

西鉄バス55系統（西牟田線）の代替運行の運賃に対する意見募集

1. 意見募集期間 令和8年4月1日（水）～4月30日（木）
2. 公表場所 市ホームページ、市役所本庁舎総合案内窓口、中央公民館（サンコア）、都市対策課
3. 意見提出数 3件（3人） 意見提出方法の内訳：電子申請1人、FAX1人、電子メール1人

寄せられた意見とそれに対する市の方針を一覧表にして掲載します。

No.	意見	内容	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の西牟田線の乗車人数を知りたい。 ・運賃設定について ・運行内容については、本山～JR荒木駅は外してよい 	<p>今現在の、55系統の乗車人数がどれくらいなのかを知りたい。西鉄は運転士確保が難しいと言っているようだが、本音は乗車人数の減少である。209号線を走る50番系統も乗車人員不足により減便し、よって乗車する人が減少する。しかしなぜ西鉄が手を引かないのかは、補助金のおかげとも思われる。今回の55系統の委託についても補助金を出すのなら、入札すべきではないか。久留米の業者になるか、筑後地区の業者になるか、西鉄バスが運行していたからと言って、西鉄タクシーに依頼するのは疑問が残る。</p> <p>運賃については、儲けることを考えるか、委託費の補助とするのかで、計算の仕方が違うのではないか。西鉄タクシーが提出した金額はいくらなのか知りたいところ。</p> <p>運行内容については、本山～JR荒木駅は外してよいと思う。なぜなら、筑後の久富、熊野、西牟田地区等の住民を運ぶなら、JR羽犬塚駅と西鉄大善寺駅に運ぶで事足りる。買い物や病院で乗車する者は少ないと思うし、通勤客を最寄り駅まで送迎するを考えた方がいいのではないか。上記の地区から、西鉄犬塚駅や西鉄大善寺駅まで、自転車・ミニバイク・自家用車でやっている人多いですよ。業者任せにせず、市役所の係員が乗車し、状況を確認した方がいいと思います。個人の意見を言わせてもらえば、55系統は西鉄同様廃止し、代替バス運行の必要はないと思う。ついでにですが、羽犬塚を循環しているバスの運行、必要ありますか。パフォーマンスはよいので生きたお金の使い方をしませんか。</p>	<p>現在の西牟田線の利用状況につきましては、全区間でひと月あたり約4,000人～5,000人程度の乗車がある状況です。</p> <p>西牟田線の代替交通の検討に当たっては、西牟田線の走る西牟田地区が本市の交通計画における将来都市構造の中で地域拠点として位置付けられている地区であり、周辺地域と鉄道駅、生活関連施設等を結ぶ公共交通ネットワークの一部として重要な役割を担っています。このため、単に利用者数の多寡のみで判断するのではなく、地域全体の移動手段の確保および交通ネットワークの維持の観点から、路線の存続が必要なものであるとの考えから今回の代替交通に至っております。</p> <p>運賃設定につきましては、利用者負担と運行維持の両面を考慮しつつ、従来運賃と大きな乖離が生じないような運賃設定の検討を行っており、市民の皆様のご意見を参考としながら、適切な運賃水準の検討を進めております。</p> <p>また運行ルートのうち、本山～JR荒木駅間につきましては、当該区間を除外した場合、JR荒木駅から久留米方面への公共交通での移動手段が不足し、一部地域において交通空白が生じる可能性があることから、現時点では必要な区間であると考えております。</p> <p>なお、運行内容や利用状況につきましては、今後も実態把握に努め、必要に応じて見直しを行ってまいります。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントでは、なぜ運賃のみの意見募集なのか ・停留所数については、現在と同様の数にしてほしい 	<p>西鉄バスのパブリックコメントに関するパンフレットを読んで以下の点が気になりました。</p> <ul style="list-style-type: none"> *パブリックコメントの意見募集が運賃に対することだけしか書かれていない事。他にも疑問に思う事があります。以下にその内容を書きます。 *パンフレットの運行ルート案では本山から羽犬塚駅まで（大善寺方面を除く）の停留所数が現在の21から10へと半減していること。 *停留所が減るということは、人によっては現在の最寄りの停留所までの距離が増えることになります。半減するという事は、単純に考えると現在の停留所までの距離が2倍になるということです。 *現在私も通院や日用品の買い物、公共機関への手続きなどで月に10回程度（往復を含む）バスを利用しています。バスを利用する理由は人それぞれだと思いますが、私の場合は病気の後遺症で障害（3級）が残りましたが、車の運転が出来なくなってしまい（免許返納済み）また、同居の妻も病気がちで運転が出来ず移動手段がバスかタクシーになってしまったからです。地区のコミュニティバスを利用しようかと考えたりもしましたが、コミュニティバスは便数など利用の勝手が悪く今のところ利用する気持ちになりません。私の場合、最寄りの停留所までの距離は約500メートル時間にして10分ほどですが、最寄りの停留所が廃止されると現在の2倍の距離と時間になってしまいます。話をもとに戻すと、バスの同乗者は殆どが高齢者で杖を使って歩いておられます。こうした人達は、当然移動に要する労力は健常者と比べて非常に重いと思われれます。私も杖を使って歩いています。 *また、変更後の停留所の決定は、現在の利用者の数を調べるなど数的事実に基づきなされたものか不明でこれも疑問が残ります。 *よって、変更後の停留所も現在と同様の数にすべきだと思います 	<p>運賃については、法令に基づきパブリックコメントで市民の皆さまからのご意見を参考にさせていただくことになっております。なお、運賃以外の関連するご意見についても制限をするということはありません。</p> <p>バス停留所数については、代替交通後は、原則として現行と同様の停留所で乗降できるほか、新たに市内3カ所のバス停を設け、利便性の向上を図ることで調整を進めております。</p> <p>停留所の配置や運行内容につきましては、引き続き利用実態や地域の状況を踏まえながら可能な限り利用しやすい公共交通となるよう検討してまいります。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> 上り1便（大善寺駅7時31分着）の時刻を数分早めてほしい 	<p>4ページ上り1便（大善寺駅7時31分着）の時刻について大善寺駅で7時35分発上り急行に乗り換えできるように設定してほしい。数分早めても大丈夫なのでは。</p>	<p>西牟田線の既存利用者につきましては、通勤・通学における始業・終業時間への対応や、通院・買い物など日常生活に合わせて利用されているものと認識しております。そのため、運行ダイヤにつきましては、これまでの利用実態や既存ダイヤを踏まえた編成とすることを基本に、利用者の利便性向上を図るため関係事業者との調整・検討を行ってまいりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>