

# 小金井市コミュニティバス再編運行基準(案)

## 1. 策定の目的

持続可能なコミュニティバスの運行のため、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限、今回の再編事業における基本方針を踏まえた運行時間帯、運行間隔及び運賃等のサービス水準とともに、再編後の見直しを検討する上での運行継続基準を設定する。

## 2. 運行基準に関する指標

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

運賃及び収支率（公費負担率）については今後のルート等の検討と併せて整理する。

項目	指標	指標の考え方	基本方針 対応	運行基準（案）
道路・ バス停 留所の 条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要となる道路幅員	—	（車両制限令に基づき設定） ※
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	（法令等での基準により設定） ※
運行サ ービス 水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	①④	概ね 200～300m 間隔 ※
	運行間隔（頻度）	1時間あたりの運行本数	④	1時間2便（30分に1便） を最低限確保
	運賃	1回乗車あたりの運賃	①②④	（今後検討）
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	②③④	9時台～19時台 の運行を最低限確保
運行継 続基準	収支率（公費負担率）	運行経費に対する運賃収入の割合	④	（今後検討）

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

運行ルート等の設定に当たっては、上記基準を踏まえた上で、再編基本方針との整合性を図りながら、市内における高齢化の状況や土地の高低差を考慮し運行ルート等を設定する。

小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針

- ①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
- ②路線バスを補完するサービスの提供
- ③日常生活に即した運行サービスの提供
- ④持続可能な運行形態・サービスの提供

### 3. 各指標の設定条件

#### 3.1 道路・バス停留所の条件

##### (1) 道路幅員

コミュニティバスが運行できる道路の幅員は車両制限令で定められており、新たに運行する道路では原則として以下の幅員を満たす必要がある。あわせて、スクールゾーン等の交通規制を確認するとともに、勾配・見通し等の道路形状、交差点形状等を踏まえ、現地調査や実車走行を通じて警察・道路管理者等との協議により許可を得る必要がある。

##### ① ポンチョ（車幅 2.08mの場合）

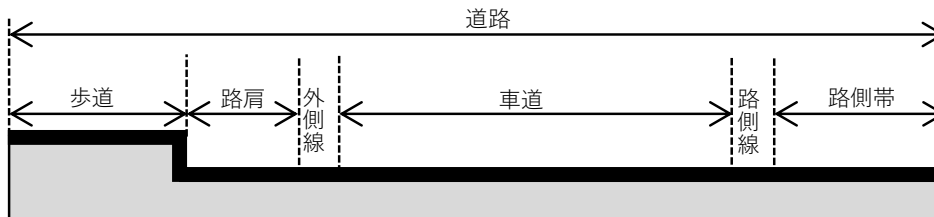
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>4.66m</b> 車両幅（2.08m）×2+0.5m</li> <li>●道路全幅員＝<b>6.16m</b> 車道（4.66m）+路側帯（0.75m）×2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>2.58m</b> 車両幅（2.08m）+0.5m</li> <li>●道路全幅員＝<b>4.08m</b> 車道（2.58m）+路側帯（0.75m）×2</li> </ul>
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>5.16m</b> 車両幅（2.08m）×2+0.5m+路肩（0.5m）</li> <li>●道路全幅員＝<b>5.91m</b> 車道（5.16m）+路側帯（0.75m）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>3.08m</b> 車両幅（2.08m）+0.5m+路肩（0.5m）</li> <li>●道路全幅員＝<b>3.83m</b> 車道（3.08m）+路側帯（0.75m）</li> </ul>
路側帯（外側線） がない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>5.66m</b> 車両幅（2.08m）×2+0.5m+路肩（0.5m）×2</li> <li>●道路全幅員＝<b>5.66m</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>3.58m</b> 車両幅（2.08m）+0.5m+路肩（0.5m）×2</li> <li>●道路全幅員＝<b>3.58m</b></li> </ul>

## ②ハイエース（車幅 1.88mの場合）

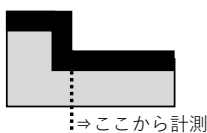
	相互通行	一方通行
路側帯（白線） が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>4.26m</b> 車両幅（1.88m）×2+0.5m</li> <li>●道路全幅員＝<b>5.76m</b> 車道（4.26m）+路側帯（0.75m）×2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>2.38m</b> 車両幅（1.88m）+0.5m</li> <li>●道路全幅員＝<b>3.88m</b> 車道（2.38m）+路側帯（0.75m）×2</li> </ul>
路側帯（白線） が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>4.76m</b> 車両幅（1.88m）×2+0.5m+路肩（0.5m）</li> <li>●道路全幅員＝<b>5.51m</b> 車道（4.76m）+路側帯（0.75m）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>2.88m</b> 車両幅（1.88m）+0.5m+路肩（0.5m）</li> <li>●道路全幅員＝<b>3.63m</b> 車道（2.88m）+路側帯（0.75m）</li> </ul>
路側帯（外側線） がない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>5.26m</b> 車両幅（1.88m）×2+0.5m+路肩（0.5m） ×2</li> <li>●道路全幅員＝<b>5.26m</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道＝<b>3.38m</b> 車両幅（1.88m）+0.5m+路肩（0.5m） ×2</li> <li>●道路全幅員＝<b>3.38m</b></li> </ul>

### ●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。



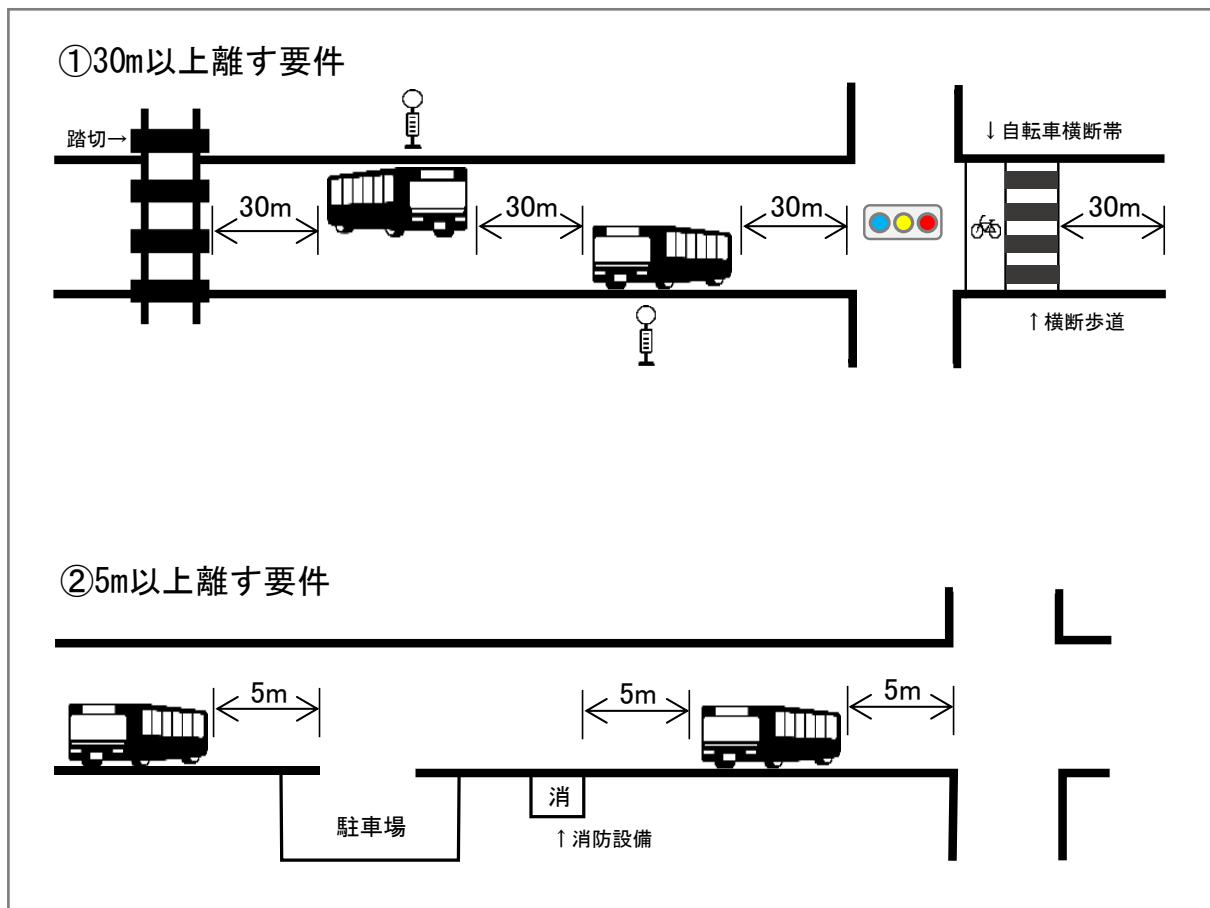
L型側溝



## (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。

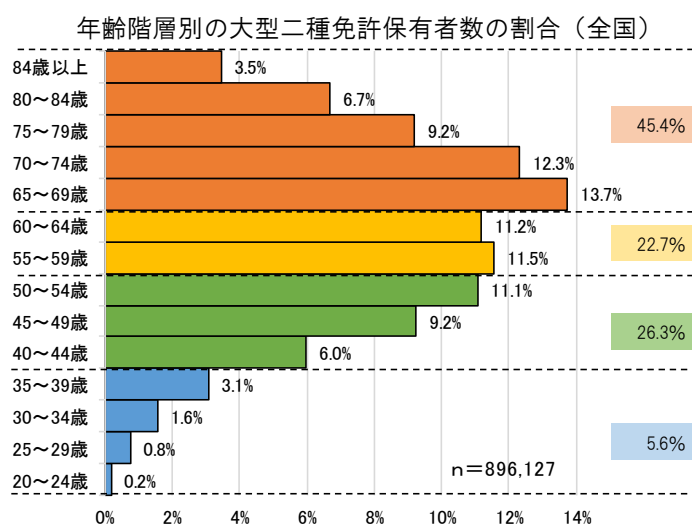
### <小田急バス>

- 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。