

再編ルート案について

1 CoCo バス再編事業について

小金井市コミュニティバス「CoCo バス」は、運行開始から 18 年以上が経過しており、この間、JR 中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等により、市内の交通状況及び市民ニーズが変化してきています。

今回の再編事業では、これまでの状況及び、新庁舎の建設計画等を加味した上で、市民及び地域公共交通会議等の意見を踏まえながら、再編運行ルート等の検討を実施しました。

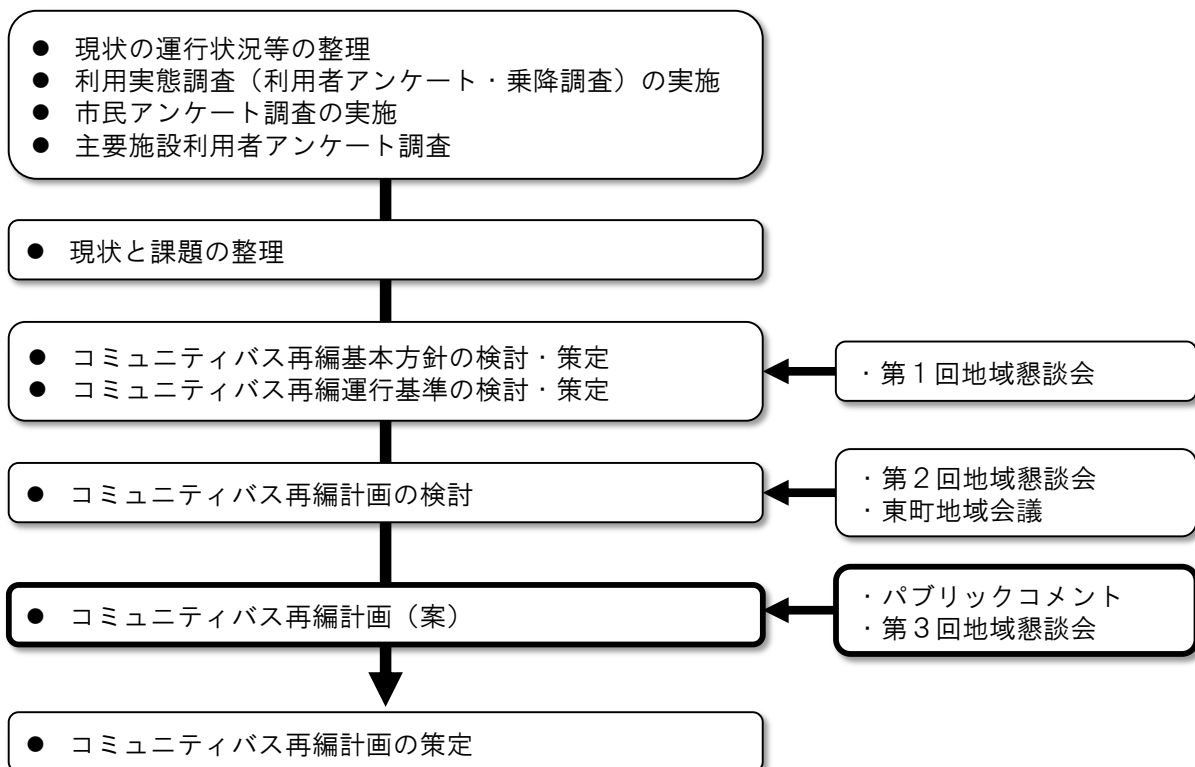
2 再編事業の流れ

平成 30 年度から実施している再編事業の大まかな流れを以下に示します。

CoCo バス、路線バス等の運行状況を整理するとともに、各種アンケートを実施して、市民、利用者のニーズを把握し、現状と課題について整理を行いました。

その後、コミュニティバス再編の基本方針、再編運行基準について、公募市民、運行事業者、有識者等により構成される地域公共交通会議において議論を重ねるとともに、地域懇談会において市内各地域からの意見を収集、反映して策定しました。

そして、策定した再編基本方針及び再編運行基準を踏まえ、ルート再編を含む再編計画（案）について、地域公共交通会議で議論を重ねるとともに、地域懇談会、東町地域会議において市内各地域からの意見を収集、反映し作成しました。



3 再編基本方針・運行基準

再編基本方針及び再編運行基準の内容と、両者を踏まえて実施したルート検討の条件整理の内容について説明します。

3.1 再編基本方針

CoCo バスの再編検討にあたって、アンケート調査等の結果を踏まえ、小金井市の公共交通に関する課題を整理し、再編基本方針を策定しました。

■公共交通に関する課題

- 交通弱者に配慮した移動手段を確保すること
- 公共交通不便地域への対応をすること
- 路線バスと CoCo バスの競合を回避し、相互補完すること
- バス・タクシー業界における運転手不足・高齢化が深刻化していること
(交通サービスの担い手の不足)
- 日常生活で利用する施設へのアクセス手段の提供が必要なこと
- CoCo バス運行に関する指針・基準等が必要なこと
- 市民・バス事業者・市の3者が、過度な負担なく公共交通を支える必要があること

■再編基本方針

① 公共交通が不便な地域における交通弱者※¹への対応

- ・ CoCo バスは、路線バスが通っていない、または通っているが運行本数が 1 日数本程度など、公共交通が不便な地域を対象地域とすることを基本とする。
- ・ ルートやバス停の位置・間隔、運行時間や運行本数等のサービス検討に当たっては、交通弱者の移動ニーズに配慮する。
- ・ 路線バスが通っていない地域などでは、幅員が狭いことでバスの通行が困難な道路もあると想定されるため、道路の整備状況を踏まえたルートの設定を行う。

② 路線バスを補完するサービスの提供

- ・ 地域公共交通ネットワークの形成に当たっては路線バスを基本とし、路線バスとの競合回避を踏まえた上で、CoCo バスのルートやバス停の位置・間隔、運賃、運行時間、運行本数等のサービスについて検討する。
- ・ 市内全域を路線バスと CoCo バスの両者が一体となってカバーする地域公共交通ネットワークを形成する。

③ 日常生活に即した運行サービスの提供

- ・ 市民や利用者からニーズが高い施設を結ぶルートについて、効率性の観点も踏まえながら設定する。
- ・ 効率性の観点も踏まえると、一つのルートで結ぶ施設には限界があるため、他の施設にもできるだけ負担なく移動できるよう、CoCo バス路線間での乗り継ぎに伴う移動距離、運賃、ダイヤ接続、待ち空間等の観点から、利便性向上を図る。
- ・ 現在はバス路線が運行していない新庁舎等の計画を踏まえたルート設定を行う。 ※²

④ 持続可能な運行形態・サービスの提供

- ・ 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により 3 者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるための仕組みを構築する。
- ・ 現有車両でサービスを提供することを基本とし、財政負担が現状水準を大幅に上回ることはないよう、効率的・効果的な運行を行う。
- ・ 運賃については、受益者負担や財政支援、地域間における公平性の観点から、水準や体系について検討する。
- ・ 市民をはじめとしたより多くの方に利用してもらうため、PR、意識啓発等の利用促進を図る。

※¹：「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。

※²：新庁舎等へのアクセスについては、基本方針の策定後の再編ルート検討結果を受け、CoCo バスとは別にシャトルバスの運行の検討を実施しています。

3.2 再編運行基準

持続可能なコミュニティバスの運行のため、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限、基本方針を踏まえた運行時間帯、運行間隔及び運賃等のサービス水準とともに、再編後の見直しを検討する上で運行継続基準を検討しました。

このうち、運行継続基準については再編を実施した路線は利用が定着するまでに一定の期間が必要と考えられること、また、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少の影響を踏まえ、基準として設定する指標の数値については再確認が必要となる可能性があることを踏まえ、再編後 2 年が経過したのち、CoCo バス運行ガイドラインを改定する際に設定することとします。

下記の基準を踏まえた上で、市内における高齢化の状況や土地の高低差を考慮し運行ルート等を設定しました。

項目	指標	指標の考え方	基本方針との対応	原則とする運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要なとなる道路幅員	—	車両制限令に基づき設定 ^{※1}
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	法令等での基準により設定 ^{※1}
運行サービス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	① ④	概ね 200～300m間隔 ^{※1}
	運行間隔(頻度)	1 時間あたりの運行本数	④	1 時間 2 便(30 分に 1 便)を最低限確保
	運賃	1 回乗車あたりの運賃	① ② ④	路線バスの初乗り運賃と同等
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	② ③ ④	9 時台～19 時台の運行を最低限確保
運行継続基準	収支率(公費負担率)	運行経費に対する運賃収入の割合	④	(再編後 2 年が経過したのち設定)

※1: 警察や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等についても考慮する。

3.3 ルート検討の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件を以下のとおり整理しました。

3.3.1 基本条件

1) 使用する車両

- ポンチョ 6 台 (+予備車両 1 台)
- ハイエース 1 台 (+予備車両 1 台)

※予備車両は、通常時は使用不可（車検や故障時等のみ使用）

2) 通行する道路

- 一方通行、スクールゾーン等の交通規制を考慮した上で、原則として車両制限令に定められているコミュニティバスの運行に必要な最低限の幅員を満たす道路とします。

3) 起終点の確保

- 運転士の休息・交替時間及び運行時間を調整するため、バスが待機可能な起終点を各路線に確保します。

4) 路線延長

- 運行の安全性と運転士の休息等を考慮して実際に運行可能な距離に設定します。
- 基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、所要時間等、路線の効率性を考慮します。
- 検討における目安として、運行事業者へのヒアリング結果を基に、運転士の休息等を考慮したルート一周の望ましい長さについて、以下のように整理します。

表 走行可能距離の目安

		2 便/時間	3 便/時間
車両台数	1 台	4.5km 程度	3.0km 程度
	2 台	9.0km 程度	6.0km 程度

5) 運行時間帯

- 再編運行基準に基づき、9 時台～19 時台の運行を最低限確保します。

6) 運行間隔

- 再編運行基準に基づき、1 時間当たり 2 便（30 分に 1 便）を最低限確保します。

7) その他

- 再編運行基準を踏まえた上で、再編基本方針との整合性を図りながら、市内における高齢化の状況や土地の高低差についても考慮します。

3.3.2 運行対象地域

基本方針の①「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」及び②「路線バスを補完するサービスの提供」に基づき、路線バスとの競合を回避し、**公共交通不便地域を対象地域**とすることを基本とします。

また、市内の公共交通不便地域の立地状況を踏まえ、運行の対象とする路線と地域を概ね以下のとおりに区分しました。

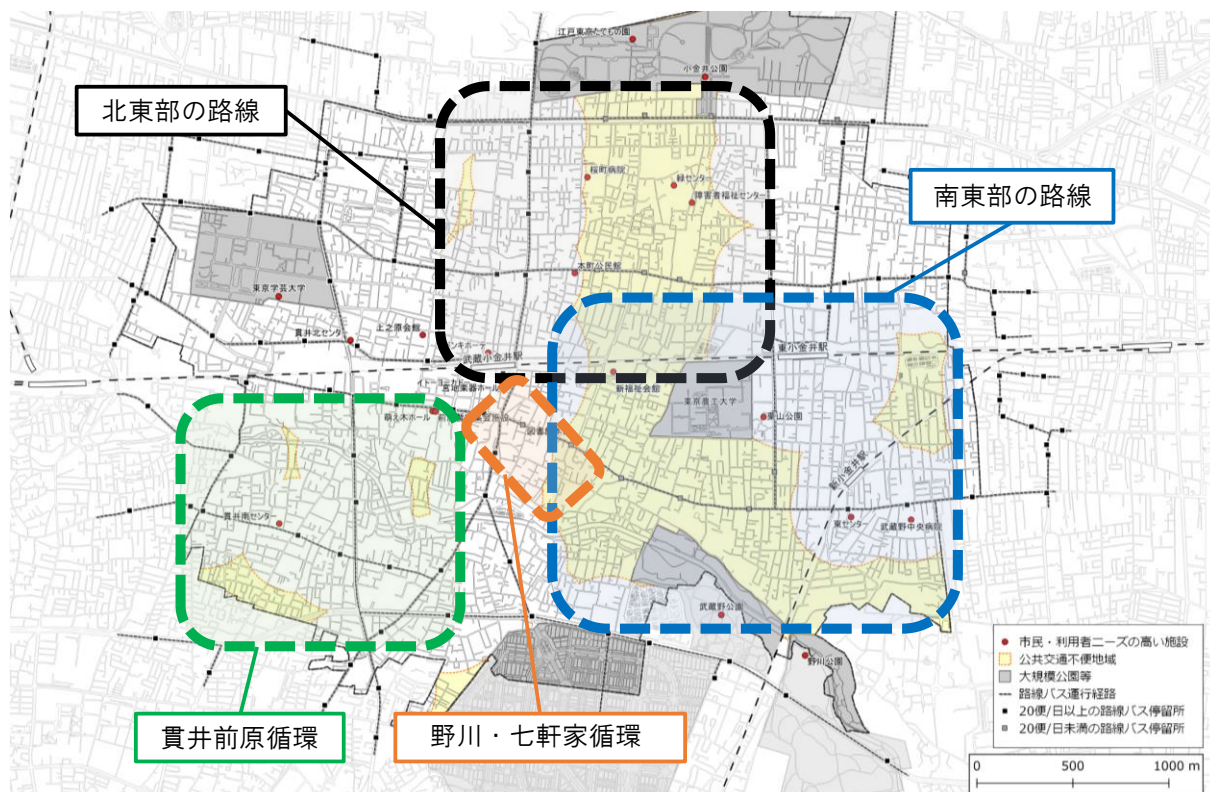


図 各路線の運行対象地域

3.3.3 市民・利用者ニーズの高い施設へのアクセス

基本方針の③「日常生活に即した運行サービスの提供」に基づき、効率性の観点から踏まえながら、市民や利用者のニーズが高い施設へのアクセスを考慮します。

1) 交通結節点

路線の設定に当たり特に考慮すべき「鉄道駅への結節」については、下表のとおり整理しました。

		結節する鉄道駅	設定の理由
北東部循環		武蔵小金井駅 東小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅、東小金井駅ともに多くの利用がみられる。特に交通不便地域からの利用が多い。 ・武蔵小金井駅、東小金井駅への運行ニーズも高い。
貫井前原循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
野川・七軒家循環		武蔵小金井駅	・現行路線において武蔵小金井駅へ多くの利用がみられる。
南東部	中町周辺	武蔵小金井駅	・武蔵小金井駅及び周辺への結節が求められている。
	東町周辺	東小金井駅	・武蔵小金井駅への結節要望があるが、実際の利用がみられる最寄りの東小金井駅へ最低限結節する必要がある。

2) 公共施設

市民や利用者のニーズが高い公共施設として、以下の施設を抽出しました。

- 新庁舎・（仮称）新福社会館
- 公民館本館及び各センター（貫井南・東・緑・貫井北）
- 図書館本館

上記のうち、新庁舎・（仮称）新福社会館への直接のアクセスは、CoCoバスとは別途検討する新庁舎等シャトルバスにより対応することとし、各地域からのアクセス方法を下表のとおり整理しています。

なお、新庁舎等シャトルバスは新庁舎・（仮称）新福社会館のほか、武蔵小金井駅・東小金井駅のみでの乗降を想定しています。

3) 医療施設

市民や利用者のニーズが高い医療施設として、以下の施設を抽出しました。

- 桜町病院
- 武蔵野中央病院

4) その他施設

アンケート調査・地域懇談会等の結果を踏まえ、上記の施設以外に市民・利用者ニーズの高い施設を以下のとおり整理しました。

- | | | |
|-------------|------------|---------------|
| ● 小金井公園 | ● 東京学芸大学 | ● 障害者福祉センター |
| ● 江戸東京たてもの園 | ● 萌え木ホール | ● イトーヨーカ堂 |
| ● 武蔵野公園 | ● 前原暫定集会施設 | ● ドンキホーテ |
| ● 野川公園 | ● 上之原会館 | ● 小金井 宮地楽器ホール |
| ● 栗山公園 | | |

4 北東部循環

4.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	東西 2 ルート化での運行。	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西 2 ルートの運行とした場合、東側のルート沿線から武蔵小金井駅に直接アクセスできなくなること、西側のルートが小金井街道の路線バスと競合することなどから、現行ルートに比べて有用性が低下すると判断し、2 ルート化は行わないこととします。
	逆回りでの運行。	<ul style="list-style-type: none"> ● 上水桜通りが西向きの一方通行であり、現行ルートでの逆回りの運行ができないため、現行と同様の片周りとします。
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便での運行を維持。	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行基準は1時間当たり2便ですが、利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、1時間当たり3便の運行を維持します。
	現在、平日の朝方は1時間当たり4便を運行しているが、再編後も維持。	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数の状況を鑑み、再編後も現行と同様に、平日の朝方は1時間当たり4便の運行を維持します。
バス停について	『桜町病院入口』バス停から桜町病院までが遠い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 桜町病院周辺の道路は幅員が狭く、現行よりルートを近づけることは難しい状況です。 ● 『桜町病院入口』バス停から、桜町病院までの案内の充実を検討します。
	バス停間隔が広い、『緑町一丁目』～『東小金井駅』区間への、バス停の設置。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。
	『小金井公園入口』バス停について、安全面から位置を調整。	<ul style="list-style-type: none"> ● 引き続き課題とします。
その他	『稲穂神社前』～『小金井市役所入口』の区間において、一部道路の幅員が狭く、走行時の振動・騒音等がある。	<ul style="list-style-type: none"> ● この区間を運行しない場合、『小金井郵便局』～『小金井市役所入口』区間の運行ができないことから、現在のルートを維持します。
	『関野橋』～『小金井公園入口』の区間において、小金井公園への来訪者等、市外からの利用も多く、車内混雑により、地域住民が乗れないことがある。一方で、小金井公園へのアクセスも多い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

4.2 北東部循環ルート案

現行の北東部循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅北口
- 運行時間帯 : 7時～20時
- 所要時間 : 39分/周
- 運行頻度 : 3便/時間(20分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ2台
- 備考 : 平日の7時台、8時台は車両3台を使用して4便/時間(15分間隔)で運行

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

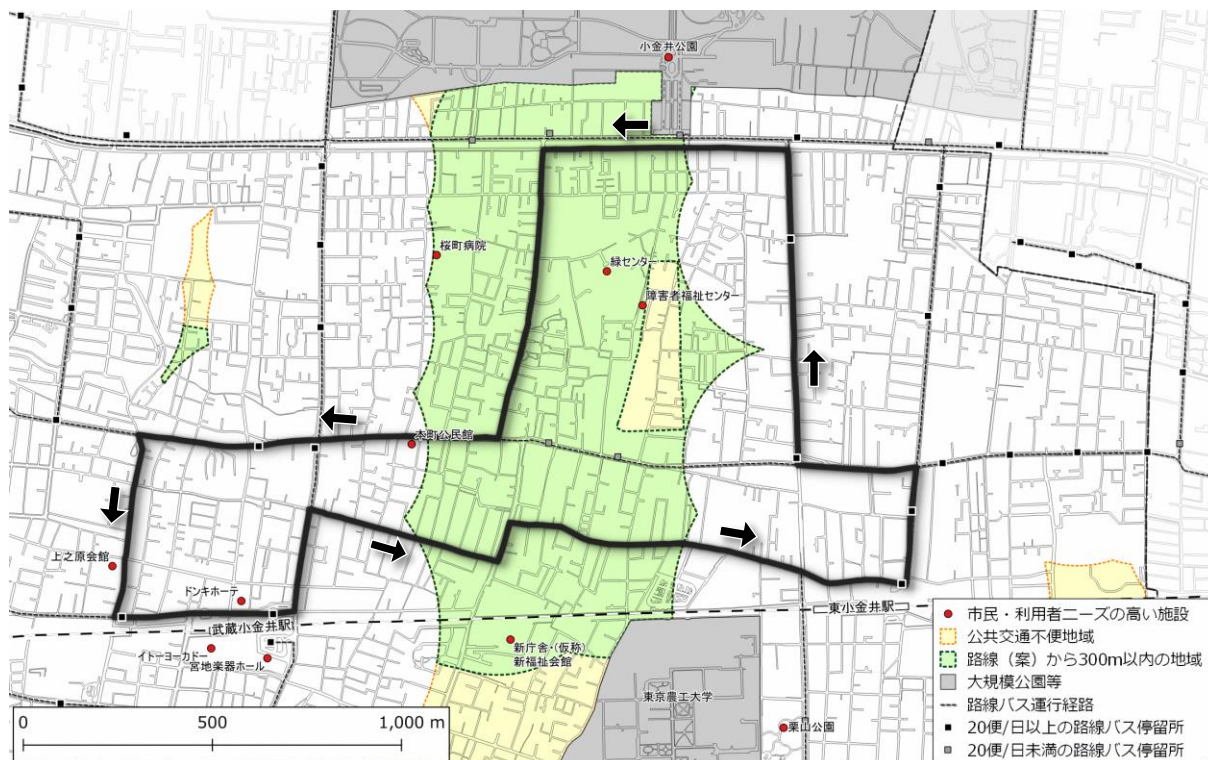


図 北東部循環ルート案

5 貫井前原循環

5.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望・課題	対応
ルートについて	『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間において、道路幅員が狭く、すれ違いが困難。また、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。	<ul style="list-style-type: none"> ● 武51系統はコミュニティバスとの競合により路線の存続が厳しい状況にあります。武51系統が縮小・廃線となった場合、沿線の一部が公共交通不便地域となると見込まれることから、役割分担により、競合を緩和する必要があります。 ● 『平台坂下』～『ハナダイコン緑地』の区間は道路幅員が狭く、車両のすれ違い時に安全上の課題があり、誘導員の配置、運転手相互の無線連絡で安全性に配慮し運行をしています。また、すれ違いにより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状況です。 ● くらぼね坂(東京経済大学の東側の道)の一方通行規制(上り方向)を踏まえると、ルートを成立させるためには、前原小学校周辺は下り方向のみの運行とする必要があります。 ● 前原4丁目を運行するルートとした場合、1周に要する時間の関係上、運行基準に定める運行間隔が確保できず、運行は難しい状況で、引き続き課題とします。 ● 武51系統の運行範囲も併せてカバーするため、ルートの再編及びそれによる運行距離の延伸は必要な事項です。 ● 運行距離が長くなることにより、1時間当たり3便の運行は難しい状況ですが、運行基準である1時間当たり2便以上の運行は確保します。
	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。	
	今のルートのままが良いのではないかと。	
路線バスとの競合	貫井南町において、京王バスの武51系統と競合している。	
ルートについて	前原町4丁目を運行してほしい。	
運行頻度について	再編後も現行の1時間当たり3便の運行を維持してほしい。	
バス停について	『前原小学校前』～『ハナダイコン緑地』の区間においてバス停間隔が広く、バス停を設置してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の道路状況等から設置は難しく、引き続き課題とします。

5.2 貫井前原循環ルート案

現在の貫井前原循環をベースとして、坂下地域でのすれ違いを回避し、西之久保通りを運行します。また、武51系統とは時間帯別に運行を分担します。

再編案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便より低下しますが、再編運行基準である1時間2便の確保は可能です。可能な限り運行本数を確保するため、毎時同分ではない形でのダイヤ設定を想定しています。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯 : 9時～19時
- 所要時間 : 45分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)または
2.5便程度/時間(25分間隔) ※整理中
- 使用車両 : ポンチョ2台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

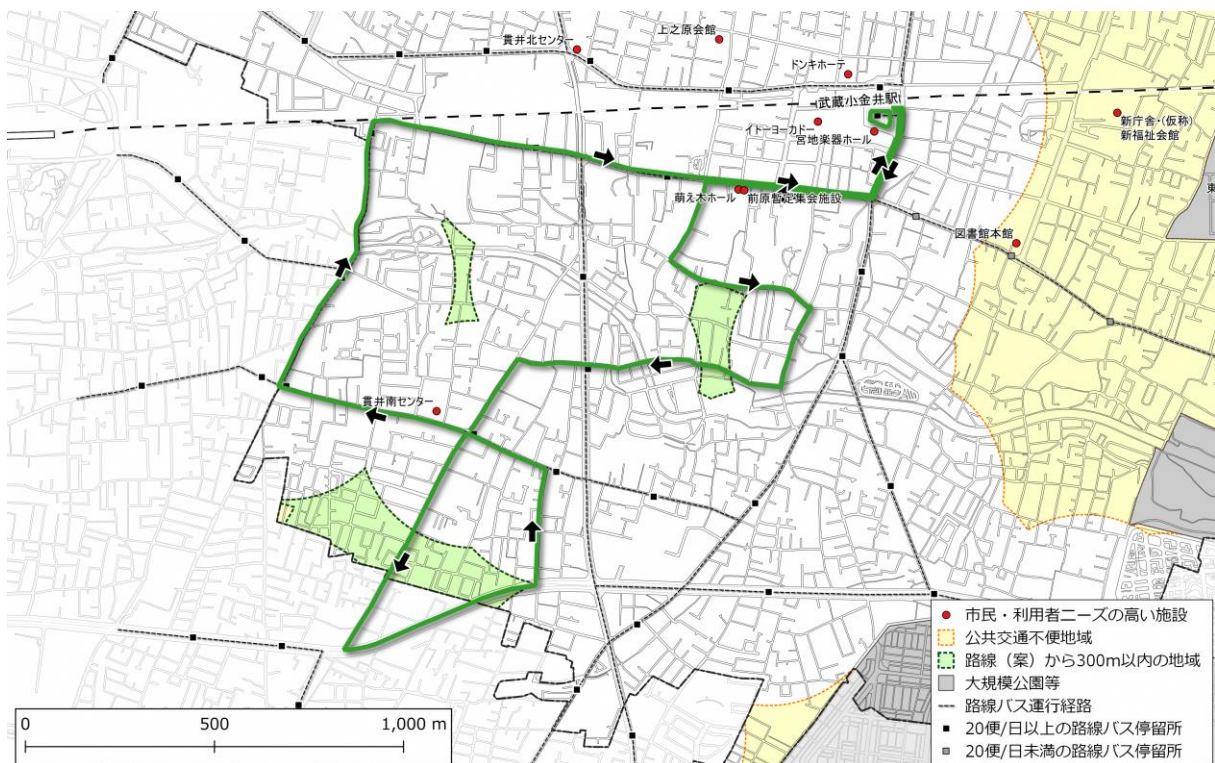


図 貫井前原循環ルート案

<確認事項>運行頻度について

現在、貫井前原循環は20分間隔にて1時間に3便運行しているが、再編後は路線延長が長くなるため同頻度での運行は難しい。

そのため、以下のいずれかの運行とすることが考えられるが、どちらの運行が良いかご意見をいただきたい。

①30分間隔での運行として、毎時間同分のダイヤ設定

(例) 9時00分、9時30分、10時00分、10時30分、11時00分…

⇒1時間あたりの運行本数は2便、1日あたりの運行本数は21便。


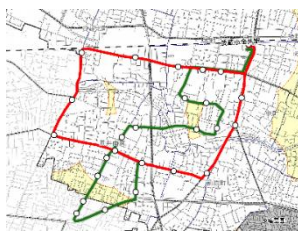
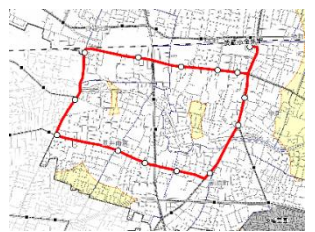
②25分間隔での運行として、毎時間同分ダイヤではないが、運行頻度を確保するダイヤ設定

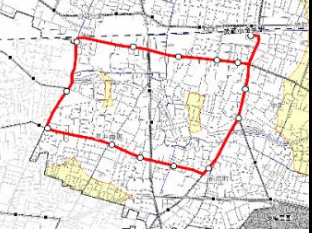
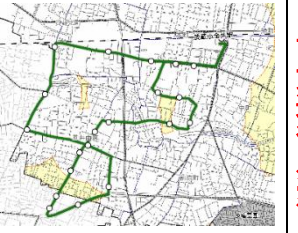

(例) 9時00分、9時25分、9時50分、10時15分、10時40分…

⇒1時間あたりの運行本数は2.5便程度、1日あたりの運行本数は25便。

【参考】再編後の CoCo バス貫井前原循環と武 51 系統の関係

CoCo バスの再編後、貫井前原循環と武 51 系統は以下のような分担で運行を行うことを想定しています。

現在	路線名	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	朝方	日中	夕方
	貫井前原循環 (30 分または 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。

6 中町循環

6.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	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には反対。	● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。
バス停について	『栗山公園』～『新小金井駅』の区間にバス停を設置してほしい。	● 当該区間は幅員が狭く、また、近くに小学校があることから、安全面を考慮すると、新規にバス停を設置するのは難しい状況です。
その他	『中町一丁目』～『美術館入口』の区間において、京王バスの境 81 系統の減便に伴い利用者が増加し、車内が混雑している。	● 道路幅員から車両の大きさを変更することは難しく、引き続き課題とします。

6.2 中町循環ルート案

現在の中町循環と同様に8の字で運行する路線です。

- 起終点 : 新小金井駅(駅北側)
- 運行時間帯 : 9時～19時
- 所要時間 : 30分/周
- 運行頻度 : 2便/時間(30分間隔)
- 使用車両 : ポンチョ1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

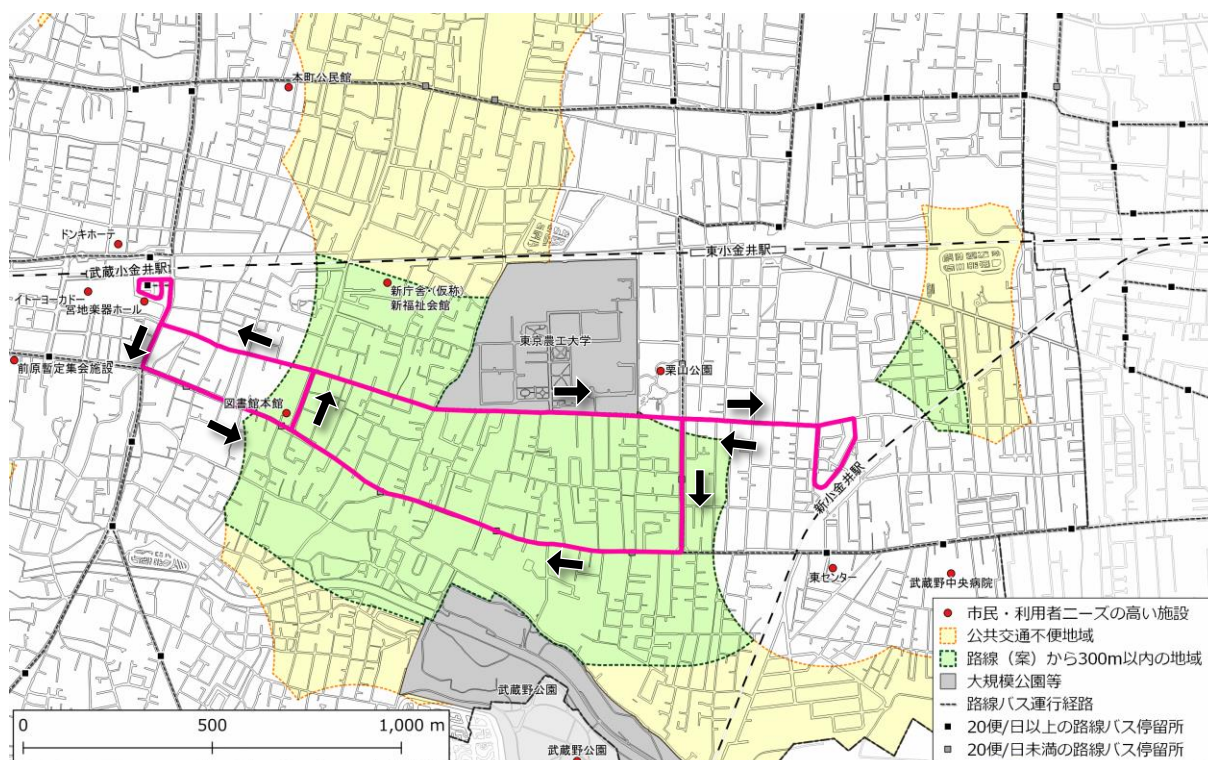


図 中町循環ルート案

7 野川・七軒家循環

7.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	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。	<ul style="list-style-type: none"> ● 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す。 ● 他に運行可能な箇所がないこと、延伸した場合、距離が長くな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、現行ルートにて運行することとします。
	中町1丁目のあたりが取り残されている。	
	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。	
	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。	
乗り残しについて	現状、慢性的に乗り残しが発生していることに配慮してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和3年度中に車両を入れ替え、乗客定員が10人から12人に増加する予定です。 ● これにより、乗り残し課題は一部解消されるものと考えますが、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、引き続き課題とします。
	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を見直してほしい。	

7.2 野川・七軒家循環ルート案

現在の野川・七軒家循環と同様の路線です。

- 起終点 : 武蔵小金井駅南口
- 運行時間帯 : 8時25分～20時25分
- 所要時間 : 28分/周
- 運行頻度 : 2便/時間 (30分間隔)
- 使用車両 : ハイエース1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

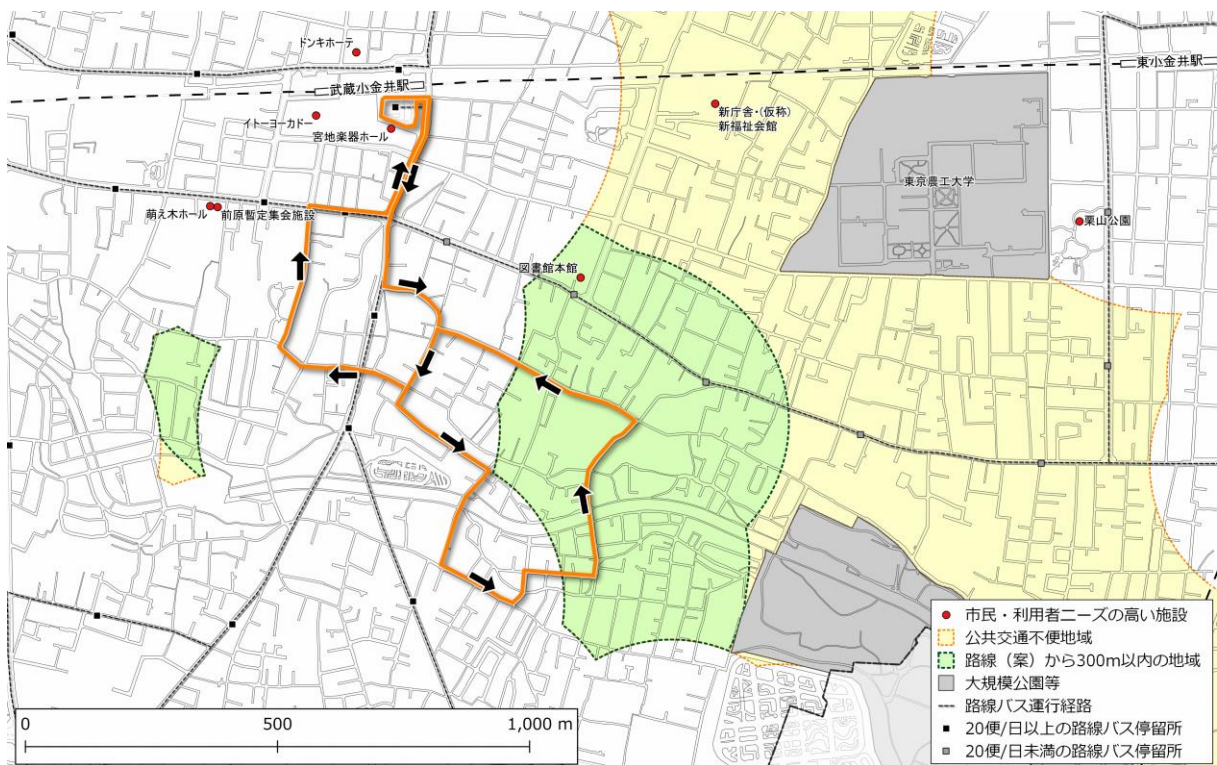


図 野川・七軒家循環ルート案

8 東町循環

8.1 意見・要望・課題等

再編にあたり、アンケート調査や地域懇談会でいただいた主な意見とそれに対する対応案は以下のとおりです。

分類	意見・要望	対応
ルートについて	くりやま通りにおいて、歩行者及び自転車とも通行量が多く、安全面から、別のルートを実行してほしい。	● くりやま通りの安全性の確保のため、東小金井駅南口ではなく、北口に結節するルートとします。
	東町1丁目・5丁目を運行してほしい。	● 西武線踏切部分の運行について、踏切西側にガードマンを配置し、CoCoバス通過時に対抗車両を制止することで踏切通行時の安全を確保する対応を実施することで、警察から問題ないとの見解を頂いています。
	東町1丁目を運行する場合、西武線の踏切周辺の運行において、警察から安全面の課題を指摘されている。	● これにより、東町1丁目を運行するルートへ変更します。 ● なお、5丁目については、道路の幅員の関係上、運行が難しい状況であり、いちご橋付近に乗車可能なバス停を設置することを検討しています。
	東町2丁目は高齢化が進んでおり、現在のルートを維持してほしい。	● 他に運行可能なルートがないことから、東町2丁目については、現在と同様のルートとします。
	『富士見通り東』～『東町一丁目』の区間において、道路幅員が狭く安全上の課題があること、また一部区間では走行時の振動・騒音等があり、ルートの変更もしくは車両を変更してほしい。	● 騒音振動等の課題区間については、引き続き最徐行での運行を行うほか、沿線の安全対策を実施します。
	中町循環との統合し、東町から武蔵小金井駅へ運行してほしい。	● 統合による路線の長大化の影響を考慮し、中町循環と東町循環の統合はせず、個別の路線とします。 ● 東町から武蔵小金井駅へは、引き続き『新小金井駅』から中町循環を利用することを想定しています。

8.2 東町循環ルート案

現在の東町循環をベースとして、新たに東町1丁目を運行し、東小金井駅の北口に結節する路線です。

- 起終点 : 東小金井駅北口
- 運行時間帯 : 9時15分～19時15分
- 所要時間 : 30分/周 ※整理中
- 運行間隔 : 2便/時間(30分間隔) ※整理中
- 使用車両 : ポンチョ1台

※ 運行時間帯は、「始発便の出発時刻」～「最終便の出発時刻」の形で記載しています。

※ 所要時間は、路線を一周する時間に、起終点での乗降時間、運転士の休憩を加味した時間です。

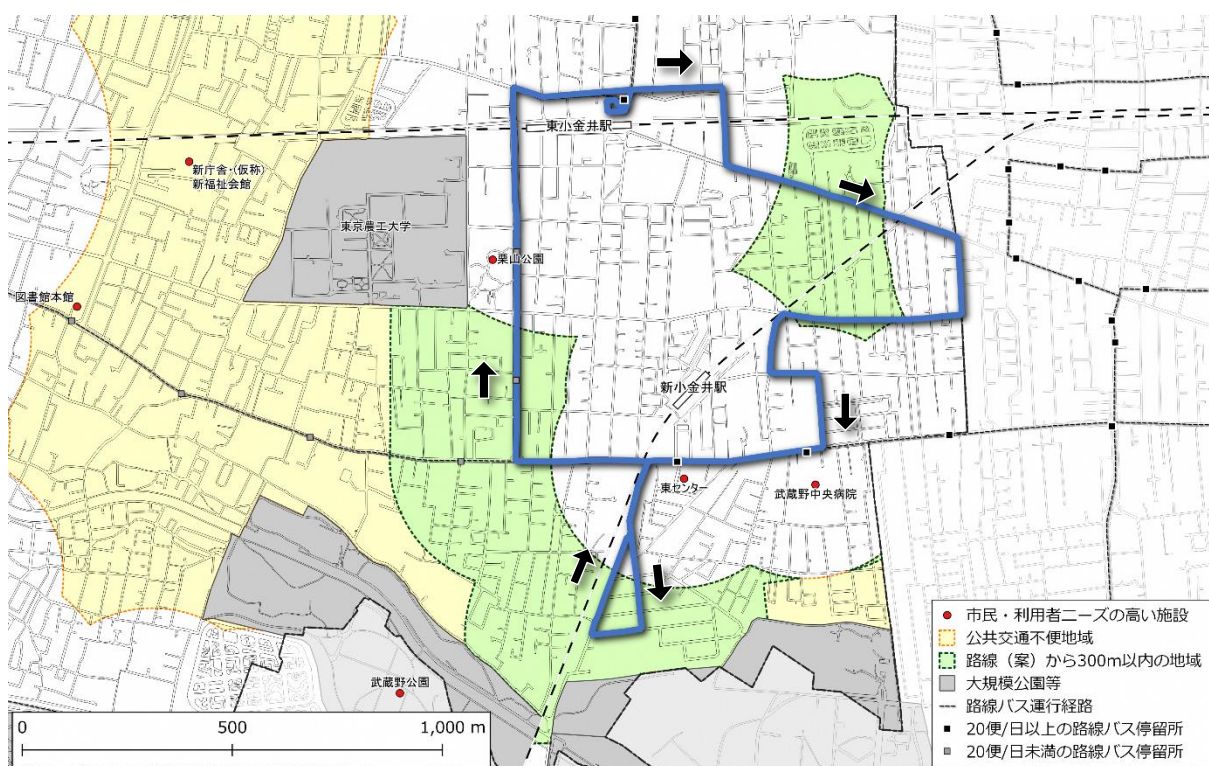


図 東町循環ルート案

<確認事項> 運行頻度について

ダイヤ設定の結果、所要時間が30分/周より長くなる可能性がある。一方、運行基準は1時間2便(30分に1便)としており、規準を満たさないことが考えられる。

しかし、東町地域会議では、運行頻度よりも運行範囲・運行ルートを重視することとしている。

ダイヤ設定において、運行頻度が運行基準を満たさなくなった場合、東町会議の意見から、運行範囲・運行ルートを優先することとしてよいか。