

—概要版—小金井市
地域公共交通計画

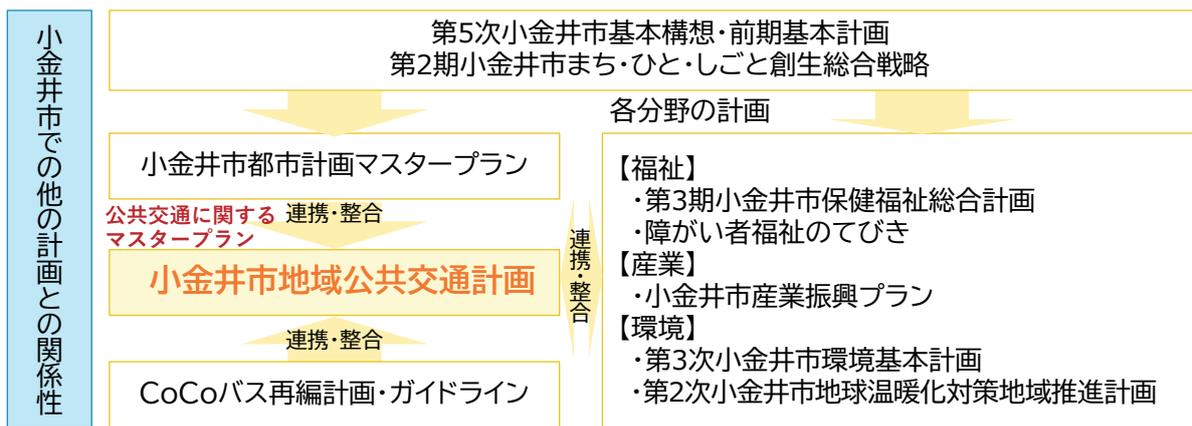
令和7（2025）年3月 小金井市

1章はじめに

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画で、「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「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

小金井市では、以下を考慮し公共交通に関するマスタープランとして本計画を定めます。

- コミュニティバス再編後（令和4年8月再編計画策定、令和5年4月再編運行開始）の市内の地域公共交通の在り方を示す
- 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー・その他の交通体系全体を活用する
- 市民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させる



計画の期間

策定から8年間（令和7年度～令和14年度）



対象とする交通

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。

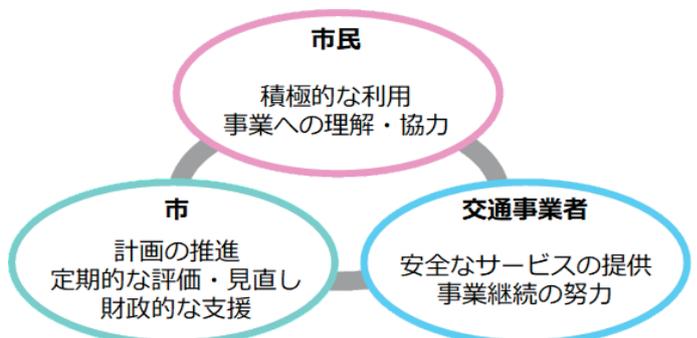
また、福祉輸送やシェアリングサービス、施設等の送迎バスなど、地域の多様な輸送資源についても連携・活用の対象とします。

対象区域

小金井市全域

役割分担

公共交通は交通事業者や市が持続可能な方法を検討しサービスを提供するものではなく、市民も一体となって支えるものです。市民・交通事業者・市の3者それぞれが役割を担い、協働して守り育てることが必要です。



2章 小金井市の現状とニーズ

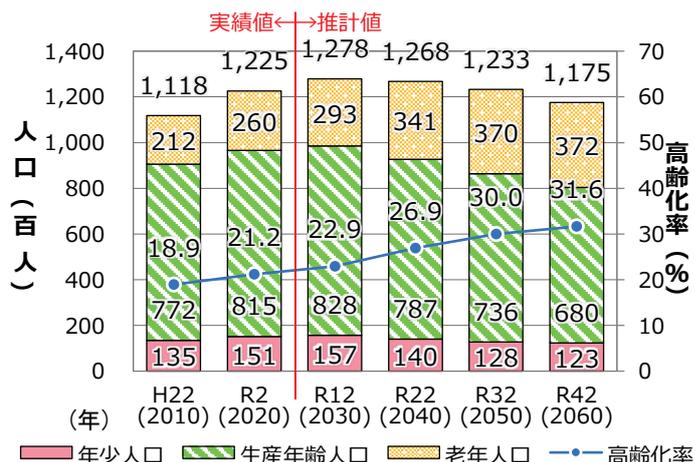
■ 少子高齢化が進み今後は人口も減少

人口は令和2年頃まで実績値で増加傾向にあり、その後も緩やかに増加すると推測されています。

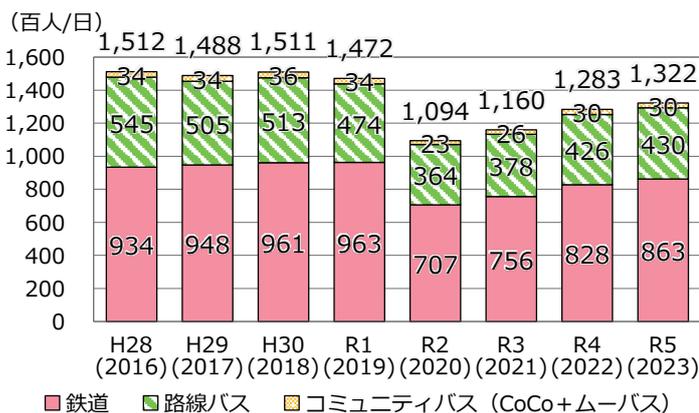
しかし、令和12年頃に約12.8万人のピークを迎え、以後減少に転じるとともに令和42年には高齢化率が約31.6%となりおよそ3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

出典：住民基本台帳データと小金井市人口ビジョンより作成

■ 10年ごとの年齢3区分別人口と高齢化率の推移



■ 公共交通利用者数の推移



出典：東日本旅客鉄道HP、西武鉄道HP、バス事業者提供資料より作成

市内の公共交通利用者数は未回復

公共交通の利用者数は、令和元年度までおおむね横ばいの傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって令和2年度に大きく減少し、以降徐々に回復傾向にあります。

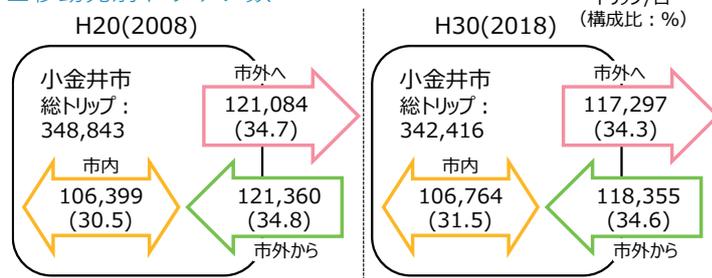
しかし、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準までの回復には至っていません。

移動自体が減少、鉄道の利用割合は増加・自動車や自転車の割合は減少

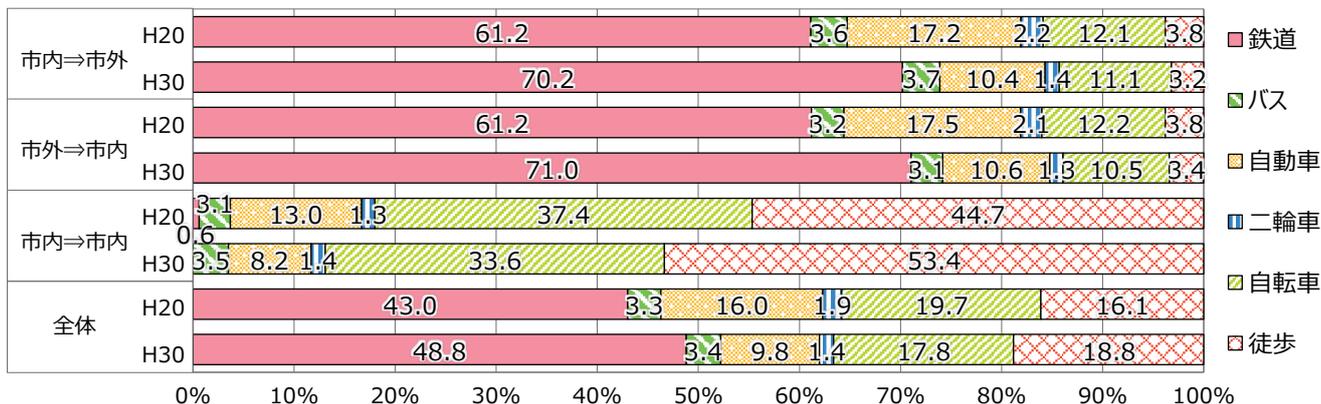
平成30年における小金井市の市内々、市内外のトリップ数の構成比をみると、市外への移動と市外からの移動は同等程度です。

交通手段については、平成20年から平成30年で市内外での移動で鉄道の割合が増加しています。一方、自動車、自転車については市内々、市内外のトリップいずれにおいても割合が減少しています。

■ 移動先別トリップ数



■ 小金井市における代表交通手段の分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

2章 小金井市の現状とニーズ

路線バスやコミュニティバスによって市内の不便地域はおおむねカバー

公共交通不便地域

公共交通不便地域の定義

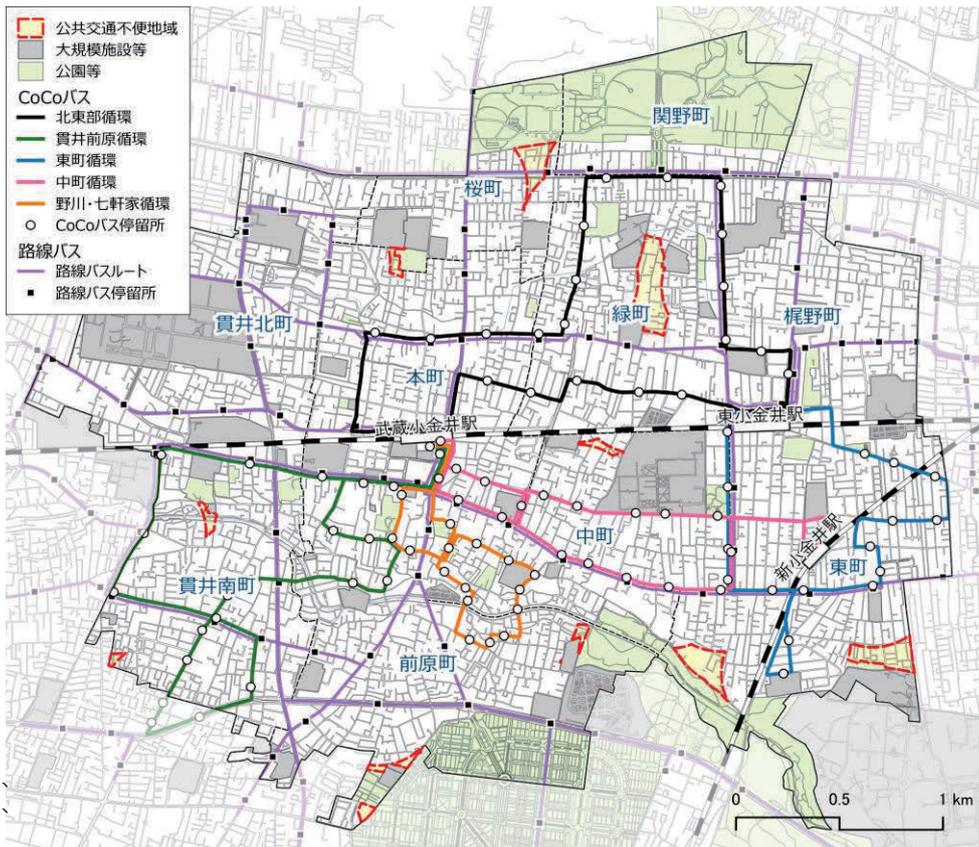
以下の条件を満たす範囲としています。

鉄道：

武蔵小金井駅・東小金井駅
500m以遠、新小金井駅300m以遠

バス：

1日の運行本数が片側20便
(CoCoバス東町循環は片側19便)以上の停留所300m以遠



出典：
国土数値情報（国土交通省）、
地理院タイル（国土地理院）、
市調べより作成より作成

公共交通に対する評価

移動に関する不満は低いですが、「移動に時間がかかる（20%）」や「バスや鉄道はあるが利用しにくい（13%）」の項目が不満事項として指摘されています。

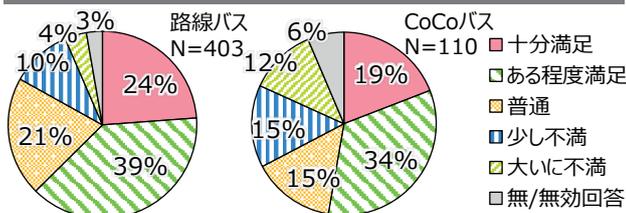
路線バスやコミュニティバスに対する不満も低いですが、改善要望として運行本数や運行ルートに対する意見が多くなっています。

今後に向けたニーズ

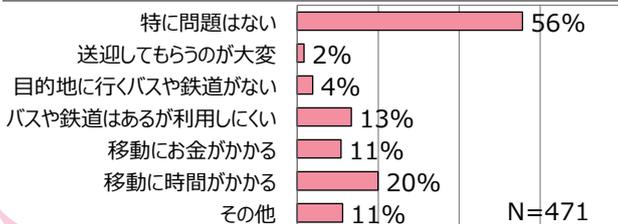
今後の小金井市の移動環境や公共交通に対して、以下のような意見をいただいています。

- バスの利用環境をよくするため、運行情報等の提供の充実や心のバリアフリーを進めるなど利用しやすい雰囲気が必要
- 新たな交通手段（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

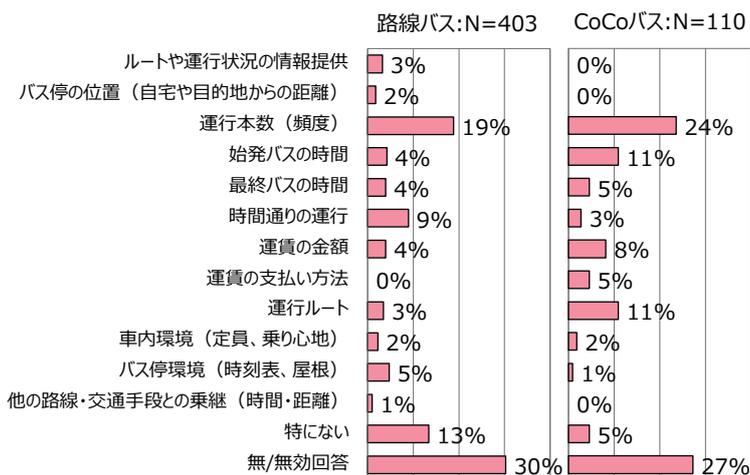
路線バス・CoCoバスの満足度（利用者）



移動に対する課題（通勤・通学）



路線バスに対する不満（利用者）



3章 地域公共交通の課題

【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。高齢化により公共交通を必要とする割合は増加することが見込まれる。
- 市民・来訪者を含めた公共交通の利用を促進していくことが重要である。
- 路線バスを補完する交通手段として、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である。
- 運転士不足によるサービスの縮小が見込まれる。運行の効率化や多様な交通手段との組み合わせ・新技術活用も検討が必要である。
- これらの課題を、喫緊の課題として、取組が必要であるという認識を広め、市・市民・事業者で共有していくことが重要である。

【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、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。
- 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である。

【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進められている。
- 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、交通結節点の拠点性を強化、にぎわい・活力の向上に向けた取組や場の創出が必要である。
- 歩行者・自転車等の安全な移動環境の確保も重要である。

【課題4】多様な交通手段の効果的な活用

- 高齢化の進行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が想定される。
- 新たな交通手段が有効に機能するよう、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である。
- 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も必要である。
- 低炭素社会の実現に向け、自動車利用から公共交通や自転車への転換、環境にやさしい移動手段の活用が求められる。

4章 基本方針と目標

= 基本方針 =

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

= 計画の目標 =

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

5章 目標達成のための施策・事業

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

施策1-1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

- ① バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携
- ② 地域の多種・多様な移動手段の連携
- ③ 公共交通の現状に関する情報発信

施策1-2 コミュニティバスの効果的な活用

- ① CoCoバスガイドラインの継続的な運用
- ② CoCoバスだよりの発行
- ③ CoCoバスサポーターの導入検討

施策1-3 公共交通不便地域への対応

- ① 移動に関する情報提供
- ② 新たな交通手段や運行形態の検討

施策1-4 公共交通の利用促進

- ① 公共交通利用の啓発
- ② 運転免許返納後の公共交通利用促進
- ③ 公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携

施策1-5 公共交通の担い手不足への対応

- ① 運転士不足の現状と課題の情報発信
- ② 運転士確保についての働きかけ

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

施策3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化

- ① 乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備
- ② 駅前広場の維持・管理
- ③ 地域の乗り継ぎ拠点の設置検討

施策3-2 乗り継ぎ・乗り換え拠点における情報提供の充実化

- ① 駅や主要バス停でのわかりやすい情報提供
- ② 多様な主体への案内機能の強化

目標2 安全・安心で快適に移動できる環境をつくります

施策2-1 移動環境の改善

- ① 鉄道のバリアフリー化・安全確保の促進
- ② 主要バス停でのバス待ち環境の改善
- ③ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー等の導入促進

施策2-2 公共交通利用マナーの向上

- ① 心のバリアフリーの推進
- ② バス車内環境の改善
- ③ 交通ルール・マナーの向上

施策2-3 情報提供の充実化

- ① リアルタイム運行情報の提供
- ② 公共交通マップの更新
- ③ 移送サービス情報の集約・周知

施策2-4 歩行空間・自転車利用環境の形成

- ① 無電柱化事業と合わせた歩道の補修・改善
- ② 自転車総合計画の策定による通行空間の確保・安全利用の推進

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

施策4-1 新たな技術等の活用に向けた検討

- ① シェアリングサービスの適切な活用
- ② 新たな技術や制度の活用に向けた関係者との連携
- ③ 民間資源の活用・連携

施策4-2 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

- ① オープンデータ化の促進
- ② まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討

施策4-3 環境にやさしい車両の導入支援

- ① 環境にやさしい車両の導入支援
- ② 充電・充填施設の整備支援

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

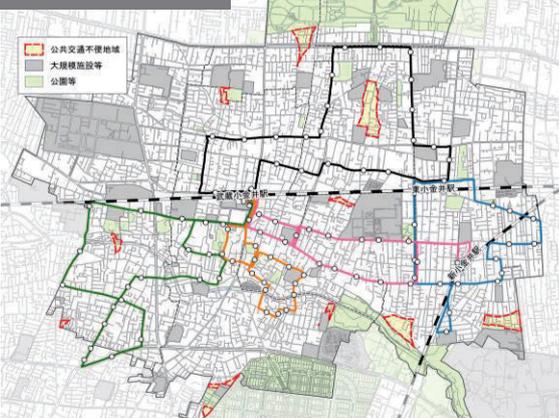
施策 1-1

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

①バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携

- 各バス事業者との連携により、小金井市内を運行する路線バス及びコミュニティバスにより形成される交通ネットワークの維持・改善に取り組んでいきます。
- 周辺自治体と接続する路線が多くを占めることから、情報発信や協議等により、周辺自治体との路線維持等に向けた連携を行います。

公共交通不便地域



出典：国土数値情報（国土交通省）、地理院タイル（国土地理院）、市調べより作成

施策 1-3 公共交通不便地域への対応

①移動に関する情報提供

- 公共交通での移動が難しい地域や施設からの移動に関して、市内の公共交通やシェアリングポートなど、多様な交通手段を組み合わせた効率的な移動方法についての情報提供を行います。
- バス停から主に利用される施設への道順の掲示等を行います。

桜町病院での案内



出典：小金井市

施策 1-4 公共交通の利用促進

③公共交通利用促進に資するイベント等の実施・連携

- 交通事業者や周辺自治体と連携し、公共交通イベント「こがねい★バスフェス」を継続的に実施します。
- グッズ配布と合わせたCoCoバス一日乗車券の販売、専門家によるバスの乗り方講座、ベビーカーでのバスの乗り方講座などの情報発信を行います。

こがねい★バスフェスの様子



市内にて撮影

施策 1-2

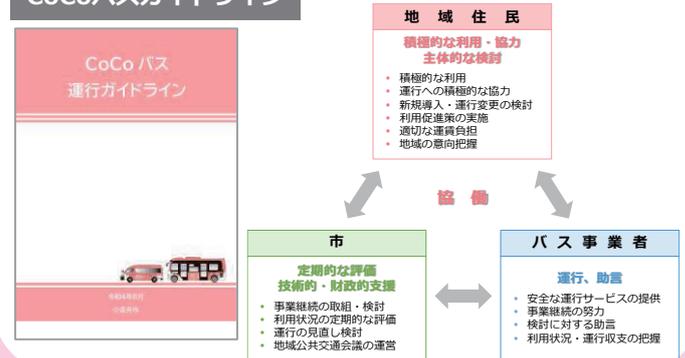
コミュニティバスの効果的な活用

①CoCoバスガイドラインの継続的な運用

- 「CoCoバス運行ガイドライン」では、運行の見直しを検討する際の基準、かつ市民や利用者の方が利用状況を把握し、より利用を促進するための基準となる「運行継続基準」を設定することとしています。
- CoCoバスの利用状況の定期的な評価を行い、利用状況や収支状況について市民へ情報を共有することで、CoCoバスの在り方を共に考えるきっかけとします。
- 基準指標が運行継続基準を下回った場合は、市・市民にて見直し検討を行います。また、地域の方々が新規路線の導入を行いたいと考えた場合や、既存のCoCoバスについて変更を行いたいと考えた場合は、ガイドラインを基に検討を行います。

CoCoバスガイドライン

ガイドラインでの役割分担



施策 1-5 公共交通の担い手不足への対応

①運転士不足の現状と課題の情報発信

- バス・タクシー事業者と連携し、市ホームページでバスサービスの変更状況や運転士不足の現状に関しての情報発信を行い、市民と公共交通の在り方を共に考えるきっかけとします。
- あわせて運転士の仕事の魅力や運転士の募集情報を発信することで、運転士の仕事に興味を持ってもらうきっかけを作ります。

バス事業者各社のホームページ・広告



YouTubeや運転士体験の動画配信



出典：小金井市のバス事業者提供資料

目標 2 安全・安心で快適に移動できる環境をつくります

施策 2-1 移動環境の改善

③ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進

- 誰もが安心・安全で快適に利用できる、ユニバーサルデザインタクシー車両及び福祉タクシー車両の導入を促進します。
- 必要に応じて、タクシー事業者の取組の支援や、車両の利用についての市民への周知を行います。

ユニバーサルデザイン (UD) タクシー



出典：国土交通省「新しいユニバーサルデザインタクシーを認定しました！」（令和6年4月15日）

施策 2-2 公共交通利用マナーの向上

①心のバリアフリーの推進

- 様々な利用者が安全・安心に公共交通を利用することができるよう、交通事業者とともに、合理的配慮の提供を行います。
- また、利用者同士での声かけを促進します。（ベビーカーでのバス利用や高齢者の着席など、声かけのポイントの周知やサポート月間の設定等）
- 教育機関等と連携し、子どもたちへのバリアフリー教室の開催を推進します。

バリアフリー教室の様子



福祉車両乗車体験



バス出前講座

出典：関東運輸局ホームページ

鉄道駅での「声かけ・サポート」ポスター



都内にて撮影

施策 2-3 情報提供の充実化

①リアルタイム運行情報の提供

- 市内を運行する路線バスやコミュニティバスの運行情報をリアルタイムに確認できるようにするため、バス事業者等と連携し、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFSリアルタイム）に従ってオープンデータ化を促進します。
- CoCoバス・ミニ（野川・七軒家循環）への位置情報や乗車状況の提供に向けた検討を行います。

京王バスのバスナビ



出典：京王バス「バスナビ」ホームページ

施策 2-4 歩行空間・自転車利用環境の形成

①無電柱化事業と合わせた歩道の補修・改善

- 小金井市無電柱化推進計画に基づき、電柱の地中化を推進するため、市道第136号線（ムサコ通り）と市道第12号線（緑中央通り）の2路線について優先的に整備を進めています。あわせて歩道の補修や改善を行い、安全・快適な歩行環境の形成を進めます。
- 東京都無電柱化計画に基づき、東京都と市が連携して都道の無電柱化を推進していきます。

無電柱化の推進



整備前



整備イメージ

出典：小金井市無電柱化推進計画【改定】（令和4年4月）

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

施策3-1 乗り継ぎ・乗り換え機能の強化

③地域の乗り継ぎ拠点の設置検討

- 新庁舎等や大規模公園・大学等の拠点施設や主要なバス停周辺では、公共交通を利用した後、自宅や目的地までのあと一步の移動を支援するために、シェアリングサービス事業者との協議により、シェアリングポートの設置を推進します。



杉並区役所の
シェアサイクルポート

マルチモビリティ
ステーション



都内にて撮影

施策3-2 乗り継ぎ・乗り換え拠点における情報提供の充実化

①駅や主要バス停でのわかりやすい情報提供

- 系統ごとに乗り場が分散している駅前広場では、バス事業者との協議の場を設けるなど、連携して案内表示の統一化を図ります。どの乗り場から、どのバスに乗って、どのように運賃を支払えばよいのかなどをわかりやすく示します。
- 武蔵小金井駅では、南北の出口によってバスの行き先が異なり、来訪者にとってわかりにくいいため、鉄道事業者やバス事業者と連携し、改札近くで主要なバス乗り場を把握できる案内表示の方法を検討します。



武蔵小金井駅南口の
デジタルサイネージ

市内にて撮影

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

施策4-1 新たな技術等の活用に向けた検討

②新たな技術や制度の活用に関する関係者との連携

- 公共交通連携 (MaaS等) や、最新の法制度改正 (自動運転等) 等の今後の活用に関する備え、必要に応じて関係者とともに新たな技術や制度の研究・調査を行います。

公共交通連携 (MaaS) のイメージ



出典：
国土交通省ホームページ「MaaSとは」

施策4-2 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

公共交通利用者の利便性向上に加え、公共交通に関する情報をまちづくりへ活用することを目指し、交通事業者によるオープンデータ化及び行政によるデータ活用の検討を行います。

施策4-3 環境にやさしい車両の導入支援

①環境にやさしい車両の導入支援

- コミュニティバスの車両の入替え時に電気バス (EV) 等の導入を検討します。
- 市内のバス事業者及びタクシー事業者に対し、国や東京都の補助の案内や申請支援を行います。

清瀬市コミュニティバスでEVバスの導入



出典：西武バス株式会社ご提供写真を一部加工

6章 計画の実現に向けて

評価指標と目標値の設定

目標の達成状況を評価するための評価指標・目標値を設定します。

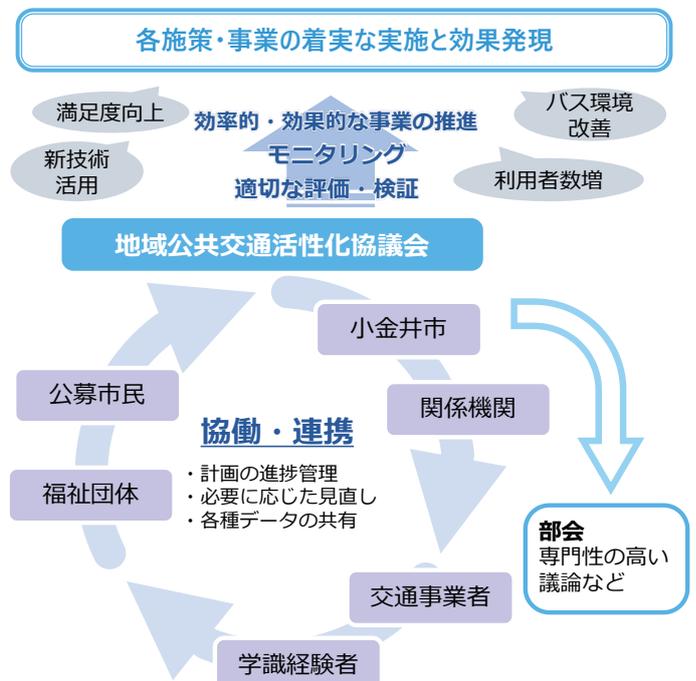
	評価指標	関連目標	現状値	目標値	考え方
1	公共交通利用者数 (鉄道・バス)	目標1 目標2 目標3	132,250 人/日 (令和5年)	147,000 人/日 (令和14年)	コロナ流行後の生活様式変容による減少と今後の人口増加を考慮し、コロナ流行前の水準を目標値として設定
2	市内公共交通の満足度	目標1 目標2 目標3 目標4	47.5% (令和6年)	60.0% (令和14年)	令和元～5年度の満足度の伸びを継続するとして目標値を設定
3	バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ、情報提供）に対し特に不満を感じている人の割合	目標2 目標3	34.7% (令和5年)	29.0% (令和14年)	『指標2：市内公共交通の満足度』の増加に合わせて、不満度は同割合で減少するとして目標値を設定
4	新たな技術の活用に向けた検討・協議体数	目標4	—	4つ (令和14年)	普及が進むGTFS、シェアモビリティの2つ、今後進展する技術（MaaS、自動運転など）から2つの計4つで目標値を設定

推進体制

小金井市、関係機関（国・都・道路管理者・警察）、交通事業者、学識経験者、公募市民などから組織される「小金井市地域公共交通活性化協議会」（法定協議会）を年に数回開催し、本計画の進捗管理や必要に応じた見直しを行います。

各施策・事業の実施に向けて専門性が高い議論が必要となった場合には、法定協議会の下部組織にあたる「部会」を設置します。

議論のテーマに応じて、法定協議会の委員のみならず、必要に応じて他の関係者に参画を求め、協議・調整や検討を行います。



7章 おわりに

地域懇談会・説明会（計3回）

- アンケート調査では確認することが難しい、具体的な地域の課題や計画に記載する施策・事業の内容についてご意見を伺うため、2回の地域懇談会及び地域説明会を実施しました。
- 小金井市の今後の公共交通をより良いものにするためのアイデアをたくさんいただきました。



市民・利用者アンケート調査

- 市民の方々や実際に公共交通を利用している方の課題やニーズを把握するため市民・利用者（路線バス・CoCoバス・タクシー）アンケート調査を実施し、多くの意見をいただきました。



事業者ヒアリング

- 移動状況や交通に関する課題について、日常的に利用者と接して見聞きする問題、また、サービス等を提供している事業者の視点でも把握するため、バスやタクシー・シェアサイクル事業者、福祉団体、公園管理者に対してヒアリングを行いました。

地域公共交通活性化協議会

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく会議体です。公募市民・公共交通事業者・関係行政の職員等からなり、生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進に向けて本計画の検討を行いました。



オープンハウス

- 地域公共交通計画について多くの方に知っていただくため、パブリックコメントの実施にあわせてオープンハウスを開催しました



— 概要版 —
小金井市地域公共交通計画

令和7年3月

編集・発行 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六丁目6番3号

電話：042-387-9850

FAX：042-386-2619

<https://www.city.koganei.lg.jp>

表紙イラスト作成：イクタケマコト

※表紙イラストの著作権はイクタケマコトに帰属しております。表紙イラストの無断で複製、転載、転用、改変等の二次利用を固く禁じます。