

# 津別町地域公共交通総合連携計画

平成21年3月

津 別 町

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された「津別町地域公共交通活性化協議会」における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として津別町が作成したものである。

## 目 次

第 部 津別町地域公共交通総合連携計画	1
1. 津別町の公共交通の課題	1
（1）公共交通が担うべき機能の見直し	1
（2）地域の状況に見合った運行形態の導入	1
（3）運行業務の効率化	1
（4）高齢者などの利用を想定した利便性の向上	2
（5）町内の公共交通の横断的な管理	2
2. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	3
3. 計画の区域	3
4. 計画の目標	4
（1）津別町の公共交通が担う役割について	4
（2）短期目標	5
（3）中長期目標	6
5. 計画期間	7
6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	8
（1）短期目標の達成に向けた事業	8
（2）中長期目標の達成に向けた事業の方向性	11
7. その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項	14
第 部 津別町の現状	15
1. 地域の概要	15
（1）地勢	15
（2）人口	16
（3）主要施設の分布	17
（4）近隣市町村間での移動実態	18
2. 津別町の公共交通	19
（1）路線バス	19
（2）スクールバス	23
（3）その他の交通資源	24
第 部 津別町の公共交通に関する調査結果	25
1. 調査の概要	25
（1）アンケート調査	25
（2）簡易乗降調査	26
（3）詳細乗降調査	26
（4）ヒアリング調査	26
（5）地域区分について	28
2. 住民の移動実態	29
（1）相生・開成地区	29
（2）上里地区	34
（3）二又・沼沢地区	39
（4）その他の地区	42
3. 公共交通の利用状況	44
（1）町営バス相生線・開成線	44
（2）町営バス上里線	50
（3）町営バス二又線	52
（4）その他の公共交通について	54

4 . 公共交通へのニーズなど .....	55
( 1 ) 相生・開成線沿線地区 .....	55
( 2 ) 上里線沿線地区 .....	58
( 3 ) 二又線沿線地区 .....	62
( 4 ) その他の地区 .....	67
5 . 公共交通への行政負担額の状況 .....	70
( 1 ) 町営バス .....	70
( 2 ) スクールバス .....	73
( 3 ) 福祉バス .....	73
6 . 今後の人口動向 .....	74

## 第 部 津別町地域公共交通総合連携計画

### 1 . 津別町の公共交通の課題

津別町の公共交通の現状整理（第 部参照）と、アンケート調査およびヒアリング調査による津別町住民の移動実態やニーズなど（第 部参照）を総括すると、津別町の公共交通の課題は以下のとおりとなる。

#### （ 1 ）公共交通が担うべき機能の見直し

津別町では市街地に人口や生活関連施設が集中しているものの、中心部から 20km 以上離れた中山間地域にも集落が形成されており、住民の移動手段は自家用車が中心となっている。町営バスは大型車両による定時・定路線の運行形態であるため、郊外の低人口密度地域や、通学利用のない日中の時間帯も大型車両が運行しており、乗車数が数名、もしくはいない便があるなど、運行効率が悪い状況にある。

広範囲に渡る町域で安定して交通サービスを提供するためには、住民の移動実態とニーズを踏まえて、公共交通として「どの部分」を「どこまで」、そして「いつまで」住民の移動をカバーすべきかを見直した上で運行することが必要である。

#### （ 2 ）地域の状況に見合った運行形態の導入

町営バス路線の中には、相生線、開成線のように通学時間帯に 40 名近い利用があり、一定の公共交通需要が見込まれる路線と、二又線や上里線のように利用者が多いときで 5 名程度、少ないときは乗車数がないというような採算性の厳しい路線が混在している。また、町営バスは通学利用が中心となっている中、今後津別町の 5～19 歳人口は平成 32 年までに現在の 6 割未満にまで減少する見込みとなっており、今以上に厳しい運営となっていくことが想定される。

今後地域交通を維持・存続していくためには、ある程度の事業性を確保していくことが重要であり、二又・沼沢地区や上里地区などの人口密度の低い地域においては、小規模需要に適した運行形態の導入を検討していくことが求められる。

#### （ 3 ）運行业務の効率化

地域では、特に通学と通院の移動手段として公共交通の維持を望む声が聞かれ、公共交通事業においては一定のサービス水準を維持していくことが求められる。町営バスは、支出に占める運賃収入の割合が低く、補助金を合わせても赤字運営となっており、収支差額は町の一般財源や代

替輸送確保対策事業基金で埋め合わせている状況にある。

サービス水準を維持しつつ、逼迫した町財政の中で公共交通を維持していくためには、車輛台数や人員配置を見直すなど、運行業務を効率化していくことが必要である。

#### ( 4 ) 高齢者などの利用を想定した利便性の向上

津別町の高齢者の割合は増加傾向にあり、平成 32 年には総人口に占める 65 歳以上の高齢者は 4 割を超え、うち半数以上は 75 歳以上の高齢者となる見込みである。

高齢化にともない今後見込まれる自家用車から公共交通への移動手段の移行を見据えるととも、現状においても「利便性が高まれば今後町営バスを利用する可能性がある」という意見が見られることを踏まえ、公共交通の利便性を高めていくことが重要である。

#### ( 5 ) 町内の公共交通の横断的な管理

津別町内では、津別町、教育委員会、民間バス事業者の運営により、町営バス 4 路線、スクールバス 3 地域、民間の路線バス 1 路線が運行されており、これらのバスの間では、路線が重複する、乗り継ぎの接続が悪いといった状況が見られる。

路線の重複の解消や乗り継ぎの円滑化については、それぞれのバスの運行を総合的に管理することが求められる。また、前述した、小規模需要に適性のある運行形態を導入するためには、需要に応じた車両配置が必要となり、地域のさまざまな交通資源を横断的な管理が望まれる。

## 2 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

津別町は中山間地が多くを占める広範囲な町域に人口が散在しており、町民の移動手段は自家用車を中心となっている。しかし、高齢化にともない自家用車の利用は減少していくことが想定され、日常生活における移動手段として、公共交通の重要性が今後高まっていくものと考えられる。また、現状においても、学校から離れた地区の児童生徒の通学手段として、そして病院から離れた地区の高齢者の通院手段として、公共交通の存続を求める切実な声がある。

津別町の公共交通は、町内を広く運行する町営バス4路線、町内の小中学校への通学用スクールバス3路線、そして一部地域を運行する民間の路線バスという体系となっており、多くが町の財源により運営されている状況にある。平成32年には人口が現在の75%程度に減少し、高齢化率は40%を超えることが想定されるなど、町財政の悪化が懸念される中で、今後の公共交通の運営は厳しさを増すことが想定される。

以上の津別町の状況を踏まえ、本計画では、今後の過疎高齢化社会において町民の移動手段を確保しつつも事業効率のよい、持続可能な交通体系を構築することを目指す。また、本計画は上位計画である津別町総合計画、および津別町住生活基本計画を踏まえて実施し、あらたな交通体系の構築とともに、津別町のまちづくりの推進を図っていくものである。

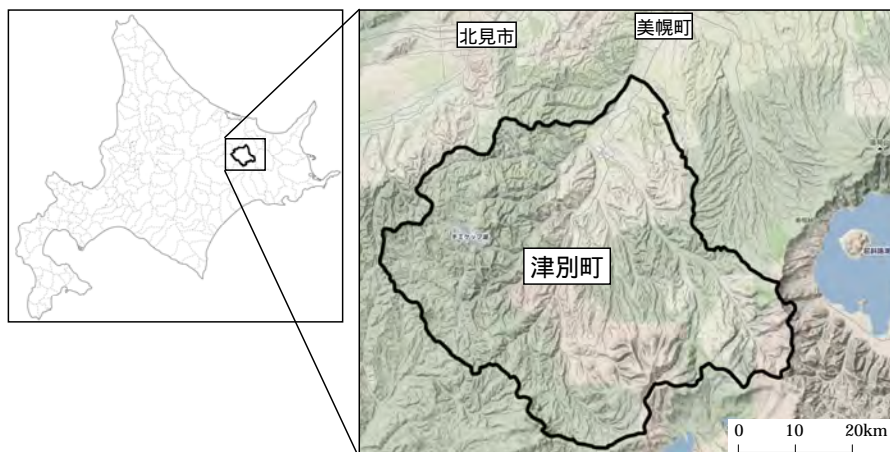
### - 計画の基本方針 -

今後の過疎高齢化社会で町民の移動手段を確保しつつも事業効率のよい、  
持続可能な交通体系

## 3 . 計画の区域

津別町の町域は広範囲に渡り、公共交通は中心市街地から郊外の中山間部まで広く運行しているため、地域公共交通総合連携計画の対象とする区域は津別町全域とする。

図表 -1 津別町の位置



## 4 . 計画の目標

### ( 1 ) 津別町の公共交通が担う役割について

本計画では、広い町域において移動手段を効率的に提供するために、公共交通が担うべき役割を明確化し、津別町の公共交通が目指すサービス水準を以下の通りに定める。

対応する移動の内容 ~ 住民の移動の「どの部分」をカバーするか

【通 学】高校生を含む町内の児童生徒の登下校

【通 院】2次医療圏が担う医療サービスの受診

【買い物】日常生活に必要な消費行動（食料品および日用品の購入）

サービスの提供範囲 ~ 住民の移動を「どこまで」カバーするか

【空間的範囲】

- ・ 出発地...現在の路線バス・スクールバス運行範囲
- ・ 到着地...通 学：津別町の小中高校、北見市および美幌町の高校  
通 院：津別町、美幌町、北見市の主要病院  
買い物：津別市街の主要店舗

【時間的範囲】

- ・ 通 学...通常の登下校時間（部活後の下校など、通常より遅い時間の下校は対応できない場合もある）
- ・ 通 院...平日の受診
- ・ 買い物...平日および土日祝日の来店

サービスの提供期限 ~ 住民の移動を「いつまで」カバーするか

【便・路線の存続基準】

乗車人数に応じて車両サイズや運行形態の見直しを進め、可能な限り公共交通の維持に努めるが、1日あたりの平均乗車人数が1人以下になった便や路線は廃止することとする。

ただし、通学用の便については、住民のニーズが極めて高い上、廃止の際には家族が毎日送迎しなければならないという大きな負担が発生することから、児童生徒の利用者が1人でもいる限り存続させることとする。

【廃止にともなう措置】

重要度の高い通院に利用されている便が廃止された際は、重要度を吟味した上で、新たな福祉サービスを提供するなどの措置をとる。



## ( 2 ) 短期目標

今後の高齢者割合の増加や現状における地域のニーズなどを踏まえて運行内容を見直し、日常生活に必要な最低限の移動を支えることができ、かつ可能な限りコンパクトな交通体系を構築する。

### 重複路線の再編と再編後の路線の利用促進

路線が重複している「町営バス相生線」「町営バス二又線」「二又・沼沢スクールバス」について、混乗スクールバスを導入することでサービス水準を維持しつつ再編するとともに、交通空白状態の解消を図る。また、利用説明会の実施やパンフレットの配布を通して、統合・再編後の路線の利用促進を図る。

### 適切な車両配置の推進

高齢者に優しく小規模需要に対応可能な交通体系の構築による公共交通の利用促進に向けて、混乗スクールバスやデマンド型交通などのドアツードア輸送に移行可能な小型車両中心の車両配置を進める。

### 町営バスのダイヤの見直し

平成 20 年度の調査により明らかになった住民の移動実態と利用状況を踏まえ、町営バスのダイヤを改正して利便性の向上を図る。それと同時に、利用者数が極めて少ない便を廃止することで事業性の向上を図る。

### 交通事業者サイドの業務効率化

サービス水準を維持した上で事業効率を向上させるために、車両台数の削減や、車両および人員配置の効率化など、事業者サイドにおいて事業の効率化を進める。

### ( 3 ) 中長期目標

今後想定される今以上の少人口・低人口密度の状況においてもサービス水準を維持でき、かつ高齢化が進行した地域社会に対応した交通体系を構築する。中長期目標の達成に向けた取り組みの実施にあたっては、第5次津別町総合計画（平成22～31年度）の下で交通以外の分野とも連携し、津別町のまちづくりの効率的な推進を図る。

#### 小規模需要に適性のある運行形態の導入

デマンド型交通や過疎地有償運送などの小規模需要に適性のある運行形態や、混乗スクールバスを過疎化の進行に応じて導入することで、今以上の少人口・低人口密度社会に対応していく。

#### 高齢者に優しいサービスの充実

待合施設の整備、簡素な料金体系の構築など、高齢者を中心とした交通弱者の利用を想定して公共交通の利便性向上を進めることで、高齢化が進行した社会に対応していく。

#### 他分野との連携による地域再生・活性化の推進

既存の公共施設の活用、娯楽・商業施設と連携した交通体系の整備など、交通以外の分野と連携して事業を推進することで、津別町の地域再生・活性化を図る。

## 5 . 計画期間

津別町地域公共交通総合連携計画の計画期間は、第 5 次津別町総合計画の計画期間（平成 22～31 年度）を踏まえ、平成 21～31 年度とし、節目ごとに計画の検証を行いながら、以下の通り進めていく。

### 短期的な展開について

平成 21～23 年度の 3 年間で、短期目標の達成に向けた取り組みを速やかに実施していくこととする。

### 中長期目標について

中長期目標の達成に向けた取り組みについては、津別町のまちづくりの方針や地域再生・活性化事業などと効率的に連携するため、第 5 次津別町総合計画が発効する平成 22 年度から実施する。過疎高齢化をはじめとした今後の地域状況の変化を踏まえて、随時、具体的な取り組み内容を検討し、法定協議会における協議を経て本計画を変更しながら、総合計画が終了する平成 31 年度までに中長期目標を達成していく。

図表 -2 津別町の公共交通整備の進め方

時期	目標	目標達成に向けた実施項目
平成 21～23 年度 短期目標の達成に 向けた取り組み	日常生活に必要な移動を支えられる、可能な限りコンパクトな交通体系	路線の再編と再編後の路線の利用促進 適切な車両配置の推進 町営バスのダイヤの見直し 交通事業者サイドの業務効率化
～平成 31 年度 中長期的な展開	高齢化が進行した地域社会に対応した利便性の高い交通体系 まちづくりの効率的な推進	小規模需要に適性のある運行形態の導入 高齢者に優しいサービスの充実 地域再生・活性化を考慮した事業の推進

過疎高齢化社会において町民の移動手段を確保しつつも事業効率のよい、持続可能な交通体系

## 6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### (1) 短期目標の達成に向けた事業

本岐・二又・沼沢地区における路線の再編と利用促進

#### 【事業内容】

町営バス二又線（津別 - 本岐 - 二又を運行）を既存の公共交通で代替することで路線の重複を解消する。津別 - 本岐間は、運行時間帯・ルートがほぼ同様である町営バス相生線を活用して町営バス二又線を代替する。本岐 - 二又間は、二又・沼沢スクールバスの混乗化と増便により、町営バス二又線の利用者の移動手段を確保する（二又ルート）。また、本岐 - 沼沢間についても混乗化することで、スクールバスのみでの運行となっている沼沢地区の交通空白状態を解消する（沼沢ルート）。

路線の再編にあたり、新たな乗り継ぎが発生するなどの変更点があるため、再編後の路線の利用方法、特に新たに発生する乗り継ぎの方法について、沿線住民を対象とした説明会の実施とパンフレットの配布を通して周知し、利用促進を図る。

図表 -3 現在と路線重複解消後の比較

		現状	重複解消後
路線概略			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・津別 - 本岐で町営バス二又線と町営バス相生線が重複</li> <li>・本岐 - 二又で町営バス二又線と二又・沼沢スクールバスのルートが重複</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町営バス二又線を廃止</li> <li>・津別 - 本岐を相生線のダイヤ変更で代替</li> <li>・本岐 - 二又をスクールバスの混乗化・増便で代替（車両を1台追加配置）</li> </ul>
運行状況	津本	相生線：7往復	相生線：7往復
	本本	二又線：2往復	混乗スクールバス：4往復
	二本	スクールバス：2往復	（二又ルート）
	本沼	スクールバス：4往復	混乗スクールバス：4往復
			（沼沢ルート）

【実施時期】 平成21年度～平成22年度

【実施主体】 津別町役場、有限会社津別ハイヤー、津別町教育委員会、株式会社津別町振興公社

## 町営バス相生・開成線のダイヤ改正

### 【事業内容】

町営バス相生・開成線について、他の公共交通手段への乗り継ぎを考慮して発着時刻の調整をおこなう。特に、前述 における町営バス二又線の廃止にあたって、それまでの利用者の利便性を維持できるように考慮する。同時に、前述の「(1)津別町の公共交通が担う役割について」で定める便・路線の存続基準を基に、関係者との協議の下で、平均乗車数が1人以下の便の一部または全部を廃止する。

また、廃止する便の利用状況を詳細に把握し、重要度の高い通院に利用されている場合は、新たな福祉サービスを提供する措置を設けるなどの対策を講じる。

【実施時期】 平成 21 年度～平成 22 年度

【実施主体】 津別町役場、北海道北見バス株式会社

## 町営バス相生・開成線の車両配置および人員配置の再構築

### 【事業内容】

前述 のダイヤ改正において、改正後の配車効率と人員配置を見据えて便の廃止や発着時刻の調整をおこなうことで、車両台数削減、車両小型化、人員配置の効率化を図り、運行・運営サイドで業務の効率化をおこなう。なお、人員配置の効率化について人数の削減を行う場合は、退職後新規人員を補充しない形で実施するものとする。

【実施時期】 平成 21 年度～平成 22 年度

【実施主体】 津別町役場

## 適切な車両配置の推進

### 【事業内容】

デマンド型交通やドアツードア型サービスなどの小型車両が主役となる将来的な交通体系への移行に向けて、小型車両を中心とした車両配置への転換を進める。

車両の再配置にあたっては既存の車両を無駄なく活用しておぎなうことを基本とつつ、必要に応じて小型車両を新規購入する。なお、今後の高齢化の進行を見据えて、低床車やノンステップバスなど、高齢者にとって利便性の高い車両の購入も検討し、平成 22 年度の導入を目指す。

図表 -4 再配置後の車両状況（イメージ）

	区分	定員	現在	再配置後	備考
既存車両	大型	91	相生・開成線	廃車	
	大型	84	相生・開成線	相生・開成線	通院利用の多い昼の便に低床型車両の導入（平成 22 年度以降）
	大型	84	相生・開成線	相生・開成線	
	大型	64	相生・開成線	相生・開成線	
	大型	66	相生・開成線	相生・開成線	
	中型	46	上里線	福祉バス 2 号	
	中型	42	福祉バス 1 号	福祉バス 1 号	
	マイクロ	27	二又線	廃車	
	マイクロ	25	恩根スクールバス	恩根スクールバス	
	マイクロ	15	二又・沼沢 スクールバス	沼沢ルート	
	マイクロ	25	福祉バス 2 号	二又ルート	
	乗用	8	東岡スクールバス	東岡スクールバス	
新規	マイクロ	15	-	上里線	混乗スクールバスやデマンド型交通への移行に向け小型車両を配置（平成 21 年度）

【実施時期】 平成 21 年度～平成 23 年度

【実施主体】 津別町役場、津別町教育委員会、津別町デイサービスセンター

## ( 2 ) 中長期目標の達成に向けた事業の方向性

小規模需要に適性のある運行形態の導入

### 【事業の方向性】

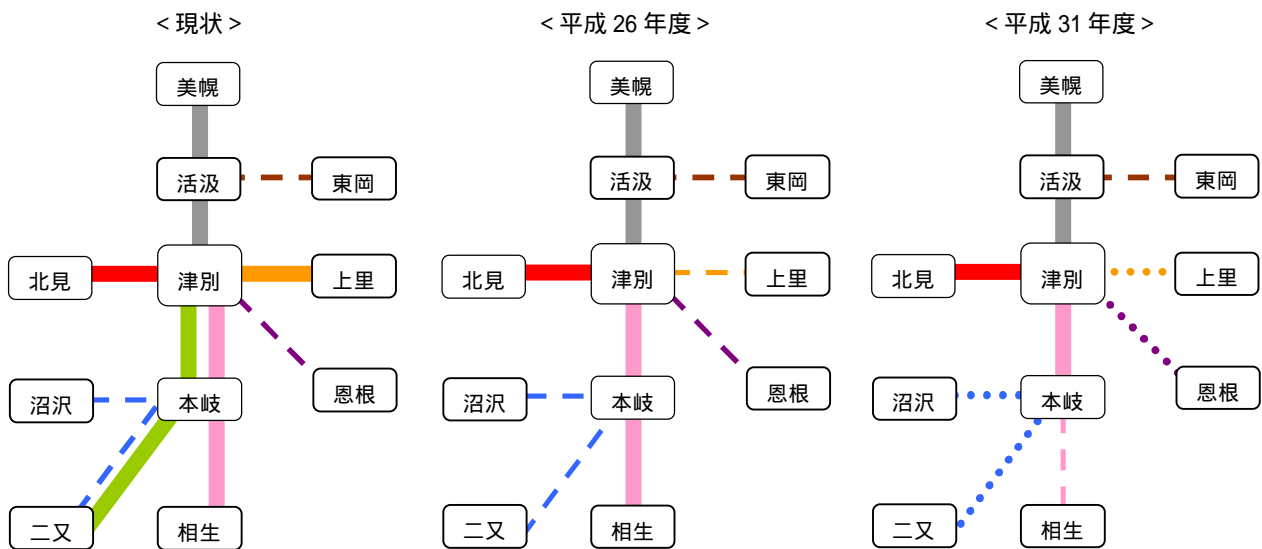
短期目標の達成に向けた事業では、定時定路線を中心とした運行形態で各路線を整備するが、津別町の公共交通の主な利用者である5～19歳（児童・生徒）の人口は、二又・沼沢地区では平成32年には5名、上里地区では同じく7名と、今後極めて少なくなることが想定され、定時定路線の運行形態では事業性の確保が困難になると思われる。

そこで、中長期的な人口減少の状況を踏まえて、デマンド型交通や過疎地有償運送といった小規模需要に適性のある運行形態や混乗スクールバスなどを順次導入していく。導入にあたっては車両、運行主体、事業費の確保方法などを検討した上で実証運行を行い、その後の本格運行につなげていく。

【実施時期】 平成22年度以降（過疎高齢化の進行状況により適宜）

【実施主体】 津別町役場、その他事業実施時の運行・運営主体 など

図表 -5 運行形態の導入プロセスのイメージ



凡例 実線：定時・定路線運行、破線：デマンド型交通・混乗スクールバス、点線：過疎地有償運送

## 関連設備等の充実

### 【事業の方向性】

今後想定される高齢化が進行した社会に対応した利便性の高い施設や設備の充実させるため、以下に示す事項の詳細な事業内容や事業費の確保方法などについて検討し、平成 22 年度以降の事業実施を目指す。検討に際しては、老人クラブや自治会などの住民関係者をメンバーとした作業部会を設置するなど、住民の意見を十分に取り入れながら進める。

- ・ 待合施設の利便性向上
- ・ 分かりやすい停留所標識の設置
- ・ 高齢者に優しい車内設備の整備
- ・ 料金体系の簡素化
- ・ 公共交通の運行時間帯を考慮した町内施設の利用可能時間の調整 など

【実施時期】 平成 22 年度以降

【実施主体】 津別町役場、津別町老人クラブ連合会、津別町自治会連合会、津別町連合 PTA など

## ダイヤの再構築と運行ルートの見直し

### 【事業の方向性】

高齢化の進行や、デマンド型交通などの新たな運行形態の導入にともなう利用状況の変化に応じて、前述の「( 1 ) 津別町の公共交通が担う役割について」に示した水準を踏まえ、適宜ダイヤの改正を実施する。

また、高齢者の割合が増加する中で、通院における公共交通の利便性向上のニーズが高まる事が想定される。今後の住民のニーズを踏まえ、ダイヤ改正をおこなうと同時に、北見市や美幌町の各病院へのアクセス性を考慮してルートを変更する。なお、美幌町へのルートは北見バスが運営していること、北見市内については町営バス開成線と民間の路線バスが停留所を共用している場合があることなどから、ルート変更は特に民間バス事業者である北海道北見バス株式会社との連携を密にして進める。

【実施時期】 平成 22 年度以降（運行形態の変更などに応じて適宜）

【実施主体】 津別町役場、津別町教育委員会、北海道北見バス株式会社、有限会社津別ハイヤー など



## 既存施設を活用した本岐地区のターミナル化による津別町の活性化

### 【事業の方向性】

短期目標である路線重複の解消の後、本岐地区は町営バス相生線と混乗スクールバス合わせて30便が乗り入れる交通の要衝となる。また、町営バス二又線の廃止により二又 - 津別間の直行便が無くなることから、同区間の利用者において乗り継ぎが新たに発生する。現在、本岐地区に設置されている待合所は冬季の寒さや風雪への対策が十分ではない上、町営バス相生線利用者のみが利用できる場所に立地しているため、混乗スクールバスとの乗り継ぎには利用できない。

今後さらなる高齢化が想定される中で公共交通を活性化していくためには、待合環境の向上や、乗り継ぎ負担の軽減などにより、高齢者を中心に利便性を向上させていくことが重要である。本岐には大型バス車両の乗り入れが可能な面積の町有地と、住民が休憩できるパークゴルフ場の管理棟が立地している。この町有地を公共交通の経由地として整備するとともに、管理棟を待合施設として利用して交通ターミナルを形成し、交通の要衝としての利便性の向上を図っていく。

また、本岐を経由する公共交通の利用者に加え、本岐地区の住民やパークゴルフ場の利用者などの意向も踏まえ、ターミナル周辺に商業施設や娯楽施設などの誘致を検討することで、交通ターミナルを核としたまちづくりを展開し、津別町の地域再生・活性化を推進していく。

【実施時期】 平成22年度以降

【実施主体】 津別町役場、津別町教育委員会、本岐地区自治会、本岐パークゴルフ場利用者、地元企業 など

図表 -6 現在の本岐地区の関連施設設置状況



## 7．その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項

この計画に定める各事業については、津別町地域公共交通活性化協議会において連絡調整をおこないつつ、実施するものとする。

# 第 部 津別町の現状

## 1 . 地域の概要

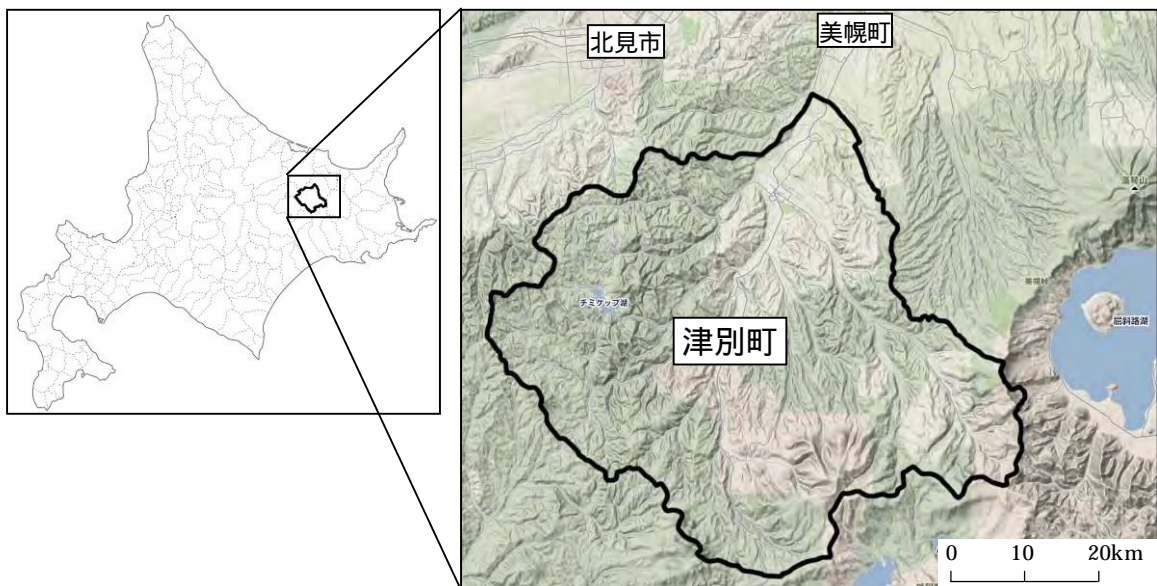
### ( 1 ) 地勢

津別町は北海道東部オホーツク圏の内陸部に位置し、東西 37.2km、南北 34.1km、総面積 715.88 平方キロメートルの地域である。

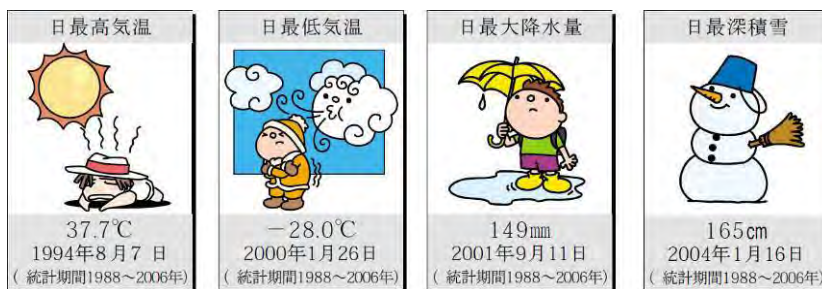
町域は扇状に広がる河川流域の平地と山地によって形成されている。山地は、阿寒・屈斜路湖両カルデラの外輪山地、北見に隣接する町界山地からなり、総面積の約 86%を国・道有林が占めている。

道東地区の内陸気候帯に属し、夏は相当の高温を記録するが、冬は流氷などの影響も受け寒冷な気候となっており、寒暖差が大きい。

図表 -1 津別町の位置



図表 -2 津別町の気候



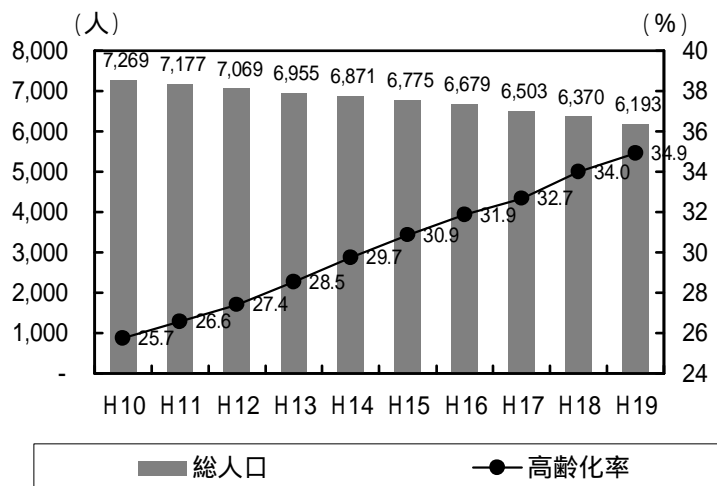
(資料) 津別町ホームページ

(2) 人口

平成19年の人口は6,193人であり、約10年間で14.8%減少している。また、高齢化率は34.9%と約10年間で9.2ポイント上昇している。

産業別就業人口をみると、第1次産業、第2次産業の合計が約半数を占め、第3次産業では卸売・小売業、サービス業、医療・福祉などの従事者が多い。

図表 -3 人口・高齢化率の推移



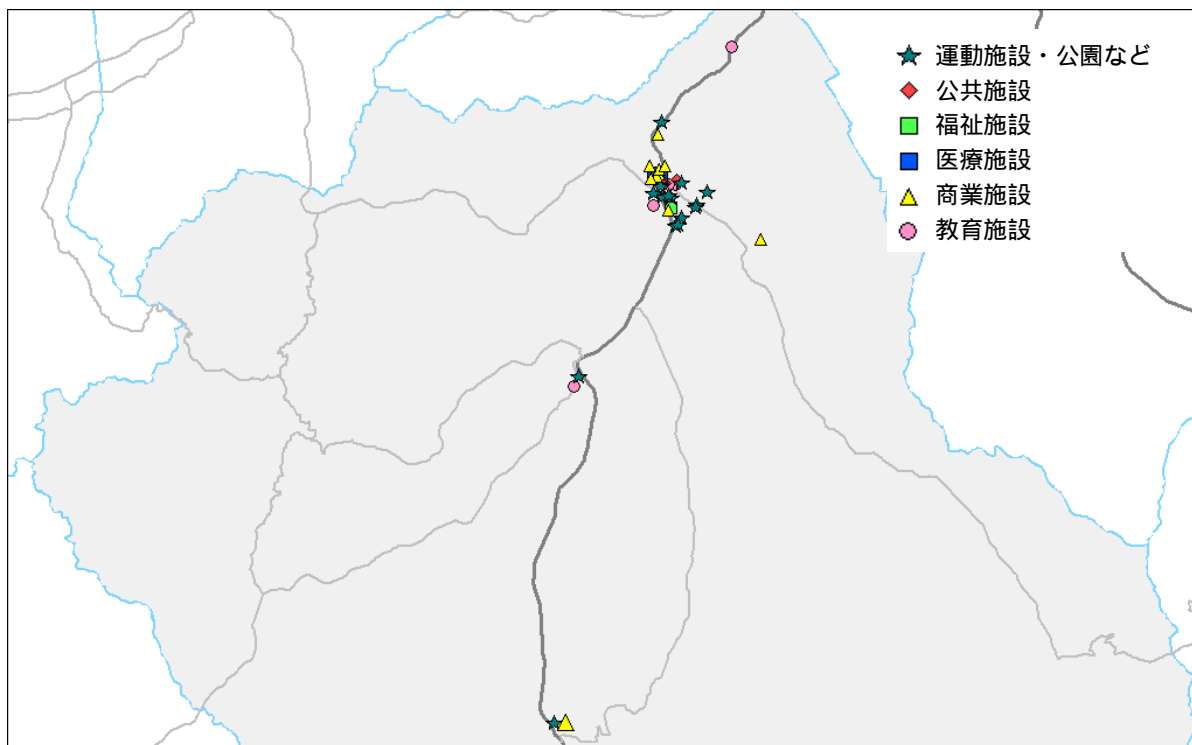
図表 -4 産業別就業人口

区分	業種	人数(人)	構成比
第1次産業 683 (23.5%)	農業	611	21.0%
	林業	70	2.4%
	漁業	2	0.1%
第2次産業 712 (24.5%)	鉱業	1	0.0%
	建設業	180	6.2%
	製造業	531	18.3%
第3次産業 1,512 (52.0%)	電気・ガス・熱供給・水道業	6	0.2%
	情報通信業	11	0.4%
	運輸業	112	3.9%
	卸売・小売業	361	12.4%
	金融・保険業	38	1.3%
	不動産業	9	0.3%
	飲食店・宿泊業	120	4.1%
	医療・福祉	187	6.4%
	教育・学習支援業	87	3.0%
	複合サービス業	89	3.1%
	サービス業(他に分類されない)	321	11.0%
公務(他に分類されない)	171	5.9%	
分類不能 1 (0.0%)		1	0.0%
計		2,908	100.0%

### ( 3 ) 主要施設の分布

公共施設、医療施設、商業施設などは、市街地から離れた地域にはほとんどみられず、中心部に集積している。

図表 -5 主な施設の分布

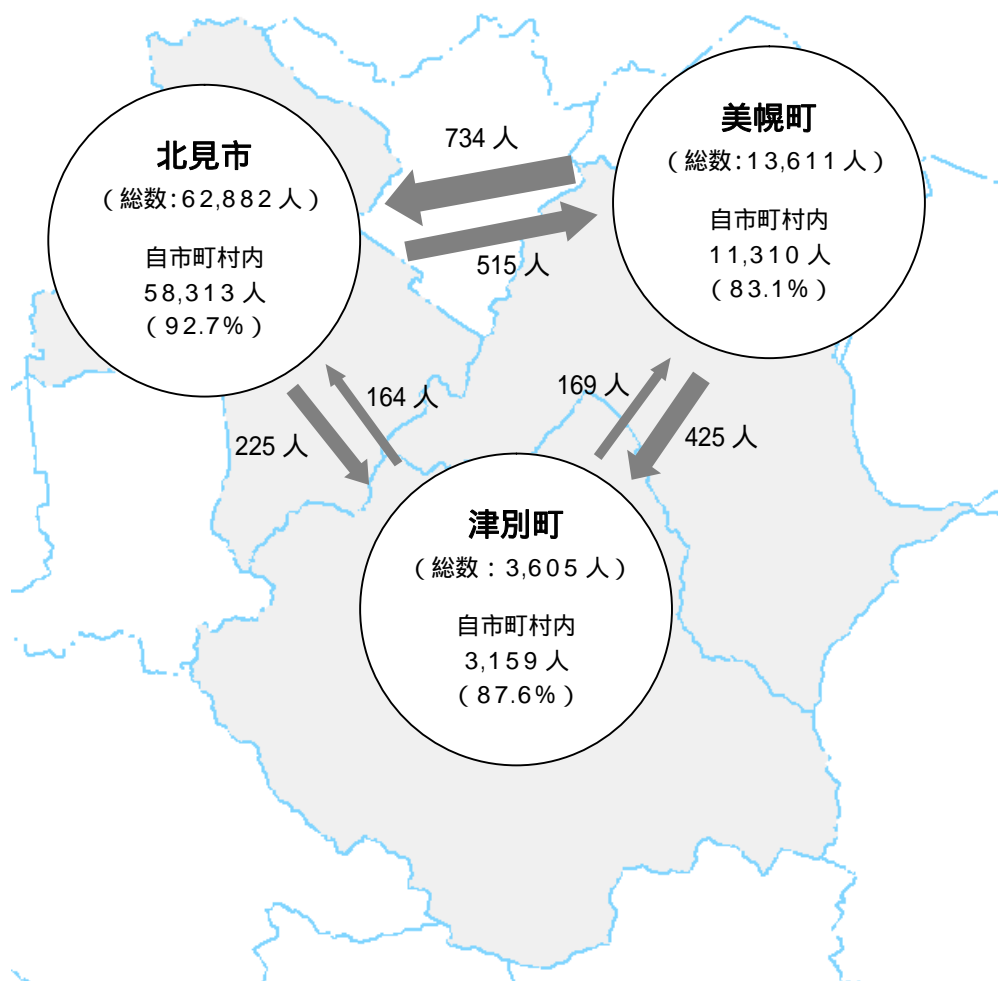


( 4 ) 近隣市町村間での移動実態

津別町に常住する就業者・通学者は3,605人であり、そのうち446人(12.4%)が他市町村で従業・通学しており、隣接する北見市、美幌町が多くなっている。  
 隣接する北見市、美幌町における就業者・通学者の移動の状況をみると、津別～北見市間で1日往復約800人、津別～美幌間で1日往復約1,200人の流動がみられる。

図表 -6 常住地による従業・通学市町村

	総 数		15歳以上就業者		15歳以上通学者		15歳未満通学者を含む通学者	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
当地に常住する就業者・通学者	3,605	100%	3,325	100%	280	100%	858	100%
自市町村で従業・通学	3,159	87.6%	2,966	89.2%	193	68.9%	771	89.9%
他市区町村で従業・通学	446	12.4%	359	10.8%	87	31.1%	87	10.1%
北見市	164	4.5%	87	2.6%	77	27.5%	77	9.0%
旧女満別町	15	0.4%	15	0.5%	-	-	-	-
美幌町	169	4.7%	162	4.9%	7	2.5%	7	0.8%
旧阿寒町	74	2.1%	74	2.2%	-	-	-	-
その他の市町村	24	0.7%	21	0.6%	3	1.1%	3	0.3%



## 2. 津別町の公共交通

### (1) 路線バス

#### 運行ルートと運行主体

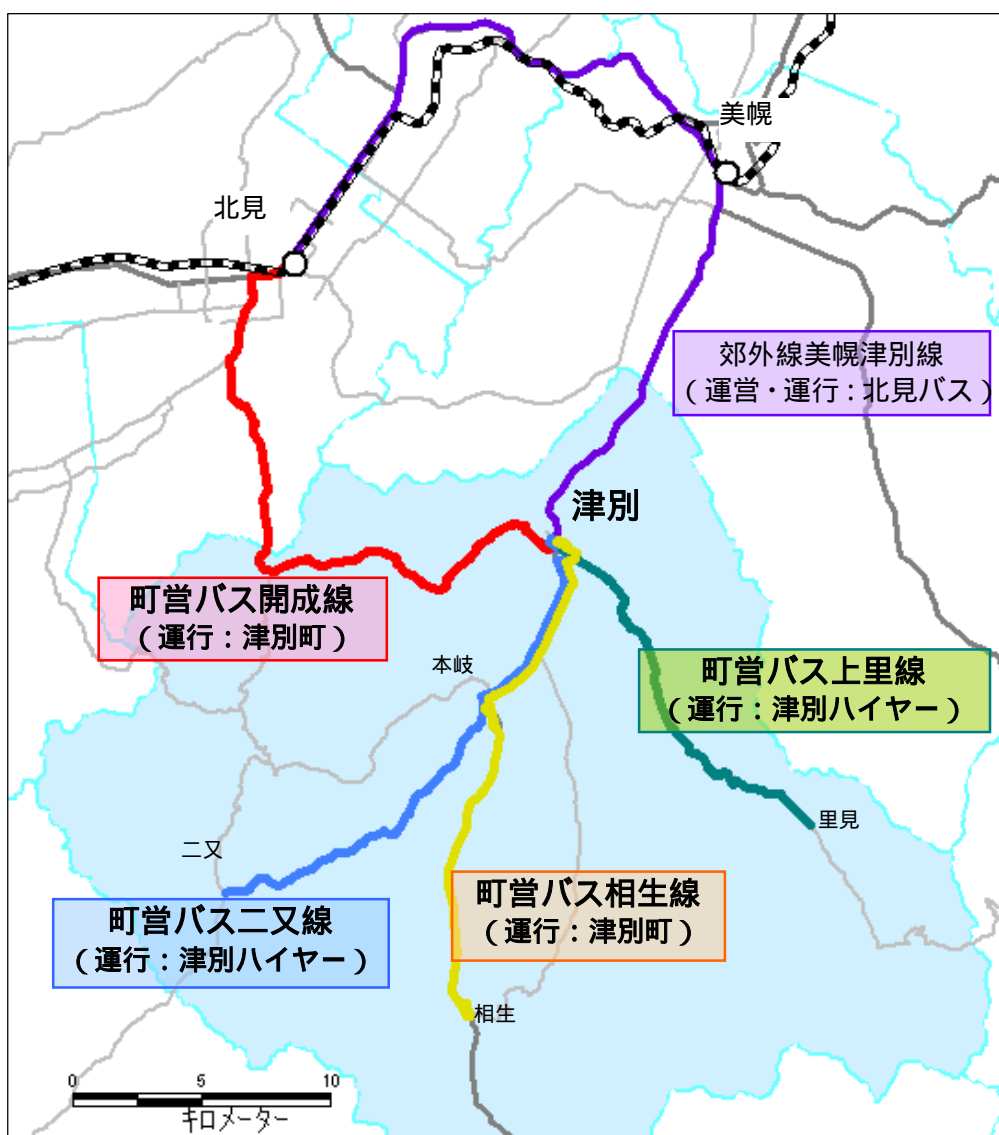
町営バスは、市街地を中心に、扇状に集まるような経路となっており、山側から市街地に向かう相生線、上里線、二又線と、市街地と北見市を結ぶ開成線がある。

相生線と二又線は本岐 - 津別間で路線が重複している。

相生線、開成線は津別町による運行、上里線、二又線は津別町が(有)津別ハイヤーに運行を委託している。

市街地と美幌町を結ぶ民間バス路線が北見バス(株)によって運行されている。

図表 -7 津別町の路線バスの運行ルートと運行主体



町営バスの運行ダイヤ

相生線は1日7往復、開成線は6往復運行。日祭日は両線とも早朝の1便が運休。  
 相生線と開成線は津別を經由して相互乗り入れを行っており、相生から北見への直行便は1日に3便、北見から相生への直行便は4便となっている。また、乗り換えにより相生 - 北見間を移動できる便が1日に1往復ある。  
 上里線と二又線は1日2往復の運行。日祭日は運行していない。

図表 -8 相生線・開成線の運行ダイヤ

相生線		6:20	7:25	8:50	12:00	14:15	17:00	18:30
相	生 発							
布	川	.....	6:28	7:34	8:58	12:08	14:23	.....
本	岐	.....	6:39	7:45	9:08	12:17	14:32	.....
恩	根	.....	6:43	7:50	9:13	12:21	14:36	.....
木	材工芸館前	.....	6:45	7:53	9:16	12:24	14:39	.....
高	校 前	.....	6:46	7:54	9:17	12:25	14:40	.....
豊	永バス車庫前	6:20	6:47	7:55	9:19	12:26	14:41	15:42
津	別 着	6:23	6:50	8:00	9:23	12:30	14:45	15:45
津別線		6:25	7:00	9:30	12:35	15:50	17:40	
津	別 発							
緑	町	6:27	7:02	.....	9:32	12:37	.....	15:53
チ	ミケップ入口	6:41	7:16	.....	9:46	12:51	.....	16:08
開	成	6:46	7:21	.....	9:51	12:56	.....	16:14
北	上	6:50	7:26	.....	9:56	13:01	.....	16:19
職	訓 前	6:53	7:29	.....	9:59	13:04	.....	16:22
中	央 病 院 前	6:57	7:32	.....	10:03	13:08	.....	16:26
東	急 前	7:00	7:36	.....	10:07	13:12	.....	16:30
北	北 見 着	7:05	7:42	.....	10:12	13:17	.....	16:37
備	考	日祭日は運休		津別町役場		建設課(76-2151)		

北見線		7:25	8:05	11:50	13:30	16:55	18:45	
北	見 発							
東	急 前	7:27	8:08	.....	11:53	13:34	.....	
中	央 病 院 前	7:32	8:11	.....	11:56	13:39	.....	
職	訓 前	7:36	8:14	.....	11:59	13:42	.....	
北	上	7:39	8:17	.....	12:02	13:44	.....	
開	成	7:43	8:23	.....	12:08	13:49	.....	
チ	ミケップ入口	7:49	8:28	.....	12:13	13:56	.....	
緑	町	8:05	8:42	.....	12:27	14:09	.....	
津	別 着	8:07	8:47	.....	12:32	14:14	.....	
津別線		8:07	8:12	10:50	12:40	14:25	16:05	
豊	永バス車庫前	8:09	8:14	.....	10:52	12:42	14:27	
高	校 前	8:11	8:15	.....	10:53	12:43	14:28	
木	材工芸館前	8:12	8:16	.....	10:54	12:44	14:29	
恩	根	.....	8:20	.....	10:58	12:47	14:33	
本	岐	.....	8:25	.....	11:03	12:51	14:38	
布	川	.....	8:34	.....	11:12	13:00	14:48	
相	相 生 着	.....	8:42	.....	11:20	13:10	14:57	
備	考	日祭日は運休		津別町役場		建設課(76-2151)		

図表 -9 上里線の運行ダイヤ

津	別 発	7:00	12:20	16:00
里	美 着	7:25	12:45	16:25
里	美 発	7:30	12:50	16:30
津	別 着	7:55	13:15	16:55
備	考	土曜日のみ運行		土曜日運休
		日曜日祭日は全便運休		

図表 -10 二又線の運行ダイヤ

津	別 発	7:00	12:20	18:00
本	岐	7:14	12:34	18:14
二	又 着	7:30	12:50	18:30
二	又 発	7:35	12:55	18:35
本	岐	7:52	13:10	18:50
津	別 着	8:07	13:25	19:05
備	考	土曜日のみ運行		土曜日運休
		日曜日祭日は全便運休		



## 運行車輛

開成・相生線では約 60～90 人乗りの大型車輛 5 台、上里線は中型車輛（定員 46 人）1 台、二又線は小型車輛（定員 27 人）1 台が使用されており、大型車輛が中心の交通形態になっている。

町営バス車輛の道路運送法における許可区分は全て法 79 条登録である。

図表 -11 町営バスの運行車輛の状況

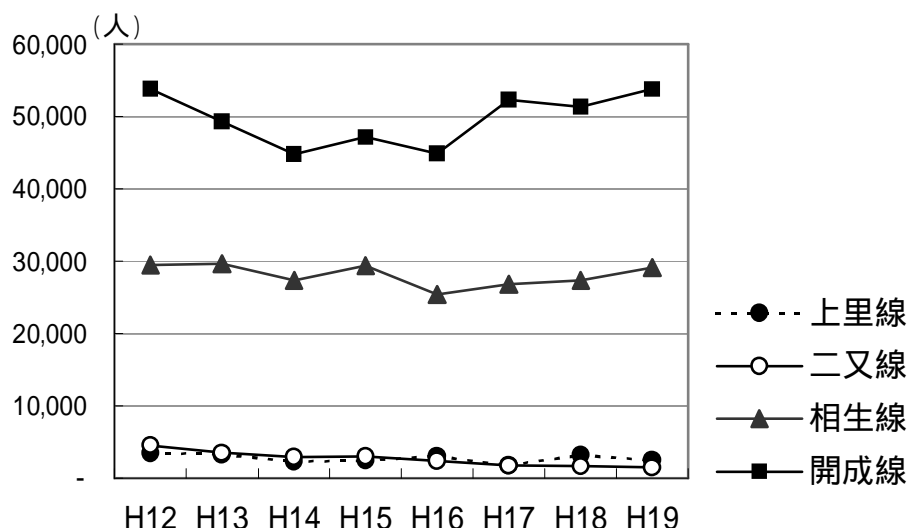
	路線など	区分	定員	固定席	補助席
1	開成・相生線	大型	84	53	12
2	開成・相生線	大型	91	54	10
3	開成・相生線	大型	64	42	9
4	開成・相生線	大型	84	54	12
5	開成・相生線	大型	66	42	9
6	上里線	中型	46	38	8
7	二又線	マイクロ	27	21	6

固定席は運転席を含む

## 路線別の年間利用者数

年間利用者数をみると、町営バス 4 路線のうち、開成線が約 5 万人と最も多く、次いで相生線が約 3 万人となっている。その他 2 路線は年間利用者数 5 千人以下で、上里線は横ばい、二又線については年々利用者数が減少しており、平成 19 年度は 1,439 人となっている。

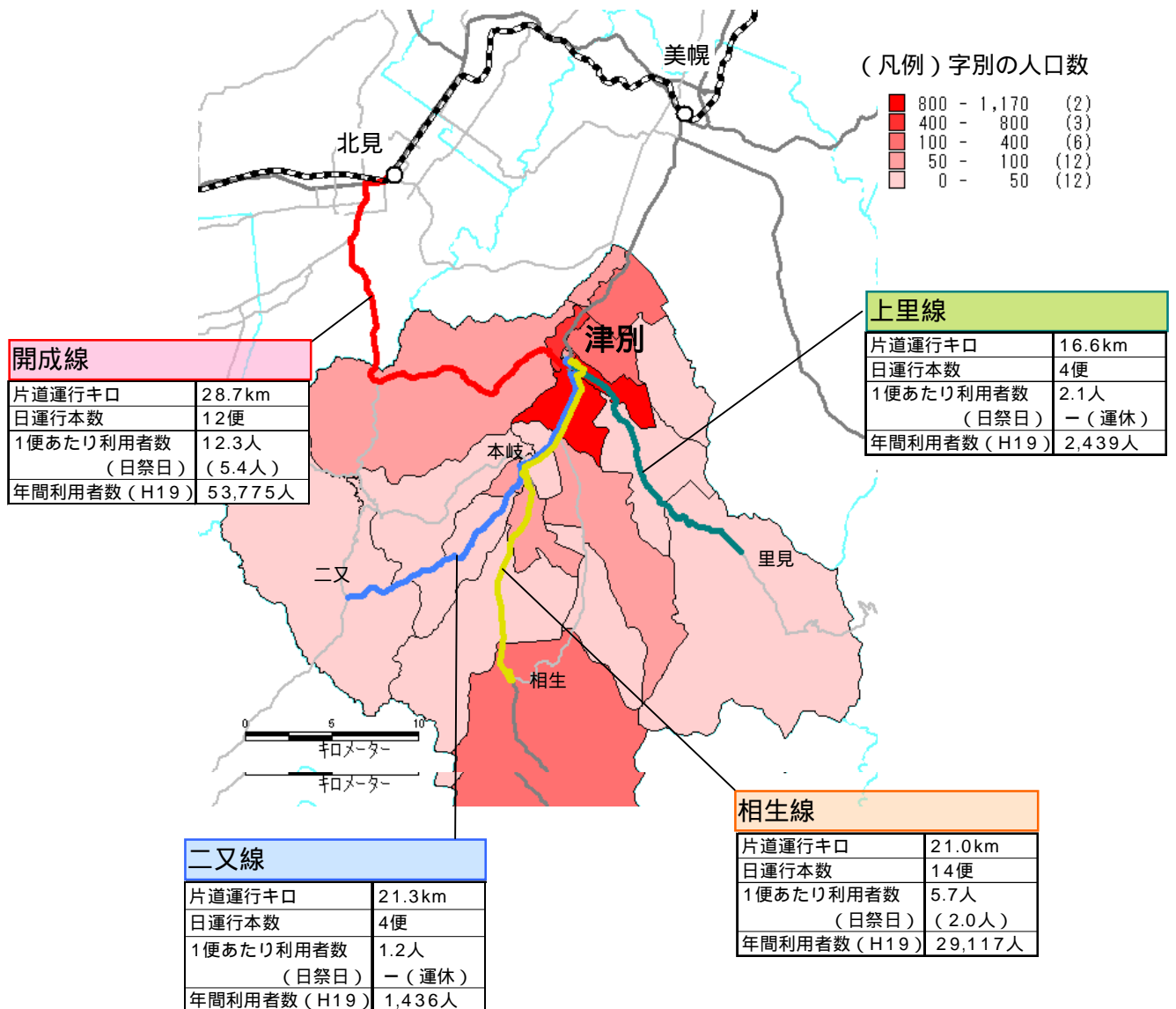
図表 -12 町営バス輸送実績の推移（年度別）



町営バスの利用実態と人口分布との関連

行政区別の人口（平成 20 年 3 月時点）にバス路線を重ね合わせてみると、相生線の終着である相生地区は、市街地から離れているものの約 150 人と比較的人口が多く、1 便あたりの平均乗車人数は 5.7 人（日祭日：2.0 人）となっている。また、津別～北見間を結ぶ開成線は 1 便あたりの平均乗車人数は 12.3 人（日祭日：5.4 人）と 4 路線で最も多くなっている。上里線、二又線（ ）は市街地から離れた人口低密度地域を運行している。1 便あたりの平均乗車人数はそれぞれ 2.1 人、1.2 人と少なく、路線バスとしての運行の効率性が難しくなっている。（ ）日祭日は運休

図表 -13 町営バスの利用実態と津別町の人口分布



## (2) スクールバス

津別町には小学校が3校、中学校が2校あり、町営バス路線がない地域の児童生徒を対象に3路線が運行されている。

二又・沼沢地区は一部町営バス二又線と同ルートとなっており、二又地区の児童は町営バス二又線とスクールバスを併用して通学している。また、両地区の生徒はスクールバスで本岐に移動した後、相生線に乗り継いで市街地の中学校に通学している。

恩根スクールバスは一般住民の利用が可能な混乗スクールバスとなっている。

スクールバスは路線によって所有、運行主体、運営主体が異なる。

津別市街に所在する津別高校では、全生徒169人のうち北見方面からの生徒が69人と多く、津別高校振興対策協議会が北見バス(株)に委託し、開成線と同ルートを走行する下校用バスを運行している。

図表 -14 スクールバスの運行ルート



図表 -15 下校バスの運行ルート



図表 -16 スクールバス・下校バスの車両と運行・運営主体

運行地域	拠点校	車輛規模	所有	運行	運営
小・中学校 スクールバス					
1 東岡地区	活汲小・中学校	8人乗り	津別町サービスセンター	津別町振興公社	津別町
2 恩根地区	津別小・中学校	25人乗り	津別町教育委員会	(有)津別ハイヤー	津別町教育委員会
3 沼沢・二又地区	本岐小学校・津別中学校	15人乗り	津別町教育委員会	津別町振興公社	津別町教育委員会
津別高校 下校バス					
4 津別・北見	津別高校	38人乗り	北見バス(株)	北見バス(株)	津別高校振興対策協議会(津別町)

### ( 3 ) その他の交通資源

#### 津別町の路線バス以外の保有車輛

津別町では、中型・小型の福祉バスを1台ずつ、計2台のほか、バス運転手が出発バス停まで行くための連絡車(乗用車)2台を所有している。

図表 -17 津別町の路線バス以外の所有車輛

	種類	路線など	区分	定員
1	福祉バス	やまなみ(1号車)	中型	42
2	福祉バス	やまびこ(2号車)	小型	25
3	連絡車	路線バス運転手の送迎用	乗用	5
4	連絡車		乗用	5

#### ハイヤー事業者

津別町には1社のハイヤー事業者があり、3台の車両を保有している。  
現状の路線バスは、便数が少ないことや移動制約者には対応できないことから、ハイヤーが重要な交通手段の1つとなっている。

#### 福祉輸送の状況

##### 〔在宅福祉移送サービス事業〕

介護保険要介護度が要支援以上で特殊車両が必要と認められる寝たきり等の方については、町営施設のサービス所有の車両で対応し、在宅福祉サービス施設及び病院等の受診を容易にするための移送サービスを無料で提供している。

##### 〔通院等交通費助成事業〕

高齢者及び身体障がい者等に対し、通院等に要する交通費の半額を助成している。(タクシー又はハイヤーを利用するものとする)

事業対象者は、下記の通り。

- ・ 鉄道及び路線バスを利用できない方
- ・ 町内に子供のいない独居または通院等の手段がない高齢者及び身体障害者手帳の交付を受けている方
- ・ 町内に受診する診療科目がないため町外の医療機関に通院しなければならない方
- ・ 介護保険要介護度が要支援以上で身体的及び精神的に不安のある方

# 第 部 津別町の公共交通に関する調査結果

## 1 . 調査の概要

### ( 1 ) アンケート調査

#### 対象・実施機関

- ・対象：津別町全域
- ・期間：平成 20 年 10 月中旬（10 月 6 日配布、17 日〆切）

#### 調査内容

- ・日常の移動について（移動目的、目的地、移動頻度、移動時間帯、移動手段など）
- ・町営バスの利用状況（利用目的・区間・頻度、利用しない理由、今後の利用可能性など）
- ・基礎情報（性別、年齢、職業、居住地、免許・自家用車所有状況、身体状況など）
- ・その他、交通に関する意見・要望（自由回答）

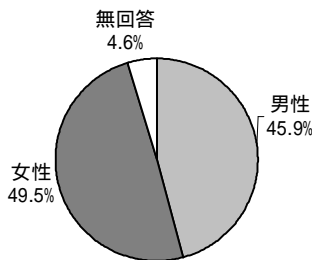
#### 実施方法

- ・津別町全世帯に同じ調査票 3 通を郵送にて配布
- ・返信用封筒の利用、役場への持参により回収

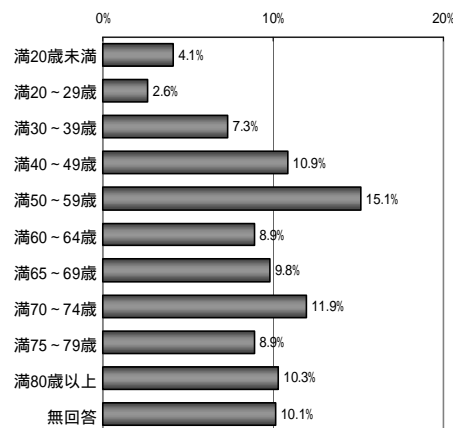
#### 回答者の概要

- ・回答数 1,215（津別町総人口 6,065 人の 20.0%）、回答者の諸相は以下の通り

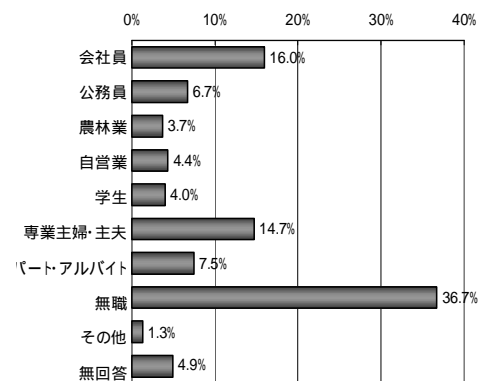
図表 -1 回答者の性別



図表 -2 回答者の年齢



図表 -3 回答者の職業



## ( 2 ) 簡易乗降調査

### 対象・実施期間

- ・対象：町営バス全便（二又線、上里線は既存データの整理により対応）
- ・期間：相生・開成線...平成 20 年 11 月 10 日～平成 20 年 11 月 23 日（2 週間）  
二又線、上里線...平成 20 年 6 月 1 日～平成 20 年 6 月 30 日（1 ヶ月間）

### 調査内容

- ・バス停ごとの乗車人数と降車人数

### 実施方法

- ・運転手または乗車した調査員による目視での計測

## ( 3 ) 詳細乗降調査

### 対象・実施期間

- ・対象：町営バス全便
- ・期間：平成 20 年 11 月 14 日（終日）

### 調査内容

- ・利用者全員の性別、年齢、利用目的、乗車バス停、降車バス停

### 実施方法

- ・乗車した調査員または運転手がチェック式調査票を乗車時に配布し、降車時に回収
- ・身体状況などにより記入が難しい利用者については、調査員がヒアリングして代筆

## ( 4 ) ヒアリング調査

### 対象・実施期間

- ・対象：二又線、上里線沿線（人口が少なくアンケートで傾向がつかみづらい地区）の自治会長  
および地域住民 対象自治会：二又、木樋、上里、下美都、上美都、豊永第 1
- ・期間：平成 20 年 11 月 12 日～15 日

### 実施方法

- ・自治会長宅を訪問し、自治会長および自治会長宅に集まった地域住民から聞き取り

#### 調査内容

- ・ 日常の移動について（移動目的、目的地、移動頻度、移動時間帯、移動手段など）
- ・ 町営バスの利用状況（利用目的・区間・頻度、利用しない理由、今後の利用可能性など）
- ・ 地域の基礎情報（年齢構成、従事する産業、免許・自家用車所有状況、身体状況など）
- ・ デマンド型交通の運行に対する意向
- ・ その他、交通に関する意見・要望

( 5 ) 地域区分について

- ・公共交通の運行状況を踏まえ、行政区を単位として以下の8地域に区分する。
- ・調査結果の分析は、基本的にこれら8地域を単位としておこなう。

図表 -4 公共交通の運行状況を踏まえた地域区分

地域区分	含まれる行政区	主に利用されている公共交通
相生地区	相生、布川、大昭、本岐、双葉、共和	町営バス相生線
開成地区	最上	町営バス開成線
上里地区	上里、美都	町営バス上里線
二又・沼沢地区	二又、木樋、沼沢	町営バス二又線、 二又・沼沢スクールバス
恩根地区	恩根、栄	恩根スクールバス
東岡地区	東岡、高台	東岡スクールバス
北見バス沿線地区	活汲、岩富、達美、柏町	北見バス美幌津別線
市街地	上記以外	町営バス相生線・開成線 北見バス美幌津別線





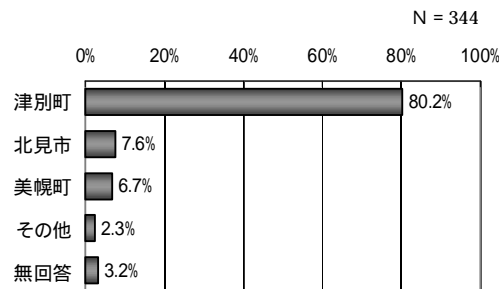
## 2. 住民の移動実態

### (1) 相生・開成地区

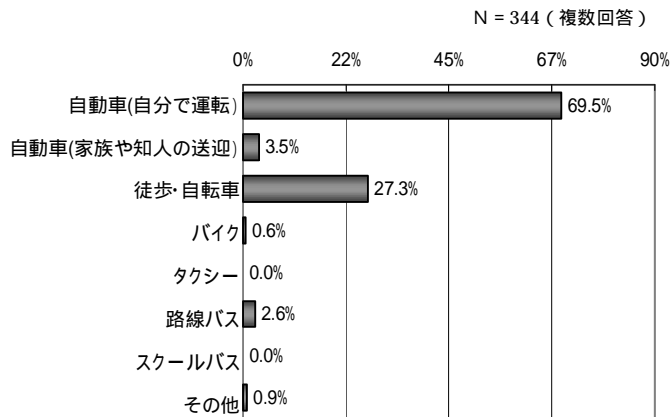
#### 通勤

8割以上が津別町内に通勤しているほか、北見市や美幌町への通勤者も見られる  
自動車および徒歩・自転車での通勤が9割以上と高い。路線バスの利用者も見られる。

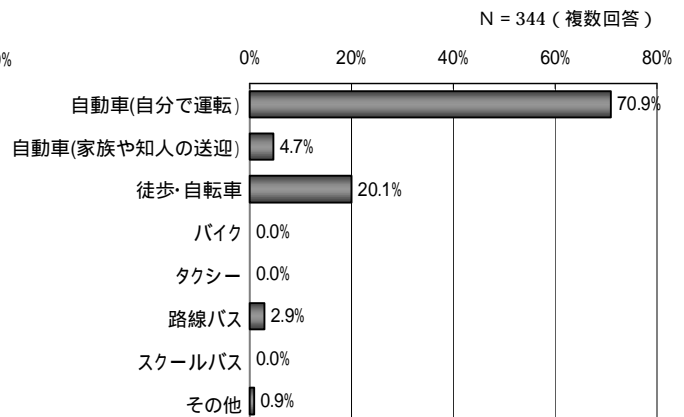
図表 -5 目的地



図表 -6 目的地までの移動手段（春～秋）



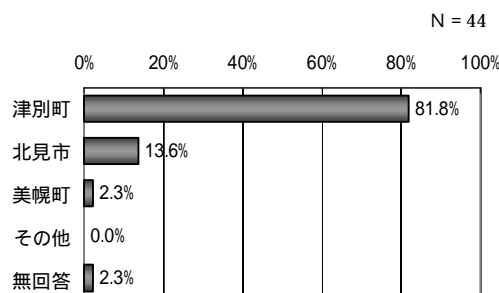
図表 -7 目的地までの移動手段（冬）



## 通学

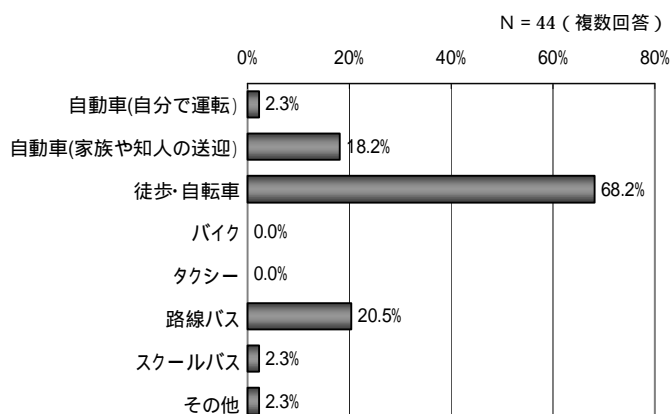
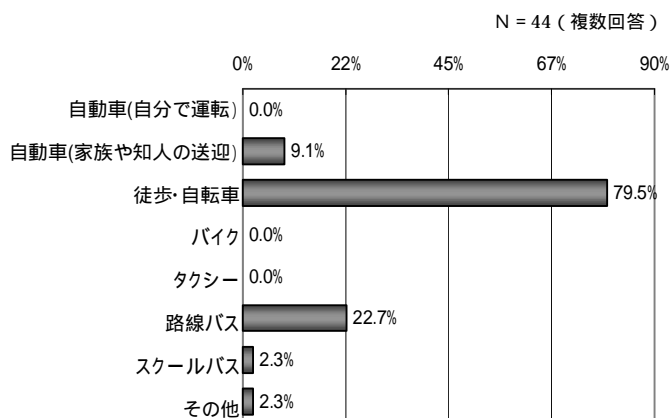
8割以上が津別町内の学校に通学しているが、北見市や美幌町に通学する例も見られる。  
 徒歩・自転車での通学が多いが、路線バスの利用も一定数見られる。  
 冬季は家族や知人の送迎の割合が増加する。

図表 -8 目的地



図表 -9 目的地までの移動手段（春～秋）

図表 -10 目的地までの移動手段（冬）

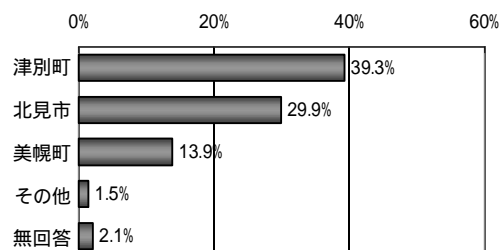


## 通院

津別町、北見市、美幌町の病院がよく利用されている。  
 移動手段は自動車を中心だが、徒歩・自転車と路線バスを利用する人がそれぞれ全体の 2 割程度いる。

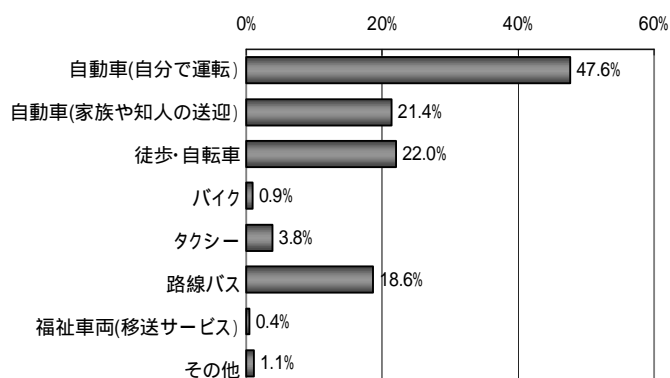
図表 -11 目的地

N = 468



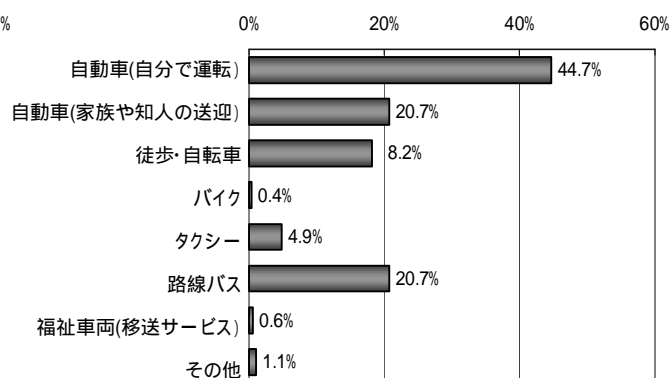
図表 -12 目的地までの移動手段(春～秋)

N = 468 (複数回答)



図表 -13 目的地までの移動手段(冬)

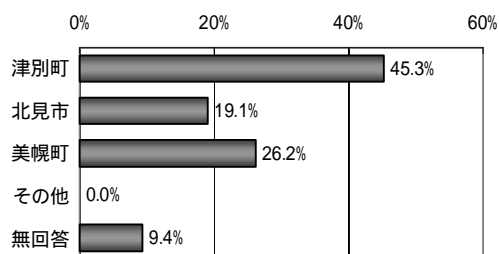
N = 468 (複数回答)



## 食料品や日用品の買い物

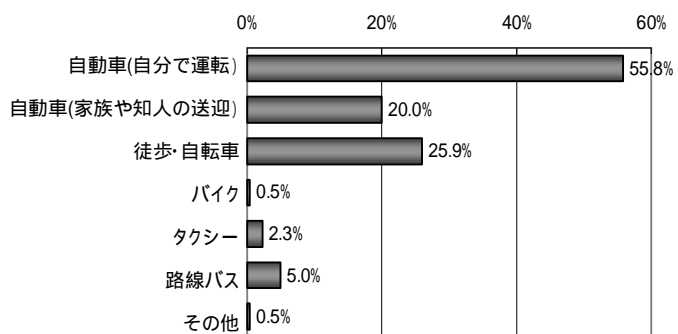
約半数は津別町で買い物をしているが、北見市や美幌町の利用者も2割前後いる。  
 移動手段は車または徒歩・自転車が9割であり、路線バス利用者は約5%である。

図表 -14 目的地 N = 660



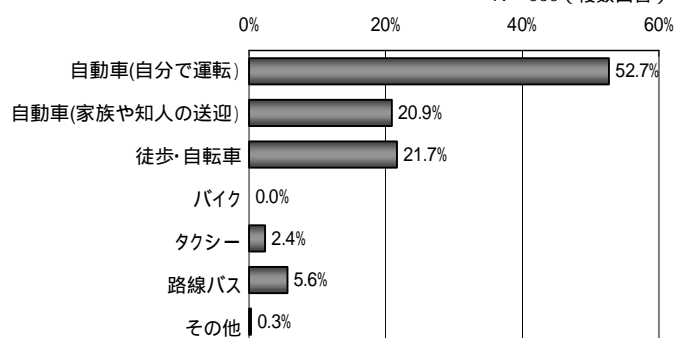
図表 -15 移動手段（春～秋）

N = 660 (複数回答)



図表 -16 移動手段（冬）

N = 660 (複数回答)



移動をあきらめた経験について

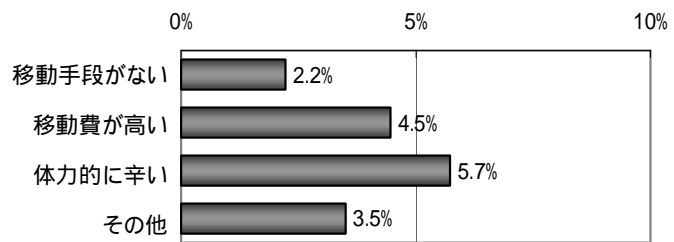
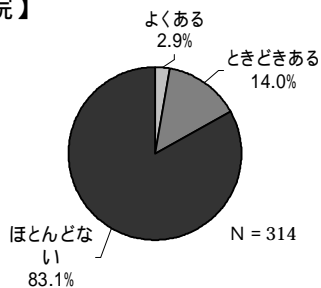
通院については約 15%の人があきらめたことがあるとしている。理由は体力的に辛いことを挙げる人が最も多い。

食料品・日用品やその他の買い物については約 25%の人があきらめた事があるとしている。理由は移動費が高いことをあげる人が最も多い。

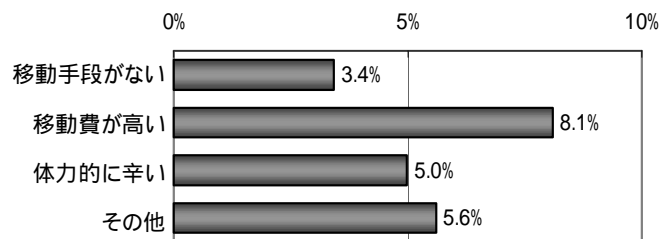
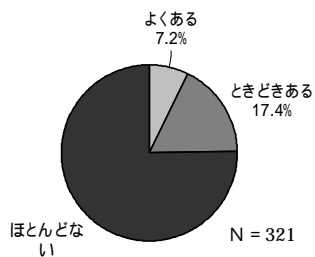
娯楽については約 25%の人があきらめた事があるとしている。理由は体力的に辛いことを挙げる人が最も多い。

図表 -17 移動をあきらめた経験（移動目的別割合とあきらめた理由）

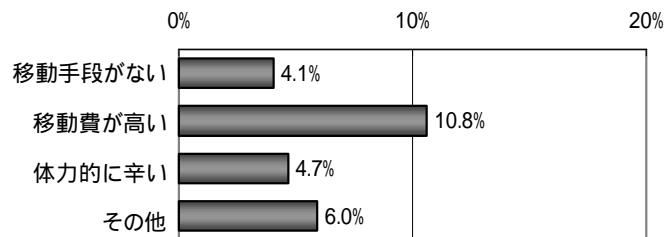
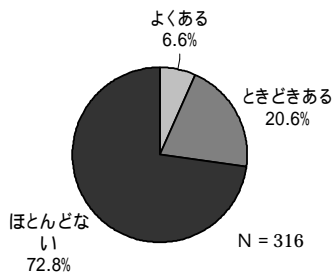
【通院】



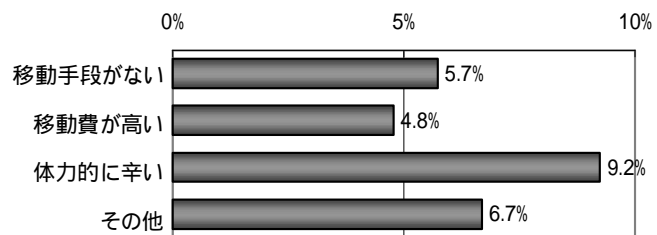
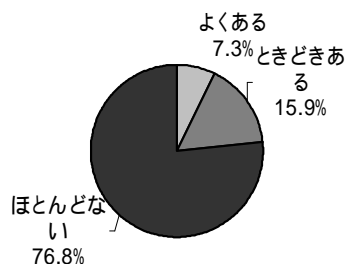
【食料品・日用品の買い物】



【その他の買い物】



【娯楽】



## (2) 上里地区

### 通学

小中高生が若干名おり、路線バスを利用して通学している。  
帰宅は路線バスを基本としており、帰宅時に路線バスが無い場合は家族等の送迎やハイヤー  
を利用している。

図表 -18 上里線の利用状況(11/14乗降調査)

	便	性別	年齢	目的
1	7:30 里美発	女	14歳以下	通学
2	7:30 里美発	女	14歳以下	通学
3	7:30 里美発	女	15～19歳	通学
4	7:30 里美発	男	14歳以下	通学
5	7:30 里美発	女	14歳以下	通学
6	7:30 里美発	女	14歳以下	通学
7	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅
8	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅
9	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅
10	16:00 津別発	男	14歳以下	帰宅
11	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅

### ヒアリング調査で得られた主な意見

#### <上里>

- ・自分に中学生の子供がいるほか、地区内に小学生や高校生がいる。
- ・路線バスで登校し、帰宅は可能であれば路線バス、授業が通常と違う時間で終わる場合は津別ハイヤーの無料送迎を利用している。
- ・高校生が部活で遅い時間になったときに公共交通で帰宅できない。

#### <美都>

- ・地区には現在子供はおらず、若い夫婦や単身の若者など、今後子供が生まれるような人もいない。

#### <豊永>

- ・通学については、バス路線周辺の在住者は路線バスを利用する者がいる。路線バスから離れた地域では、全員が家族の送迎で通学している。

## 通勤

町営バスによる通勤は見られず、ほぼ全員が車による通勤であると考えられる。

図表 -19 上里線の利用状況（11/14 乗降調査）

	便	性別	年齢	目的
1	7:30 里美発	女	14 歳以下	通学
2	7:30 里美発	女	14 歳以下	通学
3	7:30 里美発	女	15～19 歳	通学
4	7:30 里美発	男	14 歳以下	通学
5	7:30 里美発	女	14 歳以下	通学
6	7:30 里美発	女	14 歳以下	通学
7	16:00 津別発	女	14 歳以下	帰宅
8	16:00 津別発	女	14 歳以下	帰宅
9	16:00 津別発	女	14 歳以下	帰宅
10	16:00 津別発	男	14 歳以下	帰宅
11	16:00 津別発	女	14 歳以下	帰宅

図表 -20 移動手段

普段の移動手段（春～秋）

	件数	割合
自動車(自分で運転)	2	100.0%
全体	2	

普段の移動手段（冬）

	件数	割合
自動車(自分で運転)	1	50.0%
自動車(家族や知人の送迎)	1	50.0%
全体	2	

## 通院

家族や知人の車による送迎が中心であると考えられる。  
 路線バスの利用も一定数確認できる。

図表 -21 目的地

	件数	割合
津別町	2	50.0%
北見市	1	25.0%
無回答	1	25.0%
合 計	4	100.0%

図表 -22 移動手段

普段の移動手段 (春～秋)	複数回答	
	件数	割合
自動車(自分で運転)	1	25.0%
自動車(家族や知人の送迎)	1	25.0%
路線バス	3	75.0%
全 体	4	

普段の移動手段 (冬)	複数回答	
	件数	割合
自動車(自分で運転)	1	25.0%
自動車(家族や知人の送迎)	2	50.0%
路線バス	2	50.0%
合 計	4	

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### < 上里 >

- ・高齢者の移動、特に通院について、現在は身内や知人が送迎することで対応している。幸い上里の農家はすべて後継者がいるほか、独居高齢者も津別市街に子供がいるため、少なくとも今後10～20年は、子供や知人の送迎で対応可能である。
- ・農家の場合は、会社勤めと違って、日中に1時間ほど時間をとって送迎することはそれほど難しくないため、どうしても病院にいけないなどの問題が起こったことはない。

### < 美都 >

- ・頻度は低いものの高齢者の路線バス利用者が確実にいるため、交通手段は絶対に残して欲しい。例えば自分は津別病院に月に1回通い続けている。

### < 豊永 >

- ・通院は自家用車か家族・知人の送迎でおこなっている。また、どうしても家族・知人の都合が付かない場合はタクシーを利用している。



## 食料品や日用品の買い物

津別町内で買い物をすることが多いと思われるが、北見市や美幌町で何かのついでに買い物をするという声も聞かれた。

主に車で移動していると考えられるが、路線バスの利用実態もある。

町内商店の宅配サービスを利用するという声も聞かれた。

図表 -23 目的地

	件数	割合
津別町	5	83.3%
無回答	1	16.7%
合 計	6	100.0%

図表 -24 移動手段

普段の移動手段（春～秋）	複数回答	
	件数	割合
自動車(自分で運転)	2	33.3%
自動車(家族や知人の送迎)	2	33.3%
バイク	1	16.7%
路線バス	2	33.3%
全体	6	

普段の移動手段（冬）	複数回答	
	件数	割合
自動車(自分で運転)	2	33.3%
自動車(家族や知人の送迎)	2	33.3%
バイク	1	16.7%
路線バス	1	16.7%
全体	6	

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### < 美都 >

- ・ 路線バスの利用目的は通院がほとんどであり、買い物利用は少ないと思う。
- ・ 買い物は津別市街ですることが多いが、北見や美幌への外出のついでにすることもある。
- ・ グリーンマーケット津別や柳瀬商店の配達サービスを使う人もいる。

### < 上里 >

- ・ 食料品や生活必需品は、グリーンマーケット津別が無料で配達をしてくれるので、最悪でもこのシステムを利用することで生活の維持は可能である。

### < 豊永 >

- ・ 日常の買い物は自家用車か家族・知人の送迎でおこなっている。また、どうしても家族・知人の都合が付かない場合はタクシーを利用している。グリーンマーケット津別の配達サービスを利用する人もいる。

## 移動をあきらめた経験について

移動手段がなく通学や通院、食料品・日用品買い物などの、生活に必要な移動をあきらめた実態が確認できる。

図表 -25 移動をあきらめた経験

### 【通院】

#### あきらめた頻度

	件数	割合
よくある	1	25.0%
ときどきある	1	25.0%
ほとんどない	2	50.0%
合 計	4	100.0%

#### あきらめた理由

	件数	割合
移動手段がない	2	50.0%
体力的に辛い	1	25.0%
その他	1	25.0%
全体	4	

### 【食料品・日用品の買い物】

#### あきらめた頻度

	件数	割合
よくある	1	25.0%
ときどきある	1	25.0%
ほとんどない	2	50.0%
合 計	4	100.0%

#### あきらめた理由

	件数	割合
移動手段がない	1	25.0%
体力的に辛い	1	25.0%
未回答	2	50.0%
全体	4	

### 【その他の買い物】

#### あきらめた頻度

	件数	割合
よくある	0	0.0%
ときどきある	3	60.0%
ほとんどない	2	40.0%
合 計	5	100.0%

#### あきらめた理由

	件数	割合
移動手段がない	1	20.0%
体力的に辛い	1	20.0%
その他	1	20.0%
全体	5	

### 【娯楽】

#### あきらめた頻度

	件数	割合
よくある	0	0.0%
ときどきある	2	50.0%
ほとんどない	2	50.0%
合 計	4	

#### あきらめた理由

	件数	割合
移動手段がない	1	25.0%
移動費が高い	1	25.0%
その他	1	25.0%
全体	4	

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### < 上里地区 >

・高校生が部活で遅い時間になったときに公共交通で帰宅できないことについては、仕方の無いことだと考えている。

### (3) 二又・沼沢地区

#### 通学

若干名の児童生徒があり、路線バス、スクールバスなどの公共交通と徒歩・自転車により通学している。  
乗り継ぎの悪い便の利用時や、部活後の高校生の帰宅時など、一部で家族が送迎する例も見られる。

図表 -26 二又線の利用状況(11/14 乗降調査)

	利用した便	性別	年齢	目的	利用頻度	乗車バス停	降車バス停
1	7:35 二又発	男	14歳以下	通学	週に5回以上	二又	学校前
2	7:35 二又発	男	15~19歳	通学	週に5回以上	二又	高校前
3	7:35 二又発	男	15~19歳	通学	週に3~4回	本岐	町営バスセンター前
4	7:35 二又発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	本岐	共和会館前
5	7:35 二又発	男	75歳以上	通院	未回答	本岐	津別
6	7:35 二又発	女	15~19歳	通学	週に5回以上	二又	児童館前
7	7:35 二又発	女	75歳以上	私用	週に5回以上	本岐保育所	町営バスセンター前

#### ヒアリング調査で得られた主な意見

##### < 木樋 >

- ・木樋地区には現在未就学児が7人を含め10名以上の子供がいる。
- ・現在の町営バスのダイヤでは高校生が部活後に帰宅することが不可能である。
- ・北見バスの美幌津別線と二又線の接続が悪く、木樋や二又から美幌高校への登下校の際は自家用車で本岐まで送迎しなければならない場合がある。

##### < 二又 >

- ・小中学生は現在の町営バスで何とか通学できるほか、スクールバスがドアツードアで送迎してくれるためそれほど問題はない。
- ・高校生は部活が終了する時間が遅く、公共交通手段で二又に帰宅するのは難しい状況である。相生線で本岐までは帰ることができるが、本岐から二又までの間に住んでいる高校生は、本岐まで家族に迎えに来てもらっている。
- ・現在二又地区には小学生が1名おり、今後高校生になったときに不便になることが想定される。
- ・子供を北見の高校に通わせたが、交通の便が悪いことと、経済的負担がそれほど変わらないことから、北見市に下宿させた。

#### 通勤

車での移動が大半だと考えられる

#### ヒアリング調査で得られた主な意見

##### < 二又 >

- ・二又地区の大人は町営バスに頼ろうという気持ちは持っていないと思う。
- ・現在の二又線について、昼間に増便したり、日曜に運行しても、利用者はいないだろう。

##### < 木樋 >

- ・大人はバスを使うという選択肢をほぼ持っていないと言ってよく、便数が増える、バスの設備がよくなるといった利便性の向上に取り組んでも、利用者は増えないと思う。

## 通院

津別町のほか、北見市や美幌町への通院が確認できる。  
 家族や知人の車による送迎が中心であると考えられる。

図表 -27 行き先

	件数	複数回答
		割合
津別町	3	30.0%
北見市	1	10.0%
美幌町	1	10.0%
その他	1	10.0%
無回答	6	60.0%
合 計	10	

図表 -28 移動手段

春～秋			冬		
	件数	複数回答 割合		件数	複数回答 割合
自動車(自分で運転)	4	40.0%	自動車(自分で運転)	3	30.0%
自動車(家族や知人の送迎)	2	20.0%	自動車(家族や知人の送迎)	2	20.0%
無回答	4	40.0%	無回答	4	40.0%
全 体	10		合 計	10	

## 食料品や日用品の買い物

津別町および北見市への買い物移動が確認できる。  
 車での移動が多いが、路線バスの利用も一定数見られる。

図表 -29 行き先

	件数	複数回答
		割合
津別町	2	20.0%
北見市	2	20.0%
美幌町	1	10.0%
無回答	5	50.0%
合 計	10	

図表 -30 移動手段

春～秋			冬		
	件数	複数回答 割合		件数	複数回答 割合
自動車(自分で運転)	6	60.0%	自動車(自分で運転)	4	40.0%
自動車(家族や知人の送迎)	1	10.0%	自動車(家族や知人の送迎)	3	30.0%
無回答	3	30.0%	無回答	3	30.0%
全 体	10		全 体	10	

## 移動をあきらめた経験について

通院及び食料品・日用品の買い物をあきらめた実態が確認できる。  
あきらめた理由としては移動費が高いことをあげる回答が多い。

図表 -31 移動をあきらめた経験

### 【通院】

あきらめた頻度	件数	割合
よくある	0	0.0%
ときどきある	1	25.0%
ほとんどない	3	75.0%
合 計	4	100.0%

あきらめた理由	件数	割合
移動手段がない	0	0.0%
移動費が高い	1	100.0%
体力的に辛い	0	0.0%
その他	1	100.0%
全体	1	

### 【食料品・日用品の買い物】

あきらめた頻度	件数	割合
よくある	1	20.0%
ときどきある	2	40.0%
ほとんどない	2	40.0%
合 計	5	100.0%

あきらめた理由	件数	割合
移動手段がない	0	0.0%
移動費が高い	2	66.7%
体力的に辛い	1	33.3%
その他	3	100.0%
全体	3	

### 【その他の買い物】

あきらめた頻度	件数	割合
よくある	1	20.0%
ときどきある	2	40.0%
ほとんどない	2	40.0%
合 計	5	100.0%

あきらめた理由	件数	割合
移動手段がない	0	0.0%
移動費が高い	1	33.3%
体力的に辛い	0	0.0%
その他	0	0.0%
全体	3	

### 【娯楽】

あきらめた頻度	件数	割合
よくある	1	0.0%
ときどきある	1	25.0%
ほとんどない	2	50.0%
合 計	4	

あきらめた理由	件数	割合
移動手段がない	1	50.0%
移動費が高い	1	50.0%
体力的に辛い	0	0.0%
その他	0	0.0%
全体	2	

(4) その他の地区

恩根地区 (アンケート調査より)

津別、美幌、北見への移動が確認できる。  
 自家用車での移動が中心だと考えられる。

図表 -32 行き先

	複数回答			
	津別町	北見市	美幌町	その他
通勤・通学	0	0	0	1
通院	2	1	0	0
食料品・日用品の買い物	3	0	1	0

図表 -33 移動手段

	複数回答			
	自家用車	徒歩・自転車	バス	その他
通勤・通学	1	0	0	0
通院	2	0	0	0
食料品・日用品の買い物	4	0	0	0

東岡地区 (アンケート調査より)

行き先は津別が中心だが、通院や買い物では北見や美幌への移動も見られる。  
 移動手段は自家用車とバスが中心となっている。  
 移動手段がないことから通院や買い物をあきらめた実態がある。

図表 -34 行き先

	複数回答			
	津別町	北見市	美幌町	その他
通勤・通学	10	0	0	0
通院	21	6	5	1
食料品・日用品の買い物	10	0	10	3

図表 -35 移動手段

	複数回答			
	自家用車	徒歩・自転車	バス	その他
通勤・通学	8	3	1	1
通院	11	4	9	5
食料品・日用品の買い物	15	3	5	2

図表 -36 移動をあきらめた理由

	複数回答			
	移動手段がない	移動費が高い	体力的に辛い	その他
通院	3	1	1	0
食料品・日用品の買い物	1	1	1	3
その他の買い物	1	1	1	2
娯楽	2	0	1	4

北見バス沿線地区（アンケート調査より）

行き先は津別が中心だが、北見や美幌への移動も見られる。

移動手段は自家用車と徒歩・自転車が中心だが、通院や買い物に関してはバスの利用も一定数見られる。

通院及び食料品・日用品の買い物をあきらめた実態が確認できる。

図表 -37 行き先

	複数回答			
	津別町	北見市	美幌町	その他
通勤・通学	34	6	4	0
通院	46	30	12	2
食料品・日用品の買い物	39	13	35	7

図表 -38 移動手段

	複数回答			
	自家用車	徒歩・自転車	バス	その他
通勤・通学	34	13	1	1
通院	59	12	12	9
食料品・日用品の買い物	80	10	6	7

図表 -39 移動をあきらめた理由

	複数回答			
	移動手段がない	移動費が高い	体力的に辛い	その他
通院	0	3	4	2
食料品・日用品の買い物	0	4	5	2
その他の買い物	1	4	4	2
娯楽	4	1	4	5

### 3. 公共交通の利用状況

#### (1) 町営バス相生線・開成線

相生 津別 北見

朝の便( )は通学する若年層、昼の便( )は通院目的の高齢者、夜の便( )は帰宅目的の利用者が多い。

以外に乗車数が 20 名を超える区間はない。 は津別から北見の区間で常に乗車数が 20 名以上となっており、特に緑町以降は 40 名を越える。

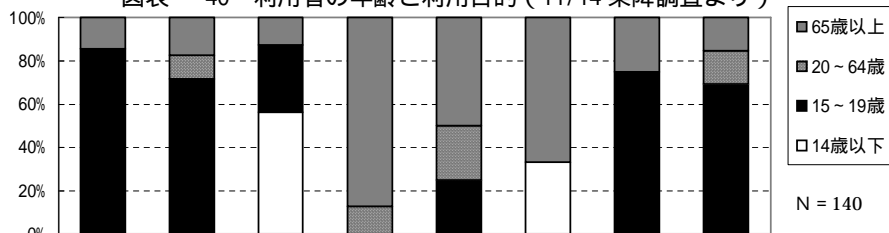
相生から高校前の区間は、 を除いて 10 名を超えることは無い。

は乗車数が大半の区間で 0~3 名、最大で 5 名程度と少ない。

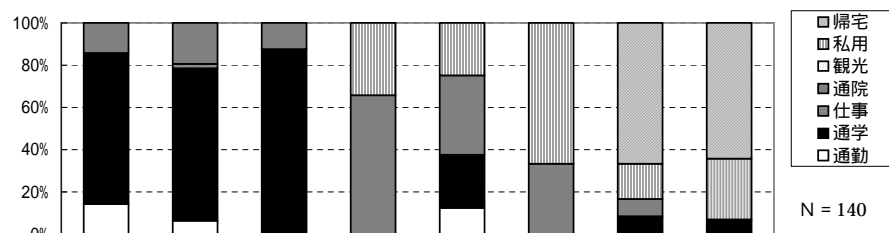
土日には 10 名以上の乗車はほぼ無いといって良く、 で 5 名前後の利用者が確認できる他は 0~3 名程度の乗車人数となっている。

相生	発	6:20	7:25	8:50	12:00	14:15	17:00	18:30
相生	発	6:20	7:25	8:50	12:00	14:15	17:00	18:30
川	.....	6:28	7:34	8:58	12:08	14:23	17:08	18:38
本	.....	6:39	7:45	9:08	12:17	14:32	17:17	18:47
恩	.....	6:43	7:50	9:13	12:21	14:36	17:21	18:51
木材工芸館前	.....	6:45	7:53	9:16	12:24	14:39	17:24	18:54
高校前	.....	6:46	7:54	9:17	12:25	14:40	17:25	18:55
豊永バス車庫前	6:20	6:47	7:55	9:19	12:26	14:41	15:42	17:26
津別	着	6:23	6:50	8:00	9:23	12:30	14:45	15:45
津別	発	6:25	7:00	9:30	12:35	15:50	17:40	
緑町	.....	6:27	7:02	9:32	12:37	15:53	17:42	.....
チミケップ入口	.....	6:41	7:16	9:46	12:51	16:08	17:56	.....
開成	.....	6:46	7:21	9:51	12:56	16:14	18:02	.....
北見	.....	6:50	7:26	9:56	13:01	16:19	18:06	.....
職訓前	.....	6:53	7:29	9:59	13:04	16:22	18:09	.....
中央病院前	.....	6:57	7:32	10:03	13:08	16:26	18:13	.....
東急	.....	7:00	7:36	10:07	13:12	16:30	18:17	.....
北見	着	7:05	7:42	10:12	13:17	16:37	18:24	.....
備考	日祭日は運休					津別町役場 建設課(76-2151)		

図表 -40 利用者の年齢と利用目的 (11/14 乗降調査より)



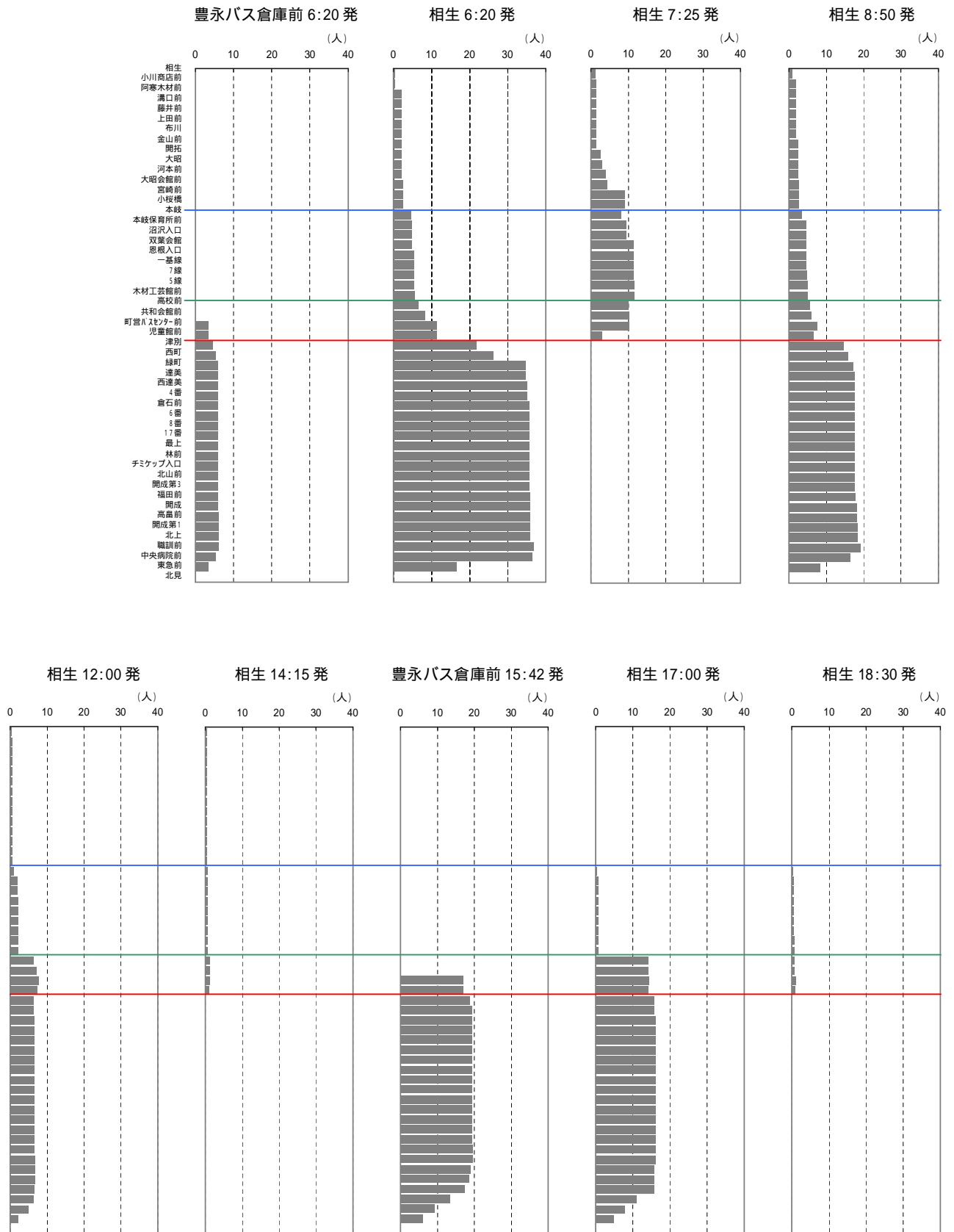
豊6:20発 相6:20発 相7:25発 相8:50発 相12:00発 相14:15発 豊15:42発 相17:00発



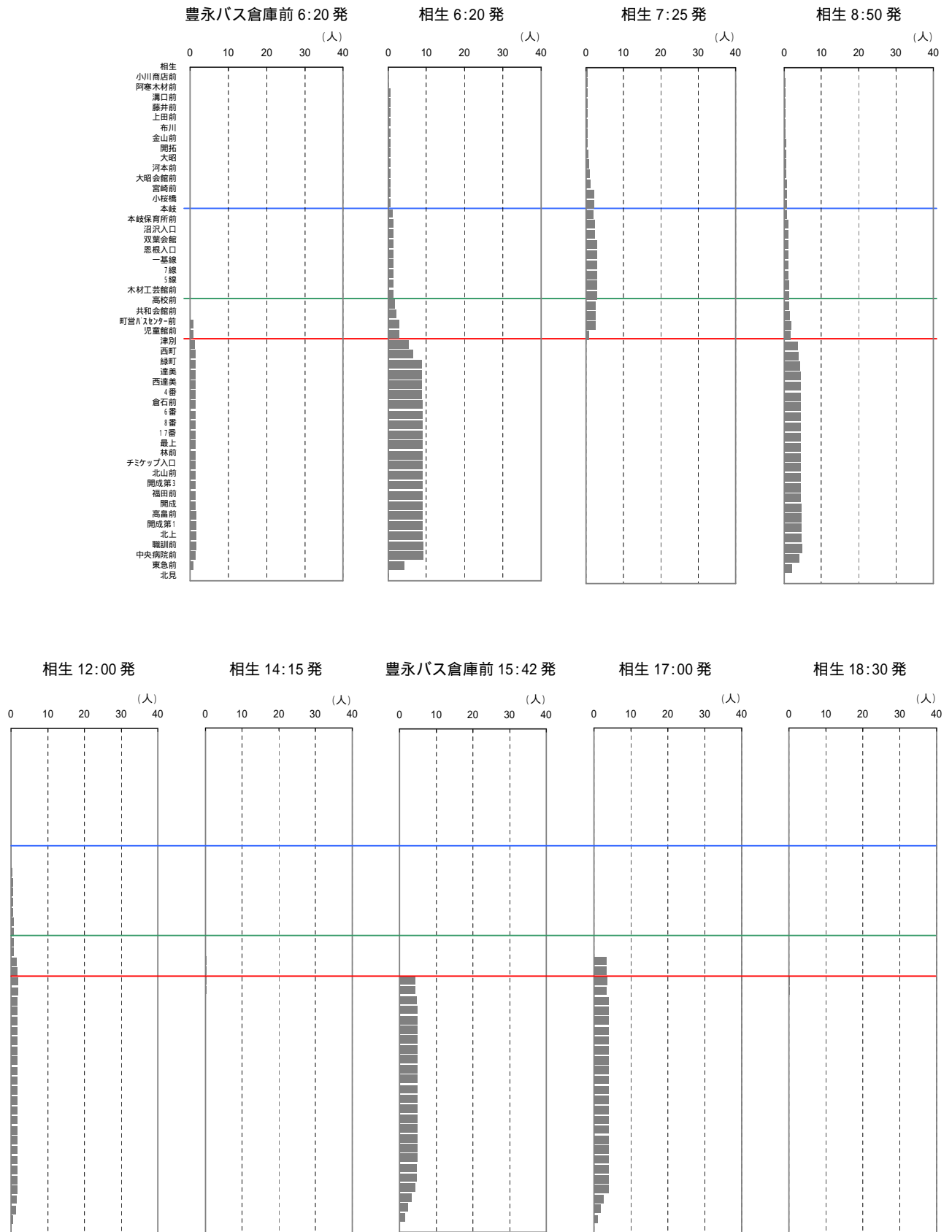
豊6:20発 相6:20発 相7:25発 相8:50発 相12:00発 相14:15発 豊15:42発 相17:00発



図表 -41 北見方面行、便別・区間別の利用者数（平日、平成 20 年 11 月 10～23 日調べ）



図表 -42 北見方面行、便別・区間別の利用者数（土日祝日、平成 20 年 11 月 10～23 日調べ）



北見 津別 相生

朝の便( )は通学する若年層、昼の便( )は通院目的の高齢者、夕方以降は帰宅目的の利用者が多い。帰宅目的の利用は、時間が遅くなるほど若年層が多くなる。

乗車数が10名を超えるのは、 の北見から高校前までの区間のみで、 は20~30名の利用がある。

木材工芸館前から相生までの区間で乗車数が10名を超える区間は無く、 は特に乗車数が少ない。

土日には10名以上の乗車はほぼ無いといって良く、 で5名前後の利用者が確認できる他は、0~3名程度の乗車人数となっている( は日曜運休)。

北見発	7:25	8:05	11:50	13:30	16:55	18:45
東急前	7:27	8:08	11:53	13:34	16:58	18:49
中央病院前	7:32	8:11	11:56	13:39	17:03	18:53
職訓前	7:36	8:14	11:59	13:42	17:07	18:57
北上	7:39	8:17	12:02	13:44	17:10	19:00
北成	7:43	8:23	12:08	13:49	17:15	19:05
チミケップ入口	7:49	8:28	12:13	13:56	17:21	19:11
緑町	8:05	8:42	12:27	14:09	17:35	19:25
津別着	8:07	8:47	12:32	14:14	17:42	19:30

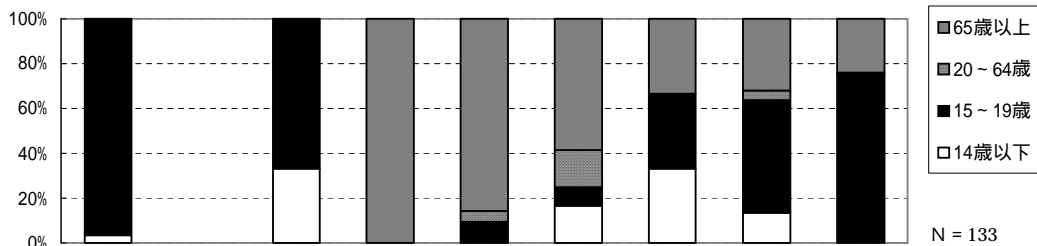
  

津別発	8:07	8:12	10:50	12:40	14:25	16:05	17:50	19:40
豊永バス車庫前	8:09	8:14	10:52	12:42	14:27	16:07	17:52	19:42
高校前	8:11	8:15	10:53	12:43	14:28	16:08	17:53	19:43
木材工芸館前	8:12	8:16	10:54	12:44	14:29	16:09	17:54	19:44
恩根	.....	8:20	10:58	12:47	14:33	16:13	17:58	19:48
本岐	.....	8:25	11:03	12:51	14:38	16:18	18:03	19:53
布川	.....	8:34	11:12	13:00	14:48	16:28	18:12	20:02
相生着	.....	8:42	11:20	13:10	14:57	16:37	18:20	20:11

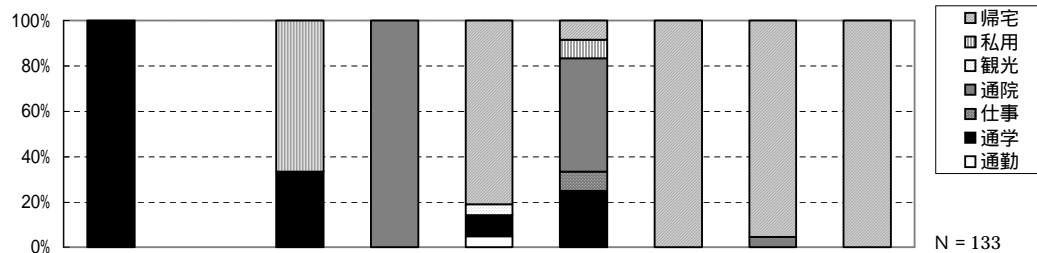
  

備考	日祭日は運休				津別町役場 建設課(76-2151)			
----	--------	--	--	--	--------------------	--	--	--

図表 -43 利用者の年齢と利用目的(11/14乗降調査より)

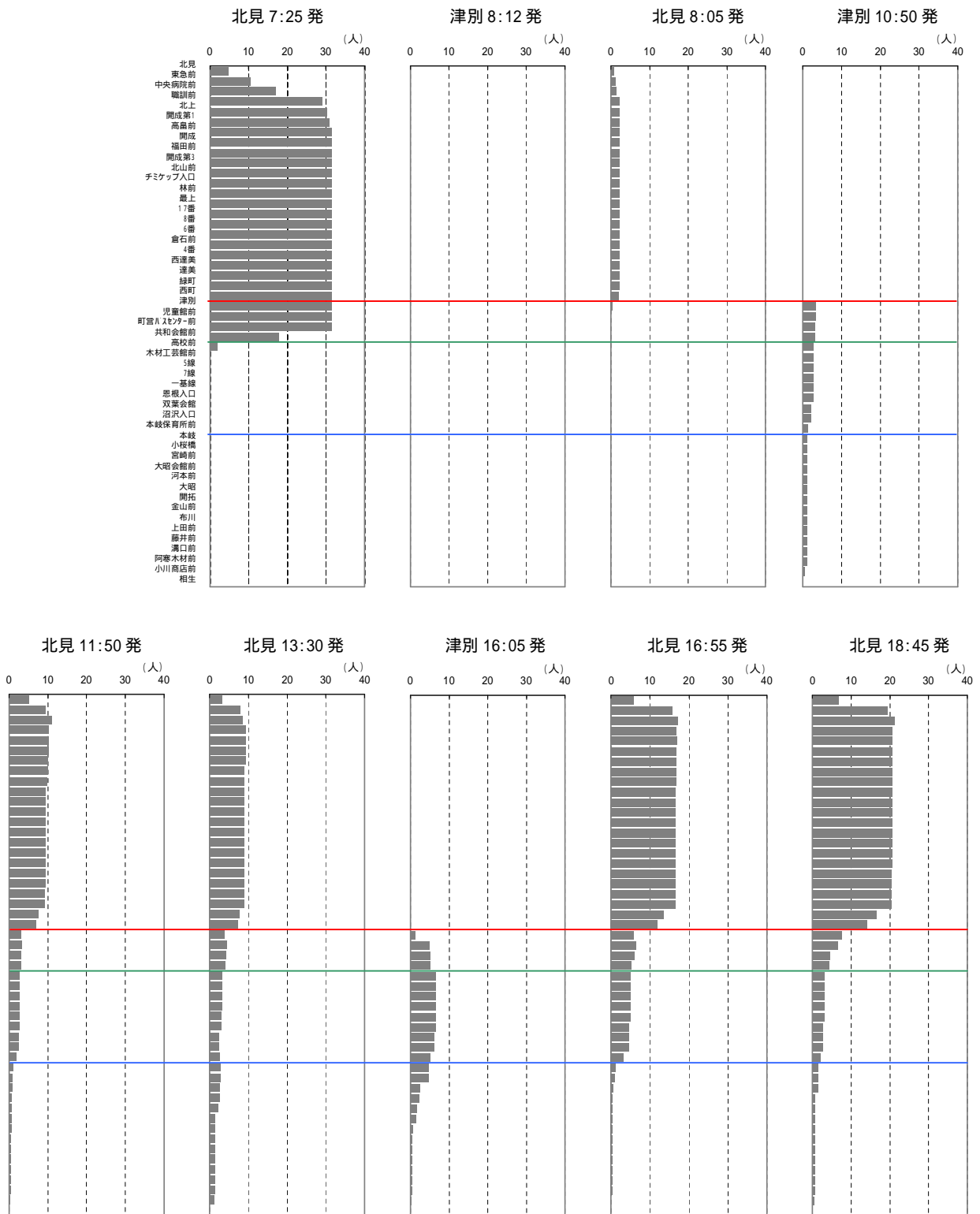


北7:25発 津8:12発 北8:05発 津10:50発 北11:50発 北13:30発 津16:05発 北16:55発 北18:45発

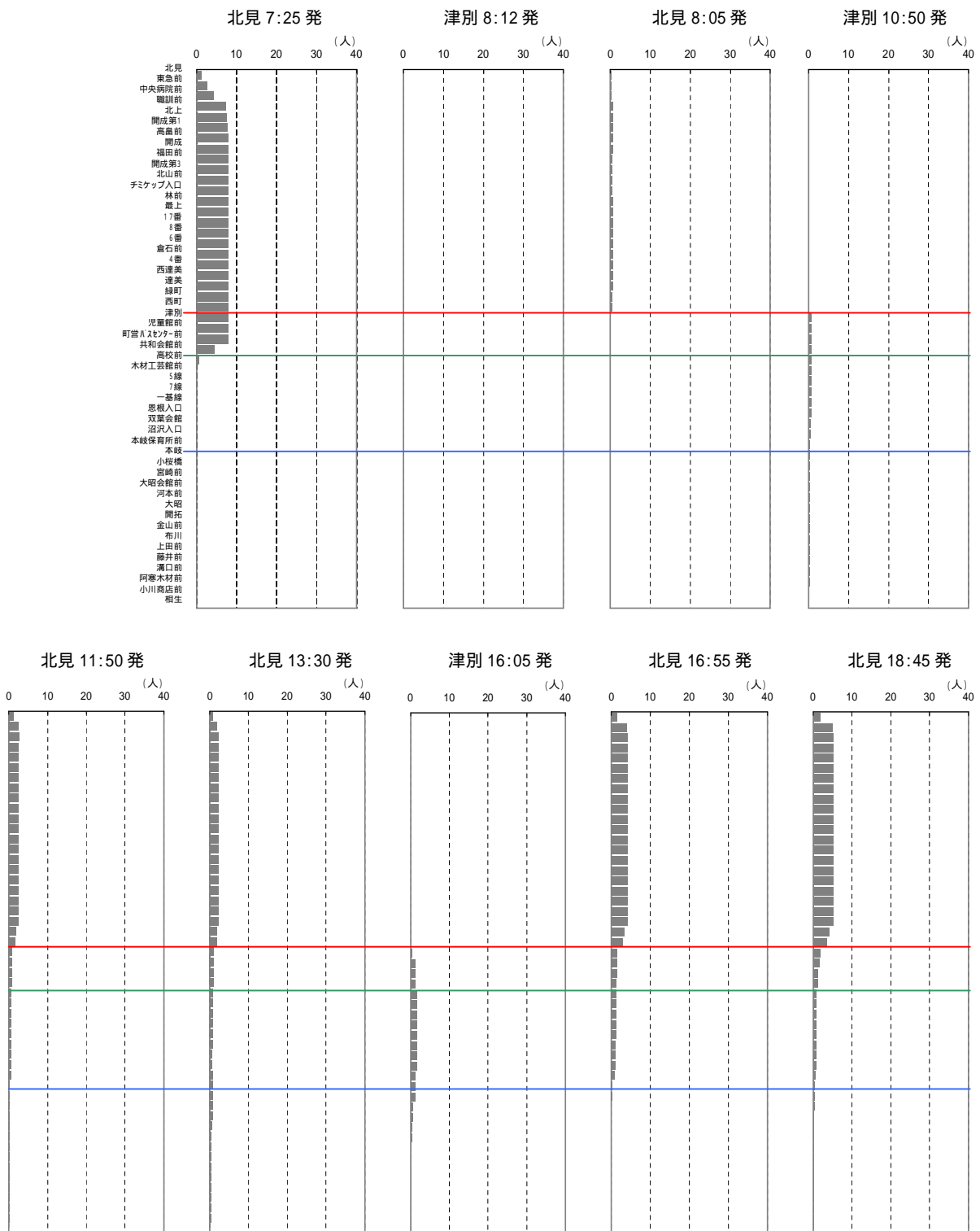


北7:25発 津8:12発 北8:05発 津10:50発 北11:50発 北13:30発 津16:05発 北16:55発 北18:45発

図表 -44 相生方面行き、便別・区間別の利用者数（平日、平成 20 年 11 月 10～23 日調べ）



図表 -45 相生方面行き、便別・区間別の利用者数（土日祝日、平成 20 年 11 月 10～23 日調べ）

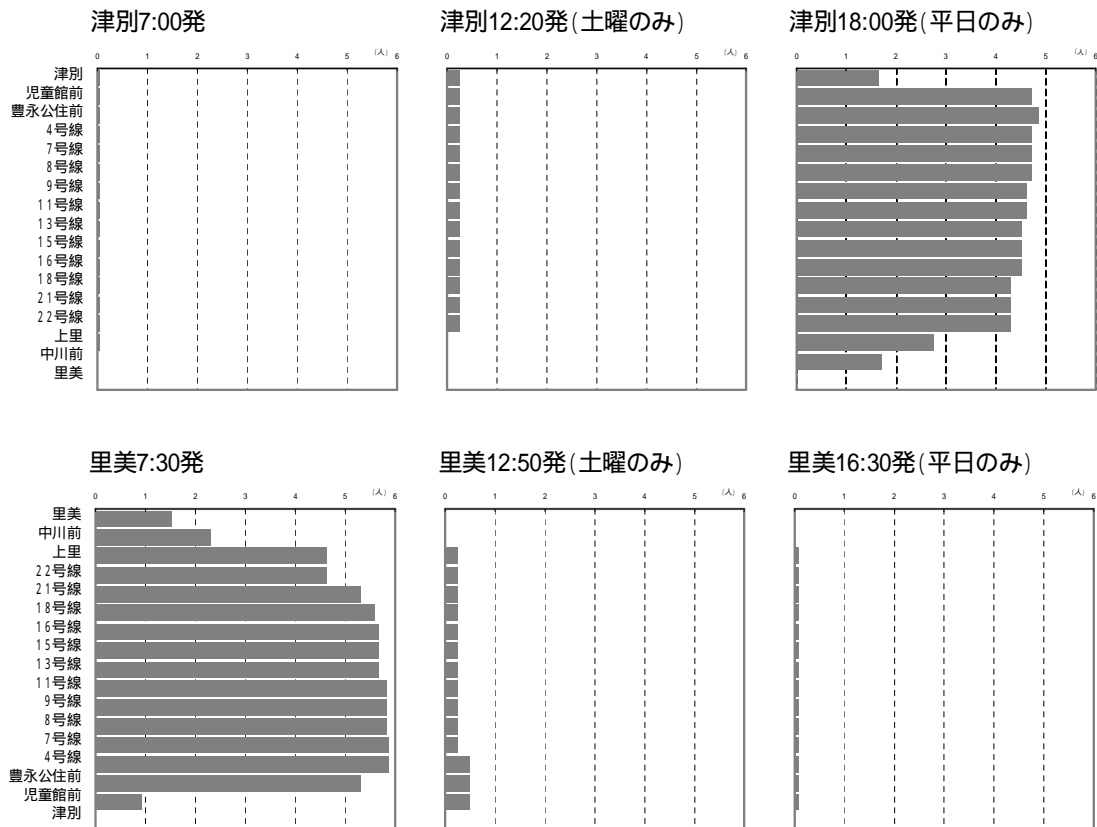


## (2) 町営バス上里線

朝の里美方面から津別方面への移動と、夕方の津別方面から里美方面への移動に利用されており、大半の区間で4~5人程度の利用者がいる。なお、逆方向の利用はほとんど無い。土曜日の利用は平均1人未満となっている。小中高生が通学に利用しているほか、通院に利用している実態がある。

### 簡易乗降調査結果

図表 -46 便別・区間別の利用者数



## 詳細乗降調査結果

図表 -47 上里線の利用状況

	利用した便	性別	年齢	目的	利用頻度	乗車バス停	降車バス停
1	7:30 里美発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	里美	児童館前
2	7:30 里美発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	里美	児童館前
3	7:30 里美発	女	15～19歳	通学	週に3～4回	21号線	豊永公住前
4	7:30 里美発	男	14歳以下	通学	週に5回以上	上里	児童館前
5	7:30 里美発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	上里	児童館前
6	7:30 里美発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	上里	児童館前
7	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅	週に5回以上	児童館前	上里
8	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅	週に5回以上	児童館前	里美
9	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅	週に5回以上	児童館前	里美
10	16:00 津別発	男	14歳以下	帰宅	週に5回以上	児童館前	上里
11	16:00 津別発	女	14歳以下	帰宅	週に5回以上	津別	豊永公住前

## 利用目的（アンケート調査より）

図表 -48 町営バスの利用目的

	件数	割合
通院	3	50.0%
無回答	5	50.0%
合計	4	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

<美都>

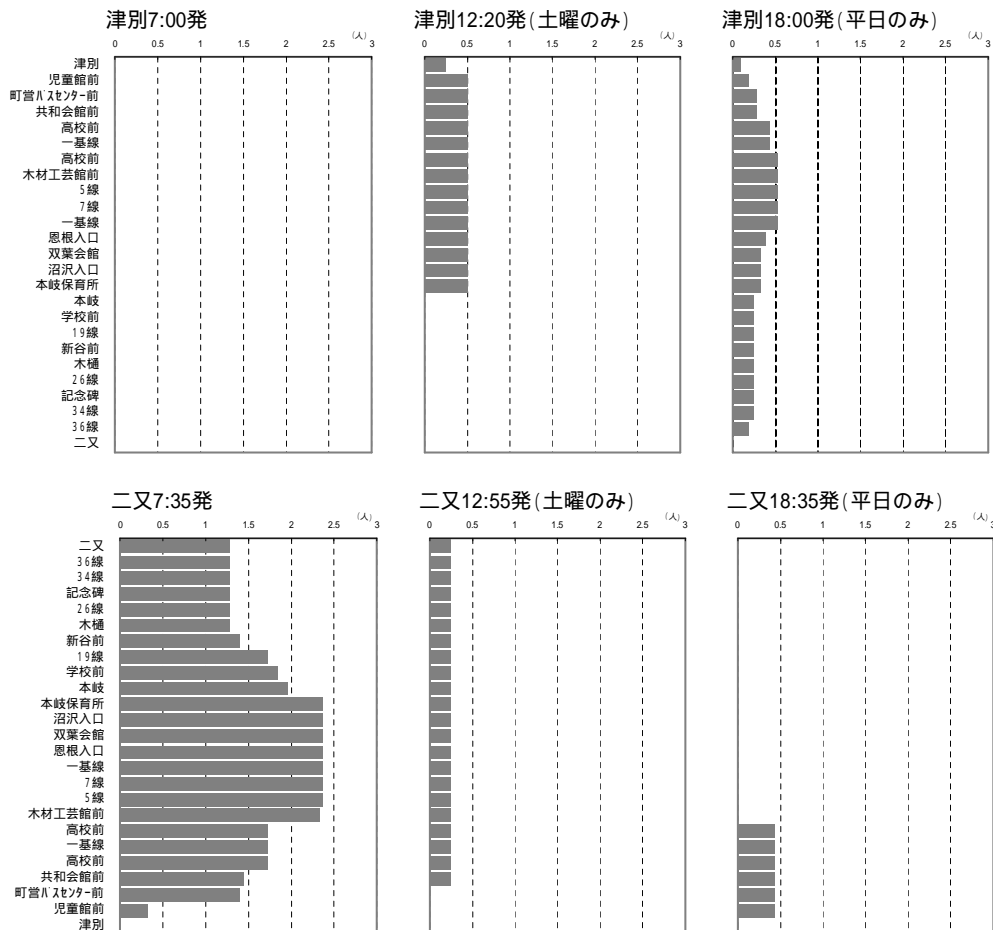
- ・頻度は低いものの高齢者の路線バス利用者が確実にいるため、交通手段は絶対に残して欲しい。例えば自分は津別病院に月に1回通い続けている。
- ・利用目的としては通院がほとんどであり、買い物利用は少ないと思う。

### (3) 町営バス二又線

朝の二又方面から津別方面への移動に利用されており、大半の区間で1~2人程度の利用者がいる。その他の便では利用者は1名未満となっている。  
 通学と通院を中心に利用されているほか、買い物に利用されている実態がある。

#### 簡易乗降調査結果

図表 -49 便別・区間乗の利用者数(二又線)



#### 詳細乗降調査結果

図表 -50 二又線の利用状況

利用した便	性別	年齢	目的	利用頻度	乗車バス停	降車バス停
17:35 二又発	男	14歳以下	通学	週に5回以上	二又	学校前
27:35 二又発	男	15~19歳	通学	週に5回以上	二又	高校前
37:35 二又発	男	15~19歳	通学	週に3~4回	本岐	町営バスセンター前
47:35 二又発	女	14歳以下	通学	週に5回以上	本岐	共和会館前
57:35 二又発	男	75歳以上	通院	未回答	本岐	津別
67:35 二又発	女	15~19歳	通学	週に5回以上	二又	児童館前
77:35 二又発	女	75歳以上	私用	週に5回以上	本岐保育所	町営バスセンター前



## 主な利用目的

図表 -51 主な利用目的

	件数	割合
通学・通勤	1	50.0%
その他	1	50.0%
合 計	2	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### < 二又 >

- ・二又地区の大人は町営バスに頼ろうという気持ちは持っていないと思う。
- ・現在の二又線について、昼間に増便したり、日曜に運行しても、利用者はいないだろう。

### < 木樋 >

- ・大人はバスを使うという選択肢をほぼ持っていないと言ってよく、便数が増える、バスの設備がよくなるといった利便性の向上に取り組んでも、利用者は増えないと思う。

#### (4) その他の公共交通について

##### スクールバス

スクールバスの利用者は、東岡地区 4 人、恩根地区 9 人、沼沢・二又地区 4 人となっている。  
 登校の際はほぼ全員が利用するが、下校の際は、スクールバスと時間帯が合わず、家族の送迎で帰宅する子供が多い。  
 津別高校からの下校バスは、年間 120 回運行されている。

図表 -52 スクールバス等の利用人数と運行回数

	運行地域	拠点校	運行ルート	便数		利用人数	年間運行回数	備考
				登校	下校			
小・中学校 スクールバス								
1	東岡地区	活汲小・中学校	津別～東岡 ～活汲小・中学校	1	2	4	204	
2	恩根地区	津別小・中学校	津別～恩根 ～津別小・中学校	1	2	9	234	
3	沼沢・二又地区	本岐小学校 ・津別中学校	沼沢～本岐バス停 ～本岐小学校～二又	1	2～3	登校:2 下校:4	204	相生線に接続
津別高校 下校バス								
4	津別・北見	津別高校	北見～津別高校	-	1	運行日 により 変動	120	開成線(津別～北見)と同ルート 開成線のダイヤと合わせて 運行希望日・時刻帯に運行

##### 福祉バス

福祉バスは、例年 250～270 回ほど利用されている  
 主な用途は生徒のスキーやプール授業の送迎である。  
 その他の用途として町外視察、町内イベントへの利用などがある。

## 4. 公共交通へのニーズなど

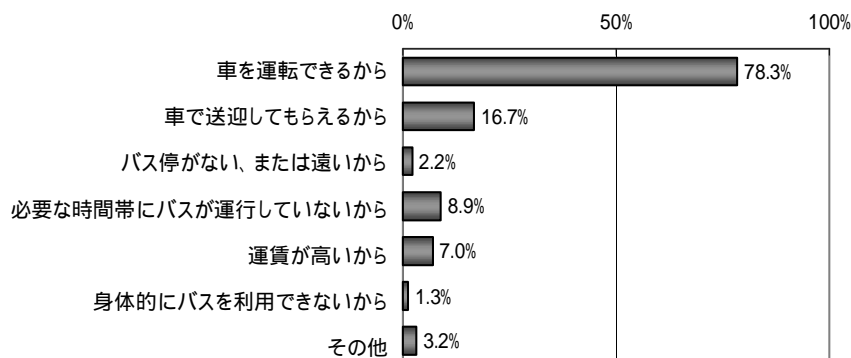
### (1) 相生・開成線沿線地区

#### 町営バスを利用しない住民の意見

町営バスを利用しないのは、車が利用可能な状況にあるためだと考えられる。  
 車が利用できなくなった場合は利用する可能性があるとしている。  
 バスの時間帯が合わないことが利用しない理由とする人が1割弱存在する。  
 3割の人は今後も利用する可能性は無いとしている。

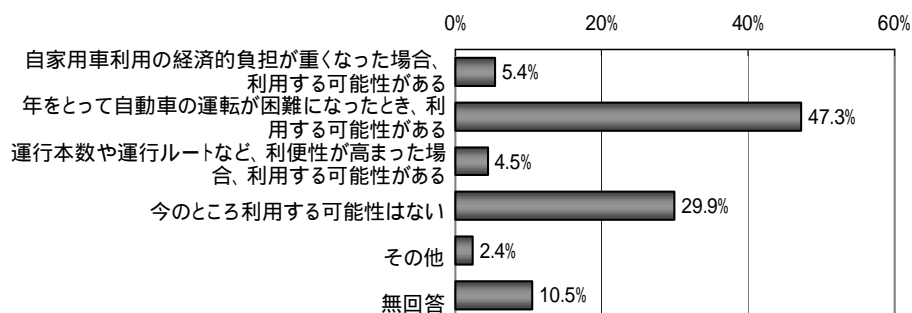
図表 -53 利用しない理由

N = 628



図表 -54 今後利用する可能性

N = 628



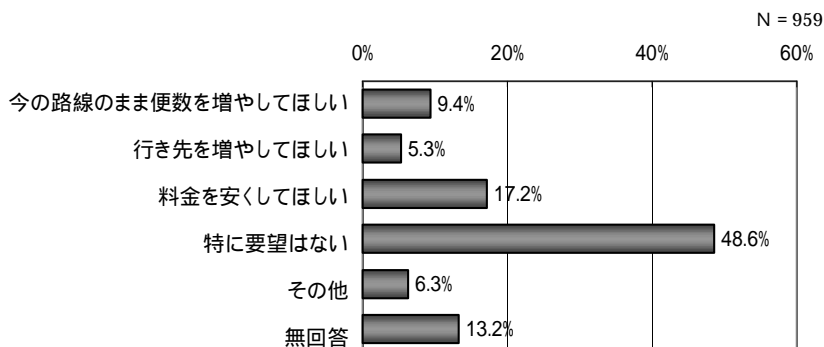
#### 「その他」の主な意見

- ・時間がかかるから。時間と行き先が限られるから。
- ・不便だから。
- ・町に近いため不要である。

## 現在の運行状況への意見・要望

要望は無いとする人が最も高く半数近くにのぼる。  
 要望としては料金の低廉化が17.2%と最も高い。

図表 -55 現在の運行状況への意見・要望



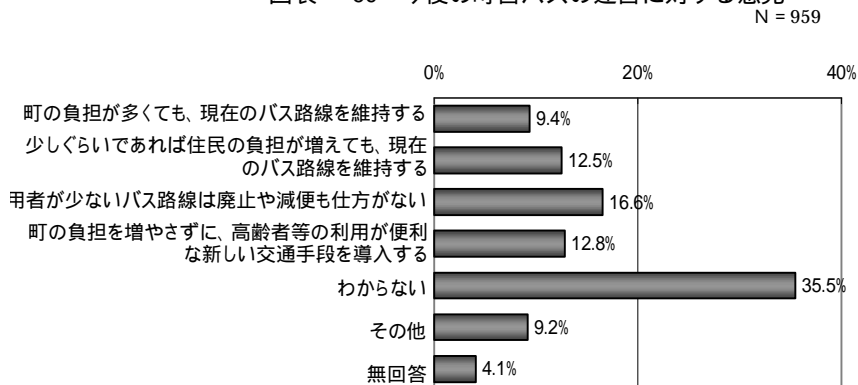
### 「その他」の主な意見

- ・大型ではなく、マイクロバスでも良いと思う。いつ見ても利用者が乗っていない。便数を減らしでも良いと思う。
- ・停車場所を国道、道道だけでなく迂回路を増やしてほしい。

## 今後の町営バスの運営に対する意見など

わからないとする回答が35.5%と最も高い。  
 バス路線の維持を望む回答は、廃止や減便を仕方が無いと考える回答よりも多い。

図表 -56 今後の町営バスの運営に対する意見



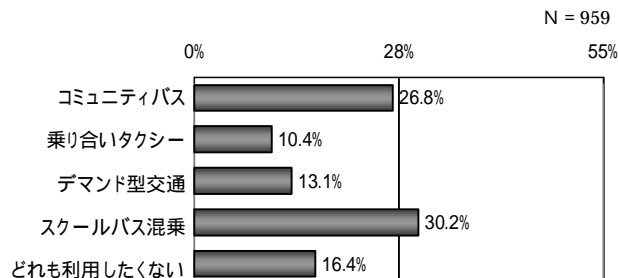
### 「その他」の主な意見

- ・ワゴン車などを利用した乗合タクシーのような方法がいいのでは。
- ・予約制にして少ない時はマイクロバスサイズにする。
- ・通学時間以外の運行について減便するなど、見直しが必要

## 利用しても良いと思う新しい交通手段

スクールバスへの混乗とコミュニティバスが3割前後とやや高く、乗り合いタクシーやデマンド型交通は1割強とやや低い。

図表 -57 利用してもよいと思う新しい交通手段



## 交通に関するその他の意見や要望

路線バス存続の意向が聞かれ、車両サイズや便数を見直すことで効率化を図るべきとの意見が多い。

## 主な意見

### < 町営バスの存続意向 >

- ・無料バスを利用していますが、街に負担になるなら半額でもいいから路線バスを続けていただきたいと思います。
- ・高齢者の方や高校生の通院や通学に不便をきたすので存続してほしい。

### < 運営・運行の見直し、効率化 >

- ・唯一の公共手段であるバスがないと困る人がいると思うのですが、ほとんど乗客がいないバスが走っているのを見ると、維持していくのが難しいと感じます。
- ・病院に通う人は日をきめて、乗り合いタクシー、ワゴン等で行けるように変えていくのもしょうがないですね。
- ・現在の大型バスばかりでなく、小型、中型などの利用人数に応じて経費を抑え、未永く町営で運行してほしい。

### < バスの路線増設・増便 >

- ・冬場がやはり怖いです。冬場だけでも現状維持か増便対策があればうれしく思います。
- ・最寄りのバス停から北見へ直通ではいけない。本数を増やして利用しやすいようにしてくれると通勤に利用したいのですが。
- ・老人が多くなるので、市街地の循環バス（マイクロバス）での運行はできないのか。
- ・バス路線以外にハイヤーもありますが、バス路線を町内、街の中をぐるぐる回るような路線がほしいなと思います。

## ( 2 ) 上里線沿線地区

### 町営バスを利用しない住民の意見

自分での運転、家族などの送迎、商品配達サービスなどにより、路線バスを利用しなくても生活できるために利用されていないと考えられる。

路線バスの利便性が高まったら利用する可能性があると考える人もいる。

図表 -58 利用しない理由

	件数	割合
車を運転できるから	1	50.0%
必要な時間帯にバスが運行していないから	1	50.0%
運賃が高いから	1	50.0%
全体	2	

図表 -59 今後利用する可能性

	件数	割合
運行本数や運行ルートなど、利便性が高まった場合、利用する可能性がある	2	100.0%
合計	2	100.0%

### ヒアリング調査で得られた主な意見

#### < 上里 >

- ・高齢者の移動、特に通院について、現在は身内や知人が送迎することで対応している。幸い上里の農家はすべて後継者がいるほか、独居高齢者も津別市街に子供がいるため、少なくとも今後10～20年は、子供や知人の送迎で対応可能である。
- ・農家の場合は、会社勤めと違って、日中に1時間ほど時間をとって送迎することはそれほど難しくないため、どうしても病院にいけないなどの問題が起こったことはない。
- ・食料品や生活必需品は、グリーンマーケット津別が無料で配達をしてくれるので、最悪でもこのシステムを利用することで生活の維持は可能である。

#### < 美都 >

- ・買い物はグリーンマーケット津別や柳瀬商店の配達サービスを使えば事足りる。

## 現在の運行状況への意見・要望

買い物や娯楽、高齢者の移動手段の充実などを目的として、便数や行き先を増やして欲しいと考える人がいる。

各地区において通学の足を充実させて欲しいという要望がある。

図表 -60 現在の運行状況への意見・要望

	件数	割合
今の路線のまま便数を増やしてほしい	3	42.9%
行き先を増やしてほしい	2	28.6%
無回答	2	28.6%
合計	7	100.0%

### 移動目的(便数を増やしたい人)

	件数	割合
その他の買い物	1	33.3%
無効	1	33.3%
無回答	1	33.3%
合計	3	100.0%

### 移動目的(行き先を増やして欲しい)

	件数	割合
娯楽	1	50.0%
無回答	1	50.0%
合計	2	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### <上里地区>

- ・子供の通学の足が確保されていれば、公共交通はどのような形でもかまわない。
- ・壮年層が高齢化して運転できなくなった場合も含め、高齢者の移動手段が脆弱であることについては、もう少し便が増えたらよいと思う。

### <美都地区>

- ・上里には子供が数名いるため、彼らを通学させるマイクロバスを走らせられれば良い。
- ・路線バスで津別市街を往復する場合、市街で長い時間を消費しなければならないことが不満。用事が一つしかない場合はバス待合所で時間をつぶさなければならない。
- ・昼間に便を増やして欲しいと思うが、町財政が厳しいという事情も非常に分かるので、増便を強く要請するつもりはない。

## 今後の町営バスの運営に対する意見など

町財政を考慮する声が各地区から聞かれた。  
通学の保障を望む声が各地区から聞かれた。  
利用者数が少ないことから車両を小型化すべきとの声がある。

図表 -61 今後の町営バスの運営に対する意見

	件数	割合
町の負担が多くても、現在のバス路線を維持する	1	14.3%
町の負担を増やさずに、高齢者等の利用が便利 新しい交通手段を導入する	4	57.1%
無回答	2	28.6%
全体	7	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### <上里>

- ・役場の財政事情が厳しいことは承知しているので、基本的には地区内の相互扶助で交通の課題もクリアしていきたい。
- ・子供がいなくなったら上里に公共交通が無くなるという事態だけは避けていただきたい。
- ・高校生が部活で遅い時間になったときに公共交通で帰宅できないことについては、仕方の無いことだと考えている。対応していただけるのであれば喜んで利用するが、基本的に親が送迎すべきであり、役場にその対応を頼むつもりはない。
- ・大型バスにこだわるつもりは全く無く、バスの小型化はどんどん進めて欲しい。

### <美都>

- ・昼間に便を増やして欲しいとは思いますが、町財政が厳しいという事情も非常に分かるので、増便を強く要請するつもりはない。
- ・頻度は低いものの高齢者の路線バス利用者が確実にいるため、交通手段は絶対に残して欲しい。
- ・利用者が少なく、大きな車両を空に近い状態で走らせていることを非常にもったいないと感じている。特別なイベントがない限り一度に10名以上乗ることはないなので、もっと小型の車両を利用したらよいと思う。



## 新しい交通手段に対する意見など

デマンド型交通とスクールバス混乗がやや好評。  
通学の足を確保することが重視されている。  
料金や所要時間などをバスと同程度にすることが望まれていると考えられる。  
美都地区では運行路線沿いに住居が位置しているため、現状でほぼドアツードアの運行になっている。

図表 -62 利用してもよいと思う新しい交通手段

	件数	割合
乗り合いタクシー	1	14.3%
デマンド型交通	2	28.6%
スクールバス混乗	2	28.6%
全体	7	

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### <上里>

- ・町営バスの代替としてのスクールバス混乗やデマンド型交通は、利便性が向上することから魅力的であり、是非実現させて欲しい。
- ・スクールバス混乗については、子供がいなくなったら上里に公共交通が無くなるという事態だけは避けていただきたい。

### <美都>

- ・現在路線バスがほぼドアツードアになっているので、デマンド型交通は特別必要だとは感じない。上里線沿線のほかの地区が助かるのであれば、予約のわずらわしさや、遠回りする可能性があることなどは我慢できる。
- ・料金はバス料金よりも高くしないで欲しい。
- ・上里地区の児童生徒を通学させるマイクロバスを走らせ、一般の人が同乗できるようにしていただければ、皆にとって良い交通になるだろう。

## 交通に関するその他の意見や要望

バス停の新設による利便性向上と、存続の要望があった。

## 主な意見

- ・北見市のフクハラ近くにバス停を要望します。色々なことが日曜日にあります。美都地区はバスがないので不便です。
- ・町営バス開成線バス停北見市行きで職訓前 - 中央病院の間にフクハラ店前くらいにバス停を作ってほしい要望です。
- ・高齢者や車の運転ができない人は困りますので、バスは走らせてください。お願いします。

### ( 3 ) 二又線沿線地区

#### 町営バスを利用しない住民の意見

基本的に自分での運転や家族などの送迎などで移動しており、もともと路線バスの利用を考えていないと思われる。  
車を運転できなくなった場合や、路線バスの利便性が高まった場合に利用する可能性がある。

#### ヒアリング調査で得られた主な意見

< 二又 >  
 ・二又地区の大人は町営バスに頼ろうという気持ちは持っていないと思う。  
 ・現在の二又線について、昼間に増便したり、日曜に運行しても、利用者はいないだろう。

< 木樋 >  
 ・大人はバスを使うという選択肢をほぼ持っていないと言ってよく、便数が増える、バスの設備がよくなるといった利便性の向上に取り組んでも、利用者は増えないと思う。

図表 -63 利用しない理由

	件数	割合
車を運転できるから	21	87.5%
車で送迎してもらえるから	3	12.5%
バス停がない、または遠いから	1	4.2%
必要な時間帯にバスが運行していないから	2	8.3%
運賃が高いから	2	8.3%
身体的にバスを利用できないから	1	4.2%
その他	0	0.0%
全体	24	

図表 -64 今後利用する可能性

	件数	割合
自家用車利用の経済的負担が重くなった場合、利用する可能性がある	1	4.2%
年をとって自動車の運転が困難になったとき、利用する可能性がある	10	41.7%
運行本数や運行ルートなど、利便性が高まった場合、利用する可能性がある	5	20.8%
今のところ利用する可能性はない	4	16.7%
その他	0	0.0%
無回答	4	16.7%
合計	24	100.0%

## 現在の運行状況への意見・要望

特に要望は無いとする回答が43.9%と最も多い。ただし、便数増や料金低廉化などの要望も見られる。

行き先を増やして欲しいとした人の目的を見ると、現状の路線では北見市への通院に不便である可能性がある。

各地区において通学の足を充実させて欲しいという要望がある。

図表 -65 沿線住民の町営バスへの意見・要望

	件数	割合
今の路線のまま便数を増やしてほしい	5	12.2%
行き先を増やしてほしい	2	4.9%
料金を安くしてほしい	4	9.8%
特に要望はない	18	43.9%
その他	2	4.9%
無回答	10	24.4%
合 計	41	100.0%

図表 -66 増やして欲しい行き先と移動目的

### 増やして欲しい行き先

	件数	割合
北見市	2	100.0%
合 計	2	100.0%

### 移動目的

	件数	割合
通院	2	100.0%
合 計	2	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### <木樋>

- ・子供（幼児、小中高生）の足が確保できさえすれば特に要望はない。
- ・小中高と学校に通う際に、移動手段が十分ではないと感じている。特に、現在の町営バスのダイヤでは高校生が部活後に帰宅することが不可能である。自分が高校のときは、入れる部活が制限されるほか、入った部活も練習を途中で切り上げて帰ってこざるを得なかった。

### <二又>

- ・子供の通学手段に困らない程度にバスを運行していただきたい。義務教育だけではなく、高校まで含めて考えて欲しい。

## 今後の町営バスの運営に対する意見など

町の負担は増やさない形で、新たな交通手段の導入を望む人の割合が高い。  
 通学の保障を望む声が各地区から聞かれた。  
 利用者数が少ないことから車両を小型化すべきとの声がある。

図表 -67 今後の町営バスの運営に対する意見

	件数	割合
町の負担が多くても、現在のバス路線を維持する	3	7.3%
少くからいであれば住民の負担が増えても、現在のバス路線を維持する	4	9.8%
利用者が少ないバス路線は廃止や減便も仕方がない	2	4.9%
町の負担を増やさずに、高齢者等の利用が便利な新しい交通手段を導入する	26	63.4%
わからない	2	4.9%
その他	1	2.4%
無回答	3	7.3%
全体	41	100.0%

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### < 二又 >

- ・とにかく子供の足を確保して欲しい。逆に言えば、今後二又に子供がいない時期がきたら、そのときはバスは無くても良い。ただし、新しく子供が生まれたり引っ越してきた場合は、すぐにバスを復活できるようにして欲しい。
- ・二又線は車両の大きさに無駄があり、非常にもったいない。10人乗り程度の小型車両で十分である。
- ・小型車両であれば、現在の大型車両ではいることのできない小道にも入れるようになり、奥地の住民の利便性が上がるのではないだろうか。

### < 木樋 >

- ・二又線は利用者の割に車両が大きすぎてほしいない。基本的に大人は使わないので、スクールバスを町営バスの代わりに走らせたらいいのではないか。

### 「その他」の主な意見

- ・電話やインターネット等での完全予約制を導入してはどうか。
- ・ハイヤー使用。
- ・空車が多いので小型にしてはどうか。

## 新しい交通手段に対する意見など

スクールバス混乗を望む声がやや高いが、その他の交通手段も満遍なく支持を集めている。通学の足を確保することが重視されている。  
料金や所要時間などをバスと同程度にすることが望まれていると考えられる。

図表 -68 利用してもよいと思う新しい交通手段

	件数	割合
コミュニティバス	13	31.7%
乗り合いタクシー	11	26.8%
デマンド型交通	13	31.7%
スクールバス混乗	18	43.9%
どれも利用したくない	5	12.2%
全体	41	

## ヒアリング調査で得られた主な意見

### <二又>

- ・非常時の交通手段の確保という意味で、デマンド型交通はよいと思う。ただし、二又には高齢者が多いため、予約のシステムや、回り道をする場合があることをいかに解りやすく説明するかが重要になるだろう。
- ・乗り合いタクシーやデマンド型などの交通手段は、無料に近い料金設定でなければ利用されないだろう。そもそも、大人の中に必要としている人がいない。

### <木桶>

- ・デマンド型交通を是非導入して欲しい。路線バスやスクールバス混乗よりも魅力的である。特に冬季にバス停まで出る苦勞がなくなることがありがたい。また、保育園児の利用について、現在バス停と保育所(本岐保育所)の距離があるため、バス停まで保育士が迎えに来ている状況だが、こういった交通があれば、保育士の労力も少なくなるだろう。運行されれば、予約の労力はいとわずに利用する。料金はバスと同程度に抑えていただければありがたい。
- ・将来的に運転ができなくなることを考えると、公共交通手段はあったほうが良い。総合的に考えると、二又線を廃止し、同じダイヤでスクールバスを走らせ、(非常時に大人の移動手段として利用できるように)一般住民が混乗できるようにしていただくとありがたい。
- ・本岐の商店の人が自家用車でデマンド交通をすることは法律上できないのか。本岐から市街地側や相生方面はやや交通が充実しているので、本岐から二又の間で運行すべきであり、担い手としては本岐在住者が望ましいと考える。

## 交通に関するその他の意見や要望

車両の小型化の提案が聞かれる。

下校時間にあわせたダイヤの変更の要望が確認できる。

### 主な意見

#### <車両の効率化について>

- ・現在、車の運転ができるが近いうちにバスを利用するようになると思う。朝と夕方の時間がありすぎて利用しづらいので、ワゴン車ぐらいのバスでいいので、便数を増やしてほしい。
- ・バスは子供が乗らないと無人なので、バスの大きさを小さくしてはどうか。
- ・空っぽの町営バスが走っているのをよく見かけます。効率的な運行、利用の方法を考えていく必要はあると思います。

#### <ダイヤについて>

- ・孫のクラブなどで時間が合わないのが、その時間に合うようにしてほしい。迎えに行くのも大変です。
- ・子供が高学年になり、部活動などで夕方の路線バスに間に合わないのが、夕方のバスの時間をおそくしてほしい。
- ・中学校に進学するにあたり、部活動などで帰りのバスに間に合わなくなると思うので、今のバス時間だと誰も利用する人がおらずもったいないので、その分、1時間くらい時間をずらしバスを小さくして運行してほしい。

#### <その他>

- ・最近、どこも財政困難な時に津別町は、町内バスの運営に私ども町民は大変助かります。高齢化に伴い、自家用車を廃止し、車の免許もともに廃止しました。いろいろと不便を感じる人が多いものです。
- ・北見、美幌方面への交通手段はあっても十勝方面へはない。せめて1日に2便でもあればと思う。
- ・我が家の家族は現在の町営バスを利用することが全くありませんが、年をとって運転ができなくなると僻地ですので移動手段は問題になるでしょう。
- ・今の状態を維持してほしい。

(4) その他の地区

恩根地区

車を運転できるからバスを利用していないと考えられる。  
 年をとって車の運転が困難になった場合、バスが利用される可能性がある。

図表 -69 バスを利用しない理由

	件数	割合
車を運転できるから	5	100.0%
車で送迎してもらえるから	0	0.0%
バス停がない、または遠いから	0	0.0%
必要な時間帯にバスが運行していないから	0	0.0%
運賃が高いから	0	0.0%
身体的にバスを利用できないから	0	0.0%
その他	0	0.0%
全体	5	

図表 -70 今後バスを利用する可能性

	件数	割合
自家用車利用の経済的負担が重くなった場合、利用する可能性がある	0	0.0%
年をとって自動車の運転が困難になったとき、利用する可能性がある	3	60.0%
運行本数や運行ルートなど、利便性が高まった場合、利用する可能性がある	0	0.0%
今のところ利用する可能性はない	2	40.0%
その他	0	0.0%
無回答	0	0.0%
合計	5	100.0%

図表 -71 利用してもよいと思う新しい交通手段

	件数	割合
コミュニティバス	2	28.5%
乗り合いタクシー	1	14.2%
デマンド型交通	3	42.8%
スクールバス混乗	3	42.8%
どれも利用したくない	0	0.0%
全体	7	100.0%

東岡地区

自家用車を利用可能なためバスを利用していないと考えられる。  
 年をとって車の運転が困難になった場合、バスが利用される可能性がある。  
 地区を走るスクールバスへの乗車意向があるものと思われる。

図表 -72 町営バスを利用しない理由

	件数	割合
車を運転できるから	13	52.0%
車で送迎してもらえるから	6	24.0%
バス停がない、または遠いから	4	16.0%
必要な時間帯にバスが運行していないから	1	4.0%
運賃が高いから	0	0.0%
身体的にバスを利用できないから	1	4.0%
その他	0	0.0%
全体	25	100.0%

図表 -73 今後町営バスを利用する可能性

	件数	割合
自家用車利用の経済的負担が重くなった場合、利用する可能性がある	1	4.0%
年をとって自動車の運転が困難になったとき、利用する可能性がある	7	28.0%
運行本数や運行ルートなど、利便性が高まった場合、利用する可能性がある	4	16.0%
今のところ利用する可能性はない	7	28.0%
その他	1	4.0%
無回答	5	20.0%
合計	25	100.0%

図表 -74 利用してもよいと思う新しい交通手段

	件数	割合
コミュニティバス	7	17.5%
乗り合いタクシー	4	10.0%
デマンド型交通	3	7.5%
スクールバス混乗	16	40.0%
どれも利用したくない	6	15.0%
全体	40	100.0%



北見バス沿線地区

自家用車を利用可能なためバスを利用していないと考えられる。  
 年をとって車の運転が困難になった場合、バスが利用される可能性がある。

図表 -75 バスを利用しない理由

	件数	割合
車を運転できるから	78	75.7%
車で送迎してもらえるから	16	15.5%
バス停がない、または遠いから	11	10.6%
必要な時間帯にバスが運行していないから	13	12.6%
運賃が高いから	7	6.7%
身体的にバスを利用できないから	2	1.9%
その他	6	5.8%
全体	103	100.0%

図表 -76 今後バスを利用する可能性

	件数	割合
自家用車利用の経済的負担が重くなった場合、利用する可能性がある	6	5.8%
年をとって自動車の運転が困難になったとき、利用する可能性がある	44	42.7%
運行本数や運行ルートなど、利便性が高まった場合、利用する可能性がある	5	4.9%
今のところ利用する可能性はない	26	25.2%
その他	3	2.9%
無回答	19	18.5%
合計	103	100.0%

図表 -77 利用してもよいと思う新しい交通手段

	件数	割合
コミュニティバス	33	25.1%
乗り合いタクシー	9	6.8%
デマンド型交通	19	14.5%
スクールバス混乗	39	29.7%
どれも利用したくない	21	16.0%
全体	131	100.0%

## 5 . 公共交通への行政負担額の状況

### ( 1 ) 町営バス

#### 町営バス全体の収支状況

ここ5年間の町営バス全体の収入は約8千万円(繰入金( )を含む)、支出は約1億円で収支差額の約2千万円を毎年町が負担している。  
 支出に占める町負担額の割合は平成15年が最も高く24.5%、平成19年は最も低く13.2%となっている。

図表 -78 町営バス全体の収支状況

費目	H15	H16	H17	H18	H19
収入	79,990,719	79,650,329	79,007,357	80,154,952	87,184,196
運賃収入	40,681,780	42,842,470	45,607,180	47,995,020	50,369,910
補助金	3,698,000	3,217,000	2,419,000	2,265,000	1,882,000
繰入金	35,381,000	33,381,000	30,953,000	29,640,000	32,963,018
その他	229,939	209,859	28,177	254,932	1,969,268
支出	106,005,682	99,703,740	95,620,004	98,971,232	100,499,520
人件費	79,947,750	74,816,815	69,686,403	72,396,253	73,526,864
委託費	8,983,380	8,748,746	8,751,645	7,163,100	6,559,350
その他	17,074,552	16,138,179	17,181,956	19,411,879	20,413,306
収支差引額	-26,014,963	-20,053,411	-16,612,647	-18,816,280	-13,315,324
町負担額	26,014,963	20,053,411	16,612,647	18,816,280	13,315,324
支出に占める町負担額の割合	24.5%	20.1%	17.4%	19.0%	13.2%

代替輸送確保対策事業基金繰入金・・・町営バス4路線のうち、相生線は旧国鉄の代替輸送として開設されたため、その際に基金化された運営費を繰入金として毎年捻出している。

## 路線ごとの収支状況

路線ごとに収支状況をみると、上里線、二又線では収支差額を埋め合わせる町負担額の割合が、支出の7割前後と高く、収入のうち運賃収入が6割、補助金の割合が4割程度となっている。

開成線では町負担額の割合が支出の2~3割と、上里線、二又線よりも低い。また、収入のうち運賃収入が9割を占め、補助金の割合は低い。

相生線については、「代替輸送確保対策事業基金繰入金」が概算で運営費にあてられ収支差額が縮まるよう調整されているが、運賃収入が2割、残り8割を繰入金で賄っている。

図表 -79 路線別の収支状況

### < 相生線 >

(単位：円)

費目	H15	H16	H17	H18	H19
収入	45,398,461	44,349,065	40,599,405	39,018,728	42,688,502
運賃収入	10,017,461	10,968,065	9,646,405	9,378,728	9,725,484
繰入金	35,381,000	33,381,000	30,953,000	29,640,000	32,963,018
支出	42,978,071	40,261,067	38,265,139	40,457,970	41,838,275
人件費	36,566,948	34,175,015	31,793,032	33,078,645	33,682,872
委託費	5,369	1,608	2,681	0	0
その他	6,405,754	6,084,444	6,469,426	7,379,325	8,155,403
収支差引額	2,420,390	4,087,998	2,334,266	-1,439,242	850,227

### < 開成線 >

(単位：円)

費目	H15	H16	H17	H18	H19
収入	31,068,649	31,057,655	34,021,295	37,248,192	39,668,686
運賃収入	28,574,649	28,898,655	32,650,295	35,978,192	38,580,686
補助金	2,494,000	2,159,000	1,371,000	1,270,000	1,088,000
支出	49,115,942	46,090,063	43,765,751	46,236,454	48,962,395
人件費	41,729,544	39,008,019	36,284,366	37,762,195	38,439,012
委託費	6,122	1,843	3,072	0	987,000
その他	7,380,276	7,080,201	7,478,313	8,474,259	9,536,383
収支差引額	-18,047,293	-15,032,408	-9,744,456	-8,988,262	-9,293,709
町負担額	18,047,293	15,032,408	9,744,456	8,988,262	9,293,709
支出に占める町負担額の割合	36.7%	32.6%	22.3%	19.4%	19.0%

## &lt; 上里線 &gt;

(単位：円)

費目	H15	H16	H17	H18	H19
収入	1,207,220	1,349,010	1,605,150	1,454,840	1,713,690
運賃収入	804,220	993,010	1,227,150	1,063,840	1,330,690
補助金	403,000	356,000	378,000	391,000	383,000
支出	4,754,594	4,489,498	4,944,221	4,925,081	4,918,700
人件費	538,484	532,811	524,658	581,516	614,477
委託費	2,841,228	2,763,891	2,764,085	2,763,600	2,763,600
その他	1,374,882	1,192,796	1,655,478	1,579,965	1,540,623
収支差引額	-3,547,374	-3,140,488	-3,339,071	-3,470,241	-3,205,010
町負担額	3,547,374	3,140,488	3,339,071	3,470,241	3,205,010
支出に占める 町負担額の割合	74.6%	70.0%	67.5%	70.5%	65.2%

## &lt; 二又線 &gt;

(単位：円)

費目	H15	H16	H17	H18	H19
収入	1,057,710	1,413,090	1,204,410	1,176,050	1,144,050
運賃収入	659,710	1,075,090	868,410	747,050	733,050
補助金	398,000	338,000	336,000	429,000	411,000
支出	4,551,655	4,370,255	4,137,252	4,983,093	4,780,150
人件費	698,009	690,632	680,128	746,815	790,503
委託費	2,879,108	2,809,128	2,809,380	2,808,750	2,808,750
その他	974,538	870,495	647,744	1,427,528	1,180,897
収支差引額	-3,493,945	-2,957,165	-2,932,842	-3,807,043	-3,636,100
町負担額	3,493,945	2,957,165	2,932,842	3,807,043	3,636,100
支出に占める 町負担額の割合	76.8%	67.7%	70.9%	76.4%	76.1%

## (2) スクールバス

事業費の大半は委託料であり、すべてが町の負担で賄われている。  
 児童・生徒数の変化により運行状況が大きく変わるため、年毎の変化が大きい。

図表 -80 スクールバスの収支状況

(単位: 円)

路線	費目	H15	H16	H17	H18	H19	備考
東岡	支出	1,804,320	1,803,060	861,000	1,989,780	1,971,900	H15、16は給食配送費用との合計
	委託料	1,804,320	1,803,060	861,000	1,389,780	1,467,900	公社委託
	車両借上費	-	-	-	600,000	504,000	H18からデイスサービス車両を利用
本岐	支出	2,607,319	2,685,409	2,025,561	1,885,405	1,865,373	
	委託料	2,228,940	2,227,680	1,548,750	1,389,780	1,467,900	公社委託
恩根	支出				3,554,781	3,488,403	H18から運行
	委託料				2,848,650	2,848,650	津別ハイヤー委託
合計	支出	4,411,639	4,488,469	2,886,561	7,429,966	7,325,676	
	委託料	4,033,260	4,030,740	2,409,750	5,628,210	5,784,450	
	車両借上費	-	-	-	600,000	504,000	

(金額は当年4月～翌年3月の合計)

## (3) 福祉バス

近年支出額が増加傾向にある。  
 燃料や修繕費の割合が高い。

図表 -81 福祉バスの収支状況

(単位: 円)

路線	費目	H15	H16	H17	H18	H19	備考
	支出	1,589,636	1,563,959	1,612,575	1,719,732	1,809,551	
	人件費	514,500	438,000	265,500	276,000	190,500	運転手を町営バス運転手で振り替えられない際の備入費
	需用費	750,486	886,279	889,715	1,005,312	1,218,231	燃料、修繕費など
	役務費	220,850	198,880	347,260	328,320	290,720	保険、車検など
	その他	103,800	40,800	110,100	110,100	110,100	負担金および公課費

(金額は当年4月～翌年3月の合計)

## 6. 今後の人口動向

平成 32 年には現在の総人口数（6,022 人）の約 75% の 4,586 人となる。

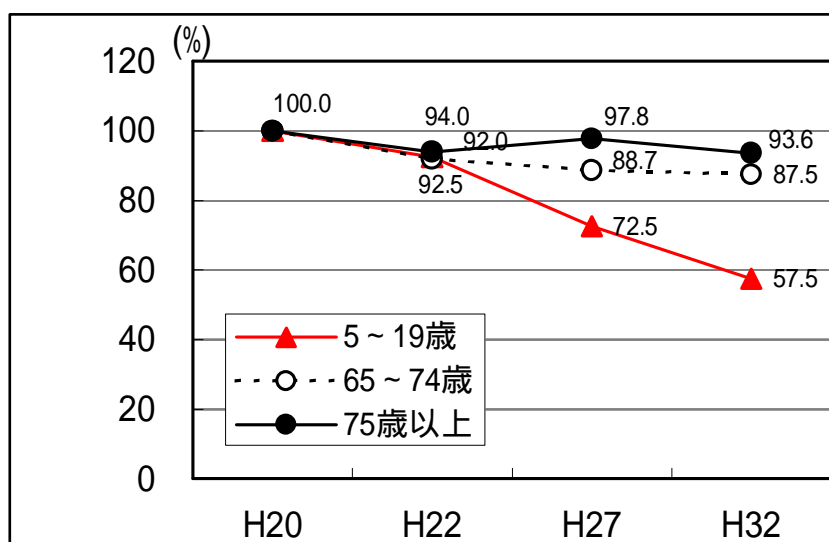
少子化の影響により、通学者にほぼ該当する 5～19 歳人口の減少は総人口よりも著しく、平成 32 年には現在の 6 割未満にまで減少する。

総人口に占める高齢者の割合は増加し、特に車の運転が困難となる 75 歳以上の高齢者は、平成 32 年には 4.3 ポイント増の 23.3% となる。

地区別（次頁）に見ると、上里、二又・沼沢、恩根の各地区において、今後 10 年程度の間  
に 5～19 歳人口が 10 名を割りこむと考えられ、運行形態の変更を含めた見直しが必要になる可能性がある。

### 津別町全体の人口推計

図表 -82 津別町の人口推計（ ）



	H20	H22	H27	H32
総数	6,022	5,647	5,107	4,586
5～19歳	748	692	543	430
65～74歳	1,010	929	896	883
75歳以上	1,142	1,074	1,116	1,069
(人口構成割合)				
5～19歳	12.4%	12.2%	10.6%	9.4%
65～74歳	16.8%	16.4%	17.5%	19.3%
75歳以上	19.0%	19.0%	21.9%	23.3%

2008 年の人口は実測値。2010 年以降の人口は国立社会保障・人口問題研究所の小地域簡易将来人口推計システムを用いた推計値。

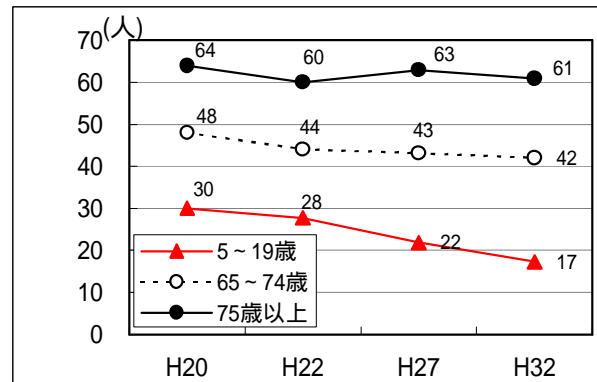
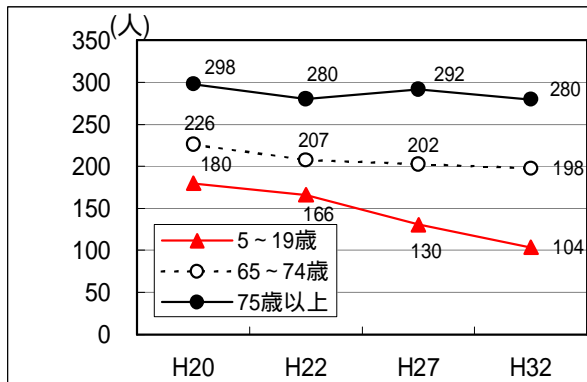
津別町各地区ごとの全体の人口推計

図表 -83 各地区の人口推計 ( )



相生地区

- 1 ) 相生地区 (相生 - 本岐間)



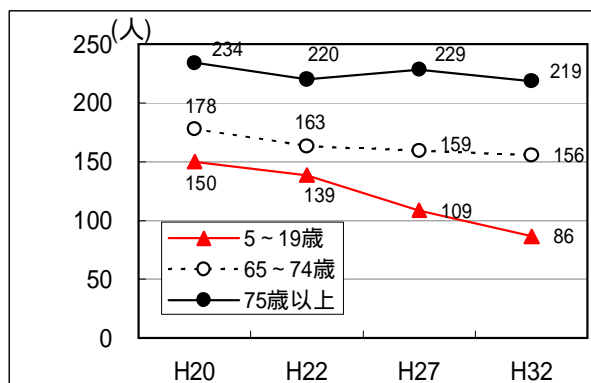
	H20	H22	H27	H32
総数	1,393	1,309	1,192	1,069
5~19歳	180	166	130	104
65~74歳	226	207	202	198
75歳以上	298	280	292	280
(人口構成割合)				
5~19歳	12.9%	12.7%	10.9%	9.7%
65~74歳	16.2%	15.8%	17.0%	18.5%
75歳以上	21.4%	21.4%	24.5%	26.2%

	H20	H22	H27	H32
総数	262	246	226	204
5~19歳	30	28	22	17
65~74歳	48	44	43	42
75歳以上	64	60	63	61
(人口構成割合)				
5~19歳	11.5%	11.3%	9.7%	8.4%
65~74歳	18.3%	17.9%	19.1%	20.6%
75歳以上	24.4%	24.4%	27.9%	29.8%

2008年の人口は実測値。2010年以降の人口は国立社会保障・人口問題研究所の小地域簡易将来人口推計システムを用いた推計値。

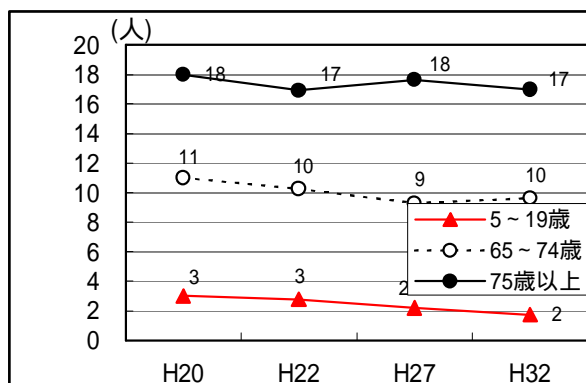
図表 -83 各地区の人口推計（続き）

- 2 ) 相生地区（本岐 - 津別間）



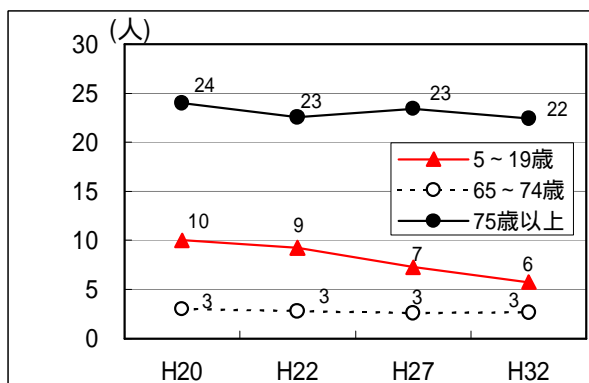
	H20	H22	H27	H32
総数	1,131	1,063	966	865
5~19歳	150	139	109	86
65~74歳	178	163	159	156
75歳以上	234	220	229	219
(人口構成割合)				
5~19歳	13.3%	13.0%	11.2%	10.0%
65~74歳	15.7%	15.4%	16.5%	18.0%
75歳以上	20.7%	20.7%	23.7%	25.3%

開成地区



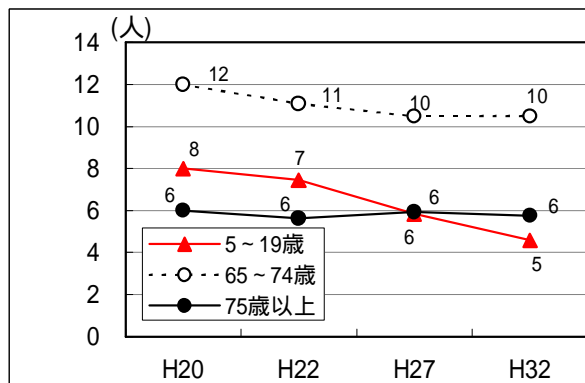
	H20	H22	H27	H32
総数	77	72	65	60
5~19歳	3	3	2	2
65~74歳	11	10	9	10
75歳以上	18	17	18	17
(人口構成割合)				
5~19歳	3.9%	3.9%	3.4%	2.9%
65~74歳	14.3%	14.3%	14.4%	16.1%
75歳以上	23.4%	23.5%	27.3%	28.4%

上里地区



	H20	H22	H27	H32
総数	89	83	75	68
5~19歳	10	9	7	6
65~74歳	3	3	3	3
75歳以上	24	23	23	22
(人口構成割合)				
5~19歳	11.2%	11.1%	9.6%	8.5%
65~74歳	3.4%	3.3%	3.4%	3.9%
75歳以上	27.0%	27.1%	31.1%	33.1%

二又・沼沢地区

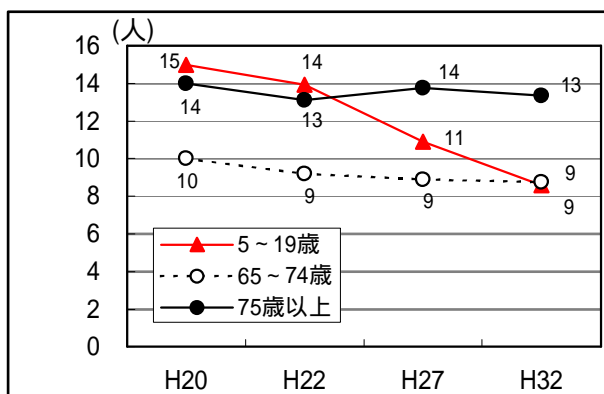


	H20	H22	H27	H32
総数	71	66	57	52
5~19歳	8	7	6	5
65~74歳	12	11	10	10
75歳以上	6	6	6	6
(人口構成割合)				
5~19歳	11.3%	11.2%	10.2%	8.7%
65~74歳	16.9%	16.7%	18.4%	20.0%
75歳以上	8.5%	8.5%	10.4%	11.0%



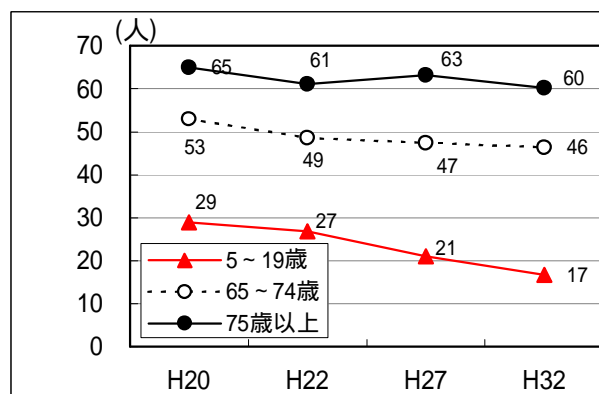
図表 -83 各地区の人口推計（続き）

恩根地区



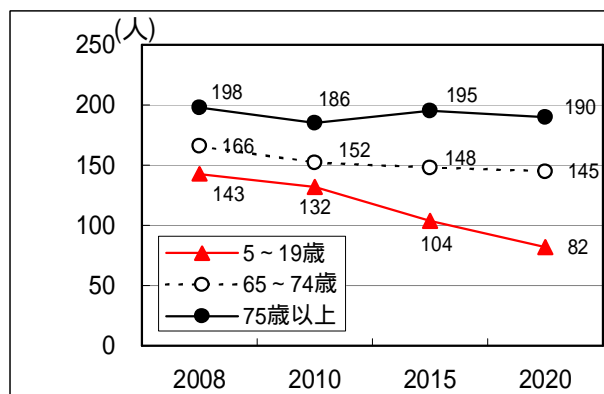
	H20	H22	H27	H32
総数	85	81	72	52
5～19歳	15	14	11	9
65～74歳	10	9	9	9
75歳以上	14	13	14	13
(人口構成割合)				
5～19歳	17.6%	17.3%	15.2%	16.4%
65～74歳	11.8%	11.4%	12.4%	16.7%
75歳以上	16.5%	16.3%	19.2%	25.5%

東岡地区



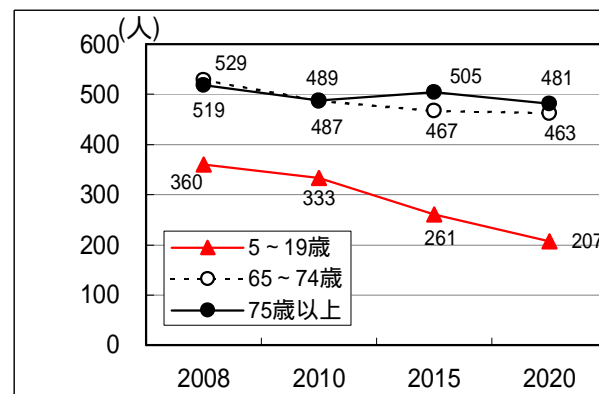
	H20	H22	H27	H32
総数	315	294	265	238
5～19歳	29	27	21	17
65～74歳	53	49	47	46
75歳以上	65	61	63	60
(人口構成割合)				
5～19歳	9.2%	9.1%	7.9%	7.0%
65～74歳	16.8%	16.5%	17.9%	19.4%
75歳以上	20.6%	20.8%	23.9%	25.3%

北見バス沿線地区



	2008	2010	2015	2020
総数	1,024	955	866	780
5～19歳	143	132	104	82
65～74歳	166	152	148	145
75歳以上	198	186	195	190
(人口構成割合)				
5～19歳	14.0%	13.8%	12.0%	10.6%
65～74歳	16.2%	16.0%	17.1%	18.6%
75歳以上	19.3%	19.4%	22.6%	24.3%

市街地



	2008	2010	2015	2020
総数	2,968	2,786	2,514	2,255
5～19歳	360	333	261	207
65～74歳	529	487	467	463
75歳以上	519	489	505	481
(人口構成割合)				
5～19歳	12.1%	12.0%	10.4%	9.2%
65～74歳	17.8%	17.5%	18.6%	20.5%
75歳以上	17.5%	17.5%	20.1%	21.3%