

令和7年度第4回地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 時 令和8年2月12日（木） 午前10時00分から12時00分
場 所 萌え木ホール 3階 A会議室

< 議題 >

- | | |
|--------------------|----------|
| ① 前回会議でのご意見について | …資料1 |
| ② 第五回・第六回部会の報告について | …資料2 |
| ③ 市南部の再編案について | …資料3・4・5 |
| ④ 市北部の再編案について | …資料6 |
| ⑤ 運賃の改定と制度の見直しについて | …資料7 |

[配布資料]

- ・ 資料1 前回会議でのご意見
- ・ 資料2 第五回・第六回部会の報告について
- ・ 資料3 交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）に対する意見及び検討結果について（概要）
- ・ 資料4 （別紙）パブリックコメント結果
- ・ 資料5 市南部の再編案について
- ・ 資料6 市北部の再編案について
- ・ 資料7 運賃の改定と制度の見直しについて
- ・ 当日配布 西武バス資料
 - ① 乗合バス路線の上限運賃変更認可申請について
 - ② バス運転体験会、就職支援について
- ・ 当日配布 C o C oバスだより vol.12、13

前回会議でのご意見

1 第三回小金井市地域公共交通活性化協議会(令和7年11月30日)書面開催

(1) 前回会議でのご意見

特になし

(2) 協議事項

①地域懇談会・オープンハウスの実施報告

特になし

②市南部の再編に向けたパブリックコメントの実施について

特になし

③交通ネットワーク再編について(市南部の再編案)

特になし

第五回・第六回部会の報告について

1 開催概要

1.1 第五回部会

- 日 時 令和7年11月27日（木）午前10時00分から午前12時00分
- 場 所 萌え木ホール 3階 A会議室
- 主な議題 ① 前回会議でのご意見について …部会資料1
- ② 地域懇談会・オープンハウスの実施報告について …部会資料2
- ③ 交通ネットワーク再編計画について（市南部の再編案） …部会資料3
（1）中町循環の再編案
（2）東町循環の再編案
- ④ 交通ネットワーク再編計画について（市北部の再編案） …部会資料4

1.2 第六回部会

- 日 時 令和8年1月21日（水）午前10時00分から午前12時00分
- 場 所 前原暫定集会施設 A会議室
- 主な議題 ① 前回会議でのご意見について …部会資料1
- ② 市南部の再編案について（パブコメ意見・最終案） …部会資料2・3
- ③ 今後のスケジュールについて …部会資料4
- ④ 市北部の再編案について …部会資料5
- ⑤ 再編後の収支見込みと運賃制度について …部会資料6

2 協議結果

2.1 第五回部会

2.1.1 地域懇談会・オープンハウスの実施報告について

1) 協議内容

- ・部会資料2：地域懇談会・オープンハウスの開催状況及び参加状況を示すとともに主な意見を紹介した。

2) 主な意見等

- 特になし

2.1.2 交通ネットワーク再編計画について（市南部の再編案）

1) 協議内容

- ・部会資料3：CoCoバスの市南部の再編案について、パブリック・コメントに示す資料案を提示した。

2) 主な意見等

- パブリック・コメント用としてわかりやすい内容になるよう資料掲載図や内容について意見をいただいた。

- いただいた意見を踏まえて修正した資料にてパブリック・コメントを行うことを伝えた。

2.1.3 交通ネットワーク再編計画について(市北部の再編案)

1) 協議内容

- 部会資料4：市北部の再編案について、運行の向きやバス停の設置場所、乗り継ぎや跨ぎ乗車の可否、路線名などを説明した。

2) 主な意見等

- 北東部循環と CoCo バス関野橋循環について、乗り継ぎ券の発行は不要である。一度下車した場合は運賃を支払う。一日乗車券の使用も考えられる。
- CoCo バス関野橋循環の運行向きについて、時計回り・反時計回りいずれの方向も考えられるとの意見があった。
- 東小金井駅北口のバス停位置について、降車専用バースがあるほうがよい、路線バス関野橋循環と CoCo バス関野橋循環は同じバス停が良いとの意見があった。
- 路線名称についていくつか意見があった。

2.2 第六回部会

2.2.1 市南部の再編案について(パブコメ意見・最終案)

1) 協議内容

- 部会資料2・3：パブリック・コメントの意見を紹介し、市南部の再編案について説明した。一部、中町循環の時刻表について利便性を考えて再考する可能性があることを示した。

2) 主な意見等

- CoCo バス・ミニ(野川・七軒家循環、東町循環)へのICカードの導入について状況確認の意見があった。

2.2.2 今後のスケジュールについて

1) 協議内容

- 部会資料4：今後の検討スケジュールについて説明を行った。

2) 主な意見等

- 運賃部会の位置付けや参加者について確認の意見があった。

2.2.3 市北部の再編案について

1) 協議内容

- 部会資料5：市北部の再編案について、前回部会での意見を踏まえた方針について説明をした。

2) 主な意見等

- 東小金井駅北口に設置を検討する降車バースについては再編を待たず早期の設置を

望む。

- ダイヤ設定において、遅延が生じないように考慮してほしい。
- 路線名称は来街者もわかりやすいものがよい。
- CoCo バス関野橋循環の停車バス停について、北東部循環のバス停も停車したほうが良いのではないかと意見があったが、誤乗車等を考え、現在の路線バス関野橋循環と大きく変わらない方が良いのではないかと意見もあった。

2.2.4 再編後の収支見込みと運賃制度について

1) 協議内容

- ・部会資料6：現在の路線バスの運賃の状況、CoCo バスの収支の状況等を踏まえた運賃の改定案及び再編後の利用者・収支の予測結果について説明を行った。

2) 主な意見等

- 再編部会で、運賃について協議を行うことに対する意見があった。
- 再編に便乗した値上げと受け取られないよう、きちんとした理由の整理が必要であるとの意見があった。
- 他方、生活に関する物価上昇があるなか、CoCo バスの運賃値上げも必要であるとの意見があった。

3) 意見交換会の実施

公募市民の委員及び事務局にて、運賃改定の考え方について意見交換会を実施した。

持続可能な運行を維持するために、「路線バスと CoCo バスを合わせて交通ネットワークを構築すること」、「路線バスと CoCo バスの運賃格差をできるだけ生じさせないような CoCo バスの運賃体系を検討する必要があること」が大切であるという認識を確認した。

令和8年2月 日

交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）
に対する意見及び検討結果について（概要）

小金井市市民参加条例第15条の規定による交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）に対する市民提言制度（パブリックコメント）を実施した結果について、下記のとおり公表します。

なお、お寄せいただいた御意見と検討結果については、小金井市ホームページに掲載して公表するほか、交通対策課（市役所第二庁舎5階）、広報秘書課広聴係（同庁舎1階）、情報公開コーナー（同庁舎6階）、公民館各館、婦人会館、上之原会館、西之台会館、桜町上水会館、総合体育館、栗山公園健康運動センター、図書館（本館）、保健センター及び東小金井駅開設記念会館で御覧いただけます。

記

1 施策の名称

交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）

2 意見の募集方法

(1) 意見募集期間

令和7年12月12日（金）から令和8年1月13日（火）まで

(2) 意見提出方法

直接持参、郵送、ファクシミリ又は専用フォーム

3 意見の提出状況

(1) 提出人数

区分	直接持参	郵送	ファクス	専用フォーム	計
個人	人	1人	3人	14人	18人
団体	人	人	人	人	0人
計	人	1人	3人	14人	18人

(2) 延べ意見数

24件

(3) 意見内容の内訳

ア	市南部の再編関係	21 件
	（中町循環）	（ 7 件）
	（東町循環）	（ 9 件）
	（中町循環・東町循環）	（ 3 件）
	（運行事業者）	（ 1 件）
	（関係部署との連携）	（ 1 件）
イ	その他C o C oバス関係	2 件
	（運賃）	（ 1 件）
	（バス停のベンチ）	（ 1 件）
ウ	市の財政施策関係	1 件

4 寄せられた意見と検討結果

（別紙）パブリックコメント結果のとおり

5 問合せ先

小金井市 都市整備部 交通対策課 交通対策係

電 話 0 4 2 - 3 8 7 - 9 8 5 0

F A X 0 4 2 - 3 8 6 - 2 6 1 9

E-Mail s060999@koganei-shi.jp

(別紙) パブリックコメント結果

令和8年2月 日

交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）に対する意見及び検討結果について

意見募集期間：令和7年12月12日（金）から令和8年1月13日（火）

意見提出数：18人・24件

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

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
3	<p data-bbox="293 228 470 300">運行事業者について</p> <p data-bbox="293 810 470 882">市の財政政策について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="492 228 1258 762">・循環バスの運行目的や趣旨を踏まえれば、委託先事業者の運転手担い手不足や経費節減・合理化は、あくまで当該事業者の私企業としての主張であって、高齢者（特に免許返納、身体的な不自由、疾病等を原因に公共交通機関の活用にも頼らざるを得ない社会的弱者への住民福祉としての公共サービスの継続提供という公的目的は、私のそれに勝るものである。公共団体の存在意義が疑われる。子供世帯等への支援は様々な分野で積極的であるにも関わらず、真に目を向けるべきところへの対応が脆弱であるのは市の姿勢として間違っているように見えてしまう。委託先企業の選択肢を広める、事業者変更など安全運行の確保は保ちながら継続をする手段はまだまだあり、安易に事業者の主張を受け入れるのは行政の怠慢とみられざるを得ない。 <li data-bbox="492 810 1258 1385">・財政的な根本の足場固めも重要で、市庁舎の建設等でいつまでも無駄な時間を使わず、クラウドファンディングや不動産資産の活用による民間企業等の誘致による活用可能資産の洗い出しによる市財政の改善など、収入を増やし、本来その部分のみでは収支を圧迫しかねない施策分野へ予算を回せる仕組みを作ること。近隣市に比較して明らかに劣っている。昨今の世の中の流れを受けてではあるが、過度な思考の浅い子供世帯への支援はほどほど（支援不要な世帯にまで支援し、ぜいたく品や嗜好品の消費に回っているのはおかしい）にし、真に必要な限度にとどめ、生活困窮者等支援が真に必要な市民以外については自助努力の先に補助等がある仕組みにし、安易な金銭支給等の仕組みは高齢層等への施策へ回すべき。市行政は子供世帯のPTA活動の延長ではない。つまり、バス等の交通だけを見ているのは長続きしないので、 	<p data-bbox="1281 228 2040 722">市から運行事業者へ、補助金の増額や創設、運転士確保に対する協力、また、国・東京都へ要望等を上げる等の提案を行いました。バスの路線を減らすという効率化は避けられないとの見解でした。路線バスの維持も難しい状況の中、それを補完するコミュニティバスだけを維持すればよい問題ではなく、いずれも市民の重要な移動手段である路線バスも含めた交通ネットワークのあり方を改めて考えていくことが必要であることを市とバス事業者の両方で確認しました。今後も運転士数が減少していくことを前提として、持続可能な地域交通体系について具体案を協議していくことで合意しました。なお、他のバス事業者へも運行の打診をいたしました。運転士不足は共通の課題であり、運行を受けることは難しいという回答でした。</p> <p data-bbox="1281 810 2040 882">市全体の財政状況については、市全体で引き続き検討していきます。</p> <p data-bbox="1281 898 2040 1010">市内の地域公共交通については、「地域公共交通計画」に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>

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

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

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

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

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

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1 2	中町循環について	<p>中町循環のバス停の再編を強くお願いしたいと思います。武蔵小金井駅と新小金井駅を循環していただいているのですが、この2駅を利用することはほとんど無く、利用するのは東小金井駅です。子供2人を育てていたときも、高齢となった現在も雨の日、荷物の多い日は、本当に大変です。現在90歳の母親もいるのですが東小金井駅まで歩くのに、何度も休憩しながらとてつもない時間をかけています。農工大通りを使うほとんどの住民は東小金井駅利用です。4頁の図「再編対象」の東町循環の、一部を利用して、栗山公園から、東小金井駅へ循環する再編をお願いします。利用者は確実に増えます。増収になることは確実です。ここから武蔵小金井駅へは時間がかかり、新小金井駅は乗り換えなくては行けないので、中央線に出るために、みんな歩いて東小金井駅へ向かっています。どうかよろしくお願いいたします。</p>	<p>今回の再編では、まずは東町循環・中町循環の路線継続を主眼として検討を行いました。ご意見としていただいている中町循環の再編については今後の対応に向けた意見として承ります。</p>
1 3	中町循環について	<p>中町循環をたまに利用しています。子どもを連れてベビーカーで利用することもあるため、中町循環はポンチョを継続とのこと、とても有り難いです。</p>	<p>今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p>
1 4	中町循環、東町循環について	<p>P 5 - 1 0</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中町、東町循環が終了ではなく、継続となったことはうれしい限りです。 ・中町も東町もバス運行の頻度を減らさないよう希望します。 <p>・東町循環は、35分に1本とありますが、30分以内に1本は難しいですか。</p>	<p>今後も持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。</p> <p>令和5年4月の再編検討において実施した東町地域会議で、地域関係者や自治会・町会代表者との協議のもと、運行頻度や運行ダイヤのわかりやすさよりも、公共交通不便地域を解消するため運行範囲を優先するルートとした経緯があります。よって、1週の距離が長くなったことで所要時間が増え35分間隔となっています。</p>

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

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

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。

市南部の再編案について

1.1 中町循環の再編案

現在の中町循環から変更はありません。ただし、時刻表については利便性を考えて再考する可能性があります。

項目	現状の運行概要
起終点	新小金井駅(駅北側)
運行時間帯	9時～19時
所要時間	30分/周
運行間隔	2便/時間(30分間隔)
使用車両(乗客定員)	ポンチョ1台(35人)

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。



図 中町循環のルート

1.2 東町循環の再編案

東町循環を CoCo バス・ミニ(他の事業者)に切り替えることで、現行事業者が運行するバス1台を削減します。

項目	運行概要(案)
起終点	東小金井駅北口
運行時間帯	9時05分～19時35分
所要時間	35分/周
運行間隔	約2便/時間(35分間隔)
使用車両(乗客定員)	ハイエース1台(12人)

- ※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。
- ※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。
- ※ 東町循環の運行間隔は、令和5年の再編における東町地域会議の結果、「1週の運行時間が再編運行基準である30分を超えることも想定されますが、運行範囲を優先する」とこととしました。
- ※ 使用車両は、現時点での想定であり、事業者選定と併せて決定していきます。



図 東町循環のルート

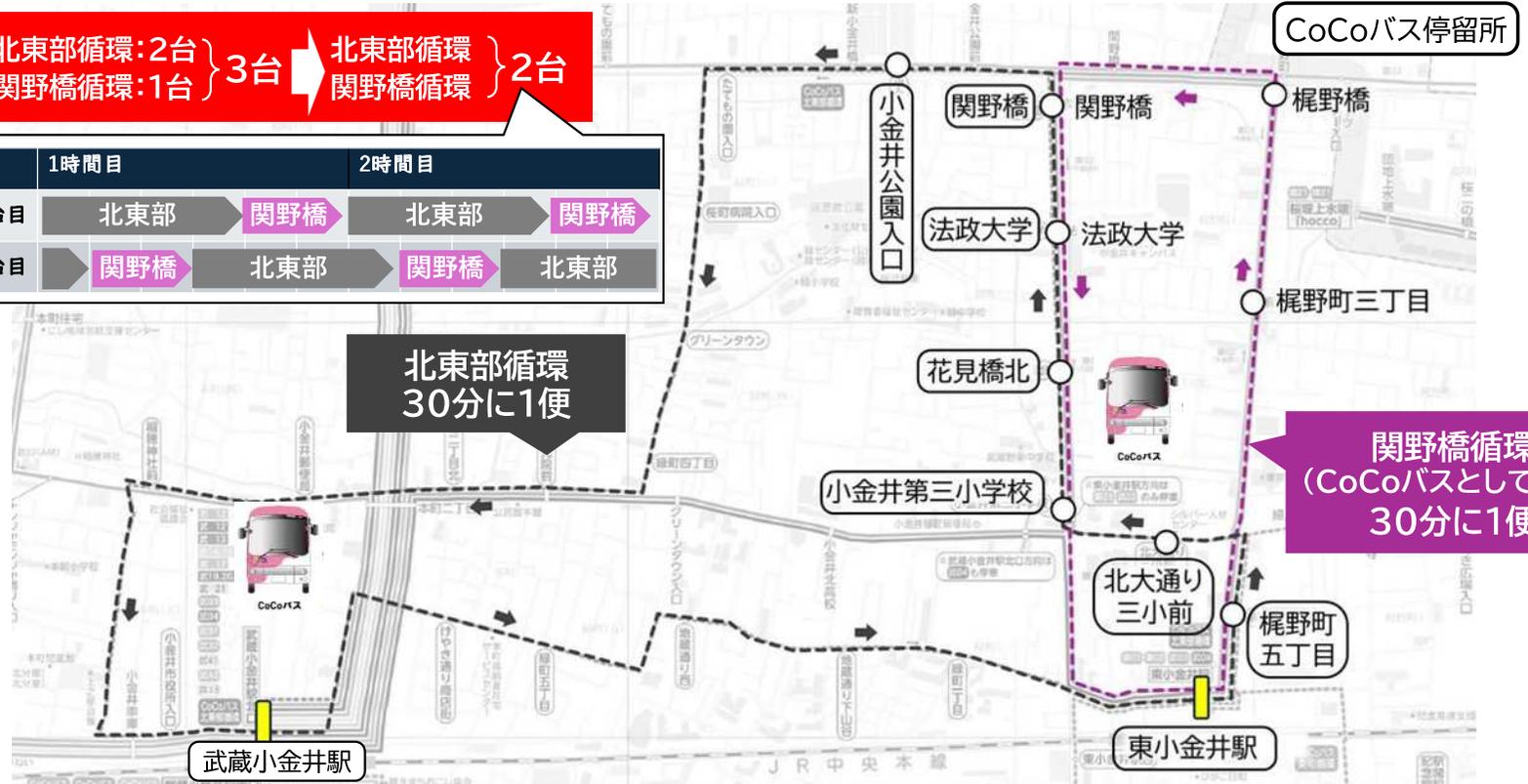
- ※ 小金井警察署から、踏切箇所「○」のガードマンはCoCoバス・ミニ車両であれば不要との見解が示されています。

市北部の再編案について

▶ 北東部循環に関野橋循環を取り込み1つのルートとして運行して、バス1台分の運転士を削減する案です。

北東部循環: 2台 }
 関野橋循環: 1台 } 3台 → 北東部循環 }
 関野橋循環 } 2台

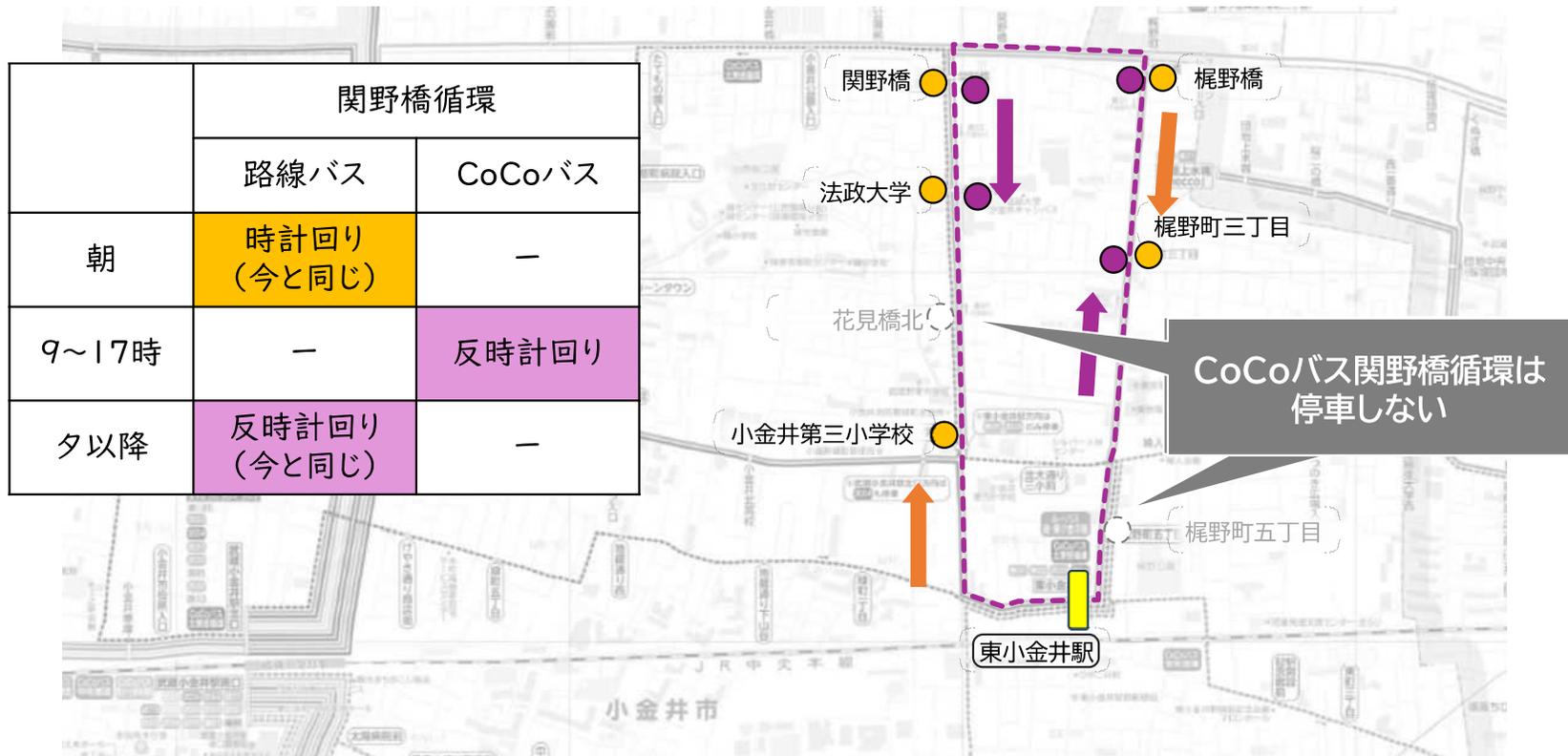
	1時間目	2時間目
1台目	北東部 → 関野橋	北東部 → 関野橋
2台目	関野橋 → 北東部	関野橋 → 北東部



- 北東部循環・関野橋循環ともに現在のルートで運行可能
- 関野橋循環は現状同様に東小金井駅にアクセスすることが可能
- ▲北東部循環・関野橋循環ともに現在より運行頻度が低下する
- ▲関野橋循環は、朝、夕のピーク時には満員に近い乗車が見込まれる
 ⇒朝と夕方方の通勤通学への対応⇒朝と夕方以降は路線バス関野橋循環を運行する

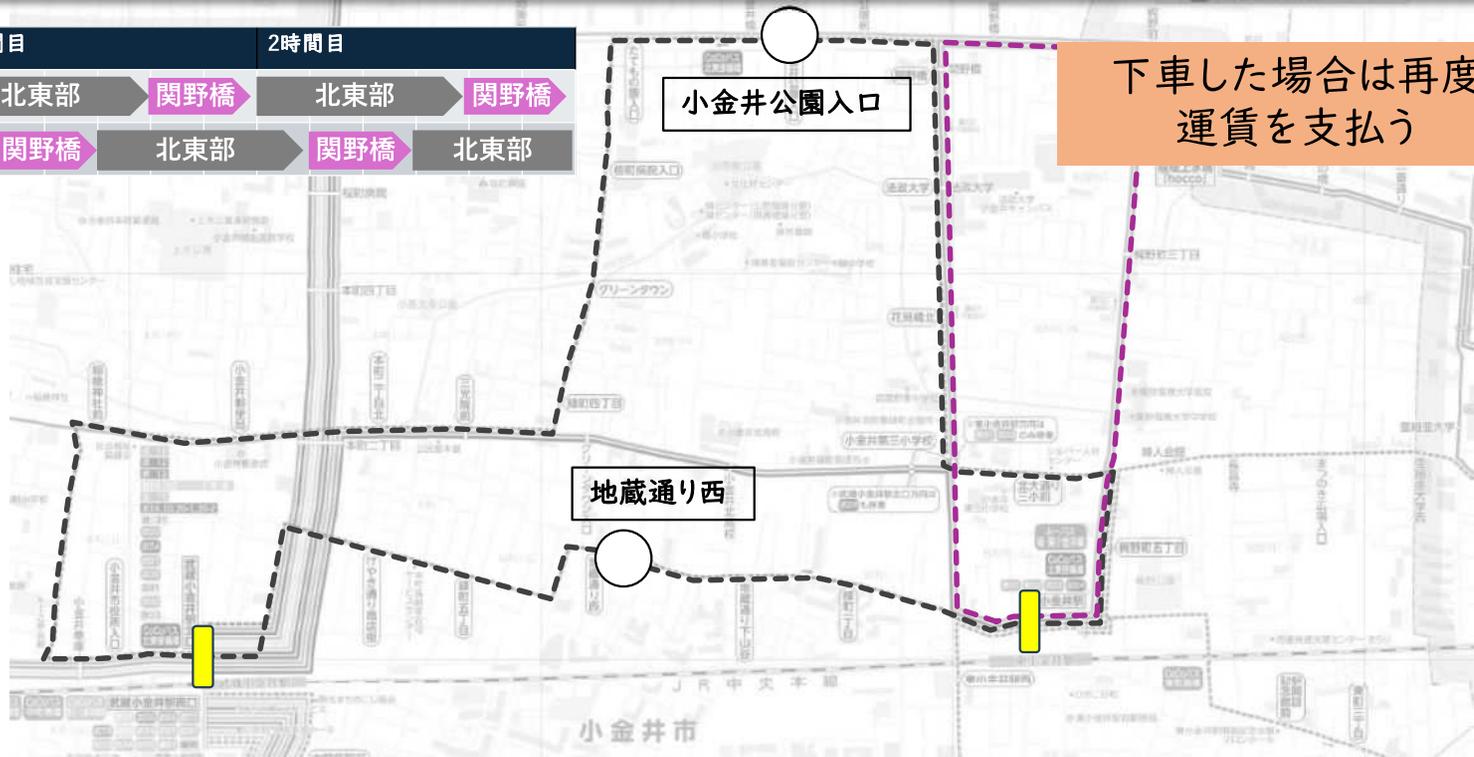
- 現行通り、朝は時計回り、日中から夜は反時計回りで運行する。
- 梶野町五丁目、花見橋北は現在の関野橋循環で停車していないため、CoCo関野橋循環でも停車しない。

CoCoバス関野橋循環は小金井第三小学校・法政大学・関野橋バス停での北東部循環との誤乗車を防ぐためにも、反時計回りとする



- CoCoバス北東部循環⇔CoCoバス関野橋のまたぎ利用について、乗車したままであれば運賃の支払いは1回とする。
- 一度降りた場合は、乗務員の負荷軽減や公平性確保のため、再度運賃を支払うことで決定とする。

	1時間目	2時間目
1台目	北東部 → 関野橋	北東部 → 関野橋
2台目	関野橋 → 北東部	関野橋 → 北東部



例：地蔵通りから小金井公園に行く場合

パターン① 関野橋循環を乗車したまま1周して小金井公園入口で下車

→180円

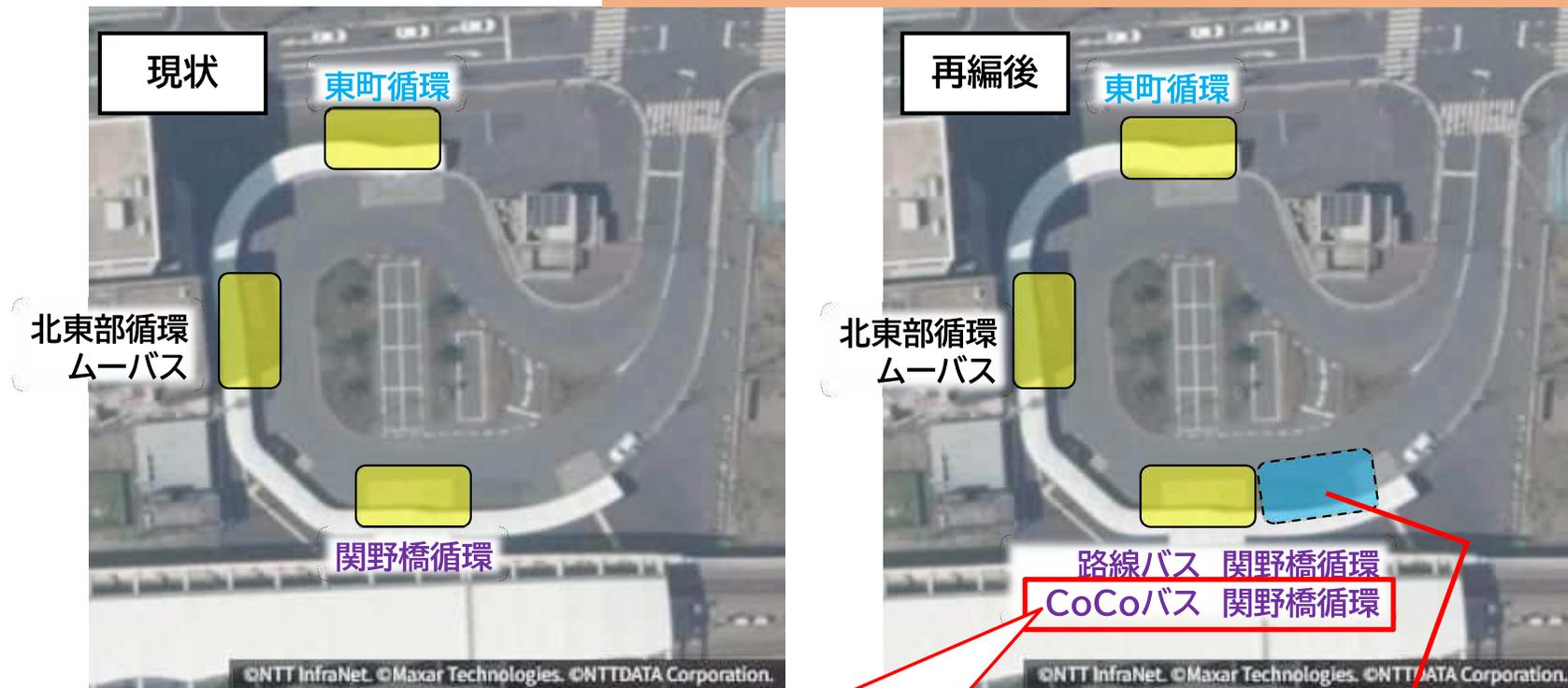
パターン② 東小金井駅で一度下車、関野橋循環を回った車両に再度乗車して小金井公園で下車

→180円+180円=360円

関野橋・法政大学へ行く人は
北東部循環への転換も想定

- 再編後の関野橋循環（路線バス、CoCoバス両方）は、現行のバスを利用する。
- なお東町循環等は降車後駅まで距離があることなどを鑑み、降車専用バースの設置に向けて検討を進める。（再編のタイミングにはあわせず検討）

乗車バス停は以下の案とし、
降車専用バースの導入は再編を待たずに検討を進める



日中、CoCoバス関野橋循環を利用する場合も、朝夕と同じバス停を利用
⇒北東部循環との乗り間違いを防止

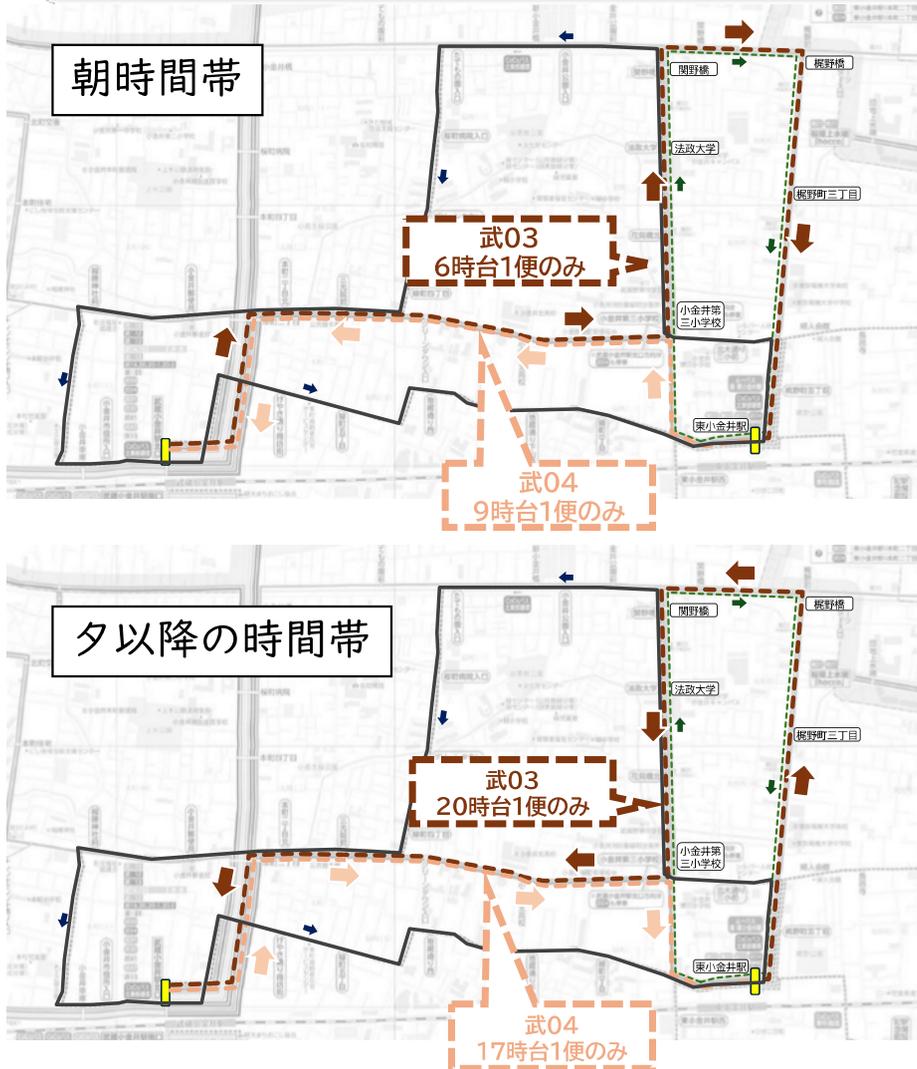
降車専用スペースの設置に向けて
京王バス・警察等と協議

- 国への申請上の路線は北東部循環と一体となるため『CoCoバス北東部循環・関野橋循環』とする。

実際に使用する名称は、次回、案を示す



- ▶ 朝夕の路線バス・関野橋循環の運行とあわせて、路線バス武03、武04は、朝・夕それぞれ1往復ずつ運行することを想定している。



【オープンハウス】
 シルバーパス利用者から、武03、04で武蔵小金井駅を行き来するという声が複数あり
 →大幅に本数が減るため、CoCoバス・北東部循環の利用を提案した
 (日便数)武03:2便→2便、武04:7便→2便
 ※武蔵小金井駅発

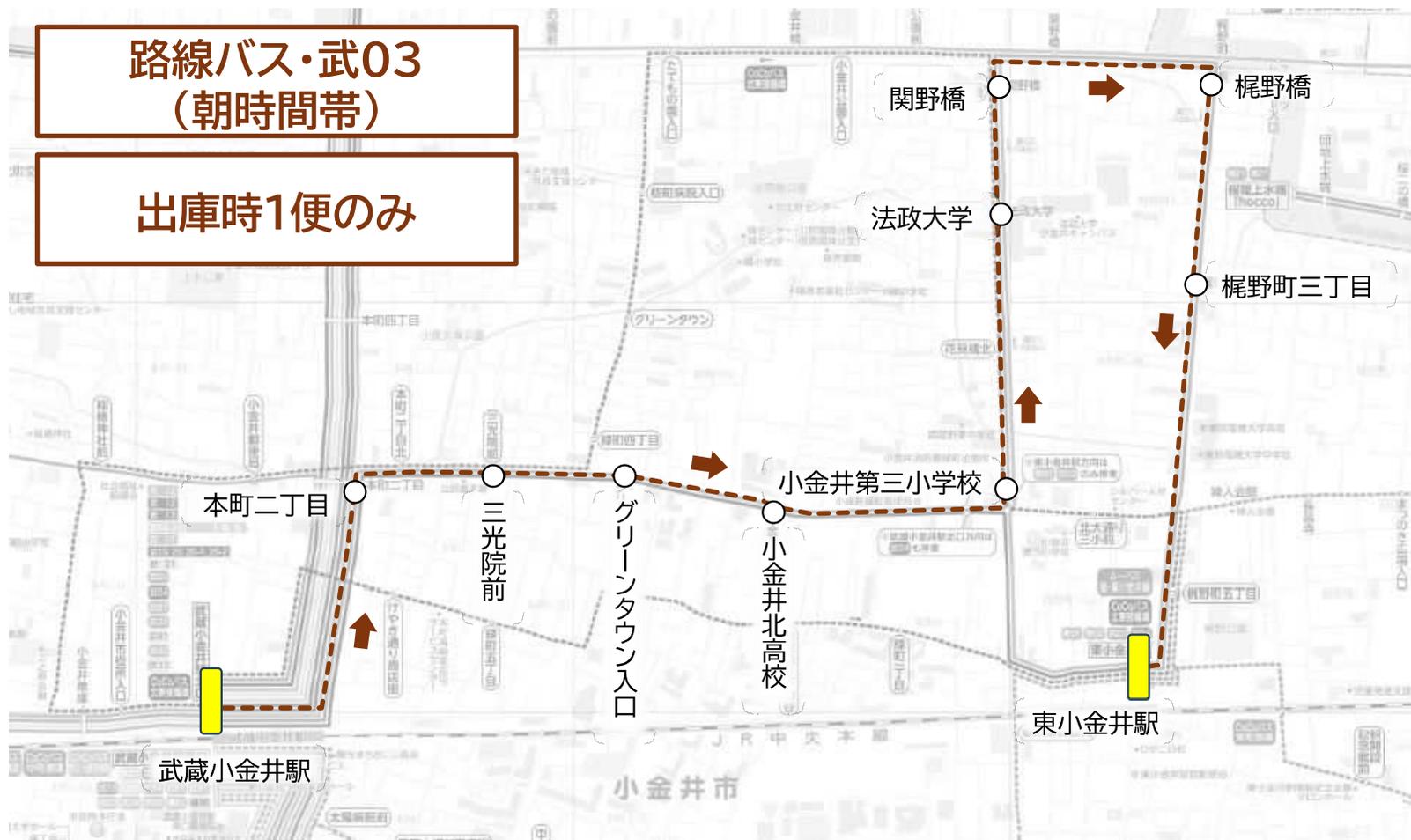
▶ 現時点での想定時刻表は以下のとおり。

時刻表イメージ(武蔵小金井駅・東小金井駅発)

武蔵小金井駅北口										
時	平日				土日祝					
CoCoバス・路線バス	6	武03 19				武03 19				
	7	Co北東 00	Co北東 15	Co北東 30	Co北東 45	Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		
	8	Co北東 00	Co北東 15	Co北東 30	Co北東 40	Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		
	9	Co北東 00	Co関北 17	Co関北 47		Co北東 00	Co関北 17	Co関北 47		
CoCoバス	10	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	11	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	12	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	13	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	14	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	15	Co関北 17	Co関北 47			Co関北 17	Co関北 47			
	16	Co関北 17	Co関北 45			Co関北 17	Co関北 45			
CoCoバス・路線バス	17	武04 00	Co北東 20	Co北東 40		武04 00	Co北東 20	Co北東 40		
	18	Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		
	19	Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		Co北東 00	Co北東 20	Co北東 40		
	20	Co北東 00				Co北東 00				

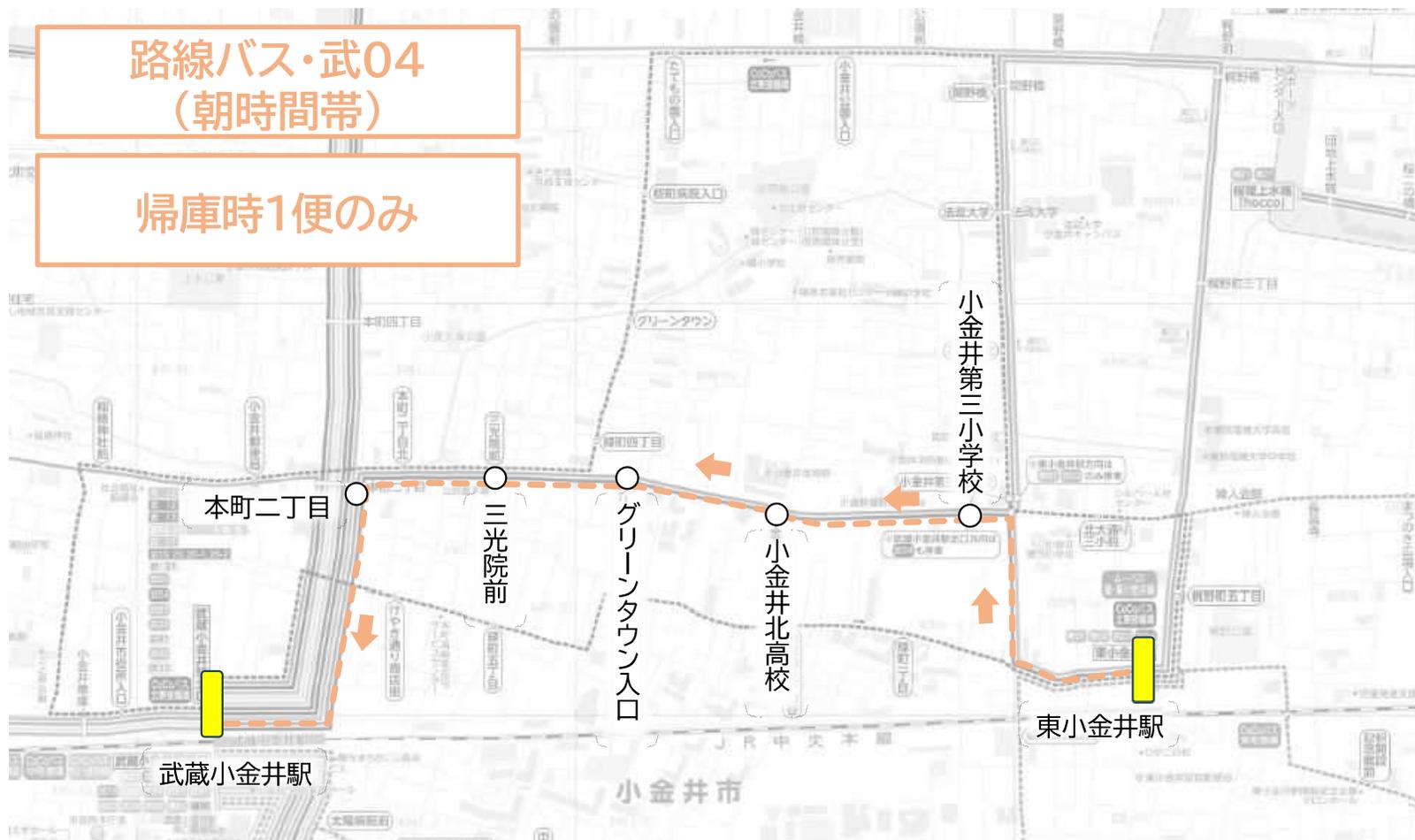
東小金井駅														
時	平日							土日祝						
CoCoバス・路線バス	6	関AM 40						関AM 40						
	7	関AM 00	Co北東 10	関AM 20	Co北東 25	Co北東 40	関AM 40	Co北東 55	関AM 00	Co北東 10	関AM 20	Co北東 30	関AM 40	Co北東 50
	8	関AM 00	Co北東 10	関AM 20	Co北東 25	Co北東 40	関AM 40	Co北東 50	関AM 00	Co北東 10	関AM 20	Co北東 30	関AM 40	Co北東 50
	9	関AM 00	Co北東 10	武04 17	Co関 30	Co北 47			関AM 00	Co北東 10	武04 17	Co関 30	Co北 47	
CoCoバス	10	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	11	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	12	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	13	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	14	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	15	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47			
	16	Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47	Co関 58		Co関 00	Co北 17	Co関 30	Co北 47	Co関 58		
CoCoバス・路線バス	17	Co北 15	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50		Co北 15	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50		
	18	関PM 00	Co北東 10	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50	関PM 00	Co北東 10	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50	
	19	関PM 00	Co北東 10	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50	関PM 00	Co北東 10	関PM 20	Co北東 30	関PM 40	Co北東 50	
	20	関PM 00	Co北東 10	武03 17				関PM 00	Co北東 10	武03 17				

参考：市北部の路線とまわり方



路線バス・関野橋循環
(朝時間帯～9時)



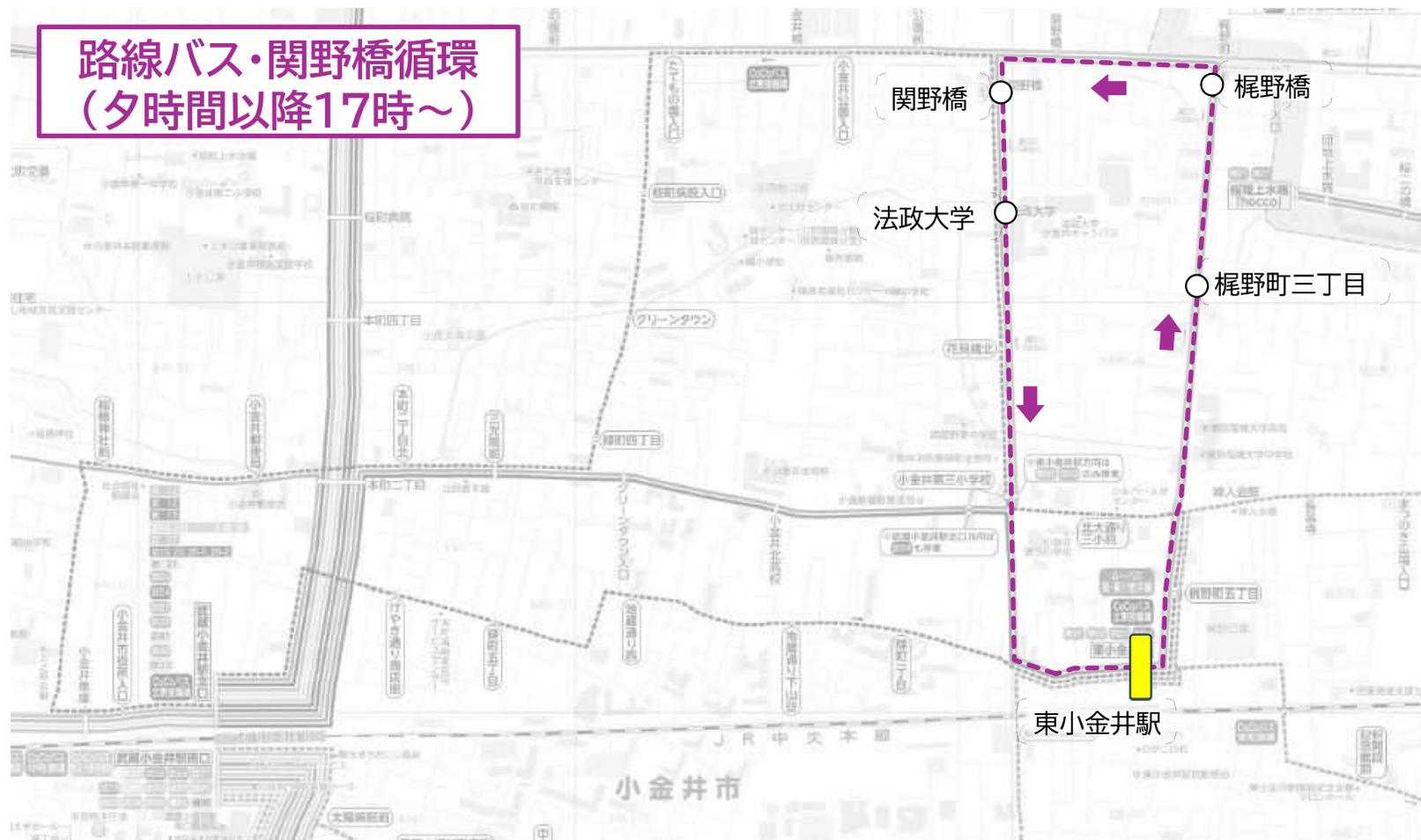


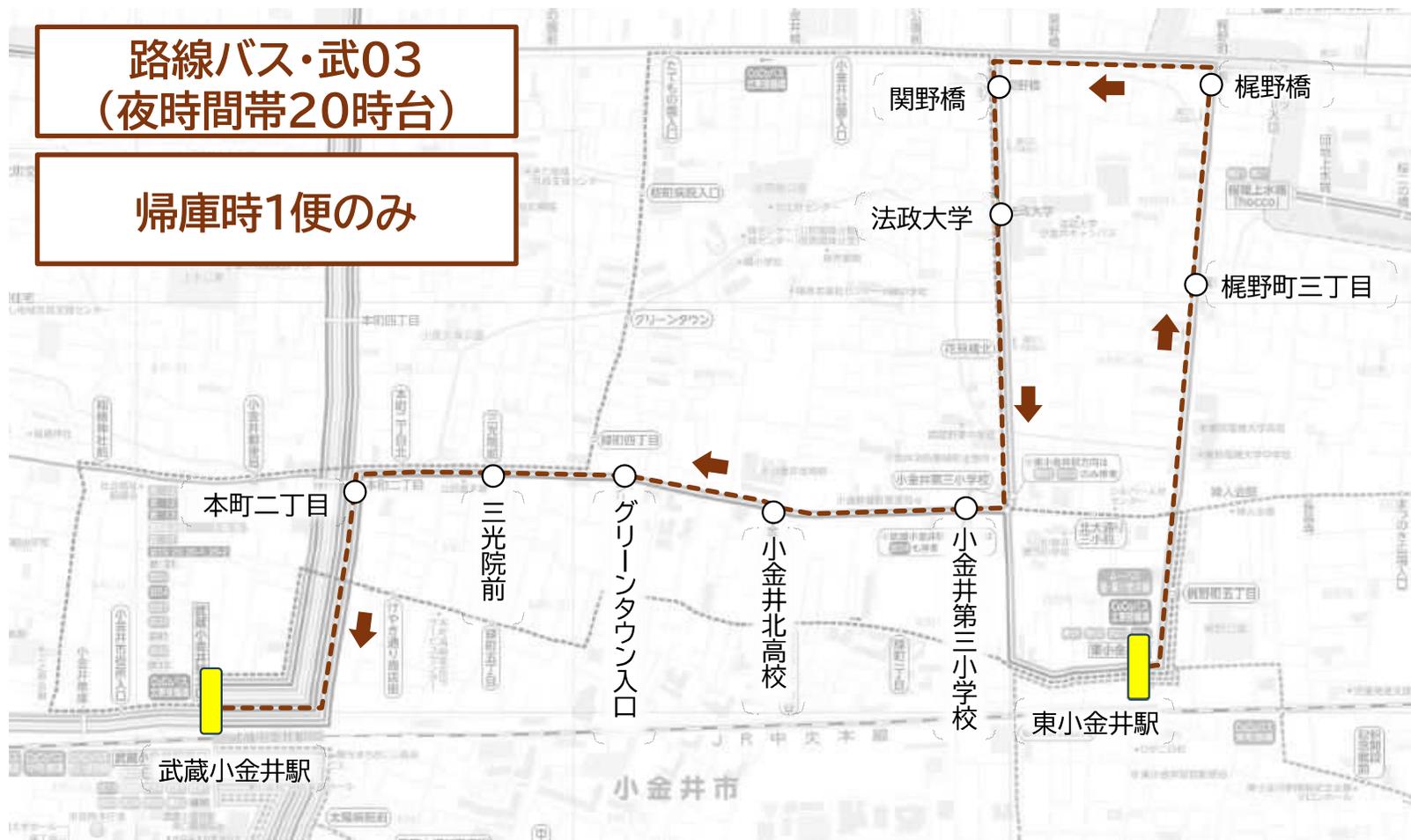
CoCoバス停留所

CoCoバス・関野橋循環
(昼間時間帯9~17時)



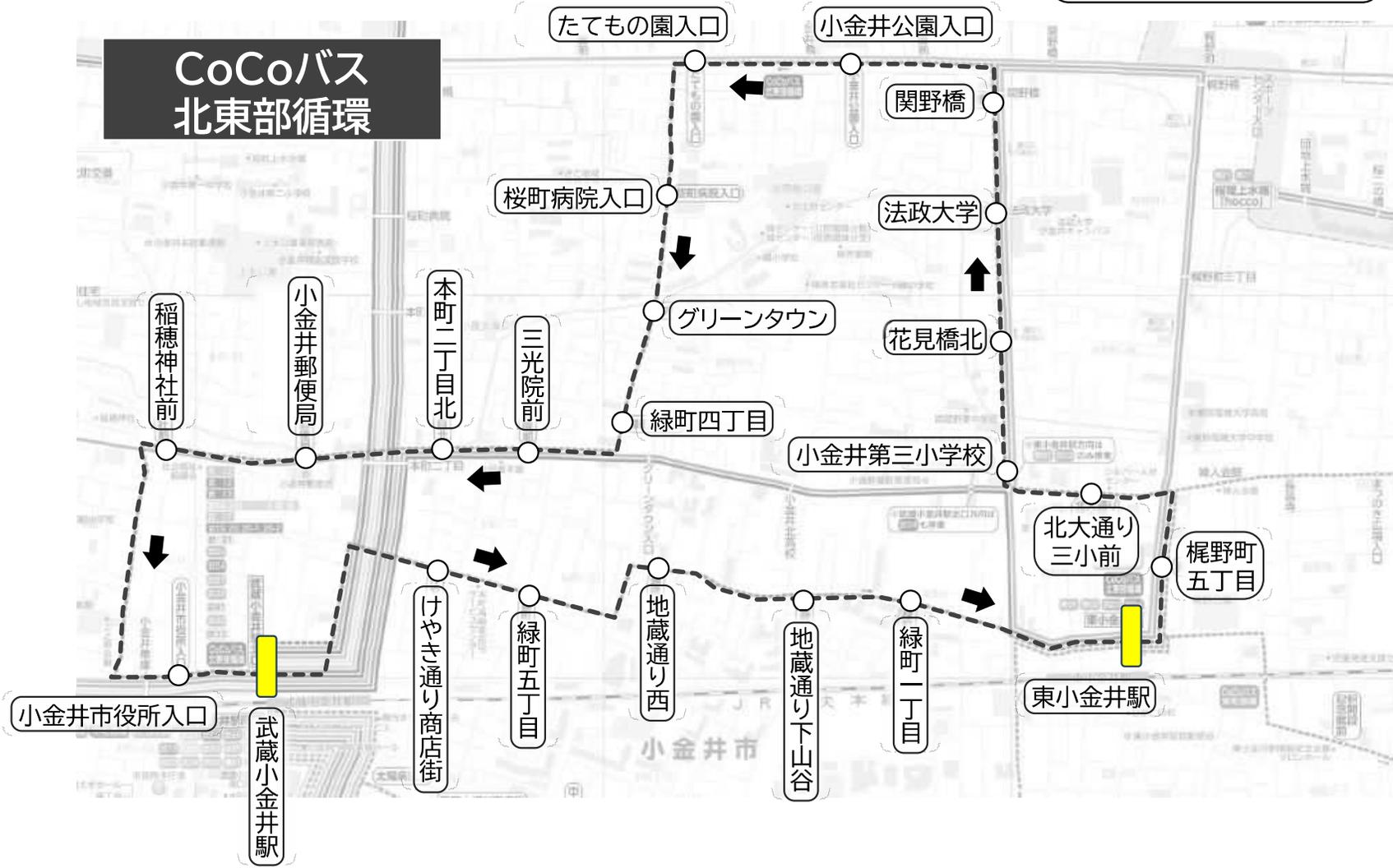
路線バス・関野橋循環
(夕時間以降17時~)





CoCoバス停留所

CoCoバス
北東部循環



運賃の改定と制度の見直しについて

1 運賃の変更

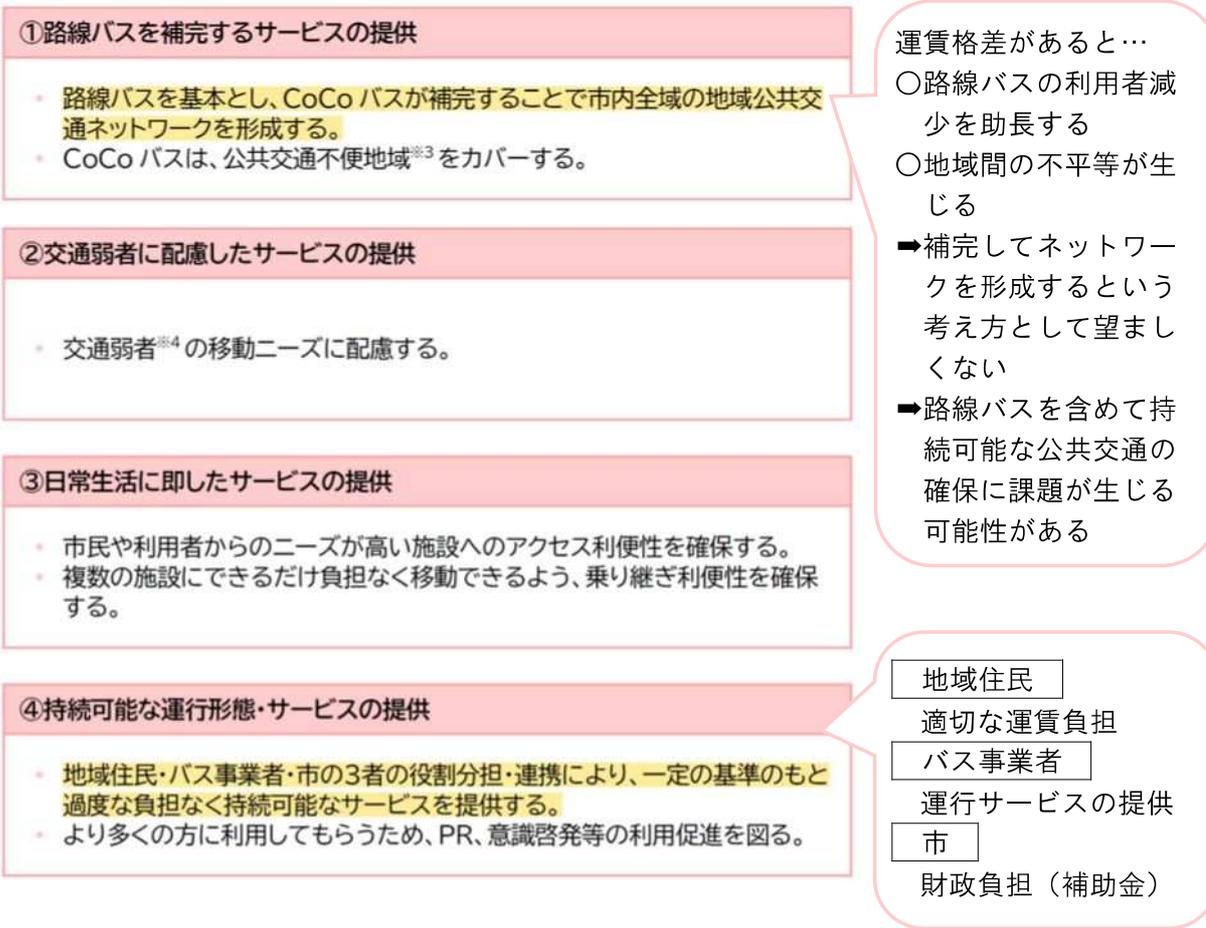
1.1 CoCo バスの基本方針・運行基準

1) CoCo バスの基本方針

CoCo バスガイドラインでは、CoCo バスの基本方針を示している。

「①路線バスを補完するサービスを提供」するとしており、路線バスを基本とし、CoCo バスが補完することで市内全体の地域公共交通ネットワークを形成する

「④持続可能な運行形態・サービスの提供」にて、地域住民・バス事業者・市の3者の役割分担・連携により、一定の基準のもと過度な負担なく持続可能なサービスを提供する



※3 路線バスが通っていない、または通っているが運行本数が1日数本程度など、公共交通が不便な地域

※4 高齢者、妊産婦、子ども連れ、障がい者など、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される方

2) CoCo バスの運行基準

基本方針に基づき運行基準を定めており、路線バスを補完するサービスであることを前提として、CoCo バスの運賃について、路線バスの初乗り運賃と同等と定めている。

これは、路線バスの運賃改定状況に応じて、路線バスと運賃面で競合が生じないようにするとともに、CoCo バス運賃等の改定協議を円滑に行うことができるよう定めたものである。

表 1.1 運行基準

項目	指標	指標の考え方	原則とする運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	運行に必要な道路幅員	車両制限令に基づき設定
	バス停留所設置場所	バス停留所の設置条件	法令等での基準により設定
サービス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	概ね 200~300m間隔
	運行間隔(頻度)	1 時間当たりの運行本数	1 時間 2 便 (30 分に 1 本)を 最低限確保
	運賃	1 回乗車当たりの運賃	路線バスの 初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	9 時台~19 時台の運行を 最低限確保
	運行車両	1 台当たりの乗車人数	乗車定員 11 人以上 (うち 1 人は運転士)
基準指標※	運行にかかる 収支状況	運行経費に対する運賃等の 収入の割合	(再編後の実績を踏まえて 設定)
	利用者数	1 便当たりの利用者数	

※定期的な評価に用いる「運行継続基準」と、地域提案による新規導入・運行変更検討に用いる「実証運行の実施要件」「本格運行への移行要件」にて設定

1.2 運賃改定の必要性

1) 小金井市内の運賃の状況

小金井市内を運行する路線バスの初乗り料金は、各事業者ともに改定されている。

- ・令和5年9月に、CoCoバスの運行事業者である京王バスが200円に運賃値上げ
- ・その他、市内を運行する路線バスの運賃も随時改定
- ・令和8年7月に、西武バスが180円から200円に運賃改定を行うことを発表

- 市内を運行する路線バスの初乗り運賃は概ね200円以上になる
- また、今後も更に値上げする可能性が大きい
- 過去にも、CoCoバス等のコミュニティバスとの競合により路線バスの運行本数の減少を招いた経緯があり、料金差があると市内の地域公共交通の持続可能性が困難となる可能性がある

小金井市内と運行するバスの運賃

小金井市内を運行するコミュニティバス（区間均一料金）		
CoCoバス	令和5年4月～	180円
ムーバス	—	100円

路線バス（初乗り料金、区間均一料金含む）		
京王バス	令和5年9月～	200円
小田急バス	令和7年10月～	250円
銀河交通	令和7年3月～	220円
西武バス	令和8年7月～	200円
関東バス		180円

：改定予定

<参考> CoCoバス運行後の競合による路線バス運行本数の変化

路線名称	改正前	改正後
京王バス【境81】 武蔵小金井駅南口～新小金井駅 ～武蔵境駅南口	運行本数：18便/日 時間帯：06:25 - 20:36 ※平成30年3月時点	運行本数：3便/日 時間帯：06:25 - 08:06 ※令和3年8月時点
京王バス【武41】 武蔵小金井駅北口～小平団地	運行本数：119便/日 ※平成30年3月時点	運行本数：90便/日 ※令和3年8月時点
京王バス【武51】 西之久保循環 ※貫井前原循環と競合	運行本数：97便/日 ※平成17年時点	運行本数：33便/日 ※令和3年8月時点
関東バス【鷹33】 武蔵小金井駅北口～小金井公園 前～三鷹駅北口 ※北東部循環と競合	運行本数：58便/日(往路) 運行本数：60便/日(復路) ※平成16年7月時点	運行本数：8便/日(往路) 運行本数：8便/日(復路) ※令和3年8月時点
銀河鉄道【小平国分寺線】 小平駅南口～国分寺駅入口	日中15分間隔で運行 ※平成30年10月時点	日中20分間隔で運行 ※令和3年8月時点

※表中の年月は各路線のダイヤ改正前後の時点であり、ダイヤ改正日を示すものではありません

出典：小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画

【参考】近年の路線バスの運賃の状況

コミュニティバス

市部

100円		150円	180円	200円	210円	230円	250円	距離制
武蔵野市	羽村市	小平市	立川市	国分寺市	町田市 (玉ちゃん、かわせみ)	三鷹市 【R6.9-】	調布市 【R7.10-】 (東路線)	八王子市
府中市	あきる野市	西東京市	小金井市	国立市 (あおやぎっこ)	国立市 【R6.8-】 (くにっこ)	調布市 (西、北路線)		町田市 (相原ルート)
昭島市	日の出町		東村山市	狛江市	武蔵村山市			日野市 (ミニバス)
町田市 (公共施設巡回)			東大和市	稲城市				多摩市
			清瀬市					
			瑞穂町					

区部

100円		160円	200円	220円	230円	240円	250円	距離制
千代田区	墨田区	大田区	中野区	荒川区 【R7.4-】	目黒区	豊島区 (池07系統)	品川区 【R7.12-】	
中央区	江東区		豊島区 【R6.2-】 (イケバス)		世田谷区 (京王)	板橋区 【R6.10-】	世田谷区 【R7.10-】 (東急、小田急)	
港区	渋谷区		足立区 【R7.11-】 (2号：六ツ木都住区外)		練馬区 【R7.6-】		足立区 【R7.11-】 (2号：区内区、区内(六ツ木都住除く)区外、4号)	
新宿区	杉並区		葛飾区		足立区 【R6.10-】			
文京区	北区							
台東区								

※運行事業者による自主運行路線も含む。

※他自治体による調査結果及び自治体ホームページ等で確認したもの。

※運賃改定予定については、自治体ホームページ等で把握できたもののみ掲載。

【参考】路線バス

武相地区 初乗り運賃

小田急バス 【R7.10~】	250円	関東バス	180円	川崎鶴見臨港バス	240円
神奈川中央交通 【R8.4~】	210円	東急バス	230円	京浜急行バス	240円
京王バス	200円	西武バス 【R8.7~】	200円	国際興業バス	240円
銀河鉄道	220円	立川バス	210円	日立自動車交通	210円
西東京バス	200円				

都区内地区 均一運賃 東京23区内、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市

都営バス	210円	東急バス 【R7.10】	240円	西武バス	230円
京王バス	230円	国際興業 【R6.10】	240円	東武バス 【R7.8】	250円
関東バス 【R8.3~】	240円				

2) CoCo バス補助金の増加

コロナ後の利用者数の戻りも頭打ちの傾向（在宅ワークの浸透、移動方法の多様化による）の中、増え続ける運行経費により、市が負担する補助金が増加している。

- ・R2年度はコロナの影響で利用者数が大幅に減少し、運行収入が約3千万以上も減
- ・R5年度に運賃改定（基本運賃100円→180円）を行ったため、利用者の逸走はあったものの、収支が改善

CoCo バスの補助金額と収支率の推移



※令和7年度は見込み値

3) 再編に係る運行経費の増加

- ・人件費・物価の高騰等を受けて、バスの運行経費も年々増加
- ・関野橋循環が CoCo バスに移行した場合の運行経費を新規計上
- ・京王バスによる運行路線について、令和9年度から運行経費の算定方法の変更及び項目追加が予定されており、更に増加する見込み
- ・つくば観光交通による運行路線について、近隣市のワゴン車による運行を予定しており、人件費（運転士賃金）等の均衡を図るため、令和8年度から経費が増加する見込み

運行経費見込み（令和7年実績・令和9年予想）（円（税抜額））

	R7年度 実績見込	R9年度 経費予想	差額
北東部循環	61,537,210	73,120,749	11,583,539
CoCo関野橋循環			
貫井前原循環	41,324,697	44,654,173	3,329,476
中町循環	25,314,296	27,096,918	1,782,622
野川・七軒家循環	26,975,139	24,675,266	-2,299,873
東町循環	36,754,348	27,044,967	-9,709,381
合計	191,905,690	196,592,073	4,686,383

なぜ減？

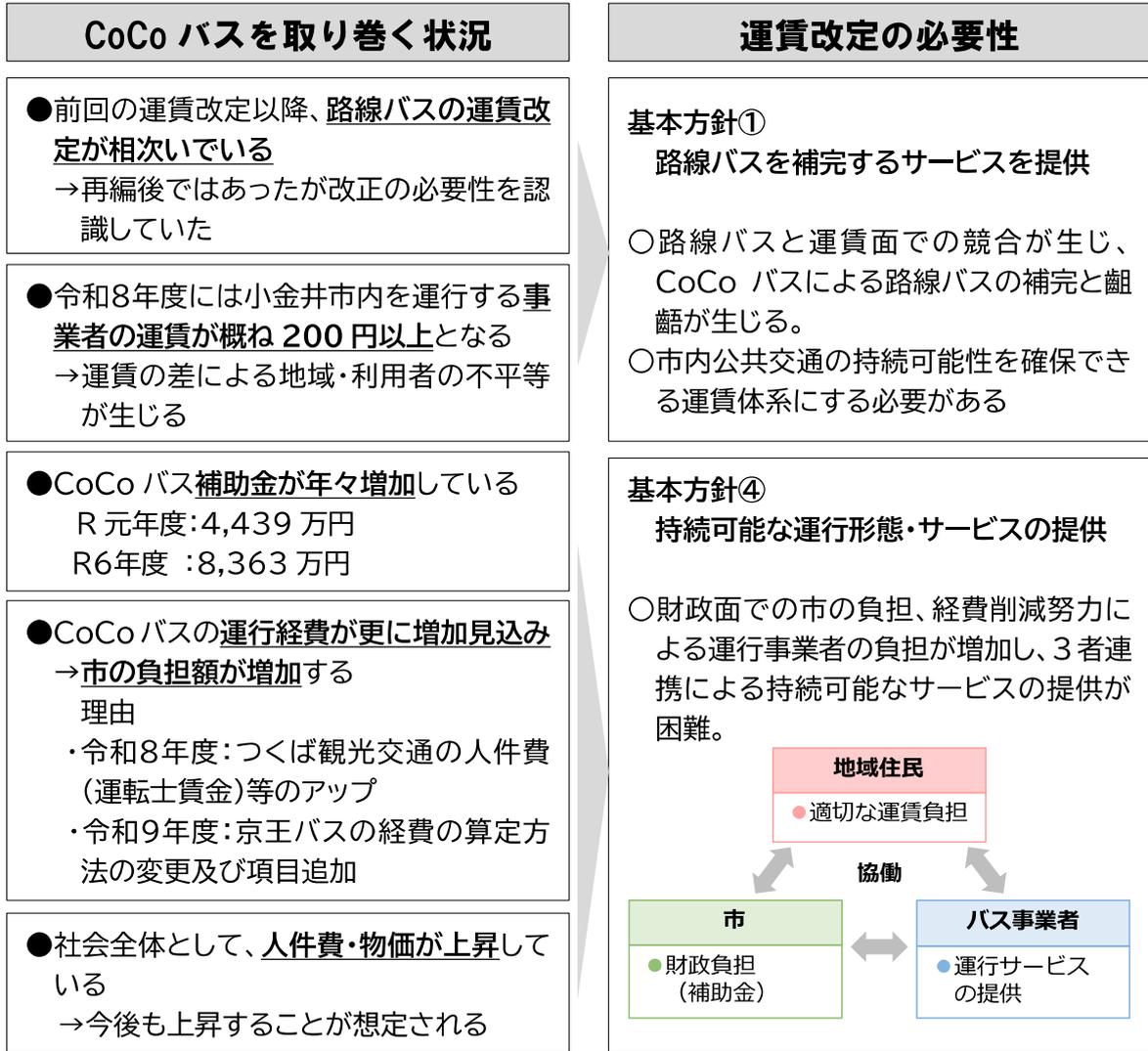
ミニ車両2台分の減価償却費（約470万円）が、令和8年度で終了
※今後も車両入替の際には発生するため、一時的な経費の減

○車両をポンチヨからミニに変更
＝サイズダウンにより、踏切箇所
のガードマン配置（約815万円）を終了
○運行事業者の変更

全体的にも、今後も経費の増が見込まれる

- 人件費や物価等の高騰に伴い運行経費が増加
- 運行経費の増加に伴い市の負担が増加及び今後も増加する可能性がある
- 3者連携による持続可能なサービスの提供が困難になる

4) 令和9年4月運賃改定の必要性の整理



追加のコストをかけず持続可能な市内公共交通を維持するため、
令和9年4月から CoCo バス運賃改定を行うこととしたい

【令和9年4月の再編に関わる事項】

- ・同一経路を運行するにもかかわらず、「路線バス関野橋循環」と「CoCo バス関野橋循環」の運賃格差が生じる
- ・準備費用が発生(バス停の盤面、公共交通マップ更新、GTFS データの更新等)
→運賃改定時も発生する費用のため、再編と同時期にすることで、コスト削減となる
- ・CoCo バス関野橋循環、東町循環に係る運賃部会を開催する必要あり
→運賃改定時に開催する必要あるため、同時期にすることで、開催負担が軽減する

【その他】

- ・高齢者割引の証明にしている「介護保険被保険者証」の変更が予定
→ 割引方法の変更を検討する必要あり
- ・今後も改定が想定される中、急激な値上による負担感を避けるため、情勢に応じた改定を行っていくことが望ましい

1.3 運賃・割引制度の検討案

1) 運賃に関する方針

運行基準にて路線バスの初乗り運賃と同等との基準は決めているものの、基本運賃に関してのみであり、その他割引制度や変更のタイミング等についてまで明確に変更の基準を定めていない。

今後も路線バスの運賃変更が随時に生じることを鑑み、CoCo バスガイドラインの内容に加え、運賃変更に関する今後の方針を定めることを検討する。

運賃に関する方針

- 市内運行事業者の路線バスの運賃改定状況を確認し、**適切なタイミングで協議会・運賃部会にて運賃改定に関する協議を行う。**
- **小児運賃及び障害者割引は、国の規定に準拠し「基本運賃の半額」とする**
- **小金井市独自の割引である高齢者割引は、小児運賃・障害者割引の運賃と同等の「基本運賃の半額」とする**

<小児運賃・障害者割引>

- CoCo バス運行ガイドラインに明確な記載がないことから、記載を追加し、今後の運賃改定の協議の際に円滑な改定ができるようにする。

<高齢者割引>

- 小金井市独自の割引であり、金額設定に関する明確な基準はない。
- 運賃改定を行う際に、都度金額を確認及び検討することになること、また、小児・障害者と同様に高齢者などの交通弱者に対する今後の運賃改定の協議の際に円滑な改定ができるよう基準を定める。

2) 運賃・割引制度の案

前に示した運賃改正の必要性及び運賃に関する方針をもとに運賃・割引制度の案を以下のとおり整理する。

運賃・割引制度の案

赤字：金額変更箇所

	変更方針	運賃	対象者	支払い方法
基本運賃	市内を運行する路線バスの運賃と同等とする	大人 200 円	—	現金・IC
		小児 100 円	小学生まで	
障害者割引		大人 100 円	—	
		小児 50 円	小学生まで	
高齢者割引	小児運賃・障害者割引と同額とする	100 円	<ul style="list-style-type: none"> ● 65 歳以上 ● 要介護認定を受けている介護保険第 2 号被保険者 	高齢者割引専用パスを提示して、現金・IC
未就学児割引	変更なし	無料（人数制限なし）	未就学児	—
1 日乗車券	変更なし	500 円	—	車内で提示（車内で現金購入）

※券種や高齢者割引の証明方法等については後半にて内容を提示し意見交換を実施。

※CoCo バス・ミニでも IC カードによる支払い方式を導入予定

1.4 その他運賃に関する今後の確認事項

基本運賃のほか、運賃に関連する以下の事項についても、今後、協議・確認を行う予定である。

1) 高齢者割引の方法

- 介護保険被保険者証の交付制度に変更が見込まれており、今後、65歳以上を確認する方法として活用ができない可能性がある。
 - ・ 65歳誕生月に全員に交付 → 要介護認定を受けた方にのみ交付
 - ・ マイナンバーカードに紐づけ
今後の継続的な運用を鑑みて、CoCoバス用の高齢者割引専用パスを発行することを想定。
- 発行された CoCoバス用の高齢者割引専用パスを車内で提示することで割引を実施。

＜介護保険被保険者証を用いた経緯＞

- 専用パスの発行（市が作成・交付する想定）も検討したが、事務負担や費用がかかるため、65歳以上の方が必ず所持している証明書で一から発行する負担がないという理由から決定。

2) 回数券の廃止

- 運賃支払い方法及び回数券の券種が多くなり管理及び確認が煩雑となることを鑑みて、令和9年4月再編以降は回数券の新規発行を廃止することを想定。
- 過去のものを含めて、これまでに発行した回数券は差額を現金で支払うことで利用は可能とする。

料金体系別の回数券使用割合

	一般 180円			小児 90円			高齢者 100円		
	IC	現金	回数券	IC	現金	回数券	IC	現金	回数券
北東部循環	79.8%	7.2%	13.0%	85.8%	5.0%	9.2%	8.8%	9.8%	81.4%
貫井前原循環	77.3%	8.9%	13.8%	84.5%	4.7%	10.8%	6.5%	12.1%	81.4%
東町循環	64.9%	10.2%	24.8%	72.4%	3.6%	24.1%	8.8%	7.6%	83.6%
中町循環	69.0%	9.1%	21.9%	65.1%	2.9%	32.0%	5.9%	8.2%	85.9%

	IC	現金	回数券	
			一般	高齢者
野川・七軒家循環	—	31.9%	15.5%	52.4%

※野川・七軒家循環は料金体系別の現金支払い乗客数が不明のため全乗客数での割合を提示

3) IC 運賃割引の設定

- 現在、ICカードでの支払い時に割引（180円→178円）を行っている。
- 支払額の案内の煩雑化、路線バスとの均衡を考慮して ICカード運賃割引を廃止する。

2【参考】再編後の運行収支の試算

2.1 利用者数の推計

1) 利用者数推計の条件

今回の再編により、路線ごとにサービス状況の変更内容が異なる。各路線について以下のような事項を考慮して利用者数の推計を行う。

	①ダイヤの変化	②シルバーパス	③運賃の変化	再編後の利用者数
北東部循環 ○日中を減便	減便による逸走 (日中のみ 3→2 便) ⇒逸走率 11.7% (小平市より)	変更なし	値上げによる逸走 (一般 180→200 円) ⇒逸走率 5.3% (京王バス見込より) ※小児・障害者運賃も変わるが見込まない	
関野橋循環 ○日中を路線バスから CoCoバスへ ○日中を減便	利用者として計上 ⇒東 01 利用者数のうち日中 (9-17 時) 34.7%が移行 減便による逸走 (3→2 便) ⇒逸走率 21.1% (小平市より)	シルバーパス利用者の逸走 ⇒逸走率 4.5% (貫井前原循環の R5/R4 利用者減から)	変更なし ※現在の関野橋循環は 200 円	
中町循環 ○変更なし	変更なし	変更なし	値上げによる逸走 (一般 180→200 円) ⇒逸走率 5.3% (京王バス見込より) ※小児・障害者運賃も変わるが見込まない	
貫井前原循環 ○変更なし				
野川・七軒家循環 ○変更なし				
東町循環 ○CoCoバスから CoCoバス・ミニへ				

2) 利用者数推計結果

令和 6 年度の利用者数をもとに令和 9 年度の利用者数を推計した結果は以下のとおり。なお、運賃を 200 円とした場合で試算した結果である。

北東部循環・CoCo 関野橋循環は日中の減便による逸走が大きく利用者数が 15～20%程度減少する。その他路線は運賃の変更のみであり大きく変化しないと推計される。

再編前・再編後の利用者数の推計

(人)

	再編前利用者数 (R6)	再編後利用者数 (R9)	変化率
北東部循環	431,091	368,393	85.5%
CoCo関野橋循環	79,972	62,348	78.0%
貫井前原循環	173,101	167,861	97.0%
東町循環	79,884	78,410	98.2%
中町循環	145,576	141,746	97.4%
野川・七軒家循環	67,643	65,800	97.3%
合計	977,267	884,559	90.5%

- 現 CoCo バスの利用者数は令和 6 年度の実績を基とする。
- 関野橋循環利用者数は、令和 6 年度の東 01・東 02 の利用者実績に対して、令和 6 年 5 月 7 日～26 日平日晴天日の利用人員実績（京王バス提供）より、日中（9～17 時）の利用者数割合 34.7%を乗じて年間の日中利用者数を算出。

関野橋循環（東 01・東 02）利用者数 [230,649 人] × 日中割合 [34.7%]

＝ 日中の関野橋循環利用者数 [79,972 人]

2.2 令和9年度の運行収支の試算

1) 運行収入

利用者数推計結果をもとに試算した運行収入は以下のとおり。

収支結果の比較のために、収入については運賃を180円のままにした場合（P9の②シルバーパスまで考慮した利用者数）と、運賃を200円と変更した場合（P9の③運賃の変化まで考慮した利用者数）の2パターンにて算出した。

運賃を200円とすると利用者数は減少するが、収入としてはやや増加すると推計される。

再編後の運行収入の推計

（円（税抜額））

	収入 運賃180円	収入 運賃200円
北東部循環	51,149,523	53,376,016
CoCo関野橋循環	9,012,553	9,848,701
貫井前原循環	22,817,073	23,770,824
中町循環	18,370,091	19,102,686
野川・七軒家循環	8,678,236	8,975,379
東町循環	9,233,909	9,510,453
合計	119,261,386	124,584,060

2) 運行経費

運行経費について京王バス株式会社及びつくば観光交通株式会社にて試算した結果は以下のとおり。

令和7年度・令和9年度の経費試算

（円（税抜額））

	R7年度 実績見込	R9年度 経費予想	差額
北東部循環	61,537,210	73,120,749	11,583,539
CoCo関野橋循環			
貫井前原循環	41,324,697	44,654,173	3,329,476
中町循環	25,314,296	27,096,918	1,782,622
野川・七軒家循環	26,975,139	24,675,266	-2,299,873
東町循環	36,754,348	27,044,967	-9,709,381
合計	191,905,690	196,592,073	4,686,383

3) 収支

収支の試算結果は以下のとおり。なお、北東部循環と CoCo 関野橋循環は一体の路線として算出。

< 路線別経費 >

(円 (税抜額))

	運行経費	運行収入		運行収支		補助金額	
		(運賃180円)	(運賃200円)	(運賃180円)	(運賃200円)	(運賃180円)	(運賃200円)
北東部循環	73,120,749	51,149,523	53,376,016	82%	86%	12,958,672	9,896,032
CoCo関野橋循環		9,012,553	9,848,701				
貫井前原循環	44,654,173	22,817,073	23,770,824	51%	53%	21,837,100	20,883,349
中町循環	27,096,918	18,370,091	19,102,686	68%	70%	8,726,827	7,994,232
野川・七軒家循環	24,675,266	8,678,236	8,975,379	35%	36%	15,997,030	15,699,887
東町循環	27,044,967	9,233,909	9,510,453	34%	35%	17,811,058	17,534,514
合計	196,592,073	119,261,386	124,584,060	61%	63%	77,330,687	72,008,014

< 会社別経費 >

(円 (税抜額))

	運行経費	運行収入		運行収支		補助金額	
		(運賃180円)	(運賃200円)	(運賃180円)	(運賃200円)	(運賃180円)	(運賃200円)
京王バス	144,871,840	101,349,240	106,098,227	70%	73%	43,522,600	38,773,613
つくば観光交通	51,720,233	17,912,146	18,485,832	35%	36%	33,808,088	33,234,401
合計	196,592,073	119,261,386	124,584,060	61%	63%	77,330,687	72,008,014

2025年12月24日
西武バス株式会社

乗合バス路線の上限運賃変更認可申請について

西武バス株式会社（本社：埼玉県所沢市、代表取締役社長：塚田 正敏、以下「西武バス」）では、2026年7月1日を実施予定日とした乗合バス路線の運賃改定について、本日（2025年12月24日）、国土交通省関東運輸局長宛に、距離制運賃適用区間（多摩地区及び埼玉地区）に関する一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請を行いましたのでお知らせいたします。

1. 運賃の改定を申請した理由

西武バスは、2025年4月18日付で東京都区内均一運賃適用区間（23区及び武蔵野市）の路線バス運賃を上限250円とする変更認可を受けたことを機に、同年6月1日付で都区内均一運賃地区（京浜運賃ブロック）の実施運賃を230円としました。

しかし、依然としてバス事業を取り巻く環境は厳しく、将来にわたり持続可能な形で運営していくため、距離制運賃適用区間（多摩地区及び埼玉地区）の運賃改定を実施いたします。とくに、運転士や整備士をはじめとする人財の安定確保を最優先課題として位置づけており、処遇改善に必要な財源を確保することが不可欠です。加えて、物価高騰への対応や、安全で安定した輸送サービスを維持するための車両・設備の更新や投資も継続して行う必要があります。これらの取り組みを着実に実行し、安心してご利用いただける公共交通を守り続けるため、お客さまにも費用の一部をご負担いただきたく、運賃の改定を申請いたしました。

2. 申請の概要

- (1) 申請日 2025年12月24日（水）
(2) 実施予定日 2026年7月1日（水）
(3) 申請対象路線 距離制運賃適用区間（多摩地区及び埼玉地区）
(4) 上限運賃の平均改定率 17.44%
なお実施運賃に関しては上限運賃より低額な実施運賃といたします。

(5) 現行・申請運賃比較表

	現行運賃		申請上限運賃※1	実施運賃（予定）※2
	現金	ICカード	現金・ICカード	現金・ICカード
初乗り運賃	180円	178円	240円	200円
同 定期券 （通勤1か月）	8,100円		10,800円	9,000円

※1 申請上限運賃は、事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額です。

※2 実施運賃は、認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客さまから収受する運賃額です。

(6) 主な区間の運賃改定額

区 間	現行運賃		実施予定運賃	現行定期券 (1か月)	実施予定定期券 (1か月)
	現金	ICカード	現金・ICカード		
国分寺駅北入口～小平駅南口	240円	231円	260円	10,200円	変更なし
大泉学園北口～朝霞駅南口	270円	263円	300円	10,200円	変更なし
ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅	290円	284円	340円	10,200円	変更なし
清瀬駅南口～久米川駅北口	250円	242円	260円	10,200円	変更なし
小手指駅南口～椿峰ニュータウン	190円	189円	220円	8,550円	9,900円
北浦和駅～浦和北高校	250円	242円	260円	10,200円	変更なし

3. 距離制運賃適用区間の輸送人員及び収支状況

		輸送人員	収支状況
2023年度 実績年度		7,229万人	△388百万円
2026年度 平年度推計	改定前	7,504万人	△2,105百万円
	改定後 ※3	7,291万人	△292百万円

※3 2026年度運賃改定後の輸送人員、収支状況は申請上限運賃での推定値です。

4. これまでの経営合理化及び今後の取り組み

西武バスでは、これまでバス事業の効率的な運営を目指し、保有車両の代替期間延長による償却費の削減に加え、不採算路線の見直しや、継続運行に必要な車両更新および維持管理コストを踏まえた検討を行い一部路線の廃止など、経営合理化に資する施策を講じてまいりました。

近年では、深刻化する運転士不足の課題解決のため、待遇面や職場環境面の改善を図りながら既存社員のエンゲージメント向上への取り組みや、新たに航空自衛隊と協力し、任期制等自衛官を対象としたバス運転体験会(*1)を行うなど、人財の確保・人財流出防止に取り組んでおります。

引き続き、生活様式の変化に対応した運行ダイヤの効率化を図るとともに、西武鉄道をはじめとする鉄道網とバス網との交通ネットワークの強化、さらにDXの推進により、自動運転バスや新たなモビリティサービスの導入も視野に入れ、サステナブルな視点で業務の効率化を進めてまいります。

5. 安全対策への取り組み

西武バスでは、バス事業の最大の使命である安全輸送の確保に向け、安全対策を最重要課題として継続的に取り組むとともに、付加価値を意識した「一歩進んだ安全」への投資を推進してまいりました。

具体的には、路線特性を踏まえた安全性を重視したダイヤの策定・実施に加え、乗務員に対する安全教育や、安全輸送に対する意識向上を目的として、自動車教習所を借用し、運転技量および旅客サービスの向上を図る運転訓練(*2)を実施しております。

また、デジタル技術を活用したフルオーダー型の研修車両による実技訓練などの施策も継続的に進めております。

さらに、安全性の高い新型路線バス車両として、ドライバー異常時対応システム（EDSS）を搭載した新型車両を積極的に導入し、今後は新型ドライブレコーダーの代替えを行うなど、最新技術を取り入れながら、引き続き安全への投資を行ってまいります。



(* 1) 航空自衛隊入間基地にてバス運転体験会の様子



(* 2) 自動車教習所にて行った技能訓練の様子

6. 利用者サービスの向上策

(1) 通勤定期券【西武バス IC 金額式定期券】

- ・設定金額に応じた発売額は今回の運賃改定では据え置く予定としております。
230 円以上につきましては引き続き全線フリー定期券として発売します。

(2) 通学定期券【学トク定期券】

- ・「1 学期・2 学期・3 学期・1 か月」と多様な学生の需要に応じて高い割引率で発売しておりますが、今回の運賃改定では発売設定額は据え置く予定としております。

(3) IC 一日乗車券【1 DayPass】

- ・大人発売額 700 円・小児発売額 350 円につきましては、今回の運賃改定で発売額の変更はありません。

(4) 小児運賃の取り扱い

- ・「小児用 IC カード」支払時のみ 1 乗車 100 円を予定しております。
(一部区間の路線バス、深夜バス、高速バス、空港連絡バス、コミュニティバス除く)
現金支払い時及び大人用 IC カードでの精算は現行通り大人運賃の半額となります。

7. リリースに関するお問い合わせ先

西武バス株式会社 管理部 広報担当 金子・平佐・吉岡・中村

TEL : (04) 2995-8111

航空自衛隊入間基地にてバス運転体験会を実施 任期制等自衛官を対象に就職支援へ

この度、西武バスにおいて、航空自衛隊と協力し、航空自衛隊入間基地において自衛官約40名を対象としたバス運転体験会を実施いたしました。

運転体験会は、11月8日に実施し、入間基地内に大型バス2台を持ち込み、基地内駐車場に特設した「8の字」コースにて、1人約5分間大型バスの運転を体験していただきました。この取り組みは、大型二種免許の保有者数が年々減少し、当社でも採用活動に力を入れる中で、運転士職の魅力ややりがいを知っていただくほか、自衛官が再就職する際のキャリア形成に役立てていただくことを目的としています。約40名の自衛官の方に参加していただき、運転の難しさや楽しさ、また西武バスグループ養成制度についても理解を深めていただきました。



大型路線バスの運転を体験する自衛官の様子



自衛隊に持ち込んだ大型バスの様子

多くの自衛官は、50代半ば以降（若年定年制自衛官）または20代～30代半ば（任期制自衛官）で退職することになります。大型免許の有無を問わず、多くの自衛官の方に運転を体験してもらい、バス停留所に見立てたパイロンへの横付け停車や現役運転士との質疑応答など幅広く体験していただきました。今後も、西武バスグループでは、今回のような機会を幅広く設けるほか、運転士募集CMの放映な



説明を受ける自衛官の姿

ど、運転士確保に向けた様々な施策を強化し、積極的な採用活動を推進しています。加えて、自社研修所での研修制度の拡充をはじめ、引き続き、安全・安心の輸送サービスの実現に向け、より広く社会や地域の皆さまへの貢献に繋がる取り組みを進めてまいります。



Vol.12

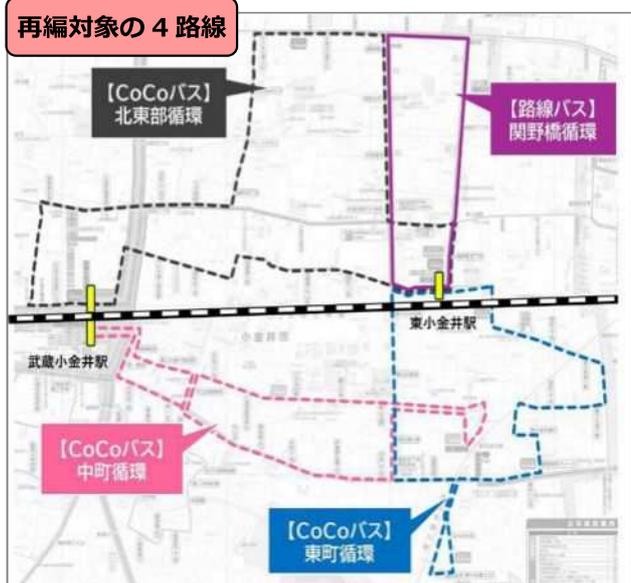
令和7年9月発行



地域懇談会・オープンハウスを開催

CoCoバス・路線バスの再編について説明します

バス業界は運転士不足が深刻な問題になっており、小金井市でも交通ネットワークの再構築が必要となりました。現在、路線バス関野橋循環と CoCoバス(北東部循環・中町循環・東町循環)の再編に取り組んでおり、市民の皆様には検討の状況をお知らせするため、以下の日程で地域懇談会およびオープンハウスを開催します。皆様のご意見をお聞かせください。



地域懇談会



- ① 日時:10月28日(火)10:00~11:30
会場:公民館 緑分館 2階学習室
- ② 日時:10月28日(火)14:30~16:00
会場:公民館 東分館 1階集会室

※①、②とも同じ内容。人数に余裕があるため受付中
9月26日までに「申込フォーム」「FAX」「電話」のいずれかでお申し込みください。
定員は各会場20名程度。申込みが定員に満たない場合は期日後も申込みを受け付けます。
お車でのご来場はご遠慮ください。

申込みフォームはこちらから



再編についてはここから



小金井市 交通ネットワーク再編 検索

オープンハウス

日時:10月25日(土) 10:00~17:00
場所:東小金井駅 南北通路(改札前フリースペース)

※事前の申込み不要。
時間内に直接会場にお越しください。

～オープンハウスとは!～
説明パネルの展示を自由にご覧になれます。また、職員が質問にお答えしたり、ご意見をお聞かせいたします。



バス運転士を募集!



バスの運転士不足が全国的に深刻化しており、小金井市内を走る路線バスの事業者も、積極的に運転士を募集しています。
未経験者の養成制度や大型二種免許の取得支援制度等、充実した就労環境を整える仕組みもありますので、興味のある方は運転士の仕事を知ることから始めてみましょう。

バス事業者採用ホームページ
一覧はこちらから



小金井市 バス運転士を募集! 検索



沿線のお店を紹介
～北東部循環編～



かぶとパン・かぶとめし

小金井カメすけ
(食品ロス削減プロジェクト)
協力店
詳細はここから



最寄バス停 ⑫関野橋

関野町 1-10-11
営業日時: 毎週水・木・土・日 9:00~17:00(売り切れ次第終了)

小金井公園弓道場裏の閑静な住宅街にひっそりと佇むパンとお弁当のお店。4年前のオープン以来、地元の幅広い世代の方が訪れている人気店です。
加工品を使わず一から手作りするこだわりのパンの中でも一番のオススメは具材を



毎日変えて焼くフォカッチャ。取材当日も、地元野菜を使ったおかず系からスイーツ系まで6種類のフォカッチャが並んでいました。その他、あんぱんやクリームパンはフィリングがぎっしり詰まっていて、美味しいだけでなく食べ応えも抜群です。

お弁当は水・木曜日で1種類、土・日曜日で1種類、メニューは毎回変わり、その日何のお弁当かは当日のお楽しみ♪小金井公園に行く前にテイクアウトする方やリピーターも多いそうですよ。

パンやお弁当以外にも、珈琲やビール等のドリンクメニューに加え、夏はかき氷、冬は温かいスープが登場。こぢんまりとしていながら、選ぶ楽しみが詰まったお店です。お出かけが多くなるこれからの季節、ぜひ一度訪れてみてくださいね。



ANNA'S DONUTS



最寄バス停 ②小金井市役所入口

本町 5-2-27
営業日時: 水~日 11:00~(売り切れ次第終了)

緑の看板と可愛いポストが目印♪

週替わり商品の「さつまいも」秋はどんな味が登場するか楽しみ



今年の6月末にオープンしたばかりのドーナツ屋さん。安全で安心して食べられるものを提供したいというオーナーさんの思いから、ショーケースには全粒粉とふすま(小麦粉の表皮部分)を使用した食物繊維たっぷりの身体に優しい商品が並んでいます。

ドーナツは全部で25種類。プレーンやシナモンシュガー、チョコ等の定番商品の他、季節の果物や旬の食材を取り入れたフレーバーが週替わりで登場。全粒粉のドーナツらしく、どれも噛むほどに素朴な美味しさと優しい甘さが口の中に広がります。

店内ではコーヒー等のテイクアウトドリンクも販売。ドーナツと一緒にほっと一息はいかが♪馴染みのある武蔵小金井駅周辺でお店をオープンしたかったとオーナーさん。今後はさらに店舗を増やしていきたいそう。これからも要チェックのお店です！

小金井市コミュニティバス

CoCoバス だより

Vol.13

令和7年11月発行



路線バスとCoCoバスの再編に取り組んでいます！

オープンハウス(10/25) & 地域懇談会(10/28)を開催しました



東小金井駅でのオープンハウスの様子



【対象路線】

路線バス関野橋循環とCoCoバス(北東部・中町・東町循環)

【内 容】

オープンハウスは345名、地域懇談会には23名(東分館16名、緑分館7名)の方にお越しいただき、運転士不足や運転士の高齢化等、バスを取り巻く社会情勢についての説明をはじめ、検討の経緯や現段階でのルート案についてお伝えしました。

お忙しい中、多くのご意見ご関心をお寄せくださりありがとうございました。今後、パブリックコメントも予定していますので、引き続き皆様の声をお聞かせください。よろしくお願いいたします。



地域懇談会(緑分館)



地域懇談会(東分館)

ワークショップの手法を用いて意見交換をおこないました

配布資料等、再編事業についてはここから



小金井市 交通ネットワーク再編 検索



CoCoバスは年末年始も休まず運行します！

※北東部循環は、12/27(土)~1/4(日)の期間、休日ダイヤで運行します。





CoCo バス
de
CoCo 行こう!

八重垣稲荷神社



中町循環 ⑩八重垣稲荷神社 正面

中町 3-14-7 ☎042-383-5407



農工大通り沿いにある八重垣稲荷神社。

倉稲魂神、稲田姫神、猿田彦神を御祭神とし、五穀豊穰・商売繁盛・縁結び・道開きに御利益があるとされています。氏子をもたない崇敬神社のため、参拝者が思い思いの願いを込めて訪れています。

境内へ入り目に飛び込んでくるのは鮮やかな赤い鳥居と随所にみられる可愛い狐のイラスト。丁寧に書かれた説明書きも多く、ゆっくり参拝するのがお勧めです。

約 90 種類の野草が目を出す“野草園”としても知られているだけあり、両脇の竹林を抜け長い参道を歩いていると、まるで異世界に紛れ込んだような感覚にも。季節を変えて訪れたい神社です。

1/1-4 の歳旦祭では、ピザや今川焼、自然薯ドーナツやとろろめし等、キッチンカーの出店があり、例年参拝客で大変賑わうそう。

3/21-22 には稲荷信仰の大切な日である初午・竹灯まつりが行われ、お囃子の演奏・演舞が行われます。その後、参道に並べられた竹筒に、日没とともに火をいれると境内一帯が幻想的な光に包まれるそう。八重垣稲荷神社の渡邊さんがつくる名物おでんも大人気でおでんを楽しみに来られる方もいるとか。今後の行事が楽しみです。

みんな来てね! 

1/1~4 歳旦祭
1/10 鏡開き
3/21~22 初午・竹灯まつり



にしまきごはん



中町循環 ⑩八重垣稲荷神社より徒歩4分

中町2-13-10 ☎042-203-2418

営業日時:月・火・金・土・日 11:00~17:00 ※売切れ次第終了



古民家のやわらかな空気に包まれながら動物性食品を一切使わないヴィーガン料理が食べられるお店。

ランチメニューは日替わりの「本日のごはん」か「本日のカレー」の2種類。取材当日のカレーはゴボウ入りベジキーマカレーでした。大豆ミートや栄養価の高いレンズ豆、ゴボウ、えのき、人参等、何種類もの小金井産の野菜

が使われており、食べ応えも抜群。

お米は“幻の品種”といわれる山形県産「さわのはな」を使用。玄米と5分づき米をミックスして提供されており、もちもちの食感が美味しくてたまりません。

地域の方は勿論、ヴィーガンや外国人も多く訪れる「にしまきごはん」。ちゃぶ台と畳のある日本らしい空間で、丁寧に作られた身体に優しい一皿をどうぞ。ドリンクメニューやベジおやつもありますよ。



本日のカレー



本日のごはん

お席やお弁当の予約はお電話で