

委員	ご 意 見		対 応
	本計画について		
恒藤委員	・ 本計画が「マスタープラン」なのか「アクションプラン」なのか不明瞭。		・ 「1.2(1) 計画の位置付け」に本計画をマスタープランとして作成することを明記しました。
	誤字・脱字等		
	宝塚市地域公共交通計画（素案）		
藤田委員	p.2-3 ・ 3段落目 ” 高齢化率は、令和2年度（2020年度）で38％” → 28％		・ 修正しました。
藤田委員	p.3-5 ・ グラフ 左側目盛りの単位が凡例と重なっている。		・ 修正しました。
藤田委員	p.3-20 ・ 1段落目 ” 2000年から2012年の10年間で” →” 2010年の10年間で”		・ 修正しました。
藤田委員	p.3-21 ・ 2段落目 ” 登校目的が7％” グラフでは6％		・ ” 登校目的が6％” に修正しました。
	西谷地域の交通整備方針（案）		
藤田委員	p.1 ・ 3段落目 ” 地域の3/4の人が75歳以上” →” 地域の1/4の人が”		・ 修正しました。
恒藤委員	・ 「支援」「補助」の表記ゆれがある。		・ 確認して修正し、その他の表記ゆれ等についても確認・修正します。
恒藤委員	・ 「行政支援」「マンパワー支援」「金銭支援」が雑多になっている。		
	施策の実施主体について		
田中豊委員	・ 市民が主体性を持って検討、評価出来る体制が必要。 ・ 行政主体の取組から市民主体の取組に変えていく努力が必要。		
	評価指標について		
井上委員	・ 読んだときに分かりやすい表現、数字でなく文書表現も考慮して欲しい。		・ 配慮します。
	施策1-1 市南部における効果的・効率的な公共交通サービスの維持		
坂本委員	・ 内容が市南部に住む住民として不十分。 ・ 2030年を見据えて市南部に住む人全員の活動機会指標を増加させる利便性の高い公共交通サービスの検討が必要。		・ 施策1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の確保と連携し、活動機会の向上をめざします。
	めざす姿	” 地域の住民や交通事業者が、公共交通の導入や利便性向上に積極的に取り組む活動に対して行政が後押しする支援の仕組みを構築し、” ・ ランランバスのことであればすでにできているように思う。	・ 特に「事業1-1-2 積極的な市民活動への支援の仕組みづくり」に関する記載がわかりにくかったため修正しました。
川又委員			
	事業1-1-1	効率的で効果的な行政支援の継続 ・ 事業概要に「仁川地区・売布地区の活動機会の向上をめざします」とあるが、循環線を導入して活動機会が向上しており、今後は”維持をめざす”とするのが適切ではないか。	・ 事業概要を見直し、”第3段階の地域であることを維持する”という示し方に修正しました。 ・ 評価指標を見直し「活動機会指標」を用いた「第3段階の人口割合」と「行政支援をしているバスの沿線に居住する免許を持たない人ひとり当たりの利用回数」に変更しました。
坂本委員			
	評価指標	宝塚市における支援地区・団体	
	現状値	2地区	
坂本委員		・ どのことか。住民から公共交通導入の要望があるところか。	・ 仁川地区、売布地区の2地区です。
	目標値	3地区	
田中豊委員		・ もう少し希望の持てる表現にしてはどうか。	・ 指標の見直しを行い、この指標は取消しました。
坂本委員		・ なぜ3地区なのか。	
	施策1-2 市北部における持続可能な移動手段の確保・維持		
	評価指標	西谷地区における公共交通利用者数 ・ 武田尾駅での公共交通利用者数を合算しているが、評価指標として適切なのか。 ・ 西谷地区の公共交通サービスに限定するのであれば、武田尾駅へのアクセスに対する公共交通利用者割合などの方が適切かと思う。 ・ 今後さらに人口減少、高齢化が進み利用者の大多数を占める通勤・通学両者が減少すると考えられるので、別の指標を掲げた方がよいのではないか。 ・ 「活動機会指標」を用いた評価指標とし、〇〇以上を目標値に掲げてはどうか。	・ 評価指標を見直し「活動機会指標」を用いた第2段階、第3段階の人口割合としました。 ・ 評価指標として「西谷地区の運転免許を持たない人ひとり当たりのバス利用回数」を追加しました。 ・ 評価指標設定の考え方、目標値の考え方については、本編の評価指標の表の後ろに示しました。
	目標値	303,000 人/年度 以上	
田中豊委員		・ 統計数値から試算された数値だと思うが、市民にはわからないと思う。 ・ 文章表現はできないか。	
	施策1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の向上		
田中委員（阪急バス）	めざす姿	・ ” 駅やバス停までや” を削除。	・ 削除しました。
	評価指標	試乗体験会実施回数	
	目標値	4回/年度	
田中豊委員		・ 検討段階でわかってくることを踏まえて考えることはできないか。 「普及を積極的に進める。」	・ 検討段階でわかってきたことについては、毎年の計画の評価で検討し、必要であれば目標値の変更等を検討します。
	施策2-1 安心・快適に利用できる公共交通の実現		
	事業2-1-1	バスの待ち合い環境の改善検討	
	事業2-1-2	ユニバーサルデザインの推進	
	事業2-1-3	駅前ロータリー等交通結節点の整備	
	事業2-1-4	交通事業者と行政の連携によるドライバー不足の改善	
	事業2-1-5	感染症拡大防止当に取り組む公共交通事業者への支援	
田中委員（阪急バス）	重点事業シート	・ 「バス車両の定期的な清掃消毒を実施。」を削除。	・ 削除しました。
	評価指標	ノンステップバス導入率 ・ 施策2-1の事業の評価指標として妥当なのか。	・ 評価指標に「住民と協働したベンチの設置箇所数」「行政と事業者の連携によるドライバー確保の活動」を追加し、施策全体の評価ができるようにしました。
坂本委員			
	目標値	74.6％	
田中豊委員		・ 100%にすべき。 ・ 「創生総合戦略」の目標値ということは市民には理解できないと思う。	・ 100%が望ましいですが、車両の更新時に導入することから100%にできない理由を示しました。
	施策2-2 公共交通の利用意向向上に向けた取組		
坂本委員	・ 今後の人口減少、高齢化により宝塚市の鉄道・バス利用者は大多数を占める通勤・通学需要が減り、新たな団地の開発等がない限り減少していく。鉄道・バスに求められるのは、利用者が減少しても利便性を損なわない施策、経営の効率化・最適化ではないか。		
	事業2-2-1	わかりやすい公共交通情報の発信	
	事業2-2-2	モビリティ・マネジメントの実施	
	評価指標	宝塚市の鉄道・バス利用者数 ・ 施策2-2の事業の評価指標として適切かと思えない。 ・ 事業2-2-1については「Web掲載と年次更新の実施」 ・ 事業2-2-2については「イベント数、講座数等」が適切ではないか。	・ 評価指標に「市役所ホームページの公共交通関連ページアクセス数」を追加しました。 ・ ここで進める「モビリティ・マネジメント」は、イベントや講座を開催するものではなく、公共交通の利便さを知っていただくことが主になります。そのことがわかりやすい事業概要の示し方に修正しました。
	施策3-1 福祉分野との連携による活動機会の向上		
	評価指標	高齢者バス・タクシー運賃助成申請率	
	目標値	南部：80％ 北部：40％ ・ 10年後の申請率を目標値にする意味がわからない。 ・ 助成内容を見直し、より障害者、高齢者の利便性向上への努力が必要。	・ 評価指標を「交通手段がないことが理由で外出を控えている高齢者の割合」に変更しました。
田中豊委員			
	施策3-2 環境分野との連携による公共交通の利便性向上		
坂本委員	評価指標	EVバス導入台数 ・ CO2削減をめざすということから公共交通のCO2排出量を指標にしてはどうか。排出量の算出は一般的になっているので難しい話ではない。	・ CO2排出量の削減量を指標化することを環境部局に確認しましたが、運輸部門全体からみて公共交通から排出されるCO2量は軽微なことから指標化することは難しいということでした。 ・ 評価指標を「環境にやさしいバス車両の導入台数」に変更し、目標値を「1台以上」としました。。
	目標値	■台	
田中豊委員		・ 温暖化対策は必要。 ・ 「EVバスの導入を目指す」は記載すべき。	
	施策3-3 観光・商業・教育分野との連携による公共交通の利便性向上と利用促進		
	評価指標	市主催イベントでの公共交通案内記載回数 ・ 回数ではなく記載100％等の指標が適切。	・ 評価指標を見直し「児童、生徒及び園児の通学手段の確保率」「JR武田尾駅の乗車人数」としました。
坂本委員			
	目標値	2回/年度	
		・ イベントの内容等も不透明。 ・ 今後の検討を踏まえて目標を決めるような表現にしてはどうか。	
田中豊委員			
坂本委員		・ イベント回数は公共交通と関係ない。例えば10回実施の2回案内で目的達成といえるのか。	