

「ドンドン語ろう！ in南区（平成27年11月6日 城南総合出張所大会議室）」 ご意見用紙提出分 参加者：37名

No.	ご意見	回答	局	担当課
1	熊本県と協力して熊本新港付近を整備してほしい。水族館をつくり、北海道旭川市の旭山動物園のようなものに育ててほしい。熊本には目玉となる観光施設が無いので、ぜひ願う。	熊本新港付近の活性化については、国県はもとより、経済界などとの連携を図り、港湾施設の充実と利活用の推進を一体的に進めていくということが重要であると考えている。 熊本新港は、本市の西南部地区はもとより、熊本都市圏の発展にとっても欠かせない重要な都市基盤施設であると認識しており、積極的なポートセールス活動を展開し、熊本新港の更なる振興、発展に向けた取り組みを行っているところである。 ご提案いただいた水族館の持つ魅力、高い集客力などについては、十分認識している。本市でも過去に港周辺での水族館建設を検討したが、その調査を進める中で、水質や有明海特有の干潟等の問題、建設費はもとより維持管理等の巨額な費用の問題から断念した経緯があり、当時より更に厳しい今般の財政状況の中、現段階では実現は厳しいものと考えている。	市長政策総室	政策企画課
2	①下益城城南中学校の校名から、下益城を外した、新しい校名にしてみたい。 ②隈庄城（くまのしょうじょう）の復元をしてほしい。	平成21年10月に旧城南町教育委員会において、「校名変更を検討する検討委員会」を設置し、旧城南町民を対象として、校名について一般公募を行った。 平成21年12月に検討委員会において審議し、公募結果及び在校生のアンケート結果から現在の学校名を残してほしいとの意見が多かったため、そのまま引き続き下益城城南中に決定した経緯があるので、ご理解いただきたい。 隈庄城跡については、市指定史跡に向けた調査を行っているところである。現在、公園として利用されているが、市指定となれば、文化財としての保存と活用が求められる。 文化財の復元には、文献や発掘調査結果等をはじめとする歴史的事実に基づく必要があるが、隈庄城に関する史料は少なく、復元は難しいと考える。 しかし、今後、公園の工事などに併せて発掘調査等を行い、その成果を広く公開する等して、往時の姿を感じられるような取り組みなど行っていきたいと考えている。	教育委員会	指導課
3	①合併後、城南総合出張所は、職員の数人が少なくなり閑散としている。業務の効率化ということは十分理解できるものの、庁舎の有効活用を図ってほしい。 例えば、城南福祉センターに社会福祉協議会が入居しているが、来年度は区役所に集約されると聞いている。地域に定着した業務も全て集約するのではなく、既存の庁舎の有効活用を検討してほしい。出張所の統廃合も検討されており、廃止のあり方も含めて検討してほしい。 ②国道266号線の渋滞解決のため、バイパス化を推進してほしい（城南スマートインターチェンジ開通に向けて）。	現在、本市においては、「まちづくり支援機能強化と出張所等の再編」に関する基本的な考え方をまとめ、（仮称）まちづくりセンターの設置、地域に積極的に出向き、地域情報の収集や地域コミュニティ活動支援を行う地域担当職員の配置など、自主・自立のまちづくりを行政が支える体制を構築し、地域コミュニティの維持・向上を図る考え方を示しているところである。 出張所等の施設の利活用についても、地域の活性化にどうつながるのか、皆様のご意見も伺いながら、検討してまいります。 【区政推進課】 城南福祉センターに入居している熊本市社会福祉協議会の南区城南支所の取扱いについては、現在、社会福祉協議会において検討されていると聞いている。 今回いただいたご意見は、個人情報を除いて社会福祉協議会にお伝えする。 【健康福祉政策課】 現在、本市で整備中の城南スマートインターチェンジ及び関連道路については、整備後に国道266号線の交通量が一部減少するという試算も出ている。 今後とも、事業進捗に向けて鋭意努力していくので、ご理解とご協力のほどよろしくお願いしたい。 【道路整備課】	市民局 健康福祉子ども局	区政推進課 健康福祉政策課
4	資源ごみ（アルミ缶）の持ち去りの現場を確認し、南区役所担当課へ報告したが、その後も持ち去りが発生している状況である。 これは条例違反なので、警察に告発すべきなのではないか。	本市では、警察官〇Ｂによる早朝パトロール及び市職員による一斉パトロールを行っており、持ち去り行為を現認した場合は、口頭指導や警告又は禁止命令を段階的に行っている。 更に、禁止命令後も引き続き持ち去り行為を続けるなど特に悪質と認められる者については、警察と協議のうえ告発を行っている。 告発に至るまでには、行為者、行為場所、対象物等を明らかにすることはもちろんのこと、警察と緊密に連携を取りながら進めなければならないことから、慎重に職務を遂行する必要があり、時間を要することをご理解いただきたい。 提供があった情報はパトロールの際の参考とさせていただきます、その後のパトロールの実効性をより高めていきたい。 今後とも、情報提供等のご協力をお願いしたい。	環境局	ごみ減量推進課

「ドンドン語ろう！ in南区（平成27年11月6日 城南総合出張所大会議室）」 ご意見用紙提出分 参加者：37名

No.	ご意見	回答	局	担当課
	①フラワー通り（東西 国道266号線～東阿高今線）に3ヶ所の信号機設置を要望しているが、未だ設置がない。国道と東阿高今線には、早急に設置をしてほしい。	市道フラワー通り線と国道266号線及び市道東阿高今線との交差点における信号機設置については、平成19年に旧城南町と城南町中央区画整理組合から、県警に要望している。それ以降も、市議、合併特例区委員、自治会長などからの要望があり、本市においても県警に対し要望を行っているところである。 今後も引き続き県警に信号機設置の要望を行っていく予定である。	都市建設局	西部土木センター 城南地域整備室
5	②改正道路交通法が2014年9月から施行された。熊本市としては、環状交差点（ラウンドアバウト）の運用は考えられているか。通常と比べて、通行速度が低く、事故の軽減や信号が無いので、電力も使わず、災害時に停電しても影響を受けない等の効果が期待できる。	ラウンドアバウトは、ご指摘のとおり安全性・経済性等に優れるという特徴があり、欧米を中心に採用されている。国内においても整備事例があるようだが、現在本市においてラウンドアバウトの整備を計画している箇所はない。 ラウンドアバウトの採用にあたっては、広い用地を必要とすることや交通ルールの徹底などの課題もあり、交差する国道・市道などの道路の種類や交通量などの条件があるので、今後、計画されている交差点改良箇所において、現場条件を踏まえながら総合的に検討を行っていきたいと考えている。	都市建設局	道路整備課
6	南区まちづくりビジョンの内容が素晴らしく、敬意を表したい。 しかし、この素晴らしい内容を目指すまちづくりを具体的にどうするのか。いわゆる「基本構想」に基づいた基本計画があるのだろうか。 南区の資源・素材を生かしたまちづくりが必要だと思う。今年の仕事始めの日、市の局長会議で私の（城南町合併特例区長として）最後の発言としてもお願いしていた。	「南区まちづくりビジョン」は、ご承知のとおり、区の魅力・特性を活かしたまちづくりを進めるための指針として、“めざす区の姿”を明らかにし、その実現に向けて、区民、地域団体等と行政とが“協働で進めるまちづくりの方向性”を示すものとして平成24年度に策定したものである。 その実現に向けた具体的なまちづくりの取り組みについて、「基本計画」という形でお示しているものはないが、ビジョン策定時と同様に、南区まちづくり懇話会や区民ワークショップ等、多くの区民参画の機会を設け、そこでいただくご意見を反映させながら、ビジョンに掲げる基本目標達成に向けたまちづくりの取り組みを計画し、協働により進めているところである。 今後とも、今回いただいたご意見にあるような“区の魅力を磨くまちづくり”や、“課題の解決に向けた取組み”を「区民参画と協働」を基本として、推進してまいりたい。	南区役所	総務企画課

No.	ご意見	回答	局	担当課
7	<p>「ドンドン語ろう！」については、大賛成である。 8月18日南部公民館で開催された「ドンドン語ろう！ in南区」における私たちの主張について、解説入りで報告書（回答）が届いた。 今までも、直接対話事業には何回か参加したが、回答をもらったのは初めてである。率直な感想だが、市行政と市民の間の交流が進み、親近感を覚えた。 今後も頑張っしてほしい。「ドンドン語ろう！」を待っている。</p> <p>《別紙》 いただいた回答について、私達の意見を述べたい。 JR西熊本駅のD地区の活用について、県にも市にも同じ1万277名の署名をもって県知事と市長に請願書を提出しているが、この中で、D区画は交通結節点であるとして、車両ターミナルを要望している。これに対して、県も市も6年も経過しているが何の回答もなく、いきなり県から「市がいらないと言っているので、マンションを建てる」と言ってきた。県も市も、請願書を全く無視したまま、今日に至っている。</p> <p>該当する西南部拠点づくりは元細川知事の時代に始まり平成2年から認可を得て、県が主体で国の認可を取り付け、工事は熊本市が行ってきたものである。遅れていた西南部の発展のため、港と関係道路整備、JRの高架、新駅の設置（ターミナルを含む）、国体用のアクアドームの新設等があり、県議会・市議会を経て、来年3月に一部を残し完成することになっているところである。 新駅（西熊本駅）構内については、先日説明会の時にレイアウトをいただいたが、本命のターミナルについては全く記載されていない。これは先人達が希望していたもので計画書にはっきり報告されている。もちろん、私達地元も深く関係していることから、レイアウトを市が作る段階で、県も市も地元に変更の説明をする義務がある。一方で、国の機関は地元に関する件であれば、まず相談から始める。ここが国と地方の対応の格差である。今の日本は、民主主義国家である。帝国主義ではない。主権者は県民であり、市民である。日本国憲法に定められている。 主権者に係る行政の問題は、まず主権者と話し合いをして、了解の上に前に進むのが当たり前だと思う。現在、県市の行政側は1万277名の請願書を無視したことになる。これが今の県政、市政である。ちょうど来年は県知事選挙である。私達はこの事実を経験しているので、県政を正常にするため、抗議に立ち上がらねばならないと考える。これが今の率直な心境である。</p> <p>熊本県から2回にわたり、利活用するように連絡があったが熊本市が断ったとの報告があるが、熊本市は平成21年の請願書を市長に届けていないのではないかと考えている。 前市長は請願書を無視するような人ではない。上記のような対応をされるとは考えられない。あるいは、この時期は中心市街地の問題と任期満了についての問題で多忙を極められた時期と重なるので、多忙の中の失念と思っている。前市長は折り目正しい人である。 その証拠として、先日森都心プラザの見学に行き、建物を上から下まで一回りして、その設計、設備、図書館、カフェ、食事についても、お客への配慮が至るところに届いており、素晴らしかった。前市長の人格を知ることができた。また、辛島町一帯のまちづくりについても、この思想が染み込んでいると想像できる。今後は、大西市長がこれを継承され、日本一の熊本市が数年後誕生することになると思う。 新駅（西熊本駅）広場の車両ターミナルは、平成7年の広域都市圏創造会議アクションプログラムにはっきりと提案されている。駅とバスターミナルは一体的なもので、簡単にこの提案を無視するわけにはいかない。今回の提案廃止の理由をはっきりさせるために、地元の街づくり推進協議会と協議が必要である。この協議の場で説明してほしい。会議の申し入れを本日するので、関係課へ取り継いでほしい。このままでは欠陥駅のそしりを受けることになる。 あんなに条件の揃ったD区画はないし、民間に売却するような土地でもない。過去の取引の際、地権者との間で涙の歴史があり、県が市が行政が拠点づくりに利用することが必要な土地である。今後も歴史の要請に基づいて、民間売却反対の方向で取り組みを進める。市としても、引き続き地域拠点として相応しい土地利用が図られるよう、地元としても支援活動が続ける。 駅前広場への東バイパスライナー乗り入れについては、大賛成である。ここで、阿蘇くまもと空港リムジンバスが現在1時間くらいかかっているが、新駅利用の方法はないのか。時間短縮が必要であり、博多から熊本は新幹線で33分なので、熊本空港から1時間かかるのは疑問である。また、新駅～薄場方面～南区役所まで交通の不便を感じる。バスを通すなど、何か方法はないのか。</p>	<p>「ドンドン語ろう！ in〇〇区」については、市長が地域に出かけ、市政に関して話をさせていただき、その後、参加されている皆様に本市のまちづくりなどについてご提案やご意見をお伺いする機会として、今年度は各区2回ずつ計10回開催した。 当日はご意見用紙も配布し、意見交換会では発言できなかった方からもご意見をいただくようにし、いただいたご意見については、各課で回答を作成し市長まで確認したうえで、ご意見提出者の方々へ個別にお返事を差し上げている。 このように、市長に直接ご意見をいただく場としては「ドンドン語ろう！ in〇〇区」を設けているが、その他にも本市ホームページに設置している「市民の皆様の声」や本市管轄の施設に設置している「市長への手紙」でも、市長宛のご意見を随時募集している。 なお、来年度以降の「ドンドン語ろう！」等の開催方法に関しては、今年度の開催状況を踏まえ検討する予定である。 【広聴課】</p> <p>既存公共交通機関（JR）を利用した基幹公共交通ネットワークの利便性向上施策として西熊本駅の開業に取り組んでいるところである。 この西熊本駅は、西南部地域における新たな交通結節点であり、JR鹿児島本線と主要地方道熊本港線の交差する交通の要所に位置することから、駅前広場に東バイパスライナーを乗り入れて結節の強化を図るとともに、それ以外の路線についても新駅の利用状況・需要等を見ながらバス事業者と協議を進め、交通結節機能の強化に努めていきたい。 【交通政策総室】</p>	市民局 都市建設局	広聴課 交通政策総室 都市政策課

No.	ご意見	回答	局	担当課
8	<p>①高齢介護福祉課生きがい作業所の終焉に伴うその後の状況について</p> <p>お達者文化会館(馬渡1丁目)に、平成26年10月から陶芸講座が発足した。この発端は、30年間続いた熊本市生きがい作業所の廃止だった。私達、利用している市民の意見も聞かずに決定され、私達にとっては寝耳に水だった。</p> <p>熊本市出仲間の幸田生きがい作業所は、高齢介護福祉課から生涯学習推進課に移管され、今まで30年間続いた作業所が他の作業所より1年早く閉鎖になった。ここでは、陶芸教室、園芸、編み物、健康体操、囲碁などが楽しく生きがいを持って作業等を行ってきた。他の講座であれば、どこに行っても部屋さえあればできるが、陶芸講座は窯場と窯、それに作業場が必要である。</p> <p>私は、この生きがい作業所の幸田陶芸教室で13年間作業をしてきた。長い人では20年以上作業をしてきた人も多くいるが、いきなり、ここにコミュニティセンターができるので26年3月いっぱいで行って行くように命じられた。幸田陶芸教室では、当時の人員が4個班で76名(定員80名、一度に作業できる人員は20名)ほどいたが、全員が困っていた。</p> <p>この町内の市議員にお願いして市議会で発表していただき市議会で決定し、前の幸山市長からできる限りのことをしますとの回答を得て、陶芸教室の会長とあちこち市の候補地を真剣に探してきた。そして、交渉の結果、現在のお達者文化会館に決定し、西の方に、去年の予算の範囲内(600万円)で面積は今までの3分の1くらいのプレハブで、窯棟と作業棟を建ててもらった。窯は、以前の場所からそのまま移転した。</p> <p>しかし、教室で一度に作業できる人員は12名が限界である(当初は8名)。4個班で48名が定員となっている。しかし、窯は元の80名で計算して買っていた物である。人員が少ない分、たくさん作らないと窯が空いて燃料の無駄遣いになってしまふ。現在、窯棟と作業棟の間は2.5m位あり、外は風通しが良く夏は涼しいのだが、冬は外に流し台があり、洗うときに非常に冷たく、北風が吹きさらし、高齢者にとっては、非常に過酷で危険な環境である。風除けの対策を早くからお願いしているが予算がないとのことであり、いつ実現するのか分からない。</p> <p>夏はプレハブでは非常に暑く(窓を開け放しで37度以上と暑く湿度も高い)、扇風機では追いつかないくらいである。エアコンを付けてほしいと言っても予算が取れないと一蹴された。お隣の本館にはエアコンがあり涼しそうに羨ましく思う。水分は十分摂取するように指導しているが、年を重ねるとあまり摂取しようと思わなくなり熱中症にならないかと心配である。</p> <p>陶芸講座で一番の悩みは、部屋が狭すぎることである。教育に必要な移動式の黒板が非常に邪魔になっており、みんな蹴躓いている。教育のない日は外に放り出している。また、以前は対面からマンツーマンで教育することが多かったが、ここは中央に通路が取れないので、対面からの指導が困難である。そのため、後ろから行って直接教育するしかない。後ろからだ、受講生も怖いと思う。</p> <p>もう少しでも広い作業所がほしくて去年から要望をお願いしているが、予算が取れないという。来年こそはよろしく願う。(最低でも、現在のサイズに南北に3.6m、東西に0.9mは加えることが絶対に必要である。)</p> <p>釉薬を掛けるときには、外で作業する以外に方法がない。雨が降るときには、ビニールシート(5m×5m)を屋外に張るが風が強くと破れてしまう。天幕を買ってほしいとお願いしているが、梨の礫(なしのつぶて)である。</p> <p>ここは熊本市の施設なので、勝手に会費の予算で施設をいじるわけにはいかない。私達としては、市の予算に頼る他ない。電気代と水道代は市の方からお世話になっているが、講師としての謝礼は、生きがい作業所の場合は市の方からお世話になってしまったが、現在は会費から負担している。しかし、今までの半分以下の年間48,000円であり、加えて3ヶ月に1回の短期コースが増えている。その他、施設の改善事項として、狭い空間をいかに立体的に利用できるよう工夫するか、施設に傷を付けないように留意しながら工夫を凝らし棚を作ったり作業台を改良したり皆の力を借りたりして、代表等とボランティア精神でやってきた。移転して1年が過ぎ、辛うじて落ち着いてきたが、この不便さは未だ変わらず、これからは正念場である。講座の人達が少しでも快適に、楽しく過ごせるようにと常に改善・努力しているつもりだが、私も平均健康寿命を過ぎ、身体も脊柱管狭窄症のため痛く、若いころのように立位姿勢と歩行が困難であり、常に痛さを我慢しながら限界状態で行動している。私も動ける間は、可能な限り努力してお達者文化会館陶芸講座の大願成就を祈念して、未だ決まっていらない候補者を見つけて静かに去ろうと思っている。</p> <p>来年度の予算案で早くから組み込んでほしいと思っている。私は、欲は言わず、必要最低限を言っているつもりである。</p> <p>これもひとえに熊本市の高齢者の特養行きを最低限に抑えるための施策の一環だと思っている。これが、陶芸講座の施設で、もし倒れる人が出た場合には、元の木阿弥になってしまう。最悪な事態にならないように常に注意が肝要であり、皆と一緒に切磋琢磨しながら楽しくやっていきたいと思っている。</p>	<p>お達者文化会館のほか、老人福祉センター等10以上の市の高齢者施設については、毎年度修繕や改修を行うための予算を確保しており、他の施設の利用者からも多くのご要望がある中、緊急性の高いものや、法的に不備が発生した部分等について優先的に修繕等を実施している。</p> <p>施設拡充等の作業環境の改善に関するご要望については、配当予算の優先順位が低くなり実施困難な状況であることをご理解いただきたい。</p>	健康福祉子ども局	高齢介護福祉課

No.	ご意見	回答	局	担当課
8	<p>②私達の陶芸教室は、高齢介護福祉課生きがい作業所に所属していたが、なぜ生涯学習推進課に追い出されたのか。</p> <p>有識者の集まりにおいて、大学の教授等の意見で現代のニーズにマッチしていないという訳のわからないものがあった。私に言わせると体験したこともないのに何を言っているのかと反論したい。</p> <p>出仲間に幸田陶芸教室を追い出して改装し、立派なコミセンができた。しかし、費用は4,500万円もかかったと聞いている。4,500万円もかかるのだったら、最初から建てた方が良かったのではないかと思った。幸田陶芸教室には西の方に広い空き地がある。あそこをなぜ利用しなかったのか分からない。一つは、高齢介護福祉課と生涯学習推進課との分離による弊害だと思う。一つの家だったらこんなことはしない。これが本当の血税の無駄遣いに他ならないと思った。</p> <p>私達が本当に悔しいのは、かたや4,500万のコミセンで、かたや600万のマッチ箱のようなプレハブとなっていることであり、皆惨めな思いをしている。先代が築いてきた生きがい作業所は、他県のモデルであった。これを無にし、この素晴らしい作業所を破棄するとは、市民が氣にくわなければまず我々に話を持って来ればよいものを、一言も聞いたことはなかった。</p> <p>これのおかげで、特に高齢の人達が30人ぐらい幸田陶芸教室のとき逐次辞めた。理由は足がない(遠くて来られない)ことである。他に趣味が無く、唯一の楽しみだった人は、今頃は特養に入っているのではないかと想像する。取り返しの付かないことをしたのではないか、他に方法はなかったのかと反省している。勝手な振る舞いで一度に30名ぐらいの人が犠牲になった感じである。</p> <p>現在は、元気の良い比較的若い人が残っている。当分辞める人は少ないと思う。現在欠員2名。一度に30名辞めても、お達者文化会館では47名の1名オーバーだった。私のはみ出していた(正規の作業台は無し)。それから昨年暮れまで講師等が辞め、3名不足し3名募集したが、休む人が多く(農繁期)、現在マンツーマンで教育することがある。少ない人員でも作業場が狭く、これ以上募集できない。来年度分の募集人員は現在2名であり、一般の募集人員では成り立たない。現在の所属人員の会費で成り立っている。</p> <p>ただ、教室を大きくして人員を増やさないと窯が満杯にならない。少ないと熱効率が悪く、燃料ばかり消費することになる。満杯になるのを待っていると年間の焼成回数が減り、あまり期間が長いと個人的にやる気をなくすおそれがある。やはり期に1回は焼かないといけな。そのためには以前の80名体制を維持しないと年に4回+1回のペースで初窯は焼けない。それとも窯を小さくするかのどちらかである。窯を替えると、今の窯は無駄になる。やはり、人員を増やすことしか考えられない。そのためにもっと大きい作業棟に建て替えるしか方法がない。来年度の予算案に、ぜひよろしく願います。作業台は一度に20名分、加えて黒板は作りつけトイレ・粘土倉庫も一緒にする。</p>		健康福祉子ども局	高齢介護福祉課
	<p>③熊本市の公共交通機関について (お願い)</p> <p>私も、今までの他の都市へ行ったり暮らしたりした経験上感じたことを述べる。</p> <p>若い頃、北九州市八幡区には姉がいた。原付で八幡まで行って姪と一緒にバスに乗り、また乗り換え券で電車に乗り継ぎ目的地に到着したが130円だった。姪に聞くと何処までも市内は一緒と言われた。その後私達は北海道に行くことになった。札幌の中之島に5年いたが、まず、最寄りのバス停からバスに乗り中島公園で地下鉄に乗り継ぎ都心部まで一気に行って買い物をして帰ったり、懇親会に行って帰ったりした。これも130円定額だった。札幌の市内ではバスと地下鉄を乗り継いでも料金は一緒にバスは数分おきに来るのでバスの時刻は見たことがない。車で行くと信号が多くて止まっている方が多いくらいだった。しかし、中央区は基盤目状になっていて1つ青になるとはるか彼方まで一斉に青になり直線コースだと一気に遠くまで行くことができた。しかし、バスで地下鉄を乗り継いで行くと地下鉄のスピードが速く信号もないのでマイカーよりはるかに早く目的地に着いていた。</p> <p>5年が経って、8月に熊本に帰ってきた。札幌は快適だったが、熊本の暑いこと、日本で一番暑いと思った。公共交通機関に5年ぶりに乗ったが、料金の違いにびっくりした。川尻電車もない。バスの乗り継ぎ券もない。バスは最初は130円だったが、少しずつ遠くに行くにつれ料金が高くなっていくのに、またびっくりした。国道3号線沿いで15分から20分おきにバスが来たので、田舎だなと思った。そして、新しく土地を買ったところに家を建てたが、バスが通る道はない。そのうちに私の家の40m前に57号線バスがで、信号も逐次完成し交通の便も良くなってきた。そのころ通勤はマイカーでしていた。しかし、いつまで経ってもこの57号線にはバスが通らない。数年前から逐次バスが通るようにはなつたが、自分の行きたいところに行けない。長嶺団地行きで、しかも1日数本程度である。いざというときには何の役にも立たない。最近市内行きができたが、同じ近見でありながら57号バスから乗ると値段がかなり違ってくる。目的地は一緒になのに疑問である。しかも1時間半に1回の割合であり、あてにして行くとその曜日は連休だった。日頃はマイカーばかりだが、年に数回バスに乗る。私は57号バスの停留所まで行くのがやっとで、3号線までは非常に</p>	<p>本市では、将来訪れる人口減少・少子高齢化に対応し、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを実現するため、概ね10年後の公共交通ネットワークのあるべき姿を描いた「熊本市公共交通グランドデザイン」を平成24年3月に策定し、具体的対策について検討を進めている。また、公共交通に対する市民・事業者・市の責務や公共交通の維持・充実に関する施策などを規定した「熊本市公共交通基本条例」を平成25年3月に策定し、4月より施行している。</p> <p>まず、ご意見をいただいたバスの乗り継ぎに関しては、現在、くまモンのICカードにおいて、降車後60分以内に乗車すると、2回目の運賃支払時に自動的に20円割引されるサービスが実施されており、熊本県内の異なる会社の乗継や往復利用でも降車後60分以内のご乗車であれば割引が適用されることとなっている。</p> <p>次に、バスの運賃設定については、運賃は負担の公平性を図ることを目的に、乗車する距離に応じて料金が変動する「対キロ区間制運賃」が原則となっている。そのため、ご指摘のとおり起終点が同一であった場合でも、経由地の違い等により走行距離が違うため、運賃が異なる場合がある。ご意見にあったように市内のバス路線を均一運賃とした場合、運賃の収受に関しては簡素化されるものの、更なるバス事業者の収支悪化を招くこととなるため、導入は難しいと考えるが、乗り継ぎ等による更なる運賃の割引施策に関しては、今後、バス事業者と協力しながら検討していきたいと考えている。</p> <p>最後に、環状線のバス路線に関しては、現在、主な環状線としては、熊本駅を起点として子飼地区や上熊本駅を循環する第一環状線、長嶺団地と西部車庫を結ぶ東バイパスライナーがある。今後、中心市街地を経由せずに目的地へ移動できる横軸の形成を図ることに加え、地域間をつなぐ路線網として、既存の環状線の拡充や新たな環状線の導入に関して検討を行ってまいりたいと考えている。</p> <p>本市では、過度に自家用車に依存することなく、公共交通により誰もが円滑に移動できる社会を目指しており、市民の皆様のご協力の下、政策を進めていくので、今後も公共交通の積極的なご利用と施策へのご理解とご協力をよろしくお願いしたい。</p> <p>【交通政策総室】</p>	都市建設局	交通政策総室

No.	ご意見	回答	局	担当課
8	<p>苦痛である。懇親会場までマイカーでは行けないのでさくらカードを使って市内まで行こうと思っても、もう、3号線まで行ってバスに乗ろうと思っても間に合わない。仕方なくタクシーで行った。さくらカードは使えなかった。</p> <p>私が札幌に永住していたら、とっくに車の免許証は返上していたと思う。熊本で免許証を返上したら、もう私はどこにも行けない。唯一、自転車ぐらいはあるが、目が悪くなり自転車も危なくなったらどうしようと思っている。免許証更新の前に山陽自動車学校に行ってきたが、こんな高齢な人が未だ車に乗らなければならないのかと思った。熊本では死ぬまでマイカーは必要だと思った。少子高齢化社会の熊本は、高齢者が活発に動かなければ寂れていくばかりだと思ってる。身体が動かなければ、私はネットで買い物をする。熊本ではもう買い物はしない。タクシー代より送料の方が安上がりである。高齢者が動けば動くほど熊本市は潤っていくと思う。私の場合、車を降りて懇親会に参加する場合、主としてクレアージュリゾートや神園山荘である。バスはない。車で行く以外方法はない。タクシーだと片道数千円取られる。懇親会費よりもタクシー代の方が高い。そのため、車で行ってノンアルコールで懇親会に参加して帰ってくる。2次会以降にも参加できず面白くない。酔っぱらいに素面で相手するのはいかがなものか。付き合いで参加しているだけである。私の場合は、適当に面白く付き合っているが、お酒が好きな人の場合はそうもいかないと思う。代行を呼ばうかと言われるが、そんなにまでして飲もうとは思わない。私は、お酒好きではない。年金生活だけの私にとっては、タクシー代はもったいなく生活費に響く。</p> <p>熊本のバス路線は交通センターを中心に放射線状に走っているように感じる。横がほとんど無いように感じるが、いかがだろうか。今のところ、ほとんどマイカーでバスを利用する機会はないが、私の学生時代は第1環状線第2環状線があり、バスで通学していた。私の認識不足かどうか分からないが、この道路の増えた熊本で環状線は聞いたことがない。道路はめざましく発達したが、バスはどうだろうか。これでは怠けた蜘蛛だろう。蜘蛛の巣は完成しないと獲物は捕れない。バス路線については、蜘蛛の巣を完成させ、信頼を回復させ、乗客を取り戻し、そして、経済も回復させているのではないかと。赤字だからと言って手を引いたままだと、いつまで経っても熊本市の経済は復活できないと思っている。</p> <p>高齢化社会なのだから、この高齢者を利用しない方法はないと思う。この、高齢化社会において、熊本市は交通に関しては逆行している感じである。「赤字だから撤廃した。」では、ますます税収は少なくなるのではないだろうか。燃料代が嵩む今日では、大型のバスは必要ない。小型のマイクロバスで十分である。それでも赤字だったら、ワゴン車でもよいかと思う。これでもまだ赤字の場合、定年退職者を利用する。60代で認知症になる人は少ないと思う。今は、公共交通機関がほとんどあてにならないので、車一辺倒社会になっている。57号線バイパスは、はっきりなしにマイカーが通っているが、この人達の数パーセントでもバスに乗れば黒字に転じると思う。若い人達には未だ無理だろう。公共交通機関が充実すればマイカーに乗るよりも、安上がりだと思ふ。早く蜘蛛の巣状を完成させてほしい。乗り換え券を発行し市内を定額にする。高齢者は足がないとどこにも行けない。家に引きこもり、認知症になる人が多くなってくると思う。特養に行く人を減らして、明るく愉快な人生を送れるようにしていただきたいと思っている。目先のことばかり考えていると何もできない。最初は投資のつもりでやってみてはいかがなものだろうか。このままでは、本当に、熊本は寂れてしまうのではないだろうか。</p> <p>現在、さくらカードを発行して割引券を購入して利用しているが、これで産交バスに乗った場合料金を肩代わりしているのではないだろうか。もしも、肩代わりしているのであれば、なぜ市営バスを廃止したのだろうかと思う。産交バスは市営ではないのではないかと。一つの営利企業体と思っているが違うのか。営利企業体であれば、市営バスが運営できないはずはないと思う。産交バスが営利企業体であれば、さくらカードで乗車した場合我々の血税で支払っているということになる。そうすると市営バスの場合はそのお金は支払う必要はないということになる。産交バスが運営できて市営バスが赤字路線になるのは、運営の仕方が間違っただけでなく、反省する必要があるのではないかと。市民の血税を利用しているのに廃止とはおかしい。産交バスに市民の税金を使うことはないだろう。私は無知で、いきさつが分からない。市営バスは、もう、死んだのか。熊本市役所の運営はもう一度見直した方がよいのではないかと。</p>	<p>さくらカード（おでかけ乗車券）事業の運営については、高齢の方の自己負担を2割としており、残りの8割分については、市交通局か民間バス事業者かに関係なく、市が5割、交通事業者が3割を負担し事業運営を行っているところである。</p> <p>【健康福祉政策課】</p>	<p>都市建設局 健康福祉子ども局</p>	<p>交通政策総室 健康福祉政策課</p>