

川西市公共交通計画(案)に係る
市議会意見と市の検討結果

意見 番号	意見の分類 (該当ページ、項目)	意見の内容	市の検討結果
1	【本編】 2、3ページ	計画の対象交通に福祉輸送やボランティア輸送等も含むとありますが、これはシェアトルランスポートサービス（STS：高齢者や障がい者などの一般の公共交通サービスを受けるのが困難な方を対象にした輸送手段）というように認識しています。これを公共交通に含むとした経過を教えてください。	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。 ご意見を踏まえて、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。
2	【本編】 2、3ページ	総合医療センターの川西能勢口駅間のシャトルバスもその他の輸送資源に含まれるのでしょうか。	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。
3	【本編】 2、3ページ	その他の輸送資源について、定義を明確にしたほうがよいのではないのでしょうか。	その他の輸送資源につきましては、公共交通では担えない部分を補うための交通手段として位置づけております。今後公共交通を取り巻く環境の変化により様々な輸送資源が対象となってくる可能性があるため明確な定義付けをしません。
4	【本編】 3ページ	公共交通基本計画に定める基本的な考えを踏襲するとありますが、基本計画では福祉輸送が入っていませんでした。今回、福祉輸送を公共交通という位置付けに持ってきたのは、なぜですか。地域公共交通会議でどのように議論してきたのでしょうか。	福祉輸送やボランティア輸送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。 上述の位置づけについては令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく考え方であり、地域公共交通会議におきましても同様の考え方を元に議論してきました。
5	【本編】 10ページ	ボランティア輸送について、明峰地区の取組が入っていないのはなぜでしょうか。	ご意見を踏まえて、明峰地区の取組を追加します。
6	【本編】 10ページ	ボランティア輸送は現状、主にこういった立場の方が行っているのでしょうか。	向陽台地区・緑台地区・水明台地区では自治会の方が運行しています。また、清和台地区では社会福祉法人 友盟会 清和苑のバスが運行しています。
7	【本編】 10ページ	大和地区では高齢化が進んでいますが、大和地区でのボランティア輸送についてはどうお考えでしょうか。	アンケート結果から、大和地区についても移動に課題を抱えている市民は一定数存在することが想定されるため、地域主体のボランティア輸送は地域課題の解決策の一つとなりうると考えています。
8	【本編】 13、14ページ	能勢電鉄・阪急バスの収支は営業収支か経常収支かどちらでしょうか。	能勢電鉄・阪急バスともに営業収支です。

意見番号	意見の分類 (該当ページ、項目)	意見の内容	市の検討結果
9	【本編】 17ページ	平野山下線・大和団地線への補助は赤字補填という考えで補助しているのでしょうか。地域を支える効果的な支出と捉えられれば上限という考え方もなくなるのではないのでしょうか。また、県の年金者組合アンケートでは交通施策分野での2023年度の予算21,204千円となっていますが、高齢者一人あたりで換算すると435円となります。これは県下最下位であり、自治体間格差を感じています。財源も柔軟に捉えられないのでしょうか。	平野山下線・大和団地線への補助は、収支の赤字部分の補填という考えで補助しています。 当該路線に限らず市内各地域において様々な移動課題が生じていることから、当該計画において、地域団体とともに地域課題を解決する事業の実施を位置づけています。
10	【本編】 17ページ	補助上限が14,773千円というのはいつどこで決定されたのでしょうか。また、その算定根拠を教えてください。	平成17年3月の予算委員会において、前年度と比較し補助金が増額となっていることを受けて補助執行に際して慎重に対応する旨の附帯決議が出されました。この結果を受け、付帯決議が出される前年度の決算額である14,773千円を予算の上限とし、毎年予算の範囲内で補助することとなっています。
11	【本編】 17ページ	14,773千円は大和のコミュニティに説明・合意はできているのでしょうか。	補助上限額については地域団体に対してご説明をし、一定の理解を得られております。 なお、補助金額については、市が予算を決定し議会で議決を得ることとなります。
12	【本編】 18ページ	空白地の定義について、平均勾配が12%で実際に歩く距離が400mということなのか、図面で400m、800mの円を書いて、そこが平均勾配12%以上なのかどちらでしょうか。	本編18ページに記載のとおり、「交通空白地」は鉄道駅から800m、バス停から400mを基準として設定しています。 なお、居住者のいる地域で、①駅800m圏・バス停400m圏内で平均勾配12%以上の地域、②バスの平日往復本数が5本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停400m圏、のいずれかに該当するエリアを「交通不便地」と定義しています。
13	【本編】 18ページ	空白地について、何年度時点というようなものをいれてはどうでしょうか。	ご意見を踏まえて、「令和5(2023)年12月末時点」と記載します。
14	【本編】 19ページ	空白地の一覧の表について、居住人口の内訳を横に記載してはどうでしょうか。	基本方針3の目標値で示しております交通空白地の居住人口については100メッシュの人口情報を用いて算出していることから、地区単位で表示を行う場合、正確な数値とならないことから公表しないこととしています。
15	【本編】 21ページ	多田銀橋の箇所については、令和6年度に対策を検討していくという理解でよいのでしょうか。	市内の道路交通渋滞状況については、現状をお示ししているもので、令和6年度以降対策を実施していくというものではありません。 なお、多田銀橋西詰を含めた渋滞主要箇所の対策については、兵庫地区渋滞対策協議会にて渋滞対策の実施・検討しています。
16	【本編】 21ページ	道路渋滞について、舎羅林山物流センターの開設に伴い状況が変わると思いますが、そのあたりの記載についてはどう考えているのでしょうか	ご意見を踏まえて、21ページ本文中に「舎羅林山の開発に伴い周辺道路も渋滞が見込まれています」と追加します。
17	【本編】 21、53ページ	渋滞について、県や国と議論する場はあるのでしょうか。またどうやって解決していくのでしょうか。	国、県に要望し解決に努めます。

意見 番号	意見の分類 (該当ページ、項目)	意見の内容	市の検討結果
18	【本編】 23ページ	満足度の指標を変えた背景を教えてください。実際政策として実現してその結果、不便に感じる住民の意識が減った、或いは満足度が上がったというようなことが分かるような指標があってほしい。	地域によって運行する公共交通機関が異なるため、公共交通機関ごとに満足度を集計することで、方針に基づく達成状況の把握及び分析が可能となることから変更しています。 当該目標達成に向けた施策の実施にあたりましては目標値上昇との関係がわかるアウトプット指標の設定に努めます。
19	【本編】 23ページ	H22年からH26にかけて急激に満足度が上がった背景を教えてください。	数値の上昇は調査項目の内容を「施策の満足度」から「交通機関の満足度」へ変更したことにより大きく上昇したものです。H22の数値は参考として掲載しておりましたが、公共交通基本計画の目標と異なる指標であることから、グラフから削除します。
20	【本編】 39ページ	市民の役割について公共交通基本計画では「市と事業者の支援を受けながら自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む」としていましたが、今回「暮らしに必要な移動手段の確保に向けて、地域住民が主体に取り組む」という書き方に変更したのはなぜでしょうか。	各地域内の移動課題の解決にあたりましては、地域を一番理解している地域住民が暮らしに必要な移動手段について主体的に考え、解決に向けた取組みを行っていただく必要があるため、記載を変更しています。
21	【本編】 39ページ	市の役割に「技術的支援」を行うと書いていますが、財政的な支援はないという意味でしょうか。「技術的」という文言が必要なのでしょうか。	地域の移動課題解決にあたっては、財政的な支援だけでなく、課題解決に向けた検討にあたっての手法検討や解決策実現に向けた支援を市が担う必要があるため、「技術的支援」という文言を記載しています。
22	【本編】 39ページ	市民も主体的に取組はするけれども、中心は自治体ということをしかりと念頭に置いて進めていただきたい。	基本理念に掲げる交通サービスの実現に向け、市も当該計画の実施計画に基づき主体的に施策を実施していきます。
23	【本編】 39ページ	市の役割で近隣市との連携とあるが、過去に猪名川町や伊丹市との会議体があったように思います。今はどのような状況でしょうか。	近隣2町及び交通事業者との勉強会を過去に開催していましたが具体的な成果が得られておらず、県民局主催の連携会議への参加及び団体間で個別調整を行っています。今後はより具体的な連携が図れるよう検討会議の場を立ち上げることとしています。
24	【本編】 39ページ	交通は持続可能な地域社会をつくる土台です。支援だけでなく、財源確保をして計画を実現してください。	基本理念に掲げる交通サービスの実現に向け、実施計画に基づき施策を検討・実施していきます。
25	【本編】 39ページ	新しい流通センターができ、バスを走らせていたり、舎羅林山の開発もあるなか、役割分担について、物流会社の事業者との協議等が記載されていませんが、どう考えているのでしょうか。	物流会社を含めた関係団体につきましても、連携して取り組むことが不可欠であることを計画に位置づけています。 なお、このページの図で示している事業者は交通事業者のため、「市民・交通事業者・市」に変更します。
26	【本編】 39ページ	交通空白地の解消については、地域住民での解決は難しく、行政の役割が大きいです。住宅団地が出来たあと、交通空白地ができること市に責任があると思います。	既存交通の撤退などにより新たに交通空白地となる地区につきましては、地域住民の移動実態を踏まえ、当該地区の住民団体とともに課題解決に取り組んでいきます。
27	【本編】 41～48ページ	目標値の4年後・8年後が何年のことかわかるように表記したほうがよいのでしょうか。	ご意見を踏まえて、年度を表記します。

意見番号	意見の分類 (該当ページ、項目)	意見の内容	市の検討結果
28	【本編】 42～45ページ	目標の基準値がすべてR4なら基準値（R4）としたほうがよいのではないのでしょうか。	一部R4ではない箇所がありますので、現在の表記とします。
29	【本編】 43、44ページ	基本方針1の4年後の実現をめざす目標で「公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合」以外の目標値が基準値と同じということは人口減少を想定して維持するという見方でよいのでしょうか。また8年後の目標値については、4年後の検証で変更する可能性があるけれども、とりあえず同じ目標値にしておいてますという見方でよろしいのでしょうか。	ご意見のとおりです。
30	【本編】 44ページ	温室効果ガス排出量の削減率について、EVバスを増やすことや、自家用車から公共交通へ転換した場合のみの割合なののでしょうか。	EVバス等で削減する数値ではなく、環境基本計画で示されている全体の目標値です。
31	【本編】 45ページ	外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合について、障がい者も含まれているなら障がい者の文言も記載してはどうでしょうか。	介護・予防・日常生活圏域ニーズ調査をもとに評価を行います。この調査の対象には障がい者が含まれていないので記載しないこととしています。
32	【本編】 48ページ	基本方針3の重点施策について、住民同士の支え合いは全国的に広がっていると思っていますが、難しさもあると考えています。安全確保や、地域間格差の問題もありますし、参画の取組に参加している市民の割合も高くない状況にある中、地域間格差をどのように解消していくつもりでしょうか。	各地域によって交通状況及び課題が異なりますので、学識経験者の招聘など各地域課題解決に向けた技術的支援に取り組んでいきます。
33	【本編】 50ページ	環境学習とあるが、「自分がどのようなことができるのかを考え、行動する」という主旨だと思うので、川西市のモビリティ・マネジメントページの文言と統一してはどうでしょうか。	モビリティ・マネジメントの目的については「施策の目的」欄に記載しています。「環境学習」につきましては、授業の単元を表しておりましたが、わかりにくい表現となっていたため、ご意見を踏まえて、「各学年の単元に合わせて、公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学習する機会の創出を図ります」という文言へ修正します。
34	【本編】 50ページ	今回は提出されていないが資料編に「MMを実施していますが、計画目標の指標が悪化傾向が続いている」という文言があります。今後どのような方法でMMを実施する予定なのか。	モビリティ・マネジメントの実施にあたっては現在の実施方法の効果検証を行い、随時見直しを図るとともに、交通事業者との連携のもと各対象者に応じたメニューの構築に努めます。
35	【本編】 51ページ	施策：安全対策の推進について、危険踏切対策の実施とありますが、危険踏切の箇所はどこですか。資料編にでも記載したほうがよいのではないのでしょうか。また、箇所が不明なら危険踏切の文言を消すべきではないのでしょうか。	ご意見を踏まえて、文言を「危険踏切対策」から「踏切対策」へ変更します。なお、対策実施予定箇所は「小戸第1踏切道」「多田踏切道」の2箇所となります。なお、実施予定の2箇所につきましては、本編51ページ内に記載します。
36	【本編】 58ページ	EVバスへの支援について、これは阪急バスから支援がないと難しいという意見が出されたなかでの支援だと思いますが、額はどの程度を想定しているのでしょうか。	国などの支援制度と連携した支援を想定しております。車両導入に係る支援額については、国の補助割合を鑑み国の補助額の半分程度を考えています。
37	【本編】 59ページ	地域への移動課題支援に係る団体への支援・補助金の支出はどの程度を想定しているのでしょうか。	地域ごとで支援内容も異なることから、課題解決策に応じた補助額を検討していきます。

意見 番号	意見の分類 (該当ページ、項目)	意見の内容	市の検討結果
38	【本編】 60ページ	実施計画の4年間の検証と毎年の検証はなにが違うのでしょうか。	毎年の検証については、各年の取組に関して、地域公共交通会議で進捗管理や目標達成状況の評価・報告を行い、必要に応じて柔軟な見直しを図り、4年間の検証については、4年間の目標値への達成状況を評価し、8年目標に向けた取組みを改めて検討・検証することを想定しています。
39	【その他】	資料編はパブリックコメント対象外なのでしょうか。	パブリックコメントは本編のみとなります。資料編は数値等精査中です。
40	【その他】	コミュニティバス、デマンド交通、交通費補助などはどう考えているのでしょうか。	デマンド交通などの新たな交通サービスの導入については地域における移動課題の解決策の一つとして地域団体とともに検討していきます。なお、交通費助成については現在検討しておりませんが、公共交通サービスの維持向上に必要な施策につきましては、交通事業者との連絡会の場で検討することとしています。
41	【その他】	猪名川町ではチョイソコ猪名川・GPバスの購入費補助をやっているのが川西市でも検討してください。	交通課題の解決策の一つとして、検討していきます。
42	【その他】	地域に入り協議をしたりアンケートをとっているなかで、これから考えるのはどうなののでしょうか。国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金などもあります。こういったものを活用しながら川西市に見合った補助をしていく必要があるのではないのでしょうか。	地域ごとに交通課題が異なることから、地域単位で解決策を検討する必要があります。地域課題の解決策の検討にあたっては、地域公共交通会議でも議論をしていく予定です。地域公共交通会議の委員として国土交通省の職員を委嘱しているため、国の補助が適用できるか等のアドバイスを頂きながら検討していきます。
43	【その他】	11月27日付、市長に対し抗議文が提出されています。認識を一致をさせていく、共有をしていくということが重要ではないかというふうに思っていますが、そこは出来ているのでしょうか。	抗議文は誤った事実に基づいて作成されていたことから、発出した地元団体において、既に訂正をされています。路線の見直しにあたって市と発出した地元団体間で意見の相違はあるものの、現時点で課題認識に大きな差はないものと考えています。