

川西市公共交通計画(案)に係る

意見提出手続結果

- 1 意見募集期間 : 令和5年12月5日(火)～令和6年1月4日(木)
- 2 意見提出人数 : 10人
- 3 意見提出件数 : 20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～Jのアルファベット表記に変えて「提出者欄」に記載しています。

意見 番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
1	全体	<p>地域内公共交通への一考察</p> <p>1.地域内公共交通を取り巻く環境</p> <p><input type="checkbox"/>利用者側 高齢化にともなう通勤および通学におけるバス利用の低下/日中における安価な地域内移動手段の必要性 例) 医院やスーパーへの安価で利便性の高い移動手段が必要</p> <p><input type="checkbox"/>路線バス/乗用タクシー 下記による経営難 利用客減による収益性の低下/乗務員確保が困難 および 乗務員労働環境(例.勤務時間帯)の改善</p> <p>2.提 言 路線バスとオンデマンド無人タクシーのハイブリッド運用</p> <p><input type="checkbox"/>技術的背景 無人運転自動車の出現</p> <p><input type="checkbox"/>運用形態 朝夕は路線バスによるサービス提供/日中は無人タクシーによるサービス提供</p> <p><input type="checkbox"/>乗務員の勤務形態 ・グループ1: 朝の路線バス運転 & 日中における無人タクシー配車管理 ・グループ2: 日中における無人タクシー配車管理および夕方における路線バス運転</p> <p><input type="checkbox"/>課題 1)バス運行と無人タクシー運行管理を同一企業が担当できるか? 2)無人運転タクシー -1)安全性確保のため⇒一定地域内での走行のみ許可する 例) xxx団地ない ⇒ゴルフ場における電動カート運用方法の採用 -2)運行における法規制の確認 -3)公共的建物(公民館, 医院, スーパーなど)におけるタクシー昇降場所の確保</p>	<p>公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少や運転士不足などによって厳しい状況となっており、市民生活を支える公共交通サービスを維持・向上させるためには、交通事業者間が連携して対策を講じる必要があると認識しています。</p> <p>そのような対策は本計画では【本編-52 公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置】として施策に位置づけており、新たな交通体系の導入については、選択肢の一つとして検討していきます。</p>	A-1

意見 番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
2	全体	<p>後期高齢化社会に対しての団地の交通問題について、元気に明るく楽しく住み続けられるようにバスはなくてはならないものです。行動範囲が広がる事により健康的な生活が営むことが出来、また経済活性化にもつながります。市の財政で新しい収入を考えずに削減ばかり続けては良い街づくりは出来ません。政治家にとって増税は禁句ではありません。必要なものまでカットして住民を困らせて将来に亘ってその責任はどうとられるのでしょうか。</p> <p>必要とされる事にお金を使うのは当たり前、その時には勇気をもって増税すべきです。緊縮財政では夢は果たせません。川西市の人口154,000人に市民税1人平均1,000円上げれば1億5,400万円増収になります。市民に対してその必要性を勇気をもって正々堂々と説明すべきです。お金が掛かっても人が集まる住み良い将来に亘って安心して暮らせる街づくりが大切です。街の発展は人口が増えることです。</p> <p>現在は市民、特に人口比率の高い高齢者を困らせる政策を採っている様に感じます。現在の川西市は現在の高齢者の現役時代、50年前からの住人の力に依って繁栄して来た事をお忘れにならないように頂きたい。</p> <p>住み良い街にはバスは絶対必要です。増税してでも運行を継続させて下さい。また、バス運行事業者の経営が成り立つ様に市税の活用と受益者負担（バス運賃）相互に負担することが基本と存じます。</p> <p>私も川西市に住み続けて48年、良い街です。人々の心も風土も美しい川西市をこれからもより美しく。</p> <p>なお、抽象的な話ばかりでは前には進みません。問題点を具体的に列挙し優先順位に沿って何日、誰が、何日までに実現させるのか何事も具体的に表現することが大切です。</p> <p>市長はじめ議員、職員皆様の勇気ある決断をもって交通問題を進めて頂きます様、心より切にお願い申し上げます。</p> <p>追伸 本年10月1日より大和団地の循環バスの新しいルートの運行が実現され日々活用しております。心より嬉しく感謝申し上げます。</p>	<p>地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスを構築するためには、市民・交通事業者・市がそれぞれ必要な役割を担い、交通環境の整備を進める必要があります。</p> <p>受益者負担を前提としつつ、持続可能で快適に移動できる交通環境の整備に向けて市としましても必要な施策を講じていきます。なお、各地域における移動課題を解決するためには、市・交通事業者だけでは解決が困難であることから、【本編-49 地域の移動課題対策支援事業】を位置づけており、地域も含め3者協働で課題解決を行うこととしております。</p>	B-1

意見 番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
3	全体	<p>私は、年金者組合の役員をしております。その兵庫県本部の調査の中に、高齢者の交通支援の予算が、川西市は他の市町村から比較して極めて少ないです、川西市は、435円、猪名川町は、7876円、宝塚市は、2608円、伊丹市は、10231円です。</p> <p>今回、市としても「交通計画(案)」の中での対策として要望は、2点あります。</p> <p>まず1点目は、以前、好評であった「お出かけ促進事業」的なものを再開していただきたい。川西市もご存知のように高齢者の「フレイル」予防対策にしても、高齢者の外出は必要だと思います。全市的な支援することでは、「お出かけサポート」的な支援を要望します。</p> <p>第2点目は、タクシーの初乗り支援、現在実施されている「障がい者」に対して行われている支援のような方法。</p> <p>将来的には、デマンド・タクシーや、求めに応じて迎えに来るコミュニティー・バスのようなものも必要だと思います。</p> <p>以上、よろしく申し上げます。</p>	<p>高齢者を含めた移動課題がある方への移動支援については、【本編-55 ユニバーサルデザインタクシーの導入】及び【本編-59 地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援】として施策に位置付けており、関係団体と協働で対策に取り組んでいきます。</p> <p>なお、以前実施していた「お出かけ促進事業」などの直接的な交通費補助を実施する予定はありません。日常の移動が可能な高齢者に対するフレイル予防対策及び日常的な移動補助については、本計画の対象ではありませんので、いただいたご意見については、関係所管課へ共有します。</p>	C-1
4	全体	<p>人口減、労働力不足を起因とする公共交通の困難は理解できる。それに対する市の姿勢が弱い。青天井というわけにはならないが、事業者への持続性に寄与する補助が弱い。東京都では高齢者の交通対応のため、シルバーバス制度があるが、兵庫県にはない。その意味では兵庫県も巻き込んだの施策が必要ではないか。グリーンハイツにおいてバスの大幅減便が行なわれ、利用者の減少がある。健康増進なども視野に入れた施策の充実を望む。</p>	<p>本計画は、持続可能で利用しやすい公共交通体系の維持・活性化に向けて、市の姿勢を明確に表している計画です。</p> <p>地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスを構築するためには、一時的な対策ではなく限られた資源の中で継続的な対策が必要となります。</p> <p>公共交通を維持するためには、単独の市だけではなく広域的な対策も重要と認識しており、本計画では【本編-56 隣接自治体との連携推進】として施策に位置づけております。施策の実施にあたっては、兵庫県との連携も視野に入れながら関係団体と協働で取り組んでいきます。</p>	H-1

意見番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
5		<p>本編2(1)「その他の輸送資源(福祉輸送、ボランティア輸送等)も含まれます。」を削除。</p> <p>福祉有償輸送ガイドブック(国土交通省)には福祉輸送を旅客の範囲は「他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難なものであって、輸送しようとする旅客の名簿に記載されている者及びその付添人となります」とされている。</p> <p>今後川西市では健常者を含めすべての人が福祉輸送を公共交通として利用できるという解釈になるがそれではいいのか？</p> <p>逆に今まで福祉輸送の対象であった人達(自力での移動が困難な人)も従来の公共交通(電車バス・タクシーなど)を利用できるよう環境を整えていくのか。</p> <p>今も能勢電にはエレベーターの無い駅も多い。</p> <p>人口減少で「他分野を含めた共創」による公共交通の構築は言われているが、公共交通に「福祉輸送」を含めて定義することは無謀である。</p> <p>「ボランティア輸送」について、すべてのボランティア活動でボランティアの高齢化は深刻で、地域の様々な活動の見直しが求められている。今後8年間の計画の中の「公共」の中に「ボランティア」をあてにする計画を織り込むことは見直すべき。</p>		G-1
6	【本編】 2、3ページ	<p>(1) 2. 3 計画の対象交通</p> <p>「更に、より広く市民の移動を支える観点で、その他の輸送資源(福祉輸送・ボランティア輸送等)も含まれます」と記載しながら、3. 2で「川西市公共交通基本計画で定められた基本的な考えを踏襲」とあるが、公共交通の定義を変えておいて踏襲は嘘ではないか。更に以下を削除してください。</p> <p>ストレッチャー等の移動は福祉輸送では可能ではあるが、バス等では移動できない。</p> <p>また、能勢電車の駅では階段が多く、駅のエレベーターでストレッチャーが利用できない。電車やバスの公共交通でストレッチャー等では移動できない。</p> <p>そこで、更に以降の文面は福祉輸送等の輸送資源を健常者が利用することであり、健常者目線であり一方的な考えである。</p> <p>また、地域公共交通活性化再生法の改正でも、他分野を含めた共創とはあるが、公共交通の定義の中で福祉輸送のSTSを公共交通に加える川西市の考え方は、同規模人口の他市事例からも、おかしい。</p>	福祉輸送やボランティア輸送などの「輸送資源」については、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に、活用する手段として位置づけています。 なお、対象交通が何を示すかわかりやすく表現するため、本編内の文章を変更します。	I-1
7		<p>2.3計画の対象交通</p> <p>「更に、より広く市民の移動を支える観点で、その他の輸送資源(福祉輸送、ボランティア輸送等)を含まず。」を削除。</p> <p>3.2で「川西市公共交通基本計画で定められた基本的な考えを踏襲」とあるが公共交通の定義を変えていて踏襲はおかしい。</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)に基づき、地方公共団体が作成する計画でも、地域の多様な輸送資源(自家有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を最大限活用とありSTSを公共交通に定義していない。</p> <p>また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号)でも、地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加しているが、15万市民の川西市交通計画で福祉輸送を公共交通定義にするのは理解できない。</p> <p>川西市で公共交通の定義に福祉輸送を入れるなら、福祉有償輸送についても本編40実施計画以降で、1人で移動できない福祉輸送の障がい者移動を公共交通で、どのようにするのか、市内のデータ等を調べて、健常者と同量の内容に記載すべき。</p>		J-1

意見番号	意見の分類 (該当のページ、項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
8	【本編】 2、3ページ	市立医療センターと川西能勢口間で運行されている無料バスについて記載を求める 市立医療センターと川西能勢口間で運行されている無料バスについて不特定多数の人が利用できる公共交通という位置づけだと認識している。「他分野を含めた共創」の観点からも公共交通として活用すべきであるのに、本計画に記載されていない。	本計画は【本編-3】に記載のとおり「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、公共交通機関の定義も同法律に準拠しています。そのため、本計画における公共交通は鉄道事業法に基づく鉄道や道路運送法に基づく路線バスのほか、道路運送法に基づく乗用タクシーが該当します。 本計画の対象交通としてはこれらの公共交通に加え、「既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段」としてその他の輸送資源を位置づけています。 総合医療センターの送迎バスについては、当該運行エリアにおいて既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難と判断され、公共交通を補うため送迎バスが利用目的を問わず市民の移動を担える状況になった際は対象交通となります。	G-2
9		川西市立総合医療センターと川西能勢口間の無料バスの記載がどこにもないが、川西市は公共交通と位置づけないのか。		J-2
10	【本編】 17ページ	本編17④4行目「大和地域から市立川西病院への移動」を訂正 「市立川西病院へのアクセスをよくするため 従来の運行経路平野駅～病院～山下駅に畦野駅を最寄り駅として加え、さらに赤字解消のため大和地域内運行に至った。」というのが経緯だと聞いている。「大和地域から市立川西病院への移動」と限定するのは誤りで畦野駅を利用することで「東谷地域・大和地域から市立川西病院への移動」が正しい。大和地域と限定することに意図を感じる。	緑台・水明台・向陽台・東谷地域については市立川西病院へのアクセスとして平成5年から平野駅から山下駅間のバス運行を開始しています。なお、平成13年に大和地域へ延伸となった主な経緯については、【本編-17】に記載のとおりです。	G-3
11		(2)本編17 4行目 「大和地域から市立川西病院への移動」は間違いで削除するべき。 この表現は、間違っている。当初は川西市の中部以南の人は平野駅から市立病院へ行ってください。しかし、バスの便数が少ないので、畦野駅から病院に行けるようにと市は説明していた。バスの事業認可の関係もあったが、畦野駅からのバス、日生からのアクセスも考え、山下駅に行って病院行くと市は説明していた。 そこで、「大和地域から病院への移動」は間違っている。この文言を記載したいなら「緑台・水明台・向陽台・東谷地域からの病院への移動」を2行目に追記するべき。 大和地域を特化した表現に悪意を感じる。		I-2
12	【本編】 38ページ	本計画では3つの基本方針を設けていますが、その1の「誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備」のみで足り、その余の2「環境うんたら」は枝葉にすぎず、3の「日常生活を～」も1の中身にすぎません。3つも方針を設けず、「誰もが～」の1つに純化した方が、計画としてスッキリし、わかりやすく、優れていると思いますが、いかがですか？	基本方針1が公共交通のあるべき姿を示した最も基礎となる方針で、基本方針2及び3は、単に公共交通維持を目的とするのではなく、公共交通が社会全体に与える効果や変化を鑑み、市が目指す都市像実現に向けた公共交通の役割を明確化するために設定しています。そのため市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現するためには、この3つの基本方針は必要だと考えます。	D-1
13	【本編】 42ページ	指標のうち、公共交通の「便数の維持」「利用者数」を挙げていることは具体的に評価できます。一方で「市民の満足度」なる抽象的な数字を、評価の基準として使用することに疑問を感じます。しかも数字の対象者が市内の500人、1400人、2600人(市民交通行動調査など)といった抽出数では、更に基準として信頼度は落ちます。いっそ、全市民、全世帯を対象にし(※アンケートは郵送や紙ベースではなく、ネットやSNSでする)、「日常の移動に課題を抱えていない」市民の「数」を評価の基準とし、「ゼロ」を目指してはいかがでしょうか。	基本方針1を実現するために「市民それぞれのニーズにあった公共交通を便利に使うことができる」状態を図るものとして市民の満足度を評価指標としています。 アンケート調査の母数については、他の計画と整合性を図りつつ設定します。なお、「日常の移動に課題を抱えていない」市民の数等は、年度によって異なることが予想されるため、数ではなく割合で評価したいと思います。	D-2

意見 番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
14	【本編】 44ページ	<p>路線バスの温暖化ガスの発生抑制および活性化円滑な運行にはバス停近辺の環境整備が必要になると考えます。</p> <p>交通計画案からは範囲外の内容だと思いますが兵庫県警等の行政機関と協議して路線バスが安全スムーズに運行できるようにしてほしい。</p> <p>具体的には</p> <p>1 県道川西篠山線のバス優先レーンの運用の厳格化</p> <p>2 川西能勢口駅周辺の駐車禁止取締の徹底特にアステ川西～火打交差点の人待ち荷下ろし駐車厳禁と取締を強く希望します。いくらEVバス等導入してもバスが走りにくければ意味がないと考えます。</p>	<p>公共交通サービスを維持・向上させるため、路線バスの定時制確保に向けた対策が必要だと考えています。</p> <p>本計画では【本編-53 渋滞・違法駐車対策の推進】として施策に位置づけており、施策の実施にあたっては、関係団体と協働で取り組んでいきます。</p>	E-1
15	【本編】 44ページ	<p>本編44-（2）評価指標の目標値 <4年後の実現をめざす目標></p> <p>「評価指標の目標値」の「能勢電鉄の1日当たり利用者数」を4年後には現状から四千人程度の増加を数値目標として掲げている。一方で、令和5年12月をもち能勢電鉄株式会社の所有するケーブルカー等の「妙見の森関連事業」が惜しまれつつ営業終了となり、北部地域における公共交通政策は勿論、経済的観点からも貴重な観光資源に多大なる影響・損失をもたらし、本指標から逆行・乖離するものである。</p> <p>本市及び当該事業者の早急に代替策を打ち出すべきと考えるが、指標にある（1日当たり利用者数増に対する）数値的根拠の意味は何なのか。また、市として、今後の能勢電鉄など市内公共交通機関に対する支援策として、現段階でどのような対策を考えているのか、併せて伺いたい。</p>	<p>「評価指標の4年後目標値」の「1日当たり利用者数」については、コロナ禍前の令和元年度の利用者数の90%を設定しています。コロナ禍後の行動変容により、利用者数がコロナ禍前の数値に戻ることは厳しい状況にあることや、人口減少が進むことを踏まえ、一定水準の利用者数を維持するためこの目標値としています。</p> <p>上記の目標を達成するための市内公共交通機関に対する支援策は、【本編-47】のとおりです。なお、施策の具体化にあたっては各交通事業者との連絡会で課題点の共有、解決策の検討・実施を進めるとともに、必要に応じて施策の見直しを図る予定です。</p>	F-1

意見 番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
16	【本編】 46～59ページ	<p>ライドシェア(二種免許なしで有料運送)導入の議論が急激に進み、来年(令和6年)4月からタクシー事業者の管理下という、いびつな形ながら地域と時間帯を限定して実施される運びになっています。昨今の「公共交通問題」とは高齢化や就労環境の変化(テレワーク等)による需要と供給のミスマッチに起因しており、公共交通再編の核といえるのがライドシェアであることに異論はないでしょう。そのような観点に立った時、同じ時期の令和6年4月から実施される本計画に「ライドシェア」の文言がないことに、大きな違和感を覚えます。本計画で予定している12の施策のうち「地域の移動課題対策支援事業」と「地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援」はライドシェアと関係が深いものだと思いますが、本計画の稼働時期からいっても「ライドシェア」との関連性を整理し、その文言を加えた方がスマートでしょう。</p> <p>様々な交通課題を解決するための施策が12個提示されていますが。上記「地域の移動課題対策支援事業」と「地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援」という重要なものと、「MMの充実」「安全対策の推進」という、枝葉のもの、相対的に重要度が落ちるもの、計画に盛り込む必要がないほど当たり前のものが混合しており、施策が横並びで、重要性の整理がされていません。これは、より重要な施策であるはずのものを、相対的に軽くしてしまいます。極端な話、たとえば、MMができていなくても、地域の移動課題が解決していれば大きな問題はなく、逆に地域の移動課題が解決できていなければ、MMができていても評価できない、ということです。</p> <p>計画とは「施策を実施」して「課題が解決したかどうか」をうたい、評価すべきで、思うに、南北の基幹交通が充実している現在の川西市が行うべき施策は</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「地域ごとのライドシェア導入」「地域内移動の新サービスの整備、育成、支援」 ○「公共交通の便数の確保」 ○「舎羅林山、多田桜木・銀橋、総合医療C前、川西能勢口駅周辺」の渋滞の根絶、緩和という風に、具体的に挙げるべき。本計画案は方針やら施策が多すぎて、また、目的と手段の整理ができていないところが散見され、一言でいうと、メリハリがなく、計画に「シャープ」さがないように思います。 	<p>本計画の施策については、事業化にあたっての大きな方向性を記載しています。「ライドシェア導入」などの具体的な解決策については、関係機関との綿密な調整を行い、最善の解決策を実施する必要があります。そのため、本計画では【本編-52 公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置】として施策に位置づけており、「ライドシェア導入」などの具体例についても、選択肢の一つとして検討を進めていきます。</p>	D-3
17	【本編】 49ページ	<p>本編49 備考の下3行は、特定の地域の事を記載されており不要。</p>	<p>「平野山下線・大和団地線」については、【本編-17】に記載している経緯で運行を開始している唯一市が補助金を出している路線です。令和4年に総合医療センターとして市南部に移転したことを受け、改めてバスの利用実態と当該地域の人口推計に見合った移動手段に見直す必要があります。</p> <p>市内の地域の移動課題の解決策については【本編-49 地域の移動課題対策支援事業】として施策に位置づけており、当該路線についても将来的に本事業と一本化を図ることから、その間の財政支出を明確化するために計画へ記載しています。</p>	J-3

意見番号	意見の分類 (該当のページ、 項目など)	意見の内容	市の検討結果	提出者
18	【本編】 50ページ	本編50 梓内 学校MMの実施→MM教育(学校MM)の実施に訂正(川西市のMM教育の定義が「MM教育(学校MM)」だから) また、「児童などを対象に」と表記されているが児童は小学生のことであり限定されている印象がある。「児童・生徒などを対象に」にしてはどうか。 小学生に限らず、中学生・高校生へのMM教育も必要な時代であるため。	本市におけるMM教育の実施対象者は、児童や生徒だけではなく、全ての市民です。MM教育の中でも特に重要なものとして学校教育におけるMMをホームページ等で「MM教育(学校M M)」として表記しています。 本計画の「施策の概要」ではMM教育の実施対象を表しているため、「学校MM」「住民MM」「転入者MM」と表記しています。 なお、【本編-50】の学校MMの説明文をわかりやすくするため、一部修正します。	G-4
19		(3)本編50 学校MM ①学校MMではなく、川西市は「MM教育(学校MM)」とするべき。 ②児童では無く過去には高校生にも行っていると聞いたので、生徒とするべき。 ③小学校で行っているMM教育は1年生からも実施しており、「環境学習」ではない。市のHPにMM教育の定義が明記されており川西市はMM教育の定義を合わせるべき。		I-3
20	【本編】 60ページ	いわゆるPDCAサイクルのうち、チェックするための指標を設けていることは評価できます。が、本来なら「(12ある)施策の実現」について検証すべきなのに、3つある方針の実現について検証するという考え方に、これも違和感を覚えます。行政や計画というのは、方針ではなく施策を実現するために存在しているのではないのでしょうか？	本計画については、【本編-2】に記載のとおり、公共交通を取り巻く現状を踏まえ市民・交通事業者・市がめざす方針やそれを実現するための施策等を記載しています。そのため本計画では基本方針ごとに目標を定め、その目標を実現するための施策を位置づけています。施策についても、チェック体制が必要となりますので、【本編-60】に記載のとおり毎年検証を行います。	D-4