

【質疑応答】

Q:路線再編時には、交通空白地の解消のみならず、空白地からの移動需要に応じたルート設定も必要ではないか。

A:例えば、「のるーと松本」では、今後、隣接自治体の商業施設にバス停を設置するといった工夫も行っている。

アンケート結果をもとに、たえずルートやバス停の見直しも行っている。

Q:市民の声への対応の可否はどのように判断しているのか。

A:財政上の制約の中で、論理的に、きちんと説明できることに優先的に対応している。

Q:再編にあたって、市に専門人材がいない場合に、どのように対応したらよいか。

A:当市では、交通系コンサルティング会社にアドバイスをお願いした。

また、エリア一括協定運行事業のような新しい取り組みを行う場合には、職員も初めての経験となる。

学びながら、進めていくことが重要。

Q:再編反対の声に、どのように対応しているのか。

A:再編後も、たえず改善のための見直しを行うというメッセージを伝えることが必要。

実際、再編後に市民のアンケート結果を踏まえて、路線の見直しも行っている。

Q:再編後の乗り換え発生による運賃の追加負担を避ける取り組みは行われているのか。その際、どのように現金で運賃収受を行うのか。

A:運賃の追加負担への対応は考える必要がある。

運賃収受については、割引制度の導入などを通じ、キャッシュレスの利用者を増やすことにより、円滑な運賃収受を行っていきたい。また、一般論としては、ゾーン運賃制の導入といったことも一案として考えられる。

Q:市の負担増に対する市議会の反発は？

A:交通は、毎回議会で質問をいただくなど、ホットなトピックになっている。

議員から質問をいただけることは、大変ありがたい。

Q:監督する立場の行政と事業者の一体化により、市場の競争原理や健全な事業運営が阻害されることにならないか。

A:市場だけでは、十分に移動の足を提供できない状況になると、行政の役割が必要になる。

そのうえで、契約において、事業者の収支改善へのインセンティブが働く仕組みにしており、今後も、サービス水準を高める仕組みを考えていきたい。