

指宿市地域公共交通計画(案)に対する意見とそれに対する市の考え方

ページ	意見	意見に対する市の考え方
全体	図表のタイトルの前に「番号」を入れた方が良い。	章番号や頁番号を付してあるため、図表の番号は不要と考えております。
全体	順番を、1計画策定の背景・目的→6指宿市地域公共交通の課題→7指宿市公共交通計画（以下、資料編などとして）→2指宿市の地域概況→3指宿市の公共交通の概況→4上位計画→5地域ニーズの把握 と変更してはいかがか。	本計画は、地域の現況の把握・検証を行った上で課題の抽出、計画の検討を行う流れになっております。 なお、本内容は交通事業者や市民、学識経験者など地域の多様な関係者が参加する指宿市地域公共交通活性化協議会において承認を得た内容となっているため、このままの構成としたいと思います。
目次	7.の部分が、本文（P101）では「7.指宿市地域公共交通計画」となっており、一致していない。	ご指摘のとおり「7.指宿市地域公共交通計画」に修正いたします。
4	土地利用状況について、本文1行目に「湖沼」と記載されているが、円グラフや表では「池沼」となっており、表現が統一されていない。	「湖沼」に統一いたします。
11	指宿市の将来人口について、「令和27年（2045年）には、令和2年（2020）年の人口の半分程度」との記載について、両年の数値を比較すると「6割程度」との表現の方が良い。	ご指摘のとおり修正いたします。
25	指宿市の公共交通網について、本文では、鉄道⇒路線バス⇒コミュニティバス⇒予約型乗合タクシー⇒タクシーの順で記載されているが、P26以降の説明では、順番が本文と異なっている。 P25の本文の順番に合わせてP26以降の説明を変えてはいかがか。	ご指摘のとおり修正いたします。
28	指宿市民限定鹿児島交通路線バス回数券について、路線バス回数券は、65才以上とそれ未満とで回数券の色分けをし、かつ、65才以上については割引率を大幅に引き上げるなどとしたらいかがか。 全国の乗合バス事業者の9割は赤字で休廃止路線は今後も増える恐れがあり、一方で増え続ける高齢者、言い換えれば「外出弱者」をいかに「外出」に導くかが重要。施策の内容が現状とさほど変わらなければ、「使って残す」には繋がらないように思う。	指宿市民限定鹿児島交通路線バス回数券は、年齢等を問わず市民全員を等しく対象としています。 ご意見のとおり、今後も高齢化が進行する中で、市民を外出に導く取組は重要であると考えております。 一方で、高齢者はバス停まで歩くことや乗降が難しいといった理由から、路線バスよりも、小型車両で家の近くまで来てくれるあいタクやタクシーなどの利用が多い傾向となっております。 施策1-2で示したとおり、市民の誰もがより利用しやすい公共交通を検討するとともに、路線バスについては、市民の通勤・通学・買い物利用や観光客の利用促進を図ることで「使って残す」仕組みづくりに努めてまいります。
36	時刻表の青い囲みが何を意味するか、P33の表現に合わせて記載してはいかがか。	注記を追記しました。
66以降	上位関連計画について本文での説明などもなく、地域公共交通計画に関連する計画の概要が各頁に記載されているが、例えば、地域公共交通計画とその他計画の関連性が分かる模式図みたいなものを付け、本文で説明を加えてみてはいかがか。	P1に模式図を追加しました。
75	問2-3の棒グラフについて、グラデーション無しの実線で表した方が見やすい。	ご指摘のとおり修正いたします。
95、107	交通事業者へのヒアリング調査結果について、JRから「まちづくりと一体になり地域を盛り上げる仕組み」に関して「集客イベント」や「二月田駅の利便性向上」といった要望がなされているが、具体的な対応策はどのようなものか。 交通事業者にとっては、P.107の円グラフにあるように、公共交通は将来は「必要」だが今は「利用していない」といった市民の「意向」というより「実態」は、「公共」交通とされる交通事業者であっても慎重な対応を取らざるを得ない大きな理由の一つかと思う。	「集客イベント」としては、なのはなマラソンなどの沿線イベントの開催のほか、施策2-2で示したパッケージ商品の開発・導入も検討してまいります。 「二月田駅の利便性向上」については、駅東側の区画整理事業に伴い駅利用者の増加が見込まれることから、駅へのアクセシビリティ向上等についても検討してまいります。
95	交通事業者へのヒアリング調査結果について、バスの場合は、「バス路線の集約を進めており」、「協議をしながら、どの路線を残すか検討したい」とより具体的な意見が出されているが、これに対する具体的な対応策は本計画（案）のどの部分と考えればよいか。	施策2-1において、運行事業者の負担増加や、委託費用増加による行政の負担増加、人口減少社会などを見据えた、効率的な市内公共交通の再構築を検討していくこととしております。
103-104	7-3-(2)路線・系統別の具体的な役割について、「どの場所と接続するか」という点だけでなく、それによって、当該系統がどのような移動の役割を担うのか、という点についても記載することを検討いただきたい。	ご指摘のとおり追記いたします。
104	7-3-(2)運行実施主体について、イッシーバス、あいタクともに、指宿市から交通事業者へ運行委託されていることを考慮すると、実施主体は「指宿市（運行は交通事業者に委託）」と記載する方が、実態に即しているのではないか。	ご指摘のとおり修正いたします。
107-114	実施スケジュールについて、実施スケジュールを示す黒い矢印の上に、「検討」や「適宜実施」といった文言が、付いていない箇所が散見されるが、文言を付け加えてはいかがか。	ご指摘のとおり追記いたします。
109	施策1-3 効率化・利便性向上のための新技術導入の検討について、JRと協議して、喜入駅までは整備されている「タッチ決済」の整備を指宿市内の駅まで進めることを盛り込むことはできないか。	指宿枕崎線（鹿児島中央駅～指宿駅）においては、令和5年10月からクレジットカードによるタッチ決済機が導入されております。 JRを含めた交通事業者の皆様とは、よりよい公共交通体系の構築に向け、今後も引き続き協議を続けてまいります。
115	目標2のデータ取得方法について、「R5年度に実施する～（略）」とあるが、P117[目標達成状況の評価（効果の評価）について]1点目、3点目と内容が整合していないように思われます。（P117の記載内容から、少なくとも令和8年度及び令和10年度末には状況を把握するための調査を実施する必要があるのではないかと。）	令和8年度及び令和10年度に調査を実施する旨、追記いたします。
その他	二月田駅は、かなり前に無人駅となり最近ではトイレも封鎖となった。もはや指宿市としても一定の努力を覚悟の上でJRと協議を進める覚悟が無ければ、本計画はこれまでの延長線上のものでしかないように感じる。	ご意見として承りました。 なお、二月田駅のトイレについては、JRとも協議し、市で清掃などの維持管理を行うこととなり、令和5年11月から再開しております。