

第2次

網走市地域公共交通計画

令和8年3月

北海道網走市

目次

1 はじめに	1
1-1 背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	2
2 現状診断及び課題	3
2-1 現状診断	3
2-2 地域公共交通の課題	9
3 基本的な方針	10
3-1 基本理念と基本方針	10
3-2 地域交通がめざす姿	13
4 施策・事業	14
4-1 事業内容の整理	15
5 KPI・目標値	25
5-1 基本方針1に関連するKPI・目標値	25
5-2 基本方針2に関連するKPI・目標値	26
5-3 基本方針3に関連するKPI・目標値	27
5-4 基本方針4に関連するKPI・目標値	28
5-5 基本方針5に関連するKPI・目標値	29
6 モニタリング	30
6-1 モニタリングの体制	30
6-2 EBPMに基づくモニタリング	31
6-3 モニタリングの実質化	32

1 はじめに

1-1 背景と目的

近年の地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や、慢性的な人手不足による運転手の高齢化など、極めて厳しい状況となっています。

こうした中、地域公共交通を維持・存続していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、市民、団体、企業など、地域全体でその意義と課題をあらためて認識するとともに、地域一体となった利用促進の取組が欠かせません。

また、国の動向では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年6月に公布、同年11月に施行され、すべての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

このような背景のもと、関連計画との整合性も図りながら、持続可能で地域に最適な交通ネットワークの構築を目的に令和3（2021）年3月に「網走市地域公共交通計画」を策定しました。

しかし、計画の策定以降も、人口減少や少子高齢化が加速し、路線バスについては利用者の減少や減便・廃止等の見直しが行われているほか、乗務員確保の課題も深刻化しており、交通事業者自らの経営努力だけでは現在の公共交通サービスを維持することが困難な状況となっています。

本計画は、これまでの計画に定めた基本理念「みんなで創る地域公共交通の未来」を踏襲しつつ、取組状況から表面化した問題点及び課題点に対応し、また、国土交通省による『「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート（令和6年4月26日）』に示されるよう「モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画」を踏まえ、「第2次 網走市地域公共交通計画」として取りまとめるものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画については、市における「第6期網走市総合計画」を本計画の最上位計画と位置づけるとともに、当該計画との整合性を図る他の関連計画を踏まえ、市の地域公共交通におけるマスタープラン（基本計画）として策定します。

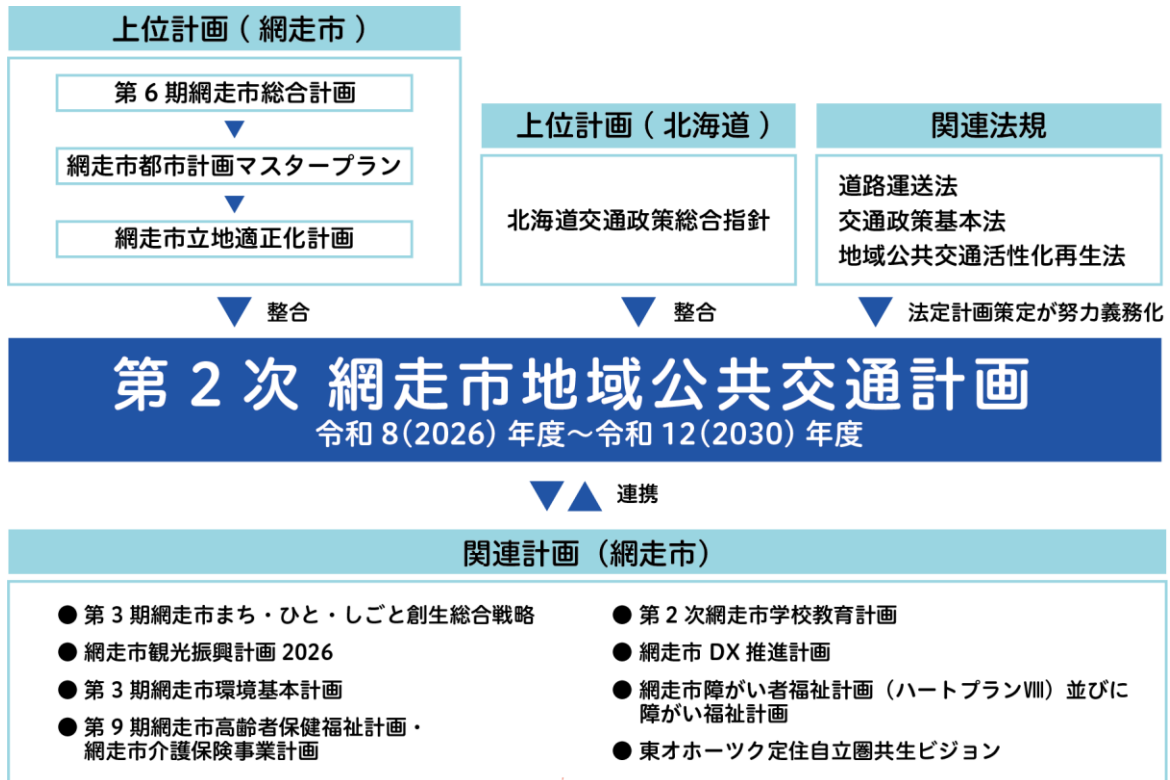


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画区域

<計画区域> 網走市全域

ただし、地域公共交通による周辺自治体との移動実態を踏まえ、広域の移動も考慮します。

1-4 計画期間

<計画期間> 令和8（2026）年度 から 令和12（2030）年度の5年間

2 現状診断及び課題

2-1 現状診断

(1) 公共交通の利用状況

1) 鉄道

JR 北海道網走駅は、石北本線、釧網本線の2路線が乗り入れており、石北本線は網走・北見と旭川・札幌圏を繋ぐ路線で、特急列車の運行のほか、農産品などを輸送する広域物流ルートとしての役割も担っています。釧網本線は、網走と釧路を繋ぐ路線で、オホーツク海の流氷、世界自然遺産知床など、沿線に数多くの観光地を有する全国的にも極めて稀な路線です。

輸送密度はいずれの路線も年々減少しており、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令第3条に基づくバス転換基準である輸送密度4千人/キロ/日を下回る状況が続いています。

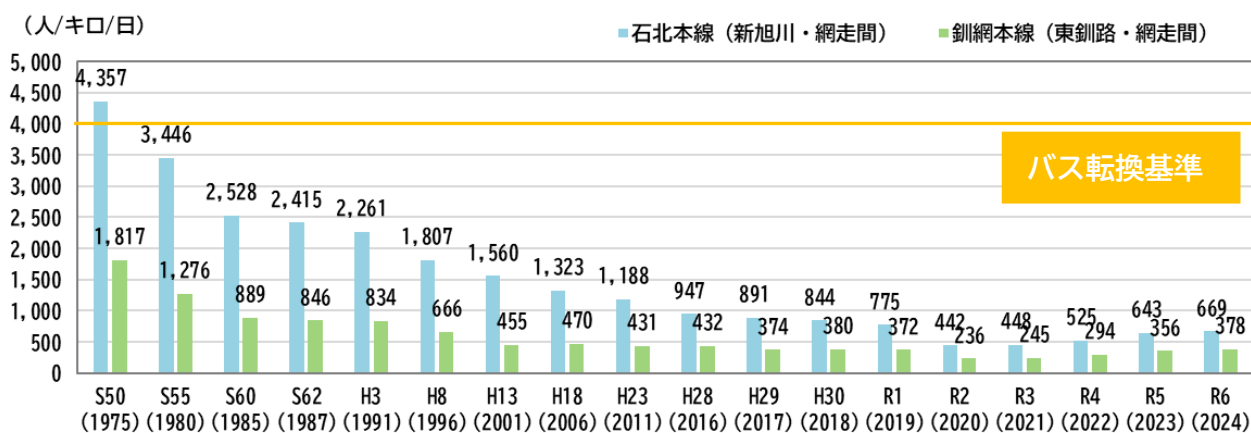


図 2-1 輸送密度の推移

出典：線区別のご利用状況（JR 北海道）

<課題> 広域交通ネットワークの維持

- 運行事業者、国・北海道、関係自治体と連携し、維持に向けて更なる検討が必要です

2) 路線バス

網走市内を運行する路線バスの利用者数は、平成 30(2018)年度から減少傾向となり、令和 2(2020)年度の新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、以降、デマンドバスの導入や減便・廃止などの運行体制見直しもある中で、近年は 60 万人台で推移しています。

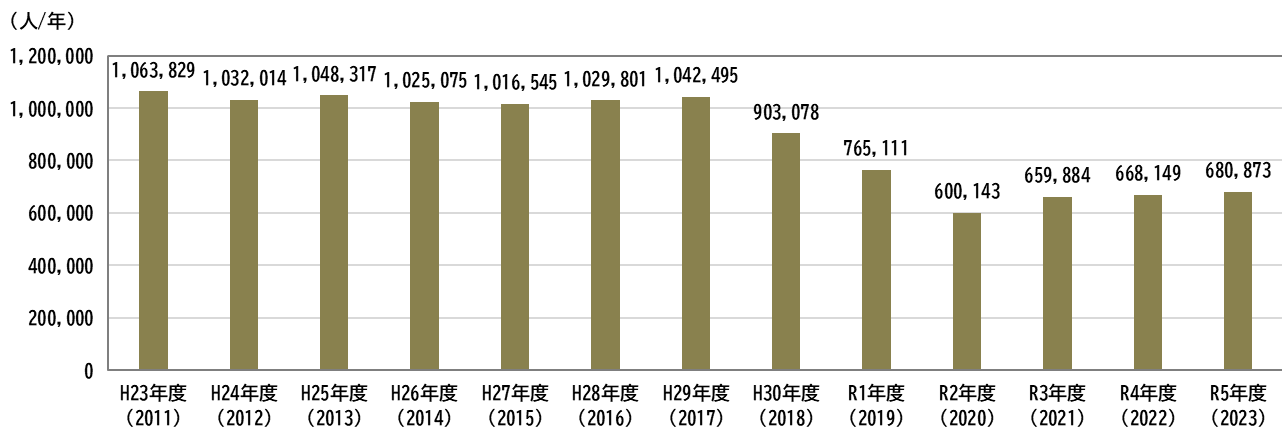


図 2-2 路線バスの乗客数の推移

出典：網走バス(株)・網走観光交通(株)

<課題> 公共交通利用者の大減少

- 今後、人口減少、少子高齢化の進展により、さらに利用の減少が続くことが予測されています

3) どこバス

網走バスが運行する予約制のバス「どこバス」については、令和2年度から実証運行を実施し、令和5年度から本格運行しています。令和7（2025）年に行った網走市の住民を対象としたアンケートによると、「どこバス」の認知度は9割を超えていますが、そのうちの利用したことがある方は1割ほどとなっています。

「どこバス」を利用しない理由は、「自動車で移動しているから」が大多数の意見ですが、「利用方法がわからない」や「予約が面倒」との意見もみられます。

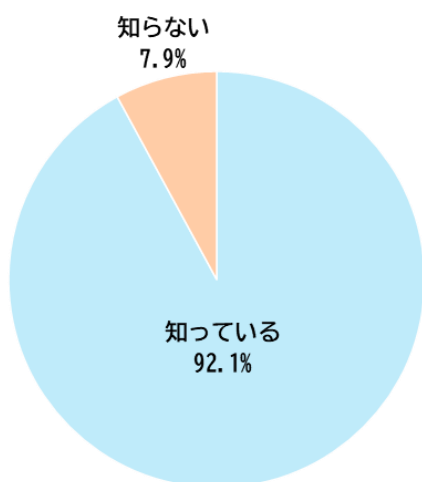


図 2-3 「どこバス」の認知度

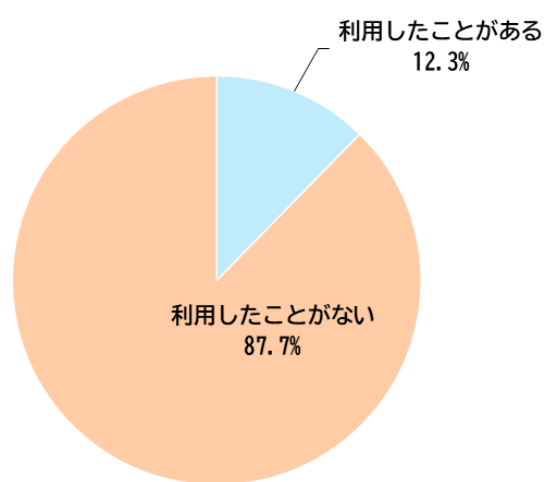


図 2-4 「どこバス」の利用の有無

出典：網走市の公共交通をよりよくするためのアンケート調査（令和7年）

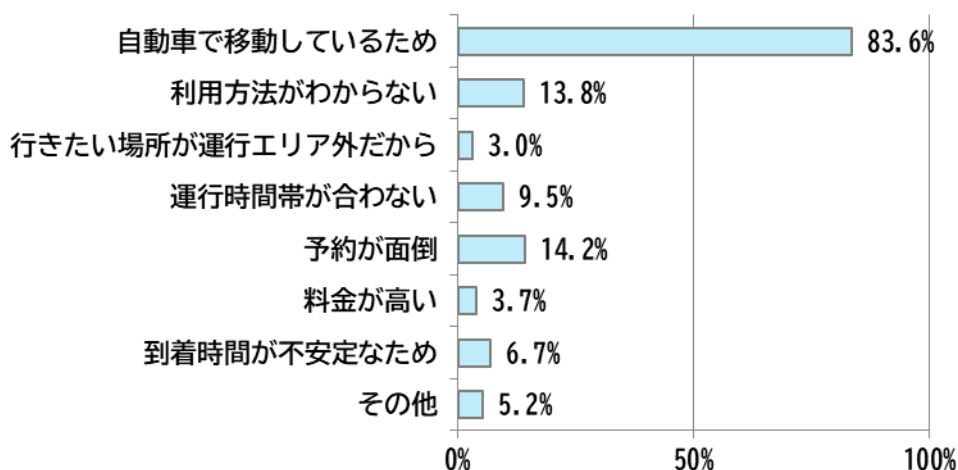


図 2-5 「どこバス」を利用しない理由

出典：網走市の公共交通をよりよくするためのアンケート調査（令和7年）

<課題> 「どこバス」の利用促進

- 誰もが「どこバス」に気軽に乗れるような仕組みづくりなど、さらなる検討が必要です

(2) 交通空白

市内を運行する公共交通は、網走市全人口の 86.1% (30,805 人) が利用できる環境下にあります。郊外部の農村地帯や海岸沿いは人口がまばらに分布する地域となっており、公共交通での移動が困難な交通空白地となっています。

※鉄道駅から 800m 圏内、バス停から 300m 圏内を利用圏域として設定

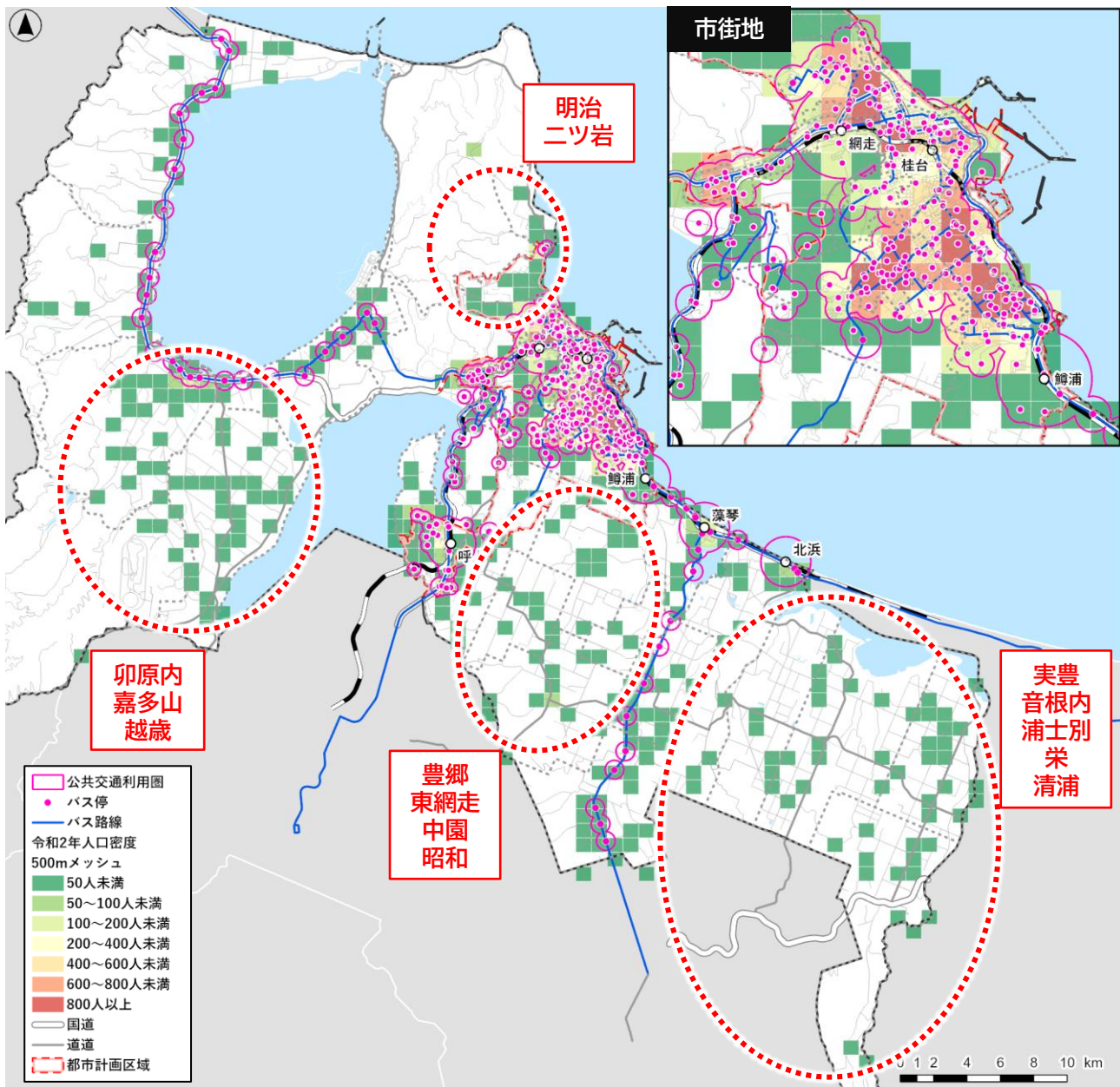


図 2-6 市内の交通空白地域

出典：〈人口〉令和2年度国勢調査、〈公共交通〉網走市、国土数値情報

<課題> 交通空白地の解消

- 公共交通の空白地となっている地域では、移動手段の確保が必要となります

(3) 公共交通の利用圏域（都市機能施設）

都市機能施設は人口密集地や鉄道駅周辺などの集落が形成されている地域にまんべんなく分布しており、鉄道・バスといった公共交通によってアクセスが確保されています。

※鉄道駅から 800m 圏内、バス停から 300m 圏内を利用圏域として設定

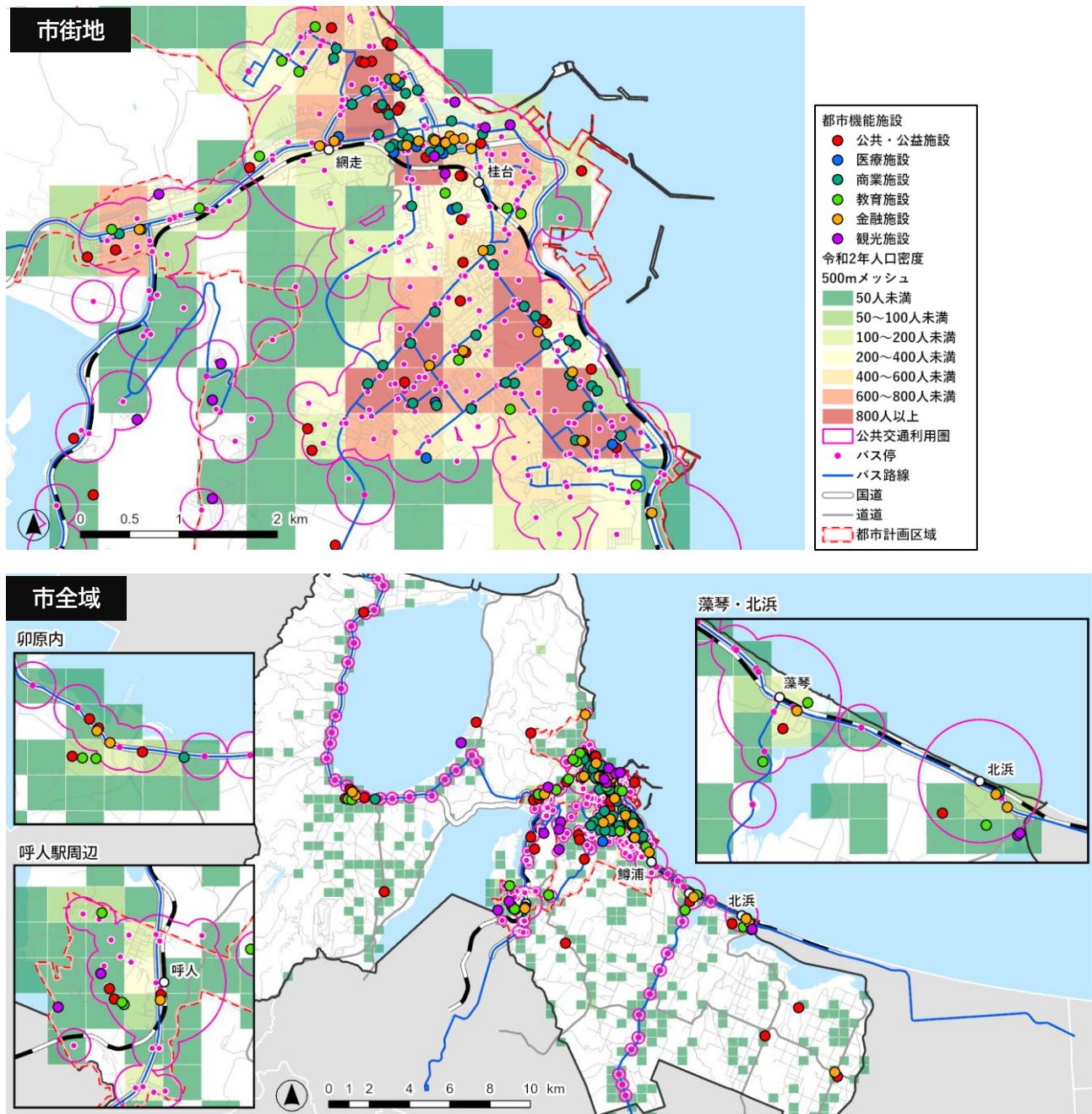


図 2-7 公共交通の利用圏域（都市機能施設）

出典：〈人口〉国勢調査、〈都市機能〉網走市、iタウンページ、〈公共交通〉網走市、国土数値情報

<課題> 都市機能施設へのアクセスの確保

- 目的や利用ニーズを踏まえた都市機能施設へのアクセスを維持・確保する必要があります

(4) 運転手の担い手

令和7（2026）年度の調査では、網走バス運転手の50歳以上の割合が7割以上を占めています。また、タクシー運転手の50歳以上の割合が約9割、60歳以上の割合が6割以上となっています。

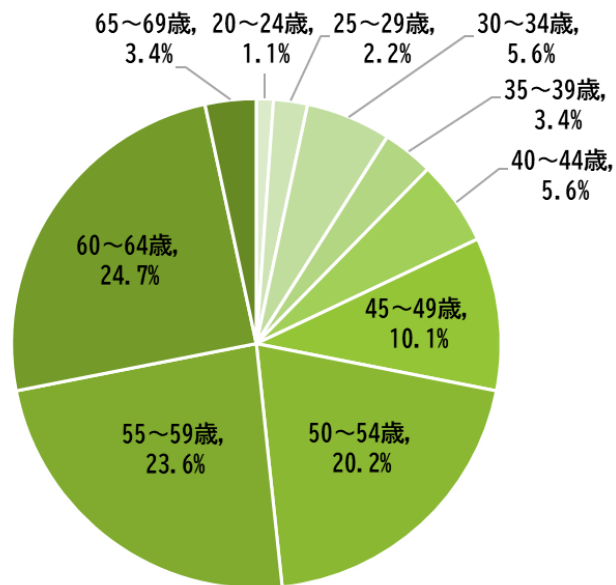


図 2-8 網走バス運転手の年齢層（令和7年度）

出典：網走バス(株)

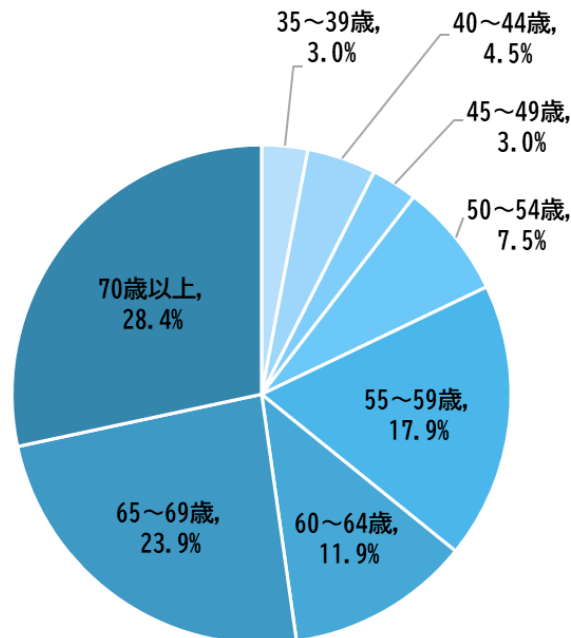


図 2-9 タクシー運転手の年齢層（令和7年度）

出典：網走ハイヤー(株)、(株)網走北交ハイヤー

<課題> 慢性的な人手不足と高齢化

- 計画的な人材の確保・定着、大型二種免許運転手以外による地域交通の導入検討が急務です

2-2 地域公共交通の課題

主な、分野別の課題は以下の通りです。

分類	課題
地域旅客 運送サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の減少や利用構造の変化により、従来の運行形態を前提としたサービス維持が難しくなりつつある ● 路線や系統ごとの評価にとどまり、都市機能にリンクした地域交通としての最適な形が十分に整理されていない ● 運行の見直しが進んだ場合、代替手段との関係整理が不十分なままでは、移動機会が失われるおそれがある ● 広域交通と地域内交通の役割分担や接続に関する最適な形について、関係機関の認識が整理されていない
ハイヤー・ タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用が特定の時間帯や利用者層に偏り、地域全体の移動ニーズを十分に補完できていない ● 地域の移動ニーズ補完の役割が期待されるが、公共交通としての位置付けが整理されていない ● 人材確保や運行体制の制約により、将来的なサービス継続に不安がある ● 公共交通再編時の受け皿としての活用方針が十分に整理されていない
その他の 地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の各地域交通の役割や対象が硬直化しており、見直しが進んでいない ● 既存の路線型交通でのアプローチが難しい地域や時間帯への対応が実証的・暫定的な取組にとどまっており、次の判断や本格化検討が遅れている ● 実証運行の成果が、次の判断や本格化に十分つながっていない ● 地域特性に応じた交通手段の設定基準が明確になっていない
新たな移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たな技術や運行形態が、既存交通とどのように補完・代替するのかが整理されていないため、個別導入や実証にとどまっている ● 利便性向上と持続可能性の両立をどのように図るかの検討、導入後の評価や見直しの仕組みに関する整理が不十分
公共交通の理解	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通が果たす地域の基盤としての役割について、住民に十分に浸透していない状況であり、利用しない層にとって、公共交通が自分ごととして捉えられていない ● 施策や取組の背景・目的が伝わりにくく、理解が表層的にとどまりやすい ● 将来の利用者や担い手となる世代との接点が限られている
担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手をはじめとする担い手の高齢化が進行している ● 人材確保が事業者中心となるため、地域全体で支える仕組みが弱い ● 中長期的な担い手確保、育成の見通しが立てづらく、施策の立案や実行そのものの制約要因となりつつある
協働	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政、交通事業者、地域住民、関係団体の役割分担が必ずしも明確でない ● 地域主体の取組が点在している中で、協議や連携が個別案件ごとになりやすく、継続的な全体の枠組みが整理されていない ● 公共交通が果たす地域の基盤としての役割について、住民に十分に浸透していない状況であり、取組に地域の声が反映されにくい

3 基本的な方針

3-1 基本理念と基本方針

(1) 基本理念と基本方針

<基本理念>

『みんなで創る地域公共交通の未来』

基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進

基本方針2 便利で快適な公共交通の推進

基本方針3 観光利用の推進

基本方針4 公共交通の担い手の確保

基本方針5 地域が支える公共交通の推進

『みんなで創る地域公共交通の未来』を実現し、
持続可能な地域公共交通を構築

(2) 基本理念と基本方針の考え方

<基本理念>

『みんなで創る地域公共交通の未来』

公共交通を単なる移動手段としてではなく、地域の暮らしや活動を支える基盤として、将来にわたり維持・改善し続ける対象として捉える考え方に基づいています。

人口減少や高齢化、担い手不足などにより、従来と同じ形で公共交通を維持することが難しくなる中、公共交通を「あるか・ないか」で判断するのではなく、地域の実情に即した形で、無理なく支え、育てていくことを重視しています。

また、行政や交通事業者だけが公共交通を担うのではなく、地域住民や関係者が役割を分かち合いながら関わることを前提としています。

このため、計画の運用に当たり、協議会による判断と改善を通じて、状況に応じて更新され続けることを前提とした理念としています。

<基本方針1> 地域にとって最適な公共交通の推進

網走市内の公共交通を、個々の路線や交通手段ごとに評価・管理するのではなく、地域交通全体を一体として捉え、最適な形を模索していくという考え方に基づいています。

ここでいう「最適」とは、利便性の最大化だけを指すものではなく、利用実態、費用構造、公的関与の程度を踏まえ、地域にとって現実的かつ持続可能であることを意味します。

この方針では、公共交通がどの程度利用されているか、どのような体制や費用で維持されているかといった実態の把握を重視し、その結果をもとに、継続・改善・見直しを判断していくことを基本としています。

<基本方針2> 便利で快適な公共交通の推進

公共交通の利便性や快適性を、設備や制度の導入有無で評価するのではなく、利用者の行動や体感を通じて捉えるという考え方に基づいています。

新たな仕組みや技術を導入すること自体を目的とするのではなく、それによって公共交通が「使いやすい」「選ばれる」移動手段となっているかを重視します。

公共交通を日常的に利用する人だけでなく、観光客や公共交通に不慣れな人も含め、多様な利用者にとって利用しやすい環境が整っているかを確認し、改善を重ねていくことを基本としています。

<基本方針3> 観光利用の推進

観光と公共交通を切り離して考えるのではなく、観光行動の一部として公共交通がどのように使われているかに着目する考え方に基づいています。

観光施策やイベントの実施そのものを評価するのではなく、来訪、滞在、周遊といった観光行動の中で、公共交通が実際に活用されているかを重視します。

地域の人口減少が進む中であって、観光利用を一過性の需要として扱うのではなく、地域交通の利用促進や持続可能性の向上につながる要素として捉え、観光と地域交通の好循環を目指します。

<基本方針4> 公共交通の担い手の確保

公共交通サービスの水準だけでなく、それを支える人材や運営体制そのものに目を向けるという考えに基づいています。

短期的な人手不足への対応にとどまらず、中長期的に公共交通を維持していくための担い手基盤が形成されているかを重視します。

即戦力となる人材の確保とあわせて、将来の担い手となり得る人材への関与や育成を含め、公共交通を支える体制を持続的に整えていくことを基本としています。

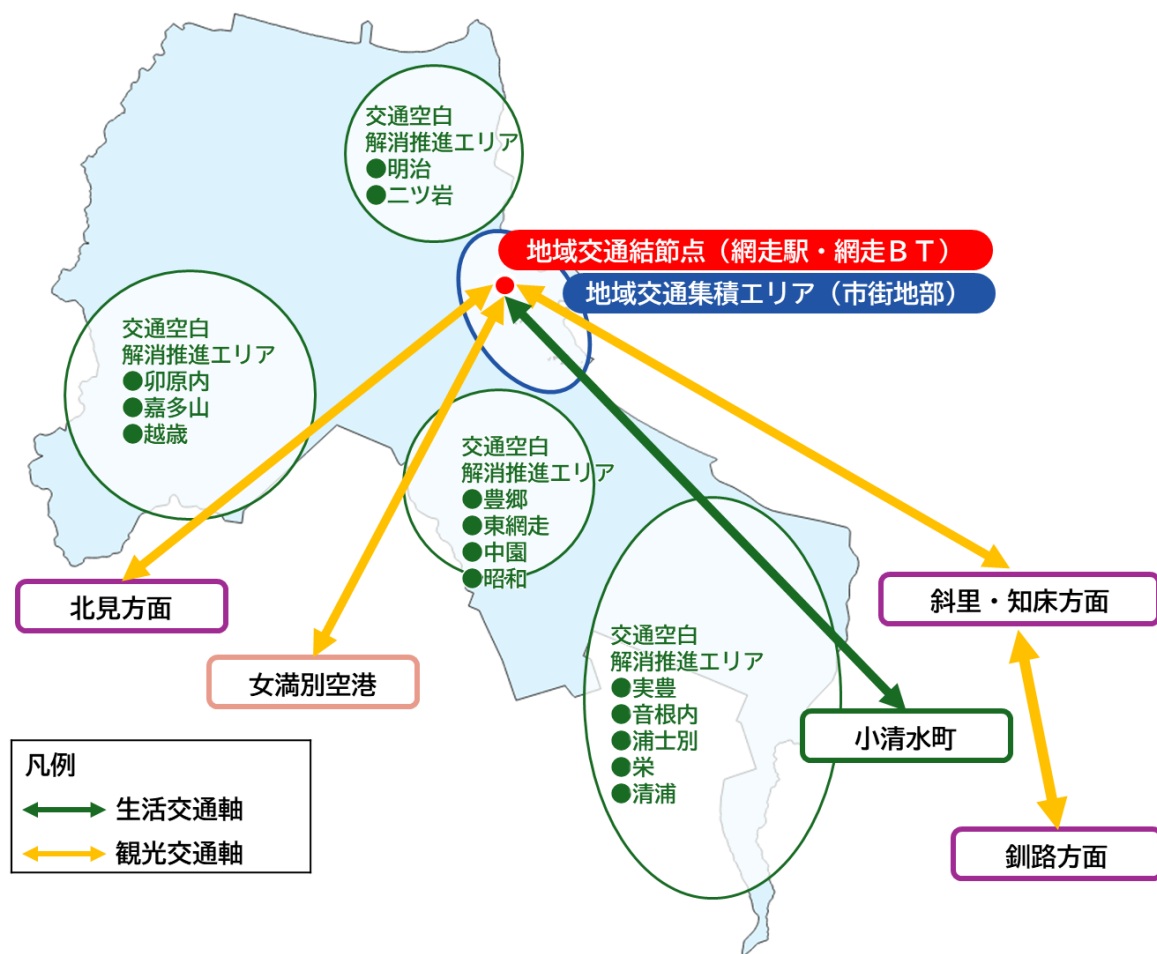
<基本方針5> 地域が支える公共交通の推進

公共交通を行政や交通事業者だけのものとせず、地域住民が理解し、関わり、支える対象として捉えるという考えに基づいています。

利用促進や啓発活動を目的とするだけでなく、公共交通に触れ、考える機会を通じて、地域全体で支える意識を育てていくことを重視します。

現在の利用者だけでなく、将来の利用者や担い手となる世代も含め、公共交通を自分ごととして捉える土壌を形成することを基本としています。

3-2 地域交通がめざす姿



地域交通が目ざす姿 (みんなで創る公共交通)

自家用車を中心とした交通体系の中にあっても、車を持っていない方、免許を返納された方が安心して暮らせるよう、交通空白地帯・交通空白時間帯の解消を図っていきます。

地域交通が目ざす姿 (持続可能性の追求)

人口が減少していく中、公共交通網の最適化を図っていきます。既存の路線・形態に固執することなく、利用ニーズに応じた在り方を常に検討し続け、全体として持続可能な公共交通を維持・確保していきます。

地域交通が目ざす姿 (広域移動を見据えた観光交通網の形成)

女満別空港や、斜里・知床方面、北見方面など、市外との移動が多い地域性を考慮し、周辺自治体等とも協働しつつ、地域交通の利用促進、観光客の増加という好循環を生み出す観光交通網の形成を目指します。

4 施策・事業

持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策・事業の推進

2015（平成 27）年9月に国連で、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17のゴール（目標）と169のターゲットからなる「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられました。

本計画では、交通分野における目標達成に資する取組を進めます。



目標	概要
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
<p>8 働きがいも経済成長も</p>	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する。
<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
<p>12 つくる責任 つかう責任</p>	持続可能な生産消費形態を確保する。
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
<p>17 パートナリシップで目標を達成しよう</p>	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

4-1 事業内容の整理

(基本方針1) ～地域にとって最適な公共交通の推進～

事業1-1 JR 北海道の維持・存続問題への対応			
施策内容	<p>鉄道は、市外・広域との移動を担う基幹的な公共交通であり、通勤・通学、通院、観光に加え、貨物輸送を含む物流機能を担うなど、地域交通ネットワークの骨格を成す幹線交通として、広域的な人流・物流を支える役割を果たしています。</p> <p>また、鉄道が担う広域性や定時性、貨物輸送を含む機能については、バス等の他の交通手段で代替することが容易ではないため、代替困難性や地域交通ネットワーク全体における役割を踏まえ、幹線交通としての維持・存続に努める必要があります。</p> <p>このような認識のもと、網走市単独での対応ではなく、沿線自治体や関係機関と連携した協議体制のもと、JRの維持・存続に向けた取組を継続します。</p> <p>あわせて、観光利用やイベント等と連動した利用促進、他の地域交通との接続性向上に関する検討を行い、地域交通ネットワークの中でJRが果たす幹線交通としての役割を維持していきます。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 沿線協議会におけるJR利用助成事業の継続実施 必要に応じて事業内容の見直し 利用実績や助成効果の把握・整理 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線協議会におけるJR利用助成事業の継続実施 必要に応じて事業内容の見直し 利用実績や助成効果の把握・整理 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線協議会におけるJR利用助成事業の継続実施 必要に応じて事業内容の見直し 利用実績や助成効果の把握・整理
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> 沿線協議会への参画および事業運営への関与 利用助成事業等に係る調整、財政的支援の検討 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線協議会が行う取組や結果、方向性の共有 構成団体における活動の共有 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 運行情報・利用状況の提供 利用促進施策への協力 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 日常利用や助成制度の活用 JR利用を通じた地域交通維持への参画 	

事業 1-2 交通空白地の解消			
施策内容	<p>これまでの計画・取組により、「交通空白地」として整理していた地区については、どこバスが運行開始したことで多くの部分がカバーされ、地理的な意味での交通空白地は概ね解消されています。</p> <p>一方で、郊外地区においては、人口分布や移動ニーズの特性から、既存のバス路線等では十分に対応できない地域が存在しており、現在実証運行を含む地域交通サービスを行っています。</p> <p>これらの地区については、引き続き「交通空白地」として認識し、本計画において施策を位置付け、移動手段の確保を図ります。</p> <p>また、地理的には公共交通が存在している地域であっても、早朝・夜間など、地域交通が運行していない時間帯においては、実質的に移動が困難となる場合があります。こうした「交通空白時間帯」についても、今後の検討課題として整理し、地域の実情や需要を踏まえた対応の在り方を検討します。</p> <p>これらを踏まえ、実証運行の結果や利用実態を確認しながら、地域に応じた交通手段の導入・改善を段階的に進め、持続可能なかたちでの交通空白の解消を図ります。</p>		
	施策実施の想定スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の評価結果を踏まえた本格運行の可否判断 ・交通空白時間帯の実態把握および対応方策の検討 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用状況や運行実態の把握、課題整理 ・運行内容・対象地区の見直し検討
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地・交通空白時間帯の整理および施策全体の調整 ・実証運行に係る支援、制度設計の検討 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地の認識共有と施策方針の協議 ・実証運行の評価結果を踏まえた方向性の整理 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の実施および運行データの提供 ・運行上の課題や改善点の整理 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の利用および意見提供 ・地域の移動ニーズの共有 	

事業1-3 地域交通の安全性・利用しやすさの向上			
施策内容	<p>地域交通を「安心して利用できる移動手段」とするため、手すりの設置や車内設備の改善、乗降時の安全性向上など、誰もが安心して利用できる環境整備を通じて、地域交通の利用に当たっての心理的・身体的なハードルを緩和する取組として位置付けます。</p> <p>あわせて、車両の安全性や清潔性の確保、利用者に分かりやすい情報提供などを通じて、高齢者や移動に不安を感じる人を含め、幅広い利用者が気軽に地域交通を選択できる環境づくりを進めます。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・車両設備や乗降環境に関する現状把握 ・利用者からの意見・要望の整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・手すり設置や車内環境改善等、利用しやすさ向上に向けた取組の実施 ・安全性・安心感の向上に資する取組内容の検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者特性や車両更新に合わせた継続的な環境改善 ・地域交通全体の「使いやすさ」を高める取組の定着
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の方向性整理および支援内容の検討 ・環境改善に係る取組の調整 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・取組内容の整理および合意形成 ・利用者目線での改善方針の共有 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・車両設備や運行環境の改善実施 ・利用者の声や運行上の課題の整理 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・利用を通じた意見提供 ・改善後の地域交通の活用 	

(基本方針 2) ～便利で快適な公共交通の推進～

事業 2-1 「どこバス」の活用			
施策内容	<p>「どこバス」は、予約制による柔軟な運行形態を活かし、路線バスでは対応しにくい移動や、日常生活における身近な移動を支える地域交通として位置付けられています。</p> <p>一方、現状診断においては、認知度は高いものの、日常的な移動手段としての利用には十分つながっていないことが確認されており、その要因として、利用方法が分かりにくいことや、予約に対する心理的なハードルが挙げられています。</p> <p>このため、本施策では、「どこバス」を単に運行する交通手段としてではなく、買物や通院等の身近な移動において実際に活用される地域交通として定着させることを目的に、利用方法や予約手順の分かりやすい周知を行うとともに、利用者の行動や意見を踏まえ、予約方法や案内の在り方について継続的な見直しを行います。</p> <p>あわせて、路線バス等の既存交通との役割分担を整理し、「どこバスがどのような場面で利用できる交通であるのか」を明確にすることで、公共交通に不慣れな人を含め、幅広い利用者が安心して選択し、活用できる地域交通としての定着を図ります。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 運行体制の整理・継続実施 利用状況や運行実績の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態を踏まえた運行内容や運行エリアの見直し検討 利用状況や運行実績の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態を踏まえた運行内容や運行エリアの見直し検討 利用状況や運行実績の把握
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> 施策全体の整理および支援 利用促進や改善に向けた調整 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 「どこバス」の位置づけや役割分担に関する協議 運行状況や課題の共有、方向性の整理 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 「どこバス」の運行実施および運行データの提供 利用者ニーズを踏まえた運行改善 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 日常的な利用および意見提供 地域交通としての定着への協力 	

事業2-2 「どこバス」の運行拡充			
施策内容	<p>「どこバス」は、本格運行として地域交通に位置付けた上で、今後の公共交通環境の変化に柔軟に対応できる移動手段としての可能性を有しています。</p> <p>本施策では、既存の本格運行の継続（施策2-1）と同時並行で、運行台数や運行エリアの拡大について検討を行い、必要に応じて段階的な拡充を図ります。</p> <p>特に、路線バスの廃止や減便等により、新たに交通空白が発生する場合において、迅速かつ円滑に移動手段を確保できるよう、「どこバス」を代替・補完的な交通手段として活用する体制づくりを進めます。</p> <p>これにより、公共交通サービスの急激な低下を防ぎ、地域住民の生活への影響を最小限に抑えることを目指します。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行状況を踏まえた運行拡充の検討 ・ 路線バスの運行状況や将来見通しの把握 ・ 路線バス廃止・減便時の対応フローの整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行状況を踏まえた運行拡充の検討 ・ 運行台数・運行エリア拡大に向けた段階的な実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行状況を踏まえた運行拡充の検討 ・ 運行台数・運行エリア拡大に向けた段階的な実施
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス動向を踏まえた運行拡充方針の整理 ・ 拡充に係る財政的支援や制度面の調整 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「どこバス」の拡充方針に関する協議・合意形成 ・ 交通空白発生時の対応方針の共有 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行台数・エリア拡大に伴う運行体制の検討・実施 ・ 拡充時の運行データや課題の共有 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的な利用および意見提供 	

事業 2-3 便利で快適な公共交通の利用環境の構築			
施策内容	<p>公共交通を日常的に利用してもらうためには、運行そのものに加え、利用前から利用中、利用後までを含めた「使いやすさ」を高めることが重要です。</p> <p>本施策では、これまで実施してきたバスロケーションシステムやキャッシュレス決済の検討・導入といった個別の取組を一体的に捉え、公共交通を便利で快適に利用できる環境づくりとして再整理し、待ち時間や利用時の不安、手間を軽減し、公共交通を「選びやすい移動手段」とすることを目指します。</p> <p>これらの取組は、「どこバス」を含む地域交通全体を対象に、利用実態や技術動向を踏まえながら段階的に進めます。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	・利用環境に関する現状整理および課題把握	・利用実態を踏まえた情報提供手法や決済環境の改善 ・地域交通全体での一体的な運用方法の検討	・利用実態を踏まえた情報提供手法や決済環境の改善 ・地域交通全体での一体的な運用方法の検討
関係者の役割	網走市	・利用環境整備に関する方針整理および支援 ・地域交通全体を見据えた調整	
	協議会	・利用環境向上に向けた方向性の共有	
	交通事業者	・バスロケーション、決済環境等の導入検討・運用 ・利用実績や運用上の課題の提供	
	地域住民	・利用を通じた使いやすさの評価 ・改善に向けた意見提供	

(基本方針3) ～観光利用の促進～

事業3-1 観光移動と地域交通の連携強化			
施策内容	<p>網走市は、観光資源が点在していることから、観光地への移動そのものが観光体験の一部となり得る特性を有しています。本施策では、体験型観光、着地型観光、移動体験を個別に扱うのではなく、地域交通を活用した一体的な観光体験の創出として整理します。</p> <p>具体的には、地域交通を利用して観光地を巡る行程や、地域ならではの体験と移動を組み合わせた取組を進めることで、観光客が自家用車に頼らずに網走の魅力を体感できる環境づくりを図ります。</p> <p>あわせて、既存の路線バスや「どこバス」等の地域交通を活用し、観光利用と日常利用の両立を意識した施策展開を行います。</p> <p>これにより、観光客の移動手段を確保するとともに、地域交通の利用促進や地域経済への波及効果を高めることを目指します。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通体系に基づく観光施策の検討 既存の観光施策・体験プログラムとの連携可能性の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通を活用した観光動線やモデルルートの検討・試行 観光関係者と連携した体験型取組の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 観光と地域交通が一体となった取組の定着 観光利用を通じた地域交通の持続的な利用促進
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> 観光施策と地域交通施策の調整 連携取組に向けた支援・環境整備 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 観光利用における地域交通の役割整理 関係者間の意見共有・方向性の整理 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 観光利用を意識した運行や情報提供への協力 観光客の利用実態に関する情報提供 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 観光と日常利用の共存に向けた理解 地域資源や魅力の発信への協力 	
	観光分野関係者	<ul style="list-style-type: none"> 体験プログラムや観光商品との連携 観光客のニーズや動向の共有 	

事業 3-2 観光 MaaS の導入			
施策内容	<p>観光客が自家用車に依存せず、公共交通を活用して網走市および周辺地域を周遊できる環境を整えるため、観光 MaaS の構築に向けた取組を進めます。</p> <p>本施策では、「どこバス」を中核とし、JR、路線バス、空港連絡交通等を組み合わせた移動手段と、観光施設の入場、飲食、手荷物配送等を一体的に提供する取組の構築を進めます。</p> <p>令和6年度、令和7年度に実施されたオホーツク観光 MaaS 実証事業では、電子チケットによる複数交通機関の乗り継ぎや、女満別空港から観光地・宿泊施設へのスムーズな移動、観光施設等を巡る周遊行動が確認されており、公共交通と観光を組み合わせることで、観光客の利便性向上と地域交通の利用促進の両立の可能性を検証しています。</p> <p>本計画では、これらの実証結果を踏まえ、観光 MaaS を一過性の観光施策としてではなく、「地域交通×観光」による持続可能な公共交通の仕組みとして位置づけ、関係者と連携しながら段階的な展開を検討します。</p>		
	施策実施の想定スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「どこバス」を活用した観光利用の可能性検討 ・観光 MaaS としての提供内容(交通・観光・サービス連携)の検討 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光 MaaS の継続的な運用体制の構築 ・観光利用を通じた地域交通の持続的な利用促進
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> ・観光 MaaS 導入に向けた全体調整および方針整理 ・観光施策と地域交通施策の連携推進 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・観光 MaaS の位置づけや方向性に関する協議 ・実証結果を踏まえた施策評価・整理 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・「どこバス」を含む交通サービスの提供・連携 ・利用データの提供および運行面での協力 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・観光と日常利用の共存に対する理解 ・地域交通の活用促進への協力 	
	観光分野関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・観光コンテンツやサービスとの連携 ・観光客ニーズの把握と情報発信 	

(基本方針4) ～公共交通の担い手の確保～

事業4-1 公共交通の担い手の確保と定着支援			
施策内容	<p>バス・タクシー運転手をはじめとする地域交通の担い手不足が深刻化しており、交通サービスの維持・確保に向けた重要な課題となっています。</p> <p>本施策では、交通事業者単独での対応に委ねるのではなく、行政や関係機関と連携し、担い手の確保と定着に向けた取組を継続的に進めます。</p> <p>具体的には、網走市が進めている社宅整備等の住環境支援の取組をはじめ、就労環境の改善や地域で働く魅力の発信を通じて、市外や外国人等の人材確保と既存人材の定着を図ります。</p> <p>あわせて、若年層や移住希望者に対して、地域交通分野で働くことの意義や役割を伝える取組を行い、将来的な担い手の裾野を広げます。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 既存の人材確保支援策の継続実施 新たな人材確保支援策の検討 交通事業者の人材確保状況や課題の整理 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の人材確保支援策の継続実施 新たな人材確保支援策の試行 交通事業者の人材確保状況や課題の整理 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の人材確保支援策の継続実施 新たな人材確保支援策の継続 交通事業者の人材確保状況や課題の整理
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> 既存の人材確保支援策の実施・調整 新たな人材確保支援策の検討・実施・調整 担い手確保に向けた施策全体の推進 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 担い手確保に関する課題共有と方向性整理 取組事例の共有・横展開 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 就労環境の改善や人材育成の実施 人材確保に関する現場課題の提供 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通を支える担い手への理解促進 地域としての受け入れ環境づくりへの協力 	

(基本方針 5) ～地域が支える公共交通の推進～

事業 5-1 地域が支える公共交通の推進			
施策内容	<p>地域公共交通を持続的に維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、地域住民や地域団体が主体的に関わる体制づくりが重要です。</p> <p>本施策では、これまで取り組んできた、地域主導の活動団体等に対する活動協力の実例を明確に位置付け、地域が公共交通を「支える側」として参画する取組を継続します。</p> <p>具体的には、地域団体による利用促進活動や情報発信、イベント等と公共交通を組み合わせた取組への支援を行い、地域交通に対する理解と関心の醸成を図ります。これにより、公共交通が地域の日常生活や活動の一部として定着することを目指します。</p>		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 地域主導の活動団体による既存取組の整理 活動協力の内容や効果の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 地域団体と連携した利用促進・啓発活動の実施 地域交通を活用した地域活動の展開 	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体による取組の定着 地域が地域交通を支える仕組みの継続的な発展
関係者の役割	網走市	<ul style="list-style-type: none"> 地域団体への活動協力や支援の実施 地域交通と地域活動の連携調整 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体の取組に関する情報共有 取組事例の整理と横展開 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 地域活動と連携した運行面での協力 利用促進に向けた情報提供 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通の積極的な利用 地域活動への参加と協力 	
	地域主導の活動団体	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進や情報発信など主体的な取組の実施 地域ニーズの把握と共有 	

5 KPI・目標値

5-1 基本方針1に関連するKPI・目標値

基本方針1「地域にとって最適な公共交通の推進」に関連するKPIおよび目標値については、特定の施策や交通手段を個別に評価するのではなく、網走市内で運行されている地域交通全体を対象に、その実態と持続可能性を総合的に把握する視点で設定します。

このため、本計画では、網走市内の地域交通について、導入の可否や制度上の位置付けを評価するのではなく、実際にどの程度利用されているか、どのような費用構造のもとで運行されているか、どの程度の公的関与によって維持されているかといった観点からKPIを設定します。

これにより、地域にとって必要な移動手段が、過度な負担を伴うことなく、適切な形で機能しているかを確認することを目的とします。

これらの指標は、単年度の達成・未達を評価するためのものではなく、複数年にわたる推移や相互の関係性を確認し、協議会における議論や判断につなげるための基礎情報として活用します。

その結果を踏まえ、地域交通の運行形態や施策内容の継続、改善、見直しを検討し、網走市にとって最適な公共交通の構築につなげていきます。

評価指標	R6実績値	目標値
①地域交通の利用者数 (路線バス利用者数と どこバスの利用者数の合計値)	631,779 人	631,779 人
②地域交通の満足度 (市民アンケートの、「満足」と 「やや満足」を合算した割合)	35.7 %	39.3 %
③網走駅の利用人員 (網走駅改札口営業時間内にお ける乗降者数)	459 人/日 ※	425 人/日
④地域交通への公的資金投入額 の総額	124,119 千円/年	124,119 千円/年
⑤公的資金が投入されている 地域交通の収支額	△16,280 千円/年	△16,280 千円/年
⑥郊外地区における実証運行の 利用件数	25 回/年	250 回/年

※令和6年7月から営業時間を短縮したことにより、目標値と単純比較できないため、参考値

5-2 基本方針2に関連する KPI・目標値

基本方針2「便利で快適な公共交通の推進」に関連する KPI および目標値については、特定の設備やシステムの導入状況を個別に評価するのではなく、網走市内の地域交通が、利用者にとってどの程度「使いやすい移動手段」として機能しているかを把握する視点で設定します。

このため、本計画では、利用環境の整備状況そのものを評価するのではなく、利用者の行動や利用実態の変化に着目し、便利で快適な公共交通が実際に選択され、活用されているかという観点から KPI を設定します。

これにより、公共交通の利用にあたっての手間や不安が軽減され、日常利用者や観光客を含む多様な利用者にとって、公共交通が選びやすい移動手段となっていることを確認することを目的とします。

特に、支払い方法や情報提供といった利用環境の改善については、導入の有無ではなく、実際にどの程度活用されているかを把握することで、その効果を確認します。

これらの指標は、単年度の数値のみで評価するものではなく、複数年にわたる利用状況の推移や、他の指標との関係性を確認し、協議会における議論や判断につなげるための基礎情報として活用します。

その結果を踏まえ、利用環境の改善内容や周知方法の見直しなどを行い、公共交通の利便性・快適性の向上を継続的に図ることで、網走市にとって使いやすい公共交通の実現につなげていきます。

評価指標	R6 実績値	目標値
①キャッシュレス決済の利用件数	84,174 件	92,591 件

5-3 基本方針3に関連する KPI・目標値

基本方針3「観光利用の推進」に関連する KPI および目標値については、観光施策や交通施策を個別に評価するのではなく、公共交通を活用した観光行動が、どの程度地域の中で実際に生じているかを把握する視点で設定します。

このため、本計画では、観光施策の実施状況や取組内容そのものを評価するのではなく、観光客の来訪や滞在、周遊といった行動の結果に着目し、観光と地域交通の連携が実態として機能しているかという観点から KPI を設定します。

これにより、公共交通を活用した観光が一過性の取組にとどまらず、網走市における観光の選択肢として定着しているか、また観光利用が地域交通の利用促進や持続可能性の向上にどのようにつながっているかを確認することを目的とします。

特に、観光利用については、移動手段としての公共交通の機能だけでなく、滞在や周遊と結び付いた利用実態を把握することが重要であることから、観光行動全体を捉える指標を設定します。

これらの指標は、単年度の数値の増減のみを評価するものではなく、複数年にわたる推移や、観光利用と地域交通利用の関係性を確認し、協議会における議論や判断につなげるための基礎情報として活用します。

その結果を踏まえ、観光と公共交通の連携の在り方や施策内容の継続、改善、見直しを検討し、観光利用と地域交通の好循環の形成につなげていきます。

評価指標	R6 実績値	目標値
①観光客数（市内宿泊者数）	396,100 人/年	438,600 人/年
②着地型観光交通の利用者数	9,621 人/年	10,653 人/年

5-4 基本方針4に関連する KPI・目標値

基本方針4「公共交通の担い手の確保」に関連する KPI および目標値については、採用活動や人材育成の取組を個別に評価するのではなく、地域公共交通を将来にわたり維持していくための人材基盤が、どの程度形成されているかを把握する視点で設定します。

このため、本計画では、施策や支援制度の実施有無を評価するのではなく、実際に公共交通分野において人材が育成・確保され、担い手として関わっている状況を示す指標を KPI として設定します。

これにより、公共交通サービスを安定的に提供するための体制が、短期的な対応にとどまらず、中長期的な視点で維持・強化されているかを確認することを目的とします。

特に、担い手不足が深刻化する中においては、即戦力となる人材の確保に加え、将来を見据えた人材の育成や関心層の拡大が重要であることから、養成や受入れといった取組の成果を把握する指標を位置付けます。

これらの指標は、単年度の数値のみを評価するものではなく、複数年にわたる推移や、他の施策との関係性を確認し、協議会における議論や判断につなげるための基礎情報として活用します。

その結果を踏まえ、担い手確保に向けた支援内容や取組方法の継続、改善、見直しを検討し、網走市における公共交通の安定的な運営体制の構築につなげていきます。

評価指標	R6 実績値	目標値
①バス・タクシー運転手の自社養成者数	3 人/年	3 人/年
②外国人人材などの市外からの受入人数	0 人/年	1 人/年

5-5 基本方針5に関連する KPI・目標値

基本方針5「地域が支える公共交通の推進」に関連する KPI および目標値については、啓発活動やイベントの実施状況を個別に評価するのではなく、地域住民が公共交通にどの程度関わり、理解し、利用につながる行動を取っているかを把握する視点で設定します。

このため、本計画では、取組の実施回数や内容そのものを評価するのではなく、公共交通を「自分ごと」として捉える機会が、地域の中でどの程度創出されているかという観点から KPI を設定します。

これにより、公共交通が行政や交通事業者だけに支えられる存在ではなく、地域全体で理解され、支えられる基盤が形成されつつあるかを確認することを目的とします。

特に、将来の利用者や担い手となり得る世代を含め、幅広い層が公共交通に触れ、考える機会を持つことは、長期的な視点で公共交通を維持していくうえで重要であることから、地域参加の実態を示す指標を位置付けます。

これらの指標は、単年度の参加人数の多寡を評価するものではなく、複数年にわたる推移や、地域交通の利用状況との関係性を確認し、協議会における議論や判断につなげるための基礎情報として活用します。

その結果を踏まえ、地域主体の取組の在り方や支援方法の継続、改善、見直しを検討し、地域が公共交通を支える意識と行動の定着につなげていきます。

評価指標	R6 実績値	目標値
①地域交通を考える授業や汽車遠足などで地域交通を利用した人数	271 人/年	300人/年
②公共交通に関するイベントの開催回数	1 回/年	1 回/年

6 モニタリング

6-1 モニタリングの体制

本計画を実効性のあるものとして運用していくためには、計画に位置付けた施策・事業の進捗状況や効果を継続的に把握・検証し、その結果を施策の改善や計画の見直しにつなげていく体制を構築することが重要です。

このため、本計画では、網走市地域公共交通活性化協議会を、計画のマネジメントおよびモニタリングを担う中核的な組織として位置付けます。

協議会は、計画全体の方向性や施策の継続・見直しに関する判断、関係者間の合意形成を行う場であるとともに、KPIに基づくモニタリング結果を確認し、計画運用に反映させる役割を担います。

協議会におけるモニタリングでは、前章で設定した KPI および目標値を基本的な確認材料としつつ、数値の達成・未達のみを評価するのではなく、利用実態や現場の状況、地域住民や利用者の意見等も踏まえ、総合的に状況を把握します。

これにより、KPI を単なる管理指標として扱うのではなく、施策の改善や次の判断につなげるための共通の基礎情報として活用します。

また、モニタリングは協議会開催時のみ行うものではなく、関係部署や交通事業者から提供される利用実績や運行状況等を通じて、継続的に情報を整理します。これらの整理結果を協議会で共有し、施策の継続、改善、見直しの検討に活用します。

このように、協議会がマネジメントとモニタリングの両機能を担う体制とすることで、KPI の確認、状況整理、判断、改善という一連のプロセスを計画運用の中に位置付け、地域公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟に対応しながら、本計画を継続的にアップデートしていく運用体制を構築します。

6-2 EBPM に基づくモニタリング

本計画では、施策・事業の効果や課題を客観的に把握し、適切な改善につなげていくため、EBPM（証拠に基づく政策立案）の考え方に基づいたモニタリングを行います。

協議会では、KPI・目標値に基づく数値データを基本としつつ、それらの背景にある利用実態や地域の状況を総合的に整理・確認します。

具体的には、利用者数、運行回数、収支、公的資金投入額など、可能な範囲で定量的なデータを整理し、施策ごとの変化や傾向を把握します。

あわせて、地域住民や利用者からの意見、交通事業者からの現場情報、協議会での意見交換を通じて得られる定性的な情報についても整理し、数値だけでは把握しきれない実態を補完します。

これらの定量・定性の情報を組み合わせることで、施策が地域の実情に即して機能しているか、改善が必要な点はどこにあるかを多角的に検証し、その結果を協議会において共有・議論し、施策の継続、運用改善、見直しの必要性について判断します。

このように、EBPM に基づくモニタリングは、KPI の数値を評価して終えるものではなく、数値と現場の状況を結び付け、次の判断や改善につなげるプロセスとして位置付けます。

区分	データの種類	主な内容	主な活用目的	収集整理主体
地域 交通 利用 実績	路線バス利用実績	利用者数、便別・時間帯別利用状況	需要動向の把握、運行内容の妥当性確認	交通事業者 市
	どこバス利用実績	利用者数、予約件数、利用目的	移動実態把握 施策効果確認	交通事業者 市
	鉄道利用実績	駅別利用状況、発着本数	幹線交通との接続状況把握	関係機関 市
接続 状況	接続状況データ	地域交通と幹線交通の接続有無、乗継時間	「地域交通でも行ける」体系の検証	市
	交通結節点利用状況	駅・主要バス停・発着地点の利用状況	結節点機能の確認、改善検討	市
地域 特性	人口・世帯データ	地区別人口、年齢構成、高齢化率	交通需要の背景整理	市
	地区別人口動向	人口増減、居住分布	施策対象地域の検討	市
利用者 意識	利用者アンケート	利用満足度、使いづらさ、改善要望	定量データの補完	市
	協議会・意見交換での声	住民・関係者の意見	現場課題の把握	協議会 専門部会
運行 体制	運行状況データ	運休・減便状況、運行上の課題	持続可能性の確認	交通事業者

6-3 モニタリングの実質化

本計画では、モニタリングを単なる実績確認にとどめず、施策の改善や計画運用に確実につなげるため、年間を通じたモニタリングと見直しの流れを明確化します。

具体的には、網走市地域公共交通活性化協議会を中心に、日常的な状況把握と、定期的な整理・判断を組み合わせた年間サイクルによりモニタリングを実施します。

計画期間中は、関係部署や交通事業者から提供される利用実績、運行状況、収支等の情報を通じて、施策・事業の状況を継続的に把握します。これにより、数値の変化や現場で生じている課題を早期に把握し、必要に応じて対応の検討を行います。

また、一定のタイミング（年度単位等）で、前章までに示した KPI を中心に、定量的なデータと定性的な情報を整理します。この整理では、単に数値の増減を確認するのではなく、その背景や要因についてもあわせて確認し、施策の効果や課題を多面的に把握します。

その上で、協議会において、整理した結果を共有し、

「継続して取り組む施策」

「運用の改善が必要な施策」

「見直しの検討が必要な施策」

といった観点から整理を行い、次年度以降の対応方針を検討します。

検討結果については、必要に応じて施策の運行内容や支援方法の改善、KPI の見直し、計画内容の更新等に反映し、次の取組につなげます。この一連の流れを繰り返すことで、計画の実効性を高めていきます。

このように、本計画では、KPI の設定、モニタリング、判断、改善という一連のプロセスを年間サイクルとして明確に位置付けることで、計画を継続的にアップデートしていく運用を行います。