

「千曲市地域公共交通網形成計画(案)」に対する意見募集結果

— 貴重なご意見ありがとうございました。 —

提出された意見の内容及び市の考え方は、次のとおりです。

NO.	意見の内容	意見に対する市の考え方
1	<p>・統一されたデザイン(車体の色) 運送業、コンビニ配送の車など、車体の色そのものがその企業の広告となっています。市の循環バスは路線数・頻度共に多いと思いますが、いまいち市民に認知されていないのは、誤乗防止のために路線別に色分けがされているからではないでしょうか。</p>	<p>市の循環バスは 9 路線ありますが、それぞれ色分けと番号を付すことで利用者のみなさまに認知されている一面もございます。循環バス全体での車両デザインの統一についても、ご指摘のような効果があると考えられますので、今後検討してまいります。</p>
2	<p>・市役所職員による通勤利用の促進 利用促進策に「通勤利用」が想定されていますが、市役所が 1 か所に集約されることですが、まずは市職員が利用することが第一ではないでしょうか。</p>	<p>網形成計画でも通勤での利用促進が掲げられています。より多くの通勤の皆様にご利用いただけるような環境整備、利用促進に努めます。また、市役所でも率先して取り組んでいきたいと考えております。</p>
3	<p>・市施設等へのアクセス手段 各ホールや体育館、県立歴史館、市営プールなど、特定の日や時期だけ利用がある場所へアクセスできるよう臨時ダイヤなどを設定するのはいかがでしょうか。</p>	<p>運行日が限られるダイヤについては、事前に運行計画を立てる循環バスよりシャトルバス等による対応を想定しております。</p>
4	<p>・支援・利用促進の対象者 30～50 代(中高生の親世代、高齢の親を持つ世代、これから高齢になる世代)が知る機会が少ないのではないのでしょうか。</p>	<p>今回の網形成計画の中でも、将来の公共交通利用者のための「大人の(高齢者を含む)バスの乗り方教室」等で周知する機会を設けていきます。</p>
5	<p>・第 6 章 1.基本方針 (2)「ターゲットを絞るサービス提供」・・・通勤・通学者へは駅前の P&R、C&R 環境の整備を基本としているにもかかわらず、交通拠点(→P51 以降)として屋代駅・戸倉駅を設定し、路線を集中させるのは矛盾が生じているのではないか。</p>	<p>通勤・通学者については、現在利用のある屋代駅・戸倉駅へは朝夕の運行を設計します。また、駅まで徒歩・自転車・車で通うこともできるという想定でパーク&ライド、サイクル&ライドの環境整備を実施するものとします。</p>
6	<p>・第 6 章 2.公共交通網整備の考え方 (1)「広域交通軸を設定する」・・・現在市内には屋代・更埴 IC・姨捨 SA の 3 カ所の高速バス停があり、路線として市外のみならず県外(新宿・名古屋・大阪)へのアクセスに寄与している。乗り換えなしで、三大都市圏と結ばれる交通インフラの重要性は非常に高いと考えられるため、広域交通</p>	<p>高速バスについては、県外とのアクセス手段として重要性が高いと認識しております。利用環境整備についても幹線軸と地域内フィーダーとの乗継拠点を優先的に整備してまいります。今後、屋代地区の広域交流地区の開発の進捗状況により見直すなど検討をしていきます。</p>

	<p>軸への設定およびその利用環境整備の方針(→P60以降)を示していただきたい。</p>	
7	<p>・第6章2.公共交通網整備の考え方 (3)「交通拠点(結節点)を設定する」・・・交通結節点を地域・生活拠点の中での乗り継ぎ箇所と位置付けるならば、路線の階層化の考え方からすると拠点内に一カ所は設けるべきなのではないか。だとすると、例えば利用頻度が高い市内の商業施設(綿半・ツルヤ・原信・西友)や公共施設(白鳥園・新庁舎)など駐車場をターミナルとして利用可能な箇所を設定し、地域内フィーダーと幹線となる大循環線を結びつけることはいかがでしょうか。</p> <p>観光は別にしても、一般市民にとって駅に向かうのはそこから移動する手段の場所であって、目的ではないから、あえて循環バスの交通結節に組み込まなくてもよいのでは。</p>	<p>地域内フィーダーと幹線軸、地域交通軸との乗継拠点(結節点)については、地域の住民の皆様と今後検討してまいります。利用頻度が高い商業施設や公共施設等は有効な乗継拠点であると考えております。</p> <p>ただ、鉄道駅は市外への移動手段への乗換にもなっていることから、重要な結節点であると考えています。</p>