地域懇談会の開催にあたって

1　CoCoバスの現状　　20分程度

①バス交通をとりまく状況 … 資料１

2　地域公共交通計画　１時間20分程度

① **課題と基本方針、目標** … 資料２　（説明）

② **施策と事業**… 資料３（グループで意見交換・発表）

③ **指標** … 資料４　（質疑）

　本日の主な議題は「２　地域交通計画」ですが、この懇談会を予定した以降にＣｏＣｏバスに関する課題が発生しました。地域の交通手段であるＣｏＣｏバスが直面している現状を、まずは皆さんにお知らせする必要があると考えていますので、冒頭で資料１をもとに説明をします。それについて、皆さんのご意見をお聴きする時間も設けます。

　その後、資料２～４をもとに、地域公共交通計画の内容について説明し、どのような施策や事業が必要かを皆さんで考えていきます。

グループでの意見交換にあたってのお願い

- グループに分かれて意見交換をお願いします。グループは事務局から発表します。
- 意見交換にあたり、以下についてご注意いただけますようお願いします。

その１　多くの方に意見をいただきたいため、ご意見はできるだけ簡潔にお願いします。
その２　他の方の意見は最後まで聴いてください。
その３　他の方の意見を否定しないようにしてください。
その４　必ず発言する必要はありません。「今はまだ考えがまとまらない」という場合は、それを教えてください。

資料１

バス交通をとりまく状況

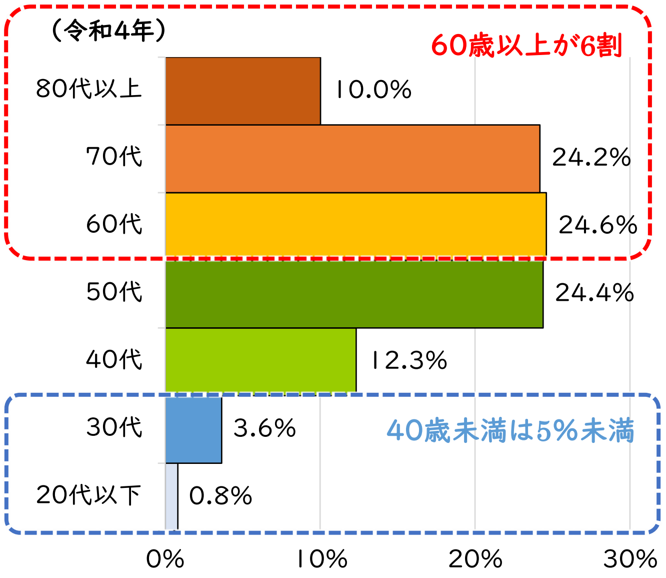
運転士の不足

⑴ 深刻な乗務員不足・乗務員採用の苦戦

○ 運転士の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加（６０歳以上が６割、平均年齢は５０歳以上）
○ 転職市場が活性化する中での異業種への人材流出
○ 採用人数が退職者数に追いつかず、在籍乗務員数が年々減少している状況（現状で約１５％不足、２０３０年には約３０％不足するとの予測）

⑵ ２０２４年問題（改善基準告示の変更）

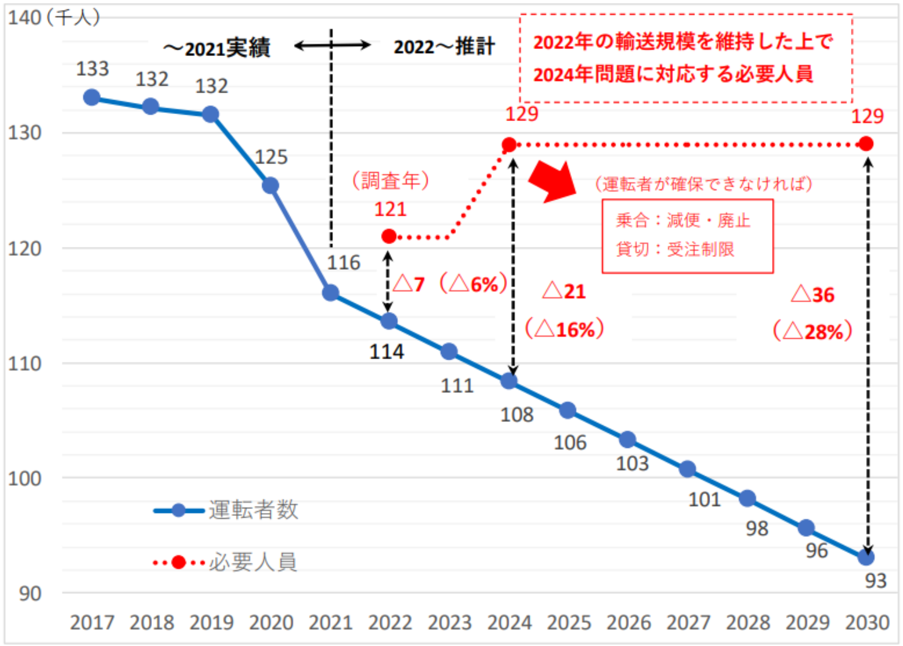
○ ドライバーが１日当たりに働ける時間の減少
○ 時間外労働によるダイヤの維持が厳しい状況



大型二種免許保有数：802,143人

出典：警察庁「運転免許統計」（令和４年版）より作成

バス運転者（2030年試算）



出典：国土幹線道路部会ヒアリング資料_R5.10.5

バス交通をとりまく状況

他自治体での状況

【荒川区におけるコミュニティバスの減便】

・慢性的な運転手不足に加え、令和6年4月から自動車運転手の労働時間等の基準が改正。
・現状の運行本数を維持することは極めて困難であり、利用者が少ない便や夜間帯の運行を減便することに併せて、令和6年3月1日より時刻表を変更。

路線	項目	現状	変更案	変更後
さくら（左回り）	便数	31便	9便減	22便
	最終便時刻	21時15分	100分前倒し	19時35分
さくら（右回り）	便数	22便	16便減	6便
	最終便時刻	20時56分	116分前倒し	19時00分
汐入さくら（東口発）	便数	37便	9便減	28便
	最終便時刻	21時20分	80分前倒し	20時00分
汐入さくら（西口発）	便数	37便	10便減	27便
	最終便時刻	21時20分	110分前倒し	19時30分

出典：第17回荒川区地域公共交通会議　資料1

【足立区におけるコミュニティバスの廃止】

・１２路線あるコミュニティバスのうち３系統について廃止、１系統について一部区間の運行を終了することを決定。

運行終了の路線

はるかぜ10号　令和６年３月２９日
はるかぜ3号　令和６年３月３１日
はるかぜ7号　令和６年度中

一部区間運行終了の路線

はるかぜ11号

＜区HPに記載されている運行終了の経緯＞

1. 利用者が少なく赤字路線であること
2. 現在の運行車両が老朽化しており、区からの車両購入補助があったとしても黒字化とは程遠く、車両の買替は困難であること
3. **働き方改革の一環である改善基準告示が令和６年４月から適用され、現行より長い休息時間（=短い拘束時間）の確保が必要となり、さらに運転士不足が深刻化すること**
4. **全国的な運転士不足で、限られた人的資源を利用者の多い路線へ集中する必要があること**
5. **運転士不足は、区からの運行経費の補助があっても解決できる問題ではないこと**

京王バス「コミュニティバス運行事業に係る協議の申し入れ」

協議の申し入れ内容

ＣｏＣｏバス東町循環及び中町循環の
２０２７年３月３１日（令和８年度末）をもっての運行受託終了

（２路線の理由）・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、一定移動について補完ができる

背景

前述の社会的な状況に加えて事業者として以下のような状況。
〇 在籍乗務員の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加（平均年齢は５０歳以上）
〇 乗務員の処遇改善を実施するも必要な要員数には足りず、乗務員は不足している状況
〇 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、すでに段階的な効率化を実施

対応と判断

〇 運賃改定を行い、収入増を原資とした乗務員の処遇改善（給与引き上げ、おかえり採用）による確保策の実施
〇 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乗務員不足が解消されず、黒字路線も含めた減便・路線廃止を伴うダイヤ改正が必要

⇒　コミュニティバスだけこのまま規模を維持して運行受託していくことが難しい

乗務員数が今後も減少していく前提で、持続可能な地域交通の運営方法はないか、議論を交わしながら良い方法を考えていきたい

市の考え方・対応　～京王バスからの協議申入れを受けて～

中町循環・東町循環について

令和５年４月に再編運行を開始。地域の方の協力も得ながら、持続可能なＣｏＣｏバスについて議論し決定した経過がある。

両路線ともに、地域の重要な交通手段であると認識しており、継続して運行することが望ましいと考えている

回答書の送付

市と京王バスとの協議を開始するにあたり、前提となる認識をすりあわせ
⇒　回答書として、市長名で社長宛てに通知した

中町循環・東町循環の２路線廃止という申入れ文書内容そのものが趣旨ではなく、運行終了が前提ではないと双方認識の上、協議を行う

協議の開始

○京王バスと協議を進める
○京王バスとの協議内容によっては、部会の設置を検討し具体的内容を議論　その過程で、地域へのアンケートや説明会なども検討

【地域公共交通計画】社会情勢等の変化も視野に入れ、市内の公共交通の限られた資源をどう有効活用していくか、また今回の様な事態が生じた際にはしっかり協議を行い、持続可能な交通ネットワークを検討していくことを明記

資料２

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

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

③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

４章 ｜ 基本方針と目標

１ 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として、以下の通り、基本方針を設定しました。

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

２ 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べき事項として４つの目標を設定しました。

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

設定した４つの目標を達成するため、実施すべき施策と事業（案）を以下に示します。

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

事業	スケジュール							
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
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				**実施・継続**				
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				**準備・検討**				
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								
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２　安全･安心で快適に移動できる環境をつくります

事業	スケジュール							
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
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								

事業	スケジュール							
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
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走行空間の確保、安全利用の推進								

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

事業	スケジュール							
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
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

事業	スケジュール							
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
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備えた関係者との連携								
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

小金井市の地域公共交通ネットワークは、鉄道・路線バスを中心として、コミュニティバス・タクシー等で形成されています。今後も公共交通サービスを維持していくため、各交通手段の連携を進め、限られた資源を最大限活用しながら交通ネットワーク全体の効率化と利便性の確保を図ります。

また、社会情勢や市内公共交通を取り巻く状況及び環境が変わった際は、交通事業者をはじめ関係機関等による協議を行いつつ、地域の利用状況の把握や調査等を踏まえ、地域公共交通活性化協議会における検討・協議により、持続可能な交通ネットワークとなるよう努めます。

①　バスの持続可能な交通ネットワークに向けた連携								
• 小金井市内を運行する路線バス及びコミュニティバスは、各バス事業者との連携により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。								
実施主体	市							
関連・連携機関	バス事業者・周辺自治体							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続 →							

②地域の多種・多様な移動手段の連携								
• 既存の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を軸として、福祉輸送やシェアリングサービス、民間の移動サービスなどの地域の多種・多様な移動手段との関係性を整理した上で、適切な連携と役割分担を図ります。								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者、民間・福祉輸送事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続 →							

③公共交通の現状に関する情報発信								
• 公共交通の利用状況や公費負担の現状に関して、定期的なモニタリングを行います。 • 結果は市ホームページやイベントにて発信し、市民と公共交通のあり方を共に考えるきっかけとします。								
実施主体	市							
関連・連携機関	バス事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続 →							

施策１－２　コミュニティバスの効果的な活用

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、導入から 20 年が経過しました。平成 30 年度から再編事業に取り組み、交通状況や市民ニーズの変化、地域課題等を踏まえて「小金井市コミュニティバス「CoCo バス」再編計画（R4.8）」を策定し、一部路線のルート変更及び運賃体系の変更を行い、令和５年４月から再編運行を開始しています。

今後は再編後の CoCo バスの基本方針に基づいて、地域住民・バス事業者・市が協働して守り、育てる取組を継続することで、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただき、効果的に活用されることを目指します。

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（R4.8）」では、運行の見直しを検討する際の基準、かつ地域住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」を再編後２年が経過した後に設定することとしています。利用の定着や社会情勢を注視しつつ、ガイドラインの改定により具体的な数値を設定します。
- 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 バスのあり方を共に考えるきっかけとします。
- ガイドラインで設定した基準指標（運行にかかる収支状況及び利用者数）が運行継続基準を下回った場合は、市・地域住民にて見直し検討を行います。また、新規路線の導入や既存路線の変更が必要な場合は、「運行基準」に考慮して検討を行います。
- 社会情勢の変化等により見直しが必要となった場合には、ガイドラインの改定に向けた検討を行います。

実施主体	市							
関連・連携機関	地域住民・バス事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討 (R7–R14)							

②CoCo バスだよりの発行

- CoCo バスの利用者増加に向けて、CoCo バスを利用したい気持ちを醸成するため、CoCo バスの利用方法や立ち寄りスポット、収支状況等を掲載した「CoCo バスだより」を発行します。
- 市ホームページの他、CoCo バス車内や市の出先機関、回数券販売所で配布することで、CoCo バスを日常的に利用していない方や来訪者に対しても CoCo バスの魅力の発信を行います。

実施主体	市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続 (R7–R14)							

③CoCo バスサポーターの導入検討								
• 地域住民・バス事業者・市のそれぞれが過度な負担なく持続可能なサービスを提供することを目的として、CoCo バスを応援したい気持ちを醸成するために、バスサポーターの導入を検討します。								
実施主体	市							
関連・連携機関	地域住民・バス事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討	実施・継続						

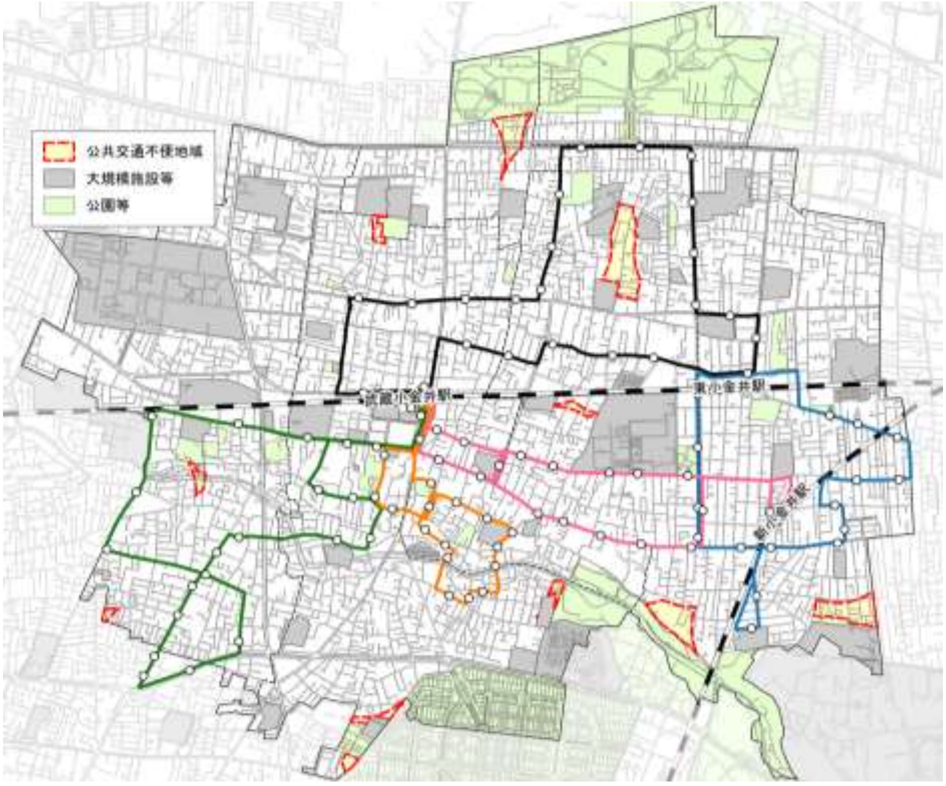
小金井市の取組 **公共交通のカバー状況**

小金井市では、JR 中央線・西武多摩川線、多くの路線バスが地域の移動の足を担っています。

しかし、道路幅員が狭い箇所も多く、路線バスが走行できないような地域の移動手段を担うため、令和 5 年４月にコミュニティバス（ＣｏＣｏバス）の運行路線を再編し、公共交通不便地域の多くをカバーしています。

坂下の道路が狭い地域の一部には、ワゴン車両のＣｏＣｏバス・ミニを運行し、公共交通不便地域の移動手段を確保しています。

ミニが坂を上っている写真



※公共交通不便地域：鉄道駅から 500m(新小金井駅は 300m)以遠かつ、1 日の運行本数が 20 便以上（CoCo バス東町循環は 19 便/日）のバス停留所から 300m 以遠の地域

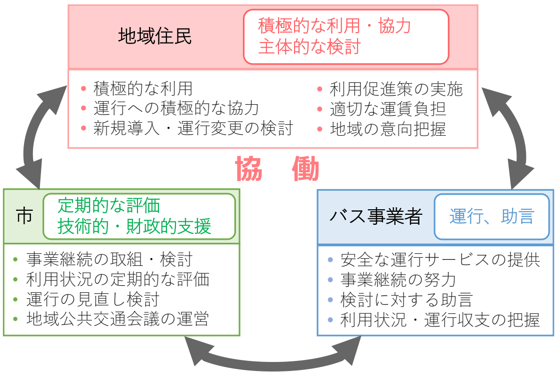
小金井市の取組 CoCo バス運行ガイドラインの策定

運行状況の定期的な評価の実施方法と、地域の方々が CoCo バスを改善したいと考えたときの検討方法を示す手引書として、CoCo バス運行ガイドラインを策定しています。

05 運行ガイドライン

CoCoバスを継続的に運行するためには、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、CoCoバスを守り、積極的に利用し、育てていくことが大切です。

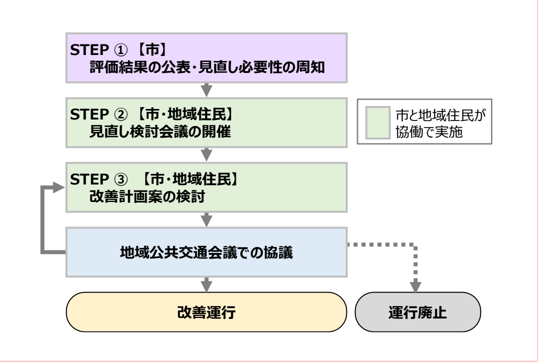
より良い運行となるよう、どこを走行したら、どんな工夫をしたらみんなが乗るバスになるか等を念頭に置いて、地域住民・バス事業者・市の3者が協働していく仕組みを周知し、理解し、活用してもらうためにガイドラインを策定しました。



●現在の運行路線に対する定期的な評価（PDCA）

CoCoバスの持続可能な運行のため、運行状況の定期的な評価を行うこととします。

日々のCoCoバスの運行状況から、運行継続基準をもとに評価し、評価結果を公表します。2年連続で運行継続基準を下回った場合は、見直しの必要性の周知、市や地域住民の方との見直し・改善案の検討を経て、地域公共交通会議で改善運行実施の可否を判断します。

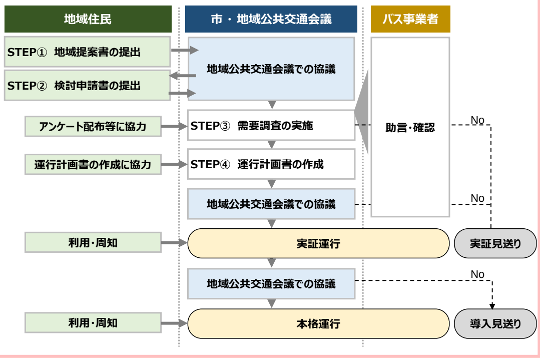


●地域提案による新規導入・運行変更検討

地域の方々がCoCoバスを新しく導入したい・変更したいと考えた際に提案を行うことができます。

地域提案書を提出し、地域公共交通会議での協議の内容を踏まえて、ルート案やサービス水準を検討し、検討申請書を提出していただきます。

需要調査の実施、運行計画書の作成等を経て、実証運行での利用者の状況などを確認し、本格運行をすべきとなった案について、本格運行へ移行します。



【基準指標に関する今後の検討予定】

定期的な評価（PDCA）、実証運行の実施要件、本格運行への移行要件については、以下の基準指標を満たしているかどうかで判断します。（CoCoバスとCoCoバス・ミニで数値は別設定）

ただし、今後の新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、一定程度、社会情勢の様子や再編後の利用状況を見守る期間を設けた上で、令和7年度に基準指標の数値を設定する予定です。

- 運行にかかる収支状況 ●%
- 1便あたりの利用者数 ●人／便

出典：ＣｏＣｏバス再編計画・運行ガイドライン概要版より抜粋

小金井市の取組 CoCo バスだよりの発行

CoCo バスに関する様々な最新情報をお届けするため、「CoCo バスだより」を発行しています。CoCo バス車内、市の出先機関、回数券販売所にて掲示・配布を行っています。

お得な回数券の利用案内

CoCo バスをより良くするための取組の紹介

CoCo バスで行くことのできるスポットの紹介

出典：小金井市ホームページ「CoCo バスだより」より作成

他地域の事例 バスサポーターの導入

市川市では、わくわくバス（市川市コミュニティバス南部ルート）の車内に、沿線の保育園園児が描いた絵を飾っています。

また、市の運行負担額を縮減するとともに、地域の方にコミュニティバスを支えていただくことも必要との考えから、協賛制度（寄附）の募集も行っています。

出典：市川市ホームページ「わくわくバス（市川市コミュニティバス南部ルート）に絵を飾りました」「コミュニティバスを応援してください」より作成

施策１－３　公共交通不便地域への対応

小金井市は市域のほとんどが公共交通でカバーされていますが、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です。

このような地域や施設の移動を支援するため、乗り継ぎや乗り換えのハードルを下げるための情報提供や、新たな交通手段や運行形態について検討します。

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、市内の公共交通を中心に、近くのシェアリングポートの周知など、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。
- 関連団体との連携により、公共交通利用者の移動ニーズが高い公共施設や病院などの施設を抽出し、最寄りの鉄道駅や主要なバス停からの移動について、わかりやすい案内情報を作成し提供します。
- 公共施設や病院などの来訪者の利用が多く見込まれるバス停では、どこのバス停で降りたらよいかの車内案内や、バス停から施設への道順の掲示を行います。

実施主体	市
関連・連携機関	交通事業者・関連団体

スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討		実施・継続					

②新たな交通手段や運行形態の検討

- 既存の路線バスやコミュニティバスだけでは交通手段の確保が難しい地域においては、必要に応じて関係者協議の場を設け、個別移動を担うタクシーやライドシェア等の活用に向けた調査・研究、ニーズの変化に応じた運行形態やサービスの提供方法等の検討を行います。

実施主体	市
関連・連携機関	交通事業者

スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続							

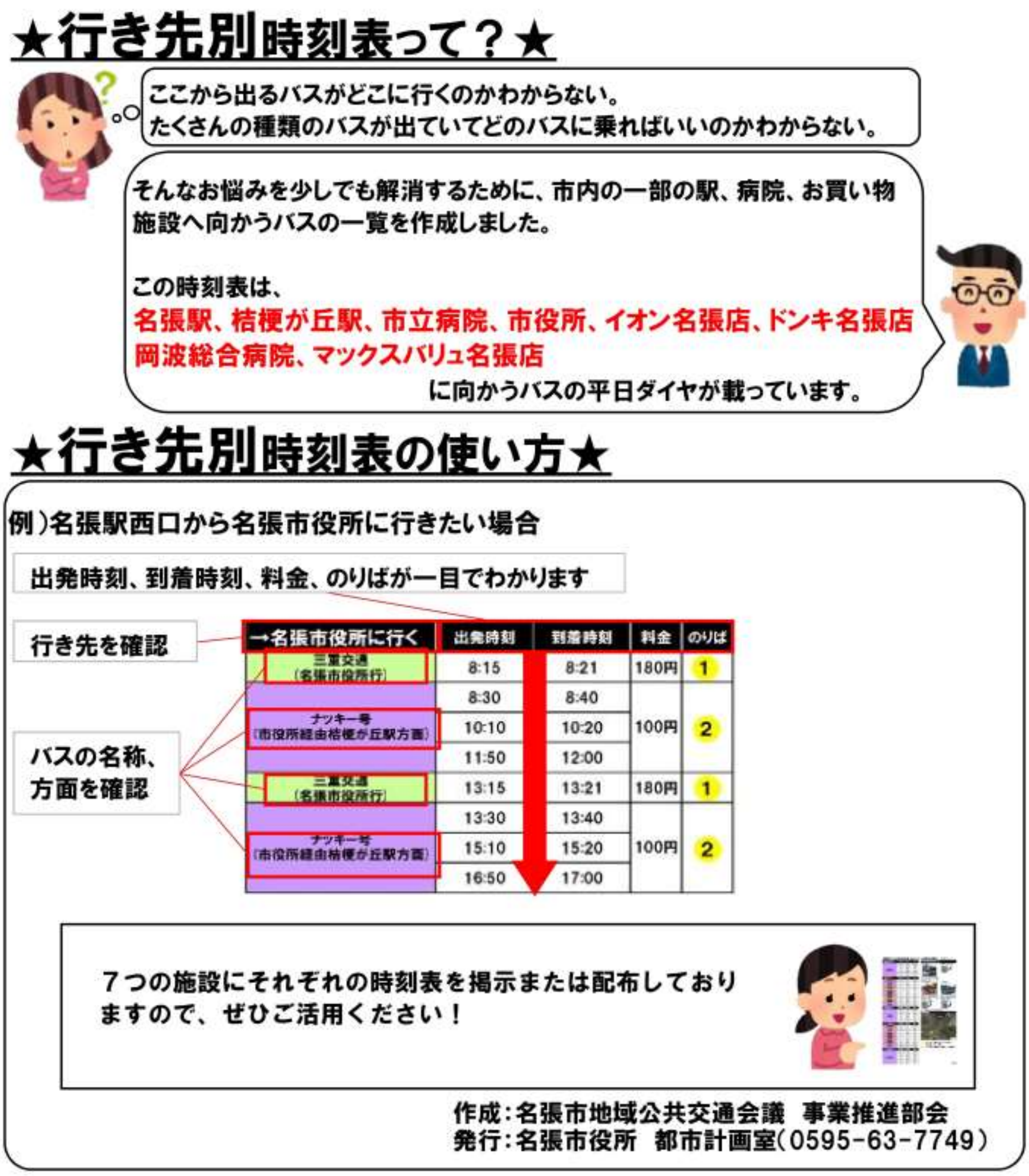
小金井市の取組　バス停近くの施設への道案内の掲示

小金井市内の病院や公園など、来訪者が多い施設近くのバス停では、沿道施設の協力により施設までの道案内を掲示しています。

小金井市都市整備部交通対策課

他地域の事例 **効率的な移動方法のチラシの作成**

名張市では、「ここから出るバスがどこに行くのかわからない」、「たくさんの種類のバスが出ていてどのバスに乗ればいいのかわからない」というお悩みを少しでも解消するために、市内の主要な施設を結ぶ行き先別の市内のバス（三重交通、コミュニティバス）の時刻表を作成しています。



★行き先別時刻表って？★

ここから出るバスがどこに行くのかわからない。
たくさんの種類のバスが出ていてどのバスに乗ればいいのかわからない。

そんなお悩みを少しでも解消するために、市内の一部の駅、病院、お買い物施設へ向かうバスの一覧を作成しました。

この時刻表は、
名張駅、桔梗が丘駅、市立病院、市役所、イオン名張店、ドンキ名張店
岡波総合病院、マックスバリュ名張店
に向かうバスの平日ダイヤが載っています。

★行き先別時刻表の使い方★

例）名張駅西口から名張市役所に行きたい場合

出発時刻、到着時刻、料金、のりばが一目でわかります

行き先を確認

バスの名称、方面を確認

→名張市役所に行く	出発時刻	到着時刻	料金	のりば
三重交通（名張市役所行）	8:15	8:21	180円	1
	8:30	8:40	100円	2
ナッキー号（市役所経由桔梗が丘駅方面）	10:10	10:20		
	11:50	12:00		
三重交通（名張市役所行）	13:15	13:21	180円	1
	13:30	13:40	100円	2
ナッキー号（市役所経由桔梗が丘駅方面）	15:10	15:20		
	16:50	17:00		

７つの施設にそれぞれの時刻表を掲示または配布しておりますので、ぜひご活用ください！

作成：名張市地域公共交通会議　事業推進部会
発行：名張市役所　都市計画室（0595-63-7749）

出典：名張市ホームページ「主要施設に向かう行き先別時刻表（令和６年４月更新)」

施策１－４　公共交通の利用促進

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ります。地域公共交通ネットワークを維持していくためには、公共交通を利用していただき、地域の移動手段として守っていくことが必要となります。

また、公共交通を利用することは温暖化の防止など地球環境の保全にも寄与し、持続可能な社会をつくることにもつながります。

市内を移動する多様な世代、様々な考え方や特性を持つ方々に応じた公共交通利用の啓発を行うことで、公共交通を利用する意欲を醸成することを目指します。

①公共交通利用の啓発

- 公共交通を利用した外出の促進や、マイカーから公共交通・自転車などの利用への自発的な転換を促進するため、公共交通の利用方法だけでなく、利便性やメリットを合わせて伝えるチラシやポスターを作成します。
- 教育機関等と連携し、公共交通の利用のメリットなどを子どもたちにわかりやすく伝えます。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・関連団体・教育機関・地域住民							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討		実施・継続					

②運転免許返納後の公共交通利用促進

- 高齢者の運転免許自主返納を推進するとともに、地域包括支援センターや運転免許センター等と連携し、運転免許証返納前後の高齢者に対して、路線バスの乗り方講座の開催など公共交通を利用しやすくするための情報提供を行います。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・地域包括支援センター・運転免許センター等・地域住民							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討			実施・継続				

③公共交通利用促進に資するイベント等の実施

- 多様な世代の市民や来訪者に対して公共交通の利用を促すためには、イベント等の集客を利用して、情報提供を行うことが有効です。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。
- 「こがねい★バスフェス」やその他イベントと連携し、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。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・周辺自治体・地域住民							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続							

他地域の事例　公共交通利用の啓発

千葉市では、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として、「ちばしエコライフカレンダー」を配布しています。また市内への転入者などを対象に、公共交通利用のメリットをまとめたリーフレットを配布しています。

■ ちばしエコライフカレンダー（左）、転入者向け公共交通利用促進リーフレット（右）

出典：千葉市ホームページ「2024 ちばしエコライフカレンダー」、「公共交通利用促進リーフレット　～Smart ＆ Enjoy CHIBA Life（スマチバ！）～」

施策１－５　公共交通の担い手不足への対応

地域公共交通ネットワークを守るためには運転士の確保が必要不可欠となりますが、小金井市内のバス・タクシー事業者の多くが人手不足の問題をかかえており、路線やサービスの縮小をせざるを得ない状況です。

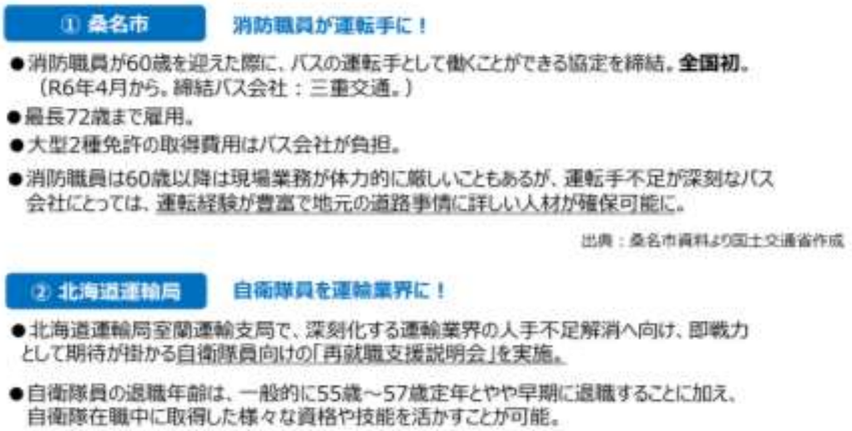
このような状況を公共交通のあり方について関心を持ってもらうきっかけとして広く発信するとともに、事業者と連携し、運転士を確保することを目指します。

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、市民と公共交通のあり方を共に考えるきっかけとします。 • 合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いただくきっかけを作ります。								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続（R7～R14）							

②運転士確保についての働きかけ								
• バス・タクシー事業者、多摩地域の他自治体及び東京都等と連携し、「こがねい★バスフェス」を始めとするイベント等にて運転士募集ブースを設置し、バス・タクシー運転士のイメージアップを図るとともに、新たな担い手の発掘を図るための PR を行います。								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続							

他地域の事例　**バス運転士の確保に向けた取組**

公共交通の担い手不足は全国でも喫緊の課題となっており、消防職員や自衛隊員の再就職、移住制度等との組み合わせによる取組も行われています。



① 桑名市　消防職員が運転手に！

● 消防職員が60歳を迎えた際に、バスの運転手として働くことができる協定を締結。**全国初。**
（R6年4月から。締結バス会社：三重交通。）

● 最長72歳まで雇用。

● 大型2種免許の取得費用はバス会社が負担。

● 消防職員は60歳以降は現場業務が体力的に厳しいこともあるが、運転手不足が深刻なバス会社にとっては、運転経験が豊富で地元の道路事情に詳しい人材が確保可能に。

出典：桑名市資料より国土交通省作成

② 北海道運輸局　自衛隊員を運輸業界に！

● 北海道運輸局室蘭運輸支局で、深刻化する運輸業界の人手不足解消へ向け、即戦力として期待が掛かる自衛隊員向けの「再就職支援説明会」を実施。

● 自衛隊員の退職年齢は、一般的に55歳～57歳定年とやや早期に退職することに加え、自衛隊在職中に取得した様々な資格や技能を活かすことが可能。

国土交通省　第 1 回地域公共交通計画の実質化に向けた検討会（令和 5 年 12 月 12 日開催）
資料 1「「地域公共交通計画」の現状等」より

他地域の事例　自治体ホームページでの情報発信

　足立区では、路線バスの運転士不足の現状と問題点と合わせ、運行事業者の採用ホームページリンクを区ホームページに掲示しています。

足立区 ADACHI CITY　ホームに戻る

求む！路線バスの運転士

なくてはならない路線バスがピンチ！

路線バスは重要な交通手段の一つです。

足立区では民間のバス６事業者と都営バスが多数の路線を運行しており、足立区民の生活の足となっています。

　しかし、全国的にバス運転士の「なりて不足」や「高齢化」といった課題を抱えており、区内のバス事業者も例外ではありません。令和６年３月には運転士不足等の理由によりはるかぜ２路線が運行終了となりました。

はるかぜ廃止路線の詳細はこちら

運転士不足による
バス路線への影響

バス業界の現状について

全国・区内の
運転士不足の現状

1.全国の大型二種免許の保有者数

　路線バスを営業運転するために必要な大型第二種免許保有者の数は**年々減少**しています。令和５年の保有者数は令和元年比で約１０%減少しています。

出典：足立区ホームページ「求む！路線バスの運転士」

1章
2章
3章
4章
5章
6章
資料編

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

市内の公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー）を誰もが利用しやすくなるよう、交通事業者や沿線施設、地域住民と協働して安全で快適な移動環境の構築を目指します。

①鉄道のバリアフリー化・安全確保の促進

- 鉄道事業者と連携し、鉄道駅のバリアフリー化を推進するとともに、車両内でのスペース確保やホームと車両の段差の解消など、安全・安心かつスムーズに鉄道を利用できる環境の構築を進めます。
- 鉄道利用時の安全確保に向けて、JR 中央線のホームドアの早期設置に向けて鉄道事業者への働きかけを行います。

実施主体	鉄道事業者							
関連・連携機関	市・都							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続（R7～R14）							

②主要バス停でのバス待ち環境の改善

- 鉄道駅等の市内の主要なバス停について、バス事業者等と連携し、交通安全上の課題などにも配慮した上で関係機関と協議を行い、上屋や椅子の設置を検討します。

実施主体	バス事業者・市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討（R7～R9）			実施・継続（R10～R14）				

③ユニバーサルデザイン（ＵＤ）タクシーの導入促進

- 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（UD）タクシー車両の導入を推進します。
- 必要に応じて、事業者の取り組みの支援や、車両の利用について市民への周知を行います。

実施主体	タクシー事業者・市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続（R7～R14）							

コラム ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両であり誰もが普通に使える一般のタクシーです。

外見で UD タクシーであることが判別しやすいように、認定を受けた車両は UD タクシーであることを示すマークを車体に表示しています。

都内にて撮影

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！」(R6.4.15)

施策２－２　公共交通利用マナーの向上

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が安心して公共交通を利用するためには、相互理解のためのコミュニケーションと、支え合いが重要となります。交通手段を安全に利用する方法の周知とともに、利用者同士の思いやりを醸成することで、誰もが気持ちよく公共交通を利用できる環境の構築を目指します。

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、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推進します。具体的には交通事業者や周辺自治体と連携し、ベビーカーでのバス利用や高齢者の着席など、場面に応じた声かけのポイントの周知やサポート月間の設定等を検討します。
- 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促進します。

実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	周辺自治体・関連団体・教育機関・地域住民							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討		実施・継続					

✓ **心のバリアフリー**とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです。高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力することが重要とされています。

出典：国土交通省ホームページ「心のバリアフリー/障害の社会モデル」より

✓ **合理的配慮**とは、障害者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」旨の意思の表明があった場合に、行政機関等と事業者がその実施に伴う負担が過重でない範囲で社会的なバリアを取り除くために必要かつ合理的な配慮を講ずることです。

出典：内閣府リーフレット「令和６年４月１日から合理的配慮の提供が義務化されました」より

②バス車内環境の改善								
• CoCo バスだよりや車内・バス停への掲示、車内アナウンスにより、CoCo バスの全座席が「思いやりシート」として、お年寄りや身体の不自由な方、乳幼児をお連れの方等の優先席となっていることを周知します。 • バス事業者と連携し、バス利用に関する案内や対応について、運転士への教育を徹底します。また行き先や運賃、周辺施設へのアクセス方法などについて、車内の案内表示の見直し・拡充を行います。								
実施主体	市・バス事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討		実施・継続					

③交通ルール・マナーの向上								
• 教育機関等と連携し、バスや自転車、電動キックボード等の多様な交通手段に対応した交通安全教育を行います。 • 自転車利用者に対しては、ヘルメット着用が努力義務であることの周知啓発を行い、ヘルメット着用率の向上を目指します。 • シェアサイクルや電動キックボード等のシェアリングサービスについては、定められたルールに応じた乗り方や走行において注意・配慮すべきマナー等について、事業者による啓発の徹底を要請します。 • 春秋の交通安全週間や交通事業者、都のイベント等と連携し、あらゆる世代に対して自動車、歩行者、自転車といった様々な目線からの交通安全・マナー向上・利用促進を行います。								
実施主体	市							
関連・連携機関	教育機関・交通事業者・警察							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続							

コラム　こころのバリアフリーの周知推進

国や東京都では、心のバリアフリーに対する理解が促進され、実践につながるよう、お手伝いの心構えやポイントを具体的な事例を交えて解説したガイドラインが作成されています。

出典：東京都福祉局「心のバリアフリー」の実践に向けたハンドブックより

他地域の事例 **鉄道駅での「声かけ・サポート」ポスター掲示**

全国の交通事業者及び障がい者団体等が連携し、鉄道などの施設を安全に安心して利用いただけるよう、周囲の利用者からも声かけに協力いただく取組を行っています。

都内にて撮影

他地域の事例 **電動キックボードの交通安全・体験イベントの実施**

東京都では、令和５年７月から適用された「特定小型原動機付自転車（特定原付）」に該当する電動キックボードの新ルールを周知するため、警視庁や関係団体等と連携し、電動キックボードの安全利用啓発イベントを実施しました。

合わせて電動キックボードの試乗コーナーや運転免許返納相談会も実施しています。

出典：東京都生活文化スポーツ局ホームページ

他地域の事例 **バリアフリー教室の開催**

関東運輸局では、小学校をはじめとした教育機関やイベントと連携し、バリアフリー教室を開催しています。学校の福祉・総合学習等を担当する教師を対象としたバリアフリー教室も開催し、教師自らがバリアフリーについて学習し、児童に対して裾野の広い「心のバリアフリー」の推進も行っています。

車いす体験

アイマスク体験

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
「令和５年度　関東運輸局管内バリアフリー教室開催内容」群馬県高崎市立岩鼻小学校より

施策２－３　情報提供の充実化

小金井市内では５社の路線バス、CoCo バス及び武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」が運行しており、定時性や運行頻度、路線の複雑さから特にバス同士の乗り継ぎには抵抗が大きい傾向にあります。

また、公共交通については交通部門、高齢者や障がい者の移動支援については福祉部門が所管しており、横断的な連携による情報の集約と周知が必要な状況です。

駅やバス停の他、お出かけ前にもスマートフォンやマップ等で運行状況を確認し、移動ニーズに応じて適切にルート・手段を選択できるよう、情報提供の充実化を目指します。

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推進します。
- 現在、CoCo バスは京王バスのホームページ（バスナビ）から位置情報を確認できますが、CoCo バス・ミニ（野川・七軒家循環）は未対応です。運行事業者と連携し、位置情報や乗車状況の提供に向けた検討を行います。

実施主体	バス事業者・市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討（R7～R9）			実施・継続（R10～R14）				

②公共交通マップの更新

- CoCo バス・路線バス・タクシー・鉄道を利用していただくために、公共交通マップを作成しています。CoCo バスの再編時に市民への全戸配布をし、以降は転入者への市窓口での配布、市の公共施設での配布を行っています。これらのマップの情報更新を行うとともに、よりわかりやすく必要な情報が得られるよう、改善を図ります。
- 来訪や居住の状況を踏まえ、必要に応じてマップの多言語化も検討します。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続（R7～R14）							

③移送サービス情報の集約、周知

- 心身の特性や移動の状況に応じて公共交通と福祉交通を適切に選択できるよう、市の交通部門と福祉部門が連携して移送サービスに関わる情報の集約、周知を行います。
- 高齢者や障がい者の移動における課題や移動ニーズは、地域包括支援センター・障害者地域自立生活支援センターと連携し、意見の集約を図るとともに、改善や工夫のための施策を連携して検討します。

実施主体	市							
関連・連携機関	地域包括支援センター・障害者地域自立生活支援センター							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討（R7～R9）			実施・継続（R10～R14）				

施策２－４　歩行空間・自転車利用環境の形成

小金井市は JR 中央線を軸としたコンパクトなまちが形成されていますが、歩道が狭い、または歩道が無い道路も多い状況です。また、近年整備が進められている自転車走行空間の整備も限定的です。

バス停や駅への移動、またベビーカーや車いすでの移動もしやすくなるよう、道路事業と連携した歩行空間・自転車利用環境の形成を目指します。

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。併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、市と連携して都道の無電柱化を推進していきます。

実施主体	市・都							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続							

②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

- 自転車走行空間の確保と安全利用の推進に向けて、小金井市自転車総合計画（仮称）の策定に取り組みます。市内の公共交通と自転車の接続を考慮し、優先して整備すべき路線及び整備形態を検討します。

実施主体	市							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討		実施・継続					

小金井市の取組 **無電柱化の推進**

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 路線は、東京都の無電柱化チャレンジ支援事業の認定を受け、計画通り 2021（令和 3）年に着手しています。

出典：小金井市無電柱化推進計画【改定】（2022（令和 4）年 4 月）

コラム 自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備推進

国土交通省と警察庁では、合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しており、このガイドラインに基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進しています。

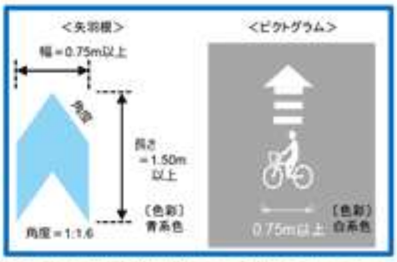
また自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自治体による自転車ネットワーク計画※の策定を促進しています。

※安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。

<自転車道>

<自転車専用通行帯>

<車道混在>



<車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様>

出典：国土交通省ホームページ「自転車利用環境の整備」より

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

小金井市では、JR 武蔵小金井駅が南北のバス路線の大きな乗り継ぎ拠点となっており、バス路線が集中している状況です。

JR 中央線沿線では、JR 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が進められており、交通集中が見込まれます。

多様な交通手段を集約し、自由に選択できるよう、また地域公共交通ネットワークを最大限活用できるよう、乗り継ぎ・乗り換えについて時間的・心理的な抵抗を軽減させるための環境の整備を行います。

①乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備								
• 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、バスやタクシーの利用が円滑となるよう、バス停の配置を検討します。								
実施主体	市							
関連・連携機関	バス事業者・鉄道事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討（R7～R9）			実施・継続（R10～R14）				

②駅前広場の維持・管理								
• 武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅の駅前広場は、市が継続して維持管理を行うとともに、利便性の向上のため、利用状況や改善ニーズの把握に努めます。								
実施主体	市							
関連・連携機関	バス事業者・鉄道事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続（R7～R14）							

③地域の乗り継ぎ拠点の設置検討								
• 新庁舎や大規模公園・大学等の拠点施設やバス停周辺では、公共交通を利用したあと、自宅や目的地までのあと一歩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。								
実施主体	市・交通事業者							
関連・連携機関	―							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討（R7～R8）		実施・継続（R9～R14）					

他地域の事例　**地域の乗り継ぎ拠点の整備**

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しています。

世田谷区では、ＥＮＥＯＳによる実証実験等を経て、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」が設置されています。

■ 杉並区役所（左）、ＥＮＥＯＳマルチモビリティステーション（右）

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

多様な利用者が集まる鉄道駅等の乗り継ぎ・乗り換え拠点では、市民や国内外の来訪者などの誰もがスムーズに乗り継ぎ・乗り換えができるわかりやすい情報提供を目指します。

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鉄道駅ロータリーでは、協議の場を設けるなど、交通事業者と連携して案内表示の統一化を図ります。具体的にはどの乗り場から、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、バスの利用に関する情報をわかりやすく示します。 • 南北の出口によってバスの行き先が異なるJR武蔵小金井駅では、鉄道事業者と連携し、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。								
実施主体	市・バス事業者・鉄道事業者							
関連・連携機関	―							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討				実施・継続			

②多様な主体への案内機能の強化								
• 鉄道駅等の乗り継ぎ・乗り換え拠点においては、デジタルサイネージ等を活用し、外国人観光客を含めた国内外の来訪者に向けて、バスの運行情報や乗り方（運賃の支払い方法やルール・マナー等）の案内機能を強化します。 • 立ち寄り先の情報などについては、市の観光部門と連携し、周辺地域も含めた周遊情報の提供を検討します。								
実施主体	市・バス事業者							
関連・連携機関	—							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討				実施・継続			

小金井市の取組 **デジタルサイネージの設置（武蔵小金井駅南口）**

JR 武蔵小金井駅南口ロータリーでは、バス事業者との連携により、デジタルサイネージを設置しました。バス乗り場やお知らせだけでなく、発車時間をリアルタイムに表示するため、次に発車するバスの時間が一目で分かります。

他地域の事例 **デジタルサイネージによる多言語案内（葛西臨海公園駅）**

京成バスでは、多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バスの運行情報に加えて周辺の観光情報等を提供するなど外国人観光客を含めた利用者の利便性向上に取り組んでいます。

出典：京成バス株式会社 News Release（平成29年3月21日）

出典：第 1 回 バスタプロジェクト推進検討会 配付資料 2「バスを中心とした交通結節点に関する参考事例」

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

近年、交通における新たな技術の活用動向が目まぐるしく変化しており、小金井市内においても電動自転車や電動キックボード等のシェアリングサービスの参入が進んでいます。鉄道駅やバス停から自宅や目的地までなど、公共交通を補完する自由な移動手段として、これらが適切に活用されることを目指します。

また、近隣自治体では MaaS や自動運転の実証実験なども実施されており、これらの新技術について、小金井市の交通の状況を鑑みて、適切に対応していくことが必要です。

①シェアリングサービスの適切な活用

- 現在シェアリングサービスに用いられている電動自転車や電動キックボードは、市域を超えるような短中距離の移動も容易になりますが、公共交通の持続可能性を確保するためには路線バスやコミュニティバス、タクシーとの役割分担・連携が必要です。シェアリングサービスの活用にあたっては、事業者と協定を締結するなどにより、役割分担・連携を明確にします。
- その上で、公共施設の敷地（市役所や市立公園、市立自転車駐車場等）の一部をポートとしてシェアリングサービス事業者に貸し出すなど、公民連携による効率的なポート設置を行います。

実施主体	市							
関連・連携機関	シェアリングサービス事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続

②新たな技術や制度の活用に備えた関係者との連携

- 公共交通連携（MaaS 等）や、最新の法制度改正（自動運転等）等に備え、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。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討	準備・検討	準備・検討	準備・検討	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続

③民間資源の活用・連携

- 新たな移動手段や仕組みの導入には、民間事業者との連携が不可欠となります。これらが小金井市内で適切に活用されるよう、小金井市内でのサービス提供にあたっては協定等により取り決めを行います。

実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者・民間事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続	実施・継続

コラム MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

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

公共交通に関する情報のオープンデータ化（誰もが編集・加工等がしやすい形で、インターネットで公開すること）を行うことで、経路検索サービスや大手地図サイト等で運行情報を検索できるようになります。

公共交通利用者の利便性向上に加え、まちづくりへの活用を目指し、事業者によるオープンデータ化、および行政によるデータ活用の検討を行います。

①オープンデータ化の促進

- 鉄道、バスに加え、新規に参入するシェアリングサービス事業者等に対しても、オープンデータ化を促進し、データの活用を図ります。
- バスの運行情報については、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）に準拠したデータ整備を促進します。

実施主体	交通事業者
関連・連携機関	市

スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討				実施・継続			

②まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討

- 公共交通に関するデータを収集し、まちづくりへの活用に取組みます。国や東京都の研究結果等を確認し、バスの利用状況の把握や遅延の改善などへの活用可能性を検討します。
- 必要に応じて、交通事業者との調整により、まちづくりへの活用が行いやすいデータの収集を行います。

実施主体	市
関連・連携機関	交通事業者

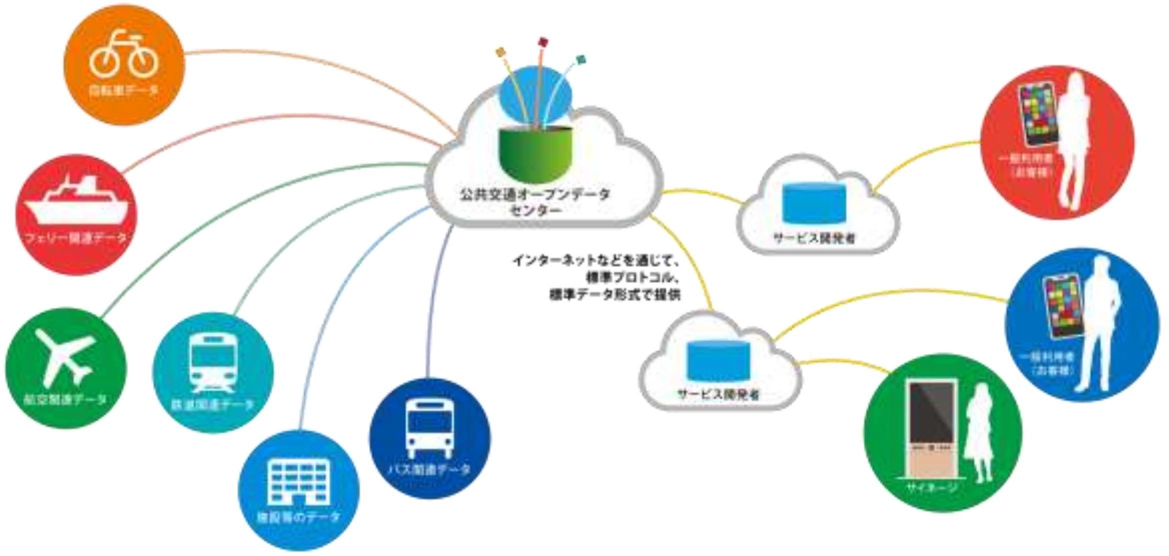
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討				実施・継続			

コラム オープンデータ

スマートフォン、タブレット端末、ソーシャル・ネットワーキング・サービス（SNS）の普及等を背景に、多種多様な情報を相互に連携させて新たな価値を生み出すことが期待されています。

官民データ活用推進基本法（平成 28 年法律第 103 号）において、国及び地方公共団体はオープンデータに取り組むことが義務付けられました。

公共交通に関するデータについては、首都圏を中心とした主要交通事業者や主要な経路探索事業者にて「公共交通オープンデータ協議会」が設立され、参画する交通事業者のデータをとりまとめ、一般の開発者等にワンストップで提供しています。



出典：公共交通オープンデータ協議会ホームページ「公共交通オープンデータセンターとは」
https://www.odpt.org/overview/

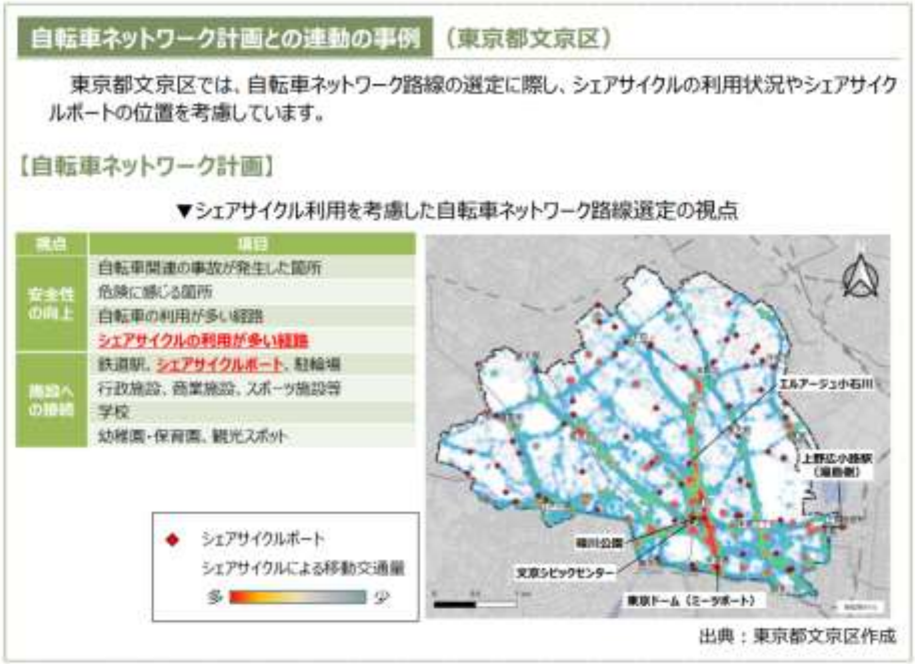
他地域の事例　バスの運行データの活用

全国のバス事業者や自治体で、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」の活用が進んでいます。共通化されたフォーマットでデータを整備することで、運行情報が迅速に世界中の経路探索サービスへ反映されます。利用者の利便性向上だけでなく、自治体や事業者による交通分析や運営の効率化への活用も期待されます。

出典：国土交通省「「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト（2021年9月30日)」より

他地域の事例　自転車の利用データの活用

シェアサイクルの利用データからシェアサイクルの利用が多い経路や立寄りエリアを分析し、自転車通行空間の整備やシェアサイクルポートの配置検討に活用されています。



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」より

施策４－３　環境にやさしい車両の導入支援

国や東京都では、運輸部門の二酸化炭素排出量の削減を図るため、タクシーやバスの電動化を進めています。

小金井市においても「第 2 次小金井市地球温暖化対策地域推進計画」を策定し、温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいます。市内を走行する車両について、環境にやさしい車両の導入を進め、低炭素社会への寄与を目指します。

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。								
実施主体	市・バス事業者							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討					**実施・継続**		

②充電・充填施設の整備支援								
• 市の環境部門と連携し、公共施設への急速充電設備や水素ステーションの整備、主要な商業施設等と連携した整備など、次世代自動車を利用しやすい環境づくりを検討します。								
実施主体	市							
関連・連携機関	交通事業者							
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
	準備・検討					**実施・継続**		

他地域の事例　**コミュニティバスへの EV バス導入**

東京都清瀬市を走るコミュニティバス「きよバス」では、二酸化炭素を排出せずに走行できる環境に配慮した EV バスを 1 台導入し、ゼロカーボンシティ実現に向けた取組を加速させています。

西武バスより受領予定

出典：清瀬市ホームページ「きよバス」EV バス出発セレモニーを開催しました（2024 年 2 月 27 日発表）より

６章 ｜ 計画の実現にむけて

1 計画の実施スケジュール

本計画は令和７年度から令和１４年度までの８年間を計画期間として、計画に位置付けた施策や事業を具体化し、進捗管理を行いながら目標達成に向けた取組みを推進します。

中間時点である令和 10 年度には目標の達成状況を評価し、社会情勢の変化や技術動向等を踏まえ、必要に応じて施策や目標値の見直しを行います。

また、施策を着実に推進していくため、年度ごとに「PDCA サイクル」を運用しながら進捗管理を実施し、必要に応じた改善を行うことで、計画を推進していきます。

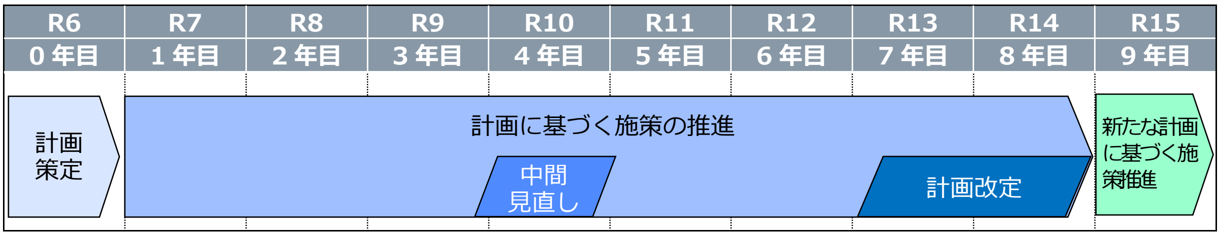
【計画期間中の進め方】

- 各年度の取組み方をもとにした進捗管理による計画の着実な推進
- 中間時点において、評価指標による目標達成状況を評価し、必要に応じて施策や目標値を見直し

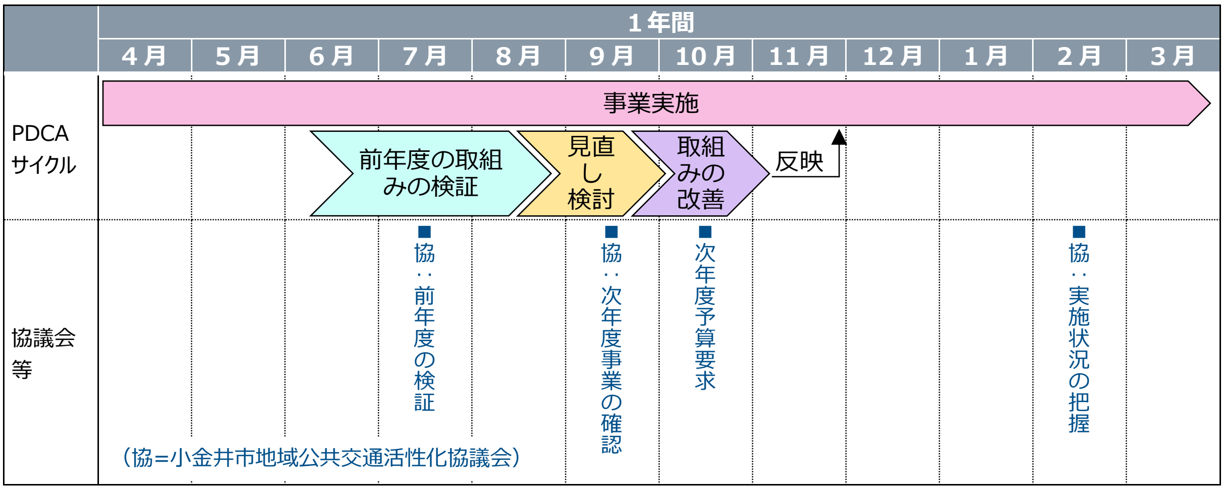
【各年度の取組み方】

取組みの検証：事業の取組み状況や評価指標・モニタリング指標の確認
検討 ・ 改善：検証に結果に基づく見直しの必要性検討、必要に応じた改善（事業のスケジュールや実施箇所等の見直し）

■計画期間中の進め方



■年間スケジュール



2 評価・モニタリングのための指標

本計画の推進に向けた進捗管理を行うため、目標の達成状況を評価するための評価指標とともに、事業の進捗や実施状況を計る指標としてモニタリング指標を設定します。

評価指標は、主に目標の達成状況を定量的に評価するための指標であり、目標値を設定します。中間見直しや計画改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。なお、年度ごとに関連するデータを収集可能な評価指標については、モニタリング指標とともに年度ごとの事業の実施状況や進捗の確認、事業の検証・見直しに活用します。

モニタリング指標は、事業の進捗状況を計るための指標であり、目標値は設定しません。関連するデータは毎年収集し、その推移により事業の進捗状況を確認し、事業の検証・見直しに活用します。

2.1 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及びその目標値を以下のとおり設定します。

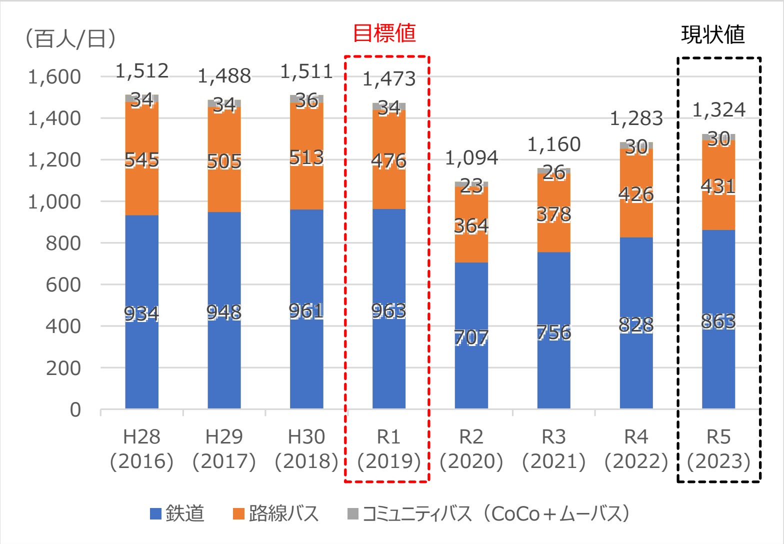
	評価指標	関連目標	現状値	目標値	アウトプット/アウトカム*
1	公共交通利用者数（鉄道・バス）	目標1 目標2 目標3	132,374人／日 (R5)	147,000人／日 (R14)	アウトカム
2	市内公共交通の満足度	目標1 目標2 目標3 目標4	50.6% (R5)	60.0% (R14)	アウトカム
3	バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ、情報提供）に対し特に不満を感じている人の割合	目標2 目標3	34.7% (R5)	29.0% (R14)	アウトカム
4	新たな技術の活用に向けた検討・協議体数	目標4	―	4つ (R14)	アウトプット

*アウトプット指標は事業・施策によって生み出される結果、アウトカム指標は利用者・事業者が受ける直接的な効果を示します。例えば、バス路線の新設という事業であれば、事業の実施による路線数の変化はアウトプット指標であり、路線数が増えたことによる利用者の増加や利便性・満足度の向上はアウトカム指標です。

1） 目標値の設定について

指標 1	公共交通利用者数（鉄道・バス）
算出・取得方法	算出方法 ●（鉄道の 1 日あたり利用者数）＋（路線バスの 1 日あたり利用者数）＋（コミュニティバス（CoCo バス、ムーバス）の 1 日あたり利用者数） （鉄道の 1 日当たりの利用者数） ➢ 市内の駅（武蔵小金井駅･東小金井駅･新小金井駅）を対象とした一日平均乗車数 （路線バスの 1 日当たりの利用者数） ➢ 市内を走る系統を対象とした年間利用者数を 365 日で除した 1 日あたりの利用者数 （コミュニティバスの 1 日当たりの利用者数） ➢ 市が運行経費を負担する系統（CoCo バス全系統、ムーバス境･東小金井線）を対象とした年間利用者数を 365 日で除した 1 日あたりの利用者数 取得方法 ●鉄道は、各鉄道事業者の HP から取得（西武鉄道は「一日平均乗降人員」を 2 で除した数値、JR は「一日平均乗車人員」の数値） ●路線バスは、各バス事業者から系統単位での利用者数を提供 ●コミュニティバスは、各運行事業者から系統単位での利用者数を提供
現状値	132,374 人／日 令和 5 年度実績 （参考）内訳：鉄道 86,286 人、路線バス 43,131 人、コミュニティバス 2,956 人
目標値	147,000 人／日 （参考）内訳：鉄道 97,000 人、路線バス 47,000 人、コミュニティバス 3,000 人
考え方	➢ 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は減少。現在は回復傾向にあるが、生活様式の変化が生じており、今後も利用者数が大きく変化することは難しいと考える。 ➢ 一方で、令和 13 年度まで本市の人口は増加すると推計されている。 ➢ 人口増加を鑑み、実施する交通施策によって、新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで利用を回復させることを目指して、令和元年度の利用者数を目標値として設定する。

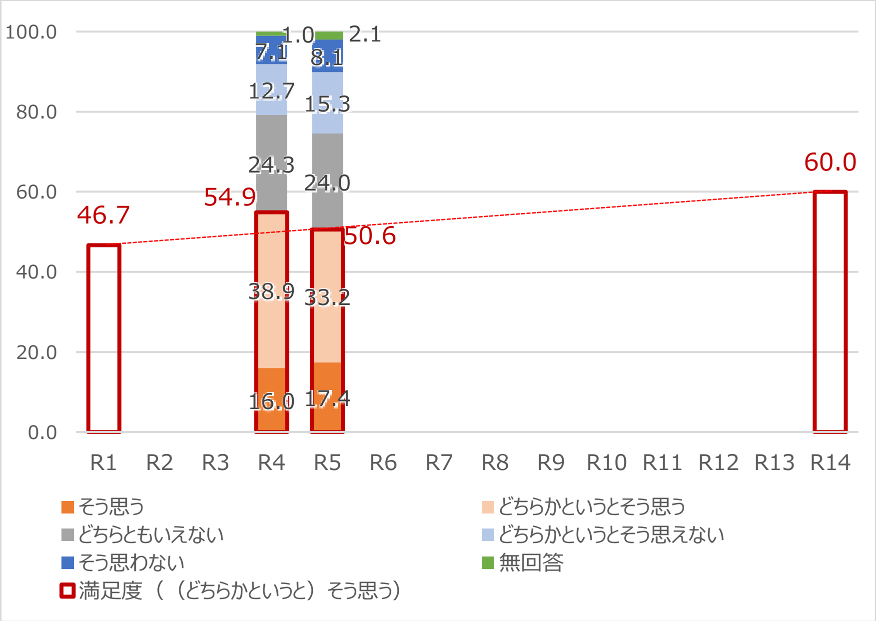
■（参考）一日あたり利用者数推移



指標２	市内公共交通の満足度
算出・取得方法	算出方法 ●アンケート調査で『市内の交通手段における利便性に満足している』という設問に対し、“そう思う”、“どちらかというとそう思う“と回答した人の割合 取得方法 ●市長への手紙および市民意向調査における『市内の交通手段における利便性に満足している』への回答結果*を担当課から提供
現状値	50.6%　令和５年度実績（市長への手紙）
目標値	60.0%　（市長への手紙/市民意向調査）
考え方	➢ 令和元年度（46.7%）から直近令和５年度（50.6%）の満足度が年間 0.975%伸びていることから、同様の伸び率を令和 14 まで継続させることを目標として、60.0%で設定する。

*小金井市の長期総合計画にて指標となっているものについては、市長への手紙および市民意向調査にて、毎年アンケート調査を実施している。現在、第５次基本構想・前期基本計画にて『市内の交通手段における利便性への満足度』が指標となっているため、これを活用するもの。

■（参考）満足度の推移



※令和元年度は小金井市第五次基本構想・前期基本計画の現状値、令和４・５年度は市長への手紙の集計結果から引用

指標３	バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ・乗り換え、情報提供）に対し特に不満に感じている人の割合
算出・取得方法	算出方法 ●アンケート調査で『バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ・乗り換え、情報提供）』に対し特に不満を感じている人数の割合を算出 取得方法 （現状値） ●令和５年度に実施した市民アンケートの設問『小金井市のバスについて、特に不満と思う項目を不満順で３つ回答ください』に対し、以下項目のいずれか１つでも回答した人の回答者数に対する割合 ・ルートや運行状況の情報提供 ・バス停の位置（自宅や目的地からの距離） ・バス停環境（時刻表、屋根） ・他の路線・交通手段との乗継（時間・距離） （見直し、改定時） ●中間見直し時点、計画の見直し時点にてアンケート調査を実施し取得 ●アンケートでの設問項目は、令和５年度と同様もしくは、『バスの利用環境（バス停、乗り継ぎ・乗り換え、情報提供）に満足しているか』という設問で確認
現状値	34.7%　令和５年度実績（市民アンケート調査）
目標値	29.0%　（アンケート調査）
考え方	➢ 現状値の 34.7%に対して、指標２「市内公共交通の満足度」での伸び率として、現状値（50.6%）、目標値（60.0%）と約 1.2 倍を目標としていることから、1.2 で除した 34.7÷1.2 ≒ 29.0 を目標値として設定する

■（参考）市民アンケート項目

4-1 小金井市のバス（路線バス・コミュニティバス）について、特に不満と思う項目の番号を、不満な順に３つご記入ください。

いちばん不満なこと［　］　２番目に不満なこと［　］　３番目に不満なこと［　］

（番号を［　］に記入）

1. ルートや運行状況の情報提供
2. バス停の位置(自宅や目的地からの距離)
3. 運行本数（頻度）
4. 始発バスの時間
5. 最終バスの時間
6. 時間通りの運行
7. 運賃の金額
8. 運賃の支払い方法
9. 運行ルート
10. 車内環境（定員、乗り心地）
11. バス停環境（時刻表、屋根）
12. 他の路線・交通手段との乗継(時間・距離)
13. 特にない

指標４	新たな技術の活用に向けた検討・協議体数
算出・取得方法	算出方法 ●新しい技術に対し、活用に向けた検討・協議の場や枠組みを構築した特定テーマ単位の数を計上 取得方法 ●小金井市にて特定テーマでの検討・協議の回数を集計
現状値	ー　（計画策定後の実施数をカウントするため現状値はなし）
目標値	４件　（市で把握）
考え方	➢ 現在、市場に普及・一般化している GTFS や新しいシェアモビリティの２件については検討を実施する。 ➢ また公共交通連携（MaaS 等）や、最新の法制度改正（自動運転等）等など、ここ数年で進展する可能性があるものについては、２テーマ程度は調査・研究を行うことを目標として、計４件とする。

2.2 モニタリング指標の設定

モニタリング指標は、目標ごとに以下のとおり８項目を設定しました。

	項目	アウトプット/アウトカム	データの取得方法
目標１			
1	市内を走るバスの系統数	アウトカム	系統数：市、事業者で把握
2	イベント回数（周辺市連携、利用促進、採用の合計）	アウトプット	回数：市、事業者で把握
目標２			
3	安全に移動できていると感じる割合	アウトカム	割合：市民意向調査もしくは市長への手紙（現項目：市内を安全に移動できていると感じる市民の割合）
4	市内交通事故件数	アウトカム	件数：警視庁の統計（警察署別の交通事故発生状況）
5	市内タクシー事業者の福祉タクシー、UD タクシーの保有数	アウトプット	台数：事業者から提供
目標３			
6	公共施設へのシェアモビリティポート設置数	アウトプット	ポート数：市、事業者で把握
目標４			
7	EV バス等の導入数	アウトプット	新規導入数：市、事業者で把握
8	公共交通オープンデータセンターに加盟している事業者数	アウトプット	登録数：事業者から提供

3 推進体制

目標の達成にむけて、各施策・事業を着実に実施し、効果を発現させていく必要があります。そのために、関係者との密な連携による効率的・効果的な事業の推進、モニタリングや適切な評価・検証を踏まえた見直しなどが重要となります。

各関係者で協働して本計画を推進していくため、本市、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。

また、各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、必要に応じて他の地域交通も含めて関係者に参画を求め、協議・調整を図り検討を行います。

加えて、評価指標やモニタリング指標に関連するデータや事業の進捗確認のため、各種データの取得に向けた体制の構築を行います。