

意見	意見内容	事務局回答
意見 1	<p>交通不便地の定義「最寄り駅からの高低差が15メートル以上ある地域」では課題に十分対応できないため「最寄り駅との間に高低差15メートル以上の丘陵地がある地域」を加える</p> <p>交通空白地の定義が駅から700メートルから800メートルに変更され、自宅は空白地ではなくなりました。また、800メートル内にある駅と自宅との高低差は15メートル以内のため交通不便地ともなりません。しかし自宅から800メートル以内の該当駅に行くには高低差24.2メートルの丘陵地を越える必要があるため、最寄り駅として利用している住民は少なく、高齢者・障がい者にとって、この駅を使うことは現実的ではありません。</p> <p>さらに600メートルのところにあるバス停とは高低差15メートル弱あるなど、坂が多い町です。ある足の不自由の方は100メートルでも坂道を歩くのは大変で、遠回りしてでも出来るだけ平坦な道を探して歩いているようで、苦労されています。</p> <p>交通不便地の定義を実情に合わせる必要があると思います。また、地図上だけで判断するのではなく住民から話を直接聞く機会を設けていただければと思います。</p>	<p>地域の地形状況は様々で、ご高齢の方や障がいのある方など日々の移動に関する意見は多様にあると考えられますが、吹田市ではコミュニティバスの運行を検討するにあたって、高低差による公共交通不便地域への配慮として15mを基準に整理をしたところです。アクセスルート上における高低差を考慮した地域の選定は難しく、定義条件への追加は困難です。</p>
意見 2	<p>「事業7 地域コミュニティ交通の創出」は吹田市にあった都市型のものにする。</p> <p>「事業7 地域コミュニティ交通の創出」では徳島の鉄道駅がない地区の地域自主運行バスが例として取り上げられています。一方、吹田市の隣の豊中市では乗り合いタクシーを市が運営しています。吹田市の現状にあった都市型の地域コミュニティ交通の仕組みを作り、地域住民の役割はシンプルにする必要があると思います。</p> <p>1) 住民の中から地域コミュニティ交通を運営する担い手を見つけるのが困難。</p> <p>事業7の難しいところは、コミュニティ交通を必要とする人は高齢者だったり、体が不自由で自分では活動できません。一方、自分が動ける人はコミュニティ交通を必要としないため関心がない、あっても仕事、子供の世話などで時間を割くことができません。今は特にコロナ渦でそれどころではない人もいますでしょう。</p> <p>代々同じ家族が住み続ける農村や商店街であれば普段から色々協力しあい、その地区で何か一つのことに取り組むのも比較的容易でしょうが、住宅街、特に一戸建てが多い地域では町として住民が協力しあったり助け合うことが余りありません。そのためコミュニティ交通を必要とする住民がいても、運営の担い手を見つけるのは大変で、運よく見つけても引き継ぐ人を見つけるのは難しいのが現実です。</p> <p>住民有志だけでは難しいとなると自治会にお願いすることになります。しかし、すべての自治会が地域コミュニティ交通に理解があるとは限りませんし、自治会内の事情も様々です。また、すいすいバスを導入するほど広くない地域となると対象地域が自治会内の一部だけとなり自治会を挙げての活動も難しくなります。</p> <p>さらに我々の地区の場合、コミュニティ交通を必要としている地域は3つの自治会にまたがっていて、それぞれ2つの違う連合に属しているため、誰かが号令をかけて複数の自治会が一致団結して協力するということは難しく、立ち上げ時に一時的に協力できたとしても、その状態を継続するのは困難でしょう。</p> <p>また、民間の無料バスも市がお金を出していると思っていた人もいます。この取り組みは市がやってくれると住民は思っていると思います。</p> <p>2) 自治会に引き受けてもらいやすいように地域の役割をシンプルにし、自治会・住民ともに負担・ストレスを感じないものにする。</p> <p>運営を住民有志で担うのは難しいため自治会の仕事の一つとしてお願いしやすいよう、地域の役割はシンプルにする必要があると思います。その町を肌で知っている住民が関わった方がいいもの（路線・停留所、こういった形態にするのかなど）、従来の自治会の仕事の範囲を大きく越えないものに絞り、何年も運行しても、誰に引き継いでも、自治会・住民が負担やストレスを感じないものが現実的だと思います。</p> <p>また、金銭面のトラブルを避けるため、赤字部分は地元住民が負担するのではなく市の補助金で補填し、お金の管理もトラブルの元となりやすいので吹田市が事業者さんでお願いしたいと思っています。</p>	<p>「地域コミュニティ交通の創出」にかかる運営組織につきましては、自治会に限らず新たな協議会の設立など、地域の実情に応じた組織の立上げも可能と考えております。</p> <p>また、持続可能なコミュニティ交通とするには、採算性確保は大きな課題となります。そのため、運行便数、運賃設定などの専門的なノウハウが必要となる事項については、市だけではなく、運営組織に対して、専門家の派遣などの支援も必要と考えております。</p> <p>地域コミュニティ交通の創出に向けての導入スキームなどの検討には、対象となる地域の実情や既存公共交通への影響、運営主体やその方法などについて一定の基準が必要と考えており、市としての支援の在り方も含め、地域公共交通協議会の意見や助言をいただきながら、導入スキームについては慎重に検討していくことが必要であると考えております。</p>

意見 3	<p>「事業7 地域コミュニティ交通の創出」の事業内容・事業スケジュールの令和4・5年度に「導入スキーム検討」だけでなく「実施」を加え早期に導入する。</p> <p>この取り組みを必要としている高齢者・障がい者は何年も待てません。また、せっかく机上で時間をかけてスキームを作成しても実際にやってみると変更点が多く出てくるはず。実験的に運行しながらスキームを作成するなど、この取り組みを心待ちにしている住民のために早く運行開始する必要があると思います。</p> <p>また、路線バスが廃線となり、交通空白地・不便地となることがあります。民間バスでは利益が出ないほどの乗客数でも、そのバスを前提として生活していた住民は存在し、地域コミュニティ交通の需要は見込めます。バスのない生活に対応できる住民もいますが、特に高齢者・障がい者は不便で不安な生活を強いられます。</p> <p>廃線後できるだけ早く路線・形態が似たものでスムーズに引継ぎ出来るよう廃線になった地区用の導入スキームを用意する必要があると思います。</p> <p>この取り組みを必要としている住民に安心を与えるのも市の役割かと思えます。超高齢社会において住み慣れた街に安心して長く住めるよう迅速な対応をお願いいたします。</p>	<p>地域コミュニティ交通の創出に向けての導入スキームなどの検討には、対象となる地域や既存交通への影響、運営主体やその方法などについて、一定の基準が必要と考えていることから、市の支援の在り方も含め、地域公共交通協議会の意見等を頂きながら、令和4・5年度の2か年、慎重に検討する必要があると考えております。</p> <p>また、路線バスが減便、廃止され、公共交通を取り巻く環境が年々厳しさを増していることは認識しておりますが、現時点では吹田市公共交通維持・改善計画（案）の利用促進施策により、利用者の増加を図ることが必要と考えております。</p>
------	---	--