

---

## 小金井市交通ネットワーク再編 (CoCo バス・路線バス)

### 市南部(中町循環・東町循環)の再編(案)

---

---

---

## 目 次

1 バス事業を取り巻く状況.....	1
1.1 深刻な運転士不足・運転士採用の苦戦 .....	1
1.2 2024年問題(改善基準告示の変更) .....	1
2 再編検討の経緯.....	2
2.1 「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」.....	2
2.2 小金井市の考え方・対応.....	2
3 検討の前提条件 .....	3
3.1 前提条件の整理 .....	3
3.2 再編対象 .....	4
4 各路線の検討 .....	5
4.1 市南部の対応について .....	5
4.2 中町循環について .....	5
4.3 東町循環について .....	7

# 1 バス事業を取り巻く状況

## 1.1 深刻な運転士不足・運転士採用の苦戦

運転士の不足は全国的に年々深刻化していますが、小金井市に関連する事業者でも同様の状況です。

年齢構成も50代が最も多く約45%を占めており、また30代以下は10%と少なく、今後更に高齢化が進むことが予想されます。

転職市場が活性化する中で異業種へ人材が流出し、採用人数が退職者数に追いつかず、全国的にみて現状で約15%不足、さらに令和12年には約30%、人数で見ると3.6万人が不足すると予測もされている状況です。

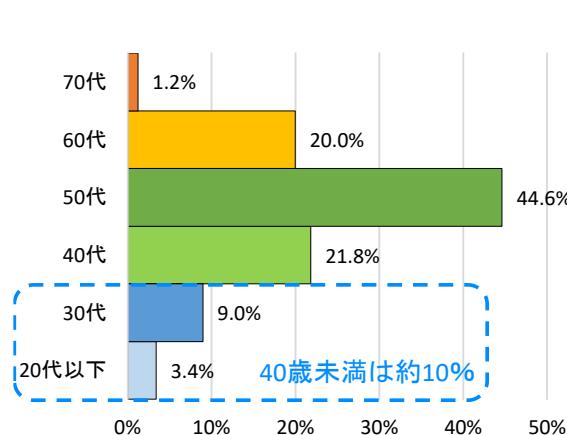


図 小金井市に関連するバス事業者の運転士の年齢構成

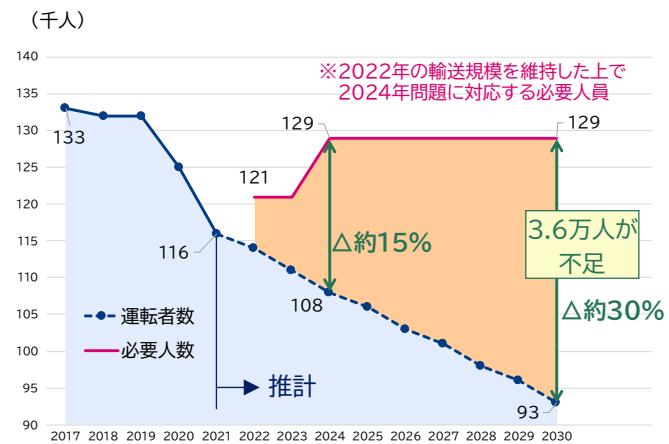


図 バス運転士不足の予測 (全国)

出典:小金井市のバス事業者提供資料(令和6年11月確認時点の最新)を基に作成(左)

出典:国土交通省「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(令和5年10月5日)をもとに作成(右)

## 1.2 2024年問題(改善基準告示の変更)

物流・運送業界の働き方改革に伴い、バス運転士の拘束時間の上限や休息期間等が定められた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」が改正され、令和6(2024)年に適用されました。

この改善基準告示によって、バス運転士が1日当たりに働ける時間が減少し、時間外労働によるダイヤの維持も厳しい状況にあります。



図 バス運転士の労働時間等の基準(抜粋)

出典:厚生労働省「バス運転者の改善基準告示が改正されています!」リーフレットより抜粋

---

## 2 再編検討の経緯

### 2.1 「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」

京王バス株式会社より、令和8年度末をもってCoCoバス東町循環及び中町循環の運行受託を終了するとの協議申し入れを受けました。

#### 【理由】

東町循環:4 ルートのうち最も利用者が少ない

中町循環:鉄道利用により一定の移動について補完ができる

#### 1) 背景

- 在籍運転士の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加
- 運転士の待遇改善を実施するも必要な要員数には足りず、運転士は不足している状況
- 一般路線バスは移動需要の減少と要員不足を理由として、減便・運行時間帯の縮小など、すでに段階的な効率化を実施

#### 2) 京王バスの対応と判断

- 運賃改定を行い、収入増を原資とした運転士の待遇改善(給与引き上げ、おかえり採用)による確保策の実施
- 一般路線バスについて、不採算路線・深夜帯のダイヤを効率化するも運転士不足が解消されず、黒字路線も含めた減便・路線廃止を伴うダイヤ改正を実施

### 2.2 小金井市の考え方・対応

地域の重要な交通手段について、迅速に持続可能な交通ネットワークを再構築する必要があり、以下のとおり協議を実施しました。

#### 1) 京王バスと市との協議を実施

2路線の継続運行に向けて、補助金の増額や創設、運転士確保の協力、国・東京都へ要望等を上げることの提案を実施しましたが、バスの台数を減らすという効率化は避けられないとの見解でした。

よって、路線バスの維持も難しい状況の中、それを補完するコミュニティバスだけを維持すればよい問題ではなく、いずれも市民の重要な移動手段である路線バスも含めた交通ネットワークのあり方を改めて考えていくことが必要であることを両者で確認しました。そして、運転士数が今後も減少していくことを前提として、持続可能な地域交通体系について具体案を協議していくことで合意しました。

#### 2) 小金井市の対応

小金井市地域公共交通活性化協議会に部会を設置し、令和7年1月から令和8年9月にかけて交通ネットワークの再編の方向性や具体案を検討することとしました。

CoCoバス東町循環及び中町循環を廃止した場合、公共交通不便地域が大きく拡大してしまいます。両路線を存続させるため、市内を運行する路線バスも合わせて1日につき京王バスのバス2台分に相当する見直しを行う(=公共交通ネットワークを再編する)こととしました。

---

## 3 検討の前提条件

### 3.1 前提条件の整理

検討にあたって、以下のとおり前提条件を整理しました。

#### ■交通空白地域を極力作らない

(交通空白地域とは運行本数等に関わらず全く公共交通の運行がない地域)

- 本数の減少などにより、CoCo バス運行ガイドラインの運行基準(運行時間帯や運行頻度等)を満たさず公共交通不便地域となることも想定されるが、広範囲において交通手段が存在しない地域が発生しないよう配慮した再編検討を行うこと。
- ここでいう広範囲とは、部会において許容範囲を議論し、協議会において了承を得るものとする。
- なお、狭隘道路等により車両制限令を満たさない、安全運行が難しい場合などやむを得ない事情も加味して考える。

#### ■CoCo バス・路線バス双方で検討する

- CoCo バスと周辺路線バスを合わせて検討し、運転士数を減らした運行方法等で地域の交通の効率化を図り、持続可能な交通ネットワークを構築する。

#### ■協議会・部会により検討する

- 今後は、協議会及び協議会の部会を設置して、具体的な協議を進めていく。
- 部会のメンバーは、小金井市地域公共交通活性化協議会条例の規定により協議会委員の中から会長が指名する。ただし、協議の内容によっては、必要に応じて会長が認めた場合は委員以外の者を参加させることができる。
- 部会については、事業者の経営の根幹に関わる発言及び資料提供があること等を考慮し、非公開での実施を想定する。ただし、部会の協議内容は、直後の協議会に報告し、連携して進めいくため、協議の進捗及び公開可能な内容については隨時、公にしていくものとする。

#### ■京王バス以外の事業者も視野に入れて検討する

- 協議の方向性、内容の具体化にあたって、京王バス以外の事業者の連携も視野に入れた検討を行う。
- なお、車両は11人以上、定時定路線での運行を前提とする。

#### ■その他

- 新庁舎へのアクセス手段については、別途市全体としての検討事案であるため、本検討とは切り離す。
- 路線バスの変更等も考慮し、申し入れにある運行終了予定の令和9年3月の6か月前である令和8年9月までに再編に関する協議を整える。
- ただし、京王バスにおいて運転士不足の改善等、状況が変わった場合には、現状維持も有り得るものとする。

### 3.2 再編対象

CoCoバスと、市内を運行する路線バスの状況を分析し、再編の対象とするCoCoバスと路線バスを抽出しました。

今回は、市南部についてP7・8に記載の再編案とした場合、車両の調達や準備に期間を要することから、令和9年4月の再編運行開始に向けて先行的に決定します。

:再編対象

	路線と使用台数	現状を踏まえた再編対象の考え方
CoCoバス	中町循環(1台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの運行がない地域のため、廃止した場合、公共交通不便地域が拡大</li> <li>路線を継続しつつ再編できる可能性あり</li> </ul>
	東町循環(1台)	
	北東部循環(2台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2台で20分に1本運行中。CoCoバスの運行基準(30分に1本)を上回る運行をしている</li> <li>他の路線と比較して再編できる可能性があるが利用者数が多いことへの配慮が必要</li> </ul>
	貫井前原循環(2台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>既に路線バスと一体となった再編を実施済みで今回の再編の検討対象とはしない</li> <li>国分寺崖線の高低差など、地域特性を考慮する必要あり</li> </ul>
	野川・七軒家循環(ミニ1台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>つくば観光交通が運行しており今回の再編の検討対象とはしない</li> </ul>
路線バス	関野橋循環(1台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>CoCoバスの路線と一部重複して運行している</li> <li>京王バスの見解として、運行本数が多い一方、採算性に課題があり、再編が必要という認識</li> </ul>
	その他 京王バスの路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>既に京王バスにて減便・廃止など対応済み</li> <li>CoCoバスの近くを運行する路線もなく、再編は難しい</li> </ul>

#### 再編対象路線(昼間時間帯の運行状況)

【CoCoバス】北東部循環  
2台で運行 20分に1便

- CoCoバス運行基準(30分に1本)を上回る運行をしている
- 他の路線と比較して再編できる可能性がある
- 利用者数が多い事への配慮が必要

【路線バス】関野橋循環  
1台で運行 20分に1便

- CoCoバスの路線と一部重複しているため、再編できる可能性がある
- 運行本数が多いが、採算性に課題があり整理が必要

武藏小金井駅

東小金井駅

【CoCoバス】中町循環  
1台で運行 30分に1便

- 路線バスの運行がない地域であり、廃止する場合、公共交通不便地域が拡大
- 路線を維持しつつ再編できる可能性がある

【CoCoバス】東町循環  
1台で運行 35分に1便

- 路線バスの運行がない地域であり、廃止する場合、公共交通不便地域が拡大
- 路線を維持しつつ再編できる可能性がある

市南部の再編について、先行して決定します

図 再編対象

## 4 各路線の検討

### 4.1 市南部の対応について

#### 1) 市南部の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
京王バスからの要請により、市内全体で 1 日あたり 2 台分の削減が必要である。 市南部でみると、1 日あたり 1 台分の削減が必要。	<ul style="list-style-type: none"><li>中町循環、東町循環を 1 台で運行する案と、中町循環は現在の運行のままとし、東町循環は CoCo バス・ミニで運行する案が考えられる。</li><li>中町循環、東町循環を 1 台で運行する場合、運行間隔が 1 時間以上となり、また遅延の影響が両路線に生じることから、中町循環は現在の運行のまま、東町循環を CoCo バス・ミニで運行する案(東町の車両のみ変更、その他ダイヤ等は変更なし)とする。</li><li>中町循環、東町循環の運行終了の申し入れから検討を開始した。CoCo バス・ミニに車両は変わるもの運行が継続されるのはありがたいとの意見を地域からいただいている。</li></ul>

### 4.2 中町循環について

#### 1) 中町循環の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
武藏小金井駅や病院に行く際に中町循環を利用している。廃止となると移動手段がなくなってしまう。	<ul style="list-style-type: none"><li>中町循環が廃止もしくは運行頻度が低下する案を採用する場合、周辺地域が公共交通不便地域となる。</li><li>地域の方の移動手段がなくなってしまうことから、現在の運行ルート及び運行頻度等を維持する。</li><li>年間の利用者数から、中町循環を CoCo バス・ミニにするのは難しい。</li></ul>
連雀通りを運行する路線バスの運行本数も少なく、中町循環を廃止すると公共交通不便地域が生じてしまう。	
令和6年度実績で、中町循環の利用者数は約 146,000 人/年、東町循環は約 80,000 人/年である。	

## 2) 中町循環の再編案

現在の中町循環から変更はありません。

項目	現状の運行概要
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
運行間隔	2便/時間(30分間隔)
使用車両(乗客定員)	ポンチョ1台(35人)

※ 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 中町循環のルート

## 4.3 東町循環について

### 1) 東町循環の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
東町循環を廃止もしくは運行頻度が著しく低下すると周辺地域が公共交通不便地域となる。	<ul style="list-style-type: none"><li>運行廃止もしくは運行頻度の著しい低下により、公共交通不便地域を生じさせないよう、東町循環はCoCoバス・ミニにて運行する。</li></ul>
CoCoバス・ミニでの運行の場合、乗り残しが生じるのではないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>CoCoバスの乗車定員36名に対して、CoCoバス・ミニは12名であり、利用できる人数は減少する。</li><li>一方、平日の通常時の現在の利用者数から試算すると、乗り残しが生じるような状況ではない。</li><li>雨天時等の利用者数が多い場合の状況は、注視していく。</li></ul>
東町循環の東小金井駅でのバス停を、現在の北口ではなく過去に運行していた南口に再度変更ができないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>令和5年4月の再編検討において、歩行者等の安全性の観点から東小金井駅南側のくりやま通りの運行をやめてほしいとの意見があり、地域関係者や自治会・町会代表者との協議(東町地域会議)を行い、現在の運行ルートに決定した経緯がある。</li><li>東小金井駅南口の道路は幅員が狭く、今回の再編検討において改めて小金井警察署に確認をしたところ、CoCoバス、CoCoバス・ミニ共に車両制限令の基準を満たさないため、許可することはできないことを確認しており、東小金井駅南口への運行はできない。</li></ul>
東町一丁目の一部がまだ公共交通不便地域として残っている。CoCoバスを運行することはできないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>東町一丁目の地域は道路幅員が狭く、車両制限令を鑑みると運行は難しい。</li><li>当該地域から近い東町一丁目バス停又はならびが丘バス停を利用していただくよう働きかけを行う。</li></ul>
東町循環の運行ダイヤを前のように毎時同ダイヤに戻せないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>令和5年4月の再編検討において実施した東町地域会議で、地域関係者や自治会・町会代表者との協議のもと、運行頻度や運行ダイヤのわかりやすさよりも、公共交通不便地域を解消するため運行範囲を優先するルートとした経緯がある。</li><li>今回の再編後も運行ダイヤの変更は想定していない。</li></ul>
CoCoバス・ミニでの運行の場合、ICカードが利用できず不便ではないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>現在のCoCoバス・ミニはバス事業者以外が運行しており、交通系ICカードは利用ができないが、他市事例も参考に導入の検討を行う。</li></ul>
東小金井駅バス停の位置を駅近くに変更できないか。	<ul style="list-style-type: none"><li>他のバス路線等の発着の状況を確認しながら今後検討を行う。</li></ul>

## 2) 東町循環の再編案

東町循環を CoCo バス・ミニ(他の事業者)に切り替えることで、バス1台を削減します。

項目	運行概要(案)
起終点	東小金井駅北口
運行時間帯	9時05分～19時35分
所要時間	35分/周
運行間隔	約2便/時間(35分間隔)
使用車両(乗客定員)	ハイエース1台(12人)

- ※ 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。
- ※ 東町循環の運行間隔は、令和5年の再編における東町地域会議の結果、「1周の運行時間が再編運行基準である30分を越えることも想定されますが、運行範囲を優先することとしました。
- ※ 使用車両は、現時点での想定であり、事業者選定と併せて決定していきます。

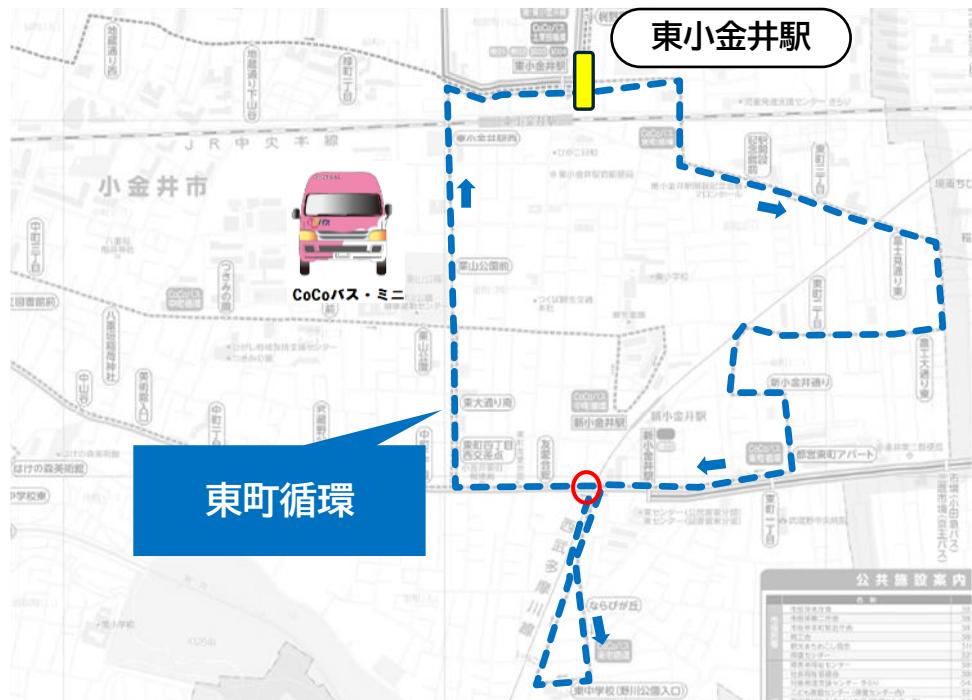


図 東町循環のルート

- ※ 小金井警察署から、踏切箇所「○」のガードマンはCoCoバス・ミニ車両であれば不要との見解が示されている。

## <参考>東町循環が CoCo バス・ミニになった場合の乗り残しの検討

現状の東町循環で、利用者数が多い 3 便の乗車実績値を基に、バス停ごとの車内人数を試算すると、すべての区間で定員 12 人以下となります。CoCo バス・ミニは定員12人であるため、車両が変更となつても乗り残しが発生する可能性は低いと試算されます。

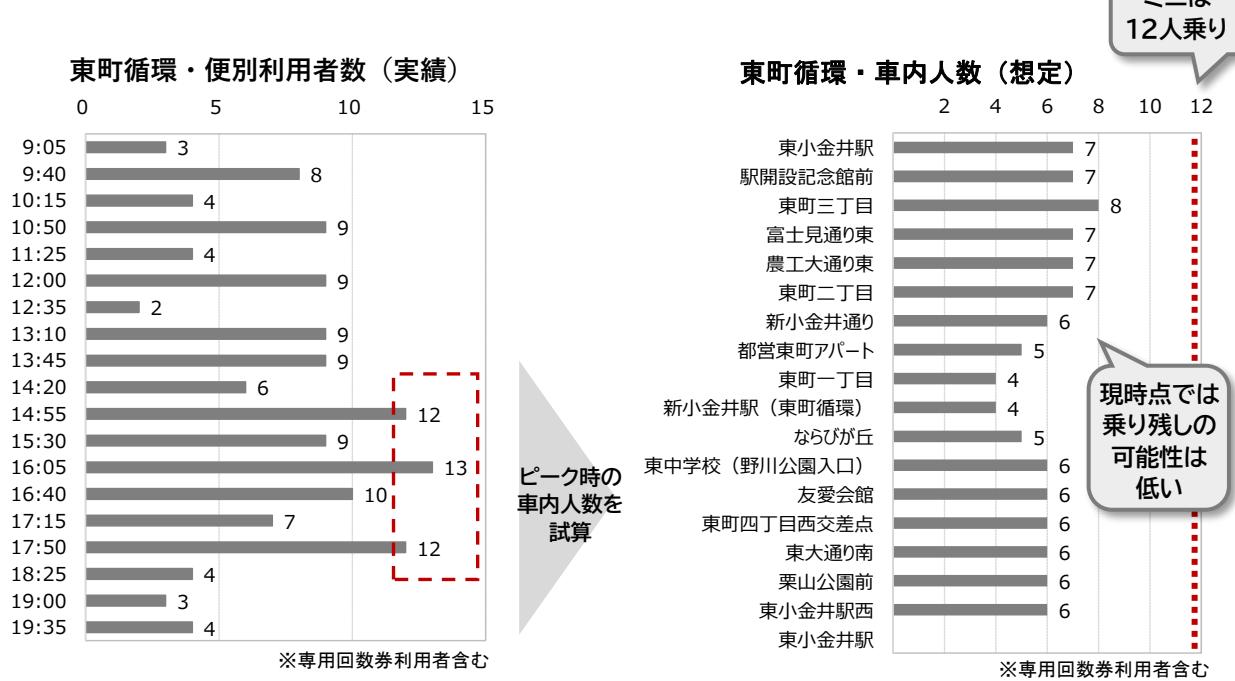


図 東町循環が CoCo バス・ミニになった場合の乗り残し可能性試算

※ 左:2025年3月の実績値、右:令和5年度アンケートより降車バス停を考慮し、車内人数を想定

---

## <参考>現在の CoCo バスの運行

現在の各路線で運行に使用している車両の概要は以下のとおりです。

車両	CoCo バス	CoCo バス・ミニ
運行路線	北東部循環 貫井前原循環 東町循環 中町循環	野川・七軒家循環
車種	ポンチョ (日野自動車株式会社)	ハイエース コミューター (トヨタ自動車株式会社)
使用燃料	軽油	ガソリン
車両寸法	全長 6,990mm 全幅 2,080mm	全長 5,380mm 全幅 1,880mm
乗車定員	36 人乗り (座席 11, 立席 24, 運転士席 1)	13 人乗り (座席 12, 運転士席 1)※立席不可  ※令和 4 年 1 月に 11 人乗り(座席 10, 運転士席 1)から上記に変更
運行事業者	京王バス株式会社	つくば観光交通株式会社
車両の写真		