

令和6年度第4回地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 時 令和7年2月19日（水）午後2時00分から4時00分
場 所 萌え木ホール 3階 A会議室

1 はじめに

2 議題

（1）交通ネットワーク再編事業について

① 第一回部会の報告 …資料1

（2）地域公共交通計画について

① 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応 …資料2・3

② 地域懇談会・オープンハウスの実施報告 …資料4

③ パブリックコメントの実施結果 …資料5-1・5-2

④ 小金井市地域公共交通計画策定に対する提言について（参考） …資料6

⑤ 計画の答申について …資料7

3 報告

① 市内路線バスの減便等の報告（12月以降） …資料8

② 公共交通マップの更新

③ CoCoバス東町循環ルート of 道路工事について

④ JR中央線グリーン車について

⑤ 委員更新について

⑥ CoCoバスだより 8号

4 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料1 第一回部会の報告
- ・ 資料2 今回の会議内容
- ・ 資料3 令和6年度第3回協議会 ご指摘と対応
- ・ 資料4 地域懇談会・オープンハウスの実施報告
- ・ 資料5-1 5-2 パブリックコメントの実施結果
- ・ 資料6 小金井市地域公共交通計画策定に対する提言について（参考）
- ・ 資料7 計画の答申について（計画書・概要版）
- ・ 資料8 市内路線バスの減便等の報告（12月以降）
- ・ 公共交通マップ（更新版）
- ・ JR中央線グリーン車のパンフレット、チラシ
- ・ CoCoバスだより 8号
- ・ 席次表

※当日配布

第一回部会の報告

1 開催概要

- 日 時 令和7年1月17日（金）午前10時00分から正午
- 場 所 萌え木ホール A会議室
- 主な議題 ① これまでの経緯・今後のスケジュール …資料2
② 路線バス・CoCoバスの利用状況 …資料3
③ 今後の検討事項 …資料4

2 検討の前提条件

今後の検討にあたり、以下のような条件を基本として協議を進めることを共有した。

■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、乗務員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、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、連携して進めていくため、協議の進捗及び公開可能な内容については随時、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。

■その他

- 路線バスの変更等も考慮し、申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、京王バスにおいて乗務員不足の改善等、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。

小金井市地域公共交通活性化協議会 交通ネットワーク再編事業部会 委員名簿

任期: 令和7年3月31日まで

令和7年1月17日現在

No.	氏名	フリガナ	事業所等名称	第3条 第1項	条文
1	鈴木 文彦	スズキ フミコ	交通ジャーナリスト	第1号	学識経験者
2	富樫 秀樹	トガシ ヒデキ	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	第2号	公共交通事業者等の関係者
3	三浦 裕介	ミウラ ユウスケ	京王電鉄バス(株)運輸営業部 乗合事業担当課長	第2号	
4	古谷 弘文	フルヤ ヒロフミ	小田急バス(株) バス事業本部計画部長	第2号	
5	秦野 凌	ハタノ リョウ	西武バス(株) 計画部計画課長	第2号	
6	作井 啓介	サカイ ケイスケ	関東バス(株) 運輸部主任	第2号	
7	信山 重広	ノヤマ シゲヒロ	つくば観光交通(株) 取締役社長	第2号	
8	佐藤 義尚	サトウ ヨシタカ	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	第3号	
9	青木 亮	アオキ マコト	公募市民	第4号	市内に在住、在勤又は在学して いる18歳以上の者
10	池内 隆司	イケウチ タカシ	公募市民	第4号	
11	坂本 敬	サカモト タカシ	公募市民	第4号	
12	永田 尚人	ナガタ ヒト	公募市民	第4号	
13	平野 武	ヒラノ タケシ	公募市民	第4号	
14	小田切 美穂	オダギリ ミホ	公募市民	第4号	
15	玉村 有佳	タムムラ ユカ	公募市民	第4号	
16	山本 善万	ヤマモト ヨシカズ	地域自立支援協議会	第5号	市内の福祉関係団体の推薦する 者
17	若藤 実	ワカフジ ミノル	小金井市 都市整備部長	第6号	市の職員

※公募市民及び福祉関係団体については、委員の意向確認の上、指名した。

3 今後の検討スケジュール

検討の概ねのスケジュールを以下に示す。

- 令和6年度 再編の方向性（検討すべき事項・検討の範囲）等について合意
- 令和7年度 具体的な再編案・再編ルート・運行頻度・運行時間・運賃等について検討・合意する
- 令和8年度 パブコメ手続き等を実施し再編内容を9月程度までに確定、残り半年は手続き等を実施

	R6年度			R7年度												R8年度												
	R7年(2025年)												R8年(2026年)												R9年(2027年)			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
1. 交通ネットワーク再編事業の検討																												
① 再編の方向性の検討		検討	決定																									
② 再編案の検討			案の洗い出し	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	案の絞り込み・具体化	
③ 再編案の作成															計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	計画・パブコメ案作成	
2. 地域懇談会等の実施																												
① 地域説明会												① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	① 再編内容	
② オープンハウス												①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
3. 委員会の開催																												
①協議会		○				① 再編方針	② 再編の具体案	③ 再編の具体案	④ 再編の具体案	⑤ 再編の具体案	⑥ 再編の具体案	⑦ 再編の具体案	⑧ 再編の具体案	⑨ 再編の具体案	⑩ 再編の具体案	⑪ 再編の具体案	⑫ 再編の具体案	⑬ 再編の具体案	⑭ 再編の具体案	⑮ 再編の具体案	⑯ 再編の具体案	⑰ 再編の具体案	⑱ 再編の具体案	⑲ 再編の具体案	⑳ 再編の具体案	㉑ 再編の具体案	㉒ 再編の具体案	
②部会	① 方針確認	② 方針決定	③ 再編案の検討	④ 再編案の検討	⑤ 再編案の検討	⑥ 再編案の検討	⑦ 再編案の検討	⑧ 再編案の検討	⑨ 再編案の検討	⑩ 再編案の検討	⑪ 再編案の検討	⑫ 再編案の検討	⑬ 再編案の検討	⑭ 再編案の検討	⑮ 再編案の検討	⑯ 再編案の検討	⑰ 再編案の検討	⑱ 再編案の検討	⑲ 再編案の検討	⑳ 再編案の検討	㉑ 再編案の検討	㉒ 再編案の検討	㉓ 再編案の検討	㉔ 再編案の検討	㉕ 再編案の検討	㉖ 再編案の検討		
4. パブリックコメント																												
5. 運行変更の手続き																												

4 協議結果

検討の前提条件や今後の検討事項に対する主なご意見は以下のとおり。

4.1 協議内容

以下のとおり確認を行った。

- ・部会資料2：これまでの経緯・今後のスケジュールについて、確認した。また、京王バスによる申入れ以降、市と京王バスが複数回の協議を重ねた結果、部会及び協議会にて検討を進める前提条件を整理した。その内容を説明し、了承された。
- ・部会資料3：路線バス・CoCoバスの利用状況について、確認した。
- ・部会資料4：今後の検討事項の項目について、確認した。

4.2 主な意見

1) 検討の前提条件

- 中町・東町循環を廃止するのではなく、周辺の路線バス等も含めて減便や路線の変更により公共交通空白地域を出さないよう検討を行うことについて了承された。

2) 他の事業者の参入可能性

- 他のバス事業者においても乗務員不足は深刻な状況であり、運行に対する金銭的な補助があっても新たにコミュニティバスに参入することは難しいとの意見をいただいた。
- CoCoバス・ミニ等、大きなバス車両でない場合、運転士募集をかけると路線バスの運転士を退職した方などの応募も一定、期待できる。

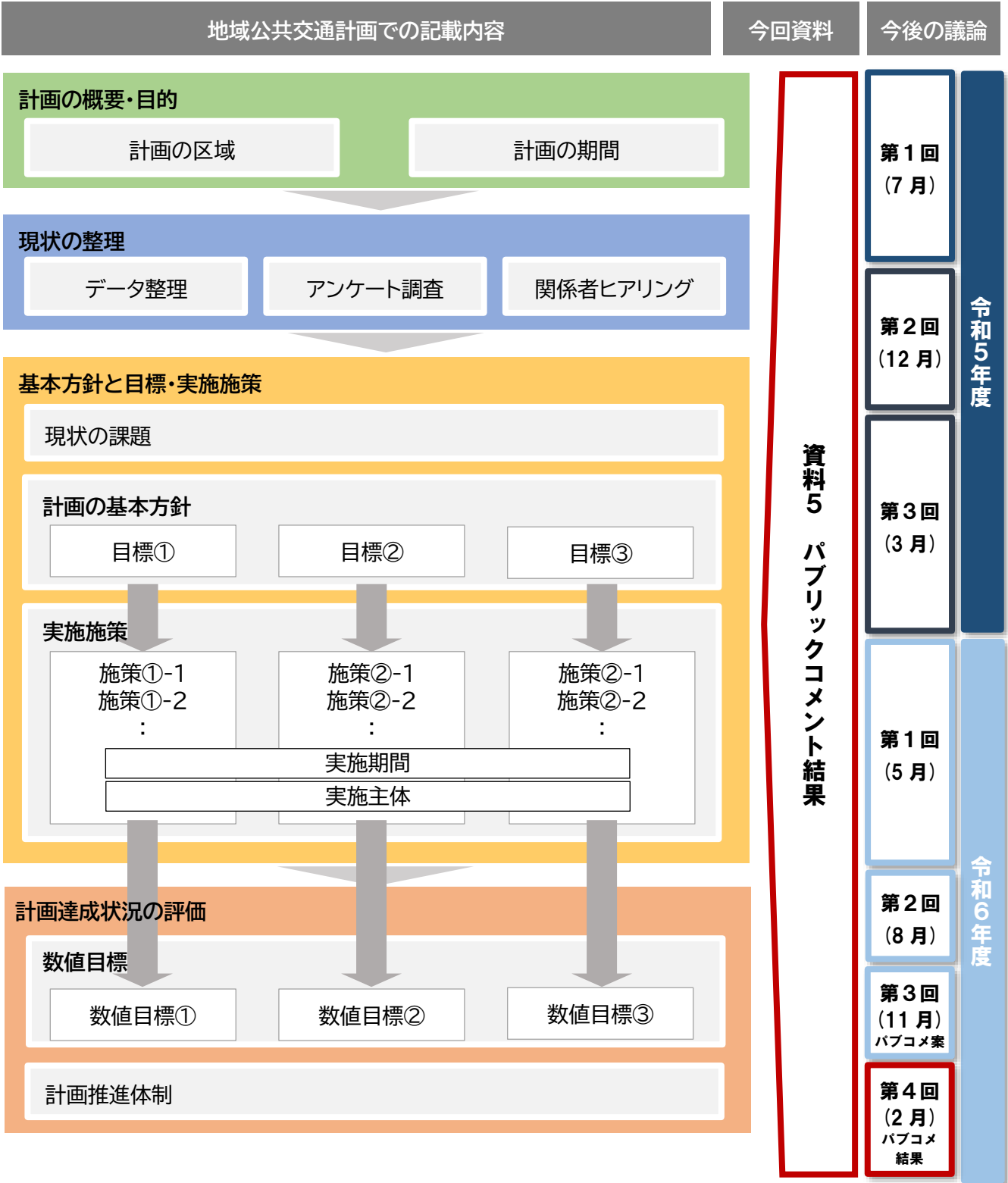
3) その他

- CoCoバス中町循環・東町循環だけでなく、他のCoCoバス路線や路線バスも含めて検討・再編の対象であることを市民の方が理解できるよう、適切な周知を行っていく必要があるとご意見をいただいた。
- 新庁舎へのアクセスについては、CoCoバス再編の際にCoCoバスとは切り離して検討を行うこととなっており、今回の検討でも同様の認識であることについて了承された。

今回の会議内容

1 地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画での記載事項と検討時期・今回の資料との対応は以下のとおりです。



令和6年度第3回協議会 ご指摘と対応

斜体は会議後に対応として追記

(1) 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応

特になし

(2) 地域懇談会の実施報告

特になし

(3) 小金井市地域公共交通計画（案）

	ご指摘	発言者	対応
1	渋滞緩和効果について、調査等を行ってその結果を示していないと市民の理解は得られないのではないか。	永田	計画書に掲載している千葉市のポスターのように、視覚的にわかっていただけるチラシやポスターで示すことを想定している。
2	90年代、浜松市で渋滞緩和の啓発したときに、渋滞の写真とバスが1台走っている写真を並べて、運転した人がバスに乗ればこうなるというポスターを作った。推計だけでなくイメージとして伝える方法もある。	会長	具体的な調査の実施まで現時点では想定できず、計画書での記載は現在のままとしたい。
3	混雑度について、記載している説明と、実際に受ける印象は違う。データの特徴などを注釈で補足してはどうか。	青木	注釈もしくは用語集で補記を追加する。 計画書内に追記した。(P9)
4	「公共交通、自転車等の利用への自発的な転換」とあるが、公共交通だけを入れるのが適切なのか、自転車なりを利用しましょうと入れるのか。	坂本	公共交通と自転車それぞれ適切な役割分担の基、活用していくことを想定している。そのため計画書の記載は変更しない。
5	対象とする交通、“地域の多様な輸送資源についても必要に応じて検討の対象とします”の“必要に応じて”は削除してほしい。送迎バスの活用やいろんな意見を踏まえて検討していく必要がある。	平野	公共交通が主であることには変わらないが、他の手段とも連携し活用していくことがわかるように記載を修正した。(P2)
6	p33 担い手不足の対応について、バス事業者から直接的な声を記載してはどうか。他市の事例ではなく、業界の悩みをアピールしたほうがよい。そこもパブリックコメントや説明会などにも繋がるはず。	坂本	交通事業者より資料等を提供いただき追記した。 (P34)
7	1～3章が大きな現状、4～5章がコメントをもらいたい部分なので、構成を変えてはどうか。	坂本	目次にて4章・5章がポイントであることを提示するとともに、4章の前に中

	ご指摘	発言者	対応
			表示を挿入し、この部分が計画の具体的な内容であることを示した。(目次・4章前)
8	自動運転が進んで、一部で採用される自治体も出ている。新庁舎から駅まで自動運転を取り入れる検討もされたらどうか。	山本	現在も研究しつつ小金井市に当てはまるか考えてくことと記載している。現在の記載のままとし、修正は行わない。
9	新市庁舎にバスを運行できるかは切実な問題である。それに絡めているいろいろな意見を出し合って検討していくのが1つの方向だと思う。	池内	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とし、本計画では言及していない。

(2) 質疑応答

	ご指摘	発言者	対応
1	オープンハウスとは何か。	山本	展示会と捉えていただければよい。計画書を抜粋しポスターを掲載して、質問があれば説明する。
2	ココバス便りはオープンハウスに貼ってほしい。市の掲示板にも貼ってほしい。	平野	オープンハウスにて対応する。

地域説明会・オープンハウスの実施報告

地域公共交通計画の内容について広く知っていただくため、パブリックコメントの実施期間中にあわせて地域説明会とオープンハウスを実施した。

1 開催状況

1.1 地域説明会について

1) 会議の内容

- ・地域公共交通計画（案）の内容について説明した

※具体的な記載事項について検討を行う場ではなく、パブリックコメント中の計画内容説明であるため、ワークショップ形式ではなく説明会形式により、計画に対する意見をいただいた。

2) 会議方式

時間	所要時間	分類	内容
0:00~0:10	10分	開会	挨拶、事務局紹介 資料確認、会議の流れの説明
0:10~1:10	約 60分	地域公共交通計画 (案)について	計画案の内容説明 質疑応答
1:10~1:59	約 50分	CoCo バスについて	申し入れ内容等の説明 質疑応答
1:59~2:00	1分	閉会	

3) 配布資料

- ・小金井市地域公共交通計画（案）の概要資料
- ・CoCo バスについて

4) 開催日時・場所

日時及び開催場所は令和 6 年 12 月 23 日（月）、会場は以下 2 箇所とした。

場所	会議室	日時
マロンホール	会議室 A	令和 6 年 12 月 23 日(月)14 時～16 時
市民会館 萌え木ホール	3階会議室 A	令和 6 年 12 月 23 日(月)18 時～20 時

※参加者の対象エリアは特に指定していない。

※概ね 1 時間半程度を想定。

5) 参加方法

(1) 申込対象者

市内在住・在勤・在学の方

(2) 定員数

各会場 20 名程度

(3) 申込・参加者決定方法

原則として、事前申込み制とし、定員超過の場合には抽選を行うこととした。
定員に満たなかったため、引き続き申込みを受け付けるとともに、当日受付も実施した。

- 申込期間： 令和 6 年 11 月 15 日(金)まで
- 申込方法： 申込フォーム、FAX、電話 ※以下 8 点を記載
 - ①参加希望場所（日時） ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
 - ⑥メールアドレス（ある方のみ） ⑦手話通訳の有無
 - ⑧保育の有無
- その他：
 - ・手話通訳あり
 - ・申込者には、おおむね 1 週間前に、資料を事前送付。
 - ・保育の申込者なし

6) 事前周知

- ・市報
- ・市公式ホームページ
- ・市公式 X（旧ツイッター）
- ・市公式 L I N E
- ・市政だより
- ・公共施設へのチラシ設置（公民館、図書館、集会施設、保健センター、親子あそびひろば「ゆりかご」、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、市役所第二庁舎、体育館等）
- ・C o C o バス車内ポスター
- ・広報掲示板
- ・第一回・第二回地域懇談会の参加者に対して個別に開催案内を通知
- ・自治会、町会

※募集のチラシ等は、できる限り分かりやすい言葉と表現を用いることとし、興味を持ってもらい、参加しやすいよう工夫した。

1.2 オープンハウスについて

普段、公共交通等に関心が少ない方に対しても地域公共交通計画にて記載した事項について関心を持っていただくため、不特定多数の方が多くいる場所にてパネル展示によりオープンハウスを実施し、計画の内容及び CoCo バスに関する現在の状況について説明を行った。

1) 内容

- ・地域公共交通計画（案）の内容について

2) 配布資料

- ・パネル展示（表題含め 15 枚）
- ・地域公共交通計画（案）の概要資料

3) 開催日時・場所

場所 小金井 宮地楽器ホール

日時 令和 6 年 12 月 15 日（日）9：30～17：00

4) その他

<オープンハウスでの掲示>

- ・CoCo バスについて パネル展示（1 枚）
- ・CoCo バスだより 1 号～8 号の展示
- ・今昔写真の展示（駅・電車・バス） ※各バス事業者の協力のもと

<オープンハウス後>

- ・市役所第二庁舎の正面入口スペースにて、パブリックコメントの実施について、オープンハウスで使用したパネルを活用して展示を行った。（12 月 16 日～1 月 20 日）



2 参加者の状況とご意見

2.1 地域説明会について

1) 参加者の状況

令和6年12月23日(月)に地域説明会を小金井市内の2箇所で開催し、合計で14の方々に参加頂いた。各回の参加状況を以下に示す。

なお、事前申込者は18人(うち当日欠席は5人)、当日受付者は1人であった。

日時	会場	参加者数	参加者の属性別内訳		
			性別	年代	居住地
12月23日(月) 14時~16時	マロンホール	10人	男性5人 女性5人	40代 1人 60代 2人 70代 6人 90代 1人	東町1丁目 1人 東町3丁目 4人 本町1丁目 1人 中町1丁目 1人 緑町3丁目 2人 貫井南町4丁目 1人
12月23日(月) 18時~20時	市民会館 萌え木ホール	4人	男性4人 女性0人	50代 1人 60代 3人	前原町2丁目 1人 前原町5丁目 1人 貫井北町1丁目 1人 貫井南町1丁目 1人

2) 各会場の様子

a) マロンホール



b) 萌え木ホール



3) 会場での意見と対応

(1) 計画について

a) マロンホール

分類	No	ご意見	対応
2章 小金井市の 現状とニーズ	1	移動自体の減少、鉄道の割合が増加の根拠を示してほしい。実感として鉄道を利用している人が増えているとは思えない。鉄道利用が増えているのであれば、CoCoバスを減らしてもいいという計画となっているのではと不安を感じる。	データの特性については会場にて回答。 また、今回配布した概要版には紙面の都合上掲載を抜粋した説明である。 →資料編にてデータの補足を行う。なお、データはいずれも最新を示している。
	2	移動の実態について、データの年次が古いのではないか。代表交通手段については分担率ではなく、実数を示したほうがよいのではないか。割合ではなく実数がどのように変化しているかが重要と思う。	
	3	データの分析は年代別に見ないと意味がないのではないか。	
4章 基本方針と 目標	4	基本方針について、「誰もが」ではなく高齢者をターゲットとする必要があるのではないか。ネットワークとしてではなく、高齢者の移動の足そのものを確保してほしい。	計画書に記載のとおり、本計画では高齢者を含め、本市の公共交通を利用する方全体を対象とする。 →計画書の記載は変更なし
5章 目標達成の ための施策・ 事業	5	施策の実現性・具体性が低いように感じた。これから取り組むにしても着手が遅いのではないか。	今回配布した概要版には紙面の都合上掲載を抜粋した説明がある。 計画書に記載のとおり、既に市内で実施している施策も継続を掲げており、実現に向けてスケジュール感をもって取り組む。 →計画書の記載は変更なし
	6	運転士不足は小金井市内に留まる問題ではない。運転士を周辺地域で分け合わなくてはならない状況にもなっており、周辺の自治体と協働して都や国に働きかける取組を実施すべきではないか。	交通事業者と連携しつつ、全国市長会を通じた働きかけ等を引き続き実施する。 →計画書の記載は変更なし
	7	担い手が減少している要因を分析しているのか。給料が少ない、休みが少ないなど様々な要因が考えられる。	

分類	No	ご意見	対応
	8	バス路線が減ったり運転士が減少しているなかで、自動運転の実証実験を実施している自治体もある。小金井市でもいち早く導入すべき。システムも取り合いとなるので他地域に先駆けて実証実験を実施したほうがよいのではないか。	計画書に記載のとおり、自動運転の実装には時間がかかる状況。先進地域の取組みを注視する。 →計画書の記載は変更なし
	9	自動運転等、実証実験にはコストがかかる。他地域の実証の結果や研究会の結果を調査し、小金井市に活かしたら良いと考える。	
7章 おわりに	10	計画が策定された後も交通に関する協議会は継続するのか。CoCo バスについても協議を続けることと思うが、協議内容についてPRを行ってほしい。	引き続き市報や HP 等での公表を行う。 →計画書の記載は変更なし

b) 萌え木ホール

分類	No	ご意見	対応
5章 目標達成のための施策・事業	1	国としても人口減少、子育て支援、少子化対策を推進しており、市の現状を見ても課題と感じる一方で、本計画では効果が薄いと感じる。	地域懇談会等でも子育て世代からの課題意識を共有させていただいている。具体的な事業の推進にあたって考慮する。 →計画書の記載は変更なし
	2	CoCo バス・ミニがオープンデータ化されていないのはコスト面の課題か。	計画書に記載のとおり、CoCo バスを含め共通フォーマット化に向けた支援を検討する。 →計画書の記載は変更なし
	3	バス停環境は改善を感じないが、デジタルサイネージには感心している。インバウンド対応も期待される。	計画書に記載のとおり、デジタルサイネージ等 JR 等各所と調整を実施し拡充を図ることができないか検討を行う。 →計画書の記載は変更なし
	4	自転車利用環境の形成はどのように考えるか。特に武蔵小金井駅周辺、東小金井よりに駐輪場を整備してほしい。	計画書に記載のとおり、今後策定予定の自転車総合計画にて検討を行う。 →計画書の記載は変更なし
	5	道路環境の改善を望む。自転車が車道を走っても、歩道を走ってもいずれも危険。	
	6	歩道はよくても自転車が走る路肩部分の舗装が悪い区間が多い。車道側を走りづらい状況があるのではないか。	
	7	自転車の逆走が危険に感じる。子供に教育を行うことで、成長してもマナーが身につくし、親も気にすることになるため、学校教育が重要と考える。	小学校では警察署と協力し、自転車利用講座を実施。計画書に記載のとおり、継続したマ

分類	No	ご意見	対応
		る。	ナー教育も重要と考える。 →計画書の記載は変更なし
	8	運転士不足について、JR も自動運転の取組を行っている。バスも省人化に向けて自動運転の取組を行ったらどうか。	計画書に記載のとおり、自動運転の実装には時間がかかる状況。先進地域の取組みを注視する。 →計画書の記載は変更なし
	9	運転士として外国人の導入に賛成。車内対応等もコールセンターなどをつなぐことができるため、解決しうる場面もある。一方で、適切な試験の対応も必要。	コミュニティバス・路線バスでは道案内や車内案内を行う必要もあると聞いている。バス事業者と連携しながら動向を確認する。 →計画書の記載は変更なし
	10	運転士として外国人の活用を行うより、待遇改善等のインセンティブにより確保したほうが良いと考える。	→計画書の記載は変更なし
6章 計画の実現 にむけて	11	評価指標はアンケート調査で把握するのか。母数はどの程度で設定しているのか。	→詳細な算出方法は資料編に掲載する。
	12	コロナで様々な会合が中止となっていたが、徐々に活気が戻ってきているため、公共交通の利用も回復してくると考える。お年寄りが元気になると、医療費の削減など様々な効果がある。バスだけの収支ではなく、波及する効果も踏まえる必要がある。	本計画の推進により、生活の質等様々な効果につながると考える。目標値としては、公共交通に関する定量的に把握可能な値を設定している。 →計画書の記載は変更なし
その他	13	徐々にまちなかは良くなっていると感じる。特に小金井街道の南側など歩道が狭く、垣根が出ているところもあった。植栽の保守をやっていただいてありがたい。	植栽の維持管理は引き続き実施する。住宅についてはポスティングなどでご協力を依頼している。
	14	住宅地では、各住宅の植栽がはみ出て危ないと思うことがある。市で関与するのは難しいのか。	→計画書の記載は変更なし

(2) CoCo バスについて

※ご意見への対応は今後の部会にて検討

a) マロンホール

分類	No	ご意見
路線の維持	1	東町循環が廃止となると、小田急バスも本数が少ないため更に移動しづらくなる。高齢者の外出頻度が減少してしまうのではないかな。
路線の維持	2	家族が通学に CoCo バスを利用している。学校で自転車通学を禁止しており、通学が困難となるため路線を維持してほしい。
路線の維持	3	近年の CoCo バスの利用状況はどうか。路線としては一定数が利用しており、撤退には至らない印象である。
路線の維持	4	バスを維持するためには利用者を確保しなければならない。利用の喚起が必要と考える。
運行ルート	5	東町からも武蔵小金井駅へ向かうニーズが高い。野川・七軒家循環のルートを拡大し、東町から武蔵小金井駅へ向かうルートを作って欲しい。
運行ルート	6	新庁舎の完成時にも東町からのアクセスは確保してほしい。
運行ルート	7	他のコミュニティバスと同様に、バス停からの圏域を設定してルートを設定すべきと考える。
運行ルート	8	東小金井は幅員が狭く、栗山通りは CoCo バスが走りづらい印象。まず道の拡幅が必要ではないか。拡幅ができないのであれば、一方通行にするなどしたらどうか。(ルート変更後栗山通りは走行していない)
車両	9	CoCo バス・ミニのような車体でも運行を維持していただきたい。乗り残しがあつたとしてもバスがなくなるよりはよい。
地域の声の収集	10	東町 1 丁目、5 丁目の高齢者が特に移動に困っている。東センターで地域懇談会を開催し、高齢者の声を聞き取ったほうがよいのではないかな。
地域の声の収集	11	東町にはマロンホールですら来ることが難しい高齢者が多い。住宅近くで聞き取りを行うなどしてはどうか。
運賃等	12	小金井市として交通に関する予算を削減したいのか、高齢者の移動の利便性を上げたいのか。CoCo バスは介護保険被保険者証を所持していないと高齢者割引が受けられない。持っていることを認識していない方もいる。本来の用途と異なるし、持ち運びしにくいいため、カードなどにしたほうがよい。そもそも 100 円としたらよい。
収支等	13	ぶんバスは 100 円で乗れる。CoCo バスよりもサービスが高く、利用者数が増加している。武蔵野市のコミュニティバスの運営はうまく行っているという報道を耳にしたことがある。参考としたらどうか。
今後の対応	14	R8.9 までの協議中は、CoCo バスの減便や路線の廃止は想定されないのか。協議中にバスがなくなってしまった場合の応急処置を確保いただかないと、不安である。
今後の対応	15	CoCo バスの中町循環が廃止することも知らない方が多い。市報に載せたほうがよいのではないかな。

b) 萌え木ホール

分類	No	ご意見
路線の維持	1	北東部循環をたまに利用することがある。東町循環を見ると、比較して明らかに利用者が少なく感じる。ともすればこのような廃止の申し出があるのは仕方ないとも感じる。一方で、一旦運行頻度などのサービスを上げてみる施策ができるのではないか。それでも利用がないのであれば、見直しもやむを得ない。
路線の維持	2	つくば観光交通からは同様の申し出があるか。
運行頻度	3	望ましい運行本数などのアンケートを行っているか。個人的には 15 分に 1 本あるとよい。大きな車両が頻度少なく走るより、ミニのような小さい車両でも頻度が高く走っていたほうがよい。
運行形態	4	全額自治体補助での運行として、白ナンバーにしたらどうか。運行管理者は設置する必要がある認識。
運転士確保	5	ダイヤ改正により路線バスの深夜便がなくなった。路線が存続していても便数が減るようなことがあり、運転士不足が身近な問題と感じた。
運転士確保	6	タクシードライバーに話を聞いたところ、コロナ後回復していなかったが、最近では車両のほうに足りないような状況と聞いている。ドライバーが減り続けているのではなく、担い手確保のための様々な取組が結果として現れている部分もあるのではないか。
運転士確保	7	運転士は朝晩など不規則な勤務となる。特別な手当などはあるのか。女性や元気な高齢者が働きやすいようにしたらよい。働く環境と待遇の双方を向上させることが重要。
運転士確保	8	2024 年問題と待遇改善のバランスをとる必要がある認識。国としてもどのように考えているか疑問である。
今後の対応	9	他自治体も同様な問題が生じていると考えられる。自治体同士で連携して会議体を設けるなどして解決できる課題はないか。

2.2 オープンハウスについて

1) 来場者の状況

当日の来場者は以下のとおり。

来場者	173 人
うちアンケート回答者	42 人

2) 会場の様子

当日の様子は以下のとおり。



オープンハウスの様子（小金井 宮地楽器ホール）

2.3 いただいた意見

来場者に対して行ったアンケートにていただいた回答は以下のとおり。

(1) パネルのわかりやすさ

はい	39 人
いいえ	2 人
その他(普通)	1 人

(2) 印象に残った施策・重要と思った施策

施策 1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	2人
施策 1-2 コミュニティバスの効果的な活用	3人
施策 1-3 公共交通不便地域への対応	1人
施策 1-4 公共交通の利用促進	2人
施策 1-5 公共交通の担い手不足への対応	4人
施策 2-1 移動環境の改善	0人
施策 2-2 公共交通利用マナーの向上	0人
施策 2-3 情報提供の充実化	2人
施策 2-4 歩行空間・自転車利用環境の形成	1人
施策 3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化	1人
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	0人
施策 4-1 新たな技術等の活用に向けた検討	0人
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人
施策 4-3 環境にやさしい車両の導入支援	2人
その他(全体、今昔写真、推進体制)	3人
無回答	21人

(3) 自由意見の抜粋

- ・バスの利用をもっとしやすいように進めてほしいと感じた。ベビーカーがあるとバスに乗るかとても迷うので。
- ・自転車が安心して走れる街作りを。車優先の街・道路はやめてほしい。
- ・ライドシェアなど、小さな街に適した方法を考えてください。
- ・生活に必要な交通手段を選びやすいとよいかと思います。ライドシェアが遅れていると思います。
- ・これからもっと人が減り、年配の人も増えて運転できる人が減り、バスやタクシーを運転する人が減り、もっと難しくなると思います。いつかロボットバスができたらいい。
- ・免許返納後、バスを利用。色々行きたいが、バスがなくタクシーを利用しているので、きめ細かい路線をお願いしたい。
- ・地図アプリで見やすいものがあったら嬉しいです。
- ・地域交通を支えていけるように自治体と民間事業者で連携して頑張っていっていただきたいです。
- ・施策 2-3 にあったリアルタイムによる情報提供はありがたい。今後スマホアプリ等でも見られると嬉しいです。1973年の武蔵小金井駅周辺の貴重な写真に感激しました。昔の写真をたくさん拝見したいです。
- ・情報提供の充実化が進んだのはよかった。公共交通の担い手不足は深刻だと感じた。無電柱化の施策がより進むといいなと思った。
- ・自治体と企業、そして市民の方が協力して地域交通の改善に向けて話し合う場があることをしました。様々な目線で地域の活性化につながる一手でもあり、とても良いと思います。

小金井市地域公共交通計画（案）に対する意見及び検討結果について（概要）

小金井市市民参加条例第 15 条の規定による小金井市地域公共交通計画（案）に対する市民提言制度（パブリックコメント）を実施した結果について、下記のとおり公表します。

なお、お寄せいただいた御意見と検討結果については、小金井市ホームページに掲載して公表するほか、交通対策課（市役所第二庁舎 5 階）、広報秘書課広聴係（同庁舎 1 階）、情報公開コーナー（同庁舎 6 階）、公民館各館、婦人会館、上之原会館、西之台会館、桜町上水会館、総合体育館、栗山公園健康運動センター、図書館（本館）、保健センター及び東小金井駅開設記念会館で御覧いただけます。

記

1 施策の名称

小金井市地域公共交通計画（案）

2 意見の募集方法

(1) 意見募集期間

令和 6 年 12 月 11 日（水）から令和 7 年 1 月 20 日（月）まで

(2) 意見提出方法

直接持参、郵送、ファクス又は電子メール（専用フォーム）

3 意見の提出状況

(1) 提出人数

区 分	直接持参	郵 送	ファクス	電子メール	計
個 人	人	人	11 人	10 人	21 人
団 体	人	人	人	人	人
計	人	人	11 人	10 人	21 人

(2) 延べ意見数

31 件

(3) 意見内容の内訳

ア 地域公共交通計画関係	14 件
(シェアリングサービス)	(2 件)
(C o C oバス)	(1 件)
(C o C oバス運賃)	(2 件)
(C o C oバス・ミニ)	(1 件)
(C o C oバス路線)	(1 件)
(C o C oバス頻度、時間)	(1 件)
(ライドシェア)	(1 件)
(運転士不足)	(1 件)
(基本方針及び目標)	(1 件)
(デマンド交通)	(1 件)
(自動運転)	(1 件)
(路線バス)	(1 件)
イ C o C oバス運行終了の申入れ関係	13 件
ウ その他	4 件
(スマートシティ)	(1 件)
(交通規制)	(2 件)
(その他)	(1 件)

4 寄せられた意見と検討結果

(別紙) パブリックコメント結果のとおり

5 問合せ先

小金井市 都市整備部 交通対策課 交通対策係

電 話 0 4 2 - 3 8 7 - 9 8 5 0

F A X 0 4 2 - 3 8 6 - 2 6 1 9

E-Mail s060999@koganei-shi.jp

(別紙) パブリックコメント結果

令和7年2月 日

小金井市地域公共交通計画（案）に対する意見及び検討結果について

意見募集期間：令和6年12月11日から令和7年1月20日まで

意見提出数：21人・31件

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアリングサービス ・CoCoバス運賃 	<p>シェアリングサービスに関して大賛成です。東小金井駅から東町5丁目までは歩いて15～20分ほど徒歩だとかかり、LUUPのようなポートが多数の場所(セブンやいなげや、すき家の駐車場等)にあると助かります。</p> <p>現状は東町5丁目～武蔵小金井まで行くにはココバス中町循環に乗る or タクシー or 自家用車 or 自転車となりますが、ココバスは30分に1本しかない上に常に高齢者で混んでいて若者は使えない現状です。また高齢者は安く優遇されているのに若者は高いのもどうかと思います。一律150円にする等できないのでしょうか。またタクシーも不足しており全然掴まりません。そこでLUUPがあると(ポートが多数ないと意味ないですが)容易に市内、市街に行くことが可能となり利便性が向上します。高齢者はココバス、若者はLUUPを活用するなど棲み分けることで、全世代のQOLが上がるのではないのでしょうか？(バスの混雑緩和で)</p>	<p>施策4-1①シェアリングサービスの適切な活用(P47)で示している通り、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・連携を明確にしたうえで、公民連携による効率的なポート設置を行っていく予定です。</p> <p>CoCoバスの再編基本方針に則り、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定しました。なお、高齢者割引は、交通弱者への対応としてシルバーパスの代替手段として導入していません。</p>
2	CoCoバス・ミニ	P.25 ココバスミニについて、現状回数券および現金での乗車手段しかなく、他のバス同様交通系ICなどの電子決済を導入してほしいです。	CoCoバス・ミニについては、CoCoバスや路線バスと運行事業者が異なることからICカードの導入が難しい状況です。今後、運行事業者や関係団体等との協議により、交通系ICなど

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
3	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアリングサービス ・ライドシェア ・運転士不足 ・スマートシティ 	<ul style="list-style-type: none"> ・電動キックボードが街に溢れるのは迷惑です。推進するのは止めていただきたい。 ・電動マイクロモビリティのシェアリングを行う場合は、レンタル業者に事故発生時の賠償責任を負わせてください。 <p>ライドシェアは、マーケットの一定のパイからシステム業者がびんはねして、運転者の収入を減少させる貧困ビジネスだと思えます。推進すべきではないと考えます。</p> <p>運転士の成り手不足の対策には、先ず賃金アップを行うべきで、必要なら事業者に補助金を出すなど検討すべきです。賃金良ければ成り手は集まってきます。便利な住よい街になれば人口も増えていきます。</p> <p>スマートシティは、市民を常時監視、管理するもので、そんなものは目指さないでいただきたい。</p>	<p>の電子決済の導入可能性について検討を行います。</p> <p>施策4-1①シェアリングサービスの適切な活用（P47）で示している通り、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・連携を明確にしたうえで適切な活用を図ります。</p> <p>なお、現在小金井市内にポートが設置されているシェアリングサービスには保険が付与されております。</p> <p>日本版ライドシェアは国土交通省が許可をした箇所・事業者のみが実施可能です。市では交通空白地域の状況等を定期的に確認するとともに、関連動向を注視してまいります。</p> <p>施策1-5公共交通の担い手不足への対応（P33）で示しているとおり、現状や課題の発信、運転士確保に向けた働きかけ等にて支援を行います。</p> <p>本計画では言及しておりません。今後のご意見として承ります。</p>
4	基本方針及び目標	<p>P.20について</p> <p>計画の「目標」には、基本方針の精神が反映されていなければなりません。そこで基本方針と計画の目標の関係について気になることを示します。</p> <p>P.20の基本方針は、地域公共交通に対して二つのことを言っています。まず、(*1)「誰もが自由に選択できる」こと 第2は(*2)「みんなで守り育てる」ことです。</p> <p>気になる点</p> <p>1. *1にある「自由選択」の精神が目標に含まれていない点</p>	<p>「誰もが自由に選択できる」は市内の各地域にて複数の交通手段があり、状況に応じて選択して利用できることを指しております。目標1の持続可能な地域公共交通ネットワーク（路線バス・コミュニティバスなど）、目標4の新たな技術等の効果的な活用（シェアリングサービスなど）により実現することを想定しています。同様に「守り育てる」は、目標1の持続可能な地域公共交通ネットワーク（公共交通の利用促進などにより利用する意欲を醸成する）、目標4の新たな技術等の効果的な活用（新たな技術や制度の活用検討、環境にやさしい車両の導</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>「自由選択」とは、指標視点（地域差・年代・時間的・身体 のハンデ・・・等）が含まれていなければなりません。通常、 基本方針の視点を目標に含めておかないとプロジェクトが 進むにつれて徐々に歪んでしまう恐れがでてきます。（これ は一般的にそういわれていることです）</p> <p>2. *2にある「守り育てる」には、創造性が含まれているか 不確か、将来の不明確性が考慮されているか大いに気になり ます。今は AI 時代です、数年もすれば新たな交通機関が 創造されるのは想像できるでしょう。</p>	<p>入支援）により実現することを想定しています。</p> <p>施策や事業により基本方針の内容を反映してはいますが、基 本方針と目標の関係性がわかりにくい部分があるため、目標の記 載の前に基本方針との関係性について示す内容を追記したい と考えております。</p>
5	CoCo バス路線	<p>市域北西部（貫井北町）を巡るコミュニティバス経路が欲し いです</p>	<p>CoCo バスの再編基本方針に則り、CoCo バスは路線バスを補 完するサービスの提供の観点から、「公共交通不便地域」※を 含む地域を運行の対象として運行をしています。</p> <p>※鉄道駅は武蔵小金井駅・東小金井駅 500m 以遠、新小金井 駅 300m 以遠。路線バスは 1 日の運行本数が片側 20 便以上の路 線バス停留所 300m 以遠。</p>
6	・ CoCo バス運 賃	<p>柔軟で市民優先の料金体系への見直し</p> <p>令和 4 年の料金値上げは「路線バスとの運賃格差とそれに 伴う路線バスの利用者減少の助長、地域間での不平等が課題」 とされていたが、民営路線バスと競合して、路線バス利用者 の減少が助長される可能性があるルートは、貫井前原循環と 北東部循環に限られるはず。一方、北東部循環は小金井公園 を利用する「市外」の乗客が多く、“ドル箱”路線となり、他 の路線の赤字を補っているが、市が 7,000 万円も補助してい るここバス運行事業に「市民以外」の乗客が”便乗”してい ることとなる。現在の料金体系はルートを問わず、基本運賃 180 円で統一（回数券でも 171 円）されているが、市外利用 者の多い北東部循環は 250 円以上に値上げし、市民利用者へ は回数券利用のインセンティブを上げて 100 円、IC カード市</p>	<p>CoCo バスの再編基本方針に則り、路線バスを補完するサー ビスの提供の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行す る地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が 生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バ スの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り 運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も導入しておりま す。市内を移動する交通手段であり広く皆様に利用していただ きたいことから、市民・市民以外で運賃の差も設けておりませ ん。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通 	<p>民限定定期券を発行してはどうか。</p> <p>ICT を活用したオンデマンド運行の検討 ココバスミニのルートは 30 分に一本の運行で利便性が低いため、乗客数が低迷している可能性がある。この際、新宿区でも始まった「AI オンデマンド交通」（乗客が乗車ポイントと降車ポイント、乗車希望時間をスマホで入力し、AI が最適運行ルートを決めて運転手へルートを示す）の実証運行を小金井市でも行ってみたいはどうか？</p>	<p>施策 1 - 3 ②新たな交通手段や運行形態の検討（P28）において、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うことを示しています。</p>
7	<ul style="list-style-type: none"> ・ CoCo バス運行頻度、時間 ・ 自動運転 ・ CoCo バス 	<p>24 頁「施策 1 - 2 コミュニティバスの効果的な活用」、33 頁「施策 1 - 5 公共交通の担い手不足への対応」について、CoCo バス利用者としての意見です。</p> <p>1. 運行本数、運行時間が限られていることが、利用者の少なさの一因だと考えています。時間に余裕のある年代ならばバスに時間を合わせますが、通勤通学に使おうと思うと、利用しにくい（できない）というのが実態で、他の移動手段を選択せざるを得ない。このあたりの施策を盛り込むことはできないでしょうか</p> <p>2. 上記実現のネックのひとつとなる担い手不足については、「人がいなければ無人運転」という発想もあるかと。将来計画にぜひ取り入れ検討していただきたいと思います。</p> <p>3. 現状の CoCo バス利用者は、さまざまな理由で使わざるを得ない方々が利用していると思います。継続的な運行のためにより効果的な施策の検討をお願いします。</p>	<p>CoCo バスの再編基本方針に則り、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、日常生活に即したサービスの提供を目的として、運行本数（頻度）は 1 時間に 2 便を最低限確保、運行時間帯は 9 時～19 時として運行を行っております。</p> <p>運転士不足も深刻化しており、まずは現状への対策が必要と認識しています。</p> <p>施策 4 - 1 ②新たな技術や制度の活用に向けた関係者との連携（P47）において、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・調査を行うことを示しています。</p> <p>施策 1 - 1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築（P23）や施策 1 - 2 コミュニティバスの効果的な活用（P24）に基づき、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</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			ただき、効果的に活用を図ります。
8	CoCo バス運行終了の申入れ関係	<p>ココバスが東町地域を循環するようになって、かなりの年月が経過し、私の周りの高齢者にも大変喜ばれています。そして、東町1丁目も通るようになって、そんなに多くはないが、利用されている方からも、助かっていると声をかけられています。また、中町循環も新小金井から武蔵小金井駅まで、わずかの時間で行かれるので、助かっています。ところが、この2本の路線が運転手不足で廃止という申し入れが来ていることにおどろきました。都内の他の区市でも同じと聞いています。これでは小金井市だけの問題ではありません。他の市と、連携して、都と国を動かすようにしていただければと思います。</p>	<p>中町循環・東町循環の継続運行に向けて、運行事業者に対して補助金の増額や創設、乗務員確保の協力、また、市から国・東京都へ要望等を上げることの提案を引き続き行ってまいります。今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p>
9	CoCo バス運行終了の申入れ関係	<p>P. 24～ コミュニティバスの効果的な活用</p> <p>私の母の希望を代弁します。母はもうすぐ94歳になります。路線バスや電車にはもう乗れません。CoCo バスにだけはなんとか自力で乗ることが出来ます。CoCo バスを利用して買い物や病院通いをしております。中町循環と東町循環の両方を利用しておりますが、どちらも廃止の計画です。人数は少ないでしょうが、近隣に同じようなお年寄りがいらっしゃいます。廃止の計画は避けられないかと思いますが、何らかの救済策が必要だと考えます。例えば、ある条件を満たしたお年寄り本人だけが使えるタクシー券などいかがでしょうか？</p>	<p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p> <p>タクシー券のご提案もいただきましたが、まずは CoCo バス等の公共交通での対応を検討しております。</p>
10	CoCo バス運行終了の申入れ関係	<p>ココバス東町・中町循環バス路線は残して下さい。中町3丁目に住んでいますが、近くに公民館や社協がなく、高齢者にとってココバスは貴重な交通機関です。自転車は高齢者にとって危険でもあります。家内は87歳になりますが、自転車はやめました。市からの説得力のある補助金の増額等、残すための対</p>	<p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の CoCo バス運行ガイ</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		策を考えてください。	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ますが、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検討を行う予定です。
11	CoCo バス運行終了の申入れ関係	東町～武蔵小金井駅ココバスルートは地域にとって大事な交通手段です。ぜひ存続させてください。	<p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p>
12	<p>・ CoCo バス運行終了の申入れ関係</p> <p>・ 交通規制</p>	<p>1. タウンバスの継続希望。東小金井駅に行く為、不可欠。</p> <p>2. タクシーの早朝乗り入れ禁止 撤回せよ。街の役政、何をやっているんだ。</p>	<p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p> <p>車両通行禁止道路とは、歩行者等を交通事故から守るため、沿道住民が総意に基づき警察署に対して申請し、時間指定をして車両通行を禁止している交通規制です。</p> <p>同様に、規制を変更・解除したい場合は、沿道住民の総意により変更・解除をいただくこととなります。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
13	CoCo バス運行終了の申入れ関係	中町のバスは良く利用いたします。雨の日などは特に便利です。存続を希望いたします。	<p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> • CoCo バス運行終了の申入れ関係 • 路線バス • 交通規制 	<p>東町5丁目に引っ越してきて36年。今77歳の私は今現在も水道橋まで仕事に行っております。当然税金もずっと払ってますが、その税金を少しでも使う事なく、自力でなんとか世話にならずに歩いて頑張ってます。せめて東小金井駅まで20分歩く所、ココバスを利用する事で歩く時間の短縮と足への負担を考えると大変ありがたい乗り物です。ココバスの料金、今後後期高齢で100円ですが、存続の為なら限度ありますがもっと払います。</p> <p>武蔵小金井と武蔵境の間を京王バスが走ってまして、中町2丁目から良く乗りました。その便を昼間も多く走って欲しい。</p> <p>この地域は連雀通りから朝9時までタクシーは入れません。以前警察へ連絡後乗れましたがそれもダメになり、連雀まで歩いてきてくれてと具合が悪いのに連雀まで歩くってどういう</p>	<p>【CoCo バス運行終了の申入れ関係・路線バス】</p> <p>中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。</p> <p>その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。</p> <p>境81は利用者数の減少等により減便になっております。今後は、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。</p> <p>車両通行禁止道路とは、歩行者等を交通事故から守るため、沿道住民が総意に基づき警察署に対して申請し、時間指定をして車両通行を禁止している交通規制です。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		事か。高齢者は車の運転もやめろと私達東町の老人はこれからどの様に住んで生活をすればいいのでしょうか。	同様に、規制を変更・解除したい場合は、沿道住民の総意により変更・解除をいただくこととなります。
15	CoCo バス運行終了の申入れ関係	世の中、高齢化が大きく進んでいます。電車とバスに乗るには大変な苦勞しています。バスは乗るのは簡単ですが、電車は駅についても電車の乗車口に着くまでに大変なのです。足腰よわってくるのです。仕方のない事です。そうそういうことまで考えてココバスは絶対にへらさないでください。	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。
16	CoCo バス運行終了の申入れ関係	ココバス東町循環と中町循環を止めるのは止めてください。	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。
17	CoCo バス運行終了の申入れ関係	ココバスの東町循環、中町循環を残して下さい。東町1丁目に入る路線変更がされましたが、ほんの少しであり、本当に困っている1丁目東部の人はまだ困っています。新小金井周辺の高齢者は、東小金井に出るにも武蔵小金井に出るにもココバスを使っています。 コミュニティバスの設置はそもそも住民の福祉の為、高齢者の外出を促し認知症予防にも資する（それにより介護費用を抑える）という役割もある筈です。その意味からも、拡充が望	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		まれこそすれ縮小しないですむよう、市が責任を持つべきです。	行う予定です。
18	CoCo バス運行終了の申入れ関係	東町1丁目・5丁目は連雀通りの南側に位置し、交通手段は連雀通りを走るバスしかありません。しかもこの地域には商店街もほとんど無く住民は武蔵境・三鷹・武蔵小金井などへ買い物に行きます。かつては武蔵境～武蔵小金井間を1時間に1本路線バスがあったのが、武蔵境～東小金井で2時間間隔になり、昨年12月廃線になりました。今は中町循環・東町循環のココバスだけが住民の重要な足です。これを廃止して、市は住民の生活の質をどう保つのか真剣に考えていただきたい。バス廃止は絶対にやめてほしい。	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。
19	CoCo バス運行終了の申入れ関係	コミュニティバスの中で東町と中町循環がバス会社の都合（運転士不足）で廃止もあり得るの件につき、お願いです。 ・世の中ますます高齢化進む中で、高齢者の足とも言われている小金井市のココバスは、絶対に減らさないでください。でないと、外出しない高齢者が増え、健康悪化にもつながります。 ・バス会社の都合とは悩ましいかぎりですが、ここは思いきって、市直属の運転手を雇用してください。何もかも民営化で乗り切る風潮が自治体には多いとかねがね（他市も含めて）感じています。市民のニーズにこそ税金はストレートに使われるべきと思います。 どうか、よろしくご検討を、改めて廃路のなきよう願います。	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の 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ますが、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検討を行う予定です。
20	CoCo バス運行終了の申入れ関係	車や自転車に乗れない高齢者の大切な足だと思ふ。廃止しないでほしい。	中町循環・東町循環の運行について、今後は、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いたします。 その際、本数の減少などにより、現在の CoCo バス運行ガイ

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>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ますが、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検討を行う予定です。</p>
21	その他	<p>基本的に狭い国土に新規に道路を建設する必要性は全く無い。何年も前の計画に固執し現状に則し見直ししようとしないうる行政を理解出来ない。神宮外苑の600本を超える樹木の伐採やこれも不要なリニア新幹線工事同様、自然破壊そのものであり、都による当市の交通計画も貴重な自然環境を破壊する悪行以外の何ものでもない。</p> <p>全市民一丸となって計画を阻止したい！</p>	<p>当計画（案）と直接関係する内容ではないため、参考意見として伺います。</p>

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。

小議発第 138 号

令和 6 年 12 月 17 日

小金井市長

白 井 亨 様



小金井市議会議長

宮 下



小金井市地域公共交通計画策定に対する提言について

標記の件につきまして、下記のとおり提出いたします。

記

- | | |
|--------|----------------------|
| 1 委員会名 | 建設環境委員会 |
| 2 事 件 | 所管事務調査（地域公共交通に関する調査） |
| 3 内 容 | 別紙のとおり |

小金井市地域公共交通計画策定に対する提言

本市では、令和5年（2023年）に小金井市地域公共交通活性化協議会を設置して、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等のサービス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な協議を行い、令和5年度（2023年度）から令和6年度（2024年度）にかけて小金井市地域公共交通計画（令和7年度（2025年度）から令和14年度（2032年度）の8か年）の策定に向けた検討が進められている。市議会建設環境委員会においても重要な計画であると捉えて、所管事務調査に位置付けて、地域公共交通に関する調査を進めてきた。

しかし、令和6年（2024年）7月16日に、本市の地域公共交通の中心的役割を果たしている小金井市コミュニティバスCocoバス（以下「Cocoバス」という。）東町循環及び中町循環について、運行委託事業者より令和9年（2027年）3月末をもって運行受託を終了する旨の申入れがあり、これまで市と運行委託事業者による協議が行われてきた。しかしながら、令和6年（2024年）11月8日、現状維持は困難であることが確認された。よって、交通形態が大きく変更される見込みから、迅速に持続可能な交通ネットワークを再構築するため、令和9年度（2027年度）からの運行を目指した交通ネットワーク再編事業に取り組むことが市から示された。

こうした状況を踏まえ、本市における地域公共交通施策推進の一助としていただきたく、市議会建設環境委員会として、下記の事項について提言を行うものである。

記

1 Cocoバス運行事業に係る協議について

Cocoバスは基幹バスの補完的役割であるが、本市においては市民生活に不可欠な交通インフラであり、特に東町循環及び中町循環は基幹バス路線が少ない地域であるため、交通不便地域、交通空白地域を作らないよう、継続運行に向けてあらゆる対策をとり、最大限の努力を行うこと。

その一方で、継続運行が困難な場合に備えて令和7年度（2025年度）の早い段階で運行委託事業者との協議の結論を得て、新たな交通手段や運行形態となる代替策の具体的検討・実施を行い、市民の移動手段を確保することを求める。その際には、利用者や市民、市議会への丁寧な説明を行い、その意見を尊重して、基本方針

に掲げる「地域公共交通を、みんなで守り育てる」ために丁寧に検討・協議・決定すること。

2 マスタープランを補完する施策の実施について

現在策定しているマスタープランは市全体の地域公共交通の理念や方向性を示すものであり、交通ネットワーク再編事業の協議結果によっては、個別的に深掘した施策を実施する必要がある。その際には、全市的に特に広範な市民ニーズをつかめるよう、しっかりとした現状把握を行うこと。

また、交通空白地域の考え方においては、本市特有の国分寺崖線（はげ）などの高低差や、多くの利用者が見込める場合には、夜間・休日などの時間帯による空白も考慮すること。

地域公共交通施策は、交通分野の課題解決のみならず、まちづくりや観光、福祉、教育等の様々な分野にも大きく関係している。今後の超高齢化社会、人口減少社会における地域社会の活力の維持向上のため、地域全体を見据えた地域戦略の一環として協議・検討すること。

3 運転士不足対策について

バス等の地域公共交通に従事する運転手などの賃金は、他職種と比較して低いことが指摘されている。市民の生活インフラである地域公共交通の担い手であるバスやタクシーの運転士不足が深刻な状況は、全国的な課題であり、国で早急な施策を検討することが必要であることから、国及び東京都に対応を求めること。

基礎自治体としても運転士の賃金、勤務形態など労働環境の処遇改善を後押しする支援や二種免許取得費用の補助制度創設や、市が協力しての運転士募集フォーラムや公共施設への募集案内掲示など、交通事業者の人材確保に対する効果的な施策を検討すること。

4 地域公共交通に対する市民ニーズの把握及び情報発信について

基本方針にある「地域公共交通を、みんなで守り育てるまち」とするためには、市民が自分事として地域公共交通を捉えることが必要である。現状でも地域懇談会を複数回開催しているが、参加は少数に留まっていることに鑑み、こがねいバスフェスを継続的に実施するとともに、オープンハウスや地域会議等の手段を用いて行政が地域に出向き、積極的に地域公共交通の情報発信を行うこと。

5 地域や民間との連携について

場合によっては、福祉施策、民間企業における送迎など、地域のあらゆるリソースを最大限に活用し、行政・地域・民間が連携し地域公共交通を支える仕組みを検

討・構築すること。特にバス運転士が高齢化により令和12年(2030年)には3割も減少することや、狭隘道路が多い本市特有の状況も踏まえれば、今後はタクシー事業者の協力の重要性なども認識し、協議を行うこと。

6 新たな地域公共交通施策について

移動する権利は、基本的人権の一つであり、全ての人に保証されるべきである。地域公共交通は市民生活を支える重要な交通インフラであり、誰もが安全で安心して移動できるよう、常に時代に即し未来を見据えた検討が必要である。今後も、新たな地域公共交通を検討・研究、実証実験を行っている自治体と情報共有を行い、本市にとって有用な交通手段の把握に努めること。

また、市民がそれぞれの居住地域にとって、どのような交通手段が必要で何を求めるのか、地域が考え、地域が育み、地域で運行(運営)を支える持続可能な交通手段の検討を行うことができる環境を整備すること。

小金井市長 白井 亨 様

小金井市地域公共交通活性化協議会

会長 鈴木 文彦

小金井市地域公共交通計画の策定について（答申）

令和 5 年 7 月 1 8 日付け小都交発第 5 8 号で諮問のあった標記の件について、協議会として下記のとおり答申します。

記

1 小金井市地域公共交通計画については、令和 5 年度から令和 6 年度にかけて本協議会において、計 7 回にわたり協議を重ね、今後の市内の公共交通の在り方について、交通施策を取り巻く状況の変化や課題を踏まえ、現在抱えている喫緊の課題も考慮しつつ検討を進めてきました。

持続可能な交通環境の実現を図るため、市民、交通事業者及び行政がそれぞれの役割を担い協働して取り組んでいくことが求められており、基本方針及び 4 つの目標を以下のとおり設定しました。

基本方針 「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」

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 安心・安全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

そして、その達成のために実施すべき 3 6 の施策・事業を定めました。

これらが着実に遂行され、目標が達成できるよう最善の努力をされることを期待して、別添の「小金井市地域公共交通計画（案）」を提出します。

2 施策・事業の中でも、市民生活に不可欠な社会基盤である交通ネットワークを持続可能なものとする事は重要な課題であり、C o C o バスの効果的な活用、公共交通全

体の利用促進及び関係事業者と連携した運転士不足への対応は、重点を置くべきと考えます。更に、利便性の向上を図るためには、利用しやすい環境の整備、利用マナーの向上、情報提供の充実化、駅前を中心とした乗り継ぎ・乗り換え機能の強化及び新たな技術等の効果的な活用の検討も確実に実施されることが重要です。

3 また、計画案の作成に際して、市民アンケート、利用者アンケート、事業者や関係団体へのヒアリング、地域懇談会等により、多くの方々からの貴重な御意見、御提案をいただきました。

今後、施策・事業の実施に当たっては、これらを十分活用していただくようお願いします。

4 なお、計画（案）の策定中に、小金井市コミュニティバス「C o C oバス」の運行事業者から深刻な運転士不足を理由として、一部路線の運行終了の申入れがあったことにより、令和7年1月に当協議会の部会を設置し、路線バスとC o C oバスを合わせた交通ネットワーク再編に着手しております。これは、計画（案）の施策1－1持続可能な地域公共交通ネットワークの構築にも記載しているとおり、厳しい状況の中、限られた資源を活用し、何をどのようにするのが最適なのかを具体的に協議し、効率化を図っていくこととなりますが、市としても取り組むべき重要性を十分認識しつつ、持続可能な交通ネットワークの構築に向け市全体の課題として対応するよう強く望みます。

以上

(作成中) 表紙イラスト

小金井市
地域公共交通計画

令和7(2025)年3月 小金井市

表紙裏（白）

市長あいさつ

= 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。

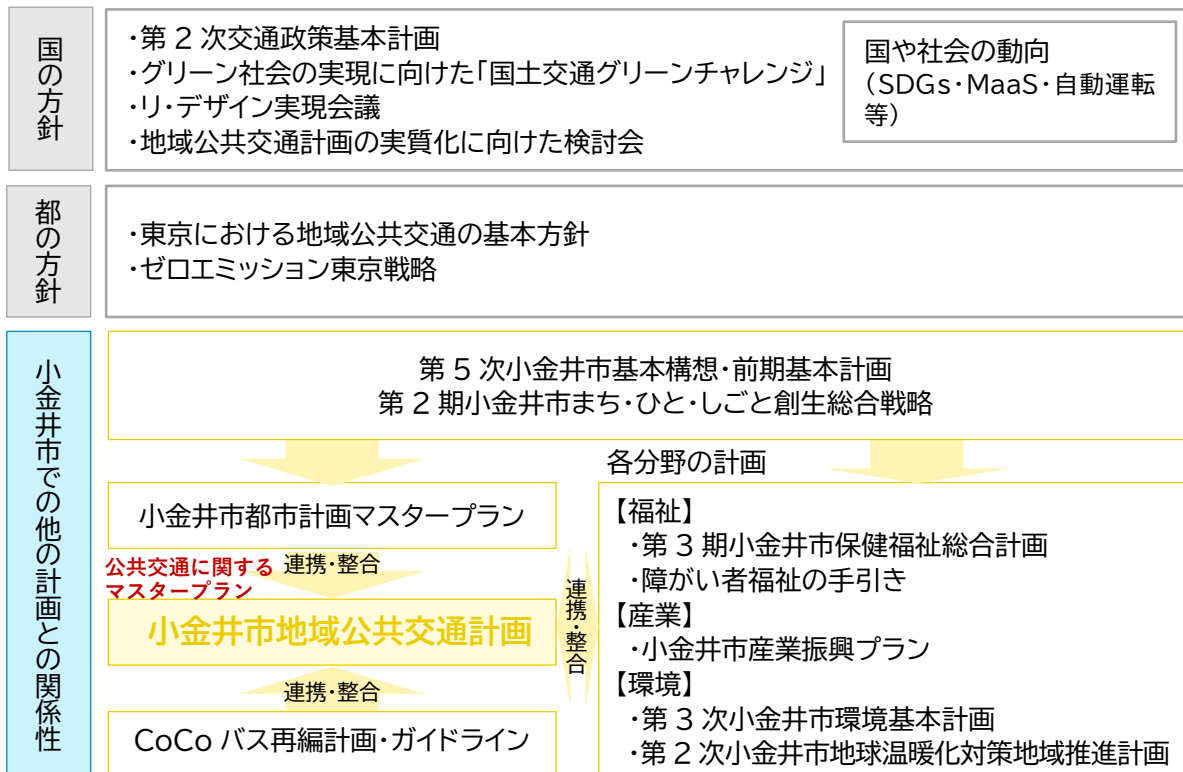
1.2 計画の位置づけ

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

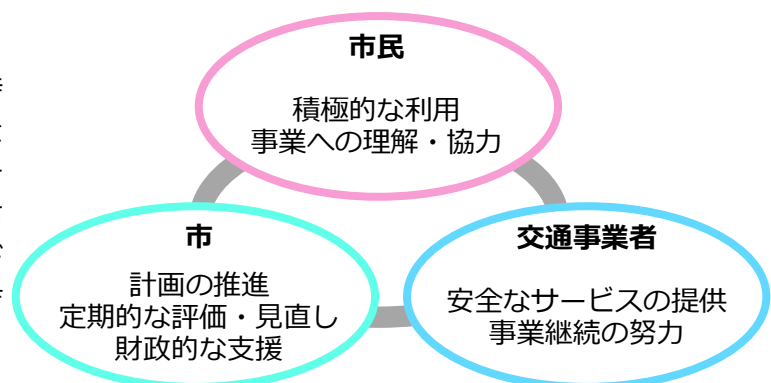
1.5 対象とする交通

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。

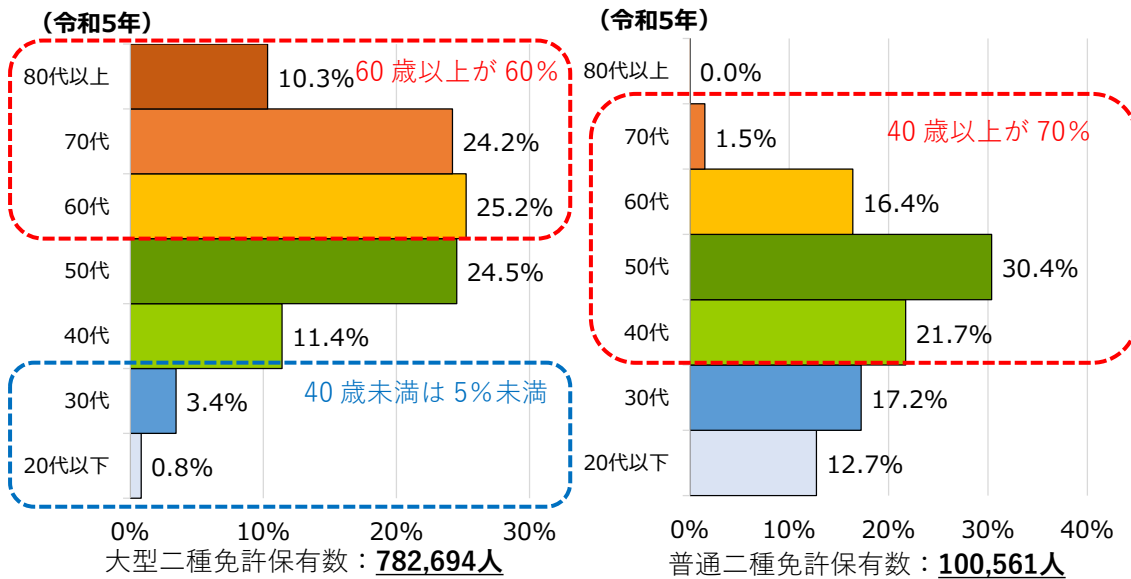


2 公共交通を取り巻く社会動向

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

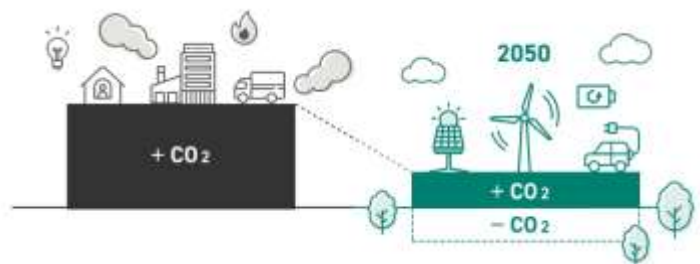


出典：警察庁「運転免許統計」(令和5年版)より作成

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。



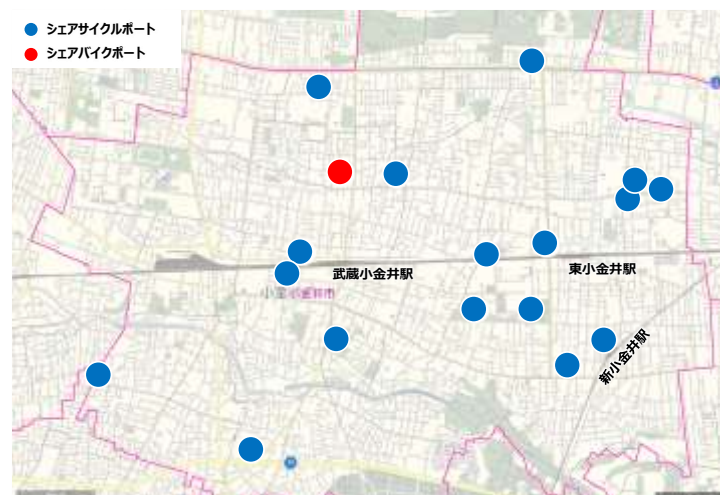
出典：内閣府ホームページ「Society 5.0とは」

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

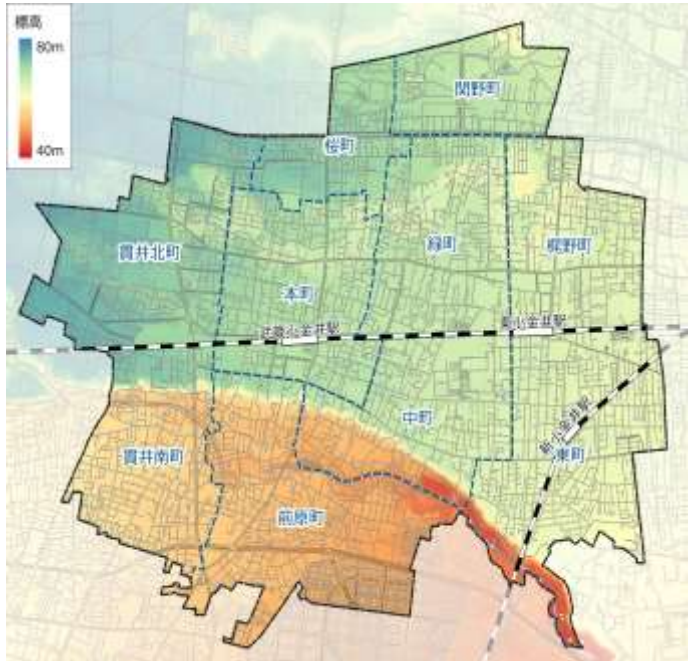
1.1 地形

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。

■ 地形図

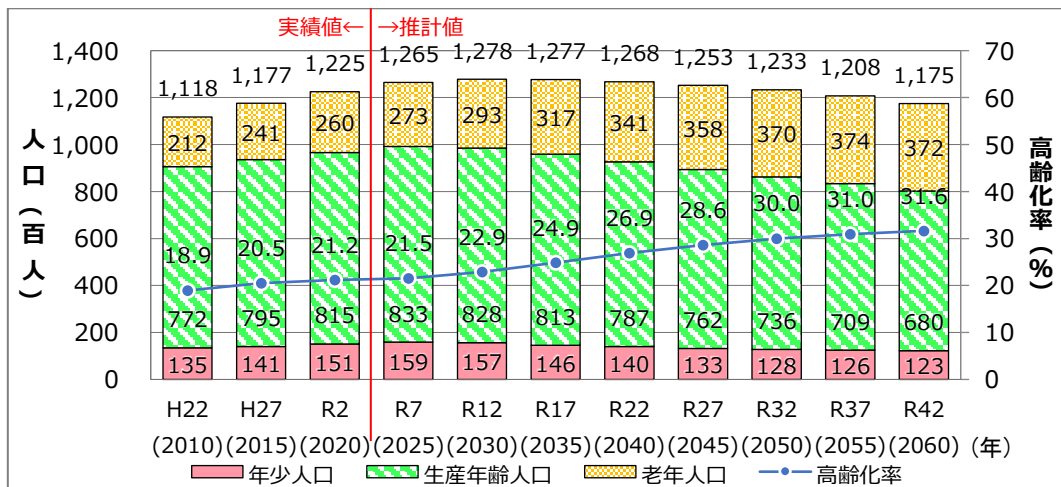


出典：国土数値情報（国土交通省）、
地理院タイル（国土地理院）より作成

1.2 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

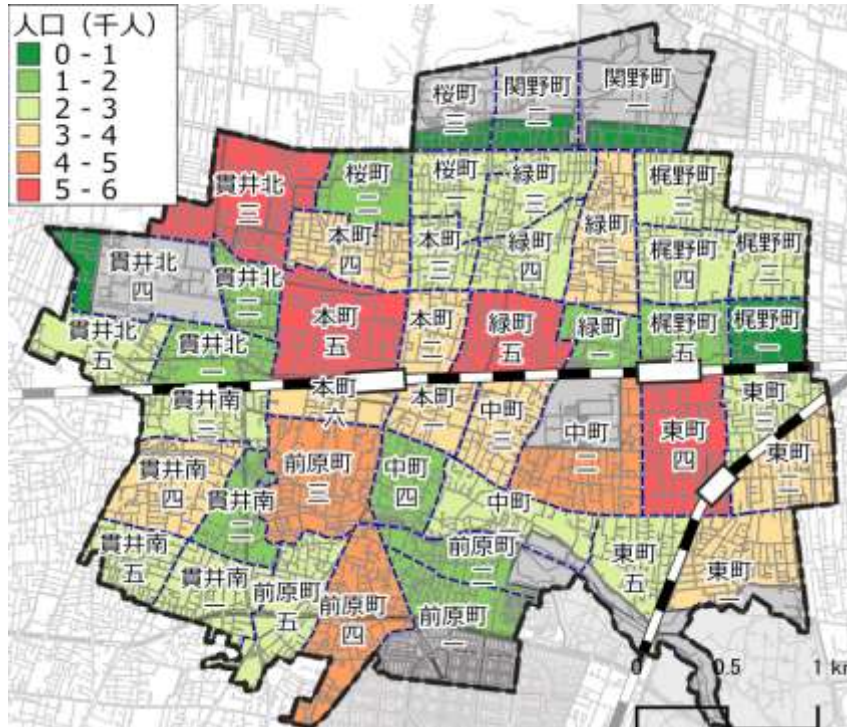


出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

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。

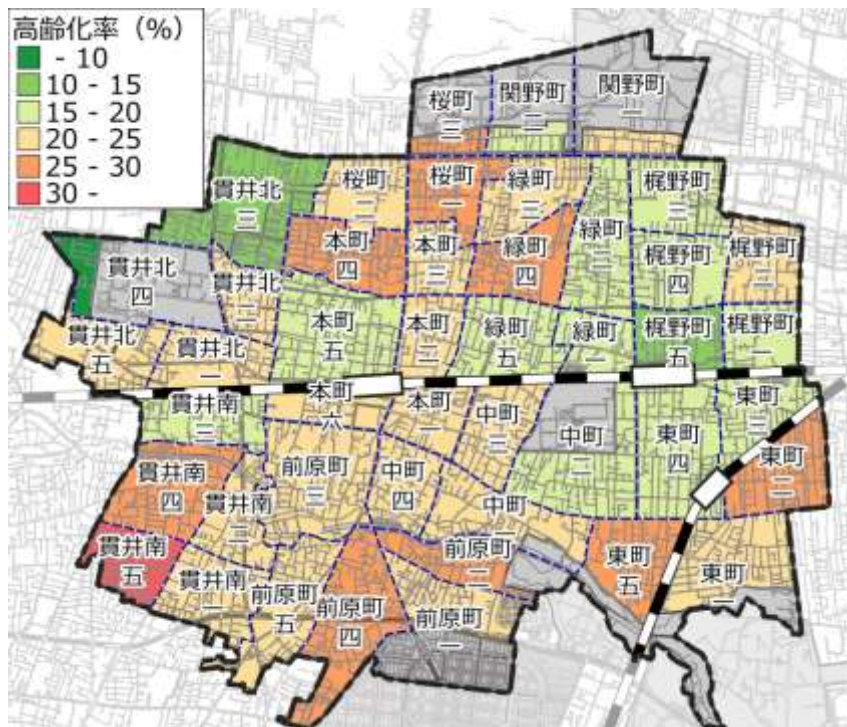
高齢化率の分布をみると貫井北町の東京学芸大学の周辺地域が極端に低い傾向がありますが、全体としては駅周辺地域が低く、駅から離れるにつれ徐々に高くなる傾向です。

■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



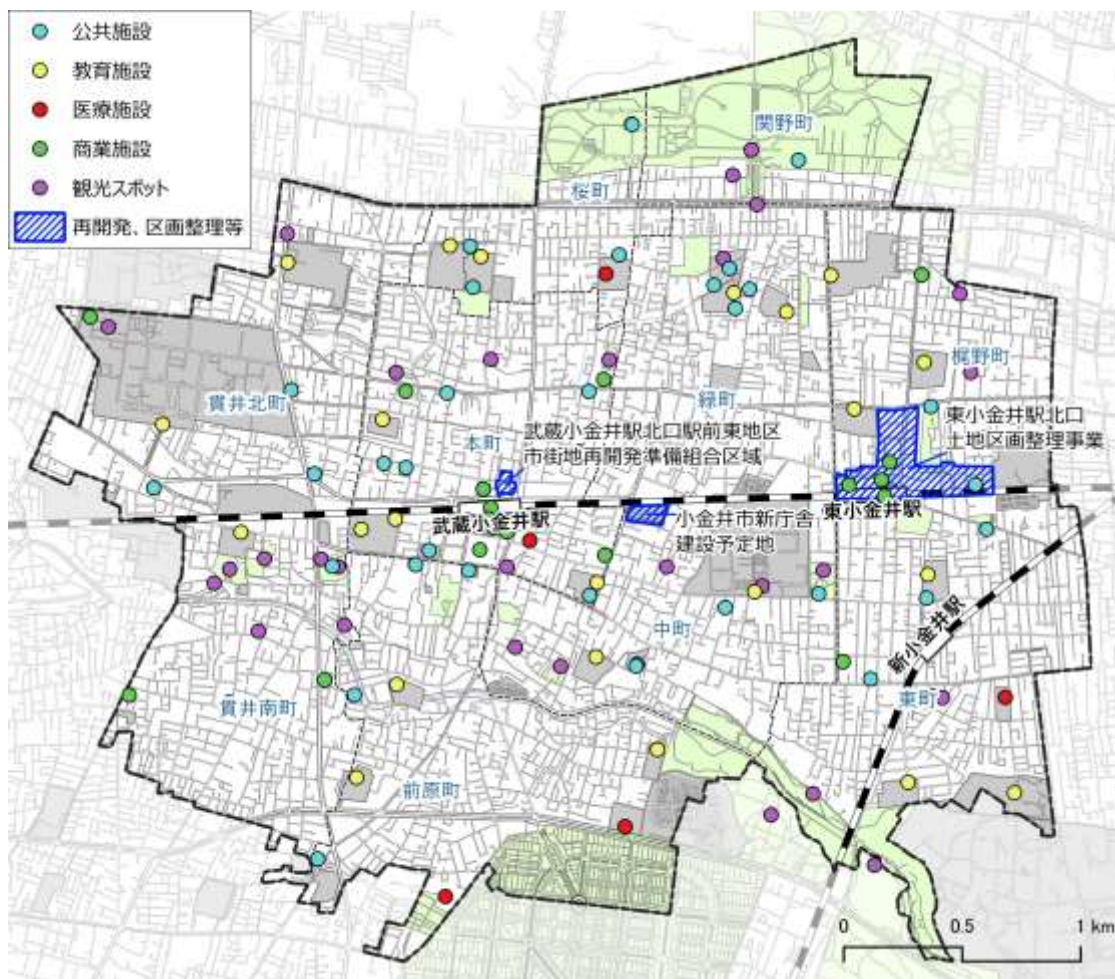
出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

1.3 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計画、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

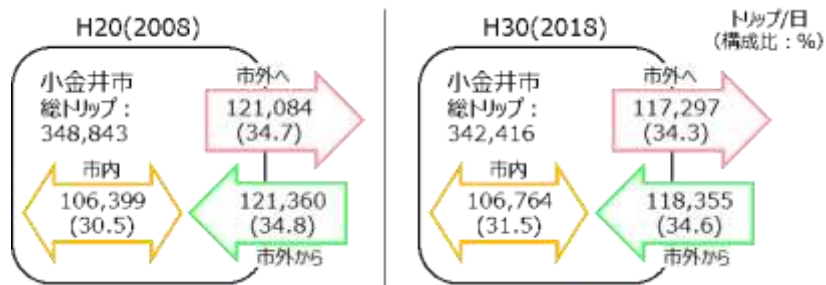
1.4 移動実態

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者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。

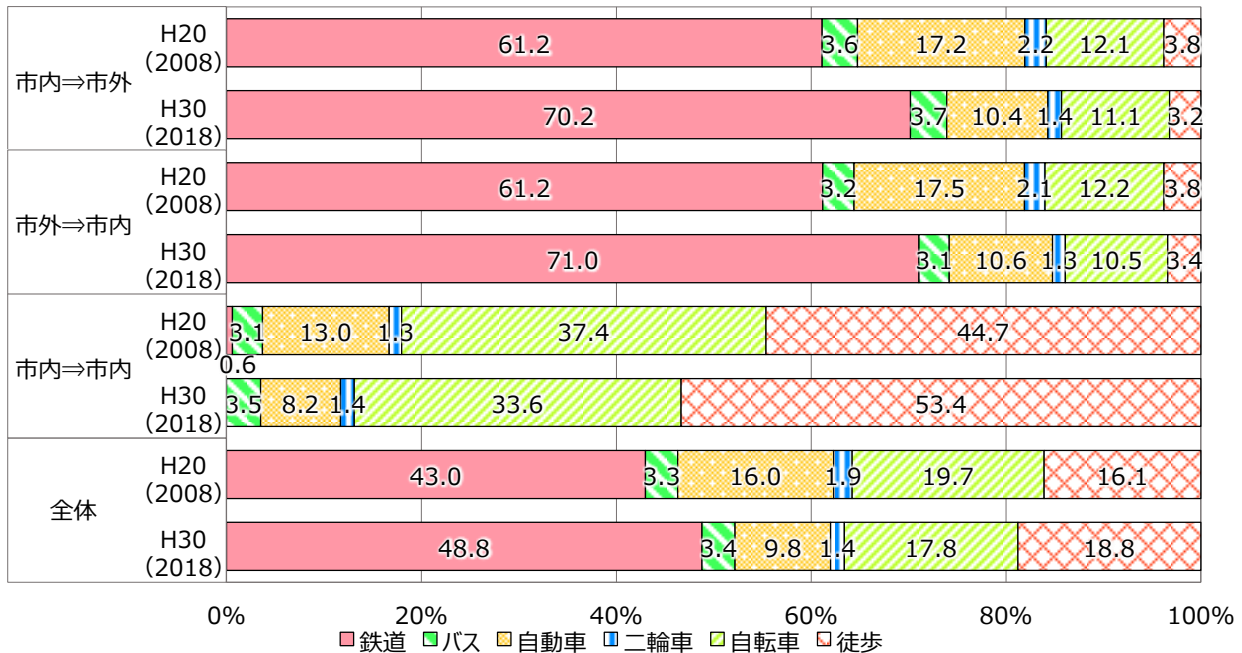
■移動先別トリップ数



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

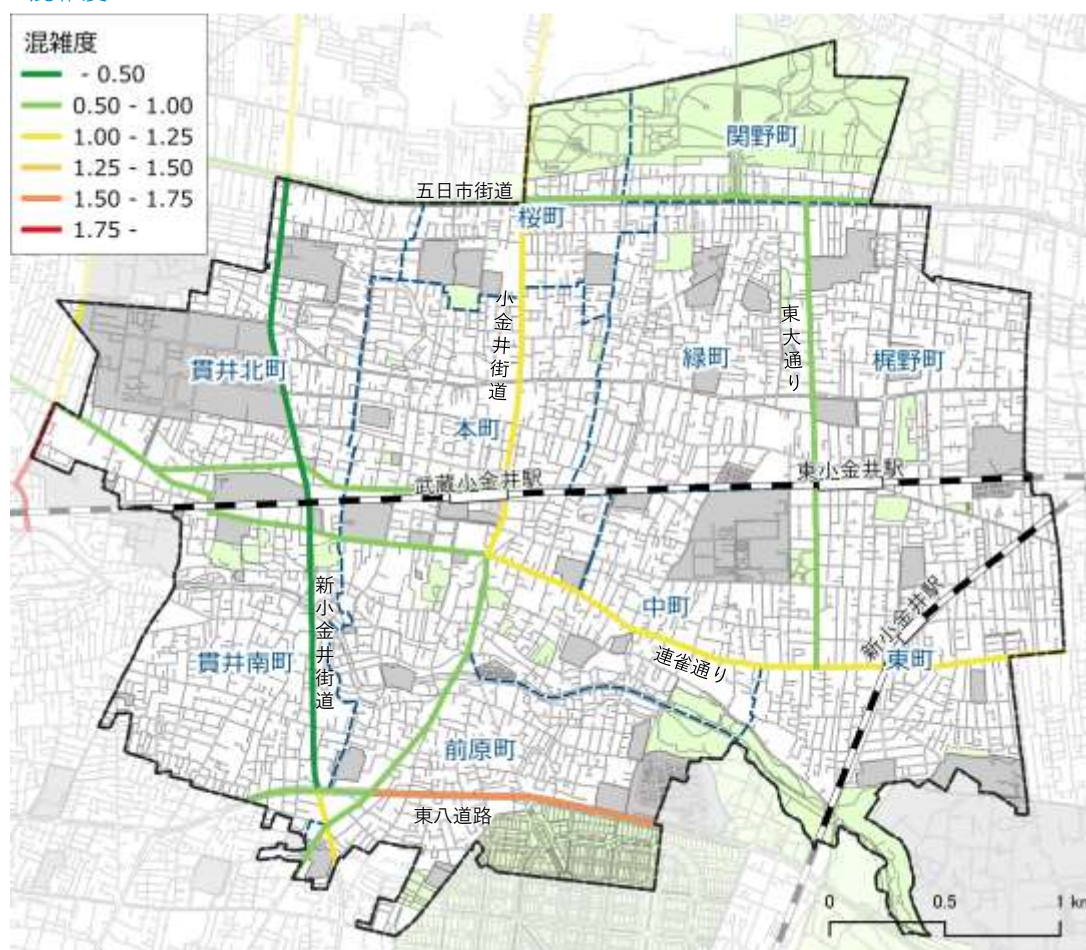
1.5 道路幅員

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。

■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、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る。

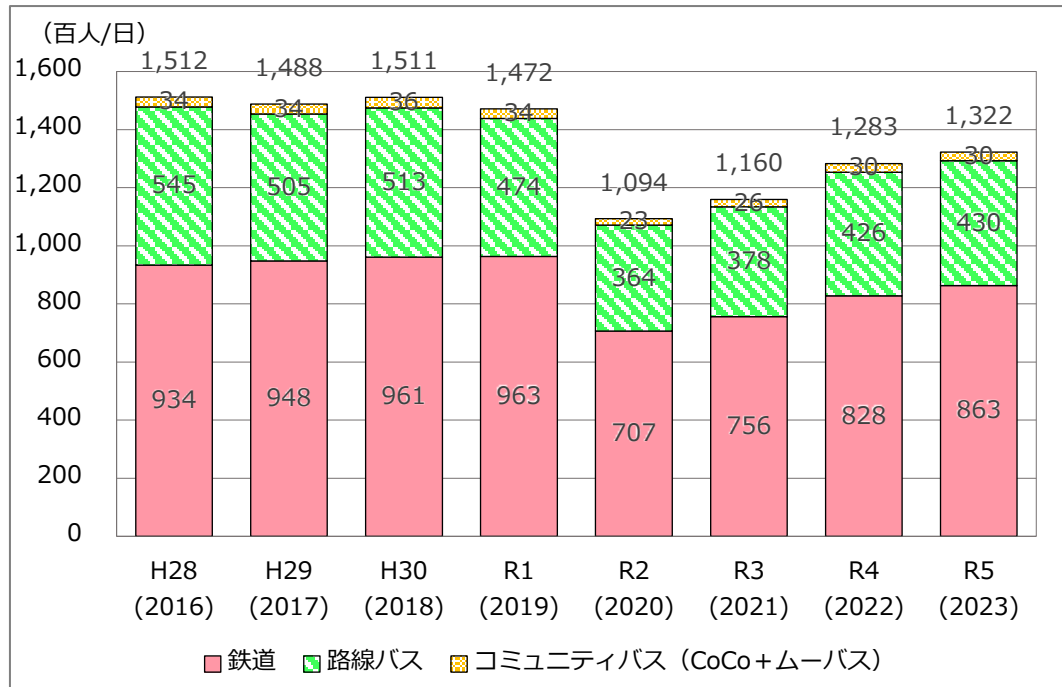
数値の目安は以下のとおり。

- 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

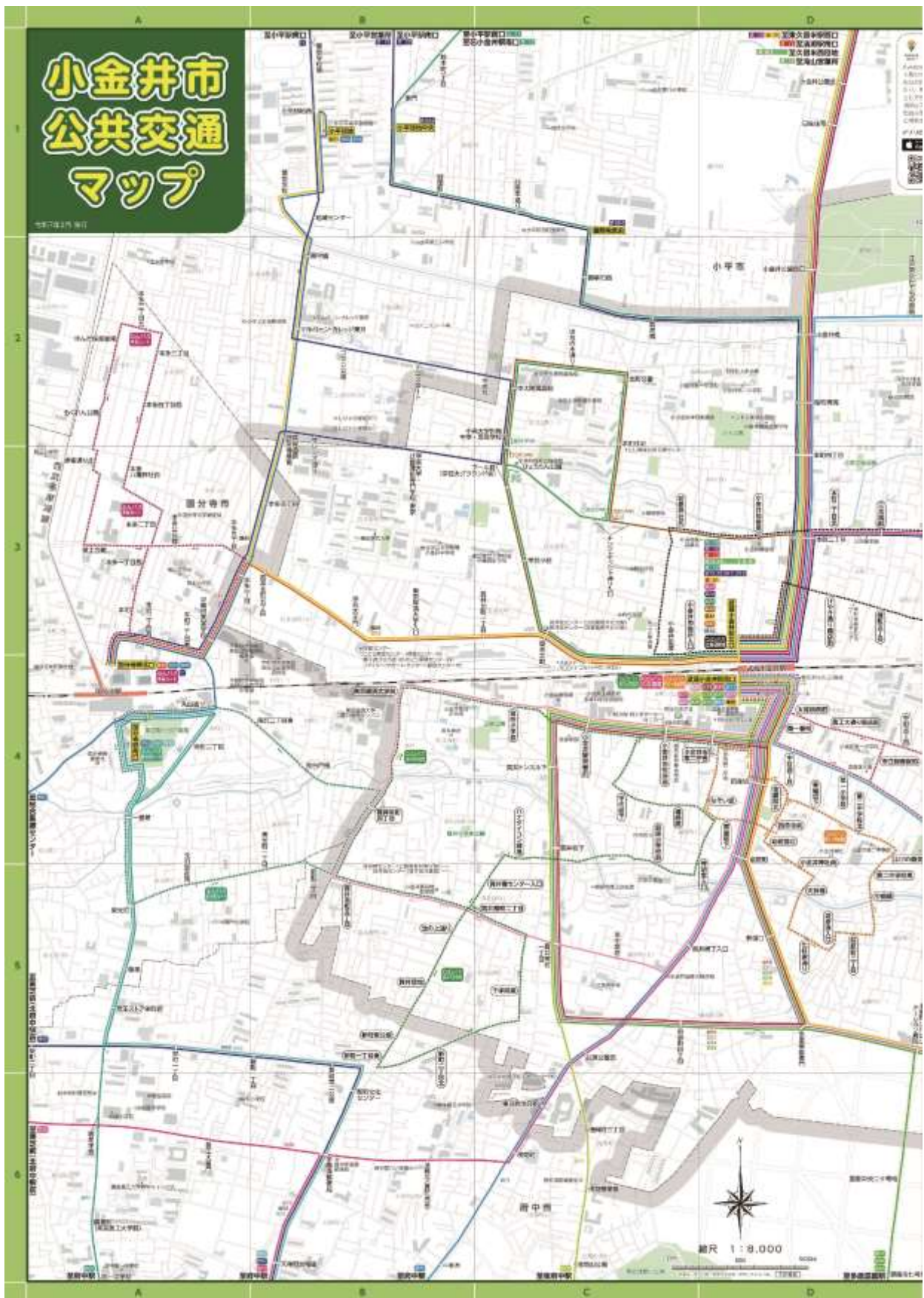


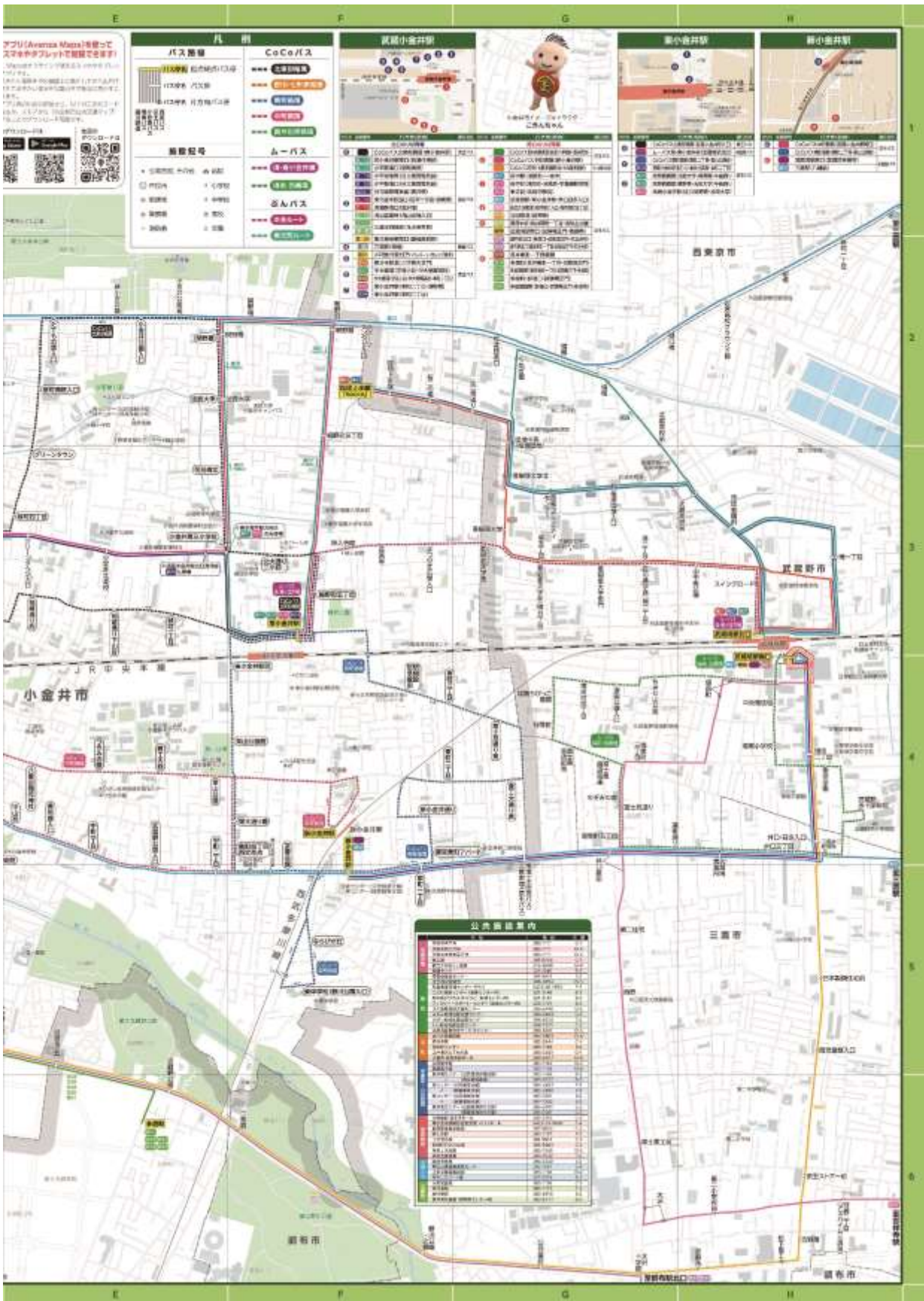
出典：東日本旅客鉄道 HP、西武鉄道 HP、バス事業者提供資料より作成

※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。





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

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	回数	実施時期	開催形式	概要
令和5年度	第1回	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	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
	第3回 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	

(余白ページ)

1章

2章

3章

4章

5章

6章

資料編

「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

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<p>日常的な移動（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>バスの不満事項（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>今後の公共交通（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

(余白ページ)

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

- 「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

- 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。

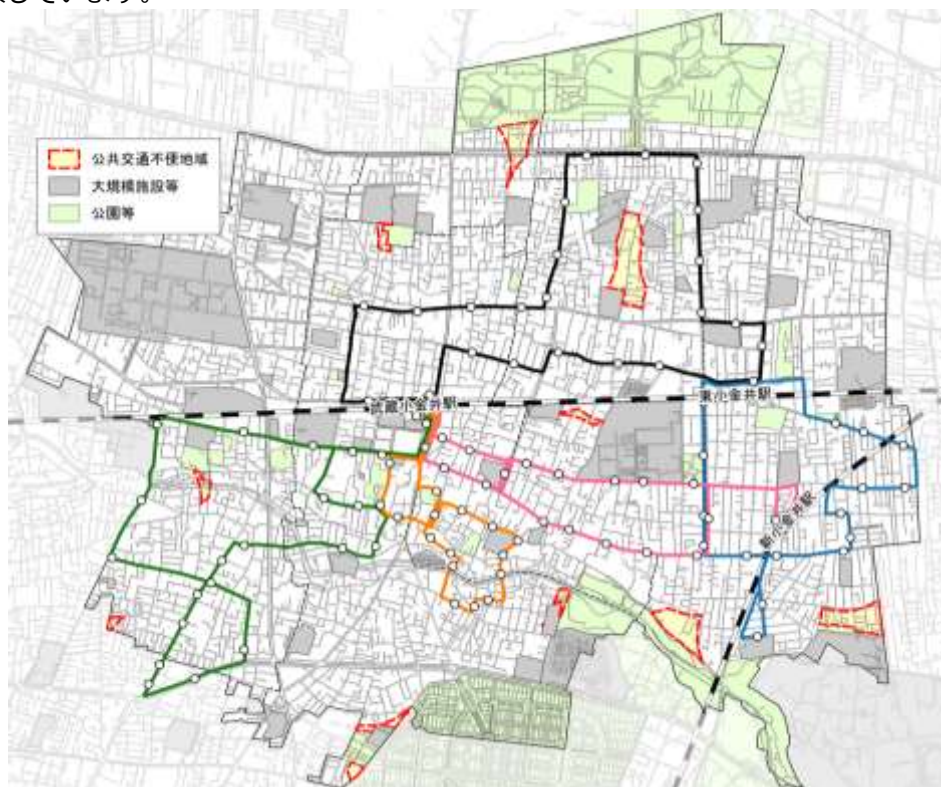
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・市民							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討			実施・継続				

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。



※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

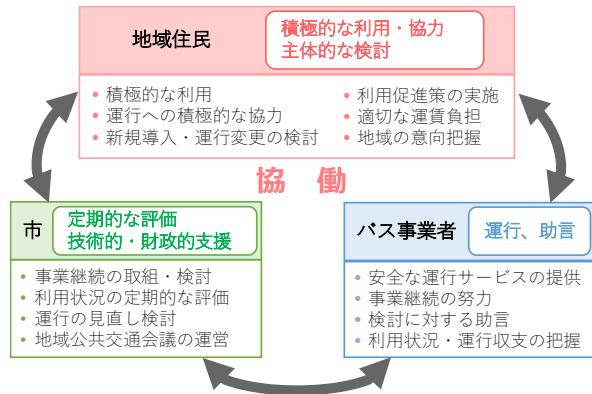
小金井市の取組 **CoCo バス運行ガイドラインの策定**

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。

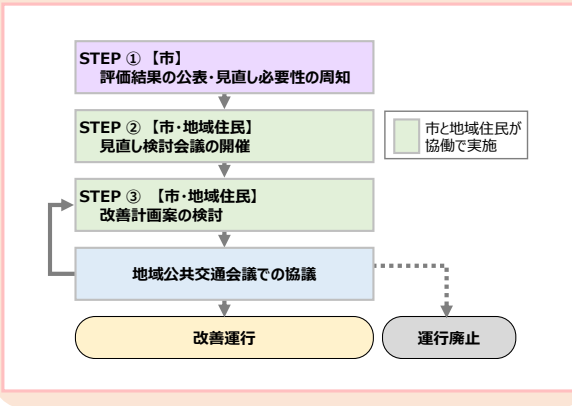
より良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか等を念頭に置いて、**地域住民・バス事業者・市の3者が協働していく仕組みを周知し、理解し、活用してもらうためにガイドラインを策定しました。**



●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。

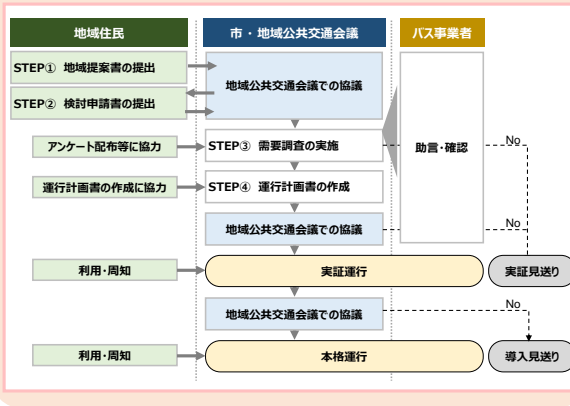


●地域提案による新規導入・運行変更検討

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。



お得な一日乗車券の利用案内

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

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。

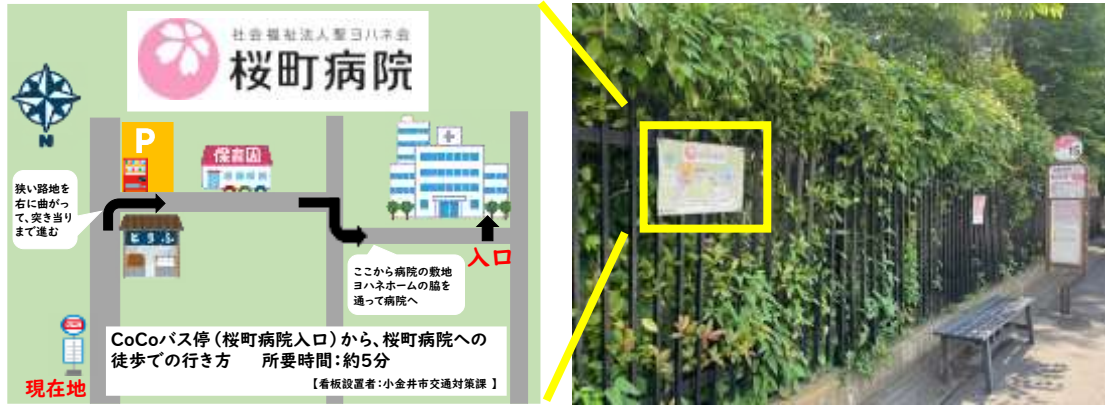
このような地域や施設への移動を支援するため、乗り継ぎや乗り換えのハードルを下げるための情報提供や、新たな交通手段や運行形態について検討します。

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

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 (市役所経由桔梗が丘駅方面)	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、ぜひご利用ください！



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、マイカーの利用を越えて、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（乗客定員30人以上）

30台分 → 1台に

渋滞緩和のイメージ

1000台のマイカー → 1台のバス

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。

1世帯の公共交通運賃と自動車税（収入・維持費）

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

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立ったままで、肥満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

220kcal (マイカー) vs 120kcal (公共交通)

通勤手段と肥満の割合

マイカー: 28% vs 公共交通: 19%

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)

マイカー: 130 vs バス: 57 vs 鉄道: 11

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～」

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。

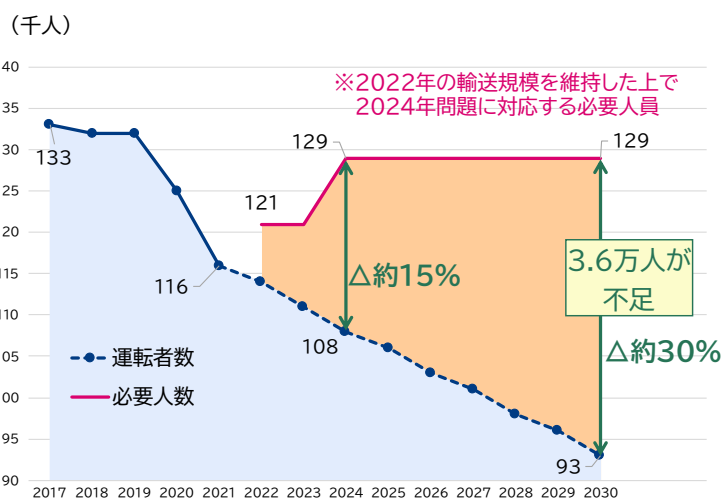
①運転士不足の現状と課題の情報発信								
<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシー事業者と連携し、市ホームページでバスサービスの変更状況や運転士不足の現状に関する情報発信を行い、市民と公共交通の在り方を共に考えるきっかけとします。 あわせて運転士の仕事の魅力や運転士の募集情報を発信することで、運転士の仕事に興味を持ってもらうきっかけを作ります。 								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
実施・継続								

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。



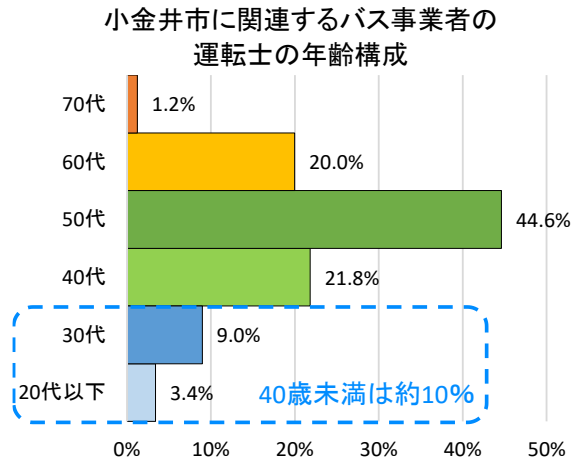
出典：国土交通省「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(令和5(2023)年10月5日)を基に作成

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。

足立区 ADACHI CITY [ホームページ](#)

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の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

- 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
	実施・継続							

②主要バス停でのバス待ち環境の改善

- 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
	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

- 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
	実施・継続							

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

- 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

- 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		

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。

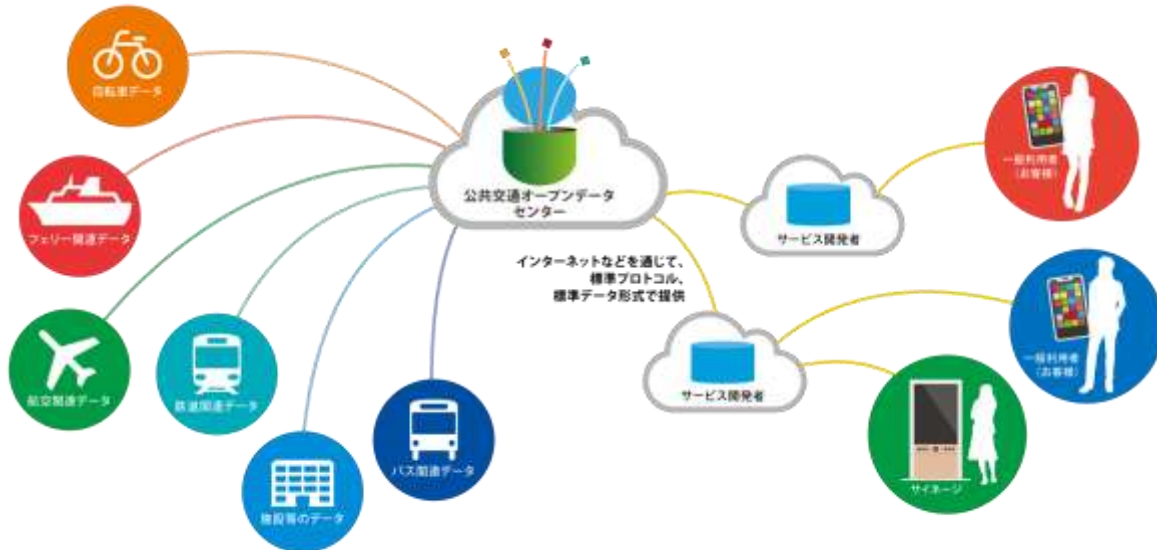
①オープンデータ化の促進								
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バスに加え、新規に参入するシェアリングサービス事業者等に対しても、オープンデータ化を促進します。 バスの運行情報については、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）に準拠したデータ整備を促進します。 								
実施主体	交通事業者							
関連・連携機関	市							
スケジュール	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
	準備・検討				実施・継続			
②まちづくりへの活用に向けたデータ収集・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/>

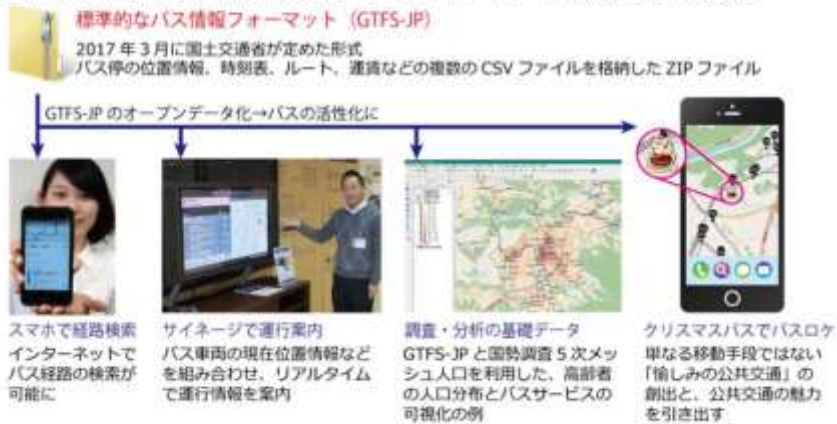
他地域の事例 バスの運行データの活用

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

動的
コミバス

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



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。

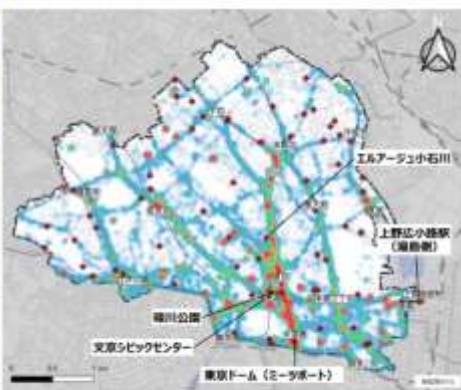
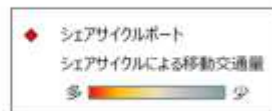
自転車ネットワーク計画との連動の事例（東京都文京区）

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：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。

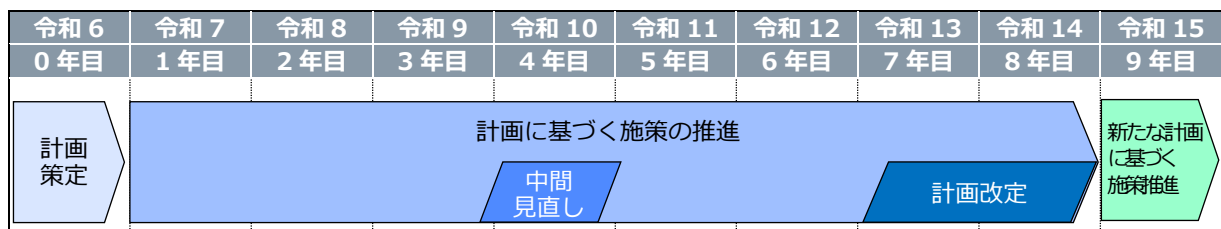
【計画期間中の進め方】

- 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ことで目標値を設定
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)

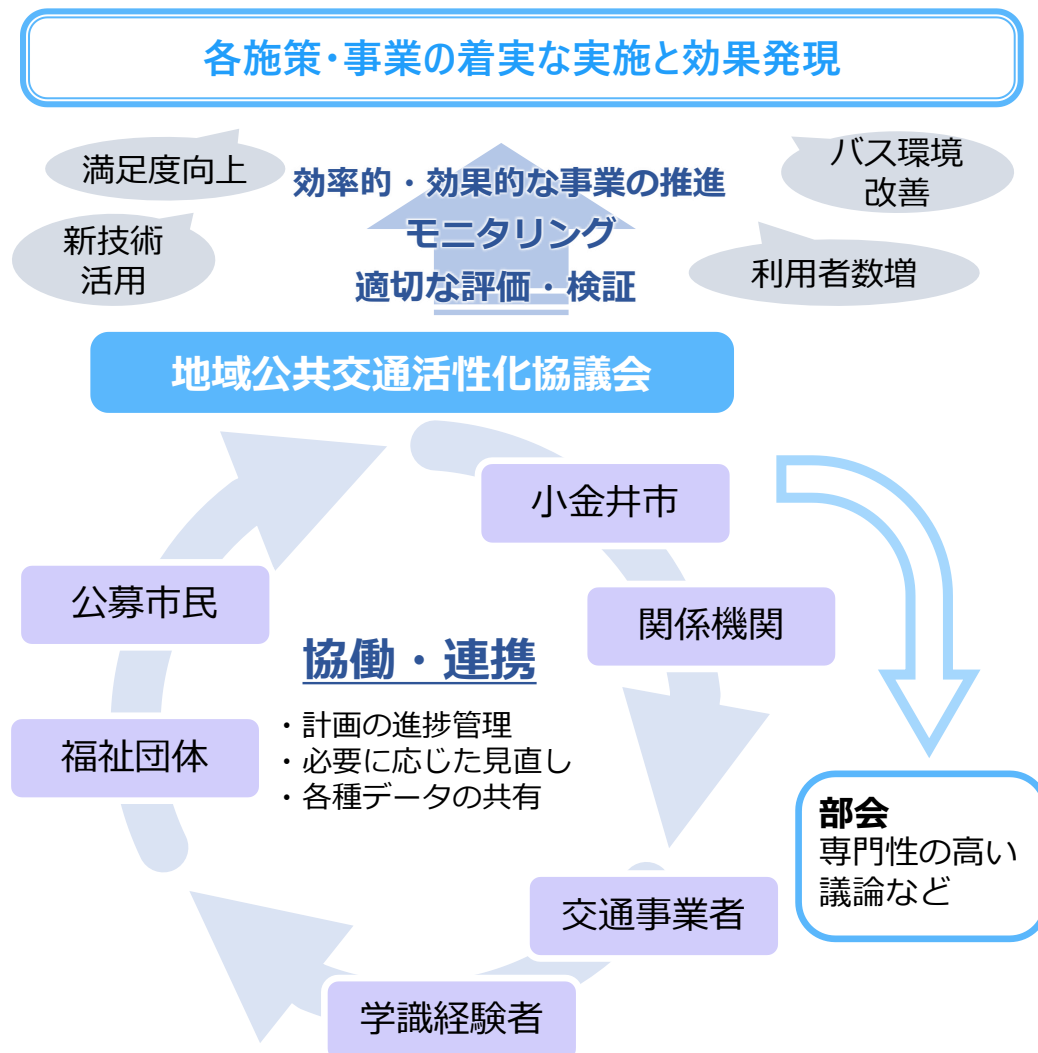
3 推進体制

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

= 協議会メンバー =

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6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。

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>

背表紙裏(白)

背表紙

(案)

(作成中)
表紙イラスト

小金井市
地域公共交通計画
— 概要版 —

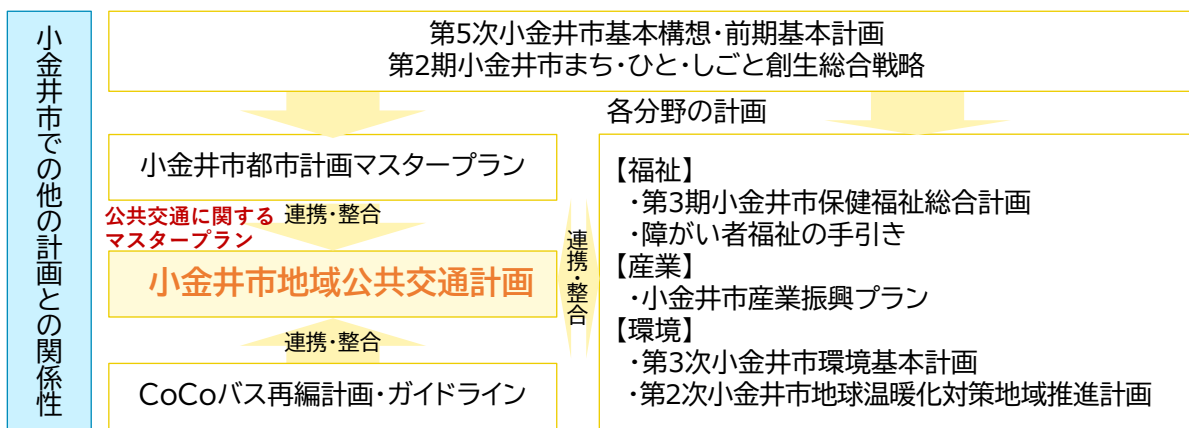
令和7(2025)年3月 小金井市

1章はじめに

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。

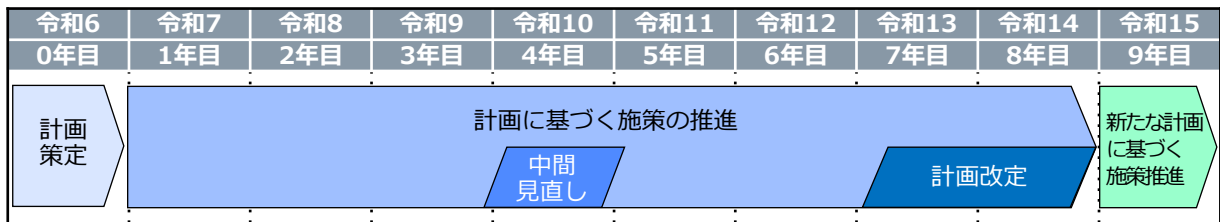
小金井市では、以下を考慮し公共交通に関するマスタープランとして本計画を定めます。

- コミュニティバス再編後（令和4年8月再編計画策定、令和5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



計画の期間

策定から8年間（令和7年度～令和14年度）



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。

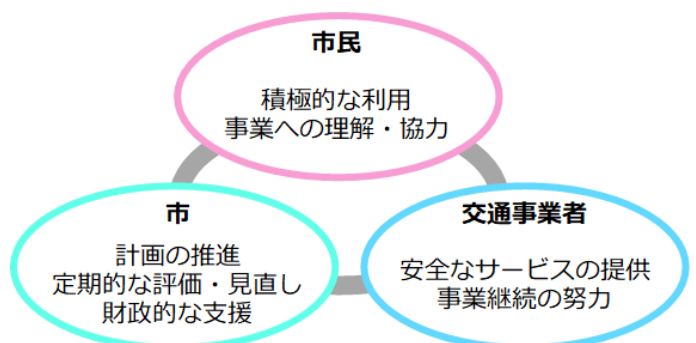
また、福祉輸送やシェアリングサービス、施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源についても連携・活用の対象とします。

対象区域

小金井市全域

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章 小金井市の現状とニーズ

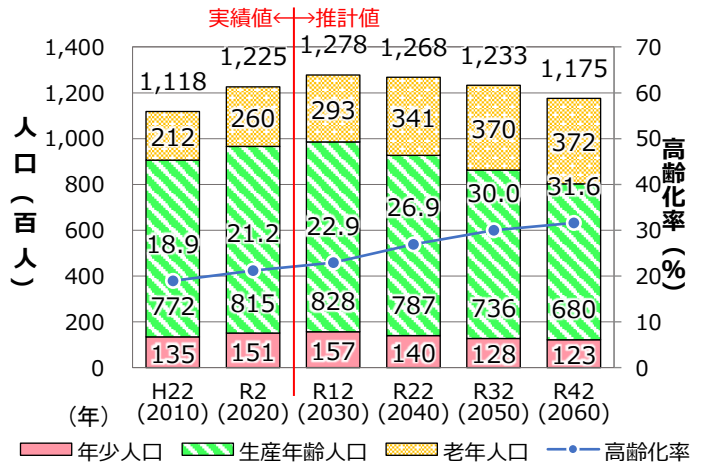
■ 少子高齢化が進み今後は人口も減少

人口は令和2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ています。

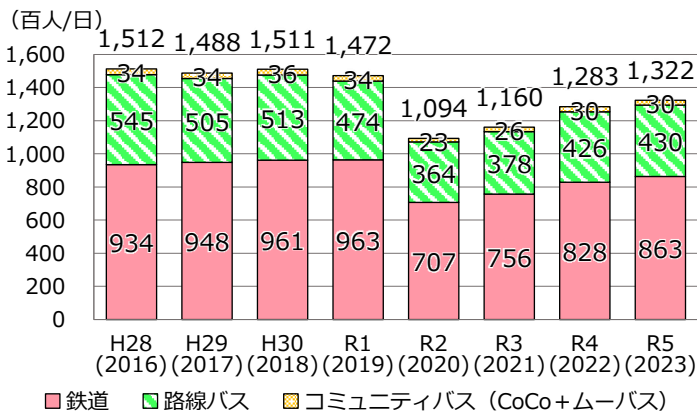
しかし、令和12年頃に約12.8万人のピークを迎え、以後減少に転じるとともに令和42年頃には高齢化率が約31.6%となりおよそ3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

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

■ 10年ごとの年齢3区分別人口と高齢化率の推移



■ 公共交通利用者数の推移



■ 市内の公共交通利用者数は未回復

公共交通の利用者数は、令和元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年度に大きく減少し、以降徐々に回復傾向にあります。

しかし、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準まで、回復には至っていません。

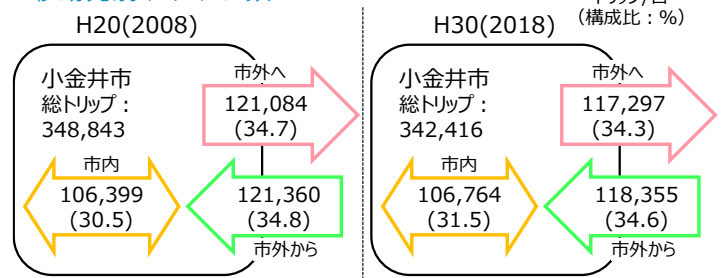
出典：東日本旅客鉄道HP、西武鉄道HP、バス事業者提供資料より作成

■ 移動自体が減少、鉄道の利用割合は増加・自動車や自転車の割合は減少

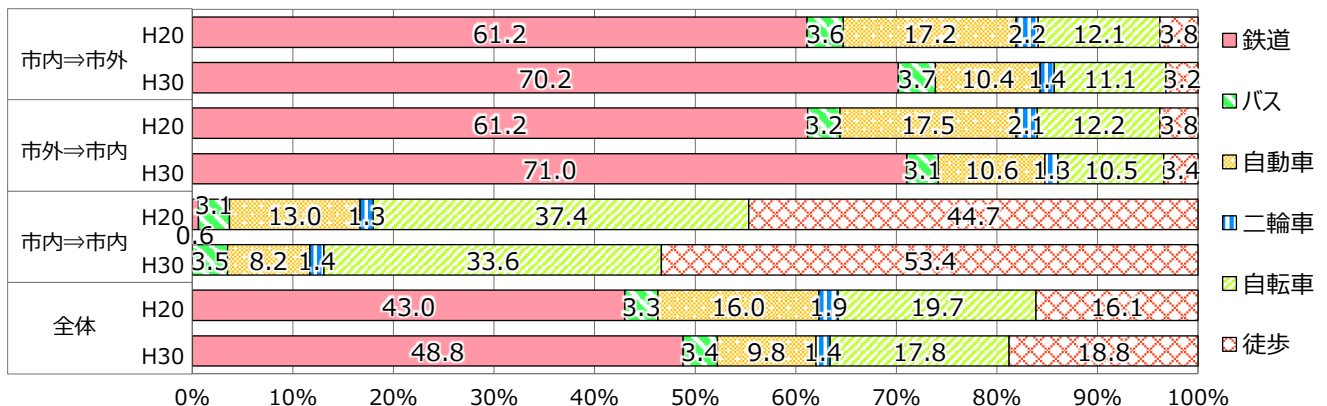
平成30年における小金井市の市内々、市内外のトリップ数の構成比をみると、市外への移動と市外からの移動は同等程度です。

交通手段については、平成20年から平成30年で市内外での移動で鉄道の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。

■ 移動先別トリップ数



■ 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

2章 小金井市の現状とニーズ

路線バスやコミュニティバスによって市内の不便地域はおおむねカバー

公共交通不便地域

公共交通不便地域の定義

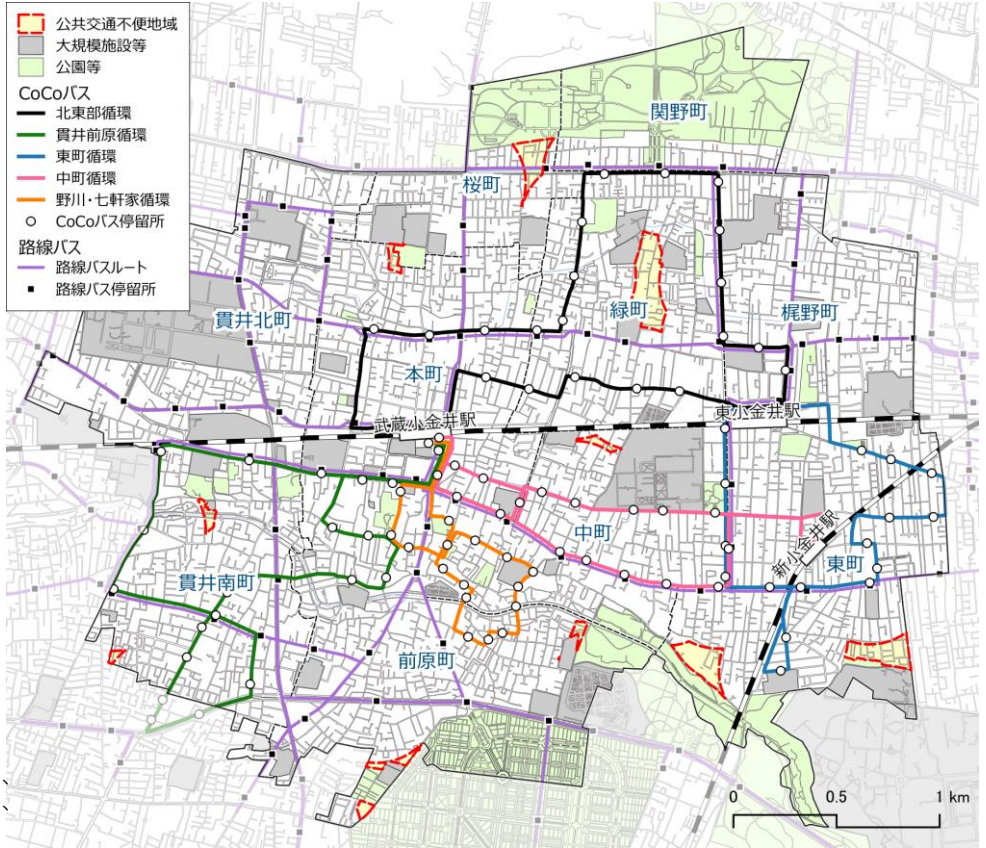
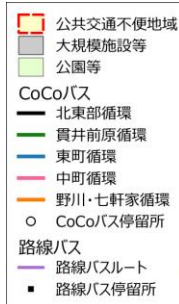
以下の条件を満たす範囲としています。

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



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

公共交通に対する評価

移動に関する不満は低いですが、「移動に時間がかかる（20%）」や「バスや鉄道はあるが利用しにくい（13%）」の項目が不満事項として指摘されています。

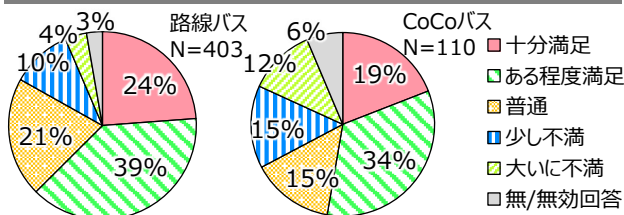
路線バスやコミュニティバスに対する不満も低いですが、改善要望として運行本数や運行ルートに対する意見が多くなっています。

今後に向けたニーズ

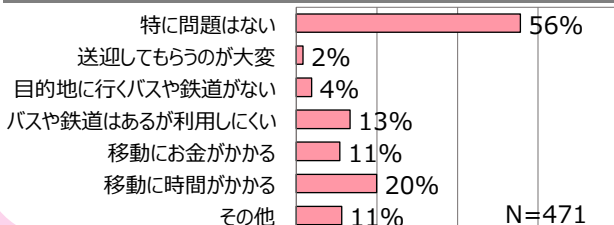
今後の小金井市の移動環境や公共交通に対して、以下のような意見をいただいています。

- バスの利用環境をよくするため、運行情報等の提供の充実や心のバリアフリーを進めるなど利用しやすい雰囲気が必要
- 新たな交通手段（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
- 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

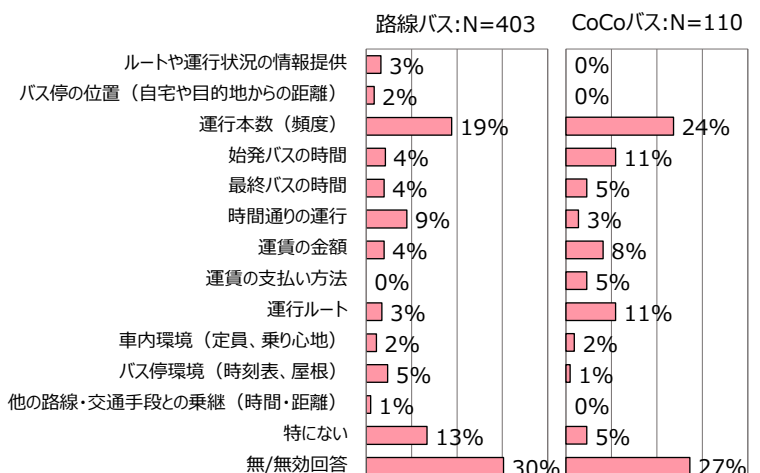
路線バス・CoCoバスの満足度（利用者）



移動に対する課題（通勤・通学）



路線バスに対する不満（利用者）



3章 地域公共交通の課題

【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。高齢化により公共交通を必要とする割合は増加することが見込まれる。
- 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。
- 運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。運行の効率化や多様な交通手段との組み合わせ・新技術活用も検討が必要である。
- 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、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。
- 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、交通結節点の拠点性を強化、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が想定される。
- 新たな交通手段が有効に機能するよう、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、自動車利用から公共交通や自転車への転換、環境にやさしい移動手段の活用が求められる。

4 章 基本方針と目標

= 基本方針 =

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

= 計画の目標 =

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

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

- ① バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携
- ② 地域の多種・多様な移動手段の連携
- ③ 公共交通の現状に関する情報発信

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
- ② CoCoバスだよりの発行
- ③ CoCoバスサポーターの導入検討

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
- ② 新たな交通手段や運行形態の検討

施策 1-4 公共交通の利用促進

- ① 公共交通利用の啓発
- ② 運転免許返納後の公共交通利用促進
- ③ 公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携

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
- ② 運転士確保についての働きかけ

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

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

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
- ② 多様な主体への案内機能の強化

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

- ① 鉄道のバリアフリー化・安全確保の促進
- ② 主要バス停でのバス待ち環境の改善
- ③ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー等の導入促進

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
- ② バス車内環境の改善
- ③ 交通ルール・マナーの向上

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
- ② 公共交通マップの更新
- ③ 移送サービス情報の集約・周知

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
- 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

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

- ① シェアリングサービスの適切な活用
- ② 新たな技術や制度の活用に関与した関係者との連携
- ③ 民間資源の活用・連携

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
- ② まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討

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
- ② 充電・充填施設の整備支援

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

① バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携

- 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。

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

施策 1 - 2

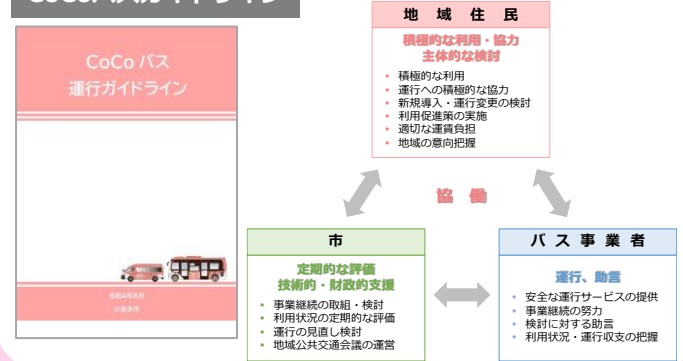
コミュニティバスの効果的な活用

① CoCoバスガイドラインの継続的な運用

- 「CoCoバス運行ガイドライン」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」を設定することとしています。
- 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。
- 基準指標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。

CoCoバスガイドライン

ガイドラインでの役割分担



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

- 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。
- バス停から施設への道順の掲示等を行います。



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

- 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ついての情報発信を行い、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。

バス事業者各社のホームページ・広告



YouTubeや運転士体験の動画配信



施策 1 - 4 公共交通の利用促進

③ 公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携

- 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。
- 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。

こがねい★バスフェスの様子



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

③ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進

- 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。

ユニバーサルデザイン (UD) タクシー



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年4月15日）

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

- 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。（ベビーカーでのバス利用や高齢者の着席など、声かけのポイントの周知やサポート月間の設定等）
- 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。

バリアフリー教室の様子



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

鉄道駅での「声かけ・サポート」ポスター



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

- 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。
- CoCoバス・ミニ（野川・七軒家循環）への位置情報や乗車状況の提供に向けた検討を行います。

京王バスのバスナビ



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

- 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。

無電柱化の推進



整備前



整備イメージ

出典：小金井市無電柱化推進計画【改定】（令和4年4月）

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

③地域の乗り継ぎ拠点の設置検討

- 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步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。



マルチモビリティステーション



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

- 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。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。



武蔵小金井駅南口のデジタルサイネージ

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

②新たな技術や制度の活用にあつた関係者との連携

- 公共交通連携 (MaaS等) や、最新の法制度改正 (自動運転等) 等の今後の活用にあつて、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。

公共交通連携 (MaaS) のイメージ



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。

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

- 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。

清瀬市コミュニティバスでEVバスの導入



出典：
国土交通省ホームページ「MaaSとは」

6章 計画の実現に向けて

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・目標値を設定します。

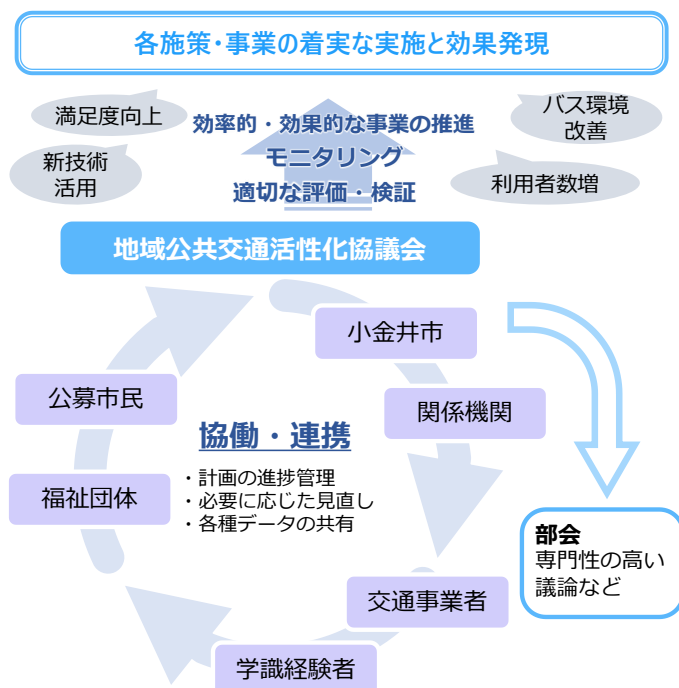
	評価指標	関連目標	現状値	目標値	考え方
1	公共交通利用者数 (鉄道・バス)	目標1 目標2 目標3	132,250 人/日 (令和5年)	147,000 人/日 (令和14年)	コロナ流行後の生活様式変容による減少と今後の人口増加を考慮し、コロナ流行前の水準を目標値として設定
2	市内公共交通の満足度	目標1 目標2 目標3 目標4	47.5% (令和6年)	60.0% (令和14年)	令和元～5年度の満足度の伸びを継続するとして目標値を設定
3	バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ、情報提供）に対し特に不満を感じている人の割合	目標2 目標3	34.7% (令和5年)	29.0% (令和14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

推進体制

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。

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、協議・調整や検討を行います。



7章 おわりに

地域懇談会（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、3回の地域懇談会を実施しました。
- 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。



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。

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。

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。



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

裏表紙

小金井市地域公共交通計画 — 概要版 —

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>

市内路線バスの減便等の報告（12月以降）

以下の路線にて減便等が行われている。令和5年度から段階的に減便がされている。
 下表に示しているものだけで約190便が減便している。
 オレンジの網掛け箇所は昨年度末（令和6年12月）に減便した路線である。

事業者	系統	改正日	内容	起点	終点	平日 運行回数	
						前	現在
小田急 バス	境 96	R6. 12	減 (8便はR4時点)	武蔵境駅南口	武蔵小金井駅南 口	8	2
	鷹 53	R6. 12	減 (48便はR4時点)	新小金井駅	三鷹駅	48	39
京王 バス	府 75	R6. 8	減	東府中駅	東府中駅	112	96
	武 41	R6. 12	減	武蔵小金井駅北 口	小平団地	224	131
	武 51		休日減 14→11	武蔵小金井駅南 口	武蔵小金井駅南 口	15	15
	武 03・04		03 減に伴い 04 新設	武蔵小金井駅南 口	東小金井駅	31	18
	境 81		減	武蔵小金井駅南 口	武蔵境駅南口	5	2
	境 82		廃止	東小金井駅	武蔵境駅南口	11	0
西武 バス	武 15		R5	減	滝山営業所	武蔵小金井駅	51
	武 16	R6	休日減 3→2	花小金井駅南口	武蔵小金井駅	0	0
	武 21・21-1	R5	減	東久留米駅西口	武蔵小金井駅	79	64
	武 13	R5	減	清瀬駅南口	武蔵小金井駅	73	71
	武 20・20- 1・20-2	R5	減	小平駅南口	武蔵小金井駅	90	80
	武 19	R5	減	小平営業所	武蔵小金井駅	2	1
関東 バス	鷹 33	R6. 12	減	武蔵小金井駅	三鷹駅	8	4

※境 96 は小田急バスから京王バスに移管

※運行回数の前：令和6年12月改訂直前の回数とは限らず、令和5年からの段階的な減便前の回数も含む。



Vol. 8

令和6年12月発行



街がクリスマスイルミネーションに彩られ、今年も残すところあとわずかとなりました。いつも CoCo バスをご利用いただきありがとうございます。

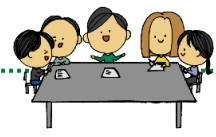
CoCoバスは皆様のご利用によりなっています。これからも多くの皆様に身近に感じてもらう、利用したくなるようなバスを目指し、CoCoバスだよりでも様々な情報を発信してまいります。引き続きよろしくお願いたします。



地域説明会・オープンハウス開催

小金井市地域公共交通計画(案)に関する地域説明会及びオープンハウスを以下の日程で開催します。公共交通について、市民や利用者の皆様のご意見をおきかせください。

地域説明会



- 1 日時：12月23日(月) 14:00~16:00
会場：マロンホール
 - 2 日時：12月23日(月) 18:00~20:00
会場：市民会館 萌え木ホール
- ※①、②とも同じ内容。定員は各会場20名。当日受付(先着順)も実施します。

オープンハウス

昔のバスや駅の写真も展示予定!



日時：12月15日(日) 9:30~17:00
会場：小金井 宮地楽器ホール
※事前の申込みは不要。時間内に直接会場にお越しください。



オープンハウスとは、説明パネルの展示と併せ、担当者が参加者の質問に対して説明をさせて頂くとともに、ご意見を伺うものです。

忘れ物にご注意を!

寒い時期になると、スマートフォンや傘にくわえ、手袋やマフラー等、防寒具の忘れ物が非常に多くなります。バスを降りる際は座席周辺をよく確認するようにしましょう。

忘れ物をした場合は、市役所ではなく以下の運行事業者にお問い合わせください。

【北東部循環/貫井前原循環/東町循環/中町循環】

京王バス株式会社 府中営業所
☎042-336-5159

【野川・七軒家循環】

つくば観光交通株式会社
☎042-381-5004



「どうぞ」と「ありがとう」で 明るい車内をつくりましょう



CoCo バスは、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ます。

優先席マークの有無にかかわらず、譲り合いの気持ちを持って、思いやりの声掛けをお願いします。



優先席マークは左前方のみに貼られていますが、優先席以外でも席を必要とされる方がいればお譲りください。



CoCo バスは年末年始も休まず運行します!

※北東部循環は、12/30(月)~1/3(金)の期間、休日ダイヤで運行します。





CoCo バス
de
CoCo 行こう!

沿線のお店を紹介 ～東町循環編～



ひがこ日和

東町4-42-21
営業日時:月～土 8:00～18:00



最寄バス停
⑩東小金井駅 又は ⑮栗山公園前

1階はアンテナショップとして食品から雑貨まで様々な商品が並ぶ。東北復興支援のコーナーやヒガコオリジナルグッズの販売もあり、小スペースながら品揃えが豊富で見ている楽しい。2階はリモートワークの拠点として利用できるワークスペースとなっており、仕事の合間に商店街を歩いて食事や買い物を楽しむのもあり!

CoCo バス回数券取扱店であり、路線毎の時刻表もこちらで手に入れることができる。



ヒガコTシャツ
保冷バッグも
あるよ



火&金曜入荷!
新鮮で綺麗な
岩手県久慈産の野菜!

和菓子処 **ならは**

新小金井工場店 (本店)

東町4-5-6
営業日時:9:00～19:00(火曜定休)



最寄バス停 ⑨新小金井駅

地元で長年愛されている和菓子店。和菓子店といっても、上生菓子や饅頭だけでなく、サブレやカステラ、プリンに冷やし棒等が並び、その種類の多さに驚かされる。お店の人気商品はモチモチとした皮が特徴の寅焼、そして季節の果物を使用したフルーツ大福!今年のクリスマスはフルーツ大福パーティーもありかも!



新小金井工場店と
農工大通り店がある

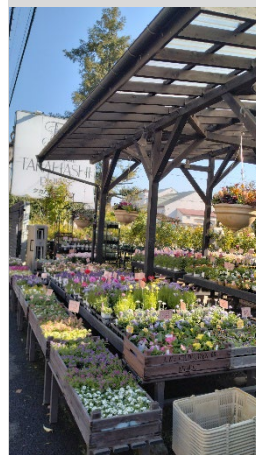


タカハシプラント

東町1-45-21
営業日時:9:30～18:00(木曜定休 祝日含む)
4・5月は無休、7・8・9月は月・木定休
天候次第で休業・時短あり



最寄バス停 ⑦都営東町アパート 又は ⑧東町一丁目



連雀通り沿いにある園芸の総合専門店。敷地内には色とりどりの花苗や植木、園芸用品や雑貨等が所狭しと並んでおり、ガーデニングのイメージを膨らませながら歩くと明るい気分♪この時期は冬の庭に欠かせない葉牡丹やシクラメンも多数取り揃えられている。本格的にガーデニングを楽しむ方もこれから始める方も、一度は訪れてほしいお店。

種類豊富な葉牡丹や
シクラメン



イベント情報



ヒガコ

東小金井南口商店会主催

クリスマスフェスティバル

12/14(土) 10:30～15:00
(雨天決行)

会場:東小金井南口商店街

歳末抽選会 お絵描きコンテスト
早食い大会 出店
クリスマスステージ etc

