

資料 1 「嘉麻市地域公共交通運行計画（案）」に関する意見及び回答

1. 意見提出の状況

(1) 意見の提出期間 平成30年1月31日（水）から平成30年2月7日（水）まで

(2) 意見提出者数 6人

2. 意見の概要

No	委員名	箇所	ご意見	回答	備考
1	村上曙生 委員	P28	パターン③が良いと思う。	市としても、総合的に考慮してパターン③が最も適しているものと考えています。	
2	平尾節子 委員	P31	見直し案に賛成です。一番ぴったりだと思いました。私は運転出来なくなり21年、市バスと西鉄バスで自分一人で行けるところは言っているし、どうしても便がなかったりする時だけ、夫に送迎を頼んだり、タクシーを利用して病気になるでも生活も仕事も出来ています。これから先も将来全体見直しされたら、もっと便利になるかもと期待しています。 ・乗り手が少ない所は改良。（車や便数で調整すべき） ・大型でガラガラで行くより小型か中型にして便数を増やしてほしい。	市としても、提案させていたでているものが、嘉麻市にとって、最も適しているものと考えています。 見直しについても、随時実施していくこととしています。また、車両の小型（中型）化についても、更新の際に、利用状況等を踏まえ、検討を行っていきます。	
3	野上英敏 委員 （筑豊地区タクシー協会）	P37	デマンド型運行については、タクシー事業者との意見交換等が必要ではないか。	デマンド型運行については、タクシー事業者と意見交換等調整を行いながら導入を行う予定です。	

No	委員名	箇所	ご意見	回答	備考
4	池田幸子 委員	全般	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、通院のみに重きを置くのではなく、見舞、介護、お出掛けなど多目的利用を視野に入れて運行を組まねば利便性を損なう運行となる。 ・幹線、枝線に拘わらず土、日、祝も便数は少なくとも運行すべきと思われる。 ・市バス間、民間バス、他市コミュニティバスとの乗継を現況より少々でも利便にする。 ・公共施設、病院、学校、商業施設、銀行、郵便局などマップ作成を嘉麻市に見える化マップとして課を跨いで作成し活用すべきと思われる。 ・パーク＆ライドを見据えたバスステーション、バス停の環境整備（観光、通勤、会議出席等） <p>※多大な公費で実施するのだから市民の生活に、なくてはならない有難いモノ、利便性の高い先進地域公共交通になって貰いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「乗ってみなければ分からない」事の多い交通体系なので積極的に職員、議員、審議委員などが機会を作って乗って（乗り継いで）目的地まで行ってみる。（各人がモニターとして身近な問題を解決する意識を持つ） ・政策を生活に近づける努力をしなければ、行政は費用ばかりかけて市民から遠ざかるばかりとなり兼ねない。市民生活の助けとなる有効な実用的機能的な政策を願います。熱意と機能性、創意工夫が費用対効果のカギと考えます。 	<p>幅広い利用ができるよう、「自由経路ドアツードア型」のデマンド型運行を導入することでの対応を考えています。</p> <p>また、日祝での枝線の運行については、利用者ニーズ、事業費等を考慮しながら運行の検討を行っていきたいと考えています。</p> <p>今後、詳細な路線やダイヤ作成、バス停設置等については、公共交通会議にて協議いただきたいと思いますと考えております。</p>	
5	堺裕之オ ブザーバ ー（福岡 県）	P28	<p>既存路線の運行コストについて、マイクロバスが中心のものをベースに1台あたりの運行経費が算出されているが、ジャンボタクシー、小型車両になると、さらに運行経費は圧縮されるはず。</p>	<p>今回、記載している運行コストについては、3つのパターンについて比較をするために、現在、有償運行を行っている山田バス、嘉穂バスの運行経費から概算の運行コストとして算出しています。</p> <p>今後、詳細な路線を構築するにあたっては、詳細な運行経費を算出するとともに、できる限りの運行経費の圧縮を検討します。</p>	

No	委員名	箇所	ご意見	回答	備考
5	堺裕之オ ブザーバ ー（福岡 県）	P28	パターン毎の必要車両数算出にあたり6～19ページの利用状況の現状がどのように反映されているか不明。29人乗りのマイクロバスを使用する必要がある便が少なければ、朝夕はともかく日中はジャンボタクシー（場合によっては、小型車両で続行便）の運用でもいいのでは。	車両台数については、パターン①～③の運行形態で運行する場合に運用可能である車両数を想定し算出しています。また、パターン③については、定時定路線型運行とデマンド型運行の車両を相互利用することで、車両台数を抑えることを考えています。 実際の運行を行うにあたっては、運行効率化のために、車両の規模を変更するなど、効率的な運行を検討します。	
11	11	P33 ～ 34	山田～牛隈間が山田牛隈線と市内循環線東回り（場合によっては、山田～桂川線も）と重複し、それぞれの幹線で1時間に1便設定するとしたら、供給過多とならないか。	山田牛隈線は、朝夕は、総合バスステーションと熊ヶ畑を結び、日中は田川市バスとの乗継場所である坂谷へ運行する路線であり、市内循環線東回りは、バスステーションから山田地域を経由し市役所新庁舎を結ぶ路線であります。それぞれに目的地が異なる路線ですが、経路を設定するうえで、一部重複する場合も考えられます。1時間に1便程度の運行を計画していますが、供給過多とはならないよう運行ダイヤで調整を行いたいと考えています。	
6	井上信昭 会長（タ ウン・コ ンパス）	P4 ～ 21	第2章の構成として、利用状況だけになっていますが、できれば路線情報なども入れたい。 ・市バス、福祉バスの路線情報 ・市バス福祉バスの利用状況 ※各路線の便別利用者数（図6～58）については、右端に合計欄を入れて下さい。 ・市バス、福祉バスの課題：市全体、路線ごとの課題（財政負担状況なども、ここに入れる）	利用状況について、財政状況と分けて再整理を行いました。また路線の概要の図を追加しています。（詳細については別添資料で考えています。） P6～19の図6～58の右端に「一日当たり」として欄を追加します。 市バス、福祉バスの課題について表を追加します。	
11	11	P22 ～ 23	市営幹線については、どのような視点で路線やサービスを検討するかということを示す。また、表3には枝線情報のみを入れるものにする。図63があまり意味をなしていないので、実務ベースのものを改めて作成しては。	方向性の整理について再整理を行い、幹線、枝線に分けて表示を行いました。また、フロー図についても実務ベースのものに変更を行います。	