

No.	参加者からのご質疑・ご意見等	市の回答
1	- 市電延伸有りき、という話だが、私は反対だ。理由は、環境破壊だと思うからだ。 - 工事費も安いのでバスを通せば良いのではないか。 - 沿線には立派な楠があり、空気もきれいだ。職員の方が現場をしっかりと見て、それを市長に上げてもらいたい。私の意見と対立しているかもしれないが、バランスが大事。我々の意見をどんどん聞いてほしい。	- 都市計画決定の過程におきまして、様々なご意見をいただいたうえで、都市計画決定を行なったところであります。なお、市電延伸により、車から市電への転換を見込んでおり、CO2の排出を抑制することが期待できると考えています。 - 定時性・速達性・輸送力に優れる市電は、重要な公共交通だと考えています。市電はバスよりも多くの人が乗れますし、バスも運転士確保などの課題があります。市電を充実させることにより、多くの方に将来的にも公共交通を利用していただけるような環境を整備していきたいと思っています。 - 軌道整備にあたっては、沿線の楠をどうするか、皆様のご意見を頂きながら最適な方法を考えていきたいと思ひます。私たちが現場に何度も足を運びながら、1番いい形を皆様と検討していきたいと思ひます。
2	- 延伸は公共交通への転換を図るための第1歩とあるが、第2歩や第3歩はあるのか。 - 市民病院まではバスが運行しているが延伸の需要はあるのか。費用対効果はあるのか。	- 中心部から各地域拠点をつなぐ基幹公共交通8軸の定時性・速達性・輸送力を上げていく取組をしており、その1歩目として市電延伸を掲げています。また、植木方面、菊池方面、国体道路、田崎方面など、それぞれの方面において公共交通の充実を図っていきたくて考えています。 - 運転士不足の中でバスも市電も減便しており、どちらも欠けてはならない状況になっています。費用対効果につきましては、重要な指標として、利用者数の見込みや建設にかかるコストをしっかりと算出して、費用対効果があると判断しているところではあります。

3	・ 141 億円の事業費について、測量設計費、用地取得費・補償費、工事費、この 3 つの内訳は。 ・ スケジュールの建物調査、補償の 2 年間は短いと思う。 ・ 沿線には小中学校の通学路がある。交通面での安全性をどう考えているか。	・ 事業費の内訳について、141 億の中の大体 3%～5%程度が測量設計費、25%程度が用地取得費・補償費、そして、残り 70%程度が工事費となっています。 ・ スケジュールにつきましては、まだ個別に地権者様とお話しさせていただいていない中で、今のところ仮置きとして 2 年と置かせていただいています。進捗によっては事業工程に影響が生じると考えています。 ・ 小中学校の通学路に関しましては、横断歩道をどうするのかなど、地域の方々や学校の方々に、ご意見をいただきながら形を固めていければと考えています。
4	・ 延伸事業の複線部分について、今 2 車線ある道路を 1 車線潰すと渋滞が懸念されるが、どのように考えているのか。 ・ バスと競合する中で利益が出るのか。この点を考えてほしい。	・ 軌道を敷くにあたり、既存の車線数を確保した上で、例えば歩道の幅を少し縮めるなど、幅の調整をしたいと考えています。また、整備にあたっては、交通管理者である県警と協議し、最適な案を考えていきたいと思っています。 ・ 市電を整備し、沿線の公共施設や商業施設の最寄りに電停を配置することで利用者が見込めると考えております。また、パーク＆ライドなど交通結節機能の強化、利便性を高める取組も行いたいと考えているところです。
5	・ 樹木は切っても構わないと思うが、そこにまた植えるのか。 ・ 樹木伐採の費用は工事費に含まれているのか。	・ 沿線の樹木について、撤去、移植、植え替えなどの対応を今後検討してまいります。 ・ 植樹帯をさわる費用は、工事費に見込んでいますが、地域の皆様と議論をしながら、整備方針を固めていきたいと思っています。

6	これからまだ工事の材料費も人件費も上がると思う。当然この 141 億ではできないと思う。熊本市は財政が悪い。良いことばかりではダメだ。	市電延伸の検討を再開する際には、人件費や物価の上昇があるかと思いますので、その時点での基本設計の見直しを行い、事業性を見極めた上で進めていきたいと思っています。
7	- 通勤時間帯は、市電は乗客がずらっと並んでいるが、バスはガラガラ。もうちょっと電車を充実させていただきたい。 - 沿線の楠を伐採して新しく植樹する場合、あれだけ立派になるのに数百年かかると思う。環境破壊だと思う。	- 健軍町電停から東バイパスまでの区間は、バスだと渋滞で時間が読めないため、市電の方が便利だと思われる方が多いと思います。バスは、東バイパスを越えてバスレーン区間に入ると乗客が増え、中心部付近では最終的に満席となる車両が多くなっております。バスの増便も運転手不足で難しいため、市電とバスの両方で公共交通への誘導を図っていくべきだと考えています。 - 市電を通す際、交通量の関係から車線を潰すことができれば樹木を残すことができると思います。沿線だけでなくまわりの道路も含めて交通が捌けるか県警と協議して最適な車線構成を検討したいと考えています。
8	自衛隊にミサイルを配備するという新聞記事を見た。実際に配備された時に、攻撃目標となれば、市電も危ないと思う。せっかく市電を作るのであれば、地下鉄式に変更したらどうか。そうするとシェルター代わりになる。	本市にはすでに市電があるため、新しい交通モードに入れ替えるよりも、今の交通モードを伸ばした方が、経済合理性があるという点を勘案して今回延伸を考えています。基本的に市電があるところは市電をベースに公共交通の充実を図っていくことを考えています。