

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

意見募集期間 令和4年10月3日(月)～令和4年11月2日(水) (31日間)
 意見提出者数 5人 (意見件数10件)
 意見提出方法 持参1人、郵送0人、FAX1人、電子メール3人、その他(投函箱への投函)0人
 ※意見提出者1人につき複数の意見がある場合、意見ごとに点線で区切って表記しています。
 ※意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。
 ※計画に直接関係しない意見については、公表及び市の回答を示しておりません。
 ※市の考え方の文中の語句「協議会」は、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を意味します。

番号	意見の概要	市の考え方	計画該当章
1	神鉄の運賃の利用者負担が大きい問題を改善する。 確かに急勾配の鉄道なので運賃が高いのは理解しますが、他に神戸高速線の二重加算の問題もあります。一般利用者(≠定期利用者)への利用促進策として、粟生線利用者に対する神戸高速線の加算運賃の全額補助or一部補助の社会実験をしてはどうか。費用は、神戸市、三木市、小野市の3市が利用者数の割合に応じて負担する。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「企画乗車券の発行」において、「観光事業と連携した企画乗車券の発行」や「高齢者等の外出機会の創出につながる企画乗車券の発行」と記載しているとおり、割安な運賃で鉄道を御利用いただける取組を行い、観光利用や地域住民の外出機会の創出を図ってまいります。 今後の利用促進策の検討にあたって、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)
2	私は、鉄道であることそのものを観光資源にするべきだと考えます。 最近不採算ローカル線の廃止・バス転換が話題になる中、近い将来必ず鉄道である意義が再確認される時代がやってくると確信します。 少しそれますが、ロシアのウクライナ侵攻でも、鉄道が安全保障上でも大変重要なインフラであることが世界中に発信されました。 具体案は、ズバリSL、あるいはSL型ディーゼル機関車の導入による土・休日限定観光列車運行です。 資金・設備面等の課題が山積するのはもとより承知ですが、神鉄はJRと同じ軌軸を採用しているため、理論上は可能です。 さすがにSLはハードルが高すぎるとなると、千葉県の小湊鉄道が房総里山トロッコ列車ですでに導入し成功を収めている、SL型ディーゼル機関車(小湊鉄道はボルボ製クリーンディーゼルエンジン搭載)が良いです。 ちょうど粟生駅からは、キハ40導入で全国的な話題となった北条鉄道が接続しており、SL(もしくはSL型DL)とキハ40のコラボ乗車券などの企画も人気を集めるはず。 費用は神戸市が主体となって音頭を取り、神戸市、県、クラウドファンディングを中心に資金を調達すべきだと思います。 関西はSL営業運行の空白地帯でもあり、世論に一石を投じる意味でも、神戸・兵庫の子供たち、いや大人までもが目を輝かせる、この夢のある大きなプロジェクトをぜひ検討していただければと思います。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「観光との連携」や「利用のきっかけとなる乗車イベントの実施」に記載しているとおり、観光やイベントと連携した公共交通の利用促進に取り組んでまいります。 SLやディーゼルの導入について、神戸電鉄の車両とSLやディーゼルの車両では、幅や長さが異なり、神戸電鉄の各駅に進入できないだけでなく、ディーゼルの場合は粟生線の急こう配を走行することができないなど、規格や機能などの物理的な課題があり、導入は困難と考えます。 観光列車の運行やクラウドファンディングでの資金調達などは、新たな取組みとして、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)
3	観光に対する事に対してこの案には外国人の観光客の事が考えられていないと思う。これから色々と多くなるのに今外国人の人々からぬいぐるみに乗っている電車という人気になっているのに外国人に対しての他言語の対策がなされていない様に見受けられるのが残念。 神戸電鉄のホームページやYouTubeが最低英語の物も読める様にしてほしい。クールジャパンのせいもあり外国人に人気になると思う。但し、神戸電鉄沿線の人々の協力があるのが大前提です。有馬温泉へのお客さんは又増えると思います。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「交通結節点として快適な駅環境の整備・強化」において「駅の案内標示の多言語化」と記載しているとおり、駅施設等の案内標示の多言語化を推進し、訪日外国人旅行者の利用促進を図ってまいります。 また、神戸電鉄においては、現在、同社のホームページのうち観光に関する部分の多言語化を検討しているところです。 引き続き、いただいた御意見を参考とさせていただきますながら、施策に取り組んでまいります。	8章(主な施策及び事業)
4	あと大変困ったことに神戸電鉄のことを知らない！という人達が神戸市や近隣に多いので神戸電鉄の事知ってもらいイベントをしては？例えば神戸電鉄の事務所のある神戸港のかもめりあで1～3年間に月に1回ぬいぐるみのしんちゃんや神戸電鉄の親善大使たちと一緒にYouTubeの宣伝PRをすとか又は神戸市役所本館1階のカフェなどで月1回ぬいぐるみのしんちゃんや神戸電鉄の親善大使たちと一緒にYouTubeの宣伝をすとか、それもなければ姫路、大阪、名古屋などで神戸電鉄の事知ってもらえる様イベントしたらどうか？	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」において、「情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起」と記載しているとおり、粟生線の周知PRに努めてまいります。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)
5	1. アンケート結果、栄駅周辺の住民の買い物先は、三宮・西神中央周辺が圧倒的多く、逆方向の三木・小野への少ない意識がある。 2. 少子高齢化で住民の電鉄の利用が遠方への交通手段として敬遠する方向に変化してきた。 上記の現状分析から具体的提案をさせていただきます。 《具体的提案》 1. 押部谷・栄駅前のロータリー化への整備の急務 昔ながら両駅の姿に象徴されているように、街並みなどが改善されている中、若者がその不便さを感じ三宮・大阪へ居を構えるのは、自然である。人口の流出原因となっています。早朝・遅い晩に学校や帰宅で送迎する家庭があり、その不便さを解消することは重要です。思い切って、駅前整備を住民の合意を得て整備することがハード整備の最優先である。 又、栄駅のバスの発着本数の多さのデータが示す通り、バス停の発着で交通渋滞の原因となっています。そのために県道22号線から引き込む駅前ロータリー整備が急務です。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上」に記載しているとおり、駅前広場(ロータリー)の整備及び活用により、公共交通の乗継利用やキス&ライドの推進を図ってまいります。いただいた御意見も参考とさせていただきますながら、沿線全体の駅前や駅周辺の状況等を勘案し、順次、検討を進めてまいります。	8章(主な施策及び事業)
6	2. 電鉄軌道からバス専用路にシフト変更 神戸市では、連結観光バス(Port loop)が始動していますが、多くの乗客を運ぶ手段としてこのようなバスを活用し、電停軌道をバス専用道路に変えて行う計画企画を検討始めることが必要である。	粟生線はコロナ禍の令和3年度においても1日当たり約17,000人の利用があり、朝夕のラッシュ時間帯にはバスでの輸送は困難と考えています。 そのため、本計画では、粟生線のバス専用道路へのシフトは記載しておらず、粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の輸送資源を総動員して、公共交通を中心としたまちづくりを推進し、粟生線の維持を目指すこととしておりますので、御理解くださるようお願い申し上げます。 このたびは貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。	8章(主な施策及び事業)

7	<p>3. 高齢化で車イス等の使用機会が増えることに対する対応策 免許返納の高齢者が急増することから、駅周辺の歩経路の安全対策と電車への駅内での車イスの安全な運行確保が必要である。 タクシー・バス乗り場のバス停の駅近場への移設検討。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備」や「駅・駅前空間のバリアフリー化」と記載しているとおり、駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上に取り組んでまいります。 現在、神戸電鉄においては、車椅子利用者が安全に乗りいただけるよう、係員が不在の駅を御利用の場合、事前に最寄りのセンター駅(鈴蘭台・岡場・志染)に介助の御連絡をいただければ、御利用の乗降駅に係員を派遣し対応しております。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
8	<p>以前から山陽ハイクには行ってましたが、今年はシーバスワンを購入して神鉄ハイクにも行くようになりました。神鉄に乗ってみると、沿線の歴史と見るべきスポットを多く発見しました。特に、三木や小野は歴史に富んでいると感じました。 但し、神鉄ハイクのスケジュールは山陽さんのそれに比べ、使いにくく分かりにくいと感じます。山陽さんの日程と競合しない計画を組んで頂ければと思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」の「交通事業者が主体となって開催する各種イベントの充実」に記載しているとおり、神戸電鉄においても「神鉄ハイキング」などのイベントを実施されます。 「神鉄ハイキング」については、令和元年度以前(新型コロナウイルスまん延以前)では年間100回以上のペースで開催しており、日程やコースなど多種多様なメニューで設定されています。いただいた御意見を踏まえ、さらに魅力的なイベントの開催に向けて、ご利用しやすさ、分かりやすさの向上に努めるよう神戸電鉄に促してまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
9	<p>次に、三木、小野での接続バス便です。各自治体でバスを運行しているようですが、行き帰りに丁度よい設定にはなっていないと思います。浄土寺など、帰路の便が何とも悪かったです。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「バス、タクシーその他地域交通などアクセス交通の確保・充実」に記載のとおり、住宅地、企業用地及び観光資源へのアクセスバス等の確保・充実の取組において、既存バス路線の運行ダイヤの調整などアクセス性の向上を検討してまいります。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
10	<p>粟生線のダイヤ等については、30分間隔をよく周知し、粟生から北条、西脇に接続していることをアピールしたい。できれば、神鉄を西脇へ乗り入れてはどうかと思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」において、「情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起」と記載しているとおり、粟生線の周知PRに努めてまいります。 西脇への乗入れ(延伸)については、導入への投資や維持管理コストに見合うだけの需要が見込めないため、乗入れ(延伸)は困難であると考えますが、粟生駅で接続していることの周知PRなど、今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

三木市

意見募集期間 令和4年10月3日(月)～令和4年11月2日(水) (31日間)
 意見提出者数 5人(意見件数9件)
 意見提出方法 持参1人、郵送0人、FAX1人、電子メール2人、その他(投函箱への投函)1人
 ※意見提出者1人につき複数の意見がある場合、意見ごとに点線で区切って表記しています。
 ※意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。
 ※計画に直接関係しない意見については、公表及び市の回答を示しておりません。
 ※市の考え方の文中の語句「協議会」は、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を意味します。

番号	意見の概要	市の考え方	計画該当章
1	<p>まず、通勤・通学の乗客については、すでに各自で固定化されていて、よほどインパクトのあることをしない限り、現状では利用客を増やすことは期待できないと思います。登山鉄道に区分されていることもあり、残念ながら乗車料金が低いというのは変更出来ないと思いますので、残されているのはスピードです。準急だと少し早くつくからラッキーと思うことがありますが、さらに急行を設置してみるのはどうでしょう？思い切って、停車駅を粟生、小野、三木、緑が丘、鈴蘭台、長田、新開地の7駅(途中の停車駅は5駅)に絞るとかなり速くなり、インパクトがあると思います。それなら、神戸へ出るのに神鉄を使ってみようとする人も増えると思います。</p>	<p>御提案くださった取組について、急行列車を運行する場合、急行列車が通過した駅の利用者向けに更に普通列車も運行する必要があるため、現在の粟生線の利用状況を踏まえると、停車駅を7駅に絞った優等列車の運行は困難と考えます。</p> <p>引き続き、粟生線の利用状況を踏まえつつ、本計画「第8章 主な施策及び事業」の「適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討」に記載のとおり、利用実態に即した適正な運行形態を検討してまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
2	<p>また、日本で登山鉄道として認知されている6社の1つに入っていて、通勤・通学路線であるというのも珍しく、その魅力をもっとアピールしても面白いかと思えます。実際、新開地から粟生まで神鉄で向かうと、どんどん勾配のある山の中に入っていくので、旅行しているような非日常感が味わえますから。三木上の丸駅から三木駅区間のカーブした鉄橋も大変珍しく乗りごたえがありますので、アピールしたいものです。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」として、新たな公共交通利用獲得のための情報発信を行ってまいります。</p> <p>神戸電鉄においても、他の登山鉄道会社と連携し、登山鉄道を周知するキャンペーンを実施し、ヘッドマークを所定の期間に掲出するなどのPRに取り組んでいます。</p> <p>今後の取組に当たっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
3	<p>次は、観光客等で利用客を増やしていくことです。沿線に有名な観光地や店等があれば良いのですが、無い場合は発信を工夫して魅力あるイベントを催す必要があると思います。電車自体をコンサート電車やカラオケの電車にするのも面白いと思います。それも単発に終わるのではなく、この時期はこれをする固定化させていくと、認知され広がっていくのではないかと期待できると思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「利用のきっかけとなる乗車イベントの実施」に記載のとおり、地域のイベント等との連携のほか、交通事業者や協議会が主体となったイベントの開催により、公共交通の利用促進を図ってまいります。</p> <p>これまでに取り組んだイベントの中でも、特別列車『山田錦まつり号で「山田錦まつり」へGO!!』においては車内に畳を敷き詰めた「お座敷列車」に模様替えし、日本酒を味わいながらプロのアーティストの演奏を楽しんだり、「ディスコトレイン」では音楽や踊りを楽しむ特別列車とするなど、音楽や飲食を楽しむ魅力あるイベントを実施してまいりました。</p> <p>このほか、七夕装飾列車やクリスマス装飾列車などは季節のイベント列車として定着しています。</p> <p>引き続き、いただいた御意見を参考としながら取り組んでまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
4	<p>私が神鉄粟生線を鈴蘭台から粟生まで乗車して感じたのは、終点にあたる粟生駅周辺でイベントができないかということです。幸い粟生駅前にはスペースがあり、あお陶遊館「アルテ」もあります。あお陶遊館での陶芸体験のイベントを月1回ぐらいのペースで催すのはどうでしょう？近くに飲食店がない様子でしたので、駅前に露店を出せば、親子で楽しめるのではないのでしょうか？人気の「ぷらっときすみの」の蕎麦やあまぐりジェラートの「万寿庵」など地元の店に協力してもらえれば、相乗効果が期待できるのではないかとワクワクしてきます。途中駅もいいですが、鈴蘭台から終点の粟生までの乗車なら収益アップを見込めると思えます。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「観光との連携」に記載のとおり、観光資源の活用や観光資源への誘客促進により、公共交通利用の増加を図ることとしています。</p> <p>これまでににおいても、「おもてなしきっぷ」などの企画乗車券、粟生線スタンプラリーなどのイベント、特別列車の運行、粟生線サポーターズクラブの協力加盟店などにおいて、粟生線沿線の施設や飲食店に多大なる御協力をいただいています。</p> <p>引き続き、いただいた御意見を参考としながら取り組んでまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
5	<p>神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)の取り組むべき事業一覧(P101)に全く目新しい事業はありません。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」のうち、「徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備」「サイクリングとの連携」「ICT技術を活用した情報提供、決済、目的地のクーポン提供等の仕組み(MaaS)構築の検討」「子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化」及び「将来も公共交通を使ってもらうための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施」を新規性のある事業として記載しているほか、「駅的美装化」「パーク&ライドの利用促進」「住宅地へのアクセスバス、タクシー、デマンド型交通等の確保・充実」については、内容を発展させていくこととしておりますので、御理解くださるようお願いいたします。</p>	8章(主な施策及び事業)
6	<p>この沿線にはサイクリングを楽しめるルートが多くあります。ぜひ自転車ごと乗車できるようにすれば、乗客も増え、地域も活性化するのではないのでしょうか。もちろん、自転車を固定する設備も車内に設置しないとイケないと思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「サイクリングとの連携」に記載のとおり、自転車ごと乗車できるイベント列車「サイクルトレイン」の運行などを通じて、鉄道と自転車の利用を組み合わせた移動ニーズの掘り起こしを図ってまいります。</p> <p>なお、通常の営業列車への自転車の持込については、移動ニーズのみならず、自転車の円滑な乗降、自転車を持ち込む利用者や他の利用者の安全性の確保、混雑時の対応方法など、多くの課題があり、それらを総合的に勘案し検討してまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
7	<p>地域の人口推移より利用者減が大きい事実は、鉄道の魅力がないということだと思います。現状把握で、利便性、運賃、快適性、スピードなど解析し、1つでも魅力あるものがなければソッポを向かれます。その中でも利用しやすいのが一番だと思います。例えば、4両のところを2両、1両と短編成にし、逆に、1時間当たりの本数を増やす。運転士のコストは上がりますが、思い切った策が必要です。イベントや割引券などに頼らず、一般客を1番に考えることが大切です。</p>	<p>御提案くださった取組について、短編成にした場合には当該車両をラッシュ時間帯に運用しにくいことや、1時間当たりの本数を増やした場合には増便に見合う利用者数の増加につながらないおそれがあることなどから、現時点において取り組む予定はありませんが、いただいた御意見を参考としながら、本計画「第8章 主な施策及び事業」の「適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討」に記載のとおり、利用実態に即した適正な運行形態を検討してまいります。</p> <p>なお、御意見に記載の「快適性」については、快適に御乗車いただけるよう工夫をこらした新型車両の導入や駅的美装化などの取組により快適性の向上を図り、粟生線の魅力につなげてまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)

8	<p>現状の問題点、地域の交通の課題を踏まえ、公共交通を中心とした「まちづくり」を推進するために「本計画」を策定したという目的には十分共感できました。また、計画の目標・理念及び基本方針においては、地域住民として、将来への夢と希望に繋がる文言に感動すら覚えました。しかし、本計画を実施し、数値目標の達成に結びつけることこそが最も重要であると考えます。</p>	<p>本計画の趣旨を御理解くださり、誠にありがとうございます。御意見のとおり、数値目標の達成に向け、各種施策に取り組んでまいります。</p>	<p>9章(達成状況の評価及び推進体制)</p>
9	<p>本計画の進行管理について「神戸電鉄粟生線活性化協議会」の構成委員による協議で、有効な進行管理が可能なのかどうかという点です。本計画の基本的な考え方と進行管理を担う委員の構成との間には少し疑問に感じることがあります。</p> <p>概要版の基本的な考え方②「少子高齢化を伴う本格的な人口減少社会を迎える中で、だれもが気軽に快適に活動できる“豊かなまち”を実現するため、地域公共交通を中心としたまちづくりが求められている。」の下線部は、公共交通の使命にも繋がる非常に重要な部分だと考えますが、ここでいう「だれもが」は具体的に「だれ」を頭に描いているのかということです。公共交通を利用する顧客は、学生、勤労者、高齢者、子ども、障がいのある利用者、外国人、男性、女性、性的マイノリティーの方まで様々であり多様です。そうしただれもが気軽に快適に活動できる“豊かなまち”を実現するため、地域公共交通がその中心的な役割を果たさなければならないと基本的に考えると述べていけません。それならば、利用者を代表する委員が協議会に当然入っていなければならないと思います。例えば、委員に占める女性の構成比率はどうでしょう。8%です。オブザーバーを入れても10%に満たない比率です。また、障がいのある方の意見を吸い上げる構成になっているのでしょうか。外国人利用者の声や、性的マイノリティーの方の声は届く仕組みが整備されているのでしょうか。それが出来ているなら問題ありません。私は、基本的な考え方②を実現するためのキーワードは「ダイバーシティ」と「ユニバーサルデザイン」だと捉えます。公共交通機関を最も利用しにくい人が、どうすれば気軽に快適に利用でき、活動できるかを考えることは、だれもが利用しやすい公共交通機関にするために最短でたどり着くための考え方だと思います。この考え方は、自動車免許返納者や車椅子で外出に大きなバリアを感じ、利用を控えざるを得なかった人々を新たな利用者に変えます。障害があって、一人で粟生線を利用出来なかった人を電車に乗ってみようという気持ちに変えます。必ずや「新たな顧客の創造」に繋がると思います。そのためにも、まずは、「活性化協議会」の構成委員に多様な主体や当事者を代表する方にそれなりの比率に近いかたちで入っていただく必要があると考えます。</p>	<p>協議会には地域公共交通の利用者の代表として地域住民、学校及び商工会議所に参画いただいております。多様な観点から意見等をいただいているほか、計画を策定するにはパブリックコメントを実施し、地域住民や鉄道利用者などの意見を広く公募しています。</p> <p>また、協議会は計画の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的とした会議体であり、計画の実施主体については本計画案(118ページ)に記載のとおり行政、交通事業者、地域住民等としており、それぞれの関係主体においても多様な意見を取り入れながら施策に取り組む必要があると考えます。</p> <p>引き続き、御意見に記載の「ダイバーシティ」や「ユニバーサルデザイン」に配慮しながら、各関係主体が一体となって計画を推進できるよう努めてまいります。</p> <p>なお、協議会に参画する委員については、利用者のほか、計画を策定する市、公共交通事業者、道路管理者などが参画しており、男女の別で参画を決めているのではなく、各組織の所定の役職のかたに参画いただいておりますことを申し添えます。</p>	<p>9章(達成状況の評価及び推進体制)</p>

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

小野市

意見募集期間 令和4年10月3日(月)～令和4年11月2日(水) (31日間)
 意見提出者数 1人(意見件数1件)
 意見提出方法 持参0人、郵送0人、FAX0人、電子メール1人、その他(投函箱への投函)0人
 ※意見提出者1人につき複数の意見がある場合、意見ごとに点線で区切って表記しています。
 ※意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。
 ※計画に直接関係しない意見については、公表及び市の回答を示しておりません。
 ※市の考え方の文中の語句「協議会」は、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を意味します。

番号	意見の概要	市の考え方	計画該当章
1	<p>神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)の取り組むべき事業一覧(P101)に全く目新しい事業はありません。「えちぜん鉄道」のように、「廃線からの再生」を盛り込んでみたらどうでしょうか。神戸市内の押部谷駅以西の廃線、三木市内の志染駅または三木駅以西の廃線、小野市内の小野駅以西の廃線別に小野市・三木市の職員は死に物狂いで異次元の施策を練り上げます。とまれ、小野市は、分社化・上下分離導入化の試算から開始です。「30年後から現在を見る視点」を提唱されたのは横路孝弘氏だったかと思いますが、そう言う発想の転換も必要だと考えます。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」のうち、「徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備」「サイクリングとの連携」「ICT技術を活用した情報提供、決済、目的地のクーポン提供等の仕組み(MaaS)構築の検討」「子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化」及び「将来も公共交通を使ってもらうための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施」を新規性のある事業として記載しているほか、「駅的美装化」「パーク&ライドの利用促進」「住宅地へのアクセスバス、タクシー、デマンド型交通等の確保・充実」については、内容を発展させていくこととしておりますので、御理解くださるようお願いいたします。</p> <p>なお、本計画の地道な取組を着実に積み上げる中で、更に新たな取組の検討が必要となった場合には、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p> <p>このたびは貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。</p>	8章(主な施策及び事業)