

多事総論会 発言意向票の意見内容

項目	意見内容	方針
利用しやすいバスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北市内線、岡田線バス停より、蟻ヶ崎台町会まで高齢者にとって手ぶらでもハード。アルプス公園線の増便。(マイクロバスでも可)デマンド運行の検討を依頼します。 	<p>アルプス公園線については、現状維持を考えています。デマンド交通については、地区の実情を踏まえ、地元組織と一緒に検討を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年4月から転職し、横田→信大循環線を利用しているが、一度も定時に来たことがないです。机上でダイヤを組むのではなく1か月くらい実際に乗車してみてダイヤを組んでほしいです。 	<p>路線バスの運行については、道路の混雑状況等に大きく影響され、遅れが生じます。道路事情は、曜日や時間帯によっても異なるため、道路事情も考慮したダイヤを検討します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浅間線を利用していますが、8:30の始業にいい時間のバスがなく自宅から10分以上歩いています。雨の日、体調の悪い日はつらく、家族に車で送ってもらっています。17時台、18時台も1時間に1本しかなく、やはり待っているのはつらいです。(観光客も困っているのをよく見ます)どうかご検討を。 	<p>浅間線については、現状維持を基本としながら、路線全体を再編する中で必要なダイヤ変更を検討します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横田信大循環線、新町バス停の利用者です。主にイオンモール内にあるカープスに行く、その他、勤福会館、あがたの森等を利用しています。新町バス停から浅間線経由では30分以上かかります。そこで裏町などを斜めに歩くと80歳の足でも頑張って20分程でイオンモール(カープス)に着きます。美術館、あがたの森などに行くにはバスターミナルで乗り換える不便さを感じます。それで信大横田線と横田信大線がターミナル始発ではなく、山手線の様に循環線になったら乗り換えの手間がなく大変便利だと思います。暑い日、寒い日、屋根もベンチもないバス停で何分遅れか分からないバスを待つ心細さは大変です。 	<p>信大横田・横田信大循環線は乗り換えることなく、そのまま乗車できますが、運転手の交代等で車両が変わる時は、ご不便をお掛けしますがお乗り換えが必要となります。 バス待ち環境については、バス停毎の利用状況、道路環境等を考慮し、順次整備を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を起点としての芳川、寿地区センターとの新コミュニティバス路線の開設を 	<p>南部地域において、住宅地や地域づくりセンターから最寄りの鉄道駅へ接続する短距離路線を検討しています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの本数を増やす事はできないのか。 	<p>利用が多い路線(区間)については、運行本数を増やすよう検討し再編します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスロケーションシステムについて(以前、全車両に搭載するという件) 	<p>一部の車両には、バスロケーションシステムが搭載されていませんが、全車両へ搭載できるように調整を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京メトロで導入されているようなポイント制度を導入してほしいです。税金を投入すると税の公平性の問題が生じるためピコカで支払えるようにし同時にポイントを付与する。紙の回数券とピコカのポイント付与を同時に使えるように 	<p>現在、西部地域コミュニティバスではポイントカードを導入しています。その他の路線においても、利用者がインセンティブを得られるような施策について、検討を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近距離通勤者は(徒歩・自転車)の公共交通転換報奨制度 	<p>通勤者をターゲットにした施策について、関係機関、各企業と調整をしながら対応できる施策について研究します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業・会社等勤務先雇主との公共交通機関促進協定の導入 	<p>バス待ち環境については、バス停毎の利用状況、道路環境等を考慮し、順次整備を進めます。</p>
ラストワンマイルの課題について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 健康退職者による送迎バス(自家用)ボランティア制度 	<p>2種免許を持たない方による運行が可能な自家用有償運送について、導入の検討をします。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市としてデマンドタクシーを運行する事はないのか。 	<p>住民の意見を聞きながら、必要に応じて導入の検討をしていきます。</p>
マイカー VS 公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー自粛による脱炭素奨励制度 	<p>自家用車から公共交通への転換を促す施策等を環境政策部局と連携しながら進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公設民営化実現後のバスターミナル活用に変化はあるのか。 	<p>松本駅周辺における公共交通のシームレス化を進めていますが、バスターミナルの活用について、当面は現行での運行を予定しています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村井駅の交通結節点としての拠点の充実を 	<p>村井駅の改築を踏まえ、東西方面から村井駅に路線を接続させる等、交通結節点としての機能の強化を進めます。</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の免許証早期返納策 	<p>免許証返納後も移動手段に困らないよう、公共交通の充実を図りながら、高齢者の移動支援として関係機関と連携して協議します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩いて楽しいまちづくり構想 	<p>関係課と連携し、中心市街地における、歩行者や公共交通を優先した、交通によるぎわいを創出できる施策を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ あがたの森から横田への渋滞について 	<p>市内の渋滞対策については、計画的な道路整備と自家用車から公共交通への転換を促す施策等の対策を進めながら、改善策に取り組みしていきます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鎌田から高宮(19号線)の渋滞について 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な交通渋滞対策のお願い 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西部地域コミュニティバスが一部、山形村へ乗り入れているが、村民で存在を知らない方もかなりいると思われる。山形村民への利用促進策など何か考えがあるか。 	<p>西部地域コミュニティバスは、山形村と一緒に検討・運行しており、協働で利用促進を行っています。昨年度からは、新たに朝日村も加えた1市2村で松本エリアの公共交通の設計を協議しており、今後は、1市2村協働でより一層の利用促進を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市として保有・取得する設備等の内容、予算規模及びその資金調達構想 	<p>必要な設備等については、設備毎に自治体と事業者でどちらが保有するのが最適かを検討しています。 予算については、年間約3億円を見込んでいます。 資金調達については、国・県の補助制度を最大限活用しながら、利用促進による利用料金収入の増加を図ります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行道について 	<p>公共交通と自転車との連携拡大を図ると共に、自転車通行空間の整備を進めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ バスに乗車している際、バス停より発車しようとする時と止まってくれる車はほぼ皆無です。道路交通法により公共交通機関が発車しようとする場合は譲ることが定められているはずですが、それにもかかわらずひどい車になるとクラクションを鳴らし抜かしています。私自身も車を運転中、バスに譲ろうとしたらクラクションを鳴らされました。定時運行のために是非啓発してほしいです。(国体道路で実態を見てください) 	<p>松本警察署とも連携しながら、自家用車の運転マナーの向上について啓発活動等を進めます。</p>	