



網走市 地域公共交通計画

みんなで創る
地域公共交通の未来

2021・2025

目次

1	はじめに	1
1-1	計画策定の目的	2
1-2	計画の区域	2
1-3	計画の期間	2
1-4	計画の位置づけ	3
1-5	上位計画・関連計画の整理	4
2	現状と課題	13
2-1	地域特性	14
2-2	公共交通の概要	26
2-3	各種調査結果の概要	43
2-4	公共交通の課題整理	107
3	基本理念と基本方針	109
3-1	基本理念と基本方針	110
3-2	基本方針に基づく事業スケジュール	112
3-3	現在の取組状況	122
4	計画の目標と進行管理	129
4-1	計画の目標	130
4-2	計画の進行管理	138
	資料編	139
資1	計画策定の経過	140
資2	網走市地域公共交通活性化協議会委員	143
資3	用語説明	144

1

はじめに

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

1-1 計画策定の目的

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、更には、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う利用者の大幅な減少など、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、地域全体が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り組みが欠かせません。

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 3 日に公布、同年 11 月 27 日に施行され、全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計画を策定します。

1-2 計画の区域

市内全域

1-3 計画の期間

令和 3 年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025 年度）の 5 年間。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「網走市総合計画（第6期）」及び「網走市都市計画マスタープラン」のほか、「第2期網走市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「網走市観光振興計画 2019」、「第2期網走市環境基本計画」、「第7期網走市高齢者保健福祉計画・網走市介護保険事業計画」、「第2次網走市学校教育計画」、「第2次網走市大空町定住自立圏共生ビジョン」などと整合を図りつつ、本市公共交通の総合的な基本方針とします。

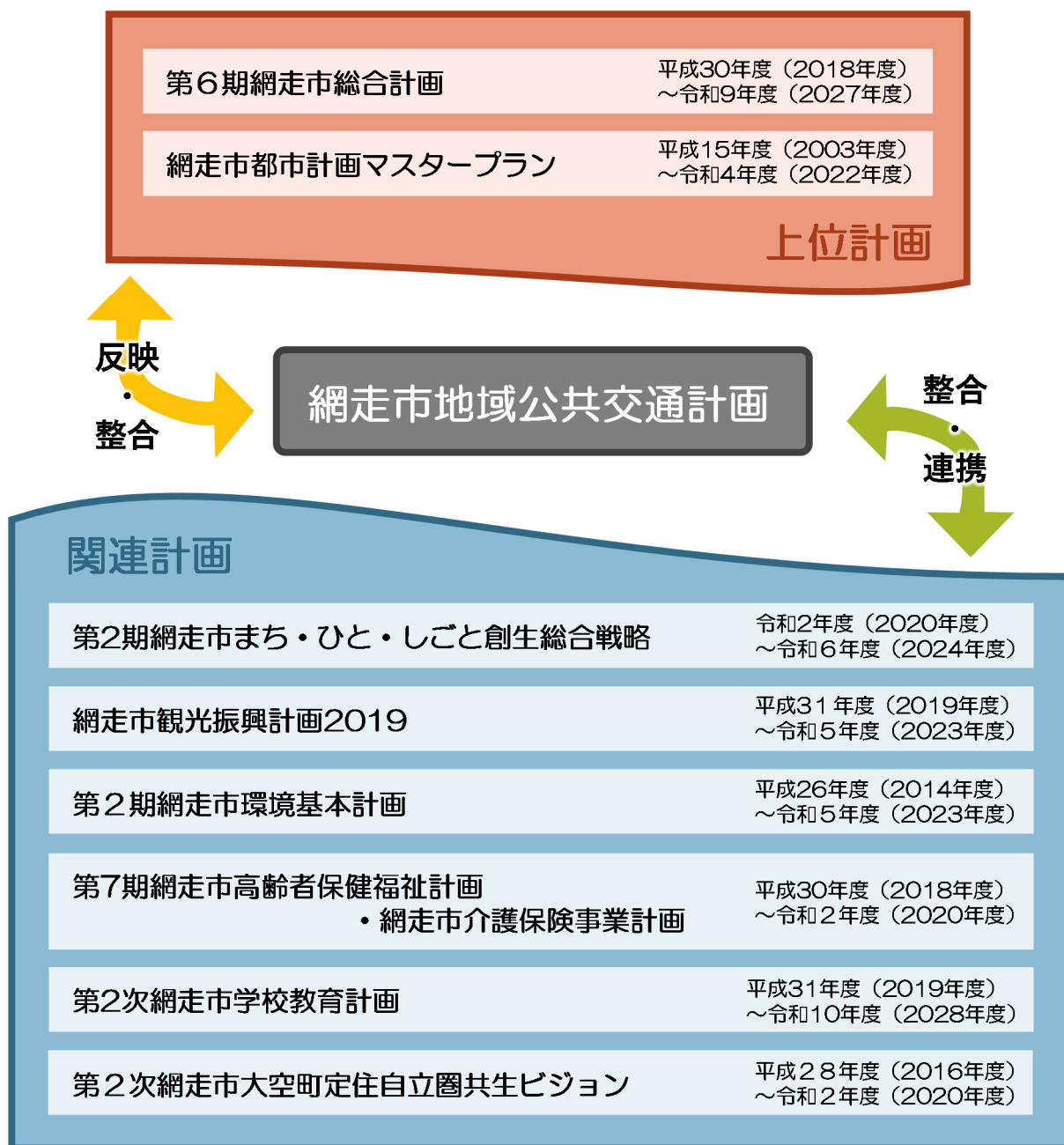


図 1-1 上位・関連計画の整理

1-5 上位計画・関連計画の整理

1-5-1 上位計画

(1) 第6期網走市総合計画

計画名	第6期網走市総合計画
計画期間	平成30年度（2018年度）～令和9年度（2027年度）
将来像	豊かな自然に ひと・もの・まちが輝く健康都市 網走
基本目標	目標1：一人ひとりを大切にするやさしいまち 目標2：豊かな自然と共生する安心なまち 目標3：ひとが集いにぎわいと活力を生むまち 目標4：豊かなひとを育むまち 目標5：ともに歩み、築く協働のまち
公共交通に関する施策	公共交通の基本方針：市民や網走を訪れる方のニーズに即した効率的な公共交通の提供を図り、安全・安心で利便性の高いまちを目指します。 【施策】 ① 総合的な公共交通網の構築 ・持続可能な公共交通体系の検討、構築 ② 鉄道の維持、利用促進 ・鉄道利用の促進 ・鉄道の維持、存続に向けた取り組み ③ バス路線の適正配置、利用促進 ・市内交通路線および郊外交通路線の交通体系整備 ・地域間交通路線の適正な運行 ④ 女満別空港の機能充実、利用促進 ・航空ネットワークの充実強化 ・LCC等の新規路線の誘致 ・空港機能施設および外国人観光客受け入れ体制などの強化 ・地域活性化につながる二次交通の充実 観光の基本方針：誰もが訪れたい、魅力のあるまちを目指します。 【施策】 ① 観光客の利便性向上 ・交通アクセスの円滑化 学校づくりの基本方針：地域全体で子どもたちを守り育てる学校づくりを目指します。 【施策】 ③ 子どもの学びを支える特色ある教育環境の整備 ・スクールバス運行の充実

(2) 網走市都市計画マスタープラン

計画名	網走市都市計画マスタープラン
計画期間	平成 15 年度（2003 年度）～令和 4 年度（2022 年度） （平成 29 年（2017 年）8 月改訂）
基本理念	自然をいつくしみ、こころ豊かに市民がつどい、オホーツクの文化を創造するまち・網走
基本目標	● 豊かさを実感できるまち オホーツクの資源を享受でき市民が誇りの持てるまちづくり ● 自然を守り、育てるまち 水と緑に恵まれた環境を‘再生’するまちづくり ● 人と人の交流があふれるまち 人のふれあい、こころの輪を育むまちづくり
公共交通に関する方針	(5) 拠点とネットワークの方針づくり ● 網走市の中心市街地においては「都市拠点」として、行政・業務・観光ほか市民の交流の場としての機能の維持・強化を図っていきます。 ● 近年沿道型商業施設の立地が進行している 3.3.3 本通沿線においては、「沿道商業ゾーン」として、魅力ある商業集積地や生活拠点の形成にむけた環境整備を進めていきます。 ● 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の理念のもと、人口減少下においても持続的なまちづくりを進めていくために、各拠点や市街地内を連絡する利便性の高い公共交通網を検討していきます。

1-5-2 関連計画

(1) 第2期網走市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期網走市まち・ひと・しごと創生総合戦略
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）
基本目標	目標1：地域づくりを担う組織との協働による、誰もが安心して働くための産業振興と雇用の場の創出 目標2：観光や健康・スポーツなど、網走の地域特性を活かした交流・関係人口の拡大 目標3：若い世代が健康で、希望に応じて結婚・出産・子育てができる環境づくり 目標4：東京農業大学、日本体育大学などと連携し、地域を支える人材の育成・確保 目標5：誰もが活躍し、安心して暮らすことができる時代に合った共生型地域社会づくり
公共交通に関する施策	基本目標1 【2－1】就労機会の拡充 ○若者の就労促進 地域の社会インフラの維持に必要となる、技能者、運転手などの人材育成をはじめ、誰もが働きやすい職場環境づくりの促進により、地域が若者を育てる気運を醸成し、若者の地元定着を図ります。 基本目標5 【1－1】安全・安心なライフラインの構築 ○持続可能な公共交通ネットワークの形成 持続可能な公共交通の構築を目指し、マイレール・マイバス意識の醸成による地域住民の利用促進や、地域特性である観光利用の促進に向けた、空港、駅、観光地・施設などをシームレスに繋ぐ交通網や決済手段の導入、インバウンドも含めた観光客向けの商品開発や充実、ICTの活用による経営の効率化などに、さまざまな関係機関と連携を図りながら取り組みます。

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と基本方針

4

計画の目標と進行管理

資料編

(2) 網走市観光振興計画 2019

計画名	網走市観光振興計画 2019
計画期間	平成 31 年度（2019 年度）～令和 5 年度（2023 年度）
基本方針	(1) 自然資源・文化・社会資源を活用した網走型観光の確立 (2) 滞在コンテンツの磨き上げと開発や、効果的な情報発信による網走の魅力を高める環境整備 (3) 交通環境の利便性向上による観光客の流入促進と回遊性の向上 (4) 観光振興を牽引する組織体制の構築および人材の発掘と活用
目標	「網走を味わう。心にぎわう。」 ～地域資源を活かした“おいしいまち”網走の確立と進化～
公共交通に関する施策	(2) インフラ整備と情報発信力強化による観光受入基盤強化戦略 2. 外国人旅行者に対するわかりやすい観光情報ツールやサインの整備とホスピタリティの向上を図る。 ① 外国人旅行者目線による案内サインや二次交通情報整備等インフォメーションの強化 3. Wi-Fi 整備状況の発信や店舗でのキャッシュレス環境を整備する。 ① 飲食店、商業施設飲食店、二次交通利用等の際のキャッシュレス化を商店街や各事業者と協議しながら推進します。 4. 観光事業者や運輸機関、旅行会社等の連携によるプロモーションを実施する ② JR や沿線自治体との連携による鉄道利用観光の促進 (3) 回遊性向上と網走らしいコンテンツ提供による観光誘致力強化戦略 6. 市内二次交通整備と交通に関する情報提供の強化を図る。 ① 地域内二次交通の環境整備 ② 運輸機関などと連携した情報発信の強化

(3) 第2期網走市環境基本計画

計画名	第2期網走市環境基本計画
計画期間	平成26年度（2014年度）～令和5年度（2023年度） （平成30年度（2018年）見直し版）
基本目標	(1) 安心して暮らせる、住み心地のよいまち (2) 人と自然が共生するまち (3) やすらぎがあり、心の豊かさを育むまち (4) 地域を活かした循環型社会の構築 (5) 一人ひとりの環境意識が高いまち
将来像	オホーツクの海、美しい川・湖、豊かな緑、澄んだ空気を守り育てる環境意識の高い市民がいきいきと暮らすまち・網走
公共交通に関する施策	基本目標1 (1) 澄んだ空気とおいしい水の確保 ①大気環境保全の推進 ●自動車利用の抑制 ■マイカー通勤の自粛により、自動車利用の抑制を図ります。 ■低公害車やエコカーの普及促進を図ります。 ■公共交通機関の利用促進を図ります。

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

(4) 第7期網走市高齢者保健福祉計画・網走市介護保険事業計画

計画名	第7期網走市高齢者保健福祉計画・網走市介護保険事業計画
計画期間	平成30年度（2018年度）～令和2年度（2020年度）
基本理念	高齢者が健康で生きがいをもって、いきいきと暮らせる地域社会づくり
施策	1. 自立支援・重度化防止に向けた保険者機能の強化等の取組の推進 2. 医療・介護の連携の推進等 3. 地域共生社会の実現に向けた取組の推進等 4. 現役世代並みの所得のある者の利用者負担割合の見直し 5. 介護納付金における総報酬割の導入
公共交通に関する施策	第3 福祉事業（介護保険給付対象外サービス）の推進 5. 移送サービス 車椅子・ストレッチャーの利用により福祉ハイヤー等の専用車両でなければ外出が困難な要介護4以上と認定された在宅で生活する高齢者等に対し、病院への通院や社会参加促進を図るため、基本料相当額（上限有）を助成する事業です。 7. 高齢者生活総合支援 70歳以上の高齢者（市民税非課税要件有）に対し、バス・タクシーの乗車、施設利用、買物代行などの生活支援、除雪、入浴に使用できる助成券（1人＝6千円）を交付し、高齢者の社会参加や学習機会の確保、健康増進・生活支援を促進する事業です。 第5 生きがいづくりの推進と安全・安心な環境づくり 2. 快適で安全な公共空間の整備 (1) 安全で利便性の高い交通環境の整備 高齢者をはじめ全ての人々が自由に外出し社会参加できるよう、歩道などの段差や勾配を解消するほか、安全性に配慮したユニバーサルデザインの導入を検討していきます。また、日常生活での移動を円滑にし、地域の交流が活発に行われるよう、より利便の高い効率的で効果的な公共交通網を検討していきます。

(5) 第2次網走市学校教育計画

計画名	第2次網走市学校教育計画
計画期間	平成31年度（2019年度）～令和10年度（2028年度）
推進方針	1. 「生きる力」をもち、明日をひらく子どもを育成 2. 地域全体でともに歩み、築く、より魅力と信頼のある学校の実現
施策	1. 幼児期に身につけるべき基礎の育成 2. 確かな学力の育成 3. 豊かな人間性の育成 4. 健やかな体の育成 5. 支援が必要な子どもに対する教育体制の充実 6. 学びを支える家庭・地域との連携・協働の推進 7. 学びをつなぎ、安全・安心な教育環境の実現
公共交通に関する施策	(1) 安全で安心して学べる教育環境の充実 スクールバス運行委託事業 ● 遠距離通学児童生徒のため、西部地区3路線、東部地区5路線の登下校便運行 ● 休日及び夏・冬休み中の部活動におけるスクールバス運行を実施

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

(6) 第2次網走市大空町定住自立圏共生ビジョン

計画名	第2次網走市大空町定住自立圏共生ビジョン
計画期間	平成28年度（2016年度）～令和2年度（2020年度）
将来像	本圏域を構成する両市町は、圏域住民が日常生活圏を共有していることを踏まえ、お互いの独自性を尊重するとともに、相互に役割を分担し連携を図りながら、定住に必要な都市機能や圏域住民が真に必要な生活機能の確保、充実に努め、安心して暮らし続けられる圏域を目指します。
公共交通に関する施策（網走市分）	第3章 これまでの取組状況と今後の方向性 2. 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 （1）地域公共交通 【取組事項】 住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について調査、検証するとともにバス路線等を維持・確保する。 【これまでの取組】 網走市では、地域公共交通総合連携計画に基づき、地域と協議の上、公共交通空白地域に、コミュニティバスや事前予約型乗合タクシーを整備した。 郊外地区における公共交通について、各地域の住民の方々と意見交換を実施し、ニーズの把握に努めている。 【今後の方向性】 コミュニティバス、事前予約型乗合タクシーについては、継続的に利用状況・ニーズ等を検証する。 郊外地区においては、さらなる高齢化の進展により、交通弱者対策の必要性が高まっていくことが想定されるため、継続的に地域住民と意見交換を行う。 また、地域公共交通活性化再生法の一部改正に基づくコンパクトシティに対応した地域公共交通について検討する。 第4章 定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組 I 生活機能の強化に係る具体的取組 3 通院に係る交通手段確保対策事業 網走東部・西部の郊外地区の患者に対し、通院のための送迎を行う。 II 結びつきやネットワークの強化に係る具体的取組 （1）地域公共交通 ア 地域公共交通の維持・確保 〔形成協定の取組内容〕 圏域内住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通の課題について継続的に調査、検証するとともに、バス路線等の維持・確保対策に取り組む。 20 生活路線バスの維持・確保事業 生活路線バスの維持・確保を図るため、路線バス事業者に対する支援を行う。 地域公共交通活性化再生法の改正によるコンパクトシティに対応した交通網について検討する。

	第5章 共生ビジョン事業一覧 I 生活機能の強化に係る政策分野 (1) 医療 ア. 救急医療体制の確保 3 通院に係る交通手段確保対策事業 網走市：患者送迎車運行事業 廃止された2診療所地域の患者を市内の医療機関に送迎する（東部・西部5路線 1地区週1ペース1日1往復） II 結びつきやネットワークの強化に係る具体的取組 (1) 地域公共交通 ア. 地域公共交通の維持・確保 生活交通路線維持対策事業 ・市郊外地区及び周辺市町とのバス路線網を確保するため、運行経費の一部を助成する。 地域公共交通調査・検討事業負担金 ・市内公共交通の利便性向上を図るため、新たな交通システムの実現に向けた実証試験を行う法定協議会に対して負担金を交付する。
--	--

2

現状と課題

1
はじめに

2
現状と課題

3
基本理念と
基本方針

4
計画の目標と
進捗管理

資料編

2-1 地域特性

(1) 位置

網走市は、北海道の北東沿岸に位置し総面積は 471 km²で、丘陵地が多く、市街地は網走川河口付近と、その南側に続く丘上の平地にあります。

近隣市町村と繋ぐ道路網として、大空町とを繋ぐ国道 39 号、北見市とを繋ぐ国道 239 号、小清水町とを繋ぐ国道 244 号が整備されています。

鉄道では、JR北海道・網走駅は、札幌圏、旭川市、北見市とを結ぶ石北本線と、釧路市とを結ぶ釧網本線を有する乗換駅です。

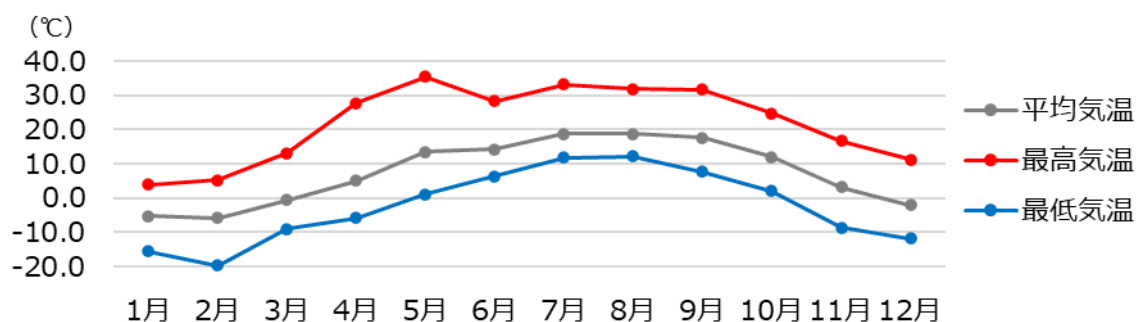
空路では、女満別空港が車で 30 分圏内に立地し、東京、大阪、名古屋、札幌を結んでいます。



図 2-1 位置

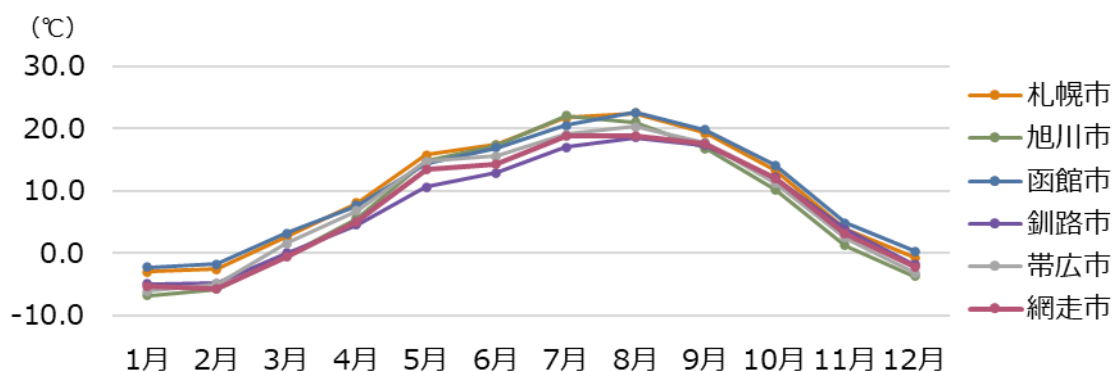
(2) 気象

網走市は、道内主要都市と比べ、降水量・降雪量は少なく、冷涼な気温となっています。



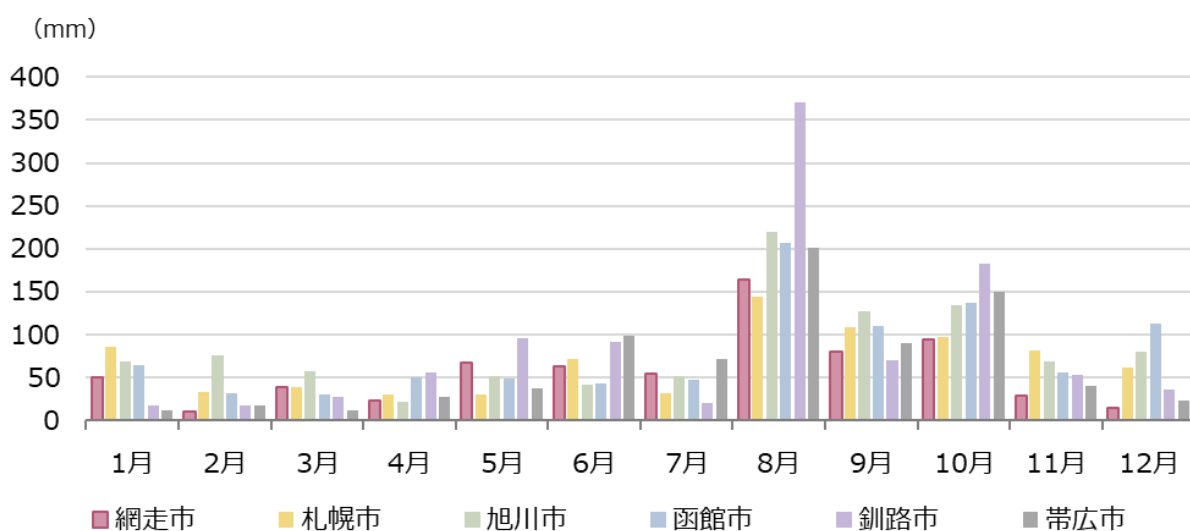
資料：気象庁

図 2-2 網走市の年間気温（令和元年）



資料：気象庁

図 2-3 網走市と道内主要都市の平均気温（令和元年）



資料：気象庁

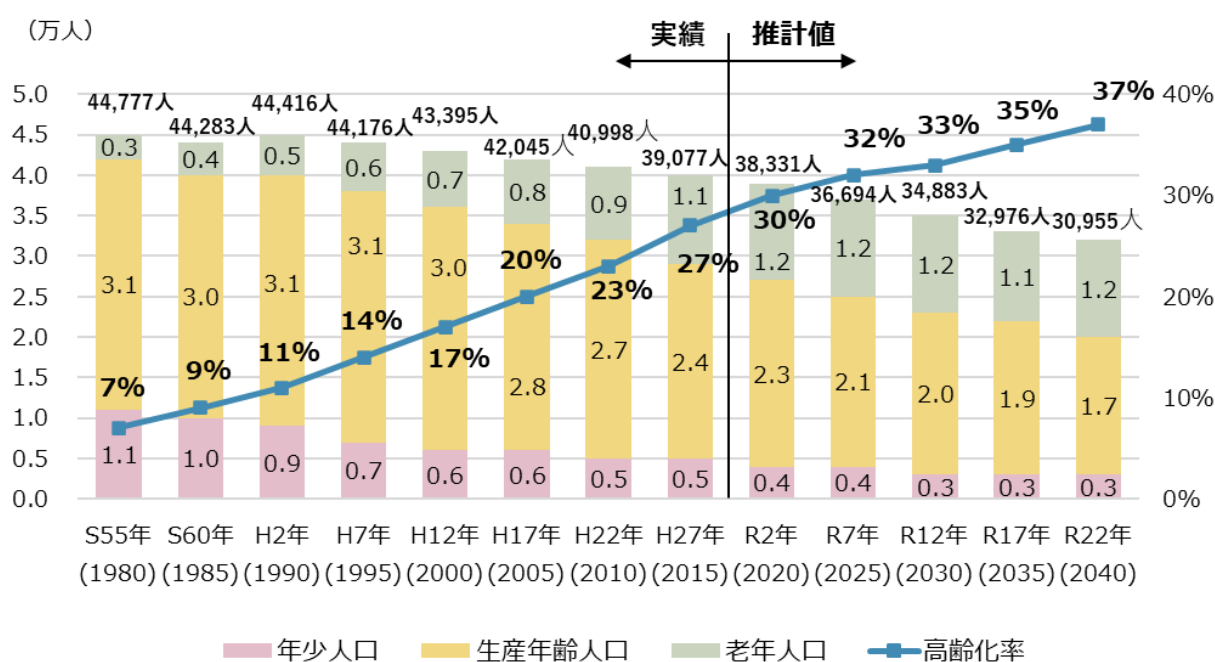
図 2-4 網走市と道内主要都市の年間降水量（令和元年）

(3) 人口

① 人口と高齢化の推移

人口は、昭和 55 年（1980 年）の 44,777 人をピークに減少傾向に転じています。直近の国勢調査（平成 27 年（2015 年））では、ピーク時から約 1 割減少の 39,077 人となっています。一方で、全人口に占める老年人口（65 歳以上）の割合を示した高齢化率は、平成 27 年（2015 年）では約 3 割となっており、以降も増加傾向の見込みとなっております。

これまでの人口動態が継続した場合、網走市の人口は、平成 27 年（2015 年）の 3.9 万人から 令和 22 年（2040 年）には 3.1 万人にまで減少し、高齢化率は 37%に達する見込みです。



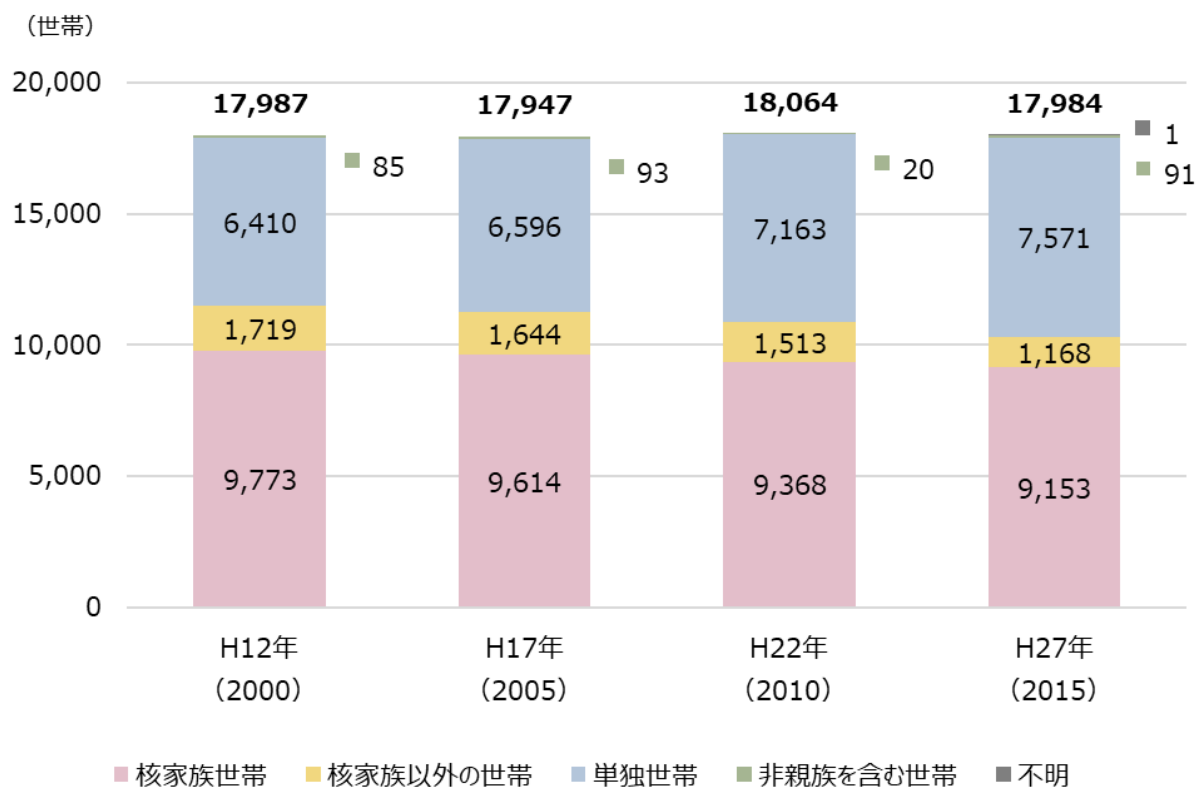
資料：2015 年までは国勢調査

2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 2-5 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

② 家族構成の推移

世帯数に大きな増減はありませんが、内訳では、単独世帯が増加し、核家族世帯やそれ以外の世帯は減少しています。

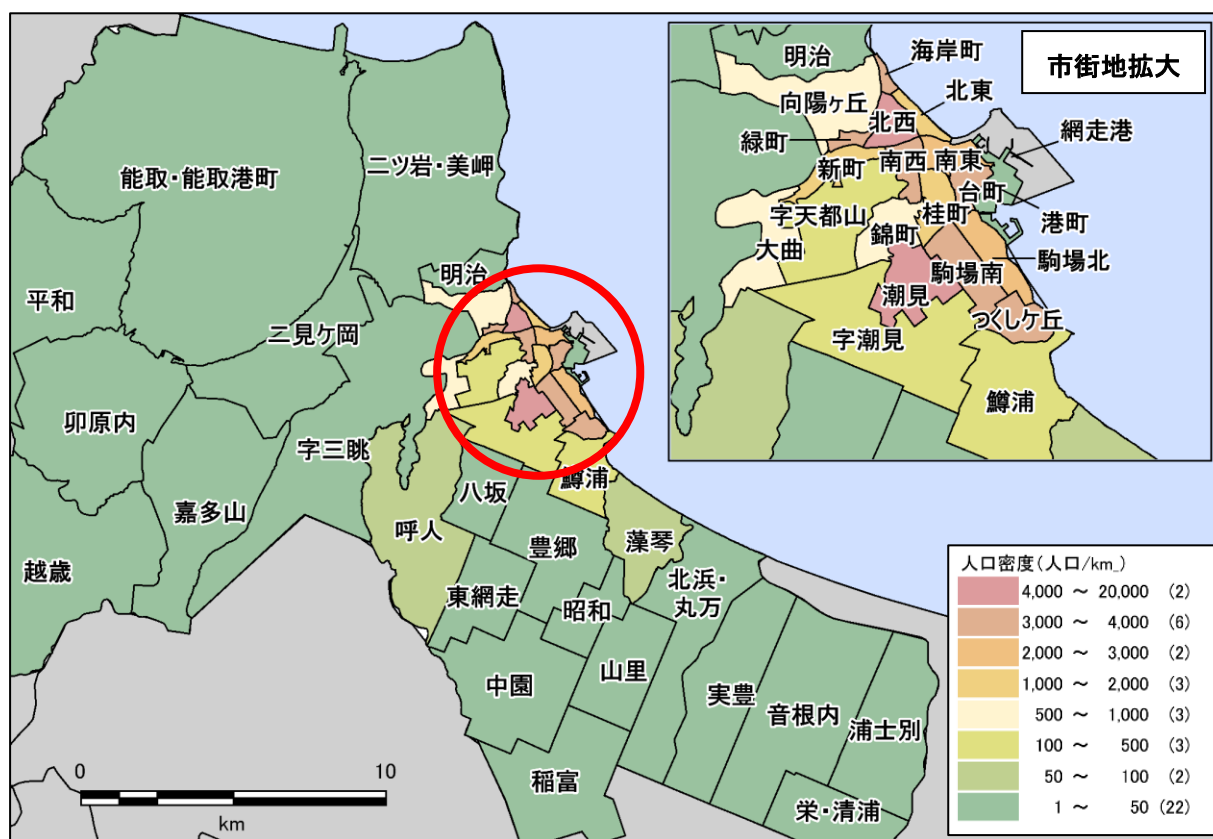


資料：国勢調査

図 2-6 世帯の家族類型の推移

③ 人口密度

人口密度を見ると、中心部は人口密度が高く、郊外部は低い傾向です。

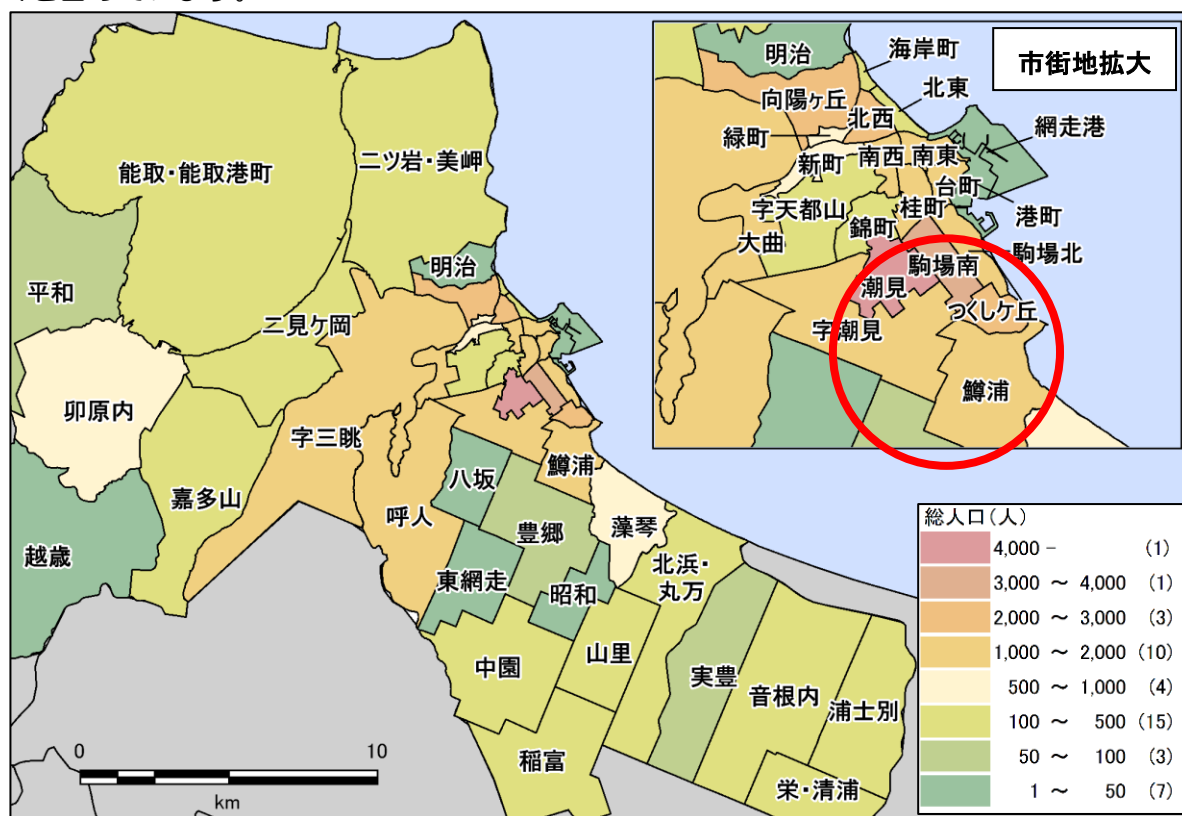


資料：国勢調査（平成 27 年）

図 2-7 人口密度

④ 地域別人口

地域別人口を見ると、潮見、駒場、つくしヶ丘及び鱒浦の人口が多く、市内人口の5割近くを占めています。



資料：国勢調査（平成27年）

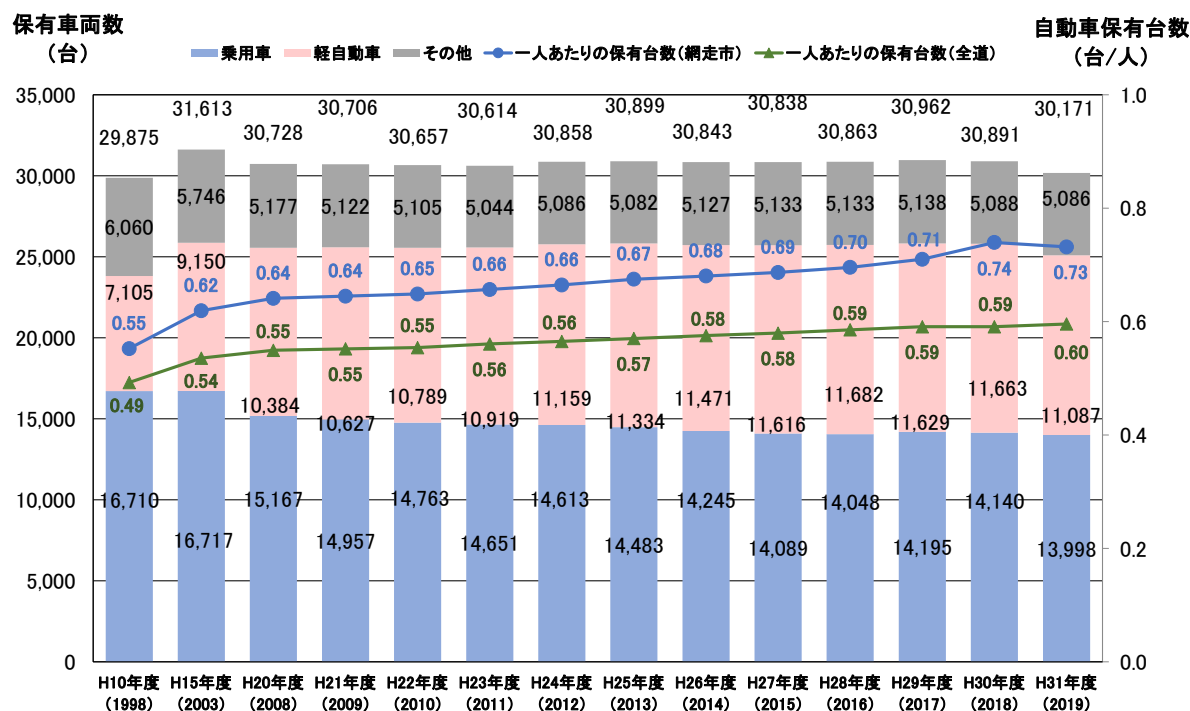
図 2-8 地域別人口の分布

表 2-1 各地域別人口割合

地域	地域別人口（人）	地域別人口割合	地域	地域別人口（人）	地域別人口割合
港町	10	0.0%	実豊	53	0.1%
網走港	1	0.0%	音根内	172	0.4%
錦町	454	1.2%	浦士別	179	0.5%
海岸町	394	1.0%	新町	670	1.7%
緑町	646	1.7%	桂町	1,011	2.6%
字三眺	1,451	3.7%	台町	1,548	4.0%
字天都山	333	0.9%	つくしヶ丘	2,895	7.4%
明治	44	0.1%	鱒浦	1,814	4.6%
平和	82	0.2%	栄・清浦	120	0.3%
卯原内	606	1.6%	北浜・丸万	315	0.8%
越歳	42	0.1%	能取・能取港町	204	0.5%
嘉多山	319	0.8%	二ツ岩・美岬	247	0.6%
二見ヶ岡	161	0.4%	大曲	1,162	3.0%
八坂	21	0.1%	向陽ヶ丘	2,013	5.2%
呼人	1,249	3.2%	南東	1,404	3.6%
東網走	35	0.1%	南西	1,715	4.4%
中園	135	0.3%	北東	417	1.1%
豊郷	66	0.2%	北西	2,445	6.3%
藻琴	560	1.4%	駒場北	1,726	4.4%
昭和	23	0.1%	駒場南	3,891	10.0%
山里	109	0.3%	潮見	6,521	16.7%
稲富	124	0.3%	字潮見	1,690	4.3%

⑤ 自動車の保有台数の状況

自動車保有台数は横ばい状況ですが、市民一人あたりの保有台数は増加傾向にあり、全道の数値と比べても高い状況にあります。

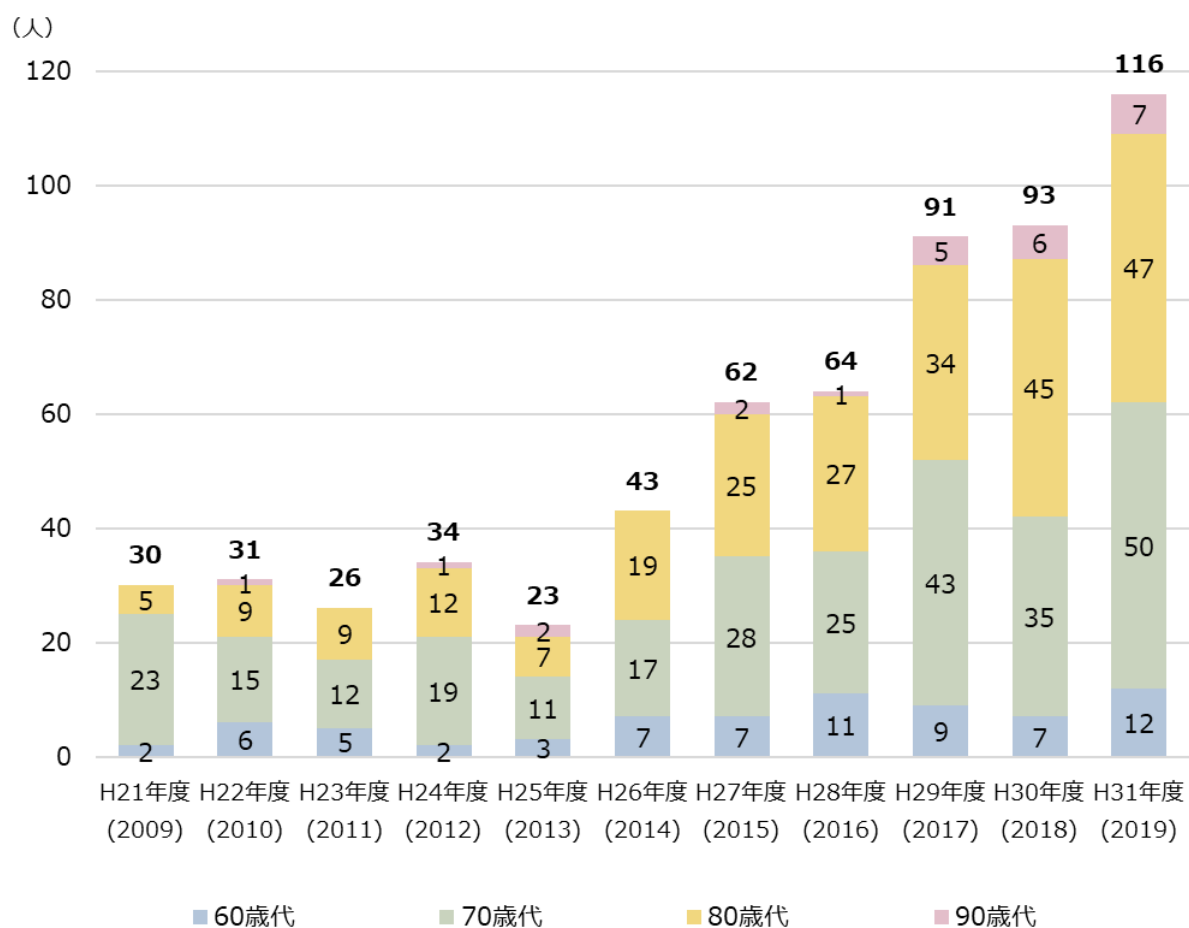


資料：北海道自動車統計（各年度末時点）

図 2-9 自動車保有台数の推移

⑥ 自動車運転免許の自主返納状況

自動車運転免許の自主返納件数は増加傾向となっています。



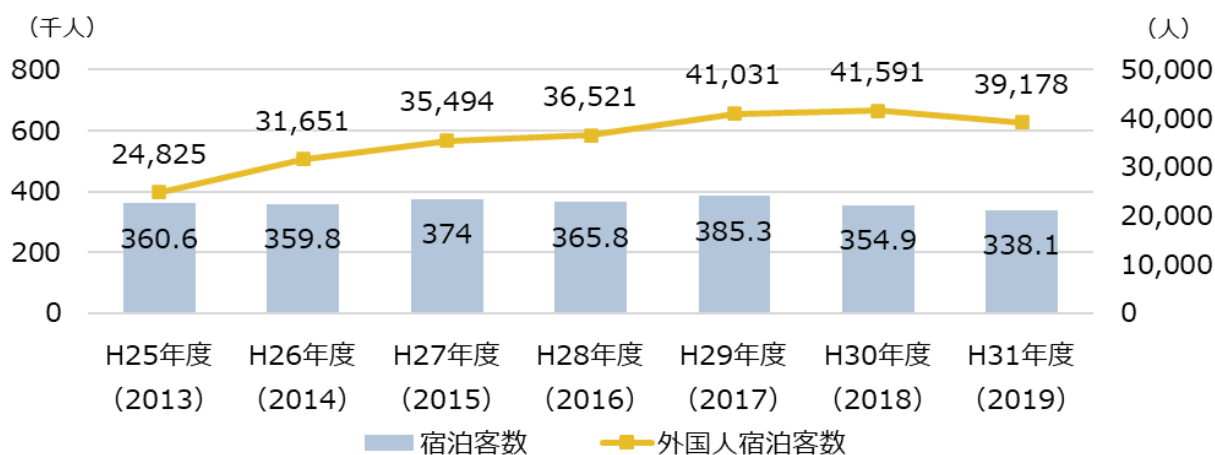
資料：市市民活動推進課

図 2-10 自動車運転免許自主返納件数の推移

(4) 観光

① 宿泊客数の状況

外国人宿泊客数は、平成 31 年度（2019 年）は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により減少に転じましたが、それ以前は増加傾向となっています。

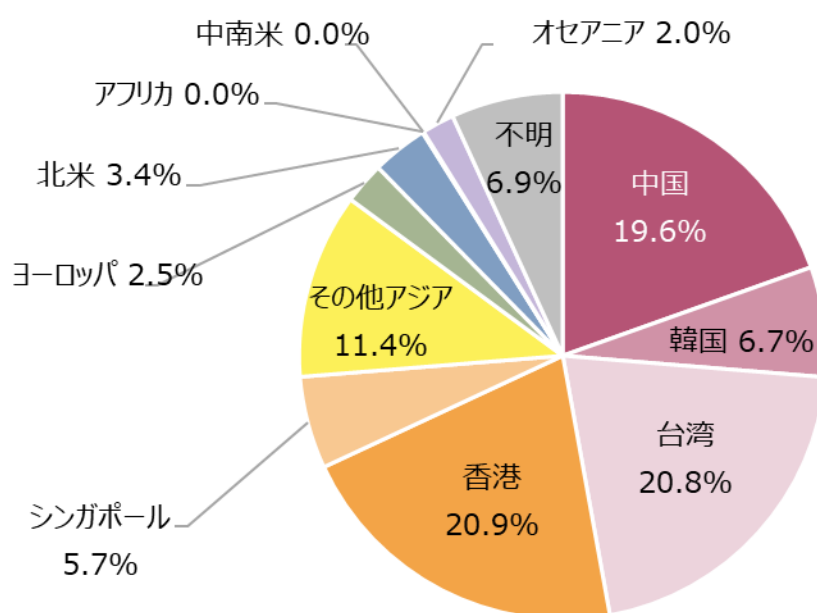


資料：平成 25 年度～平成 31 年度 北海道観光入込客数調査

図 2-11 宿泊客数・外国人宿泊客数の推移

② 平成 30 年度の外国人宿泊客数の内訳

外国人宿泊客の国・地域別内訳は、アジア圏が 85%を占めており、その中でも中国、台湾、香港で 61%となっています。

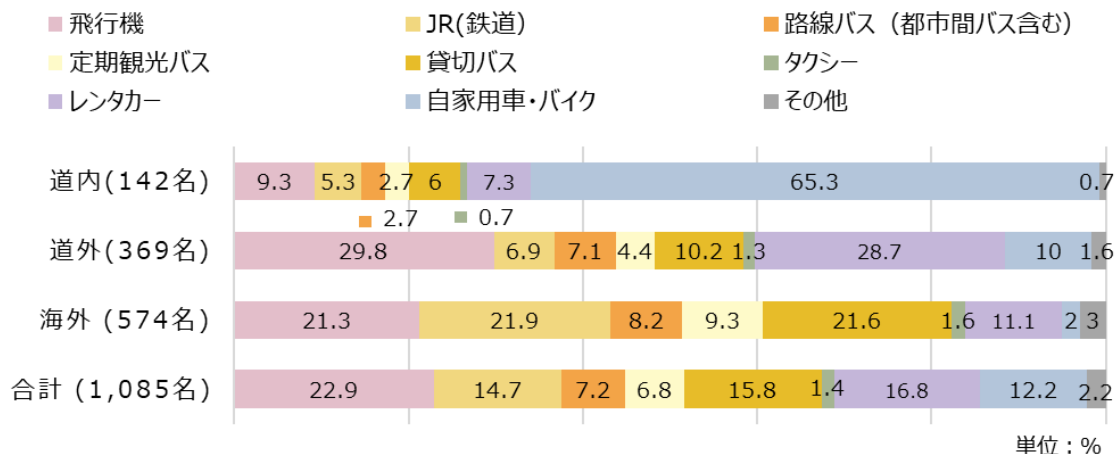


資料：市観光課

図 2-12 外国人宿泊客数の内訳

③ 観光客の移動手段

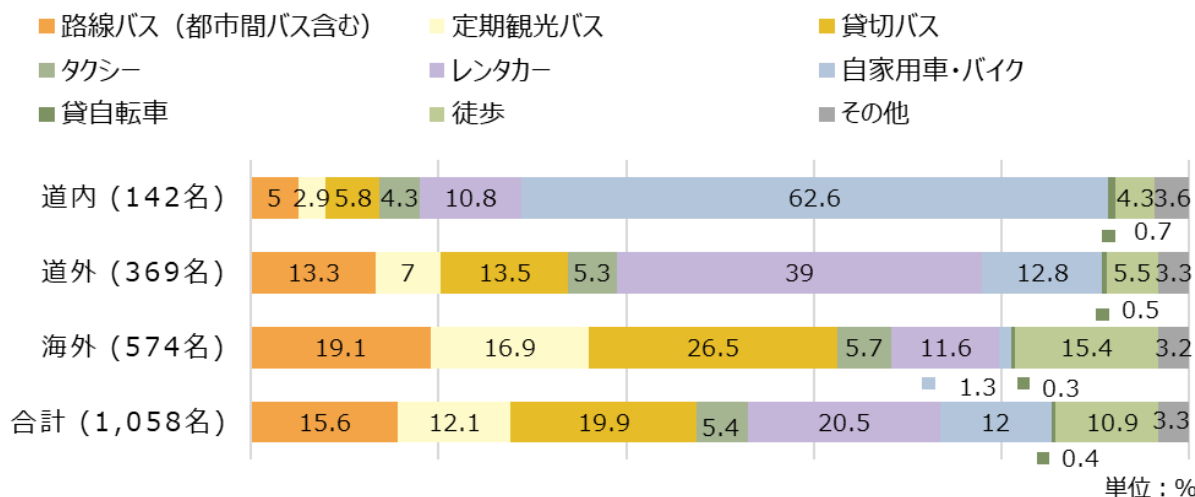
網走市来訪時の利用交通機関は、道内客は「自家用車・バイク」が約7割と最も多く、次に「飛行機」が約1割となっています。道外客は「飛行機」が約3割と最も多く、次に「レンタカー」が約3割となっています。海外客は「JR（鉄道）」、「貸切バス」、「飛行機」がそれぞれ約2割となっています。



資料：平成28年度 市観光消費動向調査

図 2-13 観光客の網走市来訪時の利用交通機関

市内での利用交通機関は、道内客は「自家用車・バイク」が約6割と最も多く、次に「レンタカー」が約1割となっています。道外客は「レンタカー」が約4割と最も多く、次に「貸切バス」が約1割となっています。海外客は「貸切バス」が約3割と最も多く、次に「路線バス」が約2割となっています。

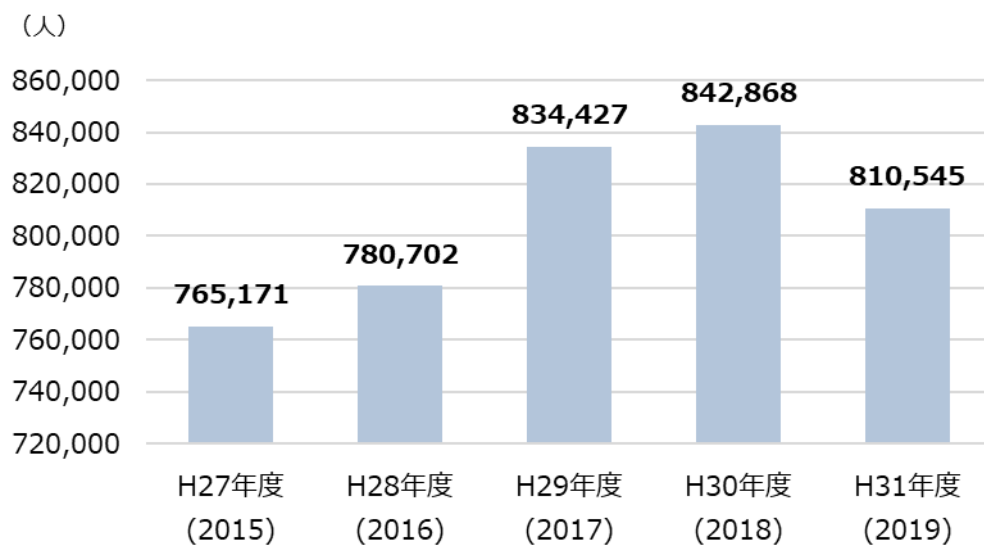


資料：平成28年度 市観光消費動向調査

図 2-14 観光客の市内での利用交通機関

④ 女満別空港の利用状況

空路利用者は、平成31年度（2019年）は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により減少に転じましたが、それ以前は増加傾向となっています。



資料：市観光課

図 2-15 女満別空港利用者の推移

(5) 都市施設の分布

公共施設、医療施設、商業施設などの生活関連施設が、市街地に集積しています。



図 2-16 主な都市機能の分布状況（市街地北部）

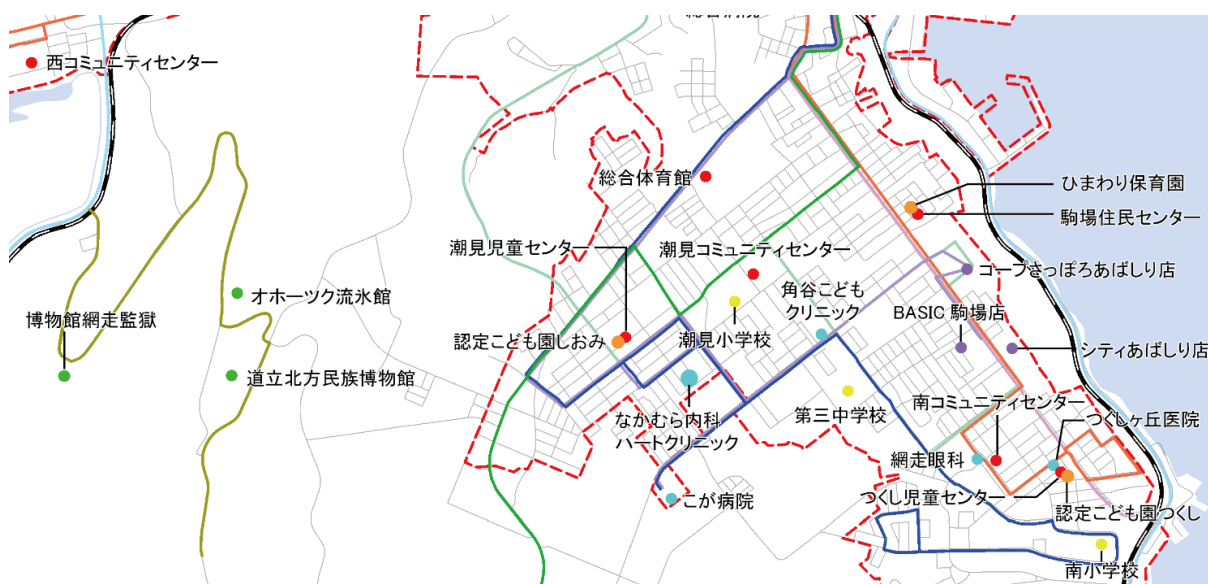


図 2-17 主な都市機能の分布状況（市街地南部）

2-2 公共交通の概要

(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 27 便、釧網本線は 14 便です。

石北本線は網走・北見と旭川・札幌圏を繋ぐ重要な路線で、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。

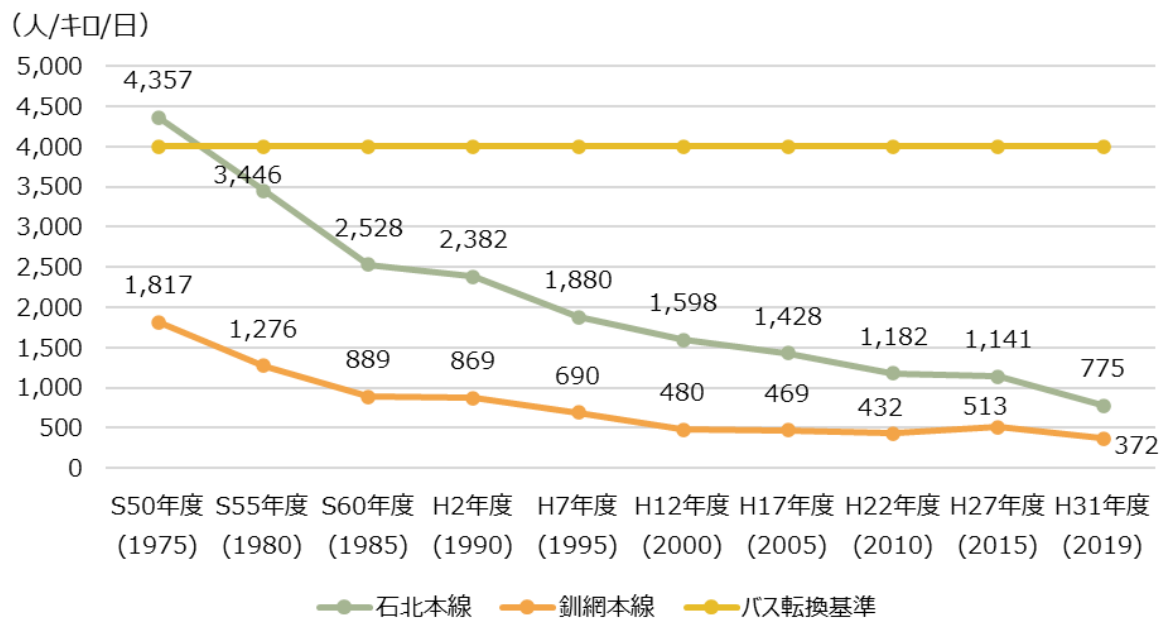
釧網本線は、網走と釧路を繋ぐ路線で、オホーツク海の流水、世界自然遺産知床など、沿線に数多くの観光地を有する全国的にも極めて稀な路線です。

表 2-2 JR の運行・利用状況

運行主体	駅名	運行便数 (便/日)	乗降者数 (人/日)
北海道旅客鉄道(株)	網走駅	41	333

資料：網走市統計書（平成 31 年度）

輸送密度は年々減少しており、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。



資料：JR 北海道 線区別のデータ（輸送密度の推移）

図 2-18 JR の輸送密度の推移

【用語説明】

○輸送密度：本計画では、JR 北海道における、旅客営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員を指します。

(2) バスの概要

市内路線バスは4路線135便、コミュニティバスは1路線10便、乗合タクシーは1路線6便、郊外線は5路線48便が運行しています。

また、空港と結ぶ路線は2路線23便、観光利用の路線は1路線8便、都市間を結ぶ路線は2路線22便が運行しています。

表 2-3 バスの概要

利用目的	路線名	便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	始発時刻	終発時刻	運行事業者
市内線	つくしが丘団地線	65	586	西方面 6:45 東方面 7:00	西方面 20:35 東方面 20:00	網走バス(株)
市内線	羽衣団地線	27	316	西方面 7:00 東方面 7:40	西方面 19:25 東方面 20:10	網走バス(株)
市内線	東京農大線	24	319	西方面 8:10 東方面 7:30	西方面 19:55 東方面 17:20	網走バス(株)
市内線	お買い物バス	19	157	西方面 7:18 東方面 7:15	西方面 18:55 東方面 18:10	網走バス(株)
市内線	コミュニティバス西山通線	10	30	駒場方面 9:30 網走方面 10:10	駒場方面 15:50 網走方面 16:30	網走バス(株)
市内線	乗合タクシーニツ岩線	6	1	網走方面 7:30 ニツ岩方面 13:00	網走方面 13:30 ニツ岩方面 16:00	(株)網走ハイヤー
郊外線	常呂線	16	127	西方面 5:50 東方面 7:05	西方面 19:00 東方面 20:00	網走バス(株)
郊外線	小清水線	14	108	西方面 7:22 東方面 6:15	西方面 20:30 東方面 19:20	網走バス(株)
郊外線	呼人線	6	43	呼人方面 7:30 網走方面 8:00	呼人方面 17:30 網走方面 18:00	網走バス(株)
郊外線	網走 東藻琴線	10	68	網走方面 7:30 東藻琴方面 8:40	網走方面 17:40 東藻琴方面 18:30	網走観光交通(株)
郊外線	網走線(斜里)	2	7	網走方面 8:30 斜里方面 13:03	網走方面 8:30 斜里方面 13:03	斜里バス(株)
空港線	女満別空港線	19	104	網走方面 7:35 ※空港方面は フライトに準ずる	網走方面 18:55 ※空港方面は フライトに準ずる	網走バス(株)
空港線	知床エアポートライナー	4	28	ウトロ方面 9:25 空港方面 10:20	ウトロ方面 14:50 空港方面 12:10	網走バス(株)、 斜里バス(株)
観光	観光施設めぐり	8	67	天都山方面 10:15 網走方面 11:22	天都山方面 15:20 網走方面 16:40	網走バス(株)
都市間	千歳オホーツクエクスプレス	2	6	千歳方面 22:20 網走方面 13:30	千歳方面 22:20 網走方面 13:30	網走バス(株)
都市間	ドリーミントオホーツク号	20	253	札幌方面 7:00 網走方面 7:50	札幌方面 22:40 網走方面 23:40	網走バス(株)、 北海道中央バス(株)、 北海道北見バス(株)

資料：交通事業者提供資料（平成31年度）

利用者数は令和元年9月に実施したバス乗降調査結果より引用

ただし、呼人線は令和元年10月より運行しているため、令和2年9月の乗降データを採用

【用語説明】

○コミュニティバス：交通空白地域、不便地域の解消を図るため、市町村が主体的に運行するバスのことです。

○乗合タクシー：乗車定員11人未満のタクシー車両を用い、定時定路線又は予約に基づき、不特定の乗客を輸送するタクシーのことです。

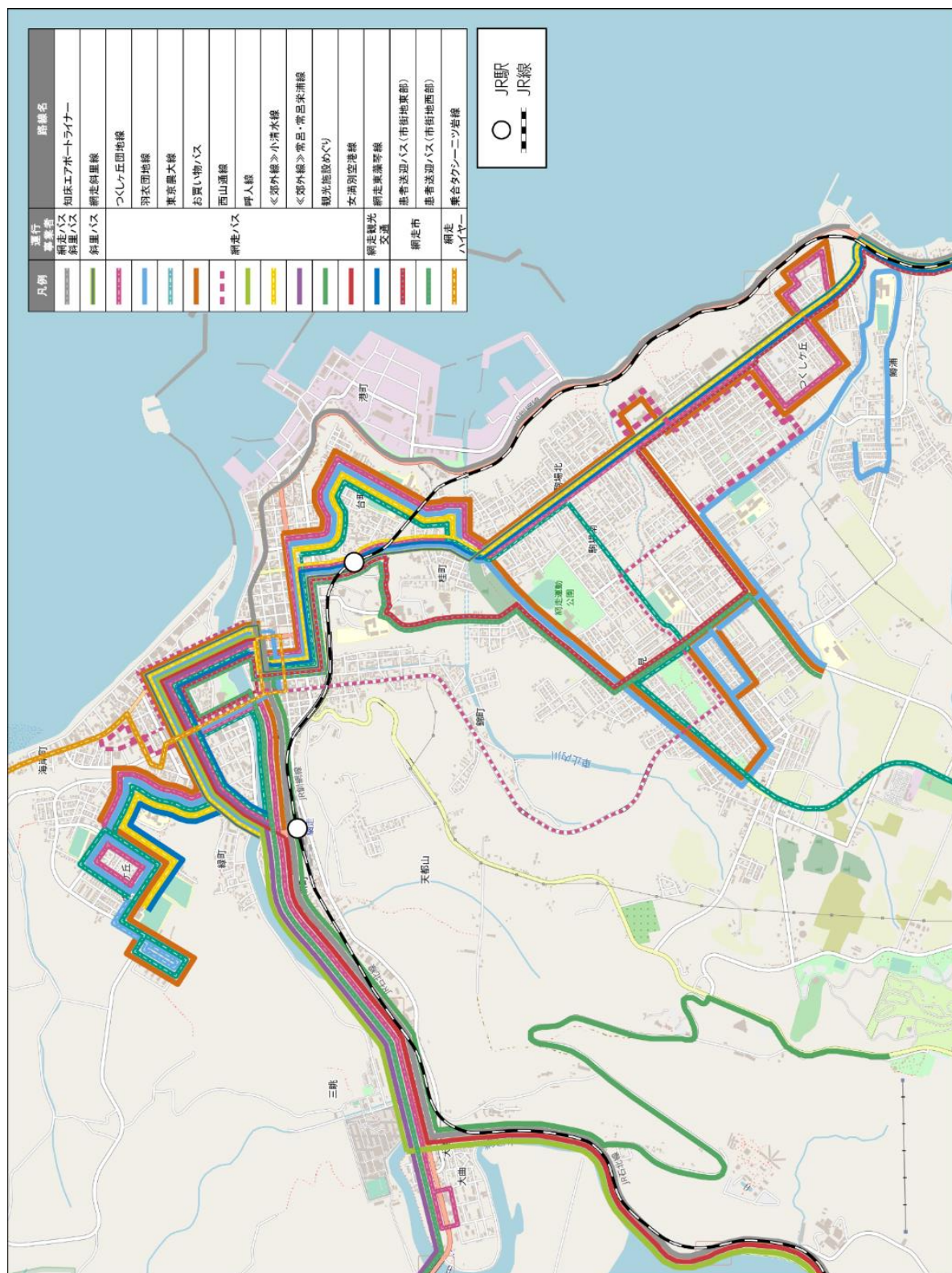


図 2-19 鉄道とバス路線網【市街地】

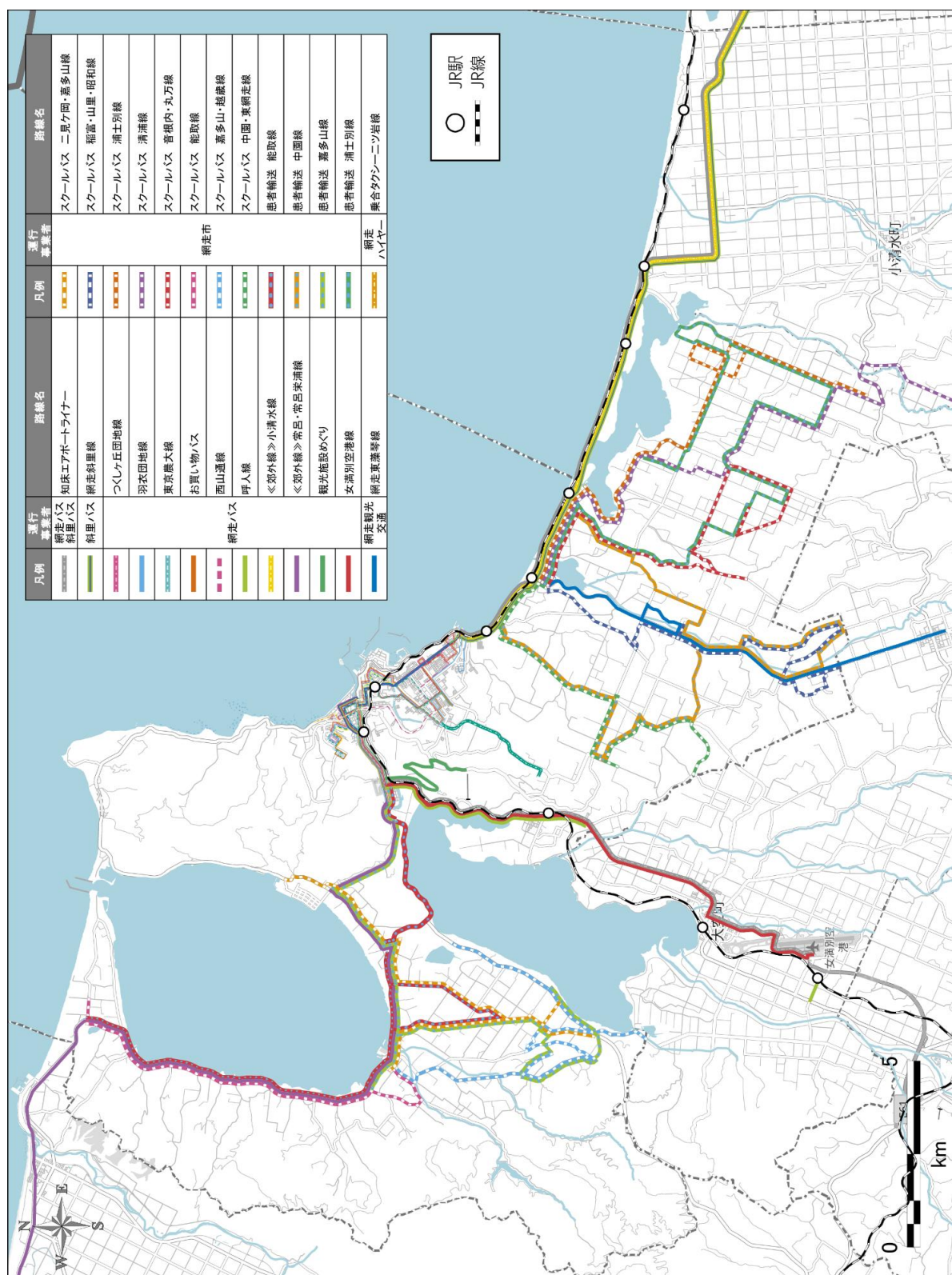
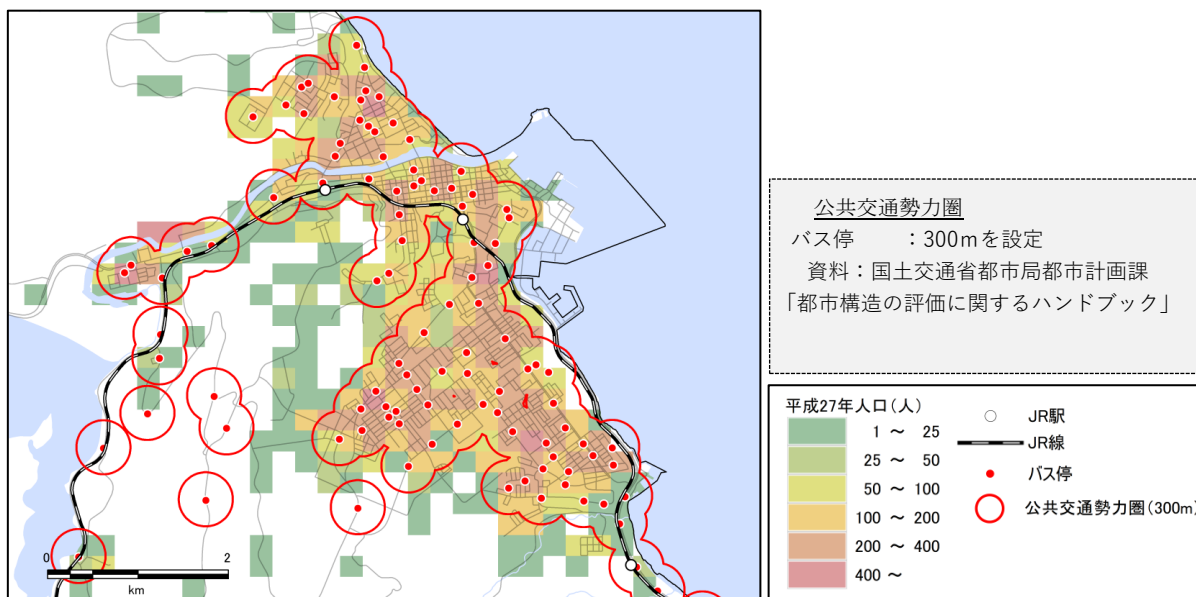


図 2-20 鉄道とバス路線網【全域】

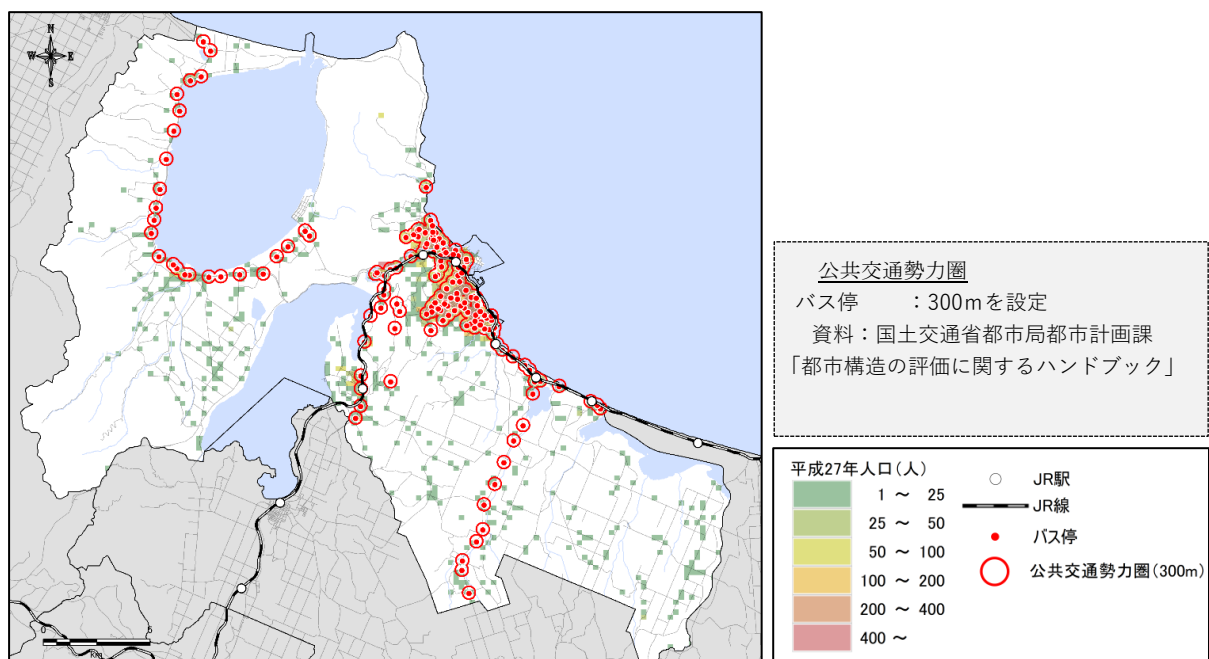
(3) 公共交通勢力圏の状況

公共交通勢力圏内の人口は 32,162 人（平成 27 年 10 月 1 日現在）となっており、公共交通は全人口の 82.3%をカバーしています。



資料：平成 27 年国勢調査、網走バス(株)

図 2-21 公共交通勢力圏の状況【市街地】



資料：平成 27 年国勢調査、網走バス(株)

図 2-22 公共交通勢力圏の状況【郊外部】

(4) 路線バス等の利用者数

昭和60年度（1985年）に約387万人いた利用者は、平成31年度（2019年）には約5分の1の約76万人まで減少しています。

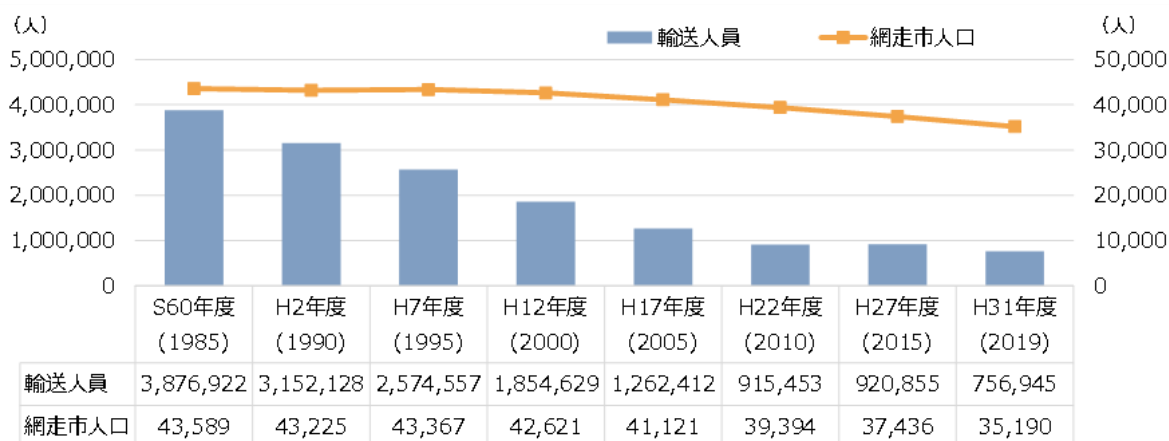
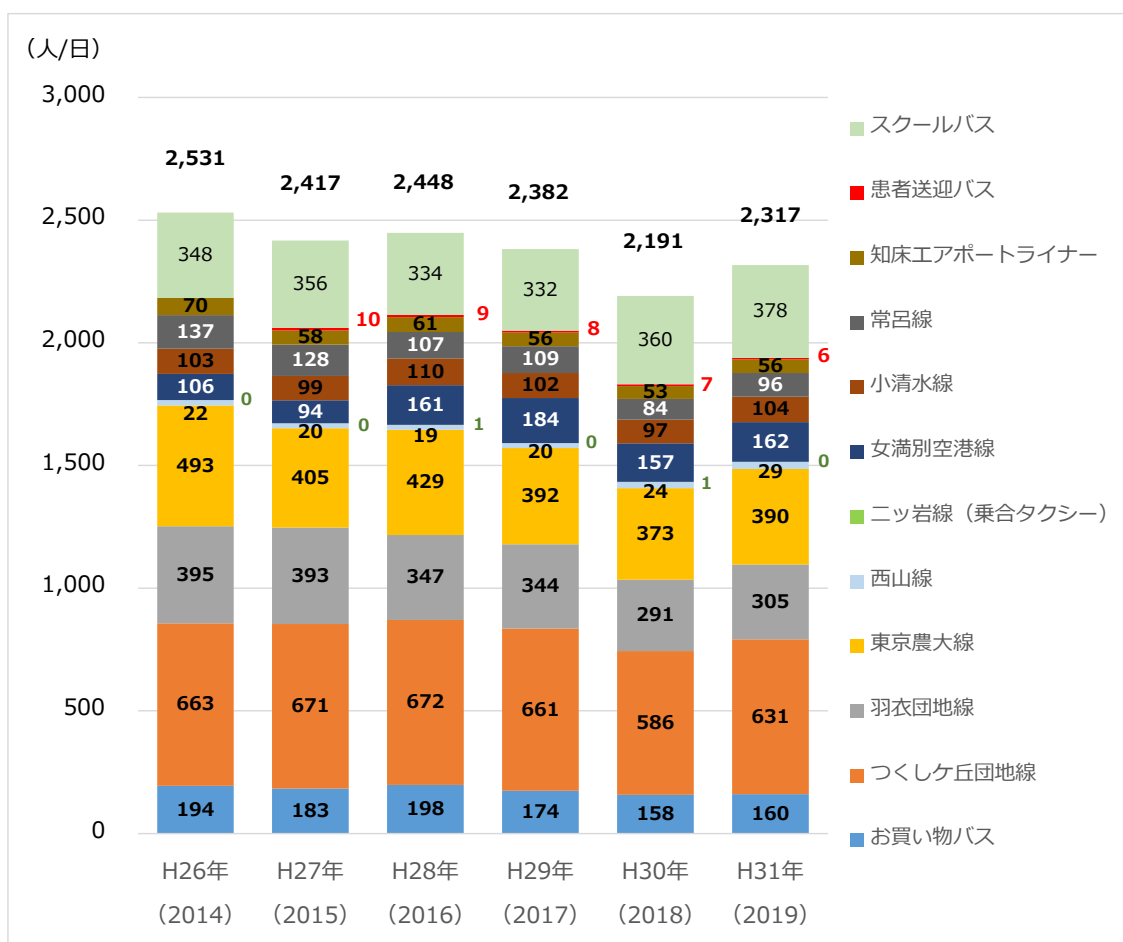


図 2-23 路線バス利用者の推移

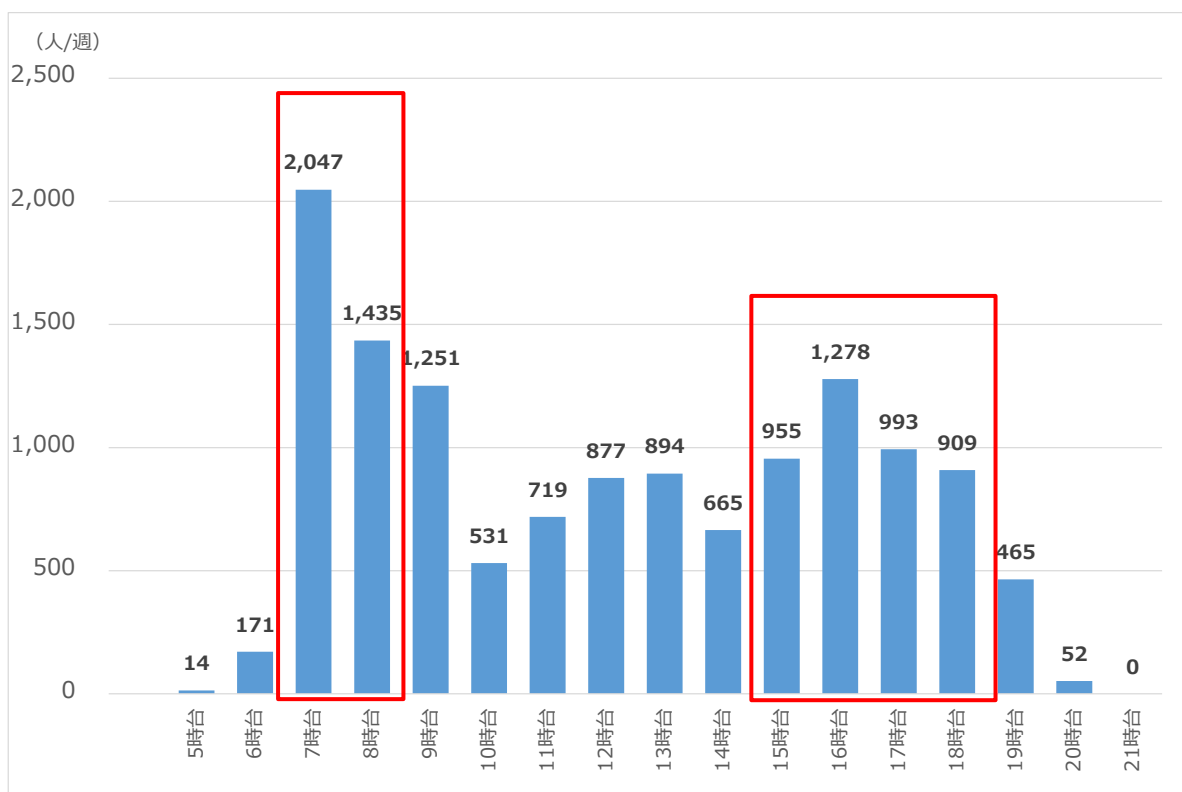


資料：網走バス(株)乗降調査

図 2-24 バス等の1日あたり平均利用者数

(5) 路線バスの時間帯別の利用者数

バスの時間帯別の利用状況では、朝は7～8時台にピークが見られ、通勤・通学での利用がされています。夕方は学生の帰宅が始まる15～18時台にピークが見られます。

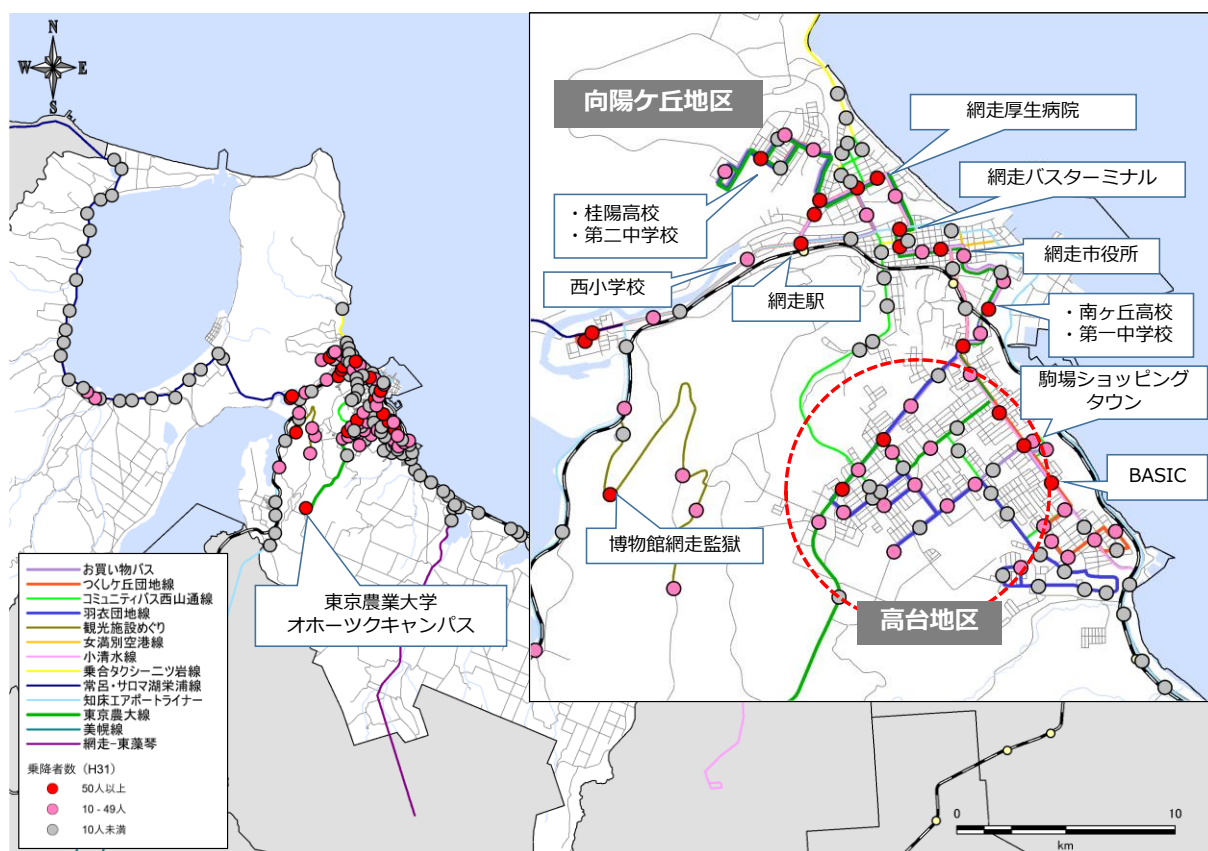


資料：網走バス乗降調査（令和元年9月データ）

図 2-25 時間帯別の利用者数

(6) 路線バスの乗降客数【1日】

交通結節点である網走バスターミナルや網走駅のほか、中心市街地、厚生病院、高校、東京農業大学などでの乗降が多く見られます。また、商業施設が密集している高台地区についても乗降が多く見られます。

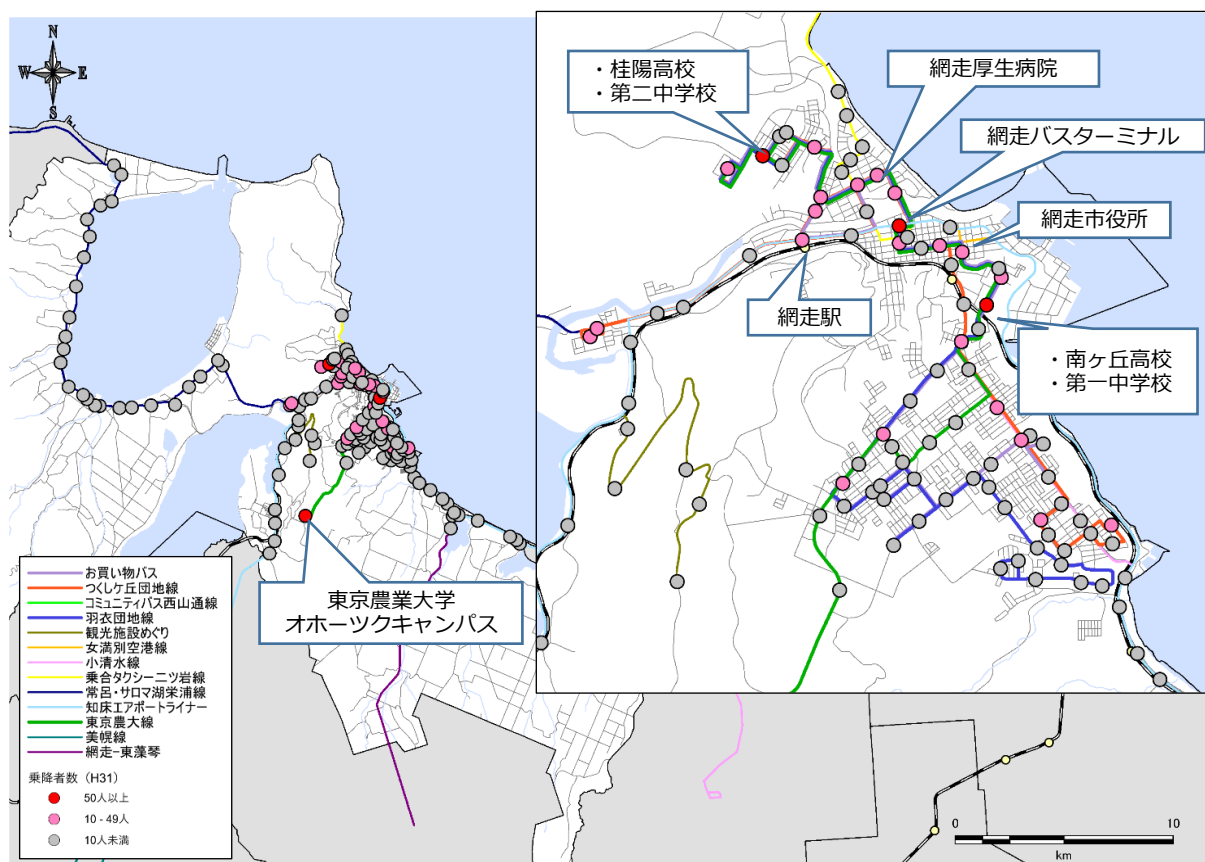


資料：網走バス㈱乗降調査（令和元年9月データ）

図 2-26 路線バスの乗降客数（1日あたり）

(7) 路線バスの乗降客数【朝方のピーク（7～8 時台）】

朝方のピークは、網走バスターミナル、高校、東京農業大学などでの乗降が多く見られます。



資料：網走バス㈱乗降調査（令和元年9月データ）

図 2-27 路線バスの乗降客数（朝のピーク）

1 はじめに

2 現状と課題

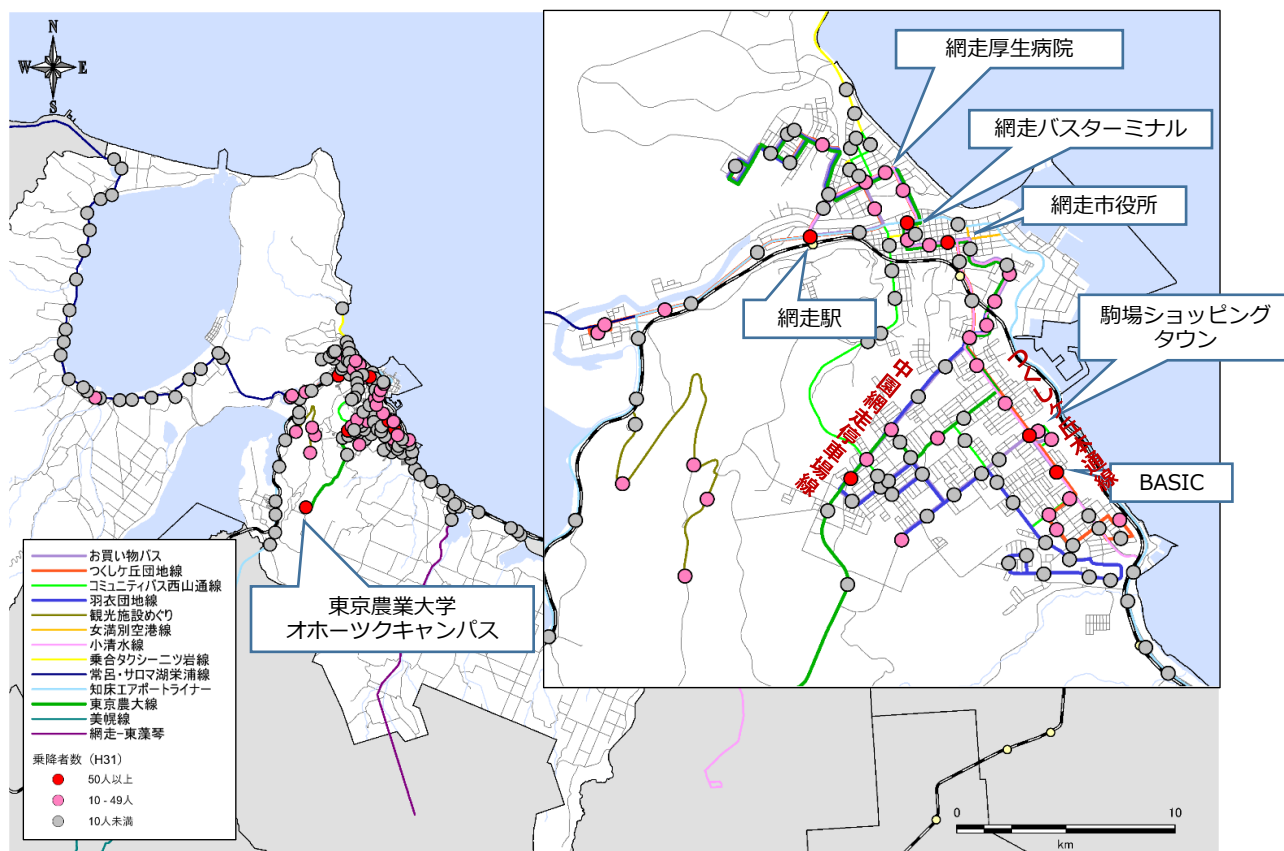
3 基本理念と基本方針

4 計画の目標と進行管理

資料編

(8) 路線バスの乗降客数【オフピーク（9～14 時台）】

オフピークは、網走駅や網走バスターミナルのほか、つくしヶ丘本通線沿線、中園網走停車場線沿線及び市役所での乗降が多く見られます。

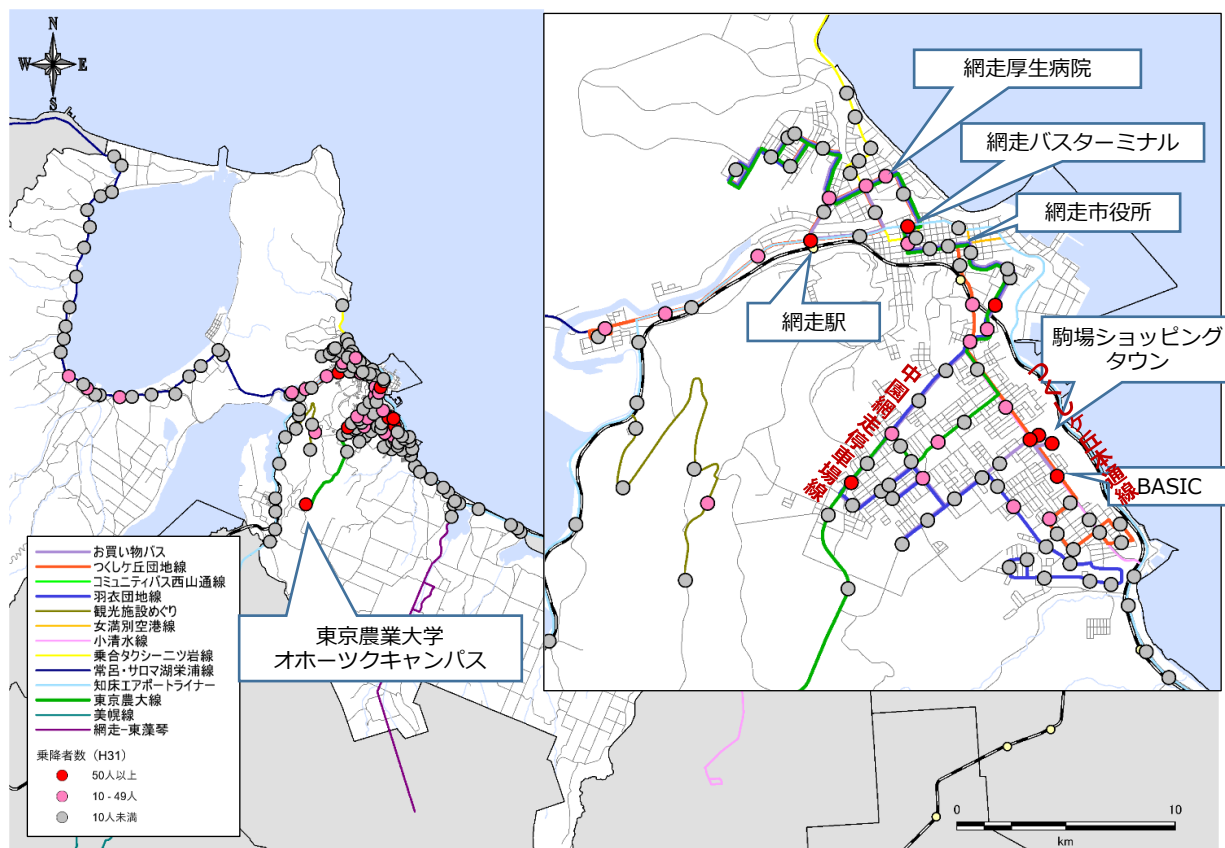


資料：網走バス㈱乗降調査（令和元年9月データ）

図 2-28 路線バスの乗降客数（オフピーク）

(9) 路線バスの乗降客数【夕方のピーク（15～18 時台）】

夕方のピークは、朝方のピーク同様に網走バスターミナル、高校、東京農業大学に加え、網走駅、つくしヶ丘本通線及び中園網走停車場線沿線での乗降が多く見られます。



資料：網走バス(株)乗降調査（令和元年9月データ）

図 2-29 路線バスの乗降客数（夕方のピーク）

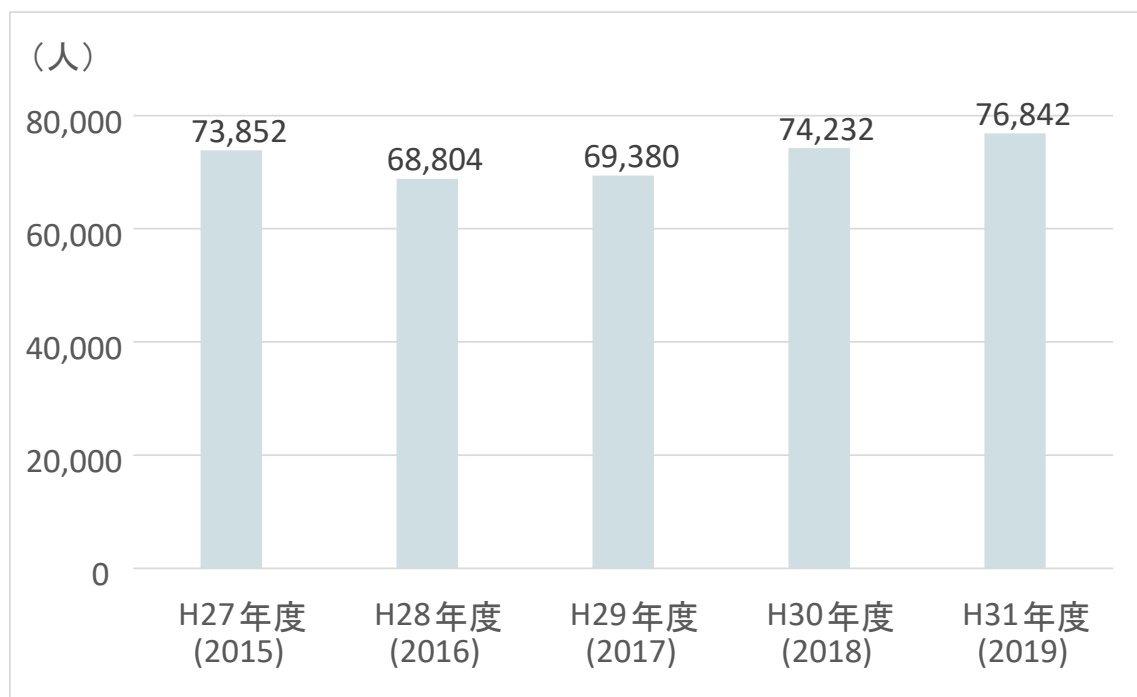
(10) スクールバス

スクールバスは西部3路線、東部5路線の計8路線です。

表 2-4 スクールバスの概要

路 線	運 行 概 要
全8路線	事 業 者：網走市教育委員会
①能取線	受 託 者：網走バス(株)、網走観光交通(株) (④のみ)
②二見ヶ岡・嘉多山線	便 数：行き 1 便、帰り 3 便
③越歳・嘉多山線	対 象 校：西部 西が丘小学校、第五中学校
④稲富・山里・昭和線	東部 東小学校、白鳥台小学校、第四中学校
⑤中園・東網走線	運 賃：無料
⑥浦士別線	混 乗：東部5路線で高校生10名が利用(令和2年度)
⑦音根内・丸万線	※在来線と同一区間の利用は運賃負担有り
⑧清浦線	車 輈：マイクロバス4台、中型2台、大型2台
	合計8台(市所有6台)

利用者は約7万人であり、平成31年度(2019年)が過去5年で最多となっています。



資料：市教育委員会学校教育課

図 2-30 スクールバス利用者の推移

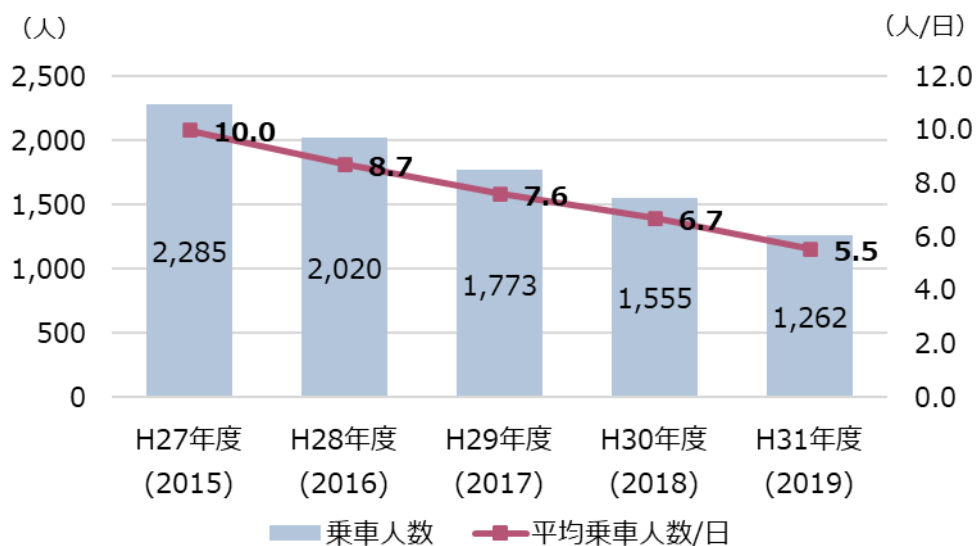
(11) 患者送迎バス

北浜地区及び卯原内地区の診療所が廃止されたことに伴い、医療の確保を目的に運行しており、郊外地区から市街地の医療機関へ送迎します。運行日は平日のみ、路線は曜日ごとに分かれています。

表 2-5 患者送迎バスの概要

路 線	運 行 概 要
全 5 路線	事 業 者：網走市戸籍保険課
月曜日：能取線	受 託 者：網走バス(株)
火曜日：中園線	運 賃：無料
水曜日：嘉多山線	対 象 者：医療機関へ通院する郊外地区の方
木曜日：浦士別線	車 輈：マイクロバス 1 台（市所有）
金曜日：卯原内線	

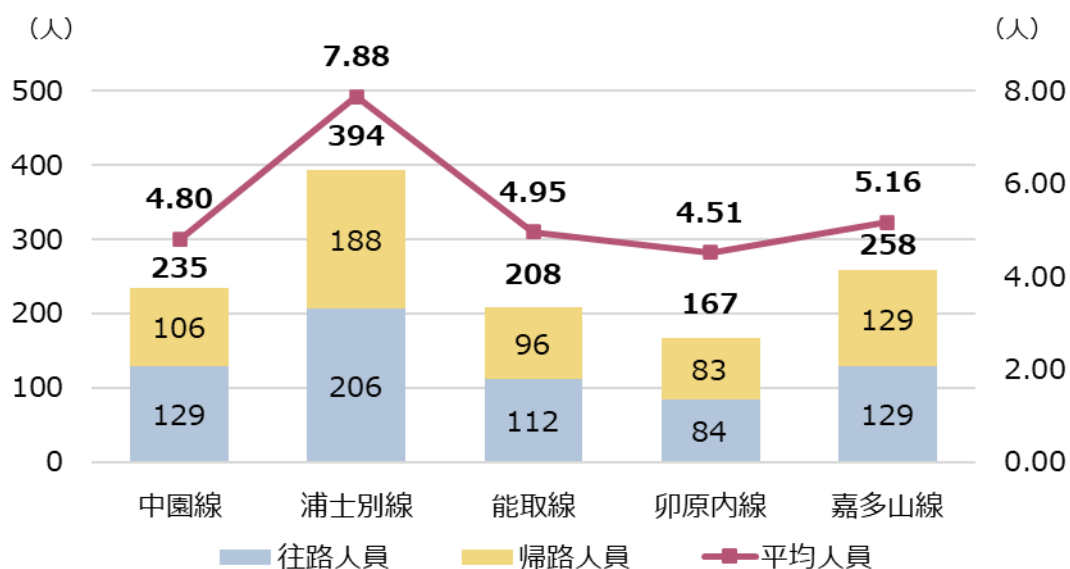
利用者は毎年減少しており、平成27年度から平成31年度までの5年間で約2分の1となっています。



資料：市戸籍保険課

図 2-31 患者送迎バス利用者の推移

平成31年度の患者送迎バスの1日の平均利用数は、全路線において10人以下と利用が少ない状況となっています。



資料：市戸籍保険課

図 2-32 平成31年度患者送迎バスの利用者数

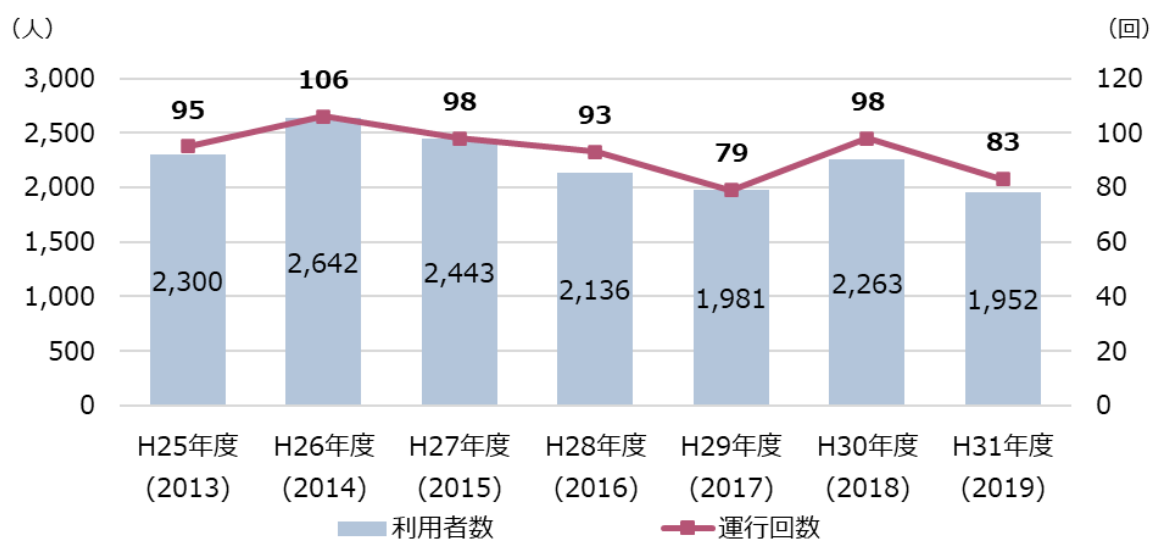
(12) 網走市福祉バス

高齢者団体、福祉団体、障がい者団体等を対象とし、各種研修会等への参加のために利用可能な貸切バスです。

表 2-6 福祉バスの概要

路 線	運 行 概 要
定路線なし ※走行距離限度： 1日あたり150km以内	事 業 者：網走市社会福祉協議会 受 託 者：網走バス(株) 運 賃：個人は無料 団体は運行経費（燃料代等）を負担 運行範囲：市内（走行距離限度内であれば市外も可） 車 輈：大型1台（市所有）

福祉バスの利用者は平成26年度から減少傾向となっています。



資料：市社会福祉課

図 2-33 福祉バス利用者の推移

(13) タクシー

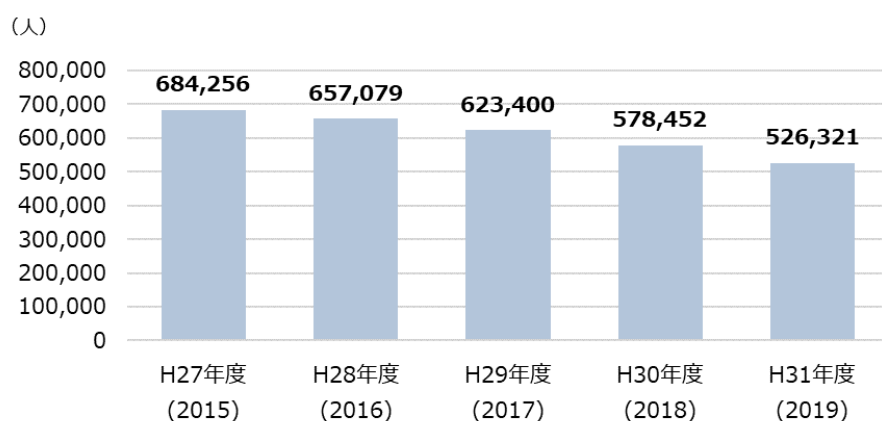
タクシー事業者は2社71台が運行しています。

表 2-7 タクシーの概要

事業者名	車両台数
(株)網走ハイヤー	小 型：25台 ジャンボ：2台
網走北交ハイヤー(株)	小 型：44台

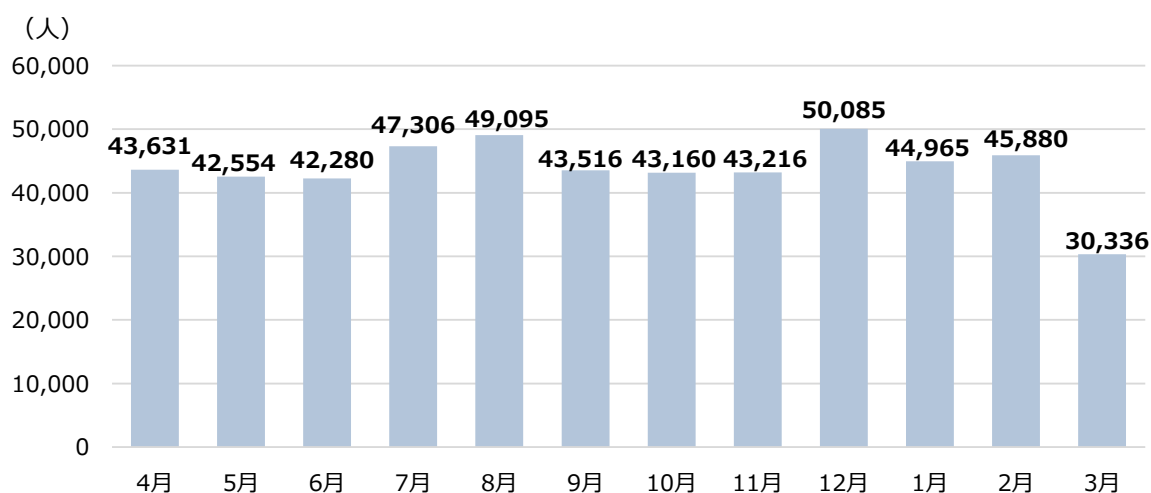
(令和2年度)

利用者は年々減少しており、平成27年度の約68万人から平成31年度には約53万人となっています。月別では12月が最も多く約5万人、その他の月は約4万人で推移しています。



資料：網走ハイヤー(株)、(株)網走北交ハイヤー

図 2-34 タクシー利用者の推移 (2社合計)

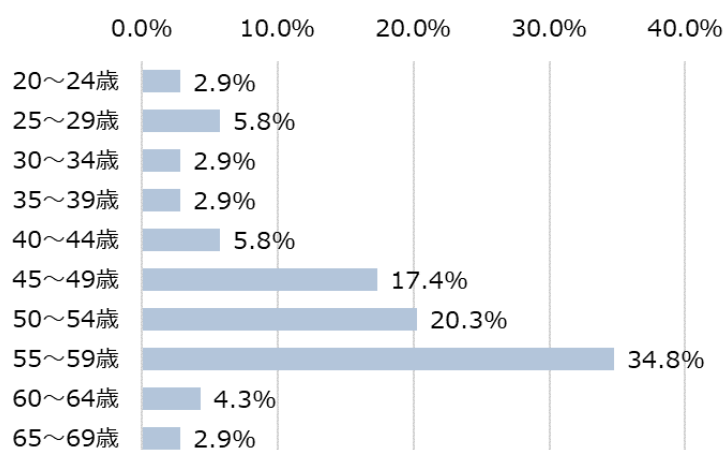


資料：網走ハイヤー(株)、(株)網走北交ハイヤー

図 2-35 平成31年度タクシーの月別利用者数 (2社合計)

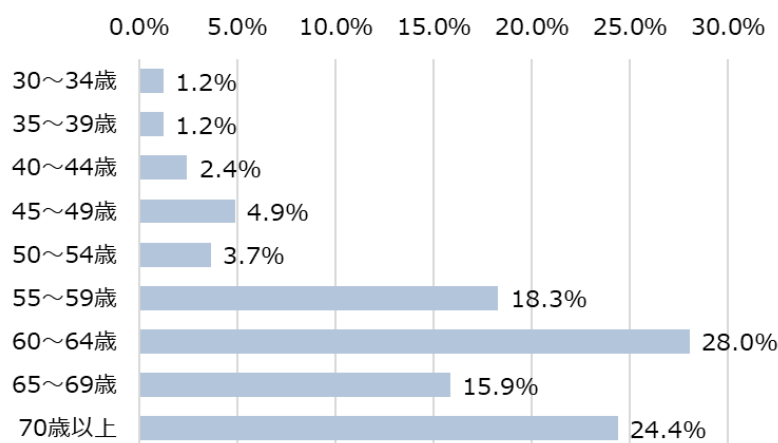
(14) 運転手の状況

バス運転手の平均年齢は 50.1 歳となっており、55 歳～59 歳が多く、全体の約 3 割を占めています。タクシー運転手の平均年齢は 62.1 歳となっており、60 歳～64 歳が多く、全体の約 3 割を占めています。また、女性運転手は少ない状況となっています。



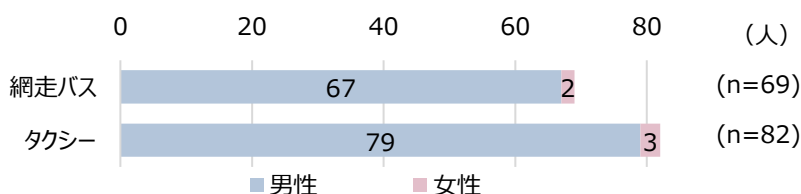
資料：網走バス(株)（令和 2 年度）

図 2-36 網走バス運転手の年齢層



資料：網走ハイヤー(株)、(株)網走北交ハイヤー（令和 2 年度）

図 2-37 タクシー運転手の年齢層



資料：網走バス(株)、網走ハイヤー(株)、(株)網走北交ハイヤー（令和 2 年度）

図 2-38 運転手の性別

2-3 各種調査結果の概要

2-3-1 パーソントリップ調査データに基づく網走市の分析結果

日常交通の基礎的な状況を把握するため、北海道が実施したパーソントリップ調査のデータを活用した分析を行いました。

【パーソントリップ調査（以下PT調査）の概要】

① 調査主体：北海道

② 調査圏域：北見網走都市圏

（北見市、網走市、美幌町、津別町、訓子府町、置戸町、大空町の2市5町）

③ 調査期間：平成25年度～平成27年度

④ 調査内容

PT調査は、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるものであり、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つです。

PT調査を行うことによって、交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができます。

(1) 生成原単位

① 市町村別・年齢階層別の移動状況

北見網走都市圏では、網走市の外出率が 75.7%と高い割合となっており、グロスでも 2.84 と高い水準となっています。一方、ネットでは 3.76 とやや低い状況となっています。

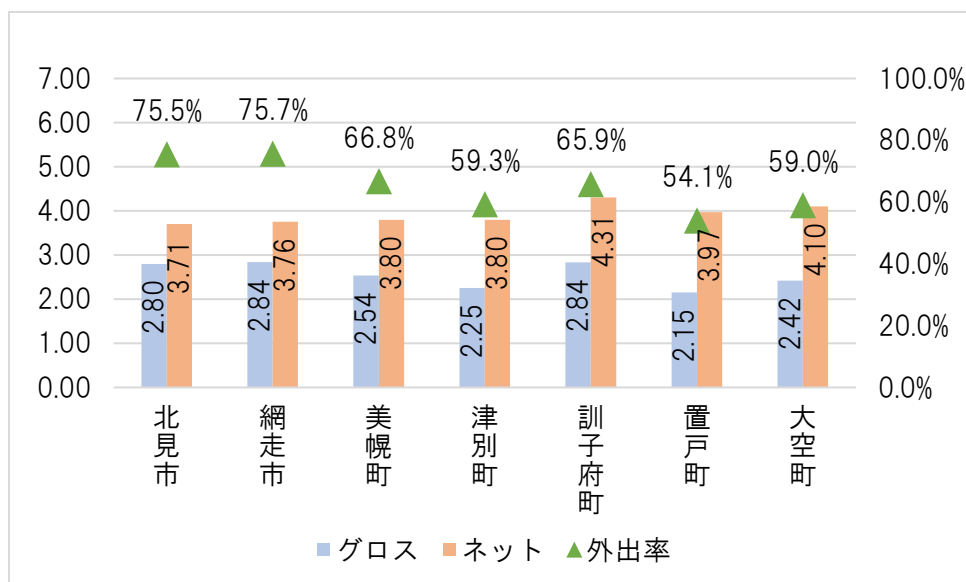


図 2-39 北見網走都市圏の市町村別生成原単位（グロス・ネット）、外出率

【用語説明】

- 生成原単位 : 移動目的を達成するための出発地から目的地までの移動を1トリップとカウントするもので、P T調査では、移動目的に加え、利用した交通手段や移動時間帯などの状況も調査しています。
- 外出率 : 5歳以上の住民のうち、1日において外出した人の割合です。
- グロス生成原単位 : 5歳以上の住民の、1人・1日の平均したトリップ回数（外出しない人も含む）です。
- ネット生成原単位 : 5歳以上の住民の、外出した人に絞った1人・1日の平均したトリップ回数です。

年齢階層別の移動では、年齢が高くなるにしたがって外出率が低くなっており、特に75歳以上では約4割となっています。一方で、ネットについては年齢が上がっても余り変化が見られません。高齢者層では、若い世代並みに外出する層が見られます。

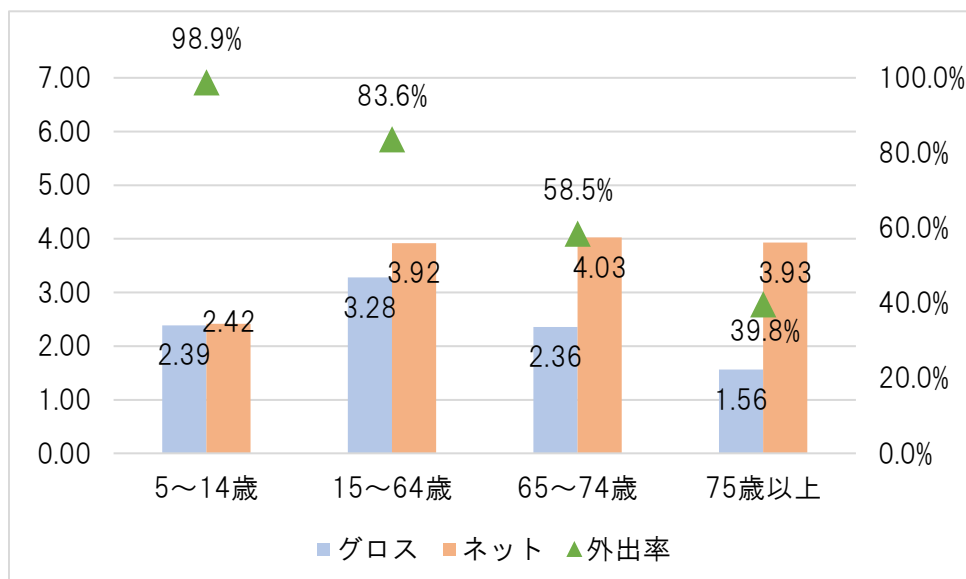


図 2-40 年齢階層別生成原単位（グロス・ネット）、外出率

② 運転免許保有状況による移動状況

免許保有者の外出率 80.7%に対し、免許非保有者は 64.4%と低く、グロス、ネットともに同様の傾向が見られます。

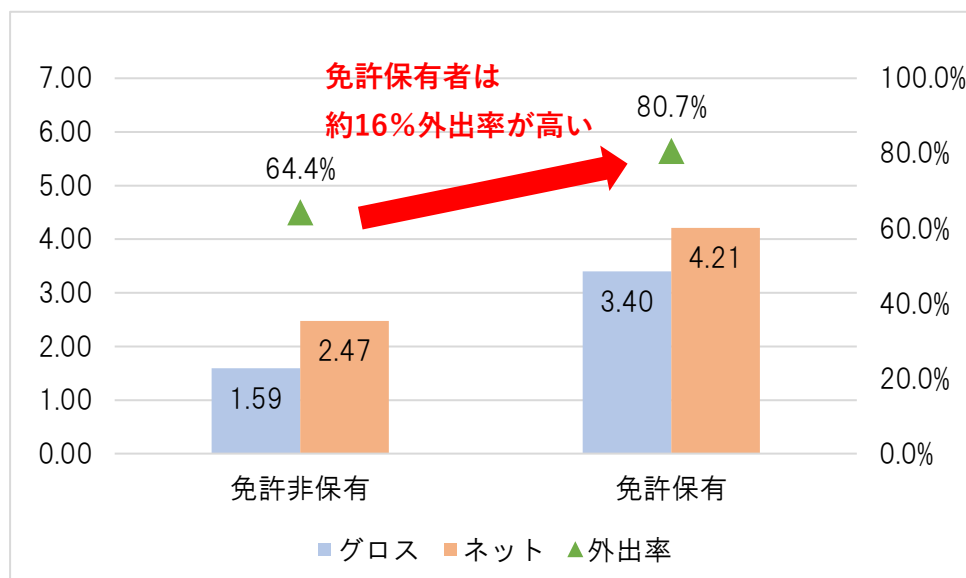


図 2-41 運転免許保有有無別の生成原単位（グロス・ネット）、外出率

(2) 運転免許保有率

男性の免許保有率は高く、高齢になると低下する傾向にあります。

女性の免許保有率は男性と比較して低く、高齢になると更に低い状況となっています。

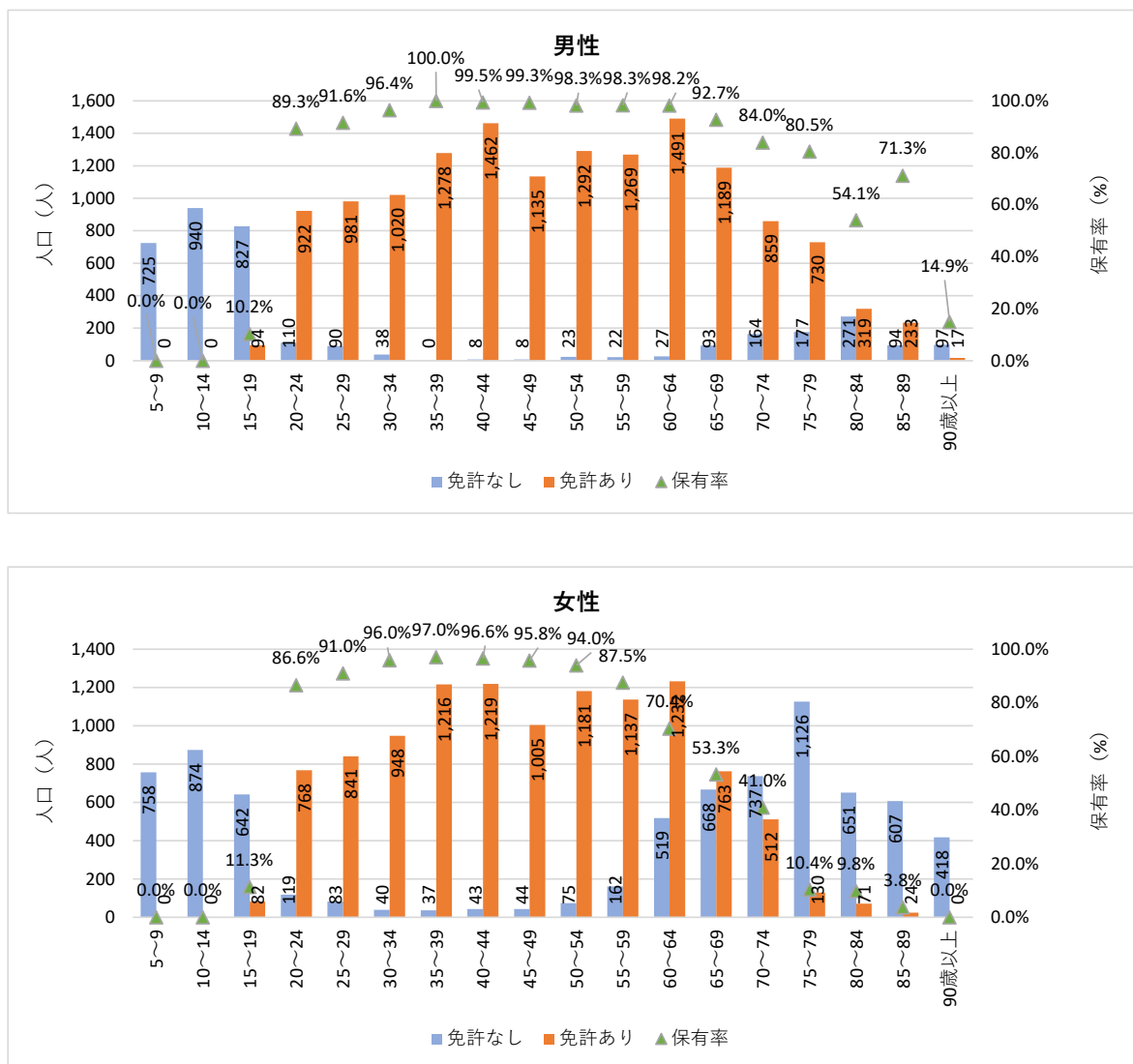


図 2-42 年齢階層別の免許保有率（上：男性、下：女性）

(3) 目的別・手段別トリップ状況

目的別のトリップ割合では、年齢が高くなるにつれ私用交通の割合が高くなり、特に 75 歳以上の高齢者では約 5 割となっています。

また、交通手段別のトリップ割合では、14 歳以下を除き各年代で自動車が多くなり、75 歳以上では他の年代に比べてタクシーの割合が高い状況が見られます。

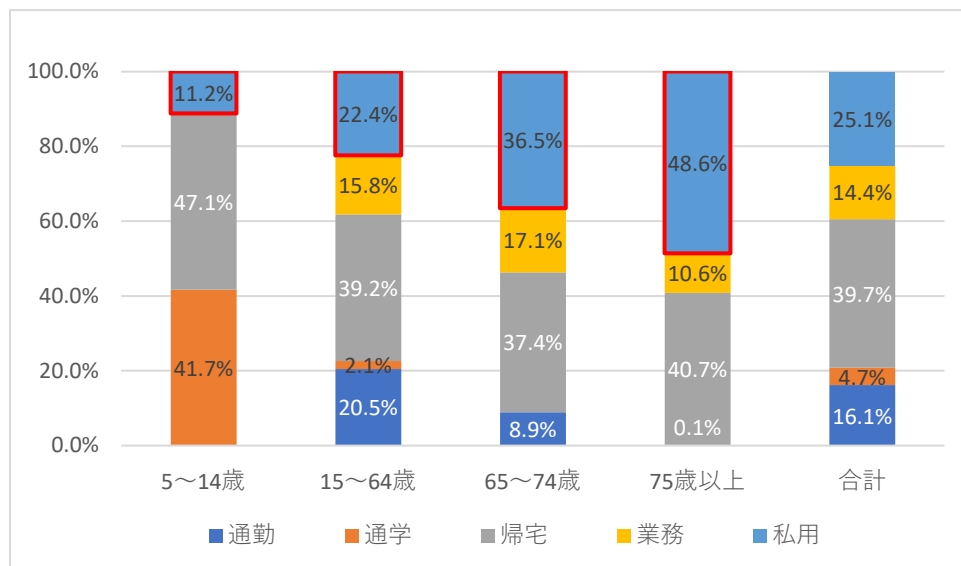


図 2-43 年齢階層別目的別のトリップ割合

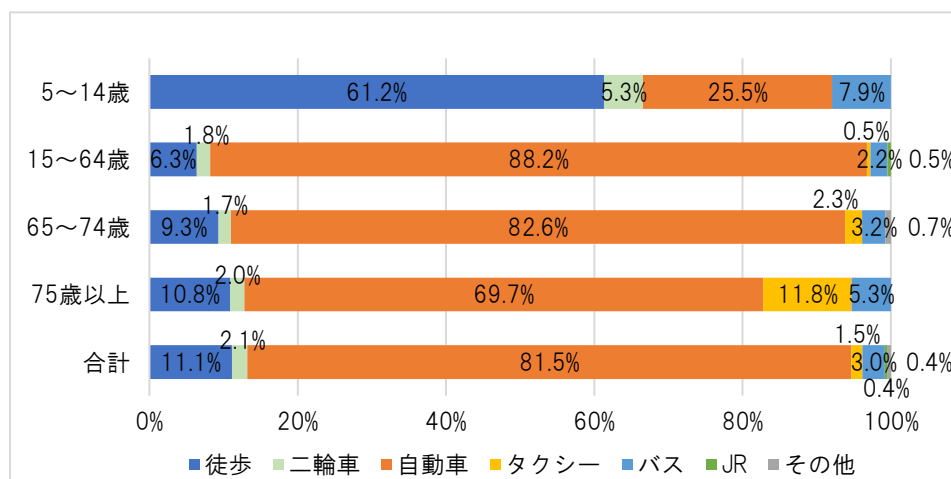


図 2-44 年齢階層別交通手段別のトリップ割合

(4) 時間帯別の状況

トリップ数とバス便数を比較すると、移動の多い時間帯においてバスが運行されており、需要に応じた運行状況になっています。

なお、6 時台や 12 時台から 16 時台においては、バスの便数と稼働状況に乖離が見られ、交通需要に応じた時間帯別の運行便数や効率的な運行形態などの検討が必要と言えます。

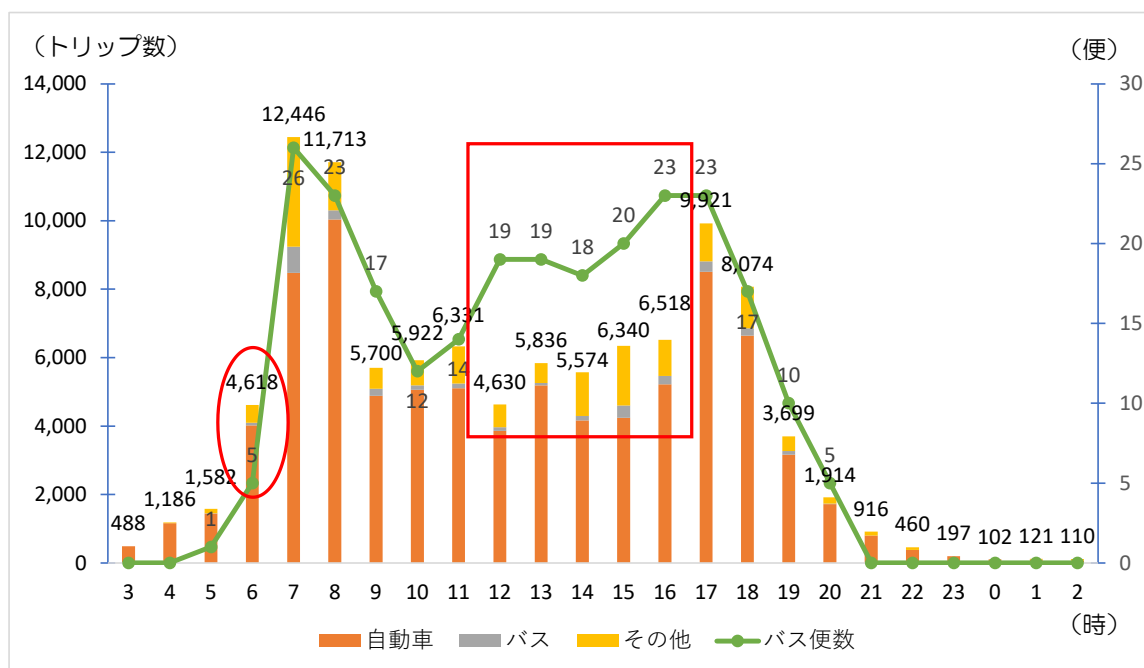


図 2-45 時間帯別の交通手段割合

(5) 地区間移動の状況

① 地区間移動（全交通手段 全域）

市街地を中心に移動が多くなっています。

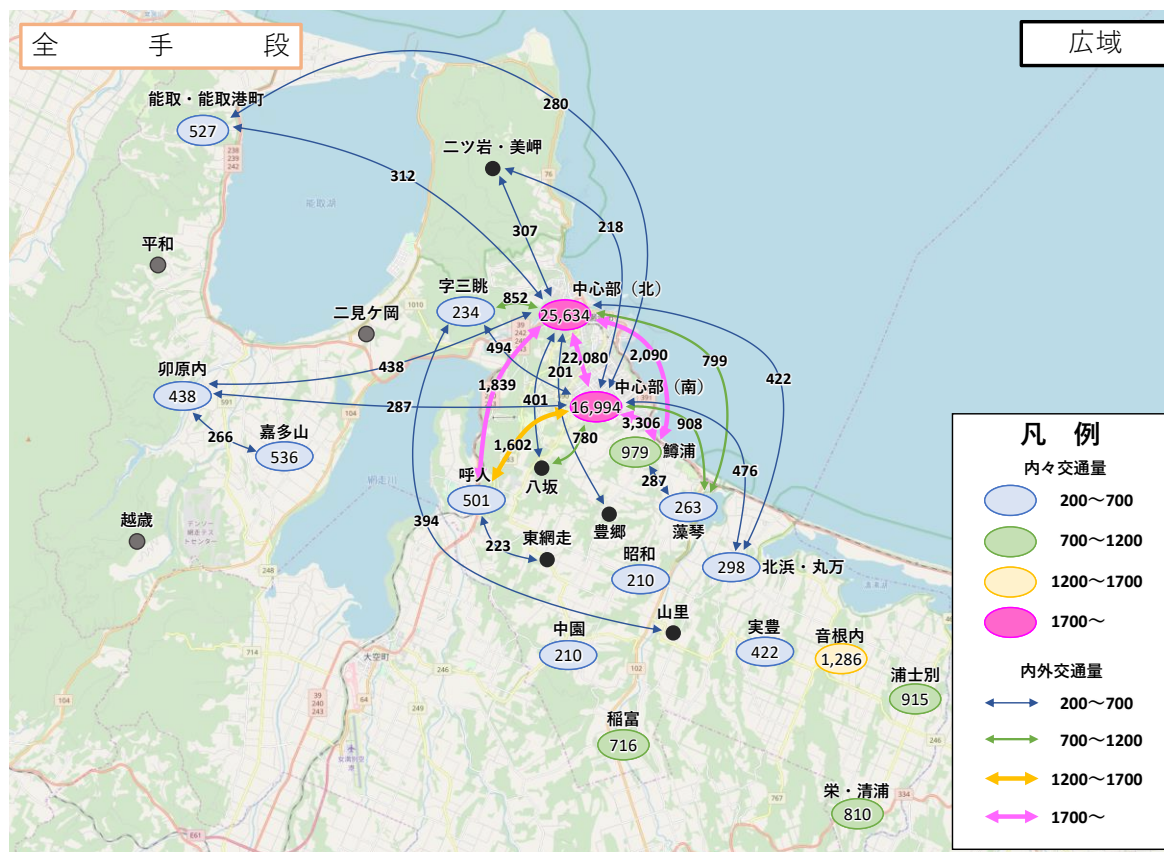


図 2-46 全市的な地区間移動の状況

② 地区間移動（全交通手段 市街地）

「北西」、「潮見」を中心に「駒場南」、「向陽ヶ丘」、「南東」、「つくしヶ丘」、「駒場北」間の移動が多くなっています。

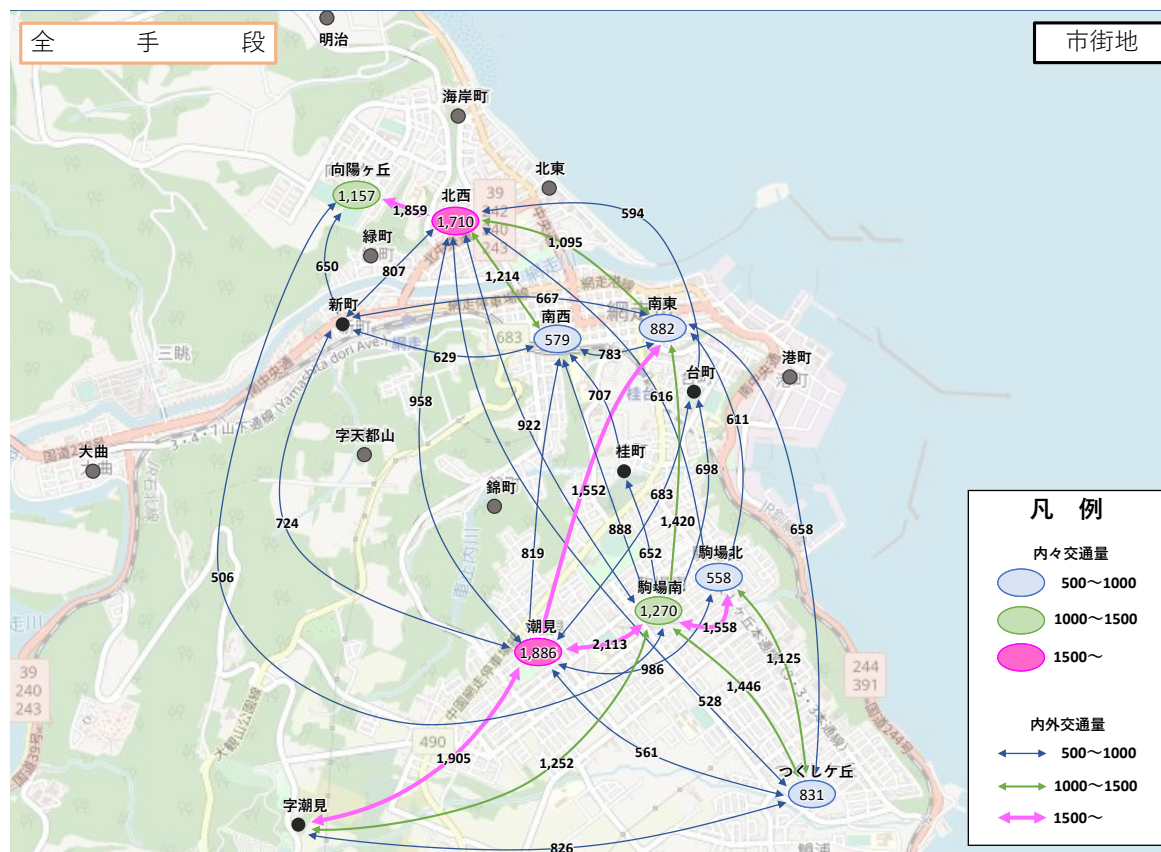


図 2-47 市街地における地区間移動の状況

④ 地区間移動（バス利用者 市街地）

「向陽ヶ丘」と「潮見」間の移動が多くなっています。

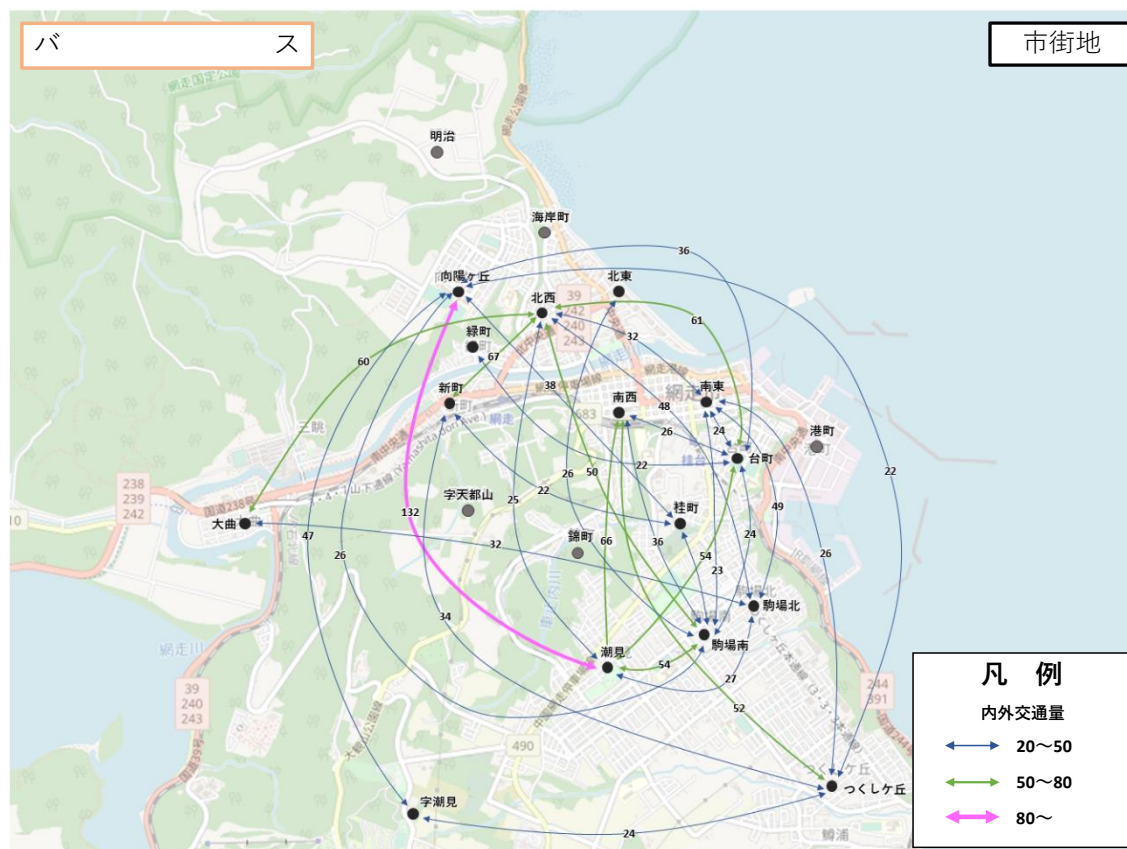


図 2-49 市街地のバスによる地区間移動の状況

1 はじめに

2 現状と課題

3 基本理念と
基本方針

4 計画の目標と
進捗管理

資料編

2-3-2 市民アンケート結果まとめ

(1) 調査の概要

① 調査目的

市民の交通行動や公共交通に対する要望、課題を把握し、今後の生活交通のあり方を検討するため、アンケート調査を実施しました。

② 調査対象

市街地にお住まいの13歳以上の方から無作為に抽出しました。

調査対象地域は下図のとおりであり、以降の分析について、必要に応じて中心部を北と南に分割して、地域別で整理しました。

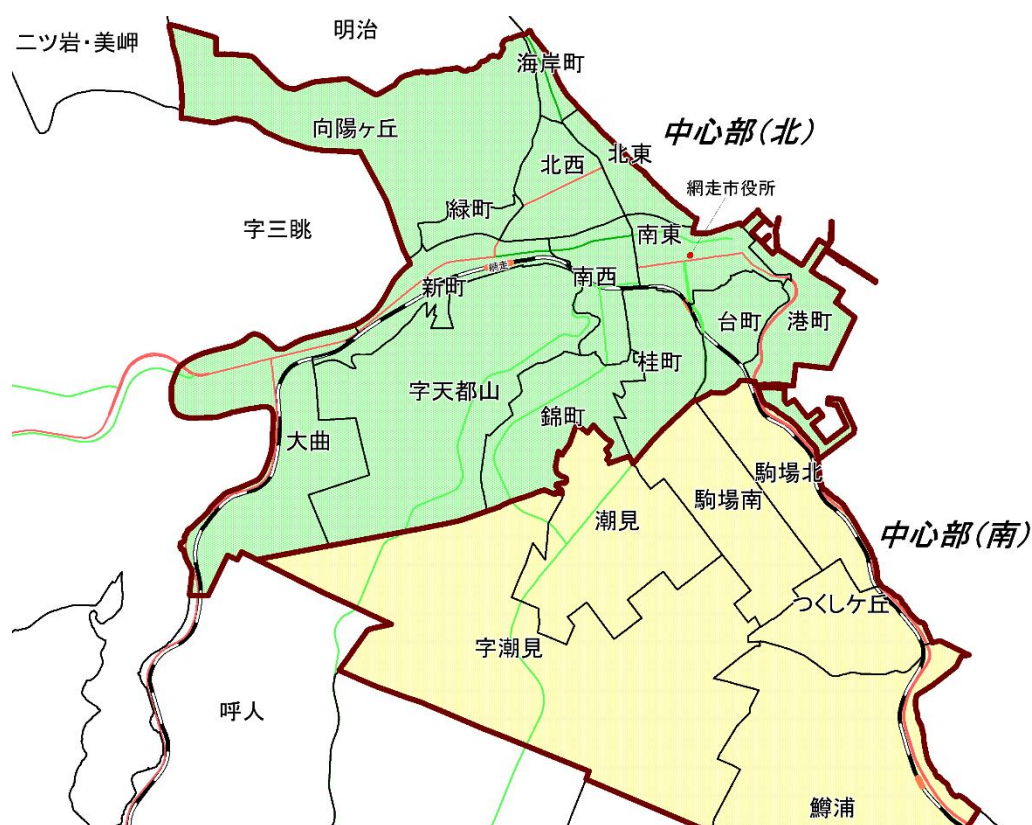


図 2-50 網走市地域区分け図

③ 調査実施日

令和元年 10 月 4 日（金）

④ 調査方法

郵送配布・回収

⑤ 配布数

2,000 票

⑥ 回収数

841 票 回収率 42.1%

⑦ 調査項目

- ・個人属性について（性別、年齢、居住地・勤務地、職業・家族、自動車免許と自動車の保有状況、自動車の運転意向、運転が困難になった場合の移動手段、外出頻度、公共交通機関の利用頻度）
- ・日頃の交通手段について（買い物・病院・私用での頻度、時間帯、主な行き先、主な移動手段）
- ・路線バスについて（現状の満足度など）
- ・今後のバス交通について（路線、予約制、車両の小型化、運賃体系など）

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

(2) 分析結果

① 個人属性

ア. 性別・年齢

回答者の性別は「男性」が約4割、「女性」が約6割となりました。

年齢は、住民基本台帳（R1.5 時点）と比較すると、「65歳～74歳」が多くなりました。

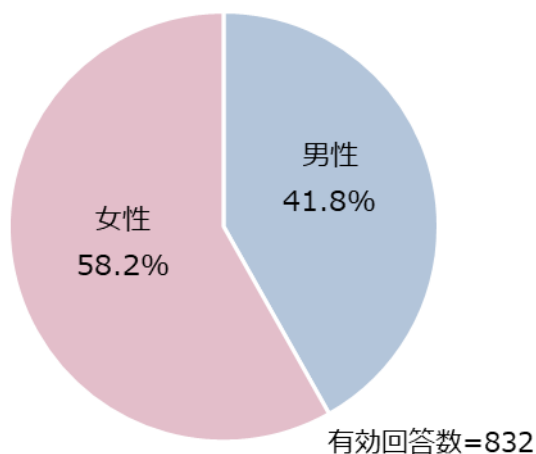


図 2-51 性別(単一回答)

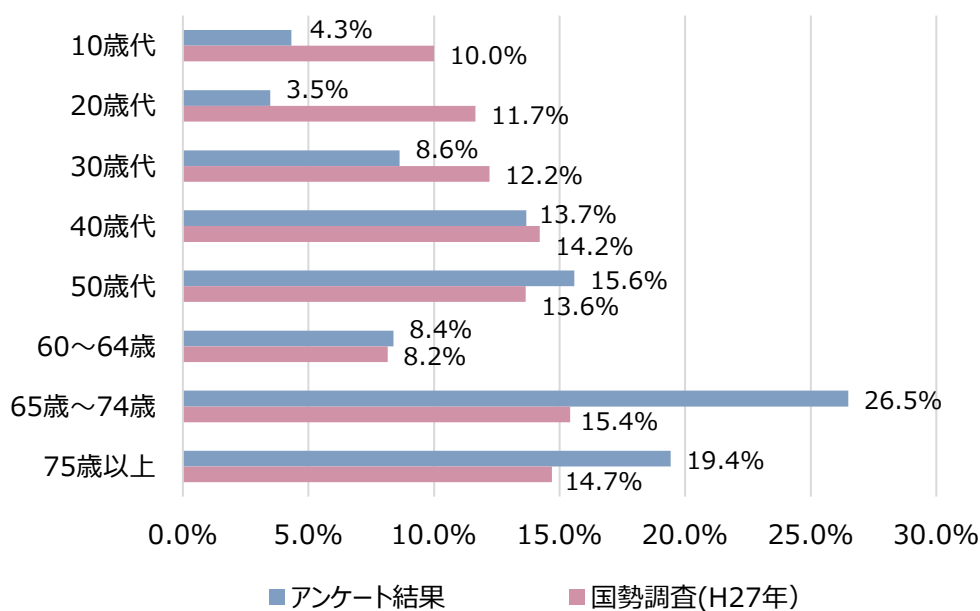


図 2-52 年齢(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 居住地・勤務地

回答者の居住地割合では、潮見地区・駒場南地区を中心とする中心部（南）の割合が高くなっています。

一方、勤務地では南東地区を中心として、中心部（北）の割合が高くなっています。

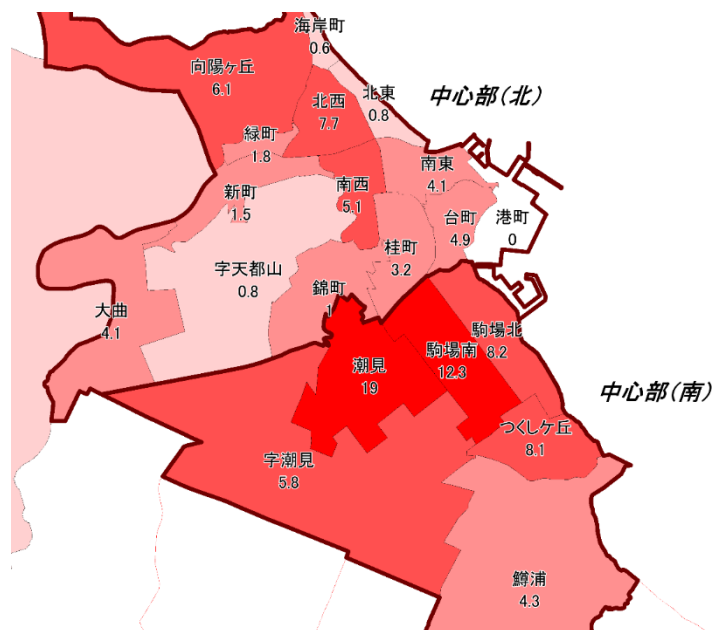


図 2-53 居住地

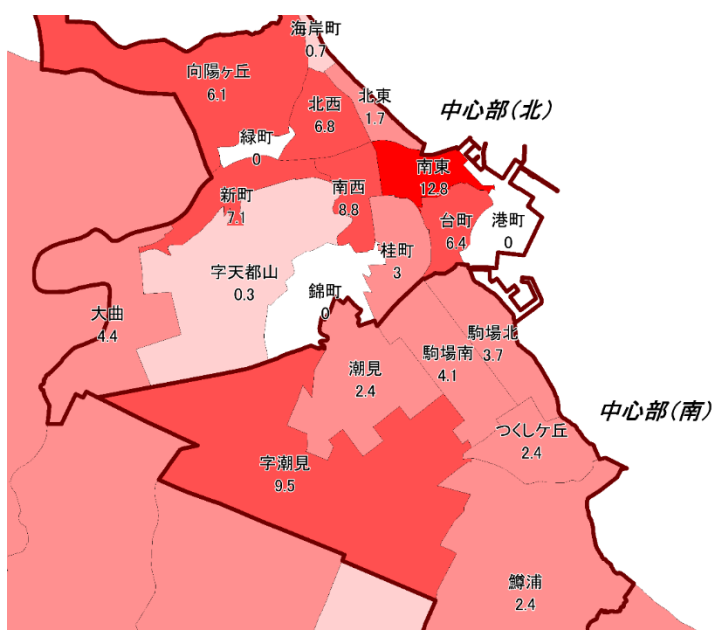


図 2-54 勤務地

ウ. 職業・家族

回答者の職業は「会社員・公務員」が約 3 割、次いで「無職」が約 2 割となっています。
また、家族は「夫婦のみ」及び「二世世代居住」が約 4 割となっています。

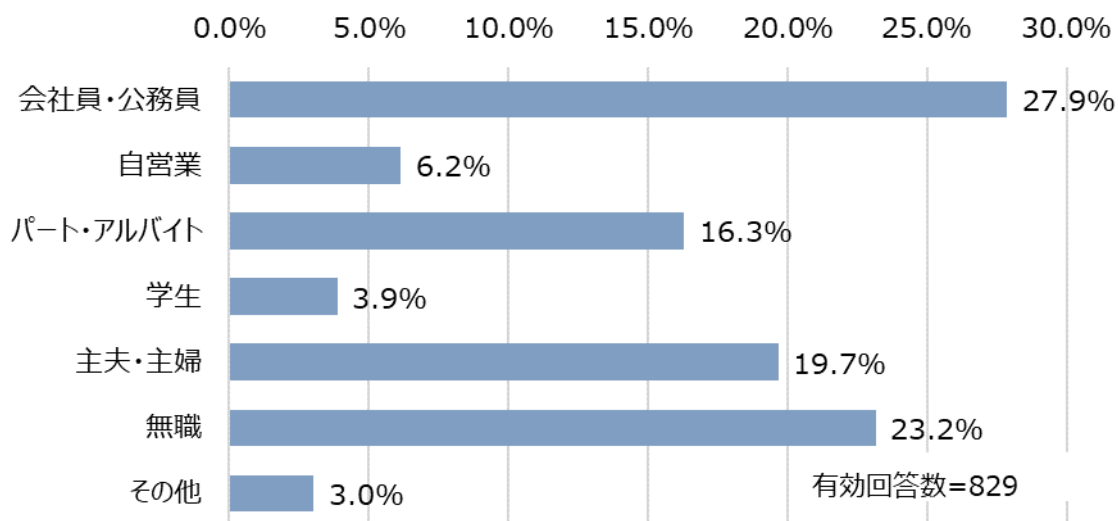


図 2-55 職業(単一回答)

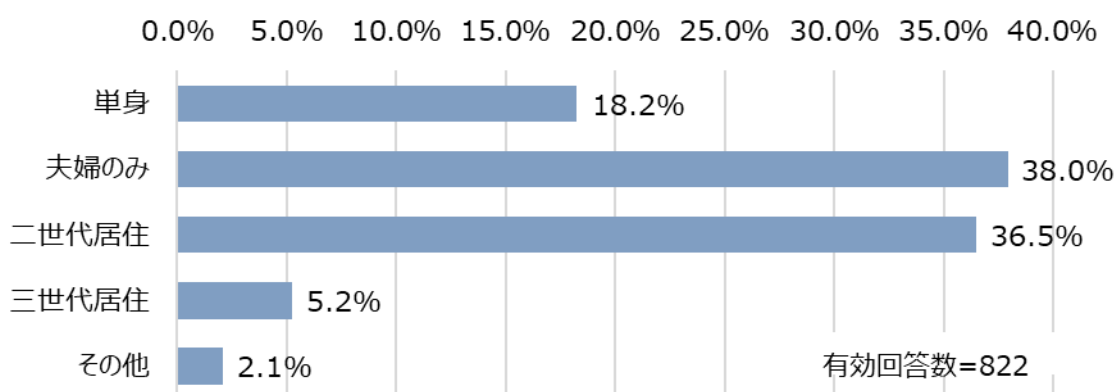


図 2-56 同居している家族 (単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

工. 自動車免許と自動車の保有状況、運転意向

免許と自動車の保有状況は、「免許も自動車も持っている」が約7割となっています。また、自動車の運転意向は、「70～80歳頃まで」が約3割、「80～90歳頃まで」が約2割、「わからない」が約4割となっています。

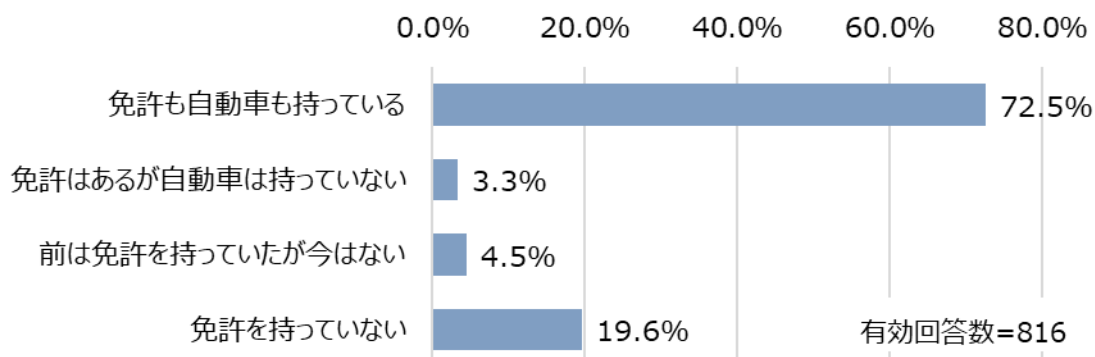


図 2-57 免許と自動車の保有(単一回答)

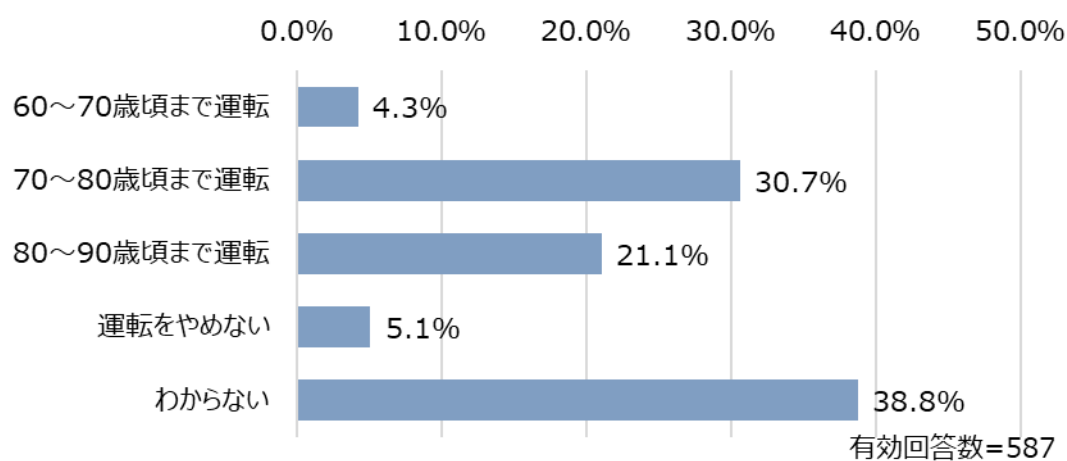


図 2-58 自動車の運転意向(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

オ. 運転が困難になった場合の移動手段

将来、自動車の運転が困難になった場合は、「バスを利用する」が約5割、「タクシーを利用する」が約2割、「家族や知り合いに送迎してもらう」が約1割となっています。

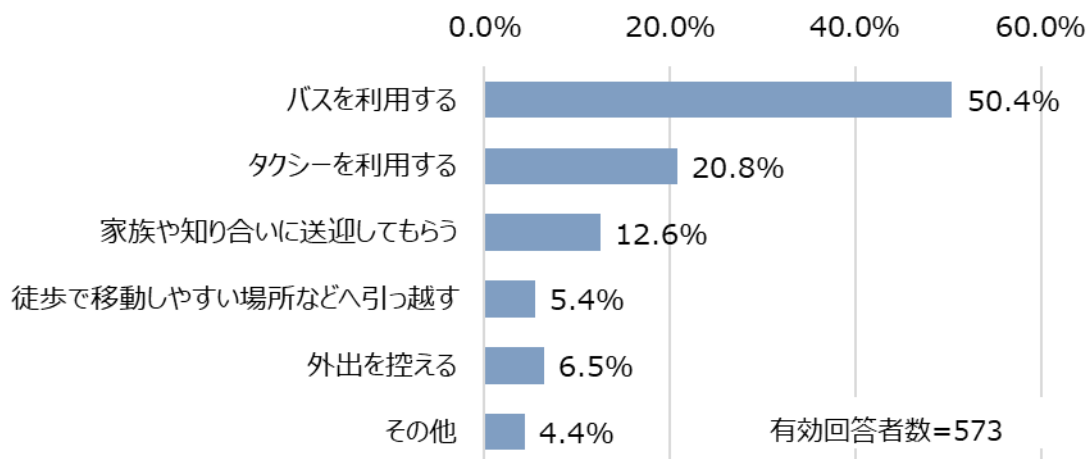


図 2-59 自動車の運転が困難になった場合の移動手段(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

カ. 外出頻度と年齢、公共機関の利用頻度

普段の外出頻度は「ほぼ毎日」が約6割となっており、年齢別では、年齢が高くなるにつれて、外出頻度が低下しています。

また、普段のバスとタクシーの利用頻度では、「めったに利用しない」が約8割となっており、

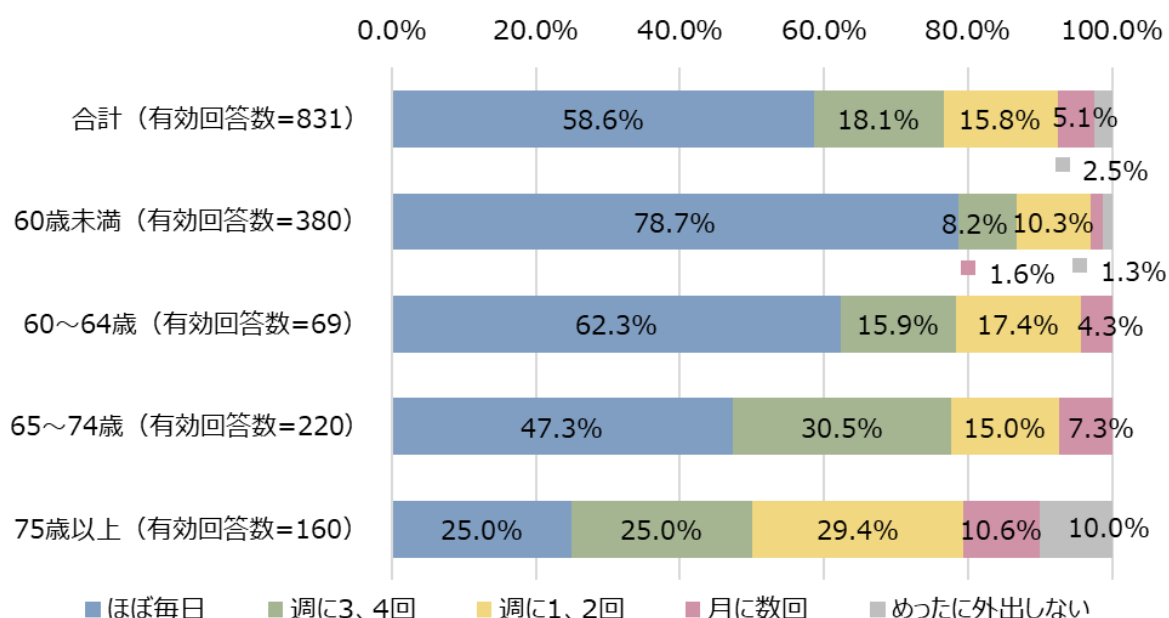


図 2-60 普段の外出頻度×年齢(単一回答)

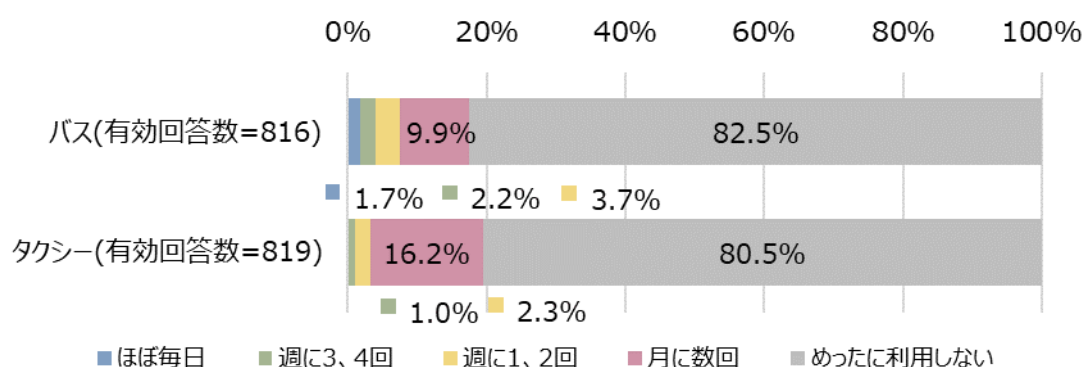


図 2-61 普段のバス・タクシーの利用頻度(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

② 買い物の際の交通手段について

ア. 頻度と年齢

買い物に行く頻度は「週に 1～2 回」が約 4 割と最も多く、次に、「週に 3～4 回」が約 3 割となっています。年齢別では 60～64 歳が最も買い物に行く頻度が高く、65 歳以上になると年齢が高くなるにつれて買い物に行く頻度が低くなっています。

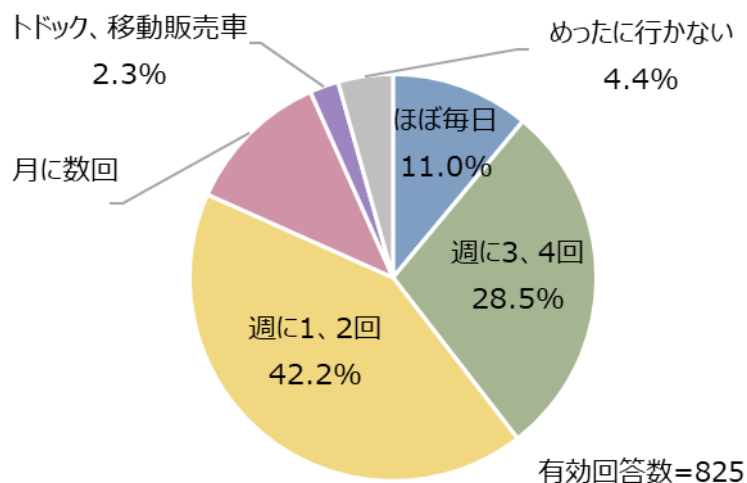


図 2-62 買い物に行く頻度(単一回答)

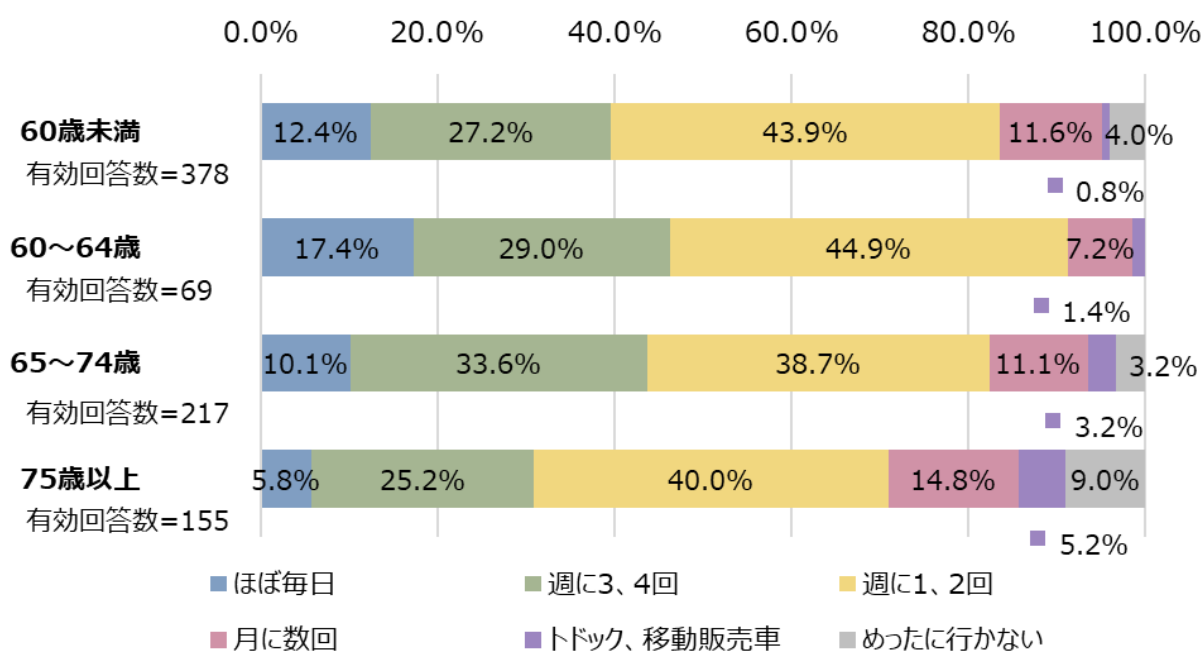


図 2-63 買い物に行く頻度×年齢(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 目的地に到着する時間帯と滞在時間

買い物先に到着する時間帯は「10 時台」が約 2 割と最も多く、次に「11 時台」、「18 時台」が約 1 割となっています。

また、買い物先での滞在時間は「30 分以内」が約 5 割と最も多く、次に「30 分～1 時間」が約 3 割となっています。

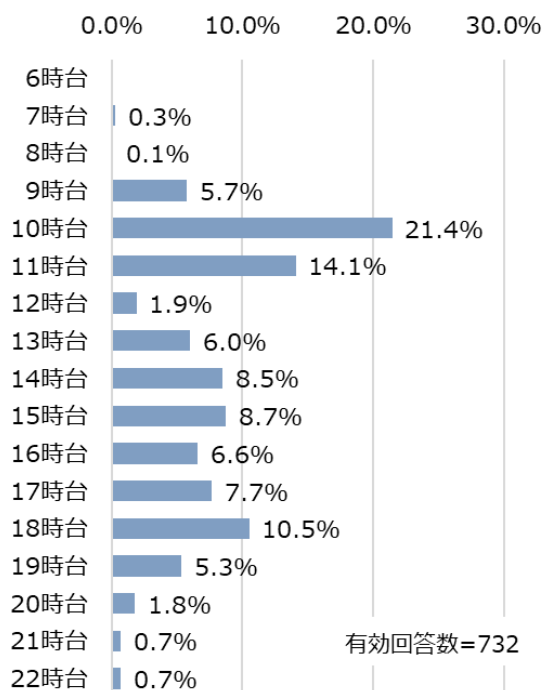


図 2-64 買い物先に到着する時間帯(自由記述)

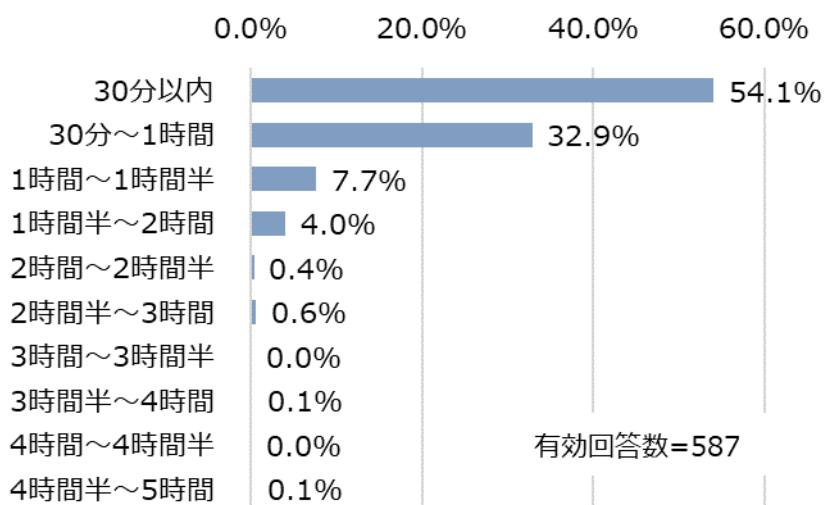


図 2-65 買い物先での滞在時間(自由記述)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

ウ. よく利用する場所と主な交通手段

買い物でよく利用する場所は「市内」が約 96%となっています。

また、買い物時の主な交通手段は「自動車（自分が運転）」が約 7 割と最も多く、次に「自動車（家族等が運転）」が約 2 割となっています。

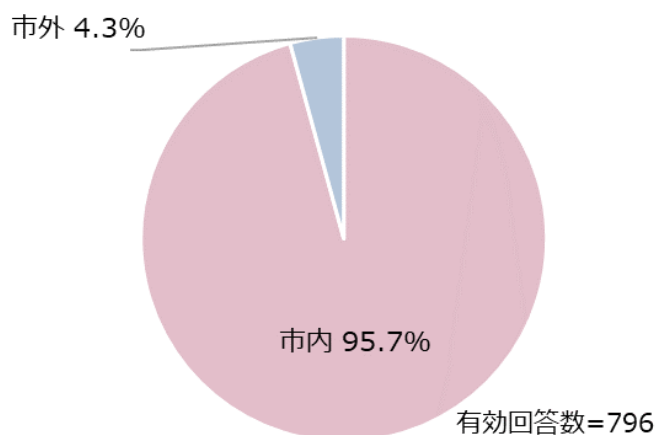


図 2-66 買い物でよく利用する場所(単一回答)

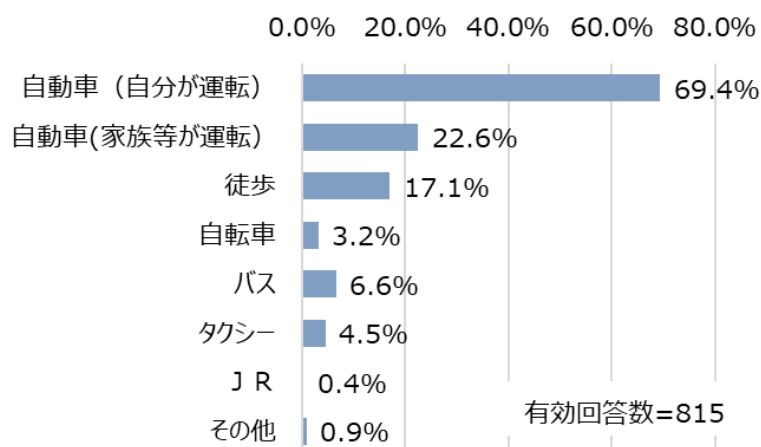


図 2-67 買い物時の主な交通手段(複数回答可)

表 2-8 網走市内の商業施設（自由記述）

(買い物) よく利用する場所	中心部（北）（n=255）		中心部（南）（n=309）		総計（n=579）	
	順位	回答数	順位	回答数	順位	回答数
ベーシック橋北店	1位	157	5位	3	1位	162
ベーシック駒場店	4位	5	1位	134	2位	140
コープさっぽろあばしり店	2位	33	2位	77	3位	114
シティ網走店	3位	15	3位	40	4位	57
ホームック	5位	3	4位	8	5位	12

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

③ 通院時の交通手段について

ア. 頻度と年齢

病院に行く回数は「めったに行かない」が約 6 割と最も多く、次に「月に数回」が約 4 割となっています。年齢別では、年齢が高くなるにつれて通院頻度も高くなっています。

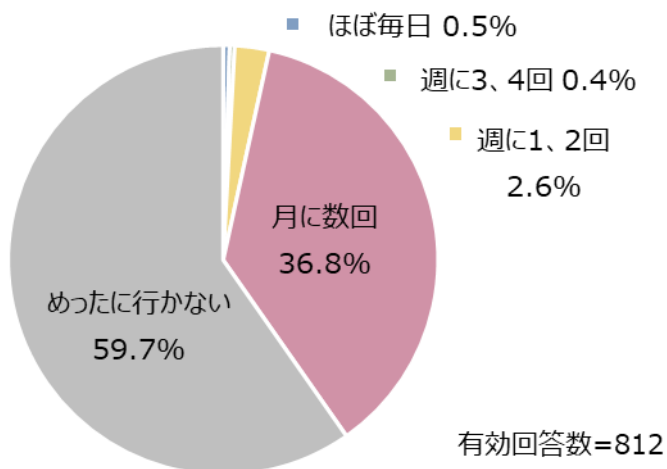


図 2-68 病院に行く頻度(単一回答)

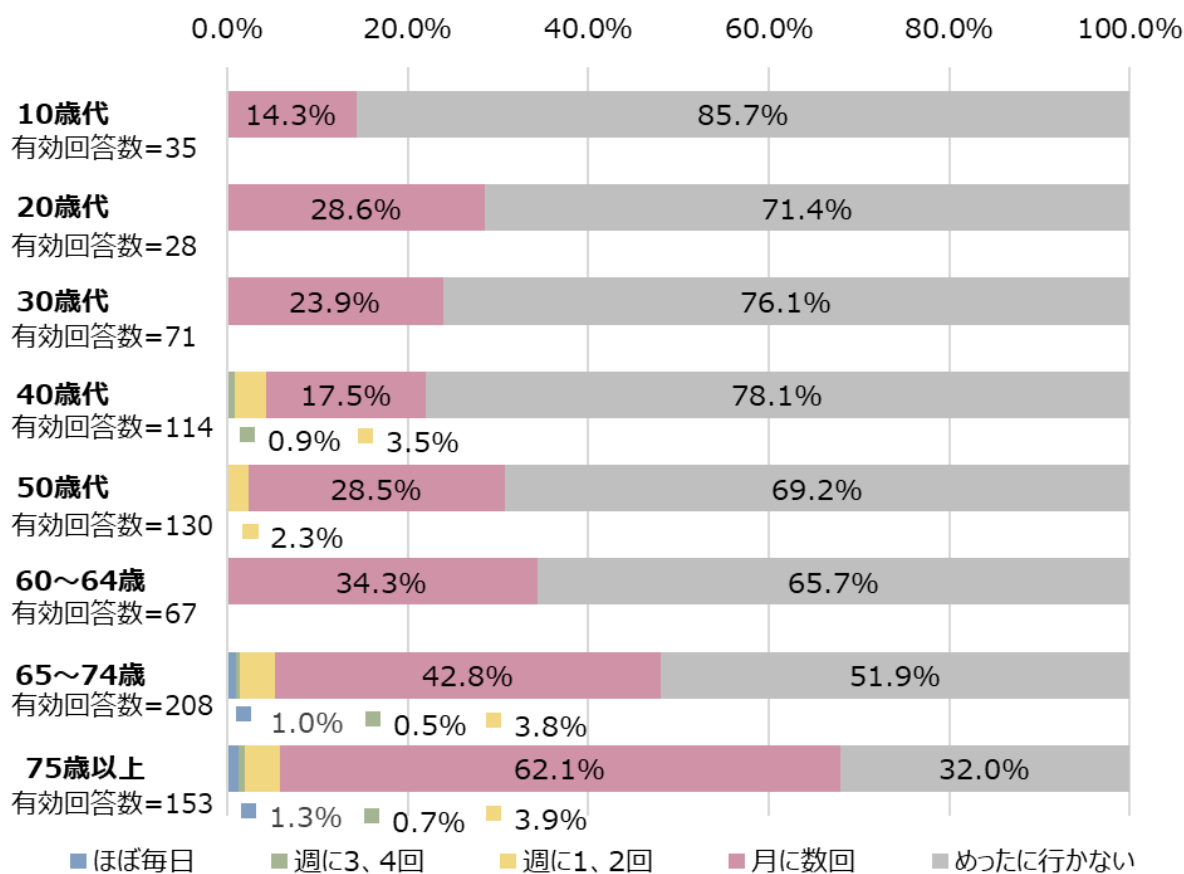


図 2-69 病院に行く頻度×年齢(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 目的地に到着する時間帯と滞在時間

病院に到着する時間帯は「9 時台」が最も多く約 3 割、次に「10 時台」が約 2 割となっています。

病院の滞在時間は「30 分～1 時間」が最も多く約 3 割、次に「1 時間半～2 時間」が約 2 割となっています。

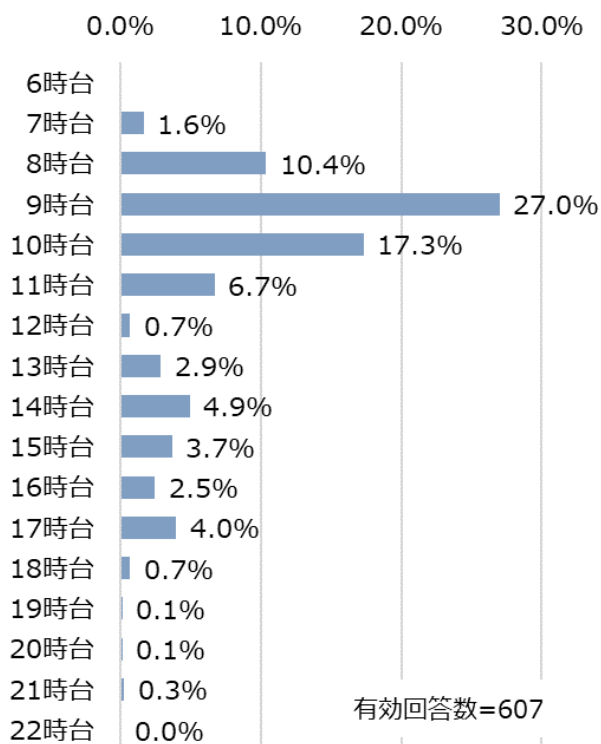


図 2-70 病院に到着する時間帯(自由記述)

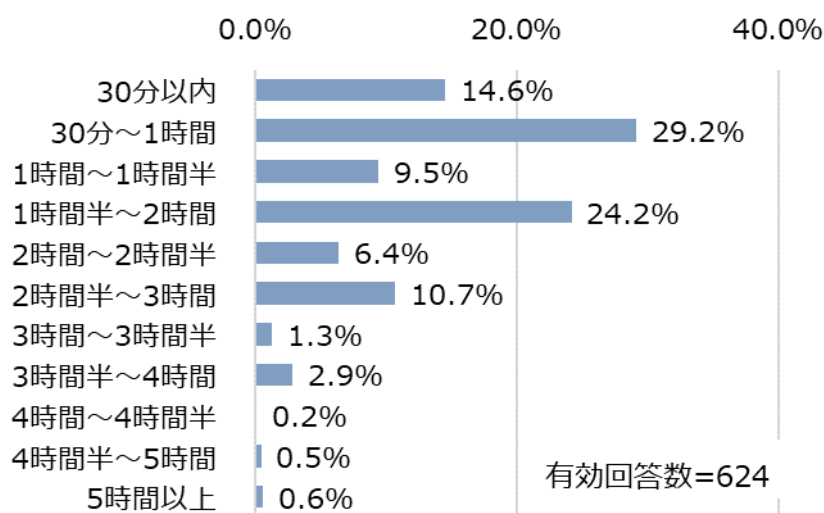


図 2-71 病院での滞在時間(自由記述)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

ウ. よく利用する病院と主な交通手段

よく利用する病院の場所は「市内」が約 9 割を占めています。

また、通院の主な交通手段は「自動車（自分が運転）」が最も多く約 7 割、次に「自動車（家族等が運転）」が約 2 割となっています。

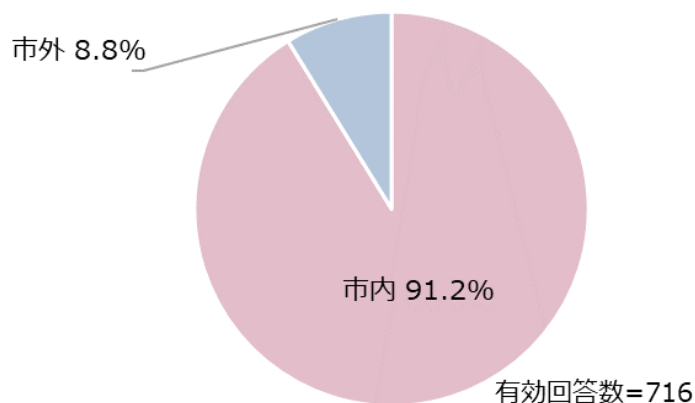


図 2-72 よく利用する病院の場所(単一回答)

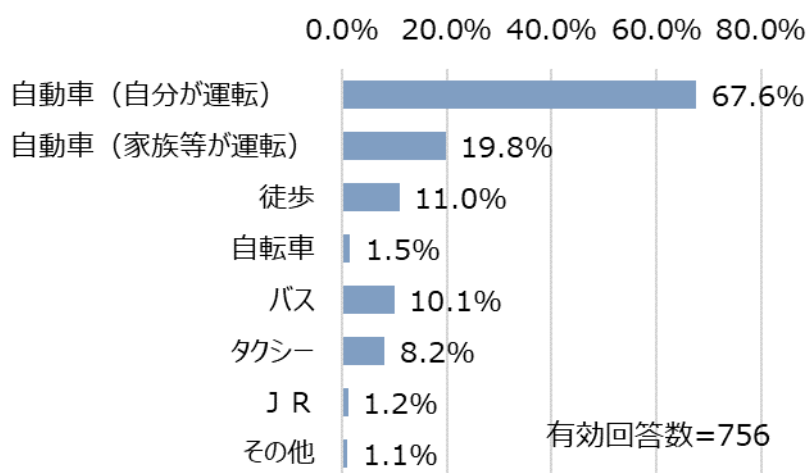


図 2-73 通院の主な交通手段(複数回答可)

表 2-9 網走市内の医療施設(自由記述)

(病院) よく利用する場所	中心部（北）（n=222）		中心部（南）（n=287）		総計（n=530）	
	順位	回答数	順位	回答数	順位	回答数
網走厚生病院	1位	110	1位	125	1位	243
こが病院	3位	14	2位	50	2位	68
はまむき医院	2位	25	3位	26	3位	52
国分医院網走皮膚科クリニック	6位	7	4位	17	4位	25
後藤田医院	4位	12	5位	10	5位	24
網走中央病院	5位	9	6位	9	6位	18

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

④ 私用の外出の際の交通手段について

ア. 頻度と年齢

サークル活動や知人宅訪問などの私用の外出頻度は「週に 1～2 回」が約 3 割と最も多く、次に「月に数回」が約 2 割となっており、週 1 回以上でみると約 6 割となっています。

また、年齢別では、60 歳以上になると私用の外出頻度が高くなり、特に 65 歳～74 歳が活発に外出している状況が見られます。

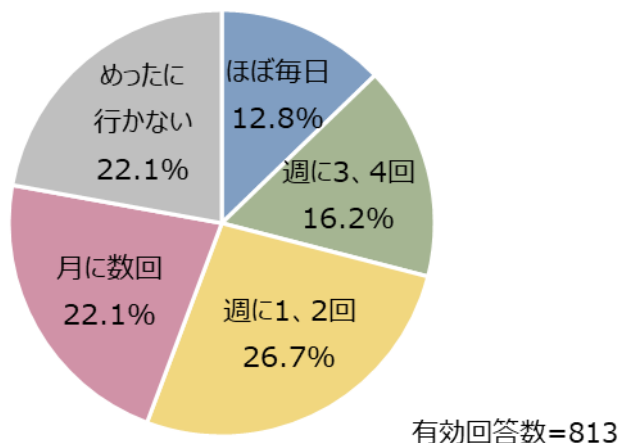


図 2-74 私用の外出頻度(単一回答)

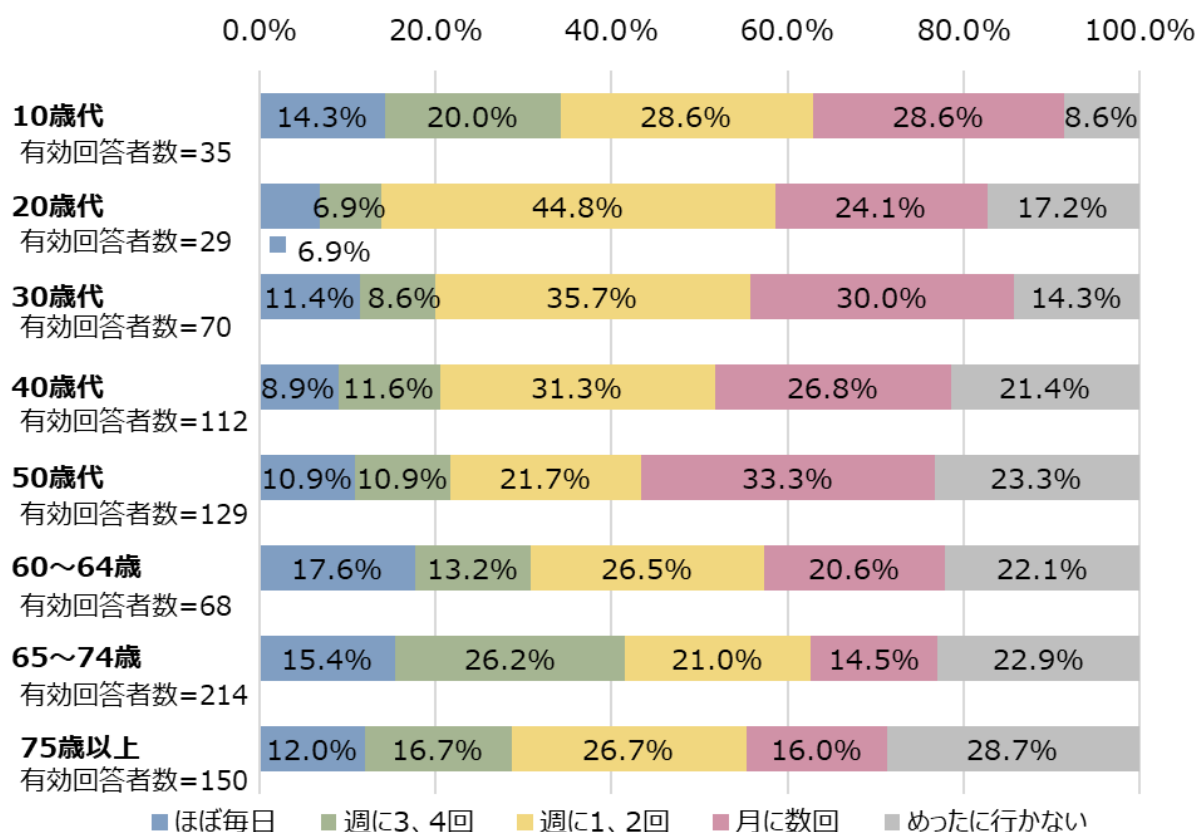


図 2-75 私用の外出頻度×年齢(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 私用の外出の移動で困っていること、解決された場合の外出頻度

私用の外出の移動は、「困っていない」が最も多く約 8 割となっています。

また、移動で困っていることが改善された場合に外出頻度は、「増加する」が最も多く約 4 割、「変わらない」、「わからない」が約 3 割となっています。

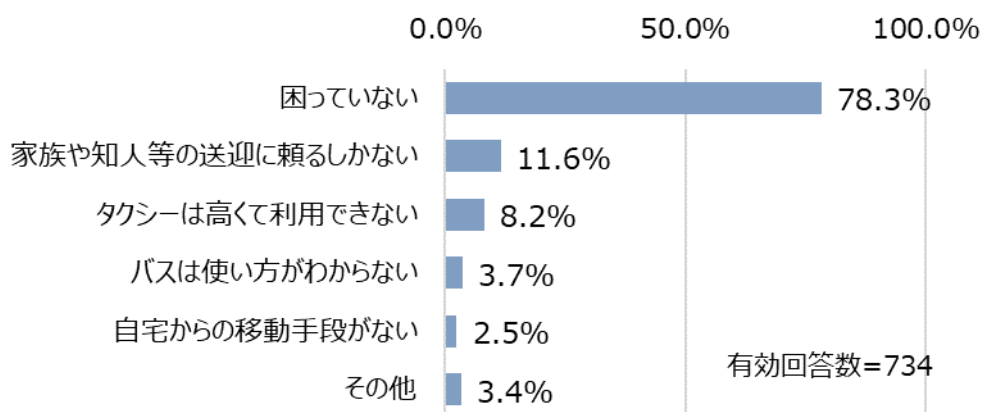


図 2-76 私用の外出の移動で困っていること（複数回答可）

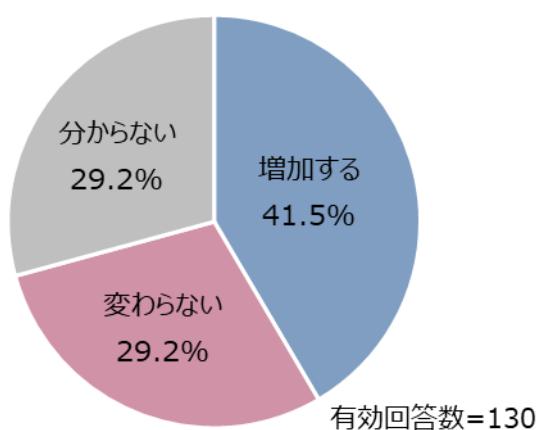


図 2-77 困っていることが改善された場合の外出頻度(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

ウ. 私用の外出の移動で困っていること（年齢別）

年齢別では、64 歳未満までは「困っていない」が 8 割となっています。

年齢が高くなるにつれて「困っていない」が減少し、「家族や知人等の送迎に頼るしかない」が多くなっています。

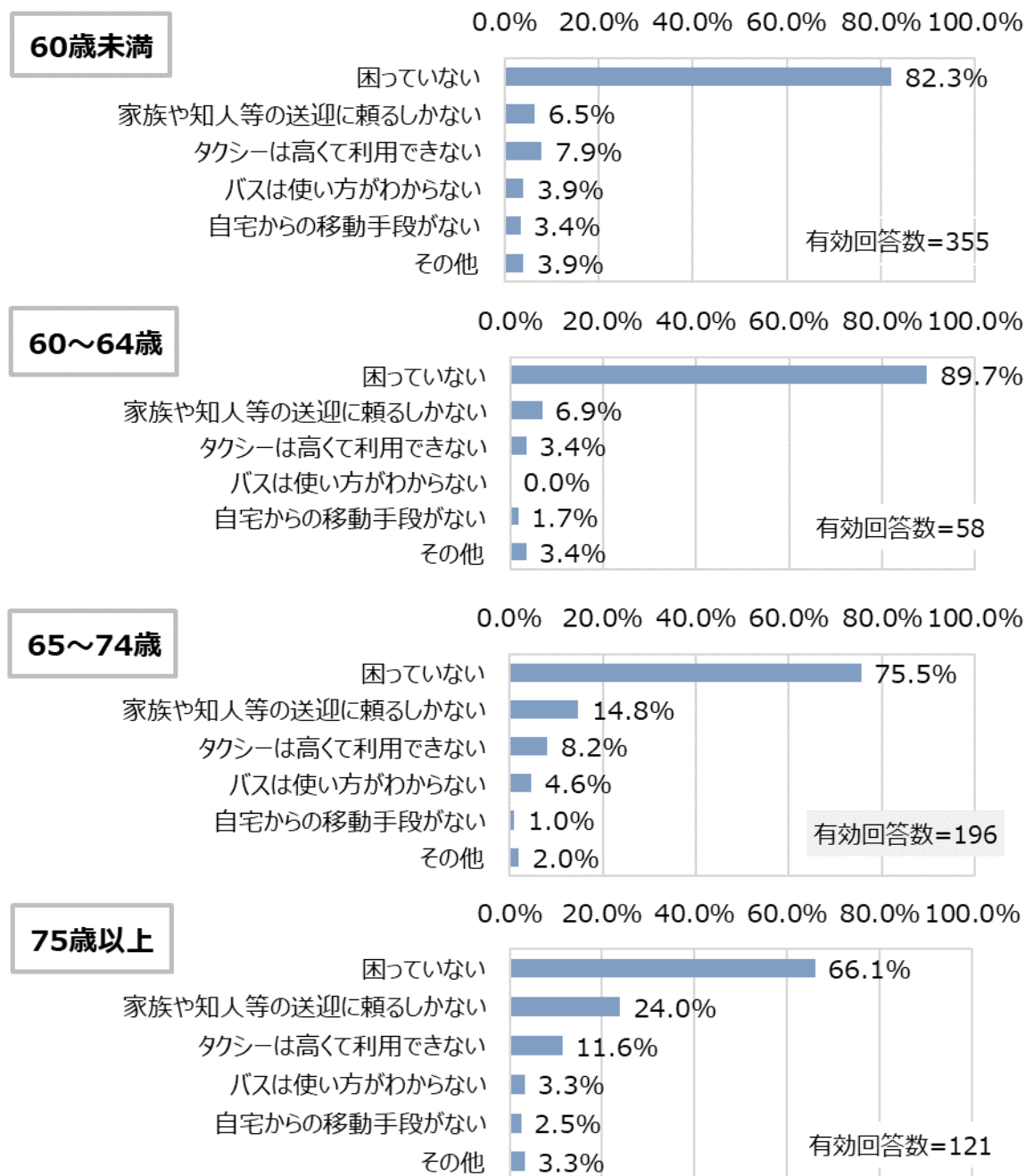


図 2-78 私用の外出の際の移動で困っていること（複数回答可）、年齢別

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

工. 私用でよく利用する場所と主な交通手段

私用でよく利用する場所は「市内」が約 8 割となっており、主な交通手段は「自動車（自分が運転）」が約 7 割、「自動車（家族等が運転）」が約 2 割となっています。利用する場所では、エコセンター2000 が最も多くなっています。

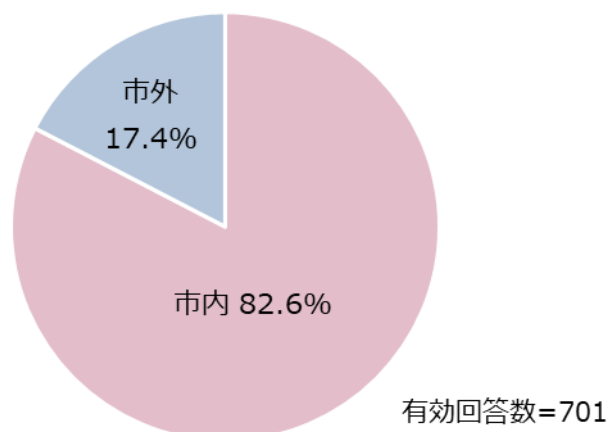


図 2-79 私用でよく利用する場所(単一回答)

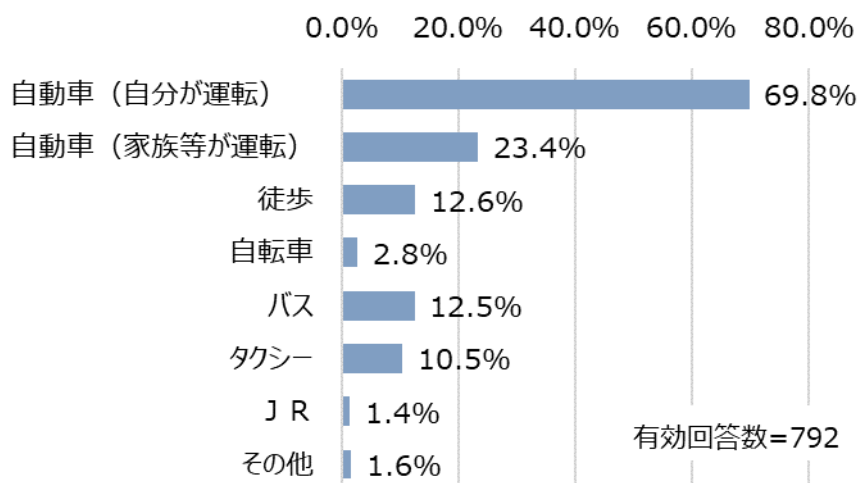


図 2-80 私用時の主な交通手段(複数回答可)

表 2-10 網走市内の施設（自由記述）

(私用) よく行く場所	中心部（北）(n=142)		中心部（南）(n=158)		総計 (n=305)	
	順位	回答数	順位	回答数	順位	回答数
エコセンター2000	1位	31	1位	43	1位	76
網走市総合体育館	4位	3	2位	7	2位	12
網走市民健康プール	3位	4	5位	4	3位	9
潮見コミュニティセンター	6位	1	2位	7	4位	8
友人・知人宅	5位	2	4位	5	5位	7
図書館	2位	5	—	0	6位	5

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

⑤ 路線バスについて

ア. 認知率と年齢

バス路線や停留所の存在、乗り方や運行情報などのバスサービスについて、「知っており、利用もしている」が約 2 割となっています。なお、年齢別では、年齢が高くなるにつれて認知率が高くなっています。

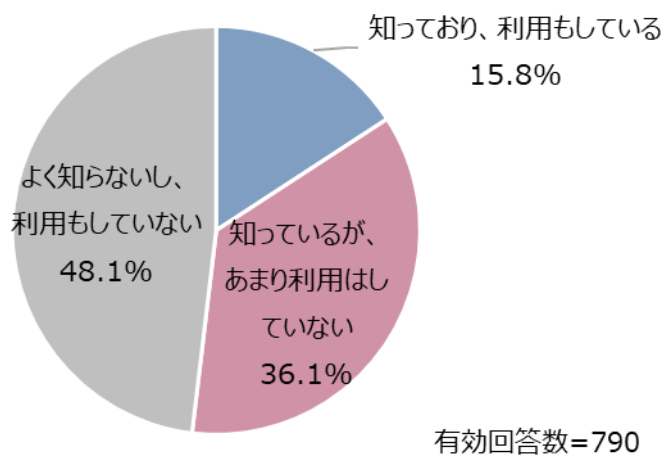


図 2-81 路線バスの認知率(単一回答)

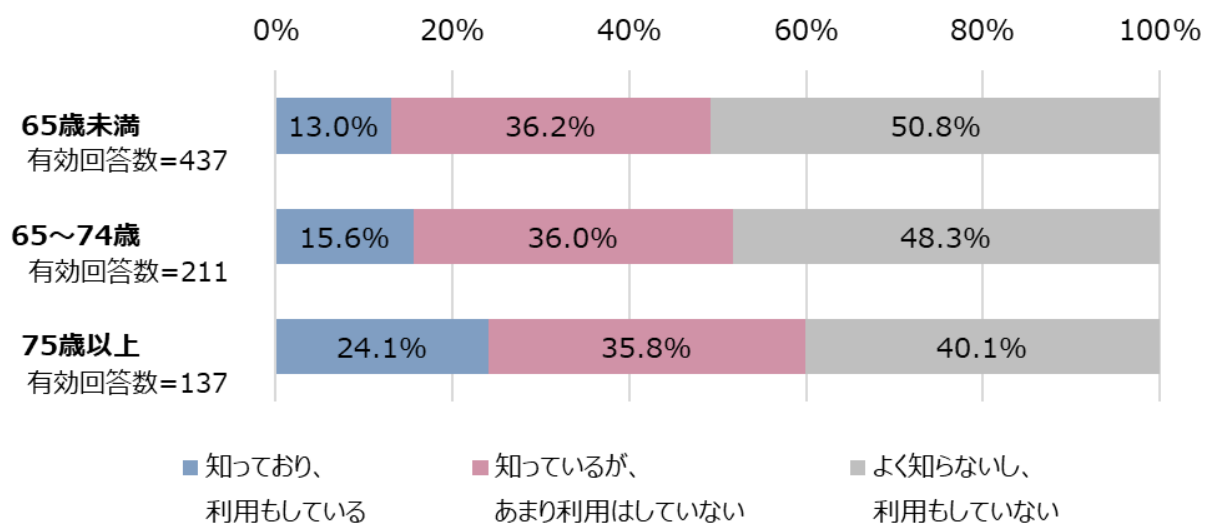


図 2-82 路線バスの認知率×年齢(単一回答)

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 現状の満足度

路線バスの満足度では、不満が8.9%、やや不満が20.5%、合わせて約3割となっています。一方、満足が10.7%、やや満足が8.9%となっており、合わせて約2割となっています。また、普通が約5割となっています。

なお、不満の理由では「運行間隔や頻度」の指摘が多く、不満が16.5%、やや不満が31.2%、合わせて約5割となっています。

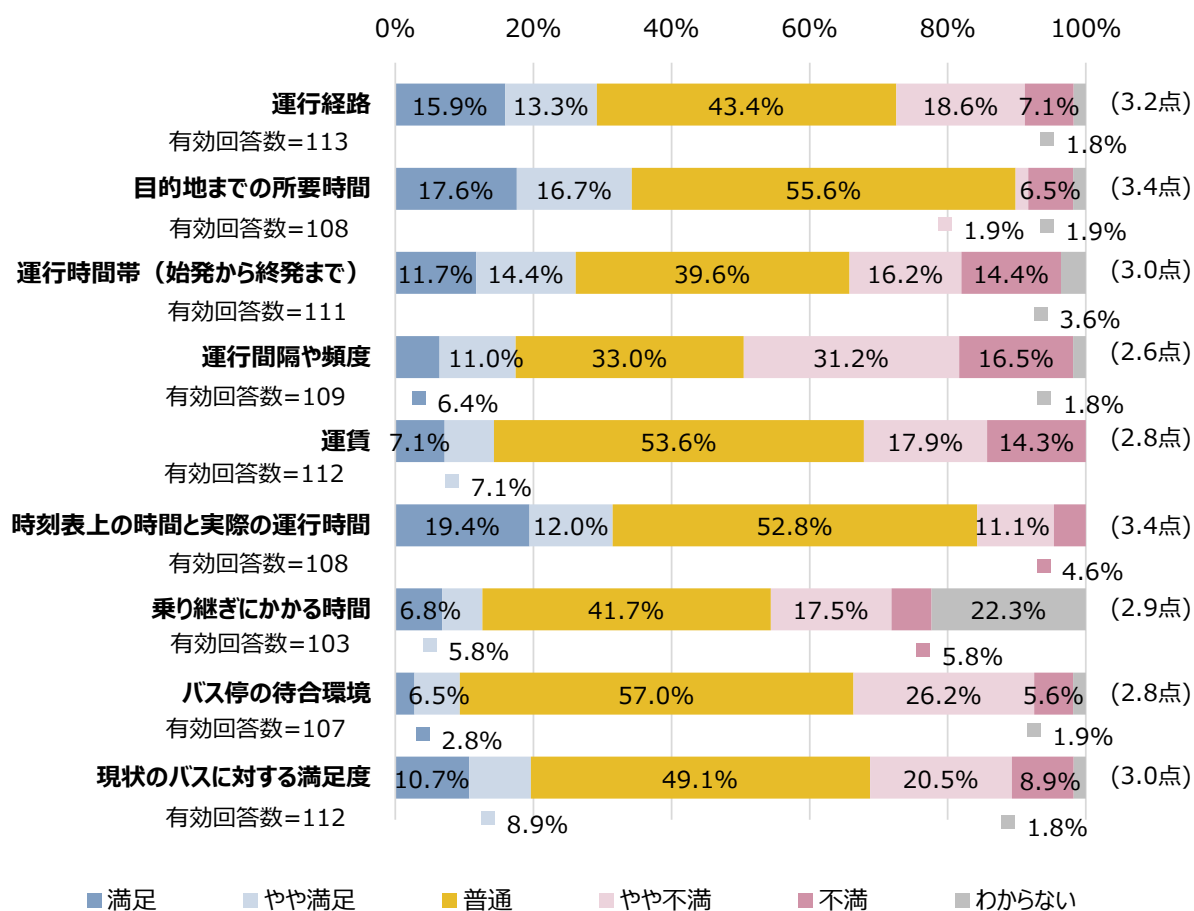


図 2-83 路線バスの満足度(単一回答)

※図の右に記した点数は、満足＝5点、やや満足＝4点、普通＝3点、やや不満＝2点、不満＝1点として、各回答を重みづけし、回答者数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

⑥ 今後の路線バス交通に対する考え

ア. 減便や廃止に対する考え

利用者の少ないバスの減便や廃止は「廃止されるのは困る」が約 5 割、「仕方ないと思う」が約 4 割となっており、年齢別でも大きな変化は見られませんでした。

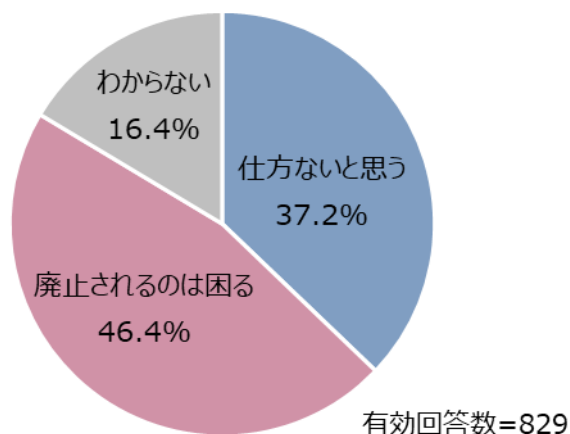


図 2-84 利用者の少ないバスの減便や廃止(単一回答)

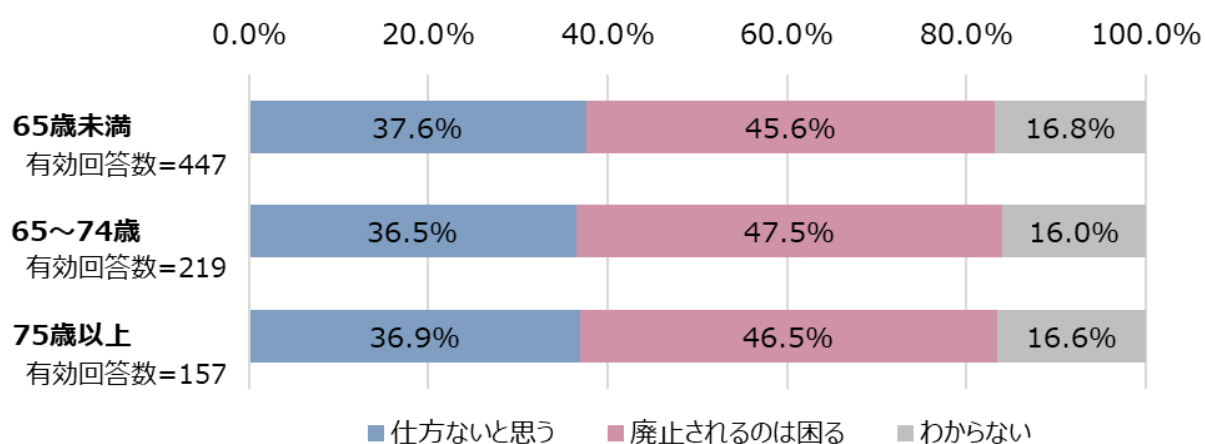


図 2-85 利用者の少ないバスの減便や廃止(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。
 ※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

イ. 予約制に対する考え

利用者の少ないバス路線の予約制については「良いと思う」が最も多く約4割、次に「予約型の運行は困る」が約3割となっています。また、年齢別では、年齢が高くなるにつれて「良いと思う」の割合が減少し、「予約型の運行は困る」の割合が高くなっています。

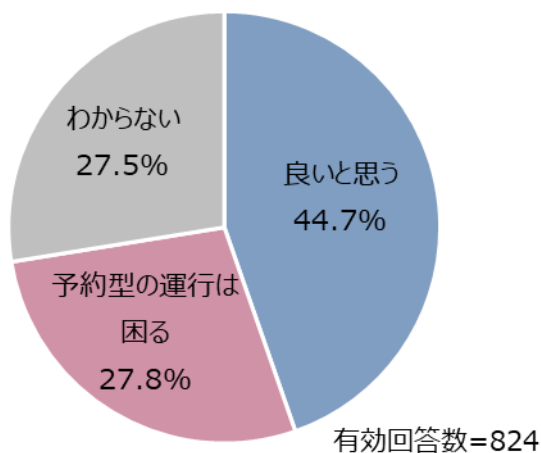


図 2-86 利用者の少ないバス路線の予約制(単一回答)

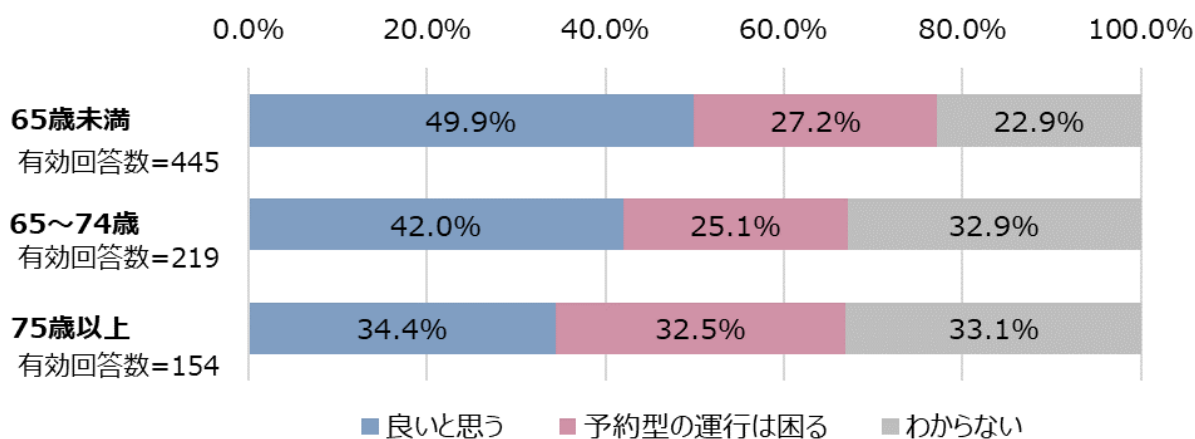


図 2-87 利用者の少ないバス路線の予約制(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

ウ. 車両の小型化に対する考え

車両の小型化については「仕方がないと思う」が約 9 割を占めており、年齢別でも、大きな変化は見られませんでした。

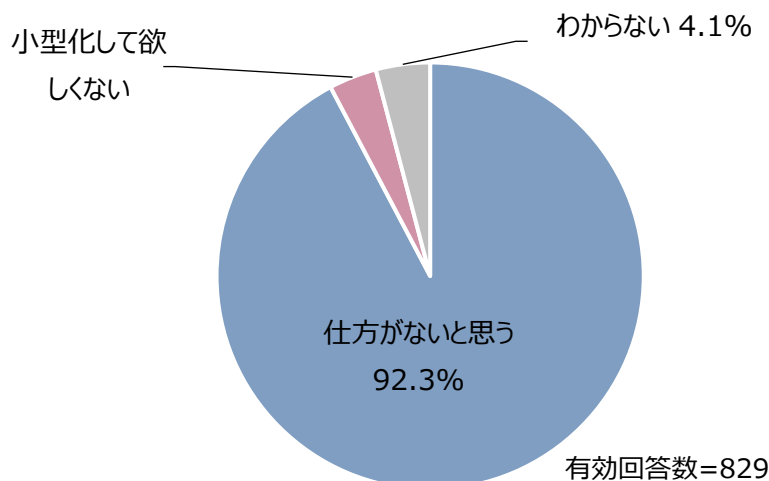


図 2-88 利用者の少ないバス路線の車両を小型化(単一回答)

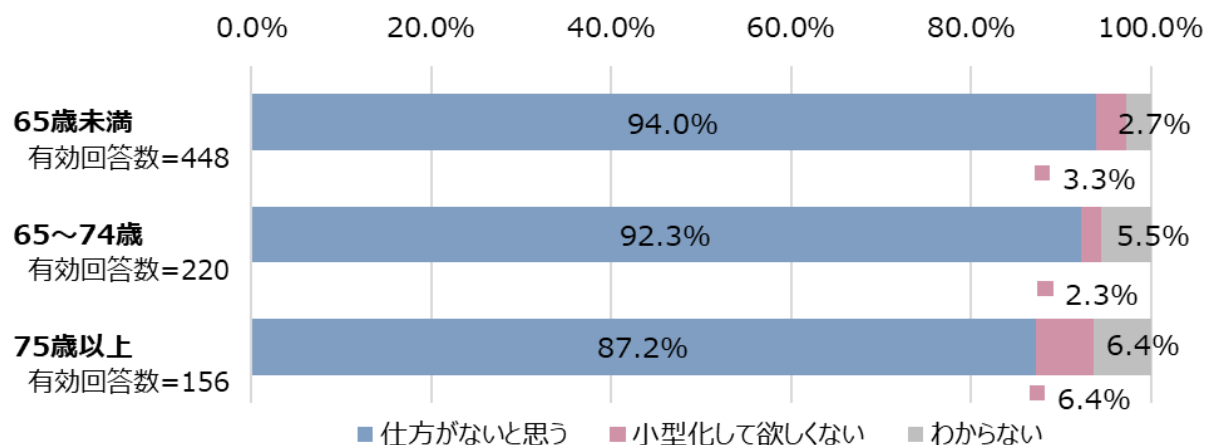


図 2-89 利用者の少ないバス路線の車両を小型化(単一回答)、地域別・年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

エ. キャッシュレス決済に対する考え

キャッシュレス決済については「利用しない」が最も多く約 4 割、「利用したい」と「是非利用したい」が合わせて約 4 割となっています。年齢別では、年齢が高くなるにつれて「利用しない」の割合が高くなっています。

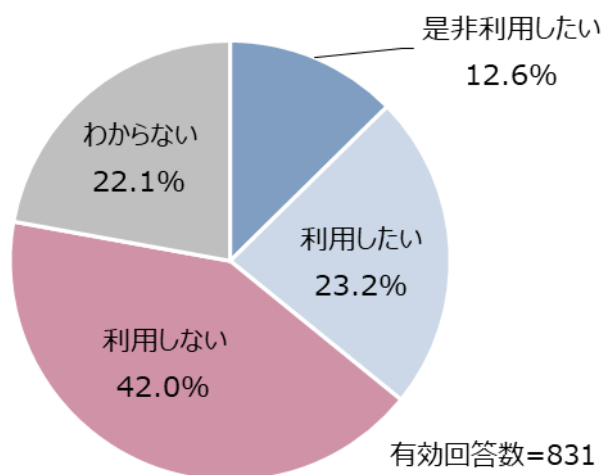


図 2-90 キャッシュレス決済(単一回答)

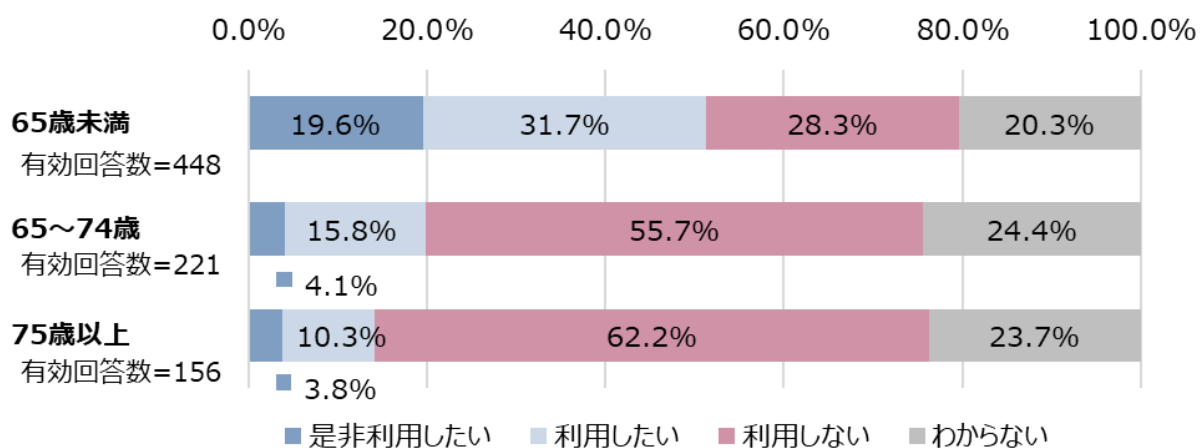


図 2-91 キャッシュレス決済(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

【用語説明】

○キャッシュレス決済 : 現金を使わない決済方法で、カード型、QRコードを読み取るスマートフォン型などの方法があります。

オ. バスロケーションシステムに対する考え

バスロケーションシステムについては「わからない」が約4割と最も多く、次に「利用したい」となっています。年齢別では、年齢が高くなるにつれて「わからない」の割合が高くなり、また、「利用したい」の割合が減少しています。

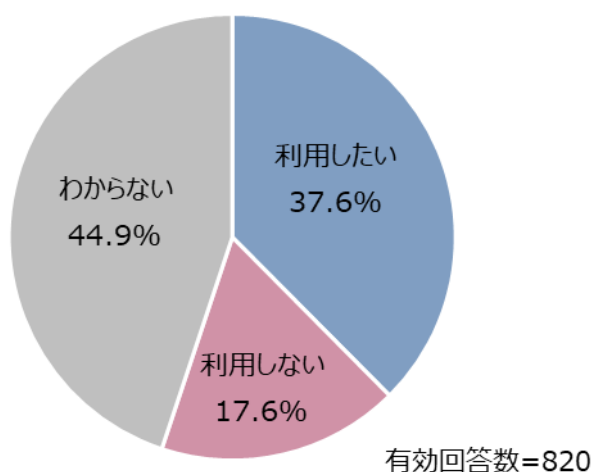


図 2-92 バスロケーションシステム(単一回答)

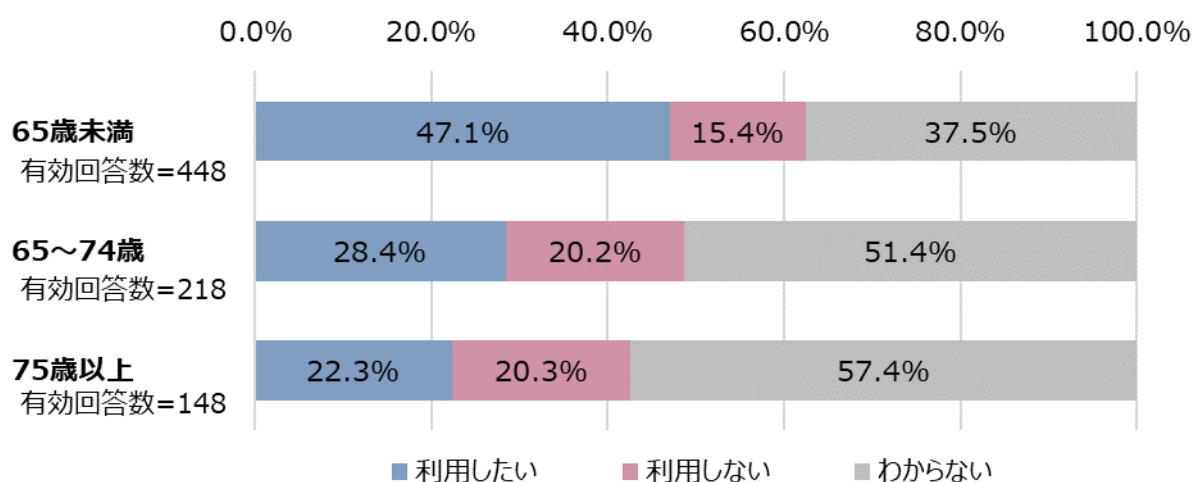


図 2-93 バスロケーションシステム(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。
 ※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

【用語説明】
 ○バスロケーションシステム：GPSによりバスの位置情報を取得し、バスの定時運行に役立てるシステムで、利用者はバスの現在位置を知ることができます。

カ. 運賃体系のわかりやすさに対する考え

運賃体系のわかりやすさについては「どちらともいえない」が約5割と最も多く、次に「わかりやすい」が約3割、「わかりづらい」が約2割となっています。年齢別では、年齢が高くなるにつれて「わかりやすい」の割合が多くなっています。

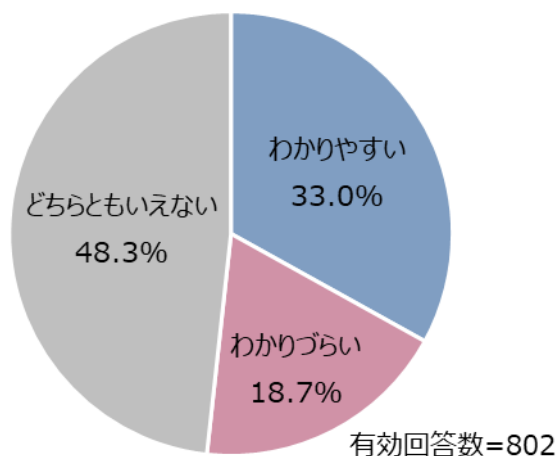


図 2-94 運賃体系のわかりやすさ(単一回答)

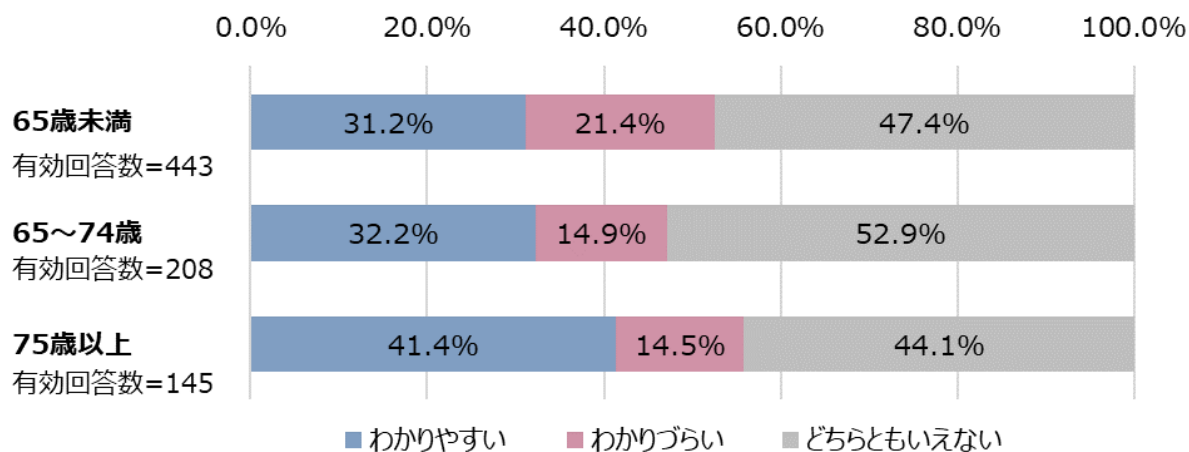


図 2-95 運賃体系のわかりやすさ(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。
 ※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

キ. 運賃体系に対する考えと年齢別回答

運賃体系については「どちらともいえない」が約5割と最も多く、次に「妥当である」が約3割となっており、年齢別でも大きな変化は見られませんでした。

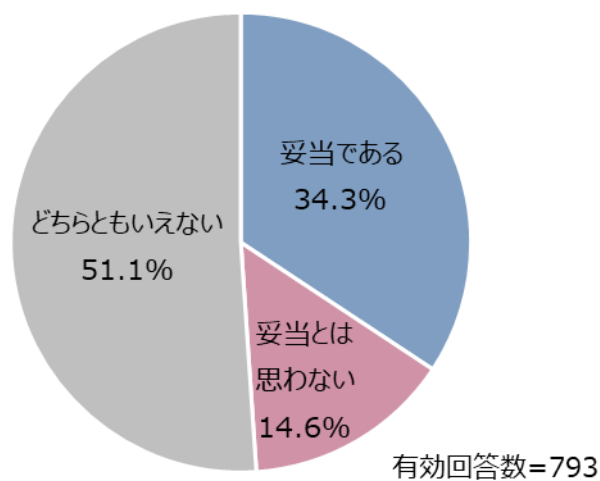


図 2-96 運賃体系に対する考え(単一回答)

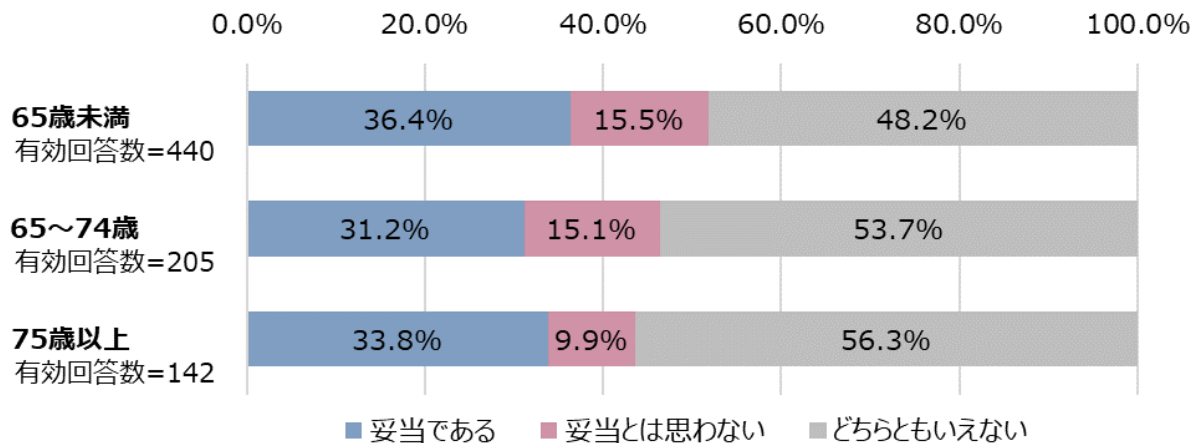


図 2-97 運賃体系に対する考え(単一回答)、年齢別

※年齢別の集計は、設問が無回答の場合は集計に含めないため、合計とは一致しない。

※有効回答数は項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値。

⑦ その他公共交通に対する主なご意見

アンケートでは自由記述欄を設けました。回答数 841 件のうち、294 件のご意見をいただきました。この中で最も多かったのは「路線の再編」に関する意見、次に車両の小型化、バス路線の確保・維持といった項目の意見が多く見られました。

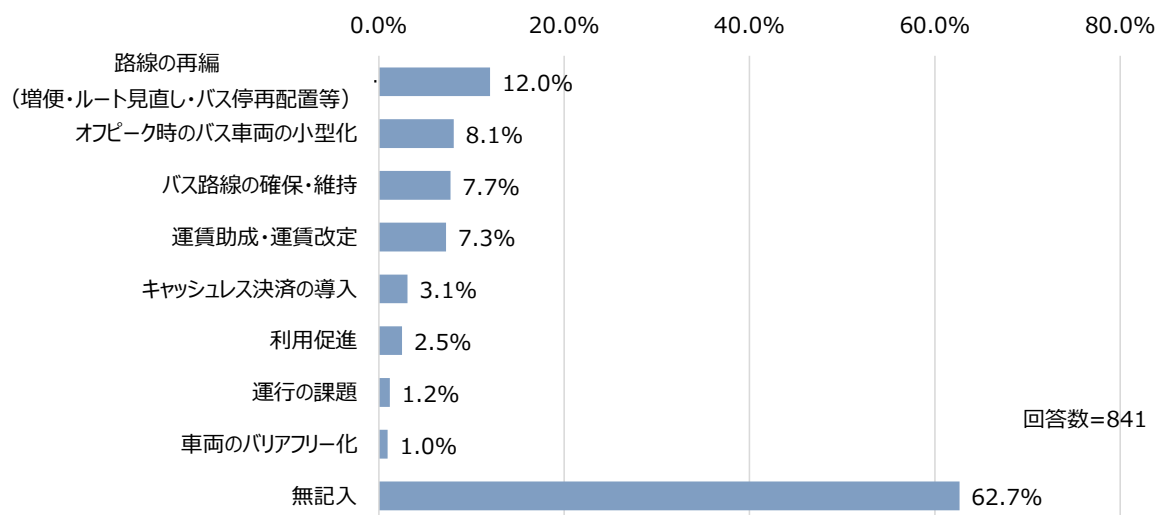


図 2-98 その他公共交通に対する意見（自由記述）

2-3-3 大学生・高校生アンケート結果まとめ

(1) 調査の概要

① 調査目的

市内の学校へ通う大学生及び高校生の交通行動や公共交通に対する要望、課題を把握し、今後の生活交通のあり方を検討するため、アンケート調査を実施しました。

② 調査対象

市内の高校及び大学へ通う学生

③ 実施日及び調査方法、回収票数

ア. 大学生 令和2年10月14日 Web 調査実施 対象者 1,539 人 回答者 88 人
(東京農業大学生物産業学部 学生専用ポータルで周知)

イ. 高校生 令和2年11月4日 回答者 60 人
(網走桂陽高校商業科3年生の協力により実施)

④ 調査項目

- ・個人属性について（性別、年齢、学校、自動車免許と自動車の保有状況、通学手段）
- ・公共交通に関する取組（デマンド（予約）型交通、IC カード・キャッシュレス決済、MaaS など）

(2) 分析結果

① 個人属性

ア. 性別

回答者の性別は、大学生が「男性」が約 6 割、「女性」が約 4 割となり、高校生は「男性」と「女性」がほぼ同じ割合となっています。

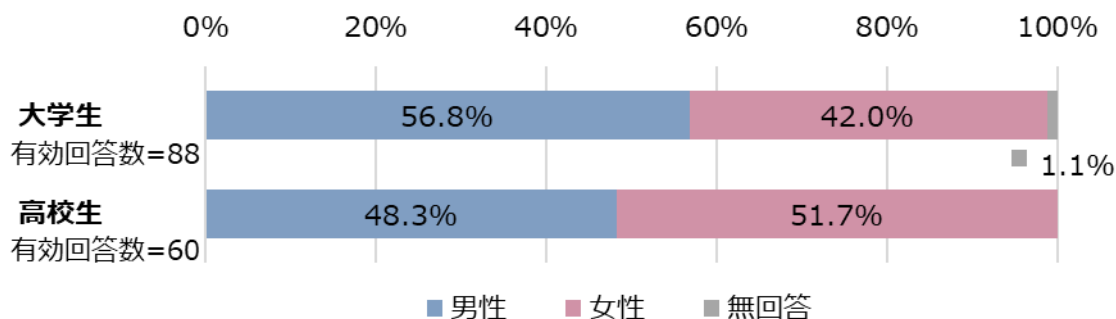


図 2-99 性別（単一回答）

イ. 運転免許の有無と自動車の保有状況

大学生の約 6 割が運転免許を「持っている」となっており、自動車は「個人で持っている」が約 4 割となっています。

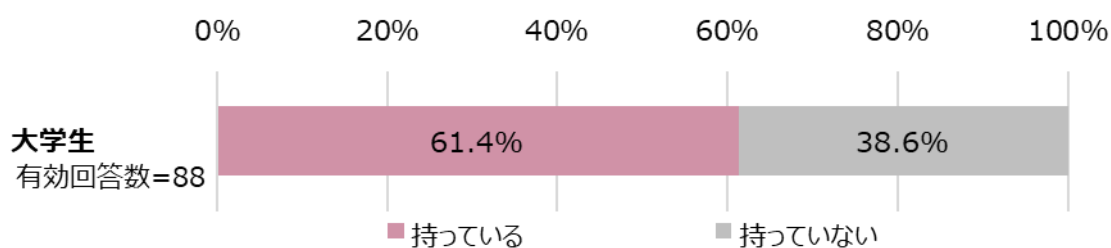


図 2-100 自動車免許の有無（単一回答）

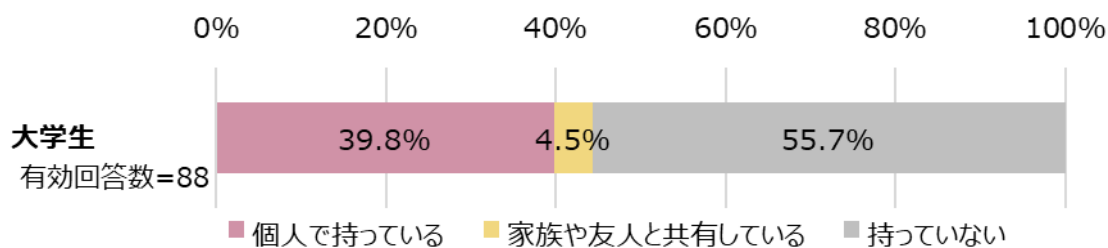


図 2-101 自動車保有状況(単一回答)

ウ. 通学時の交通手段

通学時の交通手段では、大学生は「バス」が約4割と最も多く、次に「車・バイク（自分で運転）」となっています。

高校生は「バス」が約5割と最も多く、次に「車・バイク（送迎）」が約3割となっています。

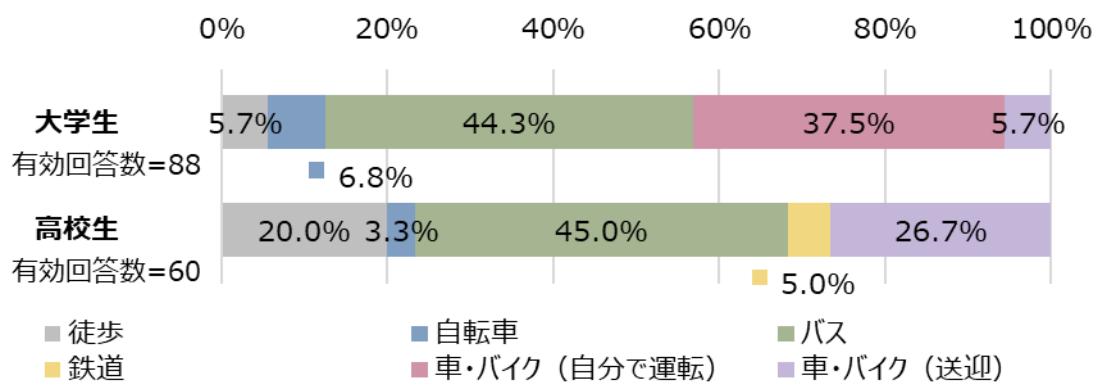


図 2-102 通学時の交通手段（単一回答）

② 公共交通に関する取り組み

ア. デマンド（予約）型交通

デマンド（予約）型交通については、「導入すべき」及び「やや導入すべき」とする大学生は約6割、高校生は約8割となっています。

また、デマンド（予約）型交通が導入された場合は、大学生の約7割が「利用しない」となっています。一方、高校生の約6割が「利用する」としています。

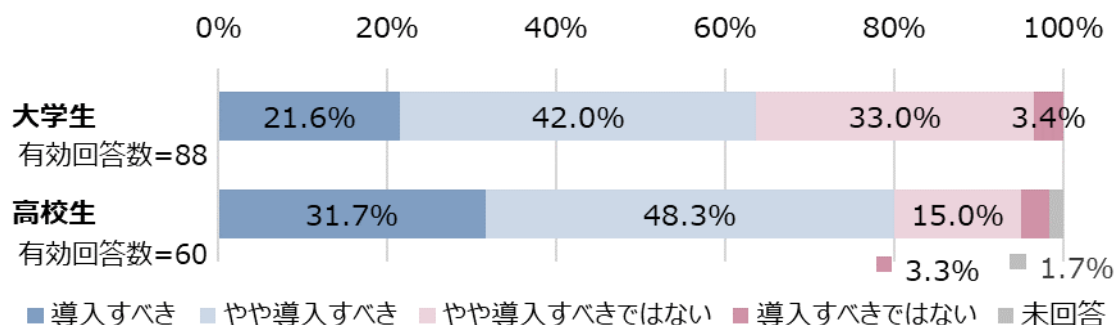


図 2-103 デマンド（予約）型交通の導入について（単一回答）

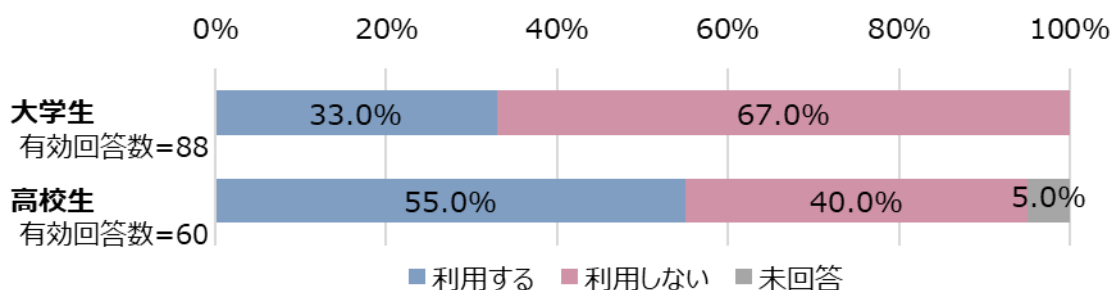


図 2-104 デマンド（予約）型交通が導入された場合の利用（単一回答）

イ. バスロケーションシステム

バスロケーションシステムについては、「導入すべき」及び「やや導入すべき」とする大学生は約6割、高校生は約8割となっています。

また、バスロケーションシステムが導入された場合は、「利用する」とする大学生は約7割、高校生は約8割となっています。

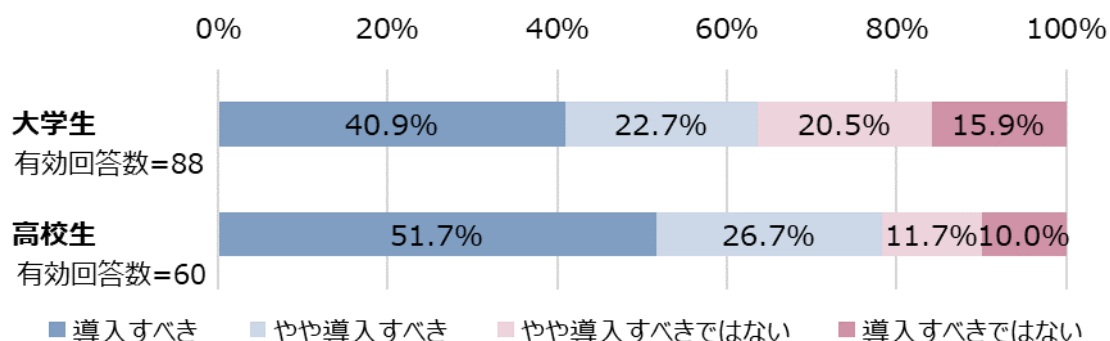


図 2-105 バスロケーションシステムの導入について（単一回答）

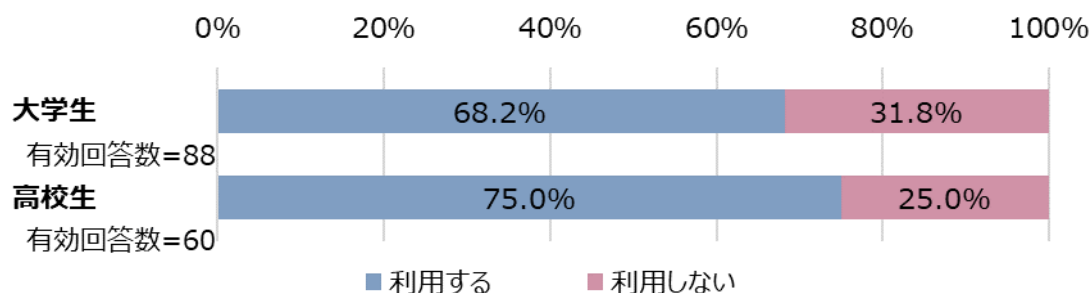


図 2-106 バスロケーションシステムが導入された場合の利用（単一回答）

ウ. IC カード・キャッシュレス決済

IC カード・キャッシュレス決済については、「導入すべき」及び「やや導入すべき」とする大学生は約9割、高校生も同様に約9割となっています。

また、IC カード・キャッシュレス決済が導入された場合は、「利用する」とする大学生は約8割、高校生も同様に約8割となっています。

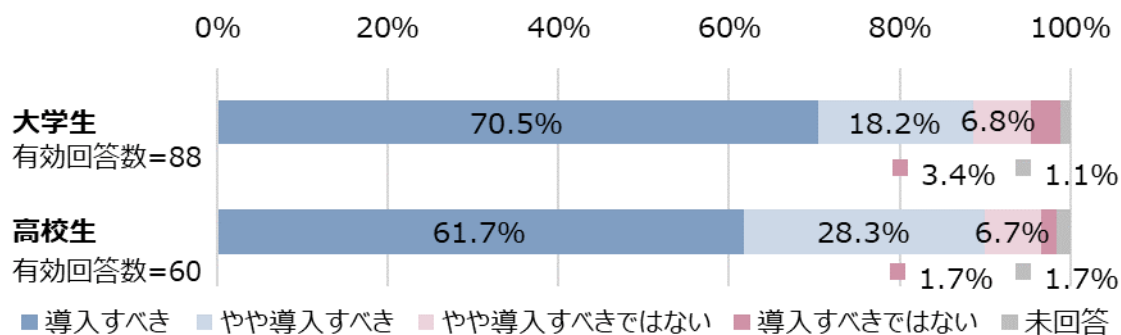


図 2-107 IC カード・キャッシュレス決済の導入について（単一回答）

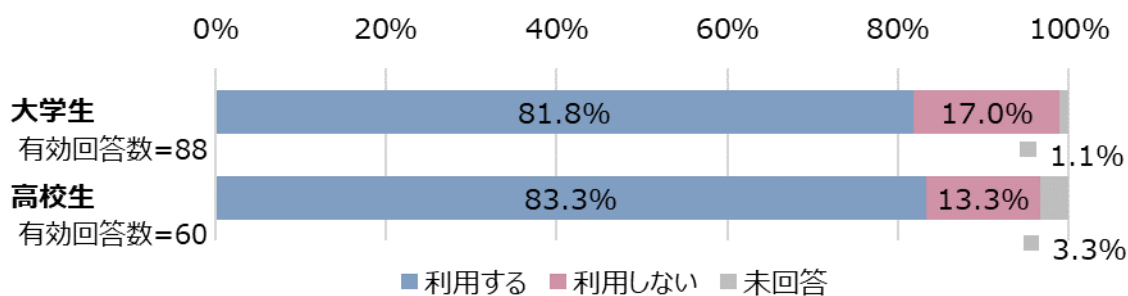


図 2-108 IC カード・キャッシュレス決済が導入された場合の利用（単一回答）

工. 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送については、「導入すべき」及び「やや導入すべき」とする大学生は約5割、高校生は約6割となっています。

また、自家用有償旅客運送が導入された場合は、「利用する」とする大学生は約2割、高校生は約4割となっています。

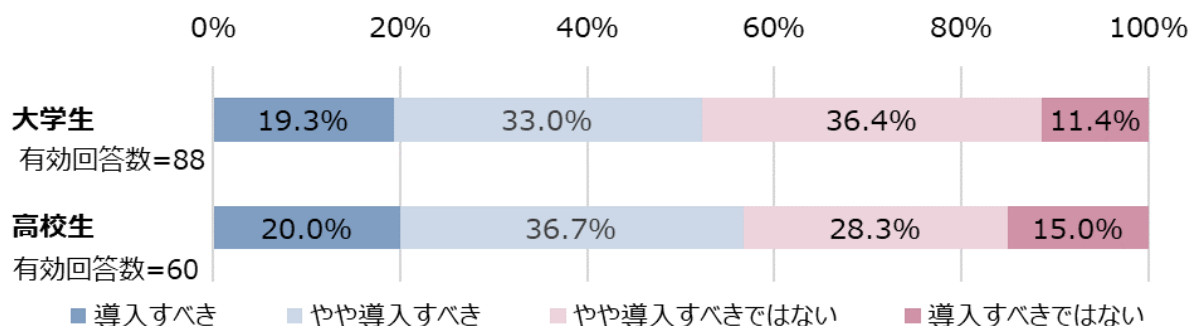


図 2-109 自家用有償旅客運送の導入について（単一回答）

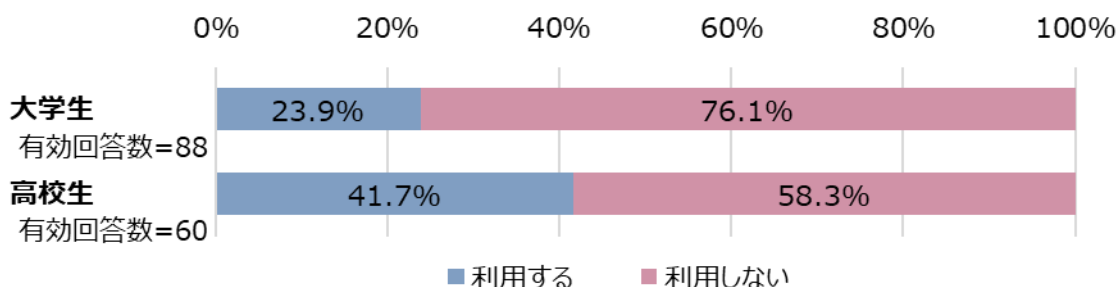


図 2-110 自家用有償旅客運送が導入された場合の利用（単一回答）

【用語説明】

○自家用有償旅客運送 : バス、タクシーによるサービスが提供されない地域において、地域の関係者の合意に基づき、国の登録を受けて、自家用自動車を使用して、有償で旅客を運送する制度です。

オ. MaaS

MaaS については、「積極的に導入すべき」及び「導入すべき」とする大学生は約 9 割、高校生は約 8 割となっています。

また、MaaS が導入された場合は、「利用する」とする大学生は約 8 割、高校生は約 6 割となっています。

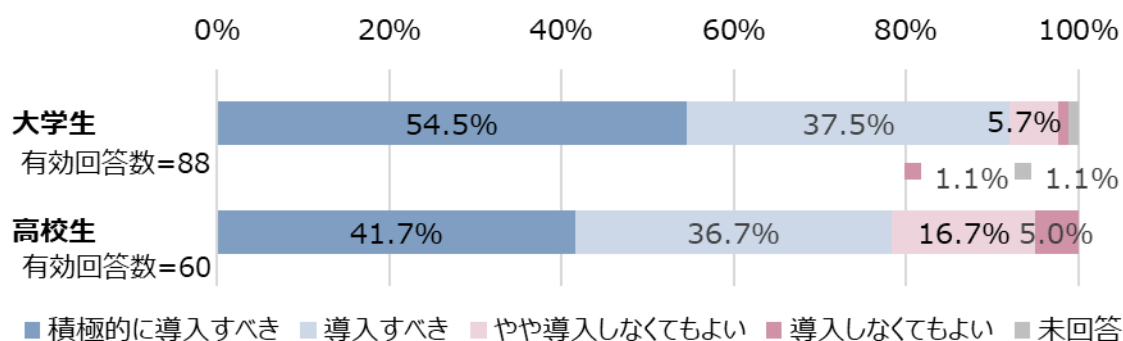


図 2-111 MaaS の導入について（単一回答）

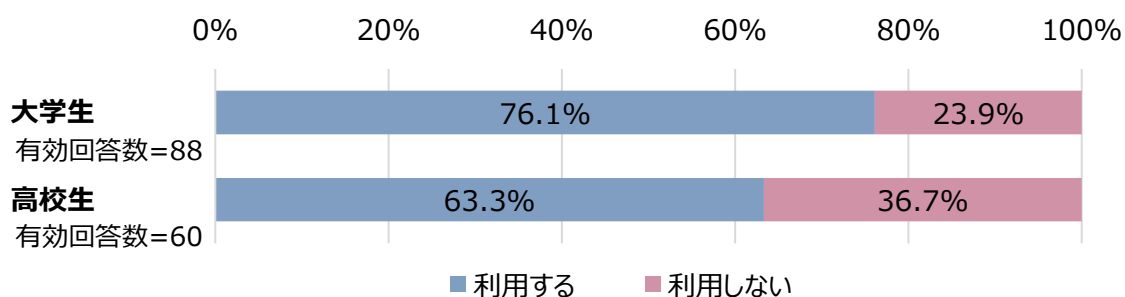


図 2-112 MaaS を導入した場合の利用（単一回答）

【用語説明】

OMaaS（マース：Mobility as a Service）：本計画では、複数の公共交通やその他のサービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指します。

2-3-4 郊外線乗降調査及びアンケート結果まとめ

(1) 調査の概要

① 調査目的

郊外地域の公共交通の利用状況やニーズを把握するため、調査を実施しました。

② 調査概要

- ・実施日：令和2年10月14日（水）
- ・対象：郊外地域を運行する6路線に乗車した330人
（小清水線、呼人線、常呂・常呂栄浦線、東藻琴線、網走線（斜里））
- ・調査方法：調査対象となるバス1台につき、1名の調査員が乗車し、バス利用者に対してヒアリング調査を実施

③ 調査内容

- ・属性：性別・年齢
- ・調査項目：利用路線、利用便、乗車・降車バス停、利用目的、普段の主な移動手段、利用頻度、乗継状況、バスの予約制、要望など

(2) 調査結果

① 全体概要

- ・調査日における対象路線の利用者は330人で、ピーク時間は朝の7時台となっています。

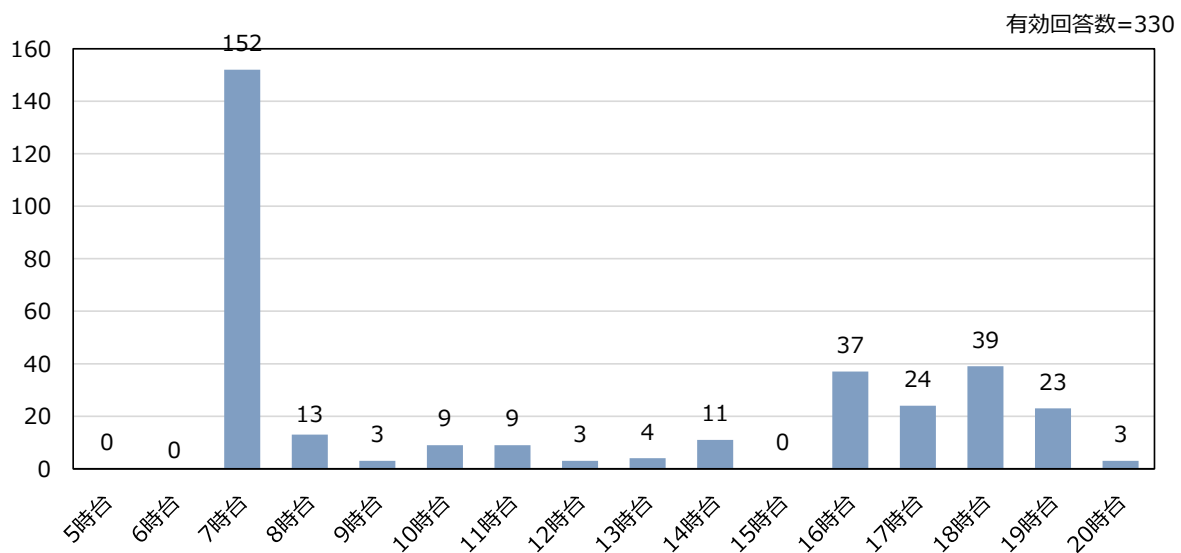


図 2-113 時間帯別乗降者数

② 個人属性（性別と年代）

「男性」「女性」同じ割合となっています。年代は、「10代」が7割以上となっています。

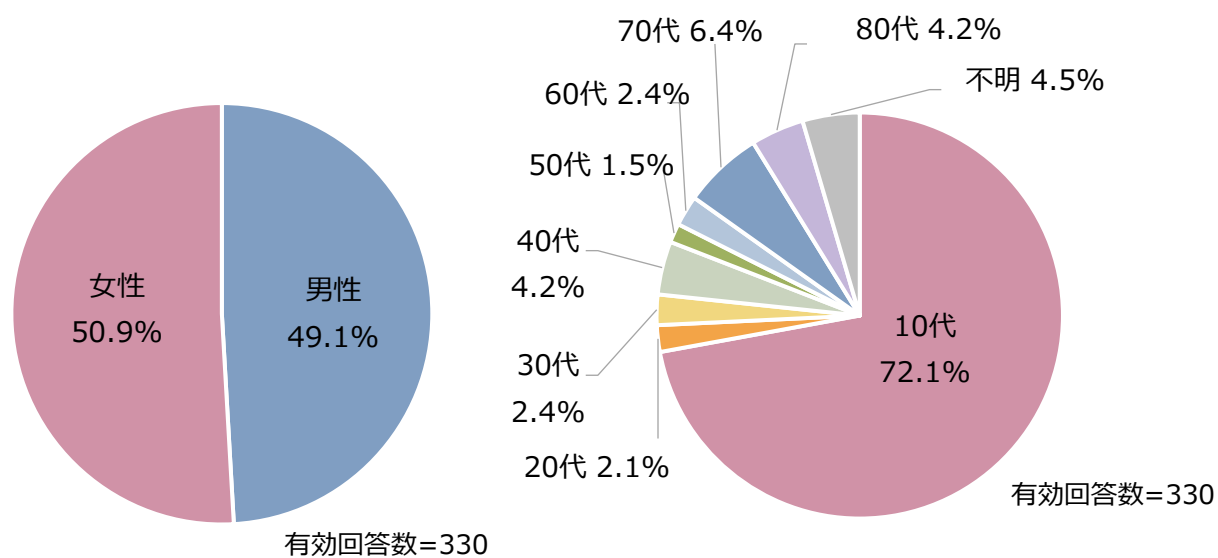


図 2-114 性別・年代（単一回答）

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

③ 調査項目

ア. 利用目的と普段の移動手段

利用目的は、約7割が「通学」となっています。普段の移動手段は、約8割が「バス」となっています。

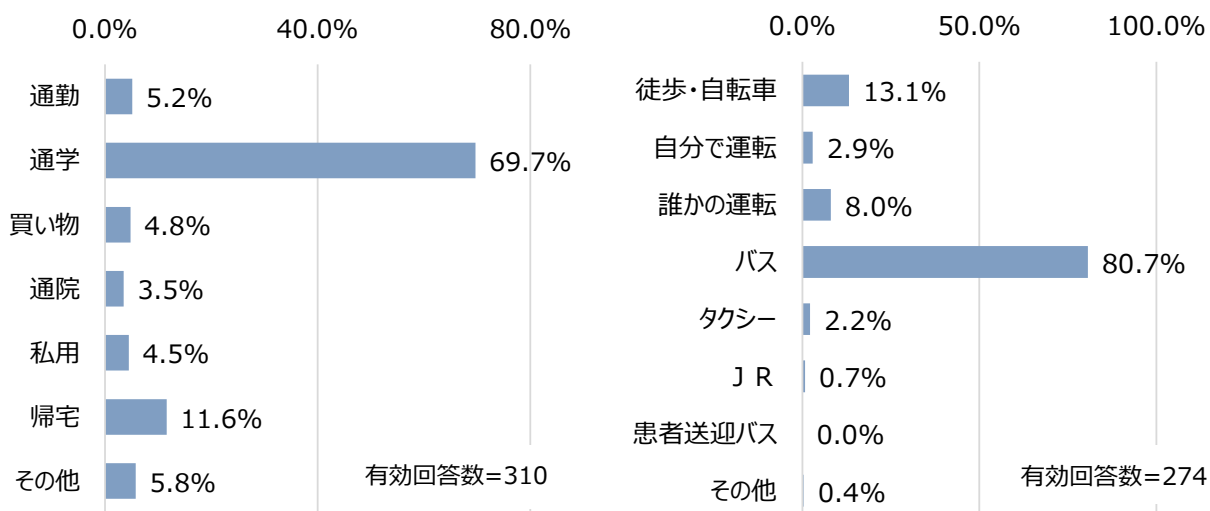


図 2-115 利用目的と普段の移動手段（複数回答可）

イ. 利用頻度と乗継状況

利用頻度は、約8割が「ほぼ毎日」となっています。乗継状況は、約9割が「乗り継ぐことはない」となっています。

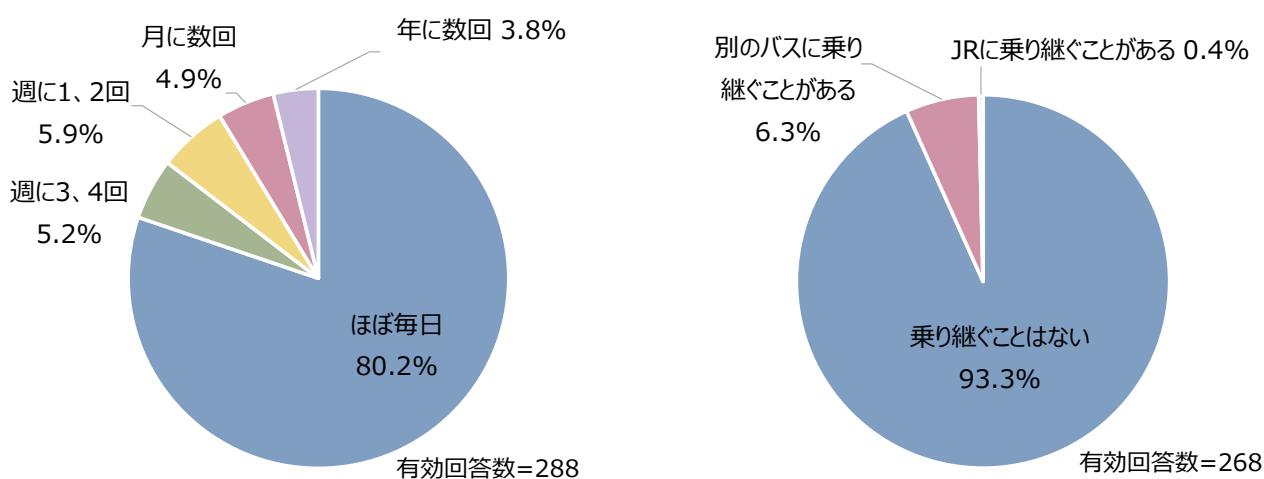


図 2-116 利用頻度・乗継状況（単一回答）

ウ. バスの予約制と公共交通の維持のための提案

バスの予約制については、「分からない」が最も多く約 5 割となっており、「是非導入した方がよい」及び「利用者が少なければ仕方がない」が約 3 割、「使わない」が約 2 割となっています。

公共交通の維持のための提案については、「バスの便数を減らしてでも維持」、「もっときめ細かく運行」を望む声がいずれも約 2 割あります。

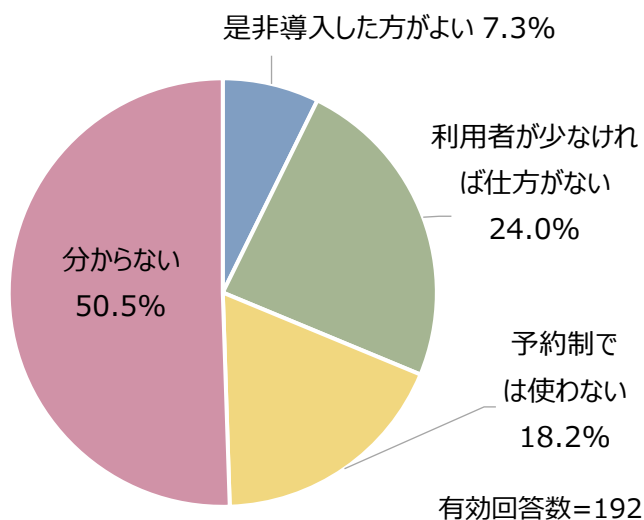


図 2-117 バスの予約制について（単一回答）

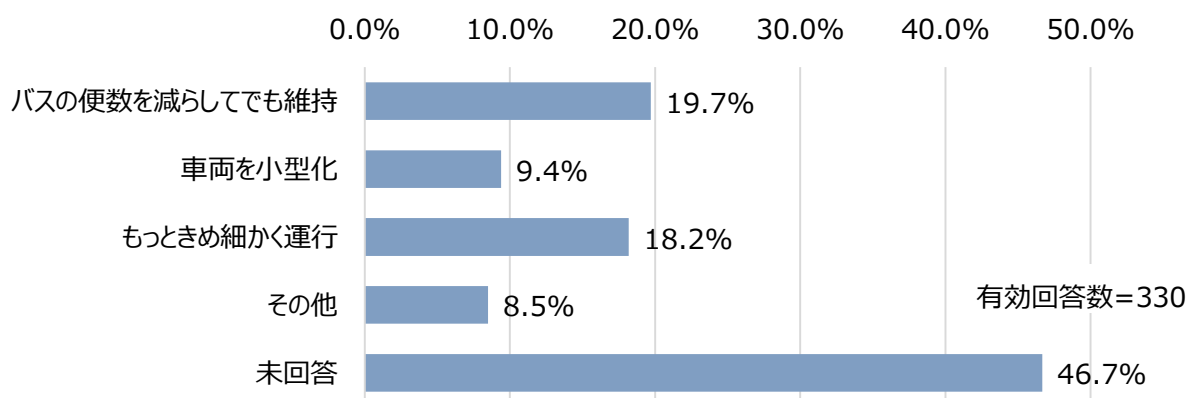


図 2-118 公共交通の維持について（複数回答可）

工. 利用者の要望

利用者の要望については、「運賃を安くして欲しい」、「運行時間帯の変更をして欲しい」がいずれも約 2 割となっています。

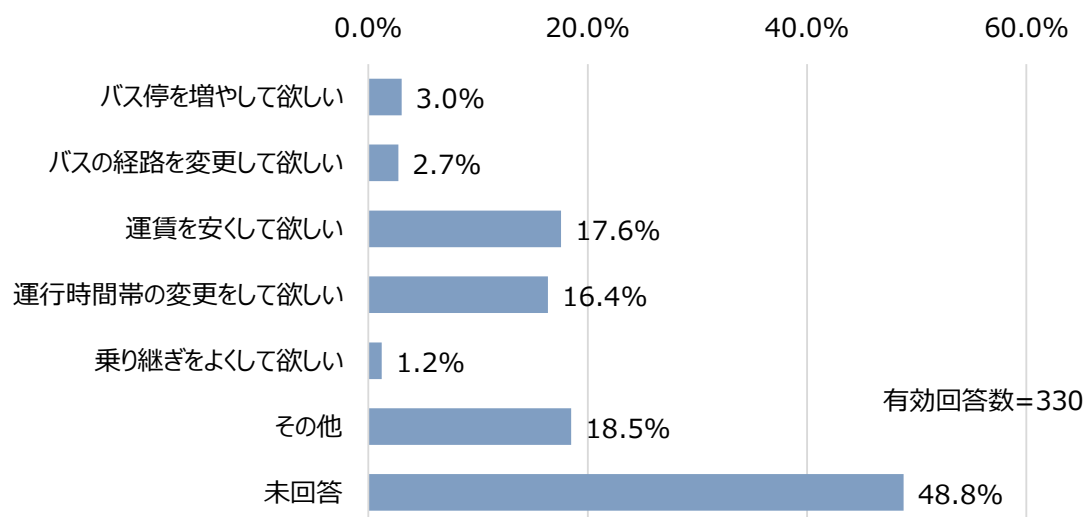


図 2-119 利用者の視点からの要望（複数回答可）

④ 個別路線の利用状況

ア. 小清水線（令和2年10月14日調査）

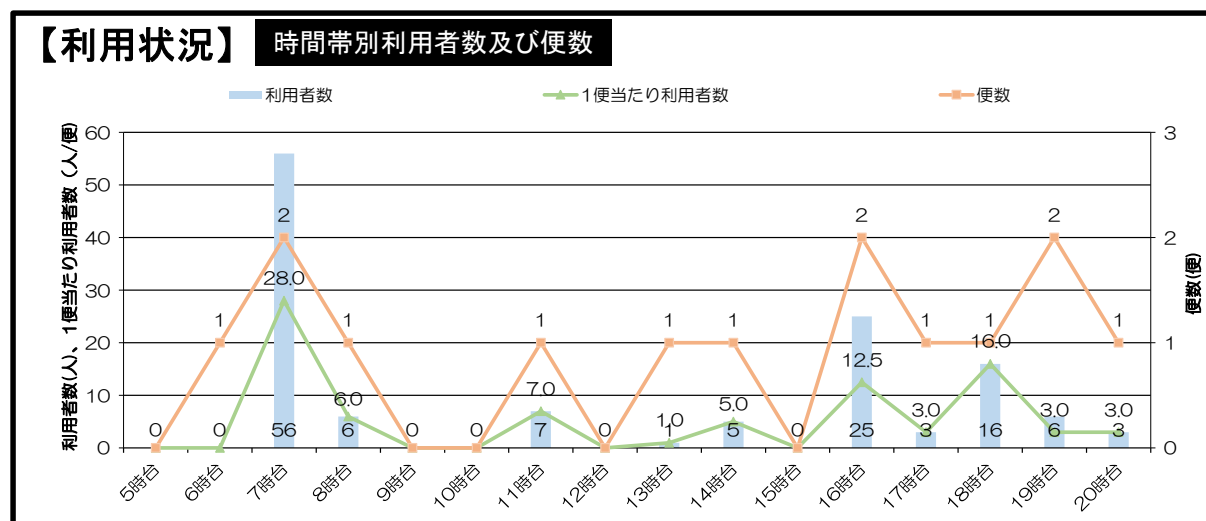


図 2-120 時間帯別利用者数及び便数

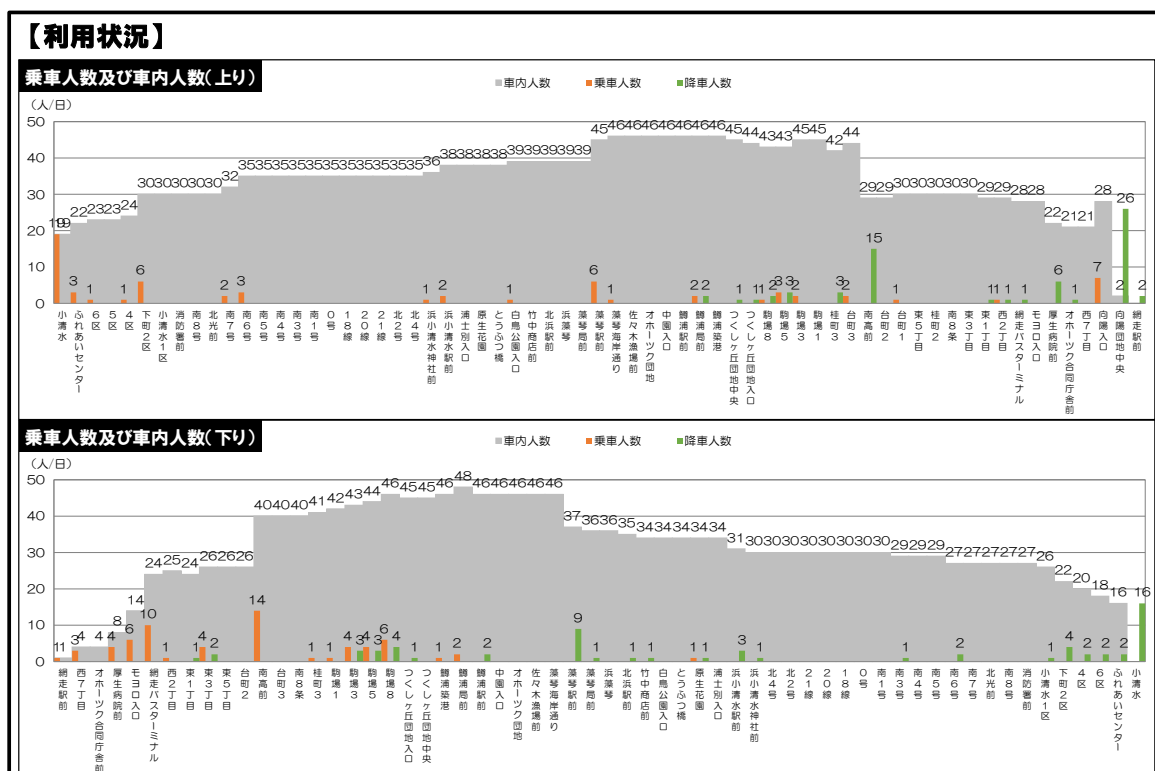


図 2-121 乗車人数及び車内人数

イ. 呼人線（令和2年10月14日調査）

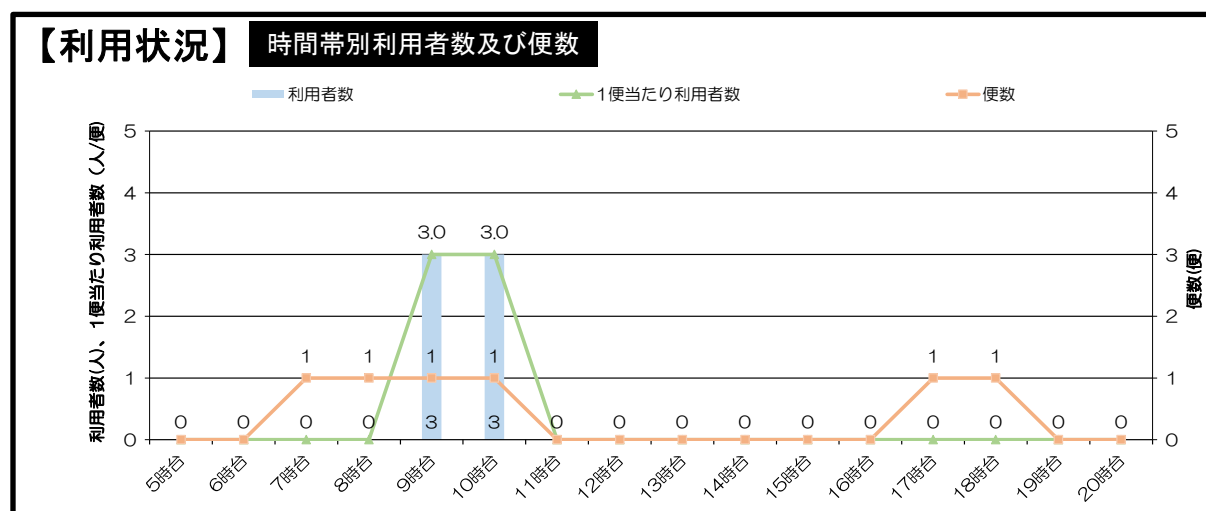


図 2-122 時間帯別利用者数及び便数

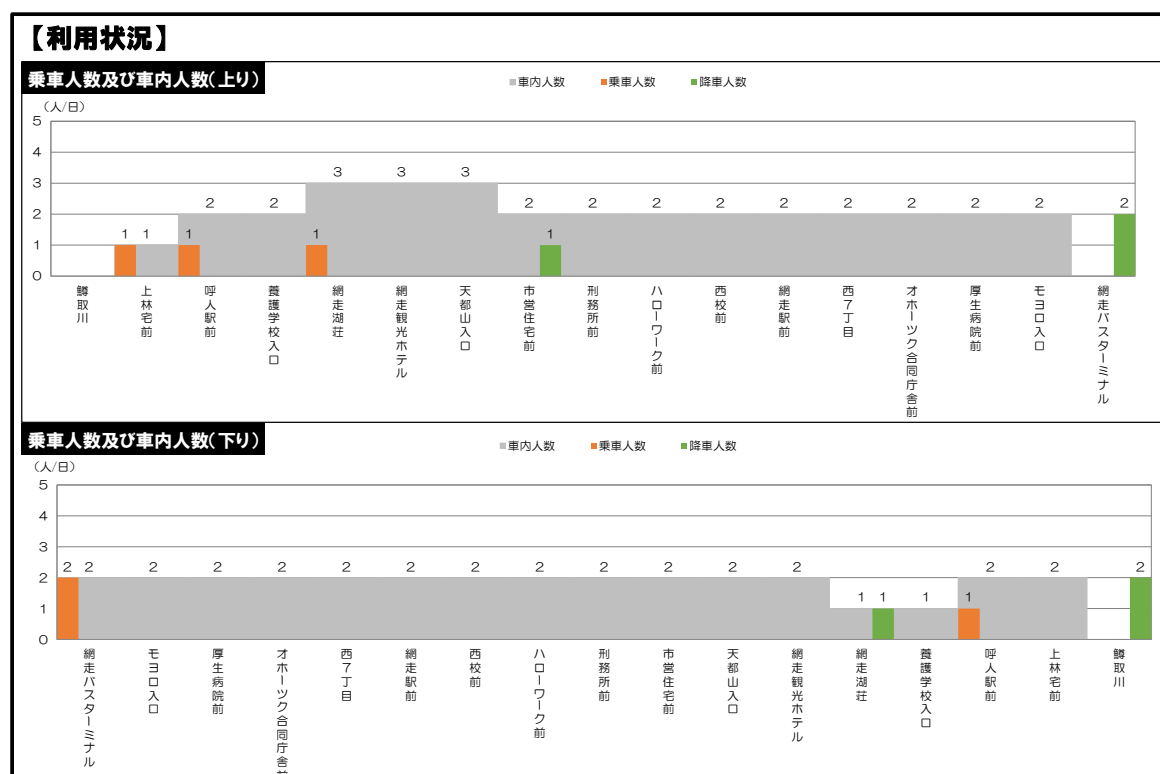


図 2-123 乗車人数及び車内人数

1 はじめに



3 基本理念と基本方針



工. 東藻琴線（令和2年10月14日調査）

【利用状況】 時間帯別利用者数及び便数

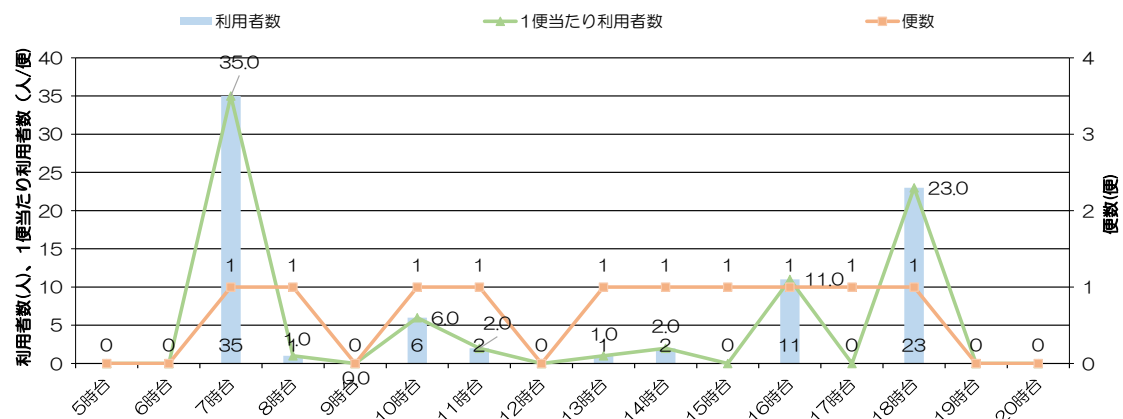
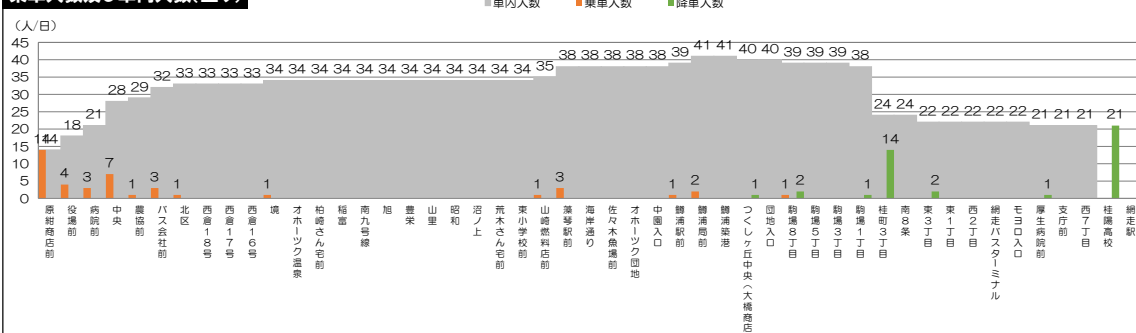


図 2-126 時間帯別利用者数及び便数

【利用状況】

乗車人数及び車内人数(上り)



乗車人数及び車内人数(下り)

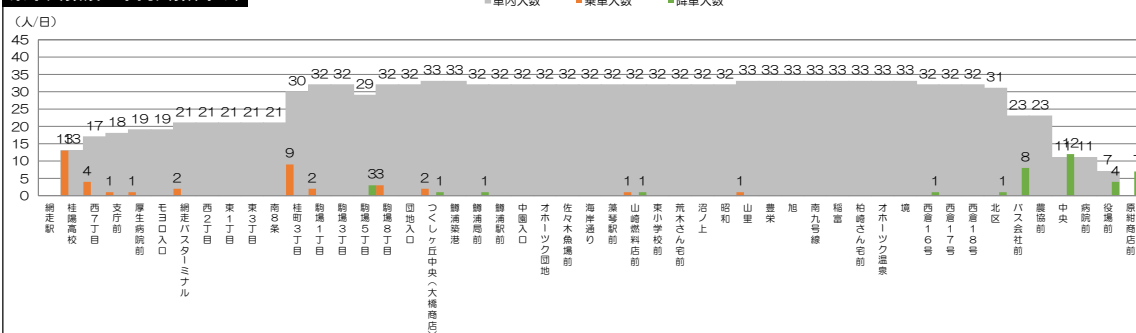


図 2-127 乗車人数及び車内人数

オ. 網走線（斜里）（令和2年10月14日調査）

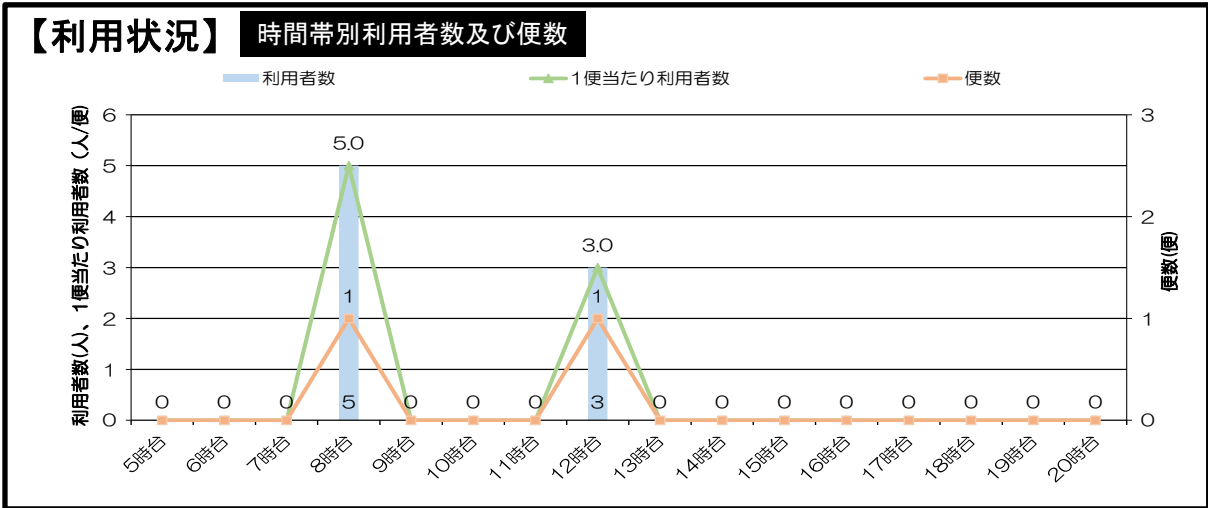


図 2-128 時間帯別利用者数及び便数

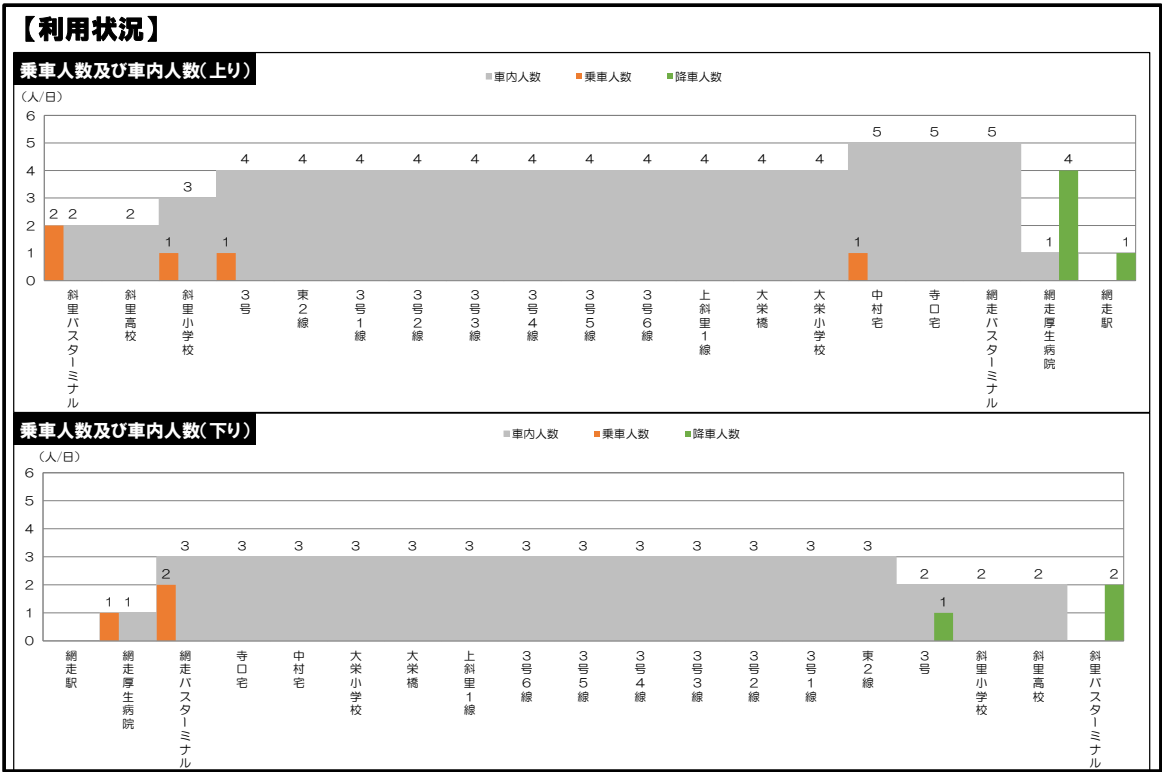


図 2-129 乗車人数及び車内人数

1 はじめに

2 現状と課題

3 基本理念と基本方針

4 計画の目標と進行管理

資料編

2-3-5 患者送迎バス乗降調査及びアンケート結果まとめ

(1) 調査の概要

① 調査目的

患者送迎バスの利用状況やニーズを把握するため、調査を実施しました。

② 対象路線、実施日、利用者

路線名（運行順）	実施日	利用者（人）
能取線（月）	令和2年10月12日	1
中園線（火）	令和2年10月13日	3
嘉多山線（水）	令和2年10月14日	0
浦士別線（木）	令和2年10月15日	2
卯原内線（金）	令和2年10月16日	3
合 計		9

上記5路線について、上り線のみ調査を実施

③ 調査方法

調査対象となるバス1台につき、1名の調査員が乗車し、バス利用者に対してヒアリング調査を実施

④ 調査内容

- ・属性：年代・性別
- ・調査項目：利用路線、利用便、乗車・降車バス停、普段の主な移動手段、利用頻度、乗継状況、バスの予約制、要望など

(2) 調査結果

① 個人属性

ア. 年代と性別

年代は「80 歳代」が約 9 割となっており、利用者 8 名全員が女性でした。

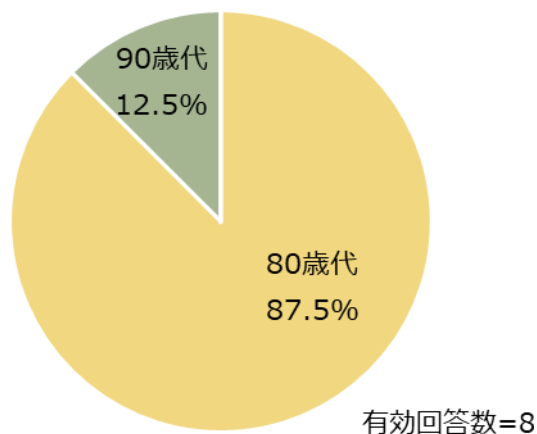


図 2-130 年代（単一回答）

② 調査項目

ア. 普段の移動手段

普段の移動手段は「患者送迎バス」が約 4 割と最も多く、次に「誰かの運転」が約 3 割となっています。

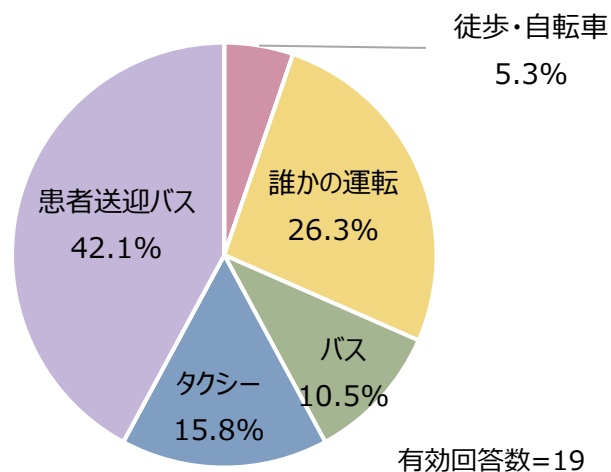


図 2-131 普段の移動手段（複数回答可）

イ. 利用頻度と乗継状況

利用頻度は、「週1回」が最も多く5割、次に「月2回」が約4割となっています。

乗継状況は、約9割が「乗り継ぐことはない」としています。

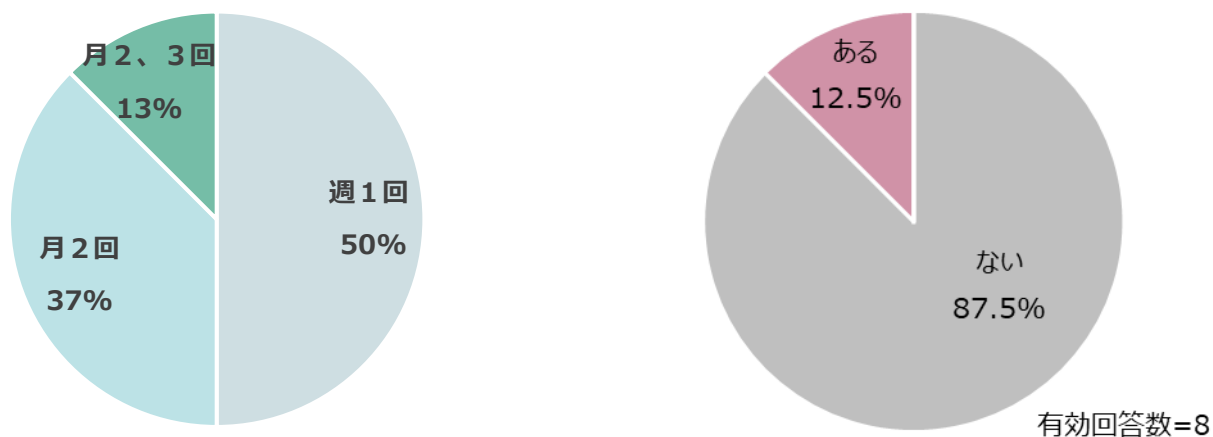


図 2-132 利用頻度・乗継状況（単一回答）

ウ. バスの予約制について

バスの予約制については、「利用者が少なければ仕方ない」が約8割と最も多く、次に「ぜひ導入した方がよい」が約1割となっています。

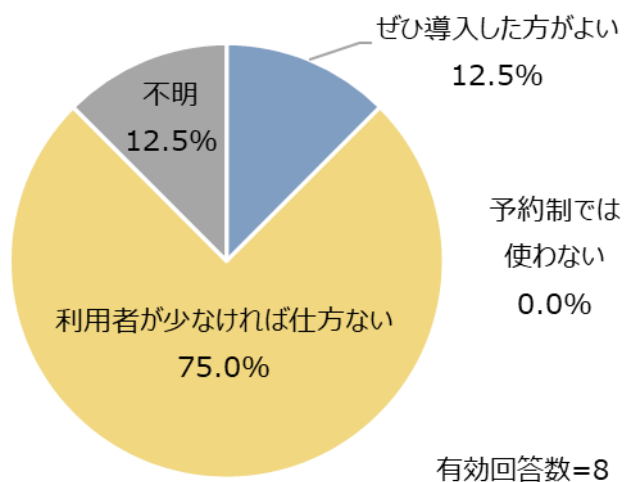


図 2-133 バスの予約制について（単一回答）

エ. 公共交通の維持のための提案

公共交通の維持のためには、3名が「車両を小型化」としています。

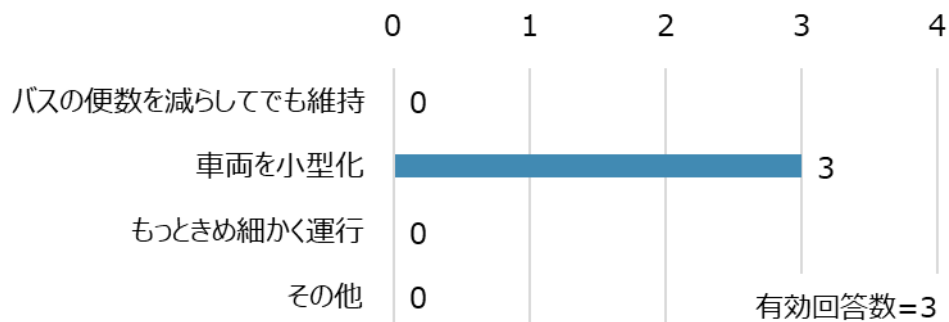


図 2-134 公共交通の維持について（自由回答）

オ. 利用者の要望

利用者の要望は、2名が「運行時間帯の変更をして欲しい」としています。

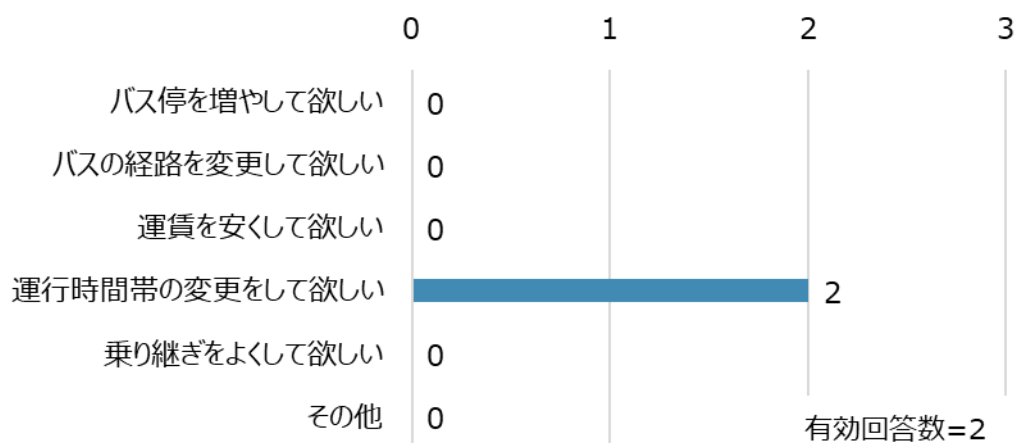


図 2-135 利用者の視点からの要望（自由回答）

カ. 通院先

通院先は、「厚生病院」が最も多く約 3 割となっています。

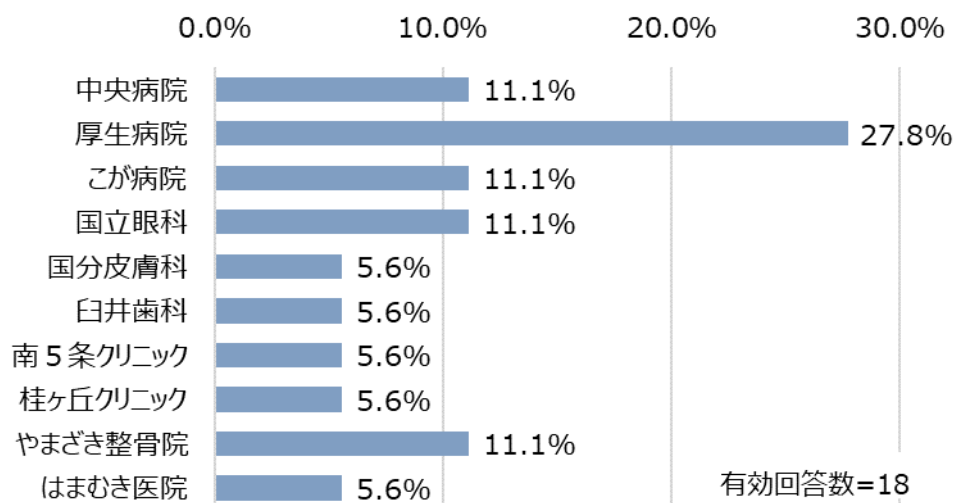


図 2-136 通院先（複数回答可）

キ. 運賃が発生した場合の利用と妥当だと思う運賃

運賃が発生した場合にも「乗車する」が約 9 割となっており、その場合の妥当だと思う運賃は、「200～300 円」が約 4 割、「500 円」が約 3 割、「500～600 円」が約 1 割となっています。

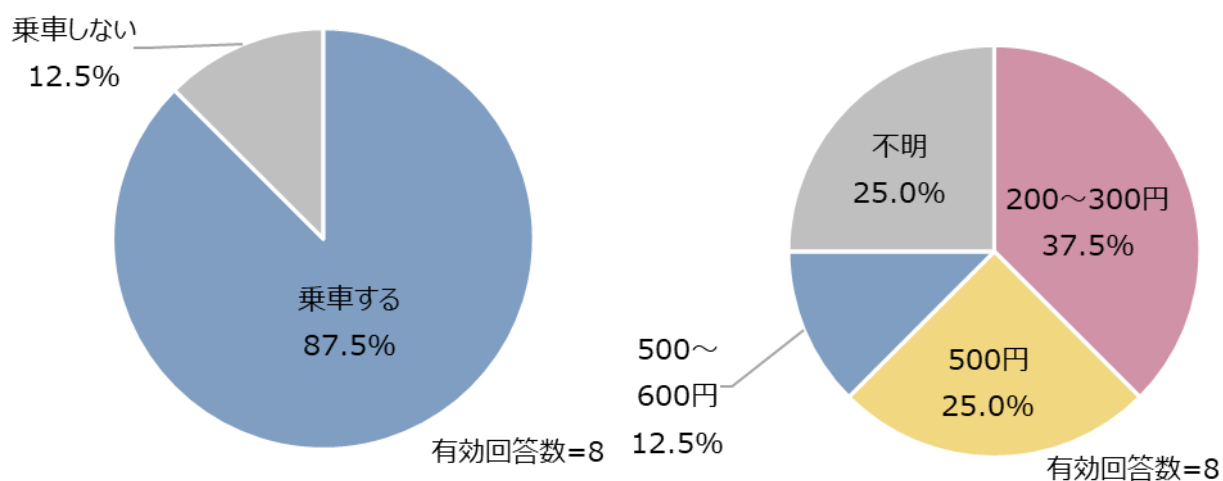


図 2-137 運賃が発生した場合の利用と妥当だと思う運賃（自由回答）

③ 個別路線の利用状況

ア. 能取線（令和2年10月12日、9時20分発上り便調査）

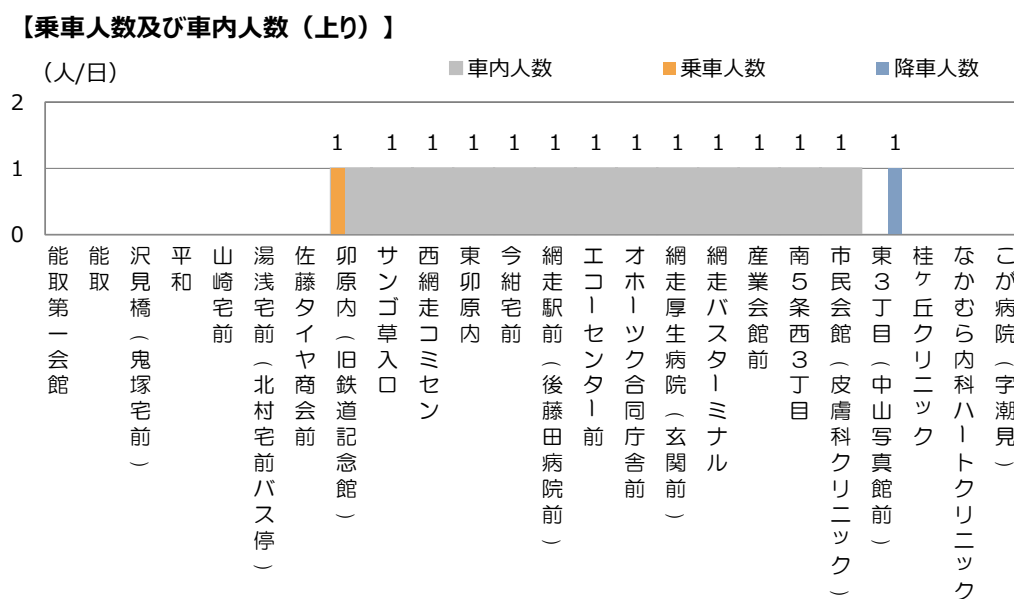


図 2-138 乗車人数及び車内人数

イ. 中園線（令和2年10月13日、上り便9時00分発上り便調査）

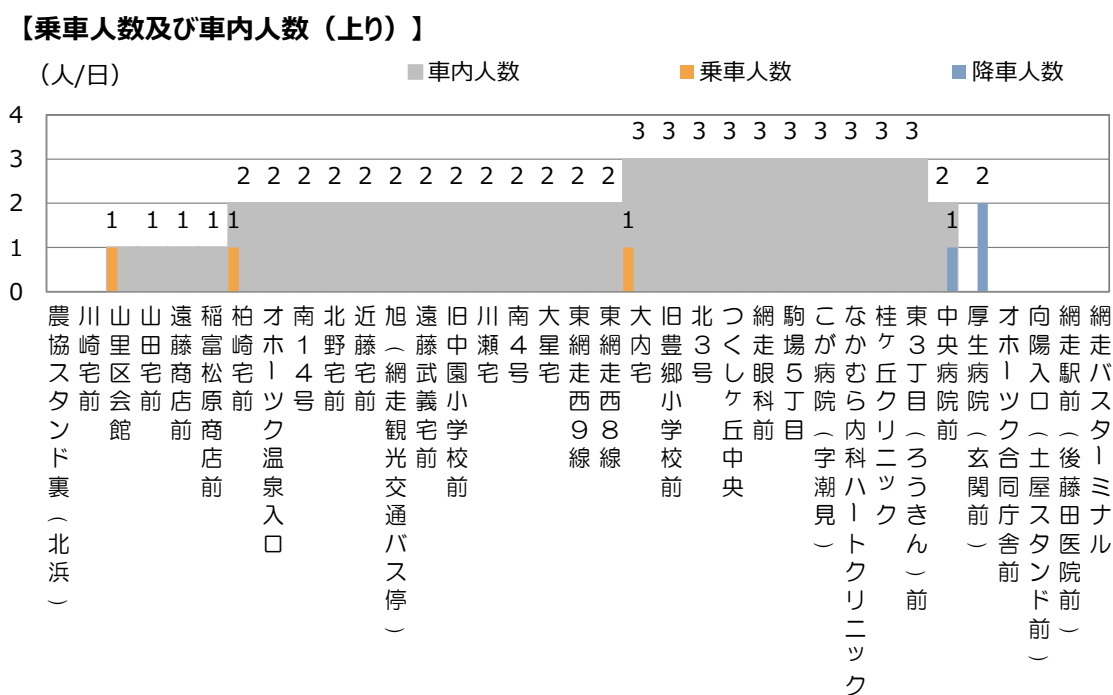


図 2-139 乗車人数及び車内人数

1 はじめに

2 現状と課題

3 基本理念と基本方針

4 計画の目標と進捗管理

資料編

ウ. 嘉多山線（令和2年10月14日、9時20分発上り便調査）

【乗車人数及び車内人数（上り）】

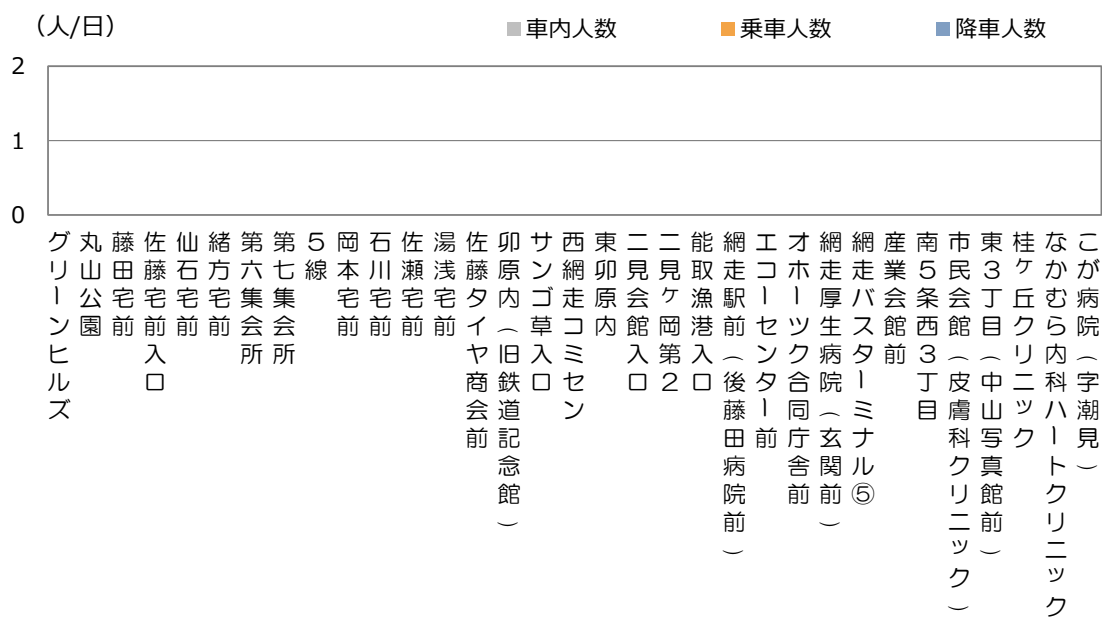


図 2-140 乗車人数及び車内人数

エ. 浦士別線（令和2年10月15日、8時53分発上り便調査）

【乗車人数及び車内人数（上り）】

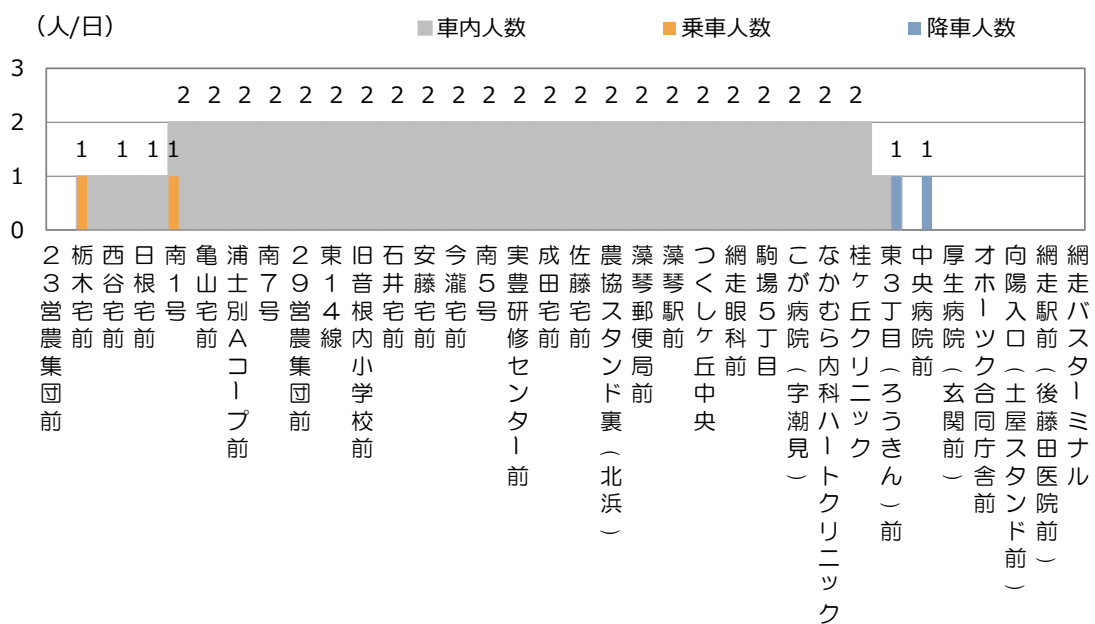


図 2-141 乗車人数及び車内人数

オ. 卯原内線（令和2年10月16日、9時20分発上り便調査）

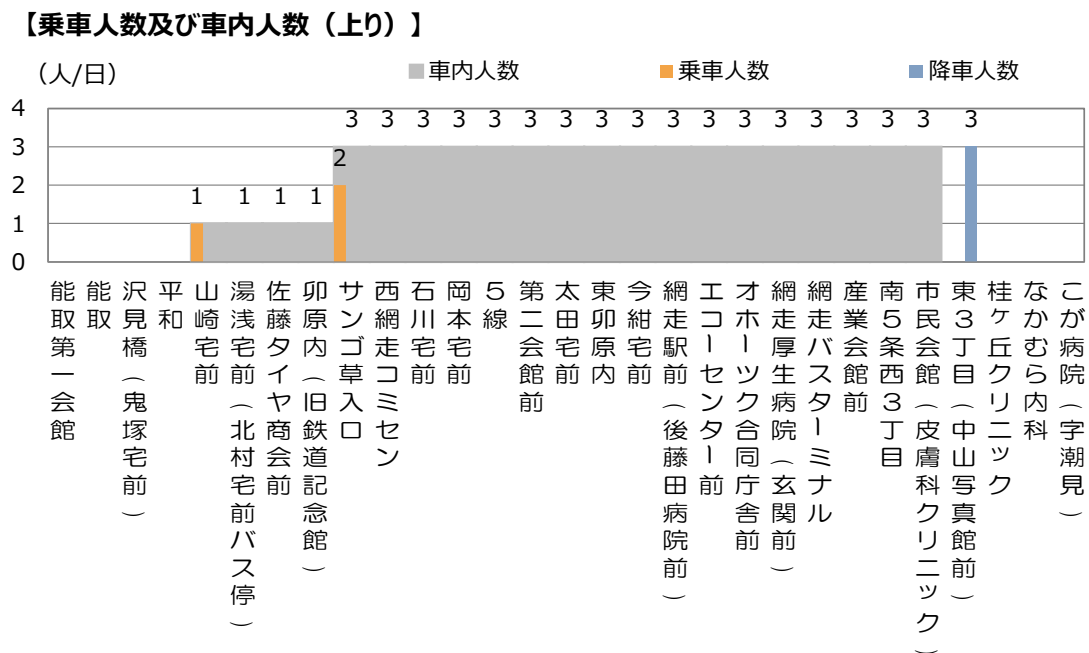


図 2-142 乗車人数及び車内人数

2-4 公共交通の課題整理

公共交通の利用状況、市民アンケート・意見交換会、公共交通事業者ヒアリングなどから、公共交通における課題を次のとおり整理します。

1. 利用の減少

人口減少、少子高齢化の進展、マイカーの普及により、公共交通の利用が減少しています。鉄道では、この40年間で、石北本線と釧網本線の輸送密度は約5分の1に減少し、バスでは、この30年間で輸送人員は約5分の1に減少、タクシーでも輸送人員が減少傾向にあります。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。（図2-5、2-18、2-23、2-34参照）

市民アンケートでは、主な交通手段は自動車であり、「自分が運転」が69.8%、「家族等が運転」が23.4%、合わせて93.2%となっています。また、バス、タクシーを「めったに利用しない」と答えた方は、バスで82.5%、タクシーで80.5%となっています。

一方で、自動車の運転が困難になった場合に、「バスを利用する」が50.4%、「タクシーを利用する」が20.8%、合わせて71.2%の方が公共交通を利用したいとしています。（図2-59、2-61、2-80参照）

また、近年、運転免許を返納する方が増加傾向にありますが、免許のない方は、免許保有者に比べ、外出率が低い傾向にありますので、運転免許返納後も変わらずに外出が可能な公共交通の維持、構築が求められています。（図2-10、2-41参照）

2. 効率的・効果的な公共交通

利用が減少傾向にある中、現在の公共交通網をそのまま維持することは困難と言えます。バスの利用実態調査では、市内路線では朝夕は一定の利用があるものの、10時から14時までの利用は少ない状況が見られるほか、常呂線、小清水線、患者送迎バスなどの郊外線では、利用の少ない状況が続いています。（図2-24、2-25、2-31参照）

市民アンケートでは、「バスの運行間隔や頻度」、「運賃」、「バス停の待合環境」について満足度が低い状況が見られるほか、利用の少ない路線の廃止は、「困る」が約5割、「仕方がない」が約4割、バスの小型化は、「仕方がない」が9割以上、予約制の導入は、「良い」が約4割、「困る」と「わからない」がそれぞれ約3割となっています。（図2-83、2-84、2-86、2-88参照）

また、キャッシュレス決済、バスロケーションシステムについては、若い世代では「利用したい」とする声が多く聴かれますが、年齢が高くなるにつれて「利用しない」、「わからない」とする方が増加傾向にあります。（図2-90～2-93、2-105～2-108参照）

今後、ICTを活用した、公共交通の最適化や、新たなサービスの提供などにより、利便性の向上を図るとともに、スマートフォンを持たない高齢者に向けての対応も求められています。

【用語説明】

OICT：Information and Communication Technology の略称で、「情報通信技術」のことです。

2. 観光利用

近年の宿泊客数は、約 36 万人から約 38 万人の間を増加と減少を繰り返していますが、こうした中でも外国人の宿泊客数は増加を続けており、平成 31 年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により減少に転じましたが、平成 30 年度は過去最高の 4 万 1,591 人となっています。（図 2-11 参照）

また、網走市を訪れる方が、主に利用される交通手段は、飛行機 22.9%、レンタカー 16.8%、貸切バス 15.8%、鉄道 14.7%、都市間・路線バス 7.2%となっています。

今後、公共交通の地域利用の減少が見込まれる中、観光利用の増加を図ることが重要です。

インバウンド対応を念頭に、網走市を訪れるための多様な交通手段を維持、確保しつつ、道内空港の一括民間委託も契機としながら、広域公共交通と市内公共交通の連携を図り、より利便性の高い、ストレスのない効率的な公共交通の構築が求められています。（図 2-13～2-15 参照）

【用語説明】

○インバウンド：訪日外国人客を指す観光用語です。

3. 人材の確保

人口減少、都市圏への人口流出などにより、地方では人手不足が大きな課題となっています。

市内公共交通事業者では、慢性的な人手不足となっており、運転手の平均年齢は、バス事業者では約 50 歳、タクシー事業者では約 62 歳と高齢化が進んでいます。

計画的な人材の確保が急務となっています。（図 2-36、2-37 参照）

4. 新型コロナウイルス感染症の拡大

新型コロナウイルス感染症の拡大は、国内外に大きな影響をもたらしています。

公共交通機関では、政府の緊急事態宣言、北海道の外出自粛要請、休業要請などにより、利用者が大きく減少し、いまなお影響が続いています。

引き続き、感染拡大防止と利用促進の両面から取り組みが必要となっています。

3

基本理念と 基本方針

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

3-1 基本理念と基本方針

課題を踏まえ、基本理念を次のとおりとします。

『みんなで創る地域公共交通の未来』

人口減少、少子高齢化の進展、新型コロナウイルスの感染拡大など、これまでに誰も経験したことのない大変厳しい時代を迎えています。

「今は必要ないが、無くなると困る。」では公共交通は維持できません。

交通事業者や行政のみならず、企業、団体、市民といった地域全体が、公共交通の課題や重要性を認識したうえで、それぞれが今できる行動に取り組みながら、ともに地域公共交通について考え、支え、未来を創出していくことが必要です。

基本理念を基に、基本方針を次のとおり定め、持続可能な公共交通の構築を目指します。

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

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進

今後の人口減少・少子高齢化の進展や公共交通の利用減少のほか、市街地、郊外地などの地域特性を踏まえながら、効率的・効果的な交通事業を推進し、既存資源の有効活用や、交通手段などについて、総合的な検討を進めるとともに、新型コロナウイルス感染防止対策などを推進しながら、誰もが安全・安心に移動ができるよう、地域公共交通の維持、最適化を図ります。

基本方針2 便利で快適な公共交通の推進

新たな移動手段の実証実験や、ICTの活用推進などを通じて、公共交通の効率化を図りながら、広域交通と市内交通、交通事業者と市内事業者など多様な連携の構築により、誰にとっても、便利で快適な地域公共交通を推進します。

基本方針3 観光利用の推進

広域交通、市内交通、観光関連事業者などの連携を図りながら、インバウンド対応や、観光客の受入体制、移動そのものが体験観光となる取り組みなどの推進とともに、公共交通が持つ、安全・安心、定時性、環境負荷などの優位性のPRに努め、観光客の地域公共交通の利用を推進します。

基本方針4 公共交通の担い手の確保

計画的な人材確保を図るために、運転手などの自社養成、女性の活躍、職場環境の向上、インターンシップの積極的な受け入れなどを推進します。

基本方針5 地域が支える公共交通の推進

公共交通の維持には、交通事業者をはじめ、行政、企業、団体、市民といった地域全体の協力が欠かせません。

人の移動がもたらす、医療、教育、商業、観光、交通安全、地域コミュニティ、環境など、多面的な効果なども含め、地域公共交通への理解と関心を深める取り組みを進めながら、地域利用の推進を図ります。

【用語説明】

○インターンシップ : 学生が就業体験を通じて、仕事や企業、社会への理解を深める制度のことです。

5つの基本方針に基づく事業を次のとおり示します。

事業の実施にあたっては、国、道補助金、ふるさと納税制度などの活用により、必要な資金の確保に努めます。

事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進	① JR北海道の維持・存続問題への対応 JR北海道、国、道、沿線自治体のほか、関係機関・団体と連携しながら、JR北海道のアクションプランに基づき、石北線及び釧網線の維持・存続に向けて各取り組みを推進します。 (R5 総括的検証のため、以降は点線)						国、道、市 沿線自治体等 関係団体、JR北海道
	② 効率的・効果的な路線バスとタクシースの検討 効率的・効果的を念頭に、運行回数、区間、時刻、バス停、車両のダウンサイジング化、料金制度などを検討し、必要に応じて、随時、見直します。						

【用語説明】

○ダウンサイジング化 : 本計画では、コストダウンや効率化のためにバスを小型化することを指します。

基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進							事業の概要	R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
③ 交通空白地の解消と手法の検討							■現在のコミュニティバス、乗合タクシーの運行を継続しながら、課題を整理し、他の交通手段なども含めて検討し、最適化を推進します。 ■乗合タクシーの拡充、自家用有償旅客運送など新しい交通手段の可能性を検討します。						市、交通事業者 市民
④ 利用者目線での環境改善（乗降、待合、情報発信など）							利用者の声を大切にし、利用者目線にたった環境改善を推進します。						市、交通事業者 市民
⑤ 郊外線の維持（常呂線、小清水線、東藻琴線）							本市と周辺地域を結ぶ郊外線は、利用状況を踏まえ必要な見直しを進めながら、市内高校への通学などに支障をきたさないよう、維持に努めます						市、交通事業者 高校
⑥ 患者送迎バスの効率化の検討							利用者の減少傾向を踏まえ、デマンド化なども含めた効率的な運行を検討します。						市、交通事業者

事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
⑦ スクールバスの利活用の検討 高校生の混乗は、北浜駅、藻琴駅まで利用し、その後、鉄道を 利用し登校しています。現状、スクールバスは、一定の利用 があり、座席数に余裕がないことから、利用推移を見ながら利 活用の検討を進めます。							市、交通事業者 小中学校
⑧ 運転免許の自主返納後も活発に行動可能な公共交通の構築 「どこバス」実証実験に記載							
⑨ 新型コロナウイルス感染防止対策など安全・安心の推進 「新北海道スタイル」の推進とともに安全対策に努め、公共 交通の安全・安心を推進します。							市、交通事業者 市民

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										
事業の概要					事業主体					
① 「どこバス」(オンデマンドバス) 実証実験 ■新たな移動手段の実証実験に取り組み、公共交通の効率化と便利で快適な交通体系の構築を推進します。(R4 に導入検討のため、以降点線) ■サポート企業・団体制度を検討し、随時、実施します。(病院、店舗での予約サポート、店舗のクーポン提供など) ■スマートフォンを持たない高齢者への対応を図ります。(アナログとデジタル、両面での対応を推進) ■駅、バスターミナル、観光拠点などの連携を図り、シームレス交通と観光利用の検討を推進します。 ② キャッシュレス決済の導入拡大とPR 課題を整理しながら、導入拡大の検討とPR に努めます。					R3	R4	R5	R6	R7	市、交通事業者 病院、企業、関係団体 観光協会、観光事業者 者、JR 北海道
										交通事業者

【用語説明】

○オンデマンドバス

：利用者の予約に応じ運行するバスをいいます。

○シームレス交通

：出発地から目的地までの移動が全体として円滑かつ利便性の高い公共交通を指します。

事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
基本方針2 便利で快適な公共交通の推進 ③ バスロケーションシステムの導入拡大とPR 課題を整理しながら、導入拡大の検討とPRに努めます。							交通事業者
④ 公共交通のユニバーサルデザインの推進 現状の課題を整理し、ユニバーサルデザインを推進します。							市、交通事業者

【用語説明】

○ユニバーサルデザイン : 年齢や障がいの有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、最初から多くの人が利用可能であるようにデザインすることをいいます。

基本方針3 観光利用の推進		事業の概要					事業主体		
		R3	R4	R5	R6	R7			
① 観光客の誘客と公共交通利用の促進	■ 関係機関と連携し女満別空港の利用促進を図ります。						市、関係自治体 交通事業者 観光協会、観光事業者、地域連携 DMO JR 北海道		
	■ ひがし北海道 3 空港（女満別・釧路・帯広）をゲートウェイに各エリアを鉄道、バスで移動する観光について、PR し、利用促進を図ります。								
	■ JR 北海道アクションプランに基づき観光利用を推進します。								
② 案内の多言語化などインバウンド対策の推進	■ 観光 PR における公共交通の情報提供の充実を図ります。						市、交通事業者 観光協会 観光事業者		
	■ 案内の多言語化などインバウンド対策の推進 ホームページ、チラシなどの情報発信の内容、手法などを検証し、「誰にでもわかり易い」を念頭に、多言語化なども含め対策を推進します。								

【用語説明】

ゲートウェイ：本計画では、広域的な地域間を結ぶ玄関口という意味を指します。

事業の概要	R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
③ 体験型観光と公共交通の連携の推進 「オホーツク SEA TO SUMMIT」の取り組みの推進のほか、体験型観光と公共交通の連携について検討します。						市、関係自治体、関係事業者、交通事業者 観光協会、観光事業者、JR北海道
④ 「どこバス」の観光利用の検討（「どこバス」実証実験に記載）						市、交通事業者 観光協会 観光事業者
⑤ 着地型観光交通の利用促進 女満別空港線、施設巡りバス、網走フリーパス、観光貸切ハイヤーなどのPRに努めながら、内容の充実を図り、利用を促進するとともに、他の手段も含めた総合的な検討を推進します。						市、交通事業者 観光協会 観光事業者
⑥ シームレス交通の推進 空港、駅、バスターミナル、観光拠点などの連携を図りながら、MaaSの研究を含め、シームレス交通を推進します。（「どこバス」実証実験にシームレス交通と観光利用の検討を記載）						市、交通事業者 観光協会 観光事業者 JR北海道
⑦ 移動そのものが体験観光となる取り組みの推進 「流水物語号」の取り組みの推進のほか、観光列車の歓迎や、企画などについて検討し、実施します。						市、交通事業者 関係団体、観光協会 観光事業者 JR北海道

事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
基本方針 4 公共交通の担い手の確保	① 運転手の自社養成の推進 運転手の免許取得の支援により、個人負担の軽減を図ります。						市、交通事業者
	② 女性運転手の雇用促進 女性運転手の雇用を促進するため、必要な環境整備を推進します。						市、交通事業者
	③ 職場環境の向上 ソフト・ハード面から、働きやすい職場環境を推進します。						市、交通事業者
	④ インターシッピングや出前授業等への対応 積極的にインターシッピングや出前授業等の受入れを行い、公共交通への理解促進を図ります。						交通事業者 小中学校
	⑤ 採用説明会などへの参加、開催 採用説明会への参加や開催により、人材の確保を図ります。						市、交通事業者

事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体
基本方針5 地域が支える公共交通の推進	① モビリティ・マネジメントの推進 広報誌、ホームページ、イベント時などにおいて、環境や健康の観点から、マイカーから公共交通の利用が選択されるよう理解促進を図ります。						市、交通事業者
	② 公共交通を考える機会の創出 ■ マイレール・マイバス運動の推進により、地域利用を促進します。 ■ 公共交通に関する学校授業での鉄道利用に対して、運賃を助成します。						市、交通事業者 JR 北海道 市、小中学校 JR 北海道

【用語説明】

- モビリティ・マネジメント : 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通を適切に利用）に変化することを促す取り組みのことです。
- マイレール・マイバス運動 : 自ら地域の鉄道やバスを守り育ていく意識を醸成する取り組みのことです。

基本方針5 地域が支える公共交通の推進													
事業の概要		R3	R4	R5	R6	R7	事業主体						
③ 子供たちが公共交通に親しむ機会の創出 ■ 汽車遠足やグループ活動等の鉄道利用に対して、運賃を助成します。 ■ 全道大会に出場するスポーツ少年団に対し遠征に係る貸切バスの経費を助成します。							市、幼稚園等、団体 JR北海道						
							市、スポーツ少年団 交通事業者						
④ 「どこバス」実証実験におけるサポート企業・団体制度の検討（再掲） 「どこバス」実証実験に記載													
⑤ 公共交通に関する賑わいの創出 イベントでの公共交通のPRや、市民団体による流水物語号の運行、観光列車の歓迎などの取り組みを支援します。（観光利用と一部重複）							市、交通事業者 観光協会 観光事業者 関係団体 JR北海道						

3-3 現在の取組状況

基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進

1-1 JR 北海道の維持・存続問題への対応

鉄道の維持存続に向けて、地域住民のマイレール意識の醸成と、観光利用の2つの観点から利用促進に取り組んでいます。

(取り組み例)

- ・子供たちや保護者の皆さんに列車に乗るきっかけや、公共交通について考える機会を提供するため、運賃の助成を行っています。
- ・地域の皆さんに、JR 北海道問題を地域の課題として捉え、関心を持って頂くために、「年に一度は鉄道を利用する」「列車を見たら手を振る」など、それぞれが、今、できる範囲の活動を宣言していただく、取り組みを進めています。
- ・観光利用では、鉄道を利用し市内に宿泊する方を対象に宿泊費を助成しています。



1-2 交通空白地の解消

コミュニティバス西山通線を1日10便、乗合タクシーニツ岩線を1日6便、運行するとともに該当地域の皆さんと意見交換を実施しています。

利用者総数	H29	H30	H31
西山通線	6,738 人	7,880 人	9,096 人
ニツ岩線	132 人	122 人	172 人



1-3 新型コロナウイルス感染防止対策

交通事業者では、従業員のマスク着用や健康管理を徹底しています。

車内の定期的な換気や消毒のほか、バスでは運転席の感染防止対策シートの設置、最前列座席の使用中止など感染症防止対策に取り組んでいます。

「新北海道スタイル」安心宣言

網走バス株式会社は、
新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、
「7つの習慣化」
に取り組めます！

1. 従業員のマスク着用や小まめな手洗いに取り組みます。
2. 従業員の健康管理を徹底します。
・出勤時に検温を実施し、細やかな健康管理を継続しています
3. 車内・施設内の定期的な換気を行います。
・一部車両は常時外気導入モードにて運行し車内を常時換気します
4. 車内・施設内の定期的な消毒・洗浄を行います。
・バス車内は通常清掃に加え、消毒作業を毎日実施しております
5. 人と人との接触機会を減らすことに取り組めます。
・路線バス最前列座席は感染拡大防止のため、使用制限をしております
・バス車内の運転席と客席をビニールシートで遮断しております
・バスターミナル窓口にビニールカーテンを設置しております
6. お客様にも咳エチケットや手洗いを呼びかけます。
・バス車内、待合室ではマスクの着用をお願い申し上げます
7. 店内掲示やホームページなどを活用し、
自社の取組をお客様に積極的にお知らせします。
（感染症対策の可視化（見える化））

網走バス株式会社



基本方針2 便利で快適な公共交通の推進

2-1 「どこバス」の実証実験

持続可能な公共交通の構築を目指し、令和2年8月1日から11月30日まで、午前10時から午後4時までの間、予約制バスの実証実験に取り組みました。

停留所は既存84箇所に、新たに30箇所追加し、計114箇所としました。

料金は1回乗車あたり300円、1ヵ月定期券3,000円も用意しました。



利用状況	8月	9月	10月	11月	計
乗車人数	156人	223人	282人	298人	959人
1日平均	5.03人	7.43人	9.10人	9.93人	7.86人

■「どこバス」利用者の声（利用者61人へ電話アンケートを実施）

- ・「路線バス」より「どこバス」が便利 85.2%
- ・改善してほしいこと

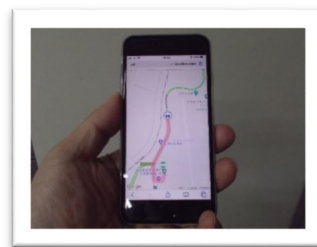
1位 運行エリアの拡大	67.2%	2位 運行時間の拡大	44.2%
3位 予約を簡単に	11.5%	4位 料金を安く	9.8%



住民説明会の様子

2-2 バスロケーションシステム

網走バス(株)では、北見工業大学が開発したアプリケーションを利用し、バスロケーションシステムの実証試験を、女満別空港線、観光施設巡り線、東京農大線で実施しています。



利用者端末

2-3 キャッシュレス決済

事業者	対応状況
網走バス(株)	■ ALIPAY（アリペイ）、d払い 対象路線：女満別空港線、観光施設めぐりバス ■ PayPay（ペイペイ） 対象路線：全線
(株)網走ハイヤー	■ PayPay（ペイペイ）、メルペイ、d払い、auPay
網走北交ハイヤー(株)	■ PayPay（ペイペイ）

3-3 移動そのものが体験観光

流氷物語号は、JR 北海道、市、観光協会、MOT レール倶楽部（市民団体）が連携し、運行され、沿線観光ガイド、オリジナルグッズの車内販売などが行われています。



基本方針4 公共交通の担い手の確保

交通事業者と市の連携により、運転手を目指す方の経済的負担の軽減を図るためバス、タクシー運転手に必要な免許取得に対して支援しています。

また、網走バス(株)では、バス運転体験イベントの開催や合同採用説明会等の参加をしています。



基本方針5 地域が支える公共交通の推進

公共交通に対する理解を深めていただくために、広報活動や子供たちが公共交通に親しむ機会の創出、イベントでのPRに取り組んでいます。



ザ・ロイヤル・エクスプレスの北海道クルーズが運行された際には、MOT レール倶楽部（市民団体）の発案により、「海岸で手を振ろう」イベントを開催し、3日間で、延べ450名の皆様にご参加を頂きました。



4

計画の目標と 進行管理

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

4-1 計画の目標

基本理念「みんなで創る地域公共交通の未来」を実現するため、5つの基本方針に沿った目標をそれぞれ設定し、各事業の取り組みを進め、その進捗状況や達成度を測ります。

基本方針1 地域にとって最適な公共交通の推進	①路線バスの利用者数、②路線バスの満足度、③網走駅の乗車人員 ④公共交通への公的資金投入額の総額、⑤公的資金が投入されている公共交通の収支額 ⑥地域内フィードバックシステムの利用者数
基本方針2 便利で快適な公共交通の推進	①「どこバス」の導入を検討、②「どこバス」実証実験の利用者総数 ③「どこバス」実証実験のサポート事業者数 ④キャッシュレス決済の利用件数
基本方針3 観光利用の推進	①観光客数（市内宿泊者数） ②着地型観光交通の利用者数
基本方針4 公共交通の担い手の確保	①バス・タクシードライバーの自営業者数 ②インターンシップなどの受入者数
基本方針5 地域が支える公共交通の推進	①公共交通を考える授業や汽車遠足などで公共交通を利用した人数 ②公共交通に関するイベントでの参加人数

【用語説明】

○地域内フィードバックシステム：幹線バス系統と接続する支線として運行している地域公共交通のことです。

■ 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進

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。

SUSTAINABLE GOALS
DEVELOPMENT



目標	概要	目標	概要
3 すべての人に健康と福祉を	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。	8 働きがいも経済成長も	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。
9 産業と民間部門の基盤をつくる	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。	11 住み続けられるまちづくりを	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。
12 つくる責任つかう責任	持続可能な生産消費形態を確保する。	13 気候変動に具体的な対策を	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。
17 パートナーシップで目標を達成しよう	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。		

基本方針 1 地域にとって最適な公共交通の推進							
目標	現況	参考	1 年目	2 年目	中間 3 年目	4 年目	目標 5 年目
・ 設定根拠	H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
路線バスの利用者数 ・ H31 利用者数を維持 (網走バス乗降調査)	756,945 人						756,945 人
路線バスの満足度 ・ H31 数値を 10%改善 (市民アンケートの、「満足」と「やや満足」を合算した割合)	19.6%				アンケート実施		30.0%
網走駅の乗車人員 ・ H31 利用者数を維持 (JR 北海道調査)	315 人/日						315 人/日
公共交通への公的資金投入額の総額 ・ H31 投入額を維持 (常呂線、小清水線、東藻琴線)	72,801 千円						72,801 千円
公的資金が投入されている公共交通の収支額 ・ H31 収支額を維持 (常呂線、小清水線、東藻琴線)	△16,562 千円						△16,562 千円

1 はじめに

2 現状と課題

3 基本理念と
基本方針4 計画の目標と
進行管理

資料編

目標		現況	参考	1 年目	2 年目	中間 3 年目	4 年目	目標 5 年目
・設定根拠 地域内ライダー系統の利用者数 ・H31 利用者数を維持 (西山通線)	目標	H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
		9,096 人	7,348 人					9,096 人
関連する SDGs		3 すべての人に健康と福祉を 8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を						

基本方針 1 地域にとって最適な公共交通の推進

目標		現況	参考	1年目	2年目	中間 3年目	4年目	目標 5年目
目標 ・設定根拠 「どこバス」の導入を検討 (オンデマンドバス) 「どこバス」実証実験の利用者 総数 ・R2実績の4倍 「どこバス」実証実験のサポ- ト事業者数 キャッシュレス決済の利用件 数 ・H31実績を通年ベースに置 換えて維持(タクシーR1.10 から導入) 関連するSDGs	目標	H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
	企画検討	実証実験			導入検討			
			959人		(目標) 4,000人			
					(目標) 10社			
		2,929件						5,857件
		3 すべての人に健康と福祉を 8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を 17 パートナリシップで目標を達成しよう						

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							
目標	現状	参考	1 年目	2 年目	中間 3 年目	4 年目	目標 5 年目
・設定根拠	H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
	観光客数（市内宿泊者数） ・市観光振興計画目標（R5）と同値	338,100 人		（目標） 460,000 人			460,000 人
着地型観光交通の利用者数 ・H31 利用者数を維持 （観光客向け企画バス及び観光貸切ハイヤー利用者の合計）	57,362 人						57,362 人
関連する SDGs	8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 12 つくる責任 つかう責任 17 パートナリプで目標を達成しよう						

基本方針4 公共交通の担い手の確保							
目標 ・設定根拠	現況	参考	1年目 R3(2021)	2年目 R4(2022)	中間 3年目 R5(2023)	4年目 R6(2024)	目標 5年目 R7(2025)
バス・タクシー運転手の自社養成者数 ・H31支援者数を維持 (免許取得の支援者数)	H31(2019) 6人	R2(2020)					
インターンシップなどの受入者数 (バス、タクシー)	0人						5人
関連するSDGs	8 働きがいも 経済成長も 9 産業と技術革新の 基盤をつくろう 11 住み続けられる まちづくりを						

1 はじめに

2 現状と課題

3 基本理念と
基本方針4 計画の目標と
進行管理

資料編

目標		現況	参考	1年目	2年目	中間 3年目	4年目	目標 5年目
目標 ・設定根拠		H31(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
	公共交通を考える授業や汽車遠足などで公共交通を利用した人数 ・H31 利用者数を維持 （市の助成制度利用者数）	812人	休止					812人
	公共交通に関するイベントでの参加人数 ・H31 参加人数を維持 （七福神まつり）	600人	休止					600人
関連するSDGs		11 住み続けられるまちづくりを 12 つくる責任 つかう責任 13 気候変動に 具体的な対策を 17 パートナーシップで 目標を達成しよう						

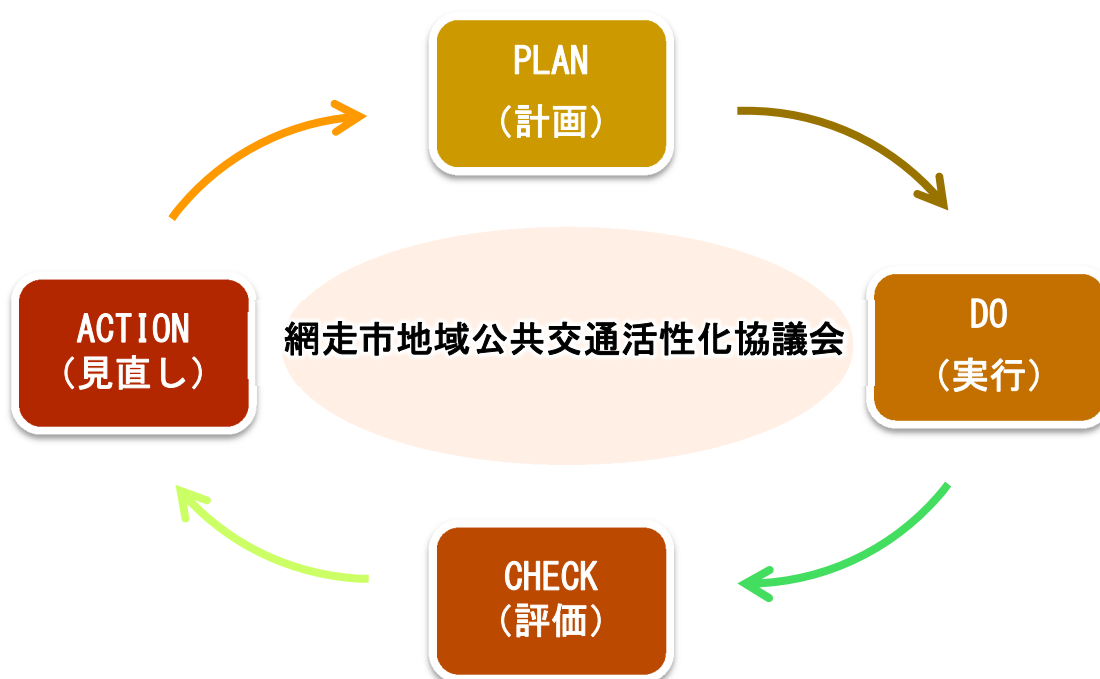
基本方針5 地域が支える公共交通の推進

4-2 計画の進行管理

本計画は、行政、交通事業者、市民団体等で構成される「網走市地域公共交通活性化協議会」において、PDCA サイクルにより、毎年、3-2 に定める各事業の進捗状況、4-1 に定める目標の達成状況などを確認し、事業効果や手段の妥当性について評価、検証し、必要に応じて見直しを行います。

また、計画期間の終了後は、計画全体について総括的な検証を行うものとします。

なお、評価、検証にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮するものとします。



【用語説明】

OPDCA サイクル：

Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)によって、業務を継続的に改善していく手法のことです。

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

資料編

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進行管理

資料編

資 1 計画策定の経過

平成 31 年度	※（ ）は参加者数 ■網走市地域公共交通活性化協議会等 6月28日：協議会(令和元年第2回) (23名) ・公共交通網形成計画の概要、公共交通の現状について 11月20日：幹事会(令和元年第1回) (20名) ・市民アンケートの調査結果について ・市民意見交換会(郊外地区)の結果について ・路線バスの現状について ・デマンド交通について 1月21日：協議会(令和2年第1回) (25名) ・市民アンケートの調査結果について ・市民意見交換会(郊外地区)の結果について ・JR北海道の現状について ・路線バスの現状について ■市民意見交換会(郊外地区等)(計68名) 7月 9日：呼人町内会(6名) 7月10日：大曲町内会(8名) 7月11日：西部地区(二見ヶ岡、嘉多山、卯原内、平和、能取)(16名) 9月25日：錦町町内会(5名) 11月27日：東部地区(東網走、豊郷、中園、藻琴、昭和、山里、稲富、鱒浦)(17名) 12月 3日：南部地区(北浜、丸万、実豊、娜寄、音根内、栄、浦士別、清浦)(16名) ■市民アンケート調査 10月4日：路線バス運行地区(市街地)にお住まいの13歳以上の方2,000人に対しアンケート調査を実施、回答数841票、回収率42.1%

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

※（ ）は参加者数

■網走市地域公共交通活性化協議会等

4月24日：協議会(令和2年第2回) (書面協議)

- ・地域公共交通計画策定業務の内容について
- ・オンデマンドバス運行実証実験について

6月26日：協議会(令和2年第3回) (25名)

- ・地域公共交通計画策定に係る予算、スケジュールについて
- ・オンデマンドバス運行実証実験について

10月30日：検討部会(令和2年第1回) (交通事業者3名)

- ・公共交通の課題整理

11月20日：検討部会(令和2年第2回)

- (北見運輸支局、オホーツク振興局、交通事業者 5名)
- ・計画素案の検討

11月25日：庁内検討会議(令和2年第1回) (関係8課)

- ・計画素案の検討

12月18日：協議会(令和2年第4回) (22名)

- ・計画素案の検討

1月13日：検討部会(令和3年第1回)

- (北見運輸支局、オホーツク振興局、交通事業者 6名)
- ・計画案の検討

1月21日：協議会(令和3年第1回) (書面協議)

- ・計画案の決定

2月1日～24日：計画案のパブリックコメント(意見公募)の実施

3月23日：協議会(令和3年第2回) (22名)

- ・オンデマンドバス運行実証実験について
- ・計画案への意見募集の結果について

令和2年度

※（ ）は参加者数

■市民意見交換会（どこバス説明会に合わせて実施）（計 289 名）

7 月 14 日：駒場中央悠々会（19 名）
7 月 16 日：羽衣町内会館（6 名）
7 月 17 日：駒場住民センター（6 名）
7 月 17 日：南コミュニティセンター（18 名）
7 月 21 日：潮見コミュニティセンター（21 名）
7 月 20 日：潮見老人クラブ（45 名）
7 月 30 日：八潮寿友クラブ（8 名）
8 月 3 日：つくし丘泉寿会（9 名）
8 月 10 日：駒場北 3・4 老人クラブ（15 名）
8 月 21 日：眺洋長寿会（10 名）
9 月 23 日：ふれあい水曜会（21 名）
9 月 24 日：ふれあいの家くるみ（36 名）
9 月 25 日：なでしこふれあい会（10 名）
9 月 28 日：ふれあいの家すまいる（19 名）
9 月 28 日：錦町町内会、鉄南地区連合町内会（13 名）
10 月 6 日：町内会連合会（15 名）
10 月 6 日：つくし地区高齢者を支える会（18 名）

■「どこバス」実証実験

8 月 1 日～11 月 30 日：オンデマンドバスの実証実験、利用者数 959 名

■大学生・高校生アンケート調査

新型コロナウイルス感染症拡大に伴いワークショップから、アンケート調査に変更
10 月 14 日：東京農業大学の学生を対象に Web アンケートを実施、回答数 88 票
11 月 4 日：網走桂陽高校の生徒を対象にアンケートを実施、回答数 60 票

■郊外線及び患者送迎バス乗降・アンケート調査

10 月 12 日～10 月 16 日：郊外 6 路線及び患者送迎バスの乗降・アンケート調査
を実施
回答数 184 票

資 2 網走市地域公共交通活性化協議会委員

網走市地域公共交通活性化協議会委員

区分	所属	役職	氏名
網走市	網走市	副市長	川田 昌弘
関係機関	国土交通省北海道運輸局	首席運輸企画専門官	久保田 一好
	北海道オホーツク総合振興局	地域政策課主幹	高橋 央明
	日本私鉄総連北海道地方労働組合	執行委員長	中村 貴久
	網走商工会議所	専務理事	白濱 敏
	網走中央商店街振興組合	理事長	田中 雄一
道路管理者	国土交通省北海道開発局	道路計画課長	阿部 英樹
	国土交通省北海道開発局	網走道路事務所長	佐藤 秀史
	北海道オホーツク総合振興局	地域調整課長	青柳 充保
	網走市建設港湾部	部長	吉田 憲弘
公安委員会	北海道北見方面網走警察署	交通課長	東山 貴志
公共交通事業者	網走バス株式会社	総務部長	佐藤 忠義
	網走観光交通株式会社	総務部長	成田 裕行
	株式会社網走ハイヤー	取締役総務部長	小野 洋一
	網走北交ハイヤー株式会社	代表取締役	長岡 修一
	北海道旅客鉄道株式会社網走駅	駅長	大久保 恵一
住民・利用者	網走市町内会連合会	副会長	山下 一夫
	網走市老人クラブ連合会	会長	磯江 良三
	網走市校長会	会長	藪下 一己
	地域生活路線バス友の会	代表	千葉 美栄子
	一般社団法人 網走市観光協会	会長	小澤 友基隆
学識経験者	札幌大学	名誉教授	千葉 博正
網走市	網走市市民環境部	部長	酒井 博明
	網走市健康福祉部	部長	桶屋 盛樹
	網走市教育委員会学校教育部	部長	林 幸一
	網走市観光商工部	部長	田口 徹

資 3 用語説明

あ行

ICT

Information and Communication Technology の略称で、「情報通信技術」のことです。

インターンシップ

学生が就業体験を通じて、仕事や企業、社会への理解を深める制度のことです。

インバウンド

訪日外国人客を指す観光用語です。

オンデマンドバス

利用者の予約に応じ運行するバスをいいます。

か行

キャッシュレス決済

現金を使わない決済方法で、カード型、QR コードを読み取るスマートフォン型などの方法があります。

コミュニティバス

交通空白地域、不便地域の解消を図るため、市町村が主体的に運行するバスのことです。

ゲートウェイ

本計画では、広域的な地域間を結ぶ玄関口という意味を指します。

1

はじめに

2

現状と課題

3

基本理念と
基本方針

4

計画の目標と
進捗管理

資料編

さ行

シームレス交通

出発地から目的地までの移動が全体として円滑かつ利便性の高い公共交通を指します。

自家用有償旅客運送

バス、タクシーによるサービスが提供されない地域において、地域の関係者の合意に基づき、国の登録を受けて、自家用自動車を使用して、有償で旅客を運送する制度です。

た行

ダウンサイジング化

本計画では、コストダウンや効率化のためにバスを小型化することを指します。

地域内フィーダー系統

幹線バス系統と接続する支線として運行している地域公共交通のことです。

な行

乗合タクシー

乗車定員 11 人未満のタクシー車両を用い、定時定路線又は予約に基づき、不特定の乗客を輸送するタクシーのことです。

は行

バスロケーションシステム

GPS によりバスの位置情報を取得し、バスの定時運行に役立てるシステムで、利用者はバスの現在位置を知ることができます。

PDCA サイクル

Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)によって、業務を継続的に改善していく手法のことです。

ま行

MaaS（マース）

Mobility as a Service の略称で、本計画では、複数の公共交通やその他のサービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指します。

マイレール・マイバス運動

自ら地域の鉄道やバスを守り育てていく意識を醸成する取り組みのことです。

モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通を適切に利用）に変化することを促す取り組みのことです。

や行

輸送密度

本計画では、JR 北海道における、旅客営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員を指します。

ユニバーサルデザイン

年齢や障がいの有無、体格、性別、国籍などにかかわらず、できるだけ多くの人にわかりやすく、最初から多くの人が利用可能であるようにデザインすることをいいます。

網走市地域公共交通計画

令和3年3月

編集・発行

網走市観光商工部商工労働課

〒093-8555 網走市南6条東4丁目

☎ (0152) 44-6111

