

|      |  |
|------|--|
| ◎日 時 | 平成25年4月24日（水）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、<br>佐藤（浩）委員、 広川委員、山内委員、多田委員、日置委員、<br>戸田委員、元嶋委員、鈴木委員、遠藤委員、西田委員、<br>香川委員代理（近藤主査）、小原委員、阿部委員、皆川委員、志賀委員<br>北海道開発技術センター：大井氏<br>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、<br>横山主任 |

## 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。本日の進行を努めさせていただきます、企画財政部次長の浅野目と申します。どうぞよろしくお願いいたします。ただいまから、平成25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、この北見市地域公共交通会議は関係団体などから委員のご推薦をいただいておりますが、人事異動等に伴いまして、6名の委員の皆様が変わっております。本来ですと、市長から委員の皆様にご挨拶をさせていただくところですが、他の公務がございますので、塚本副市長から委嘱状を交付させていただきます。委員の皆様には、そのまま自席にてお待ちください。

・・・・・・委嘱状交付・・・・・・

浅野目次長： ただ今6名の方に委嘱状を交付させていただきました。それでは、新たに委員になられた方に自己紹介をお願いしたいと思います。おそれいりますが、日置委員から、よろしくお願いいたします。

日置委員： 端野まちづくり協議会から来ました日置英俊です。どうかよろしくお願い致します。

西田委員： 網走建設管理部北見出張所長の西田です。4月1日付で参りました。主に北見市、訓子府町、置戸町の道路整備、維持を担当しています。よろしくお願いいたします。

近藤主査： 北海道オホーツク総合振興局地域政策課長がこのたびの4月1日付の異動で変わりました、香川が委員となりましたが、本日は所用のため欠席させていただきます。今後もよろしくお願い致します。

志賀委員： 北見市教育委員会学校教育部長の志賀亮司です。どうぞよろしくお願い致します。

皆川委員： 北見市保健福祉部長の皆川和雄でございます。よろしくお願い致します。

阿部委員： 北見市都市建設部長の阿部正孝です。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した。それでは、開会にあたりまして塚本会長からご挨拶をお願いいたします。

塚本会長：皆様大変ご苦労様です。やっと少し暖かくなってまいりました。先日までは雪がたくさん残っていましたが、季節によるものでしょうか、すぐに雪が消えてしまいました。先週は北見地域におきまして冬あか一掃運動が行われましたが、最終日だけ雪が降ってしまいましたが、春を迎える準備ができてまいりました。今日は平成25年度の第1回目の北見市地域公共交通会議です。今日新しく委員となられた方もいらっしゃいますが、地方にあっては公共交通をどうやって守っていくかというのは大きな課題になっています。交通機関を守っていくことで、安心、安全なまちづくりができていくと思っています。今日は初めて参加された委員の皆様におかれましても、忌憚の無いご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

昨年は、川東地域におきまして、デマンドバスを走らせるという実験事業をやってまいりまして、今日この後報告があろうかと思いますが、いよいよ本格運行に向けてのスケジュールが出てくると思います。これもこの交通会議で色々ご議論いただいた成果でございますので、皆様方に感謝を申し上げたいと思います。また、交通マップができあがりましてということで、本日皆様のお手元に配布させていただきましたが、こういう物を一つ一つ手がけていくことで役割を果たしていきたいと思っています。

今日は1回目の北見市地域公共交通会議でございます。それぞれの団体からお越しいただいた委員の皆様からご意見を賜れますようお願い申し上げます。どうぞよろしくお願ひいたします。

浅野目次長：ありがとうございました。それでは、この後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。

塚本会長：それでは、私の方で議事進行をさせていただきます。まず、会議の成立について事務局からお願いいたします。

橋本課長：皆様こんにちは。事務局を担当させていただいております地域振興課の橋本と申します。本日の出席委員数は、21名中、20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、常呂まちづくり協議会の江田委員については、欠席する旨の連絡を受けております。また、オホーツク総合振興局地域政策課長の香川委員が所用のため欠席ということで、代理で近藤主査に出席いただいている旨をご報告いたします。

あと、1点だけご連絡申し上げたいと思います。お手元の資料の件でございますが、資料2についてです。事前に郵送でお渡ししていたと思いますが、訂正がございましたので、本日改めて資料2をお配りさせていただきました。お持ちいただいた資料2については、お手数ですが廃棄していただきたいと思います。大変申し訳ございません。

#### 報告(1)北見市公共交通マップについて

塚本会長：それでは、議事のほうに入っていきたいと思います。はじめに、6の報告事項でございますが、(1)北見市交通マップについて事務局から説明をお願いします。

奥原係長：皆様こんにちは、事務局を担当しております奥原と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

北見市の交通マップにつきましては、昨年3月に策定した北見市地域公共交通計画のアク

シヨンプランに基づく公共交通の利用促進策の一つとして作成したものであります。作成にあたりましては、北見市地域公共交通会議設置要綱第8条で定めております高橋副会長を幹事長とする幹事会において、掲載する項目や内容などについてご検討をいただき、まとめさせていただいたものであります。

本日配布させていただきましたお手元の交通マップを下に開いてご覧いただくと、基本的なバスの乗り方が載っております。こちらは、バスを利用したことがない方にご案内するためにこのような形で掲載させていただきました。下段には、バス会社、タクシー会社、JR北見駅の連絡先を掲載させていただいています。

次に縦長のまま裏返してご覧いただきたいと思いますが、料金の支払い方法、ICバスカードの利用方法、市内の主な公共施設や観光施設への行き方を紹介する目的別行き方ガイドを掲載させていただいたところです。

次に、凶面の真ん中を開いていただきますと、常呂自治区、留辺蘂自治区、温根湯温泉地区のそれぞれの路線図を掲載させていただきました。

全体を開いていただきまして裏面をご覧いただきたいと思いますが、裏面には、北見及び端野自治区の路線図を掲載しておりますが、左側上段には、北見市街地の拡大図を掲載させていただき、タクシー乗り場などを掲載させていただいています。真ん中の上段には、仁頃地区・左側中段に相内地区、その下段に、上常呂地区の中心部を掲載させていただいたところです。

右側下段でございますが、平成24年10月に、市有財産を有効活用して市の新たな財源を確保するとともに、民間事業者等との協働により市民サービスの向上及び地域経済の活性化を図ることを目的とした北見市広告事業実施要綱を作成したところでありますが、今回、スペースの関係で2枠のみでございますが、広告を掲載させていただいたところでございます。

部数につきましては、1万部作成したところでございますが、バスターミナル、まちきた大通りビル4階案内窓口、総合支所・支所出張所等に備え、市民の皆様にご利用いただき、公共交通の利用拡大につなげ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： ただいま、事務局から報告がありましたが、何かご質問等ございませんでしょうか。

高橋副会長： 表紙はオホーツクブルーを意識して青を基調にしたのだと思います。紙面の都合もありまして、こういうものは色々載せると逆に見づらくなりますので、どういう情報を削っていくのかということが重要です。十分な情報を載せたいということで皆様のご意見をいただきながら完成したものです。ですが、完成すると、また、こうした方が良かったなど出てくるので、完成はしましたが、これが完璧なものではないと思っておりますので、また皆様いろいろご意見があれば言っていただいて、改良していきたいと思っております。次いつ改正するかというのはわからないですか、今後も検証していきたいと思っております。

塚本会長： 皆様、今これをご覧になっていただいておりますが、これに対してのご意見はございますか。

多田委員： 素晴らしいと思います。ただ、1万部というのは、北見市の規模からすると妥当な部数なのではないでしょうか。

橋本課長： 妥当といわれると首を傾げる部分もあるのですが、予算の事情もございまして、今回1万部を作成させていただいて、市民の皆様の反応を見ながら、次回いつ作るかということは確定しておりませんが、後々につなげていきたいと思っております。

- 塚本会長 : どういったところに配布するのですか。
- 奥原係長 : まちきた大通りビルですとか、北見バスさんのバスターミナル、それから総合支所、支所、出張所、タクシー事業者や網走バスさんにもお配りし窓口等に設置していただくことで市民の皆様に配布していきたいと思います。
- 戸田委員 : これが発行されたということを知らせるために、広報の記事に、このような交通マップができました、各自治区の総合支所やまちきた大通りビルに行ったらもらえます、ということを出さないと反応が薄いかなと思います。
- 塚本副市長 : 報道機関の方もいらっしゃるので、ぜひ記事にしてPRしてもらいたいと思います。
- 浅野目次長 : 今ご意見いただいた部分については、この会議が終わりましたら、各報道機関に、このマップを添えて周知させていただきたいと思います。
- 奥原係長 : これから北見駅さんですとか、観光協会さんなどにご相談申し上げまして、マップを備えさせていただくかを検討してまいります。
- 塚本副市長 : 広く市民の目に触れる窓口などに設置できるよう、事務局としても配慮させていただきま

#### 報告(2)川東・若松地域コミュニティバスの実証運行結果について

- 塚本会長 : 報告事項(2)川東・若松地域コミュニティバスの実証運行結果について、説明をお願いします。
- 大井氏 : 北海道開発技術センターの大井でございます。本日は先ほどお配りさせていただいた資料2にもとづいてご説明させていただきます。表紙には川東・若松地域コミュニティバスの実証運行結果報告ということで、これまでの会議の中でも議題に挙がっておりました川東・若松地域における新たな交通システムの、昨年12月10日から3月31日まで運行した結果についてご報告を申し上げたいと思います。一部これまでご説明した部分については割愛させていただきながらご報告させていただきたいと思います。
- 1ページ目でございますが、実証運行期間は平成24年12月10日から平成25年3月末ということで、運行区域は川東・若松地区です。北見バスターミナルから運行し、若松大橋までは既存のルートでしたが、これ以降の住宅地を定時定路線で回り、赤い点線の部分をデマンド型交通という、予約があったときのみ運行するような形態で実証運行を行ったところ。運賃につきましては定時定路線部分は大人200円、小人100円、デマンド型交通部分につきましては大人400円、小人200円となっております。
- 詳細なダイヤにつきましては2ページ目に載っています。0便および奇数の便というのが若松・川東から北見バスターミナル方向へ向かう往路という部分でございます。下段のが北見バスターミナルから若松・川東の方向に帰る、復路のダイヤです。合計9便のダイヤを設定させていただいています。
- デマンドバス区間ということで、例えば0便・5便であれば定時定路線部分のみでございまして、それ以外は予約があったときに赤い点線部分を回るという運行形態です。実証運行に用いた車両としては、14人乗りのワゴンタイプの、トヨタのハイエースコンピューターというものを採用しています。運行までの経過として、平成24年11月から住民説明会を始め、12月10日に出発式を開催しました。更に12月10日から3月末までの間実証運行を実

施させていただきます。更に利用者の方のご意見を伺うということで、1月末から2月末までバス車内据え置きアンケート調査、更にデマンド型交通の部分については各利用者様の登録住所、氏名をもとに郵送によりアンケートを実施しました。

4ページ目以降がコミュニティバスの利用状況の結果です。12月10日から3月末までの間の総利用者数が3,739名でございました。延べ人数が1日あたりにしますと33,77人で、1便平均にしますと3,88人で、これまでの既存のバス路線ですと2,38人ですので、1便あたり1,5人増加しているところです。1,5人というとあまり大きくないかと思われるかもしれませんが、1便あたり1,5人の増加というのはかなり多くなっている状況です。ただ、気をつけなければならない点といたしましては、今回12月10日から3月末という冬季の期間の運行でしたので、やはり夏季になれば自転車の利用などで利用者が減ってしまうことも考えられるところです。また、②の日ごとの乗車人数ということで、それぞれの日ごとに乗車人数を出させていただきました。最も利用人数が多かったのは2月15日の74名です。

5ページ目には、便別の乗車人数・乗車密度が載っています。③は、定時定路線運行ですが、往路の部分で1便の利用が最も多く、復路は4便が乗車密度7,3人で最も多くなっています。少ないのは2便目となっています。

6ページ目ですが、便ごとの支払方法としては高齢者等無料バス乗車証が2,675人と圧倒的に多くなっています。バス停別乗車及び降車状況としましては、最も多いのが北見老人ホームで、これまでバスが運行していなかったさくら子供公園等についても401人ということで一定の利用が見られているということです。

7ページ目でございますが、⑥デマンド区間運行割合ということで、各便についてどれくらいデマンドバスが運行したか、ということを示したものです。最も運行が多かったのは往路の便では7便目で、運行率で申し上げますと90パーセントです。下段の部分では、復路では4便目が76便で90パーセントということで、こちらが最も多くなっているところです。

8ページ目ですが、乗車人数が12月から3月まで徐々に増加しているということです。各月それぞれ平日の日数や、そもそも日数が違うということもございますので、下段におきましては、1便あたりの乗車密度ということで示させていただきました。結果としては2月の利用が多かったということでございます。

9ページ目ですが、曜日別の乗車人数、乗車密度でございます。定時定路線については、金曜日の利用が最も多いということで、乗車密度においても金曜日が最も多く4,9人となっています。

10ページ目以降がデマンド型交通の部分でございます。デマンド型交通につきましては、利用登録が207名の方にいただきました。ただ、実際にご利用いただいている方は35人ということです。その他の17人というのは、スキー利用の方でした。10ページ下の部分が地域別の延利用者数です。利用者数は35人でしたが、延の利用回数は川東が74、若松が139、その他が260ということで、合計473回の利用がなされているということです。突出して高いその他の部分ですが、これもスキー客でございます、かなりリピーターの方が多くて、一番多くご利用された方が97回、2番目に利用した方は85回となっ

ており、かなりの利用がありました。

11ページ目でございますが、デマンド型交通の部分を月別で示しますと、こちらも2月が最も多いということで、さらに、若松地区の利用者が2月以降増加しているということです。また、下段ですが、曜日別で見ると、定時定路線の利用が金曜日で最も多かったということでしたが、デマンド型交通につきましては木曜日の利用が最も多かったです。

ここまでが利用状況ですが、12ページ以降がアンケート調査の結果でございます。12ページについては、定時定路線部分の利用者にお聞きしている部分です。性別については男性よりも女性のほうが多くなっています。また、年齢については60代6人、70代以上14人ということで、高齢の方のご利用が多くなっています。

13ページ目ですが、回答者の居住地といたしましては、川東が多くなっています。また、職業については、高齢者が多くなっているため無職の方が多くなっています。また、以前の若松線の利用状況については、以前利用したことがあったという方が16人で、利用したことが無い、いわゆる新規需要も3割程度見られたところです。

14ページ目ですが、以前の若松線の利用目的と、コミュニティバスの利用目的を並べてみました。通院が29パーセントから38パーセントに増加しており、バス停までの徒歩の距離を縮めることによって通院の方の利用者が増えたのではないかと、いったところがわかりました。下段は往路で良く利用する便、復路で良く利用する便となっております。往路では1便目復路では6便目となっております。ただ、復路の実際の利用データにつきましては先ほどご報告申し上げましたとおり、4便目が一番多かったところです。アンケートの回答については6便目の回答が多かったということです。

15ページ目がコミュニティバスの評価の部分です。フリー乗降の部分が最も評価の高かったところですが、評価の低かったところといたしましては、他の公共交通機関への乗り継ぎという課題が見受けられるところがございます。また、15ページ目の下段部分でございますが、コミュニティバスの問題点というところで、最も多いのが利用したい時間にバスが無いといったところです。ここでは、具体的には、往路の部分では10時頃、復路の部分では14時頃といったようなご意見を頂戴しています。

16ページ目は改善点の自由回答と、全体の自由回答というところでご意見をいただいています。こちらのあたりは後ほどご覧いただければと思うのですが、自由回答としてかなりあったのが、この交通を求める声というのが全体として大きい、というところでした。さらに、アンケートでここまではっきりと書かれるのは珍しいのですが、乗務員の評判がかなり良かったということが見受けられました。

また、18ページ目ですが、こちらはデマンド型のアンケートの結果でございます。全体の利用が35名でございまして、この中でアンケートに回答いただいたのが10名でございます。それぞれ性別、年齢、職業、世帯構成については18ページにあるとおりでございます。そちらもやはり高齢の方のご利用が多いということでございます。

19ページ目でございますが、運転免許保有状況ということで、免許・車ともに持っていない方の割合が多くなっているところでございます。また、以前の若松線の利用状況につきましては、日常的に利用していたという方が3名で、たまに利用していた方が4名、全く利用していなかった方が2名です。また、デマンド型交通で予約が伴うところですが、予約方

法についてすぐに理解できたという方が1名、利用して理解できたという方が5名でした。一方、あまり理解できなかったという方も2名おられました。

20ページ目の左上ですが、他の人への紹介ということで、ご利用いただいた方の5名が他の方に紹介をいただいた、という経緯もございます。更に、以前の若松線に比べてコミュニティバスの利用頻度といたしましては変わらないという方が5名と多いところですが、一方では減ったという方も2名おられました。下段ですが、コミュニティバスを知った媒体というのが、新聞が3名と一番多かったです。希望締め切り時間、これは予約の締め切り時間ですが、平均で1時間17分ということで、それくらい前に予約ができればありがたい、というご意見がありました。

21ページ目ですが、コミュニティバスの利用目的といたしまして、スキーの利用が多かったということと、金額についても200円から400円といったところでの回答が多かったところですが、下段の部分ですが、コールバックの必要性ということで、これは予約がある程度終わった段階で、何時ごろお迎えにあがりますとお伝えすることをいうのですが、これが必要かどうかということに対し、不必要という方が4人、どちらともいえないという方が3人といったところで、今後利用が定着してくればこのコールバックということも無くすことができるのではないかとということです。その右の、コミュニティバスの満足度ということで、ここでは満足、不満足がそれぞれ3人ということになっています。

22ページ目の上段の、利用しやすい運行方法ですが、以前の運行方法が良かったという声がございます。こちらにつきましては、スキー利用の方のご意見が反映されているということと、更に、今までは予約があってもバスに乗れたということで、デマンド型交通になると予約をしなければならないといったところが反映されているのではないかとということです。また、良くなった点、改善点についてですが、良くなった点については、自宅近くまで迎えに来てくれるという意見がありました。また、改善点については、予約方法簡単にするというご意見をいただいています。さらに、目的地までの運行時間を短くするというご意見もいただいております。また、デマンド型交通から定時定路線に切り替わるということで、今まではダイレクトに北見バスターミナルまで行っていたのが、定時定路線区間で今まで回っていなかったところに回るということが挙げられていたところでございます。以上でございます。

塚本会長 : ありがとうございます。良い点と課題点がございしますが、昨年やってみてこのような結果報告になったということです。今の説明で何かご質問等ございますか。

多田委員 : 22ページの一番上に、以前の運行方法が良かったという意見があります。これは、スキー利用客の声だと思うのですが、このデマンドバスはスキー利用客をメインにするのではなくて、交通弱者であるお年寄りなどに重点を置くべきだと思いますので、以前の方法が良いとありますが、これは直す必要が無いと思います。

それともう1点、下の棒グラフに予約方法を簡単にするを書いてあるのですが、これ以上簡単にするとなると、どのようになるのでしょうか。今はそんなに難しい方法なのでしょうか。

大井氏 : まず1点目についてですが、スキー客の部分については、川東・若松の地域交通を守るといった点につきましては今おっしゃっていただいた意見もあろうかと思えます。また、予約方法については、現状でも電話1本で簡単にできる状況ではありますが、今までは電話をす

る必要が無かったということと比べて、こういった意見が挙がっているのではないかと思います。予約方法を簡単にするというのも技術としてはございまして、例えばIT端末などを使ってボタンを押せばコミュニティバスが来る、ということをやっているところも全国にはあります。ただ、そもそも利用者が少ない地域でそういったシステムを入れても、という問題もあり、そこは議論することではないかと思えます。こういったところは、利用者の方に徐々に慣れていただくといったところが、消極的ではございますが、解決方法の一つなのかなと感じています。

高橋副会長： 利用者の利用密度が2.38から3.88になったということで、こうして出た数字というのは重要であると思えます。また、利用者の皆様は、バスというものは大型で時刻表に合わせてバス停まで行って乗るといったものだ、という固定観念を持っています。この新しいシステムはそういう固定観念を捨て、今一度これは新しいものだということを考え直すと、これはかなり画期的なものになっていくのではないかと思えます。そういう意味で、慣れの部分が少しずつ時間とともに面倒くさいことが普通になっていくその時間の経過が必要かと思えます。やはり、こういったことはオーダーメイドでやらなければならない時代になっていきますので、全て画一的なものではなくて、利用者のニーズをいかに吸い上げながら、問題を解決していきながら新しいシステムを生活の中に根ざしたものにしていくことが大事になります。どちらにしても、こういうことをやっていくうえでは良い点悪い点が出てくるのがわかったことが、今回の実証運行で一番大きかったことではないかと思えます。

皆川委員： 利用者の年齢別のデータについて12・18ページにそれぞれ載っていますが、これ以外は年齢別のデータは無いのですか。

大井氏： 正確に押さえているデータというのがこれしかありませんが、朝のご利用などは高校生がご利用しているとも聞いていますので、アンケートが利用者の年齢構成の全てではない、という状況です。

橋本課長： 今皆川委員のご発言がございましたが、6ページの便ごとの支払方法というデータでは、高齢者等無料バス乗車証の方が3,739人中2,675人となっており、70歳以上の方が多くなっています。ただ、現金等の方の年齢内訳が不明となっておりますが、69歳以下の方が951人くらいと考えられます。

皆川委員： 12・18ページのデータからすると、ほとんどが高齢者であるかのような印象を受けるのですが、実際には、支払い方法での内訳で見ると信頼性が高いということですか。

大井氏： 12・18ページのデータはアンケートに答えていただいた方の性別、年齢ということで、これがイコール利用者の年齢内訳ではないということです。

塚本会長： 他にございますか。なければ、今回はこのような結果となったということでよろしいですか。

#### 協議事項(1)川東・若松地域コミュニティバスの今後の方向性について

塚本会長： それでは、7の協議事項に入らせていただきます。川東・若松地域コミュニティバスの今後の方向性について、事務局より説明をお願いします。

奥原係長： 川東・若松地域コミュニティバスの今後の方向性についてであります。本日お配りしました資料3をご覧くださいと思います。はじめに、1ページ目を開いていただきたいと



思います。コミュニティバスと路線バスの比較でございますが、運行日数については、コミュニティバスの実証運行期間が111日、路線バスが年間を通して運行ということで364日となっております。1日の運行便数でございますが、どちらも同じ内容での運行となっております。延べ乗車人数については、コミュニティバス3,739人に対し、路線バスが7,514人で、1日平均の乗車数では、路線バスの20.6人に対し、コミュニティバスが33.7人という結果になっております。また、1便あたりの平均乗車数でも、路線バスの2.38人に対し、コミュニティバス3.88人となったところで。

次に、走行距離でございますが、1日の平均走行距離数については、路線バスの77kmに対し、コミュニティバスが105kmとなっております。

次に、コミュニティバスの経常費用でございますが、平成23年度の路線バスの単価253.71円に運行距離数を掛けまして、111日間で、2,956,990円の経費が掛かっております。路線バスについては、平成23年実績で7,106,720円となっております。

次に、経常収益でございますが、コミュニティバスは、111日間で214,290円となっており、路線バスは平成23年実績で771,208円となっております。路線バスの経常収益については、運送収入のほかに高齢者無料バス収入と運送雑収入が入っており、実際の収入額はもう少し多くなりますが、同じ条件で比較するため、高齢者無料バス収入・運送雑収入等は除かせていただいております。経常収益から経常費用を差引いた損益は、コミュニティバスで2,742,700円、路線バスが6,335,512円となります。1日当たりで比較いたしますとコミュニティバスの経常費用が26,639円に対し路線バスが19,524円、経常収益では、コミュニティバス1,930円に対し、路線バス2,118円となりました。

次に2の本格運行を行う場合の年間の市負担額の試算でございますが、年間経常費用につきましては、1日当たりの経常費用単価に1年分の運行日数364日を乗じましてコミュニティバスが9,696,596円となり路線バスの7,106,720円と比較して250万円ほど増額となります。

次に、年間経常収益では、コミュニティバスが702,520円、路線バスが771,208円とほぼ同額となります。経常費用から経常収益を差し引きしますとコミュニティバスでは、8,994,076円、路線バスでは、6,335,512円の損益となりますが、コミュニティバスについては、夕陽ヶ丘線と同様に地域内フィーダー系統確保維持事業、国庫補助事業に該当となることを確認しておりますので、2分の1が国の補助金で賄われるため、実質、市の負担分については、4,497,076円となり、路線バスと比較すると市の持ち出し分については、約1,800,000円程度少なくなる試算となったところでございます。

次に2ページ目の3.のまとめでございますが、①としまして、路線バスが走っていなかった地域にバスを走らせることにて、交通空白地の解消が図られ、実証運行期間中の平均乗車数等は増加となったものの、運行距離数が延びたことにより経常費用についても増加となった。②として、路線バスと比較して乗車人数は増加となったが、経常収益については、減少となった。理由として、高齢者等無料バス乗車証による支払いが多かったためであり、交

通弱者である高齢者の足の確保対策として、一定の成果があったものと考えているところで、③のアンケート結果では、運行時間等に改善要望があるものの、コミュニティバスを3月末でなくさないでほしい。年間をとおして運行してほしいとの自由意見があった一方で、デマンド区間については以前の運行方法が利用しやすいと回答した人が多い結果となっております。理由として、スキー場利用者の回答者が多く、川東住宅地を回ることにより運行時間が長くなったことによるものと、予約が必要となったためだということが推察されます。④として、年間運行経費は路線バスと比較して増額となるものの国庫補助対象路線となるため市負担額は減額となります。

4. についてですが、このようなことから今後の方針といたしまして、今回の実証運行の結果、路線バスと比較して一定の平均乗車人数が確保され、経費についても市の負担額が減額となることが確認された。また、実証運行をきっかけとして、地域において公共交通に対する関心が高まりつつあることから平成25年10月1日から本格運行に移行し、引き続き地域の利便性の向上を図り、高齢者をはじめとする車等の移動手段を持たない方などの移動手段の確保を図っていきたいと考えているところです。

なお、本日、北見市公共交通会議で本格運行に移行することにつきましてご承認をいただいた場合、5の今後のスケジュールに基づきまして事務手続き等を進めさせていただきたいと考えておりますが、5月中旬に地域住民との検討会の開催、6月上旬に本格運行計画(案)、地域内フィーダー計画(案)を策定し、6月中旬に交通会議を開催し承認いただく予定でございます。その後、6月下旬に運行経費等を補正提案予定で、各種申請手続き、7月下旬には住民説明会などの開催をいたしまして10月から本格運行してまいりたいと考えているところです。以上でございます。

塚本会長 : ありがとうございます。ただ今申し上げましたように、今まで実証運行を行ってまいりましたが、バス会社の会計年度で10月から新年度となりますので、その際に本格運行に移行していききたいという事務局からのご提案を申し上げました。これについてご質問等ございますか。いずれにしても、国庫補助金が該当となる路線になることから、市の持ち出しは少なくなることとなります。残念なことに、運行距離が増えるために経費が今まで以上に増えるということもございますが。ただ、これまで実証運行を行ってきて今ご報告がございましたように、地域の皆様にこのデマンドバスをご利用いただいていること、それから、公共交通の無いところを走って交通空白地を無くして行くということも公共交通会議の一つの目的ですので、そういう観点から、本格運行に移行していききたいというのが事務局からの提案です。

佐藤(浩)委員 : 本格運行について異議があるわけではないのですが、今は1台で運行していますよね。車両の点検の場合や、故障などの場合などの細かなことについては本格運行の計画のときに示されるということによろしいですか。

奥原係長 : 検証結果にもとづきまして、これから運行に向けて細かな意見などを集約して、整理してまいりたいと考えています。6月のときにお示しできればと考えています。

塚本会長 : その他にございますか。無ければ、本格運行をする準備を進めてよろしいですか。

.....はい.....

塚本会長 : ありがとうございます。それでは、10月から本格運行を行うというご了承をいただきましたので、先ほど示されたようなスケジュールで準備をさせていただきたいと思います。いずれにしましても、次、6月中旬にもう一度この会議を開いて、計画の承認をもらうこととなりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、次回開催日程について事務局からお願いします。

橋本課長 : すべての協議事項に対しましてご承認いただきましてありがとうございます。昨年度からコミュニティバスの実証運行ということをさせていただき、このような結果になりましたので、10月からの本格運行を目指して細かいところを整理させていただきます。次回、第2回目の交通会議であります。6月中旬を予定しておりますので、そのときにまた提案させていただきたいと思います。案件につきましては、川東・若松地域コミュニティバスの本格運行の詳細についてと、例年ご協議いただいております夕陽ヶ丘線の地域内フィーダー計画について、この2点についてご協議いただく予定となっております。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いたします。以上でございます。

塚本会長 : それでは、委員の皆様から何かございますか。無ければ、第1回目の北見市地域公共交通会議でしたが、いろいろとご議論いただきまして、いよいよ2つ目の本格運行を行うこととなります。また、この次以降も北見市の交通過疎地域のために新たにご協議をいただくこととなりますので、これからもよろしくお願いいたします。本日の第1回北見市地域公共交通会議は以上をもちまして終了させていただきます。どうもありがとうございました。(15:00)