

パブリックコメントの結果について

募集期間:平成29年10月1日～平成29年10月31日

応募件数:3件

番号	応募方法	応募要件	意見	回答
1	持参	・弘前市内に住所を有する人	<p>市の公共交通再編実施計画(案)閲覧したが、その対象以外の地域路線(既設)路線も考えていただきたい。県、国では高齢者に対し免許返納を勧めているが、その代りの足として公共交通路線バスの充実が必要です。富田町を運行するバスは住民にとって現状は大変不便でなおざりにされている気がする。利用バス停は大富町入口、土手町、大学病院、市役所、駅前方面は朝の通学通勤時間と夕方退社、下校等の時間帯のみでその間約5時間位(11時～15時)は全く運行されていない。</p> <p>市の交通政策推進室ではその地域住民の利便を考えて運行時間設定したのが疑問に思う。以前は富田町にも循環バスが日中走って便利よかったが改定により不便になり、本数(減)何年も見直しされないでいる。日中、土手町方面や大学病院、市役所に行くには徒歩で上土手町停留所まで15分(春～秋)、冬は20分はかかる高齢者にとってはきつい、市中心部は云うまでもなく、土手町循環100円バスだけでも10分に1本、他の市内バスや市街行きバスが同じルートを多く走っている。市の中心部から少し離れた地域には路線バスが少しの本数だけ、あまりに不公平でないですか。今年1月の泉野多目的センターで路線バスの説明会があり、この事をだしたが、平成29年度には活かされていないし、8月三大地区市政懇談会でもこのことを述べました。今回で3回目です。</p> <p>核家族が増え、高齢者が多くなる世の中を各地域に利便性のあるバス路線を計画や改善して不便な地域を少なくしてほしい。</p>	<p>公共交通網の再構築は、人口減少や少子高齢化が進む将来を見据えて、市内全域を行っていくこととしていますが、今回の弘前市地域公共交通再編実施計画は、特に運行欠損の大きい4方面を対象としております。今回のご意見があった地区については、その他の地域路線と併せて引き続き再編の検討をして参りますので、ご理解願います。</p>
2	持参	・弘前市内に住所を有する人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前⇄大鰐間の電車を廃止して自転車・シルバーカー・歩行者のみの道路にする。</li> <li>・レールを取り除いての工事にせず、上にふたをする様な工法にする。(工期・工費の節約)</li> <li>・一年通して通行できる事が大事なので大鰐の温泉等を利用した融雪路にする。(雪対策ができれば年間通して人を集められる)</li> <li>・沿線には多くの学校があり、実現すれば利用者は多く、既存の道路の朝タラッシュ時、渋滞緩和が見込める。</li> <li>・弘前⇄大鰐間は景観も良好ですから、大鰐の山並みや岩木山が見える事が絶対大切。そのため高い建造物は造らない。(サイクリングロードとして世界中に発信する)</li> <li>・弘前周辺は色々な作付けが可能だから、いちご・桃・梨・りんご・栗ひろい・しいたけ・いも掘りまで一年を通して楽しめる(沿線に近い所で)</li> <li>・伝統工芸、体験・販売、自転車だからこそこの展開が出来る。</li> <li>・休憩の為の食堂、レストラン、ファストフード等経営も期待できる。</li> <li>・大鰐の町も活性が見込めるし、弘前中央駅から、公園までの人の増加もあると思う。</li> <li>・世界中にサイクリングロードとして発信し、外国からの観光客を呼び込む。</li> <li>・出来ればオリンピックまでに開通すると一番良い。</li> <li>・今までの電車利用客には、スクールバス、通勤バス等増車に対応する。赤字路線への補助金カットで資金の足しになるはず。</li> </ul>	<p>弘南鉄道大鰐線については、平成28年5月に策定した「弘前市地域公共交通網形成計画」において、わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するネットワークへの再編の考え方について、「鉄道(弘南鉄道大鰐線)を守り、活用します」としております。</p> <p>今回の弘前市地域公共交通再編実施計画においては、大鰐線を幹線的な位置づけとし、地域の公共交通を乗り継げるようにすることで、利用を促進することとしております。</p> <p>また現在、大鰐線は赤字路線であります。市では欠損額の補助はしておらず弘南鉄道が負担しております。</p> <p>ご意見のあった件については、たいへん多種多様で貴重なご意見であります。現時点では大鰐線の更なる利用促進を図ることが必要であります。</p>

番号	応募方法	応募要件	意見	回答
3	Eメール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・弘前市内に住所を有する人</li> <li>・本計画に利害関係を有する人</li> </ul>	<p>&lt;全体的な印象&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なぜ赤字状態になっているかを検証し、利用者をいかに増やして赤字を減少させるにはどのようにしたらいいかという展望が見られない。この再編が果たして利用客増加につながるかどうか不透明である。マイバス意識を持ってもらうのが重要ではないか。本音を言うと、特定の時間帯にバスが集中し、終バスも早くして利用しづらいの一言しかない。赤字を減少させるには利用しやすく、利用しやすさをアピールしていく必要がある。</li> <li>・利用客のメインターゲットは誰か。通勤通学客をメインとするならば、利用しやすいダイヤ編成が必要。郊外にも夜遅い時間まで(終バス21:00頃)走らせるダイヤがあってもいいのではないか。また、郊外から市内に来るバスをもっと遅くできないだろうか。商業施設の時間延長に伴い、夜遅くまで仕事している人や夜遅くに買い物に出かけたい人もいるはず。それを取り組みたいところである。それが実現できれば、商業施設、従業員、利用者にとって利便性が増すだろう。弘前市は、青森県の三大都市であるにもかかわらず情けない。もし、よる遅くまで運行が可能ならば、割増料金の設定も一つの案である。</li> <li>・弘前市内の路線を優先的に配置しているよう見受けられる。市内路線でも利用者がそれ程多くない路線もあるのではないか。環状運転を行うことによる起終点の変更、市内の路線も含めた路線統合や路線廃止等抜本的な再編が必要と考えられる。環状運転により、現行のダイヤでは、それ程距離が離れておらず路線バスが走らないところも走れるのではないか。(例:弘前駅前⇄浜の町⇄石渡⇄船沢⇄高杉⇄前坂⇄独狐⇄石渡⇄浜の町⇄弘前駅前)</li> </ul> <p>&lt;再編案に対する意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(3.2. 路線毎の再編の概要) 予約が必要な需要対応型路線と定路線運行の乗合タクシー路線の線引きはどのように決めたのか。予約が必要となれば、利用者の面倒であるから利用者が減ることが考えらるので、定路線運行の乗合タクシー路線の方が、まだ望ましい。利用者の予約はどのようにするのか教えていただきたい。</li> <li>・(3.2. 路線毎の再編の概要) 各路線とも乗り継ぎが必要になるようだが、乗り継ぎの時間はどれくらいになる予定なのか。乗り継ぎ時間が長すぎてもだめだと思われる。乗り継ぎの時間は10分～15分程度が望ましい。</li> <li>・(7.3) 乗り継ぎ割引の実施) 乗り継ぎ割引が実施されるとのことだが、現行に比べるとどれくらいの料金水準になるのか。現行よりも割高になっては利用者減ではないか。現行とほぼ同じ料金水準かそれ以下でないと乗らないと思われる。</li> <li>・(7.4) 交通系ICカードの導入) これはすんなりとは行かないと思われる。弘前市および中弘南黒のバス・鉄道だけで導入することは困難ではないか。青森県他市町村、青森県、他道県、県内外の鉄道機関やバス期間との連携が必要。その辺の調整は進んでいるのだろうか。交通系ICカードが使えれば便利だが、開始までに実施できの基だ疑問である。</li> <li>・(7.5) 公共交通利用促進方策の継続的実施) 企画切符の発売も現行と同じでは利用が促進されないとと思われる。コンビニ、スーパー、弘前市役所等の公共施設販路拡大の施策を講じてみるのも価値があると思われる。郊外では買う場所がほとんどない。</li> <li>・(P92) 運賃体系の見直しや各種割引施策はいいと思われる。官民(交通機関、会社、利用者)を挙げてぜひとも実施していただきたい。会社への通勤を車からバスにシフトさせるような施策があればいいと思う。</li> </ul>	<p>&lt;全体的な印象&gt;</p> <p>現在、弘南バスの運転手がかなり不足しているため、増便や時間延長のサービス量の増加については、困難な状況であります。そのため、今回の計画において、タクシーの運転手を活用することで、バス運転手不足の解消を図るとともに、重複路線を統合しバス運行経費の削減など、財政的にも効率化を図っていきます。</p> <p>弘南バスの運転手不足の解消が見込まれた場合は、サービス量の増加について弘南バスと協議して参ります。</p> <p>&lt;再編案に対する意見&gt;</p> <p>需要対応型路線と定路線運行の線引きについては、過去の乗車率の高さで乗合タクシーの運行形態を計画しております。需要対応型路線の乗車率が高まった場合は定路線運行の変更も考えますし、併せて乗車率が高まるよう利用促進にも取り組んで参ります。利用者の予約については乗合タクシーの時刻表で乗りたい便の1時間前までにタクシー事業者を利用者名、乗りたい時刻、乗りたい停留所を予約します。あとは、乗りたい時刻までに乗りたい停留所で待っていただくとタクシーに乗車できます。また乗車時に降りたい停留所を指定していただき、降車時に運賃を支払うこととなります。</p> <p>乗継時間については10分前後を目安としております。</p> <p>乗継割引については、交通事業者の協力も必要であるため、引き続き協議して参ります。なお乗合タクシーの運賃については、現行の路線バス運賃と比較し割高にならないよう配慮しております。</p> <p>交通系ICカードの導入については、自治体間調整、事業者間調整など課題はありますが、導入に向けた検討は必要と考え、本計画に記載しております。</p> <p>利用者促進については、貴重なご意見ですので、今後の参考にさせていただきます。</p>