

交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（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7年12月12日（金）から令和8年1月13日（火）

意見提出数：18人・24件

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	東町循環について	<p>東町循環、ワゴンになるのであれば、発着を以前の南口にして、さくらクリニックの前を通るコースに戻して欲しい。</p> <p>近所のお年寄りが病院、駅が遠くなり不便しています。是非ご一考をお願いします</p>	<p>令和5年4月の再編検討において、歩行者等の安全性の観点から東小金井駅南側のくりやま通りの運行をやめてほしいとの意見があり、地域関係者や自治会・町会代表者との協議（東町地域会議）を行い、現在の運行ルートに決定した経緯があります。</p> <p>東小金井駅南口の道路は幅員が狭く、今回の再編検討において改めて小金井警察署に確認をしたところ、C o C o バス、C o C o バス・ミニ共に車両制限令の基準を満たさないため、許可することはできないことを確認しており、東小金井駅南口への運行はできません。</p> <p>なお、東小金井駅北口の降り場については、他のバス路線等の発着の状況を確認しながら、駅の近くに降車専用のバス停を設置できないか関係機関と協議を行う予定です。</p>
2	中町循環について	<p>6ページ</p> <p>新小金井駅から武蔵小金井駅へ行く時にたまに利用しています。</p> <p>現行の運行本数が1時間に2本ですが、3本に増やしてもらえると利用しやすくなると思います</p> <p>運行開始時間を9時から8時45分に前倒ししてもらえると助かります。</p>	<p>C o C o バス運行ガイドラインに基づき、サービス水準は原則として、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時台～19時台として運行を行っております。</p> <p>今回、深刻化している運転士不足から再編を行っており、増便等は難しい状況です。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
3	運行事業者について	<ul style="list-style-type: none"> 循環バスの運行目的や趣旨を踏まえれば、委託先事業者の運転手担い手不足や経費節減・合理化は、あくまで当該事業者の私企業としての主張であって、高齢者（特に免許返納、身体的な不自由、疾病等を原因に公共交通機関の活用に頼らざるを得ない社会的弱者への住民福祉としての公共サービスの継続提供という公的目的は、私のそれに勝るものである。公共団体の存在意義が疑われる。子供世帯等への支援は様々な分野で積極的であるにも関わらず、真に目を向けるべきところへの対応が脆弱であるのは市の姿勢として間違っているように見えてしまう。委託先企業の選択肢を広める、事業者変更など安全運行の確保は保ちながら継続をする手段はまだまだあり、安易に事業者の主張を受け入れるのは行政の怠慢とみられざるを得ない。 	<p>市から運行事業者へ、補助金の増額や創設、運転士確保に対する協力、また、国・東京都へ要望等を上げる等の提案を行いましたが、バスの路線を減らすという効率化は避けられないとの見解でした。路線バスの維持も難しい状況の中、それを補完するコミュニティバスだけを維持すればよい問題ではなく、いずれも市民の重要な移動手段である路線バスも含めた交通ネットワークのあり方を改めて考えていくことが必要であることを市とバス事業者の両者で確認しました。今後も運転士数が減少していくことを前提として、持続可能な地域交通体系について具体案を協議していくことで合意しました。なお、他のバス事業者へも運行の打診をいたしましたが、運転士不足は共通の課題であり、運行を受けることは難しいという回答でした。</p>
	市の財政政策について	<ul style="list-style-type: none"> 財政的な根本の足場固めも重要で、市庁舎の建設等でいつまでも無駄な時間を使わず、クラウドファンディングや不動産資産の活用による民間企業等の誘致による活用可能資産の洗い出しによる市財政の改善など、収入を増やし、本来その部分のみでは収支を圧迫しかねない施策分野へ予算を回せる仕組みを作ること。近隣市に比較して明らかに劣っている。昨今の世の中の流れを受けてではあるが、過度な思考の浅い子供世帯への支援はほどほど（支援不要な世帯にまで支援し、ぜいたく品や嗜好品の消費に回っているのはおかしい）にし、真に必要な限度にとどめ、生活困窮者等支援が真に必要な市民以外については自助努力の先に補助等がある仕組みにし、安易な金銭支給等の仕組みは高齢層等への施策へ回すべき。市行政は子供世帯のPTA活動の延長ではない。つまり、バス等の交通だけを見ていては長続きしないので、 	<p>市全体の財政状況については、市全体で引き続き検討していきます。</p> <p>市内の地域公共交通については、「地域公共交通計画」に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>3E分析など活用して無理無駄効果を再考し、財政的な裏付けを他分野を含めて要否や過度な支援、支出分野をカット（市議会議員の数や歳費も減らせる）して、必要な分野を守ることが必要。</p> <p>AI関連やジブリではないがコンテンツ系企業誘致や商業施設（ただ誘致するのではなく、誘致した施設に来られる市内外の人たちに「ナラティブ」を感じもらえる物語性を明確にし、広報活動も行いながら、小金井市の有意性を訴えていく。）箱モノができました便利でしょではなく、心躍るコンテンツ（芸能という狭い意味ではない）としての市の資産を増やしていき、他の行政区から人が来るもの、小金井市民が「便利」で「誇り」に思えるものを作り、「お金を生み出す」仕組みを作ること。公共事業としての予算の利害関係者への分配（過去の市行政の汚点の二の舞になります）ではなく、それを含めた収支をプラスにして回す仕組みで発想してください。</p> <p>これら施設の実現により、勤労者や来場者の足として交通事業者のサービス提供（利潤の創出）など、全体としてプラスの機会を創出し、マイナスを相殺させること。人の流れを生み出せば、黙っていても交通事業者の方からやらせてくれと言ってきます。運転手が足りないといえば、運転手を養成する施設（運転学校は市内に複数有、免許試験場も近い）と連携し、その先にある利益を見越して投資し、運転手になる施策への応募者にカットした資金を分配し、手を挙げてもらう政策をすると、発想の柔軟性や転換も必要。もう少し頑張ろうと事業者に思ってもらえる将来設計や立場を理解寄り添った支援策等（単に予算を支出するのではなく行政や市民にプラスになること）をみせてください。</p>	

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
	関係部署との連携について	・該当分野だけの狭い視野で考えていてはうまくいきませんよ。関連部署で連携し、小金井市の新しいなりたい姿、思想を示す「ナラティブ」を実現する具体的な市資産（事業者にとってもうまいのある人の流れを生み出す）活用プランを短期、中期、長期で示し、交通事業者を説得してみてください。くれぐれも担当部署のみの狭い発想に陥らないでください。	引き続き、国、東京都、バス事業者及び関連部署等と連携して取り組みます。
4	東町循環について	車両のサイズをワゴンへ変更することはOKです。	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。
5	東町循環について C o C o バス運賃について	<p>C o C o バスは高騰する燃料費や駐車場代に対して自家用車運転を減らしていこうとする市民にとっては生活の大事な交通手段です。</p> <p>車両サイズをワゴンへ変更することで運転手資格に制限が緩くなるのは良いと思います(大型免許要らない)</p> <p>ただ、朝晩は今でも混む事が多いので、ワゴン運用は11:00～16:00にするとか考慮していただきたいです。</p> <p>公共サービスは利益重視で考えないでほしいです。そのため税金を払っている感覚です</p> <p>武藏野市のバスは年齢制限なく100円で走っています。近隣の自治体と共同運営にして、経費の平準化なども考えられる案にはなりませんか</p>	<p>C o C o バスの乗車定員36名に対して、C o C o バス・ミニは12名であり、利用できる人数は減少します。一方、平日の通常時の現在の利用者数から試算すると、乗り残しが生じるような状況はないと見込まれ、終日C o C o バス・ミニでの運行を行います。なお、雨天時等の利用者数が多い場合の状況は、注視していきます。</p> <p>今回は運賃に関するパブリックコメントではございませんが、現状でC o C o バスの運行に利益は生じておらず、市の補助金で補填して運行している状況です。運賃は、C o C o バス運行ガイドラインの運行基準に則り、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、C o C o バスは路線バスの初乗り運賃と同等の運賃で運行をしています。</p>
6	中町循環について	「現在の運行から変更は無し」案は、大賛成です。正直、頻繁に乗っているわけではありません。高齢の母を駅周辺に連れて行くときに利用しています。運行間隔が広がってしまうと、時間が覚えにくくなり、利用しづらくなることを感じます。まして運行が廃止されたら、がっかりしても仕方がないと思うかもしれません。一定の利用者しかいないかもしれません、存	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		続を願います。	
7	東町循環について	<p>C o C o バス東町循環について。12名定員のワゴン車で継続して頂けるのは大変有難いです。今年の夏は特に暑かったので殆ど初めて利用させて頂きました。</p> <p>財政的に将来C o C o バスを継続するのは難しくなるかもしれません、そうなった場合、せめて厳しい暑さの夏の期間だけでも運行してもらえると助かります。</p>	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。
8	<p>中町循環について</p> <p>東町循環について</p>	<p>お世話になっております。</p> <p>栗山公園から新小金井駅までの距離がとても長くあります。</p> <p>中央線北側の東小金井駅利用は学生さんの利用も多くとても混み合います。中央線南側路線として東小金井駅付近での停留所が有ると利用しやすいです。</p>	<p>栗山公園バス停から新小金井駅バス停の間は他と比べてバス停間の距離が長いため、過去にも新設に関する意見が寄せられた箇所ですが、幅員が狭く、安全面を考慮すると難しい状況です。</p> <p>令和5年4月の再編検討において、歩行者等の安全性の観点から東小金井駅南側のくりやま通りの運行をやめてほしいとの意見があり、地域関係者や自治会・町会代表者との協議（東町地域会議）を行い、現在の運行ルートに決定した経緯があります。</p> <p>東小金井駅南口の道路は幅員が狭く、今回の再編検討において改めて小金井警察署に確認をしたところ、C o C o バス、C o C o バス・ミニ共に車両制限令の基準を満たさないため、許可することはできないことを確認しており、東小金井駅南口への運行はできません。</p> <p>なお、東小金井駅北口の降り場については、他のバス路線等の発着の状況を確認しながら、駅の近くに降車専用のバス停を設置できないか関係機関と協議を行う予定です。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
9	東町循環について	<p>東町循環の利用者です。本数が減ってしまい、さらに利用しづらくなりました。そして、利用者も一段と減っているように感じます。これまで利用していた高齢者の方も減っている気がします。三鷹駅を使うか、新小金井駅を使うかの選択になっていると思います。そして、これは、東小金井駅の利用者を減らすことに通じる問題になっていることを、JR側とも共有しているのでしょうか。駅の方達は、ビールだのなんだのってイベントに頑張っていますし、商店街の方たちも頑張っています。でも、本来の駅周辺の集客はイベントではなく、交通手段にあること、それを京王バスや自治体に任せっきりになっていること、地域全体の問題としてJRが考えている姿が見えないこと、まちづくりとして、各機関の縦横の連携が全く取れていないこと、人手不足だからという理由を他人事として正当化していること、このバスの存在意味や意義について、根本的な問題を抽出していないことなど、いろいろ気になります。このままでは、日中・休日の東小金井駅の利用者は減る一方だと思います。お店の撤退が続くのは、そのせいでもあると思いますが。誰のためのバスか、高齢者でも住民でもなく、小金井市全体の街づくりのために必要なのであって、人手不足が理由なら、今後、あらゆるところで人手不足になるので、街づくり自体も諦める、ということになるように感じます。売り上げからいえば、小さい車でも存続を考えられているだけ良いですが、それは対処法であって問題の解決ではないように思います。小田急バスさんも、いつまであるかわからない状態です。京王バスさんと小田急バスさんが一緒に考えられないものなのでしょうか。など、バスの問題だけにしない議論をしていただきたいと感じます。</p>	<p>令和5年4月の再編検討において実施した東町地域会議で、地域関係者や自治会・町会代表者との協議のもと、運行頻度や運行ダイヤのわかりやすさよりも、公共交通不便地域を解消するため運行範囲を優先するルートとした経緯があります。よって、1周の距離が長くなつたことで所要時間が増え35分間隔となっています。</p> <p>また、「地域公共交通計画」に基づき、市内の鉄道事業者・バス事業者をはじめ国、東京都の関係機関等による協議を行いつつ連携を図り、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
10	東町循環について	<p>東町循環を頻繁に活用しております。駅から家まで子供と歩くのが危険、大変なためとてもありがとうございます。</p> <p>ワゴンになっても同じルート、本数で運行いただくのはとても助かります。小さくなる事で、ベビーカーを置く場所が確保されるのかが少し気になりましたのでコメントをさせていただきます。我が家が双子で大きめのベビーカー（車椅子サイズ）のため、畳んでもかなり場所をとります。ぜひ参考にしていただけると幸いです。</p>	<p>CoCoバス・ミニにもベビーカーを持ち込むことは可能ですが、畳んでいただき、通路に置いて利用いただくこととなります。譲り合ってご利用いただくこととなりますが、ご理解の向上に向けてルール・マナーの啓発を行います。</p>
11	東町循環について	<p>現状、徒歩、自転車でCoCoバスを使う頻度は年10回位です。しかし年齢を重ねると自転車、長距離の歩行は難しくと思います。</p> <p>ルート:変更 1丁目内に入るルート廃止(平等に考える、年寄りは1丁目ばかりではありません)</p> <p>車両:12名 ※利用者が増えた場合再度考える</p> <p>時間:季節で替える 夏 9時~19時 冬 9時30分~18時</p> <p>運行間隔:30分</p>	<p>令和5年4月の再編検討において、地域関係者や自治会・町会代表者との協議（東町地域会議）を行いましたが、CoCoバスは公共交通が不便な地域を運行対象地域としていることから、東町一丁目に入るルートとしました。</p> <p>なお、他にも公共交通が不便な地域があることは認識していますが、道路状況等の都合で運行することが難しい状況です。</p> <p>雨天時等の利用者数が多い場合の状況や、再編後の乗り残しの状況は注視していきます。</p> <p>CoCoバス運行ガイドラインに基づき、サービス水準は原則として、運行時間帯を9時台~19時台としています。季節により運行時間帯を変えることについては、ご意見として承ります。</p> <p>令和5年4月の再編検討において実施した東町地域会議で、地域関係者や自治会・町会代表者との協議のもと、運行頻度や運行ダイヤのわかりやすさよりも、公共交通不便地域を解消するため運行範囲を優先するルートとした経緯があります。よって、1周の距離が長くなつたことで所要時間が増え35分間隔となっています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1 2	中町循環について	<p>中町循環のバス停の再編を強くお願いしたいと思います。武蔵小金井駅と新小金井駅を循環していただいているのですが、この2駅を利用することはほとんど無く、利用するのは東小金井駅です。子供2人を育てていたときも、高齢となった現在も雨の日、荷物の多い日は、本当に大変です。現在90歳の母親もいるのですが東小金井駅まで歩くのに、何度も休憩しながらとてつもない時間をかけています。農工大通りを使うほとんどの住民は東小金井駅利用です。4頁の図「再編対象」の東町循環の、一部を利用して、栗山公園から、東小金井駅へ循環する再編をお願いします。利用者は確実に増えます。増収になることは確実です。ここから武蔵小金井駅へは時間がかかり、新小金井駅は乗り換えなくては行けないので、中央線に出るために、みんな歩いて東小金井駅へ向かっています。どうかよろしくお願いいたします。</p>	<p>今回の再編では、まずは東町循環・中町循環の路線継続を主眼として検討を行いました。ご意見としていただいている中町循環の再編については今後の対応に向けた意見として承ります。</p>
1 3	中町循環について	<p>中町循環をたまに利用しています。子どもを連れてベビーカーで利用することもあるため、中町循環はポンチョを継続とのこと、とても有り難いです。</p>	<p>今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>
1 4	中町循環、東町循環について	<p>P 5-10</p> <ul style="list-style-type: none"> 中町、東町循環が終了ではなく、継続となったことはうれしい限りです。 中町も東町もバス運行の頻度を減らさないよう希望します。 東町循環は、35分に1本とありますが、30分以内に1本は難しいですか。 	<p>今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p> <p>令和5年4月の再編検討において実施した東町地域会議で、地域関係者や自治会・町会代表者との協議のもと、運行頻度や運行ダイヤのわかりやすさよりも、公共交通不便地域を解消するため運行範囲を優先するルートとした経緯があります。よって、1周の距離が長くなつたことで所要時間が増え35分間隔となっています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
	バス停のベンチについて	・バスを利用する人は、主に高齢者です。すべてのバス停にイスをお願いします。今ある椅子に座っている姿をよくみかけます。	道路上への椅子の設置は、東京都が定める福祉のまちづくり条例におけるバリアフリーの観点から一定の歩道幅員が必要など、安全面等の課題があり、対応が難しい状況です。駅前ロータリー等のバス停については設置を検討します。
1 5	中町循環、東町循環について	ココバス東町、中町循環について存続の件、90歳でも小金井駅迄、出掛ける用件があり、現在も利用しております。その故、存続を願います。	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。
1 6	中町循環、東町循環について 東町循環について	中町循環と東町循環を存続させるためご尽力ありがとうございました。 くりやま通りを通らなくなったので、不便になった方が何人もいらっしゃいます。特に病院に通っている人は切実です。道路幅員の関係で無理と聞いていますが、「特別措置」なども含めて検討して下さるようお願いします。	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。 令和5年4月の再編検討において、歩行者等の安全性の観点から東小金井駅南側のくりやま通りの運行をやめてほしいとの意見があり、地域関係者や自治会・町会代表者との協議（東町地域会議）を行い、現在の運行ルートに決定した経緯があります。 東小金井駅南口の道路は幅員が狭く、今回の再編検討において改めて小金井警察署に確認をしたところ、C o C o バス、C o C o バス・ミニ共に車両制限令の基準を満たさないため、許可することはできないことを確認しており、東小金井駅南口への運行はできません。 なお、運行の許可は国が行うもので小金井市として特別措置を講じるものではないため、ご理解をお願いいたします。
1 7	中町循環について	ココバス中町循環の編成について、 ①存続については存続してほしい。 ②起点・終点については、「栗山公園」から終点までの間が	今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。 栗山公園バス停から新小金井駅バス停の間は他と比べてバ

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>長いので、途中一か所「ファミリーマート」か「東小」のあたりにもう一か所つけてほしい。</p> <p>③起点・終点は変更なしでよい。 ④使用車両もこのままでよいです。</p>	<p>ス停間の距離が長いため、過去にも新設に関する意見が寄せられた箇所ですが、幅員が狭く、安全面を考慮すると難しい状況です。</p> <p>ご意見承りました。</p>
18	中町循環について	<p>中町から東町に引っ越ししてから武蔵小金井へ用事で行く時は、車を使わずに中町循環をよく利用しているので、変更無しが大変嬉しく思います。</p> <p>今年82歳になる母は、膝と腰を痛めている為、週1で太陽病院へ行くのに大変助かっていますし、一昨年まではオーパーで働いていたので、通勤利用をしていました。</p> <p>よく見ると、やはり足腰の悪そうな高齢者の利用を見掛けます。</p> <p>運転士不足で大変だと思いますが、とても必要性のある中町循環を変更無しにして頂き、本当にありがとうございました。</p> <p>今後も利用させて頂きます。</p>	<p>今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。