※2 年続けて基準を満たさない場合は廃止 	● 5 名以上	—
春日部市	平成 30 年	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成 公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅より半径 1km 圏外かつ、バス停留所より半径 500m 圏外の公共交通が整備されていない地域 	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線バスとの競合を避ける 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと同水準 	—	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> 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 	● 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"> 交通不便地区における移動制約者の生活交通の確保 交通不便地区と最寄の鉄道駅又はターミナルを結ぶ 	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地区：駅から 1,000m 以上、バス停留所から 300m 以上 	<ul style="list-style-type: none"> 既存バス路線との競合は避ける 	● 1 便/時間	● 8 時台～18 時台	<ul style="list-style-type: none"> 運賃は近隣の路線バス運賃と同様 割引サービス等も適用する 	<ul style="list-style-type: none"> 原則 200m 道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮 	● 定時定路線	<ul style="list-style-type: none"> 定時性確保のため、全長 10km、1 行程 45 分以内とする 	● 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"> 交通不便地区：駅から 1km、バス停留所から 300m 	<ul style="list-style-type: none"> 既存バス路線との競合に配慮 	—	● 生活を考慮した時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと同程度 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 各路線の年間公費負担率 60%未満 全路線の年間公費負担率 50%未満 ※2 年続けて基準を満たさない場合は廃止 	—	—

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	バス停留所間隔	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
千葉県市川市 平成 28 年	● 交通不便地域の解消	● 交通不便地：駅及びバス停留所から 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
千葉県東金市 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留所と結節する ● 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	—	—
兵庫県明石市 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 本を超えるバス停留所から半径 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%	—	—
栃木県佐野市 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）	—	—
兵庫県加古川市 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）	—	—
（コミュニティタクシー） 山口県山口市 平成 23 年	● 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、運行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 導入エリア

現在の小金井市の公共交通不便地域は以下のとおりであり、この公共交通不便地域を対象にCoCoバスの導入を検討する。

(1) 公共交通不便地域の条件

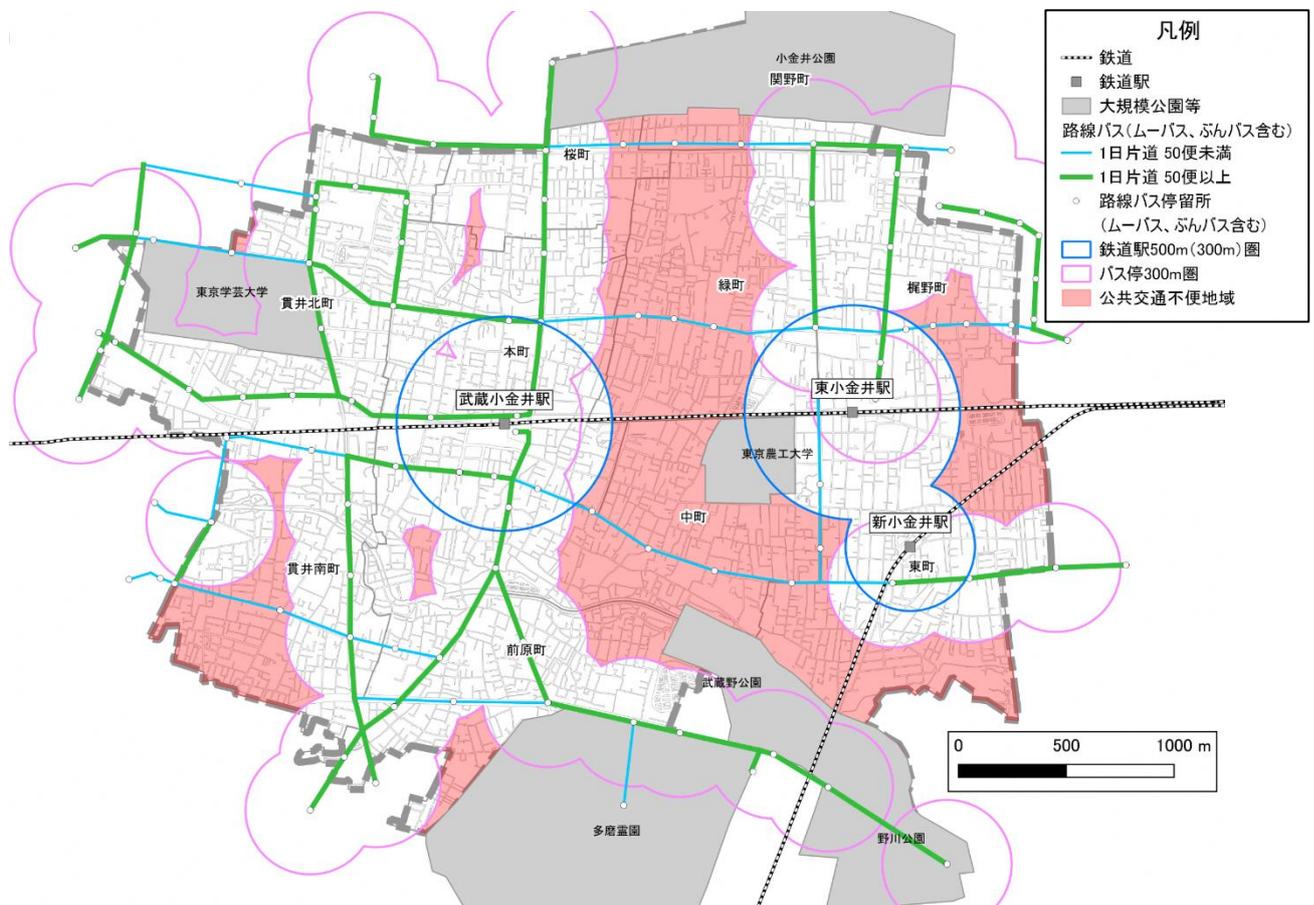
a) 距離

鉄道駅（JR）：500m 以遠
（新小金井駅）：300m 以遠
バス停留所：300m 以遠

b) バスの運行本数

1日片道 50 便未満（ピーク時で1時間 4 本・15 分間隔程度）

(2) 現在の公共交通不便地域図



3.3 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・バス停留所の条件	コミュニティバスの走行が可能な道路の条件 バス停留所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

3.4 想定される指標

他自治体における事例や再編基本方針（案）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	基本方針 対応	指標 案	活用時の留意点	検討 開始時期
道路・バス停 留所の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に最低限必要となる道路幅員	—	○	—	2019年度 初め
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置不可の場所	—	○	—	
運行サービ ス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	④	○	・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	④	○		
	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）	③④	—		
	運賃	1回乗車あたりの運賃	①②④	○		
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	②③④	○		
	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	—	・対象施設の整理が必要	
	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留所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. 各指標の設定案

再編運行計画策定に関連する「道路・バス停留所の条件」「運行サービス水準」のうち、事務局としての指標案（○を記載）として示している項目について、具体的な閾値の案を整理する。

4.1 道路・バス停留所の条件

(1) 道路幅員

コミュニティバスの運行に最低限必要となる道路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以下の幅員を満たしたうえで、警察との協議により許可を得る必要がある。（幅員条件を満たせば運行可能とは限らない）

① ポンチョ（車幅 2.08mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	 4.66m = 2.08 × 2 + 0.5	 2.58m = 2.08 + 0.25 × 2
片側歩道あり	 5.41m = 2.08 × 2 + 0.5 + 0.75	 3.33m = 2.08 + 0.25 × 2 + 0.75
歩道無し	 6.16m = 2.08 × 2 + 0.5 + 0.75 × 2	 4.08m = 2.08 + 0.25 × 2 + 0.75 × 2

② ハイース（車幅 1.88mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	 4.26m = 1.88 × 2 + 0.5	 2.38m = 1.88 + 0.25 × 2
片側歩道あり	 5.01m = 1.88 × 2 + 0.5 + 0.75	 3.13m = 1.88 + 0.25 × 2 + 0.75
歩道無し	 5.76m = 1.88 × 2 + 0.5 + 0.75 × 2	 3.88m = 1.88 + 0.25 × 2 + 0.75 × 2

※歩道は、物理的に歩車分離されているもの（マウントアップ、防護柵等）

※上図のような歩車分離されていない道路の場合、外側線が引いてある場合は、外側線の間を「両側歩道あり」の幅員が確保されていることが必要

(2) バス停留所設置箇所

バス停留所（停留所標識）設置の基準として、停車したバスの車体が、街角、消火栓、横断歩道、横断歩道橋の昇り口、地下横断通路及び地下鉄出入口から5メートル以上の距離を保つ必要がある。この基準を満たしたうえで、警察・周辺住民との協議により許可を得る必要がある。

東京都道路占用規則(昭和五十二年東京都規則第百三十二号)第四条の規定により、道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準を次のように定める。

道路占用許可基準（昭和五二年九月一日 告示第七五一号）

二十八 バス停留所標識の占用

バス停留所標識の占用については、一般乗合旅客自動車運送事業者が設けるものに限るものとし、次の各号に掲げるところによらなければならない。

- (一) 停車したバスの車体が、街角、消火栓、横断歩道、横断歩道橋の昇り口、地下横断通路及び地下鉄出入口から五メートル以上の距離を保つことができる位置に設けること

4.2 運行サービス水準

(1) バス停留所間の距離

a) これまでの経緯

CoCo バス導入検討時のバス停設置間隔は原則 200m として設定していた。

b) 現在の状況

上記 a)を基に検討を行った結果、現在の CoCo バスの停留所は概ね 200～300m 間隔で設置されている。

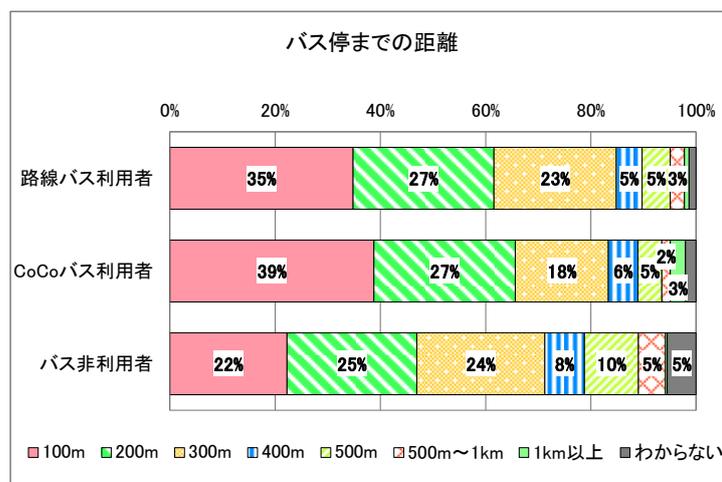
	路線長(m)	区間数	平均区間長(m)
北東部循環	6,820	23	297
貫井前原循環	6,390	24	266
東町循環	3,500	15	233
中町循環	4,830	20	242
野川・七軒家循環	3,650	18	203
全路線合計	25,190	100	252

c) アンケート調査での状況

i) バス停留所までの距離

路線バス利用者と CoCo バス利用者の自宅からバス停留所までの距離をみると、大きな違いはなく、300m 以内で 80%以上を占めている。

バス非利用者のバス停留所までの距離は路線バス利用者、CoCo バス利用者比べて遠く、300m 以内は 70%程度となっている。



路線バス利用者：市民アンケート 2-1 で 1「主に路線バス」を利用と回答した方の路線バス停留所までの距離

CoCo バス利用者：利用者アンケート回答者全体の CoCo バス停留所までの距離

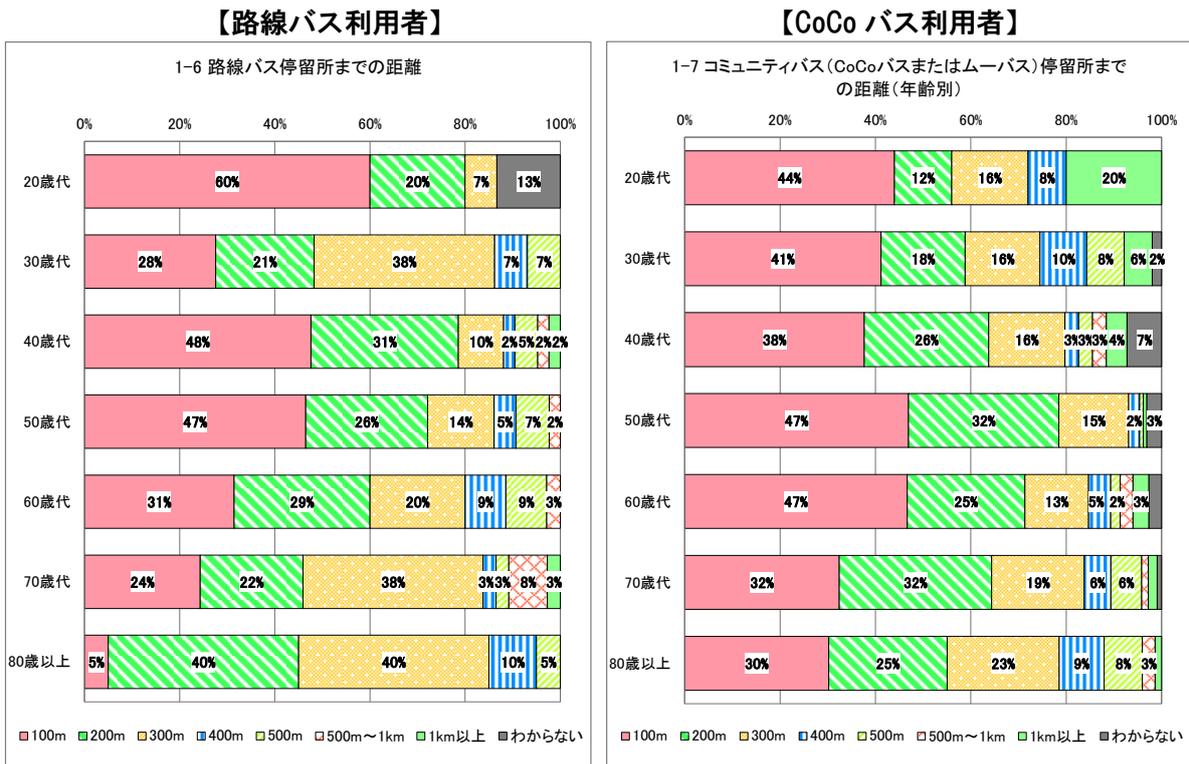
バス非利用者：市民アンケート 2-1 で 3「バスを利用しない」と回答した方の路線バス停留所までの距離

<年齢別の状況>

主に路線バスを利用している方の自宅から路線バス停留所までの距離をみると、どの年代でも300m以内が80%程度を占めている。

CoCoバスを利用している方の自宅からバス停留所までの距離も、どの年代でも300m以内が70%以上を占めており、路線バスと同じような傾向となっている。

一部ばらつきはあるが、高齢になるほどバス停までの距離が短くなるような傾向はみられない。



路線バス利用者：市民アンケート 2-1 で「主に路線バスを利用」と回答した方
 CoCoバス利用者：利用者アンケート回答者全体のコミュニティバス停留所までの距離
 ※19歳以下も選択肢としたが、回答数が少なかったためここでは対象外とする。

d) 基準の方向性

CoCoバス導入時の方針ではバス停留所を200m間隔で設置することを基本としていたが、設置箇所の安全性や協議の結果、路線によっては300m間隔程度で設置されている。

一方、アンケート調査の結果をみると、現在の利用者の多くは300m圏域程度から利用している割合が高く、高齢者でも大きな違いがみられない。

実態及び現在の利用の状況を踏まえ、再編基本方針4(持続可能な運行形態・サービスの提供)から現在のCoCoバスの最低サービス水準を維持するため、原則として300m間隔と設定する。

(2) 運行間隔(頻度)

a) 現在の状況

現在の CoCo バス各路線の運行間隔は以下のとおり。

北東部循環、貫井前原循環は1時間3便(20分に1便)で運行しているが他の2路線は1時間2便(30分に1便)で運行している。

	平日運行便数	1時間3便(20分に1便)	1時間2便(30分に1便)
北東部循環	42便	○	
貫井前原循環	31便	○	
東町循環	21便		○
中町循環	21便		○
野川・七軒家循環	24便		○

b) 基準の方向性

現在、路線により運行本数にばらつきがあることから、一定の基準により同一のサービスを提供することが望まれる。

また、バス運転士不足等の状況を鑑みると、運行本数の増加は難しい状況であることから、各路線とも原則として1時間2便(30分に1便)の運行とする。

(3) 運賃

a) 現在の状況

各路線 100 円の均一料金で運行している。

b) 路線バスの運賃の状況

一方、路線バスは以下の運賃にて運行を行っている。

現金	180 円
IC カード	175 円

※初乗り運賃

c) 基準の方向性

今度のルート検討の状況に合わせ、収支等も検討し設定を行う。

(4) 運行時間帯

a) 現在の状況

現在の運行時間帯は以下のとおり。

北東部循環は 7 時～20 時で運行しているが、他の路線は概ね 9 時～19 時で運行している。

	平日の運行時間帯	休日の運行時間帯
北東部循環	7:00 ～ 20:00	7:00 ～ 20:00
貫井前原循環	9:00 ～ 19:00	9:00 ～ 19:00
東町循環	9:15 ～ 19:15	9:15 ～ 19:15
中町循環	9:00 ～ 19:00	9:00 ～ 19:00
野川・七軒家循環	8:35 ～ 20:05	8:35 ～ 20:05

b) 基準の方向性

CoCo バスの再編基本方針 3（日常生活に即した運行サービスの提供）に基づき、病院や商業施設、公共施設が開いている時間帯における移動手段の提供を考慮するとともに、再編基本方針 4（持続可能な運行形態・サービスの提供）から現在の CoCo バスの最低サービス水準を維持するため、原則として 9 時台～19 時台での運行とする。

4.3 運行継続基準

ルート再編の検討及び(3)運賃の検討と併せて今後検討を行う。

5. まとめ

運行基準（案）についてとりまとめると以下のとおり。

項目	指標	指標の考え方	基本方針 対応	原則とする運行基準（案）
運行サ ービス 水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	④	300m 間隔
	運行間隔（頻度）	1 時間あたりの運行本数	④	1 時間 2 便（30 分に 1 便）
	運賃	1 回乗車あたりの運賃	①②④	（今後検討）
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	②③④	9 時台～19 時台
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	（今後検討）

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医療機関のうち、以下の9施設を対象とする。

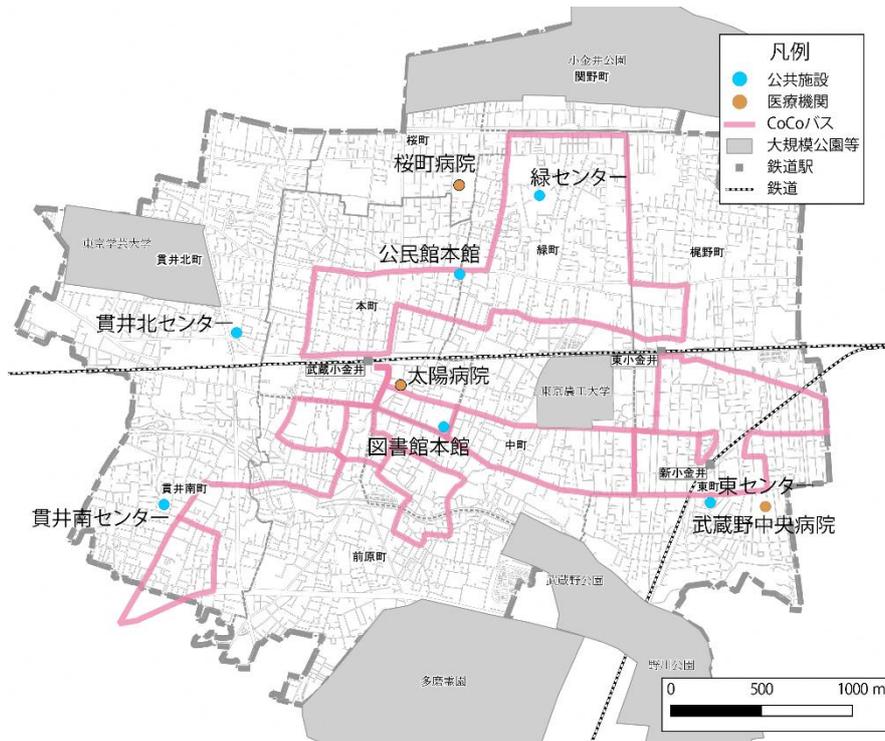
調査対象施設(案)

<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. 調整の状況

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

令和元年度第 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

令和元年 6 月中旬～下旬 アンケート調査実施

5. 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。

具体的なアンケート票は以降に示す。

<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
- 施設までのバス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）

施設利用者の移動に関するアンケート調査

資料5-2

日ごろから、小金井市政にご理解、ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

小金井市コミュニティバス（CoCoバス）は、交通空白・不便地域の解消や交通弱者の外出機会の提供を目的として導入され、現在市内で5路線が運行しています。運行を開始してから約15年が経過していることから、小金井市コミュニティバス（CoCoバス）の更なる充実を図るため、平成30年度から検討を開始し、令和3年度までを目標に総合的な見直しを実施しており、現在、バスの利用状況やニーズについての調査分析を進めています。

そこで、施設の利用における公共交通のニーズなどを確認するため、アンケート調査を行わせていただくこととしました。お忙しいところ誠に恐縮ですが、アンケート調査の趣旨をご理解いただき、是非ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和元年6月

◆ご質問・問合せ 小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：旦野、府川
電話：042-387-9850（直通）受付時間：8:30-17:15

1 このアンケートが置かれていた施設を教えてください。（1つに○）

- | | | |
|------------|------------|------------|
| 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 |
| 7. 桜町病院 | 8. 武蔵野中央病院 | 9. 太陽病院 |

2 あなたご自身について以下の事項にお答えください。（それぞれ1つに○）

2-1	性別	1. 男性	2. 女性		
2-2	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
2-3	住所	1. 東町	2. 梶野町	3. 関野町	4. 緑町
		5. 中町	6. 前原町	7. 本町	8. 桜町
2-4		9. 貫井北町	10. 貫井南町		
		11. 小金井市以外			
	職業	1. 会社員	2. 自営業	3. 専業主婦・主夫	4. 公務員
		5. 学生	6. パート・アルバイト	7. その他()	

2-5 運転免許は保有していますか。（それぞれ1つに○）

①自動車免許:	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	
②二輪・原付免許:	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	

2-6 あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか。（それぞれ1つに○）

①自動車:	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない
②自転車:	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない

裏面へ

2-7 70歳以上の方におたずねします。シルバーパス*の保有状況を教えてください。(1つに○)

※「シルバーパス」とは東京都が都内に在住する70歳以上の方へ発行するパスで、年間20,510円(区市町村税非課税であり、前年合計所得金額が125万円以下の方は1,000円)で都内の大部分の乗合バスや都営地下鉄・都電等に乗車できます。

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 持っている | 2. 持っていない |
|----------|-----------|

3 施設利用時の移動の状況についてお答えください。

3-1 このアンケートが置かれていた施設を利用する頻度はどのくらいですか。

(最も当てはまる1つに○)

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |

3-2 自宅からこのアンケートが置かれていた施設まで、またこのアンケートが置かれていた施設から自宅まで、最も利用している交通手段を教えてください。(1つに○)

- | | | |
|----------------|-----------------|--------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バス |
| 4. 自家用車(自分で運転) | 5. 自家用車(家族等の送迎) | |
| 6. 鉄道 | 7. タクシー | 8. バイク |
| 9. その他() | | |

■設問3-2で「3. バス」と回答した方にお聞きします。

- | | | | | |
|-----------------|-----------|-----------|----------|---------|
| 利用しているバス | 1. 京王バス | 2. 西武バス | 3. 小田急バス | 4. 関東バス |
| | 5. CoCoバス | 6. その他() | 7. わからない | |
| 利用している系統もしくは行き先 | () | | | |
| 途中での乗り継ぎ | 1. あり | 2. なし | | |

3-3 バス交通の利用状況に関わらず、すべての方におたずねします。このアンケートが置かれていた施設までのバス交通の環境に対する満足度はどのくらいですか。(最も当てはまる1つに○)

- | | | |
|-------------|---------------|----------|
| 1. 十分満足している | 2. ある程度満足している | 3. 普通 |
| 4. 少し不満がある | 5. 大いに不満がある | 6. わからない |

3-4 このアンケートが置かれていた施設までのバス交通の環境に対して要望があれば教えてください。(3つまで○)

- | | | |
|--------------------|--------------------------|---------------|
| 1. 施設の最寄りバス停の位置が遠い | 2. 自宅から施設まで直接運行するバス系統がない | |
| 3. バスの運行本数が少ない | 4. 始発バスの時間が遅い | 5. 最終バスの時間が早い |
| 6. バスの運行時間が不正確 | 7. その他() | 8. 特になし |

4 CoCoバスや小金井市内の公共交通について、ご意見を自由にお書きください。

アンケートは以上で終了です。最後までご協力いただき、ありがとうございました。

地域懇談会の実施について

1 目的

小金井市コミュニティバス再編事業における再編運行基準（案）及び再編計画（案）並びに再編後における運行に関するガイドライン（案）に対して、周知並びに地域の意見を収集するとともに、公共交通に関して求める事項等、地域特性に応じてきめ細やかに意見交換を行うことにより、今後のコミュニティバス事業の充実を図るため実施する。

2 内容

2.1 実施時期と内容

以下の内容及び時期に実施する。

開催時期			説明内容	会議方式	議論内容
第一回	令和元年度	8月～9月	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井市の公共交通の状況と課題 ・再編事業における基本方針 ・再編運行基準(案) 	1班5人～6人でのワークショップ形式を想定。(参加者数30人程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・CoCoバスの運行に求める事項 ・公共交通での移動が不便な事項
第二回		1月～2月	<ul style="list-style-type: none"> ・再編運行基準(案) ・再編計画(案) 	検討中	<ul style="list-style-type: none"> ・再編案に対する意見 ・具体的に運行してほしいルート
第三回	令和2年度	10月以降	<ul style="list-style-type: none"> ・再編計画(案) ・ガイドライン(案) 	検討中	<ul style="list-style-type: none"> ・再編ルート、運行仕様等の内容 ・ガイドライン(案)に対する意見

※各回とも概ね2時間を想定

2.2 対象地域・開催場所

各回4地区にて実施する。開催場所は以下を予定している。

また、開催場所ごとの対象エリアについては下表のとおりを想定しているが、これ以外の地域の方も参加可能とする。

箇所数	場所	対象エリア
1	貫井南センター	前原町、本町六丁目、貫井南町
2	東センター	東町、中町、本町一丁目
3	緑センター	梶野町、関野町、緑町、本町二・三丁目、桜町一・三丁目
4	貫井北センター	本町四・五丁目、桜町二丁目、貫井北町

3 周知方法

第一回地域懇談会の周知方法については、市報、市公式HP、市政だより、CoCoバス車内ポスター等を予定している。

4 その他

地域懇談会への参加は当日受付とし、事前申込みは不要とする。