資料１－２

第２回会議における意見交換の概要と対応方針（案）

ご意見等の内容（要旨）	回答・対応方針など
バス停までの距離が遠く、不満である。	本市におけるバス停の人口カバー率（バス停から 300m の範囲に居住する人口の割合）は約 79%となっており、全国の同一の可住地人口密度の市町村との比較では、路線との近接性については平均的な水準を大きく上回っているという結果が出ている。※参考資料①参照。 なお、鉄道駅から 800m の範囲に居住する人口の割合を含めた「公共交通の人口カバー率」は約 93%となっており、大牟田市の約 81%と比較すると大きく上回っている。 しかし、遠いと感じるかどうかは個人の状況によるところが大きいため、利用者の多くを占める高齢者の視点に立ち、可能な限りアクセス性を改善できるよう、対策を検討する。
万田中央地区にはバス路線がほとんどなく、不便である。	万田中央地区には住吉線が運行しているが、1 日 4 便程度と便数が多くなく、乗降調査からも地区内での乗降がほとんど見られない状況である。 当該路線はシティモールやイオンタウンという本市の都市機能誘導区域それぞれに立地する大型商業施設のどちらにも乗り入れており、移動ニーズには合致していると思われるものの、狭い道路が多くバス車両の通行が難しいことから、経路が制限されており、住宅の立地状況に合致していない可能性もある。道路の状況も踏まえ、経路や便数の改善について検討する。
バス停を設けない路線（フリー乗降制度）を導入できないか。	導入することで利便性が向上する地域を検討し、安全性の確認も行った上で、必要性も含め検討する。

高齢者が多いため、市役所や市民病院、文化センターや運動公園などの主要施設までは、乗合タクシー運行エリアを含むどの地区からも乗換えせずに行けるような路線編成にしてほしい。	全ての地区から全ての主要施設に直接乗り入れる路線を編成するのは難しいが、外出目的とされる割合や外出頻度が高い「買い物」や「通院」、「娯楽・イベント参加」に関するニーズに対しては、重点的に利便性の向上を検討することとし、当該目的に関して目的地として設定されることが多い施設については、可能な限り乗入れを検討する。 併せて、主要施設の周遊性を高めるために、市内を循環する路線の導入についても可能性を検討するとともに、直接乗入れができない地域からの主要施設へのアクセスについても、接続の強化と、待合環境の向上により利便性の向上を行い、乗継ぎに対する負担感の軽減を図る。 なお、乗合タクシー運行エリアから主要施設へのアクセスに関し、バスセンター（あらおシティモール）における乗合タクシーと路線バスの接続状況については、バスの便数があまり多くない文化センターまでのアクセスを除くと概ね良好となっている。※参考資料②参照。 今後は、人口減少下においても、誰もが快適に安心して暮らせる都市をつくるため、公共施設や生活関連施設などの都市機能の集積と、公共交通によるネットワーク化を推進する。
荒尾駅から有明高専まで向かう路線を設けてほしい。	大牟田市において実施している有明高専の学生に対するアンケート結果を分析し、移動実態も踏まえながら、路線新設の必要性について検討する。
玉名方面への高校への通学に関して利便性が低い地域がある。	高校生アンケート調査の結果によると、玉名方面の高校に通学している学生の移動手段は「JR」が約半数であるため、荒尾駅や南荒尾駅までのアクセスを改善することで、利便性が向上すると思われることから、ダイヤなどの改善ができないか検討する。
乗合タクシーの利用しやすさをPRして、利用促進を行ってほしい。	既に実施している広報紙への掲載やチラシの全戸配布、FMたんとでの放送に加え、健康体操や自治会での寄り合いの場など、機会を捉えて利用促進を行う。場の設定などについては地域の方の協力もいただき、積極的に地域に出向く。

福祉施策とも連携しながら、路線バスが通る道路まで出られない方も含めて、対策を検討する必要がある。	民生委員アンケート調査の結果も踏まえ、行政区ごとのニーズを精査した上で、既に実施している地域の支え合い活動との連携についても検討する。
目的地に行くのにバスセンターを経由しなければならず、不便である。	いずれの路線においても、バスセンター（あらおシティモール）での乗降者数が最も多くなっており、高いニーズがあると見込まれるため、現行の「バスセンター（あらおシティモール）への全便乗入れ」は維持しながらも、本市の都市構造の中心拠点である荒尾駅周辺と緑ケ丘地区周辺それぞれを中心としたネットワークについても併せて検討する。
交通事業者と商店街などが連携して、輸送と配達を行うサービスを行い、それを行政が支援する仕組みがあればよいと思う。	会議で紹介された健軍商店街における事例（乗合タクシーが荷物の宅配を行い、商店街がその料金の一部を補助するもの）をはじめ、他市の取組みも参考にしながら、商業施設等とも連携し、本市で実施できることについて検討する。
利用者数を増やすため、世界遺産施設をターゲットとし、観光客を取り込んでいく施策を考えることが重要である。	観光客にとっての利便性を高めることに加え、企画きっぷの販売や割引制度の導入などのインセンティブを検討するとともに、来訪が多い地域を分析し、高校生や大学生などの自動車を持たない世代に向けたPRなどの実施についても併せて検討する。
鉄道駅があるのは地域の強みであるので、活用する方法を検討してほしい。	バリアフリー化がなされていないことや、東口がないことなどの課題も多いが、南新地土地区画整理事業の進捗も踏まえ、まちづくりに大きな効果が発揮されるよう、駅周辺の活性化と併せて駅の改修を検討する。

乗合タクシーの利用者数が伸び悩んでいるため、路線バスからの移行が進んでいるのか、移動頻度が変わっているのかどうかなどを検証してほしい。	乗合タクシー導入前後での外出頻度は大きく変化しておらず、乗合タクシー導入により他の移動手段から乗合タクシーの利用に転換した方もほとんど見られない。また、路線バスからの移行の状況についても、アンケート調査における回答数が少なかったため、把握することが困難であった。 今後は積極的な情報発信により啓発活動を行い、登録者数及び利用者数の増加を図る。