

答 申 書

～北見自治区における公共交通のあり方について～

平成22年12月
北見まちづくり協議会

平成22年12月17日

北見市長 小谷 每彦 様

北見まちづくり協議会
会 長 長谷川 豊

北見自治区における公共交通のあり方について（答申）

平成22年7月23日付で諮問のありました北見自治区における公共交通のあり方について、慎重に協議を重ねました結果、別紙のとおり答申いたします。

記

【諮問事項】

北見自治区における公共交通のあり方について

【答申にあたって】

本協議会は、公共交通のあり方の議論進行のベースとなる視点を以下のとおり設定して協議を行いました。

- 1 既存バス路線に対する利用者側からの意見
- 2 新規路線に関する要望
- 3 交通空白地への対応
- 4 中核都市としての隣接市町との交通網の確保
- 5 二酸化炭素削減に対する公共交通機関の重要性
- 6 自家用車から公共交通機関への乗り換えの機運づくりの必要性
- 7 北見市全体の総合交通計画作成への示唆

市長におかれましては、本答申の内容を十分検討し、各種交通施策の実施に向けて取り組むよう要望するとともに、今後の少子高齢社会に対応し、市民が利用しやすい公共交通体系が構築されるよう望みます。

○ 北見自治区における公共交通の現状と課題

1 バス事業者を取り巻く環境とバス路線の維持について

近年、人口減少やマイカー利用の増加などにより、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、バス事業者を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。

ほとんどのバス路線が赤字運営を余儀なくされ、国・道・市からの補助金により維持している状況です。

今後、利用者の減少により市からの補助金がさらに増加していくことになれば、バス路線の維持が困難になることが懸念されます。

2 高齢化・核家族化問題について

北見市は高齢化・核家族化が進行しており、将来的には高齢者世帯が増加すると見込まれています。

自ら自動車を運転できない高齢者の中には、「自宅が中心部から離れている」、「自宅から停留所までの距離が遠い」、「送迎してくれる親族がない」などから、買い物や通院ができなくなるといった問題が発生することが懸念されます。

3 既存バス路線の状況について

北見自治区の主な交通手段であるバス路線はバスターミナルを中心に放射線状に運行されているため、他地域へはバスターミナルで乗り換えて移動しなければならないことが多いといった不便さがあります。

また、郊外にはバス運行の空白地帯が存在し、バスを利用したくても利用できないといった課題もあります。

特に、自ら自動車を運転できない高齢者・障がい者・学生などの交通弱者にとっては、公共交通は不可欠であり、現状のバス路線の改善が必要とされています。

4 環境問題について

マイカー利用は便利な反面、公共交通の衰退を加速させるとともに、地球温暖化の原因とも言われている二酸化炭素の排出量を増加させます。

このことから、マイカー利用から公共交通利用への転換が求められています。

○ 北見自治区における公共交通への提言

1 既存バス路線に対する利用者側からの意見

- (1) 市街地が拡大していることから、市内バス路線統一料金区間の延長を検討すべきと考えます。
- (2) 利用者の要望を把握し、利用状況を分析するため、調査の実施が必要と考えます。
- (3) バスカードと商業系のポイントカードを連携したサービスの導入など、利用者の拡大を目指した取り組みが必要と考えます。

2 新規路線に関する考え方

- (1) 西部地区には大きな商業圏がありますが、東西を結ぶ路線は運行されているものの国道と夕陽ヶ丘通など南北を結ぶバス路線がありません。
また、東三輪から西三輪にかけての三輪通沿いや南部の無加川町の西 6 号周辺は、住宅や店舗が立ち並び人口が増加していることから、この地域には新たな循環バスの導入が必要と考えます。
- (2) 公共施設（道立及び市立体育センター）と主な医療施設（北海道立北見病院・北見赤十字病院）、大型商業施設間を結び、北見工業大学や日本赤十字北海道看護大学などの多くの学生も利用できるよう、夕陽ヶ丘通を通るバス路線が必要と考えます。

3 交通空白地への対応

(1) 基本的な考え方

利用者の少ないバス路線は、市からの運行補助がかさんでいる現状から、路線のあり方について見直しを行う必要があります。

見直しにあたっては、下記の交通手段を参考とするよう要望します。

- ① デマンド交通（バス・タクシー）の導入
- ② コミュニティバスの導入
- ③ 一般住民が混乗するスクールバスの活用
- ④ NPO 法人などが行う地域密着型交通の活用

(2) 拠点の設置

- ① 各地区に核となる拠点（駅・バス停）を位置づけ、拠点間を既存バス路線網の活用やデマンド交通等で接続させることが有効と考えられます。

② バスの待ち時間に利用者同士がコミュニケーションを図ることができるよう、拠点となるバス停は公共施設や商業施設などに設置することを考慮すべきと考えます。

③ 拠点となるバス停には、自転車置き場を設置することに配慮すべきと考えます。

(3) 郊外について

利用者が少ないバス路線は廃止すべきと考え、デマンド交通（バス・タクシー）やコミュニティバスなどへの転換が必要と考えます。

併せて、路線バスが運行されていない郊外においても、新たな交通手段の導入が必要と考えます。

4 中核都市としての隣接市町との交通網の確保

当市は行政、商工業、医療・福祉、教育・文化、農林水産業など、さまざまな分野でオホーツク圏域の拠点都市を目指しています。

他市町村との積極的な人的交流が図られるよう、公共交通の維持・確保を望みます。

5 二酸化炭素削減に対する公共交通機関の重要性

(1) 官公庁をはじめとする市内事業所の公共交通利用促進に対する施策など、環境に寄与する取り組みが必要と考えます。

(2) バスや市の公用車にバイオディーゼル燃料（BDF）を使用するなど、市民の環境意識が向上するような取り組みが必要と考えます。

6 自家用車から公共交通機関への乗り換えの機運づくり

(1) 便数や料金を改善するなど、一部のバス路線をモデルとしてマイカー通勤から公共交通通勤へ転換する機運づくりが必要と考えます。

(2) バス利用者数増加が図られるよう、現在実施されているバスカード購入による特典（積み増しプレミア・乗り継ぎ割引・中心街割引など）の住民への周知や積極的なサービス拡充の取り組みが必要であると考えます。

7 北見市全体の総合交通計画策定に向けて

(1) 交通体系の再編を行う際は、地域住民のニーズを把握するための調査が特に必要と考えます。

- (2) 市街地と郊外で求められる利便性の違いを認識し、それぞれ違う手法で試験運行を積極的に実施するとともに、結果分析と検証を行う仕組みづくりが必要と考えます。

- (3) 公共交通利用者を拡大するためには、市民一人ひとりが公共交通の大切さや必要性などを理解することが必要です。このため、市民意識啓発のための施策が重要と考えます。

北見まちづくり協議会

	氏 名
会 長	長 谷 川 豊
副 会 長	寺 西 政 二
委 員	天 野 浩 一
委 員	大 越 祥 司
委 員	多 田 昇
委 員	橘 邦 彦
委 員	辻 悦 郎
委 員	福 地 章 子
委 員	萬 谷 純 子
委 員	村 瀬 信 一
委 員	森 田 政 大
委 員	柳 原 光 代
委 員	山 川 尚 子
委 員	吉 野 木 の 実
委 員	米 森 久 雄

(委嘱期間：H22.6.14～H24.6.13)