

## 北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）素案 に対する市民意見募集の結果について

過度のマイカー利用から、地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通や自転車への利用転換を図るとともに、多様な移動手段が確保され、かつ持続的に利用することができる交通体系を実現するため、「北九州市地域公共交通計画」の策定を進めている。

令和4年1月20日の建設建築委員会への報告後、市民意見の募集（パブリックコメント）を行ったため、その結果を報告するもの。

### 1. 意見募集期間

- ・令和4年1月26日（水）から令和4年2月25日（金）まで  
※市役所本庁舎・各区役所・市民センターなど154箇所で閲覧、市ホームページ・市政だより・市公式SNSなどで周知を図った

### 2. 意見提出状況

- ・意見提出者 15名
- ・提出意見数 71件
- ・提出方法  
電子申請 11名  
電子メール 3名  
郵送 1名

### 3. 意見の内訳

- ・計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見 1件
- ・計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見 46件
- ・計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見 16件
- ・その他の意見 8件

### 4. 計画への反映状況

- ・計画に掲載済み 11件
- ・計画の追加・修正あり 3件
- ・計画の追加・修正なし 49件
- ・その他 8件

### 5. 今後のスケジュール（予定）

- ・令和4年3月上旬 市民意見募集の結果公表
- ・令和4年3月中旬 計画策定・公表

北九州市地域公共交通計画(北九州市環境首都総合交通戦略)素案  
に対する市民意見募集の結果について

## 1. 意見募集期間

令和4年1月26日(水)～令和4年2月25日(金)

## 2. 意見提出状況

(1) 提出者数 15名

(2) 意見総数 71件

(3) 提出方法

電子申請	電子メール	郵送
11名	3名	1名

## 3. 意見の内訳

項目	件数
(1) 持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実について	13件
(2) 公共交通の利便性の向上について	12件
(3) 公共交通の利用促進について	13件
(4) 誰もが使いやすい公共交通の実現について	10件
(5) 公共交通を支える道路環境の充実について	3件
(6) 全体的な内容について	12件
(7) その他	8件
計	71件

項目	件数
1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見	1件
2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見	46件
3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見	16件
4 その他の意見	8件
計	71件

## 4. 計画への反映状況

項目	件数
① 計画に掲載済	11件
② 計画の追加・修正あり	3件
③ 計画の追加・修正なし	49件
④ その他	8件
計	71件

北九州市地域公共交通計画(北九州市環境首都総合交通戦略)素案  
に対する市民意見と市の考え方

【意見内容】

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

【意見の反映結果】

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

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実について【全13件】

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
1	BRTの門司線をはやく導入してほしい。 門司駅方面から小倉駅バスセンターへ直結してほしい。	本市では、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指し、主要な拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化するため、バス機能強化区間においてBRTの導入を進めております。 今後も幹線における効率的な運行を目指し、ニーズや地域の実情に応じた公共交通ネットワークの整備を推進してまいります。 いただいたご意見については、交通事業者とも共有し、今後の取り組みの参考にさせていただきます。	2	③
2	P60「施策2:拠点間BRTの推進」に関して全体で10台体制と書かれているが、連節バスの増車の検討をお願いしたい。 現状の台数だと不足していると感じる。		2	③
3	恒見～小倉線の『連節バス』をやめるか、減便し利用実態に合わせるべき。 朝晩のラッシュ時に利用者は多いと感じるが、昼間は空気を運んでいるのではと感じるほど客が少ない。 昼間に旧電車通りの1番の『小倉～黒崎線』に車両を回したり、車庫で寝かせておいた方がよいのではないかと。 我々の大切な税金が使われることに反対はしないが、利用実態に合わせるべき。 人が乗らないから赤字なので、是正すべきなのではないだろうか。		2	③
4	P51のバス路線について、自宅から利用したいと思っても、近くのバス停から下曽根駅への路線がないため、なかなか利用できず、車の移動が主になっている。 小倉までは何本もバスがあり便利であるため、下曽根駅までのバスがあれば、是非利用したい。駅に近いバス停は寺迫口のため徒歩では遠く、子ども連れには厳しい。 将来、子どもが進学した時に、車での送迎になるかと思うと大変である。自転車にしても道路や歩道も狭く、街灯など薄暗い雰囲気、自転車専用道路も一部しかなく危ないと感じている。是非、下曽根駅までの路線を強化、確保していただきたい。		2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
5	<p>市営バスと西鉄バス北九州の立ち位置をはっきりさせるべき。去年3月に、「学研都市ひびきの」に、西鉄バス北九州の路線が乗り入れているが、いかがなものか。</p> <p>市営バスは赤字だとメディアで取り上げているにもかかわらず、西鉄バス北九州が新規路線で市営バスのエリアに乗り入れを許している市の考えが全く分からない。</p> <p>棲み分けをはっきりさせるべきなのではないだろうか。</p>	<p>計画（案）P63「バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討」に記載のとおり、利便性の高いバス交通の実現に向けて、西鉄バスと市営バスの事業者間が相互に連携して、輸送の効率化に向けた検討を進めてまいります。</p> <p>また、共通定期券やICカードによる乗り継ぎ割引サービスなどの検討も進めてまいります。</p>	2	③
6	<p>北九州市には『市営バス』事業があるので、外郭団体をつくって『北九州バスサービス』とかを設立して運営してはどうか。</p> <p>税金から捻出している補助金を民間に渡すのではなく、市営バス事業に赤字補填をしてはどうか。『民より官』の方がよいのかもしれない局面に来ている。</p>	<p>持続可能なバスネットワークの構築のため、いただいたご意見については、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
7	<p>北九州空港へのアクセスに、地下鉄や電車の新規導入や、北九州市営地下鉄を導入してはどうか</p>	<p>計画（案）P65に記載の、空港アクセス鉄道や東九州新幹線等の必要性などについては、引き続き調査・検討を行ってまいります。</p>	2	①
8	<p>東九州新幹線を整備し、北九州空港へのアクセス向上と大分方面からの北九州空港利用率を上げるべき。</p>	<p>計画（案）P65に記載の、空港アクセス鉄道や東九州新幹線等の必要性などについては、引き続き調査・検討を行ってまいります。</p>	2	①
9	<p>計画が具体的でなく、よくわからない。利便性が向上されない限り、マイカー利用は減らない。脱マイカー利用を推進するならば定刻で運行される便利な乗り物を増やし、乗り降り出来る場所を増やすべき。</p> <p>よって、モノレールを拡充させる方法が1番良いと思う。はやい、便利、安いが揃わないと、誰も公共交通機関を使おうとは思わない。このままでは、不便な街だからと言う理由で北九州市の人口は減少する。</p> <p>私も、私の周りの人も北九州に住む必要がなくなったら福岡市や他の街に住むと言う人が多い。なぜなら、老後に自立して生活するには、北九州では車に頼らないと生活が出来ないから。早く取りかからないと、手遅れになる。北九州空港へのモノレール延長も。不便すぎて、市民でも福岡空港利用している現状。</p>	<p>公共交通ネットワークの強化・充実を図ることで、公共交通の利便性を向上していきたいと考えております。</p> <p>空港アクセスについては、計画（案）P65に記載のとおり、引き続き調査・検討を行ってまいります。</p> <p>空港アクセスのためのモノレール延伸など、いただいたご意見については、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
10	P59の「公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合」とは、具体的にどのように算出するのか、説明した方がよいと思う。また、「公共交通人口カバー率」との違いは何か。	「公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合」については、国土交通省のマニュアルにより算出しております。 いただいたご意見を踏まえ、計画（案）P59のKPI（重要業績指標）の下に「国土交通省のマニュアルより算出」と明記します。 また計画（案）P90に定義している「公共交通人口カバー率」に対して、この指標は、エリアを幹線軸周辺に限定して算出している点で異なります。	3	②
11	西鉄バス北九州・行先番号60番系統「大里・奥田線」と行先番号12番系統「今町・若園線」の一部を、小型車両（ポンチョ）での運用に切り替えてはどうか。	利用者が少ないバス路線などについては、輸送の効率化のため、小型バスの運行により路線の維持・確保に取り組んでおり、ニーズや地域の実情に応じた公共交通ネットワークの整備を推進してまいります。	2	③
12	バス車内のJR九州運行情報（バス車内の運賃モニターの右画面）について、「普」を「普通」のように見直して、「〇〇方面」の下の「行先」を「種別」と「行先」に分けて、種別に（「例：普通」とのせて欲しい。	いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます	2	③
13	西鉄バス北九州・徳力～東谷線を、JR九州石原町駅に乗り入れてほしい。		2	③

【意見内容】

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

【意見の反映結果】

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

(2) 公共交通の利便性の向上について【全12件】

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
14	<p>モノレール、電車、バス、タクシーが揃っていても、夜遅くなると電車の本数が少なくて不便。夜も便数を増やしてほしい。</p> <p>8番と9番のバスの便数を増やしてほしい。</p> <p>便利で住みやすく、移住したくなる北九州をつくってほしい。</p>	<p>立地適正化計画と連携しながら、ニーズや地域の実情に応じて運行サービスの維持・充実を図っていきたいと考えております。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
15	<p>全体として、市内の鉄道やバス路線では、コロナ禍以前から早朝や夜間・深夜帯の減便が続いていて、特に路線バスの減便は多い状況である。昼間は運行本数の多い路線でも、夜間以降は不便な路線が多数見受けられる。</p> <p>(通勤を含めて)外出して帰りが遅くなると、乗れる列車やバスが無いでは、利用者は自家用車に流れ、公共交通の利用者は増えない。その為、早朝・夜間帯の減便を防ぐための施策も盛り込んで頂きたい。</p>		3	③
16	<p>フィーダー化での配慮について、下曽根駅で鉄道からバスへの乗り継ぎで感じたことであるが、バスと電車相互で乗り継ぎする際に、乗り継ぎに配慮したと感ずるものではなかった。</p> <p>バスが来るまでの待合の屋根がバス停にあるだけで季節柄とても寒く感じた。</p> <p>待合室をつくるとかそういう面での配慮が必要なのではないだろうか。</p>	<p>計画(案)P66「交通結節機能の強化」や計画(案)P69「待合環境の整備」に記載のとおり、交通事業者と連携を図りながら、ニーズや地域の実情に応じて、乗り継ぎ利用者の多い交通拠点の利便性向上や、待合環境の改善に取り組んでまいります。</p>	2	①
17	<p>概要版P8の下曽根駅のJRと西鉄バス乗り換え連携強化策としてのバスロケの設置については、利用者目線で良い対策だと思う。</p> <p>乗り継ぎでの待ち時間がわかることは、心理的にも、安全面でも利用者として嬉しい施策と思う。</p> <p>下曽根駅前の都市計画事業の推進については、地元説明を粘り強くされて、早期完成されることを望む。</p>	<p>今後も、交通事業者との連携により、交通結節機能の強化や待合環境の整備を進めるなど、公共交通の利便性向上に取り組んでまいります。</p>	1	①

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
18	小倉駅新幹線口大型バス駐車場を再整備し、新幹線口の高速度バス乗り場を、1カ所に集約した方が分かりやすいと思う。	<p>計画（案）P67「駅前広場の整備、機能強化」に記載のとおり、交通拠点としての結節機能を高めるため、主要な鉄道駅の駅前広場において、バスの待機スペースの確保などの改良に取り組んでおります。</p> <p>この交通結節機能の強化により、利便性の向上を図るとともに、バスなどの運行の効率化を図っていきたいと考えております。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
19	小倉駅バスセンターを再整備して、バスの折り返し場&乗務員待機所を新設すると、砂津や青葉車庫まで回送運行をしなくて済むのと、効率性のある定時運行が出来ると思う。 現時点で無理な場合は、セントシティ北九州（表側・証券会社付近）のタクシー乗り場を、小倉駅小倉城口1階に統合して跡地にバス乗り場を整備してはどうか。		2	③
20	西鉄バス北九州・小倉駅前高速バス降車場と小倉駅小倉城口3階ペデストリアンデッキまで屋根を付けてほしい。		2	③
21	小倉駅バスセンターにバス専用の信号機を設けると、入庫車両と出庫車両がスムーズに出入り出来ると思う。バスの方（運転席付近）に専用の受信端末を付ける。		2	③
22	くきのはま（若松駅前）広場を再整備して、バスターミナル、を新設してはどうか。バスの折り返し場や案内所（市営バス）も設置。交通局NC若松商連案内所は、こちらへ移転。方面別に、乗り場を振り分ける。交通局バスツアーも、こちらへ移設。（乗降場所）。今までなかった路線バスの戸畑・小倉方面の系統も乗り入れるようにする。待合所&バスロケモニターも新設する。		2	③
23	門司港駅前のバス乗り場とタクシープールを再整備してはどうか。		2	③
24	小森江駅前交差点付近に、片一方だけでもいいので、バス停留所を作ってほしい。		2	③
25	JR九州・志井駅、JR九州・呼野駅に、便所あるいは、簡易便所の新設をお願いしたい。		2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

**(3) 公共交通の利用促進について【全13件】**

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
26	<p>駐車場問題や、自家用車の都心流入について、コロナ禍前は、リバーウォークや西日本総合展示場でイベントがあるたびに周辺駐車場の絡みで渋滞が起きて、バスが遅れ、渋滞で市民生活に影響が出ていた。</p> <p>福岡市の『フリンジパーキング』施策や山口市でしている『パークアンドライド』は北九州市ではできないのだろうか。モノレールの企救丘駅ではあるが、日払いのコインパーキングなどがあればよいと思う。それをしたら駐車代とか、移動費が割引になる制度だとなお良いと思う。</p>	<p>計画（案）P71「パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進」に記載のとおり、街なかでの駐車場所確保や交通渋滞の解消に向けた取組みのため、通勤やイベント時の対策として、パーク&amp;ライドなどを推進してまいります。フリンジパーキングの施策や、既存施設を利用したパーク&amp;ライドの取組み、歩道のスペースを活用したサイクル&amp;ライドなどのご意見については、関係者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	①
27	<p>パーク&amp;ライドの拡充として、既存施設を利用したパーク&amp;ライドを推進する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下曾根駅…サニーサイドモール駐車場 ※先行事例の木の葉モール橋本を参照</li> <li>・ 競馬場前駅…小倉競馬場第三駐車場 ※平日のみの利用とし、競馬場利用に影響を与えないよう運用</li> </ul>		2	①
28	<p>利用者の多いバス停付近の歩道上に時間貸し駐輪施設を設置し、自転車+バスの利用を促す。</p>		2	①
29	<p>P72の「北九州版 MaaS」としてチケットレス、デジタル化を推進する取り組みは良いと思う。しかし、既に行われている「デジタルチケット」に関し、西鉄バスを含め民間は My route に統一されているが、市営バスは別のアプリを採択しており、統一がとれていない。市営バス含め My route に参画し、市内の公共交通機関が1つのアプリ、サービスで使えるよう、利用者の利便性を考慮した計画を推進してほしい。</p>	<p>計画（案）P72「MaaSの推進」に記載のとおり、新たなモビリティサービスである MaaS の活用により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の活性化に取り組んでいきます。</p> <p>また、計画（案）P73「割引サービスの導入」に記載のとおり、公共交通の利用促進のため、交通事業者が連携した割引サービスの導入などにも取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>利用しやすいサービスの提供のため、いただいたアプリの統一などのご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	①
30	<p>Maas について、市バスと西鉄バス北九州で使用するアプリが違うのは『Maas』といえるのだろうか。単なる客の取り囲みのための『Maas』ではないのか。統一して、シームレスな移動を目指すべきだし、モノレールや JR との連携も忘れてはならない。</p>		2	①



**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
31	<p>公共交通を「観光資源化」する施策を追加してはどうか。北九州市の公共交通は極めて多種多様で、全国的に見てもユニークで楽しい。スターフライヤーで海上空港に着陸、バス、モノレール、JR と乗り継ぎ、若戸渡船、タクシー、皿倉山ケーブルカー、筑豊鉄道、連結バス、新幹線と乗り継ぎするだけでも楽しめる。鉄道そのものを楽しむ「ななつ星」があるように、今や公共交通機関そのものが「観光地」となっている。市外からの移住者である私が、関門や若戸の渡船でリフレッシュしているように、市内外の多くの方々に、北九州の公共交通網を「ユニークな観光資源」として感じて欲しい。結果的に、交通体系の維持や改善につながると考える。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、観光施策と公共交通の連携について、計画（案）P72「MaaSの推進」の施策内容に追加記載いたします。</p> <p>また、ご意見の公共交通そのものを「観光資源化」することについては、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	3	②
32	<p>P73 西鉄バス本体（福岡市方面）で既に提供されている昼間帯・若者向け割引サービス（ひるパス、エコルカードなど）が北九州市側では提供されていないことが多い。市民が幅広く便利に利用できるよう、他の地域に準じた割引制度の改善を各事業者等に要請するとともに、制度に応じて創設を支援する予算の編成を検討する旨の記述を加えるべきだ。</p>	<p>計画（案）P73「割引サービスの導入」に記載のとおり、交通事業者と連携しながら、公共交通の利用促進につながるようなサービスの展開を推進してまいります。</p> <p>施策に対する支援については、交通事業者と協議しながら検討してまいります。</p>	3	③
33	<p>異なる交通機関での連携について大賛成だが、共通割引定期券であるとか乗り継ぎポイント、割引など、乗り継ぎした方がよいと思わせる施策をすべきなのではないだろうか。</p> <p>下曽根のように20ポイントとかではなく、福岡市が行っているような施策をすべきなのではないだろうか。</p> <p>なお、戸畑駅の定期券販売所の移転などは良いと思う。</p>	<p>計画（案）P73「割引サービスの導入」に記載のとおり、交通事業者と連携しながら、公共交通の利用促進につながるようなサービスの導入を検討してまいります。</p> <p>乗り継ぎポイント拡充などの、いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
34	<p>佐賀市や熊本県でしていたように社会実験として『バスワンコインデー』や『無料デーの実施』を1日だけとかしてみてもどうか。モノレールや市バス、西鉄だけで試みて交通機関での移動の啓発などで、コロナの感染拡大で減った客をレジャー移動などの需要を再発掘することもできるだろう。</p> <p>佐賀市では土日ともに乗ってみたが、無料なら一度乗ってみるなどで普段は乗らない方がたくさん利用されていたので一度だけでもやる価値はあるだろう。</p>	<p>計画（案）P73「割引サービスの導入」に記載のとおり、交通事業者と連携しながら、公共交通の利用促進につながるような、時間帯別運賃や曜日別運賃などの割引運賃サービスの導入について、検討してまいります。</p> <p>ご意見でいただいた、ワンコイン運賃や、1日乗車券などの利用促進につながるサービスについては、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	①
35	市営バス「駅から100円・駅まで100円」の存続。		2	③
36	「北の九州」の市町村で使える1日乗車券をお願いしたい。		2	③
37	門司駅や門司港駅、小倉駅などを起点に周回するループバスを新設し、回遊性やアクセス向上を図ってはどうか。	<p>回遊性向上につながるループバス等の導入による利用促進については、交通事業者と連携しながら、ニーズや地域の実情に応じた取組みを進めてまいりたいと考えております。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
38	二島駅～かんぼの宿北九州への2つある系統を統合し、循環バスにしてはどうか。		2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

**(4) 誰もが使いやすい公共交通の実現について【全10件】**

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
39	<p>P78 障害者等に配慮した物理的な障害の改善計画には賛同するが、鉄道駅で、切符・定期券販売窓口が時間短縮、廃止、駅係員の配置を取り止めたことで、駅によっては定期券・指定席券の購入やクレジットカードの利用ができなくなるなど、市民が切符・定期券の購入をする時に制約（バリア）が生じている点にも目を向けるべき。</p> <p>駅係員不在時にも、センターから遠隔で切符・定期券販売、案内業務に対応できる「アシストマルス」（JR九州での名称：「なんでも私に聞いてください！どうぞ」）を導入し、窓口営業時間短縮・廃止前の水準で市民が不便なく利用できるよう事業者に要請し、北九州市もこれらの設備導入を支援する補助金制度を創設する旨記述を加えるべき。</p>	<p>高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者ニーズに応えるため、駅のエレベーター設置やユニバーサルデザインタクシーの導入、子育て支援などのバリアフリー化を推進しております。</p> <p>また、このバリアフリーの観点から、窓口時間短縮や無人化された駅などについても、実情やニーズに応じたバリアフリー化の施策を検討してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	3	③
40	<p>小倉の街で貸し出しベビーカーがあると助かる。店舗ごとの貸し出しベビーカーはあるが、その度に乗り降りしていると起きてしまうので、ベビーカーを持っていくために、車で小倉に行っている。天神だと観光案内センターで貸し出ししてくれたので大変助かった。</p>	<p>多様な利用者ニーズに応えるため、子育て支援のバリアフリー化を推進しております。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
41	<p>P78、P83 「施策20：バリアフリー化の推進」「施策25：災害対策の取り組み強化」の施策に対するKPIが「周知啓発」でよいのか、疑問に思う。例えばバリアフリー化の推進であれば、ノンステップバスやUDタクシーの導入台数、エレベーターの設置数など具体的な数値指標を設定した方がよいのではないかと思う。</p>	<p>本計画素案は、学識者、市民、企業、交通事業者、行政などで組織する、「北九州市環境首都総合交通戦略連絡会」において議論の上、まとめております。</p> <p>この連絡会において、バリアフリー化の推進については、ハードの整備は概ね整いつつあることを勘案し、ソフト施策の取組みに対する指標が必要とのご意見を頂いたことを受けて、「周知啓発」を取組みの指標とさせていただきます。</p>	3	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
42	<p>この度の素案には、環境保護の観点から脱炭素を達成するための「次世代自動車の普及」、「電気自動車（EV）等の多面的利用」などが盛り込まれているが、電磁波過敏症の市民でも利用できる公共交通機関の「選択肢」を残すことが大切だと考える。</p> <p>古い車を次世代自動車に変えていく大きな流れは理解できるが、車体すべてをEVに置き換えるのではなく、一定数のガソリン車を残し、定期運行していただきたい。</p>	<p>誰もが使いやすい公共交通の実現に向けて、多様な利用者ニーズに応えるため、いただいたご意見については、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
43	<p>北九州市内の JR 九州の駅で、貨物列車や回送列車がホームを通過する際は、電光掲示板での表示や自動放送による放送で旅客に対して周知すると良いと思う。</p> <p>また、回送列車の発車時刻についても、電光掲示板に表示すると良いと思う。博多駅では実施していた。</p>	<p>誰もが使いやすい公共交通の実現に向けて、いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
44	<p>おでかけ交通の平尾台地区のうち「平尾台自然観察センター ⇄ 吹上峠」の間の運賃を、値下げした方が良いと思う。（野焼き&amp;冬花火の時にも臨時便）</p> <p>また、夏季の土曜日や日曜日、祝日のみ2便程度、定期便以外に臨時便を設定して、「千仏鍾乳洞」方面などへ季節限定で路線を延長してはどうか。</p>	<p>計画（案）P79「おでかけ交通の充実」に記載のとおり、一定の人口が集積する公共交通空白地域において、地域住民の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者、市が連携しておでかけ交通の運行を行っています。</p> <p>持続可能な移動手段の確保のため、地域の実情に応じたおでかけ交通の運行と、利用促進につながるサービスについて取組みを推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③
45	<p>おでかけ交通の合馬・道原地区を、三岳梅林公園の梅の開花時期にあわせて、田代・河内地区を河内藤園の藤の開花時期にあわせて、土曜日や日曜日、祝日に臨時便を運行してはどうか。これら臨時便の案内チラシを、車内や主要な市の施設、小倉駅観光案内所に配置する。</p>		2	③
46	<p>おでかけ交通 1日フリー共通乗車券（1枚で）を新規に発売してはどうか。どこの路線でも使用可で。</p>		2	③
47	<p>西鉄バス北九州・中谷自動車営業所構内をリニューアルした場合、おでかけ交通も乗り入れて利便性を高めていただきたい。</p>		2	③
48	<p>おでかけ交通に音声合成放送と降車ボタンの設置をお願いしたい。</p>		2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

**(5) 公共交通を支える道路環境の充実について【全3件】**

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
49	<p>バスレーンについて、連節バス導入で『BRT』と言っているのに、バスレーンに車が入っていても取り締まったりせず野放しにしているのは危険なのではないだろうか。</p> <p>警察や事業者と連携し取締や啓発、啓蒙活動をすべきなのではないだろうか。</p>	<p>計画（案）P79「バスレーンに関する啓発活動」に記載のとおり、路線バスの定時性・速達性を高めるため、バス専用レーンやバス優先レーンに関する啓発活動を実施することとしています。</p>	2	①
50	<p>バス専用道路を作ると、バスの定時運行につながる。ぜひとも実現を。</p> <p>また、バス専用レーン（バス優先）を、維持出来るような体制&amp;広報をお願いしたい。</p>	<p>また、バス専用レーンやバス優先レーンの整備については、必要性や利用実態に応じて、関係者と検討してまいります。</p>	2	③
51	<p>小森江駅駅前広場と駐輪場をきれいに整備すると共に、関門鉄道トンネルの壕の説明板（2箇所）の設置をお願いしたい。出来れば駐車場そのものも整備して、今より見違えるほどにしてほしい。</p>	<p>ニーズや利用特性に応じた駐輪施設の整備を推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見については、今後の取組みの参考にさせていただきます。</p>	2	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

**(6) 全体的な内容について【全12件】**

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
52	徳力公団前を鉄道共生型タウンにする。徳力団地の建替え、高層化をURに進めてもらい、BONJONOのような鉄道共生型タウンにすることで、若い世代を団地に取り込み、モノレールで通勤・通学・買物に出かけられる街を形成する。	まちづくりと一体となった公共交通のあり方については、重要な視点であると考えております。 いただいたご意見については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。	2	③
53	P92に「人口10万人あたりの公共交通利用者は、約3.8万人を維持」と書かれているが、もっと意欲的な数字に変えられないか。政令指定都市の中で北九州市の車依存度は高い為、現状維持では目標が低すぎると感じる。	利用者数の計画目標値は、コロナ禍前(R1年度)の公共交通利用者を基に算出したもので、新しい生活様式が定着した今般の状況下においても、R1年度並みを目指したいと考えております。	3	③
54	事業者と利用者の意見の乖離や、実施の問題点や良点を洗い出す良い機会になるので、モニター制度を導入してはどうか。 潜在需要の発掘や、意見を聞いた上での施策への反映ができ、良き方向へと行くと思う。	いただいたご意見については、今後の施策への反映などの取組みの参考にさせていただきます。	2	③
55	北九州空港の発展(滑走路の3,000m化+24時間運用)による北九州の産業・人口・公共交通ネットワークへの影響があまり検討されていない。これについて触れたほうがよいと思う。	空港アクセスについては、計画(案)P52に示すネットワークの幹線軸設定に加え、P65の新規鉄軌道路線の施策において、必要性を検討することとしております。	3	③
56	計画の実現を担保する予算について言及されていない。何らかの形で触れた方がよいのではないかと。あるいは、将来の予算の言及が難しいのであれば、例えば第4章で、これまでの交通施策の取組みに投じた費用について説明してはどうか。	計画の実現を担保する予算や、これまでの交通施策に投じた費用については、個別具体的な費用の算出が困難なため、記載しておりません。	3	③
57	P49の「目指すべき交通体系」をイメージしやすくするために、支線の機能について、もう少し明確にしたほうが良いと思う。 例えば「日常生活において最低限必要な移動手段」とは、どのような移動手段を意味するのか、また、どのくらいのサービス水準を想定しているのかについて、記述してほしい。	目指すべき交通体系は、「主要幹線軸」と「幹線軸」を基本としており、それを補完する支線については、幹線軸上にある最寄りのバス停や駅、生活交通拠点までの路線を設定しています。 水準については、地域の実情に応じて多様なため、日常生活において最低限必要な移動手段の確保という表現にとどめております。	3	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
58	P56の「重点施策」を設定した意義は何か、他の施策と取り扱いがどのように異なるのか（例えば、予算配分が異なるのか、進捗管理における扱いが異なるのか）、どの程度異なるのか、について記述すべきだと思う。	重点施策については、基本方針ごとに整理した施策の中で、その方針を分かりやすく表す代表的な施策を示したもので、特に、他と比べて予算や進捗の取り扱いが異なるものではないと思います。	3	③
59	P90の※印注釈は「公共交通空白地域：鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域」の間違ではないか。	ご指摘のとおり、「または」を「かつ」に変更させていただきま	3	②
60	P90の「公共交通カバー圏域」の定義は、「鉄道駅から500m以内、または、バス停から300m以内」としているが、p.35のパーソントリップ調査の結果を見ると、駅までの徒歩アクセスは500～1,000m、バス停までの徒歩アクセスでは300～500mの利用も相当数あり、実態と合っていない。計画目標として実際の利用状況と異なる距離を採用した理由や意図を説明した方が良いのではないかと	「公共交通カバー圏域」の定義中の具体的な数値は、国土交通省の定義や他都市の事例を参考に定めており、あくまでも駅やバス停を便利に使うことができるエリアの目安としているものです。 今回のパーソントリップ調査で得られたデータからも、概ね妥当な範囲であると考えております。	3	③
61	P93のアンケート調査による「満足度」を計画指標とすることに疑問がある。 計画目標としては、人々の意識ではなく、行動の結果（公共交通利用者数など）を設定した方が良いのではないかと	本計画では、施策ごとにKPIを定め、進捗管理や達成状況の評価を行うこととしております。 また、これとは別に、計画全体のアウトカム指標として、公共交通人口カバー率などの4つの計画目標を定めております。	3	③
62	P93の「市政モニターアンケート」はサンプル数が少なく、「回答割合」の誤差が大きくなるため、計画目標として不適切だと思う。満足度を計画目標にするなら対象が3,000人など、規模が比較的大きな調査でその結果を利用する方が良いと思	公共交通人口カバー率や公共交通利用者数に比べ、アンケート調査は、信頼性が劣るとは思いますが、目安となるアウトカム指標の1つとして計画目標としたいと考えております。	3	③
63	P94の「公共交通を支える道路環境の充実」の計画目標として、CO2排出削減率は適切ではないと思う。確かに、道路整備を進めることは、渋滞の解消によるCO2排出削減につながるが、「公共交通の利用促進やエコドライブの推進などを推し進めるため、道路環境の充実を図る」というのは、無理があると思う。平均走行速度やバスの定時性など、道路環境の充実によって、より直接的に影響を受ける指標を、計画目標とした方が良いのではないかと	アンケートサンプル数については、調査方法も含めて検討してまいります。 また運輸部門CO2排出削減率についても、本計画が環境と連携した計画であることも踏まえ、影響を受ける度合いは小さいですが、毎年測定できるアウトカム指標の1つとして設定しました。	3	③

**【意見内容】**

- 1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見
- 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見
- 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見
- 4 その他の意見

**【意見の反映結果】**

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

**(7) その他【全8件】**

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果	
64	淡島神社から門司港駅まで乗換えなしで行けるバス路線の新設をお願いしたい。 また、富野小学校前か神幸町から富野台までのバス路線の新設をお願いしたい。		4	④	
65	下到津から、又は、到津三叉路から春の町や西本町、桃園方面への快速系統か特快系統のバス路線の新設をお願いしたい。		4	④	
66	西鉄バス北九州・45番系統「蒲生線」を小倉駅新幹線口に乗り入れ、現在、浅野二丁目バス停留は廃止すると良いと思う。		4	④	
67	北九州市総合観光案内所のモニター2台でタッチタイプのバスロケのモニターとして使えるように整備していただきたい。		4	④	
68	西鉄バス北九州・小倉駅入口バス停留所（上下線）に「小倉駅周辺バスのりば案内マップ」の掲示をお願いしたい。		4	④	
69	JR九州・小倉駅に在来線が到着する際の車内における乗換え案内で、今後、JR西日本・小倉駅より発着する「新幹線」についても、案内放送した方がよいと思う。同時に駅構内でも自動放送していただきたい。 同じく小倉駅や黒崎駅構内放送ならびに車内放送で、「モノレール」や「筑豊電鉄」の簡易的放送をすると良いと思う。		路線の新設に関することや、乗り換えの利便性向上に関する事などを含め、いただいたご意見・ご要望については、交通事業者と共有し、今後の取組みの参考にさせていただきます。	4	④
70	門司港駅到着直前の車内放送及び、駅構内における駅員による列車到着時の放送で、「門司港レトロ観光トロッコ列車～潮風号～」の簡易的な駅の場所のみの案内放送をすると分かりやすいと思う。		4	④	
71	門司港レトロ観光トロッコ列車「潮風号」を、九州鉄道記念館駅⇄関門海峡めかり駅とは別に、関門海峡めかり駅⇄旧農林水産省福岡食糧事務所門司倉庫跡地付近まで、ふるさと納税などを活用して再整備し「観光トロッコ列車」とすると、門司港レトロ、和布刈、関門地区の、にぎわいの創出につながると思う。旧倉庫自体も食堂やマルシェ、交通博物館などとして再整備。		4	④	



## 【追記・修正箇所】

1) 北九州市地域公共交通計画  
計画(案) p.59 抜粋

## 施策1:公共交通幹線軸の強化

## KPI(重要業績指標)

	現況値(R3)	目標値(R8)
公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合	71.9%	72.0%

※国土交通省のマニュアルより算出

追記

2) 北九州市地域公共交通計画  
計画(案) p.72 抜粋

## 施策14:MaaSの推進

## 施策内容

## ①北九州MaaSの推進

新たなモビリティサービスであるMaaSの活用により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の活性化に向け、交通事業が相互に連携して本市の地域特性に応じた「北九州版MaaS」の実現に向けた取り組みを進めていきます。

また、MaaSの推進により、観光と移動のニーズを組み合わせサービスの提供などの観光施策との連携にも取り組みます。

追記

3) 北九州市地域公共交通計画  
計画(案) p.23、p.24、p.90 抜粋

※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、またはバス停から300m以上の地域



※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

修正