

米子市公共交通ビジョン（素案）に対する市民意見公募（パブリックコメント）結果
意見の概要と意見に対する市の考え方

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>【26 頁】「米子市の公共交通の問題・課題」の「(1)社会環境の変化により直面している問題」等に本市における障がいのある方の公共交通機関の利用をめぐる現状が記載されていない。障がいのある方が障がいのない方と同じように公共交通を利用できる環境（ハード面、ソフト面）が十分整備されていない現状を記載すべきである。</p>	<p>障がいのある方が公共交通を安全・快適に利用できる環境整備はまだ不十分であり、課題として認識しておりますが、「社会環境の変化により直面している問題」とは趣旨が異なると考えます。しかしながら、障がいのある方が公共交通を安全・快適に利用できる環境の整備は、本市として大切であると考えておりますので、33 頁以降の「施策の方向と主な取組」の中で記載します。</p>
2	<p>【32 頁】基本方針 1「まちづくりを支える公共交通」の説明文の趣旨は、「都市機能の集積に合わせた公共交通の提供」とある。それは一面で正しいが、もう一面では路線バスなどの公共交通の利用者を増やすために駅やバス停周辺に積極的に開発を誘導し施設集積を作っていくという方向性があり、具体的な施策においてあげられている。</p> <p>この後者の趣旨も率直に書いた方が分かりやすくなると思う。</p>	<p>いただいたご意見を参考に 32 頁の記述を次のとおり修正します。</p> <p>(新)「<u>地域特性に合った公共交通の提供及び公共交通に合わせた施設等の集積により</u>、中心市街地や交通結節点付近の都市機能集積地を」</p>
3	<p>【32 頁】基本方針 2「くらしを支える公共交通」の概要を説明する文中、「利用環境整備」という言葉ばかりが目につく。しかし、それに該当する施策は、34 頁(1)施策の体系図や 38～42 頁の具体的な施策の説明文では、「待合環境の改善」と「サービス水準の向上」の中の「バス停等でのバリアフリー化」という、対象が限定されたハードな施策のみである。実際、掲げられている他の施策を見れば、「路線維持策」「乗継促進策」「サービス向上策」など幅広く、ソフトな施策も多数含まれている。以上から、この項の概要説明文も提案内容に即したものに改めないと伝わらないと思う。</p>	<p>いただいたご意見を参考に 32 頁の記述を次のとおり修正します。</p> <p>(新)「市民生活の向上に資する公共交通の<u>利用促進策及び利用環境整備を</u>実施し、生活交通の確保に努め、」</p> <p>(新)「それを食い止めるためにも<u>利用促進策や</u>利用環境整備は必要です。」</p> <p>(新)「公共交通の<u>利用促進策の実施や</u>利用環境を整備することにより、」</p>

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
4	<p>【全体】 将来を語るビジョンであるのに現時点で実装できる技術利用が前提条件になっている。自動運転を中心とした MaaS 領域の話が全く語られていないことに違和感がある。将来人口減少、高齢化が避けられない中、すでに各地で行われている実証実験中などの新技術を利用するなどは考えられないのか？</p>	<p>MaaS (Mobility as a Service) や自動運転の新技術については、今後の社会情勢の変化も注視しながら、活用について検討していくことになろうかと考えております。今後は、国の動向や他地域の実証実験の結果等を参考にし、必要に応じて、具体的な取組を検討したいと思います。</p> <p>なお、43 頁に以下の記述を追記します。</p> <p>「なお、情報提供施策と関連のある MaaS (Mobility as a Service) 等の新技術については、今後の社会情勢の変化も注視しながら、必要に応じて活用を検討していきます。」</p>
5	<p>【全体】 米子市は、市外から市外移動の通過交通の要所でもある。米子市に用事がない人を円滑に通過させることの検討も出来ないであろうか？逆に通過させるのではなく、経済活動を行わせる強制的導線を作るなども検討することが出来ると感じた。</p>	<p>本市は古くから交通の要衝、山陰の玄関口として重要な役割を果たしてきましたが、ご意見のとおり、単なる通過交通の要所というだけではなく、本市に立ち寄っていただくことで、まちの賑わいを創出することが必要と考えています。いただいたご意見は今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>【全体】 自動車を必要としない公共交通インフラ作りはぜひ検討いただきたい。東京からの U ターンした私にとって最大の課題が自家用車の購入だった。一人 1 台必要な状況を打開できないであろうか？ちなみに類似した課題を持つのが将来増えるであろう外国人労働者のための公共交通インフラ整備。免許を持たない方が多いと想定できるため、より自動車を保有する事が困難である。域外からの移住者（日本人、外国人）にとって住みやすい公共インフラもぜひ検討いただきたい。</p>	<p>本ビジョンの基本理念において、「クルマに過度に依存しない社会への誘導を図る」と謳っており、いただいたご意見は本ビジョンの理念に合致したものと考えます。免許を持たない方の移動手段を確保するために、今後は利便性・効率性が高く持続可能な公共交通体系の確立をめざしたいと考えております。</p>

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
7	<p>【全体】全体的に公共交通（車両及び駅、停留所、道路、周辺環境など）のユニバーサル化、バリアフリー化を推進する理念の記述及び、具体的な方策が著しく不足している。</p>	<p>本市における交通バリアフリー推進にあたっての基本理念や基本方針は「米子市交通バリアフリー基本構想」で定めており、基本構想の内容は本ビジョンの中で記載します。具体的な方策については、「米子市バリアフリー基本構想」に掲げており、41頁の記述を次のとおり修正します。</p> <p>(新)「環境整備として高齢者や障がい者が安全・快適に移動できる交通環境の実現をめざし、バス停留所付近や待合所等のバリアフリー化など「<u>米子市交通バリアフリー基本構想</u>」に基づく<u>取組</u>を推進します」</p>
8	<p>【全体】「米子市交通バリアフリー推進協議会」との関係性や連携した取り組みが記載されていない。</p>	<p>いただいたご意見を参考に次の内容を追記します。</p> <p>2頁の「交通ビジョンの位置づけ」の関連計画等に「米子市交通バリアフリー基本構想」を記載します。</p> <p>48頁以降の「本市の上位計画・関連計画（抜粋）」において、「米子市交通バリアフリー基本構想」の取組等を記載します。</p>
9	<p>【全体】行政・交通事業者・地域住民の連携体制に加え、交通事業者以外の民間事業者との連携もぜひ積極的検討をされるべきと考える。例えば沿線施設との連動による利用促進策等、施策の立案段階から民間事業者と一緒に利用促進策を検討することで、民間の効果的な協力や、多業種の発想を取り入れることによる効果の高い施策のアイデア創出につながると考える。</p>	<p>41頁の個別施策例で挙げているとおり、交通事業者以外の民間事業者との連携は必要なことと考えております。今後、具体的な取組を検討していく中で、民間事業者の意見は伺ってまいりたいと考えております。</p> <p>また、45頁以降の連携体制の中に、交通事業者以外の民間事業者は記載しませんが、当然ながら連携は必要なことと考えております。</p>

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
10	<p>【全体】 J Rの活用を考えるにあたり、利便性の向上も必要と考える。特に、沿線人口の多い境線を活用するためには、ダイヤの改善も重要な要素と思われる。米子市としてダイヤの改善等を働きかけることは可能だろうか。</p>	<p>40 頁の個別施策例で挙げているとおり、本市としてもスムーズな乗継となるような「乗継の接続ダイヤの改善」は必要と考えております。利便性の向上につながるダイヤ改善については、今後必要に応じて、J Rと協議を行いたいと考えております。</p>
11	<p>【全体】 バス交通を中心とした公共交通に関しては、平成 27 年度、28 年度、29 年度に米子商工会議所青年部が提言書を提出している。ぜひ参考にさせていただければと思う。</p>	<p>米子商工会議所青年部からいただいた提言書の内容は、すでに本ビジョンに反映させている取組もごございます。今後、具体的な利用促進策の検討・実施を進めていくにあたっては、引き続き参考にさせていただきたいと考えております。</p>