

## パブリックコメント結果について

1. 実施期間 令和5年1月10日(火)～令和5年2月8日(水)  
 2. 実施結果 1人(7件) ※同様の意見は集約の上、1件として計上

- ※ ご意見等につきましてはとりまとめの便宜上、適宜要約させていただいております。  
 ※ また、他の政策や事業等に係るご意見などにつきましては、参考意見としてお伺いさせていただきます。

No	ご意見・ご提案の概要	ご意見に対する市の考え方
<b>【2. 荒尾市及び地域公共交通の現状に対するご意見】</b>		
1	市役所等に勤務する職員の車通勤についてP95に記載している通りCO <sub>2</sub> 削減やSDGsの観点から通勤手段を検討する必要があるのではないかと。	<p>本計画においては、本市で運行する公共交通機関が相互に連携・補完し、利用者の移動ニーズに基づいたダイヤ設定や効率的な路線網の再編により利便性の高い公共交通網の構築を目指しております。また、利用促進を図ることにより持続可能な公共交通と環境負荷軽減を目指すものとし、P104にお示ししておりますように、数値指標として自家用車から公共交通への転換による年間二酸化炭素削減量を掲げております。</p> <p>その推進にあたっては、市役所をはじめ、市内事業者等に対し、公共交通の利用に向けた周知・啓発を図ってまいります。</p>
2	<p>図2-14荒尾市補助金負担額(産交バス)及び図2-11年間利用者数(産交バス)から人員当たり負担額を計算し、R3年度は他年度に比べ大きな乖離がある。コロナが蔓延したとはいえR3年は異常値ではないのか調査が必要である。なお、予約型乗合タクシーの場合も人員当たり負担額が年々増額となっているが原因は何か。</p> <p>補助金負担額からのベストミックスを検討すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり路線バスや乗合タクシーの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出機会の減少により、大きく落ち込んでいます。そのため、輸送人員あたりの補助金額が上昇しております。</p> <p>また、ご指摘の補助金負担額からのベストミックスの検討につきましては、P109にお示ししております施策の推進により様々な交通モードのベストミックスを検討し、P104にお示ししております数値指標の公共交通への公的資金投入額の達成を目指してまいります。</p>
<b>【4. 移動に関する地域の現状に対するご意見】</b>		
3	バスに対する意見として、バスの便数が少	バス停などの待合環境の向上については、

P48	ない、バス停が遠い、バス待合所の環境が良くないとあるが、これの解決策としてバス停の近くに駐輪場の設置を検討し、自転車や車いす、原付自転車等の利用も取り入れた計画が必要ではないか。	交通結節点や利用者の多いバス停を中心にベンチや上屋などのハード面の整備により待合環境の改善を図るものとしております。ご意見頂きました自転車等との接続につきましても、施策の推進の中で検討してまいります。
4	荒尾玉名線について、平成29年と令和4年では輸送人員が大幅に減っていることがわかる。特に、17歳以下の人員は極端に減っているように見える。この原因について、詳しい調査が必要ではないか。	第4章1-2高校生の移動実態調査における高校生アンケートにおいて、平成29年の調査結果と比較し、通学にJR鹿児島本線を利用する割合の増加及び、家族による送迎の割合も増加しているとの調査結果が出ております。調査結果を踏まえ、若年層の公共交通利用促進の取組や運賃施策の検討を実施し、若年層の利用者数増加を推進してまいります。
5	<p>図4-54曜日別利用者数(グリーンランド線)の評価について、テーマパークの利用で、土日で平日より多くなっているとしているが、ピークは金曜日であり適切な表現ではない。</p> <p>ゆめタウンシティーモールから10数分歩いてグリーンランドまで行く人を見かけるが、荒尾駅からのアクセスが悪いのではないか。</p>	<p>ご指摘を踏まえまして、「グリーンランド線はテーマパークの利用があり、土曜、日曜日で平日より利用が多くなっている。」→「グリーンランド線はテーマパークの需要があるため、他の路線と異なり土曜、日曜の利用が多い状況である。」に記述を修正いたします。</p> <p>また、荒尾駅からグリーンランドへの接続に関しましては、P109にお示ししておりますとおり、市内主要箇所を結ぶ新たな路線網を検討し、効率的で利便性の高い公共交通網の構築を推進してまいります。</p>
<b>【6. 実施事業と計画の達成状況を評価する数値指標に対するご意見】</b>		
6	<p>表3-2基本方針2に対する総括についての荒尾駅—大牟田駅間の鉄道本数が、H29からR4まですべて「90本/日」に固定されているが、数年前は145本程度あり、P11の現状は77本となっている。記載誤りではないか。</p> <p>また、荒尾市地域公共交通網形成計画のR4年のJR荒尾駅乗車人員目標が1500人/日となっているが、P108の表からは令和7年度1,000人/日、R9年度1,100人/日と目標設定に全く整合性がないのではないか。</p> <p>R9年には道の駅が開業していると推察す</p>	<p>P22荒尾駅—大牟田駅間の鉄道本数については、荒尾駅発着便を含めた両駅間の便数をお示ししております。平成30年3月にダイヤ改正が実施されましたため、H29年度の計画策定時は改正後の便数を記載しております。</p> <p>P11の九州旅客鉄道(株)の便数につきましては、R4年9月ダイヤ改正後の荒尾駅、南荒尾駅の出発便数を記載しておりますことからP22の記載方法と合わせ、発着便数の数値に修正いたします。</p> <p>P108の数値指標 JR 荒尾駅乗車人員につきましては、現行計画でございます荒尾市地域公共交通網形成計画の数値目標から減少してお</p>

	<p>るが、道の駅や荒尾海陽スマートタウンに建設予定とされている高層住宅を踏まえ、さらに駅前地区のまちづくりやJR荒尾駅の建替計画を考慮すると目標値が低いのではないか。</p>	<p>りますが、コロナ禍の利用者状況及びアフターコロナの交通事業者の利用者数見込みの数値を踏まえて設定しております。あらお海陽スマートタウンの進展を踏まえつつ、公共交通利用促進策の実施で、令和9年度1,100人/日(令和元年度の実績値である1,054人/日並の数値)を達成できるよう、施策を進めてまいります。</p>
7	<p>路線バス利用者数R3年度は148,259人となっているが、P22では143,646人と食い違っており、記載誤りではないか。</p> <p>また、R4年度148千人、R7年度193千人、R9年度222千人と少子化の中でも急拡大する計画であるが、その根拠は何か。</p>	<p>P104の産交バス市内路線年間利用者数は令和4年度(R3.10月～R4.9月)の実績値を記載しております。P22の実績値は令和3年度(R2.10月～R3.9月)を示しております。</p> <p>令和9年度の目標値である222千人については、P104にお示ししておりますように、アフターコロナの交通事業者の利用者数見込みの数値を踏まえ、路線再編やダイヤ改善、利用促進の推進により令和元年度の利用者数である222,123人へ回復させることを目標として設定しております。</p>