

(道民意見提出手続の意見募集結果)

北海道後志地域公共交通計画（案）についての意見募集結果

令和4年(2022年)7月20日

北海道後志地域公共交通計画（案）について、道民意見提出手続により、道民の皆様からご意見を募集したところ、2人から、延べ6件のご意見が寄せられました。

ご意見の要旨及びご意見に対する北海道後志地域公共交通活性化協議会の考え方については、次のとおりです。

意見の概要	意見に対する北海道後志地域公共交通活性化協議会の考え方※
<p>並行在来線について 住民の意思が十分伝えることができないままJR廃線が決まってしまったのは残念。</p>	<p>本協議会は、並行在来線の存廃を決定又は意見交換する会議体ではございませんが、計画（案）は存廃についての結論を踏まえたうえで内容を検討しております。 ご意見として承ります。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>岩内地区の拠点機能について 岩内地区のバスは岩内ターミナルを起終点として運行されていますが、町内の金融機関やスーパーマーケット・病院は同じ中心部でありながらややバスターミナルとは離れた場所にあります。神恵内線・小沢線に関し、それぞれの出発地から一度中心部を循環し岩内ターミナルを起終点とするルートの方が利便性は高いように感じます。</p>	<p>本計画は後志地域のマスタープランとして、主要な公共交通政策について方向性を示すものです。詳細なバスルート等に関しましては、各自治体やバス事業者等で検討していくため、いただいたご意見については計画への反映は致しかねますが、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>余市中心部のバス停留所集約化について バス停集約化はメリットばかりに見えますが、国道沿線の店舗や医療機関の利用者からは乗り場が遠くなったとの印象を持たれる懸念もあります。これはウイスキー工場の見学に訪れる観光客も同様です。また現在の駅舎付近にバスターミナルを設置するとして入退出の場所をどうするかなど多くの課題があります。 他地域の例では岐阜市の名鉄・JR岐阜駅では互いに数百メートルの距離でありながら利用者の利便性のために両方のバス乗り場を維持しています(一方は路上、もう一方は駅前ロータリーで乗降扱い。また距離で見れば余市駅前と駅前十字街のような関係性)。また八戸市では中心街の路上にある複数ののりばを束ねた形の全国でも珍しい青空バスターミナルの形態をとっています。他地域の例も観つつ、立地や制約事項等がきちんと考慮されたうえでの拠点形成が必要と感じます。</p>	<p>本計画は後志地域のマスタープランとして、主要な公共交通政策について方向性を示すものです。詳細なバスルート等に関しましては、各自治体やバス事業者等で検討していくため、いただいたご意見については計画への反映は致しかねますが、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>

運行ルートや停留所の見直しについて

計画案では補助対象路線のみが記載されていますが、現在国交省で開催されている鉄道ローカル線の検討会ではある委員(地域公共交通を専門とする大学教員)から、公共交通を考えるために協議会をやるのに補助対象かどうかで線引きをするのはアウトオブ論外で論外のさらに外、という意見が出されました。本来であれば広域路線である余市線や高速バスの各路線などの補助金の入っていない路線も入っていてしかるべきで、補助金獲得がこの計画作成の目的であれば振興局や活性化協議会の見識が問われても仕方がないのでは、と感じます。

その上で、積丹線については余市町の一部区間に関し、国道5号経由よりも道道753号を経由しイオン周辺や新興住宅地(まほろばの郷)、協会病院前で乗り降りができるルートの方が積丹・古平の住民や現在あまりバスの便数が多くないまほろばの郷の住民(市街地方向だけでなく小樽への通学などの移動も含む)の利便性が向上するのではないかと感じます(国道上の既存バス停では積丹線が減る分減便となりますが、仮に鉄道代替バスを各停留所に停めることができれば、実質的な便数は変わらないのではないかと思います)。

高速バスについても、余市大川地区に関し、人口のわりに停車するバス停が少なく、停まらない停留所では日中でも次便まで1時間以上という時間帯があり、これがバス利用を阻害する要因の一つではないかと感じます。また塩谷地区に関しても、現在JRの札幌直通便を利用する乗客がインターチェンジの近さからマイカー利用に切り替えるケースが想定されます。現在の停車停留所に加え余市大川地区の大川小学校・大浜中の各停留所と塩谷地区の塩谷停留所に高速バスを停車させることにより、待ち時間で敬遠していた住民や札幌へ行く住民が振り向くことを期待できるのではないのでしょうか。

加えて余市などから小樽へ行く際、小樽駅周辺には比較的容易にアクセスできますが、それより先は高速バスのみが乗り換えなしとなり、築港エリアに行くには基本的に小樽駅付近での乗り換えが必要です。一方でマイカー移動の場合は目的地まで一直線で行けるため、拠点となる地区が複数ある小樽への移動ではバスは不利です。たとえば余市線の一部便をばるで築港まで延伸するなどの抜本的な改善でもしない限り地域住民が高齢になったら実際に免許返納してバスで移動、という行動にはつながらないように思います。

高齢化に伴い「公共交通を使って通夜・葬儀の会場に行き、帰ってこることができるか」という視点も必要かと感じます。管内の主要自治体や周辺にはセレモニーホールが多数ありますが、近隣にバス停留所はあるか、通夜に参列した際に帰りのバスはあるか(夜間時間帯の運行)という視点も必要だと思います。

病院への受診目的の利用も多いですが、医薬分業の推進という方向性を考えると、病院だけでなく近隣の調剤薬局にもバス停時刻表を掲示してもらい、バス利用の場合には受付に一声かけてもらうという案内を掲示することも重要だと思います。

本計画は地域住民の生活や地域の観光などを支える、持続可能な交通体系を構築するためのものであります。

130ページの「①広域交通の確保方針の設定」で、補助金の有無にかかわらず、後志管内の広域交通の確保方針を示したうえで、135ページでは、補助金の対象路線に係る検討体制について記載をしております。

加えて、その他のページ(46ページからの「地域の公共交通の課題」、129ページからの「目標達成のための施策・事業」及び概要版)でも補助金の対象ではない各高速バス路線及びJR等について記載がございます。

後段のルートや停留所の見直しについては、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。

乗継も考慮した公共交通マップや総合時刻表等の作成・配布について

行きたい場所の近くのバス停がどこであるかがわかることも重要であると考えます。たとえば、(行く頻度はあまり多くないが)小樽や札幌の総合病院や大規模な商業施設、文化施設などに行くにはどこのバス停で降りればよいのか、そこは出発地の停留所から一本で行けるのかということがわからなければ、結局車移動の方が便利ということになりかねず、逆効果です。案の中にあつた近隣地域のマップだけでなく、可能ならば小樽・札幌市内の主要施設や地下鉄駅と高速バスの停車停留所を地図上でプロットしたものも作り希望者に配布、という方法も一案ではないかと思えます。

高速バスなどで IC カードでの支払いも可能ですが、降車時にチャージする方が多いと遅延の引き金になることもあります。地域ごとのマップ内で事前にチャージできる店舗などの情報(可能であれば店舗のロゴマークを含めて記載)があると便利ではないかと感じます。

本計画は後志地域のマスタープランとして、主要な公共交通政策について方向性を示すものであることから、マップの作成・配布方法等のいただいたご意見については計画への反映は致しかねますが、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。

観光誘客による公共交通の活用について

案の中では企画乗車券があげられていましたが、十勝地域と後志では観光客の動き方(宿泊地の分散化)や事業者の競合区間が複数存在すること、有人駅が発売窓口になっていたがそもそも山線区間は廃線が決まっているため発売箇所の制約を大きく受けるなどの理由からそのまま導入することはできません。企画乗車券のプランは残しつつ、コミュニティバスや高速バスなども含めた後志管内の全路線バスに使える共通回数券という方法もあるのではないのでしょうか。自治体ごとに「飲食店で使える割引クーポン」「入浴優待券」などのオプションをつけて別料金で販売することも可能かと思えますし、もちろん地域住民向けの利用促進策としての利用も可能です。

また案の中で GTFIS-JP データの整備による乗り継ぎ情報の提供という項目がありました。観光客が求めているのはもちろん Google マップなどで乗り換え情報が表示されること、というのもあるでしょうが、一番欲しいのはこのサイトを見れば JR や(コミュニティバスや高速バスも含めて)後志地域のほぼすべてのバスに関する情報が乗換や運賃だけでなく遅延状況もある程度入手できる(たとえばさっぽろえきバス navi を発展させたようなサイト)というものではないかと感じます(中央バス・JR バス・道南バスではバスロケーションシステムが稼働済みですが事業者によってシステムが違う他、自社便しか表示されないので使い勝手がよくない)。このサイトに予約制路線の予約ページリンクをつければそのまま予約・決済ができますし、地域住民のみの路線であれば別途会員登録時の住所から判別することでそのページへのリンクを出すかどうか判定する、ということも可能ではないかと感じます。加えてコミュニティバスの時刻情報などもこのサイトに入れば、観光客はもちろん地域住民にとっても利便性の高いシステムになるのでは、と思います。

時間という側面を見た場合、小樽における札幌・余市方面との乗り継ぎが課題だと思います。現在列車同士で見ると山線区間便と快速エアポートの接続が比較的考慮されたダイヤとなっていますが、山線廃止後、バスと快速列車のつながりをどう保つかが課題になるように思います。一方で高速おたる号と余市線積丹線の接続を見るとあまりうまくいっていない面があるように感じます。滞在時間の限られた観光客目線で見れば、待ち時間によるロスは大きく結果的に車による移動を後押しする結果になってしまっているのではないかと感じているところです(地域住民の目線で見ても待ち時間の長さは大きなマイナスポイントになります)。

本計画は後志地域のマスタープランとして、主要な公共交通政策について方向性を示すものであることから、企画乗車券等の詳細に関するいただいたご意見については計画への反映は致しかねますが、今後の地域公共交通施策の参考とさせていただきます。

※「意見に対する道の考え方」のA～Eの区分は次のとおりです。

A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

問い合わせ先
事務局 神野
(後志総合振興局地域政策課内)
電話：0136-23-1419(直)

以下については、北海道後志地域公共交通活性化協議会による修正内容です。

No	協議会事務局のチェックによる修正内容	計画のページ (修正後ページ)	指摘・要修正箇所への対応 (計画案の修正状況など)
1	P19：計画策定の取組状況について 長万部町のほかに、蘭越町、倶知安町、積丹町、古平町が計画策定中である。(R4.6現在)	19	4町を追記した。
2	P21,P54,P101,P137：余市町地域公共交通網形成計画について 令和4年6月に一部変更し、余市町地域公共交通計画とした。	21,54,101,137	P21の計画内容の修正と P54,P101,P137の計画名を修正した。
3	p134：黒松内線・長万部線、福井線・長万部線の確保方針について 各バス路線の確保方針について記述しているが、本文中の「交通事業者」との記述がJRを含むものと誤解されるのではないか。	134	「交通事業者」→「バス事業者」に修正した。
4	p143：今後の協議会の開催スケジュール(案) 「事業の改善・見直し」とあるが、評価指標も見直しの検討材料として良いのではないか。	143	「事業(評価指標)」に修正した。