

福岡県交通ビジョン2022別冊案に対する市町村意見と対応方針(案)

意見照会対象:福岡県交通ビジョン2022別冊案

意見照会期間:令和5年10月11日(水)~令和5年10月20日(金)

意見照会方法:説明会を実施のうえ、書面により意見照会を実施

意見数:7市

No	該当箇所	意見の内容	理由	対応方針(案)		市名
				対応	理由・対応の内容	
1	P1 公共交通の位置づけ・役割等 (交通ビジョン2022 本体第2章 及び第3章基本方針3の1関係) 交通モード:鉄軌道・高速バス 維持・確保策:一定以上の運行 水準を確保	バス事業者に対する国庫補助の要件を満たすことが本別冊の作成の経緯と承知しているが、鉄軌道及び高速バスの維持・確保策「一定以上の運行水準を確保」について、ビジョンの施策目標及び本別冊P.5の達成状況の評価に該当する項目がないことから、「一定以上」と「運行水準」の目標に応じた数値指標を設定する必要はないか。	JR九州が運行する鹿児島本線では、ダイヤ改正時に運行回数と編成両数を改正していることが見受けられる。鉄軌道及び高速バスでは運行回数、鉄軌道では編成両数によって輸送人員に影響がことから、本別冊において「一定以上」及び「運行水準」に対し「平均乗車密度」や「運行回数」等の数値指標を設定しておくほうが、実施主体が維持・確保策を講じる際も明確な方向性となるのではないのでしょうか。	原案のとおり	・今回、別冊の数値指標については、国が、計画において設定することが望ましいとしている標準指標を設定している。 ・鉄軌道、高速バスに係る数値指標については、次期ビジョンの策定にあたっての参考とする。	太宰府市
2	P1 3 公共交通の位置づけ・役割等 (交通ビジョン2022 本体第2章 及び第3章基本方針3の1関係) 交通モード:路線バス 維持・確保策:利用促進の取組 等	地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の維持・確保策について、地域公共交通確保維持事業及び県・沿線市町村による財政的支援は実施主体が行政であることが明確に記載されているが「利用促進の取組等」については、表右欄に実施主体に「交通事業者」が記載されているものの、現段階の記載内容では「県・沿線市町村による“利用促進の取組等”」としか読み取れないため「実施主体が連携した“利用促進の取組等”」と記載する必要はないか。	現時点で、実施主体それぞれが地域に合った手法で利用促進の取組等を進めているところであるが、公的資金が投入されている路線を抱えているからこそ、交通事業者とも連携した利用促進の取組等を講じていく方向性となるのではないのでしょうか。	意見を踏まえて修正	・利用促進の取組については、行政のみではなく、交通事業者と連携して実施するものであることから、その旨を明確にするため。	太宰府市
3	P1 3 公共交通の位置づけ・役割等 (交通ビジョン2022 本体第2章 及び第3章基本方針3の1関係) 交通モード:コミュニティ交通(乗 合バス、乗合タクシー等) 維持・確保策:利用促進の取組 等	コミュニティ交通(乗合バス、乗合タクシー等)の維持・確保策について、地域公共交通確保維持事業及び県による財政的支援は実施主体が行政であることが明確に記載されているが「利用促進の取組等」については、表右欄に実施主体に「交通事業者」が記載されているものの、現段階の記載内容では「県による“利用促進の取組等”」としか読み取れないため「県及び市町村単独もしくは複数市町村が連携した“利用促進の取組等”」と記載する必要はないか。	現時点で、市町村それぞれが地域に合った手法で利用促進の取組等を進めているところであるが、ビジョンP.68にある「市町村域を超えた広域運行等、多様な運行を行う市町村コミュニティバスの維持・確保」に向けて、複数市町村が連携した利用促進の取組等を講じていく方向性となるのではないのでしょうか。	意見を踏まえて修正	・利用促進の取組については、県のみではなく、沿線市町村や交通事業者が連携して実施するものであることから、その旨を明確にするため。 ・なお、修正意見においては、利用促進の実施主体に交通事業者が含まれていないが、交通事業者も実施主体に含める内容とする。	太宰府市
4	P4 路線バス	本市を運行する太陽交通バスは路線バスに該当するのではないか。	本市から太陽交通へは定額の補助金の交付のみであり、運行主体は太陽交通である。そのため、本市は太陽交通バスを路線バスとして認識している。	意見を踏まえて修正	・掲載する事業者については、「九州における乗合バス事業の概況(九州運輸局作成)」に倣って記載したものであるが、今回改めて整理し、太陽交通バスについては路線バス事業者として追記する。	行橋市
5	P6,8 ・P6地域公共交通確保維持事業を活用して運行を維持する系統の一覧(令和6年度事業) ・P8本県幹線交通ネットワーク図(筑後地区①、佐賀地区)	草野線(系統番号19,21)は連番で記載した方がいいのでは。	他の運行系統は連番で並んでおり、草野線の系統が見にくい。	意見のとおり修正	・修正することが妥当であるため。	久留米市
6	P6 「地域公共交通確保維持事業を活用して運行を維持する系統の一覧(令和6年度事業)」	西鉄バス北九州が運行する系統番号「53」イオンモール直方~西鉄黒崎BCを追加し、国庫補助対象とする地域間幹線系統に位置づけをお願いしたい。	現在、直方市は中心市街地である、直方駅前を拠点にコミュニティバスの運行を行っており、当該拠点にて地域間幹線系統との接続条件を満たし国庫補助の申請を行っていますが、市全体の移動の高率化を検討するにあたり、副拠点であるイオンモール直方が立地する感田東地区においても、コミュニティバスの拠点化を検討しています。直方駅で地域間幹線系統との接続条件が外れた場合における国庫補助対象外に伴う、財政拠出の増加によるサービス低下とならないよう市内、複数拠点内で国庫補助の対象として条件を満たせるよう地域間幹線系統の掲載をお願いするものです。	原案のとおり	・当該系統は、現時点で補助対象となっていないため、掲載していない。 ・今後、補助対象として要件を満たすこととなった場合、別冊を改訂し、当該系統を追加する。	直方市

No	該当箇所	意見の内容	理由	対応方針(案)		市名	
				対応	理由・対応の内容		
7	P6	《提案》 P1表中地域間幹線系統 維持・確保策中、[地域公共交通確保維持事業(幹線補助・車両減価償却費補助)]の記載およびP6表中補助事業の活用[地域間幹線系統確保維持費国庫補助金]の記載	P6表中補助事業の活用[地域間幹線系統確保維持費国庫補助金]に[車両減価償却費補助]を追記しなくて良いか。	国庫補助金の適用は、補助金を活用する旨明確に記載する必要があると思われるが、車両減価償却費補助について、P1への記載のみで事足りるか。 P6へ具体的に明記した方が、明確になると考える。	意見の とおり修正	車両減価償却費等国庫補助金を活用する旨を明確にするため。	糸島市
8	P6,12	《修正》 P6表およびP12表中系統番号9	修正をお願いします。起点「前原駅前北口」⇒「前原駅北口」	誤字のため。	意見の とおり修正	・修正することが妥当であるため。	糸島市
9	P8	・P8本県幹線交通ネットワーク図(筑後地区①、佐賀地区)	大善寺線(系統番号17)の役割の文言を下記のとおり修正いただきたい。 「大川市、久留米市を結ぶ路線であり、西鉄大善寺駅及びJR久留米駅に接続し、また、沿線の城島地区では、久留米市の『よりみちバス』と接続し、同地区から久留米市街地への重要な移動手段であり、沿線住民にとって通勤・通学、買い物等の日常生活に必要な交通手段となっている。」	現案では北野線(系統番号18)において、よりみちバス(フィーダー系統)との接続が謳われているが、大善寺線(系統番号17)も同様によりみちバス(フィーダー系統)と接続しているため。	意見の とおり修正	・修正することが妥当であるため。	久留米市
10	P20~	(1)20P「飯塚～大隈線」等の「役割」の欄について (2)20P「飯塚～大隈線」及び「上山田線」の「役割」の欄について (3)22P「小竹～天道線」の「役割」の欄について (4)22P「飯塚市内線」の「役割」の欄について	(1)「バスセンター」「飯塚バスセンター」と記載されているが、「バスターミナル」「飯塚バスターミナル」ではないのか。 (2)「他に代替可能な鉄道等もないことから」の記載があるが、飯塚市を運行する他の路線(碓井線、飯塚市内線、小竹・天道線)に同記載がないが、記載不適または不要なのか。 (3)「飯塚市幸袋・目尾地区」と記載されているが、他の地区と同様な記載(地区区分での標記)をするのであれば、「飯塚市幸袋地区」とすべきではないか。 (4)「飯塚市中心部と飯塚市顛田地区(旧顛田町)を結ぶ」と記載されているが、飯塚市中心部より西部にも路線は存在しているので「飯塚市西部、中心部と飯塚市顛田地区(旧顛田町)を結ぶ」の方が適しているのでは。	-	意見の とおり修正	・修正することが妥当であるため。	飯塚市
11	P24	JR九州バス 系統番号54直方線 直方～鞍手高校前～福丸 「役割」の覧について	「重要な路線であり、」の後に、「また、当該路線の一部は沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には鉄道駅等も無いことから、」を追加	JR宮田バス停からJR小竹駅への路線(宮田・小竹線)がコミュニティバスとして運行している。 この路線は、地域内フィーダー系統として認定を受けている路線であるため追記をお願いしたい。	意見の とおり修正	・修正することが妥当であるため。	宮若市
12	-	策定手続きについて	パブリックコメント実施後に、市町村説明会実施及び意見照会を行う手順(スケジュール)に瑕疵はないのか。	【市町村と共同で作成するのであれば、】市町村照会等を行い、原案を作成した後に、パブリックコメントを実施する手順の方が適切ではないのかと考えるため。	原案の とおり	・法令等に手順の定めがあるものではなく(九州運輸局にも確認済)、作成にあたっての瑕疵はない。 ・市町村から出た意見については、精査の上、必要に応じて別冊に反映する。	飯塚市
13	-	その他	この別冊には直接関係ないかもしれないが、「福岡県交通ビジョン2022」においては、各種交通モードの維持・確保に関しては、事業費欠損に対する補助金等交付による支援が多く記載されている。一方で、利用促進に関する事業実施や取り組み等の内容が不足しているのではないかと。市町村にその実施や取り組みをゆだねるのではなく、福岡県自らが主体となって費用面の支援以外の公共交通機関の維持・確保の取り組みに関する意向や事業について、地域公共交通計画と兼ねる当該ビジョンにおいて示す必要があると考える。	-	原案の とおり	・ビジョン本体においては、利用促進の取組を含め、地域公共交通の維持・確保に係る施策の方向性について示しており、これに基づき、公共交通利用促進キャンペーンとして、県庁における「ふくおかのりもの展」の開催や県内市町村が活用できるようノベルティを製作・配付する等、利用促進の取組を実施している。	飯塚市