

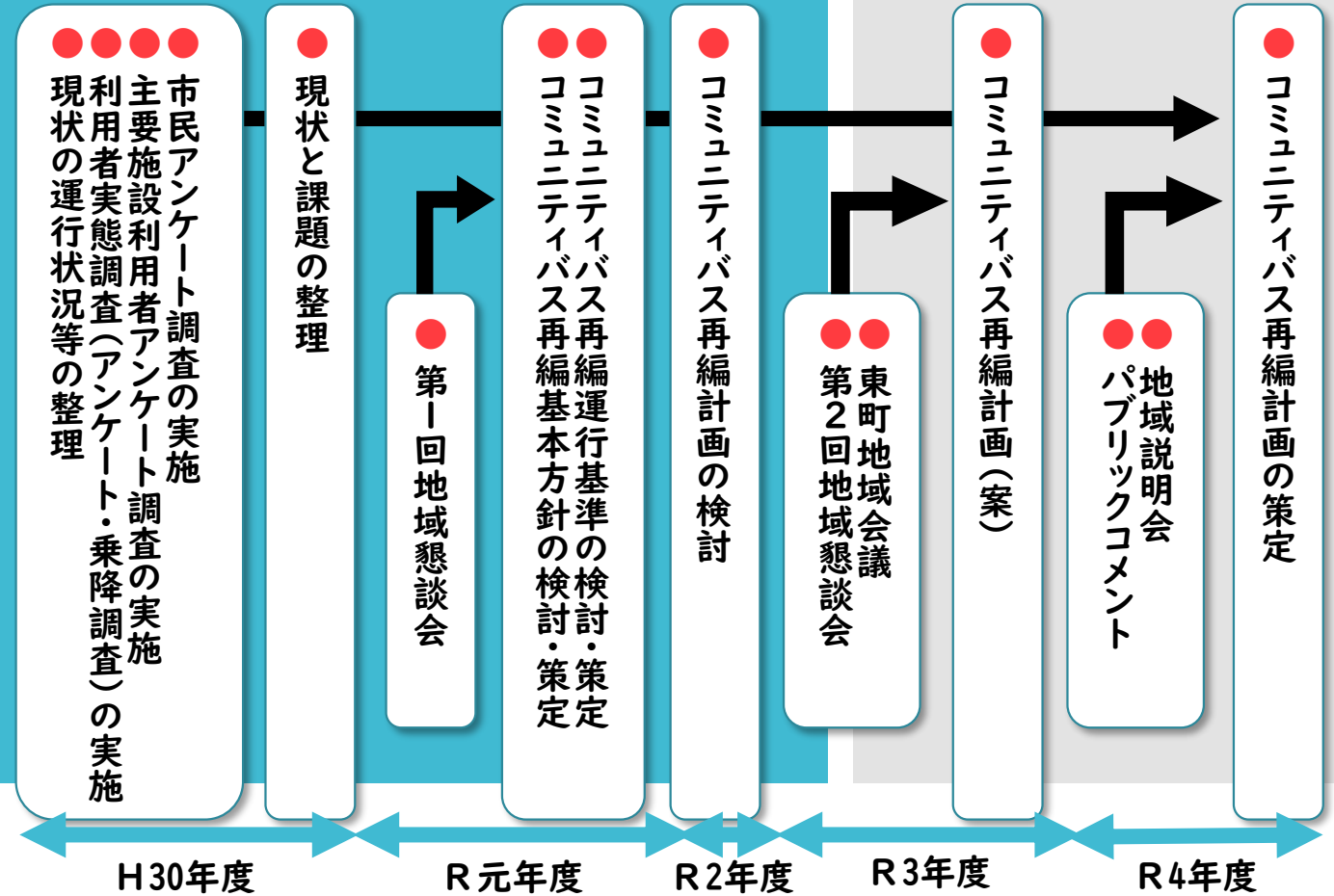
# 再編事業の取組 (H30～R4年度)



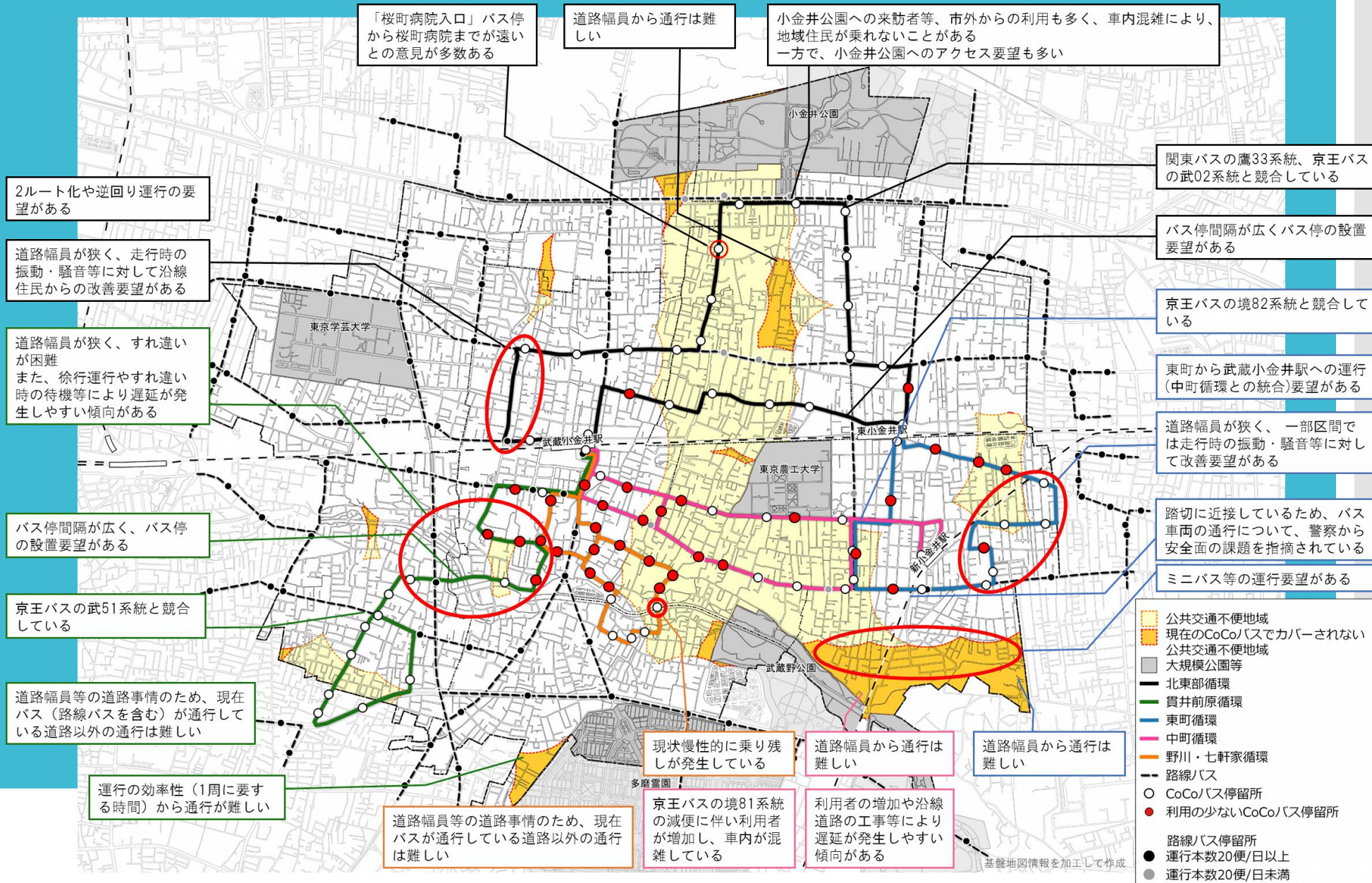
## 小金井市コミュニティバス 「CoCoバス」再編計画



平成15年の運行開始から令和4年度末で20年、この間JR中央線の高架化や駅前再開発等が行われ、交通状況及び市民ニーズが変化してきたことから、地域公共交通会議において、CoCoバスの再編事業に取り組みました。



# 現状と課題の整理



## CoCoバス 5路線 運賃一律100円

- ① 北東部循環
- ② 貫井前原循環
- ③ 東町循環
- ④ 中町循環
- ⑤ 野川・七軒家循環  
(ハイエース)

- 市民アンケート
- 主要施設利用者アンケート
- CoCoバス利用者アンケート、乗降調査
- 路線バスの状況
- 公共交通不便地域の可視化

# 課題整理から再編基本方針へ



	統計資料等に基づく現状	利用状況・意見等	公共交通に関する課題	基本方針
<b>人口動向</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢化率は20.3%（2015年）と、東京都全体（22.2%）より低い、2045年には29.0%に達する見込み。</li> <li>○人口は増加傾向にあり、20～34歳の若年層における転入者数が4,000人以上（2014年）と、他の年代と比べて多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○年齢別のバスの利用状況は、路線バス・CoCoバスの利用率が60歳代までは5割程度だが、70・80歳代では7割以上に増加する。</li> <li>○CoCoバスの運行で主対象とすべき方として、子供連れや高齢者等に配慮すべきとの意見がある。</li> <li>○年齢別の「バスを利用しない理由」では、「他の移動手段がある」は60歳代以下では70%前後あるが、70歳代以上になると10%程度低下する。</li> </ul>	<p><b>■交通弱者に配慮した移動手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○今後増加する高齢者や、妊産婦や子ども連れ、障がい者が安心して利用できる移動手段の確保が必要。</li> </ul>	<p><b>公共交通が不便な地域における交通弱者への対応</b></p>
<b>交通基盤・サービス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路網は幹線道路によって骨格を形成する方針となっているが、都市計画道路が未整備なこともあって密度が低い地区もある。</li> <li>○JR中央本線の南北間を結ぶ道路などが今後整備予定。</li> <li>○路線バスの運行本数は片道100本/日以上から20本以下まで、系統によって格差がある。</li> <li>○東町1丁目・5丁目の一部など、路線バス・CoCoバスのいずれのバス停からも離れた地域が存在する。</li> <li>○北東部循環や貫井前原循環などが路線バスと重複し、運賃格差（路線バス180円～、CoCoバス100円）を含む競合状態。</li> <li>○バス・タクシーなどの自動車運送業はドライバーのなり手が不足しており、また40歳以下のドライバー率が年々減少しているなど、運転手の確保が問題となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス非利用者は自宅から駅までの距離が近い、あるいはバス利用者にとって、自宅からバス停までの距離が遠い。</li> <li>○どの年齢層でも、自宅からバス停までの距離が300m以内からの利用が70%以上を占めている。</li> <li>○路線バスのサービスが充実している貫井北町や桜町では路線バスの利用が多い一方で、路線バスサービスが低い中町や緑町では、バス非利用者とCoCoバスの利用割合がともに高い。</li> <li>○路線バスの減便により不便になったという意見が見られる。</li> <li>○CoCoバスの利用状況を見ると、平日では野川・七軒家循環、中町循環、東町循環で高齢者の利用割合が高いが、休日は減少する。</li> <li>○北東部循環では平日における通勤目的での利用が多い。</li> <li>○路線バスは通勤目的での利用が多いが、CoCoバスは買い物目的が多く、また、路線バスと比べて通院目的も多い。</li> <li>○CoCoバス利用者は60歳代未満でも買い物目的が3割程度と高い。</li> </ul>	<p><b>■公共交通不便地域への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道駅やバス停から離れた地域やバスの運行本数が少ない地域における移動手段の提供が必要。</li> </ul>	
<b>移動実態</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内で発生するトリップは、私事目的が約5割を占め、特に高齢者は私事目的が9割弱を占める。</li> <li>○市外移動が多い通勤目的は鉄道利用が7割強を占める一方、私事目的は自転車・徒歩を利用した移動が55%を占める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バス・CoCoバスともに駅への移動が多いが、CoCoバスでは商業施設や市役所への移動も見られる。</li> <li>○バスが運行してほしい目的地も駅が多いが、公園、商業施設、公共施設への意向も挙がっている。</li> <li>○新庁舎・（仮称）新福祉会館へのバス乗り入れは、バス利用状況に関わらず8割以上が希望している。</li> </ul>	<p><b>■路線バスとCoCoバスの競合回避・相互補完</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスとCoCoバスとで重複しているサービス等を整理し、効率的な運行が必要。</li> </ul>	<p><b>路線バスを補完するサービスの提供</b></p>
<b>人口・施設分布</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス停から離れた地域が存在する東町1丁目・5丁目などでも一定の人口集積が見られる。</li> <li>○東町1丁目・5丁目の一部などは、高齢化率が30%以上の地域も見られる。</li> <li>○東町1丁目・5丁目や桜町、貫井南町3～5丁目、前原町2丁目などでは、バス停圏域外でも高齢者人口密度が高い。</li> <li>○主要な公共施設はバスの沿線に立地しているが、移転予定の新庁舎・（仮称）新福祉会館にアクセスするバス路線はない。</li> <li>○主要な医療施設は、小金井病院、桜町病院など、バス停から300m程度離れて立地している箇所もある。</li> <li>○高校や大学は、概ねバスの沿線に立地している。</li> <li>○商業施設は武蔵小金井・東小金井駅周辺のほか、鉄道駅から離れた地域にも点在している。</li> <li>○小金井公園・武蔵野公園・野川公園など主要な観光施設は、鉄道駅から離れて立地している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○CoCoバスの満足度については、不満が半数以上ある。ただし、本町の居住者や市外からの利用者、北東部循環の利用者の満足度は他と比較して高い。</li> <li>○不満事項は「最終バスの時間が早い」「運行本数が少ない」「始発時間が遅い」が多く、貫井前原循環の利用者は「始発時間が遅い」、北東部循環の利用者は「時間が不正確」に対する不満が他と比較して高い。</li> <li>○ICカード導入に対する要望が見られる。</li> </ul>	<p><b>■バス・タクシー業界における運転手不足及び高齢化の深刻化（交通サービスの担い手の不足）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○減便や廃止等、路線バスの今後の動向を踏まえた対策が必要。</li> </ul>	
<b>CoCoバスに関する状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニティバス（CoCoバス）では、路線ごとのサービス水準（朝夕の運行の有無、運行頻度等）が統一されていない。</li> <li>○利用者数は概ね横ばいであるが、運行経費の増大によりH30年度（2018）以降は補助額が増加する見込み。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○CoCoバスに対する費用負担の考え方として「現行通り、市が補助金を負担して維持」以外にも、「料金を見直して市の負担を減らす」「自治会等による運営や費用負担」といった意見も存在する。</li> <li>○補助金の割合を「約3割（現状と同じ）」とする意見が多いが、路線バス利用者およびバス非利用者では「0割（すべてバス利用者の運賃で支払われるべき）」という意見も一定数存在する。</li> </ul>	<p><b>■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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○病院や公共施設、商業施設、公園等の憩いの場など、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。</li> <li>○新庁舎・（仮称）新福祉会館やJR中央本線南北間についても、ニーズを踏まえたアクセス手段の提供が必要。</li> </ul>	<p><b>日常生活に即した運行サービスの提供</b></p>
		<p><b>■CoCoバス運行に関する指針・基準等が必要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○CoCoバスのサービス水準（運行時間帯や運行本数等）や車両に関する指針や基準等が必要。</li> </ul>		
		<p><b>■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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○補助金負担のあり方やバス事業者の運転手不足への配慮について検討が必要。</li> </ul>	<p><b>持続可能な運行形態・サービスの提供</b></p>	

# 再編基本方針・再編運行基準を策定



## ① 公共交通が不便な地域における交通弱者への対応

- 公共交通が不便な地域をカバー
- 高齢者等の移動ニーズに配慮したルート
- 道路整備状況等を踏まえたルート

## ② 路線バスを補完するサービスの提供

- ルート・運賃の競合を回避
- 路線バスと一体となった地域公共交通ネットワークの形成

## ③ 日常生活に即した運行サービスの提供

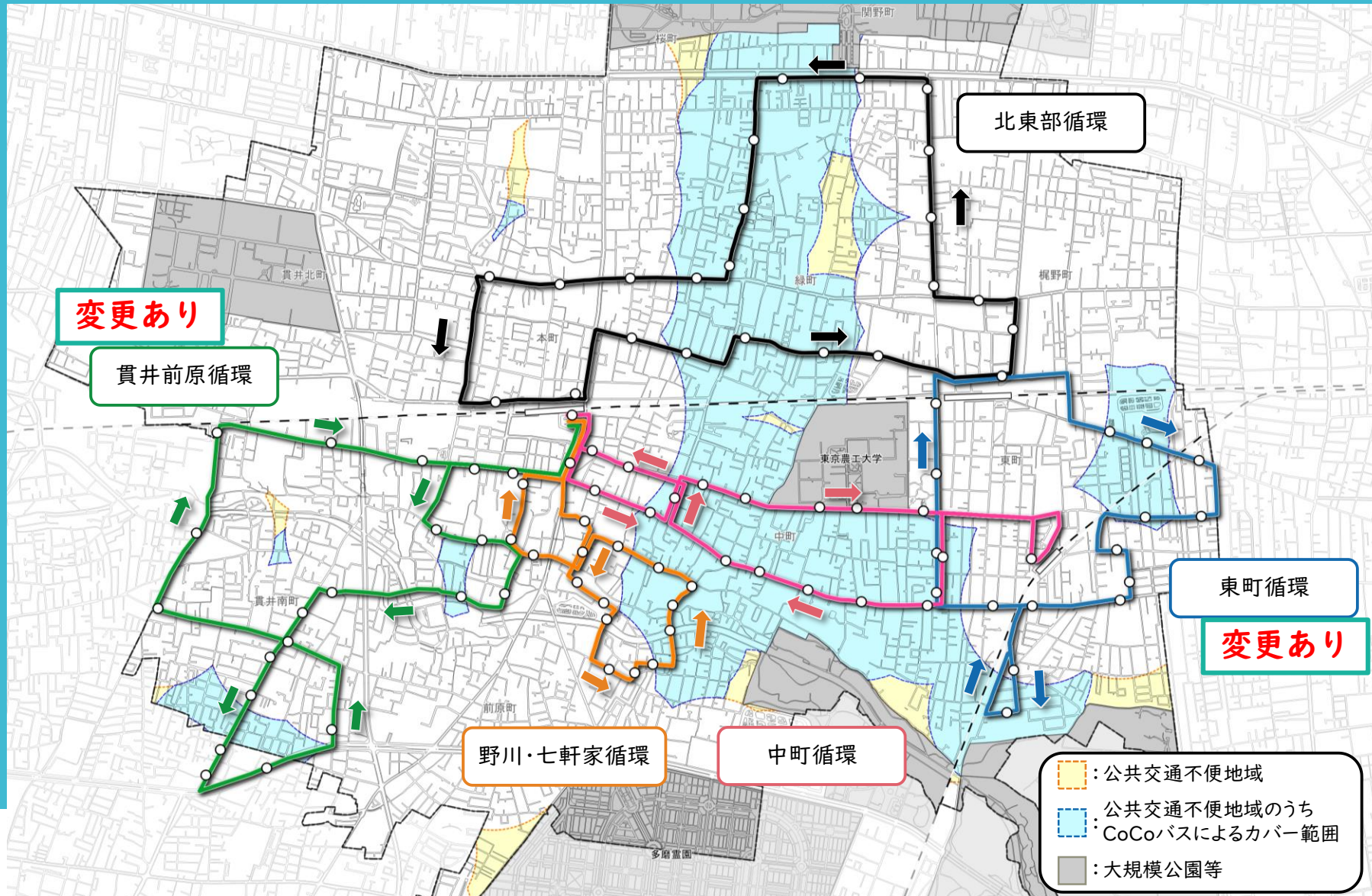
- ニーズの高い施設を結ぶルート設定
- 乗継利便性の向上
- 新庁舎等の計画を踏まえたルート設定

## ④ 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 地域住民・バス事業者・市による3者連携の仕組み
- 現有車両による効率的な運行
- 受益者負担・財政支援・地域間の公平性を考慮した運賃設定
- 利用促進（PR、意識啓発など）の検討

項目	指標	指標の考え方	基本方針との対応	運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	CoCo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
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200m～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	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	②③④	9時台～19時台の運行を最低限確保
運行継続基準	運行にかかる収支状況	運行経費に対する運賃収入等の割合	④	(再編後の実績を踏まえて設定予定)
	利用者数	1便あたりの利用者数		

# 再編後の運行ルート



## 結果・・・

- 道路幅員が狭く、走行不可な箇所が多かった  
→当初の想定よりも変えられなかった
- 地域懇談会等の市民の反応  
→現ルートからの変更に対する抵抗感
- 1周あたりの時間  
→寄りたい箇所を追加すると長くなる  
＝便数が減る  
その分カットすると現利用者意識としてはサービス低下
- バス停新設の要望  
→道路状況の課題、沿線住民の理解という課題

# 路線バスとの役割分担（貫井前原循環）



## ■ 路線バス武51系統との運行エリア競合が課題

武51系統は、コミュニティバスとの競合により存続が厳しい状況。  
もし、廃線になった場合、沿線の一部が新たな公共交通不便地域になる。

→ 役割分担により地域の公共交通を確保

## ■ 道路幅員が狭い箇所の安全及び遅延が課題

CoCoバス同士や一般車両とのすれ違い時に安全上の問題があり、誘導員の配置、運転士同士の無線連絡で安全性に配慮し運行している。

→ 下り方向のみの運行へ

**ポイント**

廃線になって困る前に、多少の不便さはあっても、地域の公共交通を守る方法を検討したこと  
路線バスとの連携でルートと運行時間帯を検討したこと

	路線名	朝	日中	夜
現在	貫井前原循環 (20 分間隔)	運行なし	9 時台~19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 (約 30 分間隔)	6 時台~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

	路線名	朝	日中	夜
再編後	貫井前原循環 (25 分間隔)	運行なし	9 時台~19 時台で運行	運行なし
	武 51 系統 (約 30 分間隔)	6 時台~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 (※)

# 地域会議でルートを検討(東町循環)



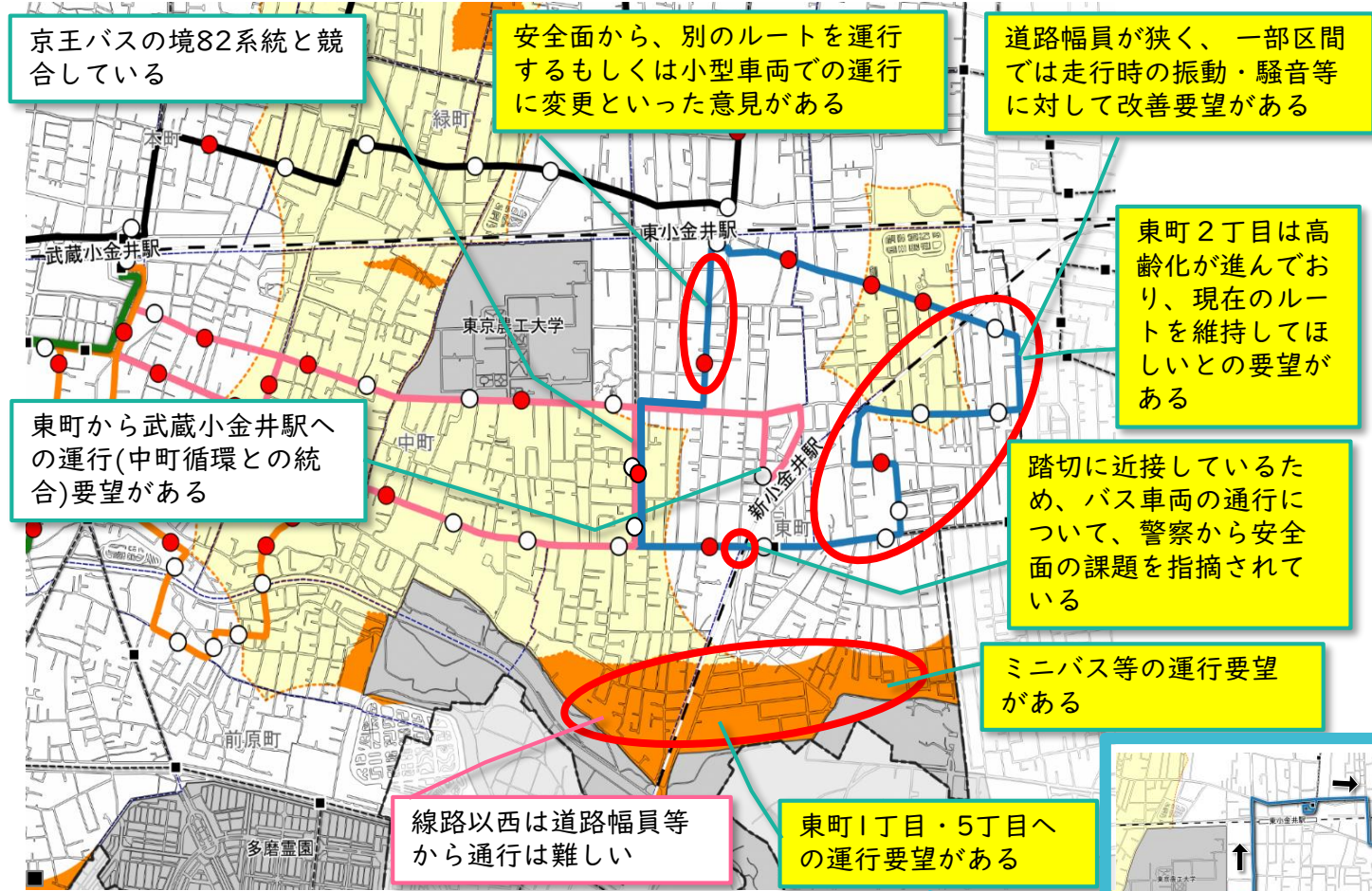
■ 様々な改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消するルート設定が難しい

→地域の方を集めて  
ルート案を検討

- 東町地域の自治会・町会の代表者
- 要望書の提出者・団体代表者
- 公募による参加者

- ※ 1回目:現状の課題、これまでの検討内容、再編基本方針、前提条件について説明を行い、ルート案を検討
- ※ 2回目:前回会議の意見の確認結果を回答し、ルート案を検討
- ※ 3回目:前回会議の意見に、警察実査結果等も含め回答し、地域公共交通会議に提示するルート案及び付帯事項を決定

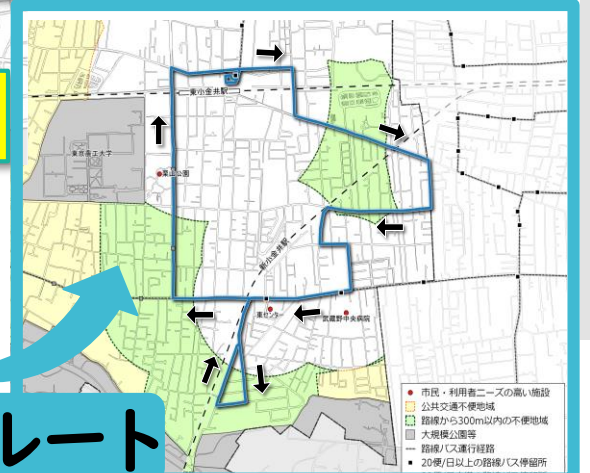
→地域公共交通会議  
で協議し最終決定



## 良かった事

地域が決めた事なので、要望が叶わなかった方・団体も決定ルート案を尊重することができた

決定ルート



# 再編後の運賃・割引制度



項目		運賃・割引制度の内容	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枚つづり (3,150円分を3,000円で販売) 割引率 4.7% (現回数券と同率)、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) ※対象者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
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)	100円 (65歳以上、2号被保険者で要介護認定者も含む) ①車内で介護保険被保険者証を提示し、現金又はIC支払い ②高齢者専用回数券100円×10枚を1,000円で販売 (車外で介護保険被保険者証提示により購入)	現金、IC、 高齢者専用回数券

■ 路線バスとの運賃格差 → 路線バスの利用者減少の助長、地域間での不平等等

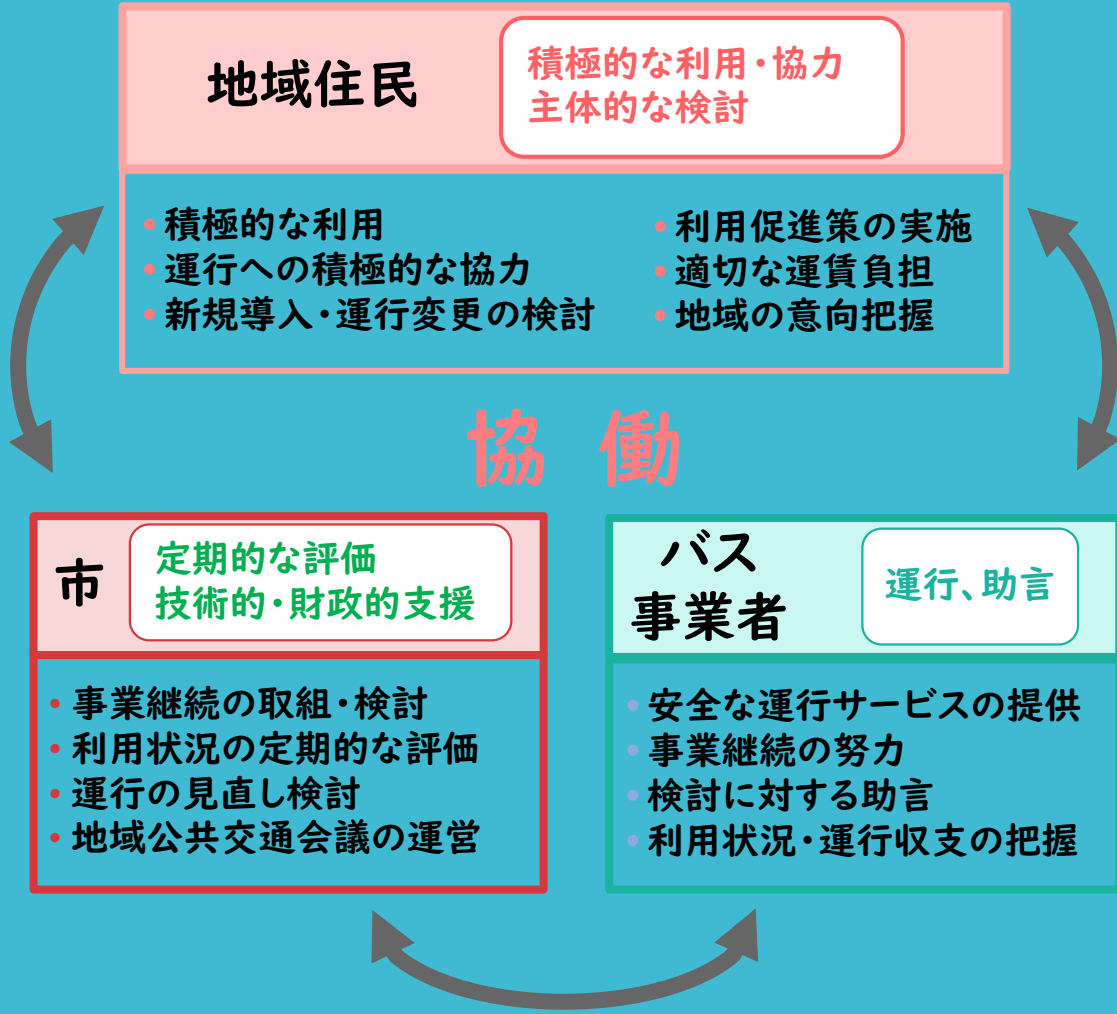
■ コロナ禍によるCoCoバス利用数の減 → 市補助金の増

→利用者・運行事業者・市の3者が、それぞれ過度な負担なく公共交通を支えるには、交通弱者へ配慮しつつ、再編基本方針④「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき検討

運賃の値上げ  
&  
割引制度の導入



# 運行ガイドラインの策定



**● 現在の運行路線に対する定期的な評価 (PDCA)**

CoCoバスの持続可能な運行のため、運行継続基準をもとに評価した結果を公表します。

2年連続基準を下回った場合は、見直しの必要性を周知し、市は地域住民の方と見直し・改善案の検討を行い、それを受け、地域公共交通会議で改善運行について協議します。

**● 地域提案による新規導入・運行変更検討**

地域の方々がCoCoバスを新しく導入したい・変更したいと考えた際に提案を行うことができます。

地域提案書を提出し、地域公共交通会議での協議の内容を踏まえて、ルート案やサービス水準を検討し、検討申請書を提出していただきます。

需要調査や運行計画書の作成を経て、実証運行の利用者の状況などを確認し、本格運行をすべきとなった案について、本格運行を行います。

**基準指標**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 定期的な評価 (PDCA)</li> <li>• 実証運行の実施要件</li> <li>• 本格運行への以降要件</li> </ul>	<p><u>運行にかかる収支状況</u> ●%</p> <p><u>1便あたりの利用者数</u> ●人/便</p> <p>※ アフターコロナによる社会情勢、再編後の利用状況を踏まえ、令和7年度に数値を設定</p>
--	--



ご清聴ありがとうございました



令和5年3月1日  
小金井市 都市整備部 交通対策課

## 最後にお知らせ

現在、再編運行開始に向けて、さまざまな準備をしています。

全戸配布

- ・小金井市公共交通マップ  
(路線バス含めた地図面、情報面)
- ・再編運行開始のチラシ

YouTube配信

- ・CoCoバス PR動画

再編開始&20周年記念イベント

- ・こがねい★バスフェス 4/23開催予定  
(SOCOLA武蔵小金井クロス)

再編事業のホームページ



地域公共交通会議  
のホームページ

