

# 小金井市コミュニティバス再編事業 東町地域会議

ルート案の検討経過と東町での状況

2021年8月版

# CoCoバスの概要

- CoCoバスは、市内の公共交通不便地域を解消し、市民の誰もが利用しやすい日常的な移動手段として、次の基本方針をもとに計画されました。

## ■ 基本方針 (運行を開始した平成15年時点)

- 市民ニーズに対応した全ての人の移動機会の向上
- 小金井の街づくりに資する交通システムの実現
- 経済性、採算性の確保と継続的なサービスの提供
- 交通弱者 (高齢者・障がい者・幼児と保護者) の外出機会の提供

- 愛称の「CoCoバス」は、公募意見の中から選ばれました。

小金井市の「Co」 コミュニティバスの「Co」

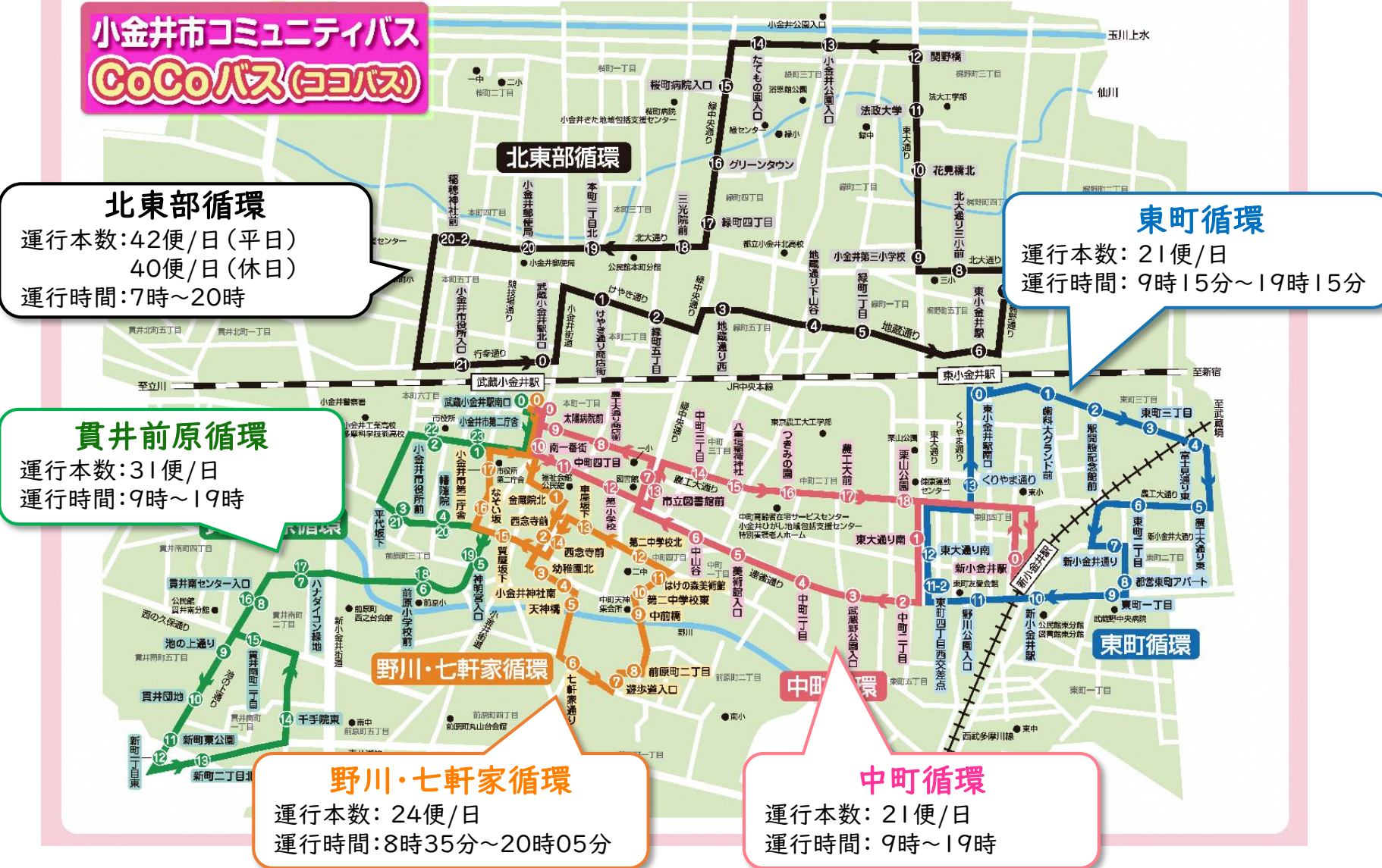
ここ  
CoCoろの通うバス

…という意味がこめられています。



➤ 各路線の現在のルート、運行状況はそれぞれ以下の通りです。

## 小金井市コミュニティバス CoCoバス(ココバス)





- CoCoバス、CoCoバス・ミニは、小金井市の補助金事業として、京王バス(株)および、つくば観光交通(株)が運営・運行しています。
- 各路線の運行車両の概要は以下の通りです。

	CoCoバス	CoCoバス・ミニ
路線	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
車両	ポンチョ(日野自動車(株))	ハイエース コミューター(トヨタ自動車(株))
使用燃料	軽油	ガソリン、圧縮天然ガス(CNG)
車両寸法	全長6,990mm 全幅2,080mm	全長5,380mm 全幅1,880mm
乗車定員	36人乗り (座席11, 立席24, 乗務員席1)	11人乗り (座席10, 乗務員席1) ※立席での乗車不可
運行	京王バス株式会社	つくば観光交通株式会社
写真		

- 平成21年の武蔵小金井駅南口乗入れから約10年間、大きなルート変更はありません。
- 平成15年の運行開始以来、運賃は一律100円に据え置かれています。

## ■略年表

平成15年	北東部循環 運行開始
平成16年	北東部循環 運行時間拡大
平成17年	貫井前原循環、東町循環、中町循環 運行開始
平成18年	北東部循環 平日朝の増便
平成20年	野川・七軒家循環 運行開始
平成23年	東町循環 運行時間拡大の試行 …試験運行の結果、期間中の利用状況が規定の水準に満たなかったため、本格運行には移行せず。
平成28年	野川・七軒家循環 運行時間拡大
平成30年	小金井市コミュニティバス再編事業 着手
平成31年	東町循環 運行ダイヤ改正 …東町と武蔵小金井駅を繋ぐ境81系統の減便を受け、東町循環と中町循環の乗り継ぎを考慮。
令和3年	北東部循環、貫井前原循環、東町循環、中町循環 交通系ICカードに対応

➤ 小金井市内を通る路線バスでは、コミュニティバスとの競合や、新型コロナウイルス感染症の影響などにより減便している路線があります。

路線名称	改正前	改正後
京王バス [境81] 武蔵小金井駅南口～新小金井駅～武蔵境駅南口	運行本数：18便/日 時間帯：06:25 - 20:36 ※平成30年3月時点	運行本数： <b>3便/日</b> 時間帯：06:25 - <b>08:06</b> ※令和3年8月時点
京王バス [武41] 武蔵小金井駅北口～小平団地	運行本数：119便/日 ※平成30年3月時点	運行本数： <b>90便/日</b> ※令和3年8月時点
京王バス [武51] 西ノ久保循環 ※貫井前原循環と競合	運行本数：97便/日 ※平成17年時点	運行本数： <b>33便/日</b> ※令和3年8月時点
関東バス [鷹33] 武蔵小金井駅北口～小金井公園前～三鷹駅北口 ※北東部循環と競合	運行本数：58便/日(往路) 運行本数：60便/日(復路) ※平成16年7月時点	運行本数： <b>8便/日</b> (往路) 運行本数： <b>8便/日</b> (復路) ※令和3年8月時点
銀河鉄道 [小平国分寺線] 小平駅南口～国分寺駅入口	日中15分間隔で運行 ※平成30年10月時点	日中 <b>20分</b> 間隔で運行 ※令和3年8月時点

※表中の年月は各路線のダイヤ改正前後の時点であり、ダイヤ改正日を示すものではありません

# CoCoバス再編事業について

- CoCoバスの運行開始から18年が経過しており、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。
- 本事業は、これまでの状況及び今後の新庁舎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、運行ルート等の総合的な見直しを行うことで、コミュニティバスの更なる充実を図るものです。

## ■事業スケジュール

平成30年度 ～ 令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市内交通現況の整理及び市民アンケート調査等による既存路線に対する課題・要望抽出</li> <li>○ コミュニティバス再編基本方針の検討、策定</li> <li>○ コミュニティバス再編運行基準の検討</li> <li>○ コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討</li> <li>○ 第1回地域懇談会の実施</li> </ul>
令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ コミュニティバスガイドラインの検討、策定</li> <li>○ コミュニティバス運行基準の検討、策定</li> <li>○ コミュニティバス再編計画・運行ルートの検討</li> <li>○ 第2回地域懇談会の実施</li> <li>○ <b>東町地域会議の実施</b></li> </ul>
令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ コミュニティバスガイドラインの検討、策定</li> <li>○ 各関係機関等への届出</li> <li>○ 運行開始に向けた周知</li> <li>○ 第3回地域懇談会の実施</li> </ul>
令和5年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運行開始(4月)</li> </ul> <p>※ 新庁舎等へのアクセスについては、CoCoバスが新庁舎等に入り入るのではなく、別途シャトルバスの導入を予定しています。なお、新庁舎等シャトルバスは新福祉会館の開設(令和5年11月)に合わせて運行開始を予定しています。</p>

※新型コロナウイルス感染症の感染拡大による再編事業への影響を受け、事業スケジュールの見直しを実施しました

- 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、再編基本方針を定めました。

## ■ 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 (4項目それぞれの内容は次ページに記載)

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



➤ 再編基本方針の4項目の内容は、それぞれ以下の通りです。

## ①. 公共交通が不便な地域における交通弱者※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が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。

※「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。

## 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. 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。

## 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しくみを構築する。
- 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がないように、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。

- 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の運行継続基準を検討しました。
- 有識者等も含めた会議にて確認した運行基準は、以下のとおりです。

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	(検討中)
	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	(検討中)

※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。

⇒上記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す。

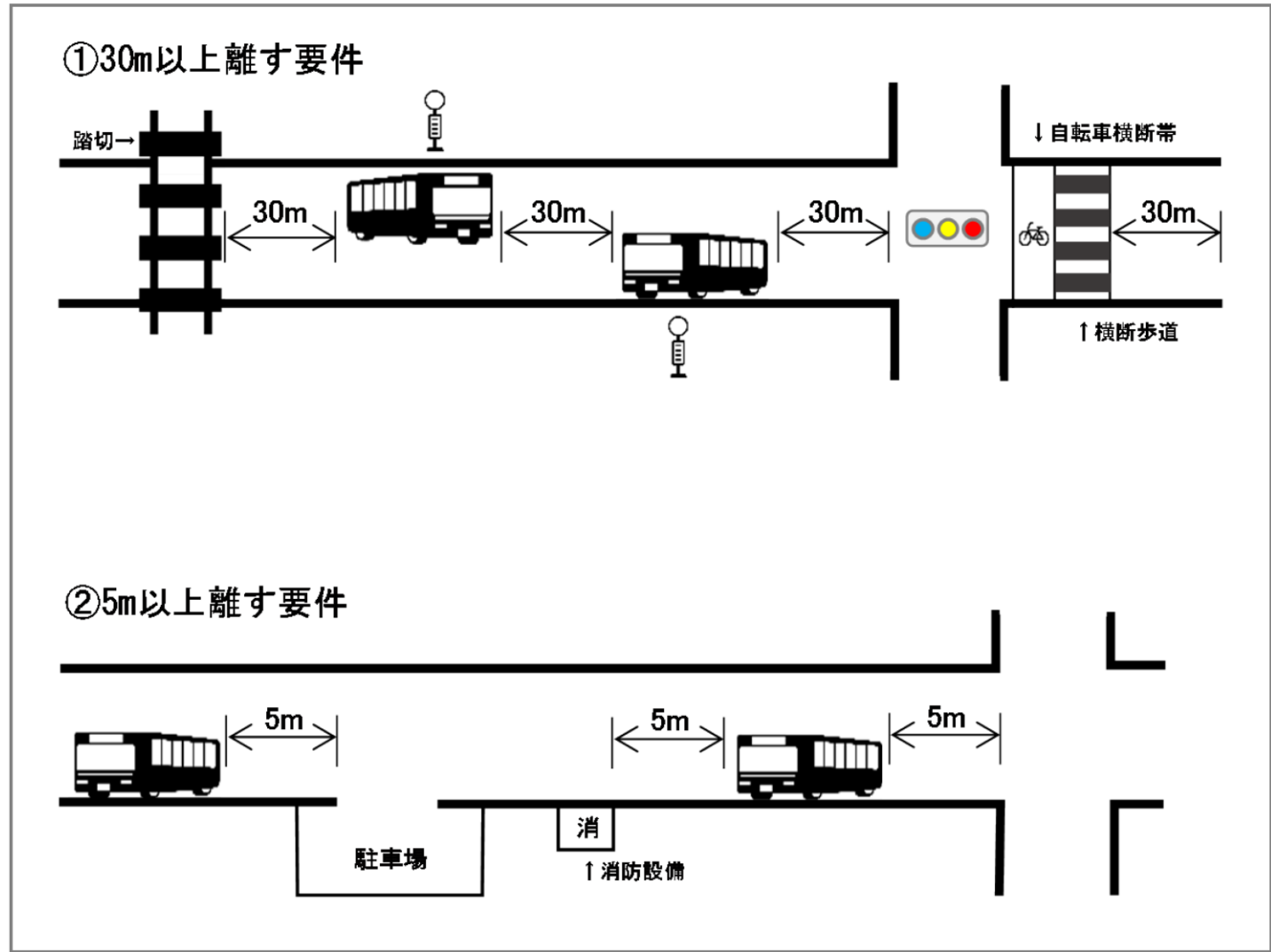
## ①ポンチョ(車幅2.08mの場合)

## ②ハイエース(車幅1.88mの場合)

	相互通行	一方通行
路側帯(白線) が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=4.66m 車両幅(2.08m)×2+0.5m</li> <li>●道路全幅員=6.16m 車道(4.66m)+路側帯(0.75m)×2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=2.58m 車両幅(2.08m)+0.5m</li> <li>●道路全幅員=4.08m 車道(2.58m)+路側帯(0.75m)×2</li> </ul>
路側帯(白線) が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=5.16m 車両幅(2.08m)×2+0.5m+路肩(0.5m)</li> <li>●道路全幅員=5.91m 車道(5.16m)+路側帯(0.75m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=3.08m 車両幅(2.08m)+0.5m+路肩(0.5m)</li> <li>●道路全幅員=3.83m 車道(3.08m)+路側帯(0.75m)</li> </ul>
路側帯(外側線) がない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=5.66m 車両幅(2.08m)×2+0.5m+路肩(0.5m)×2</li> <li>●道路全幅員=5.66m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=3.58m 車両幅(2.08m)+0.5m+路肩(0.5m)×2</li> <li>●道路全幅員=3.58m</li> </ul>

	相互通行	一方通行
路側帯(白線) が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=4.26m 車両幅(1.88m)×2+0.5m</li> <li>●道路全幅員=5.76m 車道(4.26m)+路側帯(0.75m)×2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=2.38m 車両幅(1.88m)+0.5m</li> <li>●道路全幅員=3.88m 車道(2.38m)+路側帯(0.75m)×2</li> </ul>
路側帯(白線) が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=4.76m 車両幅(1.88m)×2+0.5m+路肩(0.5m)</li> <li>●道路全幅員=5.51m 車道(4.76m)+路側帯(0.75m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=2.88m 車両幅(1.88m)+0.5m+路肩(0.5m)</li> <li>●道路全幅員=3.63m 車道(2.88m)+路側帯(0.75m)</li> </ul>
路側帯(外側線) がない場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=5.26m 車両幅(1.88m)×2+0.5m+路肩(0.5m)×2</li> <li>●道路全幅員=5.26m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道=3.38m 車両幅(1.88m)+0.5m+路肩(0.5m)×2</li> <li>●道路全幅員=3.38m</li> </ul>

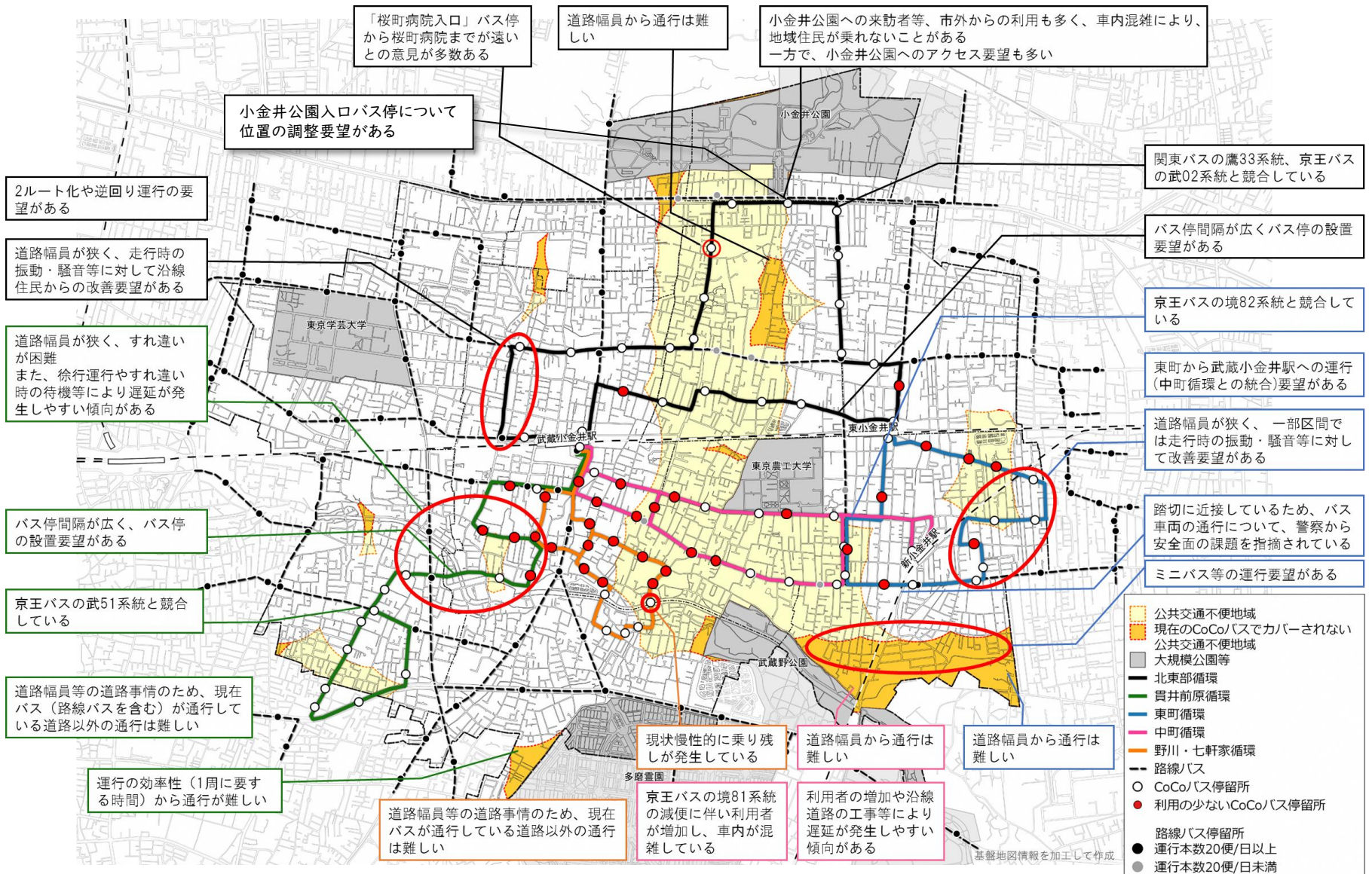
バス停留所設置要件



これまでのルート検討について



➤ アンケート調査や地域懇談会での内容をもとに、現行路線の課題事項を整理しました。





➤ 各路線の運行範囲と再編の検討方針は以下の通りです。

## ■北東部循環(北東部の路線)

### 【運行対象地域】

市内北東部の交通不便地域を運行する路線として検討

### 【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅・東小金井駅

### 【車両台数】

ポンチョ2台

## ■南東部の路線

### 【運行対象地域】

市内南東部の交通不便地域を運行する路線として検討

### 【結節する鉄道駅】

中町地域: 武蔵小金井駅  
東町地域: 東小金井駅

### 【車両台数】

ポンチョ2台

- ・中町地域・東町地域に分けてルートを検討
- ・東町地域から武蔵小金井駅へのアクセス性を考慮し、中町循環を新小金井駅付近に結節

### 【車両台数】

東町地域: ポンチョ1台  
中町地域: ポンチョ1台

## ■貫井前原循環

### 【運行対象地域】

現在の貫井前原循環の路線を基に検討

### 【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅

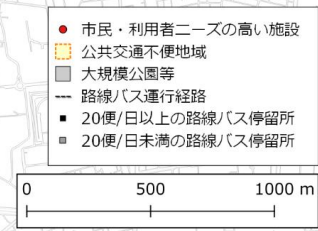
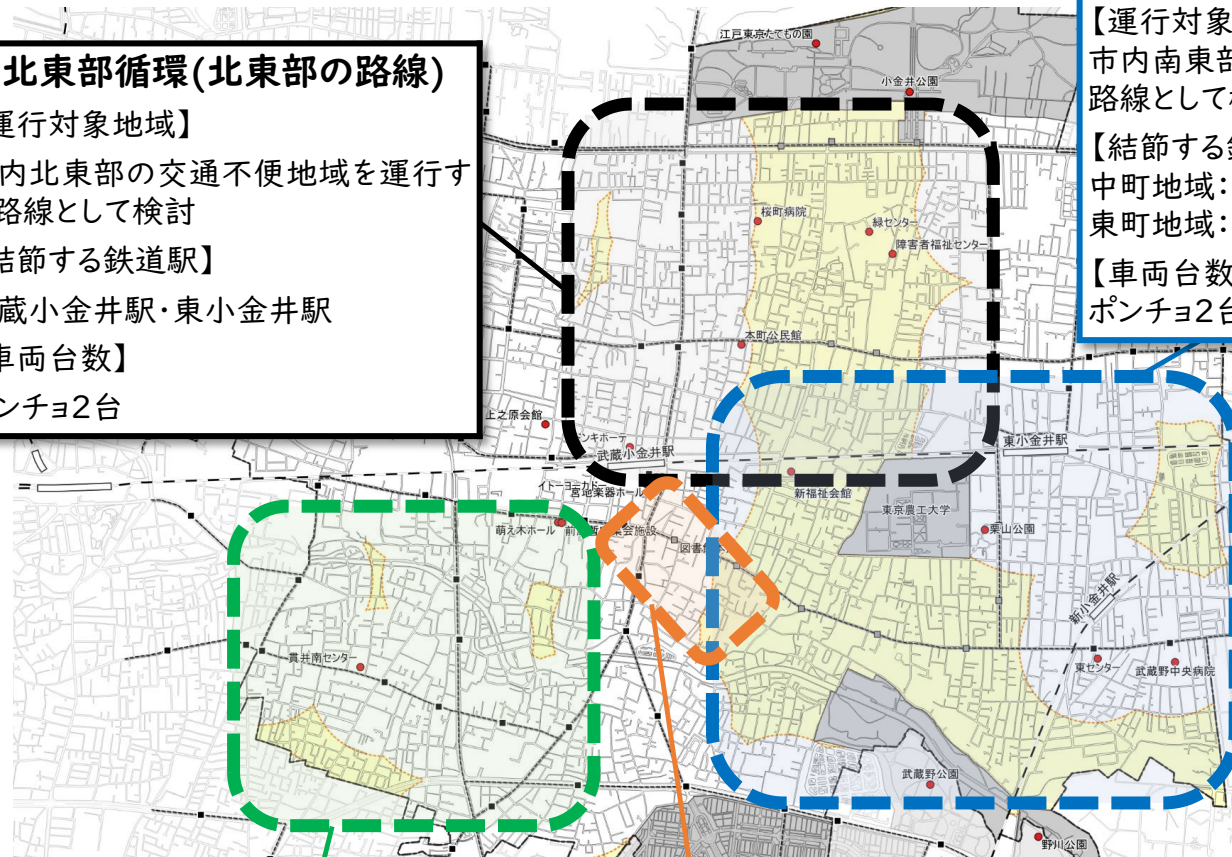
## ■野川・七軒家循環

### 【運行対象地域】

現在の野川・七軒家循環の路線を基に検討

### 【結節する鉄道駅】

武蔵小金井駅



➤ 再編基本方針や再編運行基準、運行事業者の状況などを踏まえ、ルート検討の基本条件を設定しました。東町での検討での条件も設定しています。

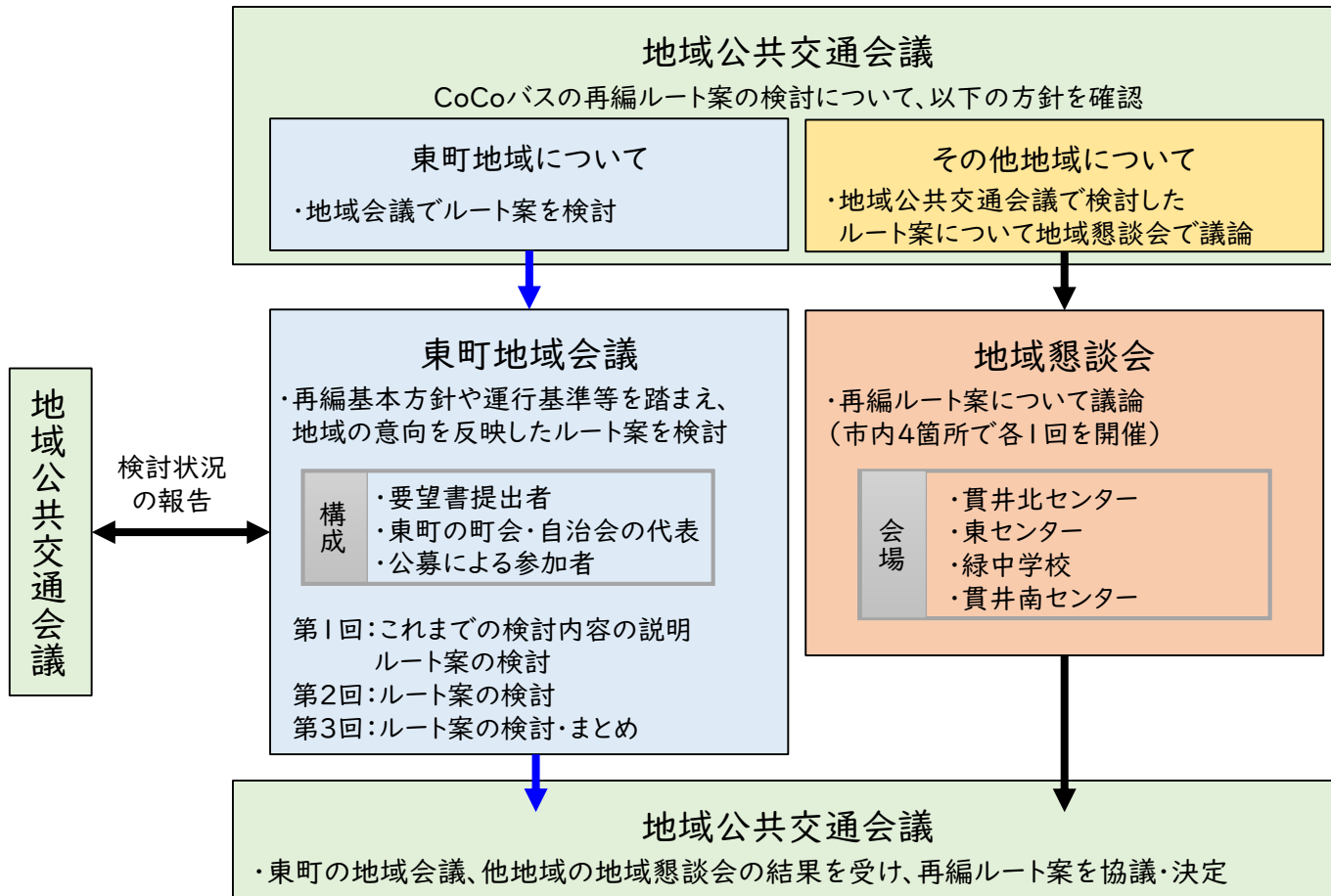
項目		全路線		東町での状況
		内容	備考	
1	使用車両	基本方針の④「持続可能な運行形態・サービスの提供」に基づき、現有車両でサービスを提供することを基本とする。	車両の保有台数 ・ポンチョ7台(うち1台は予備車) ・ハイエース2台(うち1台は予備車)	現時点では、ポンチョ1台を割り当て予定
2	通行道路	一方通行、スクールゾーン等の交通規制を考慮した上で、原則として車両制限令に定めるコミュニティバスの運行に必要な最低限の幅員を満たす道路とする。	ポンチョ、ハイエースが通行可能な道路の幅員は再編運行基準に記載の通り	-
3	起終点	運転士の休息・交代時間及び運行時間を調整するため、バスが待機可能な起終点を各路線に確保する。	起終点として利用可能な箇所 武蔵小金井駅(北・南)/東小金井駅(北・南)/新小金井駅(北)	東小金井駅(北・南) 新小金井駅(北)
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する。また、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、効率性の観点も踏まえる。	検討における目安 ・車両1台、1時間に2便の場合: 4.5km程度 ・車両2台、1時間に3便の場合: 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する。	現在の北東部循環は7時台~20時台、野川・七軒家循環は朝8時台から運行	9時台~19時台の運行を最低限確保
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)を最低限確保する。	現在の北東部循環は3便/時(平日朝は4便)、貫井前原循環も3便/時で運行	1時間当たり2便(30分に1便)
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を考慮する。	-	-

- CoCoバスの再編とは別に、新庁舎・(仮称)新福社会館へのアクセス手段として、武蔵小金井駅・東小金井駅を結ぶ新庁舎等シャトルバスの導入に向けて検討を進めています。



# 東町地域会議の概要

- 東町地域については、改善要望に対応しつつ、交通不便地域を解消するルート案の設定が難しいことから、要望書の提出者や、自治会の代表を交えた「地域会議」でルート案を協議することとなりました。
- 地域会議で協議されたルート案を受けて地域公共交通会議にて協議し、最終的に決定となります。





- 今回の会議には、運行に関する要望等を提出された団体、東町の自治会・町会の代表者、公募による参加者により議論を行います。

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や東町循環利用者
合計	20名	

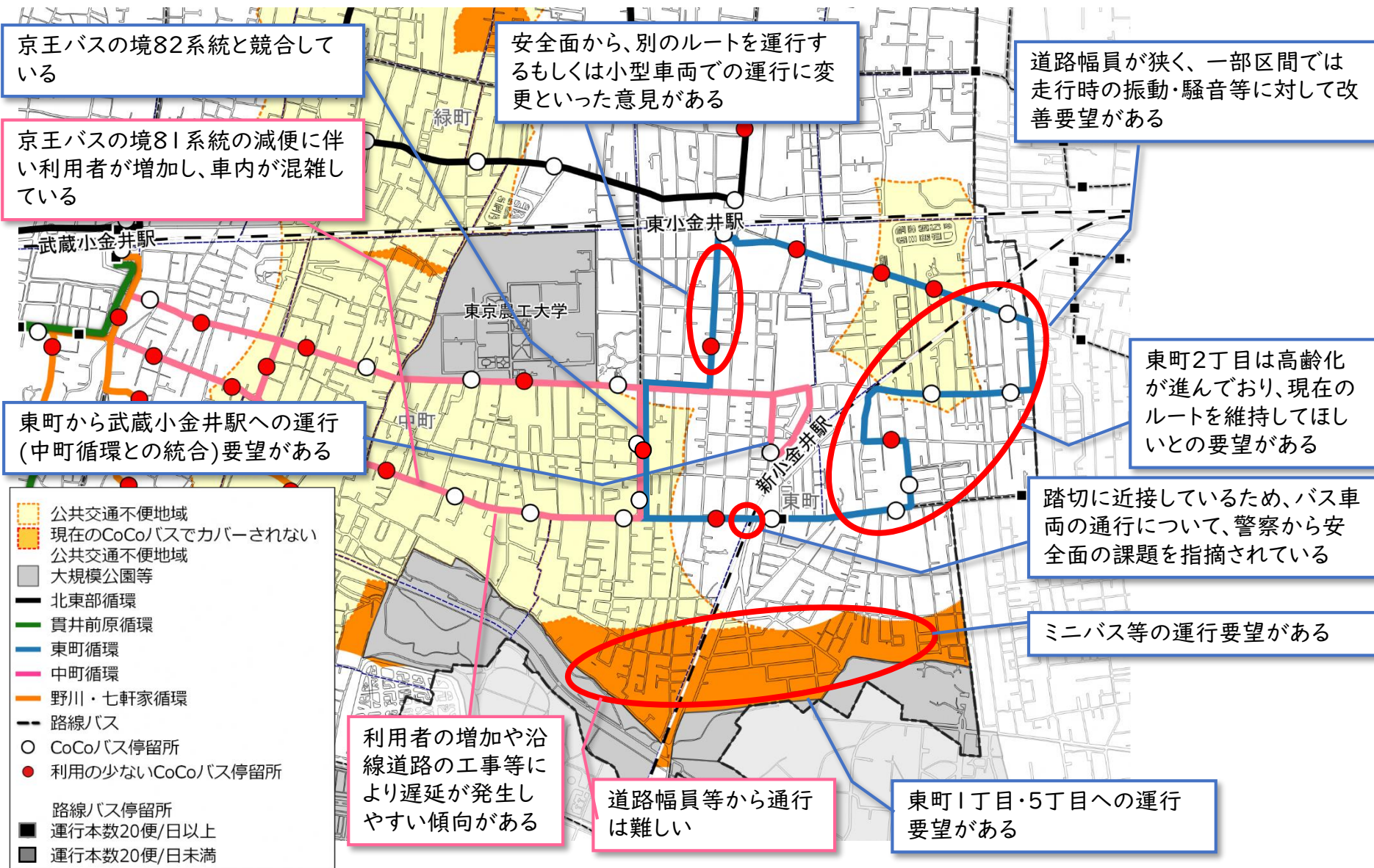
### <参考>公募委員の募集案内内容

- 申込期間：令和3年7月28日(水)必着
- 申込方法：交通対策課宛に郵送、直接持参、FAX、Eメール
- 記載事項：①住所 ②氏名 ③年齢 ④電話番号 ⑤メールアドレス ⑥手話通訳の有無
- 備考：申込締切日までに到着した申込みを対象とし、応募者多数の場合は抽選を実施。申込者全員に対して参加可否を通知する。



# 検討にあたっての課題

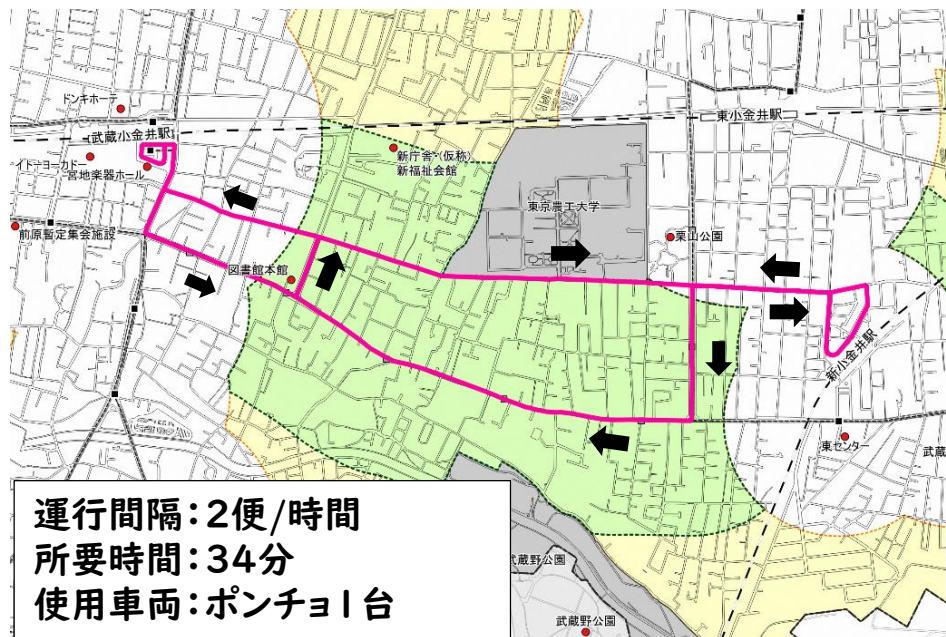
➤ 現行路線の課題を、地図上に表示しています。



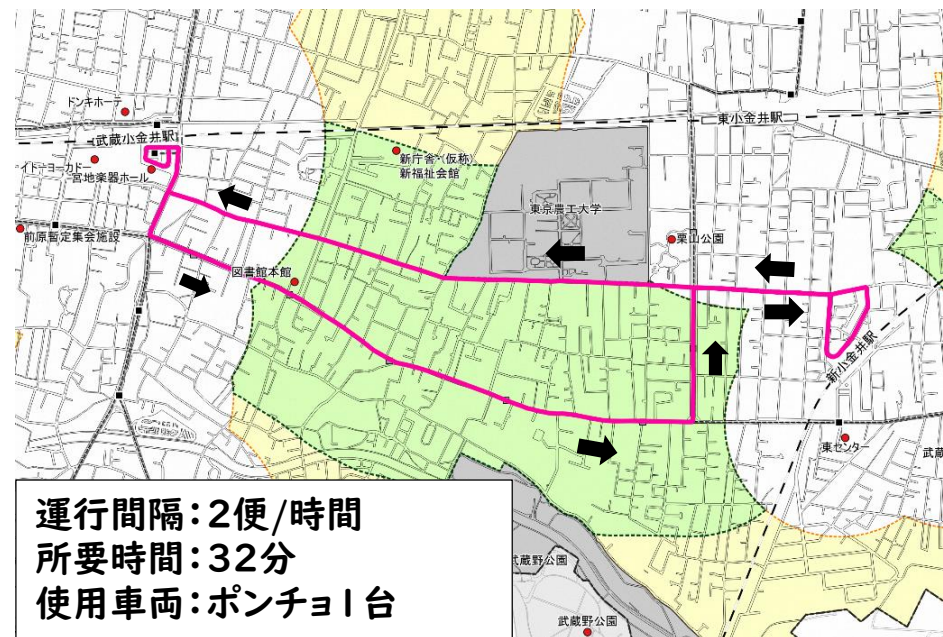
## ■東町から武蔵小金井駅へのアクセスについて

- アンケート調査の結果などから、中町循環の新小金井駅バス停は武蔵小金井駅へむかう利用者が多くみられます。
- 東町から武蔵小金井駅周辺へのアクセスする手段を確保するため、中町循環のルート検討に当たっては、新小金井駅付近に結節することとします。

### <現行ルート案>



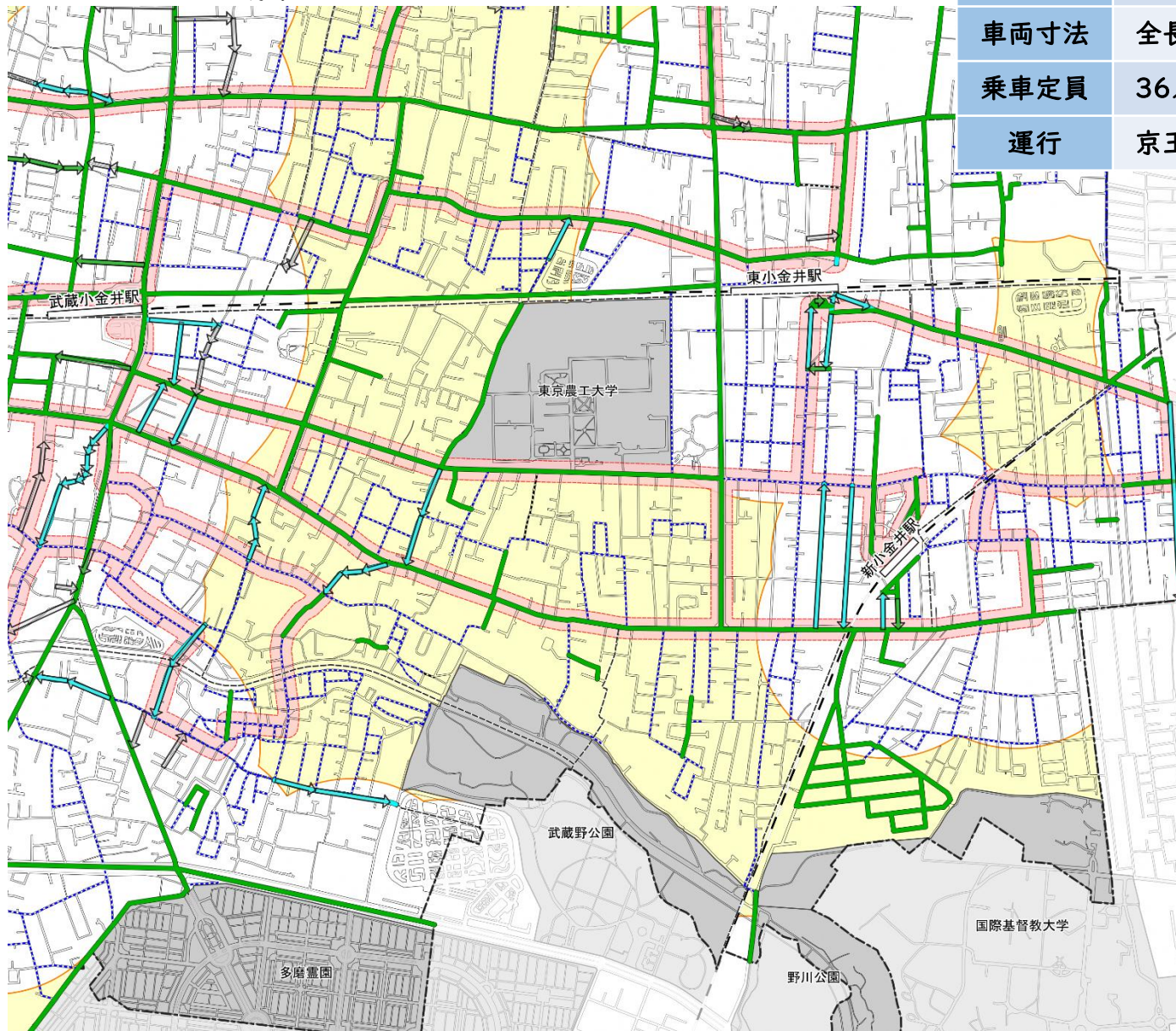
### <緑中央通りショートカット案>





## <ポンチョの場合>

車両	ポンチョ(日野自動車株)
使用燃料	軽油
車両寸法	全長6,990mm 全幅2,080mm
乗車定員	36人乗り(座席11,立席24,乗務員席1)
運行	京王バス株式会社



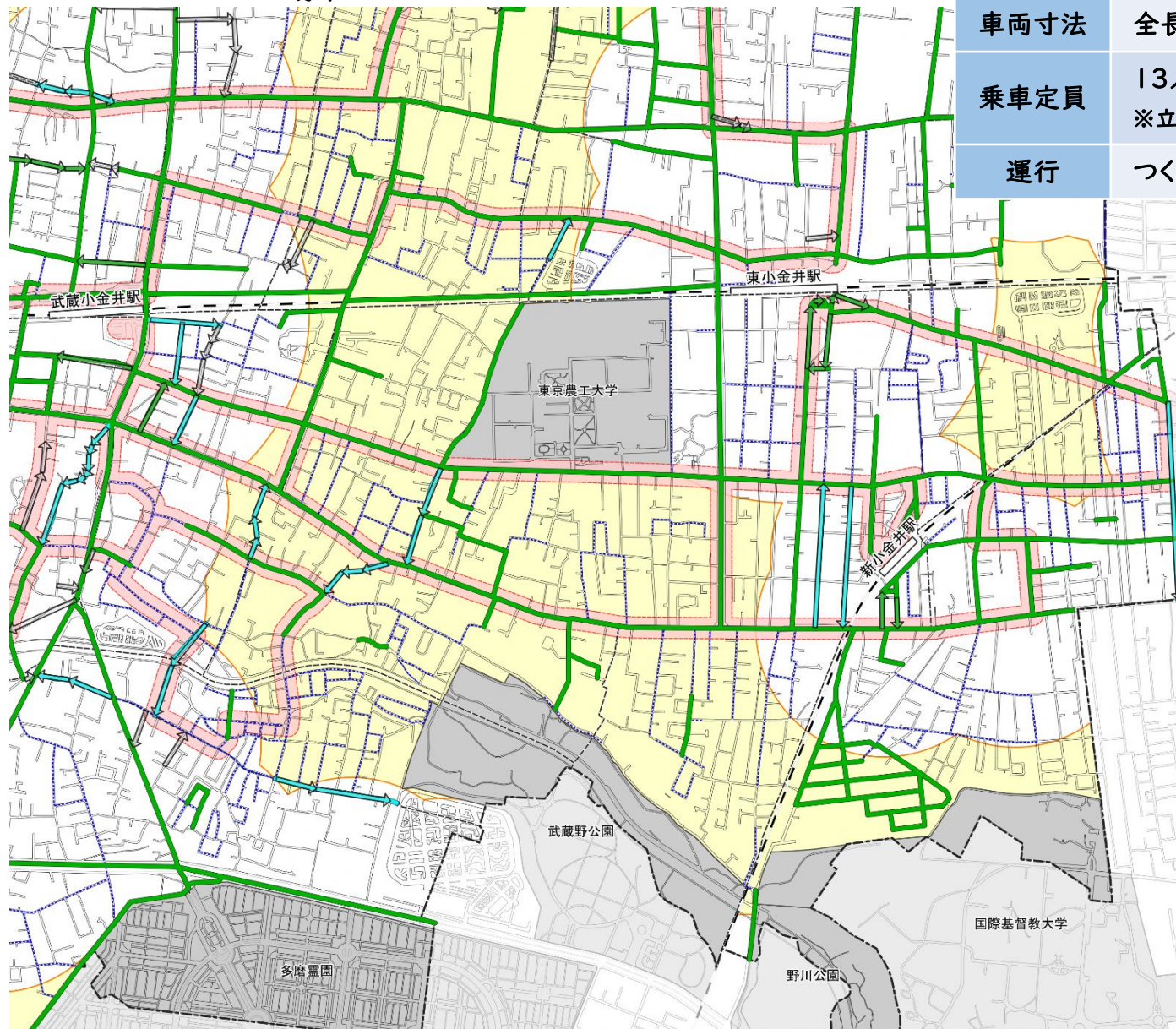
- 通行可能
- 一方通行のため通行可能
- 通行不可
- 現行のCoCoバスルート

※道路台帳(令和元年9月時点)をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性があります。



# 道路幅員上運行可能な道路の状況

## <ハイエースの場合>



車両	ハイエース コミューター(トヨタ自動車㈱)
使用燃料	ガソリン ※変更後
車両寸法	全長5,380mm 全幅1,880mm
乗車定員	13人乗り(座席12,乗務員席1) ※立席での乗車不可 ※変更後
運行	つくば観光交通株式会社

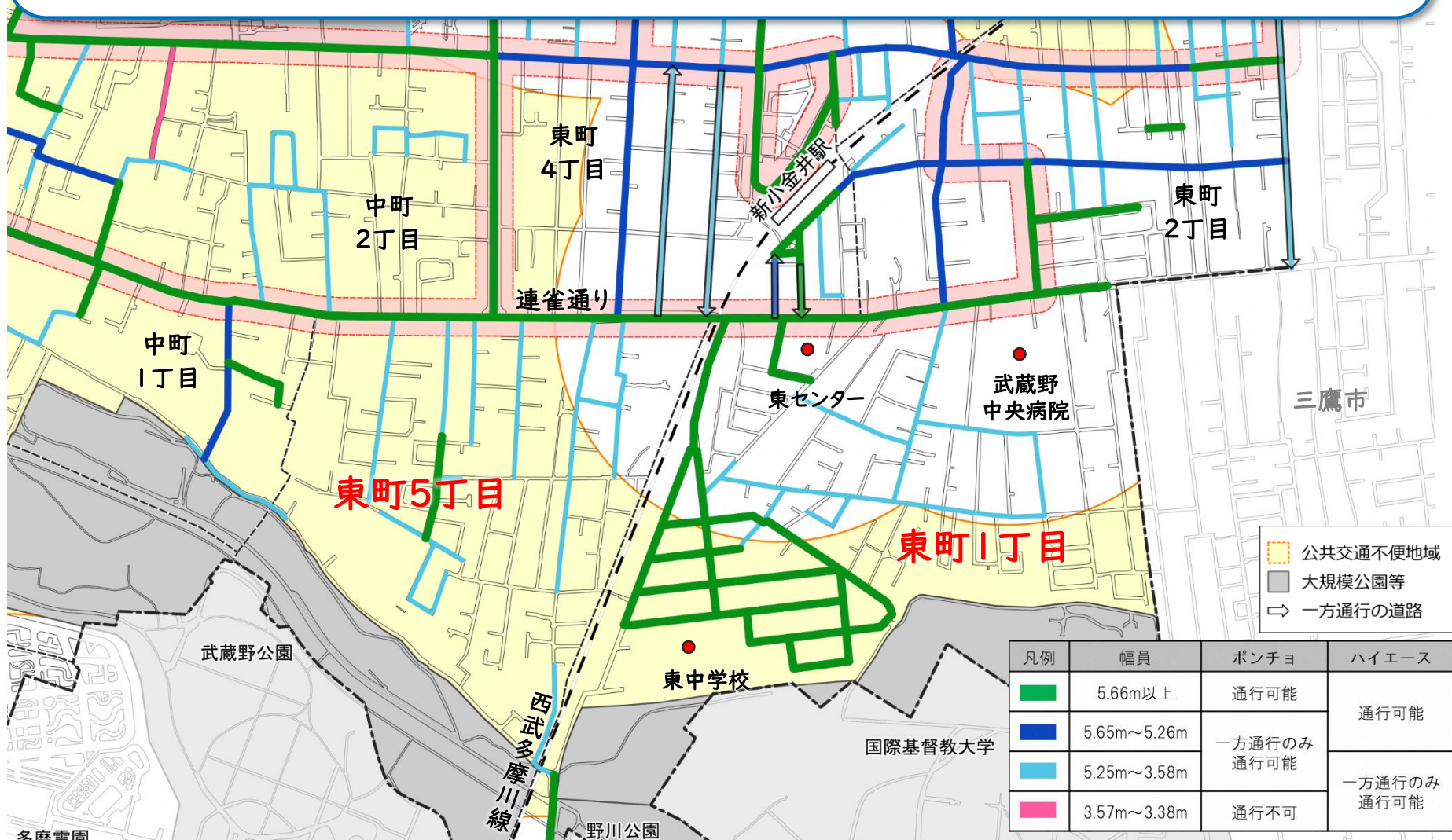


- 通行可能
- 一方通行のため通行可能
- 通行不可
- 現行のCoCoバスルート

※道路台帳(令和元年9月時点)をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性があります。



- 東町5丁目は全体的に道路の幅員が狭く、CoCoバス（ミニ含む）が通行可能な道路が無い  
ため、運行ができない状態です。
- 東町1丁目は、東中学校周辺の道路は幅員上通行可能ですが、西武線の側道から連雀  
通りに入る交差点形状の都合上、路線の設定に制約が生じます。（詳細は次ページ）

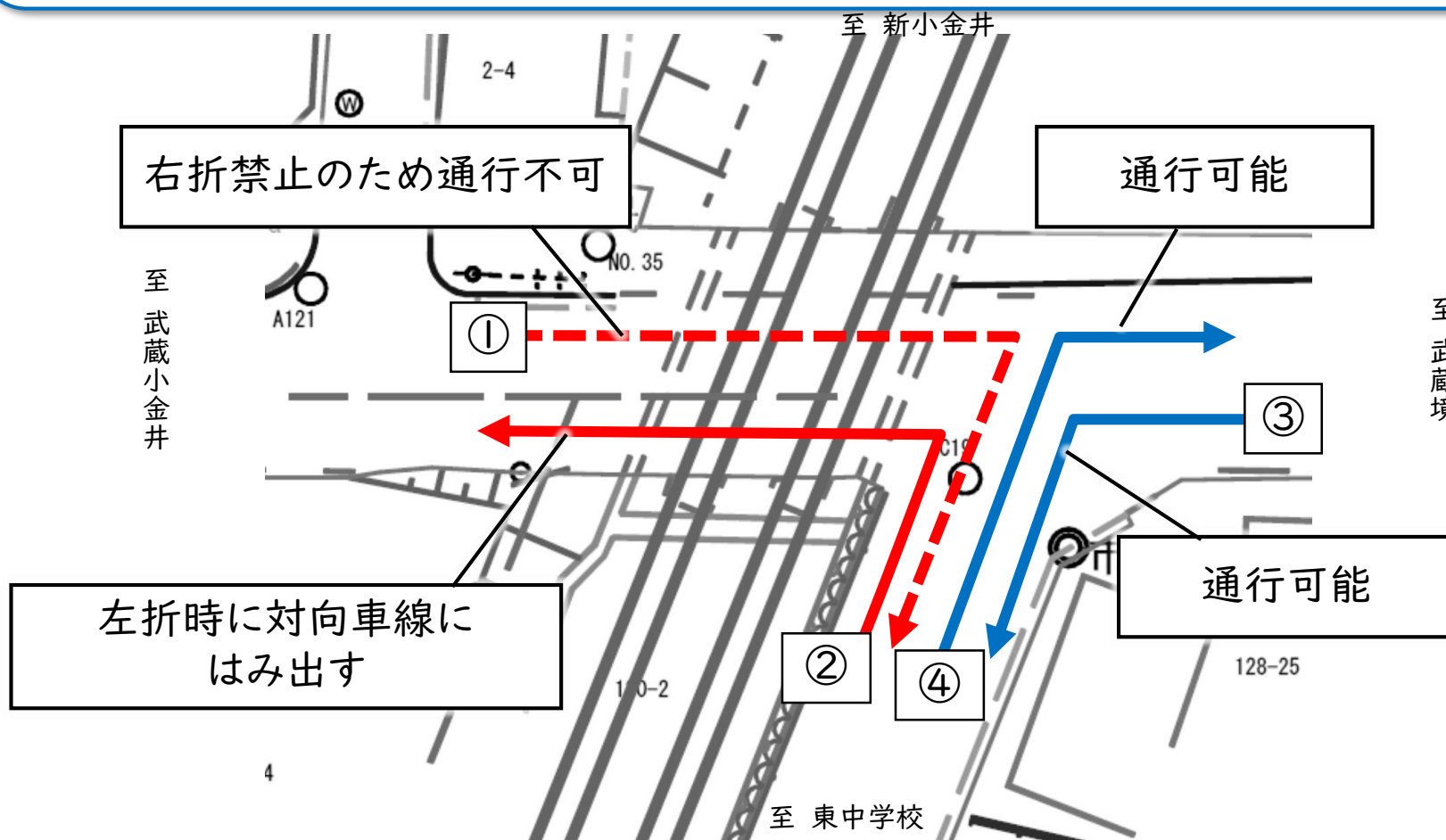




## ■ 連雀通りからI丁目への出入りについて

### 西武線側道と連雀通りのT字路について

- ①の経路は右折禁止のため、武蔵小金井方面から西武線側道に入ることはいけません。
- ②の経路は左折時に踏切内で対向車線にはみ出すため危険です。（ポンチョでの運行は不可、ハイエースの場合は警視庁への確認が必要）※次ページに補足図
- ③、④の経路はポンチョ、ハイエースともに運行可能です。

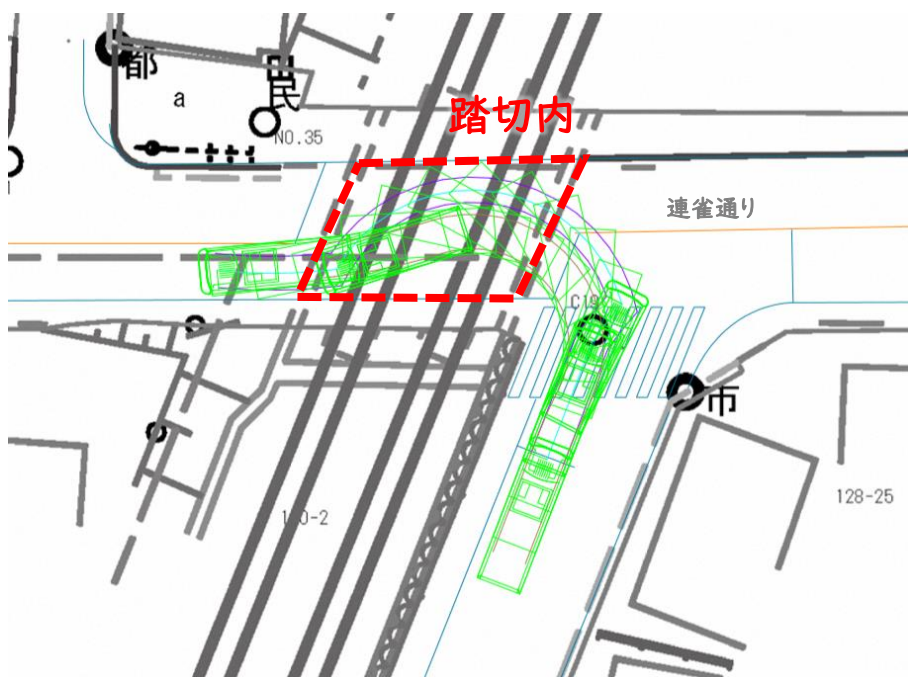


## ■連雀通りから1丁目への出入りについて<補足>

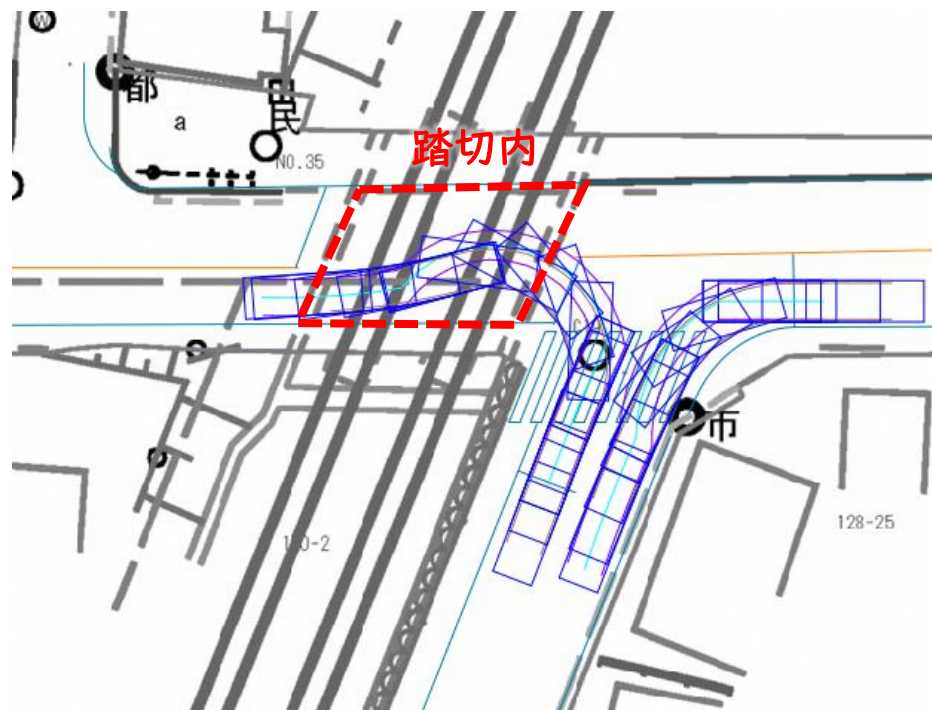
上記②踏切内での対向車線へのはみ出しについて

- CoCoバスの車両が左折した際の軌跡を図上に表すと、赤枠で囲っている踏切内において対向車線にはみ出していることが分かります。
- ポンチョで左折するのは大変危険であると、警察から見解が示されています。

<ポンチョ(バスタイプ)の場合>



<ミニ車両(ハイエース)の場合>



## ■ハイエース導入時の乗り残しの可能性

- 現在、ポンチョ(バスタイプ)で運行を行っており、乗り残し等は生じていません。
- しかし、ハイエースで運行を行う場合、乗客定員が少なくなる(新車両で12名)ため、乗り残しが生じる可能性があります。

乗り込み調査時のバス停間乗客数(表内の数字は平日調査時)

平日の乗客数 13以上 休日の乗客数  
25以上 にて13人以上

停留所名称	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	9:00発	9:30発	10:00発	10:30発	11:00発	11:30発	12:00発	12:30発	13:00発	13:30発	14:00発	14:30発	15:00発	15:30発	16:00発	16:30発	17:00発	17:30発	18:00発	18:30発	19:00発
0 東小金井駅前	5	7	10	2	9	11	12	5	7	8	13	3	12	11	11	24	18	20	15	26	22
1 歯科大グランド前	5	7	10	2	9	11	12	5	7	9	13	3	12	11	11	24	18	20	15	26	22
2 駅開設記念館前	5	7	10	2	8	10	12	5	7	9	12	3	12	11	11	24	18	20	15	26	22
3 東町三丁目	5	7	10	2	10	9	12	5	7	10	11	3	12	11	10	23	19	18	15	25	22
4 富士見通り東	5	6	11	2	10	7	10	5	8	8	12	3	10	10	9	19	15	19	15	23	14
5 農工大通り東	4	6	9	4	8	8	11	6	10	9	13	4	12	9	10	17	14	15	13	22	13
6 東町二丁目	8	8	8	4	7	7	11	7	9	8	13	3	12	7	9	16	15	13	11	18	10
7 新小金井通り	8	11	8	4	4	7	11	7	9	9	12	3	13	7	9	15	12	13	10	17	10
8 都営東町アパート	10	14	8	5	8	10	11	10	6	8	9	3	13	8	10	9	10	11	8	15	9
9 東町一丁目	13	15	8	9	13	12	12	10	6	8	9	3	11	7	9	6	10	11	6	15	8
10 新小金井駅	14	18	7	13	16	11	10	9	5	8	10	3	9	8	11	6	11	13	6	9	8
11 野川公園入口	16	18	7	13	16	9	10	9	5	7	10	3	9	8	12	6	10	12	3	8	6
11-2 東町四丁目西交差点	17	18	10	14	19	12	5	9	4	11	9	3	9	9	13	3	9	11	1	6	4
12 東大通り南	19	18	11	16	19	12	5	10	7	12	9	3	8	7	13	7	8	10	1	5	3
13 くりやま通り	19	15	11	15	17	11	5	10	7	11	7	3	8	7	12	7	9	10	2	5	3
0 東小金井駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0

考えられるルート案(たたき台)

## ■ 検討にあたって前提と考える条件

➤ ルートを検討するにあたって、以下の条件を基本として行っていただきたい。

項目		内容	調整者
1	使用車両	現時点では、ポンチョ1台を割り当て予定 ※議論に応じて検討の余地あり	小金井市
2	通行道路	現在CoCoバスが運行を行っている道路 ポンチョ、ハイエースが通行可能な道路	小金井市 警察
3	起終点	起終点として可能な箇所 東小金井駅(北口・南口)/新小金井駅(駅北側)	小金井市 バス事業者
4	路線延長	車両1台の場合 1時間2便:4.5km程度 1時間1便:9.0km程度	バス事業者
5	運行時間帯	9時台~19時台	小金井市
6	運行間隔	1時間当たり2便(30分に1便)	小金井市
7	その他	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を考慮	-



# ポンチョ・ハイエース車両での運行ルート検討案

# ■ 現行ルート 【運行可能】

路線延長: 3.5km

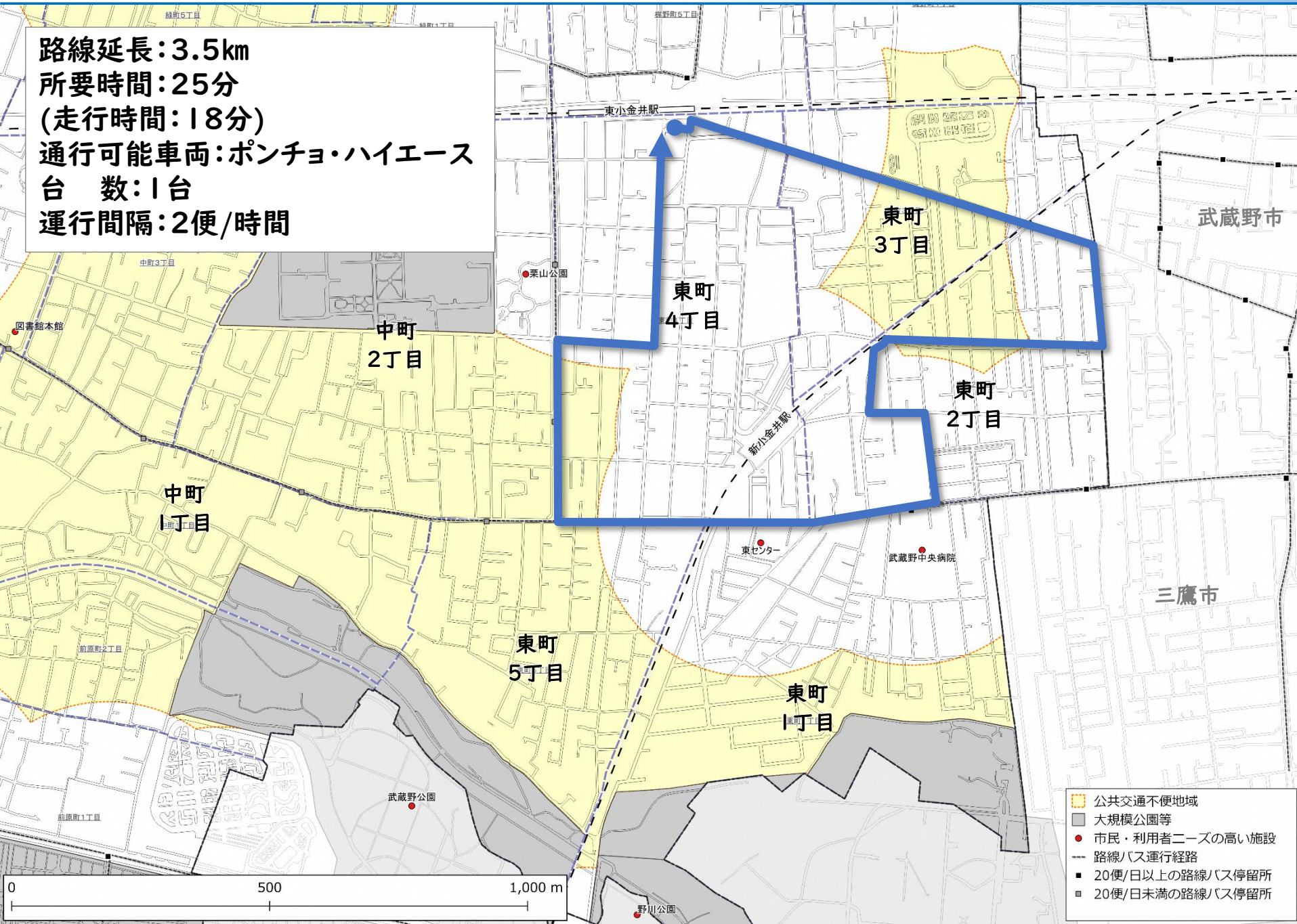
所要時間: 25分

(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





# ■武蔵野市経路案 【運行不可】

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

＜武蔵野市への確認結果＞  
 ムーバス路線との重複や運行  
 状況、道路事情等を踏まえると、  
**運行は難しい。**



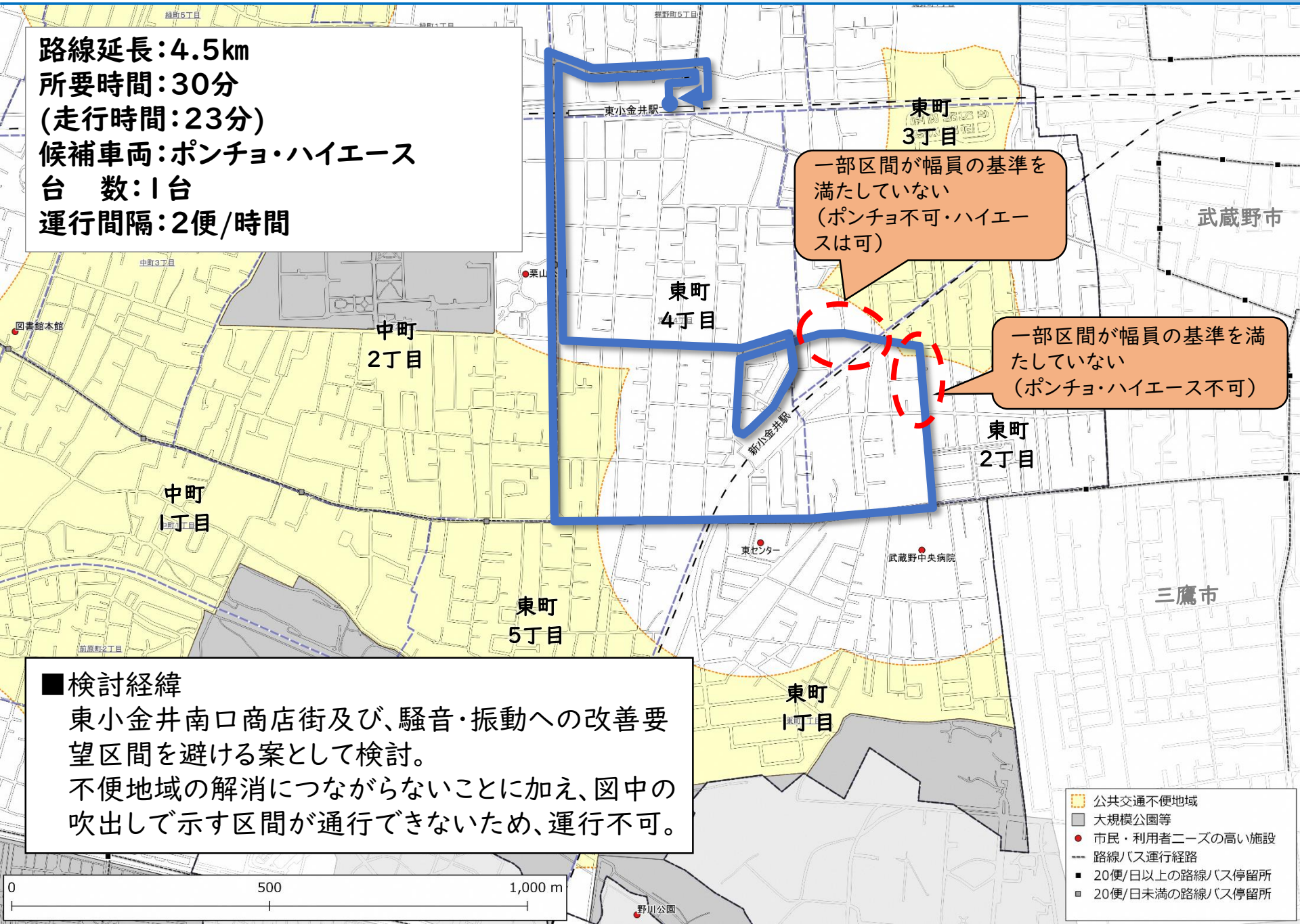
## ■検討経緯

交通不便地域を走行しつつ、騒音・振動への改善要望区間を避ける案として検討。  
 武蔵野市との調整の結果、道路状況から運行が難しく、運行不可。

- 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:4.5km  
 所要時間:30分  
 (走行時間:23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

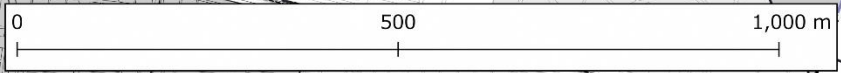


一部区間が幅員の基準を満たしていない  
 (ポンチョ不可・ハイエースは可)

一部区間が幅員の基準を満たしていない  
 (ポンチョ・ハイエース不可)

■検討経緯  
 東小金井南口商店街及び、騒音・振動への改善要望区間を避ける案として検討。  
 不便地域の解消につながらないことに加え、図中の吹出して示す区間が通行できないため、運行不可。

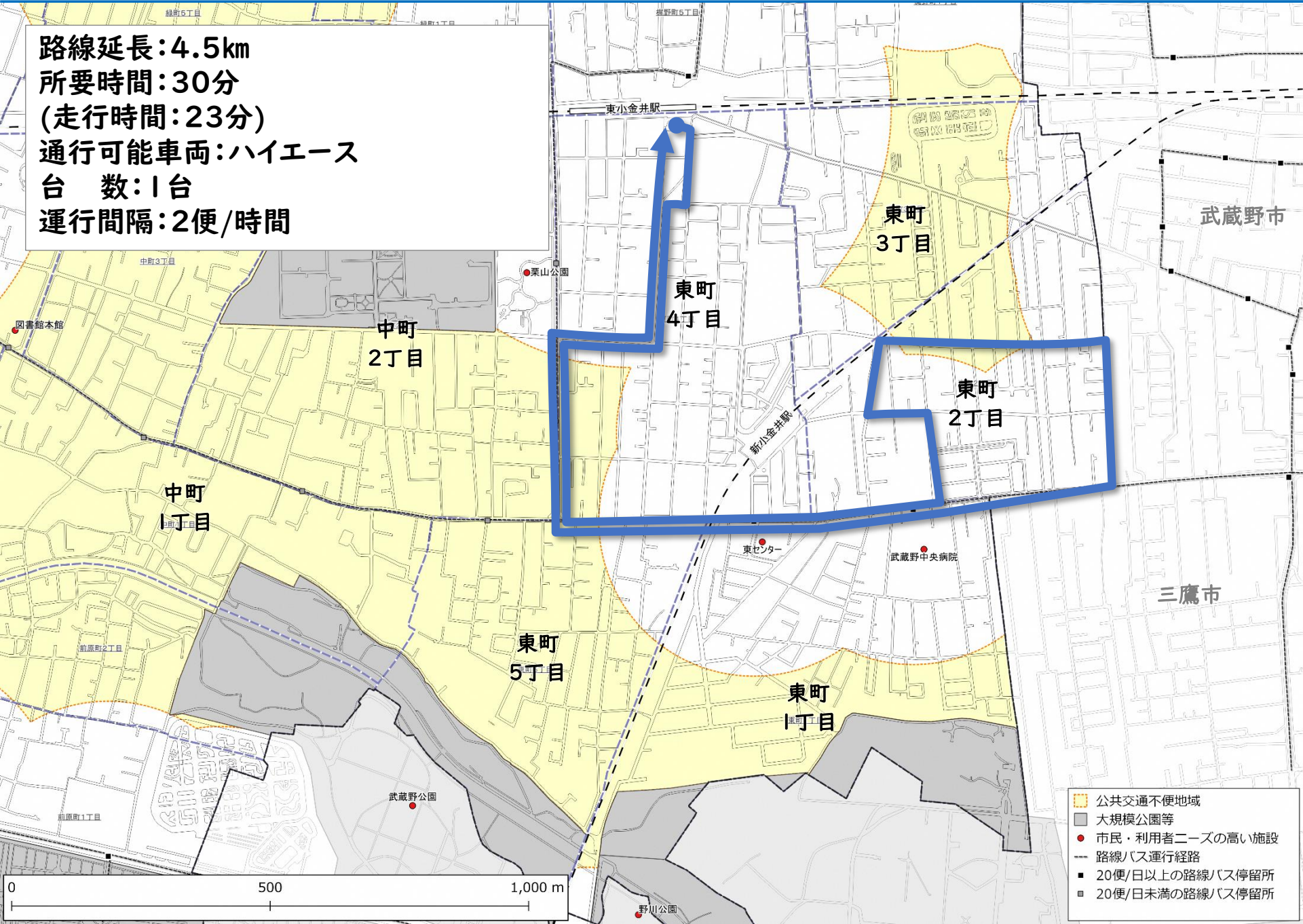
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所



# ハイエース車両での運行ルート検討案



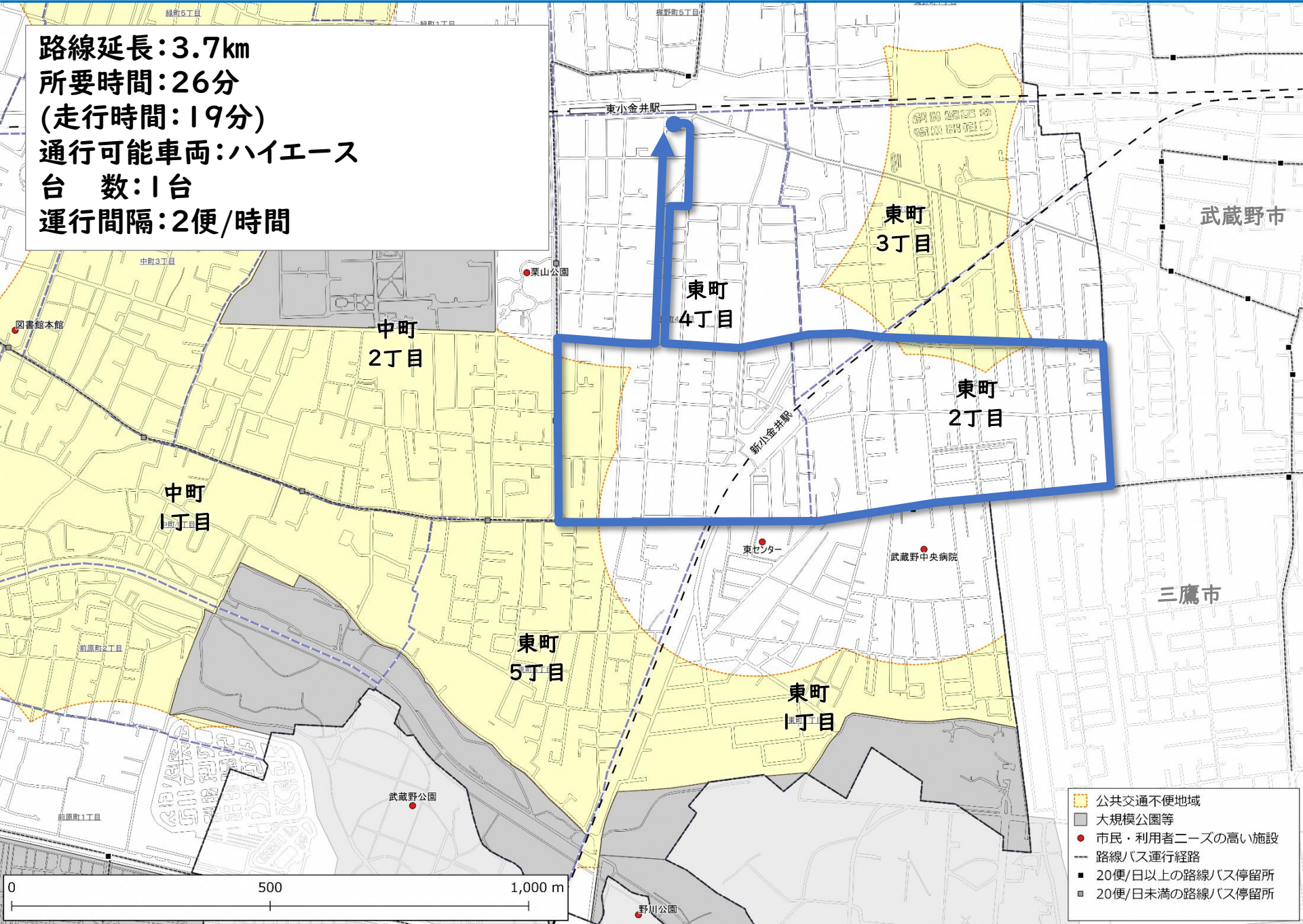
路線延長:4.5km  
所要時間:30分  
(走行時間:23分)  
通行可能車両:ハイース  
台数:1台  
運行間隔:2便/時間



- 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



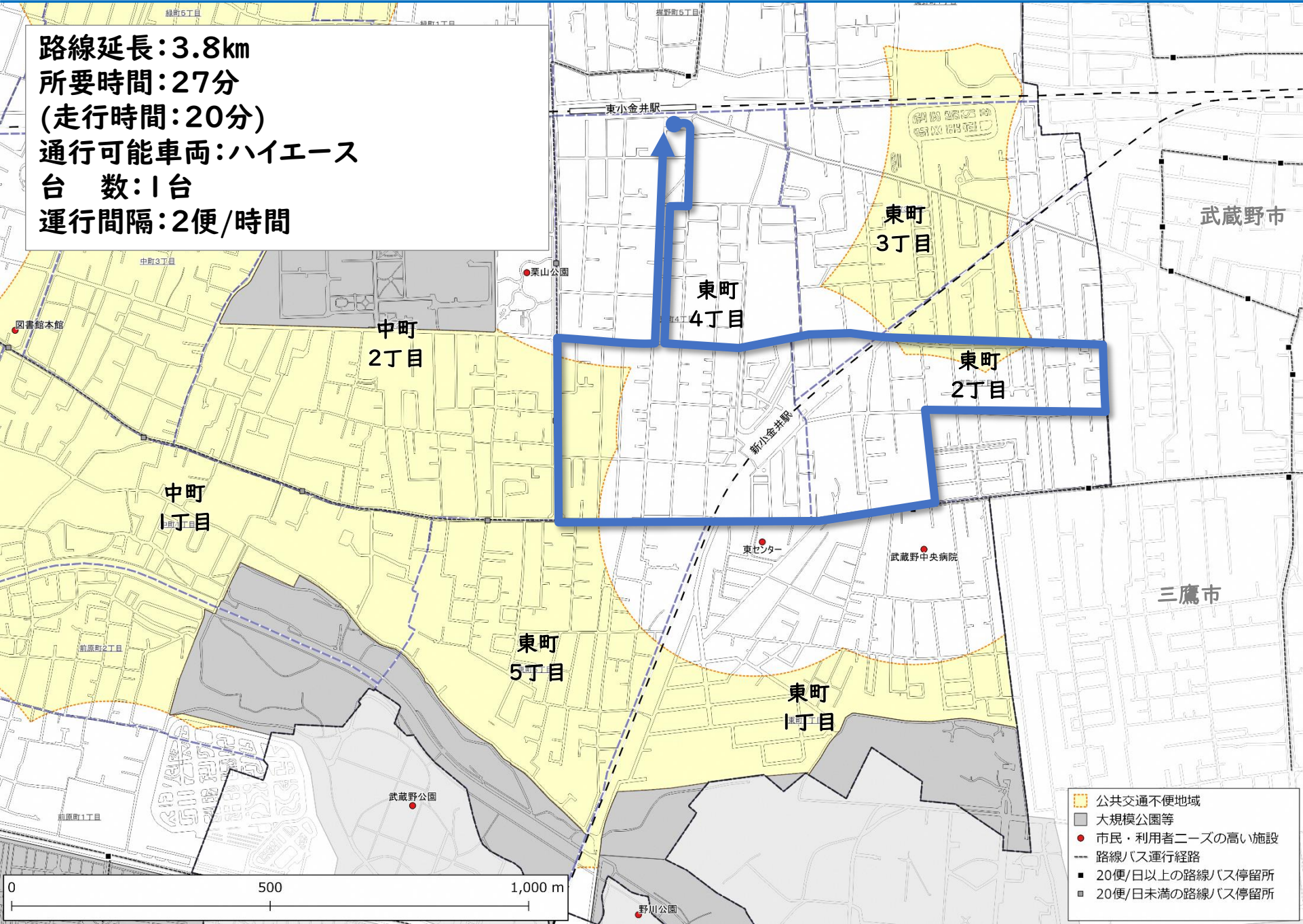
路線延長:3.7km  
所要時間:26分  
(走行時間:19分)  
通行可能車両:ハイース  
台数:1台  
運行間隔:2便/時間



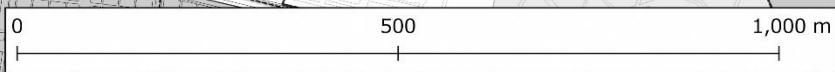
- 公共交通不便地域
- 大規模公園等
- 市民・利用者ニーズの高い施設
- 路線バス運行経路
- 20便/日以上路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所



路線延長:3.8km  
所要時間:27分  
(走行時間:20分)  
通行可能車両:ハイース  
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/日以上の路線バス停留所
- 20便/日未満の路線バス停留所





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



通学路のため、学校との調整・協議が必要です。

踏切内での交差点を左折するには、安全性の検討が必要で、軌跡図の確認や警察等との協議が必要です。

- 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

## 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