

3章 | 地域公共交通の課題

小金井市の現状やアンケート・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ことなどから、市内の移動は徒歩（53.4%）、自転車（33.6%）の利用が中心となっている。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）
- 駅までの移動手段は徒歩が中心（69.9%）で、乗合バスの利用も 14.4%を占めている。（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人々が来訪している。

交通特性

- 公共施設や商業施設は駅周辺に集積しており、医療施設は駅から離れた地域に点在している。
- 主要な道路から住宅地に入ると、大型の車両が通行できない幅員の狭い道路が多い。
- 国分寺産線により、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。
- 近年 10 年間でみると交通事故発生件数は減少傾向にある。事故要因をみると、自動車及び自転車に関連する事故が比較的多い。（警察データ）

鉄 道

- JR 中央線が市の中央部を東西方向に運行しており、運行本数・時間帯共に充実している。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進められている。
- 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（10%減（令和 5（2023）/令和 1（2019）年度）。（事業者データ）

路線バス

- 市内を循環する路線のほか、ほとんどが周辺自治体と接続する南北方向の路線となっており、市内外から 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 7 千万円の市の補助により運行を維持している状況にある。

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している。（事業者ヒアリング）

シェアモビリティ

- JR 中央線の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）

公共交通

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
づくりまち	<ul style="list-style-type: none"> ● 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進められている。 ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、運転士不足に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組が推進されている。 ● 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	<p>日常的な移動（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス利用者は約 6 割、CoCo バス利用者は約 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）」や「時間通りの運行」について不満度、重要度が相対的に高い。 <p>バスの不満事項（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バスサービスへの不満は「特になし」とする人が最も多い。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。 <p>今後の公共交通（市民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車運転免許を保有している方は全体の約 7 割で、60 歳以上の方をみると約 2 割が返納済（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高齢者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、「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 割程度となっている。 ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの利用環境改善策として、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化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である。 ● イベント等も活用した公共交通の PR と安全教育の推進が求められる。 ● 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）の検討が求められる。 ● 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である。

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が見込まれる。
- ◆ 今後も公共交通サービスを維持していくため、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。このため、公共交通の運行の効率化が求められ、多様な交通手段との組み合わせや新技術の活用も検討していく必要がある。
- ◆ 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、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にある。
- ◆ 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も必要である。
- ◆ 低炭素社会の実現に向けて、自動車利用から公共交通や自転車による移動への転換や、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

1 基本方針

小金井市の交通に関する4つの課題を踏まえ、小金井市の地域公共交通のあるべき姿として、以下のとおり、基本方針を設定します。

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

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

1章

2章

3章

4章

5章

6章

7章