

小金井市 地域公共交通計画

令和7（2025）年3月 小金井市

「小金井市地域公共交通計画」の策定にあたって

本市の公共交通は、JR中央線と西武多摩川線の鉄道2路線に加えて、路線バスやコミュニティバス、タクシーなどが運行されており、通勤通学や、通院、買い物など、市民の日常生活に欠かすことのできない交通手段として、それぞれが重要な役割を担っています。

しかし、将来的な人口減少と少子高齢化の進展、生活スタイルの変化及び働き方の多様化などによる公共交通利用者数の減少、深刻な運転士不足や2024年問題により、路線バス及びコミュニティバスの縮小が危惧される状況にあることから、地域公共交通の再構築が急務となっています。

こうした状況を踏まえ、今ある交通資源を最大限活用しつつ新たな手段・技術の効果的活用も視野に入れた持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、市民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させるため、「小金井市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画は、基本方針を「誰もが自由に選択できる 地域公共交通を みんなで守り育てるまち」とし、生活に不可欠な社会基盤である地域公共交通ネットワークを持続可能なものにする事に重点を置いて取り組み、更に利便性の向上を図るため、利用しやすい環境の整備、移動に便利なまちの拠点づくり及び新たな技術等の効果的な活用の検討も推進してまいります。

本計画に掲げた様々な取組は、行政だけではなく、市民の皆様並びに国、都、交通事業者、関係団体及び関係機関の皆様と共に取り組んでいくことにより、はじめて実現できるものです。市民の皆様をはじめ、御関係者の皆様におかれましては、今後とも御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定に当たり、御尽力いただきました小金井市地域公共交通活性化協議会委員の皆様、貴重な御意見、御提言をいただきました市民の皆様をはじめ、御関係者の皆様に改めて心からお礼を申し上げます。

令和7年3月

小金井市長

白井 亨



= 目次 =

1章 はじめに	1
1 計画の概要	1
2 公共交通を取り巻く社会動向	3
2章 小金井市の現状とニーズ	5
1 小金井市の現状と動向.....	5
2 市民等のニーズ	14
3章 地域公共交通の課題	17
4章 基本方針と目標	20
1 基本方針.....	20
2 計画の目標.....	20
5章 目標達成のための施策・事業	21
目標1 持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します	23
施策1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築.....	23
施策1-2 コミュニティバスの効果的な活用.....	24
施策1-3 公共交通不便地域への対応	28
施策1-4 公共交通の利用促進.....	31
施策1-5 公共交通の担い手不足への対応.....	33
目標2 安全・安心で快適に移動できる環境をつくります	36
施策2-1 移動環境の改善	36
施策2-2 公共交通利用マナーの向上	37
施策2-3 情報提供の充実化.....	40
施策2-4 歩行空間・自転車利用環境の形成.....	41
目標3 地域の魅力向上のために 移動に便利なまちの拠点をつくります	43
施策3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化.....	43
施策3-2 乗り継ぎ・乗り換え拠点における情報提供の充実化	44
目標4 新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います	47
施策4-1 新たな技術等の活用に向けた検討	47
施策4-2 公共交通に関するオープンデータのまちづくりへの活用.....	49
施策4-3 環境にやさしい車両の導入支援.....	52



6章 計画の実現に向けて	53
1 計画の実施スケジュール	53
2 評価・モニタリングのための指標	54
3 推進体制	56
7章 おわりに.....	57

1章 | はじめに

1 計画の概要

1.1 計画策定の趣旨

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 (2007) 年法律第 59 号、令和 2 (2020) 年改正)に基づく計画で、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

本市における、コミュニティバス再編後(令和 4 (2022) 年 8 月再編計画策定)の市内の地域公共交通の在り方を示すとともに、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー・その他の交通体系全体を活用して、市民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させることを目的としています。

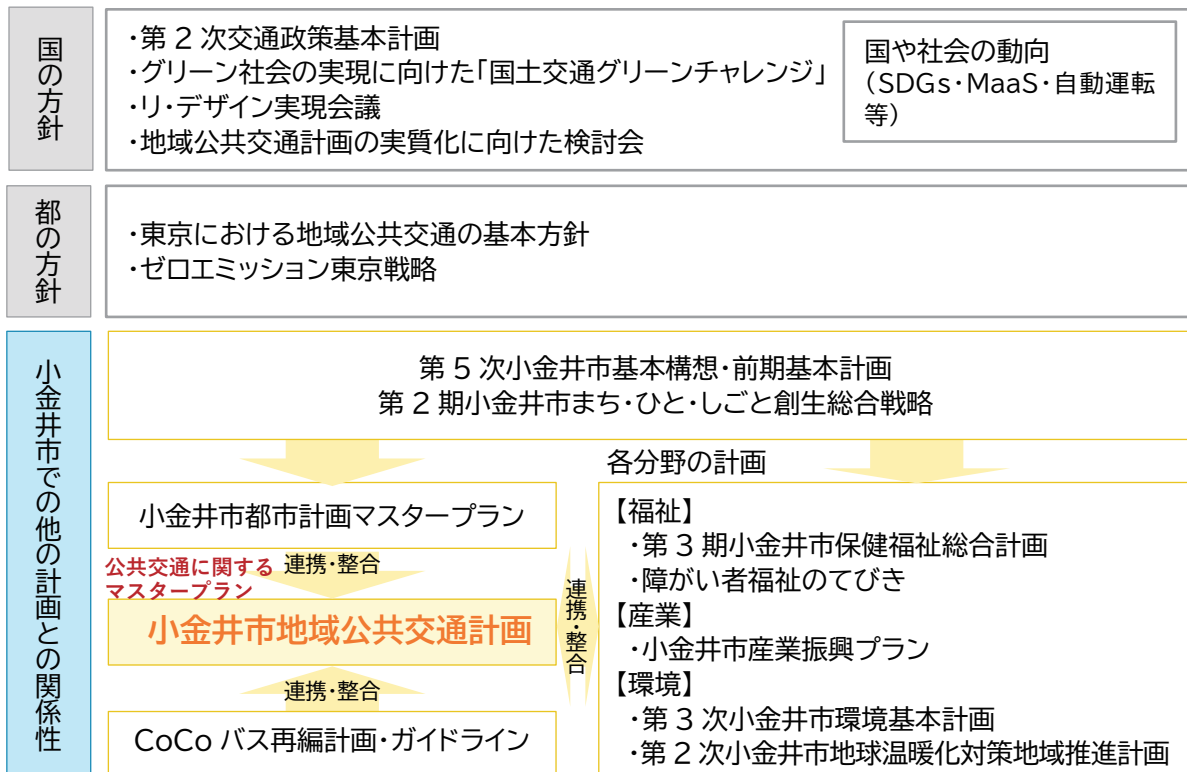
1.2 計画の位置づけ

地域公共交通計画の検討にあたり、国や都の方針を確認するとともに、小金井市の基本構想や基本計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略での方針に基づき、各関連計画との連携・整合を図るものとして検討を行いました。

以下を考慮し、公共交通に関するマスタープランとして本計画を定めます。

- コミュニティバス再編後(令和 4 (2022) 年 8 月再編計画策定、令和 5 (2023) 年 4 月再編運行開始)の市内の地域公共交通の在り方を示す
- 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー・その他の交通体系全体を活用する
- 市民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させる

■ 計画の位置づけ



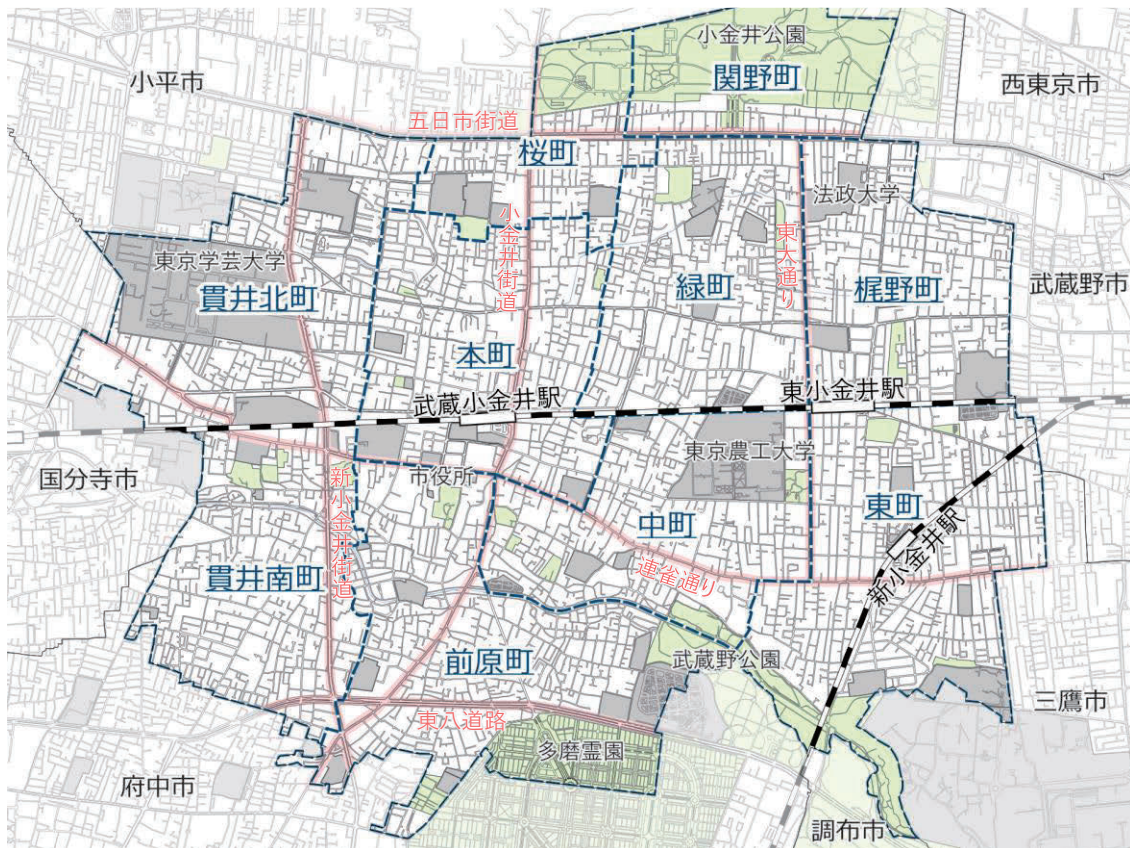
1.3 計画の期間

長期総合計画改定後かつ都市計画マスタープランの見直し後、その内容を踏まえて本計画についても改定を行うため、8年間（令和7（2025）年度～令和14（2032）年度）とします。

1.4 対象区域

小金井市内全域を対象とします。

■対象区域



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）より作成

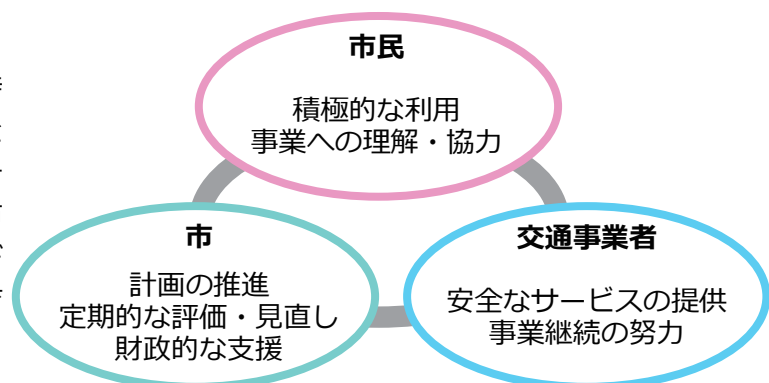
1.5 対象とする交通

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通を対象とします。

また、福祉輸送やシェアリングサービス、施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源についても連携・活用の対象とします。

1.6 役割分担

公共交通は交通事業者や市が持続可能な方法を検討しサービスを提供するものではなく、市民も一体となって支えるものです。市民・交通事業者・市の3者それぞれが役割を担い、協働して守り育てることが必要です。

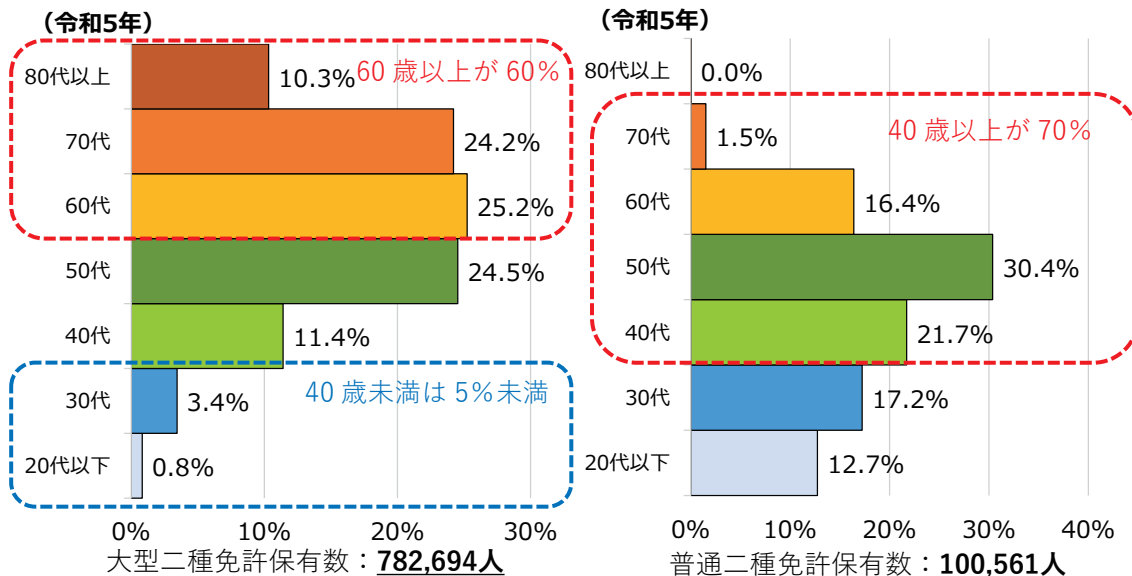


2 公共交通を取り巻く社会動向

2.1 運転士不足

全国の大型二種免許保有者を年齢別にみると、60歳以上が約60%、40歳未満は5%未満となっています。普通二種免許では、大型ほどではありませんが40歳以上が約70%であり、中高年の割合が高く、バスやタクシーでドライバーの高齢化が進行しています。将来的により一層ドライバー不足が深刻になると見込まれています。

■二種免許保有者数の年齢階層別割合(全国) 左：大型二種 右：普通二種

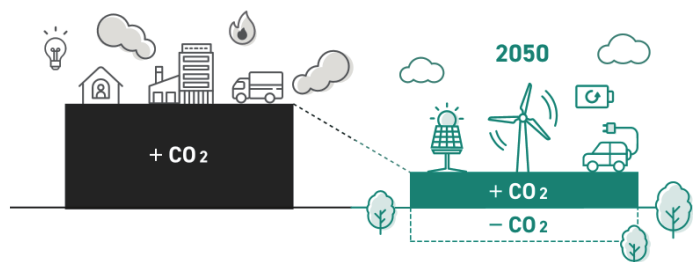


出典：警察庁「運転免許統計」(令和5年版)より作成

2.2 持続可能な社会に向けた展開 (SDGs・カーボンニュートラル)

SDGs (Sustainable Development Goals) とは、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された“2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際的な開発目標”です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、発展途上国から先進国自身も取り組む普遍的な目標であり日本も積極的に取り組んでいます。

また、令和 2 (2020) 年 10 月に政府は、令和 32 (2050) 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言しており、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化への取組の強化を図っています。

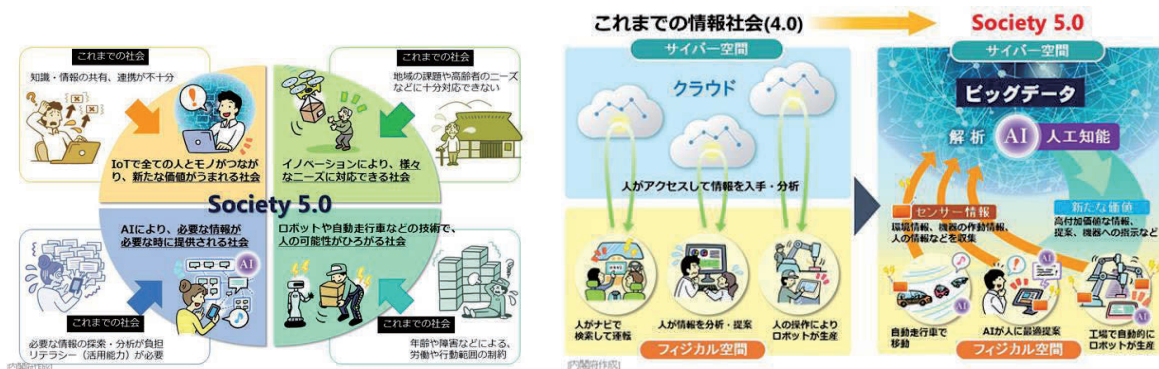


出典：外務省ホームページ「持続可能な開発目標 (SDGs) と日本の取組パンフレット」(左図)
環境省ホームページ「カーボンニュートラルとは」(右図)

2.3 データ活用（Society5.0・デジタル田園都市構想）

Society5.0とは、サイバー（仮想）空間とフィジカル（現実）空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会のことで、狩猟、農耕、工業、情報（Society 1.0～4.0）に続く、新たな社会を指すものとして提唱されました。

この観点から政府では、ICT等の新技術を活用したマネジメントの高度化により、都市・地域の諸課題解決、新たな価値の創出を行う「スマートシティ」の推進やデジタル田園都市国家構想総合戦略を定め、デジタルの実装を通じた地方の人口減少・少子高齢化や産業の空洞化といった課題解決を推進しています。



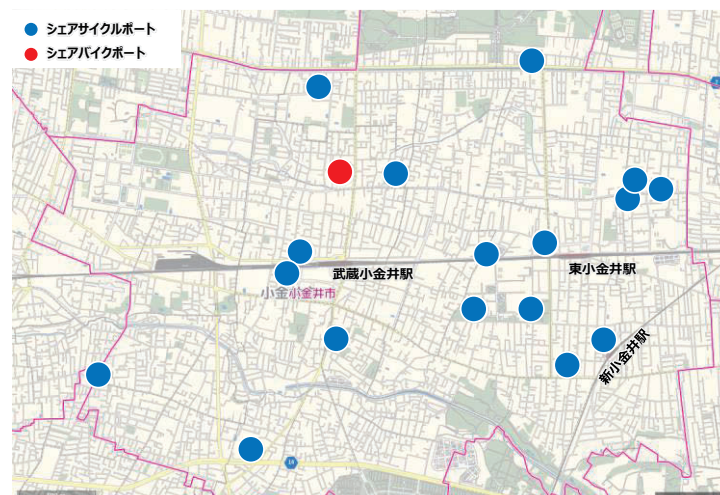
出典：内閣府ホームページ「Society 5.0とは」

2.4 新しい交通手段（自動運転・シェアモビリティ）

政府では、自動走行分野において世界をリードし、社会課題の解決に貢献するため、“一般車両の自動走行等の将来像を明確化”、“国際的なルール（基準、標準）づくりに戦略的に対応する体制の整備”に向けた議論を行っており、自動運転レベル4等の先進モビリティサービスの実現に向け、多数の自治体にて実証実験等が実施されています。

また、新しい交通手段としてシェアモビリティ（電動自転車や電動キックボードなど）が普及してきており、新しく移動の足を担うものとして活用が期待されている一方で、法整備や利用マナーの点で課題もある状況です。小金井市内においては、シェアサイクルとシェアバイクのポートがあり、数は少ないものの駅周辺から貫井南町、関野町などに点在していますが、令和6年11月1日に市と事業者で「シェアモビリティ事業の実証実験に関する協定」を締結し、シェアサイクルの実証実験を行うため、ポートの充実が期待されています。

■ 小金井市内のシェアモビリティポート



出典：NTT インフラネット、HELLO CYCLING ホームページ、Shaero ホームページより作成

2章 | 小金井市の現状とニーズ

1 小金井市の現状と動向

1.1 地形

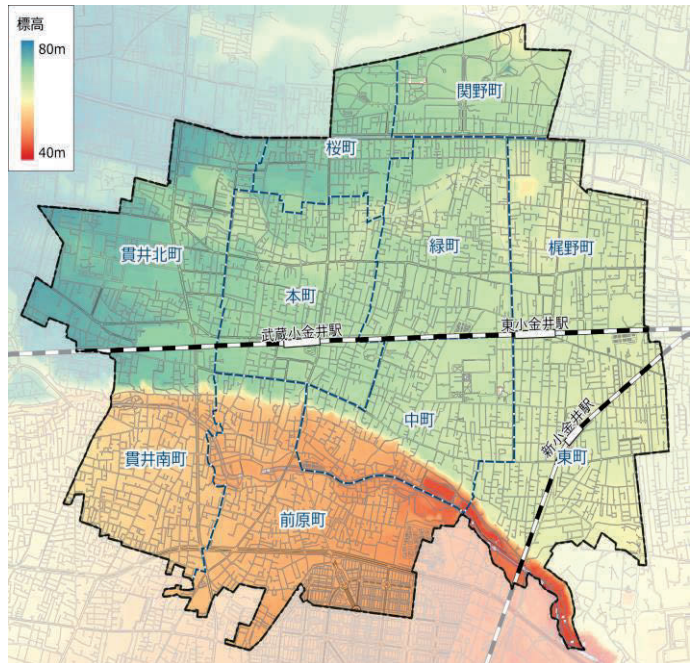
小金井市の地形について、市北部から東部の鉄道沿線地域は、ほぼ平坦です。

市南部は、中町の南部、前原町、貫井南町の北部に、野川、多摩川に沿って国分寺崖線が市を東西に横断しており、南北でおおよそ 15m の高低差があります。

鉄道駅は市内の高地に位置するため、低地である貫井南町、前原町、中町の南部から駅へのアクセスは崖線を越えた南北の移動が発生し、自転車、徒歩での移動負荷が高い状況です。

出典：国土数値情報（国土交通省）、
地理院タイル（国土地理院）より作成

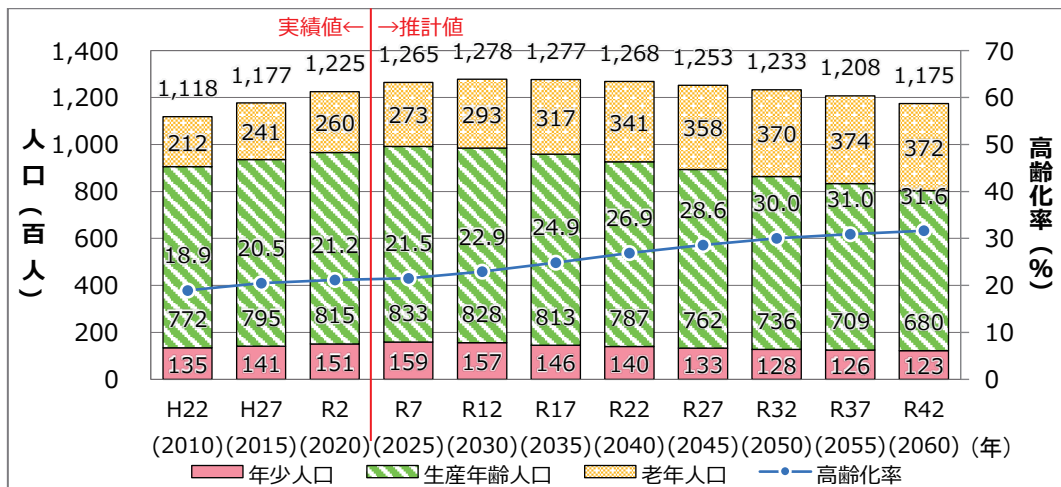
■ 地形図



1.2 人口推移

令和 2（2020）年頃まで実績値で増加傾向にあり、その後も緩やかに増加すると推測されます。令和 12（2030）年頃に約 12.8 万人のピークを迎え、以後減少に転じるとともに令和 42（2060）年には高齢化率が約 31.6%となり、おおよそ 3 人に 1 人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

■ 5年ごとの年齢3区分別人口と高齢化率の推移

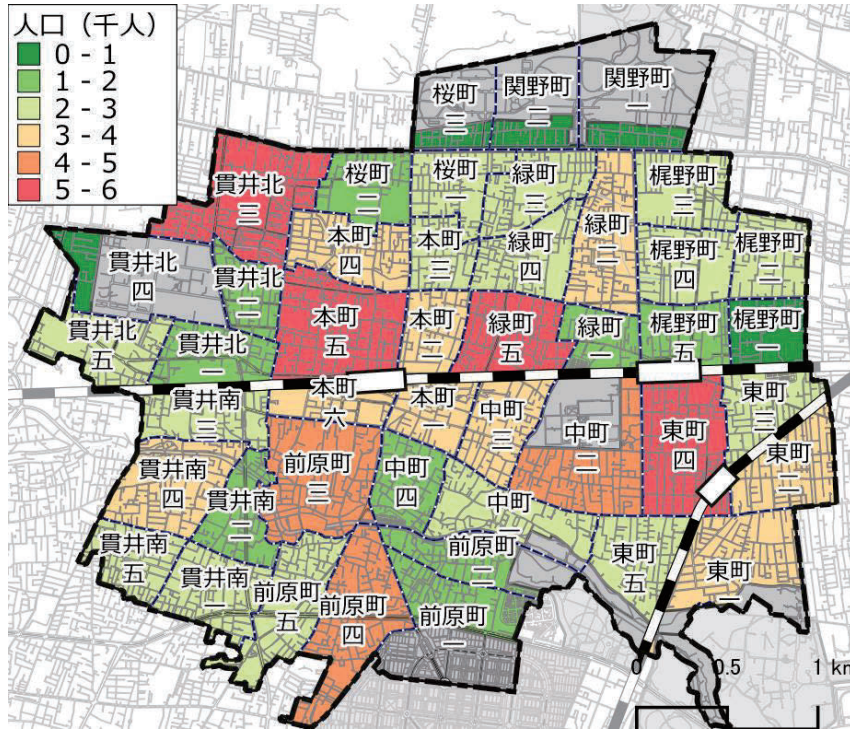


出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

人口分布を見ると、本町が一番多く、次いで東町、緑町となっており、駅周辺地域の人口が多い傾向にあります。一方、人口が少ない地域は、関野町、桜町など、市北部に集中しています。

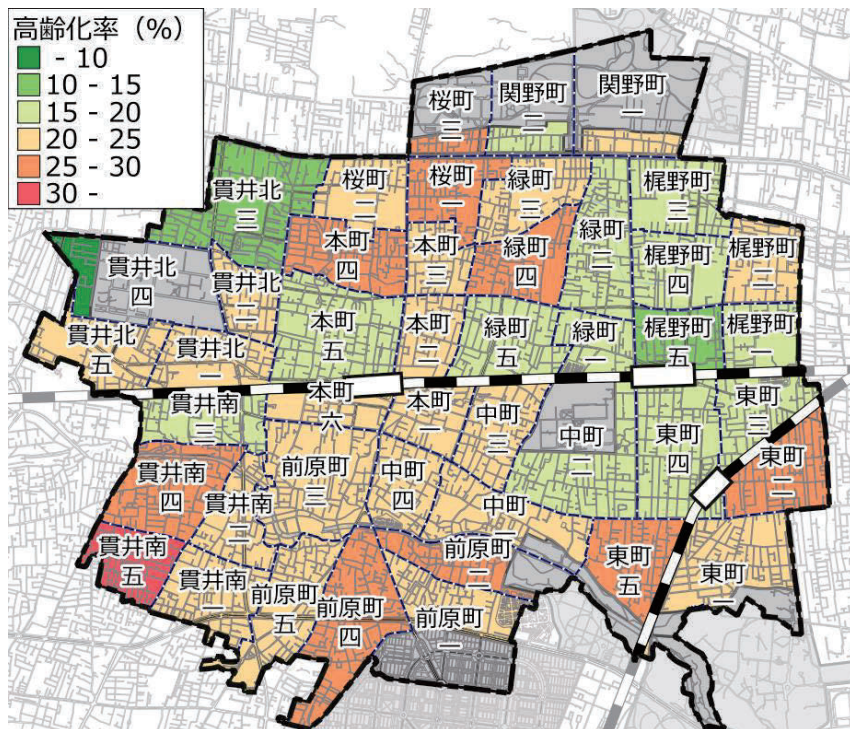
高齢化率の分布をみると貫井北町の東京学芸大学の周辺地域が極端に低い傾向がありますが、全体としては駅周辺地域が低く、駅から離れるにつれ徐々に高くなる傾向です。

■令和6（2024）年人口分布



出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

■令和6（2024）年高齢化率分布



出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

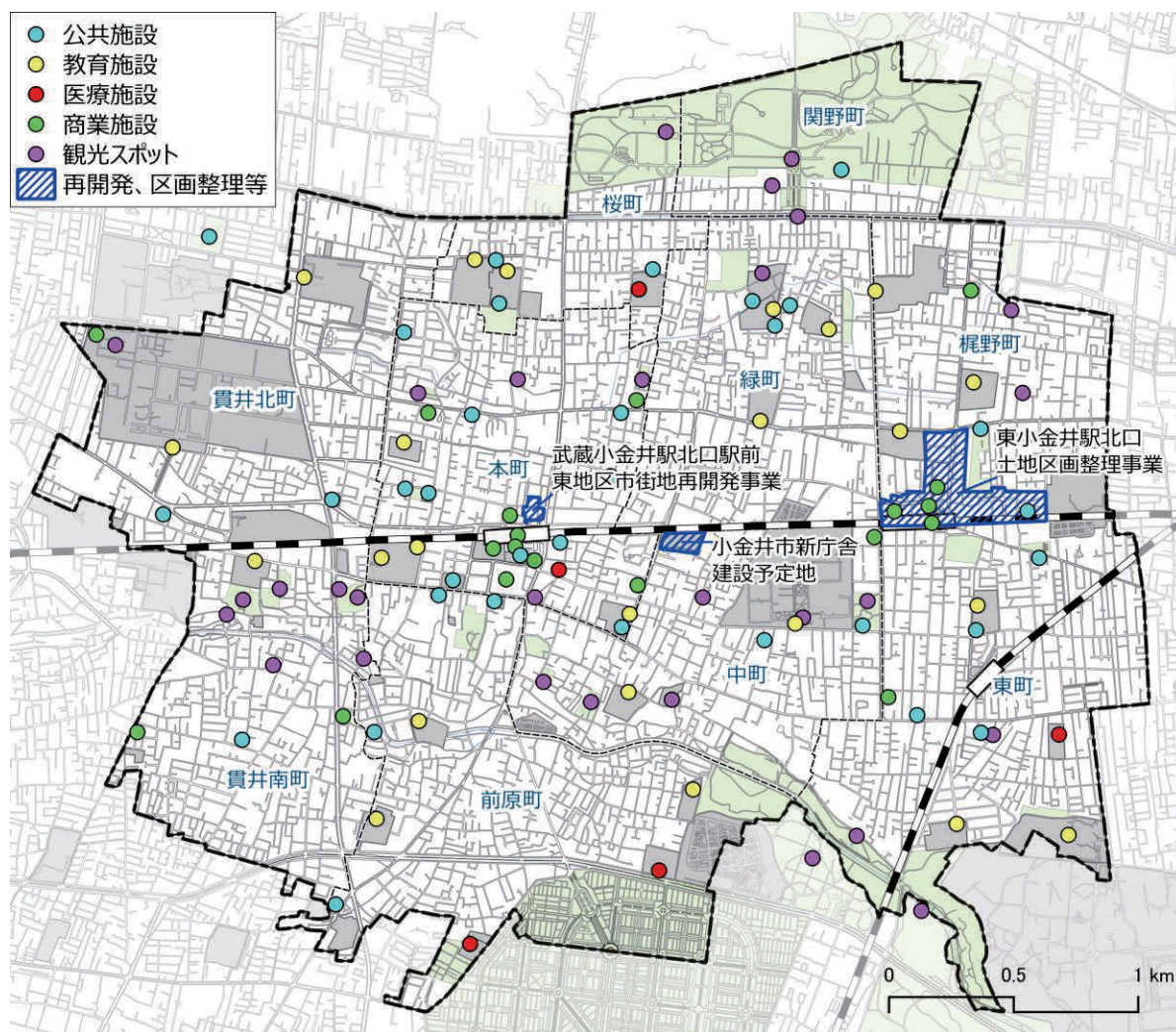
- 1章
- 2章
- 3章
- 4章
- 5章
- 6章
- 7章

1.3 主要施設の状況・開発動向

市内の施設配置について、公共、商業施設は駅を中心に点在しており、観光スポットは野川、国分寺崖線の地域や北部に、医療施設は駅から離れた南部の地域にも点在している状況です。

商業施設、公共施設の大規模な開発計画については、武蔵小金井駅北口の再開発事業、東小金井駅北口の区画整理事業、市役所新庁舎の建設計画の3つが主な計画となっています。

■主要施設の配置および開発区域



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、市調べより作成

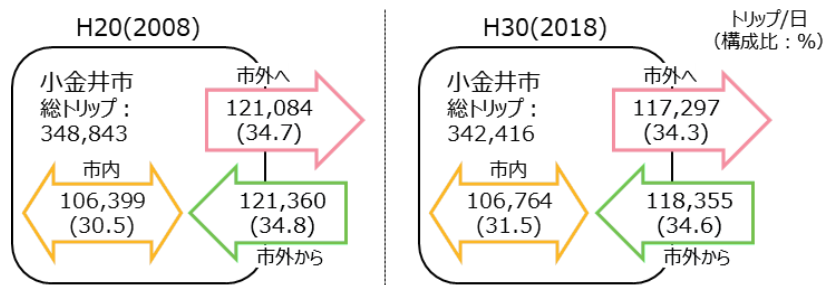
1.4 移動実態

平成 30（2018）年における小金井市の市内々、市内外のトリップ*数の構成比をみると、市外への移動は 34.3%、市外からの移動は 34.6%と同等程度であり、市内々の移動は 31.5%と市内外の移動が市内々の移動より多い状況です。

平成 20（2008）年と比較すると、トリップ数は若干減少しており、構成比では、大きな変動はありません。

*パーソントリップ調査で使用される人の移動を計測する単位。通勤など目的ごとの出発地から到着地までの移動を1回とカウントする。

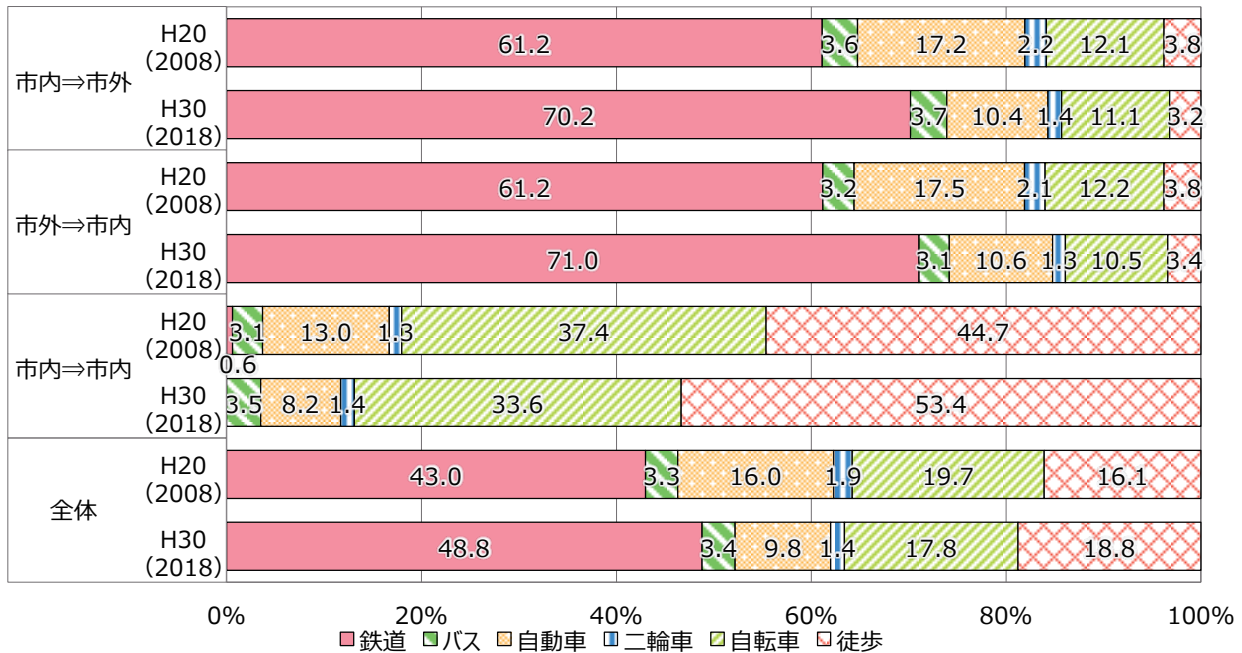
■移動先別トリップ数



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

交通手段については、平成 20（2008）年から平成 30（2018）年で、主に市内外の移動において鉄道の割合が増加しています。また徒歩も増加しており、こちらは市内々の移動で割合が増加しています。一方、自動車、自転車については市内々、市内外のトリップいずれにおいても割合が減少しています。

■小金井市における代表交通手段の分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成
※交通手段その他・不明を除いて作成

1.5 道路幅員

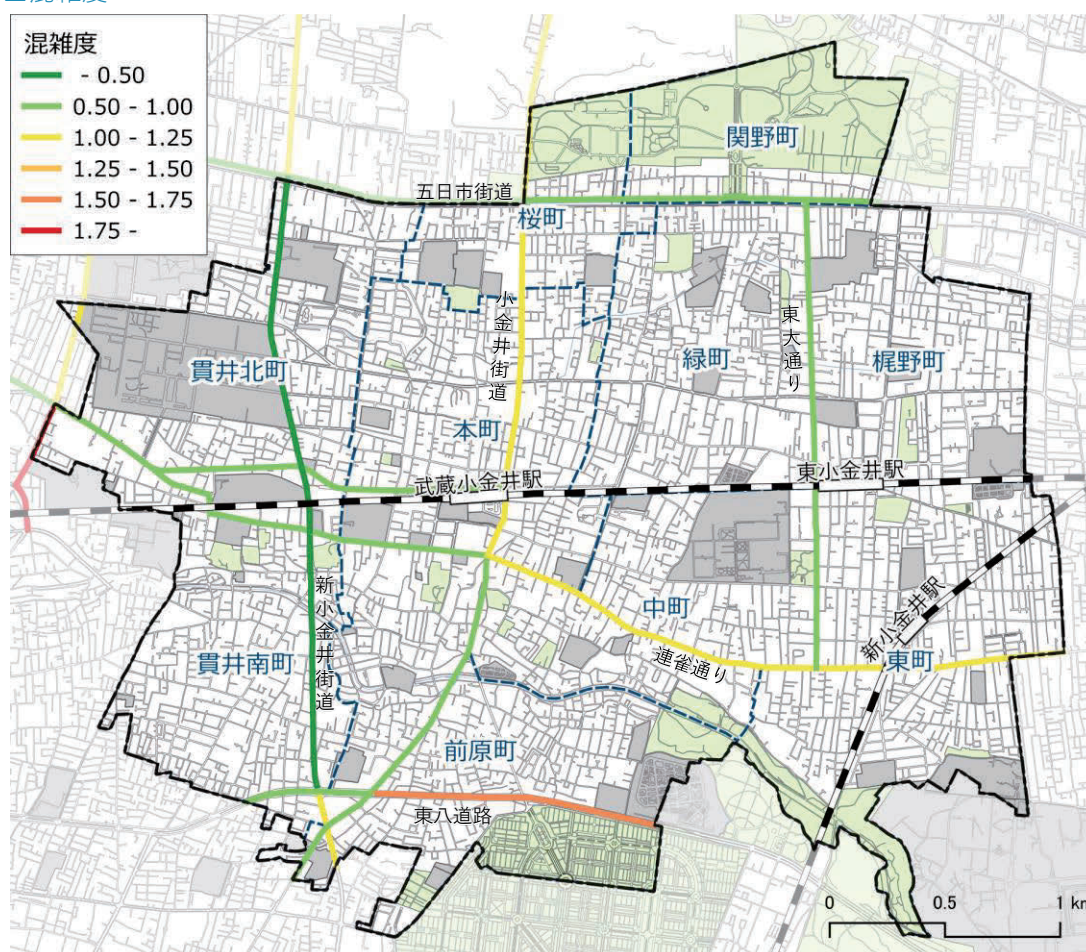
市内の道路については、縦横に幅員の広い道路が通っています。他方、主要な道路から中に入ると細かい路地が多い状況であり、大型の車両などは通行できない場所が多くあります。特に路線バスにおいては、法令上通行できる道路幅員に制限があるため、バス路線として設定できる道路も制限されている状況にあります。

1.6 道路混雑度

主要幹線の道路混雑度*については、武蔵小金井駅周辺から北側の小金井街道沿い、中町と東町の連雀通り沿いが混雑度 1.00~1.25 で比較的混雑しています。また、前原町の東八道路沿いが混雑度 1.50~1.75 と混雑度が高い状態となっています。

※なお、通勤ピークの時間帯や交差点前などの地点など局所的に発生する渋滞に対する実感と数値が乖離している可能性があります。

■混雑度



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成

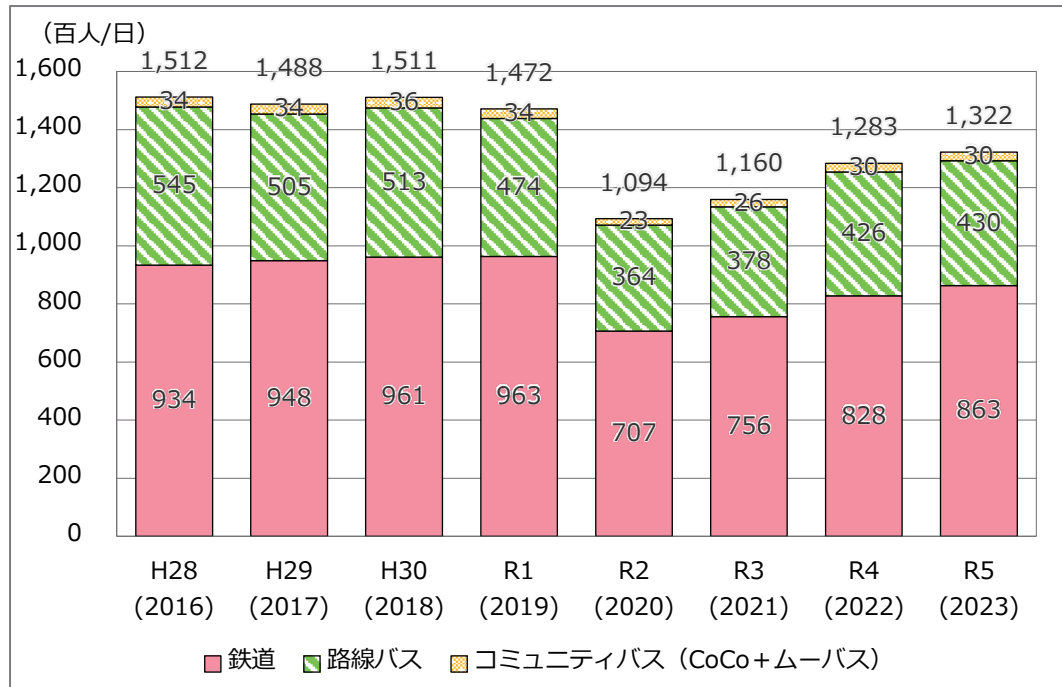
*道路の混雑状況を示す指標であり、ある路線における交通容量に対する交通量（実測値）の比で算出される。交通量（実測値）は、ある路線上の特定地点で実測した12時間中の交通量を使用しており、数値の目安は以下のとおり。

- 0.50：ピーク時、平常時ともに道路が混雑することなく、円滑に走行できる
- 1.00：ピーク時は車列ができるがノロノロせずに走行でき、平常時は円滑に走行できる
- 1.50：ピーク時は渋滞が生じノロノロ運転となり、平常時は渋滞が生じないまでも速度低下状態となる

1.7 公共交通利用者数

公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス）の利用者数は、令和元（2019）年度までおおむね横ばいの傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって令和2（2020）年度に大きく減少し、以降徐々に回復傾向にあります。

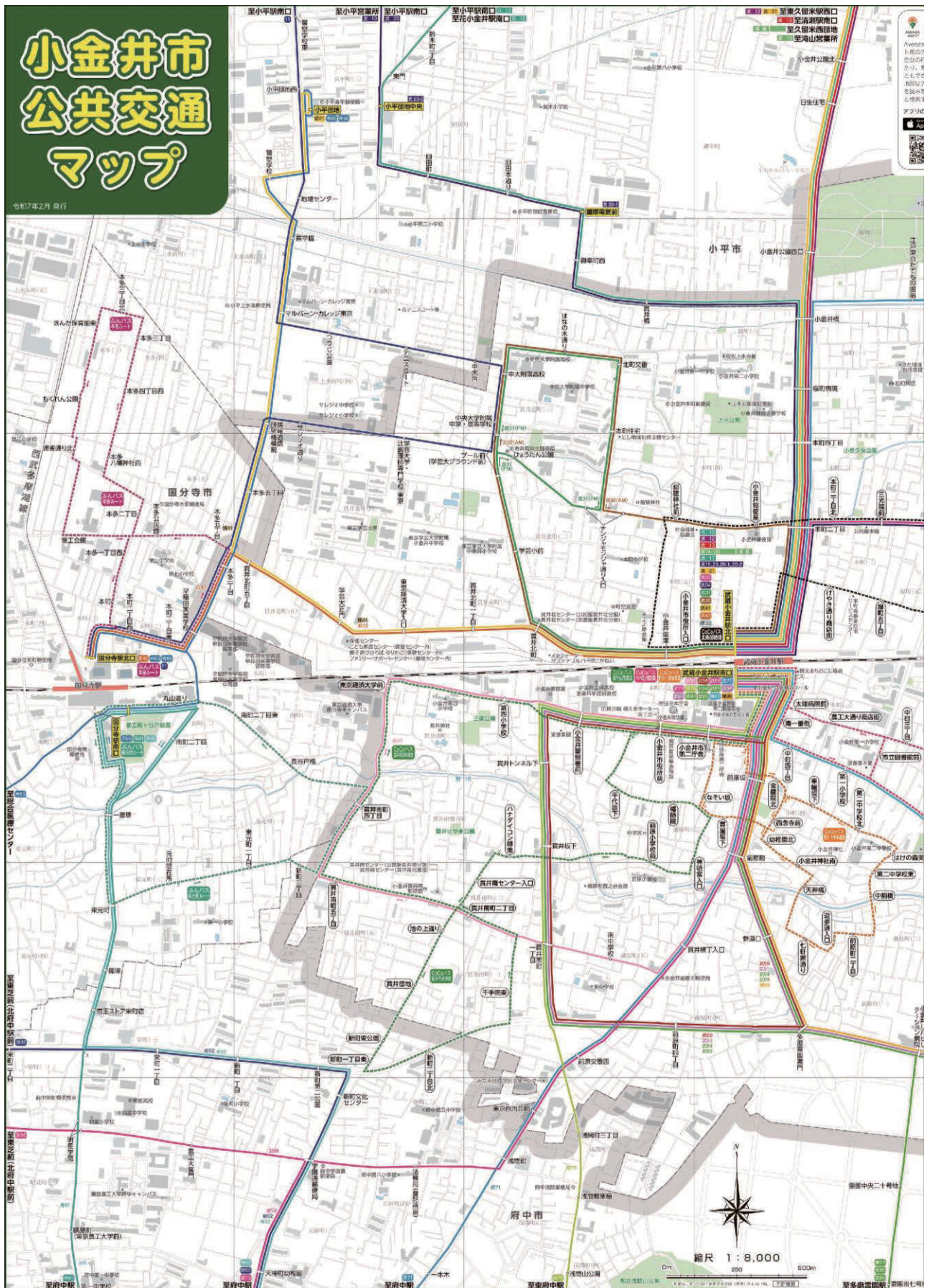
■公共交通利用者数の推移



出典：東日本旅客鉄道 HP、西武鉄道 HP、バス事業者提供資料より作成
 ※鉄道は市内3駅の一日当たり乗車数、路線バス・コミュニティバスは市内を走る系統の一日当たりの利用者数

1.8 公共交通網

小金井市内の公共交通網は、下図のとおりです（令和7（2025）年2月時点）。

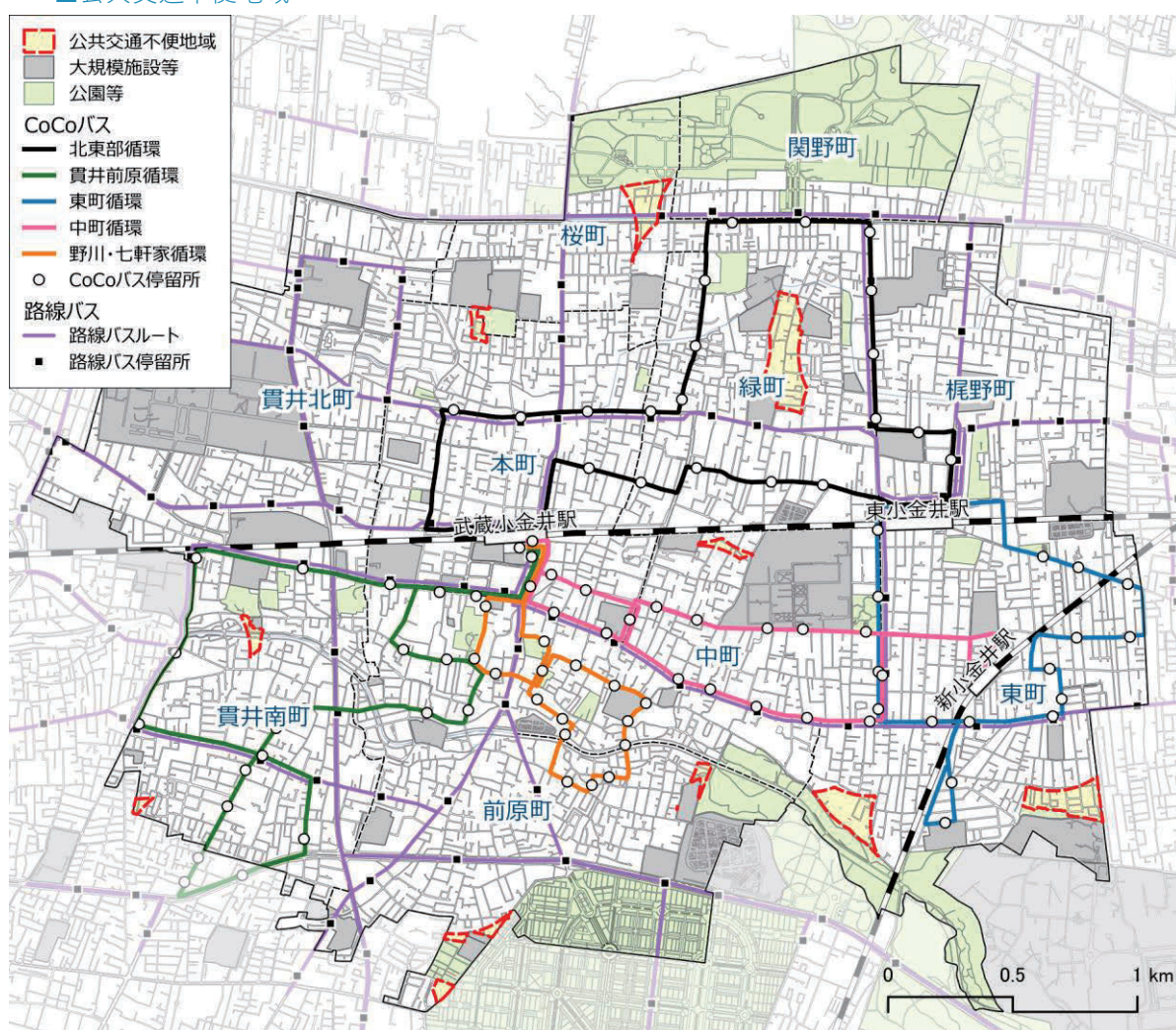


1.9 公共交通不便地域

小金井市における交通不便地域は以下のとおりであり、おおむね全域がカバーされています。

= 公共交通不便地域の定義 =
以下の条件を満たす範囲としています。
鉄道 : 武蔵小金井駅・東小金井駅 500m 以遠、新小金井駅 300m 以遠
バス : 1日の運行本数が片側 20 便 (CoCo バス東町循環は片側 19 便) 以上の
停留所 300m 以遠

■公共交通不便地域



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、市調べより作成
※バスルートは令和6（2024）年5月時点のもの

2 市民等のニーズ

2.1 アンケート調査

市民のニーズ把握のため、アンケート調査を実施しました。実施概要は以下のとおりです。

■市民アンケート調査実施概要

対象	部数	回収数	回収方法	配布日時	配布方法
18歳以上の市民	2,000部	816部	郵送	令和5年9月1日 (発送)	無作為に抽出した市民に郵送で配布

■利用者アンケート調査実施概要

対象	部数	回収数	回収方法	配布日時	配布方法
路線バス	1,500部	403部	郵送 WEB回答	駅前配布： 令和5年9月 13日、19日 車内配布： 令和5年9月 13日～11月5日	武蔵小金井駅及び東 小金井駅でバスを待 っている人に対して 調査票を配布 武蔵小金井駅及び東 小金井駅でタクシー を待っている人に対 して調査票を配布、 ドライバーから車内 で調査票を配布
コミュニティバス (CoCoバス)	300部	110部	郵送 WEB回答 回収BOX		
タクシー	300部	27部	郵送 WEB回答		

2.2 地域懇談会等

市民から広く直接の意見を収集するため地域懇談会等を計3回実施しました。開催概要は以下のとおりです。

■地域懇談会等開催概要

年度	実施内容	実施時期	開催形式	概要
令和5年度	第1回地域懇談会	令和6年1月	班形式での意見収集	・課題整理結果 ・基本方針
令和6年度	第2回地域懇談会	令和6年9月	班形式での意見収集	・目標 ・実施施策の内容 ・指標
	地域説明会 オープンハウス	令和6年12月	説明会形式	・パブリックコメントの 内容説明

2.3 事業者ヒアリング

現在の小金井市での移動状況や公共交通に関する課題を把握するため、以下関係者に対してヒアリング調査を実施しました。

■ヒアリング対象者一覧

対象者		
交通事業者	バス事業者	京王バス
		西武バス
		小田急バス
		関東バス
	タクシー事業者	つくば観光交通
		武蔵野自動車
シェアサイクル事業者	ハローサイクリング（オープンストリート）	
福祉団体・子育て支援団体等	社会福祉協議会	
	障害者福祉センター	
	障害者地域自立生活支援センター	
	高齢者地域包括支援センター	
	子ども家庭支援センター	
公園管理者	小金井公園	
	野川公園	
	武蔵野公園	

「小金井市の現状とニーズ」について、本計画書冊子には概要を掲載しています。詳細なデータ分析結果やアンケート調査結果は、別途、資料編として整理しています。小金井市のホームページにて公表していますのであわせてご確認ください。

<資料編の内容>

- ・ 小金井市の地域特性
- ・ 小金井市の交通の現況
- ・ 市民アンケート（調査票、結果）
- ・ 利用者アンケート（調査票、結果）
- ・ 事業者・団体ヒアリング（結果）
- ・ 評価指標と目標値の設定

<小金井市ホームページ>



<https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/koukyoukoutuu/chiikikoukyoukoutu.html>

3章 | 地域公共交通の課題

小金井市の現状やアンケート・ヒアリング・地域懇談会結果を基に、小金井市の交通に関する課題を以下のとおり整理しました。

1. 交通に関する現状・問題点の整理

移動特性

- 小金井市はコンパクトなまちであることなどから、市内の移動は徒歩（53.4%）、自転車（33.6%）の利用が中心となっている。市外への移動では、鉄道が多く（70.2%）利用されている。（東京都市圏パーソントリップ調査）
- 駅までの移動手段は徒歩が中心（69.9%）で、乗合バスの利用も 14.4%を占めている。（国勢調査）
- 通学は他地域からの流入、通勤は小金井市からの流出が多く、特に JR 中央線沿線地域への通勤人口が多い。（国勢調査）
- 日常移動での交通手段として、いずれの目的の移動でも徒歩や自転車の利用が多く、通勤・通学や趣味・娯楽施設への移動では鉄道の利用も比較的多い。（市民アンケート）
- 市内には複数の大規模な公園があり、休日には市内外から多くの人々が来訪している。

交通特性

- 公共施設や商業施設は駅周辺に集積しており、医療施設は駅から離れた地域に点在している。
- 主要な道路から住宅地に入ると、大型の車両が通行できない幅員の狭い道路が多い。
- 国分寺産線により、市内南側の地域では南北移動や駅へのアクセスにおいて、徒歩や自転車での移動負荷が大きい。
- 直近 10 年間でみると交通事故発生件数は減少傾向にある。事故要因をみると、自動車及び自転車に関連する事故が比較的多い。（警視庁データ）

鉄 道

- JR 中央線が市の中央部を東西方向に運行しており、運行本数・時間帯共に充実している。市民のみならず近隣市を含めた多くの方の移動手段として大きな役割を果たしている。また、安全性・快適性向上のため、ホームドアの設置及びグリーン車の導入が進められている。
- 市内 3 駅の乗降人員は、人口の増加に伴い増加傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって大きく減少している（10%減（令和 5（2023）/令和 1（2019）年度）。（事業者データ）

路線バス

- 市内を循環する路線のほか、ほとんどが周辺自治体と接続する南北方向の路線となっており、市内外から JR 中央線沿線への移動需要を担っている。
- 1 日あたり 400 本を超える本数が運行するなどサービス性の高い区間も存在する。
- 新たな生活様式や価値観の定着により、新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して利用者数が 10～15%の減少のまま横ばいで、これ以上の回復は見込めない可能性がある。（事業者ヒアリング）
- 利用者数の減少や運転士不足により、一部路線では減便するなどサービスの維持が困難となっている。（事業者ヒアリング）
- 武蔵小金井駅北口や休日の小金井公園周辺で交通集中や渋滞による定時性への影響が生じている。（事業者ヒアリング）

コミュニティバス

- 鉄道や路線バスでカバーされない公共交通不便地域を CoCo バス及び武蔵野市のムーバスで補完している。おおそ市内を網羅的に公共交通が運行している。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少や人件費をはじめとした運行経費の増大により、年間約 7 千万円の市の補助により運行を維持している状況にある。

タクシー

- 昼間時間帯の通院等の個別移動ニーズや、鉄道やバスの運行終了後の時間帯の移動を担っている。（事業者ヒアリング）
- 運転士不足・高齢化により、車両の稼働率が 6 割程度で需要に対してサービス提供のミスマッチも発生している。（事業者ヒアリング）

シェアモビリティ

- JR 中央線の駅を中心にシェアモビリティが配備されており、隣接市との相互利用も可能となっているが、市内のポート数は限定されており、市民の利用経験も少数に留まっている。（市民アンケート）

公共交通

2. 社会情勢等市の将来像「いかそうみどり 増やそう笑顔 つなごう人の輪 小金井市」

人口動向

- 小金井市の総人口は、令和 12（2030）年をピークに徐々に減少に転じることが予測されている。
- 一方、65 歳以上の老年人口は今後も増加が続き、令和 32（2050）年には、おおよそ 3 人に 1 人が高齢者となる時代が到来すると想定される。

まちづくり

- 市民サービスの向上等を目的として、新庁舎・（仮称）新福祉会館の建設が進められている。
- 武蔵小金井駅北口周辺の再開発事業、東小金井駅北口土地区画整理事業が進められている。

持続可能な社会に向けた展開

- 自動車運転者の改善基準告示による労働環境改善により、運転士不足に拍車がかかることが想定される（2024 年問題）。
- 地域公共交通の維持・活性化に向けて、公共交通同士の連携や交通分野以外と連携した取組が推進されている。
- 自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験や、ICT 等の新技術の活用が進んでいる。
- 移動における低炭素化の実現が求められている。

3. 市民・公共交通利用者ニーズの整理

市民・利用者アンケート

日常的な移動（市民アンケート）

- 買い物先、通院先、趣味・娯楽施設への移動では、7 割以上が「特に問題はない」と回答している。通勤・通学先への移動においても「特に問題はない（56%）」への回答が最も多い一方で、「移動に時間がかかる（20%）」や「バスや鉄道が利用しにくい（13%）」への指摘も挙げられている。

バスの満足度（路線バス利用者アンケート/CoCo バス利用者アンケート）

- 路線バス利用者は約 6 割、CoCo バス利用者は約 5 割と、それぞれ過半数が、サービスについて「十分満足」または「ある程度満足」と回答している。
- 路線バス利用者のサービスへの評価を点数化すると、挙げられたなかでは「運行本数（頻度）」や「時間通りの運行」について不満足、重要度が相対的に高い。

バスの不満事項（市民アンケート）

- バスサービスへの不満は「特になし」とする人が最も多い。一方で、サービスへの評価を点数化すると、「運行本数（頻度）」、次いで「運行ルート」について不満足、重要度が相対的に高い。
- バスの利用頻度が低い（週に 1 回未満）理由は、「他の手段で移動できるため」が約 6 割と最も多い。15%は「運行本数（頻度）」を挙げている。

今後の公共交通（市民アンケート）

- 自動車運転免許を保有している方は全体の約 7 割で、60 歳以上の方をみると約 2 割が返納済み（取消・失効を含む）である。また 60 歳以上の免許保有者のうち 9 割近くが将来的に返納を検討しており、今後の高齢化に伴い自由な移動が困難となる高齢者が増加すると見込まれる。
- 公共交通の費用負担の考え方は、「利用者が負担する」を 2～3 割、「利用者負担を基本に、市も一部を負担して支える」を 5～6 割が回答しており、「利用者と市に加えて、地域も一部を負担して支える」への回答は 1 割程度となっている。
- 若年層や中年層は新たな交通手段や移動の仕組みに対して抵抗感が低い。高齢者でも、自ら運転を伴わないサービスに関しては抵抗感が低い。

地域懇談会等

- バスの利用環境改善策として、情報提供の充実やバス待ち環境の改善、車両のバリアフリー化や利用者同士の支え合いなど誰もが利用しやすい雰囲気が必要である。
- イベント等も活用した公共交通の PR と安全教育の推進が求められる。
- 公共交通が不便な地域への新たな移動サービス（デマンド交通、免許返納者への移動手段の提供、移動支援者へのインセンティブの付与など）の検討が求められる。
- 子どもだけ、子ども連れ等が安心して移動できるような、人中心の歩きやすい空間の確保が必要である。

4. 交通に関する課題の整理

【課題1】公共交通の維持・さらなる利用促進

- ◆ 新たな生活様式や価値観の定着により、公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大前より減少傾向にある。
- ◆ 将来的な人口減少に伴いさらなる利用者の減少が見込まれる。高齢化の進行により公共交通を必要とする方の割合は増加することが見込まれる。
- ◆ 今後も公共交通サービスを維持していくため、市民・来訪者を含めた公共交通の利用を促進していくことが重要である。
- ◆ 路線バスを補完する交通手段として、コミュニティバスの継続的な運行と利用促進が求められている。
- ◆ 利用者のニーズに応じたわかりやすい情報提供の工夫や充実化が必要である。
- ◆ バス・タクシー運転士の高齢化や労働基準の改正等を踏まえ、深刻な運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。このため、公共交通の運行の効率化が求められ、多様な交通手段との組み合わせや新技術の活用も検討していく必要がある。
- ◆ これらの課題を、喫緊の課題として、取組が必要であるという認識を広め、市・市民・事業者で共有していくことが重要である。

【課題2】公共交通の利用に課題がある方への対応

- ◆ CoCoバスの再編により市内のほとんどが公共交通でカバーされているが、道路状況等により公共交通不便地域として残っている箇所や、坂による高低差などからアクセスが不便な地域・施設が残っている状況にある。
- ◆ 現状の公共交通サービスを最大限活用し、子ども、子育て世帯、高齢者、障がい者等、多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善や、利用しやすい雰囲気づくりと啓発が必要である。

【課題3】まちづくりと連動した交通の構築

- ◆ 市域の中央に新たな拠点となる新庁舎・（仮称）新福祉会館の建設が進められている。
- ◆ 武蔵小金井駅周辺及び東小金井駅周辺でのまちづくりの進展に伴う対応が求められる。
- ◆ 住み続けたい・住んでみたいまちであるため、交通結節点としての拠点性を強化するとともに、にぎわい・活力の向上に向けた取組や場の創出が必要である。
- ◆ 歩行者・自転車等の安全な移動環境の確保も重要である。

【課題4】多様な交通手段の効果的な活用

- ◆ 高齢化の進行や新たな移動サービスの普及により、市内の移動ニーズが変化していくことも想定される。
- ◆ 新たな交通手段が小金井市の公共交通体系において有効に機能するよう、多様化する移動サービスと既存の公共交通との関係性を整理した上で、適切な役割分担・連携により、移動データや民間活力等も活用しながら活用の方向性を検討することが必要である。
- ◆ 多様な交通手段の活用のため、交通安全教育及び利用者マナーの周知も必要である。
- ◆ 低炭素社会の実現に向けて、自動車利用から公共交通や自転車による移動への転換や、環境にやさしい移動手段の活用が求められる。

■ 具体的な内容

4章 | 基本方針と目標

1 基本方針

小金井市の交通に関する4つの課題を踏まえ、小金井市の地域公共交通のあるべき姿として、以下のとおり、基本方針を設定します。

誰もが自由に選択できる
 地域公共交通を
 みんなで守り育てるまち

2 計画の目標

地域公共交通ネットワークや新たな技術等の活用による多様な交通手段、移動に便利なまちの拠点の整備により、市内それぞれの地域で交通手段を「自由に選択できる」環境を整え、また、安全・安心で快適に移動できる環境をつくることで、このような地域公共交通を皆が利用し、「守り育てる」ことができるよう、小金井市で取り組むべき事項として4つの目標を設定します。

目標1

持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します

目標2

安全・安心で快適に移動できる環境をつくります

目標3

地域の魅力向上のために
 移動に便利なまちの拠点をつくります

目標4

新たな技術等の効果的な活用に向けた
 検討を行います

5章 | 目標達成のための施策・事業

設定した4つの目標を達成するため、実施すべき施策・事業を以下に示します。

目標1 持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します

施策・事業	スケジュール							
	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
施策1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築								
① バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携					実施・継続			
② 地域の多種・多様な移動手段の連携					実施・継続			
③ 公共交通の現状に関する情報発信					実施・継続			
施策1-2 コミュニティバスの効果的な活用								
① CoCoバスガイドラインの継続的な運用					実施・継続			
② CoCoバスだよりの発行					実施・継続			
③ CoCoバスサポーターの導入検討	準備・検討				実施・継続			
施策1-3 公共交通不便地域への対応								
① 移動に関する情報提供	準備・検討				実施・継続			
② 新たな交通手段や運行形態の検討					実施・継続			
施策1-4 公共交通の利用促進								
① 公共交通利用の啓発	準備・検討				実施・継続			
② 運転免許返納後の公共交通利用促進	準備・検討				実施・継続			
③ 公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携					実施・継続			
施策1-5 公共交通の担い手不足への対応								
① 運転士不足の現状と課題の情報発信					実施・継続			
② 運転士確保についての働きかけ					実施・継続			

目標2 安全・安心で快適に移動できる環境をつくれます

施策・事業	スケジュール							
	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
施策2-1 移動環境の改善								
① 鉄道のバリアフリー化・安全確保の促進					実施・継続			
② 主要バス停でのバス待ち環境の改善	準備・検討				実施・継続			
③ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー等の導入促進					実施・継続			
施策2-2 公共交通利用マナーの向上								
① 心のバリアフリーの推進	準備・検討				実施・継続			
② バス車内環境の改善	準備・検討				実施・継続			
③ 交通ルール・マナーの向上					実施・継続			

施策・事業	スケジュール							
	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14

施策2-3 情報提供の充実化

① リアルタイム運行情報の提供	準備・検討				実施・継続			
② 公共交通マップの更新				実施・継続				
③ 移送サービス情報の集約・周知	準備・検討				実施・継続			

施策2-4 歩行空間・自転車利用環境の形成

① 無電柱化事業と合わせた歩道の補修・改善				実施・継続				
② 自転車総合計画の策定による通行空間の確保・安全利用の推進	準備・検討				実施・継続			

目標3 地域の魅力向上のために移動に便利なまちの拠点をつくります

施策・事業	スケジュール							
	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14

施策3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化

① 乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備	準備・検討				実施・継続			
② 駅前広場の維持・管理				実施・継続				
③ 地域の乗り継ぎ拠点の設置検討	準備・検討				実施・継続			

施策3-2 乗り継ぎ・乗り換え拠点における情報提供の充実化

① 駅や主要バス停でのわかりやすい情報提供	準備・検討				実施・継続			
② 多様な主体への案内機能の強化	準備・検討				実施・継続			

目標4 新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います

施策・事業	スケジュール							
	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14

施策4-1 新たな技術等の活用に向けた検討

① シェアリングサービスの適切な活用	準備・検討				実施・継続			
② 新たな技術や制度の活用に向けた関係者との連携	準備・検討				実施・継続			
③ 民間資源の活用・連携					実施・継続			

施策4-2 公共交通に関するオープンデータのまちづくりへの活用

① オープンデータ化の促進	準備・検討				実施・継続			
② まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討	準備・検討				実施・継続			

施策4-3 環境にやさしい車両の導入支援

① 環境にやさしい車両の導入支援	準備・検討				実施・継続			
② 充電・充填施設の整備支援	準備・検討				実施・継続			

目標 1 持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します

施策 1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

小金井市の地域公共交通ネットワークは、鉄道・路線バスを中心として、コミュニティバス・タクシー等で形成されています。今後も公共交通サービスを維持していくため、各交通手段の連携を進め、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の確保を図ります。

また、社会情勢や市内公共交通を取り巻く状況及び環境が変わった際は、交通事業者をはじめ関係機関等による協議を行いつつ、地域の利用状況の調査・把握結果等を基に、地域公共交通活性化協議会における検討・協議により、持続可能な交通ネットワークとなるよう努めます。

①バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携								
<ul style="list-style-type: none"> 各バス事業者との連携により、小金井市内を運行する路線バス及びコミュニティバスにより形成される交通ネットワークの維持・改善に取り組んでいきます。 周辺自治体と接続する路線が多くを占めることから、情報発信や協議等により、周辺自治体との路線維持等に向けた連携を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・周辺自治体							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
②地域の多種・多様な移動手段の連携								
<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を軸として、福祉輸送やシェアリングサービス、民間の移動サービスなどの地域の多種・多様な移動手段との関係性を整理した上で、適切な連携と役割分担を図ります。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・民間事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
③公共交通の現状に関する情報発信								
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用状況や公費負担の現状に関して、定期的なモニタリングを行います。 結果は市ホームページやイベントにて発信し、市民と公共交通の在り方を共に考えるきっかけとします。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

施策 1-2 コミュニティバスの効果的な活用

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、導入から 20 年が経過しました。平成 30 (2018) 年度から再編事業に取り組み、交通状況や市民ニーズの変化、地域課題等を踏まえて「小金井市コミュニティバス「CoCo バス」再編計画 (令和 4 (2022) 年 8 月)」・「CoCo バス運行ガイドライン (令和 4 (2022) 年 8 月)」を策定し、一部路線のルート変更及び運賃体系の変更を行い、令和 5 (2023) 年 4 月から再編運行を開始しています。

今後は市民・バス事業者・市が協働して守り、育てる取組を継続することで、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただき、効果的に活用されることを目指します。

①CoCo バスガイドラインの継続的な運用								
<ul style="list-style-type: none"> 「CoCo バス運行ガイドライン (令和 4 (2022) 年 8 月)」では、運行の見直しを検討する際の基準、かつ市民や利用者の方が利用状況を把握し、より利用を促進するための基準となる「運行継続基準」を再編後 2 年が経過した後に設定することとしています。利用の定着や社会情勢を注視しつつ、ガイドラインの改定により具体的な数値を設定します。 CoCo バスの利用状況の定期的な評価を行い、利用状況や収支状況について市民へ情報を共有することで、CoCo バスの在り方を共に考えるきっかけとします。 ガイドラインで設定した基準指標 (利用者数及び運行にかかる収支状況) が運行継続基準を下回った場合は、市・市民にて見直し検討を行います。また、地域の方々が新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存の CoCo バスについて変更を行いたいと考えた場合は、ガイドラインを基に検討を行います。 なお、社会情勢の変化等に応じて、必要となった場合にはガイドラインの改定に向けた検討を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
実施・継続								

②CoCo バスだよりの発行								
<ul style="list-style-type: none"> CoCo バスの利用者増加に向けて、CoCo バスを利用したい気持ちを醸成するため、CoCo バスの利用方法や立ち寄りスポット、収支状況等を掲載した「CoCo バスだよりの発行」を行います。 市ホームページの他、CoCo バス車内や市の出先機関、回数券販売所で配布することで、CoCo バスを日常的に利用していない方や来訪者に対しても CoCo バスの魅力の発信を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
実施・継続								

小金井市の取組 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 (2027) 年末で運行終了の申入れがありました。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。

③CoCo バスサポーターの導入検討

- 市民・バス事業者・市のそれぞれが過度な負担なく、CoCo バスの持続可能なサービスを提供することを目的として、CoCo バスを応援したい気持ちを醸成するために、CoCo バスサポーターの導入を検討します。

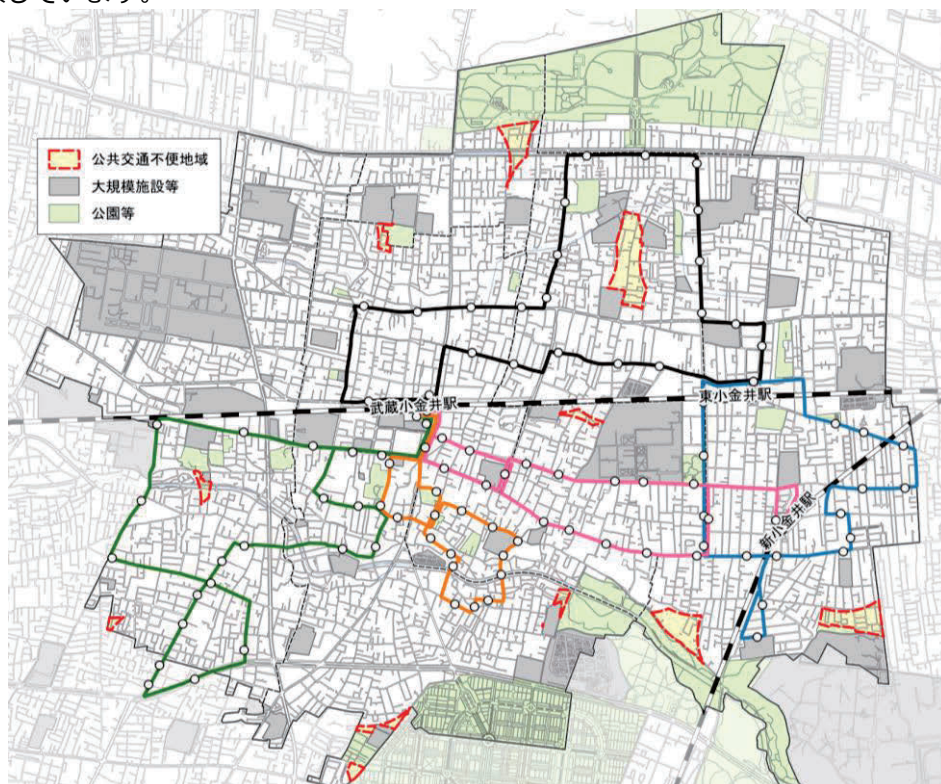
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

小金井市の取組 公共交通のカバー状況

小金井市では、鉄道（JR 中央線・西武多摩川線）及び路線バスが地域の移動の足を担っています。

しかし、道路幅員が狭い箇所も多く存在します。路線バスが走行できない地域の移動手段を担うため、令和 5（2023）年 4 月にコミュニティバス（CoCo バス）の運行路線を再編し、公共交通不便地域の多くをカバーしています。

坂下の道路が狭い地域の一部には、ワゴン車両の CoCo バス・ミニを運行し、公共交通不便地域の移動手段を確保しています。



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、市調べより作成
 ※公共交通不便地域：鉄道駅から 500m(新小金井駅は 300m)以遠かつ、1 日の運行本数が 20 便以上
 (CoCo バス東町循環は 19 便/日) のバス停留所から 300m 以遠の地域

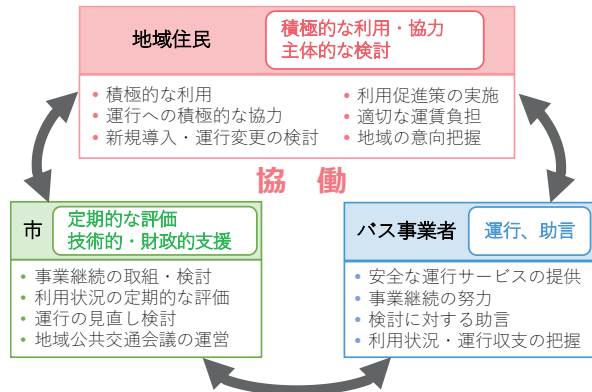
小金井市の取組 **CoCo バス運行ガイドラインの策定**

運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書として、CoCo バス運行ガイドラインを策定しています。

05 運行ガイドライン

CoCoバスを継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、CoCoバスを守り、積極的に利用し、育てていくことが大切です。

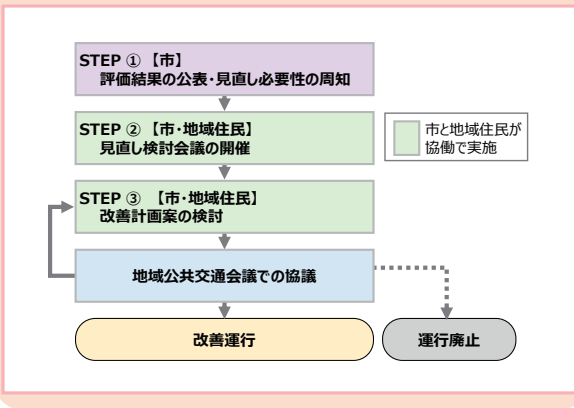
より良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか等を念頭に置いて、**地域住民・バス事業者・市の3者が協働していく仕組みを周知し、理解し、活用してもらうためにガイドラインを策定しました。**



●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、運行状況の定期的な評価を行うこととします。

日々のCoCoバスの運行状況から、運行継続基準をもとに評価し、評価結果を公表します。2年連続で運行継続基準を下回った場合は、見直しの必要性の周知、市や地域住民の方との見直し・改善案の検討を経て、地域公共交通会議で改善運行実施の可否を判断します。

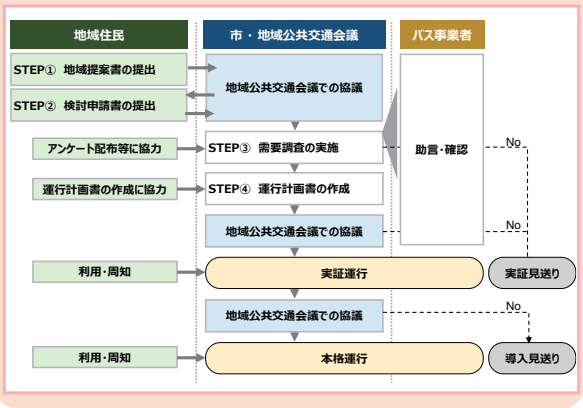


●地域提案による新規導入・運行変更検討

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。

需要調査の実施、運行計画書の作成等を経て、実証運行で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、本格運行へ移行します。



【基準指標に関する今後の検討予定】

定期的な評価(PDCA)、実証運行の実施要件、本格運行への移行要件については、以下の基準指標を満たしているかどうかで判断します。(CoCoバスとCoCoバス・ミニで数値は別設定)

ただし、今後の新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、一定程度、社会情勢の様子や再編後の利用状況を見守る期間を設けた上で、令和7年度に基準指標の数値を設定する予定です。

- ・運行にかかる収支状況 ●%
- ・1便あたりの利用者数 ●人/便

出典：CoCo バス再編計画・運行ガイドライン概要版

小金井市の取組 **CoCo バスだよりの発行**

CoCoバスに関する様々な最新情報をお届けするため、「CoCoバスだより」を発行しています。CoCoバス車内、市の出先機関、回数券販売所にて掲示・配布を行っています。



CoCoバスをより良くするための取組の紹介

CoCoバスで行くことのできるスポットの紹介

お得な一日乗車券の利用案内

出典：小金井市ホームページ「CoCoバスだより」より作成

他地域の事例 **バスサポーターの導入**

千葉県市川市では、わくわくバス（市川市コミュニティバス南部ルート）の車内に、沿線の保育園園児が描いた絵を飾っています。

また、市の運行負担額を縮減するとともに、地域の方にコミュニティバスを支えていただくことも必要との考えから、協賛制度（寄附）の募集も行っています。

出典：市川市ホームページ「わくわくバス（市川市コミュニティバス南部ルート）に絵を飾りました」
「コミュニティバスを応援してください」



施策 1-3 公共交通不便地域への対応

小金井市は市域のほとんどが公共交通でカバーされていますが、道路状況等により公共交通不便地域として残っている箇所や、坂による高低差などからアクセスが不便な地域・施設が残っている状況です。

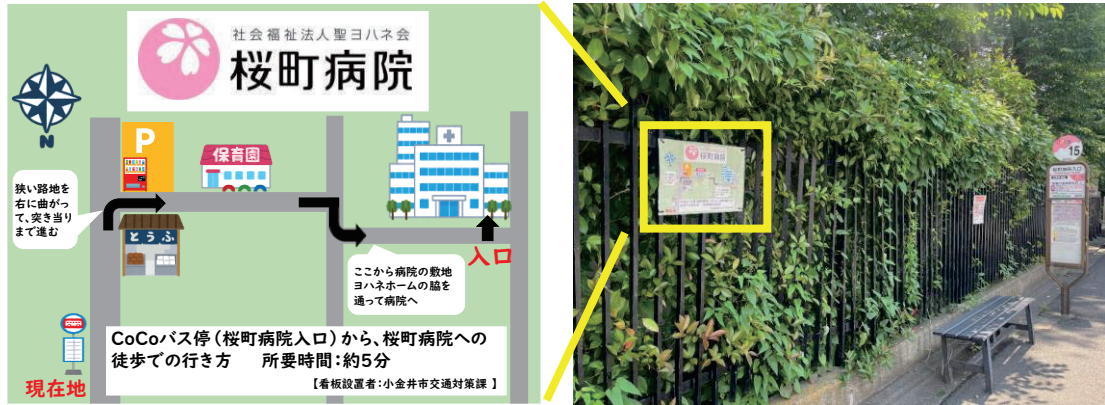
このような地域や施設への移動を支援するため、乗り継ぎや乗り換えのハードルを下げるための情報提供や、新たな交通手段や運行形態について検討します。

①移動に関する情報提供								
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通での移動が難しい地域や施設からの移動に関して、市内の公共交通やシェアリングポートなど、多様な交通手段を組み合わせた効率的な移動方法についての情報提供を行います。 関連団体との連携により、公共交通利用者の移動ニーズが高い公共施設や病院などの施設を抽出し、最寄りの鉄道駅や主要なバス停からの移動について、わかりやすい案内情報を作成し提供します。 公共施設や病院などの来訪者がよく利用すると見込まれるバス停では、どこのバス停で降りたらよいかといった車内案内や、バス停から施設への道順の掲示を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・関連団体							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
②新たな交通手段や運行形態の検討								
<ul style="list-style-type: none"> 既存の路線バスやコミュニティバスだけでは移動手段の確保が難しい地域においては、必要に応じて関係者協議の場を設け、個別移動を担うタクシーやライドシェア等の活用に向けた調査・研究、あるいはニーズの変化に応じた運行形態やサービスの提供方法等の検討を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

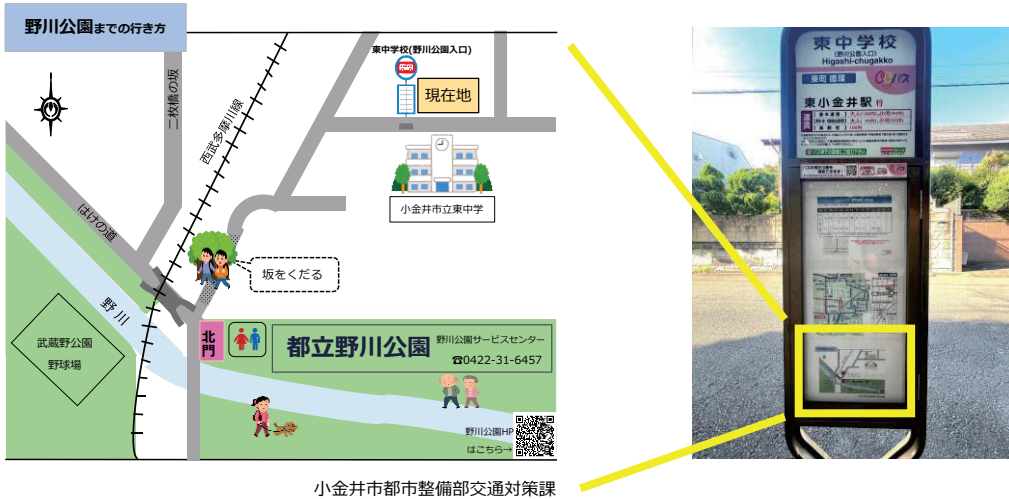
小金井市の取組 バス停近くの施設への道案内の掲示

小金井市内の病院や公園など、来訪者が多い施設近くのバス停では、周辺の皆さまの協力により施設までの道案内を掲示しています。

CoCo バス「桜町病院入口」から桜町病院の道案内



CoCo バス「東中学校(野川公園入口)」から野川公園への道案内



小金井市都市整備部交通対策課

出典：小金井市

他地域の事例 効率的な移動方法のチラシの作成

三重県名張市では、「ここから出るバスがどこに行くのかわからない」、「たくさんの種類のバスが出ていてどのバスに乗ればいいのかかわからない」というお悩みを少しでも解消するために、市内の主要な施設を結ぶ行き先別の市内のバス（三重交通、コミュニティバス）の時刻表を作成しています。

★行き先別時刻表って？★



ここから出るバスがどこに行くのかわからない。
 たくさんの種類のバスが出ていてどのバスに乗ればいいのかかわからない。

そんなお悩みを少しでも解消するために、市内の一部の駅、病院、お買い物施設へ向かうバスの一覧を作成しました。

この時刻表は、
**名張駅、桔梗が丘駅、市立病院、市役所、イオン名張店、ドンキ名張店
 岡波総合病院、マックスバリュ名張店**
 に向かうバスの平日ダイヤが載っています。



★行き先別時刻表の使い方★

例)名張駅西口から名張市役所に行きたい場合

出発時刻、到着時刻、料金、のりばが一目でわかります

行き先を確認

バスの名称、
 方面を確認

→名張市役所に行く	出発時刻	到着時刻	料金	のりば
三重交通 (名張市役所行)	8:15	8:21	180円	1
ナツキー号 (市役所経由桔梗が丘駅方面)	8:30	8:40	100円	2
ナツキー号 (市役所経由桔梗が丘駅方面)	10:10	10:20	100円	2
三重交通 (名張市役所行)	11:50	12:00	180円	1
三重交通 (名張市役所行)	13:15	13:21	180円	1
ナツキー号 (名張市役所行)	13:30	13:40	100円	2
ナツキー号 (市役所経由桔梗が丘駅方面)	15:10	15:20	100円	2
	16:50	17:00		

7つの施設にそれぞれの時刻表を掲示または配布しておりますので、ぜひご活用ください！



作成:名張市地域公共交通会議 事業推進部会
 発行:名張市役所 都市計画室(0595-63-7749)

出典：名張市ホームページ「主要施設に向かう行き先別時刻表（令和6（2024）年4月更新）」

施策 1 - 4 公共交通の利用促進

新たな生活様式や価値観の定着により、公共交通の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大前より減少しています。地域公共交通ネットワークを維持していくためには、公共交通を利用し、地域の移動手段として守っていくことが必要となります。

また、公共交通を利用することは温暖化の防止など地球環境の保全にも寄与し、持続可能な社会をつくることにもつながります。

市内を移動する多様な世代、様々な考え方や特性を持つ方々に応じた公共交通利用の啓発を行うことで、公共交通を利用する意欲を醸成することを目指します。

①公共交通利用の啓発								
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用した外出の促進や、マイカーから公共交通・自転車などの利用への自発的な転換を誘導するため、公共交通の利用方法だけでなく、利便性や渋滞緩和効果、健康・環境へのメリットを合わせて伝えるチラシやポスターを作成します。 教育機関等と連携し、公共交通の利用のメリットなどを子どもたちにわかりやすく伝えます。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・教育機関・関連団体・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
②運転免許返納後の公共交通利用促進								
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の運転免許自主返納を促進するとともに、地域包括支援センターや運転免許センター、自動車教習所等と連携し、運転免許証返納前後の高齢者に対して、路線バスやコミュニティバスの乗り方講座を開催するなど公共交通を利用しやすくするための情報提供を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・地域包括支援センター・運転免許センター・自動車教習所・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
③公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携								
<ul style="list-style-type: none"> 多様な世代の市民や来訪者に対して公共交通の利用を促すためには、イベント等の集客を利用して、情報提供を行うことが有効です。交通事業者や周辺自治体と連携し、公共交通イベント「こがねい★バスフェス」を継続的に実施します。 「こがねい★バスフェス」やその他のイベント、来訪者の多い施設等と連携し、グッズ配布と合わせた CoCo バス一日乗車券の販売、専門家によるバスの乗り方講座、ベビーカーでのバスの乗り方講座などの情報発信を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	周辺自治体・交通事業者・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

他地域の事例 公共交通利用の啓発

千葉県千葉市では、市民が地球環境に配慮したライフスタイルへの転換を図るとともに、環境保全に対する理解を深めることを目的として、「ちばしエコライフカレンダー」を配布しています。また市内への転入者などを対象に、公共交通利用のメリットをまとめたリーフレットを配布しています。



出典：千葉市ホームページ「2024 ちばしエコライフカレンダー」

公共交通のメリット

メリット 01 渋滞の緩和に効果あり!

公共交通を利用することにより、通勤時の交通渋滞の緩和などが期待されます。例えば、マイカーの利用を控えて、多くの人を運べる路線バスを利用すれば、その分の交通量が減少。渋滞の緩和につながり、移動もスムーズになります。

例えば、
大型バスの場合
(乗車定員30人以上)

30台分 → 1台に

渋滞緩和のイメージ

モノターミナル駅周辺

メリット 02 家計にやさしい!

マイカーの保有は、車両代・保険代・税金・駐車場代など想像以上に費用がかかります。でも、公共交通の場合は、利用するときに運賃を払うだけ! 出費が節約できます。

消費支出に占める公共交通運賃と自動車運賃・維持費の割合(総世帯)

項目	割合
自動車運賃	7.5%
公共交通運賃	2.4%

1世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費(総世帯・世帯)

項目	金額
公共交通運賃	20,000円
自動車等購入・維持費	203,479円

1日あたりの維持費(マイカー)

1,000cc程度の車の場合
1,500円~2,000円/日 (55万円~75万円/年)

バス、電車の方が **経済的!**

メリット 03 健康にいい!

マイカーでの移動は必ずしも速く、健康の原因にもなります。公共交通の移動に伴う消費カロリーは車の2倍以上、健康寿命を延ばすためにおすすめの移動手段です!

移動に伴う消費カロリー

移動手段	消費カロリー
マイカー	220kcal
バス	120kcal
徒歩	102kcal

通勤手段と肥満の割合

移動手段	割合
マイカー	19%
徒歩・自転車	20%
バス	28%

公共交通でカラダもハッピーに!

メリット 04 環境にやさしい!

人が移動する際の環境負荷は交通手段によって異なります!マイカーではなく鉄道・バス等の公共交通を利用すればCO₂排出量は減少します。公共交通を乗り継ぎながら、地球環境を考えませんか?

運送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

交通手段	CO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /t-km)
マイカー	130
航空	98
バス	57
鉄道	17

CO₂排出量バスはマイカーと比べて、**約60%減**
公共交通でエコライフを楽しもう!

出典：千葉市ホームページ「公共交通利用促進リーフレット～Smart & Enjoy CHIBA Life～」

1章

2章

3章

4章

5章

6章

7章

施策 1 - 5 公共交通の担い手不足への対応

地域公共交通ネットワークを守るためには運転士の確保が必要不可欠となりますが、小金井市内のバス・タクシー事業者の多くが人手不足の問題を抱えており、路線やサービスを縮小せざるを得ない状況です。

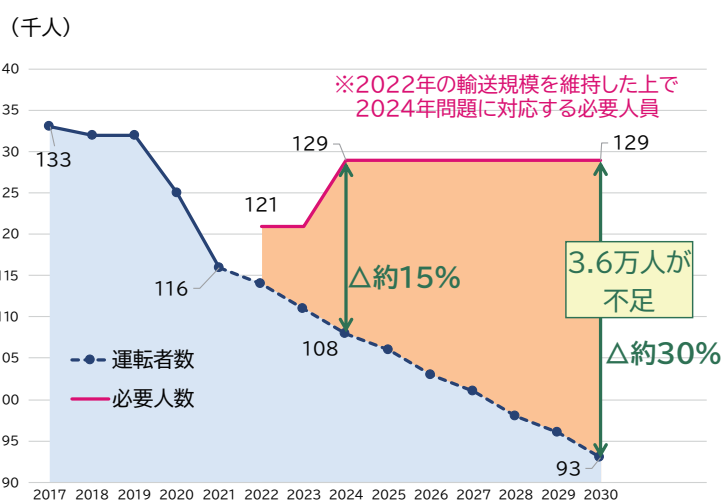
公共交通の在り方について関心を持ってもらうきっかけとして、このような状況を広く発信するとともに、交通事業者と連携し、運転士を確保することを目指します。

①運転士不足の現状と課題の情報発信								
<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシー事業者と連携し、市ホームページでバスサービスの変更状況や運転士不足の現状に関する情報発信を行い、市民と公共交通の在り方を共に考えるきっかけとします。 あわせて運転士の仕事の魅力や運転士の募集情報を発信することで、運転士の仕事に興味を持ってもらうきっかけを作ります。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
②運転士確保についての働きかけ								
<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシー事業者、周辺自治体及び東京都等と連携し、「こがねい★バスフェス」をはじめとするイベント等において運転士募集ブースを設置し、バス・タクシー運転士のイメージアップを図るとともに、新たな担い手の発掘を図るためのPRを行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

コラム 運転士の不足

運転士の不足は全国的にも年々深刻化しています。

転職市場が活性化する中で異業種へ人材が流出しており、採用人数が退職者数に追いつかず、バス運転者が年々減少している状況です。全国的にみると、現状で約15%不足しており、さらに令和12(2030)年には約30%、人数で見ると3.6万人が不足すると予測されています。



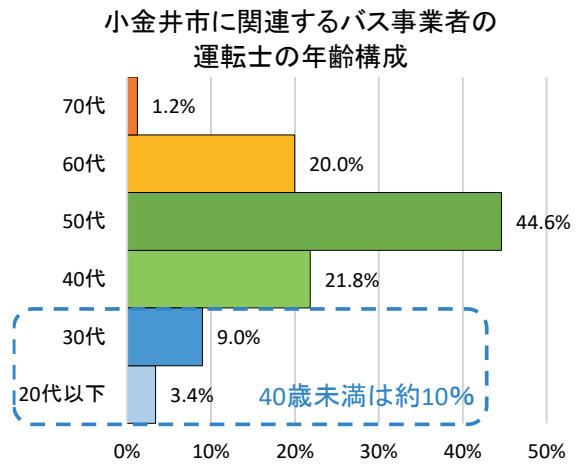
出典：国土交通省「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(令和5(2023)年10月5日)を基に作成

コラム 小金井市におけるバス運転士の状況と確保に向けた取組

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。

特に令和3（2021）年以降は減少が続いており、小金井市内を運行するバス事業者（4社）全体で見ると、3年間で300人近く減少しています。

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。



出典：小金井市のバス事業者提供資料（令和6（2024）年11月確認時点の最新）を基に作成

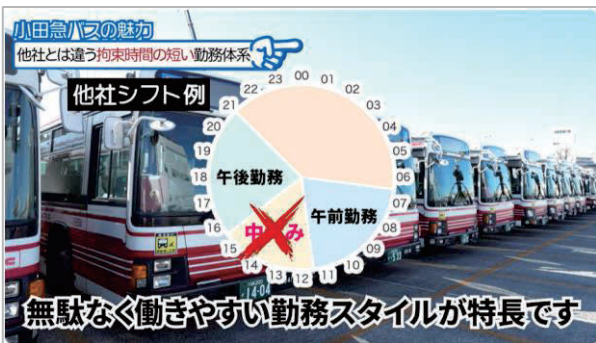
このような状況を改善するため、給与の改定や様々な場所での広告の掲示、合同企業説明会への参加のほか、YouTubeにて勤務の様子を紹介する、運転士体験を実施するなど、各事業者は多様な方法を用いて採用活動の強化を図っています。



合同説明会への参加



グループ会社と連携した電車内広告



YouTubeによる勤務内容の紹介・運転士体験会の実施



出典：小金井市のバス事業者提供資料

出典：バス運転手専門 合同企業説明会ホームページ（中段左）

他地域の事例 バス運転士の確保に向けた取組

公共交通の担い手不足は全国でも喫緊の課題となっており、消防職員や自衛隊員の再就職、移住制度等との組み合わせによる取組も行われています。

① 桑名市 消防職員が運転手に！

- 消防職員が60歳を迎えた際に、バスの運転手として働くことができる協定を締結。**全国初**。（R6年4月から。締結バス会社：三重交通。）
- 最長72歳まで雇用。
- 大型2種免許の取得費用はバス会社が負担。
- 消防職員は60歳以降は現場業務が体力的に厳しいこともあるが、運転手不足が深刻なバス会社にとっては、運転経験が豊富で地元の道路事情に詳しい人材が確保可能に。

出典：桑名市資料より国土交通省作成

② 北海道運輸局 自衛隊員を運輸業界に！

- 北海道運輸局室蘭運輸支局で、深刻化する運輸業界の人手不足解消へ向け、即戦力として期待が掛かる自衛隊員向けの「再就職支援説明会」を実施。
- 自衛隊員の退職年齢は、一般的に55歳～57歳定年とやや早期に退職することに加え、自衛隊在職中に取得した様々な資格や技能を活かすことが可能。

出典：国土交通省 第1回地域公共交通計画の実質化に向けた検討会（令和5（2023）年12月12日開催）資料1「地域公共交通計画」の現状等」

他地域の事例 自治体ホームページでの情報発信

東京都足立区では、路線バスの運転士不足の現状・問題点とあわせて、バス事業者の採用ホームページリンクを区ホームページに掲載しています。

 [ホームページに戻る](#)

求む！路線バスの運転士



なくてはならない路線バスがピンチ！

路線バスは重要な交通手段の一つです。

足立区では民間のバス6事業者と都営バスが多数の路線を運行しており、足立区民の生活の足となっています。

しかし、全国的にバス運転士の「なりて不足」や「高齢化」といった課題を抱えており、区内のバス事業者も例外ではありません。令和6年3月には運転士不足等の理由によりはるかぜ2路線が運行終了となりました。

はるかぜ廃止路線の詳細は[こちら](#)

運転士不足による
バス路線への影響

全国・区内の
運転士不足の現状

バス業界の現状について

1. 全国の大型二種免許の保有者数

路線バスを営業運転するために必要な大型二種免許保有者数は年々減少しています。令和5年の保有者数は令和元年比で約10%減少しています。

出典：足立区ホームページ
「求む！路線バスの運転士」

目標2 安全・安心で快適に移動できる環境をつくります

施策2-1 移動環境の改善

市内の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を誰もが利用しやすくなるよう、交通事業者や沿線施設、市民と協働して安全で快適な移動環境の構築を目指します。

①鉄道のバリアフリー化・安全確保の促進								
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者と連携し、鉄道駅のバリアフリー化を推進するとともに、車両内でのスペース確保やホームと車両の段差の解消など、安全・安心かつスムーズに鉄道を利用できる環境の構築を進めます。 鉄道利用時の安全確保に向けて、JR 中央線のホームドアの早期設置等について鉄道事業者への働きかけを行います。 								
実施主体	市・都・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
②主要バス停でのバス待ち環境の改善								
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅等の市内の主要なバス停について、バス事業者等と連携し、交通安全上の課題などにも配慮した上で関係機関と協議を行い、上屋や椅子の設置を検討します。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
③ユニバーサルデザイン（UD）タクシー等の導入促進								
<ul style="list-style-type: none"> 誰もが安心・安全で快適に利用できる、ユニバーサルデザイン（UD）タクシー車両及び福祉タクシー車両の導入を促進します。 必要に応じて、タクシー事業者の取組の支援や、車両の利用についての市民への周知を行います。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14

コラム ユニバーサルデザイン (UD) タクシー

開口部や車内の空間が広く乗り降りがしやすい作りであり、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両であり誰もが普通に使える一般のタクシーです。

外見で UD タクシーであることが判別しやすいように、認定を受けた車両は UD タクシーであることを示すマークを車体に表示しています。



出典：国土交通省「新しいユニバーサルデザインタクシーを認定しました！」（令和 6（2024）年 4 月 15 日）

施策 2 - 2 公共交通利用マナーの向上

様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が安心して公共交通を利用するためには、相互理解のためのコミュニケーションと、支え合いが重要となります。交通手段を安全に利用する方法の周知とともに、利用者同士の思いやりを醸成することで、誰もが気持ちよく公共交通を利用できる環境の構築を目指します。

①心のバリアフリーの推進

- 様々な利用者が安全・安心に公共交通を利用することができるよう、交通事業者とともに、合理的配慮の提供を行います。
- また、利用者同士での声かけを促進します。具体的には交通事業者や周辺自治体と連携し、ベビーカーでのバス利用や高齢者の着席など、場面に応じた声かけのポイントの周知やサポート月間の設定等を検討します。
- 教育機関等と連携し、子どもたちへのバリアフリー教室の開催を推進します。

実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	周辺自治体・教育機関・関連団体・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

- ✓ **心のバリアフリー**とは、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです。高齢者、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力することが重要とされています。

出典：国土交通省ホームページ「心のバリアフリー/障害の社会モデル」

- ✓ **合理的配慮**とは、障がい者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」旨の意思の表明があった場合に、行政機関等と事業者がその実施に伴う負担が過重でない範囲で社会的なバリアを取り除くために必要かつ合理的な配慮を講ずることです。

出典：内閣府リーフレット「令和 6 年 4 月 1 日から合理的配慮の提供が義務化されました」

②バス車内環境の改善								
<ul style="list-style-type: none"> CoCo バスだよりや車内・バス停へのチラシの掲示、車内アナウンスにより、CoCo バスの全座席が「思いやりシート」として、お年寄りや身体の不自由な方、乳幼児をお連れの方等の優先席となっていることを周知します。 バス事業者に対し、バス利用に関する案内や対応について、運転士への教育の徹底を要請します。また、バスの行き先や運賃、周辺施設へのアクセス方法などについて、車内の案内表示の見直し・拡充を行います。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

③交通ルール・マナーの向上								
<ul style="list-style-type: none"> 教育機関等と連携し、バスや自転車、電動キックボード等の多様な交通手段に対応した交通安全教育を行います。 自転車利用者のヘルメット着用が努力義務であることの周知啓発を行い、ヘルメット着用率の向上を目指します。 電動自転車、電動キックボード等のシェアリングサービスについては、定められたルールに応じた乗り方や走行において注意・配慮すべきマナー等について、シェアリングサービス事業者による啓発の徹底を要請します。 交通事業者との連携により、春・秋の交通安全週間や東京都のイベント等に合わせて、自動車、歩行者、自転車といった様々な目線からあらゆる世代に対して交通安全・マナー向上に取り組みます。 								
実施主体	市・教育機関・警察・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

コラム 心のバリアフリーの周知推進

国や東京都では、心のバリアフリーに対する理解が促進され、実践につながるよう、お手伝いの心構えやポイントを具体的な事例を交えて解説したガイドラインが作成されています。

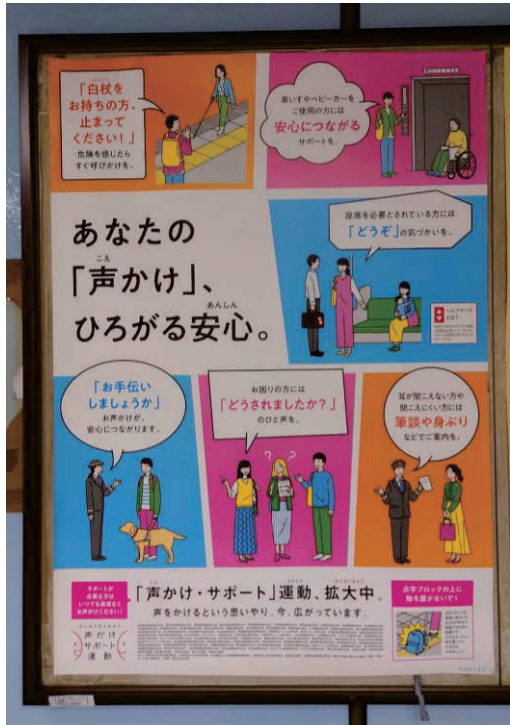


出典：東京都福祉局「心のバリアフリー」の実践に向けたハンドブック

他地域の事例

鉄道駅での「声かけ・サポート」ポスター
 掲示

全国の交通事業者及び障がい者団体等が連携し、鉄道などの施設を安全に安心して利用いただけるよう、周囲の利用者からも声かけにご協力いただく取組を行っています。



都内にて撮影

他地域の事例

電動キックボードの交通安全・体験イベントの
 実施

東京都では、警視庁や関係団体等と連携し、令和 5（2023）年 7 月から適用された「特定小型原動機付自転車（特定原付）」に該当する電動キックボードの新ルールを周知するため、安全利用啓発イベントを実施しました。

あわせて、電動キックボードの試乗や運転免許返納相談会も実施しています。



出典：東京都生活文化スポーツ局ホームページ

他地域の事例 バリアフリー教室の開催

関東運輸局では、小学校をはじめとした教育機関やイベントと連携し、バリアフリー教室を開催しています。学校の福祉・総合学習等を担当する教師を対象としたバリアフリー教室も開催し、教師自らがバリアフリーについて学習し、児童に対して裾野の広い「心のバリアフリー」の推進も行っていきます。



車いす体験



アイマスク体験



福祉車両乗車体験



バス出前講座

出典：関東運輸局ホームページ

「令和 5 年度 関東運輸局管内バリアフリー教室開催内容」群馬県高崎市立岩鼻小学校

施策2-3 情報提供の充実化

小金井市内では5社の路線バス、CoCoバス及び武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」が運行しており、定時性や運行頻度、路線の複雑さから特にバス同士の乗り継ぎには抵抗が大きい傾向にあります。

また、公共交通については交通部門、高齢者や障がい者の移動支援については福祉部門が所管しており、横断的な連携による情報の集約と周知が必要な状況です。

お出かけ前にもスマートフォンやマップ等で運行状況を確認し、移動ニーズに応じて適切にルート・手段を選択できるように、情報提供の充実化を目指します。

①リアルタイム運行情報の提供								
<ul style="list-style-type: none"> 市内を運行する路線バスやコミュニティバスの運行情報をリアルタイムに確認できるようにするため、バス事業者等と連携し、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）に従ってオープンデータ化を促進します。 現在、CoCoバスは運行事業者のホームページ（バスナビ）から位置情報を確認できますが、CoCoバス・ミニ（野川・七軒家循環）は未対応です。運行事業者と連携し、位置情報や乗車状況の提供に向けた検討を行います。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
②公共交通マップの更新								
<ul style="list-style-type: none"> CoCoバス・路線バス・タクシー・鉄道を利用していただくために、公共交通マップを作成しています。令和5（2023）年4月のCoCoバスの再編時に市民への全戸配布を実施し、以降は転入者への市窓口での配布、市の公共施設での配布を行っています。定期的にマップの情報更新を行うとともに、よりわかりやすく必要な情報が得られるよう、改善を図ります。 来訪者や居住者の状況を踏まえ、必要に応じてマップの多言語化も検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
③移送サービス情報の集約・周知								
<ul style="list-style-type: none"> 心身の特性や移動の状況に応じて公共交通と福祉交通を適切に選択できるように、市の交通部門と福祉部門が連携して移送サービスに関わる情報の集約、周知を行います。 地域包括支援センター・障害者地域自立生活支援センターと連携し、高齢者や障がい者の移動における課題や移動ニーズ等の集約を図るとともに、改善や工夫のための施策を検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	地域包括支援センター・障害者地域自立生活支援センター							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

施策 2 - 4 歩行空間・自転車利用環境の形成

小金井市は JR 中央線を軸としたコンパクトなまちが形成されていますが、歩道が狭い、または歩道が無い道路も多い状況です。また、近年整備が進められている自転車通行空間の整備も限定的です。

バス停や駅への移動、またベビーカーや車いすでの移動もしやすくなるよう、道路の拡幅等に合わせ歩行空間・自転車利用環境の形成を目指します。

①無電柱化事業と合わせた歩道の補修・改善								
<ul style="list-style-type: none"> 小金井市無電柱化推進計画に基づき、電柱の地中化を推進するため、市道第 136 号線（ムサコ通り）と市道第 12 号線（緑中央通り）の 2 路線について優先的に整備を進めています。あわせて歩道の補修や改善を行い、安全・快適な歩行環境の形成を進めます。 東京都無電柱化計画に基づき、東京都と市が連携して都道の無電柱化を推進していきます。 								
実施主体	市・都							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
②自転車総合計画の策定による通行空間の確保・安全利用の推進								
<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間の確保と安全利用の推進に向けて、小金井市自転車総合計画（仮称）の策定に取り組みます。市内の公共交通と自転車の接続を考慮し、優先して整備すべき路線及び整備形態、駐輪施策を検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			

小金井市の取組 無電柱化の推進

市道第 136 号線（ムサコ通り）と市道第 12 号線（緑中央通り）の 2 路線は、東京都の無電柱化チャレンジ支援事業の認定を受け、計画通り 2021（令和 3）年に事業着手しています。



出典：小金井市無電柱化推進計画【改定】（2022（令和 4）年 4 月）

コラム 自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備推進

国土交通省と警察庁が合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しており、このガイドラインに基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進しています。

また自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自治体による自転車ネットワーク計画※の策定を促進しています。

※安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。



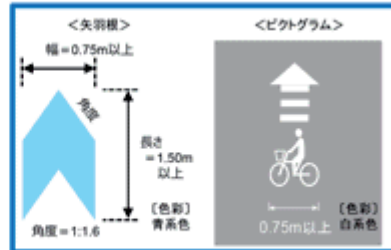
<自転車道>



<自転車専用通行帯>



<車道混在>



<車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様>

出典：国土交通省ホームページ「自転車利用環境の整備」

目標3 地域の魅力向上のために 移動に便利なまちの拠点をつくります

施策3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化

小金井市では、武蔵小金井駅が南北のバス路線の大きな乗り継ぎ拠点となっており、バス路線が集中している状況です。

JR中央線沿線では、武蔵小金井駅・東小金井駅周辺のまちづくり事業や新庁舎等の建設が進められており、交通集中が見込まれます。

多様な交通手段を集約し、自由に選択できるよう、また地域公共交通ネットワークを最大限活用できるよう、乗り継ぎ・乗り換えについて時間的・心理的な抵抗を軽減させるための環境の整備を行います。

①乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備								
<ul style="list-style-type: none"> 武蔵小金井駅・東小金井駅周辺のまちづくり事業や新庁舎等の移転に合わせ、バスやタクシーの利用が円滑となるよう、バス停やタクシーの乗降場所の配置を検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
②駅前広場の維持・管理								
<ul style="list-style-type: none"> 武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅の駅前広場は、市が継続して維持管理を行います。 また、利便性の向上のため、利用状況や改善ニーズの把握に努めます。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							
③地域の乗り継ぎ拠点の設置検討								
<ul style="list-style-type: none"> 新庁舎等や大規模公園・大学等の拠点施設や主要なバス停周辺では、公共交通を利用した後、自宅や目的地までのあと一歩の移動を支援するために、シェアリングサービス事業者との協議により、シェアリングポートの設置を推進します。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

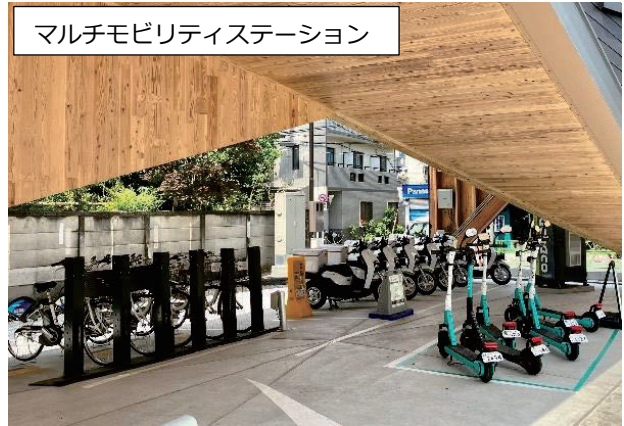
他地域の事例 地域の乗り継ぎ拠点の整備

東京都杉並区では、区役所敷地内に複数事業者合同のシェアサイクルのポートを設置しています。

また、民間事業者によって東京都世田谷区に設置されたマルチモビリティステーションでは、電動マイクロモビリティ（電動自転車・電動キックボード・電動スクーター・電動小型自動車）や電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスが提供されています。



杉並区役所のシェアサイクルポート



マルチモビリティステーション

都内にて撮影

施策3-2 乗り継ぎ・乗り換え拠点における情報提供の充実化

多様な利用者が集まる鉄道駅等の乗り継ぎ・乗り換え拠点では、市民や国内外の来訪者など、誰もがスムーズに乗り継ぎ・乗り換えができるわかりやすい情報提供を目指します。

① 駅や主要バス停でのわかりやすい情報提供

- 系統ごとに乗り場が分散している駅前広場では、バス事業者との協議の場を設けるなど、連携して案内表示の統一化を図ります。具体的には、どの乗り場から、どのバスに乗って、どのように運賃を支払えばよいのかなど、バスの利用に関する情報をわかりやすく示します。
- 武蔵小金井駅では、南北の出口によってバスの行き先が異なり、来訪者にとってわかりにくいいため、鉄道事業者やバス事業者と連携し、改札近くで主要なバス乗り場を把握できる案内表示の方法を検討します。

実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			

②多様な主体への案内機能の強化

- 鉄道駅等の乗り継ぎ・乗り換え拠点においては、デジタルサイネージ等を活用し、外国人観光客を含めた国内外の来訪者に向けて、バスの運行情報や乗り方（運賃の支払方法やルール・マナー等）の案内機能を強化します。
- 市の観光部門と連携し、立ち寄り先の情報など、周辺地域も含めた周遊情報の提供を検討します。

実施主体	市・バス事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討					実施・継続		

小金井市の取組 デジタルサイネージの設置（武蔵小金井駅南口）

バス事業者との連携により、武蔵小金井駅南口にデジタルサイネージを設置しました。バス乗り場やお知らせだけでなく、バスの発車時刻が一目でわかります。



市内にて撮影

他地域の事例 デジタルサイネージによる多言語案内（葛西臨海公園駅）

京成バスでは、多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バスの運行情報に加えて周辺の観光情報等を提供するなど、外国人観光客を含めた利用者の利便性向上に取り組んでいます。

デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×バス+観光)

《運行情報・観光情報提供(葛西臨海公園駅)》

○多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バス運行情報、周辺観光情報を提供し、外国人観光客を含めた利用者の利便性を向上

【多言語対応の表示画面】



【外観】



※表示画面の情報は平成29年3月21日時点

出典：京成バス株式会社 News Release（平成29年3月21日）

出典：第1回 バスタプロジェクト推進検討会 配付資料2「バスを中心とした交通結節点に関する参考事例」

目標 4 新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います

施策 4 - 1 新たな技術等の活用に向けた検討

近年、交通における新たな技術の活用動向が目まぐるしく変化しており、小金井市内においても電動自転車、電動キックボード等のシェアリングサービスの参入が進んでいます。鉄道駅やバス停から自宅や目的地までなど、公共交通を補完する自由な移動手段として、これらが適切に活用されることを目指します。

また、近隣自治体では MaaS や自動運転の実証実験なども実施されており、これらの新技術について、小金井市の交通の状況を鑑みて、適切に対応していくことが必要です。

①シェアリングサービスの適切な活用								
<ul style="list-style-type: none"> 現在、シェアリングサービスに用いられている電動自転車や電動キックボードにより、市域を超えるような短中距離の移動も容易になりますが、公共交通の持続可能性を確保するためには路線バスやコミュニティバス、タクシーとの役割分担・連携が必要です。シェアリングサービスの活用にあたっては、市と事業者にて協定を締結するなどにより、役割分担・連携を明確にします。 その上で、公共施設の敷地（市役所や市立公園、市営自転車駐車場等）の一部をポートとしてシェアリングサービスに活用するなど、公民連携による効率的なポート設置を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				
②新たな技術や制度の活用に向けた関係者との連携								
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通連携（MaaS 等）や、最新の法制度改正（自動運転等）等の今後の活用に向けた備え、必要に応じて関係者とともに新たな技術や制度の研究・調査を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			
③民間資源の活用・連携								
<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通手段や仕組みの導入には、民間事業者との連携が不可欠となります。これらが小金井市内で適切に活用されるよう、小金井市内でのサービス提供については、連携の在り方や協定等の取決めの必要性を検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・民間事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	実施・継続							

小金井市の取組 シェアサイクル事業者と協定を締結

OpenStreet 株式会社と小金井市は、令和 6 年 11 月 1 日に「シェアモビリティ事業の実証実験に関する協定」を締結しました。市内外を問わずシェアポート間で電動自転車の貸出し・返却が可能です。今後、公共施設や民間施設等へシェアポートの設置を拡充していく予定です。

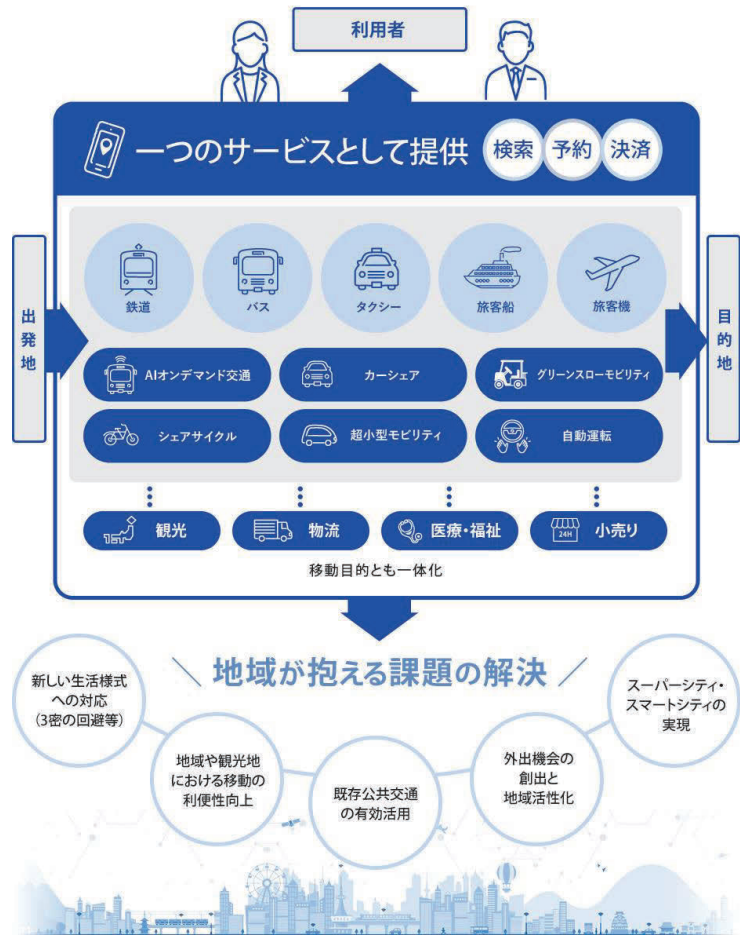


出典：小金井市

コラム MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、市民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

観光や医療等の交通以外のサービス等とも連携することにより、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典：国土交通省ホームページ「MaaS とは」

施策 4 - 2 公共交通に関するオープンデータのまちづくりへの活用

公共交通に関する情報のオープンデータ化（誰もが編集、加工等がしやすい形で、インターネットで公開すること）を行うことで、経路検索サービスや大手地図サイト等で運行情報を検索できるようになります。

公共交通利用者の利便性向上に加え、公共交通に関する情報をまちづくりへ活用することを目指し、交通事業者によるオープンデータ化及び行政によるデータ活用の検討を行います。

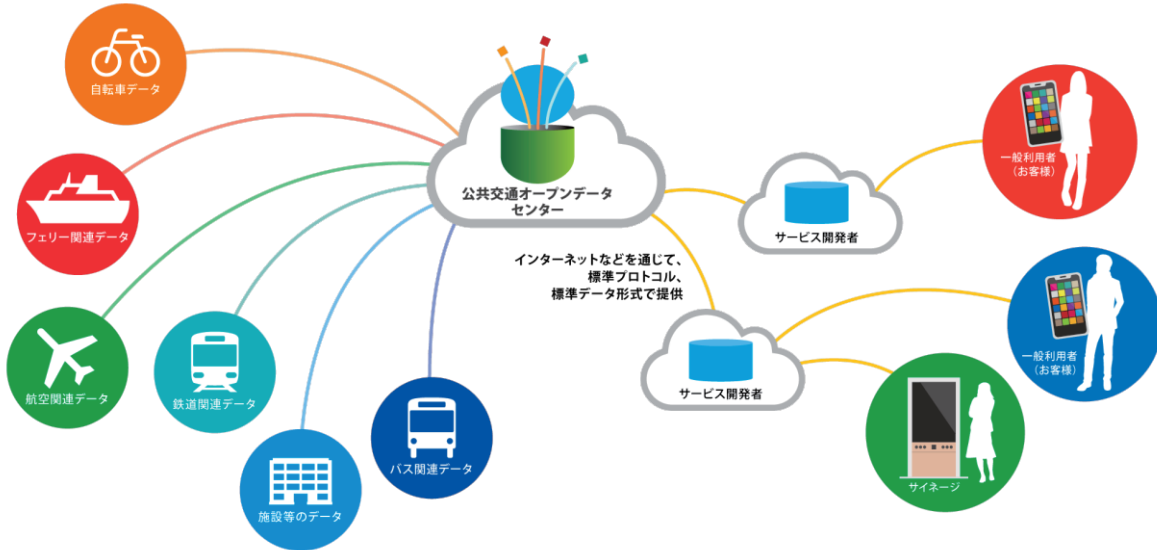
①オープンデータ化の促進								
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バスに加え、新規に参入するシェアリングサービス事業者等に対しても、オープンデータ化を促進します。 バスの運行情報については、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）に準拠したデータ整備を促進します。 								
実施主体	交通事業者							
関連・連携機関	市							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			
②まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討								
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関するデータを収集し、まちづくりへの活用に取り組みます。国や東京都の研究結果等を確認し、バスの利用状況の把握や遅延の改善などへの活用可能性を検討します。 必要に応じて、交通事業者との調整により、まちづくりへの活用が行いやすいデータの収集を行います。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			

コラム オープンデータ

スマートフォン、タブレット端末、ソーシャル・ネットワーキング・サービス（SNS）の普及等を背景に、多種多様な情報を相互に連携させて新たな価値を生み出すことが期待されています。

官民データ活用推進基本法（平成 28（2016）年法律第 103 号）において、国及び地方公共団体はオープンデータに取り組むことが義務付けられました。

公共交通に関するデータについては、首都圏を中心とした主要交通事業者や主要な経路探索事業者にて「公共交通オープンデータ協議会」が設立され、参画する交通事業者のデータをとりまとめ、一般の開発者等にワンストップで提供されています。



出典：公共交通オープンデータ協議会ホームページ「公共交通オープンデータセンターとは」
<https://www.odpt.org/overview/>

他地域の事例 バスの運行データの活用

全国のバス事業者や自治体で、「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」の活用が進んでいます。共通化されたフォーマットでデータを整備することで、運行情報が迅速に世界中の経路探索サービスへ反映されます。利用者の利便性向上だけでなく、自治体や事業者による交通分析や運営の効率化への活用も期待されます。

2 岐阜県中津川市

市内のバス路線の「GTFS-JP」「GTFS-RT」データを整備しオープン化
多言語整備しインバウンド需要に対応、デジタルサイネージも低コストで導入

動的
コミバス



中津川市「公共交通オープンデータ“最先端田舎”への挑戦」
<http://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/page/083350.html>

出典：国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト（令和3（2021）年9月30日）

他地域の事例 自転車の利用データの活用

シェアサイクルの利用データからシェアサイクルの利用が多い経路や立ち寄りエリアを分析し、自転車通行空間の整備やシェアサイクルポートの配置検討に活用されています。

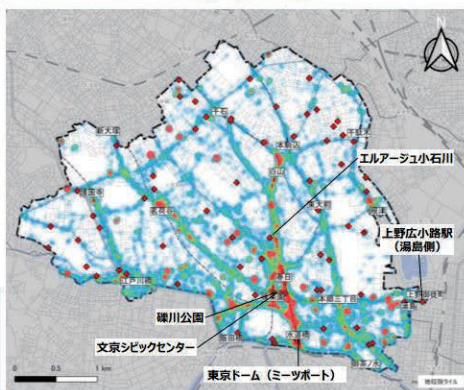
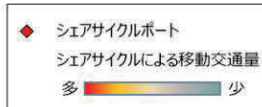
自転車ネットワーク計画との連動の事例（東京都文京区）

東京都文京区では、自転車ネットワーク路線の選定に際し、シェアサイクルの利用状況やシェアサイクルポートの位置を考慮しています。

【自転車ネットワーク計画】

▼シェアサイクル利用を考慮した自転車ネットワーク路線選定の視点

視点	項目
安全性 の向上	自転車関連の事故が発生した箇所
	危険に感じる箇所
	自転車の利用が多い経路 シェアサイクルの利用が多い経路
施設への 接続	鉄道駅、シェアサイクルポート、駐輪場
	行政施設、商業施設、スポーツ施設等
	学校
	幼稚園・保育園、観光スポット



出典：東京都文京区作成

出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

施策4-3 環境にやさしい車両の導入支援

国や東京都では、運輸部門の二酸化炭素排出量の削減を図るため、タクシーやバスの電動化を進めています。

小金井市においても「第2次小金井市地球温暖化対策地域推進計画」を策定し、温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいます。市内を走行する車両について、環境にやさしい車両の導入を進め、低炭素社会の実現を目指します。

①環境にやさしい車両の導入支援								
<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの車両の入替え時に電気バス（EV）等の導入を検討します。 市内のバス事業者及びタクシー事業者に対し、国や東京都の補助の案内や申請支援を行います。 								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討					実施・継続		
②充電・充填施設の整備支援								
<ul style="list-style-type: none"> 市の環境部門と連携し、公共施設への急速充電設備や水素ステーションの整備、主要な商業施設等と連携した整備など、次世代自動車を利用しやすい環境づくりを検討します。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討					実施・継続		

他地域の事例 コミュニティバスへのEVバス導入

東京都清瀬市を走るコミュニティバス「きよバス」では、二酸化炭素を排出せずに走行できる環境に配慮したEVバスを1台導入し、ゼロカーボンシティ実現に向けた取組を加速させています。



出典：西武バス株式会社ご提供写真を一部加工

6章 | 計画の実現に向けて

1 計画の実施スケジュール

本計画は令和7（2025）年度から令和14（2032）年度までの8年間を計画期間として、計画に位置付けた施策や事業を具体化し、進捗管理を行いながら目標達成に向けた取組を推進します。

中間時点である令和10（2028）年度には目標の達成状況を評価し、社会情勢の変化や新たな技術の動向等を踏まえ、必要に応じて施策・事業や目標値の見直しを行います。

また、施策・事業を着実に推進していくため、各年度で「PDCA サイクル」を運用しながら進捗管理を実施し、必要に応じた改善を行うことで、計画を推進していきます。

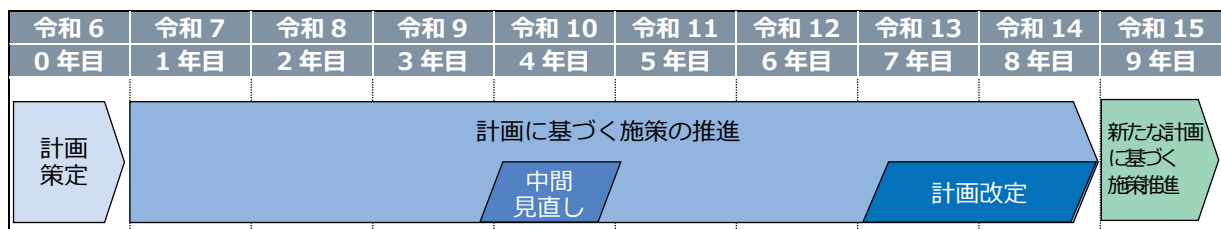
【計画期間中の進め方】

- 各年度の取組内容を基にした進捗管理による計画の着実な推進
- 中間時点において、評価指標による目標達成状況を評価し、必要に応じて施策・事業や目標値を見直し

【各年度の取組内容】

取組の検証：事業の取組状況や評価指標・モニタリング指標の確認
 検討・改善：検証の結果に基づく見直しの必要性検討、必要に応じた改善（事業のスケジュールや実施箇所等の見直し）

■ 計画期間中の進め方



■ 各年度のスケジュール

	1年間											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
PDCA サイクル	施策・事業実施											
	前年度の取組の検証			見直し検討		取組改善		反映				
協議会等	■ 協…前年度の検証			■ 協…次年度事業の確認		■ 次年度予算要求		■ 協…実施状況の把握				
	(協=小金井市地域公共交通活性化協議会)											

2 評価・モニタリングのための指標

本計画の推進に向けた進捗管理を行うため、目標の達成状況を評価するための評価指標とともに、施策・事業の進捗や実施状況を確認する指標としてモニタリング指標を設定します。

評価指標は、主に目標の達成状況を定量的に評価するための指標であり、目標値を設定します。中間見直しや計画改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。なお、年度ごとに関連するデータを収集可能な評価指標については、モニタリング指標とともに各年度で施策・事業の実施状況や進捗の確認、事業の検証・見直しに活用します。

モニタリング指標は、施策・事業の進捗状況を確認するための指標であり、目標値は設定しません。関連するデータは毎年収集し、その推移により施策・事業の進捗状況を確認し、事業の検証・見直しに活用します。

2.1 評価指標と目標値の設定

目標の達成状況を評価するための評価指標及びその目標値を以下のとおり設定します。

	評価指標	関連目標	現状値	目標値	考え方
1	公共交通利用者数 (鉄道・バス)	目標 1 目標 2 目標 3	132,250 人/日 (令和 5 年)	147,000 人/日 (令和 14 年)	コロナ流行後の生活様式変容による減少と今後の人口増加を考慮し、コロナ流行前の水準を目標値として設定
2	市内公共交通の満足度	目標 1 目標 2 目標 3 目標 4	47.5% (令和 6 年)	60.0% (令和 14 年)	令和元～5 年度の満足度の伸びを継続するとして目標値を設定
3	バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ、情報提供）に対し特に不満を感じている人の割合	目標 2 目標 3	34.7% (令和 5 年)	29.0% (令和 14 年)	『指標 2：市内公共交通の満足度』の増加に合わせて、不満度は同割合で減少するとして目標値を設定
4	新たな技術の活用に向けた検討・協議体数	目標 4	—	4 つ (令和 14 年)	普及が進む GTFS、シェアモビリティの 2 つ、今後進展する技術（MaaS、自動運転など）から 2 つの計 4 つで目標値を設定

2.2 モニタリング指標の設定

モニタリング指標として、目標ごとに以下の8項目を設定しました。

	モニタリング指標	データの取得方法	現状値
目標1			
1	市内を走るバスの系統数	系統数：市、事業者で把握	43 系統 (令和 5 年)
2	イベント回数 (周辺市連携、利用促進、採用の合計)	回数：市、事業者で把握	0 回 (令和 6 年)
目標2			
3	安全に移動できていると感じる割合	割合：市民意向調査もしくは市長への手紙 (現項目：市内を安全に移動できていると感じる市民の割合)	50.3% (令和 6 年)
4	市内交通事故件数	件数：警視庁の統計 (市区町村別の交通事故発生状況)	215 件 (令和 5 年)
5	市内タクシー事業者の福祉タクシー、UD タクシーの保有数	台数：事業者から提供	59 台 (令和 6 年)
目標3			
6	公共施設へのシェアモビリティポート設置数	ポート数：市、事業者で把握	5 箇所 (令和 6 年)
目標4			
7	EV バス等の導入数	新規導入数：市、事業者で把握	0 台 (令和 6 年)
8	公共交通オープンデータセンターに加盟している事業者数 (鉄道、シェアモビリティ事業者を含む)	登録数：事業者から提供	7 事業者 (令和 6 年)

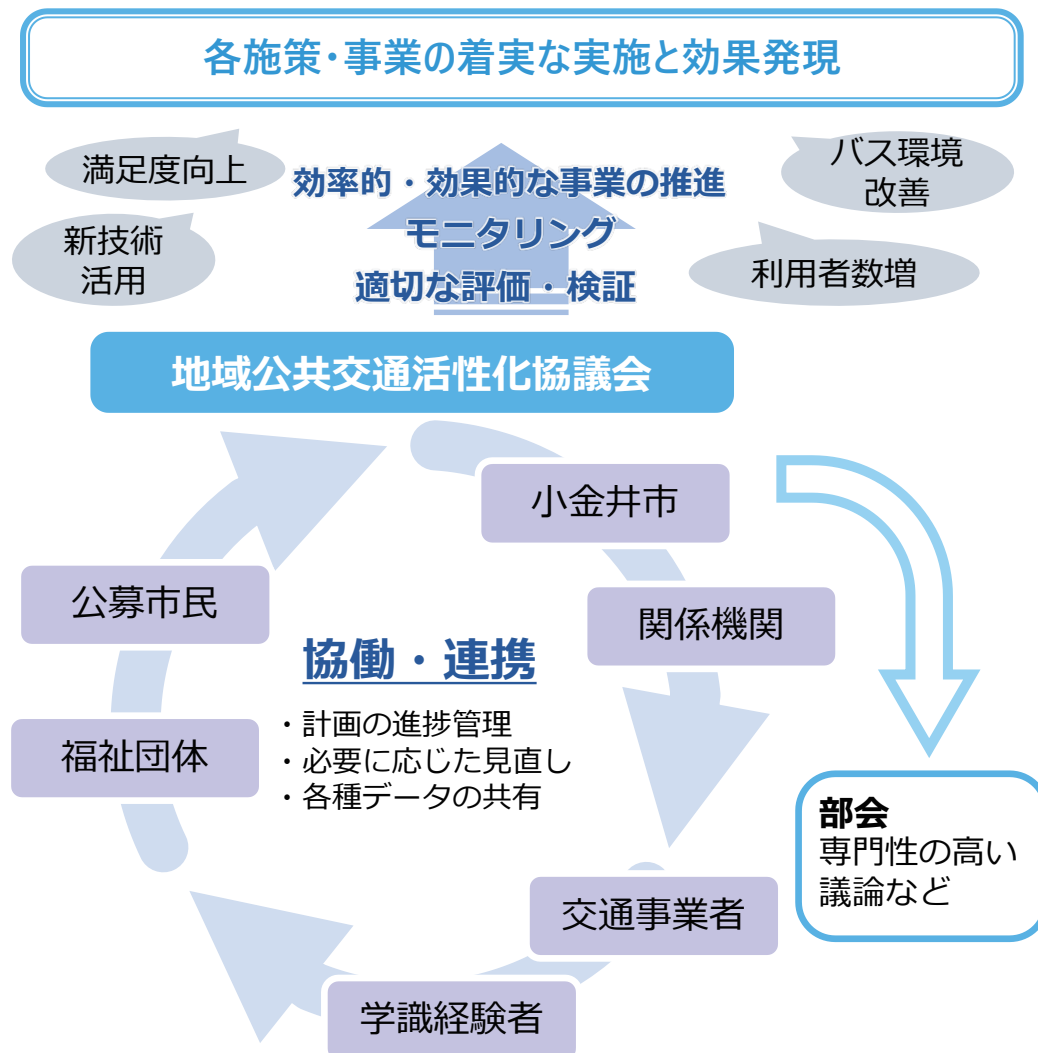
3 推進体制

目標の達成に向けて、各施策・事業を着実に実施し、効果を発現させていく必要があります。そのために、関係者との密な連携による効率的・効果的な事業の推進、モニタリングや適切な評価・検証を踏まえた見直しなどが重要となります。

各関係者で協働して本計画を推進していくため、小金井市、関係機関（国・都・道路管理者・警察）、交通事業者、学識経験者、公募市民などから組織される「小金井市地域公共交通活性化協議会」（法定協議会）を年に数回開催し、本計画の進捗管理や必要に応じた見直しを行います。

また、各施策・事業の実施に向けて専門性が高い議論が必要となった場合には、法定協議会の下部組織にあたる「部会」を設置します。議論のテーマに応じて、法定協議会の委員のみならず、必要に応じて他の関係者に参画を求め、必要な協議・調整や検討を行います。

加えて、評価指標やモニタリング指標に関連するデータや施策・事業の進捗確認のため、各種データの取得に向けた体制の構築を行います。



7章 | おわりに

小金井市地域公共交通計画は、地域公共交通活性化協議会、アンケート、地域懇談会・オープンハウスなどにより、たくさんの市民の皆様にご協力いただきながら策定しました。

地域公共交通活性化協議会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく会議体です。公募市民・公共交通事業者・関係行政の職員等からなり、生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進に向けて本計画の検討を行いました。

令和5年度・6年度にて7回実施
(委員は59ページに記載)



市民・利用者アンケート調査

市民の方々や実際に公共交通を利用している方の課題やニーズを把握するため市民・利用者（路線バス・CoCoバス・タクシー）アンケート調査を実施し、多くの意見をいただきました。

市民アンケート調査	816部
利用者アンケート調査	
路線バス利用者	403部
CoCoバス利用者	110部
タクシー利用者	27部

事業者ヒアリング

移動状況や交通に関する課題について、日常的に利用者と接している見聞きする問題、また、サービス等を提供している事業者の視点でも把握するため、バスやタクシー・シェアサイクル事業者、福祉団体、公園管理者に対してヒアリングを行いました。

事業者ヒアリング
15団体

地域懇談会・説明会（計3回）

アンケート調査では確認することが難しい、具体的な地域の課題や計画に記載する施策・事業の内容についてご意見を伺うため、2回の地域懇談会及び地域説明会を実施しました。

小金井市の今後の公共交通をより良いものにするためのアイデアをたくさんいただきました。

第一回地域懇談会

時期 令和6年1月

参加者 26人

地域の課題を把握



第二回地域懇談会

時期 令和6年9月

参加者 19人

施策・事業の内容を確認



地域説明会

時期 令和6年12月

参加者 14人

パブリックコメントの内容報告



オープンハウス

地域公共交通計画について多くの方に知っていただくため、パブリックコメントの実施にあわせてオープンハウスを開催しました。

「計画に基づき市内の公共交通をよりよくしてもらいたい」といったご意見をいただき、今後、地域公共交通計画をみなさんと推進するためのきっかけとなりました。

時期 令和6年12月15日

場所 宮地楽器ホール



= 地域公共交通活性化協議会委員 =

委員氏名	選出区分	任期
鈴木 文彦	学識経験者	令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
榎本 聡	公共交通事業者等の関係者	令和 5 年 6 月 1 日から令和 5 年 6 月 21 日まで
倉科 大地		令和 5 年 6 月 22 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
岩澤 貴顕		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
米澤 暁裕		令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 5 月 31 日まで
富樫 秀樹		令和 6 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
早田 俊介		令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 6 月 25 日まで
三浦 裕介		令和 6 年 6 月 26 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
古谷 弘文		令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで 令和 6 年 10 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
大庭 久継		令和 6 年 4 月 1 日から令和 6 年 9 月 30 日まで
秦野 凌		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
小川 将和		令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 8 月 19 日まで
作井 啓介		令和 6 年 8 月 20 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
小池 毅		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
信山 重広		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
佐藤 武		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
平野 景一		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
鈴木 淳	関係行政機関の職員	令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで
中山 俊夫		令和 6 年 4 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
佐藤 義尚		令和 6 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日まで
犬竹 幹人		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
田中 将太		令和 5 年 6 月 1 日から令和 6 年 9 月 1 日まで
並木 正彦		令和 6 年 9 月 2 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
青木 亮	市内に在住、在勤又は在学している 18 歳以上の者	令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
池内 隆司		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
坂本 敬		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
永田 尚人		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
平野 武		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで
松本 彩佳		令和 5 年 6 月 1 日から令和 7 年 3 月 31 日まで

委員氏名	選出区分	任期
小田切 美穂	市内に在住、在勤又は在学している18歳以上の者	令和5年6月1日から令和7年3月31日まで
玉村 有佳		令和5年6月1日から令和7年3月31日まで
林 智子		令和5年6月1日から令和7年3月31日まで
中嶋 登	市内の福祉関係団体の推薦する者	令和5年6月1日から令和6年3月31日まで
兵頭 友幸		令和6年4月1日から令和7年3月31日まで
八木 香		令和5年6月1日から令和6年3月31日まで
山本 善万		令和6年5月1日から令和7年3月31日まで
若藤 実	市の職員	令和5年6月1日から令和7年3月31日まで
日野 靖久		令和5年6月1日から令和7年3月31日まで

=用語集=

	用語	解説
あ行	ICT (= Information & Communications Technology)	・情報通信技術のこと。
	SDGs (Sustainable Development Goals)	・持続可能な開発目標のこと。「誰一人取り残さない (leave no one behind)」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、平成 27 (2015) 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた。令和 12 (2030) 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。
か行	カーボンニュートラル	・温室効果ガスの排出から吸収量を差し引き、実質 0 とする状態のこと。
	区画整理事業	・道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業のこと。
	交通結節点	・電車、バス、タクシー、自動車、自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等がある。
	混雑度	・道路の交通容量に対する交通量の比のこと。 ※道路の交通容量とは、道路条件や交通条件の基で、一定の時間内に、道路を通過できる自動車の最大数のこと。
さ行	シェアサイクル	・都市内に設置された複数のサイクルポートにてどこでも借りられて好きな場所で返却することができる利便性の高い交通手段のこと。公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通としての役割を担っている。
	シェアリングポート	・シェアサイクルやシェアリングの電動キックボード等のシェアリングサービスを停車しておく場所のこと。
	スマートシティ	・ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また、新たな価値を創出し続ける持続可能な都市や地域であり、Society 5.0 の先行的な実現の場と定義されている。
	ゼロカーボンシティ	・令和 32 (2050) 年に CO ₂ (二酸化炭素) を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体のこと。
	Society5.0	・サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society) のこと。狩猟社会 (Society 1.0)、農耕社会 (Society 2.0)、工業社会 (Society 3.0)、情報社会 (Society 4.0) に続く、新たな社会を指すもので、第 5 期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱されている。
た行	代表交通手段	・出発地から目的地までの一つの移動において、複数の交通手段を利用したときの主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は、鉄道、

	用語	解説
		バス、自動車、自動二輪車、自転車、徒歩の順である。
	デマンド交通	・予約がある場合のみ運行され、利用者に応じて運行する時刻や経路が変わる交通方式
	トリップ	・人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1回の移動でいくつかの交通手段を乗換えても1トリップと数える。
は行	パーソントリップ調査	・どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこまで、どのような交通手段で移動したかについて、1日の全ての動きを捉える調査のこと。10年ごとの節目に調査が行われる。
	パブリック・コメント	・策定、制定又は改廃をしようとする政策等の案等を公表して市民から意見を募集し、提出された意見を十分に考慮して政策等の策定等をするとともに、当該意見及びこれに対する実施機関の考え方等を公表する一連の手続のこと。
	バリアフリー	・高齢者・障がい者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁など全ての障壁を除去するという考え方。
	標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS）	・バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。各交通機関の運行情報を統一的に扱うことが可能となり、経路検索や運行情報提供サービスなどの高度化に寄与する。
	分担率	・利用する交通手段のうち、鉄道（モノレールなどを含む）と路線バスが占める割合のこと。 ※本計画では、代表交通手段における割合を指す。
ま行	MaaS（=Mobility as a Service）	・スマートフォンアプリ等により、複数の公共交通サービスや移動サービスを組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスのこと。
	マスタープラン	・対象エリア内の一体性を確保するために、政策や計画の基本的な方針を定めるもの
や行	ユニバーサルデザイン（UD）	・多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境をデザインする考え方
ら行	ライドシェア	・地域交通の担い手や移動の足の不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車の活用を行う事業のこと。

表紙・裏表紙イラスト作成：イクタケマコト

※表紙・裏表紙イラストの著作権はイクタケマコトに帰属しております。表紙・裏表紙イラストの無断で複製、転載、転用、改変等の二次利用を固く禁じます。

小金井市地域公共交通計画

令和7年3月

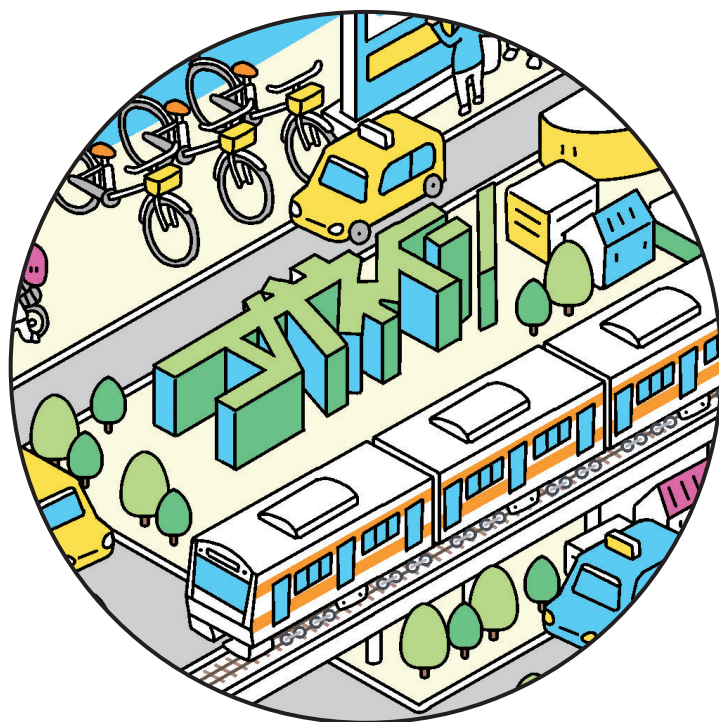
編集・発行 小金井市都市整備部交通対策課

〒184-8504 東京都小金井市本町六丁目6番3号

電話：042-387-9850

FAX：042-386-2619

<https://www.city.koganei.lg.jp>



誰もが自由に**選択**できる
地域公共交通を
みんなで**守り育てる**まち