

宇土市地域公共交通計画（素案）に関する意見募集の結果及び協議会の考え方について

宇土市地域公共交通活性化協議会

令和4年2月10日

宇土市地域公共交通計画（素案）について、市民の皆様からいただきましたご意見の概要とこれらに対する協議会の考え方を以下のとおりお知らせいたします。

ご意見をお寄せいただきありがとうございました。

1 意見募集期間 令和4年1月24日（月）～2月4日（金）

2 意見件数（提出者数） 15件（2名）

3 意見の取り扱い

内 訳	内 容	件 数
修正	案を修正するもの	4
既記載	既に案に盛り込んでいるもの	4
参考	今後の参考とするもの	7

4 意見の概要と協議会の考え方

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
1	個人の自家用車両での移動を公共交通機関に振り向ける政策がありません。地球温暖化や渋滞防止、飲酒運転の撲滅、他のため、公共交通機関の利用を促す政策を取り入れてくださるようお願いします。公共交通機関が割高で、自家用車の燃料費、駐車場の方が安い現状では、公共交通機関の利用は進まないと考えます。その点も踏まえての計画をお願いします。 自家用車に乗れない、子供や高齢者ばかりにフォーカスするのではなく、誰もが喜んで公共交通機関を利用できるよう期待します。	ご意見のとおり、自家用車両の利用が多い中、どのように公共交通機関を利用していただくかが課題です。 どの世代の方も利用しやすいよう、駅や施設などの観光整備やお出かけしたくなるような情報発信を強化し、利便性向上に努めてまいります。 【既記載・計画の目標（今後の方向性）①，事業2，事業8】

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
2	JR 九州の路線やバスの利用が少ないように記載されていますが、利用を促進する政策を希望します。便利に利用できるようになり、便数、本数を増加させるために、自家用車から公共交通機関への利用の促進に期待します。 また、公共交通機関を利用するためには、JR の駅、バス停まで徒歩や自転車で移動する必要があります。現在の宇土市内の道路は車が優先され、歩行者には非常に危険な状態であることは明らかなです。歩行者が安全に歩行できる環境整備を期待します。	本計画では、コミュニティ交通だけではなく、JR や路線バス等も含めて利用促進を行うところです。 そのため、地域公共交通相互の結節性の向上や運行ダイヤの接続強化等、一体的な地域公共交通体系を構築します。 それに伴い、歩行者の安全確保は非常に重要であるため、道路交通環境の整備におきましては、関係機関と共有し市政の参考にいたします。 【参考】
3	宇土市内だけの移動ではなく、近隣市町村へ公共交通機関を利用して移動できるよう、近隣市町村ともコミュニティバス等の相互乗り入れで付加価値を高め、移動しやすい環境の整備をお願いいたします。 都市部では、公共交通（バス、電車）事業者間の相互乗り入れが行われており、コスト削減と利用者の利便性の向上を行っています。 利便性の向上を追求しないままでは利用者はどんどん離れていくこととなるでしょう。 隣接市町村での相互乗り入れと JR の各路線との連携を望みます。 コミュニティバスは乗客が少ない分、料金徴収の労力にくらべ、収入は僅かであると考えます。運営費は固定費ですから。無料にして料金徴収の労力を減らし、利用客のメリットを向上させ、自家用車からコミュニティバスの利用に振り向けることも大事でしょう。JR 九州や産交バスへの助成金を段階的に減らし、その分をコミュニティバスの運行本数の増加、路線増強に結びつければ、全体の利便性が上がると考えます。	ご意見のとおり、本市は熊本市及び宇城市と隣接しているため、都市間での移動は重要な要素となっております。 その中でも、路線バスの見直し等を検討するにあたり、JR との連携や宇城市との移動手段の検討を行う必要がありますので、コミュニティ交通の活用を含め、運行効率化を図りたいと考えております。 【既記載・事業 1， 3， 5】

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
4	公共交通機関のあり方の議論の前に車優先の社会から歩行者が最優先となる街を作っていただきたいと希望します。横断歩道で人が待っていても車が止まらない、止まるべきところは止まる。歩行者が車に道を譲るのは醜いです。車から歩行者を待ってあげる、そんな当たり前の世界を作っていただけるようお願いします。	歩行者の安全確保は非常に重要であるため、今回いただいた交通安全の普及についてのご意見を、関係機関と共有し市政の参考にいたします。 【参考】
5	(全体のまとめ方) 第2章宇土市の現状のところに地域公共交通の現状があり、第3章のアンケート調査結果も現状であったり、第4章の地域公共交通計画にも現状がまとめられている。 宇土市全体の現状、上位計画、関連性などを先にまとめ、地域公共交通に関係する部分だけの現状(アンケート調査結果を含む)、評価、問題点・課題、今後の方針、施策・事業、推進方法などの順でまとめたら如何かと思います。第4章の項目が「地域公共交通計画」となっていますが、全体が「宇土市地域公共交通計画」であるので、方針や目標、施策や事業、推進方法(体制・スケジュールなど)を大きく項目を立てたら如何でしょうか。 (p.21～p.84 関連) 詳細にアンケート調査がなされ、また整理・分析されており、あらためて認識し、理解するものです。立派なデータがありますが、計画書本編の大部分(約60%)を占めています。本編ではアンケートの核心部分を掲載し、別冊でアンケート全体をまとめたら如何でしょうか(アンケート部分を見るだけで時間とエネルギーが必要でした。)。また、多面的で数量も多いので、関心があるところとして、自分が住んでいるところ、同世代に関する部分を中心に見てしまいました。地区別カルテで主要項目(エキス)を掲載されていますが、アンケートの前段部分の中で、地区別にまとめることができる事項があれば、このカルテにまとめられたら如何でしょうか。	ご意見のとおり、現状の整理やアンケート調査が多くボリュームがある計画となっているため、概要版を作成しているところです。市ホームページで公表する際には、工夫等を検討します。 また、全体版におきましては、第4章の「地域公共交通計画」を本編として位置付けております。そのため、第4章の本編の中で現状、課題、方針、施策・事業、推進方法等をまとめております。 なお、アンケートで地区別に比較が必要な箇所は、p.21～69の地区別の分析やp.70～84の地区別カルテをご覧ください。 【参考】
6	(p.8) 図 上段人口分布図，下段高齢化分布図 走潟を通過している国道 3号→501号	誤りがあり申し訳ございません。修正いたします。 【修正】

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
7	(p.14) 表 路線バスのサービス水準 R 3－4 宇土駅東口～緑川橋～桜町 B T 土曜日の本数 21 → 11 ?	R 3－4 の路線に関しては、土曜日の本数が 21 本となっております。 【参考】
8	(p.19～20 関連) 各種上位計画の都市マス等に、今後の道路網整備や宅地開発等が位置づけされたものはないのでしょうか。計画されているものがあれば、それを見据え、地域公共交通計画に反映されたら如何でしょうか。	本市で策定しております今後の道路網整備や宅地開発等を位置付けた関連計画は、第 6 次宇土市総合計画及び宇土市都市計画マスタープランとなっております。整合性を図っております。 【参考】
9	(p.84) 地区別の現状等の整理結果 走潟地区の②の地域公共交通の運行実態 路線バスが運行→削除（廃止）	ご意見のとおり修正いたします。 また、網田地区も p.83 の記載に合わせ表記を修正いたします。 【修正】
10	(p.85～86 関連) 地域公共交通の現状での項目立ては、「利便性」、「財政負担」、「相互連携」、「空白地」、「市民の関心」、「公共交通の維持・確保」として、それぞれ市民の評価をもとに、現実を良い面・悪い面の両面で、さらに継続すべき事柄、見直しが必要な事柄を掲載するとともに、各公共交通機関の運行状況・利用状況等を運行回数・輸送量、財政負担などの面から表などに示せないでしょうか。 一方、p.86 の課題には、問題点として「低さ」だったり「懸念」といったことを、各項目大きくひとまとめに括らないで、アンケートなどから読み取れる見直しが必要な部分を、少し具体性を持って整理し、それを次章の具体的な施策・事業に活かしてほしいと思います。	項目立て及び具体策の表記については、現状、課題及びこれ以降の計画の目標（今後の方向性）が重複するため、このような表記にしております。 なお、現状の説明については、根拠を分かりやすくしつつボリュームが多くならないよう、主な関連ページを記すこととします。 【修正】

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
11	(p.94 関連 (p.48, p.50, p.53 から読み取れるもの)) コミュニティ交通の「時刻表, バス停の見直し」, 交通拠点の創出の「接続強化」, 福祉事業との連携の「利便性向上及び運行効率化」, コミュニティ交通の見直しの「地区内輸送手段の検討」, 交通弱者対策の「運賃助成」などは, 是非進めてほしい施策・事業であります。	現状・課題を踏まえ, 事業としてまとめた 10 項目においては, 特に重要事項と考えておりますので, 実行できるよう推進してまいります。 【参考】
12	(p.95 関連 (p.48, p.50, p.53 から読み取れるもの)) コミュニティバス「行長しゃん号」, ミニバス「のんなっせ」の運行見直しは, 見直し後の停車地が不明であるため的確かわかりませんが, 「行長しゃん号は」利便性が向上するように見えるのに対し, 「のんなっせ」は利便性が低下するように見えます。 また, 利用者の年代 (60～80 歳代), 利用目的 (通院, 買物) から, コミュニティ交通のさらなる利用数の増加を図るのであれば, 「のんなっせ」の宇土北部線についても, 他の路線と同様に宇土シティモールまでの運行を図るべきではないかと思えます。 (p.95, p.99) p.95 の事業実施イメージ②ミニバス「のんなっせ」の運行内容の見直しで, 宇土北部線の宇土市役所までの運行に見直しと p.99 のコミュニティ交通の見直し (再掲) で, 宇土北部線の宇土駅までの運行に見直しとなっており, 相違。	ミニバス「のんなっせ」におきましても, コミュニティバス「行長しゃん号」と同様に利便性を向上させるものです。 他路線と同様, 施設などへの結節性を向上させるため, 「宇土シティモール前」までに見直し統一いたします。 【修正】
13	(p.96 関連) 主要拠点での交通拠点の創出で, 待合環境整備としてベンチの設置を検討されていますが, 高齢者の利便性向上からも是非実現してほしいもので, 例えば熊本地震後の仮設住宅で利用されていたベンチの活用や工業高校, 専門学校等との協定締結などにより推進できないものかと思います。	ベンチにつきましては, 今年度宇土ロータリークラブ様からご寄付をいただき, 数脚新たに設置いたしました。 今後も, 設置が必要な場所の洗い出しを行い, 安全な場所に設置できないか, 関係機関等と協力し検討してまいります。 【参考】

No.	ご意見・提案の概要	協議会の考え方
14	(p.100 関連) 交通弱者を対象とした運賃などの助成で、運転免許証の返納の促進に関連して、返納者に対する割引制度（半額）が「行長しゃん号」には適用されているが、「のんなっせ」には適用されていないとのこと。委託先の課題もあろうかと思いますが、不公平であり見直しを図ってもらいたいと思います。	新たな運賃制度の導入と合わせ、コミュニティ交通においては統一した制度運用ができるよう見直してまいります。 【既記載・事業6】
15	(p.101 関連) 新たな運賃制度の導入では、「行長しゃん号」（150 円）と「のんなっせ」（200 円）の料金均一化は是非実現していただきたい。「のんなっせ」の利用者でも距離の短い区間の利用者もおられるわけで、始発地が遠いということで一括りの定額となっているのは不公平感があります。 また、「行長しゃん号」と「のんなっせ」の乗り継ぎについても、接続が強化され、利便性が向上するのであれば、「行長しゃん号」と「のんなっせ」の重複部分の運行のどちらかは失くしてもいいのではないかと思います。	運賃などの助成と合わせ、コミュニティ交通においては統一した制度運用ができるよう見直してまいります。 また、重複路線におきましては、他の公共交通モードも合わせ効率的な運行ができるよう見直してまいります。 【既記載・事業1，3，4，5，6，7】