河内長野市地域公共交通連携計画(案)に対するパブリックコメント意見一覧

【概要】

平成21年8月21日(金)～9月15日(火)まで河内長野市地域公共交通連携計画(案)に対するパブリックコメントを実施したところ、60件の貴重なご意見を頂きました。ご意見の内容を踏まえ、市及び地域公共交通会議において検討しましたところ、計画修正が必要な箇所はありませんでした。なお、ご意見に対する市の考え方は下記のとおりです。

番号	パブリックコメント	市の考え方
1	<p>楠ヶ丘地区で試験運行の計画がありますが、ルートを選定次第では利用客が変動すると思います。道幅の関係、バスの方向転換場所の関係で地区内を網羅するのは困難と思います。ルート計画が決まる前に地区の意見を集約してください。美加の台周回バスを三日市発美加の台右回り、美加の台駅行き、反対ルートのバスにすれば西片添の利用客が見込め、美加の台から三日市駅への送迎自動車を減らせるのではないかと(マンション2号館前のバス停を少し動かさねばなりません)郵便局に行きたい、病院に行きたい、市役所、図書館に行きたいという人のため三日市駅 - 河内長野市役所間に小型のシャトルバスを。三日市で運賃が今と変わらない乗り継ぎ券を出して(大阪市のゾーンバス参考)三日市駅で乗り継ぎを可能に。三日市でスーパーの買い物くらいは大目にみては？ 大型バスを長野まで運行しても乗客は少なく、本数が多い。交通渋滞の原因でもある。</p>	<p>本文P8に楠ヶ丘地域での試行運行計画を記載しておりますが、運行ルートや運行形態等については、地域との協働により合意形成を図りながら実施して参ります。なお、合意形成の進め方として本文P7の に記載しておりますような地域の検討組織を立ち上げ、地域の実情に即した公共交通について意見集約などを図って参りたいと考えております。</p> <p>また、美加の台団地を運行する南海バス路線については、美加の台駅を起点として運行しておりますが、運行ルート等を変更するには地域住民も含めた関係者の合意形成を図る必要があると考えております。</p> <p>さらに、本文P9には公共交通を活用した取り組みの検討について記載しており、例えば公共交通を利用し買物をした場合の割引実施の効果などを検討します。</p> <p>最後に、三日市町駅-河内長野駅付近 - 市役所間の小型バスの運行につきましては、現在モックルコミュニティバスを運行しております。</p>
2	<p>桐ヶ丘地域へのバス運行について(同旨42件)</p>	<p>本計画において、桐ヶ丘地域は、駅・バス停から共に500m以上離れているエリアが多い地域である「公共交通不便地域」の1つとして位置付けており、市内では、桐ヶ丘地域と同じような不便地域が住宅地域の約7%存在しております。また、駅から1km・バス停から500m以上離れている「公共交通空白地域」は住居地域の約4%存在しております。将来的にはこれらのエリアの解消を図ることを目標としておりますが、本計画においては、まずは、公共交通空白地域と不便地域の中から1地域ずつを対象とし地域に合った公共交通を確保する取り組みを地域と協働で行なっていく予定であり、これらの取り組みの成果に基づき他の不便地域などへの展開を図って参りたいと考えております。</p> <p>なお、桐ヶ丘地域の公共交通を議論するにあたりましては、近隣地域の「あかしあ台、自由ヶ丘」を含めた中で議論する必要があると考えており、まずは、議論を始めるための地域間での合意を図る必要があると考えております。</p>

3	<p>土・日・祝(自家用)以外は、殆どバスです。緑ヶ丘～千代田に関しては別に今までどおりで問題ありませんが、河内長野～緑ヶ丘北町(市役所経由)に関してですが、何年か前から今のルートになっていると思いますが、おそらくこちらの自治会の申し出でそうなったと記憶しております。市役所を循環してもらおうと役所に用事がある時は便利だという発想でしょうが、そうそう市役所に用事はないはずで、そして何人の人が利用されていますか？(ここで伝えたいのは用事もないのに役所を回ると3分～5分～6分は予定時刻よりどの便も遅れてます。)細かく言うと駅まで10円高いです。時季とか内容によって用事が重なる(人数にもよるが)ようでしたら、役所からキックスが自治会に出張してもらおうシステムをとれば良いと思っております。度々利用して、いつも感じている事を素直に記しました。</p>	<p>ご意見の南海バスの小山田循環(市役所経由)については、運行ルート上に市役所やキックスなどの市民利用の多い公共施設が近くにあることから、できるだけ多くの方に利用して頂くため、平日の昼間時間帯はそれらを経由し、河内長野駅とを結ぶ運行ルートの設定にしていると事業者より聞いております。</p> <p>しかしながら、短所としては市役所を経由するため目的地への最短距離での移動性が低下してしまいますが、上記にも述べましたとおり、公共交通が持続していくためには多くの方の利用が必要となりますのでご理解願います。また、バスの定時制の確保につきましては、渋滞などの道路環境の影響などもありますことから、定時制が確保しやすい道路環境の改善などにも努めて参ります。</p>
4	<p>芝田河内長野市長は「市民の皆さんのご理解とご協力を支えに、『河内長野市で子どもを育てたい』『河内長野に住みたい』『河内長野を終のすみかとしたい』と言っていただけのまちづくりにまい進する(09.5.4「朝日新聞」「大阪の明るい未来のために」)と、公約しています。その市長の公約実行について駄場中大臣議員が、9月市議会代表質問で、「公共交通に市が責任を持ち、交通弱者が移動する権利を市が保障することと質問しました。この質問は大矢船の多くの住民の考えと一致します。私は今年5月に、大矢船町づくり委員(町づくり)会会長さんから、当委員会への出席の機会をいただき、杉田聡著『買物難民』の「役所もディベロッパも公営住宅を作り、分譲住宅を売ったら後の問題は住人に任せてしまう」(P.62)の通りになっていると紹介しました。私たちは、河内長野市10万都市建設に高額ローンを支払ってきたと話しました。出席された委員さんは大変熱心に聞いていただき、委員長さんからは「全面的に応援する」との激励をいただきました。「計画案」の「需要に応じたバス路線の見直し」をしていくためには、「本市の基本とする交通体系」を聖域と固執しては、「見直し」は十分なものが出来ません。大矢船住民の場合、南ヶ丘線の河内長野駅前行1時間に3運行のひとつは、南花台からバイパス 上原町 市役所終点(河内長野駅前終点にすると、現在の2路線と重複)の運行する。</p>	<p>本市のバス路線は、千代田駅・河内長野駅・三日市町駅を中心とした放射線状に形成されており、これらの主要駅に美加の台駅を加えた4駅周辺をモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所・ラプリーホール・図書館・病院などへのアクセス充実を図っております。本市の目標とする交通体系は、都市計画マスタープランで都市核と位置付けている千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺にバスなどの公共交通を集積し、これらの都市核を交通結節点として電車・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指すことを基本とします。なお、本計画のP8「需要に応じたバス路線の見直し」については、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働により合意形成を図り、将来も持続・発展できる公共交通を確保して参りたいと考えております。</p>
5	<p>桐ヶ丘も老人の町となり、車に乗れない人達も増えてきました。循環バスの運行もあれば便利ですが、それよりもタクシー利用が楽にできる方が住民は有難いと思います。以前のようにタクシー、バス、電車の補助券を発行してください。バスの年間経費に比べてずっと節減になると思います。別件ですが、現在7～9時の運行規制も地区外まで歩いてからタクシーに乗るので困っています。</p>	<p>ご提案のタクシー・バス・電車の補助券に関しましては、平成20年度末に本市財政健全化プログラムの実施に伴い事業廃止しております。</p> <p>本計画では、市民・交通事業者・行政など関係者の協働により、多くの方が利用しやすい公共交通について検討して参ります。</p> <p>また、桐ヶ丘地区の交通規制の解除は地域住民の合意に基づき警察署への申請が必要になると聞いております。</p>

6	<p>1. 現在のバス路線のほとんどは、開発された住宅地と駅を結ぶ、通勤を主とした路線である。住宅地開発後、何十年とたった現在では、駅だけでなく、住宅地間、商業地などを循環する公共交通が必要である。モックルバスも駅での接続を主としているが、住宅地を通す必要がある。</p> <p>2. P3では、乗り継ぎを基本とされているが、乗り継がない工夫が必要である。(時間のロス、高齢者への負担が大きくなる)</p> <p>3. P9では、中心市街地活性化との連携が提案されていますが、ここでも駅が中心になっていません。確かに駅周辺が賑わうのは大切ですが、現在かなりの飲食店、スーパー、電気製品量販店、式場などで賑わっている外環沿い(上原交差点)の各施設と連携し、買い物客に対し、公共交通利用者への割引実施の効果を検討してはどうか。</p> <p>4. 前項と関連して具体的な提案は、南が丘～大矢船～南花台～バイパス～上原交差点～キックス～市役所～河内長野駅といったバス路線の新設、あるいは現行路線の経路変更を検討してはどうか。</p> <p>5. 市は、市民が安全で安心して外出できる町作りのために、事業者への過度な気配りではなく、市民の要望を積極的にくみ取り、本当に安く、便利で、何度でも利用したくなるような公共交通の実現を期待する。</p>	<p>モックルコミュニティバスは、既存のバス路線とのネットワーク化を図り、市役所、キックス、病院などの公共施設へのアクセス充実を図ることをコンセプトに運行しております。ご提案頂きましたモックルコミュニティバスを住宅団地内に運行するとなれば、公平性の観点からすべての住宅団地内を運行する必要があります。また、乗り継ぎを無くすためには、多くの人の目的地を結ぶ必要があることから運行時間・ルートが長くなり、結果として不便な乗り物となってしまう可能性があります。したがって、本市の目標とする交通体系は、都市計画マスタープランで都市核と位置付けている千代田駅・河内長野駅・三日市町駅周辺にバスなどの公共交通を集積し、これらの都市核を交通結節点として電車・バスなどへ円滑に乗り継ぐことができる交通体系を目指します。</p> <p>さらに、本文P9には公共交通を活用した取り組みの検討について記載しており、例えば公共交通を利用し買物をした場合の割引実施の効果などを検討します。</p> <p>誰もが住み良い街にするためには、その街に関わる多くの方が協力しまちづくりを進めていくことが重要であることから、本計画では、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働で、より良い公共交通を確保して参ります。</p>
7	<p>大矢船西町からのバスルート見直しについて、昼間帯西町から南花台回りのルートが今なくなっています。病院やコノミヤへの買い物に行くにも困っている人が多いときいています。是非前のように南花台ルートにもどしてほしいです。</p> <p>日野滝畑コミュニティバスの運行も滝畑からの帰り 平日は2時、3時のバスがありません。ハイキングに行っても帰りが困ります。</p>	<p>ご意見の2路線については、本計画のP8需要に応じたバス路線の見直しにおいて、地域住民・交通事業者・行政などの関係者の協働による取り組みにより改善を図って参りたいと考えております。</p>

意見に対する回答 60人 60件 (12件:本人の意思により公表不可)