

令和 7 年度第 3 回地域公共交通活性化協議会 会議次第

(書面開催)

< 報告 >

- | | |
|------------------------------|-------|
| ① 前回会議でのご意見 | …資料 1 |
| ② 地域懇談会・オープンハウスの実施報告 | …資料 2 |
| ③ 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 | …資料 3 |
| ④ 交通ネットワーク再編について（市南部の再編案） | …資料 4 |
| (1) 中町循環の再編案 | |
| (2) 東町循環の再編案 | |

[配布資料]

- ・ 資料 1 前回会議でのご意見
- ・ 資料 2 地域懇談会・オープンハウスの実施報告
- ・ 資料 3 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
- ・ 資料 4 交通ネットワーク再編について（市南部の再編案）

前回会議でのご意見

1 第二回小金井市地域公共交通活性化協議会(令和7年9月30日)

(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について

	ご指摘	発言者	対応
1	路線バス・関野橋循環が、採算性に課題があるという表現がある。具体的にどれぐらい採算性に課題があるのか。	斎藤委員	事務局： 企業経営にかかわるためデータを示していないが、非公開開催の部会では示して確認している。 バスの運転士が少ない中、利用者の少ない路線に人員配置できるか、という視点で記載している。 三浦委員： 運転士の処遇改善をして充足させて行く為には個々の路線の採算性も踏まえ減便等に対応している。関野橋循環は、路線延長が短く黒字ではない状況のため減便せざるを得ない。
2	北東部循環は時間当たり3便から2便に減ることで、採算性に関してどれぐらいの影響が出るのか、赤字幅がどれぐらいかということは押さえておいたほうがいいと思う。	永田委員	コミュニティバスは地域の足の確保のため、収支がマイナスになることも想定している。 採算性については今後資料で示していきたい。
3	各案の評価を○や△を示すのはわかりやすい。 メリハリをつける意味で、×をつけてもいいと思う。 CoCoバスの運行基準30分に1便と言われている中で、1時間15分に1便はかなり頻度が落ちることから×をつけてもいい。	斎藤委員	市内の多くのエリアが再編の対象になっていて明確につけづらい部分もあるが、検討する。 →地域懇談会では×と表示して提示。他の項目も見直して整理した。

	ご指摘	発言者	対応
4	委員も時間をかけて理解してきた内容である。懇談会だけで伝わるかは疑問。少しでも理解を増すように工夫してもらいたい。	青木副会長	会長： どういう段階を経てこのルート案に至ったかという説明を丁寧にするとうい。
5	東町循環のCoCoバス・ミニでの運行について、つくば観光交通との合意はできているという認識でよい。 関野町の朝夕の時間帯について、京王バスの協力で運行を残すことなど、事業者の協力により案ができていることを付け加えたほうがよい。	池内委員	野川・七軒家循環を運行していることもあり、協議はしているが最終的に確定までは至っていない。他タクシー事業者の意見も確認しながら進めたい。
6	地域懇談会では、地域の方は諸々の情報を知らないため、北東部循環が新しい市役所の近くを通るのになぜ減便なのかという話が出る可能性もあるので、対応も考えたほうがよい。	小田切委員	市役所全体で新しい庁舎への交通手段を検討することとなっている。今回の再編では除いていると説明する。
7	北部の案2、関野橋循環という表現がなくなっている。関野橋循環エリアと書いてあるから見ればわかるという考えもあるが、例えば「北東部循環・関野橋循環エリア」と入れたほうが親切。	斎藤委員	市民の方にも伝わりやすい内容で検討する。

②市南部の再編に向けたスケジュール

	ご指摘	発言者	対応
1	車両手配に時間がかかるようだが2月末で大丈夫か。	青木副会長	厳しい状況と思っている。庁内で協議しつつ、市議会でも報告し、早めに動きたい。

(3) 報告

①令和6年度野川・七軒家循環の乗り残し状況

	ご指摘	発言者	対応
1	回数券を買う手間が大きい。IC 決済など改善していただくとコロナ前の平成30年ぐらいの利用者数に戻るかなと思う。	永田委員	再編とは別に、かねてからある問題。交通系 IC だけでなくクレジット決済も情報収集し、検討していきたい。
2	前原町二丁目、中前橋はちょうど中間だが、そこでの乗り残しが多いのは課題。一番使われるエリアだと思う。今後検討いただきたい。	永田委員	車両改造で座席を増やしたり対応はしてきたが、他に手立てがないか検討課題。
3	第二中学校東は近くに保育園もあって、雨の日は待っている人が多く、道も狭いので、車も通行が難しい。今後乗り残しが増えていくのかもしれない。	紺野委員	

	ご指摘	発言者	対応
4	レンタサイクルを置いて、駅まで行って乗り捨てる、タクシー事業者にすぐ連絡が取れる、いろいろ工夫をしないと乗り残しが増える可能性がある。対応を考えたほうがいい。	池内委員	会長： 自転車である坂を登るのはきつい気はするが方法はいろいろ検討したい。

②路線バスのダイヤ改正

	ご指摘	発言者	対応
1	小平団地行きの減便について、市役所や京王バスあてに、考慮しなければいけないような意見は出ているのか。	青木副会長	2～3週間たったが、市には1件もない。 三浦委員： 改正前の段階で意見はあったが、改正以降は目立った意見はない。

③バス運転士不足に関する情報発信

	ご指摘	発言者	対応
1	小金井市に関連するバス事業者の運転士の年齢構成というのはどういうデータか。以前は、データがないので全国的なものを使っていたのでは。	青木副会長	各社の平均年齢についても、経営の根幹に当たるので、部会用に状況を伺い、全社合計であれば公開してよいとの条件でまとめた。
2	市が運転士を募集するのか。市のホームページに載せるのか。	池内委員	市のホームページから各事業者のサイトに移動できる。運行事業者に応募する方が増えればいいと思い作成した。
3	例えば小金井市に関わるバス運転士になった場合に家賃を補助するとか、空家を提供するとか、ドラスチックなことを考えないと運転士は増えない気がする。そのあたりを検討いただきたい。中央線沿線でやるのは重要と思う。	池内委員	家賃補助は葛飾区で実施している。コミュニティバスが廃線し運転士を確保するためにやってみるというものだが、まだコミュニティバスが復活していない。情報収集に努めたい。 都や国に処遇の改善について市としても要望を上げている。

○その他

	ご指摘	発言者	対応
1	地域懇談会資料について、会議での議論に当たって、「他者の意見を尊重し、否定、批判はお控えください」とあるが、すごく文句を言う人がいる。もう少し強く「おやめください」という表現にしたほうがいい。	平野委員	依頼事項の表現は検討する。

地域懇談会・オープンハウスの実施報告

1 地域懇談会について

1.1 実施概要

1.1.1 目的

交通ネットワーク再編計画（案）の内容について広く知っていただくため、地域懇談会を実施する。

1.1.2 内容

交通ネットワーク再編計画（案）の内容について説明し、グループワーク形式にて意見聴取を行う。

1.1.3 テーマ（説明内容）

- ・バスを取り巻く状況と再編に至った経緯
- ・交通ネットワーク再編計画（案）の内容

1.2 開催日時・場所

日時	場所	会議室
10月28日（火） 10:00～11:30	公民館 緑分館	2階 学習室
10月28日（火） 14:30～16:00	公民館 東分館	1階 集会室

※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。

1.3 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：9月11日（木）～9月26日（金）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

※保育あり（1歳以上の未就学児）

※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。

1.4 事前周知

- ・市報、市公式ホームページ、市公式X（旧ツイッター）、市公式LINE、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。
- ・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。
- ・対象路線沿線の大学（法政大学、東京農工大学）に対し、利用者への周知を依頼した。

1.5 懇談会参加状況

令和 7 年 10 月 28 日（火）に地域懇談会を小金井市内の 2 箇所で実施し、合計で 23 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 22 人、欠席者は 3 人、当日受付者は 4 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
10 月 28 日（火） 10:00～11:30	公民館 緑分館	7 人	男性 2 人 女性 5 人	30 代 1 人 50 代 2 人 70 代 4 人	本町 3 丁目 1 人 緑町 3 丁目 1 人 緑町 4 丁目 2 人 緑町 5 丁目 1 人 桜町 1 丁目 1 人 中町 2 丁目 1 人
10 月 28 日（火） 14:30～16:00	公民館 東分館	16 人	男性 4 人 女性 12 人	30 代 1 人 40 代 3 人 50 代 3 人 70 代 4 人 80 代 4 人 90 代 1 人	東町 1 丁目 2 人 東町 2 丁目 2 人 東町 3 丁目 1 人 東町 4 丁目 1 人 東町 5 丁目 4 人 中町 2 丁目 2 人 本町 5 丁目 1 人 本町 6 丁目 1 人 前原町 3 丁目 1 人 前原町 4 丁目 1 人
合計		23 人			

1.6 懇談会の意見について

1.6.1 会場から出た主な意見のまとめ

1) 運行ルートについて

a) 市南部のルート案について

- 東町循環・中町循環が継続できそうで安心した、という意見が多数。
- 中町循環は通院や武蔵小金井駅に行く際に利用している。30 分に 1 本を継続できる案 1 が良い。案 2 の 1 時間 15 分に 1 本だと少なく不便だ。
- 東町循環について、CoCo バスミニでの運行になることは理解した。
- 東町循環がミニの場合、買い物カート等を持って乗車可能かなど事前の周知が必要ではないか。
- 東町循環がミニの場合、特に雨の日など乗り残しの可能性があるのではないか。

b) 市北部のルート案について

- 北東部循環は、減便に伴う乗り残しの可能性があるのではないか。
- 北東部循環は案 1－①のような毎時等間隔の分かりやすいダイヤが利用しやすくて良い。

- 東小金井駅をまたいで乗車する場合の運用や、どのバス停からどこに向かう便が出るのか分かりやすいバス停の配置など工夫が必要だ。
- 小金井公園や法政大学のイベントなど、乗客が集中する時の対応を検討して欲しい。
- 路線バスから CoCo バスに変わるとシルバーパスが使えなくなるのは不便だ。

c) その他ルートに対する意見

- 東町一丁目は交通不便地域があり、カバーできるルートを検討できないか。
- 東町循環について、バス停設置場所等を工夫してもらいたい。
- 東町循環はくりやま通りを運行し、東小金井駅南口の発着に戻すことはできないか。

d) その他事項について

- 東町循環の東小金井駅発着をロータリーの駅に近い箇所に変更できないか。
- ミニで IC カードを使用できるようにしてもらいたい。
- 東小金井駅付近で回数券販売場所を増やしてほしい。
- 高齢者にとってバスは生活に必需である。周辺の自治体と連携した取組みや、国や東京都による補助等を行ってもらいたい。
- 桜町病院など主な病院を対象とした病院循環バスの導入を検討して欲しい。
- バスの利用促進策、バス運転手の魅力発信、地域交通の重要性を学ぶ機会があるとよいのではないか。
- 他自治体を参考にしてタクシーの活用なども検討すべき。

1.6.2 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) 公民館 緑分館



(1) 意見の一覧

分類	意見
バスの現状・再編の前提条件	東町循環をミニにする案だが、他の事業者で普通のバスで対応できる可能性はないのか。他の事業者にも打診したことが分からないので、その点も説明した方がよい。
	このままだと高齢化が進んで、ドライバーの確保がますます難しくなると思う。減便ややりくりだけでは限界で、自治体や業者だけでは解決できない問題になるため、地域交通をもっと広い視点で考える必要がある。
	北東部循環は、桜町病院や緑センターに行く人も使っているので現状維持してほしい。
ダイヤ	北東部循環について、運行時間は不規則より毎時時間が決まっているほうがよい。
東小金井駅での運用	市北部について、案自体はよくできているが、東小金井駅をまたいで通し乗車する利用者もあり、その場合東小金井で降りて待たなければならない状況は避けてほしい。
バス停の位置	市北部について、どのバス停からどこに向かう便が出るかはわかりやすくしてほしい。特に外から来る人は迷ってしまう可能性がある。
乗り残し	北東部循環について、小金井公園や法政大学のイベント時など、利用者が多い場合の対応を考えてほしい。
	北東循環は現行 1 日 42 便で乗車率が高い。8 便減ると、乗り残しが出る可能性はないのか。
	東町循環は、雨の日など乗り残しが出ると通院など困るので、何か対応できないか。
シルバーパス	昼間の関野橋循環について、シルバーパスが使えなくなるのは負担になる。コミュニティバスでも使えるようにしてほしい。

2) 公民館 東分館



(1) 意見の一覧

分類	意見
バスの現状・再編の前提条件	コミュニティバスなど公共交通のバスは市民の生活環境にとって非常に大切なもの。今の状況は市の問題だけでなく、国や東京都の問題でもあり、周辺の自治体と連携した取り組みや、東京都に対して補助などの施策などを訴えていったほうがよい。
	懇談会に参加して厳しいことが分かった。運行事業者も工夫しながら対応してもらいたい。
	地域のバスを皆で守っていく必要がある。バスの利用促進運動が必要だと思う。
	バスの魅力を発信することが大切だと思う。子どもたちが憧れる職業として、バス運転手の魅力を伝える取り組みが必要。また、バス利用の促進のためには地域交通の重要性を学んだり、外に出かける仕掛けが必要ではないか。
	以前、他の地域でバスが朝と夕方しかなくて驚いた。地域のバスを大切にしないと、なくなってしまうのではないかと不安になった。
	どのバス会社も運転士不足の課題を抱えていて、他の業者へ委託することが難しいとわかった。
運行ルート	東町循環をミニで運行するなら、令和5年の再編前のように東小金井駅の南口へのルートに戻すことはできないか。さくらクリニックに行くのが難しくなったという声をよく聞く。
	中町・東町循環が継続する方向と聞いて安心した。
	東町循環がなくなると、高齢者にとっては駅まで行くのにとっても困る。
	中町・東町循環を一本のルートにして、大きなバスで回れるのもよいと思っていたが、協議がされた結果なので、現在提示の案で良い。なくなるよりは残る方がありがたい。
	東町一丁目の交通不便地域をカバーする運行にしてほしい。
	東町三丁目に住んでいる。主に中町循環を利用して武蔵小金井駅に行くのに便利。ただ、介護保険証がないと高齢者割引が受けられず、少し面倒。今は自転車が使えるので問題ないが、車も手放してしまい、今後自転車が使えなくなるとバスの便数が減ることは非常に深刻。周囲の高齢者も病院や買い物に行けなくなる。

分類	意見
運行ルート(桜町病院)	<p>桜町病院は患者がタクシーで来ることが多く、帰りにタクシーを呼ぶのに並ぶこともある。バス停が病院から遠いのが課題。</p> <p>また、桜町病院の前まで CoCo バスが行くのは難しいとわかった。しかし、高齢者には認知機能に課題がある方もいて、道順を説明しても分からないことがある。桜町病院など市内の主な病院をバスが巡回してくれれば、患者にとって大きな助けになると思う。</p> <p>北東部循環の桜町病院入口バス停からは歩く距離が長くて苦痛だった。桜町病院に循環するバスがあれば、本当に助かる。</p> <p>東町に住んでいるが、桜町病院に行くには自転車で通っていた。年を重ねて具合が悪くなったら、どうやって行けばいいのか不安。</p>
バス停の位置	<p>東小金井駅の東町循環のバス停は、遠く感じ、高齢者には負担が大きい。駅の近い箇所まで発着できるようにしてほしい。</p> <p>東町循環について、国際基督教大学(ICU)の門付近は人の移動が多く、バス停を設けることで利便性が向上する可能性があるのではないかな。</p> <p>東町循環の東中学校前のバス停は利用者が多いと思う。</p> <p>東町循環について、いちご橋を渡った先にバス停があると東町五丁目の奥の方のお年寄りにとって便利になると思う。</p>
運行本数	<p>中町循環は便利で、病院や武蔵小金井に行く際によく利用している。現在の30分に1本の運行を継続してほしい。1時間15分間隔になると、病院に行くのも大変で、外出が困難になる。</p> <p>本数を増やせば利用者も増えると思う。</p>
車両	<p>高齢化社会が進む中で足腰が弱ってくる。東町循環の案であるミニについて、座席の間隔が狭いことと、年齢を重ねると腕の力も弱くなるので、乗り降りが大変になる。歩行器やカートでの利用もできるのか心配。</p>
乗り残し	<p>東町循環をミニにすることにより、雨の日などは利用者が増えると乗り残しが発生する可能性があるのではないかな。</p>
利便性向上	<p>回数券の販売場所をもう少し増やしてもらいたい。</p> <p>市南部では、路線が残りでそうで安心した。一方で、ミニによる積み残しの不安や、ベンチの設置、ICカード対応、買い物カートの持ち込みなど利便性を向上してほしい。</p> <p>ICカードが使えないのは不便。</p> <p>高齢者割引を受ける場合、介護保険被保険者証を提示する必要があるが、カード式にしてもらえると便利。</p>
その他	<p>タクシーを活用できないか。地方ではそういったアイデアが活かされている例もある。</p> <p>東町一丁目の方は、中央線に乗るために東小金井駅を使うことは少なく、新小金井駅や三鷹駅を利用する方が多い。また、シルバーパスを使って小田急バスで三鷹まで行く方もいる。</p> <p>バスが小さくて、車椅子で乗れるか分からず、乗れないと言われたら困るので、試すことができなかった。</p> <p>これだけ時間とお金をかけて検討してくれているのに、利用者が減ってしまうのは残念。過疎化が進むのではないかと不安。</p> <p>東小金井駅のバス停の箇所にベンチを設置してほしい。</p>

2 オープンハウスについて

2.1 実施概要

2.1.1 目的

普段、公共交通等に関心が少ない方に対しても交通ネットワーク再編計画（案）について関心を持っていただくため、不特定多数の方が多くいる場所にてパネル展示によりオープンハウスを実施し、現在の状況について説明を行う。

2.1.2 内容

以下を説明するパネルを展示し、説明しながら意見を聴取する。

- ・バスを取り巻く状況と再編に至った経緯
- ・交通ネットワーク再編計画（案）の内容

2.1.3 配布資料

- ・パネル展示
- ・希望者にはパネルの内容を記載した資料を配布

2.2 開催日時・場所

場所 東小金井駅 改札前フリースペース

日時 令和7年10月25日（土）10:00～17:00



2.3 来場者数

当日の来場者数は以下のとおり。約 350 人の方にパネルを見ていただいた。

時間帯	来場者数（時間別）	来場者数（累積）
10 時台	55 人	55 人
11 時台	58 人	113 人
12 時台	51 人	164 人
13 時台	34 人	198 人
14 時台	54 人	252 人
15 時台	51 人	303 人
16 時台	42 人	345 人

2.3.1 来場者から出た主な意見のまとめ

1) 運行ルートについて

a) 市南部のルート案について

- ・ 東町循環・中町循環が継続できそうで安心した、という意見が多数。
- ・ 東町循環の利用者はそれほど多くないと見受けられることや、道も狭く安全面からもミニとすることが妥当ではないか。
- ・ ミニであれば圧迫感がなく、自転車や歩行者が安心して通行できる。
- ・ 中町循環がそのまま残るのは通院など武蔵小金井駅に出られるため良かった。
- ・ 東町、中町の地域は路線バスがないので CoCo バスが廃止になったら困る。
- ・ 前回の再編から東町循環が、東町一丁目を通るようになって助かっている。
- ・ 他市では大幅に減便した結果、利用者が大きく減ったので案 1 が良いのではないか。

b) 市北部のルート案について

- ・ 北東部循環の変更が昼間時間帯のみのようで安心した。
- ・ 関野橋辺りに在住。便数が減るとサービス低下だと思う。
- ・ 朝と夕以降は関野橋循環が残りそうで安心した。
- ・ シルバーパスを利用している方は、路線バス（武 0 3、武 0 4）の減便は、武蔵小金井駅へ行くのに利用しているから困る。
- ・ 小金井公園や法政大学のイベントなど、乗客が集中する時の対応を検討して欲しい。

c) その他ルートに対する意見

- ・ 東町循環はくりやま通りを運行し、東小金井駅南口の発着に戻すことはできないか。
- ・ 東町循環の東小金井駅発着をロータリーの駅に近い箇所に変更できないか。

2) その他事項について

- ・ ミニで IC カードを使用できるようにしてもらいたい。
- ・ 運転士不足などバス事業者が置かれている状況を理解できた。
- ・ 運賃を値上げしてでも継続して欲しい。

2.3.2 アンケート結果

アンケートの結果および意見の一覧を以下に示す。

1) 回答者数

アンケート用紙及び WEB を合わせて、28 人に回答をいただいた。

回答方法	人数
アンケート用紙	25 人
WEB 回答	3 人
合計	28 人

2) 回答結果

アンケートの回答結果は以下のとおり。

- オープンハウスを知ったきっかけは、「事前の広報等を確認した」が多く半数程度。「通りかかって」という方も 2 割いる。
- 気になった事項として、「現在のバス交通の状況」や「市南部の路線の再編」についての関心割合が高い。
- バスを取り巻く状況について、9 割近くが「よく理解した」と「おおむね理解した」と回答している。
- 市北部の再編案について、8 割程度が「よいと思う」と「やむを得ないと思う」と回答している。
- 市南部の再編案について、6 割程度が「よいと思う」と「やむを得ないと思う」と回答している。

Q1 オープンハウスを知ったきっかけは何ですか。

単一回答		n	%
	全体	(28)	(25)
1	事前の案内（HPや市の広報等）を見て	13	52.0
2	開催場所を通りかかって	5	20.0
3	知人や友人等から聞いて	3	12.0
4	その他	4	16.0
99	無回答	3	

Q2 オープンハウスの内容で特に気になった事項はどれですか。

複数回答		n	%
	全体	(28)	(25)
1	現在のバス交通の状況	14	56.0
2	市北部の路線の再編	6	24.0
3	市南部の路線の再編	16	64.0
4	その他	2	8.0
99	無回答	3	

Q3 バスを取り巻く状況（バス事業者の現状・CoCo バスの現状）をご理解いただけましたか。

単一回答		n	%
	全体	(28)	(25)
1	よく理解した	11	44.0
2	おおむね理解した	11	44.0
3	理解できない	3	12.0
4	その他	0	0.0
99	無回答	3	

88%

Q4 市北部の路線の再編案はどう思いますか。

単一回答		n	%
	全体	(28)	(23)
1	よいと思う	5	21.7
2	やむを得ないと思う	14	60.9
3	提示の案には反対である（理由を以下に記載（任意））	2	8.7
4	その他	2	8.7
99	無回答	5	

82%

Q5 市南部の路線の再編案はどう思いますか。

単一回答		n	%
	全体	(28)	(25)
1	よいと思う	4	16.0
2	やむを得ないと思う	12	48.0
3	提示の案には反対である（理由を以下に記載（任意））	6	24.0
4	その他	3	12.0
99	無回答	3	

64%

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

1 パブリックコメント(市南部の再編案)実施概要

先行して市南部の再編（案）のみの意見募集を実施。市北部の再編計画（案）については引き続き協議を継続し、当初予定している令和8年6月頃に別途、意見募集を行う予定。

1) 施策名称

交通ネットワーク再編事業に係る市南部の再編（案）

2) 対象

市内に在住・在勤・在学する方、市内に事務所もしくは事業所を有する法人又はその他の団体

3) 掲示期間

令和7年12月12日（金）～令和8年1月13日（火）

4) 検討結果の公表等

令和8年2月（予定）

寄せられた意見等は、原則として住所・氏名等を除き公開

5) 配布場所

・ 公共施設等

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、前原町西之台会館、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

・ 市ホームページ

6) 提出方法

住所（事務所の所在地）・氏名（団体名及び代表者名）・施策名称を明記し、直接又は郵送、ファクシミリもしくは市ホームページ専用フォームから送付

※匿名での提出は不可

小金井市交通ネットワーク再編 (CoCo バス・路線バス)

市南部の再編(案)

目 次

1 バス事業を取り巻く状況.....	1
1.1 深刻な運転士不足・運転士採用の苦戦	1
1.2 2024年問題(改善基準告示の変更)	1
2 再編検討の経緯.....	2
2.1 「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」.....	2
2.2 小金井市の考え方・対応.....	2
3 検討の前提条件.....	3
3.1 再編対象地域	4
4 各路線の検討	5
4.1 市南部の対応について.....	5
4.2 中町循環について.....	5
4.3 東町循環について.....	7

1 バス事業を取り巻く状況

1.1 深刻な運転士不足・運転士採用の苦戦

運転士の不足は全国的に年々深刻化していますが、小金井市に関連する事業者でも同様の状況です。
年齢構成も 50 代が最も多く約 45%を占めており、また 30 代以下は 10%と少なく、今後更に高齢化が進むことが予想されます。

転職市場が活性化する中で異業種へ人材が流出し、採用人数が退職者数に追いつかず、全国的にみても現状で約 15%不足、さらに令和 12 年には約 30%、人数で見ると 3.6 万人が不足すると予測もされている状況です。

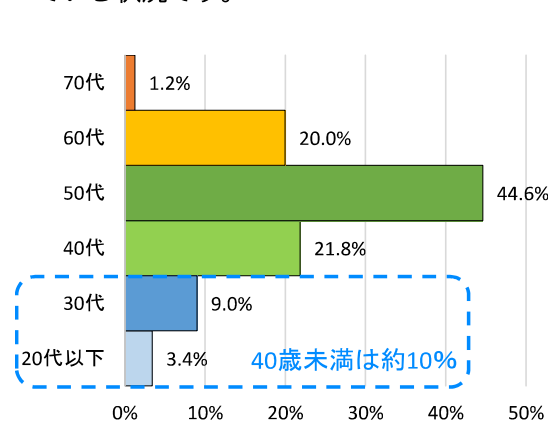


図 小金井市に関連するバス事業者の
運転士の年齢構成

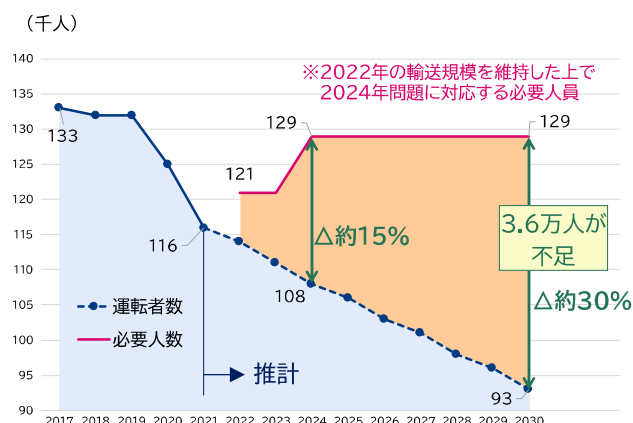


図 バス運転士不足の予測
(全国)

出典:小金井市のバス事業者提供資料(令和 6 年 11 月確認時点の最新)を基に作成(左)

出典:国土交通省「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(令和 5 年 10 月 5 日)をもとに作成(右)

1.2 2024年問題(改善基準告示の変更)

物流・運送業界の働き方改革に伴い、バス運転士の拘束時間の上限や休息期間等が定められた「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)」が改正され、令和 6 年に適用されました。

この改善基準告示によって、バス運転士が1日あたりに働ける時間が減少し、時間外労働によるダイヤの維持も厳しい状況にあります。

	2024 年 3 月 31 日まで	2024 年 4 月 1 日以降
拘束時間	1日 原則13時間、最大16時間 1年 3,380時間 1週間 65時間	1日 原則13時間、最大15時間 1年 3,300時間 1週間 65時間
休息期間	継続 8時間以上	継続 11時間以上、最低9時間

図 バス運転士の労働時間等の基準(抜粋) 赤字:変更点

出典:厚生労働省「改正された改善基準告示の主な内容(2024 年 4 月適用開始)」より抜粋

2 再編検討の経緯

2.1 「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」

京王バス株式会社より、令和8年度末をもってCoCoバス東町循環及び中町循環の運行受託を終了するとの協議申し入れを受けました。

【理由】

東町循環：4 ルートのうち最も利用者が少ない

中町循環：鉄道利用により一定の移動について補完ができる

1) 背景

- 在籍運転士の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加
- 運転士の処遇改善を実施するも必要な要員数には足りず、運転士は不足している状況
- 一般路線バスは移動需要の減少と要員不足を理由として、減便・運行時間帯の縮小など、すでに段階的な効率化を実施

2) 京王バスの対応と判断

- 運賃改定を行い、収入増を原資とした運転士の処遇改善（給与引き上げ、おかえり採用）による確保策の実施
- 一般路線バスについて、不採算路線・深夜帯のダイヤを効率化するも運転士不足が解消されず、黒字路線も含めた減便・路線廃止を伴うダイヤ改正を実施

2.2 小金井市の考え方・対応

地域の重要な交通手段について、迅速に持続可能な交通ネットワークを再構築する必要がある、以下のとおり協議を実施しました。

1) 京王バスと市との協議を実施

2路線の継続運行に向けて、補助金の増額や創設、運転士確保の協力、国・東京都へ要望等を上げることの提案を実施しましたが、バスの台数を減らすという効率化は避けられないとの見解でした。

よって、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両者で確認しました。そして、運転士数が今後も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。

2) 小金井市の対応

小金井市地域公共交通活性化協議会に部会を設置し、令和7年1月から令和8年9月にかけて交通ネットワークの再編の方向性や具体案を検討することとしました。

CoCoバス東町循環及び中町循環を廃止した場合、公共交通不便地域が大きく拡大してしまいます。両路線を存続させるため、市内を運行する路線バスも合わせて1日につき京王バスのバス2台分に相当する見直しを行う（＝公共交通ネットワークを再編する）こととしました。

3 検討の前提条件

検討にあたって、以下のとおり前提条件を整理しました。

■交通空白地域を極力作らない

(交通空白地域とは運行本数等に関わらず全く公共交通の運行がない地域)

- 本数の減少などにより、CoCo バス運行ガイドラインの運行基準(運行時間帯や運行頻度等)を満たさず公共交通不便地域となることも想定されるが、広範囲において交通手段が存在しない地域が発生しないよう配慮した再編検討を行うこと。
- ここでいう広範囲とは、部会において許容範囲を議論し、協議会において了承を得るものとする。
- なお、狭隘道路等により車両制限令を満たさない、安全運行が難しい場合などやむを得ない事情も加味して考える。

■CoCo バス・路線バス双方で検討する

- CoCo バスと周辺路線バスを合わせて検討し、運転士数を減らした運行方法等で地域の交通の効率化を図り、持続可能な交通ネットワークを構築する。

■協議会・部会により検討する

- 今後は、協議会及び協議会の部会を設置して、具体的な協議を進めていく。
- 部会のメンバーは、小金井市地域公共交通活性化協議会条例の規定により協議会委員の中から会長が指名する。ただし、協議の内容によっては、必要に応じて会長が認めた場合は委員以外の者を参加させることができる。
- 部会については、事業者の経営の根幹に関わる発言及び資料提供があること等を考慮し、非公開での実施を想定する。ただし、部会の協議内容は、直後の協議会に報告し、連携して進めていくため、協議の進捗及び公開可能な内容については随時、公にしていくものとする。

■京王バス以外の事業者も視野に入れて検討する

- 協議の方向性、内容の具体化にあたって、京王バス以外の事業者の連携も視野に入れた検討を行う。
- なお、車両は11人以上、定時定路線での運行を前提とする。

■その他

- 新庁舎へのアクセス手段については、別途市全体としての検討事案であるため、本検討とは切り離す。
- 路線バスの変更等も考慮し、申し入れにある運行終了予定の令和9年3月の6か月前である令和8年9月までに再編に関する協議を整える。
- ただし、京王バスにおいて運転士不足の改善等、状況が変わった場合には、現状維持も有り得るものとする。

3.1 再編対象地域

CoCoバスと、市内を運行する路線バスの状況を分析し、再編の対象とする CoCo バスと路線バスを抽出しました。

今回は、市南部の再編について、先行的に決定します。

	路線と使用台数	再編における分析
CoCo バス	中町循環(1台)	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行がない地域のため、廃止した場合、公共交通不便地域が拡大 路線を継続しつつ再編できる可能性あり
	東町循環(1台)	
	北東部循環(2台)	<ul style="list-style-type: none"> 2台で20分に1本運行中。CoCo バスの運行基準(30分に1本)を上回る運行をしている 他の路線と比較して再編できる可能性があるが利用者数が多いことへの配慮が必要
	貫井前原循環(2台)	<ul style="list-style-type: none"> 既に路線バスと一体となった再編を実施済みで今回の再編の検討対象とはしない 国分寺崖線の高低差など、地域特性を考慮する必要あり
	野川・七軒家循環(ミニ1台)	<ul style="list-style-type: none"> つくば観光交通が運行しており今回の再編の検討対象とはしない
路線バス	関野橋循環(1台)	<ul style="list-style-type: none"> CoCoバスの路線と一部重複して運行している 京王バスとして運行本数が多く、採算性にも課題があり、整理が必要という認識
	その他 京王バスの路線	<ul style="list-style-type: none"> 既に京王バスにて減便・廃止など対応済み CoCoバスの近くを運行する路線もなく、再編は難しい

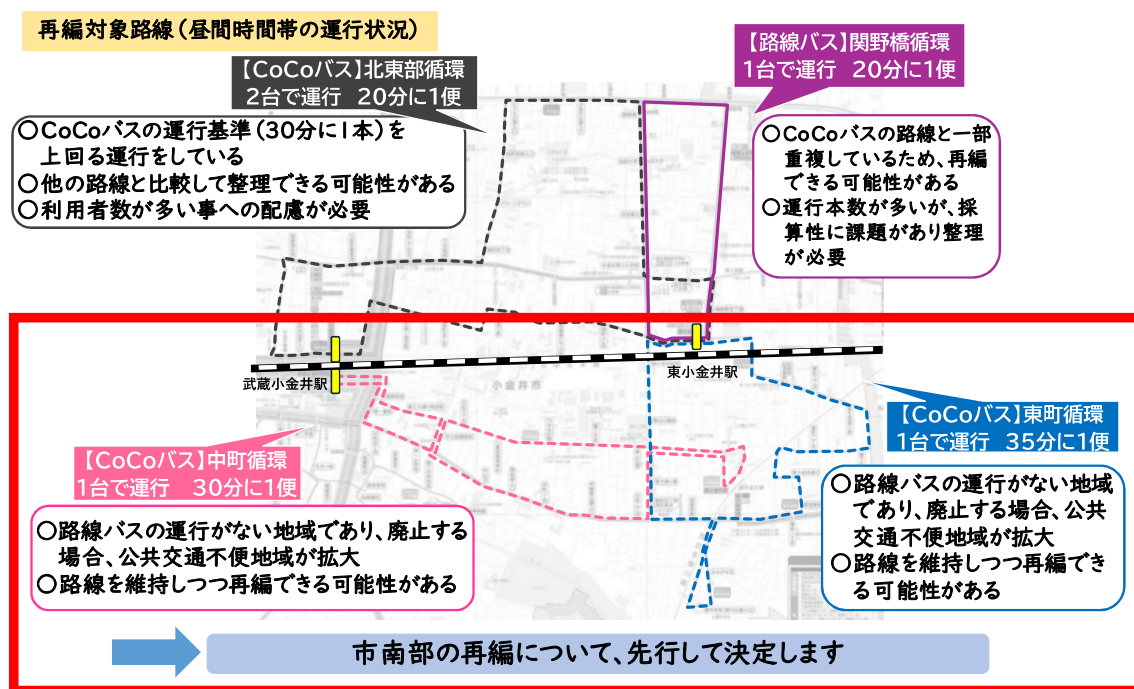


図 再編対象地域

4 各路線の検討

4.1 市南部の対応について

1) 市南部の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
京王バスからの要請により、市内全体で 1 日あたり 2 台分の削減が必要である。 市南部でみると、1 日あたり 1 台分の削減が必要。	<ul style="list-style-type: none">中町循環、東町循環を 1 台で運行する案と、中町循環は現在の運行のままとし、東町循環は CoCo バス・ミニで運行する案が考えられる。中町循環、東町循環を 1 台で運行する場合、運行間隔が 1 時間以上となり、また遅延の影響が両路線に生じることから、中町循環は現在の運行のまま、東町循環を CoCo バス・ミニで運行する案(東町の車両のみ変更、その他ダイヤ等は変更なし)とする。
	<ul style="list-style-type: none">中町循環、東町循環の運行終了の申し入れから検討を開始した。CoCo バス・ミニに車両は変わるものの運行が継続されるのはありがたいとの意見を地域からいただいている。

4.2 中町循環について

1) 中町循環の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
武蔵小金井駅や病院に行く際に中町循環を利用している。廃止となると移動手段がなくなってしまう。	<ul style="list-style-type: none">中町循環が廃止もしくは運行頻度が低下する案を採用する場合、周辺地域が公共交通不便地域となる。地域の方の移動手段がなくなってしまうことから、現在の運行ルート及び運行頻度等を維持する。年間の利用者数から、中町循環を CoCo バス・ミニにするのは難しい。
連雀通りを運行する路線バスの運行本数も少なく、中町循環を廃止すると公共交通不便地域が生じてしまう。	
令和6年度実績で、中町循環の利用者数は約 146,000 人/年、東町循環は約 80,000 人/年である。	

2) 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。

運行概要	中町循環
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。

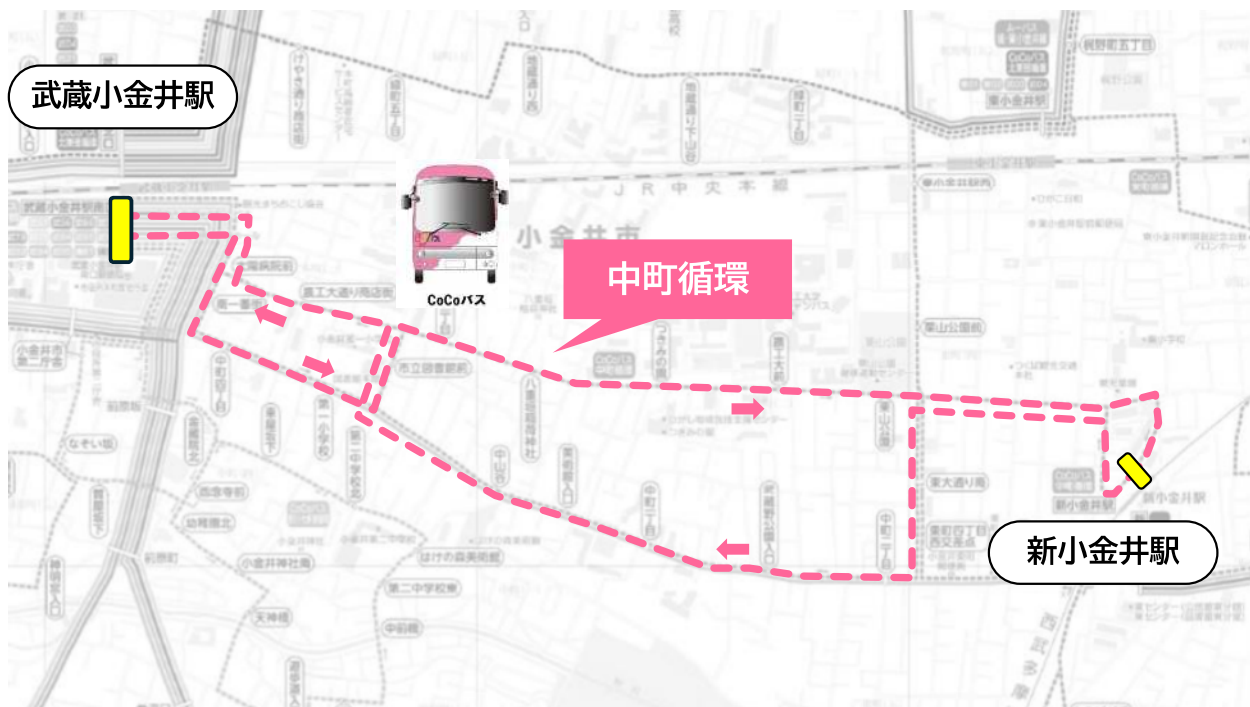


図 中町循環のルート

4.3 東町循環について

1) 東町循環の再編に対する意見

地域懇談会・オープンハウスの主な意見及び地域公共交通活性化協議会・部会で協議した課題等とそれに対する検討結果は以下のとおりです。

意見・課題	検討結果
東町循環を廃止もしくは運行頻度が著しく低下すると周辺地域が公共交通不便地域となる。	<ul style="list-style-type: none">運行廃止もしくは運行頻度の著しい低下により、公共交通不便地域を生じさせないよう、東町循環は CoCo バス・ミニにて運行する。
CoCo バス・ミニでの運行の場合、乗残しが生じるのではないかな。	<ul style="list-style-type: none">CoCo バスの乗車定員 36 名に対して、CoCo バス・ミニは 12 名であり、利用できる人数は減少する。一方、平日の通常時の現在の利用者数から試算すると、乗残しが生じるような状況ではない。雨天時等の利用者数が多い場合の状況は、注視していく。
東町循環の東小金井駅でのバス停を、現在の北口ではなく過去に運行していた南口に再度変更ができないかな。	<ul style="list-style-type: none">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る。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ない。
東町一丁目の一部がまだ公共交通不便地域として残っている。CoCo バスを運行することはできないかな。	<ul style="list-style-type: none">東町一丁目の地域は道路幅員が狭く、車両制限令を鑑みると運行は難しい。当該地域から近い東町一丁目バス停又はならびが丘バス停を利用していただくよう働きかけを行う。
東町循環の運行ダイヤを前のように毎時同ダイヤに戻せないかな。	<ul style="list-style-type: none">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る。今回の再編後も運行ダイヤの変更は想定していない。
CoCo バス・ミニでの運行の場合、IC カードが利用できず不便ではないかな。	<ul style="list-style-type: none">現在の CoCo バス・ミニはバス事業者以外が運行しており、交通系 IC カードは利用できないが、他市事例も参考に導入の検討を行う。
東小金井駅バス停の位置を駅近くに変更できないかな。	<ul style="list-style-type: none">他のバス路線等の発着の状況を確認しながら今後検討を行う。

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、バス1台を削減します。

運行概要	東町循環
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 分を越えることも想定されるが、運行範囲を優先する」とこととしました。

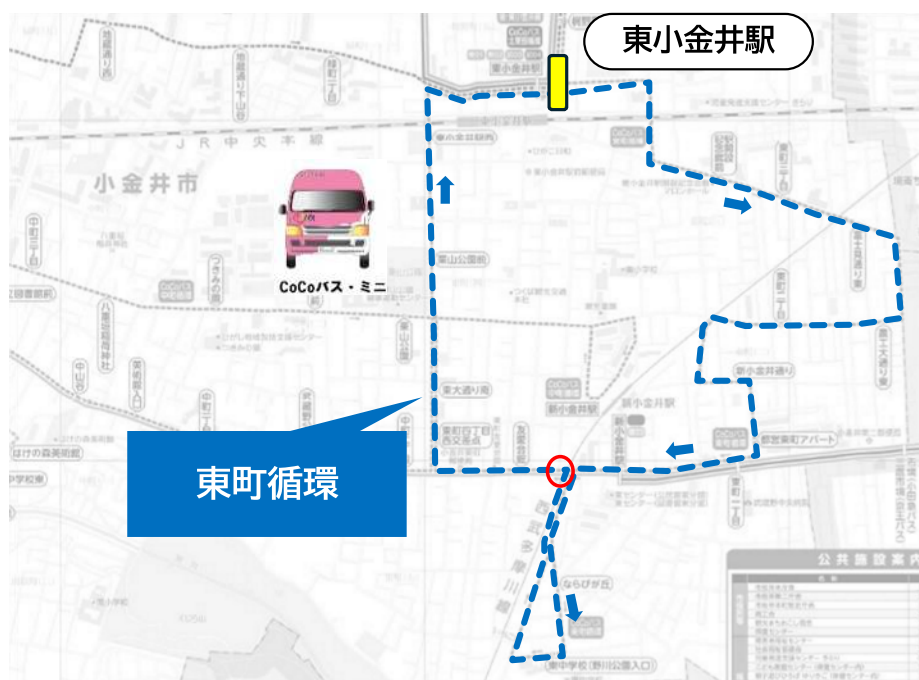


図 東町循環のルート

- ※ 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る。

<参考> 東町循環が CoCo バス・ミニになった場合の乗り残しの検討

現状の東町循環で、利用者数が多い 3 便の乗車実績値を基に、バス停ごとの車内人数を試算すると、すべての区間で定員 12 人以下となります。CoCo バス・ミニは定員12人であるため、車両が変更となっても乗り残しが発生する可能性は低いと試算されます。

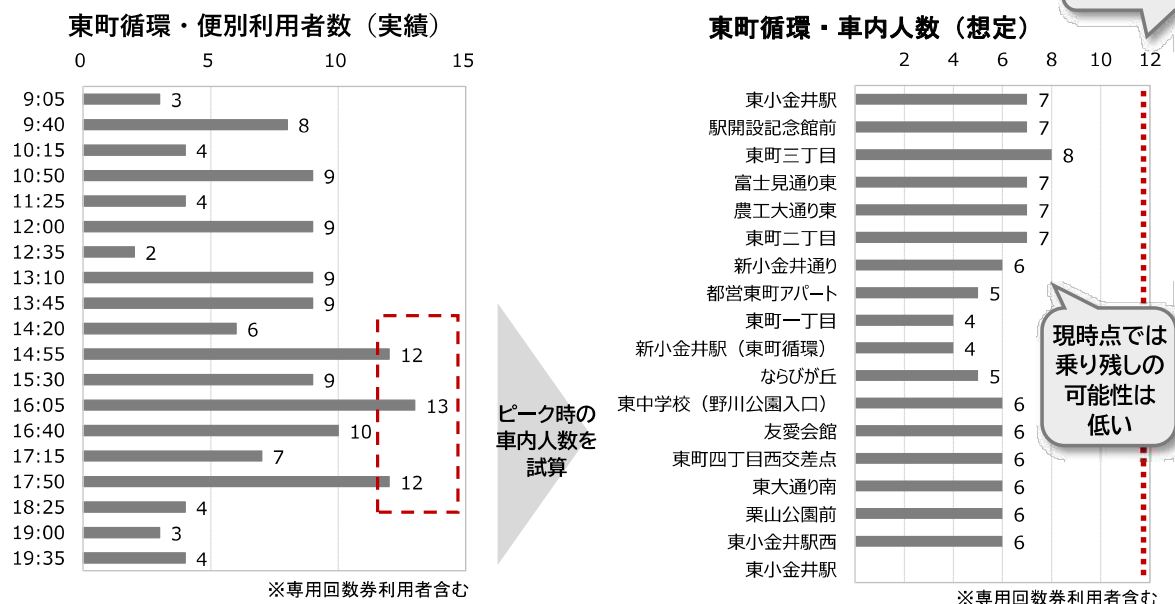


図 東町循環が CoCo バス・ミニになった場合の乗り残し可能性試算

※ 左: 2025年3月の実績値、右: 令和5年度アンケートより降車バス停を考慮し、車内人数を想定

<参考>現在の CoCo バスの運行

現在の各路線で運行に使用している車両の概要は以下のとおりです。

車両	CoCo バス	CoCo バス・ミニ
運行路線	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
車種	ポンチョ (日野自動車株式会社)	ハイエース コミューター (トヨタ自動車株式会社)
使用燃料	軽油	ガソリン
車両寸法	全長 6,990mm 全幅 2,080mm	全長 5,380mm 全幅 1,880mm
乗車定員	36 人乗り (座席 11, 立席 24, 運転士席 1)	13 人乗り (座席 12, 運転士席 1)※立席不可 ※令和 4 年 1 月に 11 人乗り(座席 10, 運転士席 1)から上記に変更
運行事業者	京王バス株式会社	つくば観光交通株式会社
車両の写真		