

コンパクトシティ形成に向けた「地域公共交通網形成計画(素案)」に対する 市民意見募集の結果について(報告)

1 計画策定について

急速な人口減少と超高齢化が見込まれるなか、将来においても、市民生活を支えるサービスを確保し、地域の活力を維持・向上するため、生活利便施設や住居がまとまって立地する「コンパクトなまちづくり」と、これらの施設へのアクセスを確保する「地域公共交通ネットワークの再編」を目的として計画を策定するもの。

本年3月24日の建築消防委員会における「計画(素案)」により市民意見募集を行ったもの。

2 これまでの取組状況等

| | | |
|-------|--------|--|
| 平成27年 | 6月 | 建築消防委員会において、計画の策定着手を報告 |
| | 7月～ | 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会での検討開始 |
| | 12月 | 関係団体への説明(24団体)、説明会の開催 |
| 平成28年 | 2月3日 | 建築消防委員会報告において、計画(たたき台)を報告 |
| | 2月 | 市民説明会、各区自治総連合会等説明会(～5月)を実施【参考資料】 |
| | 3月24日 | 計画(素案)に対する市民意見募集についての常任委員会報告 |
| | 4月18日～ | 計画(素案)の市民意見募集(～5月17日) |
| | 6月16日 | 計画(素案)に対する市民意見募集の結果及び計画(案)についての常任委員会報告 |

3 意見募集期間

平成28年4月18日から平成28年5月17日まで

4 意見提出状況

| | |
|-----------|-----|
| (1) 提出者 | 8人 |
| (2) 提出意見数 | 21件 |
| (3) 提出方法 | |
| ア 持参 | 0人 |
| イ 郵便 | 1人 |
| ウ FAX | 1人 |
| エ 電子メール | 6人 |

(4) 提出された意見の内訳

| 項 目 | 件 数 |
|---------------------|-----|
| 1 計画全般に関する意見 | 7件 |
| 2 交通施策のうち意識に関する意見 | 1件 |
| 3 交通施策のうち公共交通に関する意見 | 9件 |
| 4 交通施策のうち道路交通に関する意見 | 0件 |
| 5 計画目標に関する意見 | 2件 |
| 6 その他の意見 | 2件 |

(5) 対応の方向

| 項 目 | 件 数 | 割 合 |
|--------------------|-----|---------|
| 1 計画に掲載済み | 11 | 52.4% |
| 2 追加・修正あり | 0 | 0.0% |
| 3 追加・修正なし | 8 | 38.1% |
| (1) 賛意を示す意見 | (1) | (4.7%) |
| (2) 質問・提案・要望に関する意見 | (7) | (33.4%) |
| 4 その他 | 2 | 9.5% |
| 合 計 | 21 | 100% |

(6) 提出された意見の概要及びこれに対する市の考え方
別紙のとおり

(7) 計画 (案)

- ・概要版 (案) 資料1
- ・計画 (案) 資料2

5 策定スケジュール(予定)

平成28年 7月頃 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会の意見聴取
9月頃 「地域公共交通網形成計画」策定

北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>(素案)に関する意見と市の考え方

【意見の内容】

- 1 賛意や共感を述べた意見
- 2 賛意を示し、取組み強化を求める意見
- 3 賛意を示し、今後の進め方や追加の考えを述べた意見
- 4 計画内容に対して修正を求める意見
- 5 その他の意見

【対応の方向】

- ① 計画に掲載済み
- ② 追加・修正あり
- ③ 追加・修正なし
- ④ その他

1 計画全般に関する意見(7件)

| No. | 意見の概要 | 市の考え方 | 内容 | 対応方向 |
|-----|---|--|----|------|
| 1 | 立地適正化計画によって居住地域が変わっていけば必然的に交通の形態も変わらざるを得ないのは当然であり、基本的に素案については同意する。 | 人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークを再構築するため、市民・企業・交通事業者・行政が一体となって各種施策の推進に取り組んでまいります。 | 1 | ① |
| 2 | 公共交通網を整備することで、自家用車を使わずに公共交通を使うことで行きたいところへいけるまちづくりを行うことは賛成である。 | | 1 | ① |
| 3 | 北九州市は他の政令指定都市と比べ自家用車の保有台数や利用率が高くなっている。 また、高齢化していく中で、現在の40～50代の方々が数十年後に自家用車を使わなくなるとは考えづらいと思う。 そのため自家用車を使わないというよりは自家用車と公共交通をうまく利用してもらうことが一番重要であると感じた。 | 過度のマイカー利用に歯止めをかけ、公共交通の利用促進を図るため、基本理念に「使おう公共交通、かしくマイカー利用」としているところです。 | 1 | ① |
| 4 | 超高齢化・人口減少に伴い、人口密度の低下した地域での住民の足の確保は、生活を維持する商店や病院等の生活圏での存続とともに、重要な課題となると思われる。 徐々に状況が進展するため、状況変化に適応したフレキシブルな対応をいかに構築するかむつかしさを内包していると思う。 | 本計画の計画期間は5年間であり、短中期の交通施策をとりまとめた計画です。 人口減少など公共交通を取り巻く社会情勢等を勘案しながら、適宜(5年)見直しを行っていきます。 | 3 | ① |
| 5 | コンパクトシティ計画と同様に、100年先を見越したしっかりとした建造をお願いします。 | | 3 | ③ |
| 6 | 環境首都にふさわしい環境と人に配慮した住みよいまちを目指した総合的な交通施策を望む。 | 人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークを再構築するため、市民・企業・交通事業者・行政が一体となって各種施策の推進に取り組んでまいります。 | 1 | ① |
| 7 | 立地適正化計画、総合交通戦略、空き地空き家対策、産業振興・雇用対策、財政投資等すべてが連動していますので、総合的な視点とバランスを持ち、長期的に住みよいまちづくりを推進していただきたいと思う。 | 関連計画と整合を図りながら、施策の推進を図りたいと考えています。 | 3 | ① |

2 交通施策のうち意識に関する意見(1件)

| No. | 意見の概要 | 市の考え方 | 内容 | 対応方向 |
|-----|---|--|----|------|
| 8 | 能力低下により危険性が高まるので、一定年齢を迎えた高齢者の自動車運転免許を取り消し、その代わり公共交通料金を割引くシステムを導入してはどうか。 | 全国的な高齢者による事故増加の状況を踏まえ、高齢者の自動車運転免許返納を前提とした公共交通の利用促進策について、検討していきます。 また、交通事業者が販売するお得な割引定期券の周知にも取り組んでいきたいと考えています。 | 3 | ① |

3 交通施策のうち公共交通に関する意見(9件)

| No. | 意見の概要 | 市の考え方 | 内容 | 対応方向 |
|-----|---|--|----|------|
| 9 | 視点2の市民・企業・交通事業者・行政の役割の中で行政が交通事業を行うのはやめるべきである。交通事業者のノウハウを活用して将来的に検討すべきである。市営バスはコミュニティバスとして交通事業者に任せること。行政が補助金で支援すれば可能である。 | 交通局では、このたび「第2次北九州市営バス事業経営計画(H28～H32年度)」を策定し、地方公営企業として全国トップレベルの独立採算性を維持しつつ、安全・安心な運行を確保し、利用者サービスの向上に努めることとしています。 民間事業者のノウハウを活用した事業の推進は大切であると考えますが、公営バス事業者として、郊外部の不採算路線の維持に努めるなど引き続き市民生活の足を守るとともに収入の確保やコストの削減に努めてまいります。ご理解の程、よろしく申し上げます。 | 4 | ③ |
| 10 | できるだけこのまま生活が続けられるように、花尾町に大蔵地区のようなコミュニティバスを希望する。 | 大蔵地区で実施している「おでかけ交通」は、地域の皆様の日常生活を支える生活交通として、バス廃止路線や高台地区において、地域住民・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担のもとで、連携して取り組む事業です。 花尾町については、バス路線も運行されているため、まずは既存の公共交通のご利用をお願いします。 | 2 | ③ |
| 11 | 家からバス停までが遠い高齢者の方向けにタクシー会社と提携してはどうか。 | 高齢者や地域のニーズに応じた交通手段は必要と考えており、既設の公共交通の状況、他都市での事例を参考にし、デマンドタクシーなどの乗合サービスについて検討していきます。 | 1 | ① |
| 12 | 小倉に向かうバスが駅に着くのか分かりづらいため、外部から来た人でも分かるように改善したほうが良いのではないかと思います。 | 利用者の利便性向上のため、バスの行き先案内表示については、バス事業者と協議していききたいと考えています。 | 5 | ④ |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| 13 | <p>戸畑から小倉駅に向かうバスのほとんどが小倉駅から離れたところにバス停を設けているため、乗り継ぎが上手くいかないことがある。</p> <p>バス停をもう少し近づけたほうが良いのではないかとと思う。</p> | <p>バスの運行ルートやバス停については、利用者の利便性や需要と供給のバランスなど、バス事業者が総合的に判断して設定しています。</p> <p>利用者の利便性向上のため、バス事業者と協議していきたいと考えています。</p> | 5 | ④ |
| 14 | <p>基幹道路網とともに、毛細血管ともいべき地域コミュニティバスのような地域交通網が欠かせないと思われる。</p> <p>たとえば八幡東区枝光で展開されている「やまさかジャンボタクシー」のような地域コミュニティバス網の展開を行い、基幹西鉄バスとの効果的な連携と運用を、利用者の立場にたって構築してほしいと思う。</p> <p>前例にとらわれない規制緩和も必要と思う。</p> | <p>公共交通網は、既存のバス路線やおでかけ交通が連携して成り立つものあり、今後とも共存・共栄していけるよう取り組んでいきます。</p> | 3 | ③ |
| 15 | <p>枝光には、「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」が運行している。利用するものとして、運行コースの改善を求めたが、大手公共交通会社との制約で地域が望むコースが出来ない。</p> <p>今後の計画を進めてゆく場合に規制の改定を行い超高齢化が進む地域の足となる様にすすめてほしい。</p> | | 3 | ③ |
| 16 | <p>地元では、『やまさか乗合ジャンボタクシー』の運行により多くの高齢者が買い物や病院等の足として活用できているが、公共交通機関との制約で制限を受けており、利用者の要望を取り込むためにも制約の緩和が求められる。</p> | | 3 | ③ |
| 17 | <p>本計画(素案)の中では、主要幹線や幹線網の充実を狙っているが、超高齢化が進むなか、幹線から外れたエリアでの生活の足とした交通手段が手薄になるのではないかと。</p> <p>現在も公共交通機関は、地域に密着しているとは考えにくい。</p> | | <p>幹線から外れたエリアでは、通院や買い物など住民の日常生活行動を踏まえたフィーダーバス路線の導入や、現在事業展開中のおでかけ交通について、利用を促す広報活動や運行に係る一部費用などの支援などの取組みにより、住民の足の確保を行うこととしています。</p> | 4 |

4 交通施策のうち道路交通に関する意見(0件)

意見なし

5 計画目標に関する意見(2件)

| No. | 意見の概要 | 市の考え方 | 内容 | 対応方向 |
|-----|--|---|----|------|
| 18 | 成果指標である公共交通分担率について、どういった数値が望ましいのかがよく分からない。 分担率が40%になったら良いのか50%になったら良いのか、単純に上げていくのが良いのか判断できない。 | 公共交通分担率については、本計画策定時(平成17年度)の20.5%を基準として考えており、平成26年度の間見直しでは、算定値が21.9%であったことから計画目標を24%に向上させることとしています。 長期目標(平成52年度)についても、本計画を強力に推進することで、32%に向上させる高い目標値を設定しています。 | 3 | ① |
| 19 | 長期目標(平成52年度)の公共交通人口カバー率が表示されていないのは、立地適正化計画との関係からだと思う。難しいと思うが、できれば長期目標で計画を策定し、数値を算出した上で直近5ヵ年の計画を策定できたら良いなと思う。 | 公共交通人口カバー率は、現時点で約80%を維持しており、将来的にも80%を維持できるよう各施策の推進に取り組んでまいります。 | 3 | ① |

6 その他の意見(2件)

| No. | 意見の概要 | 市の考え方 | 内容 | 対応方向 |
|-----|---|--|----|------|
| 20 | コンパクトシティ計画と連携して推進する必要がありますので、包括して、地域と十分協議する場を設けていただきたいと思う。 | 今後も、市民の方々に対して、出前講演等を通じて、両計画の説明を行っていきたいと考えています。 | 5 | ③ |
| 21 | 立地適正化計画との連携もよく理解が出来ていないので、まちづくり協議会や自治区会など狭い単位での説明会を開催してもらいたい。 | | 5 | ③ |