

## 令和2年度第3回田川市地域公共交通会議

日時：令和2年9月18日（金）10時～

場所：田川市民会館 講堂

### 1 開会

### 2 議題

(1) 田川市地域公共交通網形成計画の策定について . . . 資料1

### 3 その他

## 田川市地域公共交通網形成計画の策定について

標記の件について、以下のとおりパブリックコメントを実施しましたので、結果の報告を行います。また、その意見等に基づき、「田川市地域公共交通網形成計画」(案)を修正しましたので、審議をお願いします。

## 1 パブリックコメントの実施結果

## (1) 実施期間

令和2年8月21日(金)～令和2年9月14日(月) 25日間

## (2) 意見総数

7名 19件

## (3) 「田川市地域公共交通網形成計画」(案)へのご意見と市の考え方

別紙1のとおり

## 2 「田川市地域公共交通網形成計画」(案)の修正

別紙2のとおり

【別冊】 田川市地域公共交通網形成計画(案)

# 田川市地域公共交通網形成計画(案)へのご意見と市の考え方

別紙1

No	田川市地域公共交通網形成計画(案)の頁番号、項目	案に対する意見(要旨)	意見に対する市の考え方	田川市地域公共交通網形成計画(案)の変更
1	P18 図14	市が支払っている負担金が非常に多額だと知りショックです。今後15年間ぐらいの負担額を推計し、掲載した方が良いのではないかと。	公共交通に対する負担額は、運賃収入、国の補助金及び民間路線の廃止状況等により大きく変動するので、将来的な負担額を推計することは困難です。運転手の人件費等が高騰する中、今後負担額を減らしていくことは難しいですが、現在のサービス水準を維持する間においては、負担額が大幅に上昇しないよう努めていきます。	原案のとおり
2	P18 図14	ことごと列車や行橋市の新駅の設置に田川市が負担しているというのは本当か。そうであれば、公表すべきだと思います。(ことごと列車における支出、新駅設置にかかった支出、利用者をいくら増加させれば資金回収ができるのか)	<p>ことごと列車に係る費用総額(車両改造費、宣伝広告費等)は86,293千円であり、国・県の補助を受けたため、沿線9市町村の負担は21,586千円(うち田川市5,983千円)でした。ことごと列車の運行前のマーケティング調査では、一運行あたりの乗車人数24人(乗車率50%)で試算すると、年間2,852千円の営業利益となり、約8年で沿線市町村負担額を回収できると推計しました。</p> <p>実際の乗車率は、令和元年度が77.9%で、順調な滑り出しとなり、費用回収期間の短縮が期待されています。令和2年度は新型コロナウイルス感染症により、運行を休止していましたが、現在は運行を再開し乗車率が徐々に向上しつつあります。</p> <p>新駅(令和コスタ行橋駅)に係る費用総額は95,694千円であり、そのうち沿線9市町村の負担額は30,000千円(うち田川市8,322千円)、それ以外を国と行橋市が補助しています。(行橋市内の新駅設置であるため、行橋市は沿線9市町村負担分のほかに、さらに負担している)当初の試算では、乗降人数192人/日、運賃収入増17,000千円/年を見込み、沿線市町村負担額を2年間で、総費用額を6年間で回収可能と推計しました。昨年度実施した乗降人員調査では、新駅の乗降人数は113人/日で、負担額の回収完了は、当初予定より遅れる見込です。</p> <p>平成筑豊鉄道の収入が増加し、赤字が減少すれば結果として沿線市町村が負担している助成金が減少することになるため、これらの投資を行っているものです。</p>	原案のとおり
3	P25 図20 P28 図23 P30 図25	若年層は自動車運転免許を取得していない割合が多く、公共交通利用頻度が高いことが新たな発見でした。人口の絶対数は少ないですが、自家用車中心である社会生活スタイルの変化の兆しかもしれません。	若年層は、他世代と比較して自家用車以外の移動が多くなっています。今後、公共交通網について考える際には、若年層も利用しやすくなるよう、これまで以上に考慮していきます。	原案のとおり

No	田川市地域公共交通網形成計画(案)の頁番号、項目	案に対する意見(要旨)	意見に対する市の考え方	田川市地域公共交通網形成計画(案)の変更
4	P45~P49	(自家用車があると、そもそも公共交通を利用することがなく、公共交通のことを知らない。)公共交通の現状や利用者減による廃止の危機、ルートやダイヤなど、もっと広報して知ってもらおう施策も必要だと思う。	P134 2-②実施事業(1)「公共交通に関する情報の周知」において、今後は公共交通に関する情報を広く周知していきます。	原案のとおり
5	P125 課題②	地方の公共交通はワンマン運転なので、運転士は運転と同時に車内秩序にも気をつけなければならない大変な仕事です。乗客のマナー向上も運転士確保に重要だと思います。		
6	P47 図41	コミュニティバスに低床型の車両導入を検討してはどうでしょうか。	高齢者、障害者の乗降を容易にし、また利用を促進するために、コミュニティバスの実施事業として「低床型車両の導入」を追加し、関連箇所を修正します。	一部修正(P131)
7	P48 図42 P49 図43	鉄道利用する際、運行本数が少なく利用しにくいいため、便数を増やしてほしい。	運行便数が増えるよう、鉄道事業者と協議を行っていくが、そもそも便数を増やすためには、乗客数が増加傾向に転じる必要があり、住民一人一人が、日常的に自家用車ではなく鉄道を利用することが最も重要です。	原案のとおり
8	P50 コミュニティバス1	コミュニティバスの運行ルートが遠回りするので目的地まで時間がかかりすぎるという意見に共感する。高齢者の利用が多いのであれば、ルートの見直しにあたっては、病院ルート、買い物ルートなど目的別にルート設定してはどうか。	P131 1-① 実施事業(1)「コミュニティバスの運行ルートの見直し」において、令和3年秋を目途にコミュニティバスの運行ルートを大幅に見直すことになっており、その中で、利用者のニーズを反映していきます。	原案のとおり
9	P125 課題①	乗車時間が長く、一部の路線については乗り換えを行わなければ、公共施設等へ移動できないものとなっている。乗り換えに関しても、乗換時間が長いいため、乗継しやすい時刻設定をしてほしい。		

No	田川市地域公共交通網形成計画(案)の頁番号、項目	案に対する意見(要旨)	意見に対する市の考え方	田川市地域公共交通網形成計画(案)の変更
10	P62 P63	大学は、通学が広範囲におよぶため、公共交通が使いやすいことは重要だと思います。また、大学は講義の時間が日によって違うため公共交通利用に必ず待ち時間が発生します。この待ち時間を過ごすことができる場所も大切です。田川伊田駅の待合室などが整いましたが、まちの中に他にもスポットがあるとさらに公共交通が使いやすくなると思います。	P135 2-③ 実施事業(2)「バス停の待合環境の改善」、P137 3-① 実施事業(1)「公共交通結節拠点の整備」において、乗降客が多いバス停や主要駅等で、乗継時間や待ち時間が快適に過ごせるよう、環境整備を進めていきます。	原案のとおり
11	P125	不採算の駅やバス停は場所が悪いという証拠ではないのですか。駅やバス停を設置する際に、どういう調査を行い、その場所に設置することになったのか。	田川市はかつて「炭都」として栄え、当時、田川市内の鉄道や駅は石炭輸送が便利になるように設置され、現在に至っています。利用者が少ない駅はありますが、今後利用者が多い場所に駅を移設することは、容易ではありません。また、コミュニティバスのバス停は、地域の要望等を基に、周辺の人家の状況や人が集まる施設の有無などを加味して、設置しています。しかし利用者が著しく少ないバス停もあり、今後はP131 1-① 実施事業(1)「コミュニティバスの運行ルートの見直し」において、バス停の整理を行います。	原案のとおり
12	P125	公共交通に関する課題をよくまとめていると思います。	本計画で示している将来像に近づけていくため、P130～P138に記載している実施事業を着実に取り組んでいきます。	原案のとおり
13	P128 図120	将来像がうまくイメージ化されていてわかりやすい。		
14	P137 3-①(2)	自家用車の利用は避けることができません。色々な交通手段の特徴を生かして共存することが大切だと思います。この事業に賛同します。		

No	田川市地域公共交通網形成計画(案)の頁番号、項目	案に対する意見(要旨)	意見に対する市の考え方	田川市地域公共交通網形成計画(案)の変更
15	P134 2-①(1)	公共交通の効果的な利用促進の実施事業に定期券購入に対する助成を検討してほしい。市内の高校生だけでなく、市外の中学校・高校・大学に通う生徒に対して助成していただくと、利用促進につながると思う。	鉄道、路線バスにおいて、通学で利用する方は定期券購入者が多く、非常に重要な利用者層であると認識しています。しかし、定期券に対する助成は多額の財源が必要となるため、今後、慎重に検討していきます。	原案のとおり
16	P134 2-①(1)	終礼や放課後活動の時間が不規則であると、公共交通を利用しづらくなるので、学校の協力が必要だと思います。送迎車両が渋滞や付近住民とのトラブルとなり、学校はいつもその苦情に対応しているようです。	学生の送迎による通学については、渋滞や違法駐車など様々な課題が生じています。これらの解決のためにも、P134 2-① 実施事業(1)「高校生を対象にしたモビリティマネジメントの実施」において、学校とも連携の上で公共交通への転換を進めます。	原案のとおり
17	P135 2-③(1)	ぜひICカードシステムを導入してもらいたいです。しかし、莫大な費用が必要のため、西鉄バスのような車載型を設置してはどうでしょうか。	P135 2-③ 実施事業(1)「ICカードシステムの導入」において、対象、方式、費用等を十分に検討し、導入に向けて取り組んでいきます。	原案のとおり
18	P135 2-③(1)	利便性向上の一環として、全ての公共交通機関でのICカードシステムの導入を強く要望します。		原案のとおり
19	P130～P138	方針に基づいた、様々な取り組みを行うこととしているが、それらを基にきちんと実行してほしい。	P139 「1 計画の推進体制」に記載のとおり、田川市地域公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民、行政等の協力をいただきながら、田川市が中心となって各事業を進めていきます。	原案のとおり

修正前

修正後

131 ページ

131 ページ

具体的な施策	1-①コミュニティバスの利便性向上
施策の概要	市民の移動ニーズに合わせ、コミュニティバスの運行ルートの見直しや新たな形態の公共交通の運行により、利便性を向上させる。

具体的な施策	1-①コミュニティバスの利便性向上
施策の概要	市民の移動ニーズに合わせ、コミュニティバスの運行ルートの見直しや新たな形態の公共交通の運行により、利便性を向上させる。

実施事業 (1)	コミュニティバスの運行ルートの見直し
事業内容	市内の移動の利便性向上を図るため、利用者ニーズを考慮して運行ルートを見直す。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期（以降、見直しを継続）
実施事業 (2)	コミュニティバスの運行日の改善
事業内容	平日以外の移動需要を探るため、土曜日の一部時間帯で一部路線において試験運行を行う。その際、目標利用者数を設定し、達成度に応じて今後の運行を検討する。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期～後期
実施事業 (3)	新たな形態の公共交通の運行
事業内容	一部路線において、新たな形態の公共交通を試験的に運行し、田川市での適合性を判断する。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期～後期

実施事業 (1)	コミュニティバスの運行ルートの見直し
事業内容	市内の移動の利便性向上を図るため、利用者ニーズを考慮して運行ルートを見直す。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期（以降、見直しを継続）
実施事業 (2)	コミュニティバスの運行日の改善
事業内容	平日以外の移動需要を探るため、土曜日の一部時間帯で一部路線において試験運行を行う。その際、目標利用者数を設定し、達成度に応じて今後の運行を検討する。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期～後期
実施事業 (3)	新たな形態の公共交通の運行
事業内容	一部路線において、新たな形態の公共交通を試験的に運行し、田川市での適合性を判断する。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期～後期

具体的な施策	1-② コミュニティバスの利用促進
施策の概要	より気軽に利用できるように、コミュニティバスの運賃割引による利用促進を図る。

具体的な施策	1-② コミュニティバスの利用促進
施策の概要	より気軽に利用できるように、コミュニティバスの運賃割引や <u>乗りやすい車両の導入</u> による利用促進を図る。

実施事業 (1)	コミュニティバスの割引運賃の拡充
事業内容	新たな割引運賃を設定し、利用者の増加を目指す。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期（以降、見直しを継続）

実施事業 (1)	コミュニティバスの割引運賃の拡充
事業内容	新たな割引運賃を設定し、利用者の増加を目指す。
実施主体	田川市、交通事業者
実施時期	前期（以降、見直しを継続）
実施事業 (2)	<u>低床型車両の導入</u>
事業内容	<u>利用者が乗りやすい低床型車両を導入し、利用者の増加を目指す。</u>
実施主体	<u>田川市、交通事業者</u>
実施時期	<u>前期～後期</u>