

第2回地域懇談会の実施結果について

1 実施概要

1.1 目的

小金井市地域公共交通計画における、施策・事業（案）及び指標（案）について、直接、市民へ説明することで、広く周知し、意見を聴取する機会を設定する。

1.2 会議方式

はじめに（20分程度）：CoCoバスの現状についてお知らせと質疑
 前半（20分程度）：開会、課題と基本方針、目標の説明
 中半（1時間程度）：施策と事業、1班5人程度の意見交換
 後半（20分程度）：達成状況の指標について説明と質疑、閉会

1.3 テーマ（説明内容）

- ・CoCoバスの現状
- ・目標達成のために実施すべき施策と事業について
- ・達成状況の指標について

2 開催日時・場所

日時	場所	会議室
令和6年9月17日(火)14時～16時	マロンホール	会議室 A
令和6年9月17日(火)18時～20時	市民会館 萌え木ホール	3階会議室 B
令和6年9月29日(日)10時～12時	公民館 貫井南分館	学習室 A
令和6年9月29日(日)15時～17時	桜町上水会館	集会室 A

※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。

3 参加方法

以下の期間及び方法で事前申込みを受け付けた。

期間：令和6年8月1日（木）～8月15日（木）まで

※定員に達していなかったため、開催日まで申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

※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。

4 事前周知

- ・市報、市公式ホームページ、X（旧ツイッター）、市公式 LINE、市政だより、市公共施設へのチラシ設置（公民館、図書館、集会施設、保健センター、親子あそびひろば「ゆりかご」、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、市役所第二庁舎、体育館等）、C o C o バス車内ポスター、広報掲示板により周知を実施した。
- ・市民アンケート調査にて参加希望を記入された方に対して開催案内を通知した。
- ・第一回地域懇談会の参加者に対して個別に開催案内を通知した。
- ・開催会場の近隣の町会・自治会長に対し、周知を依頼した。

5 懇談会参加状況

令和6年9月17日（火）、29日（日）に地域懇談会を小金井市内の4箇所で実施し、合計で19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21人（うち欠席は5人）、当日受付者は3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
9月17日（火） 14時～16時	マロンホール	8人	男性6人 女性2人	30代 1人 50代 1人 60代 1人 70代 3人 80代 1人 90代 1人	東町1丁目 2人 東町2丁目 1人 東町3丁目 2人 中町2丁目 1人 緑町3丁目 2人
9月17日（火） 18時～20時	市民会館 萌え木ホール	3人	男性2人 女性1人	50代 1人 60代 1人 80代 1人	前原町2丁目 1人 貫井北町1丁目 1人 貫井南町3丁目 1人
9月29日（日） 10時～12時	公民館 貫井南分館	5人	男性4人 女性1人	40代 1人 50代 2人 60代 2人	前原町4丁目 1人 梶野町1丁目 1人 緑町3丁目 1人 貫井南町1丁目 1人 貫井南町5丁目 1人
9月29日（日） 15時～17時	桜町上水会館	3人	男性2人 女性1人	60代 3人	桜町1丁目 1人 貫井南町5丁目 1人 緑町3丁目 1人
合計		19人			

6 懇談会の意見について

6.1 資料1 CoCo バスの現状について

CoCo バスの現状について頂いた意見は、以下の通り。「路線がなくなると困る」や「中町循環は鉄道による移動で代替できないのではないか」という意見を頂いた。一方、京王バスからの申入れの大きな理由である運転手不足についてはある程度理解を頂いており「タクシーでの代替」や「自動運転導入」など、移動の足を確保するための代替案となる意見も多く頂いた。

■意見一覧

	会場	意見
1	マロンホール	高齢者も運賃を一律にして路線バスと同等にしてはどうか、介護保険被保険者証を提示することもなくキャッシュレスにも対応できる。若い人でも乗りやすい。外出が減り健康を害して医療費がかさむよりは、いいのではないか。
2	マロンホール	他の業者を検討してみるのも手ではないか。少し大きいタクシーを循環するようなもので、タクシー会社等の導入を検討してはどうか。
3	マロンホール	東町循環は利用が少なく、中町循環は結構利用されている。中町循環は鉄道では代替できない。東町循環については、もっと乗ってくれるところを運行すべき。小さい車両でタクシー会社が運行するなどの方法がよいのではないか。
4	マロンホール	京王バス以外の他の交通事業とも並行して路線を残す協議は進めているか。
5	貫井南分館	中町循環、東町循環の利用者が減っているのか、その理由はあるのか。
6	貫井南分館	全体的に利用者が減っているということなので、将来的には CoCo バス全体も廃止の可能性はあるのか。
7	貫井南分館	令和 5 年 4 月に再編を行った効果はあったのか。
8	貫井南分館	武 51 が赤字なので、再編した認識である。再編によって今回の申入れが 2 路線で収まったという効果はあったのではないか。
9	貫井南分館	今後、京王バスと協議を行うとあるが、ゴールはある程度定めているか。
10	貫井南分館	京王バスの申入れが 2027 年 3 月 31 日までにとまっているがその日が検討のゴールの目安と認識してよいか。
11	貫井南分館	民間の経営方針と市の市民全員の移動手段を確保するという方針の違いがあるので、差が出てしまうのは仕方ない面があるのは理解できる。電動自転車などの購入費用補助等他の代替を考えてほしい。
12	桜町上水会館	知り合いが利用しているので完全になくなってしまう場合どうするのかと思う。運転士不足は理解できるので難しい問題である。
13	桜町上水会館	中町循環は、図書館の本館やホームセンターなど重要な施設があるのでなくなると困る。
14	桜町上水会館	北東部循環も含めてゼロベースで考えるしかない。一方で、前面にゼロベースを出すと、引き留める気がないとも受け取られるので控えた方がよい。 地域公共交通計画を見ると解決策が見いだせる記載がなく、覚悟がないのではないか。
15	桜町上水会館	小金井市は根本的に大きな道路が少なく道も悪い。都市計画道路の計画があるのにも関わらず整備が遅れている。都市計画道路の整備を進めるべきである。
16	桜町上水会館	自動運転を実施すべき(五日市、小金井街道、新小金井街道など大きな道路)。他の地域に先駆けて小金井市で自ら実施すべき。
17	萌え木ホール	東町循環は利用者数が少ないためというのは納得できる。中町循環の理由が鉄道を利用できるため、であれば理由としては弱いと思う。
18	萌え木ホール	乗務員数が足りないということだと、車両の大きさの問題は関係ないと思う。
19	萌え木ホール	究極、廃線か小型車両による運行によって乗り残しが生じるかもしれないが、乗り残しがあっても路線を維持してほしいという話になるのではないか。
20	萌え木ホール	普通 2 種免許を外国人もとれるようにしてもらい、取得条件を緩和してもらおうということを国として行っていただかないと市では解決できない問題ではないか。
21	萌え木ホール	周辺自治体と連携して、長大路線を構築するなどに対応できないか。
22	萌え木ホール	長期的には自動運転を導入してはどうか。細い道を通すのは、あまり例はないという気がするのですが、国にも興味を持ってもらい補助をもらって実証していくのはどうか。

6.2 グループでの意見交換の結果

6.2.1 施策への反映

各会場の結果を踏まえ、対応する施策・事業への反映有無を検討した。反映する意見と対応については、下表の通り。

	会場	意見	施策	計画書への反映
1	マロンホール	市内には、公園・大学など回遊できる施設がいくつかある。MaaSにより循環ができるとよい。	施策1-4	イベントだけではなく来訪施設との連携を追記。
2	マロンホール	来訪施設と一体となった収入確保も重要。江戸東京博物館・江戸東京たてもの園、小金井公園などの施設があっても市にお金が落ちてこない。来訪と収入を確保する仕組みを市が検討するべき。	施策1-4	同上
3	萌え木ホール	公共交通の自発的な利用促進だけでなく、時間帯によるマイカー侵入禁止など、法規則により転換しなければいけない強制力のある仕組みを作り、免許返納等を行った方に CoCo バスの利用券を定期的に渡す等、利用者へのインセンティブを設けてはどうか。	施策1-4	免許返納者への利用券などインセンティブの配布は難しい認識。
4	萌え木ホール	免許を返納する方に対して、自動車教習所に委託して自転車、小型モビリティ(特に電動カート)講習などを開催してはどうか。返納後すぐに切り替えられるよう事前に講習を受けられるとよい。自動車教習所の収益にもつながる。	施策1-4	【要調整】連携先に自動車教習所を追加。
5	マロンホール	日本歯科大学グラウンドで行っているヒガコ・サマーフェスティバルにて利用促進など案内をしてはどうか。子どもの参加も多いため連携していくのがよいのではないか。	施策1-4	現状で来訪が多く混雑しているため、イベント連携としては難しい認識。
6	マロンホール	アパートの半分が外国人であったり、防災研修など呼びかけても誰も参加しない。研修も含め、外国人の活用を進めるべき。	施策1-5	運転士不足に対して、外国人の活用に焦点を当てることは、市の施策としては難しい認識。市内のバス・タクシー事業者に意向があれば追記か。
7	桜町上水会館	快適なバス利用のために定時性が重要、道路混雑緩和のため、信号制御システムを導入してほしい。信号制御には独立して稼働しているのもあれば、センターのコンピュータから制御しているものもある。	施策2-1	道路環境から PTPS の導入は困難な認識。公共交通利用のメリットとして、施策 1-4 で渋滞緩和効果を具体的に記載。
8	桜町上水会館	バスが近づいてきたときに信号が青になるシステムがある。	施策2-1	同上
9	貫井南分館	CoCo バスの停留所のポールが古いため更新できないか、塗りなおし程度でも。グーグルマップを見てバス停を探しても見づらい。バス停を整備するといっても道路が狭いので、椅子は置けない。	施策2-1	バス停自体の更新は現時点で対応しない認識。
10	萌え木ホール	上屋など根本的なバス待ち環境の改善も必要だが対応が難しい場合もある。バスロケーションシステムの設置を多くしてはどうか。	施策2-3	バス停への接近表示は困難な認識。GTFS、GTFS-RT により利便性を向上。駅前等ではデジタルサイネージを活用。
11	マロンホール	電動三輪を実際に使ってみたが車両を停めるところがない、手押しのカートなどであれば立てかけて置ける。駅広に専用の駐車場を用意し、停めるところを前もって整備するべき。駐車場がないのに置いておけば駐車禁止で持っていかれる。免許返納を推進するのであればより必要。	施策2-4	駐輪施策は自転車総合計画にて検討する認識、②に追記。
12	マロンホール	レンタサイクルもいいが電動カートも置く場所が必要。ただし、高齢者の利用は難しい。駐輪場所の情報提供もわかりやすいように案内するべき。	施策2-4	同上

	会場	意見	施策	計画書への反映
13	マロンホール	駐車場も必要だが、子供乗せ自転車などのための平置きスペースを設置すべき。ユニバーサルデザインの視点からも必要ではないか。	施策2-4	駐輪施策は自転車総合計画にて検討する認識、②に追記。
14	マロンホール	東小金井駅では、駐車スペースが狭く、子供乗せ自転車やタイヤが太い自転車などは幅もとってしまい、隣の自転車に干渉する。さらに、老人は2段目のスペースには上げられない。	施策2-4	同上
15	マロンホール	ヨーカ堂などの大きな開発と合わせて大きな駐輪場整備をもつと増やしてほしい。	施策2-4	同上
16	マロンホール	ショッピングセンターやマンションやビルなどの大きな施設は、開発の時点で市が一般の人が利用できる駐輪場整備と合わせた開発許可としてはどうか。	施策2-4	同上
17	マロンホール	ピーコックは駐車場、駐輪場のスペースが大きい。見習ってほかのショッピングセンターも同様な計画とするべき。	施策2-4	同上
18	マロンホール	バスに乗りやすいよう、歩道が高い方がよい。	施策2-4	本計画内での歩道高さの改良・言及は難しい認識。

6.2.2 各会場の意見

各会場の意見は以下の通り。

(1) マロンホール



■意見の一覧

	修正
1	乗客が多い場所へ大型のバス車両を回すべき。通勤・通学の時間帯のみバスがいっぱいで、日中はガラガラである。大型バスを走らせる必要がなく小型で十分。事業者間で連携して適切な運用を考えるべき。
2	新庁舎は福祉会館なども予定されていて利用者は多いはず。バスの廃止とからめてセットで送迎バスの運用を京王、市、市民全体で考えるべき。
3	病院送迎バスを活用してはどうか。他地域では無料で送迎バスを運用したりしている。病院同士をつなぎ巡るようなルートなど、市、皆で考え、協力しながら運用を考えていく必要がある。
4	今ある病院等の送迎車両を活用し、モデル都市を目指すべき。
5	将来的には CoCo バスがなくなるような可能性もある。先を考えて市や地域全体での協議を行い、現在運用されている病院の送迎バスを利用するなど、様々な手段を活用すべきである。
6	将来的に発生する次の問題への対応が必要である。幼稚園、保育園などを建てたところ、数年後に学童が足りなくなるという将来的に困ることが明らかなのに、対策されないような事例があった。そうならないような計画とする必要がある。
7	運行本数が少ないため利用しない人も多い。自分で運転できず公共交通が必要な方のためにも運行本数を確保する必要がある。バス乗務員を支援するような公的な補助が必要ではないか。
8	CoCo バスが廃止されて外出が減ると、将来的には認知症等介護が必要な人が増えて余計にお金がかかってしまう可能性がある。税金を投入してでもバス運営すべき。
9	デマンド交通(予約制の乗合バス)を検討すべき。交通の空白地対策として、どこでいつ乗る等のニーズに応じてカバーでき、路線バスルートをもたいた移動が可能になる。他地域では実証実験を行っている。
10	デマンド交通は、バスとタクシーの中間の運賃がよい。物価高騰のため安すぎる運賃では難しいが、安価な運賃で慣れている人は金額設定次第では外出が減り、結果的に認知症度があがり介護が必要になってしまう。介護、医療を考えると市として対応すべき。
11	市内には、公園・大学など回遊できる施設がいくつかある。MaaS により循環ができるとよい。
12	来訪施設と一体となった収入確保も重要。江戸東京博物館・江戸東京たてももの園、小金井公園などの施設があっても市にお金が落ちてこない。来訪と収入を確保する仕組みを市が検討するべきである。
13	路線バス、コミュニティバス等の利用者を増やすことがまず重要である。
14	日本歯科大学グラウンドで行っているヒガコ・サマーフェスティバルにて利用促進など案内をしてはどうか。子どもの参加も多いため連携していくのがよいのではないか。

修正	
15	アパートの半分以上が外国人であったり、防災研修など呼びかけても誰も参加しない。研修も含め、外国人の活用を進めるべき。
16	暑さ寒さをしのげるような設備や乗り場から近いところにベンチがほしい。
17	路線バスと比べて、鉄道は段差がなく乗りやすい。鉄道はバリアフリー対策を理由に運賃値上げをしており、バスもバリアフリー運賃をとってもよいのではないか。また CoCo バスでも EV 車両を導入してもらいたい。
18	子供大人を含め安全教育が重要であり、道が狭く、危険への認識を持つ。危険な箇所をイメージしづらいため、CoCo バスと連携して死角を認識するなどの催しを行ってはどうか。
19	路地からの自転車の飛び出しについて、曲がり角での出会い頭で危ない地点ある。駅の近くでは急いでいる方も多く、路地で飛び出してクラクションを鳴らされているのを見る。車も直角には曲がれないので1mくらいはみ出してカーブするため危険である。
20	歩行者信号で自転車が止まらなくて危ない。子供乗せ自転車でもそのような走行が多い。
21	電動三輪を実際に使ってみたら車両を停めるところがない。手押しのカートなどであれば立てかけて置ける。駅広に専用の駐車場を用意し、停めるところを前もって整備するべき。駐車場がないのに置いておけば駐車禁止で持っていかれる。免許返納を推進するのであればより必要。
22	レンタサイクルもいいが電動カートも置く場所が必要だ。ただし、高齢者の利用は難しい。駐輪場所の情報提供もわかりやすいように案内するべき。
23	特に小金井市は広い通路がなく、自転車走行空間がない。車が通るところに自転車用のガイドラインがあるが危険である。
24	道路が狭いので、使い方の工夫やゆずり合いが必要。自転車が 10 キロ程度で走っていても譲らず後ろの車両がずっとついていくケースがあった。自転車用のラインもあるため正当性があり文句も言えない状況である。道路が狭い原因は電柱にもあるため、無電柱化を進める必要がある。その内容を都にプッシュしモデル化してはどうか。
25	駐車場が必要だが、子供乗せ自転車などのための平置きスペースを設置すべきであり、ユニバーサルデザインの観点からも必要ではないか。
26	東小金井駅では、駐車スペースが狭く、子供乗せ自転車やタイヤが太い自転車などは幅もとってしまい隣の自転車に干渉する。また、老人は 2 段目のスペースには上げられない。
27	ヨーカ堂など大きな開発と合わせて大きな駐輪場整備をもっと増やしてほしい。
28	ショッピングセンターやマンションやビル、大きな施設は開発の時点で市が一般の人が利用できる駐輪場整備と合わせた開発許可を行ってはどうか。
29	ピーコックは駐車場、駐輪場のスペースが大きい。見習ってほかのショッピングセンターも同様な計画とするべきである。
30	東町は歩道が狭く、傾斜があるため特に歩くのが怖い。
31	歩道が狭く、車の出入りのために斜めになっていて起伏があり危ない。ベビーカーや電動車椅子が車道を通らざるを得ない状況である。歩道をきちんと通行できるようにしてもらいたい。
32	自転車の通行環境について、道路の状況により適切な整備形態を考えて整備してもらいたい。
33	バスに乗りやすいよう、歩道が高い方がいい。
34	自転車のナビラインができていますが、法政大学の前の通りでは駐車車両がありかえって危険である。十分な道路幅でナビラインを整備するのであれば、ガードレールなどで分離すべきである。
35	武蔵小金井駅でのデジタルサインは、JR の改札を出たところにあるとよい。公共交通を使ってもらうという意味でも、このバスは南口、北口とわかるとよい、南口のみで北口にないのは不便である。
36	駅などで特定の施設へ所要時間の案内などがあるとよい。改札前に主要施設への案内があるとよい。デジタルにこだわらずとも、まず方面のざっくりとした案内をするべき。
37	シェアサイクル等の民間の資源を活用すべき。市としても枠組みだけ用意し、駅・公園など拠点に整備することにより、空白地域や市をまたいだ地域にアクセスができ、公共交通の互換性が高まる。
38	中町循環や東町循環が廃止されると、高齢者や障がい者等の自力で移動できない人が困る。実際の利用者の意見を聞きたい。
39	CoCo バス利用者は、停留所をみたところ新小金井駅でも 5~6 人である。高齢になると利用するようになる。子供や子連れの利用は見られるが、中間層は歩けるため利用しない。
40	東町循環は、東町一丁目、東中学校(野川公園入口)利用者が多く、そのほか利用が少ないバス停はカットして利便性を向上して効率化を図ってはどうか。
41	CoCo バスの運行範囲や時間帯を検討すべき。10 時以降は病院へ行かれる方が利用している。
42	タクシー乗り場にタクシーがおらず、アプリで呼び出された場合の方が送迎料金が売上となるため優先されてしまっている。つくばタクシーは桜町病院で呼べば電話料金も送迎料金も無料であり、サービスが充実している。

修正	
43	電動カートは充電が切れて道端で困っている方も見られた。
44	CoCo バス東町循環について、東小金井駅のロータリーでの待機中も乗れるようにしてほしい。(一部便、運転士において降車を求められることがある)
45	武蔵小金井駅から東町に行く際、CoCo バス北東部から東町循環に乗り換えることがあるが、北東部循環がよく遅れており乗換時間に間に合わない。1、2分の乗換え時間では遅延時に間に合わないためダイヤを改善してもらいたい。
46	CoCo バス東町循環について、毎時 20 分など出発時間を合わせると乗換えしやすくなるのではないか。
47	東町循環の一部にて CoCo バスは最徐行を徹底すべき。

(2) 萌え木ホール



■意見の一覧

意見	
1	バスサポーター導入の効果はあるか。国分寺のバスなどで実施、小学生に愛着を持ってもらうのはよい。(CoCo バスは高齢者以外に)小学生の絵を掲示したり、小学生本人や家族等が乗車する等、高齢者以外の年齢層を増やしたい。
2	七軒屋循環は運転手の技術が高いので、それも宣伝してほしい。動画などで配信してもよいのではないか。
3	公共交通の自発的な利用促進だけでなく、時間帯によるマイカー進入禁止など、法規則により転換しなければいけない強制力のある仕組みを作り、免許返納等を行った方に CoCo バスの利用券を定期的に渡す等、利用者へのインセンティブを設けてはどうか。
4	自転車や公共交通が通勤・通学で優先され、安全に乗れるような仕組みを作る。
5	免許を返納する方に対して、自動車教習所に自転車、小型モビリティ(特に電動カート)講習などを委託してはどうか。返納後すぐに切り替えられるよう事前に講習を受けられたらよい。自動車教習所の収益にもつながる。
6	電動キックボードが歩道通行するのは危ない。通行場所を規制する、通行できる場所を指定するなどの対応をしてほしい。
7	ルートを地図で見るのは高齢者が多いため、高齢者をターゲットとして配布してはどうか。グーグルマップ等で事前に時間やルートを調べて出かけるような若年層以外を対象とした対応が必要ではないか。
8	上屋など根本的なバス待ち環境の改善も必要だが、対応が難しい場合もある。バスロケーションシステムの設置を多くしてはどうか。
9	バスロータリーなどで公共交通が優先されるような通行規制などを行えるとよい。武蔵小金井駅南口などでは、マンションと宮地楽器ホールとの間の道路のみ自家用車が乗降可能などとしてはどうか。

意見	
10	坂下地域でのサイクルアンドバスライドの利用について、現状の駅前のバス渋滞が改善されれば、前原坂下まで自転車を利用し、その後はバスに乗って駅前まで移動することもありうる。現状ではバスを利用すると駅前の渋滞で所要時間が長くなり、自転車のほうが早い。
11	大規模施設を建設する際に、シェアサイクルを導入するなどの条例を設けてはどうか。
12	もう一世代めぐるると皆がスマホやアプリに慣れていることになる。データ活用などは、今後重要な事項である。
13	崖線の坂のところは、自動車、自転車、歩行者が混在しており、危険度が高く歩道が十分でない。
14	小金井から調布の間の中央道の高架下にシェアサイクルのステーションがあるが、薄暗くて利用がしづらく、人通りも少ない。シェアサイクルのステーションなどの設置場所は大切である。
15	駅前に設置したデジタルサイネージの文字が小さくもったいない、特にバスの発車時刻について、大きく目立つ視認性が高いものがよい。

(3) 貫井南分館



■意見の一覧

	修正
1	自動車学校の送迎バスや保育園のバスの送迎を利用できないか。送迎の合間の時間帯を利用して運用できれば、運転手の育成期間が必要なく車両の手配も不要ではないか。
2	高齢者や子供連れや妊婦などが、バスやシェアサイクルの利用を考えづらいような場面がある。ターゲットを絞って補助をしていくのがよい。
3	時間帯により、朝:バス 昼:シェアサイクルなどの利用の棲み分けをしてはどうか。
4	トウトウ等の小型車両など免許の制約が低い車両の導入、ウーバーなどと組み合わせることで学生が運行するなど足確保できるのではないかと。運転手のハードルを下げて、増やすことができるとよいのではないかと。
5	レンタサイクルを高齢者も使用できるように三輪にしてはどうか、高齢者は二輪車での移動は危険である。市が補助しバス停まで移動していただくのもバスの利用につながるとよい。アプリ予約は高齢者には難しいため、利用しやすくなればよい。
6	都心の地価高騰で若い人は対策を取らなくても流れてくるので、そちらに対策はしなくてもよいのではないかと。移動してきた人も年齢は上がってくる。市内は高齢化してくるのでそちらへの支援を強化してはどうか。
7	小学校でも自転車教室はあるが、バスの乗り方教室などをやってはどうか。タッチ決済がわからない小学生もいる。実際に乗ってもらうようなCoCoバスツアーなどはどうか(小学生向け)。スタンプラリーなどを行うのはどうか。短い日数で実施すると乗車が集中すると混雑が予想されるので、1か月程度期間を設ける等(カードを学校で配布)が考えられる。
8	バス運転手の確保をバス会社に頼っていては不足してしまう。バス運転手に対する福利面(住宅補助など)の支援をしてはどうか。小金井市に住んでいただき空き家提供等を行ってもよい。
9	バス会社のみ、市のみでの育成ではなく、連携して運転手を育成していくのがよい。
10	CoCoバスの停留所のポールが古いため更新できないか、塗りなおし程度でも。ゲーグルマップを見てバス停を探しても見づらい。バス停を整備するといっても道路が狭いので、椅子は置けないのは認識している。
11	歩行者、自転車、車の混在する狭い道路は危ないので何かできないか。自転車が車道を走ると狭く危なく渋滞してしまい、歩道を走行しても狭いので危険。ガードレールを設置してほしいが狭いためそれも難しい。短期的にはマナー向上、長期的には通行空間の確保など、それぞれの検討を進めるべきである。
12	自転車の活用は、坂も多く道が細いので道路整備の話になる。高齢者も急に自転車に乗れと言われても危険である。
13	各施設毎にポート駐輪場がほしい。公民館や駐輪場毎など。
14	道が広いのであれば無人バスの自動運転は導入できないか。道が狭いので難しいかとは思いますが、駅から新庁舎までの限定運転などが考えられる。
15	デジタルサイネージも、運営している会社の方針によって行きたい目的地までの案内ではないので活用をされるのか難しい。

(4) 桜町上水会館



■意見の一覧

	修正
1	人材がおらずバス自体の維持にもお金がかかる。10年、20年先を考えると持続可能性が担保できるのか、人によっては何とかなるだろうと受け止められると深刻に考えないため、路線が持続できないことをハッキリ言及すべきである。
2	バスを利用しチケットを受け取ると景品を受け取れる等、イベントなどでは公共交通利用者には景品などインセンティブがあるとよいのではないか。
3	CoCoバスの値上げ後、高齢者の証明書提示が必要になり、運転手の負担が増加しているのではないか。貫井前原循環では警備員がいなくなったため、夕方以降など自転車や歩行者が増え運転に注意が必要になっている。運転の負担となって、良い運転手が減ってしまうのではないか。
4	大型2種の免許証の緩和ができないか。CoCoバスは運行時間等も昼の時間帯であり、女性ドライバーに適性があるのでは。大型までいかない車両での運用や、コミュニティバス専用の運転士の募集も視野に入れてはどうか。
5	快適なバス利用のために定時性が重要である。道路混雑緩和のため、信号制御システムを導入してほしい。信号制御には独立して稼働しているのもあれば、センターのコンピュータから制御しているものもある。
6	バスが近づいてきたときに信号が青になるPTPSシステムがある。
7	北東部循環や貫井前原循環で席が空いていても座らない人がいる。路線バスと違い狭いので立っている人がいると空いている席までたどりつけない、優先席は若い人が特に座らない。アナウンスしてはどうか。
8	電動キックボードのような新しいモビリティが沢山出てきている。大変煩雑な状況であり、ヘルメットやナンバープレートの未着用などもみられる。基本的なルールを守れない大人への教育も必要である。
9	グーグルマップなどで渋滞情報がきちんと反映されていないので、リアルタイム性が欠如し、そのせいで混雑回避ができない。センサーなどで制御していることも考えられるのではないか。保守点検や、システムを構築している企業に意見を確認してもよいのではないか。
10	武蔵小金井駅北口は駅からバス停に行くのに横断歩道を渡る必要があり、バスが見えているのに距離があり、発車時刻がわからないと焦ってしまう。サイネージで発車時刻がわかるとよい。
11	武蔵小金井駅北口のデジタルサイネージは改札の正面にほしい。一般的な看板よりもわかりやすく、行き先案内やバスへの乗換をスムーズに誘導できる。
12	人がいなくても運行できる自動運転を取り入れるべき。他地域の方が、小金井市で運転手を目指そうと思うとは思わない。持続可能性を迫るのであればゼロベースを打ち出すべきである。
13	新技術(自動運転)は既得権益であるバス会社自体が障壁になる可能性がある。突然廃止されたり、減便されたりするなど事態が差し迫ってからでは遅い。
14	CoCoバスは2~3バス停などの近場の移動に利用していたが、100円から180円に値上げされ、利用のハードルが上がった。
15	CoCoバスが値上げされたため、少し歩けば利用できるバスを利用するようになった。

修正	
16	武蔵小金井駅北口の西武バスの路線において、車内の出口近くで人が溜まっているので降りにくいことがある。最終駅で降りる方も降り口の近くにたまっているため途中駅で降りづらい。(花小金井～武蔵小金井間の路線)