

各専門部会での協議内容

平成27年度 第2回基幹公共交通・第1回バス路線網再編合同部会（H27.10.28 開催）

主な意見

●優先順位について

- ・優先順位をつけて全体の市民生活が向上するような対応策を取っていただきたい。
- ・これから段々と具体的なものにしていくと考えているが、まだ総花的になっているので、優先順位をなるべく早めに出していただきたい。そうすることで問題点や解決策等が見えてくると思う。
- ・優先順位の付け方については交通状況やまちの施策もあるが、市民の声もあるのではないかと。そういう意見を反映しつつ公共交通ができていくと、押し付けられた施策ではなく、本当に皆が選んだものだから使うんだという流れが出来ると思う。
- ・優先順位については何らかの形で付けていく。例えば実施時期や章立てして今後の課題として整理していく。

●基幹軸の機能強化について

- ・バス専用、優先レーンの具体的な提案として、県警との協議にもなるかと思うが、専用、優先レーンの拡大や自家用車の乗り入れの取り締まり強化ができないか。
- ・バス専用、優先レーンの拡大や自家用車の乗り入れの取り締まりについては、非常に重要な提案であり、検討課題として載せていただきたい。
- ・速達性の向上として、幹線への快速バスの導入を優先的にしていただきたい。
- ・輸送力の向上として、接続バスを利用の多いラッシュ時などに実験的に導入しどのような反応があるか確認してみても良いのではないかと。
- ・バス路線網再編の中で、都市バスのあり方が今一見えてこない。すぐにあり方を示すのは難しいと思うが、都市バスの将来像が見えないと再移譲を視野に入れるということは盛り込めないと思う。
- ・乗り換えても公共交通を使うほうが早く着くとならないと、ゾーンシステムの共感が得られないと思う。市電の速達性を強化する策が入れられないか検討いただきたい。
- ・きめ細かくバス停を設置して、利用者を増やすということで軌道とバスの区別化ができると思うので検討して欲しい。

- 輸送力の強化として、2両編成を増やすということだが、他都市では30mに近い3両編成を導入しているところもある。現状の電停の長さから難しいと思うが、場合によっては乗降口を絞った形で運用しているときもある。このようにして、ピーク時の運行頻度を3分ピッチと5分ピッチにすれば、新水前寺駅で積み残ししている状況であっても、ある程度運行間隔が空けば折り返し運転もやりやすくなると思う。
- 市電の速達性の強化や軌道とバスの区別化等について、ぜひ考慮していただきたい。

●メインターミナル、サブターミナルについて

- 基幹公共交通軸の形成の中に、メインターミナルとサブターミナルの整備が入ってくるかと思うが、計画自体には簡単な文言しか入らないと思うが、実際にどういう機能が整備されてどういうものになるか、広く県民が使うところではあるので、途中の段階でもきちんと説明いただいて、一度皆さんで協議しておく必要があるのではないかと考えている。
- 計画自体がかたまった後での変更はなかなか難しいと思うので、途中の段階からいろんな議論をしていくことが重要だと思うので、情報提供をお願いしたい。
- メインターミナル、サブターミナルの話についてもネットワークの起点となるところであり、次回までに出来る限りの整理をしてお示したい。

●モビリティマネジメント、広報について

- モビリティマネジメントに係るが市民や利用者の方々への広報はどのようにやっていく予定か。
- 広報について具体例があればそれも我々が共有していかなければならないと考えている。
- 立地適正化計画と合わせてパブリックコメントや各区ごとの住民説明会を行う予定である。
- また、来年度に向け、広報のあり方や広報のための予算について内部で議論している。
- 自転車、バス、鉄軌道など様々な取り組みを含めて、中学校区単位などで、中学生への交通指導も含めて保護者や地域も呼んで実のある意見交換・情報交換の場を設けないと、本当に市民が巻き込まれて自分たちが選び関わった計画なんだということにはならないので、その点をお願いしたい。
- パブリックコメントだけでは十分に意見が取れないことも考えられるため、意見を出しやすい場の設定についても検討して欲しい。
- モビリティマネジメントを本気で取り組むためには、例えばこのようなことをやるNPOを立ち上げていかないと、行政が直接やるのはむずかしいので、このようなこともこの計画に載せ

てほしいと思う。

●形成計画の策定について

- 現在の計画書（案）の内容は教科書に載っているようなことで、熊本独自のことにゃならないので、少なくとも具体的な場所、路線や箇所を記載し、実行していくために制約となっていること、何が制約となってそれをどう解決していくか即地的にあるいは路線別に載せないと教科書に終わってしまう。
- 場所や箇所を絞り込んだ形で上位計画や都市交通マスタープランなどに対して、より具体的なものを少し載せてもらわないといけないと思う。
- 次回までに具体化していくためには時間が短いと心配している。
- 各軸の中でゾーンシステムがどこで出来るかという、だいたい2、3箇所しか実現可能性がない。全部出来るという印象ではなく、こういう方向性だが当面は2、3箇所やるという形のものを出していかないと、どなたも納得しないと思う。
- 少し路線別につめていかないと、市民の側がこれが利便性がいいのか悪いのか分からないということになる。具体案のところはかなり具体的に書き込んでいかないと、肯定的に議論していくことは難しいと思う。
- 第7章の構成についてはおおまかに記載している。教科書的にするか踏み込んで書くかについて我々でも議論している。実際に課題を整理していった中で、より具体的に書けるところもあるかと思う。
- 計画なので理念と教科書的なところがないと、どういう方向か示せないの、計画に記載していくことはごく当たり前のことだが、それだけに終わってしまうと意味がなくなる。
- 具体的なことをより書き込んで欲しいという提案なので、今日の議論を含めて少し路線別や優先順位付け、課題整理をしていかないと市民には伝わっていかないとと思う。

●その他

- 地域の実情等について調査を十分に行った上で対応策をお願いしたい。
- 形成計画策定後の実施計画を方面別に策定していく中で地域の実情を押さえていく。
- 小峯線の件だが、小峯営業所が乗換拠点候補地として挙げられているが、自動車を駐車できそうなところはここ以外になく、乗換拠点として利用しようとするれば、バス自体は奥の戸島方面まで行っているの、将来の市電延伸のことも見据えた中で、相互利用も含めたなかで、営業所を少し奥にし、今の小峯営業所のところをP & RやC & Rの駐車場を確保してはどうか。
- 更にそこに人が集まるように、まちづくりを一緒に進めていくということであれば、コミュニ

ティ的施設を作っていくということやバス路線網再編も含めて、全体像を描きながら将来的なものを考えた中で、ぜひ検討を進めて欲しい。

- バス路線網再編実施プログラムの3の『相互利用』が形成計画に反映されないことは少し残念である。
- 踏み込んで言えば、乗換拠点にコミュニティ施設を作り、何かあったときにはそこまで行って、そこで少し時間がかかってもバスが来るということも配慮すべきということかと思うので、一応、これも検討していただくこととする。

以上

平成 27 年度 第 1 回コミュニティ交通部会（H27.10.20 開催）

主な意見

●全般的な意見

- 利用してもらうために、住民の意見をより積極的にうけいれるべき。
- すべての地域に公共交通の導入はできないので、乗換することについて意識共有を図るべき。
- 地域によってニーズが異なるのだから、地域特性に応じたコミュニティ交通を検討すべき。
- 市街化区域が拡散する中で、バス停から遠い住宅地の方も増えている。
- 立地適正化計画があるとしても、現に不便な地域の人たちの対応を考えるべき。
- 交通センターを中心とした交通ネットワークにおいて、既存のバス路線を動脈とすると、コミュニティ交通は、そこからもれた地域を毛細血管のようにカバーすべき。
- ICT を活用してルート設定するなどの、低コストで運用されるデマンド交通なども考えるべき。

●現行の乗合タクシーについての意見

- 乗換を前提とした制度であるが、高齢者を中心とした利用者にとっては、乗換の抵抗が大きい。
→バス乗換の接続ポイント設定を魅力ある場所に
利用しやすい環境への改善、または目的地そのものにまで延伸。
- 複数の目的地方面を要望する地域であっても、一箇所しか接続ポイントが設定されない
→目的地の複数ポイント化
- バス停まで歩けない人のための路線の更なる柔軟化
→区間内のフリー乗降制度の導入、ドア to ドアサービスの検討

●ゆうゆうバスについての意見

- 既存のゆうゆうバス（植木循環ルート）をいかに残すか検討すべき。現状の制度にとらわれず、フリー乗降制やダイヤの見直しをすべき。成功しているところは目的地にむかっている。
- 収支率という基準は達成が難しい。利用率向上のための手段として正しかったのか検証が必要。

●大型タクシーを利用したコミュニティ交通についての意見

- 現状のゆうゆうバスで利用している小型低床バスよりも、もっと低コストで運用できて地域内に入っていける大型タクシーを検討すべき。
- 高齢者は乗換が苦痛なので、大型タクシーで、中心市街地や地域拠点まで直通といったコミュニティバスも検討してよいのでは。
- バス網再編もあり、周辺地域までバス路線を維持することはできない以上、タクシーを利用した公共交通も検討すべき。
- 大型タクシーを利用したコミュニティバスについて、具体的な試算で検討してほしい。

以上