

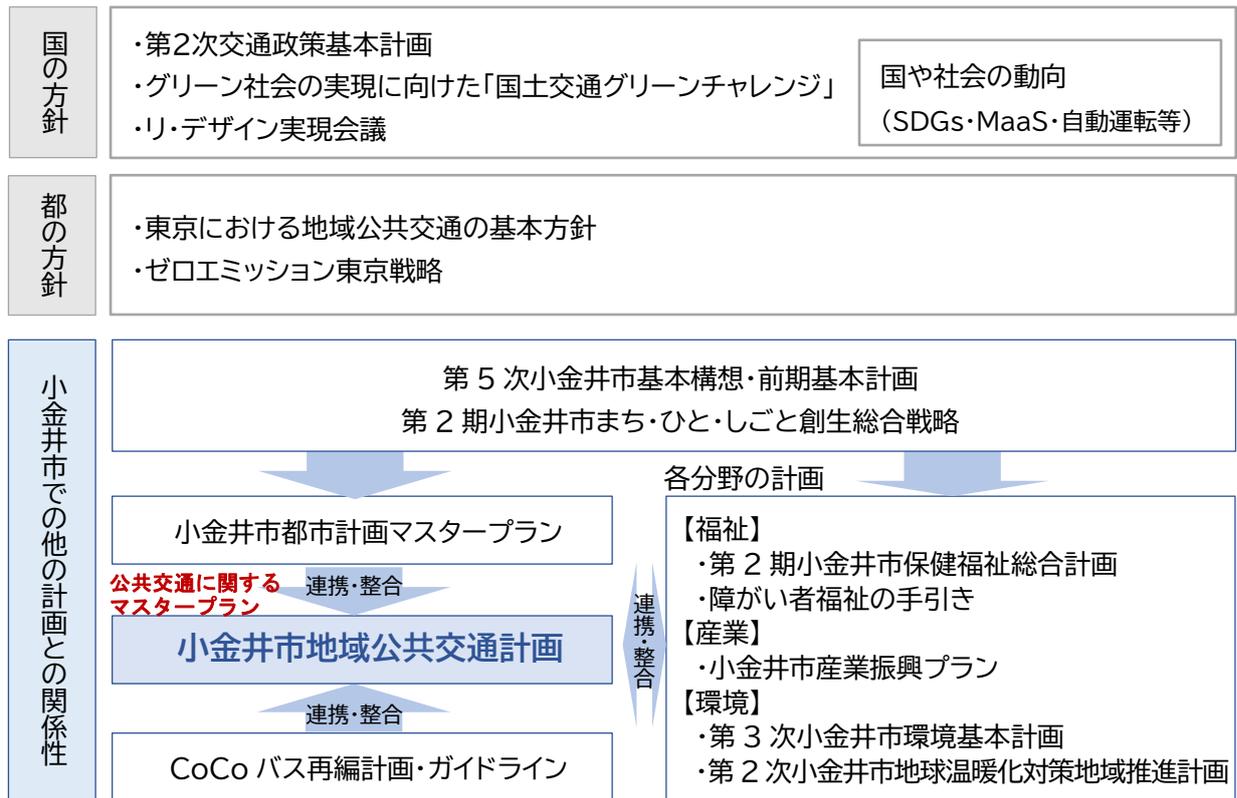
国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係

1 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画

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す。

以下を考慮して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



2 各計画での主な記載事項

<記載内容の項目区分>
 利用の促進・サービスの充実
 環境への配慮
 新たな技術の活用
 事業者への支援・対応
 安全・バリアフリーの確保

2.1 関連計画

関連する各計画書の概要と公共交通に関する主な記載事項は以下のとおりです。

分類	視点	計画等	計画概要	記載内容・施策
国	上位	地域公共交通計画等の作成と運用の手引き (R5.10 改訂)	本計画書の作成の手引き	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定の意義 ・計画に盛り込む事項 ・関連する補助事業等
		第2次交通政策基本計画 (R3.5閣議決定)	令和7年までを計画期間とした国の交通政策に関する基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が自らデザインする ・持続可能で多様かつ質の高いモビリティの実現 ・コンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ・バリアフリー、ユニバーサルデザイン化の推進 ・安全と交通関連事業の担い手の維持・確保 ・運輸部門における脱炭素化等の加速
		グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」 (R3.7国土交通省)	日本のCO2排出量の約5割を占める運輸、家庭・業務部門の脱炭素化等に向けた施策・プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用バスへの次世代自動車の普及促進 ・公共交通、自転車の利用促進
		リ・デザイン実現会議 (R5国土交通省)	関係省庁と連携し、交通と他分野との連携・協働に関する取組を推進。令和6年4月を目途にとりまとめ。	示されている事例等 <ul style="list-style-type: none"> ・AIオンデマンド交通 ・地域公共交通等における自動運転の推進 ・エリア一括協定運行事業 ・独占禁止法特例法
東京都	上位	ゼロエミッション東京戦略(R3.3改定)	「ゼロエミッション東京」の実現に向けたビジョンと具体的な取組・ロードマップをまとめたもの。	<ul style="list-style-type: none"> ・マルチエネルギーステーションが定着 ・ZEVが幅広く普及 ・自動運転やMaaS等のモビリティ改革が進展 ・燃料電池バスの導入 ・ゼロエミッションバスの導入 ・小型路線バスの新車販売原則ZEV化
		東京における地域公共交通の基本方針(R4.3策定)	目指すべき姿の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、関係者間でビジョンを共有するもの。	小金井市は新都市生活創造域に位置 <ul style="list-style-type: none"> ・きめ細やかな移動サービスの提供 ・結節点での多様なモビリティの提供 ・行政界を感じることがない移動ができる

分類	視点	計画等	計画概要	記載内容・施策
小金井市	都市政策	第5次小金井市基本構想・前期基本計画(R4.3策定) 第2期小金井市まち・ひと・しごと創生総合戦略(R4.3策定)	小金井市の今後の方向性を示す上位計画。	施策 ・まちの顔となる駅周辺の整備 ・バリアフリー化 ・交通安全の推進 ・放置自転車の抑制 ・自転車活用の促進 ・駅前環境の整備 ・公共交通のあり方の検討の推進 目標 ・市内の安全な移動 ・交通手段の利便性への満足度の向上 ・交通事故死傷者数の減少
		小金井市都市計画マスタープラン(R4.8改定)	本市関連計画及び社会経済情勢の変化などを踏まえた小金井市の都市計画に関する方向性を示す計画。	基本目標 2: 人・モノの円滑な移動を支えるまち ・自転車利用環境の形成 ・暮らしを支える公共交通体系の構築 ・交通結節機能の充実 ・新たな移動手段の検討
	交通	CoCo バス再編計画・ガイドライン(R4.8策定)	CoCo バスの在り方を検討していくための方針を整理。	・公共交通不便地域の定義 評価指標 ・運行経費に対する運賃等の収入の割合 ・1便当たりの利用者数
	福祉健康	第2期小金井市保健福祉総合計画(H30.3策定)	福祉における制度の枠組みを超え、全ての市民の福祉と健康づくりに資する計画として策定。	・CoCo バス再編における障害者割引の導入 ・高齢者の通院手段としての CoCo バスの運行
		障がい者福祉の手引き(令和5年度版)	障がい程度により支援を受けられる制度をまとめたもの。	愛の手帳、身体障害者手帳、脳性まひ、精神障害者保健福祉手帳等の所有者に対する移動補助 ・都営交通及び民営バス、CoCo バスの運賃の料金割引
	観光	小金井市産業振興プラン(R4.3策定)	小金井市という生活都市における産業振興の在り方を考え、「まちの活気を生み出す」ことを目標として整理。	・歩行空間の形成 ・自転車利用環境の形成 ・暮らしを支える公共交通体系の構築
	環境	第3次小金井市環境基本計画(R3.3策定)	小金井市の環境保全等に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための目標や施策の方向等を定めたもの。	・効率の良い輸送ルートを選択 ・より低炭素な輸送方法を選択 ・燃費のよい運転方法を選択 ・交通手段の転換の促進 ・市内の温室効果ガス排出量の削減
		第2次小金井市地球温暖化対策地域推進計画(R3.3策定)	市民、事業者、教育研究機関、市が一体となり、「緩和策」や、「適応策」を総合的に推進していくことを目的として整理されている。	・公共交通機関の利便性向上 ・公共交通利用への転換 ・公共交通や CoCo バスの利便性の向上 ・低公害車の導入

2.2 その他国や社会の動向

前回会議で示したその他の国や社会の動向は以下のとおりです。

項目	内容
新たなモビリティサービスの自走に向けた展開	
MaaS	地域住民や旅行者一人一人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て検索・予約・決済等を一括で行うサービス。国土交通省にて全国への早急な普及に取り組んでいる。
自動運転	経済産業省・国土交通省にて自動運転レベル4等の先進モビリティサービスの実現・普及に向けてプロジェクトを立ち上げ、2025年までの継続的な検討を実施。多数の自治体にて実証実験等が実施されている。
持続可能な社会に向けた展開	
SDGsの推進	2030年までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。
カーボンニュートラルの推進	2020年10月、政府は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。2015年のパリ協定の長期目標をもとに、「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げている。
超スマート社会の推進	
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、人間中心の社会のこと。政府では地域におけるICT等の新技術を活用したマネジメント高度化により、諸課題の解決を行い、新たな価値を創出する「スマートシティ」を推進。
デジタル田園都市構想	地方を中心とした課題を解決に向けてデジタルの実装を進めるもの。デジタル田園都市国家構想総合戦略を定め、デジタル実装に取り組む地方公共団体数の目標を掲げている。国が示す重要施策分野の例として、公共交通のR・デザインを掲げている。
公共交通を取り巻く状況	
バス・タクシー等運転手の勤務時間の見直し	働き方改革関連法により、自動車運転の業務にも時間外労働の上限が設けられたことをうけ、令和6年4月から勤務時間の見直しを行う。これにより運転士の労働環境は改善されるが、運転士1人当たりの運転時間が短くなるため、現在の運行ダイヤの維持に向けて運転士不足が生じる可能性がある。
共創による地域交通形成支援事業の創設	地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組。国土交通省では令和4年度からモデル実証プロジェクトを募集・実施しており、令和5年度も継続。
エリア一括協定運行事業の創設	地域公共交通確保維持事業の1つとして新たに追加されたもので、自治体と交通事業者が協定を締結し、一定エリアについて一括して運行する事業に対する補助制度。
地域公共交通の「R・デザイン」	国の交通政策審議会において、MaaSなどデジタル技術の実装や、交通手段同士の垣根を越え、また、交通領域以外との垣根を越える共創により潜在需要の顕在化に取り組む必要性が示されている。

3 上位関連計画の内容

3.1 国の上位計画における公共交通の位置づけ

1) 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版(令和5年10月改訂)

- 「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。地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成する。
- 地域の移動手段の確保・充実を図るための取組について、地域公共交通に関する法律の理念や、計画作成・運用に関する基本的な考え方や計画作成・運用を行う上で必要となる事項を示したもの。
- 令和5年10月の改正では、地域の関係者の連携と協働を推進し、地域の関係者相互間の連携に関する事項を地域公共交通計画への記載に努める事項として整理された。
- 必要に応じて、関係者との協議・合意のもと地域公共交通特定事業を策定することにより、国の補助を受けて事業を進めることができる。

<地域公共交通計画に示す事項>

【地域公共交通計画の法定の記載事項】

■ 記載事項（法§5②）

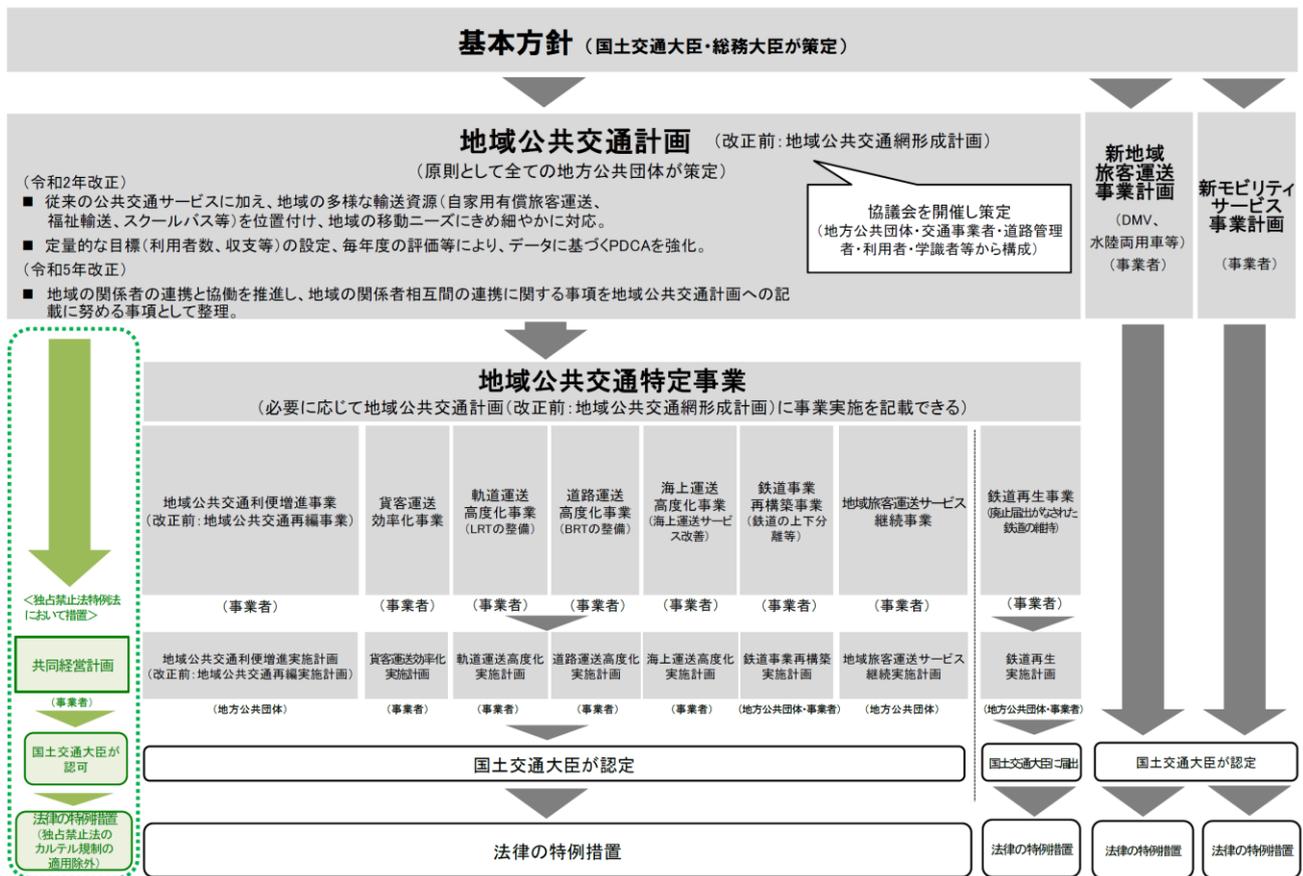
- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
(※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2）)
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
(※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤）)
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

■ 記載に努める事項（法§5③）

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
- ⑤ ①～④のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き「実践編」

＜地域公共交通計画と特例措置との関係＞



2) 第2次交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)

- 令和7年度までを計画期間とし、3つの基本方針、各基本方針に3～4つの施策目標を設定した上で、具体的な施策と119の評価指標を提示している。
- 施策目標の中で公共交通が主に係るのは以下の事項。

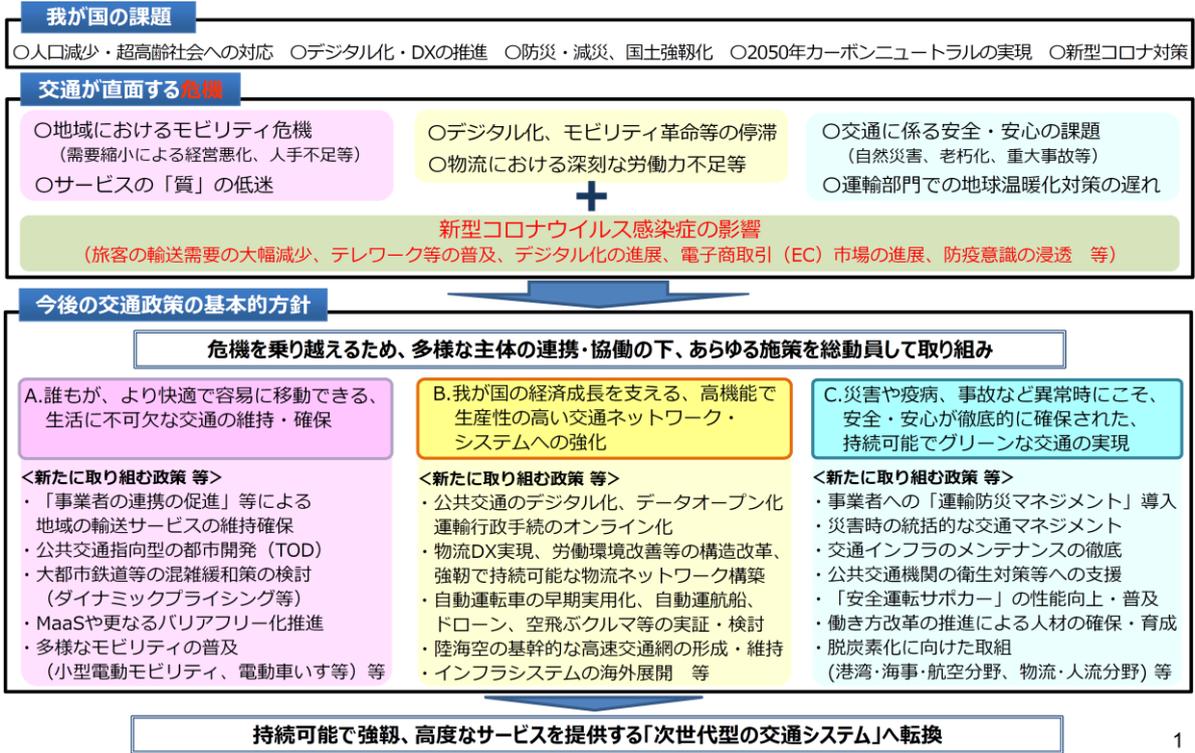
基本方針A

- 施策目標①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- 施策目標②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- 施策目標③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- 施策目標④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

基本方針C

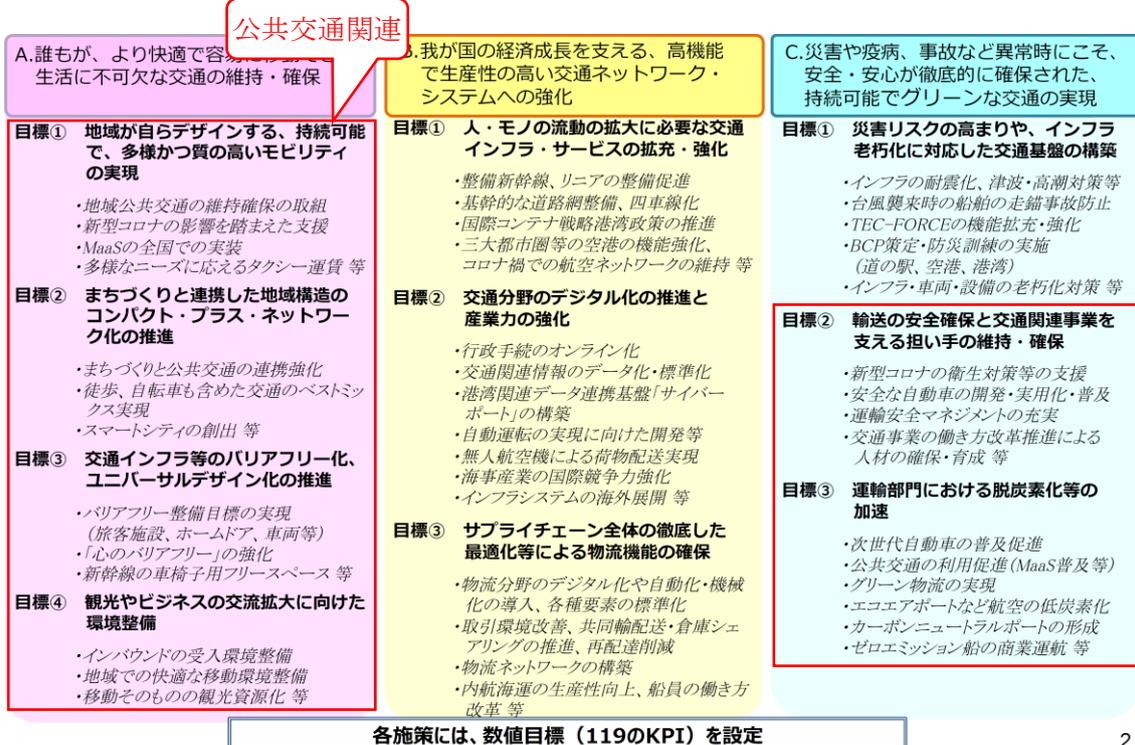
- 施策目標②輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
- 施策目標③運輸部門における脱炭素化等の加速

<計画の概要>



1

<今後の交通施策の基本方針>



2

3) 国土交通グリーンチャレンジ(令和3年7月策定)

- 2050年カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に貢献するため、日本のCO2排出量の約5割を占める運輸、家庭・業務部門の脱炭素化等に向けた地球温暖化緩和策、気候変動適応策等に戦略的に取り組む国土交通省の環境分野でのグリーン技術を含めた施策・プロジェクトを取りまとめたもの。
- 公共交通と関連するものは以下。
 - ・「自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築」プロジェクトでの事業用バスへの次世代自動車の普及促進
 - ・「デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開」プロジェクトでの公共交通、自転車の利用促進

国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向けた分野横断・官民連携の取組推進					
脱炭素社会	気候変動適応社会	自然共生社会	循環型社会		
2050年の長期を見据えつつ、2030年度までの10年間に重点的に取り組む6つのプロジェクトの戦略的実施					
基本的な取組方針	★分野横断・官民連携による統合的・複合的アプローチ		★時間軸を踏まえた戦略的アプローチ		
横断的視点	①イノベーション等に関する産学官の連携	②地域との連携	③国民・企業の行動変容の促進		
	④デジタル技術、データの活用	⑤グリーンファイナンスの活用	⑥国際貢献、国際展開		
省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ●LCCM住宅・建築物、ZEH・ZEB等の普及促進、省エネ改修促進、省エネ性能等の認定・表示制度等の充実・普及、更なる規制等の対策強化 ●木造建築物の普及拡大 ●インフラ等における太陽光、下水道バイオマス、小水力発電等の地域再エネの導入・利用拡大 ●都市のコンパクト化、スマートシティ、都市内エリア単位の包括的な脱炭素化の推進 ●環境性能に優れた不動産への投資促進 等 	自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築 <ul style="list-style-type: none"> ●次世代自動車の普及促進、燃費性能の向上 ●物流サービスにおける電動車活用の推進、自動化による新たな輸送システム、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティの導入促進 ●自動車の電動化に対応したインフラの社会実装に向けた、EV充電器の公道設置社会実験、走行中給電システム技術の研究開発支援等 ●レジリエンス機能の強化に資するEVから住宅に電力を供給するシステムの普及促進 等 	港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ●水素・燃料アンモニア等の輸入・活用拡大を図るカーボンニュートラルボート形成の推進 ●ゼロエミッション船の研究開発・導入促進、日本主導の国際基準の整備 ●洋上風力発電の導入促進 ●ブルーカーボン生態系の活用、船舶分野のCCUS研究開発等の吸収源対策の推進 ●港湾・海上交通における適応策、海の再生・保全、資源循環等の推進 等 	グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり <ul style="list-style-type: none"> ●流域治水と連携したグリーンインフラによる雨水貯留・浸透の推進 ●都市緑化の推進、生態系ネットワークの保全・再生・活用、健全な水循環の確保 ●グリーンボンド等のグリーンファイナンス、ESG投資の活用促進を通じた地域価値の向上 ●官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じたグリーンインフラの社会実装の推進 等 	デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開 <ul style="list-style-type: none"> ●ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞対策、環状道路等の整備等による道路交通流対策 ●地域公共交通計画と連動したLRT・BRT等の導入促進、MaaSの社会実装、モーダルコネクの強化等を通じた公共交通の利便性向上 ●物流DXの推進、共同輸配送システムの構築、ダブル連結トラックの普及、モーダルシフトの推進 ●船舶・鉄道・航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及 等 	インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> ●持続性を考慮した計画策定、インフラ長寿命化による省CO₂の推進 ●省CO₂に資する材料等の活用促進、技術開発 ●建設施工分野におけるICT施工の推進、革新的建設機械の導入拡大 ●道路(道路照明のLED化)、鉄道(省エネ設備)、空港(施設・車両の省CO₂化)、ダム(再エネ導入)、下水道等のインフラサービスの省エネ化 ●質を重視する建設リサイクルの推進 等
※このほか、適応策については、特に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の着実な実施、更なる充実を図る。					

4) リ・デザイン実現会議

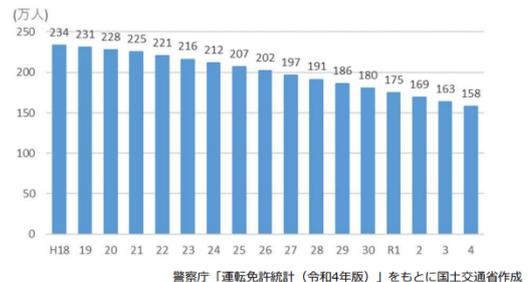
- 公共交通の現在の課題を解決するため、先進的な取組をしている自治体や関係事業者等に対し、連携・協働の取組において生じた問題について課題を整理しており、これまでに第3回会議までを開催。
- 関係省庁と連携し、交通分野と他分野との連携・協働に関する取組を推進するため、情報共有・課題整理・対応方針の検討等を行う。令和6年4月を目途に、現状と先進事例、横展開にあたっての課題とその対応策についてとりまとめ、本格展開を図る。
- 関連する事業や施策として以下のようなものが整理されている。
AI オンデマンド交通／地域公共交通等における自動運転の推進／エリア一括協定運行事業／独占禁止法特例法 等

<会議で示されている地域公共交通の状況>

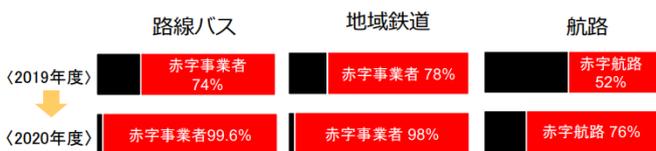
路線廃止の状況

- 一般路線バス（平成20年度→令和4年度）
20,733 kmの路線が廃止。
- 鉄軌道（平成12年度→令和4年度）
1,158 km・45路線が廃止。

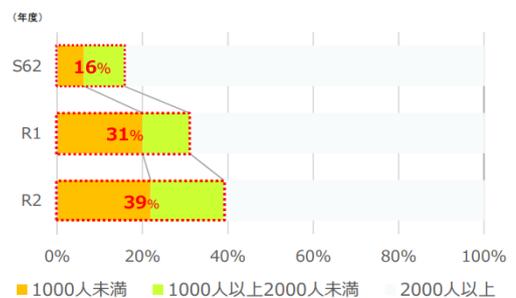
第二種運転免許保有数



コロナ前後における赤字事業者の割合



輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合



<地域別の共創の方向性>

多様な関係者による共創の方向性

	A 主に中小都市、交通空白地など	B 主に地方中心都市など	C 主に大都市など	D 地域間*	
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> 地域にある資源（人材、車両、施設）のマルチタスク化。 自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）の更なる活用。 エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。 高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の連携・協働。 自家用車を使用した輸送（病院、学校、福祉施設等）における交通事業者の活用等、他分野事業者の連携・協働。 交通結節点の機能強化を含め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に沿ったまちづくり。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者を中心としたサービス提供。 デジタルの活用を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域圏の交流・連携や地域生活圏の形成に向け、幹線鉄道をはじめとする広域的な公共交通ネットワークの有効活用を図るため、デジタル・IT技術等も活用し、情報の発信等とともに、交通関係者と他分野の関係者（自治体等）の連携・協働を進める。 広域的な公共交通ネットワークの有効性を高めるため、その高機能化・サービス向上を図る。 	
共創の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地域の送迎サービスに係る車両、人材等と地域公共交通との連携・運動 <ul style="list-style-type: none"> 介護施設の送迎 ・ 福祉施設の送迎 ・ 病院の送迎 学校の送迎 ・ 習い事施設の送迎 ・ スポーツ施設・文化施設の送迎 企業事業所の送迎 ・ 自家用有償旅客運送の活用 エリア一括協定運行事業の活用（上記取組との連携・運動を含む） 自動運転の実装加速 公共交通の活用による貨客混載の推進 免許返納後の移動を支える新たな車両の導入推進 公共交通とパーソナルモビリティの有機連携（鉄道×自転車・電動キックボード等） 地域の移動の担い手としての地域の各種団体(RMO、農業関係団体等)の活用 AIオンデマンド交通、電動キックボード等の新たなモビリティの導入・普及 ドライバー確保に向けた関連施策の推進 ドライバーやデジタル人材の確保の推進 			<ul style="list-style-type: none"> ※ A、B、C間の連携を図るもの A 主に中小都市、交通空白地など B 主に地方中心都市など C 主に大都市など 	<ul style="list-style-type: none"> 「転職なき移住」や「生活基盤を移さない通学」の推進 高度医療アクセスに係る遠距離離院の支援充実
	<ul style="list-style-type: none"> 地域の再エネと公共交通機関の脱炭素化の連携 MaaS等を通じて得られた移動サービスに係るデータの収集・活用・分析 地方自治体における交通政策部局と福祉、教育、農業等の他部局との連携推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者間の共同運営・経営 公共交通を軸としたまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> MaaS等を活用したシームレスでストレスな移動環境の実現 オーバーツーリズム対策の推進 自転車、電動キックボード等の走行環境の充実 		

<地域公共交通の「リ・デザイン」の内容>

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況。

こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。

これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。

交通DX

自動運転
地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

交通GX

MaaS
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化
車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 → ネットワークの統合 → エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開

郊外 市街地

A社	乗換拠点	×	A~D社
B社	乗換拠点	×	
C社	乗換拠点	×	
D社	乗換拠点	×	

他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通 教育×交通

3.2 東京都の上位計画における公共交通の位置づけ

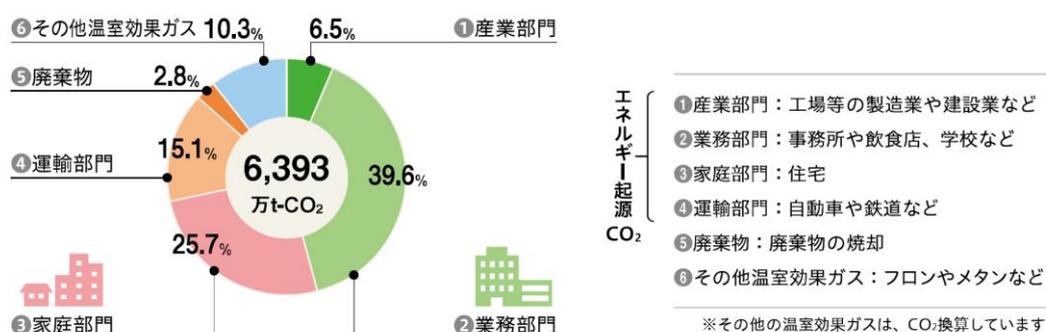
1) ゼロエミッション東京戦略(令和3年3月策定)

- 2019年5月、U20東京メイヤーズ・サミットで、世界の大都市の責務として、平均気温の上昇を1.5℃に抑えることを追求し、2050年にCO₂排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」を実現することを宣言している。その実現に向けたビジョンと具体的な取組・ロードマップをまとめた「ゼロエミッション東京戦略」を策定。
- 2030・カーボンハーフスタイルについて、モビリティの分野の関連事項は以下。
 - ・マルチエネルギーステーションが社会インフラとして定着
 - ・ZEVが幅広く普及・多様なニーズに対応できる自動運転やMaaS利用社会に向けたモビリティ改革が進展
 - ・ゼロエミッションバイクの市場が拡大し二輪車の非ガソリン化が加速
- また、モビリティ関連の目標指標は「燃料電池バスの導入」「ゼロエミッションバスの導入」「小型路線バスの新車販売原則ZEV化」であり、それぞれ数値目標も示されている。

温室効果ガス排出削減に向け、あらゆる分野での行動加速が不可欠

温室効果ガスは、電力など最終エネルギー消費に伴い排出されるCO₂(エネルギー起源CO₂)のほか、廃棄物の焼却に伴い排出されるCO₂、その他の温室効果ガス(フロン、メタンなど)で構成されています。2030年カーボンハーフ、そして2050年実質ゼロの実現には、あらゆる分野において、全方位で脱炭素行動を加速させていく必要があります。

■ 東京の温室効果ガス排出量の部門別構成比 (2018年度速報値)



● 評価指標

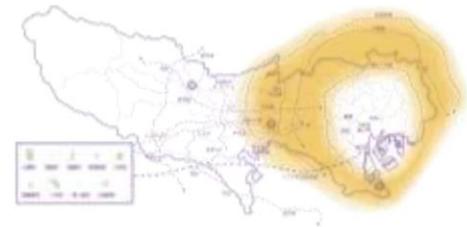
基本目標	指標	現状値	目標値 (2023年)
政策2 水素エネルギーの普及 拡大	燃料電池バスの導入	43台 (2019年度累計)	-
	ゼロエミッションバスの導入	-	300台以上
政策4 ZEVの普及促進	ゼロエミッションバスの導入	62台 (2019年度累計)	300台以上
	小型路線バスの新車販売原則ZEV化	1.4% (2019年度)	原則ZEV化

2) 東京都における地域公共交通の基本方針(令和4年3月策定)

- 目指すべき姿の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として、「東京における地域公共交通の基本方針」を策定し、地域ニーズに合致した持続可能な取組を促すことが示されている。
- 小金井市は新都市生活創造域に位置し、きめ細やかな移動サービスの提供や結節点での多様なモビリティの提供、行政界を感じることがない移動ができるようになることが将来の姿として示されている。

新都市生活創造域

(おおむね環状7号線から、
西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境まで)



おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの新都市生活創造域では、駅を中心に都市機能を集約した拠点の形成、快適な住環境の再生・創出の取組が進められている。

中枢広域拠点域への通勤・通学需要を支える公共交通ネットワークの形成に加え、それを補完するように自転車を利用した移動が行われている。

【短期的な課題】

- ・車両サイズや運営方法など、適切なサービス提供手法の検討などにより、コミュニティ交通の運行費・財政負担の軽減策が必要
- ・幹線としての輸送を行う路線では公共交通の走行環境の改善が、生活道路においては細街路が多いという特性に適した移動手段の導入が必要
- ・需要集中による混雑への対応など、サービスの質向上が必要

【中・長期的な課題】

- ・持続的なサービス提供が可能となるよう、コミュニティ交通利用促進が必要
- ・中小事業者が地域密着のサービスを提供していることに鑑み、キャッシュレス決済導入等に係る事業者負担軽減が必要
- ・交通サービスを考慮した適正な土地利用の誘導、身近な交通結節機能の向上など、まちづくり施策と公共交通施策の連動による、公共交通利用者の維持・増加が必要

❖ 主に新都市生活創造域のイメージ



- ・身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。
- ・交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。
- ・域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

3.3 小金井市の上位計画及び既存計画における地域公共交通網の位置付け

1) 第 5 次小金井市基本構想・前期基本計画・第 2 期小金井市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 4 年 3 月策定）

- 前期基本計画は「いかそうみどり 増やそう笑顔 つなごう人の輪 小金井市」を掲げ、6 つの政策分野に基づき、29 の施策を示している。1 つ目の政策分野が環境と都市基盤であり、公共交通に関連する事項が示されている。
- 施策目標で公共交通と関連するものは「交通環境の整備」で、市内の安全な移動や、交通手段の利便性への満足度の向上、交通事故死傷者数の減少を目標としている。

政 策	施 策
1 環境と都市基盤	<div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 1 みどりと水の環境整備</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 2 循環型社会の形成</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 3 環境保全の推進</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 4 市街地の整備</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 5 住環境の整備</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">施策 6 都市インフラの整備</div> <div style="border: 1px solid #92d050; border-radius: 10px; padding: 5px;">施策 7 交通環境の整備</div>

施策 4：市街地の整備

施策 7：交通環境の整備

施策の方向性

1 魅力的な市街地の実現

まちづくり条例に基づき市民が主体となったまちづくりを推進するとともに、歩道や広場の緑化などにより、まちの美観に配慮したみどりのネットワーク化を推進します。また、バリアフリー化などを利便性の高い拠点から整備を進め、誰もが住み慣れた地域で暮らし続けることができるように、歩いて暮らせるまちづくり及び住宅地・商業地などの計画的な発展による健全な市街地の形成を図ります。これらにより、豊かな水やみどり、閑静な住宅地、学園都市といった、小金井らしい個性と魅力を備えた、市民一人ひとりが安全、安心、豊かさ、喜びなどを実感できる都市空間の整備を目指します。

2 まちの顔となる駅周辺の整備

武蔵小金井駅周辺は、本市の玄関口にふさわしいまちとするため、南口の再開発事業に続き、北口においても再開発などによる施設更新を支援し、商業、業務機能及び住宅の調和のとれた、みどりのある魅力ある中心拠点として整備します。また、東小金井駅周辺は、本市における副次拠点及び東部地区の中心として、北口の土地区画整理事業を推進し、交通広場・都市計画道路・公園などの整備を行い、商業、業務機能などの導入を図ります。新小金井駅周辺は、みどりあふれる武蔵野公園、野川公園の玄関口とするため、水とみどりのネットワーク形成を進めるなど自然環境をいかした市街地を目指します。

施策の方向性

1 バリアフリー化に配慮した整備

子どもや高齢者、障がいのある人などが安心して使えるよう、駅などの公共交通及び主要民間施設とそれらを結ぶ歩行空間のバリアフリー化について配慮した整備を進めます。

2 交通安全の推進

交通安全の推進を図るため、道路反射鏡などの交通安全施設の適正な維持管理に努めます。また、市内交通事故の多くを占める自転車の安全利用を推進するため、周知・啓発を継続的に実施します。

3 放置自転車の抑制

景観や通行の妨げにならないよう、放置自転車撤去を効果的に実施するとともに、自転車を放置しないよう意識向上を図ります。

4 自転車活用の推進

自転車活用推進法に基づき、走行空間や自転車駐車場などを含めた自転車の活用方法について、総合的に検討します。

5 駅前環境の整備

東小金井駅北口土地区画整理事業などによる、まちの変化に伴う交通状況や市民ニーズの変化を捉え、交通広場や駅周辺道路などを整備し、乗り継ぎなど鉄道とバスの効率的な接続を確保します。

6 公共交通のあり方の検討の推進

CoCo/バスの再編後における公共交通のあり方について総合的に検討します。

● 評価指標

施策	指標	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
施策4 市街地の整備	駅周辺などにおいて、小金井らしい魅力的な市街地が整備されていると感じる市民の割合(アンケート)	32.8%	50.0%
	駅周辺整備の進捗率	69.4%	77.0%
施策7 交通環境の整備	市内を安全に移動できていると感じる市民の割合(アンケート)	49.2%	60.0%
	市内の交通手段における利便性への満足度(アンケート)	46.7%	70.0%
	交通事故死傷者	173人	121人

2) 小金井市都市計画マスタープラン(令和4年8月改定)

- 都市の現状、第5次基本構想など上位計画によるまちづくりの方向性、これまでのまちづくりの成果と課題、本市関連計画及び社会経済情勢の変化などを踏まえて総合的な見直しを行い、策定した。
- まちづくりのテーマ・基本目標を実現するため、「土地利用、道路・交通、みどり・水・環境共生、安全・安心、生活環境」の5つの分野別に基本目標を示しており、基本目標2：人・モノの円滑な移動を支えるまちが示されている。

基本目標2 人・モノの円滑な移動を支えるまち

道路・交通の方針

都市における社会経済活動を支える道路は、都市交通の動脈としての交通機能としてだけでなく、誰もが安全で快適に移動できる歩行空間の確保及び災害時の防災機能など多様な機能を有しており、その役割は重要なものとなっています。また、高齢化が進む中、坂の多い市内で、公共交通は市民の移動手段として欠かせないものとなっています。

まちづくりのテーマを実現するため、道路・交通の方針では、円滑に移動できる道路網の整備、人にやさしい交通環境の整備及び総合交通体系の構築などを進め、人・モノの円滑な移動を支える持続可能なまちを目指します。

方針

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| (1) 都市構造を支え、人・モノが円滑に移動できる道路網の整備 | (2) 誰もが安全で快適な、人にやさしい交通環境の整備 | (3) 誰もが円滑に移動でき、持続可能な総合交通体系の構築 |
| ① 都市計画道路の整備方針
(広域連携軸・地域連携軸) | ① 歩行空間の形成 | ① 暮らしを支える公共交通体系の構築 |
| ② 都道の活用方針 | ② 自転車利用環境の形成 | ② 交通結節機能の充実 |
| ③ 生活道路の整備方針 | | ③ 新たな移動手段の検討 |

方針図

方針図(道路・交通)



(3) 誰もが円滑に移動でき、持続可能な総合交通体系の構築

① 暮らしを支える公共交通体系の構築

- 誰もが円滑に移動でき、市民の生活の質が維持・向上できるよう、将来的な交通需要及び新たな都市のあり方に対応した都市交通の再構築を目指し、持続可能な運送サービス提供の確保に資する取組を推進するため、駅から各地域を結ぶフィーダー交通*の充実に向けて、小金井市コミュニティバス（CoCoバス）*再編後の公共交通のあり方を総合的に検討します。



小金井市コミュニティバス（CoCoバス）

② 交通結節機能の充実

- 鉄道及びバスなど公共交通の重要な交通結節点である武蔵小金井駅前及び東小金井駅前では、誰もが円滑に乗り継ぎができるよう、交通結節機能の充実に向けた仕組みづくりを検討します。

③ 新たな移動手段の検討

- 社会の新しい動きを捉えて、ICT*を活用した移動をつなぐサービスであるMa a S*及び先端技術などの活用により、地域の特性に応じて、環境に優しい自動車、自動運転、新たなモビリティ*導入の可能性を踏まえた基盤整備及び新しい交通網の仕組みづくりなどを検討します。

【コラム】 自動運転など新たなモビリティの導入

自動運転、個人の移動を支えるパーソナルモビリティ*及びグリーンスローモビリティ*など新たなモビリティ*は、交通事故の減少、輸送効率の向上及び慢性的な渋滞の解消など、社会に対して様々な影響をもたらすと考えられています。

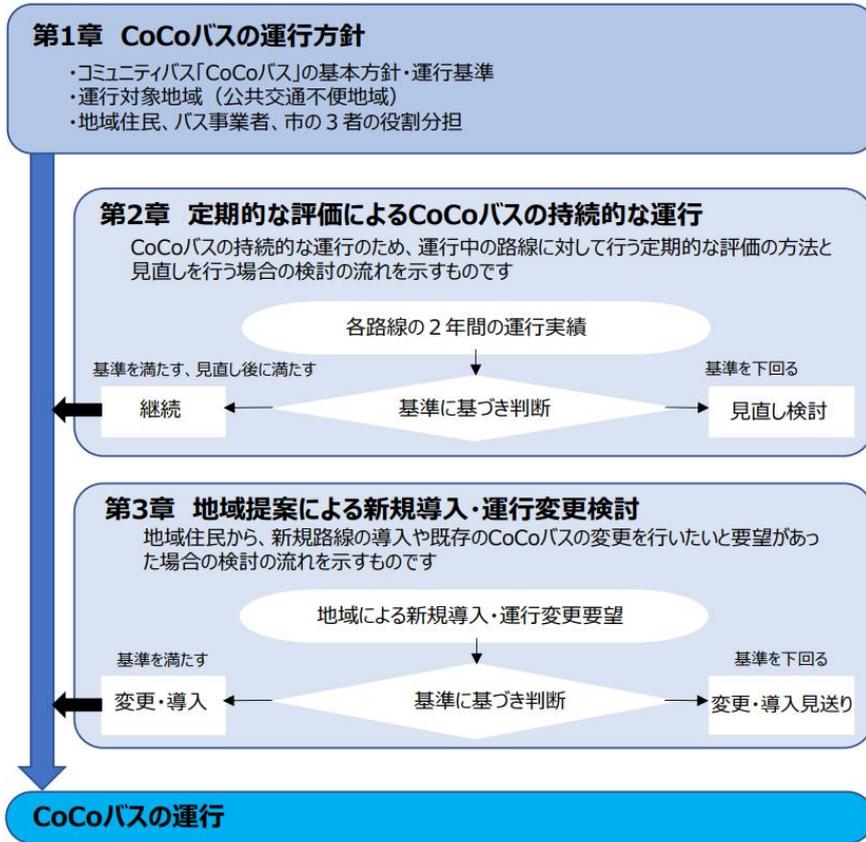
鉄道、バス及びタクシーなど公共交通機関を一つのサービスとして継ぎ目なく結ぶ移動（Ma a S*）の進展に伴い、公共交通機関同士の連携は進んでいます。一方で、高齢者及び障がいのある人などは、公共交通機関の利便性は高まるものの、自宅から最寄りのバス停、到着した駅から目的地までの徒歩での移動に障壁を感じ、外出をためらう人がいることが実情です。

この障壁を取り除き、徒歩に代わる新しい移動のスタイルであり、円滑な移動を支える技術として、パーソナルモビリティ*の自動運転技術の開発が進んでいます。さらに、アプリなどでの呼び出し、目的地までの自動走行及び乗り捨て後の無人回収などを行う、パーソナルモビリティ*のシェアリングサービスの実現に向けた実験も進んでおり、高齢者及び障がいのある人などの移動は、大きく変わろうとしています。

3) CoCo バス再編計画・ガイドライン(令和 4 年 8 月策定)

地域の方々が中心となり、バス事業者・市とで問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことを目的として策定。運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせて CoCo バスの在り方を検討していくため、運行方針や定期的な評価の方法、地域提案による新規導入や運行変更検討の方法を示している。

<資料の構成と検討のフロー>



<評価指標の案>

項目		基準指標	基準指標の考え方	基準指標の数値	
第2章 定期的な 評価	運行継続基準	定期的な評価における運行を継続する基準	<ul style="list-style-type: none"> ・運行にかかる収支状況 ・利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経費に対する運賃等※の収入の割合 ・1便当たりの利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ●% ●人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)
	実証運行の実施要件	地域提案内容の需要予測の結果、実証運行を実施する基準			
第3章 地域提案	本格運行への移行要件	実証運行から本格運行に移行する基準			

※基準指標で用いる運行経費とは、運転士等の人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費等の日々の運行に必要な維持費とし、車両償却費などの初期導入費やガードマンの人件費は含まない

4) 第3期小金井市保健福祉総合計画(案) ※策定中(令和5年12月15日までパブリックコメント募集中)

- 「小金井しあわせプラン(第4次小金井市基本構想・後期基本計画)」に掲げる施策の大綱「誰もが安心して暮らせる思いやりのあるまち」の実現をめざし、福祉における制度の枠組みを超え、全ての市民の福祉と健康づくりに資する計画として策定されている。
- 公共交通に関連する事項として、「地域福祉計画」における移動支援の充実のなかに CoCo バスの利便性向上が掲げられている。

② 移動支援の充実

事業名	施策内容	担当
3 CoCoバスの 利便性向上	路線バス等を補完する公共交通として公共交通不便地域をカバーし、市内の地域交通ネットワークを形成します。交通弱者の移動ニーズにも配慮しつつ、持続可能な運行形態及びサービスの提供を目指し利便性の向上に取り組みます。	交通対策課

- 「障害者計画・第7期障害福祉計画・第3期障害児福祉計画」においては外出のとき、不便に感じたり困ることについて、「身近な公園や歩道のベンチなど、休憩できる場所が少ない」、「バス停や駅まで遠い」、「歩道が整備されていない」などの意見が挙げられており、自由な移動の確保策として CoCo バスへの障害者割引の導入が掲げられている。

① 自由な移動の確保

事業名	施策内容	指標 (現行)	指標 (次期)	R4 実績	今後の 方向性	担当課
1 タクシー代やガソリン費の助成	通院や買い物など、日常生活の移動の助けとなるよう、タクシー代やガソリン費の一部を助成し、福祉の増進を図ります。また、利用を促進するため、申請方法の見直しについて検討します。	助成件数	助成延件数	タクシー代: 839件 ガソリン費: 762件	充実	自立生活支援課
2 自動車教習費用の助成	障がいのある人の自立生活を支援するため、自動車運転免許を取得する費用の一部を助成します。	助成件数	助成件数	1件	継続	自立生活支援課
3 自動車改造費用助成	身体に障がいのある人が運転できるよう自動車を改造する際に、その改造費用の一部を助成します。	助成件数	助成件数	1件	継続	自立生活支援課
4 各種交通機関の運賃及び通行料の割引	令和5年4月のCoCoバス再編に伴い、障害者割引を導入しました。また、都営交通については、無料乗車券(証)の発行を行っています。 鉄道や航空機などの各種交通機関の運賃や通行料の割引について周知し、利用の促進を図ります。	件数	都営交通無料乗車券(証)の発行件数	298件	継続	自立生活支援課

- 「第9期小金井市介護保険・高齢者保健福祉総合事業計画(小金井市地域包括ケア推進計画)」において、高齢者の通院手段としての CoCo バスの運行が掲げられている。

No	事業名	事業概要	担当課
3	高齢者等の移動・移送手段の確保の継続 ※他計画再掲	主に鉄道駅及び路線バスのバス停から一定距離がある公共交通不便地域においてCoCoバスを運行し、高齢者の方の通院等の際の移動を支援します。また、福祉有償運送等の移送サービスを実施しているNPO法人等の支援をします。	交通対策課 自立生活支援課

6) 小金井市産業振興プラン(令和4年3月策定)

- これまでの取組や社会情勢の変化も踏まえ、小金井市という生活都市における産業振興の在り方を考え、様々な人々を巻き込みながら取り組んでいくため、令和4年度から令和7年度までを計画期間とした本プランを策定した。
- 前期基本計画の産業・観光分野の目標を実現するため、「まちの活気を生み出す」ことを目標とし、目標に向けた5つの方向性と2つの視点、6つの方針を位置づける。
- 「⑤誰もが安心して出かけられる環境をつくる」では、道路整備を進めることに加えて、今後の取組に関するアイデアとして、歩行空間の形成や自転車利用環境の形成、暮らしを支える公共交通体系の構築が示されている。

■今後の取組に関するアイデア

A. 歩行空間の形成

子ども、高齢者及び障がいのある人など、誰もが快適に移動できるよう、駅などの公共交通機関や主要民間施設、それらを結ぶ歩行空間、商店街におけるバリアフリー化を徹底します。

また、車いす利用者はもとより、ベビーカーに子どもを乗せた人も含めて、誰もが安全で快適に移動できる歩行空間を確保するため、無電柱化も推進します。

さらに、回遊性を高めるため、駅周辺はもとより、地域拠点周辺も含め、街路や周辺の公園等にベンチを設置するなど、歩いて出かけようと思える歩行空間をつくります。

【各主体の役割】

市…歩道整備、バリアフリー化などの都市政策の推進

B. 自転車利用環境の形成

市民の主要な交通手段となっている自転車を、誰もが安全に安心して、楽しく利用できるよう環境づくりに取り組みます。自転車走行空間の整備を関係機関と連携しながら推進するほか、駅周辺では放置自転車対策として、民間活力を含めた自転車駐車場の整備を検討します。

【各主体の役割】

市…歩道整備、バリアフリー化などの都市政策の推進

C. 暮らしを支える公共交通体系の構築

市では公共交通が不便な地域における交通弱者への対応、路線バスを補完する交通手段の提供などを目的として CoCo バス（コミュニティバス）を運営してきました。誰もが円滑に移動でき、市民の生活の質が維持・向上できるよう、CoCo バス再編後の公共交通の在り方について総合的に検討します。

【各主体の役割】

市…公共交通の在り方の検討、CoCo バスの運営

7) 第3次小金井市環境基本計画(令和3年3月策定)

- 「小金井市環境基本条例」に基づき、小金井市の環境保全等に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための目標や施策の方向等を定め、市、市民、事業者等のあらゆる主体が、それぞれの立場あるいは協働で環境への負荷を低減し、環境保全に取り組んでいくための計画である。
- 循環型社会等実現すべき社会のあり方について、7つの分野ごとに基本目標を掲げ、2～3つの施策を示す。
- 脱炭素に向けた取組みとして、効率の良い輸送ルートを選択、より低炭素な輸送方法を選択、燃費のよい運転方法を選択が掲げられており、また、公共交通と関連するものとして、交通手段の転換の促進や、市内の温室効果ガス排出量の削減などが示されている。

①市の施策

7.2.1 交通手段の転換の促進

公共交通機関をより利用しやすくするため、市内の交通の状況や市民ニーズを踏まえたコミュニティバスの既設路線の見直しを行います。

自転車や徒歩による移動を選択しやすいよう、幹線道路における歩行者道・自転車走行空間確保や自転車駐車場の整備に努めます。

7.2.2 自動車の低炭素化の促進

自動車を利用する際の低炭素化（低燃費化）を促進するため、エコドライブに関する普及啓発を行います。また、自動車自体の低炭素化を図るため、次世代自動車の性能や効果、各種補助金制度などの情報提供を行います。

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。

次世代自動車の種類

- 天然ガス自動車
- クリーンディーゼル車
- ハイブリッド車
- プラグイン・ハイブリッド車
- 電気自動車
- 燃料電池自動車

③事業者の取組

小金井市環境行動指針 P8、13 参照

- 通勤手段として、自転車や徒歩、公共交通機関の優先利用を推奨します。
- リモートワークやオンライン会議の活用などにより、自動車による移動を減らします。
- 社用車の買い替えの際には、積極的に次世代自動車の購入や、カーシェアリングの導入を検討します。
- 運転時にエコドライブを意識します。
- 急速充電設備の敷地内への設置などに協力します。

8) 第2次小金井市地球温暖化対策地域推進計画(令和3年3月策定)

- 地域をあげて地球温暖化対策に取り組むために市民、事業者、教育研究機関、市が一体となり、温室効果ガスの排出を抑制するための施策「緩和策」や、緩和を実施しても避けられない気候変動の影響に対処し、被害を回避・軽減していくための施策「適応策」を総合的に推進していくことを目的とする。温室効果ガス排出量の削減目標の達成に向け、緩和策について6つの基本方針を掲げ、総合的に取り組む。
- 公共交通と関連するものとして、市が取り組むべき事項として「公共交通機関の利便性向上」が掲げられており、公共交通利用への転換や公共交通や CoCo バスの利便性の向上、低公害車の導入を示している。

3. 移動における低炭素化の推進

(1)現状と課題

自動車の利用に係る CO₂ 排出量は減少傾向にあり、自動車の燃費改善や乗用車から軽自動車への乗換えなどが背景として考えられます。

市民、事業者ともに次世代自動車の導入は2割未満であり、自動車による CO₂ 排出量の削減に向けては、導入を推進していく必要があると考えられます。

事業所におけるカー・セーブ・デーの実施は取組として実施率が低い状況にありますが、今後取り組みたいという意向の事業者もあることが伺えます。

市が行うべき移動に係る取組として、市民からは「公共交通機関の利便性向上」が挙げられています。

(2)施策の方向

<取組指標>

指標	現状	目標
公用車における次世代自動車導入台数(累計)	2台 (2020年度)	累計台数が増加 (2030年度)

①交通手段の転換の推進

コミュニティバスの既設路線の見直しなどにより公共交通機関の利用率向上を図るほか、幹線道路における空間確保、自転車駐車場の整備による徒歩や自転車での移動しやすい環境整備に取り組みます。市民、事業者はともに、徒歩などによる移動や公共交通機関の利用を選択することが望ましい取組となります。

市の具体的な取組

- ・コミュニティバスの車両の入替時には、低床バスや低公害バスの導入を図ります。
- ・コミュニティバスの効果的・効率的な運行のため、CoCo バスについて、市内の交通現況や市民ニーズを踏まえた既設路線の見直しを進めます。
- ・公共交通に関しては、モビリティ・マネジメントの視点に立った啓発活動などを検討します。
- ・幹線道路における歩行者道・自転車走行空間を確保するとともに、自転車駐車場の整備に努めます。

市民の取組例

- ・CoCo バスや公共交通機関を活用します。
- ・比較的短い距離は徒歩や自転車での移動し、長距離の場合でも自動車から公共交通機関への乗り換えなどを検討します。

事業者の取組例

- ・通勤時や仕事の移動は、可能な範囲で CoCo バスや公共交通機関を利用します。
- ・リモートワークやオンライン会議の活用などにより、自動車による移動を減らします。