

北見市地域公共交通計画

概要版

(素案)

平成24年1月
北見市

北見市地域公共交通計画とは...



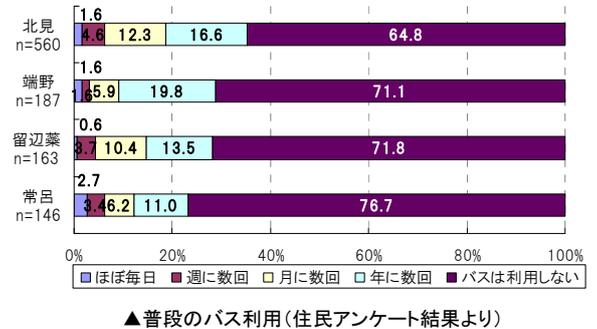
公共交通とは、鉄道、路線バス及びタクシーなどのことを言いますが、本計画では北見市内を運行する路線バスを重点に考えます。



Q. 何が問題になっているの？

→『現状』・『課題』で詳述

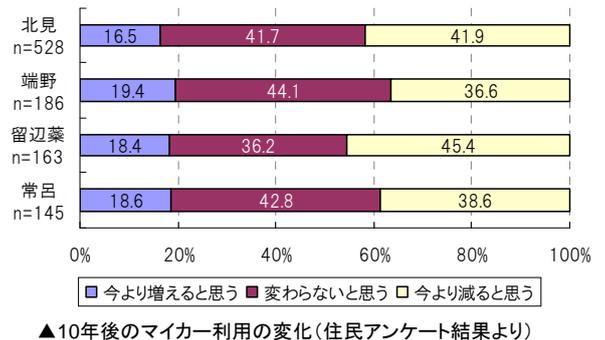
- A. 高齢化や人口減少、そしてマイカーの普及を背景としてバス利用者が減少しています。
- A. 市民の移動を支える「公共交通」なので、簡単に廃止するわけにはいかず、税金で一部の赤字補填を行いながら維持しています（北見市の赤字補填額は増加傾向にあります）。



Q. どうしてバスが大事なの？

→『課題』・『意義』・『基本理念』で詳述

- A. 仮にバスがどんどん衰退していく（減便、廃止など）とすると、高齢者や障がい者、学生をはじめとした「クルマを運転できない人」の普段の移動が大きく制限されてしまいます。
- A. 普段はクルマを利用して自由に移動している人も、怪我や病気、災害の時などの「クルマを使えないような事態」が起これば、代わりになる移動手段が不可欠です。
- A. 今後は「マイカーを使うことが減る」と考えている市民も多く、バスの必要性は一層高まると考えられます。



Q. 何を「計画」するの？

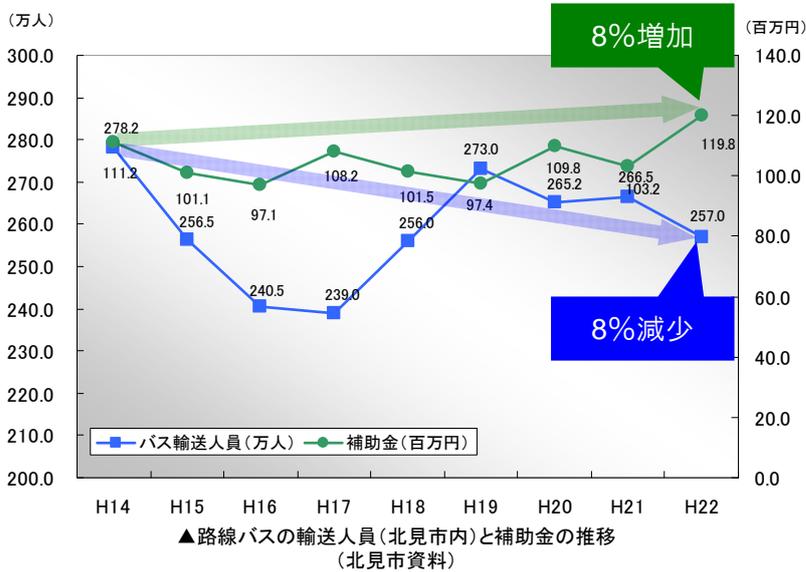
→『基本方針』・『アクションプラン』で詳述

- A. 「少しでもバスが利用しやすくなる」方法を、「バスのサービス（便数や経路、運行方法など）」や「バスの分かりやすさ」など複数の視点から考える「方針」を掲げます。
- A. この「方針」は、特定の路線やエリアでのバスの運行方法を具体的に決定するものではありません。各路線や各地域が抱えている問題、地域の特徴などを踏まえながら「バスを改善していくときの“考え方・進め方”」を示すものです。
- A. ひとつの路線、ある地域などの細かい単位から、自治区や北見市などの大きい単位まで、「計画」の対象となる範囲は幅広いものになります。上記の「方針」があることで、北見市の公共交通が「個別的にも（細かい部分でも）、全体的にも」同じ方向性を持ちながら改善していくことを目指しています。

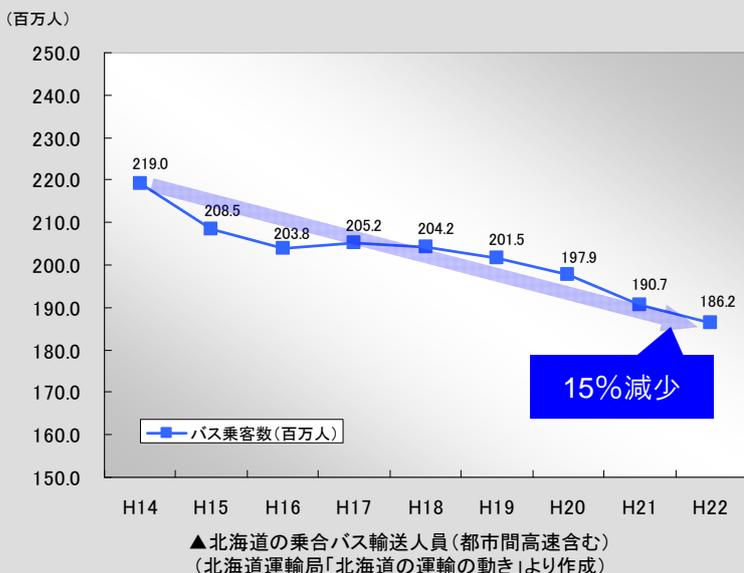
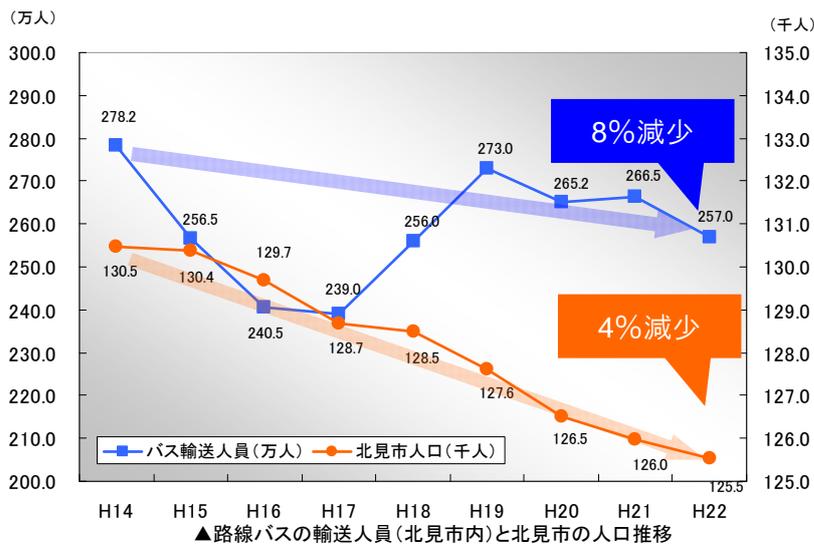
できるだけ多くの人々が“移動できる(生活できる)”ように配慮していくのが行政の役割です。だからこそ「公共の交通」を守り、育てていく必要があると考えます。そこで、そのための「指針」となる「計画」を策定します。

現状 ～バス利用者の減少～

少子化やマイカーの普及を背景として、バスの利用者数は減少してきました（※）。そして、「利用者の減少」により運送収入が減少した路線は、その維持が困難になることから、「減便」や「廃線」を余儀なくされることにつながりました。このことから、さらにバスの利便性を低下し、一層「利用者の減少」を招くという『負のスパイラル』に陥ってしまったと言えます。このような中、北見市では、国や道などと共に、路線を維持するための赤字補填（一部）を行ってきましたが、その額も約1億円に達する額となっています。



※グラフのデータは、合併前(平成18年3月以前)の留辺薬町、端野町、常呂町のデータを含んでいます。
 ※グラフの「路線バスの輸送人員」(北見市)では、平成14年度時点から記載していますが、20年程度前と比べると、バスの利用者数は半数程度まで減少しています。

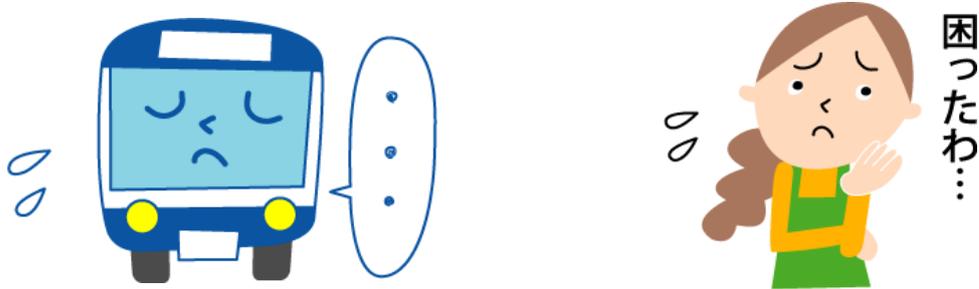


北見市だけの問題なの？

バスの利用者が減少しているのは、北見市だけではありません。北海道、全国においてマイカーの普及などを背景としたバス利用者の減少が続いています。一方で、近年では、自家用車（マイカー）の普及という傾向が落ち着き、その台数は減少傾向にあります。つまり、「マイカーは少なくなってきたのに、まだバス利用者が減っている」ということになります。この現象は、人々の「バス離れ」が深刻な事態となっていることの現れとも考えられます。

●衰退する路線バス

- ：バス利用者の減少により、市の財政負担（赤字路線への補助）額も増大してきました。
- ：バス事業者にとっても、様々な工夫をしてきましたが、全ての赤字が補填されるわけではないので、利用者が減り続ける限り、路線の削減（減便・廃止）を考えざるを得ないといった状況にあります。
- ：しかし、市民の生活を守るために、公共交通であるバスが不可欠であることは間違いありません。



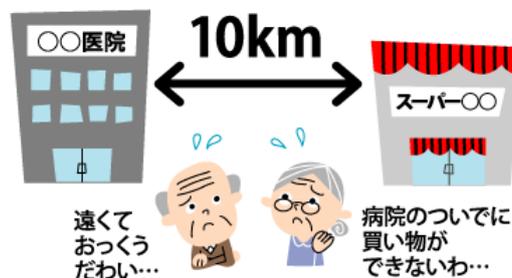
●交通弱者への対応

- ：高齢者や障がい者、学生を含めて「自由にクルマを運転できない人」は交通弱者と呼ばれます。
- ：特に、今後さらに進むであろう高齢化のことを考えると、クルマの運転をやめたとき、できなくなったときに「移動手段がない」という状況が生じることも考えられます。
- ：そして、今後の将来予測による高齢化の分布の推移を考えると、各地域で「必要とされる公共交通のサービスレベル」は常に変化していくことが予想されます。



●郊外化の進展と中心市街地の衰退

- ：移動手段が「クルマばかり」となって街や地域では、「クルマで行きやすい郊外に商業施設をつくる」、「クルマで暮らしやすい郊外で暮らす」など、自然と郊外化が進むことになります。
- ：これにより、商店などで賑わっていた中心街は衰退していき、「郊外の大きな通り沿いに大規模な商業施設が並ぶ」どこにでもある街ができあがってしまいます。
- ：そして、社会資本（道路・上下水道などのインフラ）の管理が不効率になる、無作為な開発によって大切な地域資源が減少する、画一的な街の創出により地域の固有性が喪失するなど、様々な問題が生じます。
- ：何より、色々な場所に「街の機能が分散」してしまうと、「クルマが利用できない人」の生活はどんどん不自由になっていきます。



★公共交通の再生、活性化に向けた取り組みが不可欠

- ：公共交通であるバスの活性化に向けた取り組みを展開し、少しずつでもバスの利用者が増えることで、市の財政負担を軽減することができます。
- ：バスの利用が増えることで、バス事業者が提供できるサービスの範囲が「自主的に」広がることも期待されます。それは、現在の「負のスパイラル」から「正のスパイラル」へと移行することにつながります。
- ：「公共交通が機能している地域＝公共交通が一定以上充実し、活用されている地域」では、人々の移動が活発になります（※）。「地域の元気＝地域の人々の元気」ですから、人々が活発に移動できる環境は、地域にとって不可欠なものなのです。

※仮にクルマしかなければ、運転できない人は運転できる人に頼るしかなく、その“制約”によって外出する機会が減ってしまいます。

★現行路線の見直しが必要

★さらに、「柔軟な路線、運行方法の改善」が継続的に必要

★具体的な“線”でなく「市民の生活の足を確保するために柔軟にサービスレベルを見直していくこと」、さらにそれは「一定の指針の下に行っていくこと」を明記した計画が必要

- ：「交通空白地（バスなどの公共交通を利用できない地域）」では、「マイカーなしでは生活が成り立たない」という大きな制限を受けています。特に交通弱者にとっては、大きな問題です。
- ：今後のさらなる高齢化を考えると、地域の姿は大きく変化していくことが予想され、変化に対応する「柔軟な公共交通サービス」の検討が「常に」に必要となります。
- ：そのためにも、「地域計画」を策定して、継続的な取り組みを行っていくことが必要です。

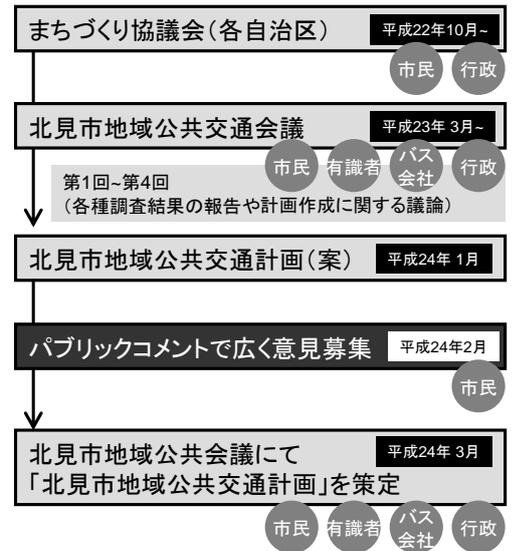
★街の魅力(固有性)を保つためにも、クルマに乗れない人が生活できるためにも、「公共交通を利用して暮らせる地域づくり」を考えることが必要(＝まちなかの活性化も期待できる)

- ：人々の「移動が成り立っているかどうか」ということは、人々の「生活が成り立っているかどうか」と言い換えられるほど、重要な問題です。
- ：「移動（交通）手段」と「生活」が大きく関係している以上、「生活の場」である街も、「移動」と大きく関係しています。
- ：つまり、街の郊外化や中心市街地の衰退（シャッター街の問題）なども、「移動」と深く関わっている問題なのです。
- ：「移動（交通）手段」について考えることは、「街のあり方」について考えることと密接に関係しているため、その取り組みには“息の長さ”が必要となります。この“息の長い取り組み”によってこそ、街の構造や雰囲気の“望ましい変化”を期待できるのです。
- ：このように、「公共交通への取り組み」が、市民のことを考えた「地域づくり」の一翼となるからこそ、「地域が良くなるために公共交通を考える」必要があるのです。

市民の意見は反映されるの？

● 計画策定までの流れ

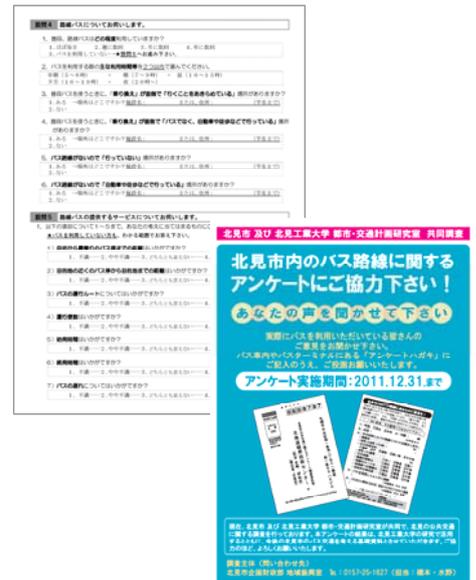
- 各自治区でのまちづくり協議会で、北見市における路線バスを中心とした地域公共交通の現状と課題を報告し、議論をスタートさせました。
- 各自治区の住民代表（まちづくり協議会の方等）、バス事業者、有識者、行政などでつくられる「北見市地域公共交通会議」を立ち上げ、複数回の議論を重ねてきました。
- バスを利用している人も、そうでない人も、できるだけ多くの市民の考えを把握するために、アンケート調査などの各種調査（下記参照）を行いました。



▲ 計画策定までの検討の流れ

● 市民を対象とした調査

- 市民の方の意見を把握するために、自治区毎に無作為抽出（高校生以上の方）によるアンケート調査票の配布を行いました。
【実施時期】平成23年10月
【配布数】 3,000部
【回収数】 1,087部（回収率：36%）

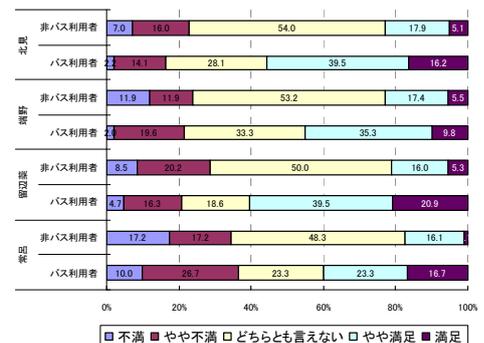


▲ 市民の方へのアンケート(左)
バス利用者へのアンケート(右)

- バス利用者の方の意見を把握するために、バス車内やバスターミナルにアンケート調査票（はがき）を設置しました。
【実施時期】平成23年11月~12月
【回収数】 187部

- バスの利用者が少なく、赤字による運行が続いている複数の路線を対象に、乗降調査（どこからどこまで、どのような目的でバスを利用しているかを把握する調査）を行いました。
【実施時期】第1回（夏期）平成23年10月
第2回（冬期）平成24年1月
※各回とも平日・休日1日ずつ

- その他にも、JR北見駅を利用している方へのアンケート調査などを行いました。

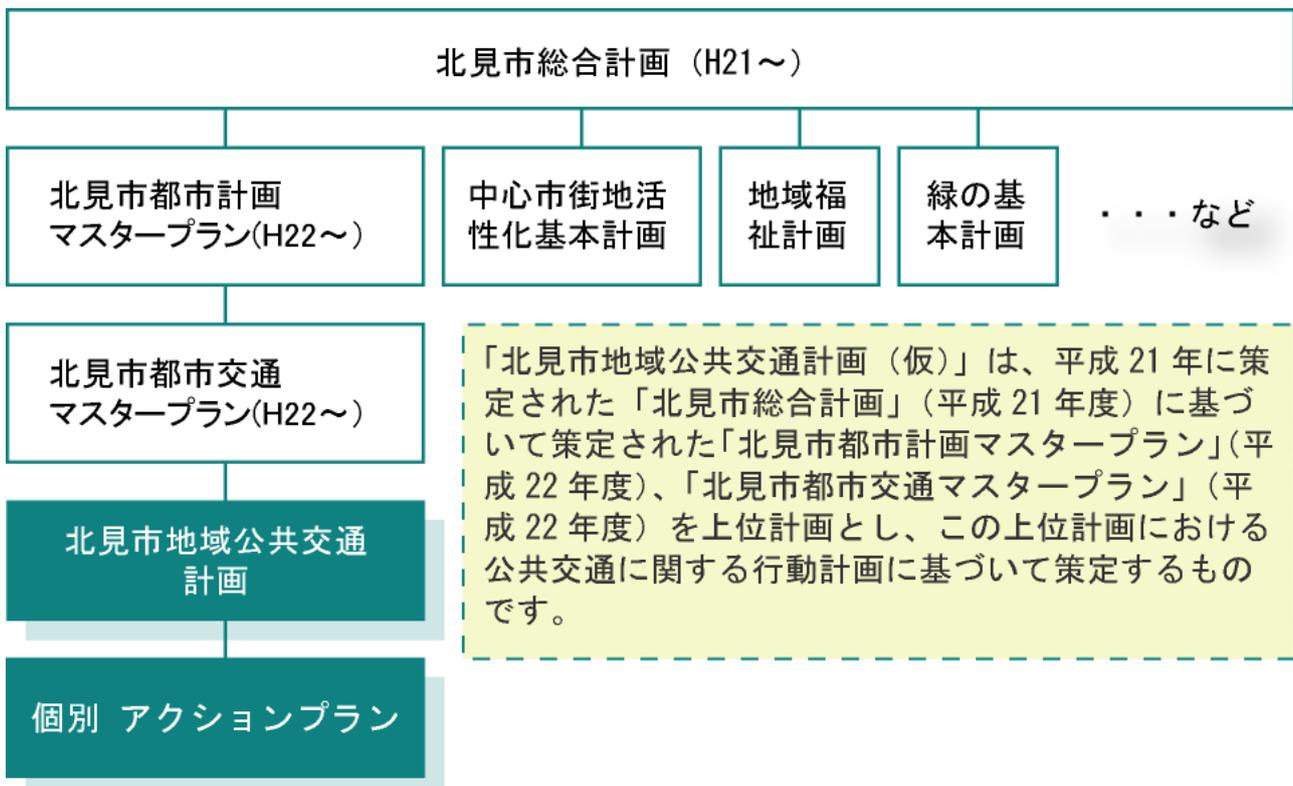
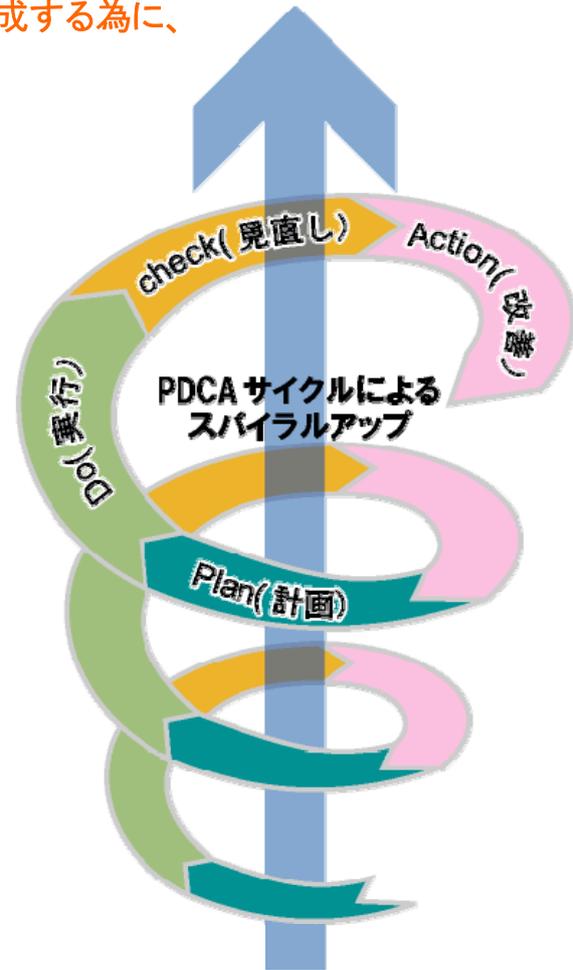


▲ 現在のバスに対する「評価」：バス利用者と非バス利用者の比較（住民アンケート結果より）

本計画は、地域状況の変化や交通に関するその他調査結果等を踏まえ、**PDCAサイクルによるスパイラルアップにより、計画目標に達成する為に、柔軟な見直し・改善を行います。**

◆運行計画に関するPDCAサイクルの例

Plan (計画)	各地域・エリアでのより良い公共交通のあり方を具体的に検討する(公共交通会議での議論・住民アンケート調査含む)
Do (実行)	実証運行
Check (見直し)	実証運行結果、利用者アンケート、住民へのヒアリング等を通して実証運行への評価を把握
Action (改善)	改善後に再度運行(改善が軽微な場合は本格運行) ※ただし、本格運行後も引き続きモニタリング調査等を通じてこれらのサイクルを継続



基本理念

『公共交通を活用したより豊かな社会』の実現

基本方針

I. 市民生活の基盤となる「移動手段」の確保

基盤をつくる

- 自動車以外の交通手段（＝公共交通）が存在するまちづくり
 - 面的な交通網整備による交通空白地の解消
 - 通院や買い物などの「日常生活」を営むために必要な交通網の実現

II. バス利用促進策の戦略的な展開

活用する

- 誰もが使いやすく、親しみやすい交通環境づくり
 - 新しい交通手段（デマンド型交通や新規路線など）の周知広報の徹底
 - 分かりやすいツール、手に入りやすいツールの充実
(時刻表・路線図などの適切な配布やweb上での配信)
 - 乗り換えなしで行き来できる範囲の拡大
(バスターミナルを起終点とした路線の見直し)
- 「バスを利用する」という意識づくり
 - モビリティ・マネジメントの知見に基づく「バスを利用しよう」という意識の活性化
 - ニュースレターなどによる継続的な情報配信と啓発活動
 - 市民ニーズの継続的な把握とバス利用意図活性化策を同時に盛り込んだ継続的な調査

III. 移動の活性化がもたらす「地域の活性化」

まちを豊かに

- 市民が集うまちづくり
 - 公共交通の充実による“まちなか”へのアクセス向上
 - 商店街や地域イベント等との連携によるバス利用促進と中心街活性化のパッケージ化
- 高齢者が元気なまちづくり
 - 高齢者が安全に安心して頼れる公共交通の実現
 - 高齢者の外出機会の創出とバス利用促進による相乗効果の発現
- 学生が活発なまちづくり
 - マイカーがなくても学生（大学生など）が活発に移動・活動できる公共交通の実現
 - 学生（大学生や高校生）との問題意識の共有による協働プロジェクトの実施

「公共交通を活用する」と「社会が豊か」になるの？

★ たくさんの人の「移動」が保障されます。

- ・「公共交通を活用する」社会では、多くの人の「移動手段の選択肢」にバスが入っています。
- ・そのため、バスの利用者が常にある程度確保され、バス会社も安心してよりよいサービスを提供することに専念できます。
- ・バスが元気に走りまわっていれば、「病気や怪我をした時」、「クルマで送ってくれる家族がいない時」、さらには「災害が発生して一時的にクルマが利用できなくなった時」などにも、クルマなどの代替手段（代わりの手段）として大活躍します。

★ 「まちなか」に活気が出てきます。

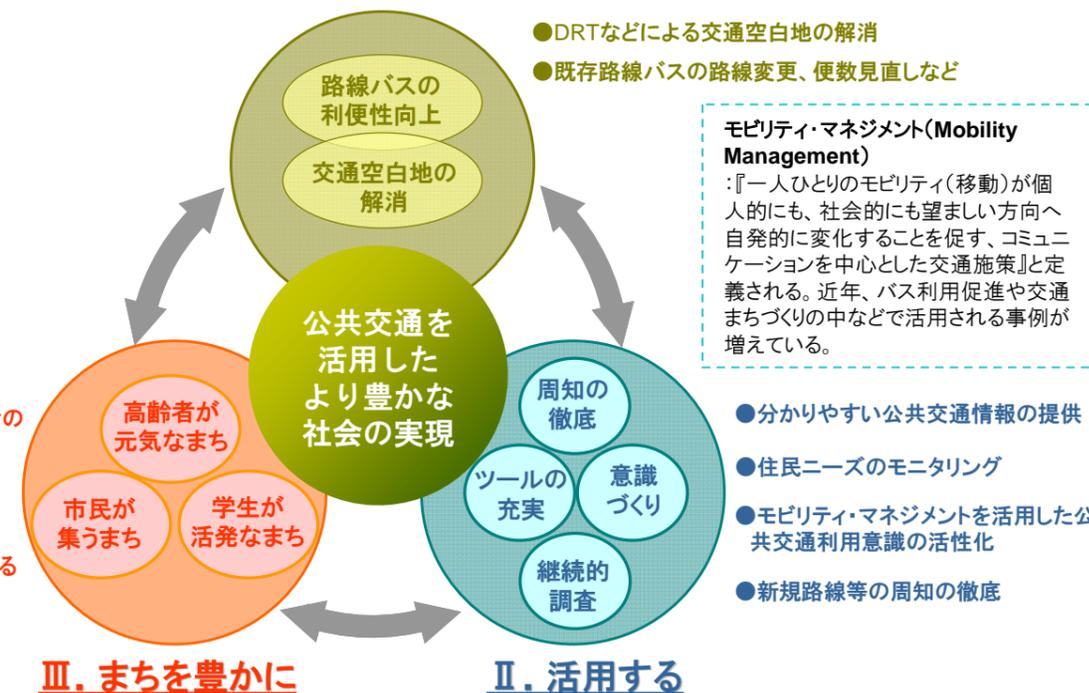
- ・北見駅周辺など、官公庁、病院、商店を含め、街の中心的な機能をもっている「まちなか」にはたくさんの路線が集まってきます。
- ・「まちなか」へのアクセスがよくなると、人々が「まちなか」に来る機会が増えてきます。
- ・すると、様々な商店や施設が、「まちなか」を魅力的なものにしようとしてより一層がんばり始めます。
- ・「まちなか」の魅力が増すと、さらに訪れる人が増え、まち全体が活気に満ちてきます。

★ まちの「地域らしさ」を保てます。

- ・「まちなか」が元気になると、商店などのお菓子屋さん、呉服屋さん、雑貨屋さんなどの「地域のお店」が活気づき、“店仕舞い”をせずに次の代へと残されることもあるかもしれません。
- ・また、新しいお店の開店やイベントなどの取り組みも活発に行われ、新しい「北見らしさ」も生まれてきます。
- ・行き過ぎた郊外化が抑制され、長い目で見れば「どこにでもある街」ではなく、北見らしい街の景観が形成されてきます。

I. 基盤をつくる

- DRTなどによる交通空白地の解消
- 既存路線バスの路線変更、便数見直しなど



A. 路線の変更・新設

■内容

- 既存のバス路線の変更:利用者目線での改善
→ 経路・時間(便数)・乗車運賃の変更
- バス路線の新設:潜在需要を見極めた運行
→ 既存路線を廃止して新規路線を運行 ※「B. DRTの導入」も含めて検討

■方法

- 検討地域住民へのアンケート調査(細かいエリアでの移動の把握=需要の把握)
- 路線の検討・地域住民への説明
- 実証運行 ※必要性が明白な場合は当初から本格運行する場合もある
- 本格運行

■想定路線(案)

- 北見自治区:豊地線、北光線、若松線、大正線 など
- 端野・常呂自治区:常呂線



★各プランで連動した実施
★公共交通の一体的整備

B. 新たな交通システムの導入

■内容

- 需要応答型の交通システム「デマンド型交通(DRT: Demand Responsible Transport)」の導入(乗合タクシーなど):交通空白地の大幅な解消
- 不定期定路線 など、エリアの特性に合わせて最適な運行システムを採用
※現在の交通空白地に加え、「A. 路線の変更・新設」による「路線バス勢力圏」の変化も考慮する

■方法

- 検討地域住民へのアンケート調査(細かいエリアでの移動の把握=需要の把握)
- 運行方法の検討・地域住民への説明
- 実証運行 ※新しい交通体系であるため、必ず実証運行期間を設ける
- 本格運行

■想定エリア(案)

- 北見自治区:郊外の地域
- 端野自治区:既存路線外の地域
- 常呂自治区:既存路線外の地域
- 留辺蘂自治区:既存路線外の地域



★モビリティ・マネジメントの手法を援用した調査・周知活動を実施
★利用促進の徹底

C. バスの利用促進策(モビリティ・マネジメント)の推進

■内容

- 積極的な利用促進:モビリティ・マネジメントの手法・知見を用いたバス利用促進、利用意識の活性化(※)
※「自動車が生活の中心になっている地域」では、「便利なバス」を実現しても、利用につながらない。
※「便利なバス」とは、運行方法だけでなく、「いかに分かりやすく伝えるか」という「情報の質と発信方法」が十分に検討されることが不可欠。

モビリティ・マネジメント(Mobility Management)

:『一人ひとりのモビリティ(移動)が個人的にも、社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策』と定義される。近年、バス利用促進や交通まちづくりの中などで活用される事例が増えている。

■方法

- ニュースレターの発行:交通(の改善)に関する情報を定期的に発信
- 実証・本格運行の周知(チラシ・時刻表等):周知の徹底
- 「北見市公共交通マップ」の作成:継続的に活用可能な市内全域の交通マップ
- 行動プラン法等を援用したアンケート調査の実施:「利用状況の把握」と「利用促進」がセットになった調査
※いずれも、動機付け情報(バスを使ってみようかなと思うきっかけとなるような情報)も適宜掲載



★PDCAサイクルの徹底

★計画の期間：個別のアクションプランをPDCAサイクルにより進めていながら、本計画に基づいて集中的に施策を展開する期間を平成24年度から平成28年度の5年間とする。

●住民説明会：特に実証運行前後、本格運行前に重点的に実施

●利用促進(モビリティ・マネジメント)：動機付け冊子、時刻表などをセットとしたTFP、ニューズレター配布など

※「まちを豊かに」する取り組みは、利用促進・普及啓発を兼ねた取り組みとしてイベントやモビリティ・マネジメントを通して実施

A. 路線の変更・新設

B. 新たな交通システムの導入

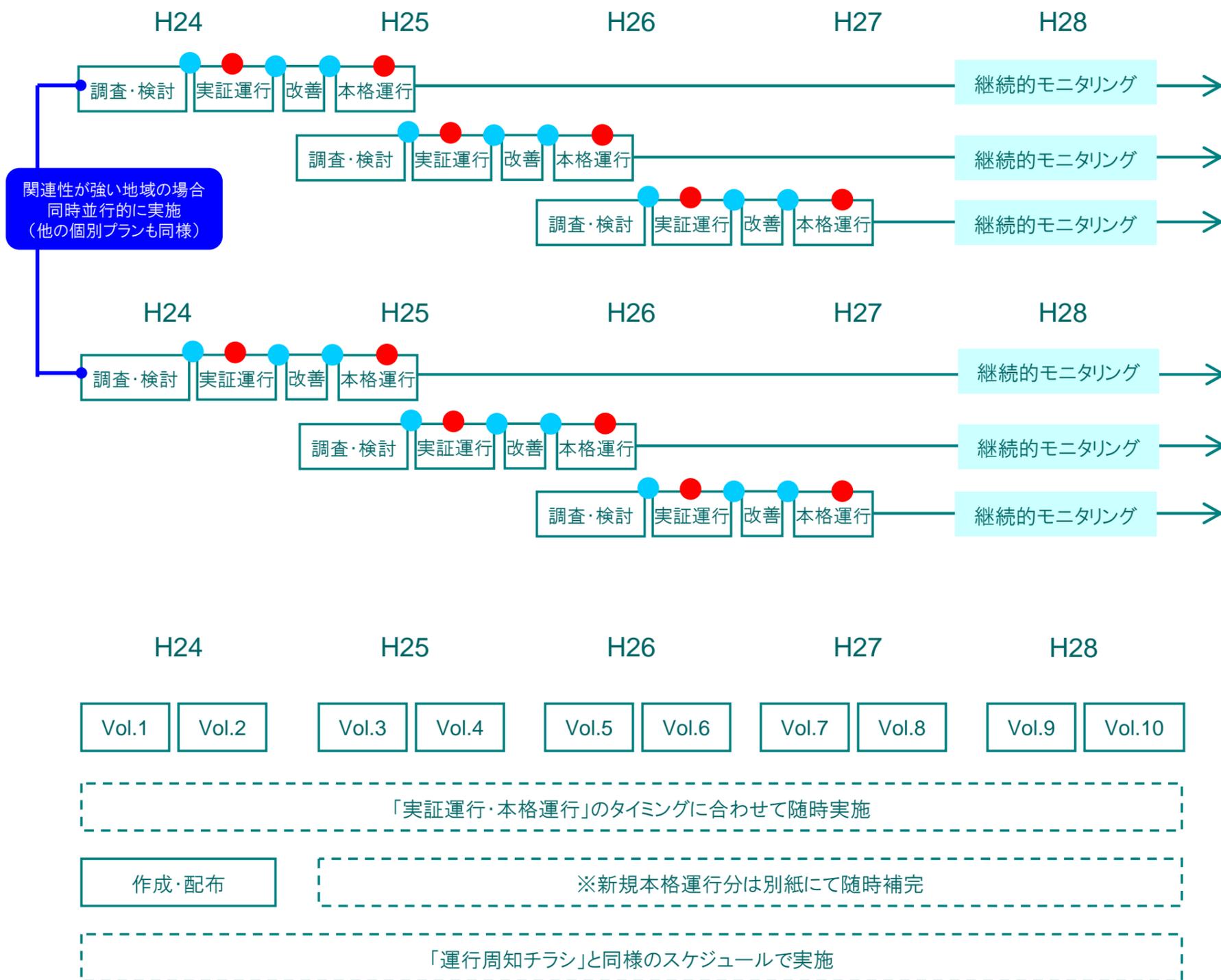
C. バスの利用促進策（モビリティ・マネジメント）の推進

■ ニューズレター

■ 運行周知チラシ

■ 北見市公共交通マップ

■ 利用促進を兼ねたアンケート調査



必要に応じて計画全体の見直し・改善