

人吉・球磨地域公共交通計画（案）パブリックコメントの実施結果について

1 パブリックコメント実施概要

自治体名	閲覧期間	閲覧場所	意見件数
人吉市	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、市役所仮本庁舎、西間別館、JR人吉駅、産交バス(株)営業所、人吉医療センター、くま川鉄道(株)	7件
錦町	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場総務課	0件
多良木町	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場総務課	0件
湯前町	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場、保健センター、湯前まんが美術館、湯前駅	0件
水上村	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場1階総務課	0件
相良村	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場、四浦出張所	0件
五木村	令和4年3月1日(火)～3月7日(月)	全世帯回覧	2件
山江村	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場総務課	0件
球磨村	令和4年2月21日(月)～3月11日(金)	HP、役場総務課	0件
あさぎり町	令和4年2月16日(水)～3月11日(金)	HP、役場本庁舎、各支所(上・岡原・須恵・深田)	11件

2 意見提出者：10名

3 意見件数：20件

4 意見への対応

■採用：意見に基づき原案を修正するもの	0件
■不採用：意見を反映しないもの	0件
■記載済：既に原案に盛り込まれているもの	0件
■参考：原案に盛り込めないが今後参考とするもの	3件
■その他：ご質問、ご意見として伺うもの	17件

人吉・球磨地域公共交通計画（案）パブリックコメント一覧表（最終報告）

意見提出場所【人吉市】

No.	ご意見	検討結果	検討内容
1	<p>私は市内の外れ、大畑町に住んでおります。</p> <p>交通の便が悪い人吉ですので自家用車での移動で何とか凌いでおりますが、今後この地に住み続けられるのか不安です。市内から離れた町は置いてけぼりなのでしょうか？</p> <p>産廃処理場に始まり災害ゴミ置き場や土砂置き場等をこちらに追やるだけで知らんぶりの市政には地域住民として憤りしかありません。今なおトラック通過による粉塵で自家用車は真っ白。災害で崩落した大畑梅園へ誘う大畑麓橋も来年度の着工との事。地域差を感じずにはられません。バス路線に関しても然り。乗合タクシーは本当に不便です。何度か実証実験などが行われましたが、住民の意見が通りません。</p> <p>大畑住民の要望といたしましては、以前のようにバス利用できるようにして頂きたいです。</p> <p>そこで、市内を巡回する「じゅくりつと号」で大畑方面まで巡る新コースを提案いたします。</p> <p>人吉球磨広域での計画であるならば、大畑地区とイオン錦店を通過するコースを作って頂けると買い物の足として利用しやすくなります。「みんなが幸せを感じるまち。ずっと住み続けたいまち。ひとよし」を実感できる政策を望みます。</p>	参考	<p>大畑地区におきましては、人吉市における計画策定時(平成29年度)に実証実験として「お試し大畑号」を運行し、既存の乗合タクシーとの比較や利用状況を踏まえ評価を行っているところです。</p> <p>本計画では、地域公共交通に係る法律改正、新型コロナウイルス感染症拡大や令和2年7月豪雨の影響を鑑み、「地域に必要・利用してもらえる人吉・球磨地域公共交通への再デザイン」を基本方針としておりますので、令和4年度に予定している人吉市地域公共交通計画(仮)の策定においては、改めて座談会等を通じて利用者、居住者の方のご意見を幅広にお伺いし、より地域のニーズに即した運行内容を検討してまいります。</p> <p>今回いただきましたご意見は、市計画策定の参考とさせていただきます。市計画の検討議論の場にもご参加くださいますようお願いいたします。</p>
2	<p>バス1時間2本は有っていいのではと思います。</p> <p>大変いつもお世話に成って居ます。有りがたく思ってます。</p> <p>産交バス人吉センターでまっています。今日とても寒かったので助かってます。</p>	その他	<p>御要望につきましては、バス事業者と共有し、利便性向上に向けて連携した取り組みを推進してまいります。</p>
3	白紙	その他	
4	<p>年を取って、詳しいことは理解出来なくなりましたが、人吉球磨のこれだけの大自然を残してほしい為に2～3人で観光で来られた方とか、帰省する所がない出身者がなつかしく来て使える交通機関は出来るだけ残してほしいと思います。</p> <p>テレビなどでバスの旅とか見ると廃線になったりして悲しいですね。</p> <p>大変でしょうけど今以上にさびれない事を祈ります。”</p>	その他	<p>今計画においては地域公共交通の将来像として</p> <p>①地域の各拠点が地域公共交通ネットワークで結ばれた状態</p> <p>②地域公共交通体系が持続可能に再編された状態</p> <p>このように定めています。</p> <p>今計画期間においてはJR肥薩線は今後の復旧方針等を踏まえ検討することとしておりますので、当面は人吉ICが玄関口となります。誰もが利用しやすく目的地までの移動手段が簡潔にわかるよう、接続強化や地域公共交通に関する情報提供サービスの充実を位置付けています。(P75、91)</p>
5	<p>人吉・球磨地域公共交通計画(案)において「貨客混載」についての記載がないが検討されなかったのか？</p> <p>バスやくま川鉄道等の運行とあわせて貨物を輸送する「貨客混載」の導入を検討されてもよかったのではないかと思います。”</p>	参考	<p>貨客混載に関しては、近年、JRや路線バス、乗合タクシーなど各地で取り組まれている状況でして、人吉球磨地域においても路線バス五木線で事業を実施されてきました。</p> <p>交通事業者のみでなく宅配事業者、さらには地域との連携が必要となりますことから、今後の各市町村の計画において、可能性があれば検討することになるかと思っております。</p> <p>なお、くま川鉄道に関しては、「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」において収益増に関する事項を定めており、状況に応じて検討してまいります。</p>

No.	ご意見	検討結果	検討内容
6	<p>一昨年の豪雨災害で肥薩線が寸断され、電車で観光にお出で頂いていたお客様もほとんどお会いする機会を無くしてしまいました。JR様も大変だとお察ししますが、出来れば国・県・自治体の補助等で復興して欲しいと切に考えております。</p> <p>しかしながら人吉一八代間の被害は、甚大すぎます。なので今、ど素人の私が考えますことは、くまがわ鉄道を渡と湯前間で走らせて頂けないものかという事です。そしてその区間だけでもSL人吉を走らせて欲しいのです。桜の季節・緑の季節・紅葉の季節四季折々の人吉球磨をSLに乗りながら昔の日本の風景を堪能して頂きたいのです。</p> <p>それと、もう一つは不可能かも知れませんが、八代一宮崎の新幹線で人吉駅を通らせて欲しいとの願いもあります。未来の子供たちに人吉に住んで貰う為に人吉の未来の観光の為に・・・</p>	その他	<p>JR肥薩線及びくま川鉄道に関しては、沿線自治体が一体となり、事業者、国、県と連携して復旧・復興に向けた検討を行っております。いただきましたご意見、御要望につきましては、関係者間で共有します。</p> <p>鉄道の復旧・復興は、長い時間と皆様の御協力とが必要となりますので、今後とも関心をお寄せくださいますようお願いいたします。</p>
7	<p>人吉・球磨地域公共交通計画(案)を参照の上、【大畑校区の路線バス復活】について述べる。</p> <p>・人吉・球磨地域公共交通計画(案)における大畑校区の取り扱いについて 前提として、上記の資料内で度々見受けられる地域公共交通体系の図(ex.概要版の場合はP5)において、大畑校区が反映されていない。産廃施設や災害ゴミの仮置き場等、これまで地域の負を一手に引き受けてきた大畑校区民に対し、大変失礼だと感じた。</p> <p>・路線バス廃止後の現況と人吉・球磨地域公共交通計画(案)に対する意見 筆者(30代前半)が子どもの頃は、路線バスで人吉市の中心部まで習い事に通えたが、今の子どもたちはそれができない。同じ住民税を支払っている市民であるにも関わらず、子どもの教育機会が失われるだけでなく、校区内には商業施設が1件のみなので、自家用車がなければ日常生活が送れない。結果、高齢者が免許返上でできなかつたり、将来的なことを考えて他エリアへの転出が増えている。今回の公共交通計画(案)では、伊佐等他エリア間との路線検討が挙げられているが、まずは【市民の足】である元々あった公共交通を復活するべきではないか。</p>	その他	<p>本計画は人吉球磨地域における公共交通の幹線(鉄道、路線バス)及び一部の支線(コミュニティ交通)の将来における方向性を示すものですので、地域におけるより具体的な公共交通の施策等につきましては、それぞれの自治体が策定する計画に盛り込まれることとなります。</p> <p>人吉市においては、令和4年度に地域公共交通マスタープランとなる人吉市地域公共交通計画(仮)を策定することになっており、現状の住民の方々のニーズや交通体系を詳細に分析し、それぞれの地域に適した移動手段を、多様な交通手段を総動員し、持続可能な交通体系を検討してまいります。</p> <p>なお、圏域(人吉・球磨)外からの接続については、更に広域的な考えとなりますので、県計画で補完されるものとなりますので、本計画においては、玄関口である人吉駅や人吉ICといった広域拠点から地域内の各拠点への接続強化を図ることとします。</p>

意見提出場所【五木村】

No.	ご意見	検討結果	検討内容
1	<p>将来、五木村から人吉市への路線がコミュニティ交通の支線となっているが、他の自治体コミュニティバスとの連結よりも人吉市への直行がよいだろう。</p>	その他	<p>既存路線や運行形態の見直しは、地域において様々な影響が生じる可能性があるとともに、五木～人吉間のコミュニティ交通に関しても、運行方法や運行体制など様々な選択肢が存在すると考えます。今後、沿線自治体により実態や利用ニーズ等を踏まえ、コミュニティ交通の導入や自治体単独もしくは複数自治体の共同運行かなど、地域の輸送資源の総動員なども念頭に検討していきたいと思えます。</p> <p>今後の検討に、ご意見として参考とさせていただきます。</p>
2	<p>五木から人吉区間において、コミュニティバスとして乗り換えが必要となれば、特に高齢者において体力的負担が生じると思われる。</p> <p>また、現計画(案)において経費の低減が図られるか。</p>	その他	<p>コミュニティ交通への見直し例としては、複数市町村が連携したバス事業者への運行委託によるコミュニティバスの運行や、タクシー事業者への運行委託による乗合タクシーなどがあります。御指摘のように乗り換えが発生すると乗降の負担が増え、更に利便性も損なわれるなど、地域公共交通の主な利用者である高齢者への影響が懸念されます。</p> <p>そのため、現在の利用者にとって負担が生じないような運行形態を沿線自治体で検討</p>

No.	ご意見	検討結果	検討内容
			<p>していきたいと考えています。</p> <p>なお、本計画の主目的は地域公共交通の再構築による利便性の維持・確保であることから、様々な取り組みを併せて実施することで、利便性の向上、さらには利用者増を図っていききたいと思います。一方で、運行経費の削減については、利用者増に加えて、運行に際して国の補助制度の活用等も見据え、地域の負担軽減につなげていきたいと思っております。</p>

意見提出場所【あさぎり町】

No.	ご意見	検討結果	検討内容
1-1	<p>人吉球磨地域公共交通計画(案)について 案では計画の目標が示されています 利用機運の醸成と書かれていますが現在の認知度17.5%令和8年35%とあります。 この数字を見ても公共交通の利用者ニーズの丁寧な調査ができていないと思いました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全世帯を対象とした住民意向調査 ・中高生遠距離通学生徒、保護者アンケート調査 ・利用者実態調査及び利用者アンケート ・中高校ヒヤリング・交通事業者ヒヤリング <p>客観的なデータの集積と現状及び住民ニーズの把握が必要で現状では不十分です。</p> <p>なぜ認知度が低いのか、なぜ利用率が低いのか、路線形態が悪いのか、本数のせいなのか。どうすれば利用してもらえるのか、今まで抜本的に考えてきたのでしょうか。見直す時期ではないでしょうか。公共交通にしてもしっかりマーケティングを行い情報収集して分析してもらってから対応すべきです。空バスや空電車を走らして税金投入はもうやめましょう。</p>	その他	<p>ご指摘のように、客観的なデータの集積や住民ニーズ、交通体系の現状を詳細に分析し、課題を整理することの重要性は認識しております。</p> <p>今回の策定においては、令和2年7月豪雨災害があったものの住民アンケートによって得られる地域公共交通に望む声の全体像としては、前回の調査時とそう大きく変化するものではないと判断し、アンケート調査は実施していません。しかし、各方面の関係機関から既存のデータを収集、分析した上で、人吉球磨地域の交通体系がどうあるべきか、またその将来像達成のための具体的な施策として何ができるのかといった検討についてポイントを置き、計画書を取りまとめたところです。</p> <p>ただ、毎年状況達成の評価を行い、進捗状況を管理していきますので、地域公共交通を取り巻く環境の変化があった際には、見直しのための様々な手法による詳細なデータを集積して検討してまいります。</p>
1-2	<p>また現状と問題点も書かれています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人吉インターと地域間の路線バスの移動が不便な状況 ・コミュニティーバス・乗合タクシーの幹線、支線の連携不足 <p>などがあげられていますがこの課題もわかっていながら以前から指摘されているのに放置されてきた課題であり改善されていません。</p>	その他	<p>この課題に関しては、これまでも協議会等により議論してきたところですが、解決すべき課題も多く、具体的な取り組みにまでは至っておりません。</p> <p>改めて当地域における課題として位置づけ、結節機能強化や多様な交通モードを連携、活用させ、地域内交流や観光需要へ対応するような地域公共交通体系への再構築を行うこととしています。</p>
1-3	<p>パブリックコメント、意見集約のやり方も改善の余地があると思っております。</p> <p>市民町村民参加型合意形成プラットフォーム「人吉球磨版Decidim(デシディム)」を取り入れる。(オンラインツールの活用)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・参加することから始める合意形成・アイデアを出し合う場・前向きな意見 ・安心して意見してもらえるようにするため登録に名前は必要ですが公開されないで投稿。 <p>・サイレントマジョリティーと言われる方々の地域における気づきを掘り起こしオンラインツールを活用した意見集約は非常に有益なものになりつつあるので若者から高齢者等までの幅広い意見集約ができる。今までのやり方では幅広い意見集約は望めない。</p> <p>「コロナ禍における新しい市民町村民参加型合意形成の形を実現」させる。</p>	参考	<p>今計画におけるパブリックコメントの募集は終了しておりますので、次回策定の際や今後各自自治体で検討される計画策定の際に参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見	検討結果	検討内容
	「皆さんの声を実際の政策に反映させるのがデジタルプラットフォーム」であり検討下さい。今まで制度上パブリックコメントが実施されていますが意見は数少なく学生から高齢者等の意見集約ができたとは到底言えません。オンラインツールでしたら中高生や若年層からの意見集約もできるのではないかと思います。		
1-4	<p>地域公共交通の再構築と利便性向上について(被災鉄道路線の復旧、復興)</p> <p>肥薩線が復旧すると仮定した場合の費用対効果及び地元負担について</p> <p>JR九州幹部や熊本県副知事のテレビ報道でも発言されているように莫大な地元負担、30年近く赤字の続く球磨川鉄道の増加する地元負担、路線バスの地元負担、復旧費復旧後の維持管理など今後増加するであろう地元負担について地域住民の理解をどう得るのか、住民のみならず人吉球磨の観光関連業界はそれ相当の覚悟と負担を受け入れることできるのでしょうか。すべて国、県まかせではすみません。防災と一緒に自助、共助、公助が一体とならないと現実的に厳しい状況だと思います。JR九州は民間です。</p> <p>復旧には相当の工事日数が予想されます。5年10年でできるのか。球磨川鉄道の完全復旧にしても数年から5年程度かかるでしょう。今後10年後20年後30年先を見据えた計画ができるのでしょうか。現状は日々変化します。将来人口も全体で約2割～4割減少と予想されています。財政的にも今後厳しくなるでしょう。身の丈にあった計画でないと子供や孫たち世代に過大な負担を強いることとなります。目先の計画ではなく将来を見据えた計画として計画実行していくことが重要ではないでしょうか。</p>	その他	<p>くま川鉄道におきましては、開業当初から赤字が続いており、沿線自治体の補助金により経営を維持しています。この負担抑制のためにはくま川鉄道の赤字を抑えること、つまり収入等を増やすことが最大の課題です。</p> <p>人口減少社会、また沿線高校の生徒数減少という厳しい状況ですが、我が町の鉄道として利用していただくために、様々な用途とイベント等の組み合わせや年に1度は圏域の皆様にご利用いただくなど、マイレールという認識を持っていただくことも必要かと考えます。</p> <p>このことにつきましては、JR肥薩線に関しても同様に言えることではありませんが、今後の復旧方針等を踏まえ検討することとしております。</p> <p>なお、くま川鉄道に関しては、「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」により、自治体、鉄道事業者の取組内容を詳細に定めておりますので、多方面の支援を受けながら今後の安定経営に努めてまいります。</p>
1-5	<ul style="list-style-type: none"> ・復旧までの間人口減少と高齢化の進展への対応(各市町村対応) ・復旧までの交通主体の変化への対応 <p>車中心の交通主体が続くなか復旧後の鉄道の役割について議論が必要です。</p> <p>地元民の利用が極めて低い現状で5年から10年後鉄道空白期間を経て復旧後の利用客の推移、観光客の推移などしっかりと検討しなければなりません。地元民が利用しなければ民間は撤退するでしょう。観光客頼みの計画では継続は厳しい状況ではないでしょうか。</p> <p>鉄道空白期間において各自治体、観光業界、地元住民が復旧後をしっかり描かないと年間数億の赤字路線を「継続」ということだけを安易に考えず復旧までの間しっかり議論のできる協議会をつくり備えることです。前例踏襲では何も変わらないことを自覚し未来の地域公共交通が負の遺産にならない議論を希望します。</p> <p>仮に復旧したとして復旧後は地元民、観光客にリピーターとして幾度となく利用してもらおうコンテンツが必要となります。観光客には球磨人吉地域の公共交通を利用すればポイントがたまる会員ポイントカードを導入しふるさと納税の返礼品などをポイントに応じて返礼する。地元民にも積極的に公共交通を利用した人には同じく球磨人吉で買い物等に使えるポイントカードを導入し利用を促す。復旧をただ待つのではなく今から復旧後の準備をしておく必要があります。こうした復旧後の前始末が出来なければ復旧はあり得ません。何もしない安易な計画では今の子供たちに負担だけ負わせることだけは避けなければなりません。</p>	その他	<p>おっしゃるとおり、鉄道の復旧に関しては今の段階から十分な議論のもとに将来設計を定めていく必要があるかと思います。</p> <p>くま川鉄道に関しては「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」を定める自治体及び鉄道事業者の取組について、今後いかに具体的に実施していくかが重要となってきます。</p> <p>JR肥薩線に関しても、今後、復旧等に関して協議する場が設けられることが想定され、ご意見いただいた課題も踏まえた十分な議論を行う必要があります。また、利用促進や収益増化策に関しても当然のことながら議論が必要ですので、ご提案いただいた内容については、関係者間で共有し、活用させていただきます。</p> <p>なお、本計画に置きましては5年間の計画となっておりますが、今後の社会情勢の変化に伴う見直し等を適宜行っていくとともに、それ以降の取組みも見据え、次年度以降に取り組んでいきたいと思っております。</p>

No.	ご意見	検討結果	検討内容
1-6	肥薩線(人吉～八代間)が廃線の場合 廃線の場合人吉球磨への交通手段、主体は車となり高速道路が人吉球磨地域の玄関口主体となるなら根本的に公共交通体制の見直しが必要となります。 交通拠点の複数化と拠点同士の連携が重要である。	その他	廃線の場合に限らず、現状においても、人吉ICにおける地域公共交通の接続強化が大きな課題です。本計画においても、人吉ICをはじめとする交通拠点の機能強化を具体的な施策・事業として定めています。(計画書P89)
1-7	球磨川鉄道について ・公共交通の主な利用者である学生と高齢者では輸送ニーズが異なる。それぞれに対応した輸送サービスの提供と特化した運行管理をしないと「鉄道の存続」と「コスト削減」は達成できません。 球磨川鉄道においては平日は学生を中心とした朝晩の運行(学生ニーズに対応する) 金、土、日、祝日は観光客、買い物客が見込める時間帯の運行(高齢者、観光客ニーズに対応)イベント時は臨時列車で対応、週末のみ最終列車の時間延長 各市町村の公共交通との連携乗り継ぎ。高齢者には平日バス利用を促しデマンドタクシーやバスと連携して利便性の向上を目指す。あさぎり町～湯前町の重複区間においては路線バスの利用を促す。(平日)まだまだ企業努力が足りないと思います。 経営安定補助金も見直し企業努力により乗客の乗車率が増加に転ずれば増額し乗客への割引還元サービス等行うなど利用促進を働きかける。企業努力が見込めないのであれば最低限平日、週末休日の運行の差別化をはかり赤字を極力減らす努力をお願いします。	その他	「くま川鉄道に係る長期的な運行の確保に関する計画」に次の項目を定めています。 ・安全な輸送サービスの確保、鉄道施設の整備に関する事項 ・輸送サービスの改善に関する事項 ・その他の収益増加策に関する事項 ・経営合理化に関する事項 ご提言いただいた取り組みによる運行経費の削減をはじめ、主要駅から2次交通(路線バス、乗合タクシー、シェアサイクル等)への乗継利便性の向上(接続ダイヤ、運行ダイヤの調整、運賃体系の整備等)に努めてまいります。
1-8	利用促進について ・利用者減少が予想される中、公共交通は「乗って守る」という考え方を基本に住民主体の利用促進活動が必要である。公共交通にあわせたライフスタイルを住民と共に考えていく必要がある。存続はしてほしいが乗らない、利用しないでは意味がない。車に依存した暮らしを見直し高齢者でも出歩きやすい健康で快適な生活を確保し子育て世代、若年層にも魅力的なまちづくりを進めていくうえで住民との協働によって公共交通を活かしたまちづくりの必要性、重要性を広く周知していく必要がある。住民には「おらがまちの問題」として認識共有する。できないなら将来的に廃線も選択肢の1つになります。	その他	今計画に次の3つを目標として設定しています。 ①地域公共交通の再構築と利便性向上 ②地域公共交通に関するサービス充実 ③他分野連携による利用機運の醸成 それぞれの目標に紐づけた施策、事業を定めていますが、実際の取り組みにはご意見の認識が重要ですので、多様な交通事業者と連携し、地域公共交通の情報提供サービスを充実してまいります。
1-9	デマンドバスや自家用有償運送へ転換しやすい仕組みづくりの再構築 現在路線バスの運行が困難な場合コミュニティバスやデマンド型タクシー、それも困難な時自家用有償は空白地域でなければ行ってもならずそれも地域公共交通活性化再生法に基づく協議会や事業者の合意が必要とされていることが足かせになっているのではないのでしょうか。財政に余裕がある自治体は委託できるが財政上厳しい自治体は委託等できない。 転換しやすい仕組みづくりが求められている。 スクールバス、自動車教習所送迎車等の活用規制緩和など。 事業者が入らない地域においては、元気な地元住民が支え合い登録制にて自家用車での搬送を容易にする制度の仕組みづくり。第二種免許の規制緩和を求めていく。	その他	地方部を中心とした人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっています。 このような背景から令和2年11月「地域公共交通活性化再生法」の一部改正により、すべての地域において、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が公共交通事業者等と連携して、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要があります。 より地域の実情に応じた施策につきましては、それぞれの自治体の地域公共交通計画において位置づけていきたいと思っております。

No.	ご意見	検討結果	検討内容
1-10	<p>事業のすみ分けについて 「地方公共交通の活性化及び再生に関する法律」で非効率路線の整理・統合・再編計画が言われこれに伴い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ利便性の向上 ・駅、拠点(ハブ)としたフィーダー交通の充実 ・利用者ニーズに対応した乗り継ぎ利便性の向上(観光客に対しても) ・交通情報を手軽に手にできる環境の充実を検討するよう言われてきました。 <p>肥薩線、球磨川鉄道の完全復旧まで相当の期間かかることが予想されることから今後人吉インターが人吉球磨の拠点化するのであれば拠点(ハブ)からのフィーダー交通の充実が課題となります。インターからの利用者ニーズに対応した乗り継ぎ利便性の向上が重要です。インター周辺に各地域を結ぶバスターミナル的施設の充実はかかせません。インターからの各方面への乗合(相乗り)タクシー的な運行、CTI受付システムと業務用カーナビ導入など運行管理の効率化を図ることです</p> <p>そして拠点の創出及び交通結節機能の強化として速やかに拠点の見直し、人吉インター、イオン錦店の広域拠点の早期創出と機能強化と広域連携の交通網の構築を目指す。</p> <p>イオン錦店に隣接する道の駅石野公園の一部を改修して広域拠点化する。</p>	その他	<p>ご意見の件に関しては、目標達成に向けた施策・事業として、4)交通拠点の強化を定めており、市町村、地域関係者、交通事業者が主体となり、利用者の利便性向上や乗り換え抵抗の軽減を図ってまいります。</p> <p>また、新たな技術の導入につきましても、関係機関と共有し、様々に研究、検討してまいります。</p>
1-11	<p>まちづくりとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化と人口減少空洞化への対応(各市町村が対応) ・公共交通と連携した観光まちづくりの推進 ・公共交通と連携した自転車利用環境の充実(例としてバスにも鉄道にも積み込み可)など人吉球磨地域全体の課題として広域に取り組む必要がある。 <p>各市町村が共通課題として取り組まないと錦町以外人吉球磨地域は過疎地域指定されているので対策を講じていかないと地域公共交通は削減・減少・消滅のスピードが加速される。</p> <p>人口分布においても人口は路線バス沿線沿いに多く分布しておりJR肥薩線、球磨川鉄道沿線よりも人口が多く各市町村が国道、県道沿いを中心としたまちづくりを推進している現状がある。医療施設への交通アクセスも路線バスが主体である。商業施設においても各市町村国道219号沿いに集中している。</p> <p>人吉球磨地域の地域公共交通の幹線、支線は幹線が肥薩線、球磨川鉄道、路線バスとなる。</p> <p>球磨川鉄道はあさぎり町と湯前町間で運行エリアが重複している。これらの現状を踏まえ地域公共交通の再構築に向けた事業者の果たすべき役割を的確に把握しバス路線を主体とするのか重複エリアの解消などすみわけをして無駄を省く体制により人員不足の解消をはかることが重要と思います。</p>	その他	<p>くま川鉄道と路線バスの重複区間につきましては、現行計画においても課題として捉え、バス路線の経路、起終点の見直しやダイヤ調整など、廃止を含めた路線再編を行うことで、効率的かつ効果的なバス路線の実現を目指すとしていました。</p> <p>今計画においても大きな課題として捉え、再編の手法として重複する区間以降を幹線から支線へ位置づけを変更し、コミュニティ交通として走らせることで運行負担の軽減や、自由度をもった運行ルートの変更、運賃体系の見直しを同時に行い、利便性の向上とともに効率的な再編を目指すこととしています。</p>