

# 久山町地域公共交通網形成計画（案）に関するパブリックコメント（意見募集）結果について

久山町地域公共交通網形成計画（案）への意見を募集しましたところ、貴重なご意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。  
皆さまからの貴重なご意見を真摯に受けとめ、当計画の推進に向けて取り組んでまいります。

1. 実施期間：平成29年2月24日（金）～3月10日（金）
2. 意見募集方法：久山町公式ホームページへの掲載、久山町役場魅力づくり推進課窓口への設置（閲覧）
3. 意見提出件数：2名（意見件数：36件）
4. 意見の主な内容と対応等について

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答（案）
1	<p>久山町地域公共網形成計画(案)に対する意見書 意見</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 16P・西鉄27Bバス停区間別利用状況の、篠栗駅と篠栗霊園とは分けるべきでは、又ここから天神方面までの利用ですか？ 大浦～久山会館前を、大浦～久山と役場前～久山会館前に分けられないか(間にJRバス路線があるので)</li> <li>2. 国道201号の飯塚方面から福岡空港へのバス路線の接続は考えられないか</li> <li>3. 21P・イコバスバス停利用データにより、いかに藤河バス停が多く活用しているか分かると思いますが、アンケートだけでなく地域の声要望も聞いてほしい</li> <li>4. 40Pのワークショップで出た主な意見で、役場職員はどうして？</li> <li>5. 51, 52Pの総括からそしてトリアス従業員向けアンケート調査からも、乗り継ぎ問題・便数、運行時間の改善そして、新しいバス停設置からも、土井団地バス停と篠栗駅バス停を結ぶ路線への切り替えが必要と考えます</li> </ol>	<p>ご意見・ご質問をありがとうございます。以下に回答・対応案等を記載いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・篠栗駅と篠栗北・篠栗霊園は分けて修正しております。利用は、乗車・降車ともに、ここから天神までの間になります。</li> <li>・大浦～久山会館前を分けることにつきましては、間にJRバス路線があっても、乗り換える方はほとんどいないので、データ上の大きな違いはありません。</li> <li>・福岡空港へのバス路線の接続については、篠栗北での接続になりますが、27Bと空港線はそれぞれおおよそ1時間に1本程度の運行本数であるため、全便を完全に接続させることは困難だと考えられます。</li> <li>・必要に応じて、地域の要望を伺う機会を作ることも検討します。</li> <li>・公共交通を利用していない方の1属性のご意見として、役場職員を選出しました。ご自身の公共交通に対する考えや現状を聞くとともに、町民全体の状況もある程度把握されている、と判断して選出しました。</li> <li>・土井団地～篠栗駅前の運行ルートについては、事業者と継続検討中です。また、検討結果など新しい動きがありましたら、お知らせさせていただきたいと思います。</li> </ul>
2	<p>「久山町地域公共交通網形成計画（案）」に対する意見 意見： 意見1 &lt;全体について&gt;と意見2 &lt;ページ（Page）毎に&gt;があります。</p> <p>意見1 &lt;全体について&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「久山町地域公共交通網形成計画（案）」には、「久山町地域公共交通網形成計画」を立てなくても対応できる課題があると思われる。役場が主体となって、Page4に記述される「まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの構築の計画策定・実践に取り組むため、住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組が求められる。」というように、住民・事業者、各分野の地域団体などの実行力を取り入れ、求められるから対応するのでなく、自らが解決すべきものを探索し順番付けして積極的な姿勢で取り組</li> </ol>	<p>ご意見・ご質問をありがとうございます。以下に回答・対応案等を記載いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の通り、取り組む内容により自主的に対応可能なもの（例：自主的に公共交通を利用する日を1カ月に1回設ける等）は、住民・事業者、各分野の地域団体等のご協力をいただきながら、進めさせていただきたいと考えます。</li> </ul>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>むべきである。</p> <p>*****</p> <p>2. イコバスの2台体制については、しっかりした経費計算や効果予測に基づき、広範な意見を聞き取り、公開された検討を踏まえ、それを選択するなら住民の合意形成を確認した上で実施すべきである。</p> <p>イコバスの2台体制については、Page54の表に見られる記述だけのようだ。このことには、当然、大きな予算を伴うと考えられる。イコバスを2台体制で運行するならば、多大な経費を必要とするのであるから、形成計画(案)の中で、経費や運営などについて詳しく提示すべきである。経費を明示していないのは、形成計画(案)を町民に示す際の姿勢が不誠実だと考える。そのことを1項目として取り上げることも考えて良い。</p> <p>2台体制にするにしても、イコバスと同じものでなく、イコバスよりも経費のかからないものを想定することもできると思う。少なくとも複数案を挙げるべきだ。</p> <p>*****</p> <p>3. 公共交通網の整備は、現存の西鉄やJRの運行バス、およびイコバス以外の手段も考慮に入れて考えるべきである。それは、自転車と徒歩である。</p> <p>自転車を移動手段の一つとして考えるなら、もちろん、自転車が安全に走れる自転車専用道、おそらく自動車やバイクが走行する道路と分離した自転車道が必要になる。そうやって初めて自転車が移動手段となり得る。自転車を移動手段に利用することは健康管理にもつながるので、健康まちづくりを志向する町が自転車購入に補助を出すことは妥当性がある。年配の人の利用や、坂道を楽チンに走るには電動アシスト自転車もある。徒歩についても自転車のことが当てはまる。</p> <p>*****</p> <p>4. 高校生の移動手段として自転車は利用価値が高いと思われる。意見者が住む下山田行政区には、猪野と土井の間に、道路自体が狭し、また自動車の頻繁な往来があつて、自転車通行と歩行に危険が伴う所がある。実際に自転車や徒歩でその間を通ってみると身の危険を感じる。実際に事故に遭った人もいるという。自転車と歩行者の安全確保のための道路改修はやっと今年度を実現すると聞いている。道路改修はかなり前から町に対して要望されていたそう。自転車と歩行者の安全確保のための道路改修が実現しない理由を町に尋ねると、県有道なので県次第、予算の都合なので仕方がないとの返事で終わる。ならば、危険度を幾らかでも減らそうと、危険な所の雑草を刈払い、視認しやすい白線を引くなどの対策を行っているかというところでもない。しかし町が当てにできないのが現実と町民は諦めてはならない。町は、町だけで事を動かそうとせずに、1で上げたように「住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組を行うべきである。」というこ</p>	<p>・イコバスの今後については、まだ検討が不十分な部分もございますので、引き続き検討した上で、その内容をまた住民の方等と協議・調整させていただき、合意形成を図るようにしたいと思います。</p> <p>・自転車・徒歩による移動については、自転車専用道路の整備ということでは他の部署との調整が必要になり、また、健康によるまちづくりという観点も、久山町全体としての検討事項となると考えられますので、重要なご指摘だと受け止めておりますが、対応については、今後調整させていただきたいと考えます。</p> <p>・自転車と歩行者の安全確保のための道路改修について、重要なご指摘と受け止めております。今後、久山町として取り組むべき内容、住民の方で対応可能な内容、というように役割分担を明確にし、安全な道路整備に向けて対応・調整させていただきたいと考えます。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>とを学ぶと良い。実際に自転車でもた徒歩で通学している高校生、その保護者、町民有志、道路の危険を認識している人に連帯を呼びかけると良いのである。共鳴者、協力者があってことは進む。</p> <p>*****</p> <p>5. この形成計画(案)には触れられていないが、公共交通網を利用するのが困難な町民への対応も考える必要がある。バス停への行き来が困難である場合には、例えばタクシー利用券を補助するような手段が考えられる。いろいろな実例があるはずだし、近い将来の課題となるはずであるから、今から考えていかなければならない。</p> <p>*****</p> <p>6. この形成計画(案)は決して分かりやすくはないと思う。要旨の章を設けること、重複を避けること、たくさん工夫することはあると思えるので、読みやすく、分かりやすいものにして欲しいというのが希望です。町民の皆さんに読んでもらえて初めて価値が出てくるものだから。</p> <p>*****</p> <p>意見2 &lt;ページ(Page)毎に&gt; 意見を述べる形成計画のページ(Page)を示しています。青字は意見を示しています。</p> <p>1. Page1 背景と目的をかき分け、より明確に記述に修正すべし。 参考修正例: 平成 25 年度に「第2次久山町公共交通総合連携計画」を策定したが、国の法改正により公共交通に関する自治体の計画が「地域公共交通網形成計画」へと移行したこと、および前回の連携計画から3年が経ち、その間に上久原や草場、上山田などに合計 400 戸以上の宅地開発が行われ、東久原～山の神～猪野を通る県道が整備されるなど、公共交通をめぐる社会環境が変化したことが背景である。 宅地開発や県道の整備など社会環境の変化に対応する交通体系の検討を目的とする。その際に重視するのは、幹線(町外移動)と枝線(町内移動)の整理と中長期的な見通しを立て、利便性向上とコスト面での効率的運行のバランスを図り、最適な交通ネットワークを構築すること、また、幹線(路線バス)と枝線(エコバス)の路線設定は交通ネットワークの乗継環境の整備や接続の向上につながるよう幹線と枝線を連携することである。</p> <p>*****</p>	<p>・移動困難な方への対応について、重要なお指摘と受け止めております。今後、具体的な対応策等について検討・調整させていただきたいと考えます。</p> <p>・分かりやすい概要版の作成など、対応について検討させていただきたいと考えます。</p> <p>・修正例を参考にさせていただき、背景と目的を明確に分けて修正しております。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>2. Page3</p> <p>「まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの構築の計画策定・実践に取り組むため、住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組が求められる。」と述べられている。</p> <p>しかし、「住民・事業者・行政と合わせ、各分野の地域団体等も参画した取組」について、形成計画(案)に記述したところが見当たらない。</p> <p>この視点を踏まえた記述がなければならぬと考える。</p> <p>*****</p> <p>3. Page4</p> <p>位置付けに関する文章は、わかりやすくするために、句読点を活用したほうが良い。</p> <p>参考修正例：</p> <p>本計画は、久山町において策定されている総合計画・都市計画等の上位計画による理念や目標、方向性を踏まえ、久山町を取り巻く社会環境の変化、形成計画の策定のために実施した調査より得られた公共交通の課題と今後の方向性を参考に、新たな公共交通網を構築するための取組みを明確化したものである。</p> <p>Page4</p> <p>策定の流れの図示の二つは、タイトルが内容に合致していないので、修正したほうが良い。</p> <p>参考修正例：</p> <p>公共交通の利用状況の把握</p> <p>公共交通の課題を明らかにするために実施した各種調査</p> <p>*****</p> <p>4. Page4</p> <p>図示の一つの囲みに、</p> <p>「【久山町都市計画マスタープラン(平成 27 年 3 月)】</p> <p>○目標年次:平成 27 年~平成 37 年(概ね 10 年)</p> <p>○関連施策 「農業」と「都市」との共生に向けた土地利用構想として、「都市的な魅力と活力の創造」の項目において、「都市的魅力を高める道路沿道環境の創出」と「都市活力を高める拠点の創造」が示されている。また、都市計画マスタープランの中では、「道路交通体系の方針」が記載されており、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市活動を支え町民の誰もが移動しやすい道路交通網の確保</li> <li>・誰もが安心して通行できる「人にやさしい道づくり」</li> <li>・環境・エネルギー問題に配慮し、自動車交通需要を抑制し、公共交通手段を確保</li> </ul> <p>という 3 つの基本方針のもとに、公共交通の整備、総合的な交通施策の推進が示されてい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施事業の中で、「⑬体験試乗会やワークショップ等のイベント」の項目の実施主体に、「住民、各分野の地域団体」を追記させていただきました。その他にも、住民、地域団体にご協力いただける内容が出てきましたら、ご協力の呼びかけをしていきたいと考えます。</li> <li>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</li> <li>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</li> <li>・重要なお指摘と受け止めておりますが、『誰もが安心して通行できる「人にやさしい道づくり」』については、形成計画で記述する内容としては、ハード整備に関連する事項であると考えられるため、難しいと考えております。『環境・エネルギー問題に配慮し、自動車交通需要を抑制し、公共交通手段を確保』については、直接的な記述はしていませんが、利用促進策として記載しております。公共交通に関する情報提供や体験試乗会等のイベントを通じて、公共交通への利用転換を図ることにより、実現していきたいと考えております。ご指摘を受けまして、基本方針の 4 番目の項目に追記させていただいております。</li> </ul>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>る。」とある。その中の「道路交通体系の方針」のうち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが安心して通行できる「人にやさしい道づくり」</li> <li>・環境・エネルギー問題に配慮し、自動車交通需要を抑制し、公共交通手段を確保</li> </ul> <p>の二つの方針については、形成計画(案)に記述したところがない。 これらの視点からの公共交通網の整備に関する記述がなければならぬと考える。</p> <p>*****</p> <p>5. Page7 どこまで詳しく書くのか迷うだろうが、事実だけを的確に書いたほうが良い。 参考修正例： 久山町は福岡市に隣接し、町役場から福岡市都心部まで約10kmの距離に位置している。山系ではクスノキ原生林が保全される立花山や三頭山、遠見岳など、水系では猪野川・久原川、新建川などがある。</p> <p>*****</p> <p>6. Page8 高齢者の割合を述べるなら、形成計画(案)の計画期間についてまず触れるべきである。 その後2040年のことも述べて良い。</p> <p>*****</p> <p>7. Page8 図2-2の備考の記述は、出典を確認できるように、より正確な記述することが必要。このことは、図や表の全てに該当する。</p> <p>*****</p> <p>8. Page9 人口分布、高齢者の分布、ともに記述が正確ではないので、修正を要する。地区で人口の多少を言いたいのなら人口密度は必要ない。 「草葉・上久原では人口密度が低く」の記述は間違いではないか、密度なら面積の広い猪野のほうが低いのではないか。 参考修正例： 下山田・下久原の人口が多く、草葉・上久原では人口が少ない。 高齢者の人口割合は草葉が行政区の中で一番高く、次いで猪野と上久原が高い。</p> <p>*****</p>	<p>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</p> <p>・ご指摘を踏まえて、計画期間を追記しております。</p> <p>・図や表の出典について、確認・対応しております。</p> <p>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>9. Page10と11</p> <p>「2.1.5. 地区別・年齢別の人口 地区別・年齢別・性別の人口推移について、平成 24 年～27 年の数値を以下に示す。このうち、公共交通利用のメインターゲットである高校生に着目した数値を次頁に示す。」とあるが、 「公共交通利用のメインターゲットである高校生に着目」した結果考察の記述が足りないと思われる。 計画期間について「公共交通利用のメインターゲットである高校生」に着目した図または表を示すのが良く、対策を考えるのに親切である。</p> <p>*****</p> <p>10. Page12</p> <p>記述を工夫し、間違いは訂正したほうが良い。 参考修正例： 久山町の公共交通は、西鉄バスとJR九州バス、イコバスのバスだけで町内をカバーしている。西鉄バスは、福岡都心部から久山町内を通り、JR篠栗駅まで運行する系統27Bの路線バスが運行されている。JR九州バスは、博多駅から久山町内を通り、直方まで運行する直方線の2 系統の路線バスが運行されている。 イコバスは路線バスだけではカバーできない地域を中心に町内を巡回して運行されているコミュニティバスで、イコバスは愛称である。 久山町の最寄りの鉄道駅は、隣接する篠栗町のJR九州・篠栗駅である。 以上の運行状況を図2-7の路線図と次頁の表に整理する。</p> <p>*****</p> <p>11. Page15</p> <p>利用状況の調査について、利用者数のデータの「正確さ」を担保するには、毎年の調査は必要ではないだろうが、1年おきにでも調査時期を違えて最低2日の調査が必要ではあろう</p> <p>*****</p> <p>12. Page15</p> <p>「(1)西鉄27B 西鉄27Bについては、久山町から補助をしていることもあり、詳細な利用状況について調査するために、平成22年から毎年、以下の概要で全便調査を実施している。」と記述されているが、 その内容はより正確に、より明確に記述したほうが良い。 例えば、「久山町はバス運行に補助金を出しているため、利用状況の把握と効果検証のた</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P11 の修正案では、グラフで、3年後、5年後の高校生の人口推移を示し、形成計画の期間について文章で追記しています。</li> <li>・ 修正例を参考にさせていただき、修正しております。</li> <li>・ 西鉄 27B の全便調査は、毎年必要であると考えており、平日と日祝の 2 日実施しております。</li> <li>・ 修正例を参考にさせていただき、修正しております。</li> </ul>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>めに調査を行う」、とでも。</p> <p>*****</p> <p>13. Page19 「図2-16 イコバスの利用推移(平成24年～28年、平日・土日祝) ※平成28年度は、平成29年1月までのデータに、平成29年2～3月分を、平成 27 年度からの増加率 4%を加算した推計データPage19～23」の※から後の記述は、修正したほうが良い。 参考修正例： ※平成28年度の値は、平成29年1月までの実数値に、平成29年2～3月分として平成27年度から平成28年度への増加率を4%として計算した推定値を加算したものである</p> <p>*****</p> <p>14. Page19～23 イコバスの2台体制は、形成計画(案)の大きな選択案である。図は、年間あるいは1日の利用者数を示しているが、1日の各便毎の乗者数のデータを示すことを求める。イコバス見かけたときの乗者数は、ゼロであったり、乗っていてもほんの数人で、私見であるがよく利用されているとは言えないのが現状だと思う。乗者数のデータは、イコバスの運行の必要性を考えるとときの比重の大きい検討事項になる。よって、1日の各便毎の乗者数のデータを示す図を示すことを求める。</p> <p>*****</p> <p>15. Page27 「1 西鉄 27Bの増便効果 福岡都心から久山町へ帰る際に、良い時間帯の便がない、という課題に対応して、夕方の西鉄 27Bを 2 便増便した。その結果、27B全体として利用増加の傾向にあり、増便効果があったと考えられる。」と記述されている。 この内容について、増便した2便に乗客があれば利用増加、その分を加えて全体の利用は増加したと言える。しかし、全体の利用は増加しても、上記のように「27B全体として利用増加の傾向にあり」と、増便した2便が全体の利用の増加に貢献したように書くことはできない。増便した2便に乗客数を明示し、検討をやり直すべきである。</p> <p>*****</p> <p>16. Page26 記述を修正したほうが良い。 要望への対処がすでにあると思うので、どのような対処を行い、現状がどうであるのか、などを記述するのが良い。</p>	<p>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</p> <p>・1日当たりの各便毎の乗者数のデータを示すグラフを追加しております。</p> <p>・ご指摘いただき、西鉄 27B 全体の利用推移と増便 2 便を含む前後 5 便の利用推移をグラフにして示しています。増便効果については、今後利用データを事業者の協力のもと、継続的にモニタリングしていく必要があると考えます。</p> <p>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>参考修正例： JR九州バスからJR香椎線へ乗り継ぐ高校生から、筑前土井のバス停の屋根やベンチの設置など待合環境の改善が要望されている。</p> <p>*****</p> <p>17. Page27 「1 イコバスのトリアスへの乗入れによる利便性向上 平成 26 年 11 月半ばより、トリアスの運行ルートを変更して、トリアス内に乗入れを開始した。その結果、利用が伸び、利用者からも好評を得ている。」と記述され、「図3-3 イコバスの利用推移」が示されている。 記述に合わせて図もそのことを示すものを載せるべきである。トリアスに運行する前後の比較を図示するのも良い。 トリアス内に乗入れを開始したら利用が伸びた、というのが事実ならば、それを図示すべきである。</p> <p>*****</p> <p>18. Page30 各種調査の中の、住民アンケート調査について。 調査用紙は1世帯にひとつが配布された。しかし、それでは1世帯1人しか記入できない。全員に配布したほうが良い。もしくは調査をしたい対象者には全員に調査用紙の配布を行っても良い。</p> <p>*****</p> <p>19. Page30 各種調査の中の、イコバス乗込みアンケート調査について。 その調査は、イコバスの利用者だけを対象とする。利用者の調査はそれで良いが、それ以上に把握すべき大事なことは、イコバスの利用状況、利用満足度、課題、今後の見直しなどである。 イコバスについての現状を町民がどのように捉えているのかをしっかりと把握すべきだと思う。</p> <p>*****</p> <p>20. Page50～52 それぞれの調査結果の総括について。 「対応が求められる、充実が求められる、検討が求められる」と記述されている。これらの記述は、何に対してあるいは誰に対して、求められているのかを明記すべきである。</p>	<p>・イコバスのトリアス乗入れ前と乗入れ後の月別の1年間の利用データを示すように修正しております。</p> <p>・住民アンケート調査の調査手法については、今後実施する際に、調査目的に応じて検討・調整したいと考えます。</p> <p>・イコバスの今後について検討・調整する中で、イコバスについての現状を町民がどのように捉えているのか、可能な範囲で把握に努めたいと考えます。</p> <p>・「久山町及び事業者に対して求められている」というように、明記して修正しております。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>*****</p> <p>21. Page53～54</p> <p>表の項目には対応時期が記載されている。例えば、短期的（1～2年）に対応とある。その、短期的（1～2年）に対応、とされる事項を同時に行うことは難しいので、順番付けを行うのが良い。また、工程表などを作成して対応を管理することも考えたほうが良い。</p> <p>*****</p> <p>22. Page53～54</p> <p>交通モード種別の欄にあるイコバスのことについて。</p> <p>Page54の一番上の記述は、内容種別（大項目）「利用促進」 - 内容種別（小項目）「台数増加」 - （課題）「交通不便地域対策及び利便性の向上のため、2台体制への移行(幼稚園の統合に伴う通園支援も含む)」 - （根拠データ等）「記述なし」 - 今後の対応（具体的内容）「2台体制でのルート、ダイヤ、コストについて整理・検討」、である。</p> <p>この表の中で一番問題になるのは、イコバスのことである。[「今後の対応（具体的内容）「2台体制でのルート、ダイヤ、コストについて整理・検討」]には、当然、大きな予算を伴うと考えられる。よって、イコバスを2台体制で運行する場合の経費を、この形成計画(案)の中に提示すべきである。経費は詳細に示すほど良い。</p> <p>現況のイコバスと同様のバスをもう一台運行する計画のようであるが、イコバスと同じものでなくても良いはずだ。イコバスよりも経費のかからないものを想定することもできると思う。検討案は複数上げるべきだ。</p> <p>イコバスの導入と運行についての記述は、このPage53～54から先にはでてこない。また、Page57の「7.3. 実施事業と実施主体(一覧表)」、およびPage59からの「7.4. 実施事業の詳細」にも認められない。これは公共交通の3手段のうち一つのイコバスについて、その検討課題の多さと大きさに対して記述内容が少なすぎる。現況のイコバスをもう一台運行する計画を上げるなら、そのことを1項目として取り上げるべきである。</p> <p>*****</p> <p>23. Page56</p> <p>&lt;基本方針&gt;のそれぞれについて、記述を修正したほうが良い。</p> <p>方針1 では、「自然豊かな環境を活かした宅地開発」はない、自然豊かな環境を殺した宅地開発、である。</p> <p>「求められる」ではなく、基本方針なので、役場が主体となり「一を一する」と記述したほうが良い。</p> <p>参考修正例： 方針1 新たな宅地開発や県道の整備等、久山町の今後の方向性を見据えた交通体系</p>	<p>・実施する項目の優先順位について、今後検討してまいりたいと考えております。</p> <p>・イコバスの今後については、まだ検討が不十分な部分もございますので、引き続き検討した上で、その内容をまた住民の方等と協議・調整させていただき、合意形成を図るようにしたいと考えます。</p> <p>・修正例を参考にさせていただき、修正しております。</p>

No.	パブリックコメントでのご意見・ご質問等	対応方針・回答(案)
	<p>福岡市近郊に位置する久山町では、宅地開発による人口増加や県道整備による交通環境の変化に応じて新たな交通体系を構築する。</p> <p>方針2 町外移動における乗継拠点の集約・整備と接続向上 久山町住民の町外への移動には乗り継ぎの拠点が必須となるので、乗り継ぎに関する整備と改善を行う。</p> <p>方針3 利用者別の多様なニーズに応じた幹線・枝線の設定 移動の目的は、高齢者、高校生、通勤客など利用者によって多様であり、可能な限りきめ細かく幹線・枝線の運行を調整する。</p> <p>*****</p> <p>24. Page66～67 8.1. 事業スケジュール、について。 Page53～54のことに指摘したことと同様に、 各目標の計画と実施を同時に行うことは難しいので、順番付けを行うのが良い。詳しい工程表などを作成して対応を管理することも考えたほうが良い。</p>	<p>・実施する項目の優先順位について、今後検討してまいりたいと考えております。</p>