

## 分科会・議会・パブリックコメントにおける意見対応表

※意見者・・・協：協議会（分科会） 議：議会 パ：パブリックコメント

番号	意見者	章	頁 今回	頁 前回	意見	意見への対応
1	協	全体	-	-	新たな取組内容のうち、国土交通省の要綱（手引き等）に示されている内容と生駒市独自の取組内容を分けて記載してほしい。	新たな取組内容の大部分が、国土交通省の要綱（手引き等）の記載内容と一致しているため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成したことを計画の位置づけに明記しました。（1章P2 本文上から5～6行目） なお、法律改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」の補助を受けるためには、地域公共交通計画での位置づけが必要となりました。当市では、西畑線が対象となるため表7-1に記載しています。（7章P78）
2	議	全体	-	-	新型コロナウイルスについて、なかなか収束がみえないので新型コロナウイルスに関する章を作成すべきではないか。	次年度以降、情勢をみながら必要に応じて対応します。
3	-	1	1	1	-	改正法が11月に施行されたため、文章を修正しました。（本文下から10行目）本計画が法定計画であることを追記しました。（本文下から1行目）
4	協	1	3	3	9章のタイトルについて、「計画の達成に向けて」の方が表現が適切では。	「計画の達成に向けた評価」→「計画の達成に向けて」と修正しました。（目次、1章P3、9章P120、概要版P3）
5	パ	2	-	7	P7「公共交通サービスの検討（再掲）」の中で「マイカー乗り入れ規制の導入について」記載があるが、その検討の進捗状況や検討結果を詳しく教えてほしい。	P7は上位計画である「生駒市都市計画マスタープラン」の記載事項であり、現時点ではマイカー乗り入れ規制の導入について検討できていません。生駒駅周辺の自家用車による混雑については安全面等で課題があるものと認識しており、円滑な道路交通を目指してロータリーの一方通行や一般車両の乗降所の設置など駅前広場の機能改善を実施しました。今後も継続した取り組みとして市営駐車場の30分無料の実施や違法駐車防止啓発等を行い駅前の混雑緩和に努めます。
6	議	5	-	-	図が見にくい。	P41、P65の図について、見やすいように色を変更しました。
7	議	5	-	-	何度も同じグラフが出てきているため、整理してほしい。（「再掲」と追記する等）	P59、P62、P63、P64に「再掲」と追記しました。
8	-	5	22	22	-	図5-1一部修正しました。（300m圏域の赤斜線を削除、西畑線の「やまびこホール」バス停より西は自由乗降区間であるため、バスルート上を300m圏域に修正）
9	議	5	29	29	図5-7について、25000人台で安定しているが、グラフをみると差があるように見える。グラフの縦軸の目盛りを変えた方がよいのではないか。	図5-7について、グラフの縦軸の目盛りを変更しました。
10	-	5	37	37	-	表5-1「市民向け調査」の回収部数・回収率に誤りがあったため、修正しました。「その他来訪施設向け調査」の回収率を追記しました。（5章P37、資料編P19を修正）
11	議	5	56	56	図5-17について、生駒市と奈良市は人口数が約3倍程度違うため、人数ではなく割合で示すべきではないか。	図5-17について、縦軸を人数→割合に変更しました。

12	パ	7	-	81	「将来の交通体系図」で幹線交通の交通手段に「富雄庄田線」とあり、獅子ヶ丘への公共交通手段がない。庄田以北の交通手段をなくすのか。路線をなくし、市民を切り捨てるような計画は納得できない。	本編P81に図7-2将来の交通体系図を掲載しており、赤くマーキングしているところは「末端交通」として位置づけ、新たに公共交通サービスの提供を検討する地区としています。庄田以北、獅子ヶ丘も含まれており、既存の路線バスを維持しつつ、バス停までの移動が困難な方等に対して個別交通の導入を検討していきます。 本計画は公共交通サービスの提供が必要とされる地区に対して優先順位を決め、随時サービスを提供していき、市民の活動機会の保障を目指します。「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」の実現に向けて、今後事業を進めていきます。
13	-	7	77	77	-	基本方針③の事業の方向性について、事業①と整合性をとるため「既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善」→「公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討」と修正しました。(7章P77, 8章P94, P111, 9章P122, 概要版P3を修正)
14	協	7	78-81	78-81	シームレスな移動を考慮すると、補完的な交通ではなく別の表現(例: 端末交通)とした方がよい。	「補完的な交通」→「端末交通」と修正しました。(7章P78-81, 概要版P2を修正) また、端末交通についての注釈を追記しました。(7章P79)
15	協	7	80	80	デマンド型乗合タクシーは、途中乗車だけでなく、発車時から複数人で乗り合わせる場合もあるのでは。	乗り合わせ方法の解釈に齟齬が生じるのを防ぐため、「途中に」という表現を削除しました。(本文上から3行目)
16	協	7	80	80	助け合い輸送の利用者が負担する実費の内容を記載してほしい。	文章追記しました。(本文下から5行目)
17	協	7	80	80	移動が困難な利用対象について記載してほしい。	文章追記しました。(本文下から2行目)
18	協	7	80	80	図7-1縦軸の利用者特性について、不特定の程度は移動手段間で大きく変化しないため、利用者密度としてはどうか。	図7-1差し替えました。(縦軸: 利用者特性→輸送密度 横軸: 輸送密度→移動距離 タイトル: 「補完的な交通の提供範囲」→「生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけ」に変更、「コミュニティバス(特定曜日のみ運行等)」を削除、出典を追記)
19	-	7	83	83	-	P22図5-1の修正に伴い、評価指標(買物の場合)の現況値(80.0%→80.1%)と目標値(87.6%→87.7%)、評価指標(通院の場合)の現況値(79.9%→80.0%)を修正しました。
20	協	7	85-88	85-86	地区別の目標値を定める必要がある。	図7-3, 7-4を差し替え、図7-5, 7-6を追加しました。(地図上の着色を「250mメッシュ人口」→「地区別人口割合」に変更、買い物と通院の活動機会の保障状況の現況図と将来図を作成)
21	議	7	93	91	評価指標の求め方の注釈がいるのでは。	既に表内に記載があるため、追記しません。
22	協	7	93	91	たけまる号の利用割合の現況値と目標値が同じ値であることの説明が必要である。	説明追記しました。(7章P93「目標の設定」, 9章P123)
23	協	8	94	-	生駒駅前ロータリーの待機スペースに課題があることについても検討してほしい。	文章追記しました。(本文上から6行目~8行目)
24	協	8	94	-	地域公共交通計画のみでは達成できない内容があり、達成のためには関係者との協働が必要であることを記載してほしい。	文章追記しました。(本文上から6行目~8行目)
25	協	8	95	93	「環状道路」という表現は誤解を生む恐れがあるため、削除した方がよい。	削除しました。

26	協	8・9	95-119	-	前回の計画からの引き継ぎ事業を明確に示してほしい。	新規、継続・拡充のいずれに該当するのか追記しました。(8章P95, 102, 104-112, 114-119, 9章P122)
27	協	8	104	102	コミュニティ・文化施設は「起終点」とした方がよい。	「起点」→「起終点」と修正しました。
28	議	8	104	102	アクセスが良くない公共施設が多いので、出かけることが大事であるという観点から、公共施設への移動についても検討してほしい。	実施予定時期を、令和3年度から「情報収集・実現可能性検討」の実施へ変更しました。(8章P104, 9章P123)
29	-	8	105	103	-	令和3年度の実施予定内容を「情報収集・実現可能性検討」へ変更しました。(8章P105, 9章P123)
30	協	8	105	103	既存の交通事業者と協働する必要があるため、そのことを記載してほしい。	文章追記しました。(本文下から1行目~2行目)
31	協	8	111	109	定量的な目標は、計画期間内に随時検討することを明記する必要がある。	表内に「随時検討を行う予定」と追記しました。
32	協	8	111	109	現行の定量的目標を選んだ理由を記載してほしい。	出典を追記しました。
33	協	8	112	109-110	たけまる号の見直しに特化しているため、新たに導入する公共交通サービスについても記載してほしい。	新たに導入する公共交通サービスに対する検討も含まれるように文章修正しました。(本文上から1行目~4行目)
34	協	8	112	110	「現行」と「現在」の表記を統一してほしい。	「現在」と表記統一しました。
35	協	8	112	110	基準を達成できない場合には評価指標や評価基準の見直しを行うことを明記する必要がある。	文章追記しました。(本文上から2~3行目)
36	-	9	120	118	-	9.1のタイトルを「評価方法」→「継続的な計画の見直し」に変更しました。(目次, 9章P120)
37	-	9	120	118	-	「連携計画策定後も毎年協議会を開催」→「平成21年に法定協議会として設立してから毎年複数回協議会を開催」と文章修正しました。(本文下から3~4行目)
38	協	9	120	118	年に複数回協議会を実施することを記載してほしい。	「複数回」と追記しました。(本文下から1行目~2行目, 概要版P3)
39	協	9	120	118	図9-1で、事業だけでなく計画全体を見直すことがわかるような表現に修正する必要がある。	図9-1の文章を追記及び修正しました。
40	-	9	121	119	-	9.2のタイトルを「事業と評価指標との関連性」→「事業と評価指標との関連」に変更しました。(目次, 9章P121)
41	協	9	121	119	P120-121の表の使い方や意味を記載してほしい。	文章追記しました。(本文上から1行目~6行目)
42	協	8・9	122-123	-	多岐にわたる事業の中で、どの事業に重点を置くのか示してほしい。	表9-1で、重点的に検討・実施する事業に★印を追記しました。
43	協	9	122-123	120-121	字が小さくて見づらいため、表を横置きにして見開きA3形式にしてほしい。	表を横置きにして、見開きA3形式に変更しました。
44	協	9	123	120-121	「評価指標の増減数」という表現を適切な表現に修正してほしい。	「事業実施による評価指標の増減数」→「各事業の実施による評価指標の現況値からの変化状況」と文章修正しました。

45	パ その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・萩の台駅について、無人のときがあり、安全確保上とても問題である。無人のときをなくしてほしい。</li> <li>・近鉄生駒線の本数が少ないという声をよく聞く。通勤時でなくとも、1時間に4本は運行してほしい。</li> </ul>	<p>駅の安全確保や電車の利便性向上については、事業者に対応していただくべきものと考えますが、市としても駅の無人化は課題があるものと認識しており、可能な対応をしていただけるよう事業者である近畿日本鉄道株式会社へ伝えます。</p>
46	パ その他		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. たけまる号の持続的な運行についての意見 利用状況には、地域住民が「生活の足として、乗って残そう」との考え方に立ってもらうことが必要。 ①今まで利用していない人に対し、一回乗ってもらい今後の運営について考えてもらう。 ②自由乗降区間を見直し、自宅までの距離を短くする。 ③停留所や接続駅、利用施設周辺のバリアフリー化を推進することで、利便性や安全性が向上する。ベンチの設置や近隣施設内等で待合ができる利用者も増える。 ④要望の多い週末運行を実施して、利用状況向上に繋げる。 ⑤運転免許証返納者に現行の特典に加えて、たけまる号利用時の優待措置を実施する。 ⑥MaaS活用の検討時に、たけまる号での運賃決済や他公共交通機関のダイヤ接続等を考える。</li> <li>2. デマンド型交通の導入についての意見 使い方によっては移動手段の確保に利点があるが、短所もあり上手に活用することが求められる。 ①地域住民・市・事業者が利用する人の目線で協議が必要。 ②導入済の自治体での取り組みや問題点を参考にする。 ③予約の問題や人数の限定、経路と到達時間等課題が多い。 ④利用者のコストが高いと限られた人へのみの利用になる。</li> </ol>	<p>次年度以降、第8章に記載している事業を具体化して実施していく中で、参考にします。</p>
47	パ その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・たけまる号について、市民が利用しやすいように運行する曜日を拡充してほしい。</li> <li>・デマンド型乗合タクシーについて、市としても強く主張してほしい。</li> </ul>	<p>たけまる号の運行日拡充については、乗務員の確保や、収支面等から現時点では難しい状況となっておりますが、市民が利用しやすい運行形態については、今後も引き続き検討していきます。 デマンド型乗合タクシーの導入については、地域の実情に合ったサービス内容を検討していく中で一つの手段として考えています。</p>