

1. ココバスの運行について、市民の声を生かした改善を

○24番（森戸洋子議員） お疲れさまです。通告順序に従って、質疑をさせていただきます。

（1）新庁舎建設に合わせたルート見直しを行うことについて、進捗状況を問う
まず、ココバスの運行について、市民の声を生かした改善をという問題であります。1点目は、新庁舎建設に合わせたルート見直しを行うことについて、進捗状況を伺います。C o C oバスについては、少子高齢化が進む中で、運行は極めて重要な移動手段となっています。とりわけ、今、高齢ドライバーによる重大交通事故が目立っていますが、高齢者が免許証を手放せない理由の一つとして、移動手段がなくなることへの不安が大変大きいものがあります。そういう点で、身近な場所で利用できるようになることが非常に重要になっていると考えております。市は、新庁舎建設と併せてルートの見直しをゼロベースで行うということ、昨年6月23日の新庁舎建設庁内検討部会の周辺整備検討部会で確認されております。今回、新年度の予算にもそれに関連する予算は出ておりますが、ゼロベースで検討するという点については、どういうことをおっしゃっているのか。市長はゼロベースというのがお好きなようで、この中身についてどういうことを考えていらっしゃるのか伺います。

○都市整備部長（東山博文） C o C oバスにつきましては、運行開始から約15年が経とうとしており、この間のまちづくりや交通現況、高齢化等の市内環境の大きな変化に伴い、市民ニーズも変化してきているところでございます。ルート等の見直しに当たっては、こうした市内の交通現況や新庁舎を含む施設等の今後の計画及びこれまでの市民要望等を踏まえる必要があることから、現行路線の一部ルートの変更や新ルートの導入を検討するのではなく、ゼロベースで一から新たに検討・構築していくものだと考えております。運行経路、運行時間帯、運行本数等について、今後開催される地域公共交通会議の中で議論・検討していただきたいと考えております。

○24番（森戸洋子議員） 今、現行ルートを含めて、新しいルートを作るというよりも、ゼロベースで一から新たに構築していくということでありまして、大変相当な労力とエネルギー、また市民の声をどれだけいかにさせるかというのが非常に重要になっていると考えています。これは予算が出ていますから、予算特別委員会でしっかりとまた質疑をしたいと思しますので、大綱的にここはその程度に終わらせていただきます。

（2）東町、中町循環の運行の改善について問う

2点目の、東町、中町循環の運行の改善について伺います。公共交通会議の会議録を読むと、市の説明の中で、東京都から交通不便地域について解消してほしいということが指摘されているということが述べられておりました。停留所から300メートルの円形を引いて、

そこから外れるところはどこかという、東町一丁目と五丁目の野川に近い方の地域が交通不便地域に当たるわけです。実際にここを歩いているいろいろ聞いてみると、やはり 90 代近い方がなかなか免許証を手放せないと、ご近所の方が心配されたり、家族も心配しているという状況などがあって、東町一・五丁目に C o C o バスの運行を希望する声は大変高くなっています。2016 年 9 月にも私は提案させていただきましたが、ルートの変更や新たに全国的にも展開されている乗合タクシー、コミュニティタクシーとも言っていますが、そういう小規模な、C o C o バスミニと同じような、ああいうバスを走らせないと、交通不便地域の解消には当たらないと考えています。是非、東町一・五丁目の高齢化率が高いという中で、運行を検討していただけないか。

二つ目に、停留所の増設の問題です。東町循環については、東大通りの南側に停留所をつけていただきました。あそこで結構人が乗っているのを見て、良かったなと思っていますが、中町循環については、新小金井駅から東大通り南、栗山公園から新小金井駅まで停留所がありません。是非早急にこれは検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

3 点目、中町循環と東町循環と相互乗り入れができるようにしていただきたいということでもあります。ちょうど東大通りでバスを乗り換えることができるわけですが、この待ち時間が長いということがありまして、その点も含めて改善をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○都市整備部長（東山博文） まず、東町一・五丁目の運行要望についてでございます。現状、当該地域の一部につきましては、C o C o バスを含む路線バス等が通っていない交通空白地域となっております。また、平成 22 年度に実施いたしましたコミュニティバス事業調査の結果等により、運行要望があることについては認識しているところでございます。しかしながら、当該地域の連雀通り以南へ C o C o バスが運行する場合、通行可能と思われる道路幅員を有しているのは、東町一丁目の東中学校へ入る市道第 414 号線となりますので、以前、警察等との協議において、連雀通りの出入り問題、これは踏切がございまして、これを含め、交通安全対策上、運行は非常に困難であると判断したことから、現在のルートとなっております。また、東町五丁目につきましては、道路幅員、交通規制等の関係から通行が困難な状況となっておりますので、こうした道路幅員や交通規制の関係等から難しい側面もございまして、今後の総合的な見直しにおいてルート検討の際の参考にさせていただきたいと考えております。

次に、ワゴンタイプ、コミュニティタクシー等などの導入の検討でございます。ワゴンタイプ等の検討につきましては、総合的な見直しにおいて今後のコミュニティバスの在り方を踏まえての検討事項の一つと捉えてまいりたいと考えております。

それから、栗山公園から次のバス停までの距離でございます。これは遠いということで、当該箇所のバス停設置要望につきましては、以前より認識しているところでございます。ルートを選定する際には、バス停留所の設置について、バス待ち客等の安全が確保できることに留意し、沿線住民等の協力を得ながら、道路管理者、交通管理者と協議・調整を図ってい

くこととして、停留所間、おおむね 200 メートルを基本として検討しております。栗山公園から次のバス停、新小金井駅までの距離は約 740 メートルとなっておりますが、ご要望箇所の農工大通り、市道第 135 号線の道路幅員は約 5.45 メートルであり、バス待ち客等の安全確保、交差点や駐車場の出入口等の構造上の問題等から、バス停の設置は現在困難な状況となっております。

それから、最後の、東町循環と中町循環の乗り継ぎについてでございますが、ダイヤ改正により連結性を高めることで利便性の向上を図るべく、短期的な見直しとして運行事業者と担当間で協議を進めていたところでございます。運行事業者である京王バスによりますと、路線バスのダイヤ改正時には一般的に電車との乗り継ぎが不便になったという利用者からの意見が最も多いと確認しており、ダイヤ改正が及ぶ多方面における影響についても十分に検証する必要があり、また C o C o バスで乗り継ぎをする場合は運賃が 200 円となり、民間路線バスよりも高額となることから、乗り継ぎ券の導入等についても併せて検討する必要があります。こうした課題や影響を考慮した結果、短期的な見直しとして検討を進めるよりも、実際に乗り継ぎ時間の改善を要望している、もしくは乗り継ぎをしている利用者はどれほどいるのか等、需要調査を行い、実態を把握した上で検討することの方が望ましいと判断しまして、新庁舎竣工時期に合わせた今後の総合的な見直しの中で、現行路線の課題や利用実態、要望調査等を踏まえ、運行経路、運行時間等の検討を進めてまいりたいと考えております。

○24 番（森戸洋子議員） 今、いろいろ言われましたが、すぐにはできそうにもなく、調査・研究含めてということになりまして、これは長年ずっと要望されていることなんです。皆さんの都合は都合であるんでしょうけど、利用する側の、こういうときに乗りたいということがないと、利用できないわけです。利用率も上がらない。是非そこは検討を改めて要請したいというふうに思います。是非お願いします。