

第3回 泉佐野市地域公共交通協議会 質疑応答等

	意見・提案等	回答及び考え方
議事 (1) 泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて (資料 1)		
1	・ P3、自治会による移送サービス（「すみませんの会」）は無償ボランティア輸送になっているが、右下に謝礼の記載がある。謝礼の取り扱いについて、任意であれば問題ないはずだが、謝礼を強制する形だと問題があるのではないか。（副会長） ・ 買い物支援の形で付き添い移動支援して、サービスを受けた方が自主的に謝礼を支払うのは問題ないと思うが、こちらだけ見ると、強制的にポイントとして走行距離に合わせて謝礼を支払う表現に見える。（中村委員）	質疑 5 を参照
2	・ P6 の「方向性 1 交通不便地域の解消」で、交通不便地域の解消に関わる施策と思っている。個別の施策はともかく、シェアサイクルや電動キックボードを導入は交通不便地域のみ限定したサービスという捉え方でよいのか。（副会長） ・ 今ある不便地域を解消することか、あるいは今ある交通公共交通の提供地域を維持するという広い範囲で考えられているのか、この辺が判然としない。（副会長）	・ 海側の市街地には、観光でお越しいただいた方のシェアサイクルは既にある。今後は、交通不便地などでの導入についても検討していきたいと考えている。（事務局）
3	・ P8、左下の「施策 2-1-2 適切な運賃設定」、具体的な取組イメージ（案）の 1 個目「現在無料で運行中のコミュニティバスの運賃の維持に努める」は、これからも無料を維持するというでいいのか。（副会長） ・ 元々有料だったが無料にしたことで利用客が増え、以前から乗車していた乗客が座れなくなったという話を以前聞いたかと思う。そういうことを考えると、無料より運賃を収受した方がいいケースも出てくるような気がする。「適切な運賃設定」ということで、適切な運賃を決めるという意味では無料を維持することが本当にいいのかがもう少し気になる。（副会長）	・ 元々、泉佐野市のバスは料金を頂戴しており、それを無料化させていただいた。（事務局） ・ それにより利用者がかなり増え、時間帯によっては座りにくい時間帯もあると聞いているが、市としても一旦無料化したものを、また有料に戻すのは難しい面もあると考えており、財政状況等にもよるが、引き続き無料で運行できたらと考えている。（事務局）

	意見・提案等	回答及び考え方
4	・左下の「施策 3-1-2 地域住民の活動に対する適切な支援」で、おそらく最初に出た「すんませんの会」のような移送サービスを如何に支援するかをイメージされているように思う。「方針 3 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成」に関連する施策ということで、一般的に公共交通があまり無い、民間事業者がなかなか提供できないところに対してサービスする際に、市民参加型の交通サービスの検討をよくやる。市民と行政と事業者がワークショップ等で協議し、地域のニーズにあったオーダーメイドなサービスを作っていくイメージが強いが、その辺の文言は無い。計画に入れず、やらないという方向で解釈したらよろしいか。	・先ほどご指摘いただいた「すんませんの会」については、こちらでも詳細を確認しておきたいと考えている。(事務局) ・地域団体との連携ということで資料を挙げさせていただいたが、今後また検討して、どうしていくのか方向性を決めていきたい。(事務局)
5	・「すんませんの会」の、何キロ行ったら 150 円渡すとか明確に料金が決まっているような書きぶりが、特に気になる。(会長)	・「すんませんの会」は登録を要しない運送事業で、ガソリン代は収受してもいいと改正されて、平成 30 年からそのようになっている。(事務局 (コンサル)) ・150 ポイントはガソリン代相当の謝礼として、本来はお金をいただく部分について、例えば野菜とか、お手伝いに対するお礼が一般的にあるなか、そういうものを準備する手間も省くため、ポイント券を自治会で設定されている。(事務局 (コンサル)) ・あくまでもガソリン代相当のポイントとなっているので、一応、問題はない形ではあるが、今回、協議会資料で書き方が足らず、勘違いさせてしまった。(事務局 (コンサル))
6	・ガソリン代については、おっしゃる通りだと思う。(中村委員) ・ただ、書き方として、ガソリン代は値上げや値下げがあると思うので、一定期間で見直すという前提で記載していただければ、問題があるとは言えない。イメージとしては、走行距離を燃費で割ってガソリン価格を算出し、キロ設定を作っていたら、我々も違法とはなかなか言えない。そういうことをお願いできればと思う。(中村委員)	

	意見・提案等	回答及び考え方
議事（2）新たな交通サービスの導入に向けて（資料2）		
1	・前回の協議会の振り返りで、公共交通の空白地域は駅から800m以上、バス停から300m以上離れている箇所と定義することだった。（副会長） ・この新たなサービスで、公共交通空白地域の解消が目的とされているが、確かデマンドは駅から800mというのは考慮しないという話で進めると聞いたかと思う。それは間違いないか。（副会長） ・長滝駅から800mの円を描くと、今回の対象エリアは、公共交通空白地域にならないような気がする。エリアの設定、定義をもう少しきめ細かくやった方がいい。（副会長）	・協議会資料ではバスカバー圏域の300mを示すマップのみを描いているが、末広小学校区の、今回検討するエリアの北部は、駅800m圏からも外れている空白地となっている（今回、図示していない）。上之郷小学校区の南部も空白地となっている。（事務局（コンサル）） ・エリアの細かい決め方について、今回、実証実験の対象でない地域の方に対して説明する際に、確かな基準などを設ける必要があるかと思うので、次回の協議会時にはご説明さしあげたい。（事務局（コンサル））
2	（芝辻委員のデマンド運行経験からの意見） ・堺市や河内長野でやっているが、全部やり方が違う。河内長野は定路線で30分間隔。そこはやはり住民、自治会が熱い。堺市は規模が大きく、今、11コース。これはうちの配車指令でデマンド型。 ・AIでの実証を泉南市や熊取町でさせてもらったが、結果はタクシーになっていた。AIが活躍するまでもなく、ほぼ1名。だから今回、地域の方の熱がどれくらいあるかで、本番に行けるかどうかが決まると思う。 ・行政が、ちょっとでも人を表に出させる施策の1つとしては本当にありがたい。毎回、どこの市町でも話をしているが、まず人を表に出す施策を打ってもらって、そのなかで地域活性化。お年寄りが健康になって、子どもにももっと公共交通を認識してもらおう。 ・高齢者対策と子ども対策、両方やっていただくなかで、ちょっとでも表に出られる施策を組んで皆さん元気になってもらって、病院代が安くなって、その分、交通を使ってもらおう。 ・最終的には、タクシーでなくても、歩いてでも自転車でもバスでも選択肢を広げられるよう、住民にやってもらえればありがたい。	

以上