

地域公共交通計画策定に係るヒアリング団体及び主な意見について

1 バス事業者

(1) 利用動向

- ・利用状況はコロナ前の85～90%程度で回復は頭打ちと見込んでおり、数少ない黒字路線も何線かは赤字となっている。
- ・リモート、オンラインの定着により需要が固定化され、ダイヤ改正を実施した。

(2) 運転士不足

- ・運転士不足は極めて深刻。募集するも集まらない、また、高齢化が進み定年者が令和6年から3年間で1営業所分に相当する事業所も有り。
- ・高卒で採用、大型二種免許の取得を補助する育成方法も採っているが、転職してしまう者が多く、会社へのダメージが大きい。
- ・やむを得ず、当日の欠便も発生している状況
- ・ピーク時間帯など、整備士が兼務で乗務することもあるが、それも限界
- ・改善基準告示等による運転士の労働環境の改善のため、更なる新規採用が必要

(3) 今後の見通し等

- ・一部の路線や時刻表を縮小せざるを得ない。
- ・中央線志向が非常に強く、西武線及び京王線方面から小金井へ乗り入れている路線の需要は高い。
- ・路線の統合によるダイヤ、配車の効率化を実施しているが、運行範囲が拡大されるため、運転士からは抵抗が大きい。
- ・サービスを単純に追加、拡充することは考えにくく、現サービスを維持することもままならない状況においては、「あれば便利」よりも「ないと困る」を可能な限り守るため、今ある資源（運転士）をどう有効に活用するかを基軸に考える必要がある。
- ・事業者や行政の努力だけでなく、今後は利用者や地域の理解、許容、協力も重要
- ・交通事業の窮状と要望の多様化にギャップがあると感じる。

(4) コミュニティバス（※小金井市に限定した内容ではない。）

- ・一般路線が縮小、廃止していく中、地域に貢献したい気持ちはあるが、コミュニティバスだけが現状維持していくことは難しくなるおそれがある。
- ・限られた資源の活用先と量を考えると、コミュニティバスも全体の縮小に合わせる必要が近い将来来るため、その準備を始める必要がある。

(5) その他

- ・二人乗りのベビーカーで乗車できるPRをしているが、フラットな場所の確保

や乗り切れない時の対応、利用者同士の声掛けなどに課題がある。

- ・EVバスの導入を進める必要があるが、車庫の収容や初期投資も課題で、想定どおり進められるかは疑問
- ・自動運転について、安全等のため大型二種免許保有者が同乗するのであれば、コスト削減にはつながらない。また、運転士は運転だけでなく問合せや車いす利用者の対応も行っており、無人化には課題が大きい。
- ・行政区画に限ったMa a Sは、市内だけで移動が完結していないため効果が低い。
- ・デマンド交通等は、車両が小さく1回の輸送人数が少ないが乗務員は1人必要で、採算性の確保は困難な事業となる。どうしても検討が必要ならば、既存の交通とのすみ分け及び役割分担が必要で、既存のサービスに付加することは現実的ではないと考える。

2 タクシー事業者

(1) 利用動向

- ・コロナから戻りつつあり、8～9割程度まで回復
- ・日中は年配の方の通院が多く、夜間は会社員の帰宅が多い。
- ・配車アプリの利用割合が増えており、前は若い人中心だったが、最近は高齢の方も利用している。

(2) 運転士不足

- ・募集をかけても想定の10%程度しか集まらず、高齢化により退職者も多い。また、免許保有者自体も減少している状況
- ・運転士不足のため、車両の稼働率が6割程度に留まっている。
- ・利用が多い時間帯と少ない時間帯の差がある。日中の運行に力を入れるため早番の運転士の割合を増やしたら、夜間の需要に対応できない状況。運転士が増員できれば稼働を増やせるが、難しい。

(3) その他

- ・デマンド交通等は、自治体補助を前提としなければ、費用や手間が追加されるため収入と見合わないと思う。また、配車の受付及び管理が難しく、配車センターが忙しい時間帯は事業者の負担が大きい。基本的には山間部など地方での導入の可能性が高いのではないか。
- ・子育て部門と連携して、例えば子育てタクシーや妊婦タクシーなど、対象を限定した取組は考えられる。

3 シェアサイクル事業者

- ・近隣自治体で協定を締結し展開しているため、小金井市でもステーションが増やせると、面がつながり利用者の利便性が上がると考えている。
- ・小金井市の面積(11.3km²)に対しステーション数が少なく、1km²当たり3～4ステーションあると利用しやすい。採算性の観点から民間地だけではエリア拡大は厳しい。市民にとって起点となる場所へ設置したい。

4 社会福祉協議会

- ・前原町及び貫井南町の高齢者から、坂を上るのが大変との声がある。

- ・バスの利用方法（ルート、乗り場、支払方法）が分からない方も多いのではない
か。
- ・関係機関と連携して、乗り方講座などを開催したら良いのではないか。

5 障害者福祉センター、障害者地域自立生活支援センター

- ・電車移動は、駅のバリアフリー化、エレベーター、歩行空間も広く、ヘルパーが
いれば問題なくスムーズになったように感じる。
- ・出掛ける意欲が高い方は、面倒だと感じる（例えば、車いすの場合は駅員に
乗降支援を依頼する、障害者手帳を提示し割引を受ける等）があっても既に外に
出ており、障害者 S u i c a などでもできたことで環境は改善されていると感じる。
- ・外出の準備に時間がかかるため、出控えるという方もいる。小さいハードル（着
替えの用意、雨具、トイレ等）がたくさんあることで、外出がおっくうになる。
- ・傘を差したり、かっぱに着替えるために、バス停に上屋があると良い。
- ・公共交通の利用は、他の乗客の目が気になるとの声があった。
- ・学校だけでなく、大人も車いす体験や視覚障害者の体験などを受けることができ
たら理解が広まると感じる。
- ・聴覚障害者などのため、バスやタクシーの車内にホワイトボードがあると良い。
- ・車いす利用者にとっては、バス停の時刻表の位置が高いと感じる。
- ・最近では、バスの運転士の声掛け（左に曲がります等）が増えてきて、心の準備が
できるため良いと感じる。
- ・スライドドアのUDタクシーだと乗車しやすい。
- ・旅行など遠出をする等、必要な場合は民間の介護タクシーを利用している。介助
付きで、医療職の資格がある人が運転士の場合は安心感がある。

6 地域包括支援センター

- ・高齢者は、バスにキャスター付きの荷物（ショッピングカート等）を自身の力で
乗せ降ろしすることが難しい。
- ・はけの道の車規制があるため、朝一番の病院予約に対し、タクシーの迎車を規制
時間前の早朝にするしかなく困る。また、緊急時の受診にタクシーを呼べない。
警察における証明書の発行手続は高齢者には難しい。
- ・タクシーの数が減って通院等に不便を感じる。
- ・ハンディサポートの空きが少ない。タクシーより安価に利用できるもので、充実さ
せてほしい。
- ・C o C oバスの野川・七軒家循環は、混んでいると次の便を待つことになる。
- ・アクセスが不便な公民館、集会施設があり、通いの場に参加しにくい。
- ・移動の際、坂が多く休憩できる場所がほしい。
- ・バス停にベンチや日よけがあると良い。
- ・道が狭いところのバス停は、待つ場所が危険に感じる。
- ・買い物について、高齢者の一人暮らしでは宅配だと量の加減が難しい。一方で、
スーパーの移動販売車でカバーできている地域もある。

7 子ども家庭支援センター

- ・利用者は親子合わせて月に1, 500～2, 000人

- ・バスに乗ってベビーカーで外出するのは乳児の時が多く、1歳になる頃や保育園入園の時期に電動アシスト付自転車を購入して移動している方が多い。
- ・ベビーカーでバスに乗るのは勇気がいるという声がある。
- ・双子や兄弟がいてバスに乗る時は、抱っこ紐で移動している方が多い。
- ・(仮称)新福社会館に移転すると今より駅から近くなるため、公共交通での来訪の利便性が向上することが望まれる。

8 公園管理者（小金井公園、野川公園、武蔵野公園）

- ・自動車、自転車、バスで来訪される。
- ・土日祝日の利用が多く、駐車場が満車になると道路渋滞が発生することが課題。近隣住民及び利用者から苦情がある。
- ・徒歩での来訪を促すため、民間含め関係機関と連携して、歩いて町を活性化するようなキャンペーンを行うなど、公園まで歩いてくる途中で立ち寄りができる仕組みを作ると良いと考えている。
- ・公園の大きなイベント時は、積極的な公共交通機関利用の呼び掛けについて、警察や市と連携できると良い。
- ・シェアサイクルの導入については、トラブルがあった際に公園の責任になってしまう部分（クレーム対応等）が懸念事項