

意見等に対する実施機関の考え方

- 1 対象事案名 行橋市地域公共交通計画（案）
- 2 意見等募集期間 令和4年2月1日から令和4年2月21日まで
- 3 意見の概要及び実施機関の考え方

意見の概要	実施機関の考え方
<p>P72 表7-1 評価指標の定義と現況値・目標値 ③-2 要介護認定率の目標値 要介護認定率に効果が現れるのには、時間がかかるのではないかと。他の指標にした方が良くはないかと。</p>	<p>関係所管と協議し、参考指標として要介護認定率を設定致しました。指標に関しては、現状のとおりと致します。目標値に関しては、推計値の算出頻度にあわせて「各年の推計値未満」へと表記を改めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・P97 モビリティ・マネジメントという記載はあるが、MaaS(Mobility as a Service)活用の記載がないのはなぜか？ MaaSで何を行うかという問題はあるが、今後の公共交通機関を考える上でMaaSは必須だと考える。 ・P81 公共交通空白地域や一部の路線で予約乗り合いタクシーなどの記載があるが、それ以外の地域でも予約乗り合いタクシー等の対応が必要だと考える。 	<p>ご指摘のとおり、今後の公共交通機関を考える上でMaaSは必須と考えます。</p> <p>本計画では言葉として記載はしていませんが、施策⑦⑧⑯のように具体的な施策として取り込んでおります。</p> <p>持続性の高い公共交通体系を構築するためには、交通事業者を含めた多様な主体による支え合いが必要です。利便性だけでなく需要の規模に応じた路線の見直しを行う過程で、状況に応じて運行形態を選択していくべきであると考えております。</p>
<p>郊外の高齢化が進んだ地域では、自家用車の登録による送迎システムを確立してはどうか。具体的には、事故の際の保険制度を確立させ、運転手へ研修や報酬制度の管理等の整備が必要である。</p> <p>また、その他の地域では、路線バスの本数を増やし、路線を細分化し、路線の充実を図ってはどうか。</p>	<p>施策展開イメージについてはP75に、基本目標にあわせた15施策をP76より記載しております。</p> <p>持続可能な交通体系の構築は、利便性の追求だけでは成り立ちません。本市では、鉄道、バス、タクシーといった様々な交通事業者が交通網、公共交通の供給面を担っておりますが、各々の需要の規模に応じた運行形態を整備していくことが基本となります。交通事業者だけではサービスが行き届かない公共交通空白地域においては、ご意見にあるように、施策⑤の共助による移動手段の確保等も選択肢の一つとして状況に応じ検討していきたいと考えております。</p>
<p>路線バスについて、市内の狭い道にも網羅的に対応するため、小回りのきく小型バスを活用してはどうか。</p> <p>小型バスであれば、普通車第一種運転免許で対応ができるため、市が研修等を実施し雇用を促すことで、運転手の確保ができると考える。</p>	<p>施策①～⑤等、効率化に向けた公共交通の見直しを段階的に行っていく中で、需要に応じて小型バスの活用も視野に入れ検討を行っていきたいと考えております。</p> <p>また、施策⑤の共助による移動手段の確保等を検討する際には、ご意見にあるような普通車第一種運転免許で運行可能な移動サービスも選択肢の一つとして参考にさせていただきます。</p>

意見の概要	実施機関の考え方
<p>【バスの運行や施策期間に関するご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを1時間に1本通るようにして欲しい。 ・バスを1時間に2本通るようにして欲しい。 ・どこ迄乗っても100円で行けるカードが欲しい。 ・公共交通空白地域にバス路線を整備して欲しい。 ・公共交通空白地域に対するバスの施策実施工程で検討期間が長すぎる。 ・バスに関する政策が遅すぎる。 	<p>公共交通の利用者は減少傾向にあります。交通事業者にとって、利用者が減少状態にある中で、既存サービスを維持することは非常に困難であり、現状の定時定路線での増便や路線の増加は現実的ではありません。</p> <p>施策③において、需要の規模に応じた路線の見直しを行う過程で、少しでも輸送効率的に優れた交通形態、例えば予約運行型の導入等、新たな運行形態を模索し、持続可能な公共交通体系を検討していく必要があります。あわせて施策⑩～⑮の利用促進の取組や交通事業者、利用者、行政等の負担の見直しを進め、利便性の確保に努めて参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・行橋市民のすべての人の交通手段を保障すること。高齢者・生活困窮者・障がい者・妊産婦・病人などに対する施策。また、住んでいる場所によつての差別・区別としない事を考慮した計画とすること。 ・すべての市民の個々の要求すべてに対する施策は、困難であると思われる。そのため、月に数枚の「タクシー券」の発行を行うこと。また、低料金のタクシーの活用を、例えば300円のタクシー等をはかること。 <p>【他タクシー補助に関するご意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約型タクシーは使いづらいので、通常のタクシー券(半額割引券)の発行をして欲しい。 ・一人暮らし75歳以上の高齢者にタクシーの半額を補助をして欲しい。 	<p>本市では、鉄道、バスなどの交通事業者の各々の需要規模に応じ、交通網が維持されております。これまでの公共交通を取り巻く経緯として、民間企業である交通事業者は、需要がないと判断した地域においては事業を行わない傾向にありますので、本市においても公共交通空白地域が存在している状況にあります。本計画では継続的な施策として公共交通空白地域への対策を講じることにより、可能な限り市民全体の移動手段の維持確保に努め、公平性に配慮しているものと考えております。</p> <p>また、タクシー券や低料金タクシーについては貴重なご意見として、今後検討する様々な施策の一つの手段として視野に入れて参ります。</p> <p>つきましては、本計画において基本方針4にあるように、交通事業者、利用者、市民、行政等が適度な負担で利便性を確保できるようバランスを見極めながら施策を実施し、持続可能な公共交通を目指して参ります。</p>
<p>何で今までの計画が上手くいかなかったかきちんと問題点を挙げるべきである。</p> <p>また、地域ごとの住民の意見を徹底的に聴くことが大切である。</p>	<p>前計画の目標達成状況や施策の実施状況を5.行橋市地域公共交通網形成計画の評価(P54～P59)にて記載し、本計画策定のための留意点としてまとめとめております。</p> <p>施策を実施する際には、地域住民の方々のご意見をお聴きする機会を設け、共に公共交通を維持できるよう協力のもと進めて参ります。</p>

意見の概要	実施機関の考え方
<p>需要のあるところは残し需要が少ないところは切り捨てることを柱にして計画が作成されていると感じた。</p> <p>高齢化社会が進行するなかで高齢者の健康及び地域の足をどう補っていくのかが自治体に問われており、大きな課題と考える。高齢者が家に閉じこもらず、健康に過ごせるよう外出機会を確保するために、交通について真剣に考えて欲しい。</p>	<p>少子高齢化を背景とする集約型都市構造実現の考え方に基づき施策に優先順位をつけて実施していく必要があり、需要が少ないところは、切り捨てるのではなく、需要に応じ運行形態等を検討していく必要があると考えております。</p> <p>ご意見にございますように、公共交通には買い物、通院等、日常生活に不可欠な外出行動を支えることが求められ、当計画(P62)でも、安心して心豊かな市民生活を支える役割があると位置づけております。</p> <p>しかし、持続可能な交通網を行政と交通事業者の力だけで実現するのは困難です。本計画では、需要の規模に応じて、路線や交通形態の見直しを行い、交通事業者だけでなく、利用者、市民、企業等の皆様に課題意識を共有し、支え合い、持続可能な公共交通を実現していきたいと考えております。</p>

【お問い合わせ先】

都市整備部 都市政策課 市街地整備係
 TEL 0930-25-1111 (内線1315)
 FAX 0930-25-8201
 e-mail toshi@city.yukuhashi.lg.jp