

No.	章	意見	対応
1	2	P.26のグラフは、図の左側に「生産年齢」と「高齢者」の記載が漏れてしまっているのではないか。	P.26 図の2-21の左側に、「生産年齢（15～64歳の市民）」と「高齢者（65歳以上の市民）」を記載しました。
2	2	P.22は項タイトルで内容を表現していただきたい。あくまでワークショップの1回目の前半は日常の移動手段に関して議論する中でも、その元となるトリップの目的となる生活の実態はどうかというのにかなり重点を置いているので、それが分かる表現としていただきたい。目次を見たときにもわかるようなことはご配慮いただきたい。	項タイトルを含めて修正を行いました。
3	5	事業13の規模感についても、コラムで取り上げている川崎市のやまゆり号は1日10便以上、100人程度か、それ以上の規模感である。現状の記載だと、コラムで記載している程度の規模感を想定しているようにも見えるため、具体の想定がないのであればもう少しこれから検討を進める旨を記載してもよいと考える。	市内で想定している地域内交通の規模感が一様でないことが分かるように、神戸市の「はまちどり」の事例を追加しました。
4	5	P.66の「地域内交通導入支援制度とは」のところで、「地域住民・団体等は、組織の立ち上げや地域内交通の導入に向けて主体性を持って検討し、導入後の運営や利用促進を担います」と書かれているが、そもそも市民に新しいネットワークの考え方が浸透する必要があると考える。地域の住民の考え方、社会背景を含む新しいネットワークの考え方に対する理解促進をきちんと考え、定着するための意識啓発や生活スタイルの変容をいかに起こすのかといったところは書かれたほうがよいと思う。	P.49の市の役割に市民への公共交通を取り巻く環境を周知・啓発し、市民の公共交通への理解促進や行動変容を促す旨の文章を加筆いたしました。
5	5	事業13は「地域内交通制度の導入」と記載されているが、実際に制度の検討を行う内容はパイロット事業中で一定程度完結すると感じた。制度は最後にできるものであるため、事業名としてはパイロット事業を前面に出してもよいのではないかと感じた。	パイロット事業は、あくまでも制度を設計するための検証を行うための事業（地域の導入意欲等は反映しない）であるため、事業名は「地域内交通制度の導入」とさせていただきます。
6	5	P.47、事業一覧について、市民にこれを見ていただくことを考えたときに、どの事業が一番大事な事業なのかわかりにくいと感じた。すべて大事な取り組みだと思うが、現実的に5年間やっていく中で、どれに重きを置いてやっていくかというところがあると思う。見せ方として、メリハリをつけてわかりやすくなるとよいと思う。	本計画において重要な事業については事業2,13のように解説ページを設けております。
7	5	各事業の関係機関、団体のところに、「バス事業者」、「市」、「市民」と記載があり、P.49の多様な関係者による連携・協働のところと文言は大体一致するが、「バス事業者」だけ、P.49に記載がないのが気になった。	各主体の役割に交通事業者（鉄道・バス・タクシー等）と加筆することに加えて、各事業の主体を「交通事業者」と「交通事業者（バス）」のように表記を改め、表記方法を統一しました。
8	5	P.69、自転車の走行環境の整備は公共交通の運行の安全性にもつながるということで公共交通の計画の中にこれを書く意義があるということだが、シェアサイクルのことに言及している事業もあるので、シェアサイクルの利用者の安全性確保についても書いていただくと自転車活用推進計画との差別化が図れると考える。	ご意見を参考に、事業15の概要文を修文いたしました。
9	5	P.73、案内サインについて、維持管理するということもあるが、タイトルのところに「利活用」のこを入れたほうがよい。案内マップの配布もよいが、商工会との連携を強め、小売店の方に対しホームページのアクセスページでの活用を促進するなど、使う方の数を増やすのが一番よいのではないか。	ご意見を参考に、事業19のタイトルおよび概要文を修正しております。
10	5	P.77、「市民協働による移動手段の検討体制の構築」とあるが、内容を見ると、事業2と事業13と重複しているような印象を受けるが問題ないか。	事業2,13と事業23の棲み分けが分かるように事業23の記載を修正するとともに、事業2,13は事業23の取組例であるということが分かるように修正いたしました。
11	5	P.79、バリアフリーに関して、前回の私の発言を踏まえて庁内で検討いただいた結果、現状の記載となったということを理解した。バリアフリーの対象となるのは、国交省のガイドラインでは主に3つである。1つ目は旅客施設、2つ目は車両、3つ目、道路である。立川のこの計画では旅客施設と車両に関しては記載されているが、道路のことにに関して全く触れられていない。立川駅の北口、南口を見ても、ペDESTリアンデッキをつないでいくという話があってサインはあるのだが、1階部分のバリアフリーは課題を感じている。ウォークアブルや拠点づくりの話もあると思うが、面的な移動の円滑性を考えるときに、せめて駅の周りの道路のバリアフリー化は記述いただきたい。	道路空間におけるバリアフリーの取組みについて加筆いたしました。
12	6	指標について対象期間が5年間ということで、人口変動はそこまでないためすべて現状維持はよいと思うが、現状のままの利用の頻度だと公共交通が維持されて行かないと思うので、市民にそういうところをアピールしていくことが市民の意識啓発にもつながると思う。バス運転手の担い手不足や利用者の減少について実際どの程度切迫していて、どの程度利用者が減ってしまうと維持できないのかという、状況を定量的には難しいと思うがもう少し全面に出してもよいと感じた。	第1章第1節において計画策定の背景を述べているほか、第2章でも立川市を取り巻く公共交通の現状を説明し、第6章のリード文としても、公共交通を取り巻く環境（前提）について記載しております。

13	5	<p>事業2のくるりんバスの見直しは、既存路線バスとの棲み分けを図る意味では必要だと考えているため、可能であれば同時にくるりんバス運行エリア周辺の既存路線バス再編検討可否についても協議いただきたい。</p> <p>運行継続基準に収支率が出てくるが、運行経費が高騰傾向であること、民間バス事業者の運賃動向を考慮していくことが予め記載されていることはよい。（税金を使っている以上、収支率の指標は必要だとは思いますが、コミュニティバスは福祉的な側面も担っていますので数字だけの判断は難しいと思料している）</p>	<p>くるりんバスの路線再編については、事業2に記載しているように、周辺路線バスの減便状況等を踏まえて実施します。また、事業24に記載しているように、ご指摘のような事項を含めて、交通事業者と持続可能なネットワークの構築に向けた継続的な情報共有、協議を行います。</p>
14	5	<p>事業3について、我々事業者も安全面を考慮すると可能な限り広い道路で運行したいとは考えているが、現在のバス事業者の状況では新規システムを+αの輸送力で対応することは非常に難しく、既存システムからの付替えで対応する形になるかと思う。しかし付替えるべきこれまでの運行経路には多くの利用者があるため、付替えてこれまでの収支が維持できるか等々、事業者の経営判断によるところも大きいと思う。また、新設道路における停留所設置可否等、事前に調整が必要な点も多くあるため、以降の有無も含め早い段階でご調整願いたい。</p>	<p>いただいたご意見を念頭に置き、事業3については引き続き検討・協議させていただきます。</p>
15	5	<p>事業8の画像については、立川市の公共交通計画なので立川市内（立川通りあたり）の地図にしたほうがよい。</p>	<p>事業8の画像については立川市内のものに変更いたしました。</p>
16	5	<p>事業10（+事業19）について、特に立川駅においては多岐にわたるバスの行先があるため、オープンデータを活用したデジタルサイネージの設置の検討を願いたい。</p>	<p>交通案内設備のデジタル化などの動向を注視しつつ、中長期的な視点での交通案内サインの機能向上についても検討します。</p>
17	5	<p>事業12のバス待ち環境の改善について、利用者から要望の多い上屋の設置については従来より設置要件が厳しくなっているため、道路整備等とセットにならざるを得ないと考えている。</p>	<p>いただいたご意見を念頭に置き、事業12については引き続き検討・協議させていただきます。</p>
18	5	<p>事業15（+事業28）において、自転車走行環境の整備と並行して自転車走行マナーの啓発活動も願いたい。</p>	<p>事業28に記載しているとおり、自転車利用のルール・マナーは重要であると考えているため、引き続き周知・啓発に取り組みます。</p>
19	5	<p>事業24について、路線バス事業者は公共の道路を使用しているため、自治体をはじめとした連携が必要。またバスの運行に必要な折返場等も賃借をしているものも多く、停留所においても近年はいわゆる「危険バス停」や宅地造成等で移設を余儀なくされ、代替設置場所が見つからず廃止となる事例も発生している。鉄道事業と異なりインフラ面は地域のご理解があって維持できているものが多い実態を理解していただきたい。</p>	<p>市としては、交通事業者だけではバス路線網を維持していくことは困難であると理解しています。そのため、事業24に記載のとおり、今後のサービスレベルの維持や減便等の課題の対応に向けて、市はバス事業者をはじめとする交通事業者とともに、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた対応について、継続的な情報共有、協議を行います。</p>