

◎日 時	平成24年7月19日（木）午後2時00分～午後3時00分
◎場 所	北見市役所 北2条仮庁舎 3F 庁議室
◎出席者	会議委員：塚本会長、高橋副会長、山村委員、佐藤（忠）委員、平子委員、 佐藤（浩）委員代理（白岡氏）、広川委員、山内委員、多田委員、 戸田委員、元嶋委員、鈴木委員、佐藤（雅）委員、井南委員、 藤田委員、小原委員 北海道開発技術センター：芝崎氏 事務局：浅野目企画財政部次長、橋本地域振興課長、奥原地域交通担当係長、 横山主事

開 会

浅野目次長： 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。ただいまから、平成24年度第2回北見市地域公共交通会議を開催させていただきます。開催にあたりまして、塚本会長からご挨拶をいただきたいと思っております。

塚本会長： 皆さんこんにちは。この北見市地域公共交通会議も第2回目を迎えることとなりました。明日から北見自治区ではぼんちまつりがスタートする予定でございます。3日間の夏祭りがにぎやかに開催されるシーズンになりました。そのほか、3自治区においてもこれからそれぞれお祭りが始まります。少し肌寒い気候ですが、それぞれ地域において祭りを楽しんでいただいて地域の振興につなげていただければと思います。

先般皆様のところにもご案内があったかと思いますが、ほくでんから北海道地域において7パーセントの電力削減にご協力をいただきたいというお話が出ています。当北見市におきましても、ほくでん北見支店を通じまして、7月23日から9月14日の概ね2ヶ月間にわたり節電のご協力をいただきたいというお話がございました。多分、皆様のお住まいの地域でも、どのような形で電気が止まるのか、という非常に曖昧な形で生活されているかと思っております。我々としましても色々ほくでんと協議をさせていただいています。命に関わるような施設は電気は止まりませんと言われていますが、それ以外のところでは計画的に1日2時間ずつ10ブロックに分けて計画停電となる可能性があります。停電になるのが2時間前にならないとわからないということですので、我々も非常に困っているのですが、どの時点でどのように発表され、我々は市民に対してどう広報していったらよいかというのは不明確な状況です。いずれにしましても、こういう危機的な状況にあるということにご理解をいただきまして、地域、組織に戻りましたら停電に対する考え方に対する新たな取組をしていただければと思っております。北見市役所にも電気が止まらないところはあるのですが、公共施設の中でも通常時から節電に協力していこうということで、電球を1～2本抜いたり、使わない主電源を抜くなどの対応をしていますので、ご理解いただきますようお願いいたします。あまり公共交通会議とは関係なかったのですが、最近の話題として皆様にご提供させていただきました。

今日はこのレジュメにございますように、報告事項といたしまして、津別町営バスの廃止

にともないまして、北見バスさんのご協力をいただきながら、新たなバス路線の運行をお願いする状況になり、より利用されやすくなるということを報告させていただくことになっていきます。また、温根湯一厚和線についても利用しやすい経路になるということもご報告させていただきます。

そして、今日の協議事項についてですが、昨年作らせていただきました北見市地域公共交通計画にもとづきまして、いよいよ今年から新しい交通システムの実証運行が始まるわけでございます。その第1弾といたしまして、その地区割り、計画等につきまして皆様にご審議いただき、市民の足の確保について色々と協議いただくことで、実験がうまくいって将来にわたってスムーズに運行できればと思っております。皆様から色々とお知恵をいただきながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

浅野目次長： ありがとうございます。それではここからは塚本会長に進行をお願いいたします。

塚本会長： それでは、レジュメにもとづき進めていきます。まず、3番目の会議の成立について事務局からお願いします。

橋本課長： 本日の出席委員数は、21名中、16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。

なお、北見道路事務所長の遠藤委員、オホーツク総合振興局地域政策課長の宮腰委員、端野まちづくり協議会の吉田委員、常呂まちづくり協議会の三角委員、北見市企画財政部長の渡部委員については、欠席する旨の報告を受けております。また、私鉄北海道地方労働組合北見バス支部執行委員長の佐藤浩一委員が欠席のため、代理で白岡書記長が出席されていることをご報告申し上げます。

塚本会長： それでは、議事のほうに入りたいと思っております。はじめに、4の報告事項でございますが、(1)津別町営バス廃止に伴う新路線バスの運行について事務局から説明をお願いします。

報告(1)津別町営バス廃止に伴う新路線バスの運行について

奥原係長： それでははじめに、津別町営バス廃止に伴う、新路線バスの運行について、資料1によりご説明させていただきます。1ページをお開き願います。1の、現在の津別町営バスの概要でございますが、運営事業者は、津別町が行っており、運行便数につきましては、津別・北見間を、往復平日6便、休日5便 運行しております。3)の運行路線につきましては、3ページをご覧ください。運行路線の全図を記載しておりますが、赤線が津別町営バスでの現在の路線で、開成地域を経由しての運行路線となっております。また、4ページには、北見市街の拡大図で運行経路を記載しておりますが、西3号線から国道を経由して北見日赤病院までのルートとなっております。1ページに戻っていただきまして、1の4)運行キロ数につきましては、片道28.7kmとなっております。5)の利用者数につきましては、平成19年度から記載しておりますが、全体及び高齢者無料パスの延べ利用者数と、北見市内から津別高校への通学者の数を記載しておりますが、どれも年々利用者が減少している状況となっております。

2の、津別町営バス廃止及び新路線バス運行までの経過でございますが、昭和47年に当

時の北見バスによる路線の撤退が決まり、津別町では、北見市までの町民の足を確保するために、町営バスの導入が検討され、北見市との協議を経て、昭和48年5月より運行しております。しかし、年々利用者数が減少し、町の負担額が増加していることから、昨年4月、津別町より、町営バスの廃止について申し出がありました。市としましても、市内から津別高校に通学する学生や、北光・開成地域の市民の方々も利用していることから、路線バスの導入について、協議・検討に応じ、具体的な協議を進めてきたところでございます。本年2月には、開成自治会連合会会長に協議内容を説明させていただき、4月には、同連合会の皆さんに今後の方向性について説明をし、理解をいただいたところでございます。

次に3の、新路線バスの運行概要でございますが、路線の名称は(仮称)開成津別線とし、運営事業者は、北海道北見バス株式会社で、地域間幹線系統国庫補助金を受けての運行となります。3)の運行便数につきましては、平日往復6便、休日は始発便の1便が運休となり、往復5便での運行と従来と変わりませんが、休日の運休は、土曜が増え、土曜、日曜、祝祭日となります。4)の運行路線につきましては、3ページ・4ページに掲載しておりますが、4ページをお開き願います。北見市街拡大図をご覧くださいますと、青線で新路線を表示しておりますが、旧路線の国道を運行するのではなく、新たに西3号線を北上し、夕陽ヶ丘通りまで行き、大型商業施設、北斗高校、郵便局などを経由して、北見バスターミナル発着となり、利便性が高くなると考えております。運行時間につきましては、5ページにバス運行表(予定)を掲載しております。運行キロ数につきましては、片道31kmとなりまして、運行開始は、本年10月1日からを予定しております。

恐れ入りますが、2ページをお開き願います。4の運行経費の負担につきましては、新路線は、国庫補助対象路線の補助要件を満たすことから、地域間幹線系統確保維持費補助金が適用になりますが、他の補助対象路線と同様、補助対象外経費等の経常損失額を、北見市及び津別町が負担することになります。負担額につきましては、津別町と協議の結果、均等割のみで算出することとなりました。3)で平成25・26年度の負担金見込み額を記載してございます。

5の、今後のスケジュールであります。開成自治会連合会へ更なる周知を図るとともに、津別高校に通学する生徒への周知を行い、広報「きたみ」9月号、各路線バス車内での一般市民への周知を実施してまいりたいと考えております。以上でございます。

塚本会長 : 津別町営バスが廃止になることにともない、新たに北見バスさんにバス路線を運行していただくということです。路線も3号線のイオンの前を通過して夕陽ヶ丘通、中央通をおりてバスターミナルまで来るということになります。この区間というのは、どこか競合している部分はあるのですか。

山村委員 : 国道と山下通の間の3号線が交通空白地帯で、山下通から夕陽ヶ丘通の間の3号線が高栄団地線と重複しています。

塚本会長 : こうすることにより、今まで津別線がバスターミナルで止まっていたのが、今後は買い物客も利用するようになる可能性があるということですよね。近隣の津別町の皆様だけでなく、開成地区や北光地区の皆様もこのバスを利用してイオンや日赤病院に行けるということになるんですね。

山村委員 : そうです。

- 塚本会長 : 皆様いかかでしょうか。津別町営バスの廃止にともなって、北見バスさんによりこのようなバス路線で新たに運行されることとなりましたが、何かご意見等ございますか。
- 戸田委員 : 今回の路線は昭和47年まで北見バスさんで走っていた路線ですよ。
- 山村委員 : そうです。
- 戸田委員 : この運賃はいくらなんですかね。
- 山村委員 : 今津別町営バスさんが運行している運賃にあわせていますので、北見一津別間は950円くらいだと思います。できるだけ津別町営バスさんの運賃と大きくずれないように調整させていただいています。
- 戸田委員 : 今日欠席している常呂の三角委員が言っていたのですが、常呂一北見間が片道1,800円とのことですので、今回はその半分の料金なんですね。
- 塚本会長 : 路線の距離としては、常呂線は45kmくらいあり、今回の路線は31kmです。
- 戸田委員 : それにしても、こちらのほうが安いですね。
- 塚本会長 : いずれにしても利用しやすいバスになるということです。あと、地域間幹線系統確保維持費補助金が適用になりますので、利用率が高まれば黒字になり、便数も増える可能性もあり、市民の足も確保できるようになるということです。
- そのほか、何かご質問はありますでしょうか。これは北見市内の中の路線は変更となっておりますが、津別町の中も変わっていますね。
- 山村委員 : そうです、変わっています。
- 塚本会長 : 津別町民にとっても利用しやすいようになったということですね。
- 戸田委員 : 3ページの運行路線図に、津別市街拡大図が別紙となっておりますが、その拡大図が付いていないんですが。
- 塚本会長 : これは、載せていないようですが、後で確認してください。いずれにしても、津別町と北見市内で更に広く利用できるようになったということで、これも北海道北見バスさんのご尽力のおかげだと思っております。スタートは10月1日からですので、皆様も一度乗っていただければと思いますが、よろしいでしょうか。次に、(2)バス路線「温根湯線」「厚和線」の運行経路の変更について、説明をお願いします。

報告(2)バス路線「温根湯線」「厚和線」の運行経路の変更について

- 奥原係長 : 「温根湯線」「厚和線」の運行経路の変更について、資料2によりご説明させていただきます。はじめに、温根湯線ですが、現在、温根湯線につきましては、北見一温根湯間を北海道北見バス株式会社により、往路7便、復路8便で運行されております。1ページをお開き下さい。青線が現在の路線で、赤が経路変更後の路線です。青線を見ていただくと、往路については、国道39号を北見から温根湯方面へ向かいまして、国道から右折し、東2条通を経由して温泉通りに入り終点の温根湯停留所までのルートとなっております。復路は、温根湯停留所から東1条通り、中央通りを経由して国道39号に出て、北見方面へ向かうルートとなっております。しかし、地域住民から、現在のバス停留所は、おんねゆ診療所まで遠いので近くにバス停留所を設置してほしい。また、道の駅までバスを通して観光に繋げてほしいなどの要望がありましたことから、北海道北見バス株式会社と協議をしまいいりまして、10月1日より新しい経路により運行することとして準備を進めているところでございます。新し

いルートについては、赤線の部分ですが、現在の温根湯停留所から温泉通りをさらに西に向かいまして、西2条通り、おんねゆ診療所のところを左折し、西2条から国道を経由して道の駅おんねゆ温泉に入るルートとなります。復路につきましても、同じ経路を通過して北見方面へ向かうルートとなります。経路の変更に伴い、起終点も現在の温根湯停留所から、道の駅おんねゆ温泉に変更となります。また、系統キロについても現在は、33.6 kmですが、34.8 kmと1.2 km延びることとなります。

次に、2ページをお開き願います。厚和線ですが、温根湯一厚和間を、こちらも北海道北見バス株式会社により往路1便、復路2便で運行されています。こちらも青線が現在の路線で赤線が経路変更後の路線です。厚和線についても、国道から東2条通りを経由して温泉通りに入り終点の温根湯停留所までのルートとなっており、復路も温根湯停留所から東1条通り、中央通りを経由して国道39号に出て厚和方面へ向かうルートとなっておりますが、新しいルートは、国道から西2条通りを経由して温泉通りに入り、終点の温根湯停留所までのルートとなります。復路についても同じ経路となります。こちらについては、系統キロの変更はありません。なお、市民への周知につきましては、認可が下りた後になりますが、地域自治会への説明や地域住民に対する広報等を行っていく予定をしているところであります。以上でございます。

塚本会長 : ありがとうございます。温根湯線と厚和線の二つの路線がそれぞれ経路が変更になったという報告でした。温根湯温泉方面の話として、実は7月7日から山の水族館がリニューアルオープンしましたので、少しこのことに触れたいと思います。私たちもびっくりしているんですが、毎日1,500人くらいの方たちにご来場していただきまして、先週の7日から10日で1万8千人くらいの方にきていただいたと聞いております。温泉プロデューサーの中村元さんという方が色々知恵を絞っていただきまして、滝つぼの中から見ると水槽や、凍った川の下での生態が見られる水槽など、非常に面白い企画の展示の仕方をしておりまして、結構な人が入っていただいています。我々としましては山の水族館を起爆剤にしまして、温根湯温泉を観光客へ売り込んでいくということをこれから考えていきたいと思っています。また、付加価値を高めるため色々な企画をやっていかなければならないと考えています。そのような中で、市内バス路線が道の駅、山の水族館近くまで路線が伸びたということでございます。ここもまた利用しやすくなるのではないかと思います。

それから、厚和線につきましても市内を青い線で回っていた場所を同じような西2条通りを国道から左折する路線に変わったということです。戸田委員、この路線変更についてはどうなんでしょうか。

戸田委員 : 温根湯の住民は、早くからこのほうが良いと思っていました。温根湯の自治会協議会でも、昔の温泉通りの商店街には店がなくなってしまい、道の駅方面に店が行ってしまったので、早急に路線変更してほしいという意見でした。北見市民で70歳以上の人は無料ですので、これを機に是非山の水族館に来ていただきたいと思っています。

塚本会長 : バス会社さんとしては、これは伸びることで利用率が高まればいいですね。

山村委員 : おんねゆ診療所というところがございまして、今までの終点からはかなり遠かったのですが、変更されたことで近くなりました。この経路図を見ていただくと、黄色い丸が今までの停留所で、緑色の丸の新しい停留所が増えるということになり、これだけ数が増えるとこの

付近の住民の方達はそれほど歩かなくても乗降ができるようになります。

塚本会長 : 温根湯地域も温泉地域から道の駅方面にシフトしているということですか。今、地域の声を踏まえながら議論させていただいてますが、何か他にご意見はございますか。

多田委員 : 厚和線の厚和というのはどのあたりの地域のことですか。

戸田委員 : 長野豆腐店のあるあたりまでです。

多田委員 : あの先に人家は無いんですか。

戸田委員 : 3軒くらいあります。

塚本会長 : 厚和線の便数は何本ですかね。

橋本課長 : 資料2の3ページの12番が往路の1便で、4ページの21・32番が復路の2便です。往復の合計で3便になります。

塚本会長 : やはり、人口密度の低いところですので、便数を増やしても輸送密度はなかなか上がってこないと思いますが。

戸田委員 : 山村委員にお聞きしたいのですが、私は国道39号線に住んでいるのですが、北見バスが回送で上がっていったり下っていきます。それが何便くらいあるのか教えていただきたいのですが。

山村委員 : 今はちょっと資料が無いからお答えできないのですが、後ほど調べてご報告させていただきます。

戸田委員 : なぜこのようなことを聞くかということ、留辺蘂—温根湯間の便が、上がってくる便が朝8時にあって、その後1時まで5時間近く無いんですね。ところが、下ってくる便は4便くらいあるんですよ。温根湯の人が留辺蘂に来て、昼ごはんを食べ終わってからでなければ帰れないんですよ。ですから、できれば10時か11時くらいに留辺蘂から温根湯に帰る便があれば便利だと思うのですが。

塚本会長 : 私はバス会社の味方というわけではないのですが、たくさん人が乗ってくれば便数が増えていくと思います。地域の皆様にも是非乗っていただくようお願いしたいと思いますが。山村委員、そのような意見が出ました。

山村委員 : 私どもは4月と10月の年2回にダイヤの見直しを行っていますので、そういった声は貴重なご意見として聞きまして、今後反映できる部分についてはできるだけ行っていきたいと思えます。

塚本会長 : ありがとうございます。では、温根湯厚和線の報告を了することでよろしいですか。無ければ次の議題に進ませていただきます。

協議事項(1) 新しい交通システムについて

塚本会長 : 事務局より、(1) 新しい交通システムについて説明をお願いします。

橋本課長 : 前回、第1回の交通会議におきまして、北見市新交通システム実証運行計画策定及び公共交通利用促進策の策定についてご説明させていただいたところですが、本日は、新しい交通システムにつきまして、導入予定地域、今後の方向性、導入にあたっての検討プロセス、実証運行のスケジュール等についてご説明させていただきます。

詳細につきましては、北海道開発技術センターの芝崎さんから説明をしていただきますので、よろしくお願いたします。

芝崎氏 : 芝崎でございます、私のほうから説明させていただきます。皆様のお手元に配らせていただきました「北見市における公共交通の取組」という資料でご説明させていただきます。1枚目ですが、これは北見市における過年度からの公共交通の取組ということで、過年度からの経緯を記載させていただいています。おさらいさせていただきますと、平成22年度にまちづくり協議会を開催させていただきました、交通、まちづくりの検討を行ってきました。新しい路線として平成22年度に夕陽ヶ丘線の試験運行が始まりました。北見市地域公共交通会議が平成22年度設立され、23年度には北見地域公共交通計画を策定させていただき、夕陽ヶ丘線に関しては本格運行が始まりました。今年度ですが、平成23年度に策定した北見市地域公共交通計画に沿って具体的な取組を展開する予定です。内容としましては、交通空白地の解消や、乗車密度の低い路線について見直しを行って新しい交通システムの導入、試験的運行を目指すところです。

次のページにいきまして、「新しい交通システムの導入にあたっての視点等」について説明します。これは北見市地域公共交通計画にも載せさせていただいていますが、新しい交通システムにあたって以下の2点の視点を設けています。交通空白地の解消、乗車密度が低い路線の乗車密度の向上ということを目指して、新しい交通システムを導入するということでございます。以上のことから、今年度においては若松線を対象として新しい交通システムの導入を予定したいと考えているところでございます。表についてでございますが、今現状の川東、若松地域を走っている路線の現状でございます。便数ですが、平日9便、休日8便となっています。平日が往路4便、復路5便、休日が往路4便、復路4便という運行形態です。1路線に3系統となっており、若松まで直接向かうものと、川東8号を經由して若松に向かうもの、北見から川東に向かうものがあります。それぞれのキロ程が7.5km、14.1km、5.6kmとなっており、乗車密度はここに書かせていただいているとおりです。平成23年度にバスの乗降調査をした結果でございますが、川東8号方面においては利用者がいらっしゃらなかったという結果でした。これは調査をした夏・冬の2日間の間のこと、それ以外の日に利用されている方も若干いらっしゃるかと思いますが、OD調査の結果としては利用者がいないということになっています。また、橋を渡って老人ホームがあり、こちらから街中に移動される方が若干名いらっしゃいます。

次のページにいきまして、今年度の新しい交通システム導入にあたる考え方を整理させていただきました。赤い点線の部分が既存のバス路線となっています。これをベースに橋の手前側までのゾーンを基本に検討させていただいてます。橋を超えて青色の点線の枠内ですが、ここには既存のバス路線が走っていない交通空白地となっていますので、その解消を目指していきたいと思えます。緑の部分はバス路線は走っていますが、住宅地から若干遠い、利用しづらいなどの状況があり、バスの利用しやすい環境、アクセシビリティの向上を目指していきます。黄色の部分は利用者が少ない地域でございます、地域の実情に合った効率的な運行と書かせていただいています。前回の公共交通会議でご説明させていただいたとおり、デマンドタイプの交通などを検討しながら運行を目指したいと思えます。基本的には、車両については大型、中型バスではなくマイクロバスのような少し小型の小回りが利く車両を考えています。

次のページにいきまして、今後のスケジュールについて説明いたします。町内会、自治会、

交通事業者等と細かい調整をさせていただいた後、運行計画のたたき台を作成させていただきます。前回の会議でご承認いただきました新しい交通システムの導入検討会という、地域を含めた検討会を開催させていただきまして、それをふまえて地域住民の意見把握ということでヒアリングをして要望を聞きながら運行計画たたき台の修正見直しを行います。その後新しい交通システム導入の検討会議第2回を開催し、運行計画素案の策定に進みます。素案をもちまして、北見市地域公共交通会議を開催させていただき、議案提案をご承認いただいたうえで運行計画を策定をいたします。運行計画策定後は各種申請手続きを経て実証運行を予定しています。ある程度方向性が見えた中で地域住民の方に交通の利用の方法等の住民説明会を行いPRします。実証運行は今年度の12月を予定してるところでございますが、地域の方の意見を踏まえていきたいと思っております。以上でございます。

塚本会長 : 北見市地域公共交通計画にもとづき、毎年ローリングしながら実証実験を行い、そして次の年に本格運行を行うということで、その中の一つとして今回北見自治区内の若松線を対象に実証実験を始めていきたいということでした。今後のスケジュールを見ながら路線のあり方や運行形態などを勘案しながら進めていくと思っておりますが、皆様のほうから何かご質問はございますか。

塚本会長 : ご質問等ないようですが、この新しい交通システム検討会のメンバーというのはどのような人たちを予定しているのですか。町内会、自治会の方達などでよろしいのですか。

芝崎氏 : 基本的に交通事業者さん、まちづくり協議会、導入地域の代表者、有識者としては高橋先生、北見市などというメンバーで構成していきたいと考えています。

塚本会長 : 路線を作るには現地を見なければなりませんよね。バスで直接動いてみたりなどもやるのですかね。

芝崎氏 : そうですね。

橋本課長 : 私から補足させていただきます。資料最後のページのスケジュールを見ていただきたいと思っております。今、町内会、自治会との調整をさせていただいております。現在この地区で北見バスさんが運行しているという状況ですので、そちらとも調整をさせていただきました。新たな交通システム導入の説明をし、ご理解、ご協力をいただくために連合町内会長さん達のところにお邪魔させていただいたところ、非常に反応が良かったとお聞きしています。私どもだけでやるのではなく、町内会や市民の方々にご協力をいただかなければいかないと思っておりますので、町内会長さんをお願いを申し上げて、ご理解いただいているというところでございます。

今回交通会議でご了承いただければ、次の段階である運行計画のたたき台を細かく作成し、高橋先生を筆頭とする導入検討会を開催し、具体的な中身を作っていくと考えています。以上です。

塚本会長 : 今回対象となっている地区の既存路線の乗車密度が非常に低いようで、既存路線をこのまま運行させても同じような状況が続くと思っておりますが、例えば先ほどの津別行きが街の中を通るように、若松線も北見のバスターミナルで終わるのではなくて、路線を北見市内のイオンや病院に回してターミナルに戻すということは可能なんでしょうか。元々乗る方の絶対数が少ないところですから、そういうルートを通らないと、新しい交通システムにしたとしても難しい面もあるのではないのでしょうか。

- 山村委員 : そのことについては、今後地元の方と協議をしていかなければならないことで、色々な問題点も出てくるかもしれません。
- 塚本会長 : 確かに交通空白地帯である川東の西側地域はバスが走っていませんから、ここにバスを通すことで街に来やすくなります。また、緑色で塗られた地域についても利用しやすくなるでしょうね。陸運支局から鈴木委員が来られていますが、路線が変わることについては問題無いのですか。
- 鈴木委員 : 問題は無いです。今回11名以上の定員のマイクロバスをつかうということなので、問題は少ないと思います。あとは、いかに地域住民の足として乗ってもらうかということだと思います。
- 塚本会長 : 高橋委員はいかかですか、今座長として検討会を仕切っていただくという話もでていましたが。
- 高橋教授 : これに関しては北見市で初めての試みですので、地域住民の意見を勘案しながら慎重かつ大胆にいかねばならないと思います。実験ですから、今までに無い試みをしないとなかなか乗っていただけないかもしれません。交通というのは良く言われるところで「派生需要」といいまして、何か本来の目的を達成するために移動しなければならないという需要がはじめて発生します。その目的を把握するためにもう少し住民の方達と色々お話をしたいと思います。その目的とは、通院ですとか、買い物などだと思いますが、目的地が北見駅ということはほとんど考えられないと思いますので、目的地をもっと遠くに設定した上でより便利にしていくということを考えていく必要があると思います。
- 戸田委員 : 目的地を全部病院やデパートにしてしまうより、現状では北見の街中のバスターミナルで一回降りて、それから別な便に乗って行って目的地に行くような体系が良いと思います。札幌市でいえば地下鉄の大通駅で降りて東西線や東豊線に乗るようなものです。北見のバスターミナルを拠点に日赤などの目的地に行く体系も考えたほうが良いかと思います。
- 塚本会長 : 他に意見などはありますか。新しい試みですので、市民の皆様が利用しやすいものを作っていたいただければと思いますが。
- 藤田委員 : この新しい交通システムについては、まだ地域の人々の声を聞いている段階で、路線バスにするのかデマンドにするのかというのはまだこれから決めるのですか。
- 奥原係長 : これから皆様の意見を聞きながら、そのまま路線バスという形をとるのか、デマンドバスを運行するのかを決めます。
- 塚本会長 : これまでの路線バスの形では、運行の時間帯だけを変えても乗車率は伸びないですかね。
- 山村委員 : そうかもしれないです。
- 藤田委員 : 言ってみれば、これが一つの出発点であり、他の地域ではまた違った形がでてくるかもしれないということですよ。
- 橋本委員 : 今藤田委員からお話が合ったとおり、資料3ページの真ん中にあるように地域の実情にあった効率的な運行を行うために、地域の住民の方々の意見を取り入れ、今回でいえば若松、そして例えば端野、留辺蘂など色々な地域の実情に合わせて考えていきたいと思います。
- 塚本会長 : 団塊の世代の方々が第2の人生に入られた中であって、これから高齢化が進んでいくことで、自分で車を運転することからこのような公共交通機関を利用することにシフトしていくことになるのではないかと想定されます。この会議でも、そのような社会へシフトするとい

うことを考えなければならず、このこともその一つであると思います。ここにいらっしゃる方は皆さん健康ですからご自身の車で移動されるかと思いますが、段々これから年をとると大変だと思います。元嶋委員、高齢者の運転免許や事故などの情勢は現状どうなのでしょう。

元嶋委員 : 高齢者の方々は皆さん元気でなかなか免許を返上することはないです。我々としては、安全のために一定の年齢に達したら強制的に免許を返上させることも必要ではないかという高齢者の方もいらっしゃいます。ですが、一方で自転車やバイクには乗れないけど自動車であれば運転できるという方もたくさんいらっしゃいます。

戸田委員 : 留辺蘂自治区にも高齢で自動車を運転している人もいます。運転免許も、下は20歳からという制限があるのだから、上限も設けるべきだとは思っています。

元嶋委員 : 人によっては80歳くらいでも元気な方もいればそうでない方もいらっしゃいますので、なかなか難しいところです。

塚本会長 : 老人クラブからお越しいただいている広川委員、今のようなお話を受けてどうでしょう。

広川委員 : まったくそのとおりだなと思いながら今のお話を聞いておりました。自分も免許書を返さなければならぬ年齢に近づいており、既存の公共交通機関に頼る必要が今後でてきます。今は自分の車で遊びに行っていますが、車を運転できなくなったら家に居る機会が多くなりますが、そうするとますます年をとってしまいます。そうなったときに、先ほどの公共交通機関で若松のフラワーパラダイスなどに行ってお昼ご飯を食べたり、自然休養村に行って焼肉を食べたり、湧き水を汲んだりできるかなと思っていたところです。私の仲間は既にバスを利用して病院などに行っています。私はたまたま南地区に住んでいるものですから、若松線がもっと整備されれば、もっとあちらの方に遊びにいけるかなと思っていました。

塚本会長 : 街中までの路線としては、駅前まででよろしいですかね。

広川委員 : まず駅前まで行き、そこからたくさんバス路線があるので、乗り換えていけばよいかと思っています。直接病院などに行ければよいですが、やはりまず駅前に行って、そこから色々なところに行くのがよいと思います。

塚本会長 : 山村委員にお聞きしたいのですが、運賃が200円の路線というのはいくつ乗り換えても200円なのですか。

山村委員 : 基本的には路線ごとに200円かかるのですが、当社ではICカードを発行しておりまして、ICカードを利用している方が30分以内に乗り継いだ場合は100円引きになりますから、次の区間は100円で乗れるという特典がついています。

塚本会長 : ということは、200円払ったあと30分以内で次の路線に乗り継ぐ場合、100円って合計300円で乗れるわけですね。更に乗り換える場合もまた30分以内なら100円引きになるのですか。

山村委員 : それは1回リセットされて、また200円かかります。

小原委員 : 教育委員会の立場としての意見を述べさせていただきます。若松線沿線地域に若松小学校があるのですが、この学区には小学生の人数が少なく、特認校ということで生徒の殆どが市内全域から通っている状況です。しかし、市内の少子化の流れで生徒が減少しており、この学校の校長先生が生徒を集めるために市内の幼稚園、保育所を回って説明しています。そこで、親が送迎しなければならないということが負担になるという話がありまして、距離を考

えたときに行けないので諦めるという方が多いと聞いていたものですから、路線バスという形ではなく、子供達の下校時に足が確保できるような形になれば助かります。学校のほうに確認していただければ助かります。

塚本会長 : 子供たちも高学年になればバスにも乗れるようになるかもしれないですね。東京などに行くと小さい子供達が地下鉄に乗っていますので、北見の子供たちも大丈夫だと思いますが。

他にご意見等ございますか。無ければ、今年実証実験としてこういう事業を行い、そして、地域の皆様からのご意見をいただきながら、今ある川東、若松線を新しい路線に切り替えていくということに取り組んでいくということで、皆様よろしいでしょうか。

一同 : はい。

塚本会長 : では、検討会などである程度方向性が見えたら、またこの会議で内容について報告を受けながら皆様でまたお知恵を出していただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。また、高橋先生は座長ということでよろしくお願いたします。次に、その他として次回の開催日程等について事務局より連絡をお願いします。

橋本課長 : すべての協議事項に対してご承認いただきましてありがとうございます。次回の日程についての前に、私から一言だけ申し上げさせていただきます。今日川東・若松線のお話をさせていただきましたが、これはまだ始まったばかりでして、まだ交通空白地域がございます。そういったところも今後事務局として対応を検討させていただき、3自治区も含めた中で今後考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

次回第3回目の交通会議であります。新たな交通システムの詳細が決まります10月上旬を予定しております。ご案内につきましては、改めて送付させていただきますのでよろしくお願いたします。以上です。

塚本会長 : 次回は10月に第3回を開く予定になっておりますので、委員の皆様には万障繰り合わせのうえご参加いただきたいと思います。追って文書でご連絡させていただきたいと思っております。

そのほか、ご意見、ご要望があれば承ります。

元嶋委員 : 会議の冒頭に会長からほくでんの計画停電の話が出ましたので、そのことについてお話しさせていただきます。北見警察署管内のなかで信号機というのは全部で402機あります。そのうち計画停電に該当しないものが約半数で、180数機は計画停電の対象になってしまいます。一気に全部180機停電されたらお手上げになってしまいますが、ほくでんさんの計画停電にあわせまして、大きな交差点であれば警察を3人、小さな交差点であれば1~2人付けることで計画を立てています。ただ、これはあくまで計画でして、本当にうまくいくのかは私どもも経験が無いところですので何ともいえません。この北見市地域公共交通会議に信号機が関係あるのかというと、全く関係ないということも無いと思っておりますので、ひょっとしたら信号機が消えて警察官のいない交差点も出てくることも、無いようにはしたいと思っておりますが、頭の中に入れておいていただければと思います。

塚本会長 : ありがとうございます。冒頭私からも申し上げましたが、北見市の公共施設の全てが動いているかということそうではなく、北見市役所の一部も停電となり市民の皆様にご迷惑をおかけする可能性もあります。ですが、我々もそうならないよう自家発電装置をフルに活用するなど考えております。ほくでんさんは2時間区切りで10ブロックに分けて停電を行うということで、2時間前にこの地域は停電になりますということがわかります。

戸田委員 : 今だいたい81パーセントくらいの電力消費量ですよ。

塚本会長 : そうです、発電量は500万キロワットくらいが目処なんです、486万キロワットの約85パーセント程度が使われています。15パーセントについては無駄になってしまっているとのことですので、ほくでんさんは夜間の電力の値段を下げ、使っていただくように勧めているようです。

元嶋委員から、先ほど免許のお話が出ていましたが、フィンランドなどでは75歳以降は免許を自動で失効する制度になっているようです。75歳はまだまだ元気な方もいらっしゃいますので、車に乗れないというのは大変だと思いますが、事故の無い社会を作りたいと思いますので皆様是非今後ともご協力をいただきたいと思います。

では、第2回北見市地域公共交通会議を終了します。委員の皆様におかれましては、長時間にわたりありがとうございました。(15:00)