

赤磐市地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメント（市民意見募集）の結果

意見募集期間 令和5年10月19日から令和5年11月17日

意見募集結果 6件（1名）

意見番号	該当部分・項目	いただいたご意見の内容	市の考え方
1	P.56 担い手の確保	人材の確保に普通第二種免許の取得費補助は進めるべきだが、今後も移動困難高齢者は増加が見込まれる。 7社、25台（P.11）のタクシーだけでは追いつかない。現在議論が始まっているライドシェアについて、赤磐版ライドシェアの検討を始めるべきです。	公共交通を担う人材の確保・育成を推進するため、従業者の二種免許の取得補助を旅客自動車運送事業者に対して行っており、引き続き事業を推進していき、人材不足解消の一助としていきます。 ライドシェアの導入については、国の法改正等動向に注視しながら検討していきます。
2	P.66 福祉部局と連携した移動支援	公共交通に頼らざるを得ない高齢者の移動ニーズに応えるには、福祉部局との連携が不可欠である。保健福祉部所管の福祉タクシー券の見直しは急務である。現在の対象者は住民税非課税世帯に限っているが、移動困難者は低所得者には限らない。福祉タクシー券の対象者は非課税世帯のみではなく、「福祉」を外して自家用車を持たない世帯に広げるべきである。 そもそも移動困難者は不特定多数ではなく、自家用車を持たない世帯であるので、まずこれを把握するのが出発点（なぜいまだに把握していないのか理解に苦しむ）。対象者を把握せずに行った悪例が現在行われている WAKUWAKU タクシー券事業。	現在策定をすすめています赤磐市地域公共交通計画の範囲は、赤磐市全域とし対象は鉄道、民間路線バス、市民バス、タクシー等の公共交通サービスであります。その他の地域の輸送資源であるスクールバス、施設等の送迎サービス、福祉有償運送、ボランティア輸送を含めて資源を総動員とし、市民の移動手段を確保します。なお、ご指摘の福祉タクシー券の見直しや介護等が必要な人の移動手段については、福祉部局と連携しながら確保に努めていきます。 また、自家用車を持たない世帯調査等につきましては、個人情報保護の観点もございますので、慎重に検討させていただきます。

		<p>対象世帯を把握するには、例えば次の方法が考えられる。</p> <p>①毎月「広報あかいわ」を全世帯に配布している地区・町内会に調査を委託する（行政事務連絡業務委託料の委託範囲内である。地区・町内会側にも地区住民の状況が分かり有益である）</p> <p>②緊急通報装置のように、民生委員・児童委員の確認（自家用車を持っていない）を受けて、本人からタクシー券の申請をする（確認は区長・町内会長でも可）</p>	
3	P.67 共助による移動支援サービスのサポート	<p>ボランティアによる移動支援は「西一たすけあい隊」のほかにも、「東4生活支援ネット」や「やまびこ」が活動している。</p> <p>増加が確実な移動困難高齢者の移動手段の確保には、市民バス、タクシーだけでは対応しきれない。定時定路線の市民バスではバス停まで歩けない人、目的地が違う場合には利用できないし、タクシーも頻繁には利用できない。</p> <p>日常的な買い物、通院ニーズに応えるには地域での支え合い「互助」が欠かせない（希薄になってきている地域力の強化にも資する）。</p> <p>ボランティアが行う道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」を前記3グループだけでなく各地域に組織すべきである。</p> <p>ボランティアメンバーが数人いれば立ち上げは可</p>	<p>本市においては、地域住民の移動手段を確保するため、定時定路線型11路線、デマンド型6区域で市民バスを運行しています。また、市内と他市町間を結ぶ広域的な移動のための路線として、広域路線バス赤磐・美作線及び赤磐・和気線を運行しています。高齢者の移動手段としてのボランティア輸送については、ご指摘のとおり地域の「互助」の活動のひとつとして、地域の強化につながり、ニーズの高いところですが、ボランティアが輸送することについては、実費負担も生じ、また、事故等あった場合の補償等の問題もあり難しいところがあります。</p> <p>引き続き、社会福祉協議会と連携を図りながら、地域住民による移動支援サービスの運営や事業の立ち上げを検討していきます。</p>

		<p>能で、社会福祉協議会任せにして「支援する」だけではなく、赤磐市の自らの施策として啓発に取り組み、ボランティア組織を立ち上げる、組織する意気込みが必要。</p> <p>この制度は、国土交通省も認めている制度で、市民バスやタクシーを補完する手段であり、民業圧迫には当たらない。</p>	
4	P. 68～P. 69 公共交通の利用促進	<p>公共交通は移動手段の一つであり、目的ではない。市民バスの利用が低調なのはマイカー時代にあつて「バス」が時代遅れの移動手段であることの現れである。自家用車を所有している人がわざわざ不便なバスを使う道理はない。エアコンを使わずうちわ、扇風機で猛暑を過ごし、火鉢で冬をしのげというようなもの。利便性を高めるのはともかく、行政が無理やりバス利用を迫る必要はない。</p> <p>乗り方教室や広報誌への情報発信など、担当部局の涙ぐましい苦勞が伺えるが、「労多くして功少なし」といわざるを得ない。無料デーなど本末転倒である。典型的な「手段の目的化」になっている。</p>	<p>ご指摘のとおり「バス」は移動手段のひとつであると考えています。市民バスの利用が低調な路線の原因を分析しながら引き続き、バスの乗り方教室や公共交通に関する意見交換会等行いながら市民のニーズに合わせた利便性の高い公共交通の確保に努めて参ります。</p> <p>また、公共交通の利用機会創出を図る新たな取り組みとして、公共交通ポイント制度等の導入も検討しながら、外出機会を創出する取り組みも行っていきます。</p>
5	P. 70 目標値 (収支率、負担額)	<p>10年間で利用者は4%減少する中で、市負担額、1人当たり負担額とも8割増加している。低利用路線、便を廃止して収支率、負担額ともせめて平成25年並みに近づけるべきである。浮いた財源は他の移動手段、施策に投入すべきである。</p>	<p>地域の実態に合わせた運行形態の見直しにより、運行に係る経費の増加が見込まれますが、利用促進策を講じながら利用者の増加を図り、また、広告収入などにより収入額を増やすなど、市負担額の現状維持に努めていきます。</p>

6	P.71 運行見直し基準に基づくサービスの適正化	<p>前回計画では【縮小】の検討を始める基準が「1便平均輸送人員が2人未満」と設けられていた(前回P.54)が、今回計画では「路線の見直しに関する基本的な考え方を整理し、基準を設けて適宜見直しを行う(P.56)」、「運行見直し基準を制定する、その後、慎重に見直しを検討する」と後退しているともとれる。</p> <p>路線、便ごとの利用者数を市民に明示して、市民からも不評な低利用路線、便(例えば、1便平均輸送人員が2人未満)は思いきって廃止し、その経費はデマンド交通、タクシー券等の他事業に向けると説明すれば市民の理解は得られる。</p>	<p>現計画期間中は新型コロナウイルスの影響により、利用促進やその検証を行うことができませんでした。新たな基準については、コロナ後の行動変容を踏まえ、この計画期間中に最低限確保すべき公共交通のサービス水準を設定した上で利用者数や採算性を考慮した運行見直し基準を制定していき、基準を下回る路線については、沿線住民への周知や利用促進を行った後、慎重に見直しを検討していきます。</p>
---	--------------------------	---	--