

令和3年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議次第

日 時 令和3年10月8日（金）午前10時から正午
場 所 小金井市役所本庁舎3階 第一会議室

1 開会

2 議題

(1) 協議事項

- ① 令和3年度第2回会議の指摘事項と対応方針 …資料1
- ② 第二回地域懇談会の実施報告 …資料2
- ③ 再編ルート（案）の検討について …資料3
- ④ 運賃及び割引制度に関する検討について …資料4
- ⑤ ガイドラインの検討について …資料5

(2) 報告事項

- ① 東町地域会議の実施報告 …資料6
- ② 第二回地域懇談会資料の公開動画への意見 …資料7

(3) その他

3 閉会

〔配布資料〕

- ・ 資料1 令和3年度第2回会議の指摘事項と対応方針
- ・ 資料2 第二回地域懇談会の実施報告
- ・ 資料3 再編ルート（案）の検討について
- ・ 資料4 運賃及び割引制度に関する検討について
- ・ 資料5 ガイドラインの検討について ※当日配布
- ・ 資料6 東町地域会議の実施報告
- ・ 資料7 第二回地域懇談会資料の公開動画への意見
- ・ 参考資料 東村山市ガイドライン

- ・ 小金井市地域公共交通会議委員名簿 ※当日配布
- ・ 席次表 ※当日配布

令和 3 年度第 2 回会議の指摘事項と対応方針

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
令和 3 年度第 1 回会議の会議録の確認		
事前送付にて確認済み		
議題 (1) 報告事項		
①小金井市公共交通事業者継続支援金事業実績報告 ②ココバス再編事業のスケジュール ④聖火リレー実施に伴う運休について		
指摘事項なし		
③東町地域会議に係る状況報告		
参加者の公募について	公募参加者の対象者について「自治会・町会に属さない方」と限定する意図は何か。(平野武委員)	・自治会・町会に参加している方の意見については、自治会・町会を通じて反映することを前提としているためである。【回答済み】
	公募参加者が 5 名集まらない可能性もあるため、自治会・町会に属さない方を優先すると記載してはどうか。(池内委員)	・対象者の条件を明確にするため、限定する形とする【回答済み】
	「・」は「&」か「or」か。他の地域在住で東町循環を利用している方の意見も聞けるため or でよいと思う。(平野武委員) 「・」については問合せがあった場合きちんと説明したほうが良い。(坂本委員)	・意図としては「or」である。問い合わせの際に対応する。【回答済み】
	公募委員への立候補者の自治会・町会の所属状況は把握するのか。(池内委員)	・市としては所属状況は把握できない。応募者の自己申告となる。【回答済み】
議題 (2) 協議事項		
①令和 3 年度第 1 回会議の指摘と対応について		
個別資料の質疑において確認		

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
②運賃及び割引制度		
<p>運転手負担</p>	<p>運転士への作業負荷については、「①作業の量が多くなる」ことと、「②作業の種類が多くなる」の2パターンがある。現在検討している割引に関しては、割引対象者ごとに、運転士が運賃機の設定を操作する（ボタン押下）必要があり、それが作業負荷となる。</p> <p>①については、CoCoバス利用者は高齢者が約半数を占めるが、割引後100円ということ、割引後90円となる対象者は少ないと見込まれることから、量的な負荷の軽減について整理されていると考える。</p> <p>一方で、②については、割引の種類が多く、複雑さは依然残っていると考える。（早田委員(京王バス)）</p> <hr/> <p>路線バスでは、小児・障害者の半額、定期券、シルバーパスが存在するが、定期券・シルバーパスについては、運転士の操作は必要ないため、作業負荷とはなっていない。（早田委員(京王バス)）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者と協議を行った結果、資料4 運賃及び割引制度に関する検討についてに記載のとおり。
<p>高齢者の確認方法について</p>	<p>介護保険被保険者証は持ち歩く性質のものではないと思う。運転免許証や運転経歴証明書、マイナンバーカード等で代替できないか。（平野武委員）</p> <p>介護保険被保険者証は、はがき大のサイズのため持ち歩きづらい。（橋岡委員）</p> <hr/> <p>運転免許証とかマイナンバーカードは、一目で年齢の判断がつかず、運転士の負担となるのではないか。（坂本委員）</p> <p>高齢者割引を適用する際の年齢確認方法が懸念材料である。（平野景一委員(京王バス)）</p> <p>運転免許証などの生年月日から年齢を確認して割引を適用することは、実務上困難である。（早田委員(京王バス)）</p> <hr/> <p>高齢者割引については、西東京市では専用回数券、練馬区やさいたま市では特別乗車証など、地域によって割引方法は様々であり、対象年齢も異なる。</p> <p>高齢者割引の値段については事業者を含めた議論が必要ではないか。（関根委員(西武バス)）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者と協議を行った結果、資料4 運賃及び割引制度に関する検討についてに記載のとおり。
<p>今後の検討及び地域懇談会での説明について</p>	<p>高齢者割引については再度議論が必要。8月の地域懇談会資料としては、検討の方向性と検討内容を説明するものとするのでよいか。（会長）</p> <p>高齢者割引については、方法は検討中の旨を報告する形はどうか。（坂本委員）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議での意見を踏まえ説明する。説明資料は委員へ書面回付の上会長一任とする。（実施済み）

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
過渡期の対応について	高齢者は回数券が利用できなくなるので、過渡期には混乱する可能性もあり、使い方の議論も必要。(関根委員(西武バス))	・運賃割引制度の決定後、ご指摘を踏まえ整理・検討する。
地域懇談会について	路線バスとの共存・共栄は一般市民に理解しづらい部分であると思われるため、地域懇談会ではその点を念頭に置いて説明いただきたい。(池内委員)	・ご指摘を踏まえ、資料作成・説明を実施した。

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
③第二回地域懇談会の実施について		
資料について	班ごとに議論の上発表・質疑応答を受け付けるなど地域懇談会全体の流れを資料7-3(チラシ)に記載いただきたい。(平野武委員)	・ご指摘を踏まえ追記して実施した。
	P14にボンチョ、ハイエースとは、定員等追記してほしい。また、運転士は市の職員なのかといった質問も出ていたため記載してもらいたい。 P22に北東部循環小金井公園入口バス停の移動への要望を追加してほしい。(平野武委員)	
進行について	第1回地域懇談会でも議論となったが、資料は事前配布するべきではないか。会議の円滑な進行にもつながると考える。(坂本委員)	・応募者への事前配布を行った。
④ガイドラインの検討について		
内容について	P4の運行継続の判断フローについて、改善検討や本格運行準備期間が短いのでは。設定しなくてもよいのではと思う。(青木副会長)	・資料5ガイドラインに関する検討についてに記載のとおり。
	P5のアンケート調査・需要予測は規模感にもよるが、費用が膨大となることが懸念される。(青木副会長)	・また、アンケート調査については、今後検討する。
次回会議について	次回会議では東村山市や、さいたま市の概要版を参考として示しつつ、検討を進める形としたい。(会長)	・東村山市のガイドラインを参考資料として提示し、協議を行う。

第二回地域懇談会の実施報告

1 実施内容

1.1 説明内容

- ・再編事業におけるこれまでの取組み、検討経過について
- ・再編運行基準の一部決定について
- ・CoCoバス再編ルート案について
- ・基本運賃と割引制度について

※資料について、参加申し込みのあった方へ約1週間前に事前送付を行った。

1.2 会議方式

1班5人程度のワークショップ形式

※新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、第一回地域懇談会の各班で机上の地図を囲んで議論する形式から、壁等に掲示した地図を見ながら議論する形式に変更

1.3 テーマ

- ・CoCoバスの再編ルート案について
- ・基本運賃と割引制度について

2 開催日時・場所

開催場所は以下の通りである。

場所	会議室	日時	対象エリア
貫井北センター	学習室 A・B	8月28日(土) 10:00~12:00	本町四・五丁目、桜町二丁目、貫井北町 ※主に北東部循環について扱う
東センター	学習室 A・B	8月28日(土) 15:00~17:00	東町、中町、本町一丁目 ※主に中町循環について扱う
緑中学校	体育館 (図書室から変更)	9月4日(土) 10:00~12:00	梶野町、関野町、緑町、本町二・三丁目、桜町一・三丁目 ※主に北東部循環について扱う
貫井南センター	学習室 A・B	9月4日(土) 14:30~16:30	前原町、本町六丁目、貫井南町 ※主に貫井前原循環、野川・七軒家循環について扱う

※対象エリアは想定される地域を記載しており、これ以外の地域の方も参加可能とした。

3 参加方法

令和元年度に開催した第一回地域懇談会における実施状況を踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症対策を行った。

3.1 申込対象者

市内在住・在勤・在学の16歳以上の方

※第一回地域懇談会と同様

3.2 定員数

各会場20人(1班5名×4班)

※会場内におけるソーシャルディスタンスを確保するため、20人で実施

3.3 申込・参加者決定方法

原則として、事前申込み制とし、定員超過の場合には抽選(公開制)にて決定することとした。

- 申込期間：令和3年8月1日(日)～8月13日(金)17:00まで(郵送8月13日(金)必着)
- 申込方法：郵送、直接持参、FAX、Eメール ※以下7点を記載
①参加希望場所(日時) ②住所 ③氏名 ④年齢 ⑤電話番号
⑥メールアドレス(ある方のみ) ⑦手話通訳の有無
※用紙・書式は任意とするが、市HPより申込書のダウンロードも可能。
- その他：手話通訳事前申込としたが、申込者はいなかった。
定員に満たなかったため、当日受付を実施した。
新型コロナウイルス感染症対策に伴う会場の収容人数制限の関係上、傍聴は受け付けないこととした

4 事前周知

- 第二回地域懇談会の周知方法については、市報、市公式HP、ツイッター、CoCoバス車内ポスター、市政だより、市内公共施設チラシ設置により実施した。
- 第一回地域懇談会の参加者51人に対し、開催案内を通知した。

5 懇談会参加状況

令和3年8月28日(土)、9月4日(土)に第二回地域懇談会を小金井市内の4箇所で実施し、合計で33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35人(うち当日欠席は4人)、当日受付者は2人であった。

場所	日時	班分け数	参加者数	参加者の属性別内訳		
				性別	年代	居住地
貫井北センター	8月28日(土) 10:00~12:00	1班	5名 (うち第1回参加者2人)	男性4名 女性1名	20代1名 40代1名 50代1名 70代1名 80代1名	貫井北3丁目 4名 本町5丁目 1名
東センター	8月28日(土) 15:00~17:00	1班	5名 (うち第1回参加者3人)	男性1名 女性4名	60代1名 70代2名 80代2名	東町1丁目 2名 東町2丁目 1名 東町4丁目 1名 東町5丁目 1名
緑中学校	9月4日(土) 10:00~12:00	3班	13名 (うち第1回参加者8人)	男性6名 女性7名	60代4名 70代8名 80代1名	梶野町3丁目 1名 梶野町4丁目 2名 桜町3丁目 1名 緑町2丁目 1名 緑町3丁目 5名 緑町4丁目 1名 緑町5丁目 2名
貫井南センター	9月4日(土) 14:30~16:30	2班	10名 (うち第1回参加者2人)	男性6名 女性4名	20代1名 50代3名 60代1名 70代4名 80代1名	前原町1丁目 1名 前原町3丁目 3名 貫井南町1丁目 2名 貫井南町4丁目 1名 貫井南町5丁目 1名 貫井北町3丁目 2名

6 ワークショップ内の意見について

6.1 各班のワークショップ結果

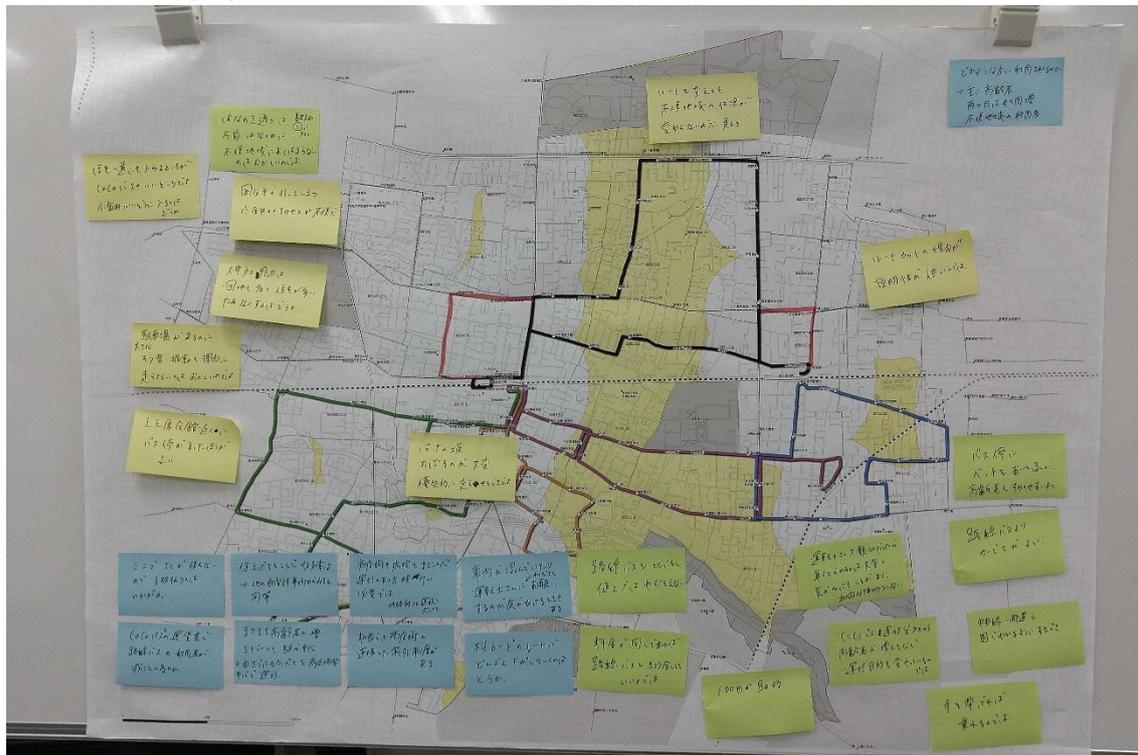
各班のワークショップの結果および個別意見の一覧を以下に会場別に示す。なお、個別の意見一覧の整理にあたっては、付箋及び地図上に記載された意見について、意味・意図が通じるよう一定の補足を行っている。

6.2 ワークショップ内の意見を踏まえた見解

ワークショップ内で出た意見を元に、CoCo バス再編ルート案及び基本運賃と割引制度について、今後検討が必要と考えられる事項を資料3及び資料4で整理した。

1) 貫井北センター(8/28 午前)

(1) ワークショップ結果



貫井北センター 1班

(2) 開催の様子



(3) ルートに関するワークショップにおける意見の一覧

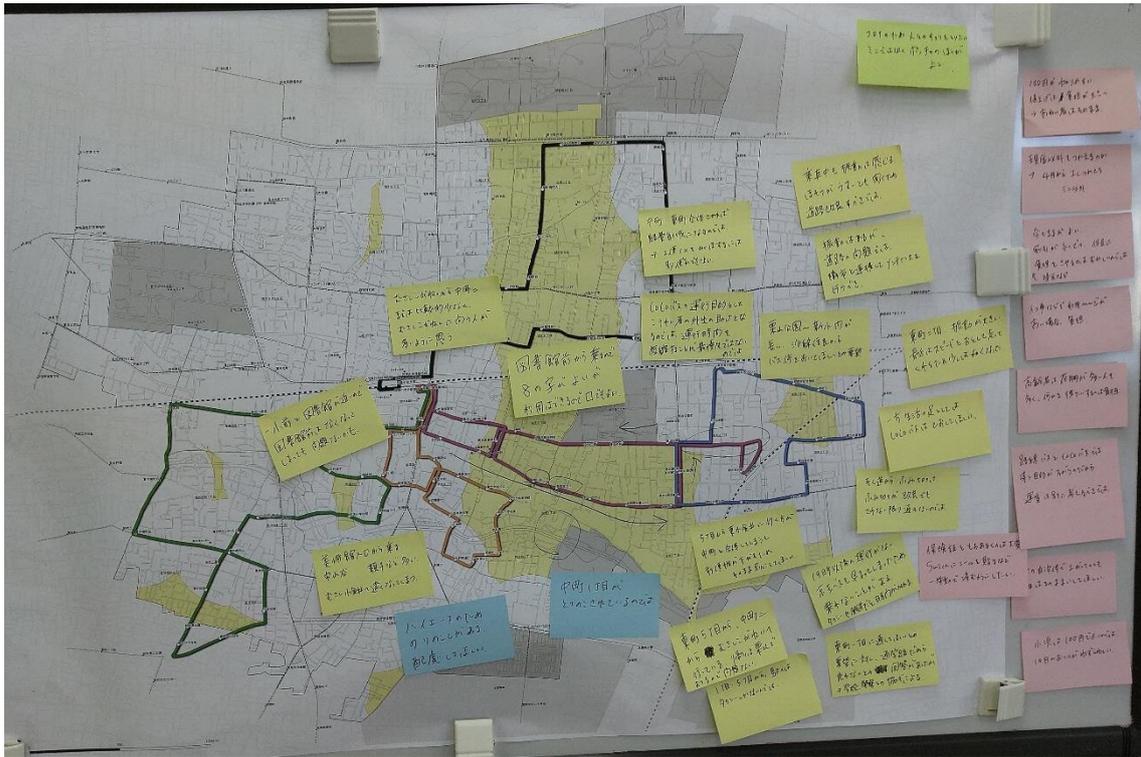
番号	班	意見
1	1班	「稲穂神社前」から「小金市役所入口」までバス停の設置間隔が長い。上之原会館近くにバス停を設置してほしい。
2	1班	本町5丁目の南北ルートは大規模な駐車場も立地しているのに、騒音・振動を理由としてルートから外すのはおかしいのではないか。
3	1班	稲穂神社周辺は住民が多いため、ルートから外すべきではない。
4	1班	ルートを変更しても不便地域の状況が変わらないのであれば、東小金井駅側のルートをカットする説明性が低いのではないか。
5	1班	武31系統は午前と午後で運行方向が異なっており、「はなの木通り」の停留所は午前だけしか停車しない。基本方針を踏まえると、午後は不便地域になるのではないか。
6	1班	サレジオ地区は小金井市中心部へのアクセスが悪く、銀河鉄道バスで国分寺市方面へ向かうことが多い。
7	1班	大型のバスでは通行できないルートを走行するのが CoCo バスの魅力ではないかと思う。小金井街道は京王バスが通っているためカバーしなくてもよいのではないか。
8	1班	路線バスと同じ運賃設定にするのであれば、路線を競合させてもよいのではないか。
9	1班	はげの坂周辺は、坂を上るのが大変なため優先的に走らせるべきではないか。
10	1班	高齢者の増加、駅を中心としたまちづくりを踏まえ、持続的な CoCo バスの運行に向けては、中央区のタウンバスのように、商店街や病院等を巻き込んだ運行の在り方検討が必要ではないか。
11	1班	杉並区でも商店街と連携した割引制度がある。小金井市のさくらカードを活用できるのではないか。
12	1班	丁寧に運行頂いており、サービスがよいと感じる。
13	1班	運転士は親切だが、車椅子での乗車は気が引ける。
14	1班	高齢者が利用しやすいようにバス停にベンチを設置してほしい。
15	1班	説明に使う地図は、通りの名前や JR 線をわかりやすくするべきである。
16	1班	運行当初の説明では、停留所を設置するのではなく手を挙げれば乗車することができる方式だったのではないか。

(4) 運賃・割引制度に関する意見の一覧

番号	班	意見
17	1班	路線バスとの運賃差を考慮すると、180円への値上げはやむを得ない。
18	1班	CoCo バスとの運賃差が路線バスの利用者減少の要因の一つであるとの説明に違和感がある。
19	1班	運賃は100円のままが助かる。
20	1班	車内が混雑していると、割引を受けるための証明書の提示に気が引ける懸念がある。乗客と運転士双方のストレスが少ない方法にしてほしい。
21	1班	180円だと小銭が発生するので、支払い時に面倒だと感じる。特にミニではICが利用できないため、小銭が増えてしまう。

2) 東センター (8/28 午後)

(1) ワークショップ結果



東センター 1班

(2) 開催の様子



(3) ルートに関するワークショップにおける意見の一覧

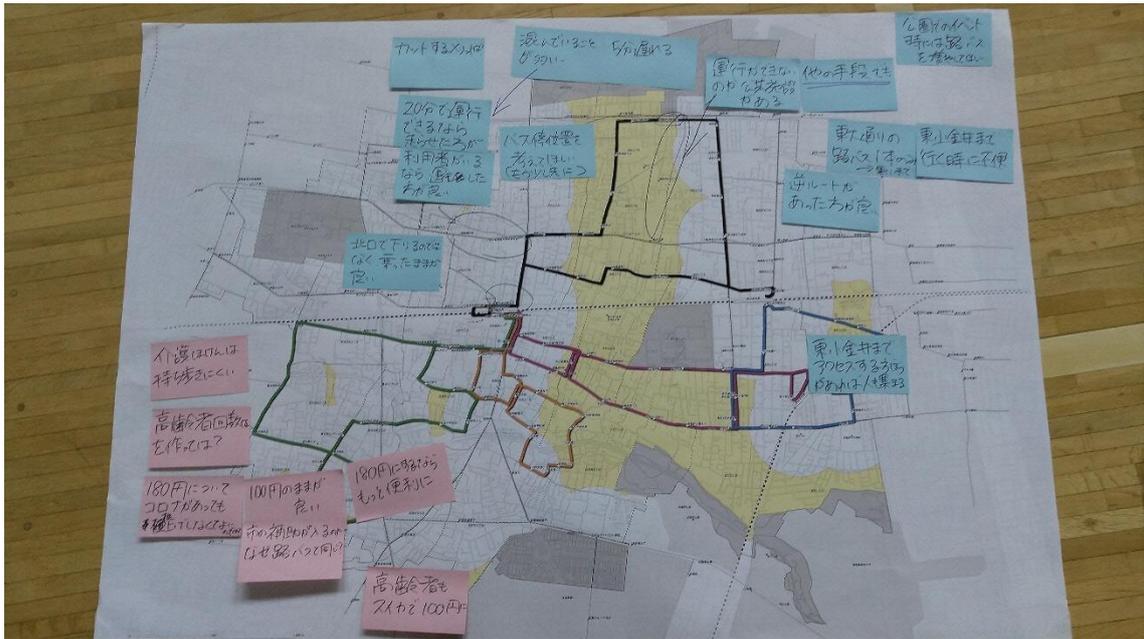
番号	班	意見
1	1班	中町1丁目のあたりが取り残されているので対応してほしい。
2	1班	野川七軒家循環はハイエース車両で座席数が少ないため、乗り残しが発生していることに配慮してほしい。
3	1班	「市立図書館前」から利用しているため現行ルート案が望ましいが、「市立図書館前」と「第一小学校」が近いので緑中央通りショートカット案でも問題ない。
4	1班	東町2丁目で振動を感じるが、最徐行するようになったため、改善はしている。
5	1班	東町2丁目からは地域の生活の足として利用されるので、通さざるを得ないと思う。
6	1班	東町2丁目では乗車時にも振動を感じるが、路面の舗装が薄いことが要因ではないか。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。
7	1班	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。
8	1班	東町1丁目・5丁目の高齢者がJR駅へ向かう場合、移動手段はタクシーしかない。
9	1班	東町5丁目から利用するときは、「中町2丁目」から乗車する。帰りは栗山公園のバス停で降りれば家まで歩ける距離である。
10	1班	武蔵小金井駅から「中町2丁目」までは比較的空いていて、武蔵小金井駅に戻るルート上で乗車する方が多いように思う。
11	1班	「美術館入口」「中山谷」から武蔵小金井駅への利用者が多いため、緑中央通りショートカット案では遠回りになってしまう。
12	1班	「栗山公園」から「新小金井駅」の間が長いので、近隣住民からバス停設置の要望がある。小学校付近に設置するのはどうか。
13	1班	東町5丁目から東小金井駅へ利用しづらくなるため、中町循環との統合案は反対である。
14	1班	運行時間を延長してほしい。路線バスがなくなってしまったので不便をしている。タクシーや鉄道を利用すると時間がかかる。
15	1班	高齢者の外出補助という基本方針を踏まえ、運行時間の短縮ではなく、行先がたくさんあるということが大事ではないか。
16	1班	感染症対策を考慮すると、ミニバスではなくポンチョの方がよいという意見もあると思う。

(4) 運賃・割引制度に関する意見の一覧

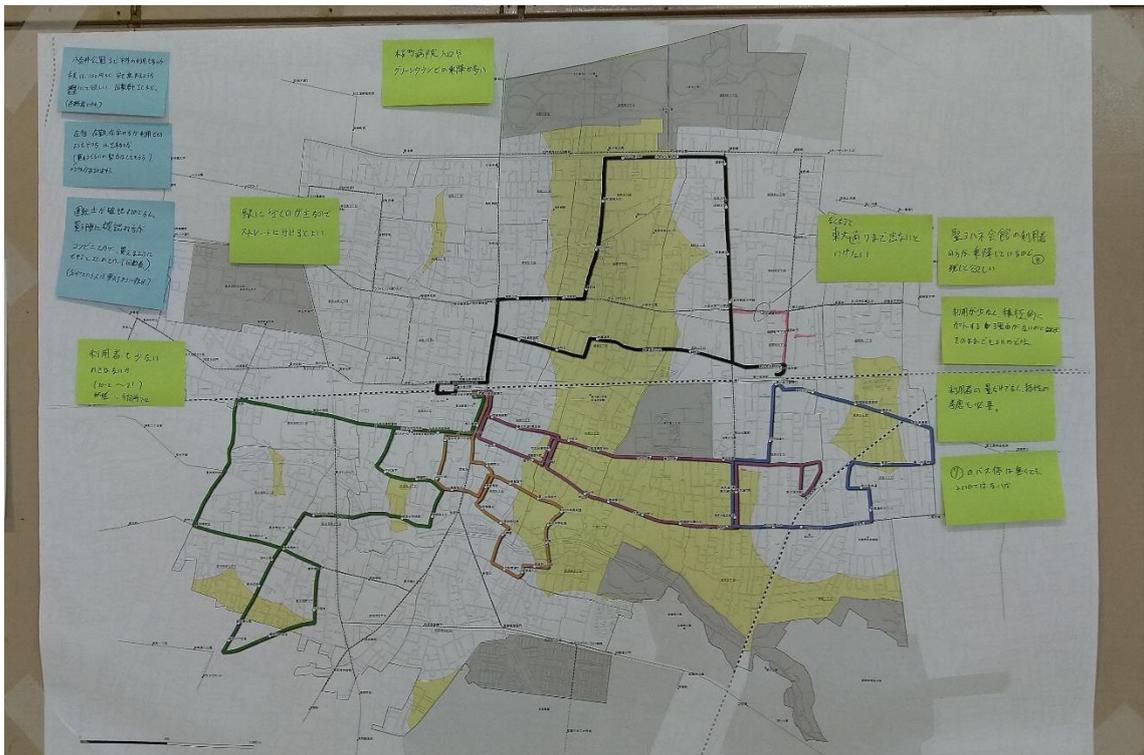
番号	班	意見
17	1班	路線バスとCoCoバスは導入目的が異なるため、運賃体系は別に考えるべきではないか。
18	1班	周辺の自治体でコミュニティバスの運賃があがっていたとしても、小金井市は100円のままにしてほしい。
19	1班	値上げは負担が大きいため市の補助を増やすことはできないか。
20	1班	割引制度が複雑に思う。市民に負担を強いるのはおかしいのではないか。
21	1班	介護保険被保険者証を持ち歩くのは大変である。Suicaにシールを貼るなど、一つで完結するようにできないか。
22	1班	高齢者は荷物が多いので、証明書の類を出すのは大変ではないか。
23	1班	10円のお釣りが煩わしいため、小児運賃は100円がよいのではないか。
24	1班	180円になると、小銭の用意やお釣りが面倒である。
25	1班	180円に上がると、仕事などで利用頻度が高い方の負担になる。

3) 緑中学校 (9/4 午前)

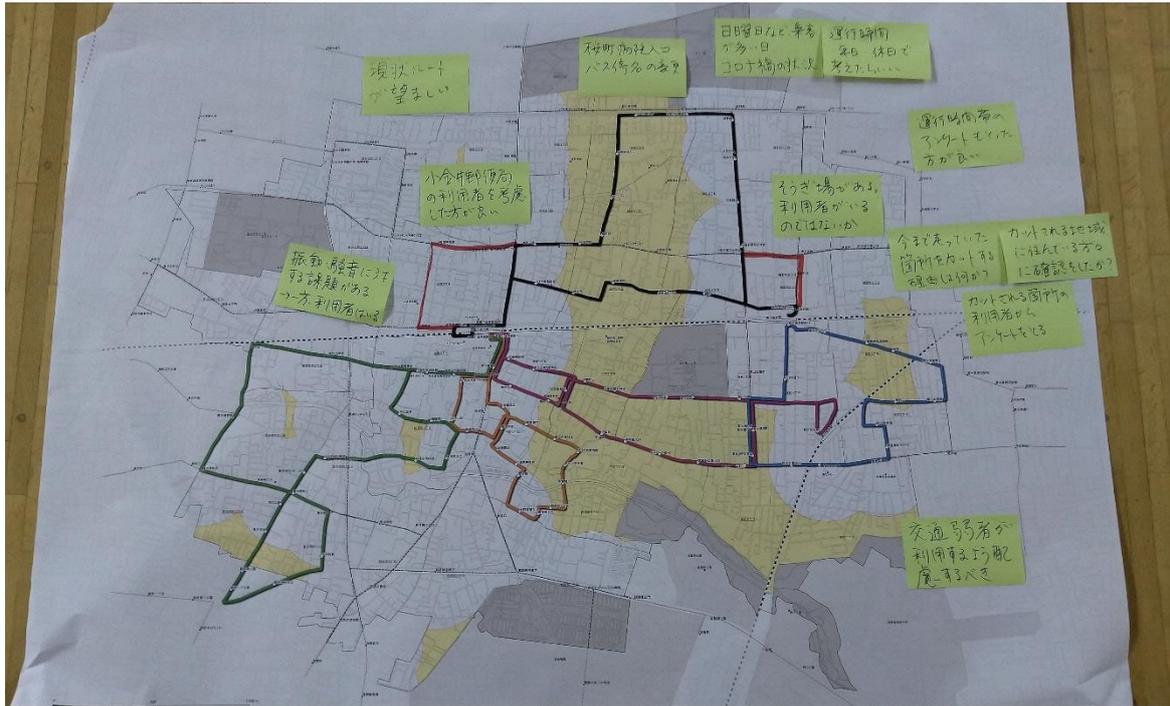
(1) ワークショップ結果



緑中学校 1班



緑中学校 2班



緑中学校 3班

(2) 開催の様子



(3) ルートに関するワークショップにおける意見の一覧

番号	班	意見
1 班		
1	1 班	武蔵小金井駅周辺、東小金井駅周辺ともにカットするメリットがなければそのままが良いのではないか。
2	1 班	20 分間隔で運行ができるのであれば、現在運行している箇所はそのまま運行したほうがよい。
3	1 班	「小金井公園入口」バス停あたりでは混んでいることが多く、その際、5 分程遅れることがある。
4	1 班	小金井郵便局・稲穂神社周辺について、利用者がいるなら運行した方がよい。
5	1 班	「小金井公園入口」バス停について、バスが停車すると交差する道路をふさぐことがある。バス停位置をもう少し先に変えてほしい。
6	1 班	障害者福祉会館周辺について、公共交通不便地域であり運行してほしい。公共施設がある。コミバスの車両で難しいのであれば、他の手段も検討してほしい。
7	1 班	小金井公園のイベント時には路線バスを増やしてほしい。
8	1 班	東大通りの路線バスが朝 1 本のみであり、東小金井駅まで行く時に不便。
9	1 班	逆ルートがあった方がよい。
10	1 班	東小金井駅までアクセスする方法があれば東小金井駅周辺にも人が集まるのではないか。
11	1 班	武蔵小金井駅について、北口で一度降りるのではなく循環のままがよい。
2 班		
12	2 班	1 時間当たり 3 便は確保してほしい。
13	2 班	武蔵小金井駅と東小金井駅の両方にアクセスできるルートとしてほしい。
14	2 班	東小金井駅側のルートは、利用が少ないためルートのカットすることのだが、バス停での乗降が少なく、ルートの延長もさほど短縮されないのであれば、そのままでもよいのではないか。
15	2 班	乗降客数だけではなく、利用者特性も考慮すべきではないか。
16	2 班	障害者支援センター(小金井聖ヨハネ支援センター)の利用者が乗降しているため、「北大通り第三小前」がなくなると東大通りまで道路を横断する必要がある。残すべきではないか。
17	2 班	「梶野町五丁目」は東小金井駅からも近いため、バス停をなくしてもよいのではないか。
18	2 班	「桜町病院入口」や「グリーンタウン」での乗降が多い印象である。
19	2 班	武蔵小金井駅側のルート(特に「稲穂神社前」～「小金井市役所入口」)は、乗降が少ない印象である。
20	2 班	主に武蔵小金井駅への移動に利用しているため、迂回することなく武蔵小金井駅へ真っ直ぐ行けるとよい。
3 班		
21	3 班	現状ルートが望ましい。よくみると、現状ルートはよく考えられている。
22	3 班	小金井郵便局には、小金井公園付近等からの利用者もいる。 小金井郵便局の利用者を考慮した方がよい。
23	3 班	小金井郵便局を通過しない場合、本町二丁目北などを利用することになっているが、遠すぎるのではないか。
24	3 班	「梶野町五丁目」付近には葬儀場があり、そこへ行くための利用者がいるのではないか。
25	3 班	「梶野町五丁目」を通らないことによる時間短縮は大したことはない。
26	3 班	振動、騒音に対する課題がある一方、利用者はいる。全体を見て考える必要がある。
27	3 班	今まで、走っていた箇所をカットする理由は何か？ カットされる地域に住んでいる方々に確認をしたか？ カットされる個所の利用者からアンケートをとってはどうか。
28	3 班	ルート案について、利用者の意見をもっと聞くべき。
29	3 班	日曜日など乗客が多い日や、コロナ禍の状況など、利用状況をよく調査して検討する必要がある。運行時間、平日、休日で考えたら良い。
30	3 班	「桜町病院入口」というバス停名が、桜町病院に近いという印象を与えているのではないか。例えば、バス停名を地域の人には馴染みがある「緑センター入口」に変更してみてもどうか。
31	3 班	運行時間帯のアンケートもとった方がよい。

番号	班	意見
32	3班	CoCo バスルートの道路について、看板や路面標示などで周知してはどうか。 小金井公園入口のバス停の問題についても、注意喚起など周知の問題ではないか。
33	3班	交通弱者が利用するよう配慮すべき。周知が大切である。

(4) 運賃・割引制度に関する意見の一覧

番号	班	意見
1班		
34	1班	介護保険被保険者証は持ち歩きにくい。
35	1班	高齢者回数券を作って介護保険被保険者証を持ち歩かなくてもよくしてはどうか。
36	1班	新型コロナウイルスにより生活苦のなか、180 円に値上げしなくてもよいのではないか。
37	1班	運賃は 100 円のままが良い。
38	1班	コミバスには市の補助が入るのになぜ路線バスと同様の運賃とするのか疑問。
39	1班	路線バスと同様に 180 円にするのであれば、もっと便利な運行にしてもらいたい。
40	1班	高齢者割引時に Suica で支払えるようにしてほしい。(金額は 100 円)。
2班		
41	2班	北東部循環は、小金井公園への利用など市外からの利用が多い路線であるため、市外の利用者は運賃を上げてよいと思う。
42	2班	回数券として乗車頻度で差をつけるのではなく、市民かそうでないかで料金差をつけて、市民は 100 円など安く乗れるようにしてほしい。
43	2班	市民には在住、在勤、在学の方を含め、IC カードで判別できるようなシステムが導入できるとよいのではないか。
44	2班	一般の利用者を値上げするにしても、交通弱者である高齢者・障害者については、100 円で利用できるよう運賃を維持するべきである。
45	2班	割引の方法は、1 回ごとに運転士が確認するのではなく、市役所やコンビニ等の委託販売店で購入できるようにするのがよいのではないか。
46	2班	市内在住・在勤・在学の方など、生活の足として使う利用者が安く利用できるような仕組みとできるとよい。 料金が安くなるメリットがあるなら、利用者も回数券や IC カードを購入するくらいの労力は払うべきである。
3班		
47	3班	運賃は 100 円を継続してほしい。 通勤などで利用する人の運賃値上げはなら分かるが、高齢者は現行のままとすべき。
48	3班	CoCo バスは、高齢者などに利用してもらうために運行されていると理解しているため、福祉事業として位置付けて 100 円継続として欲しい。
49	3班	運賃を値上げする必要性を分かりやすく説明してほしい。 値上げするのであれば、その分、サービスを上げるべき。
50	3班	運賃の議論をするために、他市のコミュニティバスの運賃の状況も提示してほしい。
51	3班	路線バスと比較しているが、路線バスに乗る人はシルバーパスを利用している。
52	3班	福祉目的の CoCo バスを路線バスと比較するのはなじまない。 路線バスと CoCo バスは分けて考えるべき。
53	3班	高齢者割引について、ドライバーの確認という行為が増えると、負担が増え、遅延につながる。 (利用者には高齢者が多い)
54	3班	高齢者割引があるとしても、介護保険証を持ち歩く人はいない。代わりになるものを用意すべき。
55	3班	資料 P.3 の検討方針は全然理解できない。CoCo バスの運賃とどう関係するのか？
56	3班	CoCo バスの位置づけを考えると、収益を上げるために運賃を値上げするという考え方は理解できない。市の財政全体の中で検討する必要がある。

4) 貫井南センター (9/4 午後)

(1) ワークショップ結果



貫井南センター1班



貫井南センター2班

(2) 開催の様子



(3) ルートに関するワークショップにおける意見の一覧

番号	班	意見
1 班		
1	1 班	貫井南町・前原町からは武蔵小金井駅に行くには坂を上らないといけないため、上り方向のバスがなくなると大変
2	1 班	高齢者にとっては、上り方向のバスが無くなるのは大変ではないか
3	1 班	下り方向のバスに乗ると所要時間がかかなり増えるため、駅に行くのに時間がかかるようになってしまう。
4	1 班	東京経済大学の東側の坂を下ることができれば上り方向で運行できると思うが、何故この坂は一方通行なのだろうか。
5	1 班	ルートとしてみた場合、今のままの方が良いのではないか。
6	1 班	武 51 系統を貫井前原循環で補うのであれば、現状の台数から更にバスの台数を増やすなど、政策的な判断が要るのではないか。
7	1 班	運行頻度はなるべく多いほうがよい。1 時間に 3 本は維持できるとよい。
8	1 班	人手不足という問題があるのであれば、大手の事業者に限らず、いろんな事業者を探してみると良いのではないか。

番号	班	意見
2 班		
9	2 班	班分けについて、地域で住んでいる人で議論ができるように設定してほしい。
10	2 班	運行ルートや路線バスとの統合について、費用だけで考えないでほしい。
11	2 班	東小学校周辺について、片側だと遠回りで不便である。
12	2 班	地域経済のことを考えると、国分寺等で買い物をするより武蔵小金井駅まで路線バスで行けるようにし、買い物できるほうがよい。
13	2 班	貫井前原循環について、現状の本数を確保してほしい。
14	2 班	路線バスタ方 19 時台確保。
15	2 班	野川・七軒家循環について、定期的な乗り残し調査をしてほしい。乗り残しがあるようであればルートの見直しもしてほしい。
16	2 班	野川・七軒家循環は、大回りにして二枚橋を渡れば、中町 1 丁目周辺もカバーできるのではないかと。
17	2 班	野川・七軒家循環について、逆ルートにすれば運行できる道路が変わるのではないかと。駅から近い幼稚園北等のバス停周辺の運行は必要性が低いのではないかと。
18	2 班	貫井前原循環について、30 分に 1 本では本数少ない。

(4) 運賃・割引制度に関する意見の一覧

番号	班	意見
1 班		
1	1 班	シルバーパスを使えるようにしてほしい
2	1 班	高齢者確認に使うものは、カードサイズの方が良いのでは。
3	1 班	ルートとしては不便になるのであれば、運賃は 100 円のまま、という形が良いのでは。
4	1 班	100 円のままがよい。少なくとも高齢者・障害者は 100 円を維持すべき
5	1 班	不便地域の解消という点からいくと、路線バスと同等でも良いのではないかと。
6	1 班	継続性を考えた時に、適切な料金を課すべきではないかと。但し、高齢者・障害者は 100 円を維持できるようにすべき。
7	1 班	民業圧迫という観点からすると、路線バスと運賃は合わせるべき
8	1 班	市民に対して負担を求めるとであれば、小金井市としてもどれだけ CoCo バスへ財政負担をできるのか、市長からのメッセージとして示す必要があるのではないかと。
2 班		
9	2 班	コミュニティバスで値上げしない方がよい。
10	2 班	割引で複雑にならないか、シンプルな運賃体系が良い。
11	2 班	介護保険被保険者証は個人的な情報も記載されており見せたくない方もいるのではないかと。
12	2 班	身内に障害者割引を受けている人がいるが、見せることへの抵抗についてあまりない。見せたくないと思う人は見せず、通常の料金を払えばよい。
13	2 班	シルバーパスを導入して高齢者無料としても、収支は同じくらいではないかと。180 円に値上げし、シルバーパスを導入するのがわかりやすくよい。
14	2 班	武 51 系統(西之久保循環)がなくなり、路線バスに代わるものとなるので、シルバーパスが利用できるほうがよい。

7 会場アンケートでの意見

会場で実施したアンケート調査での意見は以下のとおりであった。

懇談会の感想
・市の交通事業(バス、タクシー、その他)について、市側のビジョンを聞きたい。
・いい懇談会でした。
・CoCo バス再編について、理解し、意見を述べる機会であり、大変有意義。
・班別ワークショップは司会の方がとてもお上手に話題を引き出していただいて意見が言いやすかった。ルートも意見を良く聞いてくださり良かった。
・皆さんの意見を伺って参考になった。
・参加者が少ないのが気になります。意見が言えてよかった。
・参加してよかった。皆さんの気持ちが一緒になりました。
・率直な話し合いができたと思う。意見が活かされることを願う。
・意見を聴いていただけで良かった。
・日頃考えていたことを伺って、意見が出せ、興味深かったです。
・運賃に対する検討時間が少なく分かりにくい。
・大変有意義な懇談会であった。
・マイクの調子か、耳の問題か、聞き取りにくい部分が多かった。意見を言うところまでいきませんでした。
・運営がスムーズで好感が持てる。
・ルートについての理解もでき、大概了承。料金については、市内市外の差別化とすべきの意見は参考に値する。
・ワークショップ形式では意見がまとまりにくい。他の多くの方の意見も聞きたい。
・非常に良い機会を重ねていると感じます。この結果を踏まえた説明会もお願いしたい。
・全員から意見を聞きだす方法は良かった。
・忌憚のない意見が出たが、やはり何かを変更するには大きな抵抗があり、それなりの理由がある。市としてのしっかりしたメッセージが必要だ。
・貴井南町 4 丁目のバス停を利用しているので、廃止されるのであればシニア割引を何らかの形で有利になるようにしてほしい。
・地域別に班割してほしい。他の地域の事は分かりにくい。
・たくさんの意見が出て良かったと思う。貴重な意見だと思うので取り入れてほしい。
・はっきり意見を述べられる方もあり良かった。
・実際の利用者として参加しました。総論ではなく、せつかくなので各論伺いたかったのに、ミーティングは少々残念。
・問題を掘り下げたいなら、市民の意見を聞きたいなら、同路線同士で集めるなど考慮してほしい。
・とても活発な意見が出て、ココバスが地域で必要とされていることを実感した。

市内地域公共交通全般への意見
・CoCo バスの料金 100 円は維持してほしい。地域の足として定着したのに値上げや本数減は残念です。
・高齢者が年々増加して、買い物、病院等が主体となっていく。街づくりの在り方を検討する必要がある。
・大変有益だった。しかし、お金と便利さについての問題だ。
・運賃は上げないでほしい。上げた場合、高齢者と分かるものを作ってほしい。
・料金体系も現行維持していただきたい。
・京王バス、小田急バスをたくさん走らせて。武蔵小金井駅まで走るバスを毎時 20 分くらい、元通りにしてほしい。
・地域公共交通会議に市民を参加されたい。
・東小金井駅発の京王バスを私鉄線に継ぎ、乗車率アップを図ることが重要。
・市民優先、高齢者に優しいこと。
・運転手不足は知恵を絞って解決してください。市民多くの方が関心を持っています。パブコメで多くの意見を吸い上げてほしい。
・180 円改定は反対、ココバスの意味がない。
・東小金井駅周辺の発展はバスの発展と比例しているということを皆様によく考えていただきたい。駅へのアクセスが不便なので人が来ない。
・利用者の声をもっとしっかり聞いてほしい。
・地域公共交通会議での検討ではなく、もっと利用者の意見を聞くべきである。
・皆様の意見を聞き、分かった部分もあり良かった。熱心に検討されてありがとうございます。
・市民サービス一貫として、市内市外差別化を図れば良い。市外利用者はより高い価格設定、市民には特定の場所で市民用バスを発行。
・交通弱者に視点をあてた改変をお願いします。
・高齢者、障害者を重視してほしい。
・継続性、持続性を重視して考えてほしい。
・ココバスはぜひ存続してほしい。赤字だから便数を減らすのではなく、だからこそ便を増やして利用しやすくしてください。

再編ルート（案）の検討について

1 今回の議題について

ルート案について、第二回地域懇談会において市民の方の意見をいただいた。

いただいた意見への対応方針を示すとともに、各ルート案について、路線申請手続き（警察との協議等）を行う案を協議いただきたい。

なお、東町のルートに関しては東町地域会議を受けて検討を行うこととしており、今回は別途、資料6のとおり経過報告を行う。

2 個別ルート案

2.1 北東部循環

2.1.1 第二回地域懇談会での提示ルート案

第二回地域懇談会で提示したルート案は以下のとおり。

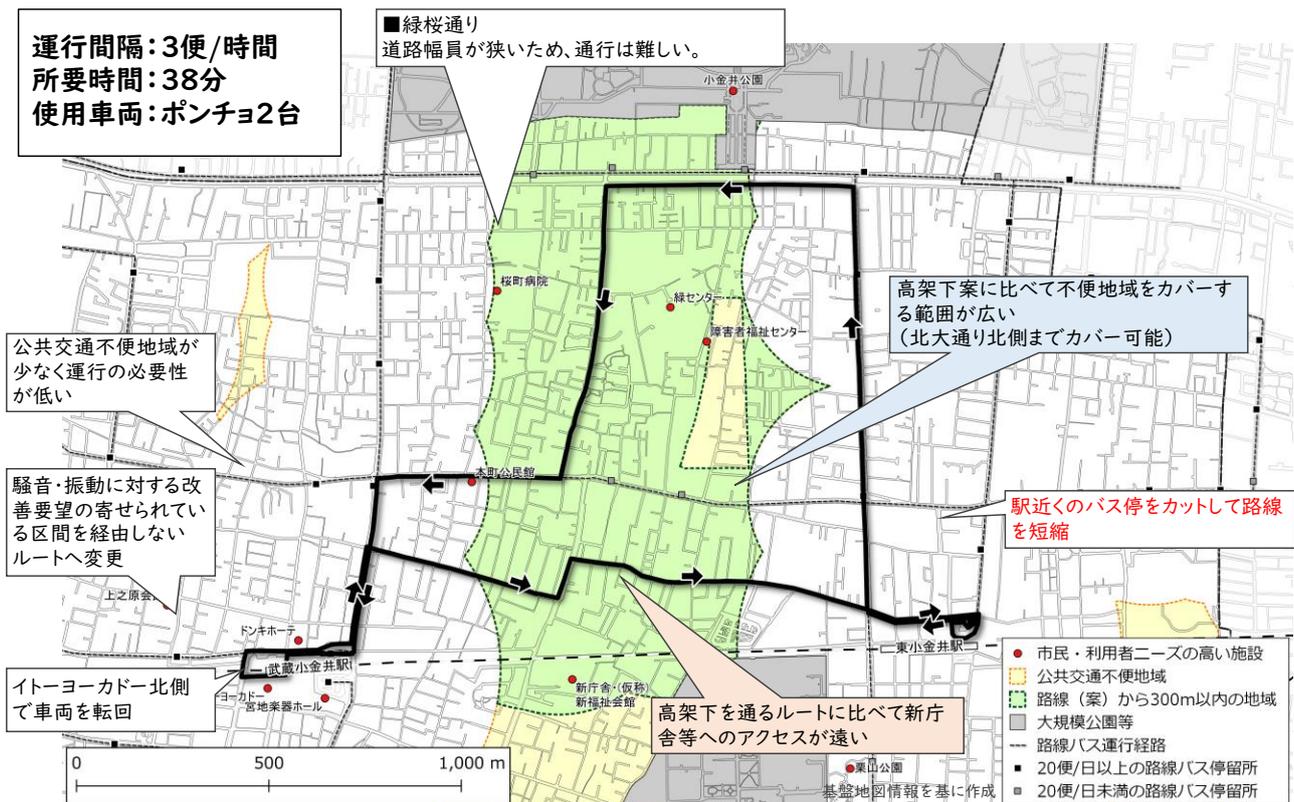


図 第二回地域懇談会提示案

2.1.2 地域懇談会での意見

いただいた意見は以下のとおり。

番号	分類	主な意見
1	武蔵小金井駅側の運行ルート短縮について	<ul style="list-style-type: none"> ・「稲穂神社前」から「小金井市役所入口」の間、上之原会館近くにバス停を設置してほしい。 ・稲穂神社周辺は住民が多いため、ルートから外すべきではない。 ・小金井郵便局には、小金井公園付近等からの利用者もいる。 ・小金井郵便局を通過しない場合、本町二丁目北となり遠い。 ・振動、騒音課題がある一方、利用者はいる。全体を見て考える必要がある。 ・循環で利用できるままにしてほしい。 ・現状ルートが望ましい。 ・武蔵小金井駅側のルートは乗降が少ない印象がある。 ・迂回することなく武蔵小金井駅へ行けるとよい。 ・メリットがなく、20分間隔で運行できるのであれば、現在ルートがよい。
2	東小金井駅側の運行ルート短縮について	<ul style="list-style-type: none"> ・不便地域の状況が変わらないのであれば、カットする必要性は低い。 ・メリットがなく、20分間隔で運行できるのであれば、現在ルートがよい。 ・障害者支援センターの利用者が乗降する「北大通り第三小前」は残すべき。 ・「梶野町五丁目」は東小金井駅からも近いため、バス停をなくしてもよい。 ・「梶野町五丁目」には葬儀場があり、そこへ行く利用者があるのではないかと。 ・「梶野町五丁目」を通らないことによる時間短縮は少ない。 ・現状ルートが望ましい。
3	逆ルートでの運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・逆ルートがあった方がよい。
4	小金井公園入口バス停について	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが停車すると交差する道路をふさぐため位置をずらしてほしい。 ・看板や路面標示などで周知し小金井公園入口での注意喚起に活用してほしい。
5	桜町病院入口バス停の名称について	<ul style="list-style-type: none"> ・「桜町病院入口」が、桜町病院に近いという印象を与えている。「緑センター入口」に変更してほしい。
6	運行本数について	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間当たり3便は確保してほしい。

2.1.3 各意見への見解

1) 武蔵小金井駅周辺の運行

- 当初、新庁舎・（仮称）新福祉会館への乗り入れを想定し、第一回地域懇談会等からの意見を踏まえ、1時間3便の運行を確保するため、運行ルートを変更していたが、新庁舎等への乗り入れが別途検討となり、現行ルートのまま、1時間3便の運行が可能になった。
- 緑町周辺から武蔵小金井駅への速達性を求める意見はあるが、以下の表のとおり短縮により廃止されるバス停の利用者が一定数いる。
- 武蔵小金井駅側のルートを短縮した場合、武蔵小金井駅での折り返し時の区間が回送運行となり、循環ルートとして成立しないため、乗客は一旦、武蔵小金井駅で下車することとなる。しかし、平成30年に実施した乗降調査から、武蔵小金井駅を跨いで利用している方が、平日では1日174人（1便当たり平均で4人）、休日では1日114人（1便当たり平均で3人）いたことが確認できる。

⇒これらの理由から、短縮は行わず、現行ルートのままとする

表 バス停別乗降人数

バス停名称	平日			休日		
	乗車人数	降車人数	乗降計	乗車人数	降車人数	乗降計
本町二丁目北	5	32	37	6	16	22
小金井郵便局	22	38	60	4	10	14
稲穂神社前	24	33	57	10	12	22
小金井市役所入口	3	61	64	3	4	7
	合計乗降人数		4194	合計乗降人数		3104
	平均乗降人数		182	平均乗降人数		135

※調査日…平日：平成30年9月26日(水)、休日：平成30年10月7日(日)

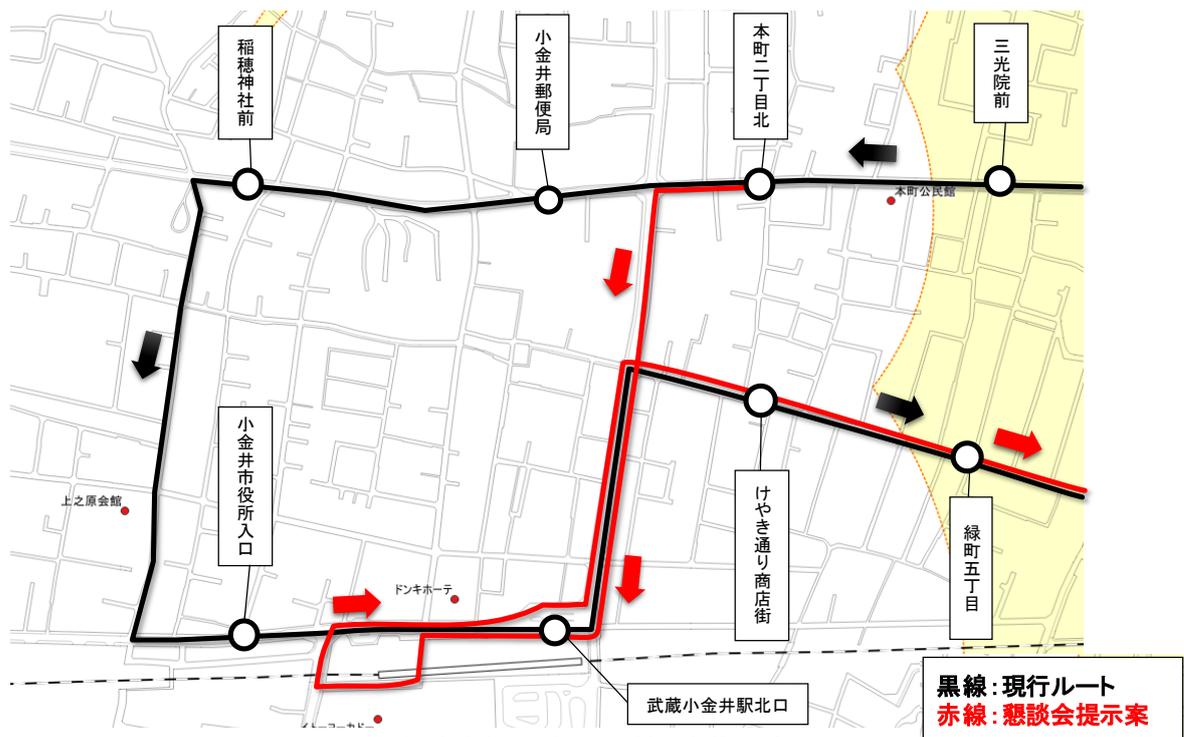


図 現行ルートと懇談会提示案の比較(武蔵小金井駅周辺)

2) 東小金井駅周辺の運行

- 当初、新庁舎・（仮称）新福祉会館への乗り入れを想定し、第一回地域懇談会等からの意見を踏まえ、1時間3便の運行を確保するため、運行ルートを通縮していたが、新庁舎等への乗り入れが別途検討となり、現行ルートのまま、1時間3便の運行が可能になった。
- 下記の表のとおり短縮されるバス停の利用者が一定数おり、一部は桜町病院等への通院目的で利用しており、路線バス等の移動手段がない状況である。

⇒これらの理由から、短縮は行わず、現行ルートのままとする

表 バス停別乗降人数

バス停名称	平日			休日			
	乗車人数	降車人数	乗降計	乗車人数	降車人数	乗降計	
梶野町五丁目	9	18	27	7	7	14	
北大通り三小前	21	7	28	5	4	9	
合計乗降人数			4194	合計乗降人数			3104
平均乗降人数			182	平均乗降人数			135

※調査日…平日：平成30年9月26日(水)、休日：平成30年10月7日(日)

2.1.4 ルート案

各意見への見解を踏まえ、今後調整を進めるルート案は以下のとおり現行ルートとする。

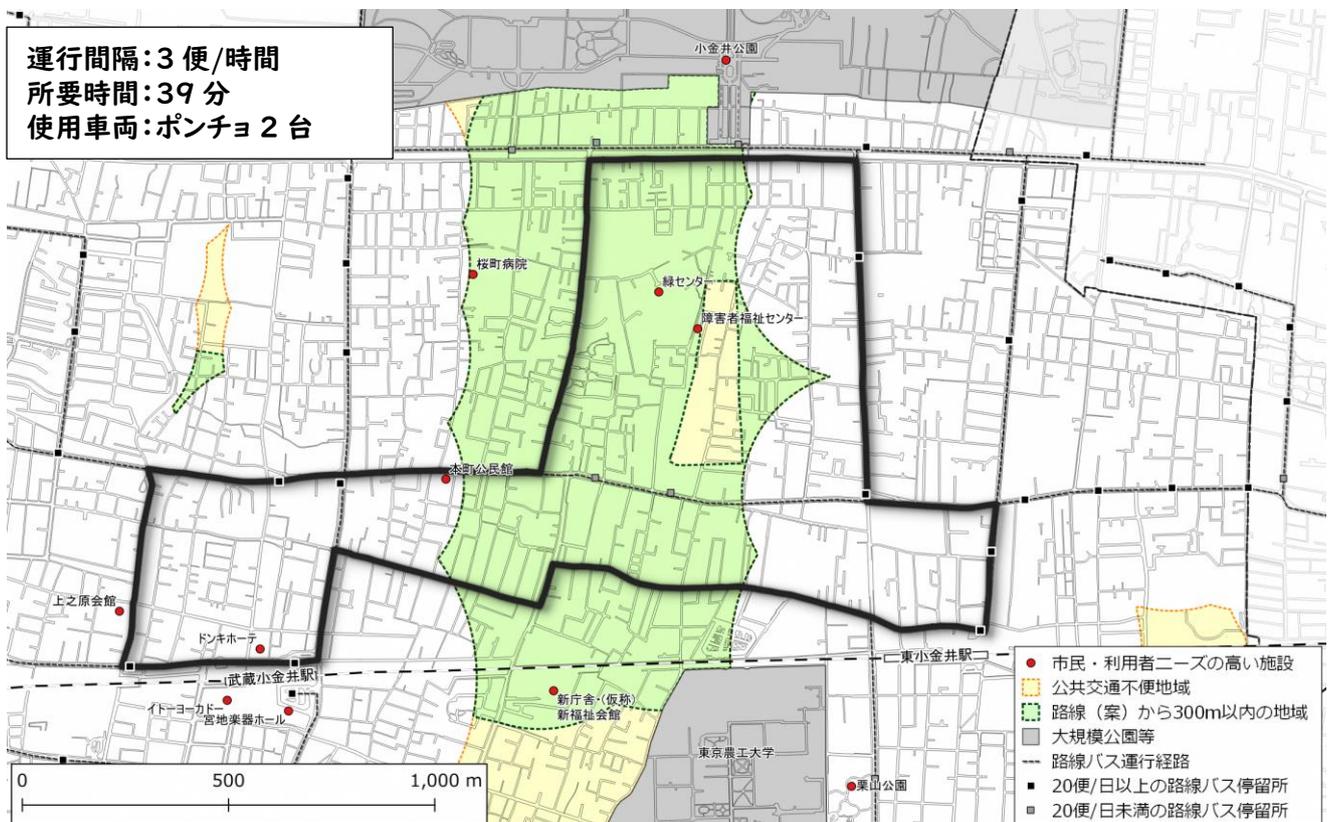


図 北東部循環ルート案

2.2 貫井前原循環

2.2.1 第二回地域懇談会での提示ルート案

第二回地域懇談会で提示したルート案は以下のとおり。

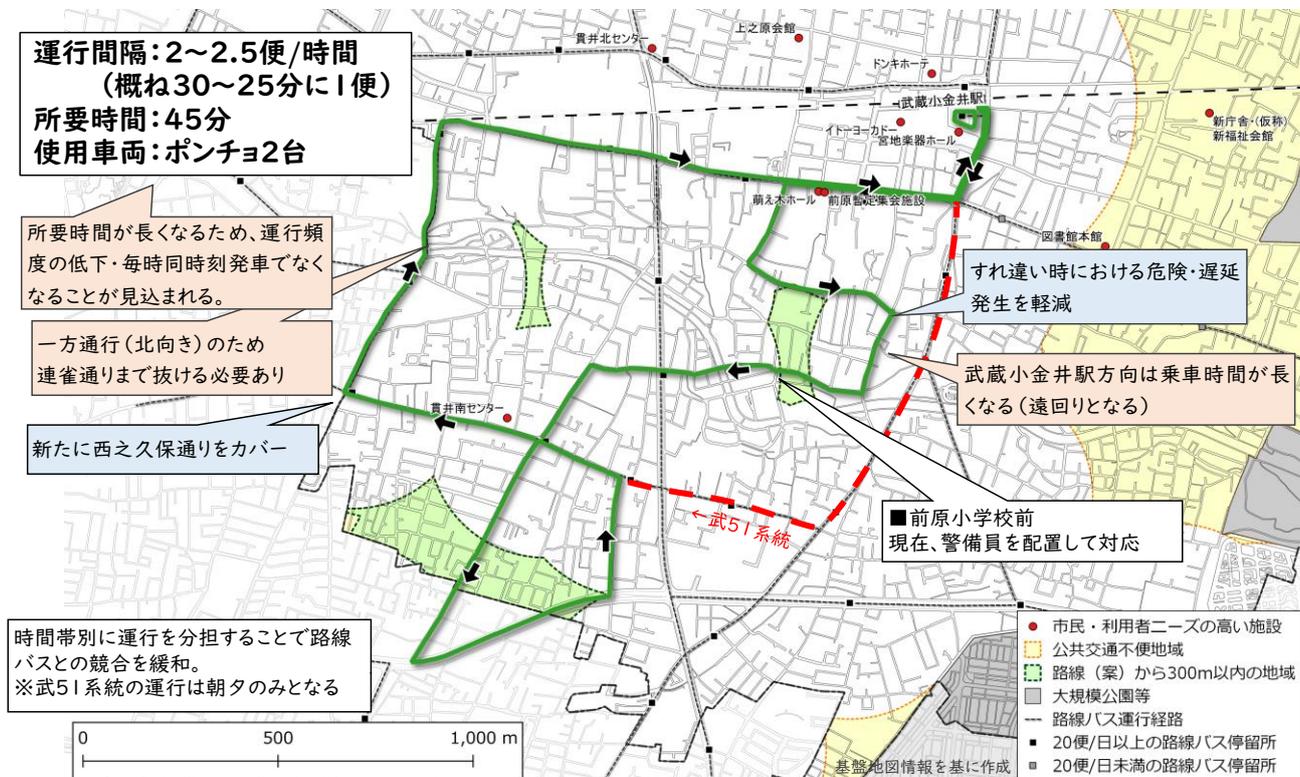


図 第二回地域懇談会提示案

2.2.2 第二回地域懇談会での意見

第二回地域懇談会でいただいた意見は以下のとおり。

番号	分類	主な意見
7	前原小学校周辺の運行について	<ul style="list-style-type: none"> 貫井南町・前原町からは武蔵小金井駅に行くには坂を上らないといけず、上り方向のバスがなくなると高齢者含めて大変である。 下り方向のバスに乗ると所要時間がかかなり増えるため、駅に行くのに時間がかかるようになる。
8	現ルートの維持について	<ul style="list-style-type: none"> 今のルートのままが良いのではないかと。
9	運行頻度について	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度はなるべく多いほうがよい。1時間に3本は維持できるとよい。
10	武51系統との関係について(台数増加)	<ul style="list-style-type: none"> 武51系統を貫井前原循環で補うというのであれば、現状の台数から更にCoCoバスの台数を増やすなど、政策的な判断が要るのではないかと。
11	一方通行規制について	<ul style="list-style-type: none"> 東京経済大学の東側の坂を下ることができれば、平代坂を上り方向で運行できると思うが、この坂は何故一方通行なのか。

2.2.3 各意見への見解

1) 前原小学校周辺(「小金井市役所前」～「ハナダイコン緑地」区間)の運行

- 当該区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時において安全上の課題がある区間である。そのため、誘導員を配置し、運転手が無線で互いの位置を確認しつつ運行するなどの対応を行っている。このすれ違いに関する課題は遅延の要因にもなっており、安全上は上下方向のいずれか一方のみの運行が望ましい。
- 武51系統のくらぼね坂(東京経済大学の東側の区間)での一方通行規制を踏まえると、ルートを成立させるためには地域懇談会で提示したとおり、前原小学校周辺は下り方向のみの運行とする必要がある。

2) 武51系統との関係について

- 武51系統はCoCoバス・ぶんバスとの競合による影響を受け、路線の存続が厳しい状況にある。

現在の状況のまま運行を継続し、武51系統の運行の継続が困難になり縮小・廃線となった場合、沿線の一部(下図ピンク色の地域)が公共交通不便地域となる。今後、路線バスによって再度カバーされることは見込めないと考えられる。

⇒前原小学校周辺での安全確保・武51系統との関係から懇談会提示のルート案とする

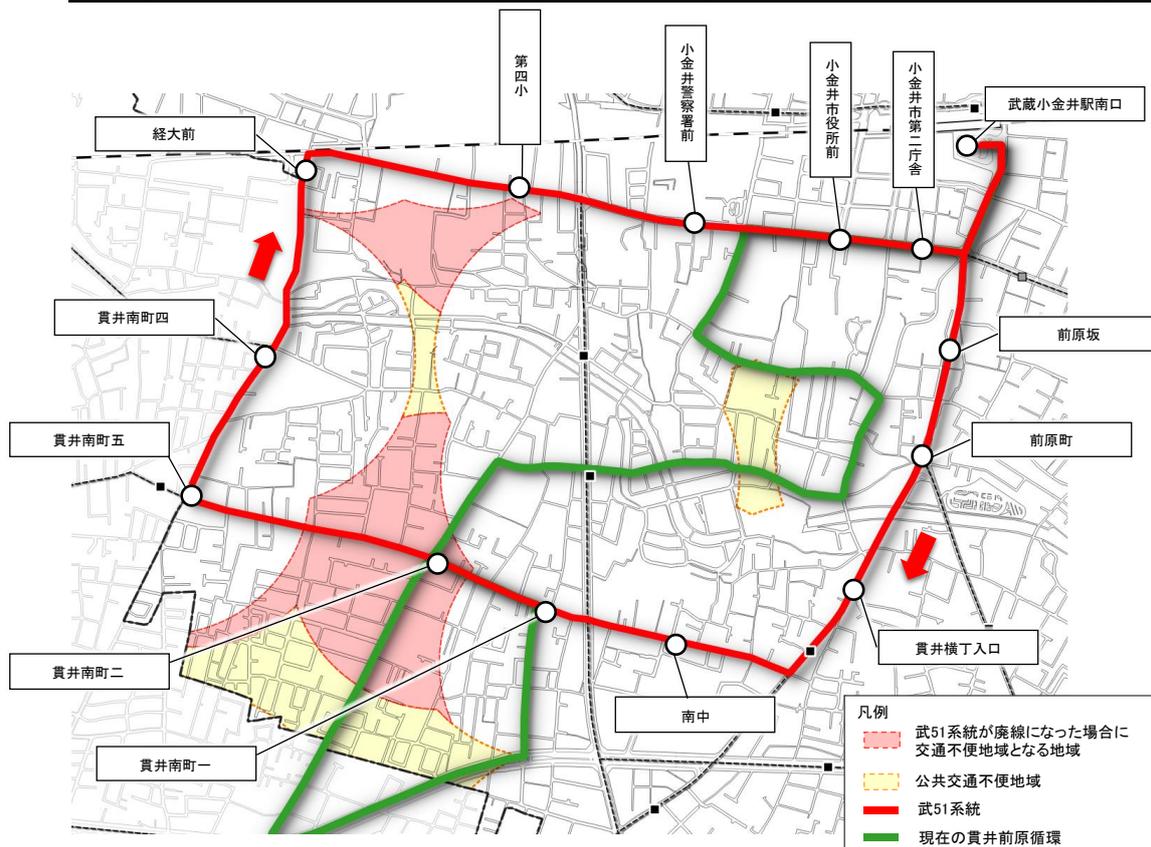


図 武51系統が運行しない日中時間帯で運行が求められる箇所

- 再編後のバス停の位置及び名称はルートの協議等が概ね整った後に実施する。
- ルート変更がない箇所は既存のバス停をそのまま用いることを想定している。また、現在武51系統が停車しているバス停(「貫井南町五丁目」～「小金井警察署前」)については、再編後の貫井前原循環でも停車することを想定している。

3) 再編後の運行頻度について

- 再編後の貫井前原循環は現状より路線が長くなるため、運行頻度は現在の1時間3便より低下するが、再編運行基準である1時間2便の確保は可能である。
- また、可能な限り運行本数を増やしてほしいとの要望がある。

⇒ダイヤは毎時同分での設定を行わないこととし、1時間に2便以上の運行頻度を確保する

現在	路線名	運行間隔	朝方	日中	夕方
	貫井前原循環	20分間隔	運行なし	9時～19時台で運行	運行なし
	武51系統	約30分間隔	6時～21時台で運行		
各時間帯の運行状況図					
			武51のみ運行	両方運行	武51のみ運行

再編後(想定)	路線名	運行間隔	朝方	日中	夕方
	貫井前原循環	約25分間隔	運行なし	9時～19時台で運行	運行なし
	武51系統	約30分間隔	6時～9時台で運行	運行なし	18時台～21時台で運行
各時間帯の運行状況図					
			武51のみ運行	CoCoバスのみ運行	武51のみ運行

※19時前後の帰宅ラッシュ時間帯は特に利用者が多いため、乗り残しの発生を防ぐため両路線を運行する予定です。

2.2.4 ルート案

各意見への見解を踏まえ、今後調整を進めるルート案は以下のとおり地域懇談会で提示したルート案とする。

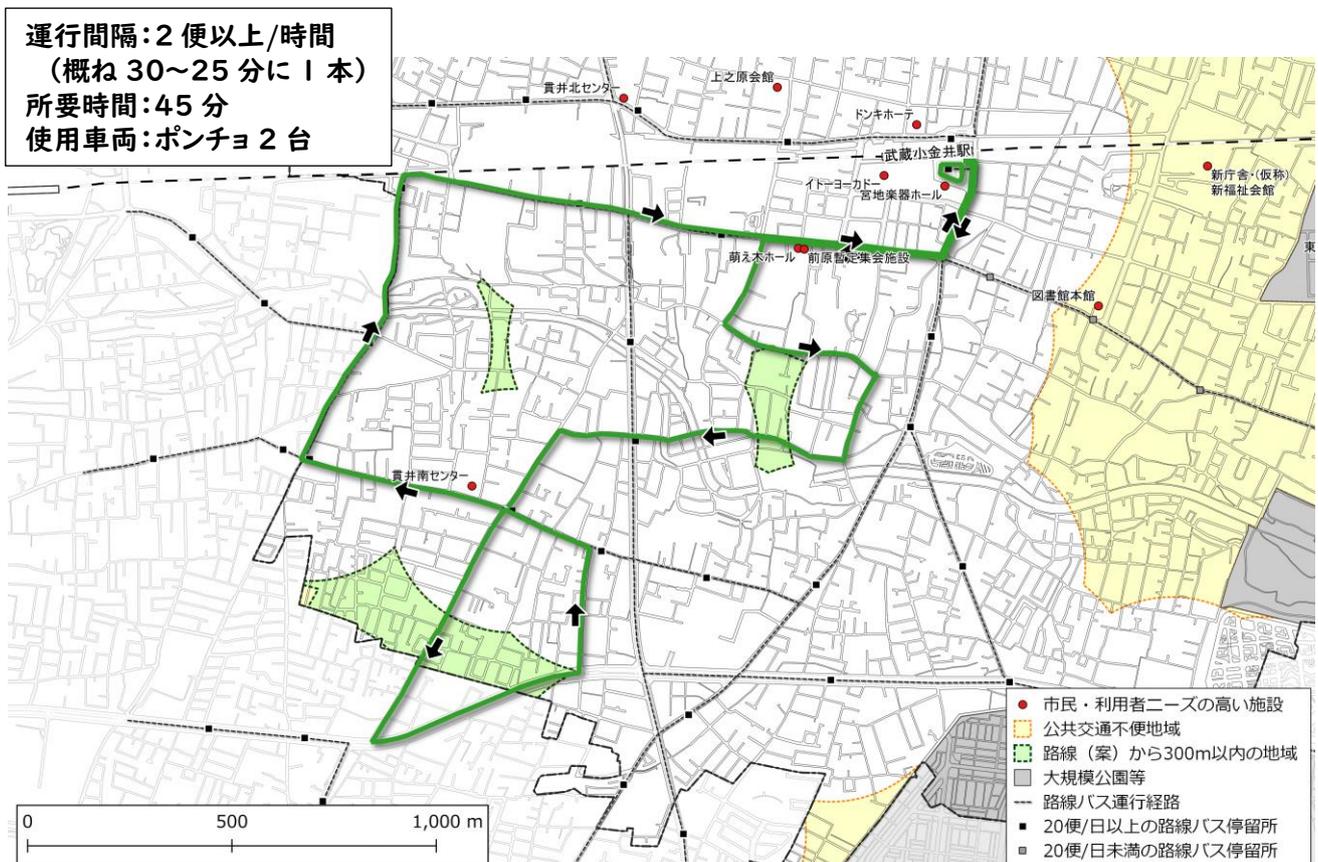


図 貫井前原循環ルート案

2.3 中町循環

2.3.1 第二回懇談会での提示ルート案

第二回地域懇談会で提示したルート案は以下のとおり。

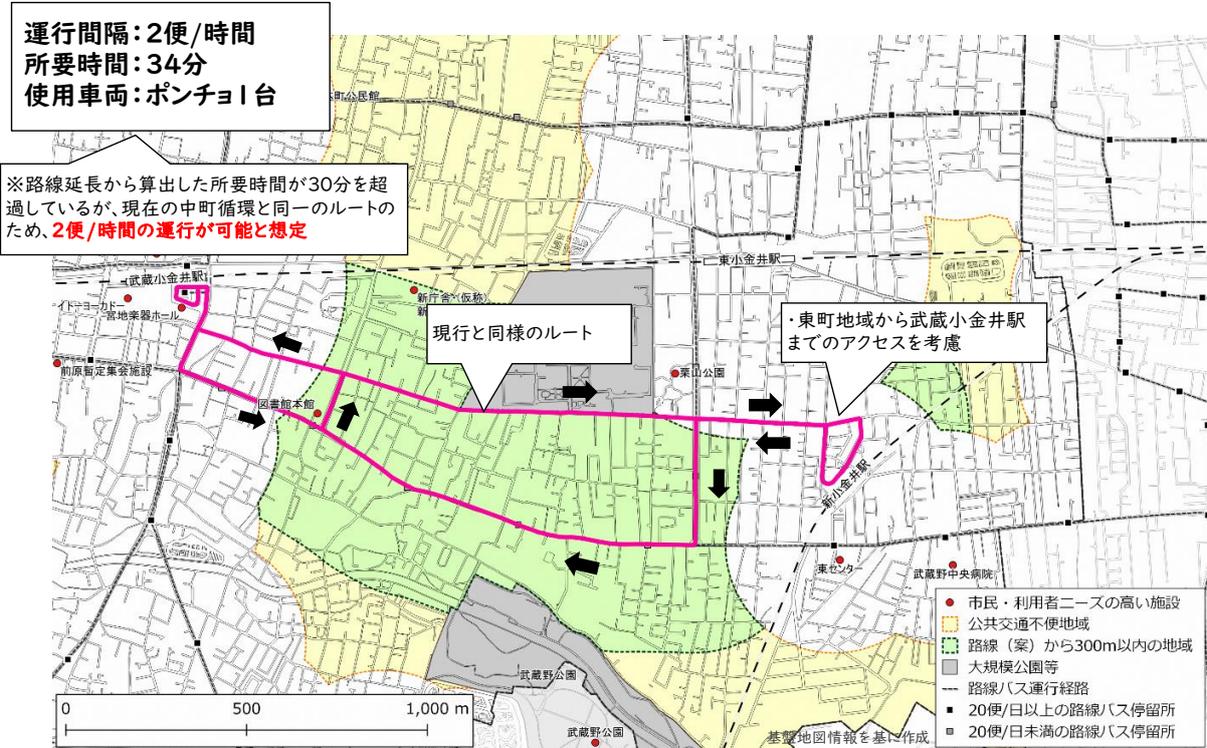


図 第二回地域懇談会提示案(現行ルート案)

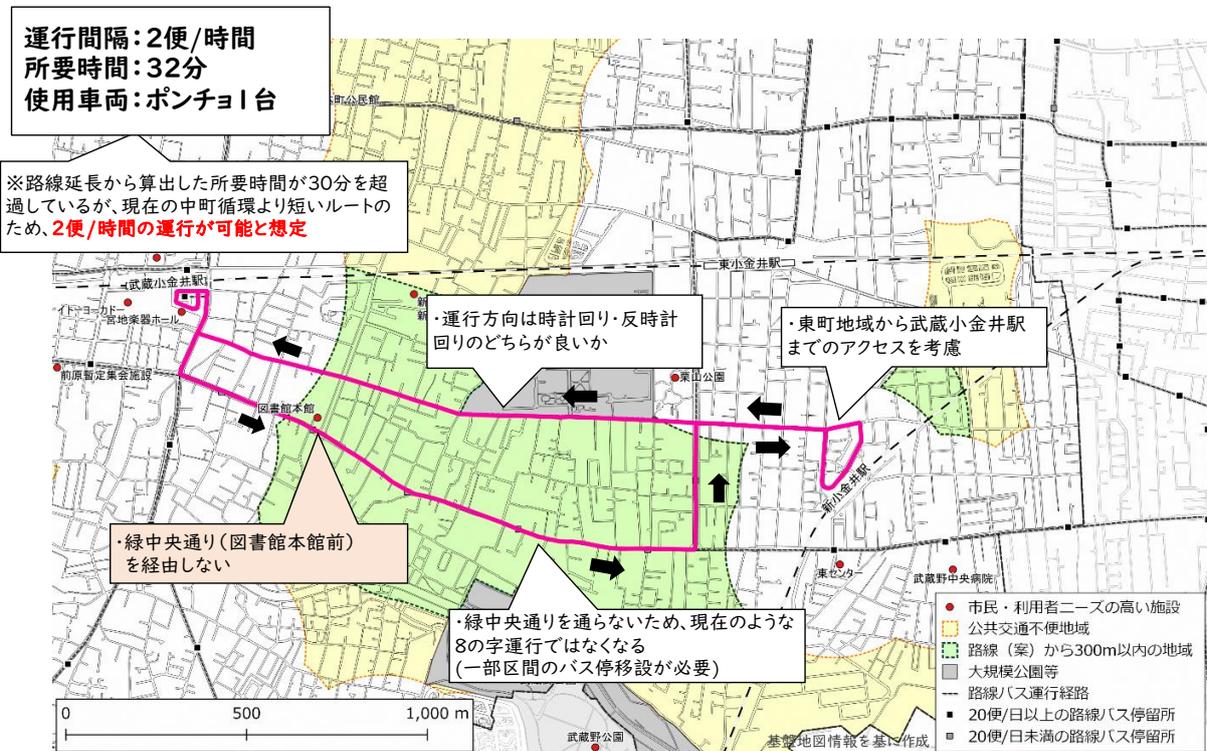


図 第二回地域懇談会提示案(緑中央通りショートカット案)

2.3.2 第二回地域懇談会での意見

第二回地域懇談会でいただいた意見は以下のとおり。

番号	分類	主な意見
12	緑中央通りの運行について	<ul style="list-style-type: none"> ・「市立図書館前」から利用しているため現行ルート案が望ましいが、「市立図書館前」と「第一小学校」が近いため緑中央通りショートカット案でも問題ない。 ・「美術館入口」「中山谷」から武蔵小金井駅への利用者が多いため、緑中央通りショートカット案では遠回りになってしまう。
	東町循環との統合案について	<ul style="list-style-type: none"> ・東町5丁目から東小金井駅へ利用しづらくなるため、東町循環を中町循環と統合する案は反対である。
13	バス停の設置について	<ul style="list-style-type: none"> ・「栗山公園」から「新小金井駅」の間へバス停を設置してほしい。

2.3.3 各意見への見解

- 緑中央通り（市立図書館前）を運行せず、反時計回りで運行することで、連雀通りを西方向に向かう際に発生している渋滞の影響を回避し、遅延の解消を図ることが可能と考える。ただ、遅延の発生は課題ではあるが、常時遅延しているわけではなく、連雀通りから緑中央通りに右折する専用レーンの整備により、一定程度緩和されている。
- 現在の利用状況を見ると「東大通り南」から「中町一丁目」間の利用者が平日休日ともに多く、反時計回りとすることで武蔵小金井駅方面への所要時間が延びることとなり、利用者の多いバス停への影響を考慮する必要がある。
- 緑中央通りショートカット案は、約半分の区間で運行方向の逆転に伴いバス停を反対側に移設する必要があるが、特に農工大通りの移設が難しいと想定される。

⇒これらの理由から、現行ルートのままとする

表 バス停別乗降人数

No	バス停名称	平日		休日	
		乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
0	新小金井駅	172	169	139	107
1	東大通り南	21	1	13	1
2	中町二丁目	32	21	37	20
3	武蔵野公園入口	21	10	10	4
4	中町一丁目	48	24	33	9
5	美術館入口	20	10	10	10
6	中山谷	15	10	13	4
7	市立図書館前	15	28	10	17
8	農工大通り商店街	4	17	1	8
9	太陽病院前	10	25	5	13
0	武蔵小金井駅南口	248	208	169	193
10	南一番街	5	2	3	7
11	中町四丁目	3	2	2	3
12	第一小学校	5	4	5	5
13	市立図書館前	5	10	12	7
14	中町三丁目	7	8	2	7
15	八重垣稲荷神社	6	25	3	23
16	つきみの園	7	42	8	16
17	農工大前	9	8	4	12
18	栗山公園	6	35	3	16

■表中の色の表示
 20人以下：ピンク色
 50人以下：オレンジ色

※調査日…平日：平成30年9月26日(水)、休日：平成30年10月7日(日)

2.3.4 ルート案

各意見への見解を踏まえ、今後調整を進めるルート案は以下のとおり現行ルートとする。

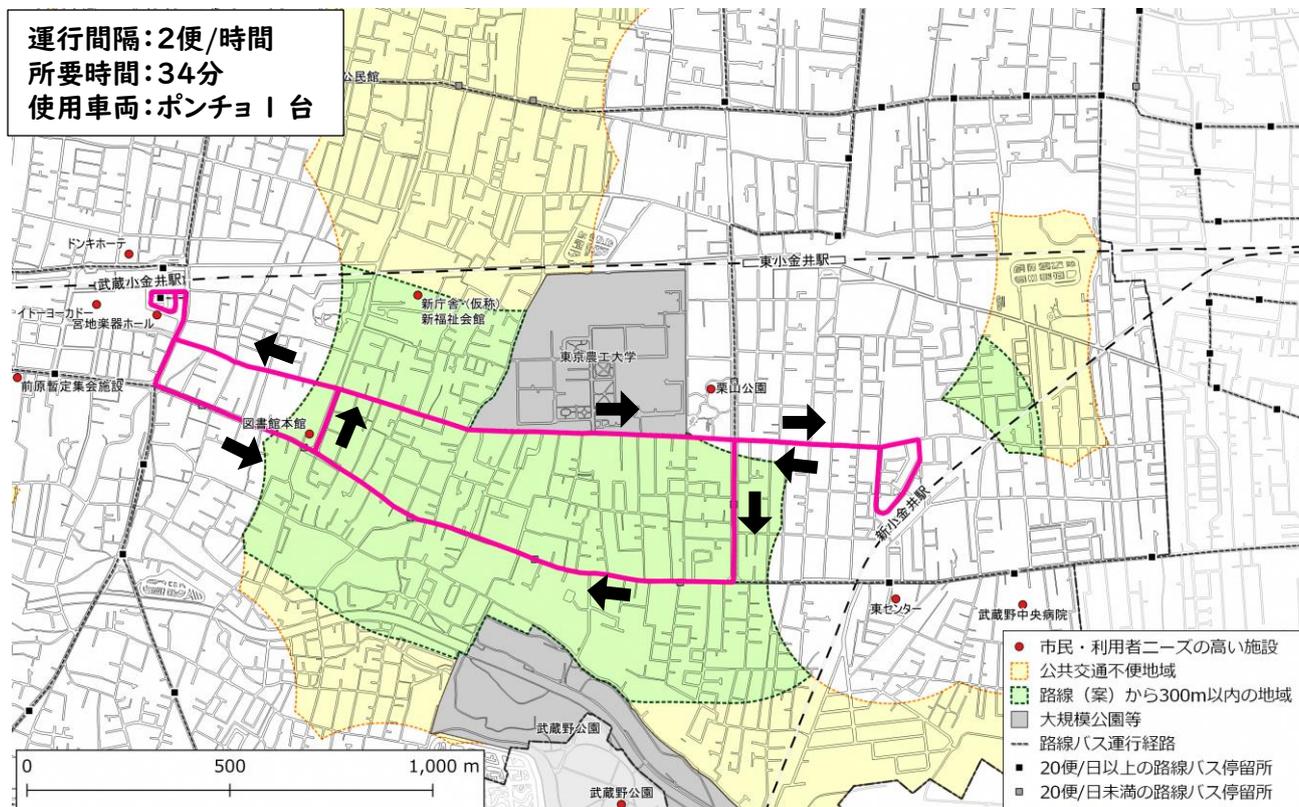


図 中町循環ルート案

2.4 野川・七軒家循環

2.4.1 第二回懇談会での提示ルート案

第二回地域懇談会で提示したルート案は以下のとおり。



2.4.2 第二回地域懇談会での意見

第二回地域懇談会でいただいた意見は以下のとおり。

番号	分類	主な意見
15	ルート案について	<ul style="list-style-type: none"> はけの坂周辺は、坂を上るのが大変なため優先的に走らせるべきではないか。 中町1丁目のあたりが取り残されているので対応してほしい。 はけの道を通り大回りにして二枚橋を渡れば、中町1丁目周辺もカバーできるのではないか。 逆ルートにすれば運行できる道路が変わるのではないか。駅から近い幼稚園北等のバス停周辺の運行は必要性が低いのではないか。
16	乗り残しについて	<ul style="list-style-type: none"> 乗り残しが発生していることに配慮してほしい。 定期的な乗り残し調査をして、乗り残しがあるようであればルートの見直しもしてほしい。

2.4.3 各意見への見解

- 当該地域は道路幅員が狭い箇所が多く、現在運行しているルートでも通行可能な幅員を十分に満たしていない状況である。他に運行可能な箇所がないこと、仮に一部可能な状況にでき、ルートを設定したとしても、延長が長くなる可能性があり、再編運行基準である1時間2便の運行を確保することが難しいことから、他のルート設定は行えない状況である。
- 利用者が多い時間帯等にて乗り残しが発生している。(1便あたり0.3人程度)
今年度内に車両を新たに作る予定であり、それによって乗客定員が10人から12人に増加する。これにより、乗り残し課題は一部解消されるものとする。
今後も利用者数や、乗り残しの発生状況について注視しつつ、引き続き対応策の検討を行う。

⇒これらの理由から、現行ルートのままとする

2.4.4 ルート案

各意見への見解を踏まえ、今後調整を進めるルート案は以下のとおり現行ルートとする。

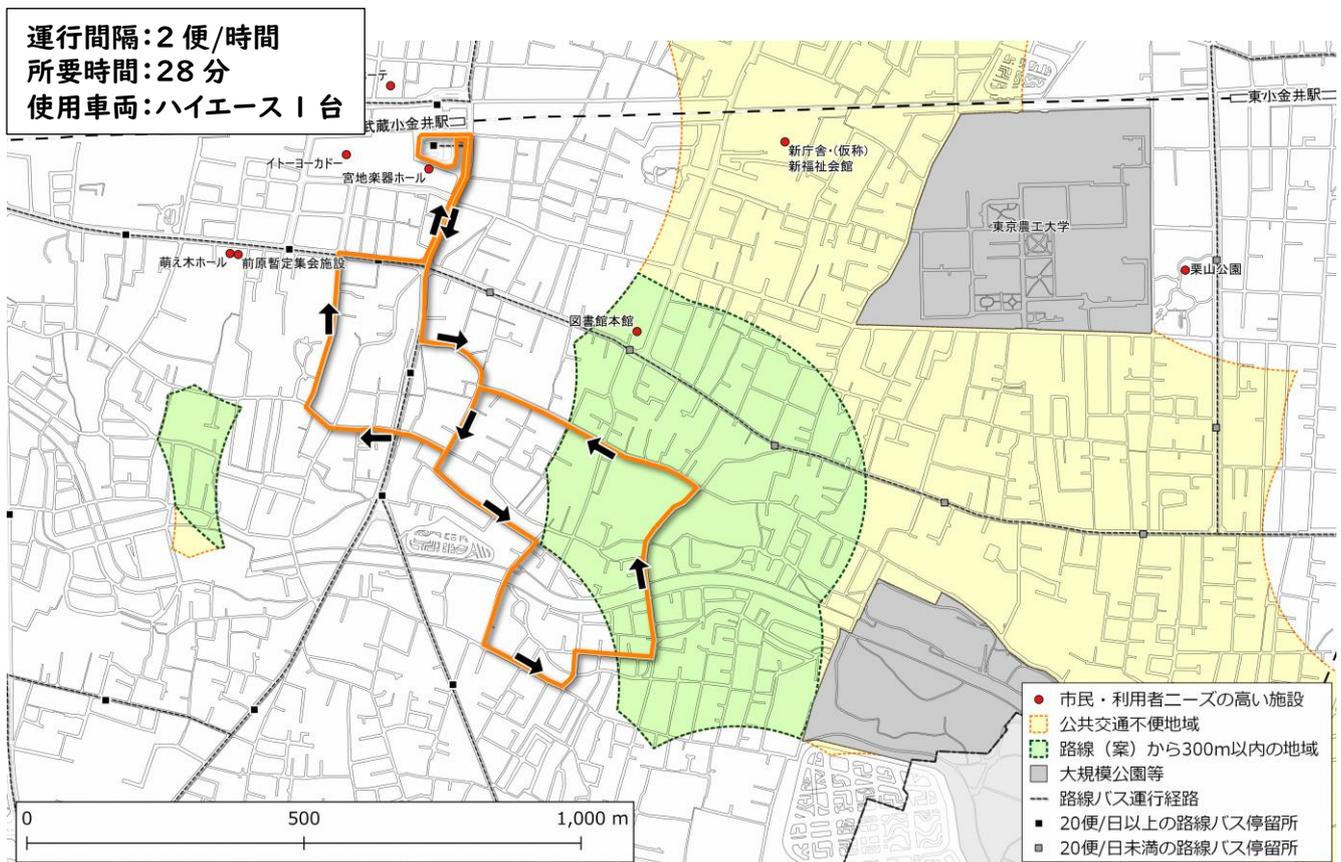


図 野川・七軒家循環ルート案

3 今後の再編ルート検討における手続きの流れ

今後の流れとしては、今回会議で警察等協議案を確定したのち、警察等との協議・実査、パブリックコメントを実施し、ルートを決定する。

<今後の検討の流れのイメージ>



運賃及び割引制度に関する検討について

1 これまでの提示内容

1.1 検討の方向性

運賃検討の方向性は以下の通り。

<運賃検討の方向性>

- 運賃体系は現行路線と同様の 均一制
- 基本運賃額は 路線バスの初乗り運賃（180 円）と同程度
- 小児運賃や IC 運賃の設定を検討
- 路線バスや他自治体事例を参考に、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮するとともに、導入に伴う課題等を踏まえ、割引制度の導入を検討

2 意見の状況

2.1 前回の地域公共交通会議での意見

- 小児運賃及び障害者割引を 90 円にすると、運行事業者（運転手）の作業の量や種類が多くなる。料金体系はシンプルであることが望ましく、両者を 100 円としてはどうか。
- 高齢者割引について、介護保険被保険者証（介護保険証）を提示することは持ち歩きにくく抵抗感もある。他の確認媒体も検討してほしい。

2.2 地域懇談会での意見

地域懇談会での主な意見は以下のとおり。

1) 基本運賃に対する意見

路線バスの初乗り運賃と同程度とすることに対して、賛成、反対双方の意見があった。

- 地域間、路線バスとの公平性から 180 円での運行に賛成する。
- 導入目的が異なるため 100 円のままがよい。
- 市民のみ 100 円等、市民と市外利用者で区別できるとよい。

2) 高齢者割引

- 乗車時の都度の確認は利用者、運転士ともに負荷がある。
- 高齢者回数券や Suica に貼るシールなどを導入してほしい。
- シルバーパスを利用できるようにしてほしい。

3) その他意見

- 高齢者・障害者等はこれまで通り 100 円で利用できるようにしてほしい。
- 割引により複雑にならないようシンプルな方法としてほしい。

2.3 意見への見解

意見の内容	対応方針
基本運賃	<p>⇒再編の基本方針に則り、路線バスを補完する地域の移動手段の確保を目的として、市・事業者・市民それぞれが過度な負担なく運行することを目的とする。</p> <p>⇒現状の 100 円の運賃では、路線バスの補完ではなく競合を生じさせており、<u>地域間での格差も生じていることから路線バスの初乗り運賃と同等(現状 180 円)に設定</u>する。</p>
小児運賃	<p>⇒運賃種別を少なくし、利用者・運行事業者ともにわかりやすい料金体系とする観点では、100 円とすることが考えられるが、基本運賃は路線バスの初乗り運賃と同等としており、<u>公平性の観点から基本運賃の半額(現状 90 円)</u>とする。</p> <p>⇒なお、小児 IC カードを用いた場合、タッチするのみで自動的に半額の収受となるため、<u>IC カードの利用増加に伴い運転士や利用者の負担は軽減すると想定</u>する。</p>
一般割引	<p>⇒運賃種別を少なくし、利用者・運行事業者ともにわかりやすい料金体系とする観点では、100 円とすることが考えられるが、基本運賃は路線バスの初乗り運賃と同等としており、<u>公平性の観点から基本運賃の半額(現状 90 円)</u>とする。</p> <p>⇒これは、介助者を含めた 2 人乗車にて 1 人乗車分の運賃を支払う観点からも適切な設定と考える。</p> <p>⇒また、国土交通省にて障害者用 IC カードの導入を検討しており、この導入により、タッチするのみで自動的に半額の収受となるため、小児運賃と同様に <u>IC カードの利用増加に伴い運転士や利用者の負担は軽減すると想定</u>する。</p>
回数券	<p>⇒後述する高齢者割引への割引券の導入とあわせて、<u>運転士の車内販売負担を軽減するため、車外でのみの販売</u>とする。</p>
高齢者割引	<p>⇒シルバーパスを導入すると運賃は無料となり、大幅な運賃収入減となるが、コミュニティバスは都からの補助金の適用対象外となっており、市の財政負担が非常に大きくなる。よって、代替制度として高齢者割引を導入する。</p> <p>高齢者割引を受けるための<u>確認方法は、65 歳以上の方が保有している介護保険被保険者証を用いることとする。</u></p> <p>介護保険被保険者証の日常的な<u>携帯の負荷を軽減するため、高齢者割引券を導入</u>する。ただし、<u>運転士の車内販売負担を考慮して車外でのみの販売</u>とする。</p>

3 運賃割引制度のまとめ

基本運賃、小児運賃、障害者割引、児童福祉法適用者割引については現在の路線バスの初乗り運賃と同等の金額設定とするが、路線バスの運賃が改定された場合には、地域公共交通会議において CoCo バスの運賃・割引制度について検討することとする。

また、「子供割引」の名称を「未就学児割引」に変更した。（内容に変更はない。）

		懇談会提示内容	運賃・割引制度案	支払方法
基本運賃		大人:180 円 小児:90 円もしくは 100 円	大人:180 円 小児:90 円	現金、IC、回数券
一般割引	回数券	90 円券 24 枚綴り(2,160 円)を、 2,000 円で販売(割引率 7.4%) ※小児 100 円の場合 100 円券 22 枚綴り(2,200 円)を、 2,000 円で別途販売(割引率 9.1%)	90 円券 35 枚綴り(3,150 円)を、 3,000 円で販売(割引率 4.7%) ※現回数券の割引率と同率 ※車外販売のみ	—
	障害者割引 児童福祉法 適用者割引	90 円もしくは 100 円(小児 50 円) ※対象は事業者制度に準拠	90 円(小児 50 円) ※対象は事業者制度に準拠	現金、IC
	1 日乗車券	500 円(大人・小児用共通)	500 円(大人・小児用共通)	現金のみ
特殊割引	未就学児割引	未就学児無料(人数制限なし)	未就学児無料(人数制限なし)	—
	高齢者割引 (65 歳以上)	100 円 介護保険被保険者証提示により ※2 号被保険者を含む	100 円 介護保険被保険者証提示により ※2 号被保険者を含む 【割引の受け方は2種類】 ① 車内で介護保険被保険者証を提示し、現金または IC で支払い ② 高齢者専用回数券を使用 方法：車外で介護保険被保険者証提示により購入 100 円×30 枚を 3,000 円で販売	現金、IC、 高齢者専用回数券

※1: 高齢者割引を除く IC 運賃については路線バスの設定に準拠して IC 運賃を設定する。

3.1 回数券及び高齢者専用回数券の車外販売について

回数券の販売場所は、今後調整を行う。

ガイドラインの検討について

1 ガイドラインの方向性

1.1 検討の方向性

これまでの会議で提示したガイドライン検討の方向性は以下のとおり。

<ガイドライン検討の方向性>

- コミュニティバスの基本方針のもと CoCo バスを対象として検討
- 再編後の CoCo バスの持続可能な運行に向けた運行継続の判断フローや、地域からの改善要望に対応するためのガイドラインとする
- 具体的な判断指標は、再編後に社会状況が安定した状態で、ガイドラインを改定する形で設定することとする

<コミュニティバスの基本方針>

- ①公共交通が不便な地域における交通弱者※への対応
- ②路線バスを補完するサービスの提供
- ③日常生活に即した運行サービスの提供
- ④持続可能な運行形態・サービスの提供

※「交通弱者」：高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など（一時的にケガをしている人なども含む）、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される人々。

1.2 ガイドラインの全体構成

ガイドラインに掲載する事項として、第1章では、再編事業で定めた「基本方針」と「運行基準」や検討対象地域（公共交通不便地域）、三者の役割分担を、第2章では、PDCAサイクルによる見直し検討の流れとして、運行中の路線に対する運行継続基準を用いた見直し検討を、第3章では、地域提案による運行改善・新規導入検討を示すことを考えている。

【確認事項】

- ガイドラインで示す主な事項として、運行継続基準を用いた見直し検討と、地域提案による運行改善・新規導入検討の2項目でよいか。
- その他、付加すべき事項はあるか。

<ガイドライン全体の流れの案>

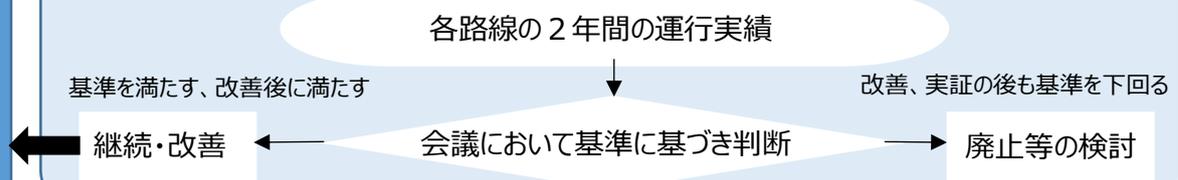
第1章 コミュニティバスの運行方針

- ・再編事業で定めた「基本方針」と「運行基準」
- ・検討対象地域（公共交通不便地域）
- ・地域（市民）、行政（市）、運行事業者の三者の役割分担

第2章 PDCAサイクルによる見直し検討の流れ

地域公共交通会議において、ガイドラインで定めたフローに沿って検証する

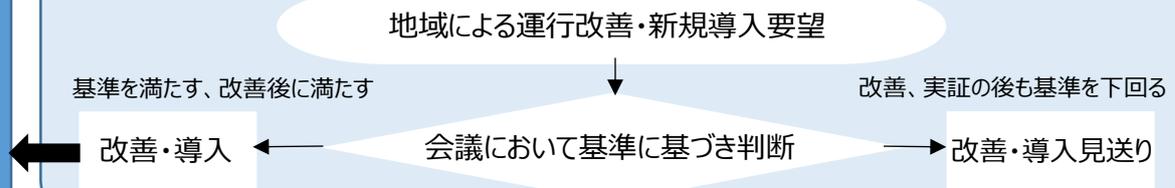
→各路線について、「継続」、「改善」、「廃止」等の判断を行う



第3章 地域提案による運行改善・新規導入検討の流れ

地域から運行改善または新規路線導入の要望があった場合

→ガイドラインで定めたフローに沿って検討を行い、地域公共交通会議において改善・導入を判断する



CoCo バスの運行

<目次構成のイメージ>

項目		その他・備考
はじめに		ガイドラインの構成
第1章 コミュニティバスの 運行方針	コミュニティバスの役割	再編の「基本方針」より
	検討対象地域	公共交通不便地域を含む地域
	コミュニティバスのサービス水準	再編の「運行基準」より (運賃・収支率が未整理)
	検討主体と役割分担	地域(市民)、行政(市)、運行事業者 の役割
第2章 PDCA サイクルによる見直し検討の流れ		再編後の路線で定期的に運行を 評価する際の基準・検討フロー
第3章 地域提案による運行改善・新規導入検討の流れ		既存路線の一部ルートの変更や、 新規の路線運行を要望する際の基準・検 討フロー
添付資料	チェックリスト	要望時に必要な事項等
	様式・アンケート雛形	継続の判断・要望時の提出書類等
	運行サービス水準の参考資料	

2 確認事項

2.1 PDCAによる見直し検討

再編後及び再編から一定期間が経過したのち、その路線を継続的に運行するか判断を行う、運行継続基準を用いた見直しの検討を行う。

路線の必要性の確認や改善の検討のため、運行継続基準を設定することは必要と考えているが、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて利用者数が大幅に落ち込んでおり、現時点で明確に基準値を設定することが難しい。

よって、前回会議で提示したとおり、現時点では見直しの流れ（フロー）のみ定めることとし、運行継続基準の指標及び基準値については、再編後2年が経過したのち、利用者の状況等から設定する。

今回の会議では、運行継続基準に基づくフローのうち、ポイントとなる箇所について協議を行う。

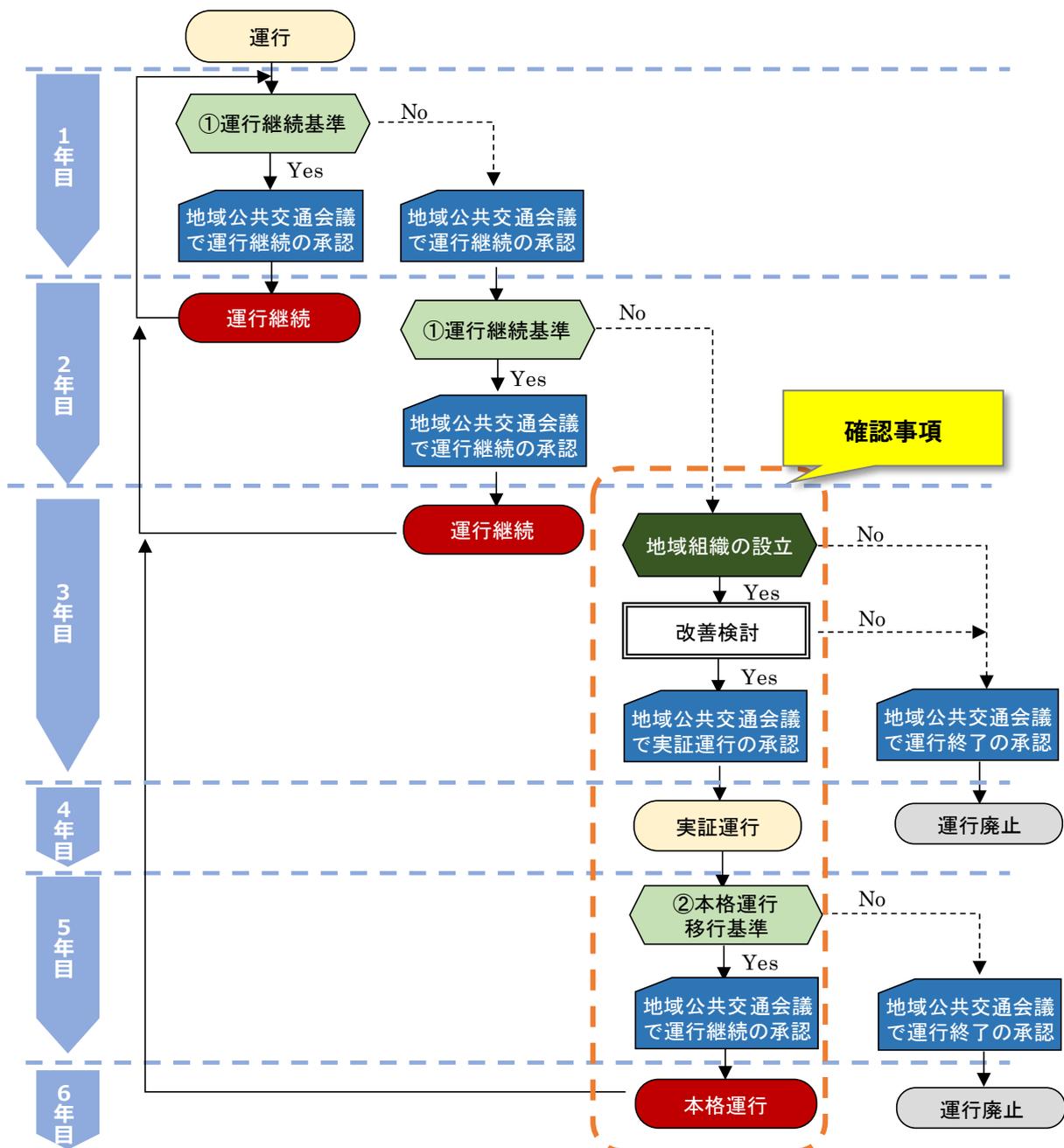


図 2.1 PDCAによる見直し検討フロー

2.1.1 基準を下回った際の検討体制の確認

1) 検討体制

CoCo バスを、市民の足として利用され、市・事業者・市民のそれぞれが過度な負担なく維持する公共交通として育てるためには、運行継続基準を下回る運行であった場合に、市民も一体となって改善の検討を行うことが必要と考える。

基準を下回る運行の場合、市が現状を説明し、地域組織を設立して検討を行うことが望ましいと考える。

なお、市は地域組織の設立に努めるが、地域組織が結成されない場合は、地域公共交通会議にて廃止も含めた検討・最終的な判断を行う。

表 見直し・廃止路線への対応

判断主体	対象自治体
地域組織を含めて検討	東村山市・東大和市・さいたま市・東金市
市のみで検討	春日部市
主体の記載なし	海老名市
記載なし	立川市・相模原市・明石市・佐野市・加古川市

【確認事項】

- 運行継続基準を下回る場合は地域組織を設立して検討を行うこととしてよいか。
- 地域組織が設立されない場合、地域公共交通会議で廃止も含めた検討・最終的な判断を行うこととしてよいか。

2) 地域組織の構成

検討体制に地域組織を含む場合、東町地域会議の募集時と同様に、市から沿線自治会・町会、地域住民を公募するなど周知や呼びかけを実施する。

表 地域組織の人数要件

人数	対象自治体
5名以上	東村山市・東大和市・さいたま市・春日部市・相模原市
10名以上	市川市
記載なし	立川市・海老名市・東金市・明石市・佐野市・加古川市

【確認事項】

- 地域組織は、沿線自治会・町会や地域住民を公募し、構成することよいか。

2.2 地域提案による運行改善・新規導入検討

再編後、地域から新たに新規の路線運行の要望を行う場合や、既存路線の一部ルートの変更の要望を行う場合の検討フローを提示する。

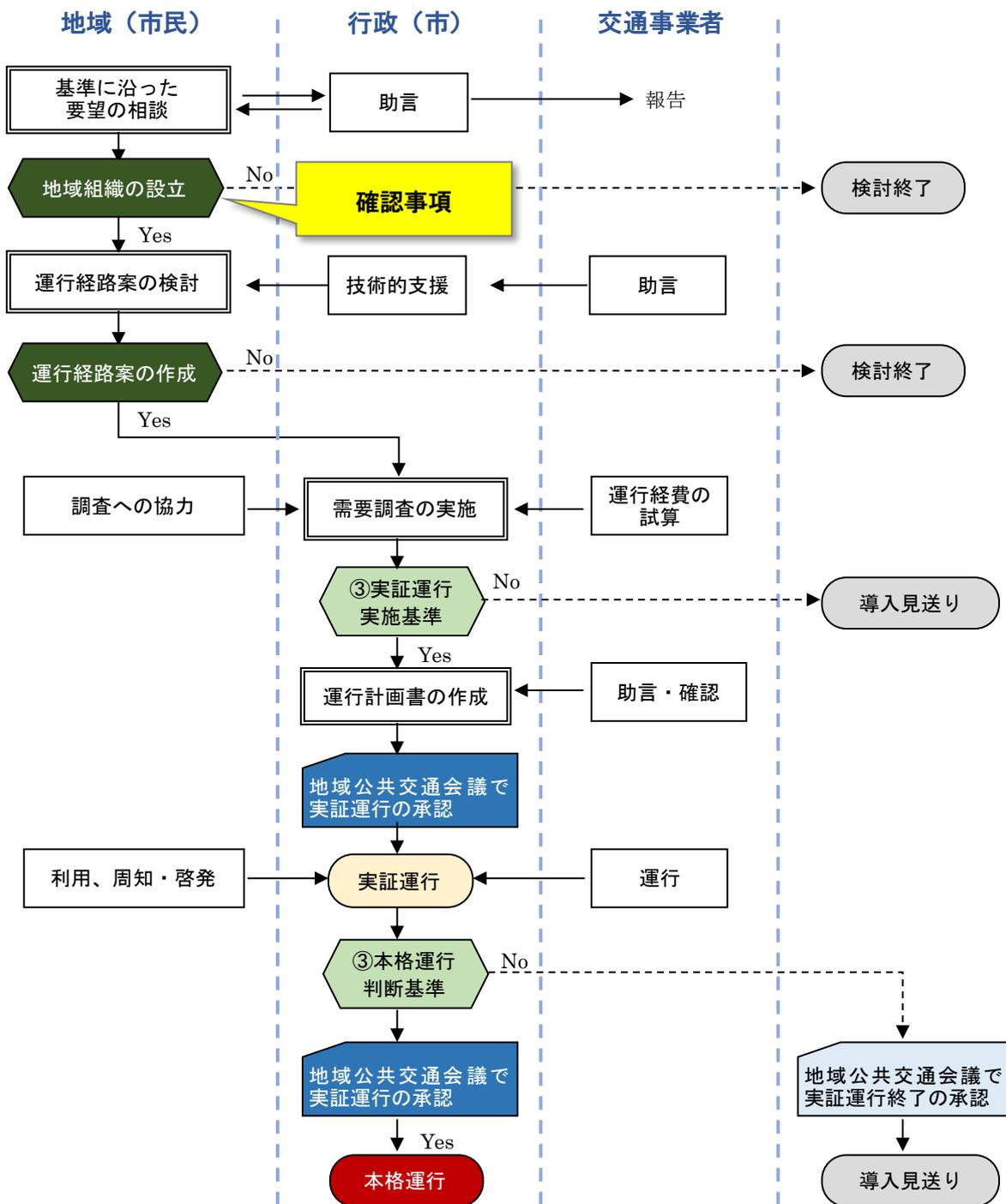


図 地域提案による運行改善・新規導入検討基準を用いた見直し検討フロー

2.2.1 運行改善・新規導入検討体制の確認

要望を行う地域組織の構成員は、5名以上は必要と考える。ほか、沿線自治会・町会体との連携が取れる組織であること等を要件として設定する。

なお、協議内容は複数自治会・町会に影響することが想定されるため、地域組織の設立については市も支援しつつ行う。

表 地域組織の人数要件

人数	対象自治体
5名以上	東村山市・東大和市・さいたま市・春日部市・相模原市
10名以上	市川市
記載なし	立川市・海老名市・東金市・明石市・佐野市・加古川市

【確認事項】

- 要望を行う地域組織の要件は、構成員5名以上であること。
- 組織メンバーは、沿線自治会・町会等と連携して検討できるような構成とすることによいか。

2.3 基準の設定

令和2年度・3年度は新型コロナウイルスの感染拡大を受けて利用者数が大幅に落ち込んでおり、現時点で明確に基準値を設定することが難しい。前回会議で提示したとおり、現時点では基準の指標及び基準値の設定は行わず、再編後2年が経過したのち、利用者の状況等から指標及び基準値を設定する。

【確認事項】

- 具体的な基準の設定は、再編から2年後のガイドラインの見直し時に実施することでよい。
- その際、検討すべき基準は3つと考えているが他にあるか。
 - ①運行継続基準：運行中の路線の継続を判断する基準。2年間連続で基準を下回ることがないか確認。
 - ②本格運行移行基準：①の基準を満たさない場合、地域組織を含めた改善内容に基づく実証運行を行う。その後、本格運行へ移行する際の基準。
 - ③実証運行実施基準：運行改善・新規導入検討時に、地域組織からの要望が妥当か判断する本格運行判断基準 するための基準。いずれも同じ指標・基準値にて判断することを想定。

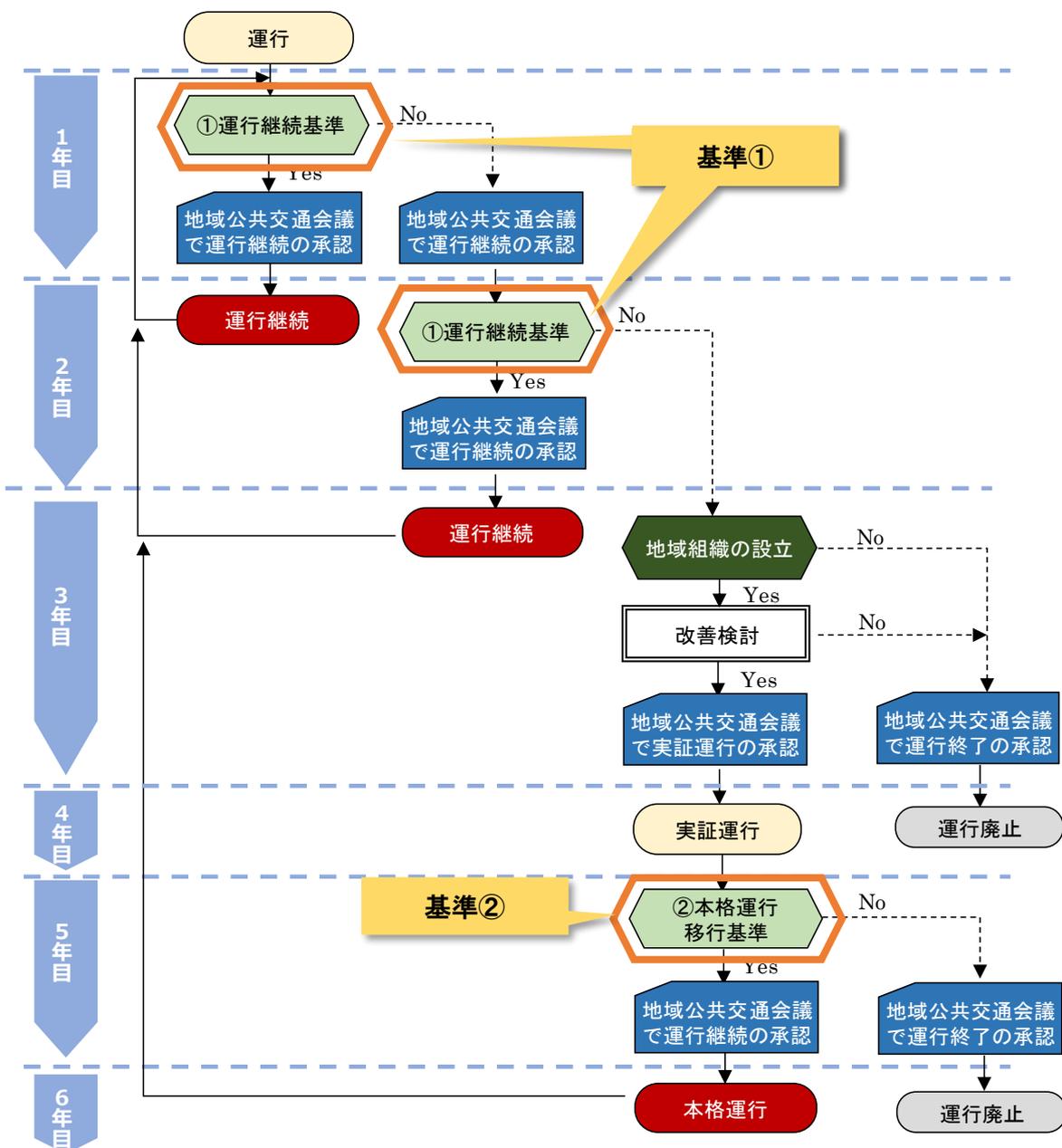


図 PDCAによる見直し検討検討フロー

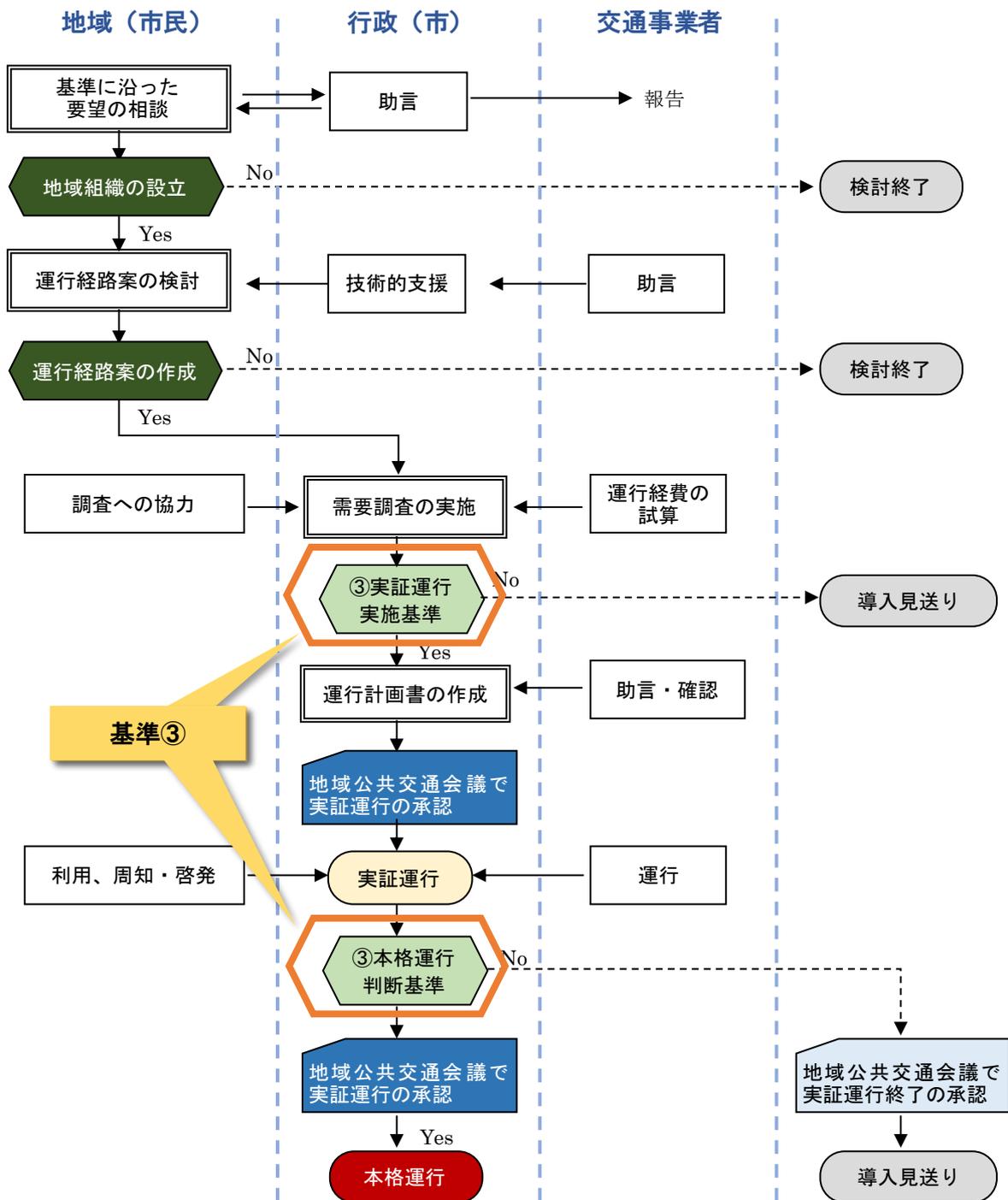


図 運行改善・新規導入検討フロー

3 今後のガイドライン作成スケジュール

次回会議では、他自治体の事例を参考に具体的な検討内容を記載した（素案）を提示し、ご意見をいただきたい。

年度	月	内容
R3 年度	12 月	第 4 回地域公共交通会議:ガイドライン(素案)の提示
R3 年度	3 月	第 5 回地域公共交通会議:ガイドライン(案)の提示
R4 年度	4・5 月	パブリックコメントの実施

4 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見をいただきたい。

- ガイドラインの全体構成について
- 検討の体制について
- 基準の設定について
- 今後のガイドライン作成スケジュールについて

東町地域会議の実施報告

1 実施概要

1.1 目的

東町地域については、基本方針等に基づきポンチョ車両1台（現在運行している大きさのCoCoバス）による運行を前提としてルート案の検討を進めてきたが、現在出ている改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消する効率的なルート案の設定が困難であることから、CoCoバス・ミニ（ワゴン車両）の運行・導入の可能性も含めて地域において検討を行うことを目的とする。

1.2 募集要項

意見交換を行う参加者の構成区分と定員は、以下の通り設定した。

構成区分	人数	備考
要望書の提出者(提出団体)	3名	各要望書提出者(提出団体)の代表各1名
自治会・町会の代表者	12名	各自治会・町会の代表各1名
公募による参加者	5名	上記以外の東町居住者
合計	20名	

1.3 テーマ

- ・東町地域での運行ルートについて

1.4 成立要件

会の成立要件は、原則として、地域会議の構成数20名の過半数11名の参加を目安とするが、出来る限り地域の意見を反映させるため参加人数が過半数に達していない場合でも検討は行う予定である。(会議には参加するものの当日欠席される場合、代理者を立てていただくか、別添「意見シート」を提出していただく。)

また、ルート案は、出席した方々で検討していき、その結果は合意形成された東町地域のご意見として尊重されるものとしてご理解いただく。

1.5 傍聴について

新型コロナウイルス感染症感染防止対策として、会場の収容人数に限りがあるため、傍聴は受け付けない。

2 開催日程

2.1 開催状況と今後の予定

全3回とし、第一回、第二回の会議を実施した。この後、第三回会議を行う予定である。

2.2 第1回目【実施済み】

日時：令和3年8月30日（月） 午後15時～17時

会場：公民館 東センター 1階 集会室A・B

内容：①事務局より 現状の課題、これまでの検討内容について説明

②事務局より 再編基本方針、前提条件について説明

③ルート案の検討 ※会議参加者同士で課題等の整理を進め、合意形成を図り、地域の意向を反映したルート案の検討を行った。

2.3 第2回目【実施済み】

日時：令和3年9月22日（水） 16時～18時

会場：公民館 東センター 1階 集会室A・B

内容：①事務局より 前回会議の指摘と対応について説明

②事務局より 前回意見、指摘を踏まえルート（案）たたき台を提案

③ルート案の検討、地域公共交通会議に提示するルート案の検討を行った。

2.4 第3回目【実施予定】

日時：令和3年10月29日（金） 15時～17時

会場：公民館 東センター 1階 集会室A・B

内容：ルート案の検討、地域公共交通会議に提示するルート案の最終まとめ（提示案の決定）

3 募集・参加の状況

構成員の状況及び当日の参加者は以下のとおり。

なお、構成人数は成立条件としていた11名に足りず10名であったが、参加者でルート案をまとめていただくこととした。

構成区分	定員	参加者		
		構成人数	第一回参加者	第二回参加者
要望書の提出者(提出団体)	3名	3名	3名	2名
自治会・町会の代表者	12名	6名	5名	5名
公募による参加者	5名	1名	1名	1名
合計	20名	10名	9名	8名

4 議論の内容

4.1 第一回会議

1) 意見の内容

第一回会議では以下のとおり意見があった。

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（現ルートの一方通行の道）

- 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。

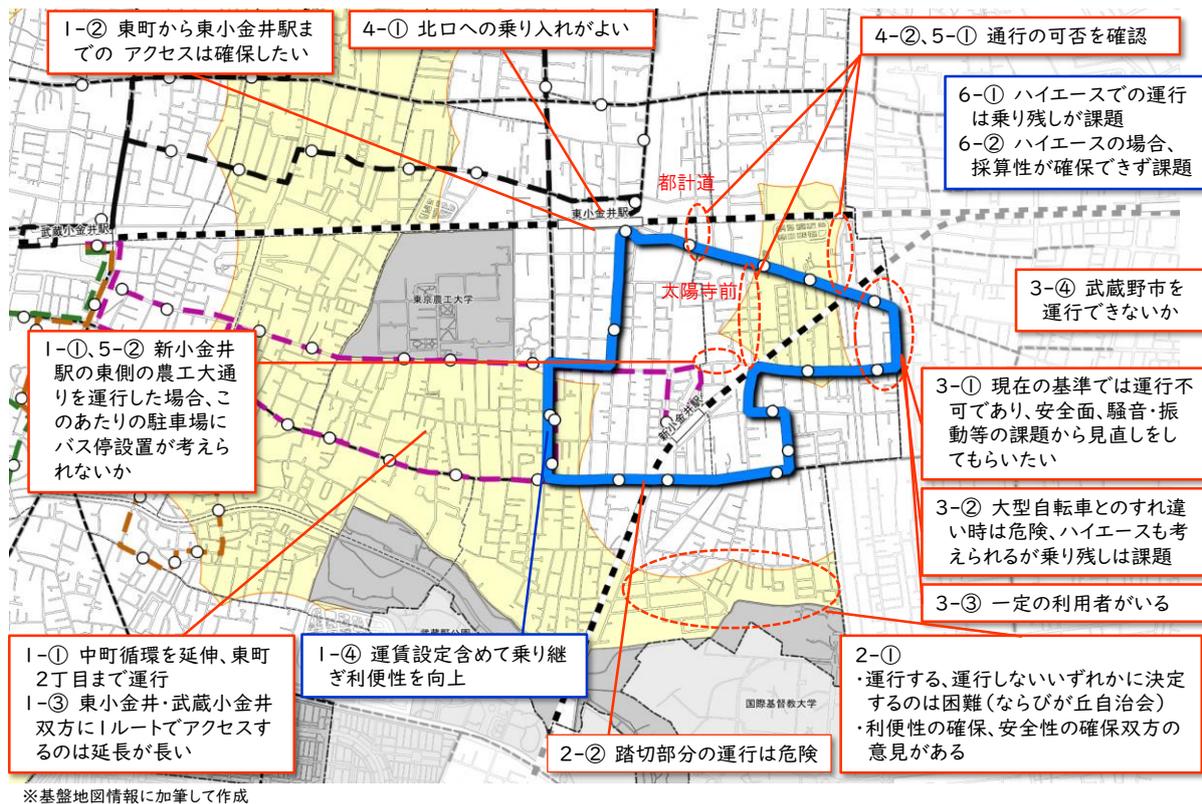


図 第一回会議の意見のまとめ

4.2 第二回会議

1) 第一回会議での意見に対する確認結果

第一回会議にていただいた意見をもとに、運行可能な道路の状況等を確認して第二回会議にて提示を行った。

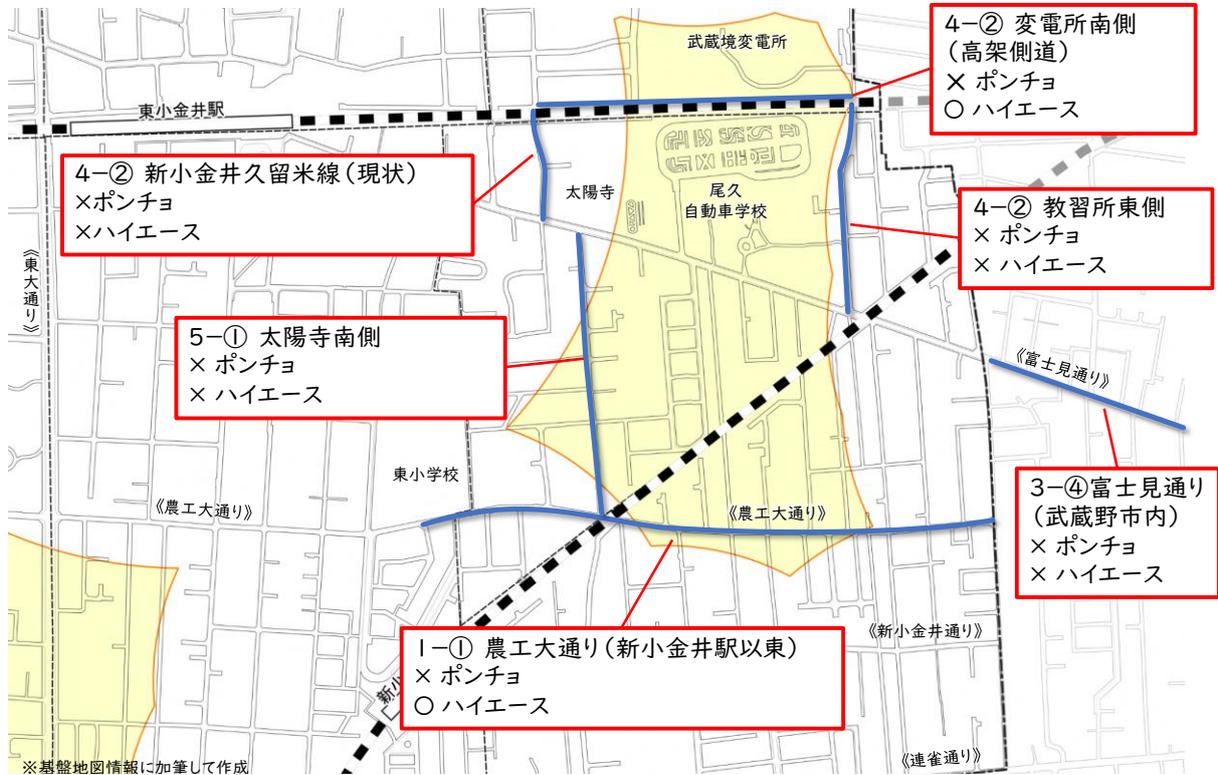


図 第一回会議を踏まえた道路の通行可否の確認結果

2) 意見の内容

第二回会議では以下のとおり意見があった。

1. 東町2丁目の運行(現ルートの方通行の道)

- ① 交通危険があるためルートからは外してほしい。警察からもルート変更が望ましいのではとの意見をいただいている。沿線住民だけではなく、通行する方からも危険が指摘されている。
- ② 路線としての許可を得たのは運行開始当初であるため、現状では法令面で通行可能とは言えないのではないか。幅員が足りない区間に対して新規の路線では通行不可、現行ルートは通行可能とする扱いはおかしいのではないか。
⇒ (事務局) 運行許可を得た後に白線が引かれていることから、市としては通行可能な区間との認識である。
- ③ 東町2丁目の運行(現ルートの方通行の道)以外の通行箇所について、現行ルートを通行しないでほしいとの要望を出している立場から、他の区間への通行を提案することは難しい。
⇒ 現行ルートの他に通行可能な区間がないのであれば、東町2丁目は運行しなくてよいという意見・結果になるのではないか。CoCoバスの目的として、交通不便地域の解消が大前提にあることを念頭に置く必要があると思う。

- ⇒ 危険を回避するための方策はあるのか。対策をとることで安全性の向上が期待されるのであれば、通行を許容されるのではないか。
- ⇒ (事務局) 現状では最徐行の手段をとっている。抜本的な解決策は幅員の拡大と考えられるが、現状では可能性は低い。その他周知啓発(看板、路面舗装)が考えられる。
- ⇒ これがよいとも言えないが、農工大通りを通るハイエースでのルート案も考えられる。小学校の前は、中町循環も走っているので問題ないのではないか。
- ⇒ (事務局) 農工大通りから連雀通りへ南下する区間は、三鷹市の道路管理区間のため、運行には確認が必要である。
東小学校前の運行に関しては、小学校への確認も必要である。
- ④ 現行ルートより西側の両側通行の区間を一方通行の規制をかけてはどうか。沿線住民の利便性が低くなるため不可能か。
 - ⇒ (事務局) 交通規制については交通管理者(警視庁)の管轄であり、市が規制をかけることはできない。
- ⑤ 介護施設の送迎バス(マイクロバス)など、ハイエース車両は頻繁に走行しているようである。現行ルートをカットすると沿線住民の利便性が低下することを考慮すると、ハイエース車両にしてもよいのではないか。

2. 車両について

- ① ハイエース車両での運行も検討してはどうか。
 - ⇒ ポンチョは幅が広く、重量もあることから振動につながっている。ハイエース車両や、小平市のぶるべー号のような10人以下の車両で運行することもよいのではないか。通行できる区間も増えると思う。ハイエースにしたほうが、車両の価格が下がるため運行経費も下がるのではないか。
 - ⇒ ハイエース車両になると、乗り残しがでてしまうのではないか。ポンチョであれば、立ち乗りもできる。特に朝夕ピーク時には乗り残しが出ないようにしてほしい。
 - ⇒ ピーク時には乗り残しが出ることも考えられるが、年間の平均としたら変わらないのではないか。
 - ⇒ (事務局) 朝夕ピーク時には乗り残しが想定される。平成30年の乗り込み調査結果では、ハイエース2台でも賄えない利用者がカウントされている。
 - ⇒ 日や天気によって差があるのではないか。最近の実感としてはハイエースで賄えるくらいの乗車人数しかいない。
 - ⇒ 時間によってバスの台数を増やすことはできないのか。
 - ⇒ (事務局) 基本的には現有の車両での運用を考えており、台数を増やすことを前提とはできない。
 - ⇒ 高齢化の進展を考慮すると、今後利用者が増えることも想定される。ポンチョのままとして、機動力を確保しておくことも重要ではないか。
 - ⇒ ポンチョとハイエースの間のサイズの車両はないのか。
 - ⇒ (事務局) ポンチョで長さが短いタイプがあるが、車幅としてはさほど変わらない。

3. 東町1丁目の運行（東中学校方面）

- ① CoCo バスの目的を踏まえると、東町1丁目・3丁目、中町の交通不便地域を解消する必要がある。中町は路線バスも走っているため、中町を通らなくても東町1丁目をカバーしたほうがよいのではないかと。東町1丁目を回るルートで、30分以内に走行できるルートがかけるとよいのではないかと。
 - ⇒ 現行ルートは東町5丁目から東小金井駅に向かうときにも利用されている。
 - ⇒ （事務局）中町は路線バスもあるが、運行頻度が低いため不便地域になっている。
 - ⇒ 東町1丁目への運行を想定しても、他に走れるルートがないため、安全対策をとった上で東町2丁目の現行ルートは通らざるを得ないのではないかと。
 - ⇒ 情報のひとつとして、高齢者の地域分布を確認したい。
- ② 西武鉄道から利用していない線路の土地を融通してもらうなどして、安全に曲がることのできるように踏切を改良できないかと。
- ③ 線路部分にガードマンを立てるのであれば、ポンチョでも運行が可能ではないかと。道路工事の際に利用する信号なども利用できるのではないかと。

4. 通行可否・バス停設置可否の確認

- ① 太陽寺前の通りは、歩道を狭くするなどして運行することはできないかと。
 - ⇒ （事務局）通学路としての安全性を確保するため、困難と考えられる。
- ② くりやま通りは手前の東小金井さくらクリニックの所にバス停があるが、以後は駅まで通り抜けなのでハイエースでも通行してほしくない。東大通りの方がスムーズに通行できるのではないかと。

5. 都市計画道路の運行について

- ① 東小金井駅北側の運行にあたり、都市計画道路の今後の整備予定等はどうなっているのか。
 - ⇒ （事務局）東小金井駅から東側に向かう道路は令和4年度中に完成予定であり幅員からも走行可能である。北側から南側に抜ける都市計画道路（新小金井久留米線）は現時点で整備予定年は決まっていない。都市計画道路（新小金井久留米線）の区間について、小金井警察署に確認したところ、安全な運行ができるよう一時退避箇所を設けて運行を行うことは、可能性として考えられるとの意見があった。一部区間ではすでに用地買収を行っており市有地がある、また、個人所有の部分もであっても、所有者の同意を得て活用することが考えられ、引き続き警察とも協議を行う。

6. 残るルート案について

- ① 様々な意見があることから、現実的に不可能なルートのみ外すことしかできないのではないかと。
- ② 次回の資料は案数も絞られるので、ルート案図を大きく印刷してほしい。

7. 次回に向けて事務局が整理する内容について

- ① 三鷹市への確認（東町2丁目の現行ルート南側区間が通行可能か）
- ② 東町2丁目の交通安全対策の整理
- ③ 警察への確認（都市計画道路部分の通行可否・線路のポンチョでの運行）
- ④ 地域別の高齢化率の整理

5 今後の予定

第二回会議にていただいた意見をもとに、第三回会議を実施する。

可能な限り、第三回会議にて東町地域会議でのルート案を決定する予定である。

第二回地域懇談会資料の公開動画への意見

2021年9月より地域懇談会で説明を行った資料を用いて、これまでの検討経緯を示す動画を市ホームページにて公開している。

動画とともに意見照会を9月30日まで行った。意見照会ページへのアクセス・回答状況は以下のとおり。

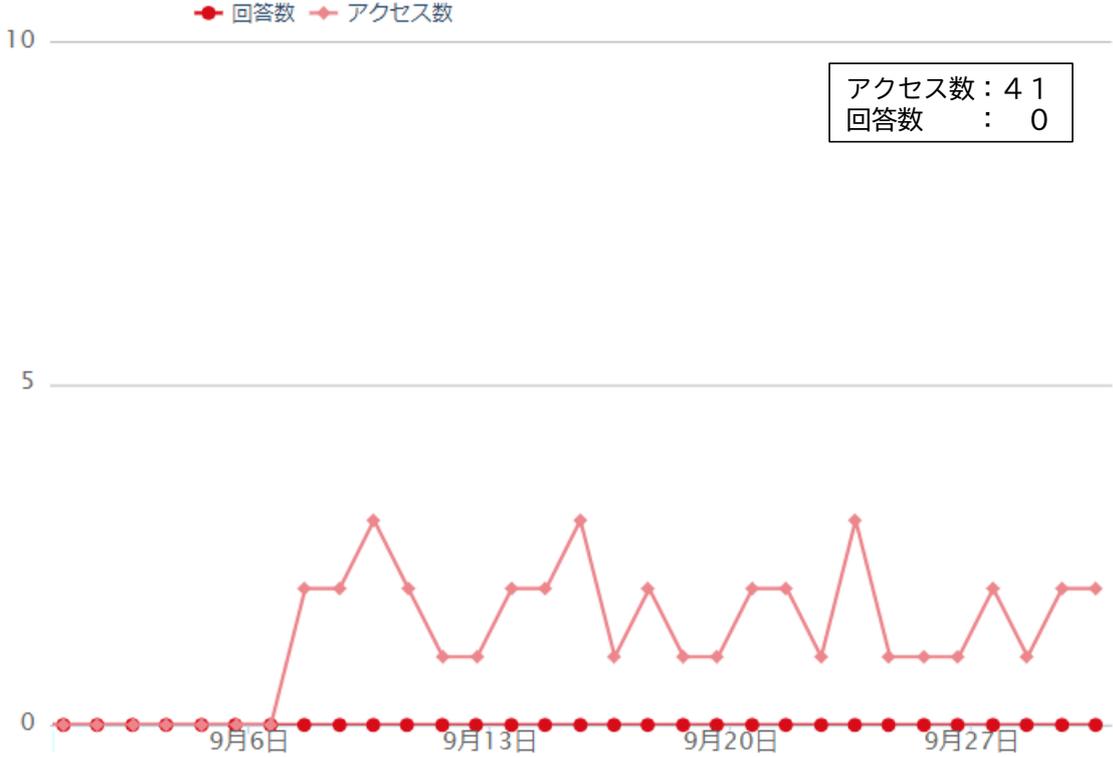


図 意見照会ページへのアクセス・回答状況