

議会・パブリックコメントにおける意見対応表

※意見者・・・議：議会 パ：パブリックコメント

番号	ページ	章	意見者	意見	意見への対応
1	-	全体	協議会	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）
2	-	全体	議会	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	-	-	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	3	1	協議会	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）
5	-	2	パブコメ	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。特に、生駒駅前の道路が送迎等の自家用車で混雑することから、この規制は大いに期待している。	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、H26に事業完了した生駒駅北口の市街地再開発事業では車両の流れをスムーズにするため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	-	5	議会	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	-	5	議会	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	22	5	-	-	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	29	5	議会	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みえる。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。また、数値の表記を小数第二位までとしました。
10	37	5	-	-	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	56	5	議会	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	-	7	パブコメ	「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「端末交通」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	77	7	-	-	基本方針③の事業の方向性について、事業⑩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	78-81	7	協議会	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）
15	80	7	協議会	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	80	7	協議会	・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。 ・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。 ・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。（7章P80, 8章P105）
17	80	7	協議会	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）
18	80	7	協議会	-	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。
19	85・87	7	-	-	図7-3, 7-5を差し替えました。（「解消を目指す」→「公共交通サービスによる買い物（通院）の活動機会が保障されていない地区」に修正、タイトル：「公共交通サービスによる活動機会の保障状況<買い物・通院>」→「買い物（通院）の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域<現在>に変更）
20	86・88	7	協議会	地区別の目標値を定める必要がある。	図7-4, 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）また、図の説明を追記しました。

21	93	7	議会	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	93	7	協議会	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	94	8	協議会	・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。 ・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)
24	94	8	協議会		文章追記しました。(本文上から6行目～8行目)
25	95	8	協議会	「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	95-119	8	協議会	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	104	8	協議会	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	104	8	議会	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	105	8	-	-	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	105	8	協議会	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	111	8	協議会	・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。 ・現行の定量的目標を選んだ理由を記載してほしい。	・表内に「随時検討を行う予定」と追記しました。 ・出典を追記しました。
32	111	8	協議会		
33	112	8	協議会	・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。 ・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。	・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) ・文章追記しました。(本文上から2～3行目)
34	112	8	協議会	「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	112	8	協議会	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	120	9	-	-	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	120	9	-	-	文章修正しました。(本文下から1～4行目)
38	120	9	協議会	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)

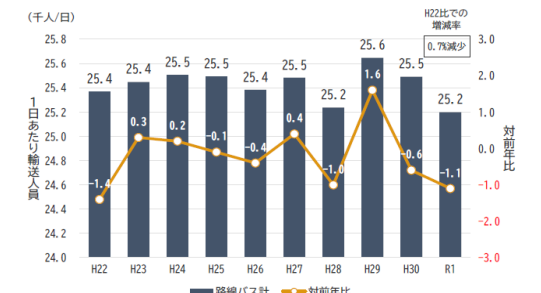
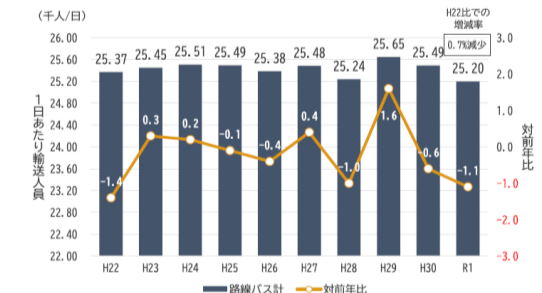
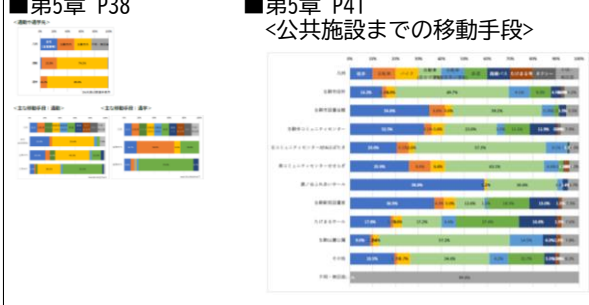
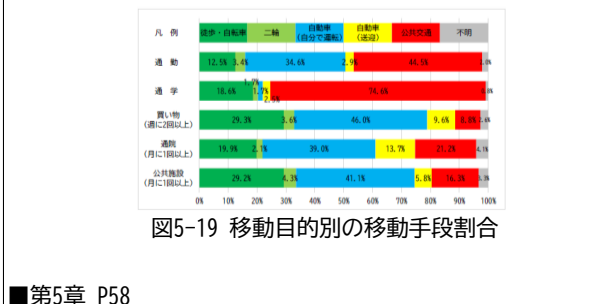
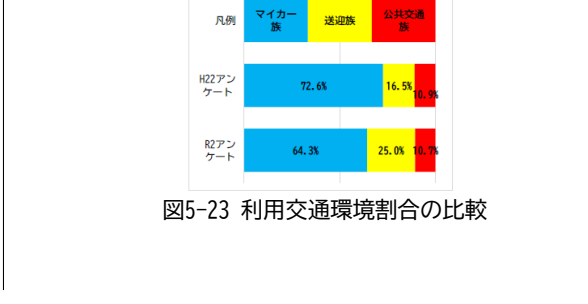

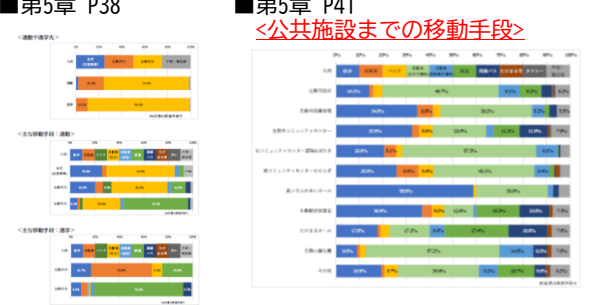
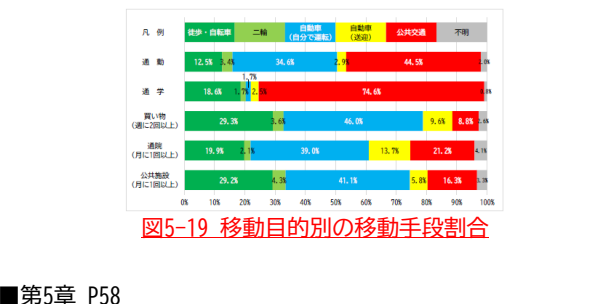
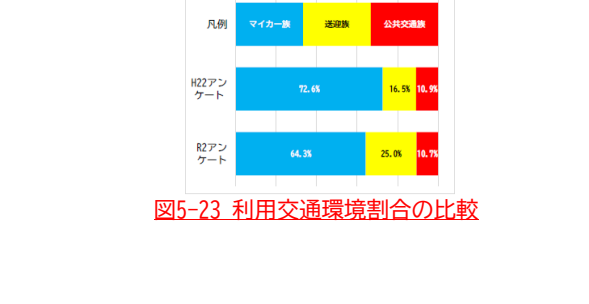

39	120	9	協議会	図9-1で、事業だけでなく計画全体を見直すことがわかるような表現に修正する必要がある。	図9-1の文章を追記及び修正しました。
40	121	9	-	-	9.2のタイトルを「事業と評価指標との関連性」→「事業と評価指標との関連」に変更しました。(目次,9章P121)
41	121	9	協議会	P120-121の表の使い方や意味を記載してほしい。	文章追記しました。(本文上から1行目～6行目)
42	122-123	9	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・字が小さくて見づらいため、表を横置きにして見開きA3形式にしてほしい。 ・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。 ・「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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・表を横置きにして、見開きA3形式に変更しました。 ・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。 ・「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	-	その他	パブコメ	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	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に伝えます。
46	-	その他	パブコメ	<p>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。</p> <p>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のみの利用になる。</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。

47	- その他	パブコメ	<ul style="list-style-type: none">・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。・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。	<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。</p> <p>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>
----	-------	------	--	--

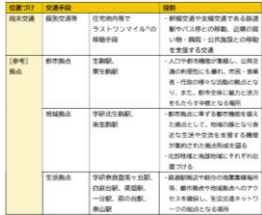
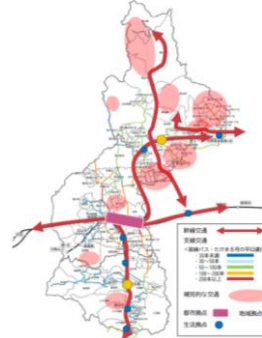
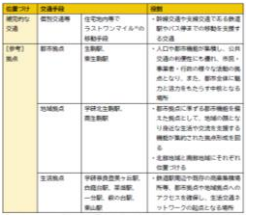

修正箇所等一覧

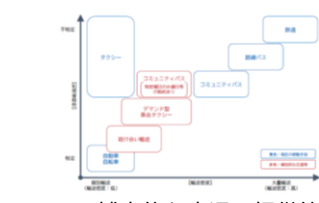
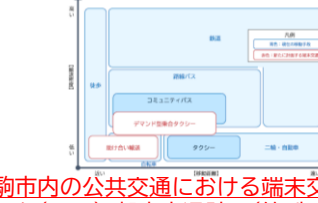
※意見者欄の協議会・・・生駒市地域公共交通活性化協議会

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後
1	-	全体	議会	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。	-	-
2	1	第1章	-	-	改正法が11月に施行されたため、文章を修正しました。また、本計画が法定計画であることを追記しました。	<p>■第1章 P1</p> <p>また、国の動きとしては、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2年6月3日に公布され、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すことが示されました。</p> <p>このような状況を踏まえ、また、生駒市の上位計画である第6次生駒市総合計画や都市計画マスタープランに示されているまちづくりの方針や、生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた生駒市の地域公共交通に対する考えに則り、今後11年間の生駒市の公共交通の次期マスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」を策定しました。</p>	<p>■第1章 P1</p> <p>また、国の動きとしては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が令和2年11月に施行され、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すことが示されました。</p> <p>このような状況を踏まえ、また、生駒市の上位計画である第6次生駒市総合計画や都市計画マスタープランに示されているまちづくりの方針や、生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた生駒市の地域公共交通に対する考えに則り、今後11年間の生駒市の公共交通の次期マスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」（法定計画）を策定しました。</p>
3	2	第1章	協議会	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。	-	<p>■第1章 P2</p> <p>なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定した法定計画になります。</p>
4	目次 3 120	目次 第1章 第9章	協議会	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ないか。	「計画の達成に向けた評価」から「計画の達成に向けて」に修正しました。	<p>■目次</p> <p>9. 計画の達成に向けた評価・・・・・・・・・・118</p> <p>■第1章 P3</p>  <p>図1-3 本計画の構成</p> <p>■第9章 P118</p> <p>9. 計画の達成に向けた評価</p>	<p>■目次</p> <p>9. 計画の達成に向けて・・・・・・・・・・120</p> <p>■第1章 P3</p>  <p>図1-3 本計画の構成</p> <p>■第9章 P120</p> <p>9. 計画の達成に向けて</p>
5	7	第2章	パブコム	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。特に、生駒駅前道路が送迎等の自家用車で混雑することから、この規制は大いに期待している。	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	22	第5章	-	-	図5-1について、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）	<p>■第5章 P22</p>  <p>図5-1 公共交通のカバー状況</p>	<p>■第5章 P22</p>  <p>図5-1 公共交通のカバー状況</p>

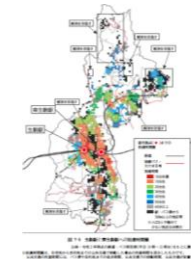
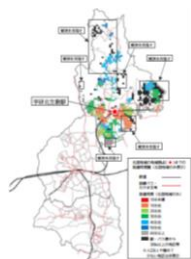
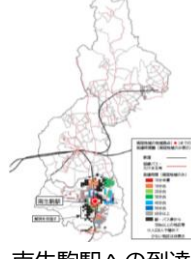
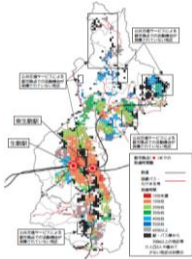
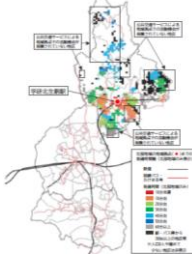
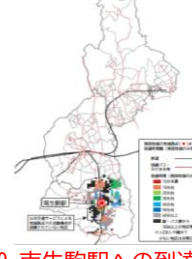
番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後																																																								
7	29	第5章	議会	図5-7について、25,000人台で安定しているが、グラフをみると差があるように見える。グラフの縦軸の目盛りを変えた方がよいのではないか。	図5-7について、グラフの縦軸の目盛りを変更しました。また、数値の表記を小数第二位までとしました。	<p>■第5章 P29</p>  <p>図5-7 路線バスの1日あたり輸送人員の推移 (上：合計、下：系統別)</p>	<p>■第5章 P29</p>  <p>図5-7 路線バスの1日あたり輸送人員の推移 (上：合計、下：系統別)</p>																																																								
8	37	第5章	-	-	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。また、「その他来訪施設向け調査」の回収率を追記しました。	<p>■第5章 P37</p> <p>表5-1 地域公共交通に対する意見収集のための調査の実施概要</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>調査対象</th> <th>市民向け調査</th> <th>事業所向け調査</th> <th>その他来訪施設向け調査</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査目的</td> <td>公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握</td> <td>事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握</td> <td>来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握</td> </tr> <tr> <td>調査方法</td> <td>住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施</td> <td>生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)</td> <td>主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)</td> </tr> <tr> <td>調査時期</td> <td>令和2年8月6日～8月23日</td> <td>令和2年8月15日～9月4日</td> <td>令和2年8月下旬～9月末</td> </tr> <tr> <td>配布部数</td> <td>4,700世帯 (1世帯あたり3通付)</td> <td>198事業所</td> <td>37施設</td> </tr> <tr> <td>回収部数</td> <td>2,031世帯(無回答除く) 4,043票(WEB回答含む)</td> <td>101事業所</td> <td>37施設</td> </tr> <tr> <td>回収率</td> <td>43.2% (郵送回収世帯数ベース)</td> <td>51.0%</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査	調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)	主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)	調査時期	令和2年8月6日～8月23日	令和2年8月15日～9月4日	令和2年8月下旬～9月末	配布部数	4,700世帯 (1世帯あたり3通付)	198事業所	37施設	回収部数	2,031世帯(無回答除く) 4,043票(WEB回答含む)	101事業所	37施設	回収率	43.2% (郵送回収世帯数ベース)	51.0%	-	<p>■第5章 P37</p> <p>表5-1 地域公共交通に対する意見収集のための調査の実施概要</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>調査対象</th> <th>市民向け調査</th> <th>事業所向け調査</th> <th>その他来訪施設向け調査</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査目的</td> <td>公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握</td> <td>事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握</td> <td>来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握</td> </tr> <tr> <td>調査方法</td> <td>住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施</td> <td>生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)</td> <td>主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)</td> </tr> <tr> <td>調査時期</td> <td>令和2年8月6日～8月23日</td> <td>令和2年8月15日～9月4日</td> <td>令和2年8月下旬～9月末</td> </tr> <tr> <td>配布部数</td> <td>4,700世帯 (1世帯あたり3通付)</td> <td>198事業所</td> <td>37施設</td> </tr> <tr> <td>回収部数</td> <td>1,898世帯(無回答除く) 3,587票(WEB回答含む)</td> <td>101事業所</td> <td>37施設</td> </tr> <tr> <td>回収率</td> <td>40.4% (郵送回収世帯数ベース)</td> <td>51.0%</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table>	調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査	調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)	主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)	調査時期	令和2年8月6日～8月23日	令和2年8月15日～9月4日	令和2年8月下旬～9月末	配布部数	4,700世帯 (1世帯あたり3通付)	198事業所	37施設	回収部数	1,898世帯(無回答除く) 3,587票(WEB回答含む)	101事業所	37施設	回収率	40.4% (郵送回収世帯数ベース)	51.0%	100.0%
調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査																																																												
調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握																																																												
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)	主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)																																																												
調査時期	令和2年8月6日～8月23日	令和2年8月15日～9月4日	令和2年8月下旬～9月末																																																												
配布部数	4,700世帯 (1世帯あたり3通付)	198事業所	37施設																																																												
回収部数	2,031世帯(無回答除く) 4,043票(WEB回答含む)	101事業所	37施設																																																												
回収率	43.2% (郵送回収世帯数ベース)	51.0%	-																																																												
調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査																																																												
調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	事業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握																																																												
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能) ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員10人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収(WEB回答可能)	主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収(調査への協力の有無を事前確認)																																																												
調査時期	令和2年8月6日～8月23日	令和2年8月15日～9月4日	令和2年8月下旬～9月末																																																												
配布部数	4,700世帯 (1世帯あたり3通付)	198事業所	37施設																																																												
回収部数	1,898世帯(無回答除く) 3,587票(WEB回答含む)	101事業所	37施設																																																												
回収率	40.4% (郵送回収世帯数ベース)	51.0%	100.0%																																																												
9	38 41 57 58 65	第5章	議会	図が見にくい。	図について、見やすいように変更しました。	<p>■第5章 P38</p>  <p>■第5章 P41 <公共施設までの移動手段></p>  <p>■第5章 P57</p>  <p>■第5章 P58</p>  <p>図5-19 移動目的別の移動手段割合</p> <p>図5-23 利用交通環境割合の比較</p>	<p>■第5章 P38</p>  <p>■第5章 P41 <公共施設までの移動手段></p>  <p>■第5章 P57</p>  <p>■第5章 P58</p>  <p>図5-19 移動目的別の移動手段割合</p> <p>図5-23 利用交通環境割合の比較</p>																																																								



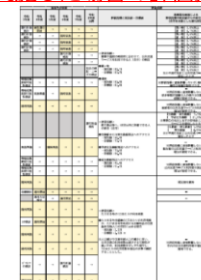

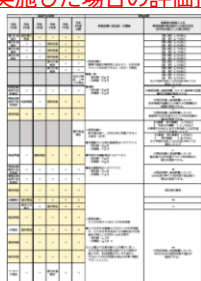
番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後
						<p>■第5章 P65</p> <p>図5-36 富雄庄田線と高の原高山線の行政負担額の推移</p>	<p>■第5章 P65</p> <p>図5-36 富雄庄田線と高の原高山線の行政負担額の推移</p>
10	56	第5章	議会	図5-17について、生駒市と奈良市は人口が約3倍程度違うため、人数ではなく割合で示すべきではないか。	図5-17について、縦軸を人数から割合に変更しました。	<p>■第5章 P56</p> <p>図5-17 5歳階級別の転入・転出の状況</p>	<p>■第5章 P56</p> <p>図5-17 5歳階級別の転入・転出の状況</p>
11	59 62-64	第5章	議会	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)	各図のタイトルに「再掲」と追記しました。	<p>■第5章 P59 図5-24 性別年齢別の利用交通環境の割合の比較</p> <p>■第5章 P62 図5-29 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点</p> <p>■第5章 P63 図5-30 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点</p> <p>■第5章 P64 図5-33 駅への移動で不便な点</p>	<p>■第5章 P59 図5-24 性別年齢別の利用交通環境の割合の比較 (p.47上図の再掲)</p> <p>■第5章 P62 図5-29 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点 (p.45の再掲)</p> <p>■第5章 P63 図5-30 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点 (p.45の再掲)</p> <p>■第5章 P64 図5-33 駅への移動で不便な点 (p.27下図の再掲)</p>
12	65	第5章	協議会	現在は県は補助を行っていないため、文章を修正してほしい。	文章を修正しました。	<p>■第5章 P65 ・市内の路線バスは、奈良交通により14路線が運行しており、そのうち地域間幹線系統が2路線(富雄庄田線と高の原高山線)あります。地域間幹線系統として、維持していくために国及び県から補助を受けています。</p>	<p>■第5章 P65 ・市内の路線バスは、奈良交通により14路線が運行しており、そのうち地域間幹線系統が2路線(富雄庄田線と高の原高山線)あります。地域間幹線系統として、維持していくために現在国から補助を受けています。</p>
13	77 94 111 122	第7章 第8章 第9章	-	-	基本方針③の事業の方向性について、事業①と整合性を図るため、「既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善」から「公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討」に修正しました。	<p>■第7章 P77</p> <p>■第8章 P92 表8-1 事業メニュー一覧</p> <p>■第8章 P109 【事業の方向性①：既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善】</p> <p>■第9章 P121</p>	<p>■第7章 P77</p> <p>■第8章 P94 表8-1 事業メニュー一覧</p> <p>■第8章 P111 【事業の方向性①：公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討】</p> <p>■第9章 P122 表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況</p>

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後
14	78-81	第7章	協議会	シームレス（継ぎ目のない）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」から「端末交通」に修正しました。	<p>■第7章 P78 本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「補完的な交通」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では「補完的な交通」として、ラストワンマイル移動を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を位置づけます。</p> <p>■第7章 P79 表7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割</p>  <p><補完的な交通の地区の選定について></p> <p>■第7章 P80 <補完的な交通の移動手段について> ・補完的な交通としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス（特定曜日のみ運行等の制約あり）等があります。</p> <p>■第7章 P81</p>  <p>図7-2 本計画における将来交通体系図</p>	<p>■第7章 P78 本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「端末交通」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では、ラストワンマイル移動※1を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を「端末交通※2」として位置づけます。</p> <p>■第7章 P79 表7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割</p>  <p>※2) 端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。</p> <p><“端末交通”を導入する地区の選定について></p> <p>■第7章 P80 <“端末交通”の移動手段について> ・端末交通としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス（特定曜日のみ運行等の制約あり）等があります。</p> <p>■第7章 P81</p>  <p>図7-2 本計画における将来交通体系図</p>
15	78-79	第7章	協議会	「パーソナルモビリティ」について記載がない。	「パーソナルモビリティ」について追記しました。	-	<p>■第7章 P78 なお、高齢者等の近距離での移動手段として、シニアカー等のパーソナルモビリティ※3の活用が各地で進んでいます。マイカーのように自由に移動できるため、マイカー族から公共交通族へ転換する前段階での活用も考えられますが、現時点では本計画の対象外としました。</p> <p>■第7章 P79 ※3) パーソナルモビリティ：シニアカーや1人乗りのコンパクトな自動車等。</p>
16	79	第7章	協議会	「活動機会が保障されていない地区」という表現があるが、「公共交通サービスによる」と追記すべきではないか。	文章を追記しました。	<p>■第7章 P79 ②買い物の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区。（買い物の活動機会の保障状況は、後述の図7-3に掲載） →美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く） ③通院の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区。（通院の活動機会の保障状況は、後述の図7-4に掲載） →美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）</p>	<p>■第7章 P79 ②公共交通サービスによる買い物の活動機会が保障されていない地区のうち（条件はP84に記載）、人口が密集している地区。（公共交通サービスによる買い物の活動機会の保障状況は、後述の図7-4に掲載） →美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く） ③公共交通サービスによる通院の活動機会が保障されていない地区のうち（条件はP84に記載）、人口が密集している地区。（公共交通サービスによる通院の活動機会の保障状況は、後述の図7-6に掲載） →美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）</p>

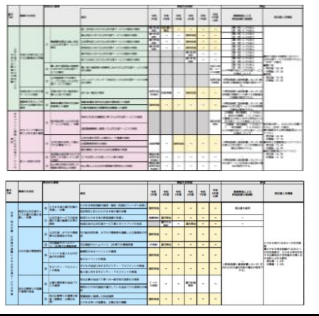
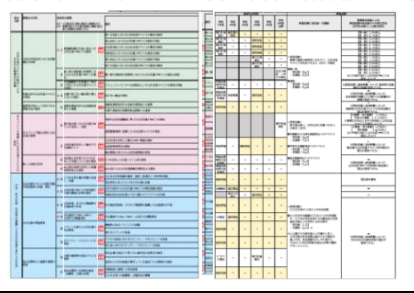
番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後																								
17	80	第7章	協議会	デマンド型乗合タクシーは、途中乗車だけでなく、発車時から複数人で乗り合わせる場合もあるのではないかな。	乗り合わせ方法の解釈に齟齬が生じるのを防ぐため、「途中に」という表現を削除しました。	<p>■第7章 P80</p> <p>・デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、途中で複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。</p>	<p>■第7章 P80</p> <p>・デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。</p>																								
18	80 105	第7章 第8章	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 移動が困難な利用対象について記載してほしい。 	文章を追記しました。	<p>■第7章 P80</p> <p>・ 助け合い輸送とは、コミュニティバス等の有償による運送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代等の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動ニーズに対する提供を想定しています。</p>	<p>■第7章 P80</p> <p>・ 助け合い輸送とは、コミュニティバス等の有償による運送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動、特に、バス停まで徒歩での移動が困難な方等への提供を想定しています。 また、運行内容については、既存のタクシーと競合しないように留意する必要があります。</p> <p>■第8章 P105 運行の例) 100の複合型コミュニティづくりにおける地域コミュニティの場（自治会館等）に参加した後、集まった人たちが車（マイカー）を乗り合わせて買い物に行く。（既存タクシー等と競合しないように留意する）。</p>																								
19	80	第7章	協議会	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を差し替えました。（縦軸：利用者特性から輸送密度 横軸：輸送密度から移動距離 タイトル：「補完的な交通の提供範囲」から「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）	<p>■第7章 P80</p>  <p>図7-1 補完的な交通の提供範囲</p>	<p>■第7章 P80</p>  <p>図7-1 生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけ （「新谷ほか(2017), 都市交通計画(第3版), 技報堂出版」の図7.1を参考に加筆）</p>																								
20	81	第7章	パブコム	「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。	<p>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「端末交通」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。</p> <p>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。</p>	-	-																								
21	83	第7章	協議会	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 文章を修正しました。（「解消を目指す」から「公共交通サービスによる買い物（通院）の活動機会が保障されていない地区」に修正） 	<p>■第7章 P83</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)</td> <td>80.0%</td> <td>87.7%</td> </tr> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)</td> <td>80.1%</td> <td>87.7%</td> </tr> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)</td> <td>79.9%</td> <td>80.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※目標値は、図7-3や図7-4の「解消を目指す」と掲げた地区で買い物や通院の時間帯に合った公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。</p>	評価指標	現況値 (R1)	目標値 (R2)	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)	80.0%	87.7%	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)	80.1%	87.7%	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)	79.9%	80.0%	<p>■第7章 P83</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)</td> <td>80.0%</td> <td>87.7%</td> </tr> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)</td> <td>80.1%</td> <td>87.7%</td> </tr> <tr> <td>買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)</td> <td>79.9%</td> <td>80.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※目標値は、図7-3や図7-5の「公共交通サービスによる活動機会が保障されていない」地区で買い物や通院の時間帯に合った公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。</p>	評価指標	現況値 (R1)	目標値 (R2)	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)	80.0%	87.7%	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)	80.1%	87.7%	買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)	79.9%	80.0%
評価指標	現況値 (R1)	目標値 (R2)																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)	80.0%	87.7%																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)	80.1%	87.7%																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)	79.9%	80.0%																													
評価指標	現況値 (R1)	目標値 (R2)																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(全市)	80.0%	87.7%																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(買物の場合)	80.1%	87.7%																													
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスが利用できる人の割合(通院の場合)	79.9%	80.0%																													

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後
22	85 87	第7章	協議会	表現がわかりにくい。	図7-3及び図7-5を差し替えました。（「解消を目指す」から「公共交通サービスによる買い物（通院）の活動機会が保障されていない地区」に修正、タイトル：「公共交通サービスによる活動機会の保障状況<買い物（通院）>」から「買い物（通院）の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域<現在>」に変更）	<p>■第7章 P85</p>  <p>図7-3 公共交通サービスによる活動機会の保障状況<買い物></p> <p>■第7章 P86</p>  <p>図7-4 公共交通サービスによる活動機会の保障状況<通院></p>	<p>■第7章 P85</p>  <p>図7-3 買い物の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域<現在></p> <p>■第7章 P87</p>  <p>図7-5 通院の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域<現在></p>
23	86 88	第7章	協議会	地区別の目標値を定める必要がある。	図7-4及び図7-6を追加しました。（地図上の着色を「250mメッシュ人口」から「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）また、図の説明を追記しました。		<p>■第7章 P86</p> <p>下図は、買い物の時間帯に合わせて公共交通サービスを利用できる人の割合を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「買い物の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも買い物の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。</p>  <p>図7-4 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<買い物></p> <p>■第7章 P88</p> <p>下図は、通院の時間帯に合わせて公共交通サービスを利用できる人の割合を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「通院の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも通院の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。</p>  <p>図7-6 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<通院></p>

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後																								
24	89	第7章	協議会	表現がわかりにくい。	文章を修正しました。（「解消を目指す」から「公共交通サービスによる都市拠点（または地域拠点）での活動機会が保障されていない地区」に修正）	<p>■第7章 P87</p> <p>※目標値は、図7-5～図7-7の「解消を目指す」と掲げた地区で都市拠点等へ60分以内に到達できる公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。</p>	<p>■第7章 P89</p> <p>※目標値は、図7-7～図7-9の「公共交通サービスによる都市拠点（または地域拠点）での活動機会が保障されていない」地区で都市拠点（または地域拠点）へ60分以内に到達できる公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。</p>																								
25	90-92	第7章	協議会	表現がわかりにくい。	図7-7、図7-8、及び図7-9を差し替えました。（「解消を目指す」から「公共交通サービスによる都市拠点（地域拠点）の活動機会が保障されていない地区」に修正）	<p>■第7章 P88</p>  <p>図7-5 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏</p> <p>■第7章 P89</p>  <p>図7-6 学研北生駒駅への到達時間圏</p> <p>■第7章 P90</p>  <p>図7-7 南生駒駅への到達時間圏</p>	<p>■第7章 P90</p>  <p>図7-7 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏</p> <p>■第7章 P91</p>  <p>図7-8 学研北生駒駅への到達時間圏</p> <p>■第7章 P92</p>  <p>図7-9 南生駒駅への到達時間圏</p>																								
26	93	第7章	議会	評価指標の求め方の注釈がないのではないか。	既に表内に記載があるため、追記しません。	-	-																								
27	93 123	第7章 第9章	協議会	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。	説明を追記しました。	<p>■第7章 P91</p> <table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R1)</th> </tr> <tr> <td>1日あたりの利用客数</td> <td>2,32%</td> <td>2,32%</td> </tr> </table> <p>■第9章 P121</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日あたりの利用客数</td> <td>2,32%</td> <td>2,32%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)	1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%	項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)	1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%	<p>■第7章 P93</p> <table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R1)</th> </tr> <tr> <td>1日あたりの利用客数</td> <td>2,32%</td> <td>2,32%</td> </tr> </table> <p>■第9章 P123</p> <p>表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況値 (R1)</th> <th>目標値 (R1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日あたりの利用客数</td> <td>2,32%</td> <td>2,32%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)	1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%	項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)	1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%
項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)																													
1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%																													
項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)																													
1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%																													
項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)																													
1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%																													
項目	現況値 (R1)	目標値 (R1)																													
1日あたりの利用客数	2,32%	2,32%																													
28	94	第8章	協議会	・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。 ・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。	文章を追記しました。	-	<p>■第8章 P94</p> <p>また、本市の公共交通に関連する課題として、本計画のみでは解決できない課題（生駒駅のバスロータリーの拡充等）もあります。これらの課題解決に向けては、道路管理者や都市計画・商工関係者等の関連分野と協働し、よりよい公共交通サービスの提供を目指します。</p>																								

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後																												
29	95	第8章	協議会	「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。	文章を削除しました。	■第8章 P93 バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を中心に、鹿ノ台地区の環状道路を走行する公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討します。	■第8章 P95 バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を 中心に走行する 公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討します。																												
30	95 102 104-112 114-119 122	第8章 第9章	協議会	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」又は「継続・拡充」のいずれに該当するのか追記しました。	-	■第8章 P95 継続・拡充 ※本計画での新たな事業を新規、連携計画からの引継ぎ事業を 継続・拡充 と示す。 ■第8章 P102, 104, 105, 107, 108, 110-112, 114-119 継続・拡充 ■第8章 P106, 109 新規 ■第9章 P122 表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況 																												
31	104	第8章	協議会	コミュニティ・文化施設は「起終点」とした方がよい。	文章を修正しました。	■第8章 P102 ○コミュニティ・文化施設を起点とした公共交通サービスの提供の検討	■第8章 P104 ○コミュニティ・文化施設を 起終点 とした公共交通サービスの提供の検討																												
32	104 123	第8章 第9章	議会	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8年度から令和3年度「情報収集・実現可能性検討」の実施に変更しました。	■第8章 P102 <table border="1" data-bbox="1626 1050 2202 1129"> <tr> <th>実施予定時期</th> <th>令和3(2021)</th> <th>令和4(2022)</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8以降</th> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>実現可能性検討</td> </tr> </table> ■第9章 P120 	実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降		-	-	-	-	-	実現可能性検討	■第8章 P104 <table border="1" data-bbox="2231 1050 2807 1129"> <tr> <th>実施予定時期</th> <th>令和3(2021)</th> <th>令和4(2022)</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8以降</th> </tr> <tr> <td></td> <td>情報収集 実現可能性検討</td> <td colspan="5">→</td> </tr> </table> ■第9章 P123 表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況 	実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降		情報収集 実現可能性検討	→				
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降																													
	-	-	-	-	-	実現可能性検討																													
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降																													
	情報収集 実現可能性検討	→																																	
33	105 123	第8章 第9章	-	-	令和3年度の実施予定時期について、表現内容を他の事業と統一して「実現可能性検討」から「情報収集・実現可能性検討」に変更しました。	■第8章 P103 <table border="1" data-bbox="1626 1507 2202 1587"> <tr> <th>実施予定時期</th> <th>令和3(2021)</th> <th>令和4(2022)</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8以降</th> </tr> <tr> <td></td> <td>実現可能性検討</td> <td>実施準備</td> <td>→</td> <td>随時実施</td> <td>→</td> <td></td> </tr> </table> ■第9章 P120 	実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降		実現可能性検討	実施準備	→	随時実施	→		■第8章 P105 <table border="1" data-bbox="2231 1507 2807 1587"> <tr> <th>実施予定時期</th> <th>令和3(2021)</th> <th>令和4(2022)</th> <th>令和5(2023)</th> <th>令和6(2024)</th> <th>令和7(2025)</th> <th>令和8以降</th> </tr> <tr> <td></td> <td>情報収集 実現可能性検討</td> <td>実施準備</td> <td>→</td> <td>随時実施</td> <td>→</td> <td></td> </tr> </table> ■第9章 P123 表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況 	実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降		情報収集 実現可能性検討	実施準備	→	随時実施	→	
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降																													
	実現可能性検討	実施準備	→	随時実施	→																														
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降																													
	情報収集 実現可能性検討	実施準備	→	随時実施	→																														

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後								
34	111	第8章	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 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。 現行の定量的目標を選んだ理由を記載してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 表内に「随時検討を行う予定」と追記しました。 出典を追記しました。 	<p>■第8章 P109</p> <p><たけまる号西畑線の必要性等></p> <table border="1"> <tr> <td>必要性や有効性等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 </td> </tr> <tr> <td>定量的な目標</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%） </td> </tr> </table>	必要性や有効性等	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 	定量的な目標	<ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%） 	<p>■第8章 P111</p> <p><たけまる号西畑線の必要性等></p> <table border="1"> <tr> <td>必要性や有効性等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 </td> </tr> <tr> <td>定量的な目標</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%） </td> </tr> </table> <p><u>(生駒市 地域内フィーダー系統確保維持計画(令和2年6月)より抜粋)</u></p>	必要性や有効性等	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 	定量的な目標	<ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%）
必要性や有効性等	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 														
定量的な目標	<ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%） 														
必要性や有効性等	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を持来しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活ににくい状況にあった。 西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の防止等の期待される。 														
定量的な目標	<ul style="list-style-type: none"> ①各年度において、交通不便地である3つの町で乗降する1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該3つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（21.10～22.3）実績数値：2.18%） ②各年度において、補助対象全世帯での1日あたりの利用乗客数が、各年度の4月1日時点での当該補助対象世帯を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.35%） 														
35	112	第8章	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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を修正しました。 文章を追記しました。 	<p>■第8章 P110</p> <p>たけまる号の持続的なサービス提供に向けて、現在のたけまる号の運行や利用に対する評価指標や評価基準について見直しを行います。</p>	<p>■第8章 P112</p> <p><u>持続的な公共交通サービスの提供に向けて、たけまる号の運行や利用に対する評価指標や評価基準についての見直し、評価基準を達成できない場合の措置等について検討します。また、新たな公共交通サービスに対する評価指標や評価基準を検討します。</u></p>								
36	112	第8章	協議会	「現行」と「現在」の表記を統一してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> 「現在」に表記を統一しました。 <現在のたけまる号の評価指標と評価基準>について、文章を修正しました。 	<p>■第8章 P110</p> <p><現行のたけまる号の評価指標と評価基準></p> <p>現在の評価指標と評価基準は、生駒市の負担割合が70%を満たす（下回る）こととし、評価基準を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、対応します。</p> <p>①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす</p> <p>②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力する</p> <p>③運行形態を見直し費用の低減を図る</p> <p>上記①～③を講じても基準を下回る場合は、活動機会を保障できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入する等の方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討します。</p> <p><現行の評価指標等のフロー></p>	<p>■第8章 P112</p> <p><現在のたけまる号の評価指標と評価基準></p> <p><u>現在の評価指標と評価基準は、生駒市の負担割合が70%を満たす（下回る）こととしています。</u></p> <p><u>評価基準を満たすために、</u></p> <p>①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす</p> <p>②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力する</p> <p>③運行形態を見直し費用の低減を図る</p> <p><u>を講じても評価基準を満たさない場合は、速やかに対応方針を検討し、活動機会を保障できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入する等、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討します。</u></p> <p><現在の評価基準の運用ルール(検討プロセスとタイムスケジュール)></p>								
37	目次120	目次第9章	協議会	9.1のタイトルについて、表現が適切ではない。	9.1のタイトルを「評価方法」から「継続的な計画の見直し」に変更しました。	<p>■目次</p> <p>9.1. 評価方法・・・・・・・・・・118</p> <p>■第9章 P118</p> <p>9.1. 評価方法</p>	<p>■目次</p> <p><u>9.1. 継続的な計画の見直し・・・・・・・・・・120</u></p> <p>■第9章 P120</p> <p><u>9.1. 継続的な計画の見直し</u></p>								
38	120	第9章	協議会	年に複数回協議会を実施することを記載してほしい。	文章を修正しました。	<p>■第9章 P118</p> <p>なお、この評価や検証、事業の見直し等については、「生駒市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。生駒市地域公共交通活性化協議会は、連携計画策定後も毎年協議会を開催して事業の進捗や評価、事業計画の見直し等を行っており、これまでもPDCAサイクルを実践してきています。</p>	<p>■第9章 P120</p> <p>なお、<u>生駒市地域公共交通活性化協議会は、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し、連携計画の事業の進捗や評価、事業計画の見直し等を行っており、今後も同様に、毎年複数回の協議会を開催し、PDCAサイクルを実践します。</u></p>								
39	120	第9章	協議会	図9-1について、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について、文章を追記及び修正しました。	<p>■第9章 P118</p>  <p>図9-1 PDCAサイクルのイメージ</p>	<p>■第9章 P120</p>  <p>図9-1 PDCAサイクルのイメージ</p>								
40	目次121	目次第9章	協議会	9.2のタイトルについて、表現が適切ではない。	9.2のタイトルを「事業と評価指標との関連性」から「事業と評価指標との関連」に変更しました。	<p>■目次</p> <p>9.2. 事業と評価指標との関連性・・・・・・・・・・118</p> <p>■第9章 P119</p> <p>9.2. 事業と評価指標との関連性</p>	<p>■目次</p> <p><u>9.2. 事業と評価指標との関連・・・・・・・・・・121</u></p> <p>■第9章 P121</p> <p><u>9.2. 事業と評価指標との関連</u></p>								

番号	頁	章	意見者	意見	意見への対応	修正前	修正後
41	121	第9章	協議会	P120-121の表の使い方や意味を記載してほしい。	文章を追記しました。	<p>■第9章 P119 各事業が達成した場合の評価指標の達成状況を以下に示します。協議会を毎年開催し、事業進捗や事業評価（数値目標等）の確認を行うとともに、社会情勢の変化に対応しつつ、よりよい公共交通サービスの提供に努めます。</p>	<p>■第9章 P121 本市におけるよりよい公共交通サービスの提供に向けて、PDCAサイクルの「事業の評価・検証（Check）」を実施するための参考資料として、各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況を、次頁以降に整理しました。 なお、この評価指標値の変化の状況は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行前の条件下で試算したものです。そのため、今後の社会情勢を鑑みながら、必要に応じて評価指標値の変化状況を見直し、事業の進捗確認や事業評価等に努めます。</p>
42	122-123	第9章	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 「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。 	<ul style="list-style-type: none"> 表を横置きにして、見開きA3形式に変更しました。 表9-1について、重点的に検討・実施する事業に★印を追記しました。 「事業実施による評価指標の増減数」から「各事業の実施による評価指標の現況値からの変化状況」に文章を修正しました。 	<p>■第9章 P120-121</p> 	<p>■第9章 P122-123 表9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況</p> 
43	-	その他	パブコム	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	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に伝えます。	-	-
44	-	その他	パブコム	<p>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と利用者も増える。 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。</p> <p>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等を参考にする。 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だけの利用になる。</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。	-	-
45	-	その他	パブコム	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	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いますが、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。	-	-