

前回の意見照会結果への対応について

1. 香芝市地域公共交通網形成計画策定に係る検討事項について

No.	ご意見	対応（案）	補足
1	<p>【資料1と2について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の意見や声を十分に吸い上げられていないアンケートしか出来ていないように感じる。あくまでも既存の形態に縛られた前提があり、その改善点などを求めるような意見は出ているが、それでは本当の市民の需要に応えられない交通システムしか作れないのではないかと大変心配である。 「現在抱えている課題」＝「本当のニーズとのずれ」であり、少しでも本当のニーズに近付ける事が理想だと考えるがどうか？ 費用対効果は重要な論点ではあるが、それさえも市民のコンセンサスがあればコストを大きくかけていくことも選択肢の一つであるはずである。 	<ul style="list-style-type: none"> 網形成計画策定のために参考資料としました、2017年実施の公共交通アンケートは、調査対象者を50歳以上の住民がいる世帯で各中学校区の世帯構成比から住民基本台帳より1,500部の無作為抽出の調査をしているため、ニーズとかけ離れてはいないと考えています。また、昨年度もコミバス・デマンド交通利用者のアンケートを補足しています。しかしながら、他にも市民の複数のご意見があれば資料のひとつとして検討させていただきます。 	
2	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通についてすべて（高齢者・交通弱者）にサービスを提供する必要があるか、負担と受益のバランスを考慮して当然のようにサービスを受けて当たり前という風潮は改めるべきと考える。コミュニティバス利用率や利用数を見た時、費用対効果をもっと厳密にはじき出して違うアプローチを考えるべきと考える。 個人的にはタクシー利用が効率的と思うが最近推進されてきた配車サービス等の新しい手段を使いながら利用者と事業者も共に共存できる方法を探るべきと考える。（限度付きのタクシー利用券等） 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通につきましては、第一に持続可能なものでないといけないと考えます。そのため市が運営する地域公共交通に関しては、ご意見にございます費用対効果や受益者負担の目標数値化なども検討していきたいと考えています。 タクシー利用が効率的ではないかのご意見に関してですが、市が運営する地域公共交通に関しては、過去にもご意見もあることから民間タクシーの様々な活用も含めて効率的な施策の検討を行います。 	
3	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの終息はまだ見えませんが、公共交通はエッセンシャルサービスの一つとして、感染症のリスクにどう対応するのかが今後大きな課題になるのではないかと思います。課題1の中に感染症のリスクを追加し、基本方針1の「安心」に感染症への対策という意味も含めてはどうでしょうか？今後、新型コロナウイルスの第2波、第3波が来る可能性もありますし、他の感染症の流行もありうることから、緊急事態宣言が出され外出自粛のような状態になっても、公共交通を維持できるように、また、利用者も公共交通事業の従事者も安心できるような対策づくりが必要になるかと思えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 昨今の新型コロナウイルス感染症を課題のひとつとして追加をしてはどうかとご指摘をいただきましたので、課題の「将来の人口減少、更なる高齢化、～」に「感染症リスク」を追加しました。また、基本方針Iの説明文を「感染症リスク、高齢ドライバーによる～」に追加修正を行いました。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料2 p.5-6, p.5-7に関連するデータとあわせて、追記

No.	ご意見	対応（案）	補足
4	<p>【資料1】</p> <ul style="list-style-type: none"> No2の意見に、「住民の方がボランティアで行われている事例もあるが、白タク行為になる恐れもある」とありますが、住民のマイカーによる運送は養父市の「やぶくる」等、全国で実施されており、法令上の問題の無いことを記載し、その上で、現在、市として取り組む予定がない旨を記載してはいかがでしょうか。 また、対応方針欄に「例示等も含めて表現を工夫する」とありますが、工夫された表現の記載箇所を教えてください。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の対応方針（回答）に法令上は白タク行為ではないむねを照会し、対応方針欄の「例示等も含めて表現を工夫する」については、記載しました文章が適切ではありませんでしたので次のように訂正いたします。 「地域で支えあう～」については白タク行為になる恐れもあるとご意見をいただきましたが、確かに住民の方がボランティアと称して許可なく予め運賃表などを定め金銭の収受が行われる場合などは白タク行為となりますが、金銭の収受等がない場合や特別区域で自家用有償観光旅客等運送として合法的にマイカーで運送を実施しているところもございます。しかしながら、前回までの協議会でのご意見やご指摘に基づき事業の方向性について再検討した結果、「既存の地域公共交通サービスのあり方にとらわれない移動ツールの導入」から「既存の地域公共交通サービスの柔軟かつ多様な活用」に変更し、新たな移動ツールの提案から既存の移動ツールを活用する内容に再検討しました。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料2 p.7-3に見直し後の表現を反映
5	<p>【資料3】</p> <ul style="list-style-type: none"> P2、3、4の将来ネットワーク（案）について、真美ヶ丘地域にコミュニティバス軸の記載があります。資料1のNo5では、「コミュニティバスについて、民間の交通事業者が運行しているエリアと重複させる必要があるのか」との意見に対し、「運行計画を検討する」とされていますが、検討の結果、民間の交通事業者が運行しているエリアへもコミュニティバスを運行する方向になったということでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来ネットワークのイメージ（案）の1と2は、市役所や総合福祉センターを起点とし、案3は、路線バスのない地域をカバーすることを想定しており、五位堂駅などの鉄道駅を接続する路線バスとは重複はないと考えますので運行する方向で検討しています。 	
6	<p>【資料3】</p> <ul style="list-style-type: none"> P1の「（1）各交通主体が担う役割」について「「移動の特性」と「移動を支える主体」の関係性（役割分担）をより鮮明に区分し」とあります。しかし、鉄道・路線バスは通勤・通学にのみ利用されているわけではなく、市内には駅から商業施設へ向かう（経由する）路線バスもあり、通勤・通学以外の時間帯も一定の運行本数が維持されていることから、「鮮明に」区分することは難しいと考えます。 買い物、通院はコミュニティバス・デマンド交通のみで対応していくように誤解される恐れがあります。目的だけでなく、鉄道・路線バスへのアクセスの容易さからみた地域ごとの必要性の整理が必要ではないでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料3の（1）各交通主体が担う役割における表現についてですが、ご指摘の通り、鉄道や路線バス、民間タクシーにおいても商業施設への移動手段となっていることから「より鮮明に」は削除し、表タイトルや文中に「主な」を追記し、『目指すべき「移動の特性」と「移動を支える主体」の主な関係性』の表現に変更しました。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料2 p.6-2に見直し後の表現を反映

No.	ご意見	対応（案）	補足
7	<p>【資料3】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P1の「(2)計画の方向性」の①で「民間事業者による自主的な運行によって市民の移動が支えられることが基本」とあります。また、資料4のⅢ-2利用促進策の実施では、コミュニティバスの利用促進策のみが記載されており、鉄道や路線バスについては、モビリティマネジメント等による利用促進は行わず、民間事業者に全てを委ねるように捉えることができます。 ・ 香芝市内においても、路線バスの減便や駅係員配置時間の変更が行われており、民間事業者の自主的な運行のみでは基幹となるべき鉄道・路線バスの環境は悪化することが予想されます。コミュニティバスだけでなく、鉄道や路線バスと一体となった利用促進は考えられておられますか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者に全てを委ねるように捉えられるというご指摘をいただきましたので、「鉄道や路線バスについては、これまでどおり、基幹的路線として市民の移動が支えられることが基本となる。」に文言を修正しました。 ・ また、利用促進策がコミュニティバスのことだけしか記載がないご指摘の対応としまして、「Ⅲ-2 利用促進策の実施 概要（案）のコミュニティバスについてお試し乗車割引券配布の後に、鉄道や路線バスとコミュニティバスが連携した移動検索ツール導入を追加しました。「Ⅲ-3 モビリティマネジメントによる意識醸成」には、鉄道や路線バスを含めた概要（案）となっておりますのでご理解いただければと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料2 p.7-3 に見直し後の表現を反映
8	<p>【資料3】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P1の「(2)計画の方向性」の②で「行政と民間事業者が連携し、（中略）市民の移動を支える環境づくりを目指します」とあります。デマンド交通の運行については、従前からタクシー事業者より「民業圧迫」との指摘が出ておりますが、デマンドタクシー運行前後の香芝市内における通常のタクシー利用者数の推移等、デマンドタクシーによって、通常のタクシー利用者が減っている等のデータはありますか。 ・ 実際に「民業圧迫」となっている場合、「行政と民間事業者が連携」と記載されていることから、民間事業者の理解を得るためにどのような対応方針をお持ちですか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者から民業圧迫との指摘は出ていますが、現時点では数値などの明確な根拠データはございません。また、行政と民間事業者が連携するためには、民間事業者との差別化を図り重複しないサービス、民間事業者の活用などの検討も必要と考えます。 	
9	<p>【資料4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用環境整備（Ⅰ-3 orⅢ-1）の取組として、バスロケーションシステムの導入はどうでしょうか。利用者の利便性向上につながりますし、結節点となる公共施設等の待合所にモニター等を設置すれば、情報通信端末を持たない高齢者等へ情報提供を行うことができます。 ・ また、市内を巡りやすいように、時刻表・路線図と観光資源を一体としたパンフレット作成等による情報発信を実施するのはどうでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 費用対効果も含め、観光部署と検討を行います。 	
10	<p>【資料4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域や利用者による運行の協力（Ⅳ-1）の概要欄（案）の「バス停の美化、待合環境の整備、住民が使いやすいバス停設置に向けた検討や地権者との調整など、気持ちよく地域公共交通が利用できる環境を、住民自ら創造する。」について、バス停の設置、整備には地権者の協力が必要ですが、その調整を住民に実施してもらうように読み取れます。そのような趣旨でないのであれば、文言の修正が必要だと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ すべて地域住民におまかせすることではないため前回の資料4 事業の方向性（案）についてのⅣ-1_概要（案）の3～4行目「住民自ら創造する」を「住民とともに創造する」に変更します。 ・ なお、地域住民が公共交通について要望だけでなく自ら行動し負担もされ、路線バス停留所を設置に至った白鳳台自治会の例のように、市も支援しながら住民の参画を目指していきたいと考えています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料2 p.7-3 に見直し後の表現を反映

No.	ご意見	対応（案）	補足
11	<p>【資料4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ I-4について、スケジュール案で鉄道駅のバリアフリー化が2021年（R3年度）で検討となっておりますが、2022年（R4年度）の竣工を目標に、2020年（R2年度）にJR香芝駅のバリアフリー化工事に向けた設計を行うことで調整できており、貴市及び本県で予算措置をしております。 ・ なお、国の補助がつかなかったため、現時点では、JR西日本は実施見送り予定と聞いておりますが、再度募集があれば、申し込みの意思があることも確認しております。 ・ つきましては、R3年度に検討とされ、長期で実施と整理されている理由を教えてくださいませんか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点では、国の補正予算決定の内訳が不明なため実施年度が判明した時点で実情に合わせて記載します。 	
12	<p>【資料5】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P1の目標値について、コミュニティバス・デマンド交通は「過去最も利用者が多かった年度の利用者数を維持する」とされていますが、報告書のP2-1のコミュニティバスの利用者数の推移より、完全有償化された平成29年を採用された値とされています。無償化の時の値は除外でよろしいでしょうか。 ・ また、報告書のP1-2の全人口によれば、今後ゆるやかに人口減少しますが、減少幅は少なく、老年人口は増加します。資料1において「コミュニティバスについては、高齢者などの交通弱者の買い物、病院のための移動手段としていく」とされていますので、老年人口の増加率などに合わせて、目標値を設定しないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成10年から平成28年までの無償化の公共バスは福祉センターと市役所以外は途中下車が出来ない運行形態となっていたため除外しています。 ・ コミュニティバスの利用者数は大人、小学生、小学生未満でしか判別できない、また、網形成計画の5年の期間では老年人口が1%の増加に留まることから現時点では利用者数の維持を目標値としています。 	
13	<p>【資料5】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P2「利用促進に関する情報発信回数」ですが、文章では「年1回以上」となっていますが、図においては「年1回」となっています。どちらが正しいのでしょうか。 ・ また、四半期毎としたならば、P3と同様年4回ではないですか。年1回ならば、時刻改定時に行うなどが良いのではないですか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 文言を修正し、年1回以上に改めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料2 p.6-8に見直し後の表現を反映

2. 香芝市デマンド交通の予約回数変更について

No.	ご意見	対応（案）	補足
1	<ul style="list-style-type: none"> 回数減をしても利便性が向上するか疑問。一度にできる予約回数は一度（一往復分）とするとか受付業務が煩雑、多忙にならない様（自動応答化等）に配慮して出来る限り多数が利用できる様にすべき。キャンセルのペナルティを考えては？ 	<ul style="list-style-type: none"> 最大予約回数を6回から4回に変更した際のコール数増加なども注視しつつ、今後も利用の平等性を保つための検討を行います。また、キャンセルのペナルティは不利益処分になるため、まずは予約回数の変更での検証が必要と考えます。 	
2	<ul style="list-style-type: none"> 6回→4回への変更は試行的なもの捉え、更なる変更として、4回→3回、または3回→2回へと進めて行くことも検討しても良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 上記回答と同じ 	
3	<ul style="list-style-type: none"> 利用の平等性を確保するためには、利用回数や予約方法、当日の予約キャンセルについてペナルティを設けるといったことを検討が必要だと考えています。また、コミュニティバスとの役割分担を考えると、公共交通の利用が困難な人に利用者を絞るといったことも必要だと思います。そのため、予約回数変更について6回から4回に絞ることは平等性の確保に向けて一歩前進だと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 上記回答と同じ 	
4	<ul style="list-style-type: none"> 原因の1つに「ヘビーユーザーが予約を常に最大回数まで予約している」ことを挙げられています。令和元年度の総予約件数51,932件のうちヘビーユーザーの予約件数は何件でしょうか。また、協議会や地域住民懇談会において、デマンド交通の無断キャンセルについて罰則を設ける必要がある旨の意見が出されていますが、そのような検討はされていますか。 ヘビーユーザーに予約が偏っているのであれば、年間利用回数に上限を設けることも多くの方が利用しやすい環境整備になると考えます。また、実際の利用に関わらず、1回の予約で1回の利用とすれば、とりあえず予約が減り、予約が取りにくい状況の改善やキャンセルの減少に繋がると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 年間192回以上（週に4回以上）予約されているヘビーユーザーは、全体の約13.1%の6,807件の予約をされています。※28名 また、96回以上（週に2回以上）は、全体の約37.1%の19,252件となっています。※121名 罰則の検討については、上記回答と同じ 	

以上