

地域公共交通会議等意見反映及び事務局修正箇所一覧

意見等	該当箇所 (案)	修正内容
<p>(1) 第4回地域公共交通会議</p> <p>①【公共交通と福祉政策】 高齢化が進む中、公共交通と福祉政策との関連性を示すべきではないか</p>	P3～7	<p>福祉政策も含め本市の各種関連計画との位置付けは素案 P60,61 に整理しているが、計画の位置づけをより分かりやすく整理するため、「1. 地域公共交通網形成計画の概要」へ移動。</p> <p><修正後の構成></p> <p>1. 地域公共交通網形成計画の概要</p> <p>1-1 計画の背景と目的</p> <p>1-2 計画の対象区域と計画期間</p> <p>1-3 計画の構成</p> <p>1-4 計画の位置づけ</p> <p>1-5 地域が目指す将来像 (素案 P60)</p> <p>1-6 公共交通に求められる役割 (素案 P61)</p>
<p>②【財政負担】 公共交通に関する財政負担については、国の特別交付税の対象となっていることも記載すべき</p>	P19 8行目	<p>○なお、路線バス等の運行に対しては市の財政負担とは別に、路線によっては国や県も財政負担を実施しています。 に修正。</p>
	P19 注釈の2点目	<p>「財政負担額は八代市一般財源額 (一部特別交付税措置あり)、～」に修正。</p>

<p>③【乗り継ぎ環境】</p> <p>待合環境を新たに整備するだけでなく、既存施設を待合場所として活用する方法も考えられる。</p>	<p>P85 8行</p>	<p>●また、<u>交通結節点周辺の公共・公益施設などを待合スペースとして活用することなどを検討し、快適な待合環境の提供や利用者の交流活発化などを推進します。</u> を追記</p>
<p>④【意見収集】</p> <p>支所等で窓口を設けるなど、普段から公共交通に対する意見を収集できる仕組みを考えて欲しい。</p>	<p>P92 下から3行目</p>	<p>●改善要望などを積極的に収集・活用していくため、<u>市役所や支所等に市民や利用者の皆さんが気軽に意見などを寄せることができる「意見募集窓口」を設置するとともに、市ホームページでも意見を収集する仕組みづくりを行います。</u> に修正</p>
<p>⑤【事業期間】</p> <p>ほとんどの事業が H27 年度から始まっているが、優先順位を付けるべきでは。</p>	<p>P94 注釈</p>	<p><u>注)「実施期間」については、施策実施に向けた検討・調整などのための期間も含む</u> を追記。</p>
<p>⑥【鉄道との連携】</p> <p>鉄道との連携（活用）についてももう少し計画の中に位置付けるべき</p>	<p>P25 3行目</p>	<p>○なお、本市は九州新幹線、JR 鹿児島本線・肥薩線、肥薩おれんじ鉄道の各駅を有しており、これらの鉄道を有効に活用していく上でも、公共交通の一体的な「ネットワーク」としての機能を支える“<u>交通結節点</u>”の役割が重要になっています。 を追記</p>

<p>⑥【鉄道との連携】</p> <p>鉄道との連携（活用）についてももう少し計画の中に位置付けるべき</p>	<p>P70 7行目</p>	<p><u>なお、九州新幹線をはじめとする鉄道4路線を有する本市においては、広域的な移動や拠点間連携の強力な軸となる鉄道の有効活用も念頭におきながら、路線バスや乗合タクシーなどとの組み合わせを考えていくことも重要になります。</u> を追記</p>
	<p>P84 4行目</p>	<p><u>○特に、鉄道と路線バス等の乗り継ぎポイントとなる鉄道駅については、鉄道を有効に活用していくためにも、円滑に乗り継ぎ可能なダイヤ調整を考えていく必要があります。</u> を追記</p>
	<p>P85 4行目</p>	<p><u>○特に、鉄道と路線バス等の乗り継ぎポイントとなる鉄道駅については、鉄道を有効に活用していくためにも、円滑な乗り継ぎ環境の形成を考えていく必要があります。</u> を追記</p>
<p>P88 表</p> <p>「詳細でわかりやすい情報提供等の実施」</p> <p>6行目</p>		<p>表▼公共交通に関する情報提供の実施「概要」補足修正</p> <p><u>○鉄道とバスを組み合わせた周遊観光ルートの検討や、観光客を対象として観光情報と公共交通の情報をあわせて提供するマップ・パンフレット等の作成・配布 など</u> に修正</p>
	<p>P91 10行目</p>	<p>●<u>鉄道路や路線バスの沿線などに立地する観光地・観光施設等との連携により、施設利用割引特典やお得な乗車券などがセットになった「企画乗車券」等を検討します。</u> に修正</p>

<p>(2) 国土交通省</p> <p>①【鉄道との連携】</p> <p>鉄道について、市内の駅数も多く、計画区域における地域公共交通網の形成に欠かせないものと思われるため、公共交通網の全体像の中で整理（並行するバス路線の取扱いなど）が必要。乗継については触れている点は評価できるが、それだけでは不十分。</p>	<p>P72（新規追加）</p> <p>■鉄道と路線バスの役割分担・連携の考え方</p>	<p>鉄道と路線バスが並行する区間にあっても、両者はそれぞれ異なる役割を担っているものと考えます。</p> <p>また、鉄道は路線バスに比べて数多くの市町村が関係することに加え、相互乗り入れなどの様々な制約条件があることから、まずは現在の鉄道の運行状況を基本としつつ、路線バスとの乗り継ぎ環境の改善や、路線バスとの一体的な利用促進策の推進など、鉄道と路線バス等との連携による有効活用を主体とした施策展開を進めます。</p> <p>という旨の説明追加</p>
<p>②【交通不便地域】</p> <p>五家荘地区を対象とした新たな公共交通サービスの導入の中に、交通事業者への委託運行は困難とあるが、その理由が明記されていない。</p>	<p>P87 中段（青枠内）</p> <p>②五家荘地区を対象とした新たな公共交通サービスの導入（8行目）</p>	<p>●利用需要などを考えると、新たな公共交通サービスとしては予約型の乗合タクシーなどが考えられますが、<u>交通事業者が営業所等を設置している市街地までの距離が非常に遠いことなどから、交通事業者への委託運行は困難であるため、地域が主体となって移動手段を確保していくことを検討します。</u> を追加</p>

<p>(3) 事務局修正</p> <p>①【関連計画書との整合】</p>	<p>P7</p> <p>「八代市環境基本計画」</p> <p>「八代市地域福祉計画」</p>	<p>表▼公共交通に求められる役割</p> <p>「公共交通に関する施策」</p> <p>○低公害車・<u>低燃費車</u>などの普及啓発 に修正</p> <p>「公共交通に期待される役割」</p> <p>○社会参加機会の創出や<u>高齢者の外出</u>を支援する役割 に修正</p> <p>「公共交通に関する施策」</p> <p>○<u>公共交通不便地域</u>における交通手段の確保 に修正</p>
	<p>P69</p> <p>「環境分野」</p>	<p>・公共交通の利用を促進することで、社会全体としての環境負荷の低減を図っていく一方で、公共交通そのものの環境負荷の低減に向けて、低公害車・<u>低燃費車</u>の導入などを検討していきます。</p> <p>に修正</p>
<p>②【追加記載】</p>	<p>P95</p>	<p>「今後の進め方」について追加記載。</p>
<p>③【文言修正・補足】</p>	<p>P2 3行目</p>	<p>など、南九州における交通の要衝となっていますが、<u>自家用自動車</u>利用の拡大や人口の減～ に修正</p>
	<p>P21 3行目</p>	<p>○このうち、坂本地域の2路線、<u>東陽地域</u>の1路線は時刻表どおりに運行する～ に修正</p>

<p>③【文言修正・補足】</p>	<p>P55 表 備考欄</p> <p>①JR 新八代駅</p> <p>④JR 坂本駅</p> <p>⑤肥薩おれんじ鉄道日奈久温泉駅</p>	<p>表▼交通結節点の状況「備考（○、△の理由）」を補足修正</p> <p>○<u>鉄道と路線バス、路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっており、ダイヤ接続状況はいずれも比較的良好である。</u></p> <p>○駅舎内に待合室が設置されているほか、バス停にも屋根がありベンチも設置されているなど、<u>乗り継ぎ時の待合環境は比較的良好である。</u> に修正</p> <p>○<u>鉄道と乗合タクシー、路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、鉄道と乗合タクシーについては乗り継ぎ可能な便は限られているものの、乗合タクシーのダイヤは基本的に路線バスとの乗り継ぎ利用を前提として設定されており、路線バスと乗合タクシーのダイヤ接続状況は良好である。</u> に修正</p> <p>○<u>鉄道と路線バスの乗り継ぎポイントとなっており、路線バスの半数程度は八代方面または水俣方面への鉄道と 20 分以内に乗り継ぎ可能なダイヤ設定となっているなど、ダイヤ接続状況は比較的良好である。</u> に修正</p> <p>○<u>路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっているが、屋根があり、ベンチも設置されているなど、待合環境は比較的整っている。</u> に修正</p>
-------------------	--	--

<p>③ 【文言修正・補足】</p>	<p>⑦労災病院前バス停</p> <p>⑧イオン八代バス停</p> <p>⑨種山バス停</p> <p>⑩落合バス停</p> <p>⑪大門瀬バス停</p>	<p>○<u>路線バス同士の乗り継ぎポイントとなっており、待ち時間 5～15分で乗り継ぎできる便は限られているものの、大部分の便では待ち時間 20 分程度で乗り継ぎ可能で、ダイヤ接続状況は比較的良好である。</u> に修正</p> <p>○<u>屋根があり、ベンチも設置されているなど、乗り継ぎ時の待合環境は比較的整っている。</u> に修正</p> <p>○<u>路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、上下線とも上屋・ベンチが設置されているなど、乗り継ぎ時の待合環境は比較的整っている。</u> に修正</p> <p>○<u>路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっており、相互に円滑に乗り継ぎ可能なダイヤ設定となっている。(種山線と種山バス停で接続する乗合タクシー落合～種山線は除く)</u> に修正</p> <p>○<u>路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎポイントとなっているが、個人商店の屋根下にベンチが設置されており、最低限の待合環境は確保されている。</u> に修正</p>
--------------------	--	---

<p>③【文言修正・補足】</p>	<p>P56 表 交通結節点の現状等</p> <p>JR 八代駅</p> <p>JR 有佐駅</p> <p>八代市役所前バス停</p> <p>労災病院前バス停</p> <p>種山バス停</p>	<p>表▼適正な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結節点「交通結節点の現状等」補足修正</p> <p>・新幹線駅である新八代駅では、特に新幹線と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、<u>路線バスの中には新幹線の発着時刻にあわせたダイヤ設定になっていない便が見られる。</u> に修正</p> <p>・鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、<u>鉄道と路線バスの発着時間差が5分未満と短いため円滑な乗り継ぎが困難な便が見られる。</u> に修正</p> <p>・<u>郊外を発着する路線バス（平和町線・産島線等）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている路線が限定される便や、待ち時間が長い便が目立つ。</u> に修正</p> <p>・<u>郊外を発着する路線バス（種山線）と市街地循環バスなどのバス同士の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便は一部にとどまっている。</u> に修正</p> <p>・<u>路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎ利用に配慮する必要があるが、発着時間差（余裕時間）が極端に短い便が見られる。</u> に修正</p>
-------------------	--	--

<p>③【文言修正・補足】</p>	<p>大門瀬バス停</p> <p>JR 新八代駅</p> <p>JR 有佐駅</p> <p>肥薩おれんじ鉄道日奈久温泉駅</p>	<p>・<u>路線バス（大門瀬線）と乗合タクシーの乗り継ぎに配慮する必要があるが、円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定になっている便はほとんどない。</u> に修正</p> <p>表▼円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない交通結節点「交通結節点の現状等」補足修正</p> <p>・<u>鉄道（新幹線・在来線）と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、鉄道の改札口付近では路線バスへの乗り継ぎに関する情報がほとんど提供されていない。</u> に修正</p> <p>・<u>鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、駅舎とバス停が離れており、また、駅舎内では路線バスへの乗り継ぎに関する情報が提供されていない。</u> に修正</p> <p>・<u>鉄道と路線バスの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、駅舎とバス停がやや離れており、また、駅舎内では路線バスへの乗り継ぎに関する情報が提供されていない。</u> に修正</p> <p>・<u>路線バスについてはバス停に上屋がないなど、待合環境に問題があることに加え、車道からの距離が近いため危険性も高い。</u> に修正</p>
-------------------	--	---

<p>③【文言修正・補足】</p>	<p>八代市役所前バス停</p> <p>落合バス停</p>	<p>・上下線とも多くの路線バスが発着しており、<u>路線バス同士（市街地循環バス含む）の乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、乗り場を案内する情報が提供されていないため混乱を招く懸念がある。</u></p> <p style="text-align: right;">に修正</p> <p>・<u>路線バス（種山線）と乗合タクシーの乗り継ぎ利用への配慮が必要であるが、同一箇所に設置されている路線バスのバス停と乗合タクシー停留所で名称が異なっており、混乱を招く懸念がある。</u></p> <p style="text-align: right;">に修正</p>
	<p>P83</p> <p>中段（青枠内）</p> <p>4行目</p>	<p>●以下に示す“目安”、および、見直しの考え方に従い、目安に合致する路線については、後述する“<u>公共交通の持続的な改善を実施していくための仕組み</u>”を活用し、地域のニーズや利用者の意向などにも配慮をしながら具体的な見直し内容を検討します。 に修正</p>