

再編ルート（案）の個別路線の検討について

1 ルート案の今後の検討スケジュールについて

ルート案に関して、今後は以下のスケジュールで検討を行うことを想定している。

令和2年度 第二回地域公共交通会議（今回の会議）

↓
・一部ルートについて地域懇談会提示案を決定する。

令和2年度 第三回地域公共交通会議

↓
・令和2年度第二回地域公共交通会議の議論にて地域懇談会提示案が決定しなかったルートについて、地域懇談会提示案を決定する。

第二回 地域懇談会

↓
・ルートの検討経過を説明し、提示したルート案について地域住民の方の意見をいただく。

令和2年度 第四回地域公共交通会議

↓
・地域懇談会での意見を踏まえた修正ルート案について協議を行う。
・一部ルートについて承認をいただく。

令和3年度 第一回地域公共交通会議

↓
・令和2年度第四回地域公共交通会議で決定しなかったルート案について協議、承認をいただく。

警察協議の結果を受けてパブコメ・第三回懇談会ルート案を決定



警察協議を
実施

2 全体に係る指摘事項と対応方針

前回会議の再編ルートの検討に係る指摘事項のうち、全体に係るものについて以下の通り整理した。
なお、個別路線に係る指摘事項については、路線ごとに指摘事項と対応方針を記載する。

課題	指摘事項	対応方針
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> 起終点で7～8分、可能であれば10分程度の時間を確保できるのが望ましい。(早田委員) 	⇒各ルート案の「走行時間」に対し、起終点における時間を7分確保する形で「所要時間」を再整理
一方通行化	<ul style="list-style-type: none"> 桜町病院北の緑桜通りは幅員上、一方通行でないと通れない道路となっているが、近隣の居住者の理解が無いと難しいため、一方通行への変更は現状では無理という理解でよいか。(青木副会長) 	⇒前回会議での回答の通り、一方通行化は難しいと考える。
警察協議	<ul style="list-style-type: none"> バスの運行ルートは、ルート案を作成、提出の後、道路管理者と交通管理者(警視庁交通規制課)が協議、実査をして最終的に決定となる。 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。 交通管理者の立場では、交通規制の3つの目的「危険の防止」「交通の円滑」「交通公害の防止」について最適化を目指し、安全確保を重視している。 スクールゾーン、一方通行、右折禁止など、各所の交通規制への抵触の有無に加えて、法令上通行可能であっても、道路の具体的状況により対向車、自転車、歩行者とのすれ違いやバス停車時の追い越し、追い抜きが十分できるかどうか、また、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、等を検討する。 実際に使用するバスを使って運行ルートを実走し、追い越しスペースや、乗降客の安全を確保するスペースが確保できるかの検証を含め、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する。車両の頭を振って曲がる場合などは、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、自転車等の安全が確保できるかが重要である。 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ある。特に幅員の狭い急な坂道や、鋭角に右左折する場所などでは、乗客の安全性が確保されると言い難いケースもある。 「交通公害」については、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る。 利用者の要望に沿って通行ルートを計画するということはもちろん大切であるが、特に生活道路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になるか、という考え方が交通管理者の立場では非常に重要となっている。(山岸委員) 	⇒左記内容を考慮し検討

3 野川・七軒家循環

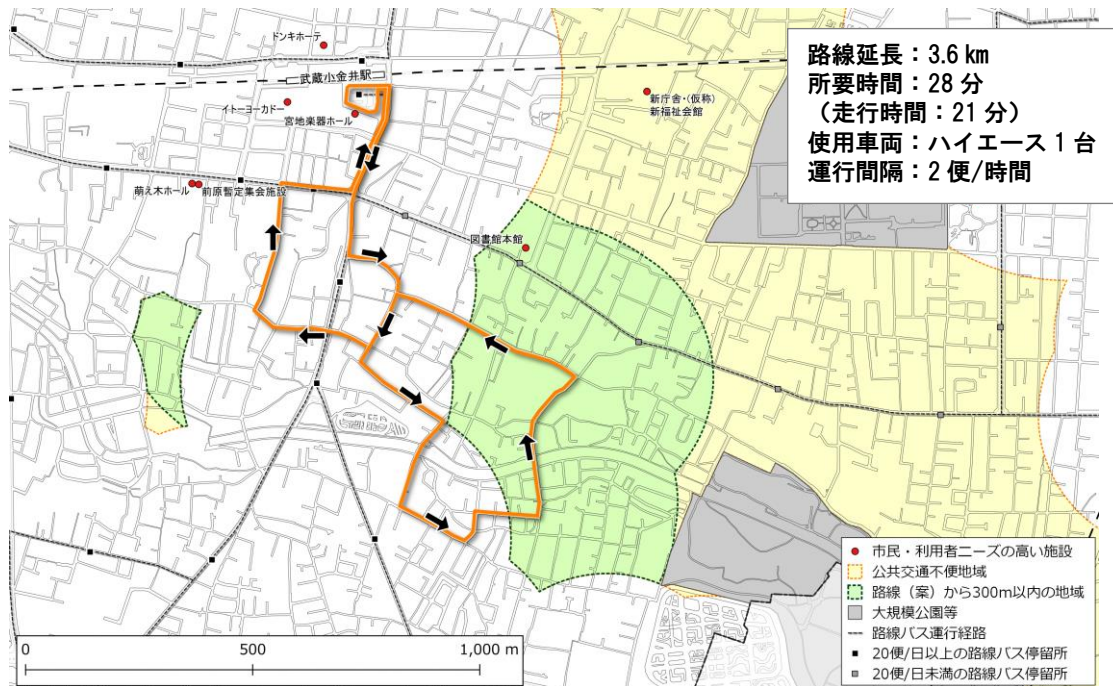
3.1 前回会議における指摘事項と対応方針

前回会議では、現行ルート案を提示し、ルートに関して意見・指摘事項はなかった。

3.2 ルート案

前回会議にてルート案に関する意見がなかったことを踏まえ、(1)現行ルート案にて検討を進めることとする。

(1) 現行ルート案



3.3 ルート案の状況

1) 廃止バス停の状況

現行ルートと同様のため、ルート再編に伴う廃止バス停はない。

(市役所の新庁舎移転後も「小金井市第二庁舎」の停留所は継続して利用)

2) 乗り残しの発生可能性

運行ルート、運行頻度等は現行ルートと同様のため、乗り残しが発生する可能性がある。

対応については引き続き検討を行う。

3.4 論点・確認事項

- 道路条件等から、現行ルート以外に運行可能な箇所がない状況である。
- 利用者也一定程度存在しており、継続的な運行が望まれる。

⇒ 地域懇談会へ (1) 現行ルート案 を提示することとしてよいか。

4 貫井前原循環

4.1 前回会議における指摘事項と対応方針

前回会議では、現行ルート案、西之久保通り案の2案を提示した。指摘事項のうち、ルートに関するものと、その対応は以下の通り。

課題	指摘事項	対応方針	記載箇所
現行ルートのすれ違い時の課題	<ul style="list-style-type: none"> 現行ルートにおけるすれ違い時の安全確保や遅延発生が課題となっており、運転士も神経を使って運行している。運行事業者としては解決したい課題である。(早田委員) 	⇒西之久保通り案の検討	-
京王バス武51系統について	<ul style="list-style-type: none"> 貫井南町3、4丁目の居住者は、武51系統を利用している。再編後のCoCoバスが現行ルート、もしくはそれに近いルートとなった場合、武51系統の運行継続により公共交通不便地域の解消(貫井南町3・4丁目における運行確保)がなされるよう、京王バスとの関係においては配慮してほしい。(青木副会長) 	⇒京王バスに確認した結果、不便地域の解消には努めていきたいものの、一方で武51は採算的に厳しい路線であり、CoCoバスとともに再編できなかった場合、現在と同じ輸送規模を保てるかどうかは今の時点では確約できない、とのこと。	-
西之久保通り案の所要時間について	<ul style="list-style-type: none"> 現行ルート案の36分に対して、西之久保案は38分となっているが、実際はもっと時間がかかるのではないかと。(池内委員・橋岡委員) 小金井警察署付近は渋滞するため、西之久保通り案は時間がかかるのではないかと。(鈴木一弘委員) 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指摘がある。(鈴木会長) 	⇒現在の路線(CoCoバス、武51系統)の運行状況を運行事業者に確認し、各ルート案の運行時間について再整理・再算出。	P.5
西之久保通りの運行について	<ul style="list-style-type: none"> 西之久保通り案だと、西之久保通りをぶんバス、武51系統、CoCoバスの3路線が競合するのではないかと。また、狭い道のため注意が必要ではないかと。(鈴木一弘委員) 	⇒武51系統とは運行時間帯を分けるため、競合には当たらない。ぶんバスとの競合については、重複区間が短く、目的地も異なることから競合による影響は少ないと考える。(国分寺市に確認済み)	P.6
新小金井街道の運行について	<ul style="list-style-type: none"> 新小金井街道を上がっていく方が、時間が予測できるため良いのではないかと。(鈴木一弘委員) 	⇒路線バスとの競合が生じるため、新小金井街道の運行は難しい。	-

4.2 ルート案

前回会議における意見を踏まえ、(1)現行ルート案、(2)西之久保通り案 の 2 案にて再度確認を行う。

(1) 現行ルート案 ※前回会議 提示案



(2) 西之久保通り案 ※前回会議 提示案

- 京王バス武 51 系統と統合し、運行地域を広くカバーしたルート。CoCo バスが運行しない時間帯は武 51 系統が運行(運行時間帯を分担 ※P.6 参照)することで、路線バスとの競合を回避。



<所要時間・運行間隔について>

- 起終点における調整時間を考慮すると 1 運行当たり 45 分程度は必要。(京王バスより確認)
- 車両 2 台を使用するため、運行間隔は 25~30 分程度(2 便/時間程度)を想定する。
- 現在の 3 便/時間に比べ運行頻度が低下すること、毎時同時刻発車ではなくなるのが想定される。

<(2)西之久保通り案について>

◆現在のルート状況

貫井南町周辺の地域を循環する路線として、貫井前原循環と京王バス武 51 系統が運行している。

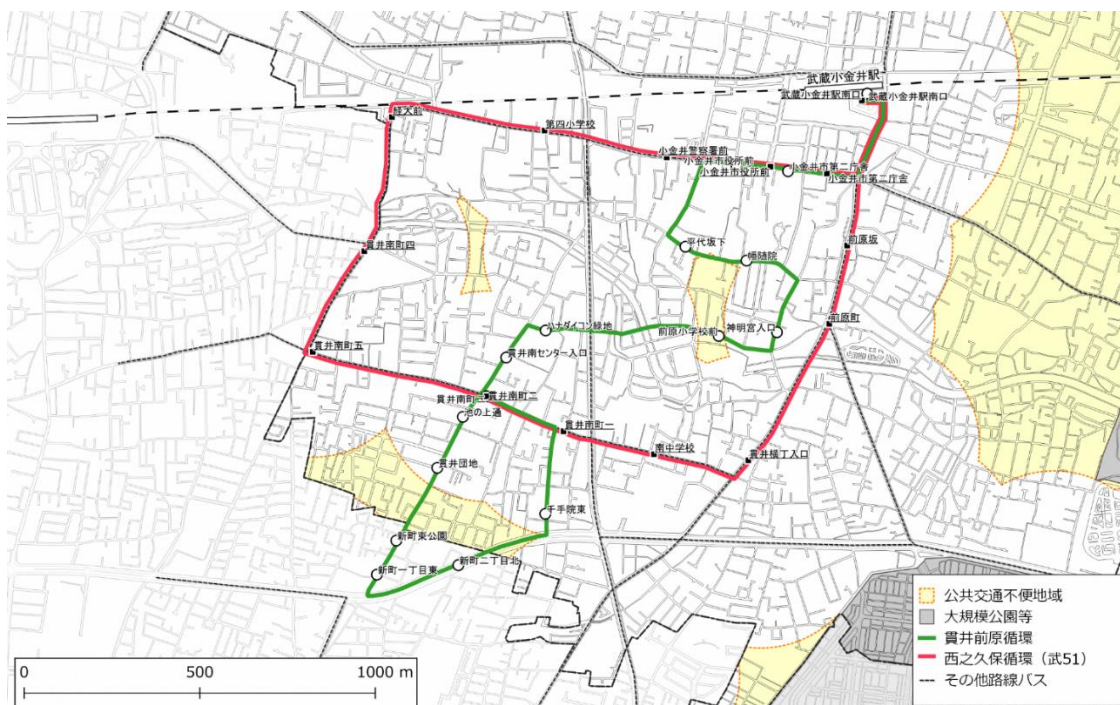


図 貫井前原循環(緑色)と京王バス武 51 系統(赤色)の路線図

◆現行ルート案と西之久保通り案の運行形態の比較

- (1)現行ルート案
 - ・貫井前原循環：9時～19時、武 51 系統は概ね 6 時半～22 時で運行
 - ・運行間隔は貫井前原循環が 3 便/時間、武 51 系統が 2 便/時間(始終発時除く)
- (2)西之久保通り案
 - ・貫井前原循環と武 51 系統で時間帯別に分担し、貫井前原循環は 9 時～19 時、武 51 系統は朝夕の時間帯のみで運行する。
 - ・運行間隔は、貫井前原循環と武 51 系統のいずれも 2 便/時間程度を想定

表 現行ルート案(上)と西之久保通り案(下)の運行時間帯の比較

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	運行間隔
貫井前原循環 (現行ルート案)	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	3 便/時間
武 51 系統	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	2 便/時間(例外あり)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	運行間隔(想定)
貫井前原循環 (西之久保通り案)	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	2 便/時間程度
武 51 系統	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	○	○	2 便/時間程度

「○」:運行する時間帯 「-」:運行しない時間帯

4.3 各ルート案の比較

1) バス事業者からの意見

(1) 現行ルート案

- 「小金井市役所前」～「ハナダイコン緑地」の坂下地域は道路幅員が狭く、すれ違いが困難であり、安全面に課題がある。現在は、誘導員を配置し、乗務員同士で無線により安全確保を行っている。
- ダイヤ設定上、時間調整が難しく、狭い道路における徐行運行やすれ違い時の待機等により、遅延が発生しやすい傾向がある。
- 現在の貫井前原循環と京王バス武 51 系統が競合している状況であり、これによって京王バス武 51 系統は縮小を余儀なくされた路線である。

(2) 西之久保通り案

- 現在の貫井前原循環と京王バス武 51 系統との路線競合が緩和され、また、CoCo バスと路線バスとの役割分担という観点で望ましい。

2) 廃止バス停の状況

代替バス停は廃止予定のバス停から 300m 程度までの距離に位置し、多くの乗降が想定される武蔵小金井駅までの走行時間が過度に長くないバス停とした。

(1) 現行ルート案

- 現行ルートと同様のため、廃止となるバス停はない。

(2) 西之久保通り案

a) 貫井前原循環

- 「前原小学校前」では代替バス停がなく、下り方向を利用することとなり遠回りとなる。
- 代替する方法が全くない状況ではなく、一定のサービスの提供は可能と考える。

表 貫井前原循環廃止バス停一覧

No	廃止バス停	乗降者数(人) ^{※1}		再編による 運行の変化	代替先			
		平日	休日		代替バス停	距離 ^{※2}	運行本数 ^{※3}	乗車時間 ^{※4}
16	貫井南センター入口	26(1.7%)	15(1.2%)	上り方向 廃止 (下り方向 存続)	貫井南町二丁目	129m	2 便/時	+1 分程度
17	ハナダイコン緑地	34(2.3%)	45(3.6%)		貫井坂下	99m	3 便/時	±0 分程度
18	前原小学校前	34(2.3%)	40(3.2%)		なし	—	—	—
19	神明宮入口	22(1.5%)	9(0.7%)		前原町	217m	6 便/時	-5 分程度
20	幡随院	15(1.0%)	5(0.4%)		なそい坂	172m	2 便/時	-7 分程度
21	平代坂下	14(0.9%)	12(1.0%)		なそい坂	303m	2 便/時	-7 分程度

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、貫井前原循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

※2 乗車時の代替先バス停までの移動距離

※3 貫井前原循環の現行の運行時間より 9 時～19 時台までを対象とした、1 時間あたりの当該バス停運行本数下限値

※4 9 時台における対象路線のバスダイヤから、武蔵小金井駅南口までの乗車時間を比較。このため、道路状況等により異なる場合がある。

b) 武 51 系統

- 「南中学校」においては他路線の運行がなく、「貫井横丁入口」「貫井南町 1 丁目」のいずれかの利用となる。

表 武 51 系統廃止バス停一覧

No	廃止バス停	他路線の有無	代替先			
			代替バス停	距離※2	運行本数※3	乗車時間※4
A	前原坂	京王武 71、 武 73 系統等	同箇所	117m	11 便/時	-16 分程度
B	前原町		同箇所	90m	6 便/時	-14 分程度
C	貫井横丁入口		同箇所	34m	6 便/時	-12 分程度
D	南中学校	なし	貫井横丁入口	319m	6 便/時	-11 分程度
			貫井南町 1 丁目	264m	3 便/時	-4 分程度
E	貫井南町 1 丁目	京王府 75 系統等	同名のバス停 (小金井街道沿い)	164m	3 便/時	-2 分程度

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、貫井前原循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

※2 乗車時の代替先バス停までの移動距離

※3 貫井前原循環の現行の運行時間より9時～19時台までを対象とした1時間あたりの当該バス停運行本数下限値

※4 9時台における対象路線のバスダイヤから、武蔵小金井駅南口までの乗車時間を比較。このため、道路状況等により異なる場合がある。



図 西之久保通り案バス停

3) 乗り残しの発生可能性

(1) 現行ルート案

- 現在の運行において乗り残しは生じていない。

(2) 西之久保通り案

- 武 51 系統、貫井前原循環ともに 18 時～19 時台の利用者が多く、運行間隔が 3 便/時間から 2 便/時間程度となるため、18 時台のピーク時間帯において乗り残し発生が懸念される。
- 武 51 系統とともに、ダイヤ設定等により乗り残しの解消に努めるよう調整を行う。

4.4 論点・確認事項

- 西之久保通り案では、運行頻度が低下し、毎時同時刻発車が難しい可能性があること、乗り残し発生の懸念があること、といった課題が存在する。
- 一方で、現行ルートでは安全性・定時性に課題があり、路線競合による京王バス武 51 系統の今後の継続的な運行に関する課題が挙げられている。

⇒ 運行の持続可能性を考慮し、地域懇談会へ (1) 西之久保通り案 を提示することとしてよいか。

5 北東部循環

5.1 前回会議における指摘事項と対応方針

前回会議では、地蔵通り案、高架下案、2ルート案の3案を提示した。指摘事項のうち、ルートに係るものと、その対応は以下の通り。

課題	指摘事項	対応方針	記載箇所
2ルート案について	<ul style="list-style-type: none"> ・2ルート案は路線バスとの競合が発生する。また、西側は西側、東側は東側で回るというのは市民にとっては魅力が薄いのではないか。(坂本委員) ・2ルート案は、西ルートが小金井街道の路線と競合するため、路線バスの事業者としては非常に厳しい案である。(関根委員) ・2ルート案についてはあまり肯定的ではないという感触であった。(鈴木会長) 	⇒小金井街道の路線バスとの競合・利用者の利便性を踏まえ、提示案から2ルート案を除く。	-
地蔵通り案・高架下案の比較について	<ul style="list-style-type: none"> ・高架下案の方がスムーズな運行ができると思うが、地蔵通りの運行がなくなることが難しい点だと思う。(平野委員) ・高架下を通るか地蔵通りを通るかといった点については、所要時間の関係などから精査して行ってほしい。(鈴木会長) 	⇒高架下案、地蔵通り案それぞれのカバー圏域・人口について確認	P.11
武蔵小金井駅の結節について	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅北口ロータリー内で転回し、小金井街道寄りの西武バス停留所で乗降するなどしてルートを短縮できないか。(坂本委員) ・武蔵小金井駅南口での結節可能性はないのか。(坂本委員) ・武蔵小金井駅でいかに時間を短縮するかが重要。新庁舎へアクセスする北東部循環を南口に入れる案は、他路線との結節という点から意味がある。南口への右折乗り入れが本当に不可能なのかという議論をしておく必要がある。(鈴木会長) 	⇒武蔵小金井駅への結節方法について整理・確認	P.18 P.19
新庁舎等への結節について	<ul style="list-style-type: none"> ・高架下案と地蔵通り案はいずれも新庁舎等の敷地内に入る路線となっているが、駐車場には他の一般車もいるため、時間が読めない路線である。時間的に安定した運行をするためには、敷地外の道路で乗降した方がよいと思う。(早田委員) ・地蔵通り案は新庁舎等に乗り入れずとも、緑中央通り沿いにバス停を作れば歩いても時間はかからないと思う。(平野委員) 	⇒新庁舎等への乗り入れ有無によるメリット・デメリットを整理し、会議・地域懇談会でご意見をいただく。	-
乗り残しについて	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、利用者も多く黒字の路線であるため、減便、乗り残し発生となった時のハレーションは大きいと思う。乗り残しが少なく、便数の確保できる案が望ましい。(池内委員) 	⇒乗り残しの発生可能性について確認	P.17
ルートの考え方について	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、買物と様々な需要のある路線であるが、車両2台とリソースは限られているため、すべての需要を網羅することは難しいのではないか。どういった需要を重視するかを考え、それに特化するということも考えられる。(早田委員) 	⇒最寄りの主要鉄道駅及び、現在バスが運行していない新庁舎等への結節を考慮して検討。また、市民等からニーズが高い施設についても、効率性の観点も踏まえながら検討	-

5.2 ルート案

前回会議における意見を踏まえ、2ルート案は、特に路線バスとの競合区間が多く、基本方針に反するため提示案から除き、(1)地蔵通り案、(2)高架下案の2案をベースとして再度確認を行う。

1) 路線延長、所要時間、運行頻度の比較

- 地蔵通り案と高架下案それぞれについて、新庁舎・（仮称）新福祉会館への乗り入れの有無別に路線延長と所要時間、想定される運行頻度を以下の表に整理した。
- ⇒ 地蔵通り案と高架下案ともに、新庁舎・（仮称）新福祉会館のロータリーに乗り入れる場合には、ロータリー内における一般車両との動線が同じであることを考慮すると、余裕時間を多めに確保する必要があることから、所要時間が増加し、3便/時間の運行が難しいと考えられる。

表 各ルート案の新庁舎等への結節方法による路線延長、所要時間、運行頻度の比較

ルート案	新庁舎等への結節	路線延長	所要時間	運行頻度
(1) 地蔵通り案	1. 乗り入れあり	7.4km	46分	2便/時間程度
	2. 乗り入れなし	6.6km	38分	3便/時間
(2) 高架下案	1. 乗り入れあり	7.0km	44分	2便/時間程度
	2. 乗り入れなし	6.9km	39分	3便/時間

2) カバー圏域の面積とカバー人口の比較

- 4案のカバー圏域、カバー人口（可住地全体・不便地域内）は下表の通り。
- カバー面積、カバー人口ともに、地蔵通り案（新庁舎乗り入れあり）が最大値となり、高架下案（新庁舎乗り入れあり）の値より大きい。
- 高架下案の場合、中央線の南北を往来できる道路が限定的であることから、中央線より南側の地域からの利用は限定的となる可能性がある。

表 各ルート案の新庁舎等への結節方法によるカバー圏域の面積とカバー人口の比較

ルート案	新庁舎等への結節	可住地カバー面積		可住地カバー人口(※)	
		可住地全体	うち不便地域	可住地全体	うち不便地域
(1) 地蔵通り案	1. 乗り入れあり	259.6 ha	96.4 ha	42.4 千人	16.3 千人
	2. 乗り入れなし	249.4 ha	87.7 ha	40.1 千人	14.4 千人
(2) 高架下案	1. 乗り入れあり	257.9 ha	93.3 ha	42.1 千人	15.7 千人
	2. 乗り入れなし	256.8 ha	92.2 ha	41.9 千人	15.5 千人

※1 カバー人口は非可住地(教育施設・医療施設等)を除いた面積案分により算出

※2 表中の赤字は各項目における最大値

3) ルート案図

(1) 地蔵通り案

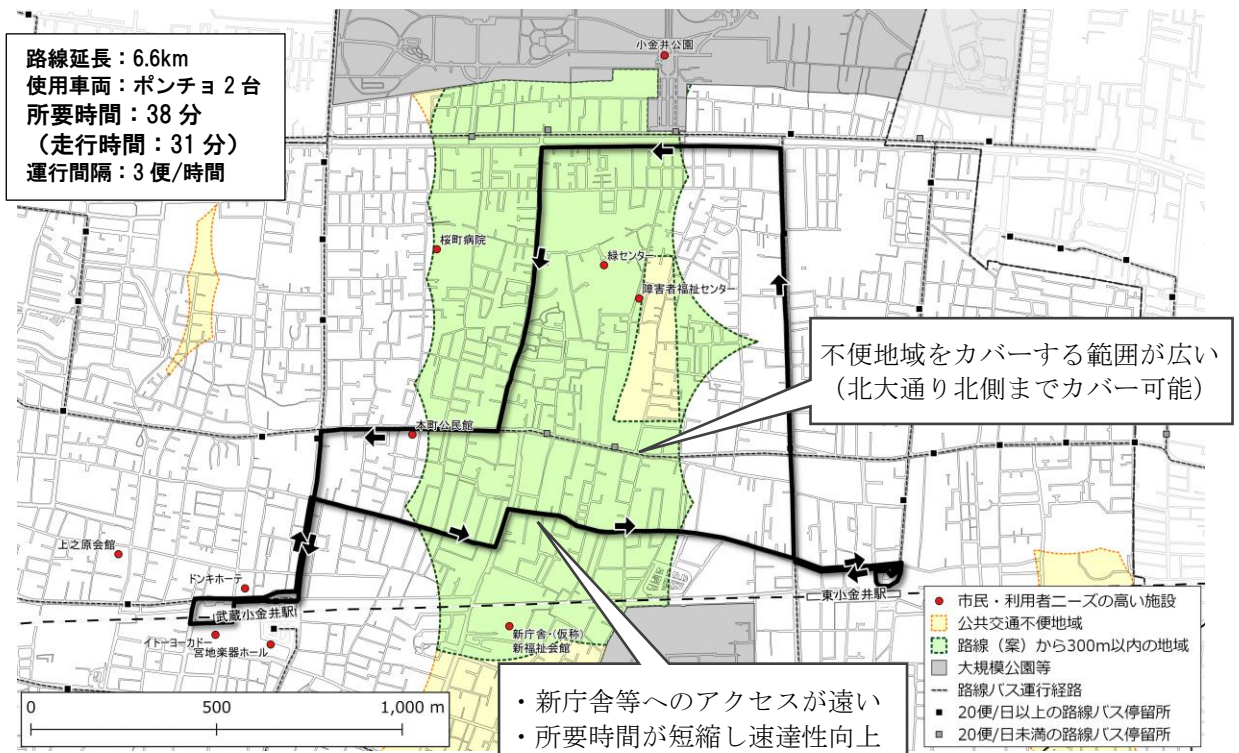
(1)-1 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れあり） ※前回会議 提示案

- 新庁舎等のロータリーへ乗り入れた後、地蔵通りを運行するルート



(1)-2 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れなし）

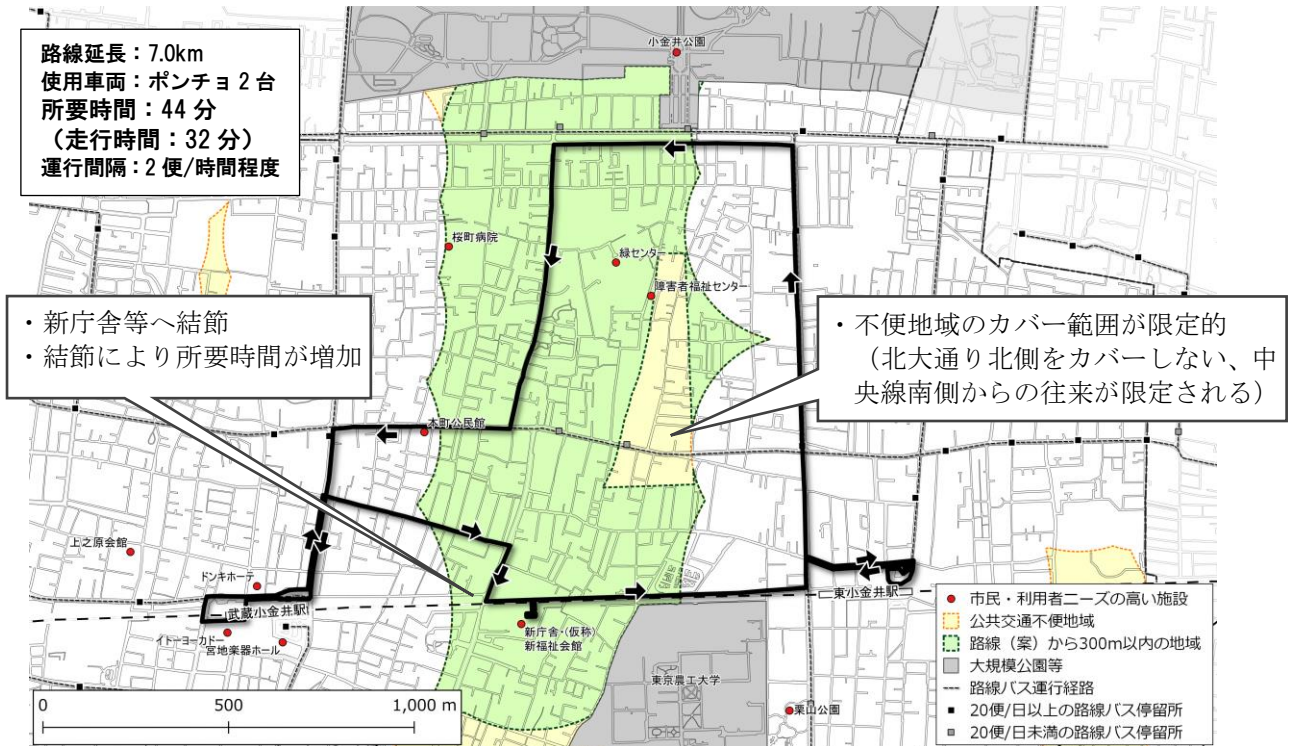
- 現行ルートと同様に新庁舎等へは結節せずに地蔵通りを運行するルート



(2) 高架下案

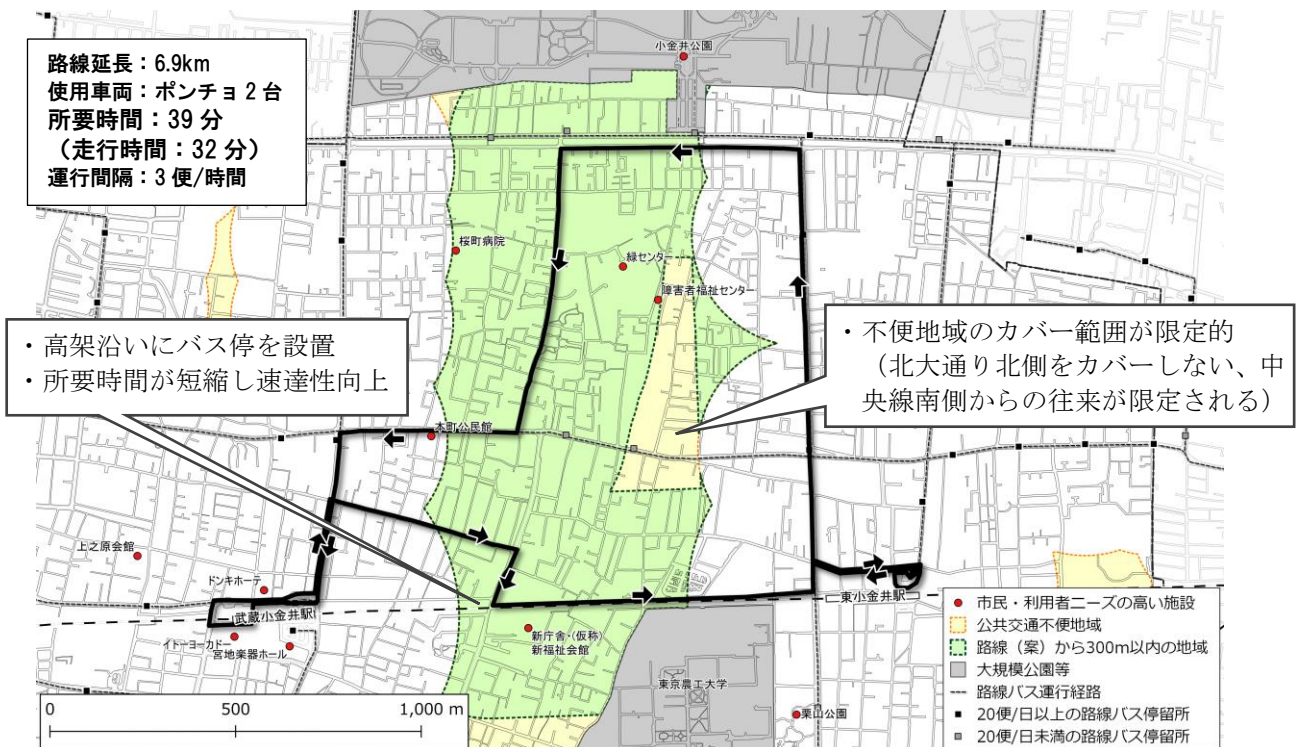
(2)-1 高架下案（新庁舎等乗り入れあり） ※前回会議 提示案

- 新庁舎等のロータリーへ乗り入れた後、中央線高架下の北側道路を運行するルート



(2)-2 高架下案（新庁舎等乗り入れなし）

- 中央線高架沿いにバス停を設置し、新庁舎等のロータリーに乗り入れずに中央線高架下の北側道路を運行するルート

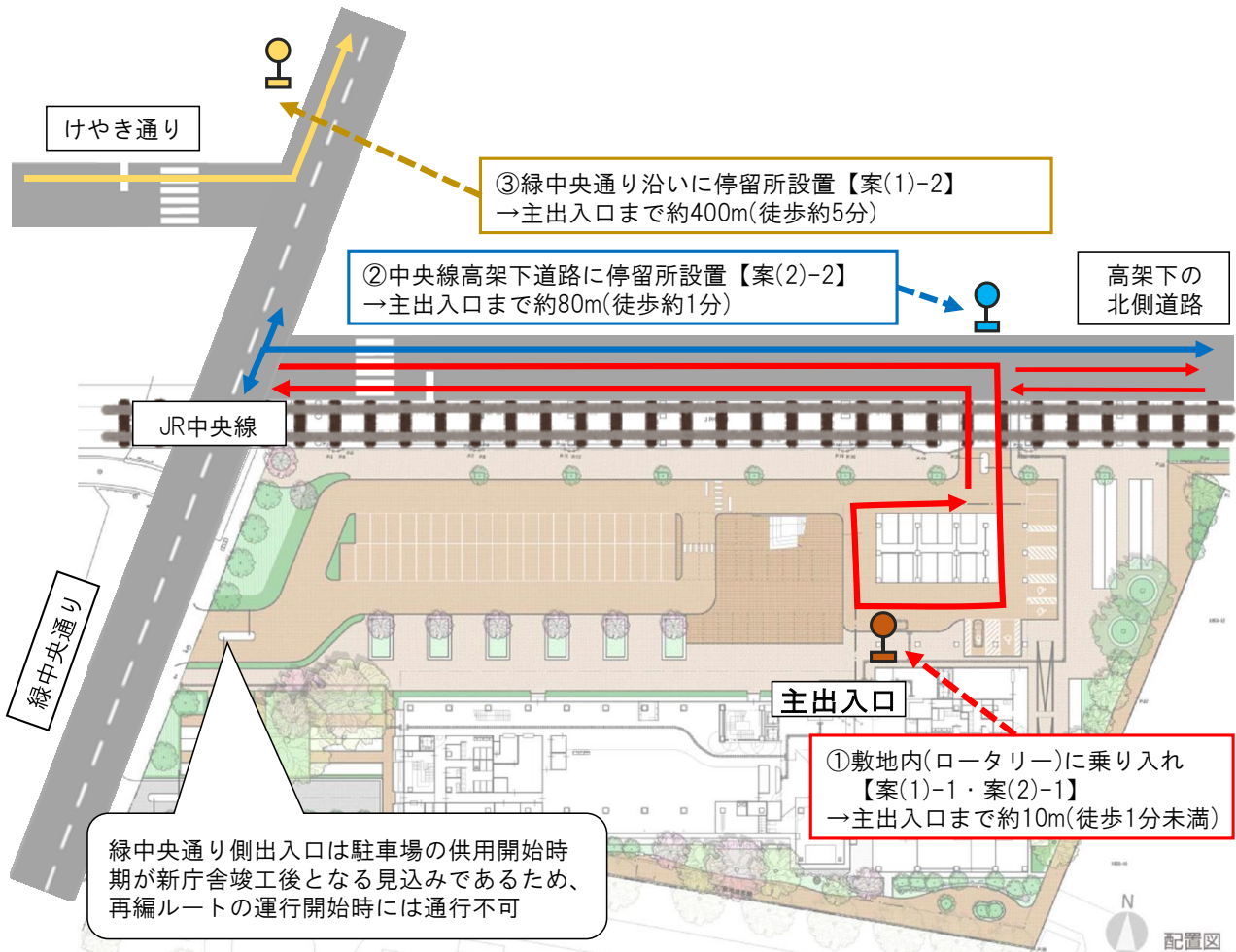


<各案における新庁舎・(仮称)新福祉社会館への結節について>

新庁舎・(仮称)新福祉社会館への結節方法は、以下の3通りが考えられる。

- ① 中央線高架下北側の入口から敷地内（ロータリー）に乗り入れる方法【案(1) - 1、案(2) - 1】
- ② 中央線高架沿いに停留所を設置する方法（敷地内に乗り入れない）【案(2) - 2】
- ③ 緑中央通り沿いに停留所を設置する方法【案(1) - 2】

※中央線高架沿い及び緑中央通りへのバス停の設置可能性・具体的な設置個所については、運行基準に基づき要確認



※ 小金井市新庁舎・(仮称)新福祉社会館基本設計後期レビュー資料を加工して作成

※1 主出入口までの距離は図上計測のため、実際の距離と異なる可能性がある。

※2 主出入口までの時間は歩行速度を分速 80mとして算出。信号や横断歩道での待ち時間等は考慮していない。

図 新庁舎・(仮称)新福祉社会館への結節について

4) 廃止バス停の状況

代替バス停は廃止予定のバス停から 300m程度までの距離に位置し、多くの乗降が想定される武蔵小金井駅までの走行時間が過度に長くないバス停とした。

(1) 各案で共通する状況

a) 武蔵小金井駅周辺

- 「小金井郵便局」～「小金井市役所入口」が廃止となるが、いずれも代替可能と考えられる。
- ただし、「稲穂神社前」は午後の時間帯で移動が遠回りとなるため、乗車時間が長くなる。
- 当該バス停については武蔵小金井駅に近く公共交通不便地域ではないため、廃止による影響は少ないと考えられる。
- ルート短縮により、武蔵小金井駅までの所要時間が短縮され速達性が向上するため、公共交通不便地域の多い小金井街道東側からの利用者の利便性向上が図られると考える。

表 武蔵小金井駅周辺廃止バス停一覧

No	廃止バス停	乗降者数(人)※1		代替先			
		平日	休日	代替バス停	距離※2	運行本数※3	乗車時間※4
20	小金井郵便局	60(1.4%)	14(0.5%)	本町二丁目	225m	16 便/時	-1 分程度
				小金井郵便局	92m	7 便/時	+1 分程度
20-2	稲穂神社前	57(1.4%)	22(0.7%)	ナンジャモンジャ通り入口	218m(午前)	7 便/時	+2 分程度
					317m(午後)	6 便/時	+7 分程度
21	小金井市役所入口	64(1.5%)	7(0.2%)	武蔵小金井駅北口	191m	2 便/時	-4 分程度

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、北東部循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

※2 乗車時の代替先バス停までの移動距離

※3 北東部循環の現在の運行時間より7時～20時台までを対象とした、1時間あたりの当該バス停運行本数下限値

※4 9時台(ナンジャモンジャ通りの午後の代替先は13時台)の対象路線のバスダイヤから、武蔵小金井駅北口までの乗車時間を比較。このため、道路状況等により異なる場合がある。

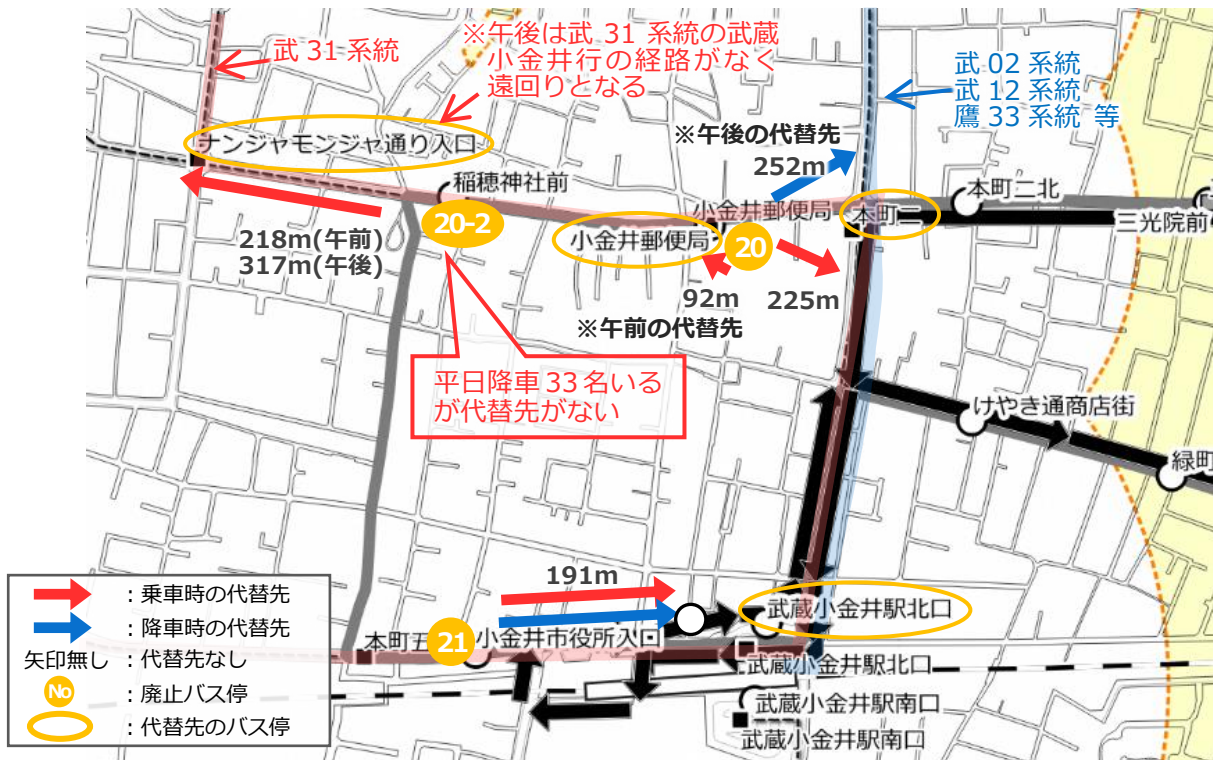


図 武蔵小金井駅周辺バス停

b) 東小金井駅周辺

- 「梶野町五丁目」と「北大通三小前」が廃止となるが、いずれも代替可能と考えられる。
- 東小金井駅に近く、代替バス停もあるため、バス停の廃止による影響は少ないと考えられる。

表 東小金井駅周辺廃止バス停一覧

No	廃止バス停	乗降者数(人) ^{※1}		代替先			
		平日	休日	代替バス停	距離 ^{※2}	運行本数 ^{※3}	乗車時間 ^{※4}
7	梶野町五丁目	27(0.6%)	14(0.5%)	東小金井駅	243m	2便/時	+1分程度
8	北大通り三小前	28(0.7%)	9(0.3%)	小金井第三小学校	231m	2便/時	-1分程度

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、北東部循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

※2 乗車時の代替先バス停までの移動距離

※3 現在検討中の北東部循環の1時間あたりの運行本数の下限値

※4 9時台の対象路線のバスダイヤから、武蔵小金井駅北口までの乗車時間を推定。このため、道路状況等により異なる場合がある。



図 東小金井駅周辺バス停

(2) 各案における状況

a) 地蔵通り案

- 前頁にて示したバス停以外に廃止となるバス停はないと考えられる。

b) 高架下案

- 地蔵通りにある「地蔵通り西」～「緑町一丁目」が廃止となる。
- 高架下の北側道路に新たに設置するバス停で代替することが考えられるが、「地蔵通り西」と「地蔵通り下山谷」は公共交通不便地域であるため、一部利用者に影響があると考えられる。

表 高架下案廃止バス停一覧

No	廃止バス停	乗降者数(人) ^{※1}		他路線の有無	代替バス停
		平日	休日		
3	地蔵通り西	324(7.7%)	173(5.6%)	なし	新規停留所の設置を想定
4	地蔵通り下山谷	94(2.2%)	75(2.4%)		
5	緑町一丁目	99(2.4%)	25(0.8%)		

※1 1日あたりの乗降者数。カッコ内割合は、北東部循環の全バス停の乗降者数に対する当該バス停乗降者数の比率

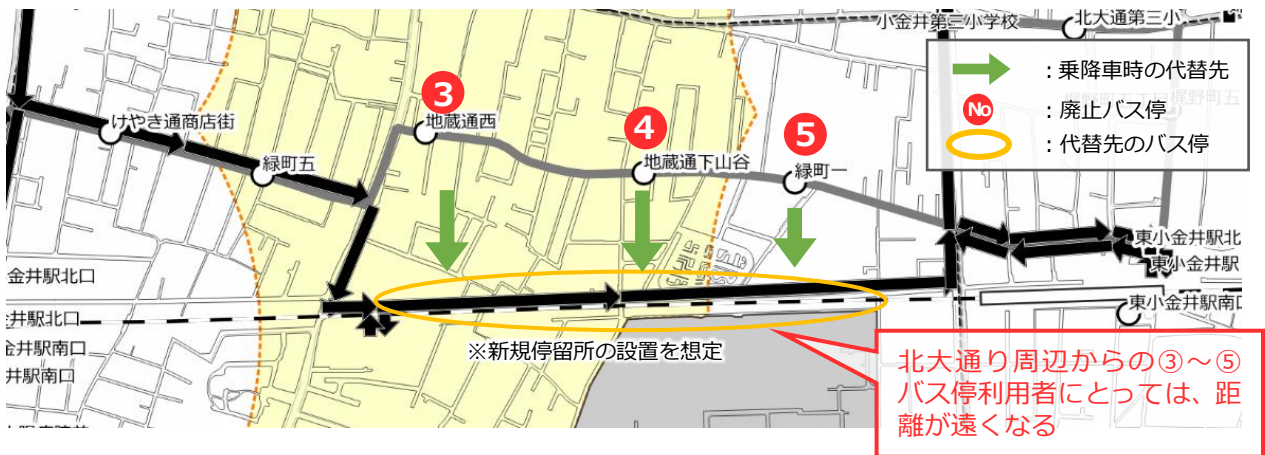


図 高架下案バス停

5) 乗り残しの発生可能性

- 現在の北東部循環は、平日の朝7時台・8時台は4便/時間、それ以外の時間帯は3便/時間の間隔で運行している。平日では朝夕に限らず車両定員35人(乗務員除く)を上回る人数が乗車している便があり、一部時間帯では45人を上回る便もある。
- 新庁舎・(仮称)新福祉会館のロータリーに乗り入れるルート案の場合、3便/時間の運行が難しいことから、乗り残し発生の可能性がある。

5.3 各案共通の課題事項

1) 武蔵小金井駅への結節方法について

前回会議における結節時の時間短縮等にかかるご意見「武蔵小金井駅北口・西武バス停留所での乗降」、「武蔵小金井駅南口での結節」について、検討を行った結果を示す。

(1) 指摘に対する確認結果

a) 西武バス停留所の利用(CoCo バスとの共用)について

西武バス・京王バスに実現可能性を確認した結果、以下の点から、新たに CoCo バスが西武バス停留所を利用することは難しいとの見解であった。

- 当該バス停を使用する路線は運行本数が多く（ピークの平日朝 8 時台は 1 時間あたり 12 本が発着）、バスの待機時間など、事業者間における時間調整が難しい。（現在、北東部循環が行っている武蔵小金井駅での時間調整ができなくなる可能性）
- 複数の路線が混在する場合、行先がわかりづらく、利用者の混乱を招く懸念がある。
- 当該バス停は運行本数・利用者が多く、朝夕のピーク時にはバス待ち客が列をなすこともあり、バス待ち客の安全確保や、歩行者の通行の妨げにならないよう配慮する必要がある。

b) 武蔵小金井駅南口での結節

武蔵小金井駅北側から、南口ロータリーへの結節について、小金井警察署に確認した結果、交通規制はないが、現状でも渋滞が生じている箇所であり、後続車へさらなる影響を与える可能性があることから、北側からの結節は望ましくないとの意見であった。

<小金井警察署からの意見>

- 武蔵小金井駅北側から南口ロータリーへの右折進入について、交通規制はない。
- 右折専用レーンがなく、また、小金井街道については現在工事中である。現状の車線の場合、一車線のため、後続車への影響（渋滞発生）が懸念される。

<参考> 小金井街道のバス専用レーン

- 日曜・祝日を除く午前 7 時～9 時の間、小金井街道の本町二丁目バス停から武蔵小金井駅北口付近までの約 300m の区間で、中央車線がバス専用レーンとなっている。
- バスとその他車両の交通を分離することによりバスの定時性が確保されるほか、武蔵小金井駅北口ロータリーへの右折待ちのバスによる後続車への影響が軽減される。

(2) 対応方針

(1)より、「武蔵小金井駅北口・西武バス停留所での乗降」、「武蔵小金井駅南口での結節」は対応が難しいことから、武蔵小金井駅北口に結節後、イトーヨーカドー北側で車両を転回する運行とする。

また、P.15で整理したとおり、現行路線の一部バス停が廃止となるが、武蔵小金井駅で降車する場合には、所要時間が短縮され速達性が向上するため、公共交通不便地域の多い小金井街道東側からの利用者の利便性向上が図られると考える。

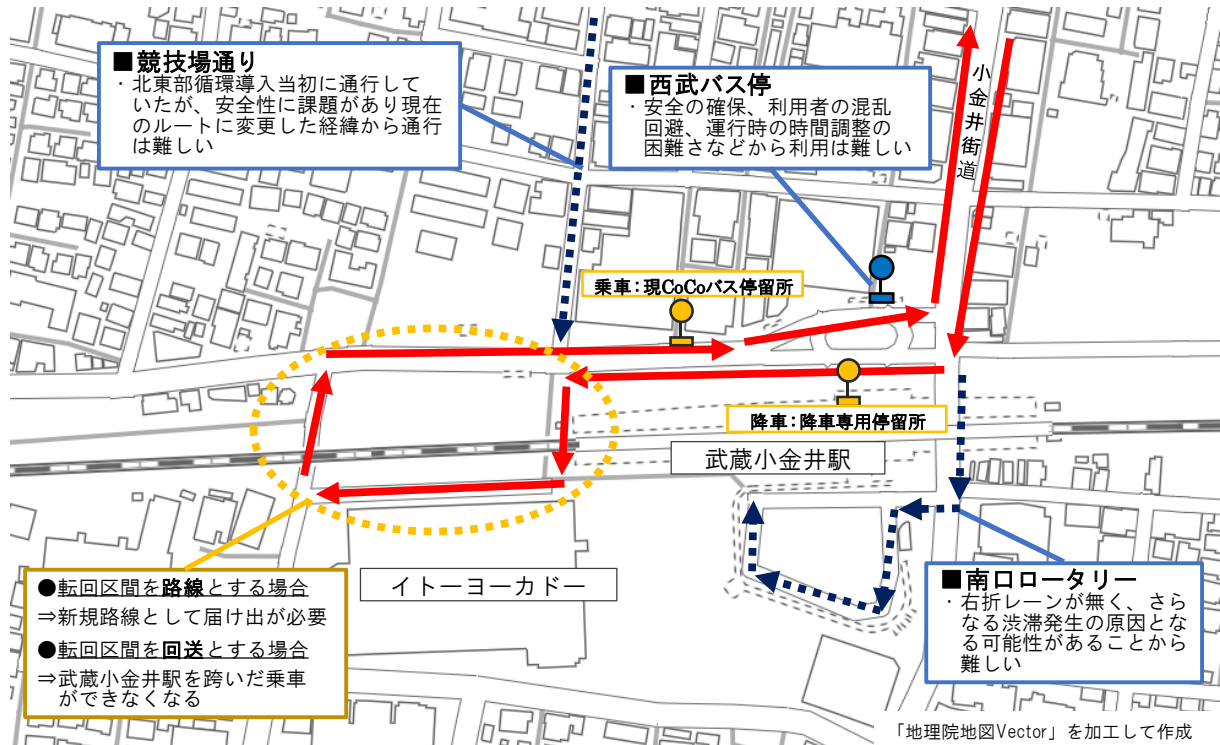


図 武蔵小金井駅への結節について

5.4 論点・確認事項

- 路線によるカバー状況を考慮すると、現行の北東部循環と同様に地蔵通りを運行する案が望ましいと考えるが、どうか。
- 新庁舎・(仮称)新福祉会館への乗り入れの有無、方法についてご意見があるか。
- 武蔵小金井駅への結節の方法として、提示した案で問題がないか。

6 南東部の路線

6.1 前回会議の指摘と対応

前回会議では東小金井駅南口結節案、東小金井駅北口結節案、2ルート案の3案を提示した。指摘事項のうち、ルートに関係するものと、その対応は以下の通り。

課題	指摘事項	対応方針	記載箇所
騒音・振動に対する改善要望について	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音・振動については大きな問題と認識している。ルートを設定する上での大前提となるため、問題へどう対処するか、重要である。(早田委員) ・15年間も騒音・振動の問題が続いていることもあり、当該区間を通る案(東小金井駅南口結節案)はやめた方がよい。廃止となる区間のうち、歯科大グラウンド前～富士見通り東については、高齢者でも駅から十分歩いて行ける距離だと思う。(平野委員) ・富士見通りの騒音・振動に対する要望のある区間をどう考えるか、という点が論点になる。(鈴木会長) 	⇒他ルート案の運行可能性も踏まえ、当該区間を通らない案についても検討	-
新庁舎への結節について	<ul style="list-style-type: none"> ・新庁舎へのアクセスについて、北東部循環でカバーできない方向(新庁舎等→武蔵小金井駅)を南東部の路線でカバーするかどうか、整理が必要。(鈴木会長) 	⇒ルート検討の課題事項として整理	P.24
農工大通りについて	<ul style="list-style-type: none"> ・現行ルートが運行している農工大通りを通らないルート案について、どう考えるか。(鈴木会長) 	⇒ルート検討の課題事項として整理	P.25
乗り継ぎ利用(中町・東町ルート統合)について	<ul style="list-style-type: none"> ・以前、中町循環と東町循環を乗り換えしやすいようにダイヤを変更した経緯があるが、乗り継ぎの利用者数は把握しているか。ある程度の利用者がいるのであれば、東町から武蔵小金井駅を繋ぐ必要があると思う。(青木副会長) 	⇒乗り継ぎ利用者について運行事業者(京王バス)に確認した結果、実数は計測していないとのこと。運転士負担・運行上の安全面から、運転士によるカウント調査等の実施ができないため、引き続き、実態把握方法について検討	-
不採用案について	<ul style="list-style-type: none"> ・不採用ルートの14番はなぜ不採用になっているのか。現在の案より距離・所要時間が短く、数字は間違っていないか。(青木副会長) 	⇒路線延長・所要時間の記載に誤りがあったため、再計測した結果を今回整理した不採用案と併せて再提示。	参考資料1
ルート設定について	<ul style="list-style-type: none"> ・他路線に比べて利用の少ないエリアであるため、事業性を考えると効率的に回れるルートとするのが良いのではないかと。(早田委員) 	⇒運行の効率性の観点も踏まえつつ検討を進める。	-

6.2 ルート案

前回会議における意見を踏まえ、前回会議で提示したルート案に加え、新たに検討したルート案について、確認を行う。

1) 南東部の路線の構成について

南東部路線の構成については、大きく以下2通りが考えられる。

- 1ルート案 【(1)東小金井駅南口結節案、(2)東小金井駅北口結節案、(3)新小金井駅結節案】
1つの路線を車両2台で運行する方法
⇒ 中町地域と東町地域間における乗り継ぎが不要となるが、路線延長が長く、速達性が低下するため、「行き」と「帰り」のいずれかの利用時には遠回りとなり利便性が落ちる地域が生じる。
- 2ルート案 【(4)2ルート案①、(5)2ルート案②】
南東部地域を2つの路線（中央循環・東町循環）に分割し、それぞれ車両1台で運行する方法
⇒ 目的地までの速達性が高い一方で、中町地域と東町地域間における乗り継ぎが必要となる。

※2ルート案の場合、中央循環で2便/時間の運行を確保するためには、武蔵小金井駅と新庁舎に結節した上で、新小金井駅へ結節することは難しい。

2) ルート案図

(1) 東小金井駅南口結節案 ※前回会議 提示案

- 現在の中町循環と東町循環を統合したルート。



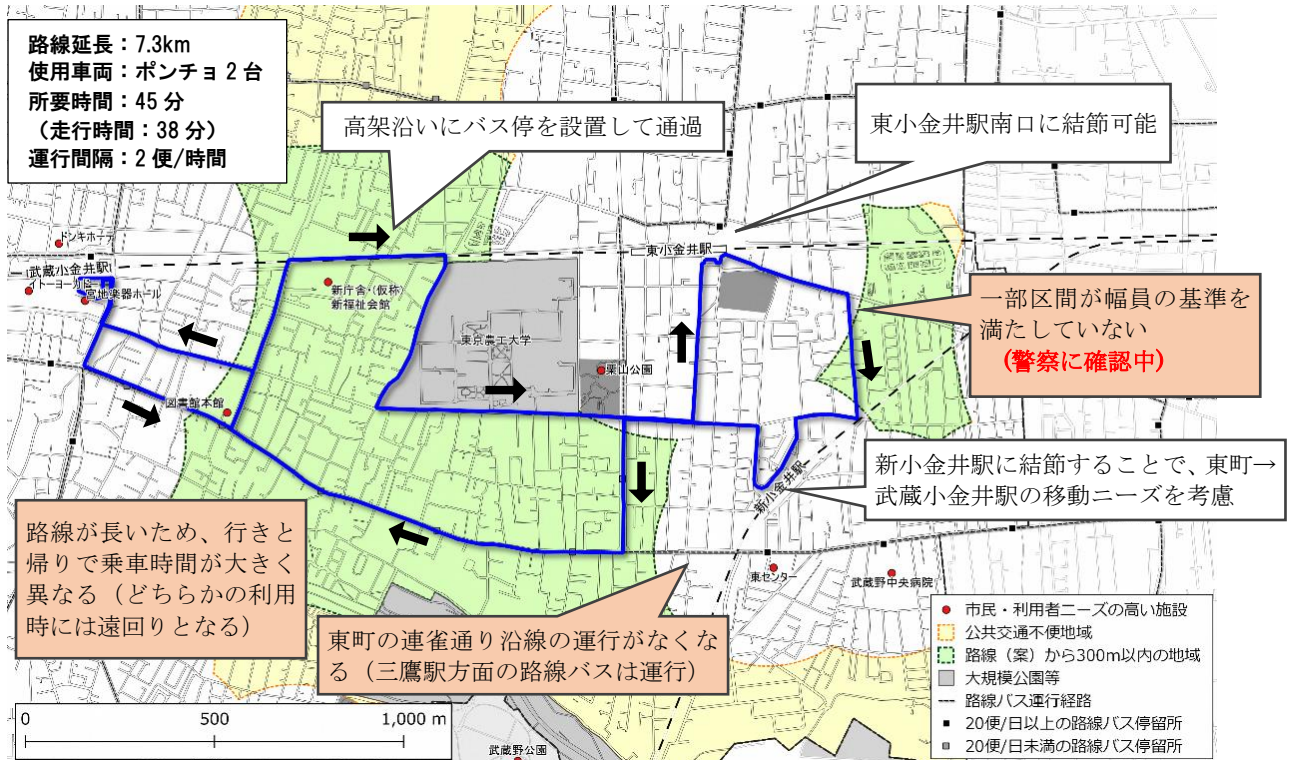
(2) 東小金井駅北口結節案 ※前回会議 提示案

- 高架下の北側の道路を経由して東小金井駅にアクセス。東小金井駅の南口で折り返しができないため、北口に結節。



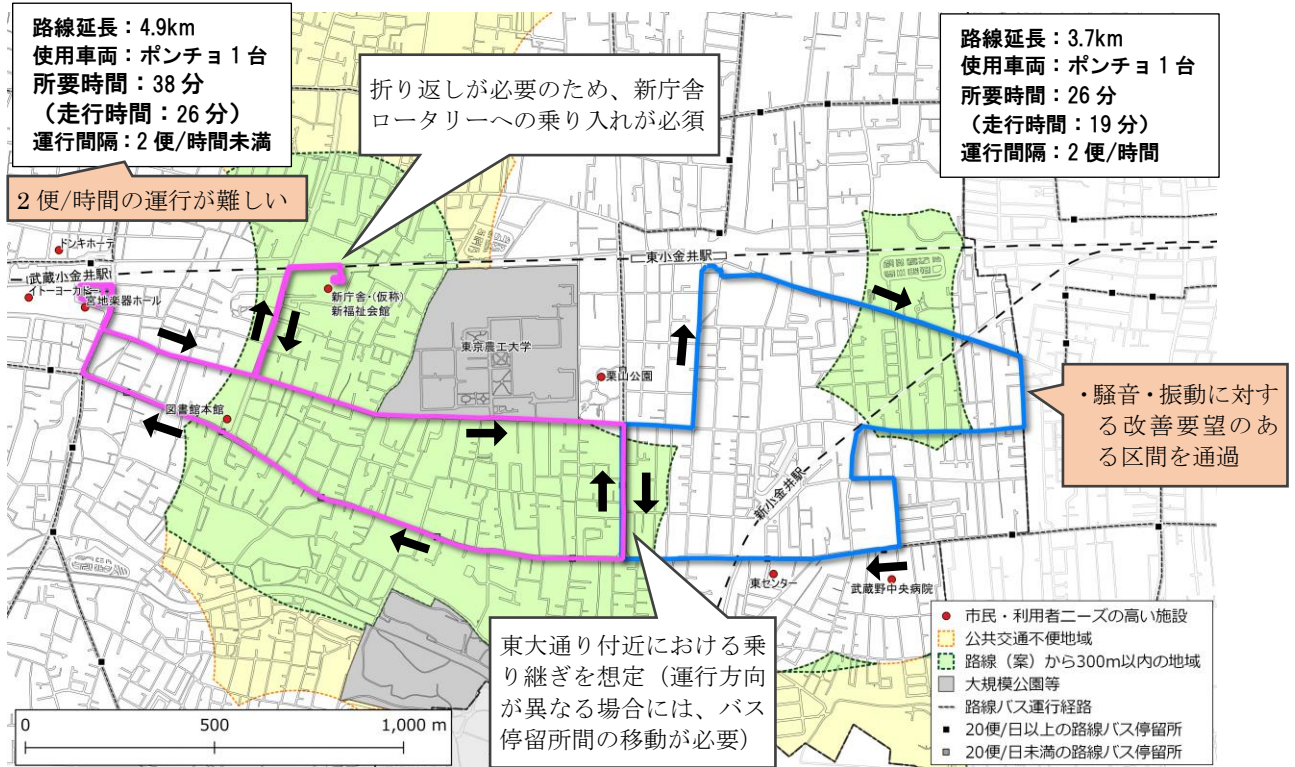
(3) 新小金井駅結節案 ※今回会議 新規提示案

- 東町における騒音・振動の改善要望区間を回避し、新小金井駅を経由するルート



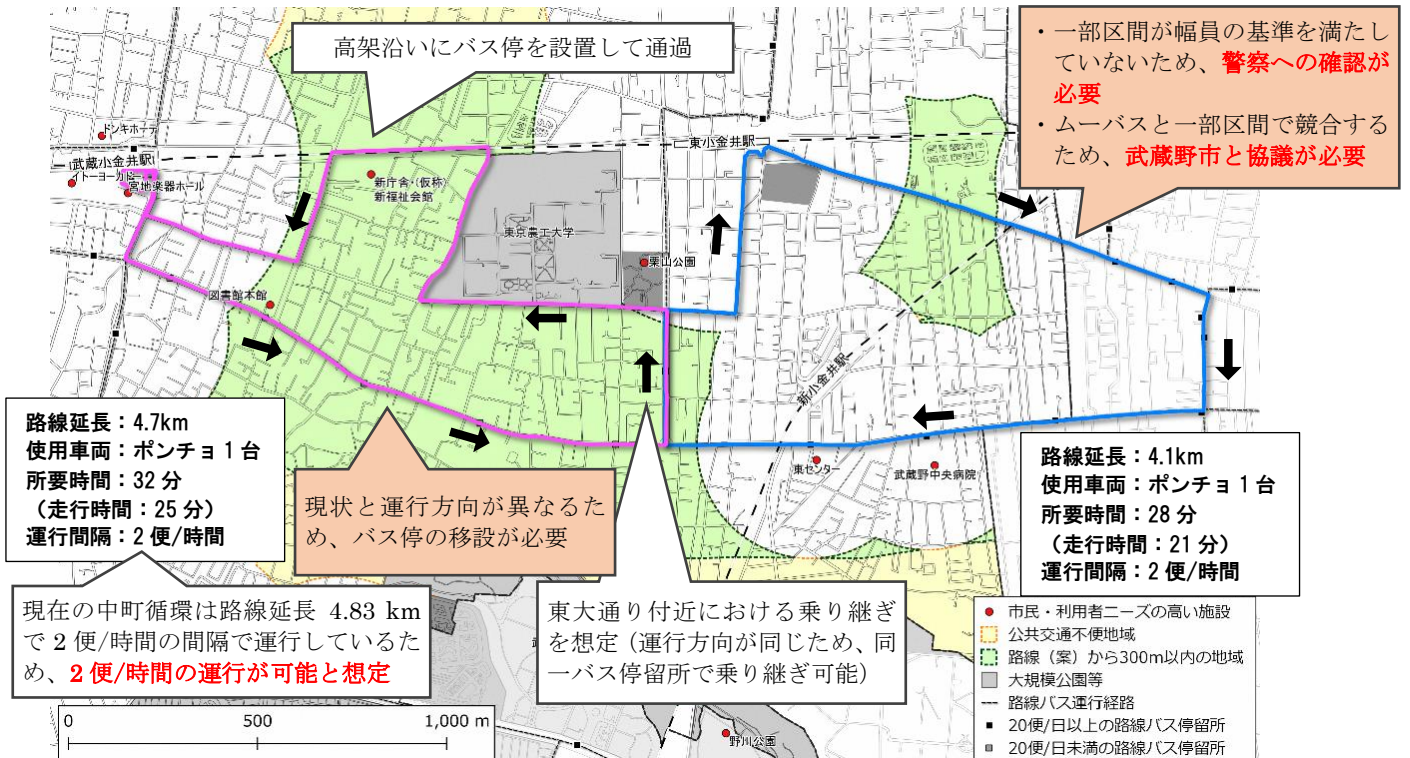
(4) 2ルート案① ※前回会議 提示案

- 現在の中町循環・東町循環と同様に南東地域を2路線に分割。ピンク色の路線は逆回りも可能。



(5) 2ルート案② ※今回会議 新規提示案

- 現在の中町循環・東町循環と同様に南東地域を2路線に分割。ピンク色路線は逆回り運行も可能。青色路線は騒音・振動の改善要望区間を回避するため、武蔵野市域を運行。



6.3 ルート検討時の条件整理

1) 東町地域と武蔵小金井駅との結節について

- 平成 30 年度（東町循環のダイヤ改正前）に実施したアンケート結果では、東町居住者が武蔵小金井駅へ向かう際は、東町循環と中町循環との乗り継ぎ利用ではなく、新小金井駅から中町循環を使っているとみられる結果であった。
- 運行事業者（京王バス）に確認した結果、実数は計測していない、との回答であった。

⇒ 運転士負担・運行上の安全面から、運転士によるカウント調査等の実施が難しいため、引き続き実態把握方法については検討を行う。

2) 乗り残しの発生可能性(前回会議資料の内容再掲)

(1) 1 ルート案での確認 【(1)東小金井駅南口結節案・(2)東小金井駅北口結節案・(3)新小金井駅結節案】

- 現在の路線では、東町の西武多摩川線以东から武蔵小金井駅へ直接アクセスする路線はないため、東町循環と中町循環の乗降者数調査結果を組み合わせる検討。
- 東町循環の乗降者数調査結果から、東小金井駅以外での乗車者の降車停留所は東小金井駅が大半であることから、東町循環の東小金井駅以降（「歯科大グランド前」～「東町四丁目西交差点」）での乗車者は、同様に中央線の駅である武蔵小金井駅で降車すると仮定。

⇒ 東町循環と中町循環の乗車状況を組み合わせると、最も多くの利用が想定される東町から武蔵小金井駅の間の区間において、**35人（車両定員）を上回る可能性**がある。

(2) 2 ルート案での確認 【(4) 2 ルート案①・(5)2 ルート案②】

- 運行範囲の近い現行の中町循環と東町循環の乗降者数調査結果から検討する。

⇒ 便別・停留所別の乗車状況（各停留所を出発した時点での乗車人数）をみると、いずれの路線も **35人（車両定員）を上回る利用はみられない。**

3) 新庁舎・(仮称)新福祉会館への結節について

- 北東部循環は、武蔵小金井駅→新庁舎方向→東小金井駅（東方向）の利用はカバーできるものの、東小金井駅→新庁舎→武蔵小金井駅方向（西方向）の利用については、遠回りとなり乗車時間が長くなるため、利便性が悪い状況。

⇒ **東小金井駅→新庁舎→武蔵小金井駅方向（西方向）については、南東部の路線でカバーする必要がある。**

※武蔵小金井駅→新庁舎方向→東小金井駅（東方向）の運行については、北東部循環でカバーできるため結節する必要性は低いと考えられる。

4) ルート検討の条件整理

今回提示している5つのルート案について、前記1)～3)で整理した課題に加え、道路幅員、所要時間、騒音・振動の改善要望区間の通過有無等、ルート検討に当たっての条件を整理すると以下の通りとなる。

表 ルート検討の条件整理

ルート案		新庁舎・(仮称)新福祉会館		新規に通行する 道路の幅員 (警察協議の必要性)	所要時間 (2便/時間の運行)	騒音・振動への 対策要望区間
		運行方向	結節方法			
1 ル ー ト 案	(1) 東小金井駅 南口結節案	東方向のみ	ロータリー	課題なし	○	通過する
	(2) 東小金井駅 北口結節案	両方向	高架下 ロータリー	課題なし	×	通過しない (南側を通行)
	(3) 新小金井駅 結節案	東方向のみ	高架下	課題あり (警察に確認中)	○	通過しない
2 ル ー ト 案	(4) 2ルート案①	東方向のみ (逆向きも可)	ロータリー	課題なし	中央：× 東町：○	通過する
	(5) 2ルート案②	西方向のみ (逆向きも可)	高架下	課題有り (警察に確認中)	中央：△ 東町：○	通過しない

⇒ これを踏まえ、どのようなルート案を地域懇談会に提示するか検討が必要。

6.4 ルート案の検討(論点)

- 各ルート案の課題に対してご意見はあるか。
- 新庁舎・(仮称)福祉会館への結節は、片方向のみの結節でよいか。また、西方向・東方向のどちらで結節するのがよいか。
- 運行間隔が2便/時間未満となった案について、再編運行基準を満たさないことから、ルート案から外すことでよいか。
- 農工大通りを通過しない案について、ご意見を頂きたい。
- 騒音・振動の改善要望箇所の通行について、ご意見を頂きたい。
- 警察や武蔵野市へ確認が必要な道路を通るルート案もあるため、具体ルート案の検討については、今回会議で頂いたご意見や警察等への確認結果等を踏まえ、事務局で引き取ることを了解いただきたい。