

交通ネットワーク再編（案）及びC o C oバス運賃改定（案）の意見募集に対する意見及び検討結果について

意見募集期間：令和8年6月3日（水）から令和8年7月3日（金）

意見提出数：19人・28件

<再編について>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	中町循環	CoCo バス中町循環の車庫変更は理に叶っており、私も賛成でございます。しかしながら車庫が変更されたことによる乗務員の配置換え、コミュニティバスの運転をしない乗務員(NGを出す方も多いです。コミュニティなので。)の配慮等考えないといけない所もあり、課題は残るかと思います。	CoCo バスの担当営業所を府中営業所（北府中駅付近）から武蔵小金井駅に近い小金井支所へ変更すると、運転士の交代や回送にかかる距離と時間の効率化が図られます。運行にあたっては、引き続き運行事業者と連携していきます。
	北部のルート	問題は、東小金井北口地区の改編についてです。わたしは以前、北東部を大幅に減回し武 03. 東 01 を交互に運行させる事でCoCo バス運用地区を補填させるという案を出しました。少しその案も含まれ、CoCo バスとして、ム小金井(武蔵小金井を以下ム小金井と言う)⇒東小金井⇒循環⇒ム小金井と交互にしたのかと思いますが、何の解決にもなっていないのはお気づきでしょうか？？そもそも、CoCo バスの黒字路線は貫井前原と北東部であり、減回をすると赤字になってしまうという考えがあるかと思います。しかし、CoCo の北東部の1台分減らし、東町のミニ化による+1 台の計2台減車は赤字を立て直すことや、乗務員負担の軽減の最大級の解決策であるのです。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両2台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 今回の再編案により、北東部循環の運行本数及び運行頻度は現状から減少することとなりますが、一方で、現在運行している公共交通が廃止となることで移動手段が失われたり、サービス水準が著しく低下したりすることがないように、路線バス関野橋循環を含めた市全体の公共交通ネットワークの維持を前提として検討を行った結果です。 限られた資源の中で、将来にわたり持続可能な公共交通サ

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
	乗継	また、CoCo バスでム小金井から乗車し小金井公園へ行きたい乗客に対し、関野橋循環を 1 周しろ、や東小金井で途中下車からの運賃再收受等市民が不利益を被っているように感じます。そこはお隣の府中市を見習い、乗継ぎ券を用意するとかそういうことをし、再收受しなくて済むようにすればいいかと思います。	一ビスを確保するための見直しであることについて、ご理解いただきますようお願いいたします。 東小金井駅では、一度下車することにより駅周辺の施設や店舗等を利用することが可能となります。このため、他の停留所を利用される方との公平性の観点から、一度下車された場合は、再度ご乗車の際に運賃をお支払いいただくこととしております。また、乗継券の発行については、券の管理や発行に伴う運転士の負担増加が見込まれることから、現在のところ実施を予定しておりません。なお、複数回ご乗車される場合には、一日乗車券をご利用いただくことで運賃負担を軽減できる場合があります。
	優先席	また、CoCo バスは全席優先席で、高齢者に強制的に席を譲れという車内放送がありますが、現在の路線バス関野橋循環を利用する旅客は殆どが通勤・通学で利用する人達です。そこに例えばグリーンタウンに住む老人集であったり、小金井公園に遊びに来た老人会に座席を譲らなければならない仕事を行く人や疲れて帰ってくる人に対する冒涇であると考えます。全席優先席は再編の前に別途市を上げて撤回して欲しいと考えます。また、市民に了承を得ずに全席優先席にしたことや、コミュニティバス＝老人労れバスで無いことを市長の口から謝罪して欲しいと考えます。	CoCo バスでは、どなたにも安心してご利用いただける環境づくりを目指し、全席を「おもいやりシート」としてしています。そのため、特定の座席のみを優先席として設定しておりません。座席の利用にあたっては、高齢者や障がいのある方、妊娠されている方など、配慮を必要とされる方へお譲りいただくとともに、ご利用される方それぞれの体調やご事情も踏まえながら、利用者同士でご配慮いただくことをお願いしております。
	(北部のルート)	本題に戻りますが、このご時世、時差出勤などが推奨され 9 時以降であっても出勤する人達や 15 時 16 時に子供を迎えに行くからと退勤する会社員も多くいます。そこで路線バスは日中全部廃止にするとは、流石に失礼ではないでしょう	路線再編の考え方につきましては、これまでお示ししているとおり、運転士不足が深刻化する中においても、公共交通不便地域を生じさせることなく、市全体の公共交通サービスを維持することを基本方針として検討を進めています。今回の

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
	【運賃】 定期券の使用 (北部のルート)	か?? また、朝、京王バスを使う為に定期券を利用してるが帰りは路線バスが無いから定期券が利用できないコミュニティバスを実費で払わなければならないという点もあります。それなら、CoCo バスでも、京王バスの定期券が利用できる(200 円区間からの定期券で構わないから)ようにして欲しいです。実際隣接する市区町村では、既に可能になっています。 そもそも、車両乗組数が少ないポンチョに関野橋循環はダメだと思います。それなら、CoCo 北東部は1時間に1本にして、路線車2本を関野橋、武 03 交互走行にしたらいいんじゃないでしょうか?? 改善基準なんて私痛いほど理解してますし、実際それで他社だけダイヤを組んだことだってあるので、そこまで仕事めんどいなら私全部ダイヤ組めますよ??実際に以前私が異議した内容で、ダイヤを組んで CoCo バス 1 台減車に 4H 連続走行なし、9 時間あけ、負担軽減を全てクリアしたダイヤを既に作成してあります。もし依頼があればすぐにでも提出できるようになっています。 市民を苦しめる改編は改悪です。 今すぐ中止してください。	再編案は、各路線の利用状況や運行実態等を踏まえ、特定の路線のみサービス水準が著しく低下することのないよう、市全体の状況を考慮して検討したものです。 再編に伴い、一部の路線では運賃の支払い方法や利用方法が変更となるため、現在定期券をご利用いただいている方ははじめ、ご不便をおかけする場合があります。ただ、日中の時間帯に運行する CoCo バスには全路線とも定期券は導入しておりません。なお、利用者の多い朝夕の通勤通学の時間帯は路線バス関野橋循環が運行しますので引き続き定期券が利用できます。 限られた資源の中で将来にわたり公共交通サービスを維持していくために必要な見直しであることから、ご理解いただきますようお願いいたします。 ルートの設定については、前述したとおりです。またダイヤについては、他の路線バスとの関係もございますので、運行事業者において取り組みます。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		今回の異議では ①中町循環の残る課題 ②改編後、ム小金井から関野橋循環を一周して再度ム小金井に行く為所要時間が伸びること ③CoCo バスの全席優先席と強要するような車内放送の市長からの撤回と謝罪 ④関野橋循環を CoCo バスにするなら、京王バス定期券を利用できるようにしてほしい。 ⑤以前送った内容で改善基準をクリアしたダイヤを欲しいのであればすぐにでも提出する。 以上です。早急な対応返答をお待ちしております。	
2	北部の運行時間・頻度	再編（案）の 11 ページ、北東部循環の時刻表について最終バスが現状から 1 時間早くなりますが、もう少し遅い時間のバスを残してほしいです。 中央線の 20 時、21 時は本数も利用者も多いですし、現状でも最終バスはかなり混雑しているので需要はあると思います。	運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ 4 年で 10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後 10 年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され 1 日の勤務時間を短くする必要があります。 以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難であり、朝の減便と夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため 1 時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。
3	北部のルート	再編（案）への意見です。北東部循環、関野橋循環の 7 ページの路線図について。 1 本ずつ交互に運行でなく、バス停を整理し、1 つの新路線に	今回の検討に当たっては、北東部循環と関野橋循環を交互に運行する方式や、両路線を統合して 1 つの路線として運行する方式など様々な案についても比較検討を行いました。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		て運行を提案します 資料7ページ路線図の、紫線と黒の線が重なっている真ん中の部分のバス停は廃止（理由は後述） 東小金井駅を出発後、前半は関野橋循環の経路で北上し（従来どおり） 中盤は梶野橋から「たてもの園入口」までまっすぐ桜上水沿いの道をそのまま西へ進み 後半は従来どおり、という路線を提案いたします。 ★桜上水沿いの道、関野橋の信号手前に「法政大学入口」（仮名）というバス停を新設する ★そもそも、関野橋循環のニーズと北東部循環のニーズはイコールでは無いはずなので、 1本ずつ交互にすると北東部循環が混みすぎ、関野橋循環はガラガラという 結果になるのではないのでしょうか？ 以下のバス停は廃止して良いと思います（理由は下記のとおり） ・北大通三小前→ 駅から徒歩5～6分程度なのでバスに乗らなくても歩ける（乗降ともに利用者ほぼいません） ・小金井第三小学校→ 駅から徒歩9～10分程度なのでバスに乗らなくても歩ける（乗＝ほぼいません、降＝ごくたまに） ・花見橋北→ 新設する「法政大学入口」から徒歩7～8分なので新バス停を利用いただく（乗＝ほぼいません、降＝ぽつぽつ） ・法政大学 → 新設する「法政大学入口」から徒歩4～5分なのでこちらを利用いただく（学生さんは駅から徒歩が大多数） ・関野橋 → 新設する「法政大学入口」から徒歩1～2分な	ご意見にある東大通りを運行しないルートにした場合、公共交通不便地域が発生してしまいます。 また、現在の利用状況や利用者の移動実態を踏まえると、路線を統合した場合には、所要時間の増加や乗車機会の減少などにより、利用者の利便性への影響が大きくなることが想定されました。このため、できる限り現在の利用環境を維持し、利用者の利便性を損なわないことを重視して検討を行った結果の再編案となっております。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		のでこちらを利用いただく 法政大学の学生さんを毎日のように見っていますが、皆さん東小金井駅から歩いておられます 若い方たちですし、大雨の日などはバスを利用されていますが、新しいプランでも 「法政大学入口」を利用すればカバーできます。 上記の新路線にて運行すれば1本ずつ交互に運転する必要がなく、どのバス停を利用する方にも大きな損失なくいけるのではないのでしょうか？ ポイントは、新しいバス停の設置です。 これが無いと成り立ちませんがぜひともご検討いただきたく、よろしくお願い致します。	
4	北部の運行時間・頻度	再編（案）についての意見になります。 京王バス・関野橋循環の始発から9時発までは、10分間隔で運行していただきたいです。20分間隔になると通勤時間の調整が難しくなってしまうのと、雨の日は10分間隔でも非常に混雑することが理由です。 また、9時以降は20分間隔（または30分間隔）で京王バスで運行していただきたいです。個人的な事情なのですが、通勤定期を京王バスで提出しているため、CoCoバスのみの運行となるとその分の交通費が職場からおりなくなってしまうです。交代制勤務で出勤時間が始発から9時までの間でない日もあるので、9時以降も京王バスで関野橋循環を運行していただけたらと思います。 以上になります。ここまでお読みいただき、ありがとうございます。よろしくお願い致します。	運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ4年で10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後10年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され1日の勤務時間を短くする必要があります。以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難です。 また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。当初の案では朝9時以降はCoCoバスの運行に切り替えることを検討していましたが、利用実態を踏まえ運行事業者と協議し、夕方以降にも路線バスを運行することにしました。ただ、夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため1時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。限られた資源の中で持続的に公共交通サ

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			ービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。
5	北部の運行時間・頻度	再編（案）について、意見を述べさせていただきます。 北東部循環と京王バスの重複ルートにおきまして、運行時刻の再編がありますが、現行のルートと時刻編成を維持していただきたいと思います。特に朝の時間帯の10分間隔は6時台から8時台まで、10時から終バスまでは20分間隔でお願いいたします。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両2台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCoバスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ4年で10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後10年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され1日の勤務時間を短くする必要があります。以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難です。 また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。当初の案では朝9時以降はCoCoバスの運行に切り替えることを検討していましたが、利用実態を踏まえ運行事業者と協議し、夕以降にも路線バスを運行することにしました。ただ、夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため1時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。
6	北部の再編の根拠	運転士の高齢化や担い手不足等について、全国的にも課題があると認識しておりますが、見直し案に対して、以下の通り、意見を送付させていただきますので、ご検討いただけますよ	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両2台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCoバスの運行基準や利用状況等を

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		うお願いします。 ①再編案（P2）について 京王バス（株）からの申し出は、東町循環、中町循環において利用者が少ない等を理由に出されたものであるところ、それに伴い、北東部循環・関野橋循環において見直しが必要となる事実はあるのでしょうか。北東部循環及び関野橋循環における平日・休日の各時間帯（朝、日中、夕方）における利用実績など客観的データを示した上で、見直しの正当性についてご説明をお願いします。 ②再編案（P2）について 上記①に関連し、東町循環、中町循環の見直しにあたり、北東部循環・関野橋循環の見直しを検討されていますが、中大循環など市内の他の路線は見直しの検討はされないのでしょうか。される、されないに関わらず、上記①同様に、各路線について客観的データをもとにご説明をお願いします。	総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 なお、CoCo バス及び路線バスそれぞれの路線ごとの利用実績についてはご意見にある中大循環も含め把握した上で、P4（3.2 再編対象）のとおり持続可能な公共交通ネットワークの構築という観点から選定しています。 運行については、朝夕の時間帯に利用者が多い状況を踏まえ、利用者への影響を可能な限り抑えるため、朝夕の時間帯は路線バス関野橋循環の運行を継続するとともに、CoCo バス北東部循環についても維持することとしています。
7	北部の運行時間・頻度	昼の時間帯（9 時～16）の本数削減は、理解出来る。但し通勤通学の時間帯（始発～9 時）の減便と 20 時以後の 3 本の減は再考して頂きたい。	運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ 4 年で 10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後 10 年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され 1 日の勤務時間を短くする必要があります。以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難です。 また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。当初の案では朝 9 時以降は CoCo バスの運行に切り替えることを検討していましたが、利用実態を踏まえ運行事業者と協議し、夕以降にも路線バスを運行することにしました。ただ、夜は他の時間帯と比較して利用者数が少

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			ないため 1 時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。
8	北部の運行時間・頻度	■再編（案） 7 時台は 10 分おきでないと出勤できなくなるので非常に困る。 また 20:20、20:40、21:00 がなくなるのは帰れなくなるので非常には困る。 ただでなく本数が減り、時間も早く帰宅できなくなっている。 事情は理解できるが、利用者にとって現状でもかなり不便になっているのに、それ以上少なくなり、時間も早くなると仕事での出勤ができなくなるから、困ります！！！！	運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ 4 年で 10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後 10 年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され 1 日の勤務時間を短くする必要があります。以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難です。 また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。当初の案では朝 9 時以降は CoCo バスの運行に切り替えることを検討していましたが、利用実態を踏まえ運行事業者と協議し、夕以降にも路線バスを運行することにしました。ただ、夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため 1 時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。
9	北部の運行時間・頻度	時節柄、値上げは致し方ないので最低限便数は現状維持を熱望します。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両 2 台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 減便によりご不便をおかけする面もありますが、限られた

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			資源の中で、市内全体の移動手段を確保し、持続的な公共交通サービスを維持することを目的とした見直しです。
1 0	北部の運行時間・頻度	20 回/月くらい北東部循環ココバスを利用しています。7：18～10：00 の間桜町病院入り口から武蔵小金井駅北口間を通院、買い物、その他で利用しております。 帰宅時は 14：00～17：00 の時間帯です。減便では無く増便を望むほど利用しております。2 回/60 分の便数になると利用しずらくなり小金井街道の”桜町病院”のバス停まで歩かざるを得なくなり日常生活に大きな支障が出ます。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両 2 台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 減便によりご不便をおかけする面もありますが、限られた資源の中で、市内全体の移動手段を確保し、持続的な公共交通サービスを維持することを目的とした見直しです。
1 1	運行車両	北東部・関野橋循環のバスを利用しています。 ココバスは小さいので、日中、東小金井駅前から乗っても座れないことが多いです。そのため京王バスを利用していました。ココバスに関野橋循環ができるのは良いと思いますが、混雑状況から増便や車体の変更をご判断いただきたいです。ココバスは優先席が少なく、ご年配の方が座れないのが気になります。	利用者が多い日や時間帯において、車内の混雑が生じご不便をおかけしておりますが、車両サイズを大きくした場合、道路幅員から基準を満たさず一部区間で運行そのものができなくなる可能性があります。このため、現在の車両規格を前提として運行いたします。
1 2	北部の運行時間・頻度	再編案、運賃改定案について、運転手の高齢化や不足は重々承知していますが、減便・値上げを同時に行われるとさらに利用者が低下する可能性もあり、今後の持続的な運行のためにも、多少値上げしてでも本数と利便性を維持するべきだと考えています。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両 2 台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 減便によりご不便をおかけする面もありますが、限られた資源の中で、市内全体の移動手段を確保し、持続的な公共交通サービスを維持することを目的とした見直しです。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1 3	【運賃】 運賃変更 運転士不足	運賃改定案には賛成です。 再編案は高齢化が進む中、高齢者の運転を助長し、交通事故多発につながることを懸念されるため反対です。 運転手の不足は簡単なことではありませんが、シルバー人材センターに登録されている 70 才未満の方、週に 2 回、5～6 時間なら働ける、という市民を広く募集し、育成し、教育訓練の補助金なども探して、正社員にこだわらない働き方を支援するなど、可能だと思います 住宅地がどんどん増えて、子供のいる家庭も多いです 高齢になることは必然ですが高齢者が運転をしないと生活できないようだと、悲しい事故が増えます バスが便利になれば、免許を返納する市民も増えると思いますし、「みどりのまち」とうたっている小金井市はもっとエコになってほしいと願います。運賃が多少上がっても、便利なら乗ります。ぜひ、運行範囲を広げて、増便する、環境にやさしい小金井市になることを願っています	ご意見承りました。 CoCo バスは、運行事業者と市が協定を締結し、運行事業者が雇用している運転士が運転しているという形態です。運行事業者としても、コミュニティバスや一部路線バスに乗務路線を限定して働いてもらう社員を雇用するなどの工夫を講じています。小型・中型バスに限定して運転するため車両感覚を身に付けやすいほか、早朝・深夜帯の勤務が少ないため勤務時間の不規則さが比較的少なくなっています。また、働きやすい職場環境づくりのため各種制度を充実させたり、採用情報の発信及び運転体験会を開催する等の策を講じております。 市としても、国や東京都に対して、運転士不足を解消する施策を実施するよう要望しています。 今後とも、利用者数の増加や運行環境の改善に努めてまいります。
1 4	北部の運行時間・頻度	再編についての意見 北東部循環について平日 9:00 以降 30 分おきは少なすぎます。現状 11:00 台でも満席に加え立って乗車する客も多く詰め詰めになっています。30 分おきになると乗れない人が出てきて不公平です。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両 2 台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。 減便によりご不便をおかけする面もありますが、限られた資源の中で、市内全体の移動手段を確保し、持続的な公共交通サービスを維持することを目的とした見直しです。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1 5	運行車両	交通ネットワーク再編（案）について、車両選定の観点から意見を提出します。 本案では、従来使用されている日野ポンチョやトヨタ・ハイエース等の車両を前提に検討されているように見受けられますが、今後はこれら以外の車種も選択肢に含めて検討することが望ましいと考えます。 ポンチョは輸送力やバリアフリー性の面で利点がある一方、運転に大型二種免許が必要となるため、運転士確保の面で課題があります。一方、ハイエース等の小型車両は運行しやすい反面、車椅子やベビーカーでの乗降など、バリアフリー面で制約が生じやすいと考えます。 近年は、KARSAN e-JEST や日野デュトロ Z EV バスなど、小型でありながら低床化やバリアフリー性に配慮した EV バスも登場しています。これらの中には、中型二種免許で運行可能な仕様の車両もあり、運転士確保の面でも有効な選択肢になり得ると考えます。こうした車両を導入できれば、狭あい道路への対応、バリアフリー性、環境性能、運行継続性をより高い水準で両立できる可能性があります。 令和 9 年 4 月の再編運行開始時点で直ちに導入することが難しい場合でも、将来的な車両更新や一部路線での試行導入を含め、従来車種に限定しない車両選定を継続的に検討していただきたいです。	車両の選定についてご意見ありがとうございます。今後の車両更新の際には、その時点での様々な状況等も踏まえて運行事業者と連携し選定を行ってまいります。
1 6	北部の運行時間・頻度	再編（案）について ・結局は北東部循環エリアの住民が中町・東町循環の肩代わりをさせられるような内容で、到底納得できない案であると感じています。利用者が少ないのであれば、中町・東町循環は廃線にして、乗合タクシーを検討されたほうがよいのではないのでしょうか。	運転士不足が深刻化する中、市内を運行する路線バスを含め、全体として京王バス車両 2 台分に相当する運行の見直しを行う必要があります。CoCo バスの運行基準や利用状況等を総合的に勘案し、市内全域で公共交通不便地域を生じさせることなく公共交通サービスを維持するために、北東部循環及び関野橋循環を再編対象路線としました。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		・ 20 時台後半～ 21 時台の関野橋循環の利用者は依然として多いように感じます。20 時台の北東部循環の運行本数を増したり、武 03 の最終便の時間帯をもう少し後ろ倒しにしたりすることはできないのでしょうか。 ・ 武蔵小金井駅と五日市街道沿いの 3 停留所（関野橋、小金井公園入口、たてもの園入口）は関東バス[鷹 33]との調整が利くエリアだと思います。バス会社は異なるとは思いますが、このエリアの利便性が損なわれないよう、ダイヤの見直し等関東バスとも協議をしていただきたいです。	よって、東町循環では CoCo バス（ポンチョ車両）から CoCo バス・ミニ（ハイエース車両）に車両を変更し、運行事業者を変更することで運転士不足への対応を行います。中町循環は利用人数から現在と同様のバスによる輸送が適しているという検討結果となりました。 また、運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ 4 年で 10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後 10 年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され 1 日の勤務時間を短くする必要があります。 以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難であり、朝の減便と夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため 1 時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。 なお、他の交通事業者も同様に運転士不足という状況に窮していると伺っていますが、連携を図り交通手段の確保に努めてまいります。
17	運行車両	ココバスが小さく、今でも 17 時以降は押して乗る混雑もよくあるので、運行頻度を変えて時間が空く場合、大型の車両に変えてほしい。	現在 CoCo バスが運行しているルートには、道路幅員が狭い区間や住宅地内の道路が多く含まれており、大型車両での運行が困難な箇所が多数あります。そのため、車両の大型化については、安全かつ円滑な運行の確保という観点から実施が難しい状況です。 利用者が多い日や時間帯において、車内の混雑が生じご不

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			便をおかけしておりますが、車両サイズを大きくした場合、道路幅員から基準を満たさず一部区間で運行そのものができなくなる可能性があります。このため、現在の車両規格を前提として運行しています。
18	北部の運行時間・頻度	再編（案）への意見 1. 朝の通勤時間帯における「路線バス関野橋循環」の運行頻度半減に対する反対（本資料5、6ページ） 問題点：日中であれば CoCo バスが関野橋循環をカバー（交互運行）して 30 分間隔を維持する案になっていますが、最も本数が必要な朝の通勤時間帯において、CoCo バスによる相互補完を行わず、路線バスを 10 分間隔から 20 分間隔へ単純に半減させている点が問題です。 補足：10 分間隔から 20 分間隔への変更は、1 便あたりの乗客集中度を単純計算で 2 倍にします。再編案で掲げられている、CoCo バスによる関野橋循環カバーも、朝の時間帯には運行される案になっておりません。通勤時においては該当区域から東小金井駅に向かう路線本数が重要であるため、本資料の 6 ページ目で提示されている再編案は運行頻度半減を意味します。「継続」という言葉で大幅減便を矮小化しており、説明責任を果たしているとは言えません。加えて、これは「平日の通常時」という平均値ベースの議論です。雨天時には乗り残しが発生する可能性が高まります。要求および代替案として、「通常時」ではなく「最ピーク時（雨天等の最悪値）」を想定したシミュレーションデータを計測・公開すること。また、完全な半減ではなく、最混雑時間帯（例：7 時半～8 時半）の限定的な増便や車両運用の効率化を再検討されたい。 2. 夜間帯における「最終バス繰り上げ（3 便カット）」に対す	運転士不足は非常に深刻で当事業者においてはここ 4 年で 10%以上減少し、更に高齢化もあるため今後 10 年間で現在在籍している乗務員の半数近くが定年を迎える状況です。また、運転士の働き方を規定する国土交通省の定める「バス運転者の改善基準告示」が見直され 1 日の勤務時間を短くする必要があります。 以上から、路線バス関野橋循環については、特に朝と夜においてバスの運行便数・運行時間帯を維持していくことが極めて困難であり、朝の減便と夜は他の時間帯と比較して利用者数が少ないため 1 時間繰り上げざるを得ないことを運行事業者より伺っております。また、昼間時間帯は利用者数が少ないことから路線の維持に課題がありました。限られた資源の中で持続的に公共交通サービスを維持するための見直しであることをご理解いただきますようお願いいたします。 なお、日中の時間帯は CoCo バス関野橋循環として運行することとしています。利用者が多い日や時間帯には混雑が発生する可能性がありご不便をおかけいたしますが、市内に公共交通不便地域を生じさせることなく、持続的に公共交通サービスを維持していくための検討案です。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		る反対（本資料 5、6 ページ） 問題点：「路線バス関野橋循環」の 20 時最終への繰り上げは議論が深まっているのか不明な点が問題です。 補足：「交通空白地域」を空間的（地理的）な概念だけで捉えていますが、20 時という早い段階で公共交通が途絶することは、その地域における「夜間の時間的空白地域」を意図的に作り出すことに他なりません。現代の多様な働き方（残業、シフト勤務、夜間就労など）や、高校・大学等の部活動・夜学からの帰宅時間を考慮すれば、20 時最終（より正確には 20 時 17 分）は早すぎます。駅から自宅までの徒歩や自転車移動を余儀なくされる市民（特に高齢者、女性、学生）の治安・安全上のリスク管理について、どのような評価を行ったのか全く説明がありません。要求および代替案として、最終便を繰り上げることによる市民への影響評価結果を公開すること。3 便の完全カットではなく、例えば 21 時台に「最終 1 便」だけを残すような、効率性を維持しつつ市民の最低限の帰宅動線を確保する「時間帯のシフト」や「減便の幅の縮小」の再検討を強く望みます。 総論として、「平日の通常時」という平均値ベースの議論を前提に置くことで、本再編案の妥当性を説明し既定路線への帰着を目的として感じます。行政の役割として、経済合理性にとらわれず市民側の味方として引き続き粘り強く交渉いただけると幸甚でございます。	

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。

<運賃について>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	運賃変更	運賃改定について、小金井市在住 20 年目になりますが、個人的な事情で近年 3 年ほど他県に移住しており、約半年前に小金井市に戻ってまいりました。まず驚いたのが、CoCo バス運賃が 100 円→180 円になっており、近いうちに 200 円となると聞きさらに驚いています。以下に自分の意見を記載させていただきます。 ①運賃の改定は必要と思いますが、その上げ幅が期間に対して大きすぎる。もう少しソフトランディングできなかったのか？ ②何故、高齢者に対しては現状維持なのか？ミドル層が特に裕福というわけではなく、障害を抱えている方ならともかく、特にどうしても必要（徒歩可能な方）というわけではない者に対しても一律対応というのはどうかと思います。全体的に高齢者を守りすぎている感も私は感じます。 ③赤字を改善する目的（もちろんすべてではないと思っていますが）が含まれているのであれば、賛成はできません。赤字改善のために値上げするというのは民間及び一般企業からはまずありえない発想と私は思います。おそらく今後私は CoCo バスを利用することは基本的にはないと考えております。 また、超高齢社会（高齢化ではない）の現状及び今後さらにそれが拡大していくことを考えますと、近い将来においてこの事業は成り立たなくなるのではないかと感じます。自分は今年で 55 歳になりますが、この先 20 年～30 年後はどうなってしまうのかと考えてしまいます。 一部の 23 区のタクシーが実験しているように、将来バス運転手抜きの自動バスでもできるのであれば話はまた変わってくると思いますが、特にタクシーよりもルーティーン運行が出	CoCo バスの基本方針に則り、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ています。 今回の改定は、CoCo バスを取り巻く様々な状況から、持続可能な運行形態及びサービスの提供のために行うものです。近年は運転士不足に伴う人件費の上昇や燃料価格の高騰などにより、路線バスの運賃改定も実施されています。CoCo バスにおいては前回の運賃改定から期間が短くなっておりますが、ご理解をお願いいたします。 また、小金井市では交通弱者に配慮し独自の高齢者割引制度を導入しており、今回の制度改定において、小児運賃・障害者割引の運賃と同等の「基本運賃の半額」とする方針を定めることとしました。よって、基本運賃 200 円の半額となります。 なお、自動運転の技術を活用したバスについては、最新の法制度改正等を注視し必要に応じて関係者とともに研究・調査を行います。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		来そうなバスにはそのような将来的な考え方はないのでしょうか？	
2	定期券の使用	③再編案（P4）について 「定期券が使えなくなり不便である」という意見に対して、「定期券が使用できないことと合わせて理解と周知に努める」とありますが、どのように理解を求めるのでしょうか。定期券が使用できないことに対する代替措置等も含め、検討の方針をお示しいたきますようお願いいたします。 ④再編案（P4）について 関野橋循環と北東部循環において一部路線が重複するとありますが、行き先が異なるため、重複すること自体に問題があるとは言えないのではないのでしょうか。上記③に関係しますが、路線バスの定期券を CoCo バスの同一運賃区間でも利用できるようにするなどの工夫が必要と考えますが、ご見解のほどよろしくお願いします。	再編に伴い、一部の路線では運賃の支払い方法や利用方法が変更となるため、現在定期券をご利用いただいている方ははじめ、ご不便をおかけする場合がありますものと認識しております。ただ、日中の時間帯に運行する CoCo バスには全路線とも定期券は導入しておりません。なお、利用者の多い朝夕の通勤通学の時間帯は路線バス関野橋循環が運行しますので引き続き定期券が利用できます。 限られた資源の中で将来にわたり公共交通サービスを維持していくために必要な見直しであることから、ご理解いただきますようお願いいたします。
3	運賃変更	運賃改定 高齢者社会において高齢者対象の値引き優遇は財源的にも限界です。年金がありますし介護保険もあります。現役世代から 200 円とるのなら年齢で区切るのではなく一律 200 円にしてはいかがでしょうか？その上で介護保険の度合いにより割引対象を選別すれば良いのではと思います。利用者も高齢者が圧倒的ですので CoCo バスの維持と運営のために必要な判断かと思えます。	小金井市では交通弱者に配慮し独自の高齢者割引制度を導入しており、今回の制度改定において、小児運賃・障害者割引の運賃と同等の「基本運賃の半額」とする方針を定めることとしました。よって、基本運賃 200 円の半額となります。 ご提案のように介護認定を受けている方などに限定した割引方法も一案かと思いますが、制度運用上、対象認定作業及び運転士負担などを考慮すると導入は難しいものと考えます。
4	運賃変更	運賃改定（案）について、運賃を上げねばない理由はよく理解できた。大人料金で利用しているが、雨の日など非常に助かっているの、路線維持のために必要な負担であれば利用者が負って支えるべきだと思う。	運賃改定についてご理解をいただきありがとうございます。今後も地域公共交通を維持できるよう検討を行ってまいります。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
5	運賃変更	運賃改定案 日中の本数を減らし、諸経費が下がるはずなのに、運賃が上がるのは納得いかない。	CoCo バスの基本方針に則り、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ています。 今回の改定は、CoCo バスを取り巻く様々な状況から、持続可能な運行形態及びサービスの提供のために行うものです。ご理解いただきますようお願いいたします。

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。