

# 平成29年度（第1回） 小金井市地域公共交通会議

日 時 平成29年11月13日（月）午前10時～  
場 所 小金井市役所第二庁舎8階 801会議室

## 会議次第

### 議 題

- (1) 会長及び副会長の選出について
- (2) 講義『高齢社会におけるコミュニティバスの課題と今後』  
講師：交通ジャーナリスト 鈴木 文彦様
- (3) 小金井市コミュニティバスの経過について
- (4) C o C oバス路線別の状況について（報告）
- (5) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環の乗り残しについて（報告）
- (6) その他

### 〔資料〕

- (1) 『高齢社会におけるコミュニティバスの課題と今後』講義資料
- (2) 小金井市コミュニティバスの経過
- (3) コミュニティバス年度別収支表
- (4) コミュニティバス年度別利用者数
- (5) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環乗り残し状況
- (6) 小金井市の公共交通不便地域
- (7) 小金井市コミュニティバス年末年始ダイヤについて
- (8) 小金井市地域公共交通会議設置要綱
- (9) 小金井市地域公共交通会議委員名簿
- (10) C o C oバスルートマップ

# 高齢社会における コミュニティバスの課題と今後

交通ジャーナリスト  
鈴木文彦

2017/11/13

# 1.公共交通を本気で考えなければなら ない背景



## (1)地域公共交通を取り巻く社会の変化

### 少子高齢社会の進行と移動

- 都市部でも進む高齢化～1980年代までに開発された住宅団地・ニュータウンの高齢化
- 高齢化が進む前にはわからなかった移動環境の脆弱さ～坂道や階段・狭隘な道路
- 自転車にも怖くて乗れない環境
- 少子化にともなう児童生徒数の減少～学校統廃合にともなう遠距離通学

### 人口減少と交通空白

- 全国的に進む人口減少～一部の都市圏以外過疎化の進行
- 減少した需要に見合った交通サービスの提供
- 交通空白地域・交通不便地域の存在

## (2) 高齢ドライバーの事故の急増

### 連日のように起きる高齢ドライバーの事故

- 認知症／アクセルとブレーキの踏み間違い／レーン逆走etc...  
事故を惹起した自覚さえないケースも
- 事故件数自体は若年層の方が多いが高齢者の方が深刻
- すでに自損で本人が怪我した程度では報道にもならず

### おそらくこれから変わる高齢者免許のあり方

- 実態は個人差が大きい、広く網を掛けざるを得ない状況
- 2017年3月12日の道路交通法改正～認知症の疑いあれば医師の診断義務付け～高齢者免許制度検討開始
- これまでは“不合格なし”が前提のような高齢者教習～しかしやがて「自主返納」から「強制返納」へ
- 運転をやめたときのフォロー態勢が不完全～「車がなければ生活できない」と言われるとその通りだが、もしかしたら車の便利さにどっぷり浸かったがゆえの“思い込み”かも...

### (3) 将来の車運転への不安

- 急速に増えつつある将来の運転に対する不安
- 運転をやめたい、控えたい  
高齢者～「長距離」「高速道路」「街中」「夜間」は運転したくない

マイカー依存社会は無理の上に成り立っている～5年後・10年後に向けた公共交通への期待は大きい

しかし「今」はクルマの運転に困っていないところに課題

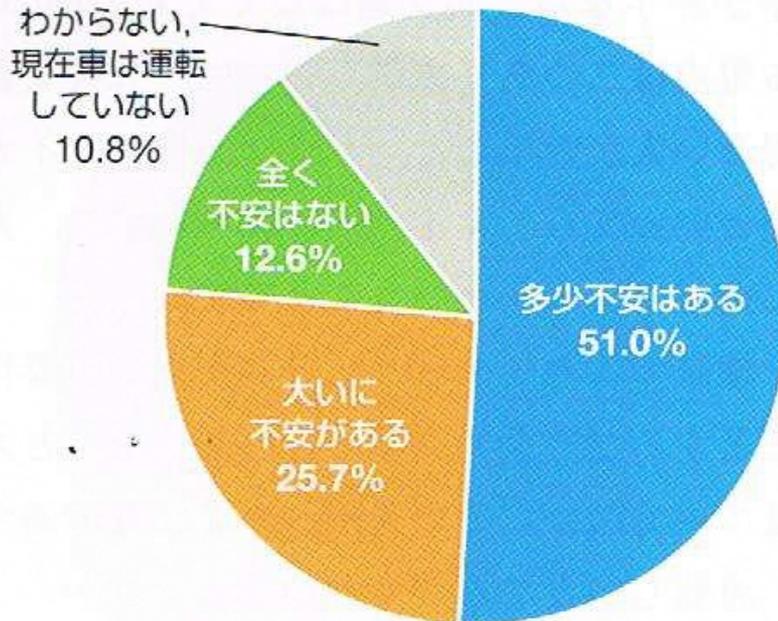


図-2 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果  
「将来の車の運転への不安」(n= 3292)  
(出典：山梨県交通政策会議資料〈2016.5.23公表〉)

## (4)見えてきたマイカー社会の限界

### 無理がある送迎に頼った移動

- 送迎で一見成立する移動～しかし送迎はする方も、してもらう方も負担が大きい
- 地方では高齢者が高齢者を送迎している実態～10年後の面倒を誰が見る

### マイカー社会に合わせた地域の構造変化

- 集客施設・公共施設の配置／空洞化する市街地
- 点と点だけを結ぶマイカー～街に人が滞留せずまちの活気が失われていく

### もうひとつの危機的要素～スタンドが消える！

- 人口減少による需要減＋車の燃費向上＋地下タンクの改修＝小規模ガソリンスタンドの経営が成り立たない
- これを機に店を閉める高齢経営者～大規模セルフスタンドに集約される傾向～ガソリンを入れに遠くまで走る時代

# 2.公共交通の直近の課題とこれから



# (1)公共交通はまちづくりの要

## 公共交通は社会のインフラ

- 誰もが自分の意思で移動できる＝住みやすく豊かなまちへ
- 少子高齢社会における移動を担うライフライン
- 高齢者だけではなく「子育て世代」が自由に動けるまち～若い世代の定住につながる
- 災害の時に移動を支えられるのは公共交通

## 人が集い歩くことが賑わいにつながる

- 生活に必要な施設を上手につなぐ公共交通ネットワーク
- 多少の不便を「健康増進」と割り切れれば、マイカーを使わなくても暮らせる町へ

## (2)とはいえ...一方でこれまでのスタイルの公共交通の限界

- 少子高齢化による通勤利用者層のリタイア、高校生の減少にともなう大量輸送需要の減少～鉄道・バスが最も得意とする集約輸送の必然性が減少～経営悪化
- 近年の最大の問題＝バスもタクシーもドライバー不足とドライバーの高齢化
- いよいよドライバー不足によるバス減便や、後継者がいなくて撤退するタクシー事業所も
- 需要があっても増やしたくても、計画に新たな路線新設や延長が示されても、どこかを減らさなければならない
- 行政からの委託事業（コミュニティバス・タクシー・スクールバスなど）も受けられない



このままでは本当にみんなが公共交通を必要とする5～10年後までもたない

### (3) これからの地域公共交通への考え方

#### 最も大切なことは「持続できる」地域公共交通

そのためには・・・

- 地域の交通をネットワークとして構築する
- 誰かが過大な負担を強いられる仕組みでは続かない  
～行政・交通事業者・市民が協働し、それぞれ役割を果たし応分の負担をする～みんなが「当事者」
- 地域性やニーズと効率性・経済性を配慮した適材適所のモード選択
- 採算はすべてではないが無視はできない～赤字が増え続けると将来もたない～少なくとも利用者が増やせる設定に
- 将来拡大する必要性に対して今、何をすべきか

# 地域の交通ネットワークと コミュニティ交通



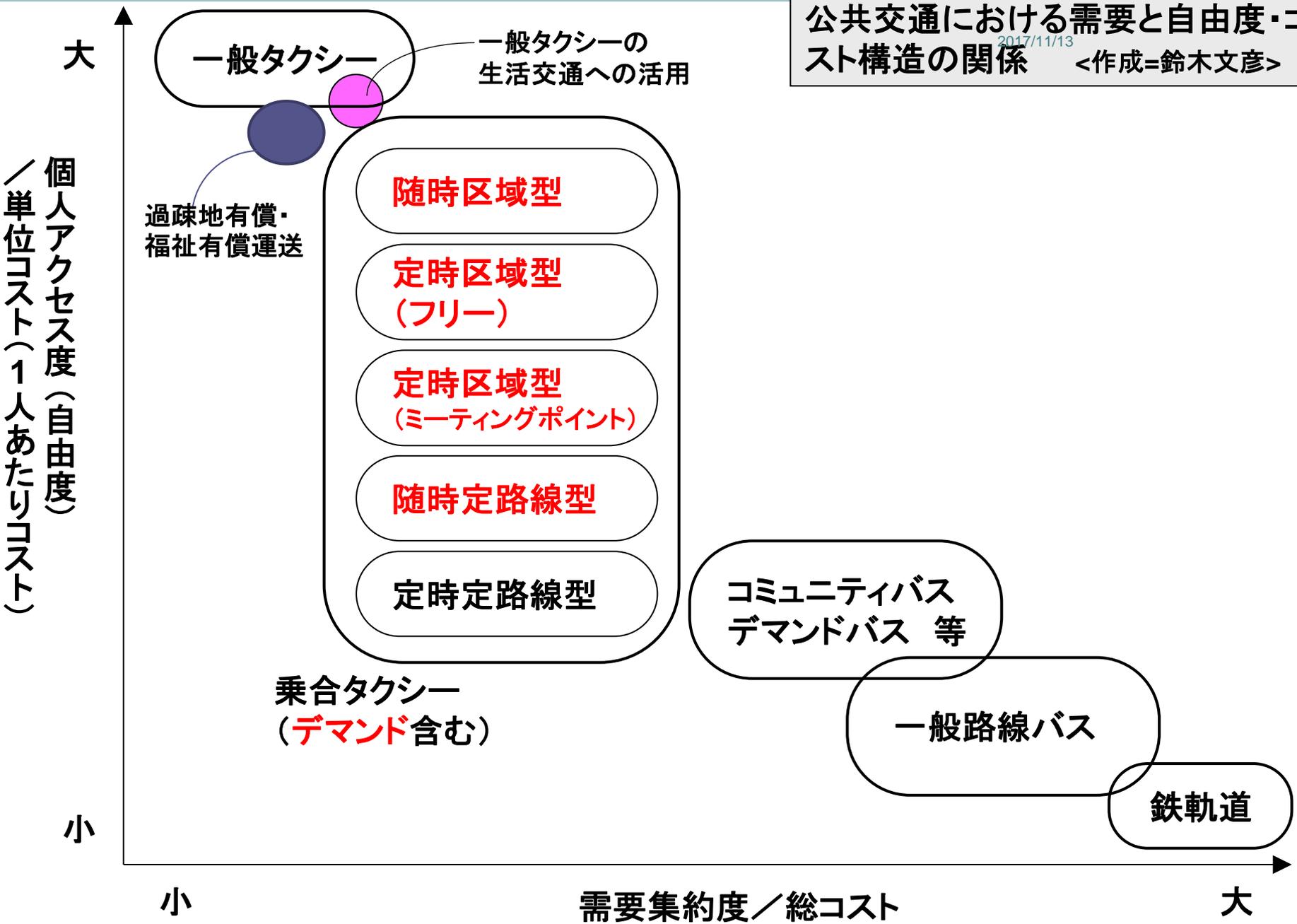
## <ネットワークのつくり方> 幹線と支線の考え方による相互補完

檜原村の公共交通ネットワークの考え方と路線バス・デマンドバス「やまびこ号」の位置づけと機能分担

フィーダーの「やまびこ号」と幹線の路線バスが目の前で接続する形を構築したことで路線バスに培養効果が出た



公共交通における需要と自由度・コスト構造の関係 2017/11/13  
<作成=鈴木文彦>



2017/11/13

## 地域に合った上手なネットワークづくり



- 地域の基幹となる幹線をしっかりと位置づける
- 幹線と支線を接続させ、トータルで効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを構築
- 「幹」「枝」「葉」を有機的に結合
- 乗継抵抗を低減するハード・ソフトの取り組み
- 駅やバスターミナルそのものを人の集まる場所に
- コンビニ・道の駅などを上手に活用

▽ゾーンバス乗継ターミナルとして近隣を巻き込んだ発達を遂げた盛岡市の松園バスターミナル

2017/11/13

# コミュニティバスの現状と課題



# (1)全国的なコミュニティバスの動向

## コミュニティバスの背景

- 高齡化社会に対応したきめ細かな交通手段の不足
- 大量集約輸送を必要とする既存乗合バスの限界を超えた小規模需要の存在
- 狭隘道路などの技術的課題～小型バスでよりキメ細かく
- 単位需要小～採算性は望みにくい
- 乗合バスの撤退などによる「交通空白地域」の拡大

## コミュニティバスの利用実態と効果

- 主たる利用者は他に交通手段をもたない高齡者～高齡者の外出支援に功績
- 住民のモビリティ確保に行政が直接関わったことの効果
- 短距離かつ坂道などの需要発生環境があるところが高利用率



## (2) 変わりゆくコミュニティバス

細街路へ入って生活により近づけるコミュニティバス 現在はここまで狭隘な道路への路線設定は厳しい（杉並区）



東京都の区部で大都市型ともいえるタイプが近年増加 都心観光需要をカバーしようとした設定も（台東区）



2017/11/13

### (3) コミュニティバスの全国的な課題



- あまり利用されていない「空気を運ぶ」実態～財政負担の増加
- 行政主体ゆえの公平性の課題
- コンセプトのふらつき～誰のため、どんな目的で走らせるのか
- 本音のニーズ調査の不足～アンケートは期待値が入る
- 長大路線・わかりにくい設定～乗りたいバスにならない
- 政治の道具になりがち
- 適性を欠く運賃～利用者あたりの財政負担が大きい
- 外来者には情報がなく使えない
- コミュニティ交通は万能ではない～欲張ると誰にも使いにくいものに

## (4)課題のあるコミュニティバス

各地区からの要望を受け入れすぎて長大  
・長時間かつ複雑なルートとなり利用度  
が低下したケース（旭川市）



満遍なくサービスをとばかり全域に100  
円バスを拡大 利用はあるが莫大な投資  
これでいいのか（港区「ちいばす」）



2017/11/13

## (5)注目される デマンド交通だが...



- 個々のデマンドに対応した運行～よりドアtoドアに近づけられる
- 予約がなければ運行しない～“空気を運ぶ”無駄を省くことができる  
というメリットが広まっているが…
- 複数のデマンドを同時に満たす～定時性・速達性には一定の許容幅が必要
- 1人でも予約があれば運行～回送など空車運行はゼロにはならず効率化にも限度
- 乗合率が低く利用者にとっては「安いタクシー」

需要がそれなりにあり輻輳する大都市圏には向かないシステム

⇨街中から約7km入った山間の集落まで1人の利用者を送り届け、同じ距離を回送で戻るデマンド交通

# 地域住民が主体的に関わるコミュニティ交通



# みんなが当事者になって持続できる地域公共交通を育てる

## みんなが当事者になり地域交通を育てる

- 行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- 地域の足の問題は自分自身の問題
- 単なる要望から自ら動き考え提案する住民へ
- 本当に必要なものとは何か～本音のニーズを住民自身で検証
- 必要なものなら地域のみんなでできることを考え実行し、責任分担する
- 地域でできることはいろいろある～みんなでつくり、支え、育てる
- 意見交換の場と繰り返し行う議論が大切

2017/11/13

## みんなでつくり育てる コミュニティ交通

現在各地で地域住民が主体的に関わり  
つつ育てる生活交通の事例が増えつつ  
ある



- 今、地域住民には人材と活力が眠っている
- 少子高齢化、過疎化、社会基盤の脆弱化などを背景に交通問題への危機意識は常に高い
- きっかけさえつかめれば主体的な動きができる住民は多い
- 形は自由～自治会・商工会・NPO・井戸端会議ベースでも
- スタートすれば行政の支援（お金だけではない）と的確なアドバイザーさえいれば必ずうまくいく

↳住民が自発的に計画や利用促進に取り組み、事業者と協力して試行から本格運行にこぎつけた（さいたま市岩槻区和土地地区）

## さいたま市和土の住民主体のコミュニティ交通

和土住宅を中心としたメンバーがしばしば集まってコミュニティタクシーのあり方を和気藹々に議論。市担当者も同席

地域住民の“マイコミタク”意識が強くタクシー事業者や地域の病院などの協力体制が整った和土地区コミタク



## さいたま市和土の住民主体のコミュニティ交通

2014年11月には小平市小川栄町の住民の会とさいたま市和土地区自治会のコミタクを支える住民が交流会を開いた



みんなの協力で迎えた3周年 2015年12月にバス停や待合場所の提供など協力関係にある病院の前で記念式典を実施



2017/11/13

# みんなで十分に 議論する

## ルート決定のポイント

- 住民の本音のニーズはどこにあるのか～日常的に行くとところと通ってれば便利なところの違いは利用に確実に出る
- 期待値の入るアンケート結果は割り引く
- 技術的制約は無視できない（通行可能と許可如何は別）
- 停留所の設定は最も苦勞（みんな近くに停留所は欲しいが真ん前は困る）

## 運行形態の選択

- 利便性を追求すれば切りがない～地域の「身の丈」を考える
- 持続性に影響するのは収支（コスト構造）～最小限の資源（人・車両）で最大限の効果を出す



2017/11/13

## みんなで公共交通 を応援する



- 直接の利用だけでなく、側面的に鉄道をアピールし、バックアップすることにより、持続性の一助となる
- 必ずしもお金をかければよいというものではなく、小さな奉仕活動も積もれば大きな意味を持つ
- 大きく事業運営をサポートする活動、駅をベースにした支援活動、沿線でのバックアップ活動などに分類できる
- 応援しやすい仕組みをつくる
- 地域の企業や商店とタイアップ

ℳ沿線全世帯が「基本料金」の拠出に合意して地域のインフラとしてのバス路線を維持（青森県鱒ヶ沢町）

## みんなでバスを応援する バス停を地域で整備

地域住民が協力し自治会がバックアップして地域の事業者が運行する路線バスのバス停に待合所を設置（群馬県館林市）



バス停標識は住民がデザインし近隣住民がベンチを寄付、時刻表の下の広告も住民が沿線企業からもらった（山口市）



## これからのコミバス・コミタクの展望

- 本音のニーズをくみ取り、地域特性に合ったものが利用者を獲得する
- 地域住民が何らかの形で主体的に関わり、行政が支援の仕組みを構築したところが持続する（行政丸抱えではいずれ限界が来る）
- フォローアップなき継続・拡充、大きい声・要望への対処、誤った公平性による拡大、政治的配慮によるところはいずれ破たんする
- 乗って楽しい、乗ってみたいコミタク・コミバスへの工夫（子供たちに愛称で親しんでもらえるコミバス・コミタク）
- そして「乗って残す・育てる」ことこそが大切

## 地域住民を巻き込んだ利用促進

市民と協働体制をつくり、さまざまな仕掛けで利用促進を図る東京都小平市のコミュニティバス「にじバス」

2013年度には沿線の幼稚園年長組から公募し、次バス停の案内放送を園児たちが1バス停ずつ行った（収録風景）



## 利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

地域住民主体で運行するコミュニティタクシーの乗務員が協議会の発案で12月にはサンタクロースに（小平市）



福山市コミバスの車内 1台ずつ社員手作りの夏らしい飾りが車内を彩る ちょっとした工夫がイメージを高める



2017/11/13

## おわりに

キーワードは「持続できるコミバス・コミタク」

そのためには「地域交通は自分自身の問題」

そして「行政・事業者・住民が協働・責任分担し相互の信頼関係をつくる」

さらに「乗ってみたい（高齢者に優しさを、子供たちに楽しさを、女性におしゃれ感を）、わかりやすい地域交通へ」

「乗って育てる」公共交通



以上。  
ありがとうございました。

平成12年度	市内公共交通機関検討調査	「基礎調査」
	①交通現況  交通の問題点・課題の整理	<p>鉄道交通：市域の殆んどが鉄道利用不便地域。JR 中央線の踏切が「開かずの踏切」で、南北の市街地を分断している。</p> <p>バス交通：路線全体が市域西側に偏っている。</p> <p>交通環境は、中央本線の連続立体交差をはじめとする根幹的な都市基盤整備水準から、生活道路の整備水準まで幅広い課題を抱えている。</p> <p>市民の生活における交通サービス水準を早急に向上させるため、公共交通サービスの向上が急務であり、路線バス事業の拡充の要望と共に、新たな公共交通サービスの導入が課題となっている。</p>
	②公共交通施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域の解消</li> <li>・各公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>・多様な市民ニーズに対応したきめ細かな公共交通サービスの提供</li> <li>・高齢者等にも利用しやすい公共交通サービスの提供</li> </ul>
	③公共交通施策の導入を必要とする地域の選定	4 地区(東町、緑町、貫井南、前原町)の公共交通不便地域の各種指標、利用者意向調査による評価検討の結果、「緑町」及び「貫井南・前原町地区(地形的な連続性から1つの地域とする)」を、コミュニティバス等の導入について優先度が高い地域として抽出し、運行ルート案の検討を行うものとする。
平成13年度	小金井市コミュニティバス等導入検討委員会 (H13.06.28～H14.03.31)	
	コミュニティバス等導入検討調査	「基礎調査」で検討したコミュニティバス等の導入に関し、事業化の評価の高い施策及び導入対象地域を選定し、その施策について平成14年度の事業化を目指した実施計画を検討・作成を目的として実施。
	①利用意向調査	アンケート調査約2,000通、グループインタビューを実施した。
	②導入すべき施策及び対象地域の選定	<p>「緑町」、「貫井南・前原町地区」を導入候補、「東町」を今後検討する地域として位置づけた。</p> <p>緑町を第1の運行ルートとして選定→後の北東部循環</p>
③実施計画の検討・作成	<p>1周約6.4Km(所要約40分)の反時計回り循環ルート、2台のバスで20分間隔で運行。</p> <p>料金は100円、バス停は概ね200m間隔で設置。</p> <p>運行は、バス事業者に依頼する。</p>	
平成14年度	コミュニティバス等事業化調査	
	①実施準備作業	運行事業者の選定、運行ルートの詳細検討、導入車両の検討、周知活動の実施
	②試行	実験運行期間 H15年3月1日～31日
	③本格導入	平成15年3月北東部循環が事業化

平成16年度	平成16年12月16日	北東部循環 運行時間の延長
	平成17年3月20日	貫井前原循環、東町循環 運行開始
平成17年度	平成17年4月26日	中町循環 運行開始
	平成18年3月16日	北東部循環 平日朝の増便(7時~8時30分を15分間隔)
平成18年度	<p>平成13年度の小金井市コミュニティバス等導入検討委員会で抽出しながら乗り残しとなっている「前原町地区」に、ミニバス導入を視野に入れての検討が開始された。</p> <p>運行事業者を選定する段階で、バス事業者が採算性の問題から辞退を表明した結果、タクシー事業者の中から選定することとなった。</p>	
平成19年度	運行事業者の選定、導入車両の検討、ルートの検討	
平成20年度	道路運送法第21条の許可(H20年8月1日~H21年7月31日)	
	平成20年9月7日 CoCoバス・ミニ(野川・七軒家循環)運行開始	
平成21年度	平成21年3月19日 武蔵小金井駅南口交通広場が暫定オープン 市城南側を運行する貫井前原循環、中町循環及び野川・七軒家循環の3路線が、武蔵小金井駅南口に乗り入れるルートに変更された。	
	CoCoバス・ミニ(野川・七軒家循環)のH21年3月19日のルート変更に伴い、試験運行の開始。	
平成22年度	道路運送法第21条の許可(H21年8月1日~H22年7月31日)	
	平成21年10月1日	小金井市地域公共交通会議設置
	平成22年2月19日	平成21年度第2回地域公共交通会議において、CoCoバス・ミニの本格運行に関する「同意書」の提出について、全会一致で決議された。
平成23年度	平成22年4月30日	平成22年度第1回小金井市地域公共交通会議においてCoCoバス・ミニ(野川・七軒家循環)の本格運行に向けた「地元の合意」を得る。
	平成22年5月13日	国土交通省関東運輸局長宛て「同意書」を提出
	平成22年7月16日	CoCoバス・ミニ(野川・七軒家循環)運行事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)の許可を取得
	小金井市コミュニティバス利用者意向調査を実施	
平成24年度	平成23年4月1日	地域公共交通会議 委員改選
	平成23年10月16日~平成24年3月31日	東町循環 運行時間拡大の試行
平成25年度	平成25年4月1日	地域公共交通会議 委員改選
	平成25年10月17日	CoCoバス車両3両を入れ替え(リエッセ→ポンチョへ)
平成26年度	平成26年9月20日	CoCoバス北東部循環0番武蔵小金井駅北口停留所移設
平成27年度	平成27年4月1日	地域公共交通会議 委員改選
	平成27年9月、10月	CoCoバス車両4両を入れ替え(リエッセ→ポンチョへ)
平成28年度	平成28年4月1日	野川・七軒家循環 運行時間の拡大 (武蔵小金井駅南口8:35発を増便)
平成29年度	平成29年4月1日	地域公共交通会議 委員改選 CoCoバス車内有料広告を導入

## コミュニティバス年度別収支表

(単位：円)

ル ー ト 名	年度	決算額 (A) - [ (B) + (C) ]				補助金額
		運行収入 (A)	運行経費 (B)	停留所 設置等 (C)	決算額	
北東部循環 (※1)	H 2 4	51,116,756	43,006,964	0	8,109,792	—
	H 2 5	52,142,022	42,234,252	0	9,907,770	—
	H 2 6	48,108,297	46,003,346	0	2,104,951	—
	H 2 7	46,119,493	42,458,521	0	3,660,972	—
	H 2 8	45,666,134	42,231,719	0	3,434,415	—
貫井前原循環	H 2 4	24,721,906	29,370,418	0	△ 4,648,512	4,648,512
	H 2 5	24,732,034	29,822,835	0	△ 5,090,801	5,090,801
	H 2 6	23,219,220	31,411,000	0	△ 8,191,780	8,191,780
	H 2 7	22,058,448	30,018,112	0	△ 7,959,664	7,959,664
	H 2 8	20,976,291	29,766,151	0	△ 8,789,860	8,789,860
東町循環	H 2 4	7,919,938	15,514,453	0	△ 7,594,515	7,594,515
	H 2 5	8,069,852	15,713,506	0	△ 7,643,654	7,643,654
	H 2 6	8,725,053	16,665,843	0	△ 7,940,790	7,940,790
	H 2 7	8,588,421	15,992,760	0	△ 7,404,339	7,404,339
	H 2 8	8,809,292	15,822,535	0	△ 7,013,243	7,013,243
中町循環	H 2 4	12,498,413	17,056,501	0	△ 4,558,088	4,558,088
	H 2 5	12,646,002	17,285,130	0	△ 4,639,128	4,639,128
	H 2 6	12,309,393	18,298,273	0	△ 5,988,880	5,988,880
	H 2 7	12,332,752	17,442,668	0	△ 5,109,916	5,109,916
	H 2 8	11,877,609	17,317,317	0	△ 5,439,708	5,439,708
野川・七軒家循環	H 2 4	8,792,999	20,799,676	164,976	△ 12,171,653	12,171,653
	H 2 5	8,876,031	17,440,950	0	△ 8,564,919	8,564,919
	H 2 6	8,428,992	16,710,438	0	△ 8,281,446	8,281,446
	H 2 7	8,335,128	16,867,145	0	△ 8,532,017	8,532,017
	H 2 8	8,308,791	17,214,186	0	△ 8,905,395	8,905,395
ココバス 合計	H 2 4	105,050,012	125,748,012	164,976	△ 20,862,976	28,972,768
	H 2 5	106,465,941	122,496,673	0	△ 16,030,732	25,938,502
	H 2 6	100,790,955	129,088,900	0	△ 28,297,945	30,402,896
	H 2 7	97,434,242	122,779,206	0	△ 25,344,964	29,005,936
	H 2 8	95,638,117	122,351,908	0	△ 26,713,791	30,148,206
ムーバス 境・東小金井線 (※2)	H 2 4	17,312,914	19,985,923	0	△ 2,673,009	1,069,204
	H 2 5	18,619,218	19,685,910	0	△ 1,066,692	426,677
	H 2 6	17,184,497	20,007,671	0	△ 2,823,174	1,129,270
	H 2 7	17,528,444	19,771,736	0	△ 2,243,292	897,317
	H 2 8	18,270,197	19,282,906	0	△ 1,012,709	405,084
総合計 (ムーバス含む)	H 2 4	122,362,926	145,733,935	164,976	△ 23,535,985	30,041,972
	H 2 5	125,085,159	142,182,583	0	△ 17,097,424	26,365,179
	H 2 6	117,975,452	149,096,571	0	△ 31,121,119	31,532,166
	H 2 7	114,962,686	142,550,942	0	△ 27,588,256	29,903,253
	H 2 8	113,908,314	141,634,814	0	△ 27,726,500	30,553,290

(※1) 北東部循環においては、黒字のため補助金額は0円となっている。

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

## コミュニティバス年度別利用者数

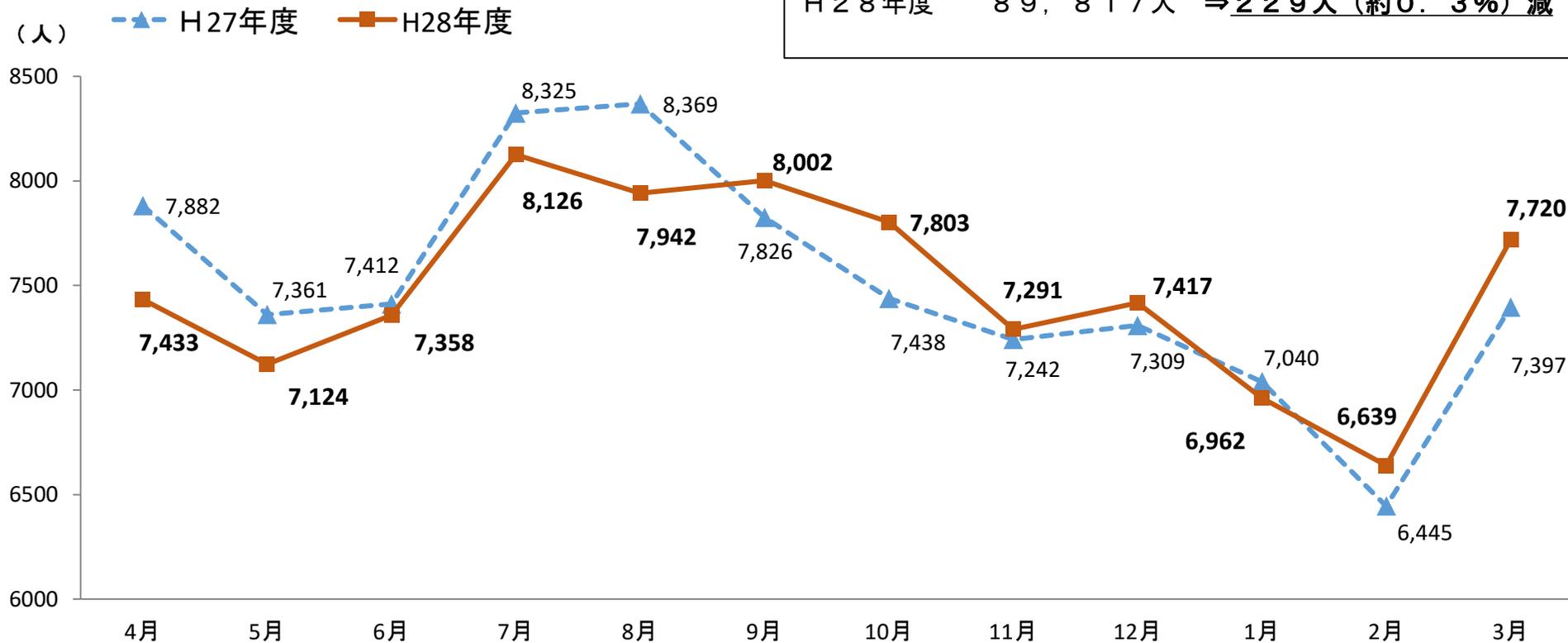
(単位:人)

平成29年6月作成

循環名	運行開始		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	備考
北東部	平成15年3月1日	年間	551,185	559,891	526,075	496,759	493,073	※H15.3.1~H16.12.15 →31便(9時~19時) ※H16.12.16運行時間延長
		1日平均	1,510	1,534	1,441	1,357	1,351	
		運行本数	平日42便、土日祝40便					
貫井前原	平成17年3月20日	年間	236,026	232,971	234,520	235,440	227,112	
		1日平均	647	638	643	643	622	
		運行本数	21便					
東町	平成17年3月20日	年間	83,403	84,859	93,542	93,092	93,977	※H23.10.16~H24.3.31 →27便(7時~20時)
		1日平均	229	232	256	254	257	
		運行本数	21便					
中町	平成17年4月26日	年間	139,099	141,809	138,114	137,311	132,336	
		1日平均	381	389	378	375	363	
		運行本数	21便					
野川・七軒家	平成20年9月7日	年間	92,414	93,301	91,027	90,046	89,817	※H28.4.1から24便へ (8:35発を増便)
		1日平均	253	256	249	246	246	
		運行本数	23便					
Cocoバス 合計			1,102,127	1,112,831	1,083,278	1,052,648	1,036,315	
ムーバス 境・東小金井線	平成17年5月29日	年間	186,791	200,140	189,687	193,294	201,343	
		1日平均	512	548	520	528	552	
		運行本数	29便					
Cocoバス・ムーバス 合計			1,288,918	1,312,971	1,272,965	1,245,942	1,237,658	

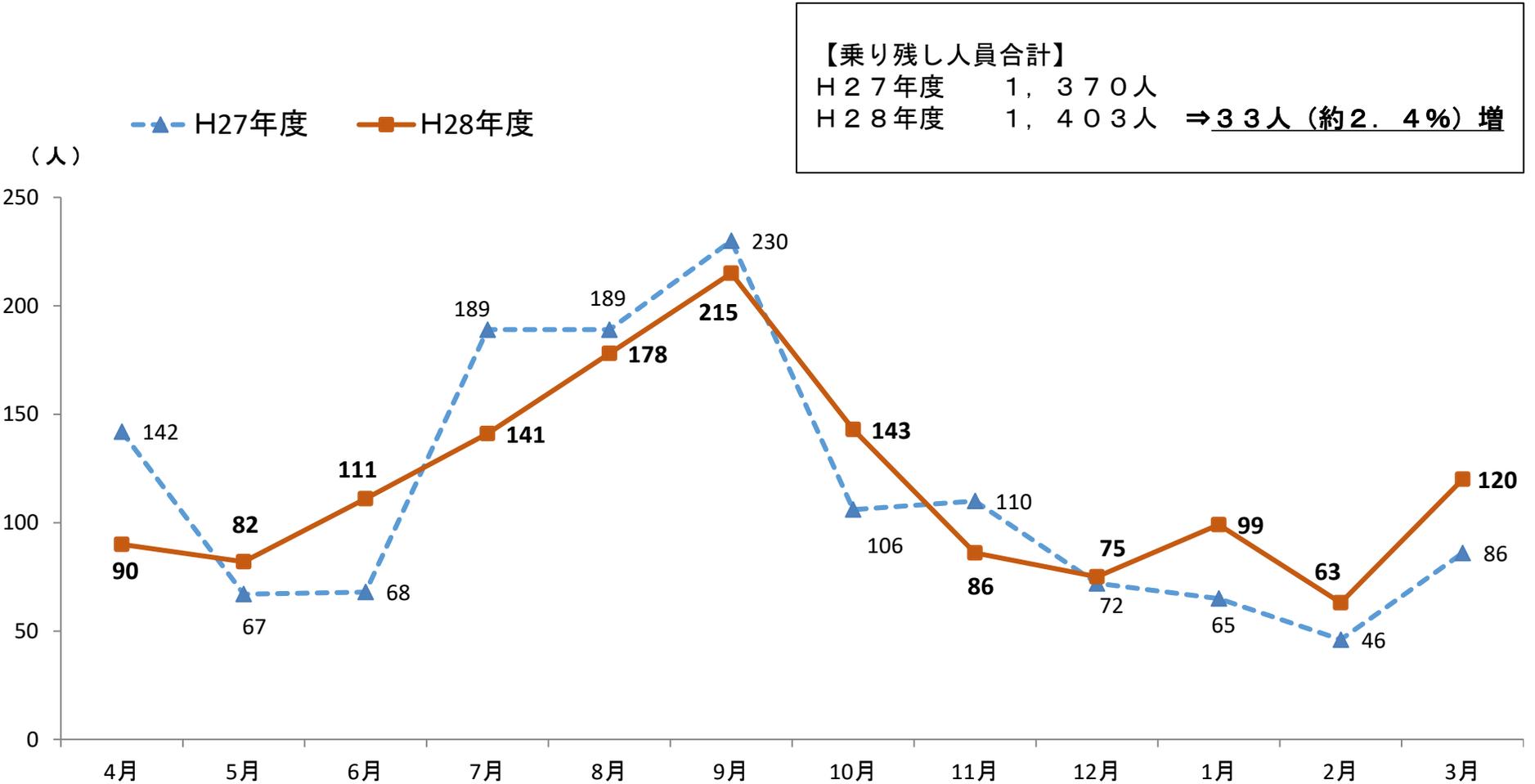
乗車人員 年度比較 (月別)

【乗車人員合計】  
 H27年度 90,046人  
 H28年度 89,817人 ⇒ 229人 (約0.3%) 減



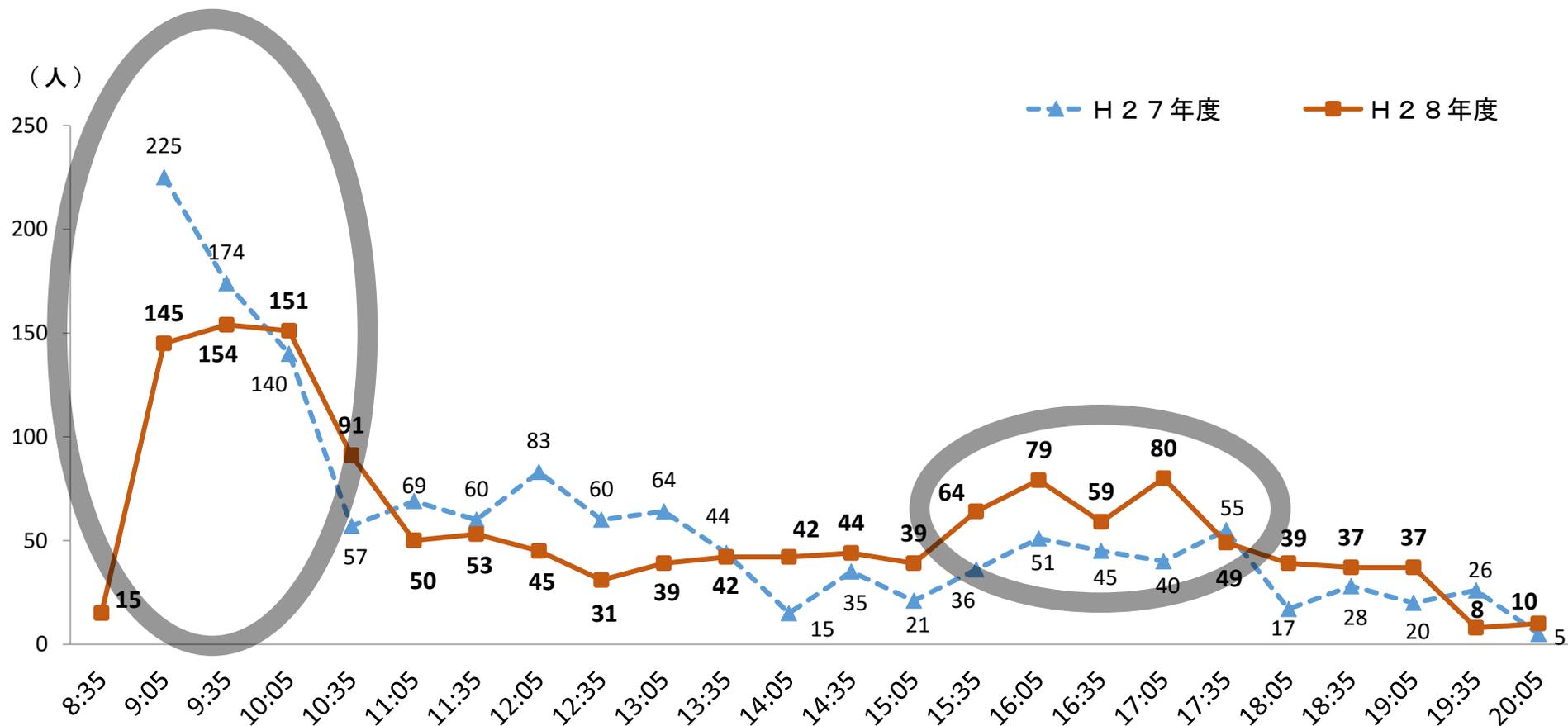
# ＣｏＣｏバス・ミニ 野川・七軒家循環乗り残し状況②

## 乗り残し 年度比較（月別人員）



# ＣｏＣｏバス・ミニ 野川・七軒家循環乗り残し状況③

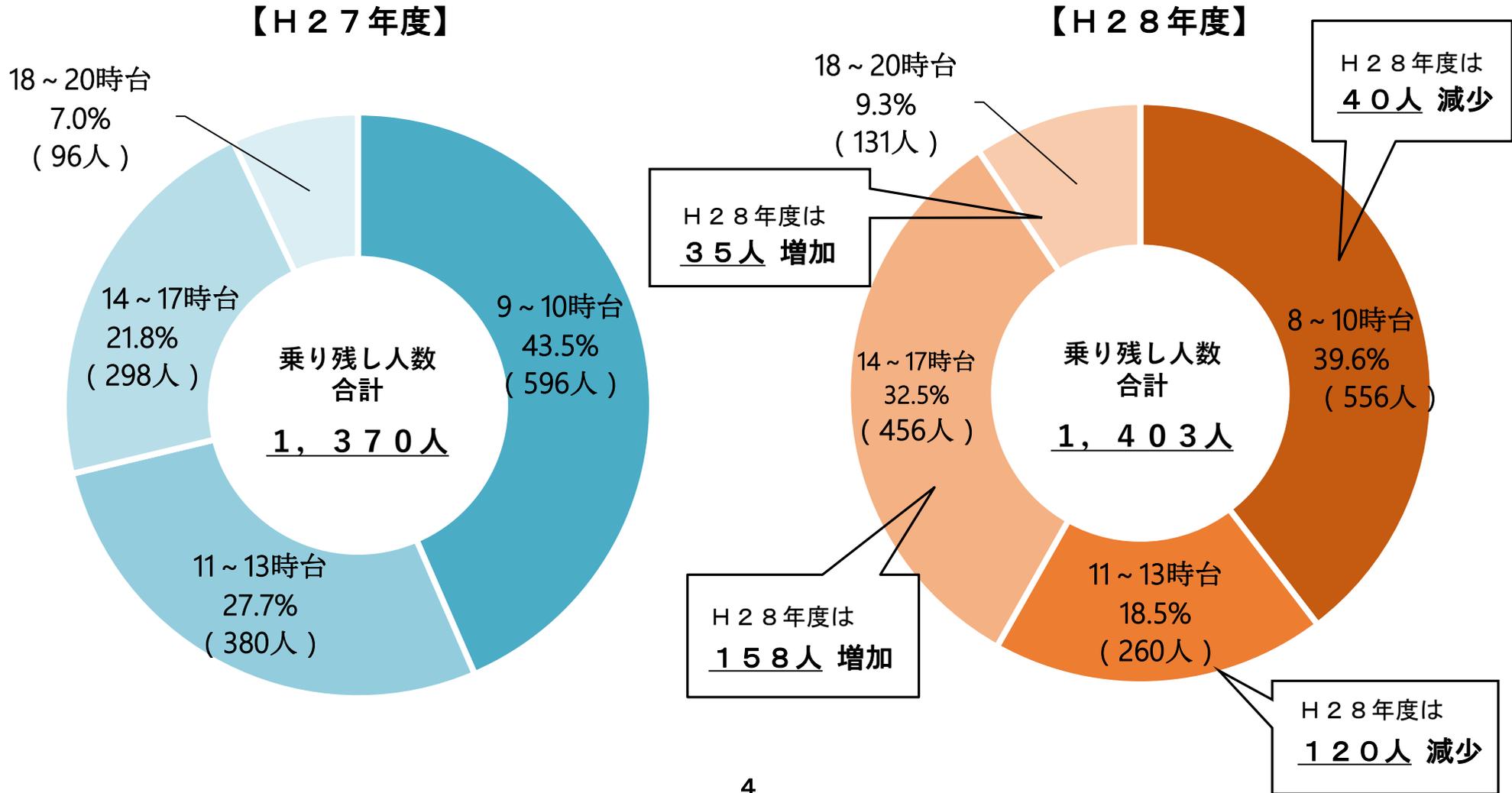
## 乗り残し 年度比較 (時間別人員)



※ 8 : 35 発はH28年度のみ

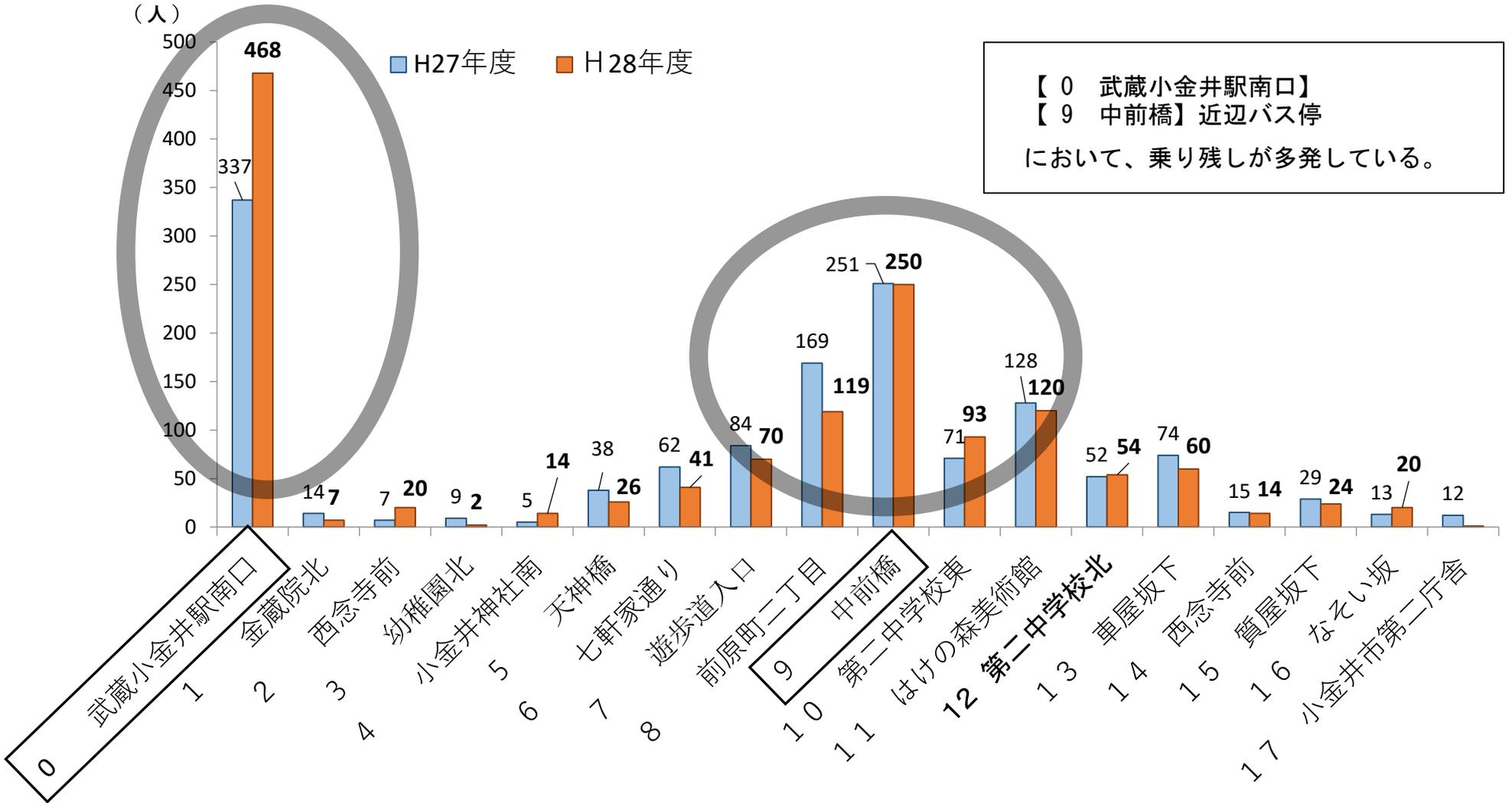
# ＣｏＣｏバス・ミニ 野川・七軒家循環乗り残し状況④

## 乗り残し 年度比較（時間帯別・割合）



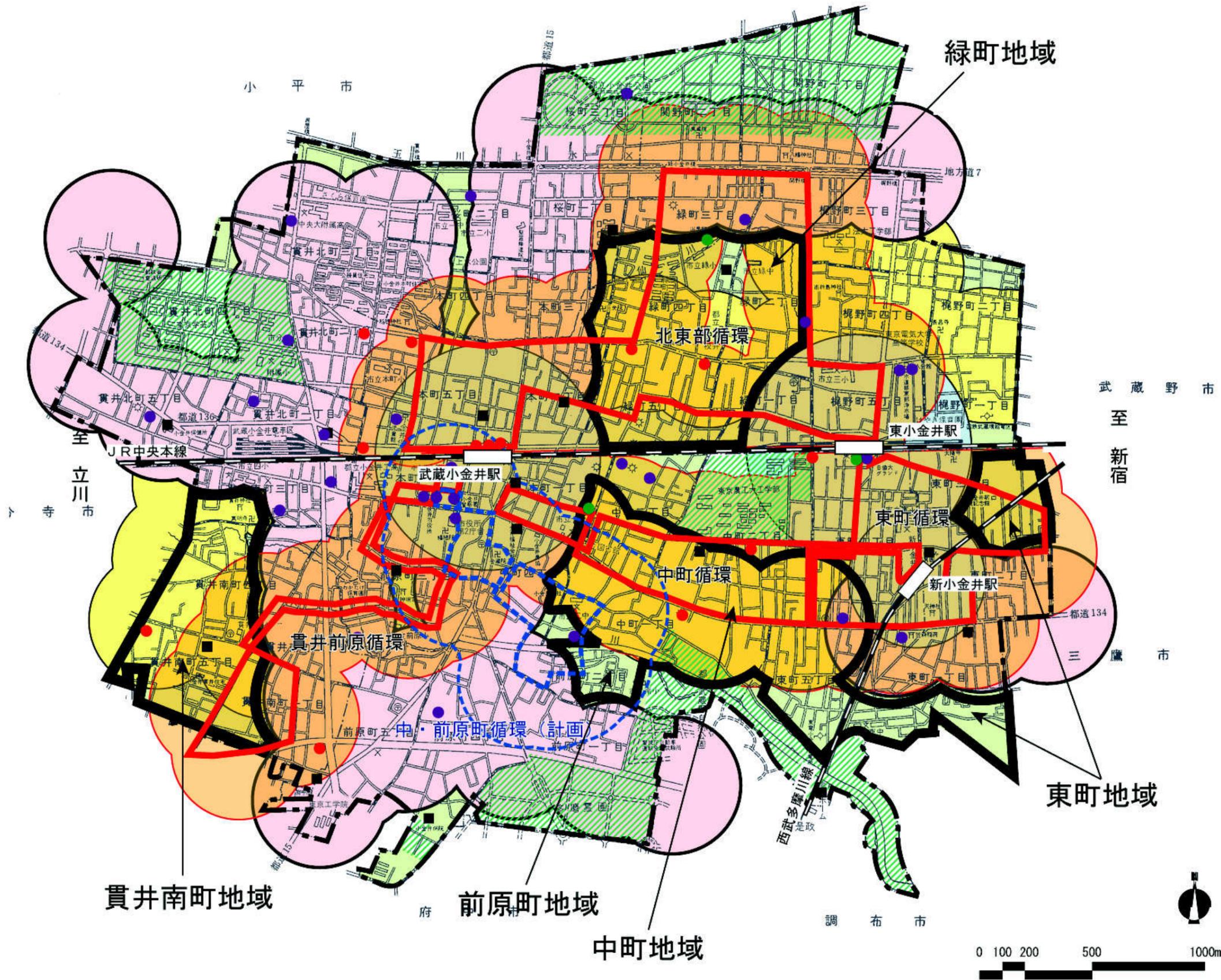
# Cocoバス・ミニ 野川・七軒家循環乗り残し状況⑤

## 乗り残し 年度比較（停留所別人員）



【 0 武蔵小金井駅南口】  
 【 9 中前橋】近辺バス停  
 において、乗り残しが多発している。

小金井市の公共交通不便地域



コミュニティバス (COCOバス) によりカバーされたエリア	
	COCOバスのバス停から半径300m以内
	中・前原循環バス停 (予定) から半径300m以内

	鉄道駅から半径500m (300m) 以内	公共交通不便地域
	運行回数100回/日以上バス停から半径300m以内	
	運行回数100回/日以下のバス停から半径300m以内	
	公共交通空白地域	

凡例	
	大規模小売店舗
	公共・公益施設
	厚生・医療・福祉施設
	図書館
	大規模公園・墓地・大規模施設等

※コミュニティバス新規路線導入事業化調査 報告書 (平成20年3月) より抜粋

## コミュニティバス年末年始の運行ダイヤについて

## 1 CoCoバス、CoCoバス・ミニ

## ○ 北東部循環

- ・期 間：平成29年12月30日（土）～平成30年1月3日（水）
- ・運行時間：土日祝日ダイヤ

※貫井前原循環、中町循環、東町循環、野川・七軒家循環は通常ダイヤで運行

## 2 ムーバス（境・東小金井線）

- ・期 間：平成29年12月30日（土）～平成30年1月3日（水）
- ・運行時間

起点	武蔵境駅北口										
終点	東小金井駅北口										
	通常ダイヤ					年末年始ダイヤ					
6						6					
7	24	54				7		54			
8	24	54				8	24	54			
9	24	54				9	24	54			
10	24	54				10	24	54			
11	24	54				11	24	54			
12	24	54				12	24	54			
13	24	54				13	24	54			
14	24	54				14	24	54			
15	24	54				15	24	54			
16	24	54				16	24	54			
17	24	54				17	24	54			
18	24	54				18	24	54			
19	24	54				19	24	54			
20	24	54				20	24				
21	24					21					
運行回数	29.0 回					運行回数	26.0 回				

※変更箇所

## 3 周知方法

- ・12月15日より、市報、HP等で周知予定。