

# 調布市地域公共交通計画(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

## 【パブリック・コメント手続の実施概要】

### 1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和8年2月20日(金)～令和8年3月21日(土)
- (2) 周知方法 令和8年2月20日号及び3月5日号市報及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階交通対策課, 公文書資料室, 各図書館・各公民館・各地域福祉センター(染地を除く),  
みんなの広場(たづくり11階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階)
- (4) 意見の提出方法 氏名, 住所, 御意見を記入し, 直接又は郵送, FAX, Eメールで市役所交通対策課まで提出  
※資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

### 2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数:29件(10人)

#### <提出意見の内訳>

全般に対する意見	26件
第1章「はじめに」に対する意見	0件
第2章「公共交通をとりまく現状」に対する意見	0件
第3章「基本方針と目標」に対する意見	1件
第4章「市が目指す公共交通ネットワーク」に対する意見	0件
第5章「目標達成に向けた施策」に対する意見	2件
第6章「評価指標」に対する意見	0件
第7章「計画の進捗管理と事業推進体制」に対する意見	0件

・  
・

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見等の概要	市の考え方
全般	1	人口が大幅に減少している自治体と異なり、当面は横ばいを維持できるような調布市だからこそ、先導的な取り組みに積極的に挑戦して頂きたい。	計画に示す目標達成に向けた施策について、積極的に推進して参ります。
全般	2	地域公共交通計画案の全体概要をパネルとして表示いただいているが、行政として市民に真に伝えたいポイントがわかりにくいいため、AI等も活用しながら、市民に伝わるパネル作成に努めてほしい。	御意見にあるとおり、市民、事業者、市の間での考えの共有は重要であると考えております。今後、計画概要等を作成予定のため、分かりやすさに配慮し、準備してまいります。
全般	3	集約型都市構造（コンパクトなまちづくり）に向けた長期的なビジョンを示し、公共交通の将来像も含めて、市民に対して将来の調布市のめざす姿をはっきりと打ち出してほしい。 （市民に対するお願いや痛みを伴う政策も含めて） それが将来的な安心につながると思う。	調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画に示す将来像や施策との整合を図り目指す公共交通のネットワークを設定しておりますが、その示し方（伝え方）を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。
全般	4	自転車利用を促進し、「健康 観光」を目指している点は参成です。10代の頃から自転車に乗ることを、更に進め、高令になった時も、健康である様、健康長寿命の街へ取り組んでください。 バス便に頼らない、バスが減っても健康であれば大丈夫な市民を増やすのも一案かと思えます。 中・高校生に向けた、丈夫で軽い乗って楽しい自転車購入をススめる為、補助を出してみてもいかがでしょうか。	御意見にあるとおり、自転車利用の促進も重要と考えておりますが、策定中の調布市自転車活用推進計画と考えをともにしながら、今後の市政の参考とさせていただきます。

全般	5	<p>パネル展ありがとうございます。  何度かお訴えてきた、自治会地域の公共交通の空白と不便を、図の中に反映していただき、しっかり耳を傾けていただいている事を感じありがとうございます。</p> <p>バスを利用している人が少ないのは、要らないのではなく、自助努力で代替手段を使っているからです。（車、自転車、家族の送迎含む）その自助が使えなくなった時に、公共交通の出番となります。  雪や雨で自転車が使えない日。年令で免許を返納した方、同じく年令で自転車をやめた方。やはり真に必要なだと思います。必要な年令層の方に適した対策をお願いします。スマホでアプリを入れること自体、難しいです。</p> <p>自治会でも、自助共助の部分として、自治会内の意見のとりまとめを行いますので、公助の皆様にもぜひお願いしたいです。  皆様が頼りです。よろしくお願いします。</p>	<p>御意見にあるとおり、目指す公共交通ネットワークの実現に向けては、共助や公助等も含む取組も重要と考えております。地域内交通の取組などを含め、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
全般	6	<p>地域の問題点等いろいろ聞いて頂きありがとうございました。  今現状では交通機関がほぼないに等しい状態です。  高齢者、児童には移動がむずかしく地域としてもこれからの課題として取り組んでいくつもりですが、同時にこれからの期待しています。  できれば、福祉バス、ワゴンバス、コミュニティバスetc利用できるものがあると有難いです。  よろしくお願いします。</p>	<p>御意見にあるとおり、目指す公共交通ネットワークの実現に向けては、多様な交通手段を含め、その地域に合った取組が重要と考えております。地域内交通の取組等、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
全般	7	<p>地域内交通⇔幹線交通の二者利用においては接続点で交通費が新たに発生すると想定されるが、これは利用者負担としては重たいものである。移動に係る費用に関しては、「乗継割引」などの制度を検討していただきたい（例に東京BRT等）</p>	<p>御意見にあるとおり、目指す公共交通ネットワークの実現に向けては、交通結節点での乗継にかかる負担の在り方の検討も重要と考えておりますが、交通事業者等の関係者協議を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
全般	8	<p>1. 同一路線における事業者間の定期券相互利用について  現在、京王バスと小田急バスが同一または重複区間を運行している区間において、定期券が相互利用できないため、利用者はどちらか一方の事業者の定期券しか使用できません。その結果、実際に利用できる便数が半減し、先に到着したバスに乗車できない、混雑便を避けられないなど、市民にとって大きな不利益が生じています。  公共交通計画が「利便性向上」を掲げるのであれば、同一路線・重複区間における事業者間の定期券相互利用（共通定期制度）の導入に向けて、市が主体的に調整・要請を行う旨を明記すべきです。これは新規路線開設よりも低コストで実質的な利便性向上を図ることができる、費用対効果の高い施策です。</p>	<p>御意見にあるとおり、基本方針、考え方、目標の達成に向けて、事業者間の定期券相互利用も利便性向上に資する取組のひとつと考えておりますが、交通事業者等の関係者協議を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>

全般	9	<p>2. 学生定期券の負担軽減について</p> <p>学生向けバス定期券は割引があるとはいえ依然として高額であり、家計への負担は軽くありません。高齢者支援施策が進む一方で、将来の担い手である若年層への支援が十分とは言えない状況です。</p> <p>公共交通は教育機会へのアクセスを支える基盤であり、通学費の軽減は教育支援・子育て支援そのものです。少子化対策を掲げるのであれば、市独自の補助制度や上乗せ助成など、若者支援を公共交通政策の中に明確に位置付けるべきです。</p>	御意見にあるとおり、基本方針、考え方、目標の達成に向けて、学生定期券の負担軽減も利便性向上に資する取組のひとつと考えておりますが、交通事業者等の関係者協議を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。
全般	10	<p>3. 全会一致で採択された陳情内容の計画への反映について</p> <p>令和元年および令和4年に提出された、バス会社各社への運行ダイヤ拡充を求める陳情は、市議会において全会一致で採択されています。しかしながら、本計画（案）には、その採択事実や内容を踏まえた具体的施策、また市としての対応状況の記載が十分に見当たりません。</p> <p>議会の全会一致採択は、市民意思の明確な表明です。これが計画に反映されないのであれば、議会意思を実質的に活かしていないこととなります。</p>	御意見にあるとおり、令和元年及び令和4年の調布市議会における陳情の採択を受け、バス会社各社への運行ダイヤの拡充を求める要請を行うとともに、市民の利便性の維持について交通事業者と協議をしておりますが、目指す公共交通ネットワークの実現に向けては、調布市公共交通活性化協議会での議論と合意形成を通じ、その地域に合った公共交通の持続可能な在り方を目指して参ります。
全般	11	<p>4. 採択内容に沿った具体的施策の実行について</p> <p>特に、早朝（5～6時台）の運行拡充、土日祝日の始発時間帯の改善、南北移動の強化等については、既に議会として方向性が示されています。計画には、事業者への具体的な要請方針、協議の枠組み、工程、検証方法などを明確に示すべきです。</p> <p>計画は理念の提示にとどまるものではなく、議会で採択された内容をどのように実行していくのかを示す責任があります。</p> <p>以上</p>	御意見にあるとおり、令和元年及び令和4年の調布市議会における陳情の採択を受け、バス会社各社への運行ダイヤの拡充を求める要請を行うとともに、市民の利便性の維持について交通事業者と協議をしておりますが、目指す公共交通ネットワークの実現に向けては、調布市公共交通活性化協議会での議論と合意形成を通じ、その地域に合った公共交通の持続可能な在り方を目指していくことが必要と考えております。 <p>市の南北移動を支えるバス路線については、第4章市が目指す公共交通ネットワークにおいて、幹となる交通として位置付けるとともに、第5章において、目標達成に向けた施策を示しています。</p>
全般	12	<p>地域公共交通計画、すごく良い計画だと思いますが、主に7つの意見・要望があります。</p> <p>1つ目。バスの運転手不足が加速する今、バスを多く走らせるのではなく、他の代替案はないのでしょうか？また、横方向(甲州街道沿い)に鉄道が走ってる一方、調布から三鷹や狛江方面の縦方向の交通がバスしかないので新交通システム(LRT、BRT、モノレールなど)を検討すべき。</p> <p>地域公共交通計画(案)を見るに、バスの運転手不足が加速しているという記述があっても、「運転手不足を解消する方法」が記述されてなかった。バスだけではなく、より良い交通を目指してバス以外の交通も充実してほしい。</p>	運転手不足の緩和や解消のため、施策1-2「乗務員確保に向けた取組」を進めていくとともに、鉄道等を含む交通の「幹」「枝、葉」の考え方により、目指す公共交通ネットワークの実現に取り組みます。
全般	13	<p>2つ目。路線バスですが、「バス」という車種に限定するのではなく、フィアットデュカトなどのバンやセレナなどのミニバンをバスとして走らせるべき。</p> <p>また、地域内交通として「また乗りたい」と思える車両を作るべき。</p>	御意見にあるとおり、車両の選定や魅力の向上も重要であると考えておりますが、今後の市政の参考とさせていただきます。

全般	14	3つ目。meedoなどのモビリティ・ハブをもっと増やすべき。また、モビリティ・ハブとは別にロータリーを「地域」に増やすことでより良い交通の促進につながるのではないかな。	御意見にあるとおり、モビリティ・ハブの整備について施策4-2に示すように、今後、地域における小さな結節点として、各交通の乗継など、市民の利便性向上を図って参ります。
全般	15	4つ目。モビリティ・ハブとは別に調布市内の歩道がある、全てのバス停に待合室やソーラーパネルを設置すべき。待合室が作れないのなら屋根だけでも良いからつけるべき。	御意見にあるとおり、交通結節点を中心として、バス停留所等の待合環境改善の取組も重要と考えておりますが、交通事業者等の関係者協議を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。
全般	16	5つ目。サイクルアンドバスライドを設置すべき。設置することで逆に調布駅などの駐輪場が満車になりにくくなるのではないかな。	御意見にあるとおり、モビリティ・ハブなどを活用したサイクルアンドバスライドの取組も有効な手段のひとつと考えておりますが、策定中の調布市自転車活用推進計画と考えをともにしながら、今後の市政の参考とさせていただきます。
全般	17	6つ目。パブリックコメントだけではなく、地域内のオープンハウスや地図作成会、地域部会などで部分的に変更できるようにするべき。計画だけ作ってもその計画だけでより良い交通ができるとは限らない。 地域公共交通を作っていくなら、部分的で良いので変更または2~3年に一回更新するべきだろう。	御意見にあるとおり、計画実行においては、進捗管理や改善等の取組が重要なことから、調布市公共交通活性化協議会（本会議・作業部会）での議論を踏まえた工夫に取り組むとともに、第7章で示す進捗管理と事業推進体制の中で、継続的な評価を行ってまいります。
全般	18	7つ目。北部地域に走っているデマンド型交通ですが、「北部地域」だけ便利になっても、他の地域が置いてかれてしまう。北部地域の人だけが移動するとは限らない。 「北部地域だけ」に限らず、他の町(国領町、柴崎、八雲台、佐須など)に繋げることはできないだろうか？また、調布駅以外の駅に繋げることでより乗降が増えるのではないかな。	市における地域内交通の検討地域については、第4章「市が目指す公共交通ネットワーク」において、「枝・葉」の交通による改善を目指す候補地の整理を行い、考え方を記述しています。 施策2-1「地域内交通の導入、維持」や施策2-2「地域との協働による継続的な取組」を合わせて進めてまいります。
全般	19	8つ目。地域公共交通計画だけではなく、子供から大人まで誰にでもわかりやすい地域公共交通計画の冊子を作るべき。	御意見にあるとおり、市民、事業者、市の間での考えの共有は重要であると考えております。今後、計画概要等を作成予定のため、分かりやすさに配慮し、準備してまいります。

<p>全般</p>	<p>20</p>	<p>ミニバス西路線運行について要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調布駅出発時点から午前も午後もほぼ満員が多いです。立つ人20人くらい。(イス席11人です。)私は多摩川2丁目が乗降車利用ですが調布駅行きは、丁度このあたりからいっばいで各停留所は前後ドアから4~5人はのってきます。30分間隔なのでキューキュー全員を乗せるからです。せめて20分にしてください。少しは満員状態がまぬがれます。</li> <li>多摩川1~2丁目, 下石原3丁目からはミニバス1本がたよりです。</li> <li>駅, 市役所, たづくり, 病院等, 高令者は午前中の利用が多いです。</li> <li>市の補助金を15分~20分間隔にできるよう増額して下さい。</li> <li>予約の時間等にもおくれてしまいます。満員だと時間内にはおけていることが多いです。</li> <li>よろしくをお願いします。</li> </ul>	<p>御意見にあるとおり、ミニバス西路線をはじめ「枝・葉となる交通」として身近な地域での移動手段となっている地域内交通については、その維持・改善が重要であると考えておりますが、地域との協働による継続的な取組を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
-----------	-----------	---	--

<p>全般</p>	<p>21</p>	<p>1. バス交通はフリークエンシーとルートが重要      令和8年3月調布駅前広場の竣工予定である。南口では2016年タコ公園の閉園から公園は再建されず、ロータリーが1.5倍になったが現在東急ストア前歩道から調布駅公園口入口へ向かうには、ほぼ直線の歩行者動線であるが、グリーンホール手前まで大きくなったロータリーの西側を大きく迂回するように歩かなければならなくなり、歩行者中心とはならず、著しい改悪である。また、調布駅中央口・広場口と南口バス停上屋は屋根で繋がらない。障害者用の自動車乗降場が南口公衆トイレ付近に設置されたが、これも駅入口とは連続屋根で接続しない。バリアフリーの観点でも全く利用者に優しくならない工事である。バスの便はコロナ禍以降の利用者減と深刻なバス運転手不足で減便がされ、多摩川住宅系統では品川通り系統と桜堤通り系統の統合がされるなど、路線バスについて便数や路線維持が困難となったものも出てきている。</p> <p>桜堤通り調41系統は開設当初調布駅南口から多摩川住宅西（現：調布第三中学校）まで1時間に2本：約30分間隔での運航であったが、利用者が多いとは言えなかった。付近のマンション増・住宅増に対応し2016年調45、調46系統となって染地通りへ延伸し、約10分間隔となり、地域の発展とともにバス便が増えたこともある。（現在は品川通り経由の調01系統とのルート統合を経て、調11、調12系統として存続）</p> <p>バス運行間隔（フリークエンシー）は10～15分の間隔での運行がされていないと出かけた時にあまり待たずにバスに乗れることにはならないであろう。</p> <p>上記調布駅から多摩川住宅へのバス路線の他、品川通り、三鷹通り、武蔵境通り、桜堤通り、旧甲州街道、天文台通り、新川通りなどの既存のバス幹線のルートと、調布駅から杏林大学病院に向かう消防大学通り経由ルート、調布駅・国領駅から慈恵医大西部医療センターへのルートや伊豆諸島への空港アクセス交通である調布飛行場へのバスは維持が必要と考える。</p> <p>ミニバスは仙01系統の仙川駅から三鷹台駅までが今月廃止となるが、ミニバス路線は調布西部、北部ルート含め昼間運航間隔が30分で交通の空白解消のための寄り道の多く感じられるルートが多く、それでは利用者増が見込めないのではないか。</p>	<p>御意見にあるとおり、バス交通の運行間隔やルートについては、市民の主要な移動手段のひとつとして重要であると考えており、第4章「市が目指す公共交通ネットワーク」において考えを記述しています。</p>
-----------	-----------	--	--

全般	22	<p>2、バス正着と新型縁石の提案</p> <p>バス正着については、バスの乗降についての大きな課題である。プリチストーンは横浜国立大学と共同研究の末、次世代正着縁石：「バリアフリー縁石」を発売した。これは縁石の縁断面がU字型の切り欠きの形状で、バス停で車輪をあえてその縁石に沿わせることで、バスと歩道と隙間を解消できる画期的な製品である。都内では虎ノ門から新橋を経て晴海まで運行中の「東京BRT」路線の「新橋駅」・「晴海BRTターミナル」に設置済である。調布駅南口ロータリーやつつじヶ丘駅南口ロータリー工事ではこの新型縁石が採用されなかった。今後全国でこの次世代正着縁石の普及が進めば、調布市のバス乗降場は時代遅れのロータリーとなってしまふ。新型縁石を採用したバス乗降場の設置を求める。</p> <p>バス正着の技術としては、自動正着の技術もある。都内では「東京BRT」路線の「晴海BRTターミナル」バス停では令和2年より実証実験が行われ、バリアフリー効果だけでなく、乗降時間の減少や、乗降時、停車・発進時転倒防止効果等が期待されている。実現に向けた検討を進めて頂きたい。</p>	<p>御意見にあるとおり、バスの正着によるバリアフリー効果や乗降時間の減少、転倒防止等については、包摂的な交通事業に資する方法のひとつとして考えておりますが、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
全般	23	<p>3、自動運転</p> <p>バスの自動運転のためには、ある程度の幅員と直線距離が長い、カーブ半径の緩いような見通しのよい道路が安全運行の観点で望ましい。</p> <p>調布市では過去に第三中学校南側から布田小学校北側道路までの都市計画道路の廃止（調布都市計画道路3・4・5号粕江下布田線 調布3・4・25号線から調布3・4・29号線までの延長約1,790メートルの区間の都市計画廃止）を行っているが、この計画が廃止されたことで、市内南部地域で東西方向道路が品川通り以南が多摩川沿いの桜堤通りとなり、その中間の都市計画道路が廃止となったことで、旧都市計画道路のルートでは十分に安全な幅員を確保して自動運転のバスを走らせることが難となったと考えられる。</p> <p>都市計画道路は計画があるからと言って路線の土地買収の実現が前提であれば何十年もかかるものであるが、この廃止の影響で布田小学校東部付近、レオ保育園付近の見通しの悪い道路線形の課題が継続してしまっており、調布市の道路網の長期施策としては後退と言える。</p> <p>今後100年を見通すと、この道路の都市計画道路の廃止は撤回し、再度都市計画道路に戻した方がよい。</p>	<p>御意見のとおり、自動運転等の新技術の導入検討については、安全な走行環境も重要と考えておりますが、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>

<p>全般</p>	<p>24</p>	<p>4、乗合タクシーの導入と恒久化 乗合タクシー導入による移動円滑化促進について WILLER株式会社は、半径2km以内のエリアを対象とした乗合タクシーサービスである「mobi」を2021年6月の京丹後市を皮切りに、現在都内でも港区で「みなのり」サービスを展開している。 この乗合タクシーは1人1ヵ月9,000円（家族は4,500円）、ワンタイムの場合1回500円を基本的な料金プランとした定額サブスクリプションサービスである。スマホアプリか電話の呼出しでタクシーが配車され、AIが最適な乗合走行ルートを示してプロドライバーがそのルートを運転する、バスとタクシーの中間的にIT技術を駆使した画期的サービスである。 調布市において調布駅を中心として半径2kmの円を描けば、深大寺、多摩川住宅、染地2丁目のライオンズマンション調布、バス便の少ない西調布南側で増加したマンション群や、野ヶ谷地区など、需要がある程度ある地区を網羅でき、このサービスがバス運行本数が少なかったり、既存のバス路線を走らない値域を隈なくカバーすればバリアフリー観点では移動機会増加・促進に間違いなく有効である。 2022年4月以降、このサービスはWILLER株式会社とKDDI株式会社の合弁会社「Community Mobility株式会社」となり全国展開を目指すとしてされており、調布市への「mobi」サービス誘致が劇的に市民の移動障壁=「バリア」を「フリー」にする可能性を秘めていると考える。調布市福祉タクシー券のあり方検討委員会でも既存のタクシーに囚われず、このサービスを使えるように検討するとよいのではないだろうか。乗合タクシーは地方の過疎地域にとどまらず、調布市のような市街地の交通空白やバスの減便された状況を補完していくサービスとしても有効なのではないだろうか。</p>	<p>御意見にあるとおり、乗合タクシーによる移動円滑化については、バリアフリーの更なる推進や地域内交通の導入・維持の観点から、可能性を考慮すべき手段のひとつとして考えておりますが、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
<p>全般</p>	<p>25</p>	<p>5、シェアサイクルと新型パーソナルモビリティ シェアサイクルのポートをより駅近の一等地、好立地に設置して駐輪から駅改札までの移動時間の短縮を図ることで利便性が向上し、シェアサイクル利用が促進され、市民向け駐輪場の需要が減る可能性が高いと考えられる。 また、ユニバーサルモビリティとして、3輪で座席の付いた特定小型原動機付自転車（例：LOOP社「Unimo」）シェアモビリティの普及が予定されており、より駐輪スペースが確保されることと合わせ、多世代市民の多様なモビリティによる移動自由の拡大が望ましい。</p>	<p>御意見にあるとおり、シェア型交通やパーソナルモビリティについては、新たなモビリティの可能性として社会動向を捉えつつ検討していくことが必要と考えておりますが、策定中の調布市自転車活用推進計画と考えをともにしながら、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>

<p>全般</p>	<p>26</p> <p>6、自立型ロープウェイの検討について  Zip Infrastructureが開発を進めている「Zippar（ジッパー）」は、「自走式ロープウェイ」という新たな交通システムである。  低コスト・自由設計・自動運転を特徴としており、従来のモノレールと比べて、輸送量は約半分程度を確保しつつ、建設コストや工期は約5分の1での整備が可能とされる。都市部や新たな開発エリアへの導入を想定した次世代型の交通手段である。  直線部ではロープを利用し、カーブ部分ではレールを走行する仕組みとなっており、柔軟なルート設計が可能な点も特徴である。  東京都内においても2026年1月20日に稲城市とZip Infrastructure株式会社が、新たな交通システムの検討に向けた連携協定を締結したことを発表した。  この協定は、京王よみうりランド駅、稲城駅、（仮称）根方谷戸公園、そして「TOKYO GIANTSTOWN」を含む、新たな基盤整備地区を結ぶ交通ネットワークの検討を目的としている。このロープウェイが実現すれば移動の利便性向上だけでなく、エリア内の回遊性向上や、周辺地域の一体的なまちづくりにもつながることが期待される。  調布市は深大寺と神代植物公園が最も集客できる観光地であるが、京王線・中央線の最寄駅のいずれからもバスで15～20分程度の乗車が必要でアクセス性が高いとは言えない。この自走式ロープウェイについて調布駅と深大寺・神代植物公園のルート検討を基本に、吉祥寺から調布駅を経て多摩川住宅を経由して粕江駅に向かう、または慈恵医大を経由して粕江駅に向かうルートが開通すれば、バスよりも時間単位の輸送力を増大、安定した定時性のある移動、バス運転手不足の課題解決にも寄与する。調布市でも稲城市のように予算をつけて検討をしてほしい。</p>	<p>御意見にあるとおり、バス運転手不足の課題解決をはじめ、地域内交通の維持・改善における取組として、新技術（自動運転等）の検討、導入は重要と考えておりますが、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
-----------	---	---

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

### 第3章「基本方針と目標」

案	No	御意見等の概要	市の考え方
19ページ	1	<p>*■調布市地域公共交通計画(案)*            ①誤字脱字について            p19冒頭文章について「～実現をめざし目指します。」→「実現を目指します。」でしょうか。</p>	p19冒頭文章については、御指摘のとおり訂正いたします。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

### 第5章「目標達成に向けた施策」

案	No	御意見等の概要	市の考え方
37ページ	1	<p>*■調布市地域公共交通計画(案)*            ②周辺自治体との連携について            交通ネットワークについて、特に隣接自治体と接続する箇所については、双方の計画に整合性が担保されていることが望ましいと考えております。            (考え方の例については添付ファイルをご覧くださいませ幸いです。)            今回の計画への反映は難しいとは認識しておりますが、今後意識いただくことが重要ではないかと考えた次第です。</p> <p>(添付ファイル内)            調布市計画と周辺自治体計画の整合性確認①            「武蔵境通り」について調布市と三鷹市で連続性がないのではないのでしょうか？            調布市計画と周辺自治体計画の整合性確認②            隣接自治体と公共交通空白(不便)地域が連担している場合には、連携した施策検討ができないのでしょうか？</p>	<p>公共交通ネットワークの形成においては、隣接自治体との協議・連携により相互の計画の整合性やネットワーク構築、行政界付近における交通手段確保の取組などが重要と考えており、第5章目標達成に向けた施策1-4に考えを記載しております。</p> <p>御意見にあるとおり、各調整事項により今回の反映が難しい部分もごさいますが、各計画における連続性や連担する地域での取組は重要と考えておりますので、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>
40ページ	2	<p>「わかりやすい情報案内パンフレット作成」(2-3項)とあるが、現状のバス停掲示にも問題があると思う。            バス停掲示の路線図を車両行先表示色と整合させるなどの改善をしていただきたい(例:西武バス等)</p>	<p>御意見にあるとおり、公共交通情報の効果的な発信(バスマップ等を配布)だけでなく、バス停留所を含む交通標識のわかりやすさも重要と考えておりますが、交通事業者等の関係者協議を含め、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。