

小金井市コミュニティバス再編事業 東町地域会議

第一回会議を受けたルート案の検討

2021年9月22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. 中町循環との関係

- ① 中町循環と東町循環をまとめ、東町二丁目まで延伸してはどうか。東町から武蔵小金井駅まで直接アクセスできるようにならないか。
- ② 東小金井駅までのアクセスも確保してほしい。
- ③ 武蔵小金井駅、東小金井駅両方に、1ルートで立ち寄るのは現実的でない。
- ④ 中町循環との乗り継ぎ利便性を高めることで、東町から武蔵小金井駅までのアクセス性が向上できるのではないか。運賃も考慮してほしい。

2. 東町1丁目の運行(東中学校方面)

- ① 自治会として運行する、しない、どちらかに結論付けるのは難しい。運行してほしいとの意見もあるが、車両の通行が危険との意見もある。
- ② 特に踏切箇所での運行は危険である。武蔵小金井駅側に出られないのであれば、ルートとして非効率と考える。

3. 東町2丁目の運行(現ルート的一方通行の道)

- ① 現在CoCoバスは運行しているが、今の基準に合わせると運行ができない箇所である。安全性の観点から今の基準に照らして見直してもらいたい。警察からも運行に対して注意が必要との指摘を受けている。
- ② ママチャリ等とのすれ違い時には危険なようにも見えるため、ハイエースでの運行も考えられる(ただし乗り残しは課題)。
- ③ 『東町三丁目』までは利用が少ないが、『富士見通り東』からは一定の利用者がいる。
- ④ 武蔵野市内を運行してはどうか。

4. 東小金井駅への結節

- ① 東小金井南口商店会としては、通行者や利用者の安全安心を優先して、商店街を運行しないでほしい(ポンチョ・ハイエースのいずれも)。東小金井駅への結節は北側ロータリーとしてはどうか。
- ② 南側へは、都市計画道路や変電所先の道路から入ってこれるのではないか。

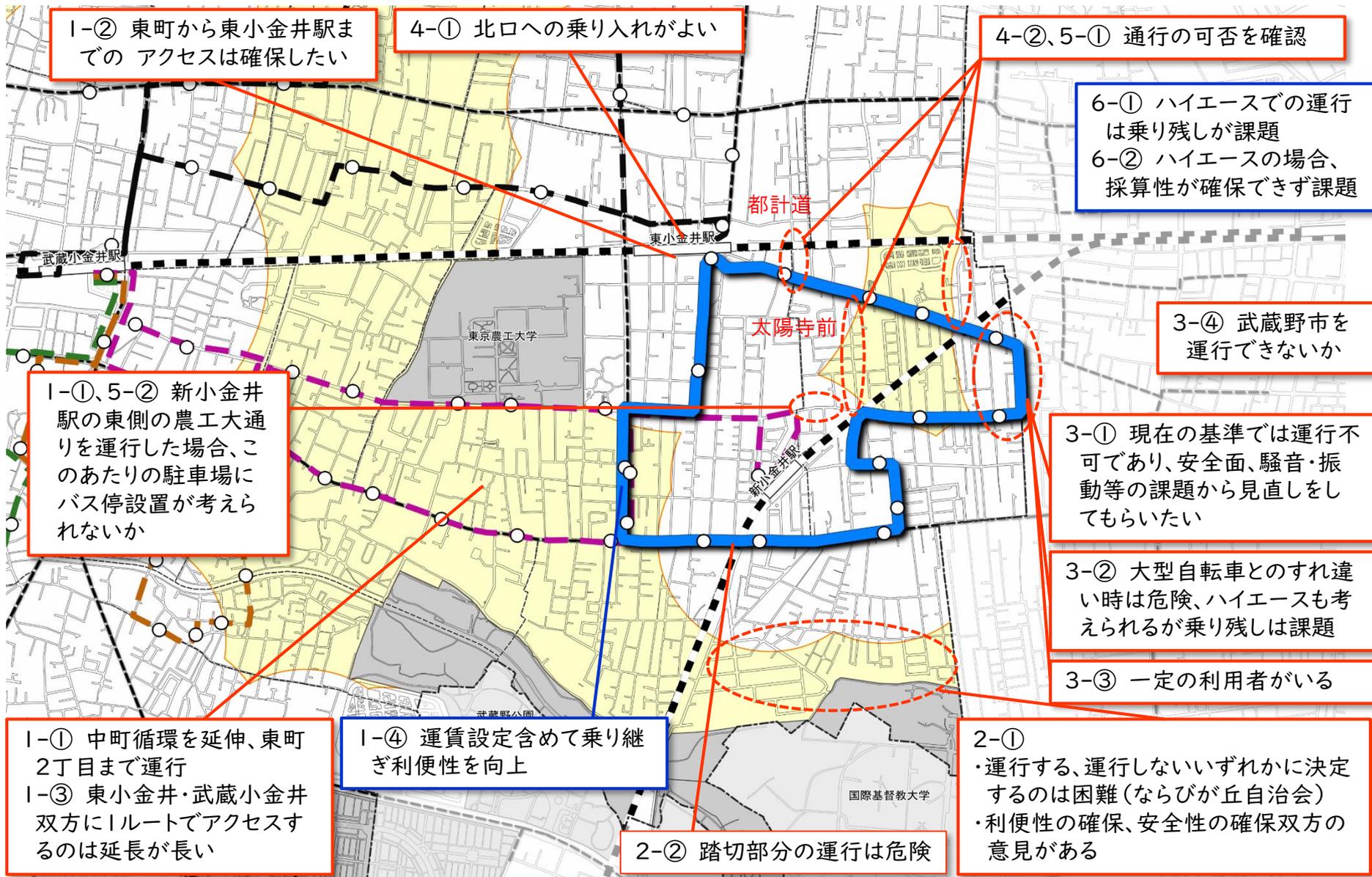
5. 通行可否・バス停設置可否の確認

- ① 太陽寺前の通りを運行できないか。
- ② 農工大通りの東小学校と踏切の間で送迎バスが多く停車している箇所がある。そこにバス停が設けられないか。

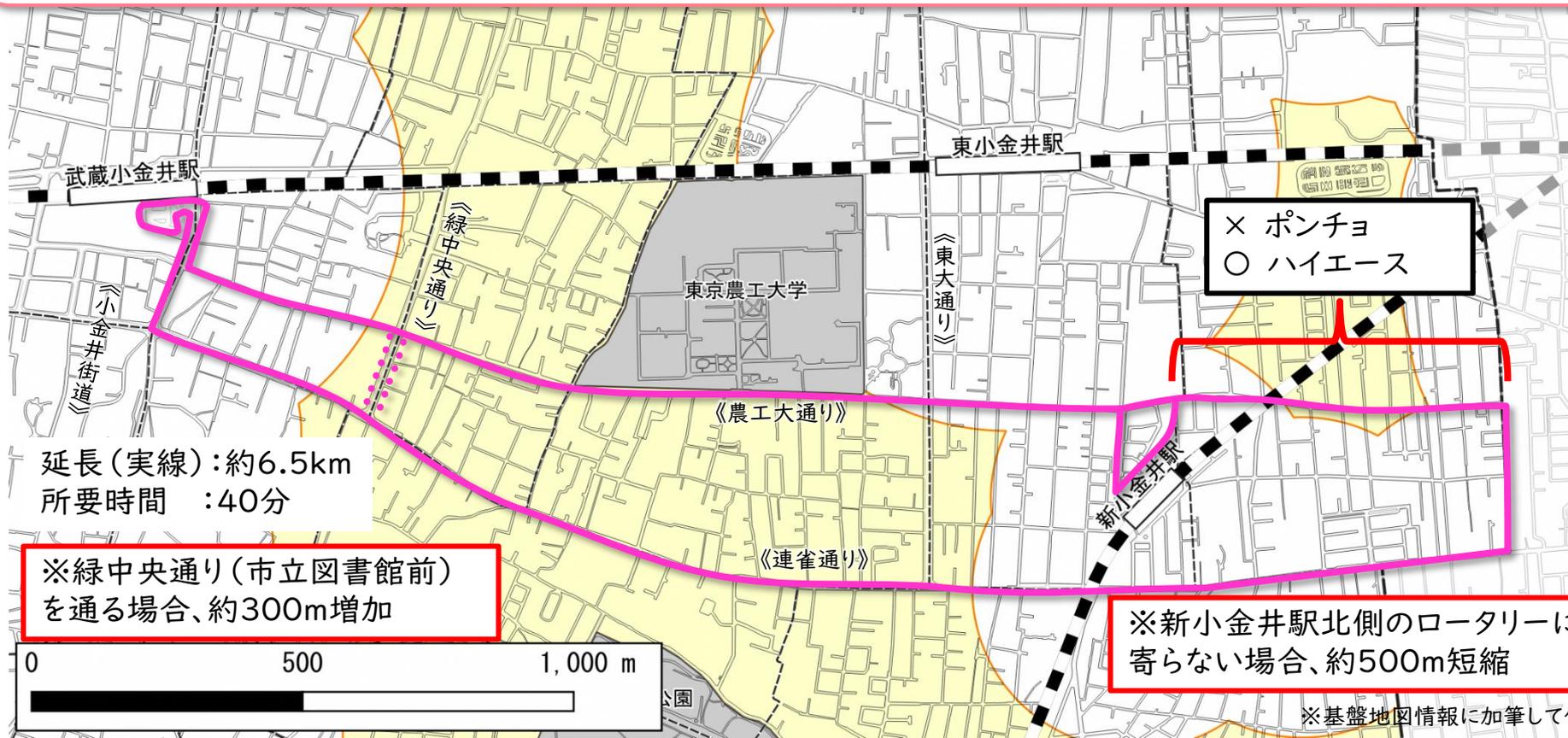
6. 車両について

- ① 道路状況を考えるとハイエースもよいが乗り残しは課題と考える。
- ② ハイエースでの運行の場合、乗車可能人数に対して運行経費が高いため、ハイエースへの変更は望ましくないのではないか。

➤ 主なご意見

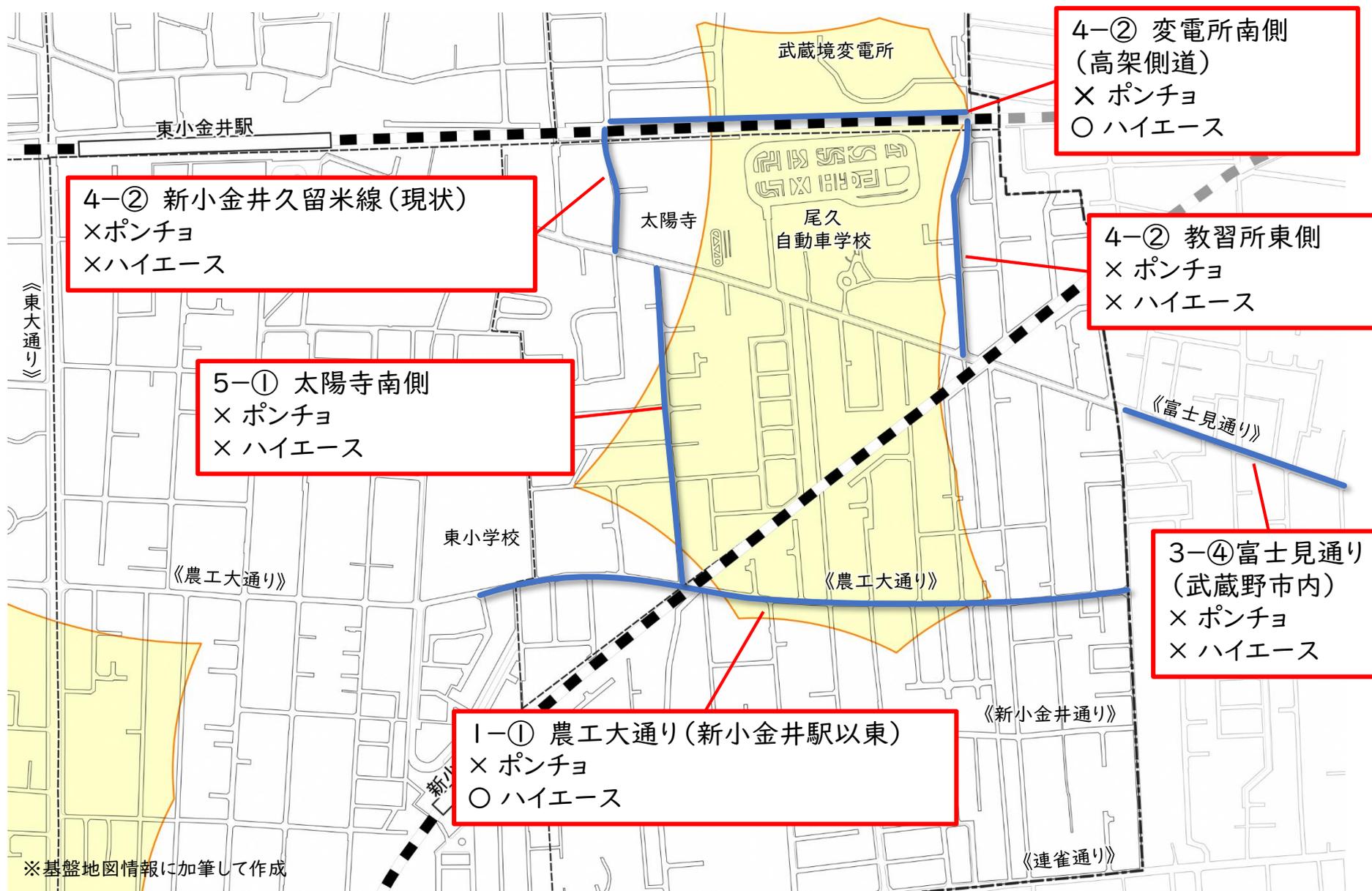


- 下図の実線のルートとした場合、農工大通りの新小金井駅より東側の区間は、道路幅員上、ポンチョ車両での運行ができない。
- また、路線延長は約6.5kmとなり、1周の所要時間は40分程度であることから、車両1台で1時間に2便の運行はできず、2台での運行が必要となる。その場合、東小金井駅に結節する別ルートは確保できない。
- 地域懇談会では、中町地域の利用者から、1周の延長が伸びると不便になるので反対といった意見もあった。



- 現在、中町循環と東町循環は「東大通り南」バス停で乗り継ぎが可能である。再編後もルートやバス停の位置をみて乗り継ぎバス停を設定する予定である。
 - また、乗り継ぎ割引は行わないものの、1日乗車券(500円)を導入し、3回乗車(180円×3回 540円)以上であれば割引にて利用可能であり、この利用を想定している。
- 中町循環は延長はせず、新小金井駅での乗車にて東町から武蔵小金井駅へのアクセスを確保することを想定する。
- 東町循環と中町循環は乗り継ぎバス停を設定することを想定している。

➤ 意見があった箇所について、車両制限令[※]上の通行可否は以下のとおり。 ※第1回資料PI3を参照

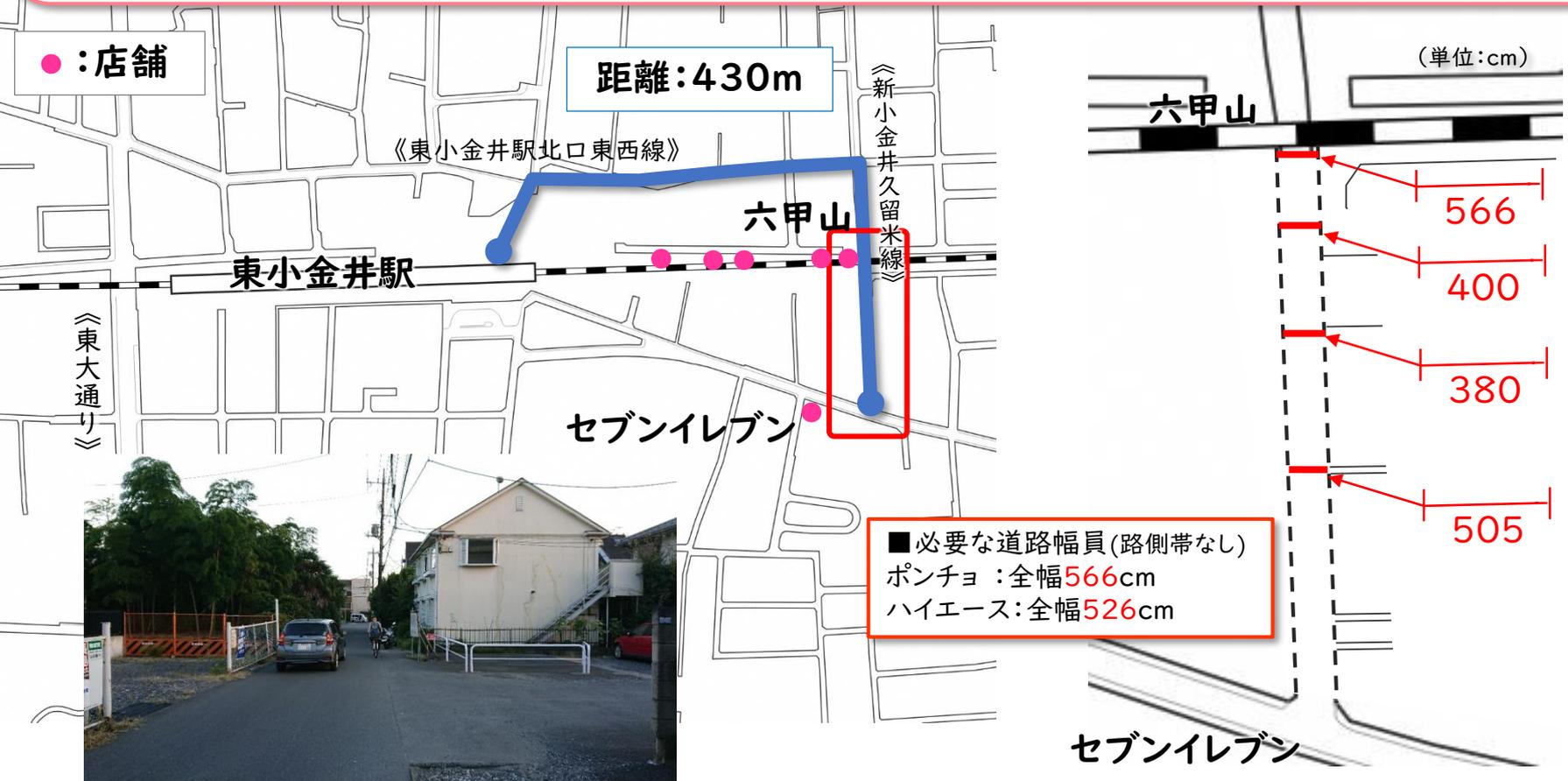


- 東小金井駅北口へは、現在の道路でも結節可能である。(赤線)
 - 都市計画道路(東小金井駅北口東西線)の東側区間が令和4年度に完成する予定であり、その場合、北口から東方面への運行も可能となる。(青線)
- 東小金井駅北口への結節は可能。ロータリー乗り入れに関しては事業者間で要調整。



- 東小金井駅北側から南側へ運行する道路の1つとして、都市計画道路・新小金井久留米線(高架下店舗六甲山～南側セブンイレブン小金井東町3丁目周辺)が考えられる。
- 現状、用地買収を進めている状況(完成年度は未定)であり、ハイエースでの走行可能幅員を満たしている箇所は一部区間のみである。

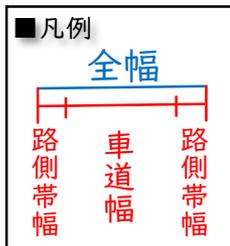
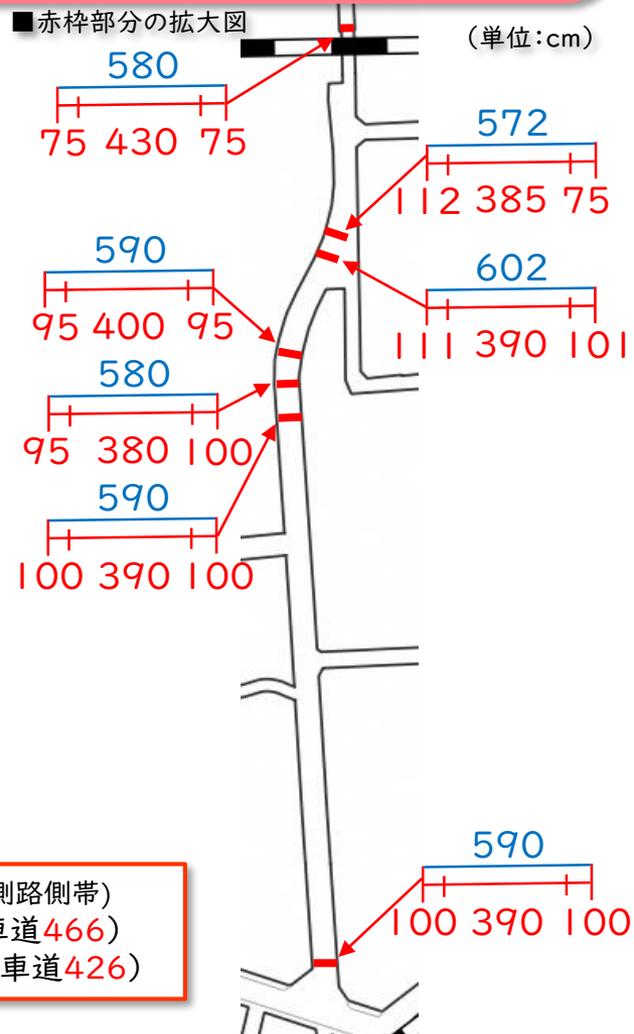
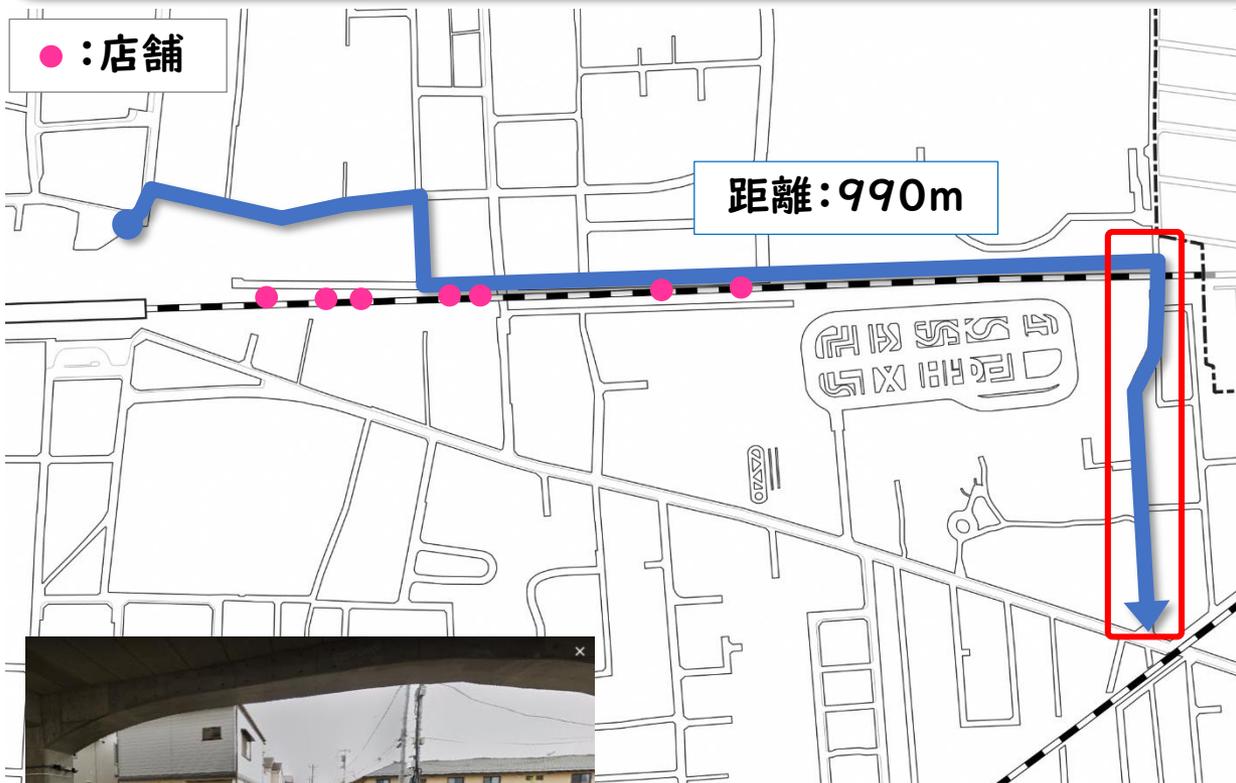
→今後の整備予定を確認するとともに、走行不可区間が限定的であることから現状での通行可否を警察に確認している。



4-② 個別意見への対応 ～南北を繋ぐ道路の状況(教習所東側)～

➤ 教習所東側の道路は、ポンチョの走行可能な全幅を満たしていない。また、道路両側の路側帯(白線)の幅が広く、ハイエースの走行可能な車道幅員を満たしていない。

→ 運行するには、沿道住民の理解を得て、警察、道路管理者等と協議のうえ、白線の引き直しが必要



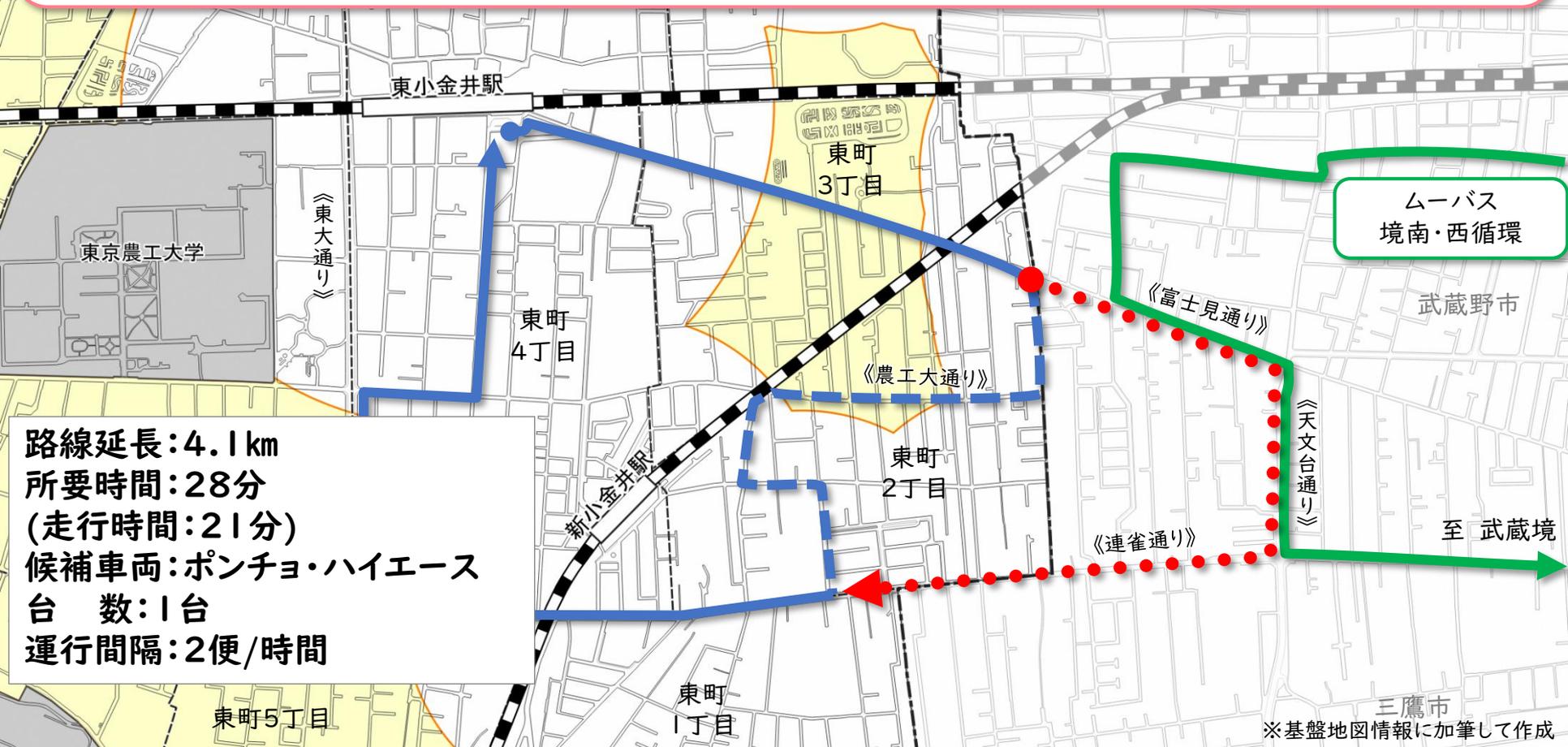
■ 必要な道路幅員(両側路側帯)

ポンチョ : 全幅616(車道466)

ハイエース : 全幅576(車道426)

- 武蔵野市内を通過するルート(赤点線)について武蔵野市に確認したところ、ムーバス路線(境南・西循環)と重複するため、運行を避けてほしい、との回答であった。
- また、下図赤点線のルートの場合(天文台通り以西の南北の道の場合も同様)、東町2丁目の農工大通り沿いの交通不便地域をカバーできない。
- 現行ルートより遠回りになるため、速達性に影響が出ると考えられる。

→武蔵野市・三鷹市内を運行するルートの設定は難しい

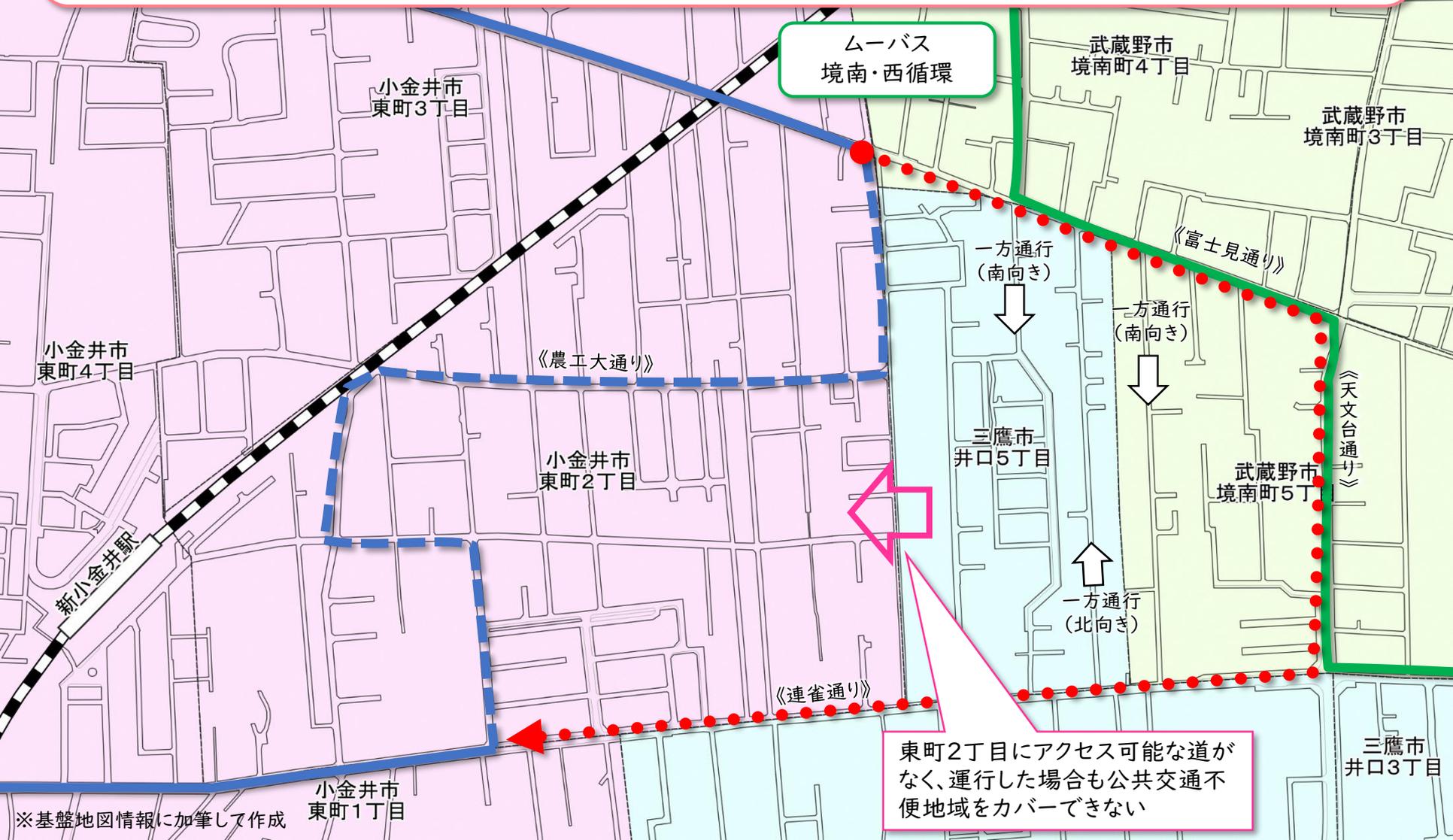


路線延長:4.1km
 所要時間:28分
 (走行時間:21分)
 候補車両:ポンチョ・ハイエース
 台数:1台
 運行間隔:2便/時間

ムーバス
境南・西循環

※基盤地図情報に加筆して作成

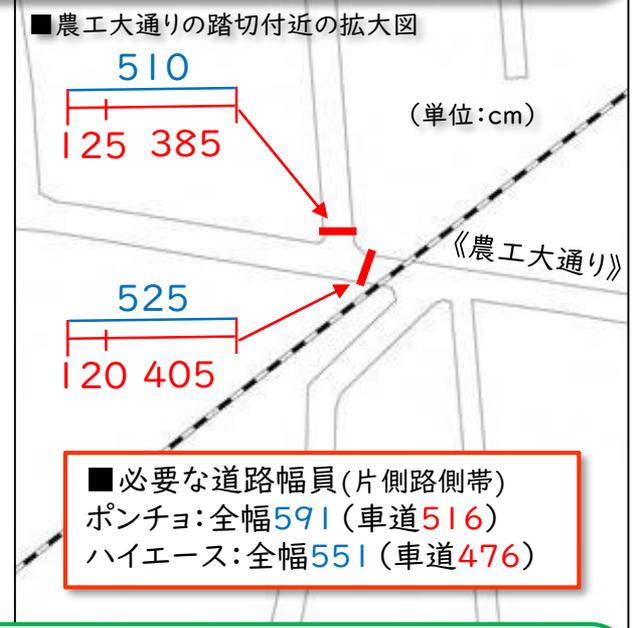
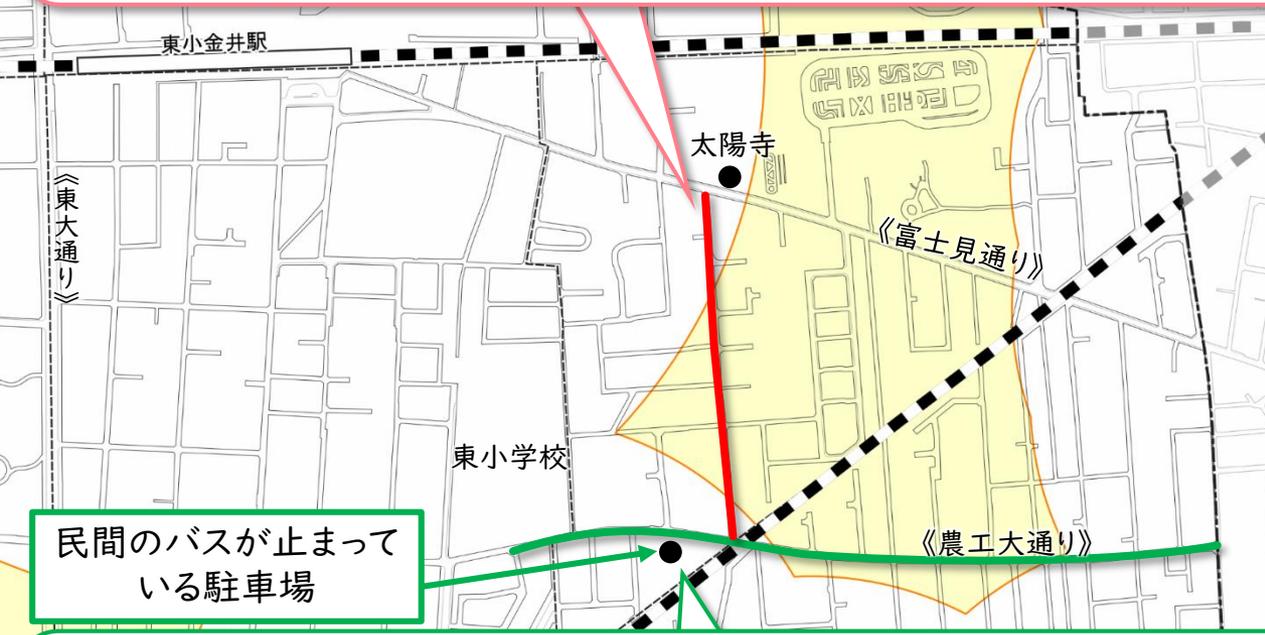
- 前ページの拡大図。
- 天文台通り以西の南北の一方通行の道を運行する場合、東町2丁目側に入る道がないため、連雀通りへ出るしかなく、農工大通りをカバーできない。



東町2丁目にアクセス可能な道がなく、運行した場合も公共交通不便地域をカバーできない

※基盤地図情報に加筆して作成

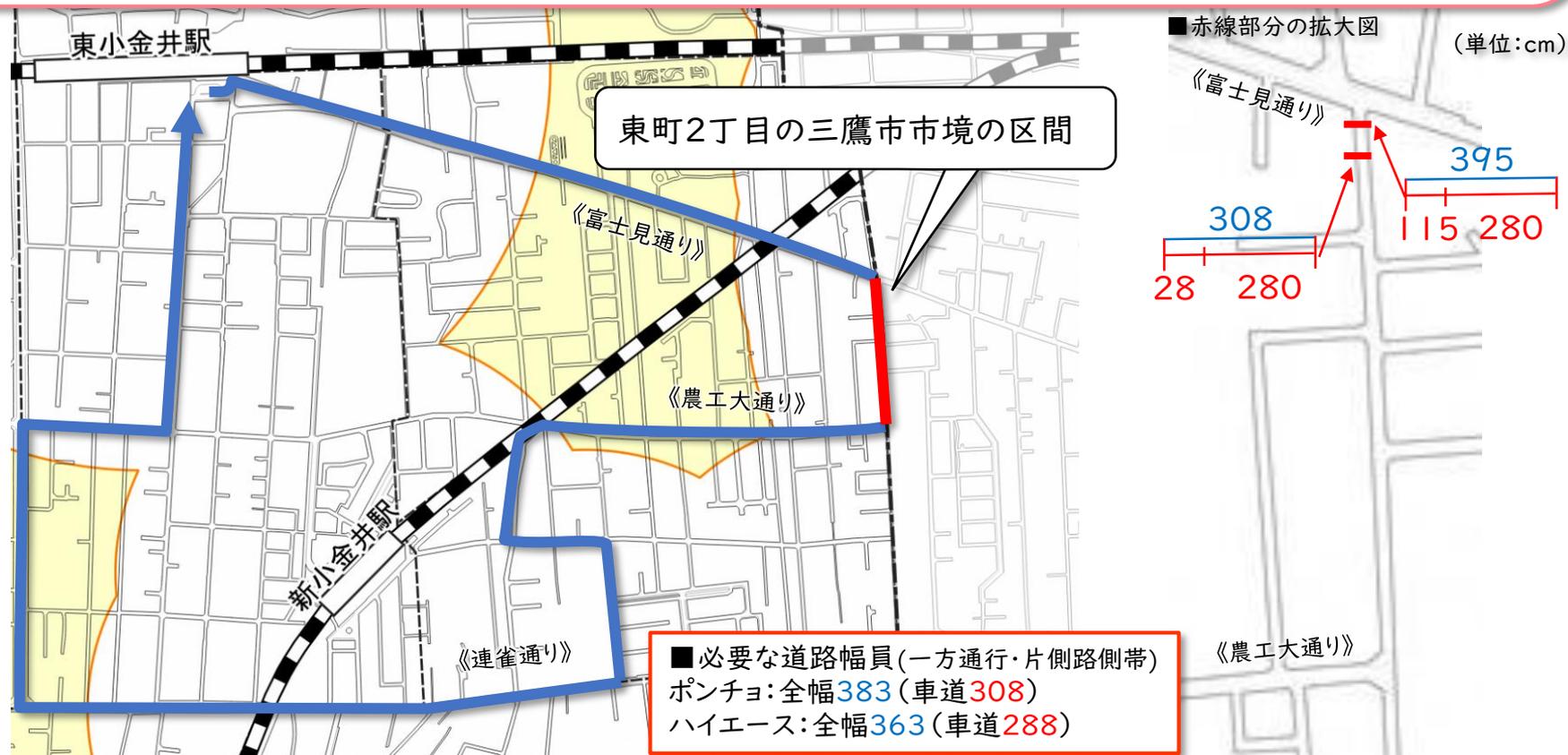
- 太陽寺前の道路は幅員の条件を満たさないため、ポンチョでの運行はできない。ハイエースでの運行も路側帯(白線)の位置から現状では運行できない。
 - 東小学校の児童が多く利用する通りであり、安全面での課題は大きい。
 - また、バス停が設置可能な箇所がなく、不便地域の解消に繋がらない。
- 道路の現状を踏まえてCoCoバス車両(ポンチョ・ハイエース)の走行について確認した結果、運行は難しい。



- 農工大通り(新小金井駅より東側の区間)はハイエースのみ運行可能である。ハイエースにて農工大通りを運行する場合に、バス停設置箇所の検討を行う。
- ※民間の送迎バスをどこに停車するかは許可制ではなく、土地所有者の了承を得て使用していると思われる。コミバスは公共交通であり、バス停をマンション敷地内に設置することはできない。

- 東町2丁目の三鷹市市境の区間について、現在、車道幅員が基準を満たしていない状況であるが、現状路線として関東運輸局の許可をいただいております、原則走行可能である。
- 他の区間の走行を引き続き確認するが、前に示したとおり走行可能な道路は確認できていない状況であり、この区間を運行すると交通不便地域を大きくカバーできるルートが成立する。

→騒音・振動課題への対応として、道路舗装の改良等を引き続き検討する。
 安全対策として、歩行者・自転車の通行者に対して注意喚起等を行うことを検討する。



- 東町1丁目の運行について、ハイエース車両にて右図のような転回を行えば道路幅員上は走行可能である。
- ただし、連雀通りの丁字路での右左折時の安全性確保のため、警備員の配置が望ましい。(警察見解)
- また、新小金井駅南側の通りは、連雀通りの信号の横断歩道を渡る東小学校の児童の通行が多く、安全面での課題は大きい。
→道路の現状から、CoCoバス車両(ハイエース)の走行は、安全面から難しい。



図 連雀通りの信号の横断歩道

- ガードマンが常駐することで運行が考えられるルート案。
(警察に確認が必要)

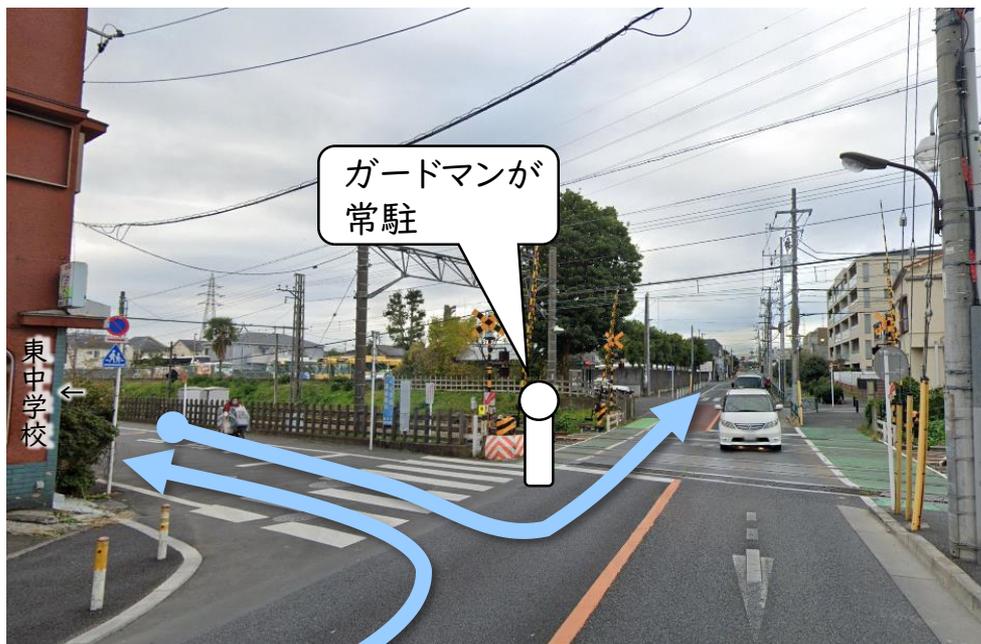


図 連雀通りの踏切



➤ 8月30日に開催した第2回地域懇談会では、以下のような意見を頂いている。

■ 東町1丁目への運行について

- ・ 東町1丁目への運行は、踏切や周辺道路が改良されない限りできないように感じる。

■ 東町2丁目の運行について

- ・ 東町2丁目で振動を感じるが、最徐行するようになったため、改善はしている。
- ・ 東町2丁目からは地域の生活の足として利用されるので、通さざるを得ないと思う。
- ・ 東町2丁目では乗車時にも振動を感じるが、路面の舗装が薄いことが要因ではないか。武蔵野市と三鷹市と連携し、道路の改良をすべきではないか。

■ 中町循環との統合について

- ・ 中町循環と東町循環を統合した場合、東町5丁目から東小金井駅への利用がしづらくなるため反対である。

➤ ルート案の検討にあたり、個別にいただいたご意見について方向性の確認事項を示す。

主な意見

確認結果と検討にあたっての方向性

● 中町循環との関係性



・現有車両にて武蔵小金井駅、東小金井駅それぞれにアクセスするルート設定は困難であり、東小金井駅へのアクセスを確保することとしてはどうか。

● 東小金井駅への結節



・北口での結節は幅員上可能であるが、JR中央線の北側から南側へ通行に課題がある。
 ・北口ロータリーへの乗り入れに関しては事業者間で要調整。

● 富士見通りから連雀通り間の走行



・武蔵野市内の道路や太陽寺前の道路の走行は道路状況から難しい。

● 東町2丁目の運行



・富士見通りから連雀通りを運行する他のルート設定が困難である。
 ・安全性確保に向けた対応や道路状況を改善したうえで運行を検討いただくことはできないか。

● 東町1丁目の運行



・安全性、効率的なルート設定に課題があり、運行は難しい。

● 使用車両

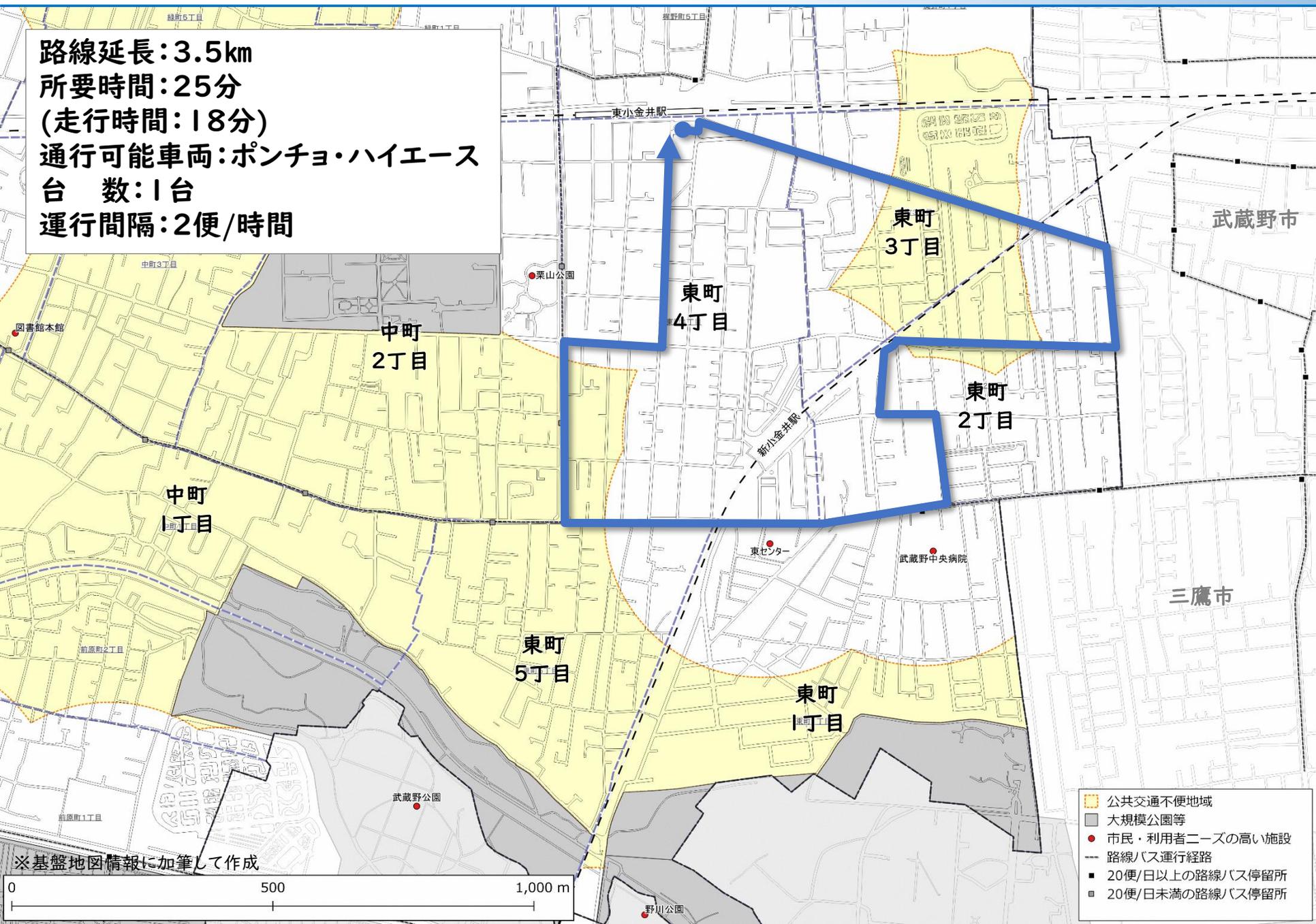


・乗り残しの懸念からはポンチョでの運行が望ましい。
 ・一方で、課題解決のためにはハイエースでの運行も考えられ、意向を確認したい。

考えられるルート案

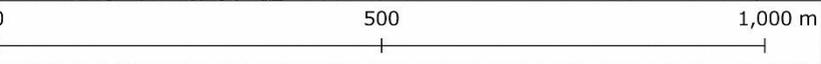
■ 現行ルート 【運行可能】

路線延長: 3.5km
所要時間: 25分
(走行時間: 18分)
通行可能車両: ポンチョ・ハイエース
台数: 1台
運行間隔: 2便/時間



- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

※ 基盤地図情報に加筆して作成



農工大通り直線ルート案 【運行は確認状況等による】

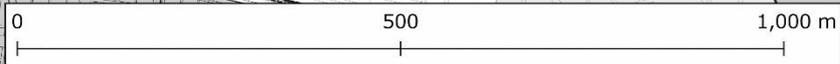
路線延長:4.5km
 所要時間:23分
 (走行時間:30分)
 通行可能車両:ハイエース
 台数:1台
 運行間隔:2便/時間



三鷹市が道路管理者であるため、了解を得る必要がある。

- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

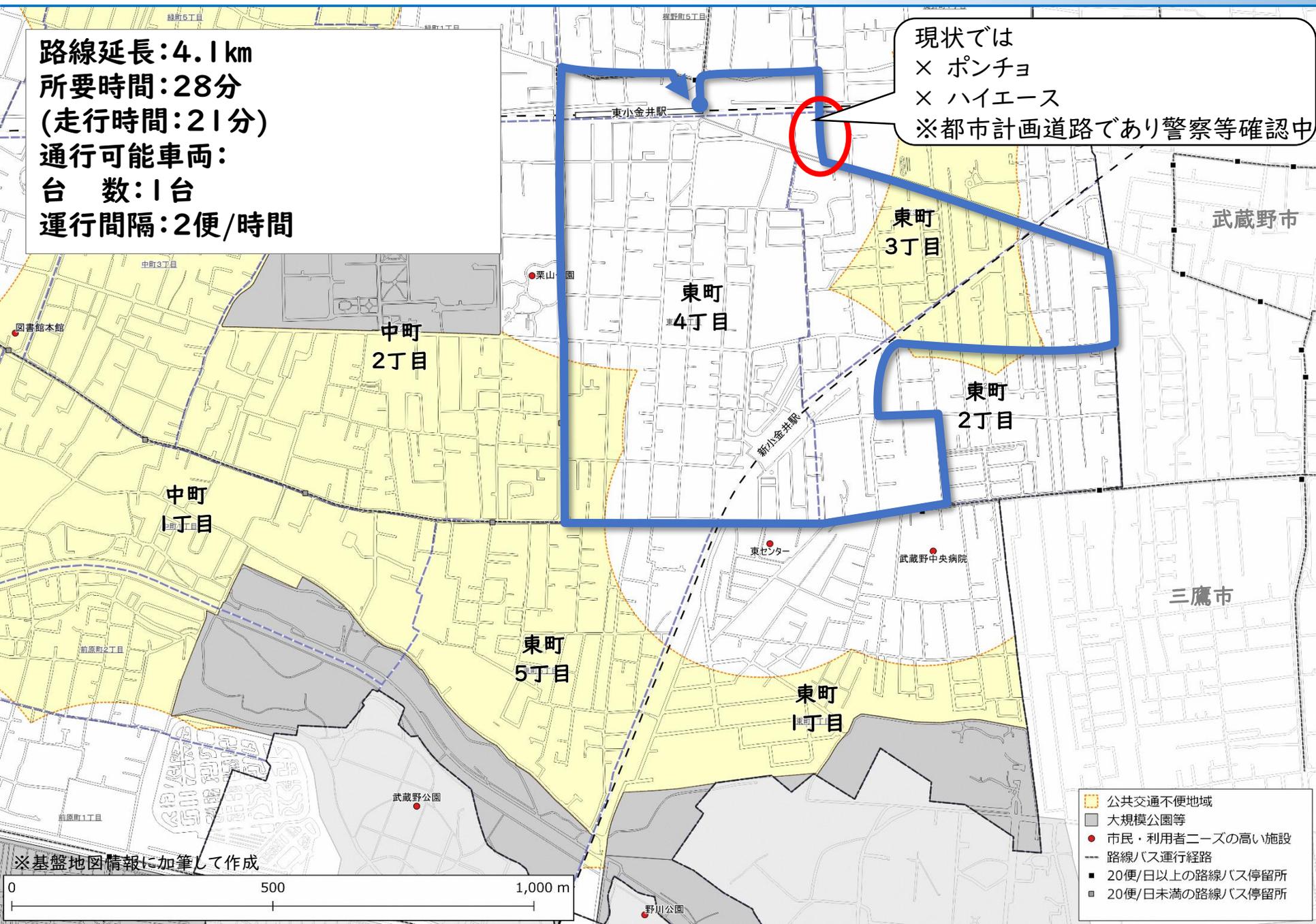
※基盤地図情報に加筆して作成



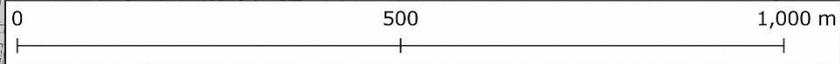
■北側都市計画道路案【運行は確認状況等による】

路線延長:4.1km
所要時間:28分
(走行時間:21分)
通行可能車両:
台数:1台
運行間隔:2便/時間

現状では
 × ポンチョ
 × ハイエース
 ※都市計画道路であり警察等確認中



※基盤地図情報に加筆して作成

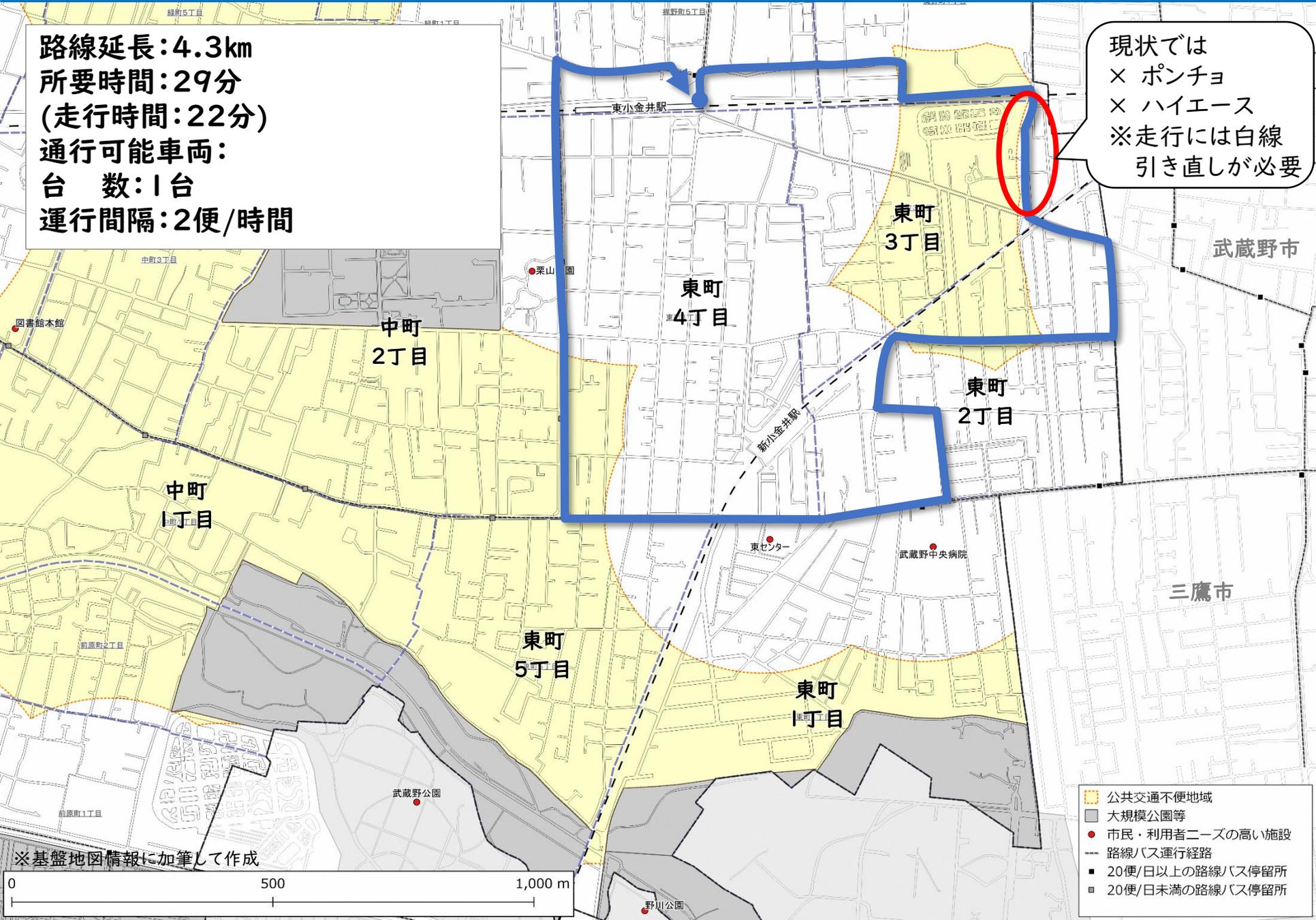


- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

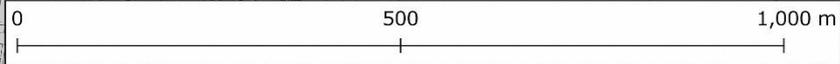
■ 教習所東道路案 【運行不可(白線引き直し等により可能性あり)】

路線延長:4.3km
所要時間:29分
(走行時間:22分)
通行可能車両:
台数:1台
運行間隔:2便/時間

現状では
 × ポンチョ
 × ハイエース
 ※走行には白線
 引き直しが必要



※基盤地図情報に加筆して作成



- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

路線延長:4.0km
 所要時間:28分
 (走行時間:21分)
 通行可能車両:
 台数:1台
 運行間隔:2便/時間

現状では
 × ポンチョ
 × ハイエース
 ※都市計画道路であり警察確認中

× ポンチョ
 × ハイエース

三鷹市が道路管理者であるため、
 了解を得る必要がある。



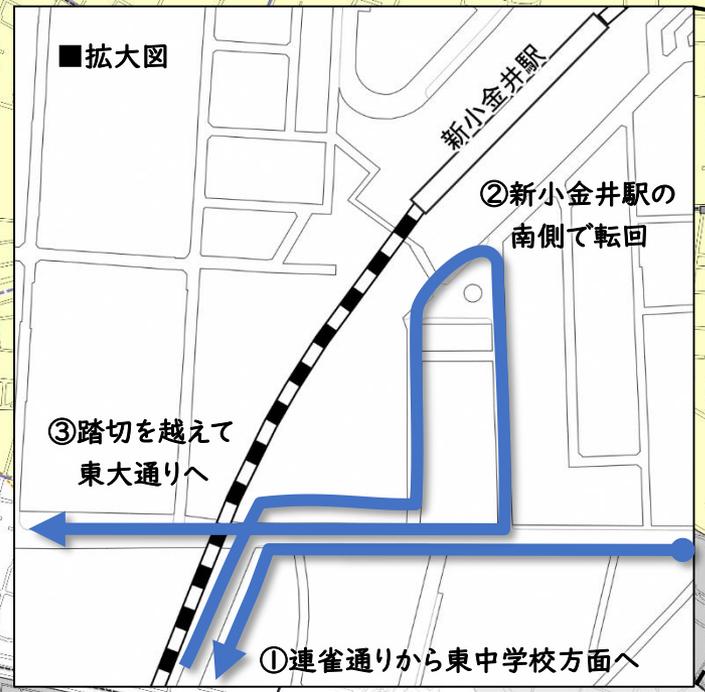
※基盤地図情報に加筆して作成

- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

東町1丁目案 【運行不可】

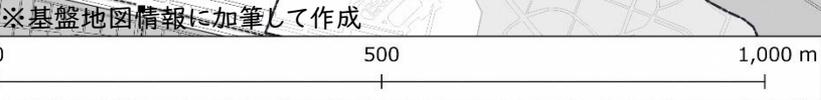
路線延長:5.4km
 所要時間:35分
 (走行時間:28分)
 通行可能車両:
 台数:1台
 運行間隔:2便未満/時間

現状では
 × ポンチョ
 × ハイエース
 ※都市計画道路であり警察確認中



東町1丁目区間
 距離:1.4km

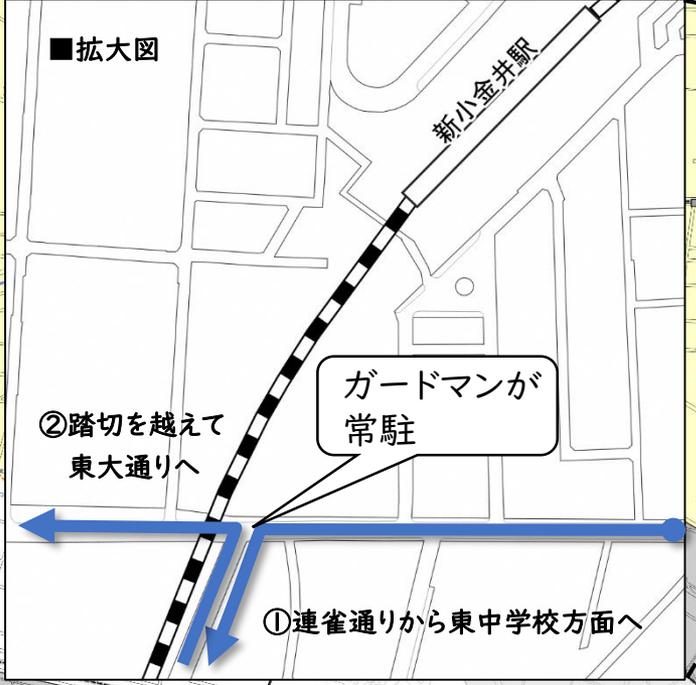
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所



東町1丁目案 【運行不可】

路線延長:5.0km
 所要時間:33分
 (走行時間:26分)
 通行可能車両:ハイエース
 台数:1台
 運行間隔:2便未満/時間

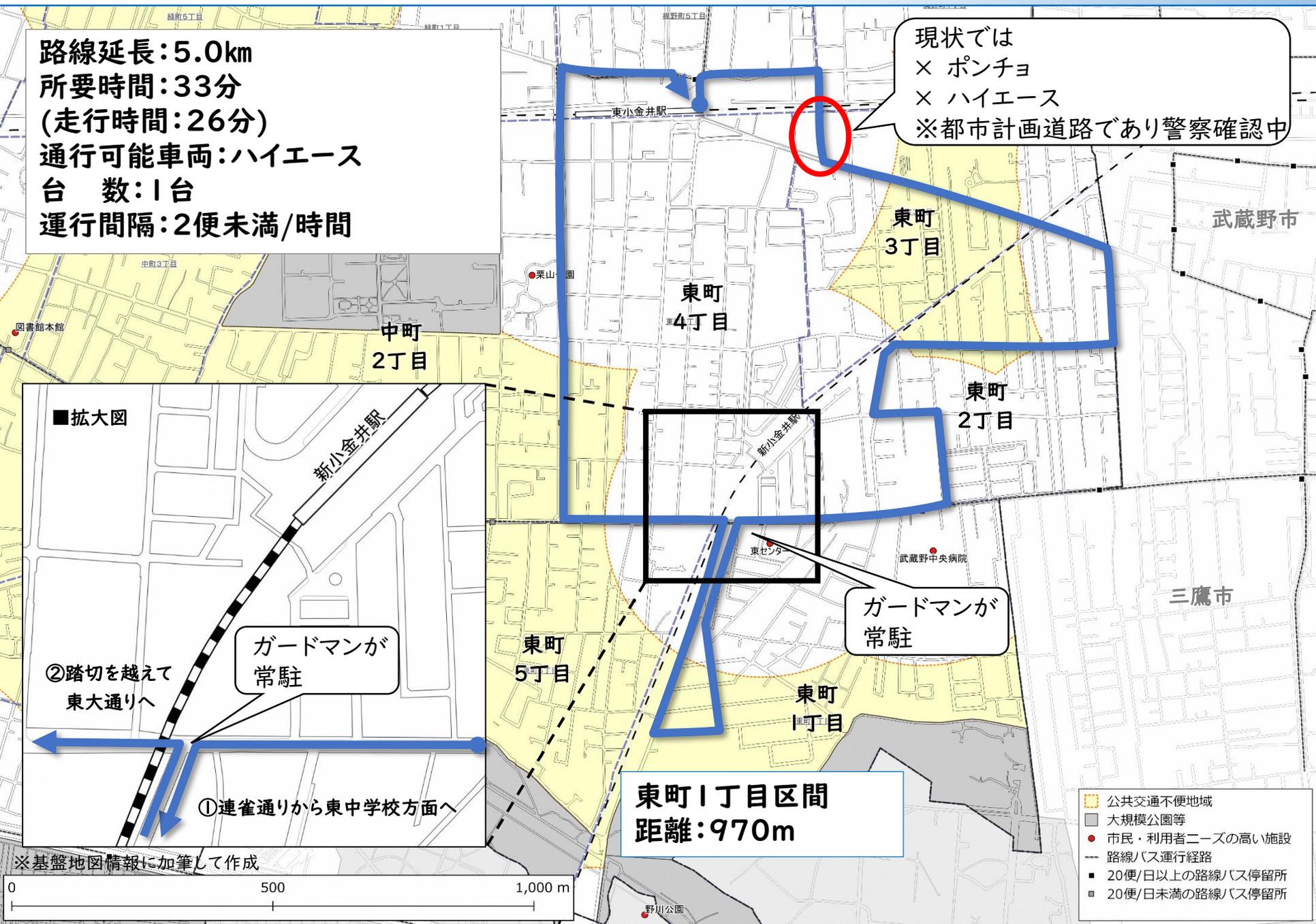
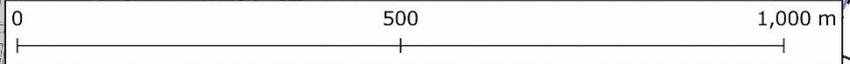
現状では
 × ポンチョ
 × ハイエース
 ※都市計画道路であり警察確認中



東町1丁目区間
 距離:970m

- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所

※基盤地図情報に加筆して作成



【参考】6-①、6-② 収支率の状況

		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

会議での議論にあたって、以下にご注意ください

- ご自身の意見を、自由に発言してください
- 他の参加者の意見についても、適宜質問してください
- ただし、参加者それぞれの立場で意見や考え方が異なります
他者の意見を尊重し、否定・批判はお控えください
- 会議での意見を会議以外の場で紹介しても問題ありません
ただし、発言者個人が特定できるような内容はお控えください
- 参加者のプライバシー等保護のため、録画・録音、
参加者の写真撮影はお控えください
(会議後に、議論結果を記載した模造紙を撮影する時間を設けます)

※感染防止の観点から、いただいたご意見は事務局がふせんに貼って前に掲示します