

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

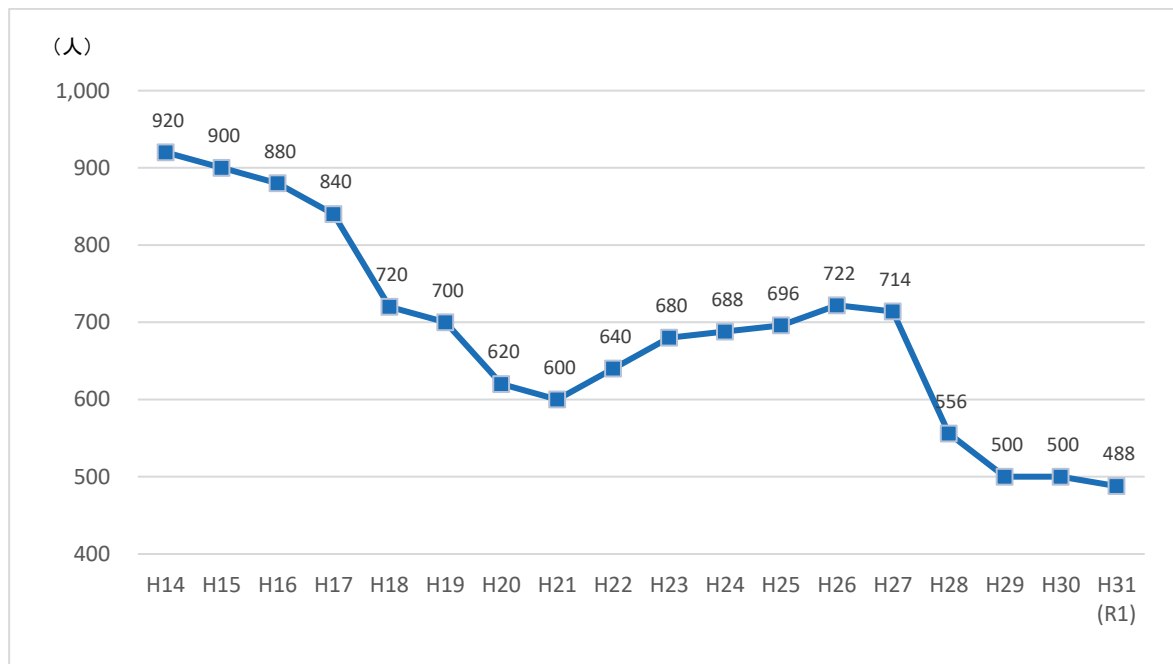


図 美幌駅乗降客数の推移

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

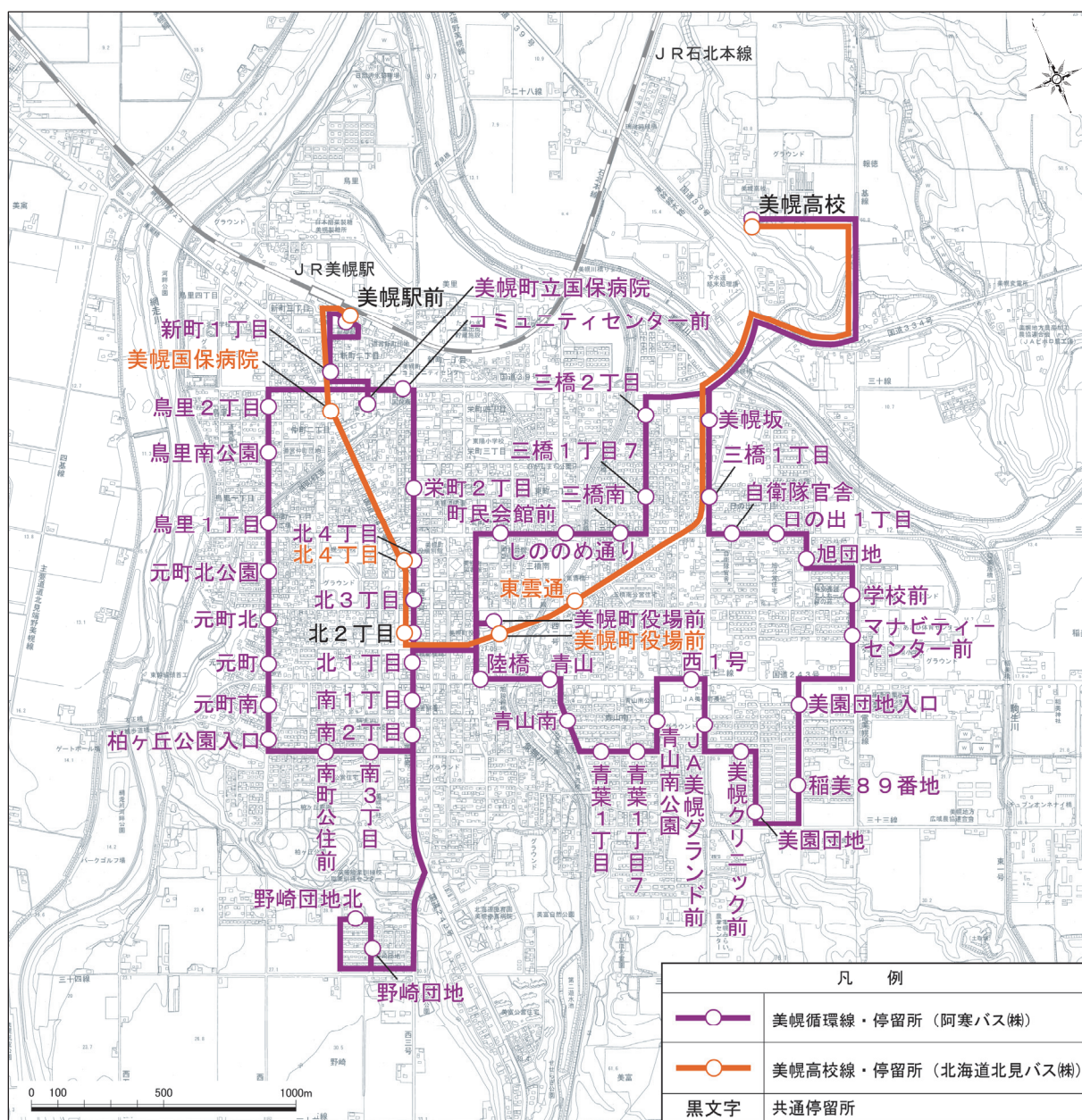


図 路線バス市街地線（美幌循環線、美幌高校線）（令和3年4月現在）

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