

# 令和 5 年度第 2 回地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 時 令和 5 年 1 月 25 日 (月) 午前 10 時から午前 12 時  
場 所 小金井市役所本庁舎 3 階 第一会議室

## 1 はじめに

## 2 議題

### (1) 傍聴意見の収集について

① 意見シートの活用 … 資料 1

### (2) 地域公共交通計画の検討

① 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係 … 資料 2-1・2-2

② 小金井市の状況・アンケート調査の結果 … 資料 3・4

③ 課題と基本方針 … 資料 5

④ 地域懇談会の実施 … 資料 6-1・6-2

## 3 報告

① CoCo バス再編後の状況 … 資料 7

・ R5 年度利用者数の速報

・ 東小金井駅での跨ぎ利用について

・ 東町循環・東町 2 丁目の道路工事状況

② ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正 (R6 年度の運行) … 資料 8

③ 地域公共交通活性化協議会条例の改正について … 資料 9

## 4 その他

## 5 閉会

[配布資料]

- ・ 資料 1 意見・提案シート
- ・ 資料 2－1 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係
- ・ 資料 2－2 地域公共交通計画の内容
- ・ 資料 3 小金井市の状況
- ・ 資料 4 アンケート調査の結果
- ・ 資料 5 課題と基本方針
- ・ 資料 6－1 地域懇談会の実施
- ・ 資料 6－2 地域懇談会の参加者募集チラシ
- ・ 資料 7 CoCo バス再編後の状況
- ・ 資料 8 ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正（R6 年度の運行）
- ・ 資料 9 地域公共交通活性化協議会条例の改正について                              ※当日配布
- ・ 参考資料 地域公共交通計画への記載事項
- ・ 席次表    ※当日配布

## 意見・提案シート

◆地域公共交通活性化協議会への検討内容についてご意見・ご提案がありましたら、以下にご記入の上、交通対策課にご提出ください。原則、次回の協議会において、コピーしたものをお議会委員に配布します。ただし、誹謗中傷が含まれる内容の場合は配布しません。

（意見・提案用紙）

（複数枚提出可）

提出日 年 月 日 ※氏名についても公開の対象となります。  
氏名 \_\_\_\_\_

(送付先)

小金井市都市整備部交通対策課 担当：千葉・越

〒184-8504 小金井市本町6-6-3 連絡先：042-387-9850

FAX：042-386-2619 E-mail：s060999@koganei-shi.jp

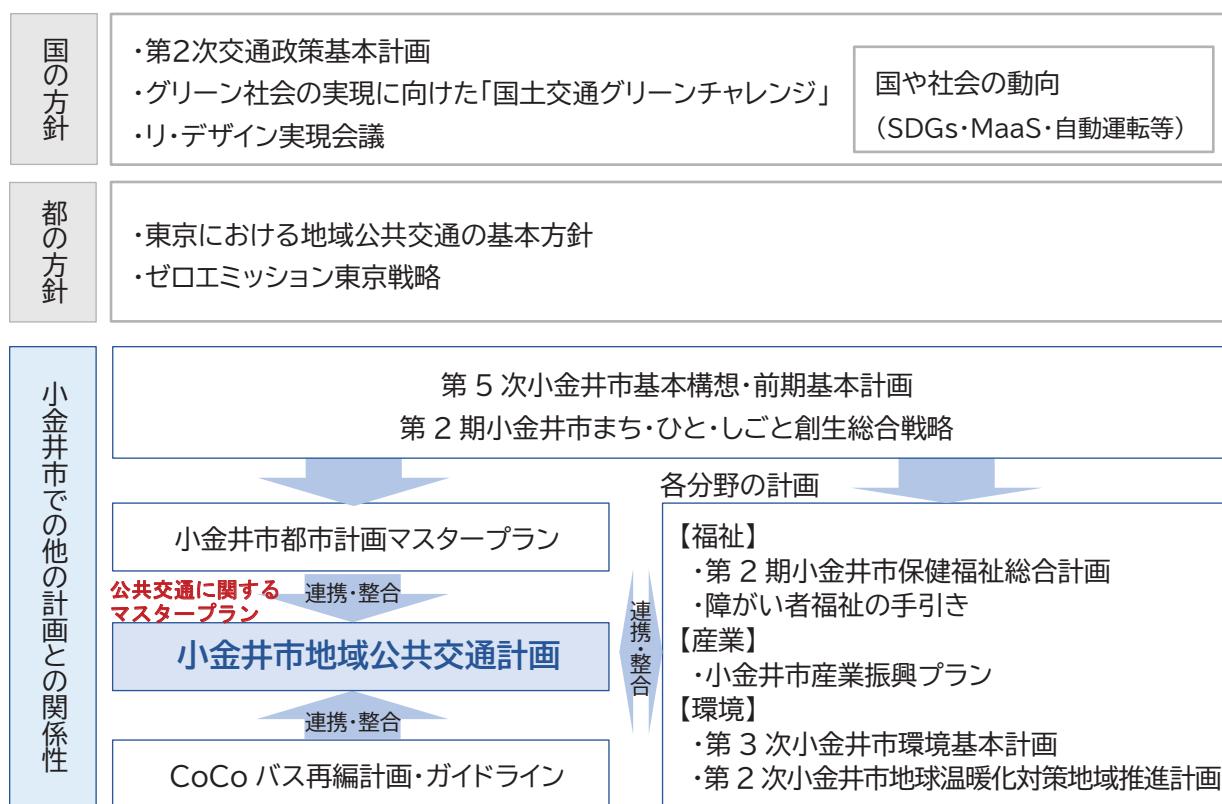
## 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係

### 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plan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

### 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。

<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

分 観 類 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"> <li>・計画策定の意義</li> <li>・計画に盛り込む事項</li> <li>・関連する補助事業等</li> </ul>
	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"> <li>・地域が自らデザインする</li> <li>・持続可能で多様かつ質の高いモビリティの実現</li> <li>・コンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</li> <li>・バリアフリー、ユニバーサルデザイン化の推進</li> <li>・安全と交通関連事業の担い手の維持・確保</li> <li>・運輸部門における脱炭素化等の加速</li> </ul>
	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"> <li>・事業用バスへの次世代自動車の普及促進</li> <li>・公共交通、自転車の利用促進</li> </ul>
	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月を中途にとりまとめ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>示されている事例等</li> <li>・AIオンデマンド交通</li> <li>・地域公共交通等における自動運転の推進</li> <li>・エリア一括協定運行事業</li> <li>・独占禁止法特例法</li> </ul>
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"> <li>・マルチエネルギーステーションが定着</li> <li>・ZEVが幅広く普及</li> <li>・自動運転やMaaS等のモビリティ改革が進展</li> <li>・燃料電池バスの導入</li> <li>・ゼロエミッションバスの導入</li> <li>・小型路線バスの新車販売原則ZEV化</li> </ul>
	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。	<p>小金井市は新都市生活創造域に位置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・きめ細やかな移動サービスの提供</li> <li>・結節点での多様なモビリティの提供</li> <li>・行政界を感じることがない移動ができる</li> </ul>

分 観 類 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。	<p>施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの顔となる駅周辺の整備</li> <li>・バリアフリー化</li> <li>・交通安全の推進</li> <li>・放置自転車の抑制</li> <li>・自転車活用の促進</li> <li>・駅前環境の整備</li> <li>・公共交通のあり方の検討の推進</li> </ul> <p>目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の安全な移動</li> <li>・交通手段の利便性への満足度の向上</li> <li>・交通事故死傷者数の減少</li> </ul>
	交通	小金井市都市計画マスター・ターブラン(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。	<p>基本目標2:人・モノの円滑な移動を支えるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用環境の形成</li> <li>・暮らしを支える公共交通体系の構築</li> <li>・交通結節機能の充実</li> <li>・新たな移動手段の検討</li> </ul>
	福祉	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域の定義</li> <li>・評価指標</li> <li>・運行経費に対する運賃等の収入の割合</li> <li>・1便当たりの利用者数</li> </ul>
	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て、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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CoCoバス再編における障害者割引の導入</li> <li>・高齢者の通院手段としてのCoCoバスの運行</li> </ul>
	観光	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。	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都営交通及び民営バス、CoCoバスの運賃の料金割引</li> </ul>
	環境	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行空間の形成</li> <li>・自転車利用環境の形成</li> <li>・暮らしを支える公共交通体系の構築</li> </ul>
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率の良い輸送ルートを選択</li> <li>・より低炭素な輸送方法を選択</li> <li>・燃費のよい運転方法を選択</li> <li>・交通手段の転換の促進</li> <li>・市内の温室効果ガス排出量の削減</li> </ul>
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利便性向上</li> <li>・公共交通利用への転換</li> <li>・公共交通やCoCoバスの利便性の向上</li> <li>・低公害車の導入</li> </ul>

## 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
<b>新たなモビリティサービスの自走に向けた展開</b>	
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。
<b>持続可能な社会に向けた展開</b>	
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。
<b>超スマート社会の推進</b>	
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、公共交通のリ・デザインを掲げている。
<b>公共交通を取り巻く状況</b>	
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「リ・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）

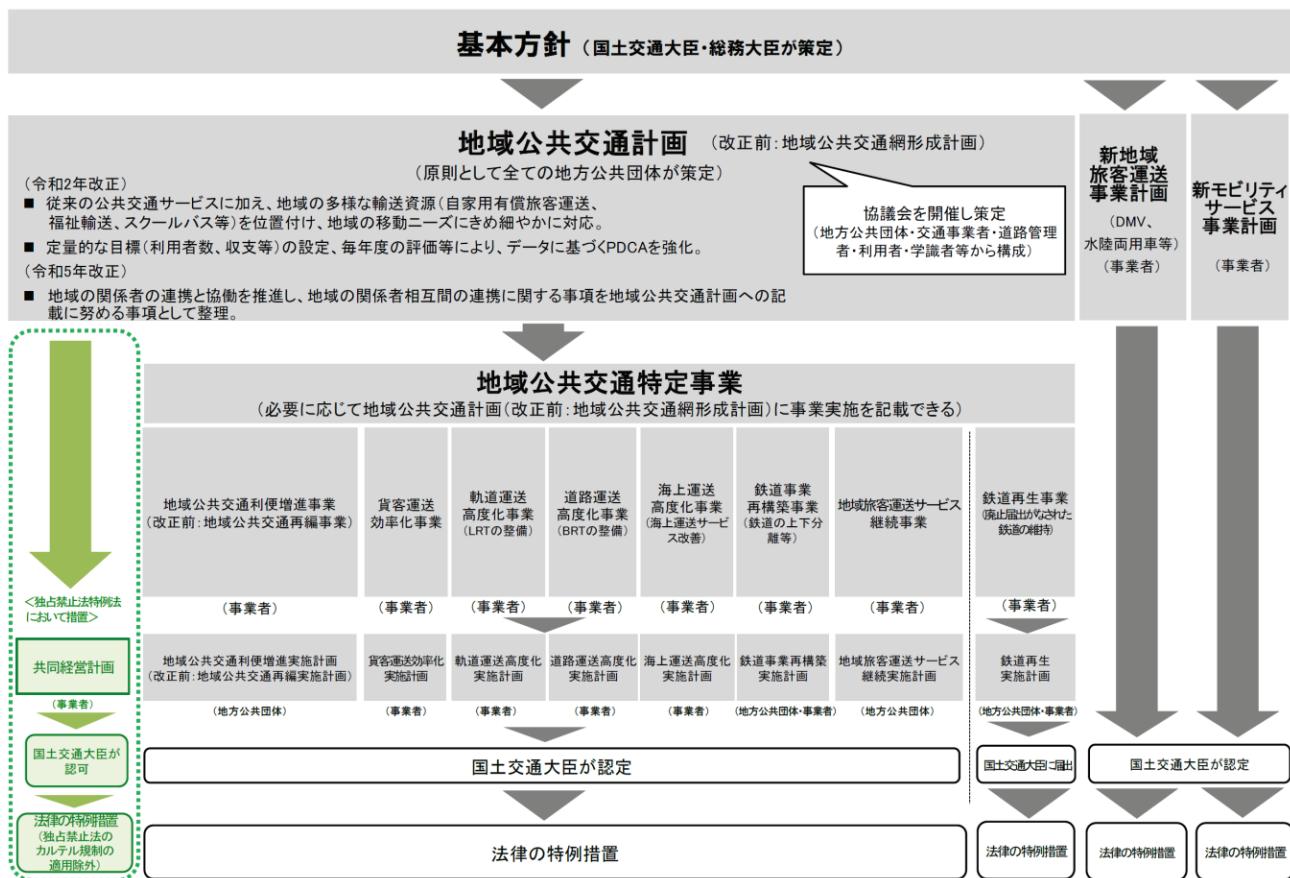
- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標  
(※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2）)
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体  
(※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤）)
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
-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

### 基本的方針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

### 基本的方針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>

### 我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靭化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

### 交通が直面する危機

- 地域におけるモビリティ危機  
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
- サービスの「質」の低迷

- デジタル化、モビリティ革命等の停滞  
○物流における深刻な労働力不足等

- 交通に係る安全・安心の課題  
(自然災害、老朽化、重大事故等)
- 運輸部門での地球温暖化対策の遅れ

### 新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透 等)

### 今後の交通政策の基本的方針

#### 危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

- A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

- B.我が国経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

#### ＜新たに取り組む政策 等＞

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発（TOD）
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

#### ＜新たに取り組む政策 等＞

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靭で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

#### ＜新たに取り組む政策 等＞

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポート」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組（港湾・海事・航空分野、物流・人流分野）等

### 持続可能で強靭、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

1

## <今後の交通施策の基本方針>

### 公共交通関連

- A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

- B.我が国経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

#### 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

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等

#### 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

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩・自転車も含めた交通のベストマッチ実現
- ・スマートシティの創出 等

#### 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

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース 等

#### 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化 等

#### 目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ輸送港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持 等

#### 目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開 等

#### 目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革 等

#### 目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等

#### 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

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等

#### 目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

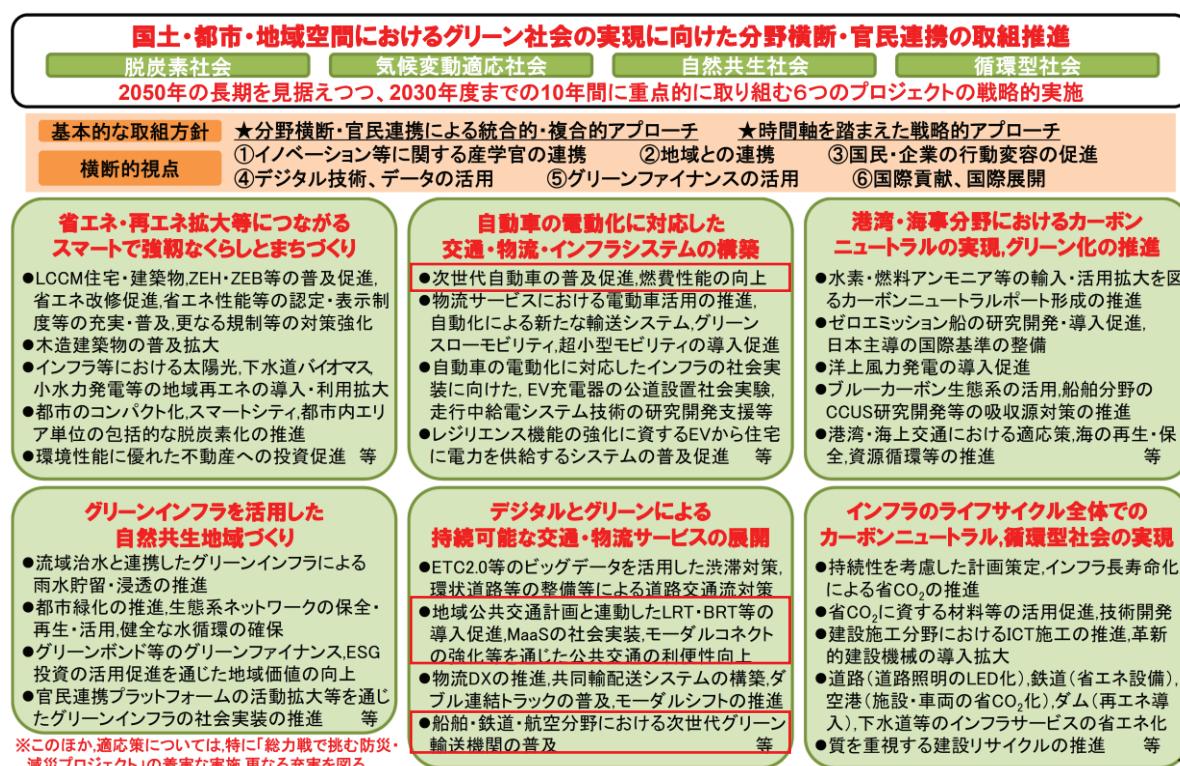
- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航 等

### 各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

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CO<sub>2</sub>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



#### 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月を目指し、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いくつかが整理されている。  
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>



<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※
<p>○地域にある資源（人材、車両、施設）のマルチタスク化。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○交通事業者の連携・協働。</p> <p>○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。</p> <p>○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」の考え方方に沿ったまちづくり。</p>	<p>○民間事業者を中心としたサービス提供。</p> <p>○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。</p>	<p>○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に、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。</p> <p>○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。</p>
<p>○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・連動 ・介護施設の送迎 ・病院の送迎 ・学校の送迎 ・習い事施設の送迎 ・企業事業所の送迎 ・自家用有償旅客運送の活用</p> <p>○エアーアポート協定運行事業の活用（上記取組との連携・連動を含む）</p> <p>○自動運転の実装加速</p> <p>○公共交通の活用による貨客混載の推進</p> <p>○免許返納後の移動を支える新たな車両の導入推進</p> <p>○公共交通とペーパーレスの有機的連携（鉄道×自転車・電動キックボード等）</p> <p>○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</p> <p>○AIオーダemand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</p> <p>○ドライバー確保に向けた関連施策の推進</p> <p>○ドライバーやデジタル人材の確保の推進</p>	<p>○地域の再エネと公共交通機関の脱炭素化の連携</p> <p>○MaaS等を通じて得られた移動サービスに関するデータの収集・活用・分析</p> <p>○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</p>	<p>○交通事業者間の共同運営・経営</p> <p>○公共交通を軸としたまちづくり</p>	<p>○MaaS等を活用したシームレスでストレステスな移動環境の実現</p> <p>○オーバーフリーダム対策の推進</p> <p>○自転車・電動キックボード等の走行環境の充実</p>
<p>○地域の再エネの公共交通への活用</p> <p>○人流・物流サービスの地域拠点（モビリティ拠点）の整備</p>			<p>○「転職なき移住」や「生活基盤を移さない通学」の推進</p> <p>○高度医療アクセスに係る遠距離通院の支援充実</p>

※ A、B、C間の連携を図るもの



1

<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

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



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



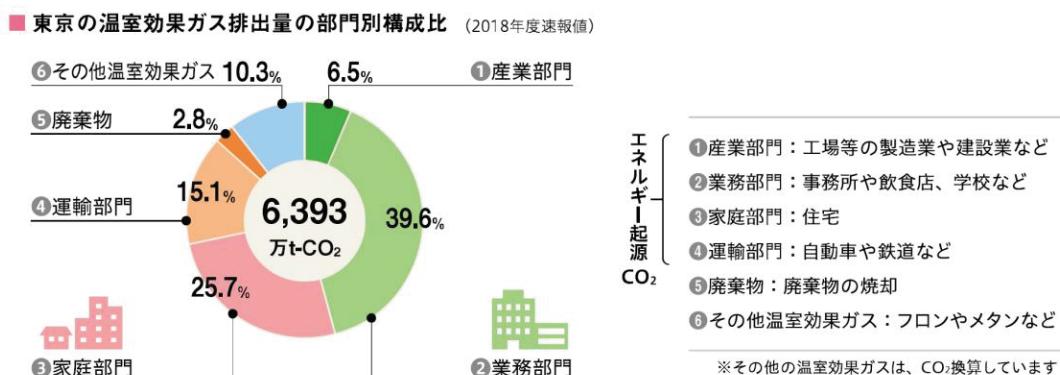
### 3.2 東京都の上位計画における公共交通の位置づけ

#### 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 東京マイヤーズ・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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>(エネルギー起源CO<sub>2</sub>)のほか、廃棄物の焼却に伴い排出されるCO<sub>2</sub>、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。



#### ● 評価指標

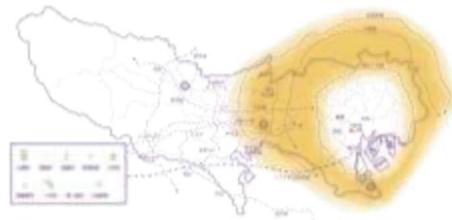
基本目標	指標	現状値	目標値(2023年)
政策2 水素エネルギーの普及拡大	燃料電池バスの導入	43台 (2019年度累計)	-
	ゼロエミッションバスの導入	-	300台以上
政策4 ZEVの普及促進	ゼロエミッションバスの導入	62台 (2019年度累計)	300台以上
	小型路線バスの新車販売原則ZEV化	1.4% (2019年度)	原則ZEV化

## 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。

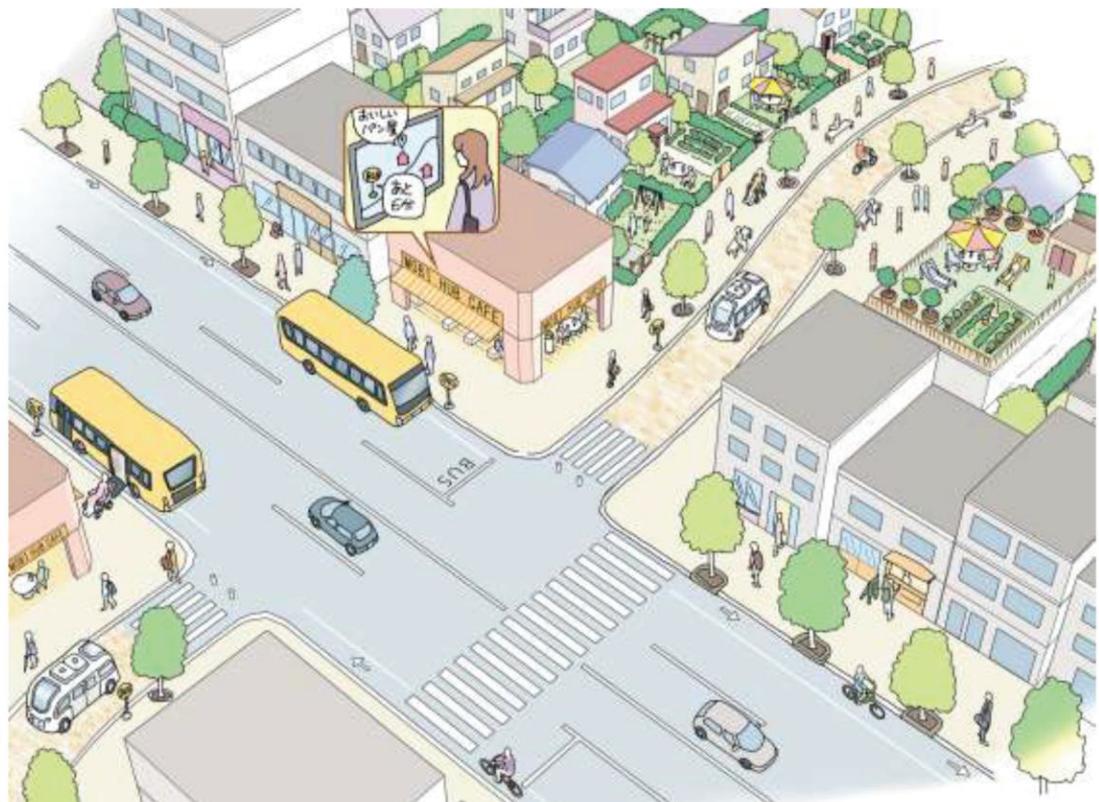
#### 【短期的な課題】

- ・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

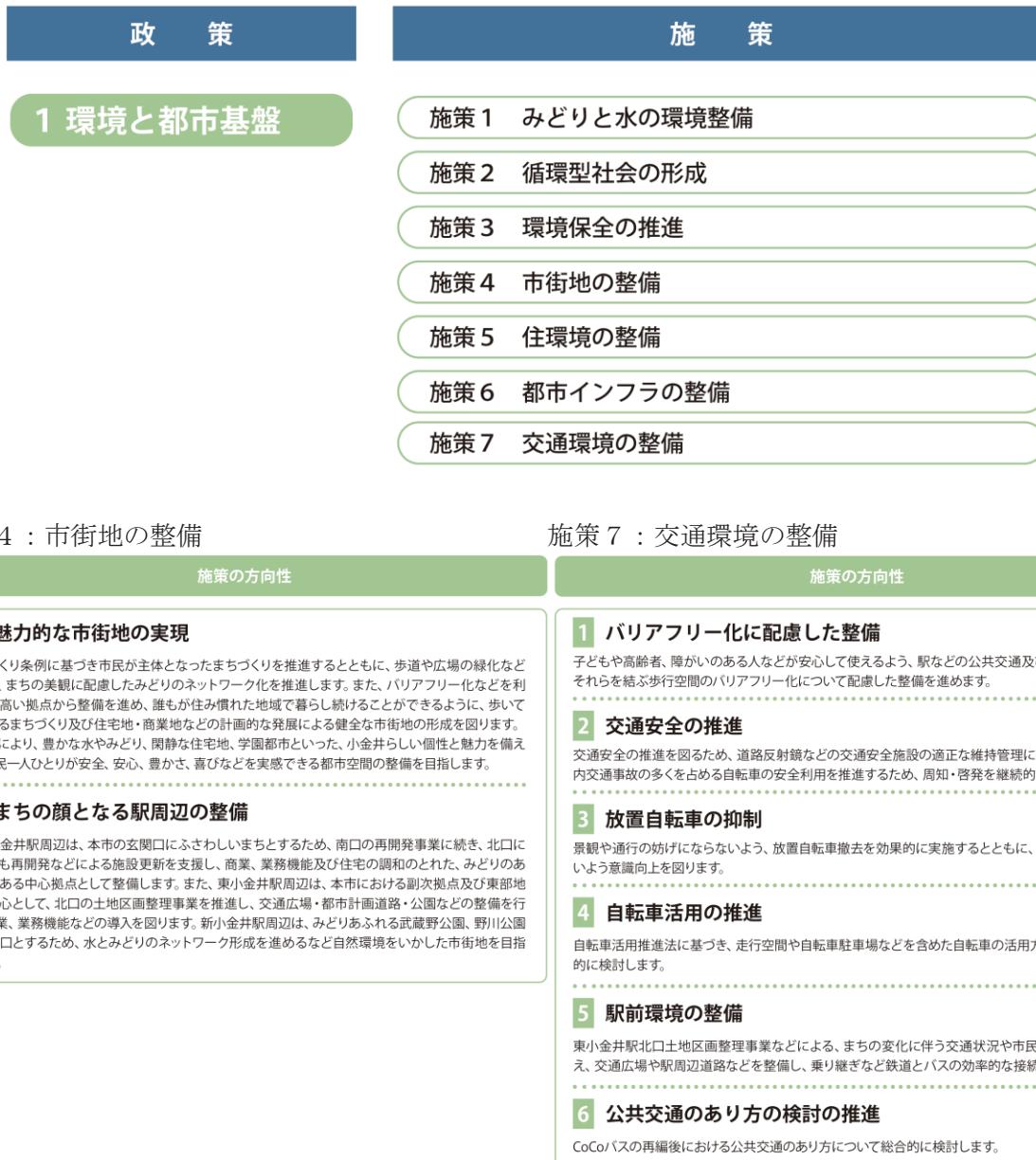


- ・身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。
- ・交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時間わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。
- ・域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

### 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。



● 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  
 ① 都市計画道路の整備方針  
 (広域連携軸・地域連携軸)  
 ② 都道の活用方針  
 ③ 生活道路の整備方針

(2)誰もが安全で快適な、人にやさしい交通環境の整備  
 ① 歩行空間の形成  
 ② 自転車利用環境の形成

(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  
 ② 交通結節機能の充実  
 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 著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（C o C o 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（C o C o 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、I C T※を活用した移動をつなぐサービスであるM a 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。

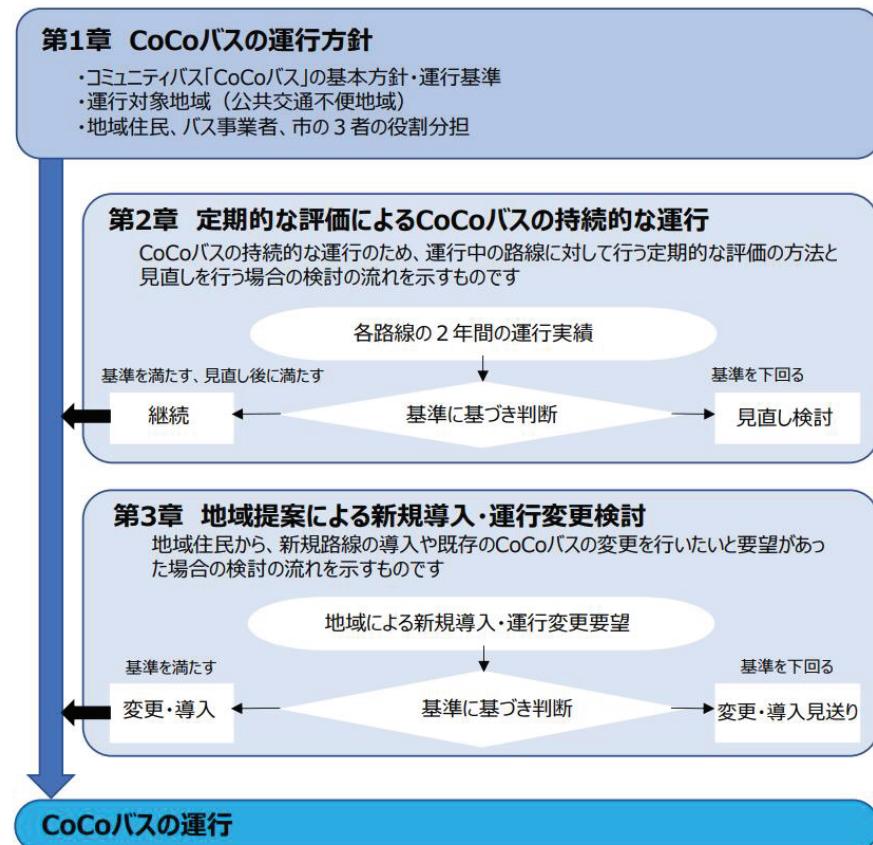
鉄道、バス及びタクシーなど公共交通機関を一つのサービスとして継ぎ目なく結ぶ移動（M a a S※）の進展に伴い、公共交通機関同士の連携は進んでいます。一方で、高齢者及び障がいのある人などは、公共交通機関の利便性は高まるものの、自宅から最寄りのバス停、到着した駅から目的地までの徒歩での移動に障壁を感じ、外出をためらう人がいることが実情です。

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		・運行にかかる収支状況 ・利用者数	●% ●人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)
第3章 地域提案	実証運行の実施要件 本格運行への移行要件	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 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めない

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 タクシーデイ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、タクシーデイ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	タクシーデイ: 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月のココバス再編に伴い、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

## 5) 障がい者福祉のてびき(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で、都営交通及び民営バス、CoCoバスの運賃の料金割引について記載されている。

障がい程度別該当事業一覧表											○：該当します			△：一部該当します			
区分	本文ページ	事業	愛の手帳				身体障害者手帳							精神障害者保健福祉手帳	年齢制限	窓口	
			視覚		聴覚・平衡		音声・言語・しおり			肢体不自由			内部				
			1度	2度	3度	4度	1級	2級	3級	4級	5級	6級	2級	3級	4級	5級	6級
都営車両の 運賃	P50	鉄道旅客運賃の割引															
			本文参照														
	P51	都営交通無料乗車券（証）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	P51	民営バス運賃の割引	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

### 都営交通無料乗車券（証）

都内に居住する心身障がい者（児）が都営地下鉄・バス、都電などを利用するとき、無料乗車券（証）を提示すると料金が無料になります。

#### 対象

- ① 身体障害者手帳 ② 愛の手帳 ③ 精神障害者保健福祉手帳を持っている人
- ④ 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者

#### 内容

本人は無料、介護人は普通乗車券・定期乗車券が5割引（都バスの定期券は3割引）となります。

※ 手帳を持参してください。

◆ 問合せ先 自立生活支援課相談支援係 電話：042-387-9841 FAX：042-384-2524

### 民営バス運賃

心身障がい者（児）が民営バスを利用するとき、手帳を提示すると料金割引が受けられます。

#### 対象

- ① 身体障害者手帳・愛の手帳を持っている人 ② 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者 ③ 精神障害者保健福祉手帳（写真貼付されているもの）を持っている人

#### 内容

普通乗車券：5割引 利用路線は、都内の停留所相互間です。（介護人割引を利用する際は「心身障がい者民営バス乗車券引証」の交付を受けてください 定期乗車券：3割引）

◆ 問合せ先 自立生活支援課相談支援係 電話：042-387-9841 FAX：042-384-2524

### COCOバス運賃

心身障がい者（児）がCoCoバスを利用するとき、手帳を提示すると料金が5割引きになります。

現金またはICカードでお支払いください。（野川・七軒家循環ではICカードは使えません。）

#### 対象

- ① 身体障害者手帳・愛の手帳を持っている人 ② 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者 ③ 精神障害者保健福祉手帳（東京都発行のもの）を持っている人

#### 内容

大人 90円、小児 50円

◆ 問合せ先 交通対策課 電話：042-387-9850 FAX：042-386-2619

## 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、今後の取組み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に、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。

自転車や歩行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、自転車や歩行、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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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歩行や自転車で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、歩行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。
- ・比較的短い距離は歩行や自転車で移動し、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。

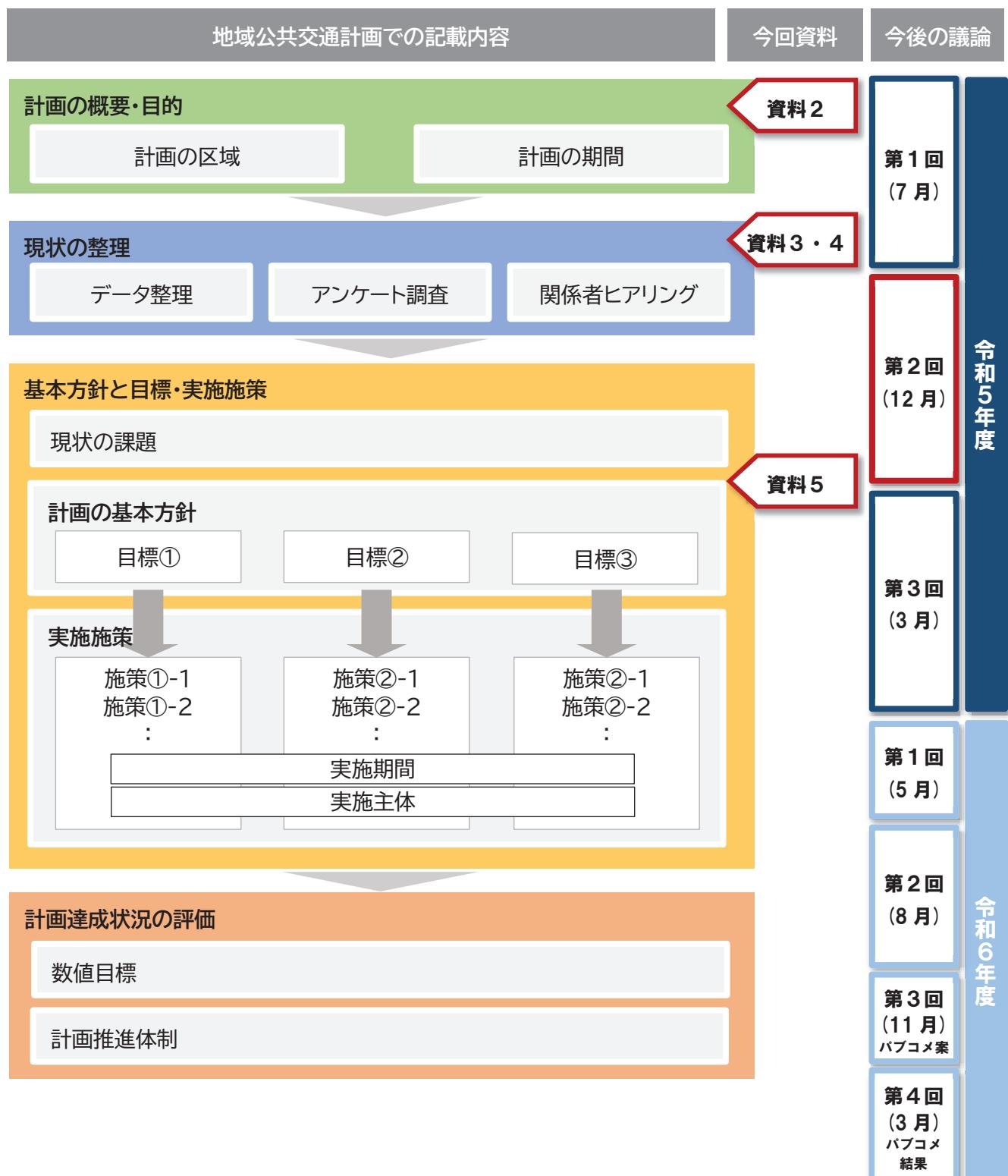
#### 事業者の取組例

- ・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。

## 地域公共交通計画の内容

### 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。



## 小金井市の状況

### 1 整理項目について

小金井市についての状況の整理は、今回協議会での報告事項を下表のとおりまとめています。

第1回で報告済のものは、表中に前回資料（第1回協議会資料5）のページ番号を記載しており、今回は、前回未報告分のみの報告とし、表中の今回報告に○を記載しています。前回と今回を合わせ、整理事項はすべて報告させていただいたこととなります。

小金井市の状況についての内容は、2章にてまとめ、また3章で、公共交通に関する事業者等へのヒアリングの実施と対象者を報告いたします。

表 現況整理項目の現状と報告事項について

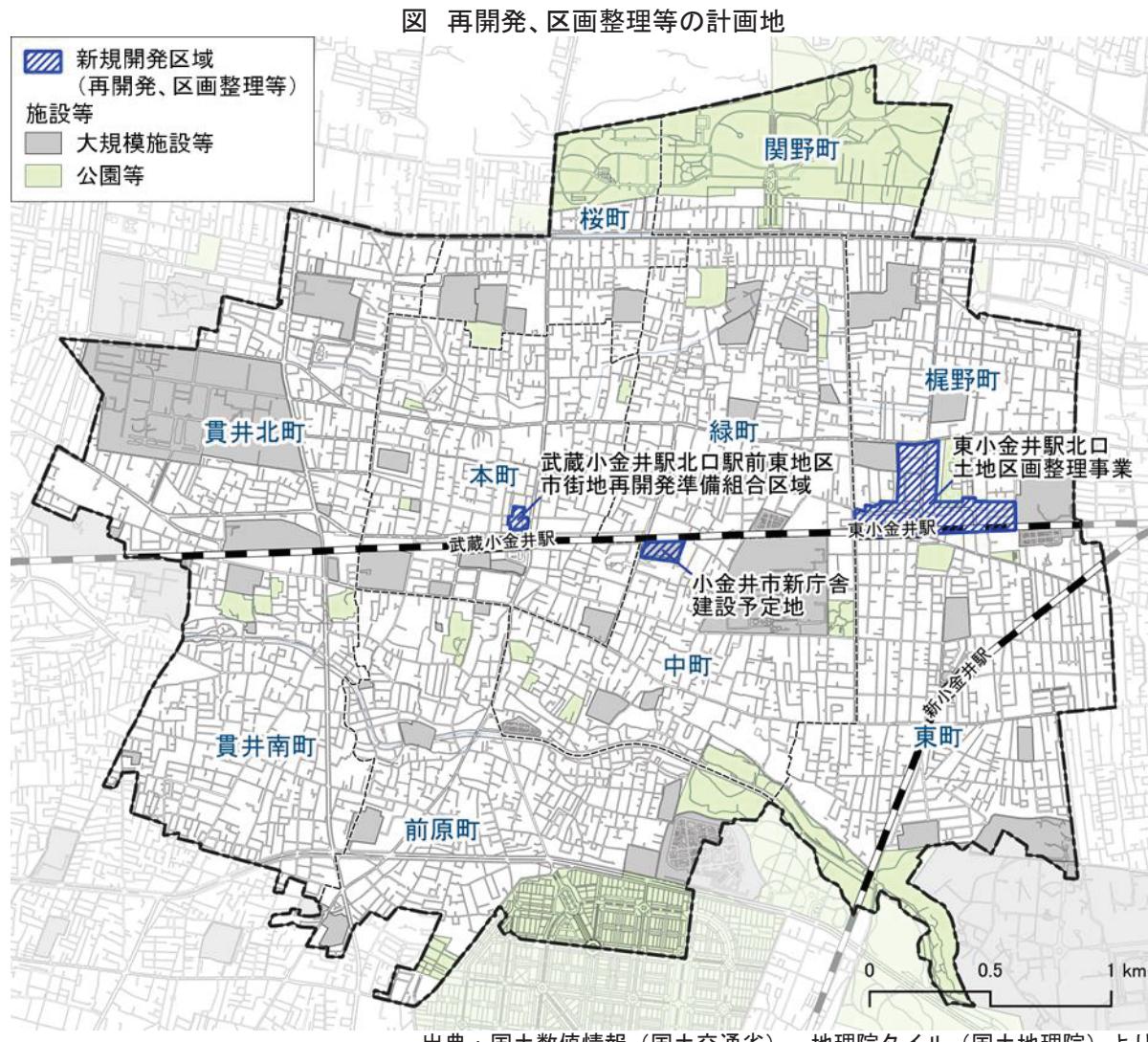
項目	分析・把握内容	前回報告	今回報告
<b>1) 小金井市の地域特性</b>			
地形	高低差	p.2	
施設配置	主要施設の整理	p.3-4	
開発計画	再開発計画等の整理		○
人口動向	将来人口動向(人口・高齢化)	p.5-6	
人口分布	市内人口の状況(分布、高齢化率)	p.7	
人の移動特性	周辺市区との移動状況、来訪者の内訳	p.8-13	
観光	観光入込客数		○
道路状況	主要道路の幅員構成の確認	p.14	
	都市計画道路の状況		○
	自転車通行空間		○
	駐輪場の状況		○
交通事故状況	交通事故発生状況(年代別・手段別)	p.15-16	
免許保有状況	免許保有状況、保有状況別行動特性		○
混雑状況	幹線道路の混雑度(交通量)		○
<b>2) 小金井市内の交通の現況</b>			
鉄道	駅別利用者数推移	p.17-18	
	鉄道利用環境(ホームドア・グリーン車・サイクルトレイン)		○
民間路線バス	路線網、運行本数	p.19-20	○
	利用者数		○
コミュニティバス	路線網、利用者数推移、市の補助額	p.20-21	○
バス停環境	上屋、ベンチ等		○
運転士	年齢別大型二種保有者数(全国)		○
公共交通不便地域	公共交通不便地域	p.22	
タクシー	事業者	p.23	
シェアモビリティ	ポートの位置	p.23	○
自家有償運送	運行状況(系統数、発着地、利用者数)		○
送迎バス	運行状況(スクールバス、病院バス、施設バス)		○

## 2 小金井市の現況

### 2.1 地域特性

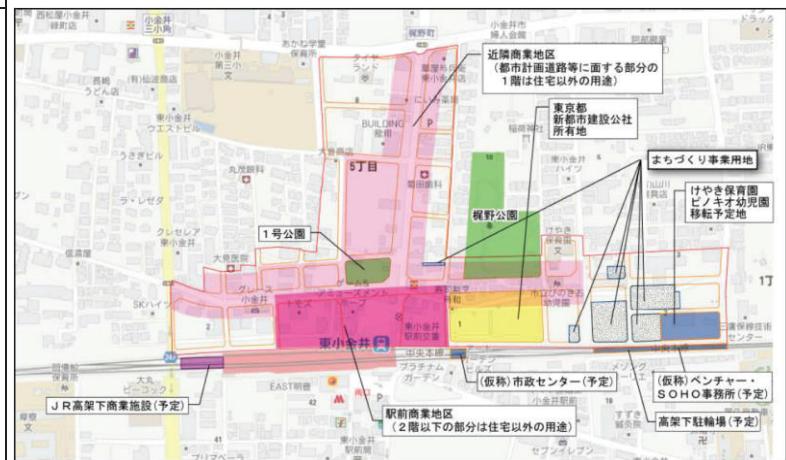
#### 2.1.1 開発計画

小金井市内の商業施設、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つが主な計画となります。



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）より作成

表 計画の概要と開発イメージ

計画名称	開発イメージ案等
<b>概要・スケジュール等</b> 新庁舎・(仮称)新福祉会館建設事業 本庁舎の老朽化への対応、バリアフリー化の推進などの観点で新庁舎を建設するもの。  主要用途:庁舎、児童福祉施設等、集会場 階数 :地上 6 階、地下1階(庁舎) 地上3階((仮称)新福祉会館) 完成時期:令和 10 年以降予定 (※新型コロナウイルス感染症、建設資材高騰等の影響で建設時期等は調整中)	 <p>出典：新庁舎・(仮称) 新福祉会館建設に係る市民説明会 配布資料</p>
<b>武蔵小金井駅北口駅前東地区市街地再開発準備組合区域</b> 令和 3 年 3 月に再開発事業の実現を目指し「武蔵小金井駅北口駅前東地区市街地再開発準備組合」が設立。事業計画の検討する中で、ムサコ通りの北側の街区も含めて検討していくことになり、現範囲に変更。令和 5 年 11 月に当該範囲を含めた「武蔵小金井駅北口のまちづくりの方針」が策定され、施設や空間の整備方針を示す。	 <p>出典：武蔵小金井駅北口のまちづくりの方針</p>
<b>東小金井駅北口土地区画整理事業</b> 「緑と文化の香りがする東部地区の中心核」となる市街地の創出を目指し、平成 12 年 2 月 1 日に事業計画認可の公告を行った後、平成 20 年から道路築造工事、平成 21 年から建物移転が開始。  施行期間:平成 12 年 2 月 1 日～ 令和 9 年 3 月 31 日 施行面積:11.0ha	 <p>出典：東小金井駅北口まちづくり事業用地整備活用計画</p>

## 2.1.2 観光(施設来訪者数)

小金井市内の主な観光施設の来訪者数は以下のとおりです。

小金井公園の来訪者数が多く、新型コロナウイルス感染症拡大前は 300 万人近く、コロナ禍においても 200 万人超の来訪者がいます。江戸東京たてもの園については、コロナ禍の期間の令和 2~3 年度と以前の平成 29~30 年度では、来訪者数が半分以下になっています。新型コロナウイルス感染症拡大前、平成 29~30 年度は、年間約 25 万人、1 日当たり約 800 人の来訪があったことになります。

小金井市立はけの森美術館、小金井宮地楽器ホールについては、各企画展、講演等、イベントへの来訪者数が、令和 3 (2021) 年度はけの森美術館については約 2,700 人、宮地楽器ホールは約 14,000 人、令和 4 (2022) 年度はけの森美術館については約 4,700 人、宮地楽器ホールは約 19,000 人となっています。また特別緑地保全地区に指定されている滄浪泉園緑地については、令和 3 (2021) 年度来訪者数約 9,700 人、令和 4 (2022) 年度来訪者数約 7,900 人の来訪があります。

表 小金井公園、江戸東京たてもの園年間来訪者数

	令和 3 年度	令和 2 年度	令和元年度	平成 30 年度	平成 29 年度	(人/年)
小金井公園	2,270,515	2,192,756	2,746,615	2,678,082	2,968,756	
江戸東京たてもの園	116,052	100,771	229,663	256,202	252,476	

出典：小金井公園マネジメントプラン（東京都建設局）、事業実績（江戸東京博物館）より作成

表 他主要観光関連施設の年間来訪者数(令和 4・3 年度)

		令和 4 年度	令和 3 年度	(人/年)
小金井市立はけの森美術館	展覧会等入館者数	4,278	2,655	
	関連企画	451	88	
	計	4,729	2,743	
小金井宮地楽器ホール	芸術文化公演事業	6,138	3,649	
	市民芸術振興事業	12,727	10,066	
	会員限定イベント	207	111	
	計	19,072	13,826	
滄浪泉園緑地		7,875	9,702	

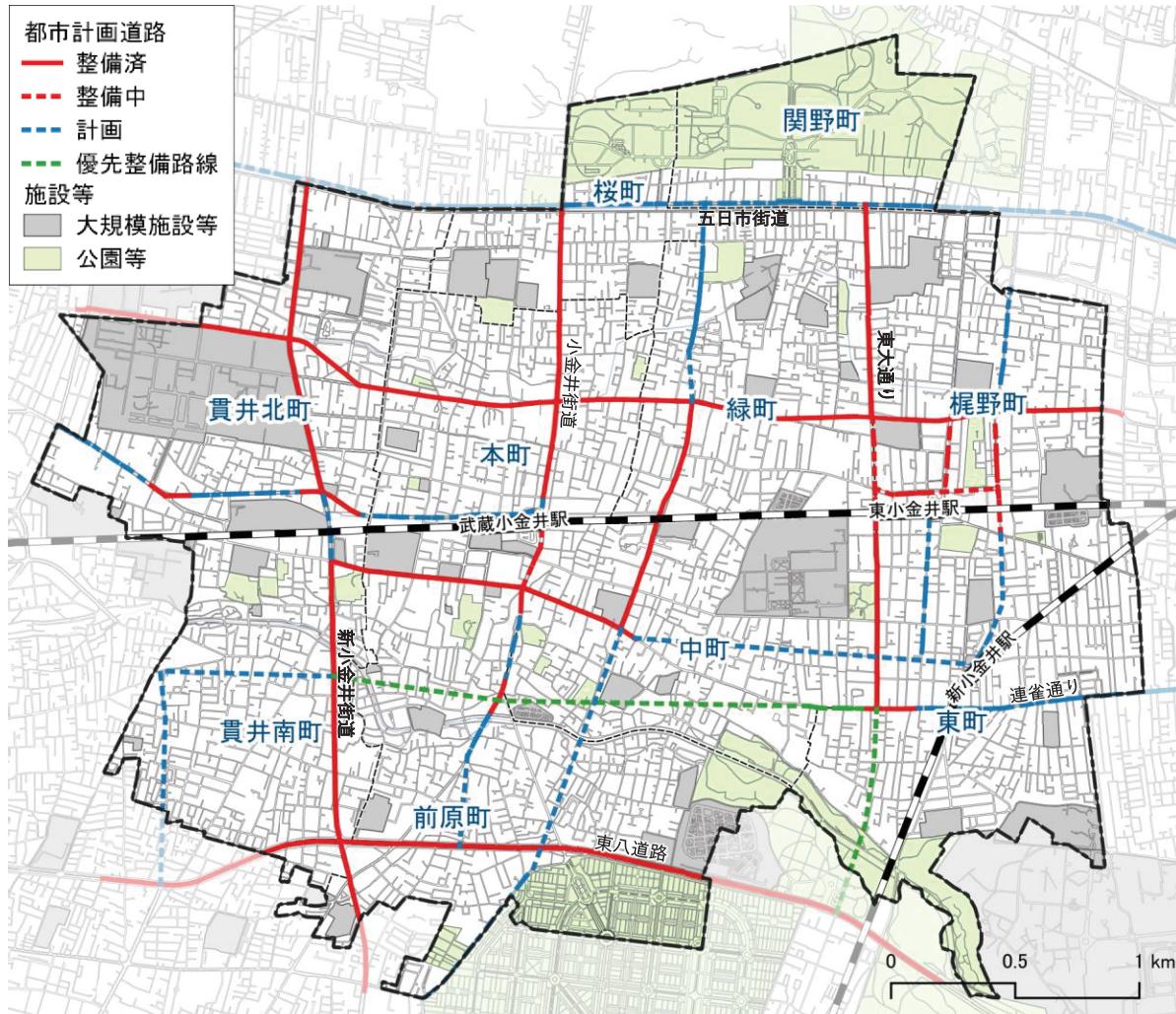
出典：小金井市事務報告書より作成  
※小金井宮地楽器ホールの施設利用者数は除く

### 2.1.3 道路状況

#### 1) 都市計画道路

小金井市では、都市計画道路 16 路線が計画決定されており、その総延長は約 31 キロメートルです。現在、約 15 キロメートルの整備が完了しており、整備率は 48.7%となっています。

図 都市計画道路の整備状況

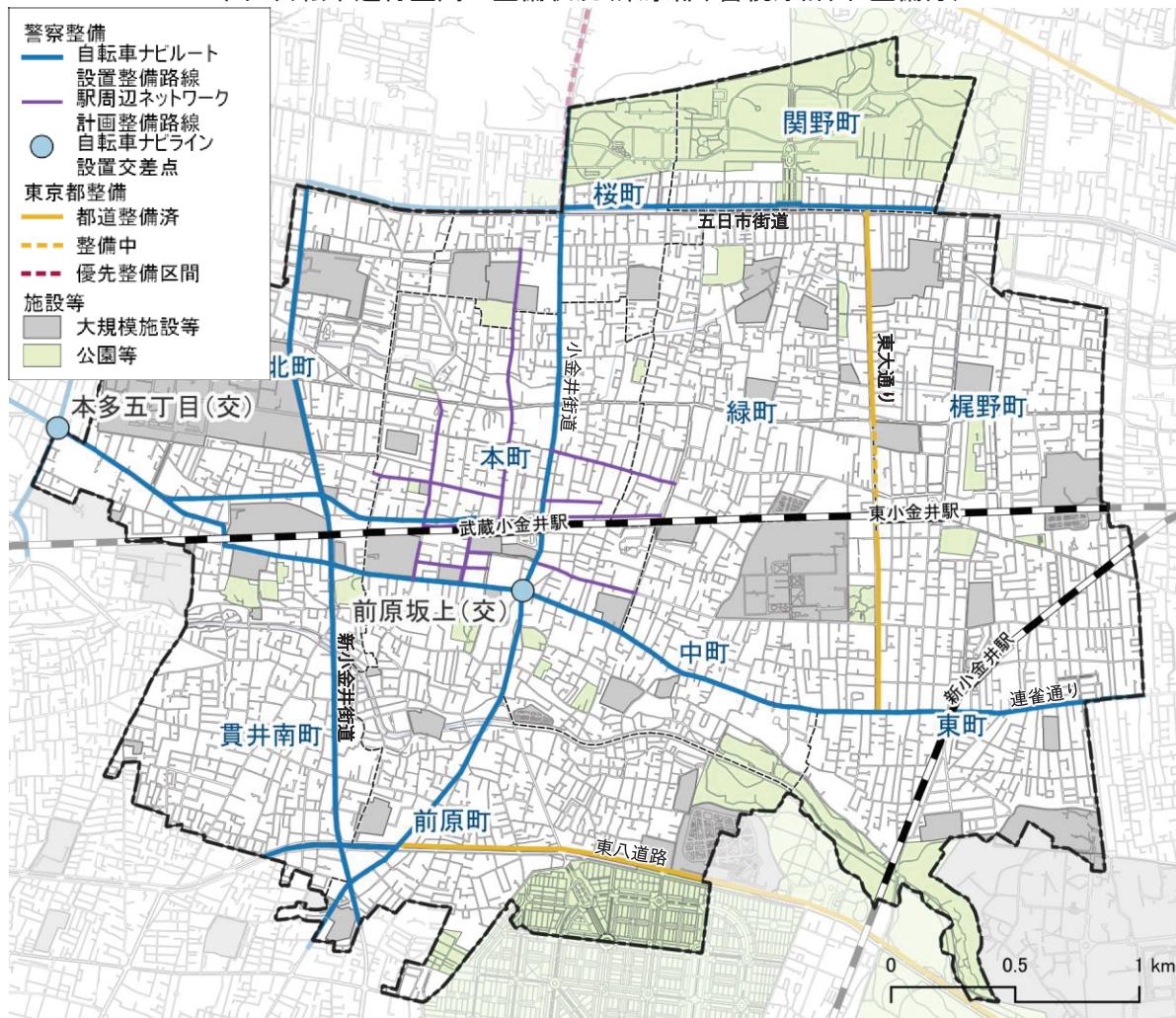


出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、都市計画道路の整備状況（小金井市 HP）より作成

## 2) 自転車通行空間

東京都の自転車通行空間整備計画における優先整備区間と警視庁による整備区間の分布は以下のとおりです。武蔵小金井駅の周辺では面的に整備が進んでおり、主要道では小金井街道、連雀通り（都道 134 号）で武蔵小金井駅中心に市を南北、東西貫く形で通行空間が整備されています。

図 自転車通行空間の整備状況(東京都、警視庁計画・整備分)



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、  
自転車通行空間整備推進計画（東京都）、小金井警察署資料より作成  
※自転車ナビルート整備路線の市外表示は小金井警察署管轄区域（小金井市、国分寺市）のみ

### 3) 駐輪場設置状況

駅周辺の自転車駐輪場の配置状況は以下のとおりです。一時利用、定期利用含め武蔵小金井駅では約6,100台、東小金井駅では約4,500台、新小金井駅では約300台の駐輪の容量があります。

図 駅周辺の自転車駐輪場の配置図(令和5(2023)年度)



武蔵小金井				東小金井							
番号	市営/ 民営	設置箇所	一時 利用	定期 利用	車両数	番号	市営/ 民営	設置箇所	一時 利用	定期 利用	車両数
①	市営	武蔵小金井北第5自転車駐車場	○	○	843	①	市営	東小金井駅西側高架下自転車駐車場 A		○	708
②	市営	武蔵小金井南第3自転車駐車場		○	96	②	市営	東小金井駅西側高架下自転車駐車場 B	○	○	590
③	市営	武蔵小金井南第7自転車駐車場	○		165	③	市営	東小金井北第1自転車駐車場-①	○		529
④	民営	武蔵小金井駅西側自転車駐車場	○		563	④	市営	障がい者専用自転車駐車場(東小金井北第1自転車駐車場-②)	○	○	46
⑤	民営	武蔵小金井駅西側高架下第1自転車駐車場	○	○	1,377	⑤	民営	TOKYO パブリック東小金井駅前第二駐輪場	○		529
⑥	民営	武蔵小金井駅西側高架下第2自転車駐車場		○	615	⑥	民営	TOBU パーク東小金井駅前第三駐輪場	○		116
⑦	民営	武蔵小金井駅南第1自転車駐車場	○	○	938	⑦	民営	KT パーク	○		112
⑧	民営	自転車駐車場		○	429	⑧	民営	サイクルダイチ	○		116
⑨	民営	けやき		○	471	⑨	民営	東小金井駅東側高架下自転車駐車場		○	350
⑩	民営	ダイチ	○		149	⑩	民営	サイクルスペース 24 東小金井駅南自転車駐車場-①	○	○	1,177
⑪	民営	TOHTO サイクルパーク	○		144	⑪	民営	サイクルスペース 24 東小金井駅自転車駐車場-②	○		220
⑫	民営	北口サイクルパーク		○	-	新小金井					
⑬	市営	中町4丁目自転車置場	○		300	①	市営	新小金井西第1自転車駐車場	○	○	319

出典：GEOSPACE(NTT インフラネット)、市提供の自転車駐車場案内図より作成

## 2.1.4 免許保有状況

### 1) 免許保有状況

小金井市の運転免許保有者数は平成 29 (2017) 年から令和 3 (2021) 年にかけて増加傾向にあり、人口の増加とともに増えています。

図 小金井市における運転免許保有者数の推移

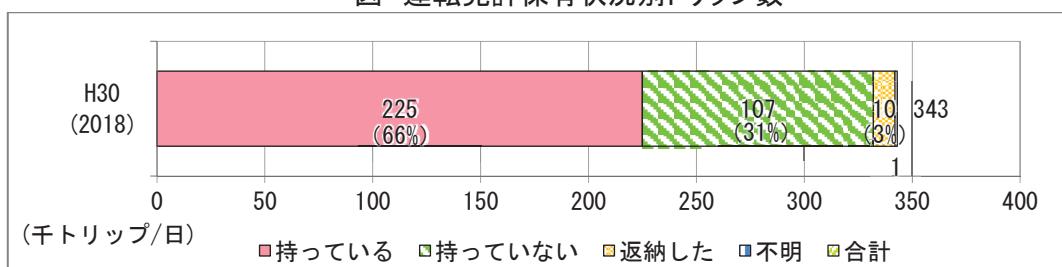


出典：警視庁交通年鑑より作成

### 2) 保有状況別行動特性

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30（2018）年）から抽出した小金井市の市内々及び市内外のトリップにおける運転免許保有状況別トリップ数は以下のとおりです。運転免許を持っている人のトリップが全体の66%、持っていない人が31%、返納した人が3%の割合となっています。

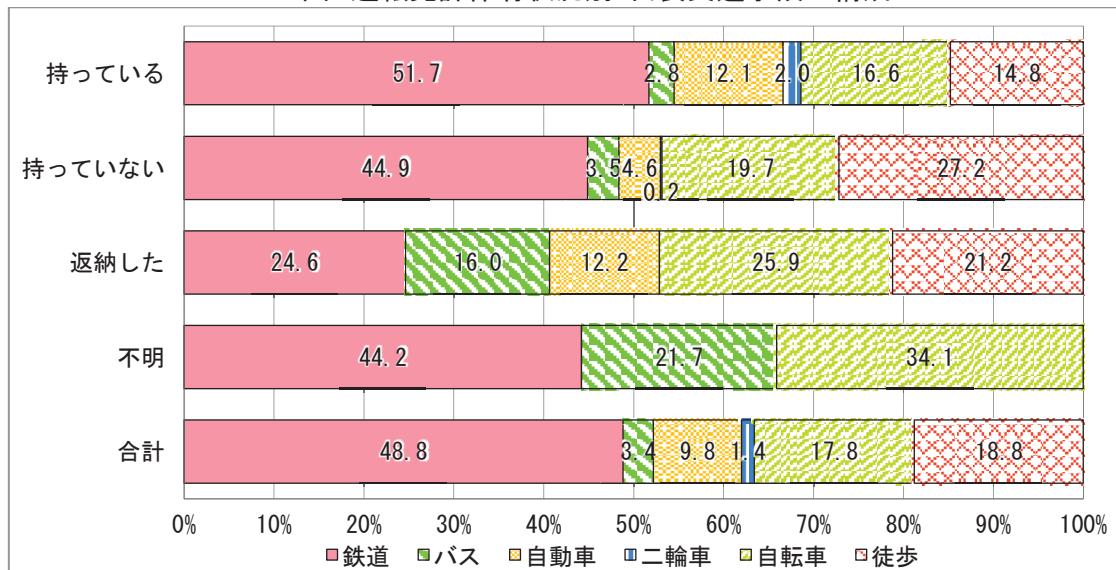
図 運転免許保有状況別トリップ数



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

また、運転免許保有状況別に代表交通手段の構成を見ると、持っている人については、鉄道が51.7%と割合が高く、次いで自転車16.6%、徒歩14.8%となり、自動車は4番目で12.1%となります。持っていない人については、鉄道44.9%、徒歩27.2%、自転車19.7%に続き自動車が4.6%となり、持っている人と比べ、鉄道、自動車の割合が低く、自転車、徒歩の割合が高くなっています。返納した人については、自転車25.9%、鉄道24.6%、徒歩21.2%、バス16.0%、次いで自動車の割合が12.2%となっています。持っている人と比べ鉄道の割合が低く、自転車、徒歩、バスの割合が高いですが、自動車の割合は同等となっています。

図 運転免許保有状況別・代表交通手段の構成

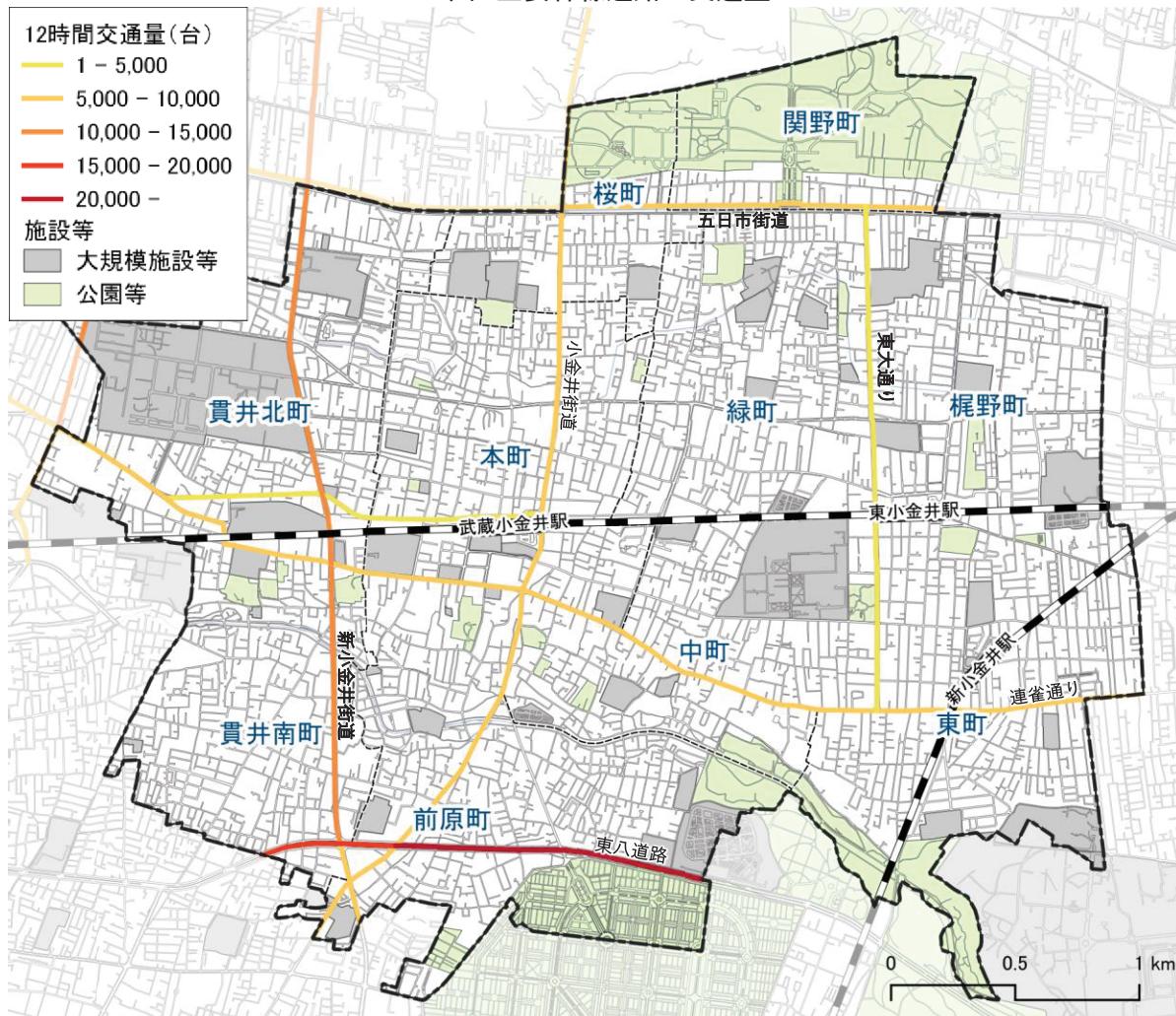


出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

## 2.1.5 道路混雑状況

主要幹線の交通量については、小金井市の中心から北東部地域の南北、東西に走る幹線については、10,000 台/12h 以下となっています。市西部を南北に走る新小金井街道は 10,000 から 15,000 台/12h、南部の東八道路は 15,000 台/12h 以上と交通量が多い状況です。

図 主要幹線道路の交通量



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、R3 道路交通センサスより作成

## 2.2 公共交通の現況

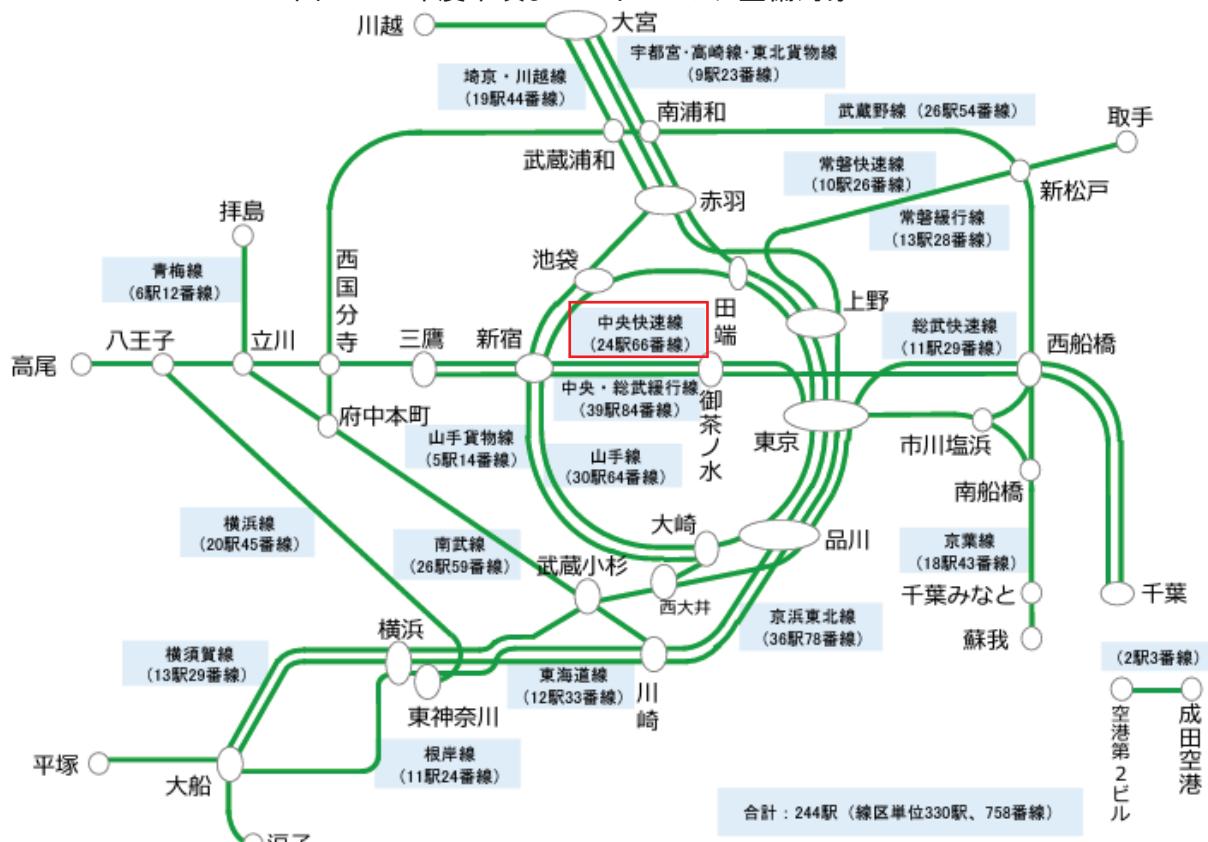
### 2.2.1 鉄道

#### 1) 利用環境

##### (1) ホームドア・グリーン車

JR 東日本では、2032 年度末頃までに東京圏在来線主要路線の 243 駅（線区単位 330 駅）のホームドアの整備を目指していましたが、今後さらなる早期整備が求められていることから、線区単位の 330 駅 758 番線（主要な番線以外も含む）へ整備拡大することに加え、整備時期を 1 年前倒し 2031 年度末頃までの整備を目指すことを公表しています。

図 2031 年度末頃までのホームドア整備対象



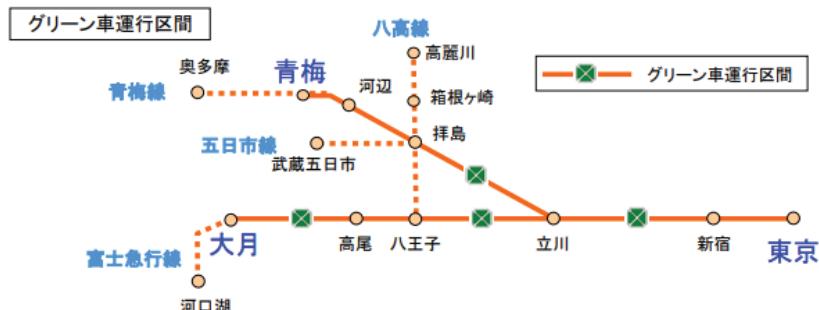
また、中央快速線及び中央線と直通運転を行う青梅線について、グリーン車の導入に向けた工事や車両の新造が進められています。

しかし、グリーン車両の新造計画が世界的な半導体不足の影響を受けており、2023年度末を予定していたサービス開始が少なくとも1年程度遅れる見込みです。

図 グリーン車運行区間

【グリーン車運行区間および列車】

- ・中央快速線(東京～大月間) : E233系通勤電車(オレンジ帯の電車)で運行する全ての列車
- ・青梅線(立川～青梅間) : 中央快速線と直通運転を行う全ての列車



出典：東日本旅客鉄道(株)資料 (<https://www.jreast.co.jp/press/2018/20180402.pdf>、[https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220427\\_ho01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220427_ho01.pdf))

## (2) サイクルトレイン

西武鉄道では、2021年10月から、自転車を折りたたまざに、そのまま車両内に持ち込むことができる「西武多摩川線サイクルトレイン」を実施しています。乗車券のみで乗車できます。自転車と公共交通を組み合わせて利用することにより、環境保全効果も期待されています。

図 サイクルトレインの利用方法(※1)

利用時間	平日：9:00～17:00 土休日：終日
実施区間	多摩川線全線 武蔵境～是政駅
持込可能台数	1人1台まで
持込可能車両	1号車(武蔵境駅側)のみ 持込可能



※1 利用方法は2023年度現在の内容です。詳細は西武鉄道HPを確認ください。  
出典：西武鉄道(株)資料 (<https://www.seiburailway.jp/railway/cycletrain/tamagawaline/>)

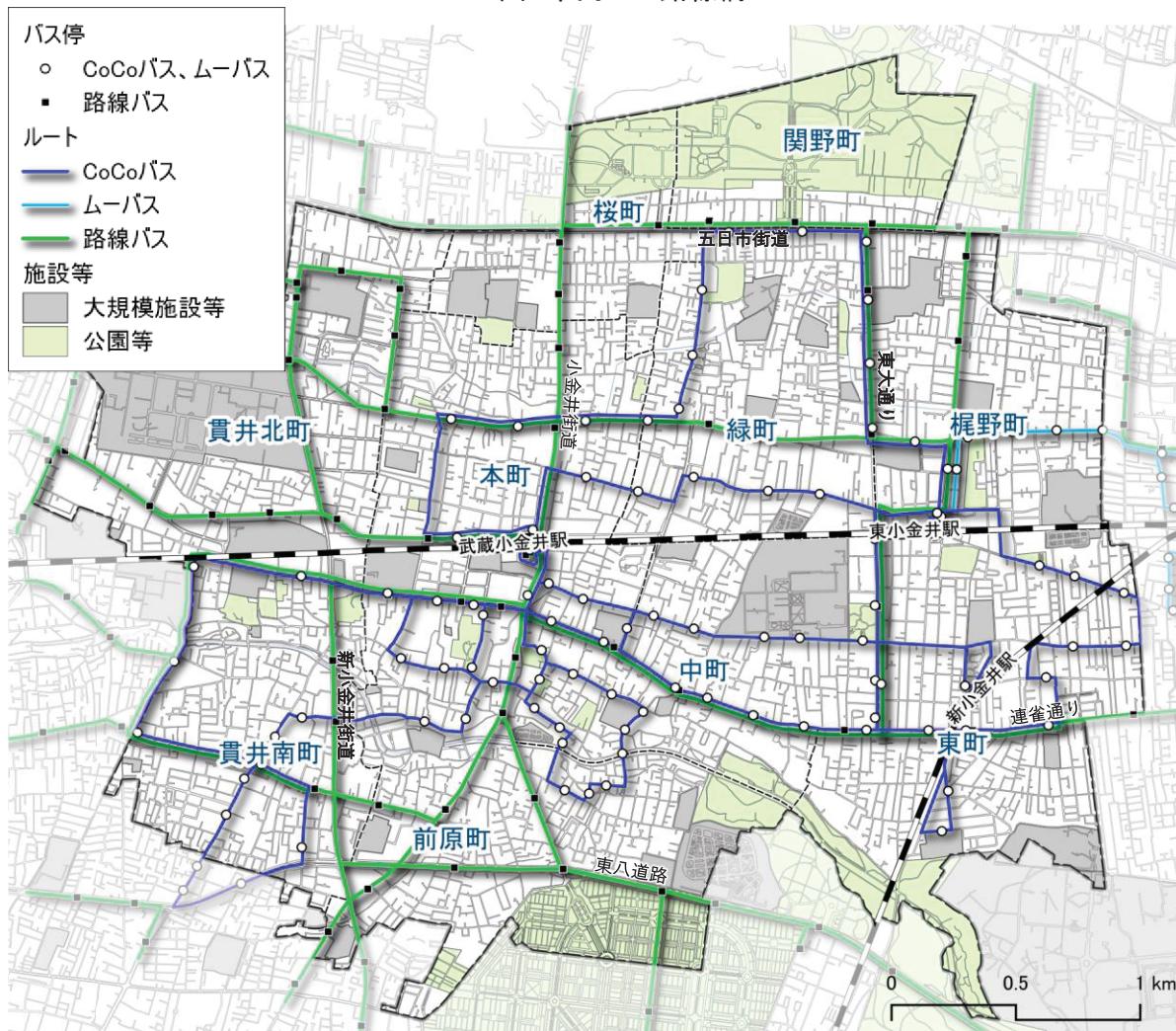
## 2.2.2 バス

### 1) 路線網

小金井市内には各駅へ向かうバスのほか、隣接地域を結ぶバスも多く、南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道が通っていない地域の交通手段として、主要な役割を果たしています。

小金井市のコミュニティバス CoCo バスは、令和 5 (2023) 年度から再編運行を開始し、市内の交通不便地域を埋める形で再編がされたことに伴い、他交通機関と合わせ、公共交通機関がおおよそ市内を網羅的に走っている状況です。

図 市内バス路線網



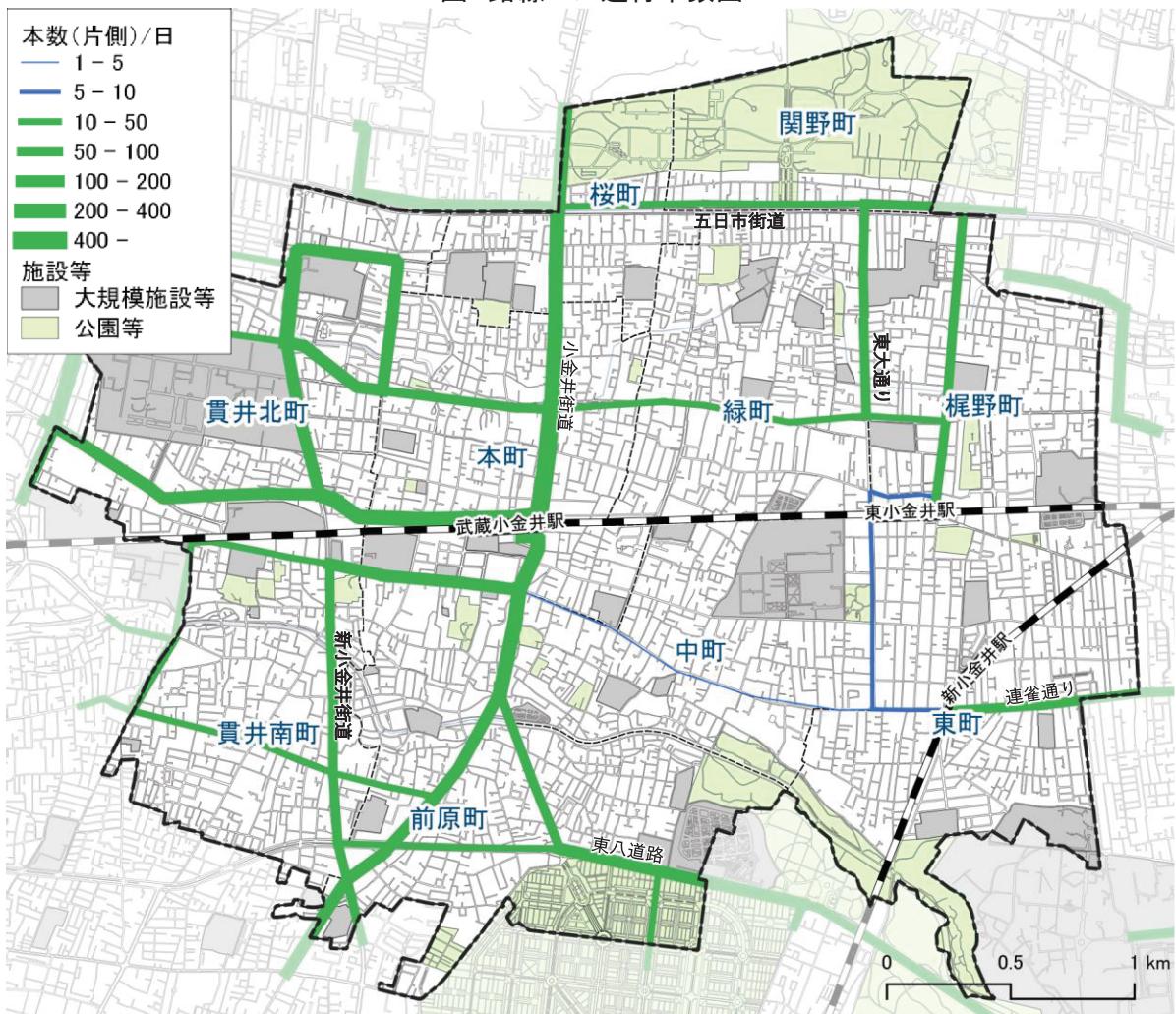
出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の路線図より作成

## 2) 路線バスの状況

### (1) 運行本数

路線バスにより広い範囲の移動の足が確保されていますが、一部路線では、利用者数の減少に合わせて運行本数が減便している箇所もあります。

図 路線バス運行本数図

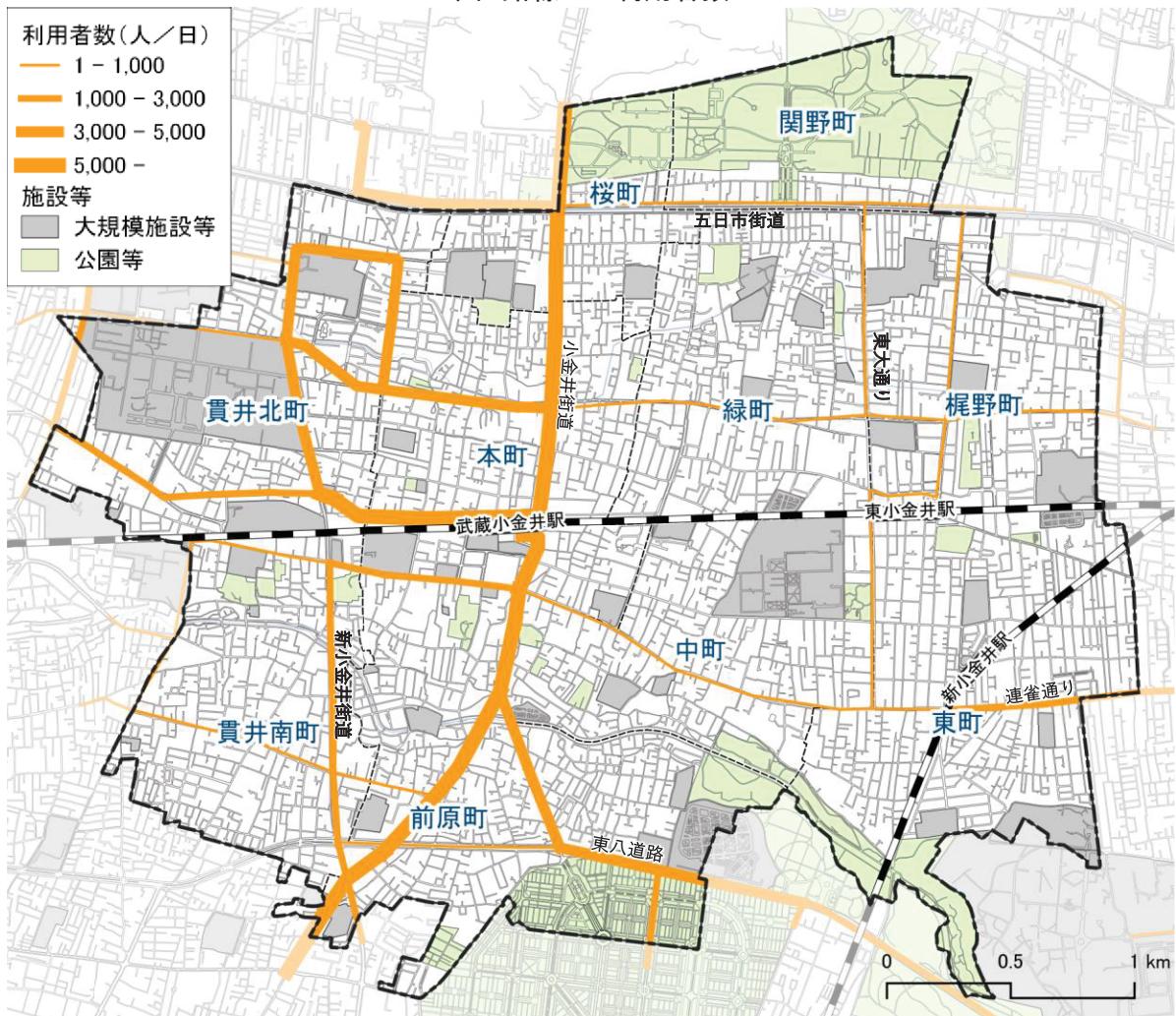


出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の時刻表、路線図より作成

## (2) 利用者数

道路単位で合算した令和4（2022）年度の系統別路線バス利用者数は以下のとおりです。小金井市の東部地域は利用者数が少なく、武蔵小金井駅を通り、市を南北に貫く小金井街道を通る系統の利用者数が多くなっています。

図 路線バス利用者数



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の提供資料より作成

### 3) コミュニティバス(CoCo バス・ムーバス)の状況

#### (1) 運行本数

令和 5 (2023) 年 4 月の再編後の各路線の運行本数、運行間隔、運行時間帯は以下のとおりです。

表 CoCo バスの運行本数等

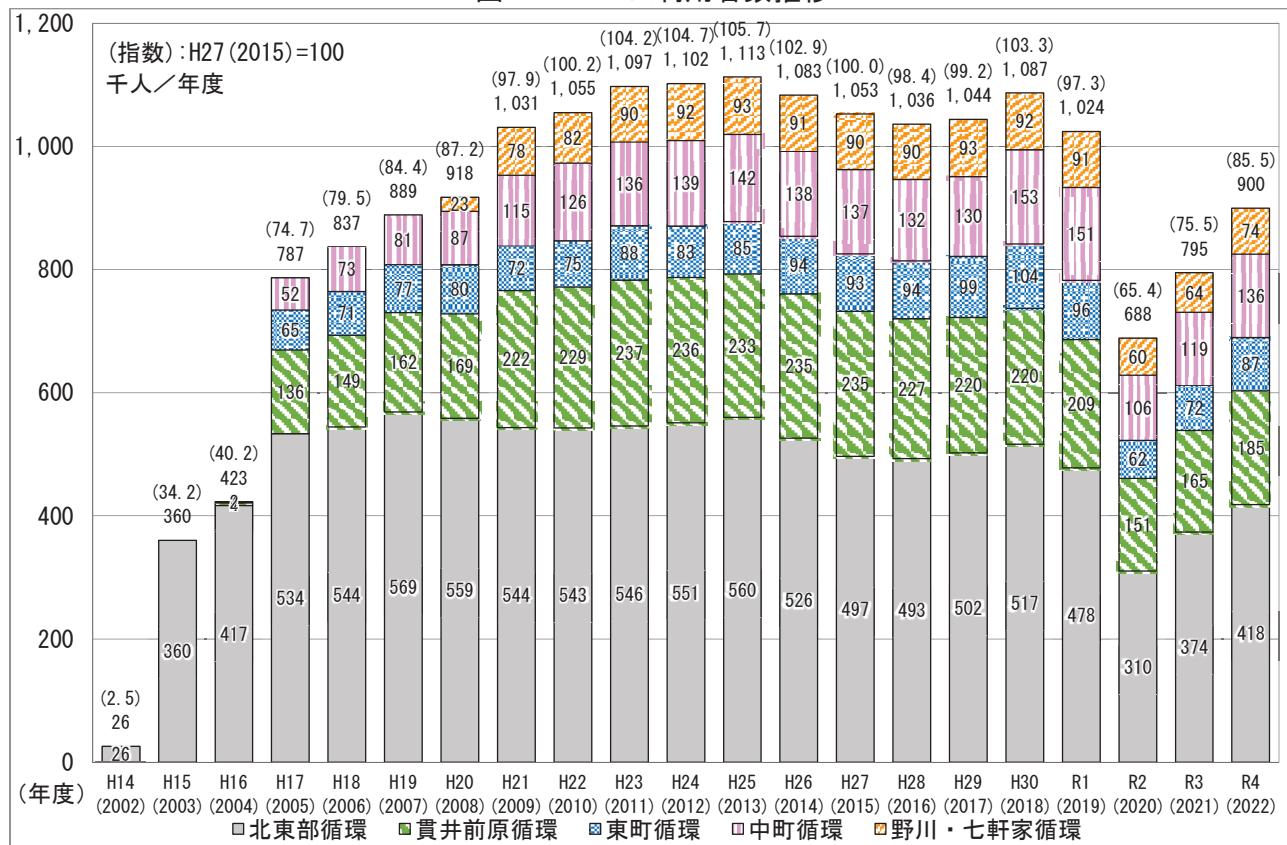
	CoCo バス					ムーバス
	北東部循環	貫井前原循環	東町循環	中町循環	野川・七軒家循環	境・東小金井線
運行本数	42 便/日(平日) 40 便/日(休日)	25 便/日	19 便/日	21 便/日	24 便/日	29 便/日(平日) 26 便/日(休日)
運行間隔	20 分	25 分	35 分	30 分	30 分	30 分
運行時間帯	7 時～20 時	9 時～19 時 ～19 時 35 分	9 時 05 分 ～19 時 35 分	9 時～19 時	8 時 35 分 ～20 時 05 分	7 時 24 分 ～21 時 33 分

※運行時間帯は始発・終発の出発時刻に基づき記載

#### (2) 利用者数の状況

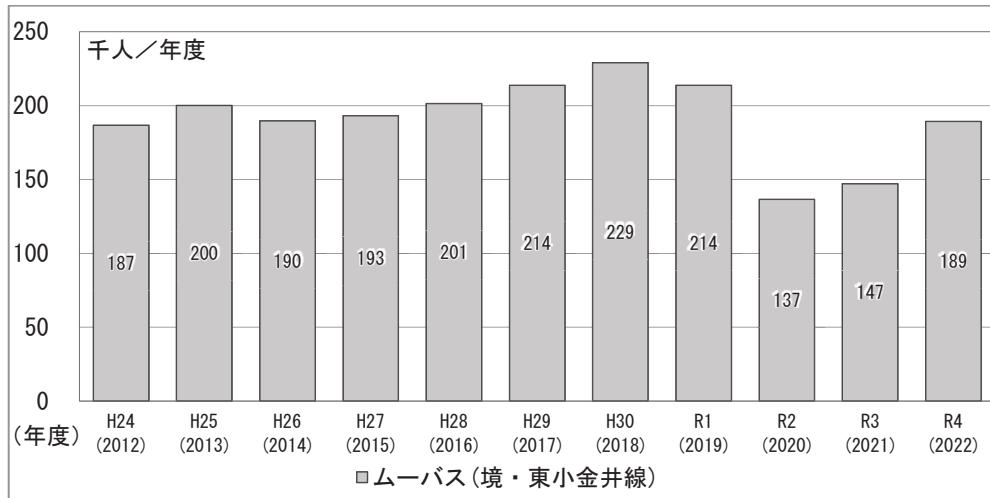
運行開始当初からの利用者数の推移は以下のとおりです。

図 CoCo バス利用者数推移



出典：小金井市提供の利用実績より作成

図 ムーバス(境・東小金井線)利用者数推移



出典：小金井市提供の利用実績より作成

### 2.2.3 バス停での上屋・ベンチ等の設置状況

小金井市内のバス停上屋やベンチの設置については、以下のような方法により設置されています。

表 バス停での上屋・ベンチ等の設置方法例

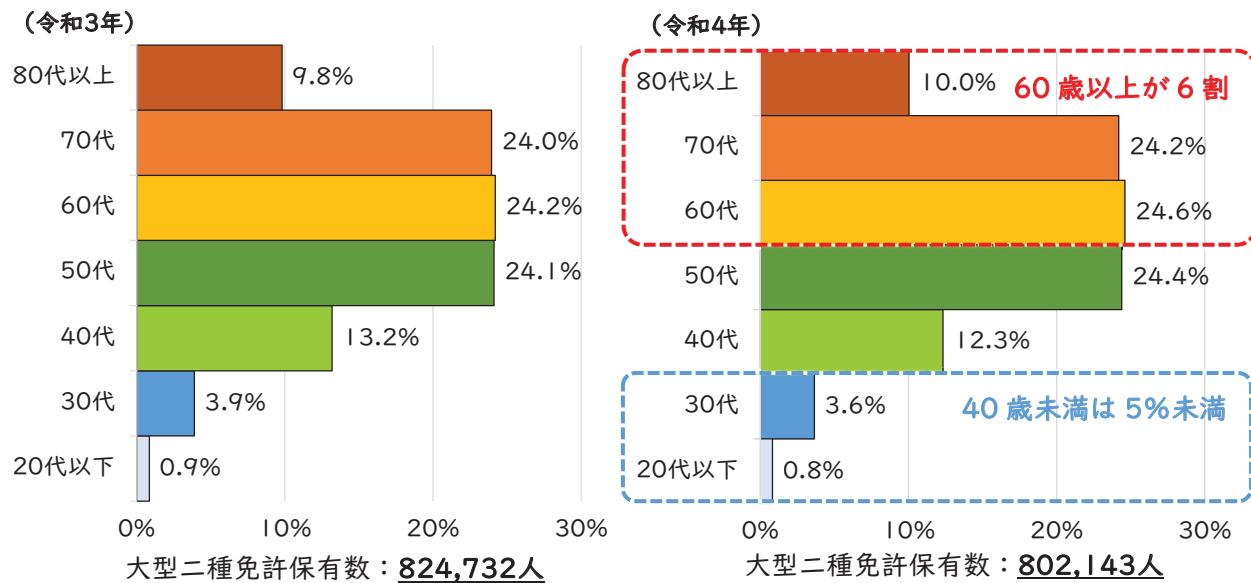
設置箇所	設置費用の負担者	維持管理費用の負担者・方法
武蔵小金井駅北口（広告付き上屋）	広告代理店	広告代理店
武蔵小金井駅北口①、②、③のりば	西武バスが設置し小金井市に寄贈	小金井市
グリーンタウン (CoCo バス北東部循環)	URと調整のもとグリーンタウン小金井 団地自治会と覚書を締結し小金井市が 設置	グリーンタウン小金井団地自治会
貫井南町二丁目 (武 51・CoCo バス貫井前原循環)	京王バスが民地を借り整備・設置	京王バス

出典：交通事業者へのヒアリング、小金井市からの提供情報より作成

### 2.2.4 運転士の状況

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%未満となり、バスやタクシーではドライバーの高齢化が進行しています。令和3年から令和4年の1年でも保有数は2万人減少しており、特に40歳未満が少ないとから、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ます。

図 大型二種免許保有者数の年齢階層別割合(全国)



出典：警察庁「運転免許統計」（令和3・4年版）より作成

## 2.2.5 シェアモビリティ

小金井市内のシェアサイクルとシェアバイクのポートの設置箇所は以下のとおりです。シェアサイクルポートについては、数は少ないですが、駅周辺から貫井南町、関野町など広く点在しています。シェアバイクについては現在、武蔵小金井駅北の一か所のみの設置となっています。

小金井市のシェアサイクルは、2022年2月にSuicleからHELLO CYCLINGのサービスに移行しており、2018年から累計の利用実績は約2万人となっています。

図 シェアモビリティのポート位置



設置箇所	住所	ラック数
<b>シェアサイクル</b>		
1 いなげや小金井東町店	東町 4-12-16	3
2 いなげや小金井本町店	本町 3-1-1	7
3 いなげや小金井貫井南店	貫井南町 5-14-18	5
4 鈴栄ビル	中町 2-16-17	3
5 ソーシャルレジデンス東小金井	緑町2丁目 17	19
6 JR 東小金井駅高架下	緑町1丁目 134-1	52
7 JR 武蔵小金井駅高架下	本町六丁目	42
8 サンドラッグ小金井梶野町店	梶野町 1-7-32	4
9 セブンイレブン小金井前原町5丁目店	前原町 5-11-1	6
10 中央ラインハウス	緑町 1-3-59	6
合計		147
<b>シェアバイク</b>		
1 AZEST 武蔵小金井	本町 3 丁目 8-7	6

出典：GEOSPACE(NTTインフラネット)

シェアサイクル：<https://www.hellocycling.jp/station/tokyo/小金井市>  
シェアバイク：<https://www.shaero.jp/stations/station-447.html>より作成

表 シェアサイクルの状況

小金井市内のポート数	10 ステーション(147 ラック)
小金井市内の導入台数	約 73 台 ※ラック数の半数を自転車台数とみなす

出典：OpenStreet 株式会社へのヒアリングより作成

## 2.2.6 自家有償運送

### 1) 福祉有償運送

小金井市内の福祉有償運送事業者は以下のとおりです。

表 小金井市内の福祉有償運送事業者

事業者	車両	利用実績	利用料金
NPO 法人ハンディサポートこがねい	車いす車:1台(軽) セダン等:7台(軽)	R3: 6,557件 R4: 5,184件	0~2.0km 550円 2.1~4.0km 650円 以降 1kmごと 160円加算 ※待機 20分まで無料、超過する場合は 10分ごとに 100円

出典：市提供資料より作成

### 2) その他福祉移送にかかるサービス

その他、福祉移送にかかる市内で実施しているサービスは以下のとおりです。

表 小金井市の運送にかかる福祉サービス

名称	対象	利用/助成額	利用実績	車両	備考
リフトタクシー運行事業	一般の交通手段を利用することが困難な車椅子を使用する者及び寝たきり等の状態にある者	利用額: 道路運送法により認可されている大型タクシーの運賃額、迎車料金無料	R3: 4,808件 R4: 4,881件	リフト・寝台付きタクシー	委託先:つくば観光交通
タクシー料金の助成 (障害者福祉サービス)	下肢もしくは体幹1~3級、視覚障害1・2級、内部障害1級、愛の手帳1・2度、精神障害者福祉保健手帳1・2級で市長が特に必要と認めた者	助成額: 3,000円/月限度	-	-	ガソリン費と併用不可
ガソリン費の助成 (障害者福祉サービス)	下肢もしくは体幹1~3級、視覚障害1・2級、内部障害1級、愛の手帳1・2度	助成額: 3,000円/月限度 (ガソリン75円/L、軽油40円/Lで計算)	-	-	タクシーと併用不可

出典：市提供資料より作成

## 2.2.7 送迎バス

小金井市内の主な送迎バスは以下のとおりです。

図 市内の主な送迎バス一覧

実施場所	サービス	内容
<b>自動車教習所</b>		
小金井自動車学校	無料送迎バス	中央線(国分寺駅・武蔵小金井駅・西国分寺駅)や、京王線(府中駅・東府中駅)、西武線(小平駅・花小金井駅)、武蔵野線(北府中駅・西国分寺駅)、西武多摩川線(多磨駅)などを通る4つのルートを運行
むさし小金井自動車教習所	無料送迎バス	西武新宿線方面(花小金井駅、嘉悦大学、法政大学、東小金井駅)とJR中央線方面(国分寺駅、東京経済大学、学芸大学、武蔵小金井駅)の2ルートを運行
尾久自動車学校	無料送迎バス	東小金井駅経由 新小金井駅行き、武蔵境駅行き、法政大学経由 東京農工大学行きの3ルートを運行
<b>スクールバス</b>		
市立小学校 特別支援学級(一小、二小、東小)	市教育委員会の委託契約 タクシー会社2社	学区外からの通学児の1~3年生を対象に行き帰りの送迎に使用
都立小金井特別支援学校	スクールバス複数台、都教育委員会の委託契約	児童生徒の市内外から通学に使用
東京経済大学	スクールバス	国分寺キャンパスと武蔵村山キャンパス間で運行
<b>病院</b>		
武蔵野徳洲会病院	無料送迎バス	東小金井駅ルート 8時台~18時台の運行
<b>マンション</b>		
シティテラス小金井公園	マンション専用シャトルバス	武蔵小金井駅 平日のみ運行



出典：GEOSPACE(NTT インフラネット)、市提供資料及び各実施施設 HP の情報より作成  
※習い事等子供の送迎バスを除く

### 3 関係者へのヒアリングについて

#### 3.1 ヒアリング対象者

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。

表 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
		銀河鉄道(実施予定)
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)
福祉団体等		小金井市社会福祉協議会
		小金井市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
公園管理者	小金井公園	
	野川公園	
	武蔵野公園	

(参考)

図 公共交通のカバー状況

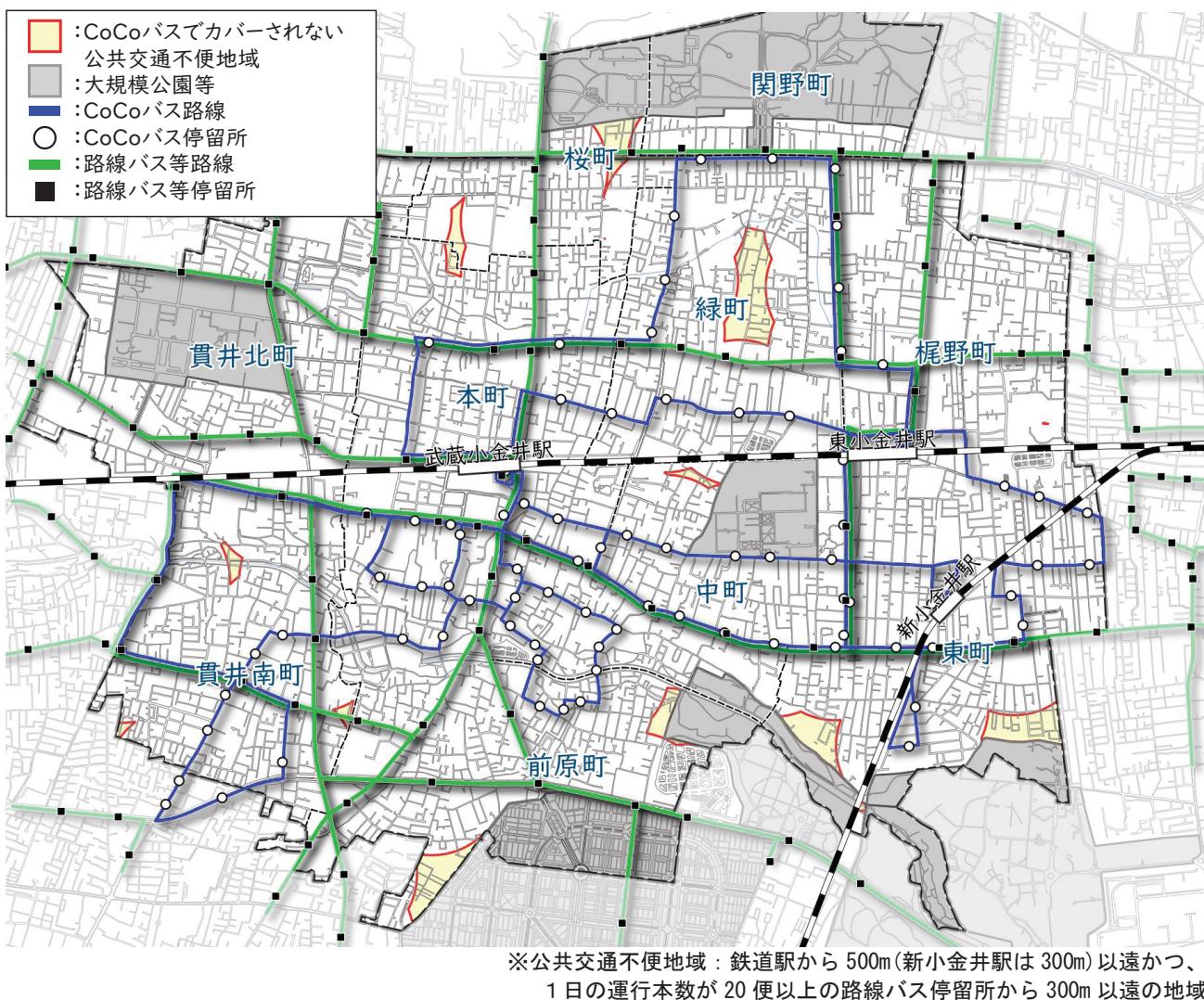
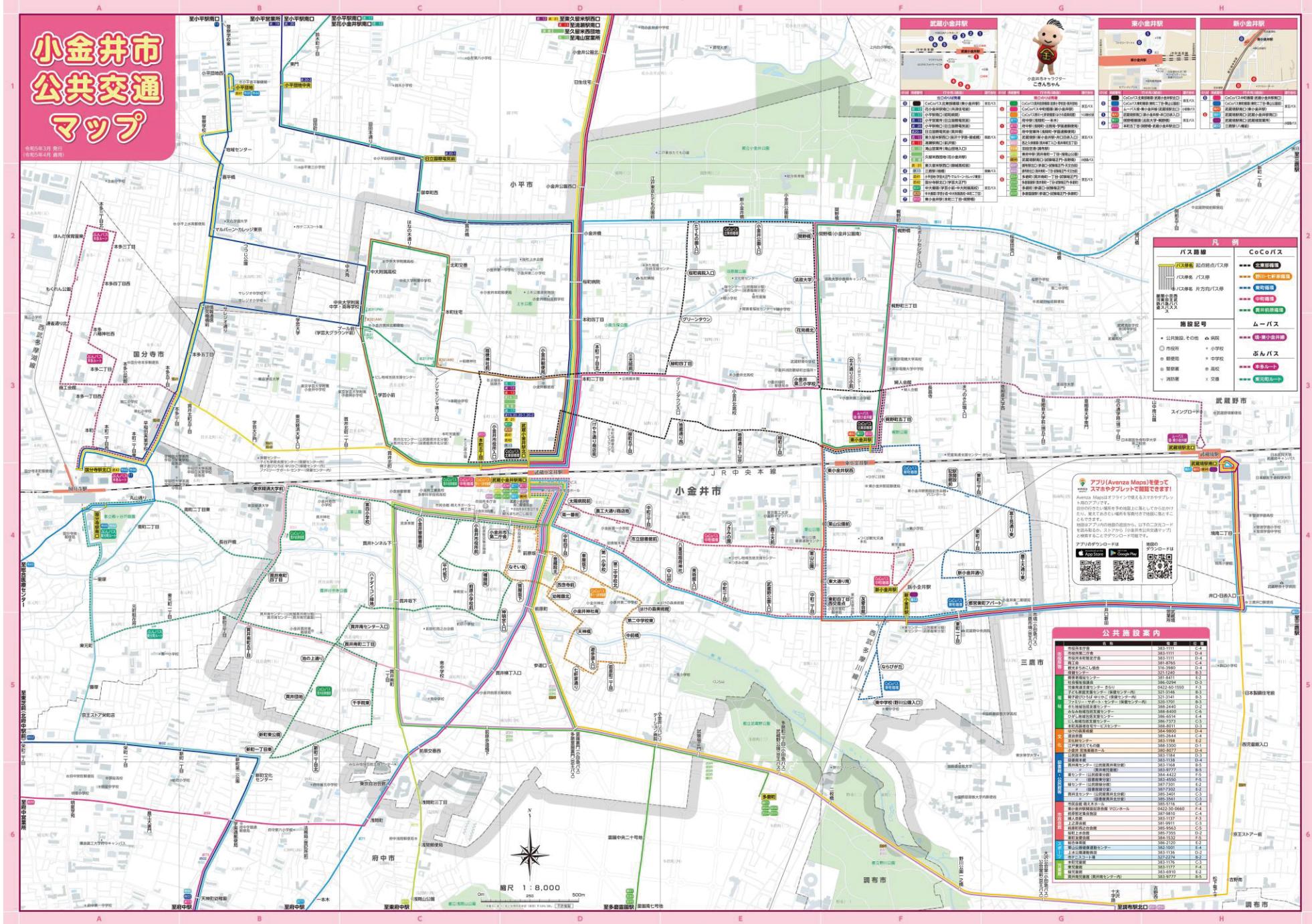


図 小金井市公共交通マップ



## アンケート調査の結果

### 1 回収結果

#### 1.1 実施概要

市民アンケート、利用者アンケートにつきまして以下のとおり実施いたしました。

##### 1) 市民アンケート調査

【対象者】18歳以上の市民 2,000名

【方 法】郵送配布・郵送回収

【実施時期】令和5年9月1月（発送）～

##### 2) 利用者アンケート調査

調査対象	配布部数	回収方法	配布日時	配布方法
路線バス	1,500 部	郵送 WEB回答	駅前配布： 2023/9/13、19	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
コミュニティバス (CoCoバス)	300 部	郵送 WEB回答 回収BOX		
タクシー	300 部	郵送 WEB回答	車内配布： 2023/9/13～	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

##### 3) 調査票

参考資料として、本資料後半に掲載しております。

#### 1.2 回収状況

市民、利用者アンケート（路線バス、CoCoバス、タクシー）の回収状況は以下のとおりです。

表 各種アンケート回収数・回収(回収締切 10月18日)

	市民	路線バス	CoCoバス	タクシー
回収数	816	403	110	27
配布数	2,000	1,500	300	300
回収率	40.8%	26.9%	36.7%	9.0%

※次ページの集計結果のクロス集計においては以下区分を使用いたします。

##### 年齢区分

選択肢	4区分
19歳以下	29歳以下
20歳代	
30歳代	30~40歳代
40歳代	
50歳代	50~60歳代
60歳代	
70歳代	70歳以上
80歳以上	

##### 利用頻度区分

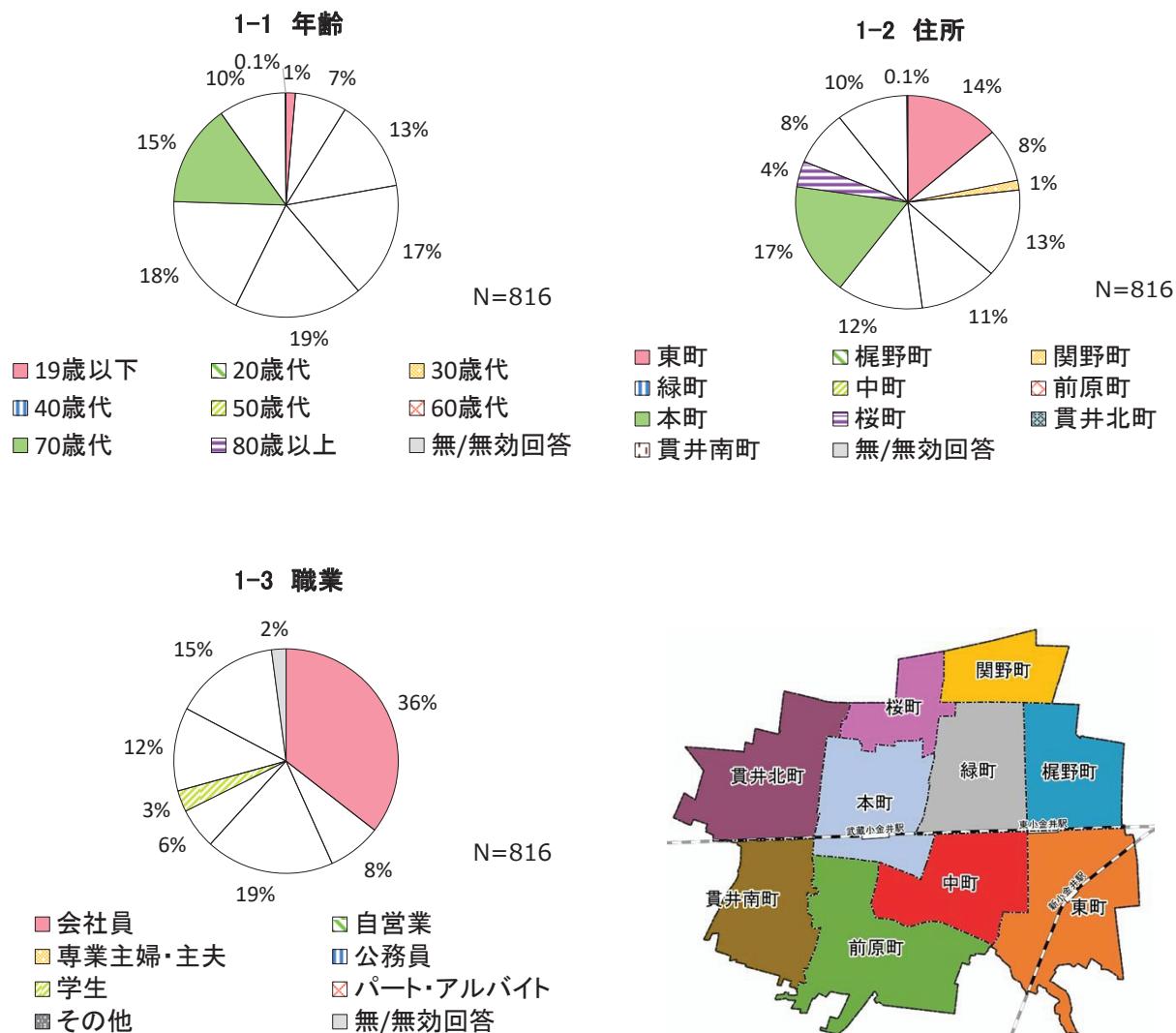
選択肢	3区分
週に5日以上	
週に3~4日	日常利用 (週単位)
週に1~2日	
月に2~3日	
月に1日程度	機会利用 (月年単位)
年に数回程度	
利用しない	利用しない

## 2 集計結果

### 2.1 市民アンケート

#### 1) 回答者属性

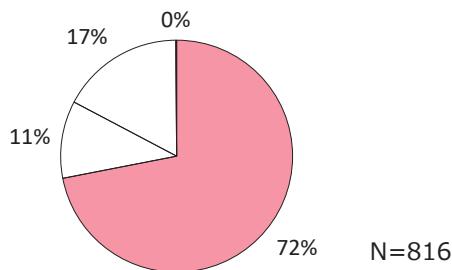
- 年齢構成は、20歳代以下が8%、30~50歳代が49%、60歳代以上43%となっている。19歳以下が1%、20歳代が7%で若い年代の回答数が少ないが、30~80歳以上は各年代10%代であり、概ね各年代から回答を得られた。
- 住所構成は、「本町」が17%、「東町」が14%と高く、「関野町」1%、「桜町」4%と低い。地区別の人口と概ね一致している。
- 職業の構成は、「会社員」が36%で最も多く、次いで「専業主婦・主夫」が19%である。



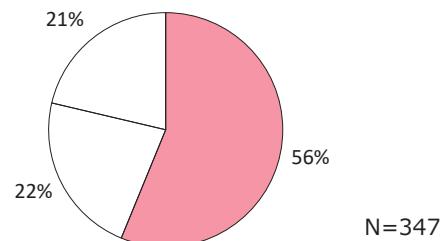
## 2) 自動車、免許の保有状況

- 自動車運転免許は、「現在保有している」が72%と多く、保有していない回答者は28%である。令和3年の運転免許保有率は70.9%であり概ね一致する。
- 60歳以上にのみ確認した免許返納意向は、「近いうちに免許を返納することを考えている」が11%、「現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する」が75%、合わせて9割近くが将来的に返納を考えている。
- 自動車の保有は、「保有していない」が42%と多く、半数近くの世帯が自家用車に頼らず移動している。

1-4 自動車運転免許



自動車運転免許(60歳以上)

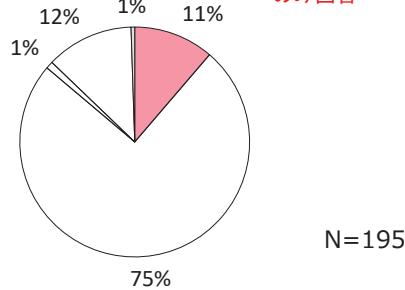


- 現在保有している
- 以前持っていたが、現在は保有していない
- 一度も保有したことない
- 無/無効回答

- 現在保有している
- 以前持っていたが、現在は保有していない
- 一度も保有したことない

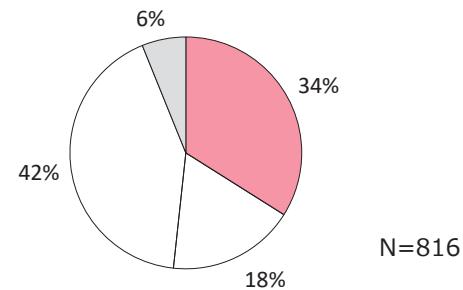
1-5 免許返納

※60歳以上  
のみ回答



- 近いうちに免許を返納することを考えている
- 現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する
- できれば返納したいが、他の移動手段がない
- 返納はしないつもりである
- 無/無効回答

1-6① 自動車の保有



- 保有している
- 家族で共用
- 無/無効回答
- 保有していない

(参考 小金井市の状況から抜粋)図 小金井市における運転免許保有者数の推移

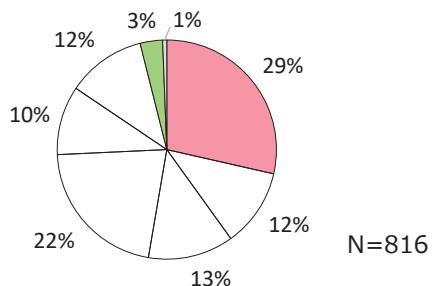


出典：警視庁交通年鑑より作成

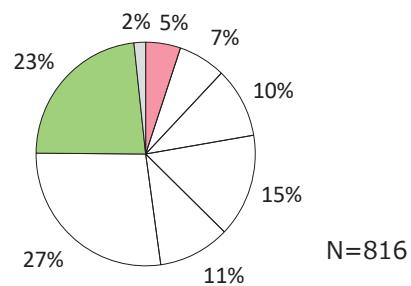
### 3) 公共交通の利用頻度

- 鉄道利用頻度は、「週に5日以上」が29%で最も多く、次いで「月に2~3日」が22%となっている。
- バス利用頻度は、「年に数回程度」が27%で最も多く、次いで「利用しない」が23%となっている。
- タクシー利用頻度は、「利用しない」が47%で最も多く、次いで「年に数回程度」が39%となっている。
- 鉄道、バス、タクシーが利用頻度の高い順となり、鉄道は週単位の日常での利用が多く、バスは月単位の機会での利用が多い。

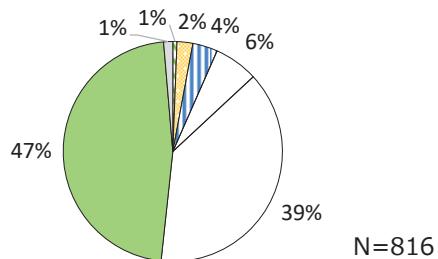
**3-1 鉄道利用頻度**



**3-2 バス利用頻度**



**3-4 タクシー利用頻度**



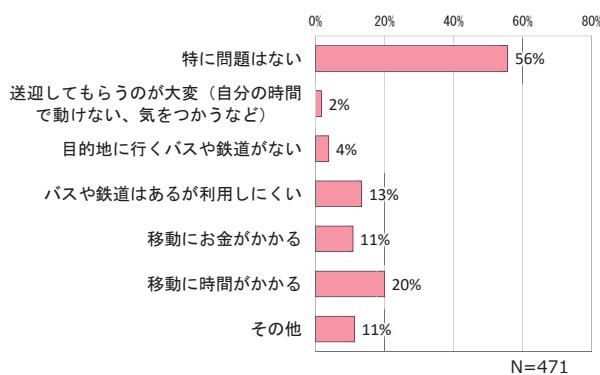
- 週に5日以上 (39%)
- 週に3~4日 (47%)
- 週に1~2日 (6%)
- 月に2~3日 (4%)
- 月に1日程度 (2%)
- 利用しない (1%)
- 無/無効回答 (1%)

#### 4) 目的ごとの移動課題(通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽)

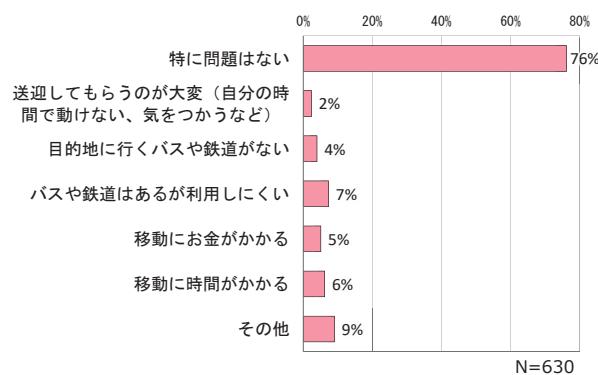
##### (1) 単純集計

- どの目的についても、「特に問題ない」が過半数を占めており課題事項は少ない。しかし、通勤・通学では他の移動目的と比較して「特に問題がない」の割合が低い。
- 課題の事項をみると、通勤・通学先と趣味・娯楽施設は、「移動にお金がかかる」「移動に時間がかかる」のコスト等への課題の割合が多い傾向にある。一方、買い物先、通院先については、「バスや鉄道はあるが利用しにくい」が多く、利用面での課題の割合が多い傾向にある。

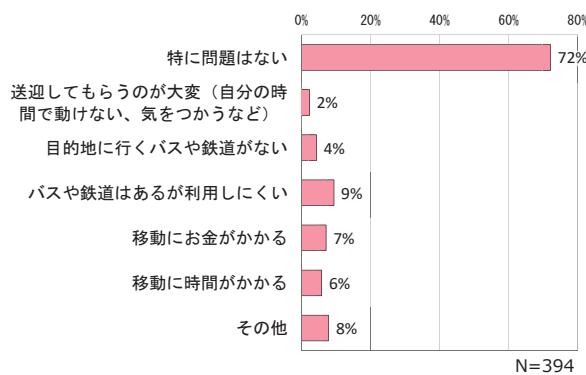
2-1⑤ 通勤・通学先への移動の課題



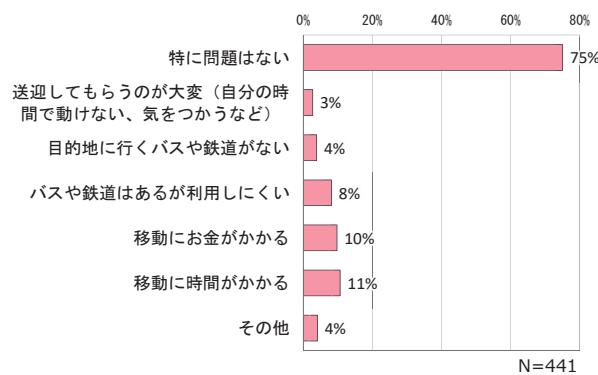
2-2⑤ 買い物先への移動の課題



2-3⑤ 通院先への移動の課題



2-4⑤ 趣味・娯楽施設への移動の課題



## 5) バスサービスへの評価

### (1) 単純集計

- バスに対する不満事項では、1番目、2番目、3番目いずれにおいても「特にない」が22~40%で最も多い。個別の項目では、「運行本数（頻度）」が1番目18%、2番目10%で高い。
- 重要なサービスについても、「運行本数（頻度）」1番目20%、2番目13%、「運行ルート」1番目17%と高い傾向にある。「特にない」については1番目12%であるが、2番目21%、3番目31%と2番目、3番目について最も高く、総合すると「特にない」という意見が多い。

### ■バスに対する不満事項

バスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	43	5%	26	3%	31	4%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	50	6%	59	7%	29	4%
運行本数（頻度）	143	18%	84	10%	41	5%
始発バスの時間	25	3%	37	5%	22	3%
最終バスの時間	23	3%	60	7%	41	5%
時間通りの運行	27	3%	30	4%	17	2%
運賃の金額	59	7%	51	6%	54	7%
運賃の支払い方法	4	0.5%	3	0.4%	11	1%
運行ルート	103	13%	70	9%	51	6%
車内環境（定員、乗り心地）	23	3%	30	4%	21	3%
バス停環境（時刻表、屋根）	17	2%	18	2%	38	5%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	7	1%	15	2%	21	3%
特にない	178	22%	223	27%	324	40%
無/無効回答	114	14%	110	13%	115	14%
総数	N=816	100%	N=816	100%	N=816	100%

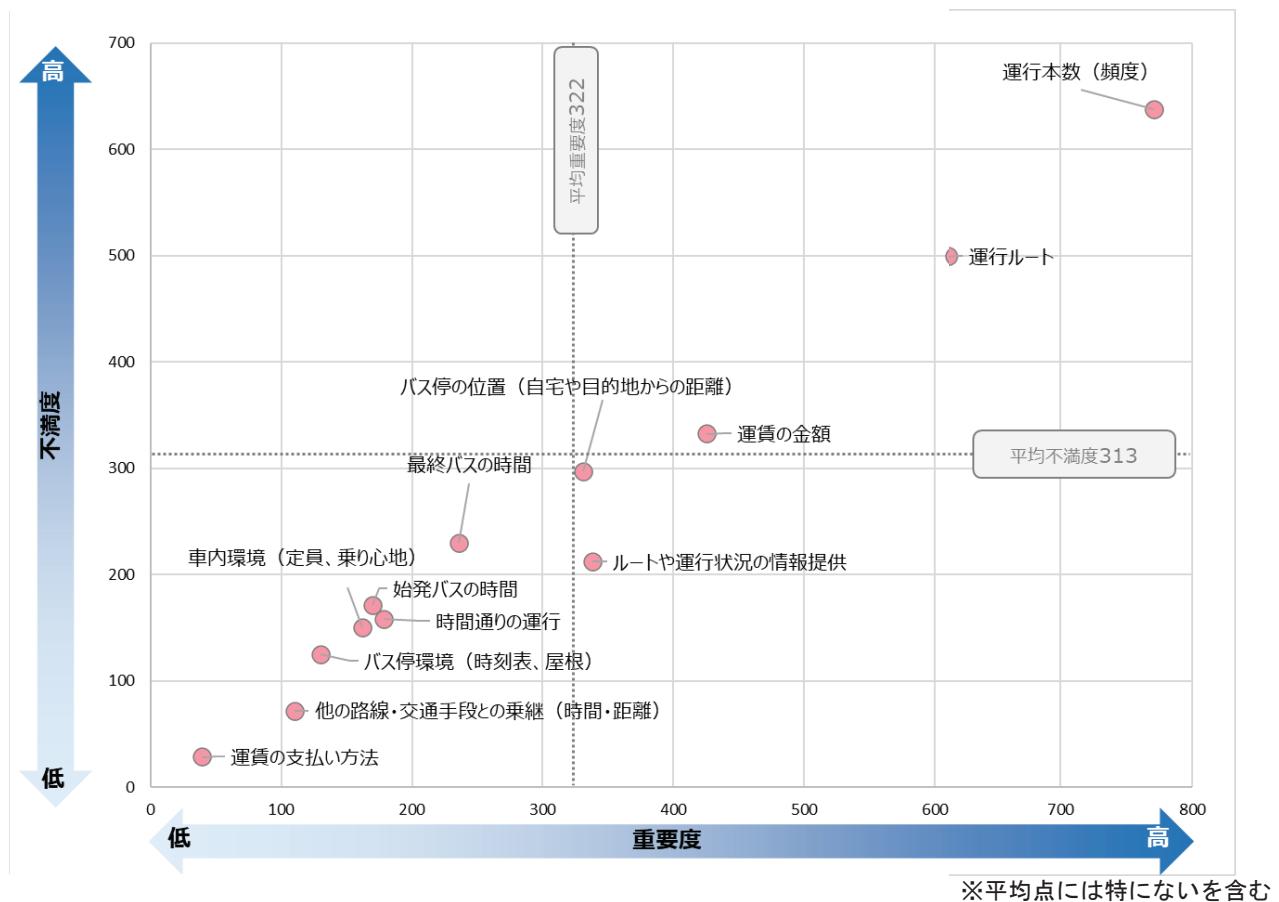
### ■バスサービスに対する重要な事項

バスに重要なサービス	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	76	9%	39	5%	32	4%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	48	6%	69	8%	49	6%
運行本数（頻度）	165	20%	107	13%	62	8%
始発バスの時間	25	3%	34	4%	27	3%
最終バスの時間	21	3%	60	7%	53	6%
時間通りの運行	33	4%	29	4%	21	3%
運賃の金額	77	9%	71	9%	52	6%
運賃の支払い方法	3	0.4%	6	1%	18	2%
運行ルート	139	17%	69	8%	60	7%
車内環境（定員、乗り心地）	22	3%	31	4%	34	4%
バス停環境（時刻表、屋根）	15	2%	24	3%	37	5%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	9	1%	25	3%	33	4%
特にない	98	12%	169	21%	254	31%
無/無効回答	85	10%	83	10%	84	10%
総数	N=816	100%	N=816	100%	N=816	100%

## (2) 不満と重要度の関係

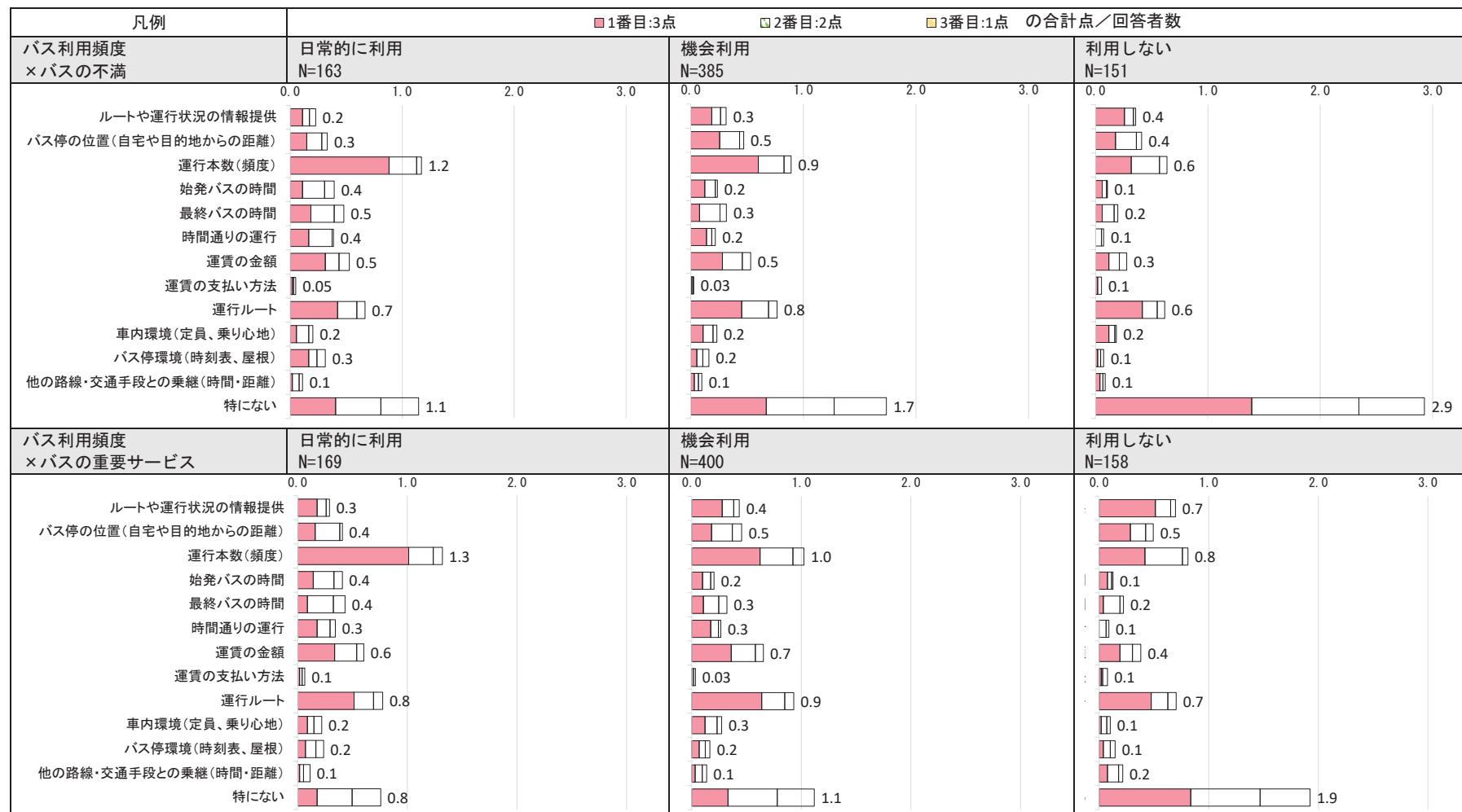
不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特ない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、運行本数（頻度）、運行ルートが不満度、重要度が相対的に高い。
- ・ 「運賃の金額」は重要度と不満度の平均点を若干上回っている。



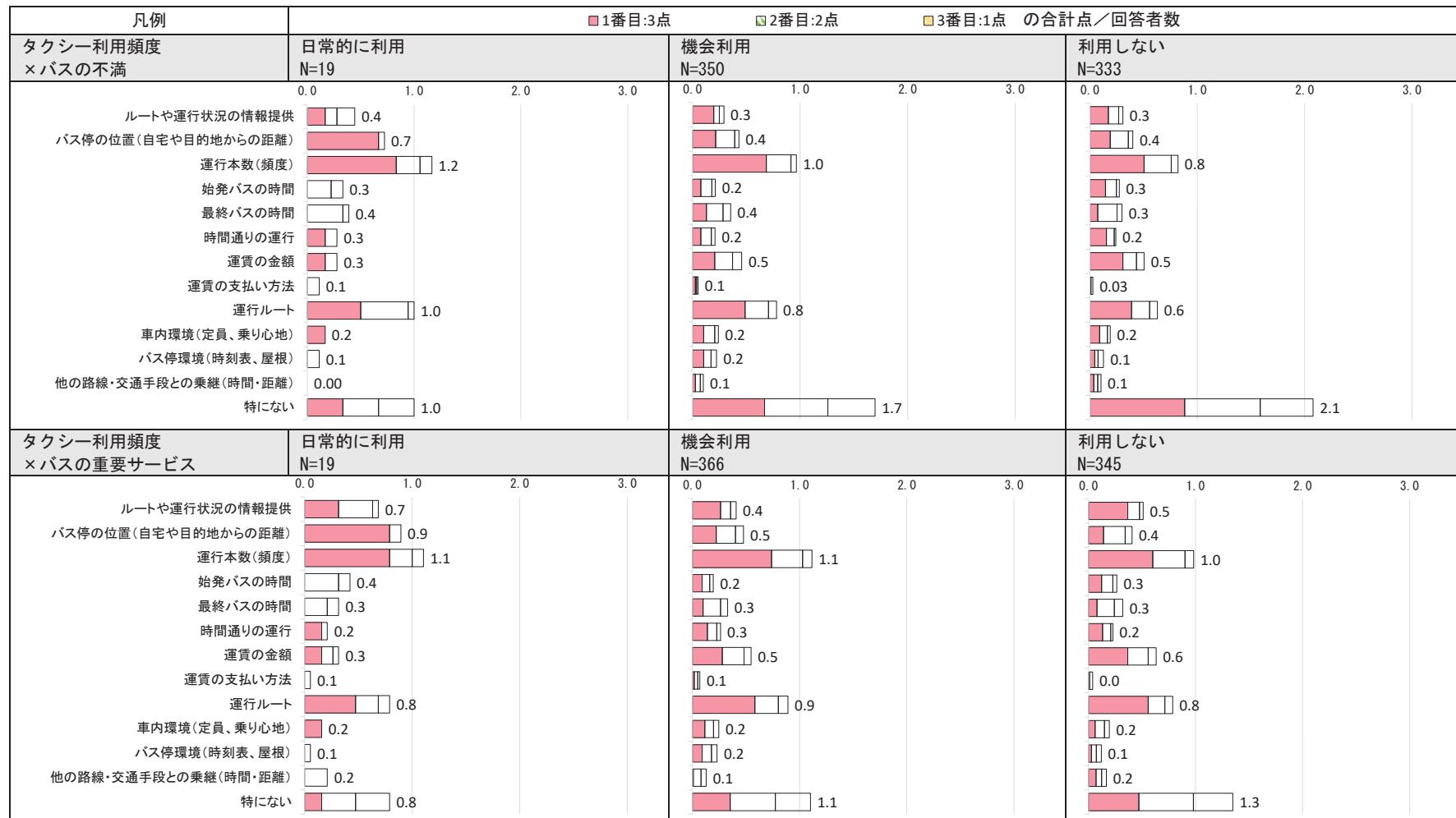
### (3) バス利用頻度別

- 不満については、機会利用、利用しないでは「特にない」が多い。日常的に利用では「特にない」の割合は他の利用頻度と比べて低く、不満の項目では「運行本数」が最も多い。
- 重要サービスについては、不満に比べ「特にない」の回答が少なく、課題の回答が多いが、重要視する項目の傾向は不満と概ね同様である。利用しないでは、「ルートや運行状況の情報提供」が若干多い回答になっている。



#### (4) タクシー利用頻度別

- ・ 機会利用、利用しないにおいて不満、重要視する項目の傾向は、バスの利用頻度別と大きな差はない。

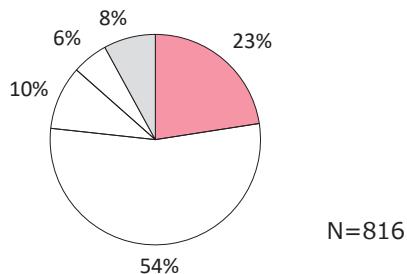


## 6) 公共負担への考え方

### (1) 単純集計

- 「利用者が負担」23%、「利用者を基本に市も一部負担」が54%と利用者の負担を基本とする回答が全体の約8割を占めている。

5-1 公共交通の費用負担



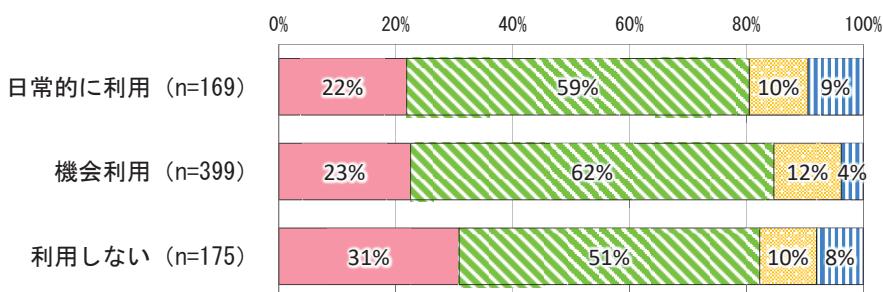
■ 利用者が負担する

- 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
- 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
- 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える
- 無/無効回答

### (2) バス利用頻度別

- どの利用頻度でも「利用者が負担」、「利用者を基本に市も一部負担」を合わせると8割超である。
- 「利用者が負担」のみ着目すると利用頻度が多いと割合が低い傾向にある。

バスの利用 × 公共交通の費用負担

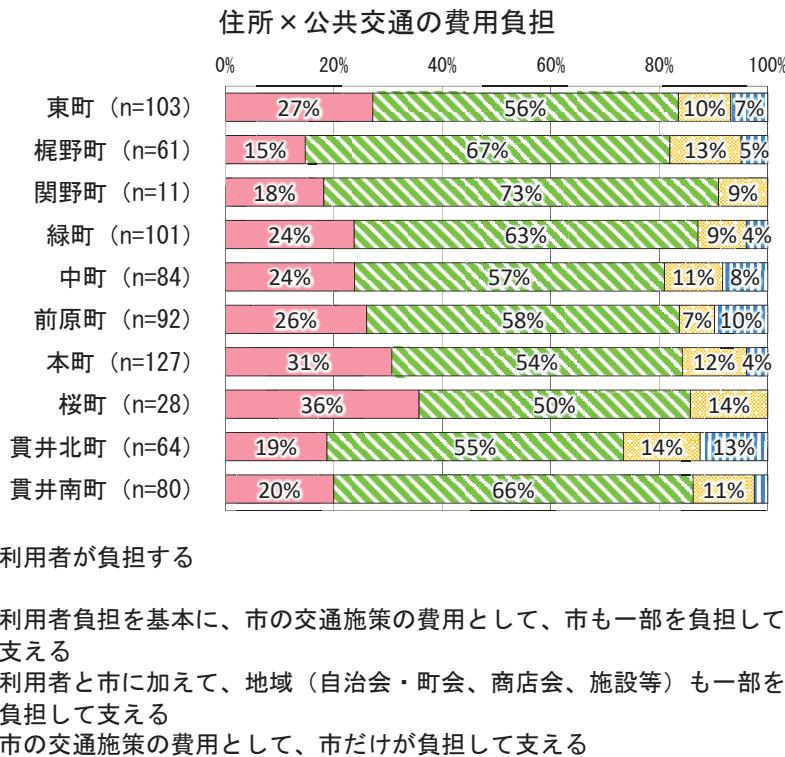


■ 利用者が負担する

- 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
- 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
- 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える

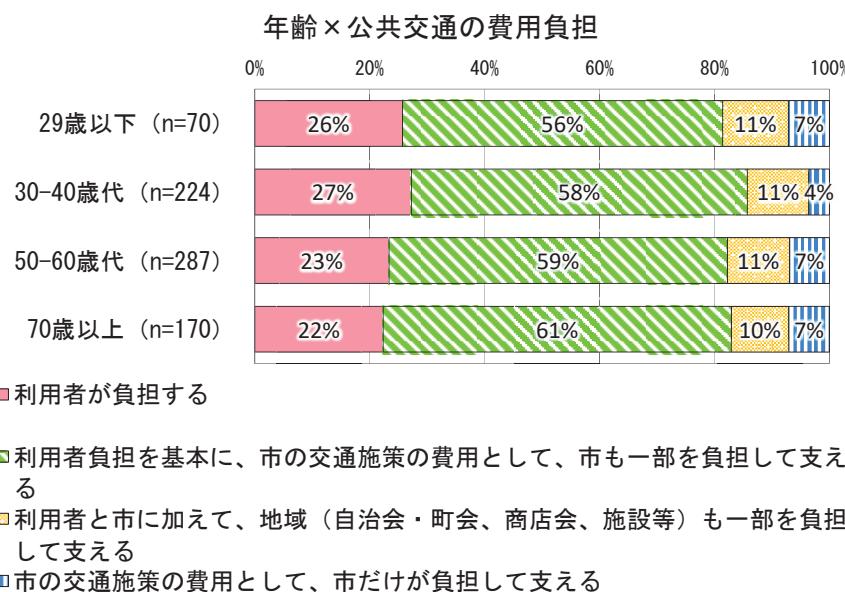
### (3) 住所別

- 大半の地域で「利用者が負担」、「利用者を基本に市も一部負担」を合わせると8割超だが、貫井北町については「利用者が負担」19%、「利用者を基本に市も一部負担」55%と他地域に比べ低く、「市だけが負担」が13%と高い。
- 「利用者が負担」に着目すると市北東部の梶野町15%、関野町で18%、西部の貫井北町19%、貫井南町20%が他地域と比べ低い。



### (4) 年齢別

- 年齢別では傾向に大きな差は見られない。「市だけが負担」に着目すると、若年層、高齢層が若干高い傾向がある。



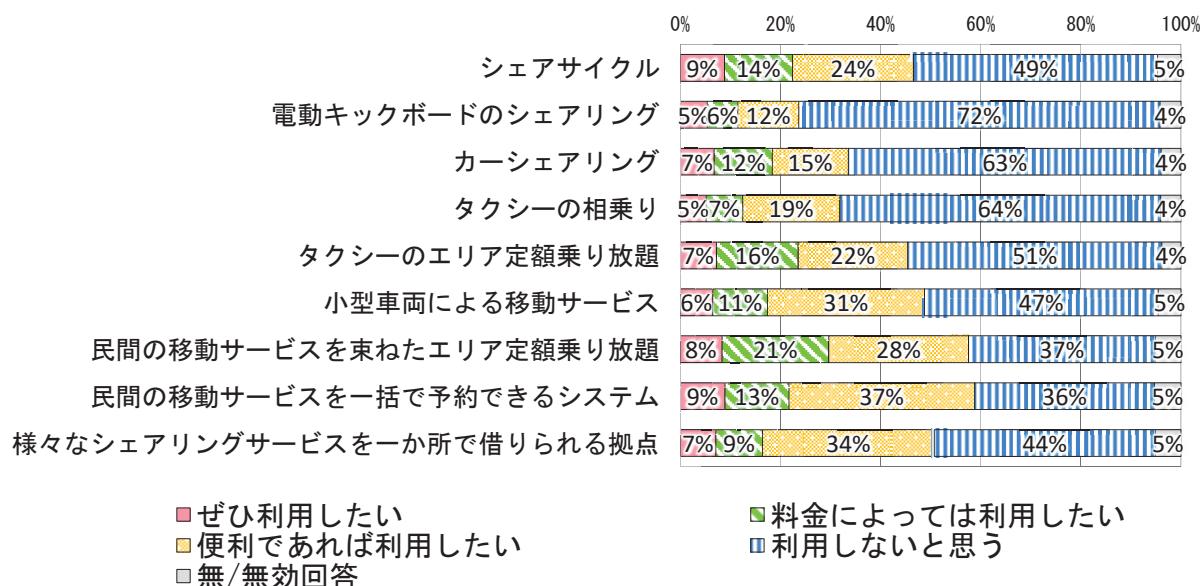
## 7) 新しい交通への要望

### (1) 単純集計

- 利用意向が半数以上となった項目は「民間の移動サービスを束ねたエリア定額乗り放題」、「民間の移動サービスを一括で予約できるシステム」、「様々なシェアリングサービスを一か所で借りられる拠点」の3項目である。
- 利用意向を示す「ぜひ利用したい」「料金によって」「便利であれば」の回答のなかでは、いずれの項目でも「便利であれば」が高い。

5-2 新しい交通手段

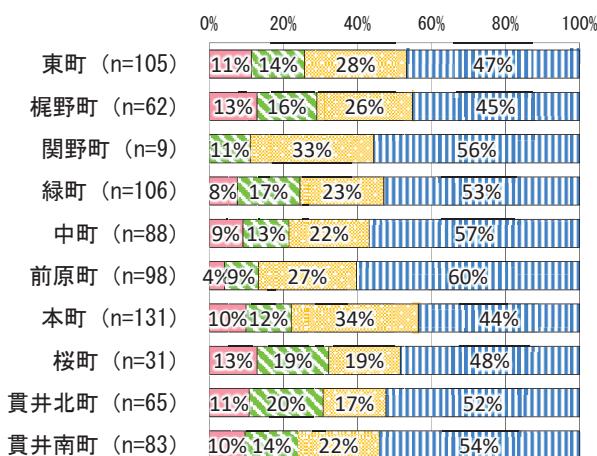
N=816



## (2) 住所別

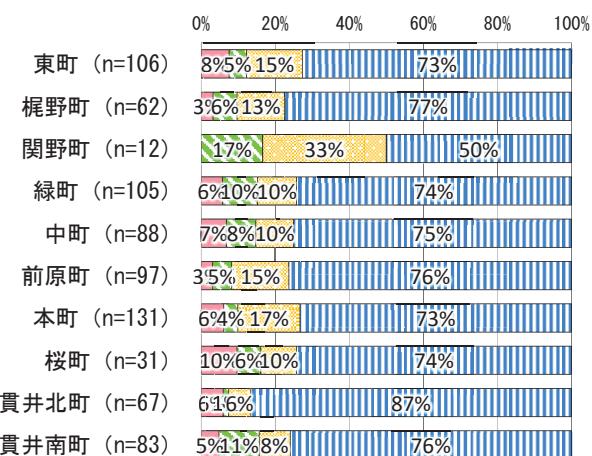
- シェアサイクルは、どの地域も半数程度の利用意向で、本町で 56%、梶野町で 55%、東町 53%と、駅周辺地域が多く、坂下地域が低い傾向にある。
- 電動キックボードは、関野町で 50%と多いが、他の地域では 13~27%の利用意向である。
- カーシェアリングは、地域差は少なく 29~39%の利用意向である。
- タクシーの相乗りは、緑町で 42%と最も多く、他の地域では 20~37%の利用意向である。
- タクシーのエリア定額は、関野町 60%、緑町 55%、梶野町 52%と市北東部で利用意向が高い
- 小型車両は、大きな地域差はないが、梶野町 57%、東町 56%、前原町 53%、貫井南町 55%と市の南部高低差のある地域の意向が高めである。
- 民間エリア定額は、貫井北町で 73%と多いが、他の地域では 49~67%の利用意向である。
- 移動サービス一括予約は、大きな地域差は少なく 52~66%の利用意向である。
- シェアリングサービス拠点は、関野町で 73%と多いが、他の地域では 48~58%である。

住所 × シェアサイクル



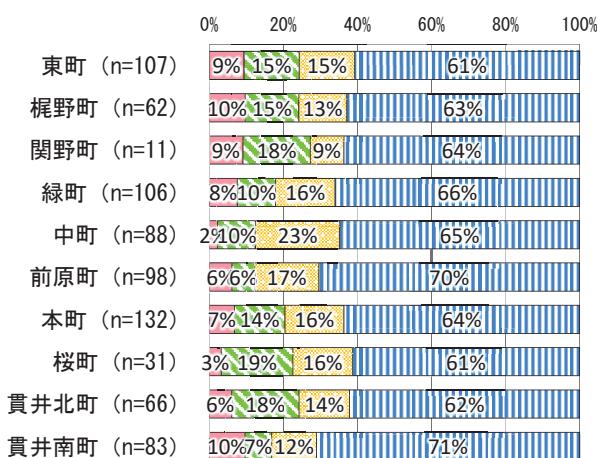
■ぜひ利用したい      ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい      ■利用しないと思う

住所 × 電動キックボード



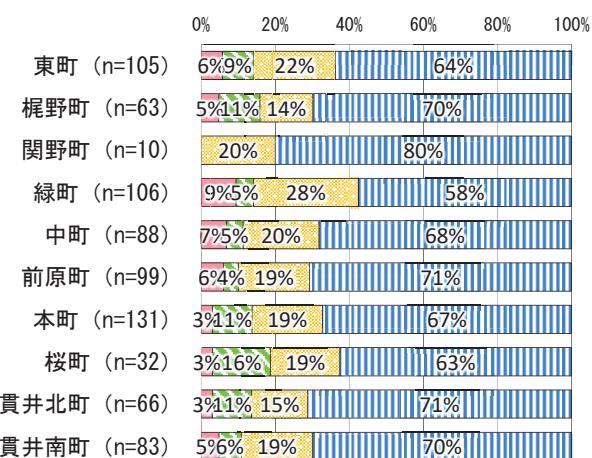
■ぜひ利用したい      ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい      ■利用しないと思う

住所 × カーシェアリング



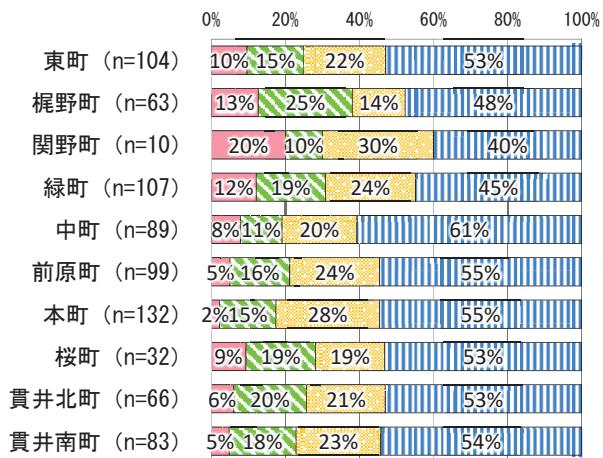
■ぜひ利用したい      ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい      ■利用しないと思う

住所 × タクシーの相乗り



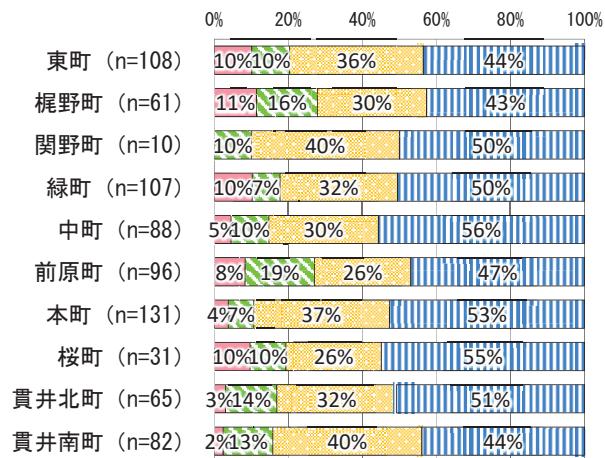
■ぜひ利用したい      ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい      ■利用しないと思う

### 住所×タクシーのエリア定額



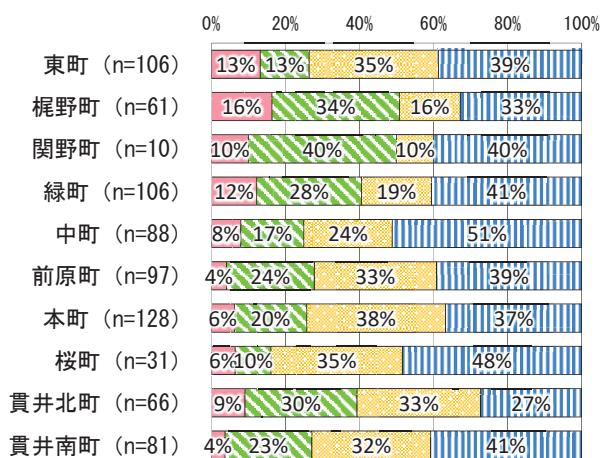
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×小型車両による移動



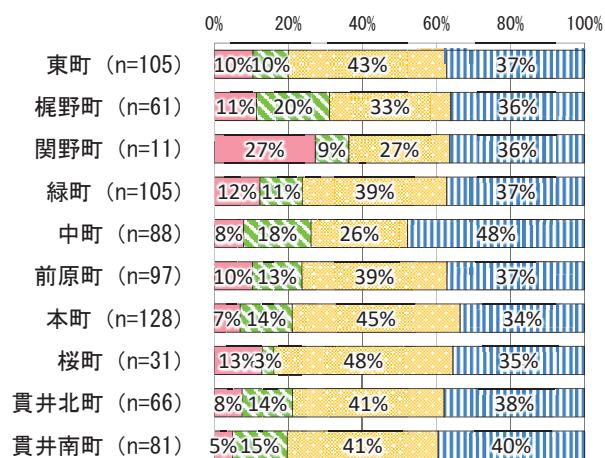
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×民間のエリア定額



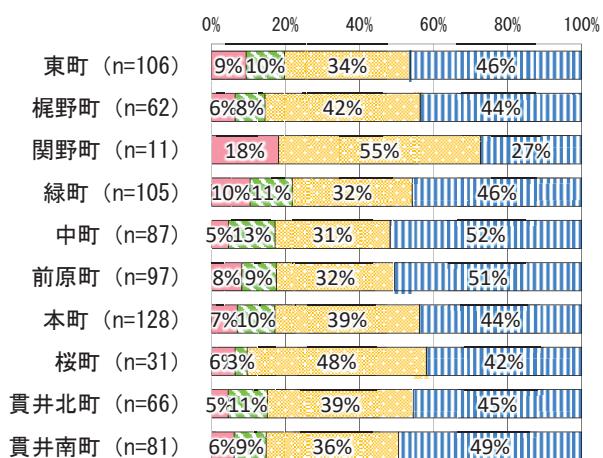
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×民間の移動サービス一括予約



■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×シェアリングサービス拠点

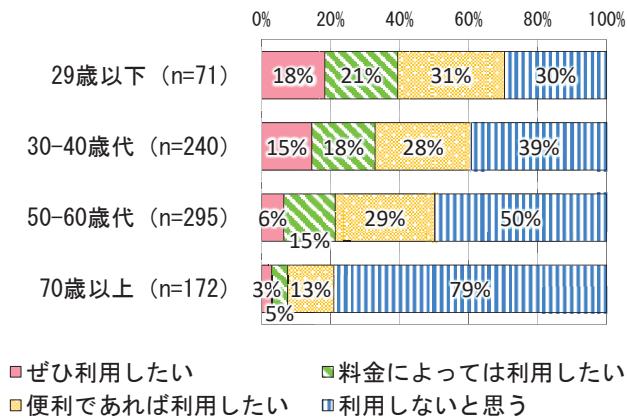


■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

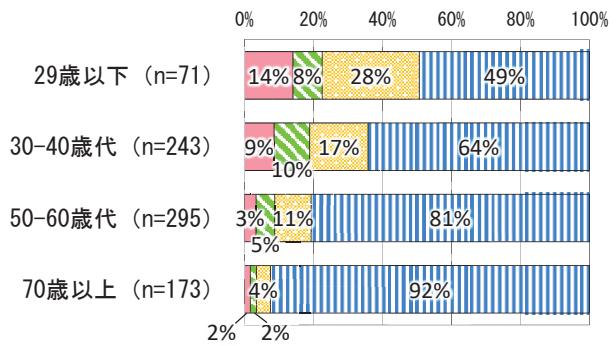
### (3) 年齢別

- 全体的な傾向として、若い世代の意向が高く、中年から高齢になるにつれ利用意向が下がる傾向がある。
- 特にシェアサイクル、電動キックボード、カーシェアなど自分で運転するものは70歳以上が特に低い。他方、タクシー相乗り、小型車両による移動など運転しないサービスについては他項目に比べ高齢層の意向が高い。

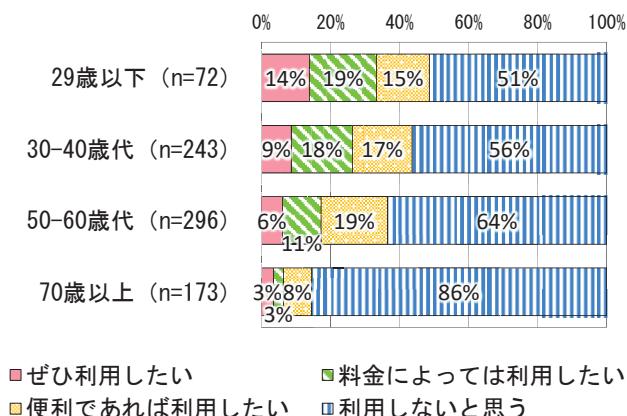
年齢×シェアサイクル



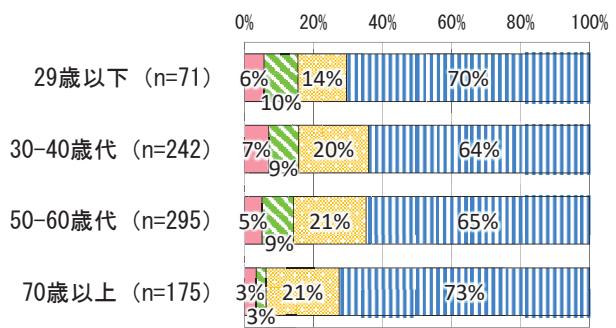
年齢×電動キックボード



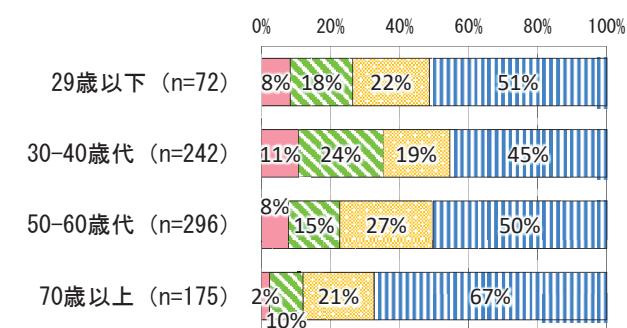
年齢×カーシェアリング



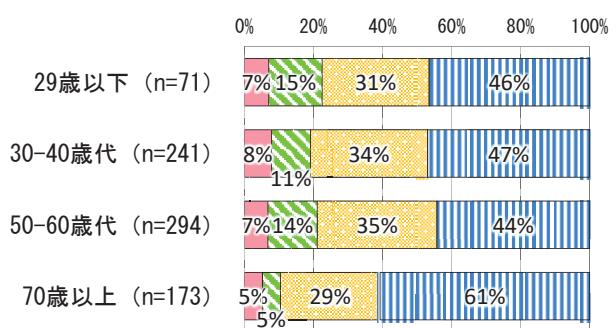
年齢×タクシーの相乗り



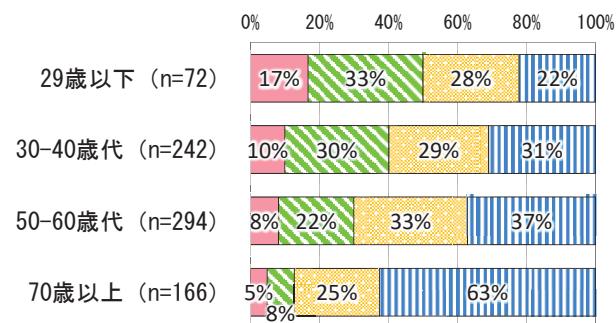
年齢×タクシーのエリア定額



年齢×小型車両による移動

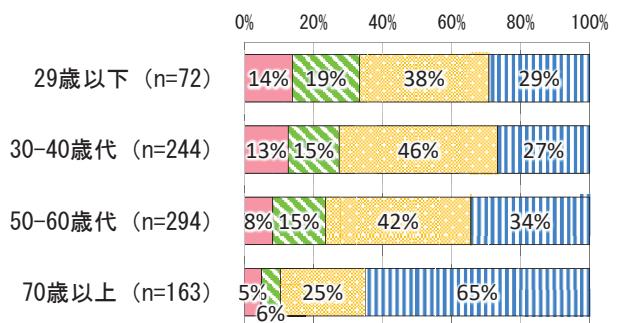


年齢×民間のエリア定額



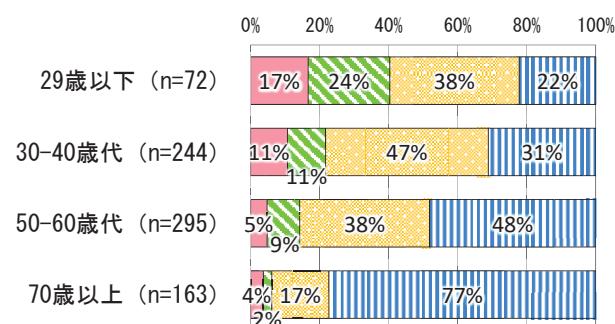
■ぜひ利用したい  
□料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
□利用しないと思う

年齢×民間の移動サービス括予約



■ぜひ利用したい  
□料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
□利用しないと思う

年齢×シェアリングサービス拠点



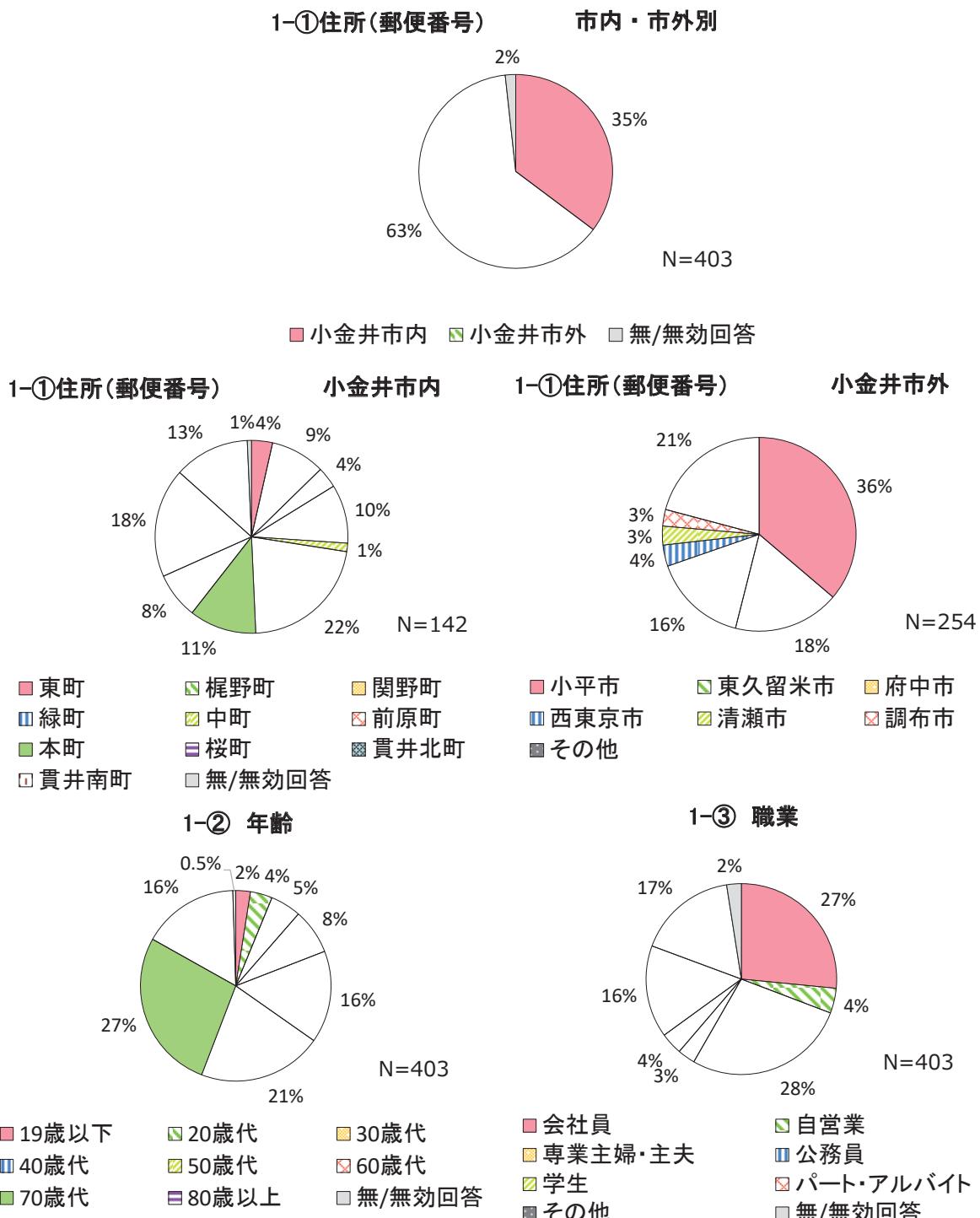
■ぜひ利用したい  
□料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
□利用しないと思う

## 2.2 利用者アンケート

### 2.2.1 路線バス

#### 1) 回答者属性

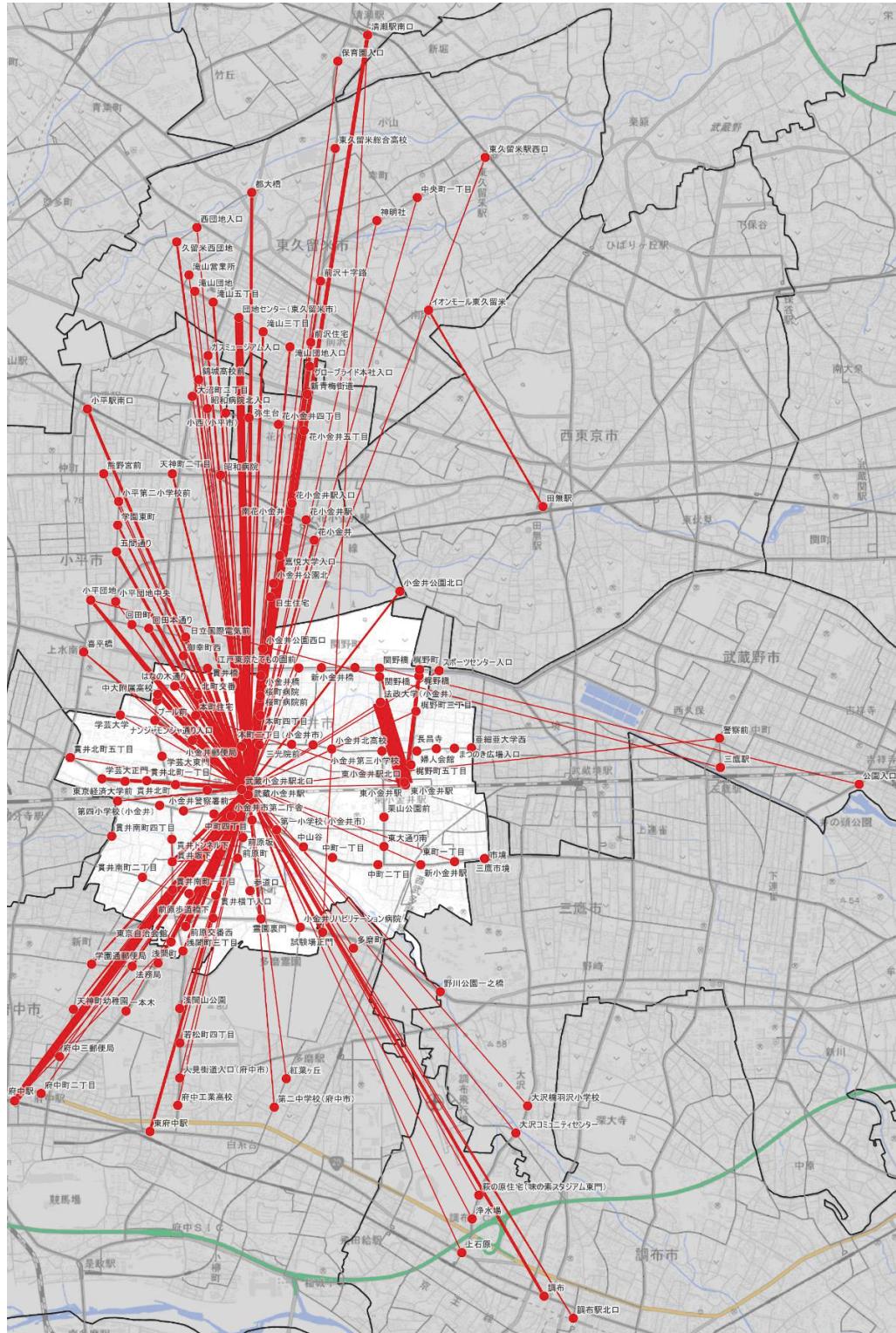
- ・ 住所構成は、「市外」 63%、「市内」 35%であり、市外居住者の利用が多い。
- ・ 市内では内で路線バスの運行本数の多い地域である前原町 22%、貫井北町 18%が多く、市外では小平市 36%、東久留米市 18%が高い地域となる。
- ・ 年齢は、60~80 歳代で 64%を占め、高齢者が多く、19 歳以下~40 歳代は 2%~8%と少ない。
- ・ 職業は、「専業主婦・主夫」が 28%で最も多く、次いで「会社員」が 27%である。



## 2) 利用状況

### (1) 乗降地域別 OD<sup>\*1</sup>

- 配布が武蔵小金井駅、東小金井駅のため同駅が起点となるが、駅から南北を繋ぐ移動が多い。
- 武蔵小金井駅から団地（団地センター（東久留米）、小平団地）や駅（府中駅）間が個別のODとして多い。東小金井駅は法政大学とのODが多い。

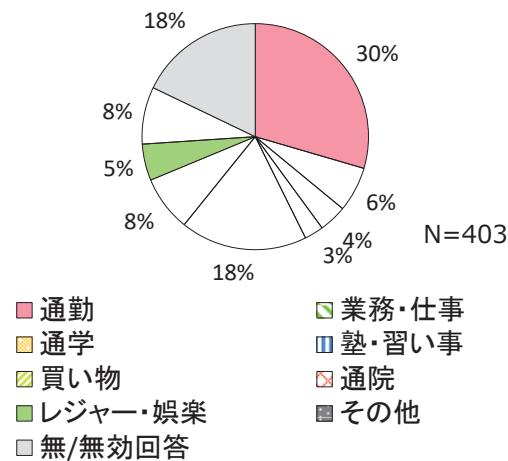


\*1 ODとは、Origin（起点・出発点）とDestination（終点・目的地）の略

## (2) 移動の目的

- ・ 移動の目的は、「通勤」が30%で最も多く、次いで「買い物」が18%となっている。

### 2-③ 移動の目的

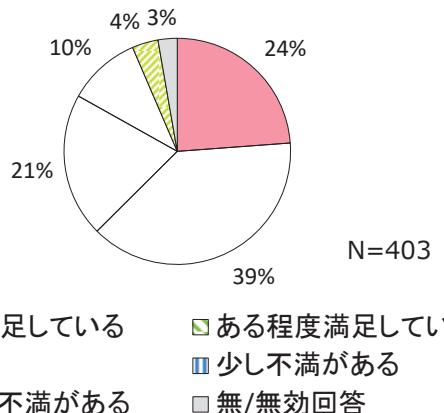


### 3) バスサービスへの評価

#### (1) 単純集計

- 満足度の構成は、「ある程度満足している」が39%、「十分満足している」が24%で、合わせて63%が満足と回答しており満足度は高い。一方、14%が不満と回答している。

#### 4-① 満足度



- 不満事項は、1番目では「運行本数（頻度）」が19%と高いが、「特にない」は1番目13%、2番目24%、3番目37%であり、全体として不満がないという回答が多い。
- 不満、重要なサービス共に、「特にない」以外を見ると、「運行本数（頻度）」と「時間通りの運行」が高い。

路線バスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	13	3%	15	4%	12	3%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	7	2%	9	2%	5	1%
運行本数（頻度）	76	19%	33	8%	17	4%
始発バスの時間	17	4%	11	3%	8	2%
最終バスの時間	16	4%	9	2%	12	3%
時間通りの運行	36	9%	34	8%	15	4%
運賃の金額	16	4%	13	3%	10	2%
運賃の支払い方法	0	0%	5	1%	5	1%
運行ルート	14	3%	13	3%	6	1%
車内環境（定員、乗り心地）	9	2%	12	3%	9	2%
バス停環境（時刻表、屋根）	19	5%	22	5%	23	6%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	4	1%	10	2%	9	2%
特にない	54	13%	95	24%	150	37%
無/無効回答	122	30%	122	30%	122	30%
総数	N=403	100%	N=403	100%	N=403	100%

路線バスに重要なサービス	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	32	8%	20	5%	24	6%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	13	3%	18	4%	8	2%
運行本数（頻度）	104	26%	55	14%	27	7%
始発バスの時間	10	2%	9	2%	6	1%
最終バスの時間	6	1%	9	2%	20	5%
時間通りの運行	65	16%	52	13%	29	7%
運賃の金額	19	5%	18	4%	12	3%
運賃の支払い方法	0	0%	2	0.5%	3	1%
運行ルート	20	5%	19	5%	17	4%
車内環境（定員、乗り心地）	16	4%	24	6%	19	5%
バス停環境（時刻表、屋根）	11	3%	20	5%	31	8%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	6	1%	11	3%	12	3%
特にない	19	5%	64	16%	113	28%
無/無効回答	82	20%	82	20%	82	20%
総数	N=403	100%	N=403	100%	N=403	100%

## (2) 不満と重要度の関係

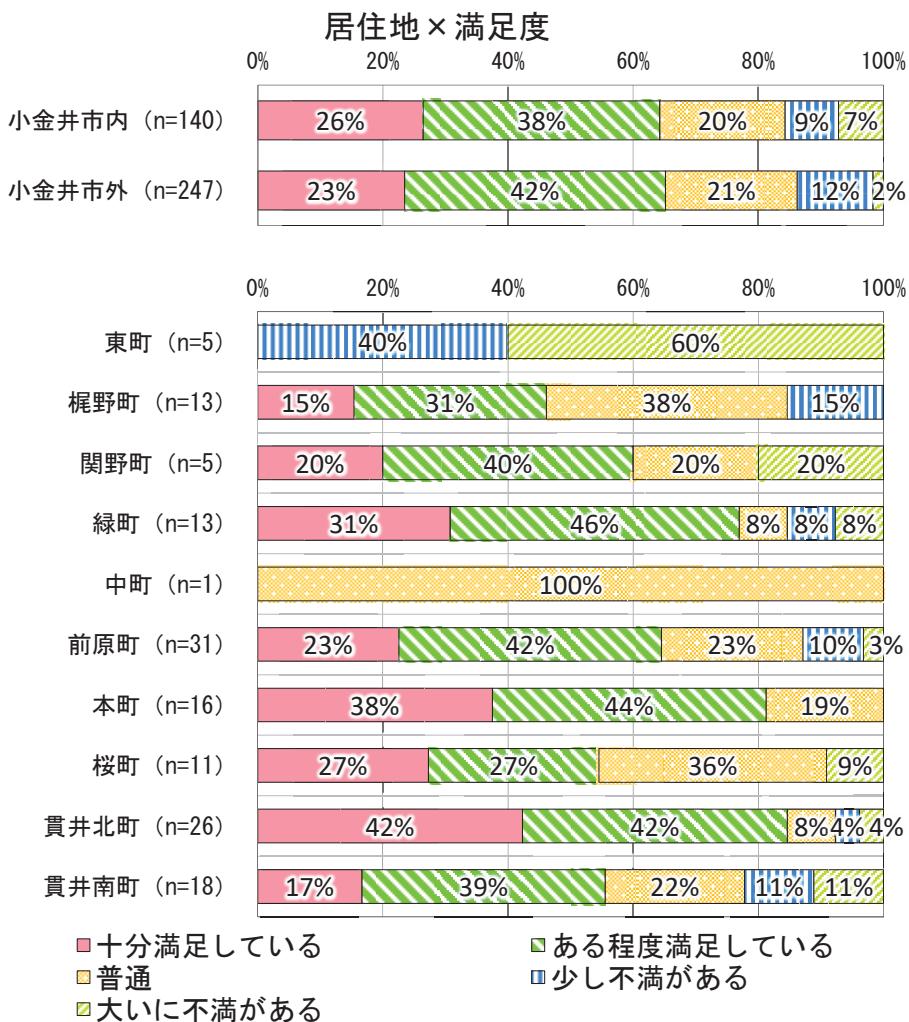
不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特にない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、「運行本数（頻度）」、「時間通りの運行」について不満度、重要度が相対的に高い。
- ・ 不満度だと、「バス停環境（時刻表・屋根）」について平均点を若干上回っている。



### (3) 居住地別

- 居住地別の満足度は、市内と市外の差は特にない。
- 小金井市内の字別では、貫井北町、本町、緑町で「十分満足」、「ある程度満足」が約80%を占める。他梶野町、関野町、前原町、桜町、貫井南町でも「ある程度満足」が40~60%である。
- 回答数が少ないが東町では「少し不満」40%、「大いに不満」60%と不満が占めている。

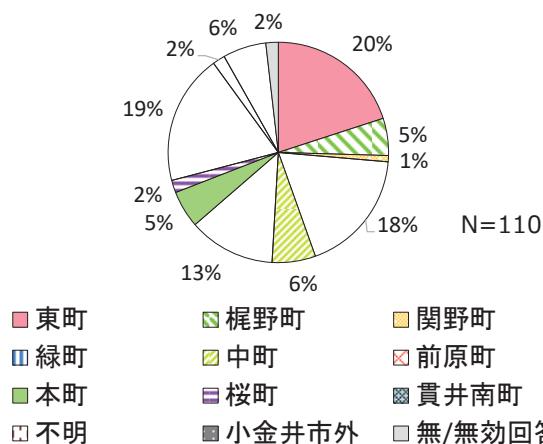


## 2.2.2 CoCo バス

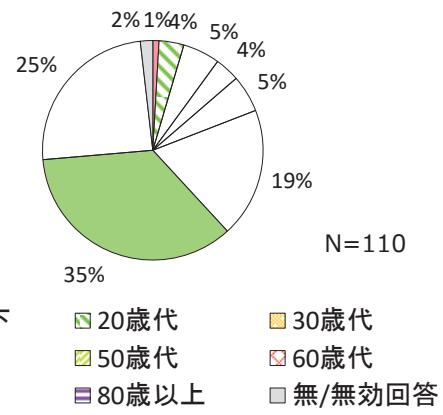
### 1) 回答者属性

- ・ 住所構成は、市内居住者が 90%を占める。東町 20%、貫井南町 19%、緑町 18%と路線バスで多かった前原町、貫井北町とは違う地域の利用者が多い。
- ・ 年齢は、60~80 歳代で 79%を占め、高齢者が多く、19 歳以下~50 歳代は各 5%以下である。
- ・ 職業は、「専業主婦・主夫」が 45%で最も多く、次いで「その他」が 27%である。

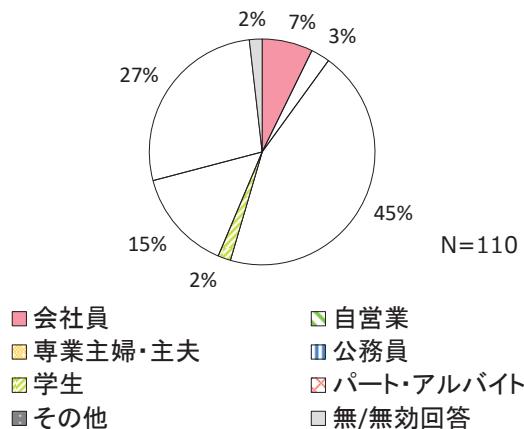
1-① 住所(郵便番号)



1-② 年齢



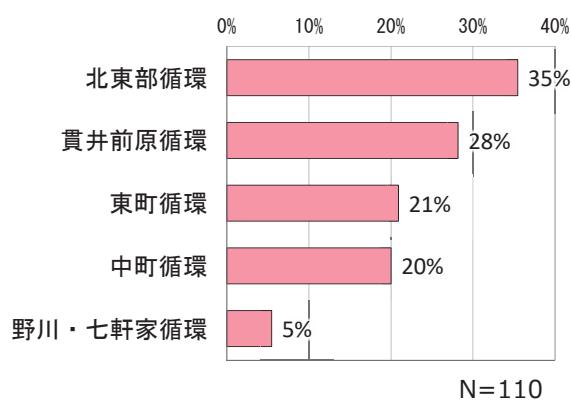
1-③ 職業



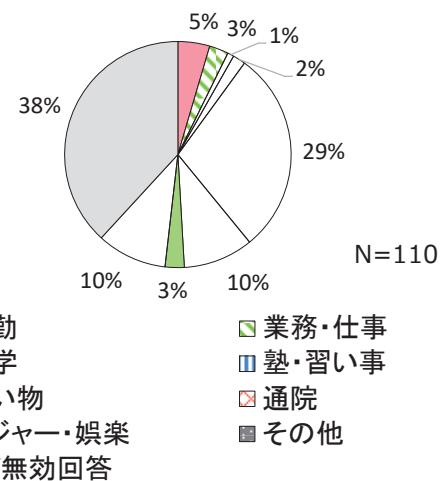
## 2) 利用状況

- 利用ルートは、「北東部循環」が35%で最も多く、次いで「貫井前原循環」が28%である。
- 移動の目的は、「買い物」が29%で最も多く、次いで「通院」と「その他」がそれぞれ10%である。

2-① ルート



2-④ 移動の目的

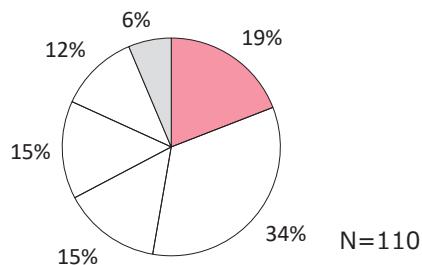


## 3) CoCo バスへの評価

### (1) 単純集計

- 満足度の構成は、「ある程度満足している」が34%、「十分満足している」が19%で、合わせて53%が満足と回答しており、過半数がある程度満足している。一方、27%が不満と回答している。

4-① 満足度



- 不満について、「無回答」が最も多い。個別の項目では「運行本数（頻度）」が1番目24%、2番目12%。3番目6%と全体として多い回答である。次いで、「特にない」が回答の多い項目である。
- 重要なサービスについても不満と同様の傾向で、「運行本数（頻度）」が1番目25%、2番目12%。3番目7%と全体として多い回答である。次いで、「特にない」が回答の多い項目である。

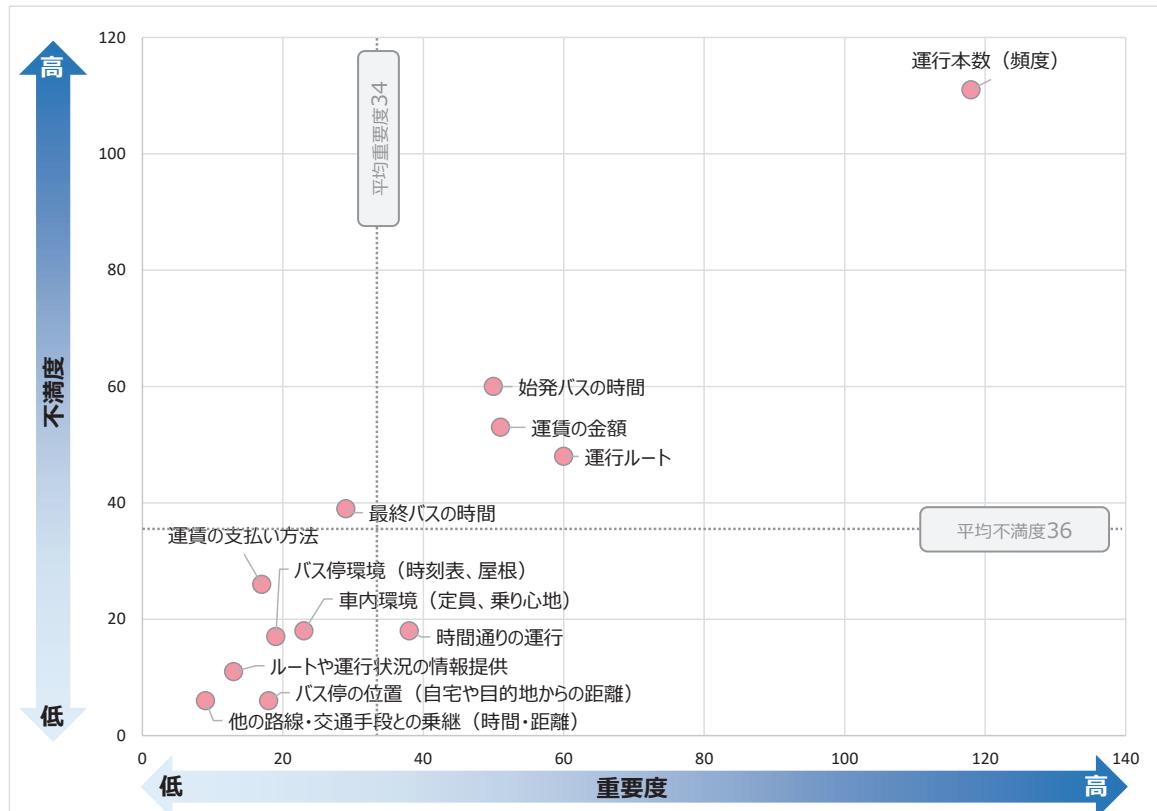
CoCoバスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	0	0%	4	4%	3	3%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	0	0%	2	2%	2	2%
運行本数（頻度）	26	24%	13	12%	7	6%
始発バスの時間	12	11%	9	8%	6	5%
最終バスの時間	5	5%	7	6%	10	9%
時間通りの運行	3	3%	4	4%	1	1%
運賃の金額	9	8%	8	7%	10	9%
運賃の支払い方法	5	5%	4	4%	3	3%
運行ルート	12	11%	6	5%	0	0%
車内環境（定員、乗り心地）	2	2%	2	2%	8	7%
バス停環境（時刻表、屋根）	1	1%	6	5%	2	2%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	0	0%	2	2%	2	2%
特にない	5	5%	13	12%	25	23%
無/無効回答	30	27%	30	27%	31	28%
総数	N=110	100%	N=110	100%	N=110	100%

CoCoバスに重要なサービス	回答数	%	回答数	%	回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	2	2%	3	3%	1	1%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	3	3%	4	4%	1	1%
運行本数（頻度）	28	25%	13	12%	8	7%
始発バスの時間	7	6%	12	11%	5	5%
最終バスの時間	6	5%	2	2%	7	6%
時間通りの運行	8	7%	5	5%	4	4%
運賃の金額	8	7%	8	7%	11	10%
運賃の支払い方法	2	2%	5	5%	1	1%
運行ルート	11	10%	11	10%	5	5%
車内環境（定員、乗り心地）	2	2%	4	4%	9	8%
バス停環境（時刻表、屋根）	3	3%	4	4%	2	2%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	1	1%	2	2%	2	2%
特にない	4	4%	12	11%	29	26%
無/無効回答	25	23%	25	23%	25	23%
総数	N=110	100%	N=110	100%	N=110	100%

## (2) 不満と重要度の関係

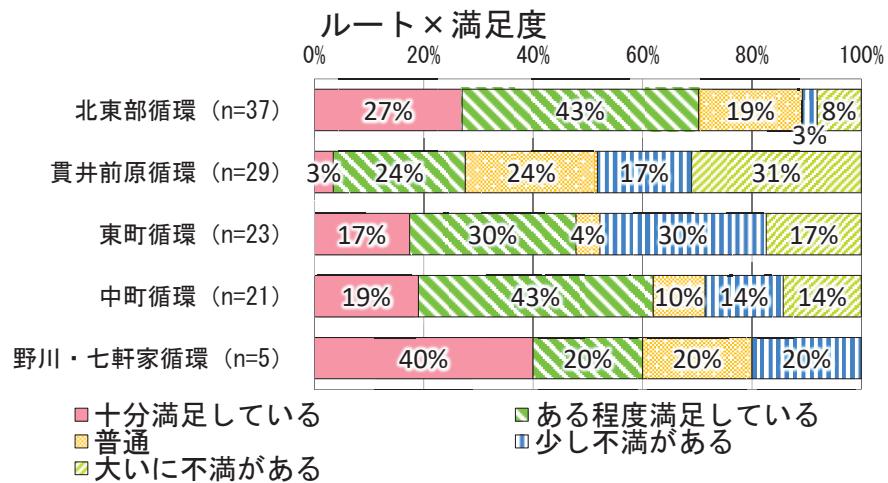
不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特にない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、「運行本数（頻度）」について不満度、重要度が相対的に高い。市民アンケート調査、路線バス利用者調査と比較しても特に高い。
- ・ 「始発バスの時間」、「運賃の金額」、「運行ルート」については不満度、重要度の平均点を上回っている。



### (3) ルート別

- 北東部循環、中町循環、野川・七軒家循環については、「十分満足」、「ある程度満足」で6割を超えてる
- 一方、貫井前原循環、東町循環では、「少し不満」「大いに不満」が5割近くの回答である

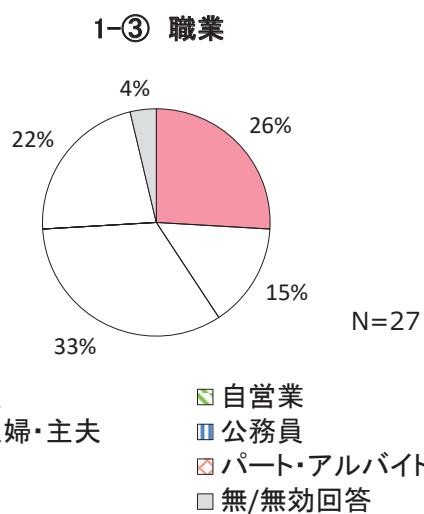
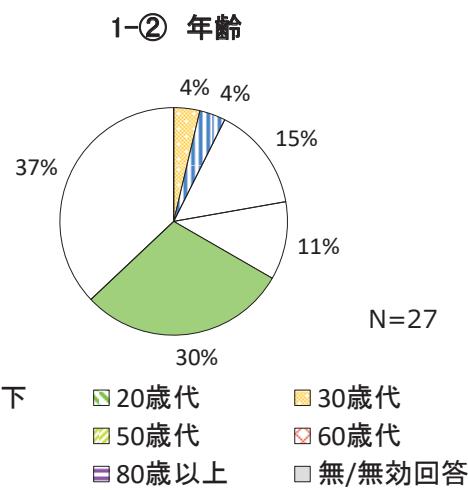
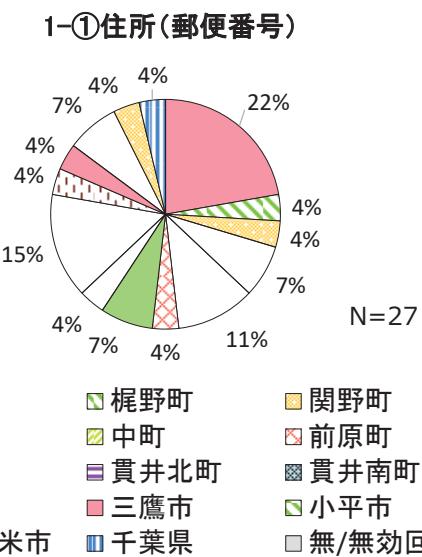


### 2.2.3 タクシー

※回答者数が少ないため参考として掲載

#### 1) 回答者属性

- ・ 住所構成は、「東町」22%と「貫井南町」15%が高い。
- ・ 年齢の構成は、「70歳代」が30%、「80歳以上」が37%と多く、「19歳以下」～「40歳代」は0%～4%と少ない。
- ・ 職業の構成は、「専業主婦・主夫」が33%で最も多く、次いで「会社員」が26%である。

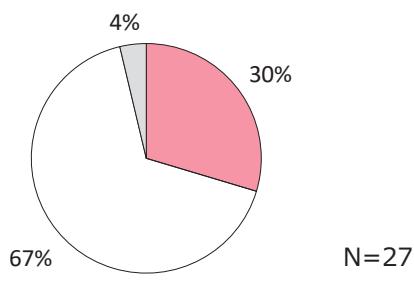


## 2) 利用状況

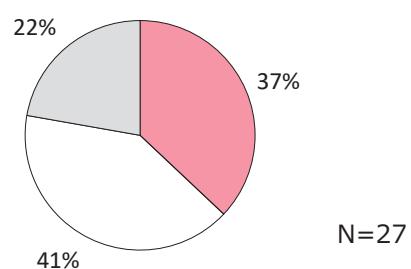
### (1) 乗車場所

- 乗車場所は、「自宅以外」が 67%と多い。降車場所の構成は、「自宅」が 37%、「自宅以外」が 41%で同程度である。

2-① 乗車場所



2-② 降車場所



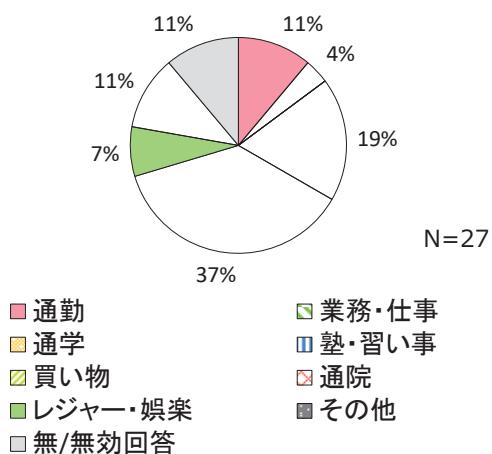
■自宅 ■自宅以外 □無/無効回答

■自宅 ■自宅以外 □無/無効回答

### (2) 移動の目的

- 移動の目的の構成は、「通院」が 37%で最も多く、次いで「買い物」が 19%である。

2-③ 移動の目的



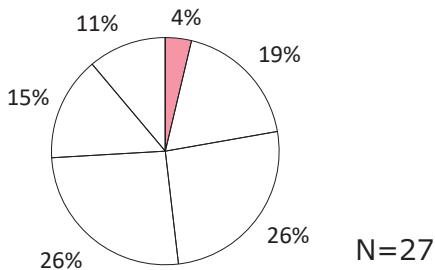
■通勤  
■通学  
■買い物  
■レジャー・娯楽  
□無/無効回答

■業務・仕事  
■塾・習い事  
■通院  
■その他

### (3) 利用頻度、利用額

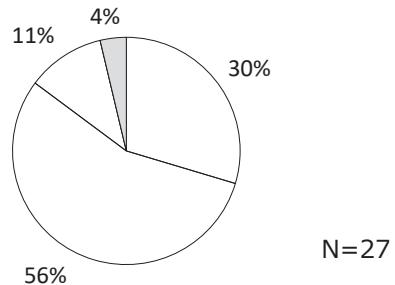
- 利用頻度は、約半数が週単位で利用しており、月年単位の利用と概ね半々である。
- 利用額は、「1,000円～2,000円」が56%で最も多く、次いで「500円～1,000円」が30%となつており、短距離の利用が多い。

3-① 利用頻度



■週に5日以上  
■週に1～2日  
■月に1日程度  
■今回初めて利用する  
□週に3～4日  
■月に2～3日  
■年に数回程度  
□無/無効回答

3-④ 利用額

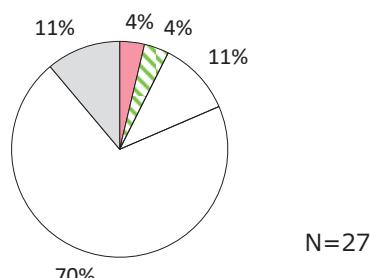


■500円以下  
■1,000円～2,000円  
■2,000円～5,000円  
■5,000円以上  
□無/無効回答

### 3) 新しい交通への要望

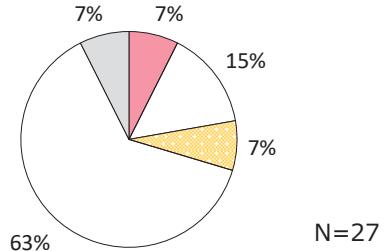
- タクシーの相乗りは、70%が「利用しないと思う」と回答している。
- エリア定額は、63%が「利用しないと思う」と回答し、相乗りに比べると利用したい意向が高い。

4-①ア 相乗り



■ぜひ利用したい  
■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
■利用しないと思う  
□無/無効回答

4-①イ エリア定額



■ぜひ利用したい  
■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
■利用しないと思う  
□無/無効回答

## 市民アンケート調査

※本アンケートでは、「バス」を以下のように区分します。特に指定がなく「バス」と表記している場合、以下の両方を対象とします。

- ・路線バス：一般バス会社（西武、京王、小田急、関東、銀河鉄道等）の運行路線
- ・コミュニティバス：CoCoバスまたはムーバス等、地方自治体（市町村）の運行路線

### 1 あなたご自身についておたずねします。

#### 1-1 あなたの年齢を教えてください。(1つに○)

- |          |         |         |          |
|----------|---------|---------|----------|
| 1. 19歳以下 | 2. 20歳代 | 3. 30歳代 | 4. 40歳代  |
| 5. 50歳代  | 6. 60歳代 | 7. 70歳代 | 8. 80歳以上 |

#### 1-2 あなたのお住まいの住所（町）について教えてください。(1つに○)

- |            |   |
|------------|---|
| ① 住所(1つに○) | 東町・梶野町・関野町・緑町・中町・前原町<br>本町・桜町・貫井北町・貫井南町 |
|------------|---|

- |      |        |
|------|--------|
| ② 丁目 | ( ) 丁目 |
|------|--------|

#### 1-3 あなたの職業を教えてください。(1つに○)

- |           |        |              |
|-----------|--------|--------------|
| 1. 会社員    | 2. 自営業 | 3. 専業主婦・主夫   |
| 4. 公務員    | 5. 学生  | 6. パート・アルバイト |
| 7. その他( ) |        |              |

#### 1-4 自動車運転免許は保有していますか。(1つに○)

- |                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| 1. 現在保有している     | 2. 以前持っていたが、現在は保有していない |
| 3. 一度も保有したことはない |                        |

#### 1-5 60歳以上の方は、免許返納意向について教えてください。(1つに○)

- |                              |
|------------------------------|
| 1. 近いうちに免許を返納することを考えている      |
| 2. 現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する |
| 3. できれば返納したいが、他の移動手段がない      |
| 4. 返納はしないつもりである              |

#### 1-6 あなたが自由に利用できる 自動車・自転車 はありますか。(それぞれ1つに○)

- |       |           |          |            |
|-------|-----------|----------|------------|
| ①自動車: | 1. 保有している | 2. 家族で共用 | 3. 保有していない |
| ②自転車: | 1. 保有している | 2. 家族で共用 | 3. 保有していない |

#### 1-7 家族等による送迎について教えてください。(1つに○)

- |                  |                   |
|------------------|-------------------|
| 1. 送迎してもらうことができる | 2. 送迎してもらうことができない |
|------------------|-------------------|

## 2 あなたの普段の移動の状況についておたずねします。

### 2-1 【通勤・通学先】

- ① 主な通勤・通学先の学校名や場所を教えてください。

(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。学校や職場の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 通勤・通学のための移動はほとんどしない → **2-2 【よく行く買い物先】に進んでください**

2. 小金井市内の職場・学校⇒ (学校名や住所 )

※ 記入例 都立小金井北高等学校、東町4丁目の職場など

3. 小金井市外の職場・学校⇒ (学校名や市区町村名 )

※ 記入例 明治大学 和泉キャンパス、新宿区の職場など

↓ ①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にお答えください。

- ② 通勤・通学先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。(利用するものすべてに○)

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. 路線バス

5. コミュニティバス 6. 鉄道 7. タクシー 8. 施設等の送迎車

9. クルマ(自分で運転) 10. クルマ(家族等に送迎してもらう)

11. その他 ( )

- ③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日

5. 月に1日程度 6. 年に数回程度

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。

(午前・午後のいずれかに○をつけて、□には時刻をご記入ください。)

**出発** (自宅を出る時刻)

(午前 · 午後)

時頃

**帰宅** (自宅に着く時刻)

(午前 · 午後)

時頃

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない

2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)

3. 目的地に行くバスや鉄道がない

4. バスや鉄道はあるが利用しにくい

5. 移動にお金がかかる

6. 移動に時間がかかる

7. その他 ( )

## 2-2 【よく行く買い物先】

- ① よく行く買い物先の店舗名や場所を教えてください。  
(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。買い物先の店舗の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 買い物のための移動はほとんどしない → <b>2-3 【よく行く通院先】に進んでください</b>
2. 小金井市内の店舗⇒ (店舗名や住所) ※ 記入例 トヨタ - 武蔵小金井店、いなげや小金井本町店 など )
3. 小金井市外の店舗⇒ (店舗名や市区町村名) ※ 記入例 東急百貨店吉祥寺店、ルミネ新宿 など )



①で 2.または 3.を選んだ方は以下の②～⑤にもお答えください。

- ② よく行く買い物先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。  
(利用するものすべてに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付	4. 路線バス
5. コミュニティバス	6. 鉄道	7. タクシー	8. 施設等の送迎車
9. クルマ（自分で運転）	10. クルマ（家族等に送迎してもらう）		
11. その他 ( )			

- ③ 移動の頻度を教えてください。（最も当てはまる1つに○）

1. 週に5日以上	2. 週に3～4日	3. 週に1～2日	4. 月に2～3日
5. 月に1日程度	6. 年に数回程度		

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。  
(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

<b>出発</b> (自宅を出る時刻) (午前・午後) [ ] 時頃	<b>帰宅</b> (自宅に着く時刻) (午前・午後) [ ] 時頃
---------------------------------------	---------------------------------------

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。（当てはまるものすべてに○）

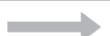
1. 特に問題はない
2. 送迎してもらうのが大変（自分の時間で動けない、気をつかうなど）
3. 目的地に行くバスや鉄道がない
4. バスや鉄道はあるが利用しにくい
5. 移動にお金がかかる
6. 移動に時間がかかる
7. その他 ( )

### 2-3 【よく行く通院先】

① よく行く通院先の施設名や場所を教えてください。

(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。通院先の施設の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 通院のための移動はほとんどしない



### 2-4 【よく行く趣味・娯楽施設】に進んでください

2. 小金井市内の施設⇒ (施設名や住所 )

※ 記入例 桜町病院、むさこのもりクリニック など

3. 小金井市外の施設⇒ (施設名や市区町村名 )

※ 記入例 多摩総合医療センター、武藏野市の歯医者 など

①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にもお答えください。

② よく行く通院先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。

(利用するものすべてに○)

1. 徒歩

2. 自転車

3. バイク・原付

4. 路線バス

5. コミュニティバス

6. 鉄道

7. タクシー

8. 施設等の送迎車

9. クルマ(自分で運転)

10. クルマ(家族等に送迎してもらう)

11. その他 ( )

③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上

2. 週に3~4日

3. 週に1~2日

4. 月に2~3日

5. 月に1日程度

6. 年に数回程度

④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。

(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

出発(自宅を出る時刻)

(午前・午後)

時頃

帰宅(自宅に着く時刻)

(午前・午後)

時頃

⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない

2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)

3. 目的に行くバスや鉄道がない

4. バスや鉄道はあるが利用しにくい

5. 移動にお金がかかる

6. 移動に時間がかかる

7. その他 ( )

## 2-4 【よく行く趣味・娯楽施設】

- ① よく行く趣味・娯楽施設の施設名や場所を教えてください。  
(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。趣味・娯楽施設の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 趣味・娯楽のための移動はほとんどしない ➡ 設問 3 に進んでください

2. 小金井市内の施設⇒ (施設名や住所 )  
※ 記入例 小金井公園 など

3. 小金井市外の施設⇒ (施設名や市区町村名 )  
※ 記入例 おふろの王様 花小金井店、立川シネマシティ など

①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にもお答えください。

- ② よく行く趣味・娯楽施設までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。  
(利用するものすべてに○)

1. 徒歩      2. 自転車      3. バイク・原付      4. 路線バス  
5. コミュニティバス      6. 鉄道      7. タクシー      8. 施設等の送迎車  
9. クルマ(自分で運転)      10. クルマ(家族等に送迎してもらう)  
11. その他 ( )

- ③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上      2. 週に3~4日      3. 週に1~2日      4. 月に2~3日  
5. 月に1日程度      6. 年に数回程度

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。  
(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

**出発** (自宅を出る時刻)  
( 午前 · 午後 ) [ ] 時頃

**帰宅** (自宅に着く時刻)  
( 午前 · 午後 ) [ ] 時頃

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない  
2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)  
3. 目的地に行くバスや鉄道がない  
4. バスや鉄道はあるが利用しにくい  
5. 移動にお金がかかる  
6. 移動に時間がかかる  
7. その他 ( )

### ③ あなたの普段の公共交通の利用状況についておたずねします。

#### 3-1 鉄道（在来線）を利用する頻度はどのくらいですか。（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-2 バス（路線バス・コミュニティバス）を利用する頻度はどのくらいですか。

（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-3 あなたがバスを利用しない理由は何ですか。（最も当てはまる3つまで○）

- 
- |  |                |
|--|----------------|
| 1. 他の移動手段があるのでバスを利用する必要がない<br>→他の手段（ ） | 3. 乗り方が分からない   |
| 2. ルートや運行状況が分からない                      | 5. バス停から目的地が遠い |
| 4. 自宅からバス停が遠い                          | 7. 始発バスの時間が遅い  |
| 6. 運行本数が少ない                            | 9. 時間が不正確      |
| 8. 最終バスの時間が早い                          |                |
| 10. 目的地へ乗り換えが必要                        |                |
| 11. その他（ ）                             |                |

#### 3-4 タクシーを利用する頻度はどのくらいですか。（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-5 これまでに、シェアサイクルを利用したことはありますか。（最も当てはまる1つに○）

※シェアサイクル：どこでも借りられて好きな場所で返せる、自転車の共有サービス

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. 小金井市内で借りたことがある | 2. 小金井市外で借りたことがある |
| 3. 利用したことはない      |                   |

#### 3-6 これまでに、カーシェアリングを利用したことはありますか。（最も当てはまる1つに○）

※カーシェアリング：近くの民間駐車場などから、共有の自動車を必要な時だけ借りるサービス

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. 小金井市内で借りたことがある | 2. 小金井市外で借りたことがある |
| 3. 利用したことはない      |                   |

#### ④ バス（路線バス・コミュニティバス）の評価についておたずねします。

- ・路線バス：一般バス会社（西武、京王、小田急、関東、銀河鉄道等）の運行路線
- ・コミュニティバス：CoCoバスまたはムーバス等、地方自治体（市町村）の運行路線

4-1 小金井市のバス（路線バス・コミュニティバス）について、特に不満と思う項目の番号を、不満な順に3つご記入ください。

いちばん 不満なこと	<input type="text"/>	2番目に 不満なこと	<input type="text"/>	3番目に 不満なこと	<input type="text"/>
---------------	----------------------	---------------	----------------------	---------------	----------------------

(番号を□に記入)

1. ルートや運行状況の情報提供 2. バス停の位置(自宅や目的地からの距離)  
3. 運行本数（頻度） 4. 始発バスの時間 5. 最終バスの時間  
6. 時間通りの運行 7. 運賃の金額 8. 運賃の支払い方法  
9. 運行ルート 10. 車内環境（定員、乗り心地）  
11. バス停環境（時刻表、屋根） 12. 他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）  
13. 特にない

4-2 今後、小金井市のバス（路線バス・コミュニティバス）を利用しやすくなるためには、どのようなサービスが重要だと感じますか。特に重要な項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。

いちばん 重要なこと	<input type="text"/>	2番目に 重要なこと	<input type="text"/>	3番目に 重要なこと	<input type="text"/>
---------------	----------------------	---------------	----------------------	---------------	----------------------

(番号を□に記入)

1. ルートや運行状況の情報提供 2. バス停の位置(自宅や目的地からの距離)  
3. 運行本数（頻度） 4. 始発バスの時間 5. 最終バスの時間  
6. 時間通りの運行 7. 運賃の金額 8. 運賃の支払い方法  
9. 運行ルート 10. 車内環境（定員、乗り心地）  
11. バス停環境（時刻表、屋根） 12. 他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）  
13. 特にない

4-3 あなたが重要なサービスがより良くなったり、改善されたりしたら、小金井市の路線バス・コミュニティバスの利用頻度はどのくらいになると思いますか。（最も当てはまる1つに○）

1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日  
4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 利用しない

## 5 今後の公共交通についておたずねします。

5-1 小金井市における、今後の公共交通の費用負担のあり方について、どう思いますか。

(最も当てはまる1つに○) ※ 別紙「小金井市の公共交通などを取り巻く状況について」もご確認ください。

1. 利用者が負担する
2. 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
3. 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
4. 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える

5-2 もし以下のような新しい交通手段や利用するための仕組みが、小金井市に導入されたり普及した場合、利用してみたいと思うものがありますか。  
(それぞれ1つ○)

新しい交通手段	1. ぜひ利用したい	2. 料金によっては利用したい	3. 便利であれば利用したい	4. 利用しないと思う
(ア) シェアサイクル どこでも借りられて好きな場所で返せる、自転車の共有サービス	1	2	3	4
(イ) 電動キックボードのシェアリング どこでも借りられて好きな場所で返せる、電動キックボードの共有サービス（16歳以上のみ利用可能）	1	2	3	4
(ウ) カーシェアリング 近くの民間駐車場などから、共有の自動車を必要な時だけ借りるサービス	1	2	3	4
(エ) タクシーの相乗り スマートフォンのアプリやWEBを利用して、行き先や経路が同じ人がタクシーに相乗りし、運賃を割り勘するサービス	1	2	3	4
(オ) タクシーのエリア定額乗り放題 期間を決めて事前に一定金額を支払い、特定の区域や期間の中で乗り放題になるサービス	1	2	3	4
(カ) 小型車両による移動サービス 乗車定員10人以下の車両（タクシー・電動カート等）を用いた、駅やバス停が遠いなど公共交通が不便な地域をカバーする短距離の移動サービス	1	2	3	4
利用するための仕組み				
(キ) 民間の移動サービスを束ねたエリア定額乗り放題 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の移動サービスに、期間を決めて事前に一定金額を支払うことで特定の区域や期間の中で乗り放題になるサービス	1	2	3	4
(ク) 民間の移動サービスを一括で予約できるシステム 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の移動サービスが、スマートフォンのアプリ等を使って一括で経路検索・予約ができるシステム（MaaS）	1	2	3	4
(ケ) 様々なシェアリングサービスを一か所で借りられる拠点 シェアサイクル・電動キックボード等の様々な移動サービスが、一か所に集まり、選べる拠点（マルチモビリティーション）	1	2	3	4

**5-3** **5-2** のような新しい交通手段を利用して行きたい場所はありますか。(1つに○)

1. ある      2. ない → 設問 **6** に進んでください

※以下の設問は、**5-3** で「1. ある」と回答した方にお聞きします。

**5-4** 行きたい場所を教えてください。(1.~2.のどちらかに○をつけ、カッコの中に直接記入してください。具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 小金井市内の施設⇒ (住所や施設名 )

※ 記入例 武蔵小金井駅、小金井公園 など

3. 小金井市外の施設⇒ (市区町村名や施設名 )

※ 記入例 武蔵野赤十字病院、府中郷土の森公園 など

**5-5** その場所には、現在どのくらいの頻度で行っていますか?(最も当てはまる1つに○)

1. 交通手段がないため現在は出かけていない → 設問 **6** に進んでください

2. 週に5日以上      3. 週に3~4日      4. 週に1~2日

5. 月に2~3日      6. 月に1日程度      7. 年に数回程度

**5-6** その場所には、現在どのような交通手段で行っていますか。(最も当てはまる1つに○)

1. クルマ(自分で運転)      2. クルマ(家族等の送迎)      3. タクシー

4. バイク      5. 自転車      6. 徒歩      7. その他( )

**6** 普段の移動で課題に感じることや、小金井市内の公共交通について、ご意見があればご自由にお書きください。

アンケートは以上で終了です。最後までご協力いただき、ありがとうございました。

**公共交通について地域ごとに懇談会を開催します!**

日時や会場の詳細が決定次第、  
「市のホームページ」で  
ご案内します。  
(開催時期: 1月を予定)



**地域懇談会のご案内を希望される方へ**

お名前・ご連絡先をご記入いただければ直接ご案内を差し上げます。

※個人情報は厳重に管理し、ご案内に限り使用します。

お名前 \_\_\_\_\_ お電話 \_\_\_\_\_

ご住所 小金井市 \_\_\_\_\_



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタント株式会社  
交通政策部

「路線バス利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

Webからも回答可能です

##### ◆本調査に関するご質問

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉

電話：042-387-9850（直通） 受付時間：8:30-17:15



##### ◆調査票の内容や回答方法に関するご質問

パシフィックコンサルタント株式会社（調査委託先）

担当：徳永、田鶴

電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00



〔 〕内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。

問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]
②年齢	1. 19歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上	
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ ]	
④自動車運転免許は保有していますか？	1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない	
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？		
ア.自動車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	

問2.今回の路線バスの利用について教えてください。

①乗車 バス停	[ ]	②降車 バス停	[ ]
③移動の 目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]		
④移動の 最終目的地	施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名) [ ]		
⑤支払い 方法	1. 現金 2. ICカード(1回利用) 3. ICカード(定期券) 4. 紙式定期券 5. シルバーパス 6. その他		

問3.あなたの普段の路線バスの利用について教えてください。

①あなたが普段、小金井市内で路線バスを利用する頻度はどのくらいですか？						
1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する						
②小金井市内で路線バスを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？						
ア.曜日	1. 平日	2. 土曜	3. 日曜・祝日	イ.時間帯	[ ]	時台

問4. 小金井市内の路線バスの評価について教えてください。

①路線バスのサービスに対する満足度はどのくらいですか？						
1. 十分満足している 2. ある程度満足している 3. 普通 4. 少し不満がある 5. 大いに不満がある						
②下記の1~12の項目で、特に <b>不満</b> と思う項目の番号を不満な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		
③下記の1~12の項目で、特に <b>重要</b> と思う項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		

**項目の選択肢**

- 1) ルートや運行状況の情報提供 2) バス停の位置(自宅や目的地からの距離)
- 3) 運行本数(頻度) 4) 始発バスの時間 5) 最終バスの時間
- 6) 時間通りの運行 7) 運賃の金額 8) 運賃の支払い方法
- 9) 運行ルート 10) 車内環境(定員、乗り心地)
- 11) バス停環境(時刻表、屋根) 12) 他の路線・交通手段との乗継時間・距離
- 13) 特にない

路線バスの改善して欲しい点や路線バスに関してご意見があればご自由に記入ください。

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタンツ株式会社  
交通政策部

「CoCoバス利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

##### ◆本調査に関するご質問

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉  
電話：042-387-9850（直通） 受付時間：8:30-17:15

##### ◆調査票の内容や回答方法に関するご質問

パシフィックコンサルタンツ株式会社（調査委託先）  
担当：徳永、田鶴  
電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00

Webからも回答可能です



[ ] 内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。  
問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]		
②年齢	1. 19歳以下 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代	3. 30歳代 7. 70歳代	4. 40歳代 8. 80歳以上
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ <input type="text"/> ]			
④自動車運転免許は保有していますか？	1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない			
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？				
ア.自動車	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない	

問2.今回のCoCoバスの利用について教えてください。

①ルート	乗り継いだ場合は複数に○ 1. 北東部循環 2. 貫井前原循環 3. 東町循環 4. 中町循環 5. 野川・七軒家循環		
②乗車 バス停	[ ]	③降車 バス停	[ ]
④移動の 目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]		
⑤移動の 最終目的地	施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名) [ ]		
⑥支払い 方法	1. 現金 2. I Cカード 3. 1日乗車券 4. 高齢者専用回数券(水色) 5.一般回数券(黄色)		

問3.あなたの普段のCoCoバスの利用について教えてください。

①あなたが普段、CoCoバスを利用する頻度はどのくらいですか？						
1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する						
②あなたがCoCoバスを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？						
ア.曜日	1. 平日	2. 土曜	3. 日曜・祝日	イ.時間帯	[ ]	時台

問4. CoCoバスの評価について教えてください。

①CoCoバスのサービスに対する満足度はどのくらいですか？						
1. 十分満足している 2. ある程度満足している 3. 普通 4. 少し不満がある 5. 大いに不満がある						
②下記の1~12の項目で、特に <u>不満</u> と思う項目の番号を不満な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		
③下記の1~12の項目で、特に <u>重要</u> と思う項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		

#### 項目の選択肢

- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 1) ルートや運行状況の情報提供  | 2) バス停の位置(自宅や目的地からの距離) |
| 3) 運行本数(頻度)       | 4) 始発バスの時間             |
| 5) 最終バスの時間        |                        |
| 6) 時間通りの運行        | 7) 運賃の金額               |
| 8) 運賃の支払い方法       |                        |
| 9) 運行ルート          | 10) 車内環境(定員、乗り心地)      |
| 11) バス停環境(時刻表、屋根) | 12) 他の路線・交通手段との乗継時間・距離 |
| 13) 特にない          |                        |

CoCoバスの改善して欲しい点やCoCoバスに関してご意見があればご自由に記入ください。
[ ]

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタンツ株式会社  
交通政策部

「タクシー利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

##### ◆本調査に関すること

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉

電話：042-387-9850（直通）受付時間：8:30-17:15

##### ◆調査票の内容や回答方法に関すること

パシフィックコンサルタンツ株式会社（調査委託先）

担当：徳永、田鶴

電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00

Webからも回答可能です



[ ] 内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。  
問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]
②年齢	1. 19歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上	
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ ]	
④自動車運転免許は保有していますか？ 1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない		
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？		
ア.自動車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	

問2.今回のタクシーの利用について教えてください。

乗降場所について、ご自宅の場合は1に○、それ以外の場合は施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名)を記入ください。

①乗車場所	1. 自宅 2. [施設名・住所 : ]
②降車場所	1. 自宅 2. [施設名・住所 : ]
③移動の目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]
④利用方法	1. 駅などの乗り場から乗った 2. 電話で呼んだ 3. アプリで呼んだ 4. 走っているタクシーに手を上げて乗った 5. その他

問3.あなたの普段のタクシーの利用について教えてください。

①あなたが普段、小金井市内でタクシーを利用する頻度はどのくらいですか？	
頻度	1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する
②小金井市内で、タクシーを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？	
ア.曜日	1. 平日 2. 土曜 3. 日曜・祝日 イ.時間帯 [ ] 時台
③あなたがタクシーを利用するのはどのような時ですか？	
利用理由	<b>あてはまるものすべてに○</b> 1. 急いでいる時 2. 疲れている時 3. 荷物が多い時 4. 雨天・暑い・寒い等の気象状況が悪い時 5. 体調等により他の交通機関が利用できない時 6. 目的地の立地等により他の交通機関が利用できない時 7. その他 [ ]
④平均1回あたりのご利用額は、だいたいどのくらいですか？	
平均利用額	1. 500円以下 2. 500円~1,000円 3. 1,000円~2,000円 4. 2,000円~5,000円 5. 5,000円以上

問4.今後的小金井市内のタクシーサービスについてお伺いします。

①以下のようなサービスが小金井市内にあったら利用したいと思いますか？	
ア.相乗り：スマートフォンのアプリやWEBを利用して、行き先や経路が同じ人が相乗りし、運賃を割り勘する	1. ぜひ利用したい 2. 料金によっては利用したい 3. 便利であれば利用したい 4. 利用しないと思う
イ.エリア定額乗り放題：期間を決めて事前に一定金額を支払い、特定の区域や期間の中で乗り放題になる	1. ぜひ利用したい 2. 料金によっては利用したい 3. 便利であれば利用したい 4. 利用しないと思う

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。

## 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ため、市内の移動は徒歩（53.4%）、自転車（33.6%）が中心。市外への移動では、鉄道が多く（71.0%）利用されている。（東京都市圏パーソントリップ調査）
- 駅への移動手段は徒歩が中心（69.9%）で、乗合バスも14.4%の方に利用されている。（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来訪者がいる。

## 交通特性

- 公共・商業施設は駅を中心に集積。医療施設は駅から離れた地域にも点在。
- 主要な道路から住宅地に入ると細い路地が多く、大型の車両が通行できない区間も存在。
- 国分寺崖線により、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。
- 交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にある。事故要因をみると、自動車及び自転車乗用中の事故が比較的多い。（警察データ）

## 鉄道

- JR中央線が市の中心を東西方向に運行しており、運行本数・時間帯共に充実。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予定されている。
- 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るが、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（12%減（R3/R1年度））。（事業者データ）

## 路線バス

- 市内を循環する路線のほか、ほとんどが南北の隣接市と接続する路線となっており、市内外からの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バス及びムーバスで補完している。おおよ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8千万円の市の補助により運行を維持している状況。

## 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。（事業者ヒアリング）

## シェアモビリティ

- JR駅を中心にして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）

## 2. 社会情勢等

### 市の将来像「いかそうみどり 増やそう笑顔 つなごう人の輪 小金井市」

## 人口動向

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

## まちづくり

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

## 持続可能な社会に向けた展開

- 自動車運転者の改善基準告示による労働環境改善により、運転士不足へ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り組みが推進されている。
- 自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験の広まりや、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

## 日常的な移動（市民アンケート）

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

## バスの満足度（路線バス利用者アンケート／CoCoバス利用者アンケート）

- 路線バスは約6割、CoCoバスは約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）」、次いで「時間通りの運行」について不満度、重要度が相対的に高い。

## バスの不満事項（市民アンケート）

- バスサービスへの不満は「特にない」方が最も多い。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」について不満度、重要度が相対的に高い。
- バスの利用頻度が低い（週に1回未満）理由は、「他の手段で移動できるため」が約6割と最も多い。15%は「運行本数（頻度）」を挙げている。

## 今後の公共交通（市民アンケート）

- 自動車運転免許を保有している方は全体の約7割。60歳以上の方のうち約2割は返納済（取消・失効含む）である。また60歳以上の免許保有者のうち9割近くが近いうち・または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方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割が、「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。
- 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。高齢者でも自らの運転を伴わないサービスに関しては抵抗感が低い。

## 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及び深刻な運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。
- ◆ 一方で、高齢化の進行により公共交通を必要とする方の割合が増加することとなり、公共交通サービスの維持が求められる。
- ◆ 市民・来訪者を含めた公共交通の利用促進により、今後も公共交通サービスを維持できる環境が必要。
- ◆ バス・タクシー・運転士の高齢化や働き方改革等の社会情勢を踏まえ、公共交通の運行の効率化が求められており、多様な交通手段との組み合わせや新技術の活用も必要。
- ◆ これらの課題を、市・市民・事業者で共有し、喫緊の課題として取り組みが必要であるという認識を広めることが必要。

### 【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、アクセスが不便な施設が残っている状況。
- ◆ 現状の公共交通サービスを最大限活用し、高齢者、障がい者や子育て世帯等多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善が必要。
- ◆ 長期的には、高齢化の進展や新たな移動サービスの普及により、ニーズが変化していくことが想定されるため、移動データや民間活力等も活用しながらきめ細かく対応していくことが必要。

### 【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）新福祉社会館の建設が予定され、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。
- ◆ 住みやすく、住み続けたいまちであり続けるため、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り組みが求められる。

### 【課題4】多様な手段の効果的な活用

- ◆ 新たな交通手段や移動サービスに関する技術革新・法制度改正を踏まえた検討が必要。
- ◆ 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、多様化する移動手段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、活用の方向性を検討することが必要。
- ◆ 低炭素社会の実現に向けて、自動車移動からの転換や環境にやさしい移動手段の活用が必要。

## ②基本方針（案）

小金井市の交通に関する4つの課題の整理を踏まえ、小金井市の地域公共交通のあるべき姿を以下のとおり検討しました。

基本方針（案）：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

## ③目標（案）

地域公共交通のあるべき姿を実現するために、小金井市で取り組む事項の目標と、取り組みの具体イメージ（例）を以下のとおり検討しました。

### 目標1 現状の地域公共交通の維持・改善

- 例：公共交通ネットワークの維持
- 例：CoCoバス運行ガイドラインに基づくコミュニティバスの効果的な活用

### 目標2 誰もが安全・安心で快適に移動できる環境づくり

- 例：市民啓発・教育（モビリティ・マネジメント）、心のバリアフリーの推進
- 例：多様な主体・イベントと連携した公共交通の利用促進
- 例：バス待ち環境の改善

### 目標3 拠点としての魅力向上に向けた交通結節機能の強化

- 例：交通結節点における情報提供の充実化
- 例：多様なシェアリングサービスの結節拠点の整備

### 目標4 新たな技術等の効果的な活用に向けた検討

- 例：新たな移動手段や仕組みによる移動の選択肢の拡充
- 例：オープンデータのまちづくりへの活用

## 地域懇談会の実施

### 1 実施内容

#### 1.1 会議の内容

- ・小金井市の現状とアンケート調査結果について
- ・現在の課題と基本方針について

#### 1.2 会議方式

前半（30分程度）：会議内容に関する説明  
後半（1時間程度）：1班5人程度の意見交換

#### 1.3 テーマ

- ・小金井市における移動の課題について
- ・基本方針について

### 2 開催日時・場所

開催場所は以下を予定している。また、開催時期は令和6年1月下旬を想定している。

場所	会議室	日時
桜町上水会館	集会室A・B	1月27日(土) 13:00～14:30
公民館貫井南分館	学習室A	1月27日(土) 16:30～18:00
マロンホール	会議室A	1月31日(水) 14:00～15:30
萌え木ホール	会議室A・B	1月31日(水) 18:30～20:00

※参加者の対象エリアは特に指定しない。

※概ね1時間半程度を想定。

### 3 参加方法

#### 3.1 申込対象者

市内在住・在勤・在学の方

#### 3.2 定員数

各会場 20名程度（1班5名×4班）

#### 3.3 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。

定員に満たない場合は、当日受付を実施する。

- 申込期間：令和6年1月15日(月)まで
- 申込方法：申込フォーム、FAX、電話 ※以下7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
- 抽選方法：申込締切日までに到着した申込みを対象とし、応募者多数の場合は抽選を行う。
- その他：
  - ・手話通訳あり
  - ・申込者には、おおむね1週間前に、資料を事前送付する。

### 4 事前周知

市報、市公式ホームページ、X（旧ツイッター）、市政だより等を予定している。

また、市民アンケート調査にて参加希望を記入された方に対して開催案内を通知する。

# 小金井市地域公共交通計画

## 地域懇談会

# 参加者募集!!

ぜひ、  
お越しください。

小金井市ではコミュニティバス再編後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の在り方を示すため、令和6年度の策定に向けて地域公共交通計画の検討を行っています。

市民をはじめとする人々の移動の利便性の向上を目指し、計画を策定してまいりますので、ご意見をおきかせください。

開催場所	会議室	開催日時
桜町上水会館	集会室A・B	1月27日(土) 13:00～14:30
公民館 貫井南分館	学習室A	1月27日(土) 16:30～18:00
マロンホール	会議室A	1月31日(水) 14:00～15:30
萌え木ホール	会議室A・B	1月31日(水) 18:30～20:00

※全会場とも同じ説明内容です。

◆ **テーマ**：地域公共交通計画について（現在の課題・計画の基本方針）

◆ **対象者**：市内在住・在勤・在学の方

◆ **申込方法**：1. 申込フォーム 2. FAX 3. 電話

◆ **記入事項**：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

◆ **申込期間**：令和6年1月15日(月)まで

◆ **定員**：各会場 20名程度（定員超過時は抽選）

◆ **その他**：手話通訳あり



## お問い合わせ・申込み先

※事前の申込みが定員に満たない場合は、当日受付（先着順）を実施します。  
※お車でのご来場はご遠慮ください。

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6丁目6番3号

電話：042-387-9850 FAX：042-386-2619 メール：[s060999@koganei-shi.jp](mailto:s060999@koganei-shi.jp)

HP：<https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/koukyoukoutsuu/koutukeikakukondan.html>



## CoCo バス再編後の状況

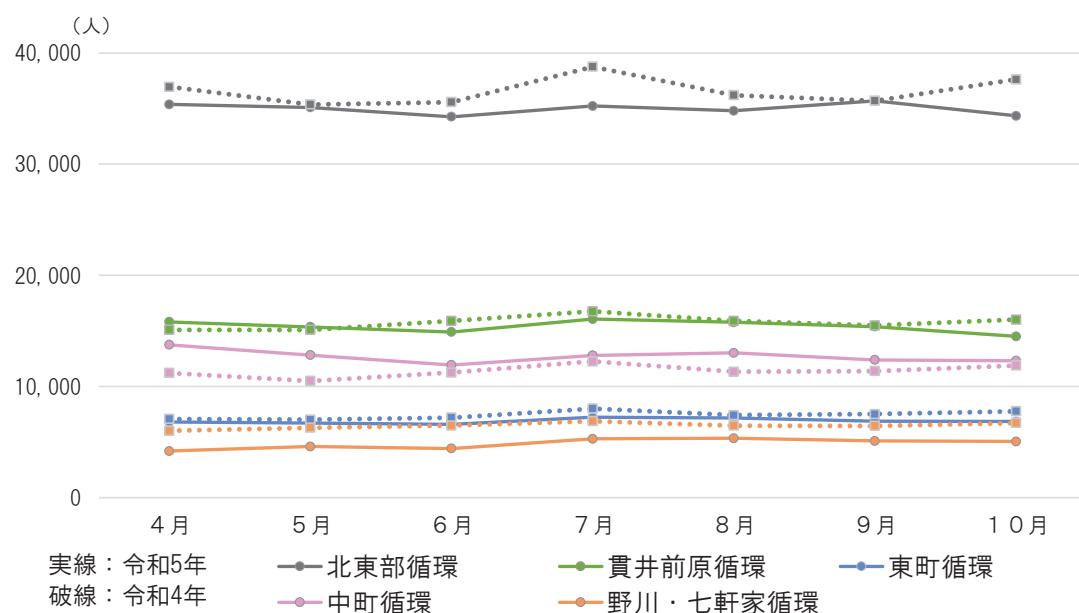
### 1 令和5年度の利用実績(速報)

#### 1) 利用者数

令和4年度と令和5年度の4月～10月の利用者数比較は以下のとおり。

野川・七軒家循環では利用者数が75%に減少しているが、他の路線では95%前後と大きな減少はみられない。

	令和5年 4月～10月	令和4年 4月～10月	令和5年 ～令和4年	比較
北東部循環	244,845人	256,198人	-11,353人	95.6%
貫井前原循環	107,786人	110,218人	-2,432人	97.8%
東町循環	48,201人	51,985人	-3,784人	92.7%
中町循環	89,006人	79,795人	9,211人	111.5%
野川・七軒家循環	33,997人	45,279人	-11,282人	75.1%
計	523,835人	543,475人	-19,640人	96.4%



## 2) 運行収入

運行収入の比較は以下のとおり。令和5年度より、回数券販売の方法を変更し、京王バスの委託先店舗、京王バス府中営業所及びつくば観光交通本社でのみ販売しているため、京王バスによる回数券販売額は、各路線の運行収入とは別に記載している。そのため、京王バス運行の各路線の収入には回数券での収入が含まれていない。

北東部循環、貫井前原循環では収入に大きな差はない。東町循環では収入の減少が大きいが、利用者数は大きく変わっておらず、回数券の利用者数割合が多いと考えられる。

野川・七軒家循環では利用者数の減少も多く収入もそれに伴って減少がみられる。（京王バスで購入した回数券を野川・七軒家循環で利用した場合、野川・七軒家循環の収入には含まれないためその影響もあると考える）

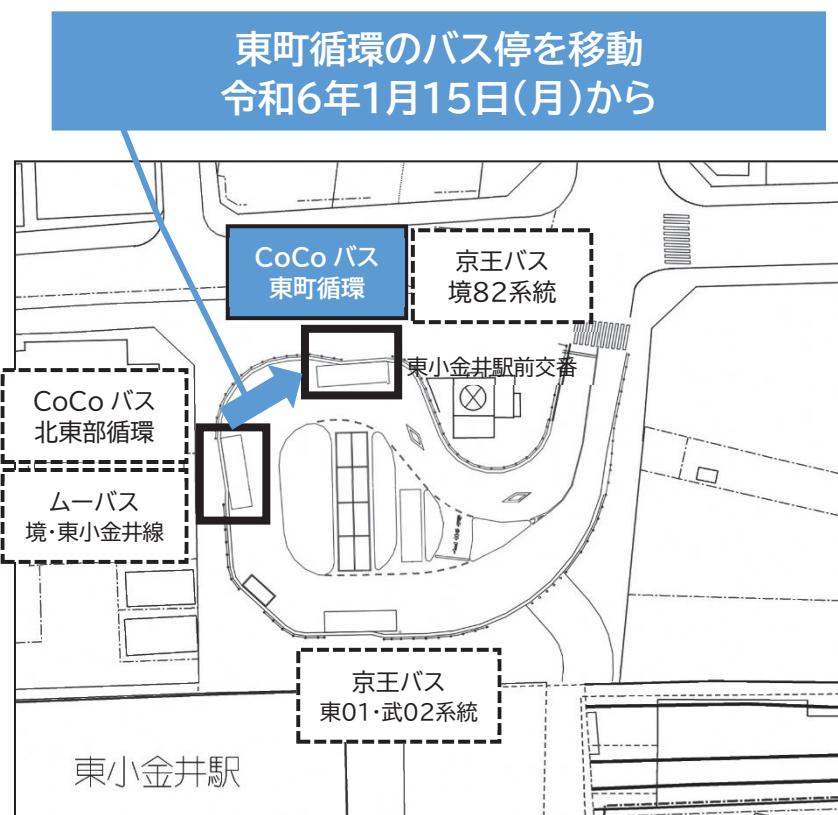
	令和5年 4月～10月	令和4年 4月～10月	令和5年 －令和4年	比較
北東部循環	22, 654, 754円	24, 261, 987円	-1, 607, 233円	93. 4%
貫井前原循環	9, 618, 119円	10, 437, 664円	-819, 545円	92. 1%
東町循環	2, 876, 604円	4, 922, 931円	-2, 046, 327円	58. 4%
中町循環	6, 411, 313円	7, 556, 653円	-1, 145, 340円	84. 8%
京王バス回数券	20, 014, 269円	-	-	-
小計	61, 575, 059円	47, 179, 235円	14, 395, 824円	130. 5%
野川・七軒家循環	2, 209, 764円	4, 072, 026円	-1, 862, 262円	54. 3%
合計	63, 784, 823円	51, 251, 261円	12, 533, 562円	124. 5%

## 2 東小金井駅での跨ぎ利用

東小金井駅北口のバス停を3路線（北東部循環・東町循環・ムーバス）で共有している都合上、東町循環に乗車している方が駅で降車せず「跨ぎ利用」する場合、一旦、バスから降りる運用となっていたことについて、運行事業者と調整の結果、以下のとおり東町循環のバス停を移動することで課題の解消を図る予定。

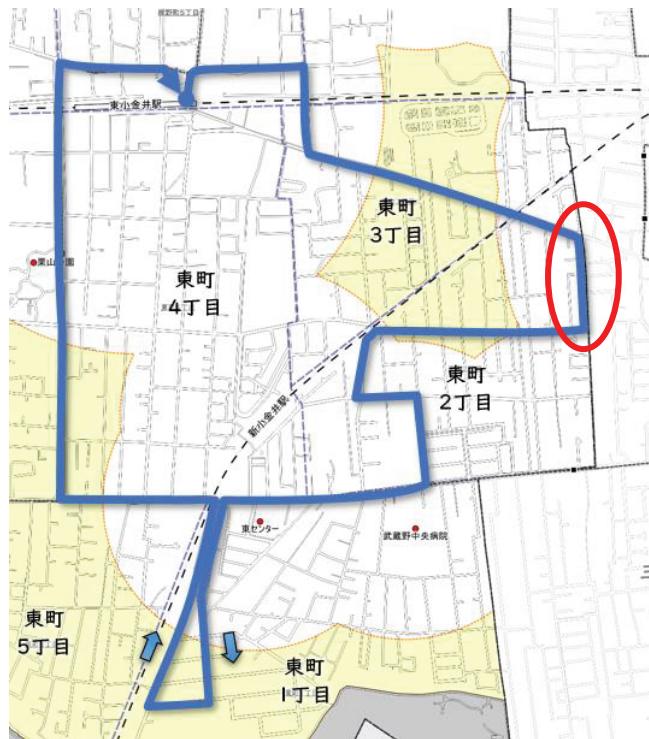
ただし、京王バス境82系統の時刻表との関係で、平日1便（11:25発）及び土日祝3便（9:40発、11:25発、13:10発）は、一旦、降車する運用となる。

なお、利用者への周知は、12月15日市報をはじめ、市ホームページへの掲載、駅バス停への看板設置及びバス停への掲示を行う。



### 3 東町循環・東町2丁目の道路工事状況

CoCoバス東町循環・東町2丁目の狭隘道路について、安全確保、騒音や振動の対策のため、これまで注意喚起の看板設置等を行ってきた。



これまでに設置した看板



今年度は振動の抑制を図るため、徐行運転の徹底に加え、道路に複数あったつぎ目をなくし、舗装厚を35型から40型に上げる舗装工事を11月27日～12月1日に実施した。次年度は残り区間について同様の工事を実施予定。

整備前



整備後



## ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正（R6 年度の運行）

### 1 対象の路線

武藏野市が運行するコミュニティバス（ムーバス）の境・東小金井線にてダイヤ改正を実施する。



### 2 改正の内容

#### 2.1 背景

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が、令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日から適用されるため。

#### 2.2 変更の理由

小田急バス（株）が運行する3路線5ルートについて、利用者への影響を踏まえ、現在の17人/日の体制で1日9時間以上の休息時間の確保、1日の拘束時間を上限15時間とするため。

境・東小金井線は、利用者数が少ない終車を1便繰上げる。

境・東小金井線	始発	7:24	10人
	次発	7:54	35人
	終車前	20:54	13人
	終車	21:24	10人
<u>東小金井終車</u>	<u>東小金井終車</u>	<u>21:33</u>	<u>3人</u>

2022年9月1日～10月31日の平均IC乗車人員  
現金での乗車は全体の乗車人員の約2割弱  
始発・次発・終車前・終車の現金・IC合算乗車数

## 2.3 変更の内容

対象路線の平日の終便を1便繰上げ。 (赤下線部分)

武蔵境駅北口			のりば：0
時	平日	土曜	日曜/祝日
05			
06			
07	24 54	54	54
08	24 54	24 54	24 54
09	24 54	24 54	24 54
10	24 54	24 54	24 54
11	24 54	24 54	24 54
12	24 54	24 54	24 54
13	24 54	24 54	24 54
14	24 54	24 54	24 54
15	24 54	24 54	24 54
16	24 54	24 54	24 54
17	24 54	24 54	24 54
18	24 54	24 54	24 54
19	24 54	24 54	24 54
20	24 54	24	24
21	24		
22			
23			
00			
01			
02			

2022年3月1日 改正

渋滞等で運行が遅れる場合がございますので、ご了承のうえご利用ください。  
お問合せ：武蔵境営業所 0422（31）6191

## 3 スケジュール(予定)

令和6年 2～3月 順次広報（市報、HP、バス停・車内掲示等）

令和6年 4月1日 時刻表改正

## 小金井市地域公共交通活性化協議会条例の改正について

### 1 道路運送法の改正

#### 1) 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議について

法第9条第4項において、「地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等」を定めるときは、運賃を定めようとする運行事業者と自治体、地方運輸局、市長が住民の意見を代表する者として指名した四者で、運賃の協議を行うこととされた。

また、法第9条第5項において、その運賃等については、あらかじめ公聴会等を開催して住民等の意見を聴取することとされた。

### これまで

#### 【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

##### 旧 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調つたときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもつて足りる。

##### 施行規則 9条の2概要

法第9条第4項の協議が調つたときは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調つているときとする。

### 令和5年10月1日以降

#### 【公聴会の開催等<sup>\*</sup>により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施など

##### 新 道路運送法 9条5項概要

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

#### 【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

#### 運賃協議会

※活性化協議会とは別に実施

##### 新 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調つたときは、協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

#### 2) 市の条例改正について

上記の理由から、今後、コミュニティバス「C o C o バス」の運賃に関する協議については、本協議会ではなく、道路運送法第9条第4項で規定する協議会（（仮称）運賃協議会）において協議を行う必要があることから、令和6年3月の市議会に改正案を上程する予定で検討中です。

#### 【補足】

本協議会＝地域公共交通活性化協議会は、以下のとおり二つの法律を基に設置しており、それぞれの役割を担っています。

##### ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

⇒ 『法定協議会』として、地域公共交通計画の作成や策定後の計画の実施について協議

##### ② 道路運送法

⇒ 『地域公共交通会議』として、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する協議

## 地域公共交通計画への記載事項【他の事例（杉並区）の紹介】

### 杉並区地域公共交通計画 概要版

## 第1章 計画の概要

### 1 計画策定の背景と目的

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、令和2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「地域交通のマスター・プラン」。
- ・国内では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や交通政策基本法が施行され、地方自治体においても交通に関する政策の総合的かつ計画的な推進が求められる。
- ・令和4（2022）年現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用を控える動向が続く。他方で、ICTを活用した新たなモビリティサービスが提供されると、シームレスな移動が脚光を浴びており、これまでの「クルマ中心」から「人中心」のまちづくりへの転換とともに、誰一人取り残すことなく「ウェルビーイング」を実現するため、移動サービスの拡充が図られている。
- ・こうした背景の下、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現等に向け、あらゆる関係者と「共創」（※）しながら、交通や移動から派生する課題解決に主体的に取り組むため、本計画を策定する。

※「共創」：多様な立場の利害関係者と対話しながら、ともに新しい価値を生み出していく考え方のこと。特に交通分野に関しては、新型コロナウイルス感染症を契機に、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠である地域交通を持続可能な形で刷新・再構築するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの「共創」が必要となっている。

### 2 計画の区域

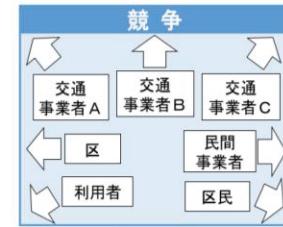
区全域

### 3 計画の期間

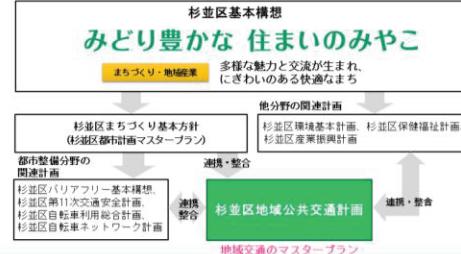
令和5（2023）年度  
～令和12（2030）年度の8年間

### 5 計画の対象

既存の公共交通サービス＋地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等）  
+新技術（パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、MaaS、AIによる配車、自動運転など）



### 4 計画の位置づけ



## 第2章 区の取組の方向性

### 1 区の上位計画等との関連

- 杉並区基本構想…まちづくり・地域産業分野 「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち」
- 杉並区総合計画…「誰にとっても移動しやすい地域交通環境の整備」「デジタル化」
- 杉並区まちづくり基本方針…「公共交通の利便性向上」「安全で快適な自転車利用の推進」「新たなモビリティサービスへの対応」

### 2 区の次世代型交通まちづくりの推進に向けて

- 交通分野におけるDX（デジタル化への変革）  
・GX（脱炭素化に向けた社会変革）の推進
- 二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合
- 災害時における移動の安全性の確保

### 3 区の公共交通に求められる役割

区民一人ひとりの移動を生涯にわたって支え、  
移動の自由を確保する

## 第3章 区の現状と課題

### （1）区の現状

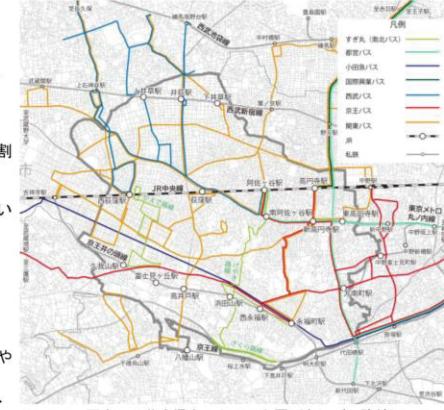
- ・総人口は当面増加すると予測され、令和22（2040）年頃には高齢者世帯の6割近くが単身世帯になる見込み
- ・公共交通ネットワークが充実している
- ・区の東部地域を中心に幅員4m未満の狭い道路が多く、歩道が設置された区道は全体の約1割

### （2）区民の移動実態

- ・外出先は区内が約7割と高いが、通勤目的に限ると約8割が区外へ移動している
- ・鉄道に次いで、徒歩や自転車の移動割合が高い
- ・区内から区外への移動は隣接するエリア間での移動が多い

### （3）区民の移動に対するニーズ

- ・区の公共交通に求められる取組として「公共交通機関のバリアフリー化」「環境負荷の少ない移動手段の導入」「乗り換え・乗り継ぎの利便性の向上」を必要とする区民が多い
- ・移動に関する新たな仕組みが導入された際に、MaaSやデマンド交通を利用する可能性が高い
- ・自身で自動車を運転できなくなった時、公共交通の利用、近場で移動を済ませると考える区民が多い



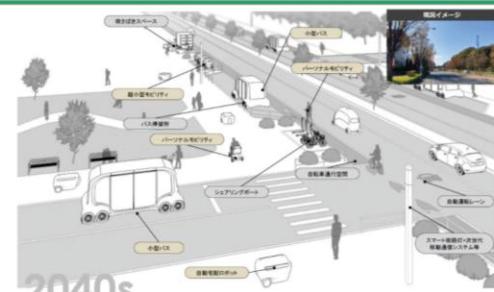
区内の公共交通ネットワーク図（主にバス路線）

### （4）区の公共交通を取り巻く環境

- ・感染症の拡大以降、鉄道やバスなどの利用者数の減少が続く中で、更なる安全性の確保や利便性の向上が必要となる
- ・バスやタクシーをはじめ自動車運送事業における運転手不足が深刻で、都市部でも運転手の確保がより難しくなる
- ・公共交通の維持・向上は、防災・観光・環境・福祉等の分野横断した様々な波及効果が見込まれる

### （5）区の公共交通の課題

- 課題1** 充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- 課題2** 道路の幅員が狭いことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- 課題3** 交通結節点における乗換え負担の軽減や乗合環境の快適性の向上と、区境などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- 課題4** あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- 課題5** 交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- 課題6** 事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- 課題7** 脱炭素化、デジタル化、ポストコロナや災害対策など時代の潮流へ対応することが求められている



自動運転車の普及により見込まれる道路空間の将来イメージ（2040年代）  
出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）

# 杉並区地域公共交通計画 概要版

## 第4章 区の地域交通の基本方針と目標

1

計画の基本方針

「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」をみんなで考え、みんなが支える



2

計画の目標

### 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

まちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす公共交通の多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している

### 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

複数の交通モードが高度に連携する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能となっている

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができる

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能となっている

### 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

区民一人ひとりが公共交通をかしこく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が図られている

## 第5章 目標を達成するための施策…13の施策と32の取組から構成

### 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

#### 施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充

- ・多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充 など

#### 施策1-2 モビリティ・マネジメントの実施 (公共交通の利用促進)

- ・全区民を対象とする公共交通の広報啓発 など

#### 施策1-3 ゆき丸の魅力を高めるための再設計

- ・ゆき丸の運行による多面的な効果の検証 など



地域公共交通が日常生活の様々な場面を支えているイメージ

出典: 地域公共交通赤字=廃止いいの? (国土交通省近畿運輸局)

### 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

#### 施策2-1 交通結節機能の強化

- ・公共交通のバリアフリー化の推進
- ・駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討

#### 施策2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上

- ・エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進
- ・区境地域における新たな交通サービスの導入検討



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

出典: 2040年、道路の景色が変わる(国土交通省)

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

#### 施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

- ・自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ公共交通による実証運行及び実施 など

#### 施策3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

- ・電動マイクロモビリティの安全な利用の促進 など

#### 施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

- ・自転車の安全な利用の促進 など



荻窪駅南側エリアを実証運行する  
グリーンスローモビリティの様子(令和4年11月)

### 【主な成果指標】

- 公共交通利用者数  
(鉄道・路線バス・ゆき丸)

令和元(2019)年度 1,146千人/日  
→令和12(2030)年度 1,243千人/日

### 【主な成果指標】

- 交通機関の乗換えがしやすいと思う  
区民の割合

令和2(2020)年度 35.1%  
→令和12(2030)年度 45.0%

### 【主な成果指標】

- 新モビリティの実証実験の回数

令和2~4(2020~2022)年度 3回  
→令和12(2030)年度まで 累計7回

## 第6章 計画の推進

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

#### 施策4-1 安全・安心な交通環境の整備

- ・時代に応じた交通安全教育の拡充 など

#### 施策4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討

- ・交通事業者等のプラットフォームを活用した  
MaaSの実装 など



区で実施している交通安全教育  
(区立小学校における自転車安全利用実技講習会)

### 【主な成果指標】

- 区内における自転車関与事故件数  
(1~12月)

令和2(2020)年中 367件  
→令和12(2030)年中 297件

### 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

#### 施策5-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

- ・すみれにおける電気バスの導入 など

#### 施策5-2 【施策1-2再掲】モビリティ・マネジメントの実施

#### 施策5-3 【施策3-3再掲】公共交通を補完する自転車利用の推進



電気バスの車両イメージ  
出典: BYD(ビーワイディー)ジャパンホームページ

### 【主な成果指標】

- すぎ丸のEV化

令和2(2020)年度 0台  
→令和12(2030)年度 5台

## 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

### 施策1－1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充

区の公共交通ネットワークは、鉄道・バス・タクシーの運行によって支えられ、すでに高い水準で形成されています。

ポストコロナの社会においても、誰もが安全・安心かつ気軽で快適な移動ができるよう、これらの基幹的な公共交通ネットワークを維持しつつ、交通事業者間の連携や交通手段別の運行の最適化によって、公共交通ネットワークの更なる拡充を図ります。

世界中の都市でクルマ中心から人を中心へとまちづくりが転換していく中で、区においても「歩行者にやさしい」交通環境の整備に向けて、特に徒歩や自転車とのつながりを高め、公共交通を基軸としたシームレスな移動が実現できるよう連携を図ります。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充

実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、NPO法人	連携	民間事業者
実施内容			
多様な交通（鉄道、路線バス、すき丸、タクシー、福祉交通、自転車、歩行者等）が相互に連携・補完し合うことで、区内の交通ネットワークを今後も高い水準で維持し、更なる拡充を図っていく。 交通ネットワークの拡充にあたっては、これまで以上に各交通モード間で連携を図り、徒歩や自転車も含めたシームレスな移動の実現を図る。 多心型まちづくりを進めている駅周辺は、交通結節点の機能に加えて、商業・業務、公共交通サービス、文化・教育、福祉などの都市機能を集積させ、さらに地域活性化やにぎわい創出に資する歩行者に優しいウォーカブルな都市空間として整備することを検討する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

取組のイメージ



図表5-1  
「誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ」を交通の軸に据える神戸市の事例

出典：神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕  
(平成27年、神戸市)

## 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

### 施策2－1 交通結節機能の強化

駅周辺は、鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者等の多様な交通手段が相互に接続し、乗り継ぎの拠点になっていることから、交通結節点と呼ばれています。

区内最大の交通結節点である荻窪駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺にはすでに多数の都市機能が集積していますが、将来的には住宅都市ならではの交通結節機能をさらに充実していくことが期待されます。

高齢者や障害者、子育て世代など誰もが公共交通を利用して快適な移動ができるように、公共交通のバリアフリー化、駅周辺やバス停の利用環境の改善を検討・実施していきます。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 公共交通のバリアフリー化の推進

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシ一事業者	連携	区、NPO法人
実施内容			
区のバリアフリー基本構想において、各交通事業者が作成する特定事業計画に基づき、鉄道駅へのホームドア設置、ノンステップバス車両への代替、車いす利用者や視覚障害者が利用しやすい降車ボタンの設置、バスロケーションシステムの導入・維持改善等を実施することで、公共交通のバリアフリー化を推進する。 ホームドアの設置については、京王井の頭線久我山駅及びJR中央線各駅において計画期間内に実施する。誰もが安全に安心して区内の鉄道駅を利用できるよう、鉄道事業者によるホームドア設置に向けて、区は財政的な支援を行う。 タクシー車両については、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入を促進する。 公共交通を利用しにくい立場にある障害者をはじめ、これまで以上に区民の公共交通の利用が図られるように、バリアフリー情報を発信する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

Column

ふらり赤い椅子プロジェクトによる地域の外出支援

現在、ケア24 阿佐ヶ谷（地域包括支援センター）を中心に活動が進められている「ふらり赤い椅子プロジェクト」では、ご家庭などで不要になった椅子を寄付してもらい、赤い椅子として、まちなかに設置することで、高齢者がひと休みできる空間を作り出すという活動です。

こうした活動は、交通事業者だけではバス停へのベンチの新設が難しいという実情を、地域の主体的な取組から補完することになり、加えて高齢者の安心な外出支援にもつながります。

ふらりとでかけたくなる街 <阿佐谷>



体力が落ちてくると、外出が減ってしまうという方が多いようです。

街なかに、ひと休みできる椅子があると、心配せずに外出できます。

赤い椅子をご存知ですか？  
赤い椅子プロジェクト  
2020年6月20日  
阿佐谷の街なかに、赤い椅子を置きました。どうぞ一休みしてください。



「赤い椅子をご存知ですか？」のチラシ

出典：ふらり赤い椅子プロジェクト

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

#### 施策3－1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

区内における公共交通不便地域は、すぎ丸の運行等によって概ね解消されましたが、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けては、区内に住む区民一人ひとりに対して移動の選択肢を拡充していくことが求められます。

とりわけ、自宅から鉄道駅やバス停まで遠くてアクセスしづらい等の要因によって、潜在的な公共交通の利用意向があるにも関わらず、移動をためらう方々の移動の選択肢を拡充することを検討していきます。既存の公共交通体系の維持に加え、新たな公共交通サービスの活用も検討・実施していきます。

なお、新たな公共交通サービスは、鉄道やバスといった幹線道路の運行を担う既存の公共交通を補完して区内の支線的な道路を走行する、もしくは区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用することを検討します。運行にあたっては、既存の路線と競合しないように調整を図るものとします。

また、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センター等とともに、公共交通と福祉交通との連携を十分に図っていきます。

【実施地域】主に、公共交通不便地域を中心に区内全域（取組1、取組3、取組4）

荻窪地域（取組2）

#### 取組1 自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ 公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施

実施主体	区、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容			
	自宅と、鉄道駅やバス停の交通結節点を結ぶ、区域を限定したデマンド交通をタクシー事業者等と連携して、主に公共交通不便地域において実施する。 例えば、本取組におけるデマンド交通は、既存のバス・タクシーとは異なる「急がない乗合交通」としてサービスを提供し、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すことを目的とする。 実証運行を通じて、その導入効果を検証しながら進めることとする。		
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

#### 施策4－1 安全・安心な交通環境の整備

近年の自転車利用者による交通マナーの問題や高齢ドライバー等による交通事故の発生などを受けて、区内において安全・安心な交通環境を整備することが求められています。

今後は、地域内を歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティ等の多様なモビリティが日常的に通行することから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、ハード・ソフト両面から対応をしていきます。

また、平成30（2018）年8月に横浜市内で発生したバス停付近での事故を受けて、全国的にバス停留所の安全確保対策が進められており、区内6箇所のバス停においても、適切な地点への移設を視野に、安全対策を実施していきます。

さらに、大規模地震等発災時に備えて、行政と交通事業者との連携強化を図っていきます。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 時代に応じた交通安全教育の拡充

実施主体	区、警察	連携
実施内容	区立小・中学校をはじめとした自転車安全利用講習会を継続的に実施するとともに、街頭でのマナーアップキャンペーン等の啓発活動の実施や公式SNSを活用して自転車の交通ルールやマナーを周知する。 また、今後普及が見込まれる、新たな電動マイクロモビリティの交通ルール遵守やマナーより向上についても、警察と連携しながら交通安全の啓発活動を実施する。	
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度
取組のイメージ	 	
		 

図表 5-1-4 区で実施している交通安全教育

## 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

### 施策5－1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

区が目指すゼロカーボンシティの実現に向けて、区民が日頃から利用するバスや区職員が業務で利用する庁有車について、電気等を利用した環境負荷の小さい低炭素な車両へ転換するよう、交通事業者とともに取組を進めていきます。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 すぎ丸における電気バスの導入

実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容 すぎ丸の車両の買い替え時期にあわせて、バス事業者とともに、環境にやさしい電気バス（EV）の導入に向けた検討を行い、導入を進める。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	
取組のイメージ	A black and white photograph of a modern electric bus, showing its front grille, headlights, and side profile.		

図表 5-19 電気バス車両のイメージ

出典：BYD（ビーワイディー）ジャパンホームページ

#### 取組2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入

実施主体	バス事業者	連携	区
実施内容 民間路線バスの車両更新にあわせて、電気バス（EV）や充電設備の導入を図ることとし、燃料電池バス（FCV）の導入については水素ステーションの設置場所の確保も含めて検討する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

#### 取組3 庁有車の電気自動車への切替

実施主体	区	連携	
実施内容 区役所の庁有車を電気自動車等の低炭素な車両へ順次切り替えていく。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

## 意見・提案シート

◆地域公共交通活性化協議会への検討内容についてご意見・ご提案がありましたら、以下にご記入の上、交通対策課にご提出ください。原則、次回の協議会において、コピーしたものをお議会委員に配布します。ただし、誹謗中傷が含まれる内容の場合は配布しません。

（意見・提案用紙）

（複数枚提出可）

提出日 年 月 日 ※氏名についても公開の対象となります。  
氏名 \_\_\_\_\_

(送付先)

小金井市都市整備部交通対策課 担当：千葉・越

〒184-8504 小金井市本町6-6-3 連絡先：042-387-9850

FAX：042-386-2619 E-mail：s060999@koganei-shi.jp

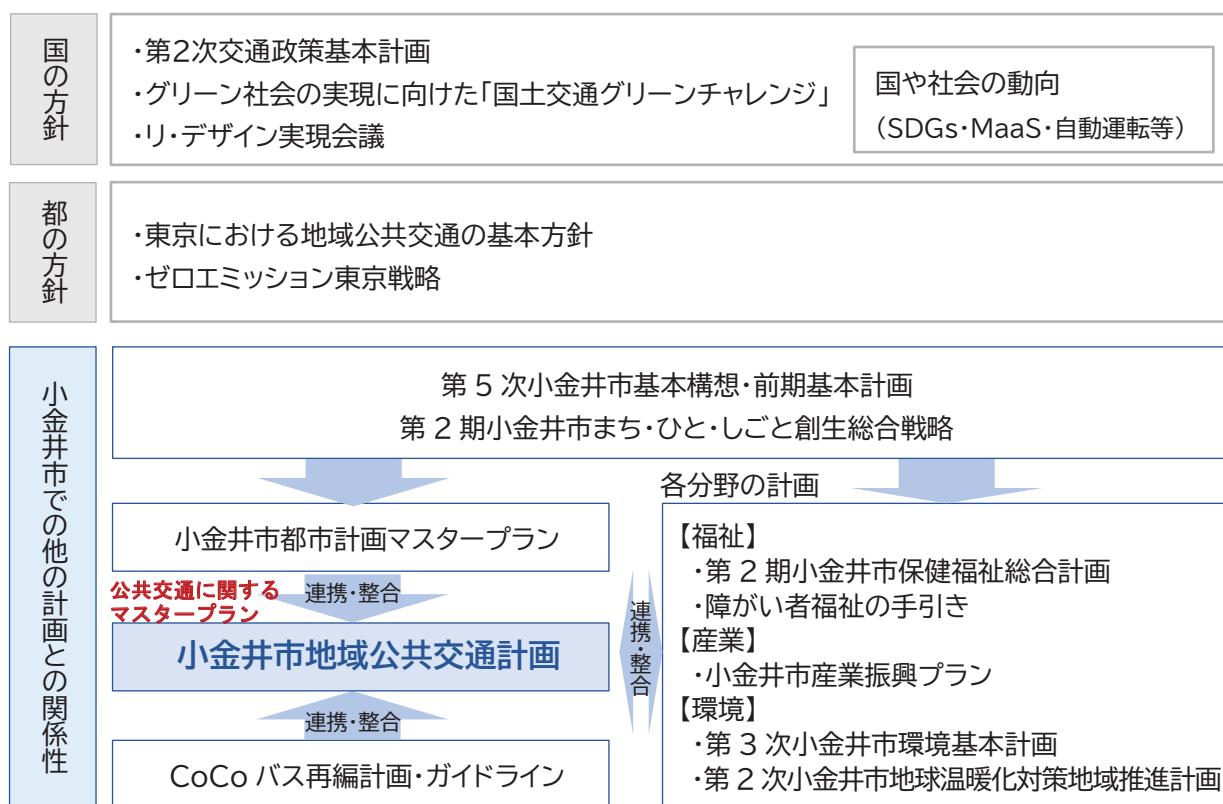
## 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係

### 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plan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

### 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。

<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

分 観 類 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"> <li>・計画策定の意義</li> <li>・計画に盛り込む事項</li> <li>・関連する補助事業等</li> </ul>
	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"> <li>・地域が自らデザインする</li> <li>・持続可能で多様かつ質の高いモビリティの実現</li> <li>・コンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</li> <li>・バリアフリー、ユニバーサルデザイン化の推進</li> <li>・安全と交通関連事業の担い手の維持・確保</li> <li>・運輸部門における脱炭素化等の加速</li> </ul>
	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"> <li>・事業用バスへの次世代自動車の普及促進</li> <li>・公共交通、自転車の利用促進</li> </ul>
	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月を中途にとりまとめ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>示されている事例等</li> <li>・AIオンデマンド交通</li> <li>・地域公共交通等における自動運転の推進</li> <li>・エリア一括協定運行事業</li> <li>・独占禁止法特例法</li> </ul>
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"> <li>・マルチエネルギーステーションが定着</li> <li>・ZEVが幅広く普及</li> <li>・自動運転やMaaS等のモビリティ改革が進展</li> <li>・燃料電池バスの導入</li> <li>・ゼロエミッションバスの導入</li> <li>・小型路線バスの新車販売原則ZEV化</li> </ul>
	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。	<p>小金井市は新都市生活創造域に位置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・きめ細やかな移動サービスの提供</li> <li>・結節点での多様なモビリティの提供</li> <li>・行政界を感じることがない移動ができる</li> </ul>

分 観 類 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。	<p><b>施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの顔となる駅周辺の整備</li> <li>・バリアフリー化</li> <li>・交通安全の推進</li> <li>・放置自転車の抑制</li> <li>・自転車活用の促進</li> <li>・駅前環境の整備</li> <li>・公共交通のあり方の検討の推進</li> </ul> <p><b>目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の安全な移動</li> <li>・交通手段の利便性への満足度の向上</li> <li>・交通事故死傷者数の減少</li> </ul>
	交通	小金井市都市計画マスター・ターブラン(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。	<p>基本目標2:人・モノの円滑な移動を支えるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用環境の形成</li> <li>・暮らしを支える公共交通体系の構築</li> <li>・交通結節機能の充実</li> <li>・新たな移動手段の検討</li> </ul>
	福祉	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通不便地域の定義</li> <li>・評価指標</li> <li>・運行経費に対する運賃等の収入の割合</li> <li>・1便当たりの利用者数</li> </ul>
	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て、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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CoCoバス再編における障害者割引の導入</li> <li>・高齢者の通院手段としてのCoCoバスの運行</li> </ul>
	観光	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。	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都営交通及び民営バス、CoCoバスの運賃の料金割引</li> </ul>
	環境	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行空間の形成</li> <li>・自転車利用環境の形成</li> <li>・暮らしを支える公共交通体系の構築</li> </ul>
		第3次小金井市環境基本計画(R3.3策定) 第2次小金井市地球温暖化対策地域推進計画(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。  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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率の良い輸送ルートを選択</li> <li>・より低炭素な輸送方法を選択</li> <li>・燃費のよい運転方法を選択</li> <li>・交通手段の転換の促進</li> <li>・市内の温室効果ガス排出量の削減</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利便性向上</li> <li>・公共交通利用への転換</li> <li>・公共交通やCoCoバスの利便性の向上</li> <li>・低公害車の導入</li> </ul>

## 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
<b>新たなモビリティサービスの自走に向けた展開</b>	
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。
<b>持続可能な社会に向けた展開</b>	
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。
<b>超スマート社会の推進</b>	
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、公共交通のリ・デザインを掲げている。
<b>公共交通を取り巻く状況</b>	
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「リ・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）

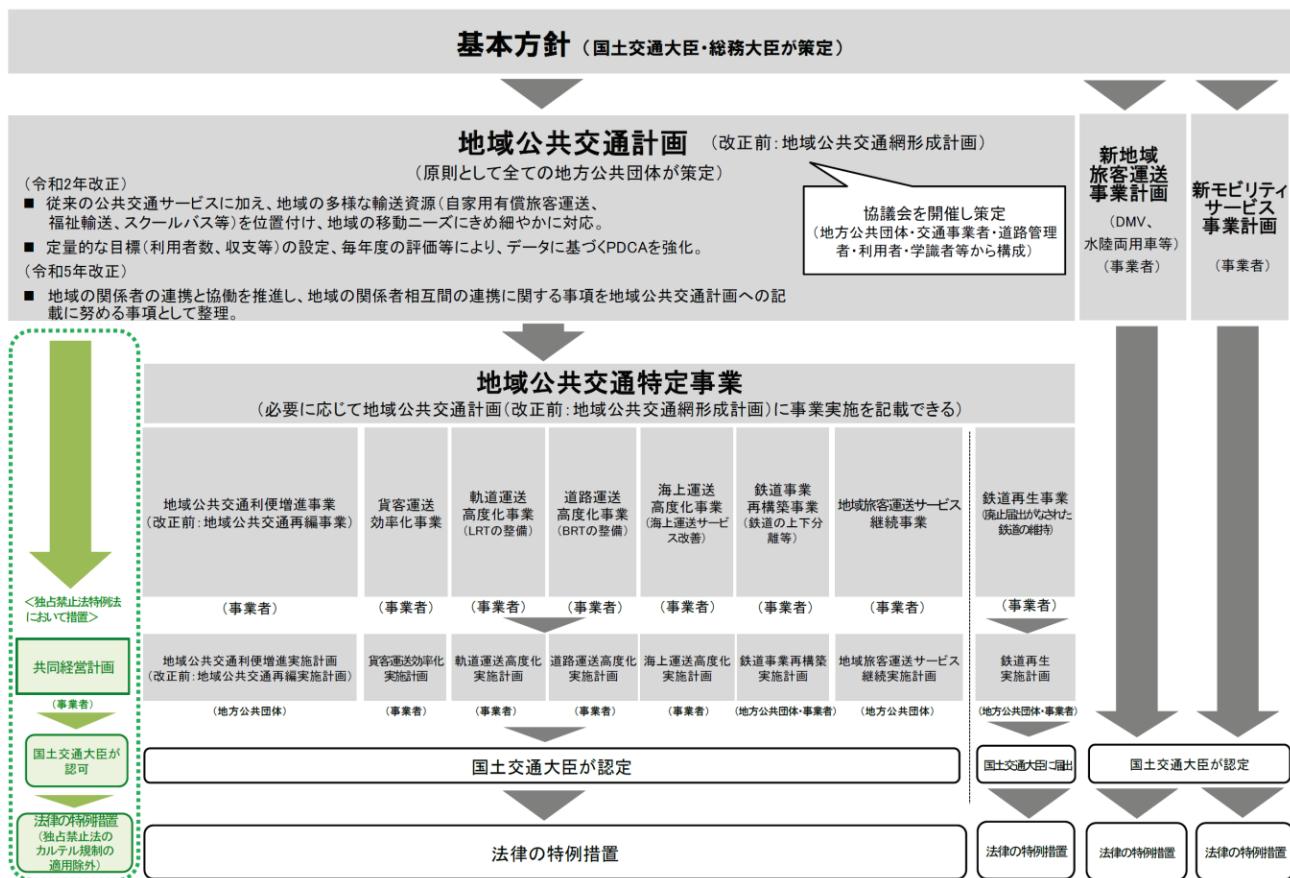
- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標  
(※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2）)
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体  
(※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤）)
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
-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

### 基本的方針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

### 基本的方針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>

### 我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靭化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

### 交通が直面する危機

- 地域におけるモビリティ危機  
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
- サービスの「質」の低迷

- デジタル化、モビリティ革命等の停滞  
○物流における深刻な労働力不足等

- 交通に係る安全・安心の課題  
(自然災害、老朽化、重大事故等)
- 運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



### 新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透 等)

### 今後の交通政策の基本的方針

#### 危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

- A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

- B.我が国経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

#### <新たに取り組む政策 等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発（TOD）
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

#### <新たに取り組む政策 等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靭で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

#### <新たに取り組む政策 等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポート」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組（港湾・海事・航空分野、物流・人流分野）等

### 持続可能で強靭、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

1

## <今後の交通施策の基本方針>

### 公共交通関連

- A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

- B.我が国経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

#### 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

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等

#### 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

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩・自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出 等

#### 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

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース 等

#### 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化 等

#### 目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ輸送港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持 等

#### 目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開 等

#### 目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革 等

#### 目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等

#### 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

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等

#### 目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航 等

### 各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

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CO<sub>2</sub>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



#### 4) リ・デザイン実現会議

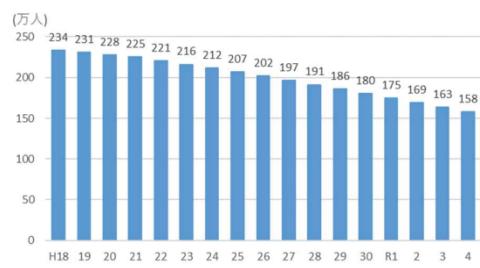
- 公共交通の現在の課題を解決するため、先進的な取組をしている自治体や関係事業者等に対し、連携・協働の取組において生じた問題について課題を整理しており、これまでに第3回会議までを開催。
- 関係省庁と連携し、交通分野と他分野との連携・協働に関する取組を推進するため、情報共有・課題整理・対応方針の検討等を行う。令和6年4月を目指すに、現状と先進事例、横展開にあたっての課題とその対応策についてとりまとめ、本格展開を図る。
- 関連する事業や施策として以下のようないくつかが整理されている。
  - A I オンデマンド交通／地域公共交通等における自動運転の推進／エリア一括協定運行事業／独占禁止法特例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

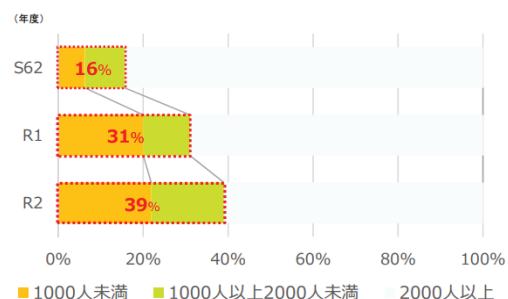
第二種運転免許保有数

- ・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。



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

国土交通省

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※
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域にある資源（人材、車両、施設）のマルチタスク化。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事業者の連携・協働。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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」の考え方方に沿ったまちづくり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 民間事業者を中心としたサービス提供。</li> <li>○ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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に、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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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・連動           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 介護施設の送迎</li> <li>・ 福祉施設の送迎</li> <li>・ 学校の送迎</li> <li>・ 習い事施設の送迎</li> <li>・ 企業事業所の送迎</li> <li>・ 自家用車の送迎</li> </ul> </li> <li>○ エリア一括協定運行事業の活用（上記取組との連携・連動を含む）</li> <li>○ 自動運転の実装加速</li> <li>○ 公共交通の活用による貨客混載の推進</li> <li>○ 免許返納後の移動を支える新たな車両の導入推進</li> <li>○ 公共交通とペーサルモビリティの有機的連携（鉄道×自転車・電動キックボード等）</li> <li>○ 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</li> <li>○ AIオーダemand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</li> <li>○ ドライバー確保に向けた関連施策の推進</li> <li>○ ドライバーやデジタル人材の確保の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域の再エネと公共交通機関の脱炭素化の連携</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事業者間の共同運営・経営</li> <li>○ 公共交通を軸としたまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ MaaS等を活用したシームレスでストレステスな移動環境の実現</li> <li>○ オーバーツーリズム対策の推進</li> <li>○ 自転車・電動キックボード等の走行環境の充実</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域の再エネ收益の公共交通への活用</li> <li>○ 人流・物流サービスの地域拠点（モビリティ拠点）の整備</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「転職なき移住」や「生活基盤を移さない通学」の推進</li> <li>○ 高度医療アクセスに係る遠距離通院の支援充実</li> </ul>

※ A、B、C間の連携を図るもの



1

<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

国土交通省

- 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

#### 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



#### 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



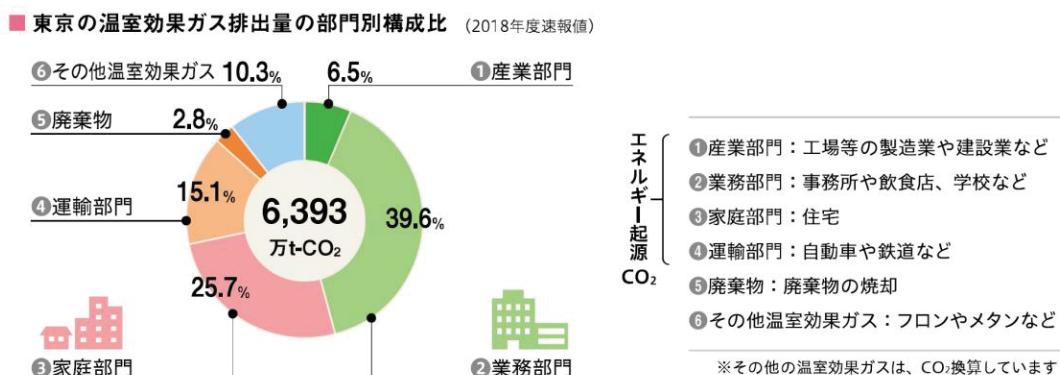
### 3.2 東京都の上位計画における公共交通の位置づけ

#### 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 東京マイヤーズ・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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>(エネルギー起源CO<sub>2</sub>)のほか、廃棄物の焼却に伴い排出されるCO<sub>2</sub>、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。



#### ● 評価指標

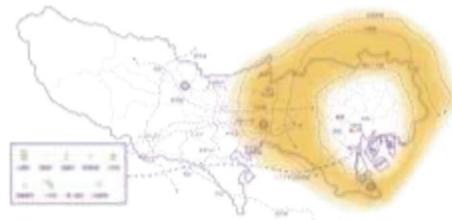
基本目標	指標	現状値	目標値(2023年)
政策2 水素エネルギーの普及拡大	燃料電池バスの導入	43台 (2019年度累計)	-
	ゼロエミッションバスの導入	-	300台以上
政策4 ZEVの普及促進	ゼロエミッションバスの導入	62台 (2019年度累計)	300台以上
	小型路線バスの新車販売原則ZEV化	1.4% (2019年度)	原則ZEV化

## 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。

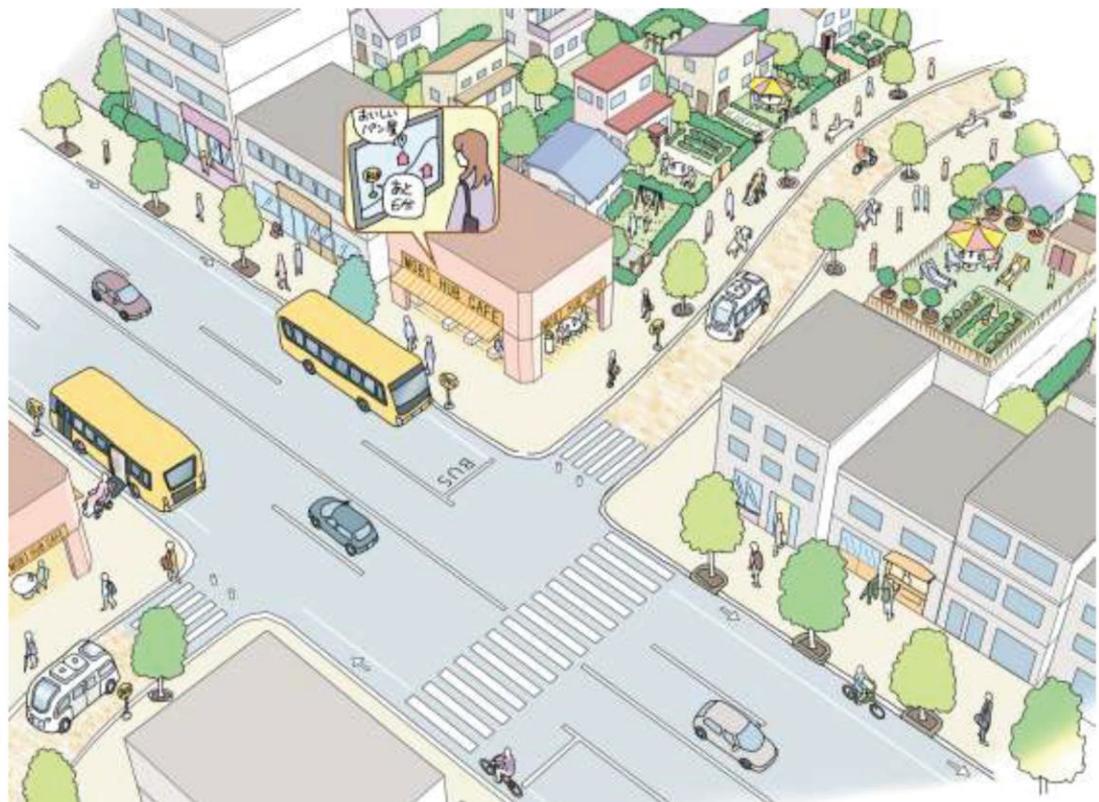
#### 【短期的な課題】

- ・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・発災時間わず、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。



#### 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

##### 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、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ことで自然環境をいかした市街地を目指します。

###### 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  
 ① 都市計画道路の整備方針  
 (広域連携軸・地域連携軸)  
 ② 都道の活用方針  
 ③ 生活道路の整備方針

(2)誰もが安全で快適な、人にやさしい交通環境の整備  
 ① 歩行空間の形成  
 ② 自転車利用環境の形成

(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  
 ② 交通結節機能の充実  
 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 著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（C o C o 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（C o C o 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、I C T※を活用した移動をつなぐサービスであるM a 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。

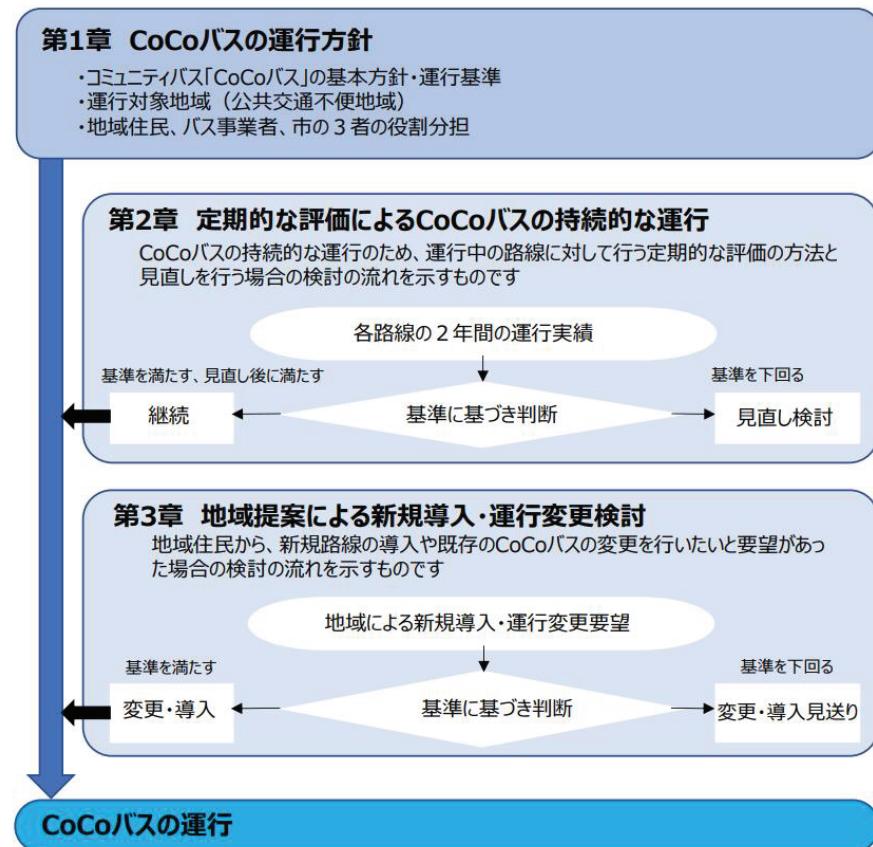
鉄道、バス及びタクシーなど公共交通機関を一つのサービスとして継ぎ目なく結ぶ移動（M a a S※）の進展に伴い、公共交通機関同士の連携は進んでいます。一方で、高齢者及び障がいのある人などは、公共交通機関の利便性は高まるものの、自宅から最寄りのバス停、到着した駅から目的地までの徒歩での移動に障壁を感じ、外出をためらう人がいることが実情です。

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		・運行にかかる収支状況 ・利用者数	●% ●人/便 (再編後の実績を踏まえて設定)
第3章 地域提案	実証運行の実施要件 本格運行への移行要件	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 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めない

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 タクシーデ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、タクシーデ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	タクシーデ: 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月のココバス再編に伴い、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

## 5) 障がい者福祉のてびき(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で、都営交通及び民営バス、CoCoバスの運賃の料金割引について記載されている。

障がい程度別該当事業一覧表											○：該当します			△：一部該当します			
区分	本文ページ	事業	愛の手帳		身体障害者手帳						身体障害者手帳		精神障害者保健福祉手帳	年齢制限	窓口		
			1度	2度	3度	4度	1級	2級	3級	4級	5級	6級	1級	2級	3級	4級	5級
済車種別の 運賃	P50	鉄道旅客運賃の割引					本文参照						本文参照				
	P51	都営交通無料乗車券（証）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	P51	民営バス運賃の割引	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

### 都営交通無料乗車券（証）

都内に居住する心身障がい者（児）が都営地下鉄・バス、都電などを利用するとき、無料乗車券（証）を提示すると料金が無料になります。

#### 対象

- 身体障害者手帳
- 愛の手帳
- 精神障害者保健福祉手帳を持っている人
- 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者

#### 内容

本人は無料、介護人は普通乗車券・定期乗車券が5割引（都バスの定期券は3割引）となります。

※ 手帳を持参してください。

◆ 問合せ先 自立生活支援課相談支援係 電話：042-387-9841 FAX：042-384-2524

### 民営バス運賃

心身障がい者（児）が民営バスを利用するとき、手帳を提示すると料金が5割引きになります。

#### 対象

- 身体障害者手帳・愛の手帳を持っている人
- 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者
- 精神障害者保健福祉手帳（写真貼付されているもの）を持っている人

#### 内容

普通乗車券：5割引 利用路線は、都内の停留所相互間です。（介護人割引を利用する際は「心身障がい者民営バス乗車券引証」の交付を受けてください 定期乗車券：3割引）

◆ 問合せ先 自立生活支援課相談支援係 電話：042-387-9841 FAX：042-384-2524

### COCOバス運賃

心身障がい者（児）がCoCoバスを利用するとき、手帳を提示すると料金が5割引きになります。

現金またはICカードでお支払いください。（野川・七軒家循環ではICカードは使えません。）

#### 対象

- 身体障害者手帳・愛の手帳を持っている人
- 介護者は、身体障害者手帳「第1種」の手帳所持者と愛の手帳所持者
- 精神障害者保健福祉手帳（東京都発行のもの）を持っている人

#### 内容

大人 90円、小児 50円

◆ 問合せ先 交通対策課 電話：042-387-9850 FAX：042-386-2619

## 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、今後の取組み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に、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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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歩行者や自転車で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、歩行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。
- ・比較的短い距離は歩行や自転車で移動し、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。

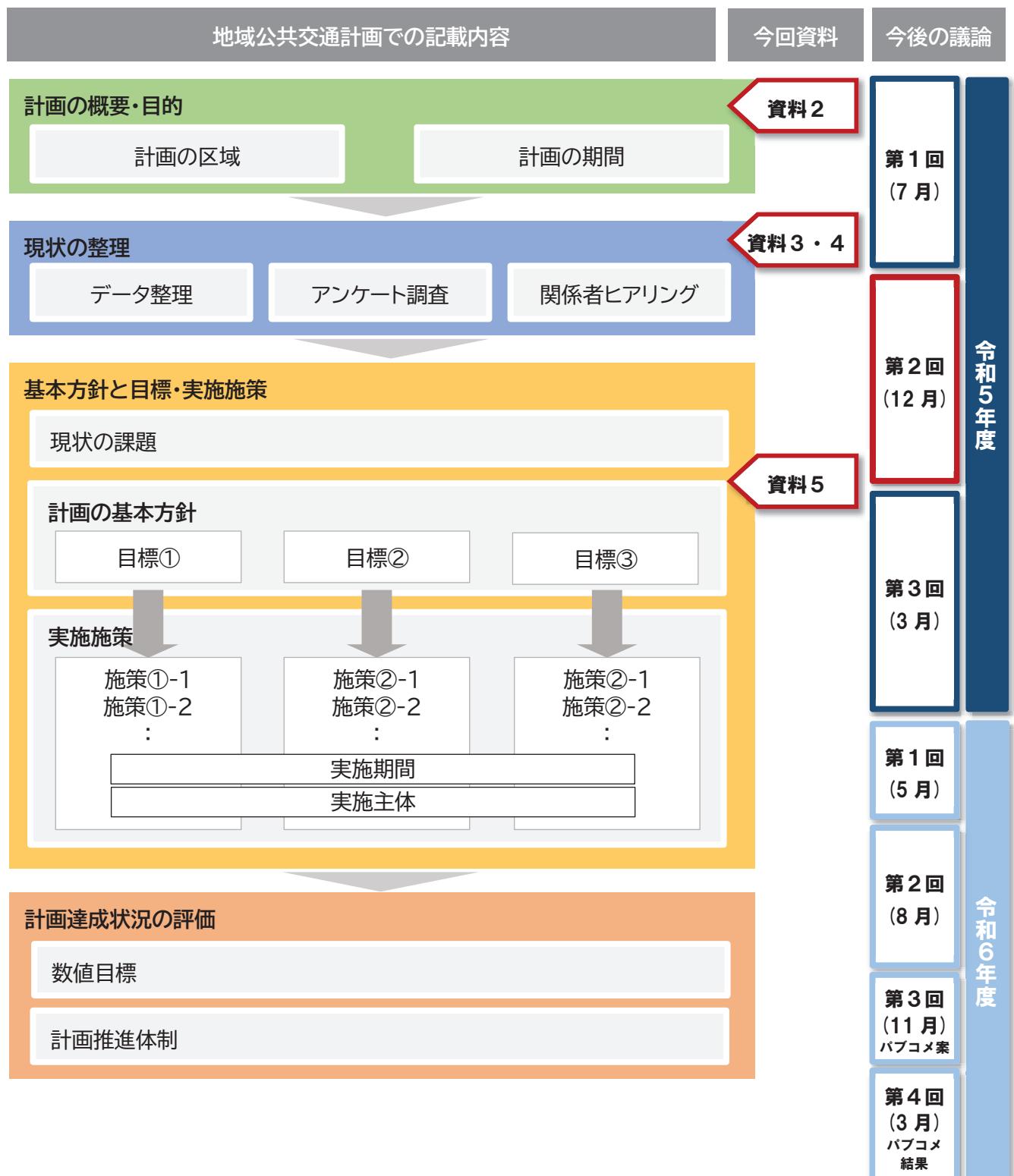
#### 事業者の取組例

- ・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。

## 地域公共交通計画の内容

### 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。



## 小金井市の状況

### 1 整理項目について

小金井市についての状況の整理は、今回協議会での報告事項を下表のとおりまとめています。

第1回で報告済のものは、表中に前回資料（第1回協議会資料5）のページ番号を記載しており、今回は、前回未報告分のみの報告とし、表中の今回報告に○を記載しています。前回と今回を合わせ、整理事項はすべて報告させていただいたこととなります。

小金井市の状況についての内容は、2章にてまとめ、また3章で、公共交通に関する事業者等へのヒアリングの実施と対象者を報告いたします。

表 現況整理項目の現状と報告事項について

項目	分析・把握内容	前回報告	今回報告
<b>1) 小金井市の地域特性</b>			
地形	高低差	p.2	
施設配置	主要施設の整理	p.3-4	
開発計画	再開発計画等の整理		○
人口動向	将来人口動向(人口・高齢化)	p.5-6	
人口分布	市内人口の状況(分布、高齢化率)	p.7	
人の移動特性	周辺市区との移動状況、来訪者の内訳	p.8-13	
観光	観光入込客数		○
道路状況	主要道路の幅員構成の確認	p.14	
	都市計画道路の状況		○
	自転車通行空間		○
	駐輪場の状況		○
交通事故状況	交通事故発生状況(年代別・手段別)	p.15-16	
免許保有状況	免許保有状況、保有状況別行動特性		○
混雑状況	幹線道路の混雑度(交通量)		○
<b>2) 小金井市内の交通の現況</b>			
鉄道	駅別利用者数推移	p.17-18	
	鉄道利用環境(ホームドア・グリーン車・サイクルトレイン)		○
民間路線バス	路線網、運行本数	p.19-20	○
	利用者数		○
コミュニティバス	路線網、利用者数推移、市の補助額	p.20-21	○
バス停環境	上屋、ベンチ等		○
運転士	年齢別大型二種保有者数(全国)		○
公共交通不便地域	公共交通不便地域	p.22	
タクシー	事業者	p.23	
シェアモビリティ	ポートの位置	p.23	○
自家有償運送	運行状況(系統数、発着地、利用者数)		○
送迎バス	運行状況(スクールバス、病院バス、施設バス)		○

## 2 小金井市の現況

### 2.1 地域特性

#### 2.1.1 開発計画

小金井市内の商業施設、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つが主な計画となります。

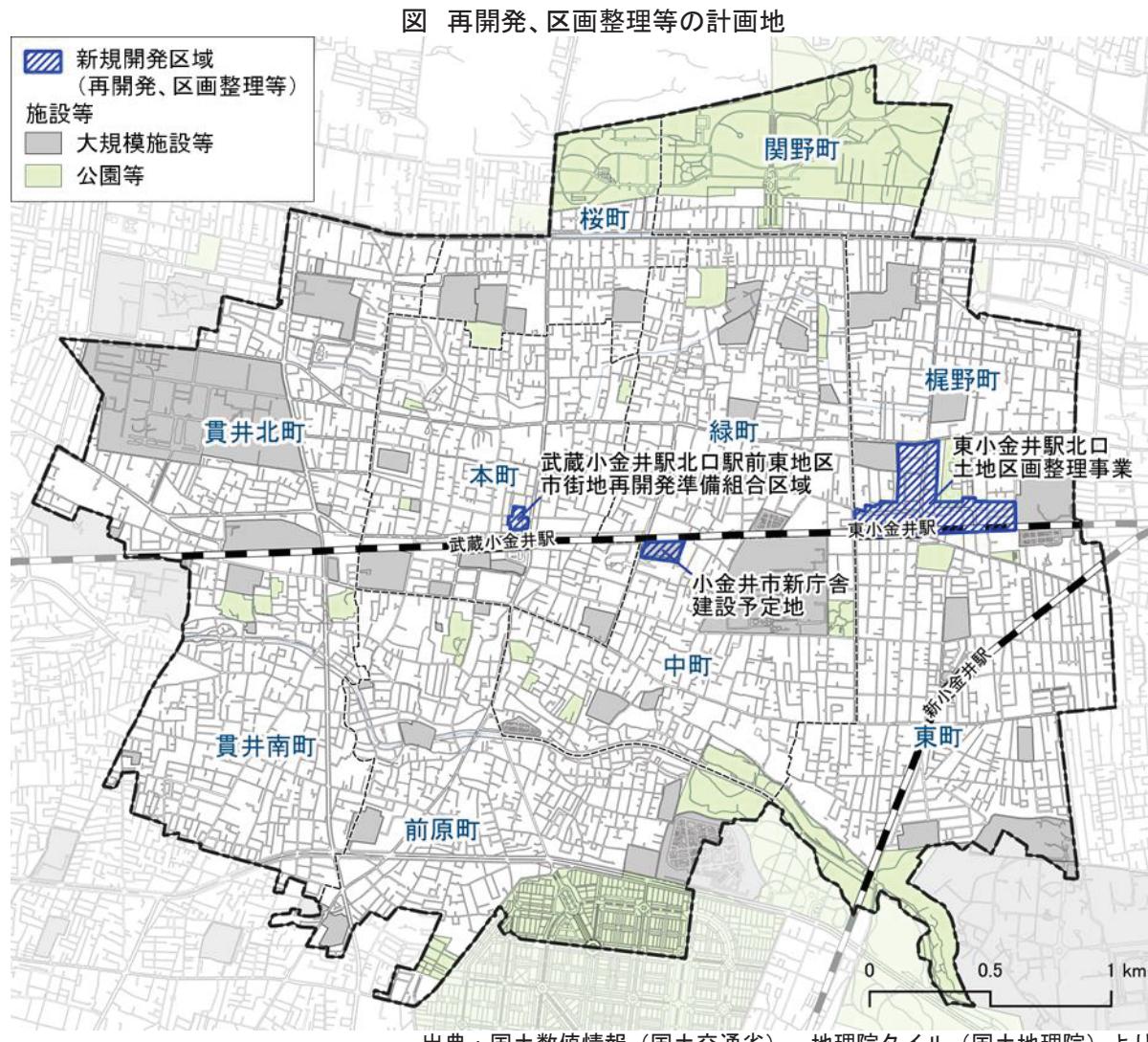
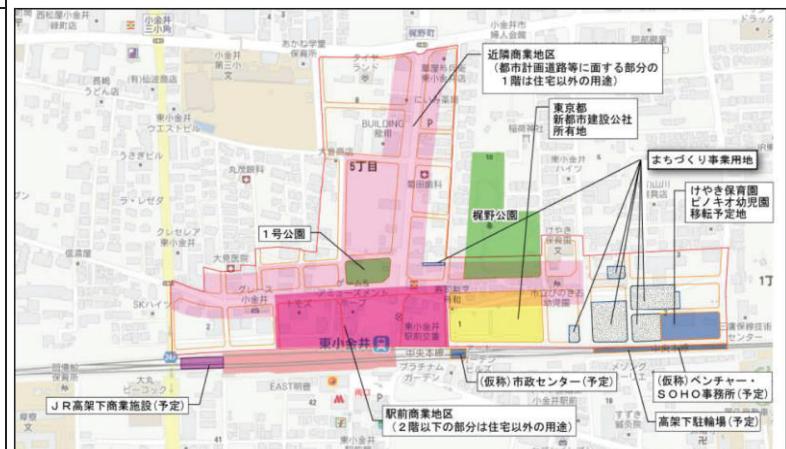


表 計画の概要と開発イメージ

計画名称 概要・スケジュール等	開発イメージ案等
<b>新庁舎・(仮称)新福祉会館建設事業</b> 本庁舎の老朽化への対応、バリアフリー化の推進などの観点で新庁舎を建設するもの。  主要用途: 庁舎、児童福祉施設等、 集会場 階数 :地上 6 階、地下1階(庁舎) 地上3階((仮称)新福祉会館) 完成時期:令和 10 年以降予定 (※新型コロナウイルス感染症、建設資材高騰等の影響で建設時期等は調整中)	 <p>出典：新庁舎・(仮称) 新福祉会館建設に係る市民説明会 配布資料</p>
<b>武蔵小金井駅北口駅前東地区市街地再開発準備組合区域</b>  令和 3 年 3 月に再開発事業の実現を目指し「武蔵小金井駅北口駅前東地区市街地再開発準備組合」が設立。事業計画の検討する中で、ムサコ通りの北側の街区も含めて検討していくことになり、現範囲に変更。 令和 5 年 11 月に当該範囲を含めた「武蔵小金井駅北口のまちづくりの方針」が策定され、施設や空間の整備方針を示す。	 <p>出典：武蔵小金井駅北口のまちづくりの方針</p>
<b>東小金井駅北口土地区画整理事業</b>  「緑と文化の香りがする東部地区の中心核」となる市街地の創出を目指し、平成 12 年 2 月 1 日に事業計画認可の公告を行った後、平成 20 年から道路築造工事、平成 21 年から建物移転が開始。  施行期間:平成 12 年 2 月 1 日～ 令和 9 年 3 月 31 日 施行面積:11.0ha	 <p>出典：東小金井駅北口まちづくり事業用地整備活用計画</p>

## 2.1.2 観光(施設来訪者数)

小金井市内の主な観光施設の来訪者数は以下のとおりです。

小金井公園の来訪者数が多く、新型コロナウイルス感染症拡大前は 300 万人近く、コロナ禍においても 200 万人超の来訪者がいます。江戸東京たてもの園については、コロナ禍の期間の令和 2~3 年度と以前の平成 29~30 年度では、来訪者数が半分以下になっています。新型コロナウイルス感染症拡大前、平成 29~30 年度は、年間約 25 万人、1 日当たり約 800 人の来訪があったことになります。

小金井市立はけの森美術館、小金井宮地楽器ホールについては、各企画展、講演等、イベントへの来訪者数が、令和 3 (2021) 年度はけの森美術館については約 2,700 人、宮地楽器ホールは約 14,000 人、令和 4 (2022) 年度はけの森美術館については約 4,700 人、宮地楽器ホールは約 19,000 人となっています。また特別緑地保全地区に指定されている滄浪泉園緑地については、令和 3 (2021) 年度来訪者数約 9,700 人、令和 4 (2022) 年度来訪者数約 7,900 人の来訪があります。

表 小金井公園、江戸東京たてもの園年間来訪者数

	令和 3 年度	令和 2 年度	令和元年度	平成 30 年度	平成 29 年度	(人/年)
小金井公園	2,270,515	2,192,756	2,746,615	2,678,082	2,968,756	
江戸東京たてもの園	116,052	100,771	229,663	256,202	252,476	

出典：小金井公園マネジメントプラン（東京都建設局）、事業実績（江戸東京博物館）より作成

表 他主要観光関連施設の年間来訪者数(令和 4・3 年度)

		令和 4 年度	令和 3 年度	(人/年)
小金井市立はけの森美術館	展覧会等入館者数	4,278	2,655	
	関連企画	451	88	
	計	4,729	2,743	
小金井宮地楽器ホール	芸術文化公演事業	6,138	3,649	
	市民芸術振興事業	12,727	10,066	
	会員限定イベント	207	111	
	計	19,072	13,826	
滄浪泉園緑地		7,875	9,702	

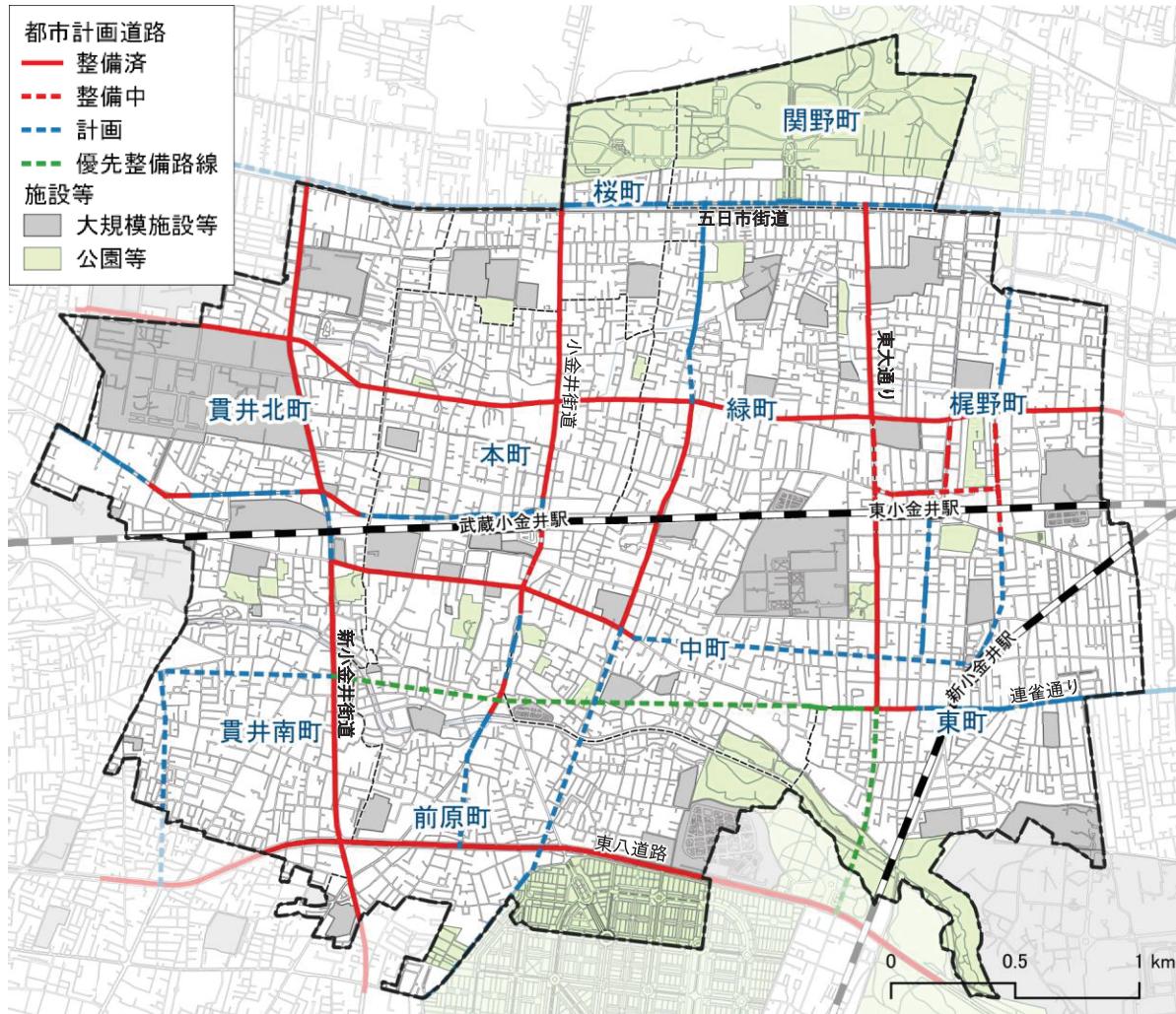
出典：小金井市事務報告書より作成  
※小金井宮地楽器ホールの施設利用者数は除く

## 2.1.3 道路状況

### 1) 都市計画道路

小金井市では、都市計画道路 16 路線が計画決定されており、その総延長は約 31 キロメートルです。現在、約 15 キロメートルの整備が完了しており、整備率は 48.7%となっています。

図 都市計画道路の整備状況

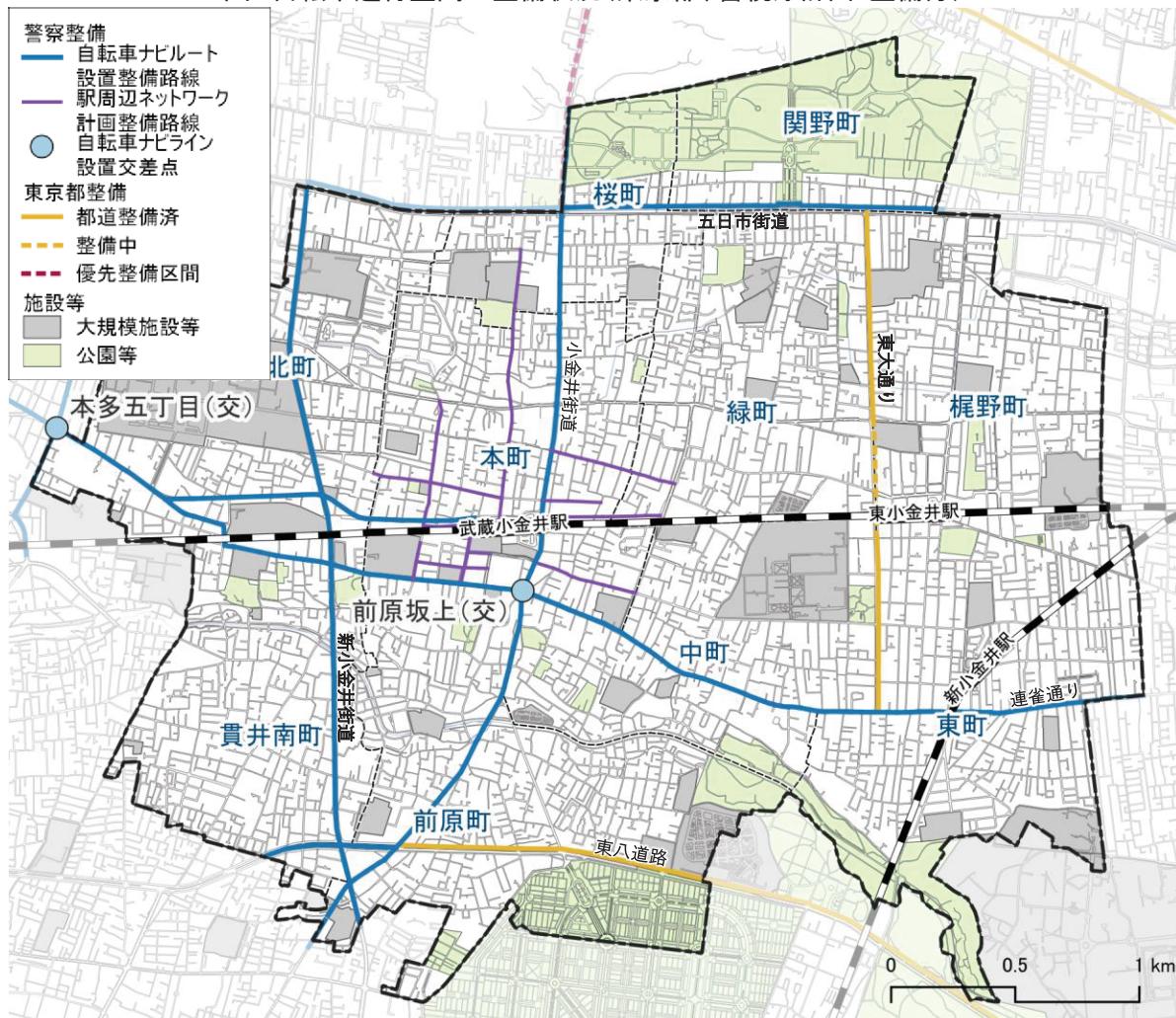


出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、都市計画道路の整備状況（小金井市 HP）より作成

## 2) 自転車通行空間

東京都の自転車通行空間整備計画における優先整備区間と警視庁による整備区間の分布は以下のとおりです。武蔵小金井駅の周辺では面的に整備が進んでおり、主要道では小金井街道、連雀通り（都道 134 号）で武蔵小金井駅中心に市を南北、東西貫く形で通行空間が整備されています。

図 自転車通行空間の整備状況(東京都、警視庁計画・整備分)



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、  
自転車通行空間整備推進計画（東京都）、小金井警察署資料より作成  
※自転車ナビルート整備路線の市外表示は小金井警察署管轄区域（小金井市、国分寺市）のみ

### 3) 駐輪場設置状況

駅周辺の自転車駐輪場の配置状況は以下のとおりです。一時利用、定期利用含め武蔵小金井駅では約6,100台、東小金井駅では約4,500台、新小金井駅では約300台の駐輪の容量があります。

図 駅周辺の自転車駐輪場の配置図(令和5(2023)年度)



武蔵小金井				東小金井							
番号	市営/ 民営	設置箇所	一時 利用	定期 利用	車両数	番号	市営/ 民営	設置箇所	一時 利用	定期 利用	車両数
①	市営	武蔵小金井北第5自転車駐車場	○	○	843	①	市営	東小金井駅西側高架下自転車駐車場 A		○	708
②	市営	武蔵小金井南第3自転車駐車場		○	96	②	市営	東小金井駅西側高架下自転車駐車場 B	○	○	590
③	市営	武蔵小金井南第7自転車駐車場	○		165	③	市営	東小金井北第1自転車駐車場-①	○		529
④	民営	武蔵小金井駅西側自転車駐車場	○		563	④	市営	障がい者専用自転車駐車場(東小金井北第1自転車駐車場-②)	○	○	46
⑤	民営	武蔵小金井駅西側高架下第1自転車駐車場	○	○	1,377	⑤	民営	TOKYO パブリック東小金井駅前第二駐輪場	○		529
⑥	民営	武蔵小金井駅西側高架下第2自転車駐車場		○	615	⑥	民営	TOBU パーク東小金井駅前第三駐輪場	○		116
⑦	民営	武蔵小金井駅南第1自転車駐車場	○	○	938	⑦	民営	KT パーク	○		112
⑧	民営	自転車駐車場		○	429	⑧	民営	サイクルダイチ	○		116
⑨	民営	けやき		○	471	⑨	民営	東小金井駅東側高架下自転車駐車場		○	350
⑩	民営	ダイチ	○		149	⑩	民営	サイクルスペース 24 東小金井駅南自転車駐車場-①	○	○	1,177
⑪	民営	TOHTO サイクルパーク	○		144	⑪	民営	サイクルスペース 24 東小金井駅自転車駐車場-②	○		220
⑫	民営	北口サイクルパーク		○	-	新小金井					
⑬	市営	中町4丁目自転車置場	○		300	①	市営	新小金井西第1自転車駐車場	○	○	319

出典：GEOSPACE(NTT インフラネット)、市提供の自転車駐車場案内図より作成

## 2.1.4 免許保有状況

### 1) 免許保有状況

小金井市の運転免許保有者数は平成 29 (2017) 年から令和 3 (2021) 年にかけて増加傾向にあり、人口の増加とともに増えています。

図 小金井市における運転免許保有者数の推移



出典：警視庁交通年鑑より作成

### 2) 保有状況別行動特性

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 (2018) 年）から抽出した小金井市の市内々及び市内外のトリップにおける運転免許保有状況別トリップ数は以下のとおりです。運転免許を持っている人のトリップが全体の 66%、持っていない人が 31%、返納した人が 3%の割合となっています。

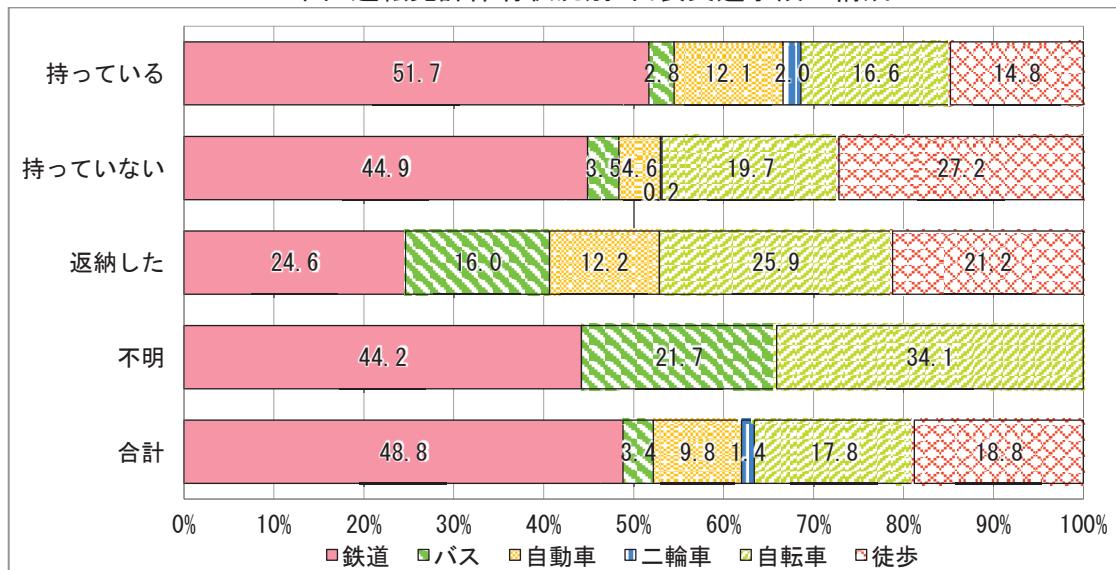
図 運転免許保有状況別トリップ数



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

また、運転免許保有状況別に代表交通手段の構成を見ると、持っている人については、鉄道が51.7%と割合が高く、次いで自転車16.6%、徒歩14.8%となり、自動車は4番目で12.1%となります。持っていない人については、鉄道44.9%、徒歩27.2%、自転車19.7%に続き自動車が4.6%となり、持っている人と比べ、鉄道、自動車の割合が低く、自転車、徒歩の割合が高くなっています。返納した人については、自転車25.9%、鉄道24.6%、徒歩21.2%、バス16.0%、次いで自動車の割合が12.2%となっています。持っている人と比べ鉄道の割合が低く、自転車、徒歩、バスの割合が高いですが、自動車の割合は同等となっています。

図 運転免許保有状況別・代表交通手段の構成

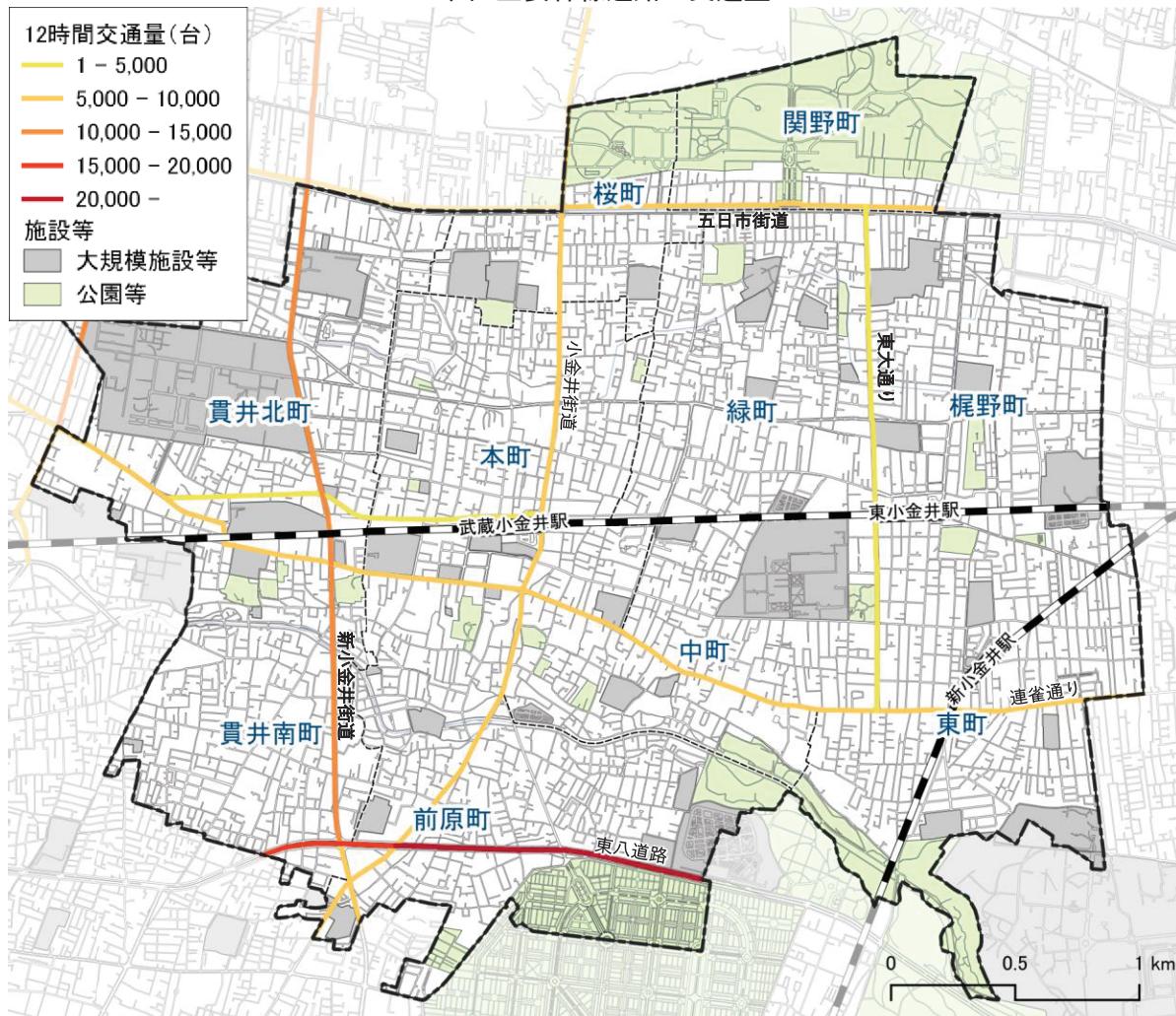


出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

## 2.1.5 道路混雑状況

主要幹線の交通量については、小金井市の中心から北東部地域の南北、東西に走る幹線については、10,000台/12h以下となっています。市西部を南北に走る新小金井街道は10,000から15,000台/12h、南部の東八道路は15,000台/12h以上と交通量が多い状況です。

図 主要幹線道路の交通量



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、R3 道路交通センサスより作成

## 2.2 公共交通の現況

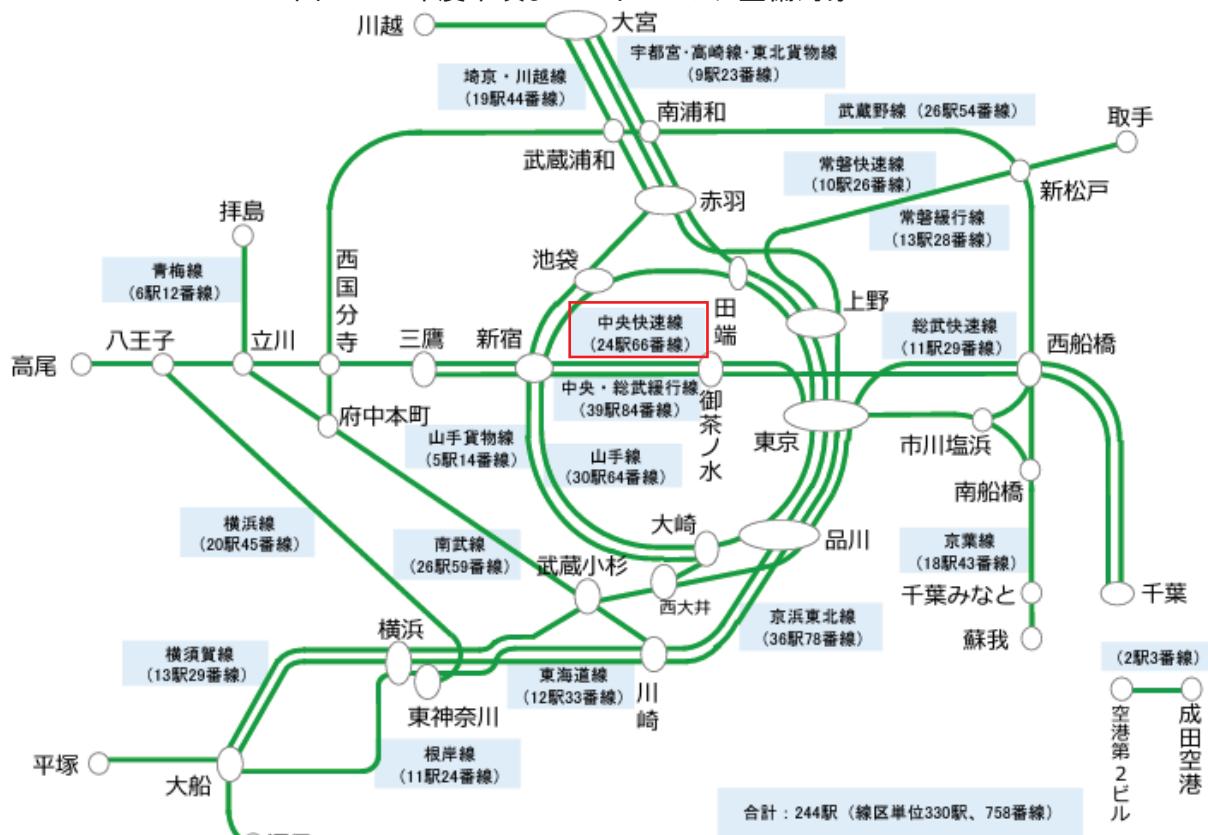
### 2.2.1 鉄道

#### 1) 利用環境

##### (1) ホームドア・グリーン車

JR 東日本では、2032 年度末頃までに東京圏在来線主要路線の 243 駅（線区単位 330 駅）のホームドアの整備を目標としていましたが、今後さらなる早期整備が求められていることから、線区単位の 330 駅 758 番線（主要な番線以外も含む）へ整備拡大することに加え、整備時期を 1 年前倒し 2031 年度末頃までの整備を目指すことを公表しています。

図 2031 年度末頃までのホームドア整備対象



出典：東日本旅客鉄道(株)資料 ([https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220405\\_ho01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220405_ho01.pdf))

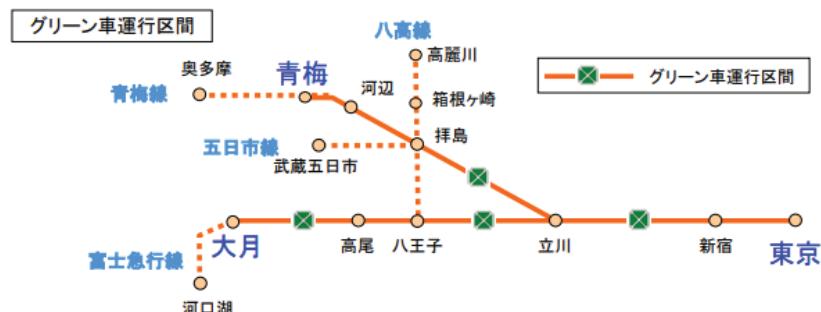
また、中央快速線及び中央線と直通運転を行う青梅線について、グリーン車の導入に向けた工事や車両の新造が進められています。

しかし、グリーン車両の新造計画が世界的な半導体不足の影響を受けており、2023年度末を予定していたサービス開始が少なくとも1年程度遅れる見込みです。

### 図 グリーン車運行区間

#### 【グリーン車運行区間および列車】

- ・中央快速線(東京～大月間) : E233系通勤電車(オレンジ帯の電車)で運行する全ての列車
- ・青梅線(立川～青梅間) : 中央快速線と直通運転を行う全ての列車



出典：東日本旅客鉄道(株)資料 (<https://www.jreast.co.jp/press/2018/20180402.pdf>、[https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220427\\_ho01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220427_ho01.pdf))

## (2) サイクルトレイン

西武鉄道では、2021年10月から、自転車を折りたたまざに、そのまま車両内に持ち込むことができる「西武多摩川線サイクルトレイン」を実施しています。乗車券のみで乗車できます。自転車と公共交通を組み合わせて利用することにより、環境保全効果も期待されています。

### 図 サイクルトレインの利用方法(※1)

利用時間	平日：9:00～17:00 土休日：終日
実施区間	多摩川線全線 武蔵境～是政駅
持込可能台数	1人1台まで
持込可能車両	1号車(武蔵境駅側)のみ 持込可能



※1 利用方法は2023年度現在の内容です。詳細は西武鉄道HPを確認ください。  
出典：西武鉄道(株)資料 (<https://www.seiburailway.jp/railway/cycletrain/tamagawaline/>)

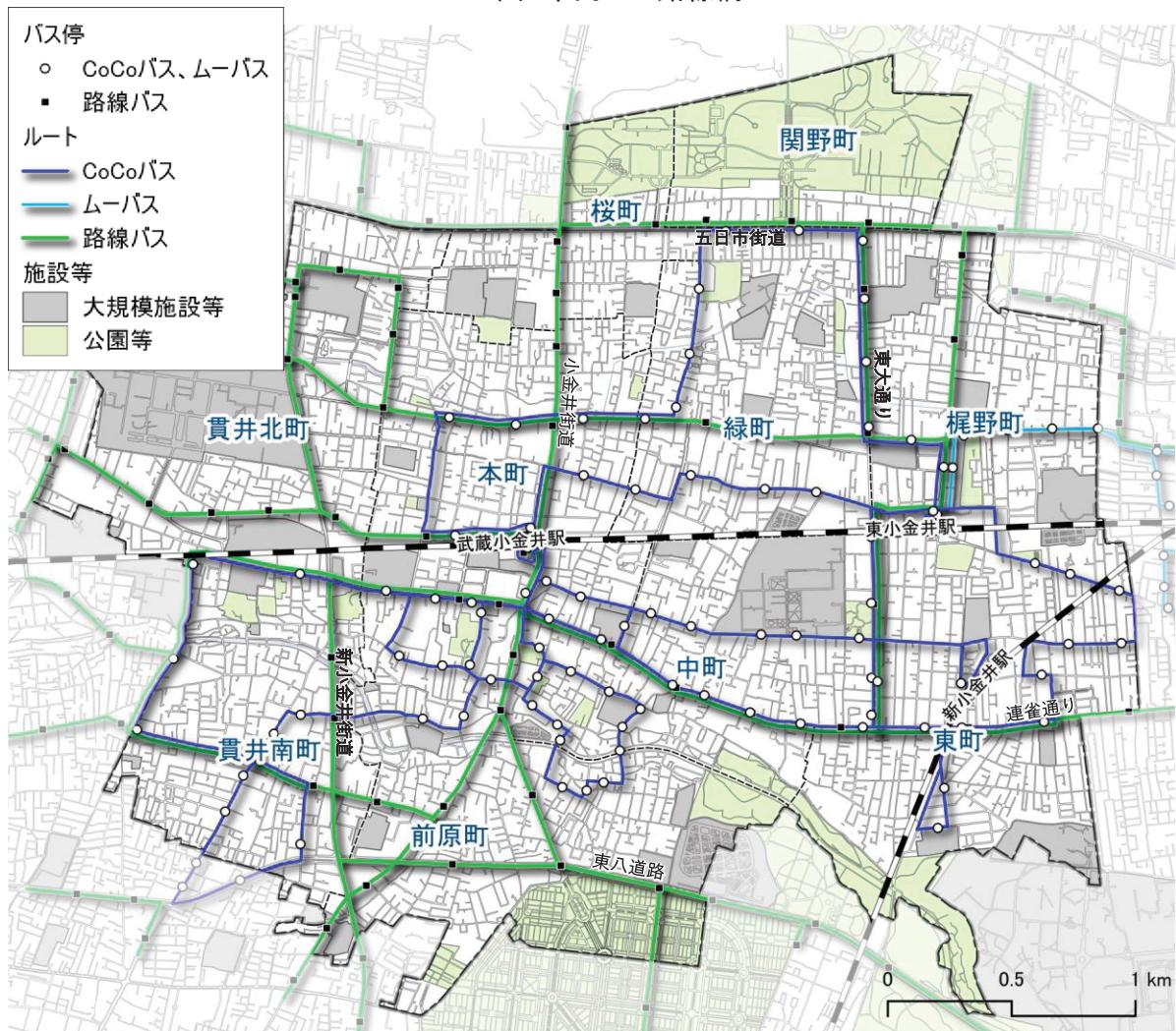
## 2.2.2 バス

### 1) 路線網

小金井市内には各駅へ向かうバスのほか、隣接地域を結ぶバスも多く、南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道が通っていない地域の交通手段として、主要な役割を果たしています。

小金井市のコミュニティバス CoCo バスは、令和 5 (2023) 年度から再編運行を開始し、市内の交通不便地域を埋める形で再編がされたことに伴い、他交通機関と合わせ、公共交通機関がおおよそ市内を網羅的に走っている状況です。

図 市内バス路線網



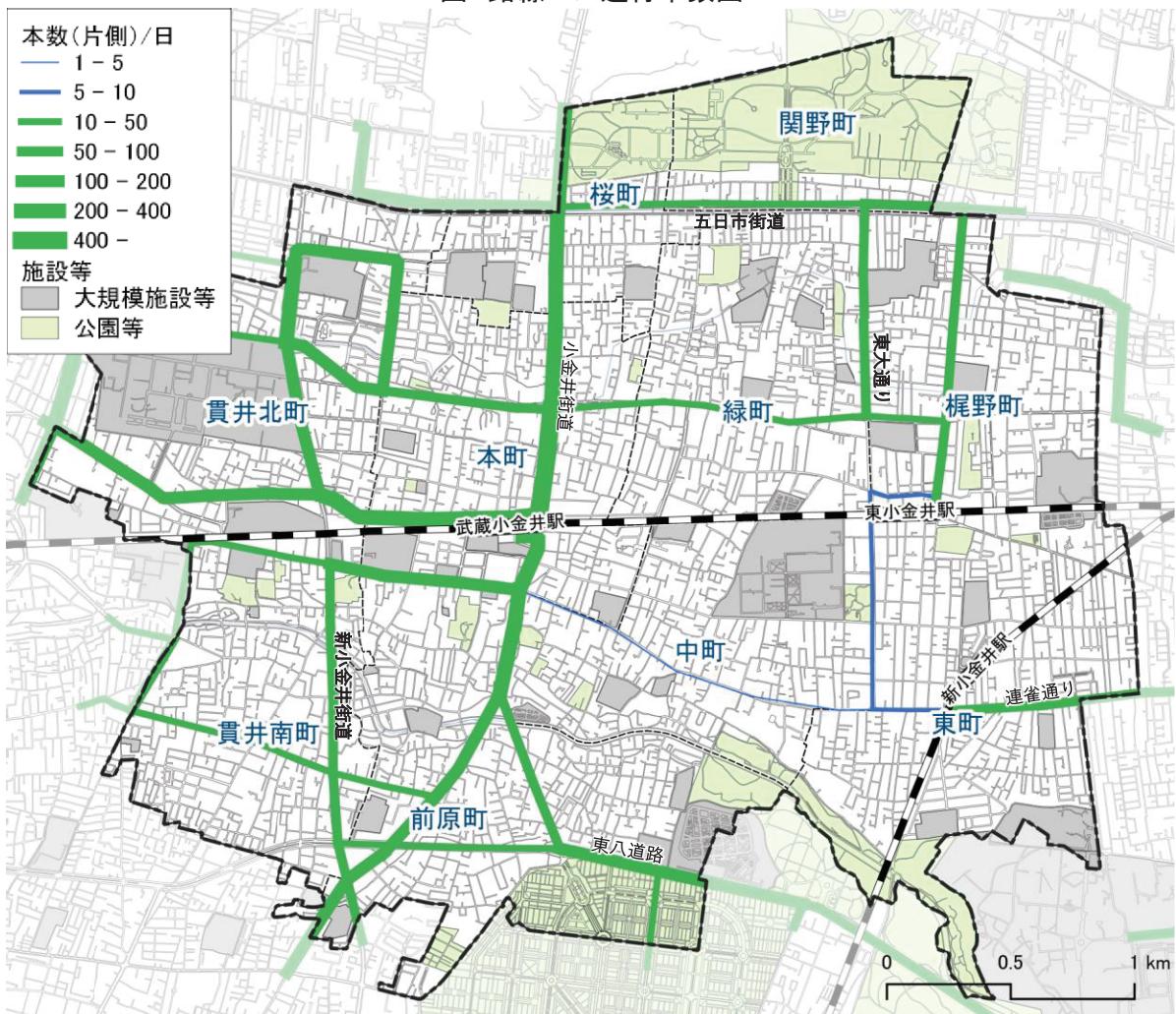
出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の路線図より作成

## 2) 路線バスの状況

### (1) 運行本数

路線バスにより広い範囲の移動の足が確保されていますが、一部路線では、利用者数の減少に合わせて運行本数が減便している箇所もあります。

図 路線バス運行本数図

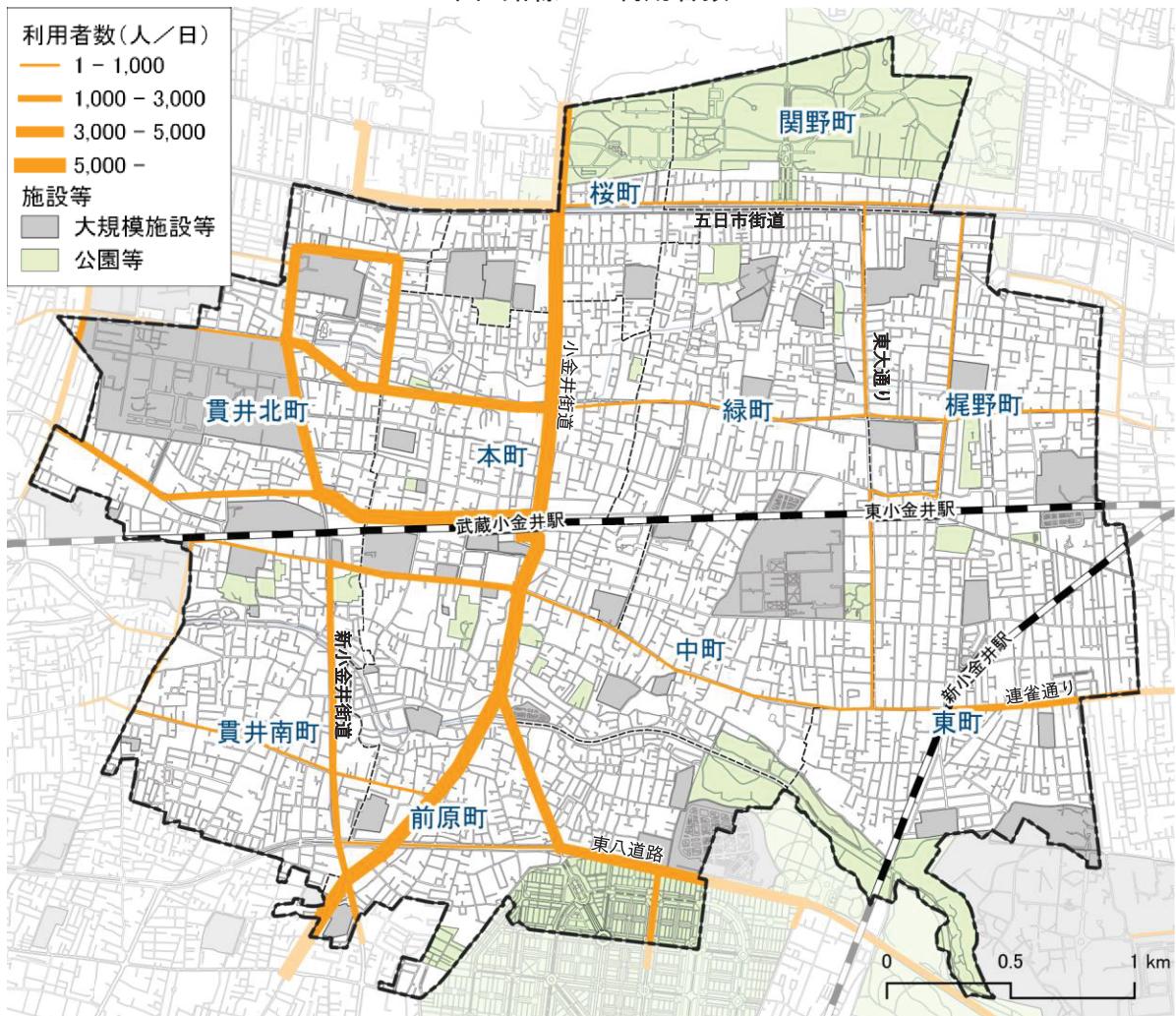


出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の時刻表、路線図より作成

## (2) 利用者数

道路単位で合算した令和4（2022）年度の系統別路線バス利用者数は以下のとおりです。小金井市の東部地域は利用者数が少なく、武蔵小金井駅を通り、市を南北に貫く小金井街道を通る系統の利用者数が多くなっています。

図 路線バス利用者数



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、各事業者の提供資料より作成

### 3) コミュニティバス(CoCo バス・ムーバス)の状況

#### (1) 運行本数

令和 5 (2023) 年 4 月の再編後の各路線の運行本数、運行間隔、運行時間帯は以下のとおりです。

表 CoCo バスの運行本数等

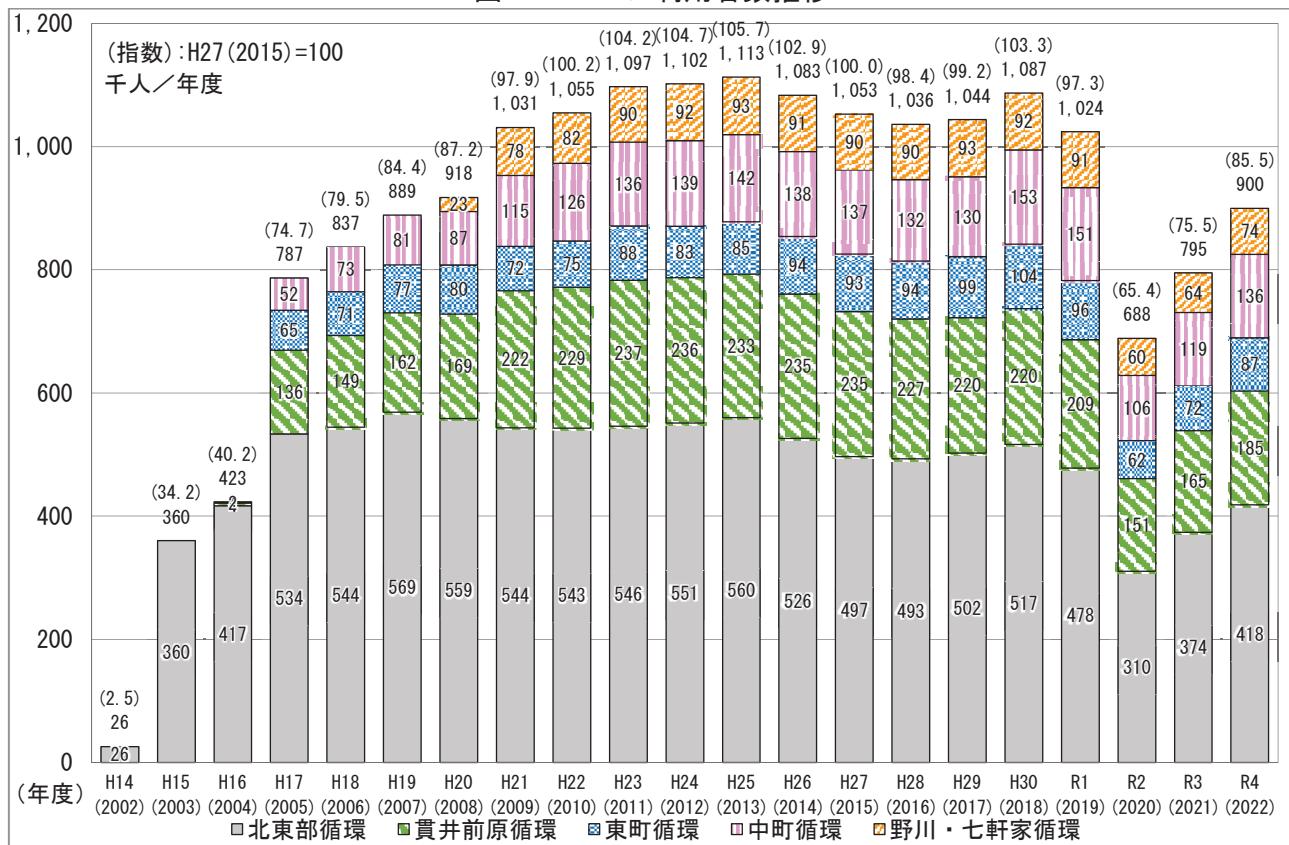
	CoCo バス					ムーバス
	北東部循環	貫井前原循環	東町循環	中町循環	野川・七軒家循環	境・東小金井線
運行本数	42 便/日(平日) 40 便/日(休日)	25 便/日	19 便/日	21 便/日	24 便/日	29 便/日(平日) 26 便/日(休日)
運行間隔	20 分	25 分	35 分	30 分	30 分	30 分
運行時間帯	7 時～20 時	9 時～19 時 ～19 時 35 分	9 時 05 分 ～19 時 35 分	9 時～19 時 ～20 時 05 分	8 時 35 分 ～20 時 05 分	7 時 24 分 ～21 時 33 分

※運行時間帯は始発・終発の出発時刻に基づき記載

#### (2) 利用者数の状況

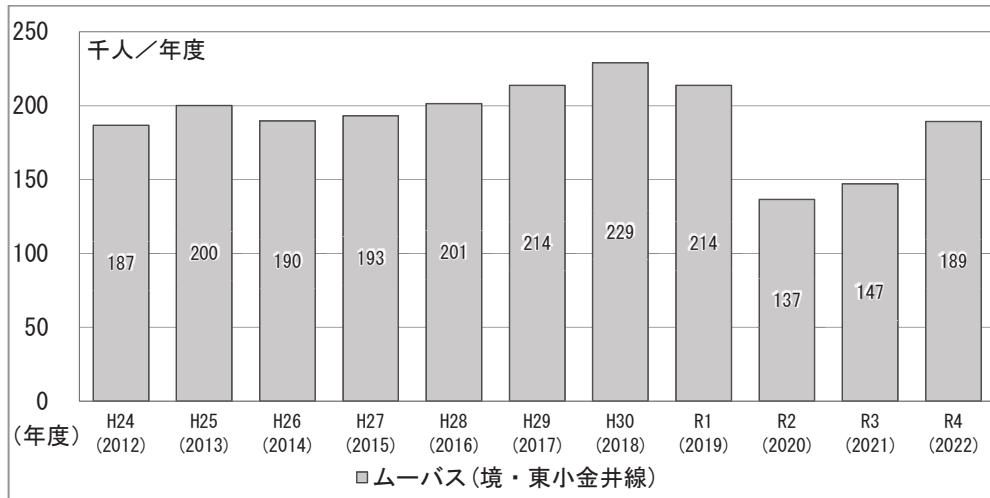
運行開始当初からの利用者数の推移は以下のとおりです。

図 CoCo バス利用者数推移



出典：小金井市提供の利用実績より作成

図 ムーバス(境・東小金井線)利用者数推移



出典：小金井市提供の利用実績より作成

### 2.2.3 バス停での上屋・ベンチ等の設置状況

小金井市内のバス停上屋やベンチの設置については、以下のような方法により設置されています。

表 バス停での上屋・ベンチ等の設置方法例

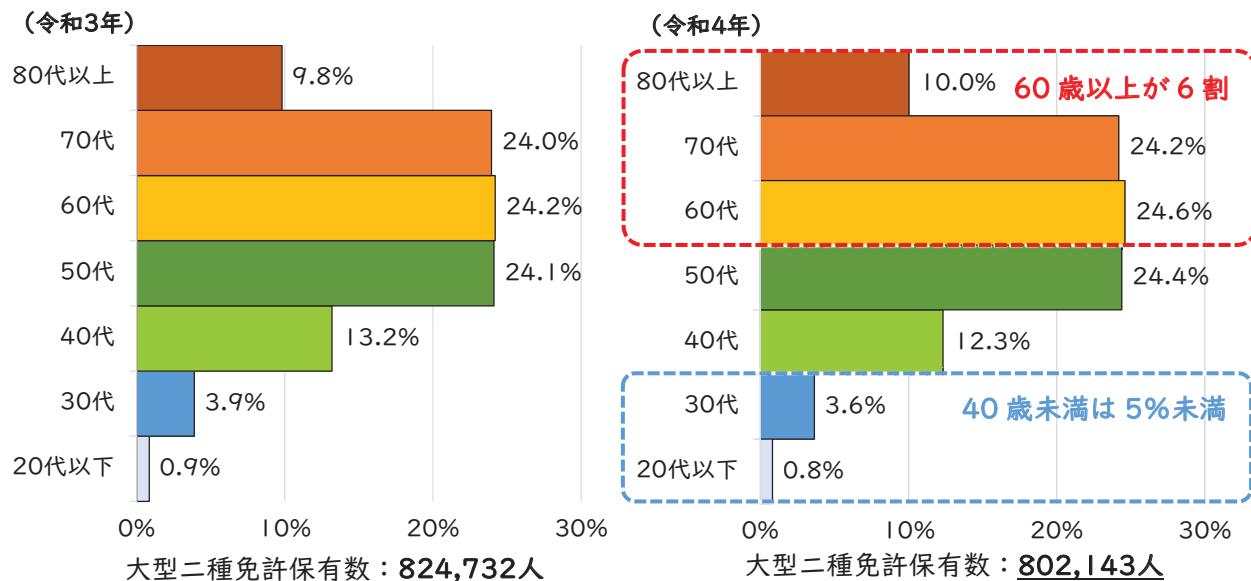
設置箇所	設置費用の負担者	維持管理費用の負担者・方法
武蔵小金井駅北口（広告付き上屋）	広告代理店	広告代理店
武蔵小金井駅北口①、②、③のりば	西武バスが設置し小金井市に寄贈	小金井市
グリーンタウン (CoCo バス北東部循環)	URと調整のもとグリーンタウン小金井 団地自治会と覚書を締結し小金井市が 設置	グリーンタウン小金井団地自治会
貫井南町二丁目 (武 51・CoCo バス貫井前原循環)	京王バスが民地を借り整備・設置	京王バス

出典：交通事業者へのヒアリング、小金井市からの提供情報より作成

### 2.2.4 運転士の状況

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%未満となり、バスやタクシーではドライバーの高齢化が進行しています。令和3年から令和4年の1年でも保有数は2万人減少しており、特に40歳未満が少ないとから、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ます。

図 大型二種免許保有者数の年齢階層別割合(全国)



出典：警察庁「運転免許統計」（令和3・4年版）より作成

## 2.2.5 シェアモビリティ

小金井市内のシェアサイクルとシェアバイクのポートの設置箇所は以下のとおりです。シェアサイクルポートについては、数は少ないですが、駅周辺から貫井南町、関野町など広く点在しています。シェアバイクについては現在、武蔵小金井駅北の一か所のみの設置となっています。

小金井市のシェアサイクルは、2022年2月にSuicleからHELLO CYCLINGのサービスに移行しており、2018年から累計の利用実績は約2万人となっています。

図 シェアモビリティのポート位置



設置箇所	住所	ラック数
<b>シェアサイクル</b>		
1 いなげや小金井東町店	東町 4-12-16	3
2 いなげや小金井本町店	本町 3-1-1	7
3 いなげや小金井貫井南店	貫井南町 5-14-18	5
4 鈴栄ビル	中町 2-16-17	3
5 ソーシャルレジデンス東小金井	緑町2丁目 17	19
6 JR 東小金井駅高架下	緑町1丁目 134-1	52
7 JR 武蔵小金井駅高架下	本町六丁目	42
8 サンドラッグ小金井梶野町店	梶野町 1-7-32	4
9 セブンイレブン小金井前原町5丁目店	前原町 5-11-1	6
10 中央ラインハウス	緑町 1-3-59	6
合計		147
<b>シェアバイク</b>		
1 AZEST 武蔵小金井	本町 3 丁目 8-7	6

出典：GEOSPACE(NTT インフラネット)

シェアサイクル：<https://www.hellocycling.jp/station/tokyo/小金井市>  
シェアバイク：<https://www.shaero.jp/stations/station-447.html> より作成

表 シェアサイクルの状況

小金井市内のポート数	10 ステーション(147 ラック)
小金井市内の導入台数	約 73 台 ※ラック数の半数を自転車台数とみなす

出典：OpenStreet 株式会社へのヒアリングより作成

## 2.2.6 自家有償運送

### 1) 福祉有償運送

小金井市内の福祉有償運送事業者は以下のとおりです。

表 小金井市内の福祉有償運送事業者

事業者	車両	利用実績	利用料金
NPO 法人ハンディサポートこがねい	車いす車:1台(軽) セダン等:7台(軽)	R3: 6,557件 R4: 5,184件	0~2.0km 550円 2.1~4.0km 650円 以降 1kmごと 160円加算 ※待機 20分まで無料、超過する場合は 10分ごとに 100円

出典：市提供資料より作成

### 2) その他福祉移送にかかるサービス

その他、福祉移送にかかる市内で実施しているサービスは以下のとおりです。

表 小金井市の運送にかかる福祉サービス

名称	対象	利用/助成額	利用実績	車両	備考
リフトタクシー運行事業	一般の交通手段を利用することが困難な車椅子を使用する者及び寝たきり等の状態にある者	利用額: 道路運送法により認可されている大型タクシーの運賃額、迎車料金無料	R3: 4,808件 R4: 4,881件	リフト・寝台付きタクシー	委託先:つくば観光交通
タクシー料金の助成 (障害者福祉サービス)	下肢もしくは体幹1~3級、視覚障害1・2級、内部障害1級、愛の手帳1・2度、精神障害者福祉保健手帳1・2級で市長が特に必要と認めた者	助成額: 3,000円/月限度	-	-	ガソリン費と併用不可
ガソリン費の助成 (障害者福祉サービス)	下肢もしくは体幹1~3級、視覚障害1・2級、内部障害1級、愛の手帳1・2度	助成額: 3,000円/月限度 (ガソリン75円/L、軽油40円/Lで計算)	-	-	タクシーと併用不可

出典：市提供資料より作成

## 2.2.7 送迎バス

小金井市内の主な送迎バスは以下のとおりです。

図 市内の主な送迎バス一覧

実施場所	サービス	内容
<b>自動車教習所</b>		
小金井自動車学校	無料送迎バス	中央線(国分寺駅・武蔵小金井駅・西国分寺駅)や、京王線(府中駅・東府中駅)、西武線(小平駅・花小金井駅)、武蔵野線(北府中駅・西国分寺駅)、西武多摩川線(多磨駅)などを通る4つのルートを運行
むさし小金井自動車教習所	無料送迎バス	西武新宿線方面(花小金井駅、嘉悦大学、法政大学、東小金井駅)とJR中央線方面(国分寺駅、東京経済大学、学芸大学、武蔵小金井駅)の2ルートを運行
尾久自動車学校	無料送迎バス	東小金井駅経由 新小金井駅行き、武蔵境駅行き、法政大学経由 東京農工大学行きの3ルートを運行
<b>スクールバス</b>		
市立小学校 特別支援学級(一小、二小、東小)	市教育委員会の委託契約 タクシー会社2社	学区外からの通学児の1~3年生を対象に行き帰りの送迎に使用
都立小金井特別支援学校	スクールバス複数台、都教育委員会の委託契約	児童生徒の市内外から通学に使用
東京経済大学	スクールバス	国分寺キャンパスと武蔵村山キャンパス間で運行
<b>病院</b>		
武蔵野徳洲会病院	無料送迎バス	東小金井駅ルート 8時台~18時台の運行
<b>マンション</b>		
シティテラス小金井公園	マンション専用シャトルバス	武蔵小金井駅 平日のみ運行



出典：GEOSPACE (NTT インフラネット)、市提供資料及び各実施施設 HP の情報より作成  
※習い事等子供の送迎バスを除く

### 3 関係者へのヒアリングについて

#### 3.1 ヒアリング対象者

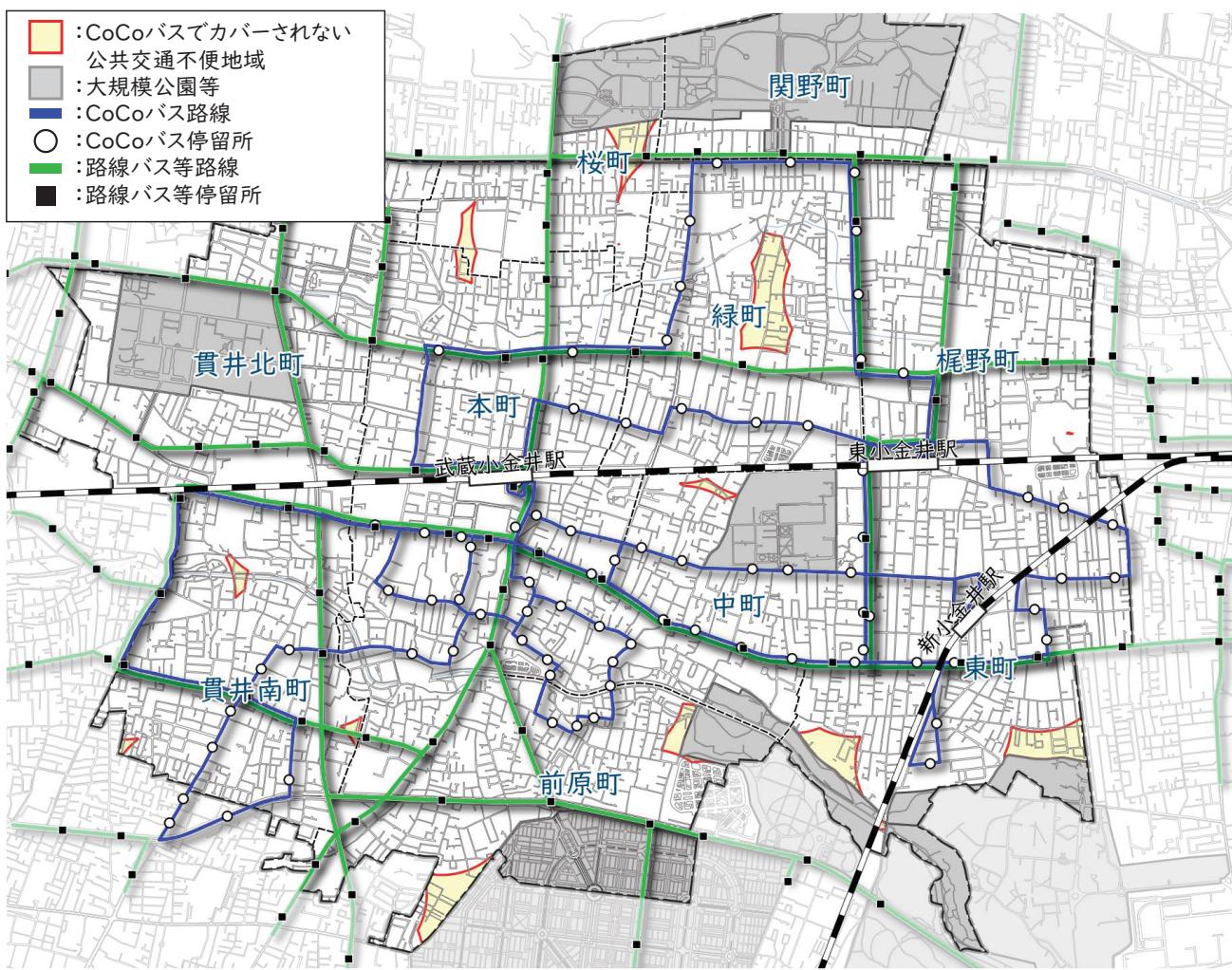
現在の小金井市での移動状況や公共交通に関する課題を把握するため、以下関係者に対してヒアリング調査を実施しました。

表 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
		銀河鉄道(実施予定)
	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)
福祉団体等		小金井市社会福祉協議会
		小金井市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
公園管理者		小金井公園
		野川公園
		武蔵野公園

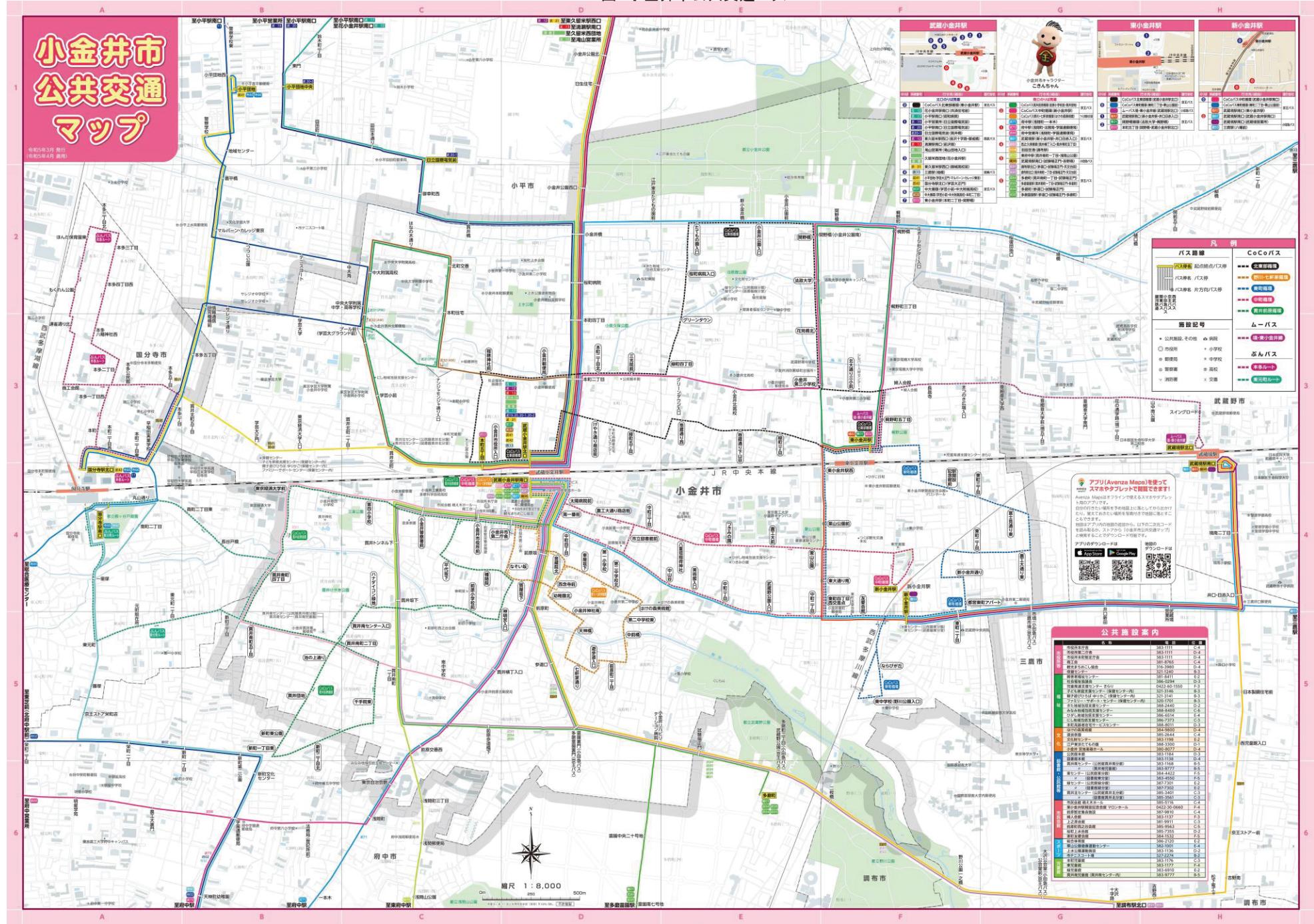
(参考)

図 公共交通のカバー状況



※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 便以上の路線バス停留所から 300m 以遠の地域

## 図 小金井市公共交通マップ



※貫井北町の「はなの木通り」停留所(武31・武32系統)は、実際はこの地図に記載している箇所より一本南側の道に位置します。

## アンケート調査の結果

### 1 回収結果

#### 1.1 実施概要

市民アンケート、利用者アンケートにつきまして以下のとおり実施いたしました。

##### 1) 市民アンケート調査

【対象者】18歳以上の市民 2,000名

【方 法】郵送配布・郵送回収

【実施時期】令和5年9月1月（発送）～

##### 2) 利用者アンケート調査

調査対象	配布部数	回収方法	配布日時	配布方法
路線バス	1,500 部	郵送 WEB回答	駅前配布： 2023/9/13、19	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
コミュニティバス (CoCoバス)	300 部	郵送 WEB回答 回収BOX		
タクシー	300 部	郵送 WEB回答	車内配布： 2023/9/13～	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

##### 3) 調査票

参考資料として、本資料後半に掲載しております。

#### 1.2 回収状況

市民、利用者アンケート（路線バス、CoCoバス、タクシー）の回収状況は以下のとおりです。

表 各種アンケート回収数・回収(回収締切 10月18日)

	市民	路線バス	CoCoバス	タクシー
回収数	816	403	110	27
配布数	2,000	1,500	300	300
回収率	40.8%	26.9%	36.7%	9.0%

※次ページの集計結果のクロス集計においては以下区分を使用いたします。

##### 年齢区分

選択肢	4区分
19歳以下	29歳以下
20歳代	
30歳代	30~40歳代
40歳代	
50歳代	50~60歳代
60歳代	
70歳代	70歳以上
80歳以上	

##### 利用頻度区分

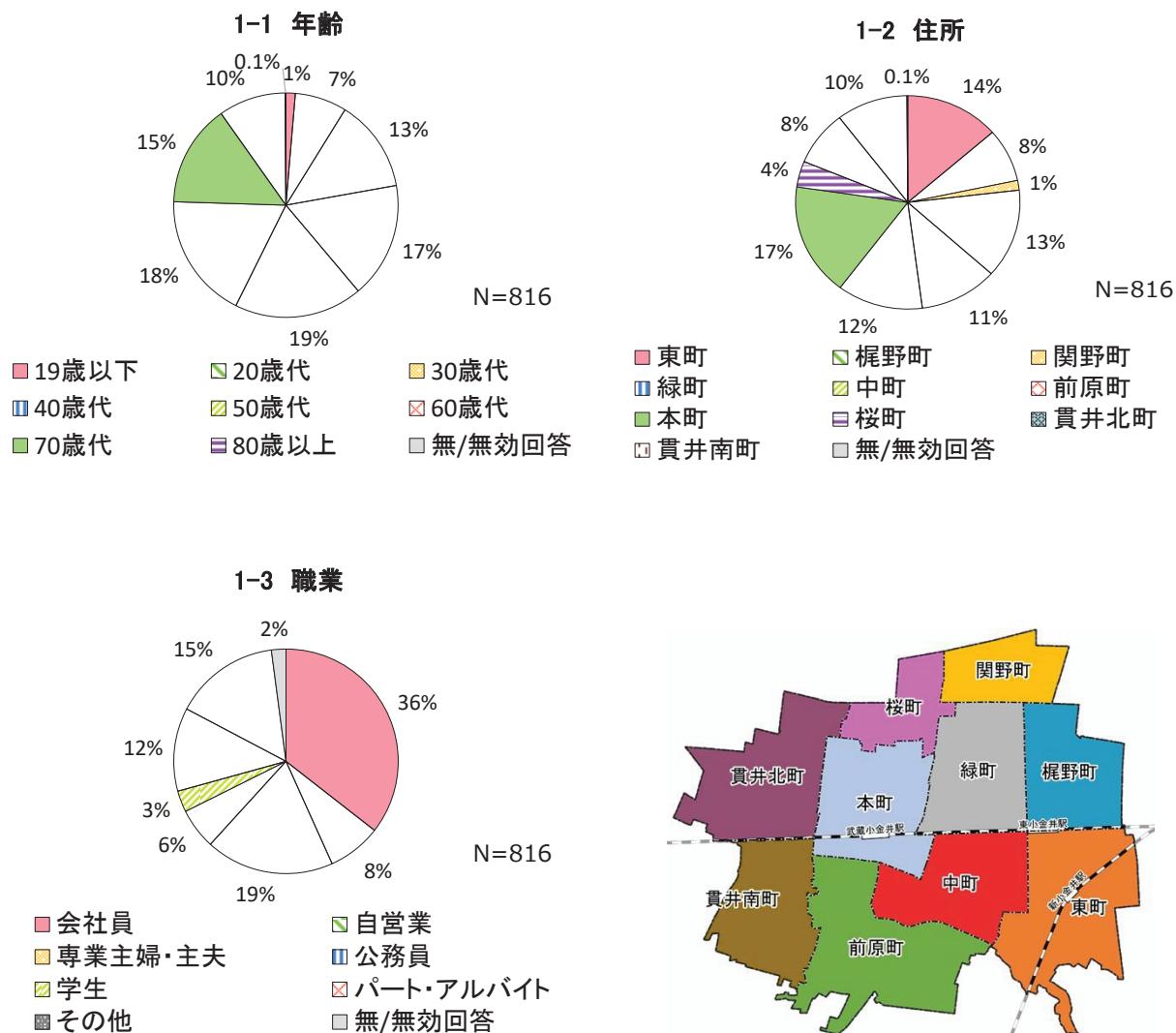
選択肢	3区分
週に5日以上	
週に3~4日	日常利用 (週単位)
週に1~2日	
月に2~3日	
月に1日程度	機会利用 (月年単位)
年に数回程度	
利用しない	利用しない

## 2 集計結果

### 2.1 市民アンケート

#### 1) 回答者属性

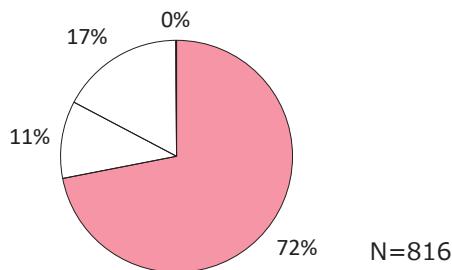
- 年齢構成は、20歳代以下が8%、30~50歳代が49%、60歳代以上43%となっている。19歳以下が1%、20歳代が7%で若い年代の回答数が少ないが、30~80歳以上は各年代10%代であり、概ね各年代から回答を得られた。
- 住所構成は、「本町」が17%、「東町」が14%と高く、「関野町」1%、「桜町」4%と低い。地区別の人口と概ね一致している。
- 職業の構成は、「会社員」が36%で最も多く、次いで「専業主婦・主夫」が19%である。



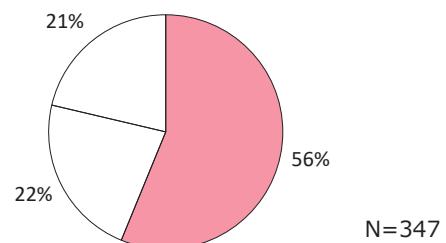
## 2) 自動車、免許の保有状況

- 自動車運転免許は、「現在保有している」が72%と多く、保有していない回答者は28%である。令和3年の運転免許保有率は70.9%であり概ね一致する。
- 60歳以上にのみ確認した免許返納意向は、「近いうちに免許を返納することを考えている」が11%、「現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する」が75%、合わせて9割近くが将来的に返納を考えている。
- 自動車の保有は、「保有していない」が42%と多く、半数近くの世帯が自家用車に頼らず移動している。

1-4 自動車運転免許



自動車運転免許(60歳以上)

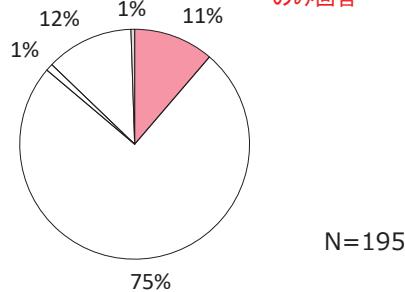


- 現在保有している
- 以前持っていたが、現在は保有していない
- 一度も保有したことない
- 無/無効回答

- 現在保有している
- 以前持っていたが、現在は保有していない
- 一度も保有したことない
- 無/無効回答

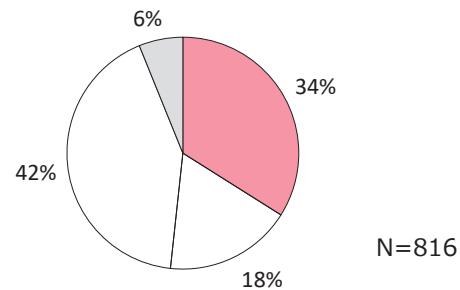
1-5 免許返納

※60歳以上  
のみ回答



- 近いうちに免許を返納することを考えている
- 現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する
- できれば返納したいが、他の移動手段がない
- 返納はしないつもりである
- 無/無効回答

1-6① 自動車の保有



- 保有している
- 保有していない
- 家族で共用
- 無/無効回答

(参考 小金井市の状況から抜粋)図 小金井市における運転免許保有者数の推移

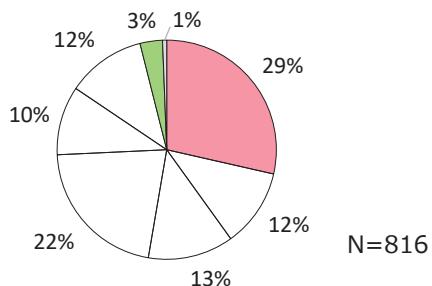


出典：警視庁交通年鑑より作成

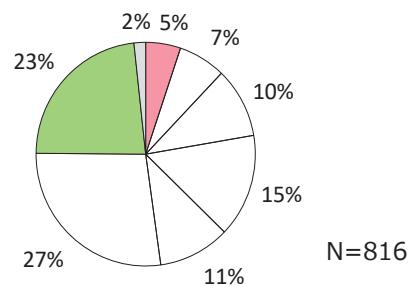
### 3) 公共交通の利用頻度

- 鉄道利用頻度は、「週に5日以上」が29%で最も多く、次いで「月に2~3日」が22%となっている。
- バス利用頻度は、「年に数回程度」が27%で最も多く、次いで「利用しない」が23%となっている。
- タクシー利用頻度は、「利用しない」が47%で最も多く、次いで「年に数回程度」が39%となっている。
- 鉄道、バス、タクシーが利用頻度の高い順となり、鉄道は週単位の日常での利用が多く、バスは月単位の機会での利用が多い。

**3-1 鉄道利用頻度**



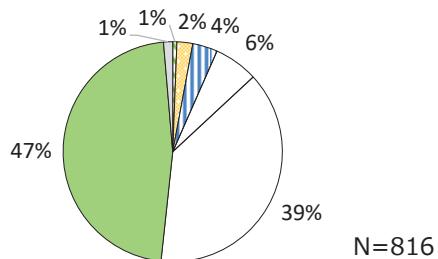
**3-2 バス利用頻度**



■週に5日以上 □週に3~4日 ▨週に1~2日  
 ■月に2~3日 □月に1日程度 ▨年に数回程度  
 ■利用しない □無/無効回答

■週に5日以上 □週に3~4日 ▨週に1~2日  
 ■月に2~3日 □月に1日程度 ▨年に数回程度  
 ■利用しない □無/無効回答

**3-4 タクシー利用頻度**



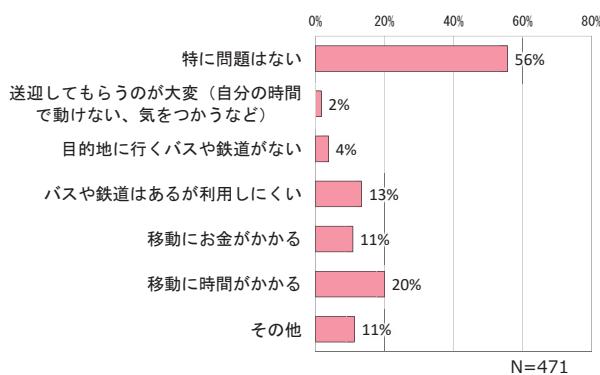
■週に5日以上 □週に3~4日 ▨週に1~2日  
 ■月に2~3日 □月に1日程度 ▨年に数回程度  
 ■利用しない □無/無効回答

#### 4) 目的ごとの移動課題(通勤・通学、買い物、通院、趣味・娯楽)

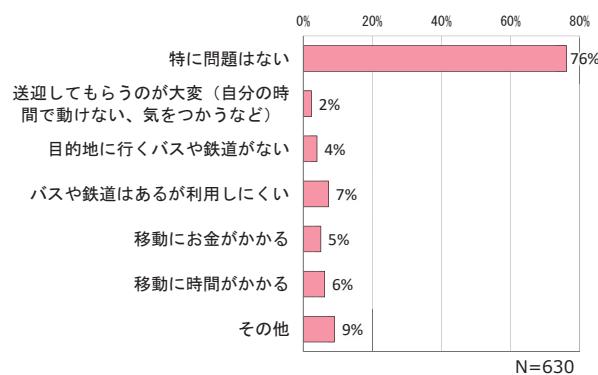
##### (1) 単純集計

- どの目的についても、「特に問題ない」が過半数を占めており課題事項は少ない。しかし、通勤・通学では他の移動目的と比較して「特に問題がない」の割合が低い。
- 課題の事項をみると、通勤・通学先と趣味・娯楽施設は、「移動にお金がかかる」「移動に時間がかかる」のコスト等への課題の割合が多い傾向にある。一方、買い物先、通院先については、「バスや鉄道はあるが利用しにくい」が多く、利用面での課題の割合が多い傾向にある。

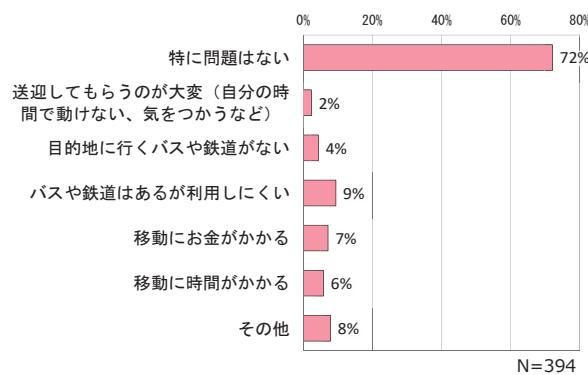
2-1⑤ 通勤・通学先への移動の課題



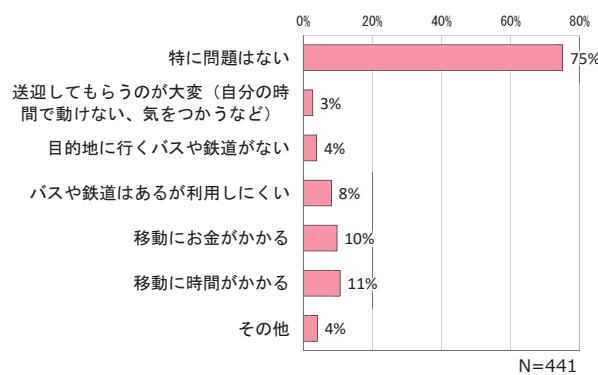
2-2⑤ 買い物先への移動の課題



2-3⑤ 通院先への移動の課題



2-4⑤ 趣味・娯楽施設への移動の課題



## 5) バスサービスへの評価

### (1) 単純集計

- バスに対する不満事項では、1番目、2番目、3番目いずれにおいても「特にない」が22~40%で最も多い。個別の項目では、「運行本数（頻度）」が1番目18%、2番目10%で高い。
- 重要なサービスについても、「運行本数（頻度）」1番目20%、2番目13%、「運行ルート」1番目17%と高い傾向にある。「特にない」については1番目12%であるが、2番目21%、3番目31%と2番目、3番目について最も高く、総合すると「特にない」という意見が多い。

### ■バスに対する不満事項

バスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	43	5%	26	3%	31	4%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	50	6%	59	7%	29	4%
運行本数（頻度）	143	18%	84	10%	41	5%
始発バスの時間	25	3%	37	5%	22	3%
最終バスの時間	23	3%	60	7%	41	5%
時間通りの運行	27	3%	30	4%	17	2%
運賃の金額	59	7%	51	6%	54	7%
運賃の支払い方法	4	0.5%	3	0.4%	11	1%
運行ルート	103	13%	70	9%	51	6%
車内環境（定員、乗り心地）	23	3%	30	4%	21	3%
バス停環境（時刻表、屋根）	17	2%	18	2%	38	5%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	7	1%	15	2%	21	3%
特にない	178	22%	223	27%	324	40%
無/無効回答	114	14%	110	13%	115	14%
総数	N=816	100%	N=816	100%	N=816	100%

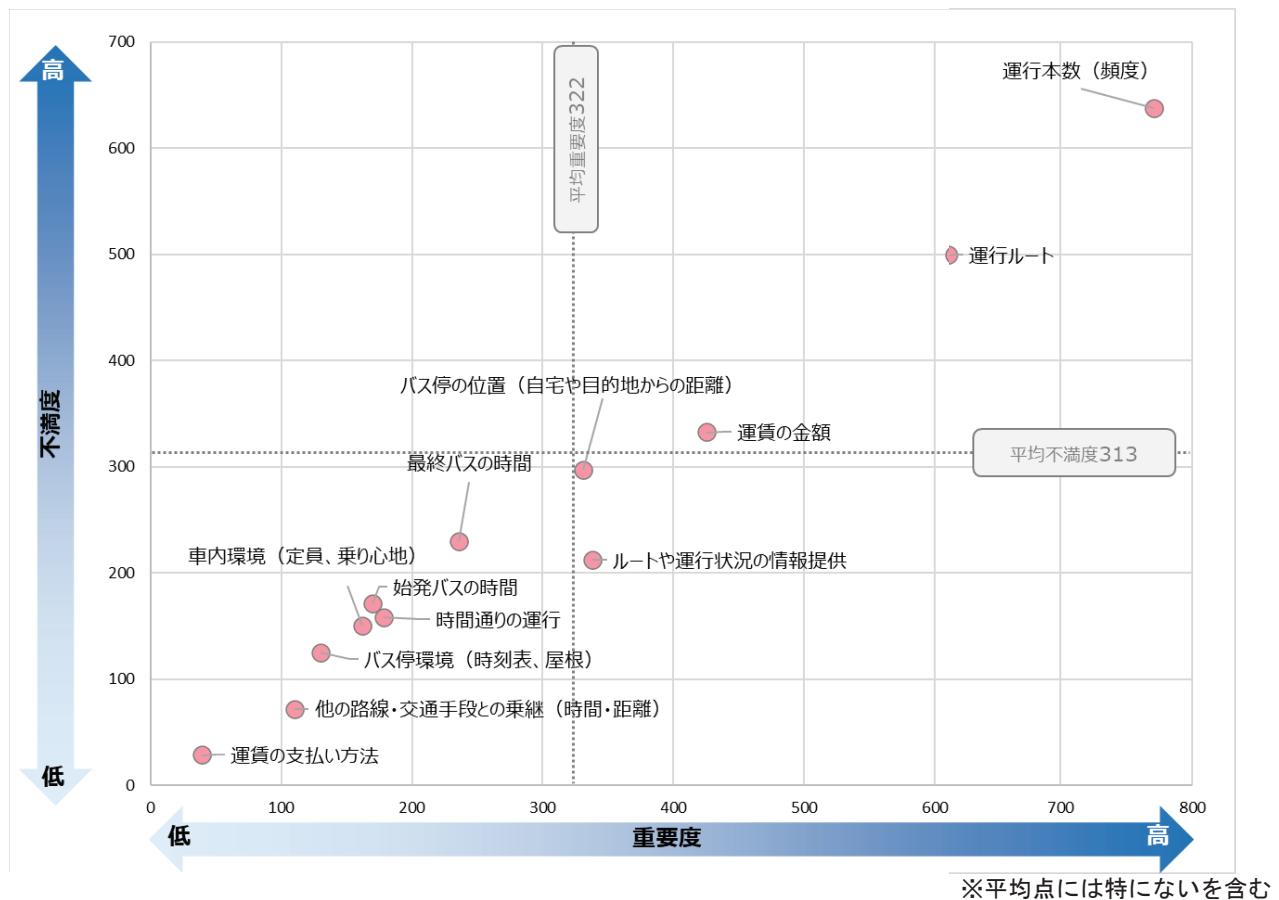
### ■バスサービスに対する重要な事項

バスに重要なサービス	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	76	9%	39	5%	32	4%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	48	6%	69	8%	49	6%
運行本数（頻度）	165	20%	107	13%	62	8%
始発バスの時間	25	3%	34	4%	27	3%
最終バスの時間	21	3%	60	7%	53	6%
時間通りの運行	33	4%	29	4%	21	3%
運賃の金額	77	9%	71	9%	52	6%
運賃の支払い方法	3	0.4%	6	1%	18	2%
運行ルート	139	17%	69	8%	60	7%
車内環境（定員、乗り心地）	22	3%	31	4%	34	4%
バス停環境（時刻表、屋根）	15	2%	24	3%	37	5%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	9	1%	25	3%	33	4%
特にない	98	12%	169	21%	254	31%
無/無効回答	85	10%	83	10%	84	10%
総数	N=816	100%	N=816	100%	N=816	100%

## (2) 不満と重要度の関係

不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特ない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、運行本数（頻度）、運行ルートが不満度、重要度が相対的に高い。
- ・ 「運賃の金額」は重要度と不満度の平均点を若干上回っている。



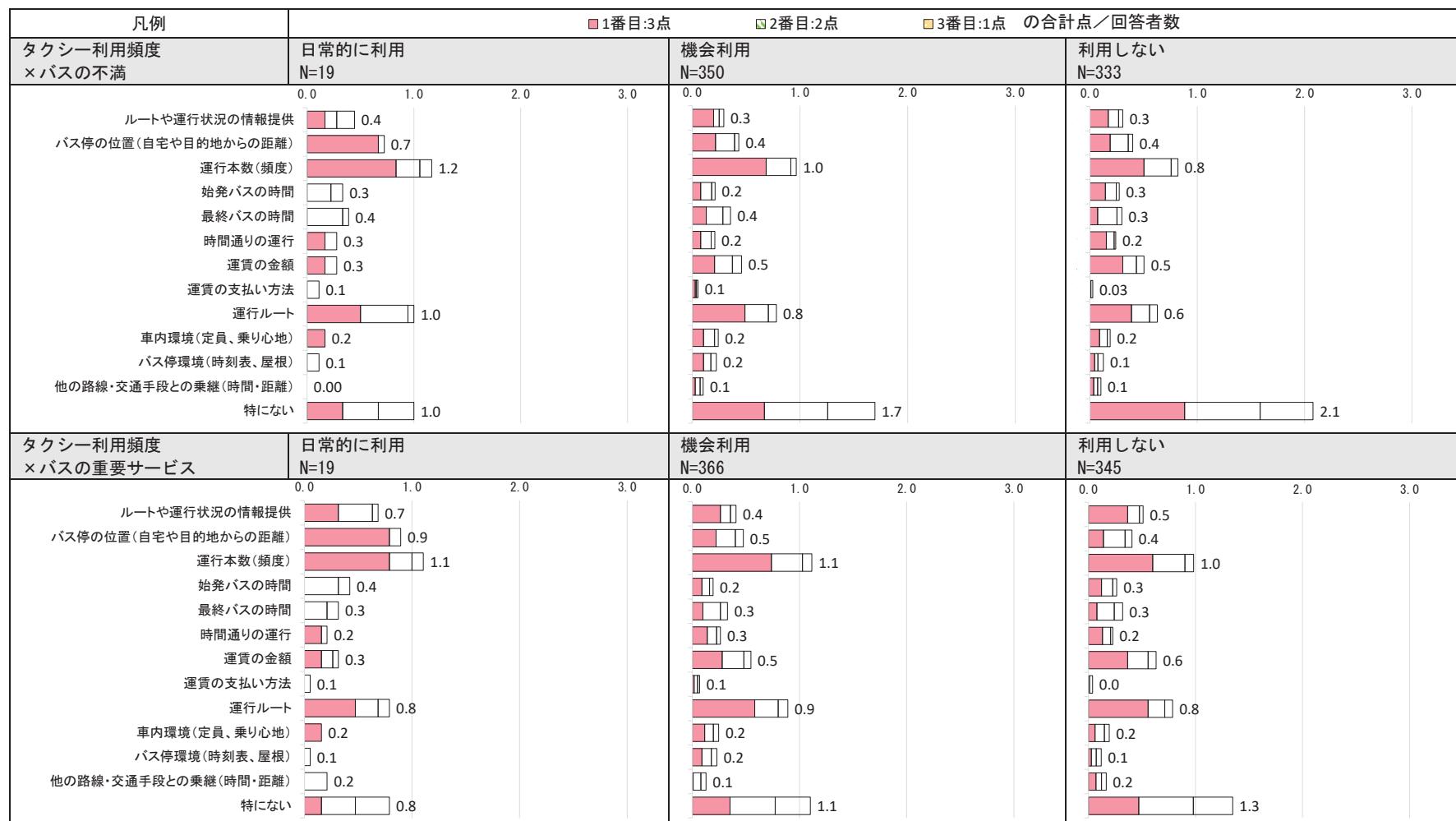
### (3) バス利用頻度別

- 不満については、機会利用、利用しないでは「特にない」が多い。日常的に利用では「特にない」の割合は他の利用頻度と比べて低く、不満の項目では「運行本数」が最も多い。
- 重要サービスについては、不満に比べ「特にない」の回答が少なく、課題の回答が多いが、重要視する項目の傾向は不満と概ね同様である。利用しないでは、「ルートや運行状況の情報提供」が若干多い回答になっている。



#### (4) タクシー利用頻度別

- ・ 機会利用、利用しないにおいて不満、重要視する項目の傾向は、バスの利用頻度別と大きな差はない。

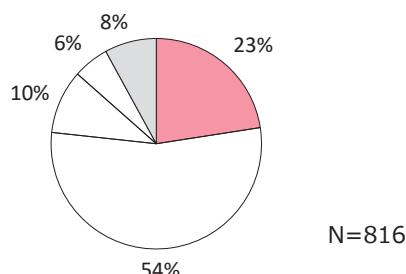


## 6) 公共負担への考え方

### (1) 単純集計

- 「利用者が負担」23%、「利用者を基本に市も一部負担」が54%と利用者の負担を基本とする回答が全体の約8割を占めている。

5-1 公共交通の費用負担



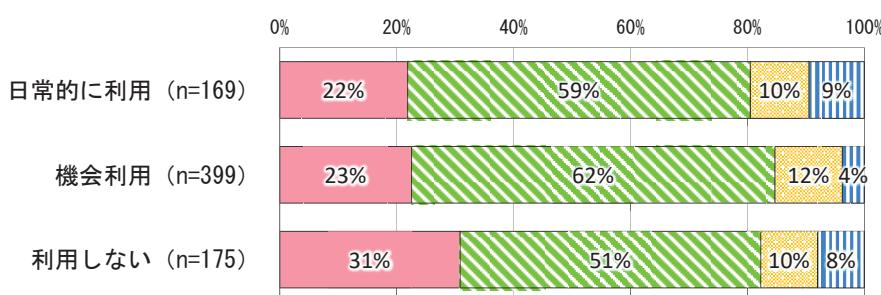
■ 利用者が負担する

- 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
- 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
- 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える
- 無/無効回答

### (2) バス利用頻度別

- どの利用頻度でも「利用者が負担」、「利用者を基本に市も一部負担」を合わせると8割超である。
- 「利用者が負担」のみ着目すると利用頻度が多いと割合が低い傾向にある。

バスの利用 × 公共交通の費用負担

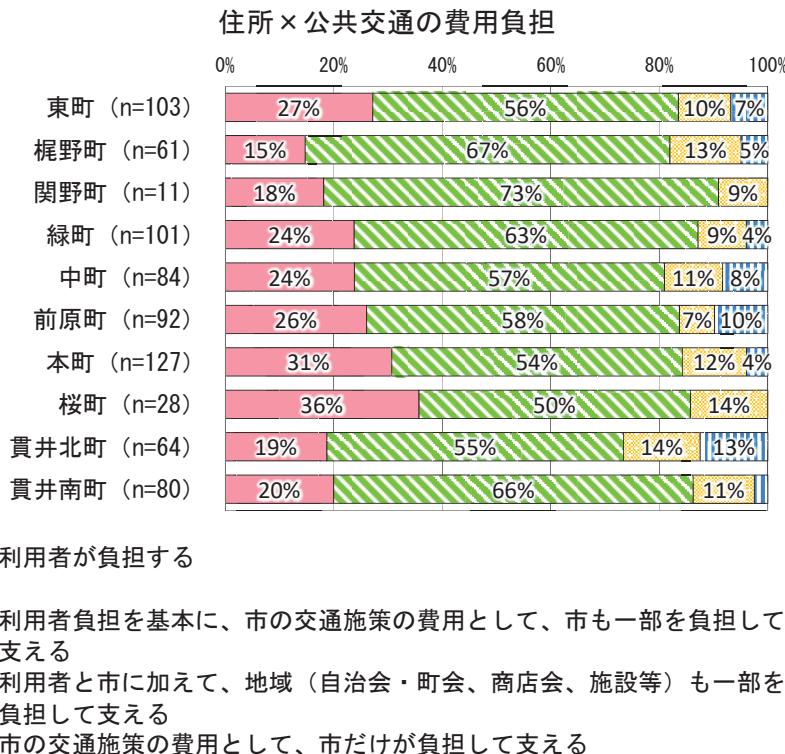


■ 利用者が負担する

- 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
- 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
- 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える

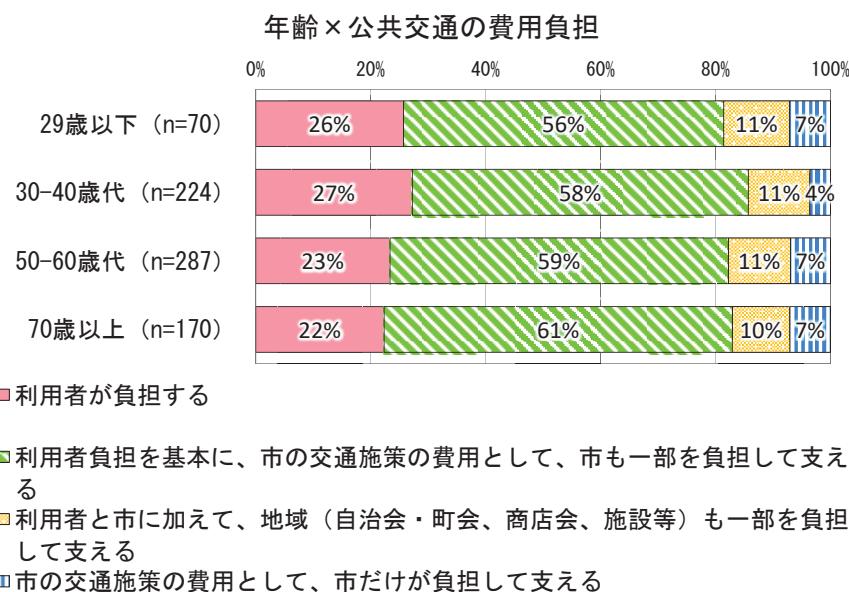
### (3) 住所別

- 大半の地域で「利用者が負担」、「利用者を基本に市も一部負担」を合わせると8割超だが、貫井北町については「利用者が負担」19%、「利用者を基本に市も一部負担」55%と他地域に比べ低く、「市だけが負担」が13%と高い。
- 「利用者が負担」に着目すると市北東部の梶野町15%、関野町で18%、西部の貫井北町19%、貫井南町20%が他地域と比べ低い。



### (4) 年齢別

- 年齢別では傾向に大きな差は見られない。「市だけが負担」に着目すると、若年層、高齢層が若干高い傾向がある。



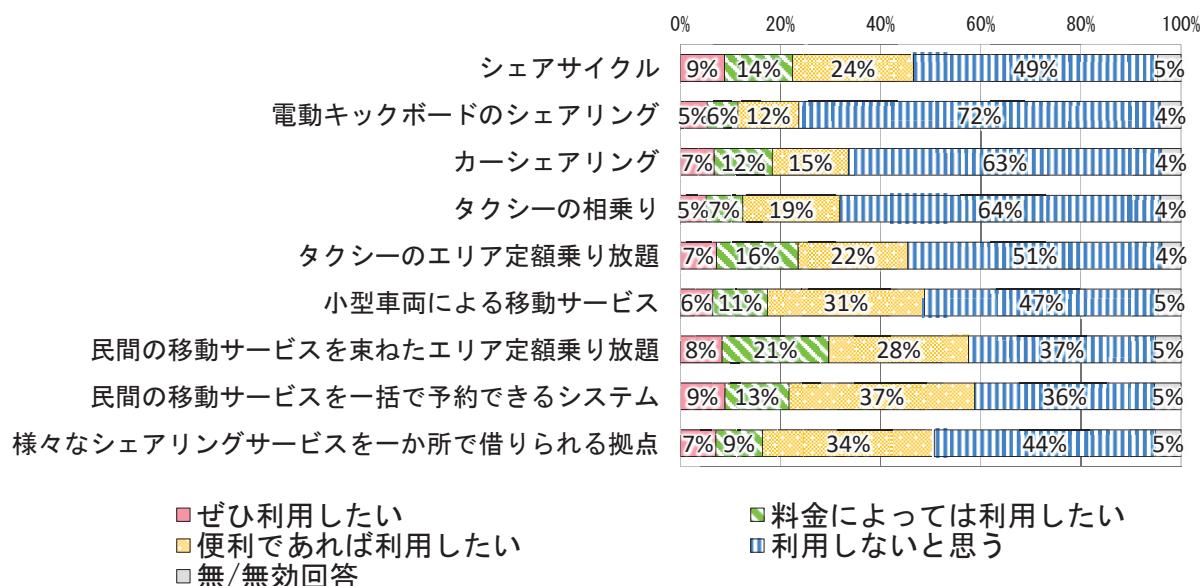
## 7) 新しい交通への要望

### (1) 単純集計

- 利用意向が半数以上となった項目は「民間の移動サービスを束ねたエリア定額乗り放題」、「民間の移動サービスを一括で予約できるシステム」、「様々なシェアリングサービスを一か所で借りられる拠点」の3項目である。
- 利用意向を示す「ぜひ利用したい」「料金によって」「便利であれば」の回答のなかでは、いずれの項目でも「便利であれば」が高い。

5-2 新しい交通手段

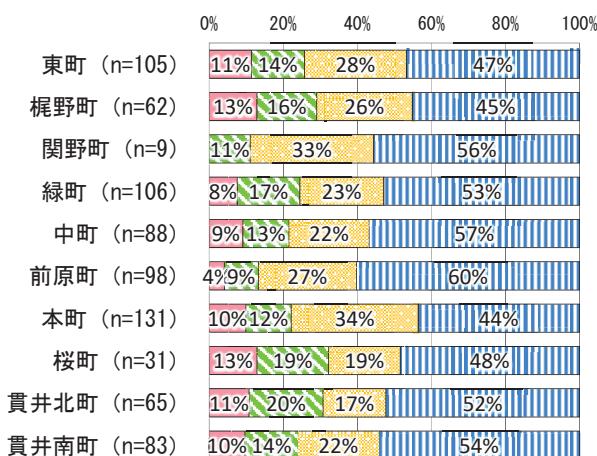
N=816



## (2) 住所別

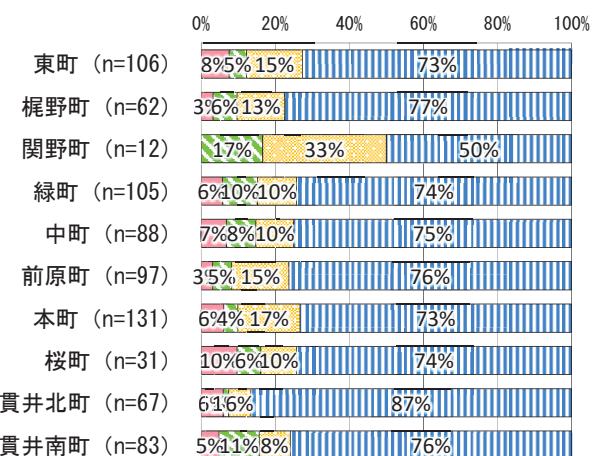
- シェアサイクルは、どの地域も半数程度の利用意向で、本町で 56%、梶野町で 55%、東町 53%と、駅周辺地域が多く、坂下地域が低い傾向にある。
- 電動キックボードは、関野町で 50%と多いが、他の地域では 13~27%の利用意向である。
- カーシェアリングは、地域差は少なく 29~39%の利用意向である。
- タクシーの相乗りは、緑町で 42%と最も多く、他の地域では 20~37%の利用意向である。
- タクシーのエリア定額は、関野町 60%、緑町 55%、梶野町 52%と市北東部で利用意向が高い
- 小型車両は、大きな地域差はないが、梶野町 57%、東町 56%、前原町 53%、貫井南町 55%と市の南部高低差のある地域の意向が高めである。
- 民間エリア定額は、貫井北町で 73%と多いが、他の地域では 49~67%の利用意向である。
- 移動サービス一括予約は、大きな地域差は少なく 52~66%の利用意向である。
- シェアリングサービス拠点は、関野町で 73%と多いが、他の地域では 48~58%である。

住所 × シェアサイクル



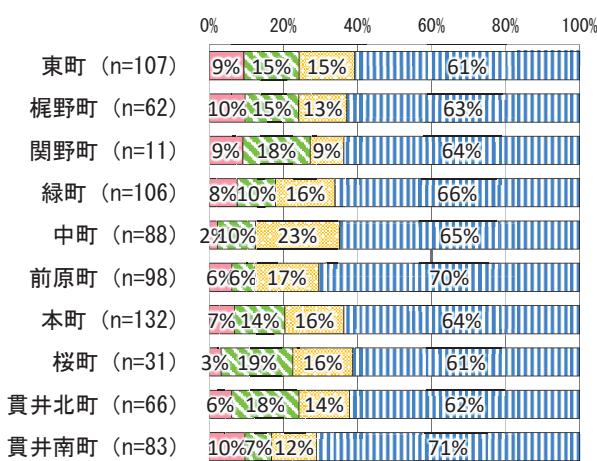
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
□便利であれば利用したい □利用しないと思う

住所 × 電動キックボード



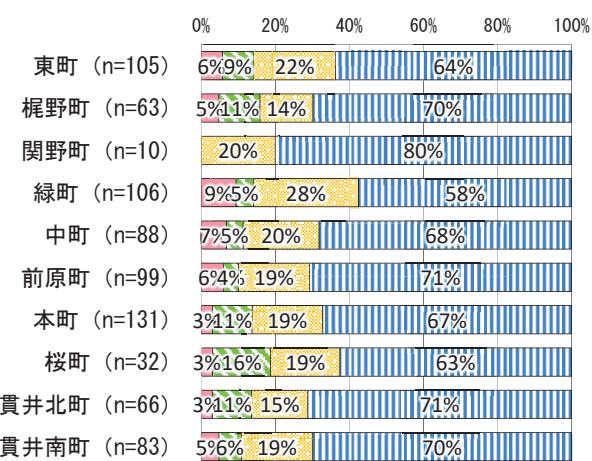
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
□便利であれば利用したい □利用しないと思う

住所 × カーシェアリング



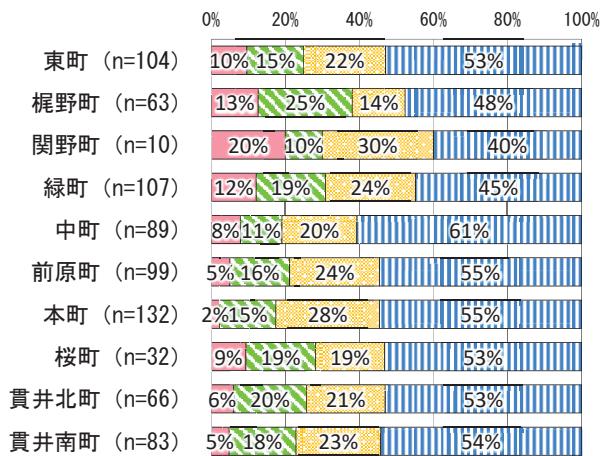
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
□便利であれば利用したい □利用しないと思う

住所 × タクシーの相乗り



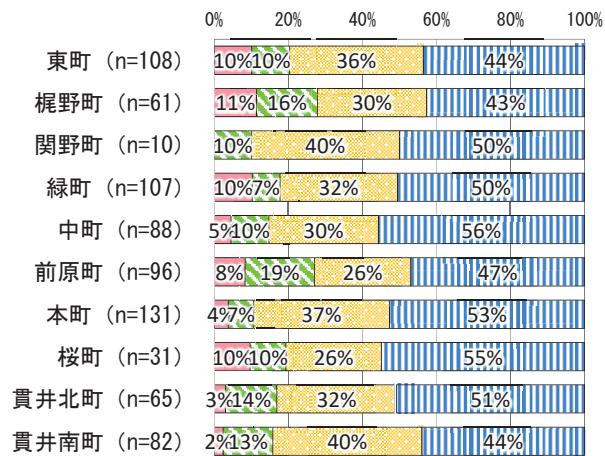
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
□便利であれば利用したい □利用しないと思う

### 住所×タクシーのエリア定額



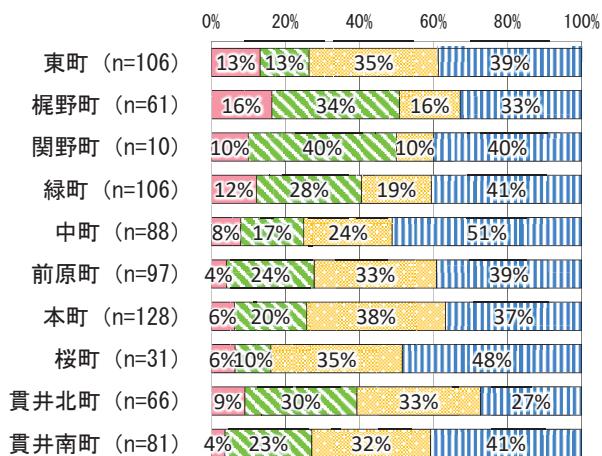
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×小型車両による移動



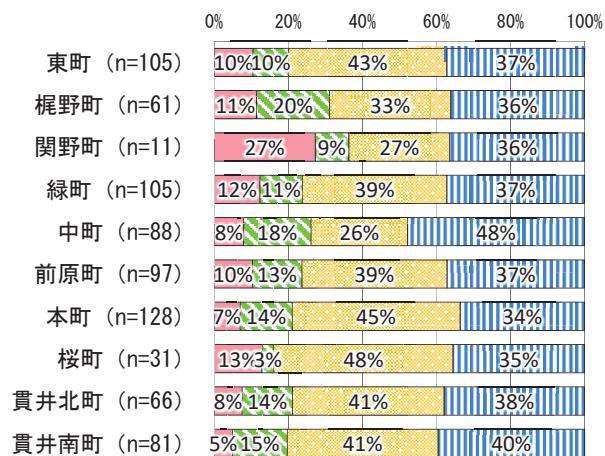
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×民間のエリア定額



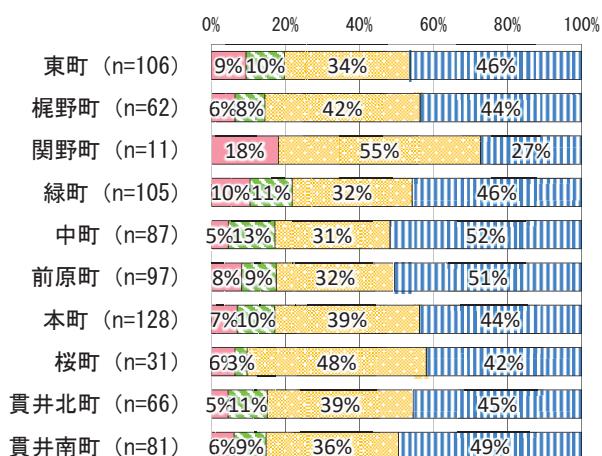
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×民間の移動サービス一括予約



■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

### 住所×シェアリングサービス拠点

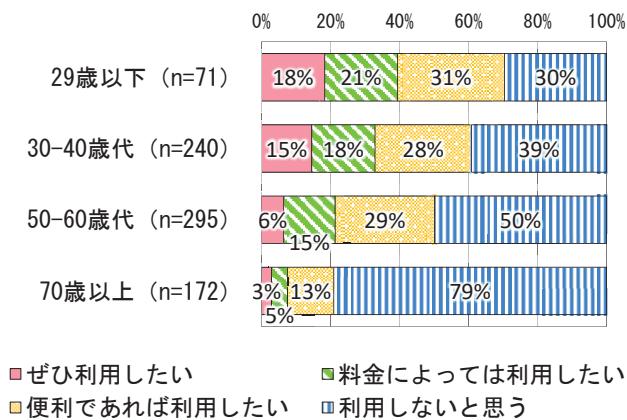


■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

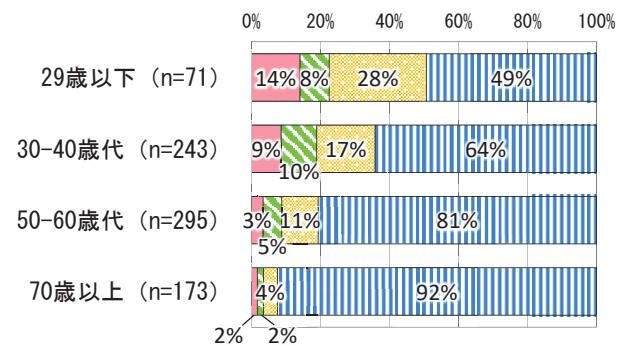
### (3) 年齢別

- 全体的な傾向として、若い世代の意向が高く、中年から高齢になるにつれ利用意向が下がる傾向がある。
- 特にシェアサイクル、電動キックボード、カーシェアなど自分で運転するものは70歳以上が特に低い。他方、タクシー相乗り、小型車両による移動など運転しないサービスについては他項目に比べ高齢層の意向が高い。

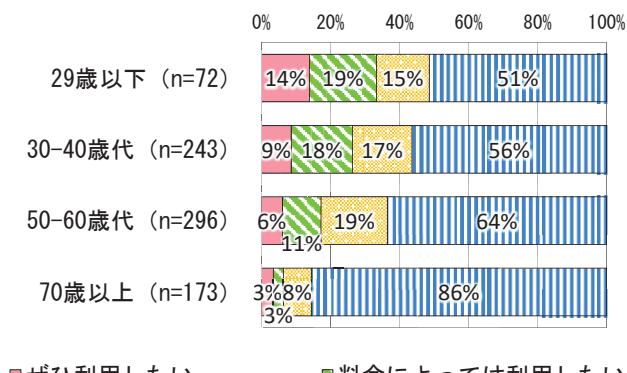
年齢×シェアサイクル



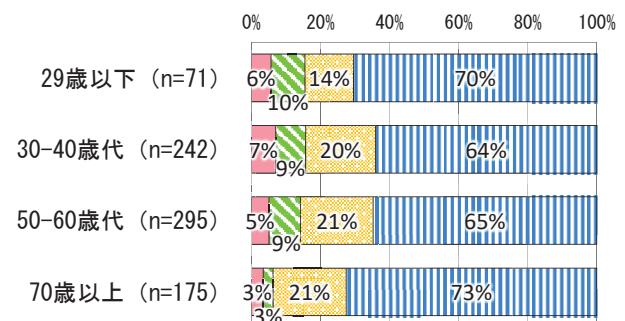
年齢×電動キックボード



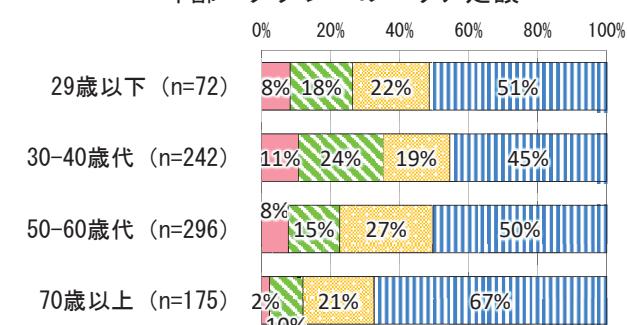
年齢×カーシェアリング



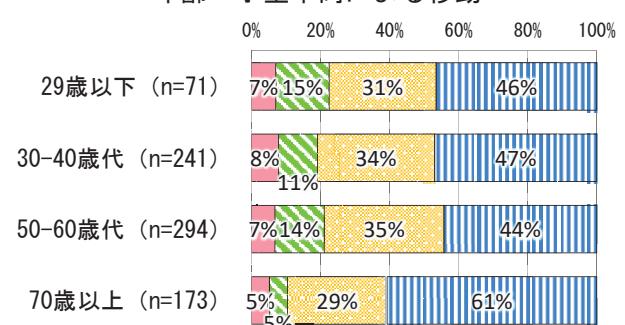
年齢×タクシーの相乗り



年齢×タクシーのエリア定額



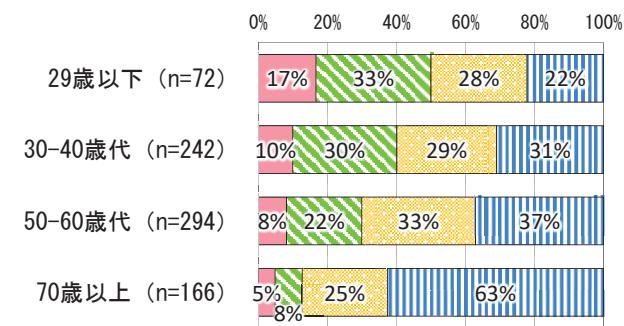
年齢×小型車両による移動



■ぜひ利用したい  
□料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
□利用しないと思う

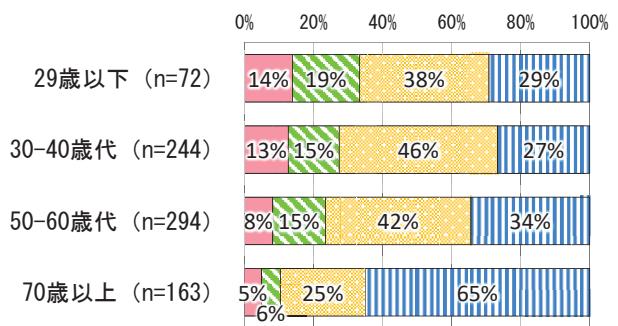
■ぜひ利用したい  
□料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい  
□利用しないと思う

年齢×民間のエリア定額



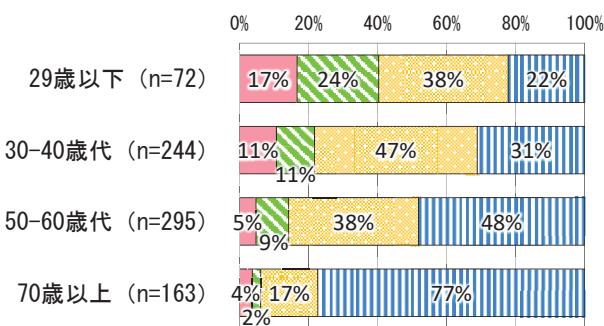
■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

年齢×民間の移動サービス括予約



■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

年齢×シェアリングサービス拠点



■ぜひ利用したい ■料金によっては利用したい  
■便利であれば利用したい ■利用しないと思う

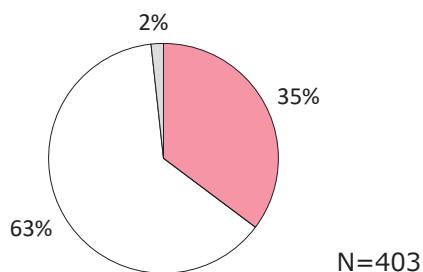
## 2.2 利用者アンケート

### 2.2.1 路線バス

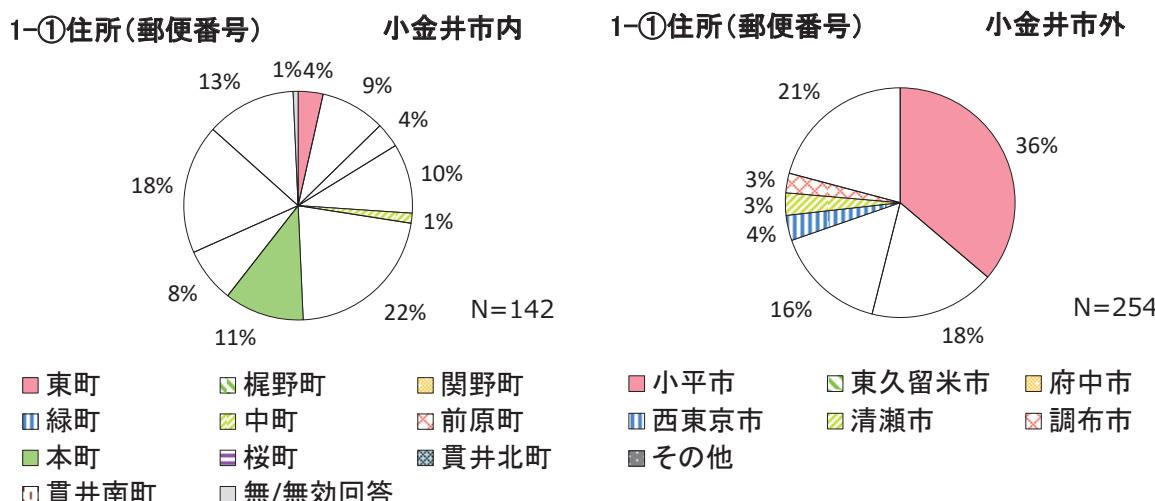
#### 1) 回答者属性

- 住所構成は、「市外」 63%、「市内」 35%であり、市外居住者の利用が多い。
- 市内では内で路線バスの運行本数の多い地域である前原町 22%、貫井北町 18%が多く、市外では小平市 36%、東久留米市 18%が高い地域となる。
- 年齢は、60~80 歳代で 64%を占め、高齢者が多く、19 歳以下~40 歳代は 2%~8%と少ない。
- 職業は、「専業主婦・主夫」が 28%で最も多く、次いで「会社員」が 27%である。

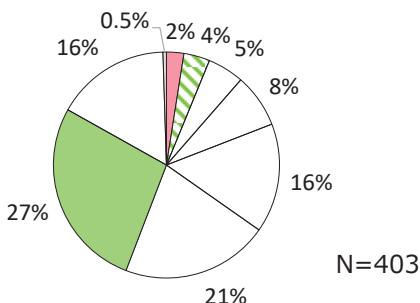
1-①住所(郵便番号) 市内・市外別



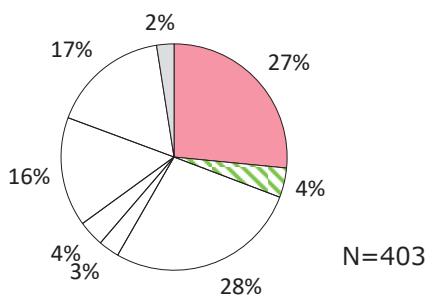
■小金井市内 □小金井市外 □無/無効回答



1-② 年齢



1-③ 職業

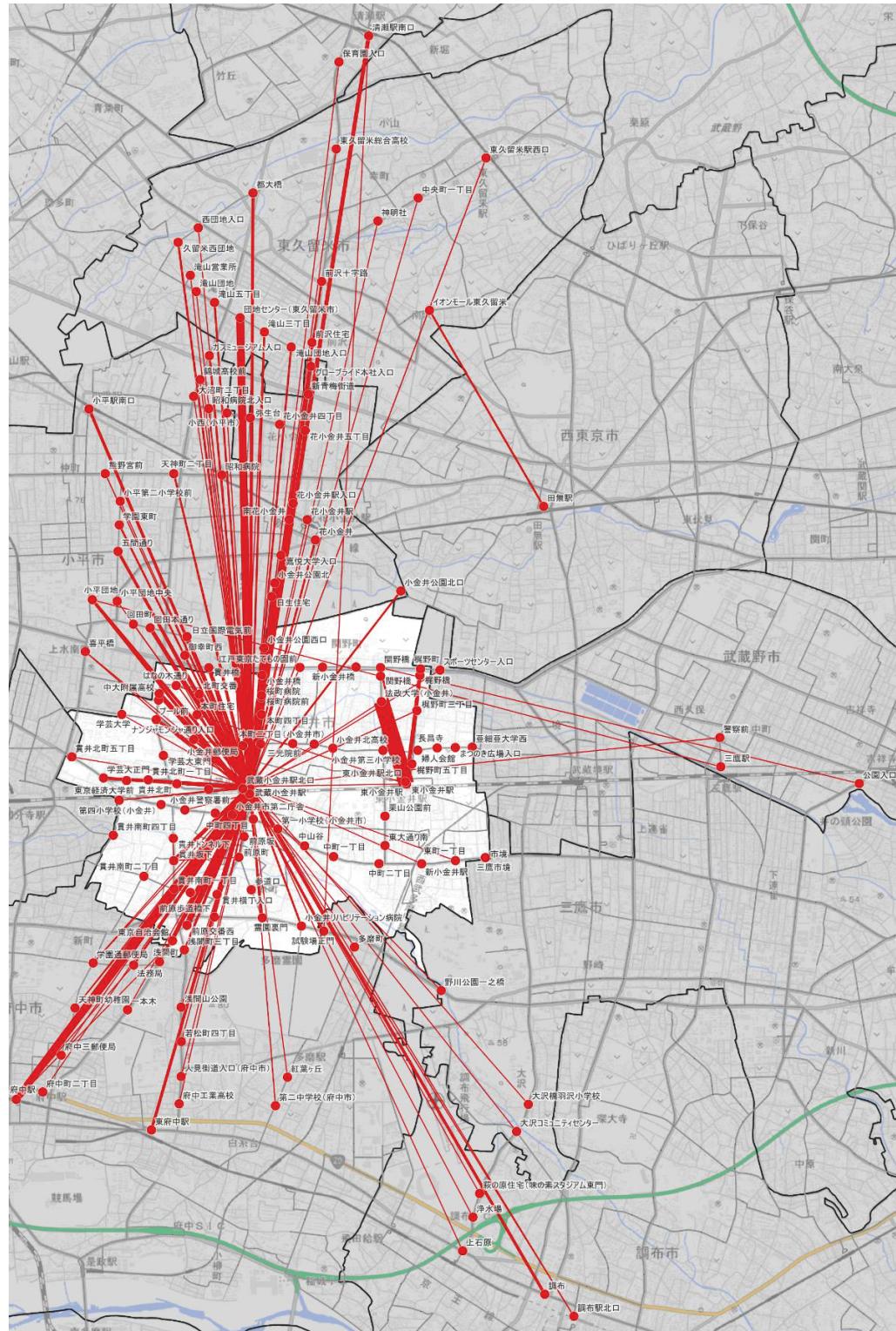


■会社員 □自営業  
 ■専業主婦・主夫 □公務員  
 ■学生 □パート・アルバイト  
 ■その他 □無/無効回答  
 ■19歳以下 □20歳代  
 ■40歳代 □50歳代  
 ■70歳代 □80歳以上  
 ■無/無効回答

## 2) 利用状況

### (1) 乗降地域別 OD<sup>\*1</sup>

- 配布が武蔵小金井駅、東小金井駅のため同駅が起点となるが、駅から南北を繋ぐ移動が多い。
- 武蔵小金井駅から団地（団地センター（東久留米）、小平団地）や駅（府中駅）間が個別のODとして多い。東小金井駅は法政大学とのODが多い。

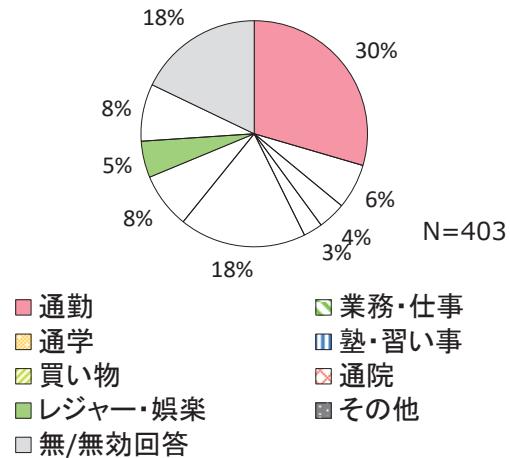


\*1 ODとは、Origin（起点・出発点）とDestination（終点・目的地）の略

## (2) 移動の目的

- ・ 移動の目的は、「通勤」が30%で最も多く、次いで「買い物」が18%となっている。

### 2-③ 移動の目的

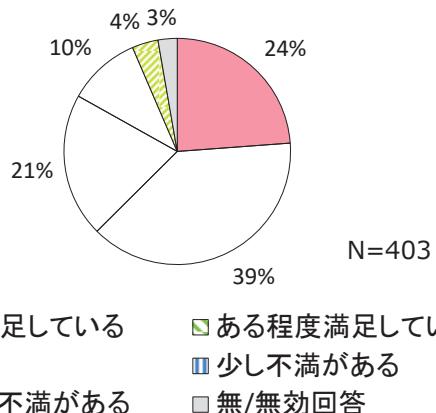


### 3) バスサービスへの評価

#### (1) 単純集計

- 満足度の構成は、「ある程度満足している」が39%、「十分満足している」が24%で、合わせて63%が満足と回答しており満足度は高い。一方、14%が不満と回答している。

#### 4-① 満足度



- 不満事項は、1番目では「運行本数（頻度）」が19%と高いが、「特にない」は1番目13%、2番目24%、3番目37%であり、全体として不満がないという回答が多い。
- 不満、重要なサービス共に、「特にない」以外を見ると、「運行本数（頻度）」と「時間通りの運行」が高い。

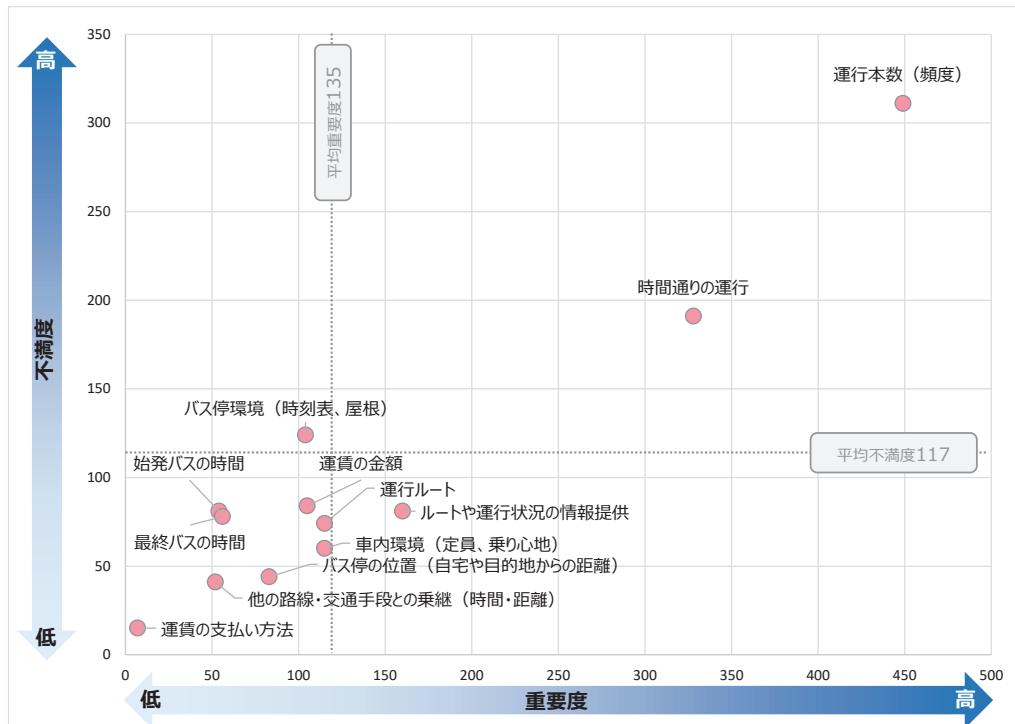
路線バスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	13	3%	15	4%	12	3%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	7	2%	9	2%	5	1%
運行本数（頻度）	76	19%	33	8%	17	4%
始発バスの時間	17	4%	11	3%	8	2%
最終バスの時間	16	4%	9	2%	12	3%
時間通りの運行	36	9%	34	8%	15	4%
運賃の金額	16	4%	13	3%	10	2%
運賃の支払い方法	0	0%	5	1%	5	1%
運行ルート	14	3%	13	3%	6	1%
車内環境（定員、乗り心地）	9	2%	12	3%	9	2%
バス停環境（時刻表、屋根）	19	5%	22	5%	23	6%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	4	1%	10	2%	9	2%
特にない	54	13%	95	24%	150	37%
無/無効回答	122	30%	122	30%	122	30%
総数	N=403	100%	N=403	100%	N=403	100%

路線バスに重要なサービス	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	32	8%	20	5%	24	6%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	13	3%	18	4%	8	2%
運行本数（頻度）	104	26%	55	14%	27	7%
始発バスの時間	10	2%	9	2%	6	1%
最終バスの時間	6	1%	9	2%	20	5%
時間通りの運行	65	16%	52	13%	29	7%
運賃の金額	19	5%	18	4%	12	3%
運賃の支払い方法	0	0%	2	0.5%	3	1%
運行ルート	20	5%	19	5%	17	4%
車内環境（定員、乗り心地）	16	4%	24	6%	19	5%
バス停環境（時刻表、屋根）	11	3%	20	5%	31	8%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	6	1%	11	3%	12	3%
特にない	19	5%	64	16%	113	28%
無/無効回答	82	20%	82	20%	82	20%
総数	N=403	100%	N=403	100%	N=403	100%

## (2) 不満と重要度の関係

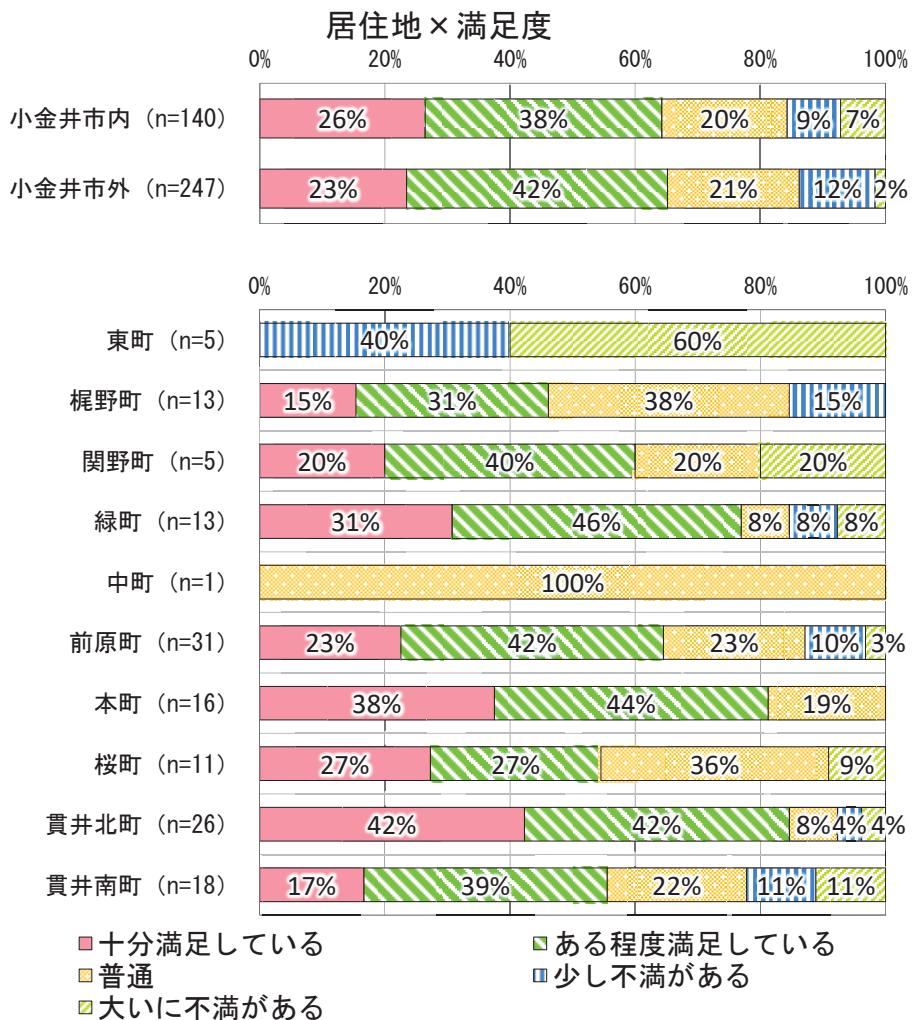
不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特にない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、「運行本数（頻度）」、「時間通りの運行」について不満度、重要度が相対的に高い。
- ・ 不満度だと、「バス停環境（時刻表・屋根）」について平均点を若干上回っている。



### (3) 居住地別

- 居住地別の満足度は、市内と市外の差は特にない。
- 小金井市内の字別では、貫井北町、本町、緑町で「十分満足」、「ある程度満足」が約80%を占める。他梶野町、関野町、前原町、桜町、貫井南町でも「ある程度満足」が40~60%である。
- 回答数が少ないが東町では「少し不満」40%、「大いに不満」60%と不満が占めている。

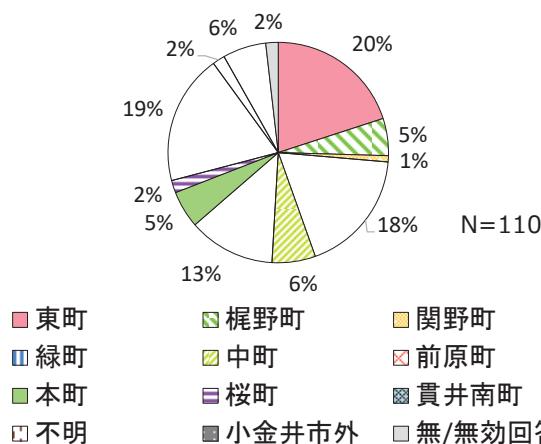


## 2.2.2 CoCo バス

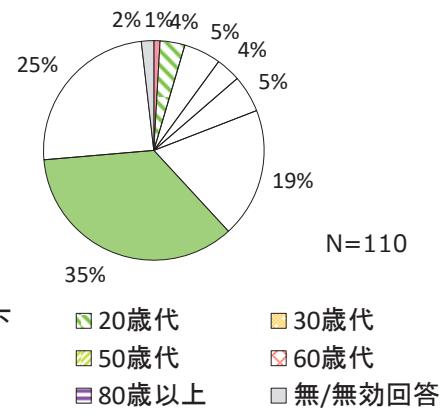
### 1) 回答者属性

- ・ 住所構成は、市内居住者が 90%を占める。東町 20%、貫井南町 19%、緑町 18%と路線バスで多かった前原町、貫井北町とは違う地域の利用者が多い。
- ・ 年齢は、60~80 歳代で 79%を占め、高齢者が多く、19 歳以下~50 歳代は各 5%以下である。
- ・ 職業は、「専業主婦・主夫」が 45%で最も多く、次いで「その他」が 27%である。

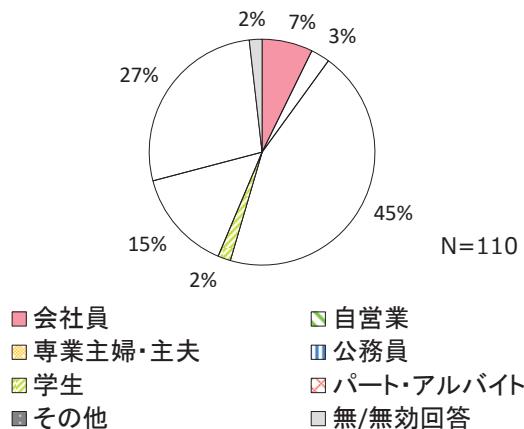
1-① 住所(郵便番号)



1-② 年齢



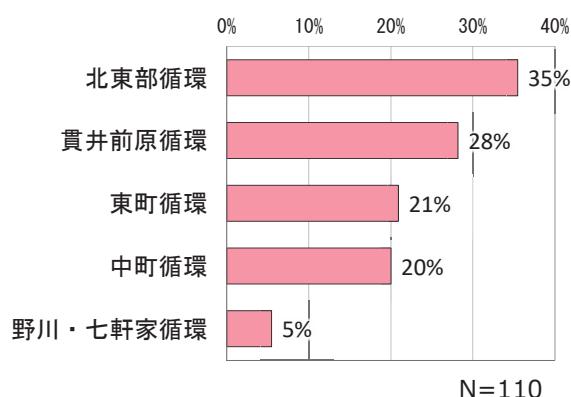
1-③ 職業



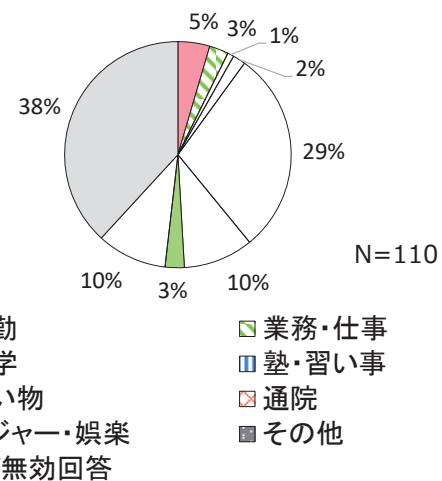
## 2) 利用状況

- 利用ルートは、「北東部循環」が35%で最も多く、次いで「貫井前原循環」が28%である。
- 移動の目的は、「買い物」が29%で最も多く、次いで「通院」と「その他」がそれぞれ10%である。

2-① ルート



2-④ 移動の目的

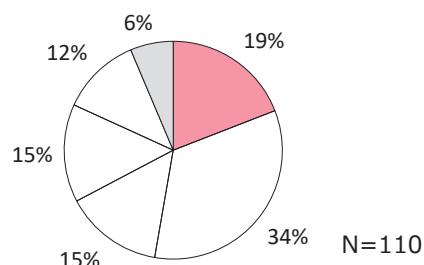


## 3) CoCo バスへの評価

### (1) 単純集計

- 満足度の構成は、「ある程度満足している」が34%、「十分満足している」が19%で、合わせて53%が満足と回答しており、過半数がある程度満足している。一方、27%が不満と回答している。

4-① 満足度



- 不満について、「無回答」が最も多い。個別の項目では「運行本数（頻度）」が1番目24%、2番目12%。3番目6%と全体として多い回答である。次いで、「特にない」が回答の多い項目である。
- 重要なサービスについても不満と同様の傾向で、「運行本数（頻度）」が1番目25%、2番目12%。3番目7%と全体として多い回答である。次いで、「特にない」が回答の多い項目である。

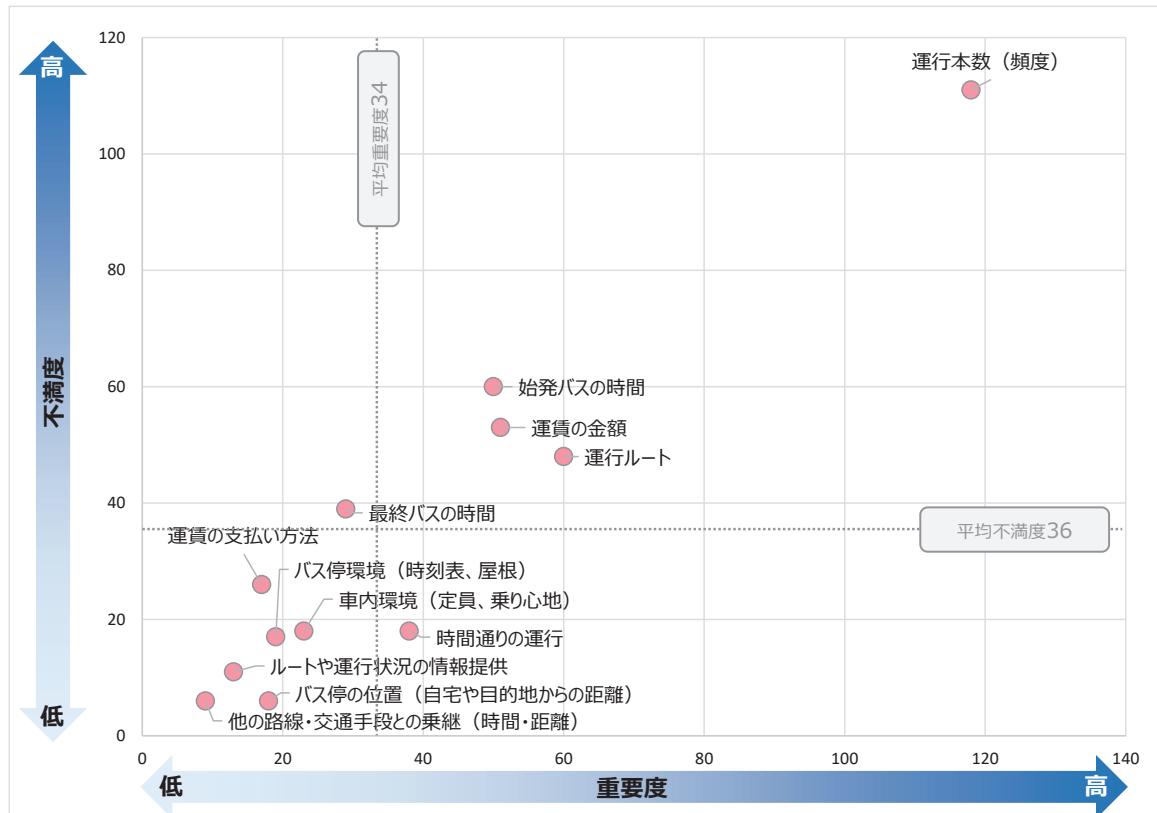
CoCoバスの不満	1番目の回答数	%	2番目の回答数	%	3番目の回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	0	0%	4	4%	3	3%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	0	0%	2	2%	2	2%
運行本数（頻度）	26	24%	13	12%	7	6%
始発バスの時間	12	11%	9	8%	6	5%
最終バスの時間	5	5%	7	6%	10	9%
時間通りの運行	3	3%	4	4%	1	1%
運賃の金額	9	8%	8	7%	10	9%
運賃の支払い方法	5	5%	4	4%	3	3%
運行ルート	12	11%	6	5%	0	0%
車内環境（定員、乗り心地）	2	2%	2	2%	8	7%
バス停環境（時刻表、屋根）	1	1%	6	5%	2	2%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	0	0%	2	2%	2	2%
特にない	5	5%	13	12%	25	23%
無/無効回答	30	27%	30	27%	31	28%
総数	N=110	100%	N=110	100%	N=110	100%

CoCoバスに重要なサービス	回答数	%	回答数	%	回答数	%
ルートや運行状況の情報提供	2	2%	3	3%	1	1%
バス停の位置（自宅や目的地からの距離）	3	3%	4	4%	1	1%
運行本数（頻度）	28	25%	13	12%	8	7%
始発バスの時間	7	6%	12	11%	5	5%
最終バスの時間	6	5%	2	2%	7	6%
時間通りの運行	8	7%	5	5%	4	4%
運賃の金額	8	7%	8	7%	11	10%
運賃の支払い方法	2	2%	5	5%	1	1%
運行ルート	11	10%	11	10%	5	5%
車内環境（定員、乗り心地）	2	2%	4	4%	9	8%
バス停環境（時刻表、屋根）	3	3%	4	4%	2	2%
他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）	1	1%	2	2%	2	2%
特にない	4	4%	12	11%	29	26%
無/無効回答	25	23%	25	23%	25	23%
総数	N=110	100%	N=110	100%	N=110	100%

## (2) 不満と重要度の関係

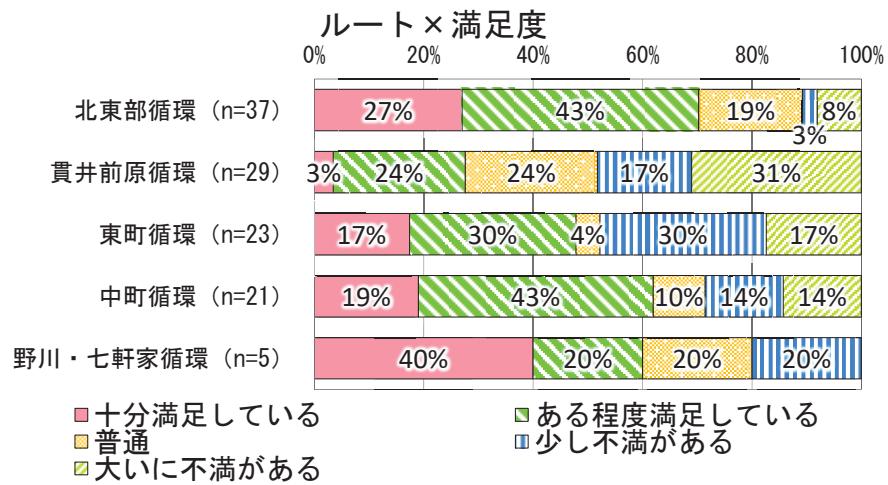
不満度、重要度の1位を3点、2位を2点、3位を1点と点数制で集計し、各項目の散布図を作成した。課題に着目するため「特にない」については平均点に含むが、図上にはプロットしない。

- ・ 不満度と重要度について概ね比例関係となっている。
- ・ 課題の中で見ると、「運行本数（頻度）」について不満度、重要度が相対的に高い。市民アンケート調査、路線バス利用者調査と比較しても特に高い。
- ・ 「始発バスの時間」、「運賃の金額」、「運行ルート」については不満度、重要度の平均点を上回っている。



### (3) ルート別

- 北東部循環、中町循環、野川・七軒家循環については、「十分満足」、「ある程度満足」で6割を超えてる
- 一方、貫井前原循環、東町循環では、「少し不満」「大いに不満」が5割近くの回答である

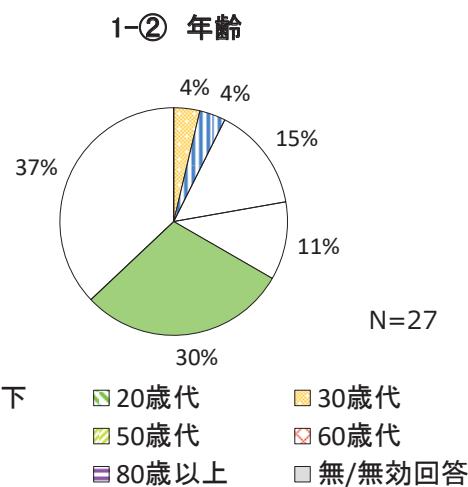
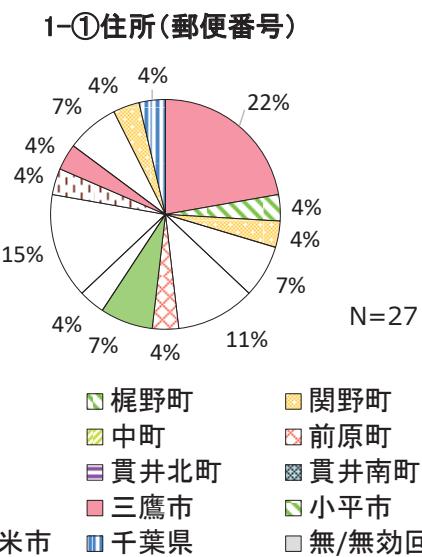


### 2.2.3 タクシー

※回答者数が少ないため参考として掲載

#### 1) 回答者属性

- ・ 住所構成は、「東町」22%と「貫井南町」15%が高い。
- ・ 年齢の構成は、「70歳代」が30%、「80歳以上」が37%と多く、「19歳以下」～「40歳代」は0%～4%と少ない。
- ・ 職業の構成は、「専業主婦・主夫」が33%で最も多く、次いで「会社員」が26%である。



#### 1-③ 職業

職業	割合
会社員	26%
専業主婦・主夫	33%
学生	15%
その他	22%
自営業	4%
公務員	4%
パート・アルバイト	4%
無/無効回答	4%

N=27

■ 会社員	■ 自営業
■ 専業主婦・主夫	■ 公務員
■ 学生	■ パート・アルバイト
■ その他	■ 無/無効回答

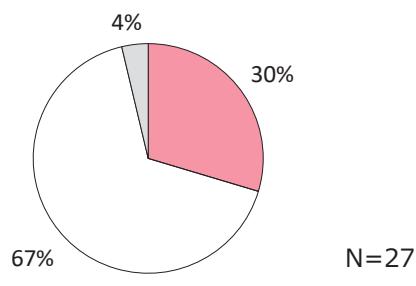
80

## 2) 利用状況

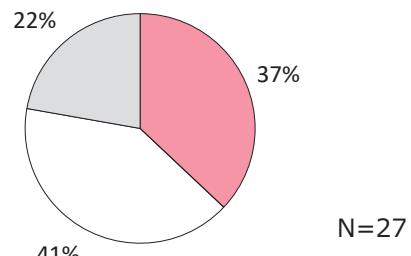
### (1) 乗車場所

- 乗車場所は、「自宅以外」が 67%と多い。降車場所の構成は、「自宅」が 37%、「自宅以外」が 41%で同程度である。

2-① 乗車場所



2-② 降車場所



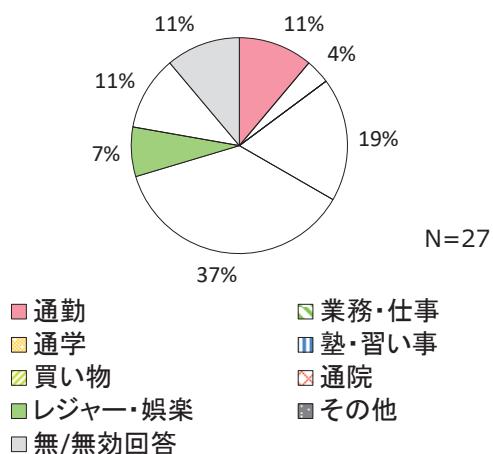
■自宅 ■自宅以外 □無/無効回答

■自宅 ■自宅以外 □無/無効回答

### (2) 移動の目的

- 移動の目的の構成は、「通院」が 37%で最も多く、次いで「買い物」が 19%である。

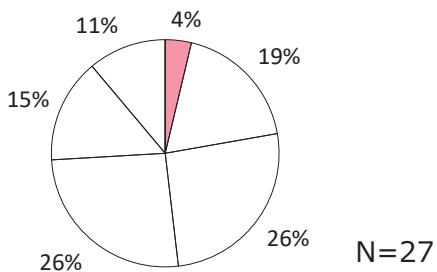
2-③ 移動の目的



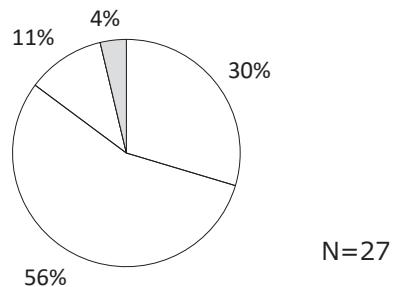
### (3) 利用頻度、利用額

- 利用頻度は、約半数が週単位で利用しており、月年単位の利用と概ね半々である。
- 利用額は、「1,000円～2,000円」が56%で最も多く、次いで「500円～1,000円」が30%となつており、短距離の利用が多い。

3-① 利用頻度



3-④ 利用額



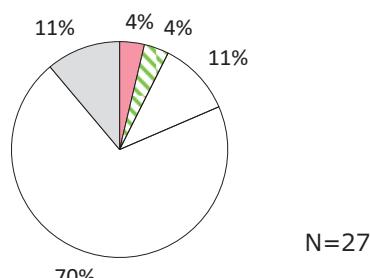
■ 週に5日以上  
■ 週に1～2日  
■ 月に1日程度  
■ 月に2～3日  
■ 年に数回程度  
■ 今回初めて利用する  
□ 無/無効回答

■ 500円以下  
■ 500円～1,000円  
■ 1,000円～2,000円  
■ 2,000円～5,000円  
■ 5,000円以上  
□ 無/無効回答

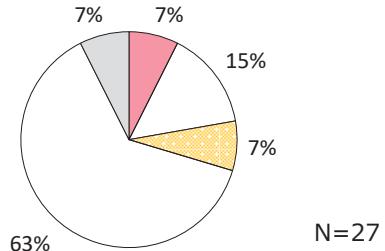
### 3) 新しい交通への要望

- タクシーの相乗りは、70%が「利用しないと思う」と回答している。
- エリア定額は、63%が「利用しないと思う」と回答し、相乗りに比べると利用したい意向が高い。

4-①ア 相乗り



4-①イ エリア定額



■ ぜひ利用したい  
■ 料金によっては利用したい  
■ 便利であれば利用したい  
■ 利用しないと思う  
□ 無/無効回答

■ ぜひ利用したい  
■ 料金によっては利用したい  
■ 便利であれば利用したい  
■ 利用しないと思う  
□ 無/無効回答

## 市民アンケート調査

※本アンケートでは、「バス」を以下のように区分します。特に指定がなく「バス」と表記している場合、以下の両方を対象とします。

- ・路線バス：一般バス会社（西武、京王、小田急、関東、銀河鉄道等）の運行路線
- ・コミュニティバス：CoCoバスまたはムーバス等、地方自治体（市町村）の運行路線

### 1 あなたご自身についておたずねします。

#### 1-1 あなたの年齢を教えてください。(1つに○)

- |          |         |         |          |
|----------|---------|---------|----------|
| 1. 19歳以下 | 2. 20歳代 | 3. 30歳代 | 4. 40歳代  |
| 5. 50歳代  | 6. 60歳代 | 7. 70歳代 | 8. 80歳以上 |

#### 1-2 あなたのお住まいの住所（町）について教えてください。(1つに○)

- |            |   |
|------------|---|
| ① 住所(1つに○) | 東町・梶野町・関野町・緑町・中町・前原町<br>本町・桜町・貫井北町・貫井南町 |
|------------|---|

- |      |        |
|------|--------|
| ② 丁目 | ( ) 丁目 |
|------|--------|

#### 1-3 あなたの職業を教えてください。(1つに○)

- |           |        |              |
|-----------|--------|--------------|
| 1. 会社員    | 2. 自営業 | 3. 専業主婦・主夫   |
| 4. 公務員    | 5. 学生  | 6. パート・アルバイト |
| 7. その他( ) |        |              |

#### 1-4 自動車運転免許は保有していますか。(1つに○)

- |                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| 1. 現在保有している     | 2. 以前持っていたが、現在は保有していない |
| 3. 一度も保有したことはない |                        |

#### 1-5 60歳以上の方は、免許返納意向について教えてください。(1つに○)

- |                              |
|------------------------------|
| 1. 近いうちに免許を返納することを考えている      |
| 2. 現時点では返納するつもりは無いが、将来的に検討する |
| 3. できれば返納したいが、他の移動手段がない      |
| 4. 返納はしないつもりである              |

#### 1-6 あなたが自由に利用できる 自動車・自転車 はありますか。(それぞれ1つに○)

- |       |           |          |            |
|-------|-----------|----------|------------|
| ①自動車: | 1. 保有している | 2. 家族で共用 | 3. 保有していない |
| ②自転車: | 1. 保有している | 2. 家族で共用 | 3. 保有していない |

#### 1-7 家族等による送迎について教えてください。(1つに○)

- |                  |                   |
|------------------|-------------------|
| 1. 送迎してもらうことができる | 2. 送迎してもらうことができない |
|------------------|-------------------|

## 2 あなたの普段の移動の状況についておたずねします。

### 2-1 【通勤・通学先】

- ① 主な通勤・通学先の学校名や場所を教えてください。

(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。学校や職場の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 通勤・通学のための移動はほとんどしない → **2-2 【よく行く買い物先】に進んでください**

2. 小金井市内の職場・学校⇒ (学校名や住所 )

※ 記入例 都立小金井北高等学校、東町4丁目の職場など

3. 小金井市外の職場・学校⇒ (学校名や市区町村名 )

※ 記入例 明治大学 和泉キャンパス、新宿区の職場など

↓ ①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にお答えください。

- ② 通勤・通学先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。(利用するものすべてに○)

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付 4. 路線バス

5. コミュニティバス 6. 鉄道 7. タクシー 8. 施設等の送迎車

9. クルマ(自分で運転) 10. クルマ(家族等に送迎してもらう)

11. その他 ( )

- ③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日

5. 月に1日程度 6. 年に数回程度

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。

(午前・午後のいずれかに○をつけて、□には時刻をご記入ください。)

**出発** (自宅を出る時刻)

(午前 · 午後)

時頃

**帰宅** (自宅に着く時刻)

(午前 · 午後)

時頃

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない

2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)

3. 目的地に行くバスや鉄道がない

4. バスや鉄道はあるが利用しにくい

5. 移動にお金がかかる

6. 移動に時間がかかる

7. その他 ( )

## 2-2 【よく行く買い物先】

- ① よく行く買い物先の店舗名や場所を教えてください。  
(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。買い物先の店舗の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 買い物のための移動はほとんどしない → <b>2-3 【よく行く通院先】に進んでください</b>
2. 小金井市内の店舗⇒ (店舗名や住所) ※ 記入例 伊-ヨ-ド-武藏小金井店、いなげや小金井本町店 など )
3. 小金井市外の店舗⇒ (店舗名や市区町村名) ※ 記入例 東急百貨店吉祥寺店、ルミネ新宿 など )



①で 2.または 3.を選んだ方は以下の②～⑤にもお答えください。

- ② よく行く買い物先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。  
(利用するものすべてに○)

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク・原付	4. 路線バス
5. コミュニティバス	6. 鉄道	7. タクシー	8. 施設等の送迎車
9. クルマ（自分で運転）	10. クルマ（家族等に送迎してもらう）		
11. その他 ( )			

- ③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上	2. 週に3～4日	3. 週に1～2日	4. 月に2～3日
5. 月に1日程度	6. 年に数回程度		

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。  
(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

<b>出発</b> (自宅を出る時刻) (午前・午後) [ ] 時頃	<b>帰宅</b> (自宅に着く時刻) (午前・午後) [ ] 時頃
---------------------------------------	---------------------------------------

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない
2. 送迎してもらうのが大変（自分の時間で動けない、気をつかうなど）
3. 目的地に行くバスや鉄道がない
4. バスや鉄道はあるが利用しにくい
5. 移動にお金がかかる
6. 移動に時間がかかる
7. その他 ( )

### 2-3 【よく行く通院先】

① よく行く通院先の施設名や場所を教えてください。

(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。通院先の施設の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 通院のための移動はほとんどしない



### 2-4 【よく行く趣味・娯楽施設】に進んでください

2. 小金井市内の施設⇒ (施設名や住所 )

※ 記入例 桜町病院、むさこのもりクリニック など

3. 小金井市外の施設⇒ (施設名や市区町村名 )

※ 記入例 多摩総合医療センター、武藏野市の歯医者 など

①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にもお答えください。

② よく行く通院先までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。

(利用するものすべてに○)

1. 徒歩

2. 自転車

3. バイク・原付

4. 路線バス

5. コミュニティバス

6. 鉄道

7. タクシー

8. 施設等の送迎車

9. クルマ(自分で運転)

10. クルマ(家族等に送迎してもらう)

11. その他 ( )

③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上

2. 週に3~4日

3. 週に1~2日

4. 月に2~3日

5. 月に1日程度

6. 年に数回程度

④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。

(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

出発(自宅を出る時刻)

(午前・午後)

時頃

帰宅(自宅に着く時刻)

(午前・午後)

時頃

⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない

2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)

3. 目的に行くバスや鉄道がない

4. バスや鉄道はあるが利用しにくい

5. 移動にお金がかかる

6. 移動に時間がかかる

7. その他 ( )

## 2-4 【よく行く趣味・娯楽施設】

- ① よく行く趣味・娯楽施設の施設名や場所を教えてください。  
(1.~3.のうち1つを選んで○をつけ、カッコの中に直接記入してください。趣味・娯楽施設の名称を記入する場合は、具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 趣味・娯楽のための移動はほとんどしない ➡ 設問 3 に進んでください

2. 小金井市内の施設⇒ (施設名や住所 )  
※ 記入例 小金井公園 など

3. 小金井市外の施設⇒ (施設名や市区町村名 )  
※ 記入例 おふろの王様 花小金井店、立川シネマシティ など

①で2.または3.を選んだ方は以下の②~⑤にもお答えください。

- ② よく行く趣味・娯楽施設までの行き帰りに使う交通手段を教えてください。  
(利用するものすべてに○)

1. 徒歩      2. 自転車      3. バイク・原付      4. 路線バス  
5. コミュニティバス      6. 鉄道      7. タクシー      8. 施設等の送迎車  
9. クルマ(自分で運転)      10. クルマ(家族等に送迎してもらう)  
11. その他 ( )

- ③ 移動の頻度を教えてください。(最も当てはまる1つに○)

1. 週に5日以上      2. 週に3~4日      3. 週に1~2日      4. 月に2~3日  
5. 月に1日程度      6. 年に数回程度

- ④ 出かけることが多い時間帯を教えてください。  
(午前・午後のいずれかに○をつけて、[ ]には時刻をご記入ください。)

**出発** (自宅を出る時刻)  
( 午前 · 午後 ) [ ] 時頃

**帰宅** (自宅に着く時刻)  
( 午前 · 午後 ) [ ] 時頃

- ⑤ 移動するときに課題に感じている点があれば教えてください。(当てはまるものすべてに○)

1. 特に問題はない  
2. 送迎してもらうのが大変(自分の時間で動けない、気をつかうなど)  
3. 目的地に行くバスや鉄道がない  
4. バスや鉄道はあるが利用しにくい  
5. 移動にお金がかかる  
6. 移動に時間がかかる  
7. その他 ( )

### ③ あなたの普段の公共交通の利用状況についておたずねします。

#### 3-1 鉄道（在来線）を利用する頻度はどのくらいですか。（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-2 バス（路線バス・コミュニティバス）を利用する頻度はどのくらいですか。

（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-3 あなたがバスを利用しない理由は何ですか。（最も当てはまる3つまで○）

- 
- |  |                |
|--|----------------|
| 1. 他の移動手段があるのでバスを利用する必要がない<br>→他の手段（ ） | 3. 乗り方が分からない   |
| 2. ルートや運行状況が分からない                      | 5. バス停から目的地が遠い |
| 4. 自宅からバス停が遠い                          | 7. 始発バスの時間が遅い  |
| 6. 運行本数が少ない                            | 9. 時間が不正確      |
| 8. 最終バスの時間が早い                          |                |
| 10. 目的地へ乗り換えが必要                        |                |
| 11. その他（ ）                             |                |

#### 3-4 タクシーを利用する頻度はどのくらいですか。（最も当てはまる1つに○）

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 |
| 4. 月に2~3日 | 5. 月に1日程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. 利用しない  |           |           |

#### 3-5 これまでに、シェアサイクルを利用したことはありますか。（最も当てはまる1つに○）

※シェアサイクル：どこでも借りられて好きな場所で返せる、自転車の共有サービス

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. 小金井市内で借りたことがある | 2. 小金井市外で借りたことがある |
| 3. 利用したことない       |                   |

#### 3-6 これまでに、カーシェアリングを利用したことはありますか。（最も当てはまる1つに○）

※カーシェアリング：近くの民間駐車場などから、共有の自動車を必要な時だけ借りるサービス

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. 小金井市内で借りたことがある | 2. 小金井市外で借りたことがある |
| 3. 利用したことない       |                   |

#### 4 バス（路線バス・コミュニティバス）の評価についておたずねします。

- ・路線バス：一般バス会社（西武、京王、小田急、関東、銀河鉄道等）の運行路線
- ・コミュニティバス：CoCoバスまたはムーバス等、地方自治体（市町村）の運行路線

4-1 小金井市のバス（路線バス・コミュニティバス）について、特に不満と思う項目の番号を、不満な順に3つご記入ください。

いちばん 不満なこと	<input type="text"/>	2番目に 不満なこと	<input type="text"/>	3番目に 不満なこと	<input type="text"/>
---------------	----------------------	---------------	----------------------	---------------	----------------------

(番号を□に記入)

1. ルートや運行状況の情報提供 2. バス停の位置(自宅や目的地からの距離)  
3. 運行本数（頻度） 4. 始発バスの時間 5. 最終バスの時間  
6. 時間通りの運行 7. 運賃の金額 8. 運賃の支払い方法  
9. 運行ルート 10. 車内環境（定員、乗り心地）  
11. バス停環境（時刻表、屋根） 12. 他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）  
13. 特にない

4-2 今後、小金井市のバス（路線バス・コミュニティバス）を利用しやすくなるためには、どのようなサービスが重要だと感じますか。特に重要な項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。

いちばん 重要なこと	<input type="text"/>	2番目に 重要なこと	<input type="text"/>	3番目に 重要なこと	<input type="text"/>
---------------	----------------------	---------------	----------------------	---------------	----------------------

(番号を□に記入)

1. ルートや運行状況の情報提供 2. バス停の位置(自宅や目的地からの距離)  
3. 運行本数（頻度） 4. 始発バスの時間 5. 最終バスの時間  
6. 時間通りの運行 7. 運賃の金額 8. 運賃の支払い方法  
9. 運行ルート 10. 車内環境（定員、乗り心地）  
11. バス停環境（時刻表、屋根） 12. 他の路線・交通手段との乗継（時間・距離）  
13. 特にない

4-3 あなたが重要なサービスがより良くなったり、改善されたりしたら、小金井市の路線バス・コミュニティバスの利用頻度はどのくらいになると思いますか。（最も当てはまる1つに○）

1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日  
4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 利用しない

## 5 今後の公共交通についておたずねします。

5-1 小金井市における、今後の公共交通の費用負担のあり方について、どう思いますか。

(最も当てはまる1つに○) ※ 別紙「小金井市の公共交通などを取り巻く状況について」もご確認ください。

1. 利用者が負担する
2. 利用者負担を基本に、市の交通施策の費用として、市も一部を負担して支える
3. 利用者と市に加えて、地域(自治会・町会、商店会、施設等)も一部を負担して支える
4. 市の交通施策の費用として、市だけが負担して支える

5-2 もし以下のような新しい交通手段や利用するための仕組みが、小金井市に導入されたり普及した場合、利用してみたいと思うものがありますか。  
(それぞれ1つ○)

新しい交通手段	1. ぜひ利用したい	2. 料金によっては利用したい	3. 便利であれば利用したい	4. 利用しないと思う
(ア) シェアサイクル どこでも借りられて好きな場所で返せる、自転車の共有サービス	1	2	3	4
(イ) 電動キックボードのシェアリング どこでも借りられて好きな場所で返せる、電動キックボードの共有サービス（16歳以上のみ利用可能）	1	2	3	4
(ウ) カーシェアリング 近くの民間駐車場などから、共有の自動車を必要な時だけ借りるサービス	1	2	3	4
(エ) タクシーの相乗り スマートフォンのアプリやWEBを利用して、行き先や経路が同じ人がタクシーに相乗りし、運賃を割り勘するサービス	1	2	3	4
(オ) タクシーのエリア定額乗り放題 期間を決めて事前に一定金額を支払い、特定の区域や期間の中で乗り放題になるサービス	1	2	3	4
(カ) 小型車両による移動サービス 乗車定員10人以下の車両（タクシー・電動カート等）を用いた、駅やバス停が遠いなど公共交通が不便な地域をカバーする短距離の移動サービス	1	2	3	4
利用するための仕組み				
(キ) 民間の移動サービスを束ねたエリア定額乗り放題 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の移動サービスに、期間を決めて事前に一定金額を支払うことで特定の区域や期間の中で乗り放題になるサービス	1	2	3	4
(ク) 民間の移動サービスを一括で予約できるシステム 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の移動サービスが、スマートフォンのアプリ等を使って一括で経路検索・予約ができるシステム（MaaS）	1	2	3	4
(ケ) 様々なシェアリングサービスを一か所で借りられる拠点 シェアサイクル・電動キックボード等の様々な移動サービスが、一か所に集まり、選べる拠点（マルチモビリティーション）	1	2	3	4

**5-3** **5-2** のような新しい交通手段を利用して行きたい場所はありますか。(1つに○)

1. ある      2. ない → 設問 **6** に進んでください

※以下の設問は、**5-3** で「1. ある」と回答した方にお聞きします。

**5-4** 行きたい場所を教えてください。(1.~2.のどちらかに○をつけ、カッコの中に直接記入してください。具体的な場所が分かるようにご記入ください。)

1. 小金井市内の施設⇒ (住所や施設名 )

※ 記入例 武蔵小金井駅、小金井公園 など

3. 小金井市外の施設⇒ (市区町村名や施設名 )

※ 記入例 武蔵野赤十字病院、府中郷土の森公園 など

**5-5** その場所には、現在どのくらいの頻度で行っていますか?(最も当てはまる1つに○)

1. 交通手段がないため現在は出かけていない → 設問 **6** に進んでください

2. 週に5日以上      3. 週に3~4日      4. 週に1~2日

5. 月に2~3日      6. 月に1日程度      7. 年に数回程度

**5-6** その場所には、現在どのような交通手段で行っていますか。(最も当てはまる1つに○)

1. クルマ(自分で運転)      2. クルマ(家族等の送迎)      3. タクシー

4. バイク      5. 自転車      6. 徒歩      7. その他( )

**6** 普段の移動で課題に感じることや、小金井市内の公共交通について、ご意見があればご自由にお書きください。

アンケートは以上で終了です。最後までご協力いただき、ありがとうございました。

**公共交通について地域ごとに懇談会を開催します!**

日時や会場の詳細が決定次第、  
「市のホームページ」で  
ご案内します。  
(開催時期: 1月を予定)



**地域懇談会のご案内を希望される方へ**

お名前・ご連絡先をご記入いただければ直接ご案内を差し上げます。

※個人情報は厳重に管理し、ご案内に限り使用します。

お名前 \_\_\_\_\_ お電話 \_\_\_\_\_

ご住所 小金井市 \_\_\_\_\_



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタント株式会社  
交通政策部

「路線バス利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

Webからも回答可能です

##### ◆本調査に関するご質問

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉

電話：042-387-9850（直通） 受付時間：8:30-17:15



##### ◆調査票の内容や回答方法に関するご質問

パシフィックコンサルタント株式会社（調査委託先）

担当：徳永、田鶴

電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00



〔 〕内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。

問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]
②年齢	1. 19歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上	
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ ]	
④自動車運転免許は保有していますか？	1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない	
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？		
ア.自動車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	

問2.今回の路線バスの利用について教えてください。

①乗車 バス停	[ ]	②降車 バス停	[ ]
③移動の 目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]		
④移動の 最終目的地	施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名) [ ]		
⑤支払い 方法	1. 現金 2. ICカード(1回利用) 3. ICカード(定期券) 4. 紙式定期券 5. シルバーパス 6. その他		

問3.あなたの普段の路線バスの利用について教えてください。

①あなたが普段、小金井市内で路線バスを利用する頻度はどのくらいですか？						
1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する						
②小金井市内で路線バスを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？						
ア.曜日	1. 平日	2. 土曜	3. 日曜・祝日	イ.時間帯	[ ]	時台

問4. 小金井市内の路線バスの評価について教えてください。

①路線バスのサービスに対する満足度はどのくらいですか？						
1. 十分満足している 2. ある程度満足している 3. 普通 4. 少し不満がある 5. 大いに不満がある						
②下記の1~12の項目で、特に <b>不満</b> と思う項目の番号を不満な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		
③下記の1~12の項目で、特に <b>重要</b> と思う項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		

**項目の選択肢**

- 1) ルートや運行状況の情報提供 2) バス停の位置(自宅や目的地からの距離)
- 3) 運行本数(頻度) 4) 始発バスの時間 5) 最終バスの時間
- 6) 時間通りの運行 7) 運賃の金額 8) 運賃の支払い方法
- 9) 運行ルート 10) 車内環境(定員、乗り心地)
- 11) バス停環境(時刻表、屋根) 12) 他の路線・交通手段との乗継時間・距離
- 13) 特にない

路線バスの改善して欲しい点や路線バスに関してご意見があればご自由に記入ください。

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタント株式会社  
交通政策部

「CoCoバス利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

##### ◆本調査に関するご質問

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉  
電話：042-387-9850（直通） 受付時間：8:30-17:15

##### ◆調査票の内容や回答方法に関するご質問

パシフィックコンサルタント株式会社（調査委託先）  
担当：徳永、田鶴  
電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00

Webからも回答可能です



[ ] 内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。  
問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]		
②年齢	1. 19歳以下 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代	3. 30歳代 7. 70歳代	4. 40歳代 8. 80歳以上
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ <input type="text"/> ]			
④自動車運転免許は保有していますか？	1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない			
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？				
ア.自動車	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している	2. 家族で共用	3. 保有していない	

問2.今回のCoCoバスの利用について教えてください。

①ルート	乗り継いだ場合は複数に○ 1. 北東部循環 2. 貫井前原循環 3. 東町循環 4. 中町循環 5. 野川・七軒家循環		
②乗車 バス停	[ ]	③降車 バス停	[ ]
④移動の 目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]		
⑤移動の 最終目的地	施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名) [ ]		
⑥支払い 方法	1. 現金 2. I Cカード 3. 1日乗車券 4. 高齢者専用回数券(水色) 5.一般回数券(黄色)		

問3.あなたの普段のCoCoバスの利用について教えてください。

①あなたが普段、CoCoバスを利用する頻度はどのくらいですか？						
1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する						
②あなたがCoCoバスを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？						
ア.曜日	1. 平日	2. 土曜	3. 日曜・祝日	イ.時間帯	[ ]	時台

問4. CoCoバスの評価について教えてください。

①CoCoバスのサービスに対する満足度はどのくらいですか？						
1. 十分満足している 2. ある程度満足している 3. 普通 4. 少し不満がある 5. 大いに不満がある						
②下記の1~12の項目で、特に <u>不満</u> と思う項目の番号を不満な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		
③下記の1~12の項目で、特に <u>重要</u> と思う項目の番号を、重要な順に3つご記入ください。						
1番目 [ ]		2番目 [ ]		3番目 [ ]		

#### 項目の選択肢

- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 1) ルートや運行状況の情報提供  | 2) バス停の位置(自宅や目的地からの距離) |
| 3) 運行本数(頻度)       | 4) 始発バスの時間             |
| 5) 最終バスの時間        |                        |
| 6) 時間通りの運行        | 7) 運賃の金額               |
| 8) 運賃の支払い方法       |                        |
| 9) 運行ルート          | 10) 車内環境(定員、乗り心地)      |
| 11) バス停環境(時刻表、屋根) | 12) 他の路線・交通手段との乗継時間・距離 |
| 13) 特にない          |                        |

CoCoバスの改善して欲しい点やCoCoバスに関してご意見があればご自由に記入ください。
[ ]

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。



1018795

317

差出有効期間

2023年  
10月20日まで  
(切手不要)東京都千代田区神田錦町三丁目22番地  
パシフィックコンサルタンツ株式会社  
交通政策部

「タクシー利用者へのアンケート調査」行



### 利用者アンケート調査へのご協力をお願いします

小金井市では、様々な社会環境が目まぐるしく変化する時代にあっても、市民の皆さまが安全・安心に暮らしやすく、社会活動が送れるよう、市内の多様な交通手段を適切に組み合わせた、より良い公共交通のあり方について検討を行い、計画を策定することとしました。

将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討のためには、バスやタクシーがどのように利用されているか、どのように活用していくべきかの皆さまのご意見が必要となります。是非ご協力をお願い申し上げます。

#### 問合せ先

##### ◆本調査に関すること

小金井市 都市整備部 交通対策課 担当：越、千葉

電話：042-387-9850（直通）受付時間：8:30-17:15

##### ◆調査票の内容や回答方法に関すること

パシフィックコンサルタンツ株式会社（調査委託先）

担当：徳永、田鶴

電話：0120-068-226 受付時間：10:00-17:00

Webからも回答可能です



[ ] 内に記入またはそれぞれひとつに○をつけてください。

問1.あなたについて教えてください。

①住所	お住まいの地域の 郵便番号	[ <input type="text"/> ]
②年齢	1. 19歳以下 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上	
③職業	1. 会社員 2. 自営業 3. 専業主婦・主夫 4. 公務員 5. 学生 6. パート・アルバイト 7. その他 [ ]	
④自動車運転免許は保有していますか？	1. 現在保有している 2. 以前持っていたが、現在は保有していない 3. 一度も保有したことない	
⑤あなたが自由に利用できる自動車・自転車はありますか？		
ア.自動車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	
イ.自転車	1. 保有している 2. 家族で共用 3. 保有していない	

問2.今回のタクシーの利用について教えてください。

乗降場所について、ご自宅の場合は1に○、それ以外の場合は施設名(具体的な店舗名も)、または住所(市内は丁目、市外は市区町村名)を記入ください。

①乗車場所	1. 自宅 2. [施設名・住所 : ]
②降車場所	1. 自宅 2. [施設名・住所 : ]
③移動の目的	1. 通勤 2. 業務・仕事 3. 通学 4. 塾・習い事 5. 買い物 6. 通院 7. レジャー・娯楽 8. その他 [ ]
④利用方法	1. 駅などの乗り場から乗った 2. 電話で呼んだ 3. アプリで呼んだ 4. 走っているタクシーに手を上げて乗った 5. その他

問3.あなたの普段のタクシーの利用について教えてください。

①あなたが普段、小金井市内でタクシーを利用する頻度はどのくらいですか？	
頻度	1. 週に5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に2~3日 5. 月に1日程度 6. 年に数回程度 7. 今回初めて利用する
②小金井市内で、タクシーを最も利用している曜日や時間帯はいつですか？	
ア.曜日	1. 平日 2. 土曜 3. 日曜・祝日 イ.時間帯 [ ] 時台
③あなたがタクシーを利用するのはどのような時ですか？	
利用理由	<b>あてはまるものすべてに○</b> 1. 急いでいる時 2. 疲れている時 3. 荷物が多い時 4. 雨天・暑い・寒い等の気象状況が悪い時 5. 体調等により他の交通機関が利用できない時 6. 目的地の立地等により他の交通機関が利用できない時 7. その他 [ ]
④平均1回あたりのご利用額は、だいたいどのくらいですか？	
平均利用額	1. 500円以下 2. 500円~1,000円 3. 1,000円~2,000円 4. 2,000円~5,000円 5. 5,000円以上

問4.今後的小金井市内のタクシーサービスについてお伺いします。

①以下のようなサービスが小金井市内にあったら利用したいと思いますか？	
ア.相乗り：スマートフォンのアプリやWEBを利用して、行き先や経路が同じ人が相乗りし、運賃を割り勘する	1. ぜひ利用したい 2. 料金によっては利用したい 3. 便利であれば利用したい 4. 利用しないと思う
イ.エリア定額乗り放題：期間を決めて事前に一定金額を支払い、特定の区域や期間の中で乗り放題になる	1. ぜひ利用したい 2. 料金によっては利用したい 3. 便利であれば利用したい 4. 利用しないと思う

質問は以上です。ご協力いただきありがとうございました。

9月30日までに、ポストに投函ください。切手のはりつけは不要です。

## 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ため、市内の移動は徒歩（53.4%）、自転車（33.6%）が中心。市外への移動では、鉄道が多く（71.0%）利用されている。（東京都市圏パーソントリップ調査）
- 駅への移動手段は徒歩が中心（69.9%）で、乗合バスも14.4%の方に利用されている。（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来訪者がいる。

## 交通特性

- 公共・商業施設は駅を中心に集積。医療施設は駅から離れた地域にも点在。
- 主要な道路から住宅地に入ると細い路地が多く、大型の車両が通行できない区間も存在。
- 国分寺崖線により、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。
- 交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にある。事故要因をみると、自動車及び自転車乗用中の事故が比較的多い。（警察データ）

## 鉄道

- JR中央線が市の中心を東西方向に運行しており、運行本数・時間帯共に充実。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予定されている。
- 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るが、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（12%減（R3/R1年度））。（事業者データ）

## 路線バス

- 市内を循環する路線のほか、ほとんどが南北の隣接市と接続する路線となっており、市内外からの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バス及びムーバスで補完している。おおよ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8千万円の市の補助により運行を維持している状況。

## 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。（事業者ヒアリング）

## シェアモビリティ

- JR駅を中心にして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數に留まっている。（市民アンケート）

## 2. 社会情勢等

## 市の将来像「いかそうみどり 増やそう笑顔 つなごう人の輪 小金井市」

## 人口動向

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

## まちづくり

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

## 持続可能な社会に向けた展開

- 自動車運転者の改善基準告示による労働環境改善により、運転士不足へ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り組みが推進されている。
- 自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験の広まりや、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

## 日常的な移動（市民アンケート）

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

## バスの満足度（路線バス利用者アンケート／CoCoバス利用者アンケート）

- 路線バスは約6割、CoCoバスは約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）」、次いで「時間通りの運行」について不満度、重要度が相対的に高い。

## バスの不満事項（市民アンケート）

- バスサービスへの不満は「特にない」方が最も多い。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」について不満度、重要度が相対的に高い。
- バスの利用頻度が低い（週に1回未満）理由は、「他の手段で移動できるため」が約6割と最も多い。15%は「運行本数（頻度）」を挙げている。

## 今後の公共交通（市民アンケート）

- 自動車運転免許を保有している方は全体の約7割。60歳以上の方のうち約2割は返納済（取消・失効含む）である。また60歳以上の免許保有者のうち9割近くが近いうち・または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方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割が、「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。
- 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。高齢者でも自らの運転を伴わないサービスに関しては抵抗感が低い。

## 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及び深刻な運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。
- ◆ 一方で、高齢化の進行により公共交通を必要とする方の割合が増加することとなり、公共交通サービスの維持が求められる。
- ◆ 市民・来訪者を含めた公共交通の利用促進により、今後も公共交通サービスを維持できる環境が必要。
- ◆ バス・タクシー・運転士の高齢化や働き方改革等の社会情勢を踏まえ、公共交通の運行の効率化が求められており、多様な交通手段との組み合わせや新技術の活用も必要。
- ◆ これらの課題を、市・市民・事業者で共有し、喫緊の課題として取り組みが必要であるという認識を広めることが必要。

## 【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、アクセスが不便な施設が残っている状況。
- ◆ 現状の公共交通サービスを最大限活用し、高齢者、障がい者や子育て世帯等多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善が必要。
- ◆ 長期的には、高齢化の進展や新たな移動サービスの普及により、ニーズが変化していくことが想定されるため、移動データや民間活力等も活用しながらきめ細かく対応していくことが必要。

## 【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予定され、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。
- ◆ 住みやすく、住み続けたいまちであり続けるため、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り組みが求められる。

## 【課題4】多様な手段の効果的な活用

- ◆ 新たな交通手段や移動サービスに関する技術革新・法制度改正を踏まえた検討が必要。
- ◆ 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、多様化する移動手段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、活用の方向性を検討することが必要。
- ◆ 低炭素社会の実現に向けて、自動車移動からの転換や環境にやさしい移動手段の活用が必要。

## ②基本方針（案）

小金井市の交通に関する4つの課題の整理を踏まえ、小金井市の地域公共交通のあるべき姿を以下のとおり検討しました。

基本方針（案）：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

## ③目標（案）

地域公共交通のあるべき姿を実現するために、小金井市で取り組む事項の目標と、取り組みの具体イメージ（例）を以下のとおり検討しました。

### 目標1 現状の地域公共交通の維持・改善

- 例：公共交通ネットワークの維持
- 例：CoCoバス運行ガイドラインに基づくコミュニティバスの効果的な活用

### 目標2 誰もが安全・安心で快適に移動できる環境づくり

- 例：市民啓発・教育（モビリティ・マネジメント）、心のバリアフリーの推進
- 例：多様な主体・イベントと連携した公共交通の利用促進
- 例：バス待ち環境の改善

### 目標3 拠点としての魅力向上に向けた交通結節機能の強化

- 例：交通結節点における情報提供の充実化
- 例：多様なシェアリングサービスの結節拠点の整備

### 目標4 新たな技術等の効果的な活用に向けた検討

- 例：新たな移動手段や仕組みによる移動の選択肢の拡充
- 例：オープンデータのまちづくりへの活用

## 地域懇談会の実施

### 1 実施内容

#### 1.1 会議の内容

- ・小金井市の現状とアンケート調査結果について
- ・現在の課題と基本方針について

#### 1.2 会議方式

前半（30分程度）：会議内容に関する説明  
後半（1時間程度）：1班5人程度の意見交換

#### 1.3 テーマ

- ・小金井市における移動の課題について
- ・基本方針について

### 2 開催日時・場所

開催場所は以下を予定している。また、開催時期は令和6年1月下旬を想定している。

場所	会議室	日時
桜町上水会館	集会室A・B	1月27日(土) 13:00～14:30
公民館貫井南分館	学習室A	1月27日(土) 16:30～18:00
マロンホール	会議室A	1月31日(水) 14:00～15:30
萌え木ホール	会議室A・B	1月31日(水) 18:30～20:00

※参加者の対象エリアは特に指定しない。

※概ね1時間半程度を想定。

### 3 参加方法

#### 3.1 申込対象者

市内在住・在勤・在学の方

#### 3.2 定員数

各会場 20 名程度（1 班 5 名 × 4 班）

#### 3.3 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。

定員に満たない場合は、当日受付を実施する。

- 申込期間：令和 6 年 1 月 15 日(月)まで
- 申込方法：申込フォーム、FAX、電話 ※以下 7 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
- 抽選方法：申込締切日までに到着した申込みを対象とし、応募者多数の場合は抽選を行う。
- その他：
  - ・手話通訳あり
  - ・申込者には、おおむね 1 週間前に、資料を事前送付する。

### 4 事前周知

市報、市公式ホームページ、X（旧ツイッター）、市政だより等を予定している。

また、市民アンケート調査にて参加希望を記入された方に対して開催案内を通知する。

# 小金井市地域公共交通計画

## 地域懇談会

# 参加者募集!!

ぜひ、  
お越しください。

小金井市ではコミュニティバス再編後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の在り方を示すため、令和6年度の策定に向けて地域公共交通計画の検討を行っています。

市民をはじめとする人々の移動の利便性の向上を目指し、計画を策定してまいりますので、ご意見をおきかせください。

開催場所	会議室	開催日時
桜町上水会館	集会室A・B	1月27日(土) 13:00～14:30
公民館 貫井南分館	学習室A	1月27日(土) 16:30～18:00
マロンホール	会議室A	1月31日(水) 14:00～15:30
萌え木ホール	会議室A・B	1月31日(水) 18:30～20:00

※全会場とも同じ説明内容です。

◆ **テーマ**：地域公共交通計画について（現在の課題・計画の基本方針）

◆ **対象者**：市内在住・在勤・在学の方

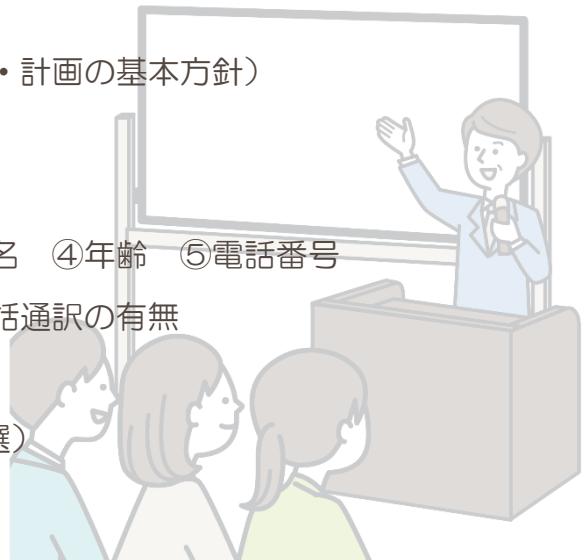
◆ **申込方法**：1. 申込フォーム 2. FAX 3. 電話

◆ **記入事項**：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

◆ **申込期間**：令和6年1月15日(月)まで

◆ **定員**：各会場 20名程度（定員超過時は抽選）

◆ **その他**：手話通訳あり



## お問い合わせ・申込み先

※事前の申込みが定員に満たない場合は、当日受付（先着順）を実施します。  
※お車でのご来場はご遠慮ください。

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6丁目6番3号

電話：042-387-9850 FAX：042-386-2619 メール：[s060999@koganei-shi.jp](mailto:s060999@koganei-shi.jp)

HP：<https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/koukyoukoutsuu/koutukeikakukondan.html>



## CoCo バス再編後の状況

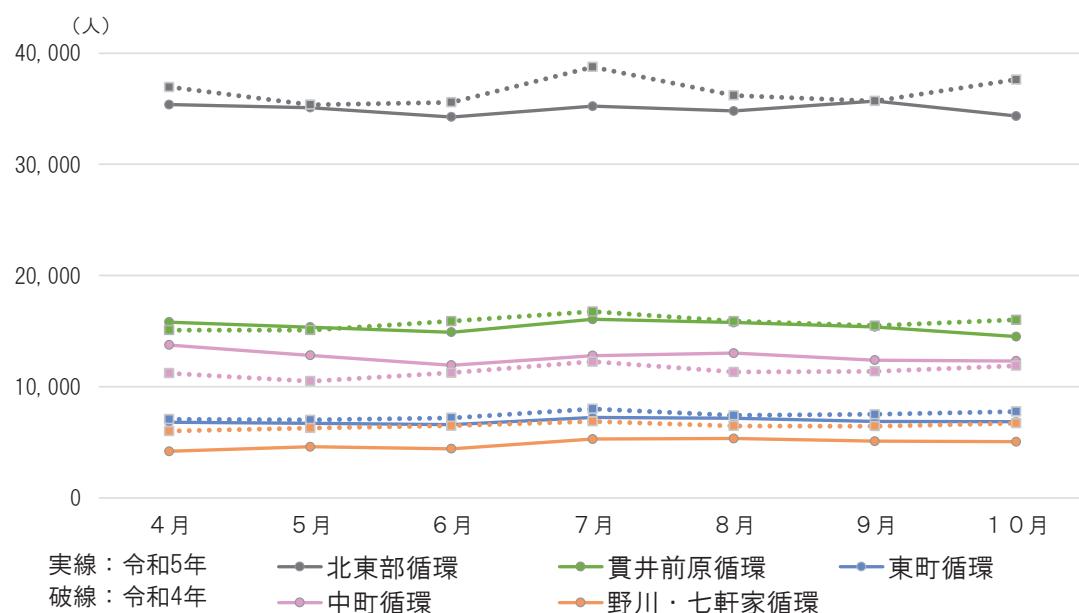
### 1 令和5年度の利用実績(速報)

#### 1) 利用者数

令和4年度と令和5年度の4月～10月の利用者数比較は以下のとおり。

野川・七軒家循環では利用者数が75%に減少しているが、他の路線では95%前後と大きな減少はみられない。

	令和5年 4月～10月	令和4年 4月～10月	令和5年 ～令和4年	比較
北東部循環	244,845人	256,198人	-11,353人	95.6%
貫井前原循環	107,786人	110,218人	-2,432人	97.8%
東町循環	48,201人	51,985人	-3,784人	92.7%
中町循環	89,006人	79,795人	9,211人	111.5%
野川・七軒家循環	33,997人	45,279人	-11,282人	75.1%
計	523,835人	543,475人	-19,640人	96.4%



## 2) 運行収入

運行収入の比較は以下のとおり。令和5年度より、回数券販売の方法を変更し、京王バスの委託先店舗、京王バス府中営業所及びつくば観光交通本社でのみ販売しているため、京王バスによる回数券販売額は、各路線の運行収入とは別に記載している。そのため、京王バス運行の各路線の収入には回数券での収入が含まれていない。

北東部循環、貫井前原循環では収入に大きな差はない。東町循環では収入の減少が大きいが、利用者数は大きく変わっておらず、回数券の利用者数割合が多いと考えられる。

野川・七軒家循環では利用者数の減少も多く収入もそれに伴って減少がみられる。（京王バスで購入した回数券を野川・七軒家循環で利用した場合、野川・七軒家循環の収入には含まれないためその影響もあると考える）

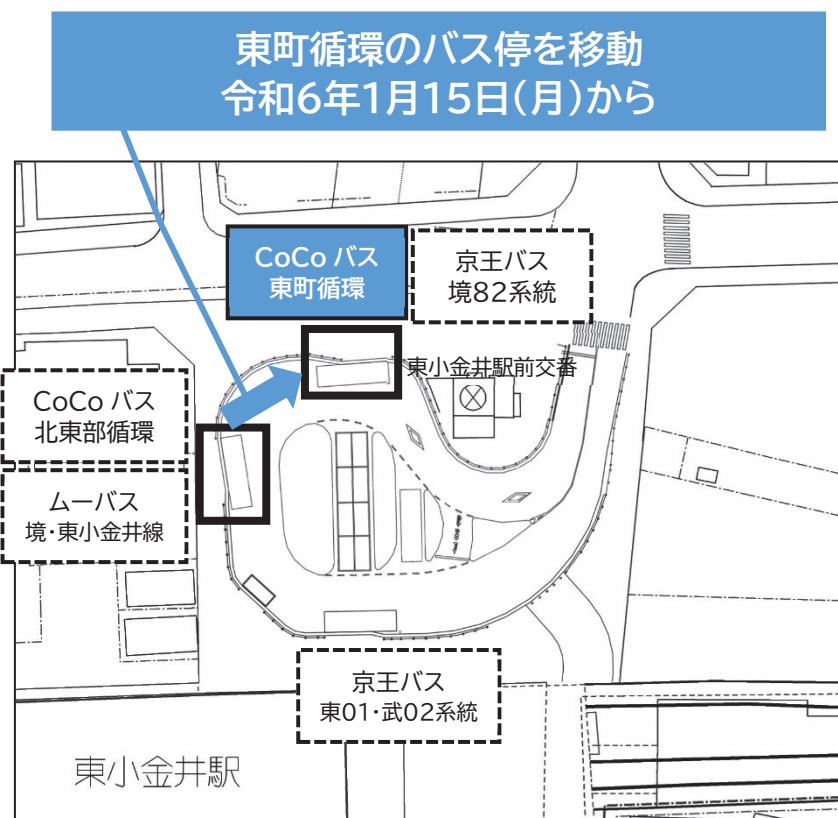
	令和5年 4月～10月	令和4年 4月～10月	令和5年 －令和4年	比較
北東部循環	22, 654, 754円	24, 261, 987円	-1, 607, 233円	93. 4%
貫井前原循環	9, 618, 119円	10, 437, 664円	-819, 545円	92. 1%
東町循環	2, 876, 604円	4, 922, 931円	-2, 046, 327円	58. 4%
中町循環	6, 411, 313円	7, 556, 653円	-1, 145, 340円	84. 8%
京王バス回数券	20, 014, 269円	-	-	-
小計	61, 575, 059円	47, 179, 235円	14, 395, 824円	130. 5%
野川・七軒家循環	2, 209, 764円	4, 072, 026円	-1, 862, 262円	54. 3%
合計	63, 784, 823円	51, 251, 261円	12, 533, 562円	124. 5%

## 2 東小金井駅での跨ぎ利用

東小金井駅北口のバス停を3路線（北東部循環・東町循環・ムーバス）で共有している都合上、東町循環に乗車している方が駅で降車せず「跨ぎ利用」する場合、一旦、バスから降りる運用となっていたことについて、運行事業者と調整の結果、以下のとおり東町循環のバス停を移動することで課題の解消を図る予定。

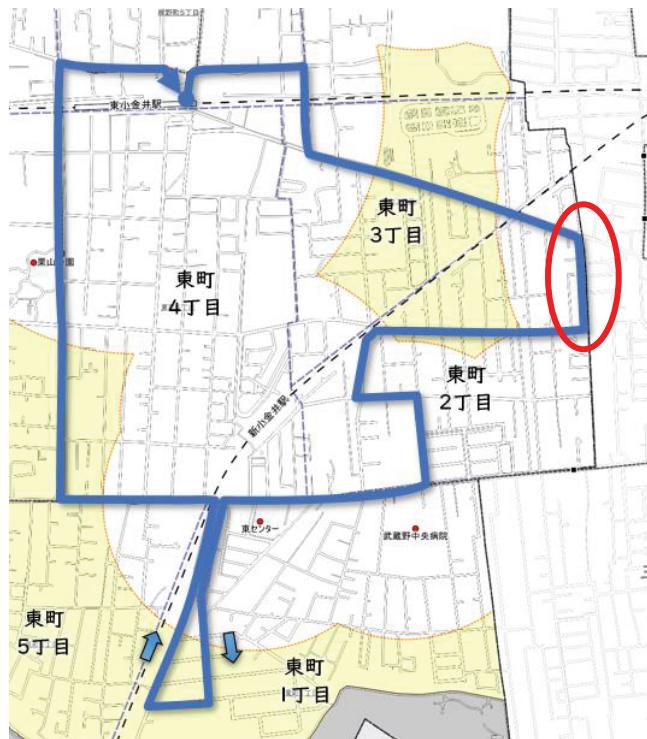
ただし、京王バス境82系統の時刻表との関係で、平日1便（11:25発）及び土日祝3便（9:40発、11:25発、13:10発）は、一旦、降車する運用となる。

なお、利用者への周知は、12月15日市報をはじめ、市ホームページへの掲載、駅バス停への看板設置及びバス停への掲示を行う。



### 3 東町循環・東町2丁目の道路工事状況

CoCoバス東町循環・東町2丁目の狭隘道路について、安全確保、騒音や振動の対策のため、これまで注意喚起の看板設置等を行ってきた。



これまでに設置した看板



今年度は振動の抑制を図るため、徐行運転の徹底に加え、道路に複数あったつぎ目をなくし、舗装厚を35型から40型に上げる舗装工事を11月27日～12月1日に実施した。次年度は残り区間について同様の工事を実施予定。

整備前



整備後



## ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正（R6 年度の運行）

### 1 対象の路線

武蔵野市が運行するコミュニティバス（ムーバス）の境・東小金井線にてダイヤ改正を実施する。



### 2 改正の内容

#### 2.1 背景

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が、令和 4 年 12 月 23 日に改正され、令和 6 年 4 月 1 日から適用されるため。

#### 2.2 変更の理由

小田急バス（株）が運行する 3 路線 5 ルートについて、利用者への影響を踏まえ、現在の 17 人/日の体制で 1 日 9 時間以上の休息時間の確保、1 日の拘束時間を上限 15 時間とするため。

境・東小金井線は、利用者数が少ない終車を 1 便繰上げる。

境・東小金井線	始発	7:24	10 人
	次発	7:54	35 人
	終車前	20:54	13 人
	終車	21:24	10 人
<u>東小金井終車</u>	<u>東小金井終車</u>	<u>21:33</u>	<u>3 人</u>

2022 年 9 月 1 日～10 月 31 日の平均 IC 乗車人員  
現金での乗車は全体の乗車人員の約 2 割弱  
始発・次発・終車前・終車の現金・IC 合算乗車数

## 2.3 変更の内容

対象路線の平日の終便を1便繰上げ。 (赤下線部分)

武蔵境駅北口			のりば：0
時	平日	土曜	日曜/祝日
05			
06			
07	24 54	54	54
08	24 54	24 54	24 54
09	24 54	24 54	24 54
10	24 54	24 54	24 54
11	24 54	24 54	24 54
12	24 54	24 54	24 54
13	24 54	24 54	24 54
14	24 54	24 54	24 54
15	24 54	24 54	24 54
16	24 54	24 54	24 54
17	24 54	24 54	24 54
18	24 54	24 54	24 54
19	24 54	24 54	24 54
20	24 54	24	24
21	24		
22			
23			
00			
01			
02			

2022年3月1日 改正

渋滞等で運行が遅れる場合がございますので、ご了承のうえご利用ください。  
お問合せ：武蔵境営業所 0422（31）6191

## 3 スケジュール(予定)

令和6年 2～3月 順次広報 (市報、HP、バス停・車内掲示等)

令和6年 4月1日 時刻表改正

## 小金井市地域公共交通活性化協議会条例の改正について

### 1 道路運送法の改正

#### 1) 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議について

法第9条第4項において、「地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等」を定めるときは、運賃を定めようとする運行事業者と自治体、地方運輸局、市長が住民の意見を代表する者として指名した四者で、運賃の協議を行うこととされた。

また、法第9条第5項において、その運賃等については、あらかじめ公聴会等を開催して住民等の意見を聴取することとされた。

### これまで

#### 【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

##### 旧 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調つたときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもつて足りる。

##### 施行規則 9条の2概要

法第9条第4項の協議が調つたときは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調つているときとする。

### 令和5年10月1日以降

#### 【公聴会の開催等<sup>\*</sup>により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施など

##### 新 道路運送法 9条5項概要

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

#### 【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

#### 運賃協議会

※活性化協議会とは別に実施

##### 新 道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調つたときは、協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

#### 2) 市の条例改正について

上記の理由から、今後、コミュニティバス「C o C o バス」の運賃に関する協議については、本協議会ではなく、道路運送法第9条第4項で規定する協議会（（仮称）運賃協議会）において協議を行う必要があることから、令和6年3月の市議会に改正案を上程する予定で検討中です。

#### 【補足】

本協議会＝地域公共交通活性化協議会は、以下のとおり二つの法律を基に設置しており、それぞれの役割を担っています。

##### ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

⇒ 『法定協議会』として、地域公共交通計画の作成や策定後の計画の実施について協議

##### ② 道路運送法

⇒ 『地域公共交通会議』として、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する協議

## 地域公共交通計画への記載事項【他の事例（杉並区）の紹介】

### 杉並区地域公共交通計画 概要版

## 第1章 計画の概要

### 1 計画策定の背景と目的

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、令和2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「地域交通のマスター・プラン」。
- ・国内では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や交通政策基本法が施行され、地方自治体においても交通に関する政策の総合的かつ計画的な推進が求められる。
- ・令和4（2022）年現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用を控える動向が続く。他方で、ICTを活用した新たなモビリティサービスが提供されると、シームレスな移動が脚光を浴びており、これまでの「クルマ中心」から「人中心」のまちづくりへの転換とともに、誰一人取り残すことなく「ウェルビーイング」を実現するため、移動サービスの拡充が図られている。
- ・こうした背景の下、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現等に向け、あらゆる関係者と「共創」（※）しながら、交通や移動から派生する課題解決に主体的に取り組むため、本計画を策定する。

※「共創」：多様な立場の利害関係者と対話しながら、ともに新しい価値を生み出していく考え方のこと。特に交通分野に関しては、新型コロナウイルス感染症を契機に、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠である地域交通を持続可能な形で刷新・再構築するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの「共創」が必要となっている。

### 2 計画の区域

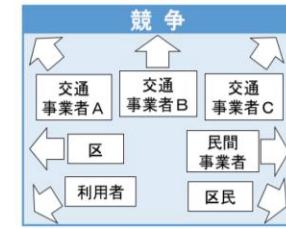
区全域

### 3 計画の期間

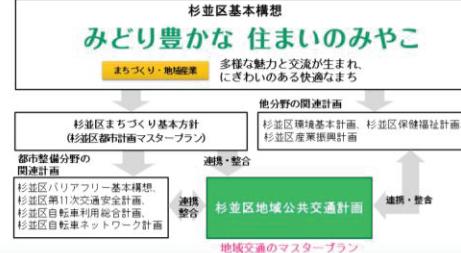
令和5（2023）年度  
～令和12（2030）年度の8年間

### 5 計画の対象

既存の公共交通サービス＋地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等）  
+新技術（パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、MaaS、AIによる配車、自動運転など）



### 4 計画の位置づけ



## 第2章 区の取組の方向性

### 1 区の上位計画等との関連

- 杉並区基本構想…まちづくり・地域産業分野 「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち」
- 杉並区総合計画…「誰にとっても移動しやすい地域交通環境の整備」「デジタル化」
- 杉並区まちづくり基本方針…「公共交通の利便性向上」「安全で快適な自転車利用の推進」「新たなモビリティサービスへの対応」

### 2 区の次世代型交通まちづくりの推進に向けて

- 交通分野におけるDX（デジタル化への変革）  
・GX（脱炭素化に向けた社会変革）の推進
- 二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合
- 災害時における移動の安全性の確保

### 3 区の公共交通に求められる役割

区民一人ひとりの移動を生涯にわたって支え、  
移動の自由を確保する

## 第3章 区の現状と課題

### （1）区の現状

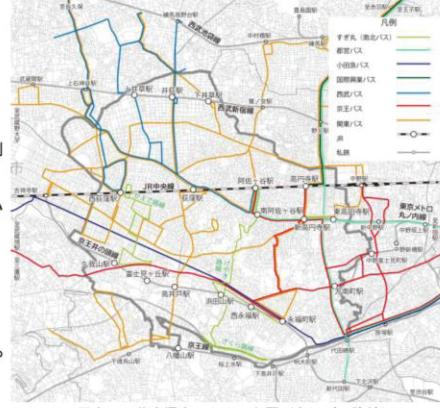
- ・総人口は当面増加すると予測され、令和22（2040）年頃には高齢者世帯の6割近くが単身世帯になる見込み
- ・公共交通ネットワークが充実している
- ・区の東部地域を中心に幅員4m未満の狭い道路が多く、歩道が設置された区道は全体の約1割

### （2）区民の移動実態

- ・外出先は区内が約7割と高いが、通勤目的に限ると約8割が区外へ移動している
- ・鉄道に次いで、徒歩や自転車の移動割合が高い
- ・区内から区外への移動は隣接するエリア間での移動が多い

### （3）区民の移動に対するニーズ

- ・区の公共交通に求められる取組として「公共交通機関のバリアフリー化」「環境負荷の少ない移動手段の導入」「乗り換え・乗り継ぎの利便性の向上」を必要とする区民が多い
- ・移動に関する新たな仕組みが導入された際に、MaaSやデマンド交通を利用する可能性が高い
- ・自身で自動車を運転できなくなった時、公共交通の利用、近場で移動を済ませると考える区民が多い



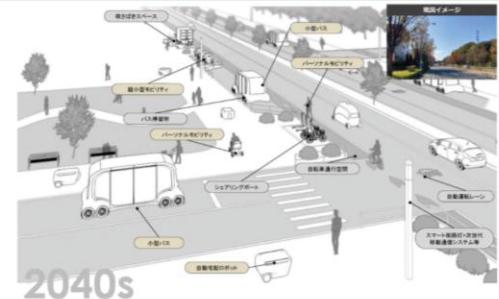
区内の公共交通ネットワーク図（主にバス路線）

### （4）区の公共交通を取り巻く環境

- ・感染症の拡大以降、鉄道やバスなどの利用者数の減少が続く中で、更なる安全性の確保や利便性の向上が必要となる
- ・バスやタクシーをはじめ自動車運送事業における運転手不足が深刻で、都市部でも運転手の確保がより難しくなる
- ・公共交通の維持・向上は、防災・観光・環境・福祉等の分野横断した様々な波及効果が見込まれる

### （5）区の公共交通の課題

- 課題1** 充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- 課題2** 道路の幅員が狭いことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- 課題3** 交通結節点における乗換え負担の軽減や乗合環境の快適性の向上と、区境などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- 課題4** あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- 課題5** 交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- 課題6** 事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- 課題7** 脱炭素化、デジタル化、ポストコロナや災害対策など時代の潮流へ対応することが求められている



# 杉並区地域公共交通計画 概要版

## 第4章 区の地域交通の基本方針と目標

1  
計画の基本方針

「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」をみんなで考え、みんなが支える



2  
計画の目標

### 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

まちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす公共交通の多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している

### 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

複数の交通モードが高度に連携する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能となっている

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができる

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能となっている

### 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

区民一人ひとりが公共交通をかしこく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が図られている

## 第5章 目標を達成するための施策…13の施策と32の取組から構成

### 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

#### 施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充

- ・多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充 など

#### 施策1-2 モビリティ・マネジメントの実施 (公共交通の利用促進)

- ・全区民を対象とする公共交通の広報啓発 など

#### 施策1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計

- ・すぎ丸の運行による多面的な効果の検証 など



地域公共交通が日常生活の様々な場面を支えているイメージ

出典: 地域公共交通赤字=廃止いいの? (国土交通省近畿運輸局)

### 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

#### 施策2-1 交通結節機能の強化

- ・公共交通のバリアフリー化の推進
- ・駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討

#### 施策2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上

- ・エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進
- ・区境地域における新たな交通サービスの導入検討



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

出典: 2040年、道路の景色が変わる(国土交通省)

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

#### 施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

- ・自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ公共交通の実証運行及び実施 など

#### 施策3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

- ・電動マイクロモビリティの安全な利用の促進 など

#### 施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

- ・自転車の安全な利用の促進 など



荻窪駅南側エリアを実証運行する  
グリーンスローモビリティの様子(令和4年11月)

出典: 2040年、道路の景色が変わる(国土交通省)

## 第6章 計画の推進

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

#### 施策4-1 安全・安心な交通環境の整備

- ・時代に応じた交通安全教育の拡充 など

#### 施策4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討

- ・交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装 など



区で実施している交通安全教育  
(区立小学校における自転車安全利用実技講習会)

出典: 2040年、道路の景色が変わる(国土交通省)

### 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

#### 施策5-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

- ・すぎ丸における電気バスの導入 など

#### 施策5-2 【施策1-2再掲】モビリティ・マネジメントの実施

#### 施策5-3 【施策3-3再掲】公共交通を補完する自転車利用の推進



電気バスの車両イメージ

出典: BYD(ビーワイディー)ジャパンホームページ

#### 【主な成果指標】

- 公共交通利用者数  
(鉄道・路線バス・すぎ丸)

令和元(2019)年度 1,146千人/日  
→令和12(2030)年度 1,243千人/日

#### 【主な成果指標】

- 交通機関の乗換えがしやすいと思う区民の割合

令和2(2020)年度 35.1%  
→令和12(2030)年度 45.0%

#### 【主な成果指標】

- 新モビリティの実証実験の回数

令和2~4(2020~2022)年度 3回  
→令和12(2030)年度まで 累計7回

#### 【主な成果指標】

- 区内における自転車関与事故件数  
(1~12月)

令和2(2020)年中 367件  
→令和12(2030)年中 297件

#### 【主な成果指標】

- すぎ丸のEV化

令和2(2020)年度 0台  
→令和12(2030)年度 5台

## 目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

### 施策1－1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充

区の公共交通ネットワークは、鉄道・バス・タクシーの運行によって支えられ、すでに高い水準で形成されています。

ポストコロナの社会においても、誰もが安全・安心かつ気軽に快適な移動ができるよう、これらの基幹的な公共交通ネットワークを維持しつつ、交通事業者間の連携や交通手段別の運行の最適化によって、公共交通ネットワークの更なる拡充を図ります。

世界中の都市でクルマ中心から人を中心へとまちづくりが転換していく中で、区においても「歩行者にやさしい」交通環境の整備に向けて、特に徒歩や自転車とのつながりを高め、公共交通を基軸としたシームレスな移動が実現できるよう連携を図ります。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充

実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、NPO法人	連携	民間事業者
実施内容			
多様な交通（鉄道、路線バス、すき丸、タクシー、福祉交通、自転車、歩行者等）が相互に連携・補完し合うことで、区内の交通ネットワークを今後も高い水準で維持し、更なる拡充を図っていく。 交通ネットワークの拡充にあたっては、これまで以上に各交通モード間で連携を図り、徒歩や自転車も含めたシームレスな移動の実現を図る。 多心型まちづくりを進めている駅周辺は、交通結節点の機能に加えて、商業・業務、公共交通サービス、文化・教育、福祉などの都市機能を集積させ、さらに地域活性化やにぎわい創出に資する歩行者に優しいウォーカブルな都市空間として整備することを検討する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	



図表5-1  
「誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ」を交通の軸に据える神戸市の事例

出典：神戸の都心の未来の姿【将来ビジョン】  
(平成27年、神戸市)

## 目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

### 施策2－1 交通結節機能の強化

駅周辺は、鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者等の多様な交通手段が相互に接続し、乗り継ぎの拠点になっていることから、交通結節点と呼ばれています。

区内最大の交通結節点である荻窪駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺にはすでに多数の都市機能が集積していますが、将来的には住宅都市ならではの交通結節機能をさらに充実していくことが期待されます。

高齢者や障害者、子育て世代など誰もが公共交通を利用して快適な移動ができるように、公共交通のバリアフリー化、駅周辺やバス停の利用環境の改善を検討・実施していきます。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 公共交通のバリアフリー化の推進

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシ一事業者	連携	区、NPO法人
実施内容			
区のバリアフリー基本構想において、各交通事業者が作成する特定事業計画に基づき、鉄道駅へのホームドア設置、ノンステップバス車両への代替、車いす利用者や視覚障害者が利用しやすい降車ボタンの設置、バスロケーションシステムの導入・維持改善等を実施することで、公共交通のバリアフリー化を推進する。 ホームドアの設置については、京王井の頭線久我山駅及びJR中央線各駅において計画期間内に実施する。誰もが安全に安心して区内の鉄道駅を利用することができるよう、鉄道事業者によるホームドア設置に向けて、区は財政的な支援を行う。 タクシー車両については、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入を促進する。 公共交通を利用しにくい立場にある障害者をはじめ、これまで以上に区民の公共交通の利用が図られるように、バリアフリー情報を発信する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

Column

ふらり赤い椅子プロジェクトによる地域の外出支援

現在、ケア24 阿佐ヶ谷（地域包括支援センター）を中心に活動が進められている「ふらり赤い椅子プロジェクト」では、ご家庭などで不要になった椅子を寄付してもらい、赤い椅子として、まちなかに設置することで、高齢者がひと休みできる空間を作り出すという活動です。

こうした活動は、交通事業者だけではバス停へのベンチの新設が難しいという実情を、地域の主体的な取組から補完することになり、加えて高齢者の安心な外出支援にもつながります。

ふらりとでかけたくなる街 <阿佐谷>



体力が落ちてくると、外出が減ってしまうという方が多いようです。

街なかに、ひと休みできる椅子があると、心配せずに外出できます。

赤い椅子をご存知ですか？

赤い椅子アゲアゲアガタ

2020年6月20日

阿佐谷の街なかに、  
赤い椅子を置きました。  
どうぞ一休みしてください。

年齢を重ねても自分らしく暮らしたい  
という想いから、使わなくなった椅子を  
譲り受けみんなで赤い椅子を置り、街なか  
に置かせていただきました。



「赤い椅子をご存知ですか？」のチラシ

出典：ふらり赤い椅子プロジェクト

### 目標3 気軽で自由な外出と回遊が確保されている

#### 施策3－1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

区内における公共交通不便地域は、すぎ丸の運行等によって概ね解消されましたが、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けては、区内に住む区民一人ひとりに対して移動の選択肢を拡充していくことが求められます。

とりわけ、自宅から鉄道駅やバス停まで遠くてアクセスしづらい等の要因によって、潜在的な公共交通の利用意向があるにも関わらず、移動をためらう方々の移動の選択肢を拡充することを検討していきます。既存の公共交通体系の維持に加え、新たな公共交通サービスの活用も検討・実施していきます。

なお、新たな公共交通サービスは、鉄道やバスといった幹線道路の運行を担う既存の公共交通を補完して区内の支線的な道路を走行する、もしくは区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用することを検討します。運行にあたっては、既存の路線と競合しないように調整を図るものとします。

また、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センター等とともに、公共交通と福祉交通との連携を十分に図っていきます。

【実施地域】主に、公共交通不便地域を中心に区内全域（取組1、取組3、取組4）

荻窪地域（取組2）

#### 取組1 自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ 公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施

実施主体	区、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容			
	自宅と、鉄道駅やバス停の交通結節点を結ぶ、区域を限定したデマンド交通をタクシー事業者等と連携して、主に公共交通不便地域において実施する。 例えば、本取組におけるデマンド交通は、既存のバス・タクシーとは異なる「急がない乗合交通」としてサービスを提供し、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すことを目的とする。 実証運行を通じて、その導入効果を検証しながら進めることとする。		
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

### 目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

#### 施策4－1 安全・安心な交通環境の整備

近年の自転車利用者による交通マナーの問題や高齢ドライバー等による交通事故の発生などを受けて、区内において安全・安心な交通環境を整備することが求められています。

今後は、地域内を歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティ等の多様なモビリティが日常的に通行することから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、ハード・ソフト両面から対応をしていきます。

また、平成30（2018）年8月に横浜市内で発生したバス停付近での事故を受けて、全国的にバス停留所の安全確保対策が進められており、区内6箇所のバス停においても、適切な地点への移設を視野に、安全対策を実施していきます。

さらに、大規模地震等発災時に備えて、行政と交通事業者との連携強化を図っていきます。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 時代に応じた交通安全教育の拡充

実施主体	区、警察	連携
実施内容	区立小・中学校をはじめとした自転車安全利用講習会を継続的に実施するとともに、街頭でのマナーアップキャンペーン等の啓発活動の実施や公式SNSを活用して自転車の交通ルールやマナーを周知する。 また、今後普及が見込まれる、新たな電動マイクロモビリティの交通ルール遵守やマナーより向上についても、警察と連携しながら交通安全の啓発活動を実施する。	
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度
取組のイメージ	 	
		 

図表 5-1-4 区で実施している交通安全教育

## 目標5 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

### 施策5－1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

区が目指すゼロカーボンシティの実現に向けて、区民が日頃から利用するバスや区職員が業務で利用する庁有車について、電気等を利用した環境負荷の小さい低炭素な車両へ転換するよう、交通事業者とともに取組を進めています。

【実施地域】区内全域

#### 取組1 すぎ丸における電気バスの導入

実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容 すぎ丸の車両の買い替え時期にあわせて、バス事業者とともに、環境にやさしい電気バス（EV）の導入に向けた検討を行い、導入を進める。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	
取組のイメージ			

図表 5-19 電気バス車両のイメージ

出典：BYD（ビーワイディー）ジャパンホームページ

#### 取組2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入

実施主体	バス事業者	連携	区
実施内容 民間路線バスの車両更新にあわせて、電気バス（EV）や充電設備の導入を図ることとし、燃料電池バス（FCV）の導入については水素ステーションの設置場所の確保も含めて検討する。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

#### 取組3 庁有車の電気自動車への切替

実施主体	区	連携	
実施内容 区役所の庁有車を電気自動車等の低炭素な車両へ順次切り替えていく。			
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	



最大 100 万円の支援が受けられます

## 小金井市公共交通事業者継続支援事業

小金井市では、エネルギー等の物価高騰の影響を受け、事業維持のための経費捻出について非常に厳しい状況に置かれている公共交通事業者に対し、事業継続を支援し、市民の日常生活に不可欠な地域の交通手段を確保するため、最大100万円の「小金井市公共交通事業者継続支援金」を交付します。

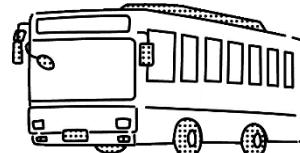
### 交付対象者

<b>乗合バス事業者</b> 一般乗合旅客自動車運送事業	市内に乗降可能な停留所(※)があるバス路線を有する乗合バス事業者 (※)往復路線の場合は、往路・復路いずれも市内にあるものに限る
<b>タクシー事業者</b> 一般乗用旅客自動車運送事業	市内に本社、支店または営業所を有するタクシー事業者

### 支援金額

対象者	基礎額	加算額
乗合バス事業者 【上限 100 万円】	50 万円	10 万円×車両数
タクシー事業者 【上限 100 万円】	30 万円	2 万円×車両数

### 申請方法・申請の流れ



- 下記申請書類を交通対策課までご提出ください。

**受付期間:令和6年1月10日(水)から1月31日(水)まで**

- 申請書を受理後、審査の上、交付決定通知書を送付します。
- 支援金の交付は、市が申請書を受理した日から概ね1か月程度を要します。予めご了承ください。

### 申請書類

- 小金井市公共交通事業者継続支援金交付申請書兼請求書（様式第1号）
- 誓約書兼同意書（様式第2号）
- 道路運送法第4条第1項の許可を受けたことを証する書類の写し
- 令和5年4月から令和5年11月までのいずれかの月の運行にかかる燃料費が令和2年同月と比較して20%以上増加したことが証明できる書類
- 自動車車検証の写し（加算額として申請する車両のもの）
- 市内に乗降可能なバス停留所が3か所以上ある路線の乗合バス事業に供する対象車両台数が確認できる書類（バス事業者のみ）
- その他市長が必要と認める書類

### 申請及び問合せ窓口

〒184-8504 小金井市本町6丁目6番3号

小金井市役所 都市整備部交通対策課

☎042-387-9850

【受付時間】8:30~17:00（土日祝を除く）

詳細はこちらから



※申請書類①・②の様式も

ダウンロードできます！

小金井市公共交通事業者継続支援金

