

平成23年度第1回地域公共交通会議 会議録要旨

- 日 時：平成23年4月26日（火）午後3時30分～
- 場 所：北見市議会 第2委員会室
- 出席者：協議会一山村委員、佐藤（忠）委員、東雲委員、佐藤（浩）委員、
広川委員、山内委員、多田委員、松浦委員、戸田委員、森委員
山口委員、大谷委員、渡辺（正）委員、宮腰委員、塚本委員
渡部（真）委員、井南委員、藤澤委員、小原委員代理（近藤氏）
事務局：浅野目地域振興室長、橋本地域交通対策担当主幹、
水野地域交通担当係長、信本地域振興担当係長

開会

●浅野目室長

本日は、大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を努めさせていただく浅野目と申します。

4月1日付けの人事異動により地域振興室長を拝命いたしましたので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、ただいまから、平成23年度第1回北見市地域公共交通会議を開催させていただきます。

議題に移る前に、市の4月1日付けの人事異動に伴いまして、企画財政部長の尾関委員から渡部委員へ、学校教育部長の渡部委員から小原委員へ変更となりました。本日は小原委員の代わりに近藤課長が代理出席されております。

●近藤課長

代理出席で、学校教育課長の近藤です。どうぞよろしくお願ひします。

●浅野目室長

以上2名につきまして変更がありましたことを報告させていただきます。

それでは塚本会長よりご挨拶をいただきたいと思ひます。

●塚本会長

皆様、お忙しい中お集まり賜りましてありがとうございます。本日は、平成23年度第1回目の北見市地域公共交通会議でございます。

公共交通が昨年度設立させていただいたときにもお話ししましたが、北見市が合併をしてから、非常に広範な地を何とか市民の足を確保するために、様々な見地から公共交通そのものがなくなるという考え方の中で、会議が結成されて来たという経過があります。

特にその中で、この広い北見市をどういう形で市民の足を守るのか。昨年は、北見バスさんのご協力を賜りまして、北見市内の夕陽ヶ丘線を試験運行していただきました。

その際に、前回の会議の中でいろいろなお提案とその結果報告をいただきましたが、市民からは非常に待望論と言ひますか、その路線についての意見を取り入れているところであり、今日はそういった部分もこの会議の中でご披露いただく形になるかと思ひて

おります。

特に「3. 11」これは皆さんもご存知かとは思いますが、毎日のようにテレビ報道で東日本大震災の映像が流れております。

その被災された方たちが1日も早く普段の生活に戻っていただくために、いろんな関係機関が動いている状況であります。

その中で、今日もテレビを見ていて気がついたのですが、バスが開通して、そして地元のバス会社が無料で人を運んでいるという映像を目の当たりに致しました。

このことは、やはり被災されている方たちは大変な状況にありますが、ひとつひとつその生活がまた元に戻ろうとしているという取り組みでもございますし、そういう被災地の中を公共交通が復活することによって、その地域に住んでいる方が実際にどういうことがあったのか、隅々までご覧頂いて、自分たちが何をしなければならないのかということが目に映ってまいります。

そういう意味では、公共交通というのは非常に大切な部分もございますので、そういうことも頭のどこかに入れておきながら、北見地域の公共交通について、多角的な見地からご意見を賜ればと思っております。

今日は、報告事項と協議事項、その他にも公共交通策定のことにつきましてご相談いただく形になっておりますので、どうか皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りますようお願いを申し上げ、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

●浅野目室長

それでは、これから先の進行につきましては、塚本会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

●塚本会長

それでは私の方で議事進行させていただきます。まず、会議の成立について事務局の方から案内してください。

●橋本主幹

本日の出席委員数は、21名中、19名であります。

北見市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定に基づき、半数以上の出席がありますので、本日の会議が成立いたしますことをご報告申し上げます。

尚、高橋副会長、鈴木委員の両名が所用により欠席される旨のご連絡をいただいておりますことをご報告申し上げます。

●塚本会長

ありがとうございます。

それではレジュメに従って議事を進めてまいりたいと思います。まず、資料の確認をさせていただきたいと思いますが、レジュメの他に資料1、資料2、資料3、交通会議実施要綱が皆様のお手元にあると思います。

それでは、議事に入りたいと思います。レジュメに従いまして、4番の報告事項、地域公共交通維持改善事業要綱（資料1）について、北海道運輸局の山口委員の方からご説明いただきたいと思います。

●山口委員

北見運輸支局の山口と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

地域公共交通確保維持改善事業について、時間の関係がありますので概略のみ説明させていただきます。

資料の1ページ目をご覧ください。

当時、453億円の予算を要求していましたが、パブリックコメントなど色々なプロセスを踏みながら、最終的には305億円の予算確保となっております。

この事業は、大きく3つに分かれておまして、地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事業、地域公共交通調査事業という3つの事業に分かれております。

地域公共交通確保維持事業につきましては、陸上交通、今の地方バス路線の補助等を対象にしておまして、基本的に運行費に対する補助となっております。

バリア解消促進等事業については、文字通りバリアフリー化への補助、ノンステップ導入や広い意味では利用環境の改善でICカードの導入等設備投資への補助を想定しております。

調査事業の方につきましては、確保維持事業・バリア解消促進等事業を行うにあたり、それに必要な調査を地域で行う場合に活用できるようにしております。

陸上交通というのは、基本的にバス交通、自動車による乗合交通を想定しております。

国の補助として、地方生活交通路線維持のバス交通に対する補助金として、都道府県と協調補助としておりましたが、その補助要件を一部緩和しております。

一番大きなところで、補助の方式を今まで事後的な欠損の補助としておりましたが、事前算定方式に変更しております。

これまで国の対象となっていなかった幹線交通に密接な地域内のバス・デマンド交通の部分についても一定程度支援できるような形をとっております。

次に、2ページ目をご覧ください。

全てのこの3つの補助の大前提としまして、地域で議論していただき、生活交通ネットワーク計画を立てていただきまして、その計画に基づいて支援をしていくこととなります。

それぞれの分野で関係者・各者に集まっていただきまして、協議会等を開催し、協議会の中で計画を策定していただきます。

策定にあたりましては、左側の方に地域間幹線系統確保維持計画（3年計画）と地域内フィーダー系統確保維持計画（3年計画）がありますが、分野的に作っていただいても結構ですし、それぞれの必要とする分野だけを作っていただくことも可能としております。

今までの地方バス路線補助を引き継ぐ部分については、都道府県で主宰する協議会が行います。

また、地域内フィーダー系統確保維持計画というのは新しいものですが、こちらについては市町村単位で議論していただくこととなります。

この地域公共交通活性化・再生法による法定協議会もそのまま移行できますし、今、開かれております地域公共交通会議と性格的に同じようなものであれば、その場を使っても良いようにしてあります。

ただ、現在の要綱でそのまま行けるかどうかは今確認中ですので、少しお時間をいただければと思います。

ポイントとしましては、事業者だけ、または自治体だけということだけではなく、数多くの方が協議会に参加いただいて、それぞれの地域の意見をしっかり踏まえたいうえで、それぞれの計画を策定していただくことが重要になります。

次に、3ページ目をご覧ください。

計画の中に網羅しなければならない記載事項となっております。

地域間幹線系統については、現在の地方バス補助の部分ですが5項目、地域内フィーダーの方は大きく4項目を組み込まなければなりません。

一番、今までの計画と違うところは、事業に要する費用の総額、負担者（誰が負担するのか）、誰がいくら負担するかということも含めてその計画書の中に盛り込んでいただくこととなります。

細かい部分はありますが、飛ばしまして4ページ目をご覧ください。

陸上交通の確保維持事業ということで、ここも大きく地域間幹線系統と地域内フィーダー系統の2つに分かれておりまして、地域間幹線系統は先ほども触れましたが、今までの地方バスの補助制度を記載しているものでありまして、これまでも都道府県で作っている計画を徴収している制度となっております。

下の地域内フィーダー系統は、新しい創設された支援制度ということになっております。

地域間幹線系統では、見ていただくと分かるように、右側に要件があります。その1つが地域間というものが今まで10Km以上離れていなければならなかったというものをその距離要件を廃止しております。

複数市町村の判定ということで地域間、例えば「北見から網走みたいな形で複数市町村にまたがってなければならぬ」というところで、その判定を平成の大合併前の平成13年3月31日の時点で判断しましょう」ということで、ですから、「現在、同一市町村内ということであっても平成13年3月31日現在で合併前の市町村となっていれば地位間の系統と見なします」ということで緩和しております。

それと事前内定方式というものがありまして、今までは事後の補助を行っていたことが、今後については、一定程度のサービスエリアで運行する時にどれぐらいの収入になってどれぐらいの費用になるのか前もって出していただいて、それによって、その金額を予め内定しておいて、実際の交付については、事後、終了した後になることとなります。

実際、運行する事業者にとっては、収入が増えていけば、その分利益になると言う事も考えられます。

地域内生活交通というのは、あくまで地域内フィーダー系統ですが、こちらの方は地域間の幹線系統を保管するという位置づけのものについて支援していくという考え方で、読み方としても地域内フィーダー系統と言う言い方しております。

幹線交通の保管ということになりますから、路線補助対象となる地域間の幹線系統に接続していなければならない。

または、過疎地・交通不便地域への移動手段確保にも使えるものかと思えます。

接続性ということですが、どういうところでチェックするかと言いますと地域間の元々の幹線部分とバス停を共有するだとか、そのバスと接続のダイヤ設定をしているとか、そういうアクセス性をもってチェックする時の要件としております。

5ページ目になります。

ここでも先ほどの地域間幹線系統で主に変更となったところを記載されております。

この事前内定方式ですが、私どもも予算を確実に足りなくならないように、場合によっては、申請があって内定額があって、実際の支払は事業終了後になりますから国の予

算関係上、内定額を支払えないという、あまり良い情報ではありませんが、そういうことも考えられますので、そのところはよく検討していただくことになると思います。

いずれにしましても、「どういうサービスが本当に必要なのか、同じサービスでも効果的・効率的に確保するにはどうするのが良いのか」ということをこの協議会で実質的に積極的に議論していただきたいと思います。

細かい要件につきましては、下のところになりますが省略させていただきます。

6ページ目がフィーダー系統のイメージ図となっておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

7ページ目をご覧ください。

フィーダー系統の要件をここで表しているところですが、1つは交通不便地域の移動確保ということで、今回の予算の設計上なくなりつつある、存続が危機に瀕している地域の公共交通を確保・維持していくということが目的となっておりますので、そういう困っている地域を中心に支援していくことになります。

幹線のアクセス性のところですが、先ほども説明しましたが、地域間幹線交通というものがそもそも重要な交通ですから、それらを保管していくというものをポイントにしております。

サービスの充実性というところがありますが、この系統につきましては、新たに運行を始める、または、公共支援を受けるものであることとなっておりますが、今まで補助を受けているような系統については対象とならないこととなっておりますので注意していただきたい。

公共性地域の合意、効率的な効果的なサービスの確保というところも一般的な規定として記載してあります。

最後のページですが、調査事業はお話ししたとおり、今回いろいろな計画を立てていただくようお願いしているということではありますが、そのための支援制度となっております。

この補助対象につきましては、今までと同様に協議会宛に補助となります。

先ほどの地域間幹線系統、フィーダー系統等は、当然、実際の補助金の交付につきましては実際運行している業者へ交付することになります。

調査事業の方は補助対象経費として、これに書かれているようにデータ収集、アンケート調査等、場合によっては、短期間であれば十用調査にも使えますということになっております。

また、補助は定額となっております、上限があります。

以上、簡単ですが地域公共交通確保維持改善事業の説明とさせていただきます。

現在、細かいところをつめておりまして、詳細につきましては、来月13日に市内で説明会を予定しております。

バス事業者、各管内の地方自治体の方には案内状をそれぞれ届いていると思います。

こちらの方で、細かい方については説明することとなります。

以上で終了させていただきます。

●塚本会長

ありがとうございます。北見運輸支局の山口委員から、国の新しい制度について、今、説明がございましたけれども、このことについては、北見市としてはどのような予定なのでしょう。

●橋本主幹

今、山口委員の方からお話しがあつた内容で、北見市としてどういうふうに捉えていくのかということですが、とりあえず、今年度におきましては、後ほどご説明をさせていただきますが、地域公共交通計画というものを今年度策定する予定であります。

その策定費用につきましては、現在、市の方で合併補助金を活用するように考えておりまして、それを十分に活用して地域公共交通計画を策定していきたいと考えております。

国の補助金が新たに設立されて、できあがつたということもあり、事前に、運輸支局、北海道運輸局といろいろご相談をさせていただいて、本年度においては市の方で予算化をした合併補助金で進めさせていただきたいと思っております。

来年度以降の維持改善事業については、先ほどお話にありました地域内フィーダー系統ということがあり、地域間幹線は今北見バスで運行していただいている路線というように判断していただいていると思いますが、それ以降に今走っていない路線を何とか交通計画に盛り込んでいきたいと思っておりますので、来年度以降でフィーダー系統に関して国の補助を活用できるように、今後、北海道運輸局、または北見運輸支局と協議をさせていただきながら進めてまいりたいと思っております。

●塚本会長

フィーダー系といえば幹線を繋ぐ地域内の交通ですから、例えば今回モデルケースになっている夕陽ヶ丘線というのは対象になるのですか。あくまでも、今、過疎バスである、例えば常呂と北見を結ぶ路線や、留辺蘂町と結んでいる温根湯線だとかは過疎バスですから対象にはなりませんよね。

●山口委員

内部でも話が出たのですが、夕陽ヶ丘線については目的上、幹線に繋げるというものではないということで、これは当たらないのではないかと。

列車に接続させるだとか、遠くへのバスに繋げる路線ということではない。

●塚本会長

例えば三輪・柏陽線という幹線、市内路線ですが走っています。それと駅前から郊外線が出ています。

それを幹線といえるかどうかは分かりませんが、それと柏陽側と西8号線側との接続は必ずあるのです。それでいけばフィーダー系と言えるのではないかと思います、そうはなりませんか。

●山口委員

フィーダー系統にあたるかどうかというのは本省の判断になります。

●塚本会長

わかりました。

いずれにしても、市民の足を守るための補助制度があるということで、今、事務局の方から申しあげましたように、この後、これらを検討すべく運輸支局の方とも連携を取りながら行っていくということではありますが、何かこれに対してご意見、ご質問等がありますか。

・・・・・・質問・意見なし・・・・・・

●塚本会長

こういう補助制度ができたということ、そして、これを活用して北見市内の新たな公共交通、できることならば、これに合致したものを研究していこうという考え方で事務局は思っておりますので、その時期が来ましたら、皆様方にお示しながらこういったものができていくのか、また、「こういうことを取り組んでいきます」ということで進めていきたいと思っておりますので、その時に改めてご意見等をいただきたいと思います。

協議事項：市内バス路線「(仮称)夕陽ヶ丘循環線」の新設について

●塚本会長

次に、5の協議事項に入らせていただきたいと思います。まず(1)の市内バス路線「夕陽ヶ丘循環線」の新設についての説明をお願いします。

●橋本主幹

夕陽ヶ丘線についてであります。この路線につきましては、昨年の北見まちづくり協議会で議論され、それを受けいち早く、市と北見バス(株)が協議をした中で、昨年12月から3月まで約3ヶ月半、試験運行を北見バスさんの方で実施していただいたところです。

その結果、多くの市民の皆様より継続して運行してほしいとの要望があり、北見バスさんの方で本格運行に向け準備を進めているところであります。

しかし、本格運行するには、この交通会議で委員の皆様のご合意が必要となり、設置要綱、第2条協議事項の中に「地域の実情に応じた適切な乗合旅客の態様、運賃、料金等に関する事項」について協議することになっておりますことから、この度提案をさせていただくことになりました。

詳しい内容については、本日、委員として出席していただいております北見バスの山村委員から説明・提案をさせていただきますようよろしくお願いいたします。

●山村委員

北海道北見バスの山村でございます。資料の2をご覧くださいと思います。

北見市内バス路線夕陽ヶ丘循環線の運行計画についてご説明を申し上げたいと思います。ただいまの説明にありました通り、当社は昨年12月6日から105日間に亘り夕陽ヶ丘線の試験運行を実施させていただきました。

多くの市民の皆さんから「大変便利である」など路線の運行の継続を求める声が沢山届いているところであります。当社としましてはその試験運行の実績を踏まえ、利用者の皆様のご要望が多かった運行時間の拡大、それから西8号線までの経路延長、こういったことを行うということで、試験運行よりも更なる利便性の向上を図りまして、この度の運行計画を作成させていただきました。

資料3ページの運行路線図を併せてご覧くださいと思いますが、この新設路線面は夕陽ヶ丘循環線ということで、距離は20.1キロとなっております。

始発はこの路線図の右端にあります小泉8号で、柏陽高校、北見工業大学、夕陽ヶ丘通りを西に進み、夕陽ヶ丘8号線を左折しまして国道に向かいます。国道から三輪地区の三輪ショッピングセンター、西6号線、夕陽ヶ丘通りを通りまして、小泉8号まで戻ってくるという片廻りの循環線です。

試験運行の経路を西6号から西8号まで延長をいたしました。

この夕陽ヶ丘循環線運行に伴い新設されます停留所は、この路線図で青い丸で示したところであります。工業大学、青葉通り、三楽町、中央小学校、西北見駅、中央三輪3丁目、中央三輪4丁目、麻生北見病院、三輪通り、松原医院、以上の10箇所を新設する予定であります。

なお、試験運行の時には、東陵町にある体育センターへの乗り入れを行っていましたが、イベント毎に体育センター内の敷地に多数の自家用車の駐車されており、バスの転回が不可能な状況が何度か生じております。

こういったことを考えると、これから夏に向け更に混みあうということで、この本運行に関しましては、体育センターへの乗り入れ、停留所につきましては廃止といたしております。利用実績等の利便性を考えますと、この体育センター入り口付近での停留所の設置というのが望ましいところなのですが、現在の道路の形状を考えますとバスが停車することによりまして、非常に前方の視界を妨げる、S字の道路状況になっております。そういったことで安全が確保されないということになりますので、現在のところ、この停留所は見送ることにいたしました。今後、ここに停留所を設置するというのを考える場合には、バスの駐車帯、バスベイ等の設置が必要かと考えております。

運行時刻は、始発は小泉8号を6時45分で考えております。終発は小泉8号を18時10分、最終小泉8号への到着は19時15分ということで、現在のところ計画をいたしております。1日の運行回数は14回を考えております。

運賃につきましては、北見市内均一運賃の大人200円、子ども100円を考えております。

本日のこの地域公共交通会議でご承認をいただいた中で、申請をいたしまして、運行開始日を本年の7月1日を予定しているところであります。

7番目の市内線200円均一運賃のエリア拡大にかかる取り扱いについてであります。当社の乗り合いバスの運賃につきましては、均一制運賃と単位キロ区間制の運賃の2通りの認可を得て運賃設定が行われております。今回の夕陽ヶ丘循環線につきましては、利便性の観点から北見市内200円均一運賃の設定を考えております。

現在、私どもの市内均一運賃制のエリアにつきましては、夕陽ヶ丘通りは西7号線まで、国道は西6号線までが200円均一のエリアとなっております。これを夕陽ヶ丘循環線の経路である8号線まで拡大を行いたいという考えであります。それに伴いまして、現在単位キロ区間制運賃を適用されております郊外線の温根湯・留辺蘂運動公園線、卸売団地・大正線、緑陵高校線の3つの路線が重複することになります。この重複区間におきまして郊外線の運賃の値上げというのは、利用者に不便をかけてしまうということもありません。現行の夕陽ヶ丘循環線200円均一運賃を路線の限定ということで運賃設定をしたいという風に考えています。

当社には、単位キロ区画運賃の中に、最低運賃150円というものがあります。先ほど申し上げました温根湯線、卸売団地線、大正線、緑陵高校線でこの下の表に書かれている乗車区間を乗った場合に、郊外線のバスに乗りますと最低運賃の150円という運賃が設定されております。ただし、この夕陽ヶ丘循環線のバスに乗った場合、1区間でも200円という設定になり、このように2通りの運賃が発生するということになっております。

この夕陽ヶ丘循環線がこの後、承認を受け、通年運行した場合につきましては、従来の郊外線のバスターミナルから例えば西8号線もしくは夕陽ヶ丘8号線まで参ります場合は、夕陽ヶ丘線と同じ金額までの値下げということも考えております。

以上が当社の考えております夕陽ヶ丘循環線の運行計画でございます。皆様にもご協

力をよろしくお願ひしたいと思ひます。

塚本会長

今、北見バスの山村委員から新たな夕陽ヶ丘循環線の提案をいただきました。先ほどもございましたけれども、道路運送法に基づくこの交通会議の設置要綱第2条の第2号で、「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項をこの会議で決めてください」ということでもありますので、このことについて議論をいただきたいと思ひます。

まず、この路線と全体的にご意見等あれば委員のみなさんからご意見をいただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

●多田委員

確認させていただきたいのですが、小泉8号から乗って三輪の麻生病院の辺りで一旦降りました。7月からは降りる場所がなくて、ずっと乗りっぱなしで、小泉8号から乗って小泉8号まで帰って来ても200円ということなのでしょうか。

●山村委員

そういうことです。

●多田委員

わかりました。

●塚本会長

ちょっと教えていただきたいのですが、小泉8号から行きますと、市役所の辺りの路線はどういう形で回ってくるのですか。まず夕陽ヶ丘通りから中央通りを降りて日赤の前に来るのでしょうか。

●山村委員

小泉8号から出ますと西に向かって、三楽町というところがあり、その次に中央小学校があります。そこから左折しまして日赤病院で停まり、今度は右折しまして北見郵便局、学園通り、北見北斗高校と抜けて行きます。

逆に西の方から来ましたら、ここも片廻りの循環にしたいと考えておりますので、北斗高校の次は、真っ直ぐ中央小学校の方まで行き、それから下において日赤病院、北見郵便局に停まって、学園通りを上がります。

●塚本会長

皆さん、お解りいただけましたか。

●全委員

はい。

●塚本会長

もうひとつ確認したいのですが、150円の郊外路線のこの2ページ目の表の中で、単位キロ制運賃をとっている郊外線は温根湯線、卸売団地、緑陵高校線があります。

その場合にここにありますオレンジの線が緑陵高校線、青のラインが卸売団地、緑が

温根湯～留辺蘂線で、その場合にここは150円になっています。

夕陽ヶ丘線では200円ですから、この範囲内に乗った場合は150円しか取らないということなのですか。

●山村委員

いいえ、違います。

●塚本会長

それでは、200円取るということですね。例えば、途中から乗って、ここの中で降りた場合には、普通は150円区間ですが、「200円取りますよ」ということなのですか。

●山村委員

もう一度説明させていただきます。

地図で見ていただきますと、赤い色が今考えております夕陽ヶ丘循環線です。下の方にある国道を走っている青い色が温根湯・留辺蘂運動公園線であります。緑が卸売、大正線というのが重複させています。それから、オレンジが緑陵高校線というのが重複させて走っております。ちょうどこの6号線と8号線、夕陽ヶ丘通り、国道を挟む四角の中が一部重複しているということになります。

この重複している中で、例えば、温根湯・留辺蘂運動公園線というバスに乗って、西8号から西7号の停留所まで1区間乗り降りした場合は、150円という運賃設定がされております。

ところが夕陽ヶ丘循環線で乗りますと200円いただきますということで、そういった差が出ています。この四角の中で乗車区間と書いてあるこの一区間もしくは二区間の停留所で乗り降りした場合、郊外線のバスに乗っていただきますと150円で運賃をいただくということになりまして、この循環線に乗っていただくと200円いただくと。こういう二通りの運賃となっております。

●多田委員

今の話に関連しまして、夕陽ヶ丘線は前に使っていた青いバスを使うわけですね。

●山村委員

基本的にはその車両を使おうとしています。

●多田委員

今の話だと青いバスに乗れば200円だということですね。

●塚本会長

この区域のダブっているところというのは、郊外線だと150円だけれども、青いバスでしたら200円ということですね。

●山口委員

先ほどのご説明の中で均一区間の拡大ということが出ていましたが、拡大ということではなく、この夕陽ヶ丘線だけの扱いということで理解してよろしいでしょうか。

山村委員

はい、結構です。この系統の均一区間ということで取り扱いたいということです。

●塚本会長

いろいろとご意見いただきたいのですが、その他ございますか。

いずれにいたしましても、新しい路線が7月1日からいよいよスタートするということです。よろしいですか。

●広川委員

高齢者の無料バス券を持っている方は乗れますか。

●山村委員

もちろんご乗車いただけます。

●広川委員

料金は無料ということですね。

●塚本会長

北見市内でしたらどこまで行っても無料なので、無料となります。

●渡部委員

東陵の体育センター周辺の利用者というのは、試験運行ではかなりおられたということはあるのでしょうか。

●山村委員

数値としては、停留所がいくつかある中では上位の方に入ります。

●渡部委員

この場合、一旦この計画で運行開始したときに、例えば、先ほどおっしゃられていました駐車帯を設置するというような対策をとるといような何らかの形が出てきたときに、この計画を変更していくことの手続き的な部分はどのようになるのでしょうか。

●山村委員

その場合は停留所の新設ですから特に手続きはなく、当社の方で申請を出して、設置しますということになります。

●

戸田委員

1月の会議のときに、「東の方の端野の10号線の方まで伸ばして欲しい」という意見があったのですが、逆に西の方の6号から伸ばしたので、その経緯を教えてください。

●山村委員

まず、一番最初に考えなければならないのは、「利用者がどれくらいあるか」という、「利用がどれくらい図れるか」というそういった前提に立っておりまして、それと併せまして、当社としては採算ということも当然考えなければなりません。そういった中で今の東方面につきましては、現在、常呂線、美幌療養病院線、津別線という3つの系統

のバスを走らせております。それで今の住民の方へもサービスはできていると私どもとしては考えております。

●塚本会長

それではこの交通会議の中で、この路線に対して承認をしなければならない役割がございますので、今、ご覧いただいたようなこの路線の形で進めていくということによろしいでしょうか。

●全委員

はい。

●塚本委員

はい、ありがとうございます。また停留所等は、今山村委員の方から言われましたように、要望等があればプラスすることも可能だということでございますので、この後はまた駐車動向を見た上で、そこは対応いただければというところでございます。

協議事項：北見市地域公共交通計画策定について

●塚本会長

それでは次の議題に入らせていただきます。

(2)の北見市地域公共交通計画策定についてということで、資料3について3つの課題がありますので、ご説明いただけますか。

●橋本主幹

それでは、計画策定についてご説明させていただきます。

資料-3をご覧ください。

まず、①の策定内容でございますが、1の目的から6のスケジュールまでを策定内容とさせていただきます。

1の目的としまして、委員の皆様もご存知のとおりでございますが、近年、自家用車の普及、少子高齢化、人口減少等社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、公共交通の維持が非常に厳しい状況となっております。

その一方で、高齢者をはじめとする自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上で重要な役割を担っています。

これらの課題を踏まえ、現状における公共交通の課題・市民の公共交通に対するニーズを把握し、交通不便地域の抽出などを行い、北見市の公共交通のサービス目標を設定するため、「北見市地域公共交通計画」を策定したいと考えております。

2の策定に要する経費でございますが、市としまして500万円を予算化しております。これは、4自治区すべて対象としますので、合併補助金を活用させていただくことになっております。

3の業務内容ですが、まず、現況交通実態調査として、商業施設・病院施設などの立地状況、バスの運行状況・運行実績・交通空白地帯の把握などを行います。

次に、市民ニーズ調査として、アンケート調査を、公共交通利用者のニーズ調査として、JRやバス車内での利用者の調査を行い、8月中旬を目途に集計して結果をとりまとめる流れとなっております。

その後、前回の交通会議でお示しいたしました各まちづくり協議会からの答申と照ら

し合わせ、今後どのような手法が良いのか検討を重ね、5の策定期間と重複しますが本年度末までに計画を策定するという流れでいきたいと考えております。

6のスケジュールにつきましては、先ほど業務内容の中でも説明をさせていただきましたので省略させていただきます。

ここまでが、策定内容となりますが、このような形で策定することをご承認いただくようよろしくお願いいたします。

●塚本会長

ただいま、事務局の方から北見市地域公共交通計画の策定ということでその考え方を示させていただきました。「合併補助金 500 万円を使って、今後それぞれの課題について取りまとめをしていきます」という提案をいただいたわけでございます。

こういう考え方で、今後、市としても新たな公共交通計画を作っていくということでよろしいでしょうか。

●全委員

はい。

●塚本会長

ありがとうございます。これに基づきまして作っていくという形になります。

それから、今、もう一つご提案がありました委託業者選定方法のプロポーザルに向けての選定委員会の委員の方なのですが、市から2名とし、この会から3名の方にご出席いただきたいということなのですが、どういう形で選出させていただいたらよろしいか伺いたいと思いますが、何かご意見ありますか。

●山村委員

事務局に一任したいと思います。

●塚本会長

よろしいですか。

●橋本主幹

それでは事務局に一任ということでお話がありましたので、私の方から3名の方をお願いをさせていただきたいと思います。本日は欠席しておりますが、事前にご本人の了解をいただきました北見工大教授の高橋副会長と、北見まちづくり協議会から選出されました多田委員、オホーツク振興局の宮腰委員の3名の方に選定委員をお引き受けしていただければと思います。

また、市の方から委員2名ということであげさせていただきたいと思いますが、この2名におきましては企画財政部の渡部部長と、都市建設部の井南部長の2名を予定させていただきたいと思っております。以上でございます。

●塚本会長

今、事務局の方から、今日、告知しておりますが、協議会の副会長で、工業大学の教授でいらっしゃる高橋清先生と、北見まちづくり協議会代表の多田委員、それからオホーツク総合振興局の宮腰委員、この3名にこの交通会議の代表として、プロポーザル選定委員会に出させていただきたいという提案を受けましたが、よろしいでしょうか。

全委員

はい。

●塚本会長

はい、わかりました。では3名の方、どうぞよろしく願いいたします。

市の方からは都市建設部長の井南部長と企画財政部長の渡部部長の2人にも北見市を代表して出ていただく形になります。今、名簿をお配りしてございますので、後ほどご覧いただきたいと思います。

それから、最後の9番目の幹事会の設置は要綱第8条に基づきまして、設置することができるようになっておりますので、当然、この後、様々な現況調査等が出てきた場合に、幹事会において事前に協議ができるように設置してまいりたいと思いますがよろしいですか。

●全委員

はい。

●塚本会長

ありがとうございます。それでは幹事会の設置をしまして、その中で進めてまいりたいと思います。

その他

●塚本会長

続きまして6番目の「その他」に入りますが、次回の開催日程について事務局の方からありますか。

●橋本主幹

それでは、先ほど計画策定の中で、プロポーザル選定委員会を5月10日ということで説明をさせていただきました。時間は午後4時、会場につきましては、この場所の議会第2委員会室を予定しております。恐れ入りますが、選出されました3名の方につきましては、出席のほどよろしく願いいたしたいと思います。

また、次回、第2回目の交通会議になりますが、交通計画策定に係る各調査等がまとまった時点、先ほど8月中旬というお話をさせていただきましたが、それらをまとめた結果として、おおよそ8月下旬を予定させていただきます。そのときに調査の報告などをプロポーザルで選定されました業者の方に出席をしていただき、説明していただきます。以上でございます。

●塚本会長

はい、ありがとうございます。プロポーザル委員会は5月10日午後4時からということでございますので、選定委員の皆さん、どうぞよろしく願いします。また、次の会議をその調査報告がまとまった後に行っていくところでございます。

今日、予定しておりました協議事項等は全て終わりましたが、その他委員の皆さんから何かございませんでしょうか。

●全委員

なし。

閉会

●塚本会長

ありがとうございます。

なければこれを持ちまして会議を成立とさせていただきます。

平成23年度第1回の交通会議でしたが、いろいろとご意見賜りまして無事終了させていただきました。

特に今回の課題でございました夕陽ヶ丘循環線が、いよいよ7月1日からスタートする運びとなります。おそらくあの地域というのは、皆さんもご存知でございましょうが、商業施設、病院、体育施設が配置されているところにバス路線が走るという、非常に将来に亘りまして我々の足を運ぶひとつの路線になっていくのではないかと期待をしております。そういう意味では、ぜひとも委員の皆様方にもお乗りをいただきまして、この路線が未来永劫続くことを期待したいと思います。そういう意味で今日は第1回目の交通会議でひとつの考え方を整理させていただきまして、本当にありがとうございます。

それでは以上で第1回目の交通会議を閉じさせていただきます。どうもありがとうございました。