

川西市公共交通基本計画(案)に 係る意見提出手続結果

- 1 意見募集期間 : 平成26年12月22日(月)~平成27年1月20日(火)
- 2 意見提出人数 : 4人
- 3 意見提出件数 : 15件
- 4 提出意見については別紙のとおりです。
お寄せいただいた意見は、それぞれの項目に分類し記載しています。
ただし、個人等が特定される箇所や内容が募集対象に合致しない意見
については、記載していない場合があります。
- 5 意見提出者の氏名については、個人が特定されないことがないよう、
A~Dのアルファベット表記に変えて備考欄に記載しています。

意見番号	意見の分類 (該当項目など)	市民意見の内容	市の検討結果	備考
1	(本編1ページ) 「1.1 策定の背景」	本市が取り組んできた公共交通施策について、バスのみでなく鉄道についても言及が必要ではないか。「鉄道施設の整備については、第1期・2期バリアフリー重点整備地区基本構想の策定、実施により、駅舎等のバリアフリー化に取り組んできました。」を追記してはどうか。	ご意見を踏まえ、市の取組の文末に「またこの間に、平成16年には川西市交通バリアフリー重点整備地区基本構想、平成20年には同第2期基本構想を策定し主要な駅とその周辺のバリアフリー化を進めるとともに、事業者が行う駅のエレベーター設置等やノンステップバスの導入に対する支援を行ってきました。」を追記します。	A-1
2	(本編1ページ) 「1.1 策定の背景」	「高齢化が進展する中、高低差が大きい地域などでは公共交通に対する需要は高まると予想され」とあるが、高低差の多い地域では子連れの方々の移動も難しいことから、「高齢化」を「少子高齢化」に修正してはどうか。	ご指摘の箇所に「少子高齢化」を入れると子連れの方々の利用が少なくなり、逆に需要が低くなることに繋がることから、原案のとおりとします。なお、本計画は、全ての市民を対象としており、子連れの方々も含まれています。	B-1
3	(本編8ページ) 「2.2.1 基幹公共交通」	能勢電鉄の利用者数が減少し、能勢電鉄が無くなると市や市民に対する影響は多大なものになる。 そのような事態になる前に、利用者を維持する必要がある。例えば、休日に家族4人で出かけると、かなりの交通費となることから家族でも利用しやすくすること、また能勢電鉄のあり方について猪名川町、能勢町、豊能町と共に検討することを項目に追加してはどうか。	すでに記載のとおり、能勢電鉄はまちの生命線となっており、今後、通勤・通学者が急激に減少していく中で基幹公共交通が衰退することは、まちの衰退も招くことにもなりかねないと考えています。家族などで利用しやすくすることについては、実践編11ページの「3 複数乗車を促す企画乗車券を発行・広報」に記載しています。また、近隣自治体との連携関係については、実践編16ページの「12 隣接自治体と連携していきます」に記載しています。	C-1
4	(本編9ページ) 「2.2.2 地域内公共交通」	9ページの「2.2.2地域内公共交通」に「市民が担い」と明記していることから、8ページの「2.2.1基幹公共交通」にも担い手を明記してはどうか。	本計画を通して、利用しやすい公共交通体系を持続させていくには、市民と事業者と市が、公共交通に対する共通理解のもと協働して取り組まなければならないという姿勢を基本としています。ただし、地域内公共交通は、日常生活に不可欠な交通手段であることから「市民が担い」としていますが、表現が不十分であるため「市民が主体的に担い」に修正します。	D-1
5	(本編13ページ) 「3.4 現状と課題」 「公共交通全般」	「バリアフリー」の項目の課題として、駅のバリアフリー化とあるが、高低差の大きい駅が残っていることから、「駅のバリアフリー化」を「駅のバリアフリー化、特に高低差の大きい駅のバリアフリー化」に修正してはどうか。	高低差の大きい駅のみではなく、利用者の多い駅等、様々な実態に応じてバリアフリー化することが課題と考えていますので、原案のとおりとします。	B-2

意見番号	意見の分類 (該当項目など)	市民意見の内容	市の検討結果	備考
6	(本編14ページ) 「3.4 現状と課題」 「基幹公共交通」	「駅舎と周辺整備」の項目の現状として、「バリアフリー化の推進として、利用者の多い駅「滝山駅」、改札口とホーム間の高低差の大きい駅「一の鳥居駅」の整備を検討中」を追記してはどうか。	ここでは、駅と周辺の一体的な整備について取り上げていますので、原案のとおりとします。なお、駅舎のバリアフリー化については、他の箇所でも取り上げています。	A-2
7	(本編15ページ) 「3.4 現状と課題」 「地域内公共交通」	「モビリティ・マネジメント」の項目の現状として、大和地域の取組が記載されているが、地域の具体的な取組であることから、実践編の方に記載してはどうか。	この項目では、その取組と実施箇所を具体的に示していることから、原案のとおりとします。	D-2
8	(本編18ページ) 「5.戦略別の取組の方向性」 (実践編9ページ) 「2.戦略別の取組の具体例」 (実践編14ページ) 「8 乗継を円滑にするバリアフリー化を推進していきます」	本編18ページ、実践編9ページの取組の方向性「8 乗継を円滑にするバリアフリー化を推進していきます」を「8 乗継を円滑にするバリアフリー化、特に女性、障害者のバリアフリー化を推進していきます」に修正してはどうか。 また、実践編14ページの「(2)今後の取組事例」において、「利用者の多い駅」を「高齢者、女性、障害者の利用の多い駅」に修正してはどうか。	全ての市民が利用しやすくなるようにバリアフリー化が必要であると考えていますので、原案のとおりとします。	B-3
9	(本編18ページ) 「5.戦略別の取組の方向性」 (本編20ページ) 「7.2 役割分担の考え方」 (本編21ページ) 「7.3 地域公共交通実施計画の策定」	18ページの戦略 になう では「公共交通を市民・事業者・行政がになう」となっているが、その取組の方向性では「地域主体でになう」となっている。担い手は「市民・事業者・行政」で、それぞれその特性や取り組む事柄によって、時には主体になり、時には支援に回ると考えると三者が「協働」という理念を貫いてはどうか。 したがって、20ページから21ページに記載されている市民の役割の中の「主体的に取り組む」や、市・事業者の役割の中の「支援を行う」という表現を削除してはどうか。	本計画を通して、利用しやすい公共交通体系を持続させていくには、市民と事業者と市が、公共交通に対する共通理解のもと協働して取り組まなければならないという姿勢を基本としています。ただし、地域内公共交通は、日常生活に不可欠な交通手段であることから地域が主体となり、市と事業者がそれを支援するとしています。したがって原案のとおりとします。	D-3
10	(本編20ページ) 「7.1 本計画の進め方」	「市民、事業者、市の参画と協働によって実現して行くべき取組から優先的に具体化に向けた協議を行います」とあるが、計画実現の意志を更に明確にするため、「多額の費用を要する事項が複数ある場合は、中・長期的視点に立って優先順位を適切に設定し、その実現を図る。」を追記してはどうか。	優先順位は、費用の多寡だけで判断されるものではなく、市民・事業者・市がともに必要性が高いと考えるものから設定するべきと考えていますので、原案のとおりとします。	A-3

意見番号	意見の分類 (該当項目など)	市民意見の内容	市の検討結果	備考
11	(実践編3ページ) 「1.3 実施計画の内容」	< 実施計画の内容 > 中の「その他」の「地域の実情に応じて適宜設定」を「坂道の多い地域、高低差の大きい駅等地域の実情に応じて適宜設定」に修正してはどうか。	地域には様々な実情があり、事例を限定して示すことが難しいことから、原案のとおりとします。	B-4
12	(実践編6ページ) 「1.5 実施計画における運行計画の検討」	「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し検討」では、利用実態調査や試験運行等の経費を地域づくり一括交付金でまかなうのは無理がある。 また、既存路線は事業者の利益につながるため、事業者も発意し、主体的に行動すべきと考える。そこで市や事業者は何を主体的に担うのか具体的に明記してはどうか。	「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し検討」を行う運行計画の策定段階では、事業者は実現性が見込める運行実施計画の提案を行い、市は専門コンサルタント派遣による利用実態調査や実施計画策定の実務的支援を行います。 また、計画策定後、運行する段階では、事業者は計画に基づく運行を行い、市は運行当初に係る経費の負担を軽減するために、地域づくり一括交付金で支援します。	D-4
13	(実践編7ページ) 「新たな地域内公共交通の具体例」	[新たな地域内公共交通の具体例]として、神戸市東灘区住吉台地区の取組は非常に参考になるので、当該地区の住民数を記載してはどうか。	当該事例は、地形上の特性により、地域が新たなバス事業者を誘致していることを紹介しており、人口との関連性が薄いことから原案のとおりとします。なお、住吉台の人口は平成22年の国勢調査では3,511人です。	B-5
14	(実践編15ページ) 「10 利用増のため駅及びその周辺を整備していきます」	「10 利用増のため駅及びその周辺を整備していきます」の「(2)今後の取組事例」において、整備する場所が「能勢電鉄日生中央駅と山下駅の間地点」のみに限定されるので、「能勢電鉄日生中央駅と平野駅の間駅付近」に修正してはどうか。	ここでは、事例として地点を特定していますので、原案のとおりとします。なお、ここで記載しているのは、取組の事例であり、他の取組を排除するものではありません。	B-6
15	(資料編28ページ) 「2.4.2 バリアフリー化の状況」	「表2.1 鉄道駅におけるバリアフリー化の状況」において、一の鳥居駅は高低差が約7mあるので、「地上駅」を「高架駅」という表現に修正してはどうか。	駅の構造については誤解を招く可能性があることから削除し、それに代わって高低差を追記します。	B-7