

コミュニティバス運行における一考察

—小金井市 CoCo バスの路線再編事業から考える¹⁾—

青 木 亮

はじめに

日本の乗合バス事業の利用者数は昭和 40 年代半ば以降、長期にわたり減少傾向にあった。近年は利用者数の下げ止まりがみられ、平成 27 年度以降、コロナ前までは微増であったが経営環境が改善したとまでは言えず、地方部を中心に多くの会社で厳しい経営が続いていた。民間バスが維持できなくなった路線は、国や自治体からの補助で維持されたり、自治体による廃止代替バス（コミュニティバス）や、近年は需要に応じてサービスを提供するデマンドバスの運行などで、生活の足が確保されてきた。

人口が稠密な都市部では、バス事業は相対的に良好な状況であり、営利事業として存続している路線も多い。一方、都市部でも高齢化の進展は、主要道路を運行するバスへのアクセスが困難な交通弱者を生み出し、住宅地内の狭隘な道路まで乗り入れるバス、コミュニティバスを誕生させた。日本における最初のコミュニティバスは武蔵村山市が昭和 55 年に運行開始した市内循環バス（現：MM シャトル）とされている。平成 7 年 11 月に武蔵野市が開始したムーバスの成功により、都市部におけるコミュニティバスは注目を集め、各地で導入が相次いだ。本稿では、東京の郊外都市である小金井市の CoCo バスを例に、都市部におけるコミュニティバス再編事業の実際をみていく。

1. 小金井市におけるコミュニティバス CoCo バス運行の経緯

小金井市のコミュニティバス CoCo バスは、平成 15 年 3 月の北東部循環運行が最初である。既に平成 7 年 11 月から隣接する武蔵野市でムーバスが運行を開始しており、CoCo バスも循環路線での運行や全線一律 100 円のワンコイン運賃採用など、一定の影響を受けている。開業当時の CoCo バスの基本方針は以下である。

- ・市民ニーズに対応したすべ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・障害者・幼児と保護者）の外出機会の提供

北東部循環の開始後も路線は拡充され、平成 17 年 3 月には貫井前原循環と東町循環が、翌月には中町循環も運行を開始した。平成 20 年 9 月には、狭隘な道路に対応するため小型車両であるトヨタハイエースを用いた CoCo バスマニを導入して野川・七軒家循環が運行された。なお CoCo バスマニは車両特性上、定員 13 人厳守で立席乗車が認められないため、朝、夕の便を中心に毎年 1000 人以上の積み残しが日常的に発生している。

野川・七軒家循環により現在運行されている市内 5 路線がほぼ形成された（図 1 参照）。交通不便地域の定義は多摩地区の自治体でも多少の差異がある。小金井市では、鉄道駅から 500m（新小金井駅は 300m）以遠、運行本数が 1 日 20 便以上のバス停留所から 300m 以遠の場所を公共交通不便地域と定義している（図 2 参照）。路線は、公共交通不便地域を対象に、既存の民間バスと競合を避けるように設定された。公共交通不便地域と、CoCo バス路線図を比較すると、CoCo バス運行により公共交通不便地域の多くが解消していることがわかる。

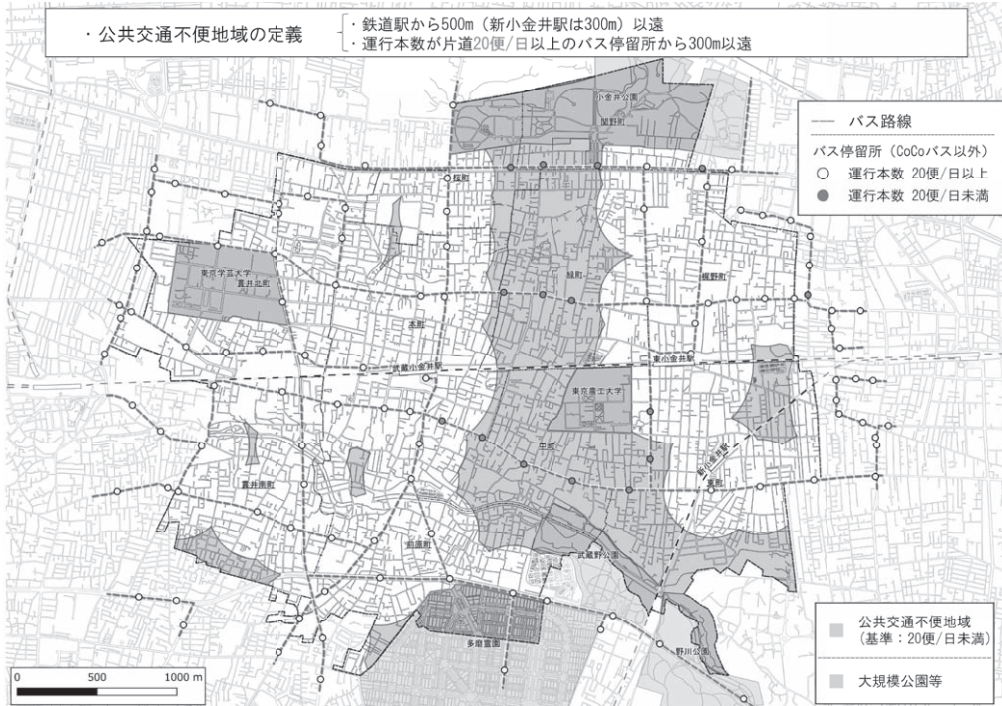
平成 21 年 3 月には、JR 武蔵小金井駅南口駅前広場の整備が完成したため、貫井前原循環、

図 1 CoCo バス路線図



出典：小金井市資料による

図 2 小金井市内の公共交通不便地域



出典：小金井市資料による

中町循環、野川・七軒家循環の南口駅前広場への乗り入れが行われた。さらに平成 31 年 4 月には、市民要望を受け中町循環と東町循環の接続改善を図るダイヤ改正がなされ、東町循環と中町循環を隣接停留所で 10 分以内に乗り継ぎ可能に改善した。これにより、東町循環利用者の武蔵小金井駅等へのアクセスが改善された。令和 3 年 4 月より野川・七軒家循環を除く各路線で、運賃支払いに交通系 IC カードの利用が可能になっている。

現在の運行は、北東部循環と貫井前原循環、東町循環、中町循環は日野ポンチョ 6 台を使用して、京王バスに運行を委託している。北東部循環が 9:00～20:00 で、朝ラッシュ時 15 分、日中 20 分間隔運行、貫井前原循環は 9:00～19:00 で、20 分間隔運行である。東町循環と中町循環も運行時間帯は同様に 9:00～19:00 だが、この 2 路線は 30 分間隔で運行される。野川・七軒家循環は 8:35～20:05 の 30 分間隔運行で、CoCo バスミニ 1 台が使用されている。ポンチョ、ハイエース共に予備車を 1 台保有している（表 1 参照）。

人口も多く、住宅や学校、病院、公共施設等が所在する東京の郊外部という地域特性もあり、利用状況は比較的良好である。北東部循環はコロナ前の平成 30 年度までコミュニティバスでは珍しく黒字を維持しており、利用者は年間 50 万人を超えていた（表 2 参照）。貫井前原、東町、中町は赤字路線だが、全国的に見れば相対的に利用者は多い。ハイエースを

表 1 CoCo バスの使用車両

		CoCo バス	CoCo バス・ミニ
車両		日野 ポンチョ	トヨタ ハイエース
車両寸法	全長	6990mm	5380mm
	全幅	2080mm	1880mm
定員		36 人	13 人
		座席 11, 立席 24, 乗務員 1	座席 12, 乗務員 1 (立席不可)
運行		京王バス (株)	つくば観光交通 (株)

出典：小金井市資料より作成

表 2 CoCo バスの利用状況

		収支(千円)	利用者数(人)			収支(千円)	利用者数(人)
北東部	H28	3,434	493,073	中町	H28	-5,440	132,336
	H29	4,090	502,293		H29	-5,853	129,755
	H30	2,226	516,571		H30	-5,455	153,183
	R1	-1,566	477,777		R1	-5,881	151,073
	R2	-1,808	310,331		R2	-10,973	105,854
貫井前原	H28	-8,790	227,112	野川・七軒家	H28	-8,905	89,817
	H29	-9,368	219,930		H29	-8,506	92,767
	H30	-15,039	220,400		H30	-9,949	92,215
	R1	-15,667	209,010		R1	-9,758	90,546
	R2	-22,454	150,644		R2	-12,311	59,835
東町	H28	-7,013	93,977	計	H28	-26,714	1,036,315
	H29	-6,942	99,015		H29	-26,479	1,043,760
	H30	-10,948	104,495		H30	-39,165	1,086,864
	R1	-11,513	95,686		R1	-44,386	1,024,092
	R2	-15,441	61,804		R2	-79,257	688,468

出典：小金井市資料より作成

利用する野川・七軒家は年間 9 万人程度で他路線と比較すると利用者は少ない赤字路線である。車両定員の少なさもあり、赤字は構造的なものと言える。

コロナ禍で利用者は減少しており、北東部循環も令和元年度は赤字を計上した（コロナの影響を受ける以前の平成 30 年度までは黒字を維持）。最終的に令和元年度は全路線合わせると 4439 万円、令和 2 年度は 7926 万円を小金井市が補助金として支出した²⁾。

小金井市では、平成 30 年度からコミュニティバス再編事業に着手した。再編事業着手の要因としては、令和 4 年度で運行開始から 20 年を迎える他、中央線連続立体交差事業（踏切解消、南北方向の道路整備）や駅前再開発（武蔵小金井駅、東小金井駅）により、市内の交通状況が変化したこと、新庁舎建設計画の具体化³⁾ が指摘される。また再編にあたって

は、以下の基本方針が定められた。

- ・公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
- ・路線バスを補完するサービスの提供
- ・日常生活に即した運行サービスの提供
- ・持続可能な運行形態、サービスの提供
- ・使用車両はポンチョ 6 台 (+ 予備車 1 台)、ハイエース 1 台 (+ 予備車 1 台) の現状維持とする (車両の増備は不可能)。
- ・コミュニティバスが通行できるのは、車両制限令に定められたコミュニティバス運行に必要な幅員を満たす道路とする。
- ・運転士の休息、交代時間、運行時間の調整のためバスが待機可能な起終点を確保する。
- ・運行時間帯は 9 時台～19 時台を最低限確保する。また 1 時間あたり 2 便を最低限確保する。

平成 30 年度以降、利用実態調査や市民アンケートを実施すると共に、地域公共交通会議 (年 4 回程度を予定) で議論を重ねた。また地区別に市内 4 カ所で地域懇談会をそれぞれ 2 回 (令和元年 9 月、令和 3 年 8 月)、地域説明会 (令和 4 年 5 月、市内 4 カ所で開催)、パブリックコメントの募集を行った。この他、市報等でも適宜、再編事業の内容を周知した。

2. アンケート調査からみる CoCo バスへの要望

CoCo バスの路線再編にあたり、平成 30 年度に 18 歳以上の小金井市民 200 人を対象とするアンケート調査 (9 月 14 日に郵送配布して 10 月 7 日メ切りで回収) と利用者調査 (9 月 26 日 (水) と 10 月 7 日 (日) に利用者カウント調査とアンケート票配布) を実施した。ここでは、アンケート調査結果をもとに、CoCo バスへの要望をみていく⁴⁾。

利用者調査のアンケート票配布状況は、表の通りであり、回収数は 870 通、回収率 43.5% であった (表 3 参照)。回答者は男性 31.0%、女性 69.0% であり、回答者の年齢は 70 歳代が 26.5% で一番多く、次いで 60 歳代の 19.3%、80 歳代以上が 18.9% となり、同時期に実施された利用者カウント調査で 65 歳以上の高齢者の比率は 51.7%、70 歳以上の高齢者は 42.3% であるため、アンケートは高齢者の回答がやや多くなっている。CoCo バスの利用頻度は週に 1～2 回が 29.2%、次いで週に 3～4 回が 24.6% である。利用目的は、買い物が 37.5%、ついで通勤の 19.8% となる。利用頻度、利用目的は利用者カウント調査とアンケート結果で大きな差異はない。

CoCo バスのサービス満足度については、「少し不満がある」(42.6%) と「大いに不満がある」(9.8%) を合計すると 52.4% となり、回答者の半数以上が多少なりとも不満を感じて

表3 利用者アンケートの集計状況

実施日	9月26日(水)	10月7日(日)
配布数	942	1100
北東部循環	394	522
貫井前原循環	126	263
東町循環	112	98
中町循環	165	136
野川・七軒家循環	145	81

出典：小金井市資料より作成

いた。不満な理由（複数回答可）は「最終バスの時間が早い」（234票）、「運行本数が少ない」（214票）、「始発時間が遅い」（155票）に集中している。始発時刻の希望は「7時台」が53.2%、終発時刻は「20時台」が70.4%、運行間隔は「1時間に3便」が52.3%で、それぞれ最も多かった。CoCoバスを利用して出かけたい場所は、8割近くを市内が占めており、具体的にはJR駅の武蔵小金井駅と東小金井駅、および駅周辺の商業施設への利用が多い。

CoCoバスの維持費負担は、「市が補助金を負担して路線を維持する」が75.0%で最も多く、望ましい補助負担割合は「補助3割」が78.6%を、望ましい運賃は「現行と同じ（1回100円）」が82.1%を占めた。

3. 再編事業にあたり検討された事項

CoCoバスの路線再編は、前述の基本方針をもとに進められた。再編対象は5路線全てであり、各路線の要望に対応するため様々な検討が成されたが、最終的に北東部循環、中町循環、野川・七軒家循環は現在のルートを継続することになった。以下では、路線再編で課題となった事項をいくつか述べる。

(1) コミュニティバスが運行可能な道路

CoCoバスの運行ルート作成にあたっては、車両が通行可能な道路幅員が確保されている場所に限られる。車両は北東部、貫井前原、東町、中町の各循環線で使用する日野ポンチョと、野川・七軒家循環で使用するトヨタハイエースの2種類である。通行可能な道路は、路側帯の有無により異なるが、ポンチョでは双方向通行で道路幅員5.66m～6.16m、片側通行で道路幅員3.58m～4.08mが最低必要である。また小型車両であるハイエースでは、同様に双方向通行で道路幅員5.26m～5.76m、片側通行で道路幅員3.38m～3.88mを要する。このため住宅地内の生活道路では、この基準を満たす道路は限定されており、すべての道路が通行可能ではない。また書類上、基準を満たしていても、安全上の観点等から通行の難しい道

路もある。

道路幅員を考慮すると、現行路線の変更はかなりの困難を伴った。例えば公共交通不便地域で以前から要望のある桜町病院や障害者福祉センターへの乗り入れは、路線設定を可能にする通行可能な道路が周辺にないため、難しいとの結論に至った⁵⁾。東町地域の路線を検討する際にも、通行可能な道路は大きな制約要因になった。また道路が狭隘な地域を運行している野川・七軒家循環で現行ルートを維持する要因の一つになった。

(2) 増便の可能性

アンケート調査にも示されたように、運行ルートと共に要望の多い事項に、運行時間帯の拡大や増便がある。実態として一部通勤にも利用されており、また住民の行動時間帯が夜型になっていることを考慮すると、利用者からは当然の要望であろう。ただし今回の再編にあたっては、現在使用中のポンチョ 6 台とハイエース 1 台（共に予備車が 1 台ある）の使用を前提に議論を進めてきた。バスの運転には、大型二種免許の取得が義務づけられていることや、労働環境の厳しさから昨今、乗合バス運転手の確保は厳しい状況が続いており、有効求人倍率は高止まりしている。また 40 歳以下のドライバーが相対的に少なく、今後は高齢ドライバーの引退により運転手不足の深刻化が懸念されている。バス各社は慢性的な運転手不足状態にある。小金井市内の民間バス路線においても、採算性と共に運転手不足問題から京王バスや関東バスの一部路線で減便が行われている。運転手不足は特定の会社に特有な状況ではなく、首都圏各社を含め全国的な問題である。このため現在の委託先を他社に振り替えるなどの対応策も難しい。使用できるバスが増えない以上、増便はルートを短縮するなどの対応になるが、現在の利用者の反発を考えると、現実には難しい。むしろ現状よりルートが延びれば、所要時間増加により運行本数は減少することになる。

再編案では、貫井南町 3 丁目、4 丁目を通過するように貫井前原循環のルートを変更したことや、東町循環で東町 1 丁目の住宅地へ新たに乗り入れたことによる所要時間増加により、両路線では減便になった。

(3) 住宅地、商店街の通行

コミュニティバス運行においても、地元住民や近隣の商工業者との調整が必要である。民間バス以上に配慮が求められるとも言える。自宅や商店の前をバスが通過することは、様々な理由から反対意見も出される。再編事業においても、バス停をどこに設置するか（自宅前の設置を嫌がる人もいる）、バス通過時の振動や騒音、商店街通行時の買い物客との安全性確保の要望などが出された。一方で、現在のルートでバスを運行して欲しい、利用するバス停を近くに設置して欲しいとの要望も存在する。比較的大きな事案は東町循環の再編で発生した。東町循環では、道路幅員が狭い一部区間でバス走行時の振動や騒音に対して改善要望

が出された他、東小金井南口商店街より、現行のポンチョで商店街のある栗山通りを通行することは、他の通行の妨げとなるため避けて欲しい旨の要望が提出された。また以前より、ルートに含まれておらず公共交通不便地域である東町1丁目、5丁目地域からは運行希望が出されていた。このため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設定は困難を極めた。対応策として、要望書の提出者や自治会代表者等による地域協議会を令和3年8月30日から10月29日にかけて3回開催してルート案を協議した。協議会では地域の当事者から様々な議論が展開されたが、ここでもルート設定にあたり道路幅員の問題や小学校の通学路で安全上の問題が生じ、議論は容易にまとまらなかった。例えば栗山通りを通行しない場合、東小金井駅北口に東大通りから乗り入れることになるが、北口から東町へ向かう通行可能な道路が課題になる。また振動や騒音で改善要望のある道路を避けたルートを設定するため、ほぼ全ての可能性が検討された。最終的には、商店街のある栗山通りを避けて東小金井駅北口に乗り入れるルートに変更した他、振動や騒音が生じている区間で最徐行での運行を図ること、東町1丁目に乗り入れる際に課題となる西武多摩川線と連雀通りの踏切にガードマンを配置して安全対策を実施するなどにより、新たなルートが設定された(図3参照)。路線長が伸びたことで、運行は30分間隔から35分間隔になるが、これを含めて協議会メンバー間で同意が得られ、地域公共交通会議でも了承された。市民参加による課題解決

図3 再編後の東町循環の路線案

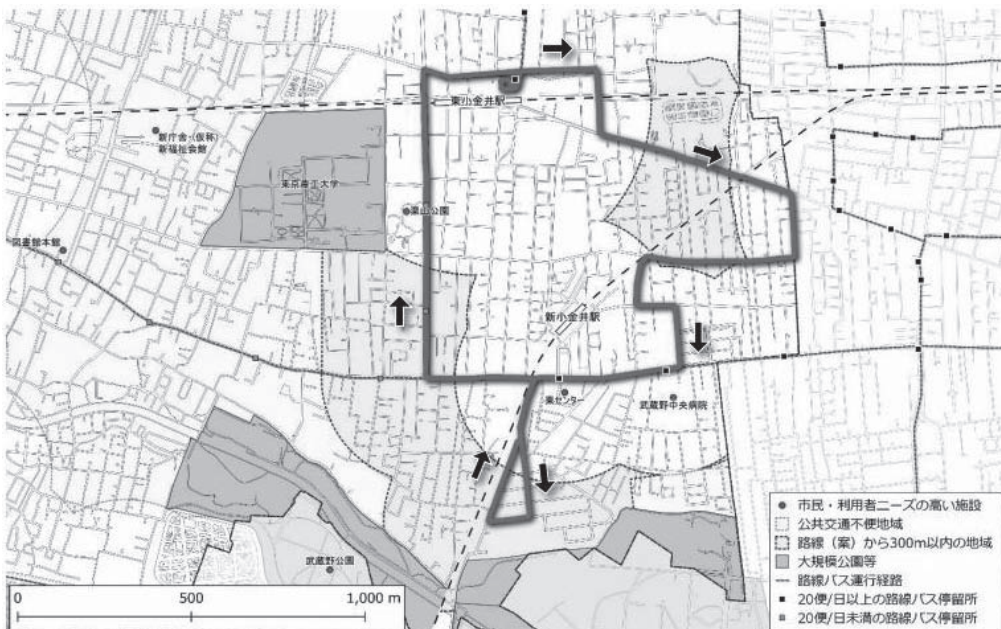


図 東町循環ルート案

出典：小金井市資料による

表 4 民間バスと CoCo バスの競合

	改正前	改正後	競合状況
京王バス 境 81 武蔵小金井駅～新小金井 駅～武蔵境駅	運行本数 18 便/日 時間帯 6:25～20:36 (H30.3 現在)	運行本数 3 便/日 時間帯 6:25～8:06 (R3.8 現在)	中町循環, 東町循環と 一部競合
京王バス 武 51 西之久保循環	運行本数 97 便/日 (H17 現在)	運行本数 33 便/日 (R3.8 現在)	貫井前原循環, 国分寺 市ぶんバスと一部競合
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	運行本数 58 便/日 (往), 60 便/日 (復) (H16.7 現在)	運行本数 8 便/日 (R3.8 現在)	北東部循環と一部競合

出典：小金井市資料より作成

の 1 つの成功例と言えよう。

(4) 既存民間バス路線との競合

公共交通不便地域の交通弱者の足確保を目的とするコミュニティバスだが、一部区間で既存民間バスと CoCo バスの競合が生じている (表 4 参照)。民間バス減便は、競合問題以外にコロナ禍による利用者減少なども反映しているが、地域の足をどのように確保するかという課題でもある。これまでにも京王バス境 81 系統の減便後の輸送を、CoCo バス東町循環と中町循環で事実上代替するなど対応がとられてきた。京王バス武 51 系統西之久保循環が利用者減少から昼間時間帯を運行しないことと、今回の再編が重なったため、西之久保循環が運行していた貫井南町 3 丁目、4 丁目地域を通過するようにルートを変更して、昼間時間帯に貫井前原循環が民間バスを代替することにした。このルート変更により、道路幅員が狭く、安全上の懸念が生じていた坂下地区でのすれ違いの問題も解決する。ただし、路線長が延びて 1 周 45 分を要するため、便数は 3 便/時から 2.5 便/時 (ポンチョ 2 台使用で 25 分間隔運行) に減便となった。これは現在の貫井前原循環利用者にとっては、主たる目的地である武蔵小金井駅までの所要時間が延びると共に、減便により待ち時間が増えることを意味するため、地域説明会等では反発する声も聞かれた。都市内でも民間バスの経営は厳しい路線が多く、以前から減便などの対応は行われていたが、利用者に深刻さが十分に伝わっていなかった可能性は高い。説明会などで時間かけて説明すれば多くの参加者は納得いただけるが、利用者すべてが説明会に参加しているわけではなく、広報の難しさも示していよう。

3. 運賃および割引制度の変更

(1) 180 円運賃への改定

CoCo バス運賃は、これまで 100 円均一であり、利用者アンケートでも回答者の 8 割以上

コミュニティバス運行における一考察

が現行の1回100円を希望していた。一方、民間バスとの運賃格差と民間バス利用者減少の助長、CoCoバスが走行する地域と走行しない地域の住民間での不平等などから、再編にあたり大人180円、小児90円に変更することになった。同時に一般割引として回数券、障害者割引、1日乗車券、特殊割引として未就学児割引、高齢者割引を導入予定である。高齢者割引は、65歳以上の高齢者が車内で介護保険被保険者証を提示するか、高齢者専用回数券（車外で発売）を事前購入することで受けられる。

ちなみに多摩地区26市のうち23市（28路線）がコミュニティバスを運行しているが、このうち100円均一運賃は8路線、180円均一運賃（民間バス初乗り相当）は8路線、距離変動運賃は4路線、その他8路線（150円、200円、210円）である（令和2年7月現在）。

アンケート調査等からも明らかなように、CoCoバス利用者の多くは高齢者であり、年金生活者が多いことを考慮すると、運賃についても何らかの対応策が必要と考えられた。一方で、実務上の問題として、高齢者向け割引を導入するには、年齢などを確認するため全ての高齢者が保有している公的な証明書で、かつ料金支払時に運転手が容易に識別可能な書類を提示してもらう必要がある。この条件に当てはまる数少ない証明書類が65歳以上の高齢者に交付されている介護保険被保険者証であった。ただし多くの人は常時携帯していないため、車外発売の高齢者専用回数券を設けて、購入時のみに被保険者証を提示する仕組みも導入した。ただし介護保険被保険者証を用いたバス運賃割引は、まだ近隣市町村でも導入されておらず、今後、制度が定着するかは状況を見守る必要があろう。

表5 現況の収支率（運賃100円）

	収支率試算	収支額試算
支出（H30実績値）/利用者数（H30実績値）	79.0%	-2715万円
支出（R3見込額）/利用者数（H30実績値）	69.8%	-4437万円
支出（R3見込み額）/利用者数（H30実績値）×0.7（コロナ影響）	48.8%	-7510万円

出典：小金井市資料より作成

表6 180円運賃で割引制度導入時の収支

	収支率試算	収支額試算
割引制度なし（小児運賃あり）	64.3%	-5237万円
回数券のみ導入	63.4%	-5371万円
高齢者割引（65歳以上）のみ導入	49.8%	-7370万円
回数券、障害者割引、高齢者割引導入	48.1%	-7623万円

出典：小金井市資料より作成

(2) 運賃変更, 割引運賃導入に向けた試算

運賃を 100 円から 180 円へ変更時に, 各種割引運賃導入が収支に与える影響を試算した(表 5, 6 参照)⁶⁾。運賃引き上げによる逸走率は東村山市の運賃改定時の状況から 23.2% (180 円の場合) と仮定した。平成 30 年度の利用実績 (小児利用を考慮) をもとに算出しており, 現在の回数券利用者は考慮してない。高齢者の利用割合は路線別に利用者アンケートおよび市民アンケート結果より算出した。CoCo バスは過去に運賃改定を行っていないため逸送率のデータがないこと (東村山市のデータで代替) やコロナの影響をどの程度見込むか難しい部分があるが, 試算結果に示されるように必ずしも運賃引き上げで収支改善が図れる訳ではない。高齢者を対象に割引制度を導入した場合は, 収支率は現状と大きく変化しない。むしろ運賃改定の目的としては, 民間バスや CoCo バスが運行しない地域との公平性の維持が大きいと考えられる。

運賃改定にあたり令和 2 年度第 3 回地域公共交通会議で示された方向性は以下である。

- ・ 運賃体系は現行路線と同様の均一性
- ・ 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

導入にあたり, 以下の点に考慮が払われた。

- ① 路線バス利用者との公平性, コミュニティバス収支率の維持。
- ② 発券, 確認に伴う運転手の負担を増やさない。
- ③ シルバーパスは, 対象者が多く (4 割以上), 制度上東京都から補助が受けられないため財政負担が増大する懸念から導入しない。代わりに高齢者割引を導入する。

表 7 再編後に導入予定の運賃, 割引制度

		運賃・割引制度	支払い方法
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 枚綴りを 3000 円で発売	回数券
	障害者割引, 児童福祉法適用者割引	90 円 (小児 50 円)	現金, IC
	1 日乗車券	500 円 (大人, 小児共通)	現金
特殊割引	未就学児割引	無料 (人数制限なし)	
	高齢者割引	65 歳以上の場合 100 円 (介護保険被保険者証を提示)	現金, IC, 高齢者専用回数券

出典: 小金井市資料より作成

コミュニティバス運行における一考察

- ④年齢確認等は、事務負担や個人情報管理の懸念、運転士の負担増を避けるため、対象者全員が所持しており、一目でわかる証明書が望ましい。
- ⑤定期券は既存バスでは一般的であり、多摩23市のコミュニティバスでも約3割で導入されている。ただし導入する場合、窓口販売による運行事業者の負担、運行時間帯が通勤通学時間帯と異なり対象者が限定的になるなどの事情から導入しない。
- ⑥バス利用特典サービス（バス得）については、ICカード導入が難しい野川・七軒家循環が適用外となること、バス得そのものが廃止されていることから、導入はしない。
- ⑦乗継割引については、運転手負担が大きいことや、乗継需要の予測や運転手の負担を考慮して、導入しない。

試算および上記ポイントをもとに、表のように基本運賃を大人180円、小児90円として、各種の割引（一般、特殊）を設ける案が定められた（表7参照）。

おわりに

全国各地で自治体によりコミュニティバスが運行されており、令和2年度の導入事例は1367市区町村、3610路線に及ぶ⁷⁾。都内では特別区のうち20区と多摩地区26市のうち23市で導入されている。ほとんどの路線（場合によってはすべての路線）は、運行にあたり路線設定や運行時間帯、便数、運賃等を、地域の代表者や事業者、学識経験者等が参加する地域公共交通会議など公的な場での議論を経て決定している。知見のある関係者が十分な時間をかけて、一定の手続きに従い決定しているため、地域特性や需要状況を反映するように適切な意思決定がなされていると考えられる。一方、生活との関連が深い公共交通問題に関心を持つ市民や利用者は多い。一部であるかもしれないが、決定過程にある種の不信感を抱く人々が存在する可能性は否定できない。

小金井市のコミュニティバス CoCo バスの再編事業に当たっては、地域公共交通会議⁸⁾ や地域懇談会、東町地域会議などでの配布資料や会議録等が小金井市ホームページで公開されており、再編事業の決定過程を客観的に確認することが可能である。その意味では非常に貴重な記録と考えられ、本稿で再編過程の議論の一部を取り上げ検討した。議論からは運行にあたり様々な制約条件が課されており、その中で最善の解を目指してきたことが浮かび上がってくる。

一方、情報は小金井市民に限らず広く公開されており、だれもが検証可能であるが、委員などの関係者を除くと実際に資料を細かく読み込んだ人が何人いるかは別の問題である。市民参加のあり方や決定に対する社会的受容性の確保について本稿では掘り下げないが、別途の課題として存在しよう。本稿は、再編事業すべてを論じたものではなく一部を取り上げた

だけであるが、運行決定に至る過程の参考になればと考える。

注

- 1) 本稿は、小金井市 HP の「小金井市コミュニティバス再編事業」に掲載されている資料および「地域公共交通会議（交通対策課）」に掲載の会議録と会議資料をもとに執筆している。本稿は、著者の個人的見解であり、小金井市および地域公共交通会議の見解を示すものではない。
- 2) コミュニティバスに係わる小金井市の支出としては、この他に東小金井駅に乗り入れている武蔵野市のムーバス（境・東小金井線）についても一部負担している。
- 3) その後、新庁舎建設計画の遅れや、武蔵小金井⇄市役所⇄東小金井のシャトルバス運行計画により、コミュニティバスは市役所を経由しない方向になった。
- 4) アンケート調査結果の詳細は、小金井市 HP の小金井市コミュニティバス再編事業の地域公共交通会議のページで、平成 30 年度第 3 回会議資料として公開している (https://www.city.koganei.lg.jp/shisei/singikaitou/singikaitounoitiran/matidukuri_tosiseibi/chiikikoukyokotsu.files/H30.3.siryu.pdf)。
- 5) 市内でコミュニティバスが通行可能な道路は、小金井市コミュニティバス再編事業 HP に道路幅員図 (https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/buss/cocobussaihenjigyo.files/201214_dorofukuinzu.pdf) として掲載している。桜町病院周辺の CoCo バスの通行可能性については、令和 2 年度第 1 回小金井市地域公共交通会議資料に詳しい。
- 6) 運賃試算結果は、小金井市コミュニティバス再編事業 HP の「運賃について」に、会議で配布された詳細な資料が掲載されている。地域公共交通会議では 150 円のパターンも検討したが本稿では割愛する。
- 7) 『令和 4 年度 交通政策白書』による。
- 8) 地域公共交通会議の配付資料や議事録は平成 21 年度から小金井市 HP で公開しており、再編事業以前の地域公共交通会議の議論も確認可能である。

参考文献

- 青木亮編著 (2020) 『地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店
 日本バス協会編 (2022) 『2020 年度版 日本のバス事業』日本バス協会
 国土交通省編 (2022) 『令和 4 年度版 交通政策白書』国土交通省
 小金井市コミュニティバス再編事業 HP
 (<https://www.city.koganei.lg.jp/smph/kurashi/482/buss/cocobussaihenjigyo.html>)
 2022.10.24 最終アクセス