

美 幌 町

地域公共交通計画



2022 年（令和 4 年）1 月策定
2023 年（令和 5 年）6 月改定

目 次

はじめに	1
経緯と取り組み	1
第1章 計画概要	2
1－1 背景及び目的	2
1－2 計画期間	3
1－3 本計画の位置づけ	3
1－4 計画の区域	4
1－5 美幌町の位置・広域図	5
第2章 まちづくりの方向性	6
2－1 関係法規	6
2－2 上位・関連計画	9
第3章 地域の現状	11
3－1 人口動向	11
3－2 自家用車の保有状況	14
3－3 高齢者等運転免許自主返納者数	15
3－4 道路網	16
3－5 公共施設等の配置図	18
3－6 医療機関の配置図	19
3－7 主な商業施設等の配置図	20
第4章 公共交通の現状	21
4－1 概況	21
第5章 課題の整理	31
5－1 J Rとの接続状況	31
5－2 バス乗降調査	34
5－3 市街地交通の課題	40
第6章 調査等の取り組み	42
6－1 アンケート調査	42
6－2 自治会との意見交換等	88
6－3 議会総務文教厚生常任委員会による調査及び報告	97
第7章 地域公共交通計画	101
7－1 基本理念	101
7－2 目指すべき基本目標・将来像	102
7－3 計画の目標	103
7－4 収支（資金の確保）	110
7－5 目標達成のための施策及び事業	114
7－6 計画の進行管理	135
7－7 計画の達成状況の評価	138

☆ワンポイント

地域間幹線系統とは	23
地域内フィーダー系統とは	24
デマンドとは.....	28
地域公共交通確保維持事業とは	29
まちづくりミーティングとは.....	41
モビリティマネジメントとは.....	96
サブスクリプションとは.....	133

はじめに

経緯と取り組み

路線バスをはじめとする公共交通は、通勤や通学、買い物や通院など住民生活に欠くことのできないものですが、自家用自動車の普及や道路網の整備とともに、人口減少なども相まって、利用は低迷しています。

このままの状況が続けば、減便や路線の廃止など、市民生活に必要な公共交通を確保することが難しくなると懸念されています。

本町では、人口が減少しているにもかかわらず、高齢者人口が増加しており、自家用自動車を運転しない住民の移動手段として、公共交通機関は、いま以上に重要な役割を担っていくものと考えています。

そのため、地域において持続可能な公共交通システムを構築することが喫緊の課題となっています。

本町では、平成21年3月に「美幌町地域公共交通総合連携計画（平成21年度～平成25年度）」を策定し、人口減少や自家用自動車の普及を見据えた公共交通のあり方、持続可能な公共交通体系の構築を目標に実証運行などに取り組み、平成26年度から本格運行へと移行してきました。

しかし、この10年を検証すると、利用状況が低迷、いくつかの課題も見受けられるようになってまいりました。

一方、国においては「交通政策基本法」を制定するとともに「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正し、持続可能な地域公共交通網の形成に資するため、地域公共交通計画の作成が努力目標と規定されたところであります。

このため、こうした法改正の趣旨を十分に踏まえ、将来を見据えて、まちづくりと一体となった公共交通網の構築を目指し、本計画の策定に取り組むものです。

第1章 計画概要

1-1 背景及び目的

美幌町は、北海道の東部、オホーツク管内のほぼ中央に位置し、恵まれた自然資源に国道4本が縦横断しており、道東の交通の要衝とされています。

総面積は438.41km²、東に藻琴山（標高999.6m）をはじめ、高い山並みがありますが、そのほかは200～300mの台地が西北に傾斜し、町の中央部を北流する河川の両岸には肥沃な平地が帯状に広がっています。

気象は、オホーツク海沿岸と北見内陸地帯の中間に位置することから、オホーツク海流、海霧、流氷の影響を受け、冬はマイナス20度前後、夏は30度前後と寒暖の差が大きくなっています。

降水量は過去30年間で平均800mm弱と少なく、国内でも有数の日照率の高さを誇っています。

主な産業は農業、耕地面積は1万haを超え、小麦、てん菜、馬鈴しょ、玉ねぎなどが主に生産され、また、アスパラガスは、ハウス立茎及び伏せこみ栽培によって国内産が枯渇する端境期での出荷を可能としています。

さらに、森林は、行政区域面積の62%にあたる2万7千haを占めており、人工林のうち、約79%がカラマツとなっています。

有数の森林資源を地域の活性化に役立てようと、世界基準であるFSC®森林認証を取得し、木材の高付加価値化、ブランド化を図っています。

近年、人口減少や高齢化が進む中、中心から半径2km圏内に8割以上の住民が居住するコンパクトシティの利点を生かし、市街地域の大部分を走行する循環バス路線によって、お年寄りなど交通弱者に対する公共交通を運行してきましたが、乗客の伸び悩みなどもあり、現在の公共交通を維持するための費用負担も年々増加しているため、乗車率の向上と財源確保が課題となっています。

このため、美幌町地域公共交通計画は、現行の循環バスをはじめとした公共交通の課題、問題点を洗い出し、利用者ニーズを把握するとともに、地域住民等による意見を踏まえながら、町内公共施設、商業施設などに対するアクセスの向上を図り、広く利用促進を目指して策定します。

また、地域公共交通活性化協議会等の意見交換などを通して、公共交通を絡めたまちづくりの推進に努めてまいります。

1-2 計画期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
計画期間					

図 計画期間

1-3 本計画の位置づけ

本計画は、関連法規や上位計画、関連計画との整合性や連携を図った内容とし、本町の地域公共交通網の方向性を示す計画として、策定するものです。

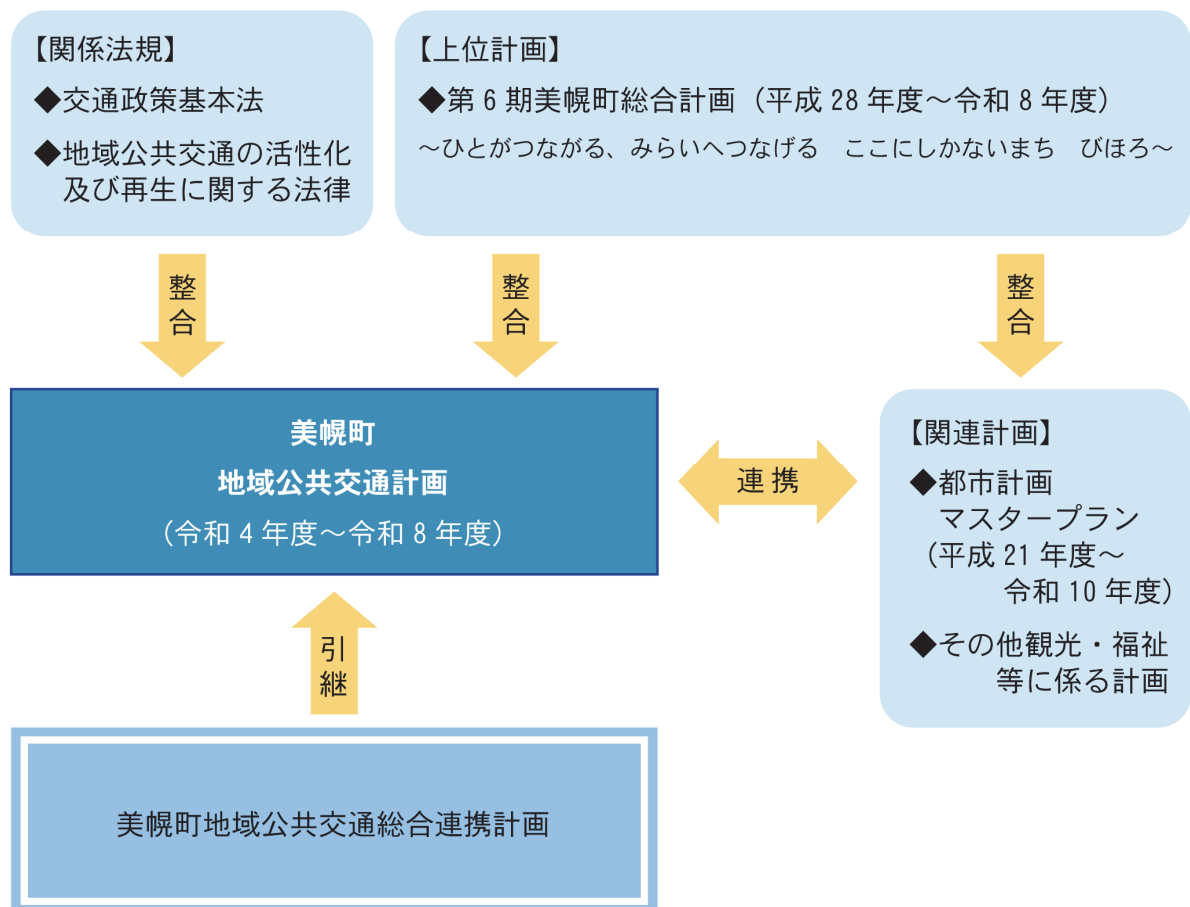


図 計画の位置づけ

1－4 計画の区域

本計画は、美幌町全域を計画区域とします。

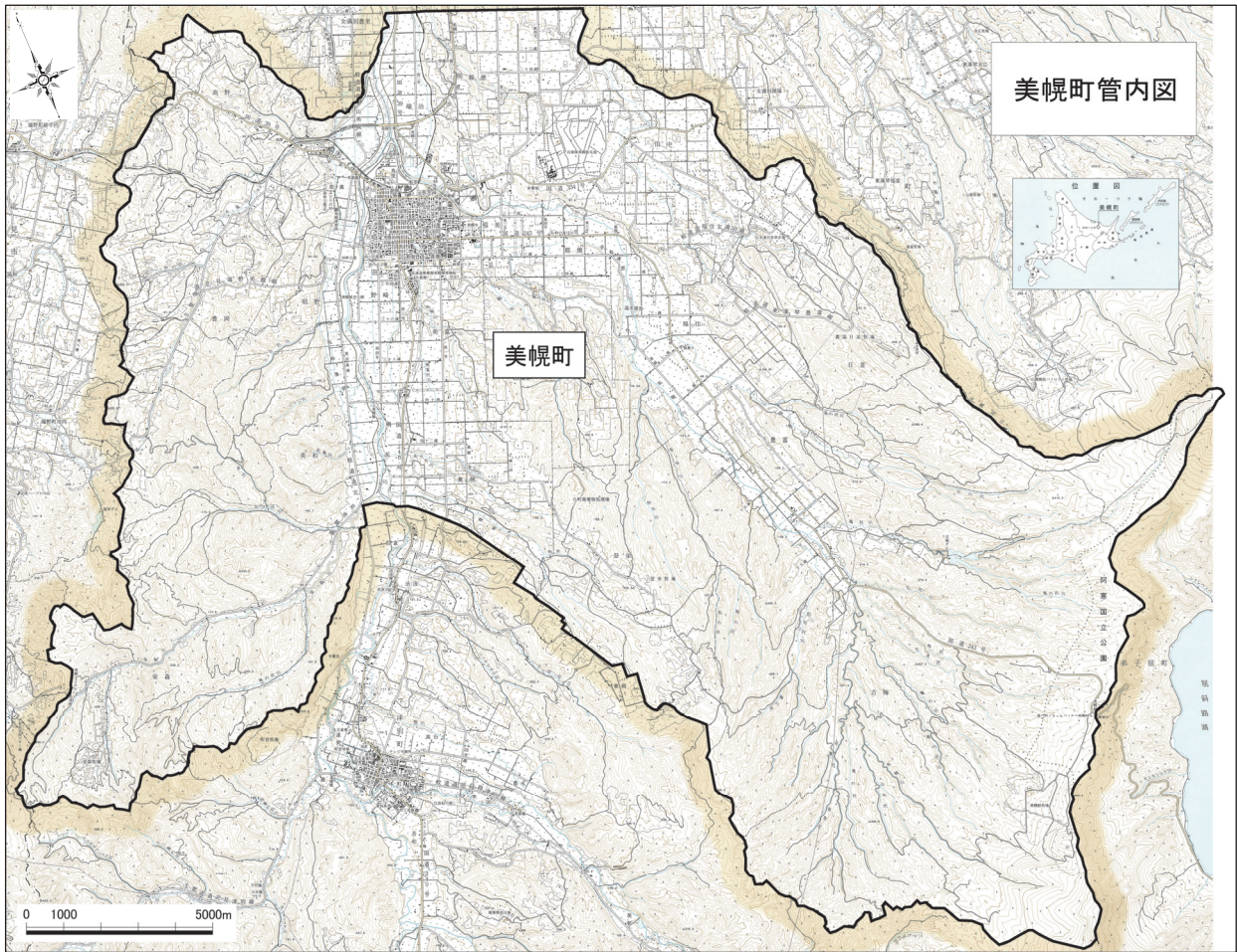


図 計画区域

1-5 美幌町の位置・広域図

美幌町は、オホーツク管内のほぼ中央に位置し、北見市、大空町、小清水町、弟子屈町及び津別町に接しています。



図 広域図

第2章 まちづくりの方向性

2-1 関係法規

(1) 交通政策基本法

交通政策基本法は、交通に関する施策について、基本理念やその実現を図る基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務を明らかにし、当該施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。

交通政策基本法

交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識（第2条）

交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

交通の機能の確保及び向上（第3条）

交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図られることを旨として行われなければならない。

- 2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、国土強靱化の観点を踏まえ、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われること等を通じて、我が国の社会経済活動の持続可能性を確保することの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

地方公共団体の責務（第9条）

地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

地方公共団体の施策（第32条）

地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

（2）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

この法律は、交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組み及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

基本方針（第3条）

主務大臣は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を定めるものとする。

- 2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
 - 二 第五条第一項に規定する地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項
 - 三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項
 - 四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
 - 五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項
 - 六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
 - 七 その他国土交通省令で定める地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

国等の努力義務（第4条）

- 3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力をし、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

地域公共交通計画（第5条）

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

- 2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
 - 二 地域公共交通計画の区域
 - 三 地域公共交通計画の目標
 - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
 - 五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
 - 六 計画期間
 - 七 前号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項
- 3 地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるように努めるものとする。
 - 一 第37条の規定による資金の確保に関する事項
 - 二 都市機能の推進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
 - 三 観光の振興に関する事項
 - 四 前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項
- 4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。
- 7 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

2-2 上位・関連計画

(1) 第6期美幌町総合計画

本計画は町の最上位の計画であり、2026年度を目標年次としたこれからの美幌町のまちづくりの目標を定め、その目標を実現するための取り組みを示しています。

①計画年度

平成28年度（2016年度）から令和8年度（2026年度）

②将来像及び公共交通に関する施策

（将来像）

～ひとがつながる、みらいへつなげる ここにしかないまち びほろ～

（基本的な考え方）

町民、地域からの要望を把握・検討し、関係機関と連携を図りながら効率的な公共交通の運行や利便性の向上を図ることで、利用促進に向けた取り組みを進め、地域住民の足の確保のため公共交通の確保維持に努めます。

（施策）

- (1) 総合的な公共交通体系の構築
- (2) 鉄道の充実・確保
- (3) バス路線の充実
- (4) 乗合タクシーの利用促進
- (5) 女満別空港の利便性向上

第2章 まちづくりの方向性

(2) 第2期美幌町都市計画マスタープラン

本計画は、2028年を目標年次としたまちづくりの将来都市像を明確にし、その実現に向けた基本方針を示すものです。

①計画年度

平成21年度（2009年度）から令和10年度（2028年度）

②公共交通に関する基本方針

J R美幌駅と幹線道路を結ぶ交通結節点である駅前交通広場の機能充実及び維持管理の促進により、J R石北本線の利用向上を図ります。

また、身近な公共交通の利便性を向上させるため、バス路線の整備、維持管理の促進を図ります。



美幌駅

第3章 地域の現状

3-1 人口動向

人口は、昭和39年に28,479人を最高に緩やかな減少傾向となり、令和2年3月末には、19,087人になっています。

年齢別の人口比率で見ると、高齢者の比率が増えており、昭和55年には8.1%でしたが、令和2年には35.8%と増加しています。一方、若年者人口比率は、昭和55年の23.5%から令和2年には、10.2%と減少しています。

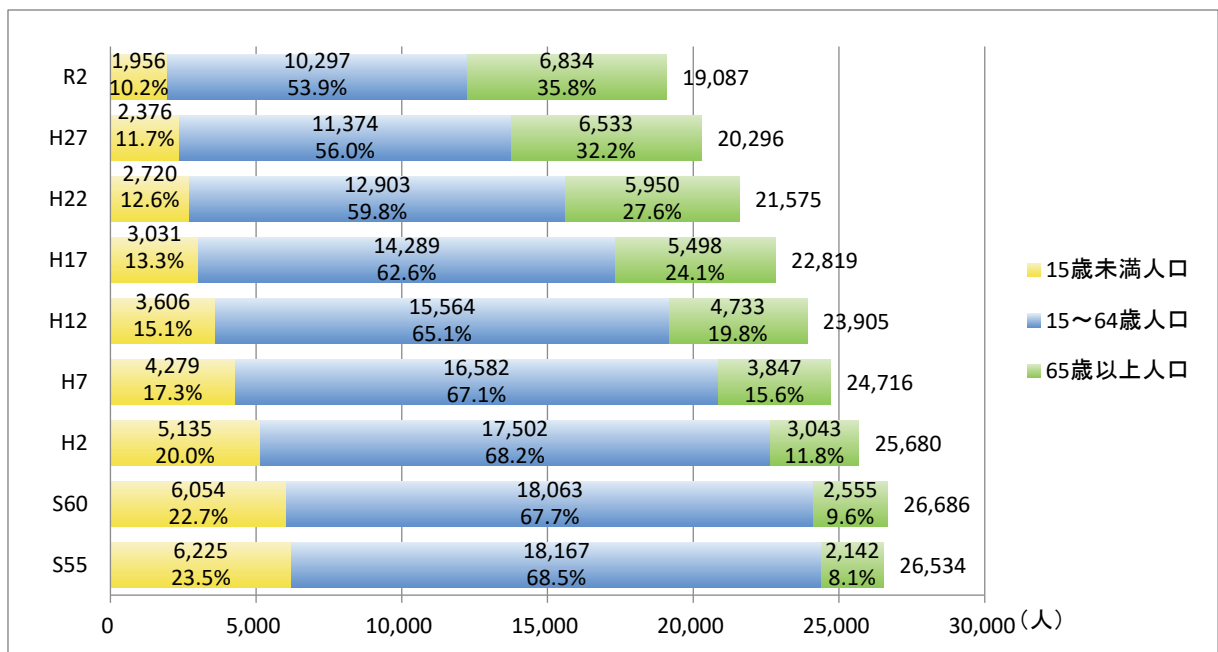


図 年齢別構成比の推移

資料：S55～H27は「国勢調査」、R2は「住民基本台帳」

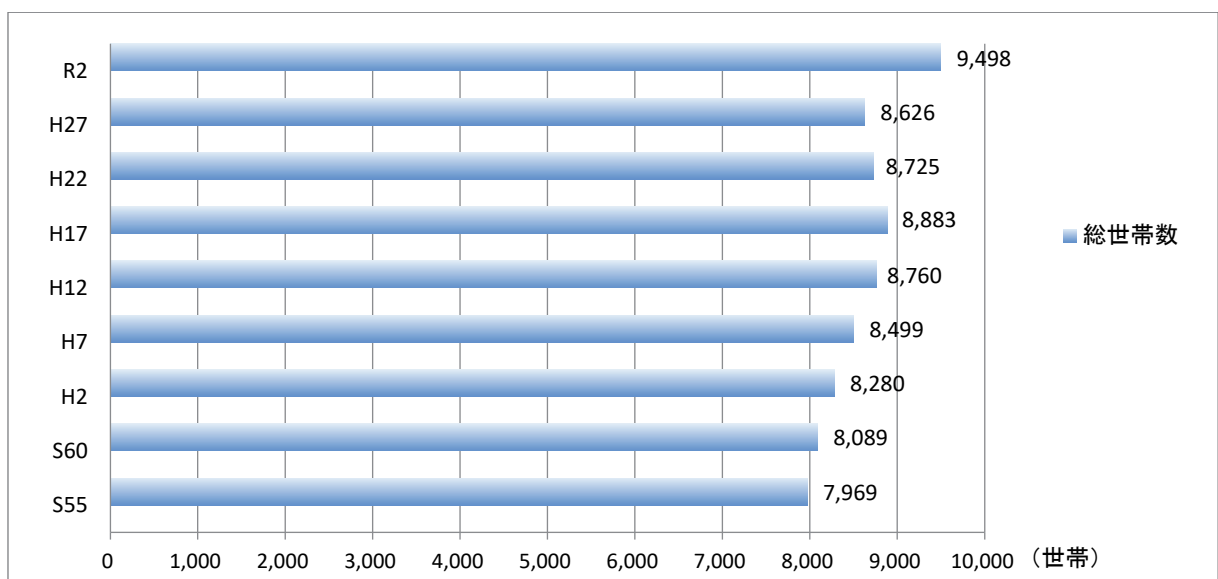


図 世帯数の推移

資料：S55～H27は「国勢調査」、R2は「住民基本台帳」

第3章 地域の現状

表 年齢別人口集計表（行政区別）

（単位：人）

No.	行政区 コード	行政区	15 歳未満	15 歳～64 歳	65 歳以上	計
1	102	青山北	102	545	376	1,023
2	103	青山南	32	234	183	449
3	110	南1丁目	24	142	73	239
4	120	南2丁目	19	182	104	305
5	130	南町東	57	472	275	804
6	140	南3西	64	260	112	436
7	150	元町	118	629	372	1,119
8	160	元町北	95	497	237	829
9	170	北1丁目	38	116	83	237
10	180	北2丁目	9	50	71	130
11	190	北3丁目	5	126	69	200
12	200	北4丁目	29	156	98	283
13	210	仲町1丁目東	21	81	71	173
14	220	仲町1丁目西	49	227	143	419
15	230	仲町2丁目	39	197	155	391
16	240	旭東	10	53	57	120
17	250	新町1丁目	16	85	75	176
18	260	新町2丁目	16	76	70	162
19	270	新町3丁目	15	71	51	137
20	290	鳥里	91	313	229	633
21	300	美里	8	72	48	128
22	310	日甜	18	66	0	84
23	320	栄町東	55	230	127	412
24	330	栄町西	33	175	91	299
25	340	美芳	35	238	119	392
26	350	東町	82	360	187	629
27	360	寿	73	386	327	786
28	370	三橋	42	210	104	356
29	380	東栄	47	198	150	395
30	390	自衛隊官舎	35	134	1	170
31	400	日の出	64	327	251	642
32	410	新興	3	18	15	36
33	420	旭	63	278	225	566
34	430	美園	73	325	282	680
35	440	幸	75	440	308	823
36	451	緑ヶ丘	41	168	176	385

No.	行政区 コード	行政区	15 歳未満	15 歳～64 歳	65 歳以上	計
37	452	緑の苑	0	2	97	99
38	460	野崎団地	23	157	162	342
39	471	報徳南	4	53	35	92
40	472	報徳寮	0	1	0	1
41	480	報徳北	36	106	57	199
42	490	田中	27	75	54	156
43	500	日並	5	41	30	76
44	510	古梅	5	38	25	68
45	520	豊富	4	31	23	58
46	530	福住	33	96	54	183
47	540	都橋	5	33	50	88
48	550	駒生	5	27	22	54
49	560	稲美	8	119	68	195
50	561	美幸	47	291	128	466
51	570	野崎	6	27	25	58
52	581	美富北	5	57	61	123
53	582	美富南	4	26	21	51
54	583	美富西	2	19	16	37
55	584	美富中央	3	28	21	52
56	585	桜沢	4	17	8	29
57	586	上町	4	14	16	34
58	590	豊幌	8	30	36	74
59	600	豊幌旭	5	30	21	56
60	610	登栄	3	7	7	17
61	620	栄森	0	15	17	32
62	630	美和南	10	24	24	58
63	640	美和北	4	18	16	38
64	650	昭野	17	39	41	97
65	660	美禽	57	293	231	581
66	670	豊岡	14	66	52	132
67	680	高野	1	22	24	47
68	690	瑞治	6	37	42	85
69	700	自衛隊	0	264	0	264
70	710	陽光	5	57	35	97
合 計			1, 956	10, 297	6, 834	19, 087

資料：美幌町住民基本台帳（令和2年3月31日現在）

3-2 自家用車の保有状況

自家用車の保有状況は、平成30年が12,291台、過去5年を比較すると、保有台数及び保有率ともに横ばいとなっています。

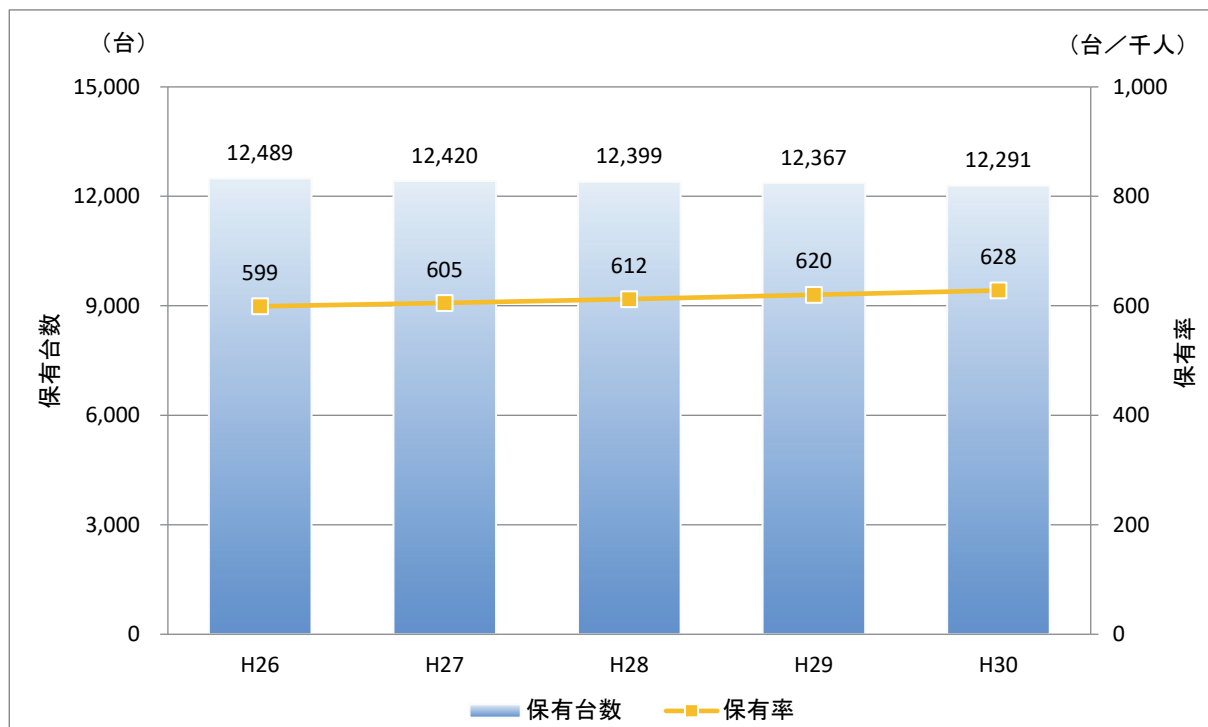


図 自家用車の保有状況

資料：北海道自動車統計

3-3 高齢者等運転免許自主返納者数

表 高齢者等運転免許自主返納者数

(単位：人)

		合 計	障がい者 65 歳未満	65 歳以上 75 歳未満	75 歳以上 85 歳未満	85 歳以上
平成 28 年度	男性	91	3	16	36	36
	女性	61	0	25	29	7
	計	152	3	41	65	43
平成 29 年度	男性	64	0	5	35	24
	女性	39	0	9	24	6
	計	103	0	14	59	30
平成 30 年度	男性	73	0	7	36	30
	女性	32	1	9	18	4
	計	105	1	16	54	34
平成 31 年度 (令和元年度)	男性	86	1	10	48	27
	女性	54	2	14	30	8
	計	140	3	24	78	35
令和 2 年度	男性	52	0	4	28	20
	女性	58	0	27	19	12
	計	110	0	31	47	32

資料：美幌町

本町では、高齢者等の交通事故防止を推進するため、平成28年度から自動車運転免許証の自主返納者に対して、バス、タクシー等の利用料を助成（上限2万円）する自主返納支援事業を実施しています。

3-4 道路網

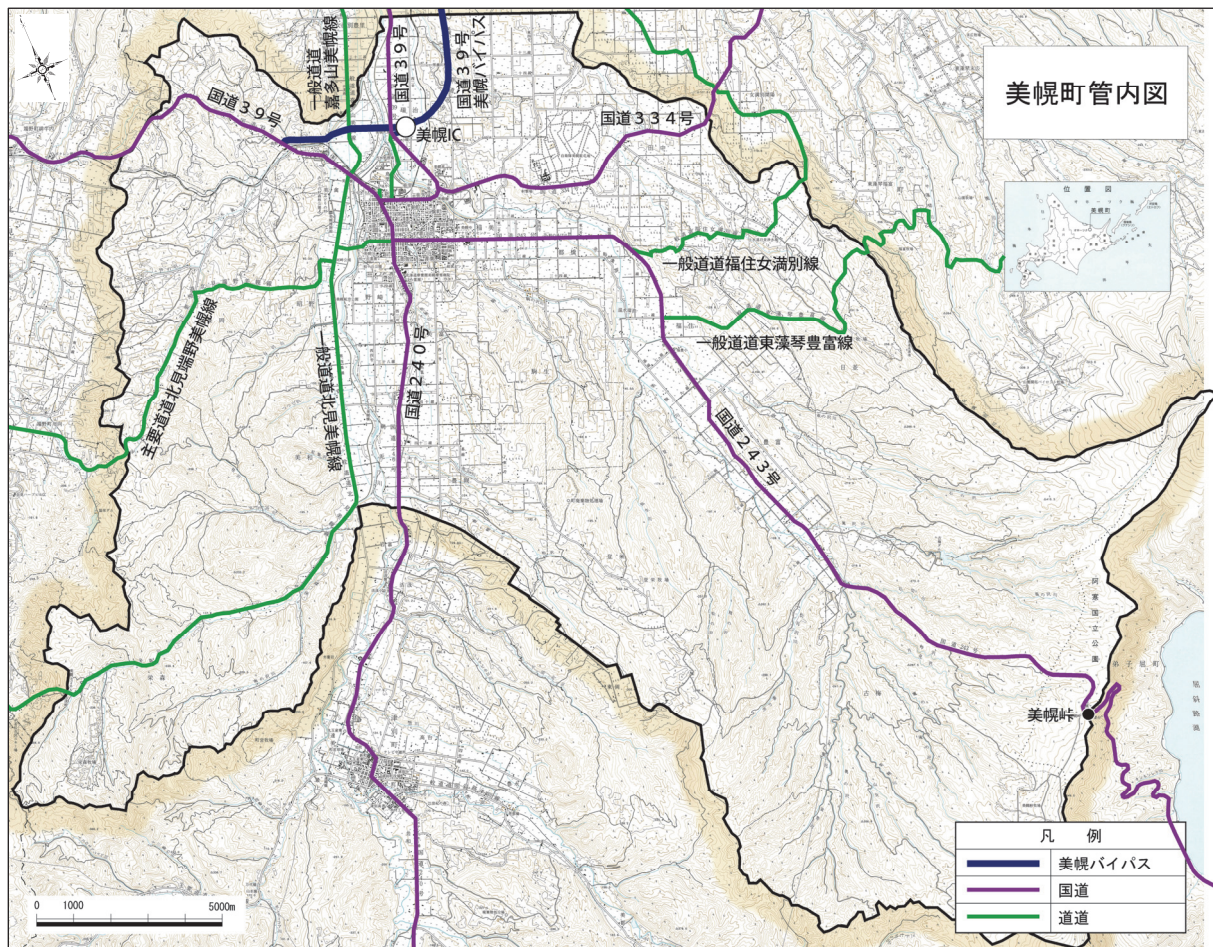


図 道路網（全町）

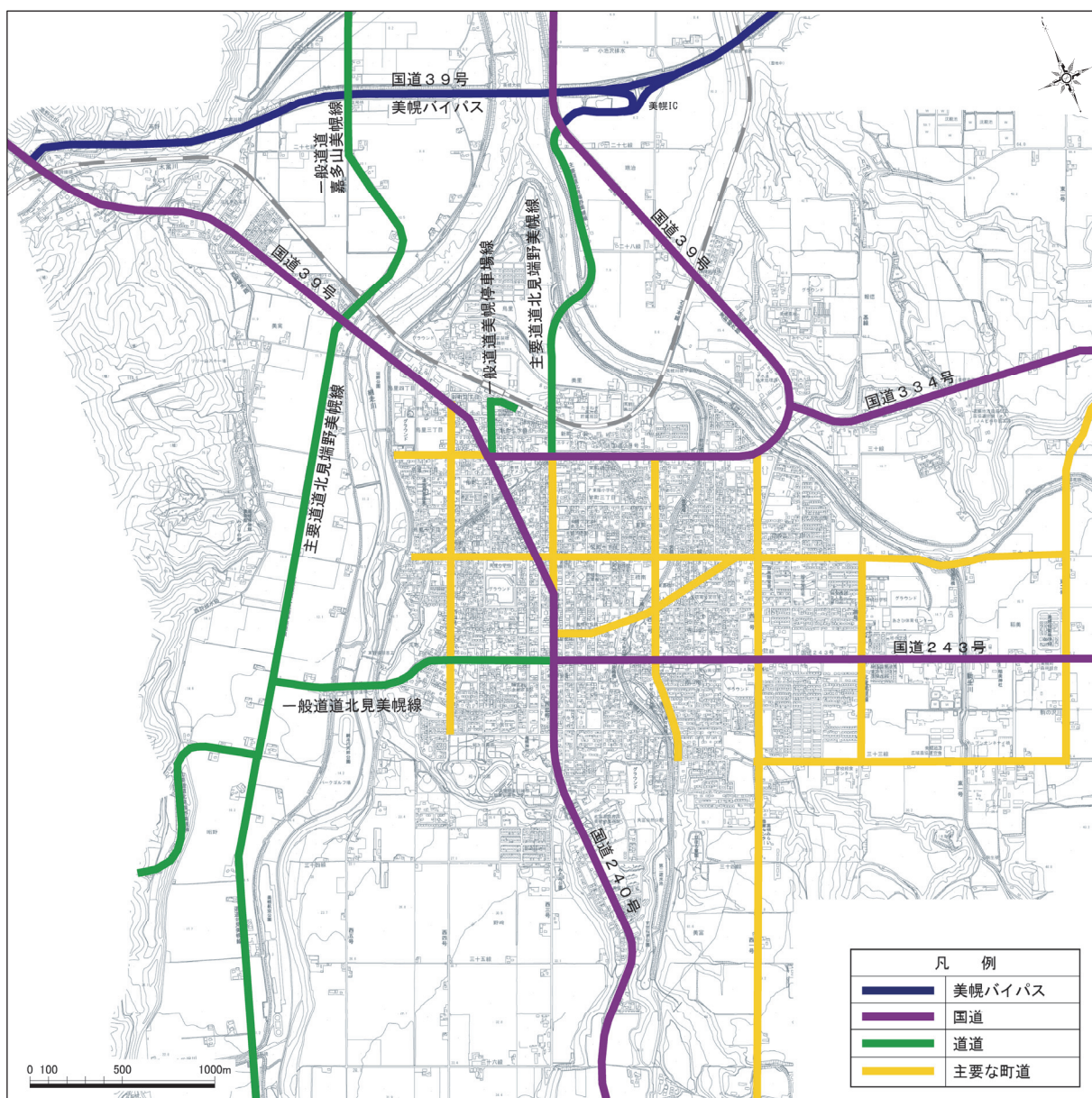


図 道路網（市街地）

本町は、国道4本が縦横断しており、道東の交通の要衝と呼ばれています。
このほか市街地には、主要な町道として比較的幅員の広い道路が網目状に網羅しています。

3-5 公共施設等の配置図

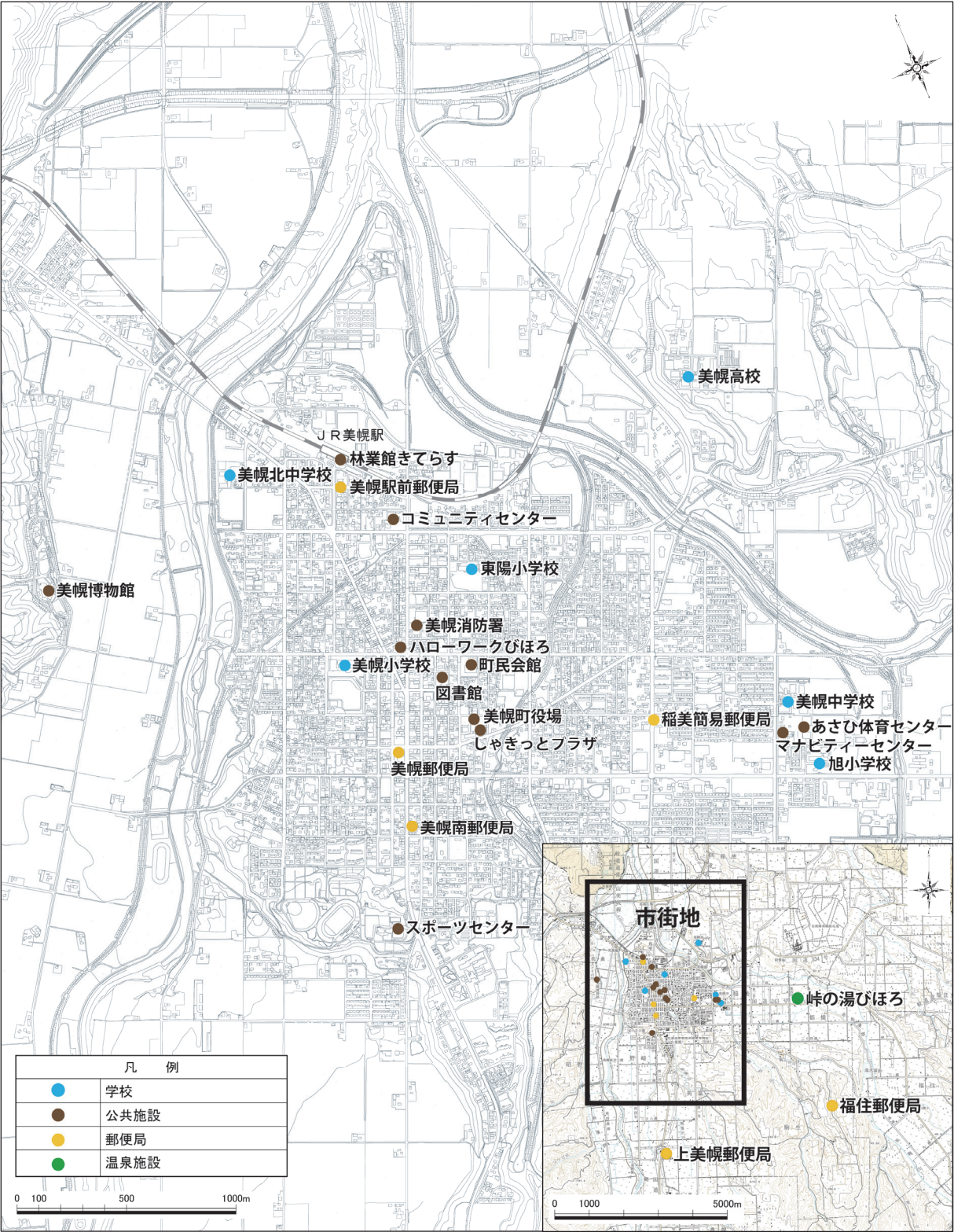


図 公共施設等の配置図

3-6 医療機関の配置図

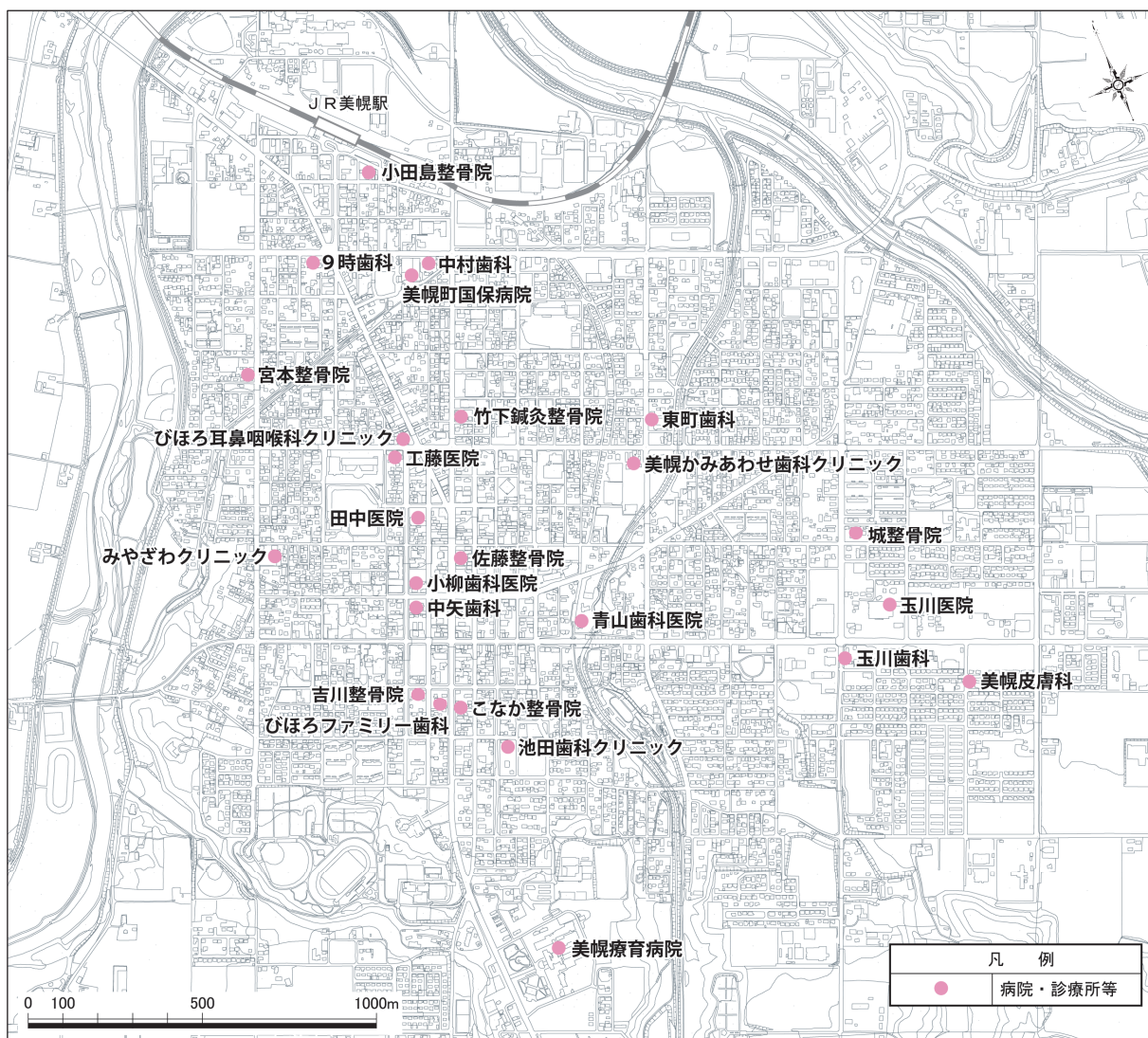


図 医療機関の配置図

3-7 主な商業施設等の配置図

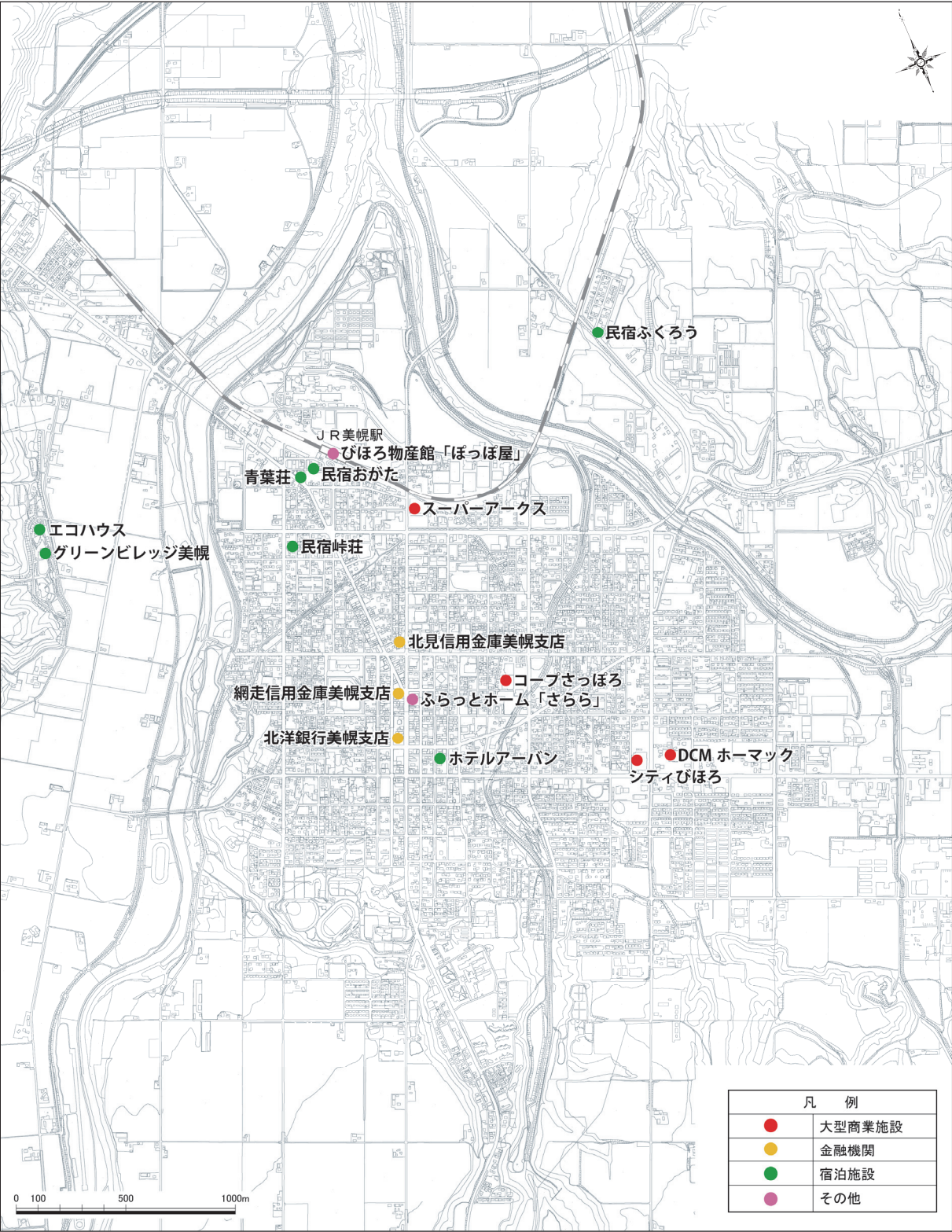


図 主な商業施設等の配置図

第4章 公共交通の現状

4-1 概況

本町には、公共交通として、鉄道（JR石北本線）、路線バス郊外線（北見－美幌－津別線）、路線バス市街地線（循環バス、美幌高校線）、都市間バス（札幌往復）、混乗スクールバス（日並線、報徳線、豊岡線）、スクールバス（栄森線、豊幌線、田中線、古梅線①②、駒生・福住線）、デマンド型乗合タクシー（豊岡方面、栄森方面、豊幌登栄方面、古梅方面、日並都橋方面、報徳田中方面）及びハイヤー、タクシーがあります。

（1）鉄道

池田－網走間の網走線は、明治40年から工事に着手、野付牛（現在の北見）の開通は明治44年、野付牛－網走間の開通は大正元年10月、美幌駅が営業を開始したのは、大正元年10月5日です。

美幌から上美幌、津別に通じる相生線は、大正12年に工事に着手、翌大正13年11月に津別まで開通、大正14年11月には相生に達しました。

戦後、石狩地方から旭川、遠軽、北見を結ぶ鉄道を石北線として、池田、北見、美幌、網走を結ぶ鉄道を網走線として運行してきましたが、昭和36年に石狩地方と北見を結ぶ石北線が、網走まで延長され、美幌駅は石北本線と相生線の駅となりました。（網走線の池田、北見間は、池北線となりました。）

昭和60年3月、相生線が廃止となり、平成28年4月30日には美幌駅が駅員による営業を終了、乗車券販売は、美幌観光物産協会が委託販売を行っています。

美幌駅に停車する列車は1日27本、内訳は普通列車上り9本、下り10本、特急列車は上下それぞれ各4本となっています。

なお、美幌駅及び周辺の美化活動に対する取り組みとして、美幌町フラワーマスター連絡協議会をはじめ、観光物産協会、観光ボランティアガイド、美幌高校、美幌北中学校、新町ゆうゆう商店会、新町3丁目自治会などの参加によって、毎年、約6,000株の花の植栽活動や清掃活動が行われています。

第4章 公共交通の現状

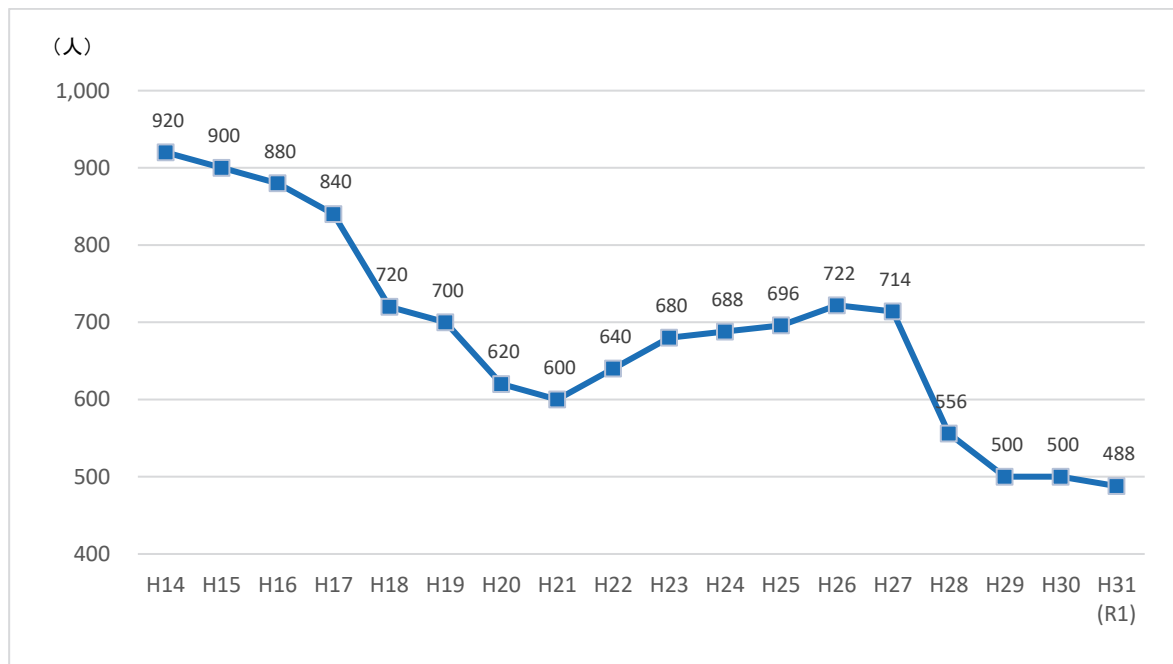


図 美幌駅乗降客数の推移

資料：JR北海道（乗客数）

注）乗客数を2倍した数値を乗降客数としています。



特急オホーツク

(2) 路線バス郊外線（北見－美幌－津別線）

本町と近隣市町村（北見市、津別町、大空町、東藻琴村、網走市）を結ぶ路線バスは、かつて、北見線、網走線、美幌・津別線、女満別空港線、東藻琴線があり、美幌・津別線は阿寒湖畔まで運行されていたこともありましたが、

昭和60年3月31日に相生線が廃線したことに伴い、美幌－津別間はバス転換となり、運行本数は増発、停留所が増設となりました。

その後、北見線、女満別空港線（網走バス）、網走線（北見バス）、東藻琴線（網走交通）は廃止され、北見－美幌－津別を結ぶ路線バスは、北見－美幌－津別便5便、津別－美幌－北見便4便、美幌－津別便2便、津別－美幌便1便、美幌－北見便7便、北見－美幌便5便が運行するのみとなっています。

なお、網走バスの本町での運行は、令和元年9月30日に網走－女満別空港－美幌便が廃止となり、路線バスの本町への乗り入れはなくなりました。

表 路線別年間乗車人数

(単位：人)

路線名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
北見－津別	56,524	63,006	58,478	56,029	41,599
北見－療育病院	53,466	49,210	47,879	48,013	37,809
網走－美幌(※)	17,572	17,943	17,205	16,236	0
美幌－津別	8,072	9,263	13,725	11,554	9,396

※網走バスの網走－美幌線（女満別空港経由）は、平成31年度をもって廃止となりました。

＜ワンポイント＞

(地域間幹線系統とは)

- ・複数の市町村にまたがる系統であること
 - ・平日1日当たりの平均運行回数が3回以上であること
 - ・乗車人数が1日あたり15人～150人と見込まれること
 - ・経常赤字が見込まれること
- など一定の要件を満たすバス路線などをいいます。

第4章 公共交通の現状

（3）路線バス市街地線（循環バス、美幌高校線）

町内を運行する市内循環線は、平成14年に美幌TMO（タウンマネジメント機構）構想策定協議会と阿寒バスが共同で、美幌市街地をワンコイン（100円）で循環運行するバスの試験運行を実施しました。

約一ヶ月間の試験運行期間中に対する利用者アンケートの結果では、バスの大きさや設備、運行本数、停留所の数、運行区間などおおむね好評であったため、平成15年5月に従来の循環線を見直し、距離に関係なく一律100円で利用できるワンコインバスとして通常運行を開始しました。

運行開始から約20年、若干の見直しなどがあったものの、美幌循環線として、町民の足となり、市街地交通の中心としての役割を果たしています。

美幌高校線は、美幌駅と美幌高校間を登校便及び下校便各1便ずつ運行、いずれもJR普通列車と接続しています。

表 路線別年間乗車人数

（単位：人）

路線名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
美幌循環線	25,909	28,840	29,841	30,255	25,489
美幌高校線	3,381	2,695	2,183	2,691	2,644

<ワンポイント>

（地域内フィーダー系統とは）

- ・バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。

なお、接続とは、バス停留所相互及びバス停留所と駅、海港及び空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいいます。

- ・フィーダー（Feeder）とは、鉄道の支線という意味

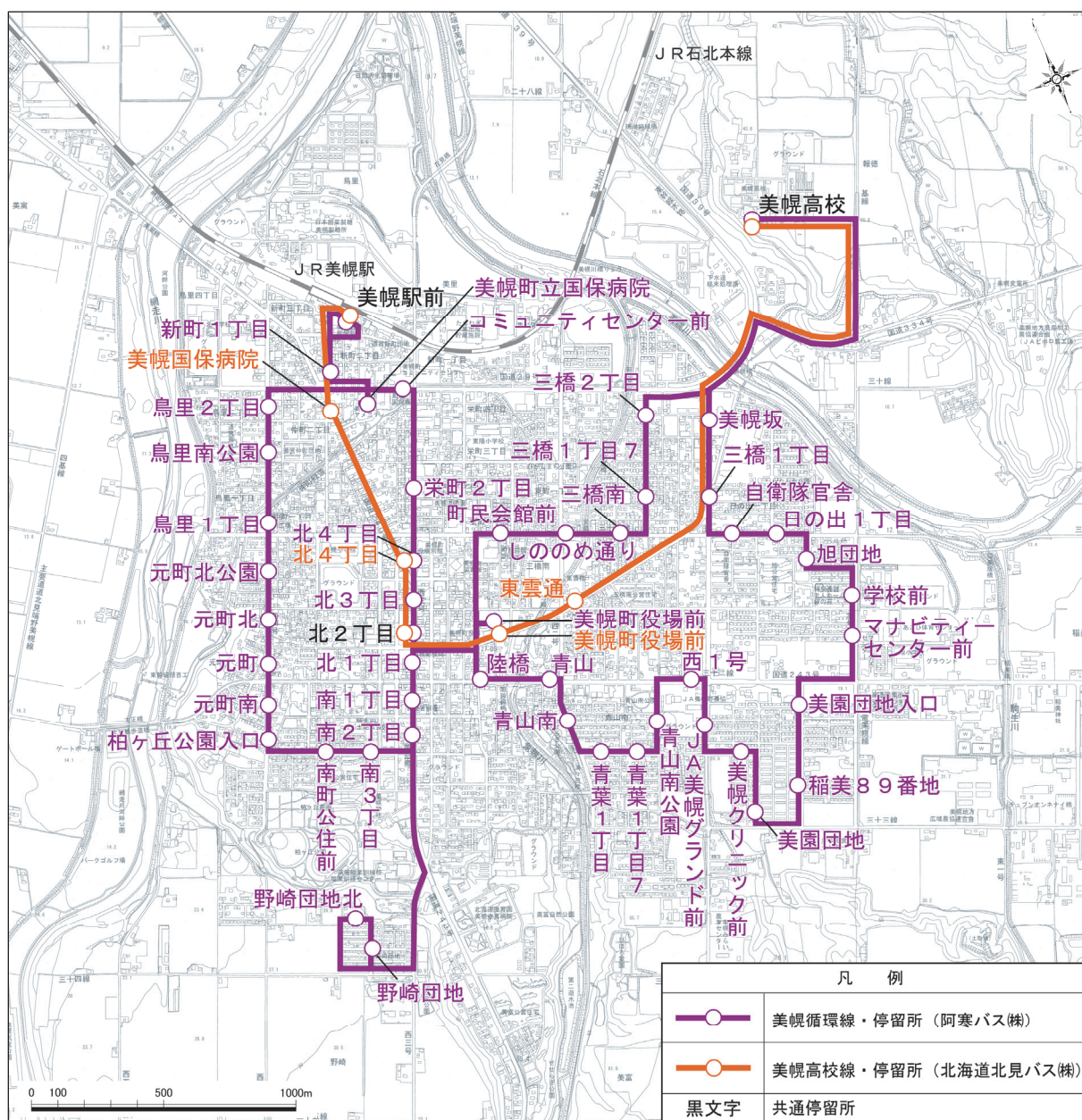


図 路線バス市街地線（美幌循環線、美幌高校線）（令和3年4月現在）

第4章 公共交通の現状

（４）都市間バス

平成3年、網走バス、北海道北見バス、北海道中央バスの三社共同により、網走市、北見市と札幌市を約6時間半で結ぶ都市間バスとして、ドリーミントオホーツク号が運行を開始しました。

運行当初は夜行便も含めて4往復でしたが、平成4年に一日7往復となり、その後9往復に増便されました。

美幌町への乗り入れは平成9年4月であり、北見バス美幌営業所（美芳）を停留所としていましたが、平成10年10月に美幌駅前ターミナルが開設されたことに伴い、停留所を移転しました。

（５）スクールバス、混乗スクールバス

小中学校の統廃合地区に居住する児童生徒の登下校及び校外学習、社会教育事業等の参加者送迎のため、スクールバスを運行しています。

平成22年に10人乗りワゴン車を15人乗りコンピューターバスに入れ替えて、より効率的な運行が可能となりました。

平成25年4月からは、町営バスとして運行していた報徳、豊岡、日並の三路線をスクールバス化し、一般町民も乗車する混乗スクールバスとして運行を開始しました。

平成26年4月から阿寒バス古梅線が混乗スクールバスとして運行しています。

表 年度別児童生徒利用者数

（単位：人）

路線名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
古梅線	37	32	32	31	34
駒生・福住線	9	9	8	6	6
報徳線	23	27	22	23	27
田中線	11	10	12	14	13
日並線	3	5	4	6	7
豊岡線	11	13	14	11	12
栄森線	13	14	14	14	17
豊幌線	11	11	10	11	13
合計	118	121	116	116	129

(6) デマンド型乗合タクシー

平成24年10月から、農村地域と市街地（JA本支店、国保病院、役場、美幌駅）を結ぶ乗合タクシーが運行を開始、乗車を希望する時は、あらかじめ予約が必要となります。

運行は、各方面に1週間に1回、一日一往復、午前9時過ぎに自宅から市街地の連絡施設（5ヶ所）、帰りは午後3時頃に連絡施設から自宅まで乗車できます。

表 年度別乗合タクシー利用者数

(単位：人)

方 面	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
豊岡方面	0	0	0	0	0
栄森方面	34	53	82	47	14
豊幌登栄方面	471	450	314	235	244
古梅方面	763	830	931	853	519
日並都橋方面	154	192	156	119	53
報徳田中方面	248	234	253	266	340
合 計	1,670	1,759	1,736	1,520	1,170

(7) ハイヤー、タクシー事業

本町のハイヤー事業は、昭和4年から乗合自動車を経営した佐伯喜代志氏が、昭和5年にハイヤーとしてシボレーの幌付き車体、5人乗りを購入、2年後には箱型フォードの7人乗り車両を使用したことに始まります。

ハイヤー賃は福住まで1円ぐらいでありましたが、道路が悪いので、すぐにガタがきたとのことです。

戦時中はガソリン不足により木炭車となり、客馬車による運行もありました。

昭和25年、ハイヤー業として北交ハイヤーが誕生、昭和27年には美幌ハイヤーも発足しました。

昭和35年に北交ハイヤーの営業所が閉鎖されたため、新たに北光ハイヤーが営業を開始、昭和48年に美幌ハイヤーが閉鎖した際は、北交ハイヤーが再び、美幌北交ハイヤーとして引継ぐと、その後、長い期間、北光ハイヤーと美幌北交ハイヤーの2社がハイヤー・タクシー事業を営業してきました。

そして、平成、令和と時代を経て、現在は、美幌北交ハイヤーが小型車を中心に、(有)北光ハイヤーがジャンボタクシーを中心とした営業を行っています。

表 年度別乗合タクシー利用者数

会社名	運転手	ジャンボ	小型車	備 考
(有)北光ハイヤー	8 人	5 台		
美幌北交ハイヤー	29 人		26 台	

令和3年9月1日現在

第4章 公共交通の現状

(8) 女満別空港連絡交通

オホーツクの空の玄関口、女満別空港は昭和60年にジェット化となり、令和元年度の総旅客数は、80万人を超えています。

本町と女満別空港を結ぶ連絡交通は、北見バスターミナルと女満別空港を結ぶ連絡バスが美幌駅前を経由して運行していましたが、平成12年に美幌バイパスが開通、美幌駅前の停留所を廃止し、美幌IC付近に美幌瑞治停留所を設置しました。

平成17年に美幌バイパスの全線開通に伴い、美幌瑞治停留所を廃止し、新たに高野第三停留所に停車することとなりました。

この経路の変更に伴い、美幌町中心部と女満別空港を結ぶ路線がなくなりました。

その後、阿寒バス、網走バスが空港を経由する路線を開設しましたが廃止され、美幌町観光まちづくり協議会が、令和元年及び2年にコミュニティタクシー実証実験事業として、美幌町内と女満別空港を定額運賃で結ぶ乗合タクシーの実証実験を実施したものの、利用が少なく、本格運行には至りませんでした。

表 年度別女満別空港利用状況

区 分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
乗客数 (人)	390, 497	415, 261	415, 856	402, 368	146, 794
降客数 (人)	390, 008	419, 086	424, 743	406, 583	150, 413
小 計 (人)	780, 505	834, 347	840, 599	808, 951	297, 207
座席数 (人)	1, 104, 803	1, 130, 074	1, 140, 937	1, 125, 562	624, 640
搭乗率 (%)	70. 6%	73. 8%	73. 7%	71. 9%	47. 6%
臨時便 (人)	148	80	2, 269	1, 594	0
総旅客数 (人)	780, 653	834, 427	842, 868	810, 545	624, 640

(コミュニティタクシー利用状況)

実証期間：令和元年 8 月 21 日～令和 2 年 2 月 29 日

利用状況：配車数 16 台 利用者数 33 名

<ワンポイント>

(デマンドとは)

一般的に、デマンド（要求・需要）に応じて運行する乗合交通機関などをいいます。

事前に、電話やアプリなどで乗車予約が必要となり、タクシーのようなドアトゥードア（Door to door）に近く、バス停間移動や路線迂回型など、様々な運行形態があります。

予約がない場合、運行されないため、無駄を省くことができます。

(9) 補助金の推移

本町の路線バスである美幌高校線、美幌循環線とデマンド型乗合タクシーは、地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統として国の支援を受けており、加えて町が収支不足に対して補助金を交付して運行しています。

また、北見市、津別町を結ぶ北見・美幌・津別線は、同事業の地域間幹線系統として国、道の補助金に、町が収支不足に対して補助金を交付して運行しています。

一方、美幌・津別線（地域間幹線系統）は、同事業の補助要件を満たしていないため、国の補助金はなく、美幌町と津別町が補助金を交付して運行しています。

国・道・町の補助金の推移は次のとおりです。

表 補助金の推移

年 次	地域内フィーダー系統 (美幌循環線・美幌高校線・ 乗合タクシー)		地域間幹線系統 (北見・美幌・津別線)	
	国補助金	町補助金	国道補助金	町補助金
平成 29 年度	5,736 千円	10,804 千円	19,288 千円	8,149 千円
平成 30 年度	4,435 千円	11,552 千円	19,162 千円	9,129 千円
平成 31 年度	7,035 千円	10,296 千円	19,745 千円	9,417 千円
令和 2 年度	7,228 千円	11,337 千円	20,498 千円	11,855 千円

※地域間幹線系統の国道及び町補助金には網走－美幌線を含んでいません。

<ワンポイント>

(地域公共交通確保維持事業とは)

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取り組み、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保、維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統及び幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通、デマンド交通の運行に対して国が支援するものです。

第4章 公共交通の現状

(10) 事業費の推移

乗合旅客運送（バス・タクシー）以外の交通機関（スクールバス）の事業費及び本町が下肢、体幹、視覚障がいにより身体障害者手帳の交付を受けている人、人工透析療法の治療を受けている人、福祉バスの廃線により乗合タクシーを代替運行として利用している人に対する助成制度、それぞれの事業費の推移は次のとおりです。

【スクールバス事業】

表 事業費の推移（スクールバス）

区 分		平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
スクールバス	小学校費	23,781 千円	24,471 千円	24,788 千円
	中学校費	24,030 千円	21,589 千円	23,311 千円
混乗 スクールバス	小学校費	11,363 千円	11,626 千円	11,857 千円
	中学校費	5,717 千円	5,816 千円	5,920 千円
合 計		64,891 千円	63,502 千円	65,876 千円

【助成制度】

表 助成費の推移

区 分	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度
通院交通費の助成	1,411 千円	2,127 千円	1,077 千円
福祉ハイヤー助成	9,849 千円	9,080 千円	8,134 千円
乗合タクシー無料代替運行	729 千円	635 千円	433 千円
合 計	11,989 千円	11,842 千円	9,644 千円

第5章 課題の整理

5-1 JRとの接続状況

(1) 美幌循環線とJRの接続状況

表 美幌循環線とJRの接続状況

(令和3年4月現在)

バスの駅到着時刻	JR北見行	JR網走行	バスの駅出発時刻	備考
		7時20分	※7時35分(左) 7時40分(右)	北見から通 学生あり
	8時6分 特急 8時32分	8時32分	9時00分(右) 9時00分(左)	女満別から 通学生あり
8時44分(左) 8時45分(右)	9時17分 特急 8時32分	8時32分	9時00分(右) 9時00分(左)	
			10時10分(右) 10時15分(左)	
9時57分(右) 10時5分 (左)	10時52分	10時52分	11時25分(右) 11時35分(左)	
11時15分(右) 11時20分(左)		特急 11時51分	13時25分(右) 13時30分(左)	
12時30分(右) 12時40分(左)	12時34分 特急 13時2分	14時16分	14時35分(右) 14時55分(左)	
14時22分(右) 14時35分(左)	15時5分	15時33分	15時45分(右) → 高校三期休み 16時00分(左) 15時56分	
15時40分(右) 15時52分(左)		特急 16時8分		
※16時53分(右) 16時57分(左)	16時52分 特急 17時51分	16時52分		17時11分 津別行バス
	18時16分	18時16分		
		19時38分		
	20時22分	特急 20時22分 20時48分		
		22時12分 特急 22時32分		

※印は、美幌高校に停車する循環バス（登下校各1便）

注)「バスの駅到着時刻」は、市街地を運行して終点の美幌駅に到着する時刻、「バスの駅出発時刻」は、美幌駅を出発して、市街地へ運行する時刻です。

第5章 課題の整理

(2) 乗降調査

令和2年7月3日にJ R美幌駅において、乗降者数の調査を行いました。

なお、9時以降、16時までは高校の授業時間帯のため、調査を省略しています。

表 乗降調査結果

J R 北見行		J R 網走行		接続バス 出発時間※
到着時間	乗降者数	到着時間	乗降者数	
		7 時 20 分	乗車 26 人 下車 11 人	7 時 35 分(左) 7 時 40 分(右)
8 時 6 分	乗車 8 人 下車 1 人			9 時 00 分(右) 9 時 00 分(左)
中 略				
12 時 34 分 特急		14 時 16 分		14 時 35 分(右) 14 時 55 分(左)
15 時 5 分		15 時 33 分		15 時 45 分(右) 16 時 00 分(左)
		特急 16 時 8 分	乗車 0 人 下車 0 人	以降、駅前バス ターミナルから接 続する美幌循環線 は運行していません
		16 時 41 分	乗車 4 人 下車 34 人	
17 時 8 分	乗車 11 人 下車 5 人			
18 時 16 分	乗車 4 人 下車 7 人	18 時 16 分	乗車 1 人 下車 50 人	
		19 時 38 分	乗車 1 人 下車 85 人	
20 時 22 分	乗車 13 人 下車 3 人	特急 20 時 22 分	乗車 0 人 下車 3 人	
		20 時 48 分	乗車 0 人 下車 26 人	
		22 時 12 分	乗車 0 人 下車 11 人	

※ 接続バス出発時間は、美幌循環線を表示しています。

(3) 美幌高校への通学環境

美幌高校へ通学するバスの運行状況及びＪＲとの接続状況は次のとおりです。

【美幌高校の登下校について】

表 バスの運行状況及びＪＲとの接続状況

(令和3年4月現在)

市街地	登校	美幌循環線	7:35 美幌駅発	8:18 美幌高校着
	下校	美幌循環線	16:08 美幌高校発	16:57 美幌駅着
津別方面	登校	津別・美幌線	8:03 美幌駅着(乗り換え)	
		美幌高校線	8:08 美幌駅発	8:25 美幌高校着
	下校	美幌高校線	16:25 美幌高校発	16:42 美幌駅着(乗り換え)
		美幌・津別線	17:11 美幌駅発	
女満別・網走方面	登校	ＪＲ普通列車	8:06 美幌駅着(乗り換え)	
		美幌高校線	8:08 美幌駅発	8:25 美幌高校着
	下校	美幌高校線	16:25 美幌高校発	16:42 美幌駅着(乗り換え)
		ＪＲ普通列車	16:52 美幌駅発	
北見方面	登校	ＪＲ普通列車	7:20 美幌駅着(乗り換え)	
		美幌循環線	7:35 美幌駅発	8:18 美幌高校着
	下校	美幌高校線	16:25 美幌高校発	16:42 美幌駅着(乗り換え)
		ＪＲ普通列車	16:52 美幌駅発	

5-2 バス乗降調査

令和2年9月30日（水）、同年10月6日（火）に美幌循環線（右回り、左回り）のバス停留所ごとの乗降調査をそれぞれ実施しました。

(1) 乗降者数

①美幌循環線（左回り）

調査日：令和2年9月30日（水）

天 候：曇り（第2便以降 晴れ）

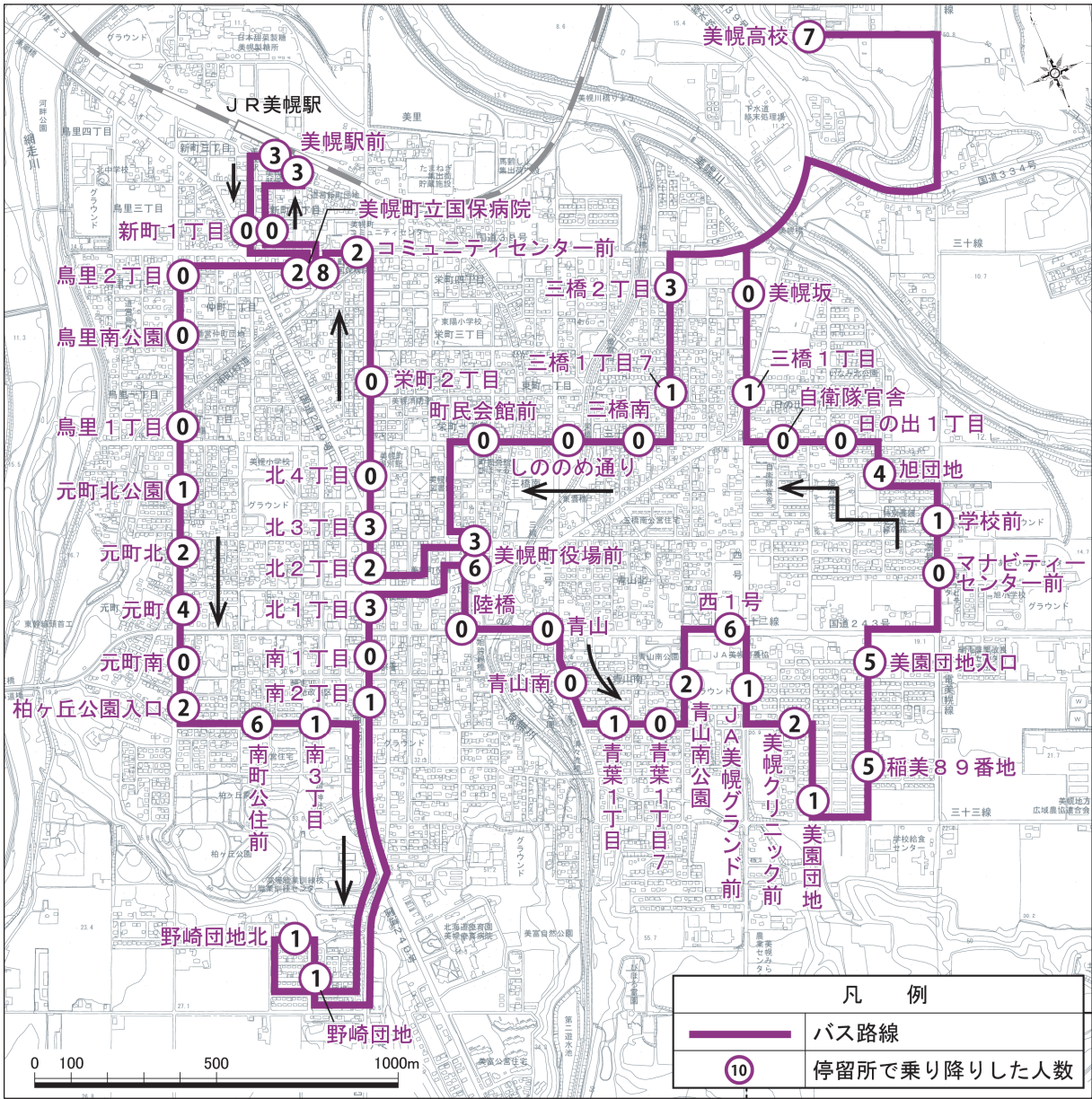


図 美幌循環線バス乗降調査（左回り）（乗降者数）（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第1便（8:18）のみ

②美幌循環線（右回り）

調査日：令和2年10月6日（火）

天 候：晴れ（第6便以降 曇り）

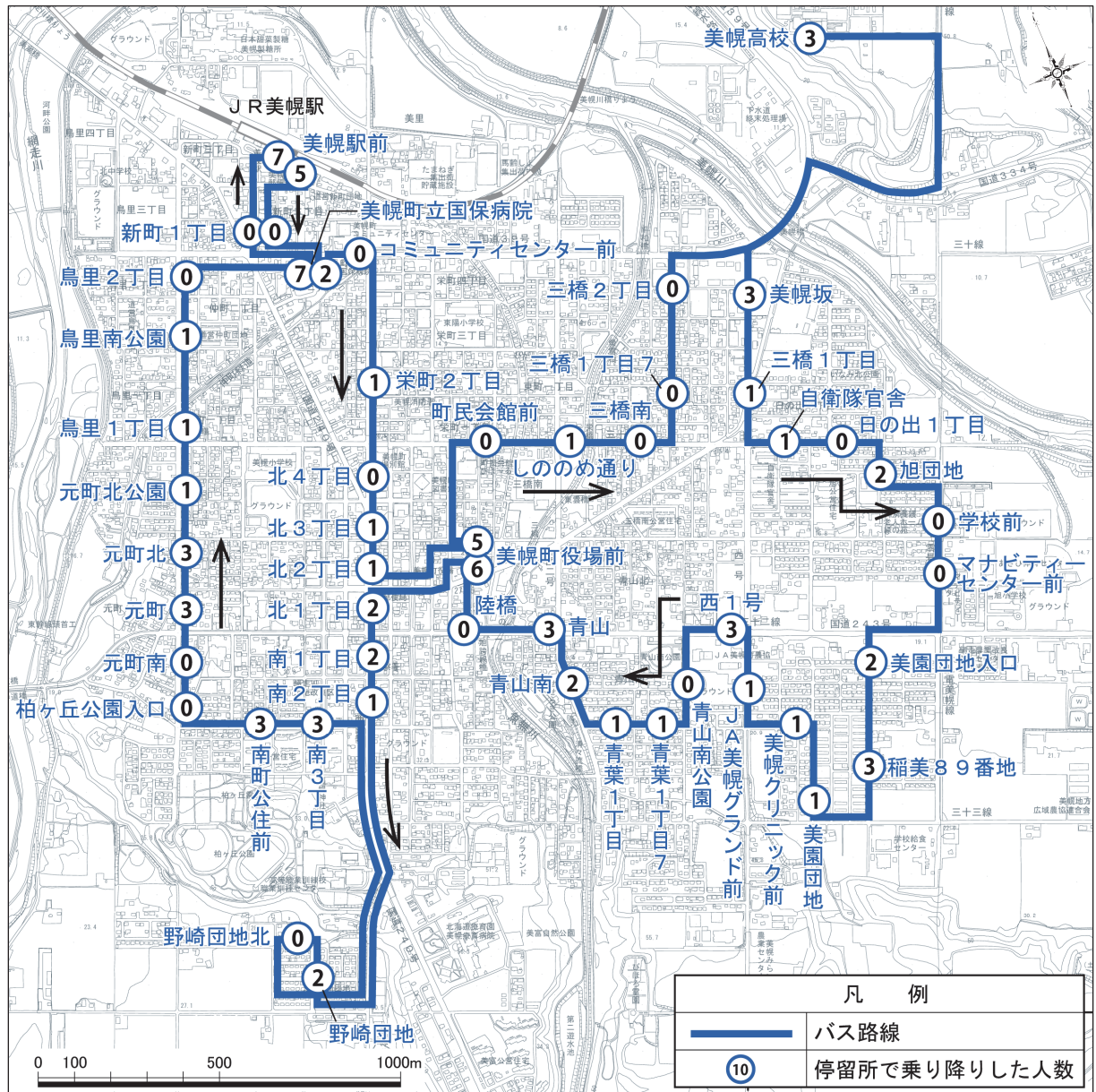


図 美幌循環線バス乗降調査（右回り）（乗降者数）

（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第7便（16:08）のみ

第5章 課題の整理

(2) 美幌循環線（左回り）

①乗車

調査日：令和2年9月30日（水）

天 候：曇り（第2便以降 晴れ）

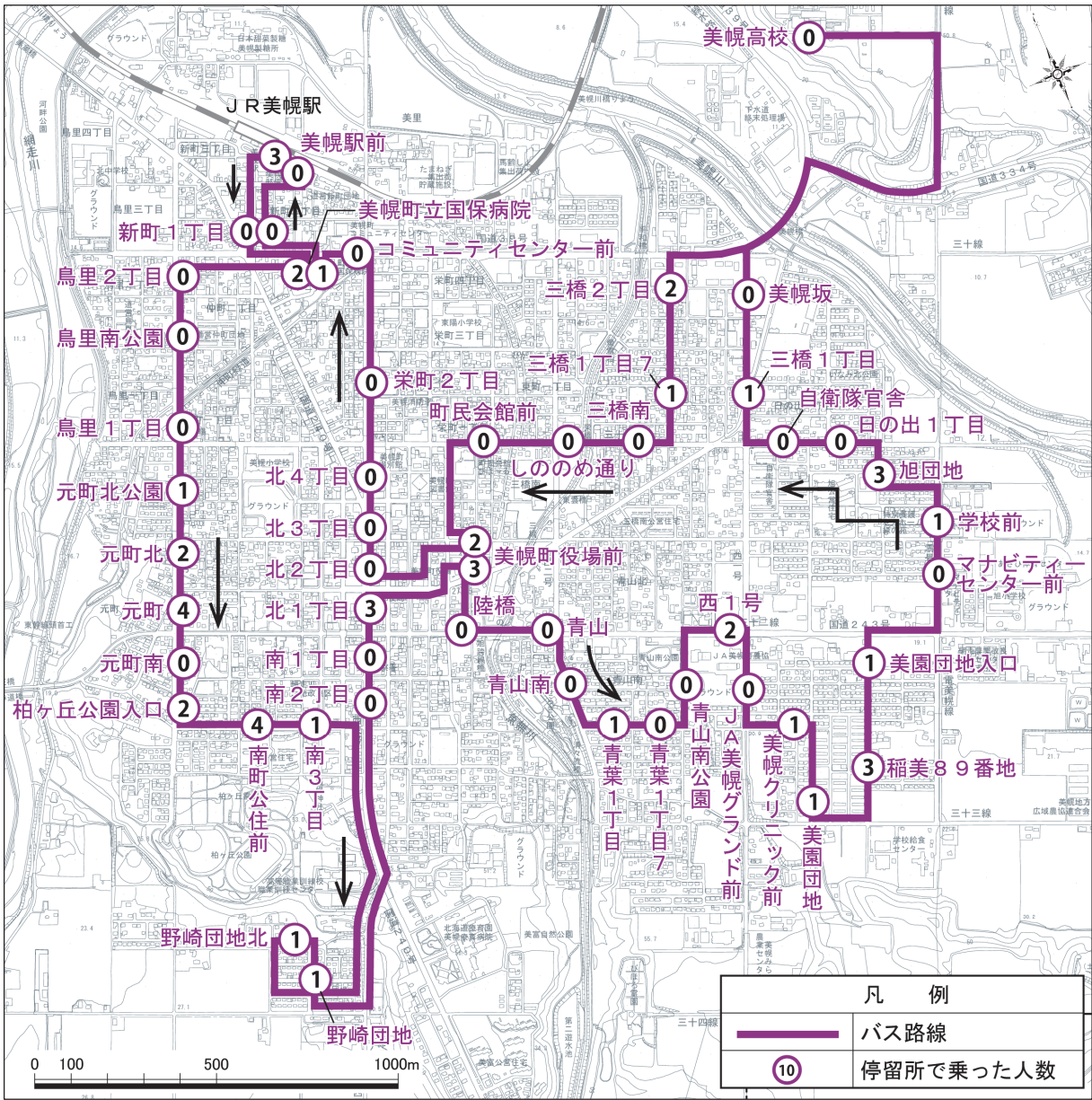


図 美幌循環線バス乗降調査（左回り）（乗車数）（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第1便（8:18）のみ

②降車

調査日：令和2年9月30日（水）

天 候：曇り（第2便以降 晴れ）

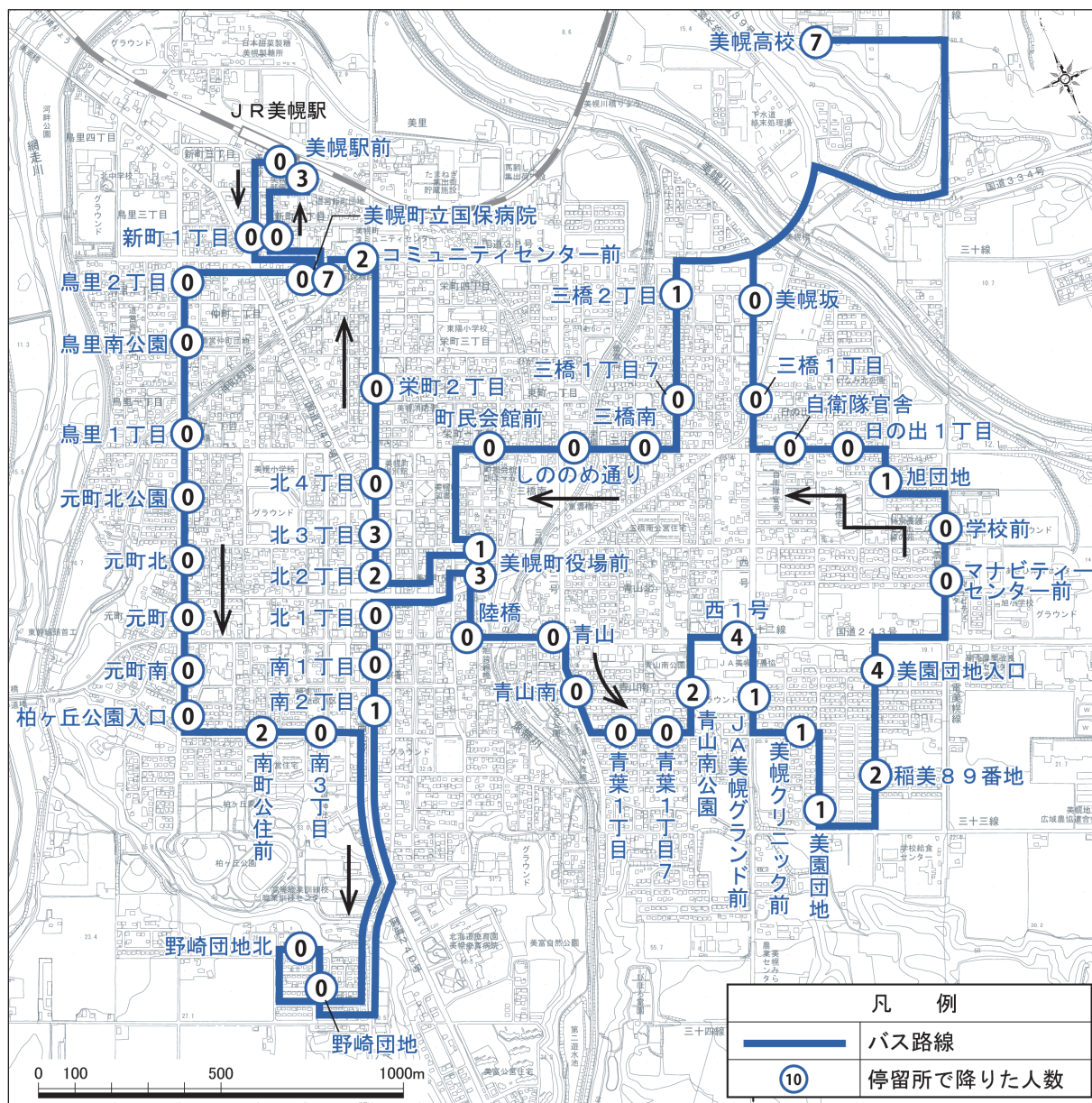


図 美幌循環線バス乗降調査（左回り）（降車数）

（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第1便（8:18）のみ

第5章 課題の整理

(3) 美幌循環線（右回り）

①乗車

調査日：令和2年10月6日（火）

天 候：晴れ（第6便以降 曇り）

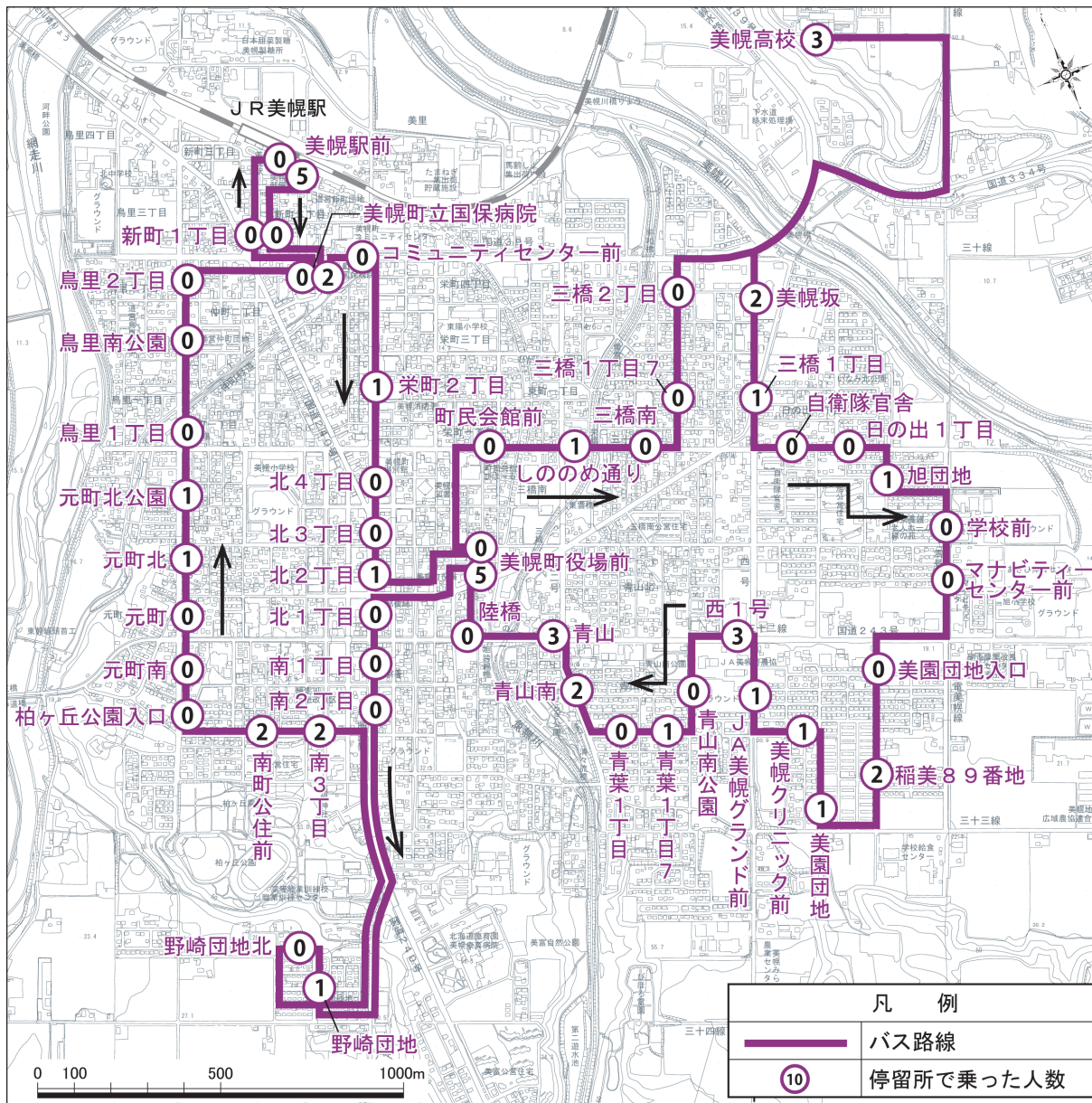


図 美幌循環線バス乗降調査（右回り）（乗車数）

（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第7便（16:08）のみ

②降車

調査日：令和2年10月6日（火）

天 候：晴れ（第6便以降 曇り）

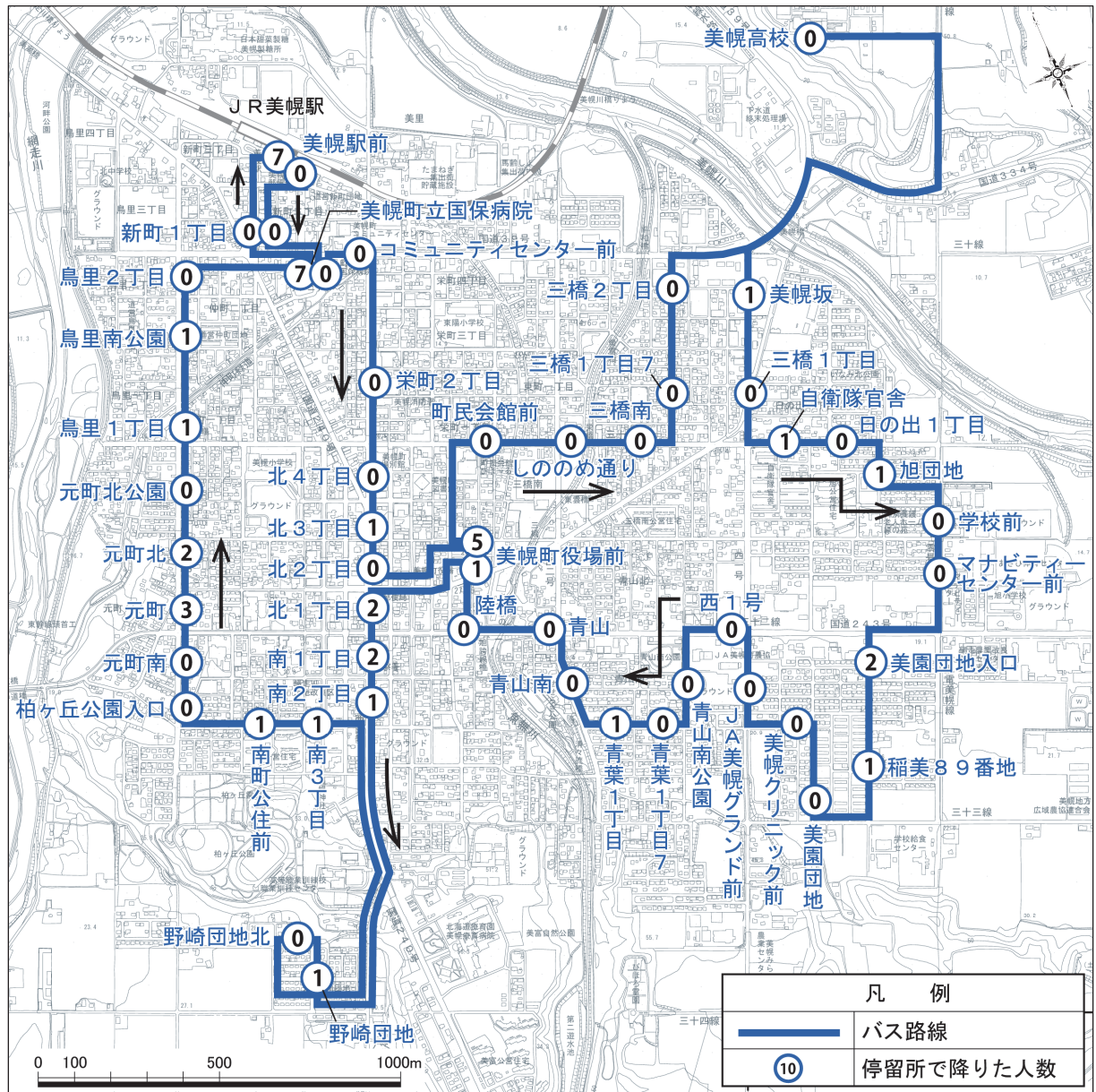


図 美幌循環線バス乗降調査（右回り）（降車数）

（単位：人／日）

※運行全7便中、野崎団地への運行は4便

※美幌高校停留所への運行は第7便（16:08）のみ

5-3 市街地交通の課題

町内を運行する市街地バス路線（循環バス、美幌高校線）は、平成28年度からスタートした高齢者等運転免許証自主返納制度もあって、乗客数は若干、増加傾向にあるものの、運行時間帯によっては乗客ゼロの運行もあります。

そのため、市街地交通の現状から課題を整理しました。

（１）目的地への交通手段としての課題

市街地バス路線の美幌循環線は、美幌駅前ターミナルを起点に、国保病院、美幌町役場など公共施設を経由、三橋町、稲美、青山南、青葉、元町などを運行しながら周回する循環路線となっており、運行はその循環路線を右回り、左回りほぼ同時時間帯の運行となっています。

町内にある大型商業施設（スーパーマーケット）は3店舗、いずれも「コミセン前」「西1号」「しのめ通り」停留所から徒歩5～6分で行くことができるものの、バス停の名称からイメージできないのか、利用者は多くありません。

医療機関については、「美幌町立国保病院」が、停留所の名称に用いられていますが、他の医療機関は、最寄りの停留所がはっきりしていない医療機関もあります。

町民にとって、最寄りのバス停名称がわかりづらい状況となっています。

（２）運行区域の拡大の課題

美幌循環線は、利便性は別として、市街地42自治会中、26自治会を運行していますが、運行区域の拡大の要望に対して、循環路線であるが故の難しさがあります。

そのため、狭隘な住宅街の道路を運行して、運行区域の拡大に努めているものの、国道39号、東雲通りなど幅員のある道路を運行区域に編入することができず、沿線の医療機関や大型商業施設への移動手段になっていない状況にあります。

（３）ＪＲとの接続の問題

ＪＲ美幌駅に到着する14便、ＪＲ美幌駅から出発する14便を検証すると、バスの到着時間から20分以内で接続している便は2便のみ、ＪＲの到着時間から20分以内で接続している便は4便しかありません。

ＪＲの利用者の多くは、北見市などの高校に通学する高校生です。

そのため、北見市の高校に通学する生徒が下校時に乗車するＪＲ普通列車と接続するバスが運行していないため、大変不便な状況となっております。

（４）運行時間帯における課題

美幌循環線は、午前7時台の始発から、ほぼ等間隔で一日各7便が運行しています。

しかし、朝、夕の乗車と比べ、日中の時間帯の乗車が少なく、乗客ゼロで運行するバスもあります。

その反面、17時以降に運行がないため、美幌高校生の課外活動後に乗車できるバス、北見市の高校に通学する生徒の帰宅するためのバスがありません。

平成30年1月に開催した高校生議会において、美幌高校生から課外活動後に乗車が可能なバスを運行してほしいとの要望もいただいております。

高校生などの乗車が見込まれる時間帯、利用者の利便性向上に結び付く時間帯での運行を考えていく必要があると思います。

（５）収支状況に対する課題

市街地を運行するバスは、乗車区間に関わらず、運賃を一律ワンコイン（100円）として、利用促進を図ってきましたが、利用が低迷し、運賃収入で運行経費の1割程度しか賄えず、補助金頼みの収支状況となっています。

そのため、引き続き、市街地バス路線を維持し、持続可能な公共交通網を構築していくためには、乗客の増加とあわせて、運行経費に占める運賃収入の割合を高めていく必要があります。

美幌町では、市街地を運行するバスの現状から、これまでに寄せられてきた意見や要望とともに課題を整理しました。

さらに、アンケート調査や自治会や交通事業者などとの意見交換、まちづくりミーティングなどを踏まえながら、地域公共交通計画の策定を行いました。

＜ワンポイント＞

（まちづくりミーティングとは）

元気で活力のあるまちづくりの推進を目的に、町長が町民のみなさまから広く意見を聴き、施策に反映させていく取り組みです。

ミーティングでは、町長、副町長、教育長が参加し、まちづくりのテーマを決めて意見交換等を実施します。

第6章 調査等の取り組み

6-1 アンケート調査

地域公共交通計画の策定にあたり、アンケート調査、意見聴取、まちづくりミーティングなど、調査及び広聴の取り組みを実施しました。

(1) アンケート調査の内容

住民アンケート調査は、美幌高校及び北見市の高校に通学する生徒と保護者及び高齢者世帯を対象に実施しました。

①高校生を対象とした調査

対象者：美幌高校及び北見市の高校（6校）に通学する生徒及び保護者

実施状況：アンケート用紙の配付	令和2年12月2日（水）	北見市の高校
〃	令和2年12月4日（金）	美幌高校
アンケート用紙の回収	令和2年12月16日（水）	北見市の高校
〃	令和2年12月25日（金）	美幌高校

回収数：北見市の高校	194人
美幌高校	206人

※ 高校生を対象としたアンケート調査の実施に際し、美幌高校及び北見市のすべての高校（6校）に、調査用紙の配付及び回答用紙の取りまとめ、提出にご協力をいただきました。心から感謝申し上げます。

②高齢者世帯に対する調査

対象世帯：世帯主の年齢が65歳以上の全世帯（4,237世帯）

実施状況：アンケート用紙の配付	令和2年12月14日（月）	郵送
〃 回収	令和2年12月27日（日）	郵送及び持参

回収数：2,194人（回数率 51.8%）

アンケート集計は設問ごとの回答の集計（単純集計）と、年齢別、居住地域別及び交通手段別など調査項目を組み合わせた集計（クロス集計）を行っています。

次頁以降は単純集計を中心に載せていますが、別冊の「アンケート調査結果」にてクロス集計結果を含めた取りまとめを行っています。

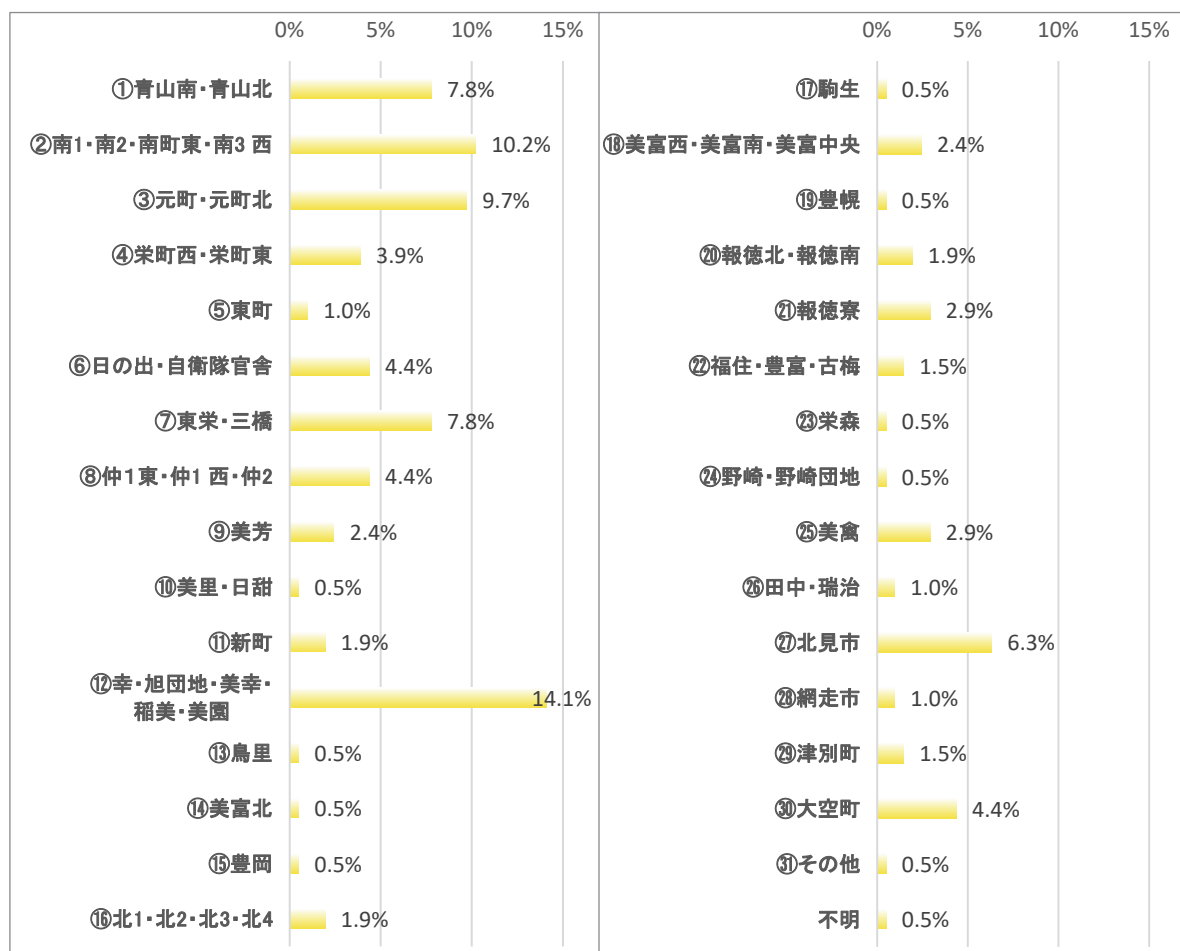
（2）美幌高校のアンケート集計結果

①居住地域（自治会等）

居住地域（自治会等）をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

居住地区	人数	居住地区	人数
①青山南・青山北	16	①⑦駒生	1
②南1・南2・南町東・南3西	21	①⑧美富西・美富南・美富中央	5
③元町・元町北	20	①⑨豊幌	1
④栄町西・栄町東	8	②⑩報徳北・報徳南	4
⑤東町	2	②⑪報徳寮	6
⑥日の出・自衛隊官舎	9	②⑫福住・豊富・古梅	3
⑦東栄・三橋	16	②⑬栄森	1
⑧仲1東・仲1西・仲2	9	②⑭野崎・野崎団地	1
⑨美芳	5	②⑮美禽	6
⑩美里・日甜	1	②⑯田中・瑞治	2
⑪新町	4	②⑰北見市	13
⑫幸・旭団地・美幸・稲美・美園	29	②⑱網走市	2
⑬鳥里	1	②⑲津別町	3
⑭美富北	1	③⑩大空町	9
⑮豊岡	1	③⑪その他	1
⑯北1・北2・北3・北4	4	不明	1
		合 計	206

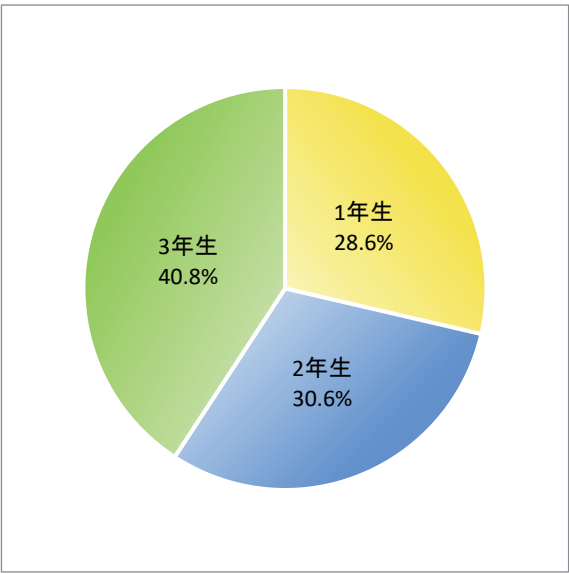


第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

②学年

（単数回答、単位：人）

項 目	合計
1 年生	59
2 年生	63
3 年生	84
合 計	206



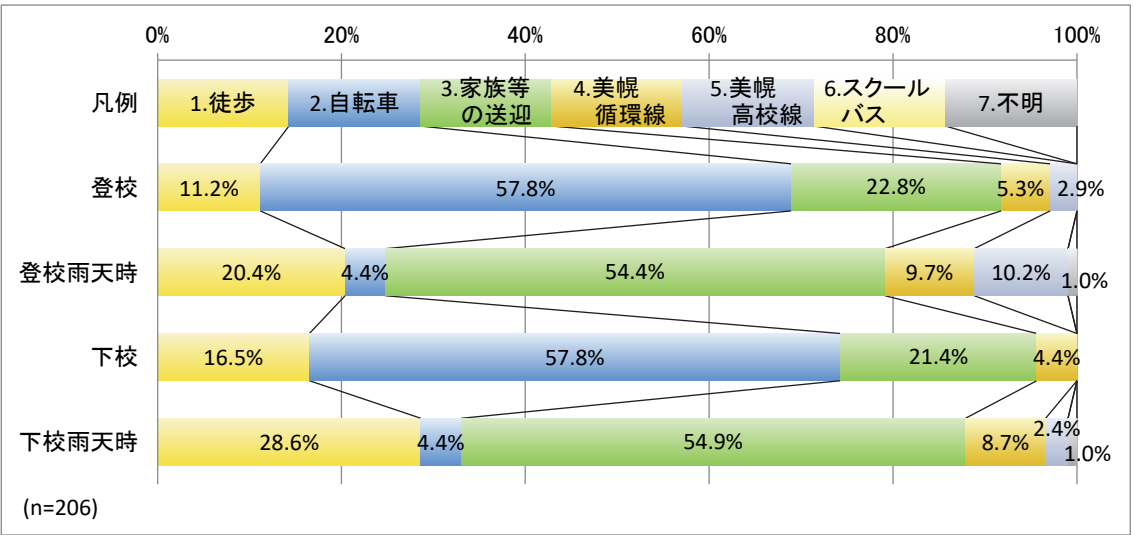
③通学で利用している交通手段

季節ごとに通学で利用している交通手段についてお尋ねします。

1)夏期

（単数回答、単位：人）

項 目	登校	登校（雨天時）	下校	下校（雨天時）
1. 徒歩	23	42	34	59
2. 自転車	119	9	119	9
3. 家族等の送迎	47	112	44	113
4. 美幌循環線	11	20	9	18
5. 美幌高校線	6	21	0	5
6. スクールバス	0	0	0	0
7. 不明	0	2	0	2
合 計	206	206	206	206

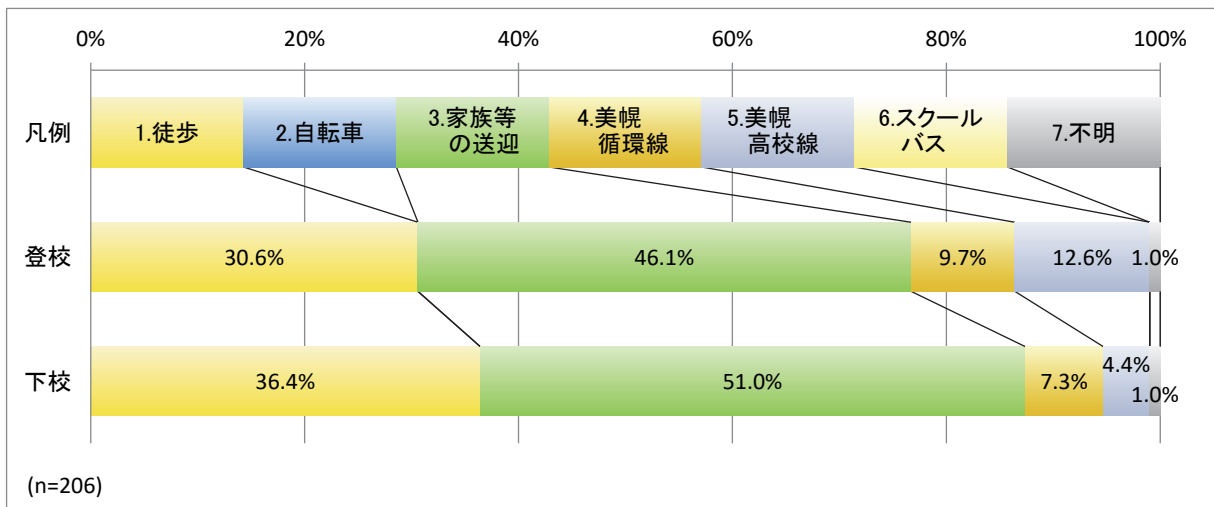


第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

2) 冬期

（単数回答、単位：人）

項 目	登校	下校
1. 徒歩	63	75
2. 自転車	0	0
3. 家族等の送迎	95	105
4. 美幌循環線	20	15
5. 美幌高校線	26	9
6. スクールバス	0	0
7. 不明	2	2
合 計	206	206



第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

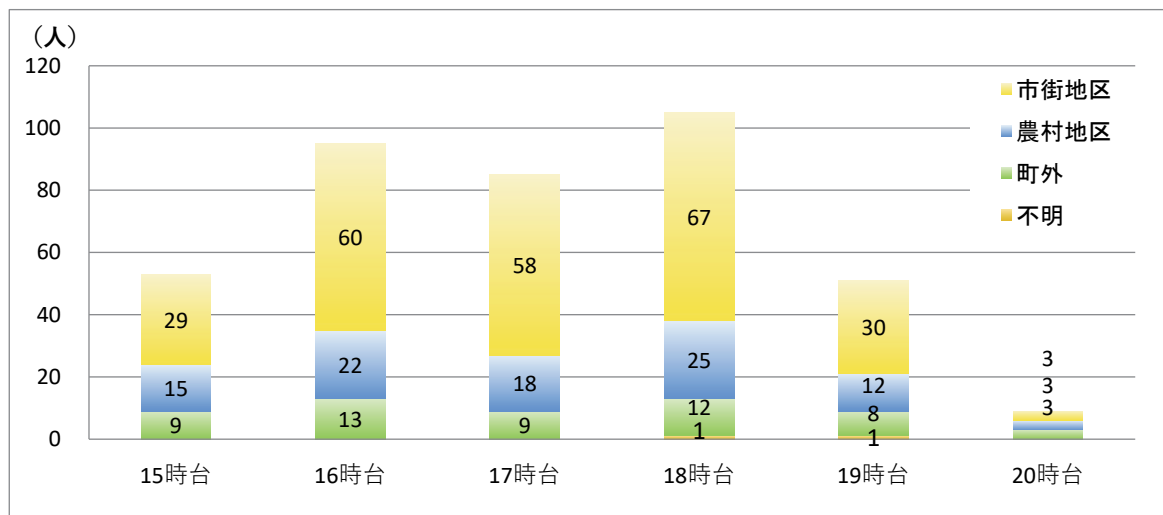
④下校時間帯

下校する時間のうち、季節ごとに多い時間帯を2つまでお尋ねします。

1)夏期

（複数回答、単位：人）

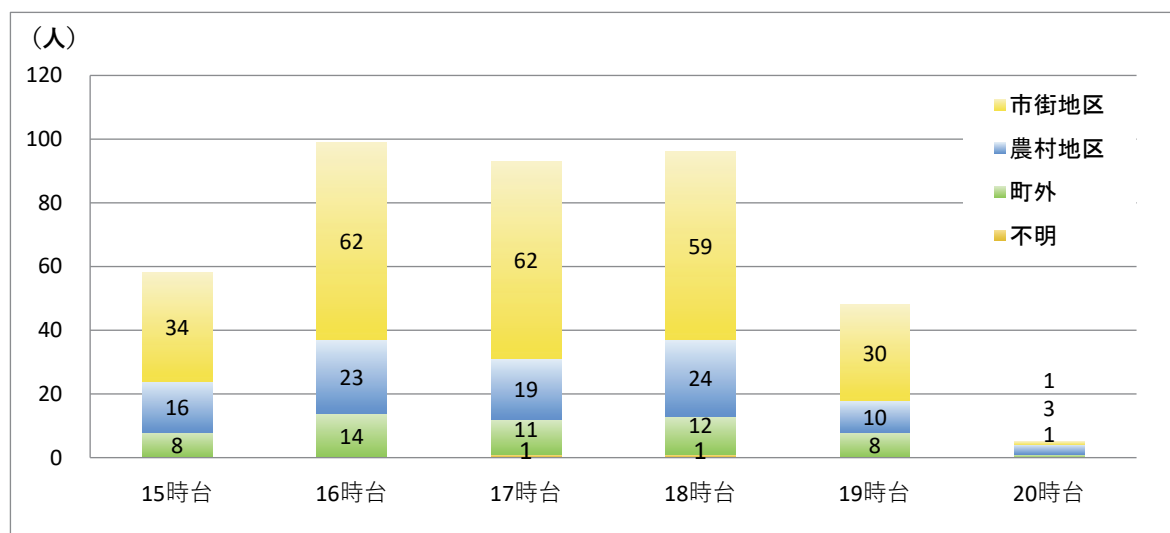
居住地域	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台
市街地区	29	60	58	67	30	3
農村地区	15	22	18	25	12	3
町外	9	13	9	12	8	3
不明	0	0	0	1	1	0
合 計	53	95	85	105	51	9



2) 冬期

（複数回答、単位：人）

居住地域	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台
市街地区	34	62	62	59	30	1
農村地区	16	23	19	24	10	3
町外	8	14	11	12	8	1
不明	0	0	1	1	0	0
合 計	58	99	93	96	48	5



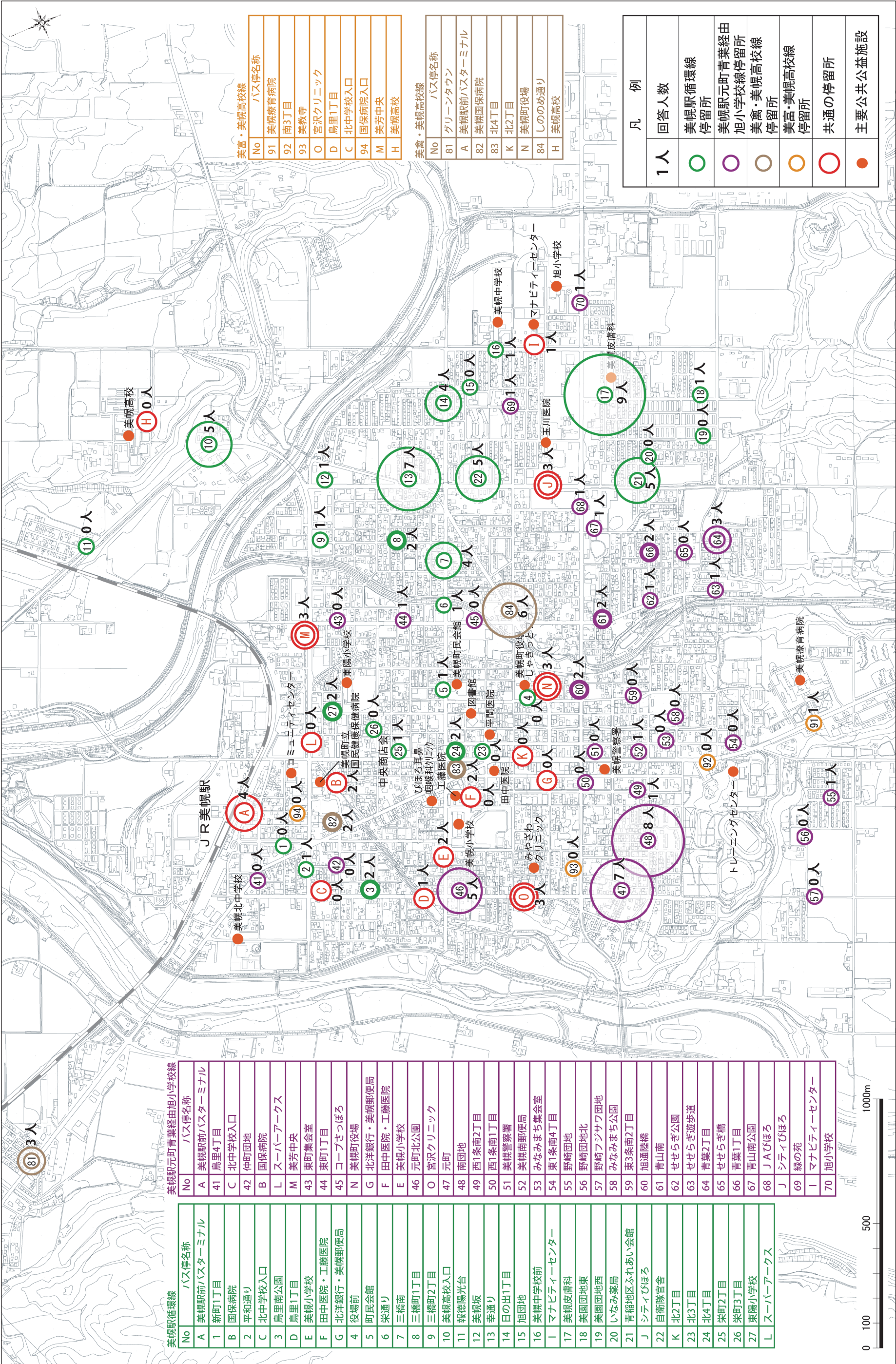
第 6 章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

⑤自宅から乗車可能な最寄りのバス停留所（複数回答）

市街地バス路線（案）をお示しして、通学で乗車可能な最寄りのバス停を一人 3 箇所以内で調査したものです。

調査結果は次頁の図のとおりです。

図 自宅から乗車可能な最寄りのバス停留所



⑥登下校時に利用するＪＲの時刻

美幌町以外からＪＲを利用している生徒のみ

登下校で利用しているＪＲの列車についてお尋ねします。

1)登校時

（単数回答、単位：人）

項 目	北見市	網走市	津別町	大空町	その他	合計
6 時 54 分に美幌駅 到着の普通列車	0	1	0	3	0	4
7 時 20 分に美幌駅 到着の普通列車	12	0	0	0	0	12
8 時 06 分に美幌駅 到着の普通列車	0	1	0	1	0	2
合 計	12	2	0	4	0	18

2)下校時

（単数回答、単位：人）

項 目	北見市	網走市	津別町	大空町	その他	合計
16 時 41 分発の 網走方面行き普通列車	0	1	0	0	0	1
17 時 08 分発の 北見方面行き普通列車	5	0	0	0	0	5
18 時 16 分発の 網走方面行き普通列車	0	0	0	2	0	2
18 時 16 分発の 北見方面行き普通列車	7	0	0	0	0	7
19 時 38 分発の 網走方面行き普通列車	0	1	0	1	0	2
20 時 22 分発の 北見方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0
20 時 22 分発の 網走方面行き特急列車	0	0	0	0	0	0
20 時 48 分発の 網走方面行き普通列車	0	0	0	1	0	1
22 時 12 分発の 網走方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0
合 計	12	2	0	4	0	18

第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

⑦登下校時において利用する北見バス運行便

登下校で利用している北見バスについてお尋ねします。

1)登校時

（単数回答、単位：人）

項 目	農村地区	町外	合計
8 時 06 分に北見方面から 美幌駅に到着する北見バス	1	0	1
8 時 03 分に津別方面から 美幌駅に到着する北見バス	1	3	4
合 計	2	3	5

2)下校時

（単数回答、単位：人）

項 目	農村地区	町外	合計
16 時 24 分に美幌駅から 北見方面行き北見バス	1	0	1
17 時 11 分に美幌駅から 津別方面行き北見バス	0	0	0
18 時 18 分に美幌駅から 北見方面行き北見バス	0	0	0
19 時 01 分に美幌駅から 津別方面行き北見バス	0	2	2
合 計	1	2	3

⑧美幌町以外からＪＲを利用して通学している生徒の登下校の手段

美幌駅から美幌高校までの町内を移動する交通手段についてお尋ねします。

1)夏期

（登校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒 歩	自 転 車	家族等 の送迎	美幌循 環線	美幌高 校線	スクー ルバス	合計
6 時 54 分に美幌駅 到着の普通列車	0	3	1	0	0	0	4
7 時 20 分に美幌駅 到着の普通列車	2	9	0	0	1	0	12
8 時 06 分に美幌駅 到着の普通列車	0	1	0	0	1	0	2
合 計	2	13	1	0	2	0	18

（下校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒 歩	自 転 車	家族等 の送迎	美幌循 環線	美幌高 校線	スクー ルバス	合計
16 時 41 分発の 網走方面行き普通列車	0	1	0	0	0	0	1
17 時 08 分発の 北見方面行き普通列車	0	5	0	0	0	0	5
18 時 16 分発の 網走方面行き普通列車	0	1	1	0	0	0	2
18 時 16 分発の 北見方面行き普通列車	3	4	0	0	0	0	7
19 時 38 分発の 網走方面行き普通列車	1	1	0	0	0	0	2
20 時 22 分発の 北見方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 22 分発の 網走方面行き特急列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 48 分発の 網走方面行き普通列車	0	1	0	0	0	0	1
22 時 12 分発の 網走方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
合 計	4	13	1	0	0	0	18

第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

2)夏期（雨天時）

（登校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒歩	自転車	家族等の送迎	美幌循環線	美幌高校線	スクールバス	合計
6 時 54 分に美幌駅到着の普通列車	1	1	1	1	0	0	4
7 時 20 分に美幌駅到着の普通列車	4	1	0	6	1	0	12
8 時 06 分に美幌駅到着の普通列車	1	0	0	0	1	0	2
合 計	6	2	1	7	2	0	18

（下校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒歩	自転車	家族等の送迎	美幌循環線	美幌高校線	スクールバス	合計
16 時 41 分発の網走方面行き普通列車	1	0	0	0	0	0	1
17 時 08 分発の北見方面行き普通列車	2	0	0	3	0	0	5
18 時 16 分発の網走方面行き普通列車	1	0	1	0	0	0	2
18 時 16 分発の北見方面行き普通列車	3	1	0	2	1	0	7
19 時 38 分発の網走方面行き普通列車	2	0	0	0	0	0	2
20 時 22 分発の北見方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 22 分発の網走方面行き特急列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 48 分発の網走方面行き普通列車	0	1	0	0	0	0	1
22 時 12 分発の網走方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
合 計	9	2	1	5	1	0	18

第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

3) 冬期

（登校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒 歩	自 転 車	家族等 の送迎	美幌循 環線	美幌高 校線	スクー ルバス	合計
6 時 54 分に美幌駅 到着の普通列車	3	0	1	0	0	0	4
7 時 20 分に美幌駅 到着の普通列車	7	0	0	3	2	0	12
8 時 06 分に美幌駅 到着の普通列車	0	0	0	0	2	0	2
合 計	10	0	1	3	4	0	18

（下校）

（単数回答、単位：人）

項 目	徒 歩	自 転 車	家族等 の送迎	美幌循 環線	美幌高 校線	スクー ルバス	合計
16 時 41 分発の 網走方面行き普通列車	1	0	0	0	0	0	1
17 時 08 分発の 北見方面行き普通列車	4	0	0	1	0	0	5
18 時 16 分発の 網走方面行き普通列車	1	0	1	0	0	0	2
18 時 16 分発の 北見方面行き普通列車	6	0	0	1	0	0	7
19 時 38 分発の 網走方面行き普通列車	1	0	1	0	0	0	2
20 時 22 分発の 北見方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 22 分発の 網走方面行き特急列車	0	0	0	0	0	0	0
20 時 48 分発の 網走方面行き普通列車	1	0	0	0	0	0	1
22 時 12 分発の 網走方面行き普通列車	0	0	0	0	0	0	0
合 計	14	0	2	2	0	0	18

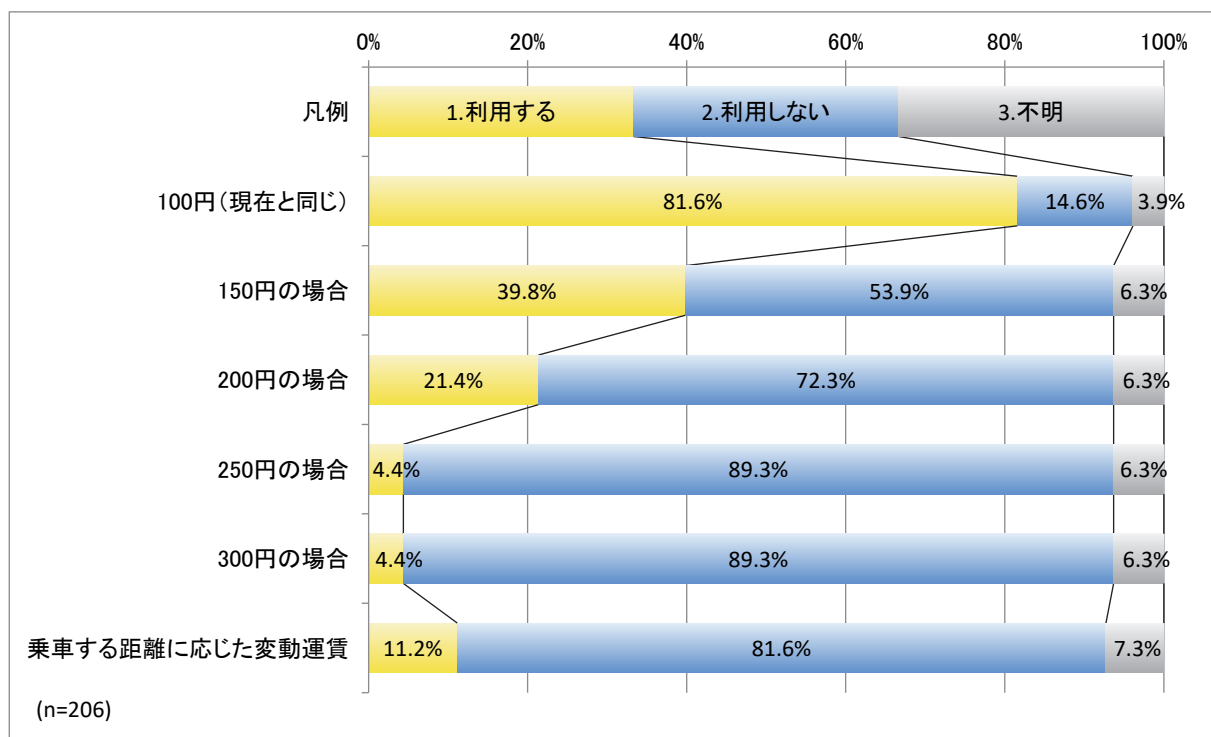
第6章 調査等の取り組み（美幌高校のアンケート集計）

⑨美幌循環線・美幌高校生の運賃

美幌循環線、美幌高校線の運賃が改定となったときの利用の有無をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	100 円 (現在と同じ)	150 円 の場合	200 円 の場合	250 円 の場合	300 円 の場合	乗車する距離に 応じた変動運賃
1. 利用する	168	82	44	9	9	23
2. 利用しない	30	111	149	184	184	168
3. 不明	8	13	13	13	13	15
合 計	206	206	206	206	206	206

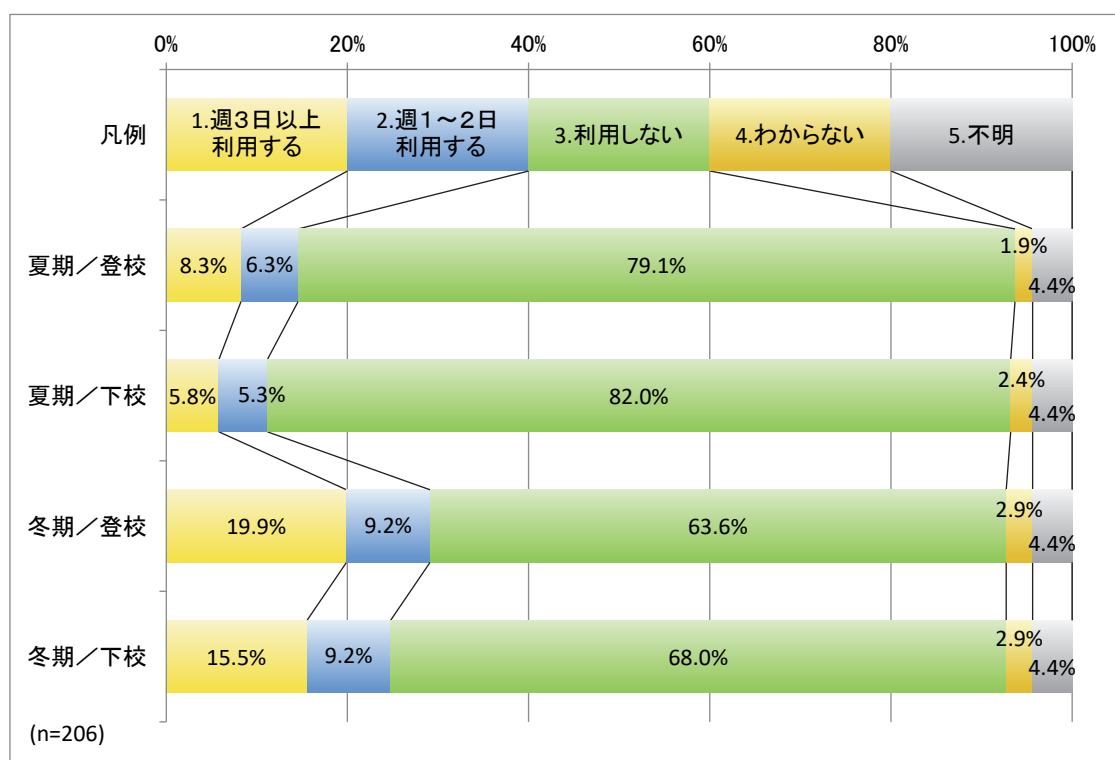


⑩バスの利用希望

市街地を運行する新しいバス路線で美幌高校への登下校ができるようになったときの利用の有無をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	夏期 (登校)	夏期 (下校)	冬期 (登校)	冬期 (下校)
1. 週3日以上利用する	17	12	41	32
2. 週1～2日利用する	13	11	19	19
3. 利用しない	163	169	131	140
4. わからない	4	5	6	6
5. 不明	9	9	9	9
合 計	206	206	206	206



第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

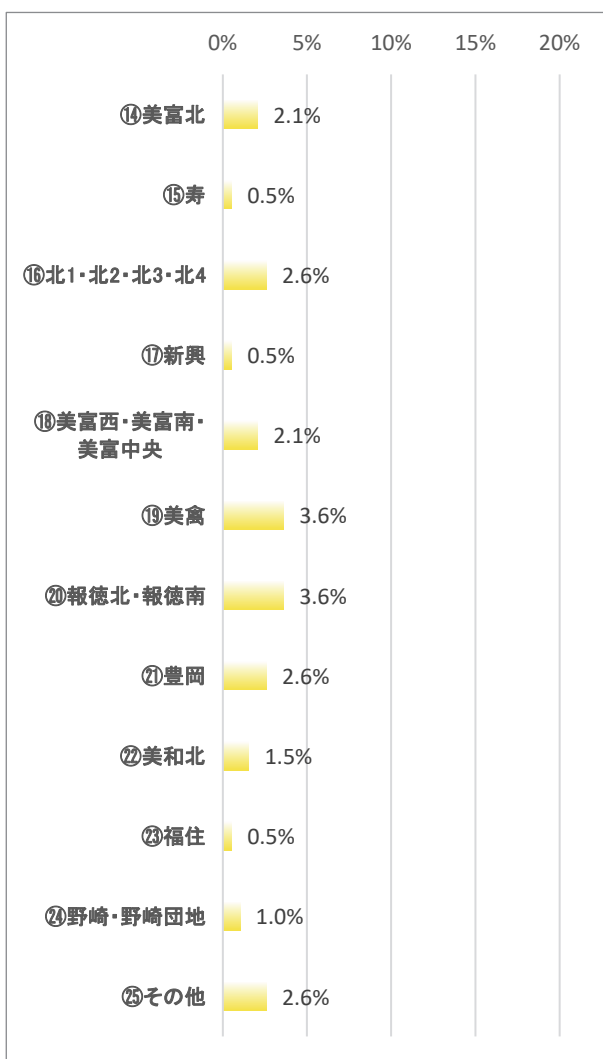
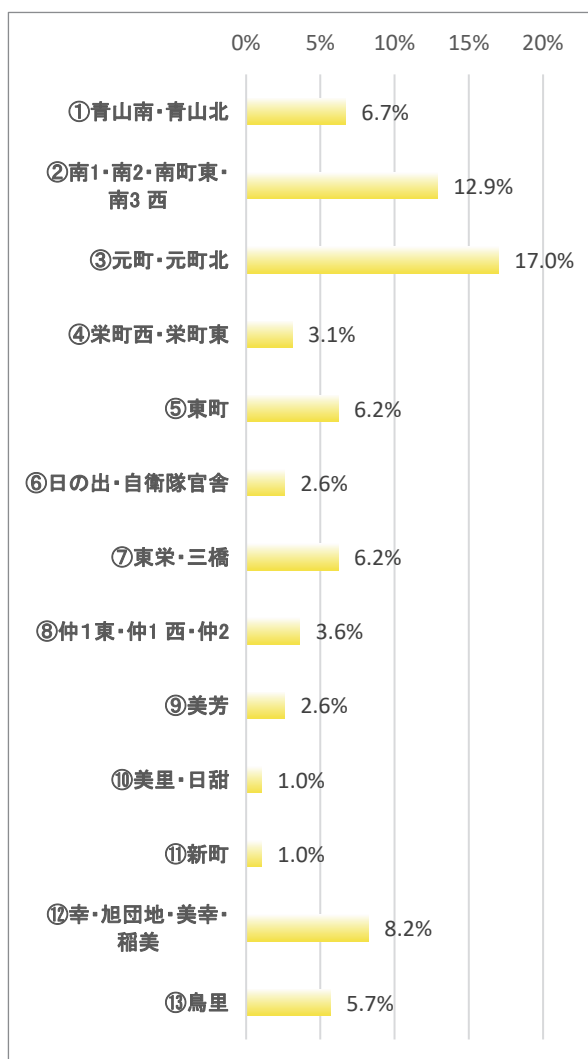
（3）北見市の高校（6校）のアンケート集計結果

①居住地域（自治会等）

居住地域（自治会等）をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

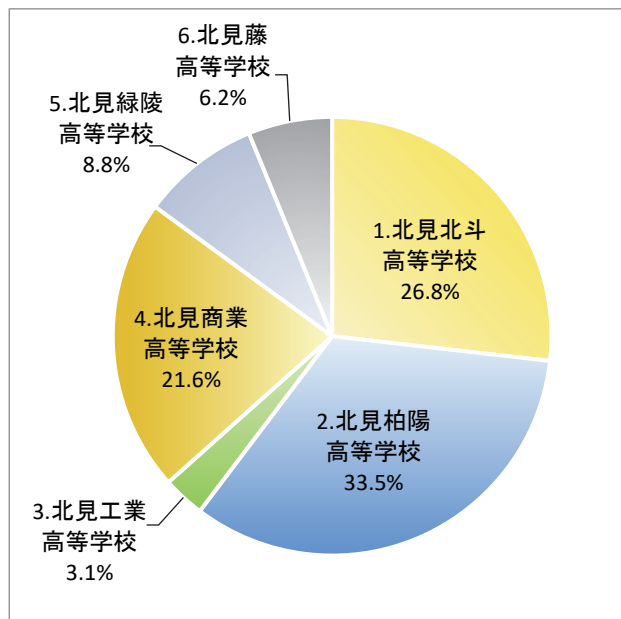
居住地区	人数	居住地区	人数
①青山南・青山北	13	⑭美富北	4
②南1・南2・南町東・南3西	25	⑮寿	1
③元町・元町北	33	⑯北1・北2・北3・北4	5
④栄町西・栄町東	6	⑰新興	1
⑤東町	12	⑱美富西・美富南・美富中央	4
⑥日の出・自衛隊官舎	5	⑲美禽	7
⑦東栄・三橋	12	⑳報徳北・報徳南	7
⑧仲1東・仲1西・仲2	7	㉑豊岡	5
⑨美芳	5	㉒美和北	3
⑩美里・日甜	2	㉓福住	1
⑪新町	2	㉔野崎・野崎団地	2
⑫幸・旭団地・美幸・稲美	16	㉕その他	5
⑬鳥里	11		
		合 計	194



②通学している高校

（単数回答、単位：人）

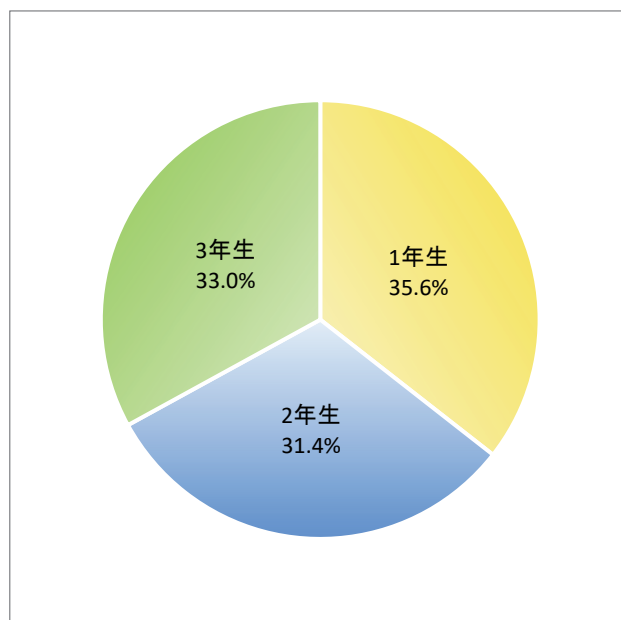
項 目	合計
1. 北見北斗高等学校	52
2. 北見柏陽高等学校	65
3. 北見工業高等学校	6
4. 北見商業高等学校	42
5. 北見緑陵高等学校	17
6. 北見藤高等学校	12
合 計	194



③学年

（単数回答、単位：人）

項 目	合計
1 年生	69
2 年生	61
3 年生	64
合 計	194



第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

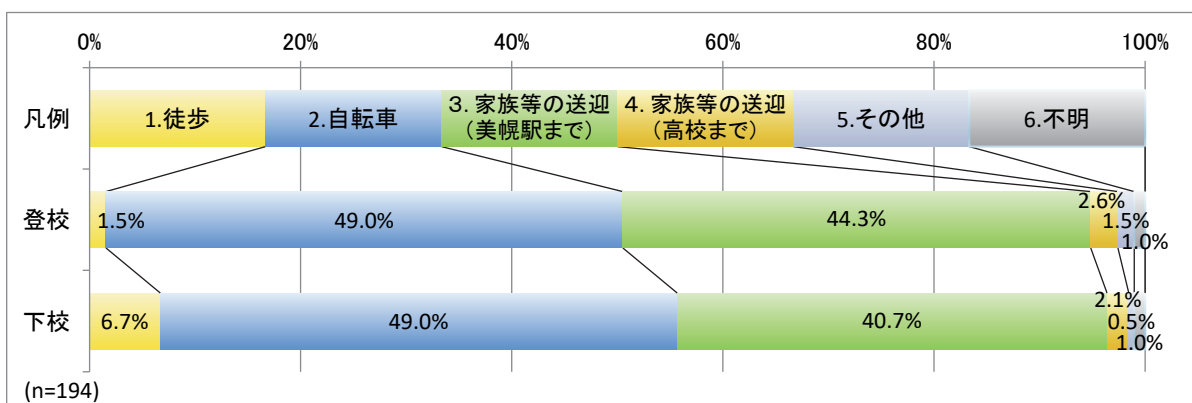
④美幌町内で移動する交通手段

季節ごとに自宅と最寄り駅など町内を移動する交通手段についてお尋ねします。

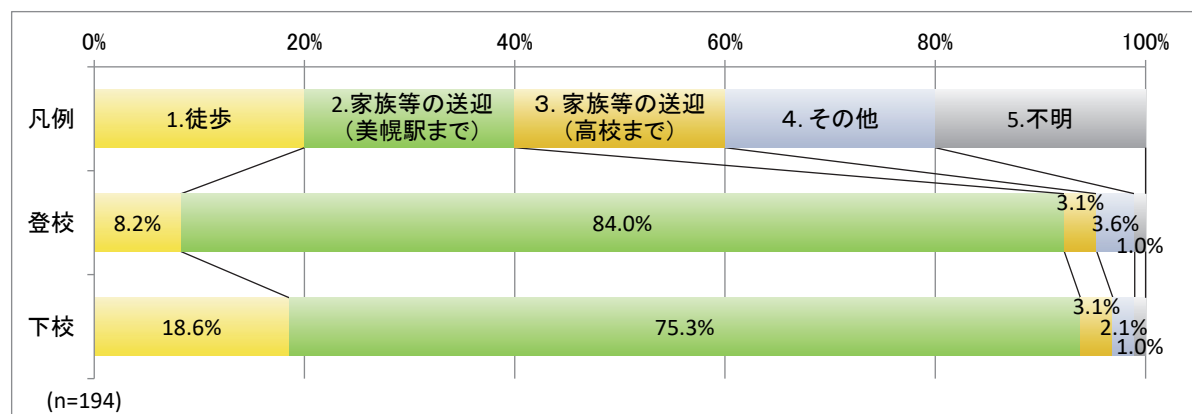
（単数回答、単位：人）

項 目	夏期（登校）	夏期（下校）	冬期（登校）	冬期（下校）
1. 徒歩	3	13	16	36
2. 自転車	95	95	—	—
3. 家族等の送迎（美幌駅まで）	86	79	163	146
4. 家族等の送迎（高校まで）	5	4	6	6
5. その他	3	1	7	4
6. 不明	2	2	2	2
合 計	194	194	194	194

1) 夏期



2) 冬期

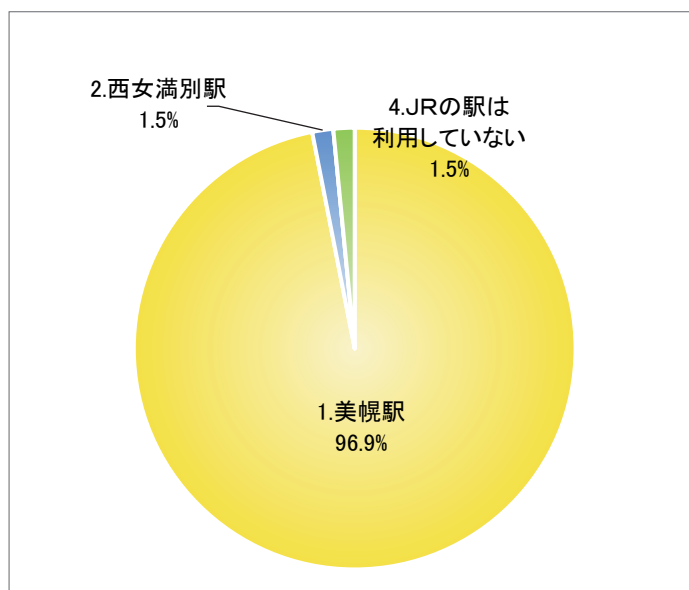


⑤最寄りのＪＲ駅

通学で利用している最寄りのＪＲ駅をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 美幌駅	188
2. 西女満別駅	3
3. 女満別駅	0
4. ＪＲの駅は利用していない	3
合 計	194



第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

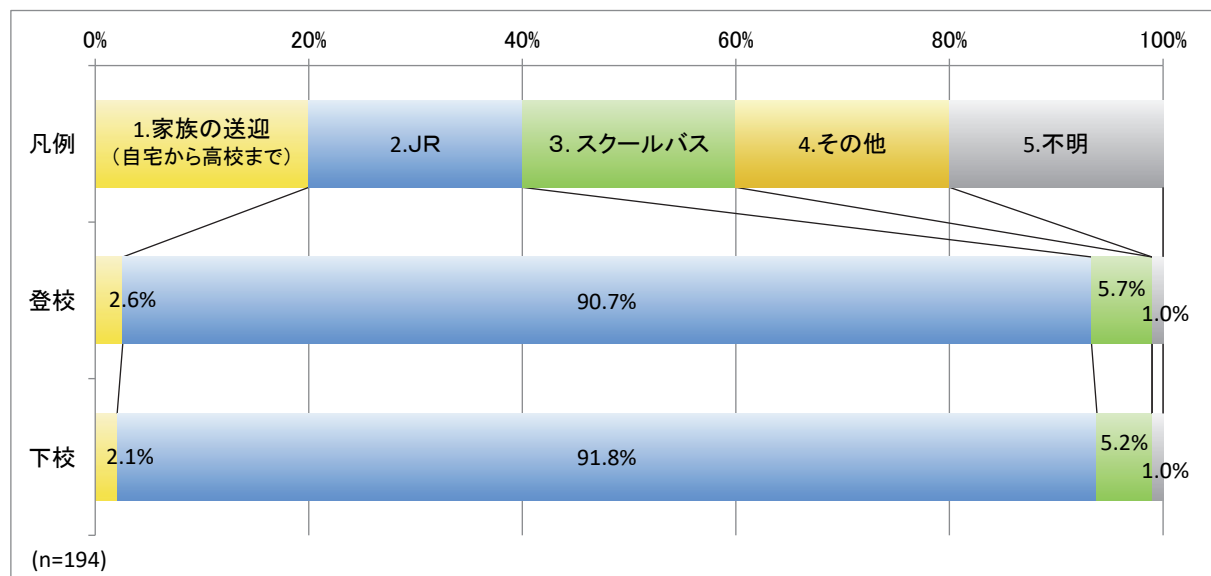
⑥美幌町、北見市間の移動交通手段

美幌町から北見市までの登校及び下校時の移動手段を季節ごとにお尋ねします。

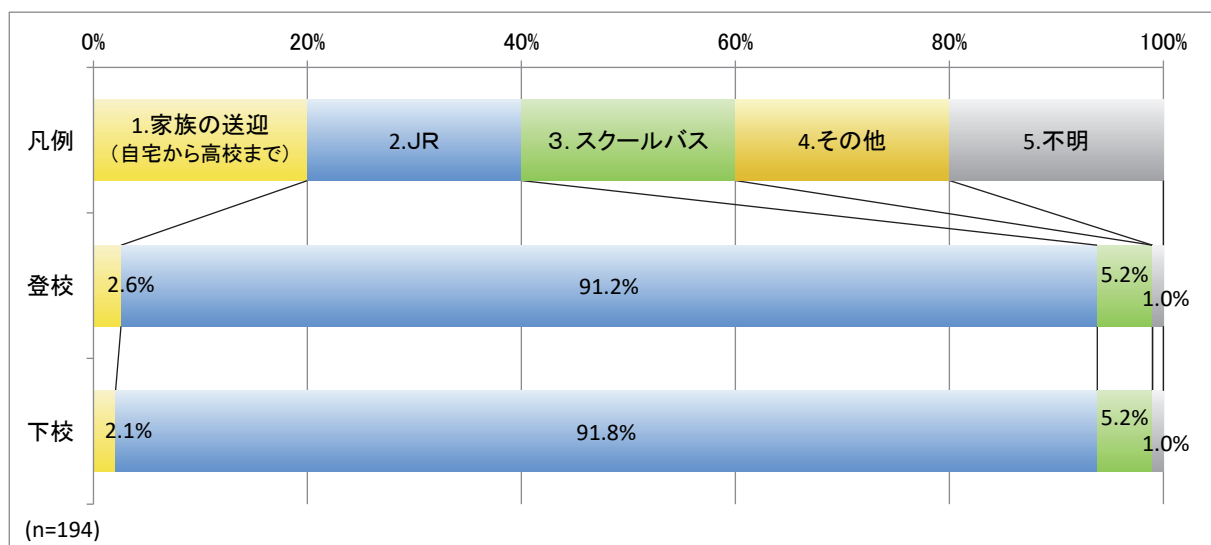
（単数回答、単位：人）

項 目	夏期（登校）	夏期（下校）	冬期（登校）	冬期（下校）
1. 家族の送迎 （自宅から高校まで）	5	4	5	4
2. J R	176	178	177	178
3. スクールバス	11	10	10	10
4. その他	0	0	0	0
5. 不明	2	2	2	2
合 計	194	194	194	194

1) 夏期



2) 冬期



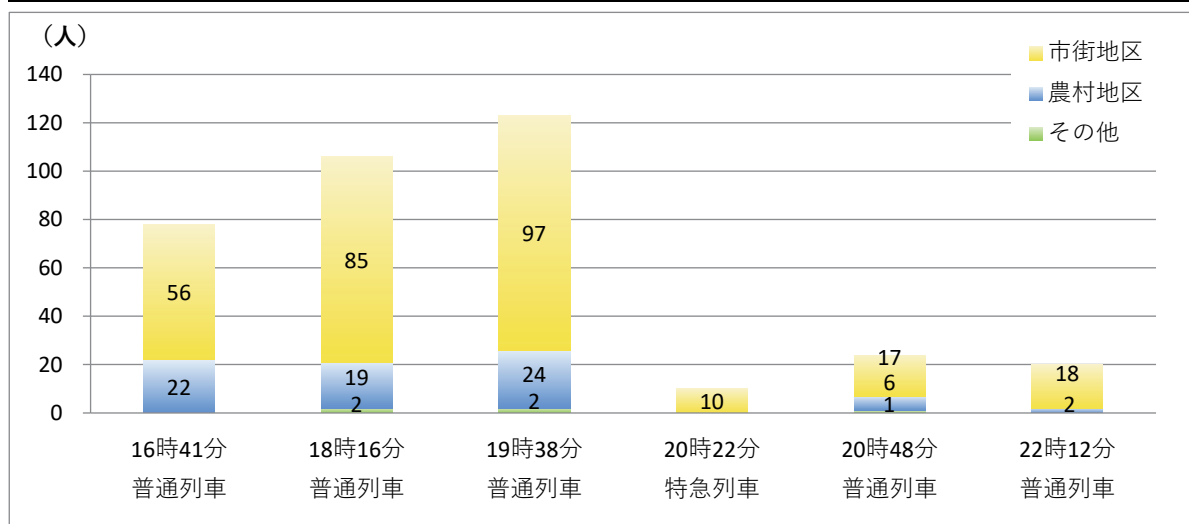
⑦下校時に利用するＪＲの時刻（美幌駅到着時刻）

下校時に利用するＪＲの列車について季節ごとにお尋ねします。

1)夏期

（複数回答、単位：人）

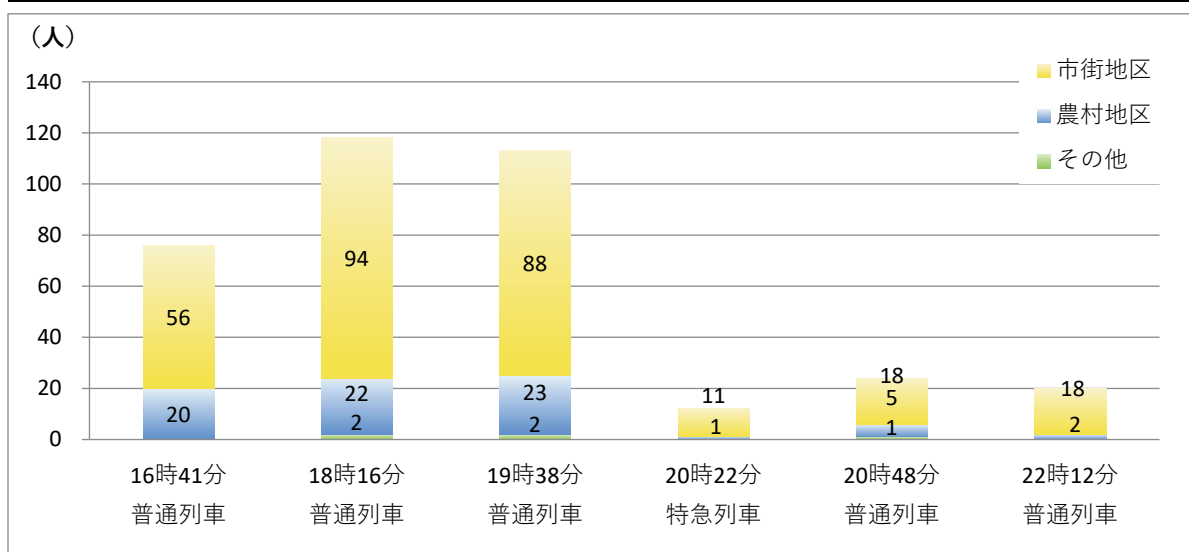
居住地域	16時41分 普通列車	18時16分 普通列車	19時38分 普通列車	20時22分 特急列車	20時48分 普通列車	22時12分 普通列車
市街地区	56	85	97	10	17	18
農村地区	22	19	24	0	6	2
その他	0	2	2	0	1	0
合 計	78	106	123	10	24	20



2)冬期

（複数回答、単位：人）

居住地域	16時41分 普通列車	18時16分 普通列車	19時38分 普通列車	20時22分 特急列車	20時48分 普通列車	22時12分 普通列車
市街地区	56	94	88	11	18	18
農村地区	20	22	23	1	5	2
その他	0	2	2	0	1	0
合 計	76	118	113	12	24	20



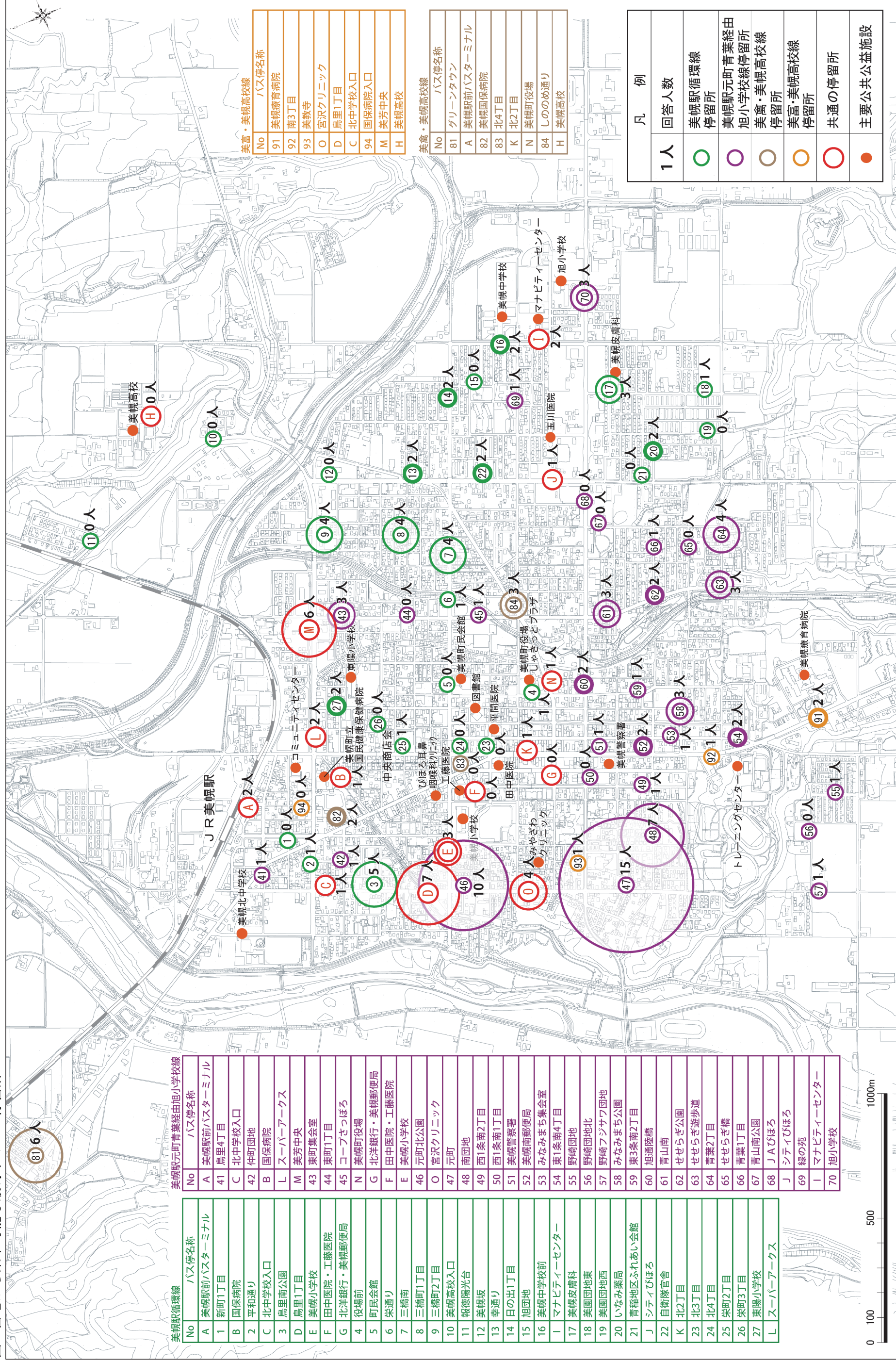
第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

⑧自宅から乗車可能な最寄りのバス停留所（複数回答）

市街地バス路線（案）をお示しして、通学で乗車可能な最寄りのバス停を一人3箇所以内で調査したものです。

調査結果は次頁の図のとおりです。

図 自宅から乗車可能な最寄りのバス停留所

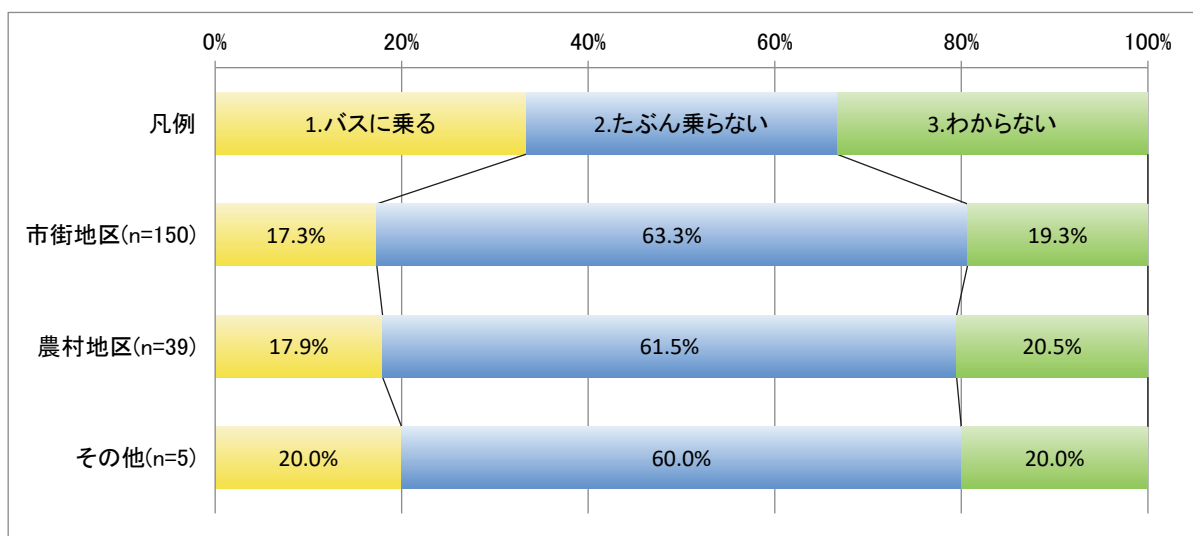


⑨6時54分のJR普通列車に間に合うバスを運行した場合の利用の有無

6時54分に美幌駅をJR普通列車に間に合うようにバスが運行したときの利用の有無についてお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	市街地区	農村地区	その他
1. バスに乗る	26	7	1
2. たぶん乗らない	95	24	3
3. わからない	29	8	1
合 計	150	39	5



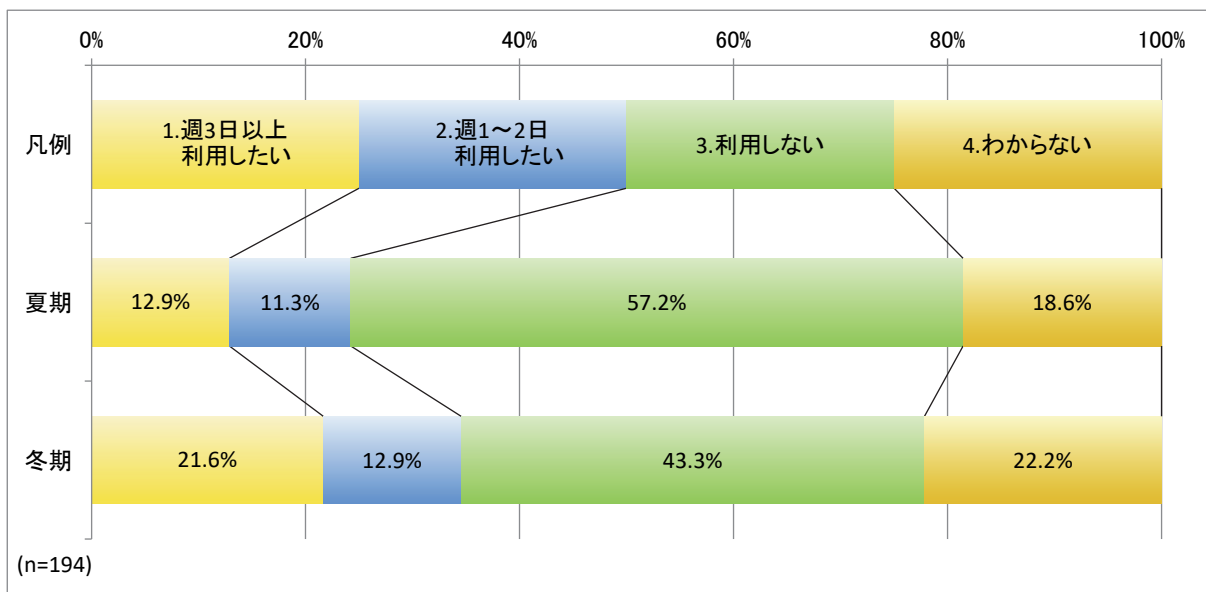
第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

⑩市街地を運行する新しいバス路線

美幌駅から自宅までバスで帰宅することができるようになったときの利用の有無をお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	夏期	冬期
1. 週3日以上利用したい	25	42
2. 週1～2日利用したい	22	25
3. 利用しない	111	84
4. わからない	36	43
合 計	194	194



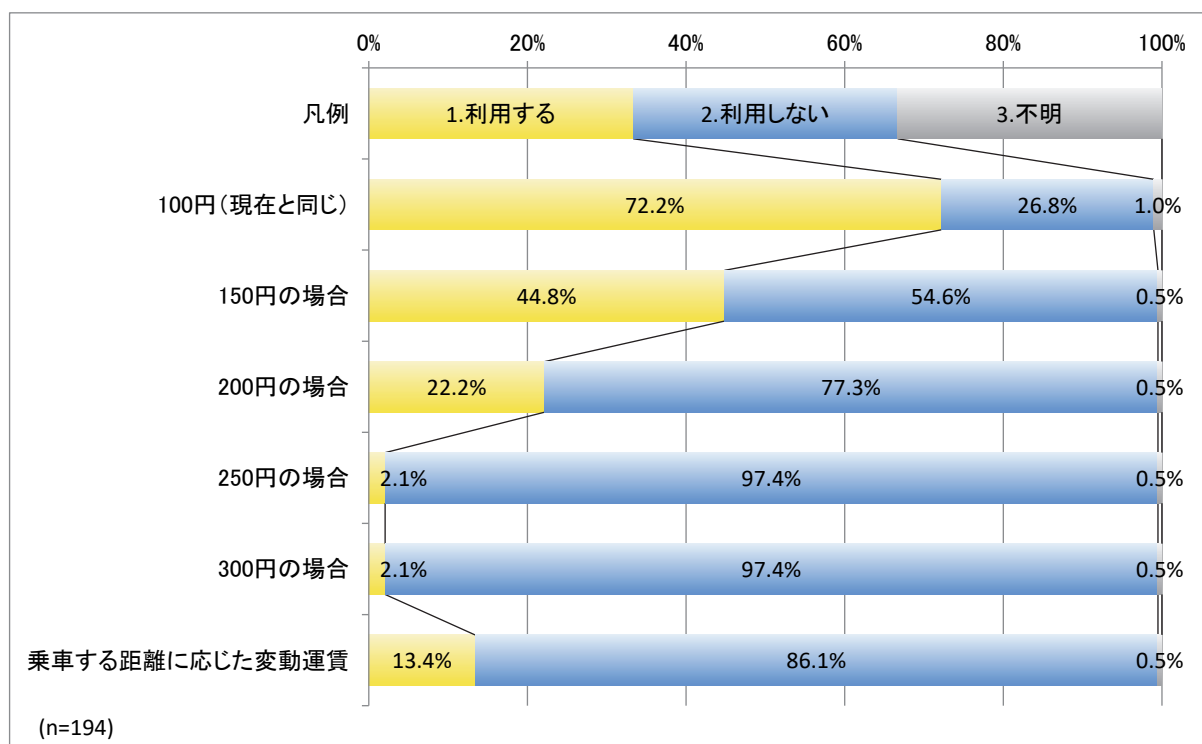
第6章 調査等の取り組み（北見市の高校のアンケート集計）

⑪市街地を運行するバスの運賃

美幌町の市街地を運行するバスの運賃が改定となったときの利用の有無についてお尋ねします。

（単数回答、単位：人）

項 目	100 円 (現在と同じ)	150 円 の場合	200 円 の場合	250 円 の場合	300 円 の場合	乗車する距離に 応じた変動運賃
1. 利用する	140	87	43	4	4	26
2. 利用しない	52	106	150	189	189	167
3. 不明	2	1	1	1	1	1
合 計	194	194	194	194	194	194



第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

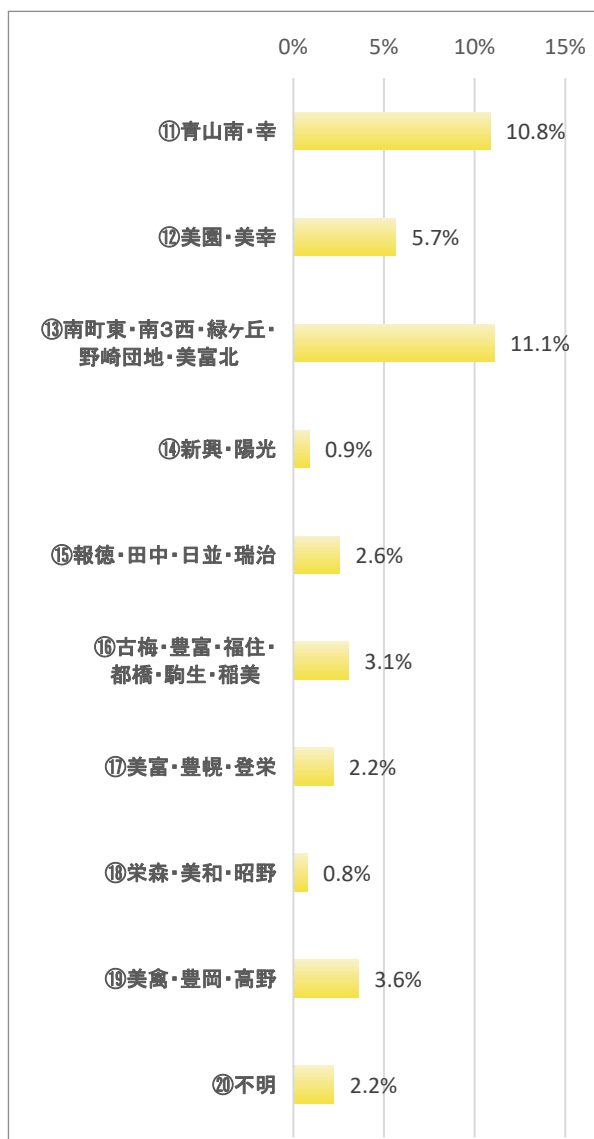
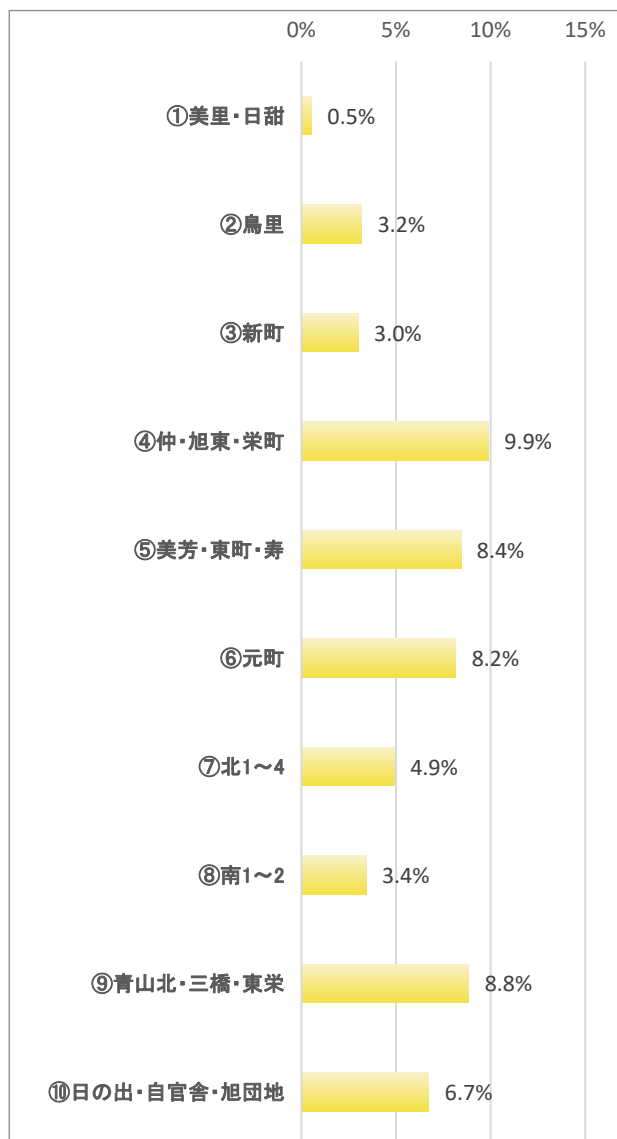
（４）高齢者世帯のアンケート集計結果

①居住地域（自治会）

居住地域（自治会）をお尋ねします。

（世帯単数回答、単位：人）

居住地区	人数	居住地区	人数
①美里・日甜	12	⑪青山南・幸	238
②鳥里	70	⑫美園・美幸	124
③新町	66	⑬南町東・南3西・緑ヶ丘・野崎団地・美富北	243
④仲・旭東・栄町	217	⑭新興・陽光	19
⑤美芳・東町・寿	185	⑮報徳・田中・日並・瑞治	56
⑥元町	179	⑯古梅・豊富・福住・都橋・駒生・稲美	67
⑦北1～4	108	⑰美富・豊幌・登栄	48
⑧南1～2	75	⑱栄森・美和・昭野	17
⑨青山北・三橋・東栄	194	⑲美禽・豊岡・高野	79
⑩日の出・自衛隊官舎・旭団地	148	⑳不明	49
		合 計	2,194

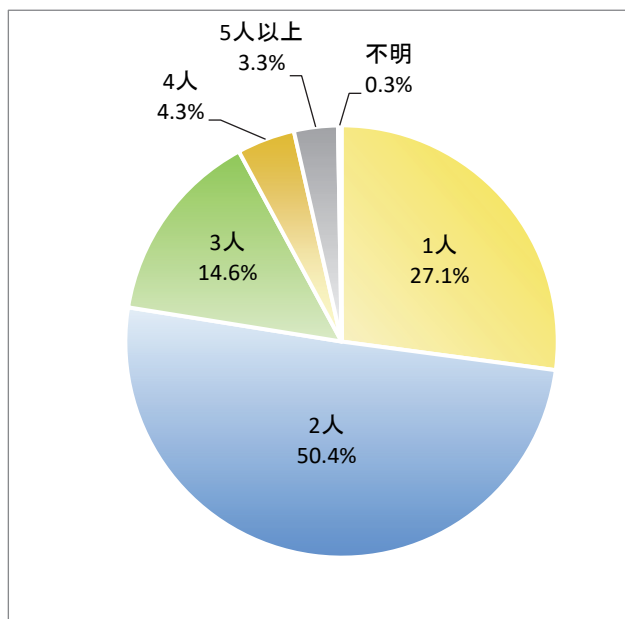


②世帯人数

ご家族全員の人数をお尋ねします。

（世帯、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1 人	595
2 人	1, 106
3 人	320
4 人	95
5 人以上	72
不明	6
合 計	2, 194

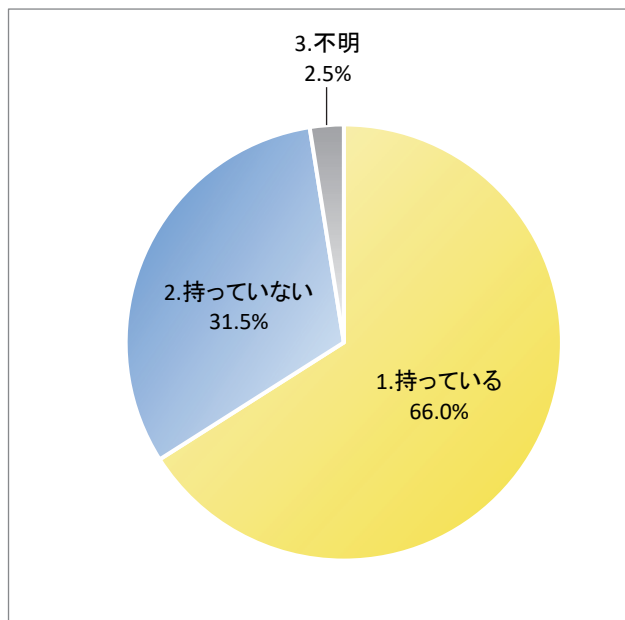


③自動車運転免許の保有状況

自動車運転免許証の保有についてお尋ねします。

（個人、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 持っている	2, 263
2. 持っていない	1, 080
3. 不明	86
合 計	3, 429



1)年齢別

（個人単数回答、単位：人）

項 目	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85 歳以上	不明	合計
1. 持っている	695	767	400	243	118	40	2, 263
2. 持っていない	94	202	230	234	301	19	1, 080
3. 不明	8	6	11	20	18	23	86

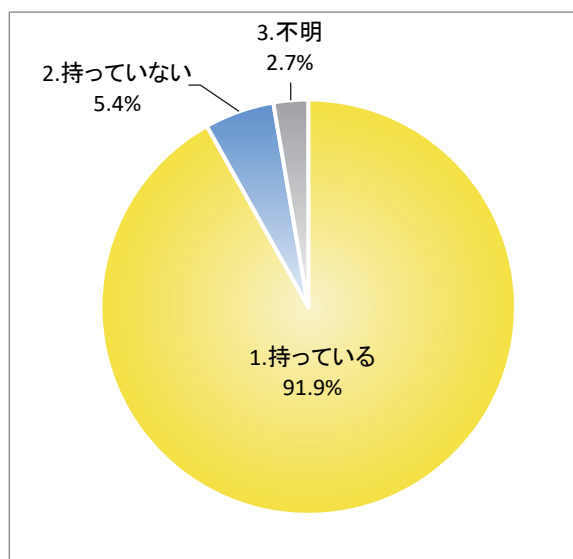
第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

④ 普段運転できる車の保有状況

普段運転できる車を所有しているかどうかお尋ねします。

（運転免許保有個人、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 持っている	2,079
2. 持っていない	123
3. 不明	61
合 計	2,263



1) 年齢別

（運転免許保有個人、単数回答、単位：人）

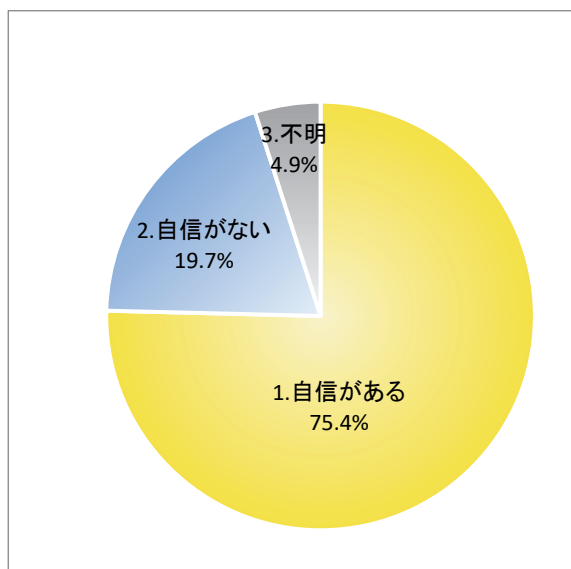
項 目	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85 歳以上	不明	合計
1. 持っている	641	709	366	220	109	34	2,079
2. 持っていない	39	41	20	13	7	3	123
3. 不明	15	17	14	10	2	3	61

⑤事故を回避できる運転テクニックへの自信の有無

事故を回避できる運転テクニックに自信があるかどうかお尋ねします。

（普段運転できる車を持っている個人、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 自信がある	1, 615
2. 自信がない	421
3. 不明	106
合 計	2, 142



1) 年齢別

（普段運転できる車を持っている個人、単数回答、単位：人）

項 目	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85 歳以上	不明	合計
1. 自信がある	489	545	292	181	86	22	1, 615
2. 自信がない	135	147	71	44	16	8	421
3. 不明	33	35	17	5	9	7	106

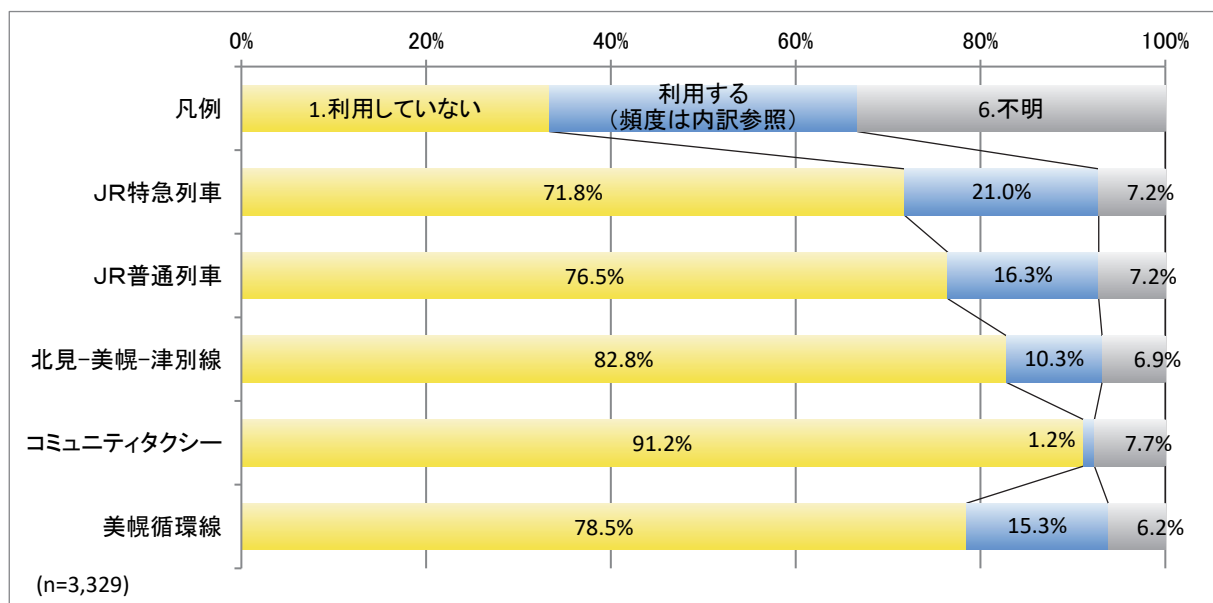
第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑥町内外で運行する公共交通手段の利用状況

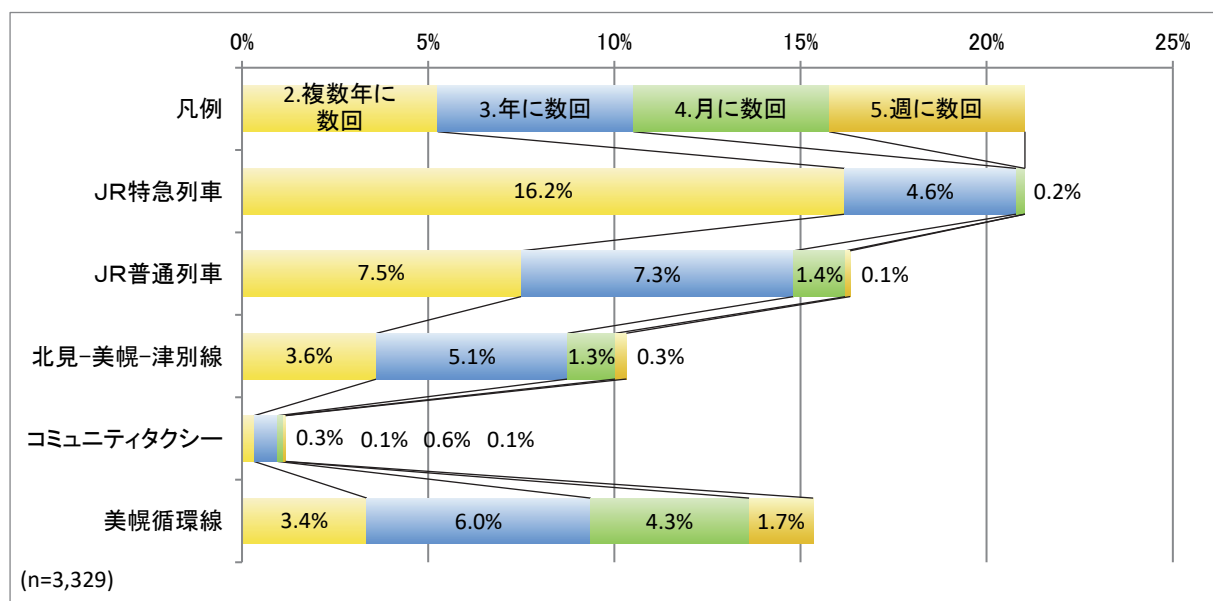
町内外で運行する以下の公共交通手段の利用状況についてお尋ねします。

（個人単数回答、単位：人）

項 目	1. 利用して いない	2. 複数年に 数回	3. 年に数回	4. 月に数回	5. 週に数回	6. 不明	合計
J R 特急列車	2,461	555	158	8	0	247	3,429
J R 普通列車	2,622	257	251	48	4	247	3,429
北見-美幌-津別線	2,840	124	176	44	10	235	3,429
コミュニティ タクシー	3,126	11	22	5	2	263	3,429
美幌循環線	2,691	115	206	146	59	212	3,429



「利用する」の内訳



⑦北見・美幌・津別線の利用状況（地区別）

（個人単数回答、単位：人）

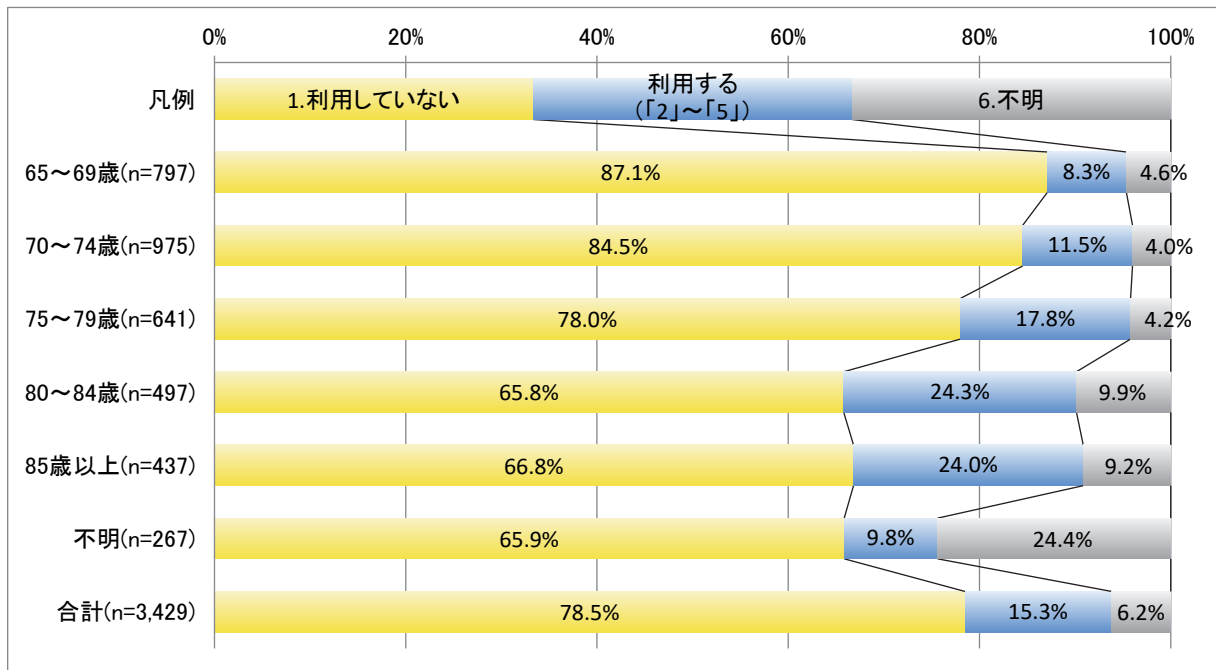


第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑧美幌循環線の利用状況（年齢別）

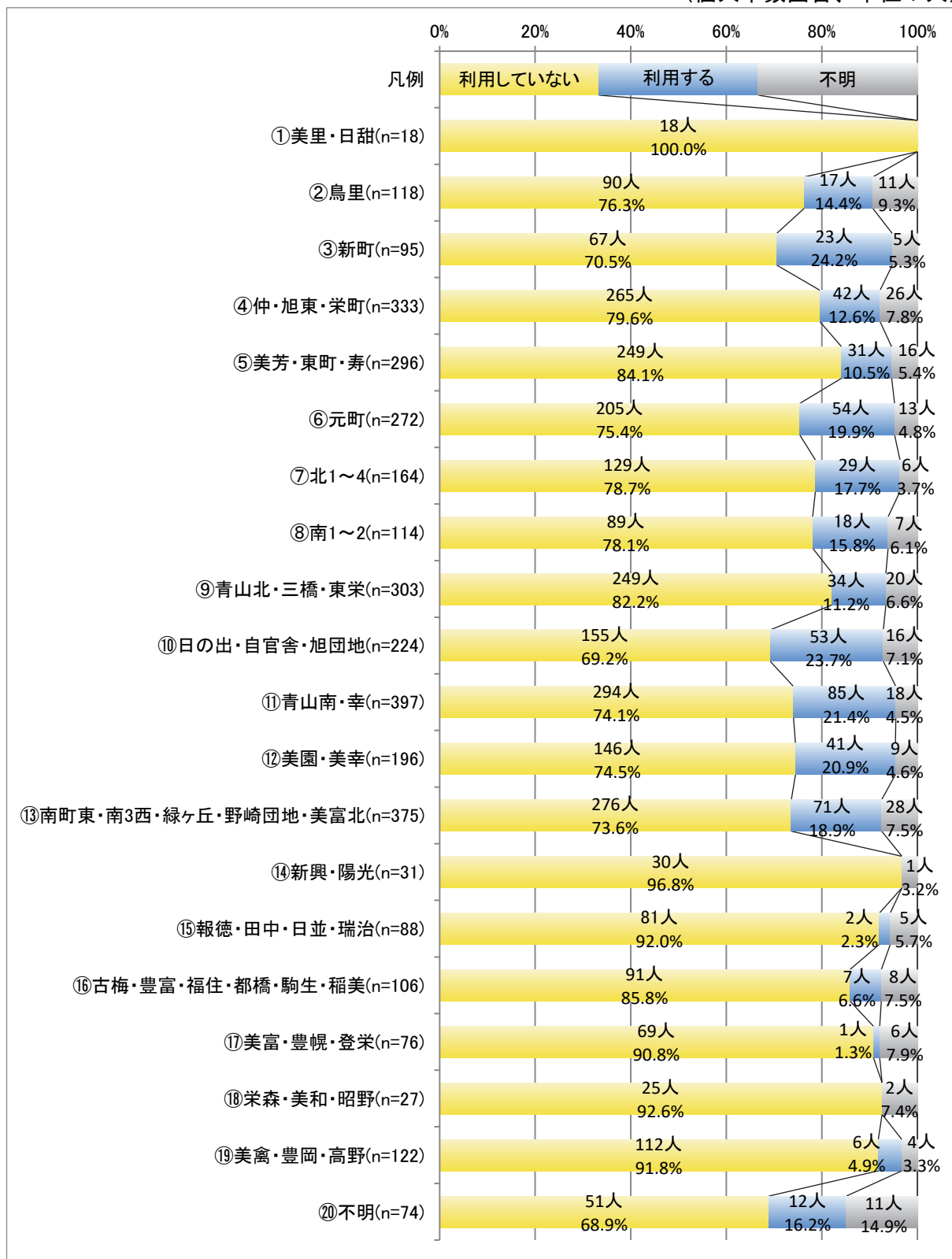
（個人、単数回答、単位：人）

項 目	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85 歳以上	不明	合計
1. 利用していない	694	824	500	327	292	54	2,691
2. 複数年に数回	22	33	19	19	21	1	115
3. 年に数回	28	42	55	42	36	3	206
4. 月に数回	10	28	25	45	34	4	146
5. 週に数回	6	9	15	15	14	0	59
6. 不明	37	39	27	49	40	20	212



⑨美幌循環線の利用状況（地区別）

（個人単数回答、単位：人）



第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

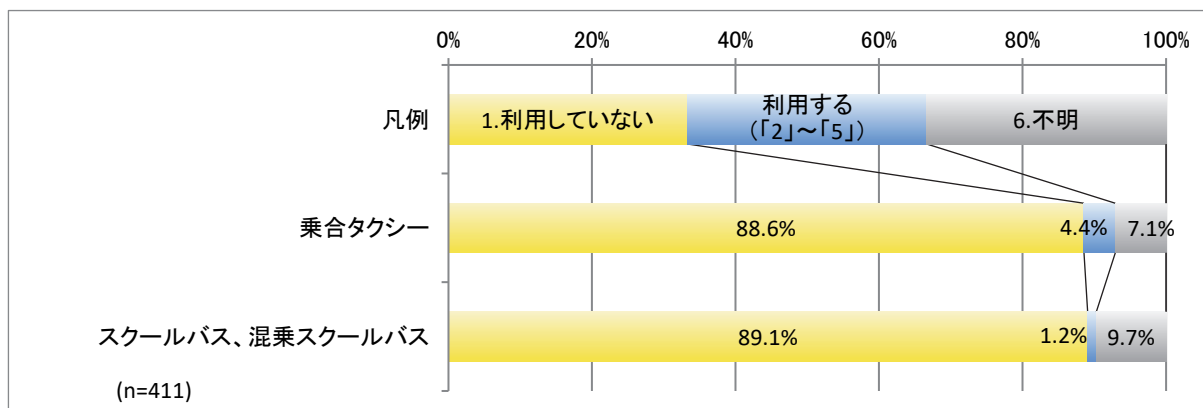
⑩公共交通手段の利用状況（農村地区）

農村地区にお住まいの方への設問です。

農村地区で運行する公共交通手段の利用状況についてお尋ねします。

（農村地区個人、単数回答、単位：人）

項 目	乗合タクシー	スクールバス、 混乗スクールバス
1. 利用していない	364	366
2. 複数年に数回	6	4
3. 年に数回	7	1
4. 月に数回	4	0
5. 週に数回	1	0
6. 不明	29	40
合 計	411	411

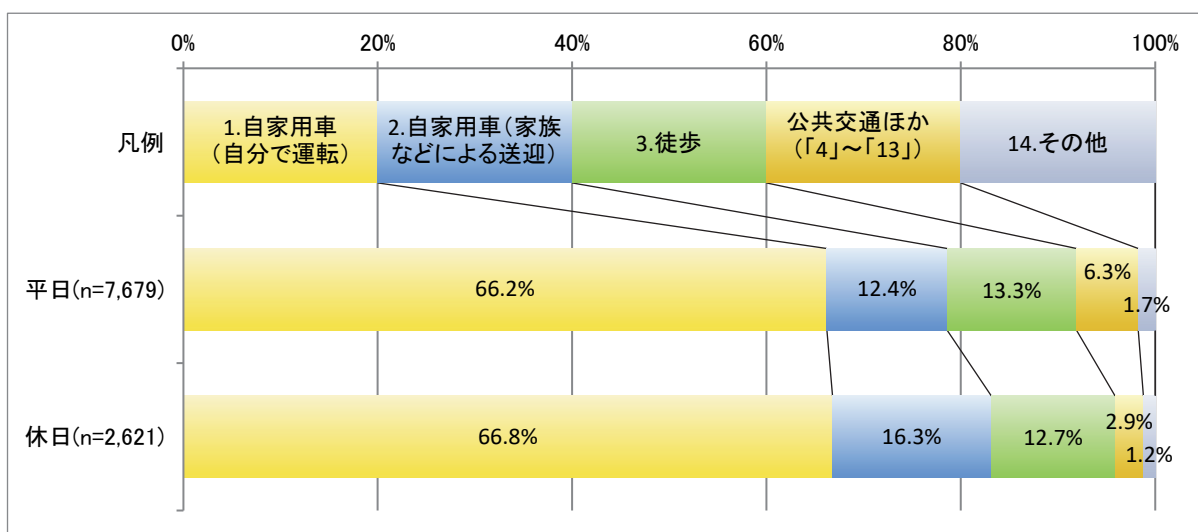


⑪主な利用交通手段（平日・休日別）

アンケート調査時点の1週間の外出について利用した交通手段をお尋ねします。

（個人、複数回答、単位：人）

項 目	平日	休日
1. 自家用車（自分で運転）	5,085	1,751
2. 自家用車（家族などによる送迎）	951	428
3. 徒歩	1,022	334
4. 自転車・二輪車	125	22
5. タクシー	149	30
6. 飛行機	1	0
7. J R 特急列車	0	0
8. J R 普通列車	6	0
9. 北見-美幌-津別線	27	3
10. コミュニティータクシー	0	0
11. 美幌循環線	166	20
12. 乗合タクシー	4	1
13. スクールバス、混乗スクールバス	9	0
14. その他	134	32
合 計	7,679	2,621



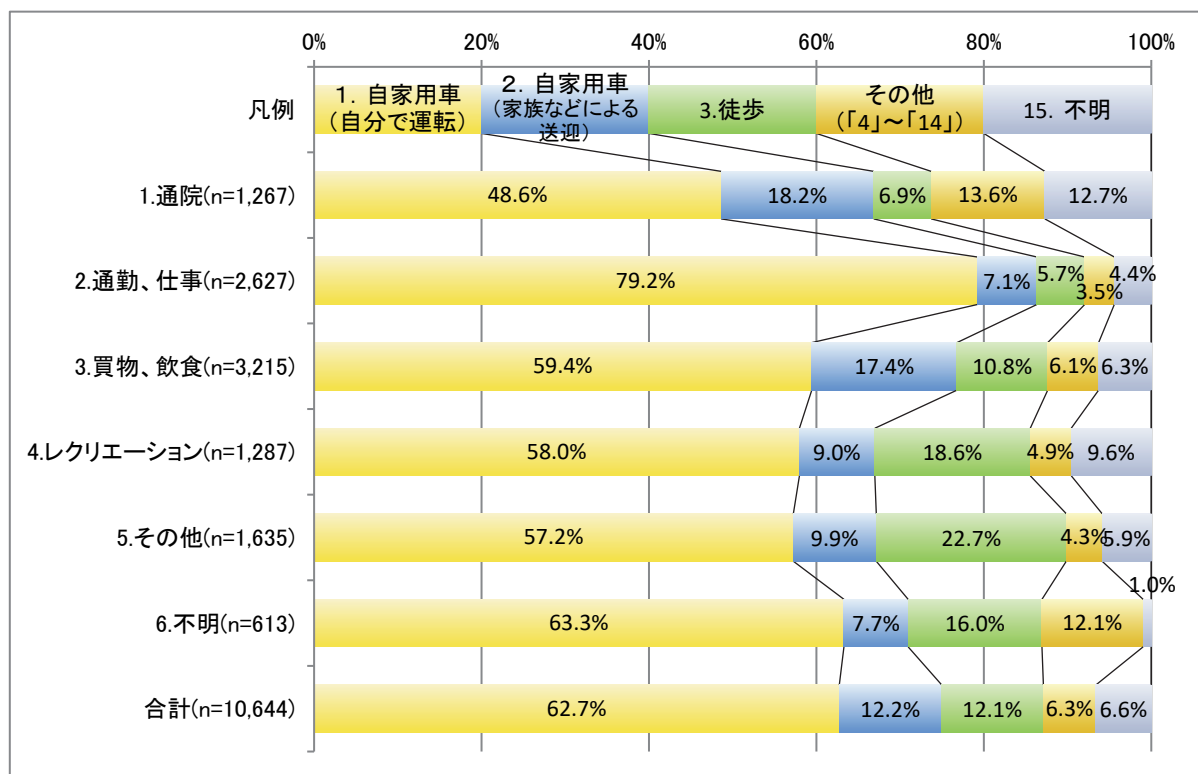
第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑫主な利用交通手段（目的別）

アンケート調査時点の1週間の外出について、目的別に利用した交通手段をお尋ねします。

（個人、複数回答、単位：人）

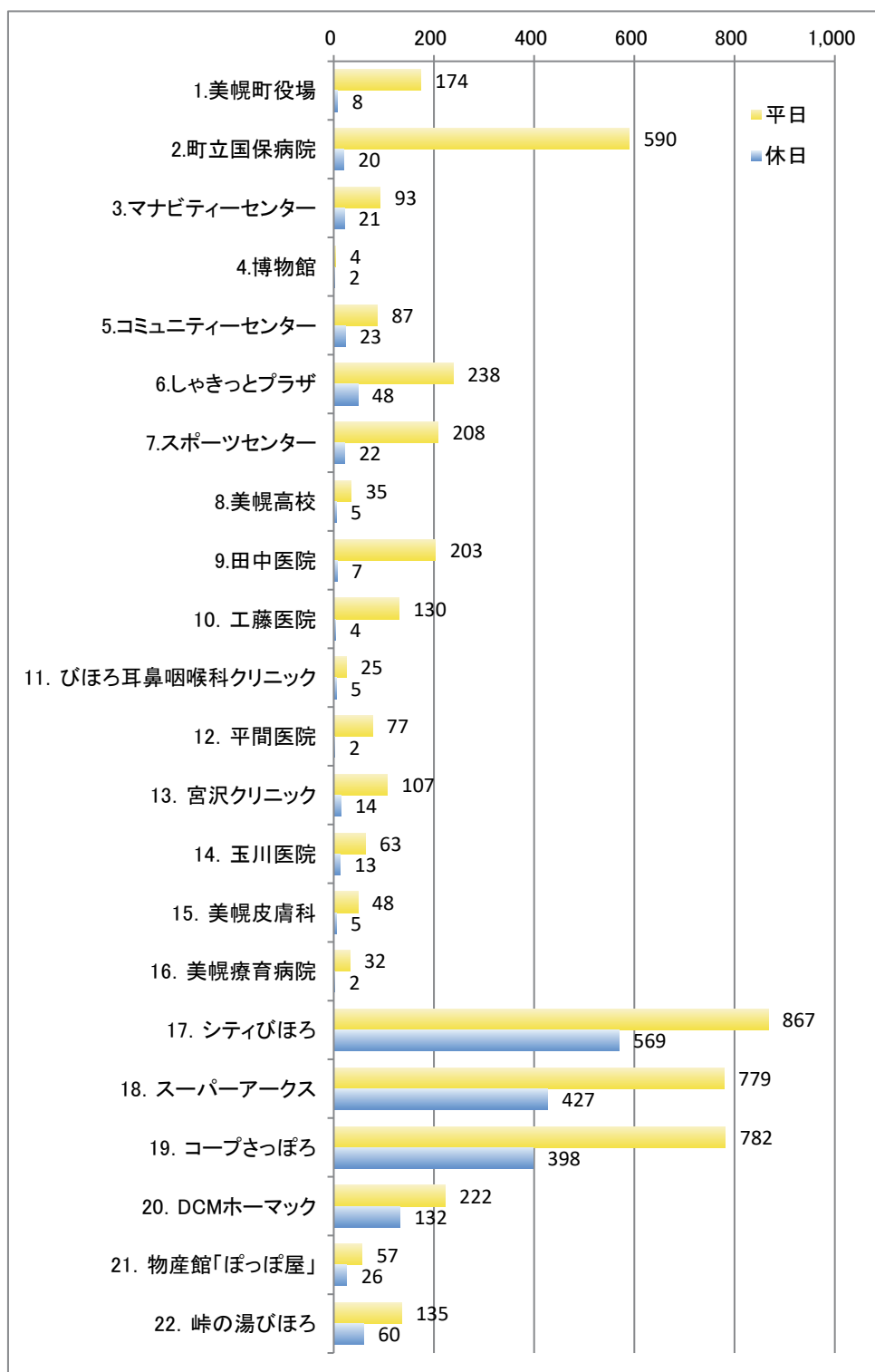
項 目	1. 通院	2. 通勤、仕事	3. 買物、飲食	4. レクリエーション	5. その他	6. 不明	合計
1. 自家用車（自分で運転）	616	2,081	1,911	746	936	388	6,678
2. 自家用車（家族などによる送迎）	231	187	558	116	162	47	1,301
3. 徒歩	87	150	348	239	371	98	1,293
4. 自転車・二輪車	13	14	64	30	4	2	127
5. タクシー	78	3	55	13	7	19	175
6. 飛行機	0	0	0	0	0	0	0
7. J R特急列車	0	0	0	0	0	0	0
8. J R普通列車	1	0	2	0	0	2	5
9. 北見-美幌-津別線	5	0	6	0	0	6	17
10. コミュニティータクシー	0	0	0	0	0	0	0
11. 美幌循環線	53	1	58	12	10	40	174
12. 乗合タクシー	1	0	1	0	0	2	4
13. スクールバス、混乗スクールバス	2	0	1	1	3	0	7
14. その他	19	75	9	7	46	3	159
15. 不明	161	116	202	123	96	6	704
合 計	1,267	2,627	3,215	1,287	1,635	613	10,644



⑬主な目的施設

アンケート調査時点の1週間で外出した主な目的施設等をお尋ねします。

（個人、複数回答、単位：人）



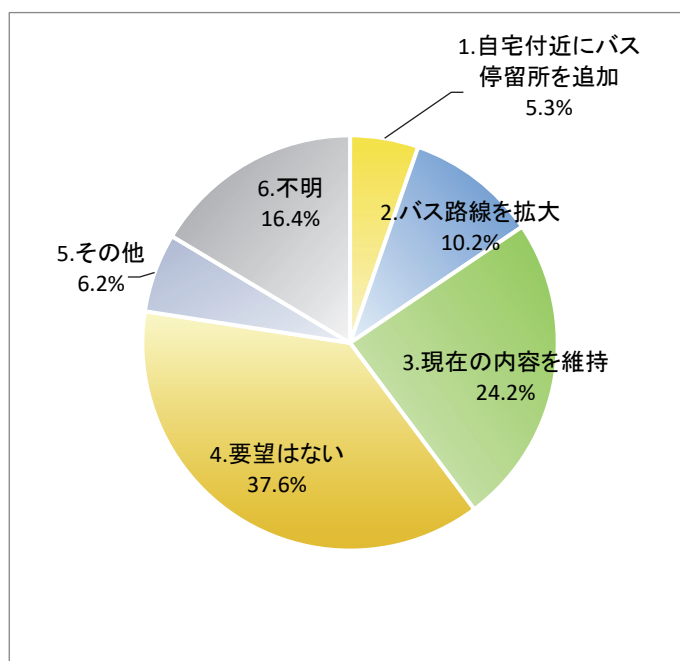
第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑭美幌循環線についての要望

美幌循環線の路線及び停留所の設置についてお尋ねします。

（世帯、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 自宅付近がバス路線になっているが、バス停留所まで遠いので、自宅付近にバス停留所を追加してほしい	117
2. 自宅はバス路線から外れているので、バス路線を拡大してほしい	224
3. 現在のバス路線やバス停留所は自宅に近いので、現在の内容を維持してほしい	532
4. 自家用車を利用しているため、美幌循環線についての要望はない	826
5. その他	135
6. 不明	360
合 計	2,194

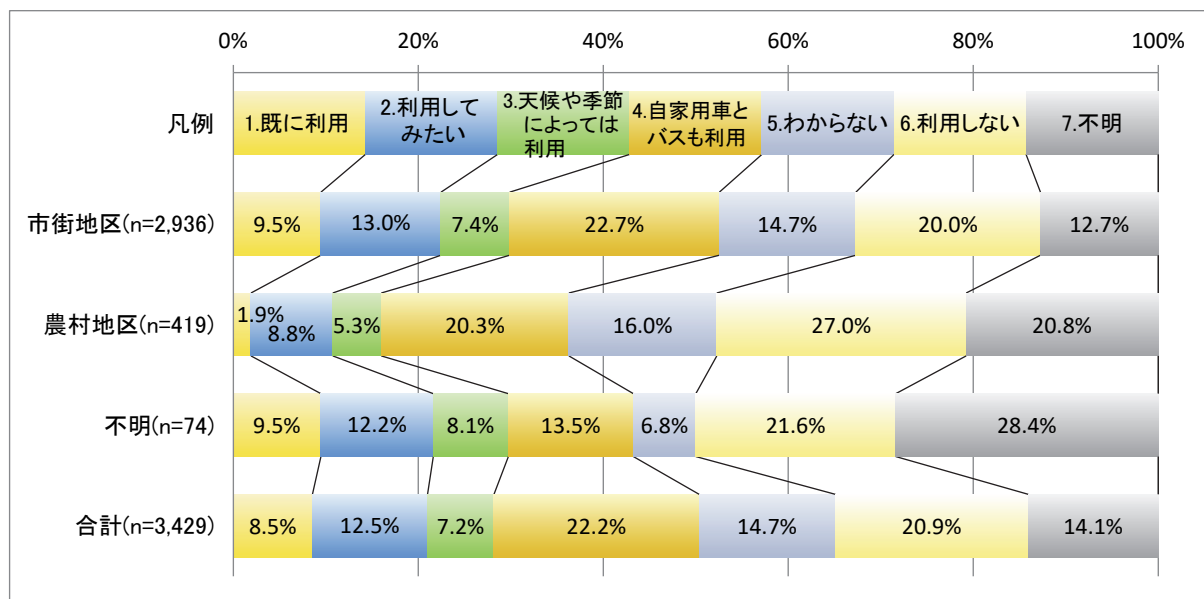


⑮美幌循環線を見直した場合の利用の有無

美幌循環線を見直して便利になったときの利用の有無についてお尋ねします。

（世帯、単数回答、単位：人）

項 目	市街地区	農村地区	不明	合計
1. 既にバスを利用している	278	8	7	293
2. バスを利用してみたい	381	37	9	427
3. 天候や季節によっては、バスを利用してみたい	218	22	6	246
4. 自家用車を利用しながら、バスも利用してみたい	666	85	10	761
5. わからない	433	67	5	505
6. 利用しないと思う	586	113	16	715
7. 不明	374	87	21	482

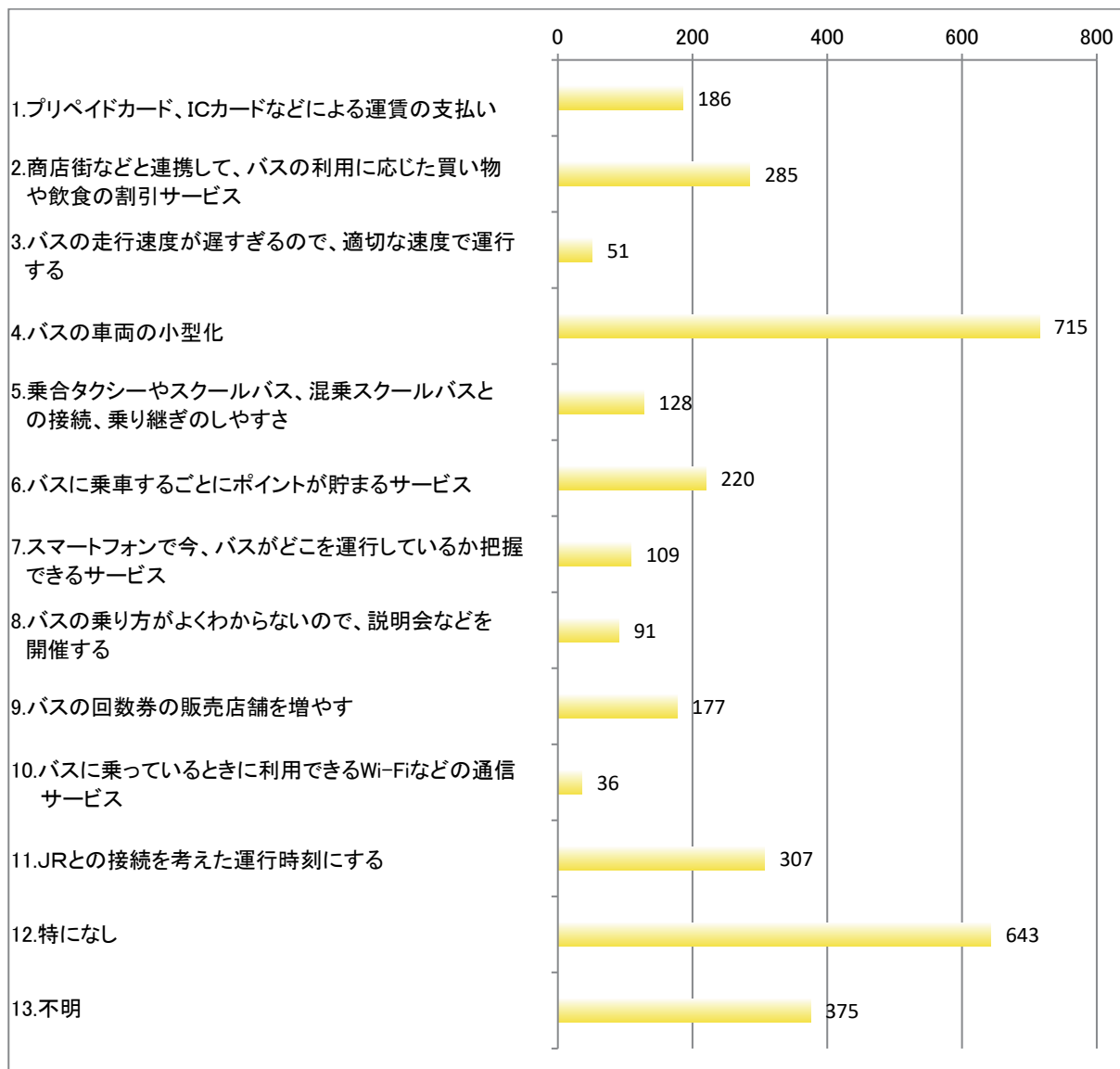


第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑯美幌循環線にあると便利に思うサービス等

美幌循環線にあると便利と思うサービス等についてお尋ねします。

（世帯、複数回答、単位：人）

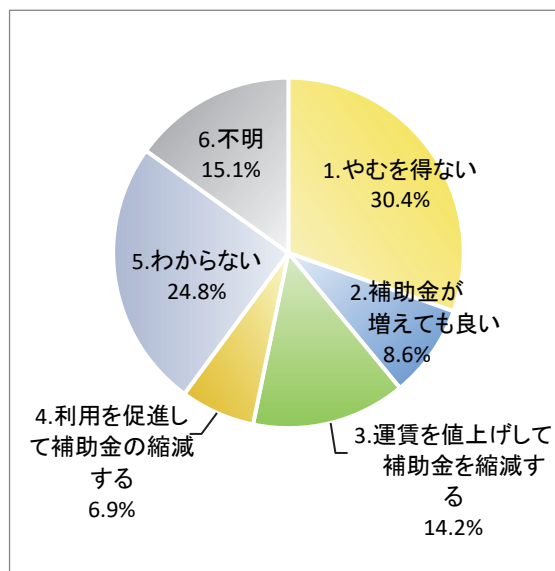


⑰美幌循環線を維持するための補助金について

美幌循環線を維持するため、美幌町は年間約1,000万円の補助金を負担しています。
そのことについて、お尋ねします。

（世帯、単数回答、単位：人）

項 目	合計
1. 年間約 1, 000 万円の補助はやむを得ないと思う	667
2. もっと補助金を増やしてでも、バスの利便性を向上すべきと思う	189
3. バスの運賃を現在の 100 円よりも値上げして、補助金の縮減を図るべきと思う	312
4. 自家用車から公共交通の利用を促進して、補助金の縮減を図るべきと思う	151
5. わからない	544
6. 不明	331
合 計	2, 194

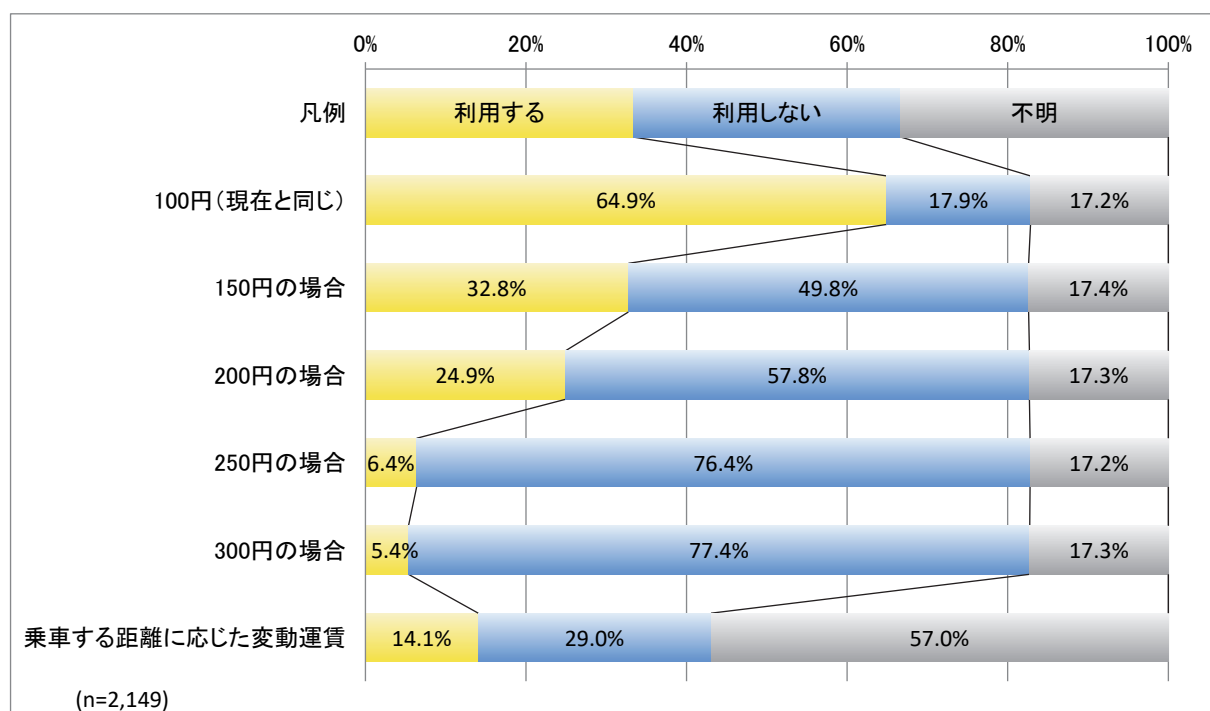


⑱美幌循環線の運賃に対しての利用の有無

美幌循環線の運賃が改定になったときの利用の有無についてお尋ねします。

（世帯、単数回答、単位：人）

項 目	100 円 (現在と同じ)	150 円 の場合	200 円 の場合	250 円 の場合	300 円 の場合	乗車する距離に 応じた変動運賃
利用する	1, 395	704	535	137	115	302
利用しない	385	1, 071	1, 242	1, 642	1, 663	623
不明	369	374	372	370	371	1, 224
合 計	2, 149	2, 149	2, 149	2, 149	2, 149	2, 149



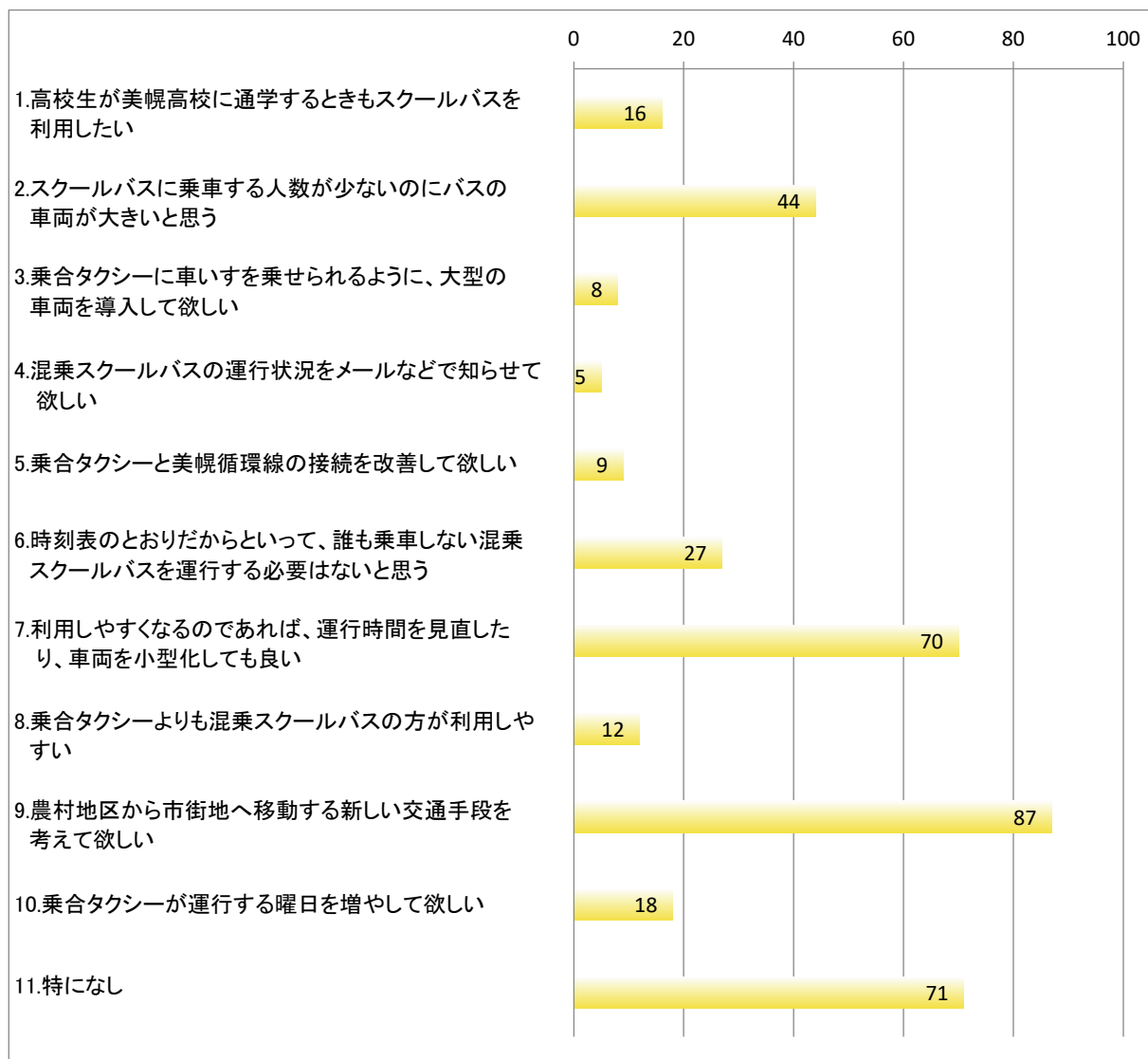
第6章 調査等の取り組み（高齢世帯のアンケート集計）

⑭農村地区を運行する公共交通について

農村地区にお住まいの方への設問です。

農村地区を運行する公共交通（スクールバス、混乗スクールバス、乗合タクシー）のお気づきの点などについてお尋ねします。

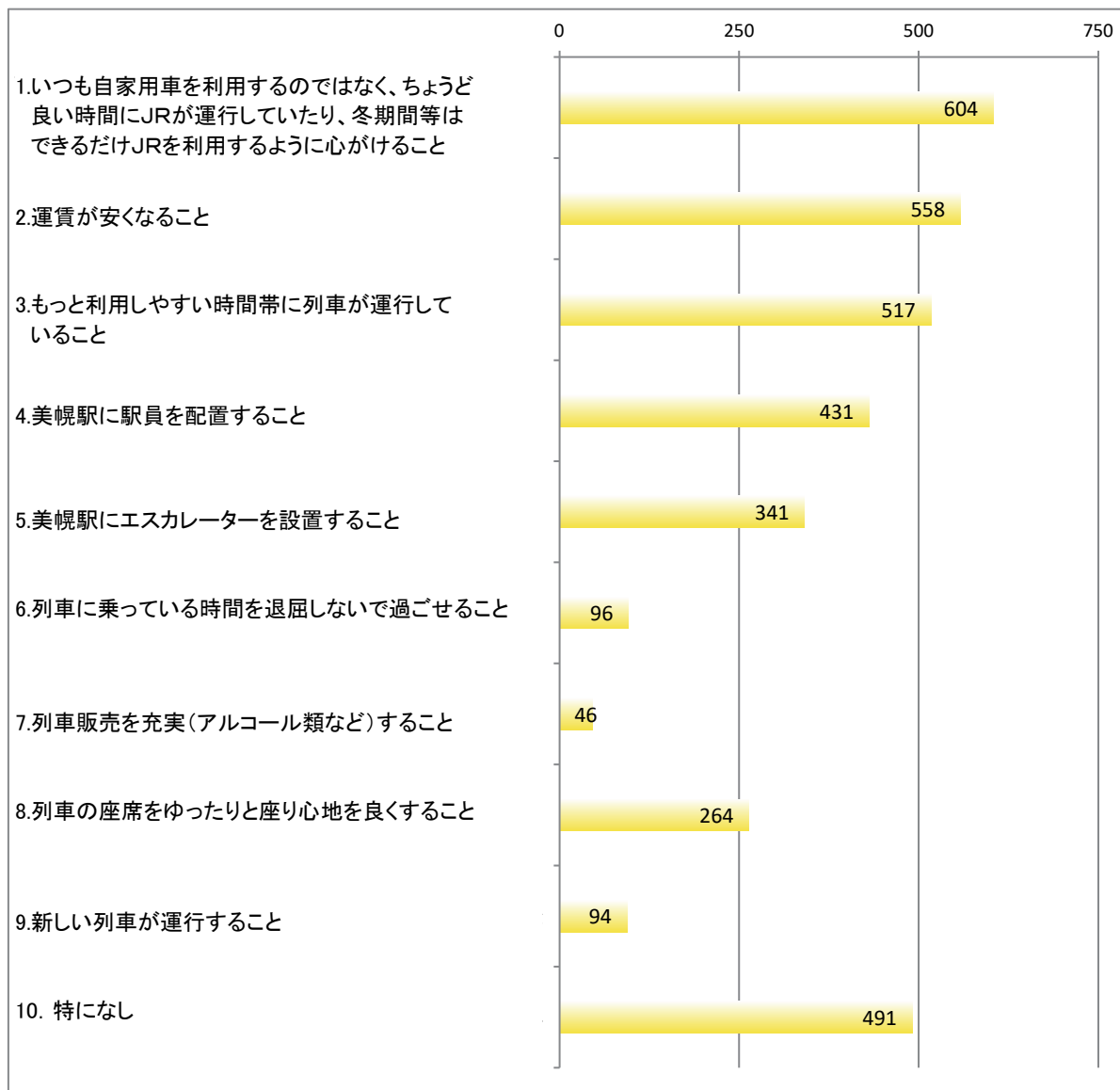
（農村地区世帯、複数回答、単位：人）



⑳ JRを利用するために必要と思うこと

JR北海道の利用促進に向けて、JRを利用するために必要と思われることについてお尋ねします。

（世帯、複数回答、単位：人）



6-2 自治会との意見交換等

地域公共交通計画の策定及び市街地バス路線の見直しのため、自治会連合会の協力をいただいて、三役との意見交換、体験乗車、まちづくりミーティングなどを実施し、広く意見等をいただきました。

(1) 自治会三役との意見交換

自治会連合会三役と町長・副町長との間で、地域公共交通をテーマに意見交換を実施しました。

①日 時：令和2年8月12日（水） 午後5時～6時30分

②場 所：しゃきっとプラザ会議室

③出席者：（自治会連合会）

会 長 元町北自治会長

副会長 緑ヶ丘自治会長

// 東栄自治会長

// 仲一西自治会長

事務局長 旭自治会長

事務局次長 南町東自治会長

会 計 美芳自治会長

（町）

町長、副町長、総務部長、まちづくり主幹、住民活動担当主査

④テーマ：地域公共交通（地域公共交通計画の策定に向けて）

⑤意見等：

（運行区域の拡大）

- ・ワンコインバスの運行してない地域にも、ワンコインバスが欲しい。
- ・公共施設（図書館、スポーツセンター、博物館など）への運行区域の拡大を考えてみてはどうでしょうか。
- ・タクシーの乗り合わせなどは、市街地でも考えてみてはと思うし、バス路線の入らないところは、ワンボックスの車両を使うことなど検討してはいかがでしょうか。
- ・以前運行していたが、バス路線が変更となり、バス路線がなくなると不便になりました。

（現行路線について）

- ・現在の美幌循環線は、スタートから降りるまで時間がかかる。
- ・国保病院は、玄関前で乗車ができるので、大変便利だと思います。
- ・バスに乗車の際、高さがあって上がれない高齢者などもいる。

(路線の見直しについて)

- ・バス路線を見直すことは、良いことと思う。
- ・路線を見直すことで、多少、不自由な人がでてくることはやむを得ないと思う。
- ・みんなが丁度よく、都合の良い路線を作っていくことは難しい。

(公共交通全般)

- ・みんなが満足するものを作ることは難しいことだが、しっかり頑張してほしい。
- ・公共交通の見直しが大変な問題であることがわかった。
- ・美幌循環線や路線バス（津別－美幌線、美幌－北見線など）、運賃収入だけでは賄えておらず、運賃に対して、多額の経費がかかっていると聞いたことがある。
- ・国や町がこれほど補助金を支出していることは知らなかった。
補助金など、負担の状況をもっとしっかりと町民に説明した方が良い。

(2) 体験乗車及び試乗の取り組み（地域公共交通計画策定事業）

まちづくりミーティングに向けて、自治会連合会から、美幌循環線及び地域公共交通計画と並行して取り進めている新バス路線（新市街地バス路線（案））の体験乗車及び試乗を実施しました。

①美幌循環線の体験乗車

- 1) 期 間：令和2年8月～9月
- 2) 内 容：市街地40自治会及び美禽、報徳南自治会の合計42自治会に対し、1自治会あたり6回分の美幌循環線の乗車券を配付、各自治会で美幌循環線の体験乗車を行いました。

②美幌循環線の後継路線（新市街地バス路線（案））の体験試乗

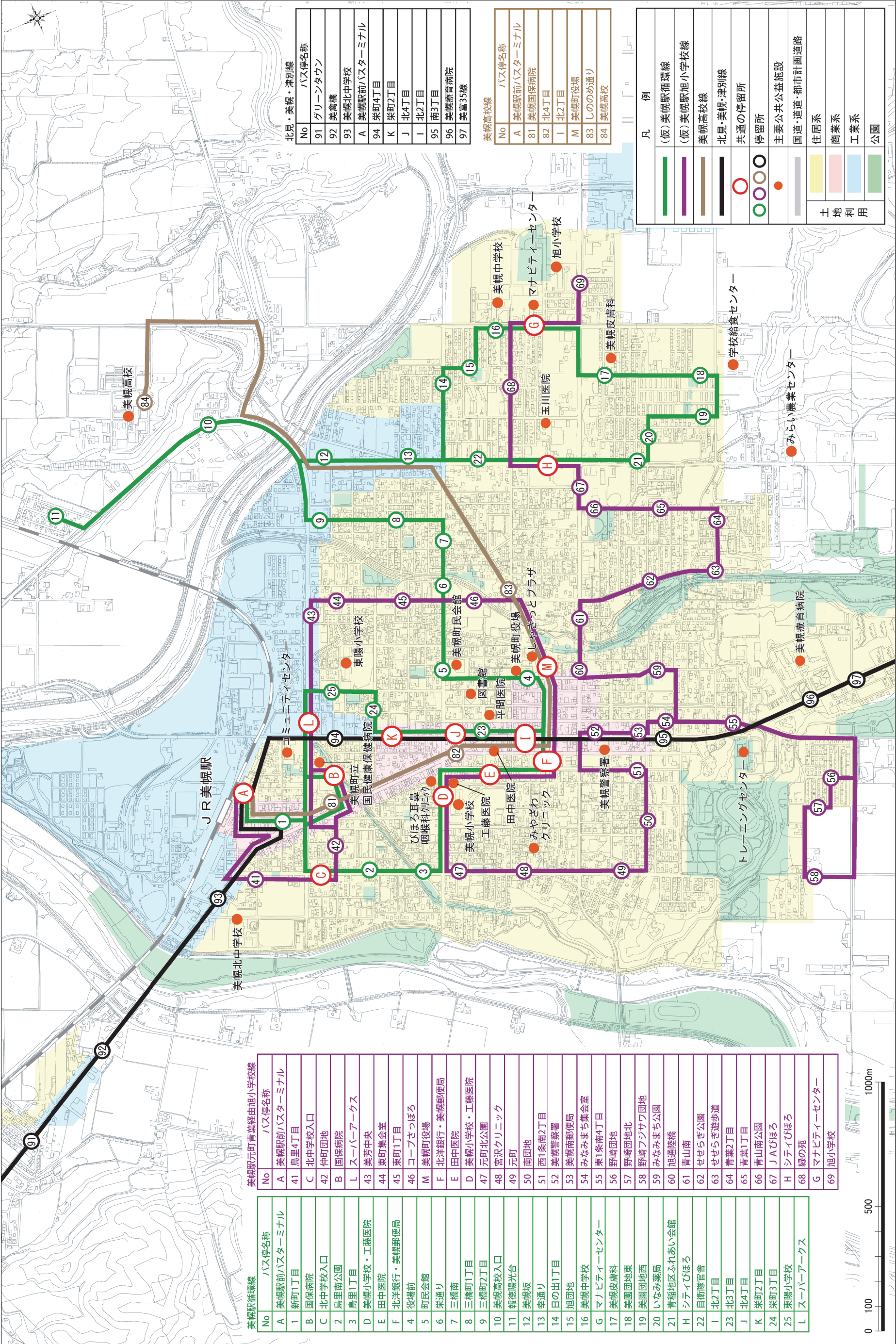
- 1) 日 時：令和2年9月24日（木）午前 自治会 10名 町職員 6名
令和2年9月24日（木）午後 自治会 3名 町職員 7名
令和2年9月27日（日）午前 自治会 3名 町職員 2名
- 2) 内 容：現行路線を基本に見直しを検討中の後継路線（新市街地バス路線（案））に対して、自治会関係者及び建設水道部、教育委員会など町職員が試乗しました。

第6章 調査等の取り組み

現在運行している美幌循環線のバス停の内、運行の効率や法令上の取り扱いのため統合若しくは移動したバス停がありますが、そのほとんどを継承し、運行区域を拡大して新しい市街地バス路線（案）を構築しました。

まちづくりミーティング及び高校生のアンケート調査では、新しいバス路線（案）をお示しして調査、意見交換を行いました。

図 新市街地バス路線（案）（美幌循環線の後継路線・美幌高校線）



(3) まちづくりミーティング（地域公共交通計画策定事業）

地域公共交通計画の策定のため、全67自治会を対象に、公共交通全般に対する意見交換、まちづくりミーティングを開催しました。

会議は、市街地の40自治会を東西南北の4地区に、農村27自治会を2地区にグループ分けして設立された地区連絡協議会ごとに意見交換を実施しました。

当初は、各自治会の会長、副会長、総務部長、会計のみなさんに出席していただき開催する予定でしたが、新型コロナウイルスの影響から、出席者を各自治会2名以内としました。

また、まちづくりミーティングの前に、市街地バス路線の体験乗車及び試乗を実施して、あらかじめ、市街地のバス路線を事前調査したうえで、意見交換を行いました。

【開催日時及び出席者】

①自治会連合会北地区連絡協議会

日 時：令和2年11月16日（月） 18時00分～19時30分

出席者：（自治会）10自治会 16名

（町）町長、副町長、教育長、総務部長、まちづくり主幹、交通安全担当主査

②自治会連合会西地区連絡協議会

日 時：令和2年11月20日（金） 18時30分～20時30分

出席者：（自治会）11自治会 21名

（町）町長、教育長、総務部長、まちづくり主幹、交通安全担当主査

③自治会連合会南地区連絡協議会

日 時：令和2年11月24日（火） 18時00分～20時30分

出席者：（自治会）8自治会 16名

（町）町長、副町長、教育長、総務部長、まちづくり主幹、交通安全担当主査

④自治会連合会東地区連絡協議会

日 時：令和2年11月25日（水） 18時00分～20時00分

出席者：（自治会）6自治会 17名

（町）町長、副町長、教育長、総務部長、まちづくり主幹、交通安全担当主査

⑤自治会連合会農村東地区連絡協議会

日 時：令和3年3月23日（火） 18時00分～19時30分

出席者：（自治会）8自治会 11名

（連合会）会長、副会長（1名）

（町）町長、副町長、教育長、まちづくり主幹、交通安全担当主査

※ 自治会連合会農村西地区連絡協議会は、都合により開催していません。



美幌町まちづくりミーティングの様子

意見等：

＜女満別空港との連絡交通＞

- ・女満別空港と美幌駅を結ぶコミュニティタクシー（令和元年及び2年に実証運行を実施）について、運行していることを知らなかった。PRが足りないのでは。
- ・コミュニティタクシーは観光客に知られている交通手段なのだろうか。しっかりとPRに努めるべきではないでしょうか。
- ・コミュニティタクシーを美幌駅下車後の移動、目的地の最寄りの場所まで移動できなければ、美幌駅で降ろされても不便ではないか。
- ・コミュニティタクシーは、相乗りする人数によって、一人あたりの運賃が変わってくるが、乗る人数及び運賃は、当日乗車できるまでわからないのでしょうか。もし、そうだとしたら、乗るまで人数と運賃がわからなくて良いのだろうかと思います。
- ・女満別空港と北見市を結ぶ連絡バスが、美幌バイパスの美幌高野IC下車後の高野第三停留所で乗降できるそうですが、高野から美幌市街への移動が不便なので、美幌駅経由での運行はできないのでしょうか。

＜スクールバス・混乗スクールバス＞

- ・混乗スクールバスに乗車する高齢者が停留所ではなく、運行経路の途中でも乗車できる方法を検討していただけないでしょうか。
- ・農村地区だがスクールバスが運行していないので、保護者が送迎しているものの、農繁期など送迎が負担となっている。スクールバスを運行してほしい。
- ・子供の卒業などで運行するルートが変わってくると思うが、新ルート、乗降の場所などしっかりと周知してほしい。

＜乗合タクシー＞

- ・部活動などに行く子供たちを送迎できない時、乗合タクシーがあれば、有料でも利用を考えたいと思っています。土日の運行を検討していただきたい。

＜市街地バス路線＞

（運行区域の拡大）

- ・新しいバス路線は、医療機関、大型スーパーを通る路線へと見直してほしい。
- ・バスの利用者には高齢者が多く、病院の近くにバス停が欲しい。
- ・大型スーパーの玄関前までバスを運行することはできないでしょうか。
敷地が広く、高齢者のために、玄関前まで運行してほしい。
- ・美幌町役場の敷地内までバスを運行してはどうでしょうか。
- ・現在のバス路線を簡素化することも乗り継ぎを利用することも一向にかまいません。
運行区域を拡大してほしい。
- ・現在、美幌循環線が運行していない地区に住んでいますが、示された新しいバス路線（新市街地バス路線（案））では、運行区域となっています。
一刻も早く、新路線で運行を開始してほしい。
- ・新バス路線（新市街地バス路線（案））でバス路線が拡大されて、やっと最寄りのバス停ができました。
- ・新バス路線（新市街地バス路線（案））を見ると、運行区域も拡大され、医療機関や大型スーパーも通る路線となっており、新路線はいい路線ではないかと思う。

（運行時間帯の見直し）

- ・美幌循環線は17時以降、運行していないが、バス路線の見直し後、17時以降も運行してほしい。
- ・新バス路線では、大型商業施設を路線に組み入れています、日曜日に売出が行われています。そのため、日曜日の運行も検討してください。
- ・バスを乗り継ぐ際、乗り換え時間をどの程度、見込んでいるのか。
運行時刻をわかりやすく対応してほしい。

（バスの運行関係）

- ・体験乗車に参加しました。もう少しバスを小型化してもいいのではと思います。
- ・体験乗車であらためて、狭い道でも運行するのかと感心しました。
- ・バスをもう少し小型化しても良いと思います。
- ・バスの車両に広告やPRなどを掲示してみてはどうかと思います。
- ・バス停にイスなど設置されているといいなあと思います。
- ・時刻表の文字が小さいため、見やすくなるように検討をお願いします。
- ・バス停が損傷しても、表示（バス停名称、時刻表など）が剥がれても傷んだままと
なっています。利用者目線でしっかりと管理してほしいと思います。

＜その他公共交通全般＞

- ・ どうしたらバスの利用者が増えるのか、考えてみたが、一つはバス停が近いこと、もう一つは農村地区の乗合タクシーのようにデマンド型、少人数で移動できる公共交通体系、交通手段が必要ではないかと思いました。
- ・ 農村地区の高齢者と比べると、市街地に住む高齢者は意外と不便だと思う。
- ・ 自動車の運転免許証の返納者が増えてきていますが、免許証返納者の受け皿となる公共交通体系のあり方を研究してほしい。
- ・ 高校生の登下校に保護者による送迎が多いのは、バスの運行がないことも影響していると思いますが、バスの運行改善を図っても、送迎からバスへと変わっていくものかについては、何ともいえないと思います。
- ・ バスの利用者には高齢者が多いものの、バス停までの移動が大変であったり、買い物で荷物を持って乗ることが大変であったり、バスの利用に結び付かないのは、そのような理由もあると思います。
- ・ バスの利用者に対する運賃の補助制度などを検討してみてはどうでしょうか。

＜ワンポイント＞

（モビリティマネジメントとは）

公共交通を活性化、再生させるためには、路線の見直し、運行ダイヤや運賃の改善など、交通事業者の取り組みだけでは限界があり、地域の住民、学校、企業などの利用者が、利用促進の取り組みを支援していく必要があります。

モビリティマネジメントとは、一人一人のモビリティ（移動しやすさ）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等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策です。

6-3 議会総務文教厚生常任委員会による調査及び報告

美幌町議会総務文教厚生常任委員会では、令和元年から2年にかけて、地域公共交通に対する調査を行い、令和2年11月に開催の第9回臨時町議会にて、その調査結果の報告がありました。

議会総務文教厚生常任委員会による事務調査報告

1. 調査の概要

○委員会開催日

令和元年	5月10日、5月23日、6月14日、6月11日
	7月2日、7月23日、8月13日、8月26日
	9月10日、10月18日、11月6日、11月26日
	12月18日、12月24日
令和2年	1月14日、1月28日、2月12日、3月4日
	4月14日、5月26日、6月9日、7月7日
	8月4日、8月18日、8月31日、9月8日
	9月28日、10月27日、11月10日

○調査内容

- | | | |
|-----------|------------|----------------------|
| (1) 町外調査 | 令和元年10月10日 | 北海道安平町 |
| (2) 現地調査 | 令和元年11月25日 | 美幌循環線体験乗車 |
| (3) 先進地調査 | 令和2年 | 山形県川西町、福井県高浜町、北海道斜里町 |

2. 調査の結果

美幌町の公共交通は、

- (1) お年寄りにやさしく平等で持続可能な郊外公共交通体系の構築
- (2) 身近にスポーツ、レクリエーションを楽しむことができる新たな公共交通の確保
- (3) 市街地全体への気軽で身近なバス運送サービスの提供
- (4) 中心市街地の活性化に寄与していく交通結節点機能の確保
- (5) 公共交通情報等提供による利便性向上と利用増進

を基本的な方針として平成20年度に「美幌町地域公共交通総合連携計画」を策定した。

そのような中、国は令和2年の通常国会において地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正し、地域公共交通計画の作成を努力義務化した。

その内容は、人口減少や高齢化が進む近年の状況から、今後も高齢者など交通弱者に利用しやすい公共交通の効果的運行、公共交通を維持するための財源確保など持続可能な公共交通の確保・維持に向けて、利用状況等を検証しながら効果的な公共交通（デマンド型・路線型）の枠組みや生活交通ネットワークの構築を図っていくものである。

このような状況をふまえ、当委員会では先進地を調査したので、その取り組みを紹介したい。

町外調査（北海道安平町）

安平町（令和元年12月31日現在：人口7,762人）では、人口減少や高齢化により、公共交通でしか移動ができない住民の増加を想定し、JR・路線バス・デマンドバス・ハイヤーなど多岐にわたる公共交通を、利用実態調査や住民アンケートの結果をもとに、重複路線の廃止、公営・民間バスの統合、共通回数乗車券の発行、町内の公共交通をすべて網羅した総合時刻表の全戸配布などにより、利便性の向上と町内の回遊・交流空間を促進する交通体系を構築している。

また、75歳から80歳の運転免許自主返納者には、年間33,000円の共通回数乗車券を3年間交付、80歳以上の自主返納者は33,000円を1年間交付し、高齢者の公共交通利用促進を図っている。

①美幌町地域公共交通の課題・問題点

ア 美幌循環線（ワンコインバス）

- (a) 右回り線、左回り線共に1周約1時間と時間がかかり過ぎている。
- (b) 現在のバスの乗車可能人員に対し乗客数が少ないため費用対効果が低い。また、住宅街では小回りが効かず、冬季は特に積雪により安全管理上支障をきたしている。
- (c) ほとんどのバス停留所に椅子もなく、雨風や雪を防げる場所もなく、利用者が耐えしのいでいる現状にある。
- (d) 国保病院にはバス停留所はあるが、民間病院等への通院は不便な状況にある。

イ その他

陽光台・新興地区に向かう公共交通がなく、野崎のフヂサワ団地に一部、美幌循環線が走っているものの、時間帯等が不便である。

②先進地調査

各地域の先進地事例をインターネット等により情報収集し、委員会において調査・検討を重ね、不明な点については当該自治体に照会した。

ア 山形県川西町

- (a) 昭和46年に運行を開始した民間委託の東沢バスと平成8年に平野部地域の循環バスとして運行を開始した町民バスについて、利用者数の減少による財政負担抑制のため平成18年に廃止し、それらに替え、利用登録した町民を対象としたデマンド型乗合タクシーの運行を開始した。
- (b) 既存のタクシー事業者の予約受付センターと車両を利用し、新たな投資をほとんど行わずに運行を開始した。
- (c) 現在の登録者の状況は、人口の約11.2%の1,644人であり、その内70歳代以上の占める割合は約77%である。
- (d) 乗合タクシーの利用状況では、月曜日から金曜日までの平日利用が約87%を占めるとともに、その目的地は病院が約77%である。
- (e) 乗り合いタクシー 1回の利用料金（個人負担金）は500円で、行政の負担額と利用者の負担額がほぼ同額となっている。
また、町で発行している福祉タクシー利用助成券も支払に利用できる。

イ 福井県高浜町

- (a) 路線バスの代替交通手段として、住民要望に基づき、事前登録制の発地・着地とも制限がなく移動（ドアトゥドア）できるデマンド型交通、通称「赤ふんバス」を平成23年12月から実証実験という形で導入した。
- (b) フルデマンド方式導入の一番の目的は、高齢者の移動手段の確保であり、高齢化が進む中で、自宅からバス停まで歩いていくことが困難な方がいること。また、乗客がいなくても走行しなくてはならない定時定路線方式との費用対効果を考慮し、予約が入った時のみ走行するフルデマンド方式へ切り替えることとした。
- (c) 現在の登録者の状況は人口の約16.2%の1,654人であり、その内70歳代以上の占める割合は約75%である。
- (d) 配車システムとして東京大学大学院のオンデマンド交通システム「コンビニクル」を導入している。「コンビニクル」は自宅や最寄の場所をバス停として登録し、乗客の予約に応じて経路を計算して運用することにより乗客のいないバス停を回ることがなく、乗合効率を高め、CO₂削減に貢献している。
- (e) 1回の利用料金（個人負担金）は300円（障がい者手帳提示の方及び小学生、運転免許証を返納された方は150円、6歳未満は無料）となっている。
- (f) 赤ふんバスの収支状況は、支出である運行費に対する運賃収入は9～10%であり、町等から約90%が補助されている。

ウ 斜里町

- (a) ウトロ地区又は郡部に居住し、移動手段が乏しい高齢者等がハイヤーを利用する場合の負担が高額となることに鑑み、安価な料金で利用できる移動手段を構築し、高齢者等が外出による通院、買い物等の支援に資するため、ハイヤー利用料金助成事業を行っている。
- (b) 対象者は町内に住民票がある普通免許を所持しない70歳以上の者となっている。
- (c) 助成額は1乗車あたりウトロ地区居住者が自己負担額200円（助成限度額片道1,000円）で、郡部居住者は自己負担額550円（助成限度額は居住地区により1,000円から5,000円）である。

以上のとおり、美幌町の地域公共交通の現状と課題・問題点及び先進地の取り組みを調査・検討し、委員会として意見の集約を行った。

3. 意見等

○美幌循環線について

- ア 系統や路線を見直し、系統内の1周に要する時間短縮を検討すべきと考える。
- イ 現在運行しているバスは大型であり、燃費効率も悪く、住宅街での走行では特に安全管理上支障を期している。費用対効果を高めるためにも、マイクロバスあるいはワゴン車等、バスの小型化を検討すべきと考える。
- ウ 先進地の事例から利用者は高齢者が多く、その主な目的は病院への通院であったことから、美幌町としても、実情を良く把握し、民間病院等への通院の利便性を検討すべきと考える。

○その他

現在、美幌循環線が運行していない陽光団地及び新興団地においては、住民のニーズに対応できる移動手段を検討すべきと考える。

美幌町議会総務文教厚生常任委員会

委員長	戸澤義典
副委員長	馬場博美
委員	岡本美代子
委員	上杉晃央
委員	大江道男
委員	木村利昭
委員	藤原公一

第7章 地域公共交通計画

本町における地域公共交通の現状、課題及び調査等に基づき、地域公共交通計画の基本方針、目指すべき将来像、基本目標を次のとおり定めます。

7-1 基本方針

本町の人口の約8割が市街地に居住し、公共施設、医療機関、大型商業施設のほとんどが市街地に立地するコンパクトなまちづくりを生かし、人口減少及び高齢化社会に対応する利便性の向上が図られた持続可能な公共交通システムの構築を目指します。

1. 市街地を運行するバス路線を基本に、農村地区を運行する交通機関、JR列車との接続を改善することにより、すべての町民が公共交通を利用して、市街地の公共施設、医療機関、大型商業施設へ移動できるような公共交通の実現を図る。
2. 既設の公共交通体系の検証、課題の整理を行って、利用者の利便性向上を図るとともに、新しい運行スタイル導入の研究・検討を進めながら、各地域の公共交通が相互に連携し、役割を共有することによって、町民生活の基盤を支える公共交通体系の充実に努める。
3. 持続可能な公共交通システムの構築に向け、運行収支における利用者負担の割合を考えながら、過度な運賃負担の上昇に結び付くことのない施策の導入も取り入れつつ、次世代へと続く、公共交通体系の維持、確保を目指す。
4. 産業振興、福祉、観光など各分野との連携を相互に図り、地域公共交通が本町が目指すまちづくりへの一翼を担いながら、その役割をしっかりと果たしていく。

将来に向けて、持続可能な公共交通システムの構築を目指す

（基本方針の考え方）

美幌町の人口は、昭和39年を最高に、緩やかに減少を続け、令和3年4月現在、1万8千人あまりとなっています。

農村地区の人口は、農家戸数はかつての約800戸から約300戸へ、農家人口も約4,000人から1,000人程に減少しています。

しかし、役場を中心とした半径約2キロの市街地域には、その人口の8割以上が居住し、公共施設、医療機関、大型商業施設が集中するコンパクトなまちづくりになっており、この立地をベースに、市街地は定時運行、農村地区はデマンド型交通の公共交通体系としてきました。

今後もその公共交通体系の基本はそのままに、運行時間帯、運行区域、わかりやすさ、収支など様々な観点から検証して利便性の向上と町民の身近な足として持続可能な公共交通システムの構築を目指していくものであります。

7-2 目指すべき基本目標・将来像

(1) 基本目標

美幌町地域公共交通計画はJR石北本線及び地域間幹線系統のバス路線と接続する市街地バス路線を基本に、農村地区を運行する交通機関と接続、乗り換えを意識することによって、広く町民の足を支える公共交通網が形成されることを目指します。

また、公共交通が産業振興、福祉、観光等各分野との相互の連携を図ることによって、まちづくりの推進の一翼を担い、目指すべきまちづくりの役割を果たすために、次のとおり、基本目標を定めることとします。

基本目標1：市街地交通の整備及び充実

基本目標2：各々の公共交通体系の連携と利便性の向上

基本目標3：公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進

基本目標4：持続可能な公共交通システムの構築

(2) 目指すべき将来像

本町の地域公共交通における基本方針・基本目標を踏まえ、目指すべき将来像を示しました。

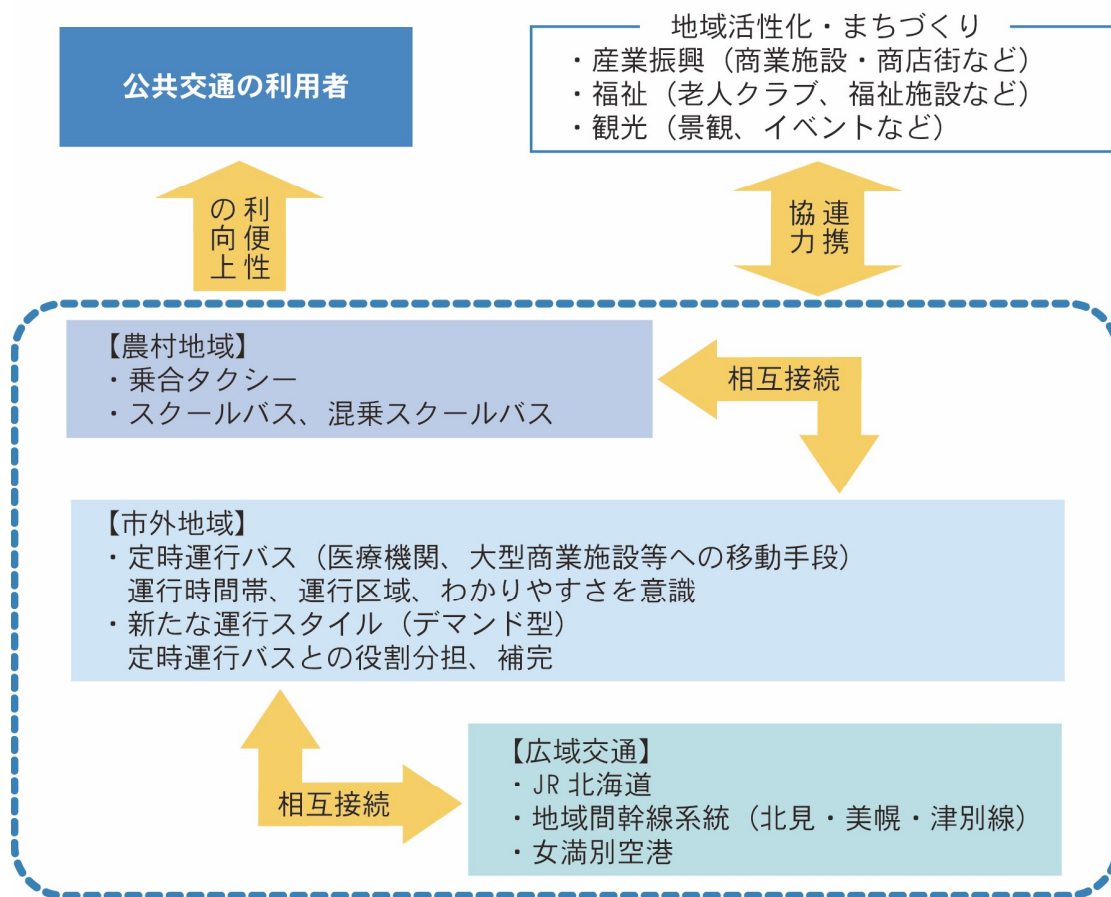


図 目指すべき将来像

7-3 計画の目標

基本目標に対応した計画の目標（数値指標・目標値）は、以下のフローに基づき設定します。

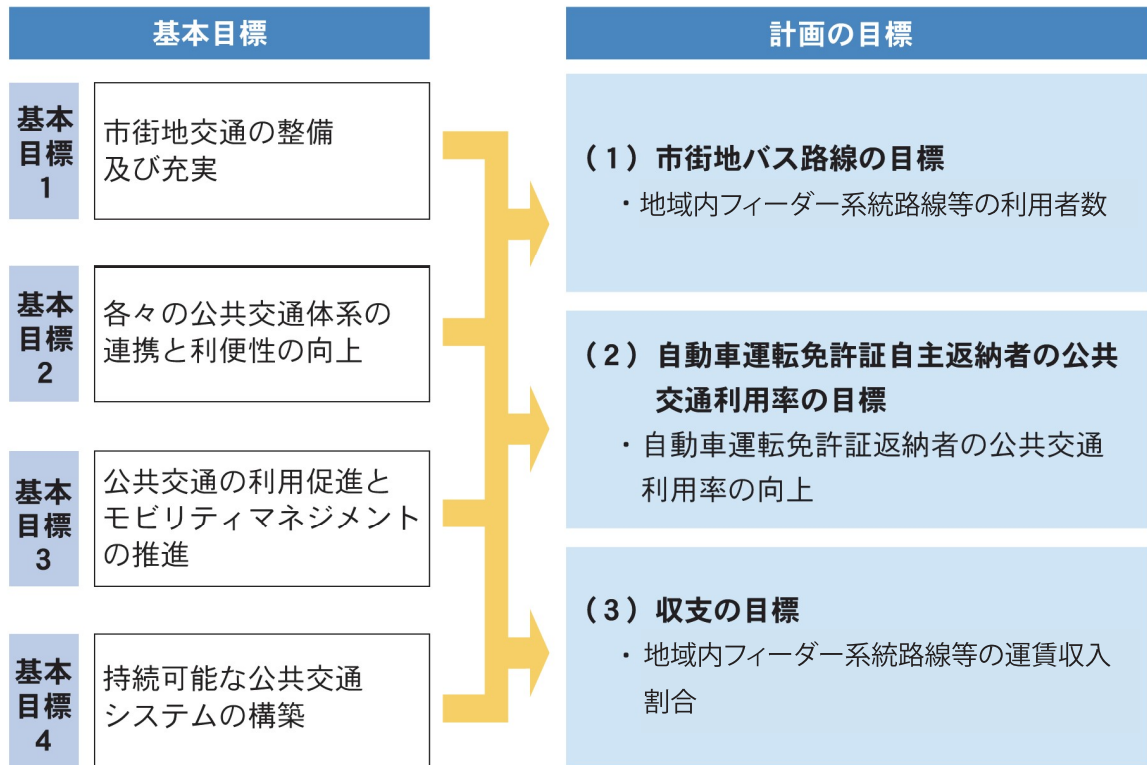


図 計画の目標

目 標	数値指標	データ取得方法	現況値(R2年度)	目標値 (R8年度)
市街地バス路線の目標	地域内フィーダー系統路線等の利用者数	交通事業者からの実績報告により毎年計測	29,303人	57,744人
	市街地バス路線 美幌駅循環線 美幌駅旭小学校線 登下校線 美幌高校線		28,133人 旧美幌循環線 美幌高校線	48,482人
	乗合タクシー		1,170人	1,050人
	市街地デマンドバス 申込バス「もーびー」			8,212人
自動車運転免許証自主返納者の公共交通利用率の目標	自動車運転免許証自主返納者の公共交通(タクシー、ハイヤー除く)利用率	交通事業者からの実績報告により毎年計測	4.55%	35.0%
収支の目標	地域内フィーダー系統路線等の運賃収入の割合	交通事業者からの実績報告により毎年計測	15.17%	30.0%

※あわせて、公的負担額（国及び町補助金）を運行経費に対する割合70%以内の目標とするものです。

第7章 地域公共交通計画

(1) 市街地バス路線の目標

①各交通体系の機能及び役割

機能分類			性格・役割
地域内生活交通	美幌駅循環線 美幌駅旭小学校線	地域内フィーダー系統路線	美幌循環線の後継路線、市街地に住む市民の通院、通学、買い物などに対応する生活路線、ＪＲ美幌駅及び地域間幹線路線に接続
	登下校線 美幌高校線	地域内フィーダー系統路線	高校生の登下校を担う通学路線 ＪＲ美幌駅及び地域間幹線系統路線に接続
	デマンド型バス		市街地の移動サービスにおける利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担う交通体系、ＪＲ美幌駅及び地域間幹線系統路線に接続
	乗合タクシー	地域内フィーダー系統路線	農村地区と市街地間を結び移動サービスの確保による利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担う交通体系、ＪＲ美幌駅に接続
	タクシー・ハイヤー		買い物、通院等の目的を担う交通体系
	その他（送迎交通等）		空港、温泉施設など各施設と連絡を担う交通体系
広域幹線	ＪＲ石北本線（鉄道）		地域間移動、連絡の骨格となる交通体系
	北見美幌津別線（バス）	地域間幹線系統路線(一部)	通学、通院、通勤、観光など多様な目的に対応
広域結節拠点 ＪＲ美幌駅 駅前バスターミナル			併設する両施設において、広域幹線と地域内生活交通のネットワークハブ化の役割を担っている。

②利用者数

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
市街地バス路線の利用者数	29,303人	57,744人	バス路線の見直し、運行時間の変更、ＪＲとの接続改善など利便性の向上に取り組めます。

③評価

各交通事業者からの利用者数の報告、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

第7章 地域公共交通計画

(2) 自動車運転免許証自主返納者の公共交通利用率の目標

現在、65歳以上の高齢者に対し、自動車運転免許証の自主返納者に対して、公共交通の利用券（「バス回数券」若しくは「タクシー券」）を助成（上限2万円）しています。

しかし、公共交通の利用券によって利用される交通機関はタクシーがほとんどであり、市街地バス路線での利用は低迷しています。

その理由の一つは、受け皿となる市街地バス路線の利便性が低く、生活の足として認識されていないことが要因の一つと考えられています。

①公共交通（タクシー・ハイヤーを除く）利用率

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
自動車運転免許証返納者の公共交通利用率の向上	4.55 %	35.0 %	バス路線の見直し及びデマンド型交通の導入により利便性の向上を図ります。

※ 目標値の算出：

「バス」若しくは「タクシー」のいずれかしか乗車できない現在の公共交通の利用券を、「市街地バス路線」「地域間幹線系統」「デマンド型交通」「乗合タクシー」「タクシー・ハイヤー」のいずれかでも利用できる共通利用券に見直し、そのうち、「タクシー・ハイヤー」を除く交通機関での利用割合を目標値とするものです。

計算例) 当該年度の共通利用券の使用金額	2,000,000 円・・・a
うち、市街地バス路線での使用金額	500,000 円・・・b
うち、デマンド型交通での使用金額	160,000 円・・・c
うち、乗合タクシーでの使用金額	40,000 円・・・d
うち、タクシー・ハイヤーでの使用金額	1,300,000 円
$\frac{500,000 \text{ 円}(b) + 160,000 \text{ 円}(c) + 40,000 \text{ 円}(d)}{2,000,000 \text{ 円}(a)} \times 100 = 35 \text{ (％)}$	

②評価

各交通事業者からの請求に基づき、美幌町が支出した交通機関ごとの決算額を報告、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

(3) 収支の目標

持続可能な公共交通システムの構築のためには、持続可能な収支体系の構築が必要となります。

その目標として、市街地バス路線の収支の改善が欠かせません。

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
市街地バス路線の運賃収入割合	15.17 %	30 %超	運行経費に対する運賃収入割合を高めることで、補助金に頼らない公共交通システムの構築が推進される

※あわせて、公的負担額（国及び町補助金）を運行経費に対する割合70%以内の目標とするものです。

①収支見込み（美幌循環線・美幌高校線）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	28,133 人	4 8,482 人	48,482 人
運賃額	100 円	100 円	150 円
経常収益	2,735,760 円	4,848,200 円	7,272,300 円
経常費用	19,914,137 円	21,657,785 円	21,657,785 円
損 益	▲17,178,377 円	▲16,809,585 円	▲ 14,385,485 円
国補助金	6,693,000 円	3,716,254 円	3,716,254 円
町補助金	10,485,377 円	13,093,331 円	10,669,231 円
運賃収入割合	13.74 %	22.39 %	33.58 %

現行：現行の運賃額（100 円）にて運賃収入割合を算定

試算：運賃収入割合について、目標の30%を超えるように運賃を算定（③④とも同様）

②地域内フィーダー系統国庫補助金

1)地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定した場合

対象人口（国勢調査人口）×120 円＋220 万円（定額）

※ 国補助金は、地域内フィーダー系統国庫補助金を、（計画）乗客数で按分して積算

※ 経常費用は、令和2年度の運行経費及び見積から積算

第7章 地域公共交通計画

③収支見込み（乗合タクシー）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	1,170人	1,050人	1,050人
運賃額	500円	500円	500円
経常収益	585,000円	525,000円	525,000円
経常費用	1,970,830円	2,168,900円	2,168,900円
損 益	▲1,385,830円	▲1,643,900円	▲1,643,900円
国補助金	535,000円	82,461円	82,461円
町補助金	850,830円	1,561,439円	1,561,439円
運賃収入割合	29.68%	24.21%	24.21%

④収支見込み（新交通デマンド型）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	—	8,212人	8,212人
運賃額	—	200円	300円
経常収益	—	1,642,400円	2,463,600円
経常費用	—	5,522,550円	5,522,550円
損 益	—	▲3,880,150円	▲3,058,950円
国補助金	—	644,925円	644,925円
町補助金	—	3,235,225円	2,414,025円
運賃収入割合	—	29.74%	44.61%

⑤収支見込み（地域内フィーダー系統路線等合計）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	29,303 人	5 7,744 人	57,744 人
経常収入	3, 320, 760 円	7, 015,600 円	10,260,900 円
経常費用	21, 884, 967 円	29, 349,235 円	29,349,235 円
損 益	▲ 18,564,207 円	▲ 22,333,635 円	▲ 19,088,335 円
国補助金	7, 228, 000 円	4, 443,640 円	4,443,640 円
町補助金	11, 336, 207 円	17, 889,995 円	14,644,695 円
運賃収入割合	15. 17 %	23.90 %	34.96 %

※計画（案）の現行では、運賃額を令和2年4月現在の運賃額（新交通デマンド型は、美幌循環線の2倍の金額）で収支見込みを算出しています。

※計画（案）の試算では、運賃額を収支の目標「地域内フィーダー系統路線等の運賃収入割合」の目標値を達成するための試算額として、収支見込みを算出しています。

※計画（案）の経常費用は、令和2年度の運行単価に計画（案）の業務量に基づいて算出しています。

⑥評価

各交通事業者からの報告、国及び町の補助金額に基づき、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

7-4 収支（資金の確保）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第37条の規定による資金の確保に関する事項は次のとおりです。

（１）地域公共交通事業により運行を確保・維持する運行系統とその他地域公共交通

①広域幹線、地域内幹線等の分類

位置づけ	系 統	役 割	確保・維持策
広域幹線	J R石北本線(鉄道)  北見美幌津別線(バス) 	地域間移動、連絡の骨格であり、通学、通院通勤、観光など多様な目的に対応しています。	交通事業者・関係自治体等と協力し、乗客数の確保を図るとともに運転手確保に努めます。
地域内幹線	美幌駅循環線(バス) 	広域幹線に接続し、市街地に住む市民の通院、通学、買い物などに対応する生活路線。	交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図るとともに運転手確保に努めます。
	美幌駅旭小学校線(バス) 		
	登下校線(バス) 南回り  北回り 	広域幹線に接続し、主に高校生の通学を担う通学路線。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。
	美幌高校線(バス) 		
支線	申込バス「もーびー」(デマンド型バス) 	広域幹線に接続し、市街地の移動サービスにおける利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担っています。	交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図るとともに、最適な運行体制を構築、運転手確保に努めます。
	乗合タクシー 	広域幹線に接続し、農村地区と市街地を結び移動サービスの確保による利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担っています。	交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図る。地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。
その他	タクシー・ハイヤー	買い物、通院等の目的を担う交通体系。	運転手確保に努めます。

【美幌駅循環線・美幌駅旭小学校線】

JR美幌駅を中心に市街地を運行し、病院やスーパーマーケット、公共施設等の生活必需施設を結ぶ地域の移動手段としての役割を担っています。また、JR美幌駅発着となっており、北見美幌津別線、JR石北本線、乗合タクシーとアクセスが可能です。美幌駅循環線と美幌駅旭小学校線の2路線で市街地をほぼ網羅しており、町内公共交通の中心となっています。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

【登下校線・美幌高校線】

JR美幌駅と美幌高校を結ぶ高校生の通学に特化した路線です。朝、夕の通学時間に運行し、美幌高校への通学に加え、町外の高校に通う生徒へ配慮し、JR石北本線とのアクセスを重視しています。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

【乗合タクシー】

郊外に居住する方の、通院、買い物等に必要不可欠な移動手段です。美幌駅循環線、美幌駅旭小学校線、北見美幌津別線、JR石北本線とアクセスが可能です。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

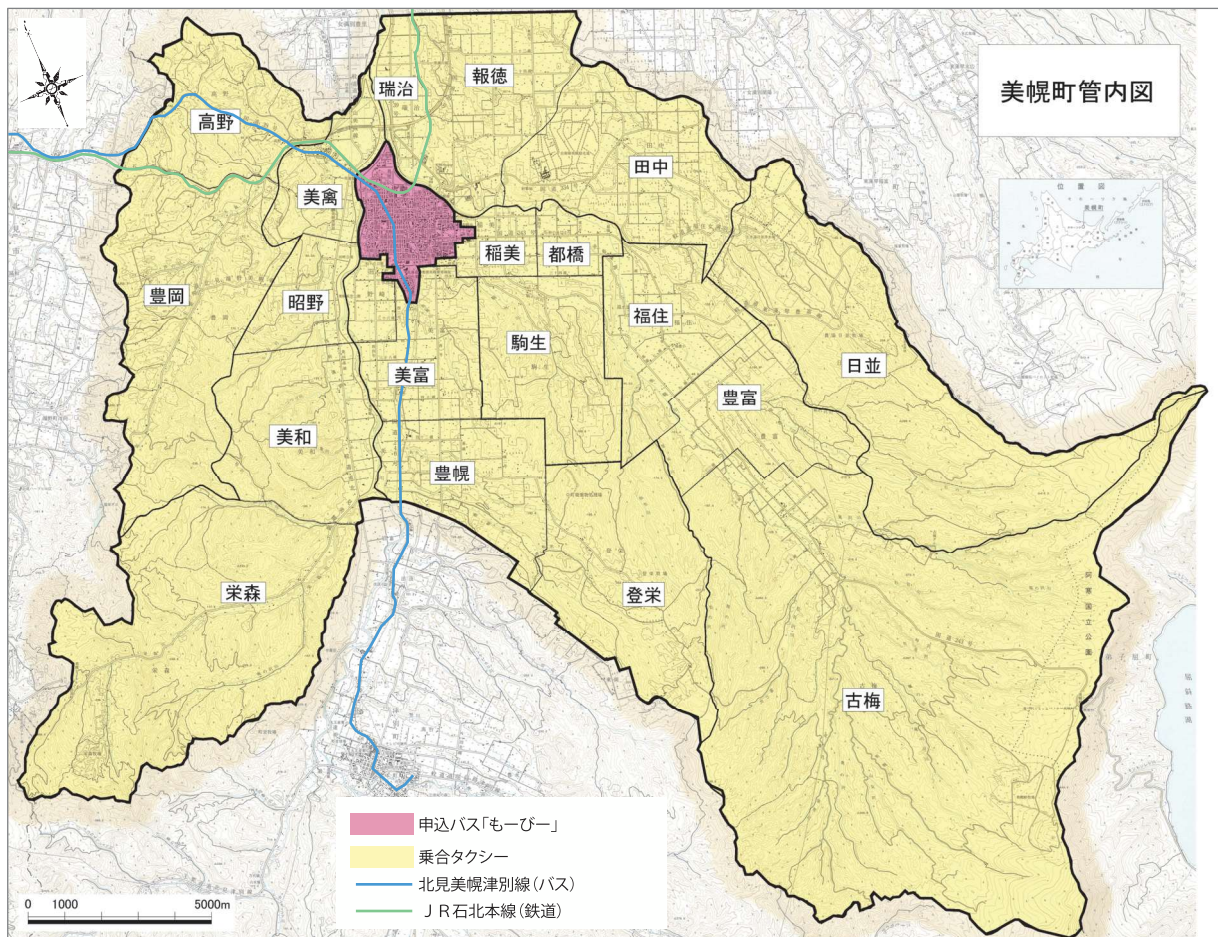


図 地域内フィーダー系統運行区域（市街地・郊外）、広域幹線、単独路線路線図

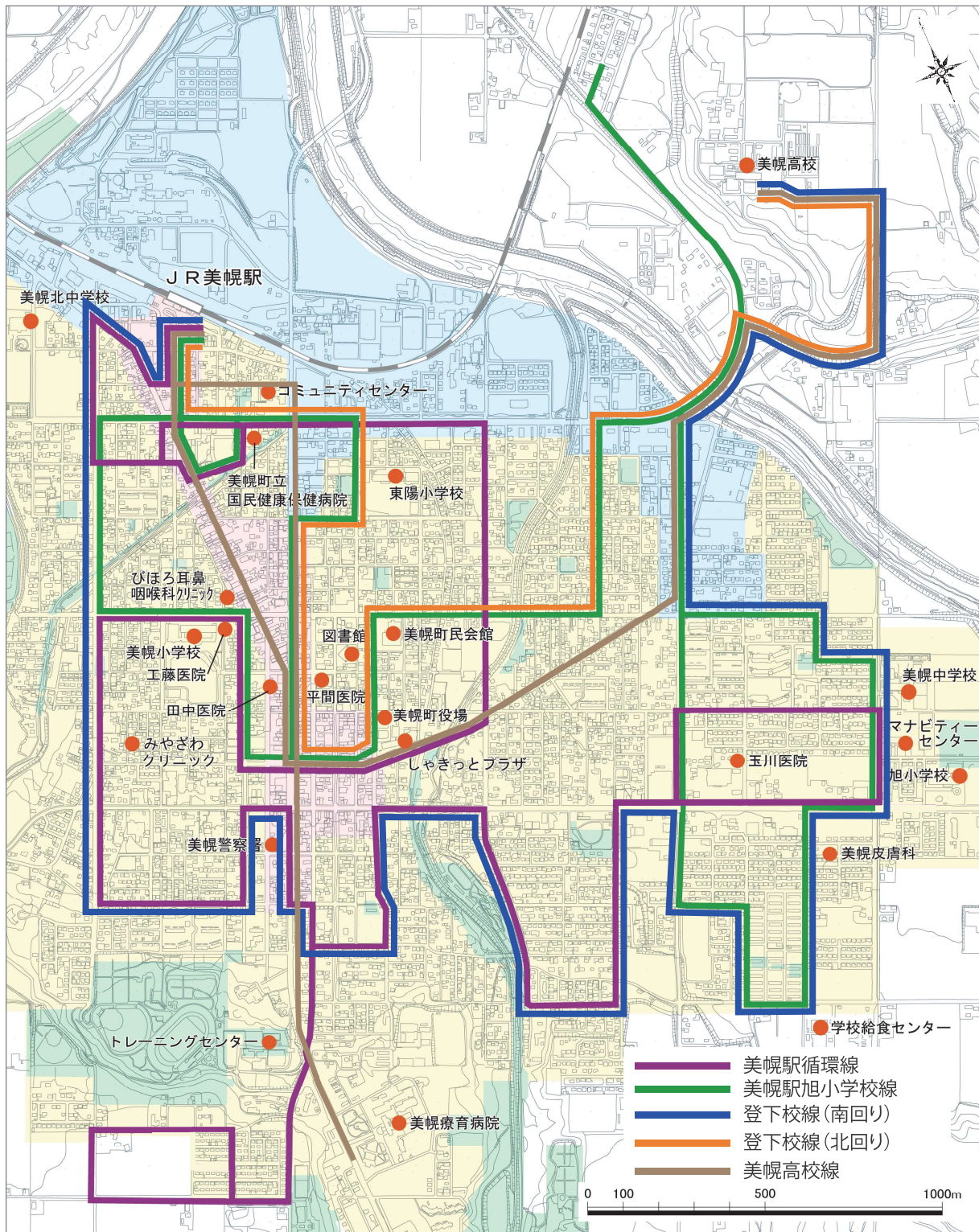


図 地域内フィーダー系統バス路線図

②公共交通の事業及び実施主体の概要

	起 点	経由地	終 点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
J R 石北本線(鉄道)	旭川	美幌	網走			交通事業者	な し
北見美幌津別線(バス)	北見	美幌	津別	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助 (一部のみ)
美幌駅循環線(バス)	美幌駅前	マナビティーセンター 旭小学校	美幌駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
美幌駅旭小学校線(バス)	美幌駅前	マナビティーセンター 旭小学校	美幌駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
登下校線(バス) 北回り	美幌駅前	美幌町役場	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
登下校線(バス) 南回り	美幌駅前	青葉	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
美幌高校線(バス)	美幌療育 病 院	美幌駅前	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
申込バス「もービー」 (デマンド型バス)	市街地全域			4条乗合	区域運行	美幌町(運行は 交通事業者に委託)	な し
乗合タクシー	町内全域			4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダー補助
タクシー・ハイヤー	町内全域			4条乗用		交通事業者	な し

③地域内フィーダー系統路線に対する費用負担

美幌町は、経常収益及び国庫補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を経常費用から差し引いた額を、運行事業者への補助金（生活バス路線運行維持費補助金）として負担します。

経常収益－経常費用＝経常損失



国庫補助金を充てる → 更なる不足分は美幌町が負担

④公的負担額

国庫補助金及び美幌町補助金の合計額は、7－3計画の目標「(3) 収支の目標」に基づき、公的負担額を運行経費に対する割合 70%以内とするものです。

⑤運行事業者の責務

運行事業者は、経常費用に占める運賃収入の割合を高めるために、利用者の増加に向けて、積極的に取り組めます。

(2) その他公共交通の充実に向けた費用の負担

本町の地域公共交通の充実にために要する費用は、国の補助制度を活用しながら交通事業者などの関係機関及び美幌町が費用を負担します。

交通事業者などの関係機関及び美幌町の負担については、その都度、協議します。

7-5 目標達成のための施策及び事業

地域公共交通計画の目標達成のための施策や公共交通サービスの向上にむけた事業について、基本目標ごとに分類して次頁以降に定めます。また参考欄には、施策及び事業の選定の参考となったまちづくりミーティングやアンケート調査、協議会に寄せられた意見や要望及びアンケート調査の集計結果の該当ページ（掲載ページ）を載せています。

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	市街地バス路線の見直し
現状と課題	現在、市街地バス路線は「美幌循環線」と「美幌高校線」があり、町民生活を支える交通機関であり、移動サービスの役割を担っています。 しかし、「美幌循環線」は、循環路線であるが故、運行区域の拡大は容易ではなく、JRとの接続、高校生の課外活動終了に対応する運行など、課題の解消、要望の受入は、いずれも難しい状況となっています。
施策概要	従来から交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。 （1）運行区域の拡大、路線の見直し 現行路線に固執することなく、運行区域の拡大を視野に入れて、路線の見直しを検討します。 （2）運行時間帯の見直し 運行時間帯を高校生の登校及び下校、高校の課外活動後に乗車できる時間帯におけるバスの運行、日中の閑散時間における運行の工夫など改善に取り組みます。 （3）バス停名称の工夫 バス停名称を「公共施設」「医療機関」「大型商業施設」「金融機関」などを用いて利用者に目的の場所のわかりやすさを提供いたします。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・土曜日、日曜日にもバスを運行してほしい。 ・現行のバス路線を見直して、運行区域を拡大し、一刻も早く、新路線で運行してほしい。 ・新路線は、医療機関、大型スーパーを通る路線に見直してほしい。 ・民間病院等への通院の利便性を検討してほしい。 ・系統や路線の見直しをしてほしい。 ・美幌循環線の運行継続をお願いします。 ・学校の課外活動終了後に利用できるバスを運行してほしい。 P. 57 ⑩バスの利用希望（美幌高校） P. 68 ⑩市街地を運行する新しいバス路線の利用の有無（北見市内の高校） P. 83 ⑮美幌循環線を見直した場合の利用の有無（高齢世帯）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	市街地未運行地域の解消
現状と課題	市街地のバス路線を見直しても、運転手、車両の手配などあって、設定できる路線数には限りがあり、市街地に運行区域の拡大をしてもなお、路線延長ができない地域が生じる可能性があります。 人口の約8割が市街地域に居住するコンパクトシティを生かしたまちづくりを進めるためにも、すべての地域に公共交通が運行する必要があります。
施策概要	運行区域の見直しを図って、運行区域が拡大されても、市街地に路線延長が難しい地域が生じる可能性があります。 しかし、運転手や車両の手配などから、設定できるバス路線には限りがあります。 そのため、基軸となる市街地交通路線に接続する交通手段を確保するなど、市街地未運行地域の解消に努め、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・運行区域を拡大してほしい。

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	新しい交通システム導入によるサービスの向上
現状と課題	市街地を運行するバス路線は、乗客の有無にかかわらず、決まった時刻に決まった経路で運行していますが、日中に運行する美幌循環線には乗客ゼロ人というバスもあります。市街地の移動サービスにおける利便性の向上や公共交通空白地域の解消のため、新しい交通システムの導入によるサービス向上の必要性があります。
施策概要	日中（概ね10時～15時）におけるバスの乗客は、朝夕の運行と比べると、少なくなっています。 そのため、日中の乗客の少ない、いわゆる閑散時間帯に、通常どおり、定時のバスを運行するのではなく、乗車申込みに対して運行するデマンドバスによる運行を検討し、サービスの向上を図っていききたいと思います。 なお、新しい交通システムには、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 予約型のデマンド運行を希望します。 ・ 利用しやすい運行内容を希望します。 ・ 運行区域の拡大してほしい。 ・ 民間病院等への通院の利便性を検討すべき。 ・ 目的地まで時間がかかり過ぎる。 ・ 車両の小型化してほしい。 ・ 300円～500円で利用できる定額タクシーを希望します。 ・ 大型スーパーの敷地内にバス停を設置してはどうか。 P. 80 ⑫主な利用交通手段（高齢世帯） P. 81 ⑬主な目的施設（高齢世帯）  （参考）網走市で運行中のデマンド型交通（どこでもバス）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	J R 普通列車との接続改善
現状と課題	J R 北海道の列車と市街地を運行するバスとの接続が悪く、J R を利用する方（特に高校生）の利便性が皆無となっています。
施策概要	J R 美幌駅に到着する普通列車、特にオホーツク中学区の高等学校に通学する生徒が乗車する普通列車と市街地バス路線の運行時間の接続改善に取り組めます。 改善内容によっては、J R 北海道に運行ダイヤの見直し要望もいたします。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・利用したい時間帯に運行がない。 ・J R 普通列車を増車してほしい。 ・J R と運行時間を連動してほしい。 P. 53 ⑧美幌町以外からJ R を利用して通学している生徒の登下校の手段（美幌高校） P. 60 ④美幌町内で移動する交通手段（北見市内の高校） P. 84 ⑩美幌循環線にあると便利に思うサービス等（高齢世帯）  通学の様子（J R 美幌駅）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	農村交通の充実
現状と課題	農村地区と市街地を結ぶ交通路線は、農村地区を5地区に編成して、1週間に1日一往復、自宅と市街地の連絡施設間を定額で結ぶ「乗合タクシー」とへき地教育振興法に基づき、児童及び生徒の通学（登下校）及び校外学習、社会教育事業等の参加者送迎のため運行するスクールバスの一部を、一般町民も乗車できる「混乗スクールバス」として運行していますが、いずれも、農村から市街地への足の確保のため、欠かすことができない公共交通となっています。
施策概要	（1）乗合タクシーの充実 1週間に1日一往復の運行体系の充実を目指して、研究及び検討を進め、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。 （2）混乗スクールバスの充実 旧町営バス路線、旧福祉バス路線を混乗スクールバスとして運行していますが、利用しやすい環境を整え、市街地バス路線との接続改善に努めながら、運行の充実を図ってまいります。
実施主体	協議会、美幌町、美幌町教育委員会、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 土日も運行してほしい。 ・ 乗合タクシーとなっているが、例えば、車いすの利用者などがいると、乗合ができず、複数車両が必要となっている。 ・ 旧福祉バス路線には、助成制度があるので、地域間に不公平が生じている。 ・ 子供の成長とともに混乗スクールバスの運行ルートも変わると思うが、周知をしっかりと行って欲しい。 ・ スクールバスの運行ルートを拡大してほしい。 ・ 予約なしで混乗スクールバスに乗れるようにしてほしい。 ・ 車両を小型化してほしい。 P. 86 ⑩農村地区を運行する公共交通について（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	女満別空港との連絡交通
現状と課題	女満別空港との連絡交通は、レンタカー及び自家用車の利用が多く、公共交通の利用が少ない現状となっています。現在は、女満別空港と北見市を結ぶ女満別空港連絡バスが運行、途中の美幌バイパスの降り口（高野第三停留所）で、乗降することも可能ですが利用は多くありません。 過去に、バス路線の延長や相乗りタクシーなどの運行実績もありますが、利用は多くありませんでした。
施策概要	女満別空港と美幌市街を結ぶ公共交通の利用者は少なく、現状において大きな需要がある状況とはいえませんが、ビジネス、観光など町外者、来道者に対して、公共交通手段の提供を行う必要があります。そのためには、しっかりとした制度設計と幅広い周知、隣接市町村との連携などを模索しながら新しい公共交通体系の研究と導入について、検討を進めていきます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・実証運行していたコミュニティタクシー（デマンド型）の制度がわからなかった。（もう少し周知した方が良かった。周知が足りなかった。） ・もっとPRすべきではないか。 ・コミュニティタクシーを知らなかった。 ・女満別空港連絡バスの高野第三停留所から市街地への移動が大変です。 ・高野第三バス停で降りても使い勝手が良くない。 ・女満別空港連絡バスが美幌駅あたりで停車できたら良い。 P. 74 ⑥町内外で運行する公共交通手段の利用状況（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	北見・美幌・津別線の利用促進
現状と課題	地域間幹線の北見・美幌・津別線は、3系統、1日28便が運行しているものの、利用者は年々減少しています。
施策概要	北見・美幌・津別線は、市町間移動の利用と地域内移動での利用も視野に入れて利用の促進に向けた研究、検討を進めてまいります。 そのため、美幌町内の一定区間について市街地交通路線と連携し、利用促進を図るため、利用者の利便性の向上を研究していきます。 また、乗客数の増加に向けた取り組みでは、関係自治体と協力して、利用者のニーズの把握に努め、施策を検討していきます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者（関係自治体：北見市、津別町）
参考	【意見等】 ・美富団地、美富北まで美幌循環線の運行を希望します。 ・緑ヶ丘へのバス停設置を希望します。 ・美禽まで美幌循環線の運行を希望します。 P. 75 ⑦北見・美幌・津別線の利用状況（高齢世帯） P. 77 ⑨美幌循環線の利用状況（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	近郊施設との移動サービスの研究・検討
現状と課題	市街地域の近郊の公共施設（パークゴルフ場、みどりの村、峠の湯）などに対する運行の要望がある反面、過去の実証運行などからみると需要が伸びず、当該施設までの路線バスの延長は容易ではない状況です。
施策概要	市街地域の近郊の公共施設に市街地バス路線を延長して運行するためには、もう少し、利用のニーズが高まっていく必要があります。 しかし、季節運行、デマンド型交通、送迎システムなどの手段で導入が可能かどうか、費用対効果なども踏まえて、研究検討を行います。  峠の湯びほろ
実施主体	美幌町、交通事業者、施設管理者
参考	【意見等】 ・ 博物館、スポーツセンター、峠の湯、図書館、パークゴルフ場などの公共施設へのアクセスを希望します。 ・ 公共施設だけのバス路線を希望します。 ・ 主要な公共施設への待機時間を設定してほしい。 P. 81 ⑬主な目的施設（再掲）（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	J R北海道の利用促進
現状と課題	J R北海道は、単独で維持困難な路線として石北本線を含む13路線を公表しており、官民を挙げて利用促進に向けて取り組んでいます。新型コロナの影響や車両の老朽化が相まって、需要が低迷しています。
施策概要	J R美幌駅からの二次交通として、一部列車との接続改善、特に高校生の下校時に着目して、普通列車との接続改善を図っていきます。 また、車両の更新や運行ダイヤの見直しなど、地域の声をJ R北海道に届けていきます。 さらに、町として実施可能な利用促進の取り組みについて、関係機関と協力しながら取り組んでまいります。
実施主体	美幌町、観光物産協会
参考	【意見等】 ・ 鉄道交通の安全性のアピールを希望します。 ・ 早割り切符など美幌駅で購入できたらよい。 ・ J R利用者への補助（支援）の検討を希望します。 ・ 利用しやすい時間帯で運行してほしい。 ・ 札幌までの高速化を希望します。 ・ 美幌駅にスロープやエスカレーターの設置を希望します。 P. 87 ⑳J Rを利用するために必要と思うこと（高齢世帯）

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	バス車両の更新
現状と課題	路線バスは、相当の年数が経過した車両によって運行されており、老朽化が著しく、また、住宅街の狭隘な道路を運行する現状から、車両の小型化も検討していく必要があります。
施策概要	バス車両の更新は、費用が多額であり、そう簡単に更新できるものではありませんが、車両が老朽化していくことを考えると、国の補助制度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費補国庫補助金）等」も活用しながら、中長期的な視点に立って、計画的に取り組む必要があります。 そのためには、交通事業者としっかりとした協議等を行いながら、対応してまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・美幌循環線の車両を小型化してほしい。 ・バスの車両はもう少し小さくても良いのでは。 ・バスの車両に広告をデザインしても良いのでは。 ・住宅街の狭い道でも運行するのかと感心しましたが、もう少し小型化してもいいと思います。 P. 84 ⑯美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）  バス車両（美幌循環線）

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	バス停環境の整備
現状と課題	市街地バス路線の見直しに伴い、新たなバス停の設置が必要となります。 これまでのバス停は、時刻表などが剥がれたり、法令に抵触して「危険なバス停」と指摘を受けるものなどがありましたが、利用者の利便性と運行上の安全などの観点から必要な環境整備に努めていく必要があります。
施策概要	既設のバス停及び新設のバス停に対して、利用者の利便性の向上として、ベンチ、バス停上屋及び付帯施設の設置など、施設整備に努めていくとともに、バス停の掲示物の点検、除雪やバス停設備の維持管理に努めてまいります。 また、運行上の安全、交通安全の一環として、バスレーンの設置など、関係機関に対し、必要に応じてバス停環境の整備を要望するなど取り組んでまいります。  新バス路線でバス停設置の予定地
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者、道路管理者
参考	【意見等】 ・ 現在、美幌循環線はバス停が損傷してもそのままであり、表示（バス停名称、時刻表）が傷んだままとなっている。 ・ バスとすれ違う時、道路が狭くて大変な状況もあるので改善してほしい。 ・ バス停に椅子の設置を希望します。 ・ 美幌駅舎とバス待合所の共有を希望します。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	公共交通の周知徹底
現状と課題	美幌循環線をはじめとする公共交通の利用者が少ない理由の一つに周知不足が挙げられています。 毎年発行している交通マップも市街地域のバス路線と時刻表の掲載に留まっているため、需要の拡大には結び付いていません。
施策概要	公共交通全般を広く理解していただくためのガイドブックを作成、路線図、時刻表、主要バス停の地図、公共交通に関する情報提供、また、事業所等の協賛など、単なるバス路線と時刻表によるお知らせではなく、公共交通のバイブルになるようなガイドブックの作成など、戦略的に取り組んでまいります。 運転手不足の中、路線を維持していく取り組みの周知、PRなど積極的な情報発信や体験乗車など、公共交通の周知徹底に向けてあらゆる角度から取り組みます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・経路図等の配付を希望します。 ・web等を活用するなどわかりやすいバス路線図を要望します。 ・もっとPRすべき。 ・乗る場所を教えてほしい。 ・公共交通の運行情報を広報に載せてほしい。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	商店街などとの連携
現状と課題	自家用交通の拡大に伴い、自宅と目的地間の移動、いわゆる点と点の移動が主体となっているため、商店街などの賑わいが失われています。 公共交通、とりわけ路線バスと商店街などとの連携は、地域活性化の一つの取り組みとして重要性が高くなっています。
施策概要	公共交通計画がまちづくりの推進の一翼を担う計画であるため、商店街などと連携を図りながら、商店街などの活性化及び公共交通の推進に向けて研究検討を進めてまいります。 公共交通と商店街の連携の取り組み例として ・決済システムの共有 ・割引などサービスの連携 ・情報発信の相互協力 など があります。 なお、各社ごとに販売している回数券を、交通事業者が共通で利用できる回数券に見直し、かつ、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると利便性が高くなります。 各社共通回数券の導入に向けて、検討を進め、さらに、その共通回数券が交通事業者にとどまらず、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると、さらに利便性が高くなります。 また、商店街のイベント情報、販売促進情報の提供によって、公共交通の利用者の増加などに結び付くことを期待したいと思います。
実施主体	美幌町、交通事業者、商店街、観光物産協会
参考	【意見等】 ・公共、民間の様々なサービスと連動する公共交通を運行してほしい。 ・バスの回数券の販売店舗を増やす。 P. 84 ⑩美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	小学生に対する利用促進施策の推進
現状と課題	市街地を運行するバスは学校の課外授業などで多少の利用があるのみで、日常的に利用する小学生はなく、ほとんどの小学生は、町内でバスを乗車経験する機会が少ない状況にあります。
施策概要	モビリティマネジメントの取り組みとして、小学生がバスの乗車を経験できる取り組みの検討を進めます。 具体的な例として、体験乗車、乗り方教室などの取り組みがあります。 また、冬期間は日暮れが早く、下校時間帯は周囲が暗くなります。 そのため、学校から少し距離のある小学生を対象に、防犯と交通安全も含めて、バスでの帰宅を支援する制度の導入も検討してまいります。
実施主体	美幌町、美幌町教育委員会、交通事業者
参考	【意見等】 ・スクールバスが運行していない地域は、学校まで距離があり、保護者の送迎で苦勞している。対応を考えてほしい。 ・農村地区全体にスクールバスを運行してほしい。 ・新しい路線の体験乗車会など考えてみてはどうか。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	利用促進に向けた取り組み（モビリティマネジメント）
現状と課題	自家用交通の普及により、各家庭では1台若しくは複数台の車両を所有しており、個人ごとの移動が可能なため、公共交通に対する依存度、利用割合は相当低くなっています。
施策概要	公共交通は地域の足であり、地域活性化の一つの手段です。 そのため、行動変容に結び付く施策を講じながら、利用促進に向けて取り組んでまいります。 利用促進に向けた事例を挙げると ・利用しやすい時間帯、目的の場所への運行の確保の必要性 ・公共交通以外の分野との連携、協力 ・公共交通を利用した生活のイメージの提供 など これらをしっかりと周知、理解に努めていく必要があります。 また、二酸化炭素の排出抑制、高齢者の交通事故（加害者）の防止など、公共交通の重要性もあわせて、周知、理解に努めていく必要があります。 さらに、高齢者の交通安全施策として、引き続き、運転免許証の自主返納者に対する支援を継続し、特典内容の魅力アップを研究しながら、公共交通の利用促進に努めたいと思います。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者（協力団体：老人クラブ）
参考	【意見等】 ・バスの利用者には高齢者が多いものの、バス停までの移動が大変であったり、買い物で荷物を持って乗ることが大変です。バスの利用に結び付かないのは、そのような理由もあると思います。 ・自動車運転免許証の自主返納で交付される特典には有効期限があり、使い切れていません。 ・高齢者の免許変更者が増えてきている。もう少し、きめ細やかな運行を検討してほしい。 ・農村地区の高齢者と比べると、市街地に住む高齢者は意外と不便だと思う。 ・慣れている人は簡単に利用しているが、乗車したことない人のために体験ツアーなどを考えてみてはどうか。 P. 79 ⑪主な利用交通手段（高齢世帯） P. 80 ⑫主な利用交通手段（再掲）（高齢世帯）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	観光振興と公共交通の連携
現状と課題	美幌町は美幌峠を有し、多くの観光客が訪れています。しかし、市街地には観光施設等はなく、宿泊施設も多くありません。
施策概要	観光の振興に関する施策と地域公共交通が相互に連携協力を図ることによって、本町の観光振興に寄与することを目指してまいります。
実施主体	美幌町、交通事業者、観光物産協会
参考	【意見等】 ・ 公共、民間の様々なサービスと連携する公共交通の利用を希望します。

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築												
施策項目	運転手不足の現状を踏まえた取り組み												
現状と課題	公共交通の担い手、運転手不足が顕著となっていますが、運転手の養成、育成を交通事業者だけの課題として捉えず、地域全体の課題として目を向けていかなければなりません。												
施策概要	バス及びタクシーの運転手が不足しているため、人材確保の取り組みは交通事業者のみならず、地域で考えていかなければなりません。運転手の不足は、公共交通サービスに直結する課題です。 そのため、運転手不足の課題解消に向けた必要な施策を交通事業者とともに研究、検討を行ってまいります。 また、公共交通の担い手である運転手が不足している現状を広く理解いただくとともに、あらためて、広く町民から運転手に謝意が伝えられるなど、取り組みを研究、検討したいと思います。												
実施主体	美幌町、交通事業者												
参考	【意見等】 ・ 運行区域を拡大してほしい。 ・ 土曜日も平日の運行と同様にしてほしい。 ・ 日曜日にもバスを運行してほしい。 ＜交通事業者運転手の年齢＞ <table border="1"> <caption>交通事業者運転手の年齢分布</caption> <thead> <tr> <th>年齢代</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30歳代</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>40歳代</td> <td>7.6%</td> </tr> <tr> <td>50歳代</td> <td>30.3%</td> </tr> <tr> <td>60歳代</td> <td>28.8%</td> </tr> <tr> <td>70歳代</td> <td>28.8%</td> </tr> </tbody> </table> n=66 人 図 交通事業者運転手の年齢（バス・タクシー）	年齢代	割合	30歳代	4.5%	40歳代	7.6%	50歳代	30.3%	60歳代	28.8%	70歳代	28.8%
年齢代	割合												
30歳代	4.5%												
40歳代	7.6%												
50歳代	30.3%												
60歳代	28.8%												
70歳代	28.8%												

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	新しい決済サービスの導入検討
現状と課題	運賃の支払いは現金及び回数券が用いられていますが、運行会社ごとに決済サービスが異なっています。 また、公共交通の決済システム（現金を除く）は、他の分野と共通性がありません。
施策概要	（１）新しい決済サービスの研究 電子マネー、スマホ決済など、新しい決済サービスが各分野で利用されているものの、公共交通では利用できないため、同様の決済サービスの導入を研究、検討を行い、利用者の利便性向上を目指していきたいとします。 （２）各社共通回数券の導入検討 各社ごとに販売している回数券を、交通事業者が共通で利用できる回数券に見直し、かつ、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると利便性が高くなります。 各社共通回数券の導入に向けて、検討を進めてまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 運転免許証返納の特典に使用期間を設けるのは不要ではないか。 ・ 回数券を使い切れなかった。 P. 84 ⑯美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	持続可能な収支体系の構築
現状と課題	市街地を運行するバス路線の運賃収入は、地域内フィーダー系統に位置づけされている美幌循環線及び美幌高校線を合わせて、運行経費の1割強を賄っているに過ぎず、ほとんどは国及び町の補助金に頼っているのが現状です。
施策概要	市街地交通が将来に向け安定的に運行するためには、地域内フィーダー系統に位置づけされている路線を中心に、運行経費に対する運賃収入の割合を高めていく必要があります。 (1) 地域内フィーダー系統路線の運賃見直し 地域内フィーダー系統に位置づけされている路線を中心に、運行経費に対する運賃収入の割合を高めるため、運賃の見直しを検討します。 (2) 市街地域を運行するバスの運賃の研究 既設及び再編の市街地域を運行するバス路線の利用促進と持続可能な収支体系の構築を目指して、交通事業者とともに検討・研究を進めてまいります。 (3) サブスクリプションの導入検討 乗車の多い利用者を対象とした、定額サービスの導入について研究してまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 町からの補助金など、負担の割合をしっかりと説明する必要がある。 ・ これほど多くの補助金があるとは思わなかった。 ・ 美幌循環線の運賃100円を維持してほしい。 ・ 100円運賃はあり得ない。利用者にもう少し負担してもらうべき。 P. 85 ⑰美幌循環線を維持するための補助金について（高齢世帯） P. 85 ⑱美幌循環線の運賃に対しての利用の有無（高齢世帯） <ワンポイント> （サブスクリプションとは） サブスクリプション（サブスク）は、月額課金・定額制でサービスを契約することを指します。

第7章 地域公共交通計画

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	近隣自治体との連携協力
現状と課題	本計画は、美幌町を計画の区域として策定しているものではあるが、近隣自治体（北見市・津別町・大空町・弟子屈町など）及び北海道などとの連携協力は欠かせないものです。
施策概要	女満別空港の連絡交通をはじめ、空港、ＪＲ、広域交通など、本町に関わる広域交通サービスの向上には、近隣自治体との連携協力は欠かせません。 広域交通サービスの向上に必要な施策を近隣自治体との情報共有のもと、推進できるように努めてまいります。
実施主体	美幌町
参考	【意見等】 ・美幌～津別間のバスの小型化を希望します。 ・ＪＲ特急列車の運行維持を希望します P. 74 ⑥町内外で運行する公共交通手段の利用状況（再掲）（高齢世帯） P. 75 ⑦北見・美幌・津別線の利用状況（再掲）（高齢世帯） P. 87 ⑳ＪＲを利用するために必要と思うこと（再掲）（高齢世帯）

7－6 計画の進行管理

本計画における施策や事業について、個々の取り組みの期間を次頁以降に示します。

第7章 地域公共交通計画

表 計画の進行管理

取り組み	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
1. 市街地交通の整備及び充実					
市街地バス路線の見直し					
運行区域の拡大、路線の見直し	実施(継続)				
運行時間帯の見直し	実施(継続)				
市街地未運行地域の解消	調査・検討・調整・実施				
新しい交通システムの導入によるサービスの向上	実証・導入(検討)				
J R 普通列車との接続改善	実施(継続)				
2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上					
農村交通の充実					
乗合タクシーの充実	調査・検討		実施(継続)		
混乗スクールバスの充実	調査・検討			実施(継続)	
女満別空港との連絡交通	調査・検討・調整・実施(予定)				
北見・美幌・津別線の利用促進	実施(継続)				
近郊施設との移動サービスの研究・検討	協議・調査・検討・調整				
J R 北海道の利用促進	実施(継続)				

取り組み	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進					
バス車両の更新	検討				
バス停環境の整備	実施(継続)				
公共交通の周知徹底	実施(継続)				
商店街などとの連携	協議・検討・調整・実施(予定)				
小学生に対する利用促進施策の推進	検討・調査・実施(継続)				
利用促進に向けた取り組み (モビリティマネジメント)	実施(継続)				
観光振興と公共交通の連携	検討・調整・実施(予定)				
4. 持続可能な公共交通システムの構築					
運転手不足の状況を踏まえた取り組み	検討・調整		実施(継続)		
新しい決済サービスの導入	協議・検討・調整				
持続可能な収支体系の構築	実施(継続)				
近隣自治体との連携協力	連携・協力				

7-7 計画の達成状況の評価

(1) P D C Aサイクルによる見直し

本計画に掲げる基本理念に基づき、各施策を効果的に実行するためには、明確な目標を掲げ、定期的に評価しながら、見直しと改善を繰り返すことが重要となります。

そのため、本計画の評価は、毎年、計画目標として定めた指標をもとにP D C Aサイクルにより実施し、必要に応じて計画に基づく事業の実施内容に反映させていきたいと考えています。

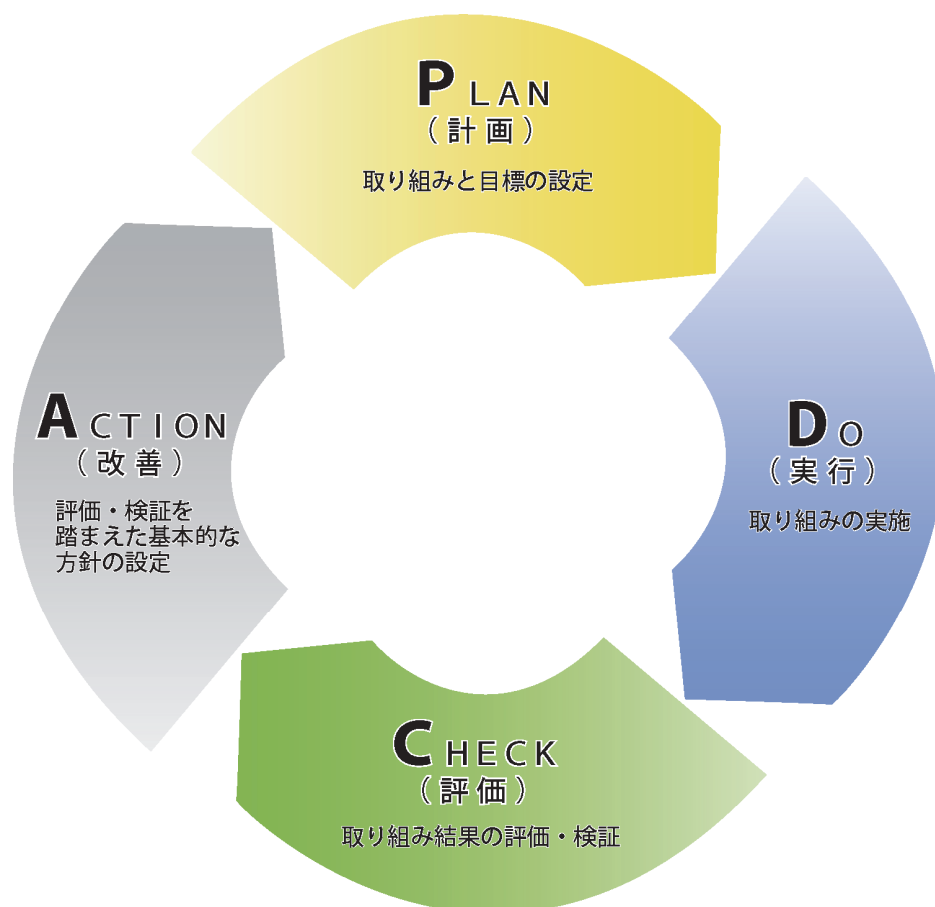


図 P D C Aサイクルによる見直し

<ワンポイント>

(P D C Aサイクルとは)

計画 (Plan) 実施 (Do) 評価 (Check) 改善 (Action) の4つの視点をプロセスに取り込むことによって、管理業務を継続的に改善していく手法のこと。

美幌町地域公共交通活性化協議会委員

任期：令和２年９月４日～令和４年６月３０日

令和４年１月現在

区 分		所 属	役 職	氏 名	備 考
地方公共団体	会長	美幌町	町長	平 野 浩 司	
学 識 経 験 者		北見工業大学	地域未来デザイン 工学科教授	高 橋 清	
公共交通事業者		阿寒バス(株)	代表取締役	香 川 眞 廣	
		北海道北見バス(株)	乗合事業部長	野 理 豊	
		(有)北光ハイヤー	取締役社長	幸 田 英 治	
		美幌北海道交通ハイヤー(株)	代表取締役	高 橋 雅 寛	
		私鉄総連北見バス支部	執行委員長	白 岡 寛 司	
道 路 管 理 者		北海道開発局網走開発建設部	道路計画課長	阿 部 英 樹	
		北海道開発局網走開発建設部	北見道路事務所長	鵜 束 俊 哉	
		北海道開発局網走開発建設部	網走道路事務所長	酒 向 孝 裕	
		北海道オホーツク総合振興局	網走建設管理部 事業室 地域調整課長	青 柳 充 保	
		美幌町建設部	建設部長	那 須 清 二	
公 安 委 員 会		北海道北見方面美幌警察署	地域交通課長	佐 藤 朋 弘	
利 用 者	副会長	美幌町自治会連合会	副会長	采 女 博 安	
		美幌町老人クラブ連合会	会長	松 倉 勇	
		美幌町小中学校校長会		河 岸 英 樹	
		美幌町ＰＴＡ連合会		寺 崎 智 史	
関 係 機 関		北海道運輸局北見運輸支局	首席運輸企画専門官	中 野 靖 弘	
		北海道オホーツク総合振興局	地域創生部 地域政策課主幹	杉 村 勝 彦	
		美幌町福祉部	福祉部長	河 端 勲	
	監査	美幌町教育委員会	教育部長	遠 藤 明	
事 務 局	事務局長	美幌町町民生活部	町民生活部長	後 藤 秀 人	
		美幌町教育委員会 学校給食課	学校給食課長	佐々木 鑑 仁	
		美幌町福祉部 保健福祉課	保健福祉課長	中 尾 亘	
		美幌町福祉部 社会福祉課	社会福祉課長	片 平 英 樹	
		美幌町経済部 商工観光課	商工観光課長	影 山 俊 幸	
		美幌町町民生活部 町民活動課	町民活動課長	佐々木 斉	
		美幌町町民生活部 町民活動課町民活動グループ	町民活動グループ 主査	佐久間 大 樹	

美幌町地域公共交通計画

2022 年（令和 4 年）1 月策定
2023 年（令和 5 年）6 月改定

作成 美幌町
美幌町地域公共交通活性化協議会
発行 美幌町町民生活部町民活動課
〒092-8650
美幌町字東 2 条北 2 丁目 25 番地
Tel 0152-77-6537（直通）