

# 小金井市コミュニティバス再編事業 東町地域会議

## 第二回会議を受けたルート案の検討

2021年10月29日

# 前回会議での指摘と対応

➤ 以下のとおり意見をいただいている。

### 1. 東町2丁目の運行

- ① 交通危険があるためルートから外してほしい。警察からもルート変更が望ましいと意見がある。
- ② この区間を運行しないということは、東町2丁目はCoCoバスを運行しなくてよい、という結論になるのではないか。公共交通不便地域の解消を目的とした運行であることを念頭に置くべきである。
- ③ 安全対策として対応できる事項を考えて運行を許容することができないか。
- ④ この区間を運行しない場合として、農工大通り・三鷹市市境の通りをハイエースにて運行する案はどうか。

### 2. 車両について

- ① ハイエースでの運行は考えられないか。ポンチョでは重量があるため振動に繋がっている。ハイエースの方が車両の価格が下がり、運行経費も下がるのではないか。
- ② ハイエースの場合、時間帯によっては乗り残しが考えられる。時間帯に応じて車両を増やす対応は難しい。
- ③ 高齢化による利用者の増加などを考えると、ポンチョのまま機動力を確保したほうが良いのではないか。
- ④ 現在のポンチョ・ハイエースの間の大きさの車両としてポンチョミニサイズがあるが、車幅は変わらない。

➤ 以下のとおり意見をいただいている。

### 3. 東町1丁目の運行

- ① 東町1丁目を運行しても30分以内で運行ができるのであれば運行したほうがよい。
- ② 西武鉄道の利用していない土地を活用させてもらう、などして安全に運行できないか。
- ③ 踏切箇所運行時にガードマンを立てるのであれば、ポンチョでの運行ができないか。

### 4. 運行可否・バス停設置の可否

- ① 太陽寺前の通りは通学路であり歩道の幅員を狭くすることは難しい。
- ② くりやま通りはバス停もなくハイエースでも運行してほしくない。

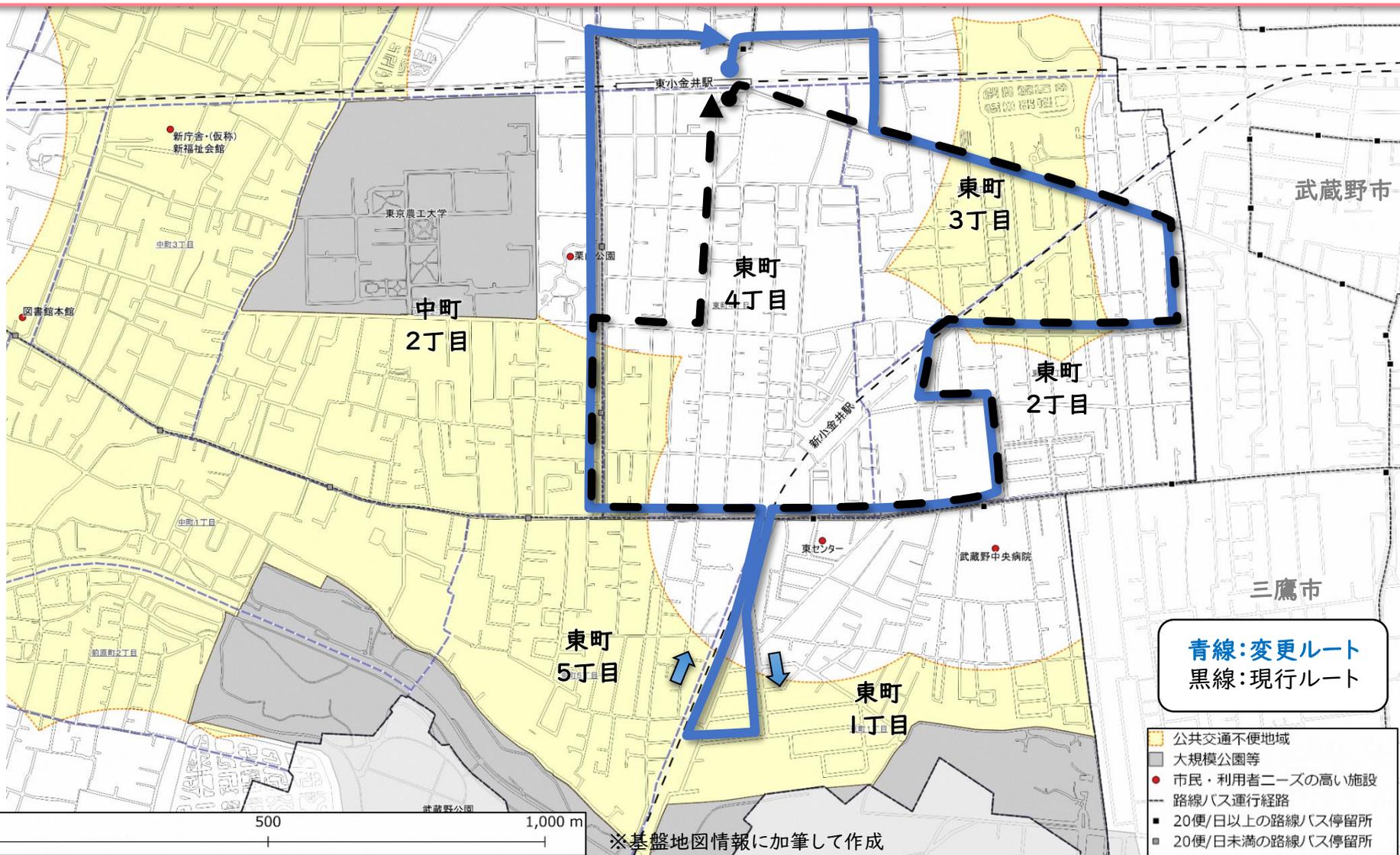
### 5. 都市計画道路(新小金井久留米線)の運行

- ① 現状では幅員を満たしていないが、将来的には整理が予定されている。現状でも一部市所有地である場所もあり、その部分を退避場所等にすることによって運行の安全性を確保し、運行の許可を得ることができないか、警察の確認を行う。

### 6. その他

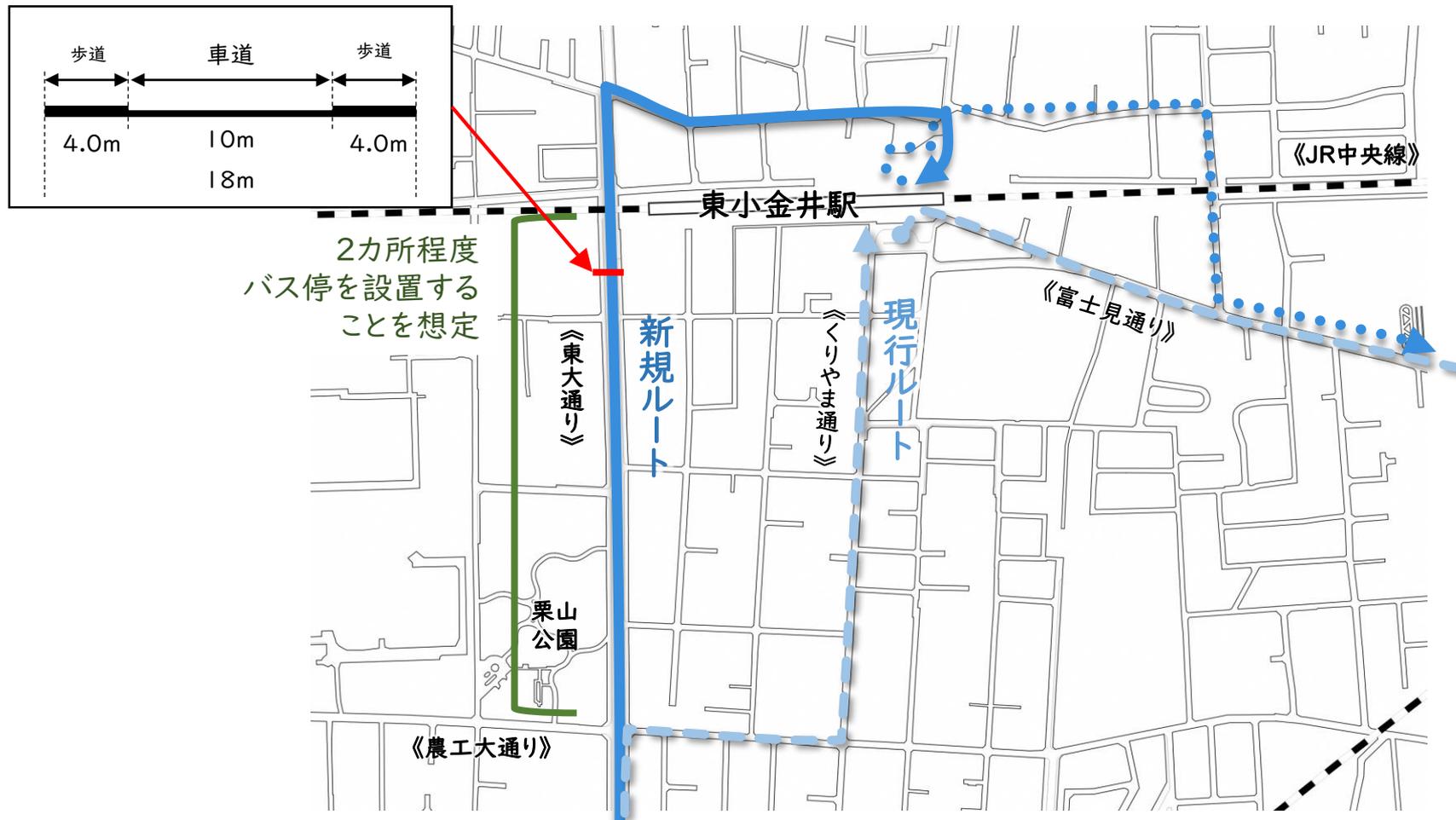
- ① いただいた意見をもとに運行の可否を確認して、次回会議では運行可能なルート案のみ提示する。
- ② 提示の際は1枚に1ルートのみ示す。

- 第二回東町地域会議のあと、下図青線のルートにて、走行可否についてポンチョ車両にて警察への確認を行った。
- 合わせて、三鷹市管理道路の走行について三鷹市への確認を行った。



- 東小金井駅北口へのアクセスは東大通りを想定する。警察の確認(ポンチョ車両にて実施)では、東大通りの運行は問題ないとの見解を頂いている。
- 農工大通りからJR中央線の区間に、東小金井駅近くを含めた2箇所程度のバス停の設置を想定している。

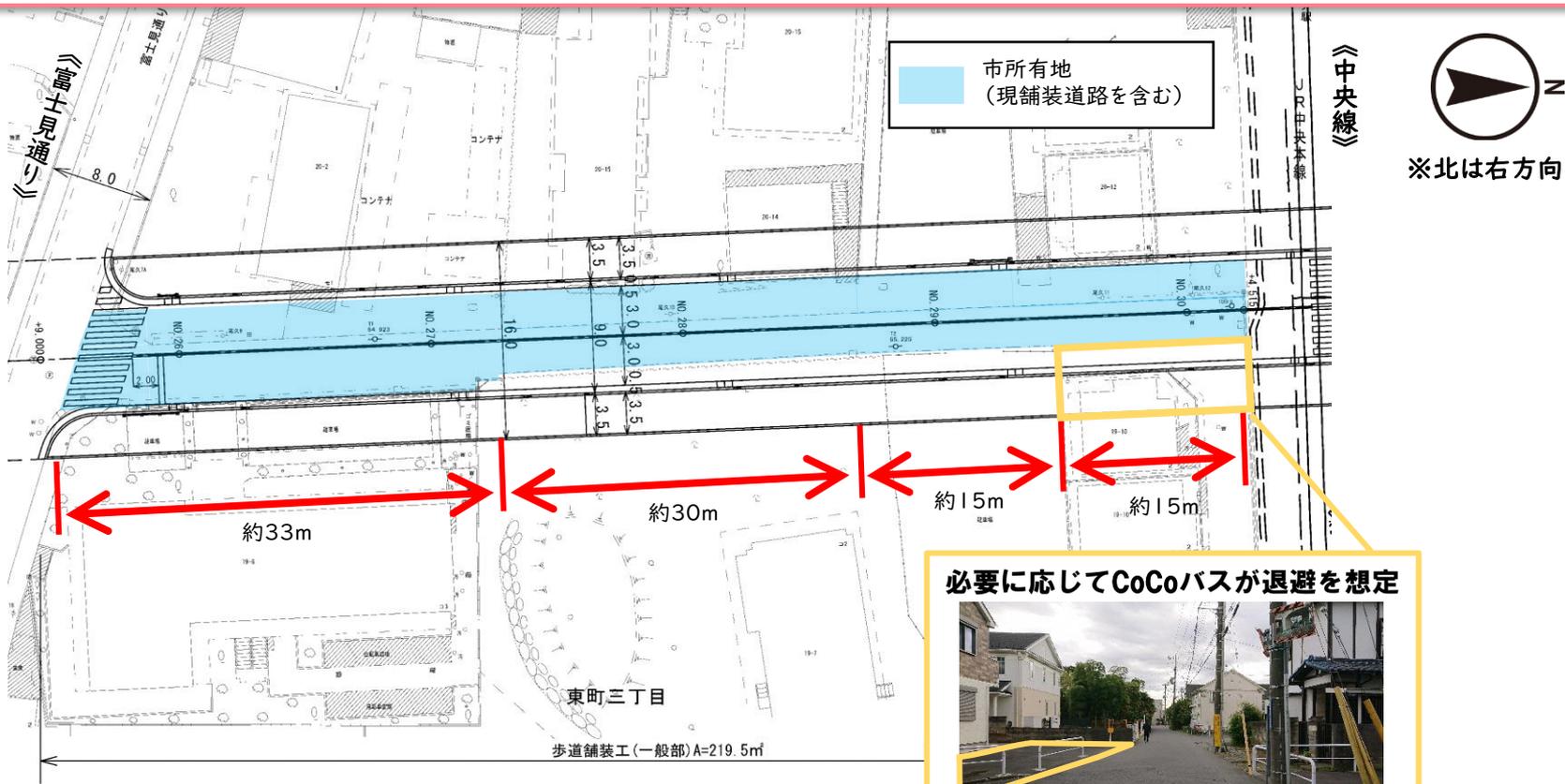
⇒東小金井駅北口へのアクセスは可能





- 都市計画道路「新小金井久留米線」について、完成までの間は幅員が狭い状態での運行となるため、市が所有する土地等を活用し、車両がすれ違い時に退避可能な形で整備を行い、安全面に注意して走行することを想定する。
- 警察の確認においては、上記の想定のもと、乗用車・歩行者・自転車ともにすれ違い時の注意喚起等を行うことで、ポンチョでの運行は問題ないとの見解を頂いた。

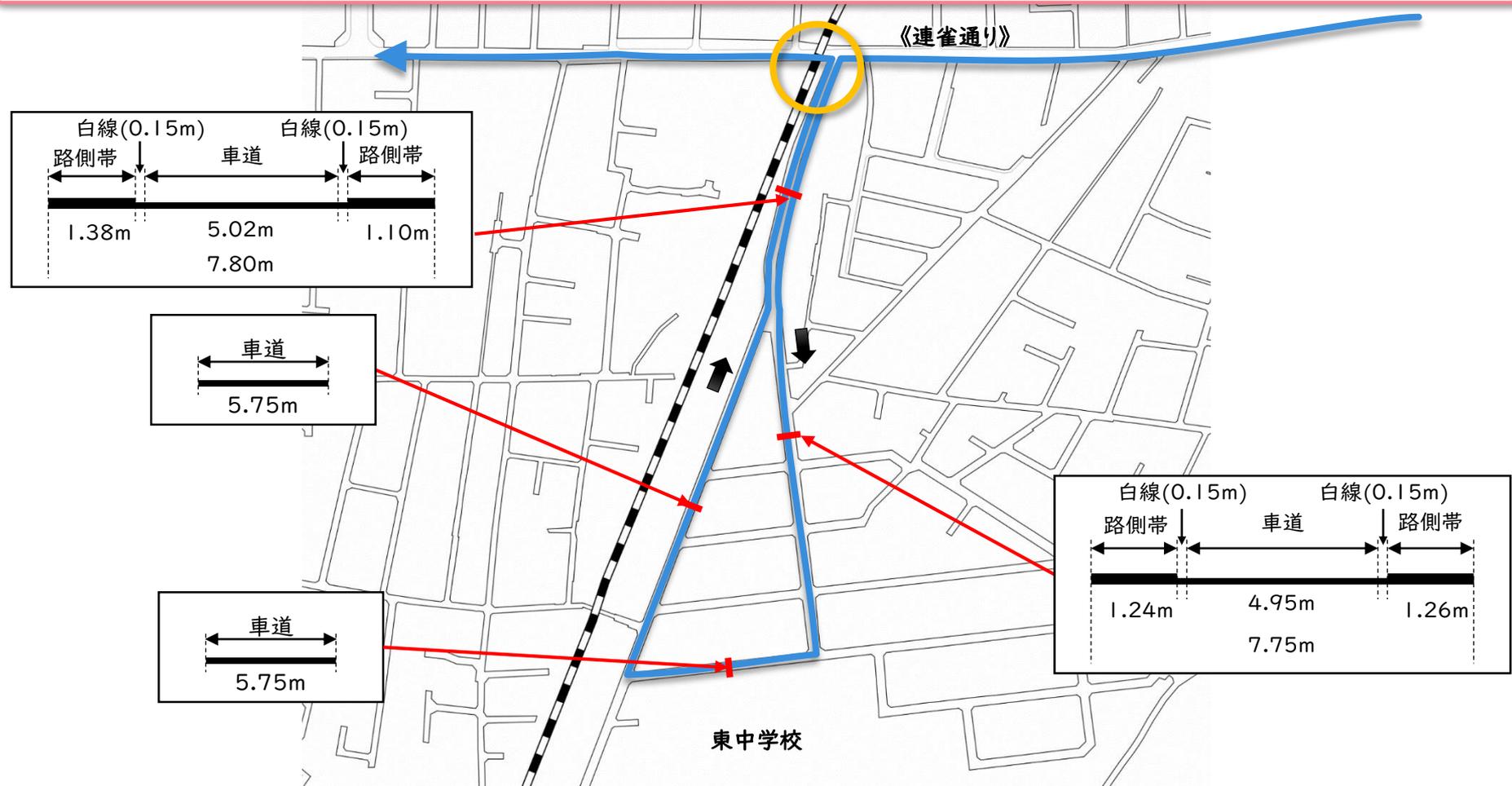
⇒ポンチョ・ハイエース共に運行可能



※市所有地の範囲は、本検討にあたり、活用が検討される部分に限定して図示しています。また、本図は土地の境界等を厳密に表示するものではないことにご留意ください。

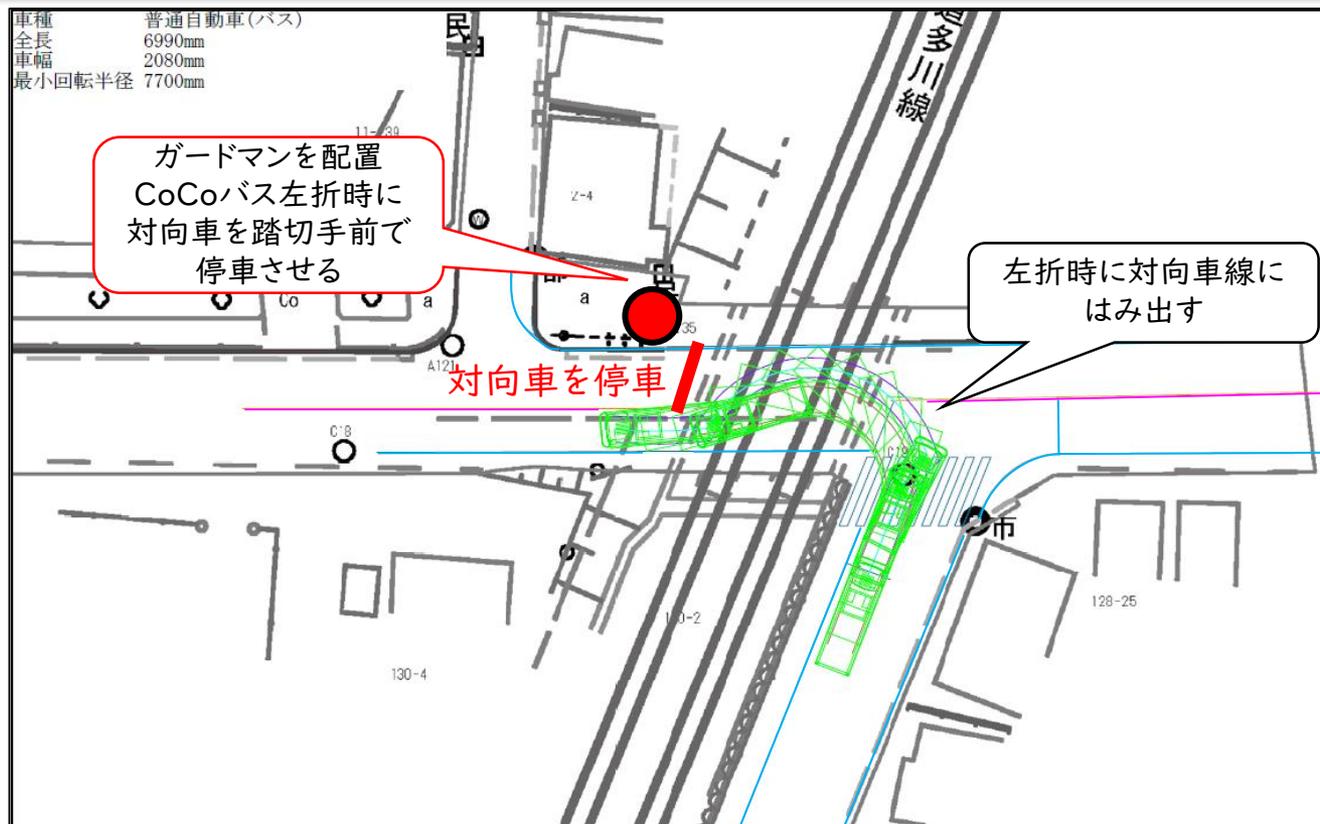
- 東町1丁目のルート案及び、道路の代表断面の概要は以下の通り。
- 警察の確認にて、提示のルートでのポンチョでの運行は問題ないとの見解を頂いた。(連雀通りの踏切運行は後述)
- 東町1丁目には、2~3箇所程度のバス停の設置を想定している。

⇒東町1丁目区域内のポンチョでの運行は可能



- 警察の確認においては、下図のような対策の実施を前提として、ポンチョでの運行は問題との見解を頂いた。
- 連雀通りの踏切については、側道からの左折時に連雀通りの対向車線に車両がはみ出す。
- 安全上の対策として、東町5丁目側にガードマンを配置し、CoCoバスが踏切に進入する前に対向車線の車両を停車させる。

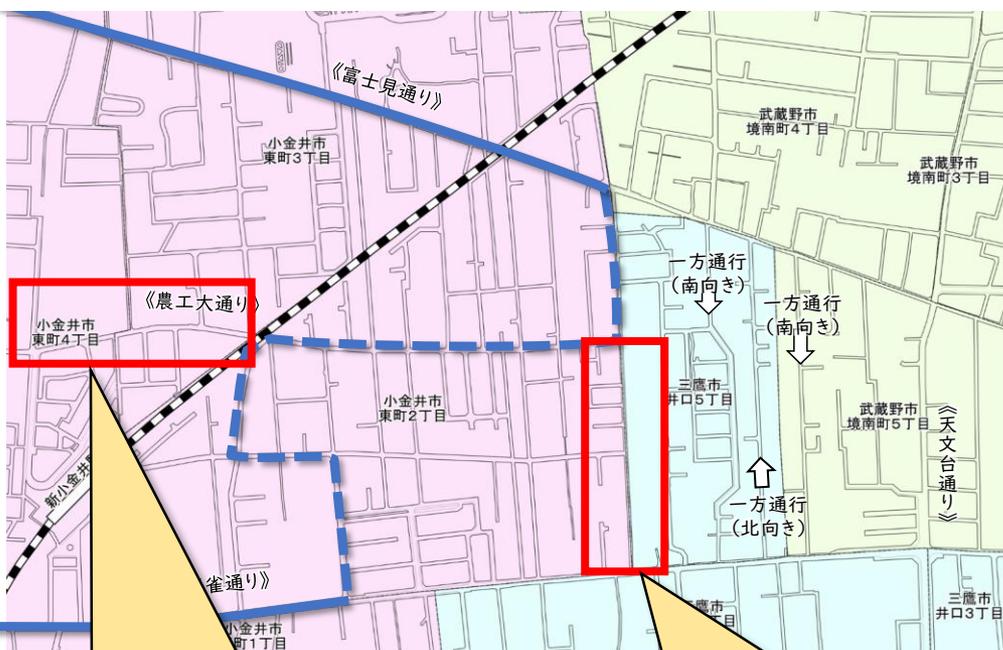
⇒ガードマンが常駐することで、ポンチョでの運行が可能



ポンチョ軌跡図(踏切進入時)

- 三鷹市管理道路の走行について、三鷹市としては、当該道路は現在簡易舗装になっており、CoCoバスを運行する場合、舗装の改善が必要であるとともに、近隣住民への説明を行い理解を得る必要があるため運行を避けてほしい、との意見であった。
- また、農工大通りの運行について、農工大通りは東小学校と接しており登下校時に児童の通行が多いため、現在運行している中町循環に加え、バスの運行本数を増やすことは難しい。

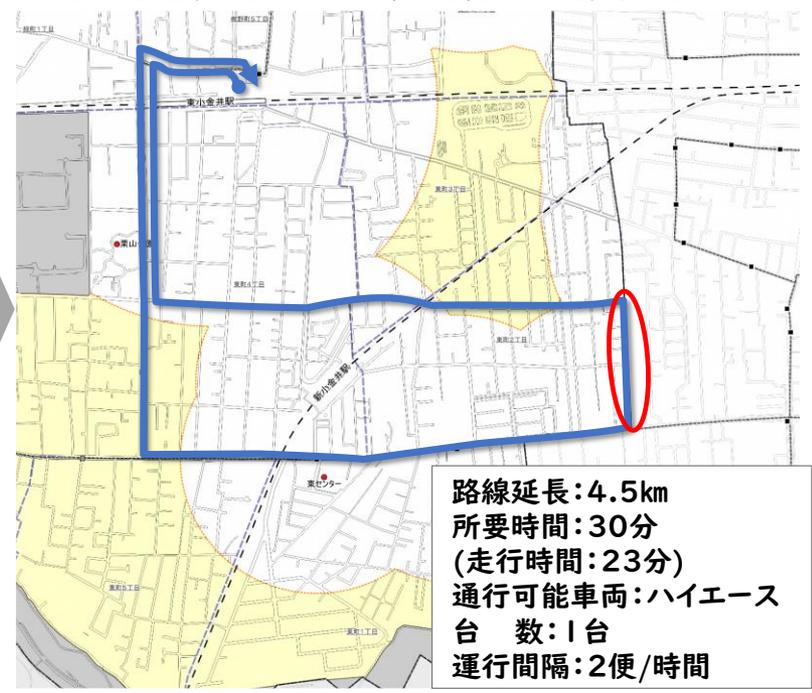
⇒ 農工大通り・三鷹市管理道路の運行は難しい



東小学校と接しており、安全面からCoCoバスの通行回数を増やすことは難しい

三鷹市としては、運行を避けてほしいとの見解

前回会議で示した以下の案での運行は難しい



路線延長: 4.5km  
所要時間: 30分  
(走行時間: 23分)  
通行可能車両: ハイエース  
台数: 1台  
運行間隔: 2便/時間

➤ 東町2丁目の運行において、以下に挙げるような安全対策の実施を検討する。

○最徐行での運行

- ・制限速度は20km/hであるが、引き続き、10km/h程度の最徐行での走行を行う

○周辺住民への道路安全確保に向けた呼びかけ

- ・自宅前の車スロープなど、道路上に設置されており、安全な通行に支障をきたす恐れのある構造物の撤去を依頼
- ・道路側に出ている植栽などの剪定の依頼

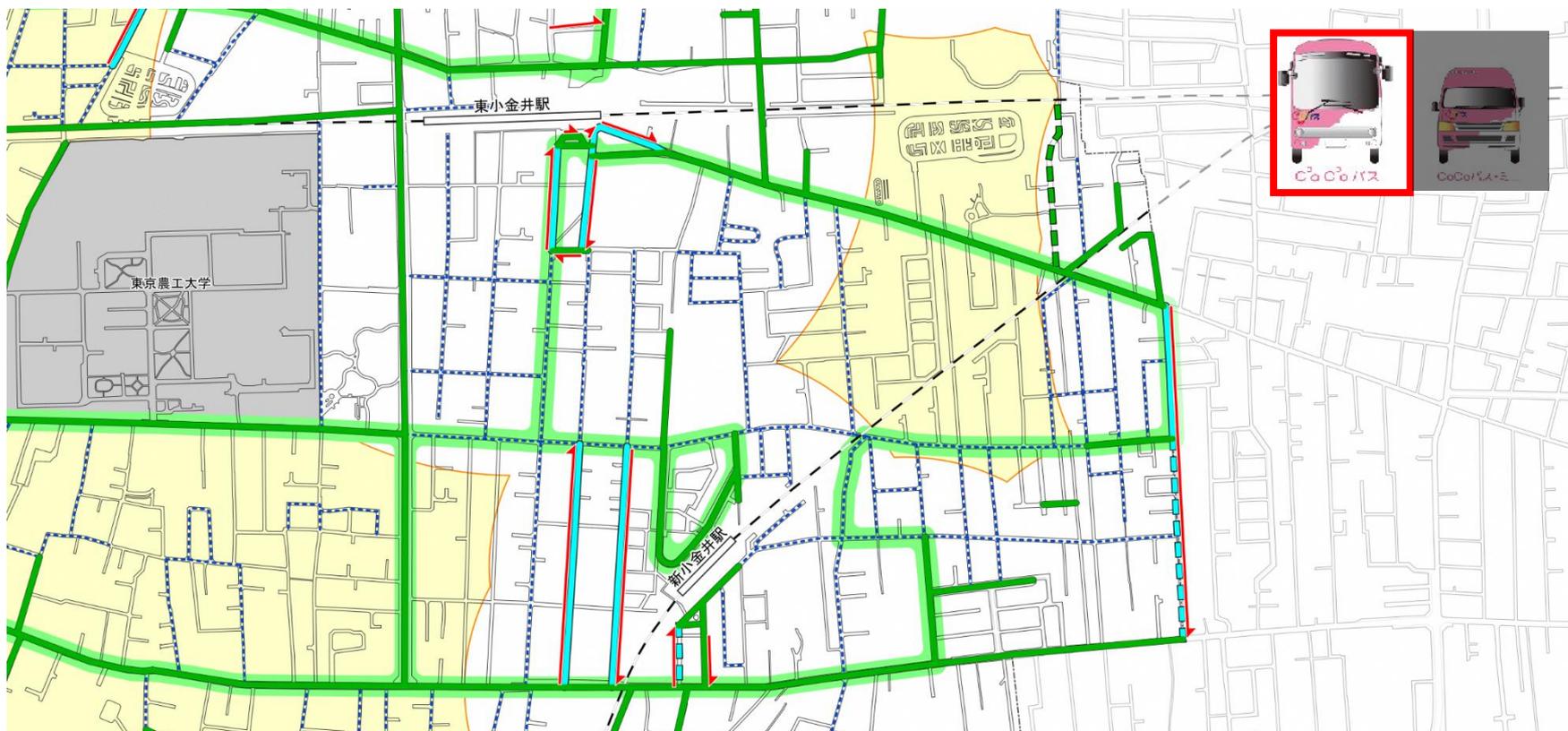
○走行時の注意喚起

- ・周辺住民等に対して、CoCoバスの走行に伴う注意喚起を実施
- ・注意喚起を促す看板や舗装表示などの実施

➤ 現在運行しているポンチョ車両と、野川・七軒家循環で導入しているハイエースとの比較は以下のとおり。ルート案は、各メリット・デメリットも念頭に置き検討する。

車両		ポンチョ(日野自動車株)	ハイエース コミューター(トヨタ自動車株)
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
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,乗務員席1)	11人乗り(座席10,乗務員席1) ※立席不可
車両特徴	定員	○ ・36人乗りであり、利用者が多い場合も対応可能	× ・車両定員が少なく利用者が多い場合は乗り残しが発生する可能性がある
	運行経費	○ ・運行経費あたりの利用可能人数が多く、採算性が確保しやすい (運行経費約2,100万円/年)	× ・運行経費あたりの利用可能人数が少なく、採算性が確保しにくい (運行経費約1,780万円/年)
	走行幅員	× ・5.66m(白線がない道路・相互通行時) ・ハイエースより安全性対策が必要	○ ・5.26m(白線がない道路・相互通行時) ・ポンチョより安全性対策が軽減
	重量	× ・ハイエースより騒音・振動がある	○ ・ポンチョより騒音・振動が軽減される
運用	車両確保	○ ・現有車両で走行可能	× ・新たに購入が必要(予備車含めて検討が必要) ※参考:1台約1,200万円
	事業者	○ ・現在の運行事業者にて対応が可能	× ・新たに運行事業者の選定が必要
	IC支払	○ ・IC支払が可能	× ・IC支払ができない
全般		<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点でハイエースに変更を行った場合、今後、ポンチョ車両での走行はできない。</li> <li>・将来、利用者が増加した場合も車両を変更することは難しい。</li> </ul>	

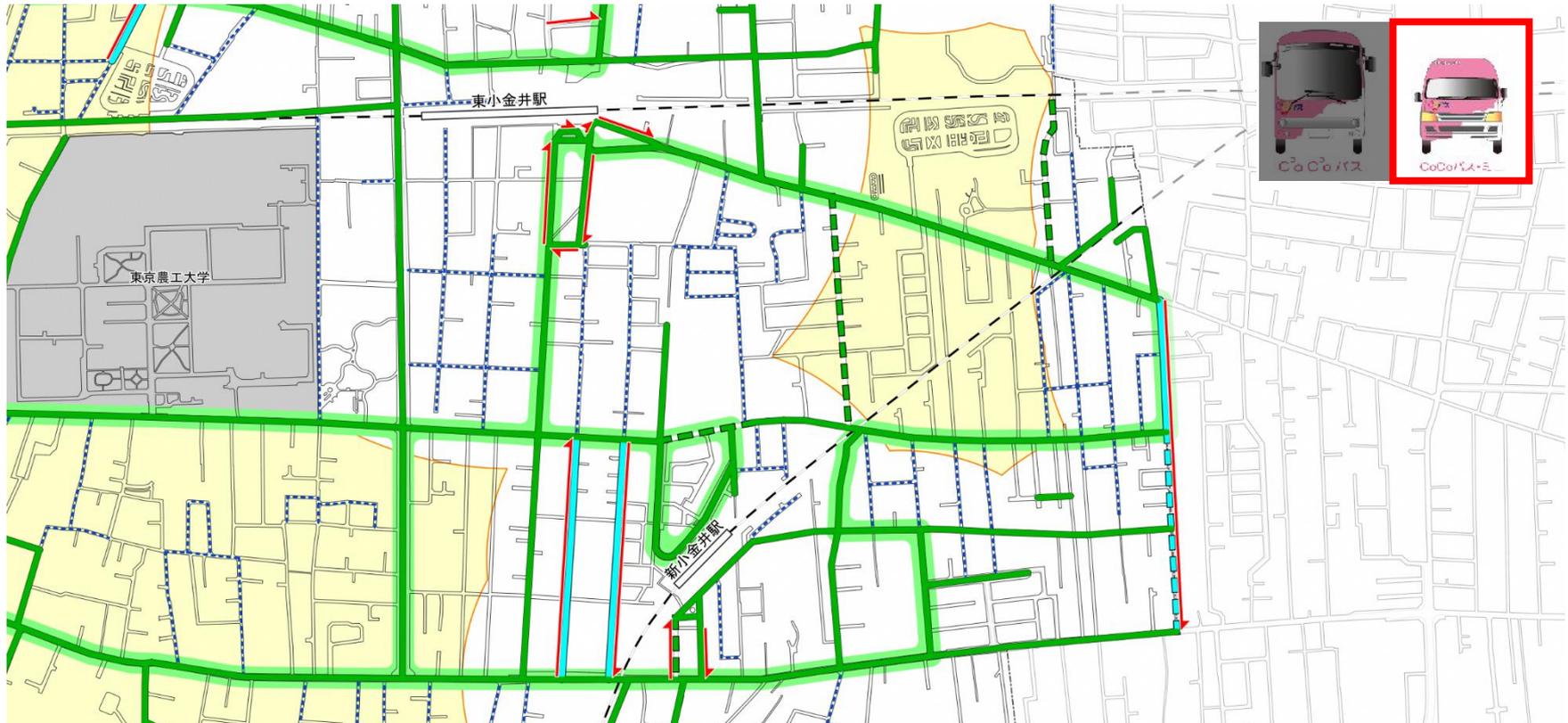
➤ 各所に確認した結果を反映して整理したポンチョ車両での通行可能図は以下のとおり。



※これまで確認を行った結果を反映しており、これまで及び他の地域で示している道路台帳上の幅員確認による通行可能図とは異なる

<ul style="list-style-type: none"> <li>■実線：通行可能</li> <li>■破線：通行不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路台帳上の確認により通行不可</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■通行可能（両方向）</li> <li>■通行可能（一方通行）</li> <li>■現行のCoCoバスルート</li> <li>■一方通行規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■確認した結果通行不可（道路台帳上は双方向通行可）</li> <li>■確認した結果通行不可（道路台帳上は一方通行で通行可）</li> </ul>

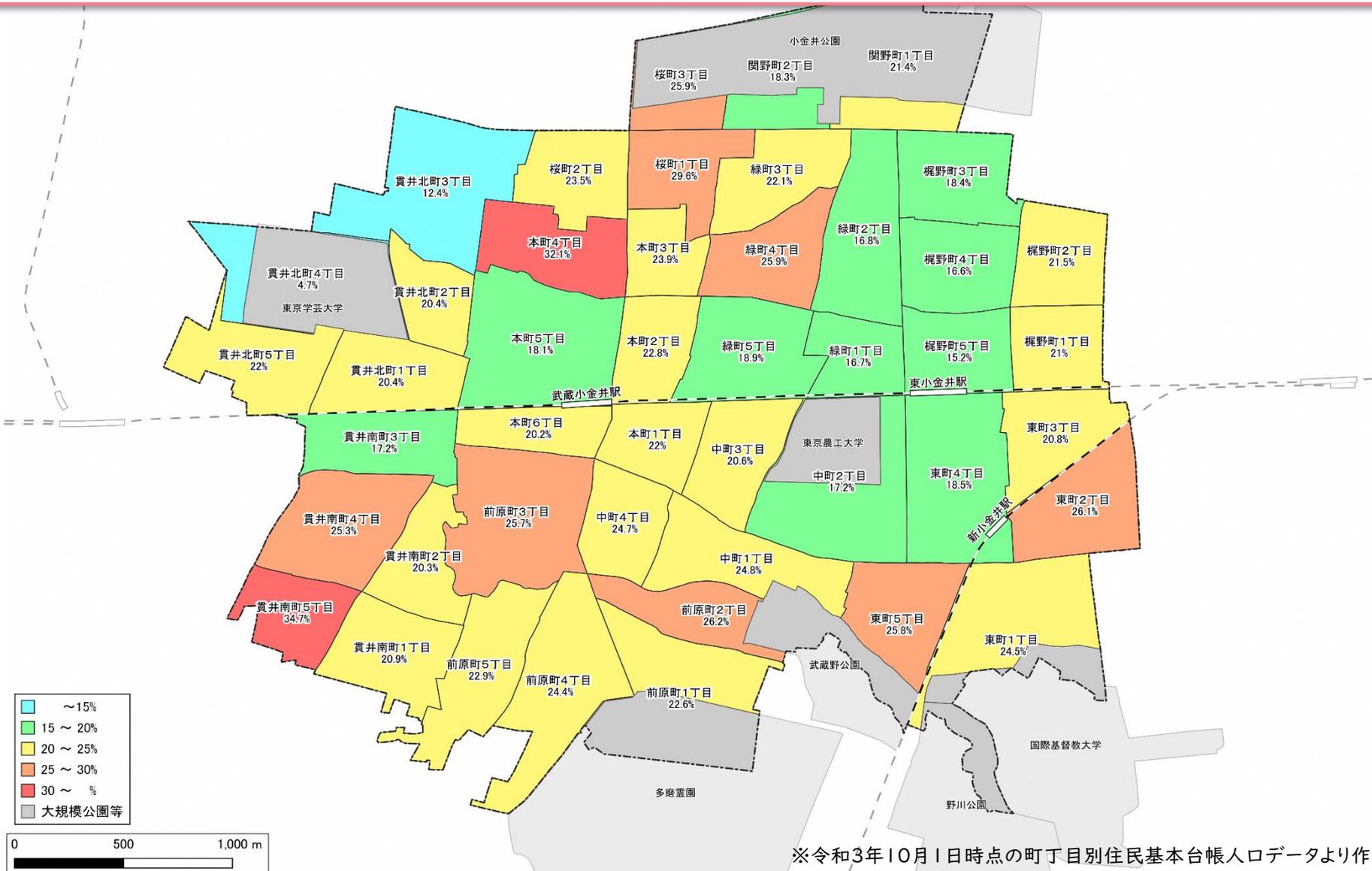
➤ 各所に確認した結果を反映して整理したハイエース車両での通行可能図は以下のとおり。



※これまで確認を行った結果を反映しており、これまで及び他の地域で示している道路台帳上の幅員確認による通行可能図とは異なる

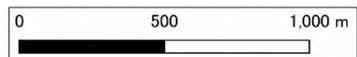
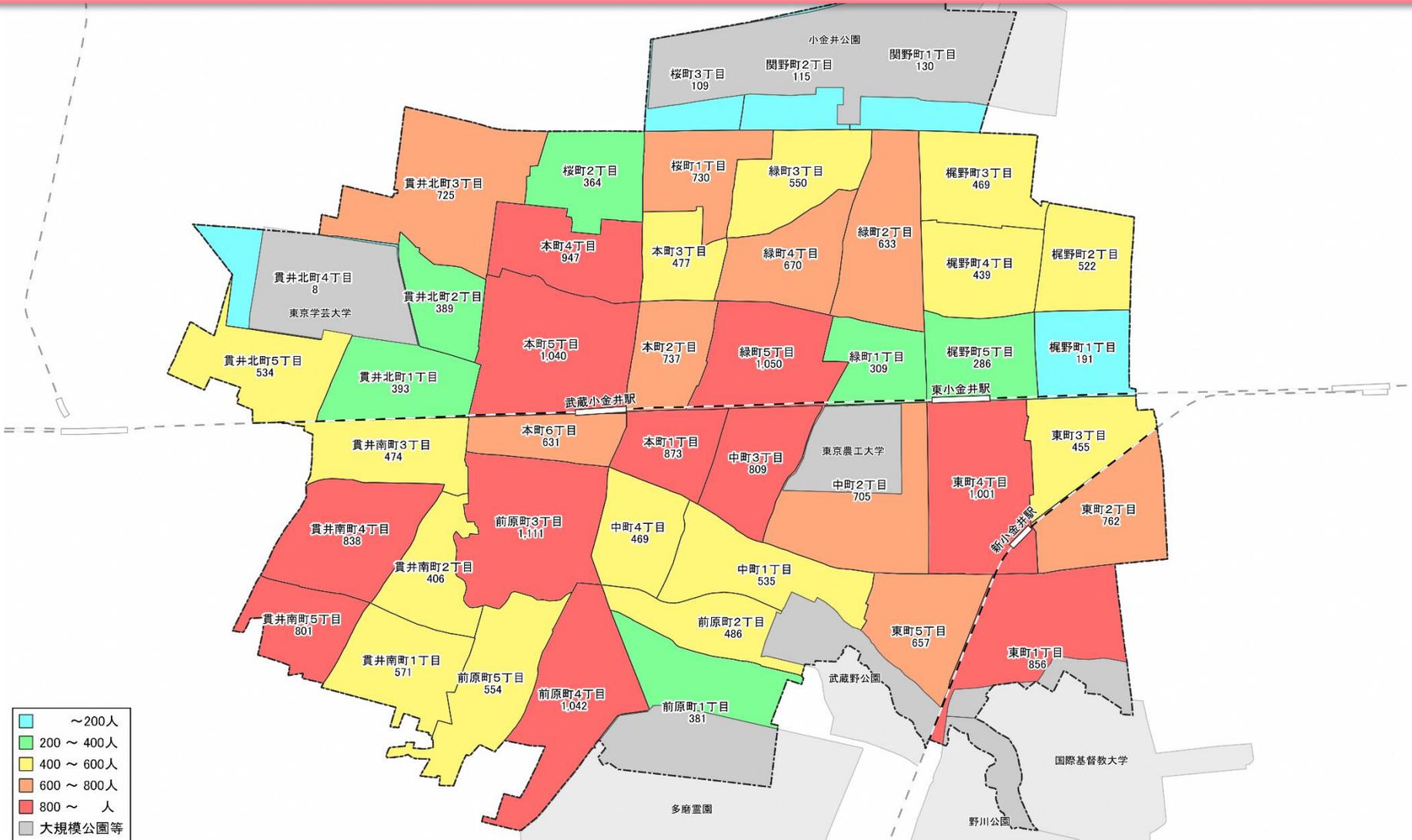
■実線：通行可能	■破線：通行不可
<ul style="list-style-type: none"> <li>通行可能（両方向）</li> <li>通行可能（一方通行）</li> <li>現行のCoCoバスルート</li> <li>一方通行規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路台帳上の確認により通行不可</li> <li>確認した結果通行不可（道路台帳上は双方向通行可）</li> <li>確認した結果通行不可（道路台帳上は一方通行で通行可）</li> </ul>

- 小金井市内の町丁目別の**高齢化率**(人口に占める65歳以上の割合)の状況は以下の通り。
- 東町3、4丁目が高齢化率20%前後、1、2、5丁目が25%前後となっている。



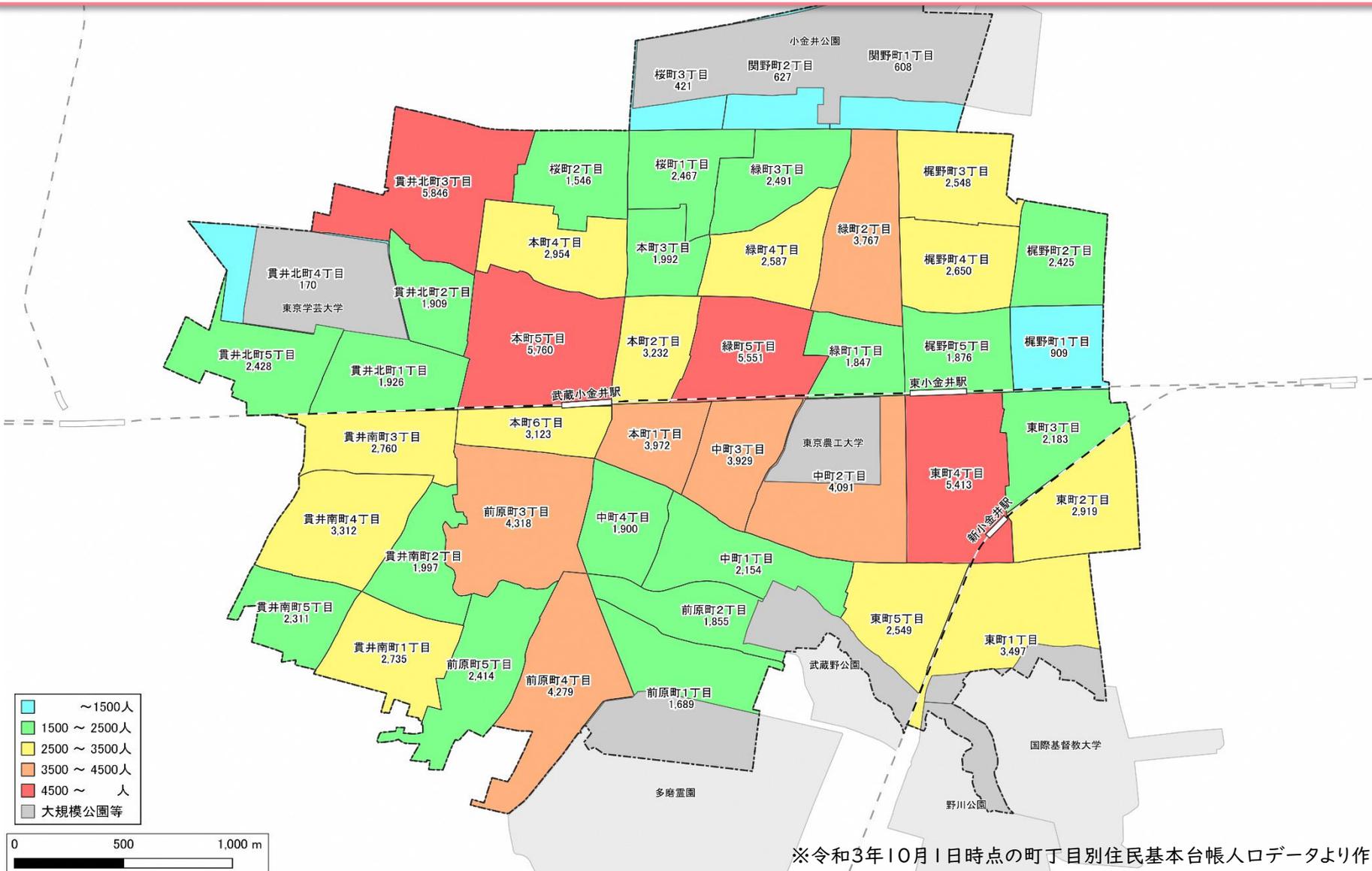
※令和3年10月1日時点の町丁目別住民基本台帳人口データより作成

- 小金井市内の町丁目別の**高齢者数**(65歳以上の人口)の状況は以下の通り。
- 東町内で見ると4丁目が約1,000人で最も多く、次いで1丁目が多い。



※令和3年10月1日時点の町丁目別住民基本台帳人口データより作成

- 小金井市内の町丁目別の人口の状況は以下の通り。
- 東町内で見ると4丁目が約5,400人で最も多く、次いで1丁目が多い。



		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	全路線計
車両台数		ポンチョ2台※1	ポンチョ2台	ポンチョ1台	ポンチョ1台	ハイエース1台	-
H30 年度	運行収入	4,898万円	2,049万円	979万円	1,466万円	854万円	10,245万円
	運行経費	4,674万円	3,553万円	2,074万円	2,011万円	1,849万円	14,161万円
	収支率	105%	58%	47%	73%	46%	72%
	補助金額	▲223万円※2	1,504万円	1,095万円	545万円	995万円	3,916万円
R1 年度	運行収入	4,480万円	1,920万円	898万円	1,408万円	850万円	9,556万円
	運行経費	4,637万円	3,487万円	2,050万円	1,996万円	1,826万円	13,995万円
	収支率	97%	55%	44%	71%	47%	68%
	補助金額	157万円	1,567万円	1,151万円	588万円	976万円	4,439万円
R2 年度	運行収入	2,981万円	1,369万円	560万円	949万円	546万円	6,405万円
	運行経費	4,789万円	3,615万円	2,104万円	2,046万円	1,777万円	14,330万円
	収支率	62%	38%	27%	46%	31%	45%
	補助金額	1,808万円	2,245万円	1,544万円	1,097万円	1,231万円	7,926万円

※1 平日朝7時～8時台は1時間4便運行するため、ポンチョ3台を使用

※2 京王バス運行4路線(北東部・貫井前原・東町・中町循環)は一括清算のため、平成30年度の北東部循環の黒字分は他路線の補助金額と相殺されている

※3 端数を四捨五入しているため、必ずしも合計は一致しない

※4 各路線の運行収入には広告収入を含む

- 地域にて考え、利用し、生み育てるバスとして育てていただきたい。また、地域と心の通うバスとして愛着をもっていただきたい
- 市民・行政・事業者が一体となり運行するバスとして、よりよい運行になるよう、どこを走行したらみんなが乗るバスになるか、などを念頭に置き、ルート案を考えていただきたい