

「長岡京市地域公共交通計画（素案）」に対する意見公募の結果について

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
1	2.3 交通現況 (P.12～P.28)	<p>「2.3.1(2)交通空白地の解消状況」(P.12)において、空白地の区域面積データは明確であるものの、鉄道駅から1km以上という前提条件が適切であるかどうかの検証が必要ではないでしょうか。</p> <p>北神足の人の話ですが、年配の方は重い荷物を持っての帰り道はきびしい距離だと思われます。</p> <p>地図上では鉄道駅から1kmの円でマスキングされている地域が、実質空白地となっているのではないのでしょうか。</p> <p>例：長岡天神駅と西向日駅沿いの西地域(中開田公園、弓場街道周辺)や馬場1丁目、一文橋1丁目2丁目など</p>	<p>鉄道駅から1kmという条件は国において一つの指標として示されており、今後も、国の指針等も参考としながら引き続き地域の実情を踏まえた取組みを検討していきます。</p>
2		<p>「2.3.3(1)運行状況」(P.18)、「2.3.4(1)運行状況」(P.21)にあるあるバスの運行状況について、天神3丁目、長法寺芝端、川原谷などに在住の方の意見として、東台バス停は、阪急電車利用の場合はもちろんJR長岡京周辺のショッピングやバンビオ利用、JR利用者にとっては14:00以降のバスが皆無であり、市が進めているバスなどの利用促進、利用状況のデータ分析も算定母数が0の条件で、信頼性が薄いと思われます。</p> <p>また、栗生在住の方にとって、バスの本数が減ったのに加え、光風台経由により、時間がかかり遠回りのリスクを感じるとのこと。</p> <p>また、天神4丁目北部の方は、元々阪急住宅の第一期分譲でバスの便も良いとの事で買ったが、年齢を重ねた者にとって14:00以降バスが無いと云うのは約束が違うなどの意見がある。</p> <p>免許返納者や高齢者が増加する中で市民の足を守るため、改善をお願いしたい。</p> <p>2022年に3百超のアンケートを提出しましたが対処するなどのお返事はありません。</p> <p>せめて「はっぴーバス」を東台経由にして欲しいとの意見も出ています。是非とも善処願います。</p>	<p>高齢化を迎える中で、地域住民の移動手段を守っていくことは、本市でも重要な課題と位置付けています。路線バスやコミュニティバスのルートの見直しなどについては、P.129 施策1-1やP.155 施策3-3で示されるようにルート全体のバランス、運行ダイヤへの影響も考慮しながら検討する必要があります。引き続き、事業のあり方を検証する中で改善の可能性についても見極めていきたいと考えております。</p> <p>また、市民のみなさまに対し、地域公共交通のルートやダイヤ、その活用方法等を周知していく取組みも並行して進めていきます。</p>

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
3	2.3 交通現況 (P.12～P.28)	「2.3.3(1)運行状況」(P.18)にある路線バスの運行状況について、あかねバス停のダイヤは2時間に1本です。どんな田舎のバス停でも1時間に1本はありますよ。およそ外出を計画する時に1時間早く出て時間を喫茶店等につぶすことはあっても2時間となるとさすがに利用は敬遠されるでしょう。利用者の減少とダイヤの間引きという悪循環を断ち切るために市は思い切ってダイヤの拡充のために阪急バスを補助すべきです。	現在、本市では、利用促進等の間接的に支援となる取組みによって、本市の地域公共交通の活性化を図っております。今後も取組みを進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。 市民のみなさまにも利用を通じて、地域公共交通の活性化にご協力いただきますよう、宜しくお願い致します。
4		「2.3.4(1)運行状況」(P.21)にあるはっぴいバスの運行状況について、はっぴいバスの土、日運行について審議の必要はあるのではないかと。東部バスは、土日も運行している阪急バスと共存している。西部方面は、土日には、路線バス利用をすすめているが、料金が異なるため、コミバスの土日運行の声は高まっている。地域によっては、路線バスまで坂があり、遠いので、コミバス停を設置しているところもあり、それでは土日バスの利用は困難である。審議されたい。	はっぴいバスの土日運行については、現在も行っております祝日運行を一つの参考としておりますが、祝日のご利用は平日の5～6割程度となっております。そのような実態も踏まえ、当面は平日のみを基本として、運行の継続を図っていきます。なお、はっぴいバスの運行につきましては、P.135 施策1-4やP.155 施策3-3の取組みを通じて、必要かつ適切なサービスの実現を図っていきます。
5	2.6 その他 本市の地域公共交通を取り巻く環境 (P.41～P.46)	「2.6.3 交通事故の現状」(P.44)にある下図のタイトルについて、「(全国)」を入れてほしい。	ご指摘に基づき、追記しました。
6	5.1 まちづくりの視点 (P.105～P.108)	「5.1 まちづくりの視点」にある「5.1.1 自家用車に頼らず生活できる環境づくり」(P.105, P.106)について、私たちは高齢者夫婦ですが、今のところかかりつけ医への月2回の通院、役所への年1回程度の用件、中心部にある大きなマーケットでの購入、日常のショッピングセンターでの買い物、京都市内等への月1回程度の阪急利用(西向日から)等、夫婦とも年齢並みの歩行ができるので不自由なくこなしています。 とはいえ今後、それまで通りにできなくなった時、今回の『計画』は私たちの移動をどのように保障してくれるのでしょうか?具体的にお示しください。	基本方針に示すとおり、地域公共交通の維持を目指し、自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくりを目指すものです、本市でも、この基本方針が達成され、市民のみなさまの移動が維持されるための取組みを推進してまいります。 本計画は、何らかのサービス等を「保障」するものではありませんが、上記の方針の実現に向けて、交通事業者や行政だけでなく、P.119に示すとおり、市民のみなさまも、担い手の1人として、利用等を通して支えていくことが重要となりますので、本計画を通じて、本市では市民のみなさまとともに、地域公共交通の維持に努めてまいりたいと考えています。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
7	6. 既存計画の振り返り (P. 115～P. 116)	施策の柱「サービス水準向上による公共交通利用の促進」(P. 115)に対応した「今後の課題」に示された『国や事業者と連携した「危険なバス停の改善」』は後ろの施策に反映されているのでしょうか。なければ入れておいてほしい。	施策 1-3「安全・快適な移動を支えるバス・タクシー車両の導入」を「安全・快適な移動を支えるバス・タクシー利用環境の整備」と変更し、危険なバス停に関する施策案を追加しました。
8		はっぴいバスで、この地域から直接市役所や図書館にも行きません。もちろん乗り換えたら行くことが可能ですが、公共の施設も気軽に利用できない状況です。済生会病院に利用を中心としたことから、R4.6～今まで可能だった事が弊害として出ています。何とか改善する為に、「既存計画の振り返り」を踏まえた「今後の課題」の1つに「更なる利便性向上に向けた検討」が必要と思います。	ご指摘を踏まえ、「既存の路線バスやコミュニティバスの路線・ダイヤ等の改善」に対する今後の課題として、「継続的なニーズ把握と適切な見直しによる利便性の改善」を追加しました。 なお、すべての主要施設へのアクセスを目指すルートは迂回の発生に伴う所要時間の増加、運行効率の低下、運行本数の縮小等、利用者の利便性低下にもつながる可能性があるため、慎重に検討すべき事項と認識しております。 はっぴいバスの運行につきましては、P. 135 施策 1-4 や P. 155 施策 3-3 の取組みを通じて、利用状況やニーズの把握に努めながら、ルートのあり方も含め、必要かつ適切なサービスの実現を図っていきます。今後も取組みを進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考とさせていただきます。
9	7.2 基本方針 (P. 118～P. 120)	「基本方針1」において、「本市では、民間事業者を中心とする既存の地域公共交通により、市民の移動手段が守れてきた中で、それらを守っていくことが最重要であることから、過度なサービスの充実を図るものではなく、既存の地域公共交通を最大限活用することを前提としたシステムの構築を基本的な考え方とします。」は守備範囲を狭めつつある阪急バスに頼ることを「前提」に、これ以上のサービスの充実はないと宣言しているともとれる文言です。 私たちの住む地域は長岡京市の北部で、本数が少ないコミュニティバス、阪急バスに頼らざるを得ない状況です。今後高齢者がさらに増えるにもかかわらず、「サービスはここまで」という姿勢はいかがなものでしょうか？『計画』の調整も含めてきめ細かな市民参加をお願いします。	本計画はサービスの上限を定め、民間路線バスに頼りながら、サービスの縮小を受け止めていくものではなく、高齢化を迎える中で地域の実情等について、より適切なサービスのあり方を見極め、存続が危ぶまれる厳しい状況の中で地域公共交通をいかに維持していくかを目指すものです。 行政だけでは、市民のみなさまの移動を支えることは難しく、引き続き、JR と阪急による鉄道軸と、阪急バス等による民間路線バス軸が本市の地域公共交通ネットワークの骨格になるという考えのもと、市民に活用していただくことが、本市の交通計画の根幹になると考えております。また、それらを補完しながら、適切に、はっぴいバスやタクシーなどによるサービスの充実を図るためにも、阪急バス等の民間路線バスによるネットワークを維持していくことが重要と考えます。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
10	7.2 基本方針 (P.118~P.120)	「基本方針1」や「基本方針2」について、高齢者・若年層・子育て層の外出リズムが異なるからこそ、全世代が利用できるコースやダイヤ、タクシーへの乗り継ぎができる公共交通網の5年計画で毎年の数値目標と具体的施策計画が必要ではないでしょうか？	P.158に示す評価の考え方に基づき、可能な限り、単年で数値を確認し、現状と目標値を照らし合わせ、計画の進捗状況や妥当性を評価していきます。また、多様なニーズが存在する中で、各手段が持つ特性を生かしながら、サービスのレベルと需要ニーズのバランス、費用面も含めた持続可能性の視点も含め、今後も地域や世代に合ったサービスや施策の実現を図っていきます。
11		「基本方針2」において、賑わい・観光・自家用車に頼らないなどの高い目標を掲げるならば、民間事業者とも連携した「過密的ダイヤ・ルート」が必要であり、予算投入も大幅に増額が必要になるが、どれだけ公共交通を重視するかの姿勢が求められるため、担当課だけでなく、市政運営の重点に位置づけるべきではないでしょうか？	ダイヤ・ルートの問題はそれ単体で取り組むものではなく、P.129 施策1-1やP.155 施策3-3で示されるように需要やニーズに応じてサービス全体としての適正化を進める中で、必要な取り組みや予算について検討すべきものと考えます。 公共交通の問題は市政運営だけ問題ではなく、まち全体の問題と捉えており、市民や事業者等の役割も含めて本計画を作成しています。
12		「基本方針2」について、「移動手段がないことで外出に困る高齢者などの移動支援や若年層・子育て層などの生活利便性の向上を目指すうえで、自家用車に頼らないまちづくりが重要になります。」の具体化が必要だと思います。	ここで示す「自家用車に頼らないまちづくり」については、サービスの抜本的な見直しや拡充を指すものではなく、市街化区域の約9割において、地域公共交通ネットワークが整備されていることを踏まえ、交通事業者とも連携しながら、乗継環境の改善や利用環境の整備を図り、市民に自動車に代わるバスやタクシーの利用に努めていただくことを考えています。市民のみなさまに対して、その活用方法を周知していくことで、自動車からの転換を促していきます。 また、これらの具体的な取り組みにつきましては、基本方針2に関連する施策としてP.128やP.138~P.149で示される取り組みを計画しております。
13		基本方針3について、「地域公共交通協議会」の市民公募委員が21名中2名(0.95%)は余りに少ない。ほぼ半数を市民公募委員として、市民の生活感覚・実感に基づく意見が反映される協議会にすべきではないでしょうか？ また傍聴も現在の3名までで、オーバーすれば抽選するのは、あまりに閉鎖的です。基本的には制限せず、10人以上は傍聴可能な条件整備することで、市民的にも透明感のある協議会にすべきではないでしょうか？	本計画の内容についてのご意見ではありませんが、今後の協議会の運営につきまして参考とさせていただきます。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
14	7.2 基本方針 (P. 118～P. 120)	「図. 着眼点・課題を踏まえた基本的な考え方のフロー」(P. 120)について、「既存計画の振り返り」との関係性を図中に表現してほしい。 (説明) 表紙裏の図にはあるが、このままでは「既存計画の振り返り」が今回の計画のどの部分に反映されるのか分かりづらい。	ご指摘に基づき、反映しました。 なお、既存計画の振り返りで示す内容については、P. 115 に示すとおり、振り返りを通じて、総じて「いかに便利にしていくか」ではなく、「いかに維持していくか」を示すものであり、それぞれの内容を個別に引き継ぎ、反映するものではないものと考えています。
15		本編と P. 120 の図中も含め、「基本的な考え方」か「基本的な方針」か用語を統一した方がよい	ご指摘に基づき、「基本的な方針」として表現を見直しました。
16	7.4 基本目標 (P. 122～P. 125)	本編 (P. 122～125) の基本目標に基づいて、本編 (P. 126) の基本方針 1・2・3 に沿った施策の柱と施策により、毎年の予算化で具体化する「計画案」だと思いますが、基本目標の 5 年後の数値目標が基本方針では「後退」であったり、「矛盾」しているなどで、大幅な修正・見直しが必要と思いますが、基本目標と基本方針の整合性・具体化をどのように計画されるのでしょうか？	計画で定める「基本方針」「基本目標」とともに、後退を意味するものではなく、地域公共交通を取り巻く環境がより厳しくなることが予想される中でも、既存サービスを維持し、市民の移動を支えることを基本方針としています。また、目標に係る部分と整合を図っております。
17		「(1) ネットワークの視点」(P. 122) で、交通空白地の解消率を変えず、タクシーの市内配車台数も増やさず、阪急バス長岡京線の収支状況だけが、1.3 倍に設定したのは、値上げをする計画なのでしょいか？	地域公共交通を維持するため、今後の値上げの可能性を排除するものではありません。ただし、値上げを前提とするものではなく、需要やニーズに応じたサービスの効率化や利用促進や待合環境の整備などによる需要の増加を進めることで、収支状況を改善し、持続的にサービスが提供される環境づくりを目指すものとして設定しています。
18		「(2) 多様な移動環境整備の視点」(P. 123, P. 124) で、通勤・通学・買い物・通院の自動車分担率を少なくすることを目標とするならば、自動車に代わるバスやタクシーを活用しやすい公共交通網(バスやタクシーの増便)の具体化を提示すべきではないでしょうか？	地域公共交通を取り巻く経営環境や担い手不足を考慮すると、ただちにサービスの量を増やす施策を前提とすることは難しいと考えます。その中でも、交通事業者とも連携しながら、乗継環境の改善や利用環境の整備を図り、自動車に代わるバスやタクシーの利用に努めていきます。本市では、既に市街化区域の約 9 割において、何らかの地域公共交通ネットワークが整備されていることを踏まえ、市民のみなさまに対して、その活用方法を周知していくこと、また、徒歩や自転車の活用も含めて、過度な自動車利用からの転換を促していきます。
19		「(2) 多様な移動環境整備の視点」(P. 123, P. 124) で、グランドパスの保有者数・タクシー利用件数を増やす目標を設定するならば、バスやタクシーの大規模な乗車割引券などの計画が必要ではないでしょうか？	グランドパス保有者数、タクシー乗継事業の利用件数については、P. 141 施策 2-3 のとおり、高齢者運転免許自主返納支援事業や定期券等購入補助事業、公共交通乗継事業等の取組みによって、活用を推進していきます。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
20	7.4 基本目標 (P.122～P.125)	<p>「(3) 活用の視点」(P.125)で、路線バスの利用者数を5年後も変わらない設定で、「はっぴいバス」と「東部バス」の1便あたりの利用者数を増やし、路線バスの利用者数は変わらない設定となっているのが、どのように具体化・実現するのかの説明(施策・計画)が必要ではないでしょうか？</p>	<p>「はっぴいバス」「東部バス」については、運行開始当初から評価基準として設定してきた数値を改めて目標値と設定しました。コロナ禍からの回復基調の中で利用者の定着を図り、目標達成を目指します。路線バスについては、これまで利用者が減少傾向である現状も踏まえ、減少局面からの脱却を図り、今後のサービスの維持を目指す基準として、利用者数は現状維持を目指すことと決めました。具体的な施策については、乗継環境の改善や利用環境の整備、さらには周知を図り、自動車に代わるバスやタクシーの利用に努めていきます。</p>
21		<p>「(3) 活用の視点」(P.125)にある路線バスの目標値について、現状より上げるべきではないでしょうか。目標値の数値が阪急さん作成の数値ではないことが前提です。</p> <p>(説明)</p> <p>1) 参考数値として挙げられているP.122、企業としては当たり前ですが阪急さんの収支目標は改善としています。 市の目標が利用者数横ばいでは、P.129にある路線バスの運賃適正化やP.155、P.156の需要に応じたサービスの継続的な見直しで、運賃値上げ懸念があります。利用者増も目指すべきではないでしょうか。</p> <p>2) P.88、総合計画後期計画書ではバスの利用率を現状以上としています。人口は若干減る予想かもしれませんが7.4%以上という表現になっています。</p> <p>3) P.160の各指標をみると</p> <p>①阪急バスさんの収支が改善(参考指標)しているのに、利用者数が横ばいでは合理化、サービス低下や運賃値上げが懸念されます。目標値の利用者数が阪急さん作成の数値ではないことが前提です。</p> <p>②免許返納を多くして、グランドパスが増えればバスの利用者増になるのではないのでしょうか。</p> <p>(参考)</p> <p>観光振興(P.38資料では減少中ですが)により、路線バスの利用者増を図る。広域観光化(長岡京跡、乙訓古墳群)についても期待されています(2024.1.7日経新聞夕刊)。</p>	<p>本指標については阪急バスへも確認しております。値上げを前提とするものではなく、地域公共交通を取り巻く環境がより厳しくなることが予想される中で、P.129施策1-1で示されるように需要やニーズに応じてサービス全体としての適正化を進めることと、収支状況を改善し、持続的にサービスが提供される環境づくりを目指すものとして設定しています。</p> <p>ご意見のとおり、今後の人口減が予想される中で、利用者数を維持していく事は実質的に人口比で利用を増やしていく事でもあり、利用者増も目指しながらもまずは維持を目標として取り組んで参ります。</p> <p>グランドパスについてはご意見の通り、バスの利用者増につながる取り組みとして、P.141施策2-3のとおり高齢者運転免許自主返納支援事業や定期券等購入補助事業等の取組みによって、活用を推進していきます。</p>

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
22	7.4 基本目標 (P.122～P.125)	「(3) 活用の視点」(P.125)にあるタクシー利用者数の目標値について、上げるべきではないでしょうか。 (説明) 1) P.27 都タクシーの利用者数は回復傾向を示している。 2) P.160 タクシー乗継事業の利用件数は目標値を上昇させている。 3) P.160 自家用自動車の通院利用の減少にはタクシー利用があるのではないのでしょうか。	タクシー利用者数については、ご指摘のとおり、回復傾向を示しています。しかしながら、コロナ禍の影響も踏まえた利用の減少や全国的なドライバー不足の問題、2024年に実施される労働条件の見直しなどの厳しい環境の中で、何も対策をしなければサービスの更なる縮小が見込まれる状況にあります。このような中、タクシー利用者の目標値については、供給側の視点も考慮し、既存サービスや利用環境が維持されることを念頭に設定しています。 なお、移動手段の垣根を越えた連携を通じて、快適に移動できる環境を整え、それぞれの利用を促進する施策の1つとして、P.137 施策1-6 公共交通乗継事業の活用を図り、バスとの乗り継ぎ乗車を引き続き推進していきます。
23		「(3) 活用の視点」(P.125)で、タクシーの利用者数が5年後も変わらない設定なのはなぜか？タクシー単独乗車(デマンド型を含む)やバスとの乗り継ぎ乗車などタクシーが活用できる計画・施策が必要ではないのでしょうか？	
24	8.1 基本方針1 に対応する施策メニュー (P.129～P.137)	施策「1-1 既存の幹線公共交通軸の維持」(P.129,P.130)の実施内容に市民が主体の理解、利用、につながる文章を追加してほしい。 (例)市民は公共交通を理解し利用、活用することを実践します。 (説明)運賃値上げの内容を含むためです。	ご指摘に基づき、実施内容の1つとして、「また、市民も主体の一員とし、地域公共交通のあり方や役割を理解し、積極的に活用します。」を追加しました。
25		「基本方針1」に対する施策として、はっぴいバス現3コースを更に増やす。	はっぴいバスの運行につきましては、P.135 施策1-4やP.155 施策3-3の取組みを通じて、必要かつ適切なサービスの実現を図っていきます。今後も取組みを進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考とさせていただきます。
26		はっぴいバスの運用について、主に済生会病院利用者向けになっています。「どこへ行くのかわからない」「知らない間に市内を一周してきた」との声が出ています。目的地に行くために分かりやすい表示とコースにしてください。済生会だけでなく「買い物に行きやすい」「他の病院にも行きやすい」コースと表示にしてください。	ご利用の目的や形態はご利用者それぞれで異なるため、主観的な表現で示す事は適切ではないと考えております。いただいたご意見も参考としながら、ルートの周知方法を含め、より分かりやすくよりご利用しやすくなるよう、引き続き情報発信に努めてまいります。
27		「基本方針1」に対する施策として、空白地域をなくす。	P.129 施策1-1やP.155 施策3-3で示されるように需要やニーズに応じてサービス全体としての適正化を進める中で、空白地域が拡大する事の無いよう努めていきます。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
28	8.1 基本方針1 に対応する施策メニュー (P.129～P.137)	<p>先日、大きい荷物を持って JR 長岡京市まで行こうとしたとき、コミュニティバス（はっぴいバス）で、と思って時刻表を見たところ、午前中だったので、川原公園から遠回りになって 40 分かかる。それでタクシーをと思い TEL するも台数が少なく、何時になるか判らないとのこと！電車の時刻もあることなので、とても困りました。</p> <p>① バスの運行時刻を午前・午後共に沿う方法にしてほしい</p> <p>② いつでも呼べるタクシーへの援助をしてほしい（ライドシェアは反対）</p> <p>③ 阪急バスの増便への援助を・・・</p>	<p>実体験に基づいたご意見ありがとうございます。</p> <p>はっぴいバスについては、限られた資源（コストや車両）でなるべく運行本数を確保するため、片方向の運行を実施しています。そのため、ご指摘のとおり、条件によっては所要時間を要することがございますが、ご理解のほど、よろしくお願いいたします。</p> <p>また、タクシーについては、乗務員不足などもあり、今回のような一例も見受けられると理解しております。本市でも、乗務員不足等が取りざたされる中で、本計画でも、タクシー台数については、維持されることを目標に掲げており、タクシーサービスの重要性を鑑み、交通事業者と対話を進めながら、維持・活性化を進めてまいります。</p> <p>また、現在、本市では、利用促進等の間接的に支援となる取組みによって、本市の地域公共交通の活性化を図っております。今後も取組みを進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考とさせていただきます。</p> <p>市民のみなさまにも利用を通じて、地域公共交通の活性化にご協力いただきますよう、宜しくお願い致します。</p>
29		<p>「基本方針1」に対する施策として、阪急バス停留所にはベンチとヒサシを設けるべきだ。真夏の酷暑や雨をしのぐには必須と思います。高齢者の移動には配慮が必要です。</p>	<p>ベンチや上屋の設置については、道路幅員等の設置条件に制限がございます。バス利用者のご利用の状況や利便性とあわせて、通行される方への影響や安全確保の観点も踏まえ、交通事業者、道路管理者、交通管理者とも連携しながら、いただいたご意見につきましては今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
30		<p>「基本方針1」に対する施策として、すべてのバス停に屋根とベンチをつける。</p>	
31		<p>「基本方針1」に対する施策について、市民の高齢化に伴い、バスの停留場に行くことすら困難な方がおられます。そのうえバスの停留所には、屋根も椅子もない。バスを待つことすら困難な高齢者に、せめて設置可能な停留所には、バス停に屋根と椅子を設置してください。</p>	

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
32	8.1 基本方針 1 に対応する施 策メニュー (P. 129～P. 137)	<p>施策 1-5「需要に応じた利用支援制度の拡充」(P. 136) について、高齢化により「これまでバスで外出をしていたが、シルバーカードを持ってバスに乗るのが怖くなり、タクシーを利用している。高いので困っている。外出を減らすよう買い物は通院に合わせたり、買い物の回数もなるべく減らすようにしている。タクシーの補助があれば助かるんですが・・・」という声をお聞きしました。グランドパスを利用するほど外出をしない方で、高齢化のため外出の足がタクシーに変わった方も多くおられます。通院はもちろん、買い物も制限せずお出かけができ、家に閉じこもることなく過ごせるようにタクシー利用への補助金の創設をお願いします。</p>	<p>本市では、外出困難な心身障がい者に対し、タクシー料金の一部補助（愛のタクシー事業）をはじめ、タクシーを活用した市民の移動を支える取組みを進めてきました。引き続き、地域公共交通を利用して外出していただくことの意義等も踏まえながら、いただいたご意見につきましては今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
33		<p>施策 1-5 (P. 136) や施策 1-6 (P. 137) で示されているタクシー利用について、市民からの要望があるのは、高齢でバス利用が困難な方は、福祉的観点からも公共交通として、審議検討されたい。</p>	<p>タクシーが市民のみなさまの移動を支える重要な交通手段であることは本市も認識しているとおります。地域公共交通を利用して外出していただくことの意義等も踏まえながら、いただいたご意見につきましては今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
34		<p>施策 1-5 (P. 136) や施策 1-6 (P. 137) で示されているタクシー利用について、高齢者にタクシーチケットを配布する。</p>	<p>なお、本市では、既に民間事業者によるタクシーが運行を継続されている状況にある事も踏まえ、P. 137 施策 1-6 公共交通乗継事業により</p>
35		<p>施策 1-5 (P. 136) や施策 1-6 (P. 137) で示されているタクシー利用について、阪急バスの利用者の減少は、バス停にも行けない高齢者が増えていることも要因の一つと考えます。市役所や買い物に行きたいが、バス停まで歩けない「買い物難民」が出ています。市の運営する乗合タクシーの検討をお願いします。</p>	<p>はんきゅうグランドパスでバスを利用された方を対象とするタクシー乗継券を交付する等、既存ネットワークやサービスを活用しながら、皆さまの外出を支援しております。</p>
36	8.2 基本方針 2 に対応する施 策メニュー (P. 138～P. 149)	<p>施策 2-3「高齢者の免許返納支援の実施」(P. 141) について、運転免許を返納した高齢者にはもれなく阪急バスおよびはっぴいバスの割引パスを進呈する。割引率は市の財政状況によることにするが半額程度がのぞましい。バンビオ駐車場の黒字を充当すればよい。</p>	<p>料金制度のあり方については、受益者負担の視点も踏まえ、ただちに無料とすることは本来のあり方ではないと考えています。運転免許を返納された方には、P. 141 施策 2-3 のとおり高齢者運転免許自主返納支援事業を通じて、阪急バスやはっぴいバスを利用していただきやすい制度を導入しており、今後もこれを推進していきます。</p>
37		<p>施策 2-3「高齢者の免許返納支援の実施」(P. 141) と関連し、高齢者対策として「敬老パス」70 才以上無料の制度にする。</p>	<p>引き続き、免許返納の促進、また、その後、地域公共交通を利用していただきやすい制度のあり方について、ご意見を参考とさせていただきます。</p>

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
38	8.2 基本方針 2 に対応する施策メニュー (P. 138～P. 149)	施策 2-5「モビリティ・マネジメントの実践を通じた地域公共交通への理解醸成」(P. 145) の記述について「実施を検討します。」を単に「実施します。」にする。	実施にあたっては、関係者の理解や協力も必要となる取組みであり、必ずしもただちに実施しうるものではないため、「検討」事項として位置づけ、実現に向けた取組みを推進していくこととします。
39	8.2 基本方針 3 に対応する施策メニュー (P. 150～P. 157)	「基本方針 3」に基づく施策として、多様な主体で維持・活性化する仕組みづくりと意識の醸成を図るため、小さなお子さんと外出する保護者の方のバス利用を促すために 4 か月健診受診者に対し、バスマップや 3 回分のバス代チケットを配布して実際に乗って体験をしてもらうこともいいのではないのでしょうか。	ご意見のように、小さなお子さんと外出する保護者の方など、若い世代の方にバスを利用していただく習慣を持っていただくことが重要と考えています。 情報発信と合わせて、利用機会の創出につながる取組み等、今後の参考とさせていただきます。
40	9. 計画の達成状況と評価体制 (P. 158～P. 159)	項目ごとに 5 年後だけでなく、毎年の施策と数値目標を示してこそ評価・検証が可能ではないのでしょうか？	それぞれの施策においては、単年かつ個々で効果を評価することが難しいものもあるため、全体を通じた目標値として 5 年後に目指す数値を示しています。これらの評価については、P. 158 に示す評価の考え方に基づき、可能な限り、単年で数値を確認し、現状と目標値を照らし合わせ、都度計画の進捗状況や妥当性を評価していきます。
41	その他 施策に対する提案・要望	黒字が出ている市営駐車場料金を引き下げる。バンビオ利用者は無料に。	市営駐車場の料金制度については、経営状況や近隣の料金との比較も踏まえて決定されるものであり、ご利用の利便に応じて適正なご負担をいただくべきものと考えています。今後も取組みを進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。
42		車いすでも通れる市の道路の整備をお願いします。	道路管理者、交通管理者とも連携しながら、今後の道路環境の整備を進めていく中で、いただいたご意見につきましては参考にさせていただきます。
43		阪急バス 80 系統の廃止によって長岡京市路線往復で 16 便も少なくなる。廃止をやめないと滝ノ町など空白になるのではないかと。	ご意見の内容については、現時点では決まった内容ではございませんが、本市でも厳しい状況である事は理解しております。引き続き交通事業者とも連携を図りながら、サービスのあり方を検討してまいります。

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
44	その他 施策に対する提案・要望	<p>① 運転免許を返納した高齢者にはもれなく阪急バスおよびハッピーバスの割引パスを進呈する。割引率は市の財政状況によることにするが半額程度がのぞましい。バンビオ駐車場の黒字を充当すればよい。</p> <p>② 阪急バス停留所にはベンチとヒサシを設けるべきだ。真夏の酷暑や雨をしのぐには必須と思います。高齢者の移動には配慮が必要です。</p> <p>③ あかねバス停のダイヤは2時間に1本です。どんな田舎のバス停でも1時間に1本はありますよ。およそ外出を計画する時に1時間早く出て時間を喫茶店等つぶすことはあっても2時間となるとさすがに利用は敬遠されるでしょう。利用者の減少とダイヤの間引きという悪循環を断ち切るために市は思い切ってダイヤの拡充のために阪急バスを補助すべきです。</p> <p>以上の提案を実現するのにいくらお金がかかるか産出して公表願えたらと思います。</p>	<p>①→No. 36 で回答。</p> <p>②→No. 29 で回答。</p> <p>③→No. 3 で回答。</p> <p>実際に本市の取組みとして実施するものや、実施したものにつきましては、本市の予算や決算の中で公表しております。</p>

No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方
45	その他	<p>交通政策課に勤務される職員の皆さんご苦労様です。</p> <p>タウンミーティングに参加したことがあります。笑顔を絶やさず、的確な説明が印象に残っています。小生は、3歳から長岡京市に住み、神足太田には45年近くになり米寿を過ぎました。「太陽は東から昇るが、長岡京市は西から昇る」と東部地域の公共事業の遅れに、冷ややかな視線がありますが、東部循環バスが実験から、本格運行されようやく灯が差し込んだという方も居られます。私も、公園の整備や、自治会の運営委員を担当するなかで、いろいろな意見を伺うことがあります。城の里中の停留所が移動になり、何とかならないものかとか、意見をもらいます。交通課も住民との接点でご苦労されていると思います。</p> <p>新たに神足稲葉停留所もでき、太田の住民も、城の里東と、稲葉、双方利用出来て便利になったと喜んで居られます。</p> <p>高齢化の中で、利用者も増えていると思いますが、最近子育て世代も増えてきています。多様な価値観のなかで、「互近助」互いに、近くの者が助け合う。</p> <p>衣食住の接点、互いに結び付く、接着剤が交通政策です。</p> <p>基本理念に基づいて、公共交通の充実のため、今後ともご努力有らんことを祈念致します。</p>	<p>本市の交通行政へのご理解ありがとうございます。ご意見のとおり、多様な世代、属性の市民が安心して住み続けられるために、地域公共交通が重要と認識しており、P.117の基本方針や理念にも表しております。東部バスの運行をはじめ、引き続き、地域住民の生活（衣食住）を支える地域公共交通の維持・確保に努めてまいります。</p>