

長崎市地域公共交通計画(案) パブリックコメント一覧

No	ご意見・ご要望	長崎市の考え方	修正内容	修正しなかった理由
1	<p>長崎バスをときどき利用している。 バス路線を午後の時間帯に散歩することも多い。 回送中のバスを見かけることが多い。 意味不明の「回送」が多すぎると感じる。 朝の出勤時、郊外向けバスを「回送」にするのは理解できるがそうではない。 長崎バスが所有するバスの数や運転手の数を減らすことが、県営バスとの連携を模索することよりも、長崎バスという会社が早急に取り組むべき課題ではないのか。</p>	<p>基本方針である既存路線の効率化・見直しでは、ダイヤだけではなく、運転手や車両の配置、運行計画等を含め、総合的に効率化を図る主旨であるため、回送もその中に含まれると考えています。</p>	なし	<p>ご意見の主旨と長崎市の考えは同旨であり、既に計画書に記載しているため修正しません。</p> <p>【記載箇所】 P 8 4 ~ 1. 既存路線の効率化・見直し</p>
2	<p>素案を読ませていただきました。 私は普段バスをよく利用しているので意見をいくつか出したいと思います。 【バスに関して】 赤字路線がほとんどであるこの情報は大事にしないといけないと感じます。 南部・東部・中心部の3カ所に乗り換え起点を設ける事には賛成なのですが、長崎バスが今年から作った三和地区の乗り換えは本数が減り、経由地増で目的地へ行く所要時間がかかるようになった事と、乗り換えの時間を待たず本来乗るべきバスが行ってしまう。 その結果1時間近く待つ事になるといったデメリット要素が多いシステムになった場合は更なる利用者減少につながると危惧します。 東長崎地区は特に経路が複雑な上、カードも異なる、同時刻に二社のバスが同じ経路を通るといった要素は改善しないといけないと思っていました。 今回のテコ入れで東側は長崎バス、西側は県営バスといった役割分担があってもいいかもしれないと感じます。 運賃に関してですが、値上げは反対です。人口減少→運賃値上げ→利用者減→運賃値上げという負のスパイラルに陥ったら長崎のバスは成り立たなくなると思います。 そして公共交通存続に関係するかは微妙ですが路面電車との運行に関して協力をすべきだと思います。 大都市ではJR等が災害・事故になった場合代行バスが運行されますが、長崎の場合JRは行っても路面電車とバスの協力がなくて上手く行ってないのでは？と気になっていました。 その点は今後の課題に入れてもいいのではと思います。</p>	<p>ハブ&スポーク運行は、長距離路線を中心に各方面からの合流地点に乗継拠点を設け、拠点前後の運行便数をそれぞれ調整しやすくするためのもので、これによって各方面からの便数は減らさず、拠点から中心部の重複した路線の効率化が実現できる反面、乗継の手間が増えることとなります。そのため、スムーズな乗継ができるよう、ダイヤ調整や乗継拠点の整備が必要と考えています。長崎バスと県営バスの2社局連携も、この方針に即して運行調整が行われる予定で、その内容は住民代表や行政等が参画する協議会で意見調整が行われます。 この既存路線の効率化・見直しは、全国的にも安い料金の維持に貢献するものと考えています。 また、本計画はバスのみでなく、市内公共交通全体の維持存続を目標とする計画であり、各公共交通同士の連携も推進していきます。</p>	なし	<p>ご意見の主旨と長崎市の考えは同旨であり、既に計画書に記載しているため修正しません。</p> <p>【記載箇所】 P 9 0 ~ 施策 2 : 競合路線における便数調整 施策 3 : ハブ&スポーク型ネットワークの形成 施策 4 : 需要に応じた輸送手段の選択</p>
3	<p>お年寄りや身体の不自由な方々が路線バスを利用しやすいよう、ノンステップバスを導入する補助金の助成などをお願いいたします。 行先や経路がややこしい路線が多いため、できるだけ統一して利用しやすいようにして欲しいです。</p>	<p>誰にでも使いやすい公共交通とするため、バリアフリー車両の導入促進を図るとともに、ICT技術の活用等により、誰でも公共交通が利用しやすい環境を整備することとしています。</p>	なし	<p>ご意見の主旨と長崎市の考えは同旨であり、既に計画書に記載しているため修正しません。</p> <p>【記載箇所】 P 9 0 ~ 施策 1 6 : 車両等のバリアフリー化 施策 1 7 : 先進的なICT技術の積極的な導入</p>