

令和元年度第2回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日 時 令和元年7月26日（金）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 令和元年度第1回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認

3 議題

- (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について（報告）
…資料 2
- (2) 公共交通不便地域について …資料 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結果（速報）について …資料 5
- (5) 第一回地域懇談会の実施について 資料 6, 資料 6-2
- (6) その他

4 閉会

〔配布資料〕

- ・ 令和元年度第1回小金井市地域公共交通会議会議録
- ・ 資料 1 令和元年度第1回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について
- ・ 資料 2 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針
- ・ 資料 3 公共交通不便地域について
- ・ 資料 4 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）
- ・ 資料 5 主要施設利用者アンケート調査結果（速報）
- ・ 資料 6 第一回地域懇談会の実施について
- ・ 資料 6-2 第一回地域懇談会参加募集チラシ
- ・ 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

令和元年度 第 1 回地域公共交通会議 指摘事項と対応方針について

委員名	指摘事項	対応方針
前回会議の議事録について		
坂本委員	P.13 の「地域の方及び～」は直前の会長の発言を受けてのものなので、「公共交通が不便な地域の方及び～」と追記して欲しい。	指摘どおり議事録を修正
青木委員	P.15 の「極端な場合、1 時間でもいいから」を「極端な場合、1 時間に 2 本でもいいから」と修正して欲しい。	指摘どおり議事録を修正
議題 (1) 経緯及び経過について		
平野委員	資料 1、P.3 の平成 31 年 4 月の東町循環のダイヤ改正について、どれぐらいの乗継利便性の向上効果があったのか(どれ程の乗継が有るのか)を把握していたら示して欲しい。	利用者数の推移等、実績を踏まえながら運行事業者と整理し、今後提示する。
議題 (2) 基本方針 (案) について		
坂本委員 会長	資料 3-2、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」の項目の 2 番目と 3 番目を入れ替える。	指摘どおり修正

委員名	指摘事項	対応方針
議題（3）運行基準（案）について		
■公共交通不便地域の条件について		
鈴木章介委員 関根委員	バス運行会社側から見ても、運行本数について、CoCo バスの現状・運行基準（案）である 1 日 21 便（1 時間に 2 便）に対し、運行本数が 1 日 50 便未満（1 時間に 4 便）を公共交通不便地域の条件とするのは厳しいものではないか。	公共交通不便地域の条件を 20 便/日未満に変更
会長	公共交通不便地域の条件（1 日 50 便未満）に対し、CoCo バスの基準（案）は 1 日 21 便としているため、CoCo バスを運行しても公共交通不便地域は解消されないことになる。この点も踏まえ、どの程度を不便と判断するのか、整理が必要。	
坂本委員	公共交通不便地域の条件を段階ごとに変えた場合の資料を議論・検討の際に示すとよいのではないか。	条件による公共交通不便地域の差を示す図を提示
会長	CoCo バスの運行基準（案）と同水準を条件として公共交通不便地域の設定をした場合の公共交通不便地域図を用意した方がよい。	
■道路幅員・バス停留所設置箇所について		
石川委員 (堀越委員代理)	資料 4、P.7、P.8 の協議対象には道路管理者・土地所有者も含まれるのではないか。	指摘どおり修正
■バス停留所間の距離について		
田崎委員	バス停留所間の距離については当時 200m 間隔を目指した結果、現状 300m 間隔となっているのではないか。運行サービス水準として目指す数値を示す方がよいのではないか。	停留所間の距離を「200～300m」と変更
■運行継続基準について		
関根委員	他地域では存続すべき路線が収支率の条件によって廃止された事例もあるので、収支率を運行継続基準に盛り込むかについてはよく検討した方がよい。	今後検討

委員名	指摘事項	対応方針
■基本方針との対応について		
若藤委員 会長	対応する基本方針について、方針④が多いのではないか。書き方に配慮をした方がよいと考える。	指標「バス停留所間の距離」の基本方針対応について修正（方針①を追加）
■その他		
坂本委員	今回の再編により不便になったという意見が地域の方から出た場合、公平の観点から理解をいただけるような資料が必要ではないか。	公平性の観点については、再編基本方針及び策定プロセスにおいて整理しているため、これらの資料を活用し、地域懇談会等を通して十分な説明に努める。

委員名	指摘事項	対応方針
議題（４）主要施設利用者アンケートについて		
坂本委員	留置だけでなく、施設利用者を書いてもらうよう、代表者に依頼するなどの対応は可能か。	施設職員等に声掛けを依頼
青木委員	設問 3-2 で、バスと徒歩など、複数の移動手段を組み合わせている場合もわかるようにした方がよいのでは。	設問文の修正 複数回答へ変更
	設問 3-3 は、特段の意味がなければ「普通」は取った方がよいのではないか。	市民・利用者アンケート調査との比較のため対応しない。
議題（５）地域懇談会の実施について		
青木委員	当日受付としているが、人数が多すぎても対応できないため、事前申込制とし、余裕があれば当日自由参加とした方がよいのではないか。	事前申込・当日受付方式に変更

小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針

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。

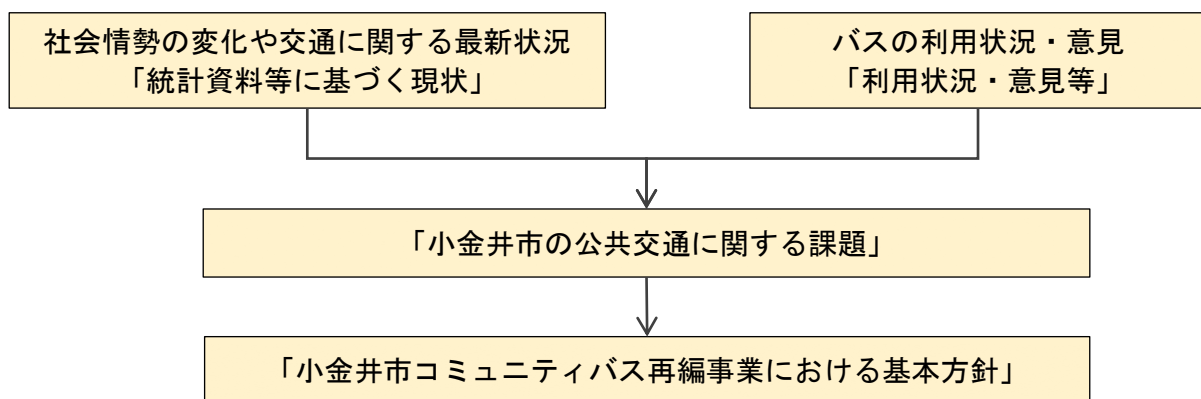


図1 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針の検討フロー

【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 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
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バスの利用状況を見ると、平日では野川・七軒家循環、中町循環、東町循環で高齢者の利用割合が高いが、休日は減少する。 ○北東部循環では平日における通勤目的での利用が多い。 	<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。 	
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

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。

※「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。

公共交通不便地域について

1 前回会議の指摘事項

前回の令和元年度第一回地域公共交通会議において、公共交通不便地域の設定条件のうち運行本数について、以下のような指摘を頂いた。

- 運行本数について、CoCo バスの現状・運行基準（案）である 1 日 21 便（1 時間に 2 便）に対し、運行本数が 1 日 50 便未満（1 時間に 4 便）を公共交通不便地域の条件とするのは厳しいものではないか（鈴木章介委員・関根委員）
- 公共交通不便地域の条件（1 日 50 便未満）に対し、CoCo バスの基準（案）は 1 日 21 便としているため、CoCo バスを運行しても公共交通不便地域は解消されないことになる。この点も踏まえ、どの程度を不便と判断するのか、整理が必要。（鈴木会長）

上記の指摘を踏まえ、小金井市の現況や他事例等から公共交通不便地域の設定条件について、改めて検討する。

2 他地域等の状況

2.1 国の事例

国土交通省都市局の「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」では、「基幹的公共交通路線」を日 30 本以上（概ねピーク時片道 3 本以上）の鉄道路線及びバス路線としている。

⇒国土交通省都市局では、「基幹的公共交通路線」を 30 便/日以上（ピーク時 3 便/時間以上相当）と設定されている。

②各評価指標に係る注釈

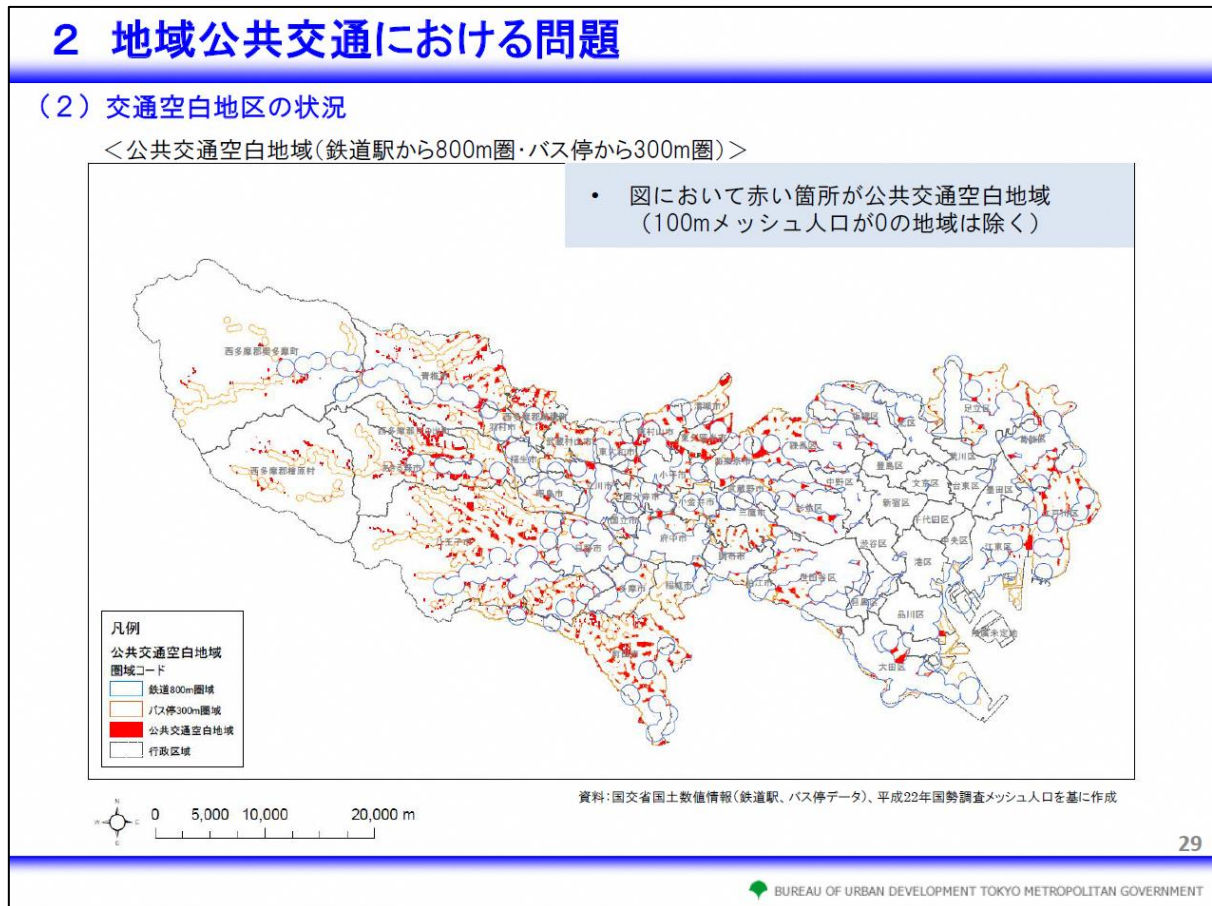
- ※1) 「徒歩圏」は、一般的な徒歩圏である半径 800m を採用。バス停は誘致距離を考慮し 300m。
なお、本指標は、以下の「生活サービス施設」及び「基幹的交通路線」の全てを徒歩圏で享受できる人口の比率。
- ※2) 「生活サービス施設」は以下の通り。
医療施設…病院（内科又は外科）及び診療所 福祉施設…通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
商業施設…専門スーパー、総合スーパー、百貨店
- ※3) 「基幹的公共交通路線」は、日 30 本以上の運行頻度（概ねピーク時片道 3 本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線。
- ※4) 「公共交通沿線地域」は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については 800m、バス停については 300m）
- ※5) 「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500m を採用。
（主に高齢者をターゲットとしている指標については、その評価にあたり、主として高齢者徒歩圏を採用）
- ※6) 対象としている「高齢者福祉施設」は、※2における福祉施設に同じ。
- ※7) 「高齢人口」は 65 歳以上人口。1km 圏域は厚生労働省の「地域包括ケアシステム」の日常生活圏域を想定して設定。
- ※8) 「歩行者に配慮した道路」としては、歩行者専用道路、コミュニティ道路、歩道整備済道路等を想定。
- ※9) 「歩道整備率」は道路交通センサスの一般交通量調査対象道路（高速自動車国道・都市高速道路を除く）で算出。

出典：国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」

2.2 東京都の事例

東京都の「利用者の視点に立った東京交通戦略推進会議」では鉄道駅から 800m 以遠、バス停から 300m 以遠を「公共交通空白地区」としており、運行本数については条件としていない。

⇒1 日 1 便でも運行があれば公共交通空白地域ではないとの整理している。



出典：東京都都市整備局 利用者の視点に立った東京交通戦略推進会議 道路空間活用 WG 第 3 回資料

2.3 多摩地域の市町村の事例

東京都多摩地域の市町村の運行本数の設定条件は以下のとおり。

⇒平成 14 年に策定した小平市では 100 便/日を条件としているが、近年策定・見直しをした市町村では運行本数の条件については 1 時間に 1 便を条件としている。

表 交通不便地域の条件(運行本数)

市町村	運行本数の条件 (片道)		策定年	策定前の条件
東村山市	-	1 便/時間未満	平成 27 年	運行本数の条件なし(平成 23 年)
稲城市	-	1 便/時間未満	平成 25 年	-
立川市	17 便/日未満	1 便/時間未満	平成 27 年	50 便/日(平成 14 年)
小平市	100 便/日未満	4 便/時間未満	平成 14 年	-

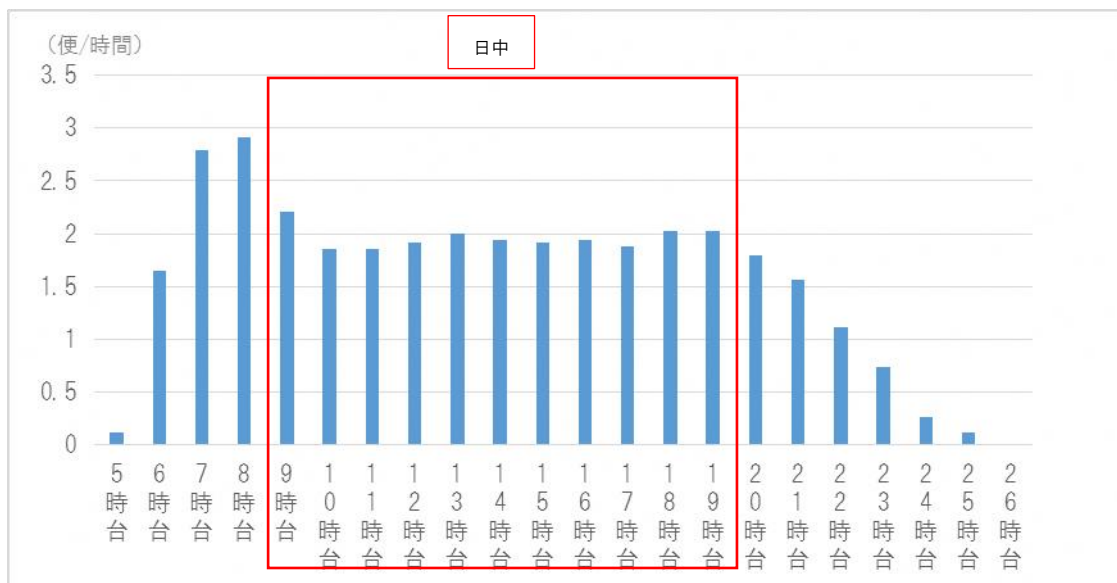
3 小金井市の状況

3.1 路線バスの状況

小金井市の路線バスの1系統あたりの運行本数を整理した結果を以下に示す。(鉄道駅発路線にて整理)

⇒日中の時間帯(9時台~19時台)の運行本数は1系統あたり1時間に2便程度。

⇒CoCoバスが運行している時間帯(9時台~19時台)の運行本数は1系統あたり22便程度。



※鉄道駅発の路線の便数で整理

※名称が異なってもある程度路線が重複する系統は1系統として整理、結果34系統。

※時間帯ごとの系統数は未考慮。

図 系統あたりの路線バスの時間帯別運行本数

<参考>時間帯別の運行本数

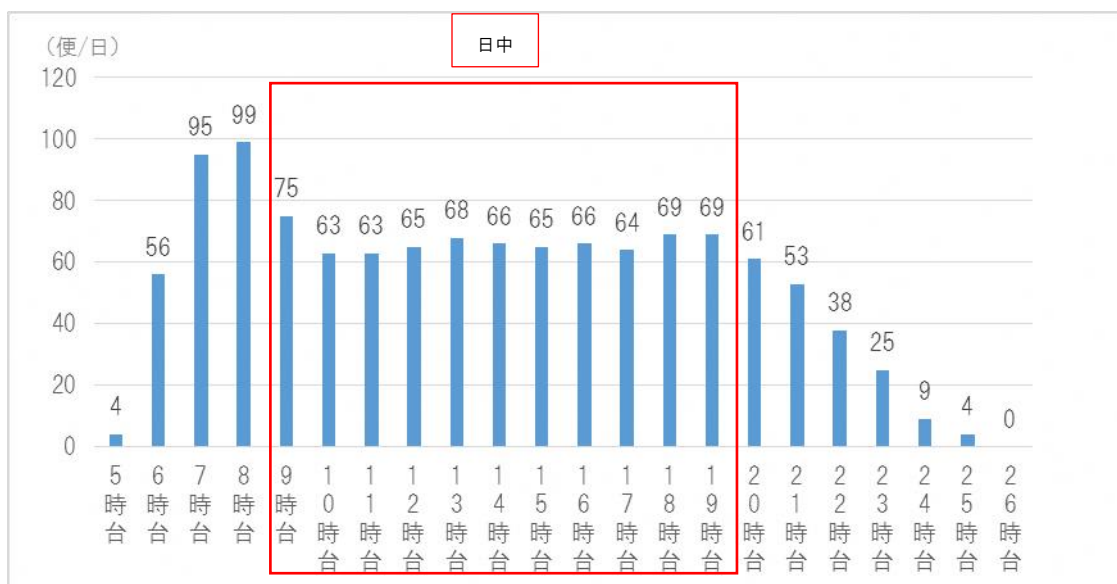


図 路線バスの時間帯別運行本数

3.2 コミュニティバス (CoCo バス) の状況

CoCo バスの系統毎の運行本数を以下に示す。北東部循環、貫井前原循環は概ね 1 時間に 3 便、東町循環、中町循環、野川・七軒家循環は概ね 1 時間に 2 便で運行している。

表 CoCo バスの運行状況

系統名	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
運行本数 (平日)	42 便/日	31 便/日	21 便/日	21 便/日	24 便/日
始発時間	7:00	9:00	9:15	9:00	8:35
終発時間	20:00	19:00	19:15	19:00	20:05
運行時間	13 時間	10 時間	10 時間	10 時間	11 時間 30 分
運行頻度	3.2 便/時間	3.1 便/時間	2.1 便/時間	2.1 便/時間	2.1 便/時間

4 公共交通不便地域の設定条件の検討

前項で整理した事例を元に公共交通不便地域の設定条件を検討する。

現況、CoCo バスの運行本数は運行本数の少ない中町循環・東町循環において 21 便/日であり、現在の市内路線バスの日中の運行状況と同程度の水準である。

これらの現状に加えて、周辺市町村の事例や今後の人口減少やドライバー不足に伴い、路線バスの持続可能な公共交通として CoCo バスを運行するため、運行本数の条件を 20 便/日未満とすべきと考える。

表 前項で整理した事例

		運行本数		備考
		1 日あたり	1 時間あたり	
公共交通不便地域の条件	国	30 便/日未満	-	基幹的公共交通路線
	東京都	-	-	運行本数の条件無し
	周辺市町村	-	1 便/時間未満	近年の事例
現在の状況	市内路線バス	-	2 便/時間	日中の平均値
	CoCo バス	21 便/日	2 便/時間	現在の CoCo バスの最低水準(中町・東町循環)

5 公共交通不便地域の定義

前項での検討を踏まえ、公共交通不便地域の条件について以下のとおり考える。

1) 距離の条件

(1) 鉄道駅

JR 駅からの距離 : 500m 以遠 (武蔵小金井駅・東小金井駅)

私鉄駅からの距離 : 300m 以遠 (新小金井駅)

(2) バス停留所

バス停留所からの距離 : 300m 以遠

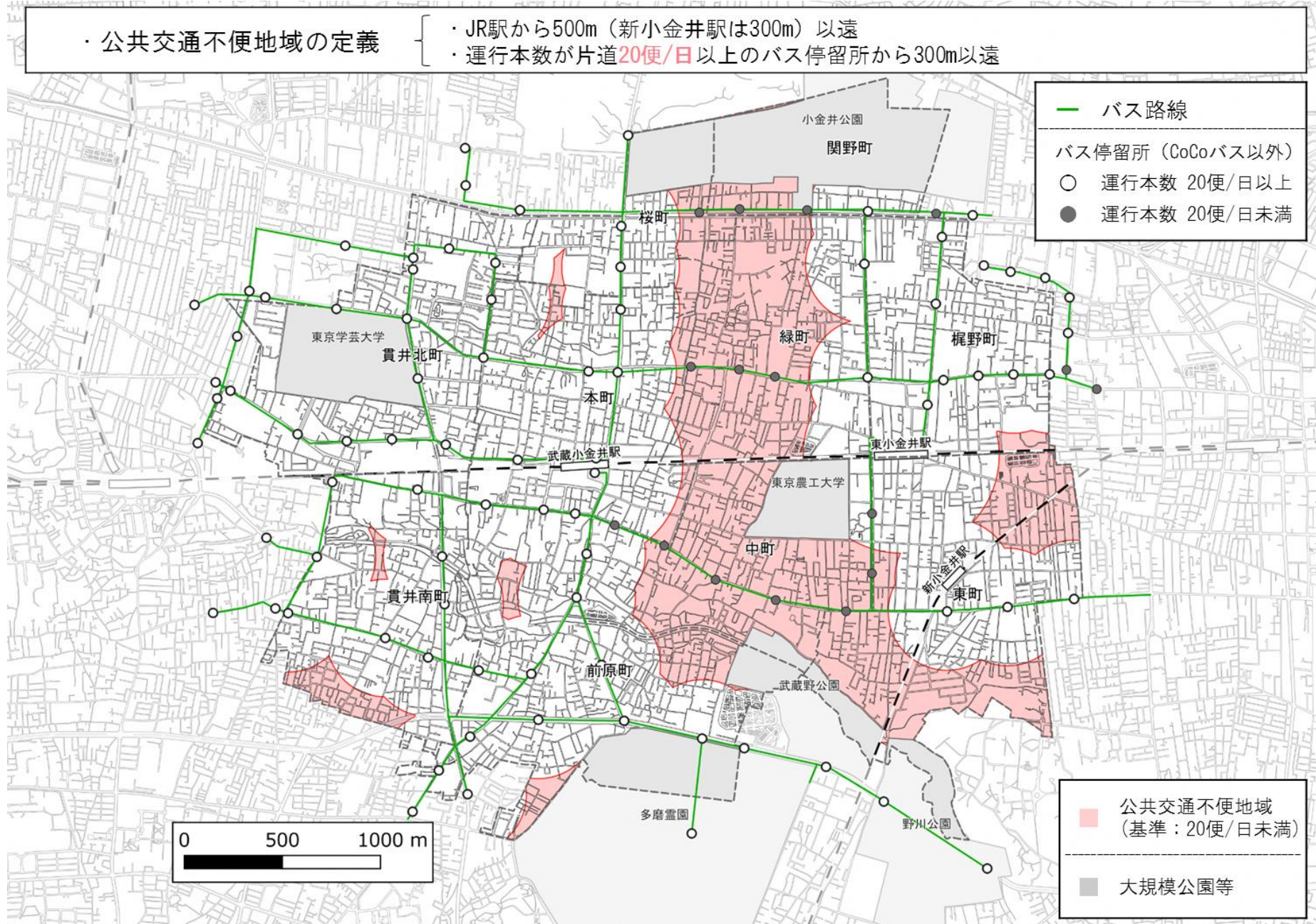
2) 運行本数の条件

(1) バス停留所

片道の運行本数 : 20 便/日未満

本条件での公共交通不便地域を次頁に図示する

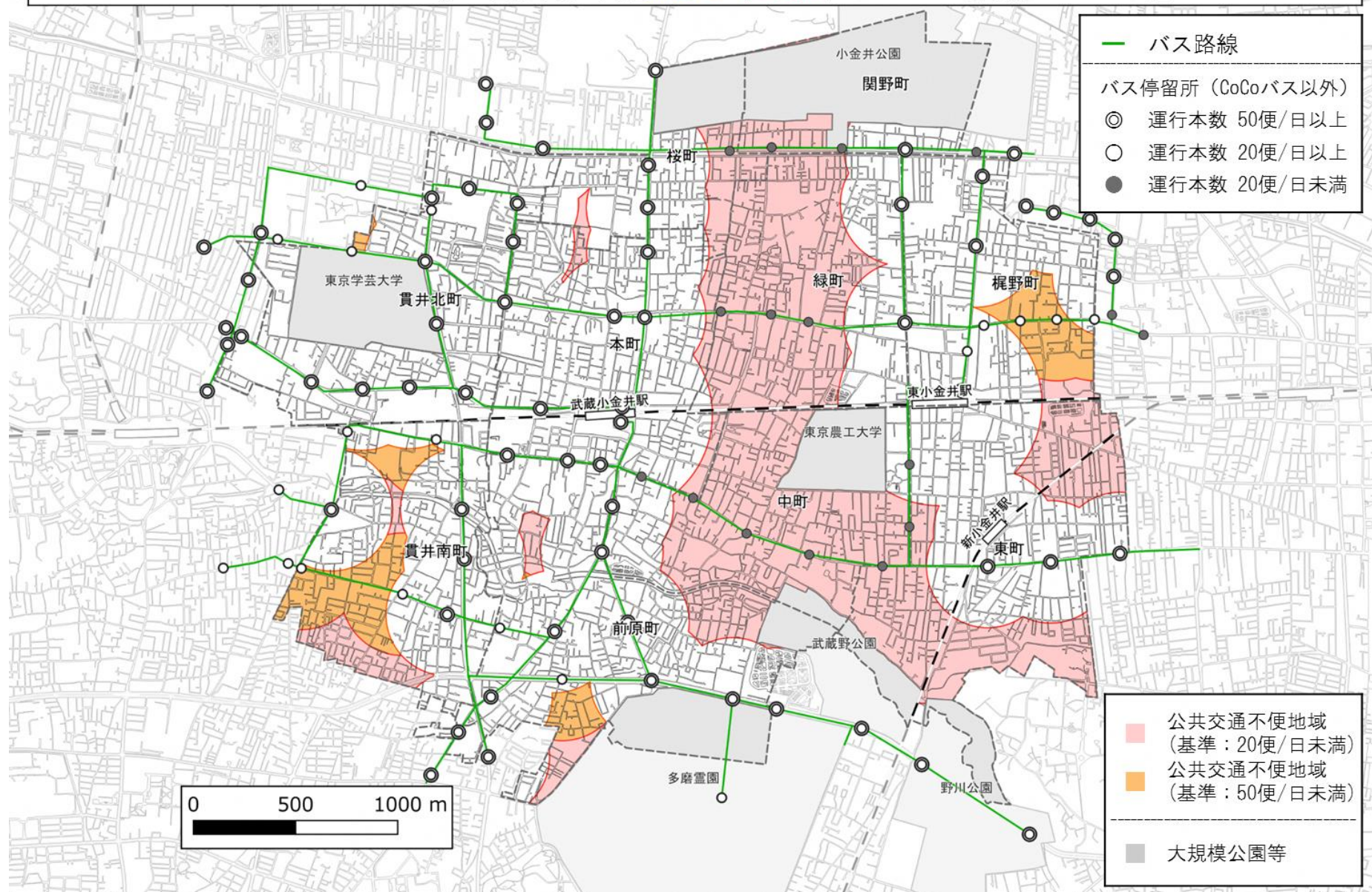
○ 公共交通不便地域図



<参考> 前条件との比較

・公共交通不便地域の定義

- ・ JR駅から500m（新小金井駅は300m）以遠
- ・ 運行本数が片道**50便/日**（**20便/日**）以上のバス停留所から300m以遠



小金井市コミュニティバス再編運行基準(案)

1. 策定の目的

持続可能なコミュニティバスの運行のため、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限、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する。

2. 運行基準に関する指標

再編事業における基本方針を踏まえ、運行基準(案)についてとりまとめると以下のとおり。
なお、運賃及び収支率(公費負担率)は今後のルート等の検討と併せて整理する。

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)
道路・ バス停 留所の 条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要となる道路幅員	—	(車両制限令に基づき設定) ※1
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	(法令等での基準により設定) ※1
運行サ ービス 水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	①④	200~300m 間隔 ※1
	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)

※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。

上記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する。

小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針

- 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. 各指標の設定根拠

各運行基準の設定根拠について、以降のとおり整理する。

3.1 道路・バス停留所の条件

(1) 道路幅員

コミュニティ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る。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を踏まえ、現地調査や実車走行を通じて警察・道路管理者等との協議により許可を得る必要がある。

①ボンチョ（車幅 2.08mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	<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
片側歩道あり	<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)
歩道無し	<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

②ハイエース（車幅 1.88mの場合）

	相互通行	一方通行
両側歩道あり	<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
片側歩道あり	<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)
歩道無し	<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 車両幅 (1.88m) + 0.5m + 路肩 (0.5m) × 2 ●道路全幅員=3.38m

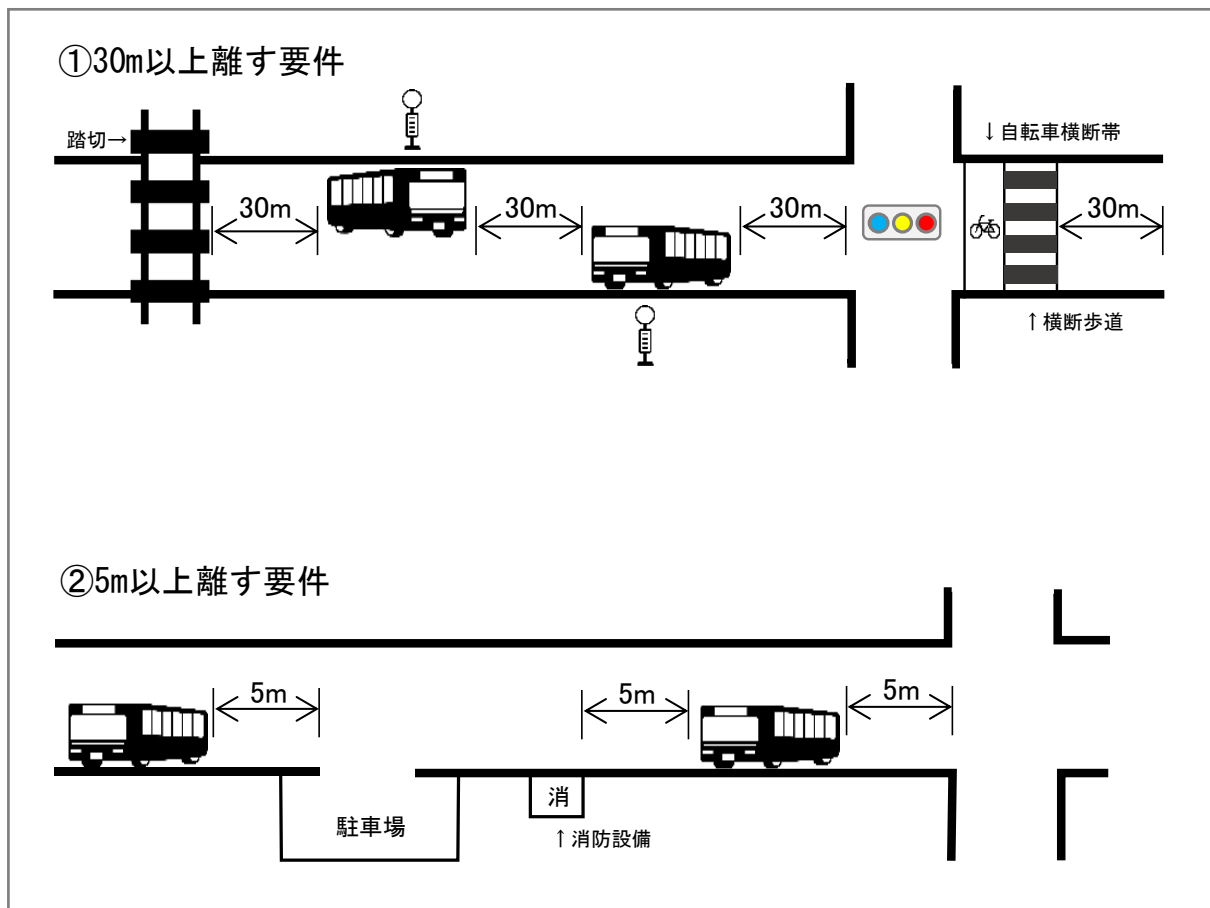
※歩道とは、マウントアップや防護柵等により物理的に歩車分離されている部分をいう。

※路側帯とは、ここでは白線の外側を指し、路側帯の幅は0.75m以上必要（L型側溝の場合0.85m以上）

(2) バス停留所設置箇所

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、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る。

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



3.2 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。

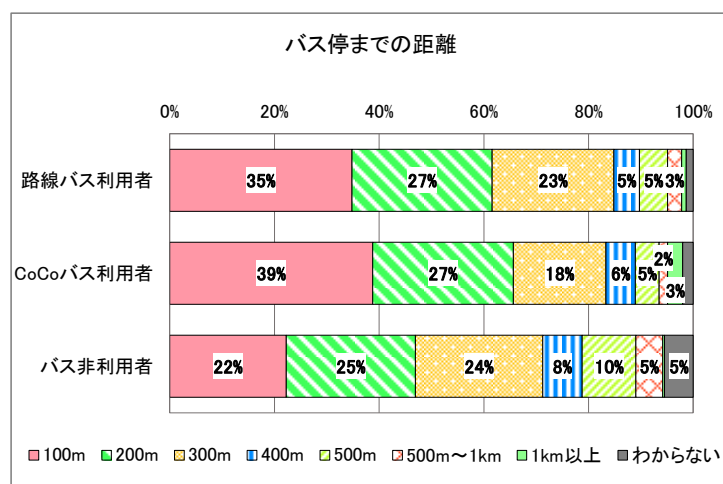
路線名	路線長(m)	区間数	平均区間長(m)
北東部循環	6,820	23	297
貫井前原循環	6,390	24	266
東町循環	3,500	15	233
中町循環	4,830	20	242
野川・七軒家循環	3,650	18	203
全路線合計	25,190	100	252

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

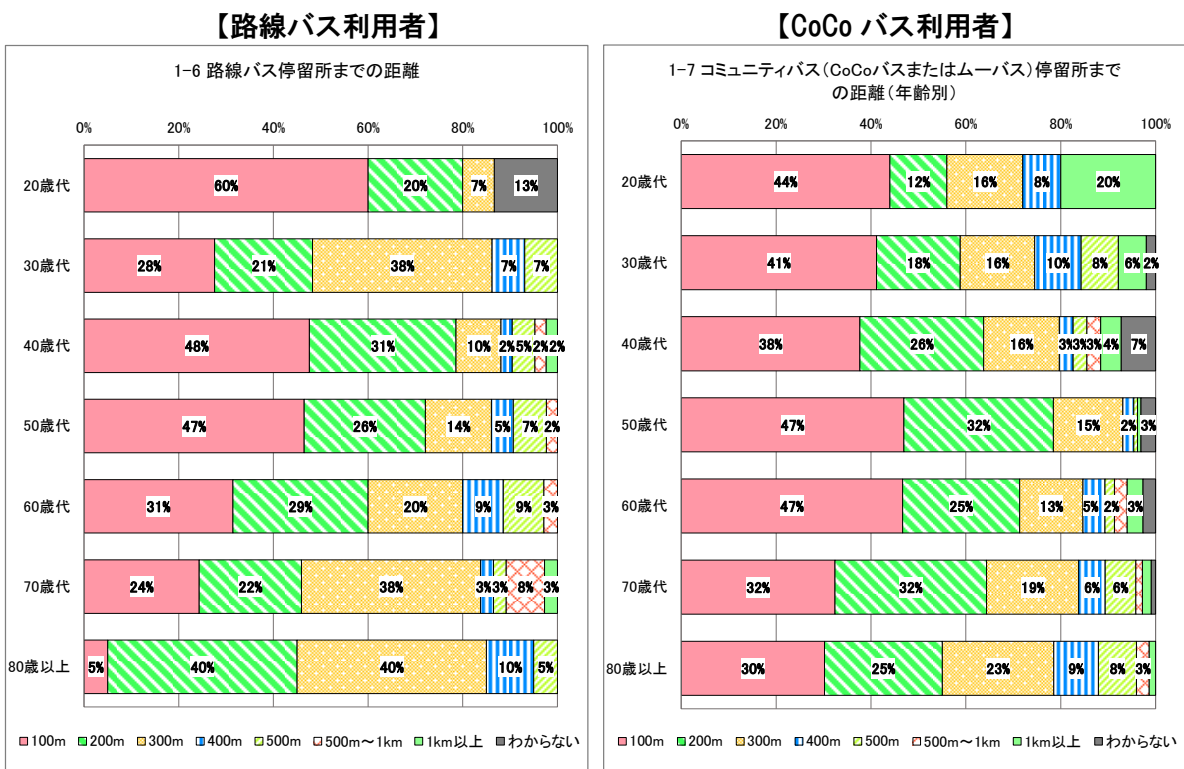
バス非利用者：市民アンケート 2-1 で 3 「バスを利用しない」と回答した方の路線バス停留所までの距離

<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1「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200m~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。

路線名	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 時台～20 時台で運行しているが、他の路線は概ね 9 時台～19 時台で運行している。

路線名	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。

3.3 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。

主要施設利用者アンケート調査結果(速報)

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した。

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施設を対象とした。

<公共施設>

- 公民館本館
- 図書館本館
- 貫井北センター
- 貫井南センター
- 緑センター
- 東センター

<医療機関>

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院
- 太陽病院



3. 調査方法

以下のとおり調査を実施した。

調査方法：留め置き

調査期間：6月17日（月）～6月30日（日）

4. 調査項目

確認した設問は以下のとおり。

<アンケート調査設問>

- 施設利用者属性
- 施設の利用頻度
- 施設と自宅間の移動交通手段
- 施設までのバス交通の環境に関する満足度
- 施設までのバス交通の環境に関する要望（施設最寄りバス停の位置、運行系統、運行頻度等）

5. 回収状況

回収数は375票であった。以降の集計は、この回収票をもとに実施する。

また、各施設の回収状況を以下に示す。

施設名	回収数
桜町病院	177
貫井北センター	70
貫井南センター	52
武蔵野中央病院	50
東センター	13
図書館本館	5
緑センター	3
太陽病院	3
公民館本館	2
合計	375

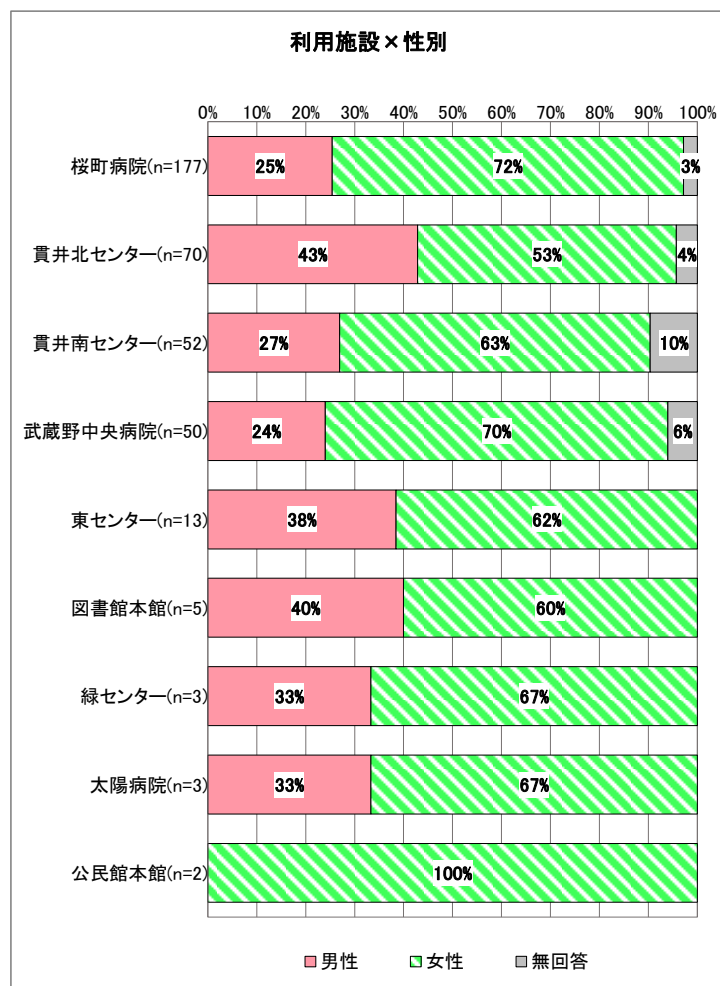
※本資料で掲載しているグラフ等での割合表示について、四捨五入の関係から合計が100%とならない箇所がある。

※グラフ上で数字が重なる部分など、見やすさのため記載を削除している箇所がある。

6. 集計結果

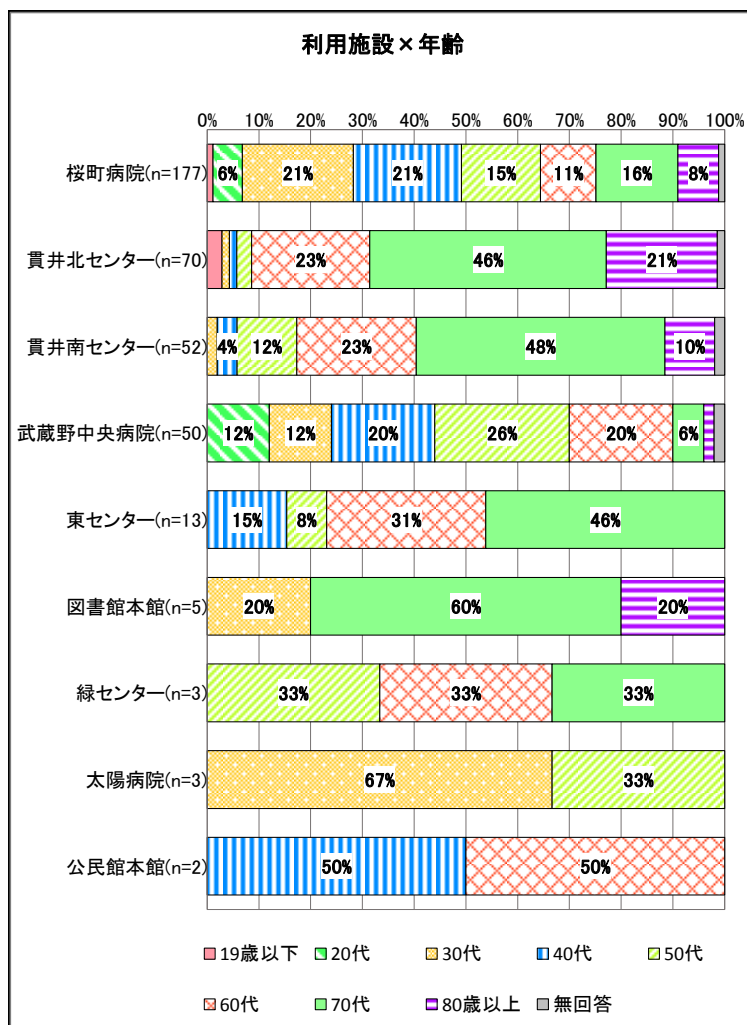
利用施設ごとの集計結果を以降に示す。

6.1 性別



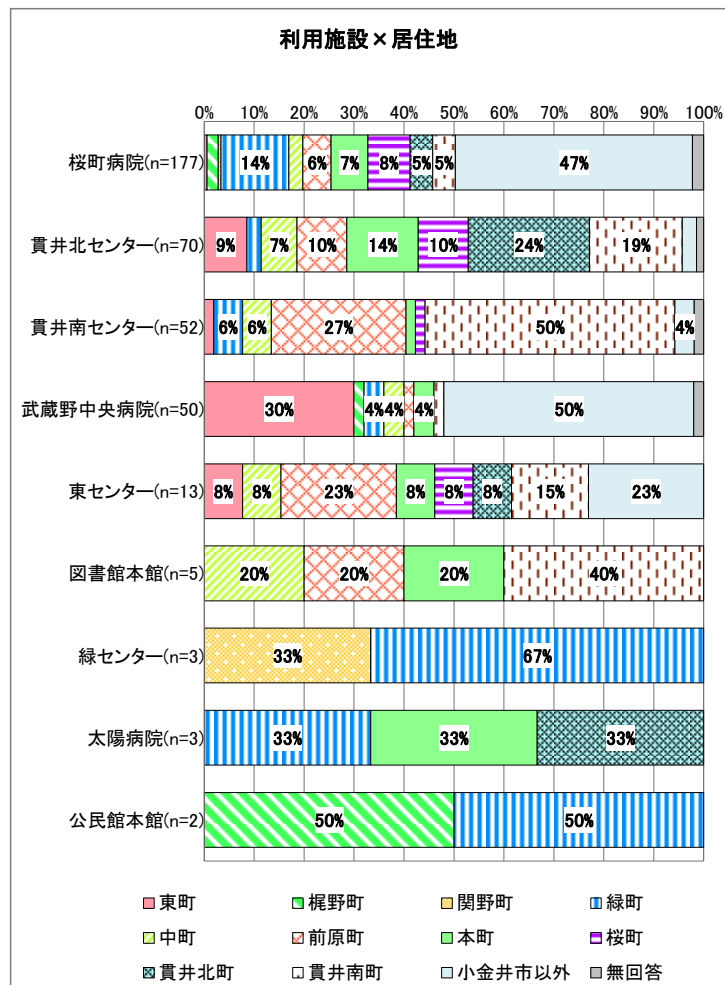
施設	男性	女性	無回答	計
桜町病院	45	127	5	177
貫井北センター	30	37	3	70
貫井南センター	14	33	5	52
武蔵野中央病院	12	35	3	50
東センター	5	8		13
図書館本館	2	3		5
緑センター	1	2		3
太陽病院	1	2		3
公民館本館		2		2
合計	110	249	16	375

6.2 年齢



施設	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	無回答	計
桜町病院	2	10	38	37	27	19	28	14	2	177
貫井北センター	2		1	1	2	16	32	15	1	70
貫井南センター			1	2	6	12	25	5	1	52
武蔵野中央病院		6	6	10	13	10	3	1	1	50
東センター				2	1	4	6			13
図書館本館			1				3	1		5
緑センター					1	1	1			3
太陽病院			2		1					3
公民館本館				1		1				2
合計	4	16	49	53	51	63	98	36	5	375

6.3 居住地



施設	東町	梶野町	関野町	緑町	中町	前原町	本町	桜町	貫井北町	貫井南町	小金井市以外	無回答	計
桜町病院	1	4	1	24	5	10	13	15	8	8	84	4	177
貫井北センター	6			2	5	7	10	7	17	13	2	1	70
貫井南センター	1			3	3	14	1	1		26	2	1	52
武蔵野中央病院	15	1		2	2	1	2			1	25	1	50
東センター	1				1	3	1	1	1	2	3		13
図書館本館					1	1	1			2			5
緑センター			1	2									3
太陽病院				1			1		1				3
公民館本館		1		1									2
合計	24	6	2	35	17	36	29	24	27	52	116	7	375

第一回地域懇談会の実施について

1 実施内容

1.1 説明内容

- ・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）

1.2 会議方式

1 班 6～7 人程度のワークショップ形式を想定。（参加者数 30 人程度）

1.3 議論内容

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

2 開催日時・場所

開催場所は以下を予定している。

場所	会議室	日時	対象エリア
上之原会館	集会室 A・B	9 月 28 日(土) 午前 10 時から正午	本町四・五丁目、桜町二丁目、貫井北町
小金井市立緑小学校	パソコン室	9 月 28 日(土) 午後 3 時から 5 時	梶野町、関野町、緑町、本町二・三丁目、桜町一・三丁目
東センター	学習室 A・B	9 月 29 日(日) 午前 10 時から正午	東町、中町、本町一丁目
西之台会館	集会室 A	9 月 29 日(日) 午後 3 時から 5 時	前原町、本町六丁目、貫井南町

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

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る。

期間：9 月 2 日（月）～9 月 17 日（火）17 時まで（郵送 9 月 17 日必着）

方法：郵送、直接持参、FAX、メール

※保育あり（1 歳以上の未就学児、要事前申込）、手話あり（要事前申込）

※定員に満たない場合は、当日受付も対応。ただし先着順とする。

4 事前周知

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。



CoCoバス

第1回 地域懇談会 参加者募集!!

CoCoバス（小金井市コミュニティバス）の再編についての取り組みを進めています。
市民の皆さんから、様々な声を聴くため、地域懇談会を開催します。
CoCoバスのこれからについて、一緒に考えてみませんか。

▼ 開催場所・日時

場所	会議室	日時	対象エリア
上之原会館	集会室A・B	9月28日(土) 10:00~12:00	本町四・五丁目/桜町二丁目/貫井北町
小金井市立緑小学校	パソコン室	9月28日(土) 15:00~17:00	梶野町/関野町/緑町/本町二・三丁目 桜町一・三丁目
東センター	学習室A・B	9月29日(日) 10:00~12:00	東町/中町/本町一丁目
西之台会館	集会室A	9月29日(日) 15:00~17:00	前原町/本町六丁目/貫井南町

※対象エリア以外の地域の方もご参加いただけます。

- ◆テーマ : CoCoバスや公共交通について（グループに分かれて話し合います）
- ◆対象者 : 市内在住・在勤・在学の16歳以上（令和2年3月31日時点）の方
- ◆申込方法 : 1. 郵送 2. 直接持参 3. FAX 4. メール
- ◆記入事項 : ①参加希望場所 ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
⑥メールアドレス（ある方のみ） ⑦保育の有無 ⑧手話通訳の有無
※用紙・書式は問いませんが、市HPより雛形のダウンロードも可能です。
- ◆申込期間 : 2019/9/2(月)~9/17(火) 17:00まで（郵送9/17(火)必着）
- ◆定員 : 各会場 30名程度（申込順）
- ◆その他 : 保育あり（1歳以上の未就学児、要事前申込）、手話あり（要事前申込）

※事前の申込みが定員に満たない場合は、当日受付を実施する場合があります。
※お車でのご来場はご遠慮ください。

お問合わせ・申込み先

小金井市 都市整備部 交通対策課

〒184-8504 東京都小金井市本町6丁目6番3号

電話 : 042-387-9850 FAX : 042-386-2619

メール : s060999@koganei-shi.jp HP : <https://www.ooooo>

