

多事総論会 slido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	・ 高速バスとの連携も検討希望です。例えば土日運行する長野-飯田間みずずハイウェイバスで、高速四質バス停→松本IC下車後、松本インター前バス停に接続なら土日便利です(明科行きバスは土日運休)。松本IC→100円バスは市内観光にも有用では？将来リニアと連携？松本ICバス停と路線バス松本インター前バス停の接続改善是非ご検討を。 ・ 市街内は既にある意味どうでも良く、山辺、村井、空港付近、山形・朝日、波田、梓川、新村、和田、島内・・・こういう住宅地・ベッドタウン・周辺地域と市街を、どう密に便利に結ぶかが、松本市の活性化の肝でしょう。「自家用車が無いと生活が出来ない」実態、あるいはそう思われていると人口も増えないし、経済や人的交流も活性化しようが無い ・ 寿台線を一部四ツ角回りにとの案があるが、松原線そのものを竹渕～四ツ角～東口～松原西、北、東～棚峯(養護学校通学時間除く)にすれば、利用者の多い寿台東口～西口間の本数が増えるし、松原方面の利便も維持できるのではないかな。 ・ 「ウーバー」の様なサービスを導入する、というお話がありましたが、東京の渋谷では「共有交通」という形でウィラーの「mobi」というサービスが導入されている模様です。松本市でも導入してみるのはいかがですか。参考までに紹介されている記事を載せます。 https://trafficnews.jp/post/108607 ・ 鹿教湯線は東町を通らず、岡田線と同じ法務局を回るルートで良いのでは。飯田町～信大前間は、ほとんど乗降が無い。その分の2往復分を法務局回りの本数増に充てた方が良いでしょう。松本城回りのルートにもなる。 ・ 秀峰学校交差点から松本駅に向かう循環線とタウンズニーカーが通行することが多い。せつかく1時間に合計6本走ってても、実質3本(20分毎)と変わらない。 ・ 梓橋駅のみに限らず、梓橋駅と一日市場駅への接続でも良いのでは？ ・ 郊外地域の話題が出ましたが、松本駅から村井駅へ結ぶバスがある様に線路東側を縦方向に行く路線があります。その線路西側を縦方向に広丘駅や村井駅へ結ぶバス路線はいかがでしょうか。具体例では梓橋駅・島高松駅・島内駅のいずれから松本駅を経由せずに直接広丘駅・村井駅へ結んだりしたら面白いと思います。 ・ ローターリーのタクシー駐車スペースにも一般の送迎車両がずらずらと並んでいてバトカーまで来ていました。帰省シーズンだけでも松本市内各地区への帰省支援という形で送迎バスみたいな物を創設しても良いと思います。 ・ 中山線はジャンボタクシータイプな上、運行曜日がまちまちなので使いにくいのですよね…。時々、松本工業高校へ行くことがあります、その際の乗車ルートの選択肢にはならないですね。	路線再編を検討するうえで、参考とさせていただきます。
	・ スマートフォン版信州ナビの時刻表を選ぶにも同一方面であっても運営主体と発着地別で細分化されすぎ、総当たりで探す状態になっているバス停があります。(ひどい例・鎌田バス停)このUIをどうにかしないと気軽に誰でも使えるようにはならないのでは考えています。今後のバスの統合でスッキリする可能性はありますが改善できないでしょうか ・ 信州ナビのWEBサイト版は位置情報の更新が遅い場合があり、本当に行ってしまった(通過済み)のか、これから来るのか分からない時があるので使いにくいですね。バスによってはそもそも表示が無い場合もあります。システム的には静岡県の東海バス等で使われている「もくいく」に似ていますね。 ・ 信州ナビでバスの位置情報や時刻表が検索できるが、不便で仕方ない。検索に時間がかかるし、走っているのに位置情報が表示されないバスがある。位置情報の反映にタイムラグがある。	信州ナビは、長野県が主導して全県を対象としたバスロケーションシステムとして導入されたもので、使用方法等の課題については、機会ある毎に長野県へ具申していきます。 また、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ので、全車両へ搭載できるように調整を進めます。
	・ 4月よりバス運賃のキャッシュレス決済実証実験を行うそうですが、スマートフォンにQRコードを表示させる方法を試用と記憶しています。しかしスマホに慣れない方々にはハードルが高いと思われ、プラスチックカードをかざすだけでも可能なFeliCa(WAON等)やEMV規格準拠(クレジットカード)非接触決済の導入は厳しいのでしょうか	実証実験においては、スマートフォンに慣れない方向けに、プリペイドカード(カードにQRコードが印刷されたもの)での対応も可能としていますので、スマートフォンをお持ちでない方は、プリペイドカードをご購入していただき、ご利用ください。 また、導入するキャッシュレス決済ツールにつきましては、実証実験の結果を踏まえて、最適なツールを導入します。
	・ 事前配布資料の「利用しやすいバス」の頁-- Q1 松本市域では、GTFS*の採用は検討していますか？ *GTFSとは、Googleマップに、「バス停」マークと、「時刻表」を表示するシステム。 https://tshimada291.sakura.ne.jp/transport/gtfs-list.html	現在、市内路線バスの運行情報をGTFS-JPの共通フォーマットで作成するため、調整を進めています。
	・ ゆうちょ銀行の引き落とし手数料が有料になりましたが、今後ますます市民のキャッシュレス化が進んでいくと思います。現状、決済手段をキャッシュレスに移行しようとする、市内では公共交通のみが現金決済でボトルネックとなっています。とても不便です。	令和4年4月から、タウンズニーカーでQRコードによるキャッシュレス決済の実証実験を行います。 実証実験の結果を分析したうえで、本格導入に向け検討・準備を進めます。
	・ キャッシュレス決済によって利用者情報を取得し、属性別、地区別の利便性向上に向かっていくたら理想だと思います。	現在、キャッシュレス決済の本格導入に向けて、担当課と協議を進めており、利用者の年齢、乗降場所等のデータが取得できるよう検討しています。 取得したデータを基に、利用状況を分析し、利便性の向上へ繋げていきます。
	・ 長野市では「KURURU」が使えるので、松本市でも同様にICカードでの支払いが出来ると便利だと思います。個人的にはSuicaが使えるとありがたいです。	キャッシュレス決済のツールとしては、QRコード決済や地域連携ICカード等の複数のツールを比較検証しています。 実証実験の結果を踏まえて、最適な決済ツールを導入します。
	・ 大都市の事業者でやってますけど、土日などに子供運賃100円均一とかあれば、家族の移動が「車→バス」になるかな。	利用促進施策として、参考にさせていただきます。
	・ 運賃体系をロンドンや他の欧州みたいにゾーン制にすればわかりやすいと思います。	運賃体系については、距離制、定額制、ゾーン制の3つのパターンが考えられます。収支率等も考慮したうえで、運賃体系を検討します。

項目	意見内容	方針
ラストワンマイルの課題について	・ 少々バスから外れますが、自宅・勤務先からバス停までのラストワンマイルとして自転車の利用は考慮されているのでしょうか。バスに乗っているとバス停付近の主に歩道橋の下に自転車駐輪場に使えるような広さの完全な空きスペースを時々見かけそこを自転車駐輪所にする事は困難でしょうか。	自転車が、ラストワンマイルの移動手段となることは十分に考えられます。また、松本市自転車活用推進計画にも公共交通と連携させた駐輪場やサイクルラック等の配置・整備の推進について記載しており、計画的に整備を進めます。
	・ ワンマイルの考え方は理解できるが、今まで直接行けた場所へ行くのに乗り換えが必要となる。	乗り換えが必要となることも想定されますが、運行便数の増加等により、全体の利便性を向上できるよう検討を進めます。
マイカーVS公共交通について	・ 駅を出たところに路線と乗り場が一览でわかる掲示物と、乗り場番号をターミナル「1～」ロータリー「21～」アルプス口「31～」など重複しないように設定してほしい。現状バスの路線図や乗り場案内が駅前に無く、さらに駅ロータリーとターミナルで乗り場番号が重複している。来訪客が駅前で右往左往している光景は日常。	乗り場案内については、松本駅の改札口を出た場所に、案内表示を掲出するように準備を進めています。 また、乗り場番号についても、重複しないように改めて配番をします。
	・ 松本駅とバスターミナルをペDESTリアンデッキで結ぶことで乗り換えが楽になるのでは？屋根付きなら雨に濡れる心配も無くなります。	シームレスな環境は、利便性の向上にも繋がるため、必要な施設の整備を進めます。
	・ 松本駅お城口のバス停はタウンズニーカー乗り場と北市内線のバス停が別れており、とても分かりにくい配置です。アルプス口とバスターミナルを含めると松本駅周辺のバス乗り場は4箇所に分かれており、乗り換えの動線を意識した再配置が必要ではないでしょうか？駅とバスターミナルを結ぶべき。	バスターミナルの規模、発着便数、乗り換えの利便性等を考慮したうえで、乗り場の再配置の必要性について検討します。 また、駅とバスターミナルの接続については、鉄道とバスの乗り換えを考慮して、必要な検討項目であると考えます。
その他	・ 市民課の窓口がバスターミナルにあると便利ですね。	いただいたご意見を庁内で共有し検討します。
	・ 夕方頃に松本駅アルプス口(西口)一般車停車場所を通りますと迎えの車と思われる大渋滞が起きています。その車の目的地はわかりませんが、その利用者をバスに移行してもらう為に必要な調査等はされているのでしょうか。	令和元年度に市民の移動実態を調査する目的で、バーソントリップ調査を実施しています。また、令和3年度には、路線バスに関するアンケート調査も実施しました。 バーソントリップ調査結果については、移動実態等を分析したうえで、再編の方向性を令和3年度に策定した松本地域公共交通計画に反映しました。 また、地区毎に意見交換会を開催し、地元住民の意見・要望等をお伺いし、路線再編の参考としています。
	・ 属性別の利用者把握は大事だと思います。高齢者は高齢者の要望(主にデマンド系)、若者は若者の要望(主に定時定路線系、利便性向上、将来へ向けた提言)があるのでその辺りは属性別、年代別で聞いてみた方が良いと思います。	
	・ 今回の公設民営を機に、ノンステップバスが100%になればいいですね。	車両については、古いものから順次、更新する予定です。導入する車両については、ノンステップバスを検討します。