

令和元年度第4回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和2年1月31日（金）午前10時から
場所 小金井市商工会館2階 大会議室

- 1 開会
- 2 令和元年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認
- 3 ココバスの運行水準の拡充を求める要請書について …資料4
- 4 議題
 - (1) 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
 - (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2
 - (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 …資料3
- 5 その他
- 6 閉会

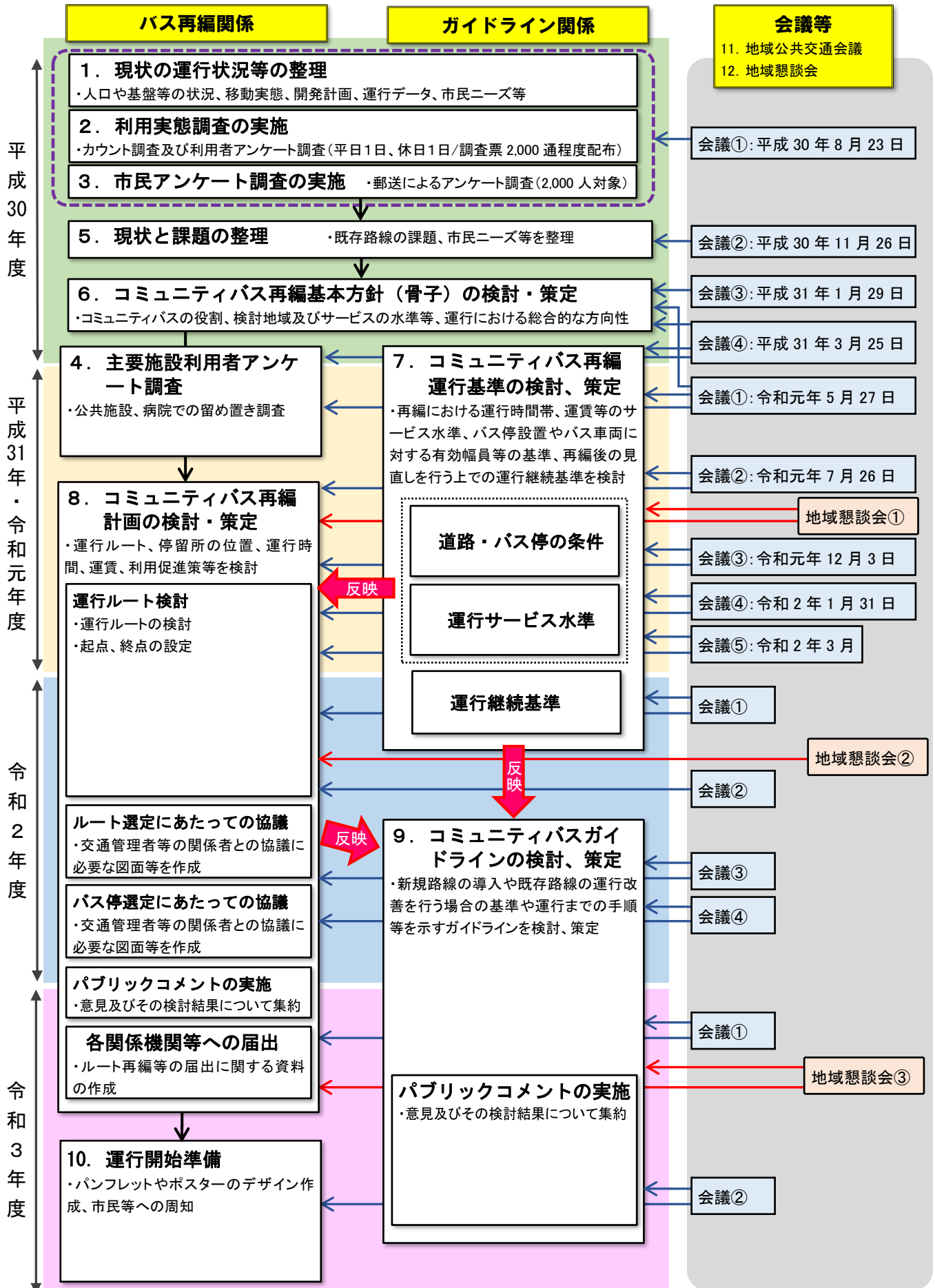
〔配布資料〕

- ・ 令和元年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議録
- ・ 資料0 令和元年度第3回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について
- ・ 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 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）
- ・ 資料3 再編ルートの検討について
- ・ 資料4 ココバスの運行水準の拡充を求める要請書 ※当日配布
- ・ 参考資料1 道路幅員図
- ・ 参考資料2 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
- ・ 多摩地区のタクシー運賃の改定について ※当日配布

令和元年度 第3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		
議題（1）第一回地域懇談会への副会長出席について		
特段の指摘事項無し		
議題（2）平成30年度コミュニティバス運行実績について		
関根委員代理	平成29年度の貫井前原循環が2行ある。誤植ではないか。	誤植を訂正した上で公表
議題（3）主要施設利用者アンケート調査結果について（報告）		
特段の指摘事項無し		
議題（4）第一回地域懇談会の実施結果について（報告）		
特段の指摘事項無し		

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1月版）



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

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。また、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	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）

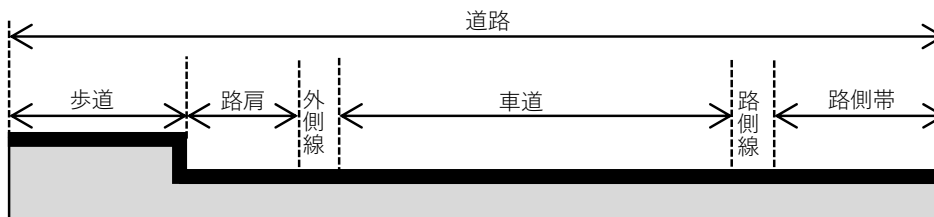
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.66m 車両幅（2.08m）×2+0.5m ●道路全幅員＝6.16m 車道（4.66m）+路側帯（0.75m）×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝2.58m 車両幅（2.08m）+0.5m ●道路全幅員＝4.08m 車道（2.58m）+路側帯（0.75m）×2
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝5.16m 車両幅（2.08m）×2+0.5m+路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

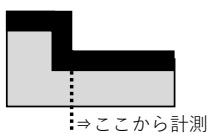
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.26m 車両幅（1.88m）×2+0.5m ●道路全幅員＝5.76m 車道（4.26m）+路側帯（0.75m）×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝2.38m 車両幅（1.88m）+0.5m ●道路全幅員＝3.88m 車道（2.38m）+路側帯（0.75m）×2
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道＝4.76m 車両幅（1.88m）×2+0.5m+路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



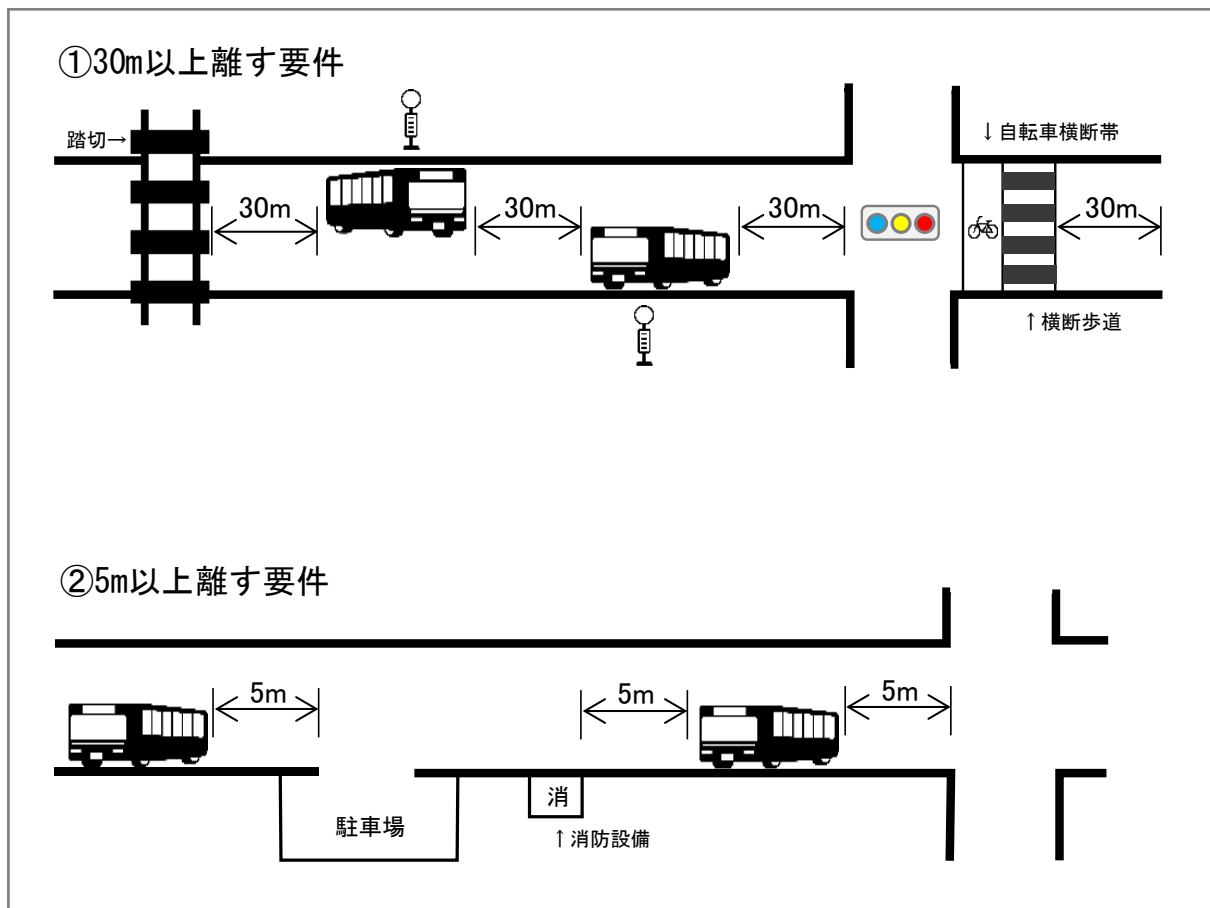
L型側溝



(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。

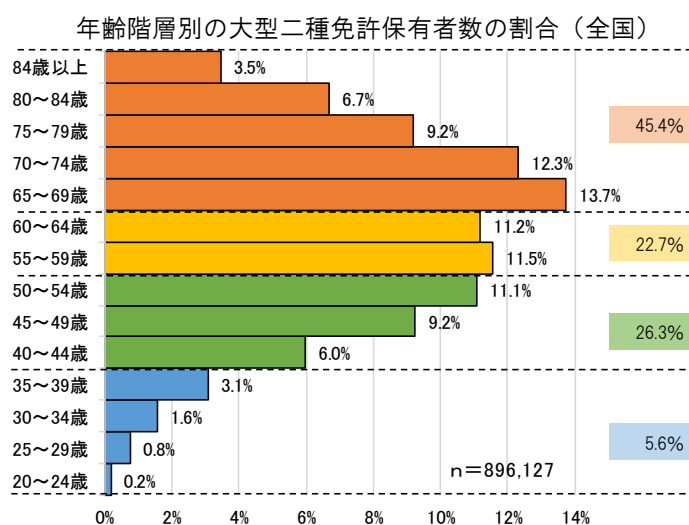
<小田急バス>

- 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 ルート検討時の条件整理

1.1 基本条件の整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件を以下の通り整理した。

1) 使用する車両

基本方針の④「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、現有車両でサービスを提供することを基本とする。

保有台数：ポンチョ 7 台（うち 1 台は予備車）、ハイエース 2 台（うち 1 台は予備車）

2) 通行する道路

ルートの検討対象とする道路は、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。

なお、ポンチョ、ハイエースが通行可能な道路の幅員は再編運行基準（案）に記載の通りである。

3) 起終点の確保

運転士の休息・交代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。

現在、小金井市内で起終点として利用可能な箇所は以下の 5 箇所である。

- 武蔵小金井駅北口
- 武蔵小金井駅南口
- 東小金井駅北口
- 東小金井駅南口
- 新小金井駅前（駅北側）

4) 路線延長

路線の長さは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。また、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、効率性の観点も踏まえる。

最終的な運行の可否は実車走行を踏まえて決定されるが、検討における目安として、京王バスへのヒアリングの結果を元に、運転士の休息等を考慮したルート一周の長さ（走行可能距離）について、以下のように整理した。

表 走行可能距離の目安

		運行間隔	
		1 時間に 2 便	1 時間に 3 便
車両台数	1 台	4.5km程度	3.0km程度
	2 台	9.0km程度	6.0km程度

また、参考として現在の CoCo バス各ルートの所要時間と距離から、概ねの走行速度を整理した。

表 CoCo バスの路線別走行速度(概算値)

路線名	路線長	所要時間	平均速度
北東部循環	6,820m	30 分	13.64 km/h
貫井前原循環	6,390m	30 分	12.78 km/h
東町循環	3,500m	18 分	11.67 km/h
中町循環	4,830m	24 分	12.08 km/h
野川・七軒家循環	3,650m	21 分	10.43 km/h

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を考慮する。

1.2 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、以下に示す公共交通不便地域を対象地域とすることを基本とする。



図 公共交通不便地域

1.3 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。対象とする施設について、施設の役割や市民アンケート、CoCoバス利用者アンケート、施設利用者アンケート、地域懇談会等の結果から、以下の通り整理した。

1) 交通結節点

鉄道や路線バス利用者の乗継利便性を考慮し、市内の鉄道駅を交通結節点として整理した。

- 武蔵小金井駅（JR中央線）
- 東小金井駅（JR中央線）
- 新小金井駅（西武多摩川線）

2) 公共施設

市役所新庁舎移転後の市内の主要な公共施設として、以下の施設を対象とした。

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

3) 医療施設

市内の主要な医療施設として、以下の施設を対象とした。

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院

4) その他施設

その他、アンケート・懇談会において要望の多い施設（小金井公園、イトーヨーカドー等）を市民・利用者ニーズの高い施設として整理した。

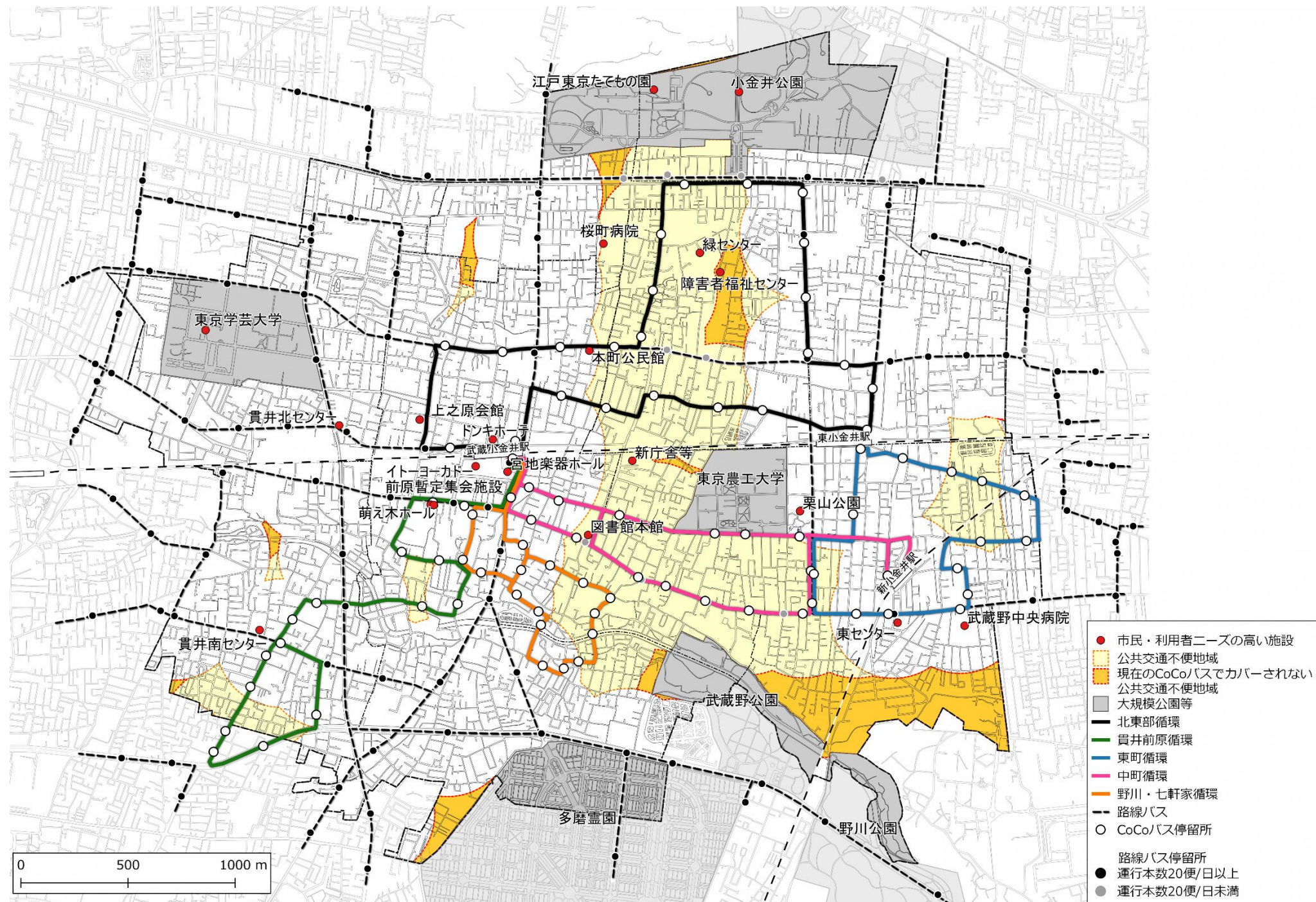


図 市民・利用者ニーズの高い施設

※図中の「新庁舎等」は市役所新庁舎・（仮称）新福祉会館を指す

参考 各アンケート・地域懇談会の実施結果

(1) 市民アンケート結果

- ・調査対象：18歳以上の小金井市民 2,000人（回収数 811、回収率 40.6%）
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収

表 運行して欲しい場所（3票以上の目的地 述べ回答数：295）

目的地名称	回答数	目的地名称	回答数
武蔵小金井駅	78	栗山公園	6
小金井公園	42	小金井市保健センター	6
東小金井駅	28	貫井北センター	6
駅	20	緑センター	4
イトーヨーカドー	18	ドンキホーテ	3
市役所	13	野川公園	3
その他病院	7	学芸大	3
		本町	3
		市内	3

(2) 利用者アンケート結果

- ・調査対象：CoCo バスの利用者 ※未就学児・学生は配布対象外（運賃に関する設問があるため）
- ・配布数 2,042人（回収数 870、回収率 42.6%）
- ・調査方法：直接配布・郵送回収

表 運行して欲しい場所（3票以上の目的地 述べ回答数：373）

名称	回答数	名称	回答数
武蔵小金井駅	66	オーケーストア	3
小金井公園	38	会社	3
イトーヨーカドー	28	桜町	3
市役所	27	障害者センター	3
病院	24	体育館	3
東小金井駅	22	東センター	3
宮地楽器ホール	15	武蔵境駅	3
図書館	14	保健センター	3
駅	9	本町	3
野川公園	6	郵便局	3
貫井北センター	5		
たてもの園	5		

(3) 第一回地域懇談会結果

第一回地域懇談会参加者の意見のうち、「行きたい施設」について言及されたものを記載した。

表 運行して欲しい場所（懇談会内で言及のあった目的地 参加者数：58名）

名称	回答数	名称	回答数
桜町病院	7	スタジオジブリ	1
日赤病院	6	貫井北センター	1
武蔵小金井駅	6	栗山公園	1
東小金井駅	5	元農協跡付近	1
小金井公園	4	上之原会館	1
新庁舎・（仮称）新福祉会館	4	新小金井駅	1
武蔵野公園	3	前原集会所	1
市役所	2	本町公民館	1
障害者福祉センター	2	浴恩館公園	1
野川公園	2	緑センター	1
		武蔵境駅	1

以上の結果より、小金井市内の市民・利用者ニーズの高い施設を整理した。

1.4 安全性の確保

コミュニティバスの運行に際しては運行時の安全確保を第一とし、車両制限令に基づく道路幅員の規定及び一方通行、スクールゾーン等の規定を遵守する。また、昨今の動向として、現在国土交通省が調査中の「危険なバス停」や、「未就学児等及び高齢者運転の交通安全緊急対策」に基づく「キッズ・ゾーン」等についても考慮する。

1) 危険なバス停

2019年8月に横浜市で発生した事故を受け、国土交通省では、横断歩道の近くにあり、交通事故の危険性のある、いわゆる「危険なバス停」について全国調査を実施しており、今年3月以降に順次公表される予定である。

神奈川県では全国に先駆け、「危険なバス停」として84箇所のバス停を公表し、各箇所について危険度の判定結果を3段階で示すとともに、停留所の廃止・移設や横断歩道の廃止などの安全対策を示している。

2) キッズ・ゾーン

内閣府及び厚生労働省では、保育所等における園外活動の安全確保を目的として、小学校等の通学路等に設けられているスクールゾーンに準じるものとして「キッズ・ゾーン」を創設した。

「キッズ・ゾーン」の範囲の設定については、保育所、保育所型認定こども園等を中心に原則500mの範囲を対象として市町村の福祉部局等が主体として実施する。設定にあたっては、道路管理者、都道府県警察と協議するものとされている。

危険度判定基準

危険度	判定基準			
A	過去3年以内で、停車した路線バスが要因となる人身事故が発生している停留所			
	指定項目(※)の合計点数が平均以上で、アまたはイに該当する停留所			
	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">ア</td> <td>・横断歩道を利用する児童の人数が84か所の平均以上 ・路線バスが停車した際、横断歩道を全部塞ぐ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">イ</td> <td>・横断歩道を利用する児童の人数が84か所の平均以上 ・路線バスの一日の運行本数が84か所の平均以上</td> </tr> </table>	ア	・横断歩道を利用する児童の人数が84か所の平均以上 ・路線バスが停車した際、横断歩道を全部塞ぐ	イ
ア	・横断歩道を利用する児童の人数が84か所の平均以上 ・路線バスが停車した際、横断歩道を全部塞ぐ			
イ	・横断歩道を利用する児童の人数が84か所の平均以上 ・路線バスの一日の運行本数が84か所の平均以上			
B	指定項目の合計点数が平均以上			
C	指定項目の合計点数が平均以下			

※指定項目
警察署で調査した停留所周辺の交通実態に係る項目のうち、危険度を判定する上で目安となる項目(交通量や通学路に該当するか等)として選定したもの。

図 神奈川県の危険度の判定基準

(出典:神奈川県警「バス停留所安全対策実施状況一覧表」)

2 CoCo バス現行路線の課題事項

現在の利用状況、アンケート調査、バス事業者の見解及び第一回地域懇談会の結果及び、これまで市に寄せられた要望事項などから、各路線の課題を整理した。

なお、以下では平成 30 年度に実施した乗降者数調査において平日・休日、乗車数・降車数がそれぞれ最も多くても 20 人以下のバス停を「利用が少ない」バス停としている。（現在の CoCo バスの運行本数は全路線 1 日 20 便以上であるため、1 便あたりの乗車数及び降車数が 1 人未満のバス停）

	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
課題事項 要望事項	<ul style="list-style-type: none"> 1 周の路線長が長く、地域によっては目的地までが遠回りとなるため、<u>2 ルート化や逆回り運行の要望がある。</u> <u>小金井公園への来訪者等、市外からの利用も多く、車内混雑により、地域住民が乗れないことがあるとの意見がある。</u> <u>「桜町病院入口」バス停から桜町病院までが遠いとの意見が多数ある。</u> 「緑町一丁目」～「東小金井駅」区間はバス停間隔が広く、バス停の設置要望がある。 「稲穂神社前」～「小金井市役所入口」区間は<u>道路幅員が狭く、走行時の振動・騒音等に対して沿線住民からの改善要望がある。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 「小金井市役所前」～「ハナダイコン緑地」の坂下地域は<u>幅員が狭く、すれ違いが困難である。</u> 現在は、誘導員を配置し、乗務員同士で無線により安全確保を行っている。 ダイヤ設定上、時間調整が難しく、<u>狭い道路における徐行運行やすれ違い時の待機等により、遅延が発生しやすい傾向がある。</u> 「前原小学校前」～「ハナダイコン緑地」区間はバス停間隔が広く、バス停の設置要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>東町から武蔵小金井駅への運行要望</u>（中町循環との統合）がある。 東町一・五丁目は、道路幅員が狭く、現状不便地域となっており、<u>ミニバス等の運行要望</u>がある。 西武多摩川線以東の「富士見通り東」～「東町一丁目」区間は<u>道路幅員が狭く、一部区間では走行時の振動・騒音等に対して沿線住民からの改善要望がある。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> CoCo バス(中町循環・東町循環)との競合により 2018 年 4 月に路線バス(京王バス境 81 系統)が減便となって以降、<u>路線全体の利用者数が増加し、車内が混雑</u>している。 ※2017 年度利用者:約 13.0 万人 2018 年度利用者:約 15.3 万人 利用者の増加や、沿線道路の工事等により<u>遅延が発生しやすく、バス車両 1 台での運行であるため、以降の便にも影響が及んでいる。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>運行している地域は全体的に道路幅員が狭く、ポンチョに比べて小型のハイエースで運行している。</u> 車両定員が 11 人(乗務員含む)と少ないため、特に「武蔵小金井駅南口」及び「中前橋」付近のバス停において、<u>現状慢性的に乗り残しが発生している。</u>
利用の少ない バス停	<ul style="list-style-type: none"> けやき通り商店街 梶野町五丁目 	<ul style="list-style-type: none"> 小金井市役所前（双方向） 幡随院（双方向） 神明宮入口（双方向） 平代坂下（武蔵小金井駅方面） 	<ul style="list-style-type: none"> 歯科大グランド前 駅開設記念館前 東町三丁目 新小金井通り 野川公園入口 東大通り南 くりやま通り 	<ul style="list-style-type: none"> 美術館入口 中山谷 農工大通り商店街 南一番街 中町四丁目 第一小学校 中町三丁目 農工大前 	<ul style="list-style-type: none"> 金蔵院北 西念寺前（双方向） 幼稚園北 小金井神社南 第二中学校東 はげの森美術館 第二中学校北 車屋坂下 質屋坂下 なそい坂 小金井市第二庁舎
CoCo バスで カバーされない 公共交通不便地域	<ul style="list-style-type: none"> 緑町二丁目の西側は、道路幅員から通行は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 前原町四丁目地域は、運行の効率性(1 周に要する時間)から通行が難しい。 道路幅員等の道路事情のため、<u>現在バス(路線バスを含む)が通行している道路以外の通行は難しい。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 東町一・五丁目地域は、道路幅員から通行は難しい。 東中学校から連雀通りまで北上する道路は踏切に近接しており、バス車両の通行について警察から安全面の課題を指摘されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 東町一・五丁目地域は、道路幅員から通行は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 前原町二丁目の西側、中町一丁目南西部は、道路幅員や道路形状、交通規制等、地域の道路事情により、<u>通行は難しい。</u> 道路幅員等の道路事情のため、<u>現在バスが通行している道路以外の通行は難しい。</u>
競合している 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 関東バス 鷹 33 系統 京王バス 武 02 系統 	<ul style="list-style-type: none"> 京王バス 武 51 系統 	<ul style="list-style-type: none"> 京王バス 境 82 系統 	<ul style="list-style-type: none"> なし 	<ul style="list-style-type: none"> なし

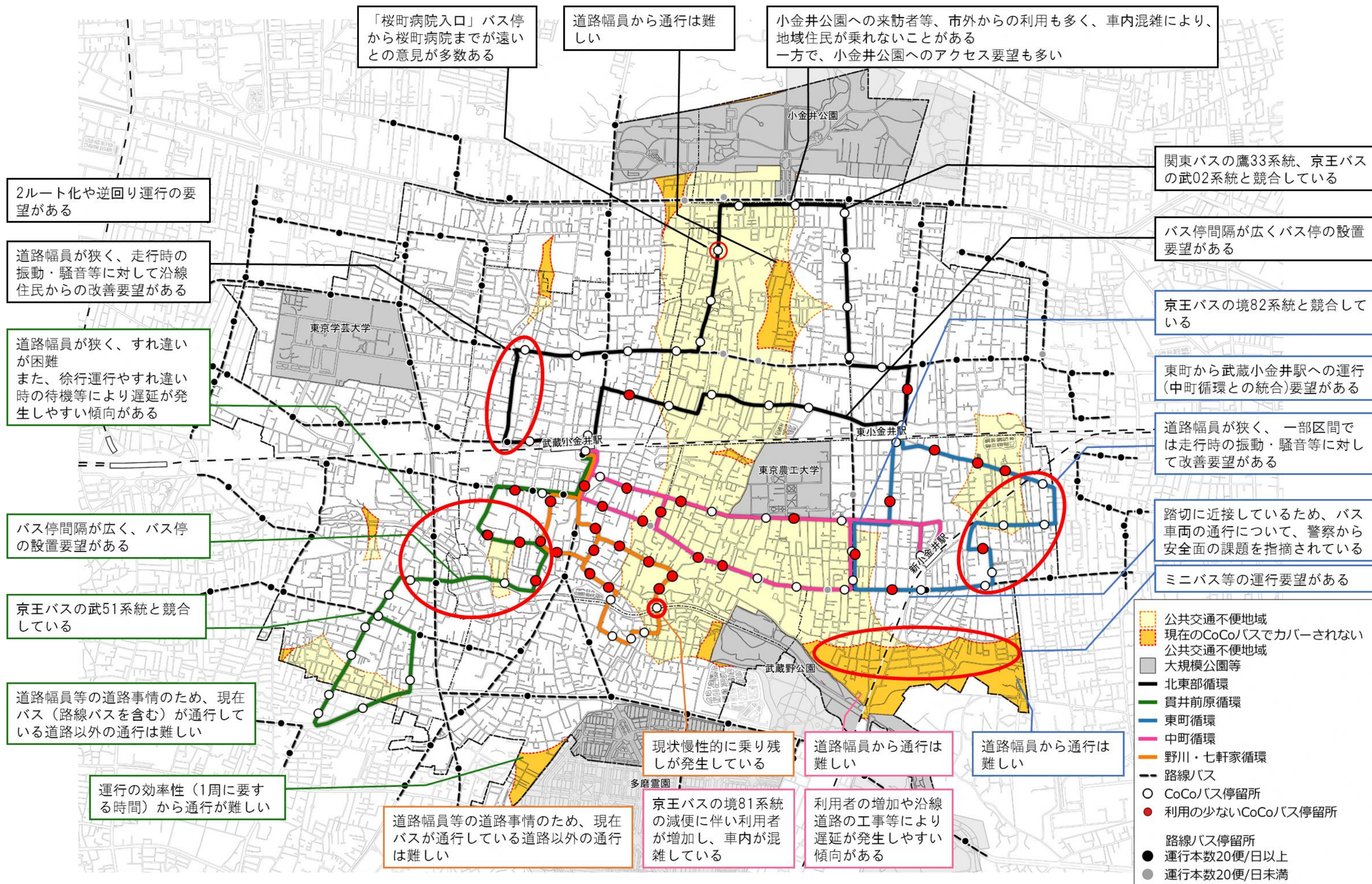


図 現行路線の課題事項

3 再編ルート検討

3.1 再編ルート案

以上の現況整理と課題を踏まえ、再編ルート案として以下の3案を検討した。なお、各案名称及び、個別の路線名は便宜上の仮称である。

	案① 現行ルートをベースとした改善案	案② 武蔵小金井駅・東小金井駅と新庁舎・(仮称)新福祉社会館 を循環するルート案	案③ 武蔵小金井駅と新庁舎・(仮称)新福祉社会館を循環するルート案
路線全体の考え方	○現在の CoCo バスルートをベースに、路線バスが減便になった地域を補完しつつ、新庁舎・(仮称)新福祉社会館へのアクセスを考慮	○市東西の交通拠点と新庁舎・(仮称)新福祉社会館を循環し、市内各地域からの新庁舎・(仮称)新福祉社会館へのアクセスを考慮	○バス路線等が集中する武蔵小金井駅と新庁舎・(仮称)新福祉社会館を効率的に結び、アクセス性を向上 ○多くの地域から新庁舎・(仮称)新福祉社会館へ直接アクセスする路線を確保
個別路線の考え方	<p>a) 中央循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスが減便となった連雀通りを往復することで、沿線の運行本数を確保する 鉄道駅は武蔵小金井駅・東小金井駅の両駅に結節する 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>b) 北東部循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の北東部循環の運行エリアのうち、公共交通不便地域が少ない西側部分を除き、路線を短縮する 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>c) 東町循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の東町循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする <p>d) 貫井前原循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の貫井前原循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする <p>e) 野川・七軒家循環 (想定する車両数: ミニ1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の野川・七軒家循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする 	<p>a) 中央循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新庁舎・(仮称)新福祉社会館を中心として、JR 中央本線の南北を8の字型に循環する 鉄道駅は武蔵小金井駅・東小金井駅の両駅に結節する 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>b) 北東部循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の北東部循環の運行エリアのうち、公共交通不便地域が少ない西側部分を除き、路線を短縮する 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>c) 東町循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の東町循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする <p>d) 貫井前原循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の貫井前原循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする <p>e) 野川・七軒家循環 (想定する車両数: ミニ1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の野川・七軒家循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする 	<p>a) 中央循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 武蔵小金井駅と新庁舎・(仮称)新福祉社会館の間を効率的に運行する 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>b) 北東部循環 (想定する車両数: 1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の北東部循環の運行エリアのうち、公共交通不便地域が少ない西側部分を除き、路線を短縮する 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>c) 中東循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の中町循環と東町循環を統合し、市内南東部を運行する路線とする 鉄道駅は東小金井駅に結節し、武蔵小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館に直接アクセスする <p>d) 貫井前原循環 (想定する車両数: 2台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の貫井前原循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする <p>e) 野川・七軒家循環 (想定する車両数: ミニ1台)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の野川・七軒家循環の起終点と運行エリアをベースとする 鉄道駅は武蔵小金井駅に結節し、東小金井駅へは乗り継ぎによりアクセスする 新庁舎・(仮称)新福祉社会館へは乗り継ぎによりアクセスする

案① 現行ルートをもとにした改善案

- 現在のCoCoバスルートをもとに、路線バスが減便になった地域を補完しつつ、新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセスを考慮

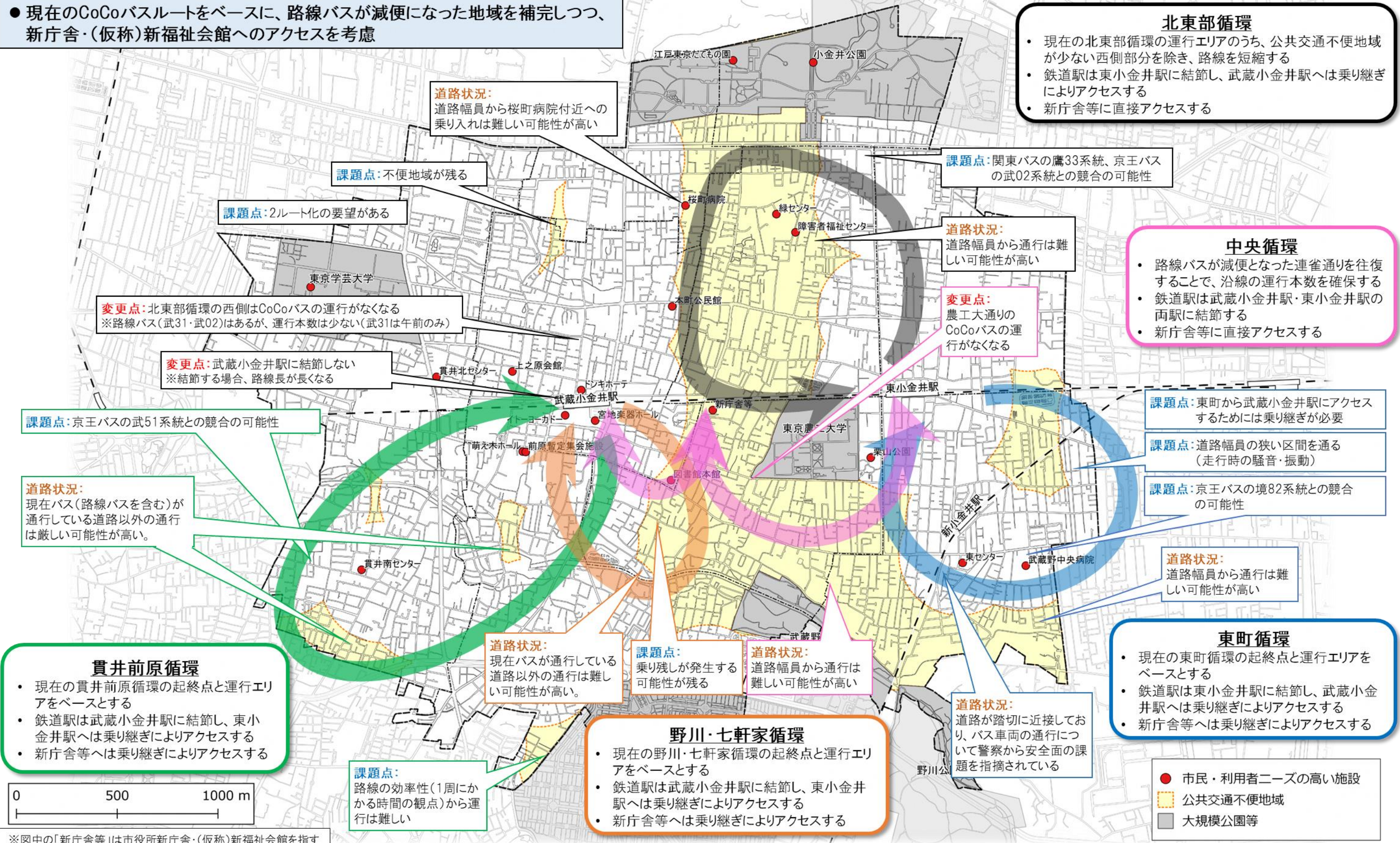


図 案①の全体図と課題事項

案② 武蔵小金井駅・東小金井駅と、新庁舎・（仮称）新福祉社会館を循環するルート案

- 市東西の交通拠点と新庁舎・（仮称）新福祉社会館を循環し、市内各地域からの新庁舎・（仮称）新福祉社会館へのアクセスを考慮

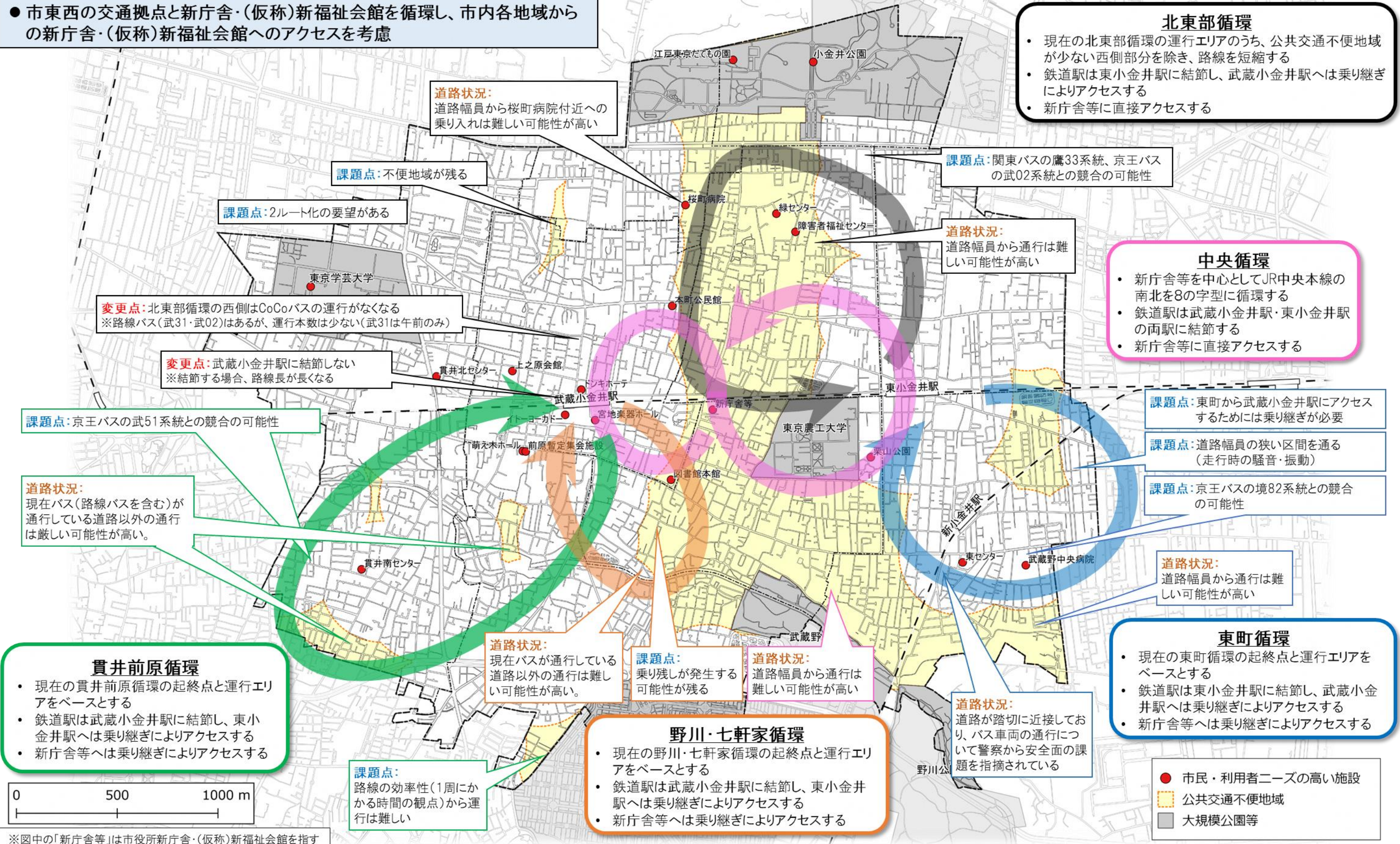


図 案②の全体図と課題事項

案③ 武蔵小金井駅と新庁舎・（仮称）新福祉会館を循環するルート案

- バス路線等が集中する武蔵小金井駅と新庁舎・（仮称）新福祉会館を効率的に結び、アクセス性を向上
- 多くの地域から新庁舎・（仮称）新福祉会館へ直接アクセスする路線を確保

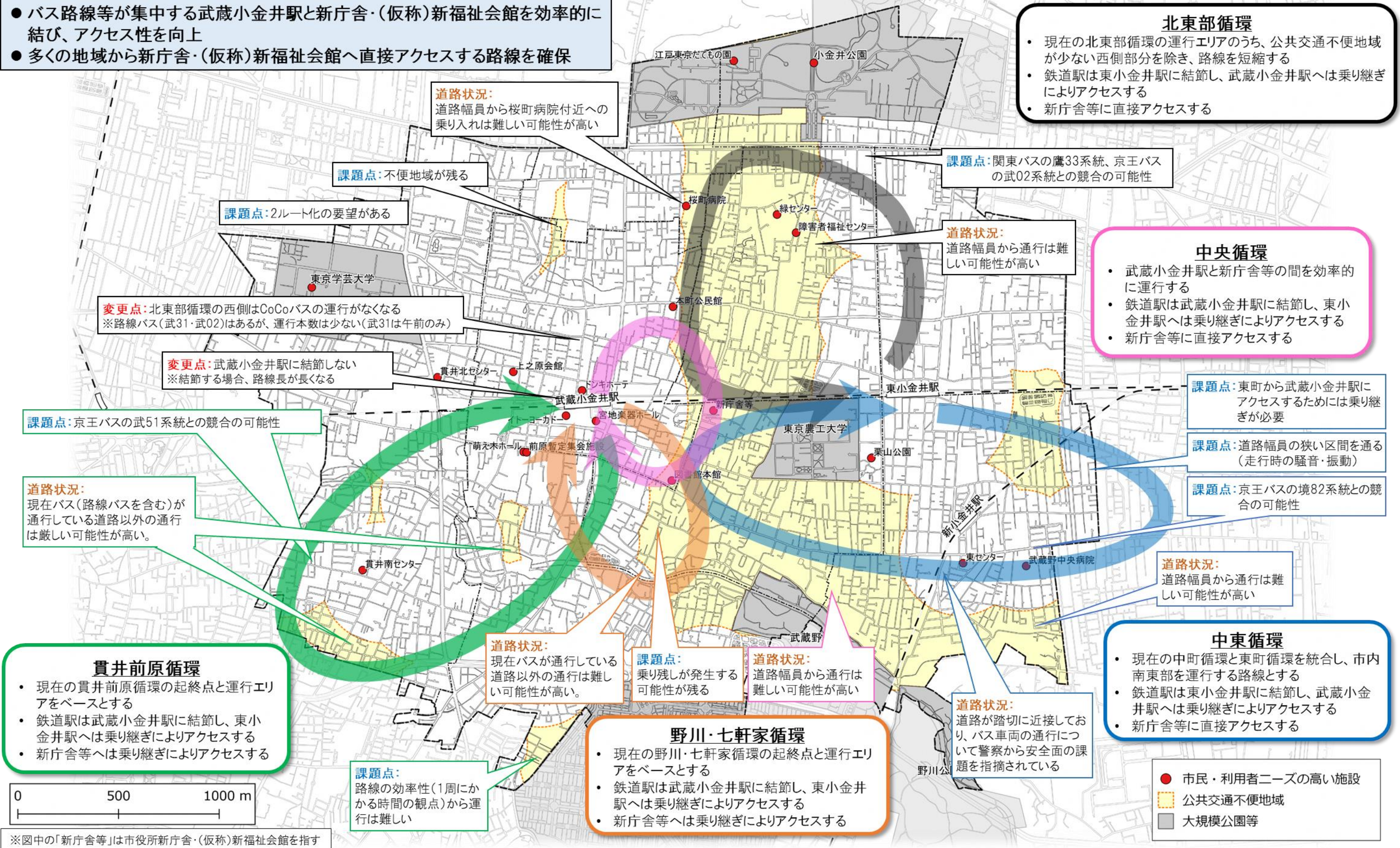


図 案③の全体図と課題事項



令和2年 / 月 29 日		収受番号 160				
係	主任	係長	課長	部長	副市長	市長

小金井市長 西岡真一郎 様
 小金井市公共交通会議委員のみなさまへ

ココバスの運行水準の拡充を求める要請書



私たちは、日ごろからココバスを利用している市民です。
 小金井市は、この間ココバスの運行について全面的な見直しを行うため、運行基準を策定しようとしています。

昨年小金井市は、市民とのワークショップを開催しました。しかし、市が決定しようとしている運行水準は、このワークショップで出された市民の意見がどのように反映されるのか全く不明です。

市が行ったアンケートの中で、CoCo バスの満足度の問いに対し、不満が半数以上です。市民の要望は、「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」などが多く、とくに、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、などがあげられます。

高齢者のドライバーの交通事故が増え、免許証を返納する人が増えています。免許証を返上した高齢者は、「車を運転していた時はあちこちに出かけたけれど、移動の手段がなくなって家にいることが多くなった」との声が出ています。

現在の小金井市の65歳以上の高齢者は全人口の約22%。今後はさらに増えることが予想されています。今後の高齢化社会の中で、ココバスという公共交通手段はますます重要性が増してくるのではないのでしょうか。

また、年金生活者は年金収入が減る一方、介護保険料や医療保険料は上がり続け、その上消費税の10%増税で生活が厳しくなっているのが実情です。アンケートでも現状の100円を維持する声が出されています。

ココバスは高齢者や、足の不自由な方などの足を確保するという目的もあり、収支の差額分を補助金として支出しています。利用者が増えれば増えるほど補助金は少なくなるのですから、利用率を上げることを中心に検討する必要があるのではないのでしょうか。今回のサービス水準の設定は、利用者の声や実態がほとんど反映されていないと言わざるを得ません。

高齢者などの足を確保し、いきいきと街に出かけ、活動できる場をつくるために公共交通がその役割を十分に果たしていただくことを強く願っております。
 公共交通会議の皆様におかれましては、利用者の立場を尊重していただくように強く要請します。ご検討をよろしくお願い申し上げます。

なお、公共交通会議の皆様にご要請するとともに、小金井並びに貴会議の結論や対応によっては、小金井市議会にも陳情書を提出することを申し添えます。

記

1. 運行水準について、これまでのサービスを後退させないこと。
とりわけ北東部循環、貫井前原循環、野川・七軒家循環は、運行便数や運行時間帯を後退させないこと。
2. 運賃については現行の100円を維持すること。これまで路線バスが見直しされた地域では、シルバーパスが利用できなくなりました。往復200円の運賃は厳しいものがあります。たとえば75歳以上はシルバーパスを利用できるようにするなど運賃については工夫してください。
3. 小金井市地域公共交通会議だけで決めないでください。タウンミーティングが開かれましたが、市民との意見交換の場を設け、市民の声を反映させてください。

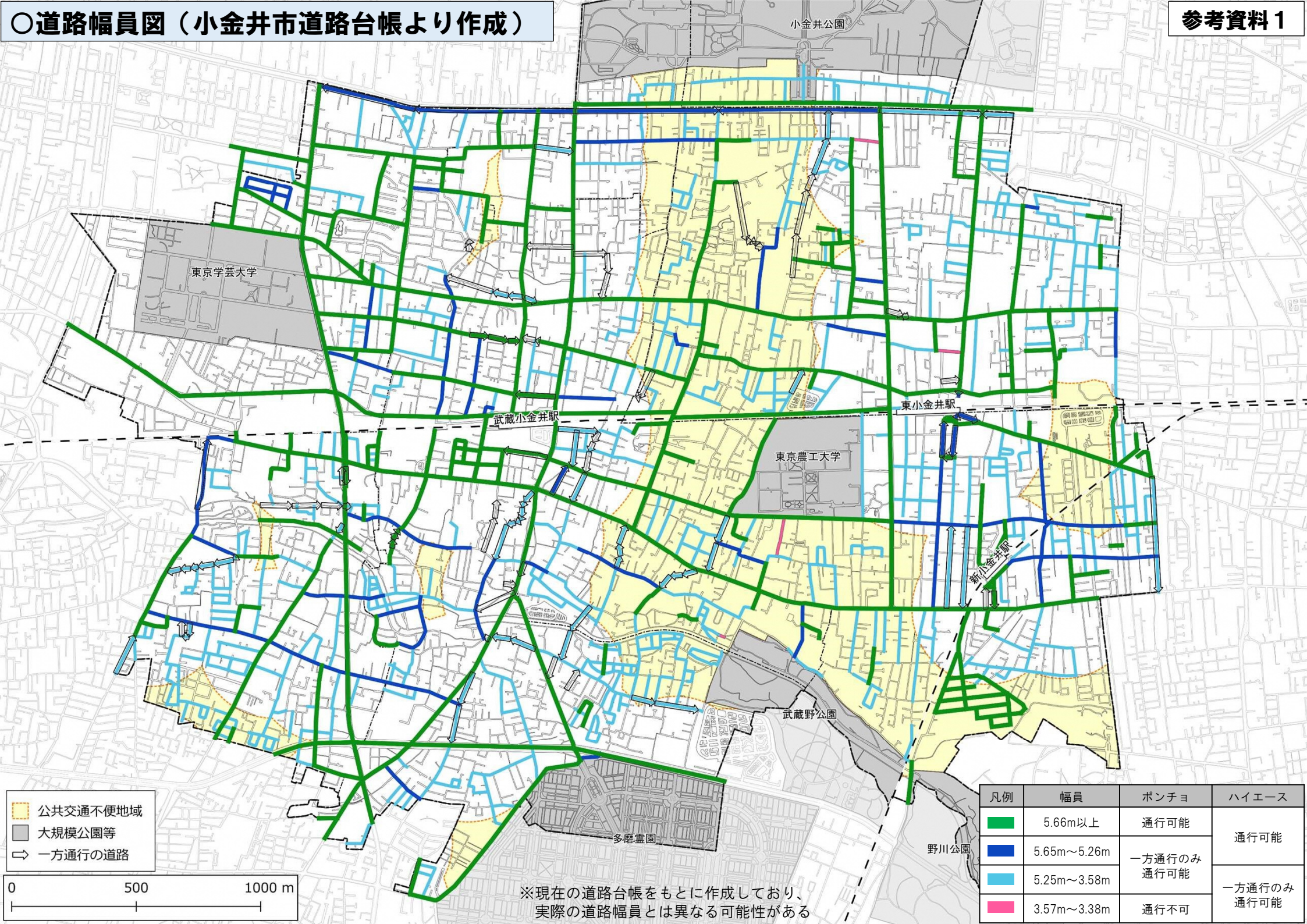
2020年1月29日

ココバスをよくする会

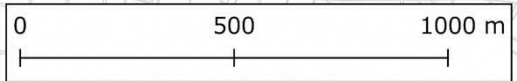
連絡先 小金井市

電話

○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	通行可能
■	3.57m~3.38m	通行不可	通行不可

※現在の道路台帳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

便利
その1

定額だから安心! 定額運賃サービス

「羽田空港」「成田空港」「東京ディズニーリゾート」の各地に向かわれる場合には、定額で安心な「定額運賃サービス」をご利用頂けます。



東タク協HP「羽田空港定額運賃」ページ
<http://www.taxi-tokyo.or.jp/teigaku/>



便利
その2

一般的なタクシーと同じ料金! ユニバーサルデザイン UDタクシー

UD(ユニバーサルデザイン)タクシーは高齢の方や車椅子をご利用の方、外国人観光客など、だれもが快適に乗り降りできます。安心、安全そして便利な次世代タクシーとして東京の街を走るUDタクシーを、ぜひご利用ください。



次世代タクシー最新情報
「NEWS&INFORMATION」ページ
<http://info-taxi-tokyo.or.jp/>



運賃料金表 [営業区域-東京都多摩地区(武蔵野市・三鷹市を除く)]

- 1.距離制運賃**
初乗1.2km 500円 加算257m 100円
- 2.時間距離併用運賃**
時速10km以下で走行した場合1分35秒までごとに100円
- 3.迎車回送料金**
1回につき定額料金を事業者ごとに設定
- 4.割増運賃**
22時から5時まで2割増
- 5.割引運賃**
障害者割引 (当該手帳に貼付されている写真を提示した場合に限ります。) 1割引
遠距離割引 9,000円を超える金額について 1割引

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 多摩版ホームページ

地域に密着した情報をお届けします。
<http://taxi-tama.jp/>



タクシーのWEBマガジン T's life

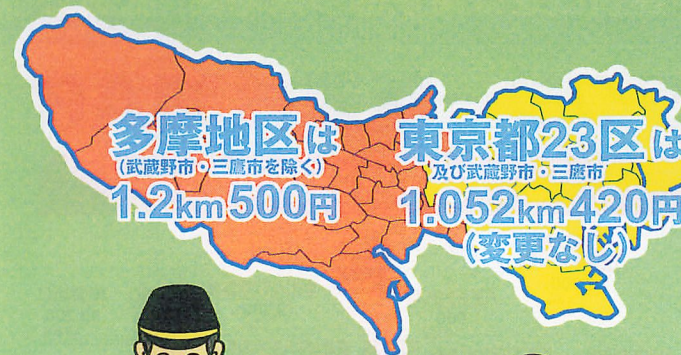


タクシーのタイムリーでより身近に感じていただける情報をお届けします。
<http://tslife.taxi-tokyo.or.jp/>



東京都多摩地区 (武蔵野市・三鷹市を除く)

タクシー運賃 改定のお知らせ



一般社団法人
東京ハイヤー・タクシー協会
Tokyo Hire-Taxi Association

東京都千代田区九段南4-8-13 TEL 03-3264-8080
<http://www.taxi-tokyo.or.jp>

お問い合わせは、こちらへアクセス!

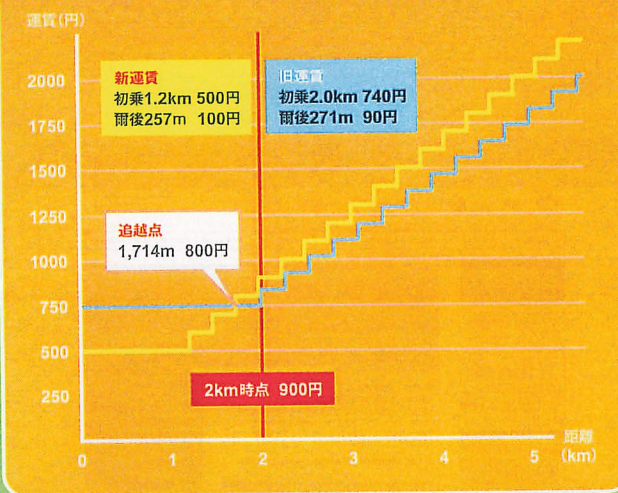
東京のタクシー 検索

東京都多摩地区(武蔵野市・三鷹市を除く)の運賃が改定になります。

初乗り運賃が1.2km 500円に、 迎車回送料金が定額料金に変わります。

令和2年2月1日より東京都多摩地区(武蔵野市・三鷹市を除く)のタクシーは、新運賃(初乗り1.2km 500円)を実施いたします。初乗り距離を短縮し、タクシーを短距離でも気軽にご利用いただけるようになる一方、タクシー乗務員の確保と労働条件の改善を図るため、**ご乗車の距離によっては従来の運賃より高くなります。**また、今回の実施と併せて、迎車回送料金を「定額料金」で実施となります。今後とも「安心・安全」な輸送とサービス向上につとめてまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

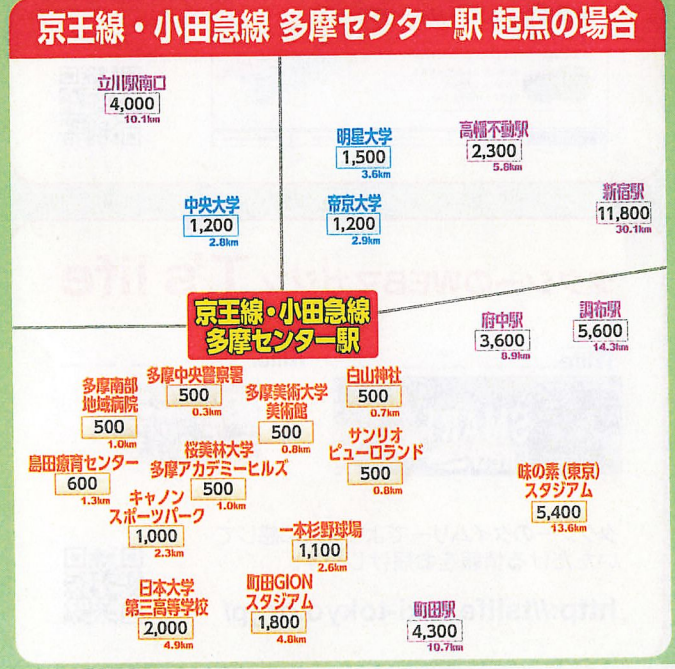
新運賃と旧運賃との比較



運賃改定は東京都多摩地区(武蔵野市・三鷹市を除く)であり、東京都23区、武蔵野市・三鷹市地区は変更ございません。

タクシー新運賃MAP

※ 運賃は日中の時間帯で、距離に基づいて計算しており、時間との併用は含みません。
※ 所要時間や経路選択によっては、表示額と差が生じる場合があります。



令和2年1月吉日

タクシー運賃の改定について (多摩エリア)

多摩地区においては、平成19年度の運賃改定以降、良質で安全な輸送サービスの提供に努力してまいりましたが、近年の件数の高騰、車両や乗務員に対する安全に関わる経費の増大から、国土交通省に運賃改定要請を行い、この度令和元年12月13日に国土交通省から新たな公定幅運賃が公示され、令和2年2月1日より実施となりますのでお知らせいたします。今回は東京都特別区、武蔵野市・三鷹市地区のタクシー運賃の変更はございません。

この運賃改定要請においては、初乗り距離を短縮して、利用者の皆様により利用しやすい運賃の実現とさらなる安全、安心な利用者サービスの提供を目指しております。また、タクシー乗務員の確保と労働条件の改善を図るための運賃改定要請でもあり、ご乗車の距離によっては従来の運賃より高くなりますので、ご理解のほどお願い申し上げます。

◆ 新運賃について(多摩エリア)

[概要]

タクシーは国が定めた公定幅運賃の中から、各タクシー事業者の判断で選択し運賃が決定されます。なお、今回の公定幅運賃は次のとおりです。また、今回の改定と併せて、迎車回送料金も次のとおり改定されます。

<一般的な普通車の場合>

(旧)

	初乗り運賃 (2km)	加算運賃	時間距離併用制運賃 (時速 10km/時以下)
A 運賃(上限)	740 円	271m ごと 90 円	1 分 40 秒 ごと 90 円
B 運賃	730 円	275m ごと 90 円	1 分 40 秒 ごと 90 円
C 運賃	720 円	279m ごと 90 円	1 分 40 秒 ごと 90 円
D 運賃(下限)	710 円	282m ごと 90 円	1 分 45 秒 ごと 90 円



(新)

	初乗り運賃 (1.2km)	加算運賃	時間距離併用制運賃 (時速 10km/時以下)
A 運賃(上限)	500 円	257m ごと 100 円	1 分 35 秒 ごと 100 円
B 運賃	490 円	262m ごと 100 円	1 分 35 秒 ごと 100 円
C 運賃	480 円	268m ごと 100 円	1 分 40 秒 ごと 100 円
D 運賃(下限)	470 円	273m ごと 100 円	1 分 40 秒 ごと 100 円

* タクシー事業者は上記から一つ運賃を選択(届け)し、営業を行っております。

◇ 迎車回送料金

(旧)スリップ制 1Km を限度として実車扱い ⇒ (新)1 回につき定額料金を事業者ごとに設定

◇ 問い合わせ先

一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 総務部 広報担当
〒102-0074 東京都千代田区九段南4丁目8番13号 自動車会館6階
TEL 03-3264-8080 FAX 03-3221-7665 E-mail admin@taxi-tokyo.or.jp

多摩

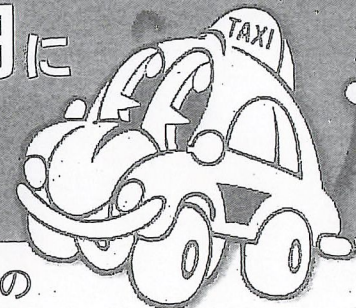
八王子○ 立川○ 府中○ 本社○
町田○

タクシーご利用の皆さまへ

初乗り1.2km 500円に

運賃が変わります。

近距離ご乗車が利用しやすくなります!



令和2年2月1日より東京都多摩地区(武蔵野市・三鷹市は除く)の
タクシーは、新運賃(初乗り1.2km、500円)を実施いたします。

初乗り距離を短縮し、タクシーを短距離でも気軽にご利用いただけるようになる
一方、タクシー乗務員の労働条件の改善を図るため、加算運賃については
従来より短い距離・時間で加算され、ご乗車の距離によっては
従来より高くなります。(1.714km以上は値上げとなります)
また、今回の実施と併せて、迎車回送料金も「定額料金」に変更となります。
今後とも「安心・安全」な輸送とサービス向上につとめてまいりますので、よろしく
ご愛顧のほどお願い申し上げます。

距離制運賃

初乗 1.2km 500円
加算 257m 100円

時間距離併用運賃

時速 10km 以下で走行した場合、
1分35秒までごとに100円

迎車回送料金

1回につき定額料金を事業者ごとに設定
※料金は全て税込です。



一般社団法人

東京ハイヤー・タクシー協会 <http://www.taxi-tokyo.or.jp>
Tokyo Hire-Taxi Association

もっと詳しくは!

東京のタクシー 検索