

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通会議
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	令和2年7月3日（金）午前10時～正午
開催場所	小金井市市民会館「萌え木ホール」A・B会議室
出席者	[委員（敬称略）] 青木亮、坂本敬、平野武、池内隆司、橋岡和子、依田修、早田俊介、古谷弘文（代理出席）、関根康洋、小川将和、信山重広、鈴木一弘、鈴木文彦、堀越千秋（代理出席）、植木修、日野靖久、山岸秀実、若藤実 [市事務局] 堀池浩二（都市整備部交通対策課長）、大関勝広（都市整備部交通対策課交通対策係長）、旦野未来（都市整備部交通対策課交通対策係主事）、パシフィックコンサルタンツ(株)
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	7人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書について</li> <li>3 議題 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 運行事業者における新型コロナウイルス感染症の影響等について</li> <li>② 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュールについて</li> <li>③ 小金井市コミュニティバス運行基準（案）の一部決定について</li> </ol> </li> <li>(2) 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について</li> <li>② 運賃等の検討について</li> </ol> </li> <li>(3) その他 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について</li> <li>② ムーバス（境・東小金井線）の休日ダイヤ導入及び専用回数券取扱い終了について</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>4 閉会</li> </ol> <p>〔資料〕</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール</li> <li>2 令和元年度第4回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について</li> <li>3 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）一部決定版</li> <li>4-1 再編ルートの検討について</li> <li>4-2 各ルート案の比較</li> <li>5 運賃等の検討について</li> <li>6 ムーバス（境・東小金井線）の休日ダイヤ導入及び専用回数</li> </ol>

	<p>券取扱い終了について</p> <p>7 ココバス通行に伴う諸問題に関する要望書</p> <p>参考資料1 道路幅員図</p> <p>参考資料2 小金井市標高図</p> <p>参考資料3 不採用ルート案の一覧</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナウイルス感染拡大と日本のバス（当日配布資料）</li> <li>・小金井市地域公共交通会議委員名簿</li> <li>・C o C oバスパンフレット</li> </ul>
<p>発言内容・ 発言者名 （主な発言 要旨）</p>	<p><b>事務局：</b></p> <p>定刻になりましたので、ただいまから令和2年度第1回小金井市地域公共交通会議を開会させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">—会議成立の報告—</p> <p style="text-align: center;">—傍聴の人数制限について—</p> <p style="text-align: center;">—新任委員の紹介—</p> <p style="text-align: center;">—資料確認—</p> <p><b>事務局：</b></p> <p>毎回会議の冒頭に前回会議の会議録の確認を行っていましたが、今年1月に開催した前回会議の会議録については新型コロナウイルス感染拡大に伴う会議延期により、事前に各委員に会議録を送付させていただき、内容については特段の修正等ございませんでしたので、会長へご報告の上、確定とし、既に市HPにて公開しておりますことをご報告させていただきます。</p> <p>以上で報告事項等を終了させていただき、会長に引き継がせていただきます。鈴木会長、議事の進行をお願いします。</p> <p><b>会長：</b></p> <p>おはようございます。この会議も新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、遅れての進行となる等、様々な面でコロナ禍の影響を受ける中での議論となります。今後も小金井市コミュニティバスのあり方等について、こうした状況を踏まえ、忌憚のないご意見をいただければと思います。</p> <p>次第2「C o C oバス通行に伴う諸問題に関する要望書について」事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>事務局：</b></p> <p>それでは、資料7をご覧ください。</p> <p>令和2年6月24日付けで市民の方からいただいた要望書でございます。内容といたしましては、現在のココバス東町循環の運行ルート上の一部区間においてココバス通行に伴う振動・交通危険等の問題が生じており、これらの問題の解消に向け、本内容を</p>

踏まえてココバス再編事業の検討を進めることを、市及び地域公共交通会議に対し求めるものでございます。

具体的な区間は、要望書の4ページに記載の東町循環の富士見通りから農工大通りへ南下する区間、バス停番号4～5の区間となります。

市といたしましても、当該区間においては複数回にわたりご相談があり、振動問題により、地域住民が長年悩まされている状況にあることや、また、両側に住宅が並んでいる中、道路幅員上も狭いところを運行しているという点については、十分に認識しているところでございます。

そのため、後ほど、ご協議をいただきます東町地域におけるルート案を検討する際の課題の1つとして整理した上で、当該区間を回避するようなルートについても検討し、今回、ルート案として提示させていただいておりますので、その際は、当該要望書も踏まえ、ご検討いただければ幸いです。

なお、当該要望書の詳細につきましては、ご覧いただきたいと思います。以上でございます。

**会長：**

本件については具体的なルート検討に関わる問題であり、現行の東町循環における課題・要望として、今回の再編ルート案の検討資料の中でも課題整理されているところです。

よって、この後、議題3の運行ルートの検討の中で本要望書の内容も踏まえた上で協議を行いたいと考えております。そのような取り扱いでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

**会長：**

それでは、そのようにさせていただきます。

議題3に移ります。まず報告事項①「運行事業者における新型コロナウイルス感染症の影響等について」、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、バス・タクシー運行事業者には利用者の減少等様々な形で影響が出ていることと思います。また今後についてもCOCOBASを含め、市内の公共交通を考える上で非常に重要な課題であると考えています。

つきましては、議論に入る前に、各事業者より新型コロナウイルスの影響について、利用状況、感染症対策、今後の対応等について、ご報告いただきたいと思います。

まず京王バスから報告をお願いします。

**早田委員：**

京王バスです。新型コロナウイルスの影響について、当社の状況をご報告します。

当社は緊急事態宣言下で特別ダイヤ等の運行をしていました

が、6月1日より通常の平日ダイヤで運行しています。

感染症対策として、乗務員のマスク着用、ビニールカーテンの設置、車内消毒、運転席の後ろの席の使用を控える等、多くの事業者様で実施の対策を当社でも実施しております。

利用状況、収入については非常に苦しい状態になっています。乗合バスは緊急事態宣言下で最大7割程度の減収、高速バスは9割からほぼ100%に近い減収になっています。

緊急事態宣言解除後は、昨年と比べて約3割の減収になっています。このまま3割減の状態が続くと、会社としても非常に辛い状態になると思っています。

運行を続けるに当たり、「3密」を回避すべく対策をしております。密閉は換気、窓開け等の実施。密接についてはお客様にマスクや車内での会話を控えることをお願いしています。ただ、密集についてはバスの車内は2m×10m程の範囲内のため完璧に避けることは難しいと考えております。C o C oバスを含め、何とか公共交通を維持できるよう頑張っていきたいと思っています。

#### **古谷委員（代理）：**

小田急バスです。弊社では緊急事態宣言後、5月11日から31日にかけて通常の平日ダイヤから土曜ダイヤに変更して運行しておりました。6月1日からは平日ダイヤに戻し、土曜、休日については引き続き休日ダイヤで運行しています。

感染防止対策ですが、運転席の横のビニールカーテンの設置、最前列座席の封鎖、運転手のうち希望者についてはフェイスシールドの着用等をしておりました。

輸送人員ですが、1日平均の数値で4月の最終週で最大65%減、緊急事態宣言の解除後、直近の6月第4週でも32%減と、6月以降もお客様が戻ってない状況です。特に顕著なのが夜間帯と、通学利用のある路線での学生の輸送が大きく減っております。

#### **関根委員：**

西武バスです。感染症対策の関係は各社さんと同様に、バス協会・厚生労働省の指針に基づいて取り組み、対策についてはHPでも公開しています。

路線バスの換気扇は力があり、3～4分で車内空気が入れ替わる、といったことが車両メーカーの実験でも実証されています。お客様にご協力を頂いて窓開け等しながら運行し、感染症が起らないよう取り組んでいるところです。

路線バスも4月、5月の収入はほぼ半分となっています。路線バスは緊急事態宣言下でも引き続き運行してくださいというカテゴリーに入っておりますが、休業補償がない中で、非常に苦しい運営が続いています。

6月も前年比3割減程度で推移していますが、通学利用が自転車に移行する等により大きく減っています。

また、埼玉県内で小さい路線バス事業者が破綻される等、今後

経営的に非常に厳しい状況が生じてまいります。小金井市の西武バスの路線は非常にご利用が多いところですが、他の一部地域では減便や、日曜日の早朝便の見直し等が必須になってくる可能性もあります。今までも緩やかにその傾向はありましたが、路線バスの維持存続が非常に厳しくなってくる時代が急激に訪れているような気がします。

2月位までは路線バスも好調でしたが、この社会変容、行動変容の関係が公共交通に及ぼす影響は非常に大きいです。色々なことを情報発信しながらやっていきたいと思えます。

#### **小川委員：**

関東バスです。当社としても他社と同じような状況です。手洗い、うがいの実施、検温で職員の発熱の有無を確認し、車内においても運転席にビニールシートを設置し、車内の最前席のご利用をお控えいただき、感染防止に努めています。

利用状況においても、3月の中頃に前年度比約2割減、緊急事態宣言後は、急激に減少し、70.6%減まで落ち込みました。解除後は徐々に戻りつつありますが、直近の状況でも約3割減となっています。

運行ダイヤにおいても、緊急事態宣言前までは平常ダイヤで運行していましたが、利用減を鑑みて、休日ダイヤを基本とした特別ダイヤを実施させていただきました。

その後、お客様の利用状況を鑑みましてダイヤ改正を繰り返して現在に至っておりますが、夜間と深夜帯のご利用が非常に少ない状況のため、そちらの運行はまだ実施していない状況です。

また、社員においても感染防止の徹底をしておりますが、コロナウイルスの感染拡大が始まった頃に弊社の研修担当事務員が1名罹患いたしました。こちらの方は1か月程で回復し、現在職場に復帰しております。それ以外の社員については今のところ感染の疑いはありません。

#### **信山委員：**

つくば観光交通です。まずCOCOバス・ミニの感染症対策としては、各社ご説明と同様です。しかし車両が小さいため、多めに窓を開けて換気する、丁寧に消毒等を行う等して感染防止に努めています。今後の対応としては、専門業者による車内清掃等も行っていく予定です。また、出勤時の体調確認と検温も行っています。タクシーも同様に、お客様の感染防止と、ドライバー自身の感染防止対策を取っているところです。

利用状況については、COCOバス・ミニは4月、5月は6割の減少、6月については3割の減少となっています。

タクシーは緊急事態宣言後、半分程の稼働で行っています。都内では全休というタクシー会社もありますが、地域のバス等にお乗りになれない高齢者の方もいらっしゃいますので、地域の足のためという形で運行しております。乗車数については、4月、

5月は前年比7割減、6月は5割減になっています。

また、グループ会社の貸切バスについては、4月以降、売上はほぼ100%の減少という大変厳しい状況になっています。何とかこのような厳しい状態を乗り越えて、引き続き皆様の足になれるように努力していきたいと思えます。

**会長：**

この後の議事もありますので、私からは現在の状況の分析と今後の方策について本日追加でお配りした資料をもって代えさせていただきます。今皆さんからご報告いただいたことも念頭に置きつつ、今後の議論を進めていただければと思えます。

次の議題にまいります。報告事項②「小金井市コミュニティバス再編事業スケジュールについて」です。

まずは事務局から説明をお願いします。

**事務局：**

—資料1に沿って説明—

**会長：**

説明のとおり、新型コロナウイルスの影響で会議が延期になっておりましたので、全体的に、地域公共交通会議と地域懇談会の開催時期が後ろにずれていくということが大きな変更点となります。事業自体の終了時期は変わりません。少し会議や議論の間隔が詰まっていくようなイメージになるかと思えます。特段問題なければ次に進めさせていただきます。よろしいですか。

(異議なしの声あり)

**会長：**

次に、報告事項③「小金井市コミュニティバス運行基準(案)の一部決定について」です。この運行基準(案)については前回1月の会議で運賃と収支率以外の項目については一部決定させていただくことで合意をいただいたところです。

まずは事務局から説明をお願いします。

**事務局：**

—資料2、資料3に沿って説明—

**会長：**

一部記載の変更はありますが、メインとなる各指標は前回会議のとおりということになります。指摘事項に記載のとおり、この運行基準はしっかりと市民の方にも知っていただく必要があると思えます。十分な周知を事務局にお願いしたいと思えます。

何かご質問はございますか。よろしければ報告事項は以上となります。

それでは(2)協議事項に入ります。協議事項①「小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について」です。

前回会議では再編ルート案を検討する上での前提事項や現行路線における課題を整理し、それを踏まえて大きな矢印の形でルート案が提示され、ご意見をいただいたところです。今回は前回の意見を踏まえ具体的なルート案が示されています。

まず事務局から説明をお願いします。

**事務局：**

—資料４－１、資料４－２に沿って説明—

**会長：**

今回は、前回の会議で大きな矢印で示されたルート案をベースにいただいたご意見を踏まえて、現行路線の利用状況、アクセス要望を含めた実態、道路幅員等の課題を整理した上で各地域の具体的なルート案が提示されています。この具体ルート案を基に具体的なご意見を頂戴します。

本日は、複数出ている案をどれか１つに絞ることが目的ではありません。それぞれの案についてご意見をいただき、今後の議論に当たり、事務局案をベースとすることでよいか、あるいは事務局案をどのように修正した中でベースとしていくか、という整理をしたいと思えます。その後、次回会議の中で協議を重ねて、ある程度集約したルート案を第２回地域懇談会でお示しし、ご意見をいただく、という流れとなります。

まず個別のルート案の議論に入る前に、ルート検討時の条件整理の部分について何かご意見があれば伺いたいと思えます。

**植木委員：**

ポンチョの場合、道路幅員が５．６６ｍ以上ないと車両制限令に抵触してしまうとなると、参考資料１の緑色の道路しか通れなくなってしまうと感じたのですが、資料４－１の桜町病院付近の水色の区間等について、どのように読み取れば良いのですか。

**事務局：**

ポンチョの場合、あくまでも道路幅員上では、緑色の区間は運行可能、水色・青色で示している区間は、一方通行の道路であれば運行が可能となります。

ご指摘としては、一方通行でもないのにルート案として残っている箇所があるということかと思いますが、現在ＣｏＣｏバスが運行している道路に関しては、運行が可能という整理をしています。

**会長：**

他によろしければ、この内容を踏まえ各地域について個別に見ていきたいと思えます。

まず野川・七軒家循環については、周辺の道路事情、道路幅員の関係や、運行上の安全面から代替ルートがないという整理から、現行路線と同ルートが提示されています。

C o C oバス車両が通行できる道路幅員は車両制限令等の法令上決まっていますが、幅員上は通行可能でも、乗合バスとして走行する上で、安全上「問題あり」と判断される場合もございます。

乗合バスとしての安全確保について、特に警察の方からご意見をいただきながら決めていくこととなりますが、当該路線以外も含め、協議あるいは実査等において、警察ではどのような視点でチェックされるのか、山岸委員よりご説明をいただけますか。

**山岸委員：**

バスの運行ルートの決定については、ルート案を作成、提出いただいた後、道路管理者や交通管理者である警視庁の交通規制課と協議、実査をして、最終的に決定することとなります。

資料3の3.1、(1)、(2)に記載のとおり、車両制限令に基づく道路幅員や停留所の設置条件、これらの法令上の条件、さらに近隣住民との合意形成によって判断するところです。

交通管理者の立場からは、交通規制の3つの目的である「危険の防止」「交通の円滑」「交通公害の防止」の目的調和を行うこととなります。中には相反することもあります。最適化を目指し、何よりも安全の確保を重視しています。スクールゾーン・一方通行・右折禁止等、各所の交通規制に抵触しないことはもちろん、法令上バスが通行可能であっても、道路の具体的状況から対向車・自転車・歩行者とのすれ違いができるか、バスが止まっているときに追い越し・追い抜きが十分可能かどうか、右左折時に他の通行を妨げることがなく、スムーズに進行できるかどうか、こういったことを検討していきます。

また、実際に使用するバスを使って運行ルートを実走し、追い越しスペースがあるか、停留所で停車した際に他車両が追い越しするスペースがあるか、乗降車するお客様の安全を確保するスペースがあるかどうか、といった検証を含め、右左折箇所では注意を要する場所については車両の軌跡図を作成して検証します。車両の頭を振って曲がる場合や、また、バスは内輪差や車両後方のオーバーハング部分が大きいいため、右左折の際に対向車線にはみ出しやすく、通行する歩行者・自転車の安全が確保できるかどうか重要です。

また、走行中に乗客自体の安全が確保できるかどうかも重要です。特に幅員の狭い急な坂道や、鋭角に右左折する場所等では、乗客の安全性が確保されると言い難いケースもございます。資料内にも、踏切の中で対向車線にはみ出るといった箇所があります。

3点目の交通公害に関しては、バス走行時の、排気ガスによる

大気汚染・砂埃・騒音・振動といった問題があります。

利用者の要望に沿ってバスの通行ルートを計画するという事はもちろん大切なことですが、特に生活道路についてはその道路を利用する他のドライバーや自転車利用者・歩行者の安全面を考慮し、交通事故抑止に資するための考え方、これが交通管理者の立場で非常に重要となっているところです。

**会長：**

ありがとうございます。本内容は全体に係る課題となるため、本内容を踏まえて今後の議論を進めていただければと思います。

それでは、これらを踏まえて、野川・七軒家循環のルート案についてご意見がありましたらお願いします。

実際のところ、現行ルート以外の選択肢がないという現実はあるかと思います。この地域公共交通会議発足の頃からの長年の悩みである「乗り残し問題」はどうしても残ってしまいますが、これを抜本的に形で解決することは難しい状況も見えている中、現行ルートをそのまま案としている提案です。

特にご意見がなければ、事務局提案の現行ルート案をベースに今後のルートを検討していくということによろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

**会長：**

ありがとうございます。それでは、野川・七軒家循環については「現行ルート案」をベースに検討することとさせていただきます。

続きまして、貫井前原循環についてです。前回の会議において、起終点と運行地域については従来通りとすること、武蔵小金井駅にアクセスすること、については皆さんからご意見をいただいた上で合意をいただいたところです。この他、C o C oバス運行事業者の京王バスからのご提案もあり、路線延長あるいは所要時間等、また運行上の安全確保といった点を勘案しながら、現行ルート案をベースとした案と、西之久保通りを通行し、京王バスの路線バスと一部統合するという考え方の案、以上2案が示されています。まず、京王バスさんからご意見をいただければと思います。

**早田委員：**

運行を担当している京王バスです。

山岸委員からお話もありましたが、現行ルート案ではすれ違い時の安全確保や遅延発生が課題となっており、非常に神経を使って運行している状況です。運行事業者としては、この問題はルートを変える時には解決しておきたいと思っております。

また、貫井前原循環以外にも共通しますが、路線バスとの競合については、神経を使う点となります。現在、貫井前原循環と京王バスの武51系統が競合している状況ですが、武51系統は貫

井前原循環との競合によって縮小を余儀なくされた路線であり、こうした統合案が出てくることになってしまっております。路線バスとの競合については、ご配慮を賜りたいと思います。

競合を考える上で、路線の重複以外に、運賃は大きな問題であると思っています。同じ区間を片や100円、片や180円でバスが走っていれば、基本的に人は安い100円のバスに乗ります。これにより、既存のバスからコミュニティバスにお客様が流れて、元々あった路線が小さく弱体化していくことがございます。

特に西之久保通り案については、時間帯で路線バスと棲み分けをするということもあり、朝乗る人は180円、昼乗る人は100円となると、お客様にご理解いただくのも難しいところもあります。運賃の議論についてはこれから深く議論することと思いますが、ぜひこうした観点も含め議論いただきたいと思います。

所要時間についてですが、西之久保通り案は38分と記載されています。この後の各ルート案にも共通しますが、「起終点に着いてどの程度時間に余裕があるか」が1つポイントとなります。38分で武蔵小金井駅に帰ってくると2分後に出発する形となりますが、5分遅れで帰ってきた場合、既に出発の時点で3分遅れていることとなります。これを3周するとあっという間に10分程度の遅れとなります。また、乗務員も人間ですのでトイレに行くということもあります。これらを踏まえ、起終点における時間については7～8分、可能なら10分程度の余裕をいただきたいのが正直なところですが、起終点における余裕時間についても検討の中に入れていただければと思います。

**会長：**

ありがとうございました。今のご意見も今後のご提案の中では踏まえて議論いただければと思います。

**橋岡委員：**

個人的なことですが、経大前まで運行している西之久保循環と統合して貫井前原循環をそのルートに乗せるとなると、結構遠回りのコースとなります。そうすると人によっては西之久保循環ではなく、反対側の府中側の路線バスを利用した方が時間的に短縮されるかと思っておりますので、個人個人ではそのように使い分ける方法も出てくるのではないかと思います。

**池内委員：**

西之久保通り案の運行間隔は1時間3便（20分に1本）で、現行と変わらないという認識で良いですか。1時間に2本という話もあったような気がしますが。

**事務局：**

1時間に2本を基本として、最低限それを確保する形でルート案を検討しています。先ほどの起終点における時間調整のご指摘

はありますが、1周40分以内で戻ってくると車両2台で20分に1本の運行が可能です。今の時点では、これを基準として1時間3便の運行が可能ではないかという整理で記載をしています。

**池内委員：**

バス2台がそれぞれ互い違いで運行するのではなくて、2台とも、1周を同じ方向で回るということですね。わかりました。  
貫井前原循環だと、現行ルート案が36分で、西之久保通り案だと38分、時間的には2分の差となっていますが、西之久保通り案はもっと時間がかかるような気がします。そのあたりをもう一度検討をしてください。

**橋岡委員：**

そうですね。40分以上かかると思います。

**平野委員：**

西之久保通り案に私は賛成です。貫井南町5丁目、貫井南センター付近にお住まいの方からのご意見としては、非常に不便で、買い物にはマルイのある国分寺、病院は武蔵小金井に行きたいということで使い分けされていますが、武蔵小金井駅南口でS O C O L A (ソコラ)が6月30日にオープンしました。皆さんのご意見としては、国分寺へ行くよりも、病院も買い物も武蔵小金井に行きたいと言っています。なぜ今まで国分寺へ行っているかというと、C o C oバスに乗っても不便だし、買い物にも行けないためです。そういった点では、私は、時間が少しかかりますが、西之久保通り案の方が良いのではないかと考えています。

**青木委員：**

私も西之久保通り案がいいかなと思います。今、西之久保循環が走っているため、貫井南町の3丁目、4丁目の方は多くの場合、C o C oバスを使えなければ京王バスを使っておられるのですが、これが仮に、現行ルート案で時間帯によってということになると、貫井南町3丁目付近が一気に交通不便地域になりかねない状況になります。京王バスとの関係によってはこの点についてもご配慮いただければありがたいと思います。

**鈴木（一）委員：**

確認ですが、現行ルート案と西之久保通り案、2通りありますが、他のルート案も考えることは可能ですか。

**事務局：**

貫井前原循環のルートについて、今回の資料に掲載しなかった不採用ルート案の一覧として参考資料3で記載している案が1つあります。周辺の道路状況、幅員の関係から通れる道路が限定されている中で検討した結果、この2案をお示ししている状況です。

**会長：**

参考資料3の1ページの左上の図のルート案についても検討したけれども、それ以外は道路状況から難しいのではないかとという事務局からのご意見でした。

**鈴木（一）委員：**

わかりました。不採用ルート案の中の新小金井ルート案というのがありますが、西之久保通りルート案ですと、貫井5丁目、4丁目付近では西之久保循環、ぶんバスも走っているので、C o C oバスも走ると3台が競合してくるのではないかと。ここは結構狭い道ですので、どうなのかなと思いました。

**池内委員：**

西之久保通りは国分寺駅へ向かうぶんバスが走っていますからね。新小金井街道は連雀通りが混むため、50分位はかかる可能性があると思います。

**鈴木（一）委員：**

時間的にも西之久保通り案はちょっと時間がかかってしまう。小金井警察署付近はすごく渋滞すると思います。時間帯にもよりますが、新小金井街道を北上する方がまだ時間的にも読めるのかなと。

**池内委員：**

信号も3つ4つとありますしね。

**会長：**

今までのご意見を踏まえ、事務局からコメントがあればお願いします。

**事務局：**

京王バス、池内委員、平野委員等からも所要時間の問題や運行時間帯の問題を様々いただいている中、また好意的な賛成の意見、走らせていただきたいという今後の市民の利用状況等を踏まえたご意見をいただいたところです。ご意見を踏まえて次回には整理をさせていただいて、資料としてお示ししたいと考えています。

**会長：**

貫井前原循環の2つの案について、特に西之久保通り案については所要時間、道路状況の課題についてご意見が出されています。今回のご指摘を踏まえた上で、今後この2案をベースとして、どのようにその課題を解決していくべきかといった素案を提示していただくという形でよろしいですか。

(異議なしの声あり)

**会長：**

それでは、貫井前原循環についてはそのような形で整理させていただきます。

続きまして、北東部循環についてです。前回会議では、東小金井駅のみへ結節するという形で、少し短縮したルートのイメージで案が提示されていた中、実際のご利用状況や沿線のご意見を踏まえ、武蔵小金井駅への結節は考慮すべきだろうというご意見があった中で、今回は武蔵小金井駅の結節を配慮した3つのルート案が提示されています。

これについても、まず運行事業者の京王バスからご意見をお伺いします。

**早田委員：**

所要時間の話と、競合、運賃に対する課題については先ほどの貫井前原循環と同様と考えています。弊社だけではなく、関東バス、西武バスにも関わる内容となりますので、運賃の議論についてはぜひお願いします。

事務局からご説明があったとおり、北東部循環は用途がいろいろとある路線だと思っています。武蔵小金井に行きたい、東小金井に行きたい、通勤もしくは買い物というところで、いろいろ求められているところがあると思いますが、基本的に車両2台での運行ということで資源が限られております。バス路線を検討する者からすると、これらの需要すべてを完璧に網羅するというのは難しいのではないかと、とは正直思うところです。

どちらかのルートに特化する。例えば通勤に特化するのであれば2ルート案がいいでしょうし、買い物に特化するのであれば武蔵小金井に結節することに特化すればいいと思います。全てを完璧に網羅するのではなく、何を大事にするかというところも1つ考えていいのかなと思います。

新庁舎・(仮称)新福祉会館に直接入る路線になるかと思いますが、庁舎の駐車場に入ると一般の車両も一緒に使う道ということもあり、所要時間の読めない路線になるかと思いますが。安定的に運行するのであれば、庁舎内には入らずに外の道路で乗降した方が良いのではないかと考えています。

**会長：**

ありがとうございました。今のご意見も踏まえご意見をいただきたいと思います。北東部循環に関していかがでしょうか。

**坂本委員：**

各路線案はこれまでの議論を踏まえた上で実現可能性のある案を考えていただいていると思いますが、北東部循環の案については先般までの会議で武蔵小金井駅乗り入れなど、現在の路線と同じようなサービスを今後も求める声強い、ということで今回の案になっていると思います。

その前提となる武蔵小金井駅への乗り入れの方法ですが、時間的にタイトな中で、武蔵小金井駅北口で迂回しないと出発できないルートになっています。これはやむを得ないと思いますが、以前、C o C oバスの停留所は武蔵小金井駅北口ロータリーの一番小金井街道寄りにありました。そこであれば小金井街道から右折で入ってきてロータリーの内では回れるのではないかと思います。今は別の路線バスが入っているので難しいかと思いますが、実現可能性はないのでしょうか。

また、南口は結構余裕があるロータリーになっているため、北側から南口に右折で入ることについて、検討の余地はないのでしょうか。

武蔵小金井駅における運転士の休息時間の確保と、市庁舎に結節することを考えると、この路線は結構時間がタイトだと思います。また、武蔵小金井駅と市庁舎を結ぶ循環バスで市庁舎に結節したらどうかという案になった場合、南口で乗り換えができるということは捨てがたいとも思っています。

最後に2ルート案についてですが、これは路線バスとの競合も発生しますし、西側は西側で回り、東側は東側で回るとするのは市民にとっては魅力が薄いのではないかと考えます。今までの議論を考えますと、a案とb案を詰めていただきたいと思います。

#### **平野委員：**

a案とb案ですが、b案の高架下運行案がいいかなと思いましたが。新庁舎のロータリーに乗り入れなくても、ケーニツヒさんの付近に停留所を作れば、歩いてそんなにかかりません。

それと時間ですが、b案は中央線の高架下をまっすぐ通りますが、交通量はそんなに多くないので、スムーズな運行ができると思います。地蔵通りの方から高架下までは、歩いて5分ぐらいで来ることができます。ただ、地蔵通りを廃止するとなると、そこが悩みの種です。歩いて5分ですが、皆さん今まで路線が通っていたので、どうかと思う次第です。

#### **池内委員：**

現行の路線の中で恐らく唯一黒字の路線のため、住民の方にとっては便を減らされる、また、乗り残しが発生した時にはハレーションは大きくなると思います。

私の意見として、一番乗り残しが少ない、なおかつ便としてもある程度確保できる案にまとめいただければと考えます。

#### **青木委員：**

1つは、現行の北東部循環と比べて、東小金井駅周辺のルートが少し変わっているかと思っています。これは恐らく道路形状からこちらの案の方がいいという意味かなと思うのですが、その辺がどうなのか教えていただきたい。

もう1つは、桜町病院のところですか。いろいろな方から非常に

要望の強いところではありますが、道路を一方通行にしないと運行できない、と整理されています。道路の一方通行化については基本的にはそこに住んでいる方のご理解がないと難しいと思いますので、現状だと一方通行にすることはできない、という理解でいいのかなどを教えてくださいたいと思います。

**会長：**

ありがとうございました。事務局から今のご質問事項を含めてコメントがあればお願いします。

**事務局：**

北東のルート案についても京王バス、公募委員の方々皆様からご質問、貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。ご意見をいただいた内容についてはまた精査させていただき、次回会議でブラッシュアップしたものを提示させていただきます。

青木委員からご質問の一方通行の件については、交通管理者の規制の話になってきますので、現段階では一方通行化というのは難しいと考えております。

東小金井駅から現状ルートと変えたというところですが、事務局としてはこちらのルートの方が距離的に少し短いというところと、今バス停を利用されている方が少ない状況も踏まえ、路線長の短縮化を図るため提案をさせていただいたところです。

**関根委員：**

2ルート案の西ルートですが、小金井街道の路線バスもあり、少し距離も長いし、短絡性もあるため、バス事業者、路線バスとしては非常に厳しい案だと思います。

**会長：**

今日出た意見として、特に全てを否定する意見はありませんが、この3ルートの中で2ルート案についてはあまり肯定的な感触ではないというイメージで捉えておけばいいのかなと感じます。

東小金井駅へのアクセスのルートや、高架下を通るのか地蔵通りを通るのかといった点については、所要時間の関係等から今後精査していくということ。

また、坂本委員からご指摘のあった点として、武蔵小金井駅でいかに時間を短縮するか。これは結構大事なことと思います。貫井前原循環や野川・七軒家循環は新庁舎・(仮称)新福祉会館までは乗り入れずに、乗り継ぎで対応するという整理からしますと、新庁舎へアクセスする北東部循環を南口に入れる案は結節という点から結構意味のあることです。こうした観点も合わせ、南口への右折乗り入れが本当に不可能なのかどうかという議論もしておく必要があります。南口ですべて乗り継ぎができるのであれば、その方が乗り継ぎはしやすくなります。そういうことも勘案して今後の議論をしていただければという気がいたします。

その辺を踏まえ、この3案を残した形で次の精査に進みますが、今回会議におけるご意見としては2ルート案についてはあまり肯定的な意見がなかったことを踏まえていただければと思います。

北東部循環については、このような形で整理をさせていただきます。

次に南東部の路線についてご意見をいただきます。今回3つのルート案が提示されていますが、騒音等に対する要望に関わる部分、東小金井駅へのアクセスをどうするか等を勘案した案となりますが、まず、京王バスからご意見があればお願いします。

**早田委員：**

南東部エリアに関して、騒音等に対する要望を受け取るということであれば、ルートを決める上での大前提となりますので、重要な点と思っています。

また、このあたりはC o C oバスの中でも一番利用の少ない地域で、提示されているルート案で大方網羅はできているのかなと思います。所要時間の話や競合の話についても同じようにご配慮を賜ればと考えています。

事業性という面で言いますと、なるべく効率的に回るようなルートの考え方をした方がよろしいと思います。

**会長：**

ありがとうございました。それでは今のご意見も踏まえまして、ご意見はございますか。

**平野委員：**

これだけ騒音・振動の問題が15年間も続いていますから、私は(1)案はやめた方がよいと思います。

(2)案と(3)案ですが、(2)案だと歯科大グランド前から富士見通り東までが廃止となります。実際にこの区間を歩いてみたところ、私の足では2分で通過します。ですから、お年寄りの方でも5分あれば十分に可能だということで、この際廃止された方がいいと思います。

それと(3)案ですが、農工大通り東の停留所付近からまっすぐ南に下りるようなルートで、口の字型に回ってもよいのではないかと感じました。

**青木委員：**

以前、京王バスの減便の関係で東町循環から中町循環に接続して武蔵小金井駅へ利用しやすいようダイヤを変更したかと思いますが、実際どの程度の乗継利用があるのか、把握されていたら教えてください。ルート再編に当たり、ある程度の利用者がいるのであれば東町と武蔵小金井駅とを繋げる必要があると思います。

もう1点、不採用案の14番ですが、(2)の案と比較すると距離か時間のどちらかがおかしいように思いますので確認願います。

**会長：**

今の質問について事務局から何かありますか。

**事務局：**

東町循環と中町循環については、京王バスの減便に伴い、乗り継ぎの効率性のためにダイヤ変更という形で令和元年度に対応させていただいた経過がございます。乗継利用について今詳細なデータは持ち合わせていないため、ご意見を踏まえ今後数字的などころもお示しながら、ルート案の検討状況をお伝えさせていただきたいと考えます。

不採用ルート案の距離についても確認させていただきます。

**会長：**

東南部のルートについては、振動改善要望のあった地点をどう考えるかということ、また、農工大通りを通らない案についてどう考えるかということ。そして、新庁舎へのアクセスについて、新庁舎へは北東部循環の案の中で新庁舎を通りますが、北東部循環は片回りのため、行きがけのルートは北東部循環が武蔵小金井駅の方から確保できますが、反対行きの庁舎から武蔵小金井駅というルートが北東部循環ではカバーできない。となると、南東部でカバーするのかどうか。この点も論点になるかと考えています。これまでに出了たご意見と、今私が申し上げた論点を踏まえて次の議論に繋げていただくための案として整理をしていただくということで、基本的には今回の3つの案を残したまま、次回もう少し練っていただくという整理としてよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

**会長：**

それではそのようにさせていただきたいと思います。

事務局につきましては、ただ今それぞれのルート案に関していただいたご意見を踏まえて具体的なルート案について再検討した上で次回会議に提示していただければと思います。

議題(2)②運賃等の検討について、これは今回事例等を出していただいて、次からの運賃そのものの検討に繋げるという整理です。次回以降、運賃の議論をさせていただきますので、その時の参考として目を通しておいってください。

議題の(3)「その他」①、②についてご説明をお願いします。

**事務局：**

—その他について説明—

**会長：**

何かご質問はありますか。特になければ、議題は以上です。  
最後に事務局から事務連絡をお願いします。

**事務局：**

—事務連絡—

**会長：**

長時間にわたりお疲れ様でした。これをもちまして、令和2年  
度第1回小金井市地域公共交通会議を終了させていただきます。  
ありがとうございました。

以上