

前回協議会におけるご意見と対応について

1. 第3回協議会資料2：「調査結果の報告」に関するご意見
2. 第3回協議会資料3：「移動像・生活像・将来予測の整理」に関するご意見

No.	ご意見	対応
1	確実性のある多摩都市モノレールの延伸計画が含まれている中で、都道3・3・30号(立川東大和線)については触れられておらず、事業者も意識する部分のため計画においても考慮していただきたい。	ご意見を踏まえ、将来の道路の変化を見据えた対応の必要性について課題に記載した。
2	資料3のP16の記述について、担い手不足によって利用者が多い路線でも減便せざるを得ない路線があるとする、減便によって必ず交通不便地域が生まれるわけではない地域もある。市民の目線から見ると、利用する駅までの徒歩距離の地域格差が拡大することの方が不安感を感じるのではないか。これは書き方の問題である。	ご意見を踏まえ、今後、計画書に記載する文章を検討するうえで参考とする。

3. 第3回協議会資料4-1:「課題の抽出」に関するご意見①

4. 第3回協議会資料4-2:「将来の目指す姿・基本方針(案)のたたき」に関するご意見①

No.	ご意見	対応
3	課題の路線バスの維持に向けては、数ある交通モードの中で市民がなぜ路線バスの維持が重要と考えているかを把握することが重要ではないか。例えば、慣れ親しんでいるから、安いから等、重視する項目によってとるべき対応策は異なるのではないか。	アンケートやWSの結果を踏まえ、市民の交通へのニーズはバスを確保してほしいニーズではなく、移動手段がなくなることへの不安であることが分かるように、課題の抽出における表現を修正した。
4	枝葉の移動の目的は、買い物、通院のほかに、市役所等の公共施設への移動も考慮の上検討を進めていただきたい。	地域(駅利用圏)別カルテにおいて、アンケートで把握している買い物・通院以外の主な利用施設も整理した。
5	後期高齢者もそうだが、車いす利用者は日常の移動において、公共交通に頼る部分が大きいため、誰もが社会参加できる環境形成に資する計画にできればと思っている。	ご意見を踏まえ、将来像を作成した。
6	課題2の高齢者等の日常の移動手段の確保について、移動のしやすさや気軽さは利用できる交通手段の選択肢の多さに関係すると感じている。特に高齢者は自転車や車が利用できないことも多く、幹以外の移動に関しては徒歩もしくはタクシーと選択肢が非常に少ない状況である。ラストワンマイルの移動に関しては、レンタル自転車やキックボードなどの若者向きの移動手段は整備されつつあるが、高齢者にとってはバランス面等の安全性では不安が残る。利用方法も、スマホ等が主流であり、高齢者にはハードルが高いと感じる。	ご意見を踏まえ、基本方針②や施策の方向性を作成した。今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
7	課題3のまちづくりとの連携に関して、現状は公共施設が比較的広範囲に十分な数があるが、今後複合施設として再編されていく中で、統廃合という形で施設が集約される場合があると考えられ、今後のまちのあり方が変わっていく可能性も十分あるので、いろいろな課や主体の方と情報を共有し、その都度現状に合ったまちづくり、公共交通の計画づくりができるとういとお考える。	計画策定にあたっては都市計画マスタープラン等との整合を図ることに加えて、今後、施策等の検討をしていくうえでは庁内関係課との調整を行うことを想定している。

3. 第3回協議会資料4-1:「課題の抽出」に関するご意見②

4. 第3回協議会資料4-2:「将来の目指す姿・基本方針（案）のたたき」に関するご意見②

No.	ご意見	対応
8	地方でバスの減便に対して自治会の方を主体にライドシェアとしてミニバンなどで送迎を実施する地域があるように自治会でもラストワンマイルの交通手段を検討する時期に入ってきていると認識している。例えばくるりんバス導入への要求はあったが、法律(道路交通法)の関係により実現は難しかった栄町などでは、地域の住民同士で交通手段を考えていく必要性が出てくるのではないかな。	基本方針④および施策の方向性において、地域住民も含めた多様な主体との連携・協働の体制・仕組みづくりについて記載した。今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
9	地域交流の場の拠点づくりが課題3-2に出ているが、場を作ったとしても足がないため参加を見送られる方もいる。そのため、公共施設の統廃合の際は公共交通などの交通利便性を意識した計画にする必要があると考える。	ご意見を踏まえ、基本方針③の施策の方向性において、地域内の生活拠点について記載した。
10	基本方針(視点)として「市、交通事業者、地域が連携・協働して取り組むための体制づくりを目指す」と記載があるが、地域の人間だけでは体制づくりは困難だと考える。市のほうで率先して体制づくりを進めていただき、できるだけ多くの利害関係者を集めた体制を作っていただけるように尽力いただきたい。	基本方針④および施策の方向性において、地域住民も含めた多様な主体との連携・協働の体制・仕組みづくりについて記載した。今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
11	事業者との連携方策の一つとして、送迎バスへの相乗りなどが移動手段の確保として考えられる。また、西砂町は武蔵村山市と昭島市の中間地点に位置するため、武蔵村山市にある物流倉庫や瑞穂町のIHIの工場に向かう送迎バスも通過する。そのような送迎バスなどの今ある資源の有効活用について地域の協議会で検討できるとよい。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。

3. 第3回協議会資料4-1:「課題の抽出」に関するご意見③

4. 第3回協議会資料4-2:「将来の目指す姿・基本方針（案）のたたき」に関するご意見③

No.	ご意見	対応
12	既存の交通手段をどうしていくかということもあるが、10年後には科学の力で新しい手段が生まれると確信している。市も民間事業者も果敢に多様な交通手段の創出に取り組んでいただきたい。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
13	現状と将来のギャップを埋めるためのアクションプランとして、市民の意識レベルを上げていくような方向性も考えられる。ただし直接的に市民の意識レベルをあげることは困難なため、いかに戦略的に仕組みづくりをしていくのかについて意識したほうがよいのではないか。実際に移動する人たちは市民であるため、市民の移動に対するパラダイムシフトに関しても取り組むと合意形成が容易になると考える。	合意形成に向けては、市民にとって分かりやすいという視点での計画づくりが必要であると認識している。今後、内容を検討していくうえで参考とする
14	合意形成に向けては、商工会議所の方など、市民のニーズを満たしていく人たちの考え方も取り込んで、一つの団体として取り組んでいくのかを考えていかなければいけないレベルまで来ている。しかし、それらのすべてを地域公共交通計画のアクションプランとするわけではないため、都市計画課や福祉課といった部局を超えた協働が今後は必要だと考える。	基本方針④の施策の方向性において、多様な主体との連携・協働について記載した。今後の施策等を検討していくうえでは庁内関係課との調整を行うことを想定している。
15	上位・関連計画は大きな方向性は示しているが、現状の記載内容は抽象度が高く(例えば郊外はどんな暮らし方を目指しているのか、立川市周辺は拠点としてどんな成長をすべきなのかなど)、具体の都市像が見えてこない。具体の都市像があると、その実現のためにどの路線バスを維持する必要があるというような自然な話の流れになるため、そのような内容が討議できる内容と次回はしていただきたい。	地域(駅利用圏)別カルテにおいて、各種調査における日常生活や移動に関する情報を整理した。また、公共交通ネットワークの考え方を示す階層図において、「基幹交通」「幹」「枝葉」を整理している。今後、幹をどのように示していくかは交通事業者と調整したうえで検討する。

5. 協議会後にいただいたご意見①

No.	意見	対応
1	「上位計画と交通ニーズ」と「現状」のギャップを10年で埋めていく計画かと思いますが、都市計画道路や公共施設の再編等により、移動の手段や目的地が変わっていく可能性がある。10年後の状況を加味した内容は資料4-2のどの部分に表現されているのか。短期計画であれば、「目指すところ」と「現在」のギャップを埋めればよいと思うが、10年計画だと「目指すところ」と「このままで想定される10年後の立川」のギャップを埋める、もしくは補足要素として「想定される10年後の立川」を明確にしておく必要があると感じた。現状の分析だけでなく、将来の変化の予想まで市民に分かりやすく伝わると良いと感じている。	将来想定される道路やまちの変化は将来予測として整理し、そのうえで課題を整理している。また、10年後目指す将来像を本協議会にて提示している。
2	「将来目指す姿(10年後・将来像のキーワード)」の「市民に利用される」に違和感を感じた。市民も交通事業者も市内外の企業も巻き込んだ施策を検討するならば、「市民と共に作る」、「市民が考える」、「市民が利用したくなる」というような文言の方がよいのでは。また、「持続可能な」も「地域の特性に合わせ、変化に柔軟に対応しながら」など多様性に対応できるような文言の方がよいと感じた。	ご意見を踏まえ、将来像を作成した。
3	「第5次長期総合計画」や「都市計画マスタープラン」にある「多様な移動手段の創出により都市活動を活性化」や「だれもが出かけやすく、出かけたくなるまちづくり」を目指す際には高齢者や身体障害者を意識する必要がある。将来像として「移動の自由は基本的人権である」と謳ってはどうか。「移動の自由」は、上下水道や電気・ガス同様、行政によって整備・保証され、適切な対価を支払って安全に供給されるべきものであると考える。	ご意見を踏まえ、将来像を作成した。
4	何があっても、「幹」は死守するとバス事業者の皆さんに決意してもらう必要がある。どの幹を誰が実行するのか、持続可能となるよう路線・運賃等を上手く分配する必要があり、行政の手厚い支援・援助も必要であると考えている。	公共交通ネットワークの考え方を示す階層図において、「基幹交通」「幹」「枝葉」を整理している。今後、幹をどのように示していくかは交通事業者と調整したうえで検討する。

5. 協議会後にいただいたご意見②

No.	意見	対応
5	「枝葉」は「自動運転バス・タクシー」を導入する。前半の5年間は、全国各地で行われている実証運行を参考に、立川市内各地の実情に合った方式を試す。後半5年間でその地域に最適なものを選択する。都や近隣市との協業も必要。「磁気マーカ―」や「ターゲットラインペイント」に可能性を見出し、法的な問題の克服、自動運転の技術的な課題も10年間に解決されなければならないと思っている。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
6	高齢者や障害者、妊婦等の通院や妊婦健診等の交通手段を確保するために、医療機関等を予約すると同時に、オンデマンド交通の予約も可能となるような仕組みを市と医療機関等が連携して整備するのも一案だと考える。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
7	西砂町は昭島市・武蔵村山市を発着地とする移動が一定程度あるため、交通手段確保に向け両市との連携を模索する必要があると考える(例えば、くるりんバスとAバス・MMシャトル(むらタク)との一体的な運営など)。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
8	GLPの立地を逆手にとり、GLP通勤者にくるりんバスを利用してもらうことで、「幹」の維持につなげるのも一案だと考える。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
9	幹の維持としては、西武拝島線と多摩モノレールの「幹」と「幹」の接続をダイヤの工夫により向上させる必要があると考える。	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
10	課題の抽出や将来像についてはいまのままで進めていいかと思いますが、SDGsの「誰ひとり取り残さない」というキーワードを入れた方が共感を得られると考える。ワークショップでの高齢の方々からの意見ではかなりあきらかに近いコメントをされていた。	ご意見を踏まえ、将来像を作成した。

5. 協議会後にいただいたご意見③

No.	意見	対応
11	既存インフラの活用、他の都市や専門的なノウハウを活かして新たな地域公共交通網を作りあげていきたい。考慮してほしいポイントは以下のとおり。 ・時間帯別の運行ルートの検討:朝夕は鉄道交通網にアクセスしたい人が多い、昼間時間帯は買い物や通院、公共施設、アミューズメントにアクセスしたい人が多い(休日は買い物やアミューズメント中心、鉄軌道駅までのアクセスが可能となれば主要都市へのアクセスは可) ・人が移動するのではなくサービス側が移動できるようなまちづくり ・「枝葉」については自治会や企業の活性化で実現(一定の助成のもと制度を見直す)	今後、施策等を検討していくうえで参考とする。
12	ニーズ(現在・将来)や課題などの現状把握についてアンケートデータだけではなくモビリティデータに基づくによりよいと考える。	移動像の整理にあたって、バスの運行状況やGPSで把握した移動実態等を反映している。(詳細は第2回・第3回協議会資料参照)