

201001武蔵村山市「武蔵村山市 27図 1-4」

利用者 武蔵村山



【交通管理者等の見解(A案)】

- 三ツ藤住宅東バス停までの距離が近すぎる。(原則300m以上)
- 脇道(路地)の切下げから近く、路地から都道へ出る車両等の視界がバスにより遮られるため、危険と判断する。(東側バス停)
- 都道の交通量が多いため、両側ともバスベイを設置したほうがよい。(バスの停車により、更なる渋滞の一因となり得る。)
- 利用者の利便性及び利用率の向上を考慮した場合、区画整理事業の完了を待ってから、バス停の設置(ルート変更)等を検討しても遅くないのではないか。
- 現行ルートと比較した場合、渋滞に巻き込まれ、更なる遅延が懸念される。(運行事業者見解)

【交通管理者等の見解(B案)】


- 原則、対向車線へのはみ出しやふくらみは認められないが、交通量等により判断する。現状を見る限り、当該交差点は非常に交通量が少ないため、新型車両(日野ポンチョ)による運行でも危険性は少ないと思われる。※【交通量】朝・夕のピーク時で50~60台/時間
- カーブミラーの設置、カラー舗装、安全運行マニュアルの作成等の安全対策を講じれば、通行は問題ないと思われる。(対策内容は市の判断による。)
- 地域住民からの要望で設定したルートであれば、現行ルートにコミュニティバスとしての意義があるのではないか。(平成25年4月からのルート再編時に地元自治会から要望あり。)

【実査における交通管理者の判断】

- 交通管理者としては、様々な状況を「総合的に判断」し、運行ルート等の適否を判断する。その際、原則論だけでなく、市の意向等も加味する。
- 実査の状況では、変更ルートよりも現行ルートの存続が望ましいと考えるが、市の意向を確認して「総合的に判断」する。

【事務局としての判断】

- 交通管理者から危険性が指摘され、渋滞要因ともなり得る代替バス停の設置は行わない。(変更ルートでの運行は行わない。)
- 利用者の利便性等を考慮し、現行ルートを存続させる。
ただし、三ツ藤住宅内の交差点にカーブミラーを設置するとともに、安全運行マニュアルを改定し、安全運行の確保を図る。

※  の網かけ箇所は、交差点からの距離、ゼブラゾーン及び右折レーン等の理由から、バス停の設置は不可。