

前回合同部会(12/7)の主な意見及び対応(案)

第7章 2 施策展開の基本的な考え方

	主な意見	対応(案)
①	<p>■(1)と(2)の間に鉄軌道の話の一つにまとめて付け加えて欲しい。例えばもう少し市電の機能強化を強調するような表現はできないか。</p>	<p>■8方向の基幹公共交通軸については、鉄軌道とバスの両方があればそれぞれを活かしていくという基本的な考え方をもっており、(1)の中に、基幹公共交通全体としての鉄道・軌道・幹線バスの機能強化について記載。</p>
②	<p>■(3)だが、デマンド型の乗合タクシーの記載が多いが、一般の乗合タクシーもあるかと思う。デマンド型しか導入することができないということにならないか心配である。</p>	<p>■(3)の記載内容を修正。</p>
③	<p>■(1)について、「放射方向と環状方向の双方を充実させて、市の公共交通の機能強化と利便性向上を図っていく」という視点が良かった方が良く思うので、このページに環状方向の記載を入れることはできないか。</p>	<p>■(1)の記載内容を修正。</p>
④	<p>■(4)の利用促進について、箇条書きの第1項の「公共交通の利用環境改善」の具体的な内容がよく分からないため、補足説明をお願いしたい。</p> <p>■(4)については、箇条書きの第2～4項の内容が、第1項の具体的な内容を示しているのではないか。</p>	<p>■「公共交通の利用環境改善」の具体的な内容は(4)の第2項から第4項にて記載。</p>

第7章 3 基幹公共交通軸方面別の展開方針

	主な意見	対応(案)
①	<p>■堀川・合志方面について幹線に位置づけている鉄道は藤崎宮前、上熊本駅から御代志間となっており、メイン・サブターミナルの整備は合志市にとっても大変重要であることから、この方面についても「施策・事業の展開方針」に鉄道乗換拠点として上熊本駅を入れて欲しい。</p>	<p>■堀川・合志方面に上熊本駅、楠・武蔵ヶ丘・光の森方面に新水前寺駅を追記。</p>

②	<p>■ゾーンシステム乗換拠点と鉄道駅乗換拠点、地域拠点乗換拠点の使い分けを確認したい。</p>	<p>■「ゾーンシステム乗換拠点」 各種交通手段を幹線と支線に分けて設定するゾーンシステムを導入するにあたり、幹線・支線を分ける地点を「ゾーンシステム乗換拠点」とするもの。</p> <p>■「鉄道駅乗換拠点」 基幹公共交通軸上における鉄道駅において、鉄道と各種交通手段相互が結節し、基幹公共交通軸の強化に資する駅を「鉄道駅乗換拠点」とするもの。</p> <p>■「地域拠点乗換拠点」 熊本市都市マスタープランで定められた15の地域拠点において、基幹公共交通と各種交通手段相互が結節する駅・バス停等を「地域拠点乗換拠点」とするもの。</p> <p>※その他の用語についても用語集として年度末までに整理予定。</p>
③	<p>■植木・北部方面だが、ゆうゆうバスとの連携を図っていききたいので、支線にゆうゆうバスも入れていただきたい。また、楠・武蔵ヶ丘・光の森方面の光の森にも菊陽町のキャロッピー号や合志市のレターバスが接続しているので、これらも支線として記載したほうが良い。</p>	<p>■ゾーンシステム乗換拠点に接続する路線バスを支線（路線バス）として表中に表記しているため、植木・北部方面にゆうゆうバスを、堀川・合志方面にレターバスを追記。</p>

第7章 4 事業別シート

	主な意見	対応（案）
①	<p>■ダイヤ編成支援システムで分析して全ての会社の運行計画を作ることなのか、それとも路線を限定して行って行くのか、もう少し分かるようにしたほうが良い。</p>	<p>■当該箇所の記載内容を修正。</p>

②	<p>■サブターミナルの整備についてだが、参考資料1の基本コンセプトは良いが、実際に乗り場の配置等が図面として描かれるのはいつごろか、基本設計にて示されるのか。</p>	<p>■現在、乗り場等の配置を検討しているところであり、来年度には実施設計に入っていきたいので、できるだけ早い段階で配置を決め、レイアウトをお示ししたい。</p>
③	<p>■ICカードシステムの導入の次はバスロケーションシステムの導入が重要だと認識しているが、バスロケーションシステムは、GPSを全てのバス車両に搭載することを目指しているのか。</p> <p>■すべてのバス車両にGPSを搭載することはとても無理だと考えており、他都市で導入しているようなバスロケーションシステムは熊本では入らない。もっと安いものを大学と共に一年程度で開発したいと考えている。表記については、現時点の内容で留めていただきたい。</p>	<p>■全車両（都市圏を運行する車両）へのGPS搭載を想定しているが、費用やバス事業者の経営状況等の課題があることは十分認識。 記載内容については現状のままとしたい。</p>
④	<p>■事業シートについてだが、公共交通の利用促進のみ実施主体に近隣自治体と記載されているが、ゾーンシステムの導入や乗換拠点の整備などについても、近隣自治体としても取り組んでいけるところがあるかと思う。</p>	<p>■「事業1 ゾーンシステムの導入」、「事業2 乗換拠点の整備」、「事業15 パークアンドライド等の整備」に嘉島町、近隣自治体を追記。</p>
⑤	<p>■基本的な考え方と事業シートは連動すると思うが、利用促進となると利用者からすると車より便利なルートや料金的な話などがあるかと思う。車より公共交通のほうが良いと思われるような視点が必要かと思う。</p> <p>■今の事業シートに書かれている内容は、利用促進の内、啓発活動に関することが多く記載されているので、「車よりも公共交通に乗りたいと思えるような利便性の確保」というような言葉をそれぞれのところに入れて頂きたい。</p>	<p>■発言の主旨は重要な視点であるが、ご指摘の「車よりも公共交通に乗りたいと思う利便性確保」までは困難と考えており、具体的な記載は差し控えたい。</p>
⑥	<p>■事業シートには目的などを記載しているが、これらが合わさっており、個別シートとしてはこれでよいが、今後の公共交通の整備が体系的に見えるように、事業シートの説明文章を小さくして2ページ目には実施時期別に一覧表を載せたほうが分かりやすいと思う。</p>	<p>■事業一覧表を作成。</p>

⑦	<p>■バス・鉄軌道等の輸送力向上について増便や多両編成車両の導入などは記載があるが、接続バスやBRTなどは書き込めないか。快速バスよりBRTの方が効果的でありキャッチになるかと思う。</p> <p>■軌道の上下分離や接続バスについても行政が保有し貸し付ける制度などがあるので、熊本でも何か一つできないか。事業シートとして入れることができれば良いのだが。</p> <p>■財政的な担保が無いといつまでも出来ないため、そのようなものを引き出す為にも事業シートに記載して欲しいと思っている。</p>	■当該事業の記載内容を修正。
---	---	----------------

第7章 5 実施に向けた課題

	主な意見	対応（案）
①	■要望だが、（5）のタイトルで市電の延伸等となっているが、「等」ではなく、「・鉄軌道の結節強化」に修正しても良いと思う。	■ご指摘のとおり修正。
②	■（1）でサービス水準の維持となっているが、サービス水準の維持とは具体的にどのレベルのサービスを維持するのか。	■基本的には立地適正化計画の居住誘導区域設定の考え方の一つとなっている75本/日の維持を目指すもの。 また、今後、公共交通を取り巻く状況が厳しくなることが予見される中で、75本/日のサービス水準が低下した場合においても、基幹公共交通の機能強化等により75本/日のサービス水準に相当するサービス水準の維持・確保を図っていきたいと考えており、敢えて75本/日については記載していない。
	■（4）の2行目において「事業の整備、実施スキーム（公設民営方式など）、費用分担などを整理」の書き振りを工夫してみてもどうか。	■記載事項を修正。

前回コミュニティ交通部会(11/25)の主な意見及び対応(案)

第7章 4 事業別シート

	主な意見	対応(案)
①	■地域の実情や特性にあわせるというのは賛成。 ただ、地域の実情や特性をどのように調査するのか。また、地域の方にも責任を持ってもらう必要がある。	■意見を踏まえ、記載内容を追記。
②	■新たなコミュニティ交通とあるが、地域における現状や要望を踏まえて検討されれば良いし、地域のニーズを汲み取ることが大事。	■意見を踏まえ、記載内容を追記。