

事業者ヒアリング調査結果

1 ヒアリング対象

以下の事業者に対してヒアリングを実施した。

路線バス	西武バス株式会社／立川バス株式会社／東京都交通局
タクシー	村山運送株式会社／さやま交通株式会社／武陽交通有限会社
シェアサイクル	OpenStreet 株式会社
送迎バス	社会医療法人財団大和会

2 ヒアリング結果

2.1 運行状況等について

1) 路線バス

- バス利用者は**新型コロナウイルス感染症発生前と比べ 9 割程度**に留まる。
- **バス停別の利用傾向はコロナによる変動はない。**
- 朝、夕方の通勤通学での利用が比較的多い。

2) タクシー

- **新型コロナウイルス感染症の拡大前から利用は減少傾向**、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、**回復傾向にあるものの新型コロナウイルス感染症拡大前の水準以下**となっている。
- 駅前待機と電話配車により利用されている。多摩地域では流し運行は行っていない。電話配車が入ると駅前の待機場所から向かっている。
- 新型コロナウイルス感染症発生以降、**ドライバー不足のため予約運行は行っていない**。ドライバーがいれば実施したい。
- コロナ後は深夜割増時間帯の利用が減少しており、高齢者による隣接市の病院への長距離輸送が増加しているものの全体としては赤字となっている。

3) 病院送迎バス

- 乗車人数は新型コロナウイルス感染症発生以前と比較して、7割程度に留まる。
- ドライバーは60歳～75歳で募集をしているが人員確保が困難。

4) シェアサイクル

- 2022年10月に武蔵村山市内のシェアサイクル事業を開始し、翌年では、利用が1.8倍に増加している。通勤通学時間帯（7～9時、16～19時）の利用が多く、会社員・学生が多いと推測している。
- 利用者数は隣接市の立川市が最大、次いで東大和市・昭島市・小平市・福生市の順で、武蔵村山市からは隣接市町への移動が多い。
- ステーション空白地で設置可能な場所にラックを設置しているが、シェアサイクルを二次交通を補完する移動手段として位置付けるには不足。
- 乗継拠点や主要施設等に計画的に配置できると望ましい。

2.2 道路交通に関する課題

- 道が細い箇所（片側1車線）があり、中藤・三ツ橋などの見通しの良くない箇所では慎重に走行させることが、遅れの要因になっている。**安全性の確保や定時性の確保のため走行環境の改善が必要**である。
- **自転車やキックボード利用者への安全教育の徹底**が必要である。（以上バス事業者）

2.3 利用者からの要望

- 早朝や夜間、休日の運行を増やしてほしいとの意見がある。
- 特定のバス停を経由する便を増やして欲しいという意見がある。
- バス停までの歩行が難しいという意見がある。（以上バス事業者）

2.4 新たな技術の活用（自動運転、電気・水素車両、DX等のデータ利活用）

- 電気自動車・燃料電池自動車の両方とも実験的に導入している。
- 公共交通事業者単体での整備は難しいため、燃料電池自動車の導入を促進するためには**自治体や他事業者と共同での水素ステーション整備が必要**である。
- **電気バス**は設備投資が高額であり、国補助制度の採択が難しく導入が遅れている。**補助制度の拡充を望む**。
- 一部の事業者ではGTFS（公共交通に関する世界標準のデータフォーマット）をオープンデータとして公開している。これにより公共交通の運行情報等が届きやすくなり、公共交通の利用促進につながる可能性がある。そのため、**GTFSの導入促進や、周知を促進**することが必要である。（以上バス事業者）

2.5 サービス運営について

1) 運転士不足への対策

- ドライバーの高齢化に加え、2024問題によりドライバー不足が深刻化。**今後、さらなる減便等運行サービスへの影響が懸念**される。
- 交通事業者では、採用後に**大型2種免許取得や入社祝い金の支援や、パートタイム勤務、時短勤務等の取組を実施**している。**ドライバーのイメージアップに向けたPRが必要**である。
- ドライバー採用に向けた**自治体主催の取組を実施するのであれば参加したい**。（以上複数事業者）
- ドライバーの最低必要人数に対し、現在の**ドライバー数は下回っている**。さらに**ドライバーは高齢層が多く新規採用が難しい**。（以上タクシー事業者）
- 中型免許所有の可能性のある**消防署や自衛隊、市役所等のOBにも声をかけているが、待遇や免許種類が折り合わず成立しない場合が多い**。（以上送迎バス事業者）

2) サービス運営上の課題や経営上の課題

- 利用や運賃収入が減少する一方で、採用・人件費や燃料費は高騰しており公共交通事業者を圧迫している。**運行サービスへの影響が懸念**される。(以上複数事業者)
- リアルタイムの運行状況や天候等による遅延・運休情報等の緊急通知をホームページ等で告知しているが特に高齢利用者に届いているか不明である。(以上バス事業者)
- シェアサイクルは交通結節点への配置が重要となる。(以上シェアサイクル事業者)

2.6 その他

1) 武蔵村山市の公共交通に係る施策要望

- 交通事業者のドライバーの採用促進として、就業者向けに自治体による**移住・定住特典**をおこなうことが有効ではないか。(以上運送事業者)
- 乗降しやすくするために、停車場にバスベイがあると良いのではないか。
- 自治体間を移動する路線バスが減少している。**自治体同士が協働で運行サービスを確保**してはどうか。
- 福祉や観光と連携した類似サービスは一本化したほうがよいのではないか。(以上バス事業者)
- デマンド交通を増やすより、**高齢者向けのタクシー補助券等の拡充や、免許返納時にタクシー券を配付する等の公共交通の利用促進に向けた取組**を実施してはどうか。(以上複数事業者)

2) モノレール延伸に関する要望

- バスやタクシーにとっては、ロータリーの形状により使い勝手が変わる、**乗降スペースや待機・滞留スペースの確保**等を考慮してほしい。
- **駅前広場の有効な活用法について検討が必要**である。
公共交通の乗り継ぎ・乗り換えをシームレスにおこなえるよう、バス・タクシー等の公共交通やシェアサイクルの乗降場所とモノレール駅の出入口を接着できる構造にすることが望ましい。(以上複数事業者)
- モノレール駅へのアクセス性を向上するために、村山団地・村山医療センターまで接続する交通手段の確保が必要である。(以上タクシー事業者)