

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。

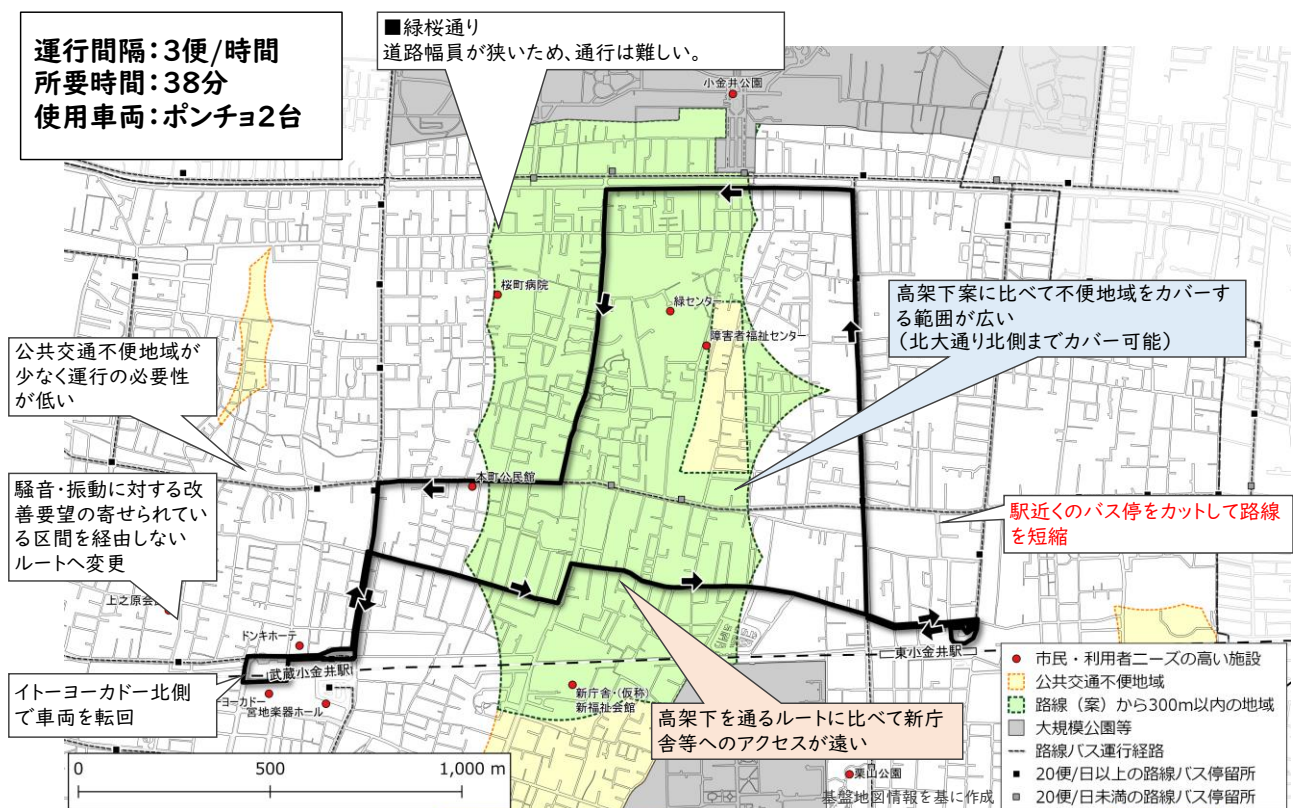


図 第二回地域懇談会提示案

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)

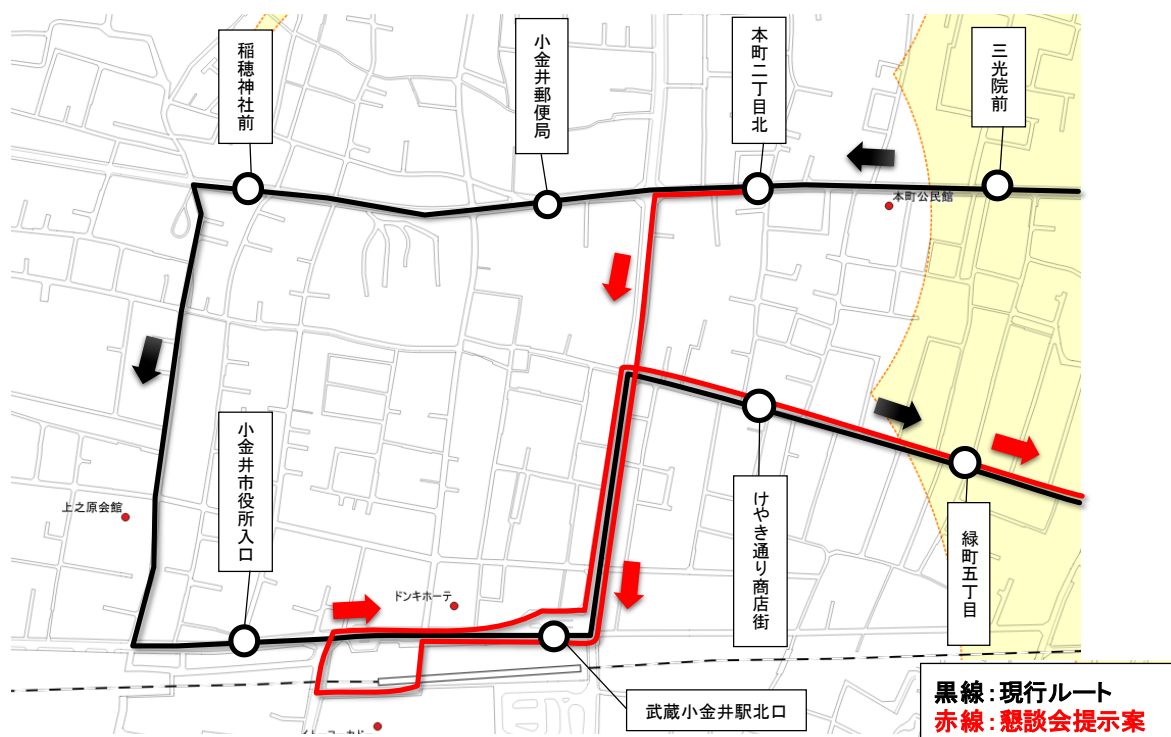


図 現行ルートと懇談会提示案の比較(武蔵小金井駅周辺)

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。

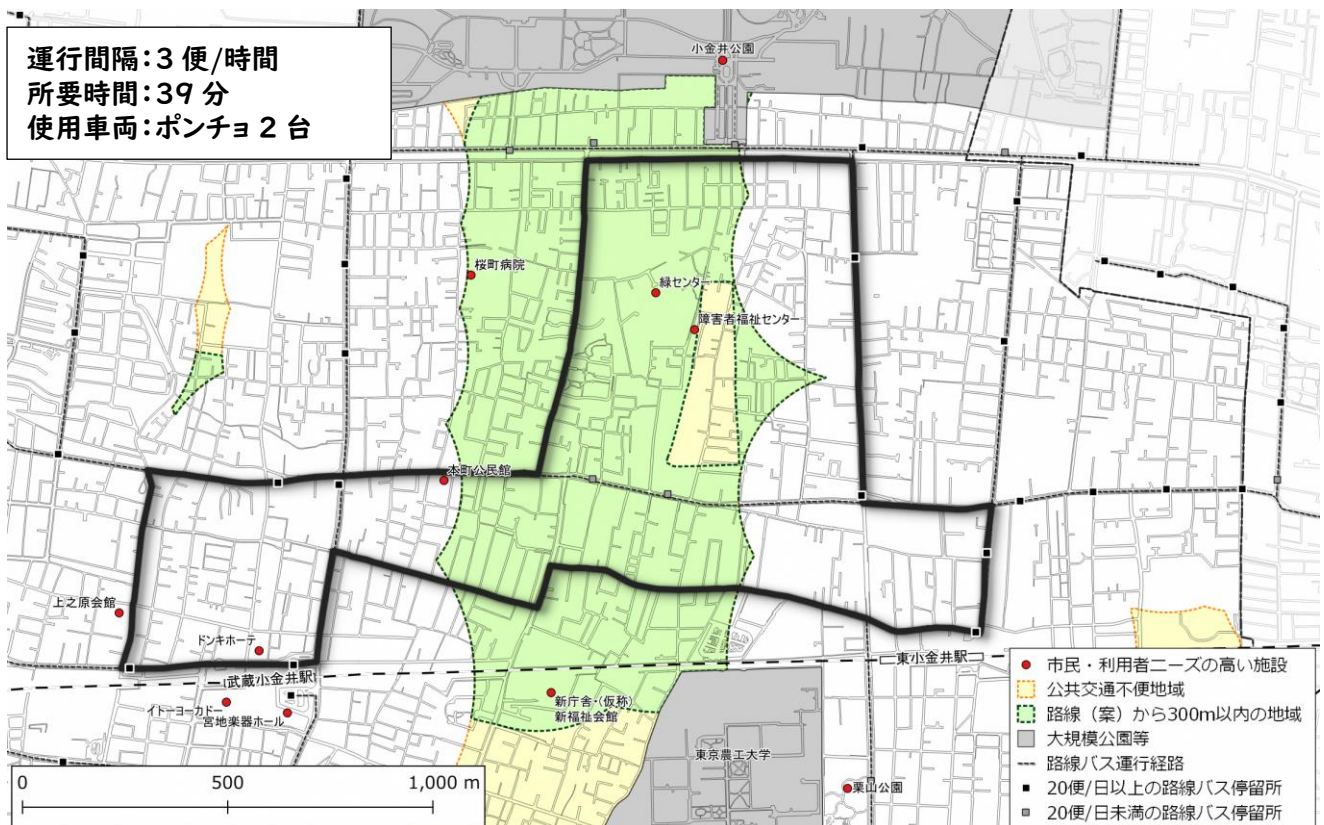


図 北東部循環ルート案

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。

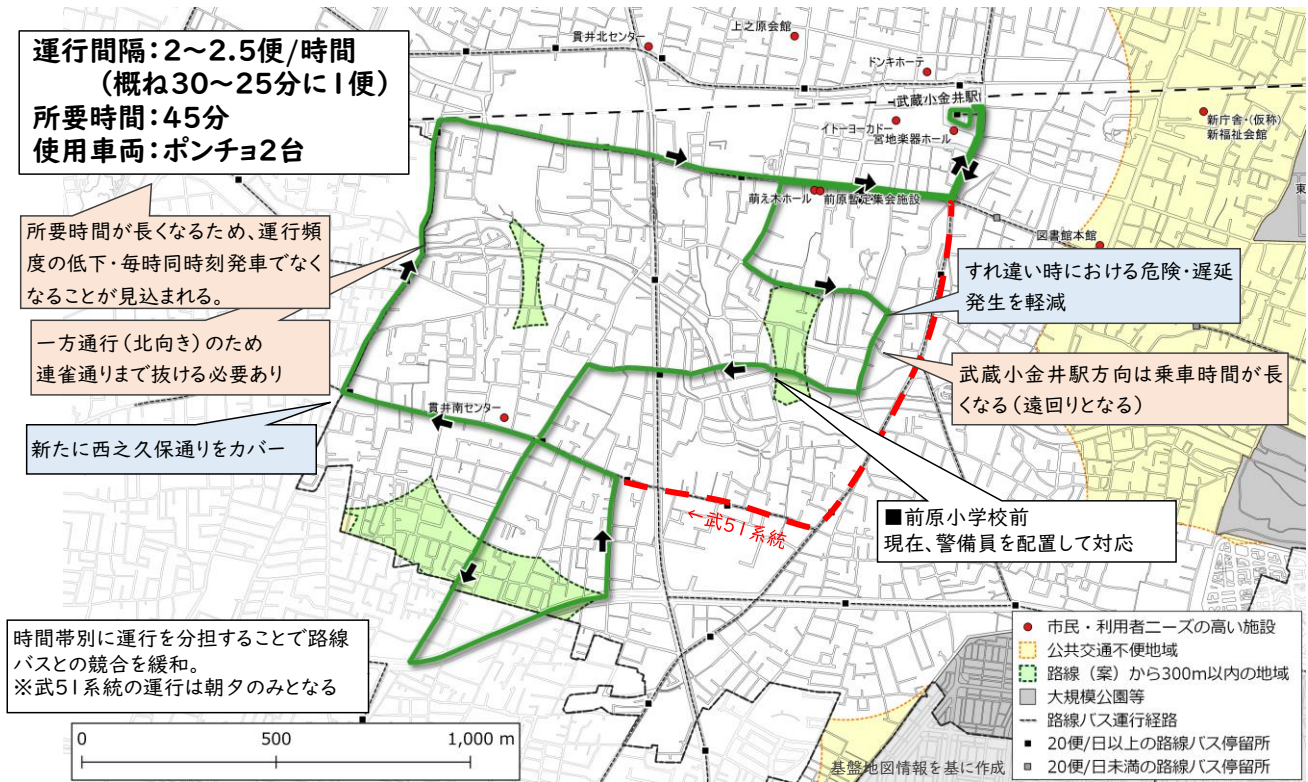


図 第二回地域懇談会提示案

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

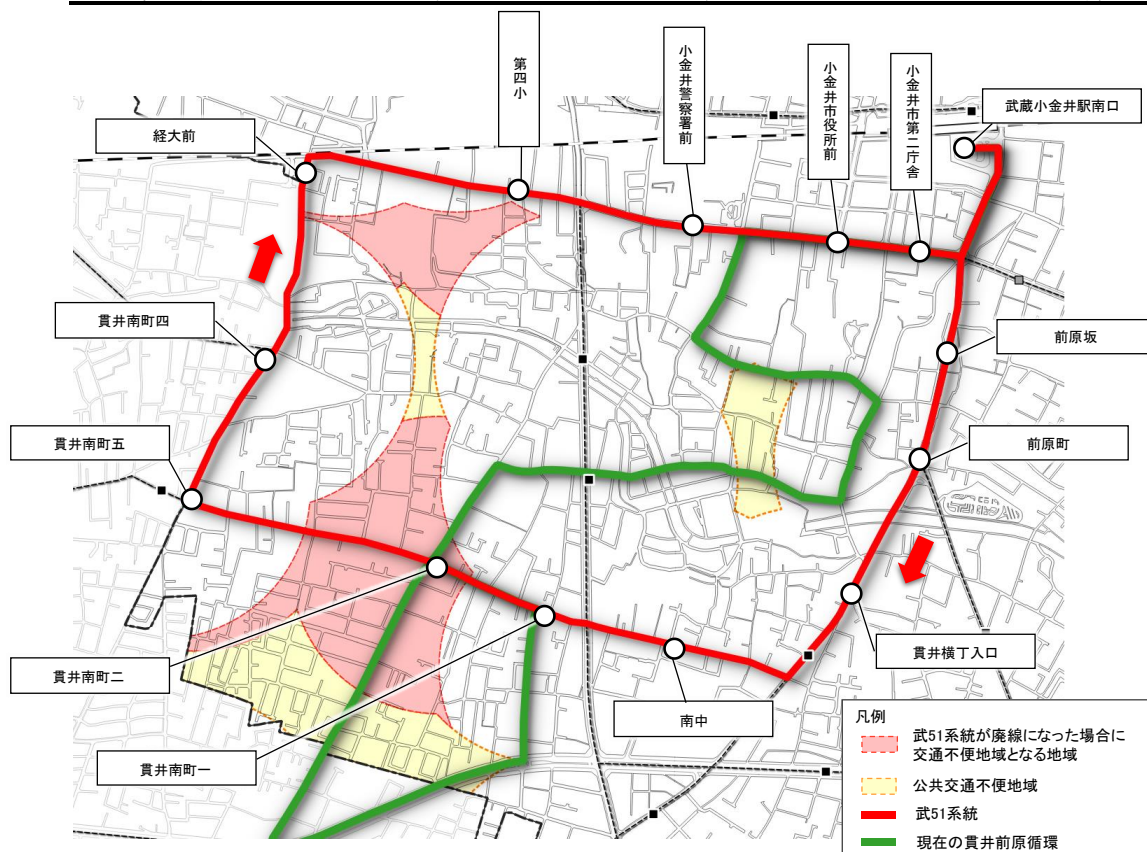





図 武51系統が運行しない日中時間帯で運行が求められる箇所




- 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。

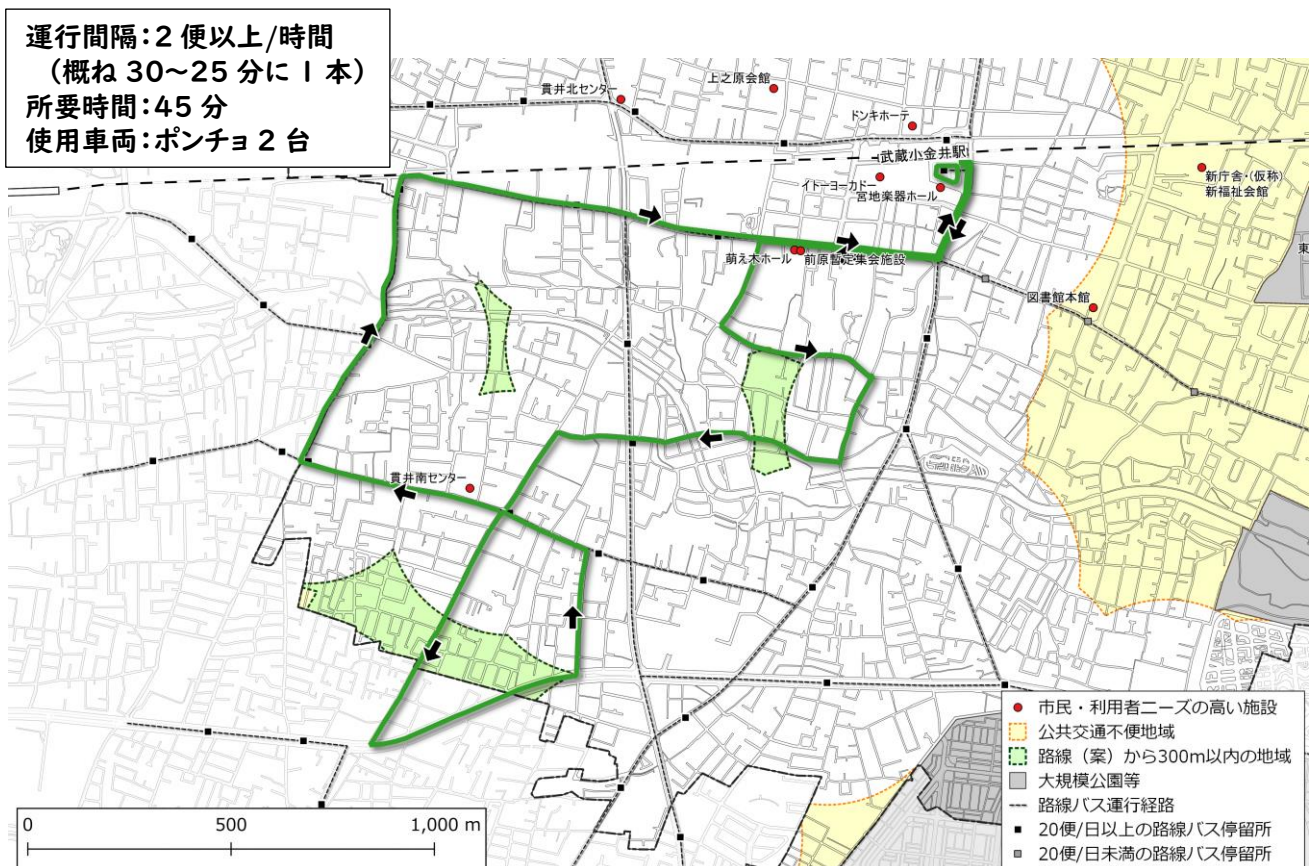


図 貫井前原循環ルート案

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。

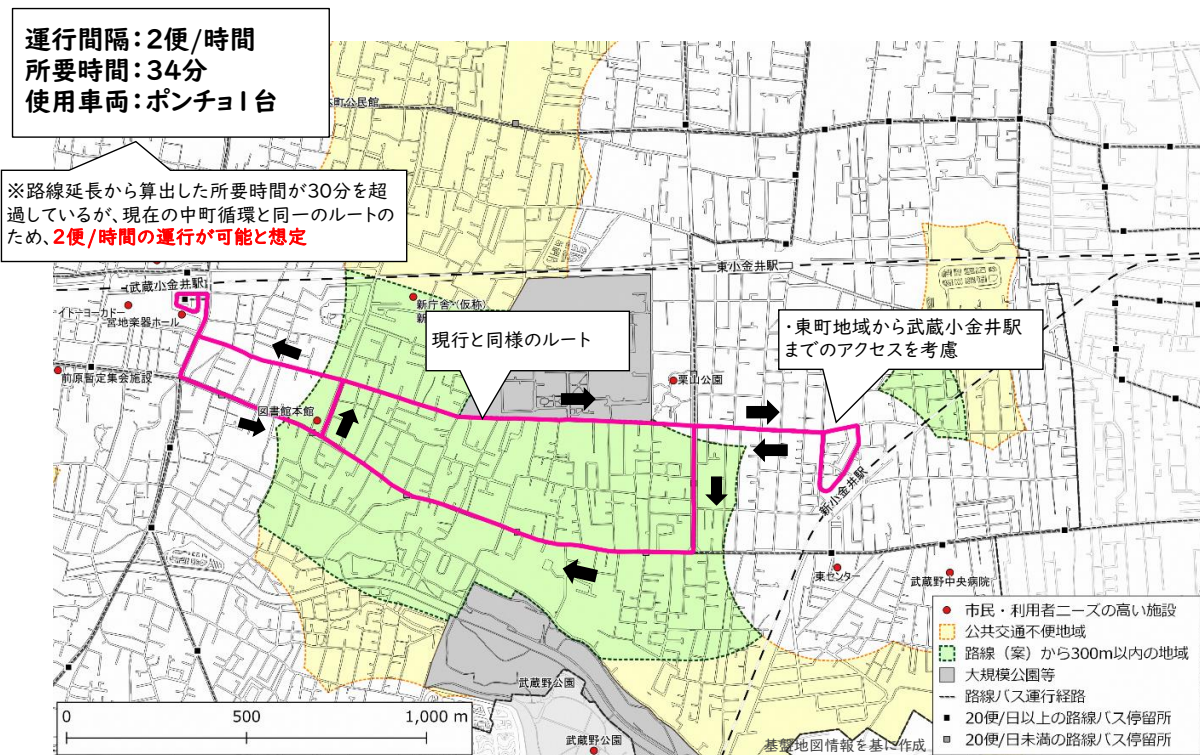


図 第二回地域懇談会提示案(現行ルート案)

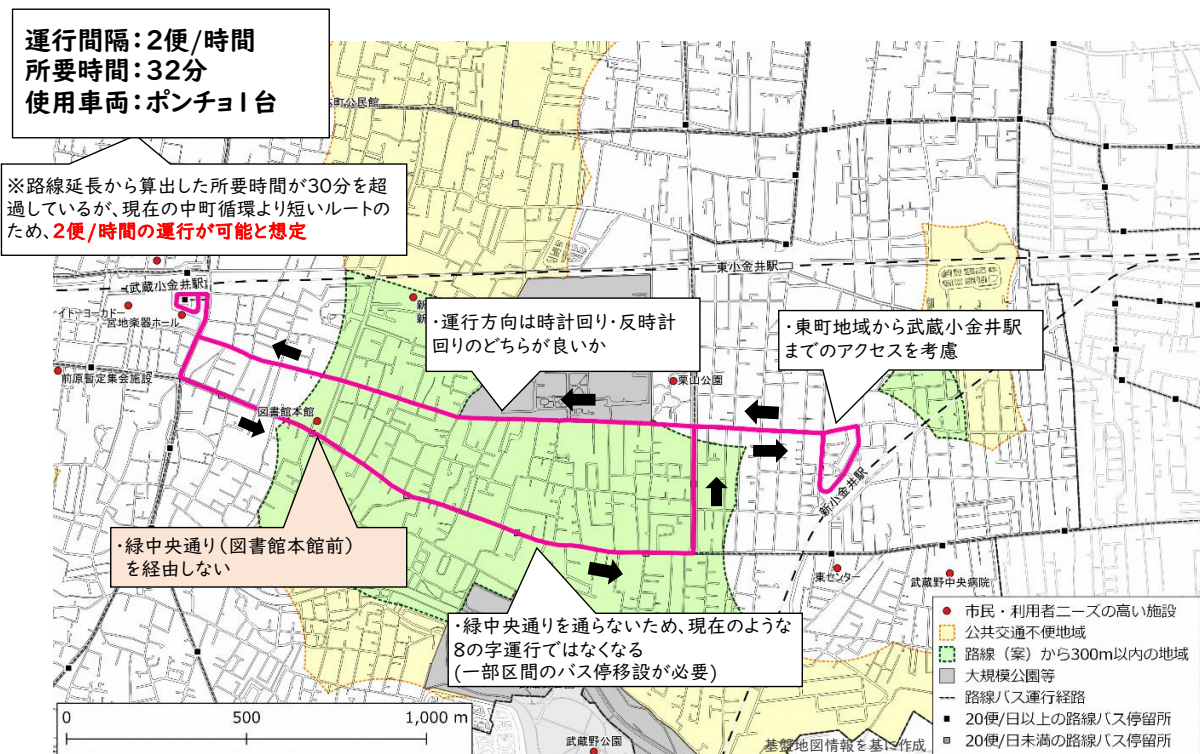


図 第二回地域懇談会提示案(緑中央通りショートカット案)

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。

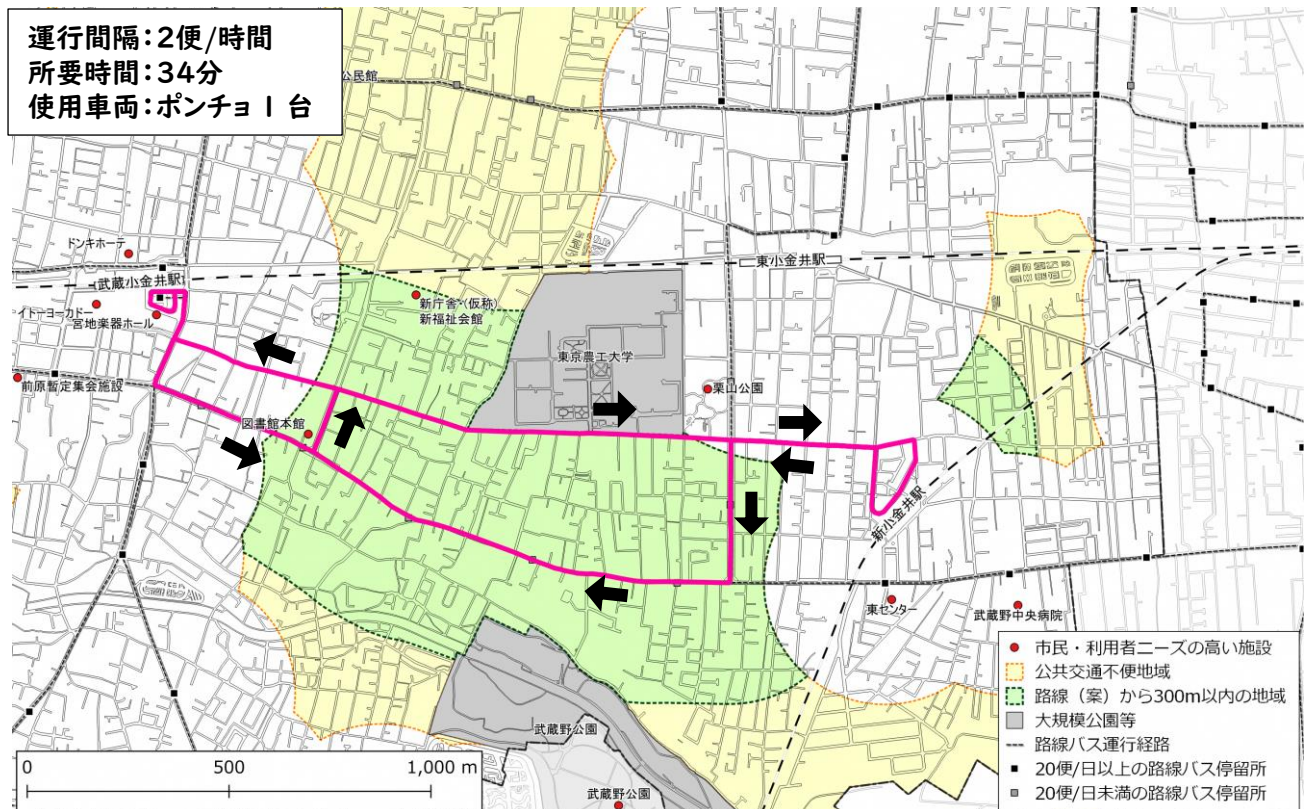


図 中町循環ルート案

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。

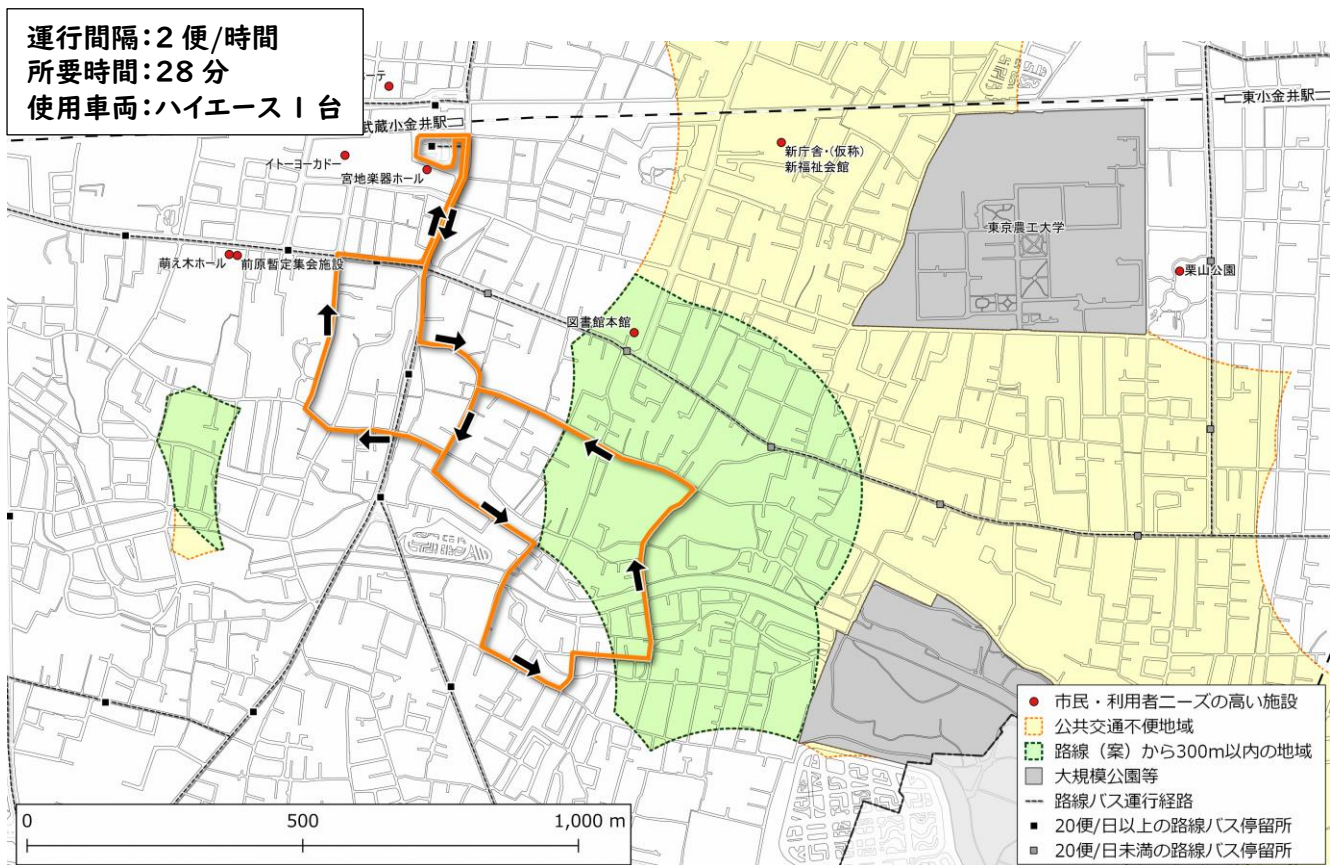


図 野川・七軒家循環ルート案

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>

