

東峰村BRT駅周辺整備基本計画 パブリックコメントについて

■意見募集の概要及び結果

意見募集期間：令和6年3月22日～令和6年3月28日 意見提出者数：17名

■ご意見及び指摘事項等に関する本村の考え方

| No | 該当ページ | ご意見・ご提案の概要 | ご意見・ご提案の内容、その理由 | 指摘事項等に関する本村の考え方 |
|----|-------|---|---|---|
| 1 | 52-54 | スロープカーの設置には反対です | 一日の乗降者数が10名くらいだと思います。そのために多額の建設費がムダと思う。 | ご意見ありがとうございます。大行司駅につきましては、階段の乗降が困難な方に対するバリアフリーの視点からの対応を求めるご意見をいただいております。しかしながら交通事業者における速やかなバリアフリー整備が見込めなかったことから、村においてエレベーター、エスカレーター、既存坂道の活用、自動運転スローモビリティ等の導入、について検討しました。 |
| 2 | 52-54 | スロープカーに反対です | 利用する人が少ないのでは？整備費が高すぎるのでは？ | この中で、スロープカーは、駅舎から高台にあるバス乗降場所への人員輸送や運営及びメンテナンスのしやすさや、勾配が変化しても床面は常に水平のまま走行ができ、車椅子やベビーカーも安心・快適に乗ることができる人によりやさしい乗り物であり、最も適当な手段と判断してスロープカーを提案しました。 |
| 3 | 52 | スロープカーに反対です | 高額な工事費で利用者（人数）が少ないので絶対反対です。無駄な出費と思われず。 | スロープカーは、エレベーターと同様の操作で、どなたでも簡単に運転可能です。（運転資格不要）また、防犯性や安全性については一般的なエレベーターに何ら劣るものではありません。 |
| 4 | 52 | スロープカーに反対です | ムダなお金を使わないでください | そのほか、スロープカーは単なる移動手段でなく「乗りもの自体を観光資源にする」意図があります。また、鉄道やBRT利用者からのご意見では、村の中心の大行司駅プラットフォームから見渡す風景が、一つの観光のビュースポットになっていると聞いています。乗物と風景がひとつの観光資源となって、今後のBRT沿線地域の振興を図り、観光客や通勤・通学者の駅利用者の利便性の向上のために地域交通のバリアフリー設備が必要だと考えます。 |
| 5 | 52 | スロープカー反対です | これからの人口の減少と利用者数の減少、これから10年度の人数の減少を考え、またメンテナンス、経費、維持費を考えると賛成できかねず。 | また、費用につきましてはも国や県の補助金により村の負担を最小限に行う計画です。皆様のご理解をお願いいたします。 |
| 6 | 52 | 大行司駅のスロープカー設置は反対します | | |
| 7 | 52-54 | スロープカー設置反対。年間管理費など費用対効果を考えるとムダ。乗合タクシーにて宝珠山駅へ（若者は階段を歩くほうが良い） | スロープカーの建設費用→年間管理費 ↓ 補助金（商品の単価下げへ） 村営スーパー、コンビニ 他にやることあるのでは 費用や管理費のムダ | |
| 8 | 52-54 | スロープカー反対 | 費用対効果 | |
| 9 | 54 | スロープカー設置に反対します | 1億円もかけて作って村の負担が2000万円を超えるのは税金がもったいないです。また、メンテナンスなどを考えるとまた負担が増えると思います。 | |
| 10 | 54 | スロープカー設置に反対します | あらゆる事に税金が使われています。村民は一生懸命生活を切り詰めて納税しています。税金は大切に使うべきではないと思います。一日数人しか利用しない駅にスロープカーを1億円もかけて作ることは税金の無駄遣いだと思います。作るだけでなくその後長年にわたりお金がかかります。スロープカーを設置するよりも早く早くすることがあるように思います。優先順位をよく考えて欲しいと思います。絶対反対です。 | |
| 11 | 52 | スロープカーに反対します | | |
| 12 | 52-54 | スロープカー整備反対です | 1億円もかけてその上維持管理費etcも毎年かかる。高齢者のためと云っているが、村の税金を簡単気持ちで使ってほしくない。地域交通を充実させて岩屋駅、宝珠山駅へ行けるようにしてもらった方がみんな喜ぶと思う。村長さん、行政の皆さん、もっと村民の声を聞いてください | |
| 13 | 52-54 | 大行司駅のスロープカー整備に反対です | 1億円もかけて整備する必要はないです。村の人口に対してふさわしいと思わない。 ①整備費：1億円、利用予定者：1日20名（村の推測）は、費用対効果がきわめて低い。 ②社会資本整備交付金（国）・日田原基金（県）・一般財源（村）は、全て国民の尊い血税。県・村とも「一円も無駄にしないで使わせていただきます」の信念が必要。スロープカーが絶対必要な施設と思えない。政策の取捨選択が甘い。 ③人口1,800の村にふさわしい施設と思えない。村民及び全国民（納税者）から「税金の無駄遣い」と思われ、納税意欲が落ちる。 ④財政が極めて厳しい時、スロープカー整備は、財政に対する危機感が全く無い。 ⑤経年劣化で再整備するとき、再度、莫大な経費が必要。 ⑥スロープカー、レール等の維持管理費、清掃代等が毎年かさむ。 ⑦住民の真摯な要望があったのか不明。誰の要望か、何人の要望かも不明。ワークショップ（あったらいいな、こんなもの）で安易に出た意見ではないか。本当に要望するのなら今からでも書名・捺印した要望書を提出してもらいたい。 ⑧小石原地域の方に「地域交通で宝珠山のATMへ」を勧めるのなら、大行司駅の階段が無理な方に、「地域交通（乗り合いタクシー）で岩屋駅や宝珠山駅へ」を勧めるのが公平では。 ⑨「荷物の多い高校生にとってスロープカーは助かる」との意見を聞いたが、「自分を鍛える貴重な体験」と思えば、生きる力を育む3年間になる。 ⑩無人運転のスロープカーは安全をおびやかされる時もある（機器の突然の故障・不審者の侵入） ⑪おそく急こう配のスロープカーになり高齢者が乗れるか不明。 ⑫将来BRTが県道・国道（岩屋駅～大行司～宝珠山駅）を走るようになった場合（JR九州の当初計画：今より便利になり、利用者が増加する）スロープカーが不要になる ⑬法的にはJR九州が整備するのが妥当。村が整備する理由の説明がない。 | |
| 14 | 52-54 | 大行司駅のスロープカー整備に反対です | | |
| 15 | 48 | 大行司駅のスロープカー等については反対である | 費用対効果からみても負の遺産となりかねない。意見の中にもあるように、不便を逆に売り物にすることも可能。本当に上り下りが必要な人は、宝珠山駅を使う。乗客の安全性から見ても不必要と感じる。バリアフリーの考えはわかるが、観光客のための施設としてしか考えられない。大行司駅が本当に村の交通・観光拠点としての役割を担うのか説得力不足では？基本的に住民の意見より、関係者の人たちがコンサルの提案を重視しているように感じる。このアンケートも知らない人が多いのではないかとHP上で75ページを全て見る人がどれくらいいると考えていますか？ | |
| 15 | 64 | 宝珠山駅のホーム上の建物は、本当に必要なか再度協議する必要はあるのではないかとカフェの場所は、集会所としての機能はどうするのか地域住民との話は出来ているのか | ・確かに外部からのお客が憩う場所としてはいいかもしれないが、どれだけ滞在するか、どれくらいの利用があるのかわからないまま希望的観測で建てて大丈夫だろうか。イベントなど度々するならあっていいと考えるが、期間である ・駅周辺整備ということで期待していたが、グラウンドのテニスコートの整備などグラウンドも一体化した活用も入れてほしいかった。 | ご意見ありがとうございます。駅ホーム上の建物については、イベント開催時だけでなく日頃から休憩施設として利用できるほか、焼物を展示するギャラリーとして利用する等様々な活用が考えられます。地域の皆さんにも日常のお散歩やちょっとした話し合いなど柔軟に使っていただける場所にしたいと考えています。カフェについては、コミュニティスペースとして地域の集いなどで活用できないか検討していきます。グラウンドについては、本計画では対象としておりませんが、駅からグラウンドへつながる階段を整備するなど、駅からのアクセスを考慮しながら検討していきます。 |
| 16 | 23-70 | ①3駅を全体的に接続する（つなぐ）計画を策定すべき | 個別の駅の計画を検討することは大切ですが、最終的に3駅がどのような関連性を持つかを計画しなければ、観光誘客の効果も薄まり、効果は限定的なものになります。どの駅を主に誘客する等についても計画し、BRT乗客だけでなく、車での誘客・通行人の誘客等の視点をもたなければなりません。また、3駅をつなぐことで滞在時間が増加し、宿泊及び小石原方面への誘客にもつながりますし、それにあわせて駐車場施設も出てきます。 | 今年度は、昨年度策定した基本構想の中で定めたコンセプトを基に、各駅の特徴を生かした主にハード面の整備について部会で検討していただき計画案を作成しました。この中で、部会での議論においても駐車スペースの確保については重要な論点となっており、各駅の計画案でも可能な限り駐車スペースを設けることとしておりますが、適切な場所や台数の確保については更に検討していきます。また、小石原地区を含めた村内での周遊性を高める取り組みについては、レンタサイクルの設置や乗合タクシーの活用などを検討していきます |
| 16 | 23-70 | ②大行司駅のバリアフリー化は必要最小限にすべき | 費用対効果及び今後の施設維持管理費を鑑み、スロープカーは現状の乗降客数では必要ではありません。現在村内で進める2次交通（乗合タクシー）を有効に活用し、他駅を利用することが望ましいです。また、バリアフリー関連法律等から交通事業者がバリアフリー整備及び維持管理を行うべきです。まずは大行司駅周辺整備として旧宝珠山小学校の利活用施策等を早期に策定し、その動向に合わせたバリアフリー対応にすべきです | No.1の回答と同じ |
| 16 | 23-70 | ③文書の精査 | P1の本文13行目の「潤う」は「活性化する」等の表現に変えたいほうが適切ではないでしょうか | ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり修正します。 |
| 17 | 40-54 | 先日の説明会でスロープカーが本当に必要なか疑問に思いました。補助金等ありきで話が進んでいるように思っています。説明会で村長が補助金があればスロープカーを設置すればいいと思っているのだと発言されました。村はそのように思っているのだと思います。箱モノを造るときは補助金があるからと云われるが、維持していくのにメンテナンス、経費等も視野に入れて長期的に本当に必要なのか検討すべきです（無用の長物にならないように） | 大行司駅の階段が不便なら宝珠山、岩屋の駅を利用すればよいと思います。大行司駅（小倉方面の時）と宝珠山駅（久留米方面の時）を分けています。運用について、セキュリティの面でも不安があります。安全・安心でありたい。無人でのアクシデントが起こった時の対処方法、治安のためにも。最終便から始発便までスロープカーを休止するののか！ | No.1の回答と同じ |