

# 答 申 書 (案)

～常呂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

常呂まちづくり協議会

## 【答申にあたって】

常呂自治区の公共交通機関は、過疎化やモータリゼーション進行の影響を受け、昭和62年3月20日に旧国鉄湧網線が廃止された以降、バスにより住民の足を補完していますが、近年は、さらに少子化に伴う人口の減少やマイカー利用の増加によりバス利用者の減少が著しく、減便や路線の縮小が進んでいる状況にあります。

しかし、日常生活や社会経済活動を支える基本的な社会基盤として公共交通機関が果たす役割は極めて重要であり、今後ますます進行する高齢化や集落の過疎化に対応するためにも、地域の現状とニーズを踏まえた公共交通体制の構築を推進していく必要があります。

常呂まちづくり協議会では、常呂自治区の公共交通の現状と課題について再認識するとともに、今後の常呂自治区の公共交通の効率化及び活性化について、市民的感觉をもって議論を重ねてまいりました。

市長におかれましては、本答申を十分尊重いただき、快適な住み良いまちづくりにつながる公共交通体制の再構築について、積極的に取り組まれるよう要望いたします。

常呂まちづくり協議会では、次の視点を議論のポイントとして設定し、協議を行いました。

### 【諮問に対する視点】

- (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の作成への示唆

## ○ 常呂自治区における公共交通の現状と課題

### 1 既存バス路線の状況について

常呂自治区では、生活交通路線として民間バスが2社3路線と北見市営バス2路線が運行されており、そのほかスクールバス2路線、通院バスが週2回の運行をしています。

導入経過や用途、便数、運行経路にはそれぞれ違いがあり、その時代における住民ニーズを考慮した結果が、現状の公共交通体系として構築されたものと考えられますが、利用者の向上と運行体制の効率化が課題となっております。

#### ① 北見バス（民間：生活交通路線）

北見自治区と常呂自治区を結ぶ唯一の民間公共交通路線ではありますが、料金と利便性がネックとなっており、北見一端野間においては一定程度の利用があるものの、常呂自治区における利用者は極めて少ない。

また、これまでは生活交通路線として、国・北海道の補助を受けて運行してきましたが、平成22年度より単独路線となったことから、北見市の負担増が想定されており、当該路線のあり方が課題となっております。

#### ② 網走バス（民間：生活交通路線）

これまで湧網線代替バスとして、常呂自治区と網走市、または、佐呂間町、湧別町へ運行していましたが、利用者の減少に伴う運行費の自治体負担の増加や関係自治体における公共交通体系の見直しなどの関係から、平成22年9月30日をもって廃止され、現在は常呂自治区と網走市を結ぶ民間公共交通路線として、1日2路線7往復便が運行され、主に網走市への通学・通院に利用されています。

新路線運行から日が浅いため、一定程度利用状況が把握できた段階での検討が必要となります。

#### ③ 北見市営バス（生活交通路線）

北見市が運行する公共交通路線で、民間事業者への運行委託により実施されています。常呂自治区内の岐阜・栄浦地区を循環しており、1日6往復便の運行がされていますが、一部同地区のスクールバスも兼ねているため、通

学での利用がその体勢を占めている現状にあります。

利用形態が通学に偏っていること、また、路線が網走バスと一部重複していることなどから、効率的な路線の検討が必要となっています。

#### ④ スクールバス

常呂中学校へ通う生徒の送迎用で、A線（日吉・福山・豊川方面）、B線（岐阜・富丘・共立方面）の2路線が運行されており、それぞれ登校1便、下校2便が運行されています。

また、通学以外では、課外授業や研修での利用のほか、部活動などの大会派遣用として利用されています。

運行は、民間事業者への運行委託により行われております。

#### ⑤ 通院バス

北見市が民間事業者への運行委託により実施しているもので、常呂自治区に居住する無医地区（日吉）住民及び交通弱者等が、常呂自治区の医療機関へ通院する手段として、マイクロバスにより週2回、3往復便の送迎を行っています。

運行ルートが北見バスやスクールバスと重複する部分があることから、効率的な運行体制の検討が必要と考えられています。

## 2 高齢化問題について

常呂自治区の65歳以上の高齢化率は、平成21年度末で30.5%と高く、少子化が進む現状においては、今後ますます高齢化率が高く推移していくことが予想されます。

現在、普通に自動車を運転されている方が、将来的には高齢のために運転することができなくなった場合に、通院や買い物などの日常生活において苦慮することが懸念され、高齢者に優しい公共交通対策の検討が必要です。

## ○ 常呂自治区における公共交通への提言

### 1 既存バス路線、利用者側からの意見

北見バスが運行する常呂線については、北見自治区と常呂自治区を結ぶ重要な路線であり、新市としての一体感や利便性を実感できる路線として見直す必要があります。

常呂自治区からは、北見赤十字病院等の通院に利用されているケースが多いと考えられますが、現行の路線では病院を経由しないため、バスターミナルから徒歩またはタクシーに乗り換えて病院へ通われており、高齢者や体の不自由な方が多いと思われることから、利用者に配慮した路線、運行ダイヤの検討が必要です。

また、バス利用の主体としては児童生徒がその対象に挙げられると考えられますが、北見・常呂間の運賃は往復3,600円と児童生徒が簡単に負担できる金額ではなく、利用者の構成や用途・目的を分析し、利用者の増加につながる利用しやすい料金設定、路線、運行ダイヤの検討が必要であると考えます。

通院バスについては、路線がスクールバスと類似しており、また、北見バスとも一部重複している部分があることから、通院バス利用者をスクールバスに混乗させることで、効率的な運行に結びつくものと考えられます。

なお、これらの実施に当たっては、スクールバスの増便（昼時間の1往復便及び休校日などの運行）と部活動など行事の際の対応が別途必要となります。

現在、北見市では70歳以上の高齢者及び障がい者を対象に無料バス乗車証を発行していますが、公共交通網が整っていない常呂自治区にあっては、現実的に利用しにくい状況もあり、一部住民からは、旧常呂町が実施していた助成チケット制度を希望する意見も多く、地域の実情にあった制度の見直しについて検討していく必要があります。

一方で、無料という制度に疑問を持つ意見もあります。路線を維持していくためには、利用者の状況や自治体の負担がポイントになってくると考えられますが、高齢者や障がい者のみを対象とした無料制度では効果が低いと考えられ、利用収入及び利用者の向上を図るためにも、広くすべての利用者に負担可能な一定の金額を負担いただくことが必要であると考えられます。

## 2 新規路線に関する考え方

市街地におけるバス運行の空白地帯としては、豊浜・弁天地区が挙げられており、既存バス路線の延長など、新たな対応の検討が必要であると考えます。

## 3 交通空白地への対応

常呂自治区の交通空白地としては、主要道路である国道238号線、道道北見常呂線から離れる農山村部がそれにあたるものと考えられます。集落人口が少なく、分散型の集落であることから、コミュニティバスやデマンド型タクシーなど、少数利用者に対応した公共交通手段の導入の検討が必要であると考えられます。

## 4 中核都市としての隣接市町との交通網の確保

北見市はオホーツク圏域の拠点都市としての使命をもっており、圏域の公共交通の中心地として、各自治体からの期待も高いと考えられます。

圏域の市町村、さらには隣接する圏域との交流の促進が、北見市、強いてはオホーツク圏域全体の発展につながるものと考えられることから、公共交通の維持・確保対策について、積極的に対応されることが望まれます。

## 5 二酸化炭素削減に対する公共交通機関の重要性

バイオディーゼル燃料（BDF）が使用できるバスを導入するなど、市民の環境意識の向上につながるような取り組みを、自治体と事業者が連携して実施していくことが必要です。

## 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

路線・便数・料金の見直しのほか、分散型の集落に対応したデマンド型輸送サービスの導入など地域状況に即した利用しやすい環境の整備が必要です。

また、ユニバーサルデザインを意識した誰でも安心して利用できる車両の導入も有効な手段であると考えられます。

さらにバス交通情報の提供など、公共交通の重要性を認識するための意識啓発も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

交通基盤は社会生活において極めて重要な社会基盤であり、公共交通はその中心となるものです。

再編・整備にあたっては、各自治区の状況や地域住民のニーズを踏まえた検討が必要であり、実態調査の実施など住民の意向を把握する機会が必要です。