

令和2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2年7月3日（金）午前10時から正午
場所 小金井市市民会館「萌え木ホール」 A・B会議室

1 開会

2 ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書について …資料7

3 議題

(1) 報告事項

- ① 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
- ② 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュールについて …資料1
- ③ 小金井市コミュニティバス運行基準（案）の一部決定について …資料3

(2) 協議事項

- ① 小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について
…資料4-1, 資料4-2
- ② 運賃等の検討について …資料5

(3) その他

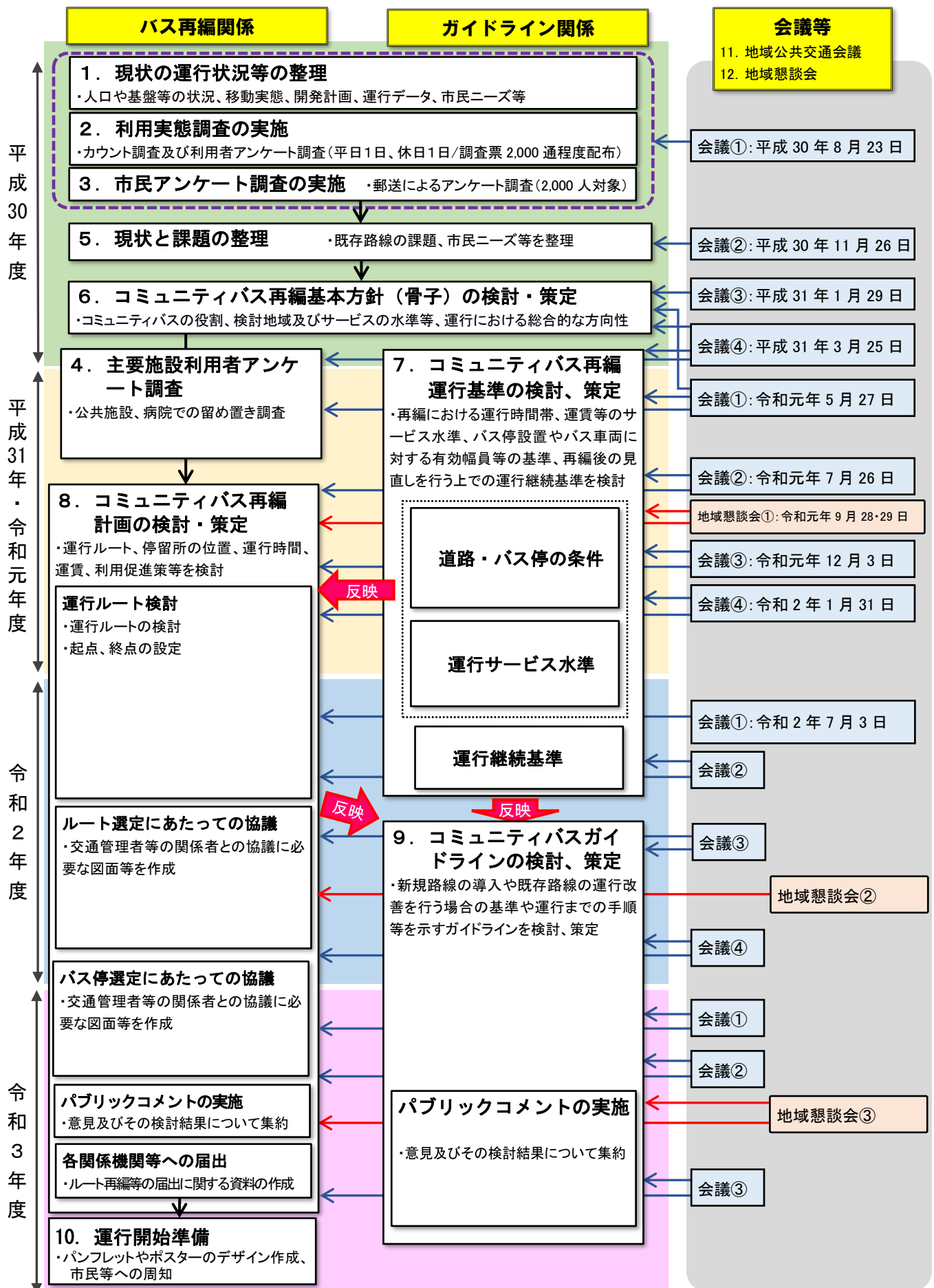
- ① 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について
- ② ムーバス（境・東小金井線）の休日ダイヤ導入及び専用回数券取扱い終了について
…資料6

4 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料1 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール
- ・ 資料2 令和元年度第4回地域公共交通会議 指摘事項と対応方針について
- ・ 資料3 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）一部決定版
- ・ 資料4-1 再編ルートの検討について
- ・ 資料4-2 各ルート案の比較
- ・ 資料5 運賃等の検討について
- ・ 資料6 ムーバス（境・東小金井線）の休日ダイヤの導入及び専用回数券取扱い終了について
- ・ 資料7 ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書
- ・ 参考資料1 道路幅員図
- ・ 参考資料2 小金井市標高図
- ・ 参考資料3 不採用ルート案の一覧
- ・ 小金井市地域公共交通会議委員名簿
- ・ C o C o バスパンフレット

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2年7月版）



令和元年度 第4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		
特段の指摘事項無し		
資料4：ココバスの運行水準の拡充を求める要請書について		
「議題（2）小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）について」にて議論		
議題（1）小金井市コミュニティバス再編スケジュールについて		
特段の指摘事項無し		
議題（2）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：ココバスの運行水準の拡充を求める要請書について」を踏まえて以下の通り議論		
平野委員 池内委員	「CoCoバスの持続可能性」という観点から小金井市、バス事業者の状況について市民に説明し、現状を適切に認識して「運行そのものができなくなる可能性がある」という危機感を持ってもらう必要があるのではないか	市報、市HPを活用し、広報に努めるほか、地域懇談会等を通じて状況を説明し、周知に努める
池内委員	（上記に関連して）小金井市として、CoCoバスに対してどれだけの財政負担が可能かという情報を開示するとよいのではないか	基本方針4に基づき、「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」ことを基本とし、今後検討を行う収支率等の運行継続基準をもって、財政負担に係る一定の指標を示していく
池内委員	（上記に関連して）バス事業者が、CoCoバスに対してどれだけの経営資源を割くことが可能かという情報を開示するとよいのではないか	現状では、令和元年度第3回会議資料8で提示のとおり、現状では運転士不足や車庫容量の課題から、現行のCoCoバスに対して人員や車両規模を増やすことは難しい
池内委員	路線の再編により、乗り残しが発生する可能性の有無について考慮する必要がある	利用状況や、乗降者調査結果を踏まえつつ検討を進める
議題（3）小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について		
<ul style="list-style-type: none"> ・ルート検討時の条件整理に関しては特段の指摘事項なし ・ルート検討に関する各委員の意見については裏面を参照 		

ルート検討に関する意見について（対応については資料 4-1 に記載）

委員名	意見
路線全体に関する意見	
石川委員 (3案共通)	新小金井駅は交通結節点として整理されており、路線バスが結節していないため、CoCo バスで新小金井駅をカバーする必要があるのではないか
鈴木章介委員 (3案共通)	道路幅員の制約については承知しているが、路線バスとの競合路線が残ることについては、民間事業者の立場として、諸手を挙げて賛成できるものではないことは理解していただきたい
中央循環に関する意見	
坂本委員 (案③について)	武蔵小金井駅と新庁舎・新福祉会館のみを結ぶルート案について、より多くの地域をカバーするべきではないか
北東部循環に関する意見	
青木副会長 坂本委員 (3案共通)	武蔵小金井駅周辺の利用を考えると、北東部循環を武蔵小金井駅に結節する案は検討する必要がある
坂本委員 (3案共通)	利用頻度を考えると、新庁舎へは直接結節せず、武蔵小金井駅から乗り継いで行くような形でもよいのではないか
平野委員 (3案共通)	現在の利用状況を見ると、武蔵小金井駅に結節する場合、「三光院前」から「小金井郵便局」までをカバーし、競技場通りを通過して武蔵小金井駅北口にアクセスするとよいのではないか（「稲穂神社」「小金井市役所入口」バス停は利用が無いように思う）
早田委員 (3案共通)	新庁舎にアクセスする場合、運行の効率性を見るのであれば JR 中央線の南側にアクセスして新庁舎の敷地内に停留所を置くのではなく、JR 中央線の北側の高架下に停留所を置くのも選択肢と考える
鈴木章介委員 (3案共通)	北東部循環が武蔵小金井駅に結節しないのであれば、関東バス鷹 33 系統との競合回避を図ることができるが、武蔵小金井駅に結節する場合、競合状態は解消されないと考えられる
東町循環・中東循環に関する意見	
青木副会長 (案③について)	路線上に踏切が 2 か所あることも含め、路線長だけでなく路線上の踏切を考慮し、1 周あたりの所要時間を設定した方がよい
平野委員 (案③について)	東町の 1, 5 丁目地域からは、70 歳以上でも新小金井駅まで歩いていく人も多い。そういった実情も踏まえて議論すべきではないか
貫井前原循環に関する意見	
特段の意見なし	
野川・七軒家循環に関する意見	
特段の意見なし	

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設定する。

2. 運行基準に関する指標

青背景（運賃及び収支率（公費負担率））以外の指標については、令和元年度第4回小金井市地域公共交通会議（令和2年1月31日開催）にて合意し、一部決定とした。

運賃及び収支率（公費負担率）について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	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） ※
	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） ※
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	概ね 200～300m 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） を最低限確保
	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 の運行を最低限確保
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）

※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。

運行ルート等の設定に当たっては、上記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. 各指標の設定条件

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、交差点形状等を踏まえ、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 ポンチョ（車幅 2.08mの場合）

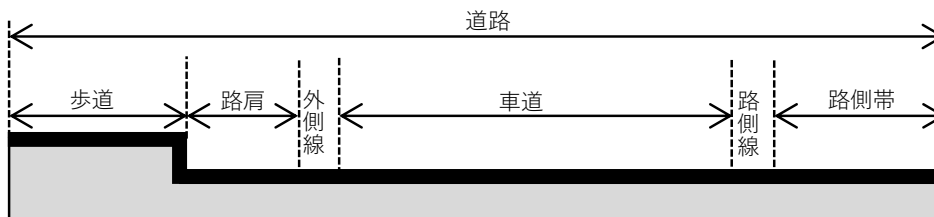
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.66m 車両幅（2.08m）×2+0.5m ●道路全幅員＝6.16m 車道（4.66m）+路側帯（0.75m）×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝2.58m 車両幅（2.08m）+0.5m ●道路全幅員＝4.08m 車道（2.58m）+路側帯（0.75m）×2
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝5.16m 車両幅（2.08m）×2+0.5m+路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

②ハイエース（車幅 1.88mの場合）

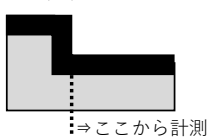
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.26m 車両幅（1.88m）×2+0.5m ●道路全幅員＝5.76m 車道（4.26m）+路側帯（0.75m）×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝2.38m 車両幅（1.88m）+0.5m ●道路全幅員＝3.88m 車道（2.38m）+路側帯（0.75m）×2
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.76m 車両幅（1.88m）×2+0.5m+路肩（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 車両幅（1.88m）+0.5m+路肩（0.5m） ×2 ●道路全幅員＝3.38m

●用語説明

- ・路側帯：車道の白線の外側を指す。路側帯の幅は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を指す。
- ・路 肩：白線の外側の幅が0.75m未満の場所を指す。



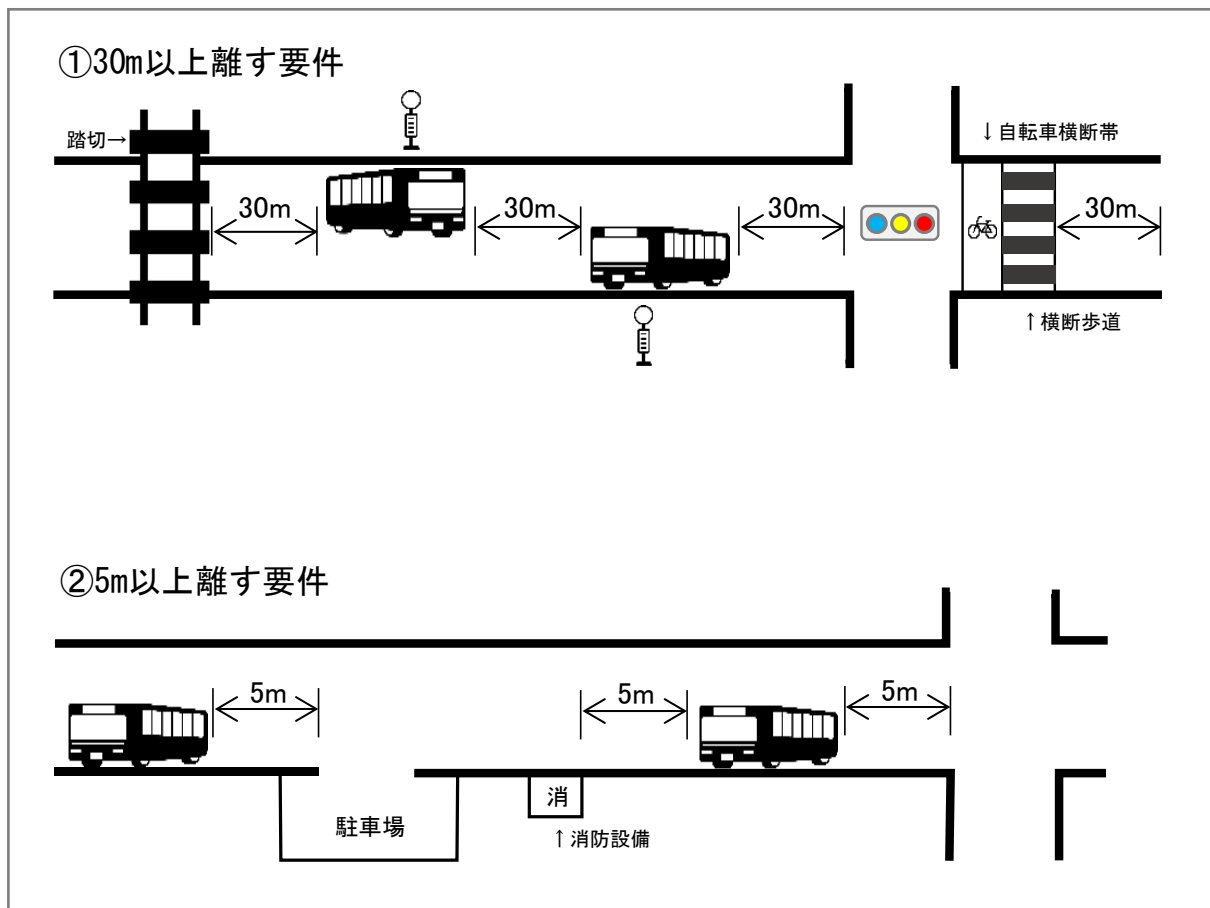
L型側溝



(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) 現在の状況

- CoCo バス導入時はバス停設置間隔を原則 200m として検討していたが、設置箇所の安全性や協議の結果、現状としては概ね 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

b) 市民・利用者からの意見

- アンケート調査結果では、路線バス利用者・CoCo バス利用者ともに、「自宅からバス停留所までの距離が 300m 以内」の回答が 80%以上を占めている。また、高齢になるほどバス停までの距離が短くなる傾向は特段みられない。
- 地域懇談会では、個別バス停留所の位置や名称に関する意見はあったが、運行基準としてのバス停留所間隔に対する意見は特段なかった。

c) 市内バス事業者からの意見

- 小金井市地域公共交通会議において、各事業者からバス停留所間隔に対する意見は特段なかった。

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 バスのサービス水準を維持するため、概ね 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。

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) 市民・利用者からの意見

- 地域懇談会では、北部地域で「現在の北東部循環の運行本数(1時間3便)を最低限維持してほしい」「北東部循環は黒字路線であるため1時間4便にしてほしい」、東部地域で「現在より運行本数を増やし1時間に3便(20分に1便)にしてほしい」「野川・七軒家循環は乗り残しが発生しているため運行本数を増やしてほしい」といった意見があった。

c) 市内バス事業者からの意見

小金井市地域公共交通会議にて、各事業者から以下の意見が挙がっている。

●CoCo バス運行事業者からの意見

<京王バス>

- 運転士不足は非常に深刻であり、現在の時刻表を守ることができるかどうか、という切羽詰まった状況。
- 車庫容量にも限度があり、増車対応が難しい状況。
⇒以上2点から、CoCo バスの運行を拡大するためには市内路線バスの縮小を視野に入れないと難しい。

<つくば観光交通>

- 利用者の視点に立てば1時間3便(20分に1便)の運行が望ましいが、実施のためには増車が必要となる。
- 増車に伴う運転士の確保が課題であり、昨年度は運転士1名が退職し欠員募集をしたが集まらず、タクシードライバーが乗務することで何とか運行を維持した状況であった。

●他バス事業者の意見

<西武バス>

- 運転士不足が深刻な状況である。運転士の高齢化も進んでおり、7年後くらいには全体の3割程度が60歳を迎える状況である。

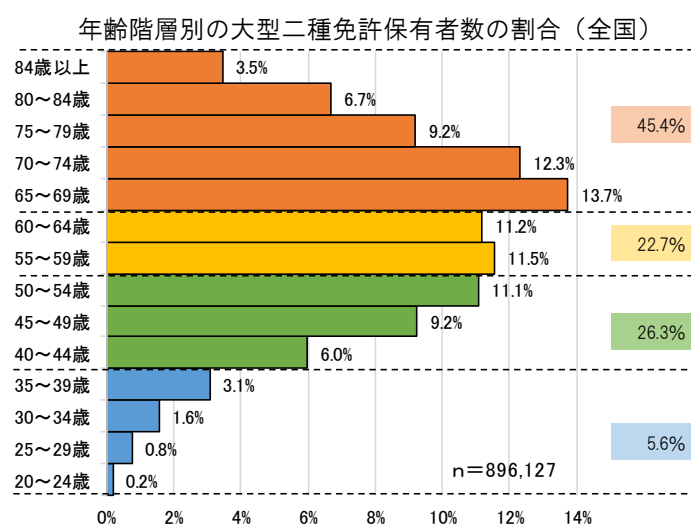
<小田急バス>

- 運転士不足が深刻な状況である。地方や自動車教習所へ行き募集を行うなどもしている。
- 武蔵野市で運行するムーバスも運行本数を1時間4便（15分に1便）にしてほしいとの意見があるが、同様の理由で現在1時間2便（30分に1便）の運行となっている。

<関東バス>

- 運転士不足が深刻な状況である。未経験者を採用して入社後に運転技術を習得する養成制度等を実施している。

<参考>全国のバス運転士の状況



出典：警察庁「運転免許統計」（平成30年版）より作成

d) 基準の方向性

現在、路線により運行間隔にばらつきがあり、地域間における不公平感をもたらしていることから、統一的な基準を設けて整理する必要がある。

運行頻度を増やすためには、新たなバス車両・運転士の確保が必要となる。

⇒ バス事業者における深刻な運転士不足等の状況を鑑み、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バス最低水準を維持することとし、各路線とも**最低限確保する基準として1時間2便（30分に1便）と設定**する。

(3) 運賃

a) 現在の状況

- CoCo バスは各路線 100 円の均一料金で運行している。
- 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	178 円

※初乗り運賃

b) 市民・利用者からの意見

- アンケート調査、地域懇談会ともに、現状運賃 100 円の維持を望む意見と、行政負担の状況や路線バスとの運賃格差から値上げもやむを得ない、との双方の意見があった。
- 地域懇談会では、市民と市外来訪者などで運賃設定を変えるといった意見もあった。
- アンケート調査、地域懇談会ともに、シルバーバスを含む割引制度や IC カードの導入に関して多数の意見が挙がった。

c) 市内バス事業者からの意見

小金井市地域公共交通会議にて、事業者から以下の意見が挙がっている。

<京王バス>

- コミュニティバスと既存路線バスとの棲み分けがうまくいかず、運賃格差から、既存路線バスの旅客がコミュニティバスへ流出した結果、既存路線バスが大幅な縮小や廃止に追い込まれた経過がある。
- 100 円運賃でバス事業の採算性を求めることは現実的ではない。
- CoCo バスは黒字運行を目的とするものではないと考えるが、少しでも行政負担を減らし今後の継続的な運行を図っていくためには、運賃設定を見直すことは有効と考える。

d) 基準の方向性

再編基本方針 2（路線バスを補完するサービスの提供）及び再編基本方針 4（持続可能な運行形態・サービスの提供）に基づき、路線バスとの競合回避を考慮するとともに、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、運賃水準や運賃体系について検討する。

今後のルート検討状況に合わせ、運賃設定、割引等の実施、収支等も検討の上で設定する。

(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。

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) 市民・利用者からの意見

- 全地域から運行時間帯の拡大を望む意見が挙がった。
- 現在、運行時間帯が長い北部地域では、早朝・深夜の運行を希望する意見も挙がった。他の地域においても、病院等への移動のため8時台の運行を望む意見もある。
- バス通行時の騒音・振動の影響から、運行時間帯の拡大は困る、という沿線住民からの意見もあった。

c) 市内バス事業者からの意見

小金井市地域公共交通会議にて、CoCoバス運行事業者から以下の意見が挙げられている。

<京王バス>

- 運行間隔に関する理由と同様に、運転士の増員が難しい状況であり、現行ダイヤの維持までが限度である。

<つくば観光交通>

- 始発時間を30分延ばす場合、新たに運転士を確保する必要がある。終発時間も30分前倒しにするのであれば対応可能である。

d) 基準の方向性

現在、路線により運行間隔にばらつきがあり、地域間における不公平感をもたらしていることから、統一的な基準を設けて整理する必要がある。

⇒ 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、バス事業者における深刻な運転士不足等の状況を鑑み、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バスの最低水準を維持することし、**最低限確保する基準として9時台～19時台と設定する。**

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。

再編ルートの検討について

1 前回会議における意見・指摘事項と今後の対応内容の整理

ルート検討に関する意見・指摘事項等 ○：会議での意見・指摘事項・要確認項目等 ◆：検討にあたり追加で整理した項目		対応方針	掲載箇所
全体構成・全路線共通			
○検討の前提条件となる条件について合意を得られた	⇒前回会議にて了解が得られた基本条件に基づいて検討	P. 3	
○運行する地域、路線の構成について	⇒前回会議で提示した案を元として、各路線の検討方針（運行地域・路線構成・鉄道駅への結節）を整理	P. 6	
○再編による乗り残しの発生可能性について確認する必要がある	⇒各路線の現在の利用状況等から、各ルート案における乗り残しの発生可能性を確認	野川・七軒家循環：P. 7 貫井前原循環：P. 9	
○再編案と路線バスとの競合可能性は依然として残る	⇒路線バスとの競合可能性を整理	北東部循環：P. 12 南東部の路線：P. 16	
○新庁舎等へのアクセスについて（直結か乗継ぎか、施設内まで乗り入れか、施設周辺までの運行か）	⇒新庁舎等の想定利用者数、各地域からのアクセス性、路線の効率性を考慮し検討	アクセス方法：P. 3 想定利用者数：P. 5	
◆各ルート案における公共交通不便地域のカバー状況（面積・人口等）	⇒各ルート案別にカバー面積、カバー人口等を整理	資料 4-2	
◆市内の標高・高低差の状況	⇒市内の標高・高低差について整理	参考資料 2	
野川・七軒家循環			
○現行路線の起終点と運行エリアをベースとすることに合意を得られた	⇒ルート案として現行路線を提示	P. 7	
貫井前原循環			
○現行路線の起終点と運行エリアをベースとすることに合意を得られた	⇒現行の起終点と運行エリアをベースとしたルート案を提示	P. 8	
◆京王バス路線・武 51 系統（西之久保循環）の利用状況	⇒西之久保循環の利用状況を運行事業者（京王バス）に確認	P. 9	
北東部循環			
○武蔵小金井駅への結節を検討する必要がある	⇒アンケート結果等から利用状況・利用意向を整理し、武蔵小金井駅へ結節するルート案についても提示	P. 3, 4, 11	
◆小金井街道側から武蔵小金井駅北口へアクセスする際の運行経路	⇒運行事業者（京王バス）に確認し、想定される運行経路と検討事項を整理	P. 10	
中央循環			
○武蔵小金井駅と新庁舎等のみを結ぶルート案について、より多くの地域をカバーした方が有効ではないか	⇒新庁舎等の想定利用者数を整理	P. 5	
東町循環(中東循環)			
○新小金井駅への結節について検討する必要があるのではないか	⇒アンケート結果等から利用状況・利用意向を整理し、新小金井駅への結節について整理（ロータリーへの乗り入れはしないとしたため）	P. 3, 5	
○路線長だけでなく路線上の踏切も考慮し、1周あたりの所要時間を設定した方がよい	⇒運行事業者（京王バス）に確認した結果、所要時間の設定の際に踏切の有無は特段考慮しないとの回答を得た	-	
◆三鷹市境区間の CoCo バス通過時の振動・騒音に対する改善要望への対応	⇒当該区間を通過しないルート案についても検討、提示	P. 13, 14, 15	

前回会議における意見・指摘事項
(P.1の内容を前回会議案③の矢印図上に表示)

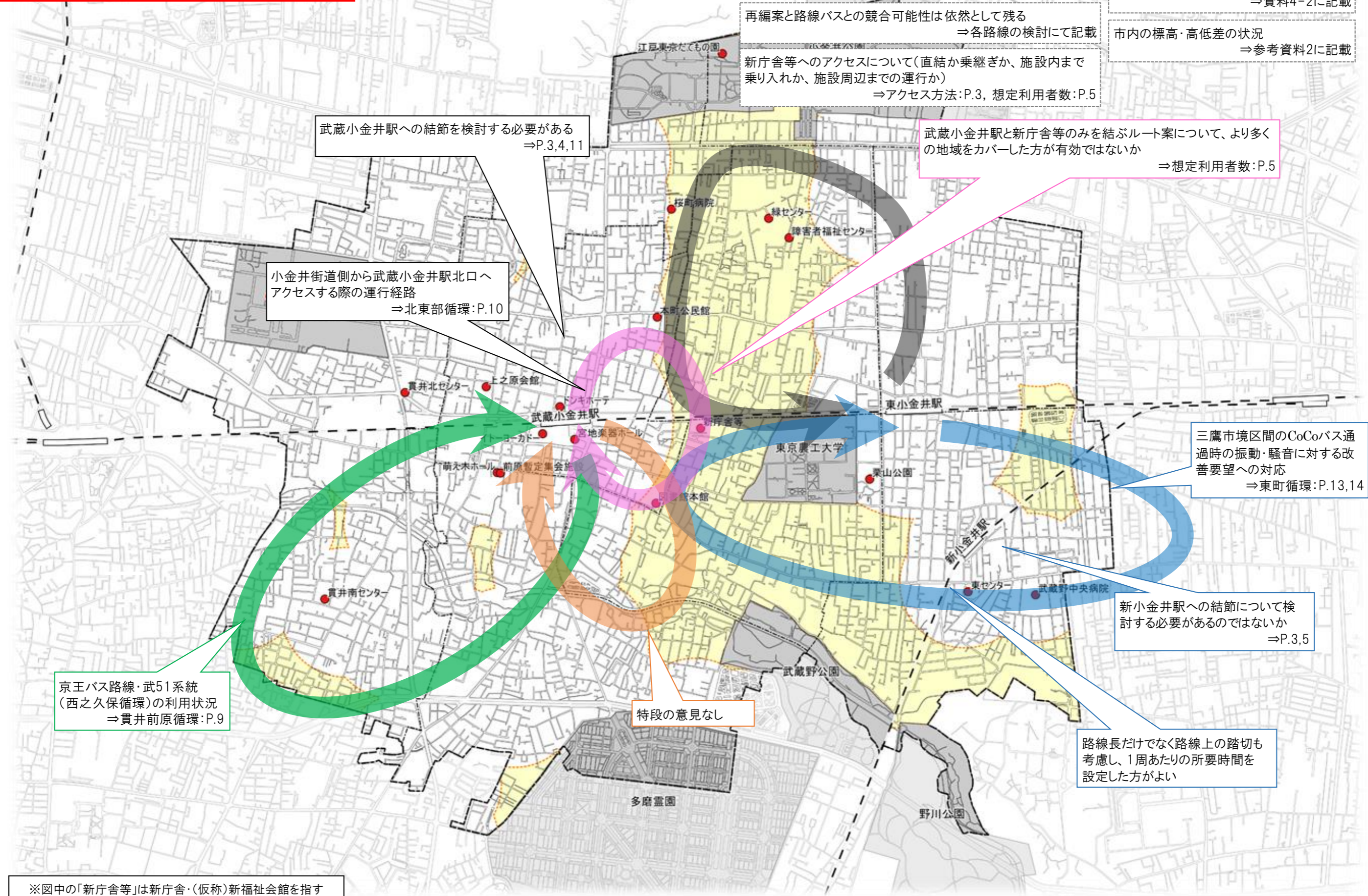
再編による乗り残しの発生可能性について確認する必要がある
⇒各路線の検討にて記載

再編案と路線バスとの競合可能性は依然として残る
⇒各路線の検討にて記載

新庁舎等へのアクセスについて(直結か乗継ぎか、施設内まで乗り入れか、施設周辺までの運行か)
⇒アクセス方法:P.3, 想定利用者数:P.5

各ルート案における公共交通不便地域の
カバー状況(面積・人口等)
⇒資料4-2に記載

市内の標高・高低差の状況
⇒参考資料2に記載



武蔵小金井駅への結節を検討する必要がある
⇒P.3,4,11

小金井街道側から武蔵小金井駅北口へ
アクセスする際の運行経路
⇒北東部循環:P.10

武蔵小金井駅と新庁舎等のみを結ぶルート案について、より多くの
地域をカバーした方が有効ではないか
⇒想定利用者数:P.5

三鷹市境区間のCoCoバス通
過時の振動・騒音に対する改
善要望への対応
⇒東町循環:P.13,14

新小金井駅への結節について検
討する必要があるのではない
か
⇒P.3,5

路線長だけでなく路線上の踏切も
考慮し、1周あたりの所要時間を
設定した方がよい

京王バス路線・武51系統
(西之久保循環)の利用状況
⇒貫井前原循環:P.9

特段の意見なし

※図中の「新庁舎等」は新庁舎・(仮称)新福祉会館を指す

図 前回会議での意見・指摘事項等

2 ルート検討時の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件について、以下のとおり整理する。なお、交通結節点及び新庁舎・（仮称）新福祉会館以外の項目については、前回会議において合意を受けた内容のとおりである。

2.1 基本条件の整理

1) 使用する車両

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

※予備車両は、通常時は使用不可（車検や故障時等のみ使用）

2) 通行する道路

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

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する。

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する。
- 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する。
- 検討における目安として、京王バスへのヒアリング結果を元に、運転士の休息等を考慮したルート一周の望ましい長さについて、以下のように整理する。

※今回提示するルート案は、現行路線の中で最も速度が遅い東町循環の速度から算出した所要時間にて周回が可能なものを提示している。

表 走行可能距離の目安

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

5) 運行時間帯

- 再編運行基準（案）に基づき、9 時台～19 時台の運行を最低限確保する。

6) 運行間隔

- 再編運行基準（案）に基づき、1 時間当たり 2 便（30 分に 1 便）を最低限確保する。

7) その他

- 再編運行基準（案）を踏まえた上で、再編基本方針との整合性を図りながら、市内における高齢化の状況や土地の高低差についても考慮する。

2.2 運行対象地域

- 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する。

2.3 市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス

- 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、効率性の観点から踏まえながら、市民や利用者のニーズが高い施設へのアクセスを考慮する。

今回会議における再検討項目（網掛け部分）

1) 交通結節点

前回会議の指摘事項を踏まえ、路線の設定に当たり特に考慮すべき「鉄道駅への結節」について下表のとおり設定する。新小金井駅は現行路線における利用状況から、他の駅と比べて結節の必要性が低いと考え、駅前ロータリーには乗り入れず、駅付近の道路を通行することによる結節を想定。（検討資料は P.4～5 左側）

		結節する鉄道駅	設定の理由
野川・七軒家循環		武蔵小金井駅	● 前回会議にて、現行の起終点とすることに了解を得た。
貫井前原循環		武蔵小金井駅	● 前回会議にて、現行の起終点とすることに了解を得た。
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。
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

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

今回会議における再検討項目

■新庁舎・（仮称）新福祉会館へのアクセス

新庁舎・（仮称）新福祉会館へは各地域からのアクセスを確保するため、**北部・南部からそれぞれ 1 路線はアクセスする**よう検討する。新庁舎・（仮称）新福祉会館へのアクセス方法としては、以下の 2 通りとなる。

- ①中央線北側入口から敷地内（ロータリー）に乗り入れる方法
- ②中央線高架下に停留所を設置する方法（敷地内に乗り入れず、停留所に停車して通過する運行）

※緑中央通り側出入口は駐車場の供用開始時期が新庁舎竣工後となる見込みであるため、再編ルートの運行開始時には通行不可。



3) 医療施設

- 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、市民・利用者ニーズの高い施設を以下のとおり整理した。

- | | | |
|-------------|------------|-------------|
| ● 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 | ● イトーヨーカドー |
| ● 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 | ● 宮地楽器ホール |
| ● 栗山公園 | | |

■市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス(交通結節点)の検討 (P3の補足資料)

●北東部地域の鉄道駅への結節方針の整理

1) CoCoバス(北東部循環)の利用状況

- 各停留所における乗降状況をみると、緑町北部の「小金井公園入口」～「グリーントウン」から武蔵小金井駅までや、地蔵通り沿いの「地蔵通り西」から東小金井駅までといった、交通不便地域と鉄道駅間の利用が多くみられる。

⇒ 緑町北部から武蔵小金井駅への利用、地蔵通りから東小金井駅への利用が多い

表 北東部準循環バス停留所間 OD 表 (利用者アンケートから作成)

乗降	停留所名称	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	20-2	21	計	
0	武蔵小金井駅北口	0	1	0	10	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	6	1	3	0	6	0	0	0	0	35
1	小金井郵便局	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
2	緑町五丁目	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
3	地蔵通り西	3	0	0	2	0	0	19	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	
4	地蔵通り下山谷	1	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	
5	緑町一丁目	2	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
6	東小金井駅	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	4	8	8	8	0	0	0	1	0	2	0	40	
7	梶野町五丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
8	北大通り三小前	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	
9	小金井第三小学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
10	花見橋北	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
11	法政大学	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
12	関野橋	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	7	
13	小金井公園入口	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	16	
14	たてもの園入口	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
15	桜町病院入口	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	21	
16	グリーントウン	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	16	
17	緑町四丁目	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
18	三光院前	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	
19	けやき通り商店街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20	本町二丁目北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20-2	稲穂神社前	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
21	小金井市役所入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	75	2	0	13	4	6	32	3	0	3	2	11	6	15	9	22	1	1	2	3	1	2	3	216	

- 鉄道駅乗降者の移動目的をみると、特に買物のために武蔵小金井駅で降車する人が多い。
- 通勤利用については、武蔵小金井駅と東小金井駅とは同程度の利用がみられる。

⇒ 武蔵小金井駅へは買物目的での利用が多い

⇒ 通勤目的では武蔵小金井駅、東小金井駅双方に需要がある(片方の駅に集中すると乗り残しが生じる可能性)

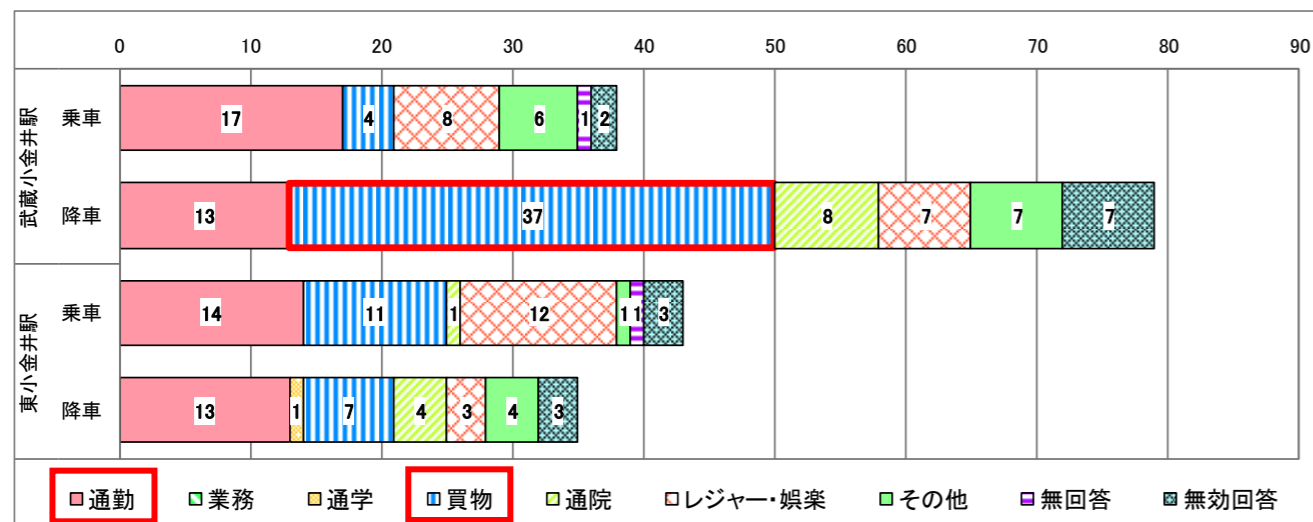


図 利用者アンケート 問2-2「CoCoバスの主な利用目的」(北東部循環 鉄道駅バス乗降者を対象)

2) 運行要望

- 武蔵小金井駅及びその周辺施設が多く挙がっている。次いで東小金井駅への要望が多い。

⇒ 東小金井駅への要望も多く存在している

表 「出かけた目的地」の市内の目的地 居住地別(上:市民アンケート問3-2・下:利用者アンケート問2-8)

出かけた目的地 (市内の場合)	梶野町						関野町			緑町					合計	
	1丁目	2丁目	3丁目	4丁目	5丁目	不明	1丁目	2丁目	不明	1丁目	2丁目	3丁目	4丁目	5丁目		不明
武蔵小金井駅		2	5				1	1		1	3	3	1	2		19
イトーヨーカドー			1	1						1	1	1		1		6
宮地楽器ホール												1				1
ドンキホーテ																1
東小金井駅		2	2				1				3	2		2		12
市役所										1			2		1	4
小金井公園	1	1		1						1				4		8
駅									1			1	1	3		6
小金井市保健センター											2		1			3
その他	1	4	1	0	1	0	0	0	0	0	3	1	1	5	0	17
総計	2	9	9	2	1	0	2	1	1	4	12	11	4	18	0	76
アンケート回答者数	4	19	19	12	7	2	2	3	2	10	26	20	17	39	5	187
人口(2019/4/1時点)	864	2,534	2,640	2,677	1,807	-	615	597	-	1,856	3,754	2,569	2,570	5,634	-	28,117

出かけた目的地 (市内の場合)	梶野町						関野町			緑町					合計	
	1丁目	2丁目	3丁目	4丁目	5丁目	不明	1丁目	2丁目	不明	1丁目	2丁目	3丁目	4丁目	5丁目		不明
武蔵小金井駅							1	1	2			2	1	1	11	19
イトーヨーカドー							1					1	1		1	4
宮地楽器ホール							1								1	1
ドンキホーテ															1	1
駅ビル							1								1	1
東小金井駅				1		1						1			5	8
市役所							1						1	1	5	8
新市役所							1								1	1
小金井公園										2				4	6	12
病院				1		2		1		2					2	8
その他	0	0	1	1	1	5	0	0	1	0	3	1	2	4	19	38
総計	0	0	1	3	1	13	1	2	3	4	3	6	5	9	50	101
アンケート回答者数	0	1	2	3	2	21	3	3	7	5	5	19	15	26	141	253
人口(2019/4/1時点)	864	2,534	2,640	2,677	1,807	-	615	597	-	1,856	3,754	2,569	2,570	5,634	-	28,117

■市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス(交通結節点)の検討 (P3の補足資料)

●南東部地域の鉄道駅への結節方針の整理

1) CoCoバス(東町循環・中町循環)の利用状況

- 各路線及び居住地からの鉄道駅の利用状況をみると、東町循環では東小金井駅での乗降が多い。(赤枠①)
- 中町循環では武蔵小金井駅での乗降が多く(赤枠②)、新小金井駅で乗降している方のうち、市外を目的地としている方は少ない(赤枠③)ことから、新小金井駅から鉄道を利用するためにCoCoバスに乗り込んでいる方は少ないと考えられる。

⇒ 東町居住者は、東小金井駅を利用している

⇒ 新小金井駅バス停利用者の目的は市内が多く、鉄道利用のためにCoCoバスを利用している人は少ない

表 東町循環・中町循環の鉄道駅バス停乗降者の居住地(利用者アンケート)

系統名	停留所	乗降	居住地(町名)						合計	
			東町	緑町	中町	前原町	本町	貫井北町		不明
東町循環	東小金井駅(南口)	乗車	15	1					3	19
		降車	28		1					
	新小金井駅(南口)	乗車	6							6
		降車	2						1	3
中町循環	武蔵小金井駅(南口)	乗車	1		8	1	2	1	1	14
		降車	36		19					55
	新小金井駅(駅前)	乗車	38		1	1			1	41
		降車	6		6	2	2			16
合計	乗車	60	1	9	2	2	1	5	80	
	降車	72		26	2	2		1	103	
	乗降計	132	1	35	4	4	1	6	183	

表 新小金井駅バス停乗降者の目的地(利用者アンケート)

		目的地			
		市内	市外	不明	
東町循環	新小金井駅(南口)	乗車	2	0	4
		降車	3	0	0
中町循環	新小金井駅(駅前)	乗車	34	0	7
		降車	11	3	2

2) 鉄道駅の利用状況

- 大都市交通センサスより、居住地別の定期券利用者の鉄道駅利用状況をみると、東町の居住者は大半が東小金井駅を利用しており(赤枠④)、中町を含む地域の居住者は武蔵小金井駅の利用が多い傾向にある。(赤枠⑤)

⇒ 東町の定期券利用者は東小金井駅の利用が多い(約85%)

⇒ 中町を含む地域の定期券利用者は武蔵小金井駅の利用が多い(約70%)

表 端末交通手段別人員表(初乗り駅別・居住地基本ゾーン別)〔定期券合計〕
(人/日・片道)

地域	初乗り乗車駅名	人数	割合
東町1~5丁目	東小金井駅	2,894	84.5%
	新小金井駅	431	12.6%
	武蔵境駅	82	2.4%
	調布駅	16	0.5%
	合計	3,423	100.0%
中町1~4丁目 前原町1,2丁目	武蔵小金井駅	3,707	69.4%
	東小金井駅	1,602	30.0%
	多磨霊園駅	23	0.4%
	府中駅	11	0.2%
合計	5,343	100.0%	

「大都市交通センサス 端末交通手段別人員表(最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別)(平成27年)」から作成

■市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス(新庁舎・(仮称)新福祉会館)の需要 (P3の補足資料)

- 利用者の想定値を以下の通り整理した。
 - 新庁舎と(仮称)新福祉会館を合わせ、1日あたり850人の利用が見込まれる。(赤枠⑥)
 - ※下表の想定数の他にも、(仮称)新福祉会館については保健福祉や子育て・子育て関連の機能に加え、(仮称)市民協働支援センターや福祉共同作業所といった、市民協働や福祉推進関連等の機能も配置されることから、これら施設等の利用者や職員の利用も見込まれる。
 - (仮称)新福祉会館は土日祝日も講座等の利用、新庁舎は休日窓口の利用は想定されることから、土日祝日についても一定の利用が見込まれる。

表 新庁舎・(仮称)新福祉会館利用者数の想定値

施設名称	主な利用者	想定利用者数		備考
		年間	1日あたり※	
新庁舎	市民、事業者等	164,250人	450人	H29庁舎等執務環境調査より算出
(仮称)新福祉会館	高齢者、障がい者、妊産婦等	146,000人	400人	旧福祉会館、保健センター、子ども家庭支援センターの各施設の想定値を合算
合計		310,250人	850人	

⑥ ※年間365日として換算

- 平成29年度の小金井市庁舎等執務環境業務報告書より、時間帯別の来庁者数を下図に示す。
 - 下図は調査期間(7月19日から7月25日までの5日間)における来庁者2,250人の滞在時間について、1時間単位で集計した結果から、1日当たりの時間帯別来庁者数を整理した。
 - 9時台から11時台の間の来庁者が多く、5日間の平均値で毎時間60人以上が来庁している(赤枠⑦)。(仮称)新福祉会館における利用傾向が市役所と同様と想定すると、ピーク時では、新庁舎と(仮称)新福祉会館を合わせて、1時間あたり最大130人程度の来庁が見込まれる。

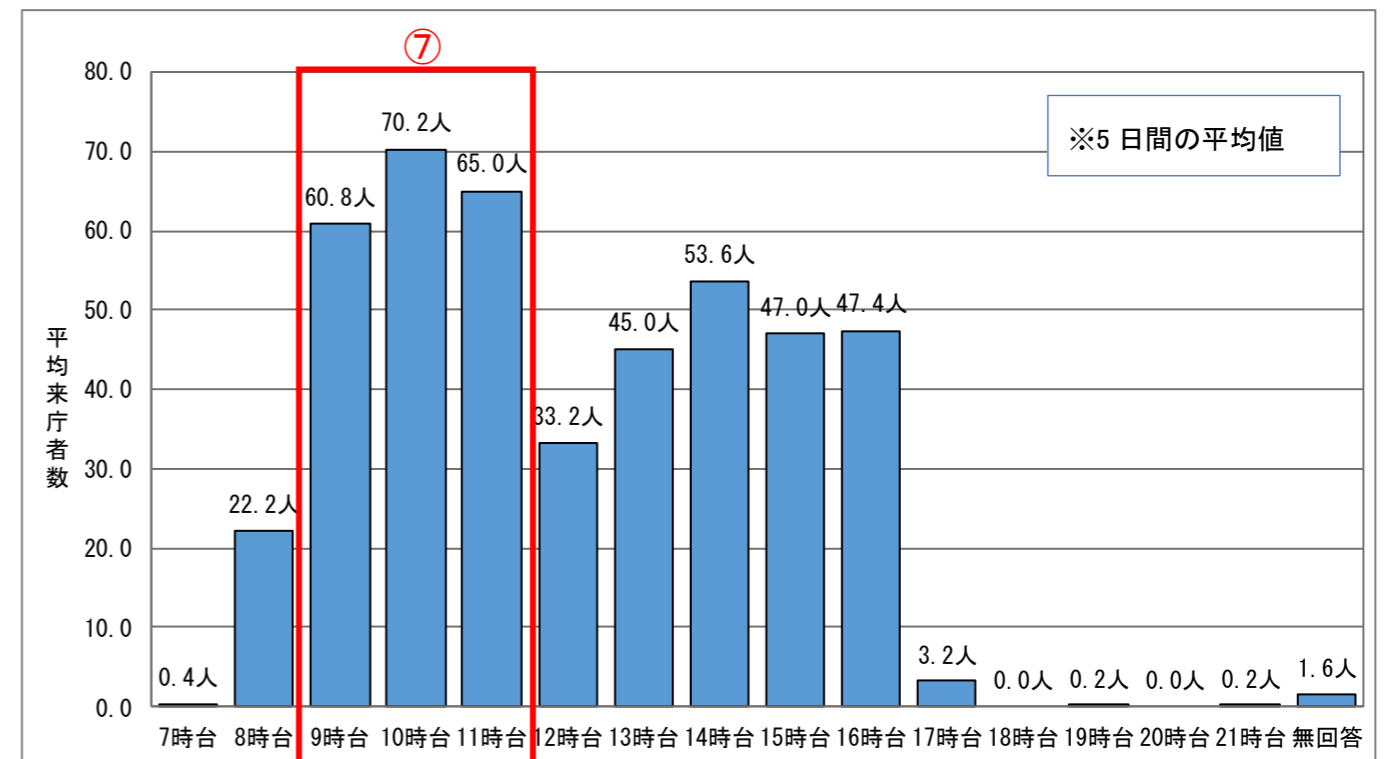


図 時間帯別来庁者数

「小金井市庁舎等執務環境業務報告書(平成29年)」をもとに作成

3 各路線の検討方針

3.1 各路線の検討方針

各路線の検討方針を以下のとおりまとめる。

路線	検討方針	記載頁
野川・七軒家循環	<p>【ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の野川・七軒家循環の路線を基に検討 <p>【鉄道駅への結節】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅 <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイエース1台 ※道路幅員からポンチョによる運行は難しい 	⇒ P.7へ
貫井前原循環	<p>【ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の貫井前原循環の路線を基に検討 <p>【鉄道駅への結節】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅 <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポンチョ2台程度 ※交通不便地域の貫井南町1,5丁目から武蔵小金井駅まで距離があり、車両1台では2便/時間の運行間隔を確保できない 	⇒ P.8へ
北東部の路線	<p>【ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内北東部の交通不便地域を運行する路線として検討 <p>【鉄道駅への結節】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅 ・東小金井駅 <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポンチョ2台程度 ※武蔵小金井駅・東小金井駅の両駅に結節する場合、車両1台では2便/時間の運行間隔を確保できない 	⇒ P.10へ
南東部の路線	<p>【ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内南東部の交通不便地域を運行する路線として検討 <p>【鉄道駅への結節】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中町地域：武蔵小金井駅 ・東町地域：東小金井駅 <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポンチョ2台程度 ※現行路線の運行状況から、当該地域をカバーするためには車両2台が必要と考える 	⇒ P.13へ

3.2 各路線の位置図

市内の公共交通不便地域の立地状況を踏まえ、各路線で運行の対象とする地域を概ね以下の通りに区分する。

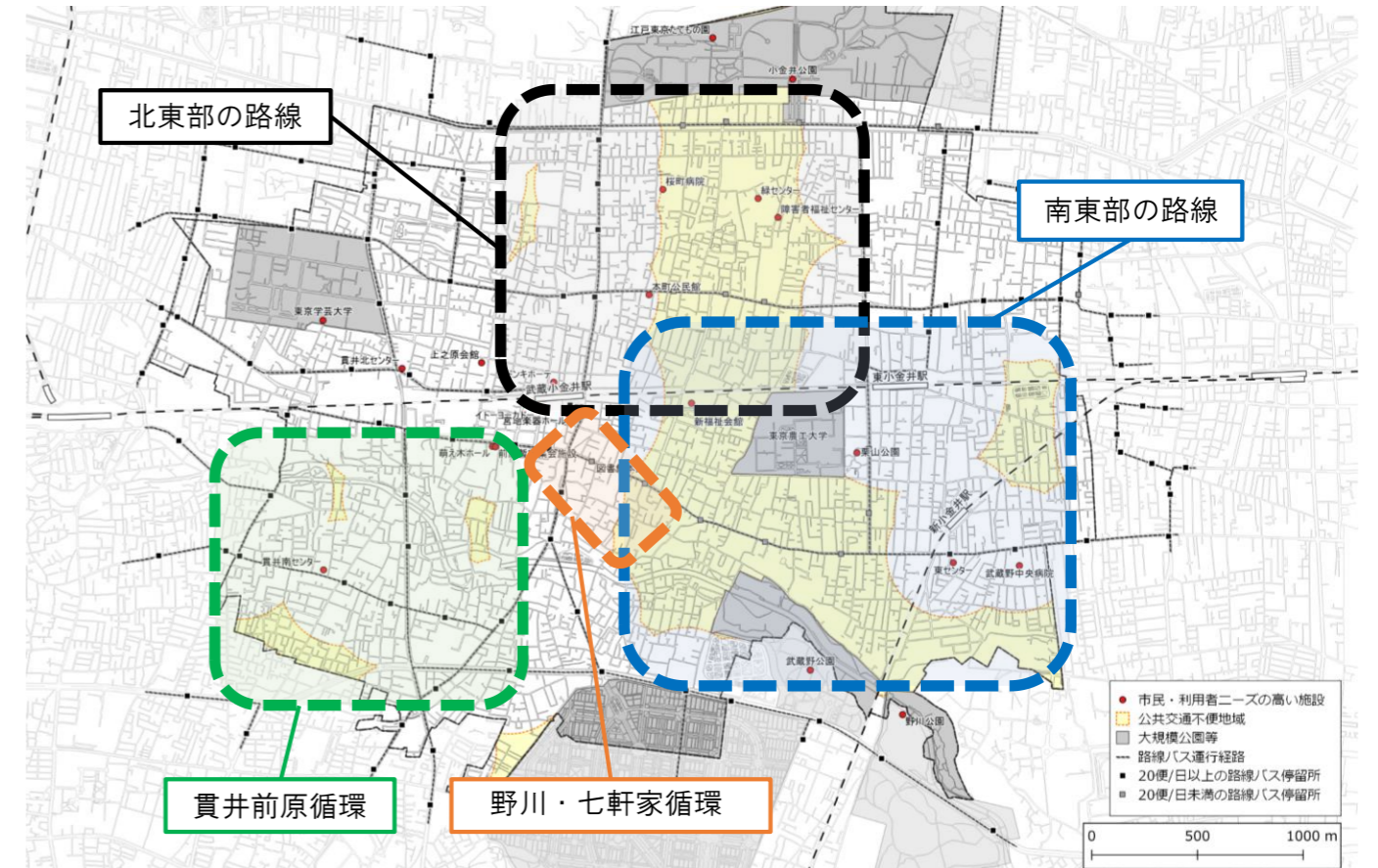


図 各路線の運行対象地域

4 野川・七軒家循環

4.1 運行対象地域の道路状況

- 運行対象地域においては幅員が狭い道路が多く、現行ルート以外に通行可能な道路がない。
- 白伝坊の坂については、道路幅員上は通行可能であるが、過去の検討において課題があったことから、走行は難しい。



※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある

図 運行対象地域の道路幅員

4.2 ルート案

路線の検討方針及び運行対象地域の道路状況を踏まえ、以下のルートを検討している。

a) 現行ルート案



4.3 ルート案に関連する確認事項

1) 新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセス

- 新庁舎等まで路線を延伸する場合、運行距離が 2 km 程度増加する。
⇒ 車両 1 台で 2 便/時間の運行が難しくなることから、新庁舎・(仮称)新福祉会館へは乗り継ぎによりアクセスすることとする。

2) 路線バスとの競合可能性

- 運行対象地域を運行している路線バスのうち、今回提示するルート案と競合する可能性のある区間はない。

3) 乗り残しの発生可能性

- 現在、野川・七軒家循環においては乗り残しが発生しているが、道路状況からルートの再編による解消は難しいことから、引き続き乗り残しの状況を注視しつつ対応策について検討を行う。

5 貫井前原循環

5.1 運行対象地域の道路状況

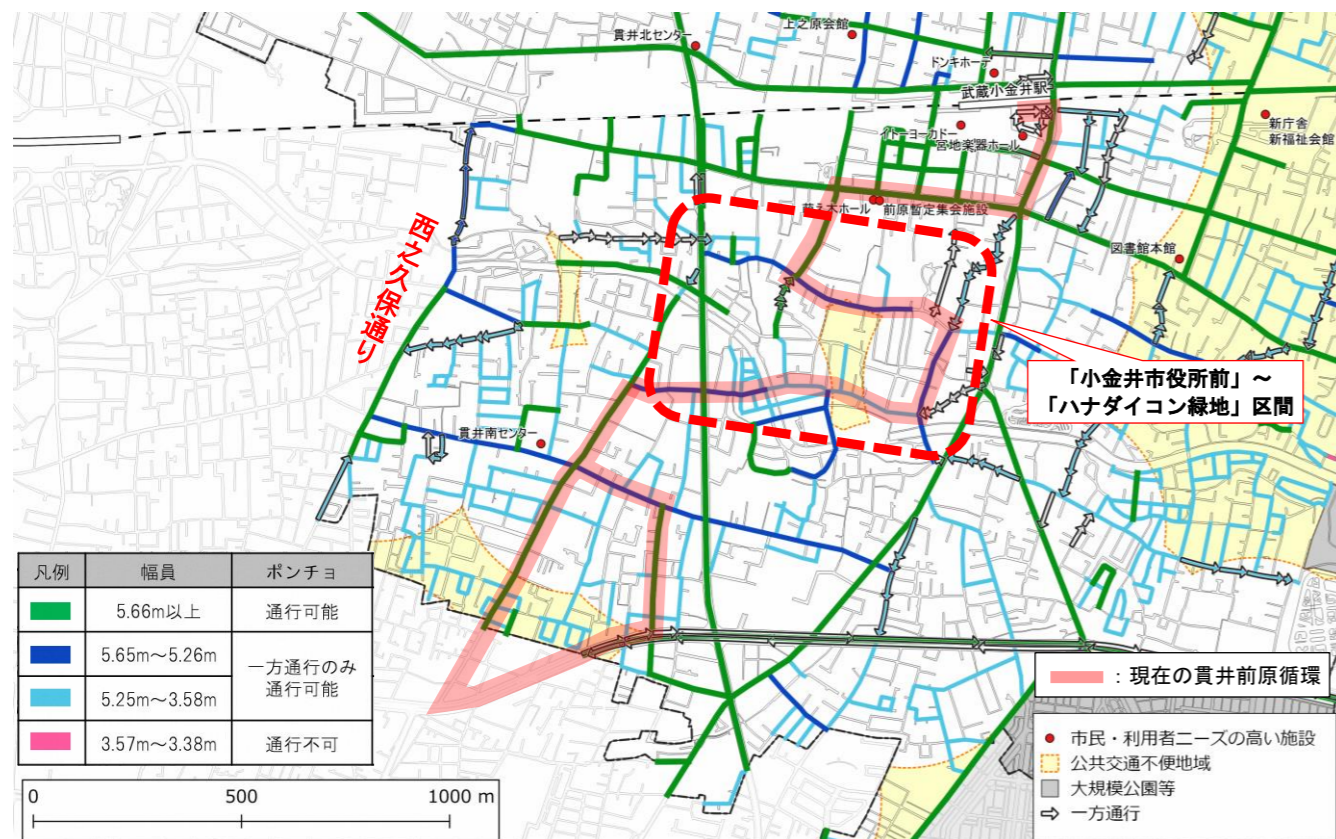
1) 「小金井市役所前」～「ハナダイコン緑地」区間の運行

- 当該区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時において安全上の課題があり、遅延の要因にもなっていることから、上下方向の一方のみの運行が望ましいと考える。
- この区間への対応として、道路状況や路線バスの運行状況から、西之久保通りを運行するルートを検討した。(⇒ 【b)西之久保通り案】)
- 当該区間の現在の利用状況は上下方向でほぼ同様であること、また、西之久保通りの一部区間が一方通行となっていることを踏まえ、下り方向での運行を想定する。

表 「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」区間のバス停の利用状況

停留所名称	利用者数(乗降客数合計)					
	平日		休日		合計	
	駅発	駅行	駅発	駅行	駅発	駅行
平代坂下	29	14	10	12	39	26
幡随院	11	15	13	5	24	20
神明宮入口	23	22	13	9	36	31
前原小学校前	28	34	25	40	53	74
ハナダイコン緑地	58	34	39	45	97	79
合計	149	119	100	111	249	230

⇒2日間(約60便)で20名程度の差であるため、1便平均の差は0.3人程度



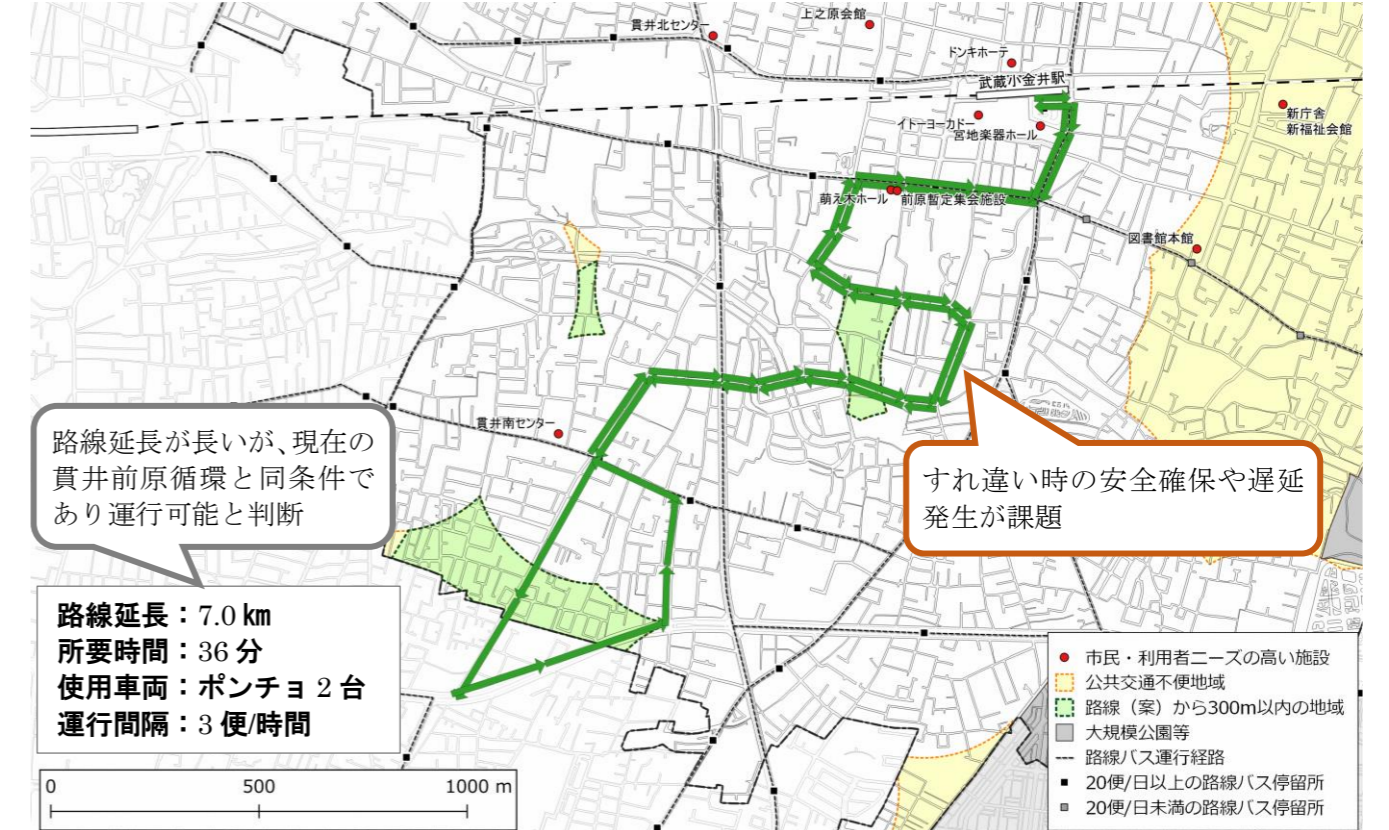
※道路台帳(2019年9月時点)をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある

図 運行対象地域の道路幅員

5.2 ルート案

路線の検討方針及び運行対象地域の道路状況を踏まえ、以下のルートを検討している。

a) 現行ルート案



※所要時間は現行ルートにおける最低速度(東町循環)から算出(この後の他のルート案も同様)

b) 西之久保通り案

- 京王バス路線武51系統と統合し、下りは貫井前原循環の現行ルートと同様、上りは西之久保通りを經由



5.3 ルート案に関連する確認事項

1) 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へのアクセス

- 新庁舎等まで路線を伸ばす場合、運行距離が 2 km 程度増加する。
 - バス 2 台で運行した場合、a) 現行ルート案では、新庁舎等まで路線を伸ばすことで 2 便/時間の運行となる。また、b) 西之久保通り案では、2 便/時間の運行も難しい可能性がある。
 - なお、両案とも、新庁舎等へアクセスする場合には、**武蔵小金井駅の前に新庁舎等に立ち寄ることから、武蔵小金井駅へのアクセス性が低下する。**
- ⇒ **新庁舎・(仮称)新福祉社会館までは乗り継ぎによる運行が望ましい**と考える。

2) 路線バスとの競合可能性

- 運行対象地域を運行している路線バスのうち、今回提示するルート案と**競合する可能性のある区間はない。**
※ b) 西之久保通り案は、京王バス路線武 51 系統と路線が一部重複するが、朝・夕は路線バス (武 51 系統)、日中は CoCo バスが運行することを想定しており、運行時間帯の棲み分けにより競合は生じない。

3) 乗り残しの発生可能性

(1) 現在の利用状況による確認

- 乗降者数調査結果から、便別・停留所別の乗車状況 (各停留所を出発した時点の乗車人数) をみると、平日 19 時付近では車両定員の 35 人 (乗務員除く) 近くが利用している。
- 現行、3 便/時間の間隔で運行していることから、運行間隔を運行基準に基づく最低限の水準である 2 便/時間とした場合、**夕方時間帯の「武蔵小金井駅南口」において利用者数が車両定員 (35 人) を上回る可能性**がある。

表 平日の乗車状況

停留所名称	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	合計	
0 武蔵小金井駅南口	0	0	1	3	10	12	8	9	3	10	11	8	12	20	12	14	14	8	6	10	13	17	22	14	28	18	21	15	21	26	34	400	
1 小金井市第二庁舎	0	0	1	3	11	12	9	9	3	10	11	8	12	20	12	15	15	8	6	13	13	17	22	14	28	18	21	15	21	26	34	407	
2 小金井市役所前	0	0	1	3	11	12	9	9	3	10	11	8	12	20	12	15	16	8	6	13	13	17	22	14	28	18	21	15	21	26	34	408	
3 平代坂下	0	0	1	3	11	12	7	8	3	10	10	8	10	19	11	15	13	6	6	13	11	17	21	14	28	16	20	14	17	22	33	379	
4 幡随院	0	0	1	3	11	12	7	7	2	10	9	8	9	19	11	13	13	6	6	13	10	16	20	13	27	16	20	14	17	22	33	368	
5 神明宮入口	0	0	1	3	8	12	7	7	2	13	9	8	9	19	9	12	13	3	6	12	10	16	17	12	24	16	18	13	17	22	33	351	
6 前原小学校前	0	1	1	3	8	11	7	7	2	12	9	8	9	17	7	10	12	3	5	12	7	15	17	11	22	16	16	13	14	20	30	325	
7 ハナダイコン緑地	0	1	1	3	9	9	7	7	1	11	8	8	6	13	6	7	10	2	5	12	6	13	14	9	17	11	17	13	11	18	22	277	
8 貴井南センター入口	1	1	1	1	11	7	7	7	0	8	8	3	5	13	6	5	10	1	4	9	6	11	11	8	15	9	13	10	9	14	19	233	
9 池の上通り	3	2	2	3	10	7	7	6	0	10	8	2	7	11	5	5	11	1	4	10	6	10	9	7	13	7	14	8	6	11	18	223	
10 貴井団地	7	5	3	5	4	7	7	4	1	14	8	2	9	9	4	8	6	0	2	7	4	6	7	5	13	4	12	5	5	9	14	196	
11 新町東公園	11	6	5	5	4	9	7	4	4	15	7	3	8	10	4	9	5	2	2	4	4	4	4	4	5	9	3	12	2	4	9	10	190
12 新町一丁目東	12	6	6	5	5	7	7	4	5	14	6	4	8	9	6	10	4	2	3	4	3	4	3	5	7	4	12	2	4	8	8	187	
13 新町二丁目北	13	7	7	5	8	7	6	6	6	13	6	3	9	6	5	10	5	2	3	5	2	3	2	4	6	5	9	4	5	4	3	179	
14 千手院東	14	12	7	6	12	8	6	7	7	11	5	4	8	7	4	9	3	3	2	3	1	1	0	1	6	5	7	5	7	4	1	176	
15 貴井南町二丁目	15	17	12	11	17	12	7	9	12	11	8	4	11	7	4	9	7	4	3	4	4	1	1	1	6	5	7	6	5	3	0	223	
16 貴井南センター入口	16	18	12	14	17	12	8	9	13	17	8	4	11	8	4	10	8	5	3	4	6	2	1	1	6	5	11	6	7	3	0	249	
17 ハナダイコン緑地	18	18	12	15	18	13	9	12	13	17	8	4	11	11	5	13	8	5	4	4	7	5	6	2	6	5	11	7	8	0	0	275	
18 前原小学校前	20	21	14	15	19	15	11	14	12	17	8	5	13	11	6	14	13	5	9	4	7	5	8	2	6	5	12	7	8	0	1	307	
19 神明宮入口	20	21	14	16	19	15	11	14	12	17	9	6	15	11	6	14	17	5	10	4	7	5	8	2	9	5	12	8	10	0	1	323	
20 幡随院	22	23	15	17	20	15	11	14	12	17	8	6	16	11	6	14	17	5	11	4	8	5	8	2	9	5	10	8	10	0	1	330	
21 平代坂下	24	23	15	20	20	16	11	14	13	17	8	6	16	12	6	14	17	5	11	4	8	5	8	2	9	5	10	9	10	0	2	340	
22 小金井市役所前	22	23	14	20	17	14	11	14	13	15	8	6	16	12	6	14	17	5	9	4	8	5	8	2	9	5	10	9	10	0	2	328	
23 小金井市第二庁舎	20	20	14	19	15	12	11	14	12	14	8	6	13	12	5	13	15	3	7	4	8	5	8	2	9	5	10	9	10	0	2	305	
0 武蔵小金井駅南口	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	10	10	

<乗車人数の凡例> 25: 25人以上 35: 35人(車両定員)以上 45: 45人以上(実乗車の状況より)

※休日調査結果は利用者数が多い便が少ないため非掲載

(2) 京王バス路線 武 51 系統(西之久保循環)の利用状況による確認

- 京王バスより確認した路線バス (武 51 系統) の利用状況を基に検討した結果、運行間隔を 2 便/時間とした場合、**18 時台のピーク時に乗車人数が車両定員 (35 人) を上回る可能性**がある。
- ※ CoCo バスが運行しない朝夕の時間帯においては、路線バス (武 51 系統) が運行することを想定

6 北東部のルート案

6.1 運行対象地域の道路状況

1) 武蔵小金井駅への結節方法

- 競技場通りは、通行時の安全性に課題があるため通行は難しい。
- 南口ロータリーへは右折進入となり、渋滞発生が懸念されることからアクセスが難しい。
- 道路状況から、武蔵小金井駅北口に東側（小金井街道）からアクセスする場合、下図ルート（赤線）となる。

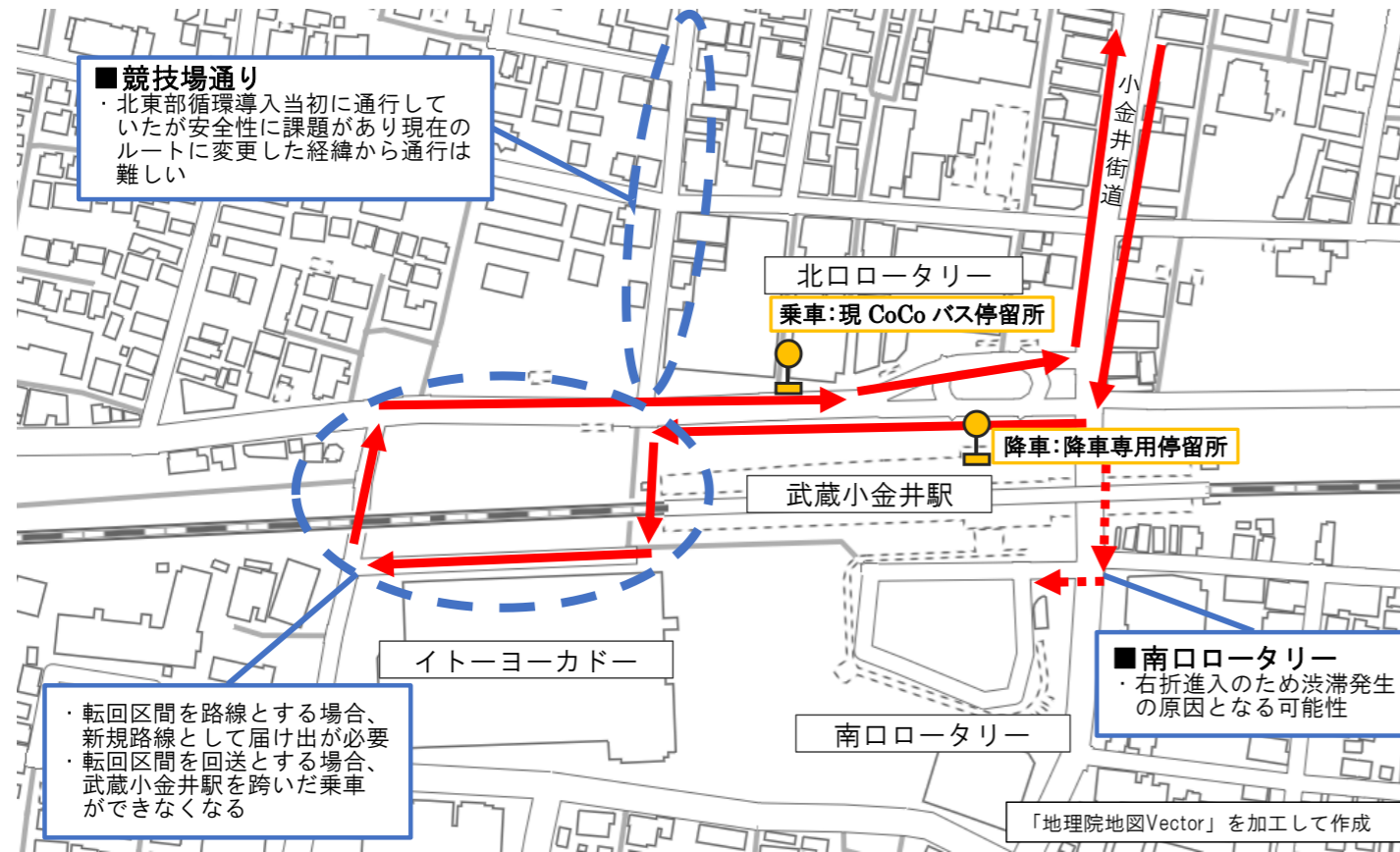


図 小金井街道側からのアクセスの検討

2) 桜町病院周辺における運行（緑桜通りの運行）

- 桜町病院への運行について、現在、CoCoバスは緑中央通り、路線バスは小金井街道沿いにバス停を設置しているが、さらに近接した箇所への設置が求められている。
- 周辺の道路状況を確認すると道路幅員が狭い箇所が多い。近くを通る緑桜通りでの運行の可能性が考えられるが、一方通行でなければ運行ができない幅員となっているため通行が難しい。



※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある

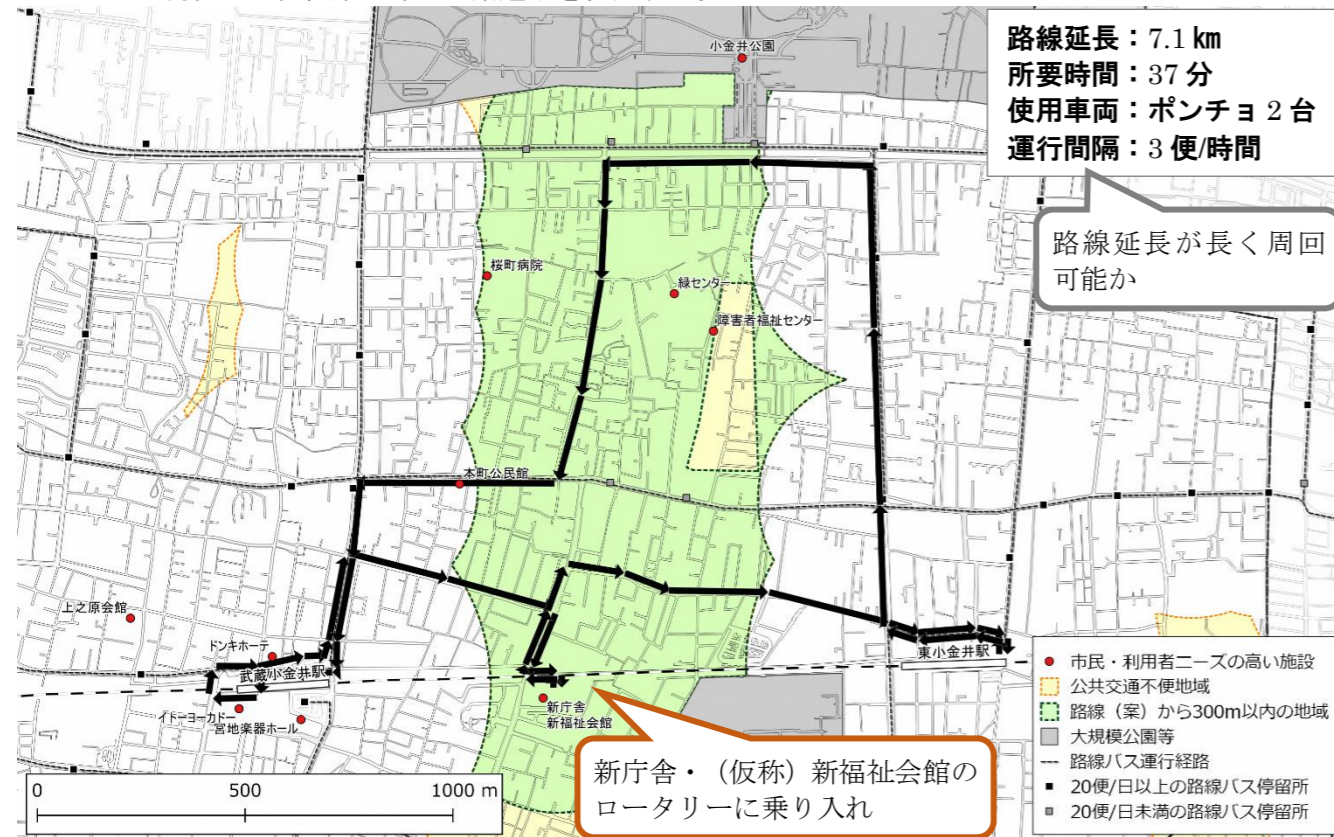
図 運行対象地域の道路幅員

6.2 ルート案

路線の検討方針及び運行対象地域の道路状況を踏まえ、以下のルートを検討している。

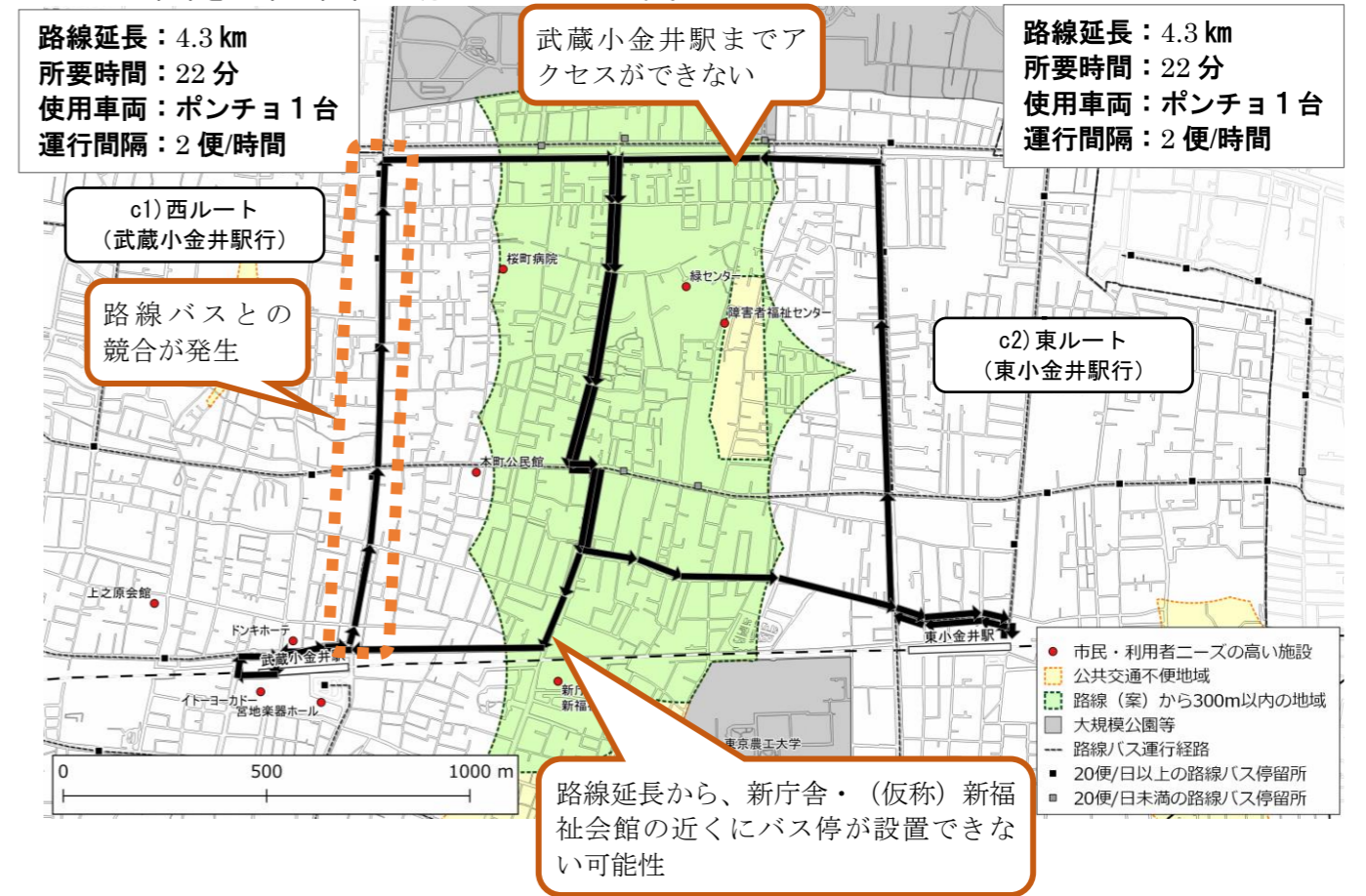
a) 地蔵通り運行案

- 現在の運行経路である地蔵通りを経由する。



c) 2ルート案

- 北東部を西部・東部に区分し2ルートで運行。



b) 高架下運行案

- 地蔵通りではなく、中央線高架下の北側通りを運行。



6.3 ルート案に関連する確認事項

1) 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へのアクセス

各ルート案の新庁舎・(仮称)新福祉社会館へのアクセス状況は下表のとおりとなる。

ルート案		新庁舎等へのアクセスの状況	
a) 地蔵通り運行案	◎	・敷地内への乗り入れにより結節	
b) 高架下運行案	◎	・敷地内への乗り入れにより結節	
c) 2ルート案	西ルート	△	・敷地近くの道路にて結節
	東ルート	×	・他路線への乗り継ぎが必要

2) 路線バスとの競合可能性

- ①：多数の路線バスが運行しており運行を避けることが望ましい。
- ②：東小金井駅から小金井公園方向の区間を運行する場合、道路幅員の関係から当該区間と梶野通りを除いて運行可能な道路が存在しない。
- ③～⑤：各区分における路線バスの運行本数が公共交通不便地域の基準である片道 20 便/日未満であり、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」に基づき、CoCo バスでカバーする必要性があると考えられる。

運行本数	競合する可能性のある区間	路線・系統名	事業者	路線案での対応		
				a	b	c
① 20 便/日以上	武蔵小金井駅(北口)～小金井橋	武 12 他、鷹 33	西武・関東	—	—	競合
② 20 便/日以上	関野橋～小金井第三小学校	東 01、武 02	京王	競合	競合	競合
③ 20 便/日未満	関野橋～新小金井橋	鷹 33	関東	競合	競合	競合
	新小金井橋～小金井橋	鷹 33	関東	—	—	競合
	本町 2 丁目～グリーンタウン入口	武 02	京王	競合	競合	—

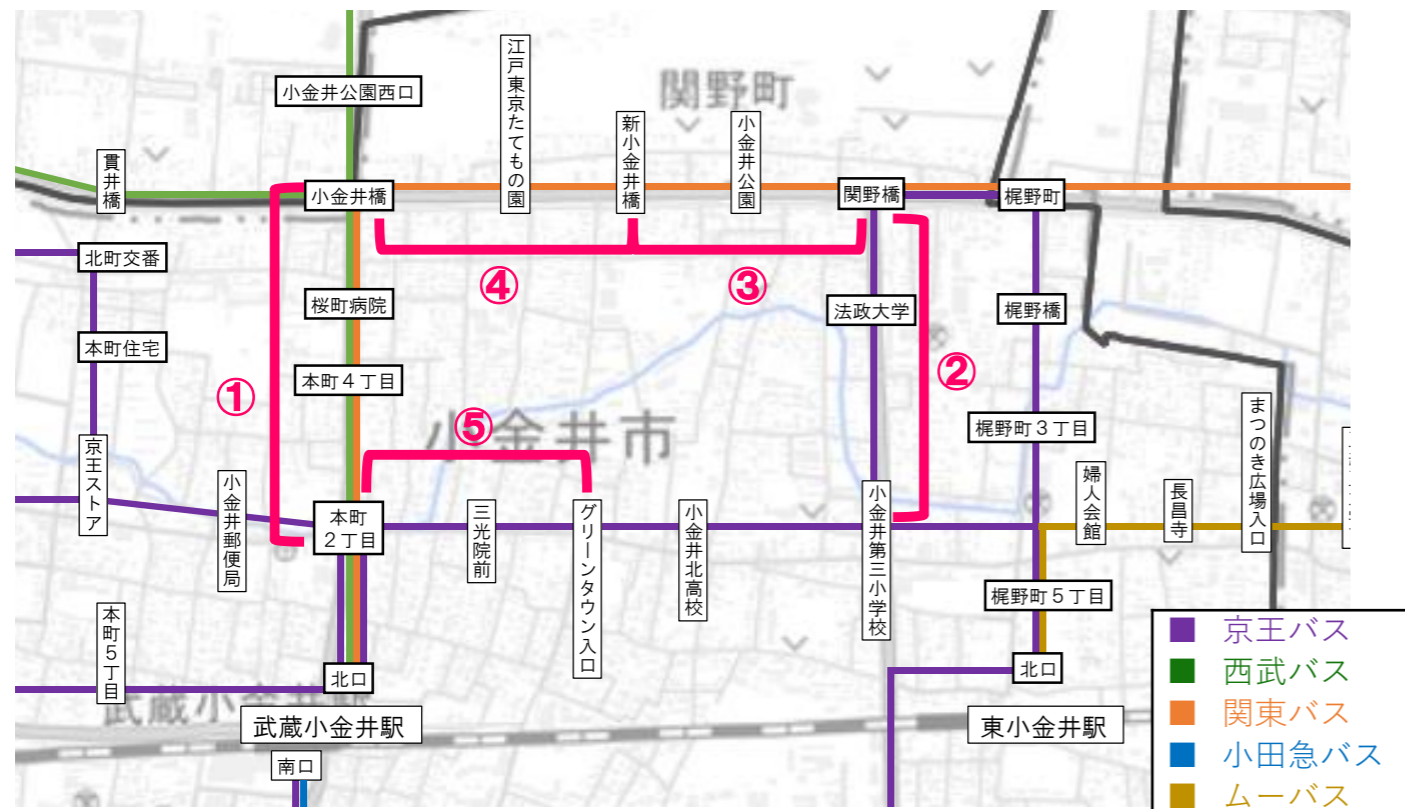


図 路線バスとの競合箇所

3) 乗り残しの発生可能性

- 乗降者数調査結果から便別・停留所別の乗車状況(各停留所を出発した段階での乗車人数)をみると、平日では朝夕に限らず車両定員 35 人(乗務員除く)を上回る人数が乗車している便があり、一部時間帯では 45 人を上回る便もある。
- 現在、朝 7 時台・8 時台は 4 便/時間、日中は 3 便/時間の間隔で運行していることから、運行基準に基づく最低限の水準である 2 便/時間の運行とした場合、いずれの時間帯においても利用者が超過する可能性がある。

表 乗車状況(上:平日 下:休日)

停留所名称	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	合計
0 武蔵小金井駅北口	8	7	14	14	14	13	9	11	14	9	13	10	16	14	20	21	19	16	21	27	15	33	30	18	27	20	14	15	17	15	21	29	23	19	24	25	23	19	19	18	16	18	748

停留所名称	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	合計
0 武蔵小金井駅北口	0	3	1	0	2	10	6	7	2	9	14	8	8	35	22	11	12	18	10	20	16	10	12	21	22	17	14	22	23	23	20	17	12	7	8	14	17	8	9	9	499

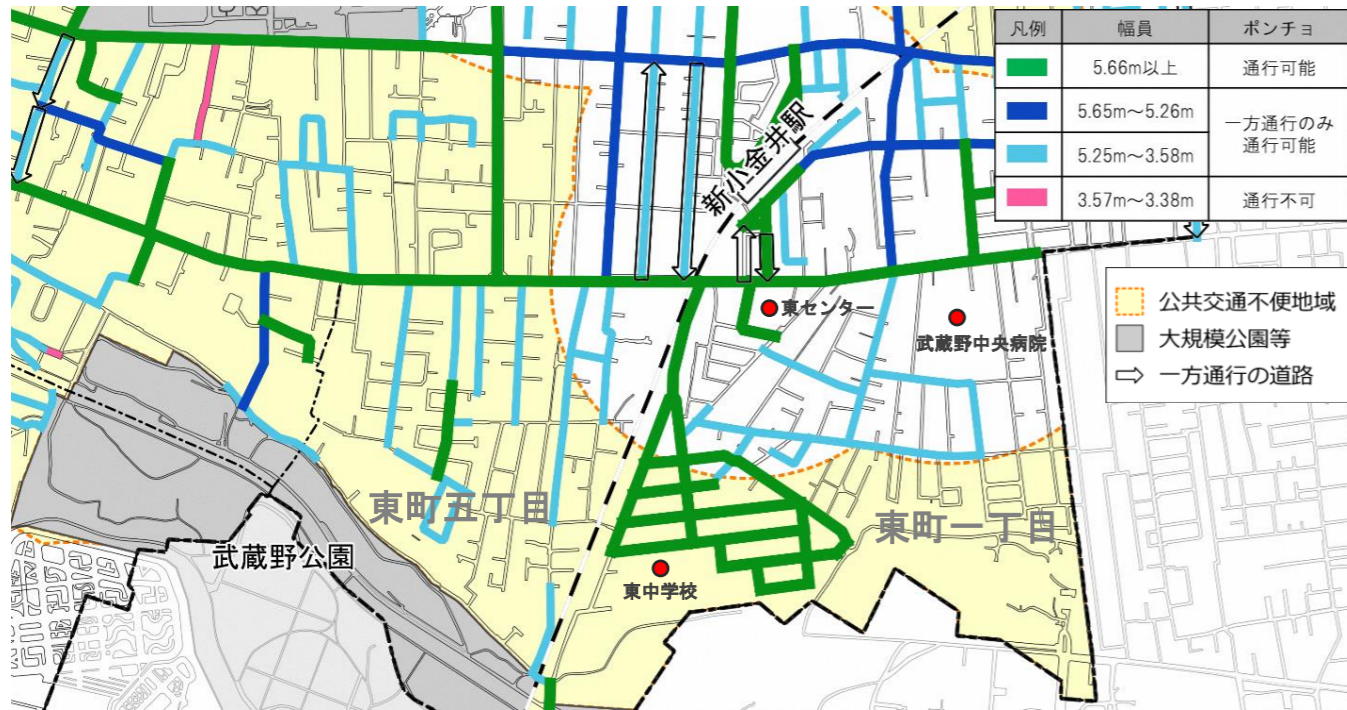
<乗車人数の凡例> 25: 25人以上 35: 35人(車両定員)以上 45: 45人以上(実乗車の状況より)
青枠: 4 便/時間運行の時間帯

7 南東部のルート案

7.1 運行対象地域の道路状況

1) 東町一丁目・五丁目の運行

- 東町五丁目は、幅員が狭く CoCo バスが通行可能な道路がなく運行ができない。



※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある
 図 道路幅員の状況(小金井市道路台帳より作成)

- 東町一丁目は、幅員上通行可能な道路はあるが、東中学校方面から武蔵小金井方向に左折する際、車両が踏切内で対向車線にはみ出し危険な状況となる。
 - 武蔵境駅方向への右左折は可能であるが、その後のルートが西武線より東側でしか設定できない。
- ⇒ 以上の状況から、東町一丁目の地域内における運行は難しい。

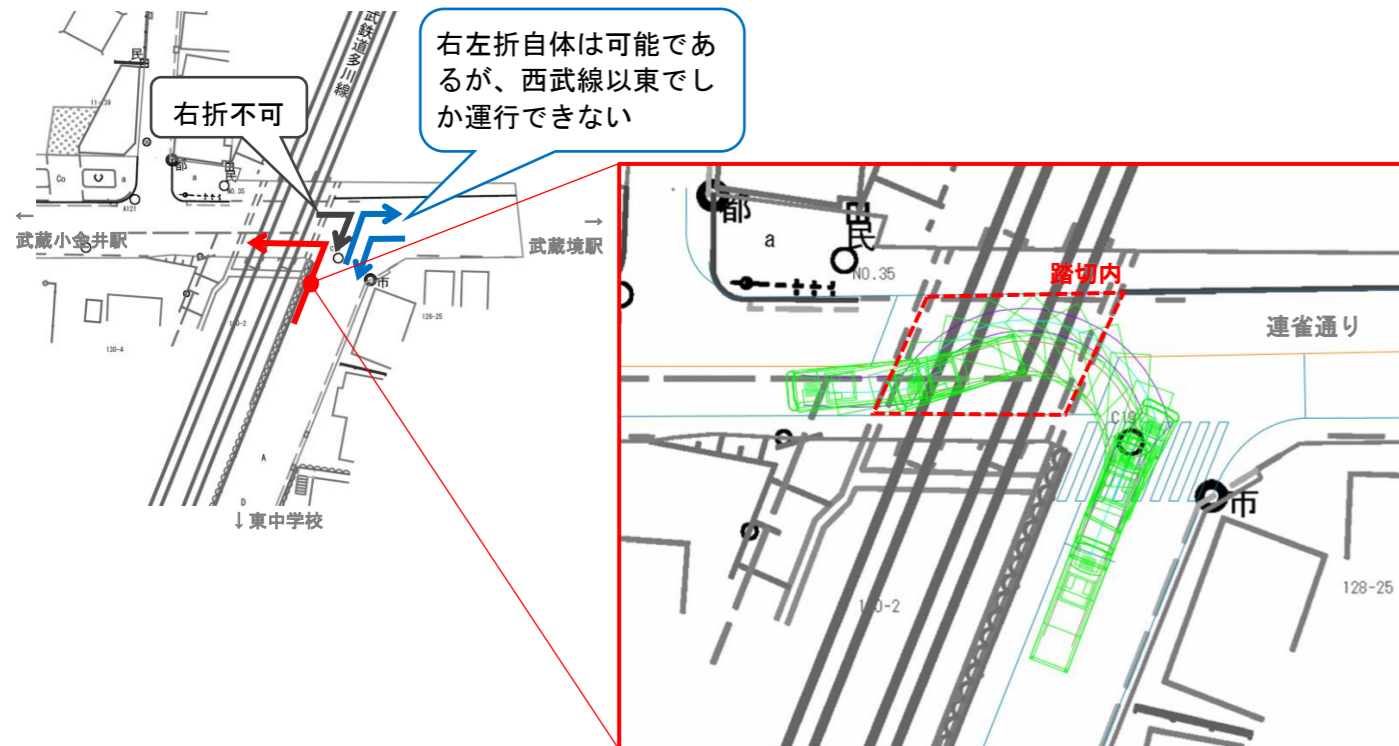


図 踏切周辺の右左折の可能性(小金井市道路台帳より作成)

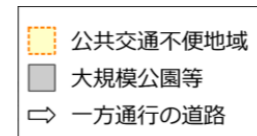
2) 三鷹市境における騒音・振動の改善要望への対応

- 東町循環の三鷹市境を通過する区間について、騒音・振動に対する改善要望が寄せられている。
- ⇒ 改善要望を踏まえ、以下の代替案を検討した。
- (1) 周辺の他の道路からの南下
 - (2) 東小金井駅南口での折り返し
 - (3) 富士見通り以外のルートへの変更



(1) 周辺の他の道路からの南下

- 東小金井駅から富士見通りを通り、南下する道路の幅員（下図橙色枠線部）を確認すると、いずれの道路も幅員が狭く、通行ができない。
- 富士見通りをそのまま通行し、武蔵野市内を走行することも考えられるが、富士見通りの幅員が狭く通行ができない状況である。



凡例	幅員	ポンチョ
■	5.66m以上	通行可能
■	5.65m~5.26m	一方通行のみ通行可能
■	5.25m~3.58m	一方通行のみ通行可能
■	3.57m~3.38m	通行不可

※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある

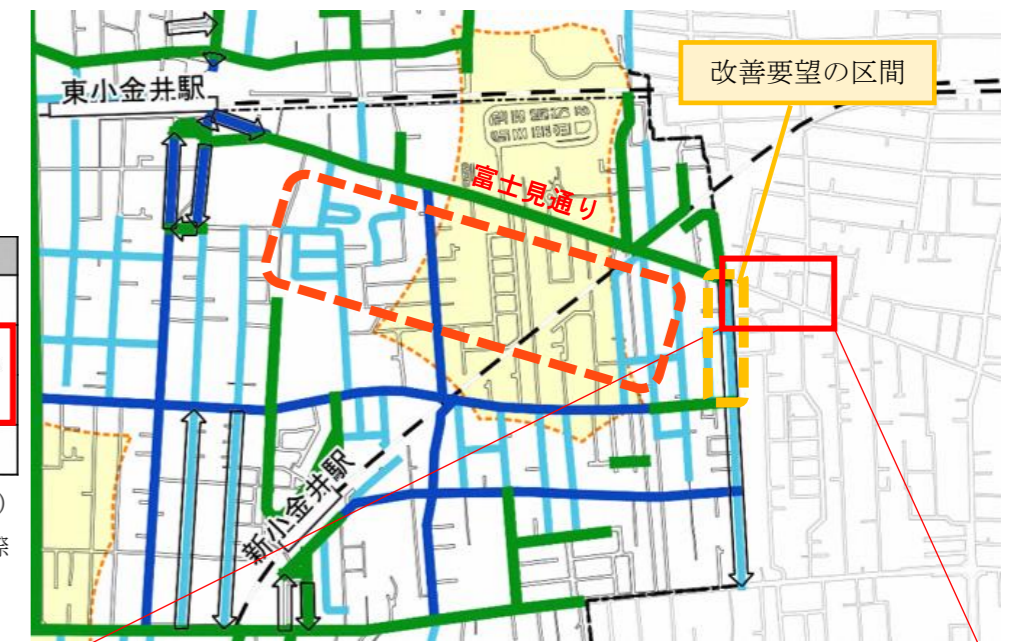
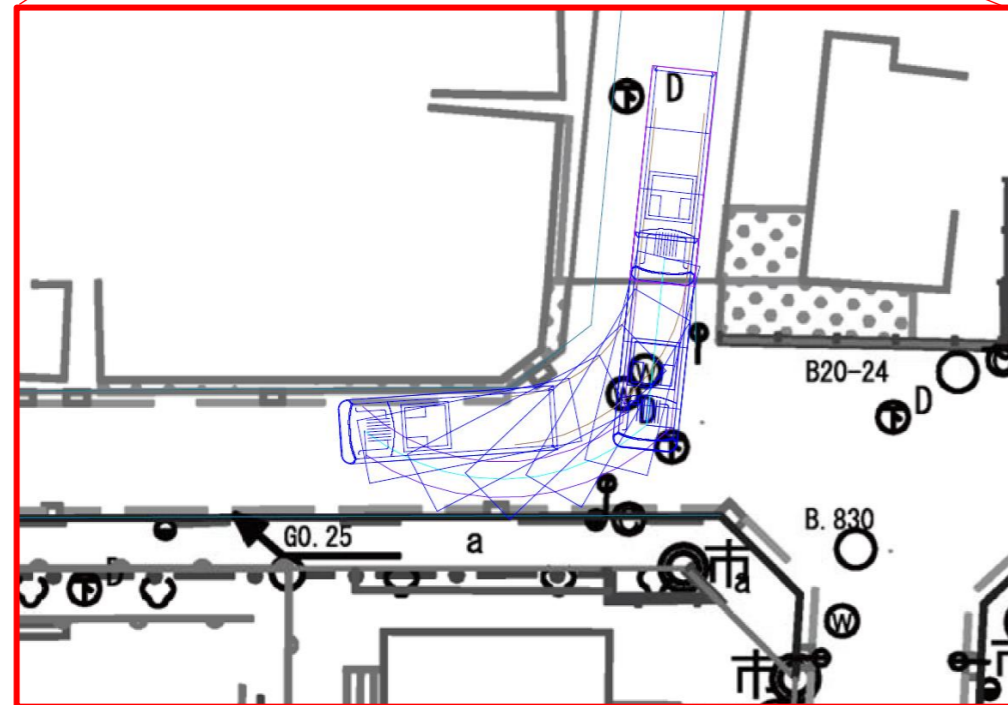


図 道路幅員の状況(上:小金井市道路台帳より作成・下:武蔵野市道路台帳)

(2) 東小金井駅南口での折り返し

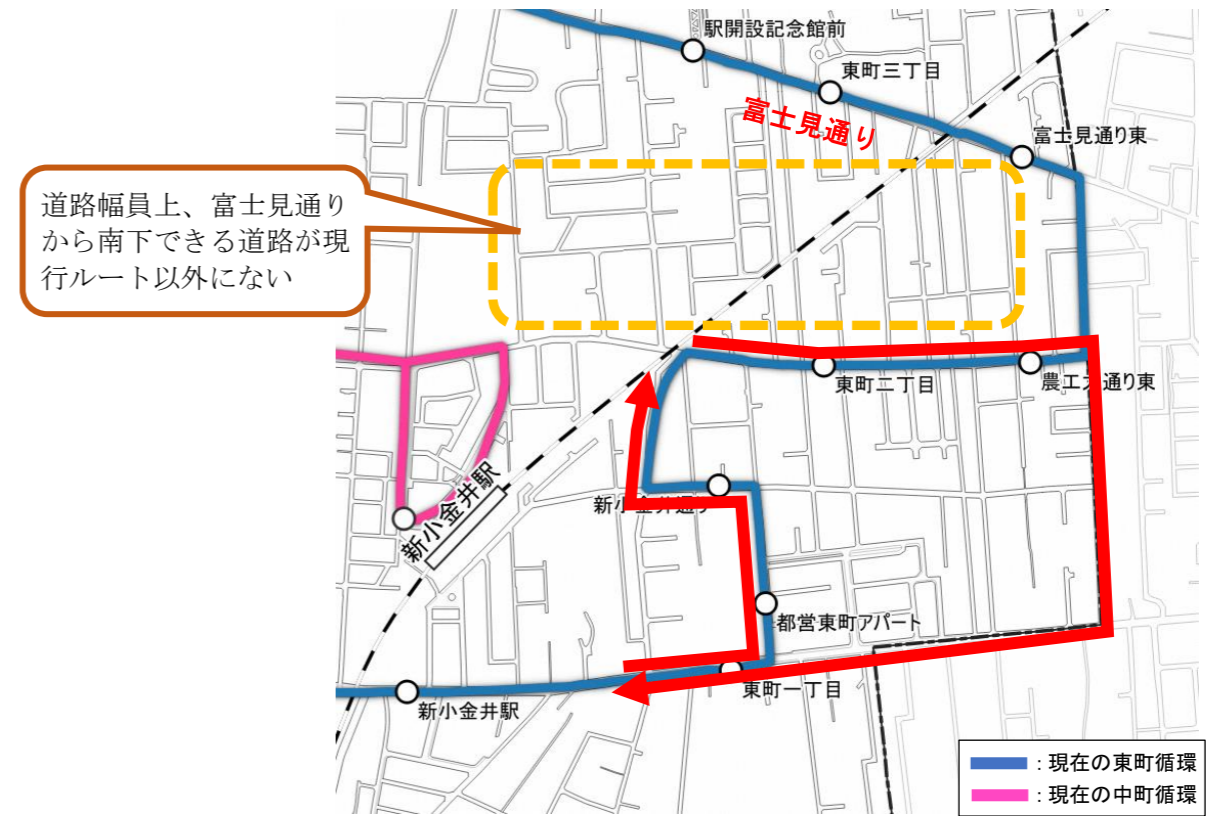
- 富士見通りを通行せずに東小金井駅に結節するルートとして、東小金井駅から日本歯科大学グラウンド横を南下（下図橙色矢印）することが考えられる。しかし、ひがし保育園手前の右折箇所の交差点形状の関係上、右折時に歩道や周辺の建物に接触する可能性があり、東小金井南口での折り返しは難しい。



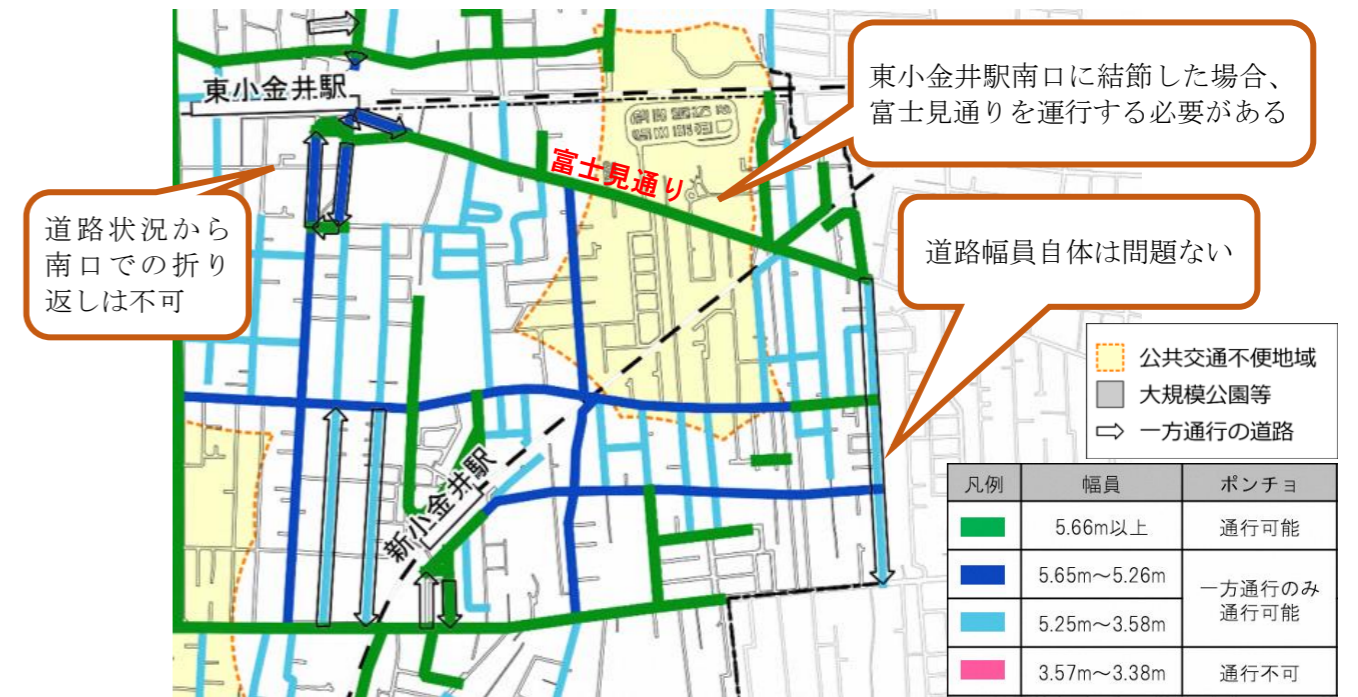
※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある
 図 東小金井駅南口での折り返しの可能性（小金井市道路台帳より作成）

(3) 富士見通り以外のルートへの変更 【(2)東小金井駅北口結節案】

- 富士見通りを運行せずに、東町一丁目・二丁目を運行するルートとして、現在の東町循環のルートを利用する案（下図赤線）が考えられる。



- 対象区間のうち、新たに運行する道路について、道路幅員上は基準を満たしており通行可能である。
- 一方で、前述したとおり、富士見通りを通行せずに東小金井駅南口に結節することはできず、北口への結節もしくは東小金井駅へは結節しないこととなる。



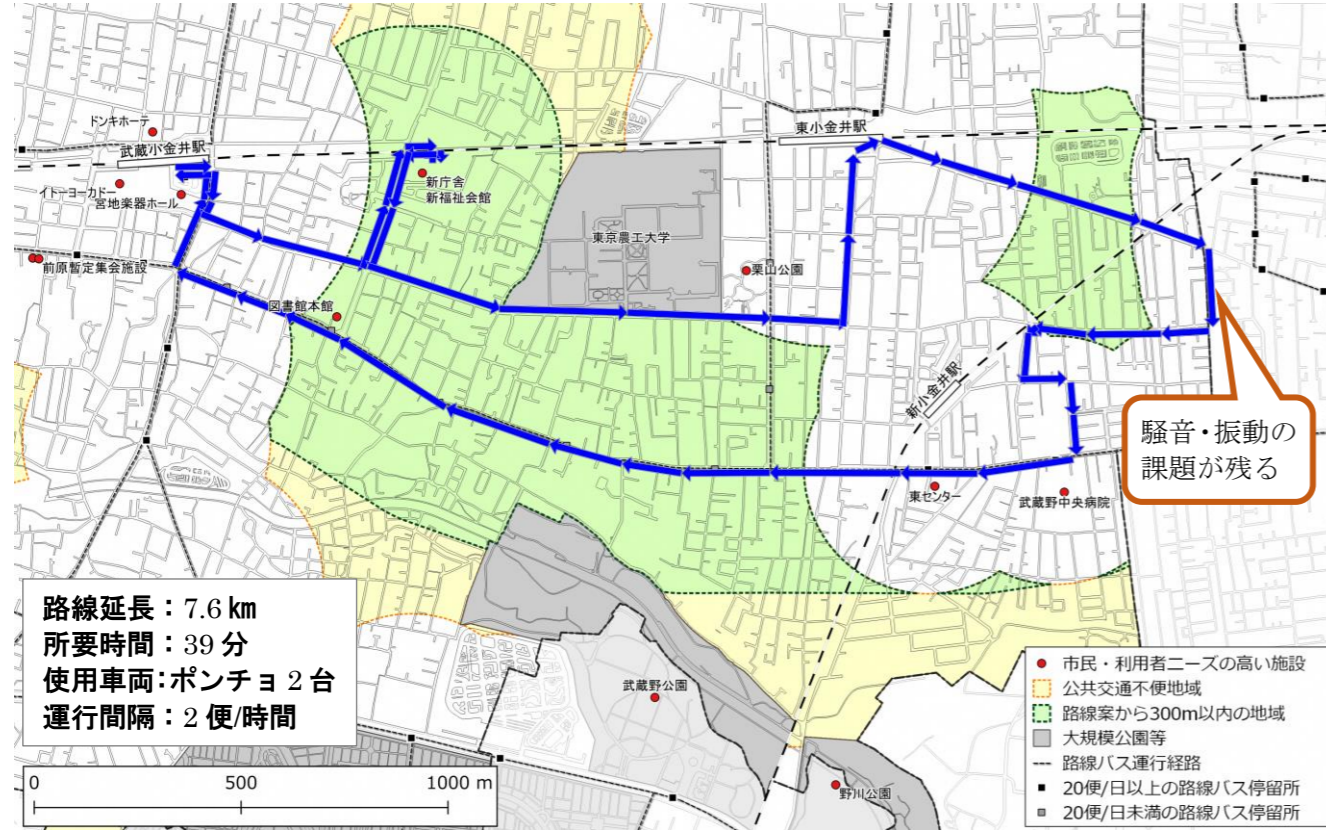
※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある
 図 富士見通り以外のルートへの変更の可能性（小金井市道路台帳より作成）

7.2 ルート案

路線の検討方針及び運行対象地域の道路状況を踏まえ、以下のルートを検討している。

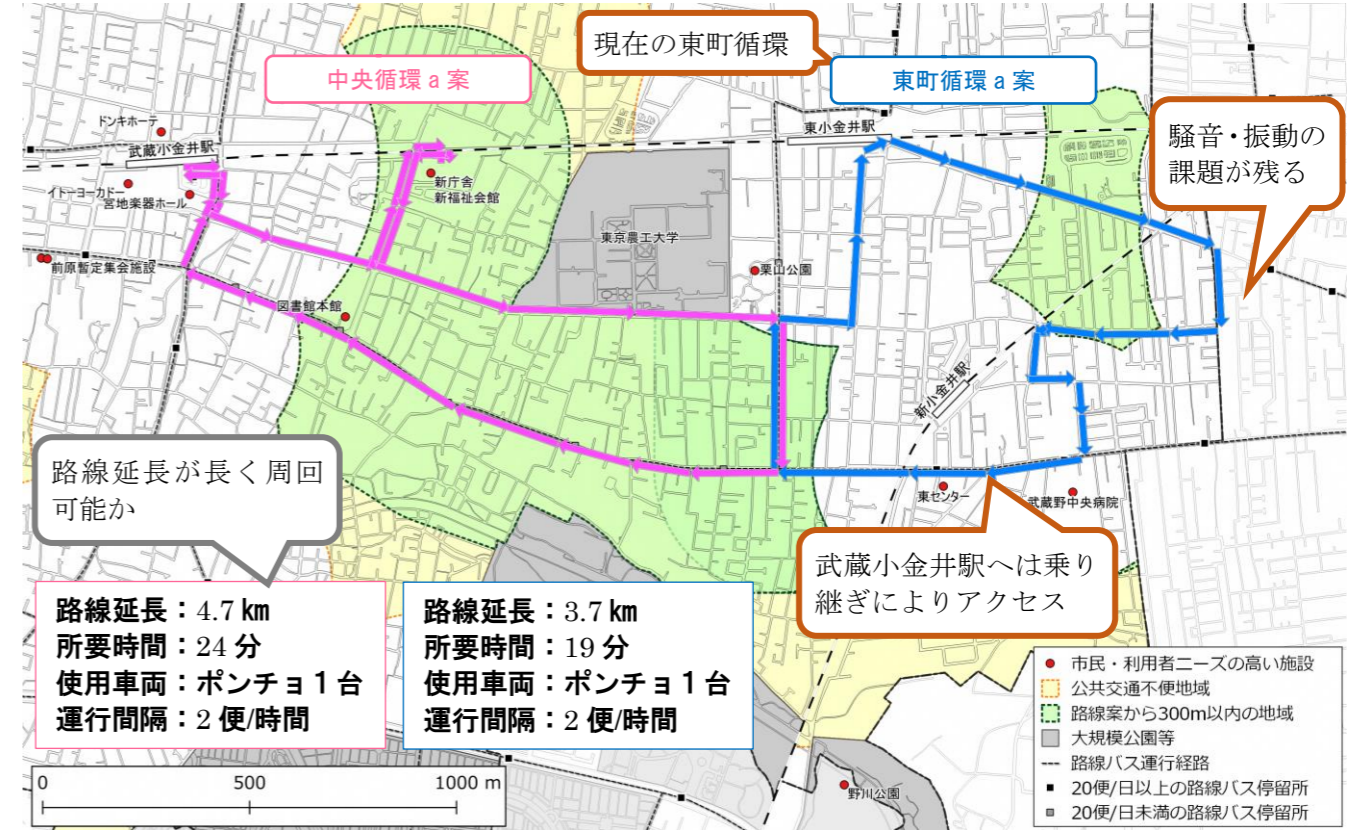
(1) 東小金井駅南口結節案 中東循環 a 案 (2 台)

- 現在の中町循環、東町循環を統合したルート。



(3) 2 ルート案 東町循環 a 案 (1 台) + 中央循環 a 案 (1 台)

- 現在の中町循環、東町循環のように南東地域を 2 路線に分けたルート。



(2) 東小金井駅北口結節案 中東循環 b 案 (2 台)

- 東小金井駅へのアクセスを高架下の北側の道路に。東小金井駅南口から折り返さないため、北口で結節。



■各ルート案の比較

路線		野川・七軒家循環	貫井前原循環			北東部循環		
案		現行ルート案	現行ルート案	西之久保通り案	地蔵通り運行案 (両駅に結節)	高架下運行案 (両駅に結節)	2ルート案 (c1: 武蔵小金井駅結節 c2: 東小金井駅結節)	
番号	記号(見出し)	a	a	b	a	b	c1	c2
起終点		武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	東小金井駅
距離 (m)		3,650m	7,000m	7,300m	7,100m	6,700m	4,300m	4,300m
運行時間	最短 (現在の北東部循環の速度の場合)	21分00秒	30分50秒	32分10秒	31分10秒	29分30秒	18分50秒	18分50秒
	最長 (現在の東町循環の速度の場合)		36分00秒	37分30秒	36分30秒	34分30秒	22分10秒	22分10秒
想定する車両台数		ハイエース1台	ポンチヨ2台	ポンチヨ2台	ポンチヨ2台	ポンチヨ2台	ポンチヨ1台	ポンチヨ1台
想定する運行頻度		2便/時間	3便/時間	3便/時間	3便/時間	3便/時間	2便/時間	2便/時間
運行可能と想定される頻度		2便/時間	3便/時間	3便/時間	3便/時間	3便/時間	2便/時間	2便/時間
運行時間帯		-	-	-	-	-	-	-
運行地区 (運行ルートがカバーする圏域の町丁目)		緑町5丁目,中町1,2,3,4丁目,前原町1,2,3,4,5丁目,本町1,2,5丁目	緑町5丁目,中町4丁目,前原町1,2,3,4,5丁目,本町1,2,5丁目,貫井北町1丁目,貫井南町1,2,3,4,5丁目	緑町5丁目,中町4丁目,前原町1,2,3,4,5丁目,本町1,2,5丁目,貫井北町1,5丁目,貫井南町1,2,3,4,5丁目	東町3,4丁目,梶野町1,3,4,5丁目,緑町1,2,3,4,5丁目,中町2,3,4丁目,前原町3丁目,本町1,2,3,4,5丁目,桜町1,3丁目	東町3,4丁目,梶野町1,3,4,5丁目,緑町1,2,3,4,5丁目,中町2,3,4丁目,前原町3丁目,本町1,2,3,4,5丁目,桜町1,2,3丁目	東町3,4丁目,梶野町1,3,4,5丁目,緑町1,2,3,4,5丁目,中町2,3,4丁目,前原町3丁目,本町1,2,3,4,5丁目,桜町1,2,3丁目	東町3,4丁目,梶野町1,3,4,5丁目,緑町1,2,3,4,5丁目,中町2,3,4丁目,前原町3丁目,本町1,2,3,4,5丁目,桜町1,2,3丁目
ルートカバー圏域	人口 (人)	①運行地区内の人口 (※1)	48,000人	52,800人	55,200人	71,500人	71,500人	73,100人
	可住地面積 (ha)	②運行地区内の可住地面積	305.2 ha	352.5 ha	376.5 ha	460.4 ha	460.4 ha	473.3 ha
	不便地域面積 (ha)	③運行地区内の不便地域面積	109.1 ha	54.3 ha	54.3 ha	150.7 ha	150.7 ha	150.7 ha
	不便地域面積割合 (%)	③/②	35.8%	15.4%	14.4%	32.7%	32.7%	31.8%
	不便地域人口 (人)	④運行地区内の不便地域人口 (※2)	18,200人	9,700人	9,700人	24,700人	24,700人	24,700人
	不便地域人口割合 (%)	④/①	37.8%	18.3%	17.5%	34.6%	34.6%	33.8%
	地区内不便地域人口 (高齢者)	⑤運行地区内の不便地域高齢者人口 (※2)	3,700人	2,100人	2,100人	5,000人	5,000人	5,000人
	地区内不便地域高齢化率 (%)	⑤/④	20.3%	21.5%	21.5%	20.4%	20.4%	20.4%
ルートカバー圏域	カバー圏域内人口 (人)	⑥カバー圏域内の人口	19,300人	24,100人	30,500人	42,200人	42,100人	45,600人
	カバー圏域内面積 (ha)	⑦カバー圏域の面積	125.8 ha	165.5 ha	213.1 ha	258.6 ha	257.6 ha	284.5 ha
	カバー圏域内不便地域面積 (ha)	⑧カバー圏域内の不便地域面積	33.0 ha	11.8 ha	12.2 ha	95.6 ha	92.9 ha	92.7 ha
	カバー圏域内不便地域面積割合 (%)	⑧/⑦	26.2%	7.1%	5.7%	37.0%	36.1%	32.6%
	カバー圏域内不便地域人口 (人)	⑨カバー圏域内の不便地域人口 (※2)	4,300人	1,500人	1,600人	16,100人	15,700人	15,400人
	カバー圏域内不便地域人口割合 (%)	⑨/⑥	22.3%	6.2%	5.2%	38.2%	37.3%	33.8%
	カバー圏域内地区内不便地域高齢者人口 (人)	⑩カバー圏域内の不便地域高齢者人口 (※2)	1,000人	400人	400人	3,400人	3,300人	3,200人
	カバー圏域内地区内不便地域高齢化率 (%)	⑩/⑨	23.8%	27.2%	27.2%	21.0%	21.1%	21.0%
	ルートカバー圏域内の施設		●市役所本庁舎 ●市役所第二庁舎 ●図書館本館 ●萌え木ホール ●前原暫定集会施設 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール	●市役所本庁舎 ●市役所第二庁舎 ●貫井南センター ●萌え木ホール ●前原暫定集会施設 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール	●市役所本庁舎 ●市役所第二庁舎 ●貫井南センター ●貫井北センター ●萌え木ホール ●前原暫定集会施設 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール	●新庁舎・新福祉会館 ●市役所本庁舎 ●市役所第二庁舎 ●本町公民館 ●緑センター ●桜町病院 ●小金井公園 ●萌え木ホール ●前原暫定集会施設 ●上之原会館 ●障害者福祉センター ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール	●新庁舎・新福祉会館 ●市役所本庁舎 ●市役所第二庁舎 ●本町公民館 ●緑センター ●桜町病院 ●小金井公園 ●萌え木ホール ●前原暫定集会施設 ●上之原会館 ●障害者福祉センター ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール	●本町公民館 ●緑センター ●桜町病院 ●小金井公園 ●障害者福祉センター
鉄道駅への接続		武蔵小金井駅	○	○	○	○	○	○
○: 直接アクセスする △: 近くまでアクセス ×: 直接アクセスしない (乗り継ぎ)		東小金井駅	×	×	×	○	○	×
		新小金井駅	×	×	×	×	×	×
新庁舎・新福祉会館への接続			乗り継ぎ	乗り継ぎ	乗り継ぎ	直接アクセス	直接アクセス	近くまでアクセス
路線バスとの競合		なし	京王バス武51	なし	京王バス東01、武02 関東バス鷹33	京王バス東01、武02 関東バス鷹33	西武バス武12他 京王バス東01、武02 関東バス鷹33	
車両定員超過の発生可能性 (乗り残しの発生可能性)		あり	あり (運行間隔を2便/時間とした場合)	あり (運行間隔を2便/時間とした場合)	あり (運行間隔を2便/時間とした場合)	あり (運行間隔を2便/時間とした場合)	-	-
現行路線の課題への対応 (ルート検討に関する事項)		●乗り残しの発生: ×	●ずれ違いの回避: ×	●ずれ違いの回避: ○	●2ルート化・逆回り: × ●桜町病院へのアクセス改善: × ●騒音・振動の改善要望への対応: ○	●2ルート化・逆回り: × ●桜町病院へのアクセス改善: × ●騒音・振動の改善要望への対応: ○	●2ルート化・逆回り: ○ ●桜町病院へのアクセス改善: × ●騒音・振動の改善要望への対応: ○	
現行のルートでカバーしている地域のうち、今回のルート案でカバーしない区間 ※記載の数字はバス停留番号を示す		なし	なし	貫井前原循環 16.貫井南センター入口~22.小金井市役所前	北東部循環 6.東小金井駅~8.北大通り三小前 20.小金井郵便局前~0.武蔵小金井駅北口	北東部循環 3.地蔵通り西~5.緑町一丁目 6.東小金井駅~8.北大通り三小前 20.小金井郵便局前~0.武蔵小金井駅北口	北東部循環 6.東小金井駅~8.北大通り三小前 18.三光院前~2.緑町五丁目	
実現性・その他		所要時間は、現在の野川・七軒家循環の運行速度より算出	-	京王バス武51の路線内に、CoCoバス車両運行時の道路幅員の基準を満たさない区間が存在するが、路線バスではCoCoバスよりも大型の車両で運行している。	-	-	-	

※1: 人口はいずれも令和2年4月時点のもの

※2: 面積按分に算出

■各ルート案の比較

路線		中東循環		中央循環	東町循環	
		東小金井駅南口結節案	東小金井駅北口結節案			
番号	記号(見出し)	a	b	a	a	
起終点		武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	武蔵小金井駅	東小金井駅	
距離 (m)		7,600m	9,800m	4,700m	3,700m	
運行時間	最短 (現在の北東部循環の速度の場合)	33分30秒	43分10秒	20分40秒	16分20秒	
	最長 (現在の東町循環の速度の場合)	39分00秒	50分20秒	24分10秒	19分00秒	
想定する車両台数		ボンチョ2台	ボンチョ2台	ボンチョ1台	ボンチョ1台	
想定する運行頻度		2便/時間	2便/時間	2便/時間	2便/時間	
運行可能と想定される頻度		2便/時間	2便/時間	2便/時間	2便/時間	
運行時間帯		-	-	-	-	
運行地区 (運行ルートがカバーする圏内の町丁目)		東町1,2,3,4,5丁目,梶野町1,5丁目,緑町1,5丁目,中町1,2,3,4丁目,前原町2,3丁目,本町1,2,5丁目	東町1,2,3,4,5丁目,梶野町1,4,5丁目,緑町1,2,5丁目,中町1,2,3,4丁目,前原町2,3丁目,本町1,2,5丁目	東町1,4,5丁目,緑町5丁目,中町1,2,3,4丁目,前原町2,3丁目,本町1,2,5丁目	東町1,2,3,4,5丁目,梶野町1,5丁目,緑町1丁目,中町1,2丁目	
人口 (人)	①運行地区内の人口 (※1)	60,900人	67,500人	51,000人	27,800人	
	②運行地区内の可住地面積	401.3 ha	446.4 ha	318.6 ha	215.5 ha	
	③運行地区内の不便地域面積	156.5 ha	162.5 ha	140.8 ha	95.1 ha	
	③/②	39.0%	36.4%	44.2%	44.1%	
	④運行地区内の不便地域人口 (※2)	24,000人	24,900人	22,000人	11,800人	
	④/①	39.3%	36.8%	43.1%	42.5%	
	⑤運行地区内の不便地域高齢者人口 (※2)	5,000人	5,200人	4,600人	2,600人	
	⑤/④	21.0%	20.8%	21.0%	21.6%	
ルートカバー圏域		-	-	-	-	
カバー圏域内人口 (人)	⑥カバー圏域内の人口	40,000人	42,000人	28,000人	18,600人	
	⑦カバー圏域の面積	255.8 ha	267.2 ha	163.8 ha	136.6 ha	
	⑧カバー圏域内の不便地域面積	109.6 ha	113.7 ha	95.9 ha	38.3 ha	
	⑧/⑦	42.8%	42.5%	58.6%	28.0%	
	⑨カバー圏域内の不便地域人口 (※2)	17,000人	17,900人	15,300人	5,000人	
	⑨/⑥	42.5%	42.6%	54.6%	26.9%	
	⑩カバー圏域内の不便地域高齢者人口 (※2)	3,500人	3,600人	3,100人	1,100人	
	⑩/⑨	20.5%	20.4%	20.4%	20.9%	
ルートカバー圏域内の施設		<ul style="list-style-type: none"> ●新庁舎・新福祉会館 ●市役所第二庁舎 ●東センター ●図書館本館 ●武蔵野中央病院 ●栗山公園 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール 	<ul style="list-style-type: none"> ●新庁舎・新福祉会館 ●市役所第二庁舎 ●東センター ●図書館本館 ●武蔵野中央病院 ●栗山公園 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール 	<ul style="list-style-type: none"> ●新庁舎・新福祉会館 ●市役所第二庁舎 ●栗山公園 ●図書館本館 ●イトーヨーカドー ●ドンキホーテ ●宮地楽器ホール 	<ul style="list-style-type: none"> ●東センター ●武蔵野中央病院 ●栗山公園 	
	鉄道駅への接続	武蔵小金井駅	○	○	○	×
	○: 直接アクセスする △: 近くまでアクセス ×: 直接アクセスしない (乗り継ぎ)	東小金井駅	○	○	×	○
		新小金井駅	△	△	×	△
	新庁舎・新福祉会館への接続		直接アクセス	直接アクセス	直接アクセス	近くまでアクセス
路線バスとの競合		京王バス境81、境82	京王バス境81	京王バス境81、境82	小田急バス鷹53 他	
車両定員超過の発生可能性 (乗り残しの発生可能性)		なし	なし	なし	なし	
現行路線の課題への対応 (ルート検討に関する事項)		<ul style="list-style-type: none"> ●東町から武蔵小金井駅への運行要望: ○ ●騒音・振動への改善要望: × ●中町循環がバス1台運行のため遅れを吸収できない: ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ●東町から武蔵小金井駅への運行要望: ○ ●騒音・振動への改善要望: ○ ●中町循環がバス1台運行のため遅れを吸収できない: ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ●東町から武蔵小金井駅への運行要望: × ●中町循環がバス1台運行のため遅れを吸収できない: × 	<ul style="list-style-type: none"> ●東町から武蔵小金井駅への運行要望: × ●騒音・振動への改善要望: × 	
現行のルートでカバーしている地域のうち、今回のルート案でカバーしない区間 ※記載の数字はバス停留番号を示す		中町循環 0.新小金井駅~1.東大通り南 7・13.市立図書館 東町循環 12.東大通り南	中町循環 14.中町三丁目~1.東大通り南 東町循環 12.東大通り南~4.富士見通り東	中町循環 0.新小金井駅 7・13.市立図書館	なし	
実現性・その他		-	-	-	-	

※1: 人口はいずれも令和2年4月時点のもの

※2: 面積按分にて算出

運賃等の検討について

CoCo バス運賃検討の参考とするため、東京都内の特別区（23区）及び市（小金井市を含む26市）、全国の政令指定都市（20市）を対象に事例を整理した。整理に際しては各自治体のホームページに記載されている情報を基準とした。（2020年6月時点）

対象自治体でのコミュニティバス等^(※)の運行状況を下表に示す。

図表1 コミュニティバス導入状況

区分		対象自治体数	コミバス導入自治体数	コミバス導入割合
東京都	23区	23	19	83%
	26市	26	23	88%
政令指定都市		20	17	85%

※定時定路線であり利用者を限定しないものを対象

1) CoCo バスの運賃の状況

現在の CoCo バスにおける運賃は以下のとおり。

- 基本運賃：100円均一（多摩地区の路線バス運賃の初乗り運賃（180円）の約半額）
- 各種割引：未就学児 無料のみ
- 回数券：21枚綴り 2,000円（全路線共通）

2) 基本運賃に関する事例

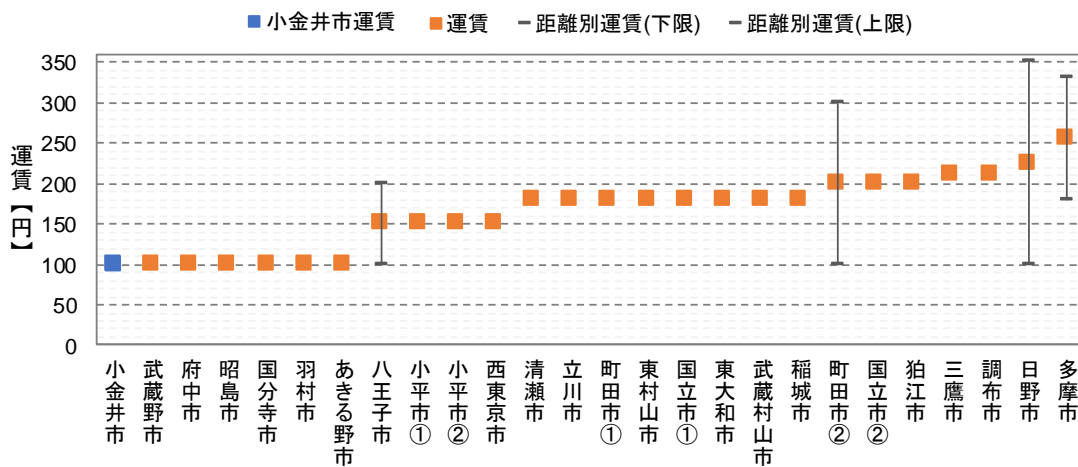
(1) コミュニティバス運賃(多摩 26 市中導入 23 市・26 路線)の比較

多摩 26 市のうち、コミュニティバスを導入している 23 市 (26 路線) におけるコミュニティバスの運賃一覧を以下に示す。

- 現在の CoCo バスと同じ、100 円均一としているのは 7 路線 (小金井市含む)
- 最も多い運賃帯は、180 円均一で 8 路線
- 路線バスに多くみられる、距離による変動型を採用しているのは 4 路線
- 多摩 23 市におけるコミュニティバスの運賃平均^(※) は約 160 円

※ 平均値の算出に際し、距離によって運賃が変動する路線については価格帯の中央値を使用

図表 2 多摩 23 市/26 路線運賃一覧



(2) 路線バス運賃との比較

路線バス運賃との比較に当たり、路線バスよりと比べて「高い」「同等」「低い」の3つの運賃区分に分けて比較した。なお、同じ自治体でも路線によって運賃設定が異なるため、運賃区分の異なる路線を持つ自治体はそれぞれの運賃区分に算入した。

- 路線バスより高い運賃を設定している自治体は、政令指定都市のみであった。
- 路線バスより安い運賃を設定している例は、東京 23 区内が多い。

図表 3 他自治体のコミュニティバスの運賃価格状況

運賃区分		コミバス自治体数	割合	自治体名
路線バスより高い	定額	6	8%	横浜市、神戸市、北九州市、川崎市、仙台市、千葉市
	変動	3	4%	静岡市、浜松市、岡山市
路線バスと同等 (定額は180円-220円) (変動は160円-220円)	定額	24	33%	足立区、豊島区(他東京5区)、国立市、狛江市(他東京9市)、名古屋(他5市)
	変動	7	10%	多摩市、川崎市、福岡市、千葉市、さいたま市、相模原市、熊本市
路線バスより安い	定額	26	36%	千代田区、中央区(他東京11区)、青梅市、府中市(他東京6市)、大阪市、新潟市
	変動	7	10%	八王子市、町田市、日野市、京都市、北九州市、新潟市、岡山市

※上記区分は初乗り運賃で分類、一部区間 100 円などの特殊運賃は考慮していない。

※路線バスと同等とはコミュニティバス運賃と路線バス運賃の差が±10 円以内のものとした。

3) 支払い形態による割引

以下の4項目について整理した。

- 回数券
- 定期券
- ICカード
- バス利用特典サービス（バステ）

(1) 回数券

- 東京23区では約5割、市部、政令指定都市では約7割の自治体が導入している。
- 割引の割合は概ね1割程度となっている。

図表4 回数券の導入状況

区分	導入自治体数	導入割合	適用対象・手法
東京都	23区	9	47%・中央区(100円11回分:1,000円)、港区(220円10回分:2,000円)等
	26市	15	65%・府中市(100円21回分:2,000円)、国立市(90円25回分:2,000円)等
政令指定都市	11	65%	・京都市(210円11回分:2,000円)、大阪市(100円110回分:10,000円)等

(2) 定期券

- 東京23区で約7割、市部で約3割、政令指定都市では約6割の自治体が導入
- 中央区等、無記名式の持参人式定期券^(※)もある。

※ 持参人式定期券：持参人1名に限り誰でも利用可能

図表5 定期券の導入状況

区分	導入自治体数	導入割合	適用対象路線の基本運賃
東京都	23区	13	68% ・定期券割引や無記名式の定期券を発行する自治体も存在 (千代田区、中央区、港区、文京区、台東区、北区、墨田区(100円)、荒川区(160円)、世田谷区、葛飾区(210円)、板橋区、練馬区(220円)、足立区(180-220円))
	26市	7	30% ・定期券割引対象 (町田市、稲城市(180円)、狛江市(200円)、三鷹市、調布市(210円)、日野市(100-350円)、多摩市(180-330円))
政令指定都市	10	59%	・定期券割引対象 (大阪市(100円)、北九州市、千葉市、静岡市、新潟市(200円)、浜松市(200-400円)、岡山市(100-250円)、相模原市(180-270円)、熊本市(160-250円))

※回数券/定期券に関して

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（平成24年7月31日・国土交通省自動車局長）にて、特別初乗運賃（いわゆる100円バス）や、過疎地、離島及び交通空白地等地域の実情に応じて設定する場合を除き、定期旅客運賃・回数旅客運賃のいずれかを設定する必要があるとされている。

(3) IC カード運賃

- 東京 23 区では約 3 割、市部で約 4 割、政令指定都市では約 2 割の自治体が導入
- IC カードの使用によって 180 円の基本運賃が 178 円になる（国立市）等、現金支払いより数円安い運賃設定となっている。

図表 6 IC カード運賃の導入状況

区分		導入自治体数	導入割合	適用対象路線の基本運賃
東京都	23区	5	26%	・ICカードの運賃を設定(数円の値引き) (荒川区(160円)、世田谷区、葛飾区(210円)、豊島区(220円)、足立区(180-220円))
	26市	9	39%	・ICカードの運賃を設定(数円の値引き) (町田市、東村山市、国立市、東大和市、清瀬市、武蔵村山市、稲城市(180円)、調布市(210円)、多摩市(180-330円))
政令指定都市		3	18%	・ICカードの運賃を設定(数円の値引き) (千葉市(170-310円)、さいたま市(180-270円)、相模原市(180-270円))

(4) バス利用特典サービス(バ斯特)

バス利用特典サービスとは、1ヶ月間（毎月1日～末日）におけるPASMO・Suicaでのバス利用額に応じて、バス運賃の支払いに使用できる「特典バスチケット」がカード内に自動的に付与されるサービスである。

- 東京 23 区では約 3 割、市部で約 6 割、政令指定都市では約 1 割の自治体が導入
- 対象となる自治体の多くは、基本運賃が 200 円前後となっている。

図表 7 バス利用特典サービスの導入状況

区分		導入自治体数	導入割合	適用対象路線の基本運賃
東京都	23区	6	32%	・バス利用特典サービス(バ斯特)対象 (大田区(160円)、世田谷区、葛飾区(210円)、板橋区、練馬区(220円)、足立区(180-220円))
	26市	13	57%	・バス利用特典サービス(バ斯特)対象 (羽村市(100円)、小平市(150円)、立川市、町田市、東村山市、国立市、武蔵村山市、稲城市(180円)、狛江市(200円)、三鷹市、調布市(210円)、日野市(100-350円)、多摩市(180-330円))
政令指定都市		1	6%	・バス利用特典サービス(バ斯特)対象 (千葉市170-310円)

4) 特定の利用者等に対する割引

割引に関する事項として以下の6項目について整理した。

- シルバーパス
- 高齢者割引
- 子供割引
- 障がい者割引
- 学生定期券
- その他割引

(1) シルバーパスの導入状況

- 東京23区で約4割、市部で約5割の自治体が、コミュニティバス利用時でもシルバーパスの提示により運賃を無料としている。
- シルバーパスを導入している自治体の基本運賃は概ね200円前後となっている。
- 東京都シルバーパス条例施行規則では、コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外となっており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては、運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

図表8 シルバーパスの導入状況

区分		導入自治体数	導入割合	適用対象路線の基本運賃
東京都	23区	7	37%	・東京都発行シルバーパスで無料 (荒川区(160円)、世田谷区、葛飾区(210円)、豊島区、板橋区、練馬区(220円)・足立区180-220円))
	26市	11	48%	・東京都発行シルバーパスで無料 (八王子市(100-200円)・町田市、稲城市、武蔵村山市、国立市(180円)、狛江市(200円)、三鷹市(210円)、多摩市(180-330円)、立川市(180円-220円)、日野市(100-350円))
政令指定都市		—	—	—

(2) 高齢者割引

- 基本運賃 100 円から割引を行っているのは 3 自治体（港区・あきる野市・大阪市）、基本運賃 200 円前後から割引を行っているのは 11 自治体である。
- 割引額が大きいものでは、基本運賃 210 円が無料になる場合（京都市・名古屋市）や、65 歳以上の運転免許返納者に対して基本運賃 200～500 円が半額になる場合（岡山市）があるが、それ以外では概ね 50 円～100 円程度の割引となっている。

図表 9 高齢者割引の導入状況

区分	導入自治体数	導入割合	適用対象・手法	
東京都	23区	3	16%	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上で220円が半額（練馬区） ・港区コミュニティバス乗車券（1,000円）を購入で100円が無料（港区） ・70歳以上購入可能なゴールドバス等に対応（荒川区）
	26市	7	30%	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上で180円から80円引き（町田市）200円から100円引き（国立市） ・65歳以上でナイスバス購入者は運賃が100円（狛江市、稲城市） ・65歳以上で免許自主返納者は100円が無料（あきる野市、国分寺市） ・75歳以上で敬老回数券1,500円分が1,000円（西東京市）
政令指定都市	8	47%	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上で220円～260円から100円引き（川崎市） ・65歳以上でりゅーと（ICカード）210円から110円引き（新潟市） ・65歳以上の免許返納者に発行されるおかやま愛カードで200円～500円が半額（岡山市） ・敬老優待乗車証等利用で100円が50円（大阪市）/210円が無料（京都市、名古屋市） ・100円で1000円分をICにチャージ可能（仙台市） ・かなちゃん手形（3カ月3,500円）利用で180～270円が1乗車100円（相模原市） 	

(3) 子供割引

- 東京 23 区では約 6 割、市部、政令指定都市では約 8 割の自治体が導入している。
- 小学生未満の場合は無条件で無料の場合と、保護者 1 人につき一定の人数まで無料になる場合がある。

図表 10 子供割引の導入状況

区分	導入自治体数	導入割合	適用対象・手法	
東京都	23区	11	58%	<ul style="list-style-type: none"> ・保護者1人につき幼児等2人まで無料（千代田区他） ・未就学児、乳児は無料（杉並区他）
	26市	19	83%	<ul style="list-style-type: none"> ・保護者1人につき幼児等2人まで無料（国立市他） ・未就学児、乳児は無料（府中市他）
政令指定都市	14	82%	<ul style="list-style-type: none"> ・中高生は40円～50円引き（川崎市） ・保護者1人につき幼児1人もしくは幼児2人まで無料（仙台市他） ・未就学児/6歳未満/3歳未満/1歳未満/乳児は無料（区分は自治体により異なる） 	

※一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（平成 24 年 7 月 31 日・国土交通省自動車局長）にて、普通旅客運賃の場合、小児片道普通運賃は半額と規定されていることから、それに則る割引は対象外として整理。（小児：小学生以下）

(4) 障がい者割引

- 基本運賃 100 円から割引を行っているのは 3 自治体（千代田区・墨田区・大阪市）で、基本運賃 200 円前後から割引を行っているのは 29 自治体である。
- 障がい者手帳の提示で半額になる場合が多く、無料とする自治体もある。
- 障がいの種類や等級によって対象外になる場合や、介助者にも適用される場合もみられる。

図表 11 障がい者割引の導入状況

区分		導入自治体数	導入割合	適用対象・手法
東京都	23区	10	53%	・風ぐるま区民パスポートとして1年間券を1,000円で販売(千代田区) ・障がい者手帳提示により半額-無料、介助者に適用される場合有(港区他) (提示を明記していない自治体含む、精神障がい等対象は自治体により異なる)
	26市	15	65%	・障がい者手帳提示により50円引き、半額-無料、介助者に適用される場合有(立川市他) (提示を明記していない自治体含む、精神障がい等も含む)
政令指定都市		13	76%	・福祉特別乗車券対応(名古屋市) ・障がい者手帳提示により100円引き、半額-無料、介助者に適用される場合有(大阪市他) (提示を明記していない自治体含む、精神障がい等も含む)

(5) 学生定期券

- 東京 23 区では 4 割、市部では約 1 割、政令指定都市では約 3 割の自治体で、学生を対象に割引率の高い定期券を導入している。
- 導入している自治体の基本運賃は 200 円前後が大半を占めている。

図表 12 学生割引の導入状況

区分		導入自治体数	導入割合	適用対象路線の基本運賃
東京都	23区	7	37%	・学生定期券を設定 (荒川区(160円)、世田谷区、葛飾区(210円)、板橋区、練馬区(220円)、足立区(180-220円))
	26市	3	13%	・学生定期券を設定 (稲城市(180円)、狛江市(200円)、多摩市(180-330円))
政令指定都市		5	29%	・学生定期券を設定 (大阪市(100円)、千葉市(200円)、北九州市(250円)、川崎市(220-260円)、浜松市(200-400円))

(6) その他割引

その他の割引として、以下のような事例がみられる。

- 区民に限定しての割引（千代田区）
- パークアンドバスライド^(※)を推奨した割引（新宿区）
- 長期休暇期間に子供への運賃を割引（日野市・小平市 他）
- 地域の周辺施設への割引サービスなどを提供

※ バス停付近まで自家用車などで行き、周辺駐車場に駐車し、その後バスを利用して目的地まで移動する方法。

図表 13 その他割引の導入状況

区分	導入自治体数	割合	適用対象・手法	
東京都	23区	2	11%	<ul style="list-style-type: none"> ・区民割引制度1ヶ月券1,000円等(千代田区) ・東京都庁第一本庁舎駐車場に止めてWE/バス利用で8人まで利用できる1日乗車券を400円で発行(パークアンドバスライド割引)(新宿区)
	26市	5	22%	<ul style="list-style-type: none"> ・三鷹の森ジブリ美術館往復割引大人320円小児160円(三鷹市) ・休日に定期所有者の家族が100円-250円(日野市)が100円、200円が100円(狛江市)、定期所有者は区間外100円(日野市)、小児50円で利用可能(日野市、狛江市) ・長期休暇期間(春夏冬GW)小児100円が50円(狛江市)、90円が50円(東村山市) ・ファミリー割引、日曜日/夏休み/冬休み/春休みは大人1人につき子供1人無料(小平市) ・一部区間100円(日野市)
政令指定都市		8	47%	<ul style="list-style-type: none"> ・サポーター登録(年間6,000円)で300円から50円引き(川崎市) ・長期休暇期間(春夏冬GW)小学生90-140円が50円(相模原市) ・運転免許返納者は半額(新潟市) ・妊婦は100円が無料(要母子手帳)(大阪市) ・周辺施設の割引クーポン等(福岡市・仙台市・新潟市) ・一部区間100円(北九州市)

5) 乗継に対する割引

(1) 乗継割引

- 東京都内では4割程度の自治体において乗継割引が導入されている。
- 多くがコミュニティバス間の乗継割引であるが、一部にはコミュニティバスから路線バスへの乗り継ぎを含めた割引を実施している自治体も存在する。
- 割引方法としては2便目が無料となる事例が最も多く、2便目が半額程度となる事例もみられる。
- 乗継割引の手法としては、乗継券の提示・ICカードの設定・口頭申請の3通りがみられる。

図表 14 乗継割引の導入状況

区分		乗継割引 導入自治体数	割合
東京都	23区	7	37%
	26市	8	35%
政令指定都市		2	12%

※コミュニティバスから路線バスへの乗り継ぎも含む

(2) 1日乗車券

乗継割引の類似の施策として1日乗車券（周遊券）がある。

- 東京23区では約6割、市部と政令指定都市では約4割の自治体が導入している。
- コミュニティバスの運営会社によって路線バスと共通で利用できる場合もある。
- コミュニティバスの基本運賃が100円前後の場合は1日乗車券の価格は300円程度、基本運賃が200円前後の場合は500円程度に設定している自治体が多い。

図表 15 1日乗車券の導入状況

区分	導入 自治体数	導入割合	適用対象・手法
東京都	23区	12	63% ・300円：中央区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、北区 ・500円：港区、葛飾区、荒川区、足立区 ・520円：大田区、世田谷区(子供半額)
	26市	10	43% ・300円：昭島市、400円：小平市(子供半額) ・500円：武蔵野市、東村山市、東大和市、武蔵村山市 ・520円：三鷹市、調布市(子供半額)、狛江市、稲城市
政令指定都市	7	41% ・200円：大阪市(子供半額)、320円：京都市 ・500円：福岡市、千葉市(中学生以下半額)、新潟市(子供半額) ・630円：仙台市(子供半額) ・わくわく1dayパス熊本対応(熊本市)	

6) 今後の検討方針

(1) 基本運賃に対する方針

CoCo バス再編基本方針の 2.「路線バスを補完するサービスの提供」と 4.「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、路線バスとの競合を考慮するとともに、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、運賃水準や体系について検討を行う。

(2) 運賃割引に対する方針

路線バスや他自治体における割引制度等を参考としながら、必要な割引制度と割引の割合や手法等の検討を行う。

ムーバス（境・東小金井線）の休日ダイヤの導入及び 専用回数券取扱い終了について

1 休日ダイヤの導入について

(1) 概要

ムーバス 休日ダイヤの導入について

ムーバス全路線に休日ダイヤを導入することについてのお知らせです。

日頃よりムーバスをご利用いただき、ありがとうございます。

ムーバスは年末年始や大型連休を除き、年間を通して同じダイヤで運行しておりますが、乗務員の労働環境の改善および効率的な運行体系の見直しに伴い、次のとおり「休日ダイヤ」を導入します。

ご利用の際はご注意ください。

対象：全路線（ただし2号路線については既存の休日ダイヤとする）

(1) 変更日

令和2（2020）年4月 第1週目から

(2) 変更内容

平成29年度より実施している「年末年始ダイヤ」に基づき、土曜日・日曜日・祝日の早朝・夜間の便が減便になります。

出典：武蔵野市ホームページ

(2) 境・東小金井線における土曜日・日曜日・祝日のダイヤ変更について

時間	変更前		変更後	
	分	分	分	分
7時	24分	54分	54分	
8時	24分	54分	24分	54分
～	この間30分間隔で運行			
20時	24分	54分	24分	
21時	24分			

※武蔵境駅北口発車時間

「ムーバス専用回数券」

販売及び利用終了のお知らせ

いつもムーバスをご利用いただき、誠にありがとうございます。

この度下記のとおり「ムーバス専用回数券」の取り扱いを終了させていただくこととなりましたので、お知らせいたします。

販売終了日

令和2年3月31日（火）

利用終了日

令和3年3月31日（水）

※払い戻しは、お手持ちの回数券をご購入いただいた各バス会社の営業所等でお手続きをお願いします。

- ・ 関東バス株式会社 武蔵野営業所、三鷹駅北口案内所
エリア・ビューロー吉祥寺駅北口
- ・ 小田急バス株式会社 武蔵境営業所

なお、利用可能期間中の払い戻しについては、別途払戻手数料 210 円がかかりますので、ご了承ください。

お問い合わせ

武蔵野市都市整備部交通対策課 0422-60-1859

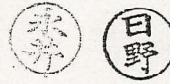
関東バス株式会社武蔵野営業所 0422-51-2191

小田急バス株式会社武蔵境営業所 0422-31-6191

出典：武蔵野市ホームページ

2年6月24日		收受番号 39				
係	主任	係長	課長	部長	副市長	市長
日野	林	大関	池田	若森	住野	高岡

道路管理課



資料7



小金井市長 西岡真一郎様
 小金井市地域公共交通会議 委員各位



令和2年6月24日

小金井市 [Redacted]
 小金井市 [Redacted]
 小金井市 [Redacted]

ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書

1. 要旨

- (1) 下記の区間について、ココバスの通行に伴い「振動」「交通危険」等の深刻な問題が生じています。
- (2) 当該区間の道路規格に対して、ココバス（ポンチョ）が重量・サイズともに過大であることが大きな要因のひとつになっていると思われます。
- (3) 今般のココバス再編事業に伴い、ぜひ当該区間における上記問題を解消して頂きたく、強く願っている次第です。
- (4) つきまして、まずは上記問題が発生していることをご認識賜りたく、その上でココバス再編事業についてこれを踏まえたご議論・ご検討を賜りたく、お願い申し上げます。

2. 問題の所在

当該区間（東町2-24近辺、図1のマーク箇所付近）をココバスが通行することにより、「振動問題」「交通危険問題」が発生している。加えて大型かつ大排気量車（5,123ccディーゼルエンジンベース）のため、角を曲がったあとエンジンを吹かして速度を上げる際などの「騒音問題」も存在するが、上記2点がとくに深刻であるため、以下はこれら2点に絞る。

(1) 振動問題

- ① ココバス（ポンチョ）通行時の揺れが激しく、当該区間を走行するあいだ中、和室の襖や障子が地震のようにガタガタと揺れる。もちろん床面の揺れも寝ていて目覚めるほどであり、病気で臥せっているときなどは非常に辛い。しかも現行30分毎に運行されているため、「そろそろ来るな」という予期通りにやってきて上記振動が実際に発生するので、心理面での圧迫感も非常に大きい。
- ② さまざまに自助努力を重ねてきたが振動は収まらず、万策尽きている。いずれも自費で、i) 2階和室の床下に大きなX型の構造材を入れて補強、ii) それでも効果がないため3か所にわたって外壁に耐震構造を入れる工事など。しかし上記振動には効果がなく、工務店からも「建物対策では、これ以上の振動防止効

果は期待できない」と言われている。

- ③ 当該道路の地下には大きな水道管などライフラインが埋設されており、継ぎ目も多いため、たまに大型車（恐らく下記規制の上限近辺または違反車）が通行すると振動が発生する可能性があるが、ココバスによる振動は恒常的かつとくに激しい。
- ④ ココバス（ポンチョ）による揺れがとくに酷い理由のひとつに、重量の問題があると思われる。当該道路は「特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め（3トン）」の規制下にある（図2-1）。積載量からみて、いわゆる2トントラックが該当すると思われる（それ以上は違反）。
 - i. 「いすゞ」トラックの例で見ると、2トン標準キャブの車両重量は2.2トン、車両総重量は4.3トンである。
 - ii. これに対してポンチョの車両重量は5.2トン、車両総重量は7.3トンに達する。つまりポンチョは「空車」の状態ですら既に上記トラックが積み荷を最大限まで満載した状態より1トン近く重く、「たとえば乗客3人のみ（市役所によれば当該区間は乗降需要が少ないとのこと）」でも1トン以上も重い状態で走行していることになる（仮に満員なら3トンの超過）。
 - iii. つまり、もしこれがトラックなら、最大積載量を大幅に違反した状態で進入してきていることになる。大きな振動が発生するのも当然と思われる。

(2)交通危険問題

- ① 当該道路の幅に対してポンチョの車幅が大きく、ご近所では「ココバスが来ると塀に張り付かないとやり過ごせない」との声も聞くなど、通行上も危険を感じる状態になっている。当該区間は両側に住宅が立ち並ぶ区間のため影響がより大。
- ② 写真で見ても、両サイドの住宅の塀ギリギリに通行していることが確認できる（図2-2）。
- ③ 上記の2トントラックとの比較で見ても、同トラックの全幅・全長1,695mm×4,685mmに対して、ココバス（ポンチョ）は2,080mm×6,990mmと遥かに大きく、むしろ規制上進入できない4トントラックに匹敵するサイズである。
- ④ 上記振動問題と併せ、道路規格に対してココバス（ポンチョ）の仕様が重量・サイズともに過大であることが問題の背景にあると思われる。バスは道路規制対象外であるが、むしろそれがゆえに実質的な交通危険が発生してしまっている。
- ⑤ なお近隣の広い道路には別のコミュニティバスがココバス以前から運行しているため、当該区間にはココバスをまったく利用していないお宅も要望人を含め複数おられる。

(3)これまでの経緯

① 交通対策課様

平成 30 年 4 月以降、複数回にわたりご説明する機会を頂いたほか、地域懇談会での意見陳述、地域公共交通会議も傍聴。

② 道路管理課様

- i. 平成 30 年 4 月、道路管理課ご担当者 2 名にココバスの振動をご確認頂く。
- ii. 令和 2 年 5 月、道路管理課ご担当者 2 名が再度ご来訪下さる。その際「ポンチョ走行による振動問題・交通危険の発生」、「重いポンチョの走行が、地下埋設の水道管などのライフラインや、道路舗装自体に与える負荷も大きいのではないか」、「仮に道路補修しても、過重なポンチョが通行する以上、長期的には同じ問題が発生するのではないか」と質問させて頂く。
- iii. 現状の問題を踏まえ、道路補修の善処検討を約束して下さるが、上記 ii の指摘については、同じご認識とのこと。

③ 小金井警察署様

- i. 令和 2 年 4 月、小金井警察署交通規制係を訪問。上記「交通危険問題」の状況、併せて「振動問題」も発生していることを、現地写真を示してご説明。
- ii. たしかに大きなバスがぎりぎりに入ってきており、路側の白線まで踏み込んでしまいそうになっていることをご確認頂く。
- iii. 規制対象はトラックなのでバスは対象外ではあるが、ポンチョは規制対象のトラックよりも遥かに大きく重いという実態もご理解頂く。
- iv. ルート選定は市の権限だが、選定に当たって警察に相談がある際には、この区間には危険性や振動の問題があるため、慎重に検討するようお伝え下さるとのこと。

- 市民サービスとして、コミュニティ公共交通機関の運行自体は意義のあることであり、それに反対を唱えるものではありません。むしろこれまでも地域全体の利便性向上のためには「ある程度の不都合はお互いさま」と考え、上記自助努力を含め、長年ご協力させて頂いて参りました。
- とはいえ上記のごとく、運行開始前には思いも寄らなかった問題に悩まされる状況が、当該ルート運行開始後 15 年にわたって続いている次第です。
- つきましては今般のココバス路線・運営の再編にあたり、こうした運行開始前には顕在化していなかった問題をぜひご認識賜り、これを踏まえたご議論・ご検討を頂けましたら幸いに存じます。

以 上

図1

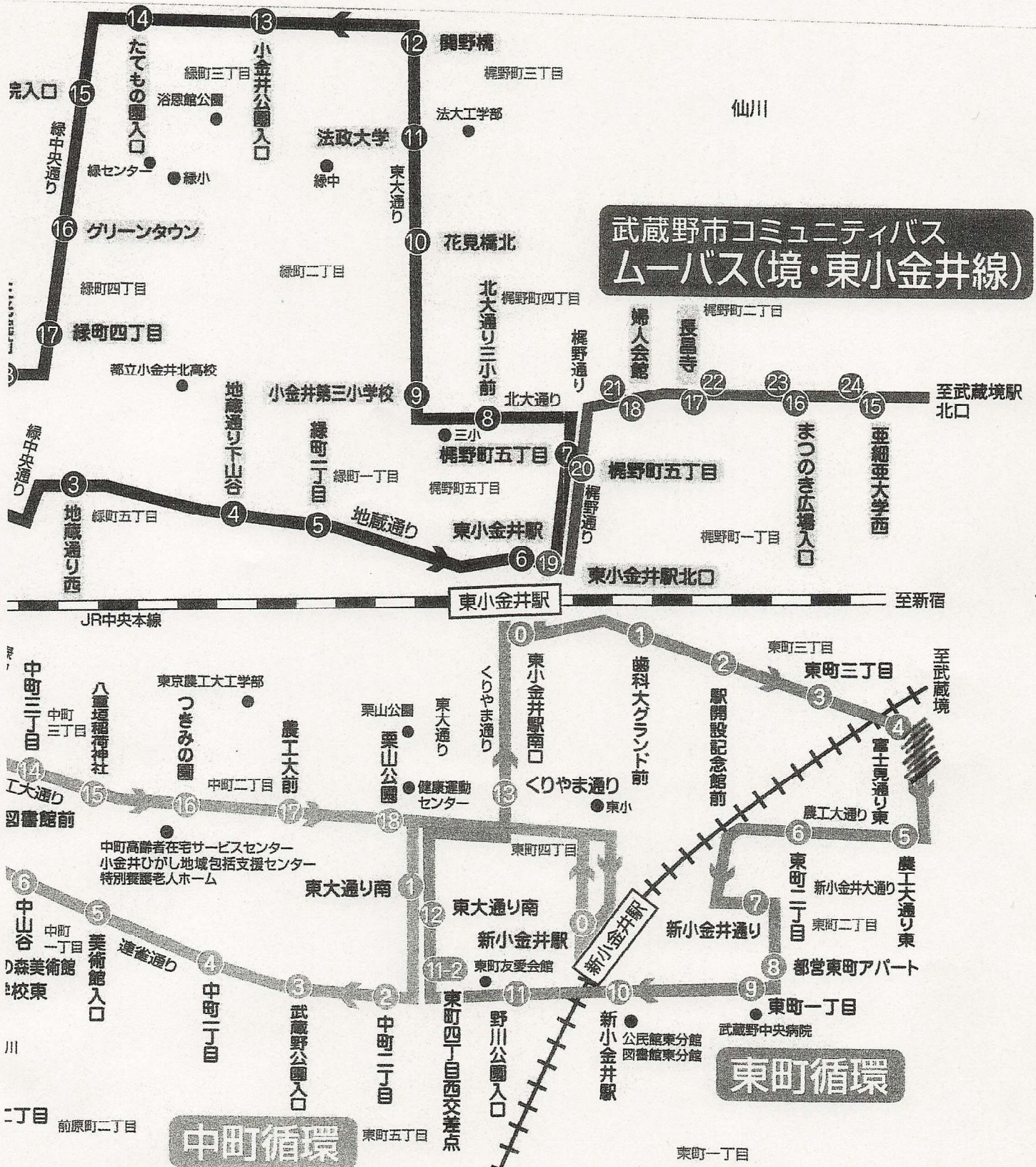


図 2-1

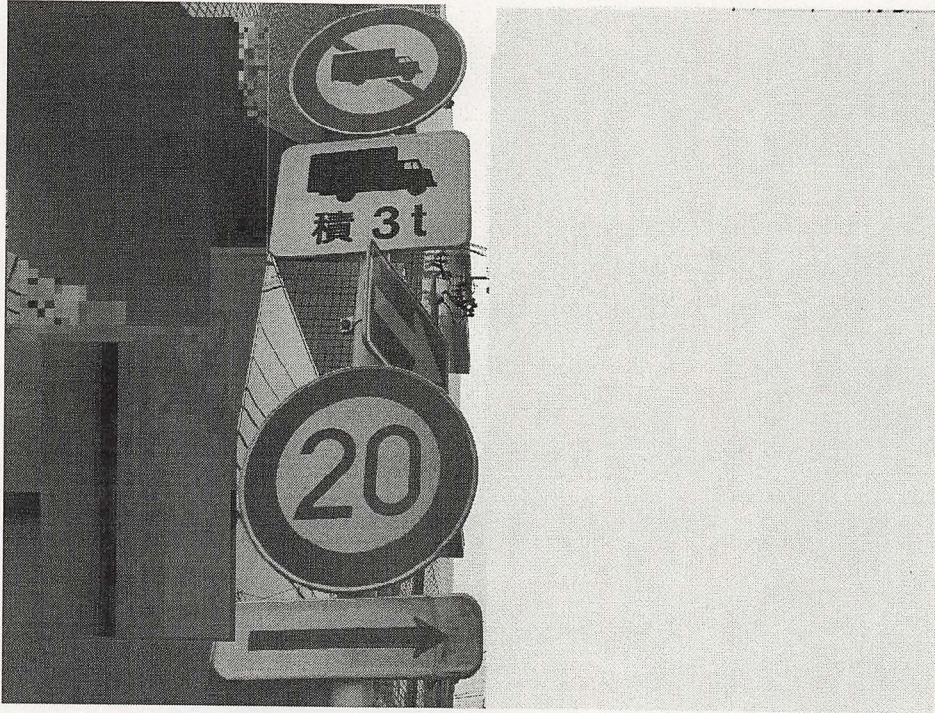
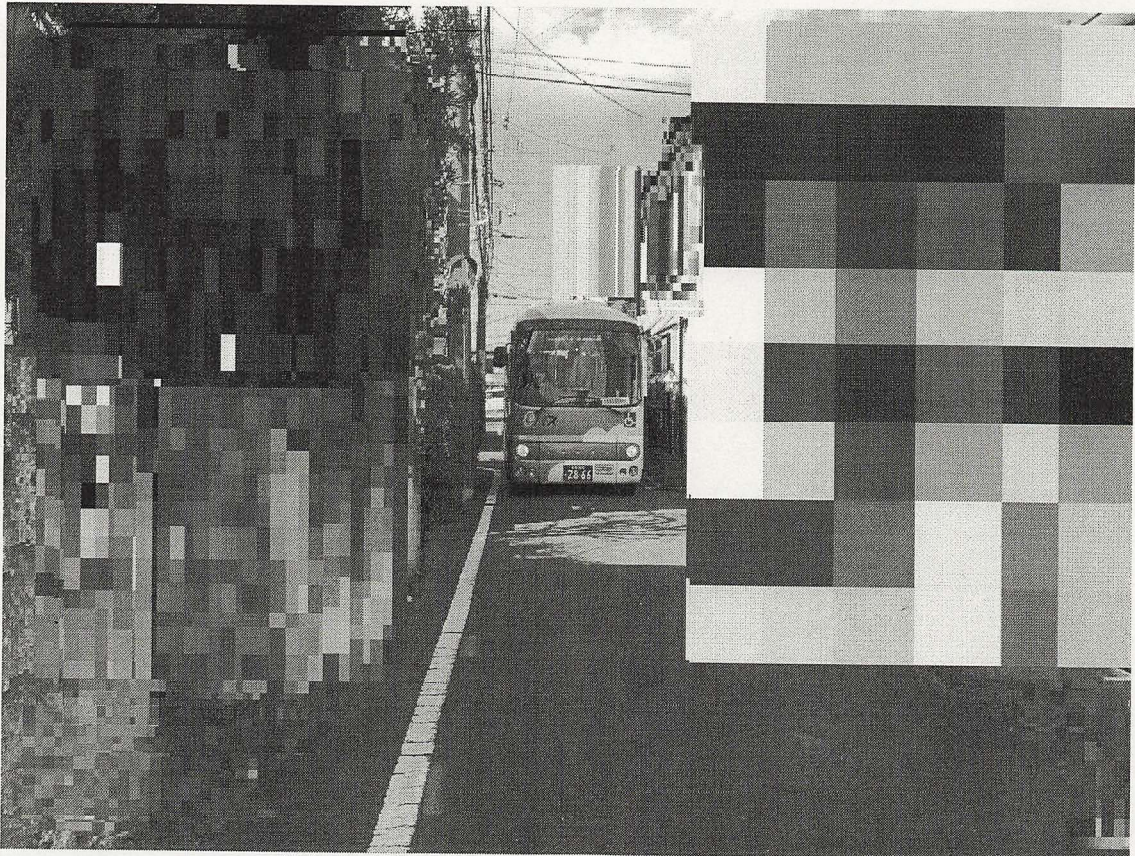
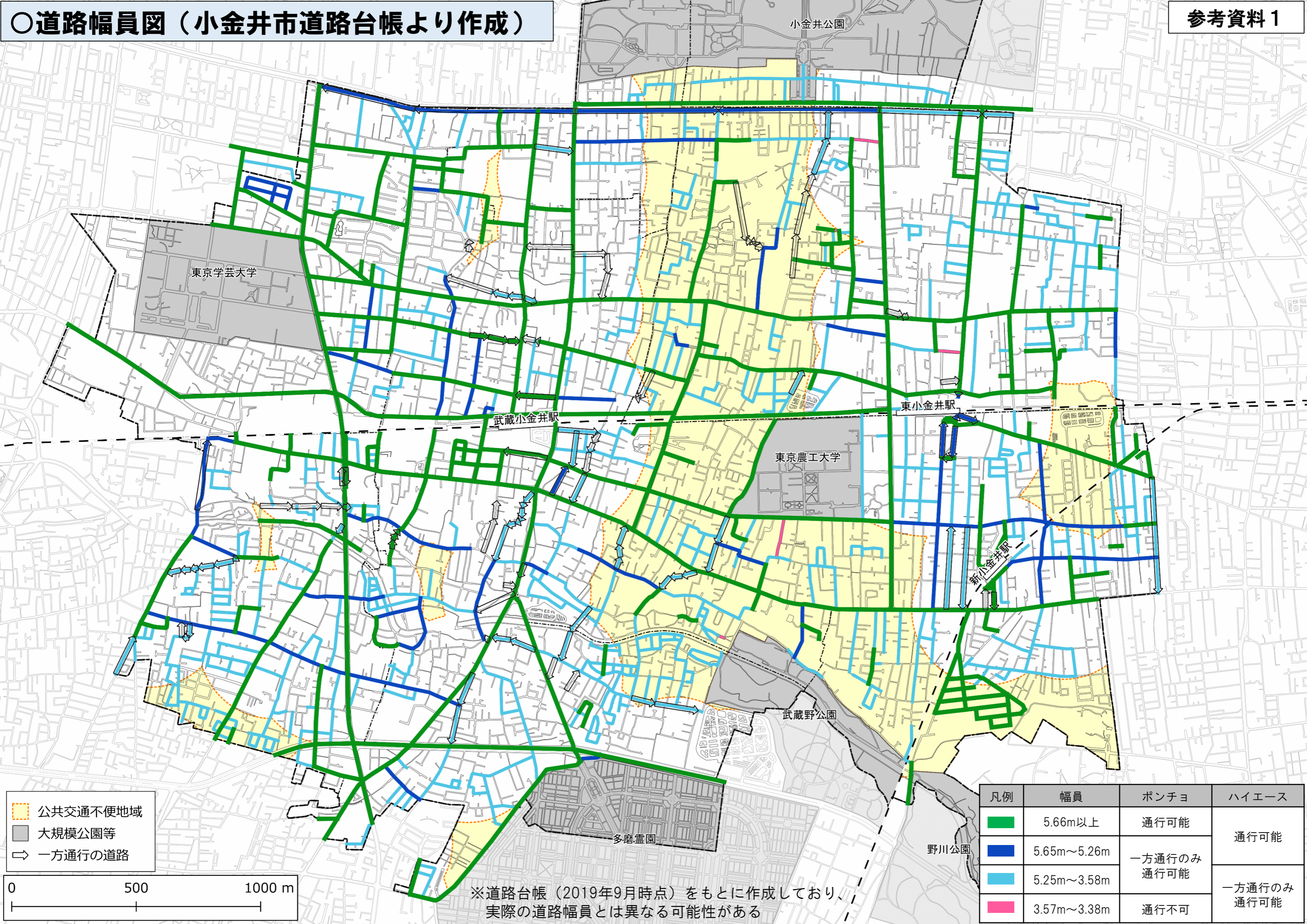


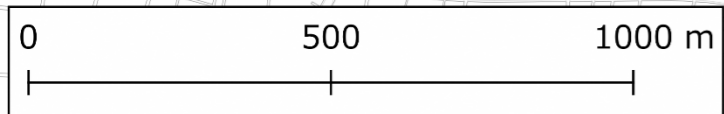
図 2-2



○道路幅員図（小金井市道路台帳より作成）



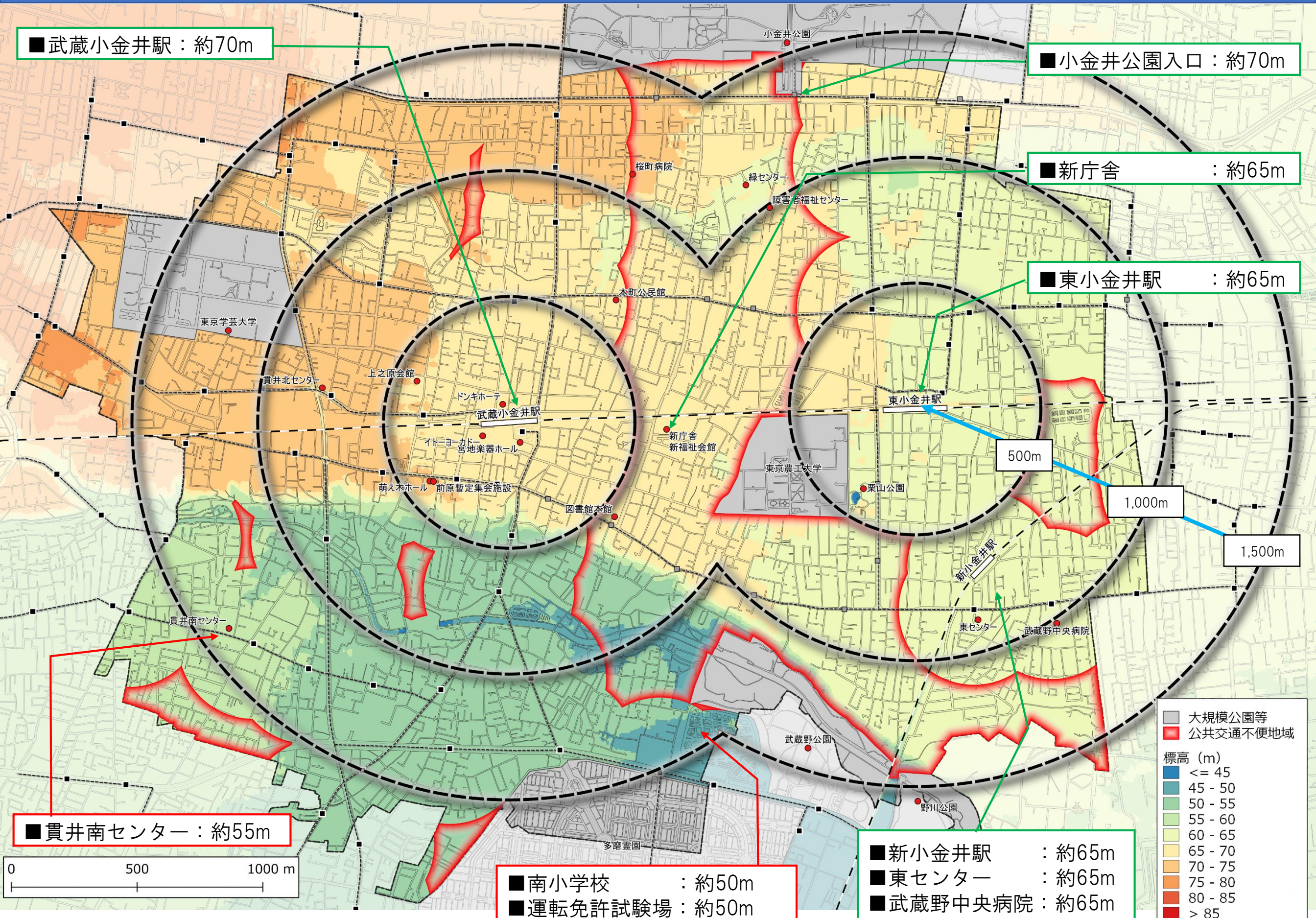
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- ⇨ 一方通行の道路



凡例	幅員	ポンチャ	ハイエース
	5.66m以上	通行可能	通行可能
	5.65m～5.26m	一方通行のみ 通行可能	一方通行のみ 通行可能
	5.25m～3.58m	通行可能	
	3.57m～3.38m	通行不可	

※道路台帳（2019年9月時点）をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性がある

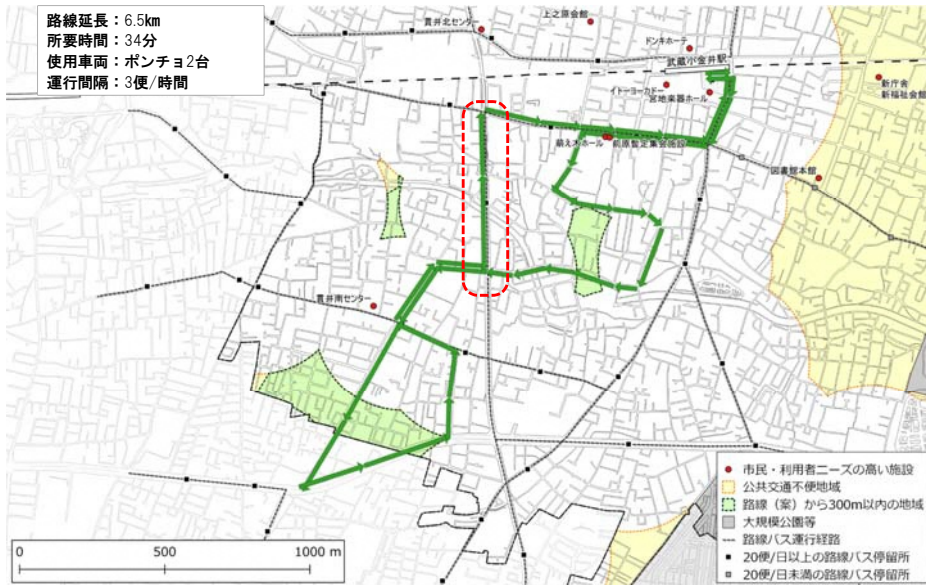
■小金井市標高図（基盤地図情報より作成）



不採用ルート案の一覧

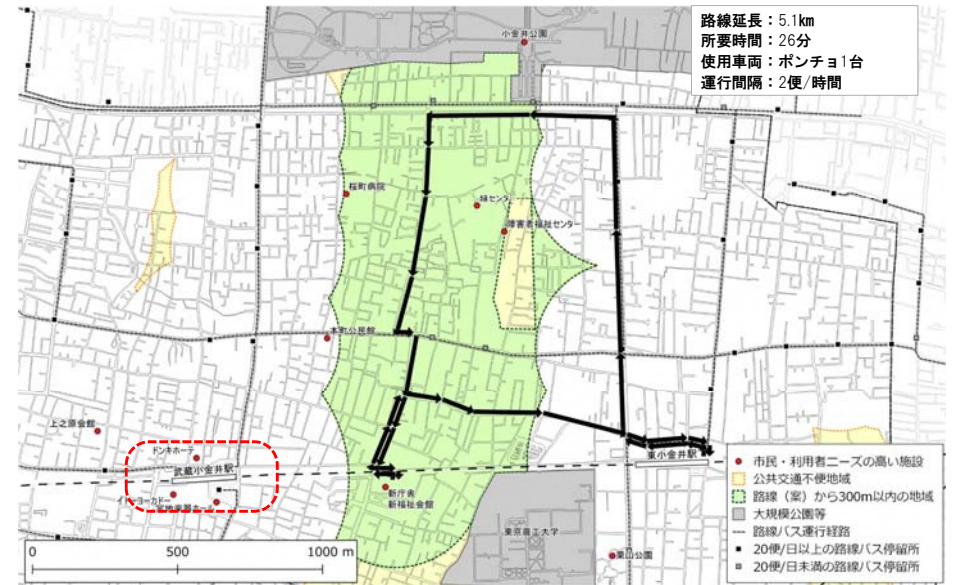
1. 新小金井街道案(上り) ※下り方向案・両方向案は同様の理由のため掲載略

- 新小金井街道にて路線バスと競合が生じるため



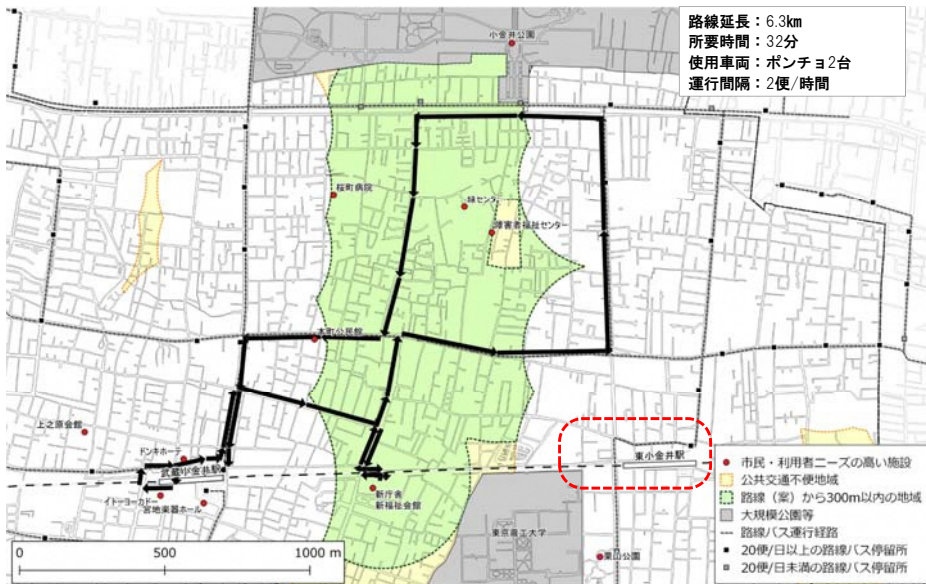
2. 東小金井駅案

- 武蔵小金井駅に結節しないため



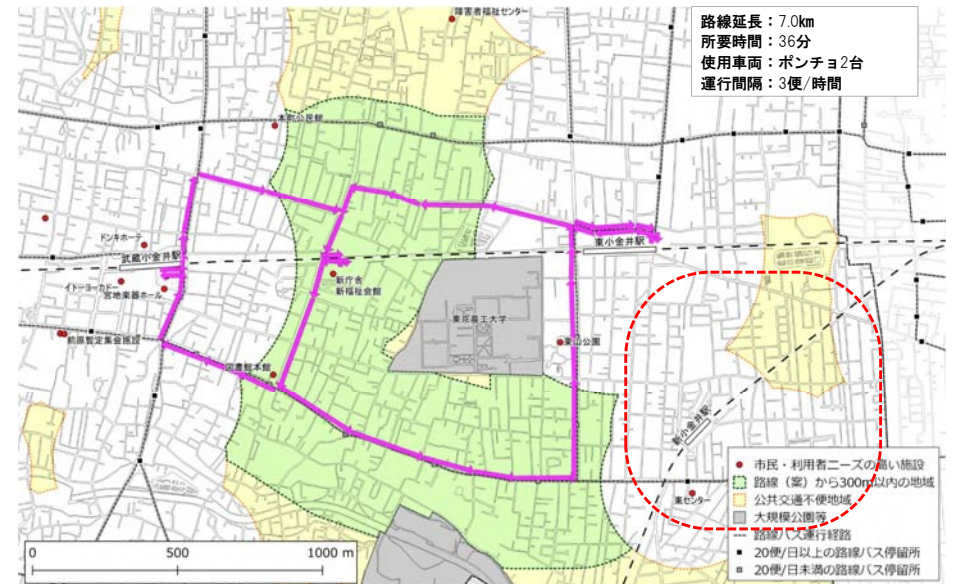
3. 北大通り案

- 東小金井駅に結節しないため



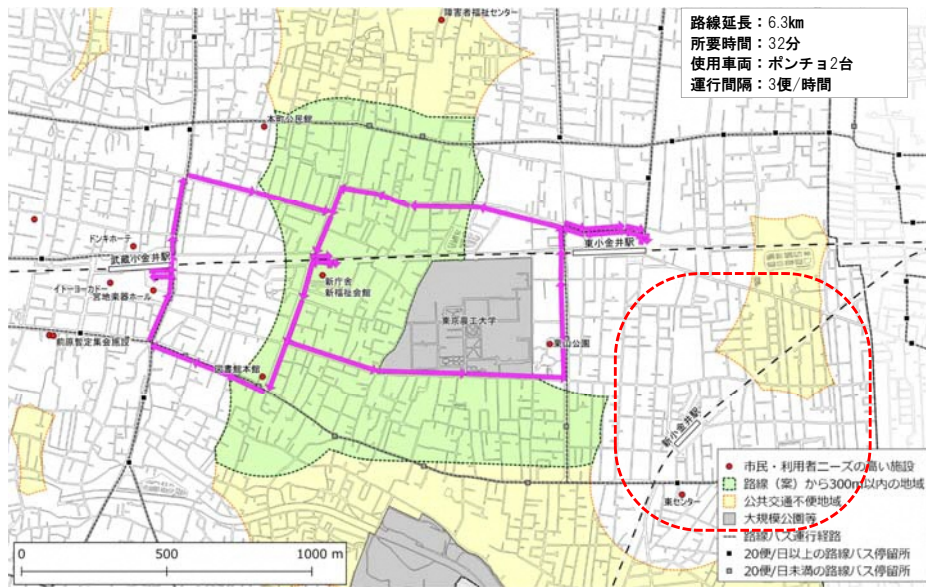
4. 8の字ルート案(連雀通り経由)

- このルートのみで車両2台必要であり、東町を運行できないため



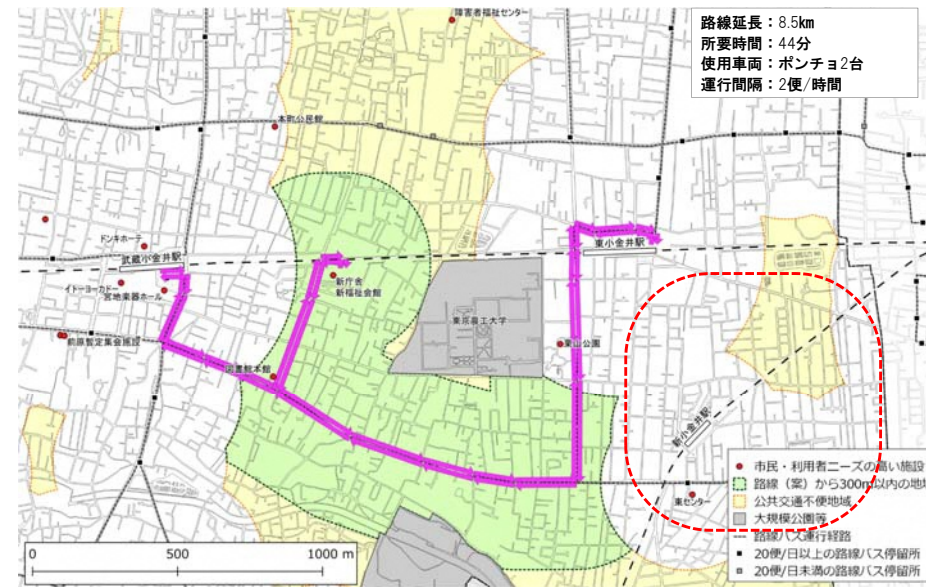
5. 8の字ルート案（農工大通り経由）

このルートのみで車両2台必要であり、東町を運行できないため



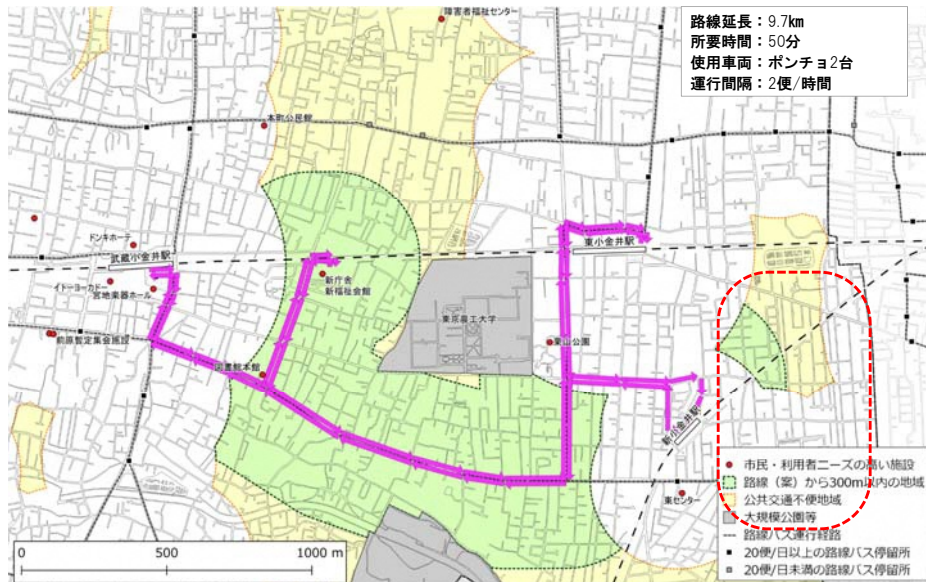
6. 連雀通り往復案（東小金井駅行き）

このルートのみで車両2台必要であり、東町を運行できないため



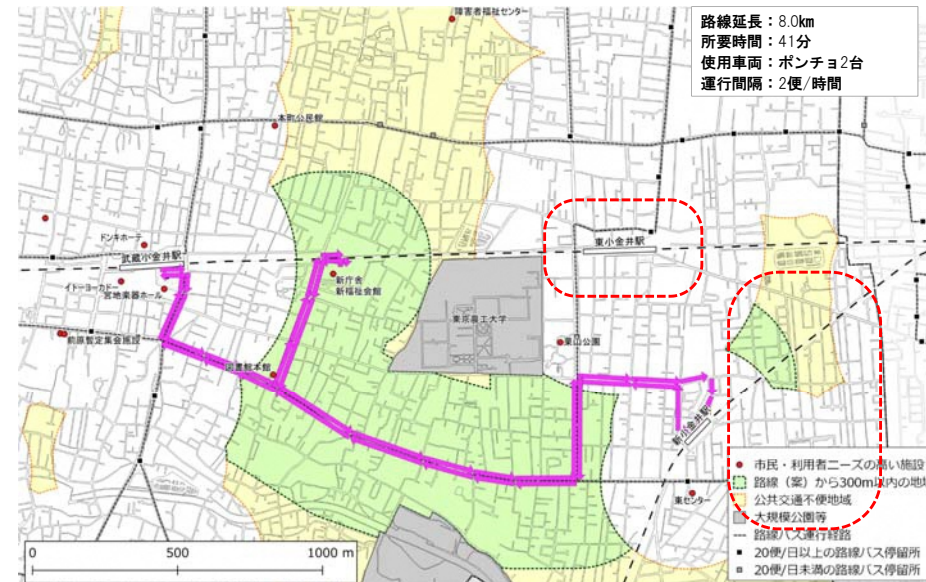
7. 連雀通り往復案（東小金井駅・新小金井駅行き）

このルートのみで車両2台必要であり、西武多摩川線以東の地域をカバーできないため



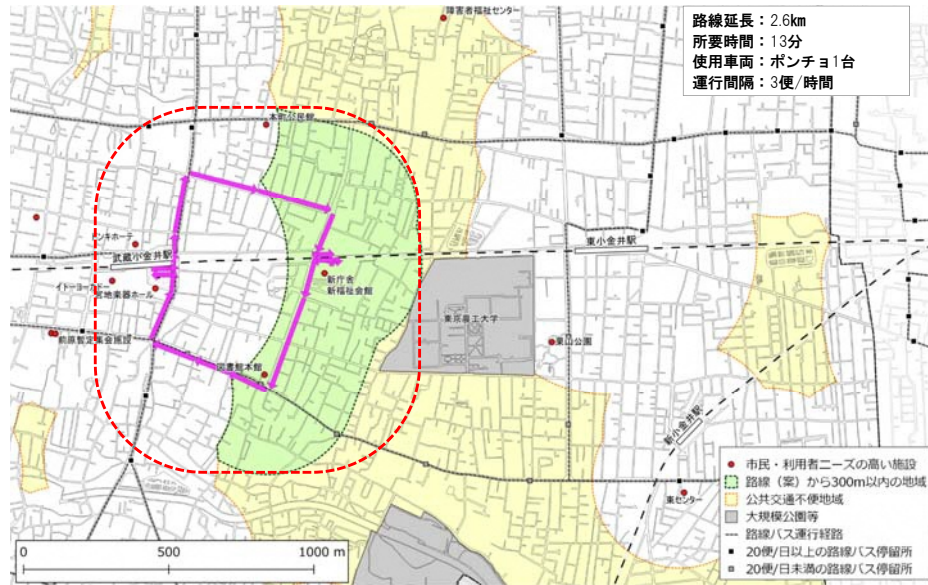
8. 連雀通り往復案（新小金井駅行き）

このルートのみで車両2台必要であり、西武多摩川線以東の地域をカバーできない、東町から東小金井駅に結節しないため



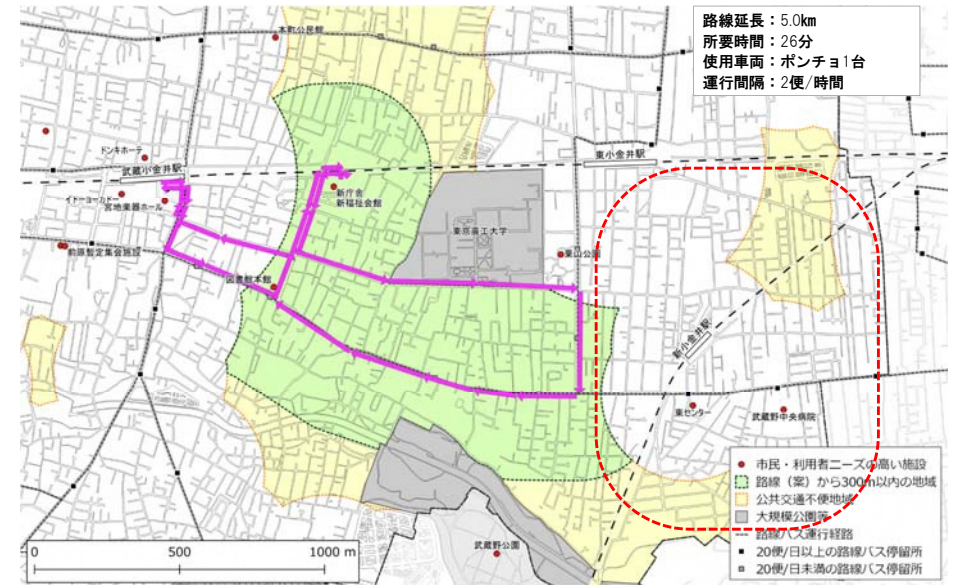
9. 小回りルート案（市役所新庁舎・（仮称）新福祉会館行き）

- 運行範囲が限定的であるため



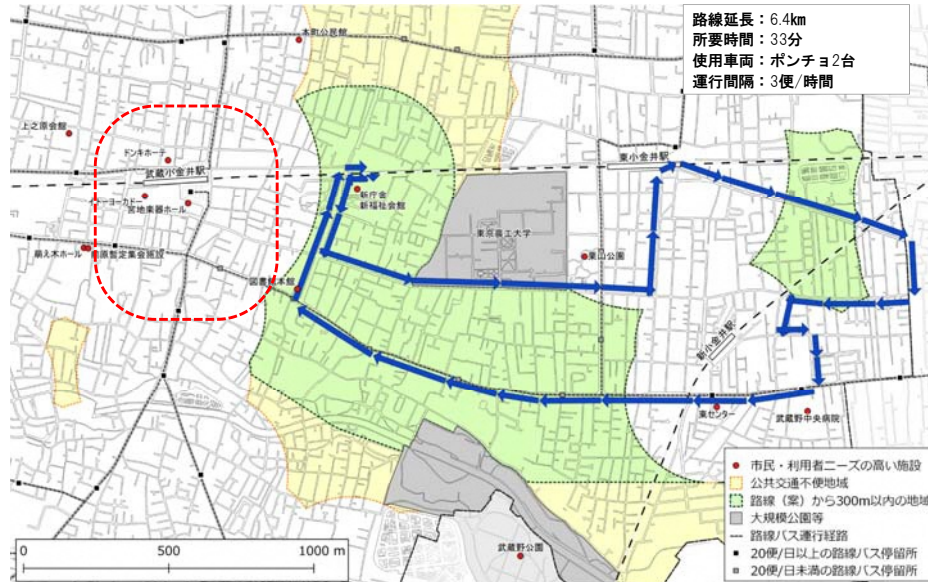
10. 中町循環派生案②

- 路線延長が長いため、車両1台では2便/時間の運行ができず、車両2台を使用した場合は東町をカバーできないため



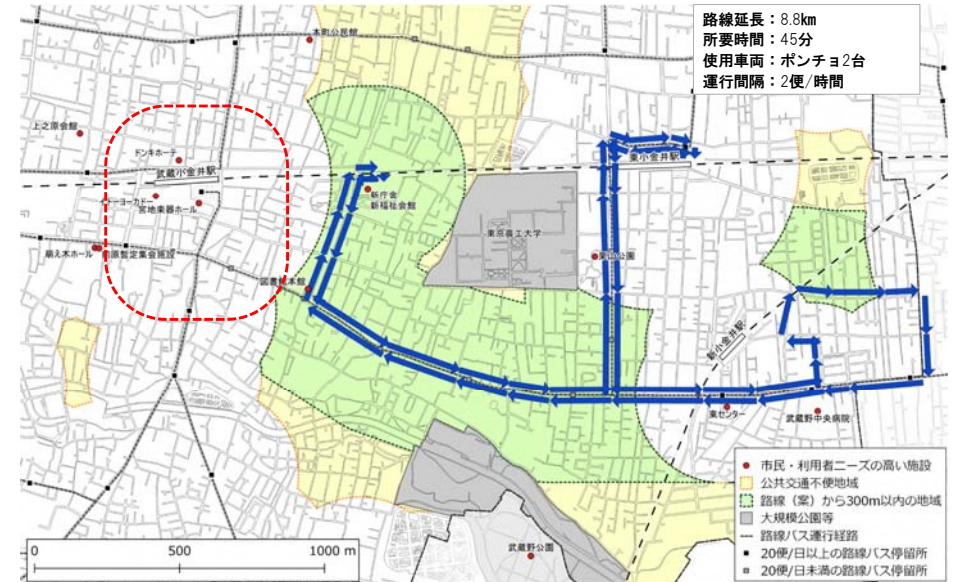
11. 中東循環案①

- 中町から武蔵小金井駅に結節しないため



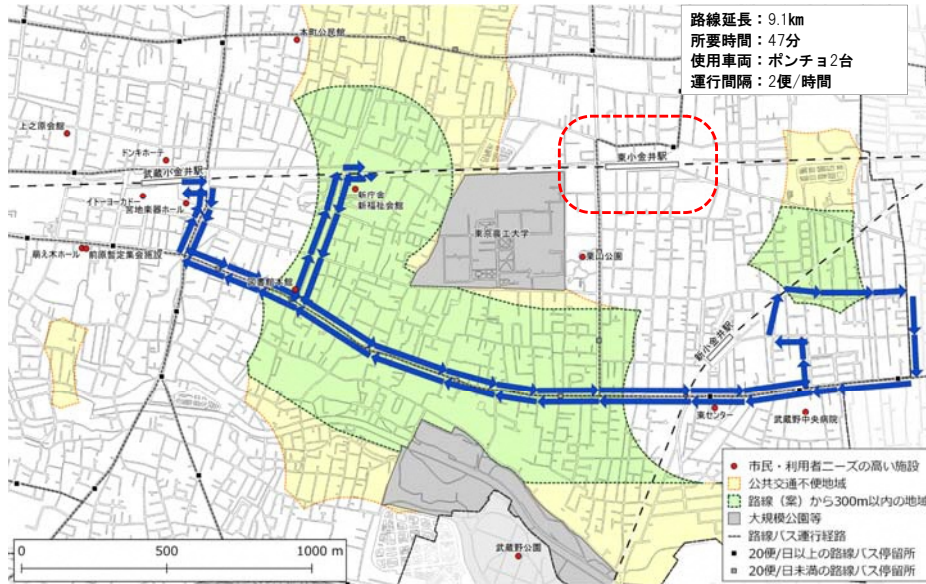
12. Wの字案

- 中町から武蔵小金井駅に結節しないため



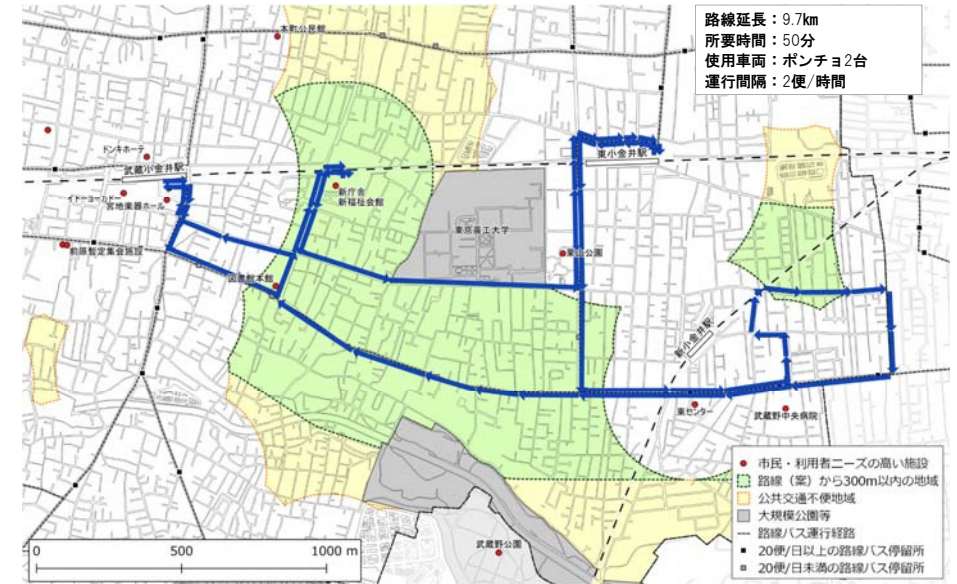
13. 連雀通り往復案（東町行き）

- 東町から東小金井駅に結節しないため



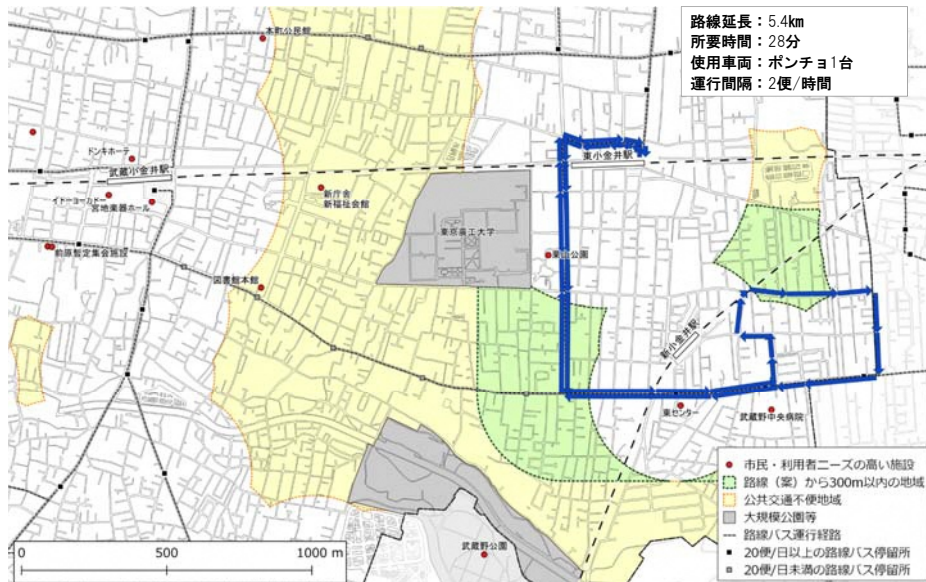
14. 中町・東町循環派生案

- 路線延長が長く、車両2台では2便/時間の運行ができないため



15. 東町循環派生案

- 路線延長が長く、車両1台では2便/時間の運行ができないため



コロナウイルス感染拡大と日本のバス

鈴木文彦
交通ジャーナリスト



ほぼ休業状態となり 貸切バスの車庫には稼働しない車両がびっしりと並んでいる (5月/東都観光バス)

2020年1月以降、中国・武漢に端を発する新型コロナウイルスの感染が拡大、日本でも感染者が増え続け、社会全体に大きな異変が起きつつある。5月末現在、緊急事態宣言の解除など、ようやくよい方向に向けた動きが見えつつあるが、治療薬やワクチンなど有効手段が確認できない中、終息の見込みが立たず、出口の見えない不安が募っている。コロナ禍における交通機関への影響も大きく、JRや航空の事情はそれなりに全国に報道されたが、バスについては実態があまり国民に知られていない。すでに感染拡大が始まり4か月が経過、このままではバス業界も交通ネットワークも崩壊しかねない事態となっている。

●コロナ禍の経過とバス事業

バス業界の動向と重ね合わせてその経過を見ると、日本での感染拡大が明確になり、海外との往来が抑制された1月末から、国内感染の拡大により、不要不急の外出自粛が求められた2月末までが第1期。2月末に学校の一斉休校が政府から要請され、「3密」(密集・密閉・密着)という言葉によりそれを避ける行動が求められるなど、人の生活行動にも変化が生じることとなった4月初めまでが第2期といえる。

そして感染拡大が止まらない中、4月7日には7都府県に「緊急事態宣言」が発出され、法にもとづく要請による社会変化が生じた。それ以降が第3期といえる。4月16日には緊急事態宣言が全国に拡大されるとともに、13都道府県が特定警戒都道府県に指定された。期限とされた5月6日を前にしても感染拡大を止めるには至らず、医療事情の逼迫もあって、緊急事態宣言は全国対象のまま5月31日まで延長となった。ただしその後の評価で一定の成果は確認できたとして、5月14日には8特定警戒都道府県を残して39県の緊急事態宣言が解除となり、8特定警戒都道府県についても5月末を待たずに順次解除された。

●貸切バスの仕事がほぼゼロに

最初に大きな影響が及んだのは貸切バスであった。中国で感染が広がった段階で、まずインバウンドの中でも相当の割合を占め、貸切バスのツアー利用も多い中国からの観光客が激減、中国政府が海外への団体旅行を禁じたため2月以降はゼロとな

った。続いて世界規模で感染が確認され、日本での感染者が始めると、海外から日本への観光入込が激減した。これにより、インバウンド専門に営業している貸切バス事業者の仕事がほぼなくなってしまった。外国人観光客に続き、国内でも旅行、合宿等の中止や自粛によって、貸切バスは軒並みキャンセルが発生、国内の需要も2月中旬以降ほとんどなくなり、貸切バスは多くの事業者でほぼ休車状態となったのである。

第1期の時点ですでに貸切バスは収入で80%減ぐらいになっていたが、第2期に学校休校により小中高、支援学校のスクールバス需要もなくなり、観光貸切バスの仕事はほぼゼロとなって90%以上の減となった。第3期には一部契約輸送等を除いて貸切バスはほとんど稼働していない。今、貸切バス事業者の車庫の前を通ると、ほとんどバスが動かずに並んでいる。

今後についても、すでに今年度の修学旅行などの学校行事は延期が決まり、スポーツの大会や祭事などの大規模イベント等も中止・延期の傾向が明らか中、仮にコロナ禍は終息してもしばらく貸切バスの需要回復は見込みにくい。

貸切バス業界は小規模経営の比率が高だけに、すでに資金繰りができず、従業員に給料が払えない、車両のリース料が払えないなどのケースが出ているだけでなく、従業員の解雇、会社自体の経営破綻といった事例も出ている。比較的大手でも雇用継続を前提に一時帰休を実施したケースもあり、貸切バスは事業継続が瀬戸際といえる。

●高速バスもほとんど運休に

続いて影響が出たのが高速バスであった。第1期後半になると祭事、コンサートや公演など不特定多数の人が集まるイベントが軒並み中止、大型テーマパークも順次休園を決めた。追って大企業の在宅勤務や出張停止などで、ビジネスの移動ニーズが急速に減少した。これらが高速バスを直撃した。特に週末に利用の増える大都市圏に直結する高速バスの利用が大きく減り通常利用率の高い路線でも空席が目立つようになった。

外出自粛要請を受けてウィラー高速バスが4月4日から運休を決めたほか、休園のテーマパークへの区間運休などの措置はあったが、おおむね第2期までは通常ダイヤでの運行が続いていた。しかし緊急事態宣言の発出により、まず都府県境を越え



◀輸送力増強のため京王バス東が導入したスカニアダブルデッカーも 大幅に減便した富士五湖線では力を持て余している (5月)

▶普段ははっきりなしに高速バスが各バスから発車する新宿高速バスターミナル(バスタ新宿)も 高速バスの運休により閑散としてしまった (5月)



BUS CORNER バス交通の最先端をさぐる



▲東京五輪・パラリンピックを視野にリフト付き貸切バスも増えているが稼働につながっていない(2月/神奈中観光)
◆路線バスでは最前席への着席を遠慮してもらい運転席はビニールシートで仕切るケースも(5月/立川バス)

て特定警戒7都府県にアクセスする路線が4月7～11日ぐらいの間に運休となった。次に緊急事態宣言の全国拡大により4月15～17日ぐらいまでに夜行高速バスがほぼ全体、昼行高速バスも減便から順次運休へと進んだ。ゴールデンウィークを前にした4月24日ごろには東京からアクアライン方面、阪神地区から淡路島方面、名古屋から近郊など通勤需要がある路線を残してほぼ運休となっている。空港連絡バスも一部が減便のうえ継続する以外は運休措置をとった。

こうした推移の中、第1期は出張抑制や観光の自粛などの影響はあったものの約40%減というところだった高速バスの収入は、第2期には不要不急の外出自粛要請の影響で60～70%減、第3期には運休もあって80～95%の大幅減となった。

●生活の足として走り続ける一般路線バス

一般路線バスは鉄道とともに、社会生活に必要な手段という位置づけで休業(運休)要請はなされていない。このため多くの事業者で通常運行を継続した。しかしさすがに第3期になると、学校の休校に加えて通勤利用も大きく減少したため、ダイヤや仕業変更の手間やコスト、人件費等固定費と運行経費の比較、大都市圏では減便することによる「3密」助長の恐れなどを考えあわせての対応ではあるが、平日も土休日ダイヤまたは学休ダイヤで運行する事業者が多くなり、それにより大幅な減便または全便運休になる路線には臨時便を設定する方向になった。

観光目的の路線については4月24日に国土交通省から、ゴールデンウィーク期間中、休業要請の出た業種と同等の対応をするよう要請されたこともあり、ほぼ運休となっている。

一般路線バスは日常生活の中での利用が残り、第1期は学校休校の影響により約20%減、第2期は25～30%減に留まったところが多いが、第3期には外出自粛が進んだ結果50～65%の減少となっている。

●バスの現場における苦勞と対応

バスの現場にも相当な負担がかかっている。これまで幸いバス乗務員の感染の報告はごくわずかだが、鉄道乗務員に比べて直接乗客に近接するバス乗務員は、高い感染リスクの中で乗務している。とりわけ、バスの空間は利用者が多ければ「3密」になりやすく、それが高速バス利用の敬遠につながっている面もあるが、窓を開けての換気やこまめな消毒、最前部座席の使用抑制、運転席を透明ビニールシートで仕切るなどの対策、乗車口にアルコール消毒液設置、高速バスでは座席間隔をあけて発券するなど事業者側もさまざまな対策をとっている。

メーカーもジェイ・バスや三菱ふそうの新車製造が急減し、一部の生産ラインを休止するなどの措置をとっている。近年はパラリンピックを想定したリフト付き貸切バスの導入や、外国



減便しての運行でもほとんど乗客のいない成田空港連絡バス 乗車口にはアルコール消毒液を用意(5月/東京空港交通)

人旅行者の増加に対応した輸送力増強に向けて高速バスへのダブルデッカー導入などもあったが、活用できていない。

●出口の先のバス事業に向けて

貸切バス事業の存続がすでに崖っぷちとなっている状況に加え、それなりの経営基盤を持つ乗合バス事業者も、高速バスで収益が得られない中、このままの状況が半年続くと事業が立ち行かなくなりかねない。

緊急事態宣言の発出およびその前後の各都道府県の動きの中で、業種を指定して休業要請が出され、社会経済への影響が深刻さを増し、一つのカギとなる「休業補償」が課題となった。一方、一般路線バスは平常時でも不採算路線が多い中でむしろ運行継続が求められ、学校休校や外出自粛の影響で利用者が激減する中、平時をはるかに上回る赤字を出しつつ運行を続けている。赤字を出しながらも営業を続けざるを得ない事業に対する「営業補償」の議論も必要と考えられる。事業者に対する補償や既存の資金繰り支援、雇用調整助成金などの拡充も必要だが、市町村の交通政策へのバックアップも求められる。このままでは補助路線やコミュニティバスなどに対する市町村の財政負担能力を超えてしまう恐れもあるからだ。

特に路線バスは地方鉄道やタクシーなどとともに、市民生活を守る社会資本という位置づけのもと、直接的には地方自治体、特に都道府県と一定の規模の都市がその維持に関わる仕組みを構築し、ただし地方財政には限界があるので、国においても公共交通の位置づけを再確認し、地方の取り組みを財政面でバックアップする制度設計が必要である。また国庫補助の地域間幹線系統については、このままでは確実に輸送量要件を下回り、補助対象から外れてしまうので、非常事態に配慮した制度運用も求められる。さらに補助対象ではない事業者自主運行の基幹路線が赤字でもたなくなりかねないので、これを機に地域全体の包括補助など支援のあり方も検討されるべきであろう。

貸切バスについては佐賀県などで支援の動きが始めているが、地域の生活直結というよりは国全体の観光振興や今後の五輪輸送の確保といった観点が必要なので、国レベルでその維持に関わることが望まれる。私見だが、貸切バス事業者安全性評価認定制度による星に応じた支援策が設けられないだろうか。

緊急事態宣言の解除にともなって、一般路線は通常運行に戻り、高速バスも当面は運休・減便を続けるものの、順次再開していこう。しかし今後はテレワークなど生活パターンの変化により、移動のあり方も変わることが予想される。他人との接触を避けて公共交通からマイカーへの転換も見られる。つまり終息後もとの需要に戻るとは限らない。バス業界側もこれを逆にチャンスととらえて、現状のドライバー不足を逆手にとって資源を有効活用した輸送体系や収支構造の構築、物流との相互連携など、さまざまな提案をすることが望まれる。

苦境に立たされながらも地域の交通手段確保の使命をもって多くのバス事業者が踏ん張っている。ピンチを乗り越え、チャンスに転換できるかどうか。出口における移動・交通への考え方が問われている。

※本文中の数字のバックデータは全国23の乗合・高速・貸切バス事業者、県バス協会からメール等でご協力いただいた。