

中間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

この度、中間市地域公共交通網形成計画（案）に対する市民意見提出手続（パブリックコメント）を下記のとおり実施し、皆様から貴重なご意見をいただきました。ありがとうございました。

つきましては、ご提出いただいた意見の概要とこれに対する市の見解を公表いたします。

記

実施期間	令和6年2年15日（木）～令和6年3月15日（金）
資料閲覧場所等	市ホームページ、市役所の情報公開コーナー、市役所の都市計画課窓口、地域交流センター、ハピネスなかま、人権センター、市民図書館
応募資格	市内に在住、通勤又は通学している人、この計画に利害関係がある個人又は団体
意見提出件数	29件（4人）
意見提出状況	郵便・・・0人 F A X・・・1人 電子メール・・・3人 持参・・・0人

対応区分		件数
A	意見を反映し、原案を修正したもの	7件
B	意見の趣旨・考え方が既に原案に盛り込まれているもの	8件
C	事業等の実施段階で、参考とするもの	4件
D	その他の意見等	10件

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
1	1から9の いずれか		SDGsの次のものに該当する可能性があるので、該当すると判断すれば該当の図柄等を追記した方が良いと考えます。 (3)全ての人に健康と福祉を (7)エネルギーをみんなにそしてクリーンに (9)産業と技術革新の基盤をつくろう (11)住み続けられるまちづくりを (13)気候変動に具体的対策を (17)パートナーシップで目標を達成しよう	A	ご意見を踏まえまして、9ページに「1-6 SDGs における位置づけ」として、次の6つの目標を追記いたしました。 (3)全ての人に健康と福祉を (7)エネルギーをみんなにそしてクリーンに (9)産業と技術革新の基盤をつくろう (11)住み続けられるまちづくりを (13)気候変動に具体的対策を (17)パートナーシップで目標を達成しよう
2	1	計画の目的	”運行を維持するのに必要な財政支出”→運行継続することを支援するために財政支出しているのでは？	D	本市が支出している「中間市バス路線運行維持費補助金」や「中間市コミュニティバス路線運行維持費補助金」は、運行を維持するために必要な財政支出ですので、原案のとおりといたします。
3	2		中間市の公共交通は、ターゲットを高齢者層に絞っているみたいだが、マスタープランにあるように誰もが移動・・・推進とあり、市外に通勤・通学する者の意見をもっと取り入れるべきと思います。	B	88ページの「基本方針2」でもお示しておりますとおり、誰もが使いやすい地域公共交通の実現を目指しているため、原案のとおりといたします。
4	5	都市拠点	①の下に■がありますが、違う印にしないと計画概要の項目と同じとなり、何か印の基準がないように感じます。	D	表記に問題はないと考えられるため、原案のとおりといたします。
5	6		「利用増進」には、通学・通勤の利用を増やすことが第一と思う。	D	当該ページは都市計画マスタープランの内容をまとめたものであるため、原案のとおりといたします。
6	10	通称	「川西」「川東」などの通称を市の計画書に掲載することは良くないと思います。遠賀川西部、遠賀川東部とか遠賀川西地区とか他の表現で記してはどうでしょうか。	A	ご意見を踏まえまして、「遠賀川西部地区」「遠賀川東部地区」に表現を修正いたしました。

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
7	13	将来人口の推移	P12 に人口の推移、年齢構成の推移がある。P13 には将来人口があるが、年齢構成の将来予測がない。将来の年齢構成予想は今後の施策の検討に重要な視点になると思うが・・・。	B	13 ページにおきまして、「0～14 歳」「15～64 歳」「65 歳以上」という 3 つの年齢層別の将来人口を記載しているため、原案のとおりといたします。
8	17	商業施設	空欄がないように表示	D	表記に問題はないと考えられるため、原案のとおりといたします。
9	24	現状	JR や筑鉄利用者の年齢層(特に通勤者、通学者)の利用状況を明らかにして、その利用者数の推移を明示する必要があると思う。	B	JR 及び筑豊電鉄の年代別の利用状況や、利用目的の内訳につきましては、56 ページ及び 57 ページに記載しているため、原案のとおりといたします。
10	25		市外に向かう JR 利用者への対応に注力してはどうか。アンケートにもあるように、車を小さくして台数を増やし時間とコースを絞って稼働回数を増やせば住民の理解が進み、利用者が増えると思う。	C	乗合バスの運行経費の約 58% は人件費である(国土交通省ウェブサイトを参照)ことから、車両の小型化を理由とした大幅な経費削減や増便を検討することは困難ですが、いただいたご意見は、今後の事業等を実施する際の参考とさせていただきます。
11	26	JR 利用状況	”R3 以降は回復基調にある”と記載している。が、1 ページに”年々減少傾向にある”と記載している。矛盾している。	D	1 ページの「年々減少傾向にある」という記述につきましては、本市の公共交通全般における、長期的な実績の傾向について述べており、一方、26 ページの「R3 以降は回復基調にある」という記述につきましては、JR 中間駅・筑前垣生駅の乗車人員数における、新型コロナウイルスによる影響後の一時的な回復について述べているものになりますので、原案のとおりといたします。
12	32	経営状況	西鉄バスの中間市に關係する部門の経営状況を記載すべき。中間市の補助金の状況は意味が違う。1 ページの計画の目的にある乗務員の不足や高齢化に関してヒヤリングしたことを記載する必要があると思う。	A	西鉄バス中間線は、国、福岡県及び本市の補助金によって運行を維持していることから、当該路線の経営状況を示す指標として記載いたしております。 また、ご意見を踏まえまして、28、32、33、39 ページにヒヤリングの内容を追記いたしました。

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
13	36	コミュニティバス	今後の施策の基礎資料となるためにコミュニティバス利用者のバス停毎の利用者数を記載して欲しいです。	D	コミュニティバスの4系統それぞれに10以上のバス停があり、情報量が膨大であること、また、本計画においてバス停の利用者数に応じた施策の検討は行っていないことから、原案のとおりといたします。
14	40	福祉バス	今後の実施内容検討の基礎資料となるために市が運行している福祉バスの利用状況をもっと詳しく記載するべきと考えます。	D	基本的な情報に加え、ヒアリングの結果等も記載しており、追記する内容はございませんので、原案のとおりといたします。
15	42	スクールバス	希望ヶ丘高校と東海大附属福岡、直方特別支援学校のスクールバスが運行しています。記載してください。	D	「その他輸送資源」の項目につきましては、中間市として利活用の可能性がある、中間市内の輸送資源について言及しているため、東海大学附属福岡高等学校(宗像市)及び直方特別支援学校(直方市)のスクールバスはこれに当たらないことから、原案のとおりといたします。
16	66	自由意見	全ての意見を記載していないと思います。掲載しないのは恣意的と疑われるおそれがあります。 本計画書には、主な意見と、ある程度集約して、意見の傾向を表示するべきではないかと思えます。自由意見は、別冊に参考資料としてはどうかと思えます。	B	市民アンケートにおける「中間市の公共交通について、ご意見などがございましたら、ご自由にお書きください。」という設問に対して寄せられた、全てのご意見を記載いたしております。
17	66	公共交通に対する 自由意見	並び順。「NO.」表示に意味がないと思えます。 交通体系を検討するとき、年齢層や地域ごとの特徴を捉えることが必要だと思えます。 地域別順、年齢層順、などで意見の方向性が見えるのでは・・・と思えます。	A	ご意見を踏まえまして、第一に年齢順、第二に居住地区順となるよう、並べ替えを行いました。

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
18	86	課題	既存の交通機関の維持・充実・・とあるが、人口減少がとまらず、民間の不採算路線が拡大していく予想の中では、維持充実が課題ではなく、施策の方向性を変える時期が来ていることが課題ではないでしょうか。	B	63 ページに記載しております市民アンケートの結果から、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスを望むという回答が過半数を占めていることから、公共交通の維持・充実を課題として挙げさせていただきました。また、86 ページの「課題 1」において、ネットワークの再構築の必要性についても記載しておりますことから、原案のとおりといたします。
19	86	課題	通学生徒を折尾駅まで保護者が自家用車で迎えに行っていることが自由意見にある。中間駅、中間市内までの公共交通連携がニーズの高い課題と思います。	B	ご指摘の内容は、86 ページの「課題 1」及び「課題 4」に含まれるものと考えられますので、原案のとおりといたします。
20	87	課題	コミュニティのバス停を増やして欲しいとの回答が多々ある。課題の 5 に啓発が必要とあるが、バスが増便されて市内を通れば、市民が直接目にする。それが啓発になる。バスの増便、バス停の増加が求められている。	D	60 ページに記載しておりますとおり、コミュニティバスを利用しない理由として「どこを運行しているか分からない」「乗り方が分からない」というご意見が多いことなどから、利用啓発を課題の 1 つとしておりますので、原案のとおりといたします。
21	88		「持続可能な・・・実現」・・・毎日利用することが重要で、通学・通勤の利用を増やすことが第一と思う。	C	持続可能な地域公共交通の実現を目指すため、88 ページの基本方針を踏まえて、93、94 ページに基本目標を設定いたしております。いただいたご意見は、今後の事業等を実施する際の参考とさせていただきます。
22	88	基本方針 3	”市民の意識醸成を図り”・・・意味がよくわかりません。何の意識かを書かないとわかりません。	A	ご意見を踏まえまして、「市民の意識醸成を図り」を「市民の公共交通利用の意識醸成を図り」という表現に修正いたしました。
23	88	基本方針 1	”実践する”・・・具体的に書かないとそれぞれ実践することが違うので・・・。何を実践すれば持続可能かわかりません。	B	88 ページでは「基本方針」の設定について記載しておりますが、93 ページ以降に「基本方針を踏まえた基本目標の設定」を、95 ページ以降に「今後取り組む事業」を記載しているため、原案のとおりといたします。

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
24	88	基本理念	”元気ある地域公共交通”とはどういうことを目指しているのでしょうか。 基本方針 2 には、”やさしい”とありますが、元気とやさしいとは少し方向が違うのでは・・と思います。	D	誰もが利用しやすい、“やさしい”公共交通を実現することにより、地域の活力の基盤となる、“元気ある”公共交通を目指す、という意味合いを含めた基本理念でありますので、原案のとおりといたします。
25	95	免許返納後	民間事業者とタイアップして免許返納者が過大な費用負担を感じることなく移動手段として積極的に公共交通を利用できる仕組みを具体的に明示して広く市民にアピールしてほしいです。	B	102 ページにおいて、「免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進」についての事業内容を記載しておりますので、原案のとおりといたします。
26	96	バスへの財政支援	いままで実施してきても路線廃止の方向です。市民アンケートにある 7 千万円の財政支援をコミュニティに切り替えていくことは考えられないのでしょうか。 いまのままではバスに対する批判的な意見が解消されない。交通事業者に補助金を支出することより、市民に直接有効となる新しい施策が求められていると思います。	C	現在、本市を運行している路線バスとコミュニティバスは、輸送量等の特徴の違いから担っている役割が異なり、また、路線の廃止に当たっては、採算性だけでなく、存続により得られる効果を総合的に考慮した上で判断する必要があります。いただいたご意見は、今後の事業等を実施する際の参考とさせていただきます。
27	13	2-1-2 人口特性 1) 人口 ☒ 将来人口の推移 ☒ 高齢化率の変化	国立社会保障・人口問題研究所から最新の推計人口が出されていますので、最新のものに差し替えた方が良いと思います。	A	ご意見を踏まえまして、国立社会保障・人口問題研究所による最新の推計人口を参照するとともに、13 ページの記述を次のように改めました。 【修正前】令和 17 年以降は 【修正後】令和 22 年以降は

No.	ページ	行番号、 項目など	意見の概要	対応 区分	市の見解
28	86	4. 地域公共交通の 課題 課題 4:	上記に同じ (国立社会保障・人口問題研究所から最新の推計人口 が出されていますので、最新のものに差し替えた方が 良いと思います。)	A	ご意見を踏まえまして、国立社会保障・人口問題研究所 による最新の推計人口を参照するとともに、86 ページの 記述を次のように改めました。 【修正前】高齢化が進行しており、約 10 年後には 40% を超えると推計されている中(H27:35.1% ⇒ R2: 37.7% ⇒ R17:40.1%) 【修正後】高齢化が進行しており(H27:35.1% ⇒ R2: 37.7% ⇒ R17:38.5%)
29			現在、八幡西区内の高校に通学させています。 家から学校まで車で 25 分くらい(約 8 キロ)の距 離にあり、筑鉄電車(希望ヶ丘-黒崎)、西鉄バス (黒崎-別当町)で通っていて、定期代は一か 月、約 17000 円です。 中間市内(新手、筑豊中間などのバス停)から引 野口、もしくは黒崎まで、西鉄バスが通ってい れば定期代も少し安くなるし、便利になります。 また、中間市内から JR にのりたくても、駅まで行 く手段がなく、不便な地域が多くあります。中間 駅までどこからバスが出て、通っているか分か らず、利用することが少ないです。また、引野口 まで、香月方面周りで行くとしても、バスの本 数が少ない。 こういったことから、中間市内の高校生がバス に乗って通学することは難しく、何のための、ど こに行くためのバスが走っているのか、利便性 が分かりません。	C	現在、「筑鉄中間」と「西鉄黒崎バスセンター」間 におきましては、西鉄バスが運行されてお りますので、運行時刻や定期券の金額につ きましては、別途、窓口等でお問合せ いただければと思います。 また、運行ルートが分からない、各交通機 関に繋がりがなくわかりづらい等の課題 をご提示いただいております。こちら は、本計画の 86、87 ページでお示し している課題に通ずるご意見だと思 い受けいたします。 そして、95 ページ以降には、こ ういった課題に対応するために今 後取り組む事業として、「コミュニ ティバスの AI オンデマンド化」「 MaaS の導入」「公共交通に 関する情報発信」等を挙げてお りますので、いただいたご意見 は、これらの事業等を実施する 際の参考とさせていただきます。

そして、一つ一つ調べていかななくてはならず、市内の公共交通に繋がりを持たせて、もっとわかりやすくなると利用しやすいと思います。

高齢者の買い物についても同じことが言えます。筑鉄電車沿いの方は電車に乗りますが、長い間、黒崎⇄筑豊中間までの電車の本数はあっても、希望ヶ丘まで行く本数が少なかった。(これについては現在、時刻改正に伴い改善されました)

高齢者には、買い物や病院に行くルート、学生には、学校まで通学しやすいルートを見直すことが必要で、そうでなければ、この先不便な地域は人口も減少していく一方かと考えますので、改善を期待します。

私は、通学定期代が安くなることと、黒崎方面や高速バスに乗りやすい環境作りをお願いしたいと思っています。