

令和3年度第2回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和3年6月29日（火）午前10時から正午
場所 小金井市役所本庁舎 3階 第一会議室

1 開会

2 議題

(1) 報告事項

- ① 小金井市公共交通事業者継続支援金事業実績報告 …資料 1
- ② ココバス再編事業のスケジュール …資料 2
- ③ 東町地域会議に係る状況報告 …資料 3
- ④ 聖火リレー実施に伴う運休について …資料 4

(2) 協議事項

- ① 令和3年度第1回会議の指摘事項と対応方針について …資料 5
- ② 運賃及び割引制度に関する検討について …資料 6
- ③ 第二回地域懇談会の実施について …資料 7
- ④ ガイドラインの検討について …資料 8

(3) その他

3 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料 1 小金井市公共交通事業者継続支援金事業実績報告
- ・ 資料 2 ココバス再編事業のスケジュール
- ・ 資料 3 東町地域会議に係る状況報告
- ・ 資料 4 聖火リレー実施に伴う運休について
- ・ 資料 5 令和3年度第1回会議の指摘事項と対応方針について
- ・ 資料 6 運賃及び割引制度に関する検討について
- ・ 資料 7-1 第二回地域懇談会の実施について
- ・ 資料 7-2 第二回地域懇談会 ルート検討に関する説明資料
- ・ 資料 7-3 地域懇談会チラシ案
- ・ 資料 8 ガイドラインの検討について
- ・ 小金井市地域公共交通会議委員名簿 ※当日配布
- ・ 席次表 ※当日配布
- ・ 5/15 市報まちづくり特集号 ※当日配布

小金井市公共交通事業者継続支援金事業実績報告

1 事業目的

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛の要請等により、利用者の減少等著しい影響を受けている交通事業者に対して、政府から公共交通事業の継続が求められ、利用者が減少した中でも市民生活を支える基盤として交通事業を維持し、市民の日常生活における移動手段の確保に寄与したことから、その事業継続に向けた支援金を交付するもの。

2 実施状況（概要）

①受付期間 令和3年4月1日（木）から令和3年5月31日（月）まで

②実施状況 申請件数 12件／交付決定 12件 詳細は以下のとおり

事業種別	申請件数	交付決定	売上減少率	不交付決定
バス事業者	6件	6件	52.6%	0件
タクシー事業者（法人）	5件	5件	56.2%	0件
タクシー事業者（個人）	1件	1件	91.7%	0件
合計	12件	12件	57.3%	0件

3 支援金交付内訳

公共交通事業者継続支援金及び本事業に伴う郵便料の執行状況については、以下のとおり。執行率はいずれも90%を超えており、ほぼ事前に見込んだ内容に近い事業執行となった。

・公共交通事業者継続支援金

事業種別	支援金額	予算額(※)	予算残額	執行率
バス事業者	5,500,000	5,600,000	100,000	98.2
タクシー事業者（法人）	3,780,000	4,100,000	320,000	92.2
タクシー事業者（個人）	150,000	150,000	0	100.0
合計	9,430,000	9,850,000	420,000	95.7

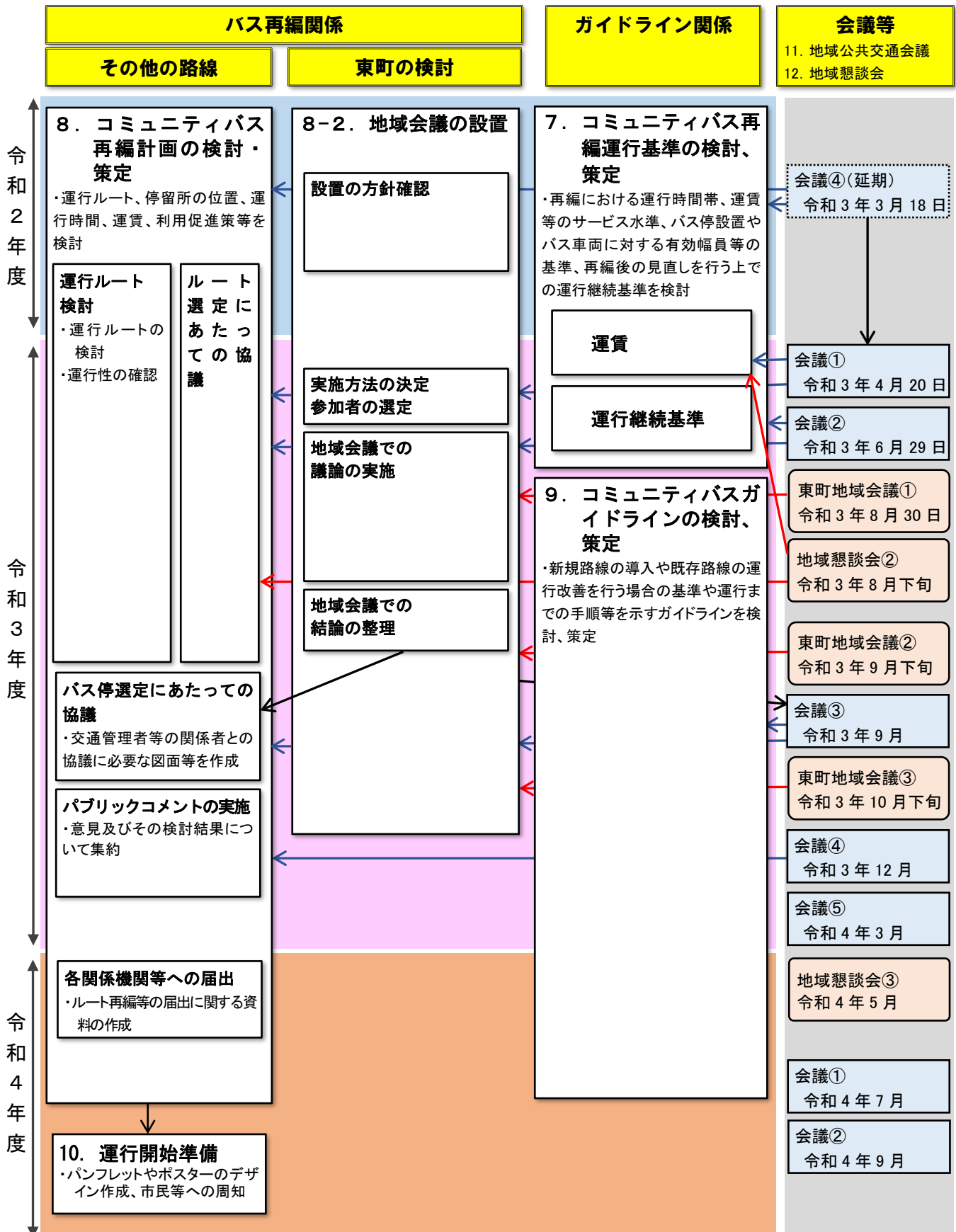
・郵便料

	執行済額	予算額(※)	予算残額	執行率
郵便料	2,856	3,000	144	95.2

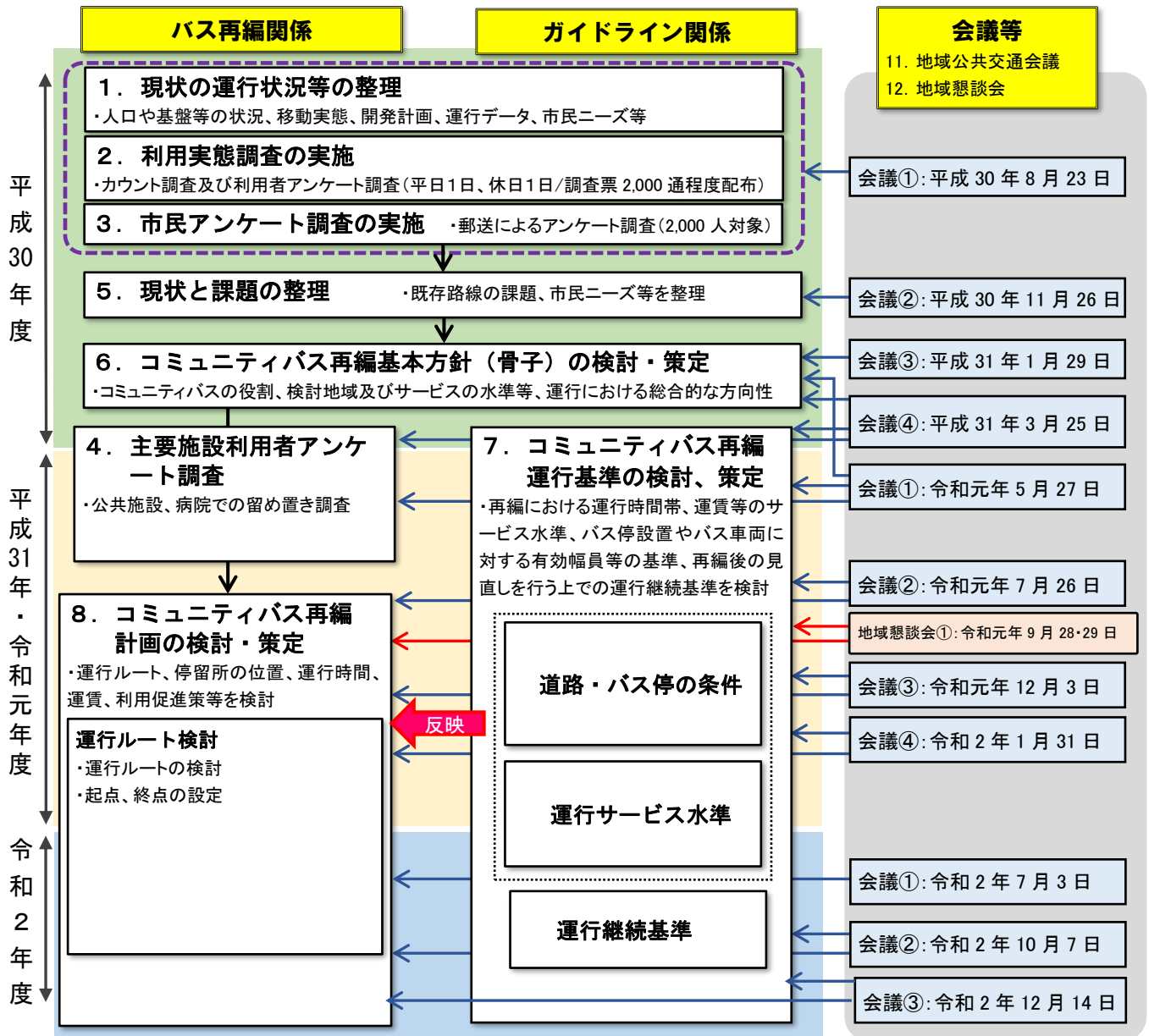
(※) 公共交通事業者継続支援金にかかる補正予算額

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3年6月版）

■今後の検討事項



■これまでの検討事項



東町地区 町会長・自治会長 様

小金井市都市整備部交通対策課長

堀池 浩二

C o C o バス再編事業に伴う東町地域会議の開催について

平素より、本市行政にご理解、ご協力いただき厚く御礼申し上げます。この度は、突然のご案内で失礼いたします。この通知は、東町の自治会・町会の各会長宛てに送付しております。

市交通対策課では、地域公共交通会議において C o C o バス再編事業に取り組んでおり、東町地域については、下記の方法でルート案の検討を行うことにしました。

記

地域住民が参加する会議体（東町地域会議）において、整理・検討し、地域公共交通会議に提示する東町循環のルート案をまとめます。

そこで、東町の各自治会・町会からそれぞれ代表者 1 名の方に東町地域会議にご参加いただき、ぜひ再編事業にご協力をお願いしたくご案内いたしました。以下及び別紙資料をご覧ください、不明な点がありましたらどうぞお問い合わせください。

理由

この間、基本方針等に基づきポンチョ車両（現在運行している大きさの C o C o バス）による運行を前提としてルート案の検討を進めてきましたが、現在出ている改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消する効率的なルート案の設定が困難であることから、C o C o バス・ミニ（ワゴン車両）の運行・導入の可能性も含めて検討をおこなうためです。

◆東町地域会議の参加者の構成

構成区分	人数	備考
要望書の提出者（提出団体）	3 名	各要望書提出者（提出団体）の代表各 1 名
自治会・町会の代表者	1 2 名	各自治会・町会の代表各 1 名
公募による参加者	5 名	上記以外の東町居住者
合計	2 0 名	

※上の表に記載の会議参加者の他、会議運営のための出席者として、以下を予定しており、会場での参加者は定員の 30 名程度となる予定です。

- ・会議の進行役（会議の参加者とは別に市が選任）
- ・専門的な助言を頂くオブザーバー（地域公共交通会議会長、CoCo バス運行事業者）
- ・資料、議事作成を担当する事務局（交通対策課、コンサル事業者）

東町地域会議の概要

◆開催時期等

全3回とし、8月下旬、9月下旬、10月下旬を予定しています。

◆第1回目

日時：令和3年8月30日（月） 午後

会場：公民館 東分館 集会室A B

内容：①事務局より 現状の課題、これまでの検討内容について

②事務局より 再編基本方針、前提条件について

③ルート案の検討 ※会議参加者同士で課題等の整理を進め、合意形成を図り、地域の意向を反映したルート案の検討を行います。

◆第2回目、第3回目

日時：令和3年9月末、10月末、会場：未定 ※会場が予約でき次第、お知らせ

内容：地域公共交通会議に提示するルート案をまとめます。

◆傍聴について

新型コロナウイルス感染症感染防止対策として、会場の収容人数に限りがあるため、傍聴は受け付けません。

◆出欠について

各自治会・町会より、代表者1名の方（都合がつかない回は代理でも構いません）にご出席をお願いします。お手数ですが、〇月〇日（〇）までに、下記連絡先まで出欠をお知らせください。（電話、メール、FAXのいずれか）

①自治会・町会名、②参加者名、③参加者住所、電話、あればメールアドレス

◆その他

会の成立要件は、原則として、地域会議の構成数20名の過半数11名の参加を目安としますが、参加人数が過半数に達していない場合でも、地域のご意見として意見収集を行う予定です。（会議には参加するものの当日欠席される場合、代理者を立てていただくか、別添「意見シート」を提出していただくこともできます。）また、ルート案は、出席した方々で検討していき、その結果は合意形成された東町地域のご意見として尊重されるものとしてご理解ください。

なお、今までの検討内容について、市ホームページに掲載していますのでぜひご覧ください。

小金井市ココバス再編事業



連絡先

小金井市都市整備部交通対策課 電話：042-387-9850

FAX：042-386-2619 メール：s060999@koganei-shi.jp

東町循環ルート of 課題



ルート検討の前提条件

1 CoCo バス再編事業における基本方針に基づいて、ルートを検討します。

- 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 CoCo バス再編事業における運行基準に基づいて、ルートを検討します。

項目	指標	指標の考え方	運行基準
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な道路幅員	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	おおむね 200m~300m間隔
	運行間隔 (頻度)	1 時間あたりの運行本数	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	検討中
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	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	検討中

地域公共交通会議とは

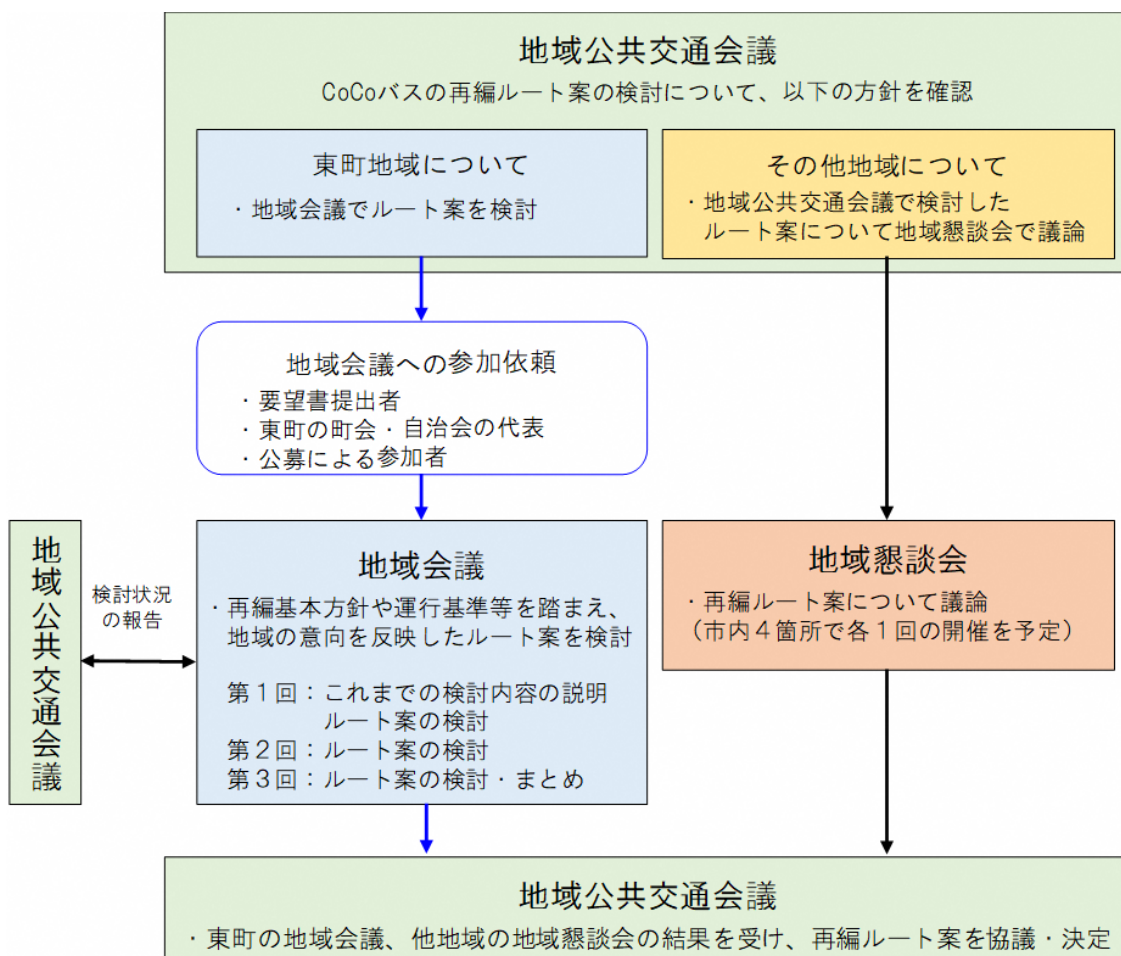
小金井市の付属機関として設置している会議体

目的	道路運送法の規定に基づき、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り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置する。
構成	公募市民、バス事業者、タクシー事業者、運送事業者等の運転者が組織する団体、学識経験者、関東運輸局、市道路管理者、市交通管理者
協議事項	1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項 2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項 3) コミュニティバス等地域の実情に即した輸送サービスに関する事項 4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項



平成30年度から、市民の皆さんからのご意見等を踏まえながら、CoCoバスの総合的な見直しを行う再編事業に取り組んでいます。

ルート検討から決定の流れ



今まで、各ルート案については、地域公共交通会議にて議論してきましたが、東町地域は改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消するルート案の設定が難しいことから、他の地域の検討手法とは異なる方法＝地域の皆さんでルート案を検討することにします。その案は、最終的には地域公共交通会議にて協議し決定するという流れになります。



CoCoバス 東町地域会議 参加者を公募

市は CoCo バス再編事業
に取り組んでいます
住民のみなさんで東町地
域のルート案を考えましょう

東町地域については、現在運行している大きさのバスでは課題や改善要望に対応しつつ交通不便地域を解消する効率的なルート案の設定が困難な状況です。
よって、ミニ車両導入の可能性も含めて、地域住民が参加する会議体で整理・検討し、東町循環のルート案を検討します。この会議の結果は、合意形成された東町地域のご意見として尊重されます。



東町地域会議とは

構成	役割	メンバー	人数
東町地域	課題の整理、ルート案を検討する	要望書の提出者	3名
		自治会・町会	12名
		公募	5名

上記のメンバーのうち、公募枠の5名について、募集します。

◇会議開催時期 全3回を予定(8月30日、9月下旬、10月下旬)

◇場所 東町地域の公共施設

自治会・町会枠は各会長あてに別途ご案内いたします

公募参加者の募集

- ◇対象者 東町在住・東町循環利用者の16歳以上で、自治会・町会に属さない方
- ◇定員 5人(応募者多数の場合は居住地に配慮し抽選)
- ◇申込み 7月14日(必着)までに、郵送、ファクス、メールまたは直接、①住所②氏名③年齢④電話番号⑤メールアドレス⑥手話通訳の有無を交通対策課へ
- ◇その他 手話通訳あり(要事前申込)

募集中!

再編事業のご案内

平成30年度からココバス再編事業に取り組んでおり、市ホームページでは経過を掲載しています。

<https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/buss/cocobussaihenjigyo.html>

【問い合わせ・申込み先】

小金井市都市整備部交通対策課

〒184-8504 小金井市本町六丁目6番3号 電話:042-387-9850

FAX:042-386-2619 メール:s060999@koganei-shi.jp



交通規制のお知らせ

オリンピック聖火リレーおよび自転車競技（ロード）のルートと直近の道路で、長時間にわたる交通規制が行われます。ご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いします。

7月14日（水）聖火リレー



●車両を利用される場合は、広域迂回路線および通行可能路線をご利用いただき、現場の警察官・係員の指示に従ってください。また、車両規制開始直前のルート上への駐車はご遠慮ください。

●居住者の方でも、交通規制時間中の車両等での通行はできません。

●自転車、歩行者のルート横断も規制されます。なお、聖火リレー車列隊の前を走るパトカーが見えるまでは、走行ルート上の警察官が配置される横断ポイント、歩道橋のみ、人の横断が可能です。パトカー通過後は、聖火リレー車列隊が通過するまで横断できません。

横断ポイント

緑町一丁目交差点、梶野町交差点、小金井三小角交差点、緑町四丁目交差点、本町二丁目交差点、武蔵小金井駅付近交差点

●聖火リレー車列隊の長さは、約1 kmです。

通過時間

清瀬市	東久留米市	西東京市	小金井市	府中市
9:30 ～10:11	11:20 ～12:05	14:30 ～15:14	16:36 ～17:19	18:27 ～19:32

※都内の他のルートの交通規制情報は東京都ポータルサイト (<https://www.2020gamaes.metro.tokyo.lg.jp/special/enjoy/torch/>上記QRコード) から確認できます



※規制時間は目安であり、当日のリレー状況により変更される場合があります。交通規制に関するお問い合わせは、東京都聖火リレー実行委員会事務局（☎03-6732-8484＝月曜～金曜日午前9時～午後6時・当日の交通規制予定の時間中）へ。

公共交通機関運行情報について（7月14日）

コミュニティバス

【CoCoバス】

交通規制に伴う運休バスは以下のとおりです。交通規制解除後も道路渋滞等の影響と最終バス時刻を考慮し、再運行しない路線もあります。各路線の詳細な時刻表は市ホームページでご案内します。

CoCoバス路線	休止開始バス	再運行開始バス
北東部循環	武蔵小金井駅北口発14:40	武蔵小金井駅北口発19:20
東町循環	東小金井駅南口発14:45	東小金井駅南口発18:45
野川・七軒家循環	武蔵小金井駅南口発14:35	武蔵小金井駅南口発19:35
CoCoバス路線 最終バス		
貫井前原循環	武蔵小金井駅南口発14:20	
中町循環	新小金井駅発14:30	

【ムーバス】

路線	休止開始バス	再運行開始バス
境・東小金井線	武蔵境駅北口発14:24 (東小金井駅北口着14:31)	武蔵境駅北口発18:24 (東小金井駅北口着18:31)

問 交通対策課交通対策係（☎042-387-9850）

路線バス等

JR武蔵小金井駅北口・南口、JR東小金井駅北口発着の路線バス等の運休・運行スケジュールは、各社ホームページ、バス停留所等で順次お知らせします。

【対象となるバス】

京王バス、関東バス、西武バス、小田急バス、空港連絡バス（羽田空港）



タクシー

交通規制時間中は、JR武蔵小金井駅北口・南口、JR東小金井駅北口のタクシー乗り場が変わります。また、目的地までに時間を要する場合があります。



7月24日（土）、25日（日）自転車競技（ロード）

小金井街道と東八道路等の市内の一部道路で、交通規制および通行制限が実施されます。交通規制時間中は、多磨霊園北西の多摩墓地西門前交差点から多磨霊園小金井門までの区間も通行が制限されます。

なお、交通規制時間中はコースの横断も制限されますが、一般歩行者や一般車両の横断ポイントを設定します。横断ポイントでは、競技先頭車両の通過予定時刻の10分前まで横断が可能です。

規制区間（コース）	規制時間	
	7月24日	7月25日
東八道路（南側2車線）基督教大裏門→前原交番前	9:45 ～11:45	11:45 ～13:45
小金井街道（全車線）前原交番前→寿町一丁目	9:50 ～11:50	11:50 ～13:50

※規制時間は当日の競技状況によって、変更となる場合があります



令和3年度第1回会議の指摘事項と対応方針について

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
令和2年度第3回会議の会議録の確認		
指摘事項なし（事前送付にて確認済み）		
議題（1）報告事項		
指摘事項なし		
議題（2）協議事項		
①令和2年度第3回会議の指摘と対応について		
指摘事項なし（個別資料の質疑において確認）		
②新庁舎等シャトルバスの検討について		
結節点について	武蔵小金井駅からの利用者のほうが圧倒的に多いことを考えると、武蔵小金井駅と新庁舎だけをピストンするようにして、輸送力を集中させた方が効率的なのではないかとも考えられる。（早田委員）	武蔵小金井駅・東小金井駅の両駅は市内の大きな結節点であるため、両駅に結節し、ダイヤも同程度とする方向性で検討する。
	ダイヤについては、実際に利用動向を見ながら、例えば2回に1回は東小金井駅のほうに行くなどの方法も考えられる。今後の検討材料にしていだければと思う（会長）	
利用者想定について	新福祉会館が従来の福祉会館と同様の施設となるのであれば、高齢者の方が多く訪れると思われる。また、市役所よりも新福祉会館の利用者の方が多くなってくると考えられるため、そういった点も加味しながら検討いただきたい。（平野武委員）	旧福祉会館の利用実態も踏まえて検討する。
事業区分について	有償・無償などによる事業区分の違いにより、法令上の制約が異なるため、シャトルバス運行の前提が大きく変わってくる。例えば、利用者を限定できるかどうかといった点である。検討の状況について会議で随時報告を入れて頂ければ確認できるので、報告をお願いしたい。（小泉伸介委員（代理））	有償・無償などの事業区分については庁内で引き続き整理・検討中である。検討内容・決定事項については、随時会議に報告を行う。

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
③東町地域のルート検討について		
参加者について	<p>地域会議の参加者の要件のひとつが「要望書の提出者」となっているが、要望書の提出者以外に、実際に夜寝られなとか振動が激しいという意見を持っている方が要るのであれば、参加させていただきたい。そうでない場合に、会議に出ていないのに勝手に決められた、などと言われると、対応に困ることとなる。</p> <p>あわせて、合意を頂く内容として、「地域会議の検討結果を尊重する」ではなく、「遵守していただきたい」など、より強めの表現で対応する形としてほしい。(平野武委員)</p> <p>要望書提出者以外の参加については、公募の枠も含めて調整することも考えられる。(会長)</p>	<p>要望書を提出された方については、市より参加を依頼するが、要望書を提出されていない方については市では把握できないため、直接呼びかけることは難しい。</p> <p>そういった方には公募枠に申し込んでいただくものとして、周知に努める。</p> <p>地域会議の検討結果は、地域公共交通会議に提示する案であるため、決定事項ではないことから、尊重するという表現とする。</p>
地域会議の参加要請について	<p>要望書の提出者や、自治会の方に呼びかけてみて、状況をまず見極めた上で、もう少し説得するなどした上で、地域会議として位置づけるというステップを踏んだほうが良いのではないか。まずは関係者の感触を確認された方がよい。(坂本委員)</p> <p>「東町地域住民が議論を行わないことにした」という判断をする場合は、何を基準・根拠とするのか。(坂本委員)</p> <p>参加者の意向を把握する前の段階で、「議論しない意向が示された場合は」との記載は避けた方がよいと考える。(坂本委員)</p>	<p>市から要望者・自治会に参加意向を確認する。</p> <p>資料3(地域への配布資料)に参加者が定数に満たない場合の対応について記載。</p>
地域会議の位置づけについて	<p>要望提出者は、当事者でもあり地域会議に参加しづらいと考えられるため、要望内容の改善を前提とすべき。その前提を固めておかないと、様々な利害が絡まってまとまらないのではないか。(池内委員)</p>	<p>要望者には、参加いたくことを前提に調整を行うが、代理者を立てることを可とするなど、対応方法については配慮する。</p> <p>また、要望書の内容についてはこれまでの意見として資料において説明も行き、踏まえた検討を行うよう努めていただく。</p>

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	料金や便数などのサービス面とは切り分けて、東町のC o C oバスのルートを決めていく会議という趣旨を明確にする必要があるのではないか。(池内委員)	ルート検討のための会議ということに参加時点で認識・了解いただく。
公募枠の選考について	公募枠の選考については、地域や年齢が偏らないよう、応募された方が納得されるような何らかの客観性が担保できるような工夫をしてもらいたい。(青木副会長)	資料3(地域への配布資料)に公募枠の選考方法を記載。
日程について	<p>地域会議の参加者に案内を出す際、具体的な時期を示した方が参加者の日程調整がスムーズに進むと考える。(青木副会長)</p> <p>地域会議で、いつごろまでにどのように話をしていくのか、といったことは事前に示したほうがよいと考える。参加する側としても、その辺が見えないと参加しにくい面もある。(会長)</p>	案内の際に今後の想定スケジュールを提示する。

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
④再編ルート案の検討について		
■貫井前原循環について		
地域懇談会について	市議選の際に CoCo バス関係で様々なチラシが入り、住民がかなり不安視している。現在のルート案に決まった経緯、乗り残しの懸念がないかなどを、きっちり示さないと、料金が上がることや、運行回数が1時間に2回になることに関して、住民の方は多分納得しないと思う。メリットとデメリットをしっかりと整理して、地域懇談会に提示してもらいたい。(池内委員)	資料7-2でルートの検討経緯を整理。
	現状の CoCo バスルート沿線地域の方と貫井南町3丁目の連雀通り沿いの方は、ルート再編による影響が異なる、地域懇談会のときに貫井南町3丁目の方も来やすいような工夫をしてもらいたい。(青木副会長)	当該地域の方にも参加頂けるよう、案内・広報に努める。
■北東部循環について		
指摘事項なし		
■中町循環について		
図書館本館バス停の利用者について	実際に中町循環を使って図書館前に降りている方が、どのくらいの年齢層の方なのか。地域懇談会の前に把握しておいてもらいたい。(青木副会長)	乗降調査結果から利用者の構成を整理。
⑤運賃・割引に関する検討について		
高齢者割引について	高齢者割引は多くの利用者が想定されるため、確認作業に時間がかかり、運行に影響を及ぼさないか懸念している。所要時間の見直しのほか、運賃体系をシンプルにし、180円と100円の2種類にしてはどうか。ただし、路線バスとの公平性確保が難しい点である。(早田委員)	資料6において運転士負荷・路線バスとの公平性などの考え方を整理。
割引方法について	介護保険証を常に携帯し提示するのは現実的ではないと考える。(坂本委員・池内委員)	資料6において割引方法について、メリット・デメリット、市・運行事業者の意向を整理。
	各種割引制度で、一律の割引券を購入する手法についても検討してもらいたい。(池内委員)	
議題(3) その他		
資料の事前送付について	今回、運賃・割引制度の資料のみ当日配布だったが、議論を実のあるものとするため、すべての資料を事前送付はして貰えるとありがたい。(坂本委員・池内委員)	事前に送付できるよう努める。
市としてのメッセージの必要性について	市民に負担を求めるとあたり、小金井市としてのメッセージ、特に市長のメッセージのようなものが必要なのではないか。(池内委員)	市としての考え方について、懇談会などで理解が得られるような説明に努める。

運賃及び割引制度に関する検討について

1 これまでの提示内容

1.1 検討の方向性

運賃検討の方向性は以下の通り。

<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（180 円）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**

1.2 前回会議までの方向性の決定状況

前回の会議までに方向性を確認した事項は次ページ以降のとおり。前回会議時点で回数券の導入有無、金額設定が未提示であった。

また、割引後の運賃の設定及び高齢者割引の年齢確認方法について意見をいただき継続検討となった。

<前回会議での意見>

- 割引後の運賃の設定について、運賃体系をシンプルにすることで運転士への作業負担を軽減する必要があるのではないか。（基本運賃 180 円、各割引後 100 円等）
- 高齢者割引について、介護保険被保険者証（介護保険証）を提示することは現実的でないと考える。
- 他の割引も含めて割引券を購入する形としてはどうか。

				会議での意見及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案の提示	会議での承認状況	
		R2 第3回 地域公共交通会議		-	R3 第1回 地域公共交通会議		
運賃	基本運賃	目的	路線バスとの公平性、適切な受益者負担	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの公平性から180円を支持 ・小銭発生による収受負担増加 	提案	180円 (小児90円)	承認 (小児運賃額は今後検討)
		課題	利用者負担増、小銭発生		理由	路線バスとの公正性、コミバス収支率の維持	
	IC運賃	目的	利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・CoCoバス・ミニとのサービス格差を懸念 	提案	IC運賃の導入 (178円 (小児89円))	承認 (小児運賃額は今後検討)
		課題	CoCoバス・ミニ非対応		理由	路線バスとの公平性、運賃への正確な消費税率転嫁	
割引制度	回数券	目的	高頻度利用者への割引	<ul style="list-style-type: none"> ・現行と同等の販売金額(2,000円)が望ましい ・現行回数券との移行時の対応方法の調整が必要 	提案	調整中	未 (割引額、割引手法について今後検討)
		課題	回数券の管理・販売による負担増加		理由	キャッシュレスの推進、運転士負担を考慮、他割引との併用等を検討中	
	定期券	理由	他市の導入率は低い 高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	提案	導入見送り	承認
		理由	他市の導入率、高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		理由	京王バス制度に準拠し、 90円 (小児50円)	
	障がい者割引・児童福祉法適用者割引	目的	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> ・100円、50円単位での運用が望ましい ・路線バスと同等の扱いが望ましい 	提案	京王バス制度に準拠し、90円 (小児50円)	承認 (割引額は今後検討)
		課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	
	バス特	目的	ICカード利用の促進、路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> ・京王バスでは同サービスの終了(R3/4/4終了) 	提案	導入見送り	承認
		課題	CoCoバス・ミニ非対応		理由	京王バスでのサービス終了	
学生割引	理由	他市の導入率は低い 学生の高頻度利用への割引制度は回数券で対応可能	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	提案	導入見送り	承認	
	理由	他市の導入率、学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		理由	他市の導入率、学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		
乗継割引	目的	乗継負担の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・発券、確認作業に伴う運転士負担増加を懸念 ・需要が少ないと予想される 	提案	導入見送り	承認	
	課題	発券等による運転士への負担の増加		理由	需要に対する運転士負担の増加、乗継利用者への割引制度は1日乗車券で対応可能		

				会議での意見及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案の提示	会議での承認状況	
		R2 第3回 地域公共交通会議		-	R3 第1回 地域公共交通会議		
割引制度	1日乗車券	目的	乗継負担の軽減	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスで紙券はすでに廃止 金券管理方法について調整が必要 	提案	1日乗車券 500円 (スクラッチ式)	承認
		課題	紙券の場合は運行事業者と調整が必要		理由	乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮、事業者との調整済	
	子供割引	目的	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと同等の扱いが望ましい 	提案	未就学児無料 (人数制限なし)	承認
		課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	
	シルバーパス	目的	既存制度の活用 (管理負担少)	<ul style="list-style-type: none"> 対象者が4割以上となり、財政負担の増大 (大幅な減収) について懸念 ※シルバーバスをコミバスで適用する場合、東京都補助がなく小金井市で負担する必要がある 	提案	導入見送り	承認
課題		大幅な財政負担の増加	理由		運賃全額の割引は財政負担が過大、高齢者への割引制度は高齢者割引で対応		
高齢者割引	目的	高齢者の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> 毎回年齢確認を行わない形が望ましい 財政負担の増大を懸念 年齢確認による運転士負担増、運行遅延の懸念 対象年齢はシルバーパスと同等の扱いが望ましい 専用パスの発行は個人情報の管理等に懸念 	提案	介護保険被保険者証提示者を対象に 100円	未 (割引額、割引手法について今後検討)	
	課題	財政負担の増加 運転士による確認負担の大幅な増加		理由	新たな発券負担、運転士への負担増加を抑える手法、高齢者の移動支援		
その他割引	理由	割引制度が多岐にわたるため、再編後必要に応じ検討	<ul style="list-style-type: none"> 特になし 	提案	導入見送り	承認	
				理由	割引制度が多岐にわたるため、再編後必要に応じ検討		

2 継続検討事項への対応

前回会議にて継続検討をした以下の事項について、それぞれの対応案を以下のとおり示す。

未決定事項		対応案	
基本運賃	小児運賃	90 円	
割引制度	一般割引	回数券	90 円券 24 枚綴り(2,000 円)
		障がい者割引	90 円(小児 50 円)
	特殊割引	高齢者割引	100 円(介護保険被保険者証提示)

3 対応事項への設定理由

3.1 基本運賃の設定

1) 事務局案

路線バスとの公平性等から、基本運賃は以下の通りとし、利用者・運転士の負担軽減等を考慮し、IC 運賃を導入することとする。また、小児運賃を以下のとおり定める。

ただし CoCo バス・ミニの運行区間である野川・七軒家循環では IC カード導入は行わない。

基本運賃： 大人 180 円 (IC 178 円) 小児 90 円 (IC 89 円)

2) 懸念事項に対する考え方

(1) 釣銭発生による運行負荷

a) ポンチョ車両での対応

- IC カードが導入されるため釣銭が生じる機会は低く運行負荷は少ないと想定。

b) CoCo バス・ミニでの対応

- 基本運賃・小児運賃それぞれに対して釣銭が発生する可能性がある。
- CoCo バス・ミニの利用者の約半数は 65 歳以上の高齢者であり、高齢者割引の対象となる。後述のとおり、高齢者割引後の運賃を 100 円と想定しており、釣銭が生じる可能性は低い。
- 小児運賃の支払い時は釣銭が生じるが、現在の CoCo バス・ミニ（野川・七軒家循環）での小児運賃対象者の利用割合は 1.2%と低く負荷は少ない。

3.2 割引制度の設定

3.2.1 一般回数券

1) 事務局案

高頻度利用者への割引制度（定期券、学生割引の代替）として、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 基本運賃・小児運賃での利用者（他の割引との併用は不可）
- 利用方法 | 事前に購入した回数券を利用
- 金額案 | 90円券24枚綴り（2,000円） 割引率7.4%

2) 懸念事項に対する考え方

- 車内販売時の運転士への負荷が依然として発生。ただし高齢者は対象外となり頻度は減少すると想定。
- 現行回数券の取扱は今後検討を予定。（現行回数券のほうが割引率が低くなるため、保有者はそのまま使用可能とすることを想定）

<割引率の比較>

- 金額設定は現行と同様の販売額である2,000円を想定。割引率は4.7%→7.4%に上がる。

	現行	事務局案
金額設定	2,000円(100円×21枚、2,100円相当)	2,000円(90円×24枚、2,160円相当)
割引率	4.7%	7.4%
乗車回数	大人 21乗車分(10.5往復) 小児 21乗車分(10.5往復)	大人 12乗車分(6往復) 小児 24乗車分(12往復)

3.2.2 障がい者割引・児童福祉法適用者割引

1) 事務局案

交通弱者への配慮・路線バスとの公平性を考慮し、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 障がいのある方とその介助人^{※1}、児童福祉法適用者とその介助人^{※1}
- 利用方法 | 乗車時に手帳等を提示、確認^{※2}
- 金額案 | 大人90円、小児50円（IC運賃導入の場合は大人89円、小児45円）

※1：対象者は路線バスの取り扱いに準拠し、介助人は1名まで

※2：適用範囲は運行事業者（京王バス）の取扱いに準拠

2) 懸念事項に対する考え方

(1) 釣銭発生による運行負荷

- 支払い時に釣銭が生じるが、想定される利用割合は2%程度（京王バスでの障がい者の乗車率）と低く負荷は少ない。
- 路線バスでは基本運賃の半額（90円）と設定しており、路線バスとの公平性から同様の設定とすることが妥当と考える。

3.2.3 高齢者割引

1) 事務局案

路線バスにおけるシルバーパスの代替制度として、以下の設定にて「導入する」

- 対象 | 65歳以上（介護保険第2号被保険者証の保有者*を含む）
- 利用方法 | 乗車時に介護保険被保険者証を提示した場合に運賃を割引
- 金額案 | 1回100円

※介護保険第2号被保険者：40～64歳の医療保険加入者。このうち特定疾病により介護や支援が必要と認定された人に対して、市区町村から被保険者証を交付。

2) 懸念事項に対する考え方

(1) 乗車時の介護保険被保険者証の提示

- 介護保険被保険者証の提示以外に65歳以上であることを証明する方法として、専用パスの発行、専用回数券の発行も検討した。
- しかし、専用パスの発行、専用回数券は、市・事業者・利用者ともに別途手続きを行う必要があり利用者にも負荷が生じることから、介護保険被保険者証の提示により割引を行うこととする。

	介護保険被保険者証の提示	専用パスの提示	専用回数券の使用
適用方法等	<ul style="list-style-type: none"> • 65歳以上の方全員に介護福祉課から郵送される。 • 事前手続き不要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 年齢を証明するものを窓口を持参し、事前に交付を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> • 年齢を証明するものを持参し、事前に回数券を購入。
市の事務 財政負担	なし	<ul style="list-style-type: none"> • 通年通して交付窓口を設定 • 年齢確認作業 • 補助金増(専用パス作成) 	<ul style="list-style-type: none"> • 補助金増(専用回数券作成)
運行業者の 事務	なし	<ul style="list-style-type: none"> • 専用パスの作成 	<ul style="list-style-type: none"> • 専用回数券の作成と管理(頻度高) • 車内販売による運転士負担(頻度高)
利用者の 対応	<ul style="list-style-type: none"> • 携帯が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • 事前手続きが必要 • 携帯が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • 事前購入が必要 • 携帯が必要
メリット	<ul style="list-style-type: none"> • 新たな事務及び財政負担なし • 市、利用者、運行事業者いずれも手続きなし • 2号保険者も対象となる(要介護者への配慮) 	<ul style="list-style-type: none"> • CoCoバス割引を受けるためのパス(携帯に抵抗感なし) 	<ul style="list-style-type: none"> • 降車時に回数券を提出するだけなので、IC機械の操作や現金による支払が無い
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> • 介護保険者証を携帯することへの抵抗感 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者は事前手続きが必要(状況に応じて更新手続きも必要) • 市にて交付窓口を設置する必要 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者は事前購入が必要 • 複数枚数での購入となり利用頻度が少ない方が購入しにくい • 販売時の年齢確認作業 • 車内手渡し販売のコロナ対策への影響
考察	<ul style="list-style-type: none"> • 他の対応に対してデメリットが少ない • 基本方針(三者とも過度な負担なく、持続可能な運行形態・サービスの提供)に合致 	<ul style="list-style-type: none"> • 市、事業者、利用者ともに新たな事務作業が発生 • 専用回数券と比較すると手続き頻度は低い 	<ul style="list-style-type: none"> • 市、事業者、利用者ともに新たな事務作業が発生 • 一定の利用回数で購入するため手続き頻度が高い • コロナ対策として適切ではない

3.3 割引額の差に対する考え方

前回検討で継続検討とした、小児運賃、障がい者割引、高齢者割引の割引額について、以下のとおり考え方を整理する。

路線バスとの公平性の観点から、小児運賃・障がい者割引では路線バスと同等の 90 円と設定する。利用者における対象者の割合も低く、運転士等への負荷も低いと考える。

一方、小金井市の施策として導入を行う高齢者割引は、利用者における対象者も多く、釣銭等の発生による運転士負荷も高いと考えられることから、現在の運賃である 100 円のままとする。

	小児運賃	障がい者割引	高齢者割引
運賃・割引区分	基本運賃	一般割引	特殊割引
路線バスでの対応 (市内での設定額)	基本運賃の半額 (90 円)	基本運賃の半額 (90 円)	設定なし (別途シルバーパス)
CoCo バスにおける 対象者の利用率	2.4%	2% (京王バスでの値)	約半数
路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> 小児運賃は基本運賃、障がい者割引は一般割引にあたる。 路線バスとの公平性の観点から、路線バスより高額にする理由がなく、同等の割引額にて設定することが適切。 		<ul style="list-style-type: none"> 特殊割引に相当し小金井市の独自の施策。 路線バスと公平性の観点での金額設定は不要
釣銭発生による負荷	<ul style="list-style-type: none"> 利用率が低い。 IC カードでの支払いも多いと想定。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用率が低い。 IC カードでの支払いも多いと想定。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用率が高く負荷が多い可能性。(特に IC カード未導入の CoCo バス・ミニ)
設定金額	90 円	90 円	100 円

3.4 まとめ

以上より、現在導入を予定している運賃・割引制度案は以下のとおり。

表 運賃・割引制度案

運賃・割引制度案		運賃・割引制度案
基本運賃		180 円 (小児 90 円)
一般 割引	回数券	90 円券 24 枚綴り (2,000 円)
	障がい者割引 児童福祉法適用者割引	90 円 (小児 50 円) ※対象は事業者制度に準拠
	1 日乗車券	500 円 (大人・小児用共通)
特殊 割引	子供割引 ^(※1)	未就学児無料 ※人数制限なし
	高齢者割引	介護保険被保険者証提示により 100 円

※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に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理。

4 収支予測

前項に示した運賃制度を適用した場合の収支率を示す。

4.1 基本となる収支率(基本運賃 100 円想定)

基本運賃改定、割引制度導入による収支率変化を把握するため、現在の収支の状況を確認する。新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少（7割程度に減少）を考慮したうえでの、現行の運賃制度での令和3年度の収支予測を行う。新型コロナウイルス感染拡大以前の平成30年度実績での収支率は80%弱、赤字補填額は2,715万円であったが、利用者数の減少に伴い、**令和3年度の収支率は50%弱、市の補助金額は7,510万円程を想定**している。

表 令和3年度の収支率予測

設定		収支率 試算値	収支額 試算値
R3 予測	利用者数:H30 実績値×0.7(新型コロナウイルスの影響を考慮) 支出額 :R3 見込値	48.8%	-7,510 万円
【参考】 H30 実績	利用者数:H30 実績値 支出額 :H30 実績値	79.0%	-2,715 万円

4.2 各種割引を反映した収支率(基本運賃 180 円想定)

新型コロナウイルスの感染拡大による利用者減を前提として以下の通り試算する。

支出額は令和3年度の見込値、利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者数の減少（平成30年度の7割に減少）を考慮して設定する。

この想定に基づき、基本運賃を180円とし、逸走率（23.2%：東村山市の改定前後の実績値より設定）及び各種割引制度を導入した際の収支率試算結果を下表に示す。

前に示した各種割引制度を一括で導入した際の収支率は48.1%、赤字補填額は7,623万円程となると想定される。

表 各種割引制度導入時の収支率

導入する運賃・割引制度	収支率 試算値	収支額 試算値
<ul style="list-style-type: none"> ・小児運賃 ・回数券 ・障がい者割引 ・児童福祉法適用者割引 ・高齢者割引 	48.1%	-7,623 万円

※基本となる収支率（48.8%）を下回る箇所を赤字表記

また、参考として各割引制度を個別で導入した場合の収支状況は以下のとおりとなる。

表 各種割引制度導入時の収支率(個別導入の場合)

運賃・割引制度		試算条件	収支率 試算値	収支額 試算値
割引なし（小児運賃のみ反映）		-	64.3%	-5,237 万円
一般割引	回数券	90 円券 24 枚綴り (2,000 円)	63.4%	-5,371 万円
	障がい者割引 および、 児童福祉法適用者割引	90 円(小児 50 円)	63.0%	-5,429 万円
特殊割引	高齢者割引（65 歳以上）	100 円	49.8%	-7,370 万円

※基本となる収支率（48.8%）を下回る箇所を赤字表記

※回数券は 90 円券 24 枚綴り（2,000 円）にて試算（以下同様）

※1 日乗車券は利用者数・利用回数の設定根拠となる事例がないため、試算対象外とした。

5 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見及びご承認をいただきたい。

- 運賃・割引制度の設定項目及び金額、割引を受ける際の方法について
- 収支率の算定結果について

6【参考】運賃設定の内容と根拠の整理

6.1 基本運賃

1) 導入案

路線バスとの公平性等から、基本運賃は以下の通りとし、利用者・運転士の負担軽減等を考慮し、IC 運賃を導入することとする。また、小児運賃を以下のとおり定める。

ただし CoCo バス・ミニの運行区間である野川・七軒家循環では IC カード非対応のため、IC 運賃の導入は行わない。

基本運賃：大人 180 円 (IC 178 円) 小児 90 円 (IC 89 円)

2) これまでの主な意見

- 路線バスとの公平性から 180 円を支持する。
- 釣銭発生により収受時の負担が増加する可能性がある。

3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスとの公平性から 180 円を支持する。

4) 懸念事項への対応

- 釣銭発生による運行時の負担増加の可能性。
⇒IC カードが導入されるため釣銭が生じる機会は低く運行負荷は少ないと想定する。
⇒IC カードが導入されていない、CoCo バス・ミニでは、利用者の約半数は 65 歳以上の高齢者であり、高齢者割引の対象となる。後述のとおり、高齢者割引後の運賃を 100 円と想定しており、釣銭が生じる可能性は低い。
⇒小児運賃の支払い時は釣銭が生じるが、現在の CoCo バス・ミニ（野川・七軒家循環）での小児運賃対象者の利用割合は 1.2%と低く負荷は少ない。

6.2 割引制度(導入予定)

6.2.1 一般回数券

1) 導入案

高頻度利用者(定期券、学生割引の代替)への割引制度として、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 基本運賃・小児運賃での利用者(他の割引との併用は不可)
- 利用方法 | 事前に購入した回数券を利用
- 金額案 | 90円券24枚綴り(2,000円) 割引率7.4%

2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

3) 運行事業者からの主な意見

- 現行等同等の金額が望ましい(現行100円21枚2,000円)。
- 1,000円単位の調整は可能である。
- 既存の100円券との取違、確認のための運転士の作業負担が懸念される。
- 払戻対応については市に協力頂きたい。

4) 懸念事項に対する考え方

- 車内販売時の運転士への負荷が依然として発生。ただし高齢者は対象外となり頻度は減少すると想定。
- 現行回数券の取扱は今後検討を予定。(現行回数券のほうが割引率が低くなるため、保有者はそのまま使用可能とすることを想定)

6.2.2 障がい者割引・児童福祉法適用者割引

1) 導入案

交通弱者への配慮・路線バスとの公平性を考慮し、以下の設定で「導入予定」

- 対象 | 障がいのある方とその介助人^{※1}、児童福祉法適用者とその介助人^{※1}
- 利用方法 | 乗車時に手帳等を提示、確認^{※2}
- 金額案 | 大人90円、小児50円(IC運賃導入の場合は大人89円、小児45円)

※1: 対象者は路線バスの取り扱いに準拠し、介助人は1名まで

※2: 適用範囲は運行事業者(京王バス)の取扱いに準拠

2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

3) 運行事業者からの主な意見

- 100円、50円単位での運用が望ましい。
- 障がい者割引は路線バスとの公平性をもった導入が望ましい。

4) 懸念事項への対応

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知
⇒車内・HP等のほか、市の自立生活支援課が発行している「障がい福祉のてびき」に記載を依頼予定。

6.2.3 1日乗車券

1) 導入案

- 乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
 - 対象 | 全利用者
 - 利用方法 | 1路線目の乗車時に、運転士より購入（車内販売のみ）
（2路線目以降は、乗車時に運転士への乗車券提示のみ）
 - 金額案 | 500円
 - 券の種類 | スクラッチ
 - 備考 | CoCoバス専用（一般路線バスでは利用不可。）

2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスでは紙券での販売を廃止、IC化が完了。改めての紙券の導入は難しい。
- つくば観光交通では紙券での運用も可能だが、金券管理方法について調整が必要となる。

4) 懸念事項への対応

- 金券の管理方法等の調整
⇒バス事業者にて実施することを了解済み

6.2.4 こども割引(未就学児に対する割引)

1) 導入案

- 路線バスとの公平性、現行路線や他自治体の導入状況を考慮し、以下の設定で「導入予定」
 - 対象 | 未就学児（同伴する旅客1人に対する人数制限はなし）
 - 利用方法 | 乗車時における口頭申告（または運転士による確認）

2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスと同等の扱いとしてほしい。

4) 懸念事項への対応

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知
⇒車内・HP等へ利用方法を掲示する。

6.2.5 高齢者割引

1) 導入案

- 高齢者に対する配慮、シルバーパス未導入を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
- 対象 | 65歳以上（介護保険第2号被保険者証の保有者※を含む）
- 利用方法 | 乗車時に介護保険被保険者証を提示した場合に運賃を割引
- 金額案 | 1回100円で検討中

※介護保険第2号被保険者：40～64歳の医療保険加入者。このうち特定疾病により介護や支援が必要と認定された人に対して、市区町村から被保険者証を交付。

2) これまでの主な意見

- 運転士と利用者負担を考慮すると、毎回年齢確認を伴わない形式が望ましい。
- 高齢者に対する割引は財政負担への影響が大きいため、福祉関連部署における助成実施可否と、収支率の許容範囲を市で検討する必要がある。

3) 運行事業者からの主な意見

① 高齢者専用回数券に関して

- ⇒金券管理の煩雑さ、年齢確認による運転士負担の増加、遅延発生の可能性
- ⇒年齢確認時のトラブル発生を懸念

② 専用パス提示による割引に関して

- ⇒パスを忘れた時の対応方法によってトラブルの懸念
- ⇒高齢者の割合が高く、確認作業に時間がかかり所要時間を維持できるか懸念
- ⇒バス会社での発行は難しい、個人情報管理、二重発行防止等に対応も必要
- ⇒65歳以上とすることは一般路線との基準の違いから望ましくない

4) 懸念事項への対応

- 他の割引制度での料金設定額との関係
- ⇒料金体系、運転士負担を考慮し、運行事業者からの了解を獲得済み

6.3 割引制度(導入見送り)

6.3.1 バス利用特典サービス

1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

2) 運行事業者からの主な意見

- 本サービスの導入目的(ICカードの普及・促進)を達したことから、令和3年4月4日をもって、京王バスにおけるバスポイント及びバス特典バスチケットの付与を終了した。

3) 導入見送り理由

- 運行事業者である京王バスにてサービスが終了しており、CoCoバスのみでの導入が困難。

6.3.2 乗継割引

1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

2) 運行事業者からの主な意見

- 発行・確認作業に伴う運転士負担から、導入は望ましくない。
- 需要が少ないと予想され、金券管理と運転士の対応も懸念される。

3) 導入見送り理由

- 乗継利用者への負担軽減策として検討したが、別途導入する1日乗車券にて対応を行う。

6.3.3 シルバーパス

1) これまでの主な意見

- 財政負担の増大について懸念

2) 運行事業者からの主な意見

- 運転士負担はかからないが、CoCoバスは高齢者の利用が多く、大幅な収入減となる。

3) 導入見送り理由

- 現行利用者の4割以上が70歳以上の高齢者であり、財政負担への影響が非常に大きい。
※

- 高齢者に対する割引として、別途「高齢者割引」を導入。

※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。

6.3.4 定期券

1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

2) 運行事業者からの主な意見

- 特段意見なし

3) 導入見送り理由

- 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。

6.3.5 学生割引

1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

2) 運行事業者からの主な意見

- 特段意見なし

3) 導入見送り理由

- 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。

第二回地域懇談会の実施について

1 実施内容

1.1 説明内容

- ・再編事業におけるこれまでの取組み、検討経過について
- ・再編運行基準の一部決定について
- ・CoCoバス再編ルート案について
- ・基本運賃と割引制度について

1.2 会議方式

1班5人程度のワークショップ形式

※新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、第一回地域懇談会の各班で机上の地図を囲んで議論する形式から、壁等に掲示した地図を見ながら議論する（参加者同士が対面しないよう机を配置する）形式に変更を予定。

1.3 テーマ

- ・CoCoバスの再編ルート案について
- ・基本運賃と割引制度について

2 開催日時・場所

開催場所は以下を予定している。（会場予約の都合上、変更の可能性あり）

また、開催時期は令和3年8月下旬～9月上旬頃を想定している。

場所	会議室	日時	対象エリア
貫井北センター	学習室A・B	8月28日(土) 午前	本町四・五丁目、桜町二丁目、貫井北町 ※主に北東部循環について扱います
緑センター	調整中	調整中	梶野町、関野町、緑町、本町二・三丁目、桜町一・三丁目 ※主に北東部循環について扱います
東センター	学習室A・B	8月28日(土) 午後	東町、中町、本町一丁目 ※主に中町循環について扱います
貫井南センター	調整中	調整中	前原町、本町六丁目、貫井南町 ※主に貫井前原循環、野川・七軒家循環について扱います

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

※具体的な開始・終了時刻については調整中。概ね2時間程度を想定。

3 参加方法

令和元年度に開催した第一回地域懇談会における実施状況を踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症対策に配慮した対応を行う。

3.1 申込対象者

市内在住・在勤・在学の16歳以上の方

※第一回地域懇談会と同様

3.2 定員数

各会場20人（1班5名×4班）

※会場内におけるソーシャルディスタンスを確保するため、第一回地域懇談会の定員30人→20人へ変更

3.3 申込・参加者決定方法

原則として、事前申込み制とし、定員超過の場合には抽選（公開制）にて決定する。

定員に満たない場合は、当日受付を実施する。ただし、先着順とし、定員（20人）に達した時点で受付を終了する。

- 申込期間：令和3年8月1日(日)～8月13日(金)17:00まで(郵送8月13日(金)必着)
- 申込方法：郵送、直接持参、FAX、Eメール ※以下7点を記載
①参加希望場所(日時) ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
⑥メールアドレス(ある方のみ) ⑦手話通訳の有無
※用紙・書式は任意とするが、市HPより申込書のダウンロードも可能。
- 抽選方法：申込締切日までに到着した申込みを対象とし、応募者多数の場合は抽選を行い、申込者全員に対して参加可否を通知する。
- その他：手話通訳あり ※要事前申込
新型コロナウイルス感染症対策に伴う会場の収容人数制限の関係上、傍聴は受け付けないこととする。

4 事前周知

第二回地域懇談会の周知方法については、前回と同様に、市報、市公式HP、ツイッター、CoCoバス車内ポスター等を予定している。

また、第一回地域懇談会の参加者に対し、開催案内を通知する。

5 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見をいただきたい。

- 会議の開催内容について問題はないか。
- 資料7-2で示している資料について過不足がないか。

小金井市コミュニティバス再編事業

各ルート案の検討内容のまとめ

2021年6月版

(第2回地域懇談会 ルート検討に関する説明資料)

CoCoバスの概要

- CoCoバスは、市内の公共交通不便地域を解消し、市民の誰もが利用しやすい日常的な移動手段として、次の基本方針をもとに計画されました。

■ 基本方針 (運行を開始した平成15年時点)

- 市民ニーズに対応した全ての人の移動機会の向上
- 小金井の街づくりに資する交通システムの実現
- 経済性、採算性の確保と継続的なサービスの提供
- 交通弱者 (高齢者・障がい者・幼児と保護者) の外出機会の提供

- 愛称の「CoCoバス」は、公募意見の中から選ばれました。

小金井市の「Co」 コミュニティバスの「Co」

ここ

CoCoろの通うバス

…という意味がこめられています。



➤ 各路線の現在のルート、運行状況はそれぞれ以下の通りです。

小金井市コミュニティバス CoCoバス(ココバス)

北東部循環

北東部循環
運行本数: 42便/日(平日)
40便/日(休日)
運行時間: 7時~20時

東町循環

東町循環
運行本数: 21便/日
運行時間: 9時15分~19時15分

貫井前原循環

貫井前原循環
運行本数: 31便/日
運行時間: 9時~19時

野川・七軒家循環

野川・七軒家循環
運行本数: 24便/日
運行時間: 8時35分~20時05分

中町循環

中町循環
運行本数: 21便/日
運行時間: 9時~19時



- 平成21年の武蔵小金井駅南口乗入れから約10年間、大きなルート変更はありません。
- 平成15年の運行開始以来、運賃は一律100円に据え置かれています。

■略年表

平成15年	北東部循環 運行開始
平成16年	北東部循環 運行時間拡大
平成17年	貫井前原循環、東町循環、中町循環 運行開始
平成18年	北東部循環 平日朝の増便
平成20年	野川・七軒家循環 運行開始
平成21年	貫井前原循環、東町循環、野川・七軒家循環 武蔵小金井駅南口乗入れ
平成23年	東町循環 運行時間拡大の試行
平成28年	野川・七軒家循環 運行時間拡大
平成30年	小金井市コミュニティバス再編事業 着手
平成31年	東町循環 運行ダイヤ改正
令和3年	北東部循環、貫井前原循環、東町循環、中町循環 交通系ICカードに対応

➤ 小金井市内を通る路線バスでは、コミュニティバスとの競合や、新型コロナウイルス感染症の影響などにより減便している路線もあります。

路線名称	改正前	改正後
<p>京王バス [境81] 武蔵小金井駅南口～新小金井駅～武蔵境駅南口</p>	<p>運行本数：18便/日 時間帯：06:25 - 20:36 ※2018年3月時点</p>	<p>運行本数：3便/日 時間帯：06:25 - 08:06 ※2021年6月時点</p>
<p>京王バス [武41] 武蔵小金井駅北口～小平団地</p>	<p>運行本数：119便/日 ※2018年3月時点</p>	<p>運行本数：90便/日 ※2021年6月時点</p>
<p>京王バス [武51] 西ノ久保循環 ※貫井前原循環と競合</p>	<p>運行本数：97便/日 ※2005年時点</p>	<p>運行本数：33便/日 ※2021年6月時点</p>
<p>関東バス [鷹33] 武蔵小金井駅北口～小金井公園前～三鷹駅北口 ※北東部循環と競合</p>	<p>運行本数：58便/日(往路) 運行本数：60便/日(復路) ※2004年7月時点</p>	<p>運行本数：8便/日(往路) 運行本数：8便/日(復路) ※2021年6月時点</p>
<p>銀河鉄道 [小平国分寺線] 小平駅南口～国分寺駅入口</p>	<p>日中15分間隔で運行 ※2018年10月時点</p>	<p>日中20分間隔で運行 ※2021年6月時点</p>

※表中の年月は各路線のダイヤ改正前後の時点であり、ダイヤ改正日を示すものではありません

CoCoバス再編事業について

- CoCoバスの運行開始から15年が経過しており、JR中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等により、市内の交通状況及び市民ニーズが変化してきています。
- 本事業は、これまでの状況及び今後の新庁舎建設計画等を加味した上で、市民及び地域公共交通会議等の意見を踏まえながら、運行ルート等の総合的な見直しを行うことで、コミュニティバスの更なる充実を図るものです。

■ 事業スケジュール

- 平成30年度
～
令和2年度
- 市内交通現況の整理及び市民アンケート調査等による既存路線に対する課題・要望抽出
 - コミュニティバス再編基本方針の検討、策定
 - コミュニティバス再編運行基準の検討
 - コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討
 - 第1回地域懇談会の実施

- 令和3年度
- コミュニティバスガイドラインの検討、策定
 - コミュニティバス運行基準の検討、策定
 - コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討
 - **第2回地域懇談会の実施**
 - 東町地域会議の実施

- 令和4年度
- コミュニティバスガイドラインの検討、策定
 - 各関係機関等への届出
 - 運行開始に向けた周知
 - 第3回地域懇談会の実施

- 令和5年度
- 運行開始(4月)
- ※ 新庁舎等シャトルバスは新福祉会館の開設(7月)に合わせて運行開始を予定

※新型コロナウイルス感染症の感染拡大による再編事業への影響を受け、事業スケジュールの見直しを実施しました

- CoCoバスの再編検討にあたって、アンケート調査等の結果を踏まえ、小金井市の公共交通に関する課題を整理し、再編基本方針を定めました。

■ 公共交通に関する課題

- 交通弱者に配慮した移動手段を確保すること
- 公共交通不便地域への対応すること
- 路線バスとCoCoバスの競合を回避し、相互補完すること
- バス・タクシー業界における運転手不足・高齢化が深刻化していること
(交通サービスの担い手の不足)
- 日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要なこと
- CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要なこと
- 市民・バス事業者・市の3者が、過度な負担なく公共交通を支える必要があること

■ 再編基本方針 (4項目それぞれの内容は次ページに記載)

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

➤ 再編基本方針の4項目の内容は、それぞれ以下の通りです。

①. 公共交通が不便な地域における交通弱者※への対応

- CoCoバスは、路線バスが通っていないまたは通っているが運行本数が1日数本程度など、公共交通が不便な地域を対象地域とすることを基本とする。
- ルートやバス停の位置・間隔、運行時間や運行本数等のサービス検討に当たっては、交通弱者の移動ニーズに配慮する。
- 路線バスが通っていない地域などでは、幅員が狭いことでバスの通行が困難な道路があると想定されるため、道路の整備状況を踏まえたルートの設定を行う。

※「交通弱者」：高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など（一時的にケガをしている人なども含む）、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される人々。

③. 日常生活に即した運行サービスの提供

- 市民や利用者からニーズが高い施設を結ぶルートについて、効率性の観点も踏まえながら設定する。
- 効率性の観点も踏まえると、一つのルートで結ぶ施設には限界があるため、他の施設にもできるだけ負担なく移動できるよう、CoCoバス路線間での乗り継ぎに伴う移動距離、運賃、ダイヤ接続、待ち空間等の観点から、利便性向上を図る。
- 現在はバス路線が運行していない新庁舎等の計画を踏まえたルート設定を行う。

②. 路線バスを補完するサービスの提供

- 地域公共交通ネットワークの形成に当たっては路線バスを基本とし、路線バスとの競合回避を踏まえた上で、CoCoバスのルートやバス停の位置・間隔、運賃、運行時間、運行本数等のサービスについて検討する。
- 市内全域を路線バスとCoCoバスの両者が一体となってカバーする地域公共交通ネットワークを形成する。

④. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により3者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるためのしくみを構築する。
- 現有車両でサービスを提供することを基本とし、財政負担が現状水準を大幅に上回ることがないように、効率的・効果的な運行を行う。
- 運賃については、受益者負担や財政支援、地域間における公平性の観点から、水準や体系について検討する。
- 市民をはじめとしたより多くの方に利用してもらうため、PR、意識啓発等の利用促進を図る。

- 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、基本方針を踏まえた運行時間帯、運行間隔及び運賃等のサービス水準とともに、再編後の見直しを検討する上での運行継続基準を検討しました。
- 有識者等も含めた会議にて確認した運行基準は、以下のとおりです。

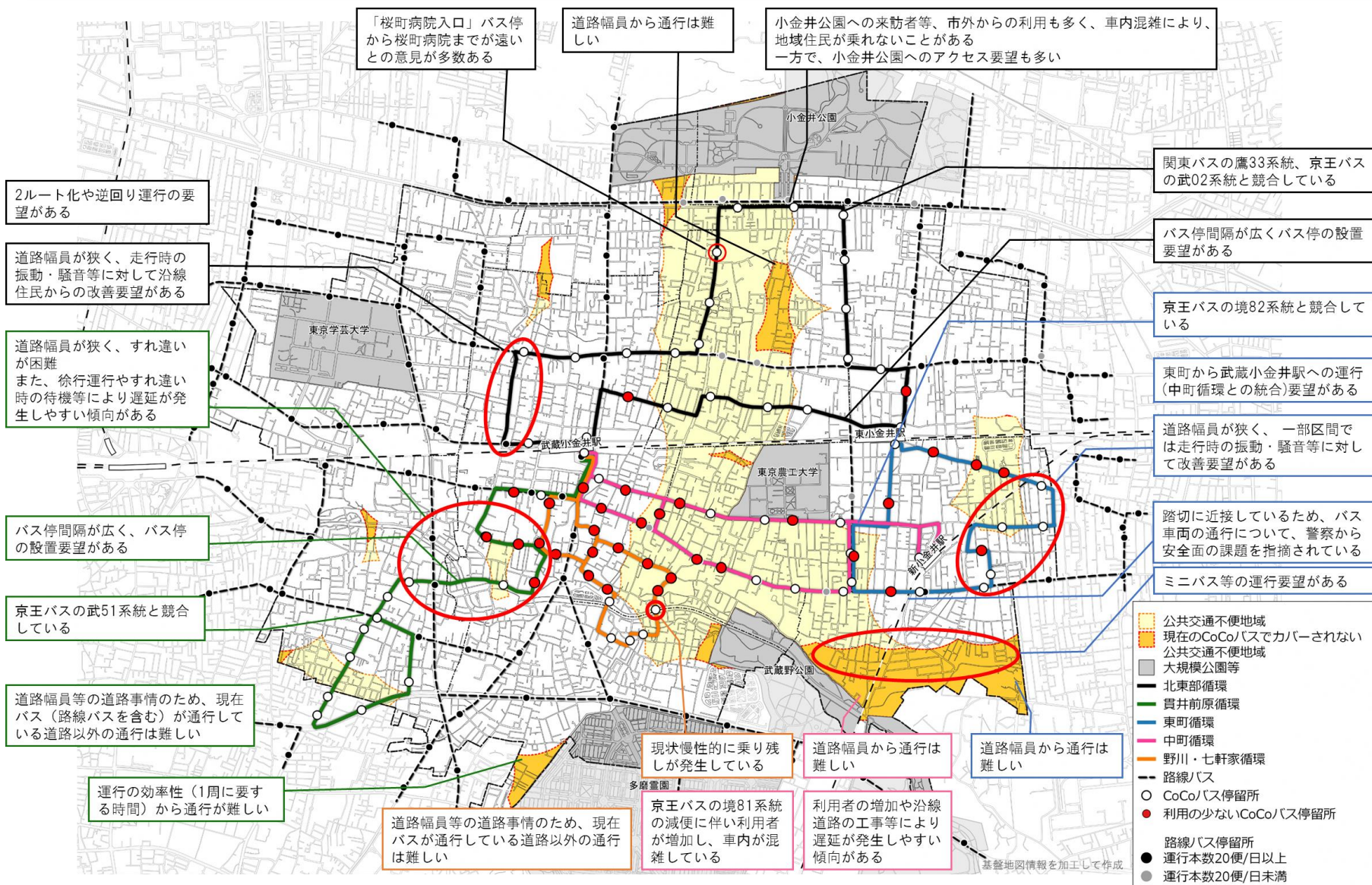
項目	指標	指標の考え方	基本方針との対応	原則とする運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要となる道路幅員	—	(車両制限令に基づき設定) ※1
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	(法令等での基準により設定) ※1
運行サービス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	① ④	概ね200~300m間隔 ※1
	運行間隔(頻度)	1時間あたりの運行本数	④	1時間2便(30分に1便)を最低限確保
	運賃	1回乗車あたりの運賃	① ② ④	(検討中)
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	② ③ ④	9時台~19時台の運行を最低限確保
運行継続基準	収支率(公費負担率)	運行経費に対する運賃収入の割合	④	(検討中)

※1 警察や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等についても考慮する。

⇒上記基準を踏まえた上で、市内における高齢化の状況や土地の高低差を考慮し運行ルート等を設定します。

ルート検討について

➤ アンケート調査や地域懇談会での内容をもとに、現行路線の課題事項を整理しました。



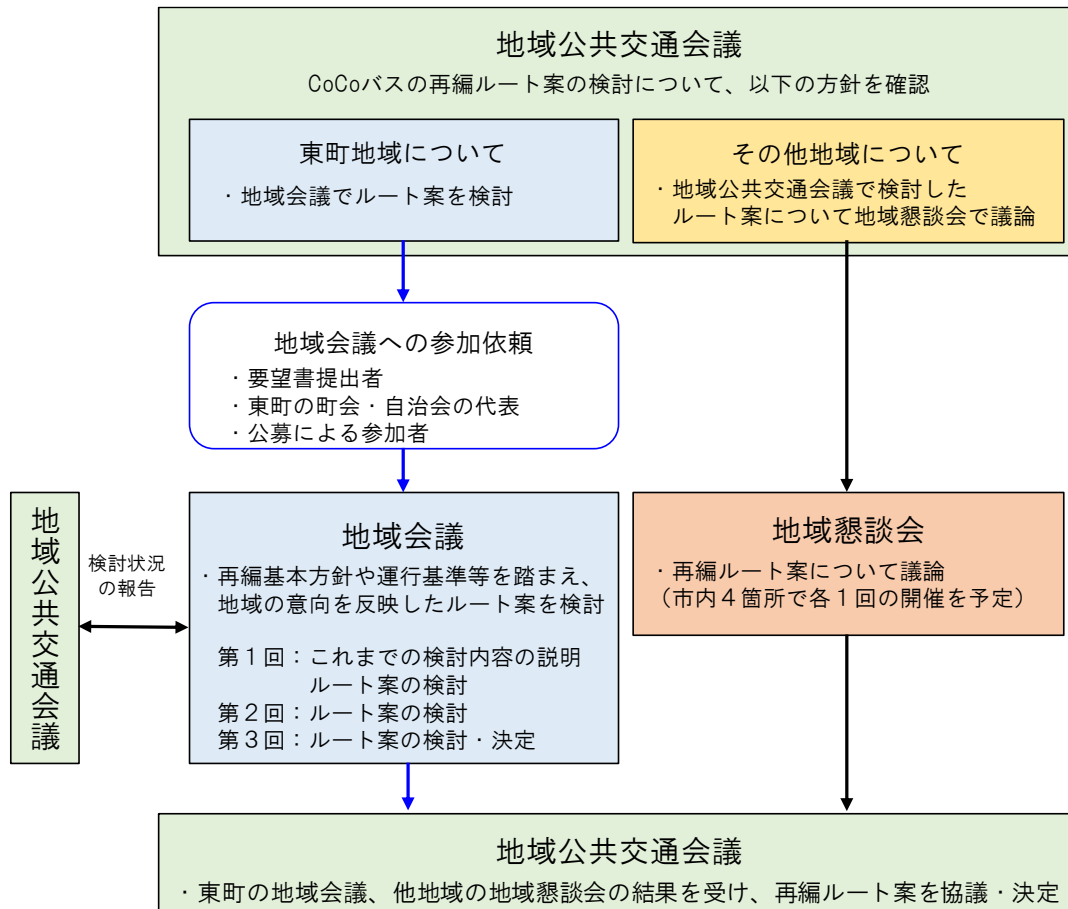
- 再編基本方針や再編運行基準、運行事業者の状況などを踏まえ、ルート検討の基本条件を設定しました。

項目		内容	備考等
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。	車両の保有台数 ・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。	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に記載の通り
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。	現在市内で起終点として利用可能な箇所 ・武蔵小金井駅(北口・南口) ・東小金井駅(北口・南口) ・新小金井駅(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。	検討における目安(京王バスへのヒアリングの結果を元に設定) ・車両1台、1時間に2便の場合:4.5km程度 ・車両2台、1時間に3便の場合:6.0km程度
5.	運行時間帯	再編運行基準に基づき、9時台～19時台の運行を最低限確保する。	現在の北東部循環は7時台～20時台、野川・七軒家循環は朝8時台～20時台
6.	運行間隔	再編運行基準に基づき、1時間当たり2便(30分に1便)を最低限確保する。	現在の北東部循環は3便/時(平日朝は4便)、貫井前原循環も3便/時で運行
7.	その他	再編運行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する。	-

- CoCoバスの再編とは別に、新庁舎・(仮称)新福社会館へのアクセス手段として、武蔵小金井駅・東小金井駅を結ぶ新庁舎等シャトルバスの導入に向けて検討を進めています。



- 東町地域については、改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消するルート案の設定が難しいことから、要望書の提出者や、自治会の代表を交えた「地域会議」でルート案を協議することとなりました。
- 地域会議で協議されたルート案を受けて地域公共交通会議にて協議し、最終的に決定となります。



個別路線のルート検討について

- 貫井前原循環
- 野川・七軒家循環
- 北東部循環
- 南東部の路線（中町・東町循環）

➤ 各路線の運行範囲と再編の検討方針は以下の通りです。

■南東部の路線

【運行対象地域】

市内南東部の交通不便地域を運行する路線として検討

【結節する鉄道駅】

中町地域: 武蔵小金井駅
東町地域: 東小金井駅

【車両台数】

ポンチョ2台

■北東部循環(北東部の路線)

【運行対象地域】

市内北東部の交通不便地域を運行する路線として検討

【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅・東小金井駅

【車両台数】

ポンチョ2台

■貫井前原循環

【運行対象地域】

現在の貫井前原循環の路線を基に検討

【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅

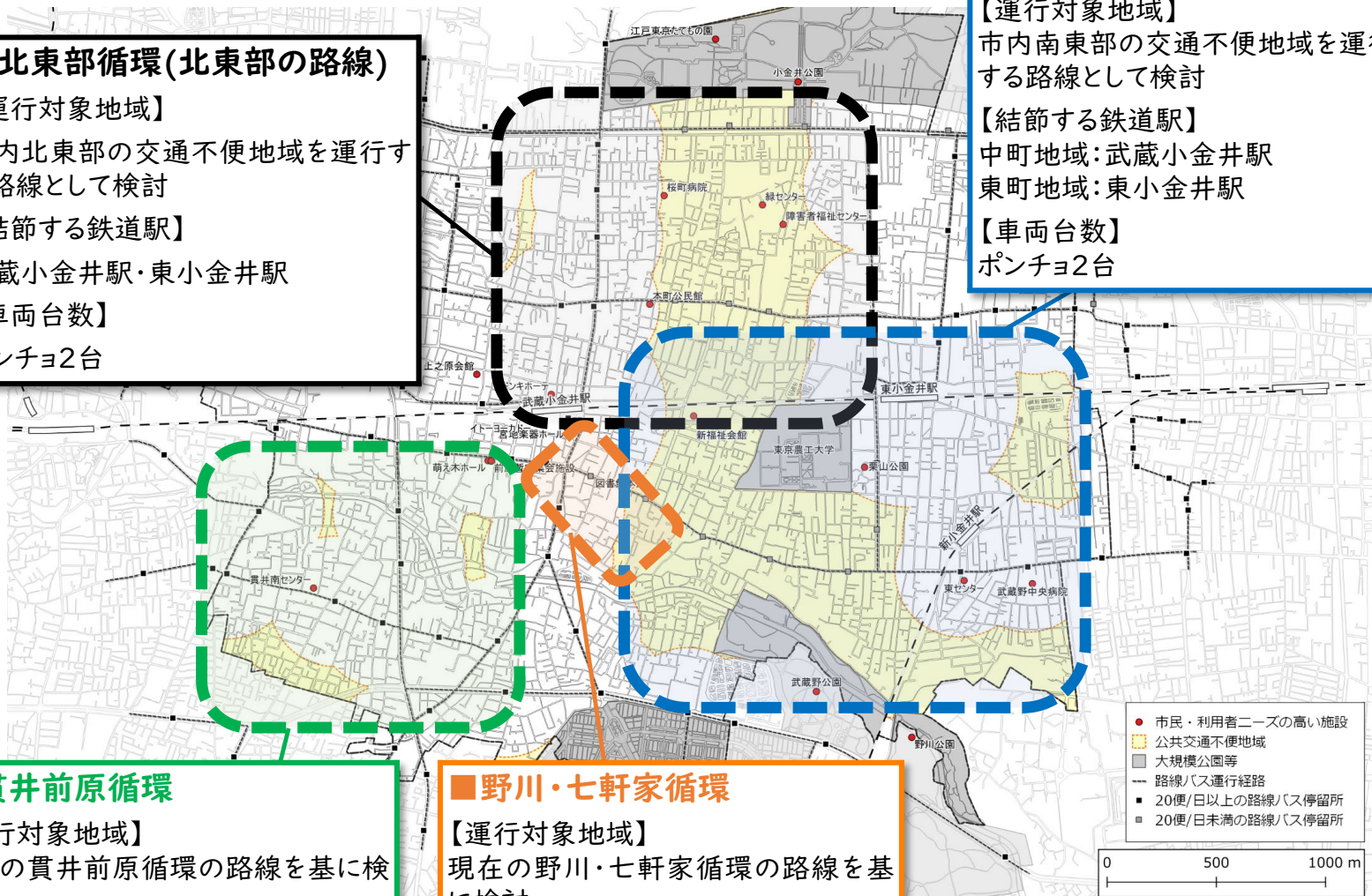
■野川・七軒家循環

【運行対象地域】

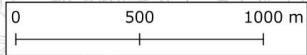
現在の野川・七軒家循環の路線を基に検討

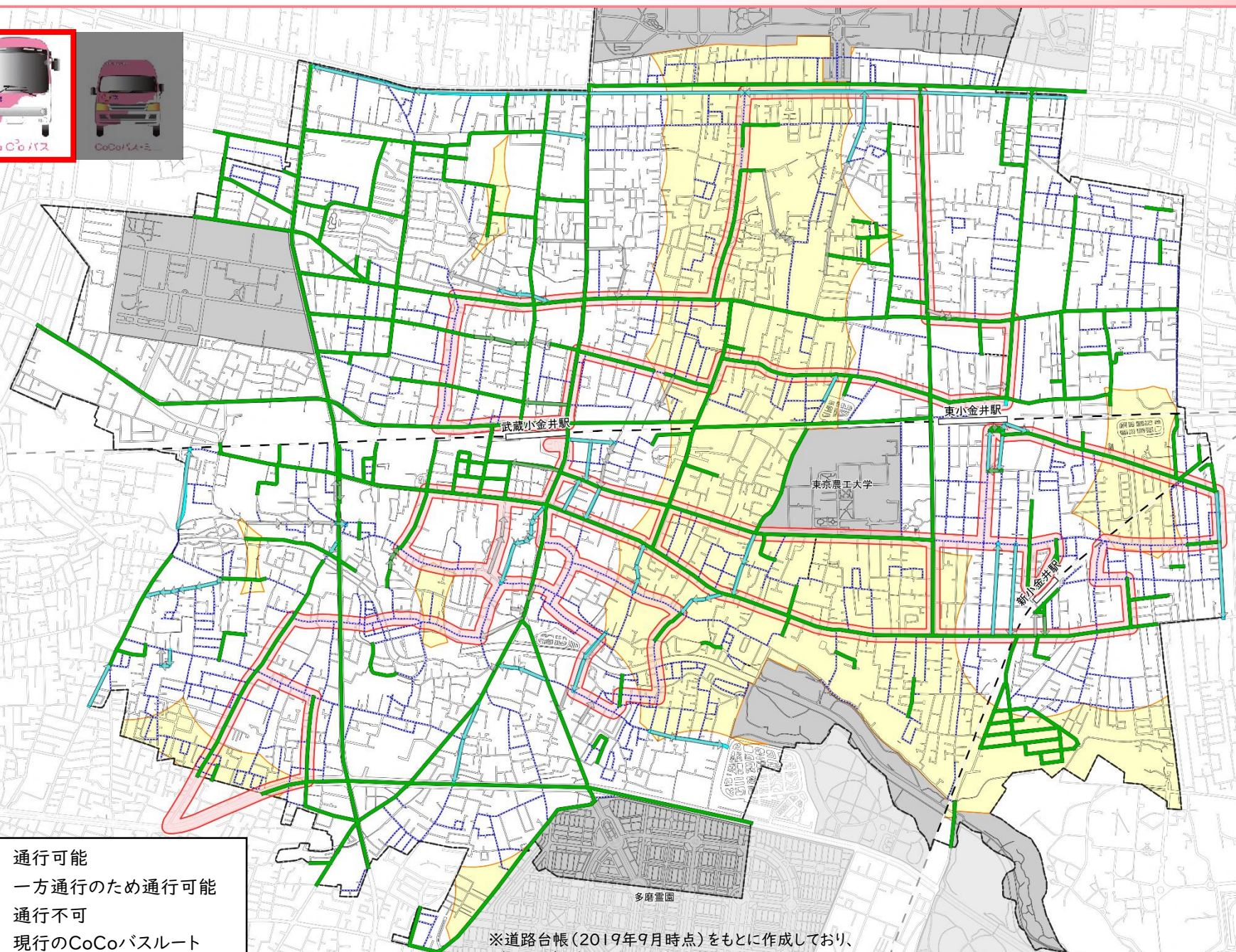
【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅

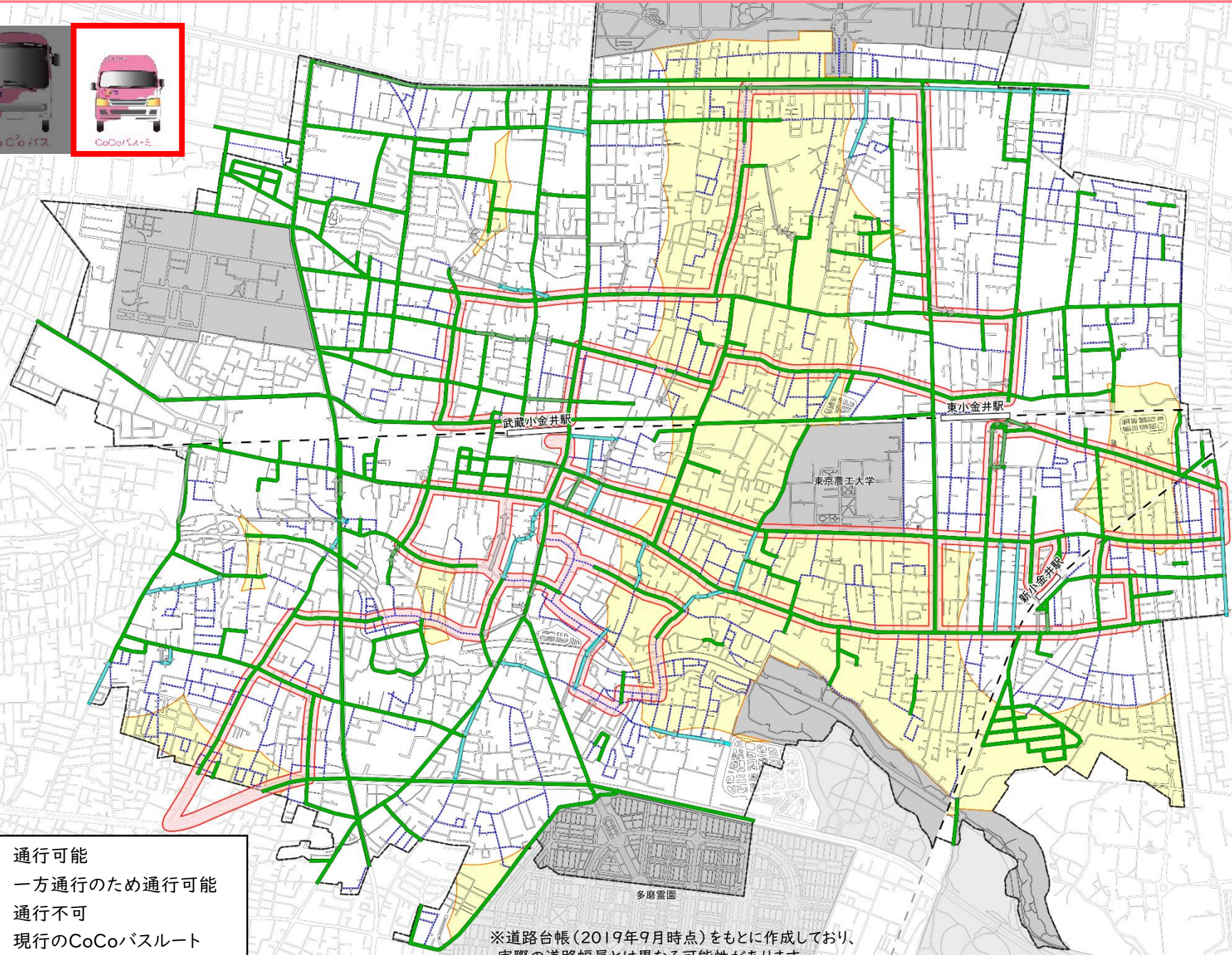


- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所





※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ります。



- 通行可能
- 一方通行のため通行可能
- 通行不可
- 現行のCoCoバースルート

※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ります。

北東部循環

➤ 現行路線の課題を、地図上に表示しています。

「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

道路幅員から通行は難しい

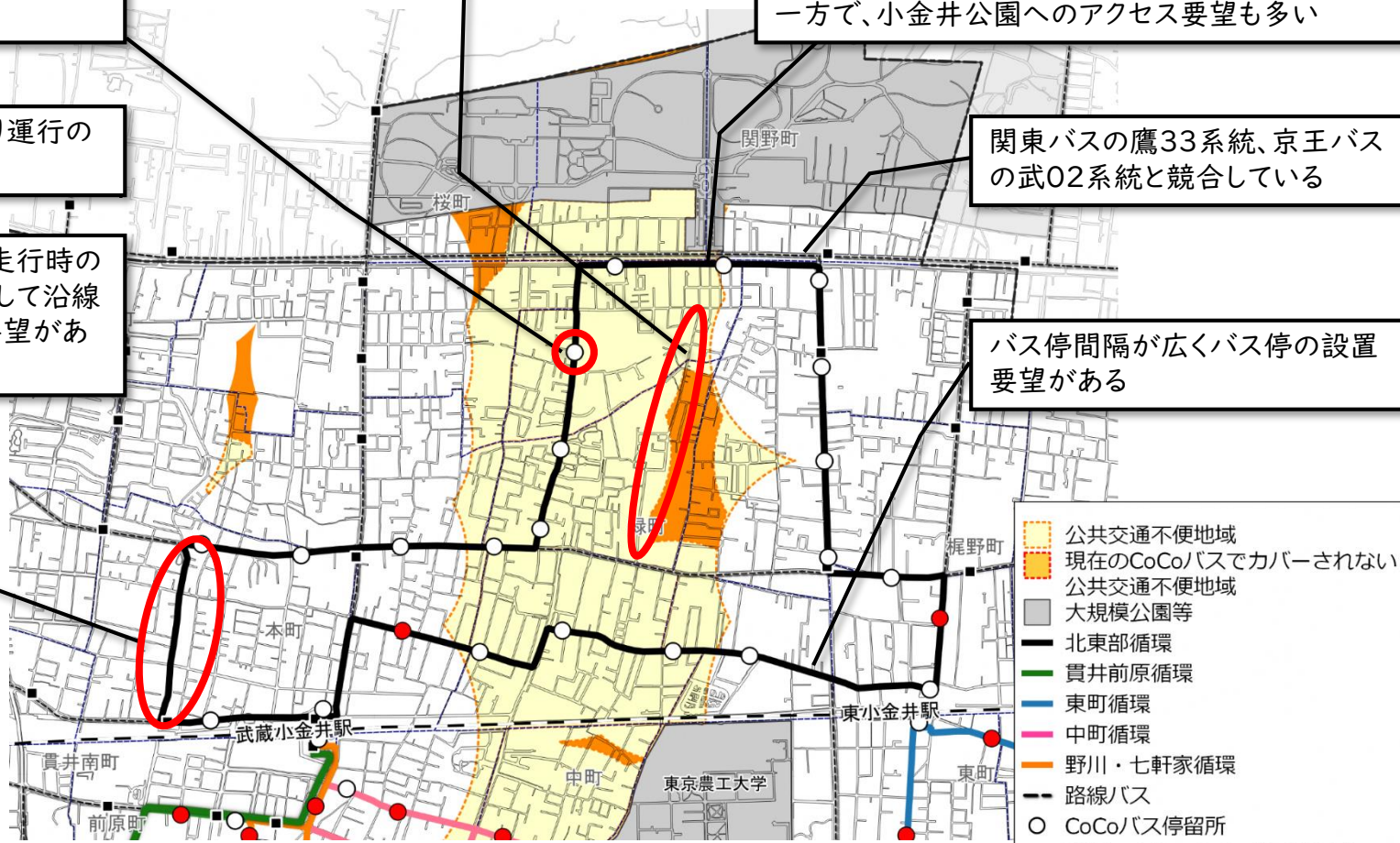
小金井公園への来訪者等、市外からの利用も多く、車内混雑により、地域住民が乗れないことがある一方で、小金井公園へのアクセス要望も多い

2ルート化や逆回り運行の要望がある

関東バスの鷹33系統、京王バスの武02系統と競合している

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

バス停間隔が広くバス停の設置要望がある



- 公共交通不便地域
- 現在のCoCoバスでカバーされない公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 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
- 路線バス
- CoCoバス停留所
- 利用の少ないCoCoバス停留所
- 路線バス停留所
- 運行本数20便/日以上
- 運行本数20便/日未満

■北東部循環：ルート検討の考え方

- 現行路線の課題や、地域の道路事情等を踏まえ、以下の考え方に基づいてルートを検討しました。

■桜町病院周辺への運行について

- 現在、CoCoバスは緑中央通りに「桜町病院入口」、路線バスは小金井街道沿いに「桜町病院」バス停を設置していますが、さらに近接した箇所への設置が求められています。
- 周辺の道路状況を確認すると、道路幅員が狭い箇所が多くなっています。近くを通る緑桜通りは、両側通行では運行ができない幅員となっており、運行は難しい状況です。



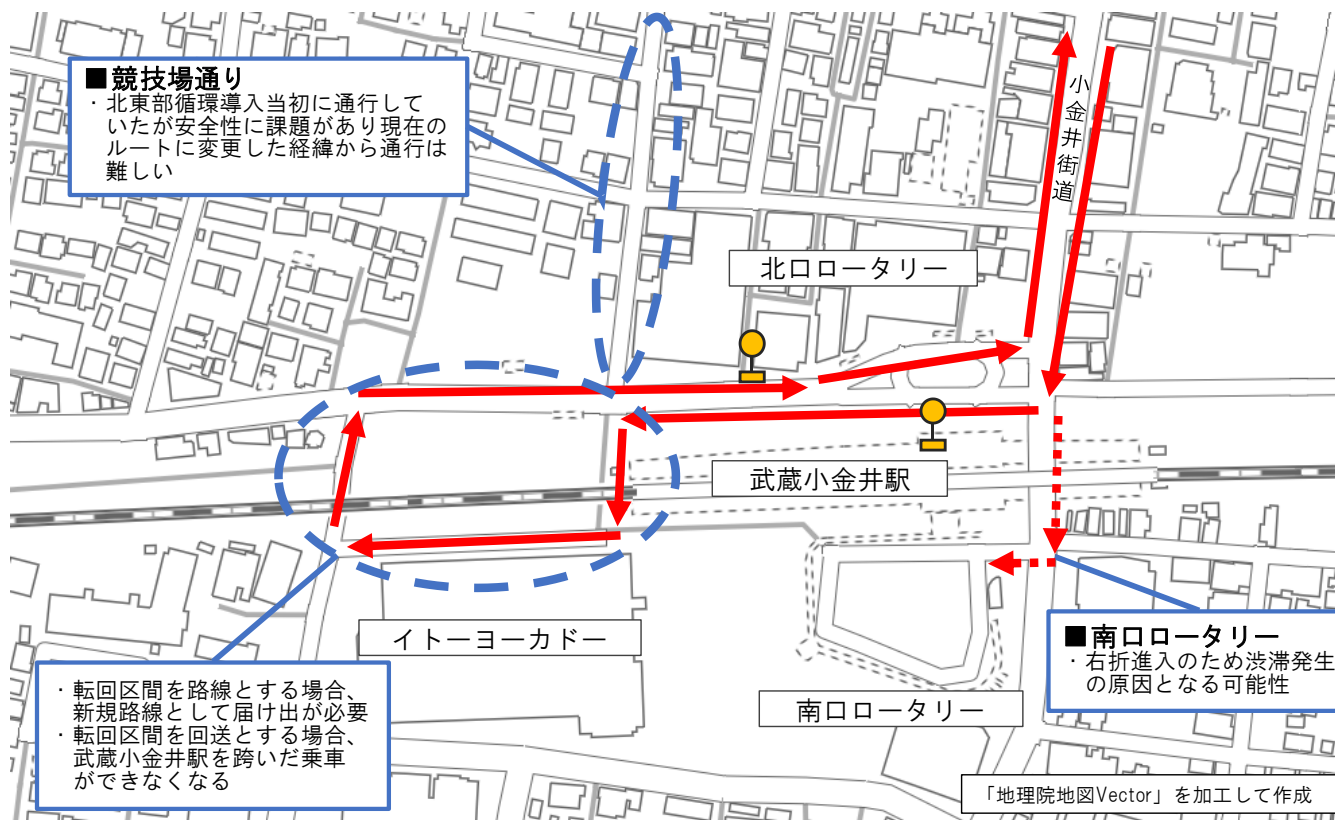
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 一方通行の道路

凡例	幅員	ボンチャ
■	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	通行不可
■	3.57m～3.38m	通行不可

■北東部循環：ルート検討の考え方

■郵便局周辺への運行について

- 当初北東部循環は競技場通りを運行していましたが、通行時の安全性の問題から、現在のルートに変更となった経緯があります。
- 現在の「稲穂神社前」～「小金井市役所入口」の区間の沿線からは騒音・振動課題に対する改善要望が寄せられており、対応が必要と認識しています。
- このため、小金井街道から武蔵小金井駅にアクセスするルート案としています。



■北東部循環：ルート検討の考え方

■2ルート化・逆まわりの運行について

- 北東部循環を2ルートに分ける案については、東側の路線の沿線から武蔵小金井駅にアクセスできないこと、西側の路線が小金井街道の路線バスと競合する路線となることから、地域公共交通会議において、効率・有用性が低いと判断されています。
- 逆回りの案については、上水桜通りが一方通行（西向き）であるため、現ルートでの逆回りの運行は不可能です。また、緑町から武蔵小金井駅へのアクセスが遠くなることから、現状の運行方向の便への利用者の集中と乗り残しの発生が懸念されます。



➤ 新庁舎等へは直接結節せず、従来通り地蔵通りを運行するルートです。



※所要時間は、現在の路線の所要時間と路線延長（図上計測値）、起終点での乗降に掛かる時間の見込みを踏まえて試算したものです。

➤ 再編後に運行がなくなるバス停の現在の状況と、代替先となるバス停の状況は、それぞれ以下の通りです。(それぞれの位置関係は次ページ以降に掲載)

■武蔵小金井駅周辺

No	廃止バス停名称	乗降者数(人)		代替先となるバス停の状況			
		平日	休日	代替バス停名称	元のバス停からの距離	代替バス停の運行頻度	武蔵小金井駅までの乗車時間の増減
20	小金井郵便局	60	14	本町二丁目 小金井郵便局	225m 92m	16便/時 7便/時	-1分程度 +1分程度
20-2	稲穂神社前	57	22	ナンジャモンジャ通り入口	218m(午前) 317m(午後)	7便/時 6便/時	+2分程度 +7分程度
21	小金井市役所入口	64	7	武蔵小金井駅北口	191m	2便/時	-4分程度

■東小金井駅周辺

No	廃止バス停名称	乗降者数(人)		代替先となるバス停の状況			
		平日	休日	代替バス停名称	元のバス停からの距離	代替バス停の運行頻度	武蔵小金井駅までの乗車時間の増減
7	梶野町五丁目	27	14	東小金井駅	243m	2便/時	+1分程度
8	北大通り三小前	28	9	小金井第三小学校	231m	2便/時	-1分程度

■北東部循環：運行がなくなるバス停の整理





➤ 再編後に運行がなくなるバス停と、代替先のバス停の位置関係は、以下の通りです。

■武蔵小金井駅周辺



➤ 再編後に運行がなくなるバス停と、代替先のバス停の位置関係は、以下の通りです。

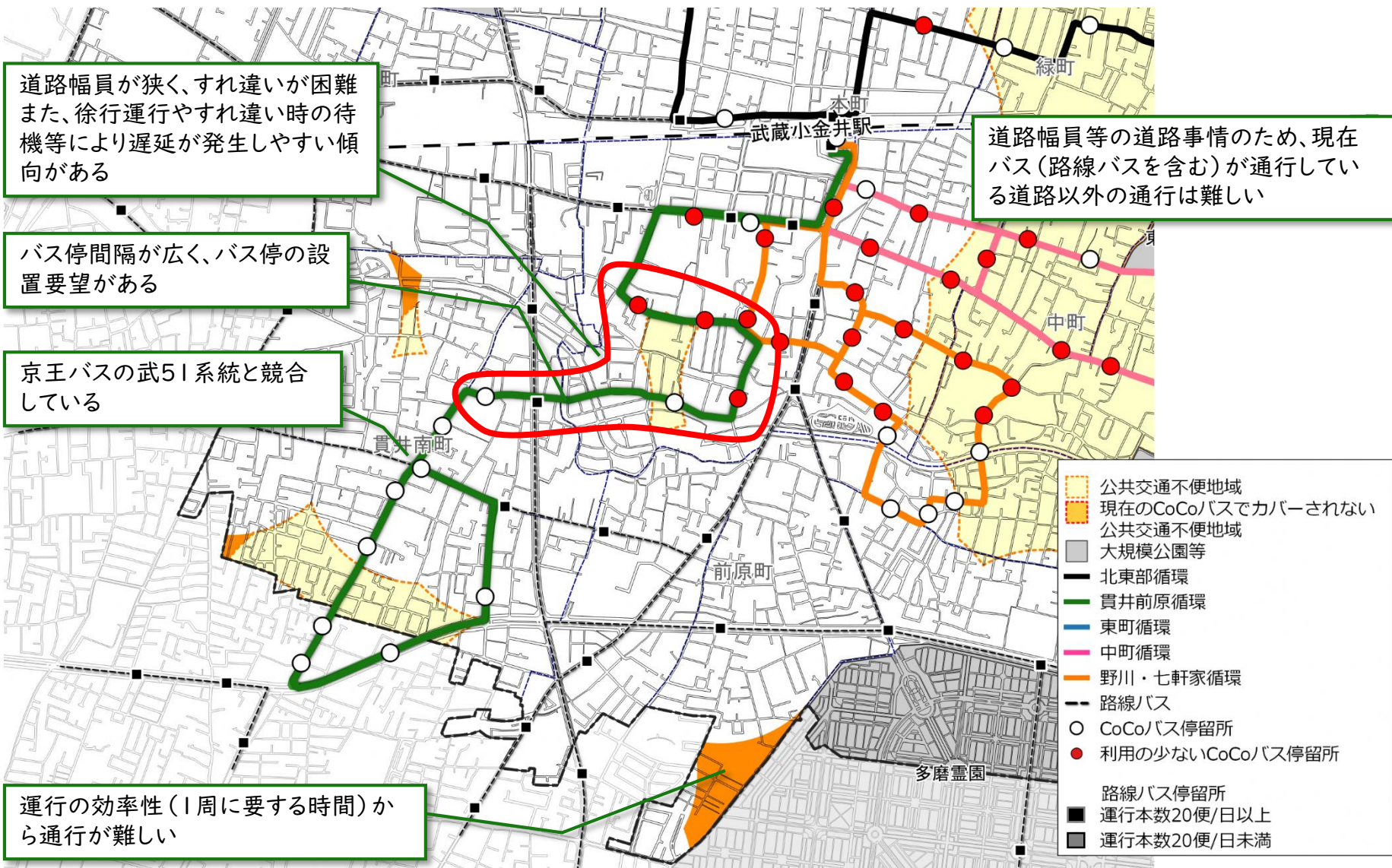
■東小金井駅周辺

-  : 乗車時の代替先
-  : 降車時の代替先
-  : 廃止バス停
-  : 代替先のバス停



貫井前原循環

➤ 現行路線の課題を、地図上に表示しています。



- 現行路線の課題や、地域の道路事情等を踏まえ、以下の考え方に基づいてルートを検討しました。

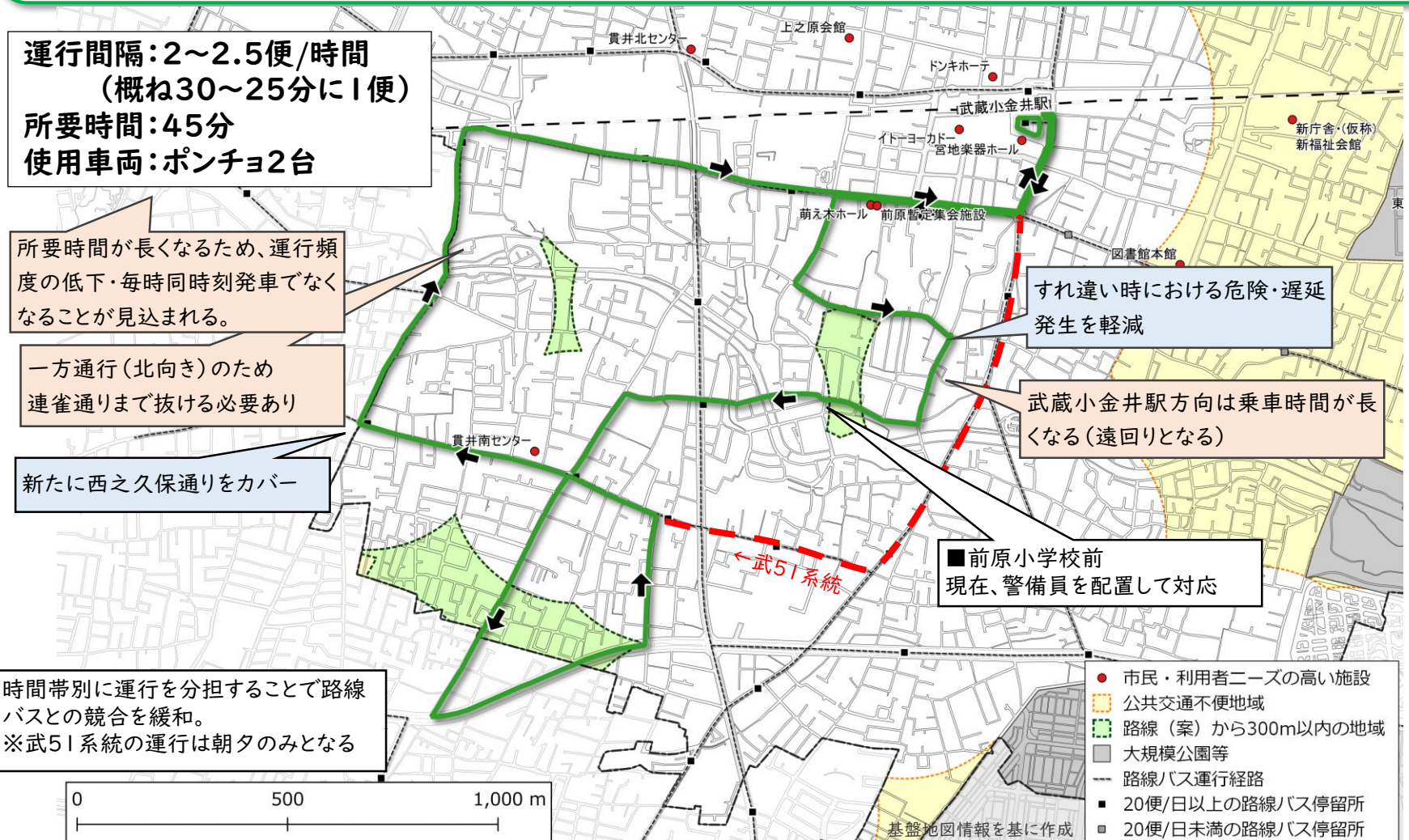
■安全上の課題の解消

- 坂下区間の道路幅員が狭く、車両のすれ違い時に安全上の課題があり、また、遅延の要因となっています。
→当該区間は、上下方向の一方のみの運行とします。

■路線バスとの競合の解消

- 京王バス武51系統は貫井前原循環・ぶんバスとの競合により、既に減便されており、今後路線の存続が厳しい状況にあります。
→CoCoバスと路線バスの競合を緩和するため、現在の利用状況を踏まえつつ、両者の役割分担をします。

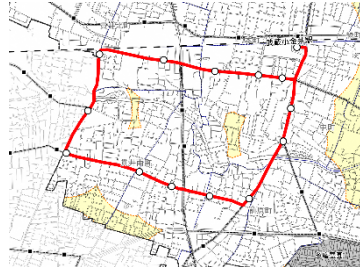
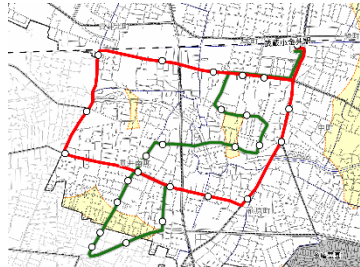
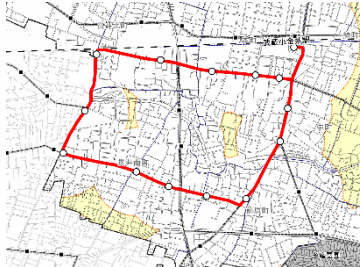
- 京王バス武51系統と統合し、運行地域を広くカバーするルート案です。
- CoCoバスが運行しない時間帯は武51系統が運行することで、路線バスとの競争を緩和します。



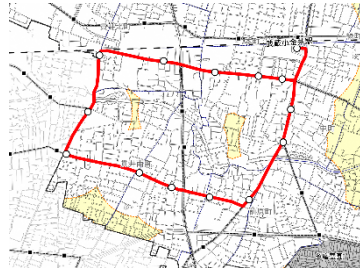
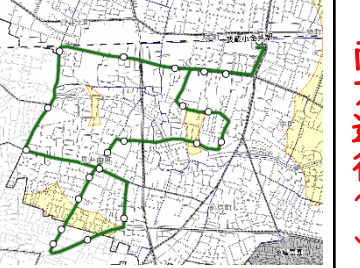
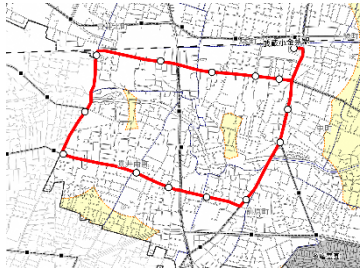
※所要時間は、現在の路線の所要時間と路線延長(図上計測値)、起終点での乗降に掛かる時間の見込みを踏まえて試算したものです。

➤ 現在と再編後の時間帯別の運行状況を比較すると、以下のようになります。

現在

路線名	運行間隔	朝方	日中	夕方
貫井前原循環	20分間隔	運行なし	9時～19時台で運行	運行なし
武51系統	約30分間隔	6時～21時台で運行		
各時間帯の運行状況図		 武51のみ運行	 両方運行	 武51のみ運行

再編後

路線名	運行間隔	朝方	日中	夕方
貫井前原循環	約25分 間隔	運行なし	9時～19時台で運行	運行なし
武51系統	約30分間隔	6時～9時台で運行	運行なし	18時台～21時台で運行
各時間帯の運行状況図		 武51のみ運行	 CoCoバスのみ運行	 武51のみ運行

両方運行(※)

※19時前後の帰宅ラッシュ時間帯は特に利用者が多いため、乗り残しの発生を防ぐため両路線を運行する予定です。

➤ 再編後に運行がなくなるバス停の現在の状況と、代替先となるバス停の状況は、それぞれ以下の通りです。(それぞれの位置関係は次ページに掲載)

■貫井前原循環

No	廃止バス停名称	乗降者数(人)		再編による 運行の変化	代替先となるバス停の状況			
		平日	休日		代替バス停名称	元のバス停 からの距離	代替バス停の 運行頻度	武蔵小金井駅までの 乗車時間の増減
16	貫井南センター入口	26	15	上り方向廃止 (下り方向の み存続)	貫井南町二丁目	129m	2便/時	+1分程度
17	ハナダイコン緑地	34	45		貫井坂下	99m	3便/時	±0分程度
18	前原小学校前	34	40		なし	—	—	—
19	神明宮入口	22	9		前原町	217m	6便/時	-5分程度
20	幡随院	15	5		なそい坂	172m	2便/時	-7分程度
21	平代坂下	14	12		なそい坂	303m	2便/時	-7分程度

■武51系統

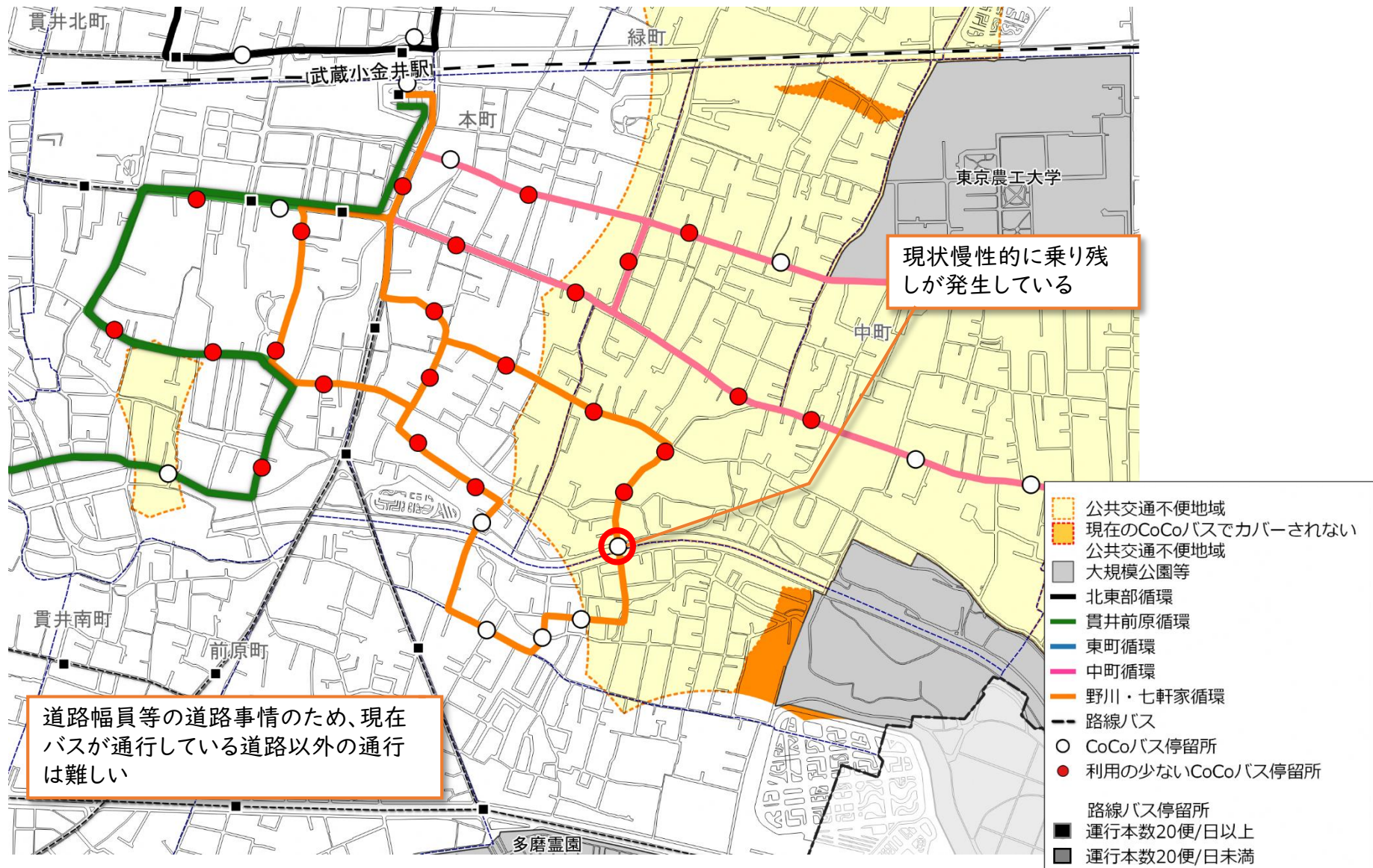
廃止バス停名称	武51系統以外 の路線の有無	代替先となるバス停の状況			
		代替バス停名称	元のバス停 からの距離	代替バス停の 運行頻度	武蔵小金井駅までの乗 車時間の増減
前原坂	京王バス 武71・武73系統 など	前原坂(武71系統など)	117m	11便/時	-16分程度
前原町		前原町(武71系統など)	90m	6便/時	-14分程度
貫井横丁入口		貫井横丁入口 (武71系統など)	34m	6便/時	-12分程度
南中学校	なし	貫井横丁入口	319m	6便/時	-11分程度
		貫井南町1丁目	264m	3便/時	-4分程度
貫井南町1丁目	京王バス 府75系統など	貫井南町1丁目 (府75系統)	164m	3便/時	-2分程度

➤ 再編後に運行がなくなるバス停と、代替先のバス停の位置関係は、以下の通りです。



野川・七軒家循環

➤ 現行路線の課題を、地図上に表示しています。



- 現行路線の課題や、地域の道路事情等を踏まえ、以下の考え方に基づいてルートを検討しました。

■道路状況について

- 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状態です。
→地域の道路状況を踏まえ、現行と同様のルート案とします。

■乗り残しについて

- 野川・七軒家循環においては乗り残しが発生していますが、道路状況からルートの再編による解消は難しい状況です。
→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います。

➤ 現行の野川・七軒家循環と同様のルート案です。

運行間隔：2便/時間
 所要時間：28分
 使用車両：ハイエース1台

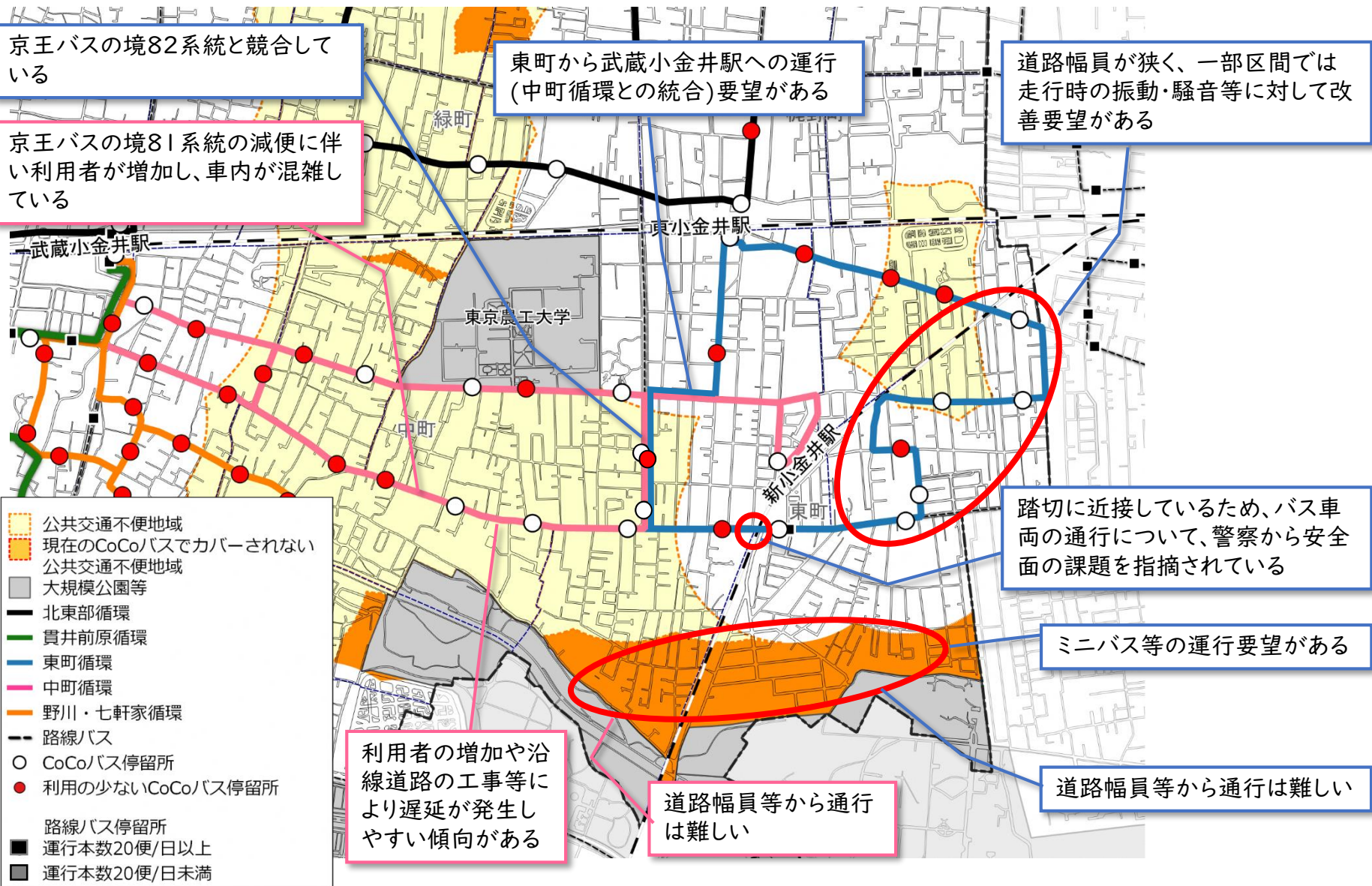


※所要時間は、現在の路線の所要時間と路線延長（図上計測値）、起終点での乗降に掛かる時間の見込みを踏まえて試算したものです。

南東部の路線

(中町循環・東町循環)

➤ 現行路線の課題を、地図上に表示しています。



■南東部の路線：ルート検討の考え方

- 現行路線の課題や、地域の道路事情等を踏まえ、以下の考え方に基づいてルートを検討しました。
- なお、東町地域については、別途地域会議において、ルートの検討を進めるため、ここでは中町循環のルート案のみを提示します。

■東町から武蔵小金井駅へのアクセスについて

- アンケート調査の結果などから、中町循環の新小金井駅バス停は武蔵小金井駅へむかう利用者が多くみられます。
- 東町から武蔵小金井駅周辺へのアクセスする手段を確保するため、中町循環のルート検討に当たっては、新小金井駅付近に結節することとします。

■中町循環の遅延発生について

- 中町循環の遅延発生の要因としては、連雀通りの工事に伴う道路渋滞が要因と考えられます。また、中町循環は1台運行であり、運行ダイヤ上の余裕が少ないため、遅延が発生すると回復が難しいという特性があります。

■南東部の路線：ルート検討の考え方

■東町1・5丁目へのアクセスについて

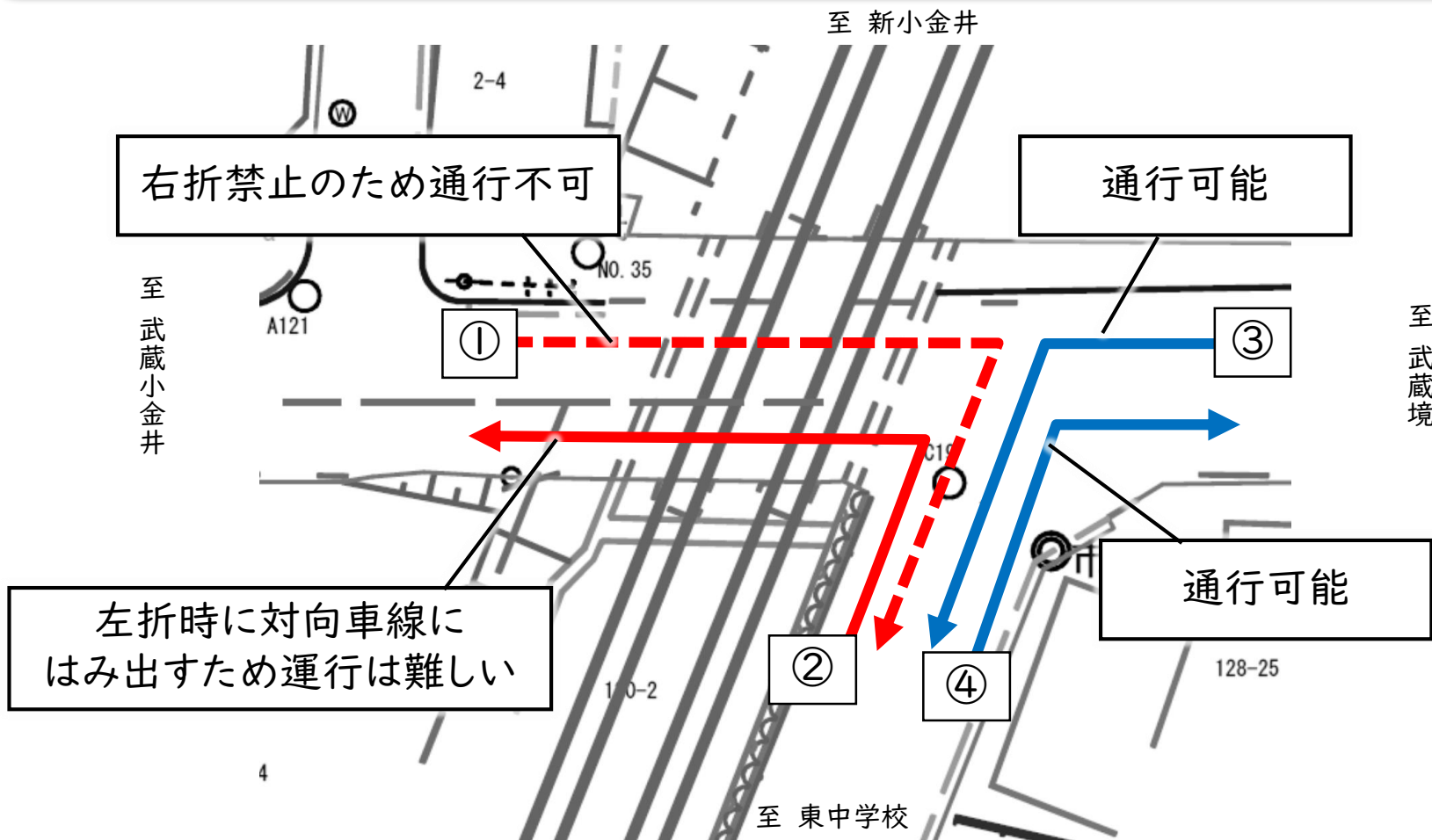
- 東町5丁目は全体的に道路の幅員が狭く、CoCoバス（ミニ含む）が通行可能な道路が無いいため、運行ができない状態です。
- 東町1丁目は、東中学校周辺の道路は幅員上通行可能ですが、西武線の側道から連雀通りに入る交差点形状の都合上、武蔵小金井駅方面への運行は困難です。



■南東部の路線：ルート検討の考え方

■<補足1>西武線側道と連雀通りの交差点について

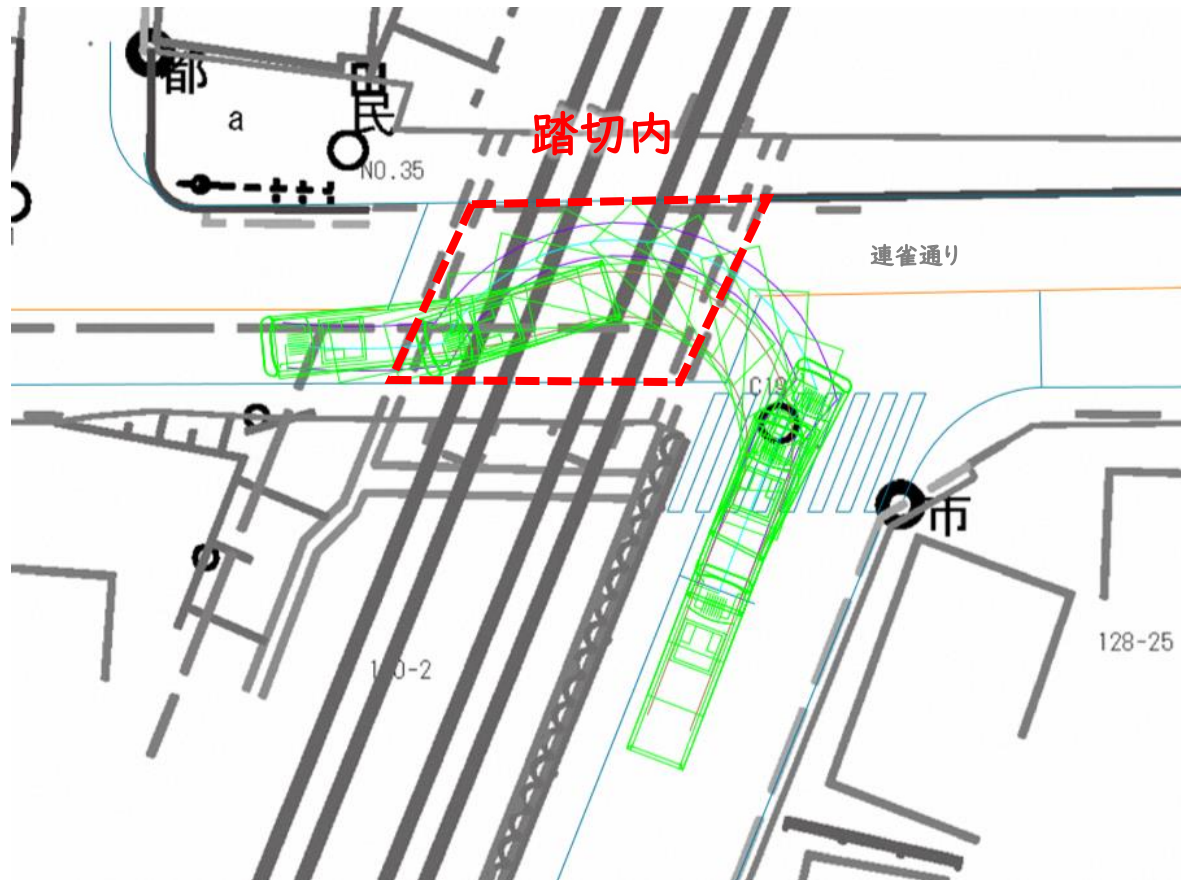
- ①の経路は右折禁止のため、武蔵小金井方面から西武線側道に入ることができません。
- ②の経路は左折時に踏切内で対向車線にはみ出して危険なため、運行は難しいです。
- ③、④の経路は運行可能ですが、西武線の西側にアクセスするルートの設定は困難です。



■南東部の路線：ルート検討の考え方

■<補足2>踏切内での対向車線へのはみ出しについて

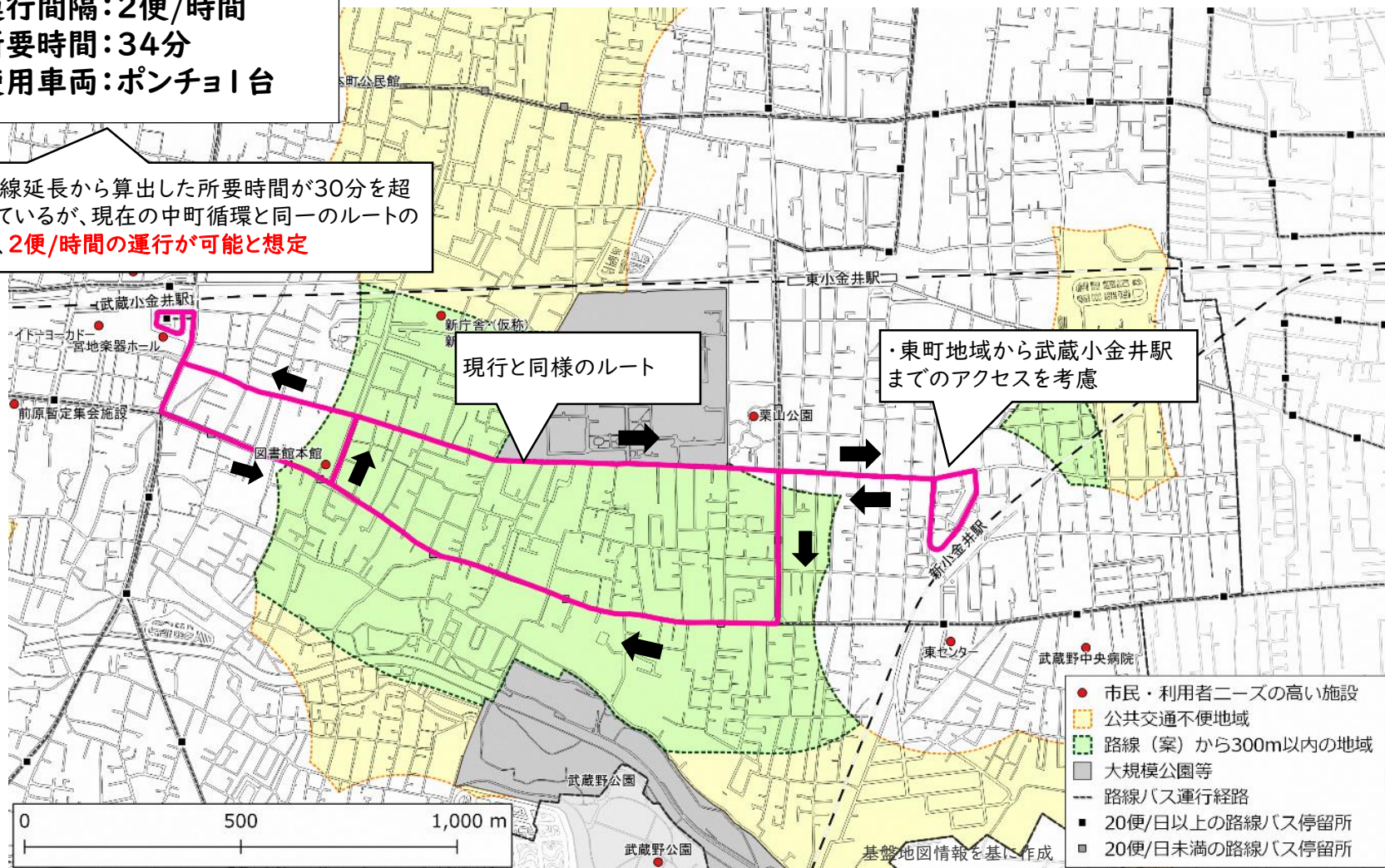
- CoCoバスの車両が左折した際の軌跡を図上に表すと、赤枠で囲っている踏切内において対向車線にはみ出していることが分かります。
- このような形で運行することは、大変危険であり、警察・バス事業者からも運行は困難との見解を示されています。



➤ 現行の中町循環と同様のルート案です。

運行間隔:2便/時間
 所要時間:34分
 使用車両:ポンチョ1台

※路線延長から算出した所要時間が30分を超過しているが、現在の中町循環と同一のルートのため、**2便/時間の運行が可能と想定**

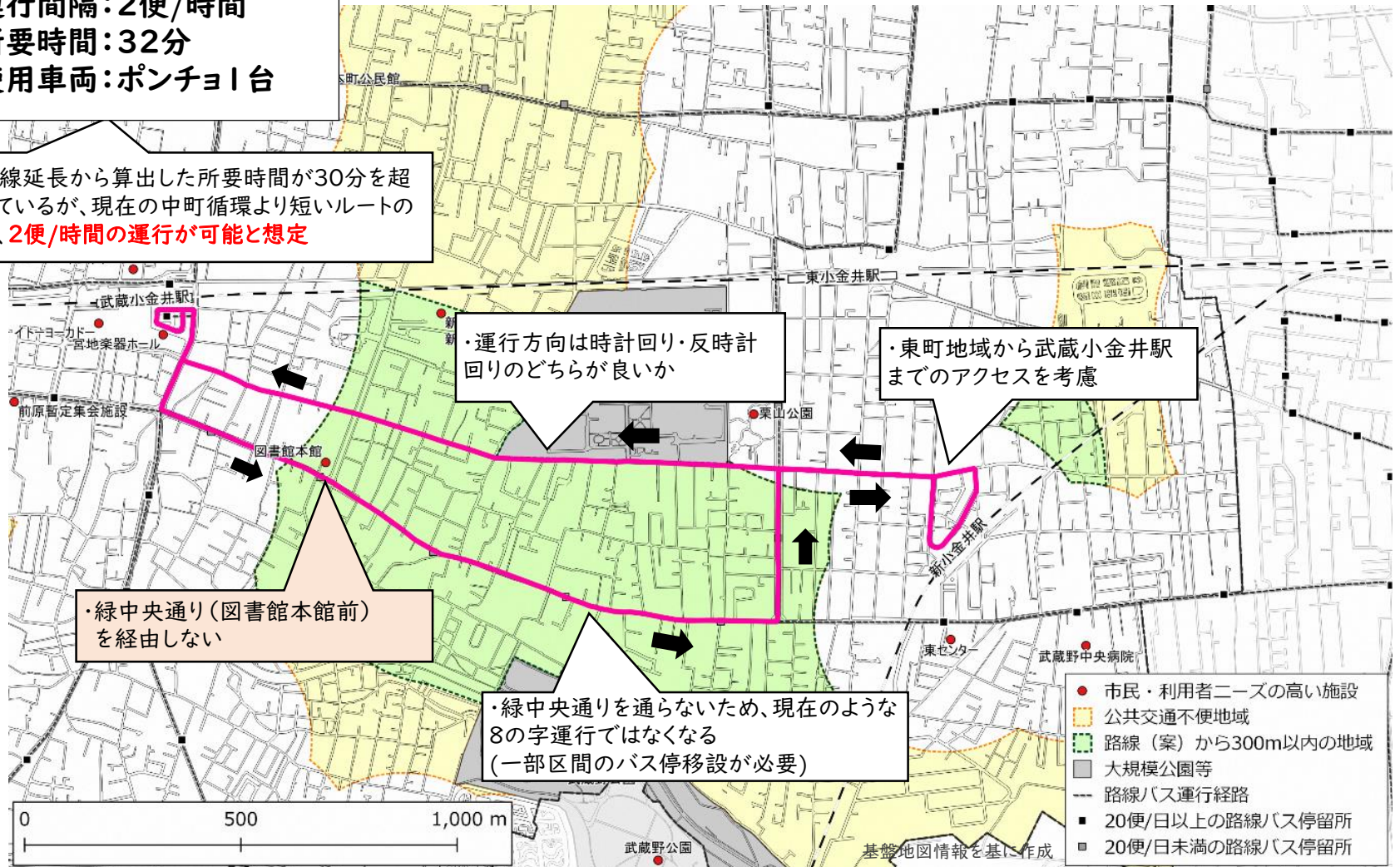


※所要時間は、現在の路線の所要時間と路線延長(図上計測値)、起終点での乗降に掛かる時間の見込みを踏まえて試算したものです。

➤ 現行から緑中央通りの部分を除き、路線を短縮して定時性の向上を図る案です。

運行間隔:2便/時間
 所要時間:32分
 使用車両:ポンチョ1台

※路線延長から算出した所要時間が30分を超過しているが、現在の中町循環より短いルートのため、**2便/時間の運行が可能と想定**



※所要時間は、現在の路線の所要時間と路線延長(図上計測値)、起終点での乗降に掛かる時間の見込みを踏まえて試算したものです。

■南東部の路線(中町循環)：運行がなくなるバス停の整理

- 再編後に運行がなくなるバス停の現在の状況と、代替先となるバス停の状況は、それぞれ以下の通りです。

■再編ルート案②(緑中央通りショートカット案)の場合

No	廃止バス停名称	乗降者数(人)		代替バス停名称	代替先となるバス停の状況		
		平日	休日		元のバス停からの距離	代替バス停の運行頻度	武蔵小金井駅までの乗車時間の増減
7	市立図書館前	43	27	中町三丁目	150m	2便/時	±0分程度
13	市立図書館前	15	19	第一小学校	167m	2便/時	-1分程度



■ここからの進行について

- 質疑応答 :資料の説明内容について質問がある方はお願いします。
- ワークショップ :グループに分かれて話し合います。
(グループ分けは、このあと事務局の方から発表します。)
 - ◆ 自己紹介(5分程度) :お名前・お住まいの地域・ひとこと(意気込みなど)
 - ◆ 話し合い(20分程度) :よりよいルート案について
 - ◆ まとめ :話し合った内容をまとめます。
 - ◆ 発表 :各グループで話し合った内容を、全体で発表します。
(各グループ5分程度)
- さいごに
- 閉会挨拶



CoCoバスのこれからについて
みんなで考えてみませんか？

地域懇談会 参加者募集!!

小金井市では現在、CoCoバスの再編についての取組みを進めています。
市民の皆さんから様々な声を聴くため、地域懇談会を開催します。



開催場所	会議室	開催日時	対象エリア
貫井北センター	学習室A・B	8月28日(土) 午前	本町四・五丁目／桜町二丁目 貫井北町 ※主に北東部循環について扱います
緑センター	会場調整中		梶野町／本町二・三丁目 桜町一・三丁目／関野町／緑町 ※主に北東部循環について扱います
東センター	学習室A・B	8月28日(土) 午後	東町／中町／本町一丁目 ※主に中町循環について扱います
貫井南センター	会場調整中		前原町／本町六丁目／貫井南町 ※主に貫井前原循環、野川・七軒家循環について扱います

※対象エリア以外の地域の方もご参加いただけます。

- ◆テーマ : CoCoバスの再編ルート (案)
運賃・割引制度について
- ◆対象者 : 市内在住・在勤・在学の16歳以上の方
- ◆申込方法 : 1. 郵送 2. 直接持参 3. FAX 4. メール
- ◆記入事項 : ①参加希望場所(日時) ②住所 ③氏名 ④年齢

⑤電話番号 ⑥メールアドレス(ある方のみ) ⑦手話通訳の有無

※用紙・書式は問いませんが、市HPより申込書のダウンロードも可能です。

◆申込期間 : 令和3年8月1日(日)～8月13日(金)17:00まで (郵送8月13日(金)必着)

◆定員 : 各会場 20名程度(定員超過時は抽選)

開催にあたり、新型コロナウイルス感染症対策にご協力をお願いします

地域懇談会は
ワークショップ形式
で開催します

◆ワークショップとは

何かの共通の課題に対して、それを解決するために、参加者全員が意見を出し合いながら、お互いの考え方の違い、立場の違いを尊重し、理解し、そして協力して、よりよい解決案・改善案をまとめていくものです。



お問合わせ・申込み先

※事前の申込みが定員に満たない場合は、当日受付(先着順)を実施します。
※お車でのご来場はご遠慮ください。

小金井市 都市整備部 交通対策課

〒184-8504 東京都小金井市本町6丁目6番3号

電話 : 042-387-9850 FAX : 042-386-2619 メール : s060999@koganei-shi.jp

HP : <http://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/buss/cocochiikikondankai.html>



ガイドラインの検討について

1 ガイドライン検討の方向性

1.1 検討の目的

市民・市・事業者の三者が協力し、運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせて検討する必要がある。また、地域のことを最も知っている市民が中心となって、問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切である。よって、先に決定した提供するサービス水準とあわせて、運行継続基準、運行検討基準をガイドラインとして定め、継続的に見直しを検討するしくみを構築する。

1.2 検討の方向性

ガイドライン検討の方向性は以下の通り。

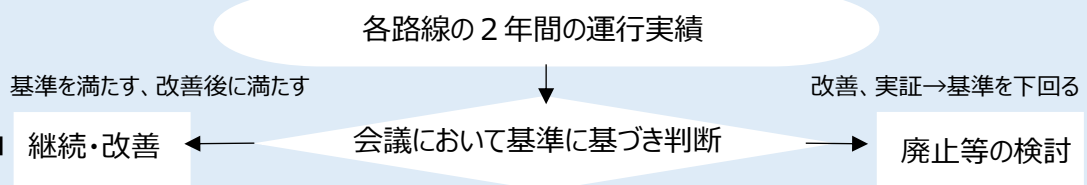
<ガイドライン検討の方向性>

- コミュニティバスの基本方針のもと CoCo バスを対象として検討
- 現段階では、再編後の CoCo バスの持続可能な運行に向けた運行継続の判断フローや、地元からの改善要望に対する対応方針を示すガイドラインとする
- 具体的な判断指標は、再編後に社会状況が安定した状態で、ガイドラインを改定する形で設定することとする

運行の方針

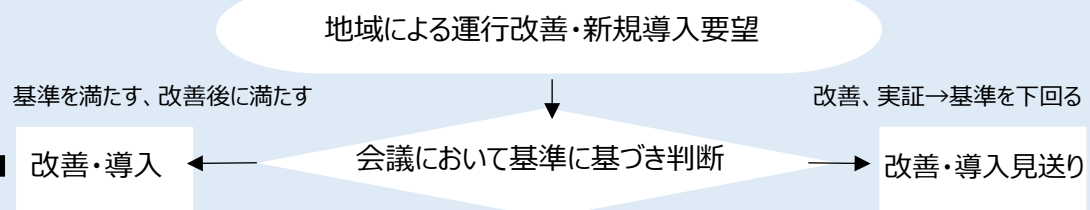
1) 運行継続基準 ～運行実績に基づく検証・見直し【PDCA サイクル】～

地域公共交通会議において、ガイドラインで定めたフローに沿って検証する
→各路線について、「継続」、「改善」、「廃止」等の判断を行う



2) 運行要望・改善基準 ～住民提案による運行改善・新規要望の流れ～

地域から運行改善または新規路線導入の要望があった場合
→地域公共交通会議において、ガイドラインで定めたフローに沿って改善運行等について判断する



CoCo バスの運行

2 ガイドラインでの一般的な記載事項

他自治体の事例等では以下のような項目をガイドラインにて記載、整理している。
今後の検討において、各項目の記載の必要性や記載内容について検討を行う。

項目		その他・備考
ガイドラインの方針	運行の基本方針	再編の基本方針より
	運行サービス水準	運賃・収支率が未整理
	行政・事業者・市民の役割	
運行の方針	運行継続の基準	再編後の路線での運行継続の基準・検討のフロー
	運行・改善要望の基準	新たに運行を要望する場合、再編後の路線に対して変更を要望する際の基準・検討のフロー
付録	チェックリスト	要望時に必要な事項等
	様式・アンケート雛形	継続の判断・要望時の提出書類等
	運行サービス水準の参考資料	

3 運行継続基準の検討

再編後及び再編から一定期間が経過したのち、その路線を継続的に運行するかを確認する基準として設定を検討する。

検討が考えられる項目は以下のとおり。

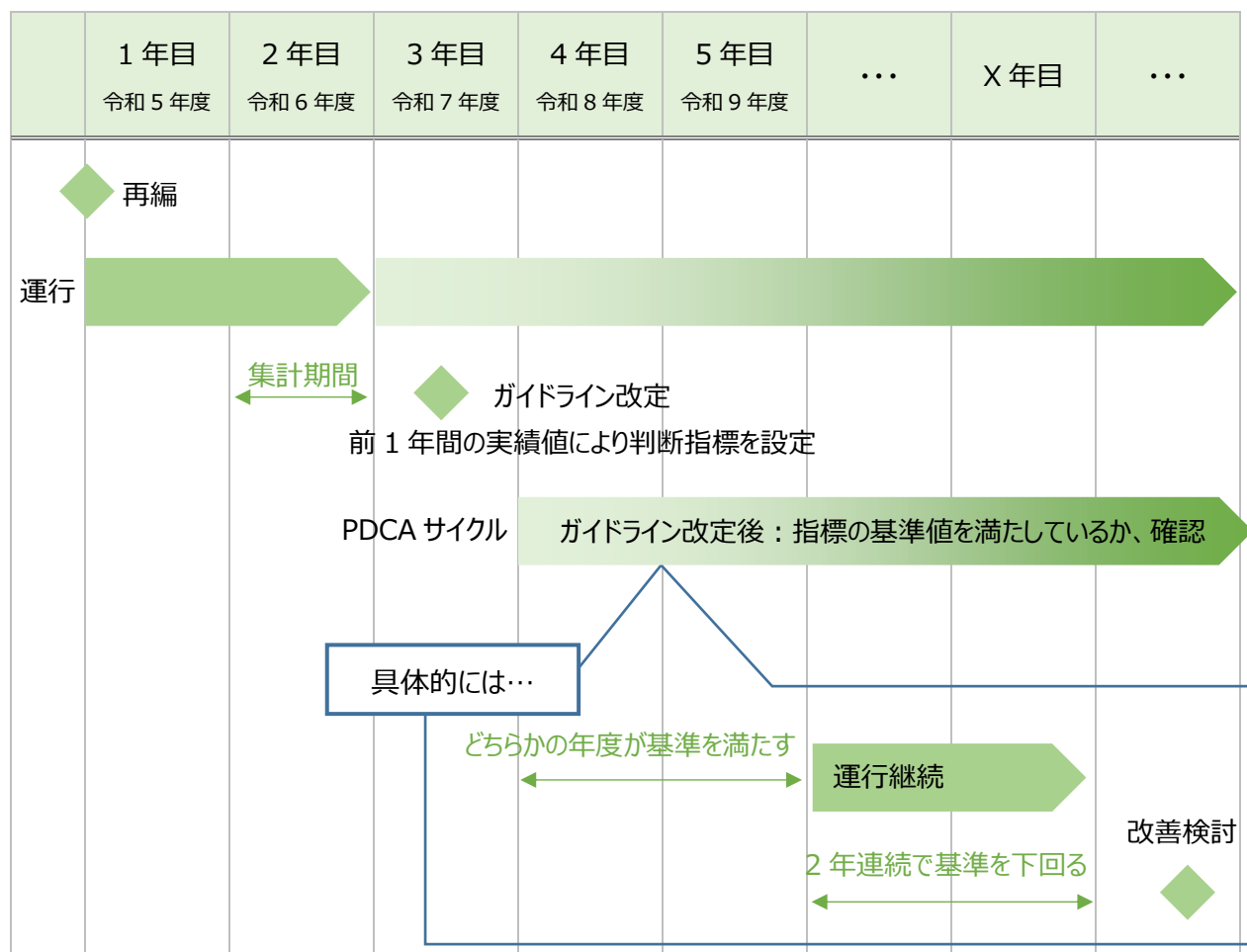
項目	検討項目	検討の方針
運行継続基準	判断基準	・現在の運行路線の継続判断基準
	再判断基準	・前の基準により見直し対象となった路線の見直し後の継続判断基準

3.1 再編後の運行継続判断スケジュールについて

現在、新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者数が著しく落ち込んでおり、検討を行っている運行ルートの新編後、運行継続基準に照らして見直しの必要性を確認するまで一定の期間が必要と考える。

また、基準として設定する指標の数値基準について、新型コロナウイルス感染拡大の影響を鑑みながら再確認が必要となる可能性がある。

そのため、現在の再編後から運行継続基準を用いた見直し検討までのスケジュールを以下のとおり想定する。



3.2 運行継続基準による見直しフロー案

検討のフローとともに、各段階の基準案を以下のとおり示す。

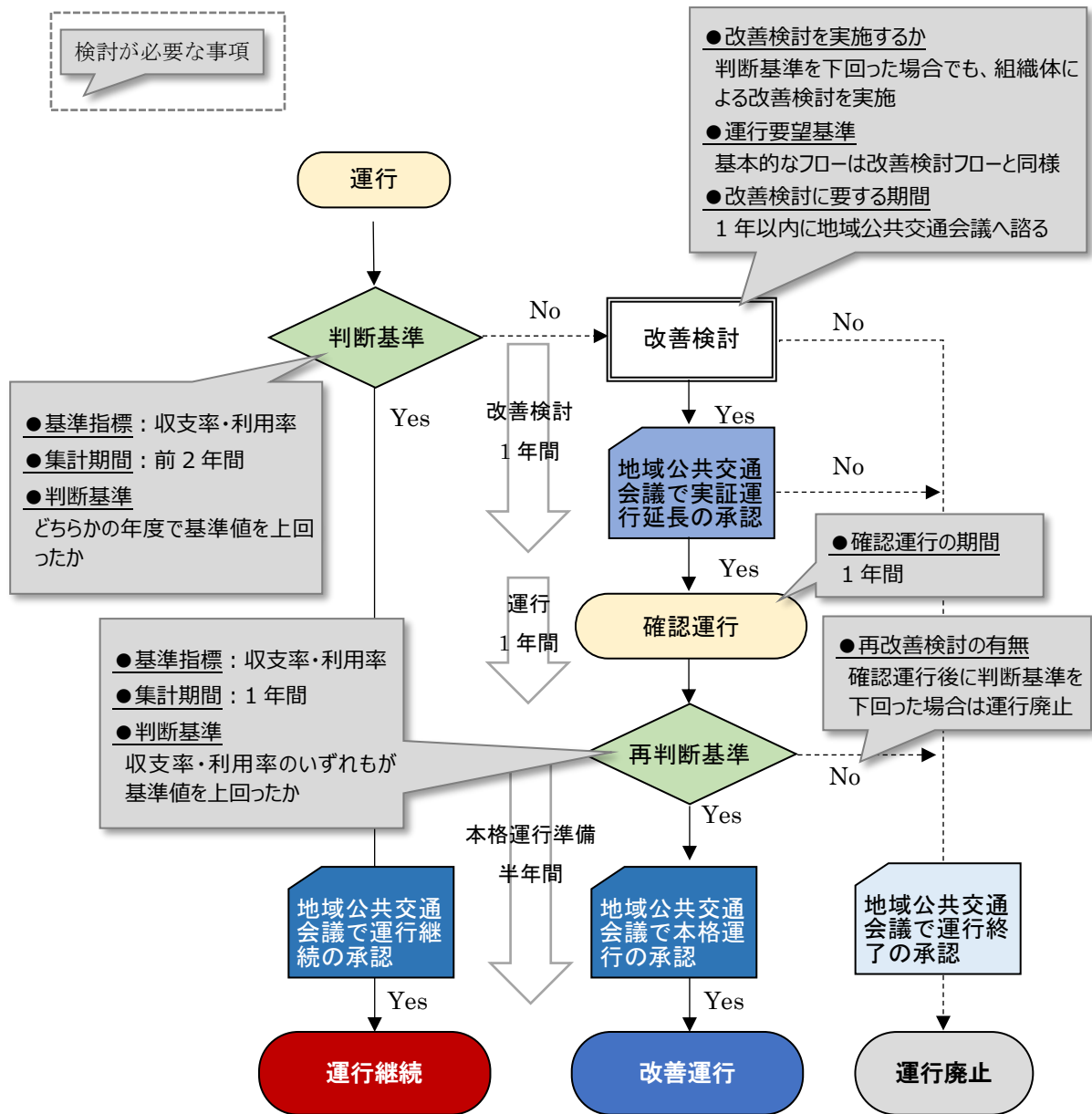


図 運行継続の判断フロー(案)

4 運行・改善要望の基準の検討

新規の路線運行や既存路線の一部ルートの変更等に対して、要望を行う際の基準として設定を検討する。

項目	検討項目	検討の方針
運行要望 基準	新規路線運行	・他のガイドラインでは同一(今回も同一でよいと考える)
	既存路線変更	

運行・改善要望の検討のフローと役割分担案として以下が考えられる。

検討は住民主体で実施するという前提の一方で、アンケート調査や需要予測については市民のみでの実施が難しい可能性があり、市が要望に応じて主導で行う案を想定する。

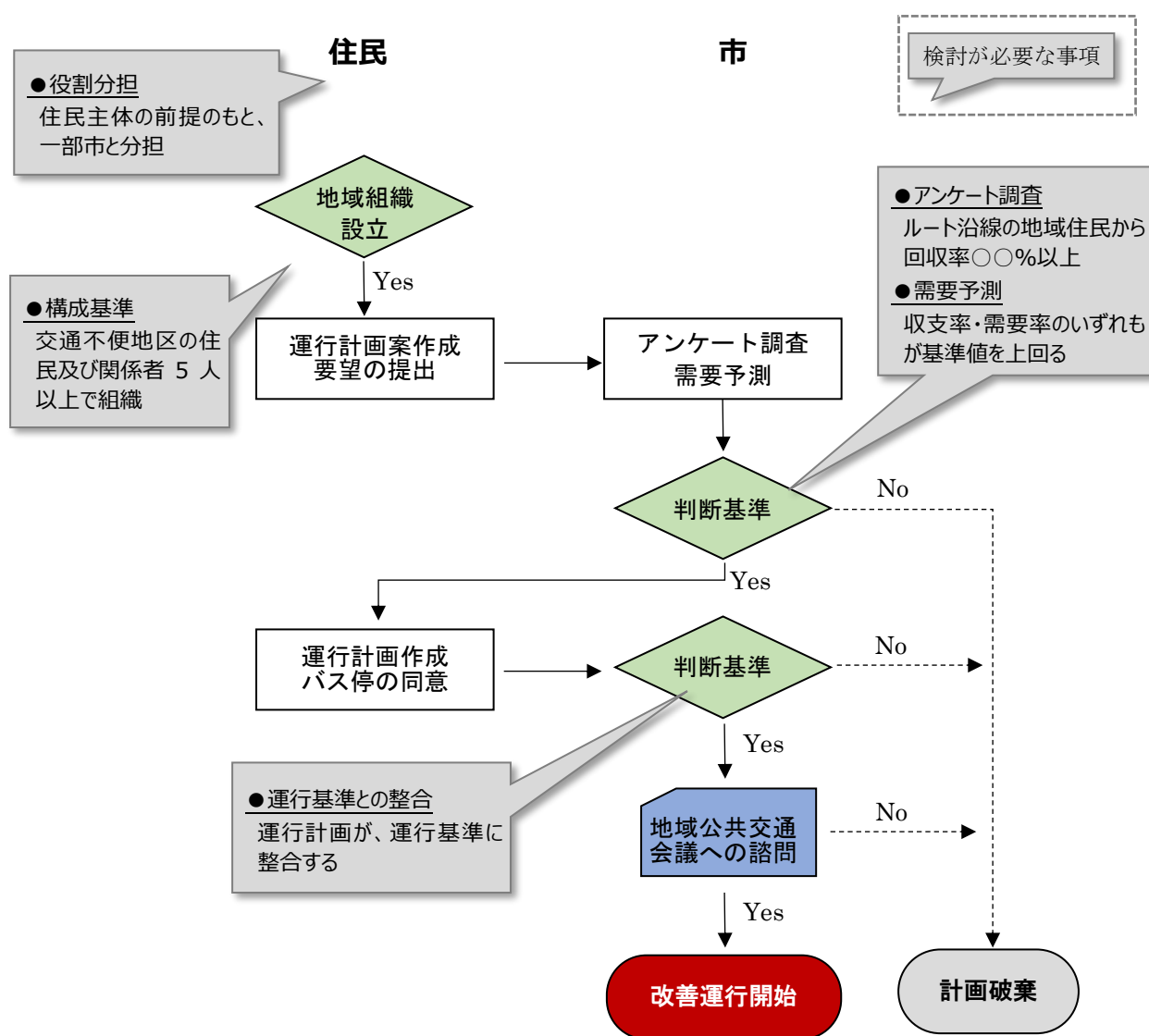


図 改善検討フロー(案)

5 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見をいただきたい。

- ガイドラインで定める事項について (P1・2)
- 今回の再編後、運行継続基準を用いた見直しを行う際のスケジュールについて (P3)
- 運行・改善要望の基準、運行継続基準の手順や指標について (P4・5)

<参考>コミュニティバスの運行基準（ガイドライン）の事例

策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準		
				運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート	収支率 輸送人員			地域住民による地域組織	沿線住民意向	
東村山市	H31	公共交通空白・不便地域の解消 鉄道・一般路線バス網の補完 市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化	●公共交通空白地域（駅から600m、かつ、バス停から300m以上） ●公共交通不便地域（1本/時間未満の地域） 《優先地域》 ●丘陵地域（標高差20m以上） ●高齢化地域（65歳以上が30%以上） ●人口密集地域（100人/ha以上）	●鉄道・一般路線バス網の補完	●1便/時間	●7時台～19時台	●180円の均一料金 ●一般路線バスの初乗り運賃と同等の料金 ●割引制度等	●原則200m ●道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮	●定時定路線	●1便30分前後 ●駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮 ●既存バス路線との競合を回避 ●原則、市内の経路	●1年間の収支率が前年度以上満たす場合（目標収支率50%）	●1年（うち前半で収支確認） ●その後改善運行2年間	●地域組織がない場合 ●廃止	●5名以上	—
東大和市	H28	公共交通空白解消を図る 超高齢社会に必要なとされる移動手段の確保 環境負荷の少ない都市構造の構築に寄与	●鉄道駅、モノレールから500m、バス停留所（極端に便数の少ないバス停留所は除く。）からは300m以上離れている地域	●交通ネットワーク機能低下を招かぬよう、市域全体のバランスを考慮	●1便/時間	●日中を中心 ●朝晩の利用を考慮	●民間路線バスの初乗り運賃			●駅や主要な公共公益施設との接続を考慮したルート	●40%以上	●2～3年	●市民は連携を検討	●5名以上	—
立川市	H28	立川駅以外の鉄軌道駅へのアクセス 日常生活における身近な足	●以下の①、②の両方を満足しない地域 ①バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離が300m以内 ②バスの運行本数1時間に1方向1本程度以上（1日34本以上）	●立川駅及び駅周辺へのアクセスは路線バスが担う	●1便/時間	●7時台～20時台	●180円 ●回数券	●200～300m	●定時定路線	●路線バスと重複	●30%以上	—	—		
埼玉県さいたま市	H29	主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地域の解消	●交通空白地区：駅から1km、バス停から300m ●交通不便地区：運行本数30便/日未満	●路線バス網の補完	●1便/時間	●7時台～20時台 ●平日運行を基本	●路線バスと同様の対距離運賃を基本	—	—	●駅、病院、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス	●40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止	●1年（うち前半で収支確認） ●地域組織があれば実証を継続（変更無し半年、変更有り1年）	●地域組織での改善意向の有無	●5名以上	—
埼玉県春日部市	H30	●鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成 ●公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保	●鉄道駅より半径1km圏外かつ、バス停より半径500m圏外の公共交通が整備されていない地域	●既存路線バスとの競合を避ける			●路線バスと同水準		●定時定路線	●駅を中心としたまちづくり（コンパクトシティ）の形成を考慮	●運行改善計画策定時に基準とした「営業係数」以下であること	●2年 ●その後改善検討期間1年、改善確認期間1年	●市が主導で見直し	●5名以上	●アンケート調査の回収率は、30%以上
神奈川県相模原市	不明	●交通不便地区における移動制約者の生活交通の確保 ●交通不便地区と最寄の鉄道駅又はターミナルを結ぶ	●交通不便地区：駅から1,000m以上、バス停から300m以上	●既存バス路線との競合は避ける	●1便/時間	●8時台～18時台	●運賃は近隣の路線バス運賃と同様 ●割引サービス等も適用する	●原則200m ●道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮	●定時定路線	●定時性確保のため、全長10km、1行程45分以内とする	●1便あたり輸送人員が10人以上かつ運賃収入が経常費用の50%以上	—	—	●5名以上	●沿線住民アンケート回収率30%以上

	策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準					運行継続基準 収支率 輸送人員	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準		
					運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態				運行ルート	地域住民による地域組織	沿線住民意向
神奈川県海老名市	H25	●公共交通不便地域の解消	●交通不便地区:駅から1km、バス停から300m	●既存バス路線との競合に配慮	—	●生活を考慮した時間帯	●路線バスと同程度	—	—	●公共施設、医療機関、交通結節点、商業施設へのアクセスを考慮	●各路線の年間公費負担率60%未満 ●全路線の年間公費負担率50%未満 ※2年続けて満たさない場合は廃止	—	●代替措置を検討(主体の記載なし)	—	—
千葉県市川市	H28	●交通不便地域の解消	●交通不便地:駅及びバス停から300m以上 ※一日に4便以下のバス路線は対象外	●路線バスの影響を最小限にする	—	—	●運賃は路線バスと同程度	—	—	●走行ルートのうち交通不便地の占める割合を25%以上とする ●公共交通の空白・不便地域に対応し、公共施設、交通結節点などを結ぶ	●40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止 ●実行委員会が解散した場合は廃止	●半年	—	●10名以上	●沿線住民アンケート回収率35%以上 ●「既利用者」と「利用意向あり」が65%以上
千葉県東金市	H30	●人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築	●鉄道駅から約1km、バスの通過が1日あたり6回以上のバス停留所から約300m以上離れている地域	—	●1日1台当たり5往復以上	—	—	—	●定時定路線	●交通不便地域と鉄道駅又はバス停と結節する ●近隣に病院・診療所、商業施設、公共施設等がある場合、これらを経由する	●行政負担率50%以下を目標	●1年	●地域組織(推進委員会)が見直し検討	—	—
兵庫県明石市	H23	●交通不便地域の縮小、移動制約者の移動手段の確保	●交通不便地域(公共交通利用圏に含まれない生活圏) ※市街化調整区域は含まない <公共交通利用圏> ●鉄道駅:PT調査により鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を4km/hとして算出 ●バス停:運行本数が1日10本を超えるバス停から半径300m	—	●1便/時間	●7時台~21時台	●100円	—	—	—	●収支率 コミュニティバス:50% 小型:20%	—	—	—	—
栃木県佐野市		●公共交通空白地帯の解消	●交通空白地域:路線バスの運行していない地区を設定	●路線バス網の補完	●1~2時間に1本	●6時台~18時台(一部21時まで)	●300円 ●乗り継ぎ100円	—	●定時定路線 ●1路線でデマンド運行	●デマンド運行との併設により運行効率の向上と運行便数を確保	●平均乗車密度2人/km(1路線)、1人/km(その他路線) ●収支率50%(1路線)、20%(その他路線)	—	—	—	—
兵庫県加古川市		●公共交通空白地域や公共交通不便地域の解消	●交通空白地域:鉄道駅から半径500m、バス停留所から半径300m	—	●1便/30分	●平日5時~22時 ●休日7時~21時	●2段階運賃制(2km以下100円、2km以上200円)	—	—	—	●収支率50% ●利用率3%(必ずしも固定的ではないが客観的に評価するための基準として提示)	●1年	—	—	—

策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準 収支率 輸送人員	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準	
				運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート				地域住民による地域組織	沿線住民意向
(コミュニティタクシー) 山口県山口市	● 既存の基幹交通の隙間を埋め、公共交通空白地域を解消。	● 交通空白地域：地域から公共交通機関の停留所又は駅まで1.0km以上であること、又は地域の地表の形態上、公共交通までの移動が困難であること	● 路線バス網の補完	—	—	—	—	● 定時定路線型またはデマンドタクシー	—	● 1 便あたりの乗車定員に占める乗車人数の割合が年間を通じて30%以上 ● 収支率 30%以上 (ただし区域内に商業施設又は医療施設が無い団体は25%以上)	1年	● 本格運行後3年ごとに検証 ● 基準未達成の場合改善運行により再実証	5人以上	—
全て各地域の住民協議により地域に合わせて決定														

3連発の1

～ワクチン接種にバスの活用を～ 防長交通が ワクチンバスを製作

BUS TOPIC

バストピっ!!

取材・執筆 ■ 鈴木文彦



日野ブルーリボンシティロングサイズのワンステップバスをベースに防長交通が作製したワクチン接種バス。清潔感のある白一色のボディ



中扉の入口から入ると前後がカーテンで仕切られている

バスはいろいろな使い道がある。バスは社会の役に立つ、頼りになる……そんなバスの可能性を具現化したバスが登場した。山口県の防長交通が作成した「ワクチン接種バス」である。山



ワクチン接種バスの車内。座席の配置はそのまま仕切りのカーテンをつけ窓を白く覆っている



前方の接種会場部分。結構広いスペースがとれ、ここに机や椅子を持ち込むこともできる



前後2カ所にプラズマクラスターを増設し、室内の空気清浄を保つ



後方の2人掛けシートの部分は接種後の待機スペースとして活用

低床路線バスをベースに大型車と中型車に改造を施す
新型コロナウイルスのワクチン接種が、4月からまず高齢者対象に始まった。バスを移動接種会場として提供できないか……海外で実際に行われた事例を見て、防長交通はそんなバスをつくってみようという取り組みを開始した。
グループの近鉄バスから購入した大型ワンステップバス(03年式日野KL-HU2PREA)と既存の中型ノンステップバス(02年式日野KK-HR1JKEE)を種車として改造し、貸切登録の上営業する。
改造といってもそれほど大掛かりなものではない。中扉の前後と運転席・前扉の後面に仕切りのカーテンを設置、座席は基本的にはそのまま、1人掛けシート(一部跳ね上げ式)で広く空間がとれる前方を接種会場、後方の2人掛

け座席を接種後副反応等の有無の確認のため、必要な一定時間の待機場所として使用する。側面の窓にはプライバシー保護のため白い紙を貼っている。医療関係者との意見交換の中で、前方の座席のひじ掛けは外すそうだ。
ワクチン接種にバスの活用をと、国交省から事務連絡
これから本格化するワクチン接種の移動手段や接種場所に貸切バスをぜひ活用して……。筆者も2月ごろからあちこちで言い続けてきたことだが、4月9日に国土交通省は、接種会場として貸切バスの活用を、との事務連絡を各運輸局に出している。バスを診療所扱いとする都道府県への開設許可申請も厚生労働省の通知で手続きを簡素化、座席を外すなど多少の構造変更があっても車検証の変更は必要なしとするそうだ。
防長交通のワクチン接種バスはこれを取り入れた形だ。おそらく山間過疎地域や離島など、診療所や接種会場に適した施設のない場所が主な対象になりそう。走れる道路さえあれば出向いて行けるバスの機動性が発揮できるだろう。
稼働のトップを切るのは、約200人の住民のほとんどが高齢者という瀬戸内海に浮かぶ島になる見込み。フェリーで2度渡り、島内2カ所で据え置いてバス車内で接種を行う。