

黒石市回遊バス「ぷらっと号」再編計画（案）パブリックコメントの結果について

市が実施しました黒石市回遊バス「ぷらっと号」再編計画（案）に対する意見募集結果については、下記のとおりです。

記

1 意見募集期間

令和4年5月25日（水）から令和4年6月23日（木）まで

2 意見募集方法

市のホームページに募集に関する情報を掲載し、市のホームページと企画課において案を公表し、閲覧できるようにしました。

意見提出は、所定の記入用紙に氏名（法人等の場合は名称および代表者氏名）、住所、連絡先、件名（任意様式のみ、「黒石市回遊バス「ぷらっと号」再編計画（案）への意見」など）を必ず明記し、市企画課（市役所2階）に直接持参（土・日曜日、祝日を除く午前8時15分～午後5時）または郵送（当日消印有効）、ファクシミリ、Eメールで送付のいずれかの方法によることとしました。

3 提出された意見

3人の方から意見をいただきました。

（提出された意見の内容とそれに対する市の考え方）

No	意見の概要	市の考え方
1	黒石駅を中心とした運行経路となっているが、運行事業者である弘南バスの黒石営業所を発着拠点とした方が、アクロスプラザ線の設定が不要になり、より多彩かつ利便性の高い運行ルートの形成が可能になるのではないか。	市では、黒石駅を様々な交通モードが接続する交通拠点として位置付けているところです。 黒石駅を発着の拠点とし、乗り継ぎ利便性を高めることで、ネットワーク全体の利便性を高め、市内外の来訪者が公共交通の利便性を感じられるようにしたいと考えております。
2	市街地周辺の便を優先した路線設定は、その沿線が路線バスの路線が設定されている地域でもあることから民業圧迫となり、弘南バスによる現行路線の撤退にもつながりうることを考慮する必要がある。	黒石市総合計画をはじめとする各種計画の中で、中心市街地の活性化を目指していることから、市街地に対して集中的にバス交通のサービスを提供することといたしました。 また、通勤・通学や広域移動などの多くの方の移動を支える路線バスとの競合を極力避けるため、ぷらっと号は、交通弱者等の福祉対策及び中

		心商店街の活性化を目的として、通院や買物でご利用いただけるような時間設定といたしました。
3	路線バスがある地域については、同路線の黒石市内乗車分運賃を100円とするような施策も検討する価値があると考えます。	運行距離に比例して運行経費も増加しますので、路線バスにおける市内一律の運賃体系は今のところ考えておりませんが、必要に応じて検討してまいります。
4	将来的なぷらっと号及び予約型乗合タクシー事業維持の観点から、運行委託業者に対して「専従」の人員採用・確保を要請する必要があると考えます。	市内の交通事業者が実施主体として運行を行っている公共交通事業もあることから、市が実施主体となる公共交通事業に対し「専従」の人員配置の必要性については、今後の状況に応じて検討してまいります。
5	弘前市への通勤・通学を考えた朝の便と夜の便、始発便を通院で利用した方向への帰りの昼の便の設定を希望する。	<p>運行事業者においては、運転業務の人材や車両等の限りある運行資源を組み合わせ、運行をしているところです。</p> <p>この中で、市では、ぷらっと号を交通弱者等の福祉対策及び中心商店街の活性化の目的として位置付けております。</p> <p>時間帯によっては、路線バスとの競合を避ける必要があり、また、運行資源にも限りがあることから、早朝及び夜の便の運行は予定しておりませんのでご理解願います。</p> <p>これらのことから、通院や買物でご利用いただけるような時間設定といたしました。</p>
6	長坂コースの路線は他路線と異なり路線バスの運行が無く、路線が廃止されると公共交通機関が断絶してしまうので維持したい。	<p>北地区・上十川地区方面の廃止路線区間については、ぷらっと号に代わる移動手段として、予約型乗合タクシーの実証運行を実施しているところです。</p> <p>あらかじめ予約の必要はありますが、市内での通院や買物の目的地によっては、乗り継ぎの必要がないメリットもございますので、新たな公共交通として活用いただきたいと思いますと考えております。</p>

7	<p>廃止路線の予約型乗合タクシーでの代替は、雨天時等の臨時的利用の利便を考慮すると予約可能時間の制限から現実的ではないと思われる。</p>	<p>予約型乗合タクシーは、朝の1便は前日、2便以降は1時間前までの予約で臨時的な利用にもご利用いただけるものと考えております。</p>
8	<p>地域によっては、用務先の事情に対して利用可能であれば、いくらでもバスの時間に合わせるし、タクシーよりも安ければお金も出るので、経費削減は当然必要なことと思うが、最低限の生活維持のために代替公共交通手段のない地域の路線廃止だけは何とか阻止したいと考える。</p>	<p>市では、令和元年10月に策定した黒石市地域公共網形成計画の中で、効率的で持続可能な公共交通体系の構築のため、バスから需要に見合った交通モードに転換することとしています。</p> <p>郊外の廃線区間については、予約型乗合タクシーに置き換えることで、地域の公共交通を維持していきたいと考えております。</p>
9	<p>ちとせ線の弘南鉄道との乗り継ぎを考慮してほしい。</p>	<p>運行事業者においては、運転業務の人材や車両等の限りある運行資源を組み合わせて、運行をしているところです。</p> <p>この中で、ぷらっと号が同時間帯に運行する車両として2台を上限と設定しました。</p> <p>現行のちとせ・南コースは、ぷらっと号間での乗り継ぎの利便性が低いことから、再編案として、まずは、ぷらっと号間での乗り継ぎを考慮しました。</p> <p>限りある運行資源の中で、全ての発着時刻が弘南鉄道との乗り継ぎを考慮できませんが、弘前市方面への公共交通としては、路線バスも運行されておりますので、市外への移動手段の一つとしてご検討いただきたいと考えております。</p>
10	<p>市の補助金を最小限に抑え、ぷらっと号を継続させるため、趣旨に賛同する会員を募り会費を徴収し、会員の割引特典を設けてみては。</p>	<p>現状において、そのような制度は考えておりませんが、市民の声が多数寄せられた場合には、検討したいと考えております。</p>
11	<p>ぷらっと号利用者の実人数が分からないか。</p>	<p>延べ利用者数としては把握しており、本計画(案)に掲載していますが、実人数は把握しておりません。</p>

12	<p>小型車両にすることで経費を削減できないか。</p>	<p>現行車両の更新時に検討してまいります。</p>
13	<p>雪道を考慮して、安全第一に、広い道幅の道路を運行すべきである。</p>	<p>黒石市地域公共交通網形成計画において、ぷらっと号の運行エリアは、「中心市街地活性化区域（中心市街地活性化基本計画）」及び「市街地エリア（「居住誘導区域」・「都市機能誘導区域」：立地適正化計画）を基準として、それらのエリアを網羅し、中心市街地における交通利便性の向上を図ることとしていますので、この範囲内を目安に運行経路を設定しました。</p> <p>また、運行に当たって支障がないか、運行事業者や警察署等の関係機関の意見を聴取した上で、運行経路の設定をしています。</p>
14	<p>乗合タクシーの通勤・通学に合わせた時間変更を希望する。</p>	<p>運行事業者においては、運転業務の人材や車両等の限りある運行資源を組み合わせて運行しているところです。</p> <p>予約型乗合タクシーは、高齢者等の買物や通院の移動を支えることを目的に運行しており、また、運行資源にも限りがあることから、早朝及び夜の便の運行は予定しておりませんのでご理解願います。</p>
15	<p>1時間前だと待つ時間が長いため、乗合タクシーの予約を30分前までに希望する。</p>	<p>予約型乗合タクシーの車両は、一般タクシー車両と併用しております。運行事業者と乗合タクシーへの配車準備等を検討した結果、1時間前までと設定しておりますのでご理解願います。</p>
16	<p>乗合タクシーは、各路線、何台で対応しているのか。</p>	<p>予約型乗合タクシーは、北部・東部・南部の3路線運行しておりますが、各路線において、セダン型（4人まで乗車可能）の車両を最低1台確保しております。</p> <p>予約が多くなった場合には、人数に合わせて、複数台又はジャンボタクシーの運行で対応することとしております。</p> <p>バス需要の低い地域に導入したもので、多くの利用者は想定しておりませんが、車両にも限りが</p>

		ございますので、ご利用の際には早めの予約をお勧めいたします。
17	バスは毎日運行なので、乗合タクシーを週3日から毎日での運行に希望する。	令和4年9月まで実証運行をしておりますので、検証の上、検討してまいります。
18	山形地区での乗合タクシーの毎日運行を新規に希望する。 運行しないのであれば、市民に対し、平等に利便を図るべきなので、路線バスを利用している市民に対して運賃の助成をすべきである。	今後も路線バスの運行が見込まれる地域に対しては、予約型乗合タクシーの運行は予定しておりません。 多様な交通モードが存在する市内の公共交通において、運行距離や運行経費も様々ございますので、全ての市民の方に対して平等な運賃の設定は難しいものと考えております。
19	地域公共交通をバス・タクシー事業者への委託ではなく、市の直営にできないか。	運行可能な事業者がいる現時点において、市直営の地域公共交通は考えておりません。
20	黒石市で、弘南バスに毎年補助金をどれだけ歳出しているのか。他市町村は補助していないのではないかな。	令和2年度は、ふらっと号に21,928千円、路線バスに58,137千円の運行補助をしております。 路線バスについては、沿線市町村による一定の負担により維持されているところです。
21	路線バスの利用率の低い便は乗合タクシーなどに置き換えることも必要では。	効率的で持続可能な公共交通体系の構築のため、必要に応じて検討してまいります。
22	青森県全体の地域公共交通を考えてほしいが、まずは黒石市がコミュニティバスの見本となってほしい。 運転免許返納者が増えることも考えられるので、ぜひとも黒石市のコミュニティバスが自立して後世に引き渡せることを希望する。	青森県地域公共交通網形成計画において、青森県は複数市町村をまたがる広域路線について、市町村は市町村で完結する路線について検討することが期待されています。 市内で完結する路線については、効率的で持続可能な公共交通体系の構築のため、需要に対応した運行となるよう引き続き検討してまいります。

4 ご意見全文（原文のまま記載しています）

1 計画全般について

2 ページ 2-1 再編の考え方二つ目の○の「黒石駅を中心として」運行経路を見直すことについて

計画の新路線はすべて黒石駅を発着点としているが、むしろ、運行委託先である弘南バスの黒石営業所を発着とした方がよいと考える。そうすることによって、「アクロスプラザ線」の設定が不要になり、より多彩かつ市民利便性の高い運行ルートの形成が可能になると考える。(弘南バス黒石営業所とアクロスプラザは隣接)

さらに付け加えるならば、市街地周辺の便を優先した路線設定は、当該地区が元々弘南バスの路線が設定されている地域でもあることから民業圧迫となり、弘南バスによる現行路線の撤退にもつながりうることを考慮する必要がある。弘南バスの路線がある地域については同路線の黒石市内乗車分運賃を 100 円にとするような施策も検討する価値があると考ええる。(運賃減額分を弘南バスに対して補填)

また、運行車両の取り回しについても弘南バス黒石営業所を発着することによって車両整備面などで便利になると思われる。路線のルートとしても第一便(奇数便)を黒石営業所→各方面→黒石駅→黒石市役所(図書館)→黒石病院→黒石営業所、第二便(偶数便)を逆回りとすることによって、通院、通学、買物、行政手続の一般生活が概ねカバー可能である。

2 計画全般について(概要説明会をうけて)

運行業者の人員配置上の都合で路線の設定時間等に大きな制約がある旨確認し、将来的なぷらっと号及び予約型乗合タクシー事業維持の観点から、運行委託業者に対して「専従」の人員採用・確保を要請する必要があると考える。

補助金について人件費に係る部分を厚くして人材確保に充てるようにする。原資としては民間路線バス運行区間のぷらっと号減便による費用軽減分などを充てる。

3 長坂コース廃止について(沿線住民としての意見)

3~4 ページより長坂コースの路線が廃止されることについて

他路線と異なり長坂コースについては弘南バスの運行が無く、路線が廃止されると公共交通機関が断絶する。長坂バス停から存続する最寄りバス停(美原町バス停)までの距離は 1.7 km であり地元住民の不便は計り知れない(私の自宅最寄りの派出子バス停も同等)。利用者減を廃止理由としているが、そもそも地域住民の利便性を無視した時刻表の設定であるため(前身の弘南バス時代含む)住民が利用したくてもできないだけであり、潜在的な需要は決して少なくないと考える。弘前市への通勤・通学を考えたとき始発便の黒石駅到着が 7:20 を過ぎていると、ほとんどの学校・企業で始業時間への遅刻が確定する(電車の乗継上弘前駅到着が 8:24)ため通勤通学に使用することができない。最終便についても 18:11 よりも前に黒石駅発であると弘前駅発 17:00 の弘南鉄道には乗車しなくてはならずこちらも非常に使いづらい。始発便が 6:45 黒石駅着、最終便が 18:15 黒石駅発となれば、弘前南高校や東奥義塾高校への電車やバスへの乗継が可能になる。この 2 校への時間内アクセスが可能になれば居残りや残業さえなければほとんどの通勤通学の利便性が著しく向上することから利用者数向上が見込める。特に始発便は駅の後に黒石病院も経由すれば通院にも有利であることから幅広い年代にとって有益である。

(黒石病院の外来再診は 7:30 から受付)

通勤通学 (+通院) 上必須ではない土日祝日の運行はともかくとして、せめて平日について、先に述べた朝の便と夜の便、あと、始発便を通院で利用した方向けの帰りの昼の便 (14:00 前後ぐらいの運行であれば利用者の取りこぼしは防げると考える) の設定を希望する。

想定されるルートは、始発便: 弘南バス黒石営業所 (6:20 頃) →旧商業高校・上十川小学校経由で長坂 (6:30 頃) →黒石駅 (6:40 頃、遅くとも 6:45 までに) →黒石市役所 (図書館) 経由→黒石病院 (6:50 頃) →弘南バス黒石営業所 (6:55 頃)、最終便: 弘南バス黒石営業所 (18:00 頃) →黒石病院 (18:05 頃) →黒石市役所 (図書館) 経由→黒石駅 (18:15 過ぎ) →長坂→ (18:25 頃) →旧商業高校・上十川小学校経由で弘南バス黒石営業所 (18:35 頃) ぐらいか。なお、昼の便の回る方向は問わず。

所要時間は現行の長坂ルートと同等。車両の運用についても、提示されている他プランと朝・夜の便は被らず (昼はどこかに入れていただければ結構)、また、現行の弘南バス黒石営業所の始発・終発路線の時間 (弘南バス黒石営業所の営業時間) を考慮しても運行委託先の負担も大きくはならないと思われる。

なお、予約型乗合タクシーでの代替は普段自転車を使用する層の利便 (雨天時の臨時的利用) を考慮すると予約可能時間の制限から現実的ではない。

最後に、旧上十川小学校学区はただでさえ陸の孤島と化しており、(実際、人によってはセブンイレブンの移動販売が生命線) ここから公共交通手段を完全に奪い去ることは、地元住民にとって死活問題となりうる。

市街地に住んでいる方は自分たちだけの都合で時刻表の設定に文句を言うのですが、この地域の人ならば用務先の事情 (通勤通学の始業時間や就業時間) に対して利用可能なのであればいくらかでもバスの方に時間を合わせますし、何ならタクシーよりも安ければお金も出します。(私自身も実際に学生時代 (最終期の弘南バスでの路線運航時) には片道 500 円以上の料金設定であったが、黒石駅から自宅まで徒歩では 30 分以上の所要時間であることを考えると乗車できるのであれば喜んで出していた)

経費削減は当然必要なことと思うが、最低限の生活維持のために代替公共交通手段のない地域の路線廃止だけは何とか阻止したいと考えるものである。

意見 2

ちとせコースを我が家では利用すると思いますが、4 便中、中 2 便は到着から電車の時間まで 1 分しかありません。

朝の 9 時 40 分は 10 分程度、夕方の便が 20 分程度でした。

買い物利用の方は、時間にそこまで制約はないと思いますので、駅の到着時間をもし可能であればご検討いただけたらと思います。

そうすると買い物利用の方の他に鉄道利用の方も増えないでしょうか。

休みは子供たちも弘前に出掛けたりするのに利用できるのではないかな? と思います。

意見 3

1、名称「黒石市コミュニティバス愛好会」を設立して主旨に賛同する愛好会会員(中学生以上)から年会費を納付した会員に会員カードを発行して通常料金大人1回100円を大人1回200円、幼児1回50円を幼児100円とする。ただし、前述年会費を納付した会員は会員料金大人1回100円、乗合タクシー通常料金1回200円を半額チケットなしで1回200円とする。

今年度の会員有効期限は10月1日から翌年3月31日とし、次年度以降の有効期限は、4月1日からその次の年の3月31日とする。

会員カードに有効期限を記載する。

会員は1000円でプラス1回で11回分の回数券でバス、乗合タクシー乗車した場合、会員カード(会員の3ヶ月以内の写真に割印を押印して付番する。)を提示して、回数券を支払って利用することが出来る。

今年度、次年度以降の回数券有効期限は会員有効期限と同様である。

回数券に有効期限を記載する。

会員カード、回数券を持参していない場合は通常料金200円を支払うこととする。

会員カード、回数券は、毎年度、年度でわかるように色を替えること。

最新のR2年度利用者実数100人なのか、1000人なのか、1万人なのか、わかれば、一番、よい。

年会費は、今年度、次年度以降も、ア、黒石市住民登録市民1人に付き、イ、黒石市の事業所1人に付き、ウ、賛同する黒石市外の人1人に付き、2000円とする。

理由、黒石市の持ち出し補助金、R2年度約2100万円であるから、今後、黒石市の持ち出しを出来る限り、最小限にする。

毎年度、前年度より黒石市の持ち出しが100万円以上増額した場合、その都度10月改正案を出して対応する。

黒石市コミュニティバスを後世に継続させるため。

2、バス1台29人乗りではなくて、14人乗りとする。

理由、参考資料実績より、14人乗りで対応が出来ると思われる。利用者が15人以上になったら、バス1台29人乗りにして、経費を削減して、黒字経営に出来るようにつとめるべきである。

3、アクロスプラザ外右回りの増便

増便2便

黒石駅前6:00通学通勤18:30帰宅

理由、通学通勤の利便を図る。

4、アクロスプラザ右回り、左回りの経路変更

増2停留所

【仮称】青山通り(注、ラム・システム(株)の東側次の十字路)(新規)

【仮称】ローソン黒石角田店前(新規)

減2停留所

【仮称】美原町北口(新規)

【仮称】八甲(新規)

仮称八甲、美原町の小路を運行するより、冬道を考慮して、安全第一に、大通りを通行すべきである。

5、乗合タクシーの時間変更

7:50 を 6:00 に、10:10 を 9:10 に 11:30 を 18:00 に変更する。

理由、生徒、通勤者の利便を図る。

行き 10:10 は、黒石病院通院外来時間に間に合わない。

6、乗合タクシーは、全便 30 分前までに予約が出来るようにする。

理由、1 時間前だと、待つ時間が長いため。

7、乗合タクシーは、全地区、何台で対応しているのか。

理由、予約が一杯で乗車が出来なかったら、困るから。

8、乗合タクシーの稼働を週 3 日ではなくて、毎日運行する。

理由、バスは毎日なのに不平等である。

9、山形地区の毎日、新規運行

理由、山形地区だけが除外されているため。

路線バスが運行しているから、除外していると思われるが、運行しない方針ならば、黒石中学校へ通学している生徒にだけの料金の補填だけではなくて、路線バス山形地区黒石駅往復を利用している市民に対しても利用料金を補填するべきである。

市内だけで、黒石市があるわけではないのだから、どの市民にも、平等に利便を図るべきである。

10、2025 年 4 月 1 日から、バス、タクシーを委託ではなくて、黒石市で直接、経営が出来るようにする。

理由、年会費を納付していただくことにより、市民のコミュニティバスに対する理解、利用が見込めるので、黒石市で直営することにより、運転手雇用、バス 3 台 14 人乗りハイエース(新車 3 台で税込 1200 万円)、タクシー 5 台 5 人乗りカローラ(新車 5 台で 1800 万円)で利用者のさらなる緻密な増便が出来、メリットがある。

直営により、黒石駅から黒石市姥懐霊園行き、黒石市姥懐霊園から黒石駅行きのバス、タクシーを 2025 年 04 月から、10 月まで、毎年、第 2 日曜日に往復タクシー 1 便、ただし、8 月は、13 日に、往復バス 2 便、運行が出来、利用者の利便を図ることが出来る。

8 月 13 日は、墓参優先のため、バスの便を各コース調整減して、黒石市姥懐霊園へのバス運行とする。

本当は、黒石市だけで考えるべきことではなく、青森県県庁部局で、青森県全体の交通手段コミュニティバスを青森県県庁部局直営で、現在、必要な市町村に運行することが望ましい。まずは、出来ることを確実に自分の街、黒石市が青森県のコミュニティバスの見本になって、黒字直営にして、足元を固めてから、青森県全体交通手段コミュニティとして考えてほしい。青森県全体的コミュニティ交通手段を、青森県県庁部局が腹を割って考えるべき時期に来ている。

11、黒石市で、弘南バスに、毎年、補助金をどれだけ、歳出しているのか。

理由、弘南バス HP より、平川市、大鰐町、田舎館村では、弘南バスに補助金を出していない。

補助金を出している以上、黒石市 100 円バスだけのことでなく、調整していくことが、毎年、必要である。

弘南バス路線バスの便の利用者が少ない便は、廃止して、乗合タクシー(料金設定する。)を利用してもらうとか、後世に負の財産を残さないためにも、メスを入れて、調整が必要であ

最後に、現在、運転している人でも、80歳頃から、運転することが難しくなると思われるので是非とも黒石市コミュニティバスが自立して、後世に黒石市コミュニティバスを渡せることを希望する。

担当：企画課

電話：0172-52-2111（内線 235）

FAX：0172-52-6191