

質疑応答

質問者①：会話については、男女の差があるのではないかと。また、あの人が乗るから嫌というようなネガティブの考え方の人もいるのではないかと。

講師：確かによく話すのは女性だが、検討はしたが、数値的には差がなかった。また、定性的な意見になるが、ぐるっと生瀬運行協議会や地域での話し合い、ヒアリングなどではネガティブな意見はあまりなかった。

質問者②：車内配置はどうなっているのか。

講師：トヨタのハイエース（前から2、2、3、4席）を使用している。行きと帰りでは、帰りの方が会話は多かった。また、座席移動も見られたが、最近では積み残しがあるほど使用されているので、席移動ができなくなっている。

質問者③：モビリティの評価軸を今回は健康としているが、他の軸を入れてはどうか

講師：今回の研究結果から、会話・交流において運転手の役割は大きかったため、着目する必要があるかもしれない。

質問者④：最近のテレビ番組で、スポーツをする夫と会話好きな妻であれば、妻の方が健康であるという話題を取り上げていた。

講師：交流において、ダイバーシティ（多様性）が重要であるということ。交通バリアフリー的には、心のバリアフリーの促進ということが言える。

質問者⑤：1対1と複数の会話はどちらが多いのか。また、会話を行うのに話題のきっかけとなるようなものがあるのか。

講師：会話はどれが多いというのはなかった。車内にコミュニケーションボードを設置し、地域の情報を掲示してきっかけづくりは行っている。

質問者⑥：バス停の配置はどのようになっているのか。

講師：住区ごとに検討してバス停を決めている。「これはみなさんのバス」ということを認識してもらい、地域の人に関わりながら物事を決めている。現在、運賃が300円と割高だが、住民自身が経営すると考え、シミュレーションを行った上で決めており、95%は収支が取れている。また、必要があれば、いつでもバス停代える議論をするのでと伝えている。

質問者⑦：マイクロモビリティとして、既存のバスとの棲み分けは考慮しているのか。

講師：バス会社とは事前調整し、考慮している。

質問者⑧：共存していくための長期ビジョンは考えていないのか。

講師：現場においては、現状を維持することで、住民の人口動態を考慮した20年後の見通しは立てられる状況ではない。しかし、足腰が弱くなった高齢者は、高台に住めなくなり、平地に引越してきた人もいる。