

小金井市コミュニティバス「CoCoバス」再編計画(案)及びCoCoバス
運行ガイドライン(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4年4月25日から令和4年5月31日まで

意見提出数：18人・29件

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
1	乗り残し 運賃	<p>中町に住み、野川・七軒家循環（CoCo バス・ミニ）を使用しています。足が悪いため、このバスは駅まで行くのに必須です。</p> <p>CoCo バス・ミニは、バスというものは名ばかりで、実際はミニバンで、定員が13人で、乗れない人も出ています。「CoCo バス・ミニ」は他の大型の CoCo バスと別物です。他の大型のバスと同じ計算で180円にするのは高すぎて、住民サービスとして不公平です。一律の引き上げではなく、バスのサイズを踏まえて適切な金額設定にすべきです。</p>	<p>【乗り残し】 野川・七軒家循環の運行する道路は幅員が狭く、バス車両が通行可能な幅員を示した車両制限令に照らすと、通行できない箇所が多く存在します。そのため、車両幅の狭いハイエースを用いた CoCo バス・ミニにて運行を行っています。</p> <p>乗り残しについて、本年1月に新たな車両への入替えを行い、乗客定員を増やしたことに伴い、昨年と比較し乗り残し人数は減っていますが、今後も引き続き、注視してまいります。</p> <p>【運賃】 車両は小さいものの、再編運行基準に設定したとおり、他の CoCo バス路線と同様のサービス水準であることから、同一の運賃としています。</p>
2	ルート	<p>CoCo バス北東部循環の運行経路のうち玉川上水南側の市道周りをすぐ北側の五日市街道回りとしてほしい</p> <p>1、玉川上水南側の市道は予想以上に車、特に自転車の往来が多く、バス待ちや降車して西方向に歩くとき十分な注意が必要です。これにくらべて五日市街道側は道路より一段高いとこ</p>	<p>【ルート】 市内北東部の公共交通不便地域のうち、多くは玉川上水南側に集中しており、居住者も多い状況です。</p> <p>御指摘のとおり、小金井公園やたてもの園への来訪を目的とした利用者は多い状況ですが、公共交通不便地域をより広くカ</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>ろに遊歩道があって、バス待ちも又降車して西方向に向かうとき安全です。</p> <p>2、バスの利用の点からみて、たてもの園入口バス停の利用者は緑町3丁目のごく一部にお住いの方を除いて、たてもの園行く方と関野町2丁目の住人約600人や保育園、老人ホームの関係者と思われるので、バス停は五日市街道側のほうが有効でないかと思えます。</p> <p>3、五日市街道には、関東バスが三鷹駅～小金井駅に1日8便運行されております。1時間30分に1度の利用では不便です。競合しても許されると思えます。</p>	<p>バーし、移動手段を提供する観点から玉川上水南側の道路を運行することとしています。</p> <p>また、武蔵小金井駅北口～小金井公園前～三鷹駅北口を運行する関東バスですが、CoCoバスの運行開始以降、競合等によりかなりの減便となっておりますが、当区間の交通手段として確保する必要があるため、五日市街道をCoCoバスが運行することは考えておりません。</p>
3	運賃	<p>運賃について</p> <p>CoCoバスの良さは、定期バスにない利便性ととも、運賃の安さにあります。持続可能な制度とするための運賃引き上げはやむを得ないと考えますが、運賃一律の簡便さを失わないように検討いただきたい。私は65歳以上ですが、利用者の大半が高齢者であるなら、なおさら高齢者を優遇するのではなく、一律150円とかに変更する方向がよいと考えます。</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>なお、交通弱者への配慮として市の財政負担等を考慮しつつ、高齢者割引制度として現行運賃と同じ100円としたところ です。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
4	運賃 運行間隔 (頻度)	<p>運賃の値上げは本当に困ります。100円だから気軽に利用できて、駅から遠い家に住んでいても不便なく生活できていました。</p> <p>子どもがいるので、これからも利用したいと思っていましたが、180円だと利用しなくなります。がんばって自転車で駅にいき、駐輪代100円払う方が安いからです。</p> <p>また運行本数が今の1時間3便から2便に減ることも反対です。</p> <p>高齢者にパスを発行するなら、若い子育て世代にもパスを出してほしいです。西武バスなどに乗るよりも、地域の人達と交流もできて、CoCoバスは子育てするにあたり、本当に良かったです。</p> <p>100円だから利用していましたが、値上がりして利用できなくなる！と言っている子育てママは周りにたくさんいます。</p>	<p>【運賃】 再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>【運行間隔（頻度）】 再編運行基準では、運行間隔は1時間2便を最低限確保としていますが、北東部循環については現行の運行間隔を維持する予定であります。</p>
5	運行間隔 (頻度)	<p>現行京王バス（西の久保循環）と統合される時間帯は、運転間隔を短くして本数を多くして欲しい。</p>	<p>【運行間隔（頻度）】 貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行している路線バス武51系統（西之久保循環）が、CoCoバス等との競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちらか一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保することや、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存続維持として、CoCoバスと路線バスとで時間帯別に運行を分担</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案になっています。</p> <p>このことから、現在の武 51 系統（西之久保循環）も含めた地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度は現在の 20 分間隔（1 時間 3 便）から 25 分間隔（1 時間 2.5 便）に減少になりますが、再編運行基準である 1 時間 2 便の運行を確保しております。</p>
6	<p>運行時間帯</p> <p>運賃</p> <p>回数券販売</p>	<p>北東部循環は 7 時～20 時、1 時間に 3 便あるのに、坂の下で、駅・市役所に行くのに不便な地域は 9 時～19・20 時、1 時間に 2 便しかないのにはとても疑問を持つ。特に貫井前原循環は改悪。</p> <p>高齢者は京王バスを無料で利用出来るが、CoCo バスでは 100 円が必要になる。坂の上ばかり便利で、坂の下の住民は不便になるばかりでとても住みにくく、不公平を感じる。また、回数券（一般）も車内販売して頂きたい。</p>	<p>【運行時間帯】</p> <p>再編基本方針 3 に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は 9 時台～19 時台の運行を最低限確保することと定めています。</p> <p>なお、北東部循環の運行範囲の公共交通不便地域では、朝夕の路線バスの運行が少ない地域が多いこと、現在の CoCo バスの利用者数が一定数いることから、7 時から 20 時の運行としています。</p> <p>貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行している路線バス武 51 系統（西之久保循環）が、CoCo バス等との競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちらか一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保することや、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存続維持として、CoCo バスと路線バスとで時間帯別に運行を分担することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案になっています。</p> <p>このことから、現在の武 51 系統（西之久保循環）も含めた地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度は現在の 20 分間隔（1 時間 3 便）から 25 分間隔（1 時間 2.5 便）に減少になりますが、再編運行基準である 1 時間 2 便の運行を確保しております。</p> <p>【運賃】</p> <p>運賃、特にシルバーパスの利用について、シルバーパス制度を導入すると運賃は無料となります。その減収分に対して、一般的に、路線バスには都から事業者へ補助がありますが、コミュニティバスは補助対象外となっていることから、CoCo バスのように利用者の大半が高齢者である場合、市の財政負担が増大します。よって、持続可能な運行が難しくなるため、高齢者については代替制度として割引を導入することとし、現行運賃の 100 円に据え置きます。なお、シルバーパスの購入対象者は 70 歳以上ですが、CoCo バスの高齢者割引は 65 歳以上を対象としており、対象を広く設定しております。</p> <p>【回数券販売】</p> <p>回数券の CoCo バス車内での販売は、乗務員の負担増や遅延の要因になっていることから、回数券の販売場所は武蔵小金井駅及び東小金井駅の駅前の店舗など、利便性の高い箇所で、現在、運行事業者と連携しながら調整を進めています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
7	運賃	<p>「市報こがねい令和4年(2022年)5/15」(まちづくり特集号)のP3の「03再編運行基準」の「運賃」の「運行基準」ならびにP2の「05運賃および割引制度」について基本運賃を100円から180円(大人:路線バスの初乗り運賃と同等)にしようとしているが、現行から2倍近くの値上げであり、納得出来ない(1回180円(大人)の案に非常に強く大反対する)。</p> <p>P2の「05運賃および割引制度」の冒頭箇所に路線バスとの運賃格差とそれに伴う路線バスの利用者減少の助長を上げているが、これは路線バス事業者の創意工夫不足による利用者減少によるもので、それを考えずに創意工夫不足の路線バス事業者を優先していることとなって本末転倒であり、大問題と言わざるを得ない。</p> <p>そもそも19年前に本CoCoバスが運行開始(北東部循環)されたとき、利用者に優しい運賃とし、CoCoバス事業で不足する分は市の予算から補う方針になっていた。</p> <p>本案にある運賃改定ではCoCoバス運行開始時の方針を市が勝手に根底から変更(利用者よりも、創意工夫不足で利用者減少を招いている路線バス事業者を優先)することになり、本末転倒と言わざるを得ない。</p> <p>自分は北東部循環をよく利用するが途中東小金井駅前～小金井公園入口の区間は小金井市以外からの利用者で混雑することも珍しくない。それなのに何故運賃値上げなのですか?理由がさっぱりわかりません。</p> <p>北東部循環では武蔵小金井(駅前)～東小金井(駅前)間は運賃がJRで140円、京王バスで180円となっている。運賃を</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p> <p>CoCoバスは平成15年の運行開始当時から、移動機会・外出機会の向上を目的として、経済性・採算性を確保し継続的なサービスを提供することを目的として運行してまいりました。</p> <p>公共交通から他手段への転換や物流の発展による外出の減少、新型コロナウイルスの感染拡大によるテレワークの増加などにより、路線バス事業者の努力のみでは利用者数の増加が見込めない状況という社会情勢の変化もあります。</p> <p>今後も、鉄道や路線バスとともに、持続可能な運行により地域の移動機会・外出機会の向上を図るよう努めます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>改定するにしてもJRの140円とせずに京王バスの180円（JRより高い）に合わせようとしているのは何故なのか、さっぱり理由がわからない。</p> <p>（CoCoバス運行開始時の方針（利用者に対して優しい運賃）からも理由がさっぱりわからない。創意工夫不足で利用者減少を招いている路線バス事業者に忖度していると思えない。）</p> <p>とにかく運賃改定についてのCoCoバス運行開始時の方針（北東部循環開始時：利用者へ優しい運賃）を考えると今回の方針（運賃改定）については全く理解出来ないため、「CoCoバス再編計画（案）」ならびに「運行ガイドライン（案）」の運賃改定については撤回すべきである。</p> <p>運賃改定については強く撤回を求める。</p>	
8	運行時間帯	<p>「04再編後のルート」の「北東部循環」「運行時間帯：午前7時～午後8時」について、運行時間帯を「午前6時40分～午後8時」に変更出来ないか。</p> <p>【理由】 時差出勤（勤務先のコロナ対策）に対応できない。</p>	<p>【運行時間帯】 再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p> <p>なお、北東部循環の運行範囲の公共交通不便地域では、朝夕の路線バスの運行が少ない地域が多いこと、現在のCoCoバスの利用者数が一定数いることから、7時から20時の運行としています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
9	ルート 運行間隔 (頻度)	<p>ココバス貫井前原循環をしようしていますが、頻度も少なく なり走行距離も長くなりとても不便になり、外出機会が減るの を恐れています。値段を上げて良いので今のままを望みま す。もしくは野川七軒屋のバスの頻度を増やしてほしいです。</p>	<p>【ルート、運行間隔（頻度）】</p> <p>貫井前原循環の運行間隔について、現在この地域を運行して いる路線バス武 51 系統（西之久保循環）が、CoCo バス等との 競合などによる利用者数の減少により、存続が厳しい状況にあ ります。また、「平代坂下」～「ハナダイコン緑地」の区間の 道路幅員が狭く、安全上の課題や遅延の要因になっており、対 応が必要でした。</p> <p>これらの課題を解消するために、坂下区間は上下方向どちら か一方のみの運行とすることで安全性・定時性を確保すること や、また、路線バスが廃線になった場合、沿線の一部が新たな 公共交通不便地域となると見込まれることから、路線バスの存 続維持として、CoCo バスと路線バスとで時間帯別に運行を分担 することが望ましいという検討結果を受け、今回のルート案に なっています。</p> <p>このことから、現在の武 51 系統（西之久保循環）も含めた 地域をカバーするルートに変更することとなりますが、路線距 離が長くなり所要時間がかかるため、貫井前原循環の運行頻度 は現在の 20 分間隔（1 時間 3 便）から 25 分間隔（1 時間 2.5 便）に減少になりますが、再編運行基準である 1 時間 2 便の運 行を確保しております。</p> <p>野川・七軒家循環の運行頻度ですが、再編運行基準を定めて おり、1 時間 2 便（30 分に 1 便）を最低限確保することとして います。また、再編基本方針の 4. 「持続可能な運行形態・サー ビスの提供」の中で、現有車両でサービスを提供することを基 本としており、野川・七軒家循環の使用車両は 1 台であること から、再編後も現行の頻度での運行を予定しています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
10	運賃	<p>CoCo バス再編計画（案）31 ページ、運賃ですが 180 円には高すぎて驚きますね。180 円あったら中央線で東小金井から荻窪辺りまで行けちゃいますけど。</p> <p>主に中町循環で武蔵小金井へ買い物していましたがこんな高い運賃でしたら電車に乗って小金井市以外の便利な武蔵野市で買い物してお金を落とします。100 円以上の価値は無いですね。</p>	<p>【運賃】</p> <p>再編基本方針 2 に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。</p> <p>よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
11	ルート バス車両	<p>《貫井前原循環ルート関連について》</p> <p>1、再編後ルートに賛成です。</p> <p>私はこのルートの沿線に住んでる者です。再編後における下り方向のみの運行は私なりに大賛成です。</p> <p>現在は、運行ダイヤの都合によるものなのか分かりませんが、私の家の前の道路が上下バスのすれ違い場所になっています。再編後は、下り線バスを待機する上り線バスのエンジン音が無くなる。さらに上り線バス発進時のエンジンを吹かしていく大きな音も無くなる。これで家の前が随分静かになると期待しています。再編後は、一方向のみの運行を変更せず、ずっと続けてほしいです。</p> <p>2、バスの小型化への要望</p> <p>このルートのバスの大きさを、「野川・七軒家循環」ルートの車体並みに小型のものに変更することはできないのでしょうか。時々バスの外から眺める程度ですが、座席はいつも満杯という程ではないように見えますが。</p>	<p>【ルート】</p> <p>ルート変更についての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【バス車両】</p> <p>現在、野川・七軒家循環は、道路幅員の状況から CoCo バス・ミニ（ハイエース車両・乗客定員 12 名）を使用して運行しており、日々の状況により乗り残し課題があるところです。</p> <p>貫井前原循環への小型車両化への御要望ですが、同循環は、この再編において、ルートを一部変更予定であり、路線バスルートを運行することとなるため、相当数の利用者が見込まれます。上記のミニ車両等では更に乗り残し課題が発生する懸念があります。</p> <p>CoCo バスは生活道路を運行しており、ルート沿いにお住まいの市民の皆様の御理解、御協力があって成り立っているものと認識しております。また、御指摘がありましたように、CoCo バスが通行することで振動等により不快を感じられ、我慢を強いられる方々もいるということを再認識するとともに、今後</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>現在、CoCo バスが家の前を通る時だけ、道路の振動が家の中に伝わってきて日々不快な思いをしています（この点については、市の道路管理の担当課に事情を説明しました）。</p> <p>静かな住宅街を常時走行する自動車としては、現行の CoCo バスは大き過ぎます。そしてエンジン音も大きい。再編基本方針の中に「①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」という項目があります。施策の柱としてはもちろん理解できます。ただ同時にルート沿いに住む「沿道被害者」への配慮も是非お願いしたいと思います。</p> <p>小金井も以前と比べずいぶんと都市化しました。道路の通行量も増えました。これ以上居住環境が悪くならないことを願っています。ご理解頂ければ有り難く思います。</p>	<p>おきましても引き続き、運行事業者と連携し、沿道住民への配慮を行いながら運行に努めてまいりたいと考えておりますので、御理解くださいますようお願いいたします。</p>
12	ルート 運行時間帯	<p>東町循環ルートが東町1丁目を運行して、眼鏡いちご橋をカバーしてくれるのは、東町5丁目住人としては嬉しいです。ただ、運行時間帯をもう少し広げてせめて8:30 から20:00 くらいにして欲しいです。</p> <p>武蔵境からのバスが間引きになり、非常に不便になりました。</p> <p>本音は、北東部循環並に運行して欲しいですが、せめて運行時間を広げて、活動年代にも使いやすくして欲しいです。</p> <p>自宅は、東小金井から連雀通りまで800m、そこから自宅まではまだ500mで、徒歩ですと18分になります。新小金井駅からも10分は歩きます。最近では、環境問題、燃料高騰問題もあり、自家用車の使用を制限しています。</p> <p>特に環境問題の観点からも、公共交通の担う責任は益々重くなっているのではないのでしょうか？</p>	<p>【ルート】 ルート変更についての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【運行時間帯】 再編基本方針3に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は9時台～19時台の運行を最低限確保することと定めています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		現在使用停留所は野川公園入口です。	
13	運賃	<p>ココバスはほぼ毎日利用させてもらっています。今回の再編計画で金額が値上がりしていて驚きました。180円は上がりすぎだと思えます。となりの武蔵野市との差がありすぎて驚きました。何のためのコミュニティバスなのかわからなくなります。それならばわざわざ遠回りするココバスに乗らなくてもいいのではと思います。利用しているのはお年寄りばかりではなく学生や主婦、子供、会社員もいます。どうかバス賃は変えないでもらいたいです。</p>	<p>【運賃】 再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。 よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
14	ルート 運賃	<p>中町循環の停留所に新小金井駅を残してくれたことに感謝します。ここは待ち合わせて乗るときや、雨の時にも駅の庇を利用できて便利な停留所です。</p> <p>東町1丁目に乗り入れてもらったことで、1丁目の方が助かる、と喜んでいました。これから高齢化社会が一層進み、自家用車も手放す人が増えていく中、さらに充実させてくださることをお願いします。</p> <p>運賃の引き上げは残念です。65歳以上で乗車の際に介護保険証提示が必須とされていますが、これは一律にしないで、どう見ても65歳以上という方が保険証を忘れたときは、割引を認めることを付記していただきたい。乗車の際にもめることのないようお願いしたい。</p>	<p>【ルート】 ルートについての御意見、ありがとうございます。</p> <p>【運賃】 再編基本方針2に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスとCoCoバスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。 よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域とCoCoバスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
			<p>なお、介護保険被保険者証の日常的な携帯の負荷を軽減するため、高齢者専用回数券を導入いたします。高齢者専用回数券を購入した場合、回数券のみでの御利用ができますので、介護保険被保険者証の提示は必要ありません。ただし、高齢者専用回数券の購入時は介護保険被保険者証が必要となりますので御注意ください。</p> <p>また、乗車時に介護保険被保険者証を忘れた場合もしくは高齢者専用回数券が無い場合は、基本運賃をお支払いいただくこととなります。</p>
15	運賃 その他	<p>P29、3 運賃及び割引制度について 運賃値上げに断固反対です。 いつも野川・七軒家循環を利用しております。 CoCo バスは交通弱者に対応して運行しているのであれば、坂の下の地域住民は明らかな交通弱者です。 私は 40 代で会社員をしていますが、病気にも障害にも認定されない体調不良を抱えています。 子供もいません。 元気であれば坂道も頑張って登れますが、頻脈の続く日、めまいの続く日、疲れて仕方がない日、暑い夏、CoCo バスが 100 円だから利用できています。 もう殆ど毎日利用しています。 国も市も、高齢者や子のいる世帯には割引や補助が出ますが、一番頑張っている働く世代はいつも置き去りです。 収入が増えていないのに出費だけが増える。 一度上がったものは二度と下がりません。 一体何のために生きているのかと虚しくなります。</p>	<p>【運賃】 再編基本方針 2 に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。 よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。 ただ、御意見の方のような事情がそれぞれの方にあることは認識させていただいておりますが、上記のとおり制度設計上やむを得ないところがあることを御理解ください。</p> <p>【その他】 乗務員への御指摘ですが、不快な思いをされたとのことで大変申し訳ございませんでした。運行事業者へ伝えるとともに、丁寧な対応を徹底するよう、併せて申し伝えます。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>特に野川・七軒家循環の周辺は代わりの路線バスなどありません。</p> <p>スシローでさえ 100 円から 30 円の値上げなのに、一気に 80 円も値上げとは。</p> <p>CoCo バスは高齢者だけの乗り物ではない事を知って欲しいです。</p> <p>弱者の切実な声を聞いて欲しいです。</p> <p>極端な運賃値上げに断固反対致します。</p> <p>よろしくお願い致します。</p> <p>また再編計画とは関係ありませんが、運転手さんの中に運転の荒い方がいらっしゃいます。</p> <p>急発進、急停止、直線になるとスピードをあげる等。</p> <p>先に書きました通り体調が良くない上状態で利用しておりますので、ジェットコースター並みの発進にパニック発作が起こりそうになることがあります。</p> <p>もちろんとても丁寧な運転の運転手さんもいらっしゃるのですが、色んな人が乗るバスだということを徹底してお伝えして頂きたいです。</p> <p>よろしくお願い致します。</p>	
16	運行時間帯	<p>バスの運行時間を長くしてほしい。</p> <p>7 時～21 時まで。</p>	<p>【運行時間帯】</p> <p>再編基本方針 3 に記載のとおり、日常生活に即した運行サービスの提供の観点から、生活に資する施設への移動手段として施設の利用時間を鑑み、運行時間帯は 9 時台～19 時台の運行を最低限確保することと定めています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
17	運賃	<p>P29、3 運賃及び割引制度について CoCo バス運行に携わる皆様に感謝申し上げます。 運賃値上げに際しましての要望です。 180 円のいきなりの高い値上げ、いかななものでしょう。 世の中いろいろな物が高騰しております。 上がらないのはお給料。 生活の基本です。 年金も下がっています。 住みやすい小金井市というのであれば生活弱者を守って下さい。</p> <p>「白伝坊の坂」とてもきついですよ。 若くても病弱の方もいらっしゃいます。 目の不自由等。 せめて 150 円止まりにすべきと思います。 世間一般というより生活弱者のために。 生活弱者も納税者です。 一緒に暮らす娘も生活弱者です。 体が弱い為朝から晩まで働く事ができませんが CoCo バスが 安価である為何とか毎日通っております。 もっともっと住みやすい小金井市を期待致します。 今一度の見直しを切によろしくお願い申し上げます。</p>	<p>【運賃】 再編基本方針 2 に記載のとおり、路線バスを補完するサービスの提供の観点から、市内全域を路線バスと CoCo バスが一体となってカバーするよう、検討を行ってまいりました。 よって上記の観点から、運賃についても、路線バスのみが運行する地域と CoCo バスが運行する地域にて運賃差により不公平が生じないこと、一部、路線バスと並走する区間において路線バスの利用者減少を助長しないことを考慮し、路線バスの初乗り運賃と同程度と設定し、その他割引制度等も可能な限り路線バスと同様に設定しております。</p>
18	<p>道路条件</p> <p>ガイドライン</p> <p>再編計画全体</p>	<p>コミュニティ交通や道路対策では市及び関係諸機関各位には大変お世話になり、厚く御礼申し上げます。 以下 3 点、コメントさせていただきます。 1. CoCo バス運行ガイドライン (案) p. 25～、CoCo バスの運行に必要な道路条件</p>	<p>【道路条件】 現行ルートにおいて、CoCo バス運行ガイドライン (案) p. 25～、CoCo バスの運行に必要な道路条件を満たしていない区間があることは認識しております。 しかしながら、このような区間も安全対策等を講じることに</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>・ガイドライン案では「CoCo バスが運行できる道路の幅員は車両制限令で定められており、新たに運行する道路では原則として以下の基準を満たす必要がある」とされ、適用対象が「新たに運行する道路」に限定されています。これを「現在運行する道路にも適用」できる建付けにして頂けないでしょうか。</p> <p>・今回の CoCo バス再編事業に際しても、上記道路条件に基づいて新規ルートの選定がなされたと理解しておりますが、これまで運行されている現行ルートでも上記基準が充たされていない区間があります。</p> <p>・例えば道路全幅員が 3.6m 程度しかない道路にも、車両総重量 7 トンを超える大きなポンチョが走行しています。これは上記道路条件からみても大き過ぎ、その結果として交通危険や振動、騒音といった問題が発生しています。</p> <p>・上記「CoCo バスの運行に必要な道路条件」が設定されている背景には、交通安全を始めとしたこれらの問題を事前に予防することが重要との観点があると思われまます。その重要性において「新規ルート」「現行ルート」の間に差はない筈です。</p> <p>・少なくとも上記のような問題（交通危険・振動・騒音など）が発生している区間については、上記「CoCo バスの運行に必要な道路条件」に基づいた見直しが適切になされるガイドラインであって欲しいと考えます。そうした見直しの機会がなければ、上記問題の発生している区間について、当該問題が解消される可能性が将来にわたって閉ざされてしまうと考えられるためです。またどこの地域でも発生し得るという点で、一定の普遍性もある問題ではないかとも考える次第です。</p>	<p>より運行の許可をいただいている状況であること、このような区間を運行しなければルートの確立ができないこととなります。</p> <p>一方、CoCo バスは生活道路を運行しており、ルート沿いにお住まいの市民の皆様の御理解、御協力があつて成り立っているものと認識しております。また、御指摘がありましたように、CoCo バスが通行することで振動等により不快を感じられ、我慢を強いられる方々もいるということを再認識するとともに、引き続き、運行事業者と連携し、沿道住民への配慮を行いながら運行に努めてまいります。</p> <p>【ガイドライン】</p> <p>これからの CoCo バスについては、地域の方々が中心となり、バス事業者・市とて課題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切であると考え、「ガイドライン」を定めております。</p> <p>したがいまして、今後の CoCo バスの運行を維持していくためには、地域住民も協働して、バス事業者、市の 3 者がそれぞれの役割を果たしながら継続していくという仕組みを構築してまいります。</p> <p>また、今回の再編にあたり、平成 30 年に市民・利用者アンケート調査を実施しました。その後も、地域懇談会や地域説明会を実施し、沿道の方も含め、御意見をうかがってきたところです。また、地域公共交通会議にも公募委員の方に参加いただいております。今後も引き続き、地域の方の意見をうかがえるよう努めます。</p> <p>【再編計画全体】</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>2. CoCo バス運行ガイドライン（案） p.11～地域提案による新規導入・運行変更検討、ほか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域提案による新規導入や運行変更検討について、地域組織の設立や町内会への関係などが規定されていますが、住民（とくに沿道住民）の声を行政にお届けするという点で、こうした条件は少しハードルが高すぎるように感じます。 ・CoCo バス運行ルートに沿道住民は、これまでも運行開始以来「お互いさま」の精神で長年にわたって運行に協力してきました。上記1. のような問題があっても、地域全体にとっての必要性を考えれば、「お互いさま」精神が重要と考えるからです。 ・問題は、そのような協力精神をお持ちの方が多いためこそ、上記のような問題があっても現実にはまとまった声にはなりにくく、その声を行政にお届けするのが難しいといった逆説的な結果にも陥ることがあるという点です。その意味で、上記のハードルは少し高すぎるように思われます。 ・より柔軟に沿道住民の声を行政にお届けできるガイドラインであって欲しいと思います。 ・付言すれば、CoCo バス運営についての実態調査やアンケートなどで、沿道住民の声も取り上げて頂きたく存じます。これまでは沿道住民に対する実態調査やアンケート等はほとんどなかったように思われるからです。 <p>3. CoCo バス再編計画案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井市には比較的狭隘な生活道路が多く、そこにコミュニティ交通手段を確保するうえでの市及び関係諸機関各位のご苦勞はよく理解し、またご努力に感謝しております。 	<p>今回はコミュニティバス（CoCo バス）を対象とした再編計画及びガイドラインの策定を行いました。</p> <p>一方、御指摘のようなコミュニティタクシー等のニーズや他自治体での事例があることは把握しております。</p> <p>新たな交通手段の導入にあたっては、CoCo バス再編後における公共交通のあり方について検討する必要があり、その中で研究していくものと考えています。</p>

番号	項目	寄せられた意見	意見に対する検討結果
		<p>・一方でそうした道路環境下でポンチョのような大型車を運行することで、交通危険・振動・騒音の問題など、運行開始から20年近くを経てさまざまな問題も出て来ています(近隣市でも同様の問題発生と対応の事例を見聞します)。</p> <p>・また道路規格・乗車人数など、地域事情はさまざまに異なります。生活道路の狭隘さや今後のさらなる高齢化進展を考えれば、たとえば大型車を周縁部を巡回させるのではなく、より小型で機動性のあるハイエースやコミュニティタクシー(車椅子登載装置付きの小型ワゴン)などの方が、今後は真に必要なとする方々のニーズにより適合してくるかも知れません。自治体によってはそうした実例も見聞しています。</p> <p>・既存のコミュニティ交通を育てるという意味で住民参加も大切ですが、一方でこうした潜在的ニーズや上記1や2などの少数意見は、たとえば地域公共交通会議などで大所高所から目配りを頂き、拾い上げて頂くことも大切ではないかと考えます。</p> <p>・市民委員や関係諸機関委員の皆さまには真摯にお取り組み頂き深謝申し上げますとともに、引き続き地域公共交通会議に期待しています。上記視点も踏まえ、今回の再編案を固定化するのではなく、今後も運行実態や少数意見も踏まえた見直しや、必要な手当てを継続的にご検討・ご推進頂ければ幸いです。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	

※提出された意見は、原則として全文を掲載します。