# 上士幌町交通ネットワーク拠点形成に向けた 基本計画

## 目 次

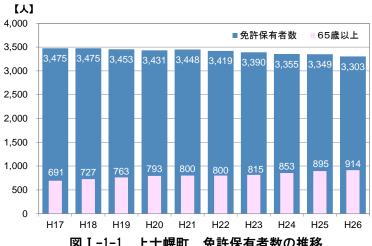
I. 交通ネットワーク整備計画	1
1. 交通結節に関わる課題	1
(1)運転保有者における高齢者割合の急激な増加	1
(2)移住先に選ばれる地域としての生活様式の実現	3
(3)バス待合時間における不安の解消	5
2. 上士幌町交通ネットワーク整備のあり方	6
(1) 上士幌町「まちの骨格」整備構想と交通ネットワークのあり方	6
(2) 交通ネットワーク整備における交通ネットワーク拠点の必要性	12
Ⅱ. 交通交流拠点施設の建築および外構計画	14
1. 基本計画における背景と条件整理	14
(1) 施設整備目的と施設整備による効果目標	14
(2) 施設整備主体の検討	15
(3) 導入機能、施設規模、整備場所	16
2. 施設整備基本計画	22
(1) 配置計画	22
(2) 建築計画	24
(3) 外構計画	27
(4) 施設整備費及び資金計画	28
(5) 整備スケジュール	28
Ⅲ. 交通ネットワーク拠点施設運営計画	29
1. 施設管理計画	29
(1)施設管理における条件整理	29
(2)施設管理における役割分担	29
2. 施設運営計画	30
資料. 交通ネットワーク整備ならびに交通ネットワーク拠点施受整備に向けた公共交通事業各関	係者との協議
	31
1. 事業者への説明・協議 概要	33
2. 事業者からの要望及び提案	34
3. 施設整備・管理運営に関わる検討事項の整理	37
路線バス許可の要件(一般乗合旅客運送事業の許可申請条項、抜粋)	37

#### Ι. 交通ネットワーク整備計画

#### 交通結節に関わる課題 1.

平成 27 年度に実施した「上士幌町交通ネットワーク構築に向けた調査分析業務」において、今 後、運転免許保有者における高齢者割合の急激な増加、世帯あたりの自家用車保有台数の増加、 バス待合時間における不安が明らかにされました。

## (1)運転保有者における高齢者割合の急激な増加



上士幌町 免許保有者数の推移 図 I -1-1

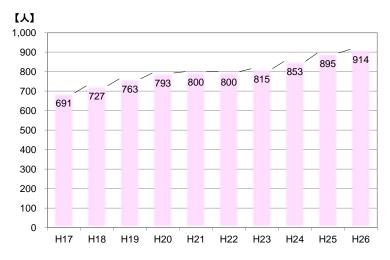


図 I -1-2 65歳以上免許保有者数の推移 上士幌町

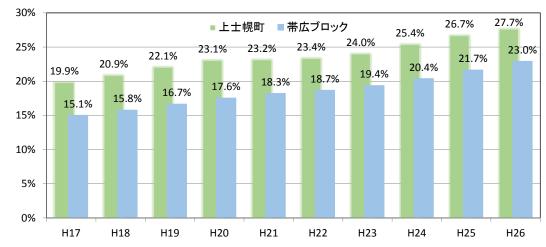


図 I-1-3 65歳以上の免許保有者割合の推移(上士幌町と帯広ブロックの比較) (帯広ブロック:帯広市、幕別町、芽室町、中札内村、更別村、上士幌町、音更町、士幌町)

図 I -1-1, I -1-2, I -1-3 に示したように、上士幌町では平成 17 年以降、免許保有者数が減 少傾向にある一方で、65 歳以上の免許保有者割合は増加傾向にあります。

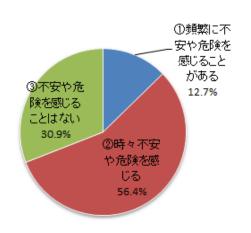
また、帯広ブロック(帯広市、幕別町、芽室町、中札内村、更別村、上士幌町、音更町、士幌町)全体に比較して、65歳の免許保有者が占める割合が高くなっています。

このように増加している上士幌町の 65 歳以上の免許保有者ですが、平成 27 年度に実施した 65 歳以上の町民における移動に関する意向調査において、7割近くの回答者が「自家用車運転時 に不安を感じる」としています(図 I -1-4)。

しかし、その一方で、免許を返納する時期は、「年齢を決めて返納する」とした回答者が約 16% であったのに対し、「健康状態の変化に応じて返納する」とした回答者は 6 割を超えています。また、「日常的に運転をしなくても免許は返納しない」という回答者も 1 割近く、これらを合わせると 7 割を超える回答者が、免許返納の時期を自己判断で行う意向であることがわかりました(図 I -1-5)。

さらに、免許返納後の外出回数が減るとした回答者が最も多く約7割を占めており、高齢期において、免許返納が活動的な生活を制限する要因になることが予測されます(図I-1-6)。

現在、自動運転技術が開発され市場化が進んでいますが、普及については過渡期にあるため、 高齢者による自動車事故のリスクが高まっている現状に対して、公共交通などの代替移動手段の 利用を増やす対策を求めていると考えられます。



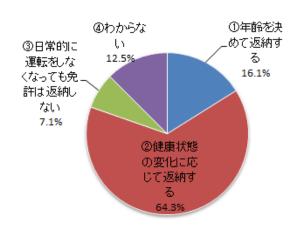


図 I-1-4 高齢者 自家用車運転時の不安

図 I-1-5 高齢者 免許返納の時期

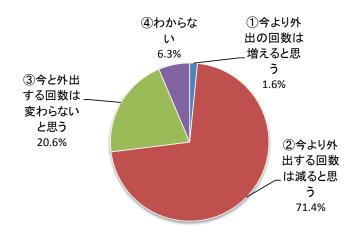


図 I-1-6 高齢者 免許返納後の外出回数頻度の予想

#### (2)移住先に選ばれる地域としての生活様式の実現

上士幌町における自動車保有台数は、平成 18 年以降、地域経済活動の停滞を背景に、減少傾向にあり、これに伴って、世帯あたりの自動車保有台数も、平成 24 年までは減少傾向でした。

しかし、平成 25 年以降は、軽自動車を中心に保有台数が増加に転じており、世帯あたりの保有台数も、急激な増加傾向となっています(図 I -1-7)。

これに対して、公共交通の利便性が高い首都圏から移住を検討している、自家用車を持たない都市居住者にとって、車両の取得費用や燃料費、任意保険など、自家用車の保有に必要な維持費が大きな家計の負担となっています。また、自家用車が必需品である生活様式は、自然あふれる地域で実現したい環境に優しいライフスタイルのイメージと違って、環境負荷が高いと受け止められる要素と考えられます。

国土交通省による国民調査では、移住地を選択する上で、買い物環境や交通インフラの充実度、 病院の近接性等インフラを重視しているという結果があります(図 I -1-8)。

特に、地方移住希望者は、日用品の買い物環境を重視する傾向が強く、次いで交通インフラの充実度を重視しています。また、地方移住希望者や I/J ターン者は、定住者や U ターン者に比べて、交通インフラの充実度をより重視しており、複数の移住候補地から選ぶ場合に、利便性も享受したいと考えている傾向が強いことが伺えます。

また、内閣府が行った「東京在住者の今後の移住に関する意向調査」(図 I -1-9)では、移住を考える上で重視する点として、「生活コスト」「買い物や交通の利便性」を挙げる人が多くなっています。

以上から、移住促進の側面からも、「自家用車がなくても移動に支障を感じにくい生活」や、む しろ「自家用車を使わない生活の価値」を感じられる方策を求めていると考えられ、これらは、 在住の町民にも共通する課題であるといえます。

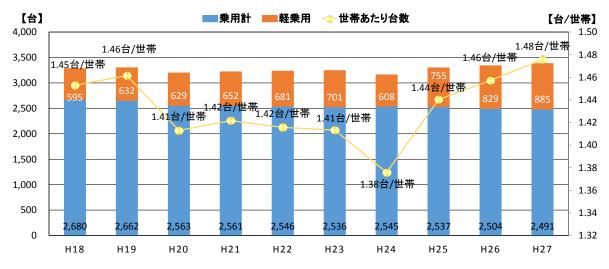


図 I-1-7 上士幌町における自家用車保有台数

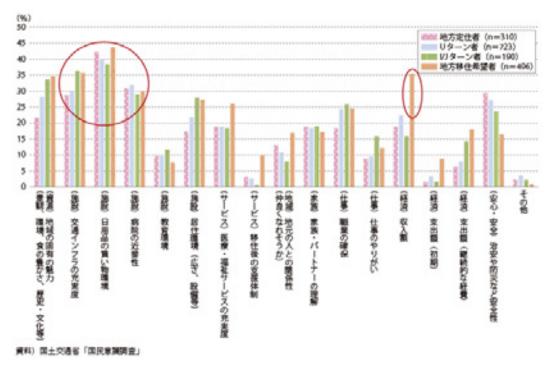


図 I-1-8 移住・定住に際し重視した(重視する)条件(国土交通省 国民意識調査)

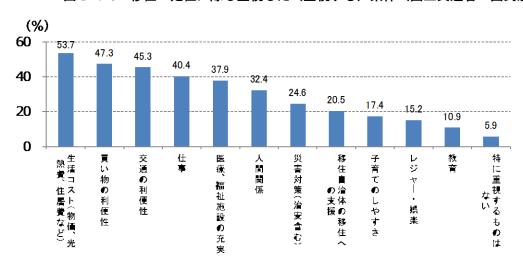


図 I-1-9 移住を考える上で重視する点(複数回答)(内閣府H26「東京在住者の今後の移住に関する意向調査」)

## (3)バス待合時間における不安の解消

日常的な移動において公共交通を利用している高齢者への意向調査では、交通機関の待ち時間 や、徒歩で移動中に不安を感じている回答者が多いことが見て取れます(図 I -1-10)。

冬期間の気温が氷点下となり積雪もある地域では、交通機関の乗り換えや待ち時間は、条件によって生命の危険に及ぶことも考えられることから、特に利用者が多い公共施設等が集積している地区では、公共交通機関の利用者が安全安心に乗車までの時間を過ごす対策が求められます。

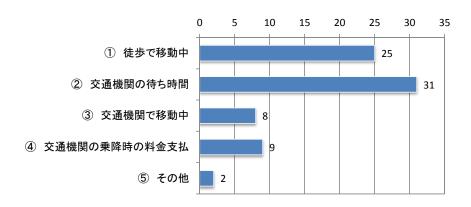


図 I -1-10 高齢者 移動する際の不便 (平成 27 年度 上士幌町交通ネットワーク構築に向けた調査分析業務より抜粋)

## 2. 上士幌町交通ネットワーク整備のあり方

上士幌町では、コンパクトなまちづくりを進めるにあたり、主要な市街地機能を町の中心部に 集約させ「まちの骨格」を整える政策に取り組んでいます。

同時に、大規模営農を中心とした農業地帯を抱える地域においては、コンパクトなまちづくり として市街地機能の集約と同時に、広範囲な交通ネットワークの整備が不可欠です。

このため、民間事業者による路線バスのほか、すでに行政が高齢者福祉バスや市街地循環バス を運営している上士幌町では、公共交通網の利便性を高める上で、便数増加など量的な対応が費 用面において限界があることから、各交通網の乗り換えが円滑にできるように、利用者の安全性 や快適性などの質的な側面における対策が求められていると考えられます。

#### (1) 上士幌町「まちの骨格」整備構想と交通ネットワークのあり方

#### ① 上士幌町における公共交通相互の結節

上士幌町が進めるコンパクトな市街地形成は、スポーツセンター、認定こども園、上士幌町役場、町民による多世代交流の核として位置付けられている生涯学習センターを結ぶエリアを、セントラルベルトとして「まちの骨格」を整えるゾーンに定めています(図 I -2-1)。

このゾーンに隣接して北側に位置する医療機関を含めると、商店街での買い物を除き、町民が 市街地にアクセスする機会が最も多いゾーンであると考えられ、すでに市街地循環バスや高齢者 福祉バスは、各施設に停留しています。

さらに、このエリアに近接して、まちなか公営住宅として郊外の団地から住棟の移転建替事業 を進めており、今後、セントラルベルト周辺は居住区域としても密度が高まることが予想されま す。

つまり、セントラルベルトが町民の日常生活における核となることから、表 I -2-1 に示したように、特に糠平地区および町外とのアクセスである民間路線バスが、コミュニティバスの停留場所と一致していないため、まち全体を網羅する交通ネットワークとして、これらを含めた結節を高める必要があります(図 I -2-2)。

エリア公共的移動手段① 市街地居住市街地循環バス (コミュニティバス)② 農業地域高齢者福祉バス (コミュニティバス)③ 糠平地区民間路線バス④ 町外とのアクセス民間路線バス

表 I-2-1 上士幌町における各エリアと公共的移動手段

## 上士幌セントラルベルト構想

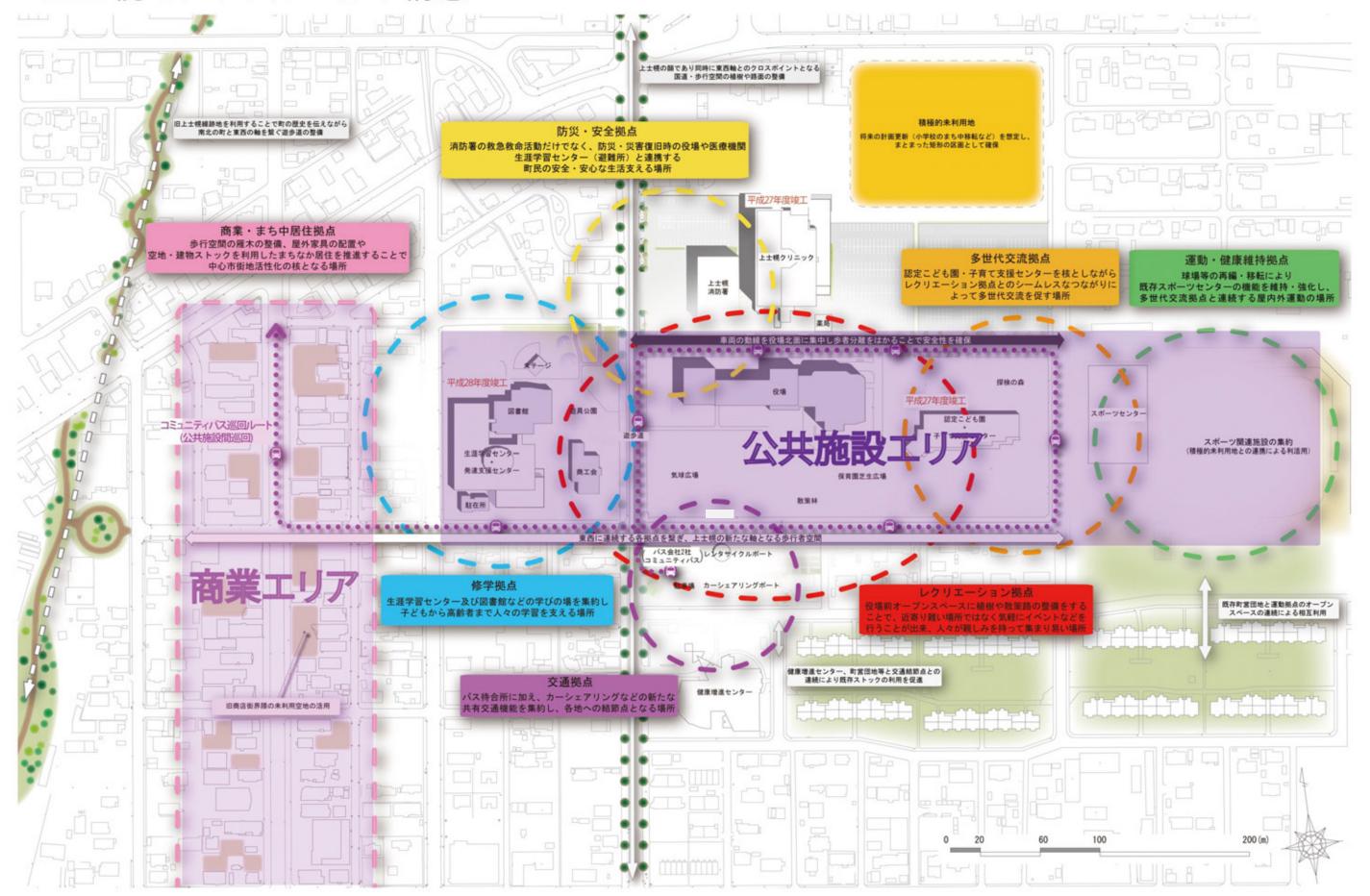


図 I-2-1 上士幌町セントラルベルト構想 (「上士幌町公共施設等配置計画に関わる整備方針」より)

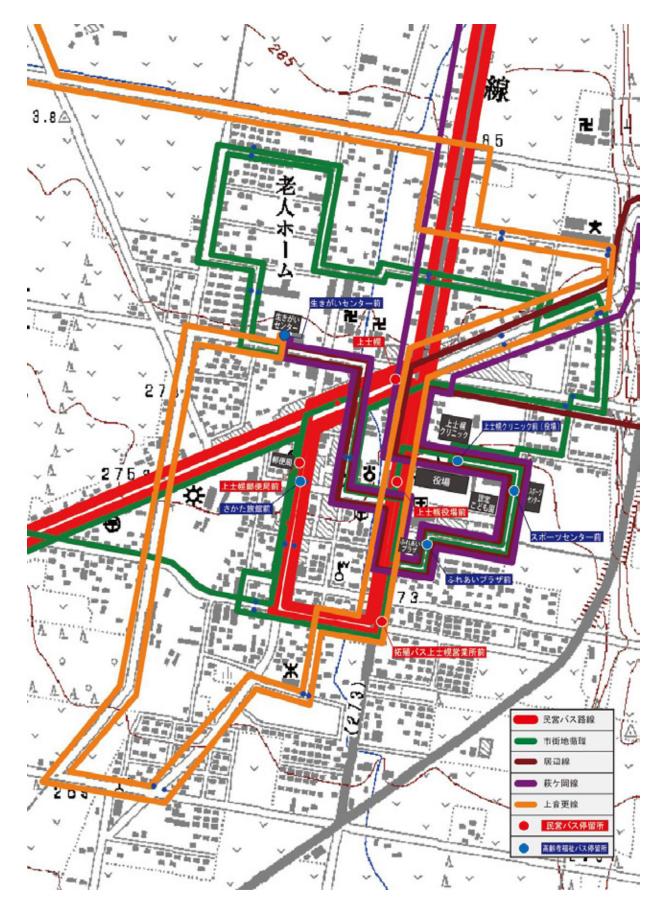


図 I-2-2 上士幌町市街地における交通網

#### ② 自家用車による移動の方向性

上士幌町では、自家用車の保有率が増加傾向にあり、運転免許を保有する高齢者の割合も増加 しています。

一方で、地域においては公共交通網の脆弱性から、自家用車による移動を前提とした生活様式 が広く定着しています。

しかし、高齢者による長時間の運転は交通事故などのリスクが大きいだけでなく、自家用車の 維持管理による高齢者世帯への経済的な負荷も大きくなっています。

また、地方における所得水準は首都圏よりも低いために、移住を希望する首都圏住民にとって も、自家用車の保有による家計への負担は重く、移住への動機を抑制する要因にもなり兼ねない と考えられます。

この点で、自家用車が生活必需品と考えられている現状の生活様式は、在住の町民と移住を検討する都市住民に共通する課題です。上士幌町が人口減少対策の一環として、さらに、豊かな上士幌町民の生活の質の向上を図る生涯活躍のまちづくりを進める上で、障壁となりうることが考えられ、対策が求められています。

このため、公共交通と自動車移動を結節する「パークアンドライド」の考え方(図 I -2-3)や「カー・シェアリング」のしくみ(図 I -2-4)など、できるだけ自家用車を使わない生活が求められますが、公共交通の利便性が首都圏に比較して著しく低い地方において導入するためには、 T夫が求められます。

長距離運転のリスク低減や、環境に優しい生活様式の実現に向けた今後の展開として、都市機能が集積する帯広市を含めた広域的な交通ネットワークの検討も求められます。

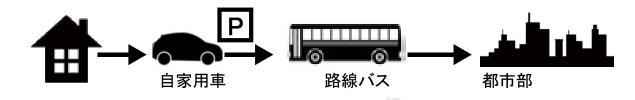


図 I-2-3 パークアンドライドの考え方

こうした実情を変える方策として、「カー・シェアリング」という手法を用い、自家用車の維持管理による家計への負担や、志向する生活様式とマッチングする移動手段の確保が考えられ(図 I-2-4)ます。

さらに長距離移動は公共交通で町内の移動は、「カー・シェアリング」による自動車といった組み合わせやその逆のパターンなど(図 I -2-4)、公共交通等とのネットワーク化によって、移動をより円滑にし、安全性の向上と経済性および環境負荷の低減を図ることも考えられます。

また、今後は自動車の自動運転制御技術も著しく発展することが見込まれ、自動車移動における安全性は高まることが期待されますが、こうした高性能の自動車は一般に普及するまで高価格であることも予想され、高度車両の共有は地域における効果が高いと考えられます。



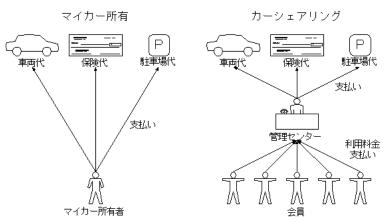


図 I-2-4 カー・シェアリング・サービスのしくみと利点(例)

## ③ 町外からの来訪者と町内における自転車による移動

すでに上士幌町では移住や観光を含めた町内における移動支援として、レンタサイクルが町の 事業として施行されています。

首都圏では得られない地方における豊かな暮らしの一環として、自転車とその他の交通ネット ワークの結節は、移住や観光振興においても重要な要素であると考えられます。

なお、冬季の積雪によって走行が困難となる自転車ですが、ファット・バイク(タイヤが太く 雪道走行が可能な機種)など(図 I -2-5)、一般的には普及していない高性能な機種を導入も考え られます。

また、観光体験プログラム等との連携を図るなど、個別では経済的に負担が多い移動手段を地域が備え、移動の多様性を確保する波及効果は高いと考えられます。





図 I-2-5 ファットバイクによる雪道走行(市街地、アウトドア・レジャー)

## (2) 交通ネットワーク整備における交通ネットワーク拠点の必要性

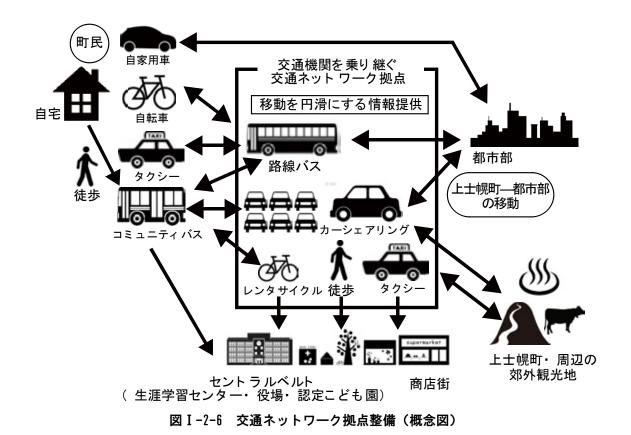
都市部に比較して公共交通網が充実していない上士幌町では、前項までに述べた移動手段の多様性に併せて、交通ネットワークを集約する結節点の整備が求められます。

そうした結節点においては、乗り換えや町内及び周辺地域に関わる情報がわかりやすく入手できることも求められます。また、悪天候や路面凍結による転倒や交通事故などの危険性を低減し、安全安心に過ごせることが求められます。

さらに、移動時間についても、地域コミュニティの交流を促す機会としても効果的に機能する ことが事例としてあり(次ページ参照)、人口減少に立ち向かう地域に必要な機能として、施設整 備と併せた運営面における対応が求められます。

こうした拠点整備は、市街地の公共施設や商店街に町民が出向く機会や交流の機会を増やし、 市街地活性化のみならず、特に郊外に居住する高齢者の健康寿命を引き伸ばす効果としても期待 できます。

以上を概念図としてまとめたのが、図 I-2-6 です。



## 事例「コープさつぽろ店舗開業に併せた送迎バス運行の効果」

~コープさっぽろの過疎地域ニッチ戦略にみる地域福祉の再構築(抜粋)~

北海道大学大学院 森傑教授

コープさっぽろは、2009 年2月に赤平市へ新規出店した。赤平市はかつて炭鉱業で栄え、最盛期には 59,430 人の市民を擁していたが、その後の炭鉱業の衰退により人口は激減、現在では 13,000 人弱まで落ち込んでいる。いわゆる少子高齢化の著しい過疎地域において、約 3,000 ㎡の大型店舗を新たにかまえることは非常に稀であり、コープさっぽろの試みはマスメディアに取り上げられ、道外からも大きな関心を集めている。

あかびら店への全国的な注目は、ビジネスモデル的に見れば、過疎地域を対象とした二ッチ戦略のインパクトであることは間違いない。組合員は無料で利用できる市内巡回バスを運行し、高齢者が通院ついでに買い物できる環境を提供している第一の目的は、市内の高齢者が自力で買い物へ出かける際のバリアを取り除くことにあったこともいうまでもない。

しかし、建築計画・都市計画を専門とする筆者が最も関心をもったのは、中心市街地にある廃校 となった旧赤平小学校の跡地へ店舗を建設した点である。

筆者は、あかびら店の事業展開は、過疎化が進む地域における公共サービス・公共施設の現実的 な再編手法の手がかりを示唆していると捉えている。

あかびら店では、買い物客の巡回バスの待ち時間を考慮して、店舗内にテレビや飲み物を備えた約 50 ㎡の待合スペースを用意している。2010 年 2 月、筆者らはその待合スペースの利用実態調査を行った。

その結果、巡回バスを利用する高齢者のみならず、地域の中学生が待合スペースを頻繁に利用している状況が確認できた。その中学生達に話を聞くと、特に冬は屋外で球技や談話などができないため、週に2~3日ほどの頻度で放課後は体育館で遊んでおり、その後、あかびら店でパンなどの軽食を購入し、待合スペースでそれを食べながら友達と会話を楽しむことが習慣になっているとのことである。あかびら店がオープンするまでは、特に冬季に屋内で友達とゆっくりと過ごす場所がなかったため、放課後や体育館利用後はすぐに帰宅していたそうである。また、別の中学生からは、下校時に家族による迎えの車を待つために利用している、放課後や休日に友達と出かける際の待ち合わせ場所となっているなどの話も聞くことができた。

同じく 2010 年2月に、巡回バスの利用実態調査も実施した。車両自体はコープさっぽろの所有であるが、運行は北海道中央バスへ委託されており、あかびら店前を除く全ての乗降場所は、北海道中央バスの停留所となっている。利用者は市内の高齢者が中心であり、乗車してきた利用者は他の利用者と車内に掲示されているチラシを見ながら雑談するなど、車内は常に賑わっていた。特に注目すべきは、このような異なる停留所を利用する乗客間で頻繁に挨拶や会話が交わされているという点である。

インタビューを通じて、若い頃はまち中でよく出会っていたものの、高齢になってから疎遠になっていた離れたエリアに住む知人と再び顔を合わすことができるようになったという喜びの声も聞かれた。実は、あかびら店の店舗においても、買い物に来る度に4~5人の知人に出会うことができ、買ったお総菜をレンジで温めて食べながら待合スペースで雑談することがある、と語る高齢者が多く、コープさっぽろが物販以外で提供している巡回バスや待合スペースという空間が、地域の社交の場として大きな役割を担っていることがわかった。

あかびら店の敷地は、市立総合病院と赤平中央中学校とに隣接している。また、周辺には他にも、

JR 赤平駅に併設されている交流センター、図書館、総合体育館、公民館などといった市の主要施設が集積し、あかびら店から半径 500m 以内に全て立地している。加えて、現在は確実に衰退してはいるものの、赤平中央商店街と「やすらい通り」と呼ばれる飲食街もあり、あかびら店はまさに中心市街地の中でもその中心に立地している。このような立地のポテンシャルという基盤が、これら他の公共施設との相互利用の促進や、地域住民同士の社交の回復といった副次的な効果へ結びついていると考えられる。



市内循環バスの車内

## Ⅱ. 交通交流拠点施設の建築および外構計画

## 1. 基本計画における背景と条件整理

上士幌町では、子育て世帯を対象とした施策として、子育て支援策を手厚く講じており、新たな取り組みとして生涯活躍のまち(上士幌版 CCRC)を推進しており、アクティブ・シニアの生活環境整備を図ろうとしています。

子育て支援策と同様に、これまで上士幌町が行ってきた子育て支援策の対象とならないシニア 層に対して、生活支援策が求められています。

そうした中、近い将来、年金所得による生活が想定されるシニア層からは、自家用車所有による経済的負担や、冬季間の自動車運転に対して不安の声があり、活動的な生活を妨げる要因となっています。

こうしたマイナス要素を払拭する方策の一つとして、自家用車を所有しなくても、徒歩による 移動を含めた交通手段の多様性の確保によって、できるだけ少ない支出の中で、より行動的な生 活を維持することも重要な観点と考えられます。

以上を踏まえ、交通ネットワーク拠点には「生涯活躍のまち」を推進する取組みの重要な役割があり、多様な移動手段の乗り入れとその円滑な結節が求められることを念頭に、整備条件を整理します。

#### (1) 施設整備目的と施設整備による効果目標

## ① 施設整備目的(本施設と道の駅の役割分担と連携)

本施設と、今後整備予定の上士幌町道の駅「(仮称)道の駅バルーン」は、双方ともに交流・移住促進を目的とし、移動交通に関わる機能を含むこととなります。

その中で、本施設は主に日常生活上の移動利便性の向上による交流・移住促進を役割とし、道の駅は主に地域経済の活性化を切り口とした交流・移住促進を役割とします。

また、町外からの来訪者が、町民の日常的な移動手段を利用し、波及的に町民との交流や上士幌町での生活を体感する機会を創出する点で、相互の連携を図ることとします。

## 交通ネットワーク拠点整備の目的

- ○交通ネットワーク拠点施設の整備では、あらゆる交通の結節点となる拠点整備を行い、町内 循環バス、民間路線バス、カー・シェアリング(レンタカー)、レンタサイクルなど多様な移 動手段による、交通ネットワークの充実を図ることを目的とします。
- ○農村地区在住者や高齢者等は移動手段の確保により外出が推進され、健康拠点等での活動を 通して、健康寿命の延伸に結びつく効果が期待できます。

○地域包括ケアの拠点と隣接しており、障がい者を含めた多世代交流の促進もこの施設の役割 とします。

#### ② 施設整備による効果目標

事業効果の指標を交通交流拠点を含むまちなか拠点の利用者数とし、事業開始年次ごとに定めた数値を表 II-1-1 に示します。

事業 1年目 2 年目 3年目 4年目 5年目 KPI 開始前 重要評価指標 増加分 H29 (KPI) H28 H32 H30 H31 の累計 現時点 年度 年度 年度 年度 年度 まちなか拠点の利用者数 【人】 ・ふれあいプラザ 568, 101,938 91,558 108,491 117,023 122,874 129,018 ・生涯学習センター 964 ・スポーツセンター • 交通拠点

表 II-1-1 交通ネットワーク交流拠点整備事業における重要評価指標

#### (2) 施設整備主体の検討

#### ① 町内における各交通事業者の事業運営拠点の現状

現在、上士幌町には、民間のバス事業者2社(十勝バス株式会社、北海道拓殖バス株式会社)が同一路線を運行していますが、バス事業を行う上で求められる道路運送法上の旅客自動車運送 事業の規定において、十勝バスは自動車車庫登録、拓殖バスは営業所登録を行っています。

また、旅客自動車運送事業運輸規則において、各バス運行事業者に対して、運行管理者の専任および運行発着における点呼が義務付けられています。

十勝バスは現在、上士幌町市街地に駐車台数4台の登録を行っており、また拓殖バスは営業所に6台分の車庫登録を行っています。

## ② 交通ネットワーク拠点施設の施設整備主体、管理および運営の方向性

交通ネットワーク拠点においては、利用者である町民のほか、路線バスを運営する民間事業 2 社、コミュニティバスとしての高齢者福祉バス、市街地循環バスなど公共が運営する交通網、さらに上士幌タクシー有限会社や上士幌町観光協会が運営するレンタサイクルが関係事業となります。

これらの多様な主体の連携を進めるにあたり、当該施設の整備事業が、町民生活における移動の利便性の向上を目的し、市街地に公共的機能を集約するまちづくりに沿ったものであることや、分野を超えた連携を調整する役割の必要性を共有することが求められます。

このため、拠点の施設整備は行政が担い、路線バス事業の運営に関わる乗車券・定期券販売は 民間事業者が行うこととします。

また、施設の管理や、上士幌町内および周辺の観光案内、レンタサイクルの運営管理、カー・ シェアリングおよびパークアンドライドの駐車場管理などの運営については、事業者に対して委 託等の検討を別途行うこととします。

## (3) 導入機能、施設規模、整備場所

#### ①導入機能

拠点は単なる交通結節点ではなく、町内で行われる各種学習活動や健康増進活動などの行事、 商店街等で行われるイベントなどの多種な情報を提供し、施設を来訪すればあらゆる活動の場に 移動することが可能となる機能を持たせることが求められます。

外国語による情報提供など、外国人来訪者への対応や、バスロケーションシステム(バスの遅れや到着時間等の情報を提供するシステム)を導入し、路線バス利用の利便性を図ります。

さらに、視覚・聴覚障害への配慮として、音声や文字による情報提供、国際基準に則ったサインも求められます。

以上をまとめたのが、表Ⅱ-1-2です。

	交通種別	導入機能(個別)	導入機能 (共通)		
建築	路線バス	乗務員休憩室、 乗車券・定期券販売 バスロケーションシステム	建築	待合室 授乳室 男女トイレ	
	レンタサイクル	自転車ストッカー(駐輪場)		多目的機能トイレ 観光・町内情報 運行案内 機械室 サイン、多言語表示	
外構	路線バス	バス駐車場	外構	自動販売機設置スペース	
	タクシー	乗降所・駐車場		乗降スペース   サイン、多言語表示	
	カーシェアリング	自家用車乗降所		プイグ、夕日昭弘小	
	パークアンドライド	駐車場			
	コミュニティバス ・高齢者福祉バス ・市街地循環バス スクールバス	乗降所			

表Ⅱ-1-2 交通ネットワーク拠点 導入機能

#### ◆外構整備

## ・路線バス、コミュニティバス、スクールバス、タクシー・自家用車等乗降スペース

路線バスやコミュニティバス、スクールバスなどの乗合交通との接触を避け、それぞれの乗 降者の安全性を確保するために、タクシー及び自家用車の乗降スペースを確保します。

障害や加齢、さらには北国の冬の生活に慣れていない乗降客にとって円滑な乗降ができるよう、バリアフリー設計を取り入れます。

特に冬季の降雪や積雪、路面凍結に配慮し、乗降場所の庇などの設備について検討します。

#### ・バス駐車場及び通行路

路線バス、タクシー、自家用車の駐車スペースや旋回に配慮した通行路を確保し、敷地内の

#### ◆建築整備

建築整備における方針として、「上士幌町地域材利用推進方針」に則った地域材の活用推進と、確立された寒地建築技術の導入によって、上士幌町の生活様式の質の高さの表現や、できるだけ エネルギー消費を抑えた仕様とします。

#### ○待合室

移動手段の乗り換えにおいて、待ち時間を安全安心、かつ快適に過ごすことが求められます。 さらに、交通移動者が乗降や乗り換えにあたって必要な情報を適切に入手できるサービス提供を行います。

このため、年間を通じた待合室内の温湿度環境を快適域に保つ整備内容とします。

#### ○授乳室

子育て支援に施策を講じる上士幌町として、長距離移動中の配慮として授乳室を設け、子育 て世帯の移動に配慮します。設備としては、授乳スペースのほか調乳に必要な給排水および給 湯設備を設置し、安心して移動を楽しめる機会を提供します。

#### ○男女トイレ

乗降時の多人数による利用に配慮し、男女それぞれのトイレ・ブースは路線バスの乗降人数 を踏まえます。

また、子育て世帯に配慮し、男女トイレ双方に、オムツ替えスペースとトイレブースの一部 にベビーチェアを設置します。

#### ○多目的トイレ

バリアフリー及びオストメイト対応に配慮した多目的トイレを設置します。

#### ○バス事業関連

#### ・乗車券・定期券販売窓口・情報案内窓口

効率的な人員配置を行うことを念頭に、民間路線バスの乗車券・定期券販売と情報案内を行う窓口を兼用で設置します。

#### ・休憩所(事業所ごと)

民間バスの乗務員が休憩するスペースを確保します。

## ・職員玄関

施設管理における保安を確保するために、一般利用者と職員の動線を分離する職員用玄関を 設けます。

#### ○レンタサイクル関連

#### ・レンタサイクルポート

レンタサイクルの受け渡しや清掃等、また利用者への説明等を行うスペースを設けます。

#### ・自転車倉庫

レンタサイクル用の自転車を補完するスペースを設けます。

#### ・備品庫

団体利用者等の対応に必要なイスなどの備品を補完するスペースを設けます。

#### ②施設規模

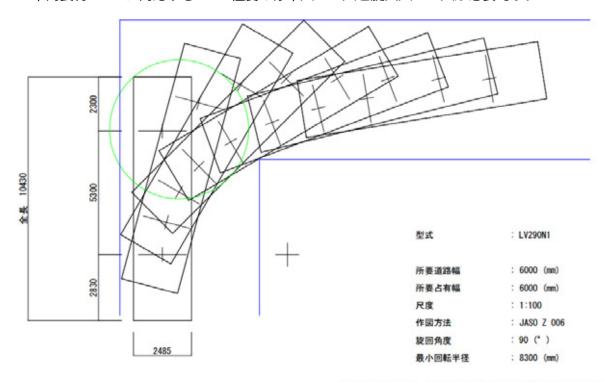
各バス事業者が現在の営業拠点を廃止し、新たに整備する交通ネットワーク拠点に同様の登録施設を移転する場合、バス駐車スペースとして10台分の整備が求められることとなります。 バスの旋回スペースを含めると、概ね2,000㎡程度の用地が必要と考えられます。

セントラルベルト周辺において、この条件を満たす敷地の確保が困難であることや、各事業者における管理上の利便等を考慮して、拠点における駐車台数は各事業者2台の計4台程度とします。

## ◆外構整備

## ・路線バス

:車両長約11mに対応する12m程度の停車スペースと旋回スペースが必要です。



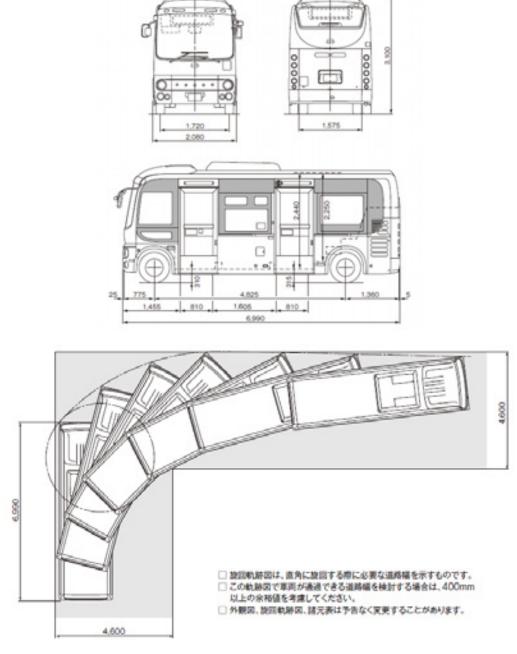
実際の走行では、ミラー張り出し量等を考慮して 道路占有幅 に対し プラス1m位の余裕を持ってください。

ISUZU MOTORS LIMITED

図Ⅱ-1-1 路線バスの旋回スペース(ISUZU ホームページより)

## ・コミュニティバス

: 乗降に時間を要する利用客(高齢者等)の割合が多いと考えられます。また、長距離輸送の 路線バスでは乗車時間が長時間に渡るため、乗り換え時間内のトイレ利用も想定されます。 このため、路線バスとコミュニティバスが同時に乗降スペースに停車できる整備が求められ ます。



図Ⅱ-1-2 コミュニティバスの車両寸法および旋回スペース(ISUZU ホームページより)

## ・スクールバス

:日に3回程度の停留であることから、コミュニティバスと兼用することを想定します。一方、

#### ・タクシー・自家用車等乗降スペース

: 路線バスによる上士幌町への来訪客が、観光拠点への三次交通としてタクシーや出迎え車両を利用することが想定されます。このため、タクシー・自家用車等乗降スペースは他の交通機関と別途に確保する必要があります。自家用車の乗降には、車椅子利用者の乗降に対応できる幅 3.5m以上のスペースおよび構造を確保します。

また実施設計においては、将来的なユニバーサルデザイン・タクシーの利用も想定します (図 II-1-3)。





図Ⅱ-1-3 ユニバーサルデザイン・タクシー「ポルテ」(左:横乗り方式 右:後乗り方式)(国土交通省資料より)

## バス駐車場

: バス駐車場は、路線バスを運行する 2 事業者の要望により 2 台分の駐車スペースを確保する ことが求められ、駐車スペースには、車両幅 2.49mに片側 0.5mの車両間隔が必要です。

#### ◆建築整備

## ○待合機能

#### ・待合室

: 待合室は、消防法施行規則第1上の3に示されている収容人数を参考に、算定します(表Ⅱ-1-3)。

表Ⅱ-1-3 各交通機関別 1路線乗降あたり乗降人数、利用率から算出した待合室面積

種別	人数	待合室利用率	人数	単位面積	面積
路線バス	20 人	0.8	16人		48 m <sup>2</sup>
自家用車	12人	0.3	3人	3 ㎡/人	
コミュニティバス	20 人	0.3	6人	3111/人	
スクールバス	40 人	0.1	4人		

#### ・授乳室

- : 授乳室は、現在、規模設定における算定基準等は設けられていないため、市区町村の事例を 踏まえ、椅子にかけて授乳できるスペース約 1.5 m/1組を基準に、路線バス利用者の 40% が女性で、そのうち5%が授乳を行う設定とすると、バスの乗降が集中しても1組が使用す る設定とします。また自家用車の利用分も1組割当て、合計で2組の同時利用を想定します。
- :手洗いや粉ミルク作成用の流し台と給湯設備を設け、幼児を伴う利用を想定して、通路分を 30%と設定し規模を算定します。

#### ・男女トイレ・多目的トイレ

: 交通ネットワーク拠点施設の利用者設定としては、移動手段ごとの集中する利用者想定(路線バス 10 人、自家用車 6 人、コミュニティバス 20 人、スクールバス 40 人)とし(表 II - 1-4)、利用率を設定して、男女比 6:4 とし、さらに TOTO 株式会社が提示するトイレの適正器具数を導き出す資料(空気調和・衛生工学会 衛生器具の適正個数算定法)を参考に設定しました(表 II -1-5)。

なお、路線バスの利用については、今後、路線バス等による町外からの観光需要の拡大を念頭に設定しています。

人数 種別 トイレ利用率 人数 20人 12人 路線バス 0.6 自家用車 12人 0.1 2 人 コミュニティバス 20人 0.3 6 人 スクールバス 40 人 4 人 0.1

表Ⅱ-1-4 交通ネットワーク拠点施設 便器等器具数

表Ⅱ-1-5 交通ネットワーク拠点施設 利用者想定

利用者数 300 人/日	器具数
男子大便器(占有時間 240 秒)	3個
男子小便器(占有時間 30 秒)	4個
男子洗面器(占有時間 20 秒)	3 個
女子便器(占有時間 90 秒)	4 個
女子洗面器(占有時間30秒)	3 個

#### ○バス事業関連

## ・乗車券・定期券販売窓口・情報案内窓口

: 乗車券・定期券販売窓口と情報案内窓口を兼用で設け、2 人の人員が待機及び作業できるスペースを確保します。その他、情報案内に関わる資料の収納等を整備します。

#### ・休憩所(事業所ごと)

: 路線バス乗務員の休憩所を各事業所に設け、1 箇所の室にはベッド 1 台分相当の確保と通路を設けます。

#### ・職員玄関

: 職員玄関は、一般利用客の動線を分離し設置します。情報案内、チケット販売に従事する職員のバリアフリーに配慮し、開口幅 90cm を確保できる通路幅、車椅子がスイッチバックできる 1.5m 半径の空間を確保します。

#### ○レンタサイクル関連

#### ・レンタサイクルポート

: レンタサイクル・ポートは、現在、事業全体で8台を貸出用に備えているが、今後の需要増を想定し、さらに冬季における自転車移動に適した仕様の自転車の拡充を想定して、20台分を格納できる規模とする。

#### ・自転車倉庫

・盗難防止と省スペースを図るロック機能を有したラック式設備を導入します。

#### ・備品庫

: 自転車の軽微な補修や清掃に必要な用具や、少人数グループへの貸し出し時に対応できる空間を確保します。

#### ③整備場所

整備場所は、地域包括ケアの拠点、学習の拠点、医療機関、健康増進の拠点が集中したセント

ラルベルトの近隣等、交通ネットワーク拠点を起点に、上士幌クリニック、生涯学習センター、 スポーツセンター等、活動の場への移動が容易な立地が条件となります。

また、路線バスの運行状況は1日往路(帯広-上士幌)16本、復路16本(上士幌-帯広)の運行となっており(上士幌高校休校時に欠便となる時刻を除く)、午前6時から午後22時台まで発着があることから、住宅地への騒音等に配慮する必要があります。

以上から、徒歩によるセントラルベルトに位置する、上士幌町役場の南側の公共用地を拠点整備場所として選定します。

## 2. 施設整備基本計画

交通ネットワーク拠点整備において求められる検討事項をいかに詳述します。

なお、セントラルベルト構想の進捗を踏まえ、歩行による移動における商業集積地区との近接性を考慮して、本施設の整備用地を役場庁舎南側の町有地(4693.1 m)とします。

## (1) 配置計画

交通ネットワーク拠点は、多様な移動手段の結節点であり、構内には、大きく分けて待合機能、 乗降機能、各交通網の待機機能の配置が必要となります。

待合機能は、建築内部の温熱環境及び特に暖房等の光熱水費を含めた維持管理費用の低減に配慮した配置が求められます。さらに、セントラルベルト構想において目指している歩行による移動促進の観点から、商業地区や公共機能集積地へのアクセスに配慮することが求められます。

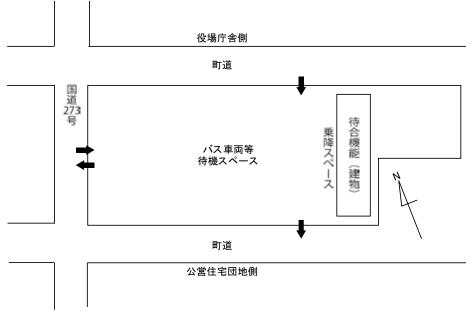
各交通網の待機機能については、積雪時の維持管理等に配慮することが望ましいと考えられます。

さらに、乗降機能は、バリアフリーの観点から、待合から乗降までの経路ができるだけ短く、 安全であることが求められます。

なお、構内への車両の進入路および退出路については、基本設計において、公安委員会、警察署、道路管理者、バス事業者との協議を進め決定します。このため、現況のバス路線である国道 273 号、もしくは敷地の南北を通る町道に、車両の進入路および退出路を設けられる条件のもと に配置検討を行います。

## 【パターン1】

敷地の短辺(約 43m)に待合機能(建物)及び乗降スペースを配置しているため、路線バス、コミュニティバス、タクシー、自家用車等の乗降スペースの確保が困難と考えられます。



図Ⅱ-2-1 配置計画検討パターン1

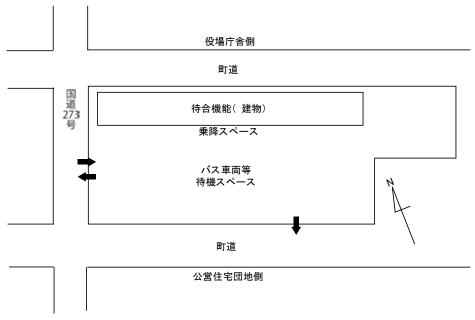
#### 【パターン2】

敷地の北側部分に待合機能(建物)を配置し、南側部分にバス車両等待機スペースを配置した パターンです。

待合機能(建物)の南側に乗降スペース及びバス車両等待機スペースを配置し、日射による融 雪効果が期待されます。

待合機能(建物)は敷地の長辺に沿って配置しており、多様な車両の乗降スペースに対応できる距離を確保できます。

ただし、建物の北側にある歩道については、冬期間、建物の日影による凍結が懸念されることから、別途対策の検討が求められます。

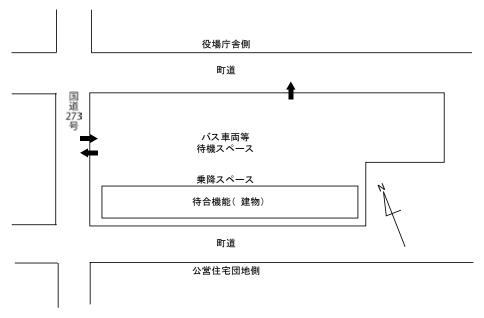


図Ⅱ-2-2 配置計画検討パターン2

## 【パターン3】

待合機能(建物)を敷地の南側に設置したパターンです。これによって、乗降スペースが建物

の北側に位置し、冬季には日影による凍結頻度が高まり、建物が北側にある場合と比較して、乗 降スペースが凍結する頻度が多くなることが予想されます。



図Ⅱ-2-3 配置計画検討パターン3

以上をまとめたのが表 II-2-1 です。これらから、敷地内の配置としてパターン 2 を選択することとします。

パターン概要	利点	課題
パターン1	各交通機能の駐停車スペースが	乗降スペース長が短く、多様な
待合機能が敷地の東側	広く確保できる	移動手段が混雑しやすい
南北軸に位置		
パターン2	乗降スペース長が長く、多様な	敷地北側の歩道の凍結への配慮
待合機能が敷地の北側	移動手段の乗降に余裕のある配	に対策は求められる
東西軸に位置	置が可能	
パターン3	乗降スペース長が長く、多様な	冬季における乗降スペースの凍
待合機能が敷地の南側	移動手段の乗降に余裕のある配	結に暖房費あるいは管理上の労
東西軸に位置	置が可能	力が必要となる

表Ⅱ-2-1 配置計画 比較表

## (2) 建築計画

建築計画として導入機能の建物内の配置を検討する上で、導入機能をまとめたのが表 II-2-2 です。

○待合機能	・待合室
	・授乳室
	・男女トイレ
	・多目的トイレ
○バス事業関連	・乗車券・定期券販売窓口・情報案内窓口
	・事務所(点呼場所)
	・休憩所(事業所ごと)
	・職員玄関
○レンタサイクル関連	・レンタサイクルポート

表Ⅱ-2-2 導入機能

・自転車倉庫
・備品庫

各移動手段に応じた乗降スペースを確保するために、待合機能をできるだけ横長に配置することが求められます。

また、待合空間から乗降スペースへの移動距離ができるだけ短距離であることが求められるため、待合空間と特に路線バス、コミュニティバスの乗降位置を近づけることが求められます。

一方、レンタサイクル関連は自転車による移動ができるという点で健常者のうちでも身体能力 が高い利用者が想定されることから、待合機能からの距離は最も遠くても支障がないと考えられ ます。

バス関連機能については、運営費の縮減を念頭に、乗車券・定期券販売とレンタサイクル事業 の運営を兼業する人員体制が望ましいことから、待合機能とレンタサイクル機能の中間に配置す ることが望ましいと考えられます。

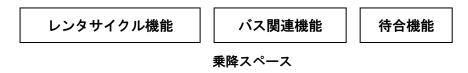
建築計画としては、図II-2-4、図II-2-5 に示した2つの配置が考えられますが、乗降スペースに求められる車両長の配分を実施設計において検討した上で、配置を確定する必要があります。

【パターンA】



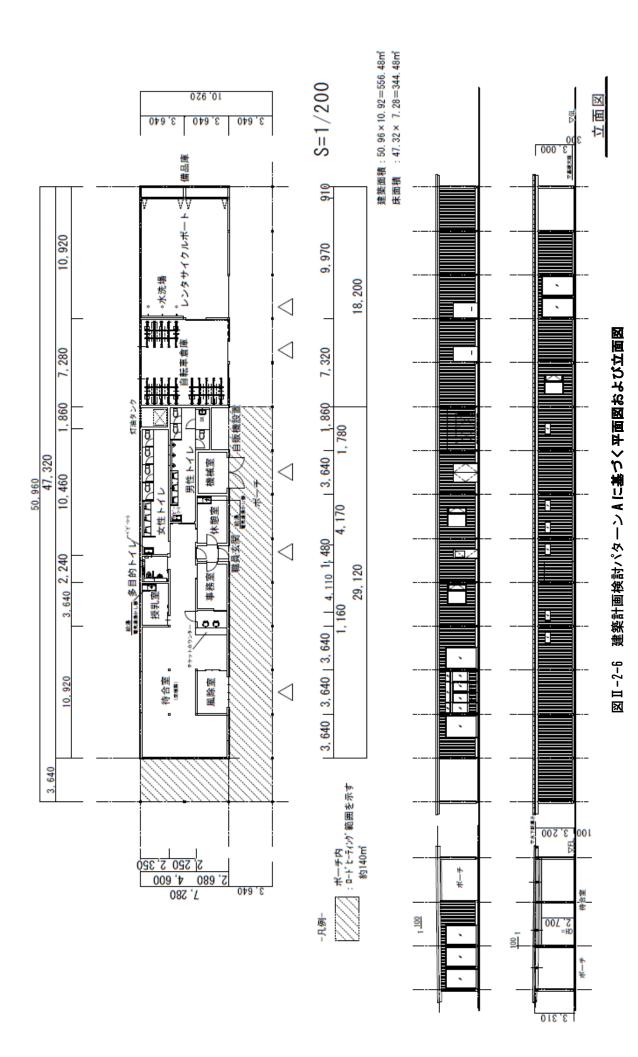
図II-2-4 建築計画検討パターンA

【パターンB】



図II-2-5 建築計画検討パターンB

これらのうち、パターン A をもとに平面図及び立面図を作成したのが図 II-2-6 です。



## (3) 外構計画

#### ①乗降に関わる内容

路線バスやコミュニティバスの利用客は多様であり、その中でも特に高齢者の割合が多くなる ことが予想されます。

また、上士幌町における円滑な移動の確保を進めるために、車いすによる乗降への配慮も行う ことが求められ、敷地条件を踏まえた上で、バリアフリー化のレベルをどの程度にするかの検討 が、実施設計の段階で求められます。

内容としては、以下に示す項目が想定されます。

- ・車両の乗降口の床高さと乗降スペースの高さの関係
- ・悪天候においても滑りにくい乗降スペースの路面仕上げ
- 乗降スペースであることのサイン
- ・視覚・聴覚障害に配慮した車両乗り入れ時の音声・文字による情報提供

さらに、雨天や降雪時の乗降には、手荷物を持ち雨具を使えない乗降客や、乗車に時間を要するため屋外で乗車の列に並ぶ乗客への配慮として、乗降スペースの雨掛かりを防ぐ整備が求められます。

庇などで乗降スペースを覆う場合は、大型バスの車高やバックミラー等との兼ね合いを十分検 討し、バスの運行によって庇が破壊されないよう配慮が求められます。

#### ②交通車両の乗り入れに関わる内容

構内に進入する際、歩行者との接触事故を防ぐガードレール等の設置が見込まれます。配置に関して、大型バスの旋回によってガードレールとの接触がないよう十分配慮することが求められます。

#### ③交通車両の停車に関わる内容

自家用車、タクシーなどの乗用車が乗降の際に停車するスペースを確保することが求められます。特にユニバーサルデザイン・タクシーやジャンボタクシー、車椅子利用者が運転する自家用車などの停車に適したスペースを確保することが求められます。

#### ④交通車両の駐車に関わる内容

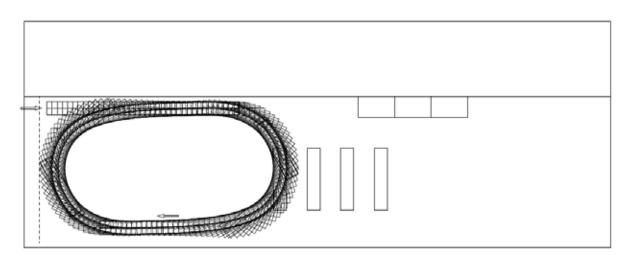
バス車両は、バス運行に関わり、構内に4台駐車することが必要です。駐車場所は、車両の構内における旋回スペースを確保するとともに、できるだけ構内における移動距離を短縮できる位置として、乗降スペースから切り返しをしないで駐車できる配置を検討します。

#### ⑤周辺の歩行動線との連携に関わる内容

本施設は上士幌町の中心部における歩行促進の役割も担っており、構内に進入する車両が歩道等を横切る場所で、敷地周辺を移動する歩行者への安全配慮が求められます。

また、役場庁舎から本施設への移動が歩行であることを考慮すると、本施設までの最短距離に 歩行動線を設ける必要があります。

このため、本施設の整備敷地内に、役場庁舎から直線的に移動する動線に繋がる歩行用経路を 整備することとし、他の中心部施設への移動にも配慮します。



図Ⅱ-2-7 構内におけるバス旋回軌跡の確認

## (4) 施設整備費及び資金計画

交通ネットワーク拠点施設の整備は、表 II -2-3 の配分を想定し、各費用の資金については国の 支援等を活用して行うこととします。

表 II-2-3 整備費用及び資金計画

## (5) 整備スケジュール

整備に向けて、平成 29 年度に基本設計及び実施設計、さらに工事を実施します。施設供用は平成 30 年度とします。

このスケジュールに向け、道路管理者(帯広開発建設部)、公安委員会等関係機関との協議を進め、各バス事業者の路線変更を始めとする手続きに関わる期間に配慮した事業推進が求められます。

## Ⅲ. 交通ネットワーク拠点施設運営計画

## 1. 施設管理計画

## (1)施設管理における条件整理

日常的な施設管理は、主に始業・終業時の安全点検、冬季の除雪、内部および外部の清掃、始業時・終業時の開錠および施錠があり、定期的な施設管理として、定期点検や不具合の修繕、利用状況の把握やその状況に応じた改修などが挙げられます(表Ⅲ-1-1)。

また、路線バスの発着は、午前 6 時前後から午後 9 時前後にまで及びますが(表Ⅲ-1-2)、発着回数は日に 10 回程度であることから、施設管理は、時間集中がありつつ長時間にわたりますが、定期的な施設管理は、費用を伴う建物に関わる内容です

日常的な施設管理内容 定期的な施設管理内容 安全点検 施設定期点検 不具合の修繕 清掃 (内部) 利用状況の把握 清掃 (外部) 利用状況に応じた改修 路線バス・コミュニティバス 開錠・施錠 時刻との調整

表Ⅲ-1-1 施設管理内容

表Ⅲ-1-2 上士幌役場前 バス発着時刻(ぬかびら線)

上士幌役場	帯広	6:36	6:41	7:01	8:06	10:46	13:41	17:21	19:11
前	方面	0.30	0.41	7.01	8.00	10.40	15.41	17.21	19.11
バス発着時	糠平	0.10	11.10	14.00	15.00	17.00	10.00	10.00	20.40
刻	方面	8:19	11:19	14:09	15:09	17:09	18:09	19:09	20:49

#### (2)施設管理における役割分担

前項のとおり、日常的な施設管理は、路線バス事業に関わる人員が施設の開錠・施錠を担当する方法が効率的であることなどを踏まえて、日常的な施設管理における作業は、内容に応じて外部機関に委託等を行い、本施設が上士幌町所有の公共施設であることから、定期的な施設管理は行政が担うことが適切と考えられます。

## 2. 施設運営計画

本施設において、管理者の常在の要不要を機能ごとにまとめた表Ⅲ-2-1 の通り、バス関連事業 のみが管理者が常に所在する必要があります。

このため、施設管理は、バス事業関連の機能を中心に人員配置を行うことが考えられます。

常在管理者の 機能種別 室 名 要不要 ○待合機能 ・待合室  $\triangle$ ・授乳室  $\triangle$ ・男女トイレ × ・多目的トイレ × ()バス事業関連 ・乗車券・定期券販売窓口  $\bigcirc$ ・情報案内窓口  $\bigcirc$ ・乗務員休憩所 × (事業所ごと) ・職員玄関 X ○レンタサイクル関連 ・レンタサイクルポート  $\triangle$ 

表Ⅲ-2-1 導入機能

・備品庫 ○:常在の管理者が必要、△:必要に応じて管理者の立ち合いが必要、×:常時の管理は不要

・自転車倉庫

×

×

路線バスやコミュニティバスは、交通ネットワーク拠点への乗り入れ時刻がある程度決められ ており、路線バスの乗車券・定期券の販売をこの時間帯に限ることで、人員配置を効率化するな どの対応が考えられます。

一方で、町内及び十勝管内の観光情報、移動に関わる情報の提供や、車いすなど移動困難者へ の介助を中心としたサポートを担う人員の配置も、交流・移住を促進する上で求められ、提供サ ービスの品質確保に向けてプログラムに則った教育訓練が必要であると考えらえます。

本施設における運営上のコストは、前項に掲げた施設管理上の経費を除くと、上述のような人 員配置に係る人件費が主です。

また、現状において、各路線バス事業における人員募集に対する応募は極めて少なく、本来で あれば 1 人を全日勤務として配置するところ、時間帯に切り分けて複数の人員を配置するなどの 丁夫が求められている状況にあります。

このため、上士幌町における路線バス事業、特に乗車券販売などを継続し、交通ネットワーク の利便性を維持する上でも、人員配置への対策を行って円滑な運営を図ることが求められます。

このため運営手法については、バス事業者、行政、町民、各関係機関が連携して、運営体系を 構築することが望ましいと考えられます。

資料.	交通ネットワーク整備ならびに交通ネットワーク拠点施設整備に
	向けた公共交通事業各関係者との協議

## 1. 事業者への説明・協議 概要

1. 于来日,20元的"伽威"似文		
日付・場所	内 容	出席者
平成 28 年	「(仮称) 交通ネットワーク拠点整備について」	株式会社十勝バス
10月3日(月)	上士幌町役場から事業の背景、内容を説明	
十勝バス株式会		上士幌町役場
社会議室		W D O + 1 - 2 - 40 O TV D4 TT - 5
		株式会社ズコーシャ総合科学研究所
10月11日(火)	「(仮称) 交通ネットワーク拠点整備について」	北海道拓殖バス株式会社
北海道拓殖バス	「一人は一人」という。	
株式会社会議室		上士幌町役場
		株式会社ズコーシャ総合科学研究所
10月13日(水)	「(仮称) 交通ネットワーク拠点整備について」	上士幌タクシー有限会社
上士幌町タクシ		上士幌町役場
一有限会社		工工「光凹1文场 
		   株式会社ズコーシャ総合科学研究所
11月1日(火)	「(仮称) 交通ネットワーク拠点整備について」	株式会社拓殖バス
上士幌町役場	営業所及び車庫機能ついて事業者から説明	
応接室		上士幌町役場
		# <del>*</del> ^^\^
		株式会社ズコーシャ総合科学研究所
11月15日(火)		   北海道拓殖バス株式会社
	協議事項について」	
	株式会社ズコーシャ 5 F 会議室	十勝バス株式会社
		上士幌町役場
		株式会社ズコーシャ総合科学研究所

## 2. 事業者からの要望及び提案

十勝バス: 【路線等変更に関わる申請関係】

平成31年度事業の申請は平成30年5月が申請であり4月には運行計画を決定する必要があり、事前に運行距離などの計測が必要である。

路線バス運行に関わる補助金は9月締めの10月始めとなる。

路線変更は3ヶ月前に北海道運輸局に申請することとなる。

始発をネットワーク拠点に変更とし、2区・3区をカバーする案が必要と考えている。

#### 【人員配置】

拓殖バスは発券や定期券販売を現在の町内事業所で行っており、新たな拠点を加えて 2 箇所というのは検討が必要であるため、人員配置は委託業務としての発注について検討いただきたい。

当社(十勝バス)は上士幌町内に人員配置しておらず、この点の対応は拓殖バスとの協議も必要である。

## 【人口減少対策との連動】

拠点整備は、住民利便性の向上に効果があると考える。また人口減少に対する上士 幌町の取り組みは目をみはるものが有り、人口減少を食い止める施策は交通運輸にも 大きな効果があることから、振興策を持続していただきたい。

便数の増加は基本的に見込む必要がないと考えている。ターミナルは学生の集い賑 わいのある場所として頂くことを提案する。

また、拠点は、待合としての機能を考えると、物販の検討も余地があると考えられている。

#### 【外構整備】

道路と歩行者の安全ガードはバスが曲がる際にぶつかることが多く、できれば設置 しないか、歩道の際よりも引っ込めて設置していただきたい。

屋外で待つ乗車客のために雨よけの屋根があっても良いと考える。ただし、バスの トップよりも低いと衝突するため配慮いただきたい。

#### 拓殖バス:【管内・国内事例】

管内で帯広市以外の町村では、鹿追町が唯一複数の交通網を一箇所に集中しており、 まちのコミュニティバスやスクールバスなどが拓殖バス営業所に乗り入れをしている。 上士幌町の本プロジェクトの主旨に賛同し、条件があえば参画したい。

富山県富山市では、コンパクトシティ化を進める一連の施策として、中心市街地に 居住を集中させることを強力に推進し、郊外部からの居住移転に補助金を拠出してい る。住民や域外からの来訪者の交流の場として公共交通機関を捉る自治体もある。

## 【バリアフリーについて】

車椅子で直接バスに乗り入れできる造作などの工夫が事例としてある。また道の駅 など、歩行の流れがある場所においてバスを乗り入れする危険性について訴える運転 手もいることから、拠点のあり方を検討いただきたい。

## 【営業所機能及び人員配置】

すでに町内にある拓殖バスの営業所には人員配置をしている。既設の営業所を閉鎖 し、ターミナルを営業所して借り受けて営業する事も考えられる。その他の手法につ いては別途、協議が必要と考えている。

営業所としての機能においては、点呼執行場所としての事務室的機能(机1台程度)が要件である。また点呼にあたっては管理者登録された要員の配置が必要である。この要員は現状でバスの清掃も行っているため、営業所と車庫を行き来する必要も出て来るが問題はない。

現状で営業所に雇用している人員以外に、新たな雇用をターミナルで行う必要があり、2 つの営業所をもつことと同等の体制となる点は、経費の観点を含めて整理する必要があると考えている。

ただし、昼休みを長く取るなどの工夫をしている。現状の運行状況では1便の乗降 客が10人を超えることはない。施設規模は、観光客の乗降や町運営バスの人数を合 算して検討する必要があると考える。

## 【乗車券・定期券販売、観光関連事業】

上士幌線については十勝バスとの共通定期券も運用しており、拓殖バスが上士幌町 での定期券販売を行っている。

乗客には乗車券を購入してからバスに乗りたい利用者が多く、ターミナルでは券売機能が必要と考えている。その他、回数券販売や、自転車レンタル、町の情報提供について、通事業者間での協議が必要であり、さらに各社で共有できる人員確保が効率的である。その人件費について支援があることが望ましい。

人員配置を省く自動券売機や自動改札のための SUICA などのシステム導入は課題が多く、将来的な検討事項と捉えている。

バス運行に限らず、他の観光関連事業も含めて参画する意向がある。

## 【車庫】

営業所登録において整備が必要な車庫は、営業所部分と一体化は要件ではなく、既 設の当社車庫を活用することも可能であることから、ターミナルにおける車庫整備は 要件ではない。

なお、観光事業等も踏まえて、今後、貸切バスの車庫が  $4\sim5$  台必要となる可能性もある。バス 1 台分の必要スペースは  $12m\times2.5m$ の周囲に 50 c mの作業スペースが要件である。

## 上士幌タクシー: 【タクシー保有台数について】

タクシー保有台数が限られているため、交通ネットワーク拠点が整備されても定常 的に待機することが難しいが、バスの到着時間に併せた限定的な時間帯であれば待機 可能である。

利便性向上が図られるため、施設整備については協力したい。他の交通機関と併せ タクシー利用促進の取り組みについて、協議の上、取り組みたい。

## 3. 施設整備・管理運営に関わる検討事項の整理

## (1) 路線バス許可の要件(一般乗合旅客運送事業の許可申請条項 抜粋)

#### ①営業所

配置する事業用自動車にかかる運行管理及び利用者への営業上の対応を行なう事務所であって、次の各事項に適合するものであること

- (イ)申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること
- (口)建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること
- (八)事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足る規模のものであり、適切な運行管理が 図られる位置にあること

#### 【3年以上の使用権原とは】

使用権原とは、所有権または有効な賃貸借契約による賃借権等のことを言います。

3年以上とは過去3年ではなく、これから3年以上確実に使用できることを言います。賃貸借契約では、期間満了時自動更新の条項があればOKです。

## 【建築基準法等に觝触しないとは】

建築基準法上の建築確認を受けているなど、土地と定着性が有り違法建築でないことが求められます。確認書面の提示は求められませんが、現地確認があるため、休憩施設等を簡易設置のコンテナハウス等とした場合、許可されません。

#### ②事業用自動車

- (イ)申請者が使用権原を有するものであること
- (口)道路構造上運行に支障を与えない大きさ、重量であること
- (八)乗車定員は、11 人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足る ものであること。但し、過疎地、交通空白地帯等で一定の場合は、11 人未満の乗車 定員とすることができます

#### ③最低車両数

1 営業所ごとに、最低 5 両の常用車及び 1 両の予備車を配置する必要があります。但し、過疎地、交通空白地帯等で一定の場合は、この限りではありません

#### 4自動車車庫

- (イ)原則として、営業所に併設するものであること。但し、併設できない場合は、営業所から直線で2kmの範囲内にあって運行管理を始めとする管理が十分可能であること
- (ロ)車両と自動車車庫の境界及び車両相互間の間隔が 50cm 以上確保され、かつ、営業所 に配置する事業用自動車の全てを収容できるものであること
- (八)他の用途に使用される部分と明確に区画されていること
- (二)申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること
- (木)建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること
- (へ)自動車の点検、整備及び清掃のための施設が設けられていること
- (ト)車両の出入に支障のない構造であり、前面道路が車両制限令に抵触しないものである こと。なお、前面道路が私道の場合にあっては、当該私道の通行にかかる使用権原を

有する者の承認があり、かつ、当該私道に接続する公道が車両制限令に抵触しない ものであること

(チ)着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫 又は駐車場が確保されていること

#### 5休憩、仮眠または睡眠のための施設

- (イ)原則として、営業所又は自動車車庫に併設されているものであること
- (口)事業計画を的確に遂行するに足る規模を有し、適切な設備を有するものであること
- (八)申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること
- (二)建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること
- (木)着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても睡眠施設が 確保されていること

#### 6 停留所

- (イ)事業用自動車の運行上問題のないものであること
- (ロ)申請者が、原則として3年以上の使用権原を有するものであること
- (八)道路法、道路交通法等の関係法令に抵触しないものであること

#### 【停留所の使用権原とは】

停留所として設置する土地の所有権や賃借権があれば良いのですが、停留所とする道路端にポール等を立てるなどの方法の場合は、道路管理者(都道府県・市町村など)からの道路占用許可や使用許可等を受ける必要があります。そしてこの場合は許可期間が3年未満であっても要件は満たすものとされます。