

提出されたご意見とそれに対する協議会の考え方

NO	項目	ご意見等の内容	協議会の考え方	対応内訳
公共交通の利便性向上に関するご意見				
1		都市圏交通の改善には、バスレーンの確保・バス定時性の確保・バスの大幅増便など、税金を投入してバス利便性の向上に早急に取り組んでいただきたい。	素案（P35,36）に記載のとおり、バスレーン〔専用、優先〕の整備、公共交通優先信号(PTPS)、幹線バスの増便・増結〔連節バス〕など、公共交通の強化方針の1つである機能強化の取組みを進めてまいります。 また、素案（P56）に記載のとおり、必要な財政的支援や投資を行ってまいります。	既記載
2	概要版 P4	バス網再編成については、サクラマチー極集中をやめて、バス会社5社の地域ごとに完全分担制としなければ競合している路線では、バス1台あたりの利用客が少ないことが見られる。	本計画では、中心市街地と拠点をつ結ぶ交通需要の多い方向を基幹公共交通軸8軸として設定しており、これらの軸は、素案（P29）に示すとおり、将来にわたり持続的に整備・構築する必要がある公共交通ネットワークとして位置付けています。素案（P37）に記載のとおり、バス路線網の再編に取り組みながら、輸送資源の効率化、再分配を実施し、熊本都市圏全体で移動しやすい環境の整備を進めてまいります。	既記載
3	素案 P47-50	バス及び市電の本数増加や、市電の車両数増、旧型車両の全体入替など。 市電とバスの連携強化。例えば、一定時間内乗継放題など。 JR及び市電、バスのリンク強化。駅及び電停、バス停からの乗継の円滑化を実現する路線設計、便数増。 市電の快速便導入。	素案（P47）に記載のとおり、公共交通の機能強化として、バスや市電の増便・増結を進めていく必要があり、積極的な投資による輸送力強化を進めます。 また、素案（P38）に記載のとおり、持続可能な公共交通の確保として、運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援や車両購入に係る公的支援を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

今後の取組みに関するご意見				
4	素案 P8	現在の熊本都市圏の交通の悪化し続ける状況は、P8 に記載されたとおり、「前回の都市交通マスタープランに掲げた施策の進捗管理が十分でなかったこと」に起因している。きれいな計画を策定しても、確実に実行しなければ、意味をなさない。	素案（P53）に記載のとおり、計画の実施状況を客観的かつ継続的に把握するモニタリング機関の設置を行い、計画の進捗や施策の評価を住民の皆さまに共有しながら、効果の発現に向け、関係者が一体となって計画を推進してまいります。	既記載
交通弱者の都市交通への関わり方に関するご意見				
5	素案 P4	今後更に、高齢者や障がい者等を含め全ての人が利用し易い環境整備を進めて行くことが必要。	これまで、市電電停のバリアフリー化やバリアフリーマスタープランの策定など、利便性向上に向けた取組みを進めてまいりました。今後も引き続き、都市圏で活動されるすべての人に対し利用しやすい公共交通の環境整備を進めてまいります。	既記載
6	素案 P21	将来の見通しに、「都市圏全体の総人口は 109.4 万人から 104 万人と 5.4 万人減少する中 65 歳以上の人口は 29.8 万人から 35 万人と 5.2 万人増加し、構成比は 27.2%から 33.7%に 6.5%増加するため今後、高齢者や障がい者等交通弱者への対応や利用促進を図る必要がある」といった内容を追記してほしい。	素案（P21）に、増加する高齢者や体の不自由な方の移動に関する懸念を将来の見通しとして記載しております。	既記載
7	素案 P24	熊本都市圏の多核連携のあるべき将来イメージに、「高齢者、障がい者等も移動しやすい公共交通、道路空間のポンチ絵」を追記してほしい。	素案 P24 について、多核連携のあるべき将来イメージに車椅子の方も追加しました。	補足修正
8	素案 P30	3.2.5 に「高齢者や障がい者等の交通弱者の移動円滑化の推進」についての記載を追加してほしい。	本計画では、素案（P25）に記載のとおり、高齢者や障がいのお持ちの方、子育て世代なども含めた、都市圏で活動される全ての方を対象とし、交通ネットワークの将来像を示しております。	既記載
9	素案 P31	誰もが移動しやすいまちを目指すなら、計画の目標として「ノンステップバス車両の導入数」等の目標設定は出来ないか。	将来像の実現に向けては、ご指摘の「ノンステップバス車両の導入」も含め、様々な方が公共交通を利用しやすい環境づくりが必要と考えております。頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

10	素案 P32	実現を目指す将来の姿に「高齢者、障がい者などの交通弱者を含め全ての人が移動しやすいまちになります。」を追記し、ポンチ絵として、ノンステップ車両や車いすでの歩道の快適な通行のようなものを表現してほしい。	素案 (P32) のポンチ絵に記載のとおり、高齢者、障がい者などの交通弱者も含めた全ての都市圏で活動される方々を想定し、実現を目指す将来の姿としております。	既記載
11	概要版 P4	将来交通計画について、ノンステップバスの普及、低床電車の導入増、JR 駅のハード面でのバリアフリー、合理的配慮が抜けている。これでは、障がい者の社会参加がどのように考えられているのか見えない。また、居住誘導とあるが、ここでも「バリアフリー」という言葉が出ていない。すべてを含んで考えられているかもしれないが、障がい当事者からすると、自分たちの存在を忘れられてマスタープランが考えられているしか取れない。	素案 (P33) について、以下のとおり修正しました。 「 <u>基幹公共交通軸の強化・効率化を図り、フィーダーバスやコミュニティ交通などと効果的に連携する交通体系を構築することで持続可能な都市交通を実現するとともに、高齢者や障がい者、子育て世代など、全ての利用者が安心して利用できるようバリアフリーに配慮した移動手段を確保する必要があります。</u> 」	補足修正
12	素案 P33	公共交通の計画策定方針に「高齢者、障がい者を含め自らの意思で目的地へ移動できる環境を整備するため、歩行者空間の整備やノンステップ車両の導入促進等により歩行環境の向上に努める」といった内容を追記してほしい。		補足修正
13	素案 P33	公共交通に「中心市街地や生活圏の歩道について、更なるバリアフリー化を推進し、誰もが移動しやすい道路環境を整備することが必要」といった内容を追記してほしい。	素案 (P41) に記載のとおり、ウォークアブル推進のため「歩行者軸のバリアフリー化による歩行区間の整備」などの取組みを進めてまいります。	既記載
14	素案 P33	まちなか交通に、「歩行者ネットワークの形成」においては特に高齢者、障がい者、子育て世代等がウォークアブルになることが重要といった内容を追記してほしい。	素案 (P34,41) にお示しする「ウォークアブル」は、高齢者や障がい者、子育て世代のみならず、都市圏で活動される全ての方々を対象としています。	既記載
15	素案 P37	連携強化の提案施策に「ノンステップ車両の導入推進」を追記してほしい。	素案(P38)に記載の「車両購入費などに係る公的支援」には、ノンステップバスの導入も含んでおります。	既記載
16	素案 P53	モニタリング機関において、設置主体と構成メンバーに「障がい当事者等」は追記してほしい。	素案 (P53) にお示しする「住民代表」は、高齢者や障がい者、子育て世代なども含めた全ての都市圏で活動される方々を対象としています。	既記載

17	素案 P56	各主体の役割の住民に「障がい当事者も公共交通を積極的に利用するプレイヤーとして公共交通の環境整備に協力します」といった内容を追記してほしい。	素案 (P56) にお示しする「住民」は、高齢者や障がい者、子育て世代なども含めた全ての都市圏で活動される方々を対象としており、公共交通を支える最も大切な担い手であると考えております。	既記載
<b>交通の安全で円滑な対策に関するご意見</b>				
18		熊本市電併用区間の交差点では、朝夕の通勤時間帯および雨天時に慢性的な渋滞の発生や市電接触事故が起こっているため、交差点において右折の禁止や軌道敷、車道に可動式ポールを設置するなど社会実験を実施し、効果を検証してみたいかどうか。	素案 (P39) に記載のとおり、「ボトルネック箇所の改良」や「信号制御の最適化」といった局所的対策に加え、「都市計画道路の整備」などを進め、交通混雑の緩和に向けて、道路管理者と交通管理者が連携して取り組んでまいります。また、行政の役割として、公共交通や道路の安全性を確保することが重要であると認識しており、頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
<b>ベストミックス、多核連携、土地利用に関するご意見</b>				
19	素案 P47-50	道路の利便性の向上は控える。なぜなら、道路の利便性が高くなることで、車利用率も増加すると思われるから。策定内容が叶えば熊本がさらに魅力的になるかと思うので、実現していただけることを期待している。	将来像である「誰もが移動しやすいまちへ」の実現に向け、素案 (P33) に記載のとおり、自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを、公共交通施策と道路施策の両輪で進めてまいります。	既記載
<b>公共交通の提案施策に関するご意見</b>				
20		市電の二車線化は今の熊本市には渋滞を加速させる重大な要因であるため、二車線の中央に支柱を建設しモノレール化を推奨する。健軍から熊本駅、上熊本駅までの道路がもう一線車道を増やすことができる事により渋滞解消の手段になり、幾つもの交通トラブルも解消されるものと確信している。	素案 (P47、49) に記載のとおり、計画の目標達成に向けた施策を提案させていただいております。既存ストックである市電を有効に活用することで、公共交通ネットワークの形成を効果的に進められると考えています。また、市電は上下移動の負担が小さいことから、多様な利用者にとって使いやすい交通手段であると認識しています。現在の熊本都市圏においては、渋滞解消に向けて、車の「流れ」を良くする取組み、公共交通へ「転換」する取組み、交通を「分散」させる取組みを、短期、中期、長期に分けて進めております。引き続き、渋滞解消に向けて対策を進めてまいります。	説明・理解

21		素案に概ね賛成。新しく開通した西環状道路が大変便利で助かるので、そのように環状道路や都市高速など信号のない道路が増えるといいと思う。塾の講師をしていると、「通学しづらい」という理由で進学先が絞られてしまう中学生に多く出会うため、県立高校には特に公共交通機関を充実させて欲しい。	素案（P31）に記載のとおり、都市圏の交通の将来像として「誰もが移動しやすいまちへ」を掲げており、その対象には学生も含まれています。 将来像の実現に向けては、素案（P35）以降に記載のとおり、公共交通の「機能強化」「結節強化」「連携強化」などの取組みを進めてまいります。	既記載
22		熊本電鉄の軌道はJRと同じ幅。現在御代志まで軌道があるので、それを延伸し空港アクセス鉄道につなげてほしい。 菊陽町を通りTSMC近辺に駅を設け、藤崎宮駅と上熊本駅に人を逃がすのです。できれば、JR九州と提携し、特急を走らせれば、上熊本～熊本空港までは20分はかからない。	素案（P17、P47）に記載のとおり、今後進展する北東部の急速な開発動向を踏まえ、御代志駅と北東部地域を結ぶ拠点アクセスの確保が必要であると考えております。 引き続き、基幹公共交通軸の強化・効率化を図る連携強化に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。	説明・理解
23		市電延伸絶対反対。 信用乗車制度断固反対。 南熊本快速バス不要。 無人自動運転バス不要。	素案（P47）に記載のとおり、熊本市電の延伸や自動運転バスなどについては、計画の目標達成に向けた必要な施策として提案しております。 引き続き、公共交通の利便性を向上させる機能強化や連携強化に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。	説明・理解
その他提案施策に関するご意見				
24	素案 P47	基幹公共交通施策一覧に「新交通システムの導入等の研究・検討」を追記してほしい。	素案（P38）において、自動運転技術やデジタル技術の活用等を記載しております。	既記載
25	素案 P35,39	素案 P35 の公共交通の機能強化や P39 の交通の円滑化の部分についてバスレーン設置や右折レーン延長に賛成であるが、事故防止や自転車の円滑な通行のため通学利用の多い道路については自転車レーンの設置も検討してほしい。	素案（P41）に記載のとおり、熊本県・熊本市自転車活用推進計画を踏まえ、自転車走行空間等の整備を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
その他のご意見				
26	素案 P30	2.4 道路ネットワークの将来像は 3.2.4 では。	素案 P30 を修正します。	補足修正