



ホームページ  
中野あきと

# みどりと清流

2018年  
7月発行

日本共産党市議会議員 中野あきと事務所ニュース

〒191-0041 日野市南平6-25-1 (南平ビル1階)

(電話・FAX 042-599-3350) 発行責任者 小山敏正



日野市の  
公共交通  
を考える

特集号

## どこでも安心して暮らせる 新たな公共交通網の確立を

(6月市議会一般質問) 中野あきと

いよいよこの6月から、来年4月の市内公共交通網の抜本的な見直しへ向けた本格的な検討が開始されます。私は、検討開始にあたって据えるべき二つの土台を質問の冒頭で提起。既存路線の問題と、いわゆる交通空白地域の解消問題について、日野市の認識をただしながら必要な提案を行いました。

### 移動の自由を保障する重要な手段としてとらえること

土台の一つは、交通移動の権利を保障することは、市民が安心して豊かな生活を送る上で欠かせない条件であるという、基本的な権利としての移動権を保障するという大義に立って検討を行うべきだという観点です。

日本国憲法に照らせば、移動の権利というのは、居住・移動の自由(第22条)、幸福追求権(第13条)などの人権規定を集合した新しい人権とされています。

通勤・通学はもとより、市役所や病院に行くという生活上の必要だけでなく、ショッピングや図書館、観劇など、豊かな生活を享受する上

で移動は欠かせません。公共交通はそのための、市民の移動の自由、移動の権利を保障する重要な手段です。補助金や税金を投入する理由や正当性は、ここにありません。

### 地域公共交通は全ての施策の土台をなす問題

もう一つは、地域公共交通は、全ての施策の土台をなす問題であるという観点です。

数年前、共産党市議団は市民アンケートを行いました。買い物に出かけるにも途中で一休みするベンチが欲しいとか、公園にトイレがあればとか、以前には見られなかった切実な要求が出されています。

また、高齢者の運転事故が問題になっていますが、運転免許証を返上したら家に閉じこもりきりにならざるを得ないのでは、返上を躊躇することにもつながります。

公共交通を充実させるといふことは、交通分野の諸課題解決にとどまらず、まちづくり、産業、健康、福祉、教育環境など、さまざまな分野とつながっており、それぞれに大きな影響を及ぼすということです。

## ミニバス、ワゴン タクシーなど 既存交通網の拡充 と問題点の解消

私は、この二つの観点を基本に据え指摘しながら、市民が安心して暮らせるための新たな公共交通網の諸課題について質しました。

### ミニバス増便と

### 始発 終発の延長について

現在、ミニバス7路線中、1時間に1本が4路線。3路線が40分に1本のラウンドダイヤになっている。基本的にはラウンドダイヤを維持しつつ、30分に1本の増便をはかることが求められているのではないか。

要望の高い始発・終発の延長も検討すべきではないか。

### ミニバス乗り継ぎの解消

路線の重複を解消すると言って、平山路線と旭が丘路線の2つの路線を豊田駅止まりにしてみました。これにより、高齢者をはじめとした利用者や自治会から、「以前のように市立病院まで行ってほしい」との痛切な声が寄せられてきたはずだ。あらためて、乗り継ぎ解消へ取り組むべきだ。

## ワゴンタクシーの土日運行 と最終便の延長

市民のニーズを考えれば、土日の運行はぜひとも実現すべき。また、通勤・通学のニーズも高まっている中、5時台で終わる最終便の延長も検討すべきだ。

### ◎ 日野市の答弁 (まちづくり部長)

●ミニバスの増便については、OD調査から得た数的根拠や市民アンケートを把握したうえで検討する。

●乗り継ぎの解消については、各方面の要望や、市民アンケート結果等を踏まえて検討する。

●ワゴンタクシーの土日運行は、市民アンケートの結果からも多数望まれており、運行実証実験も視野に入られて検討する。

最終便の延長については、利用実態やニーズを把握して上で検討する。

### 【用語解説】

■OD調査  
始発から終点までの乗降実態調査のこと。

■ラウンドダイヤ  
毎時、10分発、20分発、50分発など、同じ間隔のダイヤで運行すること。

# 交通空白地域の要求実現 新たな交通体系の確立を求める

交通空白地域の解消について、その前提となる「空白地域」の定義については、平面的ではなく高低差も考慮し立体的にとらえるべきだと提起しました。

お隣の多摩市では、バス停から10分の高低差のある所については、交通不便地域と定義されています。丘陵地の多い日野市でも考慮すべきであると指摘しました。

その上で、「空白地域」の解消に向け、2つの提案を行いました。

①道幅が狭いから無理ではなく、「待避所」を設置するなど柔軟な対応を

基準に満たない狭隘道路で、拡張にはコストと時間が掛かるとの理由で対応が遅れているとの説明がなされているが、道路の拡張などによらずとも、公共交通を導入する方法があるのではないか。



例えば、待避所を設置することによりスムーズな交通や安全性が確保できれば、ミニバスやワゴンタクシーのルートとして許可を得ることができる。

杉並区の南北バスは、もっとも狭いところで幅員が4.5メートルしかないが、待避所を整備することで運行ルートとして設定されている。

また、三鷹市のシティバスのある路線は、1・2キロメートルにわたって狭隘道路の部分がある。

ほかならぬ平山6丁目では、狭隘道路でもワゴンタクシーが運行されているのではないか。

## ②ドア・ツー・ドアのデマンド型交通の導入を

市内で交通空白とされている地域（囲み参照）を根本的に解消するもっとも有効な手段として、ドア・ツー・ドアのデマンド交通を提案したい。

路線を設定する必要がないため車両制限など法的にクリアすべき問題もない。坂道が多い日野市で高齢化も進む中、自宅とそれぞれの目的地を結ぶ、低料金の乗合タクシー（デマンド型交通）は、今後の公共交通の柱に置くべき政策だと考える。ぜひ、本格的な導入を図るべきだ。

※この質問・論戦の中では、市長自身が昨年の議会でも示した見識ある次のような答弁も紹介しながら、抜本的拡充へ必要な提案を重ねました。

「公共交通というのは、街の活性化の動脈のようなものである」「…お金がないからというわけにはいかない問題だと思っている。…必要な投資を行いながら、市民の足としてしっかりとした公共交通体系をつくる」（いずれも昨年9月議会）

## ◎ 日野市の答弁 (まちづくり部長)

●空白地域の定義にあたっては、高低差も考慮して立体的に考えたい。

●狭隘道路について車両制限に抵触する場合でも、状況に応じて特例措置が認められる場合もある。交通管理者との協議はしつ

かりとやっていきたい。

●交通空白地域の解消については画一的ではなく、地域の実情に応じた新たな手法を取り入れる必要がある。デマンド型交通も、さまざまな形がある。解決策の一つとして、公共交通会議の中で検討していきたい。

## ◎ 大坪冬彦市長の答弁 (要約)

前回検討を行った平成22年当時と比べ、現在は高齢化の進行などさまざまな違いがある。当時、ミニバス、ワゴンタクシー

と例えば、病院や市役所に行くことなどを想定した。

中野議員から移動は基本的権利という指摘があったが、人の生活というものは通院や市役所で用を足すだけではなく、いろいろな広がりがあると思う。

日野市としても健康長寿のまちづくりや、歩きたくなるまちづくりを打ち出し、家に閉じこもるのではなくて、自由に移動して生活の充実を図る。それを、どう保障するかが問われてきていると思う。多分、100%は無理だが、最適化を図っていきたい。

### 【用語解説】

#### ■交通空白地域

日野市では、バス停から200m、鉄道駅から500mの範囲を定め、この範囲に入らない地域を「交通空白地域」と規定している。具体的には、

- ◇西平山4丁目・5丁目地域。
- ◇ファーマーズセンター周辺や東光寺小学校周辺の新町3・4・5丁目地域。
- ◇多摩川と3・3・8号線に囲まれた栄町1・3・5丁目及び日野本町5・6丁目地域。
- ◇黒川清流公園周辺の東豊田3丁目地域。
- ◇南平小学校や市営向川原住宅周辺の南平4・5丁目地域。
- ◇日野3中や七生特別支援学校周辺の程久保地域。
- ◇京王百草園周辺の百草地域、など7地域、となっている。

#### ■デマンド型交通

ミニバスやワゴンタクシーのように、路線・時刻を固定せず、地域の条件に合わせ予約者の家々をめぐるドア・ツー・ドアなど、柔軟性を持たせた交通体系のこと。