

第5回協議会におけるご意見への対応

参考資料4

No.	分類	ご意見	対応	該当箇所
1	施策案と事業例について(資料2)	施策6(連携・協働の仕組みづくり)と事業13(地域内の身近な移動を支える「地域内交通制度」の導入)は、関連性があるのではないか。	施策と事業の対応関係について再整理しました。	5章P46
2		事業7(公共交通の利用促進)・事業9(公共交通案内マップの作成)・事業10(公共交通に関する情報のオープンデータ化の促進)における交通事業者の役割は何か。実施主体がポイントになるため、評価・数値目標、誰がどのように進めていくか等は明確にしておくべきと考えている。	各事業について、実施主体、連携主体、関係機関・団体が分かるように表現を修正しました。	5章 P59,61,62
3		事業26(公共交通のバリアフリー化の推進)について鉄道駅に限定した記載になっているが、立川市として取り組むバリアフリーの範囲は鉄道駅だけでなくその周辺も含めた地域で実施するものではないか。	事業26「公共交通のバリアフリー化の推進」の記載内容を修正しました。	5章P79
4		施策数が多く、取り組むレベルの異なる施策が並列して記載されており意図を読み取ることが困難。	各事業のスケジュールが一覧で確認できる表を追加しました。また、事業の関連性や取組のレベル感等を踏まえ、事業の掲載順を精査しました。	5章P47,48
5		実施期間について、事業間の連動性が不明瞭。事業1~14のクリティカルパスが何かが不明。	各事業のスケジュールを一覧で確認できる表を追加しました。	5章P47,48
6		実施主体として「市民」が多いと感じるが、市民に当事者意識を持たせるために、新たな事業として市民に情報提供する事業(イベント等)を含めたほうがよいのではないか。	各主体の役割を整理した表を追加し、市民・地域団体の役割を記載しました。また、事業7「公共交通の利用促進」の事業名に「周知・啓発」を加えるなど、市民への情報提供を行い、意識変化につなげる内容である旨を記載しました。	5章P59
7		事業の中には同時に進めることができるものもあると考える。(地域内交通もバスの減便の関連とも捉えられるのでセットで実施できる事業である可能性はある。)	各事業のスケジュールを一覧で確認できる表を追加しました。また、事業の関連性や取組のレベル感等を踏まえ、事業の掲載順を精査しました。	5章P47,48
8		道路管理者が関連する事業がない、事業として含めるかについては引き続き検討いただきたい。	道路に関連する事業(事業3、15、21など)について、実施主体として道路管理者も含む「市」を記載しています。	5章 P55,69,75
9		立川駅は待機場のスペースが少ないと見直し、乗車場所と降車場所が同一であることから定時性に影響が生じている。バリアフリーに加えて、ロータリーの見直しも検討して欲しい。	JR立川駅前のロータリーは、事業20「立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討」において、土地利用の見直しなどを行う中で、検討する要素の一つであると考えています。バスの定時性確保に向けては、関連する事業の進捗等も踏まえつつ、必要に応じて、交通事業者と協議の上、検討していきたいと考えています。	5章P74
10		将来的な都市構造と併せて議論することが重要だと考える。必要に応じて立地適正化計画の策定も検討いただきたい。	将来的公共交通ネットワークについて、立川市都市計画マスタープランにおける将来都市構造を踏まえて整理しています。	4章 P39~42
11		事業26について、ハード面を主に記載してあるが、実施主体に市民を加えて障害者・高齢者・子育て世帯の移動に対しての優しいまちづくりも含めて進めてほしい。	事業26「公共交通のバリアフリー化の推進」の記載内容を修正しました。	5章P79
12		立川市にはバリアフリー基本構想はなく、その経緯は納得しているが、開発が進んだ現状ではその方針を見直してもよいと考える。当会議発足はターミナルの結節点協議会のため、多様な人々が駅周辺で過ごせる環境づくりは実施してもよいと思う。ただ、バリアフリー基本構想と同じレベルの教育啓発などを入れて議論すると当計画の範疇を越えるので、できる範囲で進めることでよいと思う。		
13		施策の星取表は基本方針と施策の関係性が分かるようにすること。	施策と事業の関係性について整理いたしました。	5章P46
14		施策6(連携・協働の仕組みづくり)と事業7(公共交通の利用促進)は関連があるため印を付すこと。また、関連性の度合いを示すため、黒丸、白丸等濃淡をつけて整理すること。	施策と事業の関連性について整理しました。また、事業間の関連性が分かるように、各事業のスケジュールを一覧で確認できる表を追加しました。	5章 P46~48

15		実施期間についても星取表のように縦にならべるとよい。事業の達成時期から逆算して期間を想定し、破線の矢印は事業終了後だけではなく開始時期に記されていてもよいと考える。	各事業のスケジュールを一覧で確認できる表を追加しました。	5章P47,48
16		立川市は自転車活用推進計画を策定している。施策15(自転車利用環境の整備)・施策16(シェアリングモビリティの適切な活用促進)どちらも自転車やシェアリングモビリティの話であり、自転車活用推進計画の内容と重複する印象を受けるため、当計画の範疇を明確に記載したほうがよい。	事業15「自転車走行環境の整備」、事業16「シェアリングモビリティの適切な活用促進」の事業内容について、加筆・修正しました。	5章P69,70
17		事業19(立川駅周辺交通案内サインの維持・更新)の実施主体は、商工会議所等も入ると考えられる。	本事業については、案内サインの適切な維持・情報更新を主な内容としているため、実施主体は市と交通事業者としております。商工会議所等については、案内サインの認知や利活用促進において、連携等を検討していきたいと考えています。	—
18		事業26(公共交通のバリアフリー化の推進)は、施設のバリアフリーだけでなく、エリア内の道路も含めた面的なバリアフリーが記載されることが望ましい。	事業26「公共交通のバリアフリー化の推進」の記載内容を修正しました。	5章P79
19		バスの遅延に関しては、ターミナルの空間的な制約だけではなく、その他のバス停でも同様の問題があると推測されるため、道路管理者等も含めて検討する必要がある。	バスの定時性確保に向けては、関連する事業の進捗等も踏まえつつ、必要に応じて、交通事業者と協議の上、検討していきたいと考えています。	—
20		事業28(交通ルール・マナーの向上)では、可能であれば、正着を担保するための駐停車に関する内容も含めていただきたい。	関係部署との調整結果を踏まえ、事業28「交通ルール・マナー向上」の記載内容を修正しました。駐停車等の交通ルールの遵守については、適宜、警察等関係者と連携して検討していきたいと考えています。	5章P81
21	目標指し将来像とその実現に向けた基本的な方針(資料3)	公共交通サービスの人口カバー率も、指標に入れて欲しい。	本計画では、路線バスやコミュニティバスだけでなく、シェアサイクルや今後導入予定である地域内交通などの新たな交通手段も含めて、枝葉の交通ネットワークを確保していくこととしています。現時点では、これらの多様な交通手段を含めた人口カバー率の指標や目標値の設定は難しいことから、公共交通の利用者数を指標として設定しています。	6章P84
22		クロスセクター効果を測るような指標も検討いただきたい。	クロスセクター効果は将来における目標値の設定が困難なため、代替の指標として、公共交通の利用促進や利便性向上の効果を受ける外出率を指標として設定しています。	6章P85
23		指標1(地域公共交通の利用者数(路線バス等))は様々な交通モードを合算しているが内訳を示すこと。	指標1については、内訳を示しています。	6章P84
24		指標3(コミュニティバスの収支率)は指標4の関係性については引き続き検討していただきたい。	指標3・4は連動する指標のため、関係性を踏まえ、どちらも現状維持として、目標値を設定しました。	6章P85
25		指標4(コミュニティバスの一人当たりコスト)は行政コストと明示したほうがよい。個人的には運行コストがよいと考えている。	指標に用いる値を運行コストに変更しました。	6章P85
26		指標5(高齢者の外出率(週に3日以上外出している割合))について、「公共交通手段が理由で外出をあきらめた」理由の方が重要と考えるので、指標とすることを検討いただきたい。また、外出率を指標とする場合、高齢者だけでなく障害者や子育て世代の方といった個人の属性ごとに観測することが望ましい。	基準値の把握にあたって使用している令和6年度のアンケートの内容や、計画策定以降の市政に関するアンケート等での継続的な把握のしやすさを踏まえ、指標としては「高齢者の外出率」のままとしました。子育て世帯や障害者の外出状況の把握等については、必要に応じて、今後関係部署と連携のうえ検討していきます。	6章P85
27		指標8(公共交通に関する市民協働による取組み件数)これから基準値を決めると思うが、カウントする「1件」の定義を明確にする必要があると考える。	対象とする「市民協働による取組み」について定義について加筆しました。	6章P86
28	計画の推進体制と進捗・達成状況の評価(資料4)	地域内交通に関するパイロット事業と計画の進捗管理の関係性は5章等において整理しておいた方がよい。	パイロット事業と計画の進捗状況の関係性については、事業13「地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設」の解説ページに記載しました。	5章 P65～67
29	持続可能な公共交通ネットワークについて(参考資料1)	参考資料1の地域内拠点が少ないと考えられる。将来的なネットワークを考慮した上で、事業2(道路整備等と合わせたバス路線の見直し)が実施できるとよいと考える。	地域内の拠点となり得る施設等の立地状況については、第4回協議会資料「地域別力ルテ」で掲載しています(資料集に掲載予定)。道路整備の事業進捗等を踏まえ、公共交通ネットワークについて適宜見直していきます。	—
30	後日メール送付	安全な運行環境というところで、立川駅北口南口ともに駐車車両が多くバスの運行にどうぞ非常によくないと思います。	駐停車等の交通ルールの遵守については、適宜、警察等関係者と連携して検討していきたいと考えています。	—
31		事業8「駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討」に関する環境整備については、バス事業者や民間事業者のほか、市のまちづくり(都市整備部)と一体となった検討が必要だと考えます。	バス待ち環境のあり方の検討にあたっては、まちづくりの視点も重要であることを踏まえて、庁内関係部署と検討していきたいと考えています。	—
32		指標7「立川駅における乗車人員」については、市外の来訪者も含み対象が大きすぎるところから、指標として適さないのではないかと考えます。例えば、市内から公共交通を乗り継ぎ立川駅前を訪れた平均人員を目標とするなど、ビッグデータを活用して精緻に解析できるのではないかでしょうか。	路線バス等への接続状況を踏まえ、立川駅のほか、地域の拠点や生活の中心地に位置づけられている鉄道駅(玉川上水駅、西武立川駅)の乗降客数も加えた指標値としました。	6章P86