

八尾市地域公共交通計画（素案）に対する市民意見提出制度（パブリックコメント）の実施結果と市の考え方について

資料4

八尾市地域公共交通計画を策定するにあたり、八尾市市民参画と協働のまちづくり基本条例第12条の規定に基づき、検討途中の素案を公表し、市民意見提出制度（パブリックコメント）を実施しましたので、その結果と提出された市民意見に対する市の考え方を公表します。ご提出いただいたご意見等は原文の内容を基本としつつ、趣旨を損なわないように要約するとともに、同じ内容の趣旨のご意見については、まとめております。また、本計画に直接該当しない意見については、こちらでは割愛させていただいております。

(1) 意見募集期間

令和3年6月21日（月）～令和3年7月21日（水）

(2) 提出方法別の提出人数及び意見数

提出方法	提出人数（人）	意見件数（件）
直接持参	9	9
電子メール	1	2
FAX	1	1
郵便		
合計	11	12

※複数項目にわたるご意見につきましては、関連項目ごとに整理し、本市の考え方をまとめましたので、意見件数とは一致しません。

八尾市地域公共交通計画（素案）に対する市民意見提出制度（パブリックコメント）の実施結果と市の考え方について

No.	該当箇所		意見・提言	市の考え方	素案修正 有無
	変更前	変更後			
1	30	30	<p>都市計画決定している駅前広場の整備状況を表にしている。</p> <p>しかしこの現況認識だけで良いのだろうか。私は下記の3点でこうした現況把握と、課題の未提示に疑問を感じる。</p> <p>1 駅前広場の都市計画は多分昭和40年代になされ、街路整備と一体で進めるとの方針から、八尾市では片側だけの整備が5か所でなされているだけである。ほぼ45年ほどかけて、志紀・JR八尾・近鉄八尾・JR久宝寺・八尾南となっており、ここ20年ほどは他の駅前の広場整備は全く進んではいない。予算が付かなかっただけなのか。</p> <p>2 また交通結節点としての機能向上を図るためには、タクシー乗り場（降車場）、路線バスへの乗り継ぎ、長距離バスの受け入れ等、いずれの機能も一部近鉄での京都コースができた程度で、駅周辺の『つなぐ』機能は強化されていないのではないか。信貴山口駅にも広場は不要なのか。</p> <p>3 大学生、高校生の通学の利便もこうした交通結節点の停滞のため、学校間の競争力強化にはなっていない。</p> <p>まず駅前広場の機能が計画策定時と時代が変わるなかで、21世紀の八尾市民の交通利便を満たすためにどういう交通広場・結節点であるべきかを、基本に立ち返って検討していくことを望みます。</p>	<p>駅前広場の整備は、周辺道路の整備や用地の取得などが伴うことから事業費が大きく、また長期的な取組が必要になります。しかし、交通結節点機能の充実や安全対策などの観点から必要な事業であると認識しており、平成27年度には、JR八尾駅前南交通広場の整備を行い、近鉄八尾駅前、久宝寺駅前南、JR八尾駅前南、志紀駅前東、八尾南駅前の各交通広場の整備が完了しております。一部整備や未整備の駅前広場がまだ多数ありますが、今後は近鉄河内山本駅周辺整備事業の1つとして河内山本駅前交通広場の整備に取り組んで参りたいと考えております。</p> <p>交通結節点における長距離バスへの乗り継ぎについては、近鉄八尾駅だけでなくJR久宝寺駅から京都駅八条口へ近鉄バスが運行しており、また、近鉄八尾駅から大阪国際空港（伊丹空港）へ大阪バスが運行しております。</p> <p>信貴山口駅につきましては、駅前広場の都市計画決定がなく、整備の予定はありませんが、今後、駅利用者のニーズや利便性等を注視して参りたいと考えております。</p> <p>今後の駅前広場の機能については、人口減少や社会情勢、ニーズが大きく変化している中、持続可能な社会を実現するためには、都市づくりの方針として、主要駅を中心とした安全・安心なコンパクトプラスネットワーク都市の形成を図るとともに、高齢者や障がい者を含む全ての利用者が快適で円滑に利用しやすい駅前広場の整備を進める事が必要であると考えています。</p> <p>引き続き選択と集中のもと社会情勢やニーズに合致した駅前広場の整備促進に努めてまいります。</p>	無

2	75-87	75-87	<p>長年に渡って、地方公共交通機関として、バスは大きな役割を果たしてきた。しかし、時代の流れに伴い生活環境の変化等で移動手段も「何時でも、何処でも」、「door to door」、「安価」という利便性の高い個別輸送機関（マイカー、自転車、バイク）の利用者が増加した。これによりバスは鉄道に対するフィーダーサービス機能が薄れ、利用者、収益の減少から路線廃止も多く生じた。</p> <p>現在、交通不便地の解消の方針として新たなバス路線の開設が取りざたされている。具体化されていない現時点では、利用者については想定できないが、過去のいきさつで、3年前開通した大阪バスの八尾志紀線の現状を考慮すると利用者の確保及び維持はきびしいと想定される。</p> <p>計画は十分高度なものであるが、実行時に想定外の事象が出た場合はどのように対応するのかも検討しておく必要がある。</p>	<p>1960年代からモータリゼーションの進行や少子高齢化に伴う人口減少などにより、公共交通利用者の減少が続いております。加えて、運転者不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下により、さらに公共交通利用者を減少させ、路線の廃止が見られる一方で、令和元年9月23日から大阪バス(株)が新たな路線として八尾志紀線の運行を始めたところです。本計画では、重点施策「Ⅲ-1 広報誌やホームページなどを使った地域公共交通に関する情報発信」(P82)「Ⅲ-2 公共交通を認知・利用する機会の創出」(P83)に取り組むことで、市民、交通事業者、行政がともに支える公共交通ネットワークの実現をめざしたいと考えております。</p> <p>また、交通不便地の解消については、定時定路線のバスに限らず、地域のニーズに合った持続可能な公共交通の制度設計を行うこととしております。</p> <p>なお、P2に記載のとおり、本市を取り巻く社会の状況が大きく変わるなど大きな方針変更が必要な場合は、適宜見直しすることとしております。</p>	無
---	-------	-------	--	---	---

3	76	76	<p>ここでは八尾市内には交通不便地が30%ほどあり、バス事業者・タクシー事業者等と協力して、高齢社会の中で、公共サービス(=市内の移動)を低下させないことをめざすとされている。</p> <p>私は自分が免許を持っていないから、自転車とバスでの移動を主体に考えてきたが、最近の地域交通の状況を見ていると、医療機関(徳洲会・医真会・貴島病院等)の送迎バス、大学の通学バス、入浴施設(温泉施設)スポーツ施設の車両がどんどん増えていると感じている。</p> <p>これまでは「単独民間施設の送迎バス」は営利のための自前での運営が当然と考えられてきた。</p> <p>しかし駅前広場内にこうした施設も含めた集合(乗り合い)バス送迎エリアを設定し、市内で近接エリアに移動する時に、この民間送迎バスを利用できるようにしていくことを考えても良いと思う。</p> <p>駅前広場は従来は幹線道路の整備と合わせて行うのが街づくりの基本と考えられ、駅前広場を単独で整備することは無かった。</p> <p>しかしここまで人口が停滞し、交通不便地の中で高齢化が進む以上、むしろ駅前広場の評価を上げ、利用する準公的交通の利用しやすさで、交通拠点性を向上することが期待されているのではないだろうか? こうした視点での検討や課題解決も検討していただきたい。</p>	<p>本市の交通不便地における人口割合は20.2%であり、公共交通事業者だけでなく、市民も一体となって公共交通利用者数の維持をめざすこととしております。</p> <p>民間事業者の送迎バスの活用については、事業者のご協力をいただきながら「高齢者『おでかけ支援バス』(お試し運行)」(P40参照)を実施しております。国の方針としても、地域の輸送資源の総動員が掲げられていることから、今後も、既存路線バスの運行に影響を与えない範囲で、活用を検討してまいります。また、民間事業者の送迎バスは無償運行であり、道路運送法上の許可を必要としないため、停留所設置やエリア設定ができません。駅前広場内の一般バース等でご対応いただいております。</p> <p>駅前広場の整備については、周辺道路との接続を検討する必要があることから、都市計画道路の整備と合わせて進める事が一般的です。また、八尾市都市計画マスタープランでは、都市構造の方向性の1つとして「駅を拠点としたコンパクトプラスネットワーク都市の形成」が掲げられていることから、駅前広場の交通結節点としての整備・機能更新を実施してまいりたいと考えております。</p>	無
4	—	—	<p>大阪バス(株)が運行する八尾志紀線に関するご意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・便数が少なく不便を感じている。</li> <li>・路線の変更及び延長してもらいたい。 等</li> </ul>	<p>今後も、利用者の増加及び公共交通の維持のため、大阪バス(株)と協議を続けてまいります。</p>	無