



付録・埼玉版

『まちに自治の風よ吹け・・・』
埼玉自治体問題研究所
TEL/FAX 048・822・9272

今号では、7月にオンライン開催された第63回自治体学校の第9分科会「地域の公共交通を考える」で報告された東松山市のデマンドタクシーについてのレポートと千葉県八街市の市道におけるトラック暴走による児童死傷事故についての元千葉県土木職員のレポート記事(千葉県自治体問題研究所の自治研ニュースから転載)を掲載します。

東松山市デマンドタクシーの現状と課題

蓮見 節(東松山市議会議員)

はじめに

埼玉県中央部の比企丘陵地帯の東部に位置する東松山市は、1965年(昭和40)以降、郊外の住宅開発による人口急増と大型ショッピングセンターの立地、関越自動車道東松山インターの開通などによってモータリゼーションが進み、東武バスが全面撤退した後、平成に入ってから民間路線バス路線の廃止や縮小が進んだ。自動車に依存した生活スタイルから取り残された市内西部(唐子地区)と北部(大岡地区)の高齢者を中心とした交通弱者のために、平成10年、市内循環バスの運行が始まったが、公共交通空白地域や不便地域への対応は、利用者低迷、不採算事業となっている市内循環バスでは対応できない状況があった。

1. デマンドタクシー導入以前の東松山市の公共交通等の現状(2013年(平成25)2月)

(1) デマンドタクシー事業開始までの経緯

①市内西部地区を運行していた民間路線バス(東松山駅～国際女性教育会館(嵐山町))が撤退(1988年)。

②1998年(平成10)4月、市内循環バスを導入…2コース平日のみ。循環路線方式のため広い範囲を結ぶことが可能だが、その一方、目的地までの所要時間が長くなり利便性が低下し、利用者が低迷。

③2012年(平成24)3月、市内循環バスの代替手段として、デマンド型の交通手段を地域公共交通会議で導入検討。…高田和幸交通会議会長(東京電機大学工学部教授 都市計画・交通工学)

④2014年(平成26)10月、3か月間の実証運行の後、2015(平成26)年12月から本格運行。

2. デマンドタクシー事業の目的と事業内容

(1) 事業目的

①公共交通機関空白区域の移動手段を確保するため…通院、買い物などの日常生活に不可欠な身近な公共交通として利用。

(2) 事業内容

①運行ルートを定めずタクシー運賃補助方式とする…「利用が増えない」「予約に対する抵抗」「予約の多寡により到着時間や所要時間の変動」など、乗り合い方式のデマンド交通先進自治体の課題や意見を踏まえた結果。

②タクシー事業者と協定締結…市は市内4タクシー事業者と「東松山市デマンドタクシー事業実施要項」(平成27年10月13日決済)に基づき協定を結び事業を実施。

③利用について…1)利用者:事前登録制(中学生以下は登録できない)*、2)運行日と時間:月曜日～土曜日、午前8時30分～午後5時。予約は3日前から可能、3)乗降ポイント:駅、バス停、医療施設、商業施設など10分類。今年4月現在519カ所。例外的に近接する「森林公園駅」「つきのわ駅」「武蔵嵐山駅」を指定。4)運行区域:1.自宅前から乗降ポイント 2.乗降ポイントから自宅前 3.乗降ポイントから乗降ポイントの3種類。途中下車や寄り道は不可。

5)利用料金:下図参照。

運賃及び迎車回送料金の合計額	令和2年6月まで	令和2年7月から	料金別利用割合 (改定前/後)
1,000円未満	500円	500円	13.15%/19.20%
1,000円以上2,000円未満		800円	71.35%/62.7%
2,000円以上3,000円未満	1,000円	1,000円	11.77%/13.8%
3,000円以上	1,500円	1,500円	3.72%/4.28%

(3) 利用状況:登録者数、利用件数、利用人数の推移。

年度	登録者累計(人)	利用件数(件)	利用人数(人)	実利用人数(人)	※65歳以上免許証返納者数
H27	11,523	17,212	21,615	2,470	169人/(H26 117人)
H28	15,382	73,248	91,238	5,272	243人
H29	17,876	85,897	107,948	5,940	299人
H30	19,900	97,824	122,516	6,506	268人
R1	21,536	94,750	118,635	6,491	385人
R2	22,255	64,869	78,788	4,992	403人

3. デマンドタクシー事業の成果と課題

(1) 主な成果

- ①公共交通機関空白区域が解消し、利便性が向上した。
- ②デマンドタクシーが新たな公共交通機関として認識された。
- ③デマンドタクシー利用による高齢者等の交通事故防止、健康増進に一定の効果があつた。※具体的数値は得られていないが、例えば、高齢ドライバーの免許証返納が進んだこと。令和3年3月はデマンドタクシー利用者の10.3%が免許証返納割引を利用している。

(2) 主な課題

- ①デマンドタクシー利用から市内循環バス利用への「乗り継ぎ割引制度」の利用者は少ない。
- ②「都市計画マスタープラン」の改訂と「立地適正化計画」の策定によるコンパクトシティの実現に向けたまちづくりと地域公共交通との整合性。
- ③登録制度により不特定多数を対象としていない。
- ④公共交通機関空白区域間の利用とは限らない。比較的便利な市街地に住んでいる市民の利用が多い。
- ⑤タクシー運賃補助方式なので利用増加に伴い補助額=公費負担が増える。(特別交付税算定対象外)※
- ⑥負担割合の平準化を図るため料金を4段階に改訂したが、完全な解消になっていない。

※補助額=公費負担の推移 * (12月分まで)

	H27	H28	H29	H30	R01	R02
利用件数(件)	17,212	73,248	85,897	97,824	94,750	64,869
市補助額(円)	14,602,450	63,345,390	74,917,920	87,415,270	84,733,440	*41,581,960

八街児童死傷事故に対する緊急対策

～通学路の交通安全対策の一考察～

研究所会員 Tさん(元県土木技師)

通学路で児童5人が死傷

6月28日、千葉県八街市八街の市道(八街市1級市道102号線)で、トラックが電柱に衝突し、徒歩で下校中の児童の列に突っ込み、児童5人が事故に巻き込まれ、2人が死亡し3人が重傷を負うという痛ましい事故が発生した。直接の原因はトラック運転手の飲酒であるとされていますが、この事故は避けられないものだったのでしょうか。

事故現場は歩道のないほぼ直線の市道で道路幅は6～7m、国道の抜け道として交通量も多く通学路としてはかなり危険でした。以前から八街市へは交通安全対策が要

望されていますが、通学路の安全対策として行ってきたのは①路面へ「スクールゾーン」を表記 ②「学童多し注意」の看板を設置であり、市は予算を理由に歩道整備の計画すらしていませんでした。

通学路の交通安全対策

今回の事故を受けて八街市は ①事故に遭った児童らが住む住宅街から当面の間、登下校用の送迎バスを運行 ②通学路の危険箇所の見直し ③運送業などトラック運転手に対する安全運転啓発活動 ④現場道路を制限速度30kmとする ⑤減速を促す「緩やかな凸部」(ハンプ) や外側線の設

置等を進めるとしました。送迎バスの運行は継続して行かなければ学童の安全には有効ですが、一般の歩行者等の安全を確保することにはなりません。また、制限速度30kmもすべての車両が守れば有効ですが、見通しの良い直線道路では困難です。物理的に速度を抑えるハンプは段差により振動が生じて周辺住宅に影響を与えます。また、現場のような速度の出やすい直線道路では車両のコントロールが困難になり、かえって危険です。歩行者の交通安全を徹底するには物理的に車両から歩行者を隔離することが重要です。

車両と歩行者の物理的隔離

車両と歩行者の物理的隔離として最も一般的な方法は歩道の設置です。しかし、現場のような道路幅員の狭い箇所では用地買収が必要となり、建物の移設も当然必要となってきます。この用地買収には地権者や建物所有者との合意が必要であり、長期間を要することも珍しくありません。

このため、一般的に歩道整備には10年以上の期間と多額の事業費が必要となり、道路管理者は事業化に二の足を踏んでしまいます。ここで言う歩道整備とは車道を2車線確保して歩道を2.5m以上とすることであり、道路の全幅は9.5mとなります。

今回の事故現場の道路幅は7m程度ですから2.5mの用地買収が必要となります。事故のあった道路沿いにはミニ開発の住宅が点在しており、移設を要する住宅も多数になり、用地買収はさらに困難となります。事故後の報道でコメンテーターなどが「なぜガードレールを設置しなかったのか？」と疑問を呈していましたが、ガードレール↑

を設置するということは歩道を設置することと同義です。ガードレールで車道と歩道を分離すれば歩行者の安全は一段と向上しますが、歩道用地が確保できなければガードレール設置も困難です。

現状の道路幅で歩道を整備する

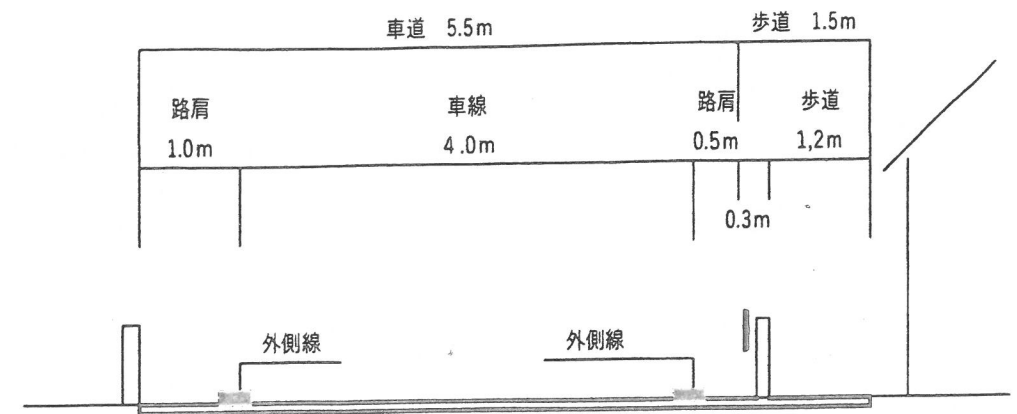
それでは用地買収ができなければ歩道整備はできないのでしょうか。事故後の報道や行政、識者の発言は道路は自動車優先との意識から抜け出せず、車道を狭めるという発想が欠如しています。現状の道路幅で歩道を整備するためには車道を狭める以外にありません。

歩道整備には、道路法により歩道の最小幅員は2mとするなど細かに定められていますが、ここでは生活道路（*注1参照）として最小限の歩道整備を考えることにします。

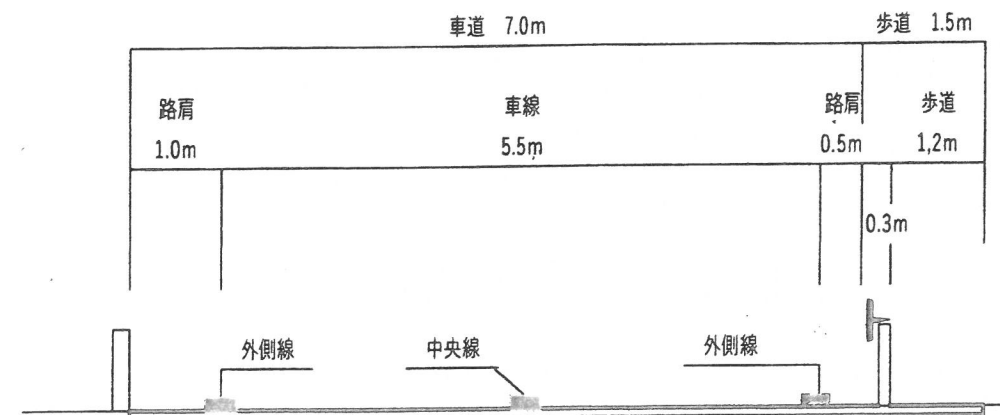
現状の道路幅7.0mで歩道を整備するためには、整備する歩道を片側だけとし歩道幅を1.2mとします。そして車道と歩道をガードレールで分離するためのスペースが0.3m必要ですから残った道路は5.5mとなります。この5.5mのうち1.0mと0.5mの路肩をとる必要がありますので、残りの4.0mを車道とします。1車線の幅は2.75m以上必要ですから4.0mでは2車線を確保できません。したがって、車道は1車線となります。車両は1車線の車道を交互通行することになりますが、

小型車両の幅は2m以内ですから、4.0mの車道でも小型車だけならすれ違いは容易です。しかも車両は接触を避けようと速度を落とします。しかし大型車両は2.5mですから、大型車どうしのすれ違いは困難になります。そこで、200mごとに20mのすれ違い区間を設置します。このすれ違い区間は、車道幅を7.0mとするため、新たに1.5mほどの用地を必要とします。

車道を狭めて歩道を設置



すれ違い区間



現場の道路沿いには畑が多く、住宅地を避けてこの畑を買収、または借地することは可能だと思います。

生活道路は、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路であるべきです。

*注1 生活道路とは、道路構造令において、主として3種5級及び4種4級に区分されます。3種5級及び4種4級の道路には車線がなく、車道のみで構成される道路であり、停車、乗用車相互のすれ違い、消防活動等を考慮し、車道の幅員は4m以上とされています。

道路構造令とは、道路法に基づいて、道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令で、3種5級、4種4級とも市町村道で1日の交通量が500台未満のものをいいます。

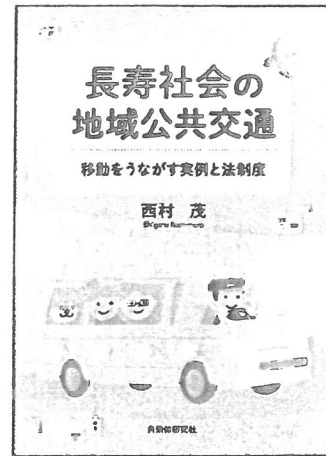
元気な高齢者を増やし、地方が抱える難問を解決する！

長寿社会の 地域公共交通

移動をうながす実例と法制度

西村茂 著

A5判・並製カバー・218頁
定価（本体2000円＋税）



介護の危機をのりこえるために

検証 介護保険施行20年

介護保障は達成できたのか

芝田英昭 編著

A5判・並製カバー・248頁／定価（本体2200円＋税）

【執筆者】芝田英昭・河合克義・服部万里子・井口克郎・日下部雅喜・森周子・
金湊垣・鈴木森夫・藤原るか（執筆順）

介護保険が目的とした「社会的入院の解消」「介護の社会化」「介護離職の解消」等は達成できたのか。果たして介護保険は必要とするサービスを提供しているか、市場化と営利に走る介護現場の深刻な人材不足、保険者である市町村の混乱をどうするかなど、介護保険が高齢者福祉に与えた影響を捉えつつ考察する。また、介護保険の利用当事者として「認知症の人と家族の会」の運動を跡づけ、劣悪な労働環境に置かれる在宅介護の現場を報告する。併せて、同様な介護保険制度であるドイツ、韓国の現状レポートを収録。権利としての社会保障の視点から「介護保障とは何か」を総合的に考える。

