

「筑紫野市地域公共交通網形成計画（案）」に対する意見募集
（パブリック・コメント）についての実施結果について

（１）実施結果

意見募集期間	平成 27 年 12 月 24 日（木）から 平成 28 年 1 月 29 日（金）まで
意見提出者数	10 人
市ホームページ閲覧数	181 件

（２）提出された意見とその意見に対する考え方

（ご意見の一部については、趣旨を損なわない範囲で要約させていただきました。）

NO	意見の要旨及び内容	意見に対する考え方
1	<p>○53 ページの公共交通空白地域箇所数について。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域はどのような地域をさすか。 現状の 22 箇所はどの地域か。 取り残される 12 箇所はどの地域か。 目標値としては 0 となるような計画を策定すべきではないか。 	<p>本計画では、バス停からの距離が 500m、鉄道駅からの距離が 800m を越える地域を交通空白地域と位置付け、その現状を 3.3（２）「地域公共交通のカバー状況」や、4.2「公共交通の課題」に課題②公共交通空白・不便地域の解消として掲載しています。</p> <p>目標としては現状の空白地域を半分以下に減らすという形で掲げており、将来的には交通空白地を無くす取組みを目指してまいります。</p>
2	<p>○御笠地区では、ちくしのバスの委託運行・カミーリヤバス・スクールバスを止め、これらを一体的に運営するコミュニティバス・マイクロバスのシステムを構築してはどうか。</p>	<p>ご意見については、貴重なご意見として賜り、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交通網の形成を目指してまいります。</p>
3	<p>○カミーリヤバスの利用は地域格差があり、利用が少ない地域はバス停まで距離があることが原因であり、フリー乗降などを導入すれば利用が増えると思われる。</p> <p>また、ゆめタウンやイオンモール、朝倉街道駅を経由することで利便性が向上し利用が増えるのではないか。</p> <p>○交通空白地域である下・中・上阿志岐と東吉木、さらには宮の森団地やみかさ台団地の高齢化率は 36～37%、ゴルフ場団地では 50%を越えていると思われ、高齢になれば運転が困難で免許証の返納となる。いくらコミュニティバスを検討しても、団地内を隅々まで行けないと</p>	<p>カミーリヤバスの利便性向上については、他の交通手段との連携強化など、関係事業者等の意見を聴きながら検討を行うこととしています。</p> <p>新たな交通手段については、コミュニティバスを含めた様々な手段の導入検討を行うこととしており、また、地域・交通事業者と連携した交通手段の検討も行うこととしております。</p>

	<p>もに乗る人がいるか不明な所への巡回はロスが多すぎると思う。</p> <p>⇒7～8 人乗りの車両で行政から支援し、運転手は住民ボランティア、料金は一定額徴収するデマンド交通システムを導入してはどうか。</p> <p>⇒実証実験が 1 箇所とあるが、お年寄りの外出機会が増え、元気になり、結果的に医療費が削減されるなど福祉の向上となるので、御笠まちづくり振興会にお願いしたい。</p> <p>○路線バスの利用目的は買い物 が 40%となっており、商業施設と連携して車両等を支援してもらい、運転手は住民ボランティアで行うようなシステムはどうか。</p>	<p>ご意見については、貴重なご意見として賜り、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交通網の形成を目指してまいります。</p>
4	<p>○基本方針や計画の目標などは以前からみんな理解しており、早く行政と地域が一体となり実行しなければならないと思う。</p>	<p>ご意見のとおり、持続可能で利便性の高い公共交通網の形成を進めていくため、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、今後の地域公共交通に関する取り組みを進めていきます。</p>
5	<p>○御笠地区内で地域公共交通網の見直しは 3 つの検討事項が掲げられているが、今後検討を行っていく際には実施主体者に限らず、地域住民が参加し、より利用者の意見を反映しながら検討を進めてもらいたい。</p> <p>○御笠地区の吉木～宮の森の路線は、二日市方面のみでなく太宰府駅や五条駅などの太宰府市方面も含めた路線を充実してもらいたい。</p> <p>○全バス停にバスベイを設置してはどうか。</p> <p>○バス停への上屋の設置について計画に盛り込んでもらいたい（地域で設置を希望する場合、土地の確保に配慮してもらいたい）。</p>	<p>公共交通網の見直しの検討方法等については、持続可能で利便性の高い公共交通網の形成を進めていくため、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、本市の地域特性を踏まえた取り組みを進めていきます。</p>
6	<p>○交通空白地域の多い御笠地区においては、課題解決のため以下について検証してもらいたい。</p> <p>(1) コミュニティバスの導入を中心に、デマンド交通方式等の検討</p> <p>(2) 自家用有償旅客運送（NPO 法人を立ち上げ、自家用車を使い低価格で運送）</p> <p>(3) カミーリヤバスの有効活用</p>	<p>交通空白地域の解消については、ご意見のとおり、特定の交通手段にとらわれず、様々な手段について検討を行ってまいります。</p>

	<p>(4) 九電工跡地を起点とした交通網の整備（年間 7～10 万人と言われる宝満山登山者の利用促進）</p> <p>○交通網体系を考える際、筑紫野市のみでなく近隣市町と協力していくことも大切である。特に、隣接する太宰府市とのコミュニティバス運行について、両市で路線を補完し合うことで新たな解決策も考えられるのではないか。</p> <p>○第 5 次総合計画における重点施策の中に「交通手段の充実」が掲げられており、高齢化が進む時代に誰もが住み慣れた地域で暮らしを続けるためには、交通網の充実は欠かす事ができないまちづくりの基本である。</p> <p>○また、平成 20 年に作成された「筑紫野市交通等バリアフリー基本構想」では、様々な生活交通体系システムについて検討が進められ、「コミュニティバス」や「乗合タクシー」についても記述されており、利益追求中心の公共交通には多くを期待できないため、過去の検討を活かして一日も早く整備検討を進めてほしい。</p>	<p>隣接自治体との連携については、4.4「公共交通に関する取組みの方向性」に方向性③として掲載しております。</p> <p>第 5 次筑紫野市総合計画は市の最上位計画であり、内容については十分に考慮したうえで事業を実施します。</p> <p>筑紫野市交通等バリアフリー基本構想は、駅や官公庁などの施設への道路、そして建築物内での移動について、バリアフリー化を推進するために作成されたものです。</p>
7	<p>○カミーリヤバスについて H28.1 から運行ルートの見直しやバス停の新設、増便となっているが、変更になった理由などもっと詳細に経緯を記載すべきではないか。</p> <p>○同様に、これまでの見直し経緯等についても詳細に記載すべきではないか。</p> <p>○数値目標に関しては事業実施計画まで踏み込み、市の財源見通しや個別問題の解決に向けた財源の振り分けなど事業費を明確にすべきではないか。</p> <p>○利用者ニーズ把握として、市民全世帯を対象に、日常の外出活動と移動に関する調査も実施していただいた方が良かったのではないか。</p> <p>○公共交通に関する取組みの方向性として、地域公共交通の維持のための「観光客の利用増加」</p>	<p>カミーリヤバスについては、ご意見を踏まえ、見直しの経緯等についての記載を行いました。</p> <p>本計画は公共交通政策の方向性等を定める基本計画であるため、方針や目標に対する具体的な内容や費用等については、計画期間内に随時検討、実施していきます。</p> <p>利用者のニーズの把握については、バスへの乗込調査や 18 歳以上の市民からの無作為抽出による公共交通アンケート、地域コミュニティごとに懇談会を実施したところでした。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>公共交通に関する取組みの方向性としての観光客の利用増加施策について、地域公共交通</p>

	<p>などを記載することはできないか（地域の魅力をアップさせ観光客を誘致し、路線バスなどの利用者増を図ることで地域公共交通網の安定確立に寄与させたい）。</p> <p>○路線バス利用者の維持に向けて、ダイヤの見直し・バス停の見直し・待合環境の整備・バスベイ設置など機能強化策がどのように実施するか明確でなく、乗り継ぎ手段のみの検討だけでは解決しないと思う。</p> <p>○また、カミーリヤバスについては、無料運行でなく有料化でコミュニティバスに切り替えないと、路線バスとの乗り継ぎ検討ができないのではないか。</p> <p>○公共交通空白地域箇所数は箇所の優先順位なども明示すべしである。</p> <p>○また、実証実験の実施箇所については、実施に向けた取り組み方策を明示すべきである。</p>	<p>は、観光客や地域外からの来訪者にとっても重要な移動手段であることから、4.1「公共交通が果たすべき役割」に役割③まちの賑わいの創出として記載しております。</p> <p>その他の意見について、本計画は公共交通政策の方向性等を定める基本計画であるため、方針や目標に対する具体的な内容や費用等については、計画期間内に随時検討、実施していき、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交通網の形成を目指してまいります。</p>
8	<p>○総合計画（案）は検討が始まった段階と聞いており、ここに提示されていることに少し違和感を感じる。</p> <p>○上西山線の負担額は湯町循環コースと山家地区コースの全く性質が異なるコースが合算されており、他の4路線と比較検討ができず、せっかくのデータがもったいない。</p> <p>○大野城市や太宰府市など近隣自治体や他の先進例の資料がなく、検討して意見を述べるための案として不十分と思う。</p> <p>○方針に関して、一般的・スローガンのみしか示されておらず、抽象的な内容となっているため、今後の経過の中で行政としての主体的な考え方を具体的に示してほしい。その上で意見募集など引き続き市民との双方向の検討や意見交換の機会を求める。</p> <p>○数値目標は明確な数字を提示しているが、その手段としての施策等に具体的な内容や費用等が示されておらず、上記同様に、意見募集など</p>	<p>本計画に掲載している第5次筑紫野市総合計画（案）については、平成27年10月2日から同月31日にかけてパブリック・コメントを実施した際に公表された第5次筑紫野市総合計画（案）を基に掲載しております。</p> <p>上西山線の負担額については、ご意見を踏まえ、分割した負担額の記載を行いました。</p> <p>近隣自治体や先進例の事案については、本計画に基づき個別具体的な施策を検討する際は十分に考慮します。</p> <p>その他の意見について、本計画は公共交通政策の方向性等を定める基本計画であるため、方針や目標に対する具体的な内容や費用等については、計画期間内に随時検討、実施していき、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交通網の形成を目指してまいります。</p>

	引き続き市民との双方向の検討や意見交換の機会を求めらる。	
9	<p>○計画に使用されている「目指します」「検討します」「図ります」の意味合いを示してほしい。</p> <p>○28 ページの平均利用者数は人口低密度地域では当たり前であり、地域人口に対する比率は検討されたか。</p> <p>○30 ページの「交通手段がない」への対応は 55～56 ページ記載されていると考えてよいか。</p> <p>○具体的な施策は関連するコミュニティや自治区と十分協議されているのか。</p> <p>○人口低密度地域のトリガー方式採用は問題であり、採用の意図を示してほしい。</p> <p>○32 ページの路線バス利用頻度はバス路線低密度地域で高く日常生活で欠かせないため、これを踏まえた公共交通網の施策をお願いしたい。</p> <p>○34～35 ページのコミバスの必要性はバス路線低密度地域で 90%を超えており、不便地域・交通弱者を踏まえた公共交通網の施策をお願いしたい。</p>	<p>以下のような意味合いとご理解ください。</p> <p>「目指します」：目標に向け進んでいくこと。</p> <p>「検討します」：将来にわたり実現策を模索していくこと。</p> <p>「図ります」：実現に向け努力すること。</p> <p>掲載している平均利用者数については 1 便当たりのものであり、5.1「目標及び数値目標」に目標①として記載しておりますように、本計画に基づき地域公共交通の見直し等を実施する際は、地域特性や地域ニーズ等を踏まえたうえで行います。</p> <p>バスの利用理由に「交通手段がない」をあげてある利用者については、バス以外の交通手段がないものの、バスの利用は可能であるととらえています。しかし、その満足度については高いとはいえないため、第 5 章に記載しております施策について検討・実施し、利便性の向上を図ることとしています。</p> <p>地域コミュニティ等との協議については、本計画に基づき個別具体的な施策を検討する際に協議します。</p> <p>将来にわたって持続可能な公共交通網を構築するためには、行政や交通事業者による利用促進策の実施はもとより、地域住民による利用は必須であるといえます。トリガー方式を導入する場合の目標設定は、地域特性や地域ニーズ等を踏まえたうえで行います。</p> <p>その他のご意見については貴重なご意見として賜り、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交通網の形成を目指してまいります。</p>
10	○街並みは変化し人の流れは変わっているが路線は従来のままであり、公共交通を政策として	ご意見については貴重なご意見として賜り、本市の地域特性を踏まえた、持続可能な公共交

<p>捉え交通ビジョンを示し、維持・育成を図る必要がある。また、国の補助事業「オムニバスタウン構想」を導入し、公共交通の利便性を高めるとともに、公共交通マップの作成や公共交通利用促進キャンペーンを実施してはどうか。</p> <p>○拠点間を結ぶ幹線や拠点からの支線は 4 条バスで構築し、交通空白地域や生活地域へ巡回・シャトルする乗合タクシー等のデマンド交通を導入することでネットワークを形成するとともに、ネットワークを機能させるため、交通結節点を体系の中に確立させるとともに、待合環境の整備などにより乗り継ぎ抵抗を低減させるような仕組みが必要である。</p> <p>○沿線地域の参加を促し、事業者、行政、住民それぞれが当事者意識を持って関わることで、公共交通を活用し持続させることに繋がると思われる。</p> <p>○カミーリヤバス（山口コース）は、本数も少なく利用したい時間に運行していないため、カミーリヤ山口コミセンでの学習会に利用できない状況であるため、目的を福祉に絞り、充実させた方が良いのではないかと。</p> <p>○西鉄二日市～むさしヶ丘線に関して、イオン経由としたことで路線の存続や高齢者が買い物利用できる等のメリットがあったが、土日やイオンで催し物がある際に 20 分近く遅れが生じるなど問題が発生しているため、信号機の改善や施設内の運行内容など解決をお願いしたい。</p> <p>○シニアカーなどが走行できる環境を整備するとともに、ゾーン 30 やコミュニティ道路のような面的な取り組みもお願いしたい。</p>	<p>通網の形成を目指してまいります。</p>
--	-------------------------