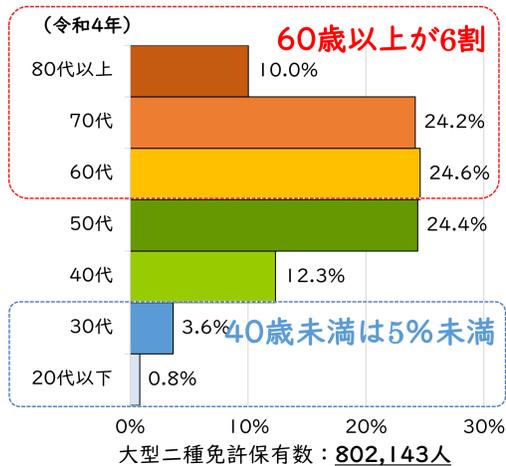


CoCoバスについて

バス交通を取り巻く状況

深刻な乗務員不足・乗務員採用の苦戦

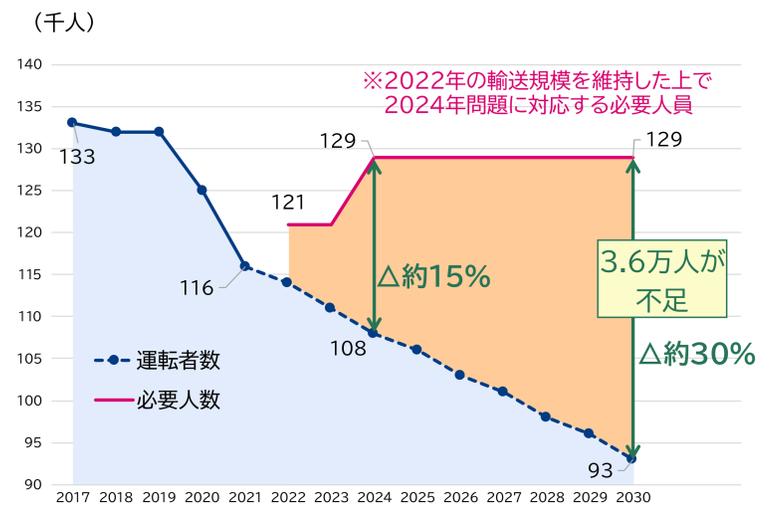
- 運転士の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加（60歳以上が6割、平均年齢は50歳以上）
- 転職市場が活性化の中で異業種へ人材が流出し、採用人数が退職者数に追いつかず、現状で約15%不足、さらに令和12年には約30%、人数で見ると3.6万人が不足すると予測



出典：警察庁「運転免許統計」（令和4年版）より作成

2024年問題（改善基準告示の変更）

- ドライバーが1日当たりに働ける時間の減少
- 時間外労働によるタイヤの維持が厳しい状況



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（2023）年10月5日）をもとに作成

京王バス「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」

CoCoバス東町循環及び中町循環の令和8年度末をもっての運行受託終了

- 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

背景

- 在籍乗務員の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加（平均年齢は50歳以上）
- 乗務員の処遇改善を実施するも必要な要員数には足りず、乗務員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、すでに段階的な効率化を実施

対応と判断

- 運賃改定を行い、収入増を原資とした乗務員の処遇改善（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しても乗務員不足が解消されず、黒字路線も含めた減便・路線廃止を伴うダイヤ改正が必要

コミュニティバスだけこのまま規模を維持して運行受託していくことが難しい

乗務員数が今後も減少していく前提で、持続可能な地域交通の運営方法はないか、議論を交わしながら良い方法を考えていきたい

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る

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おこなった
- 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り、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
- 乗務員数が今後も減少していく前提で、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が必要

地域公共交通計画への記載の追加

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて

CoCoバス運行事業者から、運転士不足を理由に、一部路線について令和8年末で運行終了の申し入れがありました。今後、限られた資源を最大限活用しながら交通ネットワーク全体の効率化と利便性を図るため、「施策1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」のとおり、地域公共交通活性化協議会における検討・協議が重要です。

今後の対応

- 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方針や具体案を検討する
- 部会のメンバーは、協議会委員から選出したバス事業者・タクシー事業者・市民・学識経験者・関東運輸局などを予定