

「寝屋川市地域公共交通網形成計画（素案）」

パブリック・コメント手続結果

《パブリック・コメントの概要》

- 意見等募集期間　：　平成 30 年 12 月 3 日（月）から平成 31 年 1 月 10 日（木）まで
- 意見等の提出数　：　5 人 29 件
- パブリック・コメント手続によらない変更
寝屋川市地域公共交通網形成計画（素案）を整理しました。

提出された意見のうち 18 件は、パブリック・コメント手続制度の趣旨と合致しないため回答しません。

所属名：まち建設部 道路交通課

「寝屋川市地域公共交通網形成計画（素案）」への意見のあらましと市の考え方

番号	ページ	該当箇所	意見のあらまし	市の考え方
1. 上位・関連計画に関する意見・要望				
1	3	関連計画	P3 上位・関連計画で立地適正化計画とは「連携」とあるが立地適正化計画では、鉄道駅から目的地へのアクセス向上や新たな交通結節点の検討は「地域公共交通網形成計画」等で検討するとあり、それぞれの進捗も年単位であることから、急速な都市のスポンジ化や公共交通利用者減の波に耐えられるのか疑問に思う。点を線で結ぶのか、線を引いて点を配置していくのか。折衷案で行くのか。どちらが上位なのか、図にあるよう、立地適正化計画が上位なのか。上位と対等がわかるように整理して欲しい。	3 ページの図に示すとおり、上位計画については「寝屋川市総合計画」であり、その他の計画については対等であるため、原案どおりとします。
2	7~8	関連計画	P7・P8 で「まち・ひと・しごと創生」とあるが、本計画では市内で働く従業者や、学生、その他外来者のことがあまり取り上げられていないのではないのでしょうか。交通事業者以外の市内立地企業・学校等との連携の視点が見えない。	持続可能な交通社会と活力ある都市の実現を目指すうえでは、市民（学生や企業含む）・交通事業者・行政の連携が重要となります。市民・交通事業者・行政の役割についても57ページに記載しておりますので、原案どおりとします。なお、市民・交通事業者・行政の連携についてより明確化するため、2ページに「（※市民・交通事業者・行政の役割はP.57を参照）」を追記します。
2. 本計画の基本方針に関する意見・要望				
3	38	基本方針	P38 基本方針に「公共交通サービスの維持」とあるが、「公共交通サービスの充実・利便性の向上」がなければ達成できないのでは。順番がこのようになった考えは如何。	本市は、公共交通カバー率が約9割となっており、公共交通網が充実していますが、人口減少や少子高齢化が進行する中で、まずは既存サービスをより利用していただく施策が必要と考えておりますので、原案どおりとします。

番号	ページ	該当箇所	意見のあらまし	市の考え方
3. 施策の内容に関する意見・要望				
4	40	イベントの開催	P40 イベントの開催でスタンプラリー・絵画展などを上げられているのは、あくまで案であると思われるが、一過性の物であり、永続的に効果のある取り組みなどができないか。スマートフォンの位置情報アプリや IC カードの乗車記録を活用するなど。自由な時間に行えるものも検討して欲しい。	施策の詳細については、実施の可否を含め、交通事業者などとの調整を行いながら検討を進めてまいりますので、原案どおりとします。
5	41	ICポイントサービス	P41 ポイントサービスは導入に助成を行なわれており、便利であり、良い施策だと思っている。周知・普及が方向性と示されているが、事業者が可能であれば他のポイント付与の方法もあるのではないのでしょうか。（駅から 1～2 停留所の範囲の乗車は 100 ポイント割増し還元、電車・バス乗継ぎポイント、施設利用ポイントなど）	
6	47	デマンドタクシー	P47 デマンドタクシー導入は高コストであり、路線バスが一定量確保されている寝屋川市に必要なものなのか疑問に思う。また、ドア to ドアのサービスとなると、サービス提供エリアとエリア外で不公平が生じる可能性がある。小型バスも運転が困難な成田東・八幡台・国松地区等でバス停（または、立地適正化計画で定める交通結節点）までの中継を行うなどのシステムにとどめる方がよいのではないか。	デマンドタクシーについては、費用対効果を踏まえ、実施の可能性について慎重に検討を進めてまいりますので、原案どおりとします。
7	48	ノンステップバスの推進	対象数が何台で、何年度に何台置き換えるのか明示してはどうでしょうか。また、期間が 2023 年までというのは時間がかかりすぎているように思う。	ご指摘を踏まえて、「「タウンくる」（小型車）」を「路線バス・タウンくる」に、「本市が京阪バスの協力で運行しているタウンくる」を「本市域を運行している路線バス等」に変更し、「車両台数225台のうち、ツーステップバス15台（平成29年度末現在）※寝屋川市域を管轄する営業所の車両台数」を追記します。なお、ノンステップバスの具体的な導入については、交通事業者との調整が必要なため、原案どおりとします。
8	49	バスロケーションシステムの普及促進	P49 バス接近情報は有用だが、駅などの主要停留所に Wi-Fi 環境の整備も行うことも必要ではないか。（P50 でも触れられているが）	Wi-Fiも含め、具体的な施策内容については、交通事業者、企業等と調整の上、実施の可否も含めた検討を進めてまいりますので、原案どおりとします。

番号	ページ	該当箇所	意見のあらまし	市の考え方
9	55	都市計画道路の整備	P55 「都市計画道路の整備」は、バスの定時性・安全性の確保、速達運転や、新たなバス停設置により地域としても公共交通としても魅力を高められ、良いことだと思うが、昨今の運転士不足に十分に対応可能な自動運転や接続バスの導入にも耐えられるよう、地域公共交通協議会に参加する各行政が支援する視点も入れてはどうか。	施策の考え方として、本計画期間である5年以内に実現可能である施策を考えています。自動運転については、現在、郊外での社会実験を行っている段階でありますので、原案どおりとします。
4. 事業主体に関する意見・要望				
10	57	事業主体	P57 行政に警察や国土交通省は入っているのか。路線設定やバス停設置などで協力を得られやすい体制を明示しておくべきではないか。	寝屋川市地域公共交通協議会については、61ページに記載のメンバーで構成されており、メンバーに国土交通省や警察の方もおられるため、路線設定やバス停設置などの協力を仰ぎ進めてまいりますので、原案どおりとします。
5. 計画の目標に関する意見・要望				
11	58	計画の目標	P58 計画の目標で公共交通利用率・利用者数の維持とあるが、人口減少が前提と考えるならば、利用者数が維持なら利用率は増加するのであるし、増加させる意識を持って取り組まなければならない問題であることから、公共交通利用率・利用者数の増加・維持とすべきではないか。	御意見につきましては、58ページ及び59ページと関連しております。59ページの評価指標は交通事業者より提供いただいた公共交通利用者数を用いており、また、パーソントリップ調査における本市の人の動きを示す公共交通分担率を用いております。目標値としては、現状の数値を維持することを定めていることから、原案どおりとします。なお、目標との整合を図るため、58ページの「公共交通利用者の維持・増加」を「公共交通利用者の維持」に変更し、58ページ及び59ページの目標にある「公共交通利用率・利用者数の維持」を「公共交通利用者数・公共交通分担率の維持」に変更します。また、59ページに、「※4：パーソントリップ調査は、1日の人の動きを把握するためのアンケート調査(P.19を参照)」を追記し、更に、「19ページのグラフ」を修正し、61ページの用語集に「パーソントリップ調査」を追記します。

【以上11件の意見】

※ ご要望の意見が18件寄せられており、パブリック・コメント手続制度の趣旨と合致しないため回答しませんが、その意見も踏まえ交通事業者、国、企業等と検討を進めてまいります。