

令和3年度第4回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日時 令和3年12月24日（金）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) 協議事項

- ① 令和3年度第3回会議の指摘事項と対応方針について …資料1
- ② 東町地域会議の協議結果報告 …資料2
- ③ 再編計画（素案）の検討について
 - ・再編ルート案について …資料3
 - ・運賃及び割引制度について …資料4
- ④ ガイドラインの検討について …資料5

(2) その他

3 閉会

[配布資料]

- ・ 資料1 令和3年度第3回会議の指摘事項と対応方針について
- ・ 資料2 東町地域会議の協議結果報告
- ・ 資料3 再編ルート案について
- ・ 資料4 CoCoバス再編に伴う運賃及び割引制度について
- ・ 資料5-1 ガイドラインの検討について
- ・ 資料5-2 ガイドラインの論点について
- ・ 資料5-3 CoCoバス運行ガイドライン（案）

- ・ 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

令和 3 年度第 3 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 3 年度第 2 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）協議事項		
①令和 3 年度第 2 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第二回地域懇談会の実施報告		
ワークショップの進行について	参加者に対してスタッフの方が遠慮して、言いたいことを言ってもらおうという気持ちはわかるが、参加者全員の発言機会を確保するためには、スタッフがもう少し強めに誘導してもよいかと思う。（坂本委員）	今後の留意事項とする。
③再編ルート（案）の検討について		
※東町循環は東町会議で検討中のため、対象外		
■北東部循環について		
運行ルートについて	小金井郵便局、稲穂神社の経路について、所要時間が短くなる小金井街道運行案に賛成であったが、新型コロナウイルス感染拡大終息後は利用者調査時と同様に乗客がいることが考えられることから、現行ルート案に賛成である。（平野委員）	意見としていただく。
	梶野町五丁目と北大通り三小前のバス停間の運行について、葬儀場の利用者も考えると現行ルート案に賛成である。（平野委員）	
	新庁舎への運行がなく、1 時間に 3 便の運行が可能なのであれば、現ルートのままに賛成である。（坂本委員）	
桜町病院入口バス停について	桜町病院に行く場合、C o C o バスのバス停からは、道が分かりにくい。同様に、緑図書館のある緑センターへの道順もわかりづらい。降りたら何らかすぐわかるような案内表示を出すなど、一工夫していただきたい。（平野委員）	病院の位置がわかりやすくなるよう、案内などを工夫する。
	バス停のポールそのものに桜町病院や緑センターへの略図を表示する方法もあると思うので、工夫していただきたい。（会長）	
施設名称の記載	障害者支援センター（梶野町的小金井聖ヨハネ支援センター）と障害者福祉センター（緑町）の記載について、それぞれ別の施設であることが判別しやすいよう表記すると、誤解がなくてよい。（坂本委員）	今後の資料にて対応する。
■貫井前原循環について		
再編路線の所要時間について	このルート案は無くしてはならないことは承知しているが、やはり遠回りとなるため、地域の高齢者としては非常に不便を強いられるルートだと思う。（橋岡委員）	（回答済み）武 5 1 の今後の成り行きにおいて、C o C o バスと路線バスと共同にて地域の公共交通を守るという観点から、提示の案でご理解をいただきたい。
再編路線の運行頻度について	実際に運行してみて確認するところもあると思うが、どの時間帯を 2.5 本として、どの時間帯を 2 本にするのか、しっかりと方針を定めて、地域住民、利用者に伝えてほしい。（池内委員）	（回答済み）運行事業者とも調整をして、パブリックコメントの際は所要時間を明確に記載する。

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
■中町循環について		
指摘事項なし		
■野川・七軒家循環について		
IC 対応について	物販用などで用いられている、カードリーダーのような小型の IC 読み取り機器を CoCo バス・ミニに搭載することはできないのか。(坂本委員)	機器の設置は技術的には可能だが、PASMO 等の IC カードの利用において制約があるため、現状では難しい。(会長)
■パブリックコメントへの提示ルートについて		
パブリックコメントへの提示案について	北東部循環、貫井前原循環、中町循環、野川・七軒家循環について、今回会議で示したルート案をパブリックコメントへの提示案とする。(会長)	了解を得た。
④運賃及び割引制度に関する検討について		
高齢者回数券の車外での販売方法について	車外販売においては、介護保険被保険者証以外での確認方法も対応したほうがいいのか。(青木副会長)	確認方法については一本化を図ったほうが、店側の販売対応としてわかりやすいこと、車内での支払い時に利用者側の混同を招かないためにも、一本化が望ましいと考える。
高齢者回数券の記載について	高齢者回数券の不正利用を防ぐことと、制度が適切に運用されているという信頼を担保するため、券に年齢を確認する必要があること、また、年齢を証明するものを携行するよう求める一文を書くなどして、明らかに不適切な利用がみられる場合に、運転士が確認できる体制を構築しておく必要があるのではないか。(青木副会長)	ご意見を踏まえて事業者と調整する。
	実際の運用として運転士が確認するのは、子供が使っている場合などでなければ難しいと思われるが、券に確認する必要がある旨の一文を記載することは、抑止力として有効であると思う。(早田委員)	
高齢者回数券の販売単位について	券の記載については「確認させていただく場合がございます」程度の柔らかい表現でけん制するような形でよいのではないか。(坂本委員)	高齢者回数券は、1,000円で10枚(1組)を最小の販売単位とする。
	30枚は枚数として多く、利用頻度の低い方の流用を誘発する懸念があるのではないか。(平野委員)	
高齢者回数券の周知について	高齢者回数券と一般回数券の販売額を揃える特筆性はないのだから、3,000円で30枚ではなく、より細かく1,000円で10枚で販売してもよいのではないか。(坂本委員)	車内・バス停での掲示、HP・広報等への記載など、十分な周知を行う。
	市外の方も含め、高齢者割引を受けるには介護保険被保険者証を提示する必要がある、という案内を車内に掲示しておく必要がある。(池内委員)	
	高齢者回数券を買うときは、どんな方法であれ介護保険被保険者証を提示するというのが前提であることを、しっかり周知していただければ問題ないと思う。(橋岡委員)	
	車内やホームページに案内を出すなど、しっかりと周知をする必要がある。市外の方にもわかりやすい様にする必要がある。(会長)	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
■パブリックコメントへの提示ルートについて		
パブリックコメントへの提示案について	付帯的な意見はあるが、今回会議で示した案をパブリックコメントへの提示案とする。(会長)	了解を得た。
⑤ガイドラインの検討について		
PDCAによる持続的な運行	問題が起きてから解決までの時間が長すぎるのではないか。どのような路線を対象とするかの整理と、フレキシブルな対応も必要ではないか。(早田委員)	期間について、社会情勢の急激な変化は含まない旨を追記する。
地域提案による新規導入・運行変更	小金井市では走行可能な区間が限られるため、地域要望による検討は、小金井市の実情に応じた流れを設定する必要があるのではないか。(青木副会長)	導入地域の要件として「CoCoバス又はCoCoバス・ミニが走行可能な道路条件を満たせる見込みがある」旨を明記する。 地域組織の設立時点で、対象地域の要件を概ね満たす地域提案書を提出することとする。提案書の内容が対象地域の要件を満たさない場合は、地域組織の設立を含めて不可とする。
	地域組織の要件は、5名以上だけではなく、自治会の代表としての組織が重要ではないか。(池内委員)	個別要望を受けするため、沿線自治会・町会と連携がとれることを要件とする。 また、基本方針・運行基準に沿った地域提案書を併せて提出することとし、方針に沿った提案のみ受理することとする。
ガイドライン全般	CoCoバスが走行していない地域や路線バスが廃止となった地域等に対し、検討のための要件を設定することは有効と考える。(池内委員)	ご意見としていただく。
議題(2) 報告事項		
指摘事項なし		

東町地域会議の協議結果報告

1 実施概要

1.1 目的

東町地域については、基本方針等に基づきポンチョ車両 1 台（現在運行している大きさの CoCo 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、CoCo バス・ミニ（ワゴン車両）の運行・導入の可能性も含めて地域において検討を行うことを目的とする。

1.2 募集要項

意見交換を行う参加者の構成区分と定員は、以下の通り設定した。

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	12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	20名	

1.3 テーマ

- ・東町地域での運行ルートについて

1.4 成立要件

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 名の参加を目安とするが、出来る限り地域の意見を反映させるため参加人数が過半数に達していない場合でも検討は行うこととした。(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。)

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いただく。

1.5 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、傍聴は受け付けない。

2 開催日程

全三回を実施した。各回の日程、協議内容を以下に示す。

2.1 第一回目

日時：令和3年8月30日（月） 15時～17時

会場：公民館 東センター 1階 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説明

②事務局より 再編基本方針、前提条件について説明

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った。

2.2 第二回目

日時：令和3年9月22日（水） 16時～18時

会場：公民館 東センター 1階 集会室A・B

内容：①事務局より 前回会議の指摘と対応について説明

②事務局より 前回意見、指摘を踏まえルート（案）たたき台を提案

③ルート案の検討、地域公共交通会議に提示するルート案の検討を行った。

2.3 第三回目

日時：令和3年10月29日（金） 15時～17時

会場：公民館 東センター 1階 集会室A・B

内容：①事務局より 前回会議の指摘と対応について説明

②事務局より 前回意見、指摘、実査結果を踏まえルート（案）を提案

③ルート案の検討、地域公共交通会議に提示するルート案の決定を行った。

3 募集・参加の状況

構成員の状況及び当日の参加者は以下のとおり。

なお、構成人数は成立条件としていた11名に足りず10名であったが、参加者でルート案をまとめていただくこととした。

構成区分	定員	参加者数	当日出席者数		
			第一回	第二回	第三回
要望書の提出者(提出団体)	3名	3名	3名	2名	2名
自治会・町会の代表者	12名	6名	5名	5名	4名
公募による参加者	5名	1名	1名	1名	0名
欠席による意見書提出	—	—	0名	0名	2名
合計	20名	10名	9名	8名	8名

4 第三回会議の議論の内容

1) 第二回会議での意見に対する確認結果

第二回会議にていただいた意見を基に、関係各所への確認及び、警察の協力のもと、実際の CoCo バス車両を用いて運行可能な道路の状況等を確認した。

確認結果について第三回会議にて以下のように提示を行った。

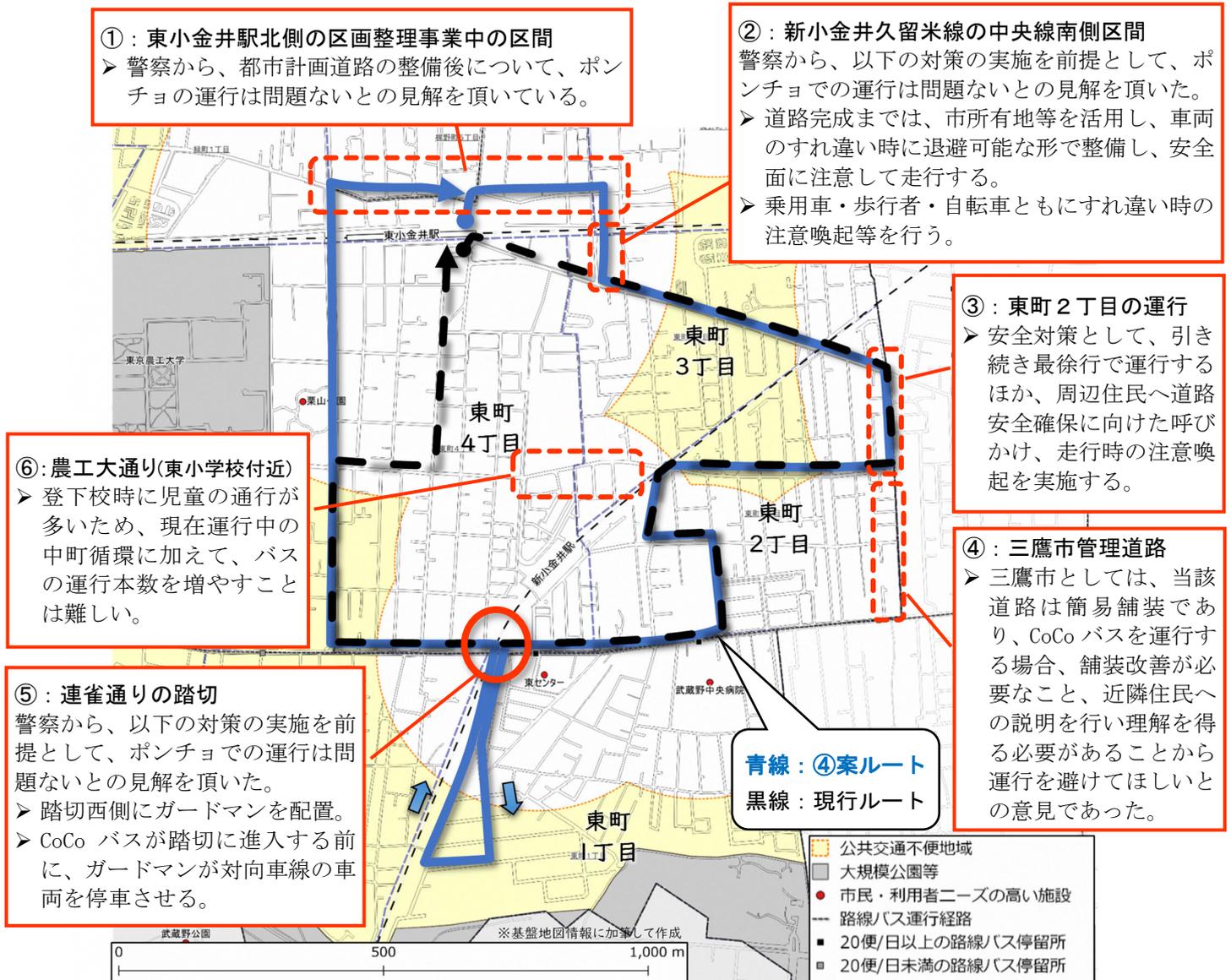


図 第二回会議を踏まえた道路の通行可否の確認結果と対策内容

2) 確認結果を踏まえた通行可能図

第三回会議までの通行可否の確認結果を踏まえ、東町地域のポンチャでの通行可能図を以下の通り再整理した。

※第三回東町会議までに確認を行った結果を反映しており、再編事業において他の地域で示している道路台帳上の幅員確認による通行可能図とは異なる。

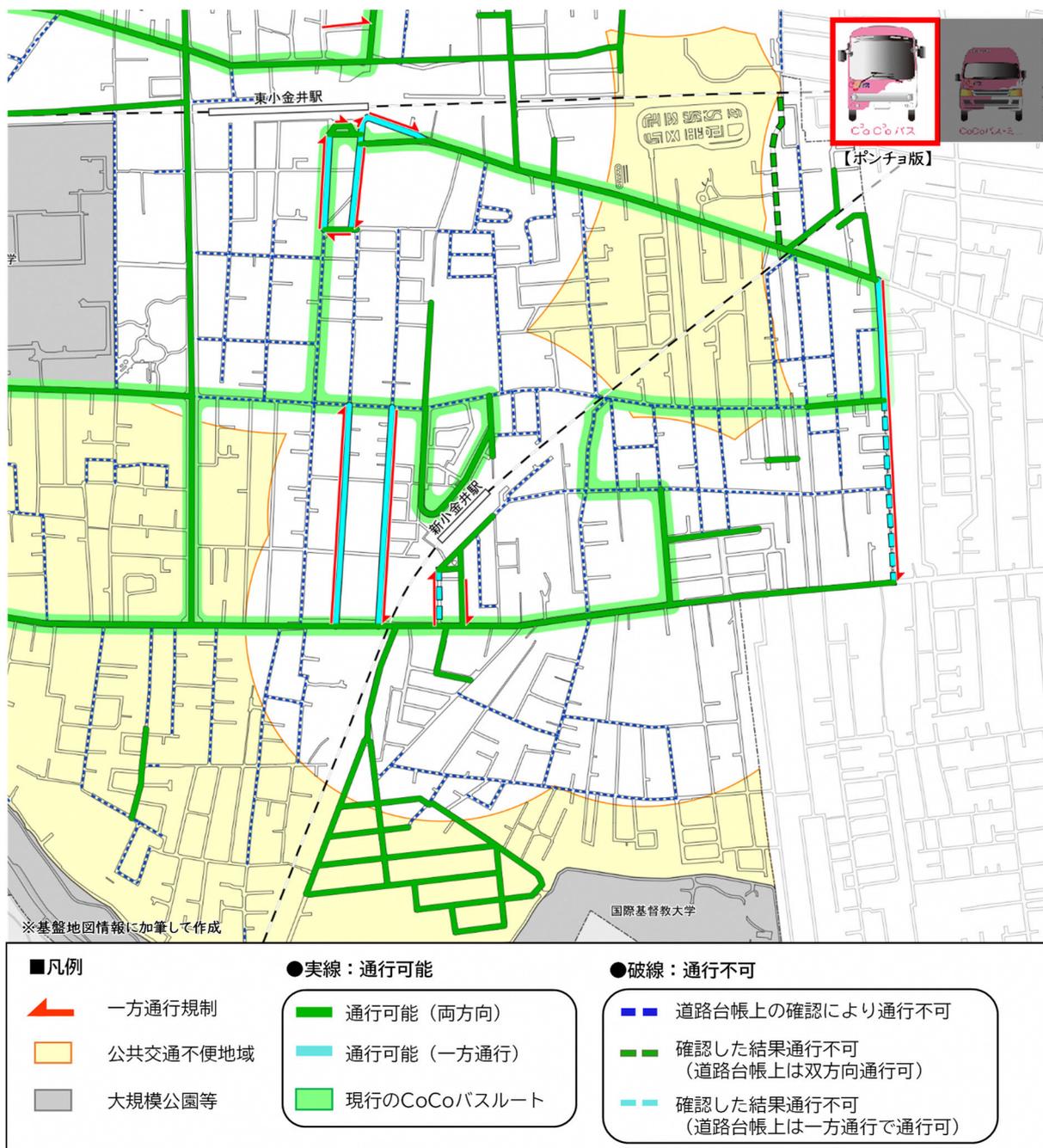
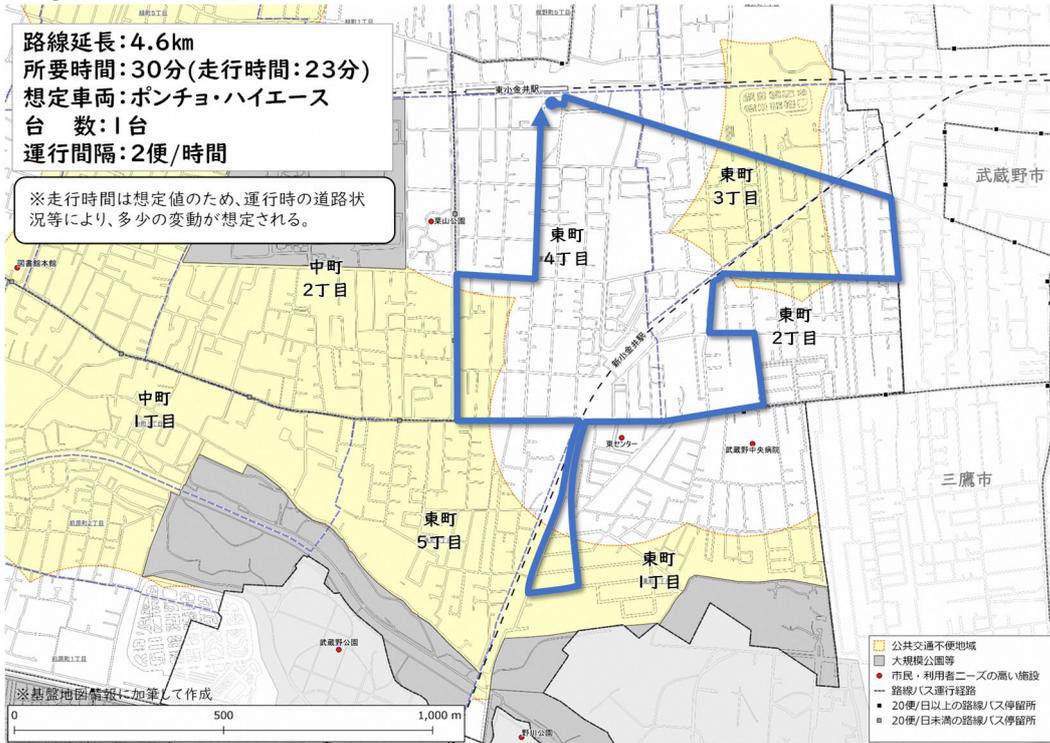


図 東町地域のポンチャでの通行可能図

③東町1丁目運行案

路線延長: 4.6km
 所要時間: 30分(走行時間: 23分)
 想定車両: ポンチョ・ハイエース
 台数: 1台
 運行間隔: 2便/時間

※走行時間は想定値のため、運行時の道路状況等により、多少の変動が想定される。



④東小金井駅北口結節+東町1丁目運行案

路線延長: 5.1km
 所要時間: 30分(走行時間: 25分)
 想定車両: ポンチョ・ハイエース
 台数: 1台
 運行間隔: 2便/時間

※走行時間は想定値のため、運行時の道路状況等により、多少の変動が想定される。



4) 意見の内容

1. ルートについて

- ・ ④案（東小金井駅北口結節+東町1丁目運行案）が良い。
- ・ これまで要望があったが走行していない東町1丁目も走行することができる方が良い。
- ・ 東町2丁目、3丁目の交通不便地域を解消するためには、現ルートとなっている武蔵野市境を通るしかない。他の道路について確認した結果、幅員を満たさないのであればやむを得ないと思う。

2. 車両について

- ・ ポンチョで走行可能と確認できており、乗り残しや採算性を考慮すると、ミニではなくポンチョでの走行がよい。
- ・ 一度ハイエースにしてしまうと許可等の関係でポンチョに戻れない。

3. ルート・車両の決定内容に対する付帯事項

- ・ 連雀通り踏切の箇所について、より安全に走行するために、将来的には踏切の交差点部の改良が望ましく、西武鉄道への交渉は行ったほうがよい。
- ・ 東町5丁目の方の利便性を考慮すると、いちご橋周辺にバス停が設置できるとよい。
- ・ くりやま通りの運行及びバス停がなくなると、現在、さくらクリニックへ行く際に利用している方が不便になる。東大通りへのバス停設置箇所を検討する際に考慮するとともに、利用者への案内が必要である。
- ・ 変更したのち、課題が見えてくることがある。試行期間を設けて課題が生じた場合は改善を行ったほうがよい。
- ・ 運行時間が運行基準である30分を越えることも想定される。しかし、運行頻度よりも運行範囲を優先して検討したほうがよい。

4. その他

- ・ 三鷹市の意見として住民説明の必要性があるとなっているが、三鷹市側には住宅がなく、不要なのではないか。
- ・ システムを維持するために東町2丁目の現在の道路を通らざるを得ないことは理解している。長年の振動については、自分の努力（振動工事等）で対応してきたが、完全には解消しない。特定の人のみ負担がかかるのはどうかと思う。
- ・ 新規ルートについては厳密な運行基準が適用されるが、現行ルートは既成事実があるがゆえに、そこまで厳密ではない扱いになることについて、課題であると感じている。
- ・ 再編後も東町5丁目や東町2・3丁目の不便地域には現在のバス車両では入っていけないため、次のステップとしてコミュニティタクシーの導入が解決策になるのではと思う。

5 会議結果

検討の結果、第三回会議で検討したルート案のうち、地域公共交通会議で提示する案を以下とする。

ルート案：④案（東小金井駅北口結節＋東町1丁目運行案）

- 現行の東町循環をベースとして新たに東町1丁目地域を運行。
- くりやま通りを運行せず、東大通りを運行。東小金井駅へは北口で結節。
- 東町2丁目は引き続き最徐行で運行するなど、安全対策を実施。

車 両：ポンチョ車両1台

運行間隔：1週の運行時間が運行基準である30分を越えることも想定されるが、運行間隔よりも運行範囲を優先する。



図 東町地域会議の結論として報告するルート案

再編ルート案について

1 CoCo バス再編事業について

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、運行開始から 18 年以上が経過しており、この間、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。

今回の再編事業では、これまでの状況及び、新庁舎の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、再編運行ルート等の検討を実施しました。

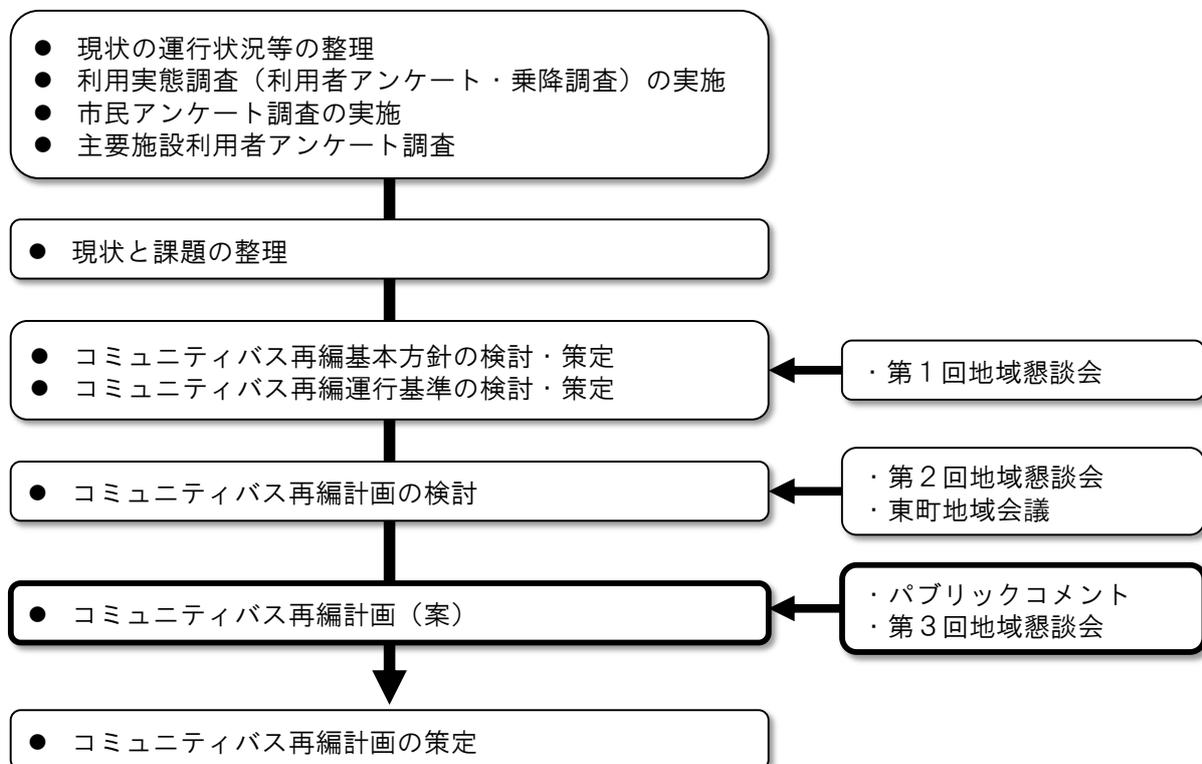
2 再編事業の流れ

平成 30 年度から実施している再編事業の大まかな流れを以下に示します。

CoCo バス、路線バス等の運行状況を整理するとともに、各種アンケートを実施して、市民、利用者のニーズを把握し、現状と課題について整理を行いました。

その後、コミュニティバス再編の基本方針、再編運行基準について、公募市民、運行事業者、有識者等により構成される地域公共交通会議において議論を重ねるとともに、地域懇談会において市内各地域からの意見を収集、反映して策定しました。

そして、策定した再編基本方針及び再編運行基準を踏まえ、ルート再編を含む再編計画（案）について、地域公共交通会議で議論を重ねるとともに、地域懇談会、東町地域会議において市内各地域からの意見を収集、反映し作成しました。



3 再編基本方針・運行基準

再編基本方針及び再編運行基準の内容と、両者を踏まえて実施したルート検討の条件整理の内容について説明します。

3.1 再編基本方針

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、再編基本方針を策定しました。

■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をすること
- 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

① 公共交通が不便な地域における交通弱者※¹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も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。

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。

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

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仕組みを構築する。
- ・ 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はないよう、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。

※¹：「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。

※²：新庁舎等へのアクセスについては、基本方針の策定後の再編ルート検討結果を受け、CoCo バスとは別にシャトルバスの運行の検討を実施しています。

3.2 再編運行基準

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。

このうち、運行継続基準については再編を実施した路線は利用が定着するまでに一定の期間が必要と考えられること、また、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少の影響を踏まえ、基準として設定する指標の数値については再確認が必要となる可能性があることを踏まえ、再編後 2 年が経過したのち、CoCo バス運行ガイドラインを改定する際に設定することとします。

下記の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した。

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なとなる道路幅員	—	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	路線バスの初乗り運賃と同等
	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	(再編後 2 年が経過したのち設定)

※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。

3.3 ルート検討の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件を以下のとおり整理しました。

3.3.1 基本条件

1) 使用する車両

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

※予備車両は、通常時は使用不可（車検や故障時等のみ使用）

2) 通行する道路

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

3) 起終点の確保

- 運転士の休息・交替時間及び運行時間を調整するため、バスが待機可能な起終点を各路線に確保します。

4) 路線延長

- 運行の安全性と運転士の休息等を考慮して実際に運行可能な距離に設定します。
- 基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、所要時間等、路線の効率性を考慮します。
- 検討における目安として、運行事業者へのヒアリング結果を基に、運転士の休息等を考慮したルート一周の望ましい長さについて、以下のように整理します。

表 走行可能距離の目安

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

5) 運行時間帯

- 再編運行基準に基づき、9 時台～19 時台の運行を最低限確保します。

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）を最低限確保します。

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についても考慮します。

3.3.2 運行対象地域

基本方針の①「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」及び②「路線バスを補完するサービスの提供」に基づき、路線バスとの競合を回避し、**公共交通不便地域を対象地域**とすることを基本とします。

また、市内の公共交通不便地域の立地状況を踏まえ、運行の対象とする路線と地域を概ね以下のとおりに区分しました。

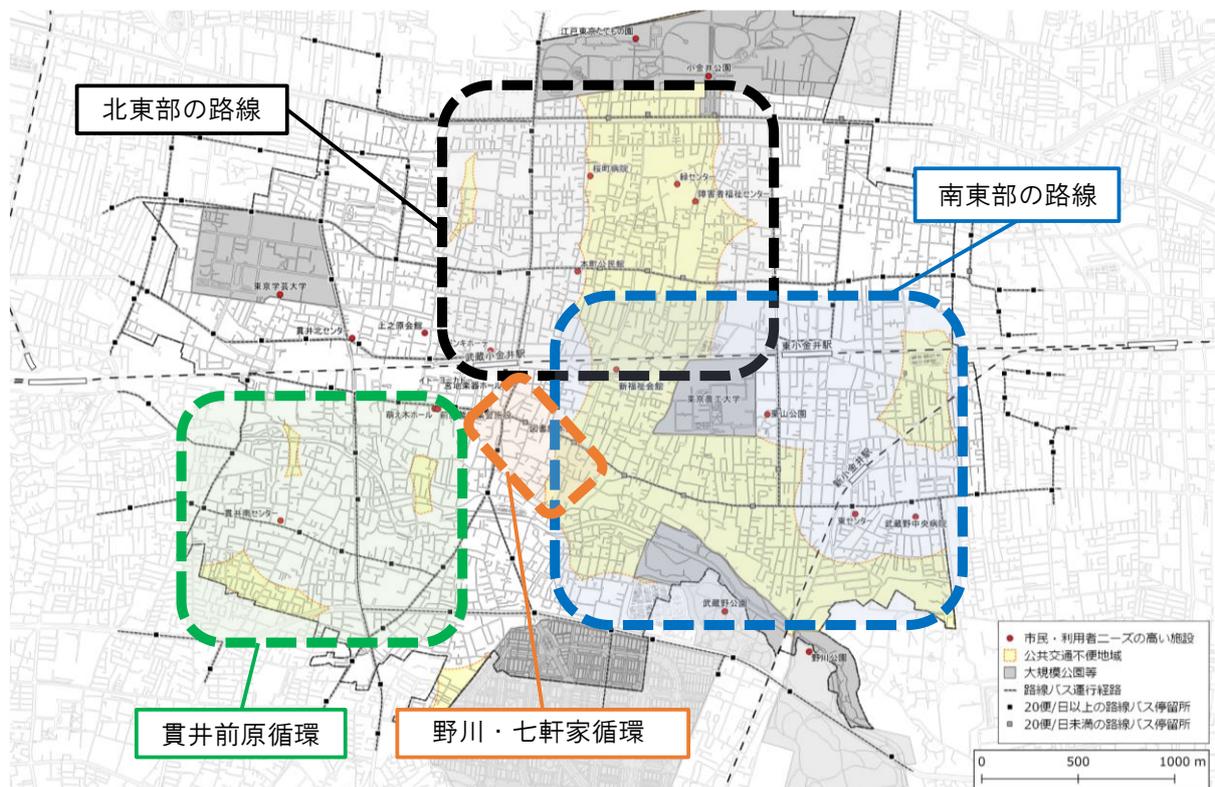


図 各路線の運行対象地域

3.3.3 市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス

基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、効率性の観点から踏まえながら、市民や利用者のニーズが高い施設へのアクセスを考慮します。

1) 交通結節点

路線の設定に当たり特に考慮すべき「鉄道駅への結節」については、下表のとおり整理しました。

		結節する鉄道駅	設定の理由
北東部循環		武蔵小金井駅 東小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅、東小金井駅ともに多くの利用がみられる。特に交通不便地域からの利用が多い。 ・武蔵小金井駅、東小金井駅への運行ニーズも高い。
貫井前原循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
野川・七軒家循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
南東部	中町周辺	武蔵小金井駅	・武蔵小金井駅及び周辺への結節が求められている。
	東町周辺	東小金井駅	・武蔵小金井駅への結節要望があるが、実際の利用がみられる最寄りの東小金井駅へ最低限結節する必要がある。

2) 公共施設

市民や利用者のニーズが高い公共施設として、以下の施設を抽出しました。

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

上記のうち、新庁舎・（仮称）新福社会館への直接のアクセスは、CoCoバスとは別途検討する新庁舎等シャトルバスにより対応することとし、各地域からのアクセス方法を下表のとおり整理しています。

なお、新庁舎等シャトルバスは新庁舎・（仮称）新福社会館のほか、武蔵小金井駅・東小金井駅のみでの乗降を想定しています。

3) 医療施設

市民や利用者のニーズが高い医療施設として、以下の施設を抽出しました。

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院

4) その他施設

アンケート調査・地域懇談会等の結果を踏まえ、上記の施設以外に市民・利用者ニーズの高い施設を以下のとおり整理しました。

- | | | |
|-------------|------------|---------------|
| ● 小金井公園 | ● 東京学芸大学 | ● 障害者福祉センター |
| ● 江戸東京たてもの園 | ● 萌え木ホール | ● イトーヨーカ堂 |
| ● 武蔵野公園 | ● 前原暫定集会施設 | ● ドンキホーテ |
| ● 野川公園 | ● 上之原会館 | ● 小金井 宮地楽器ホール |
| ● 栗山公園 | | |

4 北東部循環

4.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	東西 2 ルート化での運行。	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西 2 ルートの運行とした場合、東側のルート沿線から武蔵小金井駅に直接アクセスできなくなること、西側のルートが小金井街道の路線バスと競合することなどから、現行ルートに比べて有用性が低下すると判断し、2 ルート化は行わないこととします。
	逆回りでの運行。	<ul style="list-style-type: none"> ● 上水桜通りが西向きの一方通行であり、現行ルートでの逆回りの運行ができないため、現行と同様の片周りとします。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便での運行を維持。	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行基準は1時間当たり2便ですが、利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、1時間当たり3便の運行を維持します。
	現在、平日の朝方は1時間当たり4便を運行しているが、再編後も維持。	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、平日の朝方は1時間当たり4便の運行を維持します。
バス停について	『桜町病院入口』バス停から桜町病院までが遠い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 桜町病院周辺の道路は幅員が狭く、現行よりルートを近づけることは難しい状況です。 ● 『桜町病院入口』バス停から、桜町病院までの案内の充実を検討します。
	バス停間隔が広い、『緑町一丁目』～『東小金井駅』区間への、バス停の設置。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。
	『小金井公園入口』バス停について、安全面から位置を調整。	<ul style="list-style-type: none"> ● 引き続き課題とします。
その他	『稲穂神社前』～『小金井市役所入口』の区間において、一部道路の幅員が狭く、走行時の振動・騒音等がある。	<ul style="list-style-type: none"> ● この区間を運行しない場合、『小金井郵便局』～『小金井市役所入口』区間の運行ができないことから、現在のルートを維持します。
	『関野橋』～『小金井公園入口』の区間において、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も多い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

4.2 北東部循環ルート案

現行の北東部循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅北口
- 運行時間帯 : 7時～20時
- 所要時間 : 39分/周
- 運行頻度 : 3便/時間(20分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台
- 備考 : 平日の7時台、8時台は車両3台を使用して4便/時間(15分間隔)で運行

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。



図 北東部循環ルート案

5 貫井前原循環

5.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	対応
ルートについて	『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間において、道路幅員が狭く、すれ違いが困難。また、徐行運行やすれ違い時の待機等により遅延が発生しやすい傾向がある。	<ul style="list-style-type: none"> ● 武51系統はコミュニティバスとの競合により路線の存続が厳しい状況にあります。武51系統が縮小・廃線となった場合、沿線の一部が公共交通不便地域となると見込まれることから、役割分担により、競合を緩和する必要があります。 ● 『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時に安全上の課題があり、誘導員の配置、運転手相互の無線連絡で安全性に配慮し運行をしています。また、すれ違いにより遅延の要因にもなっており、安全上は上下方向のいずれか一方のみの運行が望ましい状況です。 ● くらぼね坂(東京経済大学の東側の道)の一方通行規制(上り方向)を踏まえると、ルートを成立させるためには、前原小学校周辺は下り方向のみの運行とする必要があります。 ● 前原4丁目を運行するルートとした場合、1周に要する時間の関係上、運行基準に定める運行間隔が確保できず、運行は難しい状況で、引き続き課題とします。 ● 武51系統の運行範囲も併せてカバーするため、ルートの再編及びそれによる運行距離の延伸は必要な事項です。 ● 運行距離が長くなることにより、1時間当たり3便の運行は難しい状況ですが、運行基準である1時間当たり2便以上の運行は確保します。
	貫井南町・前原町からは武蔵小金井駅に行くには坂を上らないといけず、上り方向のバスがなくなると高齢者含めて大変である。	
	今のルートのままが良いのではないかと。	
路線バスとの競合	貫井南町において、京王バスの武51系統と競合している。	
ルートについて	前原町4丁目を運行してほしい。	
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便の運行を維持してほしい。	
バス停について	『前原小学校前』～『ハナダイコン緑地』の区間においてバス停間隔が広く、バス停を設置してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。

5.2 貫井前原循環ルート案

現在の貫井前原循環をベースとして、坂下地域でのすれ違いを回避し、西之久保通りを運行します。また、武51系統とは時間帯別に運行を分担します。

再編案は現状より路線が長くなるため、運行頻度は現在の1時間3便より低下しますが、再編運行基準である1時間2便の確保は可能です。可能な限り運行本数を確保するため、毎時同分ではない形でのダイヤ設定を想定しています。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯 : 9時～19時
- 所要時間 : 45分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)または
2.5便程度/時間(25分間隔) ※整理中
- 使用車両 : ポンチョ2台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

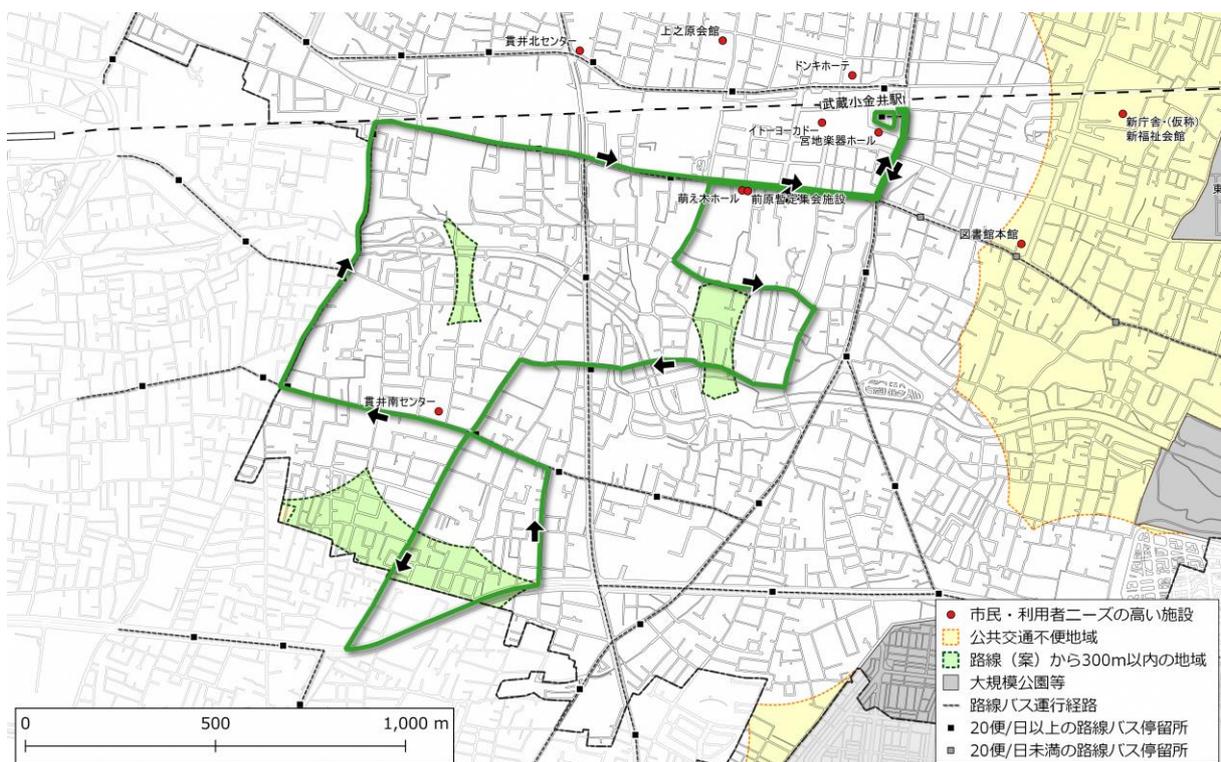


図 貫井前原循環ルート案

<確認事項>運行頻度について

現在、貫井前原循環は20分間隔にて1時間に3便運行しているが、再編後は路線延長が長くなるため同頻度での運行は難しい。

そのため、以下のいずれかの運行とすることが考えられるが、どちらの運行が良いかご意見をいただきたい。

①30分間隔での運行として、毎時間同分のダイヤ設定

(例) 9時00分、9時30分、10時00分、10時30分、11時00分…

⇒1時間あたりの運行本数は2便、1日あたりの運行本数は21便。

②25分間隔での運行として、毎時間同分ダイヤではないが、運行頻度を確保するダイヤ設定

(例) 9時00分、9時25分、9時50分、10時15分、10時40分…

⇒1時間あたりの運行本数は2.5便程度、1日あたりの運行本数は25便。

【参考】再編後の CoCo バス貫井前原循環と武 51 系統の関係

CoCo バスの再編後、貫井前原循環と武 51 系統は以下のような分担で運行を行うことを想定しています。

現在	路線名	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 (想定)	路線名	朝方	日中	夕方
	貫井前原循環 (30 分または 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

※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。

6 中町循環

6.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	東町 5 丁目から東小金井駅へ利用しづらくなるため、東町循環を中町循環と統合する案には反対。	● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。
バス停について	『栗山公園』～『新小金井駅』の区間にバス停を設置してほしい。	● 当該区間は幅員が狭く、また、近くに小学校があることから、安全面を考慮すると、新規にバス停を設置するのは難しい状況です。
その他	『中町一丁目』～『美術館入口』の区間において、京王バスの境 81 系統の減便に伴い利用者が増加し、車内が混雑している。	● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

6.2 中町循環ルート案

現在の中町循環と同様に8の字で運行する路線です。

- 起終点 : 新小金井駅(駅北側)
- 運行時間帯 : 9時～19時
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

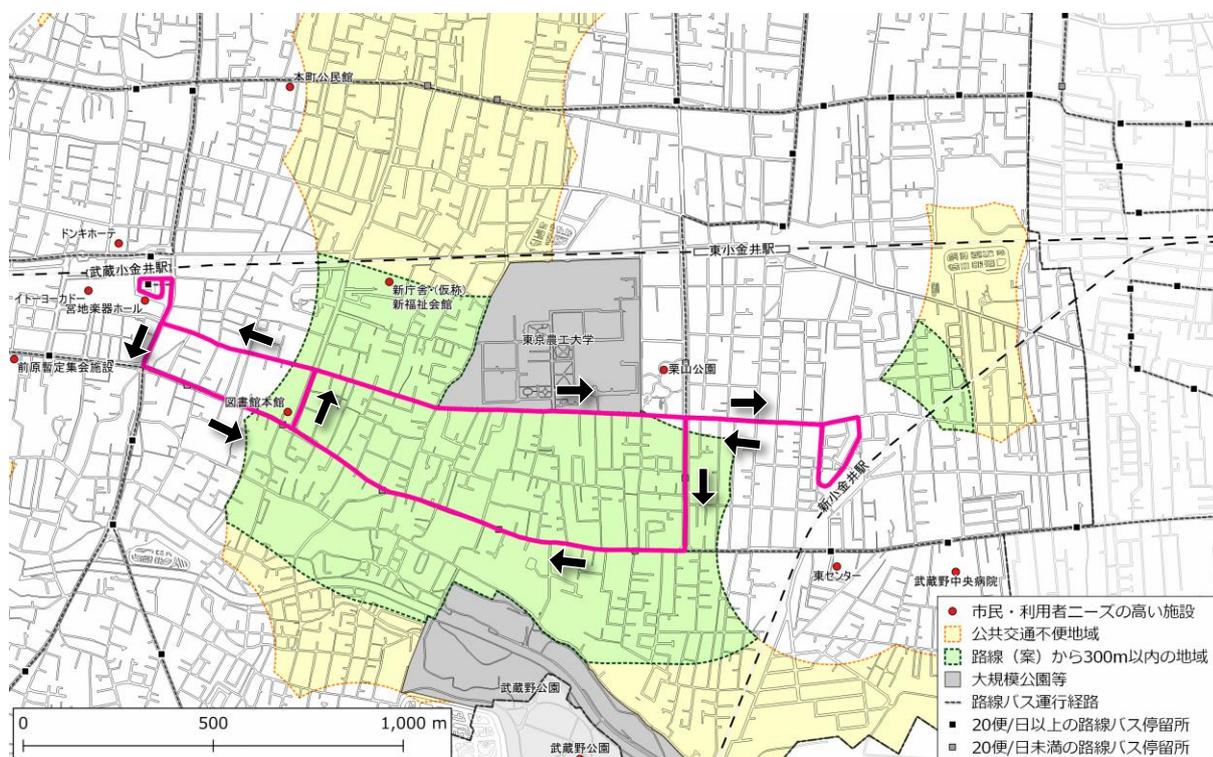


図 中町循環ルート案

7 野川・七軒家循環

7.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	はけの坂周辺は、坂を上るのが大変なため優先的に走らせるべき。	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該地域は道路幅員が狭い箇所が多く、現在運行しているルートでも通行可能な幅員を十分に満たしていない状況です。 ● 他に運行可能な箇所がないこと、延伸した場合、距離が長くなり再編運行基準である1時間2便の運行を確保することが難しいことから、現行ルートにて運行することとします。
	中町1丁目のあたりが取り残されている。	
	はけの道を通り大回りにして二枚橋を渡れば、中町1丁目周辺もカバーできる。	
	逆ルートにすれば運行できる道路が変わるのではないか。駅から近い幼稚園北等のバス停周辺の運行は必要性が低い。	
乗り残しについて	現状、慢性的に乗り残しが発生していることに配慮してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和3年度中に車両を入れ替え、乗客定員が10人から12人に増加する予定です。 ● これにより、乗り残し課題は一部解消されるものと考えますが、今後も利用者数や、乗り残しの発生状況について注視しつつ、引き続き課題とします。
	定期的な乗り残し調査をして、乗り残しがあるようであればルートを見直してほしい。	

7.2 野川・七軒家循環ルート案

現在の野川・七軒家循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯 : 8時25分～20時25分
- 所要時間 : 28分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ハイエース1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

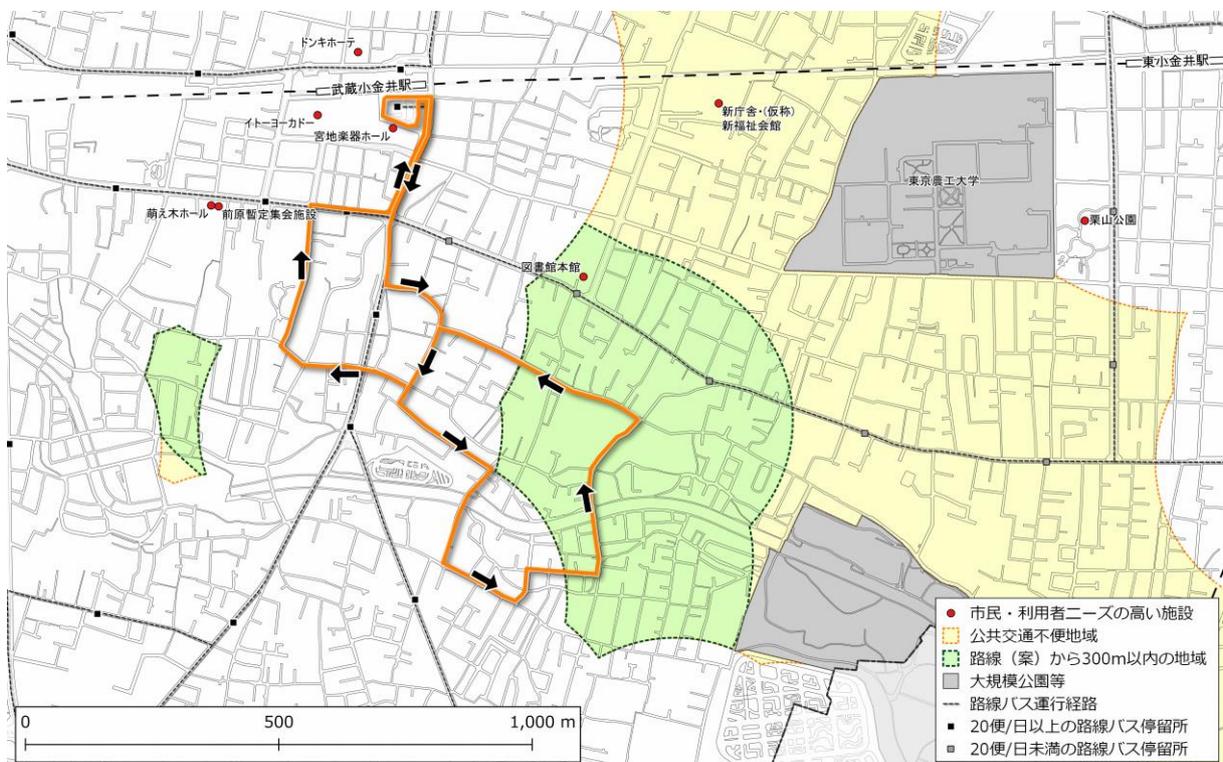


図 野川・七軒家循環ルート案

8 東町循環

8.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	くりやま通りにおいて、歩行者及び自転車とも通行量が多く、安全面から、別のルートを実行してほしい。	● くりやま通りの安全性の確保のため、東小金井駅南口ではなく、北口に結節するルートとします。
	東町1丁目・5丁目を運行してほしい。	● 西武線踏切部分の運行について、踏切西側にガードマンを配置し、CoCoバス通過時に対抗車両を制止することで踏切通行時の安全を確保する対応を実施することで、警察から問題ないとの見解を頂いています。
	東町1丁目を運行する場合、西武線の踏切周辺の運行において、警察から安全面の課題を指摘されている。	● これにより、東町1丁目を運行するルートへ変更します。 ● なお、5丁目については、道路の幅員の関係上、運行が難しい状況であり、いちご橋付近に乗車可能なバス停を設置することを検討しています。
	東町2丁目は高齢化が進んでおり、現在のルートを維持してほしい。	● 他に運行可能なルートがないことから、東町2丁目については、現在と同様のルートとします。
	『富士見通り東』～『東町一丁目』の区間において、道路幅員が狭く安全上の課題があること、また一部区間では走行時の振動・騒音等があり、ルートの変更もしくは車両を変更してほしい。	● 騒音振動等の課題区間については、引き続き最徐行での運行を行うほか、沿線の安全対策を実施します。
	中町循環との統合し、東町から武蔵小金井駅へ運行してほしい。	● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。 ● 東町から武蔵小金井駅へは、引き続き『新小金井駅』から中町循環を利用することを想定しています。

8.2 東町循環ルート案

現在の東町循環をベースとして、新たに東町1丁目を運行し、東小金井駅の北口に結節する路線です。

- 起終点 : 東小金井駅北口
- 運行時間帯 : 9時15分～19時15分
- 所要時間 : 30分/周 ※整理中
- 運行間隔 : 2便/時間(30分間隔) ※整理中
- 使用車両 : ポンチョ1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

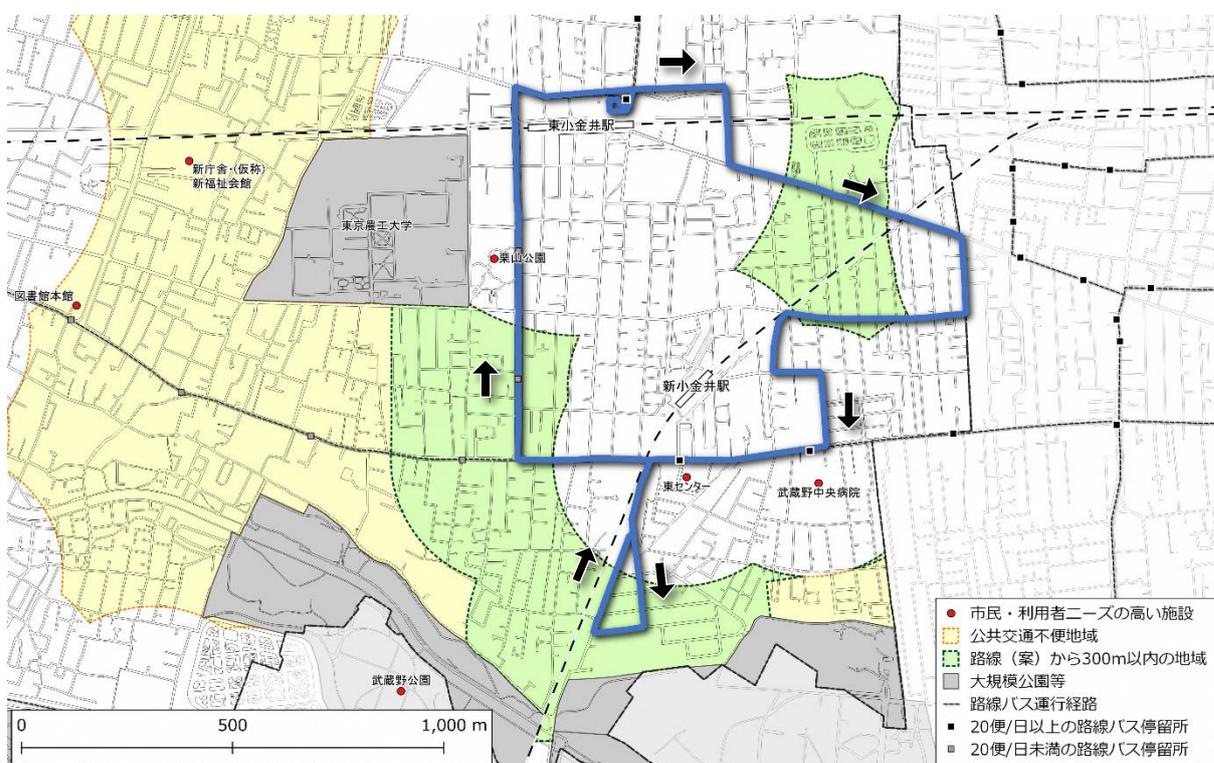


図 東町循環ルート案

<確認事項> 運行頻度について

ダイヤ設定の結果、所要時間が30分/周より長くなる可能性がある。一方、運行基準は1時間2便(30分に1便)としており、規準を満たさないことが考えられる。

しかし、東町地域会議では、運行頻度よりも運行範囲・運行ルートを重視することとしている。

ダイヤ設定において、運行頻度が運行基準を満たさなくなった場合、東町会議の意見から、運行範囲・運行ルートを優先することとしてよいか。

CoCo バス再編に伴う運賃及び割引制度について

1 検討方針

これまで CoCo バスは 100 円の運賃で運行を行っていましたが、路線バスとの運賃格差とそれに伴う路線バスの利用者減少の助長、地域間での不平等が課題となっていました。

そのため、利用者、市、運行事業者の 3 者が、それぞれ過度な負担なく公共交通を支えることを目標として、交通弱者への配慮や路線バスとの競合緩和を考慮した運賃水準や体系について、基本方針に基づき検討を行いました。

<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

<再編の基本方針>

- 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 運賃割引制度の内容

他自治体の事例収集整理の結果を参考としながら、小金井市内を運行する路線バスでの料金設定等をもとに、地域公共交通会議にて議論を行い以下のとおり案を整理しています。

		運賃・割引制度	支払方法
基本運賃		大人：180円 小児：90円	現金、IC
一般 割引	回数券	90円券35枚綴り(3,150円)を、 3,000円で販売(割引率4.7%) ※大人の場合171円(2枚使用) ※現回数券の割引率と同率 ※車外販売のみ	回数券
	障害者割引 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	現金、IC
	1日乗車券	500円(大人・小児用共通) ※車内販売	現金のみ
特殊 割引	未就学児割引	未就学児無料(人数制限なし)	—
	高齢者割引 (65歳以上)	65歳以上の場合100円 介護保険被保険者証を提示 ※2号被保険者を含む 【割引の受け方は二種類】 ①車内で介護保険被保険者証を提示し、現金またはICで支払い ②高齢者専用回数券を使用 車外で介護保険被保険者証提示により購入 (100円×10枚を1,000円で販売)	現金、IC、 高齢者専用回数券

※1: 高齢者割引を除くIC運賃については路線バスの設定に準拠してIC運賃を設定する。

【介護保険被保険者証とは】

第1号被保険者（65歳以上の方）には、65歳の誕生日に市の介護福祉課から郵送により届けられます。また、第2号被保険者（40歳から64歳の方）には、介護保険の認定を受けた方に交付されます。

(一)		(二)		(三)			
介護保険被保険者証		要介護状態区分等		給付制限	内容	期	間
被 保 険 者	番号	認定年月日 (事業対象者の場合は、基本チェックリスト実施日)			開始年月日	年	月
	住所	認定の有効期間		終了年月日	年	月	日
	フリガナ	区分支給限度基準額		開始年月日	年	月	日
	氏名	1月当たり 居宅サービス等 (うち種類支給限度基準額)	サービスの種類	種類	内容	期	間
	生年月日		種類支給限度基準額	名称	内容	期	間
	性別			名称	内容	期	間
交付年月日		認定審査会 の意見及び サービスの指 定の指定		種類	内容	期	間
保険者番号 並びに保険 者の名称及 び印	1 3 2 1 0 小金井市 小金井市本町六丁目			名称	内容	期	間

図 介護保険被保険者証見本（全体図）

(一)	
介護保険被保険者証	
被 保 険 者	番号
	住所
	フリガナ
	氏名
	生年月日
交付年月日	
保険者番号 並びに保険 者の名称及 び印	1 3 2 1 0 小金井市 小金井市本町六丁目

図 介護保険被保険者証見本（三つ折り時の実寸）

3 割引制度に関するこれまでの検討内容

割引制度に関するこれまでの主な検討経過と検討結果を以下に示します。

今回導入する運賃・割引制度は黄色の箇所です。その他割引の導入については再編後、必要に応じ検討します。

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案	
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円を支持すべきである ・ 小銭発生により運転士の收受時の負担は増加する ・ 小児運賃の割引額が他の割引制度と違いわかりにくい 	180円（小児90円）	
		課題	利用者負担の増加、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のため、路線バスと同等の運賃とする
	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 	IC運賃の導入（178円（小児89円））	
		課題	CoCoバス・ミニでは非対応		理由	利用者の利便性向上、路線バスとの公平性のため導入
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 	171円4.7%割引（小児：86円）	
		課題	回数券の管理・販売による負担増加		理由	高頻度利用者への割引制度（定期券、学生割引の代替）
	定期券	目的	高頻度利用者への割引	・ 特になし	導入見送り	
		理由	他市の導入率が低い高頻度利用者への割引制度は回数券で対応			
	障害者・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 	90円（小児50円）	
		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（京王バス基準に準じる）
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"> ・ 小金井市内を運行する路線バス事業者では令和3年度にバス特サービスを終了済み。 	導入見送り		
	課題	CoCoバス・ミニでは非対応		理由	路線バスでのサービスが終了しており導入しない	
学生割引	目的	高頻度利用者への割引（学生を追加で割引）	・ 特になし	導入見送り		
	理由	他市の導入率が低い学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応				

		検討の目的と課題		地域公共交通会議及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案	
割引制度	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 	導入見送り	
		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
	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 	1日乗車券 500円 (スクラッチ式)	
		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
	未就学児割引	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 (大人1人につき2名まで) 	未就学児無料 (人数制限なし)	
		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	路線バスと同等の割引	<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 ※シルバーパ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 	導入見送り	
		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 ・専用パスは発行事務の負担、個人情報の管理等に懸念 ・年齢確認による運転士負担増、運行遅延の懸念 ・財政負担の増大を懸念 ・対象年齢はシルバーパスと同等の扱いが望ましい 	介護保険被保険者証提示者を対象に100円	
		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	高齢者の移動支援のためシルバーパスの代替として導入 新たな専用パス発券による負担の増加、運転士の確認負担を抑える

ガイドラインの検討について

1 ガイドラインの方向性

1.1 検討の方向性

これまでの会議で提示したガイドライン検討の方向性は以下のとおり。

<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
- 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、地域からの改善要望に対応するための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

1.2 今後の検討スケジュール

回数	時期	提示内容	備考
第4回	2021年12月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・ ガイドライン案を提示 ・ 記載内容のうちポイントとなる事項への意見収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ポイントとなる部分について意見、同意をいただく必要
第5回	2022年3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ パブコメ案の提示 	—

1.3 前回会議でのご意見と対応

分類	ご意見	対応(案)
PDCAによる持続的な運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 問題が起きてから解決までの時間が長すぎるのではないかと。どのような路線を対象とするかの整理と、フレキシブルな対応も必要ではないかと。(早田委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 期間について、社会情勢の急激な変化は含まない旨を追記する。
地域提案による新規導入・運行変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小金井市では走行可能な区間が限られるため、地域要望による検討は、小金井市の実情に応じた流れを設定する必要があるのではないかと。(青木副会長) ・ 地域組織の要件は、5名以上だけではなく、自治会の代表としての組織が重要ではないかと。(池内委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入地域の要件として「CoCo バス又はCoCo バス・ミニが走行可能な道路条件を満たせる見込みがある」旨を明記する。 ・ 地域組織の設立時点で、対象地域の要件を概ね満たす地域提案書を提出することとする。提案書の内容が対象地域の要件を満たさない場合は、地域組織の設立を含めて不可とする。 ・ 個別要望を受けるため、沿線自治会・町会と連携がとれることを要件とする。 ・ また、基本方針・運行基準に沿った地域提案書を併せて提出することとし、方針に沿った提案のみ受理することとする。
ガイドライン全般	<ul style="list-style-type: none"> ・ CoCo バスが走行していない地域や路線バスが廃止となった地域等に対し、検討のための要件を設定することは有効と考える。(池内委員) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見としていただく。

ガイドラインの論点について

1 主な確認事項

個別の確認事項は別途ガイドラインの記載にて確認。
その他、主な確認事項は以下と考える。

項目	確認事項	確認事項に対する対応	対応ページ
第1章 CoCo バスの運 行方針	① CoCo バスのみを対象としており、その他交通は含まないことでよいか	<ul style="list-style-type: none"> CoCo バスを対象としたガイドラインであること、乗合タクシー等の形態が異なる交通は本ガイドラインの対象外とすることを明記 そのため、車両の人数及びサービスについて記載 	P1
	② 再編の基本方針を基に、今後の基本方針を記載しているが、問題はないか	<ul style="list-style-type: none"> 大きな修正事項は以下 ○再編時のみに関連するため新庁舎へのアクセスは削除 ○新規導入も提案可能であるため、現有車両で運行することの記載を削除 	P2
第2章 PDCA サイクル による CoCo バスの持続的 な運行	③ 運行路線に対して、PDCA サイクルを導入すること、その結果に応じた見直しを実施することとしてよいか	—	P7
	④ 見直し対象となった場合、市が主導で検討を行う 市民等は「見直し検討会議」に参加し、協働で検討することでよいか	<ul style="list-style-type: none"> PDCA による見直しでは、市民主体の会議設立は難しいと考え、市が主体となり地域の意見を伺いながら検討する そのため、「見直し検討会議」の成立要件は設けない 	P8～9
第3章 地域提案による新規導入・運行変更検討	⑤ 地域組織の設立要件に問題ないか	<ul style="list-style-type: none"> 5人以上の要望者であること 沿線自治会・町会と連携がとれること（個別要望を受けるため、自治会・町会の参加は必須ではないと認識） ただし、提案内容をまとめた「地域提案書」も併せて提出し、設立とする 地域提案書は基本方針や運行基準に沿ったものでない場合、受理されない 	P13
判断指標	⑥ 判断指標は3種類で、「収支率」のみでの判断でよいか 路線ごとの基準値とはせず、全路線同一でよいか	<ul style="list-style-type: none"> 基準値は、ミニ路線だけ変えることなど考えられるが、意見などはあるか 	P5

2 論点に関する確認事項

2.1 PDCA サイクルによる CoCo バスの持続的な運行

2.1.1 モニタリングの実施方針

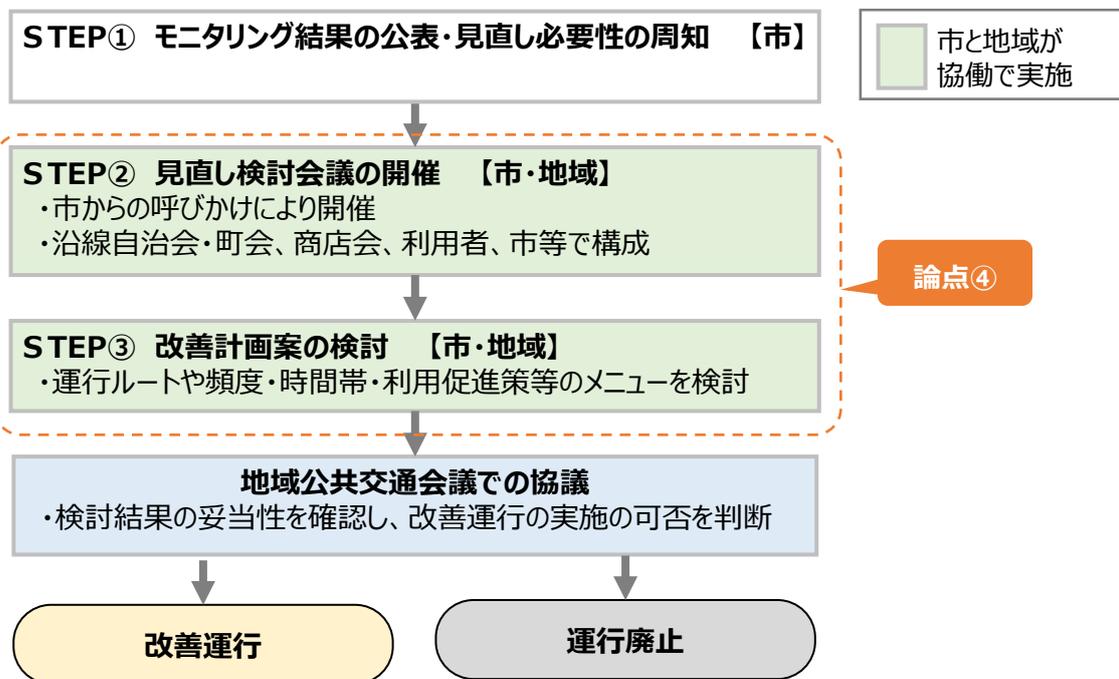
CoCo バスの持続的な運行のため、運行実績を基に運行状況の定期的な評価（モニタリング）を行い、変化に即した運行の見直しや、運行の廃止を判断する。

具体的には、モニタリングの結果、運行の実績が 2 年連続で運行継続基準を下回った場合には、地域公共交通会議で確認の上で、見直し・廃止の検討を行う。

論点③

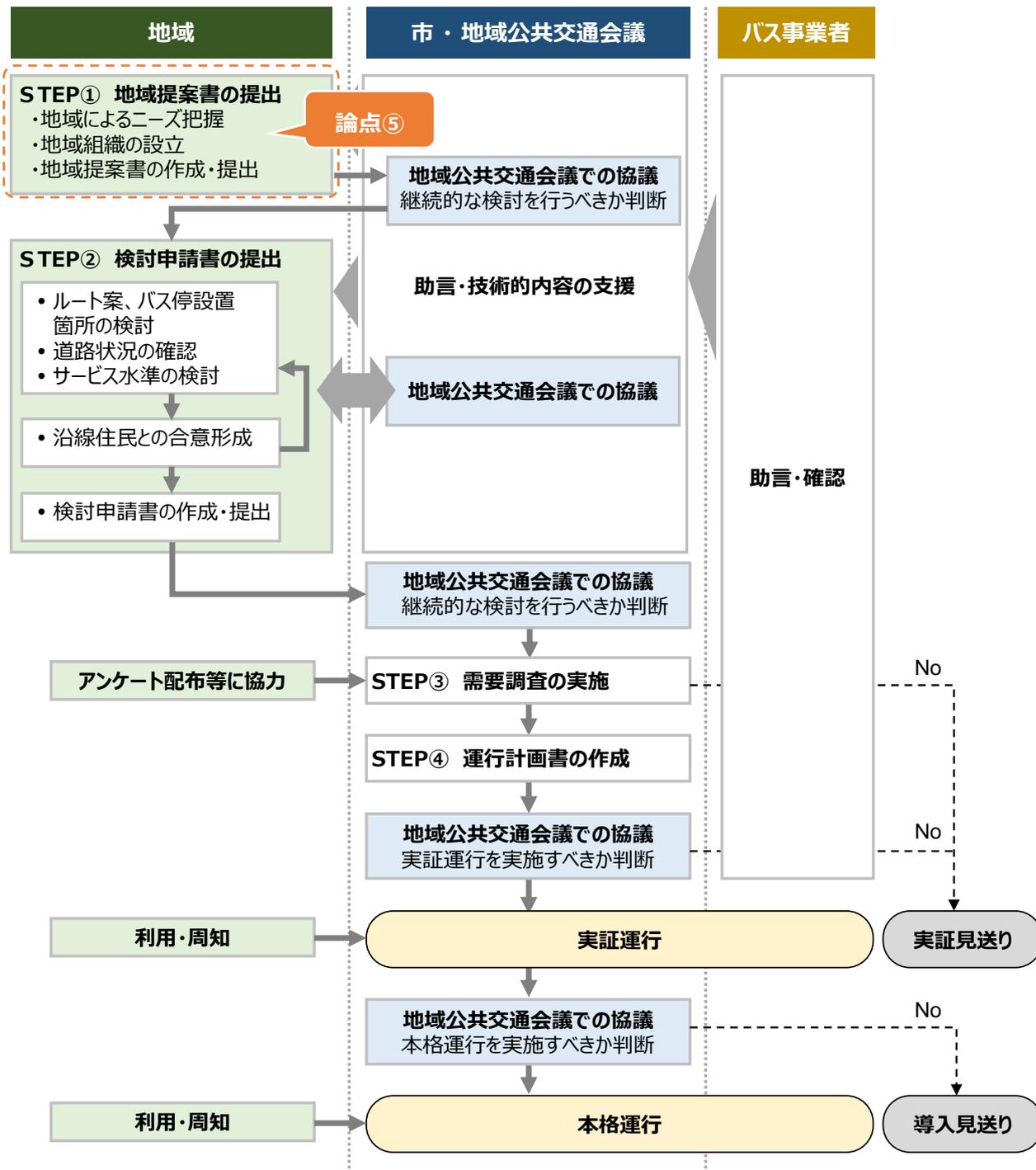
2.1.2 見直し・廃止検討の基本的な検討の流れ

モニタリングの結果、2 年連続で「運行継続基準」を下回った場合は、地域公共交通会議で報告・協議しながら以下の手順で検討を実施。



2.2 地域提案による基本的な検討の流れ

地域の方々が、新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合、地域公共交通会議で報告・協議しながら次頁の手順で検討。



CoCo バス運行ガイドライン (案)

イラスト・写真

令和 4年 ●月

小金井市

本ガイドラインについて

小金井市のコミュニティバス「CoCo バス」(以下「CoCo バス」という。)を継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切です。地域・市・バス事業者の三者が協力して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 CoCo バスの在り方を検討していく必要があります。

本ガイドラインは、運行状況の定期的な評価(以下「モニタリング」という。)の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書として作成したものです。

CoCo バスの活用・充実のため、是非このガイドラインをご活用ください。

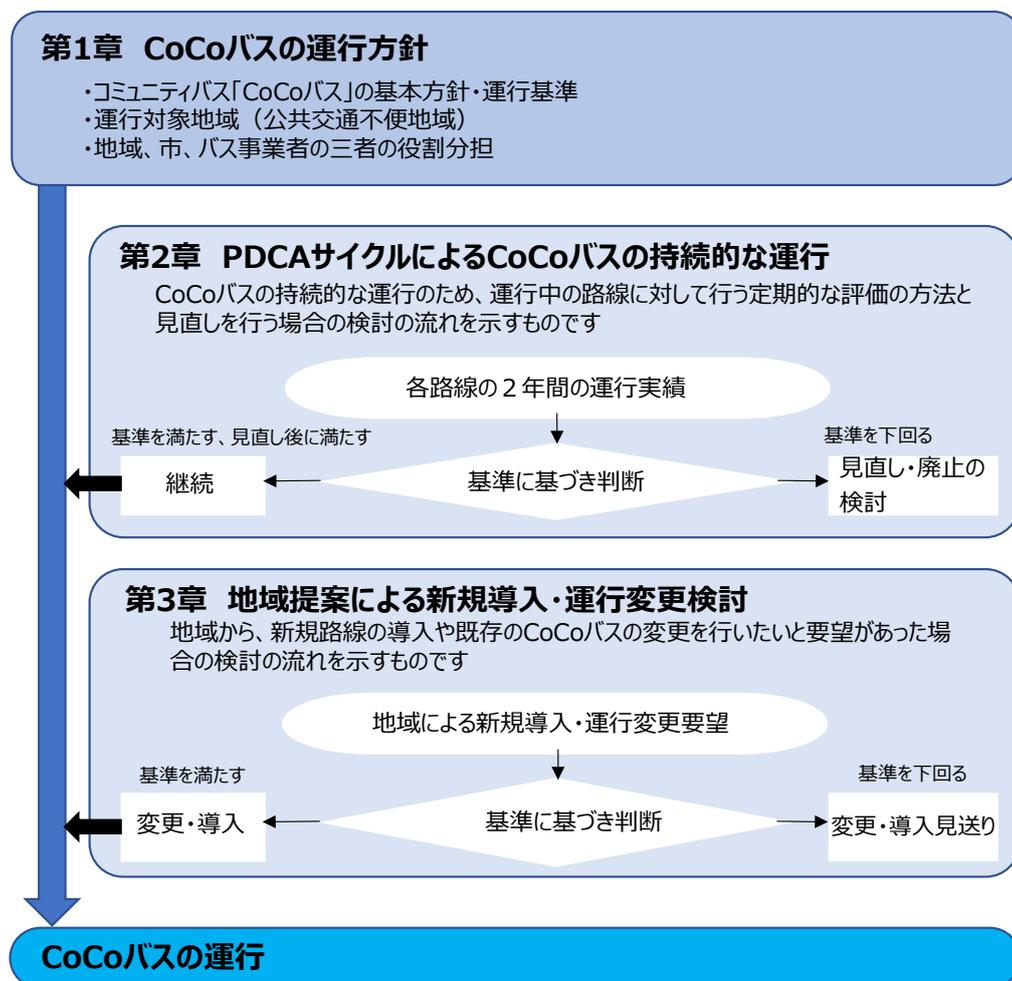


図 ガイドラインの構成

目次

第1章 CoCo バスの運行方針	1
1. コミュニティバス(CoCo バス)とは	1
2. CoCo バスの基本方針.....	2
3. 運行対象地域の考え方	3
4. CoCo バスの運行基準.....	4
5. 役割分担.....	6
第2章 PDCA サイクルによる CoCo バスの持続的な運行	7
1. モニタリングの実施方針	7
2. 見直し・廃止検討の基本的な検討の流れ.....	8
3. 見直し・廃止検討の具体的な検討手順及び検討内容	9
第3章 地域提案による新規導入・運行変更検討	11
1. 基本的な検討の流れ.....	11
2. 具体的な検討手順及び検討内容.....	13
第4章 添付資料	23

第1章 CoCo バスの運行方針

1. コミュニティバス(CoCo バス)とは

本ガイドラインにおけるコミュニティバスとは、小金井市で運行しているコミュニティバス「CoCo バス」を示します。

バス(乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士))車両を利用した、定時定路線かつ乗合いでの運行を担います*。



図 1.1 CoCo バスの車両

*CoCo バスは、道路運送法に定める「一般乗合旅客自動車運送事業」のうち、運行ルートを決めて固定ダイヤで運行「路線定期運行」での運行を行っています。

また、路線バスを補完する公共交通であることから、タクシー(乗車定員 10 人以下)よりも大きな、乗車定員 11 人以上(道路交通法による車両区分のうち、中型自動車以上)の車両を対象とします。

このため、10 人以下の車両を用いる乗合タクシーや、利用者の予約により運行を行うデマンドバス等の運行サービスについては、本ガイドラインでの対象としておりません。

2. CoCo バスの基本方針

小金井市では、平成 30 年度から令和 4 年度にかけて検討した再編基本方針に基づき、再編後の CoCo バスの基本方針を新たに以下のとおり位置づけています。

①路線バスを補完するサービスの提供

- 路線バスを基本とし、CoCo バスが補完することで市内全域の地域公共交通ネットワークを形成する。
- CoCo バスは、公共交通不便地域^{※1}をカバーする。

②交通弱者に配慮したサービスの提供

- 交通弱者^{※2}の移動ニーズに配慮する。

③日常生活に即したサービスの提供

- 市民や利用者からのニーズが高い施設へのアクセス利便性を確保する。
- 複数の施設にできるだけ負担なく移動できるよう、乗り継ぎ利便性を確保する。

④持続可能な運行形態・サービスの提供

- 地域・市・バス事業者の三者の役割分担・連携により、一定の基準のもと過度な負担なく持続可能なサービスを提供する。
- 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。

※1 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

※2 高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など、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方

3. 運行対象地域の考え方

CoCo バスの基本方針を踏まえて、「公共交通不便地域」を含む地域を運行の対象とします。

小金井市での、「公共交通不便地域」の定義は以下のとおりです。

以下の条件をいずれも満たす地域

【鉄道駅】
 武蔵小金井駅・東小金井駅 500m 以遠
 新小金井駅 300m 以遠

【路線バス】
 1日の運行本数が片側 20 便以上の路線バス停留所 300m 以遠

【参考】●年●月時点での公共交通不便地域 **再編後のものに変更予定**

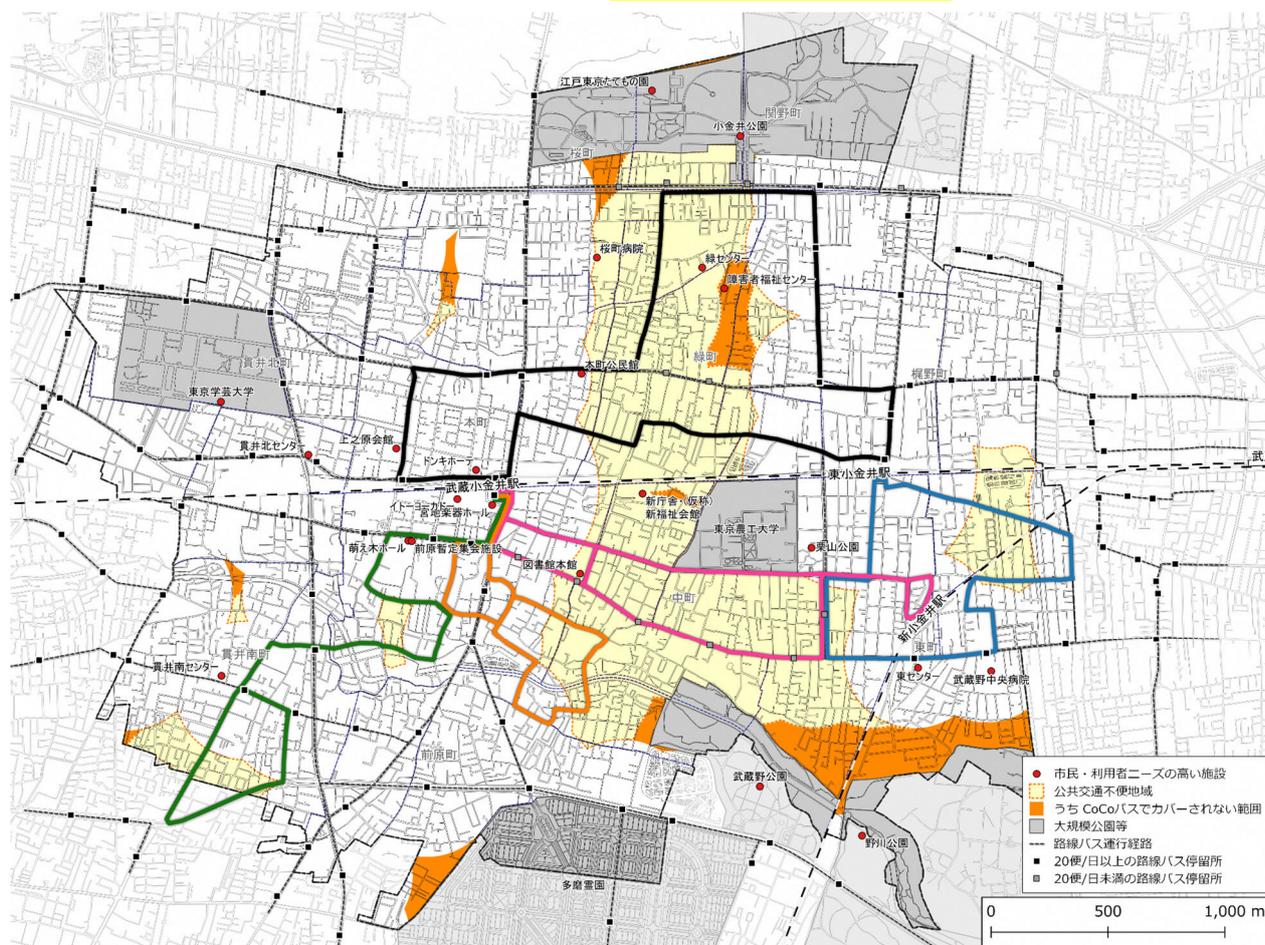


図 1.2 公共交通不便地域

4. CoCo バスの運行基準

持続可能な CoCo バスの運行のため、運行基準は下記の条件を基本とします。

この運行基準は、平成 30 年度から令和 4 年度の「小金井市コミュニティバス再編事業」において、市内の交通状況及び地域のニーズ、バス事業者の状況等を踏まえて設定しています。

第 2 章及び第 3 章では、以下の運行基準に沿った運行を行っているか、また行う見込みがあるかを確認します。

なお、交通管理者(警察)や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等も考慮する必要があります。これにより、実際の運行において状況が異なる場合があります。

表 1.1 運行基準

項目	指標	指標の考え方	原則とする運行基準
道路・バス停の条件	道路幅員	運行に必要となる道路幅員	車両制限令に基づき設定
	バス停設置場所	バス停の設置条件	法令等での基準により設定
サービス水準	バス停間の距離	バス停間の距離	概ね200～300m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本)を最低限確保
	運賃	1回あたりの運賃	路線バスの初乗り運賃と同等
	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
	運行車両	1台あたりの乗車人数	乗車定員 11 人以上(うち 1 人は運転士)

※基準指標に関する今後の検討予定

令和 5 年度に運行ルートの再編を予定している路線は、利用が定着するまでに一定の期間が必要と考えます。また新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえ、基準として設定する指標の数値については再確認が必要となる可能性があります。

そのため、現時点では、モニタリングや検討の流れのみ定めることとし、第 2 章で示す「運行継続基準」、第 3 章で示す「実証運行の実施要件」及び「本格運行への移行要件」として定める収支率の具体的な数値については、再編後 2 年が経過したのち、以下のスケジュールで設定することとします。

表 1.2 基準指標

項目		指標	指標の考え方	原則とする運行基準
第 2 章 PDCA	運行継続基準	PDCA サイクルにおける運行を継続する基準	運行経費に対する運賃収入の割合	検討中※
第 3 章 地域提案	実証運行の実施要件	地域提案内容の需要予測の結果、実証運行を実施する基準		
	本格運行への移行要件	実証運行から本格運行に移行する基準		



図 1.3 ガイドラインの見直しスケジュール

5. 役割分担

CoCo バスは、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただくため、地域・市・バス事業者が一体となって運行します。

CoCo バスを継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々を中心となって考え、積極的に利用し、生み育てることが大切です。CoCo バスがより良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか、などを念頭に置いて、3者が協働することが重要です。

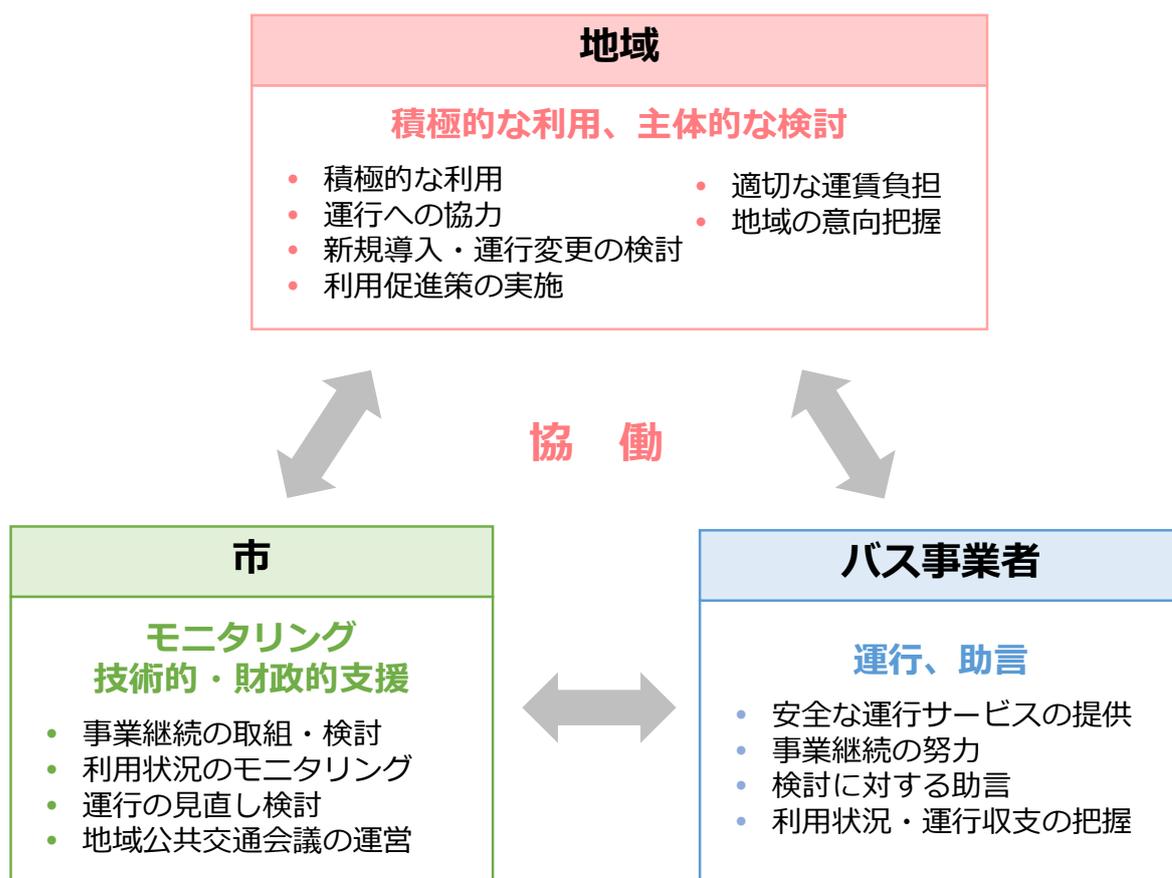


図 1.4 役割分担

第2章 PDCA サイクルによる CoCo バスの持続的な運行

1. モニタリングの実施方針

社会情勢や市内の交通状況及び地域のニーズの変化によっては、利用者数の減少、運行経費の増大などにより、採算性の確保が難しくなる可能性があります。

CoCo バスの持続的な運行のため、運行実績を基に運行状況の定期的な評価(モニタリング)を行い、変化に即した運行の見直しや、運行の廃止を判断します。

具体的には、モニタリングの結果、運行の実績が 2 年連続で運行継続基準を下回った場合には、地域公共交通会議で確認の上で、見直し・廃止の検討を行います。見直し・廃止の検討に関しては、次頁以降で詳述します。

表 2.1 モニタリングの結果と対応ケース

		運行継続基準を上回るか		次年度の対応
		1年目	2年目	
Case1	毎年のモニタリングで運行継続基準を上回る場合	○	○	モニタリングを継続
Case2	前年度に運行継続基準を下回ったが、今年度のモニタリングで運行継続基準を上回る場合	×	○	
Case3	前年度に運行継続基準を上回ったが、今年度のモニタリングで運行継続基準を下回る場合	○	×	次年度×の場合、見直し・廃止の検討へ
Case4	2年連続で運行継続基準を下回る場合	×	×	見直し・廃止の検討へ

なお、モニタリング期間である 2 年間で待たず早急な対応が必要となるような変化等が生じた場合は、別途、適切なタイミングで見直し・廃止の検討を行う必要があります。

2. 見直し・廃止検討の基本的な検討の流れ

モニタリングの結果、2 年連続で「運行継続基準」を下回った場合は、地域公共交通会議で報告・協議しながら以下の手順で検討します。

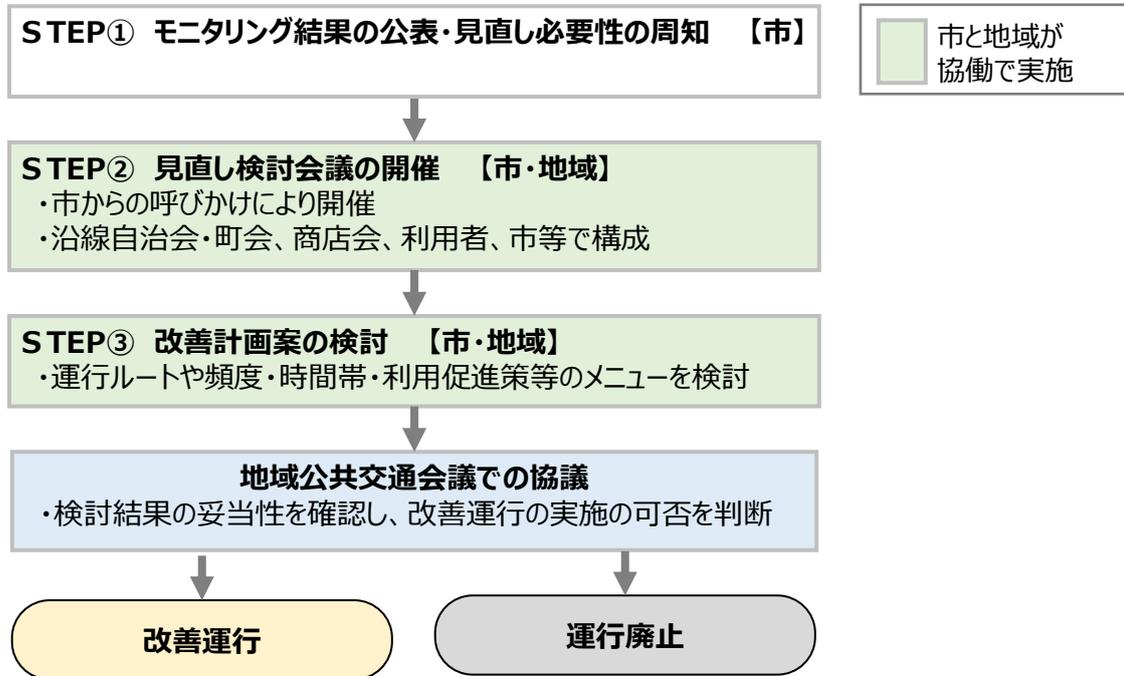


図 2.1 見直し・廃止の基本的な検討の流れ

3. 見直し・廃止検討の具体的な検討手順及び検討内容

3.1 モニタリング結果の公表・見直し必要性の周知 【STEP①】

- ・市は、毎年のモニタリング結果を公表し、地域の方々が普段利用している路線や自宅の近くを運行している路線等について、見直しの必要性を周知します。

3.2 見直し検討会議の開催 【STEP②】

- ・市は、検討対象となる路線の沿線自治会・町会等への呼びかけ、公募などにより、運行改善の検討を行う見直し検討会議を開催します。
- ・なお構成員は、沿線自治会・町会や商店街の代表者、利用者、市等とします。
- ・市は、沿線自治会・町会等、及び地域公共交通会議へ、見直し検討会議の設立を報告します。

3.3 改善計画案の検討 【STEP③】

- ・見直し検討会議は、地域のニーズや運行課題を把握して、どのような運行改善が必要か検討します。
- ・なお検討を進めていく際は、P●に示す”CoCo バスの基本方針”を前提として、P●に示す”CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。

表 2.2 改善メニューと具体的な方策の例

改善メニュー	具体的な方策(例)
運行ルートの見直し	ニーズの高いエリア・施設を経由する
バス停設置場所の見直し	ニーズの高い施設の近くにバス停を増設・移設する
運行間隔(頻度)の見直し	需要に応じて運行頻度を増やす／減らす
運行時間帯の見直し	既存公共交通との乗り継ぎダイヤを調整する／利用が多い時間帯のみの運行とする
運行日の見直し	利用が多い曜日(平日／休日)のみの運行とする
運行車両の変更	需要に応じて乗車定員を増やす／減らす
利用促進策の実施	沿線自治会・町会等と共同でイベント等を開催する

3.4 地域公共交通会議での協議

- ・市は、関係機関との調整を行った上で、見直し検討会議での検討結果を地域公共交通会議に提出します。
- ・地域公共交通会議は、見直し検討会議での検討結果について、関係者間の協議により妥当性を確認し、改善運行の実施の可否を判断します。

3.5 見直し・廃止の実施

(1)改善運行

- ・地域公共交通会議で改善運行の実施が承認された場合、市は、地域、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、改善運行を実施します。
- ・改善運行の実施後は、P●に示す“モニタリングの実施方針”にもどり、継続して定期的なモニタリングを実施します。

(2)運行廃止

- ・見直し検討会議に沿線自治会・町会等の代表者や、利用者等の参加がない場合、見直し検討会にて有効な改善計画案が検討されなかった場合などには、地域公共交通会議の判断により運行を廃止します。

第3章 地域提案による新規導入・運行変更検討

1. 基本的な検討の流れ

地域の方々が、新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合、地域公共交通会議で報告・協議しながら次頁の手順で検討します。

検討を進めていく際は、P●に示す”CoCo バスの基本方針”を前提として、P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮する必要があります。

本ガイドラインでは、下記に示すような、地域全体に影響があるような提案内容を検討の対象とします。

ただし、これらの他にも特定の理由が地域公共交通会議で認められる場合には、検討を実施することができますので、詳細については市にご相談ください。

- ・運行ルートの見直し
- ・運行日の見直し
- ・運行間隔(頻度)の見直し
- ・運行車両の見直し 等

地域公共交通会議は、基本的に1年に2回開催します。そのため、地域公共交通会議での報告・協議・承認は、検討が進んだ段階で適宜会議に諮ることとします。

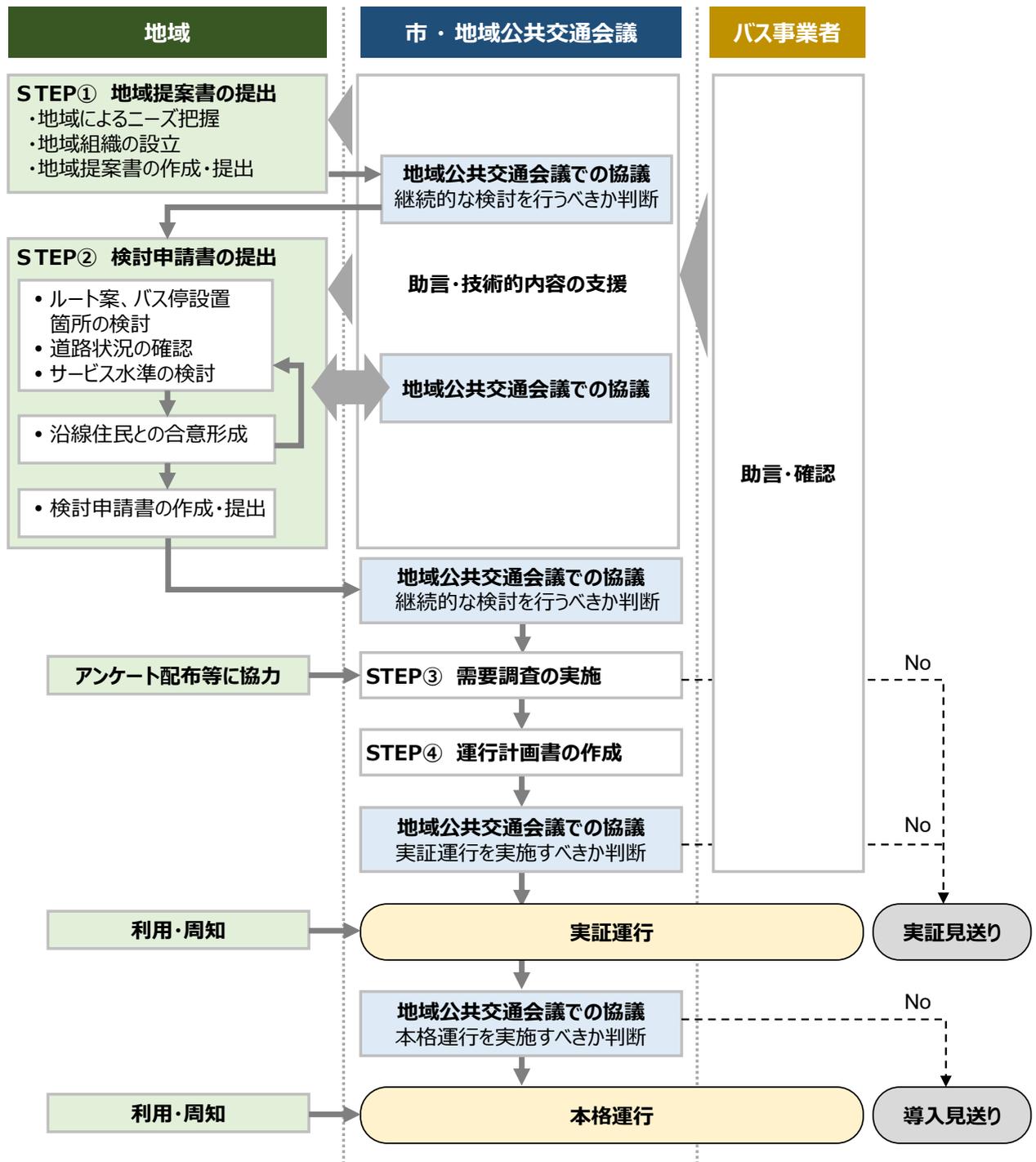


図 3.1 新規導入・運行変更検討の流れ

2. 具体的な検討手順及び検討内容

2.1 地域提案書の提出 【STEP①】

(1)地域によるニーズ把握、市への相談

- 【 地 域 】 ・地域のニーズ(沿線自治会・町会等の聞き取り、過去の市への要望等)を確認した上で、検討の対象とする地域が下記に示すチェックポイントを満たすか確認します。
- ・地域のニーズや、検討の進め方について、市に相談します。

<新規導入の場合>

- ・既存の CoCo バスの運行ルートを伸ばしたり、迂回させたりすることで、地域のニーズに対応できる場合がありますので、近くの CoCo バスの状況も確認の上で市に相談してください。

- 【 市 】 ・地域からの相談を受け、適宜助言を行います。

チェックポイント<運行対象地域>

- 検討の対象とする地域が P●に示す”運行対象地域”である

(2)地域組織の設立

- 【 地 域 】 ・下記に示すチェックポイントに従って、地域組織を設立し、代表者を 1 名選任します。

チェックポイント<地域組織の要件>

- 構成員が 5 名以上であり、同一の具体的な意見を持っていること
- 沿線自治会・町会等と連携が取れること
- 地域の代表として、継続的に活動ができる組織であること
- 市・バス事業者と協働して検討を進めていく意思があること
- 構成員間の連絡体制を構築できること

(3)地域提案書の作成

- 【 地 域 】 ・要望する新規導入・運行変更のイメージに沿って、コミュニティバス地域提案書(様式●)(以下「地域提案書」という。)を作成します。
- ・地域提案書の内容は、下記に示すチェックポイントを満たす必要があります。

チェックポイント<地域提案書の考え方>

- 路線バスや既存のCoCoバスの路線と競合しない(大きく平行・重複しない)
- P●に示す”CoCoバスの基本方針”を考慮している
- P●に示す“CoCoバスの運行基準”を満たせる見込みがある
- CoCoバス又はCoCoバス・ミニが走行可能な道路条件を満たせる見込みがある

(4)地域提案書の提出

- 【 地 域 】 ・地域提案書を市に提出します。
- 【 市 】 ・提出された地域提案書を地域公共交通会議に提出します。

(5)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、地域提案書の内容について、関係者間の協議により、継続的な検討を実施すべきかを判断します。

- 【 地 域 】 ・地域提案書が承認された場合は、沿線自治会・町会等に、地域組織の設立、及び地域提案書の内容を報告します。

2.2 検討申請書の提出 【STEP②】

新規導入の場合は、以下に示すすべての項目について検討が必要となります。運行変更の場合は、想定するメニューに応じて検討を行います。

(1) ルート案の検討

【地域組織】 ・下記に示すチェックポイントに整合したルート案を作成します。

チェックポイント<運行経路の考え方>

- 運行対象地域を運行する
- 一般路線バス網や既存のCoCoバス路線と競合しない
(大きく平行・重複するルートを避ける)
- 路線の起終点で、車両の転回場所を確保できる
- 路線の起終点のいずれかに、運転士が使用できるトイレがある

(2) 道路状況の確認

【地域組織】 ・ルート案上の道路幅員や規制を確認し、下記に示すチェックポイントを満たしているか確認します。

【市】 ・ルート案について、バス事業者とともに、交通管理者(警察)、道路管理者による確認を行います。

チェックポイント<道路条件> ※添付資料●を参照

- 必要な道路幅員が確保されている
- 勾配、隅切り、見通し等が適している

(3) バス停設置場所の検討

【地域組織】 ・バス停の設置場所を検討し、下記に示すチェックポイントを満たしているか確認します。

・バス停の設置について、土地の所有者や近隣住民等へ説明し、了承を得ます。

【市】 ・バス停の設置場所について、バス事業者とともに、交通管理者(警察)による確認を行います。

チェックポイント<道路交通法等の要件> ※添付資料●を参照

- 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30m以上離れている
- 消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入口の前後から5m以上離れている
- 急な曲がり角等の交通上支障となる場所を避けている

(4)サービス水準の検討

- 【地域組織】 ・運行間隔(頻度)、運行日、運行車両等のサービス水準を検討します。
・その際には、P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮します。
- 【市】 ・サービス水準案について、バス事業者の意見を参考にして、適宜助言を行います。

チェックポイント<サービス水準>

- P●に示す“CoCoバスの運行基準”を考慮している

(5)沿線住民への確認

- 【地域組織】 ・CoCo バスの新規導入や運行変更は、沿線にお住まいの方々や利用者の生活に影響が生じることから、沿線自治会・町会等のすべてに確認をとります。

(6)検討申請書の作成

- 【地域組織】 ・検討結果、及び沿線住民への確認結果について、コミュニティバス検討申請書(様式●)(以下「検討申請書」という。)を作成します。

(7)検討申請書の提出

- 【地域組織】 ・作成した検討申請書を市に提出します。
- 【市】 ・提出された検討申請書の内容を確認し、チェックポイントを満たしているか確認します。
・検討申請書を地域公共交通会議に提出します。

チェックポイント<検討申請書の提出>

- コミュニティバス検討申請書(様式●)を提出している

(8)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、検討申請書の内容について、関係者間の協議により、継続的な検討を実施すべきかを判断します。

<地域公共交通会議で継続的な検討が認められなかった場合>

- ・関係者間の協議により、検討が不十分と判断された場合は、地域公共交通会議から検討申請書が差し戻されます。
- ・検討結果がチェックポイントに整合しているか、確認をとる自治会・町会等の範囲が十分か等、地域公共交通会議での指摘を考慮して、再度検討を実施してください。

2.3 需要調査の実施【STEP③】

地域公共交通会議にて承認を得たコミュニティバス検討申請書の内容をもとに、収支率・運賃収入を試算するため、需要調査を実施します。

需要調査は市が主導で行いますが、地域も協働して実施します。

(1) 需要調査の実施

【市】 ・需要を調査するために、運行ルート沿線地域の住民へアンケート調査を実施します。

【地域組織】 ・市が実施するアンケート調査に対して、様々な形で協力します。(アンケート調査票の配布・回収、聞き取り調査への協力など)。

(2) 運行経費及び運賃収入の試算

【市】 ・バス事業者の支援を受け、検討申請書及びアンケート結果に基づいて運賃収入・運行経費を試算し、収支を確認します。

(3) 実証運行の実施要件の確認

【市】 ・収支見込みを確認し、結果が下記に示すチェックポイントを満たしているかを地域と確認します。

チェックポイント<実証運行の実施要件>

- アンケート調査の回収率が30%以上あった
- 検討案に対する賛成が半数以上であった
- 試算収支率が●%以上を満たしている

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} \div \text{運行経費 (初期導入費を含まない経常経費)}$$

<収支の試算結果が実証運行の実施要件を満たさない場合>

・実証運行の実施は見合わせとし、地域提案書及び検討申請書の内容は却下されます。

2.4 運行計画書の作成 【STEP④】

検討申請書を基に、市が運行計画書の作成及び関係機関との調整を行います。運行計画書は公共交通会議に諮り、実証運行の可否を判断します。

(1)運行計画書の作成

- 【 市 】 ・検討申請書を基に、コミュニティバス運行計画書(様式●)(以下「運行計画書」という。)を作成します。
- ・運行ルートに関しては、市が関係機関と協議を行い、安全性の確認を行います。確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、地域・市・バス事業者が連携して交通安全対策を実施します。

チェックポイント<関係機関との調整>

- 道路幅員・道路形状・交通規制(運行に関する了解、改良に対する見通し)
- バス停の新設(沿線住民の理解が得られている)
- 既存の公共バス事業者との調整等(既存の公共交通と重複する場合)

(2)運行計画書の提出

- 【 市 】 ・必要に応じて関係機関との調整を行い、地域公共交通会議へ運行計画書を提出します。

(3)地域公共交通会議での協議

地域公共交通会議は、運行計画書の内容について、関係者間の協議により、実証運行を実施すべきかを判断します。

2.5 実証運行

運行計画書に沿って、2年間の実証運行を行い、本格導入への移行・終了を判断します。この際、地域が主体となって、様々な利用促進策を実施します。

(1) 実証運行の準備

- 【市】 ・実証運行についてバス事業者を選定の上で、車両の確保等の運行準備を行います。
 ・バス停の地先居住者や、駅前広場への進入等の調整など、関係者との調整を行います。
 ・交通管理者(警察)立合いの下、バス事業者による実車両を用いた最終確認を行い、ルート等を決定します。
- 【バス事業者】 ・市からの依頼により、必要に応じて、車両の調達等を行います(車両の新規調達にかかる期間は、最短でも6ヶ月程度)。
 ・運行計画書に沿って、国土交通省に実証運行の事業計画の許認可申請を行います。(申請から許認可までの標準処理期間の目安は、約●ヶ月)
- 【地域組織】 ・チラシの配布やポスターの掲示などにより、実証運行を周知します。

チェックポイント<事業計画許可の取得>

- バス事業者によって、実証運行の運行開始日、標準処理期間を踏まえた事業許認可申請が行われていること
- 国土交通省による事業許可を取得していること

(2) 実証運行の実施

- 【市】 ・地域、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、実証運行を実施します。
- 【地域組織】 ・地元の足として定着するよう、自らバスを利用します。また、実証運行が行われていることを地域に周知するなど、利用を促進します。
 ・運行を円滑にするための、バス停周辺の清掃や、運行経路上の違法駐車への注意活動などを、市と連携して行います。
- 【バス事業者】 ・実証運行を実施します。

(3)実証運行中の状況の確認

- 【市】 ・定期的にバス事業者へ利用状況、収支状況を確認し、地域に周知します。
- 【地域組織】 ・利用状況、収支状況を確認し、見込みより低い場合は、地域への周知等の利用促進策の実施により、収支の改善に努めます。
- 【バス事業者】 ・利用状況、運行状況を定期的に市へ提示します。

(4)地域公共交通会議での協議

- 【市】 ・実証運行2年目の運行実績をもとに収支率を計算します。
 - ・実証運行の結果が下記に示すチェックポイントを満たしているかを確認し、地域公共交通会議へ報告します。

<本格運行への移行要件を満たしている場合>

- ・地域公共交通会議にて、実証運行の結果を協議して、本格運行の可否を判断します。

<本格運行への移行要件を満たさない場合>

- ・実証運行終了時点で導入は見送りとなります。
- ・地域公共交通会議では、運行の終了を判断します。

チェックポイント<本格運行への移行要件>

- 実証運行が、ガイドラインに沿って、適切に実施されていること
- 実証運行2年目の収支率が●%以上を満たすこと

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} \div \text{運行経費(初期導入費を含まない経常経費)}$$

2.6 本格運行

(1) 本格運行の準備

- 【市】 ・本格運行についてバス事業者と協定を締結します。
 - ・地域、バス事業者と協働して必要な準備を行った上で、本格運行を実施します。
- 【地域組織】 ・本格運行について、地域への周知を行います。
- 【バス事業者】 ・本格運行を実施します。

チェックポイント<事業計画許可の取得>

- バス事業者によって、本格運行の運行開始日、標準処理期間を踏まえた事業許認可申請が行われていること
- 国土交通省による事業許可を取得していること

(2) 本格運行

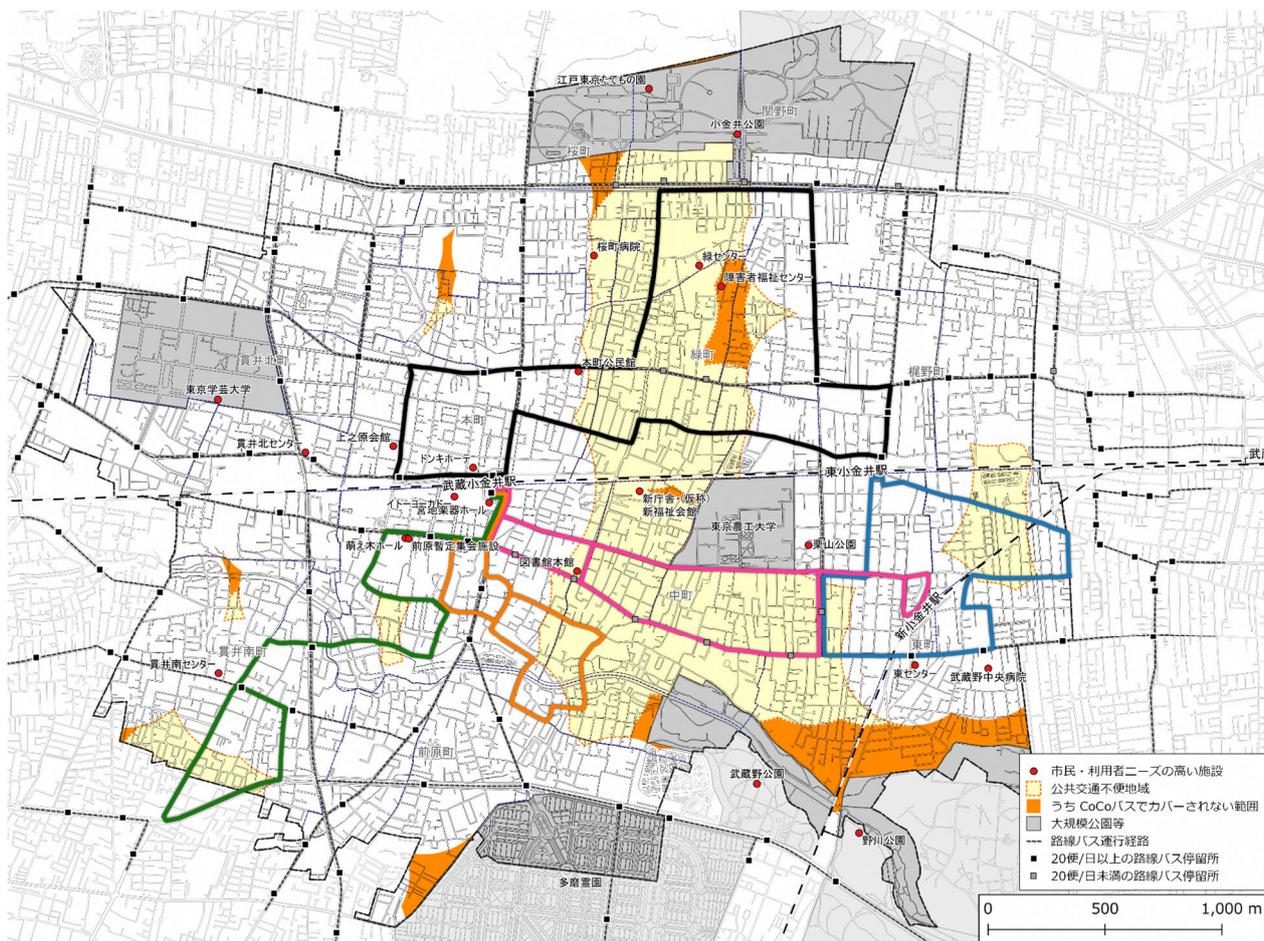
- ・本格運行の実施後は、P●に示す“モニタリングの実施方針”により、定期的なモニタリングを実施します。
- ・地域組織を主体とした検討は、ここまでとなります。この後は、積極的に CoCo バスを利用し、育ててください。

第4章 添付資料

- (1)運行対象地域
- (2)CoCo バスの運行に必要な道路条件(抜粋)
- (3)チェックポイント一覧
- (4)申請書類(様式1～3)
- (5)需要調査アンケート票(例)

(1)運行対象地域

再編ルート決定後最後に更新
 CoCo バスを含まない(路線バスのみ)の図も掲載



(2) CoCo バスの運行に必要な道路条件(抜粋)

◆ 車両制限令(チェックポイント)

CoCo 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ります。

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交通管理者(警察)・道路管理者等との協議により許可を得る必要があります。

① CoCo バス(車幅 2.08mの場合)

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

②CoCoバス・ミニ

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

●用語説明

- ・路側帯:車道の白線の外側、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
- ・路 肩:白線の外側の幅が0.75m未満の場所

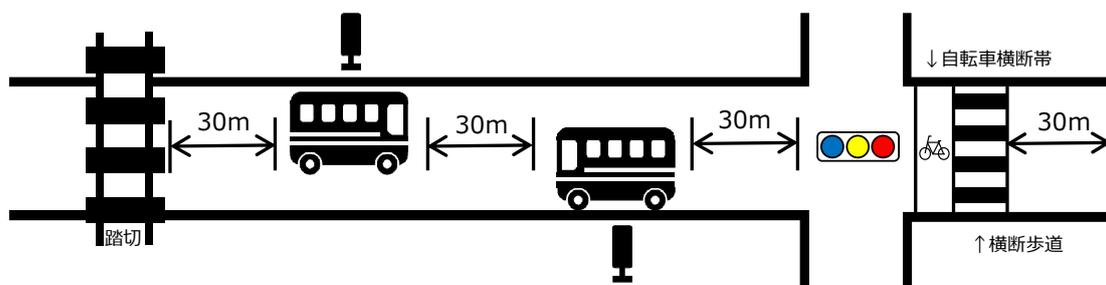


◆ 道路交通法等規制（チェックポイント）

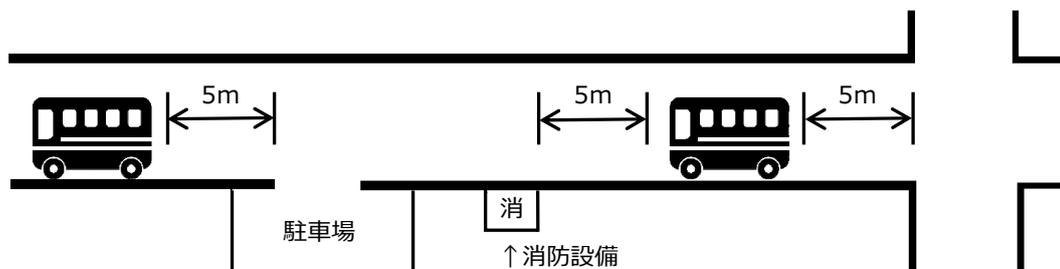
バス停留所(停留所標識)設置に当たっては、以下の基準を原則としつつ、交通量や安全性等の実態を踏まえ、交通管理者(警察)・道路管理者・土地所有者・周辺住民等との協議により許可を得る必要があります。

- 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以上離します。消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入口の前後から 5m以上離します。また、急な曲がり角等の交通上支障となる場所は避けます。
- バス停留所標識は、原則として、道路方向に並行して設置します。
- 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します。

①30m以上離す要件



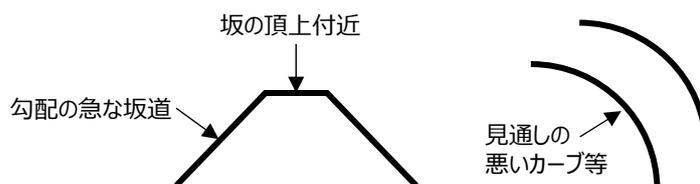
②5m以上離す要件



③その他の要件

バス停留所は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。

バスが停留所に停車した際、追い越し車両による交通事故の可能性を考慮し、次のような場所には、設置できません。



(3)チェックポイント一覧

	項目	内容	チェック
① 地域 提案 書の 提出	導入地域の要件	コミュニティバス検討地域であること	<input type="checkbox"/>

内容決定後最後に更新

(4)申請書類(様式1~3)

(様式1-1)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス地域提案書

下記のとおり申請します。

地域組織				
地域組織名				
代表者氏名	(ふりがな)			㊟
代表者 連絡先	住所	〒 ー		
	電話番号		FAX番号	
	E-MAIL	@		
構成員氏名 ※代表者の他 4名以上 (別添も可能)	(ふりがな)		(ふりがな)	
	(ふりがな)		(ふりがな)	
	(ふりがな)		(ふりがな)	
沿線自治会・ 町会等との連携	<input type="checkbox"/> 連携を取りながら検討を行うことに同意する 連携方法:			
提案内容				
提案の理由				
提案の分類	<input type="checkbox"/> 新規導入		<input type="checkbox"/> 運行変更	
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約 km	所要時間	分/便
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCoバス		<input type="checkbox"/> CoCoバス・ミニ
具体的な内容 (運行ルート案やバ ス停設置位置等)	別添も可能			

(様式1-2)

<p>具体的な内容 (運行ルート案やバス 停設置位置等)</p>	<p>別添も可能</p>
------------------------------------------	--------------

(様式2)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス検討申請書

下記のとおり申請します。

地域組織名				
代表者氏名	(ふりがな)			㊟
沿線自治会・町会等への確認状況	<input type="checkbox"/> 沿線自治会・町会等へ確認をとった 確認先の名称:			
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約 km	所要時間	分/便
	起点名称		終点名称	
	運行時間帯	時台 ~	時台	
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCoバス	<input type="checkbox"/> CoCoバス・ミニ	
運行ルート案 ・ バス停の位置	別添も可能			

(様式3)

年 月 日

小金井市長 あて

コミュニティバス運行計画書

運行地域				
実証運行期間	年 月 日 ~		年 月 日	
運行内容	運行間隔	便/時	運行日	
	運行距離	約 km	所要時間	分/便
	起点名称		終点名称	
	運行時間帯	時台 ~ 時台		
	運行車両	<input type="checkbox"/> CoCoバス <input type="checkbox"/> CoCoバス・ミニ		
需要調査結果	回収率	%	賛成割合	%
	試算収支率	% (需要 人/日)		
運行ルート案 ・ バス停の位置	別添も可能			

