

平成31年2月12日

あきる野市公共交通検討委員会

委員長 小根山裕之 殿

あきる野市公共交通検討委員会

委員

公共交通空白区域での優先的な実証実験検討にあたって

第5回公共交通検討委員会では、これまで公共交通空白区域における対策として、それぞれの区域でのワークショップやアンケートによる住民の意見集約をもとに実証実験の検討区域を決めることとなります。

各区域のワークショップに参加し、委員の一人として、以下の点で資料の一部誤りを指摘しつつ、私の考えを表明するものです。

#### 記

1. 実証実験の検討区域は、資料3（第5回公共交通検討委員会）の「選定の基本的考え方」により整理されるならば、おのずと草花折立下区域と深沢区域の2区域が妥当と考えます。草花折立下区域は、「るのバス」の迂回運行。深沢区域は、有料・定路線型は、道路幅員との関係で無理であり、小型バス（ワンボックスカー）による無料・定路線型、タクシー代の補助、ドア-toドアなどが考えられます。

2. まず草花折立下区域について

草花折立下区域の第1回ワークショップの資料（\*1）の「『情報の共有』6）道路幅員の状況」では、「この区間は、実際には道幅が狭く、るのバス車両は通行できません」と記されています。企画政策課に質問したところ、この区間は、いわゆる「三角公園」ということでした。しかし私が現地について道幅を実際に計測したところ、「三角公園」に接するどの道路も4.8m以上あり、るのバスの通行は可能と考えられます。また「都道29号線は、道路の東側に歩道がないため、北から南方向にバスを通す場合は、バス停が設置できません」とも記載されていました。そうであるならば、南から北方向に、つまり逆方向に運行を行えば可能です。なお、「あきる野市公共交通のあり方検討報告書」（以降、あり方検討報告）P93（資料2）の「るのバス使用車両、ワンボックスタイプ車両が可能な道路」では、草花折立下地区は、運行可能道路になっています。

次に深沢区域について

ワークショップ、アンケートでは、タクシー代の補助、ドア-toドア、定路線型交通が挙げられていますが、私は現在盆掘り地区で行っている地域交通事業を、深沢地域と連動させ、盆掘り・深沢両自治会が実施主体になる定路線型交通を行うことも一つの方法として提案します。運転手を当該地区の住民に限定すると確保が難しくなるので、五日市地区で運転手を求めてもよいと思います。現在盆掘りの交通事業に約120万円を市が負担していますが、さらにそれを有効に活用できるかと思います。

タクシー補助については、市全域の公共交通の中で検討されるべきものです。

3. 公共交通検討委員会は、現在短期的取り組みとして、公共交通空白区域の解消に取り組んでいますが、この検討委員会では、市全域を対象とした公共交通の改善のあり方についても当然取り組む課題だと思えます。議会では、議員の質問に、「公共交通空白区域と併せて、市全域の公共交通についても一緒に検討していく」と答えていますが、このことを確認する必要があります。

私は、あきる野市の公共交通の基盤である「るのバス」について問題点をもっと検討する必要があると思えます。「あり方検討報告」の「中長期的取り組み」p170(資料3)では、「運行本数が少なく、また所要時間が掛かり過ぎるなど…利用者の利便性を高める対策をおこなうことが必要である。」としています。「るのバス」の導入時に、3コースが検討され、そのためにも、3台は、あきる野市を本当に住みやすいところにするための、必要な施策です。市長は、必要な経費は、年間約3500万円と答弁しているようですが、これはやればできることと思えます。

さて今回の公共交通空白区域の一つになっている「引田・淵上・代継区域」の交通について、「あり方検討報告書」p93では、「るのバス」が運行できない地区になっています。私は、引田・淵上・代継区域に何回か足を運び、道路の幅員を調べた結果、「るのバス」の運行は可能であると確信しました。

運行可能道路については、別紙資料(\*4)を添付します。

私は、「るのバス」の増台で、引田・淵上・代継区域だけでなく、グリーンタウン、パークハイツの巡回もでき、また運行本数を増やし、所要時間の大幅な短縮もでき、市民が気軽に利用できることとなります。

4. 高齢化の進行で、足や目の不自由な方に対する「足の確保」は、切実になっています。少なくとも医療機関への通院等に、現在行われている社会福祉協議会の移送サービスをもっと充実させることを、真剣に取り組む必要があると思えます。

(資料)

\*1 草花折立下区域第1回ワークショップ 情報の共有

\*2 あきる野市公共交通のあり方検討委員会報告 P93

\*3 同 P170

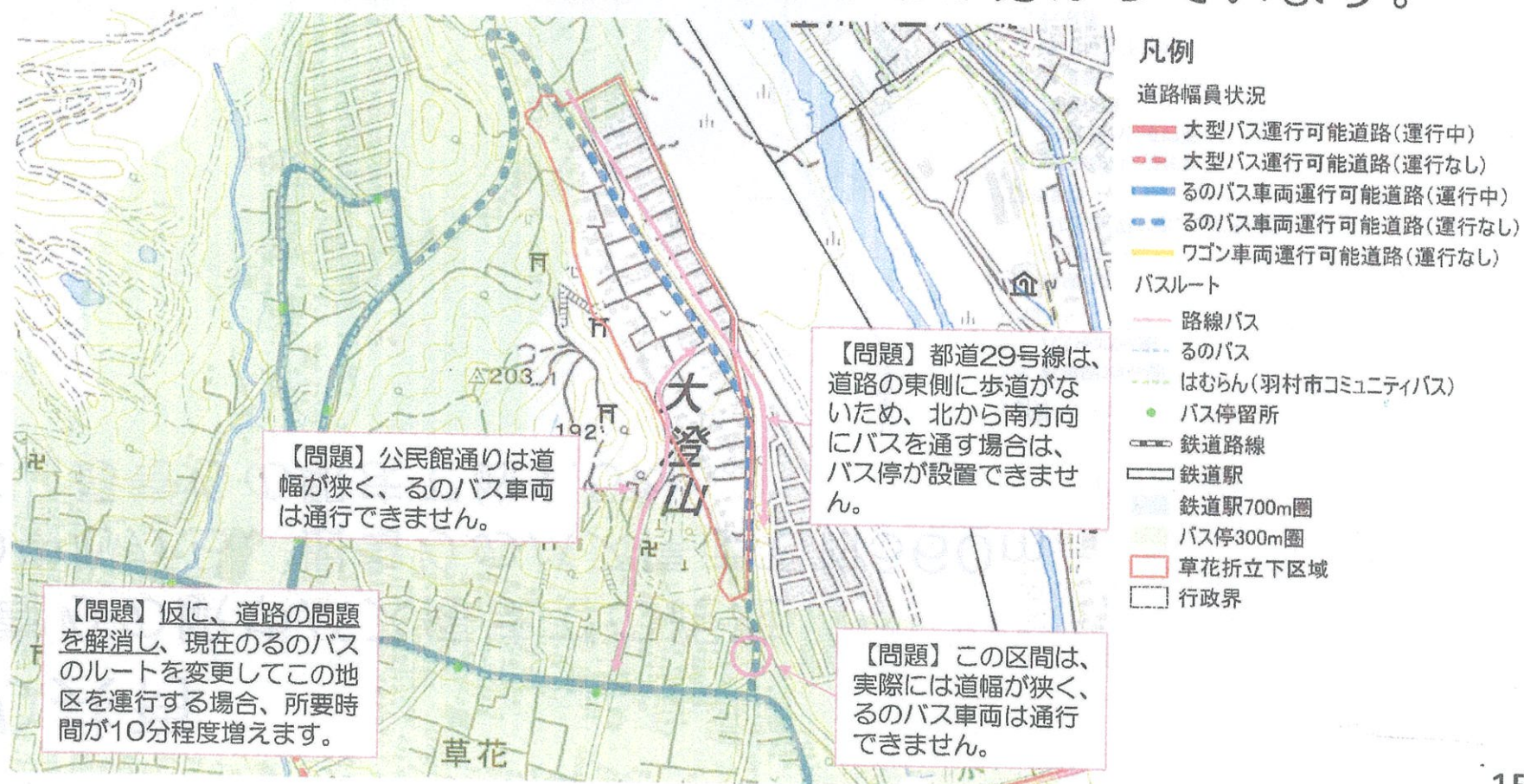
\*4 引田・淵上・代継の主要道路幅員と「るのバス」運行道路

以上

# 情報の共有

## 6) 道路幅員の状況

- 草花折立下区域には、るのバス車両が運行可能な幅の道路があります。この道路にるのバスを通すことを市で検討した結果、さまざまな問題があることが分かっています。



くるのバス使用車両、ワンボックスタイプの車両の運行が可能な道路>

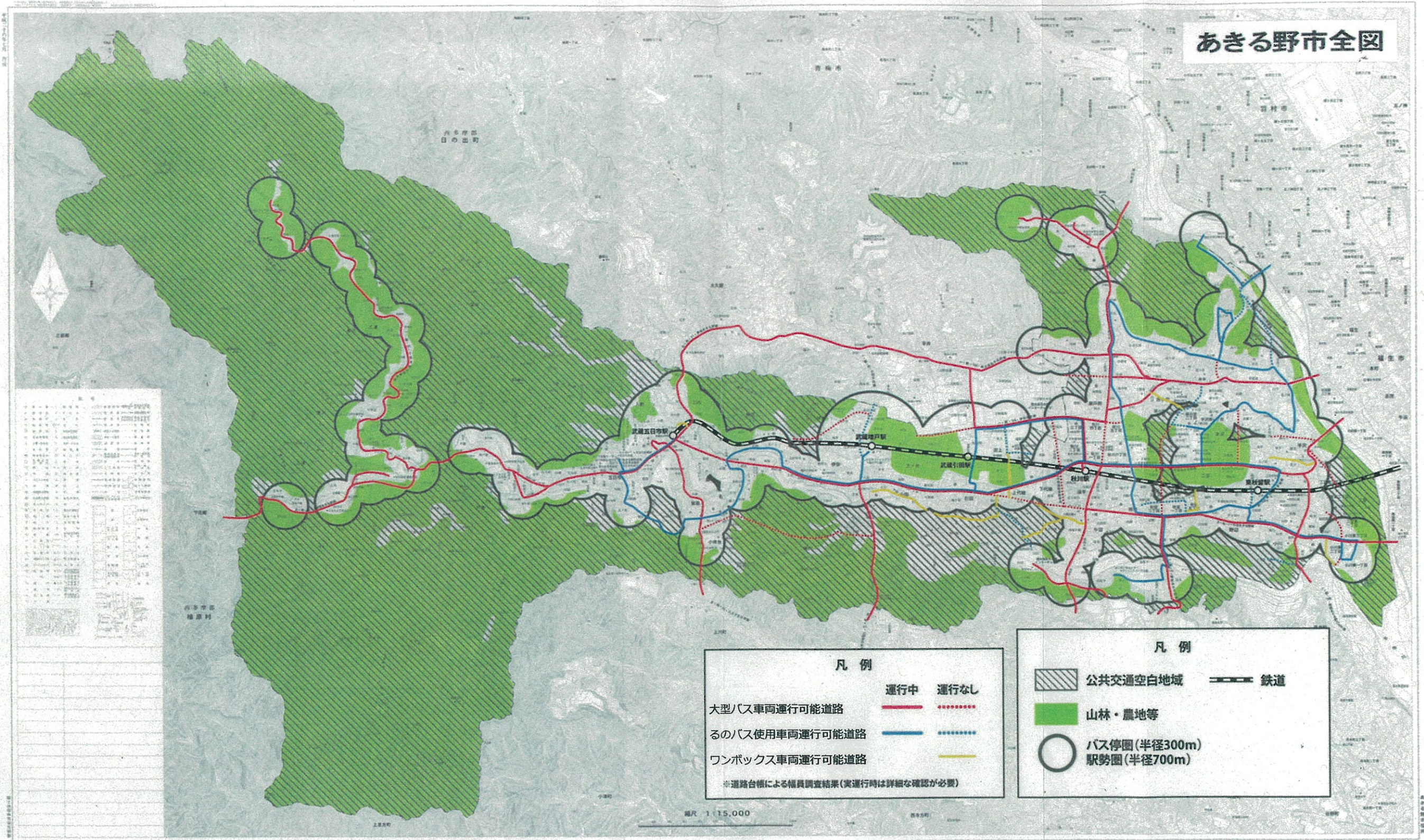


図 5-15 あきる野市内の車両のサイズ別運行可能な道路

## 2) 中長期的取組（需要の確保に向けた取組）

### (1) まちづくり等との連携

公共交通機関の成立に向けては、需要の確保が不可欠であることから、分散する目的施設等を集約し、需要を集中させるなど、まちづくりと一体となった施策の実施が必要となる。

そこで、都市計画マスタープラン等において公共交通機関とまちづくりの連携方策を整理するとともに、市街化が予測される区域に必要な公共交通サービスの水準を検討するなど、まちづくりと整合させた公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む必要がある。また、鉄道や路線バスについては、広域的な公共交通ネットワークを形成していることから、周辺市町村と連携した取組についても検討していくことを提言する。

### (2) 利便性の向上に向けた取組

現状で路線バスやるのバスが運行されているため公共交通空白地域とは言えないが、運行本数が少なく、また、所要時間が掛かり過ぎるなど、公共交通機関のサービス水準が低い地域については、利用者の利便性を高める対策を行うことが必要である。

そのため、まちづくりとの連携を行うほか、拠点バス停等を整備し、需要の集約による幹線系統の充実化やネットワークの再編を図るなど、サービス水準の向上を目指すための取組を進めることを提言する。

また、るのバスなどの限られた条件の中で実施しているサービスについては、運行内容の改善などについて柔軟に対応することを提言する。

### (3) 革新的技術への対応

公共交通機関の維持に向けては、需要の確保が不可欠である。加えて、本格的な高齢社会の到来による交通事業者側のドライバー不足など、様々な深刻な問題が顕在化しておそれがある。

一方で、車両サイズをコンパクトにしたパーソナルモビリティ<sup>※4</sup>、ITS<sup>※5</sup>、自動運転、人工知能、電気自動車を中心とした環境配慮技術等、交通に関する様々な革新的技術開発が進められており、一部に法・制度面での課題はあるものの、これら革新的技術の導入により、中山間地域の移動手段の確保、ドライバー不足の解消、環境負荷の低減など、交通問題の解決につながることを期待される。

このような新技術については、近い将来、実用化する可能性が高いものも多く、公共交通ネットワークの効果を高めるための一つの機能として活用するため、常に国や社会の動向を把握し、国等の実証実験にも参加するなど、技術動向を踏まえて積極的に検討していくことを提言する。

※4 1人から2人の使用を想定した小型の移動支援機器（セグウェイや小型電気自動車など）

※5 Intelligent Transport Systems：高度交通道路システム  
情報通信技術を用いて、車と人と交通環境を結び、渋滞緩和や事故防止を図るシステム

