

第6回協議会（書面会議）で出された意見等について

①第3章 基本方針について

- ・施策の方向性については理解するが、巡回ワゴンバスの運行候補地については、慎重に協議願う。
- ・地域によっては、バス停までの徒歩距離が長いため、高齢者には不便であり、国道だけでなく、居住地区の奥方面にもバス停を設けていただきたい。
- ・快適な交通結節点をいかに用意できるかが重要と感じた。また、自家用車利用と同じことを公共交通に求めることは無理があるため、公共交通を使うメリットや新しい文化をつくるような取組みが必要と感じた。
- ・ヒアリング結果のうち、「交通の便に不安」について、交通の便とは何を指しているか。また、「サービス内容に不満」について、サービス内容とは何を指しているか。
- ・駐輪場を整備した場合、管理等について現在検討されている内容をお知らせ願いたい。

②第4章 施策内容の整理について

施策①広域幹線（地域幹線系統）の広域軸としての有効活用

- ・既存事業者のアクセス強化とあるが、朝の運行本数については、現状本数が限界値であると思われる。アクセスの強化よりも、競合部分の整理として、競合時刻の見直し、改正、分散化、又はフリー定期の新設及び開発等、サービス面での強化が必要ではないか。
- ・乗継ポイントとして、駅と停留所が近い場所に設定してはどうか。
- ・広域幹線を動かすのは難しく、各市町の調整が必要ではないか。
- ・乗継には、スムーズなダイヤと快適な待合環境が必要ではないか。
- ・積雪時期と非積雪時期での需要や到着時間帯の遅延などの問題も検討いただきたい。
- ・運行ニーズへの対応や、新たに運行を計画する巡回ワゴンバスとの関連から、再編見直しについて、十分な協議が必要ではないか。
- ・複数市町を跨ぐ地域間幹線系統については、渡島総合振興局や関係市町と連携を図りながら、目標達成に向けた施策を実施していただきたい。

施策②利用者ニーズに対応した幹線補完旅客運送サービス（フィーダー系統）の構築

- ・巡回ワゴンバスについては、分かりやすい・利用しやすい運賃設定を検討いただきたい。また、実施事業者の事業規模を考慮しながら、事業展開を進めていただきたい。
- ・細やかなバス停配置は、標識が乱立することにならないか。また、バス運行路線で自由乗降できない

か。

- ・3地区同時に運行するのであれば、設置する車両、乗務員、付帯物等、膨大な準備が予想されるので、段階的な展開が望ましいのではないか。
- ・巡回ワゴンバスの運賃決済の考え方、既存交通との乗継決済はどのように考えるのか。
- ・運賃決済方法もキャッシュレス化を検討してはどうか。
- ・巡回ワゴンバスの利用料金の設定は、他の公共交通機関とのバランスを考慮した金額として頂き、割高感を感じないようにしてはどうか。
- ・巡回ワゴンバスについて、幹線につなぐようにしなければ、既存バスへの影響も懸念される。
- ・北斗市の都市構造上、運行候補地の案が実現できたら、最高のルートだと思う。
- ・通院、通勤、通学者と交通事業者、大型商業施設設置者を入れての協議も必要ではないか。
- ・広域幹線と重複するルートの見直しが必要ではないか。
- ・停留所の設定について、距離の遠近の捉え方も利用者によって異なると思うが、慎重に検討いただきたい。
- ・他の交通事業者との共存共栄による、ニーズに応じた適切な候補地、運行ルートの設定が必要ではないか。

施策③ラストマイル対策としての移動支援サービスの維持

- ・タクシー等に限らず、バスの活用も検討願いたい。
- ・タクシー利用券は大変助かっている。食事券、買い物券と共に相乗りすることで、色々な面で価値があると思う。
- ・市立函館病院等への通院者の配慮も必要ではないか。
- ・有償ボランティア等の幅広い協力者を巻き込みながら、多様な主体が協働して取り組むべきと考える。
- ・移動制約者における福祉移送サービスのニーズに的確に対応するためにも、連携をより一層強めるべきと考える。
- ・免許返納者に対し、移動に対する支援メニューの充実だけでなく、目的地（病院や買い物）でのイベント、特典等、市の経済対策と一体といった施策の構築を進めてはどうか。
- ・外出支援を充実させるため、チケットの利用方法等を広報に掲載する、また、町内会や老人クラブへ説明をするのはどうか。コミュニケーションが取れるなどプラスの副作用も期待できるのでは。
- ・運転免許証自主返納事業の制度について、P 1 2 3 施策③に記載のものとP 4 7 図表 4 5に記載のものに差異がある。
- ・P 1 1 6（P 1 2 3）「移動支援事業、福祉有償運送等は更なる利用促進を行う」とあるが、利用者、

目的等が限定されており、それぞれの事業者が採算度外視で実施しているものであることから、「～継続することが必要である。」「～維持されるよう努める。」などの方が適切ではないか。

計画目標Ⅱ（施策④～⑤）

＜施策④＞

- ・デジタルサイネージによるバスロケ表示等を検討してはどうか。
- ・以前から待合所、待合環境の整備の議論は出ており、重要である意識が統一されていることから、新規路線設置よりも先に、環境整備の具体論が必要ではないか。
- ・既存バスとの接続を考えると、バスの走らない場所での待合環境では問題が出てくるのではないか。
- ・住民同士のコミュニケーションスペースとしての確保や商店等の活性化にもつながると思うので、ぜひ実現していただきたい。

＜施策⑤＞

- ・バス停付近の駐輪場整備にあたり、維持管理、安全対策、冬期間の撤去（除雪車による破損）等、いつ、誰が、何をするとといった整理が必要ではないか。
- ・一部の結節点には、自家用車の乗降場も検討してはどうか。
- ・盗難やいたづら、不法投棄等の防止対策など、検討すべき事項がたくさんあると思う。
- ・自転車の不法投棄を助長することがないように、利用生徒への周知、指導も必要ではないか。

計画目標Ⅲ（施策⑥～⑨）

＜施策⑥＞

- ・巡回ワゴンバスから他の公共交通機関への乗り継ぎの場合は、乗継の割引金額を高めに設定し、合計した料金の割高感を感じさせないようにしてはどうか。（その際の割引分は巡回ワゴンの利用料金で負担し、他の交通機関の負担とならないような仕組みとしてはどうか。）
- ・北斗市内を営業エリアとしている交通事業者を対象とした電子決済を充実させていくことが、利便性向上になるのではないか。
- ・運賃面でのサービスを考えるのであれば、ICカードのポイント制度を活用した、市内での運賃還元サービスなどはどうか。

＜施策⑦＞

- ・免許返納にあたり、巡回ワゴンの利用しやすさは重要であると思われるので、無料であれば利用率は

高くなるのではないか。

<施策⑧>

- ・バスの乗り方講座、ICカードの使い方講座等については、全面的に協力させていただきたい。
- ・現在実施されているサービスを知らない市民が多いので、広告や広報などで、とにかく周知してみるべきではないか。
- ・バス停とバスルートが分かりやすいことは重要。どこに行けばどこを通るバスに乗れるのかが利用者の不安。不満というより不安感がバスの利用を足踏みさせているのではないか。
- ・様々な立場において分かりやすいツールを作成することは難しいと思いますが、その評価もぜひ実施していただきたい。
- ・高校生等のマイカー送迎解消のために、モビリティマネジメントの実施を検討されてはどうか。

※モビリティマネジメント…「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩など含めた多様な交通手段を適度に（かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組み

<施策⑨>

- ・市内での既存交通、新規交通を一体で考えるうえで、乗継運賃收受及びサービス促進を図るためにも、MaaSは今から取組み、開発すべきではないか。（いさりび鉄道及び函館バスではGTFSは作成済み。）
- ・北斗市の地域性に即したMaaSの運用方法を検討しても良いのではないか。

施策②に関し、期待される事項

- ・既存のバス・鉄道では解消できない交通不便地域解消のため、生活スタイルに合わせた運行日・運行時刻・ルート設定を期待する。
- ・茂辺地地区については、大型バスが進入困難であり、安全上での運行に対し、不安がある。ワゴンバス等の活用（ダウンサイジング）により、小回りと機動性が図られ、経費面、運用面で効率的である。
- ・茂辺地地区においては、特に地域の住宅地区へのバス停設置が望まれる。
- ・巡回ワゴンバスにてタクシーではカバーできないエリアを運行して頂き、タクシーを利用したい方が利用できるよう、環境を整えてもらいたい。また、鉄道・バスと接続できるような運行計画を期待する。
- ・可能な限り、鉄道駅との接続を意識していただきたい。
- ・フィーダー系統の充実で、広域幹線との相乗効果が期待される。

- ・定期的に利用する利用者間でのコミュニティの場としても期待できる。
- ・実験的にでもやってみることで、その実験に多くの地域住民が参加し、今後の活用につながってほしい。
- ・(1)新函館北斗駅・上磯線の有効活用に関し、目的・対象者を絞ることやルート省略化などで、スマートな交通体系により、利用者側も活用しやすいのではないかと。
- ・地域においては、免許証返納後の移動手段について、不安を抱えている方も多く、幹線では補完できない地域におけるフィーダー系統の運行ニーズは、極めて高いものとなっていることから、巡回ワゴンの運行を担う交通事業者の積極的な参画を期待したい。

施策②に関し、懸念される事項

- ・巡回ワゴンバスの導入については、居住ゾーンを細かく運行することが想定されるため、警察・道路管理者としっかり協議していただきたい。
- ・到着時間を朝の早い時間（7時～8時）を目処としているため、乗り継ぎ箇所に複数のバス・ワゴンバス等が集中する場合には、付近道路の交通渋滞、交通障害が懸念されるので、スペース等の確保が必要ではないかと。
- ・地区限定運行から直接運行への要望、需要の拡張化などから、フィーダー運行ではなく、将来のモード変化によっては、既存事業者への影響が出る可能性がある。
- ・タクシー利用者とのバッティングが想定されるので、運行エリアは慎重に計画いただきたい。
- ・フィーダー系統の構築が既存の公共交通の利用増進となることに繋げていただきたいが、そのことが既存の公共交通事業者の経営を圧迫しない仕組みとして頂きたい。
- ・バス、ハイヤーのすみ分けが必要で、互いの事業者への影響が懸念される。
- ・利用形態によっては、巡回ワゴンバス、市内幹線、広域幹線の乗り継ぎが必要となる。バスの路線網が分かりづらいとの声もあることから、乗り継ぎが簡単にできるよう、工夫が大切ではないかと。
- ・目的地が最終地点ではなく、経由地となる場所では、その特徴が出しづらい。
- ・自家用利用から公共交通にシフトしようという機運やメリットをいかに訴求できるかが重要ではないかと。

その他

- ・交通事業者が一体となった取組み、具体的にはそれぞれの接続を意識した時刻表の設定等を進められれば、利便性が高まると期待する。
- ・バスで足を運んだ方にはバスチケット、タクシーで足を運んだ方には割引券などを用意するような、

目的地とのコラボがあると利用率が上がるのではないかと。

- 計画書P109「道南地域における MaaS の取組み」について、修正いただきたい。