

再編ルート（案）の検討について

1 新庁舎等シャトルバス・東町地域の対応を受けた他の路線における対応

1.1 再編基本方針との関係の整理

再編基本方針4「持続可能な運行形態・サービスの提供」において、「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、効率的・効果的な運行を行う」としており、現有車両の活用と、財政負担について記載をしている。

- 東町地域の検討結果次第ではあるが、仮に東町地域を車両1台で運行するのであれば、運行する車両の台数は変わらず、財政負担も同程度と見込まれるため、基本方針の範囲内で対応が可能と整理している。
- 新庁舎等シャトルバスについては、新庁舎・(仮称)新福社会館までの移動手段の確保を目的とするため、CoCoバスとは異なるサービスとして再編事業とは別枠で検討するものであり、再編基本方針の対象外である。

1.2 ルート検討時の条件整理

ルート検討にあたり、前提となる基本条件について、令和元年度第4回及び令和2年度第1回会議で整理をしている。このうち、「使用する車両」及び「交通結節点、新庁舎・(仮称)新福社会館へのアクセス」については、シャトルバスと東町地域の対応を踏まえ、再整理を行った。

1) 使用する車両

東町については別途検討となることを踏まえ、使用する台数を以下のとおりとする。

■第3回会議で提示した条件

ルート	車両	
	ポンチョ	ハイエース
北東部	2台	—
貫井前原	2台	—
野川・七軒家	—	1台
南東部 (中町・東町)	2台	—
予備	1台	1台
合計	7台	2台

■再整理した条件

ルート	車両	
	ポンチョ	ハイエース
北東部	2台	—
貫井前原	2台	—
野川・七軒家	—	1台
中町	1台	—
東町	(未定)	
予備	(未定)	
合計	(未定)	

- ※ 東町の路線を運行する事業者によっては、予備車両の必要有無に伴い合計の車両台数に差が生じる可能性がある。
- ※ 現在、東町循環で使用しているポンチョ1台の取扱いは未定であるが、他の地域での活用等は想定しない。

1.3 市民・利用者のニーズの高い施設へのアクセス

1.3.1 交通結節点へのアクセス

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、東町については別途検討となることを踏まえ、下表のとおり整理する。

新小金井駅は、現行路線における利用状況から、鉄道駅としての結節の必要性が他の駅と比べて低いと考え、駅前ロータリーへの乗入れは必須とせず、駅付近の道路を通行することによる結節も想定している。

		結節する鉄道駅	設定の理由
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。
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。
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。
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	(東町地域において別途検討)	

1.3.2 新庁舎・(仮称)新福祉会館へのアクセス

新庁舎・(仮称)新福祉会館への直接のアクセスは、新庁舎等シャトルバスにより対応することを踏まえ、各地域からのアクセス方法を下表のとおり再整理した。

なお、新庁舎等シャトルバスは資料3にて検討しているとおり、新庁舎・(仮称)新福祉会館のほか、武蔵小金井駅・東小金井駅のみでの乗降を想定している。

地域		想定するアクセス方法
公共交通不便地域以外の地域 (駅に近い・路線バスが運行)		武蔵小金井駅・東小金井駅へ徒歩または路線バスでアクセス
CoCoバス 運行地域	北東部地域	徒歩または途中下車、もしくは 武蔵小金井駅・東小金井駅経由でアクセス
	貫井前原地域	武蔵小金井駅経由でアクセス
	野川・七軒家地域	
	中町地域	徒歩または途中下車、もしくは武蔵小金井駅経由でアクセス
東町地域		(東町地域において別途検討)

2 各路線のルート案

2.1 貫井前原循環

1) 令和2年度第2回会議の内容

(1) 提示内容と協議結果

現行ルート案、西之久保通り案の2案を提示し、運行の持続可能性を考慮し、地域懇談会へ西之久保通り案を提示することについて了解を得た。

(2) 指摘事項

ルートの設定に関する指摘はなかった。

(運行時間や頻度、武51系統との関係、地域懇談会へ向けた対応などについて指摘があり、令和2年度第3回会議資料6において整理)

2) ルート案

(1) 西之久保通り案



2.2 野川・七軒家循環

1) 第 2 回会議の提示内容と意見

(1) 提示内容と協議結果

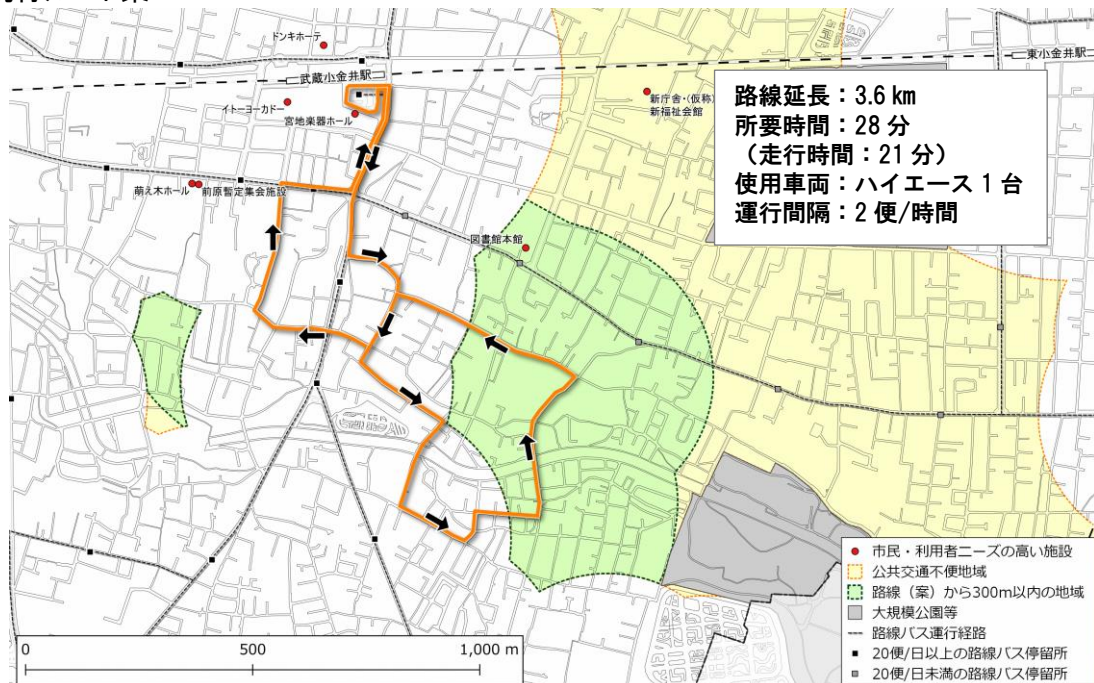
令和 2 年度第 1 回会議にてルート案に関する意見がなかったことを踏まえ、現行ルート案にて検討を進めることとし、地域懇談会へ現行ルート案を提示することについて了解を得た。

(2) 指摘事項

特になし

2) ルート案

(1) 現行ルート案



2.3 北東部循環

1) 令和2年度第2回会議の提示内容と意見

(1) 提示内容と協議結果

地蔵通り案・高架下案の2案について、新庁舎・(仮称)新福祉会館(以下、「新庁舎等」と記載)への結節方法別に2通りの案(計4案)を提示した。新庁舎等へのアクセスに関してシャトルバスの導入などについて再度整理した上で、再度ルート案を提示することとなった。

(2) 指摘事項

主に新庁舎等へのアクセスに関連し、以下のような指摘・意見をいただいている。

分類	意見・指摘事項
新庁舎内への乗入れについて	<ul style="list-style-type: none"> ・CoCoバスの中で最も利用が多い路線であり、運行回数が輸送力に直結する。 ・運行回数や駅への速達性低下等があった場合のハレーションが大きい。(早田委員(代理)) ・所要時間が延びて運行頻度が低下するデメリットを考慮すると、結節させる必要性は低い。 ・一般車両とバスの動線が重なることによる安全面が懸念される。 ・定時性確保の観点からロータリーへの乗り入れはハードルが高い。(早田委員(代理))
地蔵通り案と高架下案について	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺バス停からのアプローチでも問題ないと思われるため、ロータリーに乗り入れない「高架下案」が良いと考える。(平野委員) ・地蔵通りはバスが比較的少ない地域であり、「高架下案」ではデメリットが増える。 ・来訪頻度を考えると、新庁舎等よりも、日々の買い物や病院、駅へのアクセスを優先させるのであれば、現行ルートを生かし、「市役所入口」といった新停留所を現行路線の「緑町5丁目」バス停の次に新設する「地蔵通り案(1)ー2」で検討した方が良いと思う。(坂本委員) ・アクセス性を高めるということであれば新庁舎には乗り入れた方が良いが、運行頻度に大きな差が生じることを踏まえると、3便/時間とする案の方が、メリットが大きい。 ・「地蔵通り西」から「緑町1丁目」間の3箇所の停留所で、1日当たり500人以上の乗降者がいる。この方々に不便が生じるよりも、市庁舎にたまに行かれる方が新設停留所から5分で歩くことができる、という形の「地蔵通り案(1)ー2」とした方が、全体の利便性が高いのではないかと。(関根委員) ・現行路線で地蔵通りの区間は利用者も多く、既存の利用者の利便性から考えても、「高架下案」にしてしまうと現行利用者からのハレーションが非常に大きいと予想される。(早田委員(代理))
他地域の意見について	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所への来庁頻度に対し、バスの運行頻度が低下することに難色を示すのではないかと。一方で、他の地域の方は市役所への運行を望むのではないかと。(青木副会長)
回送区間について	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅の運用について、可能であればまたぎの運用ではなく、回送区間として運行したい。(早田委員(代理))
総評(会長)	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所へのアクセスを別立てで考えるとすると、CoCoバスはある程度近くを通れば良いという整理になるため、CoCoバス再編の中で市役所へ乗り入れるか否かという議論をする必要がなくなる。

2) ルート案

シャトルバスを導入することを踏まえ、令和2年度第2回会議で提示した計4案について、再度整理を行った。

各案の概要と整理結果を以下に示す。また、各案のルート図を次ページ以降に掲載する。

a) 新庁舎等へのアクセスについて

新庁舎等への直接のアクセス手段としてシャトルバスを導入するため、CoCoバスが直接アクセスする必要性は低い。また、新庁舎内のロータリーでの待機時間により速達性が低下することから、新庁舎等に直接アクセスする案(1)-1、案(2)-1は有用性が低いと考えられる。

⇒ 案(1)-1、案(2)-1は今後の検討対象からは除き、地域懇談会へは提示しないことでよいか。

b) 地蔵通り案と高架下案について

地蔵通り沿線は現在の利用者が多いこと、また、シャトルバスの導入によりCoCoバスが新庁舎等の近くを通る必要性が低いことを踏まえると、地蔵通り案は高架下案よりも有用性が高いと考えられる。

一方で、北東部循環の沿線から乗り換えなしで新庁舎等の近くにアクセスが可能という点では、高架下案についても一定の有用性があるといえる。

⇒ 案(1)-2を地域懇談会に提示することでよいか。

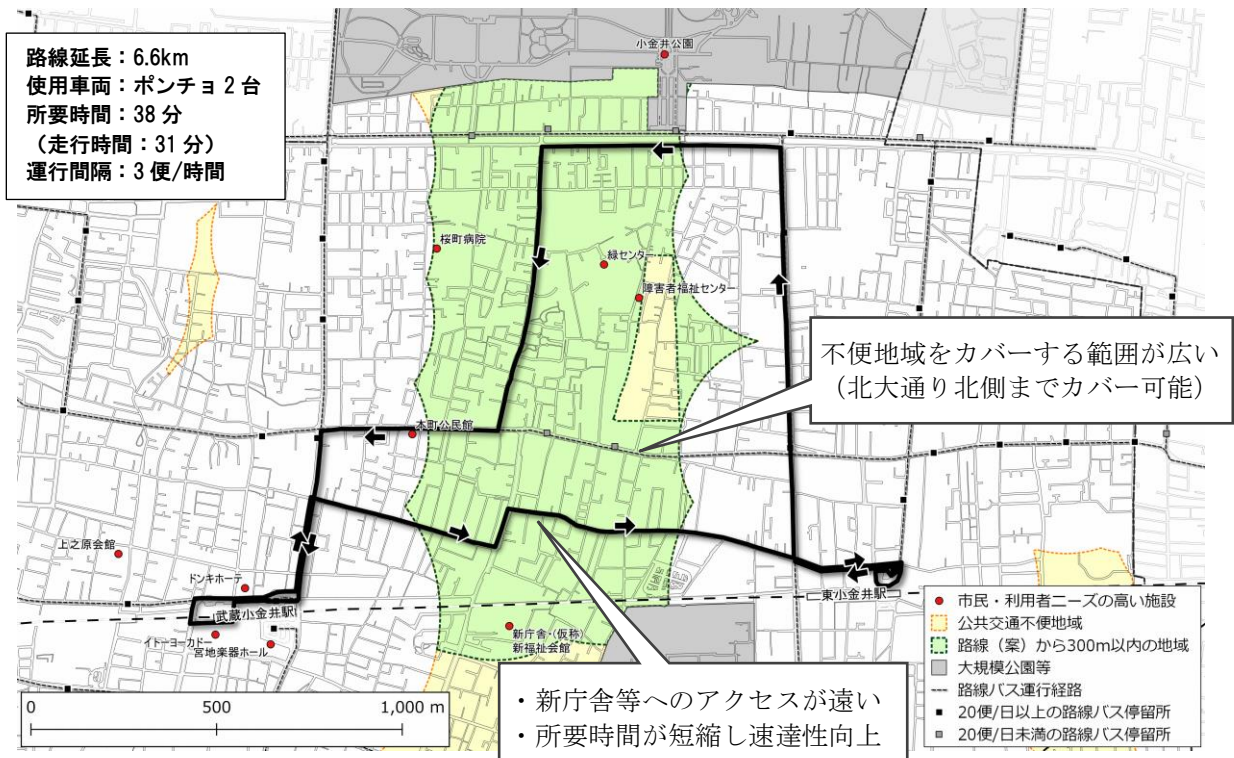
また、比較案として案(2)-2を地域懇談会へ提示するかどうか、ご意見を頂きたい。

	案	新庁舎等へのアクセス	整理結果(案)
案(1)-1	地蔵通り案	直接アクセス	・検討から除く
案(1)-2		最寄りバス停から徒歩でアクセス	・地域懇談会へ提示する
案(2)-1	高架下案	直接アクセス	・検討から除く
案(2)-2		高架下に設置したバス停からアクセス	・地域懇談会へ提示するか検討

■地域懇談会への提示案

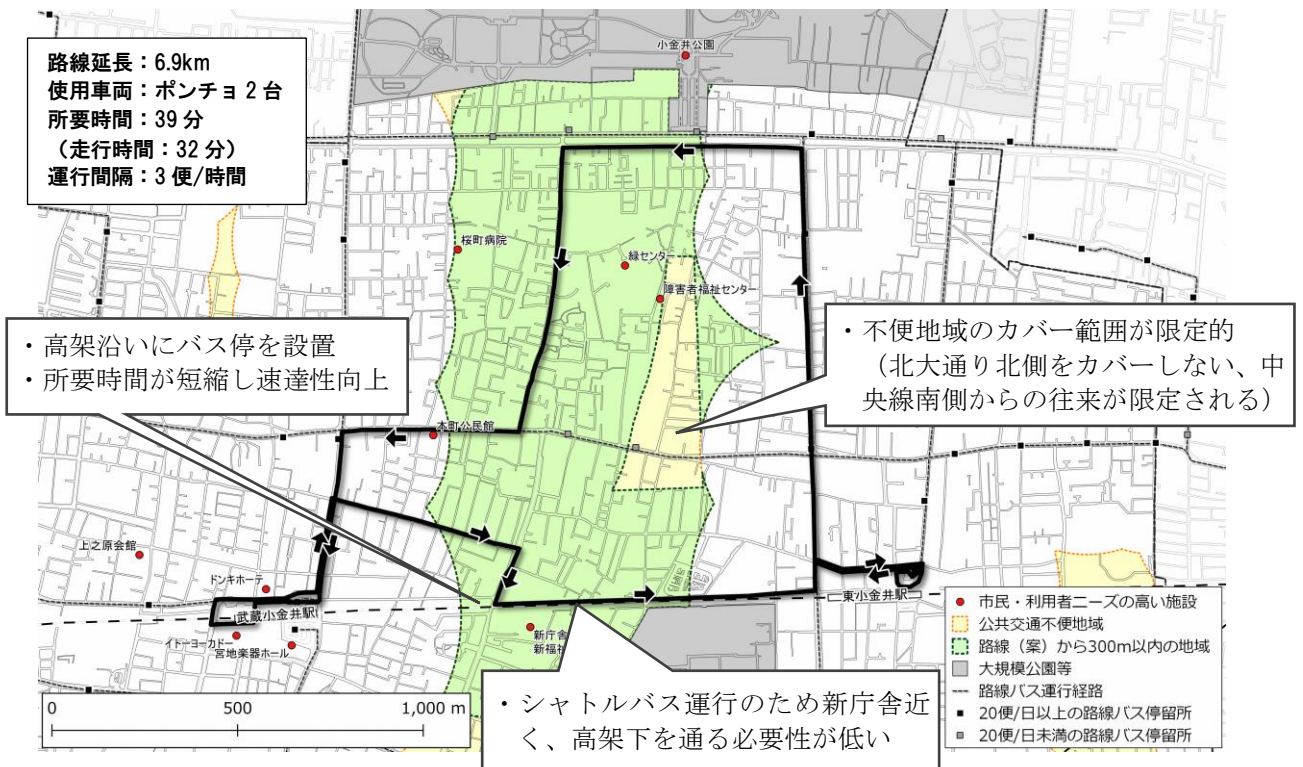
(1)-2 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れなし）

- 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)-2 高架下案（新庁舎等乗り入れなし）

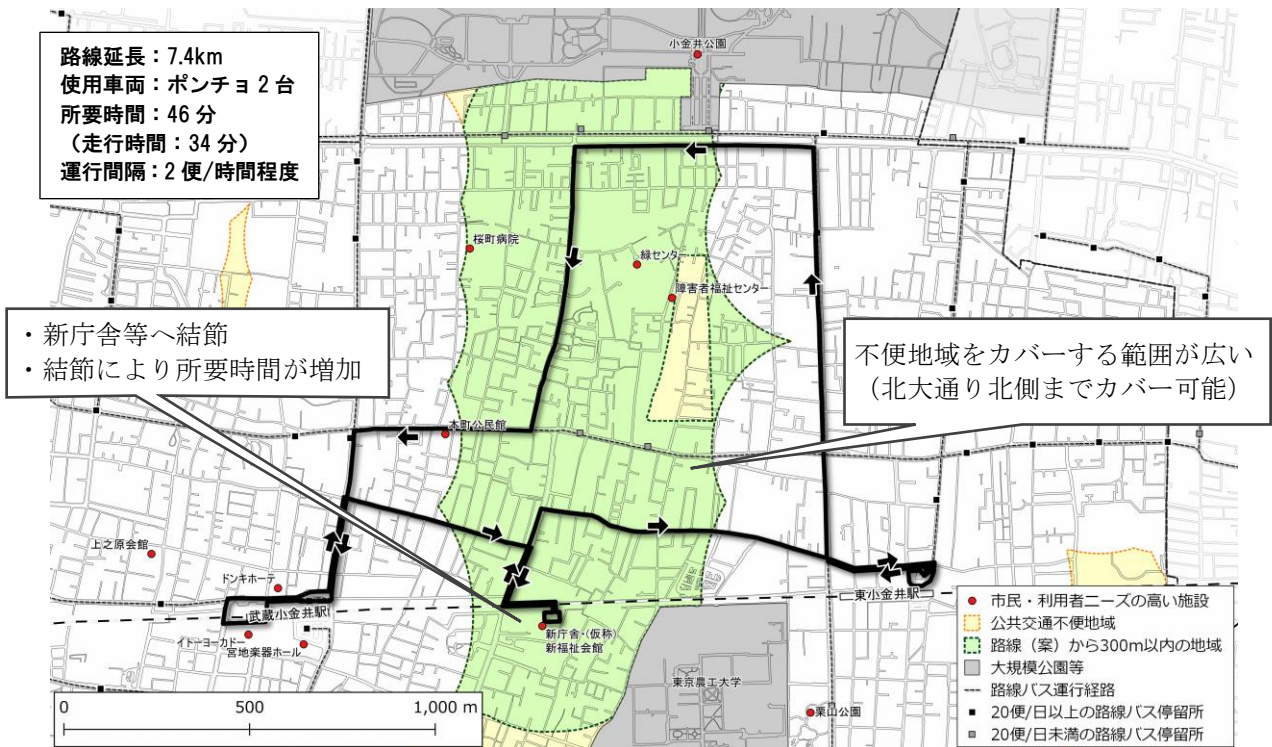
- 中央線高架沿いにバス停を設置し、新庁舎等のロータリーに乗り入れずに中央線高架下の北側道路を運行するルート



■地域懇談会へは提示しない案

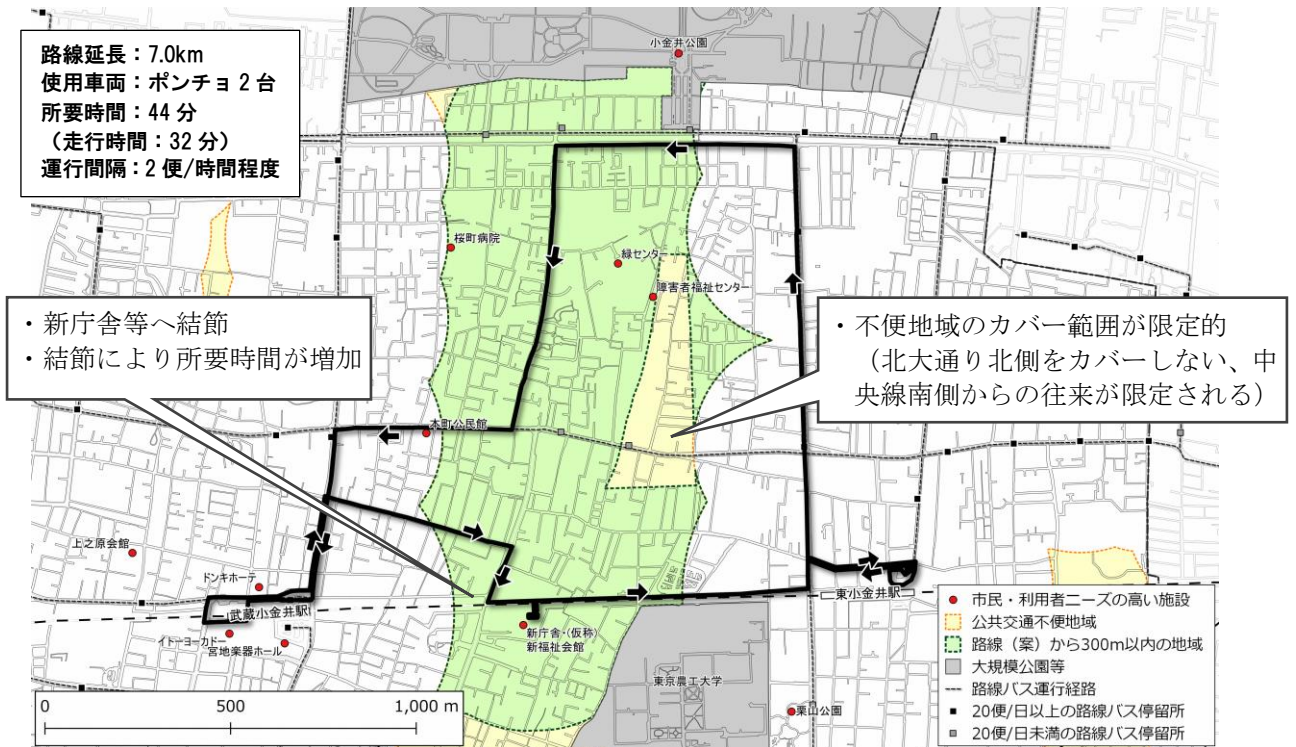
(1)-1 地蔵通り案（新庁舎等乗り入れあり）

- 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



(2)-1 高架下案（新庁舎等乗り入れあり）

- 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



2.4 南東部の路線(中町循環)

1) 考慮すべき事項

- ・東町地域は他地域の検討と切り離し、地域会議で検討を進めることを踏まえ、中町循環と東町循環の2ルートに分ける案で検討を進めることとする。
- ・中町循環のルート検討にあたっては、東町から武蔵小金井駅周辺へのアクセス性について考慮し、新小金井駅付近に結節することとする。
- ・中町地域から新庁舎等へのアクセスについては、中町循環を途中下車してアクセス、もしくは、武蔵小金井駅から新庁舎等シャトルバスに乗り換えてアクセスすることとする。

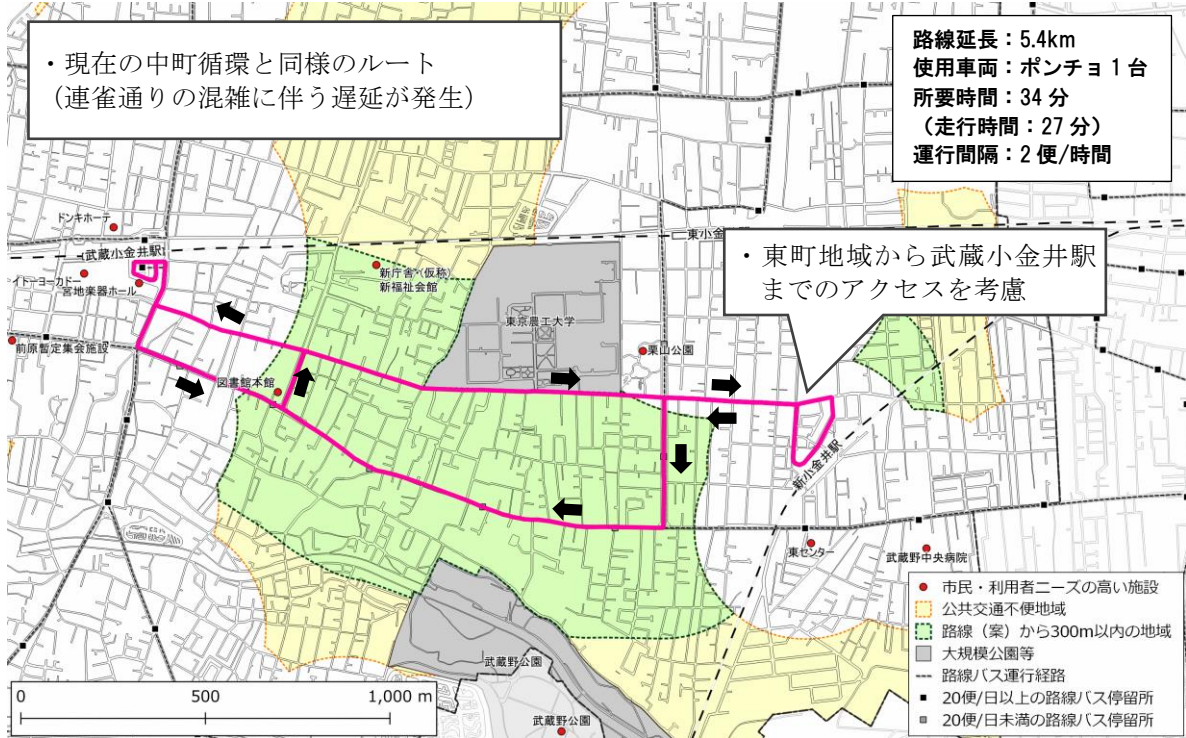
2) ルート案

現行ルート案及び、現行ルート案をベースに、路線長を短縮する案を整理した。

(1) 地域懇談会への提示案

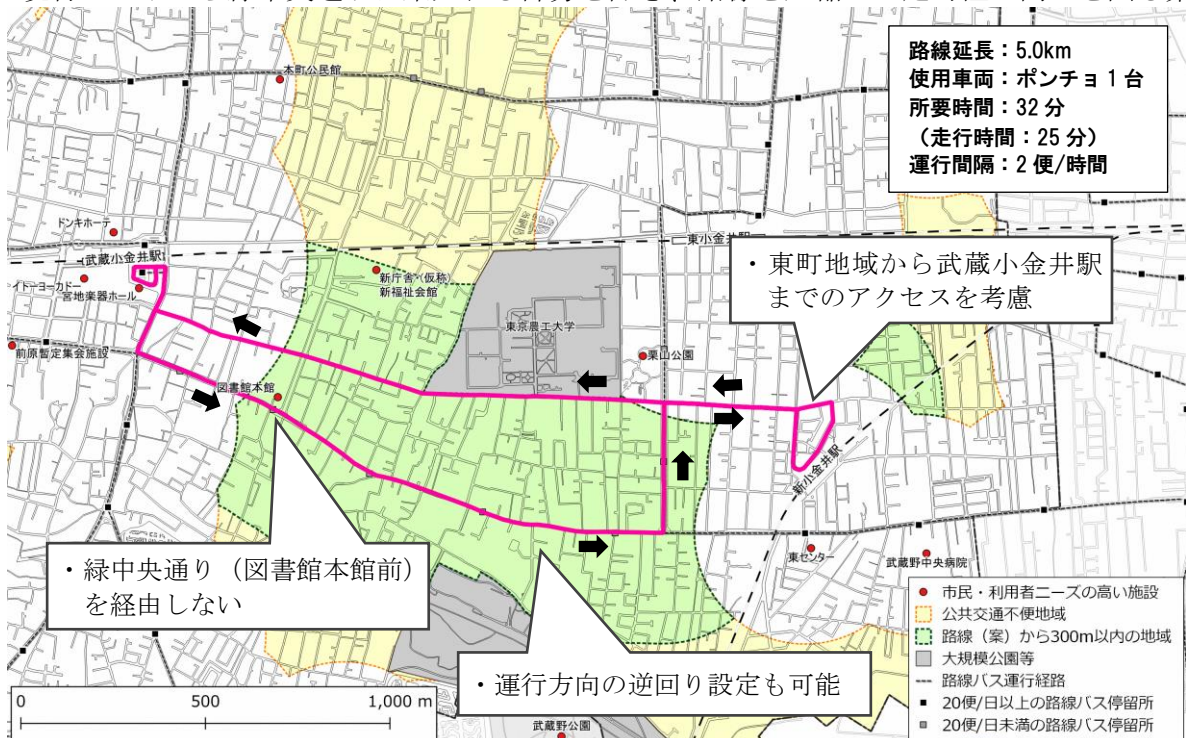
(1)-1 現行ルート案

現行の中町循環と同様のルート案。



(1)-2 緑中央通り非経由案

現行ルートから緑中央通りに乗入れる部分を除き、路線を短縮して定時性の向上を図る案。

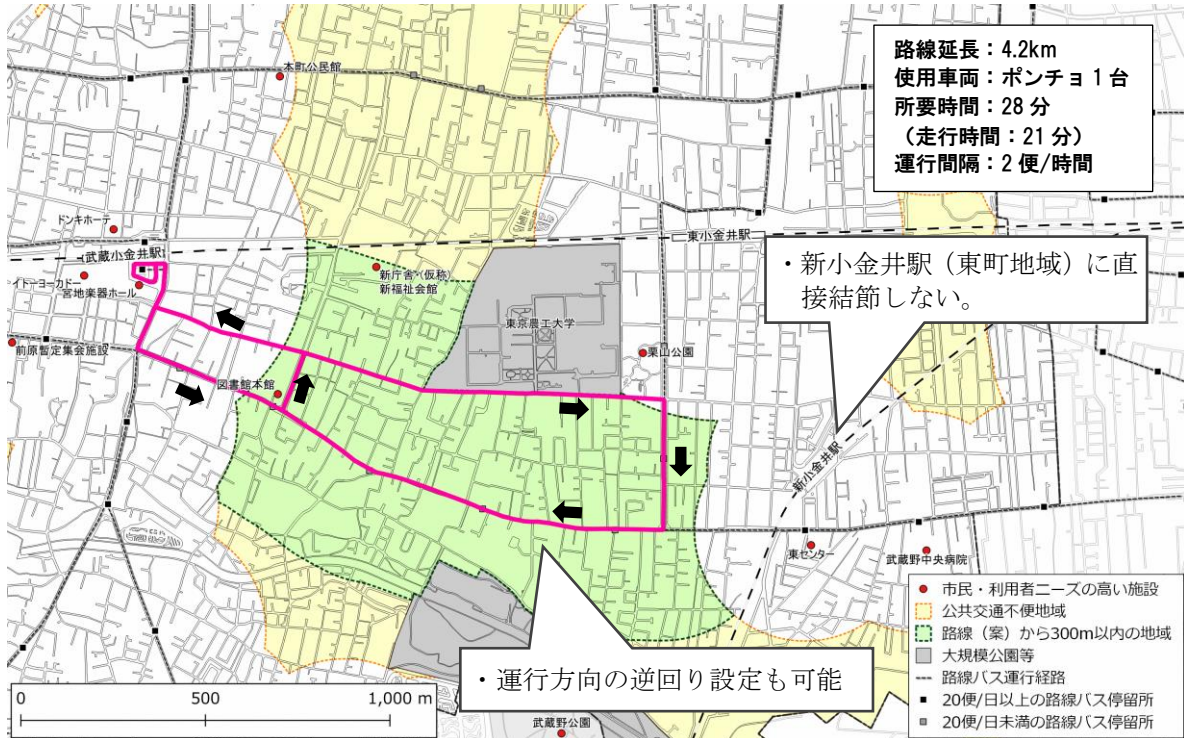


(2) 地域懇談会へ提示しない案

以下の案は新小金井駅周辺へ結節しないことから、地域懇談会には提示しないことを想定している。

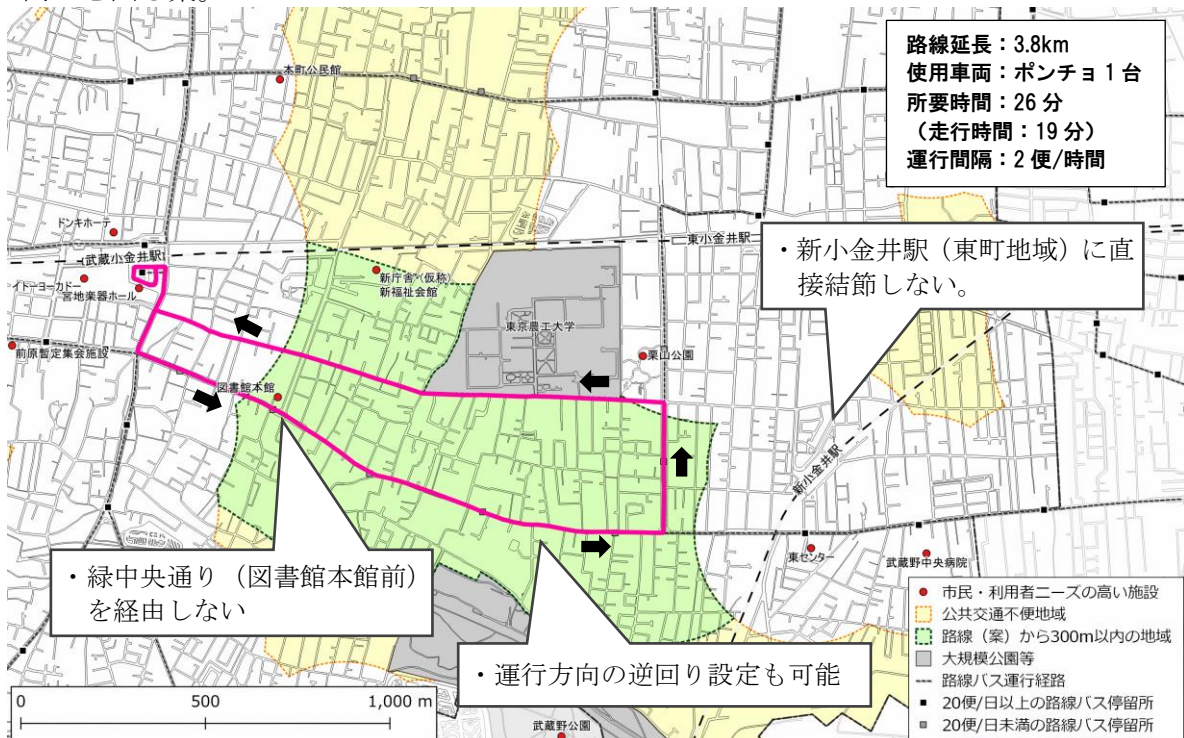
(2)-1 新小金井駅非結節案

現行の中町循環から新小金井駅への結節を除いて路線長を短縮し、定時性の向上を図る案。



(2)-2 緑中央通り非経由・新小金井駅非結節案

現行ルートから新小金井駅への結節・緑中央通りへの乗り入れを除き、路線を短縮して定時性の向上を図る案。



3) 各ルート案の比較

(1) バス事業者からの意見

現在の中町循環では、連雀通りの混雑に伴って遅延が発生することがある。中町循環は1台運行のため遅延の吸収が難しい状況である。

(2) 廃止バス停の状況

各ルート案で廃止されるバス停について整理を行う。

ルート案	新小金井駅	市立図書館前
(1)-1 現行ルート案	維持	維持
(1)-2 緑中央通り非経由案	維持	廃止
(2)-1 新小金井駅非結節案	廃止	維持
(2)-2 緑中央通り非経由・新小金井駅非結節案	廃止	廃止

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}
0	新小金井駅	341(25.9%)	246(25.5%)	新小金井駅 (現行東町循環)	234m	2便/時	同様方面には乗換必要
7	市立図書館前	43(3.3%)	27(2.8%)	中町三丁目	150m	2便/時	±0分程度
13	市立図書館前	15(1.1%)	19(2.0%)	第一小学校	167m	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、中町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 1時間あたりの当該バス停の想定運行本数

※4 新小金井方面は中町三丁目から栗山公園の乗車時間、武蔵小金井方面は第一小学校から武蔵小金井駅南口までの乗車時間を京王バス乗車時間検索から比較。道路状況等により異なる場合がある



(3) 移設が必要なバス停

緑中央通りを経由しない案では連雀通り・農工大通りの運行方向が一部変わるため、バス停の移設が必要となる。また、運行方向を現行ルート案と逆回りと設定する際も同様。

各区間の現在のバス停と、反対側のバス停の状況は以下のとおりであり、下表に赤字で示すバス停は、運行方向を変更した場合、反対側に新設が必要となる。

赤字：対応が無いバス停

区間	現行バス停(数字は停留所番号)	反対側のバス停(括弧内は系統名)
連雀通り (小金井街道～緑中央通り)	⑪ 中町四丁目 ⑫ 第一小学校	中町四丁目(京王バス境 81 系統) 第一小学校前(京王バス境 81 系統)
連雀通り (緑中央通り～東大通り)	② 中町二丁目 ③ 武蔵野公園入口 ④ 中町一丁目 ⑤ 美術館入口 ⑥ 中山谷	中町二丁目(京王バス境 81 系統) 中町一丁目(京王バス境 81 系統) 中山谷(京王バス境 81 系統)
農工大通り (小金井街道～緑中央通り)	⑧ 農工大通り商店街 ⑨ 太陽病院前	なし
農工大通り (緑中央通り～東大通り)	⑭ 中町三丁目 ⑮ 八重垣稲荷神社 ⑯ つきみの園 ⑰ 農工大前 ⑱ 栗山公園	なし
東大通り	① 東大通り南	東大通り南(東町循環)
小金井街道	⑩ 南一番街	なし
緑中央通り	⑦・⑬ 市立図書館前	なし



(4) 乗り残し発生可能性

平成 30 年度に実施した乗降調査結果では乗り残しは発生しておらず、各ルート案の運行範囲は現行ルートと同様のため、乗り残しの発生可能性は低いと考えられる。

表 中町循環の乗車状況(平日)

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
	8:00発	8:30発	10:01発	10:31発	11:01発	11:32発	12:01発	12:32発	13:00発	13:30発	14:00発	14:30発	15:00発	15:30発	16:00発	16:31発	17:00発	17:30発	18:00発	18:30発	19:00発
0 新小金井駅	12	10	11	13	7	4	8	11	12	14	3	3	5	15	12	13	10	9	12	4	4
1 東大通り南	14	12	13	14	9	5	8	14	12	14	5	4	5	15	12	16	10	10	12	4	4
2 中町二丁目	14	13	15	16	8	7	10	15	10	17	7	5	2	15	15	20	7	8	12	3	4
3 武蔵野公園入口	19	13	17	17	9	8	10	16	9	19	7	6	3	15	14	19	7	8	11	3	4
4 中町一丁目	16	17	19	22	6	8	9	18	10	22	7	8	8	15	13	22	9	10	10	5	4
5 美術館入口	17	20	20	24	7	8	8	18	9	22	7	9	8	15	14	21	11	11	10	5	4
6 中山谷	19	21	21	24	7	8	8	19	10	22	5	10	9	15	13	21	13	9	8	7	4
7 市立図書館前	19	21	19	24	8	10	8	21	9	18	4	10	10	12	12	17	12	7	8	8	3
8 農工大通り商店街	19	17	16	21	8	12	7	20	8	18	4	10	10	10	13	17	12	7	8	8	2
9 太陽病院前	18	17	16	20	7	12	9	18	9	13	6	9	9	5	12	16	9	7	9	9	2
0 武蔵小金井駅南口	7	9	6	16	11	15	15	19	10	15	9	14	9	12	26	16	14	11	13	11	14
10 南一番街	8	9	6	16	12	15	14	19	11	15	9	13	9	12	26	16	15	11	13	12	14
11 中町四丁目	7	8	6	17	12	16	14	19	11	15	9	13	9	12	27	16	15	11	13	12	14
12 第一小学校	7	7	6	19	12	16	14	19	11	15	9	13	9	12	28	15	14	12	13	13	13
13 市立図書館前	5	6	6	18	12	17	13	19	11	15	7	11	9	12	28	15	14	15	13	13	13
14 中町三丁目	6	6	6	18	12	18	13	19	10	15	5	9	9	12	28	15	16	15	13	13	13
15 八重垣稲荷神社	6	5	6	19	11	15	13	16	8	15	5	9	9	9	24	15	15	13	12	13	14
16 つきみの園	6	5	3	15	12	14	14	14	8	15	5	8	10	6	20	15	13	9	8	11	6
17 農工大前	6	6	5	14	12	15	13	14	8	13	8	8	9	6	21	15	12	9	8	10	6
18 栗山公園	3	6	4	16	11	12	13	14	9	8	6	6	4	6	18	15	12	8	7	9	2
0 新小金井駅	0	1	2	1	0	0	4	1	1	0	0	0	0	1	3	2	0	1	0	3	0

※休日調査結果は乗車人数が少ないため割愛

2.5 南東部の路線(東町地域)

東町地域については、資料 4 に記載のとおり、他地域とは切り離して東町の地域会議において別途検討を行うことを想定している。

3 論点・確認事項

- 北東部循環について、地域懇談会での提示案についてご意見をいただきたい。
 - 案(1)-1、案(2)-1 は検討対象からは除き、地域懇談会へは提示しないことでよいか。
 - 案(1)-2 を地域懇談会に提示することでよいか。
また、比較案として案(2)-2 を地域懇談会へ提示するかどうか
- 中町循環の検討にあたり考慮すべき事項の整理内容についてご意見をいただきたい。
- 中町循環の各案についてご意見をいただきたい。
 - 新小金井駅に結節しない案(2)-1、案(2)-2 は地域懇談会に提示しないことでよいか。