

◎日 時	平成25年6月17日（月）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、平子委員、佐藤（浩）委員、 広川委員、多田委員、日置委員、江田委員、戸田委員、鈴木委員、 遠藤委員、西田委員、香川委員、阿部委員、皆川委員、志賀委員 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、 横山主任

開 会

浅野目次長： 皆さんこんにちは。今日は、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25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： 皆さまご苦労さまでございます。この部屋に入りますと、窓が開いているので少し涼しい感じがいたします。昨日も28度とのことでしたが、駅前の温度計は33度まで上がっていました。いっぺんに冬から夏になってしまったという中で、体がついていけない方もいらっしゃるのではないかと思います。昨日は大雨警報も出ており、一部では雨も降ったようですが、異常気象が続いております。前回4月24日にこの会が開かれたわけですが、その後27日からずっと雨が降っています。「援農」という言葉がございますが、私も市に奉職してから、初めて体験をしたという状況でございます。JA常呂から援農についてお願いがありまして、常呂総合支所の職員を中心に協力させていただきました。皆さんも新聞等でご存知かと思いますが、美幌町、大空町などはそれなりの人数の職員が出かけていって、農作業の遅れに対応した、とのことでした。北見市におきましても、5月になっても種まきができなかった、移植ができなかったということで、1961年からの観測史上始めてのことであったとのことでした。今はある程度落ち着きまして、昨日、一昨日と雨が降ってきまして、良かったなと思っているところです。出来秋に向けていよいよスタートしたところですので、どうぞ皆様方におかれましてぜひご期待いただきたいと思っております。

また、山の水族館がいよいよ来月7月6日にちょうど1年目を迎えます。3億足らずのお金で作った山の水族館の来場者が27万人を越えておりまして、本当に嬉しい悲鳴でございます。30万人まで何とか、という思いはあるのですが、そこはまたPRをしながら、ぜひその数字に近づけるように頑張ってもらいたいと思っておりますし、1年を記念していろいろなイベントが行われる予定でございます。ぜひ、皆様方におかれまして足を運んでいただければと思います。いずれにいたしましても、1年過ぎて2年目、3年目というのはハードを作った後の課題であると言われております。地元はもとより、行政をはじめとする、あらゆる分野のご支援をいただきながら、山の水族館を頑張っていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

今日は第2回目の地域公共交通会議でございます。前回、川東・若松コミュニティバスに

ついてもご報告させていただきました。いよいよこの10月から本格運行に向けて動き出しましたが、その前段、地域内フィーダー系統についての、北海道の第三者委員会が開かれました。実は副会長の高橋先生にご参加をいただいておりますが、その評価を報告することとなっています。また、川東・若松地域の本格運行、26年度の地域公共交通確保維持改善事業について議題にさせていただきます皆様方にご審議をたまわればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。冒頭、一言ご挨拶させていただきました。ありがとうございます。

浅野目次長： 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、まず、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、網走バス株式会社の佐藤委員、北見市自治会連絡協議会の山内委員については、欠席する旨の連絡を受けております。また、北見市老人クラブ連合会の広川委員、北見警察署の元嶋委員、北見市企画財政部の小原委員については遅参される旨後連絡いただいておりますことをご報告申し上げます。

報告事項（1）地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

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、4（1）地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について報告事項とさせていただきます。事務局から説明をお願いします。

奥原係長： 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価についてご説明させていただきます。資料1をご覧くださいと思います。

バス路線「夕陽ヶ丘線」の平成25年度事業評価につきましては、今年1月開催の平成24年度第4回地域公共交通会議で評価をしていただき、4月に提出したところでありますが、先月、北海道運輸局におきまして、第三者評価委員会による二次評価が実施され、その評価結果が通知されましたのでご報告させていただきます。

1ページから2ページが、提出した評価表で、3ページ目が北海道運輸局から通知されました評価総括表でございます。

3ページ目の表の右側に地方運輸局等及び地方航空局における二次評価結果が記載されております。読ませていただきます。（資料読みあげ）

…という評価結果でございました。

次に、4ページから5ページにつきましては、第三者評価委員会の意見等ということで、調査事業と地域内フィーダー系統、それぞれに対する意見が記載されておりますが、この後、協議事項の（2）で平成26年度の地域公共交通確保維持改善事業についてご協議いただくこととなっておりますので参考にいただければと思います。以上でございます。

塚本会長： 事業評価についてでしたが、高橋先生も委員として参加し、評価をしていただいております。高橋先生から何かありましたらお願いします。

高橋副会長： 評価委員会の委員として全道分の事業評価をさせていただきました。4ページ、5ページ

は包括的な全ての事業の調査事業および地域内フィーダー系統の評価でございます。特に北見の評価がこれだというわけではございません。一つだけ、地域内フィーダー系統に関して言えば、コスト管理をきっちりしてください、ということがほとんど全てのフィーダー系統に対して言われました。この文書を読むと勘違いすることもあるかもしれませんが、コストカットをしろ、ということではなく、そのフィーダー系統が維持可能になるように、コスト管理をしてください、ということとして、ただコストをカットしてサービスレベルを下げる、ということではなく、どうやってコストを管理してサービスレベルを維持しながら、この系統を維持していいのか、ということを考えてください、ということでした。

塚本会長：ありがとうございます。高橋先生から内容についてご説明がございましたが、皆様のほうからもこの報告について何かご質問ございますか。(無し) 無ければ、こういう報告があったということによろしいですか。(はい)ありがとうございます、このように報告を承りました。

協議事項(1) 川東・若松地域コミュニティバスの本格運行について

塚本会長：次は5番目の協議事項に入ります。まず一つ目に、川東・若松地域コミュニティバスの本格運行について議題とさせていただきます。事務局から説明をお願いします。

橋本課長：前回4月24日の当交通会議におきまして、10月から本格運行を行うということでご了承をいただいたところでございますが、これまで、本格運行に向けて協議を進めてきまして、この後、本格運行計画書案として提案させていただきますが、本格運行時の運行業者について、私から報告させていただきます。

運行事業者については、公平性、透明性はもちろんのこと、技術面、安全面等、より質の高い提案を求めることができます公募型プロポーザル方式等により選定するところでございますが、本格運行については、道路運送法第4条による一般乗合旅客自動車運送事業の許可が必要となります。北見市で一般乗合旅客自動車運送事業の許可を有する事業者は、北海道北見バス株式会社1社のみとなっておりますことから、公募型のプロポーザルによる応募は行わず北海道北見バス株式会社を運行事業者として選定させていただきましたので報告いたします。

資料2の詳細につきましては、DECの柴崎さんのほうから説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

芝崎氏：北海道開発技術センターの芝崎と申します。私のほうから、資料2についてご説明をさせていただきます。

2ページ目に、本格運行に向けての現在までの経緯についてまとめてあります。その都度公共交通会議において説明させていただいておりますので割愛させていただきます、平成25年度に地域住民との検討会、5月30日から6月7日まで本格運行に向けた地域住民アンケートを実施いたしました。

3ページ目でございます。実証運行、継続運行を含め、地域の方がどのように感じてらっしゃるかをお聞きするために、本格運行に向けた地域住民の皆様との検討会を開催しました。5月28日19時から川東住民センターに10名の住民代表の方がお集まりいただいて、検討いただきました。主な意見をまとめさせていただきましたが、デマンドについては2時間前の締め切りということで少し早いので、利便性を高める方法を検討してほしい、というご

意見がありました。もう一つ、若松自然休養村センターは地域住民の方以外が利用されることが多いので、帰りの便を利用しやすいような方法で検討いただきたい、という意見が出ました。最後に、利用登録の話ですが、こちらは利用予約をすれば利用登録となるのですが、利用登録ということについて、その方法がわからなかったというご意見がございましたので、ご説明をさせていただきました。

4ページ目です。住民アンケートの内容、ということで、こちらは5月30日から6月7日まで、本格運行についてどのように運行ダイヤの見直しを行い、利便性を高めるためにどうしたら良いか、ということのアンケートを実施しました。川東地域は町内会にご協力いただきまして、回収いたしました。若松地域は郵送による配布回収でした。配布数は、川東は726、若松は67、合計793票配布いただきまして、回収が247、回収率は31パーセントでした。設問概要はこちらに書かせていただいているとおり、コミュニティバスの認知度、利用経験の有無、利用されている方の利用頻度、利用目的、利用するバス停、コミュニティバスを利用しない理由、運行ダイヤの利便性、利便性が低いと判断された方に対しては変更点、個人属性、自動車免許の保有の有無をお聞きしたものです。

5ページ目からは結果でございます。まず、こちらは単純集計ということで単純にまとめたものでございます。男女の比率でございますが、女性が56パーセント、男性が41パーセントということで、回答者は女性が多かったです。年齢は、もっとも多いのが60代ですが、住民の方にご協力いただいた結果、30代、40代、50代の働く世代の方からもご回答いただいています。

6ページ目でございます。職業については、ご高齢の方が多かったのもあって無職の方が35パーセントでしたが、一方で会社員、公務員、団体職員、自営業などの方もご回答いただきました。自動車免許の保有状況は、71パーセントの方が車を持っている、という状況でした。

7ページ目です。コミュニティバスの認知度で、川東、若松地域のコミュニティバスを知っていますか、ということで、知っていると答えた方が94パーセントであり、ほとんどの方が知っている、という状況でございます。右側が、それを知った媒体となっておりますが、もっとも多いのが広報きたみに掲載された記事です。次にチラシ、説明会となっております。その他で多かったのが、走っているコミュニティバスの車体にある表示を見て知りました、という方で、10名いらっしゃいました。

8ページ目です。コミュニティバスの利用経験をお聞きしました。利用経験ありが28パーセント、利用経験なしが65パーセント、ということで、右側が利用しなかった理由でございます。もっとも多いのが、利用する機会が無かった、ということで、その次がその他にあります。その他の内容といたしましては、自家用車があり、運転できるから、ということで、利用する機会が無かったという方と同様に、ご自分で移動されている、という状況です。ここで細かな意見でございますが、料金が280円から400円に少し高くなったということや、デマンドエリアの方からは、高齢のため難聴で電話が使えないため予約ができなくなった、という方も1名いらっしゃいました。また、利用したい時間に運行していないため、という方も4名いらっしゃいました。

9ページ目です。利用経験あり、とお答えいただいた方に対して、どの程度利用していま

すか、というような質問をさせていただきました。ほぼ毎日が7パーセント、週1～2日程度が32パーセント、月1～2日程度が41パーセント、その他が20パーセントということですが、これは月に数回程度や今までに数回程度ということで、2ヶ月に1回程度利用されている方もいらっしゃいます。その理由といたしましては、買物が最も多く、次に通院、となっています。その他の内容といたしましては、自家用車が空いてなかったときに利用している、銀行、郵便局、習い事などのご回答をいただいています。

10ページ目でございます。運行ダイヤの利便性ということで、今の時刻表を示したうえで、利用しやすいか、しにくいかという質問をいたしました。利用しやすい、と答えた方が52パーセント、利用しにくい、とご回答いただいた方が17パーセント、無回答の方が31パーセントいらっしゃいました。こちらは便ごとに何分程度早く、遅くと確認しています。少し幅を持ってまとめたものでございまして、もっとも多い意見が3便で、北見バスターミナルに向かう便です。こちらは11時30分に出発するのですが、こちらを60分程度から90分程度早くしてほしい、という方が15名いらっしゃいました。

11ページ目からはクロス集計ということで、利用されている方とされていない方で意見がどう違うか、ということを表示したものでございます。こちらのほうが、左側のグラフの2本あるほうの左側利用経験あり、右側のほうが利用経験なし、ということで、実際コミュニティバスの利用経験のある方は65パーセントが女性ということで、女性の方が多く、ということです。年齢については高齢の方が多く、80代が20パーセント、70代が43パーセントということで、半数以上が70代、80代で占められているということです。利用したことの無い方の年齢については、60代までが7割ということで、若い方はなかなか利用されていない、という状況です。

12ページ目です。コミュニティバスの利用経験別の免許保有状況ということで、免許を持っている方がどれくらいいるかを調べました。利用経験のある方は52パーセントが免許を持っておらず、48パーセントが持っているとのことで、半数くらいの方が免許を持っていないながら利用されている、という状況です。一方で、利用経験無い方の免許の保有率は89パーセントということで、約9割の方が免許を持ち自分で運転されている、という状況です。運行ダイヤ・時刻表の利便性については、利用経験有という方は、利用しやすいと回答いただいた方が81パーセントおり、比較的高い割合で利用しやすい、との回答を得ました。一方、利用経験無い方の72パーセントは利用しやすい、ということで、利用したことはないけど何となく時刻表的に利用しやすいということでした。28パーセントが利用しにくい、と答えています。

13ページには、利用経験別に細かくまとめたものがございます。左側のほうが、利用経験がある方はどのような時刻表の変更を希望するか、ということで、3便を30分早くが2名、60分早くが6名、90分早くが1名、ということです。コミュニティバスの利用経験が無い方も3便が、30分早くが1名、60分早くが3名、90分早くが1名ということで、利用されている方もされていない方も3便についてはもう少し早い時間帯に出発したい、という傾向がまとまって出ています。その他、まとまったご意見もございますが、利用されている方もされていない方も意見の相反があり、判断がつかない部分もございます。3便だけが共通意見として出てきています。

14ページ目からが、デマンド地域の方と定時定路線地域の方という分け方をしています。定時定路線地域の方とデマンド地域の方の年齢構成は、定時定路線地域のうち60パーセントが女性の方からご回答をいただいております、40パーセントが男性の方です。デマンド地域は48パーセントが女性で、52パーセントが男性となっています。年齢構成については、デマンド地域が、60代以上が8割、定時定路線地域については、60代までが6割ということで、デマンド地域は高齢の方からの回答が多い、という状況です。

15ページ目に、コミュニティバスの運行地域別の利用経験ということで、定時定路線については36パーセントの方が利用されているのですが、デマンド地域は12パーセントが利用しており、実は88パーセントの方が利用していないことになり、利用していない方の割合が多くなっていました。利便性については、定時定路線については78パーセントの方が利用しやすく、デマンド地域の方は60パーセントの方が利用しやすい、となっています。40パーセントの方が利用しにくいということで、少し多かったのかな、と思います。

本格運行に向けた地域住民アンケートの自由意見を総括でまとめたものでございます。比較的肯定的な意見がございまして、17ページ以降が細かく出ているものです。今は自家用車を運転しているが、車が運転できなくなったら利用したい、という回答が多かったです。もう一つは、今までバス停まで歩けなかったのですが、コミュニティバスが運行してくることで助かっています、という意見も多かったです。また、コミュニティバスの運行が大変便利で、運転する方々も親切で、今まで大変不自由なことばかりですが、たすかっています、という意見もありました。

利用されていない方は、バス利用はほとんどしませんが、街で飲み会がある時に利用できれば良いという意見があったり、ダイヤ全体が利用しにくい、年に1度くらい地域住民との意見交換を行って使いやすいデマンドバスの発展を目指してください、というご意見をいただきました。17ページ以降はそれぞれご確認いただきたいと思います。

20ページの、川東・若松地域コミュニティバス本格運行の方向性についてご説明させていただきますが、10月1日からハイエースタイプで運行したいと考えています。料金については、間違いがございまして、デマンド300円、小人150円となっていますが、変わらず400円、200円の間違いなので訂正していただきたいと思います。時刻については、3便を早めることで見直しを行います。細かい話は、本格運行計画（案）の中でご説明をさせていただければと思っております。

続いて本格運行計画案の説明をさせていただきます。2ページ目に運行背景、結果概要が書いてあります。結果の概要といたしましては、実証運行でも利用者が増えています、ということが書かれています。3ページ目は経緯が書いてあります。4ページ目は路線でございます。変更しているところだけご説明したいと思いますが、こちらは特に大きな経路変更はございません。今運行している経路と同じ経路です。5ページ目の運行経路ですが、これも現状と変わりありません。

6ページ目ですが、運行時刻及び運賃（案）というものを付けさせていただきました。この後車両の関係などで調整が必要となってきますが、現状で考えられる案でございます。変更点だけをご説明させていただきますが、0便、1便、これが北見老人ホームから北見バスターミナルに向かう便のダイヤでございます。0便、1便に変更はございません。3便が、

約45分くらい早くなるように設定しております。10時5分から10時45分にデマンドエリアに迎えが来て、10時45分に北見老人ホームを出発して、11時10分に到着する、というものです。5便が、今まで若松休養村センターから北見バスターミナルに帰る便が無かったのですが、若松休養村センターから老人ホームのほうに直行する、ということで、5便を設定しました。7便には変更がございません。2便は、北見バスターミナルから北見老人ホームに向かう便でございます。こちらのほうは3便を45分早めるにあたって、2便を少し運行時間を短くしなくてはならない、ということで、北見バスターミナルから北見老人ホームまで向かって、さらにそこから若松自然休養村センターに向かうような経路を考えています。こちらのほうは、運行する車両などは若干の変更はあるかもしれませんが、2便の運行時間を短縮するようにします。4・6・8便については、現状のダイヤと変更はございません。その他、運賃について変更は無く、車両についても現状の14人乗りの、ハイエース通勤バスで運行いたします。急ぎ足でございましたが、説明を終わります。

塚本会長 : 皆様、いかがでしょうか。川東、若松地域のコミュニティバスの本格運行に向けての、地域における説明会、アンケート調査を行い、それぞれの地域の皆様の意見を聞いたうえで、3便のダイヤを少し早めました、という報告でした。料金については、変更はございません。また、本格運行計画書を作らせていただいた、ということについて報告がありました。何かご質問等あれば承りたいと思います。

戸田委員 : 資料の4ページなんですけど、川東726票、川東67票となっていますが…。

塚本会長 : 67票のほうは若松ですね。失礼いたしました。訂正させていただきます。

多田委員 : 同じ4ページですが、アンケート回収も郵送で行ったのですか。

芝崎氏 : 若松地域は郵送による回収です。

多田委員 : この地域が待ちに待ったシステムだとおもっていたのですが、回収率が31パーセントというのは、関心が低いということなんでしょうか…。

橋本課長 : その数字だけを見れば少し少ない印象は受けるかもしれませんが、送られてきたアンケートの結果、コミュニティバスの認知度は94パーセントとなっています。このことから、コミュニティバスについては認知されていると思っています。アンケートを送られてきていない方々についても、あれだけ地域の中をコミュニティバスを走っているので、認知はされているのかな、と思っております。これからは粘り強く地域の皆様のご理解をいただきながらやっていきたいと思っております。

多田委員 : わかりました。

塚本会長 : 今、事務局がおっしゃったように、まだスタートしたばかりですから、いろいろなPRをして、認知度を上げていただきたいと思っております。その他にご質問はございますか。よろしいでしょうか、では、他にまだございましたら後で承りたいと思っております。

それでは、川東、若松のコミュニティバス本格運行については、このようなことで進めるとしてよろしいですか。(はい)

協議事項(2)平成26年度地域公共交通確保維持改善事業について

塚本会長 : 2番目の、平成26年度地域公共交通確保維持改善事業について、説明いただきたいと思っております。

奥原係長 : それでは、資料3の説明をさせていただきます。地域公共交通確保維持改善事業、地域内フィーダー系統確保維持国庫補助対象路線につきましては、これまで、市内バス路線、夕陽ヶ丘線のみが該当となっておりますが、平成26年度計画より、川東・若松地域のコミュニティバスについても該当となりますことから、2路線分をまとめて作成することになります。

資料3をご覧いただきたいと思います。地域内フィーダー系統確保維持計画の抜粋ということで配布させていただきました。1ページ目は申請書でございます、2ページ目の計画の表紙を飛ばしまして3ページ目をお開きいただきたいと思います。1の地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性でございます。前段は、市のバス路線網について、それから、夕陽ヶ丘線と仮称、川東・若松線のそれぞれの必要性について記載したところです。

次に、2の定量的な目標・効果でございますが、先程、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価についてご報告をさせていただきましたが、第三者評価委員会からの意見等を踏まえ目標の設定について協議していただければと思います。

6ページをご覧いただきたいと思います。夕陽ヶ丘線の輸送実績でございます。平成24年度計画及び平成25年度計画では、試験運行等の実績に基づき、1日の乗車人数の目標を392人と設定したところでありますが、平成24年度実績では、361人となったところであります。本計画では、今年度以降、利用促進策を展開することとしておりますことから、平成24年度実績、361人の3パーセント増ということで目標値を372人とさせていただきましたが、何パーセント増を目標にするのかご協議いただきたいと思います。

次に、7ページでございますが、こちらは、川東・若松のコミュニティバスの実績見込みでございます。24年12月10日から運行いたしまして、5月末までに5、490人の輸送人員という実績でございます、1日当たりでは、32人という結果となっております。この32人をそのまま目標としてもよいのですが、12月～5月までは、冬季期間が大半を占めておりますことから比較的輸送人員が多い期間ということもございまして、夕陽ヶ丘線の実績割合を用いて積算しております。最下段の黄色い網掛けした部分ですが、夕陽ヶ丘線の年間の1日当たりの輸送人員が361人で、12月～5月までが404人という結果となっており、比較すると年間の輸送人員が－10.6パーセントとなります。12月から5月までのコミュニティバスの1日当たり輸送人員が32人で、これを－10.6パーセントにすると1日当たり29人となります。こちらも夕陽ヶ丘線と同様に利用促進策を展開することにより3パーセント増を目指すということで、1日当たり30人という数字を入れさせていただいておりますが、こちらにつきましてもご協議をいただければと思います。

4ページに戻っていただきまして、(2)効果につきましては、夕陽ヶ丘線が昨年同様の内容を、仮称川東・若松線については、

- ・川東住宅地の西側及びオニオン道路付近、鈴木の沢付近の交通空白地の解消が図られる。
- ・移動手段をもたない高齢者等の外出機会の促進が図られる。

の2項目について記載したところです。

次に、3の地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者でございますが、8ページの別紙表1をご覧いただきたいと思います。運行系統は夕陽ヶ丘線と仮称川東・若松線の2路線となります。運行予定者は両路線とも北海道北見バ

ス株式会社となります。確保維持事業に要する国庫補助額でございますが、これまでの実績等により夕陽ヶ丘線が3,617,500円ということで申請することになりますが、仮称、川東・若松線につきましては、現在運行事業者の北海道北見バス株式会社で収支予測等により積算中でございますので、確定しましたら数字を入れさせていただきます。計画書の他にバス事業者の事業報告書、運行予定系統を示した地図、時刻表等を添付し今月末までに計画書として提出いたします。以上で説明を終わらせていただきますが、よろしくご審議くださいますようお願い申し上げます。

塚本会長 : ただ今、平成26年度の地域公共交通確保維持改善事業として、対象の路線が二つになり、申請をあげていきたい、ということでした。これについては先ほど本格運行に行きます、というお話がありましたのでよろしいかと思えます。

まず、夕陽ヶ丘線についてですが、これはやはり夏場の乗車人数は少ない、ということなんでしょうか。6ページにありますように、24年度の1日の乗車人数が392人と見ていたのですが、実際は361人であったということでした。その中で、4月から9月が300人しか乗っていませんので、やはりこの時期は落ちてしまうようです。そういう状況の中で、今回の3ページの1番下段にあります、平成26年度の1日の乗車人数の目標を、今年の実績の3パーセント増を目指す、ということで、372人とした、ということです。これについて皆様いかがでしょう。もっと増やしたほうが良い、というのか、それともこれくらいで良い、というのか、議論があるところですが。

多田委員 : このあと説明があると思うのですが、資料4の利用促進策についての説明を聞いた後で議論したほうが良いかと思えますが。

塚本会長 : わかりました。それでは、こういう形で地域内フィーダー系統の路線が2路線となった、ということで事務局から申請していく、ということ自体はよろしいですか。(はい)

実際の目標数というのをどこにするかは、多田委員からのご指摘がございましたように、公共交通利用促進策を聞いたうえで、再度お聞きしたいと思えます。

なお、夕陽ヶ丘線は372人ですが、新たにスタートする川東・若松線については、30人を目標にすることとなっています。では、事務局に説明いただきたいと思えます。

協議事項(3) 公共交通利用促進について

芝崎氏 : 私のほうから、公共交通利用促進策について、ということで資料4のご説明をさせていただきます。2ページ目に、北見市における具体的な公共交通利用促進策の考え方について、とあります。基本的な考え方ということで、昨年度は公共交通利用促進策というものを策定させていただきまして、交通マップも作成させていただきました。今年度に具体的な利用促進策を展開したいと考えています。

今回は、北見市初の北見市における利用促進策の取り組みとなることから、成果が実感できるような利用促進策というものを展開したいと考えているところでございます。その中で、実施を予定する公共交通利用促進策ということで、成果がわかりやすい、ということから、特定路線を決めまして、その路線に関するような利用促進策が有効ではないか、と考えています。これは特定路線MMということで、ワンショットTFPの実施を予定しています。言葉としてはわかり辛いのですが、ワンショット、トラベル、フィードバック、プログラム

というものでして、1回のコミュニケーションアンケートを実施して、公共交通の利用促進を図るものでございます。

具体的に、ワンショットTFPがどういうものか、ということが3ページに載っています。これは、具体的な利用促進策の方法の1つでございまして、行動プラン法と言われるもので、自分の行動を考えるようなアンケートを取ったり、フィードバック法という、例えば公共交通を利用してください、というような呼びかけと一緒に図ることで、利用促進を図る、というものでございます。事実情報提供ということで、動機付け冊子と、特定路線の情報、ダイヤなどに加えて、コミュニケーションアンケートなどを配布して、利用促進を図る、というものでございます。ターゲットを、学生さん、または主婦の方などの生産人口層などとして実施したいと考えています。

特定路線を定めることが必要で、場所の抽出をしたうえで、実際にコミュニケーションアンケートと、特定路線のダイヤの情報などを一緒にお配りし、回収して分析して効果を測るということです。効果の測り方は、バス利用者数の増減などで測っていきたいと思います。

4ページ目でございますが、具体的な展開方法といたしましては、特定路線を定めたいうえで、2種類実施したいと考えております。特定路線の居住世帯ということで、その路線の周辺に住んでいる方々に、アンケートと動機付け冊子を個別配布いたしまして、利用促進策を図る、というものです。もう1点が、特定路線の施設の利用者に、冊子やアンケートをお配りして利用促進策を図るという、2種類を実施したいと考えているところです。こちらの方は、住民の方については動機付け冊子と、交通マップみたいなものと、行動プラン票という、自分たちの日頃の行動を考えて公共交通を利用できるかどうか、というような判断を下すようなものをお配りいたします。施設利用者には、それに加えて、目的別の時刻表を配布して、行動または利用に沿ったようなバス利用が考えられるような情報を提供したいと思います。

5ページ目でございますが、特定路線の抽出方法として、夕陽ヶ丘線のお話もございましたが、そのような路線も含めて、どの路線で展開するか、というのも、今後幹事会などで選定させていただければと思っていたところでございまして、一定程度の運行便数を有するということが重要となっております。こちらのほうが、日頃例えば車を使っている方がバスに乗り換えたり、ということを考えるときには、ある程度の便数が無くてはならず、代替交通としてある程度のサービスレベルが必要となるかと考えられます。その中で、夕陽ヶ丘線などを特定路線の対象路線とすることも考えられるかと思っております。こちらのほうは、一度幹事会のほうでお決めさせていただきたいと思っています。

6ページ目でございます。今後のスケジュールについてですが、本来本日の公共交通会議で内容を決め、幹事会で特定路線の選定をできれば良いなと思っていたところです。それを踏まえまして、実際に具体的な調査計画資料等を作成し、決められた路線の利用促進策を図りたいと思いますが、それは11月頃を予定しています。効果検証ということで、ICデータや住民アンケートというものを踏まえて効果検証を行って、最後の取りまとめ結果をこの会議にお示しする予定です。

7ページ目は、十勝バスさんで実施されている、目的別時刻表の参考事例でございます。特定路線でこういう施設があります、というような情報提供をしています。

最後のページは、行動プラン法の調査票でございます。ご回答いただく前に動機付け冊子

をご一読ください、ということで、バス利用、公共交通利用についての動機付けを行う冊子を読んだうえでご回答いただく、という内容となっています。設問といたしましては、現在車を利用している移動はありますか、ということで、無ければそれで終了ということで、その人は既にバスを利用していることになります。その他、現在車を利用している移動のうち、公共交通で移動できそうなものはありますか、ということで、少しでも公共交通を利用いただくことを考えていただくために、設問の中に、公共交通を利用しようとは絶対に思わない、ということで、選択させない仕組みをしています。その下は、どのような目的の移動ですか、どの公共交通機関で移動しますか、などの設問があります。また、どちらのバス停を利用しますか、ということで、⑥が具体的な移動方法をご記入くださいとあり、⑦で実行してみようと思いませんか、とあります。少しでも思う、思うに選択させるような方法を取りまして、いつ頃実行できますか、というご回答をいただくようになっています。

このようなコミュニケーションを通して、利用促進策を図るものでして、このような利用促進策を展開したいと考えています。夕陽ヶ丘線には限りませんが、特定路線の利用が伸びるような方法を検討していきます。

塚本会長 : これは夕陽ヶ丘線だけではなく、これから新しい路線を決めるということで、それを幹事会で決めていく、ということでした。夕陽ヶ丘線を選んでいただいても良いのでしょうか。

芝崎氏 : 良いです。

塚本会長 : 多田委員、いかがでしょうか。

多田委員 : 経験から言いますと、7ページに目的別時刻表がありますが、私は夕陽ヶ丘線に何回か乗ったことがあります。そうすると、南大通沿いにあるホームマックなどの商業施設に行くのは少し不便ですが、それ以外の大体のところは良いところで停まります。ですから、こういうので周知徹底すれば、もっと利用が多くなると思います。

鈴木委員 : わかればで結構なんですけど、人口減少率も関わってきます。今の北見市のここ1~2年はどれくらいなのでしょう。

塚本会長 : それは後でまたお知らせしますが、人数にすると2~300人くらいの減少だと思います。

戸田委員 : 合併した3自治区のほうが、減少率が高いです。

塚本会長 : いつもオホーツク総合振興局管内の人口が大きくダウンするのですが、北見市に人が集まり、そして北見市から人が出ていく、ということになっています。北見市では微減というくらいで推移しています。

多田委員 : 資料4の3ページの、モビリティ・マネジメントのターゲットとして、学生および生産人口層とありますが、生産人口層とはどういう層なのでしょう。

芝崎氏 : 基本的には、働く世代、ということになります。

多田委員 : これはバスに乗った人に、公共交通はこんなに便利なものなんだ、という何かを渡そうということですか。

芝崎氏 : そうです。

塚本会長 : 言葉が非常に専門的なものですが、いろいろな階層の人達に乗ってもらい、特にバスを利用しない学生などを乗せましょう、という考え方ですね。生産人口層の人達はほとんどマイカーで動く人達ですから。

では、先ほどのフィーダー系統の目標乗車人員数にお戻りいただいて、夕陽ヶ丘線の26年度の目標乗車人数を、361人の実績を3パーセント増やして372人にしたいという事務局からの提案がございましたが、いかがでしょう。392人というのが昨年のものでしたが、残念ながらこれを下回ってしまったので、今年は372人でいきましょう、ということでした。利用促進策を行いながら進めていきます、という提案ですが、よろしいですか。(はい)

塚本会長 : この後幹事会が開かれるということですので、今ここでは意向をうかがっていただいて、最終的には幹事会で内容の詳細を詰めていただく、ということでもよろしいですか。(はい) ありがとうございます。そうしましたら、夕陽ヶ丘線の乗車人員の目標を3パーセント増、ということと、川東・若松線につきましては、30人ということにしたいのですが、よろしいですか。(はい) ありがとうございます、そのように進めさせていただきます。

あと、公共交通利用促進策について何かご質問等ございますか。(なし) では、こういう形で進めさせていただきますし、詳細については幹事会に委ねたいと思います。

その他

塚本会長 : 次に、その他ということで、次回開催日程について事務局よりご連絡をお願いいたします。

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。その他の部分でございますが、交通計画のスケジュールでは、今年度以降につきましては、本格運行と並行する形で、新たな地域で実証運行を行う予定となっておりますが、今年度につきましては、新たな地域での実証運行は行わず、次年度に向けて、3自治区の担当者を含めて検討することとしております。なお、次年度に向けて内容等がある程度まとまりましたらご報告をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

次回、第3回目の交通会議であります。日程はまだ確定していませんが、8月中の開催を予定しております。案件につきましては、公共交通の利用促進策の検討状況と新しい交通システムの検討状況等について予定しております。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いたします。以上でございます。

塚本会長 : 次回開催は8月中にしたい、ということで、改めて皆様よろしくお願いいたします。その他、皆様から何かございますか。(なし) よろしいですか。平成25年度第2回北見市地域公共交通会議を終了いたします。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)