

交通に関するよくある質問と事務局の考え方

よくある質問	事務局の考え方
• なぜ、コミュニティバスの運行ができないのですか？	• バスの運行には、簡単にイメージいただくと、センターラインのある道路をルートとして選ぶ必要があります。また、始発・終点の場所では、バスが安全にＵターンできる空間が確保できていることも必要です。 区内では、コミュニティバス運行のご要望を頂く地域ではセンターラインのある道路がルートとしてつながらず、このことが、一般の路線バスも走れず、コミュニティバスも運行できない最大の理由となっています。 • このほか、少子高齢化と労働時間規制により運転士不足は非常に深刻です。今後も一般の路線バスでさえ運行本数を確保できない状況で、新たにコミュニティバスを運転する人材の確保ができないのが実態です。 • 23区内であっても、現在のコミュニティバスの減便・廃止も生じており、<u>不便だからコミュニティバスを入れるという考え方が成立しない状況</u>です。
• 地域の路線バスが使いづらいので、新しい交通手段を用意してもらえませんか。	• 非常に深刻な運転手不足により、乗客の多い路線でさえ減便が実施されています。そして、乗客の少ない路線では思い切った減便が実施されています。 • 正直に申し上げれば、ご指摘の路線バスは、ご利用が少なくて赤字でありながら、バス会社がなんとかやりくりして路線を残してくれている状況です。この状況で、新しい交通手段を用意すると、その路線バスが廃止になる可能性は高いと考えます。 • <u>今となっては、定期券や回数券、シルバーパスが使える一般の路線バスは貴重な存在</u>です。それを使わず、<u>新たな交通手段を用意することが、本当に良いことなのか</u>、今一度、考えていくことは大切と考えています。

よくある質問	事務局の考え方
• 運転手不足と言われていますが、人を雇えばよいだけではないですか。	• 日本の出生数は減少し続けており、これに伴い現役世代が減少しています。 1948 年生まれ（76 歳） 268 万人 1988 年生まれ（36 歳） 131 万人 （1948 年の約 2 分の 1） 2024 年生まれ（0 歳） 72 万人 （1948 年の約 4 分の 1） • コロナ禍による減便などが影響し、バス事業者の雇用する運転者数が急速に減少してしまいました。 2012 年度 82,634 人 が 2022 年度に 73,445 人 へ • また、労働時間規制が強化され、1 日の拘束時間の短縮、残業時間の削減でより多くの人材が必要となっています。 • 給与等の待遇引上げなどの努力が続けられていますが、早朝から夜間まで 365 日休まず運行というシフト制勤務などもあり、人材が集まりづらいとのこと。
• 新たな交通手段にも、シルバーパスを使えるようにしてもらえませんか。	• シルバーパスは、高齢者の社会参加を促進し、高齢者福祉の向上を図ることを目的とし、購入した方が都営交通と都内の一般路線バスのほぼ全てに無料で乗車できるチケットとして、多くの方にご利用いただいています。 • シルバーパスが使える路線に対しては東京都が補助金を交付していますが、これから区が運行経費を支援して新設する路線へは補助金が交付されない仕組みに変更となっています。 • <u>新たな交通手段としての持続可能な運行のためには収入の確保は最も大切なものであるため、シルバーパスの購入者に無料で乗車いただくことの影響は、よく確認し、検討しなければならないと考えています。</u>

よくある質問	事務局の考え方
• 大山駅や板橋区役所前駅の周辺には、区の施設や大病院もあるので、そこまでのバスを走らせてもらえませんか。	• 大山駅と板橋区役所前駅には、それぞれ東武東上線と都営三田線が通り、日中であっても10分未満の間隔と、高頻度の運行が行われています。 • 道路は大山駅付近で整備途中であるため、バスが走れる広幅員道路がなく、路線バスはその周囲を運行するだけに留まっています。また、両駅の付近を通る幹線道路である川越街道・中山道は、路線バスのルートとなっているだけでなく、いずれも道路混雑の激しい区間であるために、バスの遅延も日常的に生じているなど、バスの運行には課題が多い状況です。 • このようなことから、<u>当分の間、最寄り駅から鉄道利用で大山駅や板橋区役所前駅に向かっていただく形でのご利用をお願いしたい</u>と考えています。
• ワゴン車のような小さな車では、お客さんが乗り切れないのではないですか。	• 区内のほとんどの地域が駅から徒歩15分圏内であり、大半の方が、徒歩や自転車で移動されていることが、国の調査等で明らかになっています。もちろん、路線バスがある地域ではバスも活用されていますが、路線バスの乗車定員と居住者数を比較すると、やはり徒歩と自転車が主たる移動手段です。 • 都内の区や市において、駅から徒歩15分くらい離れる地域での乗物の導入実験等が実施されています。この実験等の状況を見ますと、時間を決めて運行する形態、予約制で運行する形態いずれでも、だいたい15～30分程度の待ち時間が生じることや、徒歩や自転車のほうが早いし安く済むということなどから、多くのご利用を確認できていません。 • 人間の感覚が、区内と都内の区や市で大きく異なることはないと思います。また、通院の予約制も広まっており、外出時間の集中もそれほど多くないと考えられ、区内でもワゴン車で十分な輸送量ではないかと思っています。

よくある質問	事務局の考え方
• 交通を便利にするのは、区の役割ではないのですか。なぜ、住民が考えなければならないのですか。	• 実際の需要がそれほど多くないと考えられる中で、どのような移動を便利にするか、地域のお住いの方の意向がカギとなります。 • 現実には、全国で「導入しても使われない」という残念な事例が非常に多いことから、地域交通を考える際には、地域の方に「最も必要なもの」を、地域の方が「日頃から積極的に利用して」いただくことが大切なので、その利用を増やすことを主たる目的として、皆さんと一緒に考えていくものです。 • ワゴン車の運行でも多額の経費を要します。その多くは人件費である上、運転も限られた運転免許保有者にお願いする形のハードルの高さから、近年では、地元の方で力を合わせて運行する形態も増えてきています。
• 不便な地域なので、100 円程度で乗れる便利な乗物があると便利になると思います。	• 区内のほとんどの地域は、不動産取引において徒歩 15 分圏内とされる地域で、都区内で駅から徒歩圏ということから、不動産としての引き合いが強いものです。しかし、年齢が上がるにつれて、その時間で歩くのは厳しくなったというお声をよく伺います。路線バスがあればご利用になる方も見かけますが、それでも健康のために歩かれる方もいらっしゃいます。 • 100 円程度で乗れる乗り物があれば確かに便利かとは思いますが、しかし、その乗り物の運行には、車両を買い、燃料を入れ、運転する人にお給料を払いとそれなりのお金が必要です。このお金を、全部というのは無理にしても、便利さを享受する方がご負担いただくことができないものかと思っています。