

令和2年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和2年12月14日（月）午前10時から正午
場所 小金井市市民ホール「萌え木ホール」A・B会議室

1 開会

2 令和2年第2回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認

3 議題

(1) 報告事項

- ①路線バスにおける新型コロナウイルス感染症の影響と今後について
- ②令和元年度コミュニティバス運行実績について
…資料1-1, 資料1-2, 資料1-3
- ③コミュニティバス再編事業に対する要望について
…資料2, 資料3, 資料4

(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5, 資料6, 参考資料1
- ②運賃等の検討について …資料7

(3) その他

4 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料1-1 コミュニティバス年度別収支・利用者数
- ・ 資料1-2 C o C oバス車内有料広告の実績について
- ・ 資料1-3 野川・七軒家循環における乗り残しについて ※当日配布
- ・ 資料2 コミュニティバス再編についての要望
- ・ 資料3 東町地域のココバス運行ルートの改善を求める要請書
- ・ 資料4 ココバスの通行する道路に関する追加情報提供および要望につきまして ※当日配布
- ・ 資料5 令和2年度第2回地域公共交通会議 指摘事項と対応方針について
- ・ 資料6 再編ルート（案）の検討における課題への対応について ※当日配布
- ・ 資料7 運賃・割引に関する検討について
- ・ 参考資料1 道路幅員図（令和2年12月14日版）
- ・ 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

コミュニティバス年度別収支・利用者数

(単位：円)

ル ー ト 名	年度	(決算額) = (運行収入) - (運行経費)			補助金額 (※2)	利用者数	
		運行収入 (※1)	運行経費 (停留所設置経費含む)	決算額		年間	1日平均
北東部循環	H27	46,119,493	42,458,521	3,660,972	0	496,759人	1,357人
	H28	45,666,134	42,231,719	3,434,415	0	493,073人	1,351人
	H29	46,805,707	42,715,458	4,090,249	0	502,293人	1,376人
	H30	48,968,663	46,742,570	2,226,093	△ 2,226,093	516,571人	1,415人
	R1	44,803,048	46,368,832	△ 1,565,784	1,565,784	477,777人	1,305人
貫井前原循環	H27	22,058,448	30,018,112	△ 7,959,664	7,959,664	235,440人	643人
	H28	20,976,291	29,766,151	△ 8,789,860	8,789,860	227,112人	622人
	H29	20,652,180	30,019,924	△ 9,367,744	9,367,744	219,930人	603人
	H30	20,491,019	35,530,423	△ 15,039,404	15,039,404	220,400人	604人
	R1	19,201,698	34,868,562	△ 15,666,864	15,666,864	209,010人	571人
東町循環	H27	8,588,421	15,992,760	△ 7,404,339	7,404,339	93,092人	254人
	H28	8,809,292	15,822,535	△ 7,013,243	7,013,243	93,977人	257人
	H29	9,235,669	16,177,950	△ 6,942,281	6,942,281	99,015人	271人
	H30	9,793,282	20,740,994	△ 10,947,712	10,947,712	104,495人	286人
	R1	8,984,011	20,497,464	△ 11,513,453	11,513,453	95,686人	261人
中町循環	H27	12,332,752	17,442,668	△ 5,109,916	5,109,916	137,311人	375人
	H28	11,877,609	17,317,317	△ 5,439,708	5,439,708	132,336人	363人
	H29	11,596,999	17,449,962	△ 5,852,963	5,852,963	129,755人	355人
	H30	14,656,327	20,111,313	△ 5,454,986	5,454,986	153,183人	420人
	R1	14,075,641	19,956,870	△ 5,881,229	5,881,229	151,073人	413人
野川・七軒家循環	H27	8,335,128	16,867,145	△ 8,532,017	8,532,017	90,046人	246人
	H28	8,308,791	17,214,186	△ 8,905,395	8,905,395	89,817人	246人
	H29	8,549,254	16,955,106	△ 8,405,852	8,405,852	92,767人	254人
	H30	8,537,347	18,486,114	△ 9,948,767	9,948,767	92,215人	253人
	R1	8,498,928	18,257,235	△ 9,758,307	9,758,307	90,546人	247人
Cocoバス 合計	H27	97,434,242	122,779,206	△ 25,344,964	29,005,936	1,052,648人	2,876人
	H28	95,638,117	122,351,908	△ 26,713,791	30,148,206	1,036,315人	2,839人
	H29	96,839,809	123,318,400	△ 26,478,591	30,568,840	1,043,760人	2,860人
	H30	102,446,638	141,611,414	△ 39,164,776	39,164,776	1,086,864人	2,978人
	R1	95,563,326	139,948,963	△ 44,385,637	44,385,637	1,024,092人	2,798人
ムーバス 境・東小金井線 (※3)	H27	17,528,444	19,771,736	△ 2,243,292	897,317	193,294人	528人
	H28	18,270,197	19,282,906	△ 1,012,709	405,084	201,343人	552人
	H29	19,451,911	19,831,449	△ 379,538	151,815	213,708人	586人
	H30	20,823,616	23,331,039	△ 2,507,423	1,002,969	229,088人	628人
	R1	19,250,313	22,709,946	△ 3,459,633	1,383,853	213,718人	584人
総合計 (ムーバス含む)	H27	114,962,686	142,550,942	△ 27,588,256	29,903,253	1,272,965人	3,478人
	H28	113,908,314	141,634,814	△ 27,726,500	30,553,290	1,245,942人	3,414人
	H29	116,291,720	143,149,849	△ 26,858,129	30,720,655	1,237,658人	3,391人
	H30	123,270,254	164,942,453	△ 41,672,199	40,167,745	1,257,468人	3,445人
	R1	114,813,639	162,658,909	△ 47,845,270	45,769,490	1,237,810人	3,382人

(※1) 平成29年度以降の運行収入には広告収入(野川・七軒家、ムーバスを除く)も含む。

(※2) 京王バス中央(株)運行路線(北東部、貫井前原、東町、中町)について、平成29年度までは路線毎に精算し、北東部循環においては運行収入が運行経費を上回るため補助金交付額は0円としていたが、平成30年度より4路線一括精算とした。

(※3) ムーバス境・東小金井線においては、決算額の4割を小金井市、6割を武蔵野市で負担することとしている。

C o C o バス車内有料広告の実績について

1 平成30年度

	内容	掲出日	終了日	掲出期間	媒体種類	収入額
1	オペラ公演	2018/11/7	2018/11/21	2週間	ポスター 側吊	¥8,400
2	新店舗オープン	2018/11/24	2018/12/24	1か月	ポスター 運転席背面	¥12,600
収入合計額						¥21,000

※車内アナウンス放送は実績なし

2 令和元年度

	内容	掲出日	終了日	掲出期間	媒体種類	収入額
1	医院紹介	2019/4/3	2019/5/7	1ヶ月	ポスター 運転席背面	¥6,300 ※初回割引
2	商品割引案内	2019/4/13	2019/5/14	1ヶ月	ポスター 側吊	¥8,400 ※初回割引
3	商品割引案内	2019/5/15	2019/6/14	1ヶ月	ポスター 側吊	¥16,800
4	店舗紹介(飲食店)	2019/5/25	2019/6/25	1ヶ月	ポスター 側吊	¥8,400 ※初回割引
5	店舗紹介	2019/5/29	2019/7/30	2ヵ月	ポスター 運転席背面	¥25,200
6	絵画展(個展)	2019/10/2	2019/10/8	1週間	ポスター 側吊	¥2,100 ※初回割引
7	学習塾紹介	2019/11/16	2019/12/15	1ヶ月	ポスター 運転席背面	¥6,300 ※初回割引
8	店舗紹介(飲食店)	2019/12/18	2020/1/17	1ヶ月	ポスター 運転席背面	¥12,600
9	オペラ公演	2019/12/25	2020/1/7	2週間	ポスター 側吊	¥8,400
10	店舗紹介(飲食店)	2020/2/22	2020/4/21	2ヵ月	ポスター 運転席背面	¥25,200
収入合計額						¥119,700

※車内アナウンス放送は実績なし

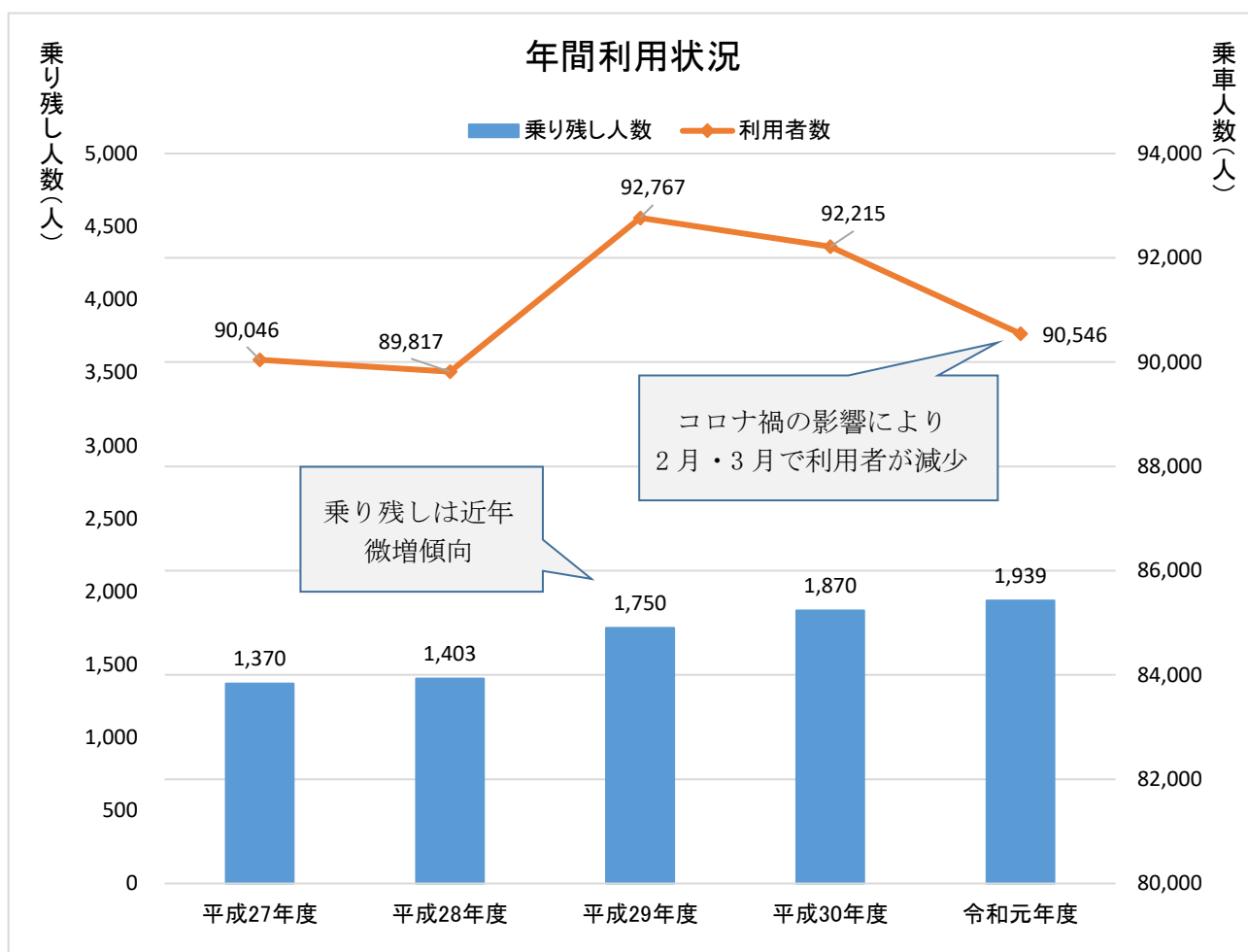
※初回割引：利用促進策として令和元年度から実施。車内ポスター初出稿の広告主限定で、定価50%の特別料金にて提供。なお、特別料金の適用期間は最大1か月とし、1か月を超える分及び2回目以降の掲出については定価での提供とする。
令和2年度においても継続実施中であり、この間の利用状況を踏まえ、令和3年度についても継続実施することとする。

CoCoバス・ミニ野川・七軒家循環における乗り残しについて

1. 年間の利用状況(直近5年間)

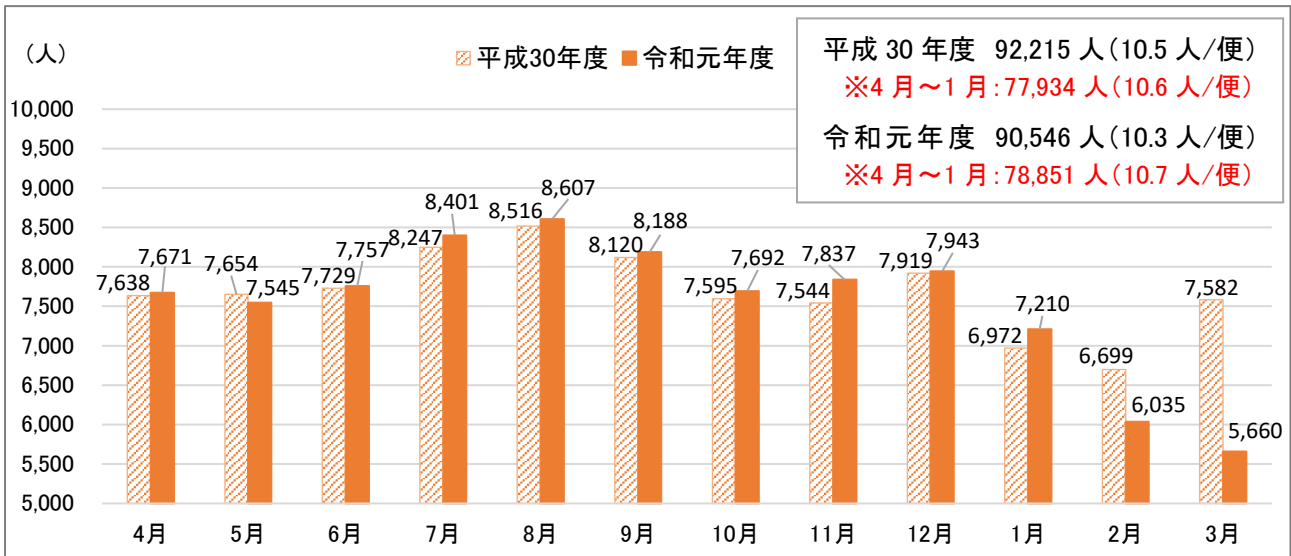
(単位：人)

	乗車		乗り残し	
	人数	前年差	人数	前年差
平成 27 年度	90,046	▲981	1,370	▲324
平成 28 年度	89,817	▲229	1,403	33
平成 29 年度	92,767	2,950	1,750	347
平成 30 年度	92,215	▲552	1,870	120
令和元年度	90,546	▲1,669	1,939	69

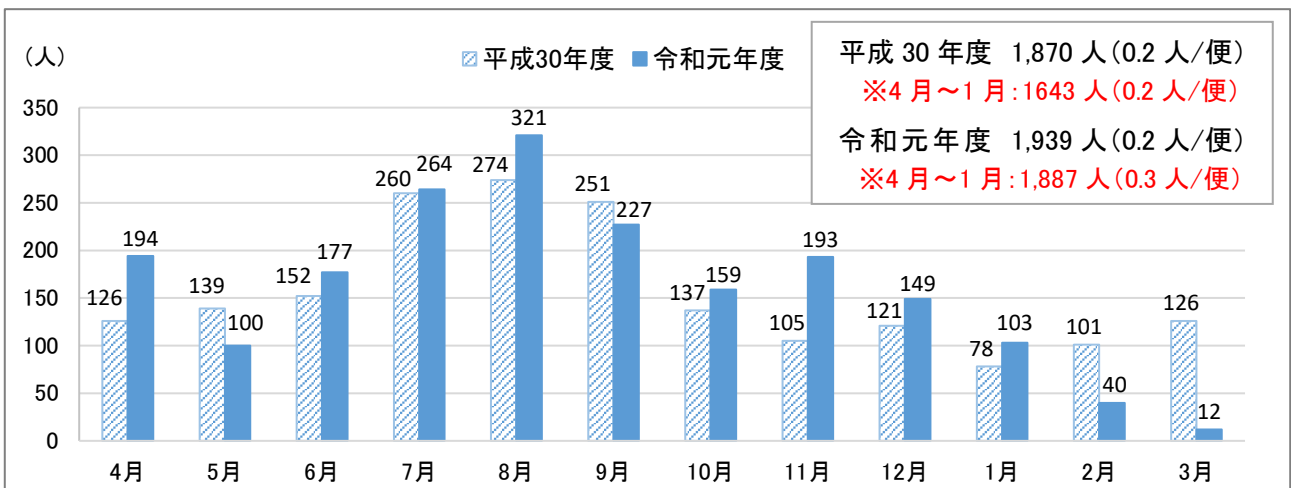


2. 月別の状況

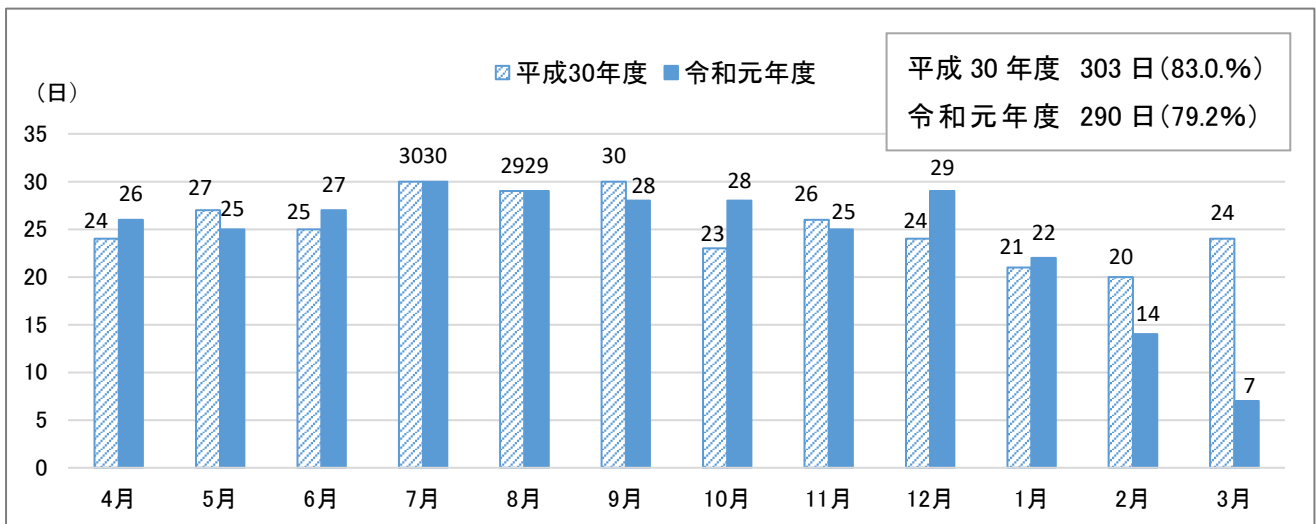
(1) 乗車人数



(2) 乗り残し人数



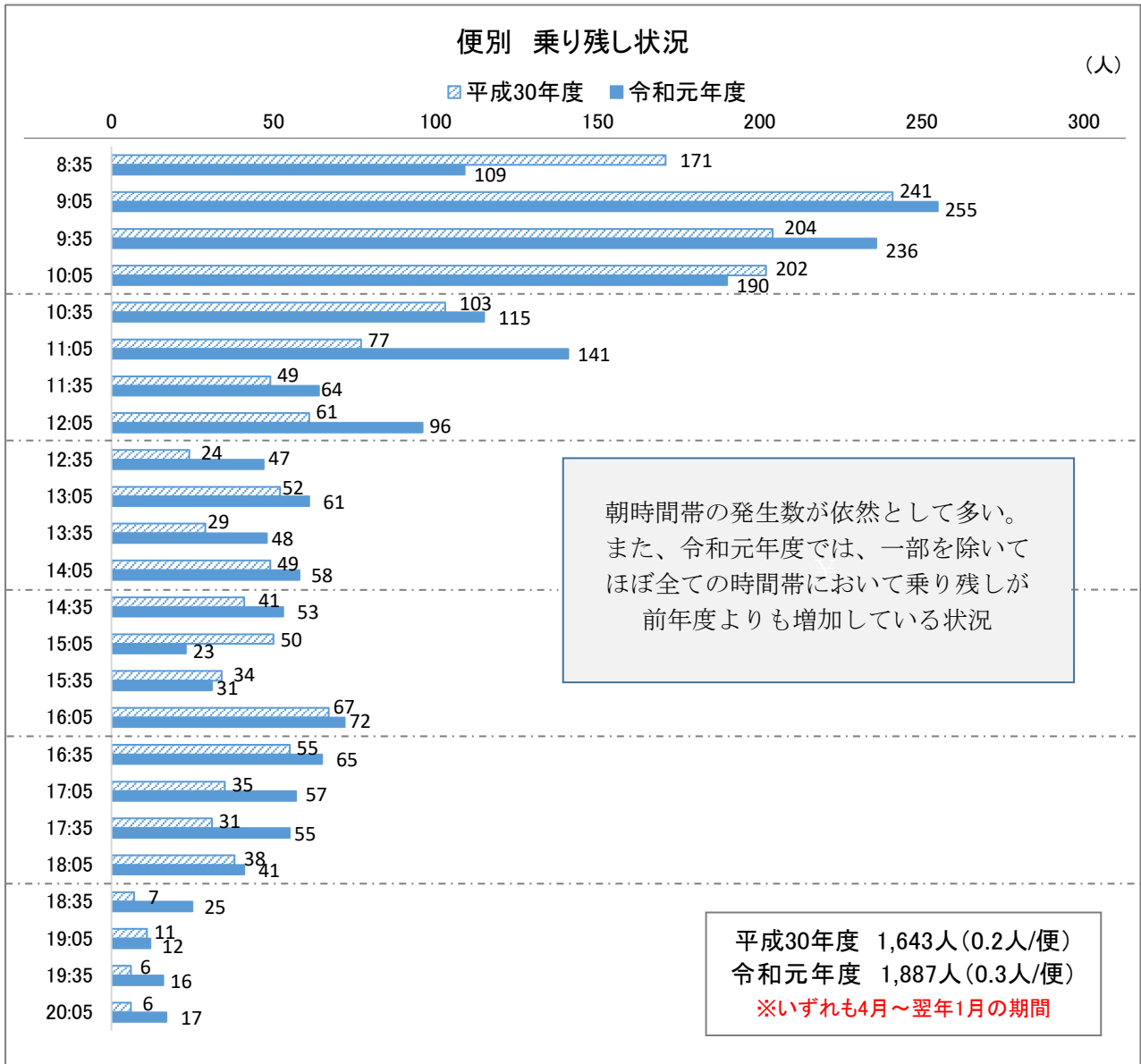
(3) 乗り残し発生日数



3. 時間別の状況

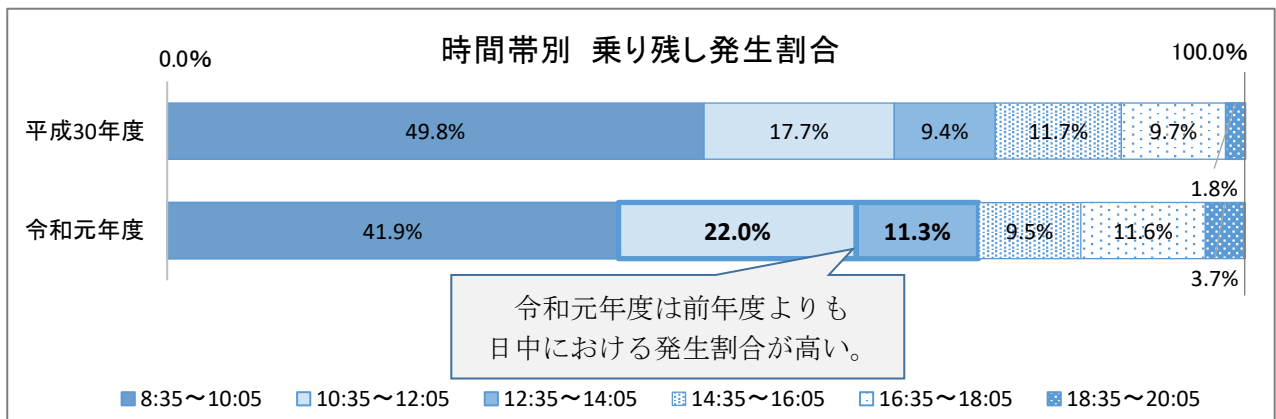
(1) 時間別の乗り残し人数

※コロナ禍の影響による利用者の減少を考慮し、各年度ともに4月～翌年1月までの期間で比較



(2) 時間帯別の乗り残し発生割合

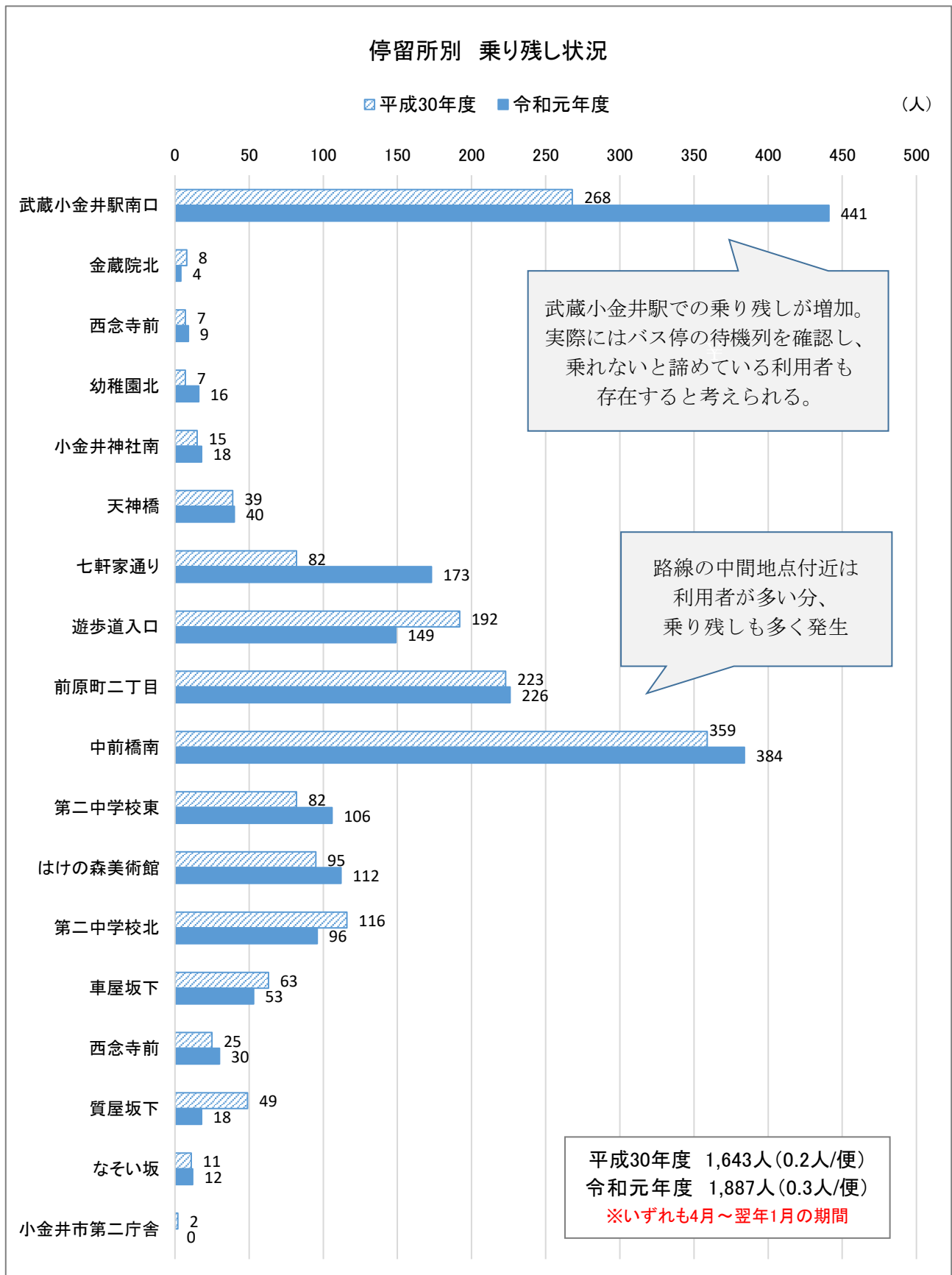
※コロナ禍の影響による利用者の減少を考慮し、各年度ともに4月～翌年1月までの期間で比較



4. 停留所別の状況

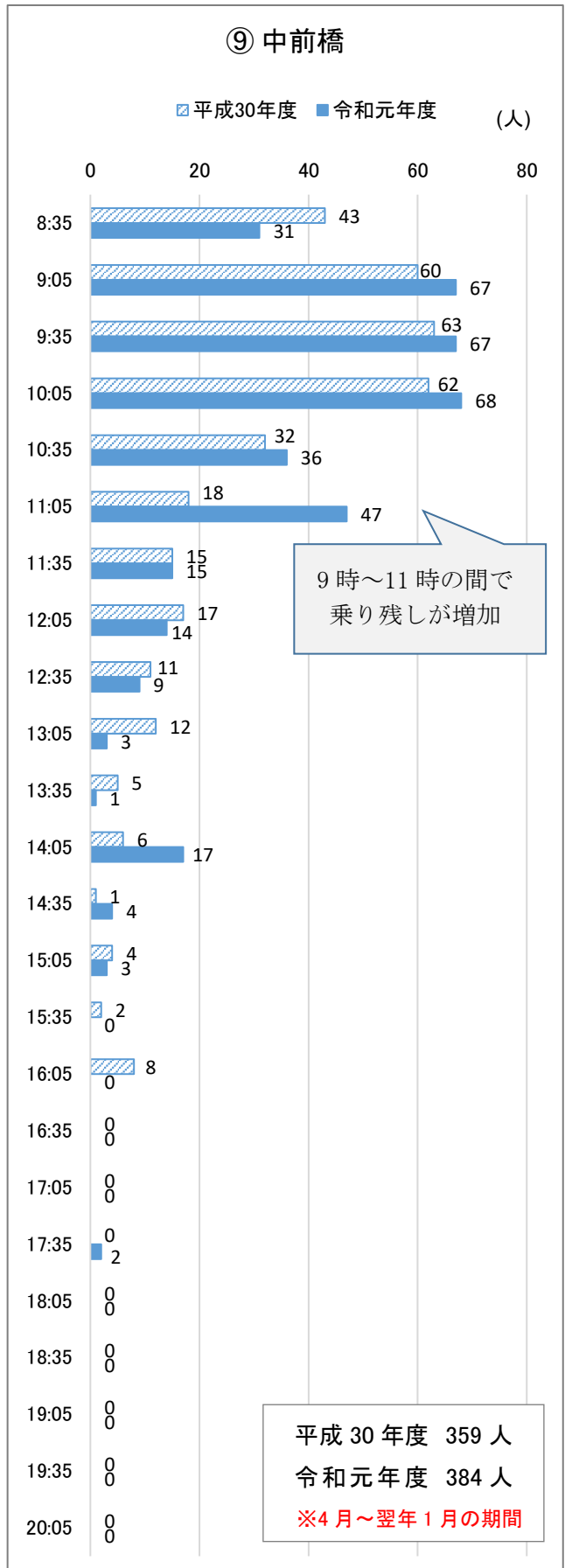
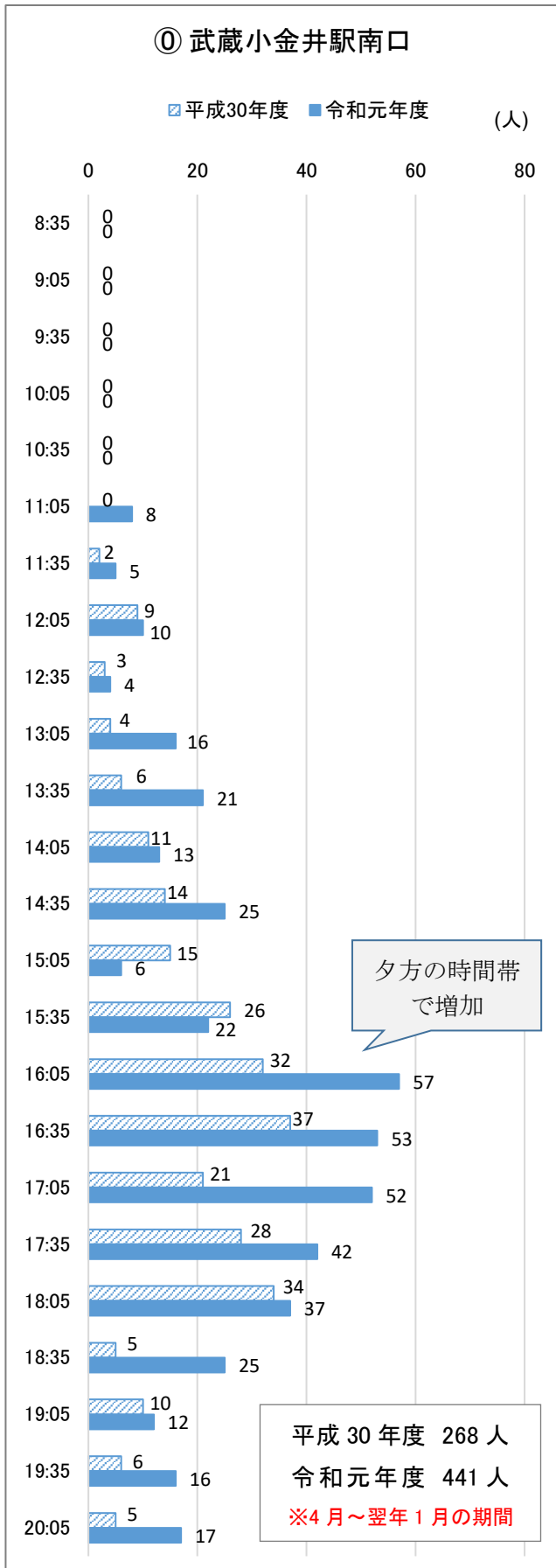
(1) 各停留所における乗り残し人数

※コロナ禍の影響による利用者の減少を考慮し、各年度ともに4月～翌年1月までの期間で比較



(2) 乗り残しが多い停留所における時間別の状況

※コロナ禍の影響による利用者の減少を考慮し、各年度ともに4月～翌年1月までの期間で比較



2年 11月 16日 収受番号						
係	主任	係長	課長	部長	副市長	市長
目野	林	大関	池田	有藤	佳野	西岡

資料2

令和2年11月16日

小金井市長 西岡 真一郎 様



東小金井南口商店会



コミュニティバス再編についての要望

日頃より、小金井市のためにご尽力いただきましてありがとうございます。

現在、市が検討・協議を進めている「コミュニティバス再編」にあたり、そのルート策定において、東小金井南口商店会としての意見をお伝えしたく存じます。

要 望

商店街通行・利用者の安全安心を優先して、現状の車両（ポンチョ）で栗山通りを通行することは避けていただきたい。

<上記要望の背景>

栗山通りはご存知の通り、道幅が狭く歩行者も多いことに加え、さくらクリニックのバス停を除けばあとは駅前ロータリーに結節するだけで単なる通過交通です。そこを道幅一杯取ってしまうポンチョが通行すると、他の通行の妨げになります。駅前や商店街に近く不便にならない別ルートの選定も含め、ご検討いただきたく存じます。

以上、特段のご配慮をいただきますよう、よろしく願いいたします。

2年11月20日 収受番号 107						
係	主任	係長	課長	部長	副市長	市長
巨野	林	大前	坪地	徳田	佳野	市川

小金井市長 西岡信一郎 様

小金井市地域公共交通会議 会長 鈴木文彦 様



2020年11月20日

東町のココバス等を考える会

東町地域のココバス運行ルート改善を求める要請書

ココバス再編事業について、小金井市地域公共交通会議において協議されていることに感謝申し上げます。私たちは長年、利用者の利便性の確保を求め、様々な要請を行ってききましたが、今回のルート再編事業に期待をしていました。

しかし今回の再編ルート案を拝見しましたが、これまで私たちが要請してきたことがほとんど反映されていない東町地域のルート案に困惑しています。それどころか、サービスが後退するルート案もあり、驚いています。

小金井市地域公共交通会議は、「地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図る」ことを目的の一つとしています。しかし、現在検討されている案は、この目的に合致しているのか疑問です。

新しく建設する市役所庁舎の敷地内までココバスを運行すると聞いていますが、そのことで、これまでのルートが削られ、利用できなくなる人が生まれるとしたら本末転倒であり、見直すべきです。高齢者は日常の変化になかなかついていけません。

市長及び小金井市地域公共交通会議のみなさんに望むことは、どうすれば高齢者など交通弱者にとって生活の利便性が図れるのかを検討し、実現にむけ結論を出されることです。私たちは再三にわたって要請してきましたが、以下の項目についてあらためて要請します。前向きな結論を出されることを期待しています。

1. 中町循環バスの新小金井駅の停留所は廃止しないでください。
2. 東町2丁目は、東町の中でも高齢化率が高い地域です。現行のルートを維持してください。
3. 東町1丁目、5丁目にココバスを走らせるため、ココバスミニの運行を検討してください。
4. 運賃は値上げしないでください。
5. 市並びに地域公共交通会議、市民との双方向で話し合える意見交換会を開催してください。

道路管理課

2年/2月7日 收受番号 111						
係	主任	係長	課長	部長	副市長	市長
日野	林	大関	池田	若菜	佳野	西岡



令和2年12月7日

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



小金井市 [Redacted]
 小金井市 [Redacted]

小金井市 [Redacted]

ココバスの通行する道路に関する追加情報提供および要望につきまして

1. ご議論・ご検討に深謝申し上げます

- ・令和2年6月24日付「ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書」（以下、「前回要望書」）につきまして、地域公共交通会議（以下、「交通会議」）そして市の皆さまには、これをお受け止め下さり、ご議論・ご検討を賜りまして、誠にありがとうございます。心より厚く御礼申し上げます。

2. このたび市から舗装を厚くするのはどうかのお話を頂きました

- ・交通会議様からのご下問を受けて、市から「当該区間の舗装を厚くする。そのための予算計上も想定したうえでココバスの運行を継続する」とのお話を頂きました。財源まで想定してのご配慮に深謝申し上げます。

3. しかし当該区間はココバスが運行できる基準に未達です（追加情報提供および要望）

- ・前回要望書提出後、当該区間の道路幅員が、車両制限令に基づいて決定された「小金井市コミュニティバス再編運行基準」（以下、「運行基準」）に照らしてココバスが通行できる基準を満たしていないことが分かりました。この旨を市にお伝えしたところ、市もそうご認識下さっています。（[別紙]ご参照ください）
- ・市によれば、運行基準上の規制数値は車両制限令と同じであるとのこと。つまり運行基準未達は、すなわち車両制限令に未達となります。
- ・よって当該区間は本来ココバスが通行できない（ポンチョはもちろん、じつはハイエースであっても）道路であることとなります。
- ・今次再編でも、新規ルートの検討に際しては、このような未達道路は初めから運行対象より除外されています。
- ・警察も、再編に当たって市からのご相談に対して、当該区間についてはルート変更を検討してどうかのご意見をお伝え下さったとのこと。
- ・以上を鑑みれば、こうした車両制限令未達である当該区間に、今後もココバス運行を続けることには無理があるのではないのでしょうか。市には、これを踏まえて同令未達の解消をお願い致したく存じます。

4. ご配慮には感謝致しますが、舗装を厚くするのは本質的な解決策にはならないように思われます

- ・前回要望書でご検討をお願いしておりました問題のひとつに「交通危険」があります。舗装の厚さは「車両制限令未達」とは関係がなく「交通危険」の解決にはなりません。
- ・「振動」についても、私どもは専門家ではありませんが、その主因は地下埋設占用物工事による舗装劣化（掘り返しと埋め戻しが繰り返されることで舗装の「継ぎ目」が累増する問題）と思われます。ココバスが継ぎ目を通るたびに大きな振動があることは、前回要望書でお伝えした通りです。継ぎ目は舗装の厚さに関係なく長期的には必ず発生・累増すると思われます(道路管理課様にも確認済み)。
- ・当該区間にはビルを含む多様な建造物があり、実際継ぎ目は年々多くなっています。その結果、路側帯の白線も切れ切れとなっている状態です(図 1-1 写真)。
- ・「騒音」も、その主たる発生源は車両自体です。当該区間ではとくにエンジン音と排気音が大きく感じられます。

5. 舗装を厚くすることに多額の予算をお使い頂くことは勿体なく思います

- ・以上から、貴重な予算を、現有ココバス車両や現行ルート of 継続使用を前提として舗装を厚くすることにお使い頂くのはもったいないと考えます。
- ・当該区間は「最大積載量 3 トン」の規制道路であり、そもそもココバス以外に大きな重い車両は入ってきません。

6. むしろその財源があれば、より抜本的なココバス再編施策に使って頂きたいと存じます

- ・今次再編事業では予算制約が問題となっていると伺っております。その意味でも今回の財源があれば、より抜本的な再編施策に使って頂く方が更に生きるように思われます。
- ・素人考えですが、今回の財源を使うことで、当該区間以外にもルートの選択枝を広げ、真にニーズのある地域の皆さまへのサービスを拡充できる方策なども検討頂ける余地が広がるのではないのでしょうか。

7. 車両制限令未達問題をお伝えした背景

- ・運行基準は、ココバスが通行するために最低限必要な道路幅員を規定しています。前述のように運行基準の「幅員規定未達」道路は車両制限令にも未達となり、当該道路を本来ココバスは通行できないことになります。
- ・今次再編事業の新規ルート選定に際しても、こうした未達区間は当然のことながらココバス運行対象外とされています。
- ・しかし運行基準の適用範囲は「新規ルート」(新たに運行する道路)だけに限定されており、「現行ルート」はその適用外という建付けとなっています。よって現行ルートは、そ

もそもココバスの運行する道路としての適否を判定頂く機会から排除されてしまうこと
になります。

- ・しかしそれでは、現行ルートに車両制限令未達の区間があったとしても、改めてココバス
運行道路としての適否が判定されないまま、将来にわたって同令未達の状態で置き去り
にされることになってしまいます。
- ・現行ルート住民が長年にわたって直面する問題が、もしもこれまでのココバス運行という
既成事実をもって固定化されるとすれば、今後自主的に協力しようとする人は現れな
くなるのではないのでしょうか。
- ・今回のように数年間をかけた抜本的な再編事業であるからこそ、車両制限令未達問題の解
消の機会として頂きたく、同問題をお伝えした次第です。何卒ご善処を賜れましたら幸い
に存じます。どうぞ宜しくお願い申し上げます。

以 上

[別紙] 「小金井市コミュニティバス再編運行基準（以下、「運行基準」）と
当該区間の道路幅員との関係

(1) 道路台帳上の道路幅員

・市道 579 号線の富士見通り～農工大通りまでの区間について、道路台帳記載の道路幅員は 3.64m です。また 579 号線全区間が一方通行となっています。

(2) 路側帯（白線）の存在

・上記(1)の富士見通り～農工大通りまでの区間の片側には「路側帯（白線）」が存在します（図 1-1, 2, 3）。すなわち当該区間は「運行基準」でいう「一方通行・路側帯（白線）片側のみ」の区間に該当します。

(3) 運行基準上の規定

・運行基準に規定されている「一方通行・路側帯（白線）片側のみ」の区間において最低限必要な道路幅員は、図 2・図 3 の通りとなっています（運行基準 p.2～p.3 から抜粋）。

運行基準の規定

図 2 ポンチョ

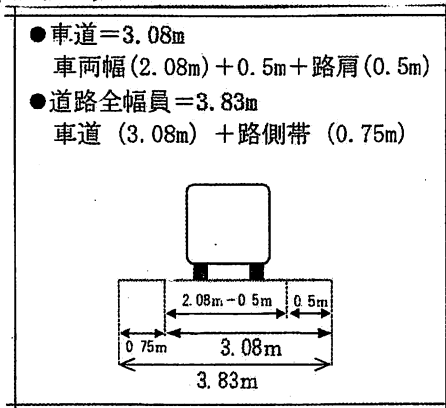
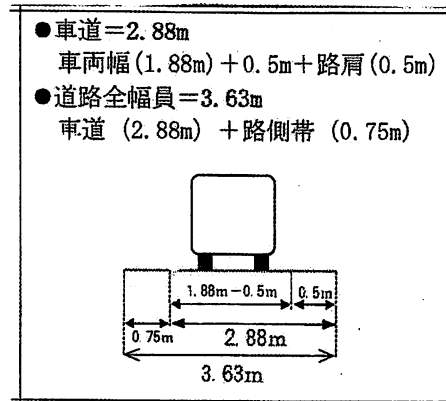


図 3 ハイエース

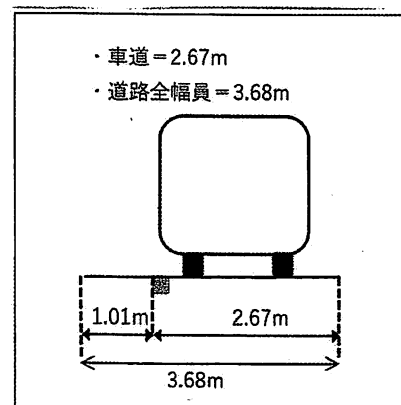


(4) 当該区間の実測値

・ここで当該区間について、道路台帳上の道路全幅員、および道路の各幅員を実際に計測した数値（要望者による巻き尺での計測）は、以下の通りです（図 4）。なお計測箇所はセットバック済みです。

- a.道路全幅員 3.68m（実測値）
- b.路側帯の幅 1.01m（同上）
- c.車道 (a-b) 2.67m

図 4 当該区間の実測値



(5) 「運行基準」と「実測値」との比較

- ・上記(3)と(4)の数値を比較してみると、その関係は以下の通りとなります。

ポンチョ	運行基準	実測値	適否
車道	3.08m	2.67m	×
道路全幅員	3.83m	3.68m	×
ハイエース	運行基準	実測値	適否
車道	2.88m	2.67m	×
道路全幅員	3.63m	3.68m	○

- ・すなわち当該区間の道路幅員は「運行基準」に対して、
 - ①ポンチョでは「車道」基準で41cm、「道路全幅員」基準で15cmの未達
 - ②ハイエースでは「道路全幅員」基準は5cmクリアしているものの、「車道」基準では21cmの未達という状況となっています。
- ・「運行基準」では「車道」基準・「道路全幅員」基準の両方をクリアする必要があります（交通対策課様に確認済み）。よって当該区間の道路はポンチョだけではなく、じつはハイエースについても、基準未達であることとなります。
- ・なお上記は、保守的観点から「路側帯白線の路端側までを車道」として測定していますが、警察では、「路側帯白線の車道側までを車道」としておられるとのこと（当該区間の白線幅は16cmあります）。

付記：当該区間の路側帯設置と警察からのご意見について

- ・市からはココバス運行開始時点では路側帯は存在しなかったはず、よって当時は車両制限令未達ではなかったのではないかと伺っています。なお警察によれば路側帯は警察と市との協議によって設置されるとのこと。
- ・今回のココバス再編に当たって市から相談があった際に、警察も、交通危険や振動の問題がある当該区間についてはルート変更を検討してはどうか、とのご意見をお伝え下さったとのこと。

以上

図 1-1
市道 579 号線
北端より



図 1-2
同
南側より当該区間

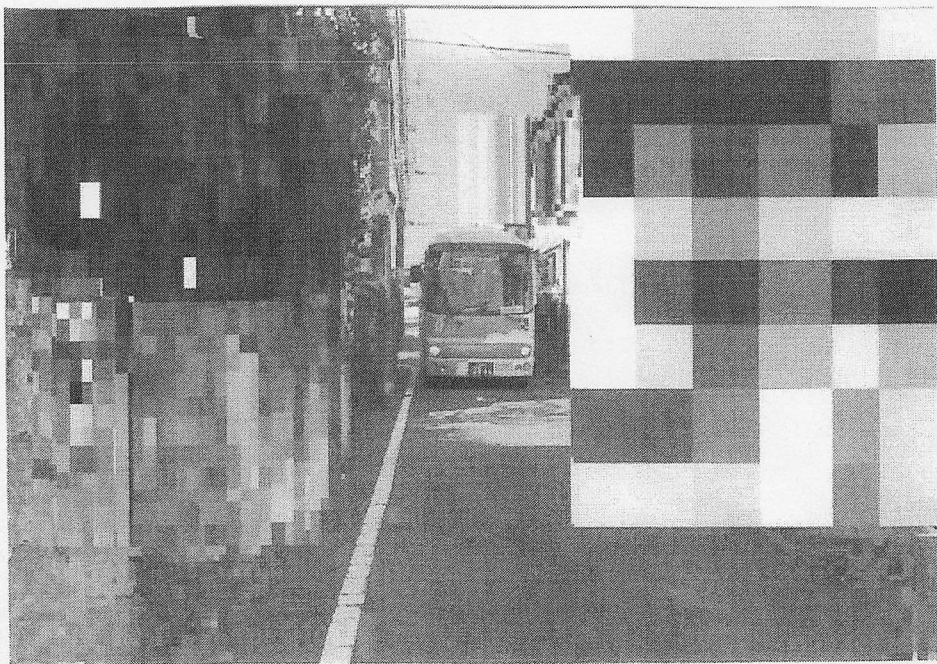


図 1-3
同
農工大通り交差点



令和2年度 第2回地域公共交通会議 指摘事項と対応方針について

分類	指摘事項	対応方針
前回会議の議事録について		
誤字の指摘	「がが」となっているところがあるので「が」に修正してもらいたい。(平野委員)	・指摘通り修正
議題(1) 協議事項		
①C o C oバスへの交通系ICカードの導入について		
特段の指摘事項無し		
②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6「再編ルート(案)の検討における課題への対応について」にて記載・整理		
③第二回地域懇談会の実施について		
資料の事前送付について	参加者に対し、資料を事前配布した方が議論になると思う。(坂本委員)	参加者に対する資料の事前送付、市HPへの資料掲載を実施
オンライン参加について	参加者が20名までとなると、人数的に制約があるため、オンライン参加の実施についても検討していただきたい。(池内委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ形式による実施のため、オンライン参加は適さないと考える。 ・オンライン視聴については、参加者が映ることで個人情報の取扱いが課題であることや、各グループにおけるワークショップの様子を同時に映すことができないため、実施は難しいと考える。 ・別途、事業の検討状況等に係る説明について、市公式YouTubeチャンネルへの動画投稿等を含めて検討する。
④運賃等について		
地域懇談会について	「路線バスの初乗り運賃と同程度する」という方向性がいきなり結論として出ているようなイメージがあります。初めてご覧になる方もいるため、この方向性に至った経緯について、市の財政負担という点も含めて説明をするなど、配慮した方が良いと思う。(関根委員)	指摘を踏まえ、路線バスと同程度という方向性に至った経緯の詳細を資料7「運賃・割引に関する検討について」に記載

-以上-

再編ルート（案）の検討における課題への対応について

1 前回会議での意見と新たな課題

1.1 前回会議での指摘事項と対応方針

前回会議にていただいた運行ルートに対する意見とその対応は以下のとおり。

分類	指摘事項	対応方針
野川・七軒家循環		
特段の指摘事項無し		
貫井前原循環		
再編後の武51系統について	西之久保通り案での再編により、武51系統を従前の運行に戻す、増便する、といったことは考えているか。(池内委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ CoCo バス等との路線競合により利用者が減少した結果減便を行っている状況であり、現時点では、日中の運行は難しいと考える。 ・ 朝夕の利用者が多い時間帯については、運行開始時の需要にもよるが、CoCo バスと運行時間を重ねて運行することも検討可能。 (京王バスへ確認済み)
	再編後の武51系統について、9時から18時までの運行可能性を探るなどしてもらいたい(池内委員)	
サービスレベルの検討・説明について	サービスレベルを維持することの可否を検討した結果について丁寧に説明してほしい。(池内委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域懇談会では、検討背景の課題等についても適切に認識・理解いただけるよう、これまでの経緯等も含めた丁寧な説明に努める。 ・ 地域からの説明会等の追加実施の要望を受け、再編事業スケジュールへの影響等を加味した上で、地域への説明機会の追加可否について整理が必要と考えている。
西之久保通り案沿線の意向把握について	西之久保通り案を推す根拠として、沿線の住民の要望・ニーズは存在(把握)しているのか(池内委員)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域懇談会で、貫井南町1,5丁目からの出席者(各1名)からは、運行要望は特段無かった。 ・ 各アンケート調査では、路線バスの運行はそのままに、さらに西之久保通りへ CoCo バスを運行することについて要望があった。
	前回の地域懇談会の時に、西之久保通り案が通る地域からも出席者がおり、運行を要望する意見はあったのか。(坂本委員)	
	地域懇談会に関して、西之久保通り案でカバーする連雀通り沿い・くらぼね坂の周辺に参加いただく必要がある。(池内委員・坂本委員)	前回の地域懇談会と同様に、市報(全戸配布)だけでなく市政だより(各自治会への回覧)、市内の掲示板への掲載により、自治会・地域への周知を図り、該当する地域の方の参加を促す。
	広報にあたって、特に自治会等の会報に載せる場合などは、地域の方に伝わるよう工夫してもらいたい。(青木副会長)	

分類	指摘事項	対応方針
北東部の路線		
特段の指摘事項無し		
南東部の路線		
騒音・振動課題について	騒音・振動の改善要望のある区間について、他の住民から市に対して要望は来ているのか。また、苦情が訴訟問題に発展する等の可能性については把握しているか。(平野委員)	後述 ▶ 2.2 騒音・振動・交通危険の改善要望への対応(P.6) ▶ 2.3 CoCo バス・ミニ(ワゴン車両)の運行・導入可能性(P.7)
	改善要望のある区間について、道路舗装を厚くする等、何かしらの対策を施すことで、要望者が納得していただけるのか、確認する必要がある(鈴木会長)	
新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセス		
地域懇談会の際の注意点について	北東部循環の沿線の方は年に1、2回の市役所来庁に対して運行頻度が低下することに難色を示すのではないかと。一方で他の地域の方は市役所への運行を望むのではないかと。地域懇談会のときに他の地域の方の意見も反映するような形で聞いてもらいたい。(青木副会長)	地域懇談会では、市役所新庁舎への各地域からのアクセス方法を提示し、対象地域外からのアクセス方法も踏まえて意見を頂く。
路線バスの新庁舎乗り入れについて	各バス会社の方で市役所新庁舎付近を通る路線バスを増設・延伸するといった考えはあるのか。(坂本委員)	現時点では、各事業者ともに、路線バスの運行予定はない。 (各バス事業者へ確認済み)
CoCo バス以外も含めた市役所アクセスについて(ピストンバス)	新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセスについて、CoCo バスに限らず、議会や関係部門で検討したほうがよいのではないかと。財政的に難しいところはあるが、駅と市役所新庁舎をピストンバスで結ぶのも選択肢としてはあると思う。(坂本委員)	後述 ▶ 2.1 鉄道駅と新庁舎等をつなぐシャトルバス等の運行(P.5)
	財政的な部分の問題もあるが、駅から新庁舎・(仮称)新福祉会館に対するピストンバスが可能であればよい。(池内委員)	

1.2 会議後いただいた意見

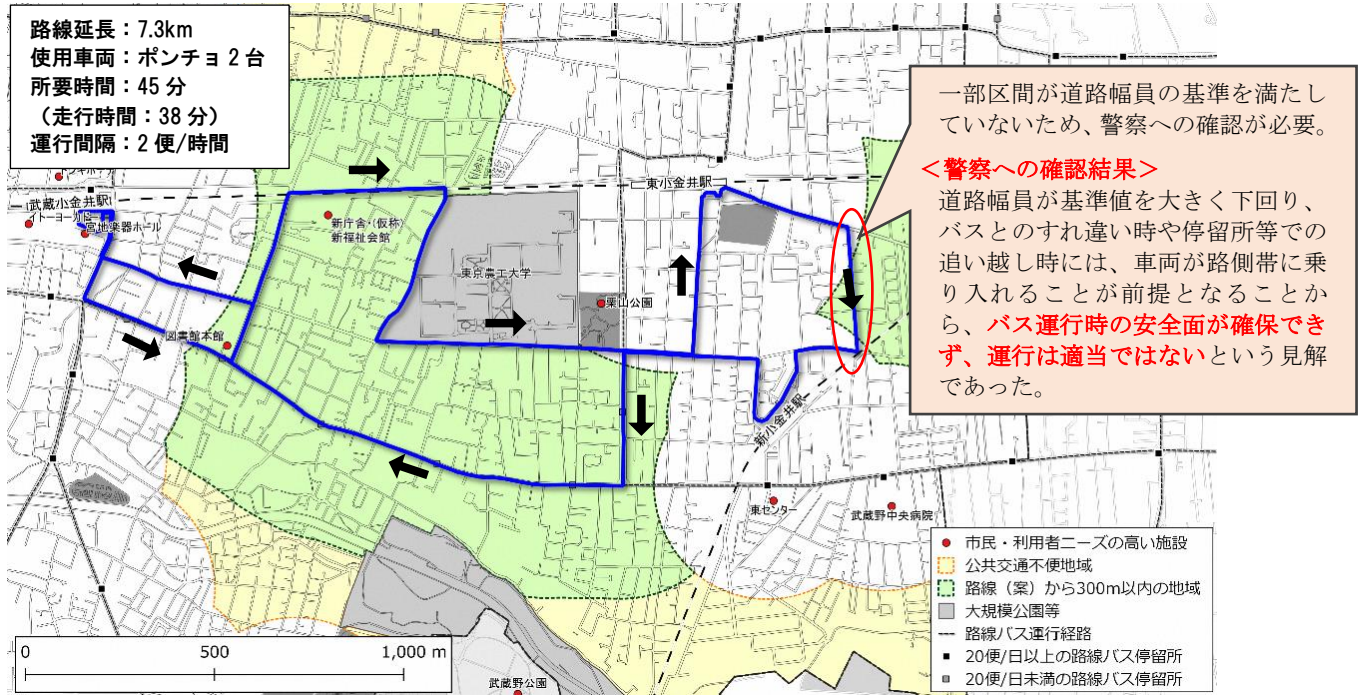
前回の地域公共交通会議以降、運行ルートに対して以下の内容にて要望書を受けている。

提出者	分類	要望事項	対応方針
東小金井 南口商店会 【資料 2】	東小金駅への 結節	商店街通行・利用者の安全安心を優先し、現在の車両(ポンチョ)の「くりやま通り」の運行を避けてほしい。	後述 ▶ 2.3 CoCo バス・ミニ(ワゴン車両)の運行・導入可能性(P.7)
東町のココバス等 を考える会 【資料 3】	新小金井駅への 結節	中町循環の新小金井駅停留所を廃止しないでほしい。	他の対応と併せて今後検討を行う
	運行地域	東町 2 丁目の運行を維持してほしい。	他の対応と併せて今後検討を行う
		東町 1 丁目・5 丁目を運行するため、CoCo バス・ミニの運行を検討してほしい。	後述 ▶ 2.3 CoCo バス・ミニ(ワゴン車両)の運行・導入可能性(P.7)
東町住民 【資料 4】	騒音・振動・ 交通危険	振動・騒音・交通危険が生じている区間(東町 2 丁目 24 付近)への CoCo バス運行について、道路幅員が車両制限令に未達となっているため解消してほしい。	後述 ▶ 2.2 騒音・振動・交通危険の改善要望への対応(P.6)

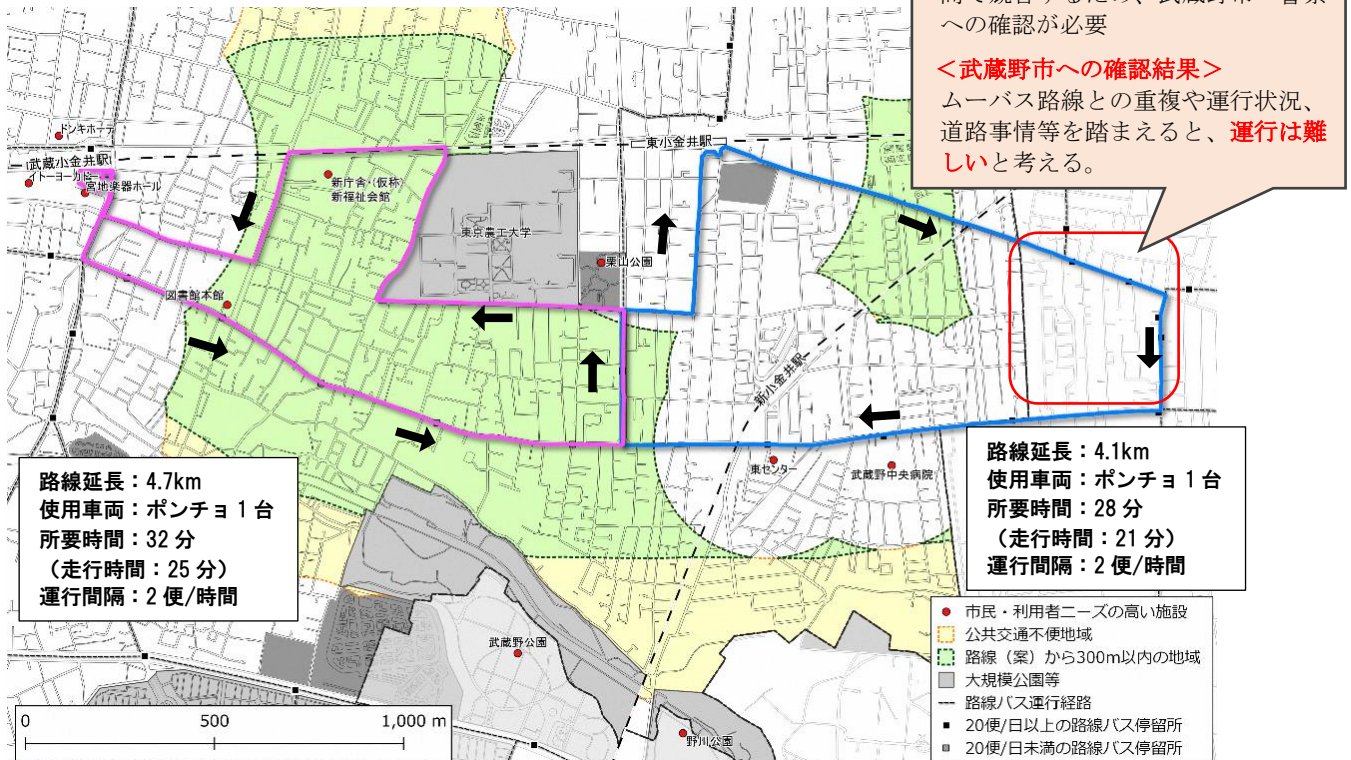
1.3 運行ルート(案)に係る確認結果(前回会議で提示した課題事項)

前回の地域公共交通会議において警察等に確認中としていた太陽寺南側の区間及び武蔵野市内の区間について、確認結果は以下のとおり。いずれのルート案も、運行は難しい状況である。

① 新小金井駅結節案 (太陽寺南側の区間について)



② 2 ルート案② (富士見通りの武蔵野市内区間について)



2 指摘・要望事項を踏まえた今後の対応について

2.1 鉄道駅と新庁舎等を結ぶシャトルバス等の運行可能性

1) 現在の状況（北東部地域・南東部地域におけるルート案の検討状況）

- 北東部地域・南東部地域におけるルート案の検討にあたり、新庁舎・（仮称）新福社会館へ結節する場合には、以下2点が課題となっている。
 - ① 走行距離及び所要時間が増加し、運行基準に定める運行間隔（2便／1時間の運行）を満たさない、または、現行路線に比べてサービス水準（運行間隔）が低下する可能性
 - ② 鉄道駅と新庁舎等を結ぶルート案について、往復利用を想定したルート案の設定が難しい（「行き」か「帰り」いずれかの利用時には、遠回りとなり利便性が低下する。）
- 新庁舎・（仮称）新福社会館への結節に伴う上記の課題や検討状況等を踏まえ、前回の地域公共交通会議において、シャトルバス（ピストンバス）運行の検討必要性について、ご意見をいただいたところである。

2) 今後の検討事項

- 北東部・南東部地域のルート案における設定上の課題や検討状況、また、前回の地域公共交通会議における委員の意見を踏まえ、新庁舎・（仮称）新福社会館来訪者へのアクセス手段として、シャトルバスの運行可否について検討する。

2.2 騒音・振動・交通危険の改善要望への対応

1) 現在の状況

- CoCo バス東町循環のバス停「富士見通り東」から「農工大通り東」区間（三鷹市境の道路）について、沿線住民からバス通過時の騒音・振動・交通危険に対する改善要望が寄せられている。
- 三鷹市境の道路については、要望区間の南側も道路全幅員は同様であることから、南側区間を CoCo バスが運行する場合には、北側区間と同様に、騒音等の課題が生じることが懸念される。
- 東町地域においては、道路幅員等から運行可能な道路が限られており、要望区間を通行しない場合には、東町の公共交通不便地域（2丁目・3丁目付近）をカバーできない、走行距離・所要時間の増加により運行間隔（2便／1時間）の基準を満たさない可能性がある等、効率的なルート案の設定が困難な状況。
- 上記の状況から、前回の地域公共交通会議において、道路舗装を厚くする等の対策により課題が解決（要望者が納得）されるのか確認する必要がある、とご意見をいただいたところである。
- 前回会議以降、要望者との話し合いにおいて、市より道路舗装を厚くする提案をしたところ、「舗装厚により振動・騒音が軽減されるか不明であり現時点では答えようがない。」との回答。また、2回目の話し合いでは、「現状、当該区間は法令上の基準値と不適合状態となっており、解消していただきたい」との要望をいただいた。
- 令和2年12月7日付けで再度要望書（資料4）が提出され、当該区間における車両制限令未達の解消について要望されている。

2) 今後の検討事項

- 令和2年12月7日付けで提出された要望書の内容も踏まえ、引き続き対応について検討する。

2.3 CoCo バス・ミニ(ワゴン車両)の運行・導入可能性

1) 現在の状況

- ルート検討における基本条件のうち「使用する車両」については、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、現有車両でサービスを提供することを基本として整理している（現在の使用車両はポンチョ7台・ハイエース2台（いずれも予備車1台を含む））。
 - 野川・七軒家循環は、幅員等の道路事情からポンチョ車両による運行は難しいため、再編後も現在と同様にハイエース車両を使用することとし、それ以外の地域においては、ポンチョ車両による運行を前提としてルート案の整理を進めてきたところである。
- 東町地域においては、道路幅員や運行上の安全面、騒音・振動・交通危険の改善要望等から、ポンチョ車両が運行可能な道路が限られており、効率的なルート案の設定が困難となっている。
 - 東町1丁目・5丁目への運行については、令和2年第1回会議において、踏切における安全面とルートの効率性から、ポンチョ車両による運行は難しいと整理している。
- 上記に加えて、東小金井南口商店会より、令和2年11月16日付けで要望書（資料2）が提出され、ポンチョ車両で「くりやま通り」を運行することは避けていただきたい旨の要望をいただいている。

2) 今後の検討事項

- 東町地域においては、この間、基本方針等に基づきポンチョ車両による運行を前提としてルート案の検討を進めてきたが、東町における道路状況、騒音・振動・交通危険の改善要望、さらに東小金井南口商店会からの要望を受け、ポンチョ車両での効率的なルート案の設定が困難であることから、CoCoバス・ミニ(ワゴン車両)の運行・導入可能性について検討を行う。
- 導入可能性の検討に当たっては、以下の課題について整理を行う必要がある。

<現時点において想定される課題・整理事項>

- CoCoバス・ミニ車両の運行必要性、有益性、課題改善可能性の確認
- 基本方針との関係や整合性の整理
- CoCoバス・ミニ車両で運行した場合の乗り残し発生可能性
- CoCoバス・ミニ車両を追加する場合の現行車両（ポンチョ）の取り扱い
- CoCoバス・ミニ車両を運行する場合の運行事業者、運転士、車両、車庫等の確保の可能性
- 他の地域におけるCoCoバス・ミニの運行必要性、運行要望に対する整理

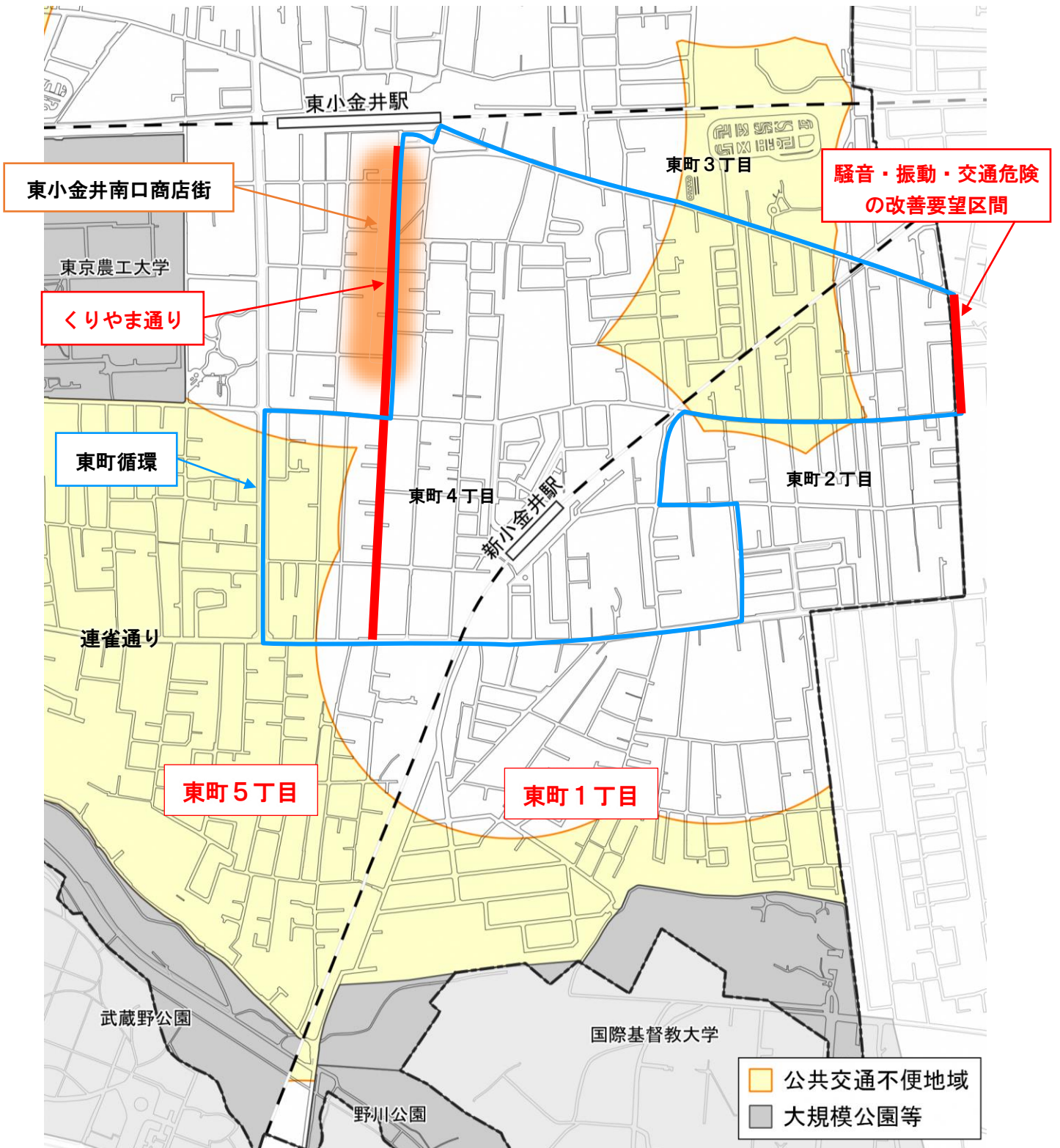


図 要望書関係箇所

3 今後の検討スケジュール

これら要望の状況を鑑み、運行ルートに関連する検討事項について以下のスケジュールで議論を行うことを想定している。

		当初予定	変更後
令和2年度	令和2年度第3回会議(今回)	R2.12 ・令和2年度第2回地域公共交通会議の議論にて地域懇談会提示案が決定しなかったルートについて、地域懇談会への提示案を決定	・シャトルバスの導入可能性、CoCoバス・ミニの導入可能性、騒音・振動課題等の進捗等、 新たな要望や課題の状況報告
		R3.1末～2初 第二回 地域懇談会	—
	令和2年度第4回会議	R3.2末～3初予定 ・地域懇談会での意見を踏まえた修正ルート案について協議 ・一部ルートについて承認	・シャトルバスの導入、CoCoバス・ミニの導入、騒音・振動課題等への 対応方針の整理 ・ 基本方針との関係の整理
			第二回 地域懇談会 ※開催時期については、会議の検討進捗を踏まえ検討
令和3年度	令和3年度第1回会議	R3.4以降 ・令和2年度第4回地域公共交通会議で決定しなかったルート案について、協議・承認	※令和2年度における会議の検討進捗を踏まえ、会議開催時期について検討

運賃・割引に関する検討について

1 運賃検討における前提と方向性

1.1 現在の状況

- バス基本運賃：以下の通り

CoCo バス	現金	100 円
路線バス	現金	180 円※
	IC カード	178 円※

※初乗り運賃

- CoCo バスでの導入割引：回数券（21 枚綴り 2,000 円）、未就学児無料

1.2 市民・利用者からの意見（アンケート調査、地域懇談会より）

- 現状運賃 100 円の維持を望む意見が多数であったが、財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、との意見もあった。
- 市民と市外利用者との運賃設定を変える、といった意見もあった。
- シルバーパ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。

1.3 市内バス事業者からの意見

- コミュニティバスと路線バスとの運賃格差から、路線バスの旅客がコミュニティバスへ流出し、既存路線バスが大幅な縮小や廃止に至った路線もある。結果として、市内の公共交通全体として大きな損失になるのではないかと考える。
- CoCo バスは黒字運行が目的ではないが、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。少しでも行政負担を減らし今後の継続的な運行を図るためには、運賃設定を見直すことは有効と考える。
- 市の予算には限りがあることを認識し、今後人件費等の経費が増加する可能性も含めて検討する必要がある。

1.4 基準の方向性

- 市民・利用者からは現在の 100 円運賃を維持する要望が多い一方で、CoCo バスと路線バスとの運賃格差により、路線バスとの競合、地域間における公平性が課題となっており、これら課題への対応が必要
- 基本方針に基づき、交通弱者への配慮や財政負担の考慮が必要

⇒ 再編基本方針 1（公共交通が不便な地域における交通弱者への対応）、方針 2（路線バスを補完するサービスの提供）、方針 4（持続可能な運行形態・サービスの提供）に基づき、交通弱者への配慮や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、運賃水準や体系について、以下の方向性で検討する。

<運賃検討の方向性>

- 運賃体系は現行路線と同様の **均一制**
- 基本運賃額は **路線バスの初乗り運賃と同程度**
- 小児運賃や IC 運賃の設定を検討
- 路線バスや他自治体事例を参考に、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮するとともに、導入に伴う課題等を踏まえ、**割引制度の導入を検討**

【参考】 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

2 基本運賃の検討

2.1 運賃形態について

現在の CoCo バスは均一制運賃で運行を行っており、路線バスは対キロ区間制（距離により運賃額が変動）の運行となっている。

- CoCo バスは循環型路線であるため、対キロ区間制は馴染まないことから、現在と同様に均一制運賃を継続することとする。

2.2 支払形態について

現在の CoCo バスは現金及び回数券のみの取扱いとなっているが、他の自治体のコミュニティバスでは IC カードの導入が増加している。

- 支払形態について、利便性向上策の一環として、CoCo バス車両 7 台（予備車含む）に公共交通系 IC カードを導入することとする（令和 3 年 4 月先行導入予定）。

なお、野川・七軒家循環（CoCo バス・ミニ車両 2 台（予備車含む））については、車内スペースの都合により、料金機等が設置できないため導入不可としている。

2.3 運賃設定について

1) 他自治体での状況(多摩 26 市中導入 23 市/28 路線)

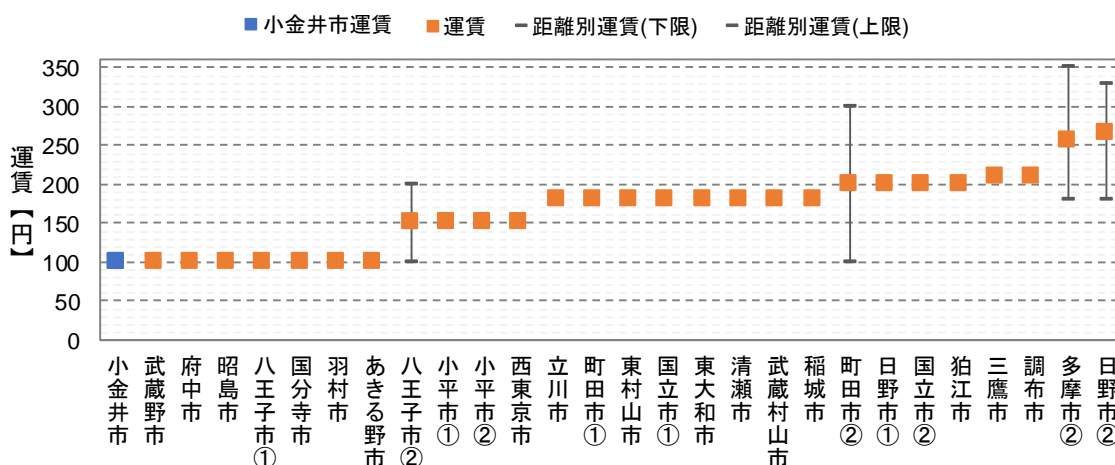
多摩 26 市のうち、コミュニティバス等を導入している 23 市（28 路線^(※1)）における運賃一覧を以下に示す。

- 現在の CoCo バスと同じ、100 円均一としているのは 8 路線（小金井市含む）
- 路線バスの初乗り運賃と同等の 180 円均一としているのは 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等の運賃平均^(※2) は約 160 円

※1： 運賃や運行形態の異なる路線は別路線として整理

※2： 平均値の算出に際し、距離により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 1 多摩 23 市/28 路線運賃一覧



⇒ 多摩地区では過半数の自治体が 150 円以上の運賃設定としている。

2) CoCo バスの収支状況

現行の CoCo バス 5 路線における収支状況について、平成 30 年度利用実績から整理した。収支率については以下の計算式より算出した。

$$\text{収支率 (\%)} = \text{運賃収入}^{\ast 1} \div \text{経常経費}^{\ast 2} \times 100$$

※ 1 : 広告収入は含まない

※ 2 : 運行に係る経費を対象とする (車両の償却費を含まない、いわゆる「ランニングコスト」)

図表 2 現行路線の収支状況(平成 30 年度)

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	51.7 万人	4,897 万円	4,166 万円	117.5%
貫井前原循環	22.0 万人	2,049 万円	3,207 万円	63.9%
東町循環	10.4 万人	979 万円	1,901 万円	51.5%
中町循環	15.3 万人	1,466 万円	1,838 万円	79.7%
野川・七軒家循環	9.2 万人	854 万円	1,849 万円	46.2%
合計	108.7 万人	10,245 万円	12,962 万円	79.0%

- 北東部循環のみ運賃収入 > 経常経費、他 4 路線は運賃収入 < 経常経費
 - 現行 5 路線合計の収支率は約 8 割
 - 経常経費について、平成 30 年度は人件費や燃料費等の影響から前年比約 16%増加となっており、今後も運転士確保や輸送の安全確保に伴う人件費等、経費増加が見込まれる。
 - 運賃収入について、コロナ禍の影響から令和 2 年度は大幅な収入減が見込まれ、今後の利用動向を注視する必要がある。
- 路線全体でみると、収支率は 80%程度であり、今後の経常経費の増加やコロナ禍の収入減等を踏まえ、改善も視野に検討する必要がある。

【参考】車両原価償却費を含めた場合の収支率

図表 3 現行路線の収支状況(車両原価償却費含む)(平成 30 年度)

路線	利用者数	運賃収入(a)	運行支出 (c)	収支率(a/c) (償却費含む)
北東部循環	51.7 万人	4,897 万円	4,674 万円	104.8%
貫井前原循環	22.0 万人	2,049 万円	3,553 万円	57.7%
東町循環	10.4 万人	979 万円	2,074 万円	47.2%
中町循環	15.3 万人	1,466 万円	2,011 万円	72.9%
野川・七軒家循環	9.2 万人	854 万円	1,849 万円	46.2%
合計	108.7 万人	10,245 万円	14,161 万円	72.3%

※収支率は「運賃収入÷運行支出」により算出

※野川・七軒家循環については、車両原価償却費を含まない

2.4 運賃改定後の収支試算

運賃設定の検討にあたり、基本運賃や逸走率等を以下の通り設定し、収支率の確認を行う。

1) 前提条件の整理

a) 経常経費

- 再編後の運行ルート(案)は現在検討中であり、運行に係る経費の試算ができないため、今回の収支率試算において使用する経常経費については、平成 30 年度の実績値とした。

b) 基本運賃

- 基本運賃**について、多摩 23 市のうち、均一性運賃を設定しているコミュニティバスとしては、100 円、150 円、180 円、200 円、210 円のケースがあり、基本運賃 100 円以外の路線については、小児運賃を半額程度に設定している。
 - 200 円、210 円を設定しているコミュニティバス路線については、路線バス運賃が 210 円(均一制)である地域のほか、ワゴン車両で運行する一部路線のみを対象としている。
 - IC 運賃**について、路線バスでは導入が一般的であるが、多摩 26 市コミュニティバスでは約 4 割の導入、いずれの市も路線バス並みの運賃設定となっている。
- 多摩 23 市の状況と路線バスとの公平性から、試算時の**基本運賃を 150 円・180 円**とし、かつ、小児運賃の導入を前提として、それぞれの**小児運賃を 80 円・90 円**と設定した。
- IC 運賃については、CoCo バス路線間における公平性や、運行事業者との調整等を考慮し、導入検討を行うが、試算時には、利用実態の把握等が困難なため考慮しない。

c) 逸走率(運賃変動による利用者数変化率)

- 逸走率については、東村山市の運賃改定時の利用者数変動状況を基に以下の通り設定
- 数値の設定にあたっては、周辺他市における運賃改定事例から、改定前後のルート変更状況、公表数値等から東村山市が適当と判断した。

図表 4 料金別逸走率の設定

運賃	逸走率	備考
180 円	23.2%	東村山市の実績値より設定 (図表 5 参照)
150 円	14.5%	180 円の逸走率を基に線形補完により設定

【参考】東村山市コミュニティバスにおける運賃改定状況

- 一律 100 円から大人(中学生以上)を 180 円、子ども(小学生)を 90 円とし、障がい者(及びその介助者)は、その半額としている。
- 改定前後の利用者数の変化は下表の通り。

図表 5 東村山市グリーンバス運賃改定前後の利用者数

	改定前	改定後	その後
期間	平成 25 年 6 月 ～ 翌年 5 月	平成 26 年 6 月 ～ 翌年 5 月	平成 27 年 6 月 ～ 翌年 5 月
利用者計	431,738 人	331,702 人	324,776 人
前 1 年間比	-0.8%	-23.2%	-2.1%

出典:東村山市 HP「グリーンバス乗車数」より作成

2) 試算結果

- 基本運賃をそれぞれの金額で設定した場合の、利用者数と収支率は下表の通り。
- 現行路線における平成 30 年度の利用実績を基に算出
- 収支率については、小児運賃を考慮し^{*}、現行の回数券利用状況は加味せず算出

図表 6 基本運賃別試算結果

基本運賃	利用者	収支率
100 円 (現行)	年約 109 万人 (現行)	79.0% (現行)
150 円	年約 93 万人	96.7%
180 円	年約 84 万人	104.1%

※小児運賃対象者は平成 30 年度の乗込み調査及び同年 9 月・10 月の人口統計の数値から算出

- 基本運賃を 150 円、180 円とした場合、利用者数は減少するものの、運賃収入が増えることで、収支率は高くなる見込みであるが、次頁より記載する割引制度の導入に伴う収支率の減少を考慮しなければならない。

a) 基本運賃を 150 円(現行運賃と路線バス運賃の中間程度)とした場合

利用者は全路線合計で年間約 16 万人減少し、収支率は約 96.7%となる。

図表 7 基本運賃 150 円設定時の収支状況

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	44.2 万人	5,935 万円	4,166 万円	142.5%
貫井前原循環	18.8 万人	2,539 万円	3,207 万円	79.2%
東町循環	8.9 万人	1,211 万円	1,901 万円	63.7%
中町循環	13.1 万人	1,776 万円	1,838 万円	96.6%
野川・七軒家循環	7.9 万人	1,069 万円	1,849 万円	57.8%
合計	92.9 万人	12,530 万円	12,962 万円	96.7%

※収支率は「運賃収入÷経常経費」により算出

※小児運賃は考慮、現行の回数券利用を加味せずに算出

b) 運賃を 180 円(路線バスの初乗り運賃と同額)とした場合

利用者は全路線合計で年間約 25 万人減少し、収支率は約 104.1%となる。

図表 8 基本運賃 180 円設定時の収支状況

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	39.7 万人	6,391 万円	4,166 万円	153.4%
貫井前原循環	16.9 万人	2,734 万円	3,207 万円	85.3%
東町循環	8.0 万人	1,305 万円	1,901 万円	68.6%
中町循環	11.8 万人	1,913 万円	1,838 万円	104.1%
野川・七軒家循環	7.1 万人	1,152 万円	1,849 万円	62.3%
合計	83.5 万人	13,495 万円	12,962 万円	104.1%

※収支率は「運賃収入÷経常経費」により算出

※小児運賃は考慮、現行の回数券利用を加味せずに算出

3 割引制度の検討

3.1 検討の方針

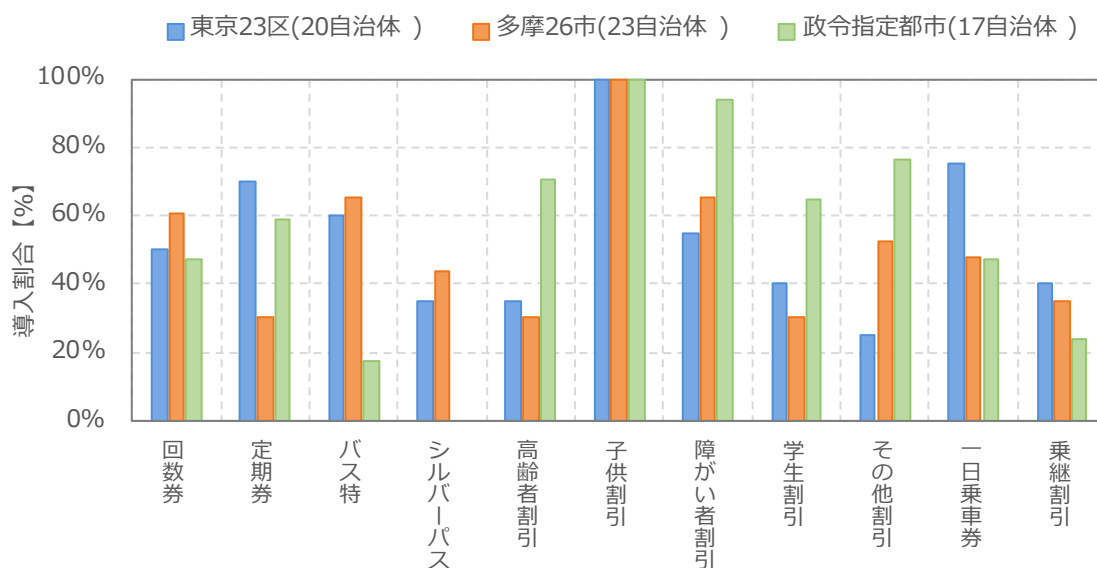
割引制度の検討にあたり、以下の方針で整理を行う。

- 路線バスや他自治体の運賃体系を参考
- 基本方針 1 及び 4 に基づき、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮
- 導入に伴う課題への対応
 - ・バス運転士の負担増加（安全確保や遅延等、運行に支障をきたす可能性）
 - ・路線毎のサービス格差（設備や運行事業者の違いにより対応が異なる可能性）
 - ・減収に伴う運行補助金（財政負担）の増加

3.2 他自治体における導入状況

- 他自治体における各種割引の導入率は下図の通り。
- 小金井市を含む多摩 26 市（コミュニティバス運行 23 自治体）でみると、子供割引※は全自治体で導入しており、回数券、バ斯特、障がい者割引は導入率が約 6 割を超え、定期券、高齢者割引、学生割引、乗継割引の導入率は 4 割以下となる。

図表 9 各種割引導入状況一覧



※「子供割引」は未就学児無料等を導入している自治体を対象とした。（令和 2 年度第 2 回地域公共交通会議資料では「未就学児無料」を含めず集計していたが、割引制度の具体整理に伴い、集計方針を変更）

3.3 導入可能性の検討

- 再編後の CoCo バスにおける割引制度の導入可能性について、下表のとおり整理する。
- 「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」において、一般割引及び営業割引制度に該当するもの及び運賃の種類における実質割引となるものを「一般割引」、その他の割引制度を「特殊割引」として分類

図表 10 各種割引制度の導入状況等

割引制度		取扱有無		導入可能性の 検討
		現行の CoCo バス	市内路線バス	
一般 割引	回数券 ^(※1)	○	事業者による	P.10
	定期券 ^(※1)	×	○	-
	障がい者割引	×	○	P.11
	バ斯特	×	○	P.12
	学生割引	×	○	-
	乗り継ぎ割引	×	事業者による	P.12
	1日乗車券	×	○	P.13
特殊 割引	子供割引 ^(※2)	○	○	P.14
	シルバーパス ^(※3)	×	○	P.15
	高齢者割引	×	事業者による	P.16
	その他割引	×	事業者による	-

※1：一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上、いずれかの設定が望ましいとされる。

※2：同上制度に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理

※3：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。

1) 導入を想定しない割引制度とその理由

a) 定期券

- 路線バスでは導入が一般的であり、多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が導入
 - 窓口販売が必要など、新たに運行事業者への負荷増加が見込まれる。
 - 運行基準に定める CoCo バスの運行時間帯は一般的な通勤時間帯とは異なるため、定期券利用者は限定的となる。
- 他市状況や CoCo バスの利用実態を踏まえると、定期券の導入必要性は低く、利用頻度が多い一般利用者への割引については、回数券の導入により対応可能と考える。

b) 学生割引

- 路線バスでは学生定期券の導入が一般的であり、多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が学生定期券を導入している。
 - 定期券の場合、窓口販売が必要など、新たに運行事業者への負担増加が見込まれる。
 - 運行基準に定める CoCo バスの運行時間帯は、一般的な通学時間帯とは異なるため、定期券利用者は限定的となる。
- 他市状況や CoCo バスの利用実態を踏まえると、定期券の導入必要性は低く、利用頻度が多い一般利用者への割引については、回数券の導入により対応可能と考える。

c) その他割引

- その他割引としては、他自治体の事例から、市民を限定とした割引、長期休暇期間の子供割引、休日の家族割引、運転免許自主返納者への割引等が考えられる。
 - 路線バスでは、長期休暇期間の子供割引や、定期券所有者の休日家族割引等が導入されており、多摩 23 市コミュニティバスでは、この他の制度として、運転免許自主返納者への割引等を実施している事例もある。
 - これまで要望のあった免許自主返納者への割引等については、運転免許の未保有者との公平性が課題であり、また、地域懇談会で意見のあった市民限定の割引（市外利用者との運賃設定を変える）については、市民と市外利用者の区別や確認が明確に行うことができないことが課題である。
 - 運賃設定が複雑になり、利用者の混乱や運転士への負担増加を招く可能性が高い。
- その他割引については、制度や手法が多岐にわたることや上記課題から、再編後の CoCo の利用状況等を踏まえながら必要に応じて検討することとし、まずは次頁から記載する割引制度の導入を検討する。

2) 導入可能性を検討する制度

a) 一般割引

各種割引制度を導入した場合における収支の変化を確認する。

i) 回数券

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、定期券の導入に伴い回数券の導入事例は比較的少ない。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 6 割が導入しており、割引率としては基本運賃の 5%~10%程度となっている。
- ▶ 定期券を導入しない場合、利用頻度が多い一般利用者への割引制度として、導入必要性は高いと考える。

<導入想定>

他市事例を踏まえ、以下の場合について整理する。

- 基本運賃 150 円の場合：150 円券 11 枚綴り（1,500 円）（大人用）
： 80 円券 13 枚綴り（1,000 円）（小児用）
- 基本運賃 180 円の場合： 90 円券 12 枚綴り（1,000 円）（大人・小児用共通）

<導入時の課題>

- 回数券（金券）の販売・管理や、乗車時の運転士による確認が必要であるが、現在も導入されていることから、運転士への負担は現在と同程度と考える。
- 基本運賃を 150 円とした場合には、回数券の販売金額が大人用と小児用とで異なるため、回数券の販売・管理において、運転士への負担増加が見込まれる。

<収支率等の試算>

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	95.0%	-648 万円
180 円	102.6%	342 万円

※1:令和 2 年 9 月時点の利用実績より算出

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

ii) 障がい者割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、基本運賃の半額程度として設定されている。また、介助者 1 名まで割引適用としている事業者が多い。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 7 割と、基本運賃を路線バスの初乗り運賃と同程度としている自治体のほとんどが導入している。
- ▶ 交通弱者への配慮、路線バスとの公平性及び運賃上昇による利用者への負担軽減を考えると、導入必要性の高い割引制度と考える。

<導入想定>

- 基本運賃 150 円の場合：80 円（小児 40 円）
- 基本運賃 180 円の場合：90 円（小児 50 円）

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認・IC 金額変更等の対応が必要となり、現在よりも運転士への負担増加が見込まれる。

<収支率等の試算>

①介助者 1 名も含めて対象とした場合

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	92.1%	-1024 万円
180 円	98.8%	-150 万円

②障がい者のみ対象とした場合

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	94.4%	-586 万円
180 円	101.05%	191 万円

※1:日本の全人口における障がい者率 7.4%(平成 30 年度版「障害者白書」内閣府)から、CoCo バス利用者全体の 5%と仮定し算出。なお、小児の利用については考慮していない。

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

iii) バス利用特典サービス(バス特)

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」がカード内に自動付与されるサービス。実質割引率は約10%となり、「バス特」登録事業者で共通ポイントとなる。

<路線バスと多摩23市における導入状況>

- 路線バスにおいては、一般的な制度として導入されている(一部対象外路線あり)。
- 多摩23市コミュニティバスでは約7割と、基本運賃を路線バスの初乗り運賃と同程度としている自治体の多くが導入している。

<導入想定>

- 路線バスに適用されている制度と同様とする。

<導入時の課題>

- ICカード導入を前提とした制度であり、現状、ICカードの導入が難しい野川・七軒家循環は適用外となるため、CoCoバス路線間においてサービス格差が生じる。
- ICカード利用時には自動的に反映されるため、運転士への負担は発生しないが、CoCoバス車両へのシステム上の設定可否について整理が必要
- CoCoバス路線間における公平性や、運行事業者との調整等を考慮し、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

iv) 乗継割引

<路線バスと多摩23市における導入状況>

- 路線バスにおいては、適用路線が限定的である等、導入事例は比較的少ない。
- 多摩23市コミュニティバスでは約4割が導入しているが、乗り継ぎ割引が対象となるバス停や区間を限定している。

<導入想定>

- 運転士への口頭申告または乗継券の発行により、乗継先CoCoバスの運賃を無料

<導入時の課題>

- 運転士による乗継券(金券)の販売・管理や、運転士による乗車時の確認と降車時の乗継券の発行が必要となり、運転士への負担増加が見込まれる。
- 運転士負担が大きいことから、乗継需要等も考慮し、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

v) 1 日乗車券

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスにおいては、一般的な制度として導入されており（一部対象外路線あり）、価格帯は対象エリアによって 500 円～700 円。なお、現在は、IC カードへの書き込み式のみの対応としている事業者が多い。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 4 割が導入しており、運行事業者において実施しているサービス内容と同様としている事例が多い。

<導入想定>

- 基本運賃が 150 円の場合、180 円の場合いずれも 500 円

<導入時の課題>

- 1 日乗車券の販売管理等が必要となり、運転士への負担増加が見込まれる。
- IC 乗車券のみとする場合、現状、IC カードの導入が難しい野川・七軒家循環は適用外となるため、CoCo バス路線間においてサービス格差が生じる。
- 紙券として発行する場合、路線バスでの取扱いがないため、運行事業者との調整が必要となる。
- 運転士への負担や運行事業者における実施可否を踏まえ、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

b) 特殊割引

各種割引制度を導入した場合における収支の変化を確認する。

i) 子供割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、「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」上、小児運賃の設定が必須*となっている。割引としては未就学児を無料としている。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは全路線で未就学児を無料としている。
- 路線バスとの公平性を考えると、必要性の高い割引制度と考える。

<導入想定>

- 基本運賃が 150 円の場合、180 円の場合いずれの場合も未就学児無料

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認が必要となるが、現在も導入されていることから、運転士への負担は現在と同程度と考える。

<収支率等の試算>

- 現行においても未就学児は無料であり利用者数に算入していないことから、試算実施なし。

※普通旅客運賃の場合、小児片道普通運賃は半額(10 円未満切上げ)と規定されているが、CoCo バス運賃は「協議運賃」扱いとなり設定は必須ではないものの、路線バスとの公平性を考え、導入を前提として整理(本資料 P.5 参照)している。

ii) シルバーパス

東京都シルバーパス条例施行規則では、自治体コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外とされており、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。

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 東京都内の路線バスにおいては、概ね導入されている。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 4 割（10 市）が導入しているが、いずれの自治体も基本運賃は路線バス並以上の設定としている。
- 東京都からの補助を受けている自治体は 10 市中 8 市となっており、運行開始当時から、路線バス並以上の運賃設定・シルバーパス適用となっている。

<導入想定>

- 東京バス協会発行の東京都シルバーパス提示により運賃無料（70 歳以上対象）

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認が必要であるが、車内における年齢確認や運賃精算は不要であるため、運転士への負担は比較的少ないと考えられる。
- 平成 30 年度に実施した利用者アンケート調査から、CoCo バス現行路線における 70 歳以上の利用者は約 45%を占めていることから、大幅な収入減が予想され、財政負担の増加を加味した上での検討が必要となる。

<収支率等の試算>

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	56.7%	-5,612 万円
180 円	61.0%	-5,050 万円

※1:平成 30 年度 9 月に実施した利用者アンケート及び市民アンケートの結果より算出。なお、各アンケートの回答者の 70 歳以上の方が全員シルバーパスを利用した場合として整理

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

iii) 高齢者割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスにおいては、高齢者を対象とした割引制度としてシルバーパス以外の割引制度は比較的少ないが、65 歳以上対象の専用パスの発行により運賃割引を実施している事業者もある。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が導入しており、運行事業者にて実施している制度（専用パス）の運用や、この他にも高齢者専用回数券の発行事例もある。

<導入想定>

他市事例及び運転士への負担を考慮し、高齢者専用回数券による運用について、65 歳以上もしくは 70 歳以上を対象とした場合について、以下 2 パターンを検証する。

- ① 100 円券 11 枚綴り（1,000 円）※基本運賃 150 円、180 円いずれの場合も同様
- ② 基本運賃が 150 円の場合：80 円券 13 枚綴り（1,000 円）、
基本運賃が 180 円の場合：90 円券 12 枚綴り（1,000 円）

<導入時の課題>

- 回数券（金券）の販売・管理や、販売時と乗車時に運転士による確認が必要であり、また、一般回数券と券種が異なるため、運転士への負担増加が見込まれる。
- 回数券の購入時における、対象者条件（年齢）の確認方法が課題である。
- 専用回数券の場合、路線バスにおいても現在運用されていない制度であるため、運行事業者との調整等が必要となる。
- 収支率は現行と同程度となるが、他の割引制度も含めた検証が必要となる。

<収支率等の試算>

①100 円券 11 枚綴り（1,000 円）の場合

運賃設定のパターン	対象年齢	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	65 歳以上	77.3%	-2,938 万円
	70 歳以上	80.9%	-2,473 万円
180 円	65 歳以上	77.9%	-2,860 万円
	70 歳以上	82.8%	-2,230 万円

②80 円券 13 枚綴り 1,000 円（基本運賃 150 円）または 90 円券 12 枚綴り 1,000 円（基本運賃 180 円）の場合

運賃設定のパターン	対象年齢	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	65 歳以上	72.8%	-3,530 万円
	70 歳以上	77.2%	-2,956 万円
180 円	65 歳以上	75.7%	-3,149 万円
	70 歳以上	81.0%	-2,465 万円

※1:平成 30 年度 9 月に実施した利用者アンケート及び市民アンケートの結果より算出

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

3) 収支率まとめ

- 各種割引制度の収支率一覧（図表 11）と、組合せ一覧（図表 12）は以下の通り。
- シルバーパスや高齢者割引を導入する場合は、収支率が現行と同程度もしくは下回る。
- 今回の各収支率及び収支額については、平成 30 年度実績値やアンケート調査等の結果を踏まえた利用割合等から試算した結果となっており、今後の経常経費の増加やコロナ禍の収入減等に伴う収支率の変動を考慮するとともに、再編ルート（案）の利用者数予測等の分析も踏まえ、再度整理が必要。

図表 11 収支率一覧

割引制度		収支率試算値		収支額試算値			
		150 円	180 円	150 円	180 円		
一般割引	回数券		95.0%	102.6%	-648 万円	342 万円	
	バス特		-	-	-	-	
	障がい者割引	本人のみ	94.4%	101.5%	-728 万円	191 万円	
		介助者含む	92.1%	98.8%	-1024 万円	-150 万円	
	乗継割引		-	-	-	-	
1 日乗車券		-	-	-	-		
特殊割引	子供割引		-	-	-	-	
	シルバーパス		56.7%	61.0%	-5,612 万円	-5,050 万円	
	高齢者割引	65 歳以上	80 円 or 90 円	72.8%	75.7%	-3,530 万円	-3,149 万円
			100 円	77.3%	77.9%	-2,938 万円	-2,860 万円
		70 歳以上	80 円 or 90 円	77.2%	81.0%	-2,956 万円	-2,465 万円
100 円			80.9%	82.8%	-2,473 万円	-2,230 万円	

※現行収支率(79.0%)を下回る箇所を赤表記

※高齢者割引は基本運賃 150 円の場合が 80 円、180 の場合が 90 円設定

図表 12 割引制度の組合せ一覧

割引制度				収支率試算値		収支額試算値	
一般割引		特殊割引		150円	180円	150円	180円
回数券	障がい者割引	高齢者割引	シルバーパス				
○	○	-	-	91.3%	98.2%	-1125万円	-238万円
○	○	-	○	51.4%	55.1%	-6306万円	-5825万円
○	○	65歳以上	80or90円	67.6%	69.9%	-4204万円	-3905万円
○	○		100円	72.1%	72.1%	-3612万円	-3617万円
○	○	70歳以上	80or90円	71.8%	75.0%	-3650万円	-3240万円
○	○		100円	75.6%	76.8%	-3167万円	-3005万円

※現行収支率(79.0%)を下回る箇所を赤表記

※高齢者割引は基本運賃 150 円の場合が 80 円、180 の場合が 90 円設定

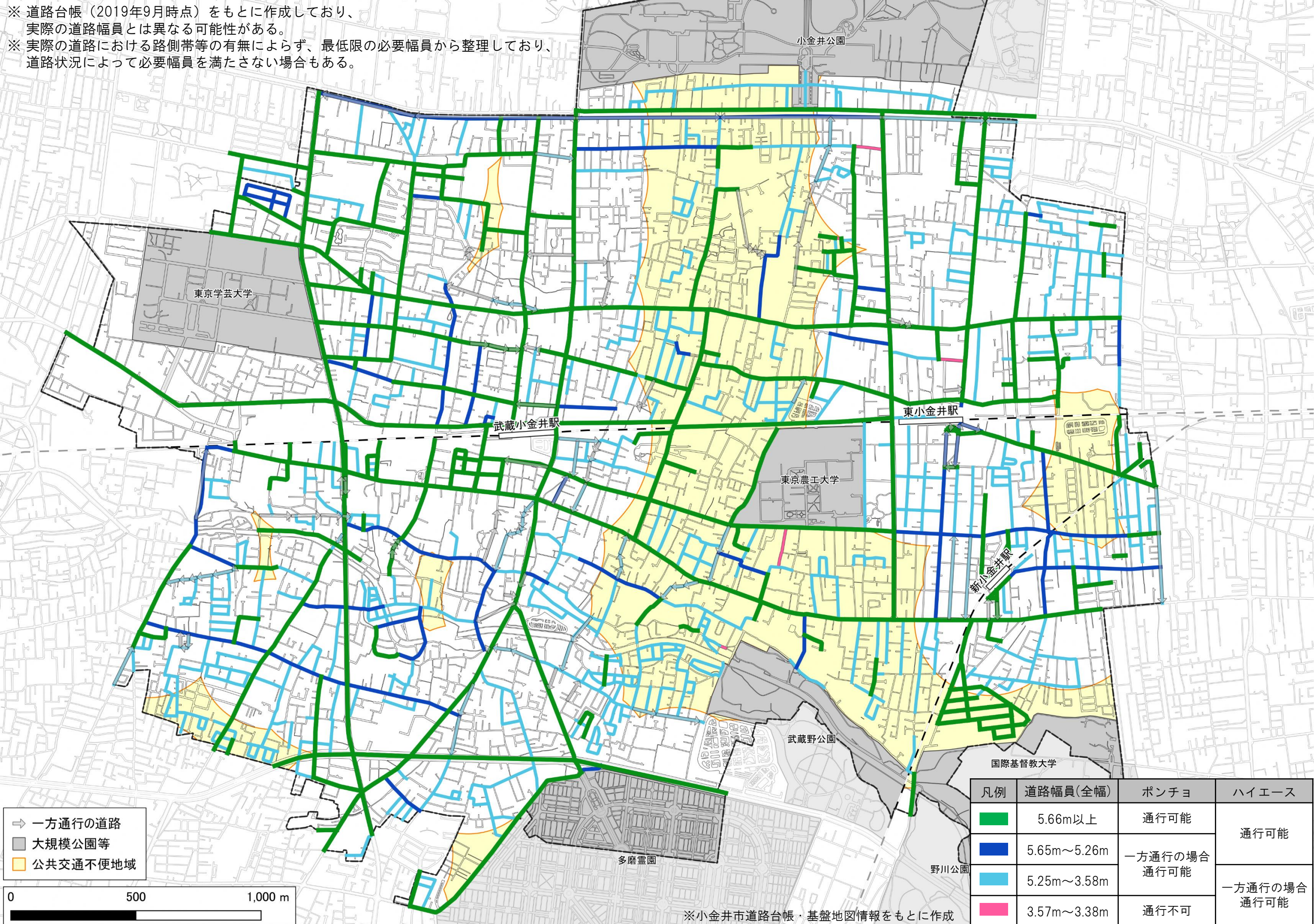
※障がい者割引、高齢者割引、シルバーパス対象者と回数券利用者は重複しないものとして整理

3.4 本日の論点・確認事項

- 各種割引制度の導入について、導入時の課題や収支等を踏まえ、広くご意見を伺いたい。
- 特殊割引におけるシルバーパス・高齢者割引の導入について、収支等も踏まえて意見を伺いたい。

○道路幅員図 (令和2年12月14日版)

※ 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。
 ※ 実際の道路における路側帯等の有無によらず、最低限の必要幅員から整理しており、道路状況によって必要幅員を満たさない場合もある。



⇒ 一方通行の道路
 ■ 大規模公園等
 ■ 公共交通不便地域

0 500 1,000 m

凡例	道路幅員(全幅)	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	一方通行の場合 通行可能	一方通行の場合 通行可能
■	5.25m~3.58m		
■	3.57m~3.38m	通行不可	

※小金井市道路台帳・基盤地図情報をもとに作成

武蔵小金井駅北口～国分寺駅北口系統の新設について

1. 運行系統図



2. 運行回数

運行系統名	曜日	指定時間帯/運行回数			
			総回数	始発	終発
武 42	平日	往	17回	06:53	18:17
		復	17回	07:11	18:42
	土曜	往	17回	06:52	17:32
		復	17回	07:15	17:56
	日祝	往	17回	06:58	17:39
		復	17回	07:16	18:01

3. 運行開始予定日

2021年1月16日(土)

以上