令和５年度第３回地域公共交通活性化協議会
会議次第

日　時　　令和６年３月２２日（金）午前９時３０分から午前１１時３０分
場　所　　小金井市役所第二庁舎　８階　８０１

１　はじめに

２　議題
　① 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応　…資料１・２
　② 第１回地域懇談会の実施結果　…資料３
　③ 基本方針と目標　…資料４
　④ 目標達成のための施策・事業　…資料５

３　報告
　① 建設環境委員会提出資料　ヒアリング団体及び主な意見について　…資料６
　② 路線バスの路線変更
　③ 武蔵小金井駅南口のバス待ち環境の整備について

４　その他

５　閉会

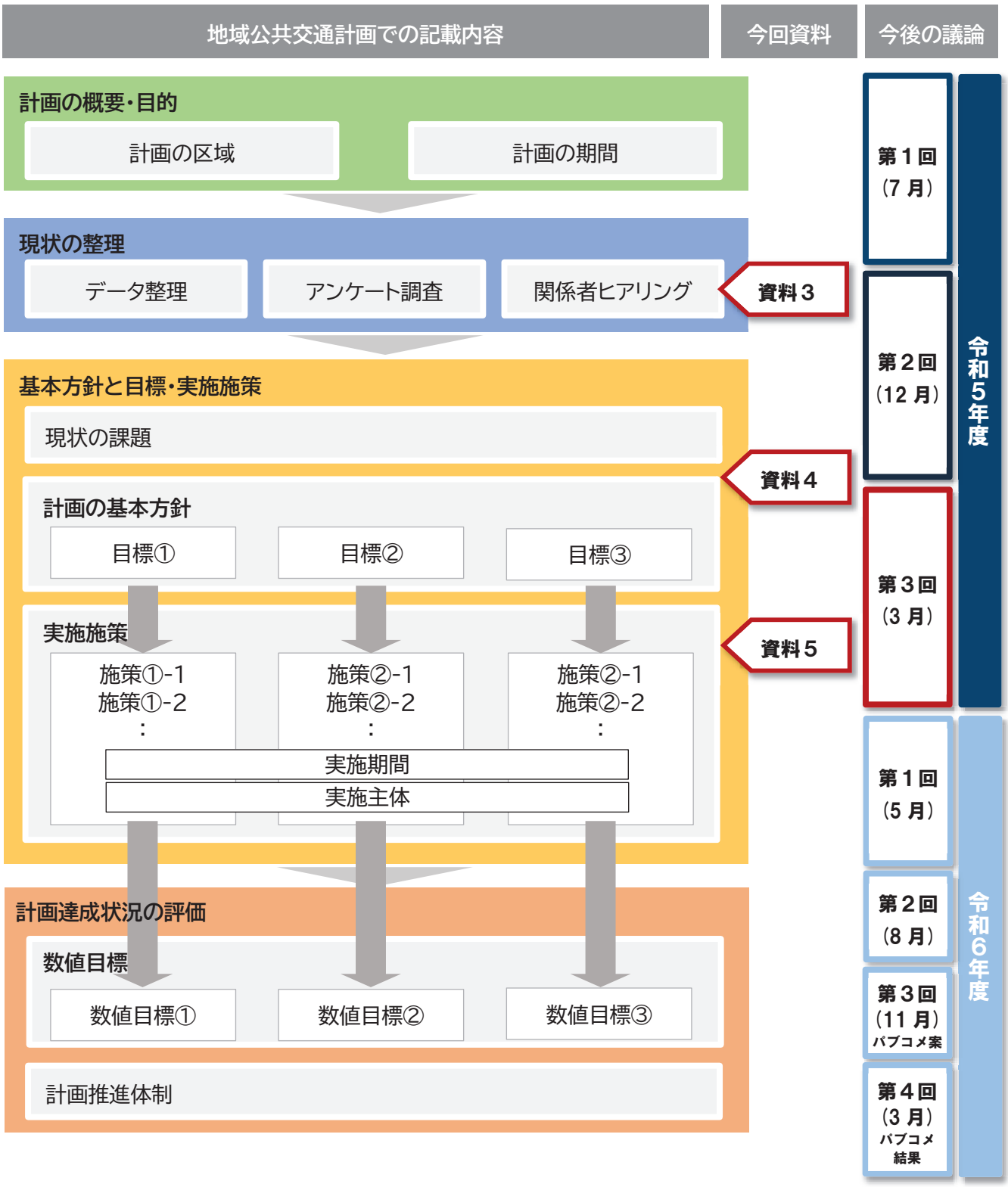
〔配布資料〕
・ 資料１　今回の会議内容
・ 資料２　第２回地域公共交通活性化協議会でのご指摘と対応
・ 資料３　第１回地域懇談会の実施結果について
・ 資料４　基本方針と目標
・ 資料５　目標達成のための施策・事業
・ 資料６　地域公共交通計画策定に係るヒアリング団体及び主な意見について
・ 参考　CoCo バスだより（創刊号～第３号）
・ 席次表　※当日配布

資料１

今回の会議内容

1 地域公共交通計画の構成

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



資料２

第２回地域公共交通活性化協議会でのご指摘と対応

（１）国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係について

	ご指摘	発言者	対応
1	「ゼロエミッション東京」や「ＺＥＶが幅広く普及している」などカタカナ表記が多いため、注釈が欲しい。	平野委員	用語の解説を追加し対応予定。
2	公共交通機関を利用する方には高齢者や障がい者がいるため、どの項目は何を目的に行っているのか簡潔に明示することが大切。	池内委員	ご指摘を踏まえて本計画での対応の検討を行う。

（２）小金井市の状況・アンケート調査の結果について

	ご指摘	発言者	対応
3	道路混雑状況のデータについて、主要幹線ごとの混雑度データもほしい。	青木委員	ご指摘の通り追加を予定。
4	資料構成として、施策ごとに目標、関連する現状把握、施策の詳細と、施策ごとに完結する体裁のほうが見やすいのではないか。	米澤委員	計画として提示するものは、現状の全体像を踏まえて方針、施策とするため、現在の構成としたい。
5	懇談会開催より前に市内・市外の利用者ごとのクロス集計を行った方が良いのではないか。	早田委員	ご指摘を踏まえて満足度等、市内外でクロス集計をかけ資料に掲載。
6	高齢の利用者が新しい交通に対しネガティブであるが、新しい交通とは何かを丁寧に説明する必要があるのではないか。 運輸総合研究所のシンポジウムで、バス・タクシーなどの地域交通を公共財として捉え、官民含めた社会資本としてどう定義するかが提言されており、こういった観点も含めて未来像を描いてほしい。	永田委員	ご指摘を踏まえて本計画にて検討を行う。
7	バス利用者比率における市外からの利用者６割という実態は、武蔵小金井駅が広域の交通拠点である表れでもあるため、その視点も含めて今後の在り方を整理してほしい。	鈴木会長	ご指摘を踏まえて本計画にて検討を行う。
8	シェアサイクルについては転倒防止などの観点から三輪を導入するなど検討してはどうか。	池内委員	ご指摘を踏まえて本計画にて検討を行う。

（３）課題と基本方針について

	ご指摘	発言者	対応
９	障がい者や子育て世帯のニーズはどこから拾うのか。	八木委員	障害者地域自立生活支援センター・障害者福祉センターに加え、前回協議会の後に子ども家庭支援センターへのヒアリングを実施。また、アンケートの自由記述、地域懇談会の意見から子育て関連の意見を拾うことでも対応。
１０	心のバリアフリー化とは何か。	池内委員	障がい者や高齢者に対する周囲の見守り、声かけなどで心的なバリアを下げることを指す。用語の解説を追加し対応予定。
１１	「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」における「自由に選択できる」という表現の意図はなにか。より適切な表現があれば。	青木委員	誰もが思い通りに利用できるというよりは、移動したいときに移動できる選択肢があるという思いから。 都市計画マスタープランの基本目標２人・モノの円滑な移動を支えるまちの目指す将来像の中に、「移動手段を自由に選択でき、円滑に移動できるまち」と記載していることからも、この表現で進めたいと考えている。
１２	運転士不足などの問題に対し交通事業者の垣根を超え、効率的な運転士のシフト組を構築することや、民間が所有しているバスや福祉的なバス等、空き時間を活用した循環バスなども、本協議会での検討事項か。またそういった施策は可能か。	坂本委員	策定期間が2年であるため全てを調整し実施することは難しいが、計画策定後に個別に検討会を設けるなど検討の余地あり。 ご指摘を踏まえて本計画にて検討を行う。

（４）地域懇談会の実施について

	ご指摘	発言者	対応
１３	障がいのある方への配慮とは手話通訳のみか。	大竹委員	手話通訳のみ対応。他方、当日職員で対応するため、他の障害のある方の参加は妨げない。
１４	子供連れの参加に対する対応は行うのか。	八木委員	保育士等の手配はないが保護者一緒に参加は可能。その旨を HP にて追加で記載。

資料３

第１回地域懇談会の実施結果について

1 実施概要

1.1 目的

小金井市内の地域公共交通に関する課題、それから整理した基本方針（案）、目標（案）について、直接、市民へ説明することで、広く周知し意見を聴取する機会を設定する。

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（説明内容）

・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

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

※いずれの会場も、内容は同じ。時間は、実際の所要時間を記載。

3 参加方法

以下の期間及び方法で事前申し込みを受け付けた。

期間：12 月 25 日（月）～1 月 15 日（月）まで
※定員に達していなかったため、開催日まで申し込みを継続して受け付けた。
方法：申込フォーム、FAX、電話
※手話通訳あり
※事前応募の段階では定員に満たなかったため、当日受付を実施し、来場者全員の参加を受け付けた。

4 事前周知

・市報、市公式ホームページ、X（旧ツイッター）、LINE、市政だより、市公共施設へのチラシ設置、ＣｏＣｏバス車内ポスターにより周知を実施した。
・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した。
・一部のヒアリング団体に対し、利用者への周知を依頼した。

・開催会場の近隣の町会・自治会長に対し、周知を依頼した。

5 説明会参加状況

令和 6 年 1 月 27 日（土）、31 日（水）に地域説明会を小金井市内の 4 箇所で実施し、合計で 26 人（うち途中退席 1 人）の方々に参加頂いた。各回の参加状況を以下に示す。

なお、事前申込者は 24 人（うち当日欠席は 1 人）、当日受付者は 3 人であった。

日時	会場	参加者数	参加者の属性別内訳		
			性別	年代	居住地
1 月 27 日（土） 13:00～14:30	桜町上水会館	8 人	男性 7 人 女性 1 人	30 代　1 人 50 代　3 人 60 代　2 人 70 代　2 人	梶野町 1 丁目　1 人 緑町 3 丁目　3 人 前原町 2 丁目　1 人 前原町 4 丁目　1 人 桜町 2 丁目　2 人
1 月 27 日（土） 16:30～18:00	公民館貫井南分館	5 人	男性 4 人 女性 1 人	50 代　2 人 60 代　3 人	前原町 5 丁目　1 人 桜町 1 丁目　1 人 貫井南町 1 丁目　2 人 貫井南町 5 丁目　1 人
1 月 31 日（水） 14:00～15:30	マロンホール	7 人	男性 4 人 女性 3 人	20 代　1 人 30 代　1 人 40 代　1 人 50 代　1 人 70 代　3 人	梶野町 4 丁目　1 人 東町 1 丁目　1 人 東町 3 丁目　1 人 中町 1 丁目　1 人 桜町 1 丁目　1 人 緑町 4 丁目　1 人 国分寺市　1 人
1 月 31 日（水） 18:30～20:00	萌え木ホール	6 人	男性 4 人 女性 2 人	30 代　1 人 50 代　2 人 60 代　2 人 70 代　1 人	東町 1 丁目　1 人 本町 1 丁目　1 人 本町 4 丁目　1 人 桜町 1 丁目　1 人 貫井北町 1 丁目　1 人 貫井南町 5 丁目　1 人
合計		26 人			

6 懇談会の意見について

6.1 4会場から出た主な意見のまとめ

課題事項として、公共交通についてはバスへの課題を中心に、バスのルートや頻度、情報提供、タクシーの利用が難しくなっている現状について意見をいただいた。また、自転車や道路環境への意見も多く、市内の高低差や交通マナー、車道の狭さによる徒歩移動時の危険などについて言及があった。

基本方針や今後の望まれる実施施策については、方針は“イメージが付きづらいのでよりターゲットを絞ってはどうか”や“すでに交通がカバーされているのでさらなる交通の利用促進が必要か疑問”といった意見もいただいた。施策については、バスに対して“ルート等の拡充”、“情報提供の充実”、“バス待ち環境やバリアフリー”、新しい交通に対して“シェアサイクルポートの拡充”、“不便地域や道が細い地域へのデマンド交通などの新しい技術を活用した交通の導入”、その他“交通マナー向上”、“市内外へのPR活動の強化”などの意見をいただいた。

1) 課題

a) 公共交通について

- バスは、路線が一部に集中しており分散してほしい。
- CoCoバス再編後も行きにくい場所がある。
- CoCoバスは、一方通行のため乗ると迂回する場合もあり不便。また、ルート変更等の認知に課題がある。
- バスの乗り換えについて、武蔵小金井駅の南北の乗り換えが不便。
- タクシーは、駅前に停まっていることも少なく供給不足。

b) 自転車について

- 国分寺崖線の高低差のみでなく、北側の仙川沿いなど高低差があり移動に苦労する。
- 路肩の段差や自転車通行レーンの場所等により危険がある。
- 自転車利用者のマナーに課題がある。
- 駐輪場が足りておらず不便。

c) 道路環境について

- 道が狭く歩道もない道路が多く、特に子連れや子供だけの移動に危険を感じる。
- 五日市街道など渋滞がひどい箇所がある。

2) 基本方針や実施施策

a) 基本方針について

- バスで多くがカバーされておりさらなる利用促進が必要かは疑問。
- 交通単体ではなく、商工や観光など他分野との連携も必要。
- 公共交通の維持ではなく、改善など前向きな表現が必要ではないか。
- 子育て世代や高齢者などの移動弱者や、市内の移動は徒歩や自転車が多いため、それらにターゲットを絞ってはどうか。

b) 実施施策について

- バス交通について、一部運行本数が少ない路線の運行本数の増加。

- バスの接近情報や駅前での行先の掲示等、わかりやすい情報提供の充実
- ベンチの設置などバス待ち環境の改善。
- ノンステップなど物理的な対応やベビーカーや歩行器での乗車への配慮、また、心のバリアフリーなどの人同士の支えあいの啓発。
- シェアサイクルポートを増やし市内市外の人の利用を促進。
- 大人への交通安全教育の推進。
- イベントなどでの周知や口コミを活用した交通に関するＰＲの促進。
- 市外からの来訪者への市内の交通のＰＲが必要。
- 拠点と不便地域を結ぶ交通手段として、狭い道が多いためデマンド交通やライドシェアなどの新しい技術や制度を活用した移動手段の確保が必要。
- ラストワンマイル確保のために、運転士にインセンティブのある新たな仕組みの導入。
- 運転士不足もあり自動運転の活用などが考えられる。
- 歩行者の安全確保のため速度制限などのソフト面での対応が考えられる。

6.2 各会場の結果

各会場の説明会の結果および個別意見の一覧を以下に会場別に示す。

1) 桜町上水会館

(1) 意見の一覧

課題/方針・施策			意見	対象
課題	個別の課題	1	小金井街道のバスの運行本数は多いものの、団子運転が目立つため、分散して欲しい。	バス
		2	武蔵野文化会館（市外）へのバス本数が少なく、バスで行けず不便である。	
		3	二枚橋周辺にバスルートがなくこの周辺も不便地域である。	
		4	子育て拠点である「子ども家庭支援センター」が貫井北町にあるが、歩いて行きにくい。	自転車・徒歩
		5	東西方向の道路が危険と感じることが多く、特に連雀通りは幅員が狭く自転車と車の接触が危険に感じる。	
		6	緑センター周辺は周囲に比べて低く、最後、徒歩での移動が困難である。	
		7	桜町と緑町の仙川沿いにも高低差がある。南側だけでない。	
		8	五日市街道の渋滞がひどい。特に桜の季節などは自動車が多い。	自動車
		9	梶野町の OK ストアは、駐車場の容量も小さく行きにくい。	
		10	東大通りの今後の整備について、東八道路まで通すと市外方の交通利便性は向上するが、市民にとってはあまり利点がない。公園を通ることになり、環境への課題もある。	その他
	全般の課題	11	CoCo バスが再編されて、概ね市域が公共交通を利用できる範囲でカバーできたとしても、施設によってはバスで行きにくいところがある。	バス
		12	道が狭く、歩道がない道路が多いため、徒歩や自転車での外出が危険に感じている。特に子供連れで移動しにくく、ベビーカーでの移動が難しい。	自転車・徒歩
		13	子供との公園への移動や、子供だけで学童に移動するのも危険と感じる。	
		14	小金井市は細い道路が多い。道路の改善も並行して必要である。	自動車
方針・施策	目標1	15	西武線について、はけの道あたりに新駅が欲しい。不便地域であり Coco バスも運行ができない箇所である。	鉄道
		16	人工透析の送迎バスなども運行されており、このような手段もうまく活用できるといいのでは。	バス

課題/方針・施策			意見	対象
		17	新庁舎へは建設後はバス等でのアクセスが必要。	
		18	通勤費が出るような世代は運賃を高くし、子育て世代、高齢者など、交通弱者に還元する極端な運賃体系も考えられる。	
		19	自動車からの転換と書かれているが、自動車から何に転換してもらいたいのか、そのためにどのような施策を促進し、どのような状態を目指すのかを明確にすることが重要ではないか。	自動車
		20	公共交通の利用促進を行い、もっと利用してもらうとよい。	その他
		21	目標の言葉について、ネットワークは維持ではなく改善という表現が良い。	
	目標2	22	自転車や、キックボードについては、国や都の主導により、利便性だけでなく衝突映像を見せるなどの危険性の発信も必要ではないか。	自転車・徒歩
		23	施策として、遊歩道の整備を行ってはどうか。徒歩の方も多いため歩きやすい環境を構築できるとよい。	
		24	将来も見据えた検討が重要。徒歩、自転車、車など、道路を使い分ける施策も想定される。	その他
		25	今あるイベントを活用して、お金をかけずに施策ができるとよい。	
		26	高齢者の健康増進や、移動しづらい高齢者の外出支援につながるような施策があるとよい。	
		27	子供だけでなく大人への安全教育も重要。	
		28	まず安心して歩けるまちづくりをしてほしい。	
	目標3	29	野川公園入口のバス停ができたが、野川公園を利用している人はバス停の存在を知らない。公園にコミバスの案内看板があるとよい。	バス
		30	シェアモビリティについては、駅で借りて駅で返すような形ではなく、ほかにもポートや拠点があるとよい。小金井公園も駅以外のシェア拠点として良い。	新交通
		31	交通結節を拠点に様々な手段を集約することによって、そこに行けば使いたい手段を使えるまちづくりを目指すべき。観光施策等との連携も図りながら、コンパクトなまちづくりを進めていく必要がある。	その他
		32	小金井公園は来訪者も多いので結節点にできるとよい。商業施設があるとよい。市が都から土地を借り上げて行ってはどうか。	
		33	東小金井駅の再開発、東大通の整備にあわせて東小金井駅周辺が発展している。将来は東小金井が発展するのではないかと思う。今後も考えて東小金井駅と拠点として開発するとよい。	
		34	目標 3 での結節点はどこに整備する予定か、何の手段が含まれるのか。具体的な記載が欲しい。	
		35	武蔵野、野川公園の利用促進も行うと市がにぎわう。	
	目標4	36	目標 4 に記載している新たな手段とは何か。運転手不足で新しい手段を追加できないのではないか。	新交通
		37	東大通りは道路環境がよい。LRT（自動運転）を導入してはどうか。	
		38	七軒家通りは道が狭い。デマンド交通やライドシェアにて移動手段の確保が望まれる。	
	全般・その他	39	商工や観光など、交通以外の分野との連携も必要と感じる。	その他
		40	交通のことだけでなく、どこに住宅を集約するのかなど、どのようなまちにしたいかのメッセージと明確な目標を示してほしい。	
		41	高齢者や子育て世代など、移動弱者に焦点を当て、ターゲットをしぼった計画としてはどうか。	
		42	何を目指しているかを明確にし、メリハリをつけて情報提供する必要があるのではないか。	
その他		43	CoCo バス再編後の東町の利用の変化を確認したい。	バス

課題/ 方針・施策			意見	対象
		44	北東部循環の利用者が一番多い。市外の利用者（小金井公園利用）も多いが運賃を値上げした影響があるのかどうかを知りたい。	
		45	福祉会館や新庁舎について、現庁舎でも誰も不便はないのになぜ移転するのか。移転は不要ではないか。	その他

2) 公民館貫井南分館

(1) 意見の一覧

課題/方針・施策			意見	対象
課題	個別の課題	1	小金井街道（連雀通りから東八道路の間）の自転車の速度が早く、危険。東大通りは比較的幅員が広く、通りやすい。	自転車・徒歩
		2	武蔵小金井駅の南北の駅前広場が離れており、乗り換えもしにくい。高齢者だと歩くのが大変である。	その他
		3	坂下のまちの発展には課題がある。	
	全般の課題	4	CoCo バスが再編されて貫井前原循環は迂回感があり、一方通行であるため不便。自転車に乗れない高齢者は CoCo バスを利用することとなる。	バス
		5	この地域は、自転車であればどの駅までも比較的早く行けるため便利。	自転車・徒歩
		6	路肩の段差が自転車の利用に危険。歩道を走ってしまう。	
方針・施策	目標2	7	小金井公園等の来訪者に対してバス利用を PR して使ってもらうとよい。	バス
		8	武蔵小金井駅から小金井公園へバスが充実していることを市外の方が知らないことが多いと思う。来訪者向けに PR したらどうか。	
		9	バス停までは徒歩移動となる。小金井街道の坂下から南の地域では特に歩道が狭い。歩行者と自転車とのすれ違いも生じる。バス待ち環境の改善が喫緊の課題と考える。	
		10	市内の公共施設（栗山公園の運動施設など）に駐車場が少ない。上水公園はグラウンドの予約がなかなか休日は取れない、平日でも高齢者のゲートボールなどで利用されている。このように市の土地が限られている状況にはあるが、利用する人は多いのに駐車場が少ないので、徒歩と自転車に使いやすい道路の整備が喫緊の課題ではないか。	自転車・徒歩
		11	西の久保通りが特に危険と感じる。電線地中化などで、歩行空間を確保できないか。	
		12	歩行者や自転車利用が多い状況であり、それらが安全な環境を整備すべきである。	
		13	若者・現役世代は自転車等で移動できる。高齢化が進展することを考えるのであれば、課題2（公共交通の利用に課題がある方への対応）にスポットを当てて、公共交通を特に必要とする方が快適に移動できるようにしたらどうか。	その他
		14	ハンディサポートや他のサービスなど、小金井市で利用できるサービスをよりアピールしたほうが良い。知らない人が多い。	

課題/ 方針・施策			意見	対象
	目標3	15	前原から武蔵小金井駅北口の乗り場が遠い。特に新庁舎などで歩かずに乗り換えできる結節点があると良い。	その他
	目標4	16	バス停から目的地までは歩いていかないといけない。運転手にインセンティブを設けたライドシェアなどがあれば、バス停からのラストワンマイルを確保できて公共交通の利用も増えるのではないか。自動車が難しければ、三輪のようなものでもよい。	新交通
		17	移動するための人の確保が難しいのであれば、移動しなくて済むようなサービスもあると良いのではないか。	
		18	ライドシェアのアプリがあるとよいのではないか。	
		19	オープンデータの活用も重要と考える。特に交通量について、全体の移動がどうなっているかが捉えやすいのはないか。	その他
	全般・ その他	20	コミュニティバスの利用は通院が多く、高齢者の方への利便性を考える必要がある。	バス
		21	概ね CoCo バスで市域がカバーできており、徒歩の移動が多いことからも分かるように不便な地域は少ない。実感とあっている。さらなる利用促進を行う必要があるのか疑問である。	その他
		22	歩くと溜まるポイントもあるが、歩ける人は歩く、難しい人は公共交通を選択できるような仕組みがあるとよい。	
		23	利用していない方のニーズも踏まえる必要があるのではないか。	その他

3) マロンホール

(1) 意見の一覧

課題/方針・施策			意見	対象
課題	個別の課題	1	武蔵小金井駅発中央線の本数が減少した。JR との連携を図って事前に周知をしてもらいたい。	鉄道
		2	中町あたりは京王バスの本数が減って不便になった。Coco バスミニの人数が少なく、乗り切れないことがある。一方で、乗り切れない人のために、手前で降りるなど、ゆずり合って利用しているのが現状である。(野川・七軒家)	バス
		3	北側はバス路線が充実しているが坂下南側との差がある。	
		4	東中学校方面への CoCo バスルート変更は認知されていないと感じる。新小金井駅まで歩いて行く人もいるのでは。	
		5	昭和病院へのアクセスにおいてバスの乗り継ぎがあり、またタクシーはお金がかかり不便である。	
		6	CoCo バス北東部循環について、朝、特に夕方の時間帯が 20 時までのため通勤で使いにくい。本数も少ない。	
		7	小金井街道の北側は良くなったと感じるが、南側の道路が狭く、通行しにくい。	自転車・徒歩
		8	第三小学校近くの道が危険。子供はマナーを守っているが、大人の通行を危険と感じることがある。	
	全般の課題	9	CoCo バスが値上げされて家族などで利用しにくくなった。	バス
		10	CoCo バスの料金わかりにくい。車内での案内もわかりやすくしてほしい。	
		11	タクシーも予約できないときが多く、利用したいときに利用できないなど利用が難しい。	タクシー
		12	高齢者だと自転車をスーパー等の駐輪ラックに入れることが困難。電動自転車になれば、さらに重くなりなおさらである。	自転車・徒歩
		13	歩道や道が狭く子供や高齢者は通行がしにくい。	
		14	駐輪場が減っており不便。場所によってサービス、料金が違っておりこのあたりも課題である。	
		15	小金井市では自分の自転車を持っている方が多いため、シェアサイクルの市民利用はイメージしづらい。	新交通
方針・施策	目標1	16	CoCo バスの運賃一律ではなく距離別の運賃にしてはどうか。不公平感はなくなるのでは。	バス
		17	今後、高齢者が増えることも考えると、運賃を上げてもいいからバスを利用しやすくしてほしい。	

課題/方針・施策			意見	対象
		18	東小金井駅の周辺、東小学校の北側にもう少し公共交通を運行してほしい。	
		19	駅の北側に駐輪場があるとよい。	自転車・徒歩
		20	道路環境を変えるのが難しいのであれば、安全のために時間帯による車の通行規制や速度記載などを行ってもよいのではないか。	自動車
		21	公共交通の乗り継ぎ割があるとよい。	その他
		22	維持という言葉はネガティブにも感じるため改善の方がよい。	
	目標2	23	駅のホームは危険なため、早くホームドアを設置してほしい。	鉄道
		24	歩行器を使っている方がバスに乗ろうとしても、乗せてもらうのが大変なためバスを利用しなくなったり、外出しなくなることがある。そのためにも、心のバリアフリーの徹底を目指すべき。	バス
		25	バス停にベンチを置いてもらえると、バスを待つ気になる。	
		26	CoCo バスのデザインは遠くからでも目立ってよい。ラッピングを工夫することでもっと乗ってもらえるのではないか。ジブリとの連携も考えられる。	
		27	バスの見た目が福祉っぽいと抵抗感があるため、デザインなどの見た目の工夫も重要と考える。	
		28	バス停に椅子があるとよい。武蔵野では赤いイスがある。	
		29	バスがノンステップになるとよい。荷物を引くカートやベビーカーなども利用しやすい。高齢者と子育て世代の課題は一緒なのではないか。	
		30	自転車専用ゾーンを設置してもらいたい。その際、歩道ではなく車道を通行できる方が段差がなくよい。	自転車・徒歩
		31	目標2安全安心のターゲットの明確化が必要。	その他
	目標3	32	バスロケの QR コードをバス停に提示してほしい。	バス
		33	シェアサイクルポートが少なく、駅まで行かないと使えないのは不便。小金井市も周辺市のようにポート数を増やすべきでは。	新交通
		34	シェアサイクルポートが小金井公園近くなど市全域に拡大すると来訪者も使いやすくなるのではないか。	
	目標4	35	自家用車を所有していて今は運転していないような高齢者に対して、周辺の方などが登録して、必要な時に運転を代行するような仕組み（運転手のシェア）があると、高齢者が外出しやすくなるのではないか。	新交通
		36	現状、バス停まで行くことが難しい人もいる。バス停から自宅や目的地までを移動するための新しい移動手段があるとよい。	
		37	免許返納をした高齢者の自動車を使用して若い人がライドシェアなど行ってはどうか。	
		38	東大通などは自動運転を導入してはどうか。	
		39	買い物配達サービスなどもあるとよい。	その他
	全般・その他	40	免許返納を行った場合にメリットがあるような施策があるとよい。	その他
		41	高齢者の移動手段の確保が必要である。	その他
		42	近隣市と連携した施策も行ってほしい。	
その他		43	高齢者の方は、CoCo バスの値上げに対しては敏感だと思う。	バス

4) 萌え木ホール

(1) 意見の一覧

課題/方針・施策			意見	対象
課題	個別の課題	1	西武線の利用者が少ないため、利活用に向けて利用動向調査をしたほうがよい。	鉄道
		2	バスが混雑していて乗車できないことがある。小金井街道の駅に近いバス停で 8:00～9:00 の時間帯である。	バス
		3	桜町病院や緑町の障害者福祉センターなどバス停が遠いので福祉施設へ公共交通がほしい。	
		4	緑中央通りと農工大通りの交差点で、歩道内にある街灯と電柱が小学生の通行に危険。	自転車・徒歩
		5	ライドシェアは、安全確保の議論が重要であるが、そこが不十分な中で全国的にムード先行しすぎていることに危険を感じる。	新交通
		6	市の担当者がハンディサポートの利用方法を十分認識していなかった。聞き方にも課題があったかもしれないが、周知不足と思う。	その他
	全般の課題	7	雨で床がすべる状態のバスの中で、席を移動している際中にバスが動き転びそうになった。	バス
		8	バス停表示が分かりづらいため、CoCo バス、ムーバスなどバス停を分けてほしい。	
		9	CoCo バス再編による変更を知らない人が多く、周知不足と思う。	
		10	CoCo バスで、普段から利用するものではない介護保険被保険者証の提示は難しい。マイナンバーカードと交通系 IC カードの紐づけなど、技術活用が進めばよい。	
		11	駅前ではアプリでタクシーが呼べず不便である。駅前広場にタクシーが停車している状況になってほしい。	タクシー
		12	障害者が利用できるタクシーが少ないのではないか。	
		13	福祉タクシーと介護タクシーの利用方法が分かりにくい。	
		14	福祉タクシーも利用時間が集中するため、供給が足りないことが多い。	
		15	市内は細い道路など、危険と感じる道が多い。	自動車
方針・施策	目標1	16	JR 中央線はピーク時の混雑がひどく、以前は乗り切れないこともあった。複々線化を望む。	鉄道
		17	野川公園周辺には集客施設が多いため、西武線に簡易な新しいホームを整備したらどうか。	
		18	福祉バスがあるとよい。	バス

課題/方針・施策			意見	対象
		19	不便な地域での交通において、不便地域から近い主要なバス停を拠点化して循環する路線があると良い。	
		20	歩いて 300mでバス停に到達できるなどの目標を設定して、バス路線・ルートを増やしたらよい。	
		21	東町の南から武蔵小金井駅や東小金井駅へ行きづらい。交通手段がほしい。	その他
	目標2	22	バス停の位置が分かりづらく、バス停案内がランドマークとしてあまり機能していない。屋根などがあるとよい。	バス
		23	どのバスがどこに行くのか、乗り場でわかればよい。分かりやすい情報提供が必要ではないか。	
		24	シルバーパスを CoCo バスの割引証明にできたらよいのではないか。	
		25	武蔵小金井のドン・キホーテ等、駐輪スペースが満杯である。駅周辺の再開発とあわせて地下に大規模なスペースを作れるとよい。	自転車・徒歩
		26	連雀通りは車が多いのに歩道が狭い。ガードレール等を設置してほしい。	
		27	小金井市は、他地域に比べて交通に関する情報発信が少ない。ニュースになるような取組みをして PR してはどうか。	その他
		28	情報が認識されるためには 3 つ以上の媒体に触れることが必要との考えもある。イベントなどでの口伝や口コミも有効ではないか。	
	目標3	29	バスの接近情報がわかるとよい。駅前での掲示もあるとよい。	バス
	目標4	30	道が細く不便な地域へのライドシェア、AI デマンドなどを自治体主導で行ってもらいたい。ライドシェア、AI オンデマンドなどの運行方法や運転手がプロかどうかはあまり気にしない。安価で早期導入がされているものが良い。	新交通
		31	MaaS は基幹の JR などは着手しているが、末端までつながるような MaaS を開発してほしい。	
	全般・その他	32	小金井橋が渋滞している。右折レーンが短いためであり改善できないか。	自動車
		33	目標、施策をより具体的に示してほしい。	その他
		34	基本方針の表現について、目標1：選択→利用に、目標 2：誰もが→高齢者・子ども、目標 3：移動の利便性向上に、目標 4：検討→検討・実験に変えてはどうか。	
その他		35	計画作りの際に商社など民間で資本がある企業と連携してはどうか、新しい知見が生まれるかもしれない。	その他
		36	日常的な移動に、現状では課題は感じない。	

資料４

基本方針と目標

１ 計画の対象

本計画の対象は以下のとおりとします。

計画の区域　：　小金井市内全域

計画の期間　：　長期総合計画改定後かつ都市マスタープランの見直し後、その内容を踏まえて本計画についても改定を行うため、８年（2025 年度～2032 年度）とします。

対象交通手段　：　原則として、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通を対象とします。
ただし、福祉輸送やシェアリングサービス、施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源についても必要に応じて検討の対象とします。

2 交通に関する課題の整理

現状整理やアンケート・ヒアリング結果をもとに整理した小金井市の交通に関する課題について、地域懇談会でのご意見等を踏まえて、以下のとおり再整理しました。

【課題１】 公共交通の維持・さらなる利用促進

- 新たな生活様式や価値観の定着により、公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大前より減少傾向にある。
- 将来的な人口減少に伴いさらなる利用者の減少が見込まれる。高齢化の進行により公共交通を必要とする方の割合は増加することとなる。
- 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することが必要。
- 路線バスを補完する交通手段としてのコミュニティバスの継続的な運行と利用促進が求められている。
- 利用者のニーズに応じたわかりやすい情報提供の工夫や充実化が必要。
- バス・タクシー運転士の高齢化や労働基準の改正等を踏まえ、深刻な運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。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、坂による高低差などからアクセスが不便な地域・施設が残っている状況。
- 現状の公共交通サービスを最大限活用し、子ども、子育て世帯、高齢者、障がい者等、多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善や、利用しやすい雰囲気づくりと啓発が必要。

【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ている。
- 武蔵小金井駅周辺及び東小金井駅周辺でのまちづくりの進展に伴う対応が求められる。
- 住み続けたい・住んでみたいまちであるため、交通結節点としての拠点性を強化するとともに、にぎわい・活力の向上に向けた取り組みや場の創出が必要。
- 歩行者・自転車等の安全な移動環境の確保が必要。

【課題４】 多様な交通手段の効果的な活用

- 高齢化の進展や新たな移動サービスの普及により、市内の移動ニーズが変化していくことも想定される。
- 新たな交通手段が小金井市の公共交通体系において有効に機能するよう、多様化する移動サービスと既存の公共交通との関係性を整理した上で、適切な役割分担・連携により、移動データや民間活力等も活用しながら活用の方向性を検討することが必要。
- 多様な交通手段の活用のため、交通安全教育及び利用者マナーの周知が必要。
- 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。

3 地域公共交通計画の基本方針

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は前回会議にて提示のとおりで検討します。

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

4 地域公共交通計画の目標

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については、地域懇談会でのご意見等を踏まえて、見直し（案）のとおり、再整理しました。

目標	前回会議時点	見直し（案）	見直しの視点
目標１	現状の地域公共交通の維持・改善	**持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します**	「維持」はネガティブな印象があることと、公共交通ネットワーク全体の資源が限られる中で最適化を図る意図を示すため
目標２	誰もが安全・安心で快適に移動できる環境づくり	**安全・安心で快適に移動できる環境をつくります**	「誰もが」は基本方針と文言が重複するため
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	**地域の魅力向上のために移動に便利なまちの拠点をつくります**	「交通結節機能」をわかりやすく示すため
目標４	新たな技術等の効果的な活用に向けた検討	**新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います**	—

資料４
（当日配布）

課題と基本方針　①小金井市の交通に関する課題

現状整理やアンケート・ヒアリング・地域懇談会結果をもとに、小金井市の交通に関する課題を以下のとおり整理しました。

１．交通に関する現状・問題点の整理

移動特性

- 小金井市はコンパクトなまちであるため、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（70.2%）利用されている。（東京都市圏パーソントリップ調査）
- 駅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）

公共交通

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たが、新型コロナウイルス感染症の影響によって大きく減少している（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駅を中心にシェアモビリティが配備されており、隣接市との相互利用も可能となっているが、市内のポート数は限定されており、市民の利用経験も少数に留まっている。(市民アンケート)

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歳以上の老年人口は今後も増加が続き、令和32（2050）年には、おおよそ３人に１人が高齢者となる時代が到来すると想定される。

まちづくり

- 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

市民・利用者アンケート

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「バスや鉄道が利用しにくい（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。高齢者でも自らでの運転を伴わないサービスに関しては抵抗感が低い。

地域懇談会等

- バスの利用環境改善として、情報提供の充実やバス待ち環境の改善、車両のバリアフリーや利用者同士の支え合いなど誰もが利用しやすい雰囲気が必要。
- イベント等も活用した公共交通のPRと安全教育の推進。
- 公共交通が不便な地域への新たな移動サービス（デマンド交通、免許返納者への移動手段の提供、移動支援者へのインセンティブの付与など）の検討。
- 子どもだけ、子ども連れ等が安心して移動できるような、人中心の歩きやすい空間の確保が必要。
- 自転車やシェアモビリティの安全性、利便性向上として、移動空間の確保、ポートの増設が必要。

４．交通に関する課題の整理

【課題１】公共交通の維持・さらなる利用促進

◆新たな生活様式や価値観の定着により、公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大前より減少傾向にある。

◆将来的な人口減少に伴いさらなる利用者の減少が見込まれる。高齢化の進行により公共交通を必要とする方の割合は増加することとなる。

◆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することが必要。

◆路線バスを補完する交通手段としてのコミュニティバスの継続的な運行と利用促進が求められている。

◆利用者のニーズに応じたわかりやすい情報提供の工夫や充実化が必要。

◆バス・タクシー運転士の高齢化や労働基準の改正等を踏まえ、深刻な運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。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、坂による高低差などからアクセスが不便な地域・施設が残っている状況。

◆現状の公共交通サービスを最大限活用し、子ども、子育て世帯、高齢者、障がい者等、多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善や、利用しやすい雰囲気づくりと啓発が必要。

【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ている。

◆武蔵小金井駅周辺及び東小金井駅周辺でのまちづくりの進展に伴う対応が求められる。

◆住み続けたい・住んでみたいまちであるため、交通結節点としての拠点性を強化するとともに、にぎわい・活力の向上に向けた取り組みや場の創出が必要。

◆歩行者・自転車等の安全な移動環境の確保が必要。

【課題４】多様な交通手段の効果的な活用

◆高齢化の進展や新たな移動サービスの普及により、市内の移動ニーズが変化していくことも想定される。

◆新たな交通手段が小金井市の公共交通体系において有効に機能するよう、多様化する移動サービスと既存の公共交通との関係性を整理した上で、適切な役割分担・連携により、移動データや民間活力等も活用しながら活用の方向性を検討することが必要。

◆多様な交通手段の活用のため、交通安全教育及び利用者マナーの周知が必要。

◆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）

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）

目標１
持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します

目標２
安全･安心で快適に移動できる環境をつくります

目標３
地域の魅力向上のために移動に便利なまちの拠点をつくります

目標４
新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います

資料５

目標達成のための施策・事業

１ 施策･事業の整理（案）

設定した４つの目標に対し、実施すべき施策と事業（案）を以下のとおりまとめました。

黄色で塗りつぶしている主な事業は、次頁以降に他地域での実施事例を掲載します。

施策（案）	内容イメージ
目標１　持続可能な地域公共交通ネットワークを確保します	
◆持続可能な公共交通ネットワークの構築	・公共交通を軸として、地域の多種・多様な移動手段の連携と役割分担を図る （公共交通：鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーとして、シェアサイクル等連携する他の交通手段との関係性整理） ・路線バスのネットワーク維持・改善に向けた交通事業者との連携 ・周辺市とのバス路線の維持等に向けた連携 **【例：連携した情報発信、イベントの相互開催等】** ・公共交通の利用状況や公費負担の現状に関する情報発信（市民へ情報共有し、共に考える）
◆コミュニティバスの効果的な活用	・再編後の CoCo バスの継続的な運行に向けた地域住民・バス事業者・市が一体となった取組みの継続 **【例：運行ガイドラインに基づく利用状況の定期的な評価、必要に応じて見直し検討の支援】** ・CoCo バスを利用したい・応援したい気持ちの醸成 **【例：CoCo バスだよりの発行、バスサポーターの導入検討等】** ・利用状況や収支状況の情報発信（市民へ情報共有し、共に考える）
◆公共交通不便地域への対応	・公共交通での移動が難しい地域や施設からの移動に関する情報提供 **【例：効率的な移動方法のチラシ作成等】** ・タクシーの有効活用等に向けた新たな制度の調査・研究
◆公共交通の利用促進	・公共交通利用の啓発・教育 **【例：転入者への情報提供等】** ・運転免許証返納前後の高齢者向けバス利用推進に向けた取組の検討 **【例：包括支援センター等との連携等】** ・市民及び来訪者に対するイベント等での多様な世代に向けた公共交通の利用促進 **【例：バスフェスの継続実施、公園等でのイベントでの情報発信等】**
◆公共交通の担い手不足への対応	・事業者（バス・タクシー・福祉有償運送等）との連携による運転士募集 **【例：イベントにおける募集ブース設置等】** ・運転士不足の現状と課題の情報発信（市民へ情報共有し、共に考える） ・多摩地域や東京都と連携した運転士確保についての働きかけ
目標２　安全・安心で快適に移動できる環境をつくります	
◆移動環境の改善	・鉄道事業者と連携した鉄道駅・車両のバリアフリー化、安全確保の推進 **【例：ホームドアの設置推進】** ・主要バス停でのバス待ち環境の改善　**【例：屋根・椅子の設置検討】** ・車内環境の改善 **【例：CoCo バス全席思いやりシートの周知、ベビーカーでのバス利用、運転士への教育・車内の案内表示の拡充】** ・誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン（ＵＤ）タクシーの導入促進
◆歩行空間・自転車利用環境の形成	・歩道の補修、改善 **【例：無電柱化の推進等】** ・自転車総合計画の策定による走行空間の確保、安全利用の推進
◆情報提供の充実化	・高齢者や障がい者が利用しやすいよう、移送サービス情報の集約、周知 ・駅やバス停でのわかりやすい情報提供（行き先表示、支払い方法）　**【例：バス位置情報検索】** ・公共交通マップの更新（利用促進・わかりやすい情報提供）
◆市民の利用マナー向上	・心のバリアフリーの推進 **【例：交通事業者や近隣市と連携した子供連れ、高齢者などターゲットに応じたサポート月間の設定等）** ・教育機関等と連携した多様な交通手段に対応した交通安全教育（バス利用、自転車・電動キックボード利用時など）
目標３　地域の魅力向上のために移動に便利なまちの拠点をつくります	
◆交通結節点における情報提供の充実化	・系統ごとに分散しているバス乗り場の行き先案内の改善 ・デジタルサイネージや多言語案内など、多様な主体への案内機能の強化（来訪者や障がい者、外国人等）
◆乗り継ぎ・乗り換え機能の強化	・武蔵小金井駅・東小金井駅周辺のまちづくり事業や新庁舎等の建設に合わせた乗り継ぎ環境の整備、シェアリングポート設置 ・駅前広場の維持・管理（武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅） ・地域の乗り継ぎ拠点の設置検討 **【例：小田急 hocco、バス停付近のシェアサイクルポートの設置等（大規模公園・大学等）】**
目標４　新たな技術等の効果的な活用に向けた検討を行います	
◆新技術の活用に向けた検討	・公共交通連携（MaaS 等）、法制度改正（自動運転等）等に備えた関係者協議の場づくり ・仕組みの導入として民間資源の活用・連携の検討
◆シェアモビリティの適切な活用	・既存公共交通との役割分担の上での利用促進 **【例：公民連携によるポート設置、子供乗せシェアサイクルの導入検討・実証実験支援等】** ・安全利用の促進（事業者によるマナー教育の徹底、関係機関との連携）
◆環境にやさしい車両の導入支援	・電気バス（ＥＶ）や充電設備の導入支援 **【例：CoCo バスの車両更新時】** ・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
◆公共交通に関するオープンデータのまちづくりへの活用	・市内を走る路線バス・CoCo バスやシェアモビリティに対して公共交通に関する情報のオープンデータ化を促進 ・まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討 **【例：市民移動ニーズの把握、自転車走行空間の整備、シェアサイクルの配置検討、道路の維持管理等への活用検討等】**

2 施策の具体事例

1) 公共交通サポーター制度（栃木県真岡市）

- 真岡市ではコミュニティバス「いちごバス」、乗合タクシー「いちごタクシー」を運行。
- 地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するためにサポーターを募集。

図表　サポート内容

区分	協賛金	会員特典
個人会員	1 口につき 5,000 円 （中学生以下 3,000 円）	いちごタクシー乗車回数券の進呈 いちごバス運賃無料券の発行
法人会員	1 口につき 10,000 円	市ホームページ、いちごタクシー いちごバス車内に法人広告の掲載

出典：真岡市ホームページ「真岡市公共交通サポーター制度」より作成
（https://www.city.moka.lg.jp/kakuka/sogoseisaku/gyomu/doro_kotsu/kokyo_kotsu/12085.html）

2) 効率的な移動方法のチラシ（福井県永平寺町）

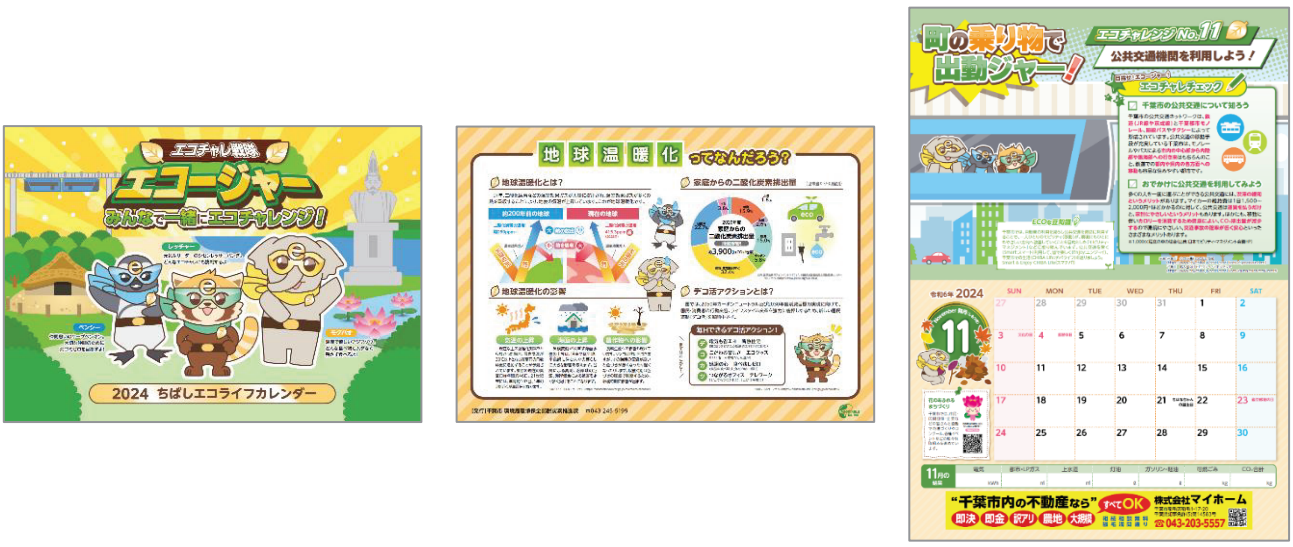
- 永平寺市では、自宅からよく行く目的地への自分専用の時刻表（マイ時刻表）を作成。
- 行き帰りの時間帯やよく出かける曜日を記入して申し込むと、市職員が乗り換え箇所などをわかりやすく示す時刻表を作成し、自宅用・持ち歩き用の 2 種類をラミネート加工してくれる。

図表　マイ時刻表チラシ
出典：永平寺町ホームページ「マイ時刻表の作成」
（https://www.town.eiheiji.lg.jp/200/206/208/p003588.html）

3) 公共交通利用の啓発・教育、転入者への情報提供（千葉県千葉市）

- 千葉市では、市民に公共交通の利便性や利点を知ってもらい、自発的にマイカーから公共交通・自転車などの利用に転換するよう、モビリティ・マネジメントなどの取り組みを行う。
- 市内への転入者などを対象に、市内の鉄道・モノレール・バス路線に関する情報をまとめたリーフレットを配布。
- また、市民が地球環境に配慮したライフスタイルへの転換を図るとともに、環境保全に対する理解を深めることを目的に配布する「ちばしエコライフカレンダー」において、公共交通利用を勧めている。

図表　転入者向け公共交通利用促進リーフレット（一部抜粋）
出典：千葉市「公共交通利用促進リーフレット　～Smart ＆ Enjoy CHIBA Life（スマチバ！）～」
（https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/suma-chiba.html）



図表　2024 ちばしエコライフカレンダー（一部抜粋）
出典：千葉市「2024 ちばしエコライフカレンダー」
（https://www.city.chiba.jp/kankyo/kankyohozen/datsutanso/documents/2024ecolife.pdf）

4) こがねい★バスフェスの継続実施

- 令和5年度はじめにCoCoバス運行開始20周年及び再編を記念して公共交通イベントを実施。
- 多くの方が来訪し、CoCo バスのみならず小金井市内を運行する路線バスについても PR を実施。

図表　小金井市での令和 5 年度実施時の様子

5) 心のバリアフリーの推進

- 「こころのバリアフリー」の推進のため、小学校における視覚障害や車いす体験、ノンステップバスの乗降体験が実施されている。
- お年寄りや車いす利用者などへの声かけのポイントが記載されたパンフレットが公表されている。

ノンステップバスの乗降体験

図表　バリアフリー教室の実施状況

出典：国土交通省中部運輸局

『こころのバリアフリー』とは、
みんなが一緒に気持ちよく暮らしていけるように、わたしたち一人ひとりが、
お年寄りや障害のある人などの気持ちになって考え、協力していくことです。

★ お年寄りへのお手伝い

今後日本ではますます高齢化が進み、2035 年には国民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となるといわれています。あなたがお年寄りになったときのことを想像してみましょう。若い人もお年寄りも、困ったときにはちょっとした気配りとやさしさで助け合える社会にしたいものですね。

お手伝いのポイント

- 年をとると筋力が低下し、長い階段を歩くことや、大きな段差の上り下りがつらくなります。また、からだのバランス能力が低下するので、転んだりつまづきやすくなり、大きなけがにつながる可能性があります。**階段の上り下りや、車両の乗り降りのとき、横で軽く腕をささえてあげると、安全です。**
- すばやく行動することが難しくなります。混雑している場所や、大きな駅などでの乗り換え、エスカレーターの乗り降りなどのとき、**お年寄りをせかさないよう気をつけましょう。**
- お年寄りに同じことを繰り返し聞かれることがあるかもしれませんが、尊敬の心を持って接し、**はっきりした声でていねいに説明しましょう。**

階段や段差でのお手伝い

階段の上り下りや車両の乗り降りなどは、特にからだへの負担が大きいので、声をかけて、荷物を持ってあげるなどのお手伝いをしましょう。

きっぷ購入時のお手伝い

きっぷの買い方がわからない、荷物が多くて手がふさがっている、どこで買えばよいかわからないなど、困っているお年寄りを見かけた時は、券売機などの操作を手伝ってあげましょう。

どこまで行かれますか？
どこで乗り換えればいいんだろう…いくらかな？

10

図表 「こころのバリアフリー」ガイドブック

出典：国土交通省関東運輸局

6) 乗り継ぎ環境の整備、シェアリングポート設置（杉並区、世田谷区）

- 複数の移動手段を自由に選択できる乗り継ぎ拠点を整備。
- 杉並区では区役所敷地内に複数のシェアサイクルのポートを設置。
- ENEOS では実証実験等を経て電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスを提供する「ＥＮＥＯＳマルチモビリティステーション」を設置。

図表　杉並区のモビリティハブ

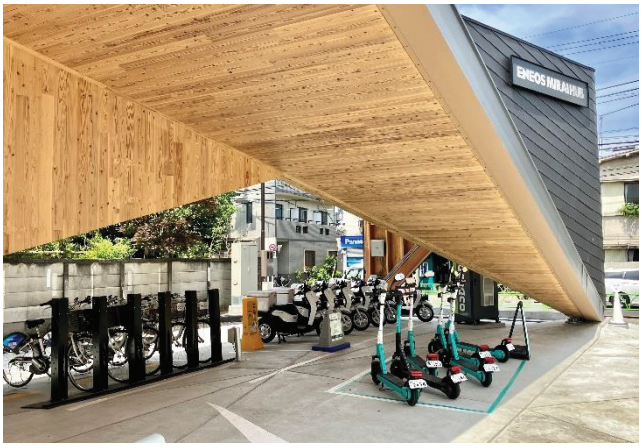


図 ENEOS のマルチモビリティステーション

7) 子供乗せシェアサイクルの導入検討・実証実験（東京都千代田区）

- 千代田区では、子育て世帯が移動しやすい環境を整備するため、チャイルドシート付（子乗せ）自転車のコミュニティサイクル実証実験を実施。
- チャイルドシート付自転車コミュニティサイクルの専用サイクルポートを設置、子ども（1 名）を乗せることができる電動アシスト付き自転車の貸出し・返却を行った。

図表　専用サイクルポート

アンケートに
ご協力ください！

チャイルドシート付自転車
コミュニティサイクル実証実験

今後の事業展開の参考とするため、「チャイルドシート付自転車コミュニティサイクルに関するアンケート」を行います。今回の内容は、利用している方を想定したアンケートですが、誰でも回答できます。

「HELLO CYCLING」に会員登録している方は、スマートフォン専用アプリから直接ご回答ください。会員登録していない方は、区のHPでアンケートをご覧のうえ、郵送、ファクス、Eメールでご回答ください。

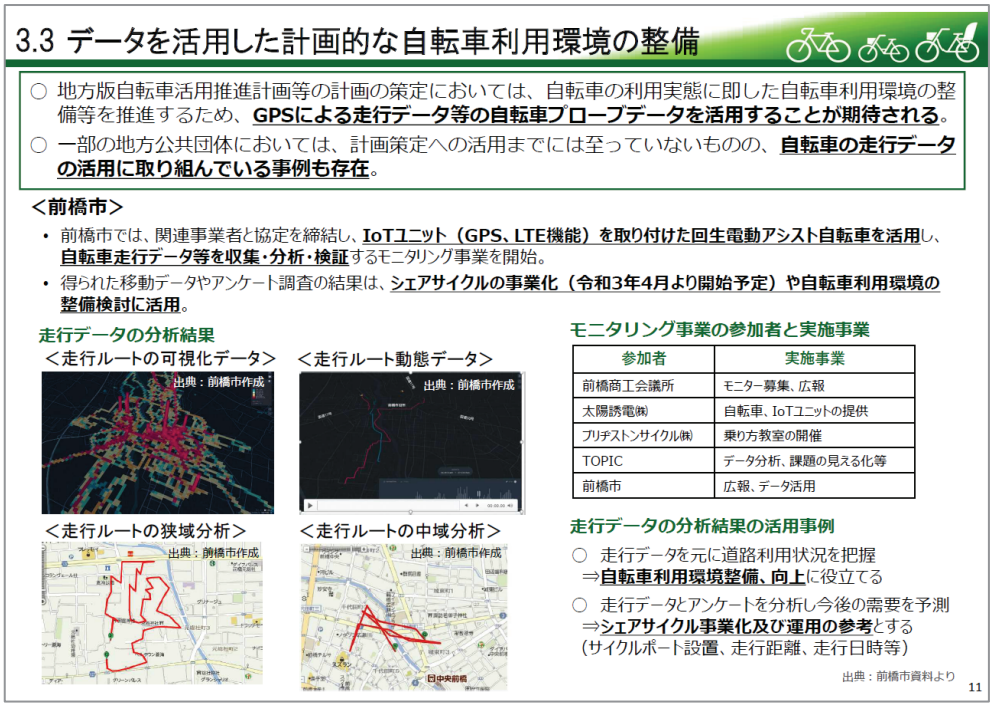
とき　11月9日(木)～19日(日)
問合せ　環境まちづくり総務課庶務係
☎03-5211-3606 **FAX**03-3264-4792
machizukurisoumu@city.chiyoda.lg.jp
〒102-8688九段南1-2-1

▲区のHP

出典：千代田区「広報千代田（令和 5 年 11 月 5 日号）」

8) まちづくりへのオープンデータの活用（群馬県前橋市、新潟県新潟市）

・　シェアサイクルの走行履歴データを用いて自転車利用環境整備やシェアサイクルポートの設置場所が検討されている。



図表　データを活用した計画的な自転車利用環境の整備事例（前橋市）

出典：国土交通省「第 4 回　シェアサイクルの在り方検討委員会（2021 年 1 月 21 日開催）」
資料 2　公共的な交通としての在り方について

図表　走行履歴データを分析し、ポートの追加設置場所の検討に活かす事例（新潟県新潟市）

出典：国土交通省「第 5 回　シェアサイクルの在り方検討委員会（2023 年 3 月 31 日開催）」
資料 2　シェアサイクルガイドライン（案）について

資料６

令和６年第１回定例会
（建設環境委員会）
所管事務調査資料

令和６年３月５日
都市整備部交通対策課

地域公共交通計画策定に係るヒアリング団体及び主な意見について

１　バス事業者

⑴　利用動向

・利用状況はコロナ前の８５～９０％程度で回復は頭打ちと見込んでおり、数少ない黒字路線も何線かは赤字となっている。

・リモート、オンラインの定着により需要が固定化され、ダイヤ改正を実施した。

⑵　運転士不足

・運転士不足は極めて深刻。募集するも集まらない、また、高齢化が進み定年者が令和６年から３年間で１営業所分に相当する事業所も有り。

・高卒で採用、大型二種免許の取得を補助する育成方法も採っているが、転職してしまう者が多く、会社へのダメージが大きい。

・やむを得ず、当日の欠便も発生している状況

・ピーク時間帯など、整備士が兼務で乗務することもあるが、それも限界

・改善基準告示等による運転士の労働環境の改善のため、更なる新規採用が必要

⑶　今後の見通し等

・一部の路線や時刻表を縮小せざるを得ない。

・中央線志向が非常に強く、西武線及び京王線方面から小金井へ乗り入れている路線の需要は高い。

・路線の統合によるダイヤ、配車の効率化を実施しているが、運行範囲が拡大されるため、運転士からは抵抗が大きい。

・サービスを単純に追加、拡充することは考えにくく、現サービスを維持することもままならない状況においては、「あれば便利」よりも「ないと困る」を可能な限り守るため、今ある資源（運転士）をどう有効に活用するかを基軸に考える必要がある。

・事業者や行政の努力だけでなく、今後は利用者や地域の理解、許容、協力も重要

・交通事業の窮状と要望の多様化にギャップがあると感じる。

⑷　コミュニティバス　（※小金井市に限定した内容ではない。）

・一般路線が縮小、廃止していく中、地域に貢献したい気持ちはあるが、コミュニティバスだけが現状維持していくことは難しくなるおそれがある。

・限られた資源の活用先と量を考えると、コミュニティバスも全体の縮小に合わせる必要が近い将来来るため、その準備を始める必要がある。

⑸　その他

・二人乗りのベビーカーで乗車できるＰＲをしているが、フラットな場所の確保や乗り切れない時の対応、利用者同士の声掛けなどに課題がある。

・ＥＶバスの導入を進める必要があるが、車庫の収容や初期投資も課題で、想定どおり進められるかは疑問
・自動運転について、安全等のため大型二種免許保有者が同乗するのであれば、コスト削減にはつながらない。また、運転士は運転だけでなく問合せや車いす利用者の対応も行っており、無人化には課題が大きい。
・行政区画に限ったＭａａＳは、市内だけで移動が完結していないため効果が低い。
・デマンド交通等は、車両が小さく１回の輸送人数が少ないが乗務員は１人必要で、採算性の確保は困難な事業となる。どうしても検討が必要ならば、既存の交通とのすみ分け及び役割分担が必要で、既存のサービスに付加することは現実的ではないと考える。

２　タクシー事業者

⑴　利用動向
・コロナから戻りつつあり、８～９割程度まで回復
・日中は年配の方の通院が多く、夜間は会社員の帰宅が多い。
・配車アプリの利用割合が増えており、前は若い人中心だったが、最近は高齢の方も利用している。

⑵　運転士不足
・募集をかけても想定の１０％程度しか集まらず、高齢化により退職者も多い。また、免許保有者自体も減少している状況
・運転士不足のため、車両の稼働率が６割程度に留まっている。
・利用が多い時間帯と少ない時間帯の差がある。日中の運行に力を入れるため早番の運転士の割合を増やしたら、夜間の需要に対応できない状況。運転士が増員できれば稼働を増やせるが、難しい。

⑶　その他
・デマンド交通等は、自治体補助を前提としなければ、費用や手間が追加されるため収入と見合わないと思う。また、配車の受付及び管理が難しく、配車センターが忙しい時間帯は事業者の負担が大きい。基本的には山間部など地方での導入の可能性が高いのではないか。
・子育て部門と連携して、例えば子育てタクシーや妊婦タクシーなど、対象を限定した取組は考えられる。

３　シェアサイクル事業者

・近隣自治体で協定を締結し展開しているため、小金井市でもステーションが増やせると、面がつながり利用者の利便性が上がると考えている。
・小金井市の面積（１１．３㎢）に対しステーション数が少なく、１㎢当たり３～４ステーションあると利用しやすい。採算性の観点から民間地だけではエリア拡大は厳しい。市民にとって起点となる場所へ設置したい。

４　社会福祉協議会

・前原町及び貫井南町の高齢者から、坂を上るのが大変との声がある。
・バスの利用方法（ルート、乗り場、支払方法）が分からない方も多いのではない

か。
・関係機関と連携して、乗り方講座などを開催したら良いのではないか。

5　障害者福祉センター、障害者地域自立生活支援センター

・電車移動は、駅のバリアフリー化、エレベーター、歩行空間も広く、ヘルパーがいれば問題なくスムーズになったように感じる。
・出掛ける意欲が高い方は、面倒だと感じること（例えば、車いすの場合は駅員に乗降支援を依頼する、障害者手帳を提示し割引を受ける等）があっても既に外に出ており､障害者Ｓｕｉｃａなどもできたことで環境は改善されていると感じる。
・外出の準備に時間がかかるため、出控えるという方もいる。小さいハードル（着替えの用意、雨具、トイレ等）がたくさんあることで、外出がおっくうになる。
・傘を差したり、かっぱに着替えるために、バス停に上屋があると良い。
・公共交通の利用は、他の乗客の目が気になるとの声があった。
・学校だけでなく、大人も車いす体験や視覚障害者の体験などを受けることができたら理解が広まると感じる。
・聴覚障害者などのため、バスやタクシーの車内にホワイトボードがあると良い。
・車いす利用者にとっては、バス停の時刻表の位置が高いと感じる。
・最近は、バスの運転士の声掛け（左に曲がります等）が増えてきて、心の準備ができるため良いと感じる。
・スライドドアのＵＤタクシーだと乗車しやすい。
・旅行など遠出をする等、必要な場合は民間の介護タクシーを利用している。介助付きで、医療職の資格がある人が運転士の場合は安心感がある。

6　地域包括支援センター

・高齢者は、バスにキャスター付きの荷物（ショッピングカート等）を自身の力で乗せ降ろしすることが難しい。
・はけの道の車規制があるため、朝一番の病院予約に対し、タクシーの迎車を規制時間前の早朝にするしかなく困る。また、緊急時の受診にタクシーを呼べない。警察における証明書の発行手続は高齢者には難しい。
・タクシーの数が減って通院等に不便を感じる。
・ハンディサポートの空きが少ない。タクシーより安価に利用できるので、充実させてほしい。
・ＣｏＣｏバスの野川・七軒家循環は、混んでいると次の便を待つことになる。
・アクセスが不便な公民館、集会施設があり、通いの場に参加しにくい。
・移動の際、坂が多く休憩できる場所がほしい。
・バス停にベンチや日よけがあると良い。
・道が狭いところのバス停は、待つ場所が危険に感じる。
・買い物について、高齢者の一人暮らしでは宅配だと量の加減が難しい。一方で、スーパーの移動販売車でカバーできている地域もある。

7　子ども家庭支援センター

・利用者は親子合わせて月に１，５００～２，０００人
・バスに乗ってベビーカーで外出するのは乳児の時が多く、１歳になる頃や保育園

入園の時期に電動アシスト付自転車を購入して移動している方が多い。
・ベビーカーでバスに乗るのは勇気がいるという声がある。
・双子や兄弟がいてバスに乗る時は、抱っこ紐で移動している方が多い。
・（仮称）新福祉会館に移転すると今より駅から近くなるため、公共交通での来訪の利便性が向上することが望まれる。

8　公園管理者（小金井公園、野川公園、武蔵野公園）

・自動車、自転車、バスで来訪される。
・土日祝日の利用が多く、駐車場が満車になると道路渋滞が発生することが課題。近隣住民及び利用者から苦情がある。
・徒歩での来訪を促すため、民間含め関係機関と連携して、歩いて町を活性化するようなキャンペーンを行うなど、公園まで歩いてくる途中で立ち寄りができる仕組みを作ると良いと考えている。
・公園の大きなイベント時は、積極的な公共交通機関利用の呼び掛けについて、警察や市と連携できると良い。
・シェアサイクルの導入については、トラブルがあった際に公園の責任になってしまう部分（クレーム対応等）が懸念事項

小金井市コミュニティバス

CoCoバスだより

創刊号
Vol.1

令和５年８月発行

はじめに

小金井市コミュニティバス(CoCo バス)は、平成 15 年 3 月に北東部循環の運行を開始し、令和 5 年 3 月で 20 周年を迎えました。現在は 5 路線を運行し、多くの皆さまにご利用いただいています。

これからもCoCoバスが地域の皆さまに愛されながら、より一層多くの方に利用していただきたいと願い、このたび **CoCo バスだより**を発行することにいたしました。

CoCo バスだよりでは、CoCo バスに関する様々な情報を皆さまにお届けします。どうぞお楽しみに。

運賃に関するQ&A

Q：IC カードで支払った場合の運賃を教えて

A：基本運賃・各種割引運賃を IC カードでお支払いの場合、180 円⇒178 円、90 円⇒89 円、50 円⇒45 円です。

※高齢者割引運賃は IC カードでのお支払いでも 100 円です。

Q：乗り継ぎ券はあるの？乗りついだ場合の運賃は？

A：乗り継ぎ券はありません。1 乗車につき料金がかかります。なお、大人の方(180 円)が 1 日 3 回以上乗車する場合、1 日乗車券がお得です！

1 日乗車券とは？

500 円で全路線 **1 日乗り放題**の乗車券です(小児も同額)。

バス車内で運転士が販売しています。

CoCo バス de CoCo 行こう！

都立野川公園～自然観察園～

◆野川公園自然観察センター：0422-31-9033

◆開園時間：9：30～16：30

◆定休日：月曜日（月曜日が祝日の場合は火曜日）

最寄りバス停

【東町循環】⑪東中学校(野川公園入口)より徒歩８分

都立野川公園は、面積 399,763 ㎡の緑の芝生が広がるとても美しい公園です。公園内には野川が流れており、水遊び、ザリガニとりなど、豊かな自然の中で遊べます。

公園内の「自然観察園」では、四季の植物や昆虫を観察でき、毎月植物観察会も行われています。※事前申込み制

自然観察園付近には、路線バスのバス停がいくつかありますが、CoCo バスでもアクセス可能です！

この夏、長い木道を歩きながら、自然観察を楽しみませんか。

＼ご覧ください！／

CoCo バス PR 動画では、小金井市の観光スポットを紹介しています。要 CHECK!

〈発行・お問合せ先〉 小金井市都市整備部交通対策課 ☎042-387-9850

小金井市コミュニティバス CoCoバス（ココバス）

令和5年4月1日～

CoCoバスの愛称とデザイン

- CoCoバスの愛称は、「小」金井市の「Co」、「コ」ミュニティバスの「Co」、「こころ」＝CoCoろの通うバスという意味です。
- デザインは愛称の「CoCoバス」をキャラクター化すると共に、小金井市の代表的なイメージである「桜（色）」を全身にまとい、明るい空に飛躍するバスをイメージしたものです。

CoCoバス　CoCoバス・ミニ

小金井市コミュニティバス

CoCoバスだより

Vol.2

令和５年10月発行

朝夕の風に秋の涼しさを感じるようになりました。秋の行楽シーズンに突入です！CoCo バスに乗って、身近な秋を見つけにいきませんか。

ハイエースのバス！ CoCo バス・ミニをご紹介

野川・七軒家循環

CoCo バス５路線のうち、１路線だけハイエースのバスが走っています。そう！野川・七軒家循環を走る“CoCo バス・ミニ”です。早速紹介していきます！

CoCo バス・ミニ

CoCo バス・ミニは、乗客定員 12 名の小さなバスで、つくば観光交通㈱が運行しています。武蔵小金井駅南口を起終点とし、野川付近の住宅街をはじめとする坂下地域を循環しています。初めて乗った方誰もが「えっ!?」と驚くような狭い道を、ハイエースの小回りを生かしてゆっくりと走っています。

運賃の支払いは現金と回数券のみですが、通常のバスと同じく車内アナウンスや降車ボタン、行き先表示器も装備されています。

実はこの路線、菅原道真を祭神とする小金井神社や、はけの森美術館へのアクセスは抜群、下車して野川沿いの遊歩道や、はけの道を散策するにもオススメです。この秋のお出かけにぜひご利用ください。

車両寸法：全長 5,380 ㎜

全幅：1,880 ㎜

乗客定員：12 名（立ち乗り不可）

ステップが出てくるので乗り降りも楽々♪

アンケート調査を実施

小金井市では、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。

そこで、将来の公共交通のあり方や、移動をより便利にする検討材料とするため、９月 13 日と 19 日、バスやタクシー利用者に対し、アンケート調査を行いました。集計結果は、12 月開催の地域公共交通活性化協議会で報告予定です。

CoCo バス de CoCo 行こう！

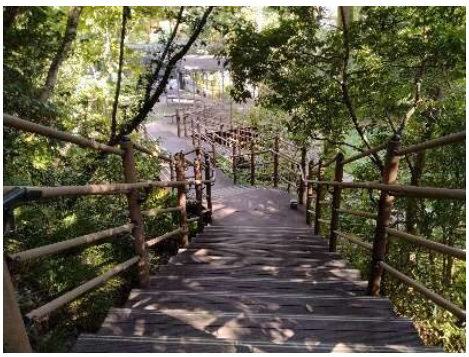
東経の森 －新次郎池－（東京経済大学敷地内）

最寄りバス停【貫井前原循環】

⑰貫井南町四丁目より 南門まで 徒歩３分

⑱東京経済大学前より 東門まで 徒歩３分

東経の森は、2020 年、東京経済大学創立 120 周年を記念して整備されました。一般開放されている森の中は、さえずりの森、みどりのトンネル、新次郎池のほとり、日だまり広場、どんぐりの森と５つのエリアに分かれており、マイナスイオンをたっぷりと浴びながら散策することができます。



中でも、東京の名湧水 57 選に選ばれている「新次郎池」は、大学のシンボル「葵」の形をしており、ウッドデッキで囲まれた一帯は一番の映えスポットです。

東経の森は、大学の南門又はくらぼね坂途中にある東門から入ることができます。紅葉が美しいこれからの季節、綺麗な空気に包まれながら、秋の森散策はいかがですか。色々な発見があるかもしれません☆

〈発行・お問合せ先〉 小金井市都市整備部交通対策課 ☎042-387-9850

〈裏面もご覧ください〉

CoCo 推し ポイント

あなたのスマホで バスの位置がわかる！

ご自宅から検索する場合

バス位置情報システム(バスナビ)は、バスの接近情報をスマートフォンで確認できるシステムです。道路状況や悪天候によりバスが遅れている場合、運行情報を知りたい場合等にご利用ください。注）野川・七軒家循環には対応していません

1 バス停に掲出されているバスナビのQR コードを読み取る

拡大画像

2 到着地を入力後、「検索」をタップ

3 「地図で確認」をタップ

到着予定時間等が分かります

4 バスの現在位置がわかります

リアルタイムでバスの位置を確認できます

操作はとても簡単！ぜひお試しください。

CoCoバスだより

Vol.3

令和５年12月発行

早いもので今年も残すところあとわずかとなりました。皆様にとって2023年はどんな一年でしたか。

CoCoバスは、運行20周年という節目の年に再編運行を開始し、大きな変化の年となりました。これからも皆様に必要とされ、愛されるバスを目指してまいりますので、より一層のご利用をお願いいたします。

2023年振り返り

3月 運行開始20周年

CoCoバス再編＆20周年を記念し、PR動画を作成しました。また、市内全世帯に小金井市公共交通マップを配布しました。

※小金井市公共交通マップは、市ホームページからダウンロードも可。

PR動画　　公共交通MAP

4月 再編運行開始

２路線のルート変更を行いました。貫井前原循環は路線バスとの役割分担を行い、東町循環は交通不便地域が一部解消されました。

また、運賃体系を変更し、高齢者割引や障害者割引等の割引制度を導入しました。全路線一日乗り放題となる一日乗車券も販売開始。

こがねい★バスフェス開催

4/23(日)にCoCoバス初のイベント「こがねい★バスフェス」を開催しました！CoCo バス展示やバスぷら博士のミニコーナー、バス事業者のゆるキャラ登場等、企画が盛り沢山で多くの人で賑わいました。

8月 CoCoバスだより創刊

CoCoバスをもっと身近に感じていただけるよう、CoCoバスだよりを創刊しました。市の出先機関、回数券販売所、バス車内で配布しています。

※バックナンバーはこちらから

CoCoバスだより

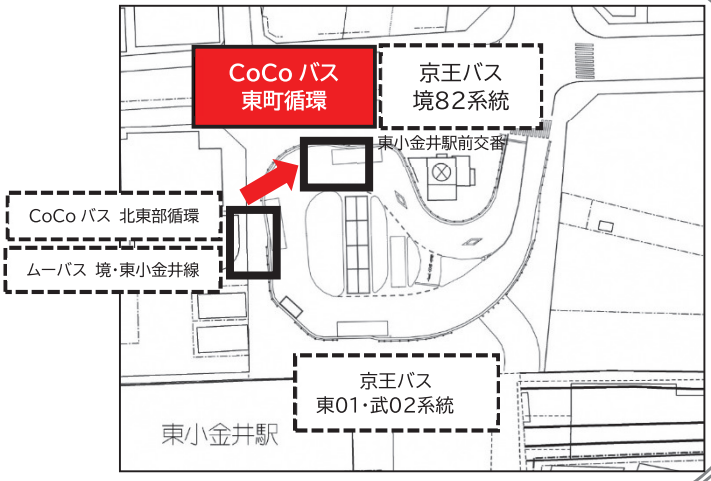
東町循環　⓪東小金井駅

バス停の位置を変更します！

東小金井駅北口には、コミュニティバスが３路線、路線バスが３路線乗り入れています。うち、CoCoバス東町循環のバス停の位置を、**令和６年１月15日(月)から**、図のとおり変更します。

よって、CoCoバス東町循環は路線バス「境82系統」と同じバス停を使用することになります。**CoCo バス北東部循環及びムーバス境・東小金井線は変更ありません。**

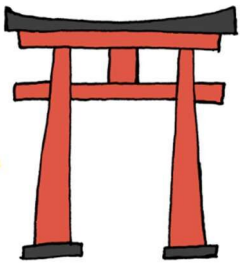
乗り間違えのないようご注意ください。



〈発行・お問合せ先〉 小金井市都市整備部交通対策課　☎042-387-9850

〈裏面もご覧ください〉

CoCo バス
de
CoCo 行こう！



新年の始まりに神社や寺院を訪れ、一年の幸せを祈願する初詣。今回は、小金井市内で有名な初詣におすすめの神社をご紹介します。

稲穂神社

本町 5-41-36

最寄りバス停【北東部循環】
㉑稲穂神社前より徒歩１分

大山咋神を御祭神とする稲穂神社。御神徳は、方除け、魔除け、災難除け、安産だけでなく、スポーツや習い事の上達、商売繁盛等、全てのことをグイグイと伸ばしてくださるといわれています。

平成１８年の夏の甲子園・兵庫国体で日本一に輝いた早稲田実業高校ナインが稲穂神社の幸福守を身につけていたことでも注目を集めた神社です。

今回ご紹介した３つの神社には、本殿とは別に祀られている社(境内社)もございます。
御利益に合わせてお参りをするのも良いかもしれません。

小金井神社

中町 4-7-2

最寄りバス停【野川・七軒家循環】
④小金井神社南より徒歩１分

学問の神様として有名な菅原道真公を御祭神とする小金井神社。菅原道真公が丑年だったため、御使いとして牛が選ばれたといわれており、境内に臥牛像がみられます。

小金井神社の一番のみどころは、令和２年１２月に改築され、色が落ち着いてきた新拝殿。木の香りが感じられる今のうちに訪れてみるのはいかがですか。

貫井神社

貫井南町 3-8-7

最寄りバス停【貫井前原循環】
⑰貫井南町四丁目より徒歩５分
⑱東京経済大学前より徒歩４分

パッと目を引く赤い橋(火徐橋)が印象的な貫井神社。橋の左右には御神池、本殿の西～北側には、東京の名湧水 57 選にも選ばれた湧水が流れており、水の豊かな神社です。

御祭神は、市杵島姫命(水・芸能・学業の神)と大己貴命(国造りの神)。四つ脚で立っている狛犬も注目ポイントです。

CoCo バスは年末年始も休まず運行します！
※北東部循環は、12/29(金)～1/3(水)の期間、休日ダイヤで運行します。