

# 斜里町地域公共交通計画

令和8年3月

斜里町

1.	はじめに	1
1-1.	計画策定の背景と目的	1
1-2.	計画の区域	1
1-3.	計画の対象期間	1
2.	上位計画・関連計画に示されたまちづくりの方向性	2
2-1.	関係法令の整理	2
2-2.	上位計画・関連計画の整理	5
2-3.	北海道における関連計画の整理	10
2-4.	本計画の位置づけ	11
3.	地域の概況	12
3-1.	斜里町の位置	12
3-2.	斜里町の人口推移	12
3-3.	地域別の高齢化率	13
3-4.	自動車の保有状況	14
3-5.	公共施設の分布状況	14
3-6.	観光客入込数の整理	15
3-7.	来訪者の移動状況	15
4.	公共共通の概況	21
4-1.	斜里町内を運行する公共交通	21
4-2.	斜里町における公共交通空白の状況	22
4-3.	主な交通機関の利用状況等	24
4-4.	乗務員と車両の状況	29
4-5.	移動支援サービス・公共交通機関支出の整理	31
4-6.	町民や関係者の意向等	34
4-7.	実証運行結果の整理	38
5.	課題の整理と解決に向けた視点	40
5-1.	斜里町地域公共交通の現状と課題の整理	40
5-2.	課題解決に向けた視点	47
6.	計画の基本方針及び目標	49
6-1.	基本方針	49
6-2.	基本的な方向性に紐づく公共交通施策	51
6-3.	町内を運行する公共交通の役割・位置づけ等	58
7.	施策実施計画	60
8.	施策の評価指標	67
9.	計画の推進体制と進行管理	70

# 1. はじめに

## 1-1. 計画策定の背景と目的

人口減少や乗務員等の担い手不足の影響で、斜里町においても公共交通の路線やカバーエリア縮小、便数や営業台数の削減、減少が止まりません。サービス内容の低下はさらに利用者減に拍車をかける悪循環にも陥っています。

一方、高齢化が進む中で、これまでマイカー移動を主としていた世代も、いずれは公共交通機関に頼らざるを得ないのは明らかであり、移動の自由がままならない町民が増えることは見過ごすことのできない喫緊の課題です。さらに、世界自然遺産知床を抱える当町にとって、インバウンドも含め、観光客の足の確保という点でも一定の公共交通ネットワークの維持は不可欠です。

公共交通ネットワークは、事業者だけに委ねては、もはや維持できない時代となりました。地域公共交通の供給能力の縮小、多様化する移動ニーズに対して、事業者、行政、町民が知恵を出し合い、住民と観光客の足をどう持続的に確保し、維持していくか、その方向性を示すことが本計画の最大の目的です。

また、移動手段の維持・確保は、単に利便性を高めるだけではなく、まちづくり、観光振興、さらには健康増進や福祉向上、環境負荷の低減といった多岐にわたる分野で大きな波及効果をもたらします。これは町全体の持続可能性を高めるための重要な地域戦略の一環として取り組むべき課題です。

このような背景のもと、地域ごとのニーズに応じて交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が施行されました。

本計画は、斜里町地域公共交通網形成計画（平成29年度～）の後継計画として、この改正法に基づいた新たな交通マスタープランとなる「斜里町地域公共交通計画」を策定するものです。

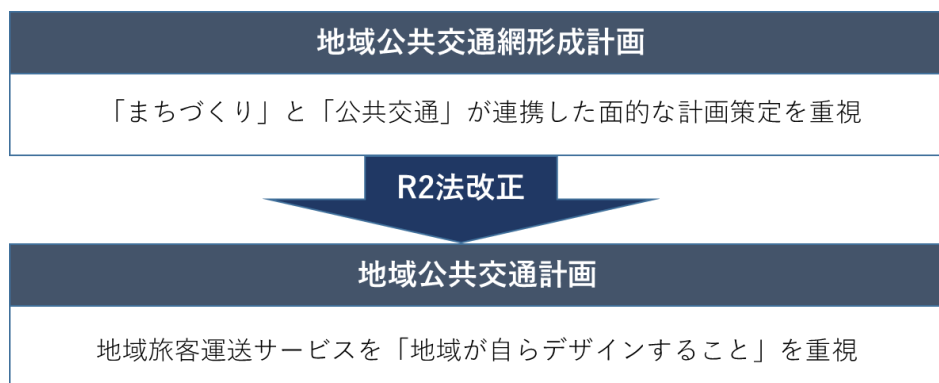


図 1-1-1 計画改定の背景

## 1-2. 計画の区域

斜里町地域公共交通計画の対象区域は、斜里町全域とします。

## 1-3. 計画の対象期間

本計画の期間は、令和8（2026）年度～令和15（2033）年度までの8年間とします。

## 2. 上位計画・関連計画に示されたまちづくりの方向性

### 2-1. 関係法令の整理

(1) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行、令和 2 年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が掲げられています。

表 2-1-1 交通政策基本法の概要

項目	内容
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通が果たす機能               <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民の自立した生活の確保</li> <li>・活発な地域間交流、国際交流</li> <li>・物資の円滑な流通</li> </ul> </li> <li>●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要</li> </ul>
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通機能の確保・向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与                   <ul style="list-style-type: none"> <li>～ 豊かな国民生活の実現</li> <li>～ 国際競争力の強化</li> <li>～ 地域の活発な向上</li> </ul> </li> <li>・大規模災害に的確に対応</li> </ul> </li> <li>●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保</li> </ul>
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>●豊かな国民生活の実現               <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活の交通手段確保</li> <li>・高齢者、障がい者等の円滑な移動</li> <li>・交通の利便性向上、円滑化、効率化</li> </ul> </li> <li>●地域の活力の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内交通ネットワークと拠点の形成</li> <li>・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等</li> </ul> </li> <li>●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携</li> </ul>
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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総合的かつ計画的に実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携</li> </ul> </li> </ul>

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 10 月施行、令和 5 年 10 月一部改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

**表 2-1-2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要**

項目	内容
目的	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組及び創意工夫を推進し、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
概要	<p>1. 地域が自らデザインする地域の交通（R2.11.27 施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化</li> <li>・ 従来の公共交通サービスに加え、多様な輸送資源も位置づけ</li> <li>・ 定量的な目標（利用者数・収支等）の設定、毎年度の評価等</li> </ul> </li> <li>● 地域における協議の促進</li> </ul> <p>2. 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実（R2.11.27 施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続</li> <li>・ 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化</li> <li>・ 乗り合いバス等において貨客混載を行い、旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進</li> </ul> </li> <li>● 既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進</li> </ul> </li> </ul> <p>3. 地域公共交通の「リ・デザイン」（R5.10.1 施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加</li> <li>・ 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加</li> </ul> </li> <li>● ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設</li> </ul> </li> <li>● バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設</li> <li>● 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</li> <li>・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設</li> </ul>
--	---

(3) 道路運送法（昭和 26 年 6 月施行、令和 4 年 6 月改正）

同法では、有償で交通サービスを提供する際の種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場合など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

表 2-1-3 道路運送法の概要（運行種別）

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること</li> <li>● 道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること</li> </ul>
定める運行の種別	

## 2-2. 上位計画・関連計画の整理

### (1) 住民生活と利便性の向上

「第7次斜里町総合計画」や「斜里町創生総合戦略」では、高齢者や運転免許を持たない住民、移動に困難を抱える人々に対し、バスやハイヤーの助成、市街地巡回バスの運行、網走市への通院・通学支援のための路線バス委託など、日常生活に必要な移動手段の確保を重視しています。また、「斜里町都市計画マスタープラン」や「斜里都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、歩行者や自転車の安全で快適な通行を確保するバリアフリー化されたネットワーク形成を進め、「歩いて暮らせる」まちづくりを目指しています。

### (2) 新たな交通手段とデジタル技術の活用

複数の計画で共通して、交通 MaaS (検索・予約・支払いを一元化するシステム) の推進、自家用有償旅客運送、そしてライドシェアの検討・導入を挙げています。これらは、既存の公共交通の課題を補完し、より効率的で利便性の高い移動手段を提供する狙いがあります。特に「斜里町創生総合戦略」では、デジタル技術を活用した多様な交通手段の確保を強調しており、「第2次斜里町観光振興計画」においても、ウトロ地区内の交通確保や二次交通の最適化にライドシェアや自動運転タクシーなどの導入を検討しています。

### (3) 持続可能な交通インフラと環境配慮

「第7次斜里町総合計画」と「斜里町立地適正化計画」では、鉄道の維持利用促進と公共交通機関の便数維持を目標としています。広域的な連携を図りながら、既存の交通インフラを最大限に活用し、持続可能な交通システム構築を目指しています。また、「斜里町創生総合戦略」では、国立公園内でのゼロカーボンパーク化に向け、EV 自動車、水素バス、E-bike、電動キックボード、馬そりなど、環境負荷の少ない多様なモビリティ手段の普及を目指し、企業との連携による実証事業も視野に入れていきます。

#### 【第7次斜里町総合計画】

総合計画では、快適に暮らせる社会基盤の整備として、「地域公共交通の確保」を施策として挙げ、高齢者等が通院・買い物等の日常生活や観光客が移動する交通の確保、地域公共交通の確保・維持をしながら利便性や効率性を図るよう計画を進めることとしており、また、観光に係る交通施策では、多様で魅力的な交通手段・交通体系の導入により、交通・アクセスの改善と移動の魅力の向上を図ることとしています。

計画期間	令和6年度～令和15年度
基本目標	安心して住みつづけられるまち
分野	社会基盤 快適に暮らせる社会基盤の整備
基本施策	地域公共交通の確保

<b>単位施策</b>	<p><b>1. バス・ハイヤー助成</b> ウトロ地区住民に対し、域内ハイヤー及び知床線利用に係る運賃助成を行い、郡部地域住民に対しては、ハイヤー利用助成を継続し、市街地交通の検討に合わせて見直しを行う。</p> <p><b>2. 路線バス運行委託事業</b> 網走市への通院支援及びウトロからの通学支援として路線バスを委託運行する。</p> <p><b>3. 市街地交通の運行</b> バス・ハイヤーの乗務員確保や待ち時間の解消等を補いながら、交通施策を展開する。</p> <p><b>4. 鉄道の維持利用促進</b> 鉄道の利用促進を進め、住民の利用だけでなく観光振興をはかりながら、路線の維持存続に向けた取り組みを沿線自治体とともに進めます。</p> <p><b>5. 交通 MaaS の推進</b> 交通 DX により、民間事業者と連携した交通 MaaS を推進し、検索-予約-支払いを一度に行えるシステムづくりを検討します。</p> <p><b>6. 自家用有償旅客運送等の検討・推進</b> 地域交通として自家用有償旅客運送の検討に合わせてライドシェアの検討を進めます。</p>
-------------	--

### 【斜里町都市計画マスタープラン】

市街地を中心とした町内外の交通ネットワークの維持・強化を目指し、また、歩行者空間の整備や、交通 MaaS、ライドシェアといった新たな地域交通手段の検討を掲げています。

<b>計画期間</b>	令和 7 年度～令和 26 年度
<b>都市全体 (斜里町行政区域)</b>	斜里市街地を中核に、ウトロ地区を始めとする町内各地域、及び町外を連絡する交通ネットワークの維持・強化
<b>都市計画 区域</b>	<p>斜里市街地の各所と、中心拠点を歩行者空間や公共交通でつなぐ「歩いて暮らせる」(ウォーカブル) 回遊ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状通や斜里停車場線、斜里港線などにおいて、歩行者ネットワークを充実するとともに、市街地巡回バスなどの移動機能の補完により、子どもやお年寄りなどが自家用車に過度に頼らず歩いて暮らせるよう、市街地内を回遊できるネットワークを形成します。</li> </ul>
<b>個別方針</b>	<p>高齢者や身がいは者のもとより、すべての人に優しい安全で快適な歩行者空間の整備やネットワーク化を促進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内、特に拠点間を回遊しやすいよう、歩道の拡幅や段差の解消等を推進し、バリアフリー化された自転車・歩行者等のネットワーク形成を目指します。</li> <li>・市街地の回遊性向上による歩いて暮らせるまちの実現に向けて、地域との連携のもとに高齢者及び障がい者等のための町内移動支援サービス等の維持・充実を図ります。</li> <li>・新たな地域交通として、交通 MaaS、ライドシェアなどを検討します。</li> </ul>

### 【斜里町都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】

広域交通ネットワークと都市内道路網を整備し、円滑な交通を確保します。また、歩行者・自転車の安全確保とバリアフリー化を進め、公共交通の利用促進と交通結節点の整備を図ることを掲げています。

<b>計画期間</b>	令和2年度～令和12年度
<b>交通体系の整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める。</li> <li>・多様な都市活動を支え、円滑な自動車交通を確保するために、都市の骨格となる都市内道路網の形成を進める。</li> <li>・歩行者や自転車の安全で快適な通行を確保するために、歩行者や自転車交通のネットワークの形成やバリアフリー化を進める。</li> <li>・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点の整備を進める。</li> </ul>

### 【斜里町立地適正化計画】

車両、バス、鉄道、徒歩、自転車、巡回バス、移送サービスを組み合わせた重層的な移動ネットワークを形成し、公共交通の現状維持を図ることを掲げています。

<b>計画期間</b>	令和7年度～令和26年度
<b>方針</b>	<p>誰もが利用しやすく「様々な出会いを生み出す多世代交流タウン」の形成</p> <p>1：子どもからお年寄りまで、誰もが安心して快適に生活できるまちづくりをめざします。</p> <p>2：魅力的で賑わい・交流のあるまちづくりをめざします。</p>
<b>誘導方針</b>	<p>車両・バス・鉄道による移動骨格軸と徒歩・自転車による回遊動線との組み合わせ、さらにそれを補完する巡回バスや移送サービスによる重層的な移動ネットワーク形成により、持続可能な移動環境の実現を目指します。</p>
<b>指標目標</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動ネットワークの確保に関する指標と定量的な目標  移動ネットワークの確保については、「斜里町地域公共交通計画」の取組みと連動していく部分もあることから、当該計画の目標値の達成状況を注視していくことも重要です。しかし、概ね20年の中長期にわたり、移動ネットワーク、公共交通サービスが維持できているかどうかを把握していく観点から、「町内で運行する公共交通機関（バス・JR）の1日当たりの便数」を指標とし、現状の総便数をできるだけ維持していくことを目指します。</li> <li>・移動ネットワークの確保のための定量的目標  町内で運行する公共交通機関（バス・JR）の1日当たり便数 47便（R6）の現状維持</li> </ul>

### 【斜里町創生総合戦略】

多様な交通手段で「地域の足」「観光客の足」を確保し、地域交通の持続的な維持と環境負荷の少ないモビリティ普及を目指すことを掲げています。

<b>計画期間</b>	令和7年度～令和11年度
<b>基本目標</b>	4 豊かな自然の中で安全安心な暮らしができる魅力的なまちをつくる
<b>基本施策</b>	4-2：安全安心な暮らしの確保 災害に強いまちづくりを進めるとともに、上下水道のデジタル化や公共交通の充実、地域医療サービスの向上、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりなど、住民の安全・安心な暮らしを支えるための取り組みを進めます。
<b>取り組むべき施策</b>	○公共交通の利便性向上 ・交通を住民生活と一体として捉え、多様な関係者が連携・協働した取り組みを通じて、地域交通の確保・維持を図る。 ・知床観光を公共交通機関で快適に楽しめるよう、空港間の交通アクセス改善や、自家用有償旅客運送、ライドシェアなどデジタルも活用しながら多様な交通手段を確保することで、利便性の高いモビリティサービスを推進する。 ・国立公園内のアクセス対策について、環境負荷の少ない移手段の導入を検討する。

### 【第2次斜里町観光振興計画】

高品質な観光地として滞在時間を延ばすため、女満別空港や JR 知床斜里駅とウトロ間の二次交通を改善し、ウトロ地区内ではライドシェアなど多様な交通手段を導入して利便性を高めることなどを掲げています。

<b>計画期間</b>	令和7年度～令和15年度
<b>方針</b>	(1) 高品質で多様な経験を提供する観光地 戦略2 滞在時間の拡大
<b>施策</b>	施策1 二次交通・域内交通の最適化【重点施策】 ①女満別空港及び JR 知床斜里駅とウトロを結ぶ二次交通の改善に向け、広域連携を含めて最適化を進める。 ②ウトロ地区内の交通確保に向け「ライドシェア（日本版ライドシェア）、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）、巡回バス、自動運転タクシー」など、広域連携を含めて検討を行い、最適な方法を導入する。 ③その他、航空、道路、鉄道、バス等の施策は、これまでの活動を継続して行い、路線維持や拡張、道路の早期整備、知床峠の早期開通など、近隣自治体等とも連携を図る。

### 【第9期斜里町高齢者保健福祉計画・斜里町介護保険事業計画】

高齢者や障がい者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物に不可欠な移動手段の確保や、公共交通と連携し、移動支援の拡大や移送サービスの提供を通じて、安全で利用しやすい交通環境を整備します。

<b>計画期間</b>	令和6年度～令和9年度
<b>方針</b>	<p>第4章 施策展開</p> <p>重点施策5 高齢者生活支援サービスの整備及び福祉サービスの提供</p> <p>(3) 高齢者の生活に応じた交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢になっても障害があっても、いままで暮らしてきた地域で安心して暮らし続けるには、通院・買物などに伴う「移動・外出」が欠かせません。安全で利用しやすい移動手段の確保に向け、公共交通担当部局等と連携し、高齢者等に対する支援施策を検討します。</li> </ul>
<b>施策</b>	<p>①移動サービスの創出に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らし続けられるよう、地域の交通・移動手段を確保していくことはとても重要な要素のひとつであるため、移動支援の拡大について検討を行います。</li> <li>・既存の地域公共交通を維持し、その他の施策の動向を伺いながら、移動支援の拡大に向けた取組を推進します。</li> </ul> <p>④移送サービス事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・寝たきり等の理由により、車椅子でなければ外出できない要介護者に対し、受診や外出機会の促進を図ります。</li> </ul>

### 【斜里町過疎地域持続的発展市町村計画】

公共交通に係る内容として、「交通施設の整備」や「交通手段の確保」に向けた取り組みについて整理しています。

<b>計画期間</b>	令和8年度～令和12年度
<b>方針</b>	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>②地域公共交通</p> <p>市街地巡回バスの運行方式を検討し、運行地域の拡充や利便性の向上を図っていきます。また、車両の見直しやAI運行により住民が利用しやすい市街地運行バスの運行に向け実証運行を行い、その後導入を目指し、あわせて運行エリア拡大を目指します。</p>
<b>事業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通AI運行システムを活用したバス運行事業</li> <li>・市街地巡回バス運行方式の変更</li> </ul>

## 2-3. 北海道における関連計画の整理

本計画に関連する北海道などの計画として、「北海道総合計画」や「北海道交通政策総合指針重点戦略」、「東オホーツク定住自立圏共生ビジョン」、「北海道オホーツク地域等公共交通計画」の4つが挙げられます。これらの計画では、「道内外を結ぶ総合的な交通ネットワークの整備」や「地域に合った交通手段の検討」、「地域の公共交通の維持と利用促進」といった、公共交通に関する方針が示されています。

<p><b>北海道総合計画</b></p> <p>令和6年度～ (おおむね10年間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道内外を結ぶ総合的な輸送ネットワークの構築</li> <li>・地域にとって最適な公共交通の確保に努める。</li> <li>・路線の維持・活性化や利用拡大に向けた取組を推進する。</li> <li>・通勤・通学などの利用実態や移動ニーズを踏まえた路線の最適化。</li> <li>・運送事業者や地域と連携した輸送の共同化・効率化に向けた取組促進。</li> <li>・MaaS展開や交通結節機能の充実などによる交通事業者間の連携拡大など、隣接地域間の連携拡大に取り組む。</li> </ul>
<p><b>北海道交通政策総合指針</b></p> <p>平成30年度～ 令和12年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心都市と周辺地域は密接な結びつきがあり、生活を支える地域交通が維持できるよう最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。</li> <li>・地域間幹線系統バスの確保を図るとともにコミュニティバスやデマンド型交通との連携を図るなど、生活交通の確保を図る。</li> <li>・幹線輸送において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める。</li> </ul>
<p><b>東オホーツク定住自立圏共生ビジョン</b></p> <p>令和3年度～ 令和7年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域公共交通の維持・確保</li> <li>・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、地域公共交通等の維持・確保対策に取り組む。</li> </ul>
<p><b>北海道オホーツク地域等公共交通計画</b></p> <p>令和5年度～ 令和9年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施</li> <li>・広域移動に係る利用実態の調査、分析</li> <li>・移動サービスの最適化に向けた検討、実施</li> <li>・先端技術を活用した移動手段の調査、研究</li> <li>●シームレスな乗り継ぎ環境の改善</li> <li>・幹線交通、生活圏交通と広域交通の連携強化、交通結節点の機能強化</li> <li>●バス運転手の確保</li> <li>・バス運転手の業務や魅力発信、移住施策との連携推進、人材確保の取組</li> <li>●公共交通の利用促進活動の実施</li> <li>・公共交通利用促進イベントの実施、交通事業者間や他業種との連携</li> <li>●交通関連情報のオープン化</li> <li>・運行ダイヤ、運行経路などのオープンデータの適切な更新</li> <li>・管内公共交通マップの作成、情報発信</li> <li>・バスロケーションシステムや混雑情報などのデジタル技術の活用</li> </ul>

## 2-4. 本計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき策定し、斜里町第7次斜里町総合計画を上位計画として考え方を反映します。また、当該計画との整合性を図る他の関連計画（斜里町、道、広域）を踏まえ、町の公共交通におけるマスタープラン（基本計画）として策定します。

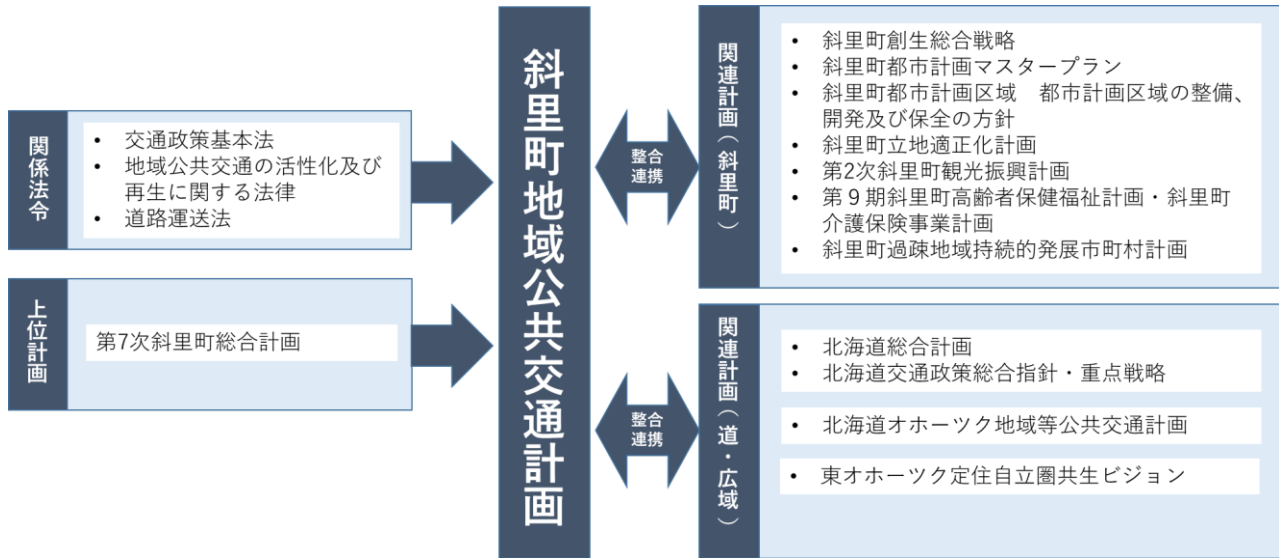


図 2-4-1 関係法令及び上位・関連計画との関係性

### 3. 地域の概況

#### 3-1. 斜里町の位置

斜里町は、北海道オホーツク管内の最東部に位置し、東経 144 度 33 分～145 度 22 分、北緯 43 度 44 分～44 度 21 分にあり、面積は 737 平方キロメートルに及んで非常に広大な面積となっています。知床半島基部に位置する市街地には町内公共交通の拠点となる JR 知床斜里駅、駅に隣接する斜里バスターミナルがあり、周辺農村部には集落が点在します。約 40 km 離れた半島部には町人口の約 1 割が居住するウトロ地区があり、知床国立公園を訪れる観光客の玄関口でもあります。

道央や道外とのアクセス拠点である女満別空港、定住自立圏の中心都市であり、医療、教育、商業などで結びつきの強い網走市市街との交通は、地域住民のみならず、観光客の足としても交通アクセスの確保が重要となっています。

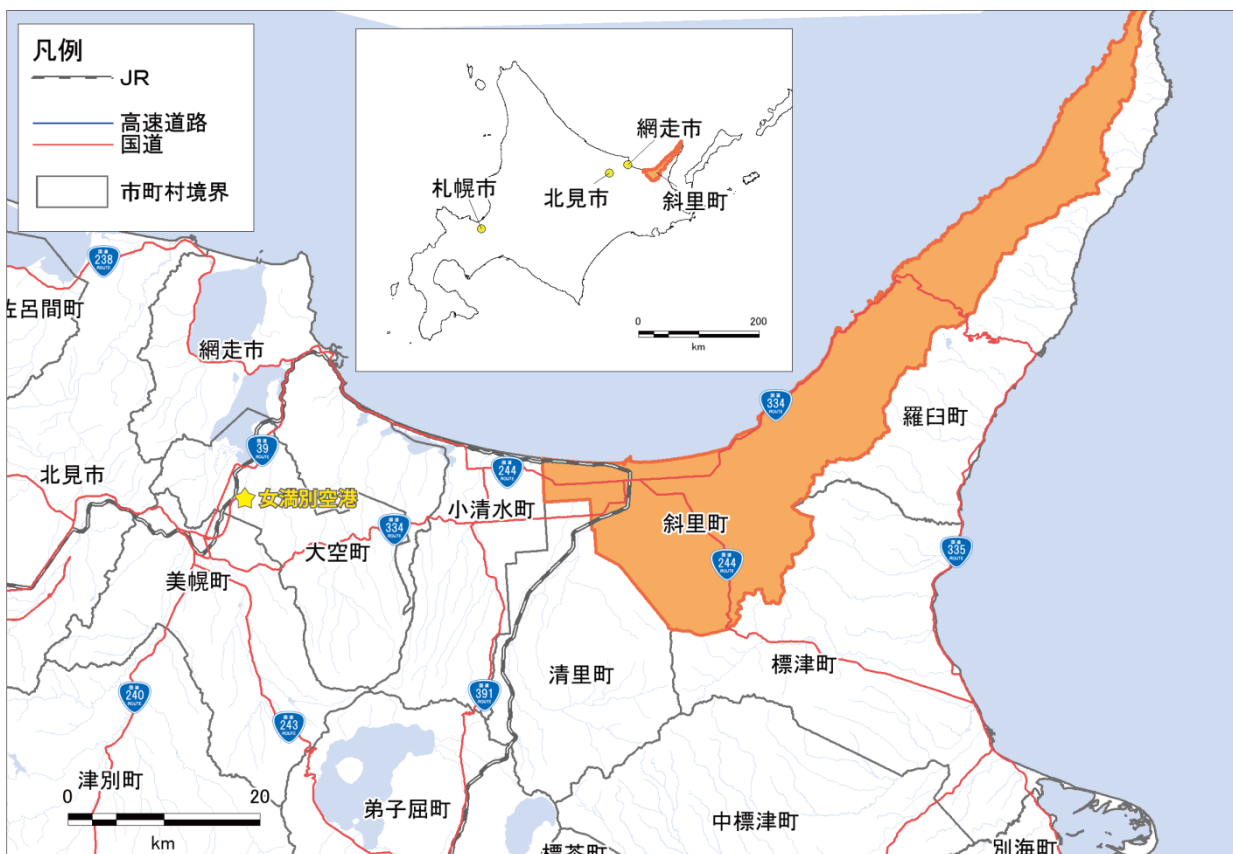


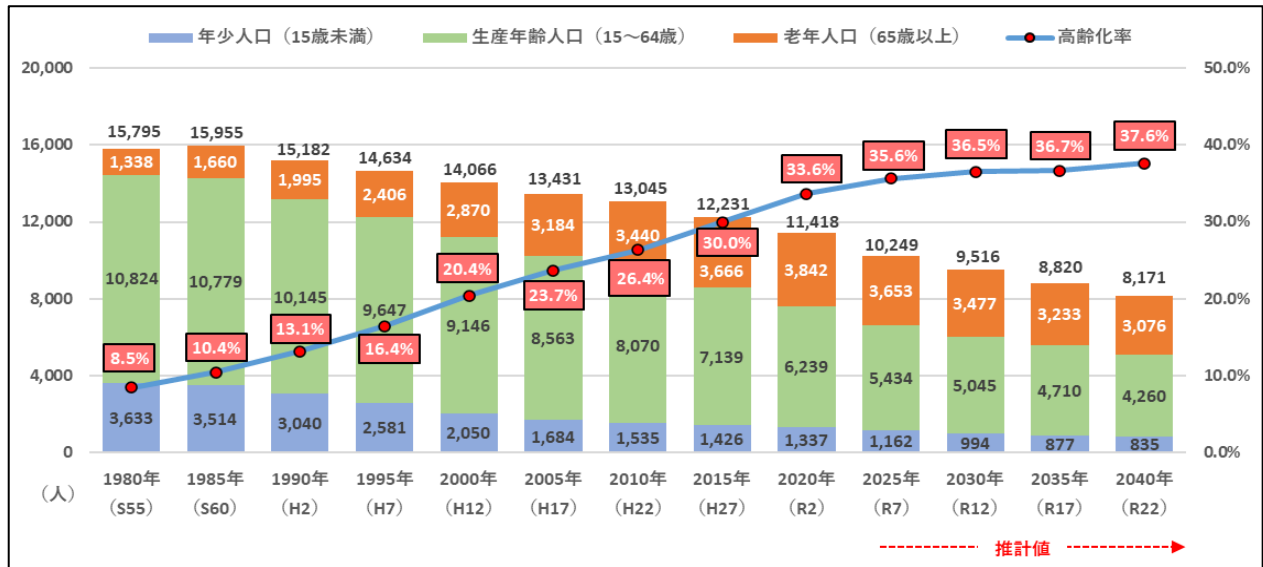
図 3-1-1 斜里町の位置図

#### 3-2. 斜里町の人口推移

斜里町の人口は、昭和 35 年（1960 年）をピークに減少に転じています。令和 2 年（2020 年）国勢調査では 11,418 人まで落ち込み、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると令和 22 年（2040 年）には、8,171 人（令和 2 年比：約 3 割減）になると推計されています。

今後、老年人口を含め、すべての世代で人口が減少すると見込まれていますが、出生数の低下は想定を上回るペースで進んでおり、高齢化率はさらに上昇する状況です。

人口減少は、公共交通機関の利用者減に直結します。一方で、町全体の高齢化が進むことで、運転免許を返納する高齢者や、身体的な制約により公共交通機関に頼る住民が増えることが予想されます。



出典：総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図 3-2-1 斜里町の人口推移及び将来推計

### 3-3. 地域別の高齢化率

各地区に高齢化率の高いエリアが多く存在し、市街地においても高齢化率の上昇が顕著となっています。ウトロを除くほとんどの地区が町全体の平均高齢化率を上回っている状況です。

表 3-3-1 地区別高齢化率 (2013年、2024年比較)

地区名	2013	2024	地区名	2013	2024	地区名	2013	2024
ウトロ香川	15.4%	17.4%	三井	26.6%	32.1%	峰浜	24.6%	40.2%
ウトロ高原	19.4%	17.6%	朱円	37.6%	47.8%	豊倉	30.7%	38.9%
ウトロ西	25.3%	31.1%	朱円西	27.6%	27.4%	豊里	19.0%	12.5%
ウトロ中島	9.5%	15.5%	朱円東	34.2%	51.9%	来運	31.0%	42.1%
ウトロ東	19.8%	23.2%	川上	25.2%	32.2%	新光町	31.8%	42.1%
光陽町	27.7%	34.2%	大栄	30.9%	36.4%	西町	25.0%	47.1%
港西町	29.6%	49.1%	中斜里	30.6%	27.7%	青葉町	33.6%	39.9%
港町	34.2%	34.7%	日の出	37.9%	68.4%	朝日町	26.5%	34.7%
以久科北	33.9%	44.2%	美咲	41.7%	48.4%	文光町	24.5%	29.3%
以久科南	35.1%	45.4%	富士	29.6%	39.1%	本町	27.2%	36.4%
越川	24.4%	35.7%						

出典：住民基本台帳

### 3-4. 自動車の保有状況

本町の普通乗用車と軽自動車全体の保有台数は、11,000 台を超える水準で横ばいに推移しています。町民 1 人あたり保有台数は 1 台/人以上となっており、町民の暮らしにおける自動車への高い依存度が継続しています。

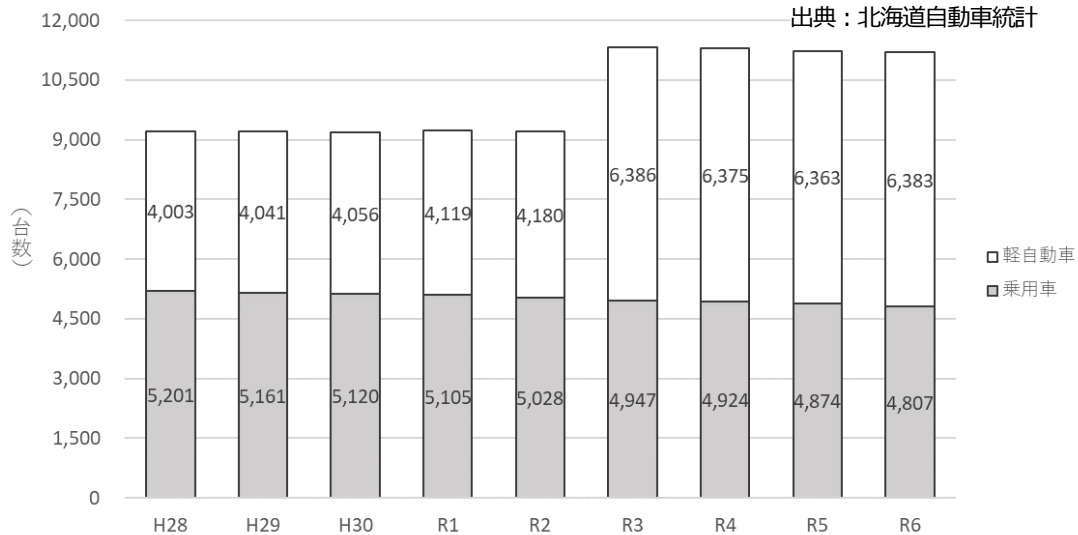


図 3-4-1 斜里町の自動車保有台数の推移（乗用車、軽自動車）

### 3-5. 公共施設の分布状況

公共施設をはじめ、商業施設や金融機関は斜里市街地に集中しており、郡部には集落センターなどが点在しています。ウトロ地区にも役場の支所、子育て支援施設、診療所、観光施設などがありますが、市街地と比べると生活に必要な施設は多くありません。

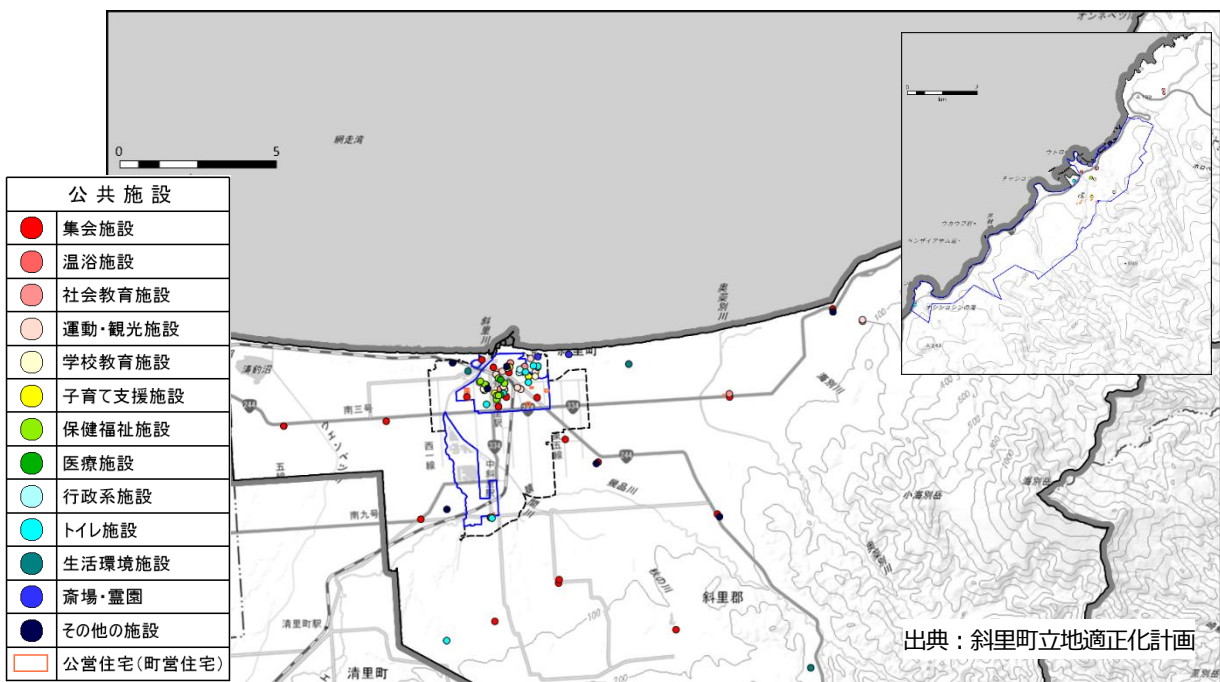


図 3-5-1 公共施設の分布状況

### 3-6. 観光客入込数の整理

知床の観光客数は1998年をピークに減少し、令和2（2020）年度からのコロナ禍で激減しました。令和6（2024）年度は約100万人まで回復傾向が見られますが、全道的な回復に比べ10%低い水準で推移しています。一方、外国人宿泊者数はコロナ禍による落ち込みを経て急速に回復・増加しており、令和6（2024）年度にはコロナ禍前の令和元（2019）年度と比較して143%と大幅に上回り、全体の宿泊者数の約19%を占めています。

観光客の足については、女満別空港やJR知床斜里駅とウトロ地区を結ぶ二次交通が脆弱であり、特に急速に増加している外国人を含め、観光客が快適に移動できるまちづくりと公共交通網の構築が重要となります。

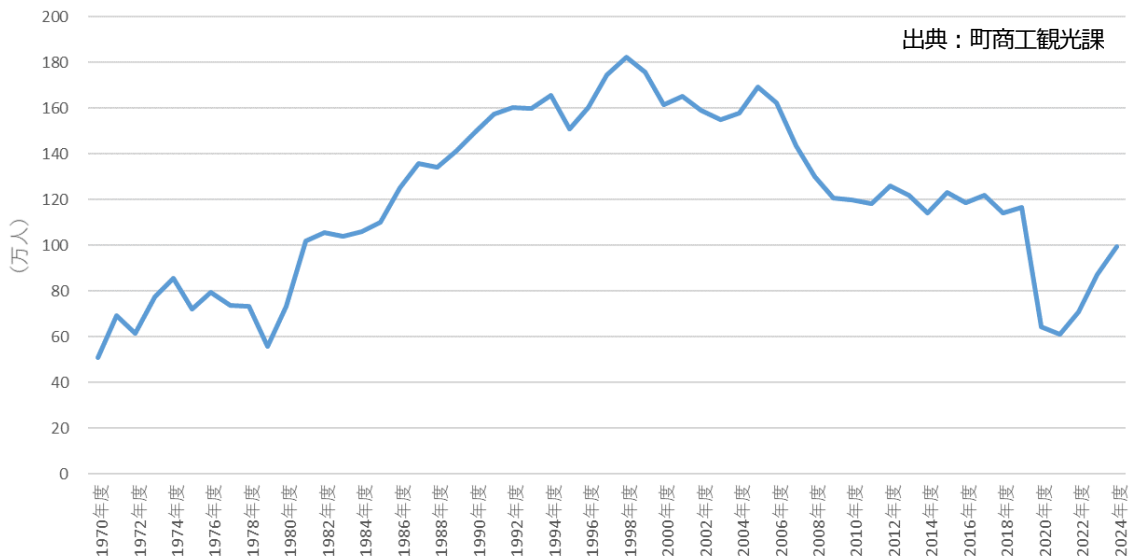


図 3-6-1 斜里町の観光入込客数の推移

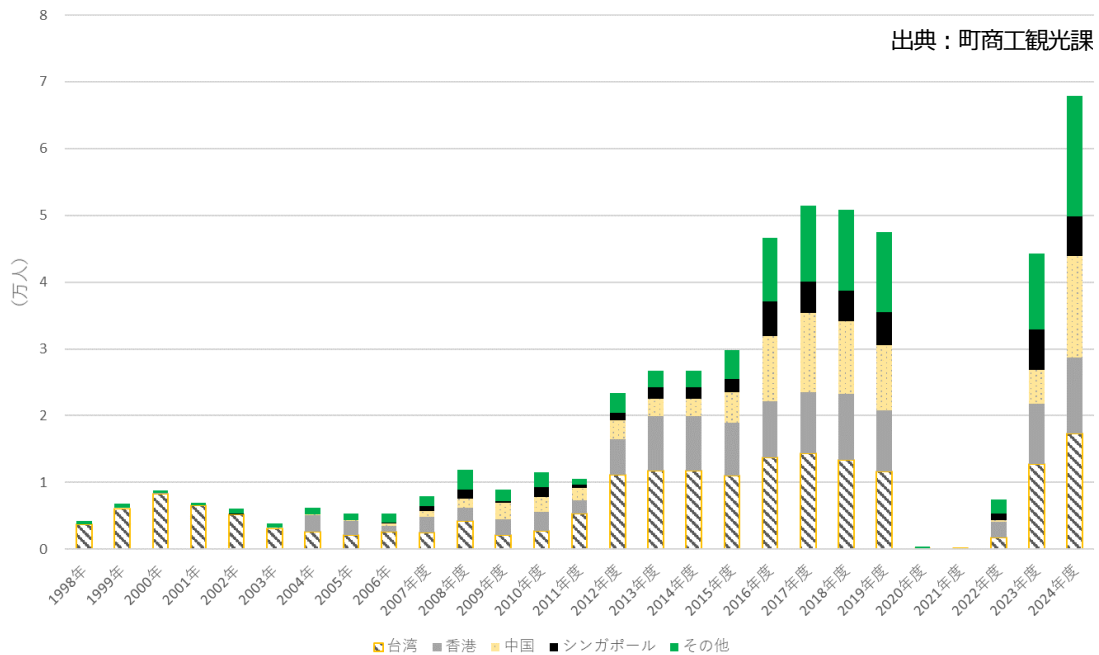


図 3-6-2 外国人宿泊者数の推移（国別内訳）

### 3-7. 来訪者の移動状況

#### (1) 広域的な周遊パターンと季節変動

知床半島における来訪者について、公益財団法人知床財団が NTT ドコモと KDDI の携帯電話データを用いた行動分析を実施しており、来訪者が斜里町と併せてどの市町村を訪れているか（周遊パターン）を分析した結果、主に以下の傾向が明らかになっています。

- 冬**：空港から知床への直線的な移動が多く、周遊範囲は比較的限定される傾向にある。周遊先は清里町、大空町、網走市といったオホーツク管内の近隣市町村に集中し、特に、女満別空港を有する大空町や、JR の主要駅・砕氷船乗り場がある網走市との結びつきが強い。
- 春**：冬季に比べて周遊範囲が拡大し、オホーツク管内の主要な周遊先に加え、阿寒摩周国立公園を擁する弟子屈町、清里町、中標津町など、道東の他地域への流動が見られる。
- 夏**：他市町村への吸引率が年間で最も高くなり、周遊が活発化する。特に、弟子屈町、清里町、大空町、網走市との周遊が顕著で、周遊範囲も道東全域に広がり、根室市、帯広市、釧路市など、広範囲の都市との結びつきも強まる。また、東北海道だけでなく小樽や札幌といった主要観光地も同時に訪れる観光客が一定数いる。
- 秋**：夏季の広域周遊パターンが少し縮小するものの、層雲峡のある上川町など、内陸部の山岳観光地との結びつきも維持されている。

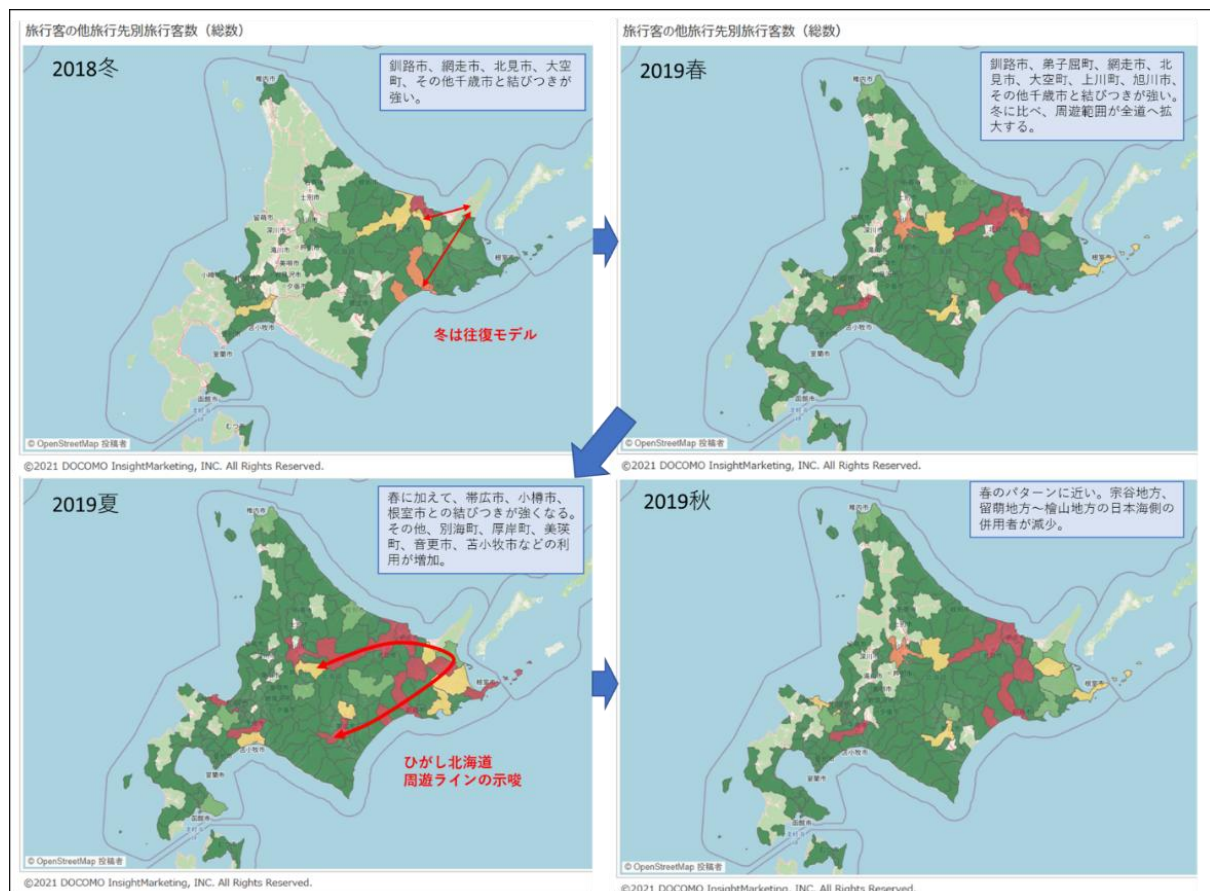
表 3-7-1 他旅行先別吸引率（令和 3 年度・令和 6 年度）

	冬 2018.12-2019.2		春 2019.3-5		夏 2019.6-8		秋 2019.9-11	
1	北海道 大空町	20.0%	北海道 清里町	28.0%	北海道 弟子屈町	44.0%	北海道 大空町	34.0%
2	北海道 清里町	19.0%	北海道 弟子屈町	27.0%	北海道 大空町	41.0%	北海道 弟子屈町	34.0%
3	北海道 網走市	17.0%	北海道 大空町	24.0%	北海道 清里町	37.0%	北海道 清里町	28.0%
4	北海道 弟子屈町	16.0%	北海道 標津町	23.0%	北海道 網走市	32.0%	北海道 標津町	26.0%
5	北海道 標津町	14.0%	北海道 網走市	22.0%	北海道 標津町	27.0%	北海道 網走市	26.0%
6	北海道 小清水町	13.0%	北海道 根室市	14.0%	北海道 根室市	24.0%	北海道 根室市	16.0%
7	北海道 標茶町	11.0%	北海道 小清水町	14.0%	北海道 小清水町	20.0%	北海道 小清水町	15.0%
8	北海道 鶴居村	11.0%	北海道 上川町	12.0%	北海道 別海町	19.0%	北海道 釧路市	11.0%
9	北海道 上川町	9.0%	北海道 標茶町	9.0%	北海道 釧路市	16.0%	北海道 上川町	11.0%
10	北海道 中標津町	7.0%	北海道 湧別町	9.0%	北海道 厚岸町	16.0%	北海道 中標津町	11.0%
11	北海道 北見市	5.0%	北海道 釧路市	8.0%	北海道 中標津町	16.0%	北海道 鶴居村	11.0%
12	北海道 紋別市	5.0%	北海道 厚岸町	8.0%	北海道 上川町	15.0%	北海道 厚岸町	10.0%
13	北海道 別海町	4.0%	北海道 中標津町	8.0%	北海道 標茶町	15.0%	北海道 別海町	10.0%
14	北海道 根室市	4.0%	北海道 鶴居村	8.0%	北海道 足寄町	12.0%	北海道 標茶町	9.0%
15	北海道 幕別町	3.0%	北海道 北見市	8.0%	北海道 鶴居村	12.0%	北海道 北見市	9.0%
16	北海道 釧路市	3.0%	北海道 えりも町	6.0%	北海道 北見市	12.0%	北海道 足寄町	8.0%
17	北海道 鹿追町	3.0%	北海道 浜中町	6.0%	北海道 浜中町	9.0%	北海道 佐呂間町	6.0%
18	北海道 佐呂間町	2.0%	北海道 別海町	6.0%	北海道 佐呂間町	7.0%	北海道 えりも町	5.0%
19	北海道 厚岸町	2.0%	北海道 紋別市	6.0%	北海道 津別町	7.0%	北海道 遠軽町	5.0%
20	北海道 津別町	2.0%	北海道 足寄町	5.0%	北海道 湧別町	7.0%	北海道 津別町	5.0%

出典：環境省 令和3年度（2021年度）知床世界自然遺産地域における“半島一体型”コンテンツ提供体制・計画策定検討業務 報告書

	2023/2024冬		2024春		2024夏		2024秋	
1	北海道 清里町	22.0%	北海道 清里町	22.0%	北海道 清里町	37.0%	北海道 清里町	29.0%
2	北海道 大空町	21.0%	北海道 大空町	19.0%	北海道 大空町	36.0%	北海道 大空町	29.0%
3	北海道 網走市	17.0%	北海道 弟子屈町	18.0%	北海道 弟子屈町	35.0%	北海道 弟子屈町	29.0%
4	北海道 弟子屈町	15.0%	北海道 標津町	17.0%	北海道 網走市	27.0%	北海道 標津町	25.0%
5	北海道 標津町	15.0%	北海道 網走市	15.0%	北海道 標津町	26.0%	北海道 網走市	22.0%
6	北海道 小清水町	13.0%	北海道 小清水町	13.0%	北海道 根室市	20.0%	北海道 小清水町	16.0%
7	北海道 鶴居村	12.0%	北海道 根室市	10.0%	北海道 小清水町	19.0%	北海道 根室市	14.0%
8	北海道 標茶町	10.0%	北海道 中標津町	8.0%	北海道 中標津町	14.0%	北海道 中標津町	11.0%
9	北海道 別海町	8.0%	北海道 別海町	7.0%	北海道 別海町	12.0%	北海道 別海町	9.0%
10	北海道 中標津町	8.0%	北海道 鶴居村	5.0%	北海道 標茶町	12.0%	北海道 標茶町	8.0%
11	北海道 上川町	7.0%	北海道 標茶町	5.0%	北海道 厚岸町	11.0%	北海道 釧路市	8.0%
12	北海道 紋別市	5.0%	北海道 厚岸町	5.0%	北海道 釧路市	11.0%	北海道 津別町	8.0%
13	北海道 根室市	5.0%	北海道 上川町	4.0%	北海道 浜中町	11.0%	北海道 厚岸町	7.0%
14	北海道 北見市	4.0%	北海道 北見市	4.0%	北海道 上川町	9.0%	北海道 浜中町	7.0%
15	北海道 釧路市	3.0%	北海道 釧路市	4.0%	北海道 鶴居村	8.0%	北海道 北見市	7.0%
16	北海道 津別町	3.0%	北海道 津別町	4.0%	北海道 北見市	8.0%	北海道 上川町	6.0%
17	北海道 佐呂間町	3.0%	北海道 遠軽町	4.0%	北海道 足寄町	8.0%	北海道 鶴居村	6.0%
18	北海道 遠軽町	3.0%	北海道 浜中町	4.0%	北海道 えりも町	8.0%	北海道 佐呂間町	6.0%
19	北海道 雄武町	3.0%	北海道 湧別町	4.0%	北海道 津別町	7.0%	北海道 足寄町	5.0%
20	北海道 厚岸町	3.0%	北海道 足寄町	4.0%	北海道 佐呂間町	7.0%	北海道 えりも町	5.0%

出典：環境省 令和6年度知床国立公園知床エコツーリズム戦略改定及び知床の魅力あるストーリー検討業務報告書



出典：環境省 令和3年度（2021年度）知床世界自然遺産地域における“半島一体型”コンテンツ提供体制・計画策定検討業務 報告書

図 3-7-1 旅行客の周遊パターンの季節変化（令和3年度）

## (2) 観光客の主な交通手段と季節変動

着地後の観光客の交通手段の割合は、コロナ禍を経て大きく変化し、図 3-7-2 が示すように「乗用車その他」が約 7 割の水準で推移し、自家用車やレンタカーへの依存度が高く、公共交通のシェアは低い現状にあります。

一方、交通手段の構成比は季節によって変動が見られ、平成 28 年度（2016 年度）からの平均値で積雪期（12 月～3 月）の「乗用車その他」の割合は無積雪期（4 月～11 月）と比較して大きく減少し、その分「貸切バス」と「定期バス」を合わせたバス交通のシェアが 6 割近くに達しています。特に「定期バス」の利用割合は、無積雪期と比較して約 2.7 倍に増加しており、冬季間において雪道運転のリスク回避する傾向から知床エアポートライナーをはじめとする路線バスが重要な移動手段として選択されています。

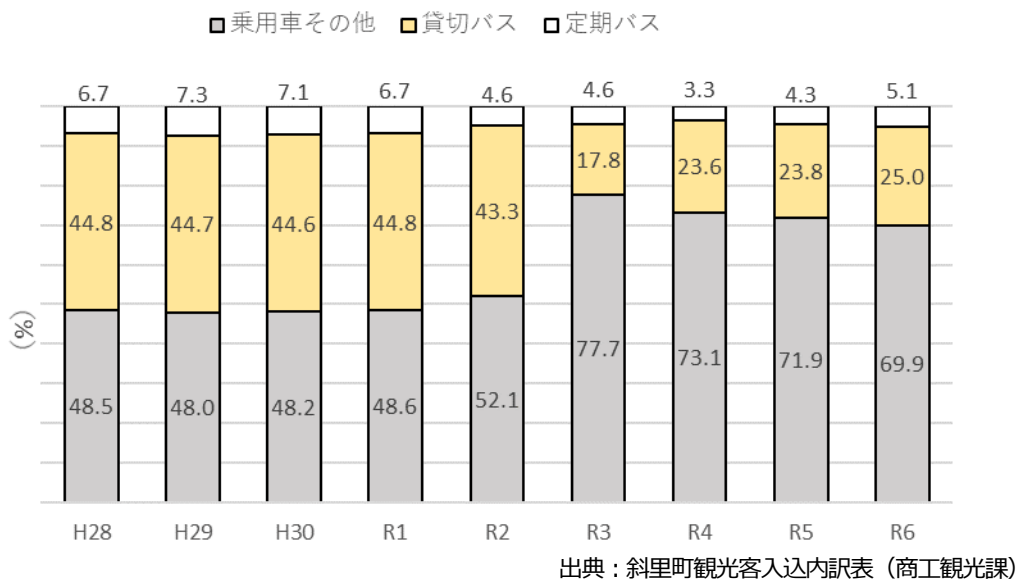


図 3-7-2 来訪者の主な交通手段の推移

表 3-7-2 交通手段別利用割合（平成 28 年度～令和 6 年度の平均データ）

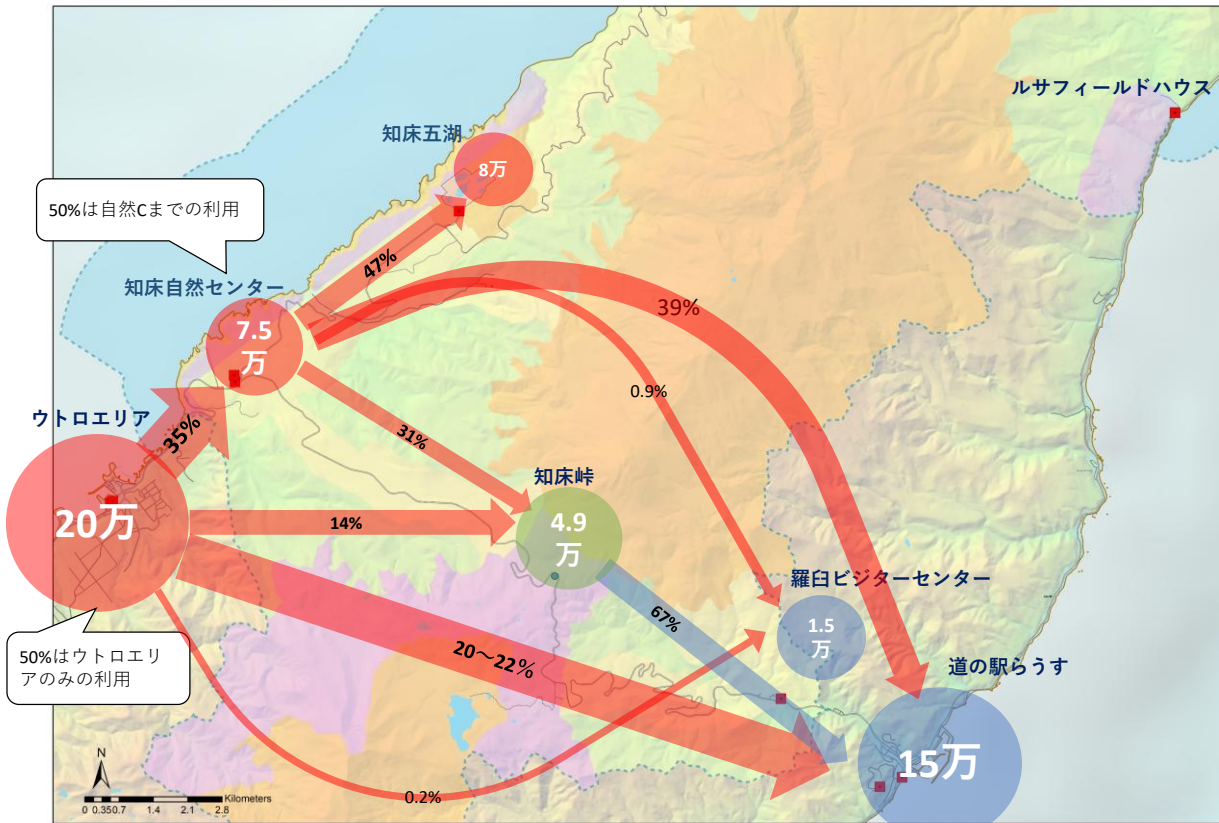
交通手段	無積雪期 (4 月～11 月)	積雪期 (12 月～3 月)	利用差
定期バス	4.3%	11.6%	+ 7.3pt
貸切バス	31.6%	48.1%	+ 16.5pt
乗用車その他	64.2%	40.3%	- 23.9pt

## (3) 知床半島内の周遊パターン

知床半島における利用者の動線や訪問地点について、公益財団法人知床財団が「3 地点来訪者居住地分析」の手法を用いて調査を実施しており、特に、ウトロ側を起点とする訪問については、以下の傾向が明らかになっています。

※ 3 地点来訪者居住地分析の概要

分析手法	任意の3つのエリアと施設を設定し、それぞれの訪問者数と訪問先の併用状況を推定
分析期間	令和2年1月1日～令和3年12月31日
分析地点	道の駅うとろ・知床世界遺産センター、知床自然センター、知床五湖、知床峠 道の駅知床・らうす、羅臼ビジターセンター、ルサフィールドハウス
抽出対象	KDDI 携帯電話契約者のうち 情報の取得に合意した者 対象エリアに任意の時間以上滞在した者 旅行者や地域住民は区別されずに抽出、インバウンド識別不可



出典：環境省 令和3年度（2021年度）知床世界自然遺産地域における“半島一体型”コンテンツ提供体制・計画策定検討業務 報告書

図 3-7-3 斜里側（道の駅・遺産センター）を起点とした旅行者の周遊パターンの分析結果

①ウトロエリア完結型（約 50%）

・約半数にあたる 10 万人は、ウトロ地区内に滞在し、羅臼町側へは移動していません。この層の主な移動先は、ウトロの宿泊施設や飲食店などに集中していると考えられます。

②半島横断周遊型（約 50%）

・残りの半数は、ウトロ地区からさらに奥へと進み、半島内を周遊しています。ウトロエリアから知床自然センターへは 35%が移動し、同センターが半島奥部へのゲートウェイとして重要な拠点となっています。

- ・自然センターからは、47%が知床五湖へ、31%が知床峠を越えて羅臼町側へと向かっています。
- ・ウトロエリア、知床自然センター、知床五湖、道の駅らうす、知床峠の5地点は相関が高く、多くの利用者がこれらの地点を周遊していると考えられます。

以上の分析から、網走市や羅臼町との主要な観光拠点との広域的なつながり、そしてウトロ地区を起点とした知床半島内の循環ルートが重要な移動軸となっており、これらを結ぶ公共交通の利便性が、来訪者の周遊行動を直接的に支え、満足度を向上させる上で重要であることを示唆しています。

## 4. 公共交通の概況

### 4-1. 斜里町内を運行する公共交通

現在、斜里町内を運行する公共交通は、通年で運行する JR 鉄道（釧網本線）、一般バス路線（知床線、網走線）、都市間バス（札幌知床線）、市街地巡回バス（しゃりぐる）、小中学生向けのスクールバス、そして斜里ハイヤーの営業があります。また、女満別空港からウトロまでの直通バスや定期観光バスなどが季節運行されています。

前計画策定以降に廃止された一般バス路線は、網走バスの網走線と斜里バスのみどり線です。また、(有)ウトロ観光ハイヤーは(株)斜里ハイヤーに経営統合されました。



図 4-1-1 現在の公共交通網概念図（ハイヤーを除く。季節運行路線を含む。）

表 4-1-1 斜里町を運行する公共交通機関

運行主体	路線名	運行区間	便数	運行期間等
JR 北海道	JR 釧網本線	釧路-網走（上り）	6	毎日
	※1	網走-釧路（下り）	6	毎日
斜里バス	知床線	斜里-ウトロ-知床五湖	4~8	毎日
		（ウトロ-知床五湖）	6 往復	季節運行（4-10月）
		（ウトロ-自然 C）	3 往復	季節運行（1-3月）
	網走線	斜里-網走	1 往復	毎日（平日のみ）
	札幌知床線	ウトロ-斜里-札幌	1 往復	毎日
	巡回バス ※2	斜里市街地	5	通年（平日のみ）
	スクールバス ※3	郡部~町内小中学校	8 路線	通年（授業日のみ）
知床シャトルバス ※4	自然 C-カムイワッカ	11 往復	季節運行 （8月お盆）	

斜里バス 網走バス	知床エアポ トライナー	ウトロ-斜里-網走-女満別空港	2 往復	季節運行 (6-9月、1-3月)
斜里バス 阿寒バス	羅臼ウトロ線	ウトロ-羅臼	4 往復	季節運行 (7-9月)
斜里ハイ ヤー	斜里圏	斜里一円 (ウトロ含む)	-	通年
		通学路線 (斜里～川上・来運)	1 路線	通年

- ※1 うち上下 1 便は網走-知床斜里間の運行
- ※2,3 町内巡回バス、スクールバスは町の委託運行
- ※4 知床シャトルバスは知床国立公園カムワッカ地区利用適正化対策協議会の委託運行

#### 4-2. 斜里町における公共交通空白の状況

斜里町立地適正化計画において本町の公共交通利用圏（JR 駅から 800m圏、バス停から 300 m圏）を分析した結果、令和 2 年における都市計画区域内の公共交通（JR 駅、バス停）の徒歩利用圏人口カバー率は 86.2%であり、特に斜里市街地の大部分がカバーされていることがわかりました。しかしながら、中斜里市街地方面へ向かうバス路線（みどり線）が平成 30 年度末をもって廃止されたため、前計画策定時より当該地域は新たに公共交通空白地域となっています。

斜里町の人口は都市計画区域内の市街地を中心に集まっていますが、山間部を除き、農村部にも広く分散しており、これらの地域は誰もがアクセスできる足がない地域であることから、自家用車への依存度が極めて高い状況です。公共交通の利用圏内であってもウトロ地区内は、地理的な特徴からバス停までのアクセスにおいて、高齢の住民にとって負担となる坂が多く、移動サービスの充足状況からも交通空白が生じていると言えます。

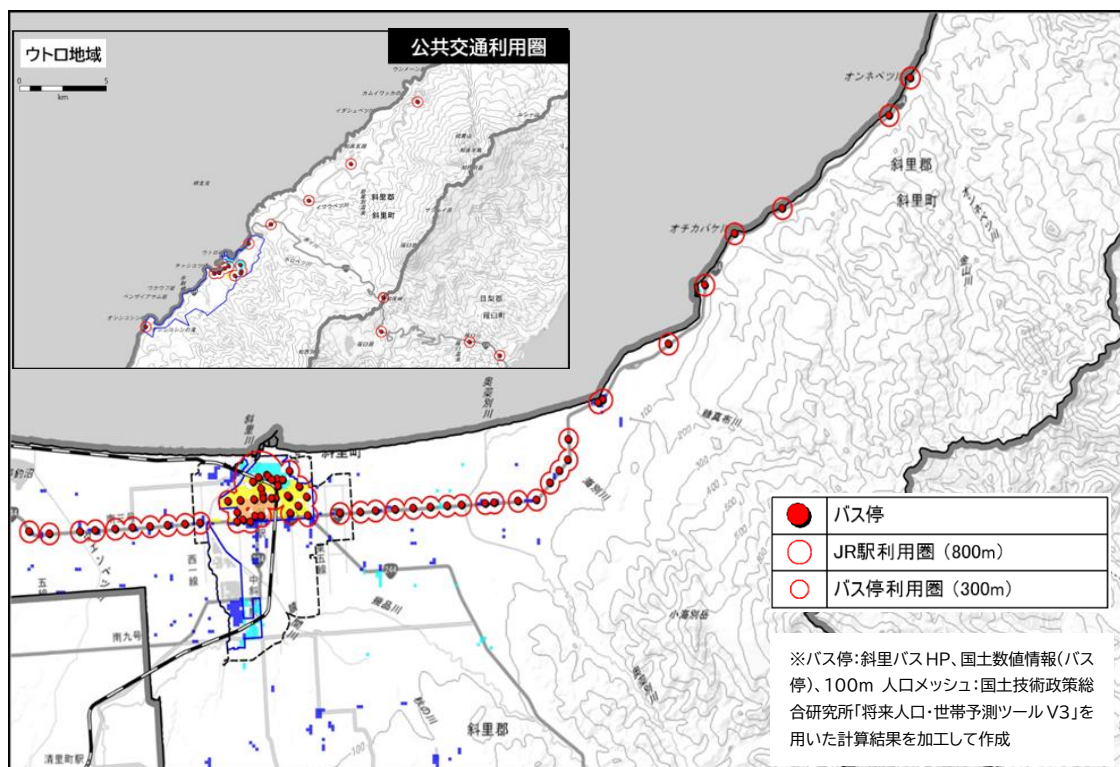


図 4-2-1 公共交通利用カバー圏

表 4-2-1 「交通空白」の判断にあたって考慮する要素の例

居住人口の属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、女性、子ども、障がい者等人口分布や、自家用車の活用状況等を考慮して「交通空白」を判断 例：自家用車の移動がままならない高齢の住民が居住する、互助輸送のみに頼っている 等</li> </ul>
人口密度	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動の足へのアクセスが難しいエリアへの人口の集中、助けが必要な居住者のボリューム等を考慮して「交通空白」を判断</li> </ul>
移動の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車を運転できない学生の通学や、免許返納をした高齢者の買い物や通院等、移動の足の確保が必要な目的の充足状況から「交通空白」を判断</li> </ul>
運行の時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤、通学や帰宅時間、病院の受付時間に間に合う等、移動サービスの充足状況から「交通空白」を判断 例：朝夕の通勤・通学時間帯に地域交通が不足している、夜間のタクシーが廃止されている 等</li> </ul>
勾配・高低差	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動の足へのアクセスの支障となる地形条件の有無等から「交通空白」を判断 例：バス停までのアクセスにおいて、高齢の住民にとって負担となる階段や坂が多い 等</li> </ul>

出典：国土交通省 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス ver1.0（手順書）」

### 4-3. 主な交通機関の利用状況等

#### (1) 鉄道

JR 釧網本線の輸送密度は、昭和 50 年の 1,817 人/km/日に対し、令和 6 年の 378 人/km/日と大きく減少しています。しかし、近年の推移では、国内外からの観光客の利用増等により令和 6 年度はコロナ前と同水準まで回復しています。

JR 知床斜里駅の特定日調査（平日）による乗車数は、平成 25～29 年の 5 年間平均値 101.6 人/日に対し、令和元年～令和 5 年の 5 年間平均値 97.2 人/日と減少しています。

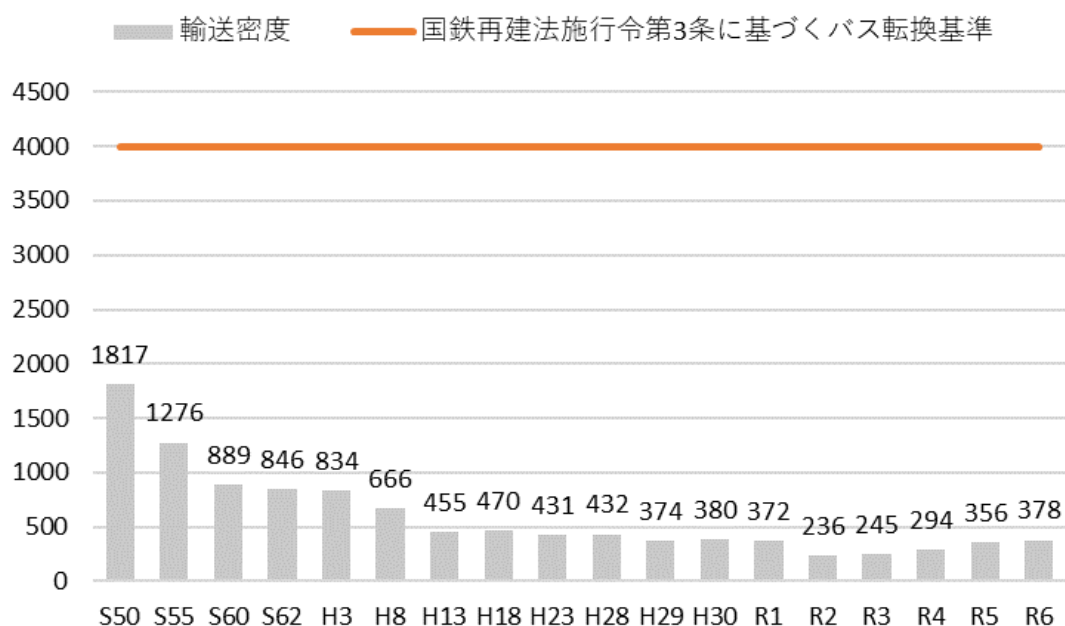


図 4-3-1 釧網本線の輸送密度の推移

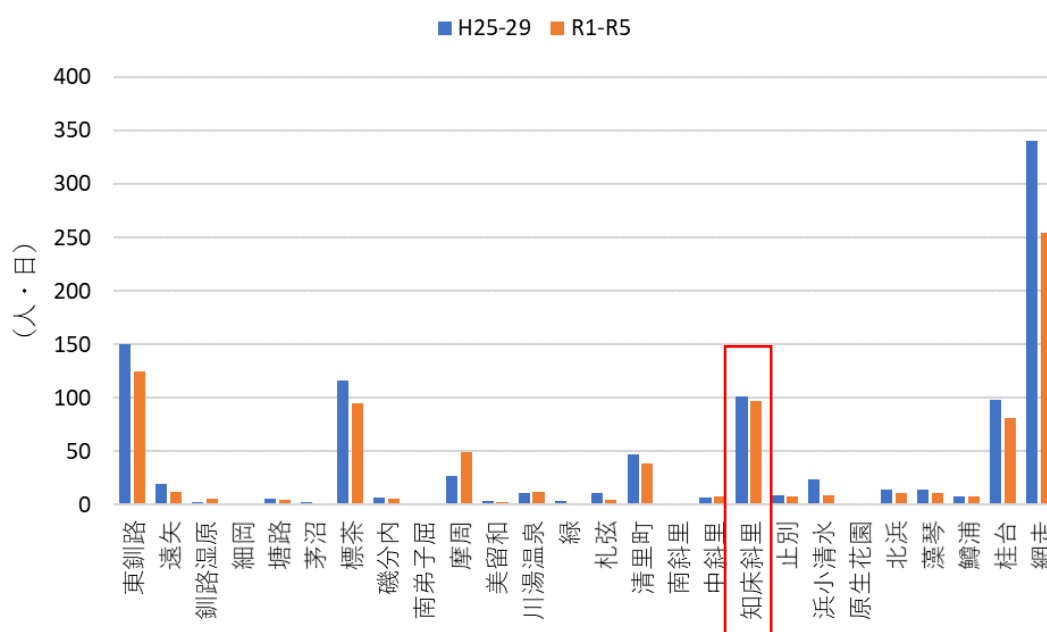


図 4-3-2 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

## (2) 路線バス

基幹的なバス路線である「網走線」「知床線」の利用状況は、下図の通りです。

知床線（上図）の日平均乗車人数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和3年度に17.8人/日まで大きく落ち込み、以降は回復傾向にあるものの、令和6年度時点でも22.7人と、コロナ禍以前の水準には及んでいません。

主に町民の通院利用を支える網走線（下図）は、日平均乗車人数は3人前後と少ない水準で推移しています。

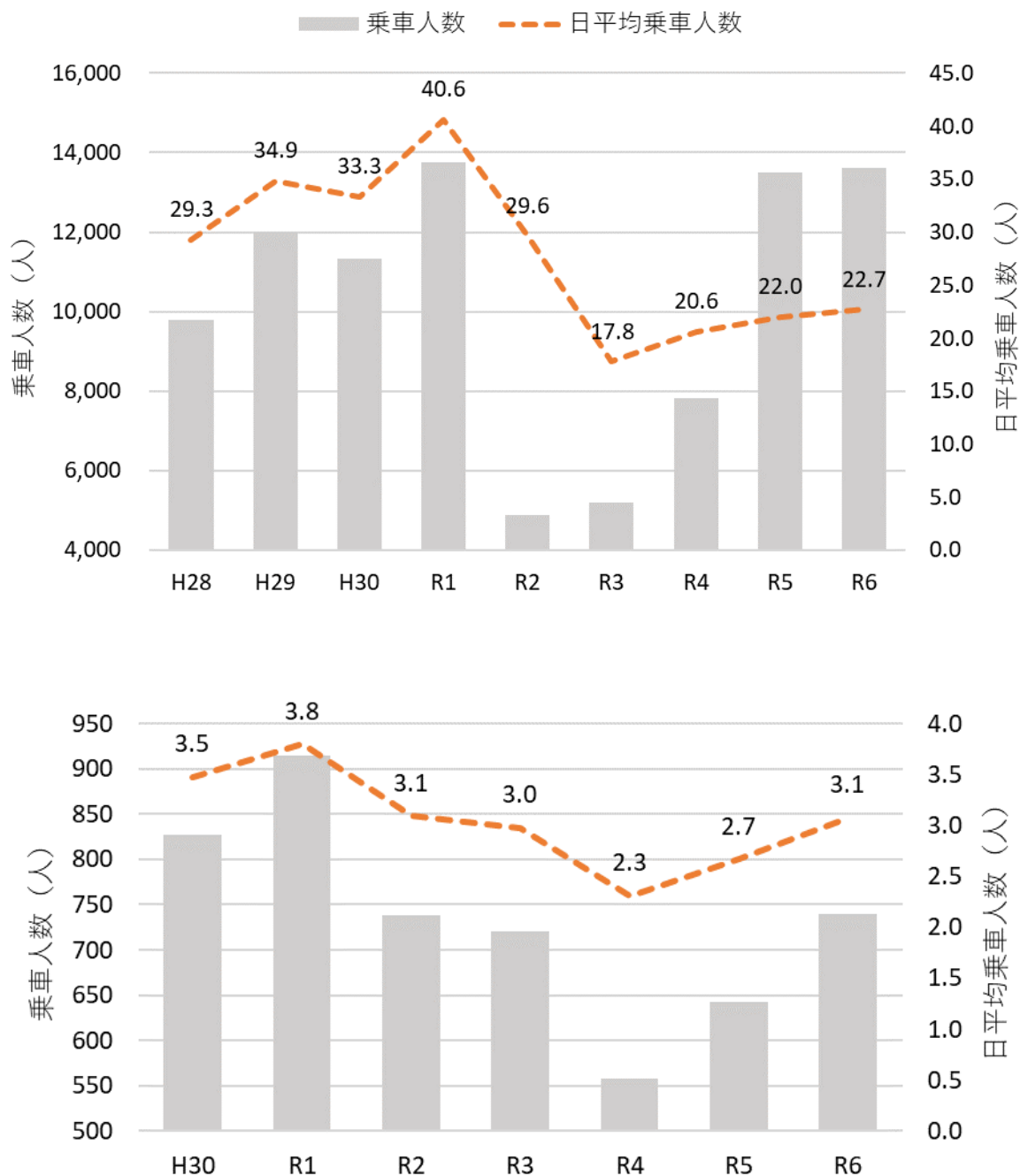


図 4-3-3 基幹バス路線の利用状況（上：知床線 下：網走線）

女満別空港とウトロ地区を直結し、観光客の二次交通として重要な役割を担う「知床エアポートライナー」については、夏季と冬季で運行内容や利用状況に顕著な違いがあります。

夏季運行は、コロナ禍を経て回復基調にあるものの、令和6（2024）年度時点で日平均乗車人数は39.9人とコロナ禍以前には及んでいない状況です。一方、冬季運行は、令和4年度にコロナ禍以前の水準を上回り、以降、爆発的な伸びを示しています。特に令和6年度の日平均乗車人数は188.8人と、夏季の約4.7倍となっています。これは、夏季運行が例年4ヶ月程度の比較的長い期間運行されており、冬季と違って需要が比較的落ち着くシオルダー期が運行期間に含まれることも、平均値を押し下げる一因と考えられます。

表 4-3-1 知床エアポートライナー 運行日数・便数

年 度	夏季運行		冬季運行	
	日数	便数	日数	便数
平成 29 年度	122 日	3	51 日	3
平成 30 年度	122 日	3	51 日	3
令和元年度	129 日	3	51 日	3
令和 2 年度	65 日	1	65 日	1
令和 3 年度	101 日	2	65 日	2
令和 4 年度	122 日	2	71 日	2
令和 5 年度	122 日	2	51 日	3
令和 6 年度	122 日	2	51 日	2

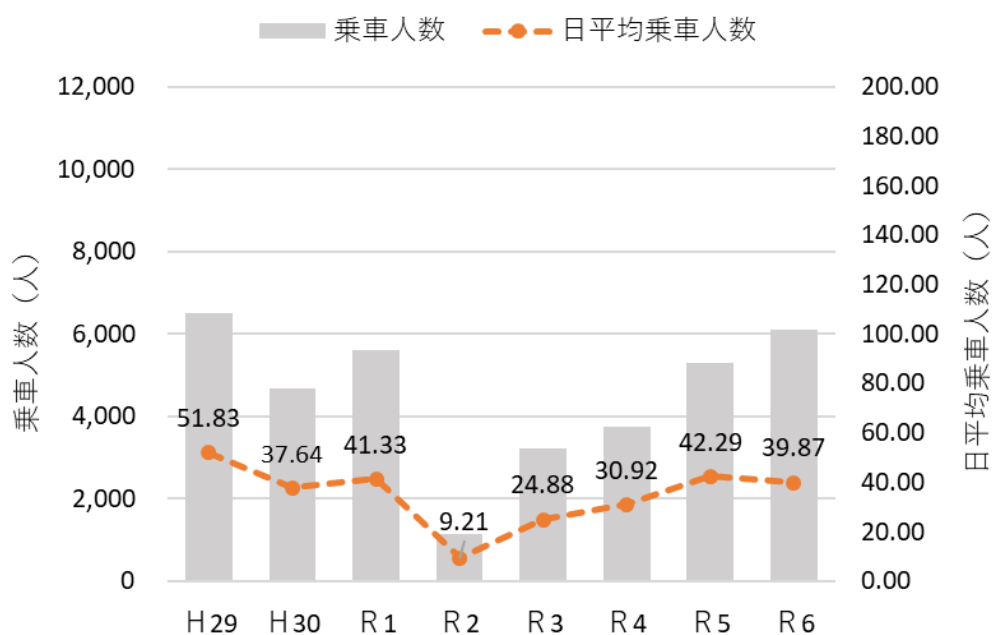


図 4-3-4 知床エアポートライナーの利用状況（夏季運行期間）

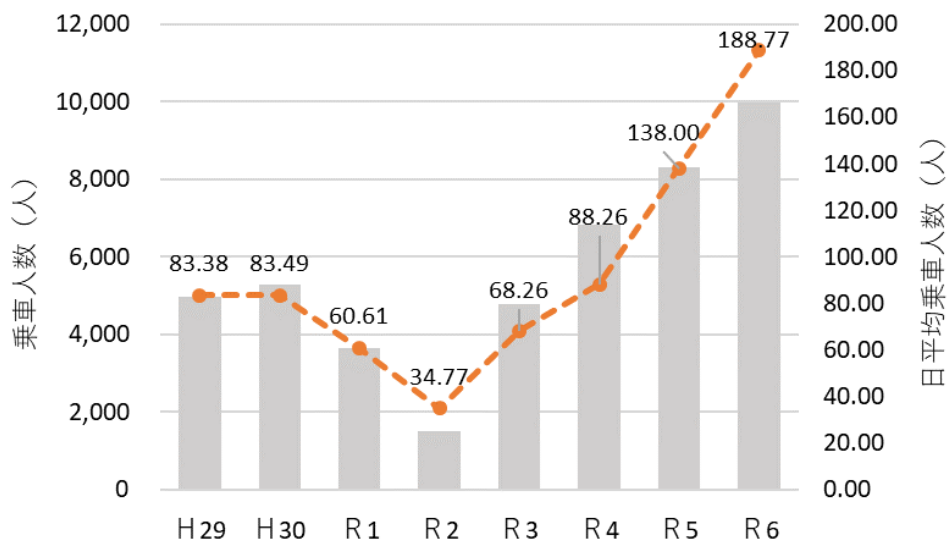


図 4-3-5 知床エアポートライナーの利用状況 (冬季運行期間)

### (3) 市街地巡回バス

平成 29 年度 (2017 年度) に本格運行を開始した「しゃりぐる」について、年間を通じて便あたりの平均乗車人数が 3 人に満たない状況であり、目標とする 5.0 人/便と比較して大きな乖離があります。

利用実態を詳細にみると、右回り、左回りともに商業地では「A コープ前」「ラルズ前」「北洋銀行前」での乗降が多く、住宅地は「商工団地前」および「光陽南団地」が多い状況です。一方で、需要の少ない午後便や特定の区間では乗客がほとんどいない、いわゆる「空気を運んでいる」状態が発生しており、定時定路線型の運行における非効率性が課題となっています。

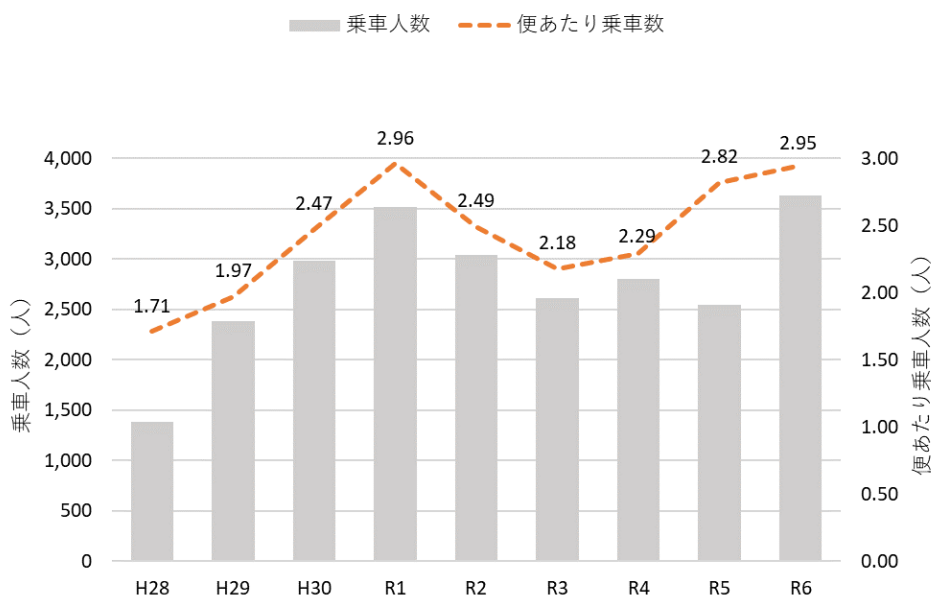


図 4-3-6 市街地巡回バス「しゃりぐる」の利用状況

#### (4) ハイヤー

町のハイヤー利用は、長期的な減少傾向にあります。利用件数および人数は前計画の策定以降、右肩下がり推移し、令和6年度には平成28年度の半分以下にまで落ち込んでいます。

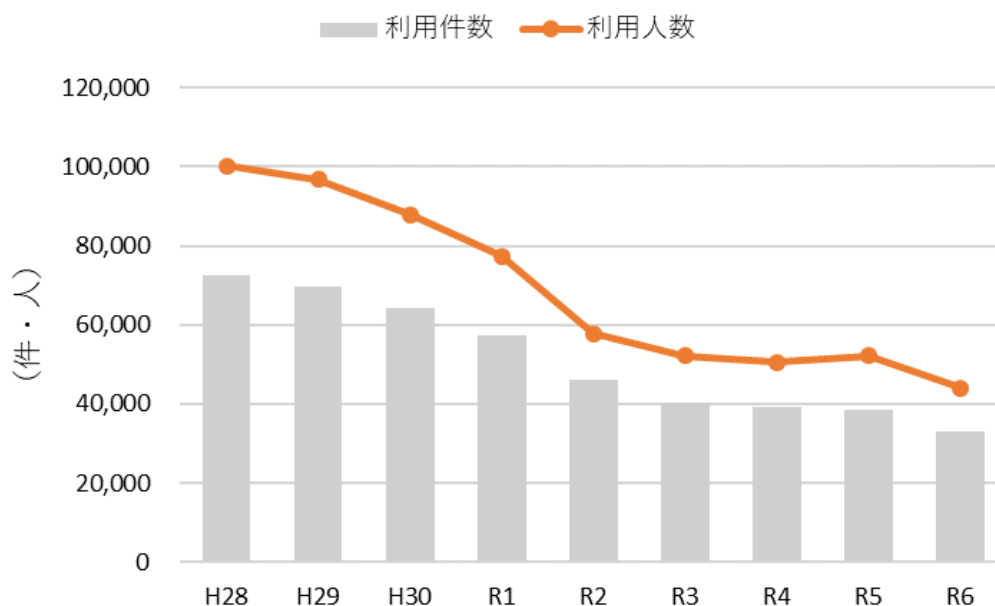


図 4-3-7 ハイヤーの利用状況

町が交通弱者支援として実施しているハイヤー助成券の利用状況については、年間 3,000 枚前後の水準で利用されていますが、助成券の利用率は 30% 台で推移しており、令和6年度には 25% まで低下するなど、低調な状況が続いています。

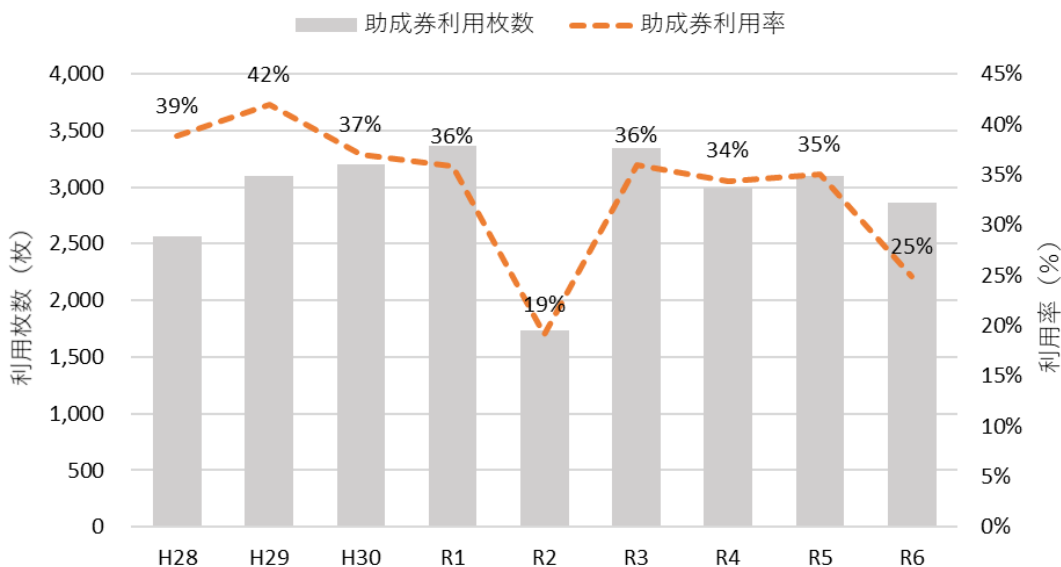


図 4-3-8 ハイヤー助成券の利用状況

#### 4-4. 乗務員と車両の状況

地域の公共交通を支えるバスとハイヤーの乗務員の数は全体として明確な減少傾向にあり、高齢化も進んでいます。特に、ハイヤーにおいてはこの10年間で乗務員数が半減し、平均年齢は60歳を超え、極めて高い水準で推移しています。

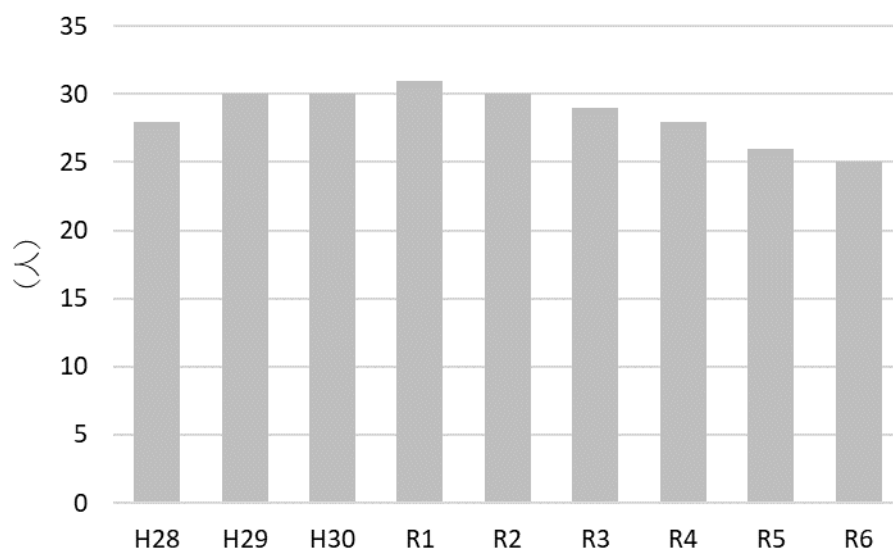


図 4-4-1 乗務員数の推移（斜里バス）

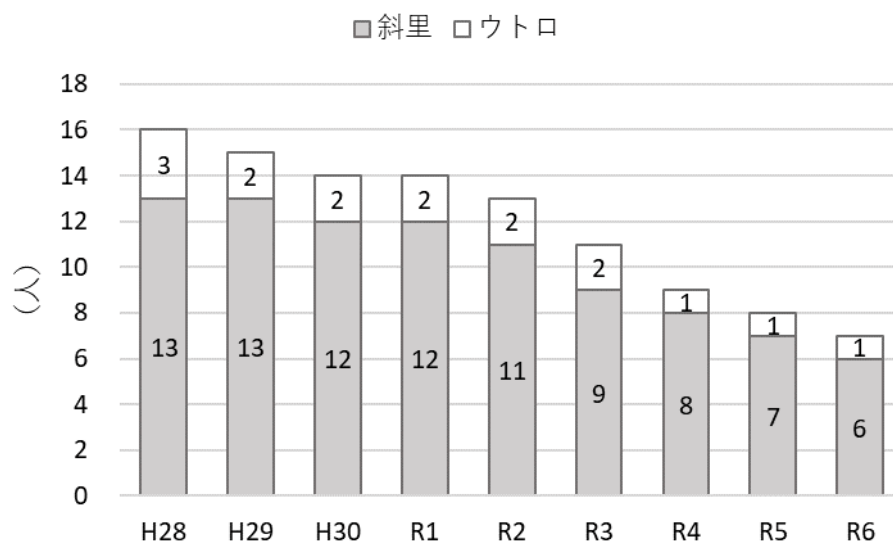


図 4-4-2 乗務員数の推移（斜里ハイヤー）

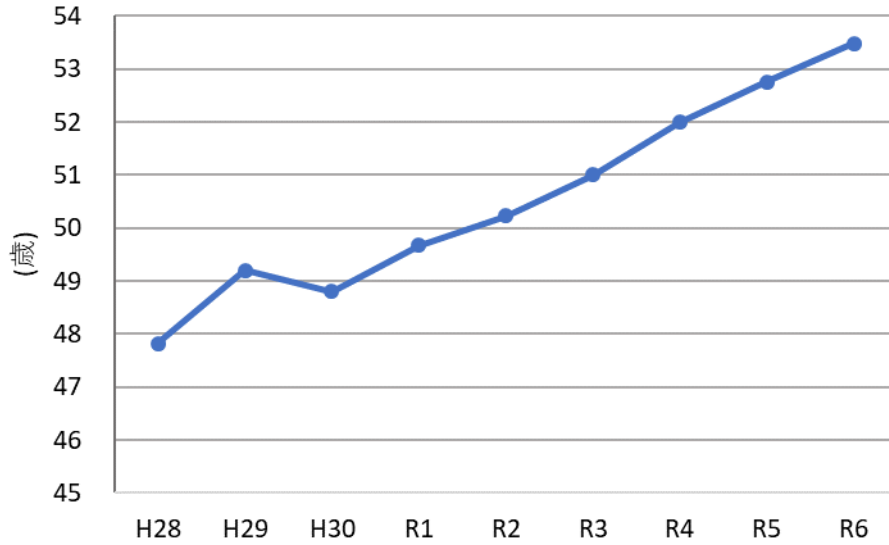


図 4-4-3 乗務員平均年齢の推移 (斜里バス)

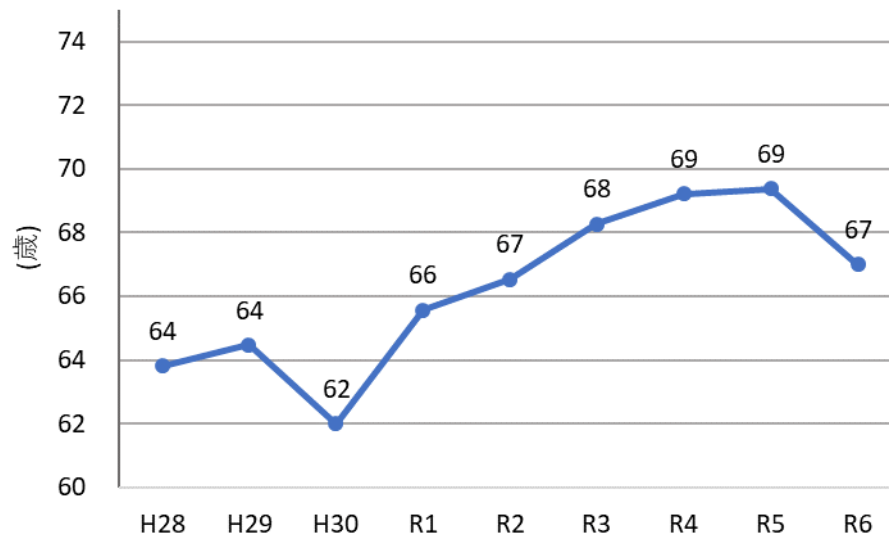


図 4-4-4 乗務員平均年齢の推移 (斜里ハイヤー)

表 4-4-1 車両の状況 (令和 7 年 11 月現在)

事業所名	車両台数 (斜里区域内・社所有分)
斜里バス (株)	乗合 11 台、貸切 9 台
斜里ハイヤー (株)	8 台 (斜里 7 台、ウトロ 1 台)

#### 4-5. 移動支援サービス・公共交通機関支出の整理

##### (1) 斜里町が支援する移動サービス

本町が支援する移動サービス事業について、以下に整理します。

表 4-5-1 本町が支援する移動に係る支援サービス（公共交通の運行に係る事業を除く、）

事業名	対象者	事業内容
ハイヤー・バス 利用料金助成 事業	郡部の対象地区に居住し、運転免許を有しない70歳以上	・自宅から斜里町市街地間のハイヤーの利用1回（片道）につき初乗り料金の一部を助成（金額・助成券枚数に上限あり）
	ウトロの対象地区に居住し、運転免許を有しない70歳以上	・自宅から斜里町市街地間のハイヤーの利用1回（片道）につき初乗り料金の一部を補助（金額・助成券枚数に上限あり） ・ウトロバス停留所から斜里市街地までの運賃の一部を助成（金額・助成券枚数に上限あり）
	心身に重度の障害がある者	・ハイヤー基本料金(初乗り)利用券年間48枚を交付。 ・ウトロ地区の対象者は、陸運局が認可した基本料金の金額まで助成
不採算バス路線維持確保補助事業	路線バス事業者	・不採算路線の運行によって生じた損失額を補助 ・運行経費の額から運行収入等の額を控除して得た額
高齢者運転免許証自主返納支援事業	運転免許証を自主返納し運転経歴証明書の取得を希望する75歳以上80歳未満の町民	・公安委員会が発行する運転経歴証明書の交付手数料を助成 ・申請1回につき1,150円以内
腎臓機能障害者通院交通費補助事業	腎臓機能障害により身体障害者手帳の交付を受けた者	・通院に要する交通費の一部を通院回数に応じて補助
妊産婦安心出産支援事業	出産時に斜里町に居住し、妊婦一般健康診査受診券の交付を受けている者等	・健康診査や出産に要した交通費の一部を助成
先進不妊治療費等助成事業	夫婦いずれかが町内に居住し、先進不妊治療を受けた治療期間の初日における妻の年齢が43歳未満である夫婦	・先進不妊治療を受けるために医療機関において検査・治療を受けたときに要した交通費 ・1回の治療に対して、5回を限度とする。
高齢者生活支援事業	要介護3～5で車イス、ストレッチャーによる	・高齢者等をリフト付車両により、居宅と医療機関等の間を送迎

移送サービス事業	移動を必要とする高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用できる範囲は、北見市まで</li> <li>・負担軽減の対象回数は、年間 50 回（片道は 1 回）。町外は年間 24 回(片道は 1 回)限度</li> </ul>
	町長の指定する運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンディキャップ車を購入割賦金の二分之一以内の額を助成。</li> </ul>
斜里地域訪問看護ステーション利用者交通費助成事業	訪問看護ステーション利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・助成対象経費から 1 回 200 円を控除した額</li> <li>・営業車(ハイヤー等)利用の場合は 1/2 限度</li> </ul>
通所サービス利用促進事業	通所生活介護事業所等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者送迎サービスに関する経費</li> <li>・1 事業所につき 3,000 千円限度</li> </ul>
身体障がい者自動車運転免許取得費助成事業	障害程度 4 級以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運転免許の新規取得に要した経費の 3 分の 2 以内とし、10 万円限度</li> </ul>
身体障害者用自動車改造費助成事業	障害程度 1 級及び 2 級である重度の肢体不自由者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・操行装置及び駆動装置の改造に要する経費</li> <li>・自動車 1 台当たり 10 万円を上限</li> </ul>
遠距離通学児童生徒通学対策事業	自宅から学校までの距離が概ね片道 4km 以上の児童生徒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス運行（斜里バス 8 路線、斜里ハイヤー 1 路線）</li> </ul>
斜里高等学校遠距離通学バス賃助成事業	町のスクールバスが運行されない地域の斜里高校生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学に要するバス運賃の全額を助成</li> </ul>
斜里高等学校間口維持対策通学費等助成事業	町外に住所を有し、斜里高校に通学する生徒の保護者等 町内の下宿等から斜里高校に通学する生徒の保護者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通費等に要する費用の一部を助成（通学定期券の購入額、自動車の車両燃料費）</li> </ul>

## （２）公共交通関連支出の整理

本町では各種公共交通の維持や移動困難者を支援する事業など、住民生活課、商工観光課、地域福祉課、健康子育て課、学校教育課の 5 課により事業を実施しており、経費の総額は、令和 6 年度実績で年間約 1 億 2 千万円を超え、令和 5 年度比で 2 割以上増加しています。

カテゴリ別では、事業者向け支出が前年度比 122.4%、利用者向け支出が前年度比 102.7%となっています。

表 4-5-2 本町で実施している交通支援策と費用

(単位：千円)

事業名	令和5年度 実績額	令和6年度 実績額	備考
<b>事業者向け支出</b>	<b>93,313</b>	<b>114,186</b>	<b>(122.4%)</b>
市街地巡回バス運行事業	4,302	5,657	住民生活課
路線バス利用料金助成事業	217	252	住民生活課
不採算バス路線維持確保補助事業	11,247	12,423	住民生活課
地域公共交通運行支援事業（空港線維持支援）	0	11,771	商工観光課
スクールバス運行経費	73,882	81,333	学校教育課
高齢者生活支援事業移送サービス事業 （ハンディキャップ車を購入割賦金分）	985	0	地域福祉課
通所サービス利用促進事業	2,680	2,750	地域福祉課
<b>利用者向け支出</b>	<b>6,502</b>	<b>6,680</b>	<b>(102.7%)</b>
ハイヤー・バス利用料金助成事業	3,503	3,452	住民生活課
高齢者運転免許証自主返納支援事業	2	5	住民生活課
腎臓機能障害者通院交通費補助事業	318	266	地域福祉課
高齢者生活支援事業移送サービス事業 （対象者負担軽減分）	156	82	地域福祉課
斜里地域訪問看護ステーション利用者交通費助成事業	10	10	健康子育て課
身体障がい者自動車運転免許取得費助成事業	0	0	地域福祉課
身体障害者用自動車改造費助成事業	0	0	地域福祉課
妊産婦安心出産支援事業	1,082	981	健康子育て課
先進不妊治療費等助成事業（R6 制度創設）	0	0	健康子育て課
遠距離通学児童生徒通学対策事業	221	150	学校教育課
斜里高等学校遠距離通学バス貸助成事業	1,210	1,613	学校教育課
斜里高等学校間口維持対策通学費等助成事業	0	121	学校教育課
<b>合計</b>	<b>99,815</b>	<b>120,866</b>	<b>(121.1%)</b>

## 4-6. 町民や関係者の意向等

本計画の策定にあたり、過年度に実施した町民アンケートや関係者からのヒアリング等で把握された公共交通に関する現状の課題、意向やニーズを以下の通り集約・整理しました。

### (1) 全体的な満足度評価

第7次斜里町総合計画アンケート調査（令和4年度）では、様々な行政分野の中で「地域公共交通」に対する住民満足度が特に低い項目の一つでした。一方、将来的な重要度は平均レベルであり、現状の満足度と将来への期待にギャップが生じています。

斜里町都市計画マスタープラン見直しに向けた町民アンケート（令和5年度）では、「交通利便性の向上と賑わいの創出」が「進んでいない」と感じる町民が7割以上にのぼり、多くの町民が日々の生活交通の利便性に不満を抱いている現状を示しています。

### (2) 高齢者等の移動に関する意向と課題

介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和5年度）では、免許を返納した後の「買い物」や「通院」といった日常生活に不可欠な移動手段の確保が、多くの高齢者にとって大きな課題・不安として捉えられています。高齢化の進展に伴い、運転免許返納後を見据えた移動手段の確保について、強い懸念や要望が示されています。

町外の医療機関への通院手段は大きな懸念事項となっており、福祉有償運送が運転手不足により運行範囲を網走市内に制限していることから、北見市の病院への通院にも対応してほしいとの声が寄せられています。

また、地域公共交通を担う乗務員の高齢化と深刻な人材不足により、町民ニーズにに対応されていない現状にあります。特に観光拠点であるウトロ地区ではハイヤーの供給が脆弱な状況にあり、「配車に30分以上待つ」「断られる」といったケースが発生しています。町民からは供給が途絶えた場合の代替交通手段の確保などが求められています。

### (3) 交通モード別の主な要望

町民や関係者からは、利用目的や路線に応じて、以下のような具体的な改善要望が挙げられています。

#### ア. 生活交通（町内巡回バス、網走線、スクールバスなど）

日常生活を支える路線については、利便性向上を求める声が多数を占めています。具体的には、便数が平日1便のみの網走線における運行時間や停留所の改善が望まれています。

また、町内巡回バス「しゃりぐる」については、港西町方面など未だカバーされていない地域への路線延伸が期待されています。加えて、利用者が固定化している現状から、その存在や利用方法が十分に知られていないという周知不足の課題も指摘されており、町民への分かりやすい周知徹底による利用促進を求める意見があります。

既存の生活路線を補完する役割として、スクールバスの有効活用にも大きな期待が寄せられています。現在は高齢者や障がい者などの例外的利用を可能としていますが、これをさらに広げ、空席を利用して一般町民も乗車（混乗）できるようにして欲しいとの声や、部活動の地域展開といった新たなニーズへの柔軟な対応も求められています。

## イ. 観光交通（知床線、知床エアポートライナー、シャトルバス、JR 釧網本線など）

観光客の移動と地域住民の生活が結びつく知床線では、持続可能性と利便性の両立が課題となっています。例えば知床線の朝一番の便は高校生の重要な通学手段として機能しており、将来的に通学利用者がいなくなった場合でも生活路線（網走線への接続便）として運行を継続して欲しいという声があります。

国立公園内の交通については岩尾別温泉（羅臼岳登山口）やカムイワッカといった利用拠点へのアクセスが空白となっているほか、多様化する観光客のニーズに対応できておらず、空白の解消のみならずインバウンド対応と合わせて、わかりやすい利用モデルを確立すべきとの指摘があります。

また、知床エアポートライナーのウトロ到着便が、バス停から離れた宿泊施設へのアクセスを改善するため、ホテル街を巡回してほしいとの声があります。また、これら観光路線は季節運行が中心であるため、ウトロと羅臼を結ぶ路線バスが運行されないことによる半島横断連携の弱さ（ウトロに宿泊すると羅臼の観光船に乗れない等）、その他の路線における交通手段がなくなる空白期間への対応も引き続き課題となっています。

冬季の知床自然センターでは、閉館時間帯の最終バス乗り遅れなどにより、宿泊地であるウトロまでの移動手段を失う観光客（特にインバウンド客）からのタクシー手配依頼が頻繁に発生しています。この際、ハイヤーの供給不足に加え、言語の壁からくるコミュニケーションの困難が重なることから、多言語での分かりやすい交通情報提供や、代替交通手段の手配支援体制の整備が現場の課題となっています。

さらに国立公園内の特定エリアにおいては、ヒグマへの過度な接近やつきまとい行為などが後を絶たず、また、道路の近くにヒグマが出没した際に見物や撮影のために車を止めることで発生する渋滞（いわゆるヒグマ渋滞）が人身事故や交通事故の危険性を高める原因となっています。こうしたマイカー等の自由な乗り入れが利用者の不適切な行動を誘発している現状に対し、公共交通による解決を指摘する意見があります。

JR 釧網本線は、高校生の通学や高齢者等の通院など、沿線住民にとって不可欠な移動手段ですが、令和5年9月にJR 釧網本線維持活性化実行委員会が実施した沿線調査では、利用者の満足度が低い現状が明らかになりました。

満足度低下の要因は、運行本数と運行時間帯への不満です。特に、JRが唯一の通学手段である高校生にとっては、移動手段としての確実性と部活動後の帰宅といったニーズに対応できていない点が指摘されています。

一方、観光客にとって日常利用とは異なる価値を持っており、普通列車は「単に移動手段」として利用されることが多いものの、「流氷物語号」のような観光列車では「列車に乗ること自体が目的」とする回答が多数を占めています。観光客は「車では楽しめない景色が見られる」「ゆったりとした旅ができる」といった体験価値を求めており、JR 釧網本線そのものが魅力的な観光資源として機能していることがうかがえます。

## ウ. 人材・担い手の確保

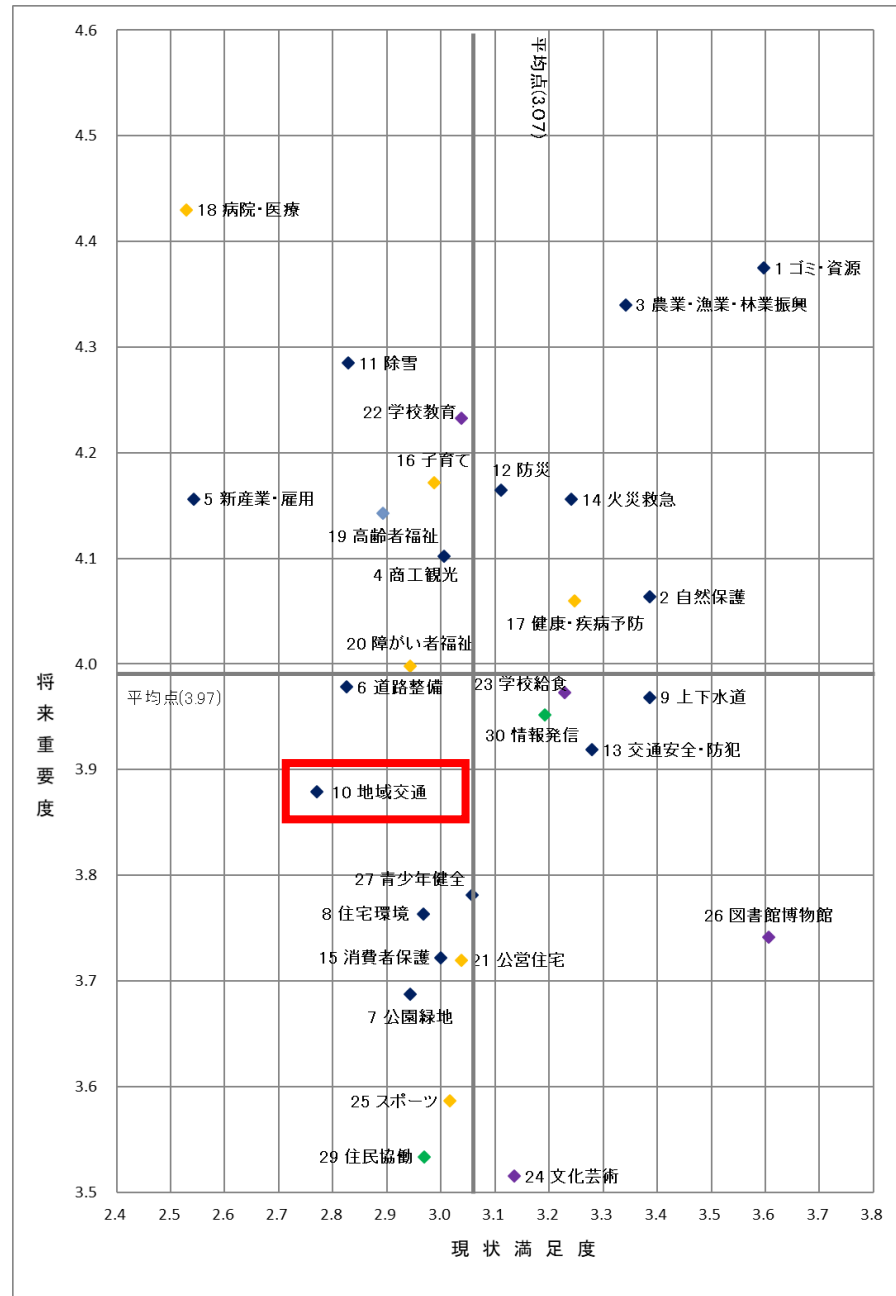
バス、ハイヤー、福祉有償運送のいずれの事業者・団体からも担い手確保が喫緊の課題とされており、持続可能な交通サービスを維持するため、具体的な人材確保策の充実を望む声が上がっています。

表 4-6-1 前計画期間中に実施した町民アンケート調査結果の整理

資料・調査	結果概要
<p>民生委員を対象としたアンケート調査【R2】</p> <p>対象： 斜里町民生委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者の移動実態は、「一人で外出できる方」と「一人で外出できない方」で大きく異なっており、一人で外出できる方の主な移動手段は、自家用車、徒歩、町の巡回バス「しゃりぐる」、そしてハイヤーです。一方で、公共交通機関を使った広域移動は、「便数が少ない」「時間が合わない」「バス停や駅が遠い」といった理由で利用しにくいといった声があります。</li> <li>● 一人で外出できない方は、移動のほとんどを家族や親戚、知人、ヘルパーの送迎に頼っています。家族の仕事の都合に合わせる必要があり、気兼ねしてしまうため、自由に外出できない（特に通院や買い物）という心理的負担があるとの意見も寄せられています。</li> <li>● 主な意見としては、特に町外の病院への通院に関する課題が多く挙げられています。バスについては、網走方面へ向かうバスの増便や、診療時間に合わせたダイヤへの見直しを求める声が多く、病院の玄関前など、利用しやすい場所へのバス停設置の要望も出ています。JRについては、駅の階段の昇り降りが身体的に大きな負担といった意見があり、また、ハイヤー利用助成券の枚数を増やして欲しいといった経済的負担の軽減を求める声があります。</li> </ul>
<p>介護予防・日常生活圏域ニーズ調査【R5】</p> <p>対象： 介護認定を受けていない65歳以上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 免許返納後の生活における移動は多くの高齢者にとって大きな課題と捉えており、特に免許更新時期が近づくにつれて買い物や通院といった移動手段の確保に不安を感じる方が多い状況です。</li> <li>● 特に町外の医療機関への通院手段が懸念されており、町から10キロ以上離れた地域に居住する高齢者にとって、免許返納後の移動は一層困難になることから、公共交通の拡充や町への移動支援を求める声が多く寄せられています。</li> <li>● 具体的な要望としては、「巡回バスの拡充や停留所の増加」「デマンド交通の制度化や外出支援」「福祉バスや日用品販売所の設置」などが挙げられており、医療機関へのアクセスに関しては費用面での支援を求める声があります。</li> </ul>
<p>第7次斜里町総合計画アンケート調査【R4】</p> <p>対象： 18歳以上の町民1,500人</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 様々な分野への評価をまとめた散布図（図 4-6-1）を見ると、地域公共交通に対する住民満足度が他の多くの項目と比べて低いことが分かります。また、将来の重要度については平均点（3.97 点）よりやや下回っています。</li> <li>● 将来的な重要性が一定程度あるにもかかわらず、現状の満足度が低いということは、地域公共交通が住民にとって「現状は十分ではなく、将来にわたって一定の重要性を持つ」分野であることを示唆しています。</li> <li>● 自由記述意見からは、地域公共交通の現状に対し、特に高齢者から車の運転ができなくなった際の通院（特に遠隔地への受診）や、日常生活での移動手段の確保について強い懸念が示されています。巡回バス「しゃりぐる」については、運転手の親切さが評価される一方で、利用者が少ないとの指摘があり、運行方式の見直しや広報強化による利用促進が求められていま</li> </ul>

す。また、子育て世代からは保育園の送迎バスの要望があり、ウトロ地区からは交通手段の少なさやタクシー不足が課題として挙げられています。

図 4-6-1 斜里町総合計画町民アンケート分野別の満足度と重要度の  
相関図 2 (平均点比較)



斜里町都市計画  
マスタープラン  
見直しに向けた  
町民アンケート  
【R5】

- 町民アンケートで「交通利便性の向上と賑わいの創出」が進んでいない（あまり進んでいない+進んでいない）と回答した町民が7割以上に上り、現在の公共交通の利便性に対し、町民の大多数が不満を感じていることを示しています。特に、「進んでいる」と評価した割合はわずか2.7%と低く、公共交通の現状に対する厳しい評価が浮き彫りになっています。この結果は、前述した総合計画アンケートにおける「地域公共

<p>対象： 18歳以上の町 民1,200人</p>	<p>交通対策」の満足度（非常に低い）と重要度（中程度）のギャップ、改善ニーズが高さを裏付けるものと言えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来（10～20年後）の暮らしでの移動手段の重要度では、「重要（とても重要+やや重要）」だと考えている人の割合で、自家用車の次に福祉車両・介護タクシーが75.2%という非常に高く、高齢社会における移動課題を強く意識していることがうかがえます。また、バスが61.6%、ハイヤーが68.3%の人に重要視されている点も特筆すべきです。これは、高齢化の進行や運転免許返納の増加などが背景にあると考えられます。</li> <li>● 今後力を入れるべき交通の取り組みとして「バス・JRの公共交通の充実」が上位に挙げられており、地区間および市街地内の移動ネットワークの維持・改善が求められています。</li> </ul>
------------------------------------	---

## 4-7. 実証運行結果の整理

### (1) 概要

定時定路線バス「しゃりぐる」が抱える利用の不便さの解消を目指し、AIを活用した予約型乗合タクシー（デマンド交通）の導入可能性を検証するため、令和5年度年9月から3ヶ月間、斜里市街地区域を対象に実証運行を実施しました。運行は平日日中帯に限定し、電話またはWEBによる事前予約制としました。



図 4-7-1 乗合タクシー実証運行の新聞記事  
(令和5年11月10日 北海道新聞朝刊)



図 4-7-2 予約システム画面

(2) 実施結果

期間中の平均乗車人数は 7.2 人/日（目標 25 人/日）、乗合率は 36.9%（目標 45%）となり、いずれも目標値を下回りました。運賃の無料化や改定により一時的な利用者増は見られたものの、全体として利用は低調に推移しました。利用者からは、エリア内定額運賃への評価があった一方、運賃の高さや予約の手間、見知らぬ人との相乗りへの抵抗感が指摘されました。

表 4-7-1 月別乗車人数等（9/11～11/30）

運行月	運行日数 ①	乗車人数（延べ人数）			乗合人数 ③	平均乗車数 ②/①	乗合率 ③/②
		午前	午後	計 ②			
9月	20日	56人	36人	92人	37人	4.6人	40.2%
10月	22日	79人	86人	165人	53人	7.5人	32.1%
11月	20日	82人	108人	190人	75人	9.5人	39.5%
計	62日	217人	230人	447人	165人	7.2人	36.9%

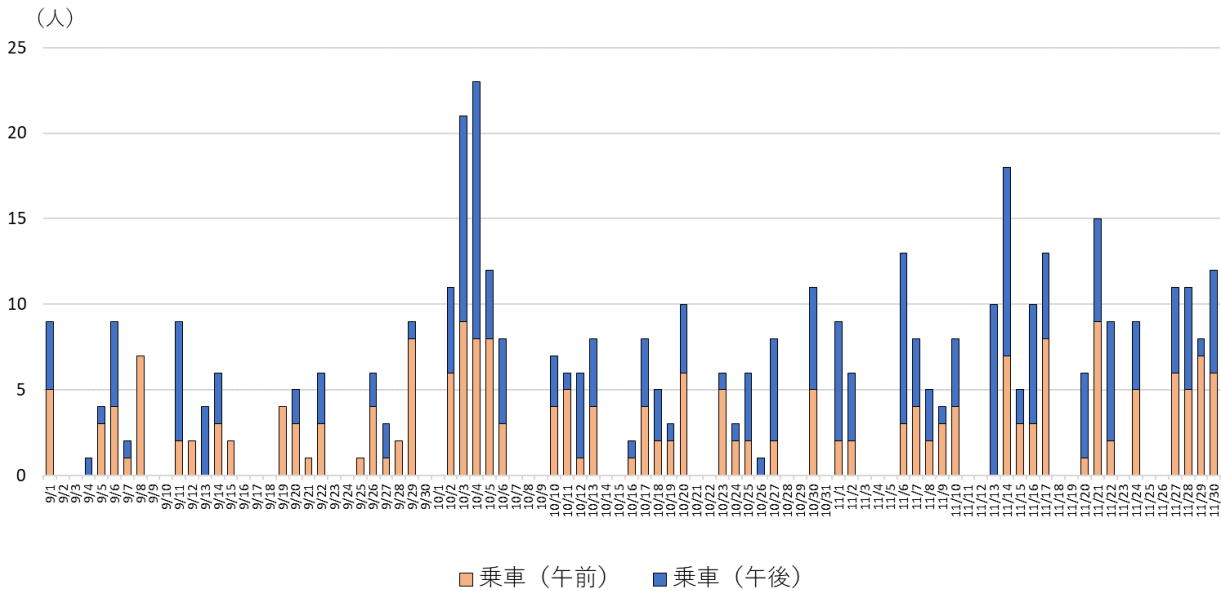


図 4-7-3 乗車人数（日別）

(3) 実証運行から得られた知見と課題

AI を活用したデマンド交通の実証運行は、高齢者の方々にとってのデジタル予約のハードルや、自家用車利用が中心の生活様式における見知らぬ方との乗り合わせへの心理的な抵抗感など新たな交通サービス本格導入の前に乗り越えるべき課題が浮き彫りになりました。

利用が低調に終わったことは、新たな交通システム導入の難しさを示していますが、これらの実証運行で浮き彫りとなった課題、利用の低さ、運行の非効率性は、現行の市街地巡回バス「しゃりぐる」においても同様に見られる課題であり、単に「AI 乗合タクシーは斜里町には合わない」と結論付けるものではなく、現行の運行方式との費用対効果を比較検証し、「どのような形であれば、住民は利用したいと感じるか」といった住民ニーズに適合した新たなサービスのあり方を慎重に検討していく必要があることを示唆する結果となりました。

## 5. 課題の整理と解決に向けた視点

### 5-1. 斜里町地域公共交通の現状と課題の整理

地域の概況、各モードの利用状況、利用の動態や意向等を踏まえ、本町の地域公共交通が抱える課題を以下の通り整理します。

#### 1. 日常生活を支える移動手手段の確保に関する課題

##### (1) 公共交通サービスの縮小と交通空白地域

一部バス路線の廃止（みどり線）により、中斜里市街地方面など新たに公共交通空白地域が発生していることに加え、生活機能が集中する斜里市街地と郊外の集落、また約 40km 離れたウトロ地区との間の移動は、自家用車への依存度が高くなっています。特に高齢化が進む郡部には生活利便施設が少なく、運転免許を持たない住民にとって医療機関、商業施設へのアクセス改善が求められています。

農村部の多くはもともと公共交通サービスが行き届いておらず、自家用車を持たない、あるいは運転できない住民にとって移動が困難な状況にあり、自家用車への依存度が極めて高い構造となっています。

また、人口の1割が居住するウトロは東西地区、ペレケ川上流の中島地区、そして川を挟んで香川・高原地区の二つの高台にそれぞれ分断されており、特に公共施設やホテルが集まる香川地区へは勾配の急な坂を移動する必要があるため、運転免許を持たない高齢者や外国人等の徒歩移動は大きな負担となっています。さらに、ハイヤーは台数が限られており、住民の需要に対応できていない状況です。

##### (2) 高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応

各種アンケート調査から、多くの高齢者が運転免許返納後の「買い物」や「通院」といった日常生活に不可欠な移動手手段の確保に強い不安を抱いていることが明らかになっています。特に、町外の医療機関への通院は大きな懸念事項です。町ではハイヤー料金助成や福祉有償運送などの支援事業を実施していますが、福祉有償運送は運転手不足から運行範囲が限定的であるなど、増大するニーズに十分に答えきれていない現状があります。

##### (3) 既存生活交通の利便性と利用促進

網走市との間は広域的な生活圏として一定の移動需要があるものの、基幹交通である JR 釧網本線は運行本数が僅少で、買い物や通院手段など生活の足としての利用は限定的です。

町内巡回バス「しゃりぐる」や路線バス（網走線）に対しては、利用者のニーズに合わせた運行時間への変更、便数の増加、未カバー地域への路線延伸など、利便性向上を求める声が多数寄せられています。「しゃりぐる」は利用者が固定化している傾向があり、その存在や利用方法が町民全体に十分に認知されていないという、広報・周知面の課題も指摘されています。

郡部と市街地を接続する公共交通としては、スクールバスの空席を一般町民も利用（混乗）できるようにするなど、既存の交通資源を有効活用し、地域全体の移動機会を増やすことへの期待が高まっています。

## 2. 観光振興を支える移動環境に関する課題

### (1) 二次交通の脆弱性と観光客の移動手段の偏り

知床観光は自家用車やレンタカーへの依存度が高く、公共交通による二次交通の選択肢が限られています。女満別空港とウトロを結ぶ「知床エアポートライナー」や、知床の主要観光地を結ぶ路線バスの多くは季節運行であるため、オフシーズンに訪れる観光客の移動手段確保も課題です。特に、積雪期は雪道運転の障壁があると考えられ、公共交通のニーズが高いにもかかわらず、運行期間含め、その供給体制は十分とは言えません。

コロナ禍以降、個人旅行客を中心にインバウンド需要は回復傾向にあります。レンタカーを運転しない観光客が快適に周遊できる環境が十分に整っていません。特に、冬期間のエアポートライナー利用客は増加しており、ウトロ到着後の域内交通（宿泊施設への移動等）や知床自然センター閉館時間帯における施設からの移動手段等の充実が課題となっています。

夏季シーズンには特定の地域に観光客が集中し、道路混雑や駐車場不足が深刻化する一方、ハイヤーも慢性的に不足しており、交通空白地帯も点在することから、特にウトロ地区の二次交通は需要に応えきれない状況にあります。

また、国立公園内においては、来訪者の安全確保と野生動物（特にヒグマ）との適切な距離を保つ観点から、公共交通を活用したアクセスコントロールの重要性が増しており、そのあり方が課題となっています。

### (2) 多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題

来訪者の動態データから、夏季は清里町や弟子屈町など道東全域に周遊範囲が広がる一方、冬季は女満別空港や網走市から知床への直線的な移動に集中するなど、観光客の周遊パターンには明確な季節変動が見られます。知床半島内においては、ウトロを起点に知床自然センターを経由し、知床五湖や羅臼町を行き来する明確な周遊動線が存在します。

しかし、現在の公共交通網はこうした観光客の周遊行動に十分対応しきれず、知床を旅行先として選択肢から外す、あるいは周遊滞在を断念するといった機会損失が発生している可能性があります。インバウンドの増加に対応する分かりやすい情報提供も求められています。また、バス停から宿泊施設へのアクセス改善など、よりきめ細やかな対応が必要とされています。

また、道東地域は、複数の市町村や交通事業者にまたがり、魅力的な観光地が広域に分散しています。そのため、観光客は個別に交通情報を収集し、手配する必要があり、特にレンタカーを利用しない層やインバウンド客にとって、シームレスな広域周遊へのハードルが高い現状があります。こうした課題に対し、近年、道東地域では複数の交通事業者が連携し、周遊バスの情報集約から予約・決済までを一貫して行える広域的な MaaS プラットフォームの構築が進みつつあります。本町の交通事業者もこの枠組みに参加していますが、今後、このプラットフォームをさらに活用し、より多くの観光客に分かりやすく、利用しやすい形で情報を提供していくことが求められます。

JR 釧網本線は、通学・通院といった生活利用において運行本数等への意見がある一方、観光においては「乗ること自体が目的」となるほどの魅力を有しています。存続が危ぶまれる現状に対し、沿線地域全体の課題として関係する自治体や関係機関と継続的に連携する必要があります。

### 3. 公共交通サービスの持続可能性に関する課題

#### (1) 低調な利用と厳しい事業環境

JR 釧網本線の輸送密度は長期的に大幅な減少傾向にあり、生活交通の路線バスやハイヤーの利用も低調です。利用者の減少は交通事業者の経営を圧迫し、安定的なサービスの提供を困難にする大きな要因となっています。

#### (2) 深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化

バス、ハイヤー事業者ともに乗務員の確保が困難な状況にあり、高齢化も進行しています。この担い手不足はウトロ地区におけるハイヤーの供給体制（配車の大幅な待ち時間や配車拒否）にも影響しており、これ以上の増車や人員確保は望めない状況にあります。この結果、通院や買い物といった日常生活の足と、観光客の二次交通の両方において、移動需要に答えきれない事態が恒常化しています。しかし、この担い手不足に起因する交通サービスの低下は、既存の交通事業者の企業努力のみで解決することはもはや困難であり、この状況を打開し、住民と観光客双方の移動の自由を確保するためには、これまで地域の交通を支えてきた既存の交通事業者との緊密な連携を図り、その運行ノウハウ等の協力を得ながら、NPO 等の多様な主体が担い手となる「自家用有償旅客運送」など、いわゆる「公共ライドシェア」のように需要にきめ細かく応える仕組みの導入検討が急務となっています。

#### (3) 増大する行政の財政負担と持続可能な運行体制の構築

不採算路線の維持補助や各種移動支援など、公共交通を確保・維持するための町の財政負担は増加傾向にあり、令和 6 年度には年間約 1 億 2 千万円を超えています。この財政負担は、国や道からの補助金や利用料収入などの財源で賄われていますが、その内訳は一般財源からの繰り出しが大部分を占める現状です。行政による補助だけで現在のサービス水準を維持し続けることは困難になりつつあり、限られた財源の中で、いかにして効果的・効率的な支援を行い、持続可能な仕組みとしていくかが問われています。一方、地域公共交通が果たすべき役割は、交通弱者の移動手段の確保と生活の維持です。既存のハイヤー・路線バスではカバーしきれない住民ニーズに応える交通手段の検討が必要です。

この課題は、特に市街地巡回バス「しゃりぐる」のような定時定路線型の運行非効率性に起因する側面があります。令和 5 年度に実施した乗合タクシーの実証事業では、利用は低調であったものの、現行方式の課題も改めて浮き彫りになりました。今後、運転免許を返納する高齢者人口の増加が見込まれることを踏まえると、現時点の需要だけで判断するのではなく、将来増大するであろう交通弱者の移動ニーズに備える必要があります。

町の財政負担を抑制しつつ、持続可能な運行体制を構築するためには、現行の巡回バスの路線やダイヤを見直すといった運行改善と、デマンド型交通のような、より需要に即した柔軟な運行形態の導入を比較検討し、本町の実情に最も適した手法を選択していくことが不可欠です。加えて、観光客をターゲットとした交通サービスについては、受益者負担の適正化を図るとともに、観光振興によって創出される財源（入湯税、宿泊税、寄附金など）を維持・改善に充てるなど財源のあり方を見直すことで、観光分野が地域交通の持続可能性に貢献できます。

表 5-1-1 課題整理表（エリア別）

対象エリア	現状と課題	主な対象者	主な要因
<b>広域 (町外との接続)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女満別空港や網走市との間の公共交通は、便数が少ないことや接続が悪く、利便性が低い。</li> <li>・ 空港から知床までの直行バスも通年化されていない。</li> <li>・ 道東広域においては、複数の自治体や交通事業者が点在し、観光客が個別に交通情報を収集・手配する必要。</li> <li>・ JR 釧網本線は生活交通としての利便性は低い一方、観光資源としての価値・魅力を有しており、両面での活用が課題。</li> <li>・ 福祉有償運送は、担い手不足によりサービスが限定的。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通院/通学者</li> <li>・ 観光客(インバウンド含む)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行便数の不足</li> <li>・ 乗り継ぎ時間の長さ</li> <li>・ 季節による需要変動</li> <li>・ 交通情報や予約・決済の分断</li> </ul>
<b>町内全域 (生活交通)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郊外から市街地への移動は、自家用車への依存度が極めて高い。</li> <li>・ 免許返納後の高齢者など、交通弱者の移動手段確保が喫緊の課題。</li> <li>・ 一部バス路線の廃止など、公共交通サービスが縮小している。</li> <li>・ 既存資源の有効活用として、スクールバスの混乗利用への期待が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郡部住民</li> <li>・ 高齢者/通学者</li> <li>・ 運転免許非保有者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広大な町域</li> <li>・ 市街地への生活機能集中</li> <li>・ 人口減少と高齢化</li> <li>・ バス路線の廃止・縮小</li> </ul>
<b>市街地内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巡回バス「しゃりぐる」が、多様な移動ニーズ(目的地・時間帯)に対応できていない。</li> <li>・ 利用者が固定化しており、その存在や利用方法が町民に十分に周知されていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地住民</li> <li>・ 高齢者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行ルート・ダイヤの固定化</li> <li>・ 広報周知方法の課題</li> </ul>

<p><b>ウトロ・国立公園</b> <b>(観光/生活)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイヤー供給が脆弱。住民・観光客双方の需要に応えられていない。</li> <li>・分断された住宅地と急勾配の地形が、運転免許を持たない住民や観光客の徒歩移動に負担が大きい。</li> <li>・インバウンド対応や、半島内の周遊を支える柔軟な交通手段が不足。</li> <li>・知床自然センターでは、施設が閉館する時刻より前に路線バスの最終便が出発するため、特にインバウンド中心で乗り遅れなどが発生し、現場対応に苦慮。</li> <li>・国立公園内の特定エリアでのヒグマの接近撮影など不適切な行為が後を絶たず、ヒグマ渋滞による交通麻痺などもあり、来訪者の安全確保と野生動物との適切な距離を保つための交通管理が課題。</li> <li>・夏季繁忙期の交通渋滞。</li> <li>・岩尾別温泉（羅臼岳登山口）、カムイワッカなどの利用拠点の交通空白。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウトロ住民</li> <li>・観光客(インバウンド含む)</li> <li>・宿泊/観光事業者</li> <li>・国立公園管理者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・担い手、車両台数不足による供給制限</li> <li>・季節による需要の極端な集中</li> <li>・交通事業者への依存</li> <li>・施設の開館期間と路線バス運行スケジュールのミスマッチ（知床線）</li> <li>・多言語対応可能な情報提供・手配支援の不足</li> <li>・マイカー等による自由な乗り入れ</li> </ul>
<p><b>横断的課題</b> <b>(運営)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス・ハイヤー事業者の乗務員不足と高齢化。</li> <li>・利用の低迷とコスト増による事業経営の圧迫。</li> <li>・不採算路線維持のための、町の財政負担の増大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者</li> <li>・行政</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国的な労働力不足</li> <li>・燃料費等の高騰</li> <li>・財政的制約</li> </ul>

表 5-1-2 課題整理表（路線種別）

路線種別	主な課題	事業者・町民等の主な要望
<b>生活路線</b> <b>(網走線、巡回バス)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・網走線は平日 1 便のみで、他の交通機関との接続が困難。</li> <li>・平日のみの運行で、土日祝日の活動が制約される</li> <li>・巡回バスは利用者が固定化・認知度が不足しており費用対効果への疑問も生じている。</li> </ul>	<p>【町民】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間や停留所の改善（網走線）。</li> <li>・路線の延伸（巡回バスの港西町方面への拡大など）。</li> <li>・分かりやすい周知徹底。</li> </ul>
<b>観光路線</b> <b>(知床線、シャトルバス、エアポートライナー、羅臼線)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年々増加する運行委託費が、町の財政を圧迫。</li> <li>・運行可能な事業者が限られ、特定事業者への依存度が高い。</li> <li>・エアポートライナーをはじめ、観光路線バスの多くが季節運行のため、オフシーズンの交通が空白になる。・冬期間のエアポートライナー利用客が増加しているものの、ウトロ到着後の域内交通（宿泊施設への移動等）が不十分。</li> <li>・増加するインバウンド客のニーズ（多言語、スーツケース等大型荷物輸送）に十分な対応ができていない。</li> <li>・冬季の知床自然センターにおいて、最終バス出発後のインバウンド客の移動手段確保が現場の負担となっている。</li> <li>・冬期間における知床線の運行期間やスケジュールの設定が、観光客や住民のニーズと合っていない。</li> <li>・ウトロ～羅臼間の公共交通の接続が弱く、半島を横断する広域周遊の障壁となっている。</li> </ul>	<p>【町民】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・知床線の朝一便は高校生の通学にも利用されており、将来にわたる運行継続を希望。</li> </ul> <p>【観光客】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停から離れた宿泊施設へのアクセス改善（ホテル巡回）を希望</li> </ul> <p>【関係機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カムイワッカ園地利用など将来の需要を見据えた、多様な交通体系の検討。</li> <li>・現状のシャトルバスルートでは、知床五湖からカムイワッカへ行きたいなど、多様化する観光客のニーズに対応できていない</li> <li>・多言語での分かりやすい交通情報、代替交通の手配支援。</li> </ul>
<b>ハイヤー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手だけでなく経理担当者も不足するなど、事業継続そのものに課題。</li> <li>・配車は実質 1 台のみという供給が壊滅的な状況。これ以上の増車や増員も望めない状況。</li> <li>・配車に 30 分以上待たされる、または断られるケースが恒常化している。</li> </ul>	<p>【町民】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー助成券の増枚。</li> <li>・ウトロ地区のタクシー供給が途絶えた場合の代替交通手段の確保。</li> </ul>

<b>JR 釧網本線</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行本数が少なく、住民の日常利用（通学、特に部活動後や町外への通院）には不便。</li> <li>・ 駅の階段昇降が、高齢者や身体の不自由な方の負担になっている。</li> <li>・ 観光列車として「乗車体験」に価値がある一方、生活交通としての利便性との両立が課題。</li> </ul>	<b>【高校生】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行本数やダイヤの改善。</li> </ul>
<b>スクールバス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 制度上、運賃を徴収できず、一般市民の利用が原則許可できない。</li> <li>・ 通学路以外の場所（病院等）で下車できないなど、目的地が制限される。</li> <li>・ 部活動の地域展開や、冬季間の高校生利用といった新たなニーズに対応できていない。</li> <li>・ 悪天候時の遅延情報共有など、柔軟な運行管理が難しい。</li> <li>・ 巡回バスと車両を兼用しているため、双方の運行に制約が生じている。</li> </ul>	<b>【町民】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般市民も乗車できるようにしてほしい。</li> <li>・ 市街地在住の高校生も、冬季間に利用したい</li> </ul>
<b>福祉有償運送</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手不足により、運行範囲が網走市内までに限定されている。</li> </ul>	<b>【町民】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ニーズの高い北見市の病院への通院に対応してほしい。</li> </ul>

## 5-2. 課題解決に向けた視点

### (1) 前計画から継承する基本的な視点

前計画では、①地域・社会情勢の変化における公共交通の位置づけ、②市街地の回遊性向上による歩いて暮らせるまちづくり、③地域と創る地域公共交通の実現、④交通環境の改善による観光振興の実現の4つの視点を掲げ、既存交通の維持・活用や市街地巡回バスの導入等に取り組んできました。これらの視点は、本町の公共交通の根幹をなすものであり、本計画においても継承します。

### (2) 新たに加える視点

前計画の策定以降、さらに深刻化した「担い手不足」や「運営コストの高騰」といった構造的な課題に対し、以下の視点を新たに加え、取り組みを推進します。

#### 「維持」から「最適化」へ ～交通ネットワークの最適化と既存資源の最大活用～

- 人口減少と高齢化が進み、交通事業者の供給能力にも限界が見える中、従来のように全ての路線を画一的に「維持」することは困難です。そこで、限られた財源や担い手といった資源を有効活用し、抱えている課題や利用者ニーズに的確に応えるため、交通ネットワーク全体を最適化するという視点に立ちます。
- 例えば、定時定路線が有効な基幹的な移動は維持しつつ、市街地のように需要が分散するエリアでは、予約に応じて柔軟に運行する形態（デマンド交通等）への転換もあわせて検討するなど、自家用車に依存しがちな郡部など交通空白地帯の移動は、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）、スクールバス車両の活用といった手法を組み合わせることで、ネットワーク全体を再構築する考え方です。
- 一方、近隣町の先行事例では、新たな交通サービスには高額な初期投資や運営費に対し、収益確保が難しいという厳しい現実も示されています。このため、単に導入を目指すだけでなく、本町の実情に合った持続可能な事業モデルとなるよう慎重に検討を進めます。
- 町外との接続においては、隣接自治体区域内とのフィーダー連携によって効率的な運行体制を構築するなど、交通ネットワークの改善を進めます。これにより捻出された乗務員や車両といった貴重な経営資源を、それぞれの区間の便数増加などに再投資することで、利便性の向上と持続可能な運行を両立させるネットワークの再構築を目指します。

#### 「移動」を「体験」へ ～観光二次交通の進化とシームレスな周遊の実現～

- 本町の重要な基幹産業である観光を支えるため、交通を単なる「移動手段」から、旅の満足度を高める観光体験の一部へと昇華させる視点を持ちます。
- これは、季節変動や時間帯による移動手段の空白、日本語でのコミュニケーションに不安を抱えるインバウンド客の移動困難といった脆弱性を補うだけでなく、IT、IoT、AIといった先進テクノロジーと連携し、デジタル技術を活用して交通モード間の連携を高め、ストレスなく移動できる体験そのものを観光の魅力へと転換させることを目指すものです。その際、ゼロから独自のシステムを構築するのではなく、既に道東地域で実績のある

広域観光 MaaS プラットフォームとも積極的に連携し、その仕組みを活用することで、早期かつ効率的にシームレスな周遊環境を実現します。多様化する観光客のニーズに応え、満足度向上や滞在時間の延長に繋がる交通体系を構築します。加えて、知床国立公園内において、来訪者の安全確保と野生動物（特にヒグマ）との適切な共存を図るための交通コントロールも、持続可能な観光地を実現する上で不可欠な要素として位置づけます。

### 持続可能性の確立と担い手問題への対応 ～確保・育成と省人化、両面アプローチ～

- 公共交通を将来にわたり維持していくために、その基盤である担い手と財源の持続可能性を確保することを重要な視点とします。
- もはや避けては通れない担い手（乗務員）不足については、町の移住定住施策や関係人口創出施策等と連携し、町外から新たな担い手を呼び込む取り組みを推進する一方で、IT、IoT を活用した運行管理の効率化、AI デマンド交通や自動運転技術（将来展望）も見据えた DX 推進による業務効率化や省人化を進めることで課題にアプローチします。
- 財源については、年々高騰する運行委託費等に対し、単に補助金で赤字を補填し続けるのではなく、運行実績などのデータに基づき事業の検証と負担のあり方についても検討し、公的支援と受益者負担の最適なバランスを追求することで、財政的な持続可能性を確保します。

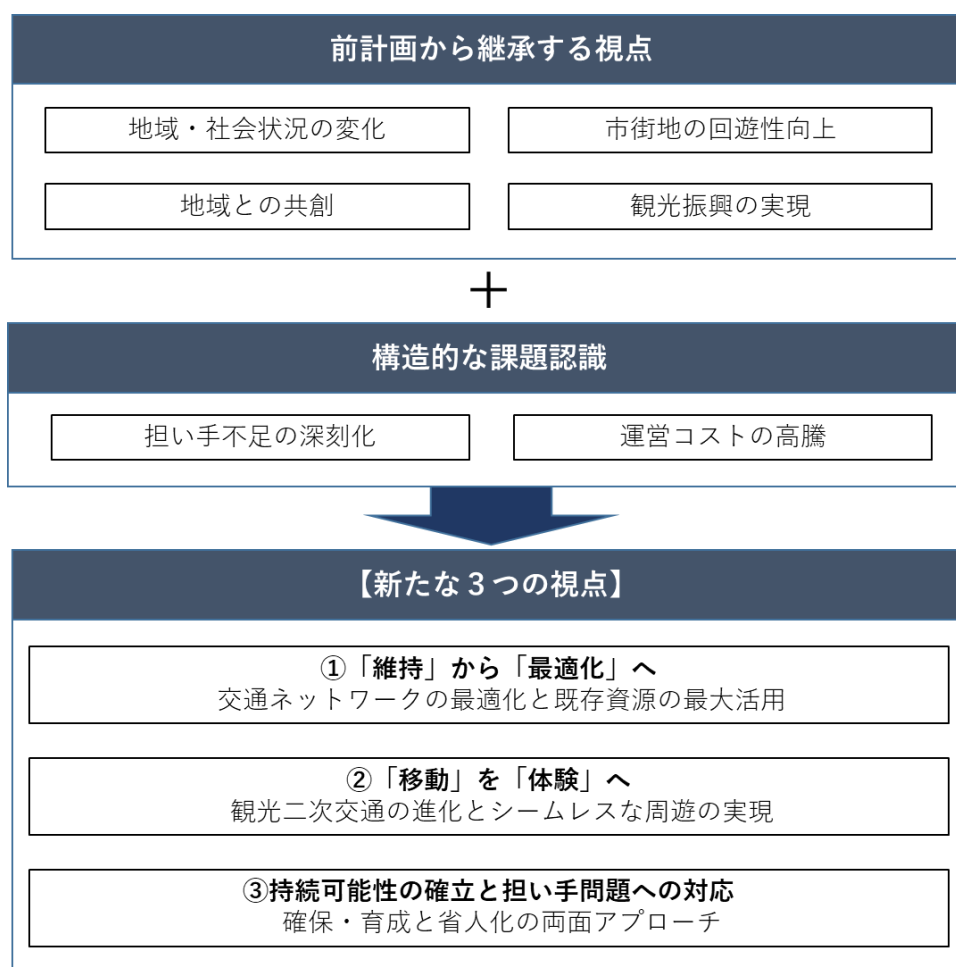


図 5-2-1 課題解決に向けた計画全体の基本的な視点

## 6. 計画の基本方針及び目標

### 6-1. 基本方針

前項の「課題解決に向けた視点」をベースとして斜里町が目指す地域公共交通の基本方針を次のとおり定めます。

#### 暮らしの足と、知床観光の快適な移動を支える 持続可能な斜里の公共交通

町民の通院や買い物といった日々の移動を支える「暮らしの足」としての役割を堅持しつつ、知床を訪れる方々にはシームレスで分かりやすい「観光の移動手段」を提供することで、町民生活と観光振興の双方を支える持続可能な地域公共交通の実現を目指すものです。

この基本方針を達成するため、以下3つの方向性を定め、町民や観光客など来訪者が直面する多様な移動課題に対し、計画的・段階的に施策展開します。

<b>基本的な 方向性</b> ①	<b>日常生活を支える移動手段の確保</b> 支援を必要とする人に、最適な移動手段を届けることを最大の柱とし、町民が、年齢や身体的な条件、居住地にかかわらず、安心して日常生活を送れるよう交通の側面から支えます。
	<b>(1) 交通空白・不便地域の解消と新たな移動手段の検討</b> 地域の実情に応じて、既存交通の運行改善と、デマンド交通やライドシェアといった新たな移動手段の導入を組み合わせ、誰もが自由に移動できる環境を整備します。 <b>(2) 高齢者等の交通弱者に寄り添った移動支援の充実</b> 運転免許返納後も安心して暮らせるよう、通院や買い物など、生活に不可欠な移動をきめ細やかに支援します。 <b>(3) 既存公共交通ネットワークの効率化</b> 日常生活の基盤となる路線バスやJRについて、利用者の視点に立った改善を進め、持続可能で利用しやすい環境を整えます。
<b>基本的な 方向性</b> ②	<b>知床観光の周遊性と利便性を高める公共交通網の構築</b> 国内外から訪れる観光客が、知床の雄大な自然や文化を快適に満喫できるよう、シームレスで分かりやすい二次交通網を構築し、滞在時間の拡大と満足度の向上に繋がります。
	<b>(1) 二次交通の強化と多様な移動手段の提供</b> 自家用車やレンタカーを利用しない観光客でも快適に移動できるよう二次交通や域内交通を充実させ、柔軟な移動手段を提供することで、周遊の促進と交通混雑の緩和を図ります。 <b>(2) 分かりやすい情報提供と広域連携による周遊促進</b> 誰にとっても分かりやすく、利用しやすい情報環境を整備するとともに、周辺自治体との連携により、東オホーツク地域全体の魅力を高めます。

<b>基本的な 方向性</b> ③	<p><b>公共交通サービスの持続可能性の確保</b></p> <p>将来にわたり、町民生活と観光を支える地域公共交通を維持・発展させていくため、担い手の確保や運行の効率化を図り、官民一体となった持続可能な仕組みを構築します。</p>
<p><b>(1) 担い手確保・育成と省人化の推進</b></p> <p>乗務員不足という喫緊の課題に対し、「増やす対策（採用支援）」と「減らす対策（業務効率化・省人化）」の両面からアプローチします。</p> <p><b>(2) 多様な主体との連携による新たな運行形態の導入</b></p> <p>既存の交通事業者に過度に依存する構造から脱却し、地域全体で交通を支える仕組みを構築します。</p> <p><b>(3) データ活用と官民連携による効率的で効果的な運営</b></p> <p>客観的なデータに基づき、限られた財源を効果的に活用し、利用者満足度の高いサービスを提供します。</p>	

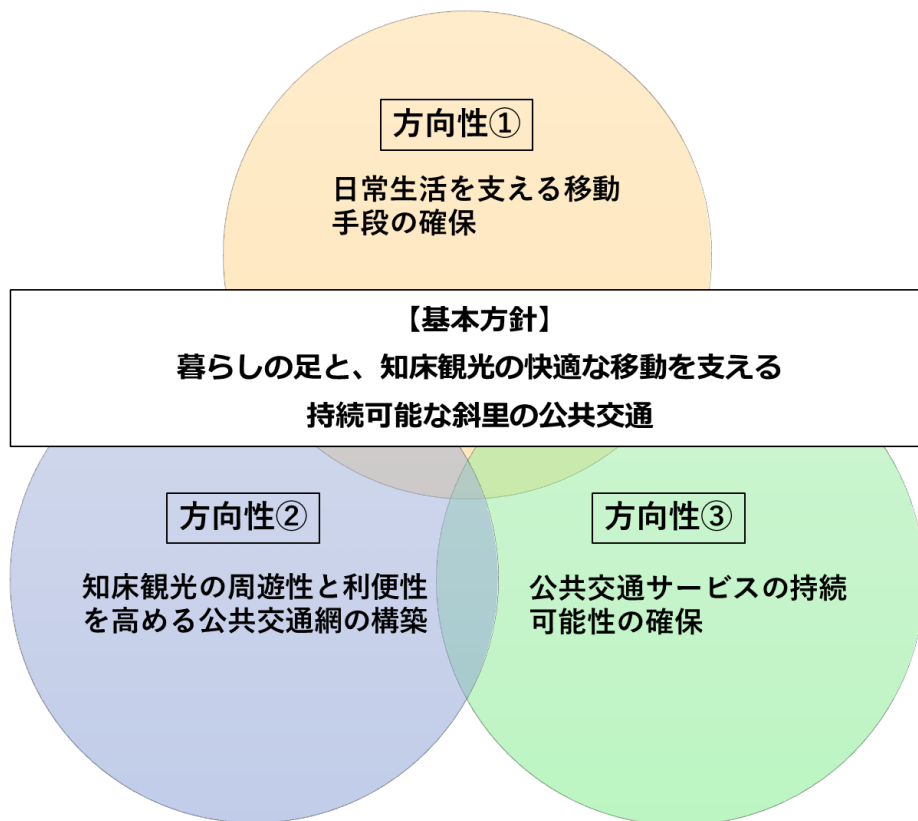


図 6-1-1 斜里町地域公共交通計画の基本方針と基本的な方向性

## 6-2. 基本的な方向性に紐づく公共交通施策

### 基本的な方向性① 日常生活を支える移動手段の確保

施策	施策内容
<p><b>(1) 交通空白・不便地域の解消と新たな移動手段の検討</b></p> <p>既存交通の運行改善と、デマンド交通やライドシェアといった新たな移動手段の導入を組み合わせ、誰もが自由に移動できる環境を整備します。</p>	<p><b>ア. 市街地巡回交通の最適化</b></p> <p>現行の定時定路線型巡回バスが抱える利用の固定化や非効率性といった課題に対し、路線やダイヤの見直しといった最適化を図りつつ、予約型乗合交通（デマンド交通）等の新しい移動手段への転換を検討します。これにより、効果的で持続可能な市街地交通の運行形態を構築します。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの縮小と交通空白地域</li> <li>・高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応</li> </ul> <p><b>イ. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）等の導入推進</b></p> <p>ウトロ地区など公共交通空白地域において、交通事業者の担い手不足を補完し、日常生活の移動手段を確保するため、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）等の導入を推進します。</p> <p>※基本的な方向②-(1)-イ「公共ライドシェアの観光二次交通としての活用」の施策と連携し、一体的に推進する。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの縮小と交通空白地域</li> <li>・高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応</li> <li>・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化</li> </ul>
<p><b>(2) 高齢者等の交通弱者に寄り添った移動支援の充実</b></p> <p>運転免許返納後も安心して暮らせるよう、通院や買い物など、生活に不可欠な移動をきめ細やかに支援します。</p>	<p><b>ア. 福祉有償運送サービスの推進</b></p> <p>運行体制の充実を関係機関と連携して図ります。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応</li> <li>・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化</li> </ul> <p><b>イ. スクールバスの有効活用と利用範囲の拡大</b></p> <p>スクールバス車両を有効に活用した柔軟なサービスについて検討を進めるとともに、空席を地域住民が利用できるルール拡大を検討する。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの縮小と交通空白地域</li> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> </ul> <p><b>ウ. 各種移動支援制度の継続</b></p> <p>ウトロ、郡部に居住する運転免許を有しない高齢者等を対象とした交通助成は当面継続し、空白地域交通の検討に合わせて見直しを行う。</p>

	<p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応</li> </ul> <p><b>エ. 部活動の地域展開に対応した送迎支援の検討</b></p> <p>部活動の地域展開に伴う児童生徒の移動手段を確保するため、保護者の送迎負担を軽減する新たな送迎サービスのあり方を地域スポーツクラブ等と連携して検討します。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> </ul>
<p><b>(3) 既存公共交通ネットワークの効率化</b></p> <p>日常生活の基盤となる路線バスやJRについて、利用者の視点に立った改善を進め、持続可能で利用しやすい環境を整えます。</p>	<p><b>ア. 路線バス（網走線）の運行内容の改善</b></p> <p>網走線の運行効率化と利便性向上を図るため、浜小清水駅を交通結節点とし、網走市側のコミュニティバス等との接続（フィーダー連携）を目指します。これにより、斜里町側のバスは浜小清水駅までの往復運行とし、運行本数の増加や不採算路線補助の縮減を図ります。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通サービスの縮小と交通空白地域</li> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> <li>・増大する行政の財政負担と持続可能な運行体制の構築</li> </ul> <p><b>イ. JR 釧網本線の維持・利用促進</b></p> <p>沿線自治体と連携し、生活交通としての路線の維持・活性化に取り組みます。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>ウ. 公共交通に関する情報発信と意識醸成</b></p> <p>各種公共交通の路線図、時刻表、利用方法など利用方法を分かりやすく発信し、潜在的な利用者の掘り起こしを図ります。あわせて、公共交通が地域にとって不可欠な社会基盤であることを伝え、住民が自ら支える当事者意識（シビックプライド）の醸成に繋がります。特に、将来運転免許の返納を考えている方々が、返納後にスムーズに公共交通へ移行できるように、免許を持っているうちから「乗り慣れて」もらうことが重要であるという視点を共有し、日常の選択肢として定着させていきます。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> </ul>

## 基本的な方向性② 知床観光の周遊性と利便性を高める公共交通網の構築

施策	施策内容
<p><b>(1) 二次交通の強化と多様な移動手段の提供</b></p> <p>自家用車やレンタカーを利用しない観光客でも快適に移動できるよう二次交通や域内交通を充実させ、柔軟な移動手段を提供することで、周遊の促進と交通混雑の緩和を図ります。</p>	<p><b>ア. 空港連絡バス・観光路線の充実</b></p> <p>知床エアポートライナーの通年運行化を目標とし、季節や時間帯による交通空白の解消を目指します。また、ウトロに到着した後の宿泊施設等へのアクセス改善もあわせて進め、二次交通全体の利便性向上を図ります。</p> <p>＜対応する課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次交通の脆弱性と観光客の移動手段の偏り</li> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>イ. ライドシェア等の観光二次交通としての活用</b></p> <p>ホテル循環バスを運行し、その成果を検証した上で、中期的に持続可能な運行主体によるライドシェア等の移行を目指す、段階的なアプローチで導入を進めます。</p> <p>※基本的な方向①-(1)-イの施策と連携し、住民の生活交通を確保する施策としても位置づけ、その活用を推進します。</p> <p>＜対応する課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次交通の脆弱性と観光客の移動手段の偏り</li> <li>・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化</li> </ul> <p><b>ウ. 国立公園内における交通手段の多様化</b></p> <p>国立公園内のアクセス対策について、環境負荷の少ない移動手段の導入を促進するとともに、カムイワッカ園地など公園内のアクセス需要なども見据え、複数の小型モビリティやデマンド交通を組み合わせた、より柔軟な交通モデルの構築を検討します。これらの交通モデルの検討においては、国立公園内のヒグマ対策の観点から、来訪者の安全確保と野生動物との適切な距離を保つアクセスコントロールの機能を重視します。また、冬季の自然センターで顕在化する既存交通の運行スケジュールとのミスマッチを解消するため、これらを補完する移動サービスの導入について検討します。</p> <p>＜対応する課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次交通の脆弱性と観光客の移動手段の偏り</li> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>エ. JR 釧網本線の観光資源としての活用</b></p> <p>「流氷物語号」のような観光列車がもたらす「体験価値」を最大限に活かし、駅からの二次交通との連携を強化することで、鉄道を起点とした新たな周遊ルートの創出を推進します。</p>

	<p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> <li>・既存生活交通の利便性と利用促進</li> </ul>
<p><b>(2) 分かりやすい情報提供と広域連携による周遊促進</b></p> <p>誰にとっても分かりやすく、利用しやすい情報環境を整備するとともに、周辺自治体との連携により、東オホーツク地域全体の魅力を高めます。</p>	<p><b>ア. 交通情報の多言語対応とデジタル化 (MaaS) の推進</b></p> <p>外国人観光客にも分かりやすいよう、公共交通の案内表示やウェブサイトの多言語化を進めます。また、複数の交通手段の検索・予約・決済を一括で行える MaaS の導入を、民間事業者と連携して推進します。周辺自治体や交通事業者と連携し、道東地域全体を視野に入れた MaaS プラットフォームの構築や、共通の交通パス・乗り放題券の発行を通じて、複数の交通モードを組み合わせた広域周遊観光を推進します。さらに、道東地域の広域観光周遊を促進するため、周辺自治体や交通事業者と連携し、阿寒バスの「東北海道トラベルラボ」のような、複数の交通手段（バス、JR 等）を組み合わせた広域検索・予約・決済が可能な共通プラットフォームを活用した広域周遊観光を推進します。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>イ. 交通結節点・バス停の環境整備</b></p> <p>JR 知床斜里駅やバスターミナル、自然センター、主要なバス停などにおいて、待合環境の改善や各交通機関の乗り換え案内など情報提供機能の強化を図ります。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次交通の脆弱性と観光客の移動手段の偏り</li> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>ウ. 広域観光周遊ルートの連携強化</b></p> <p>観光客の周遊動態データに基づき、網走市、大空町、小清水町、清里町、弟子屈町等、結びつきの強い近隣自治体と連携し、公共交通を軸とした広域周遊ルートの設定や共同での情報発信に取り組みます。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul> <p><b>エ. 「手ぶら観光」を促進する手荷物配送サービスの導入検討</b></p> <p>バス車内の混雑緩和と観光客が大きな荷物（スーツケース等）を持たずに周遊できるよう、空港等と宿泊施設等を結ぶ手荷物配送サービスの導入を検討します。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様化する観光ニーズへの対応と広域連携の課題</li> </ul>

### 基本的な方向性③：公共交通サービスの持続可能性の確保

施策	施策内容
<p><b>(1) 担い手確保・育成と省人化の推進</b> 乗務員不足という喫緊の課題に対し、「増やす対策（採用支援）」と「減らす対策（業務効率化・省人化）」の両面からアプローチします。</p>	<p><b>ア. 乗務員確保に向けた総合的な支援</b> 町の移住定住施策や関係人口創出施策と連携した支援や仕事の魅力発信に加え、女性や若者など多様な人材が職業として関心を持つきっかけとなる取り組みを行い、人材確保に繋がります。 &lt;対応する課題&gt; ・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化</p> <p><b>イ. 交通事業者のDX推進</b> 運転業務の効率化や利用者の利便性向上に繋がるデジタル技術の導入を推進し、事業者の業務負担軽減と省人化に貢献します。 &lt;対応する課題&gt; ・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化 ・低調な利用と厳しい事業環境</p>
<p><b>(2) 多様な主体との連携による新たな運行形態の導入</b> 既存の交通事業者に加え、地域全体で交通を支える仕組みを構築します。</p>	<p><b>ア. 自家用有償旅客運送等の担い手となる団体支援</b> 交通空白地域等で自家用有償旅客運送の担い手となる団体の設立を支援し、運行ノウハウの共有など既存交通事業者との連携体制を構築します。担い手は、既存団体やNPO等に加え、国の制度改正の動向も踏まえ、近隣自治体との連携や第3セクターといった新たな担い手による運行の可能性も探ります。 &lt;対応する課題&gt; ・深刻化する担い手（乗務員）不足と高齢化 ・公共交通サービスの縮小と交通空白地域</p>
<p><b>(3) データ活用と官民連携による効率的で効果的な運営</b> 客観的なデータに基づき、限られた財源を効果的に活用し、利用者満足度の高いサービスを提供します。</p>	<p><b>ア. 運行実績・利用データの収集と分析</b> 各交通機関の利用実績や利用者の動態に関するデータを継続的に収集・分析し、施策の効果測定や運行計画の見直しに活用します。 &lt;対応する課題&gt; ・低調な利用と厳しい事業環境 ・増大する行政の財政負担と持続可能な運行体制の構築</p> <p><b>イ. 費用対効果を踏まえた補助制度の見直し</b> 増大する財政負担を抑制するため、不採算バス路線への維持補助金等のあり方について、費用対効果を検証し、より効果的・効率的な支援方法を検討します。 &lt;対応する課題&gt; ・増大する行政の財政負担と持続可能な運行体制の構築</p>

	<p><b>ウ. ふるさと納税返礼品の活用による新たな財源確保と利用促進</b></p> <p>公共交通の乗車券（路線バス、デマンド交通等）をふるさと納税の返礼品として登録します。町外に暮らす家族等に対し、町内に住む親への贈り物としての利用を積極的にPRし、新たな財源の確保に繋げるとともに、免許返納後の高齢者等が公共交通に親しむきっかけを創出し、利用促進を図ります。</p> <p>&lt;対応する課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・低調な利用と厳しい事業環境</li><li>・増大する行政の財政負担と持続可能な運行体制の構築</li><li>・高齢者等の交通弱者の移動ニーズへの対応</li></ul>
--	--



### 6-3. 町内を運行する公共交通の役割・位置づけ等

本計画における各公共交通機関が担うべき役割と、その機能を将来にわたり維持・確保していく維持確保方針を以下に示します。

表 6-3-1 町内を運行する各公共交通の役割・維持の必要性・維持確保方針

路線名	役割及び路線の維持・確保方針
JR 釧網本線	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路と網走間を結び、通学や通院、観光客の広域的なアクセスを支える基幹的な交通軸としての役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発展するよう取り組みを行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。（北海道交通政策総合指針「JR北海道単独では維持困難な線区に対する道の考え方」より抜粋）</li> </ul>
網走線	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 斜里と網走間を結び、観光移動や町民の通院・通学等に利用される生活・観光路線としての役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 免許を持たない町民の重要な移動手段を確保するため、交通事業者への支援を継続する。また、利便性向上と運行の効率化を図るため、近隣町の交通結節点を活用した乗り継ぎ連携など、ネットワークの最適化を図っていく。</li> </ul>
知床線	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 斜里市街地とウトロ地区、さらに国立公園内の利用拠点間を結び、ウトロ地区住民の生活（通院・通学・買い物等）と観光客の移動を一体的に支える路線としての役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活と観光の両面を支える路線として持続可能な移動手段を確保するとともに、利用促進に取り組む。また、利用実態やニーズを踏まえ最適化を図っていく。</li> </ul>
知床エアポートライナー	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女満別空港とウトロ温泉を直通で結び、特に航空機を利用する観光客の二次交通路線としての役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通年運行化を目標として掲げ、交通事業者と連携し、持続可能な運行を確保するとともに利用促進を図っていく。</li> </ul>

<p><b>知床シャトルバス</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 知床自然センターからカムイワッカ湯の滝方面を結び、夏季繁忙期の交通混雑緩和と、特定地域へのアクセス集中を分散させる役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用実態やニーズ、国立公園内のアクセス方針等を踏まえ、運行区間や期間の最適化を図る。</li> </ul>
<p><b>羅臼ウトロ線</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ウトロと羅臼間を結び、知床半島を横断する観光周遊ルートを形成する役割。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者との連携により、観光シーズンにおける安定的な運行の確保と利用促進を図る。</li> </ul>
<p><b>札幌知床線</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ウトロと札幌間を結び、観光やビジネスなどの都市間移動を支える役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者との連携により利用促進を図っていく。</li> </ul>
<p><b>市街地巡回交通</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地内の居住地と公共施設、商業施設、医療機関等を結び、日常生活を支えるきめ細やかな移動ネットワークとしての役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者のニーズにより柔軟に対応し、運行の効率化を図るため、現行路線の見直しによる運行改善と、AI 等を活用した予約型のデマンド交通の導入を両輪で検討する。</li> </ul>
<p><b>スクールバス</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郡部に居住する小中学生の通学手段を確保する役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学の安全を最優先とし、安定的な運行を確保する。あわせて、郡部と市街地を結ぶ貴重な移動ネットワークの一つとしての活用を検討する。</li> </ul>
<p><b>ハイヤー</b></p>	<p><b>【役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バス等の定時定路線交通では対応が難しい、個別移動ニーズに応える生活交通及び観光交通を確保する役割を担う。</li> </ul> <p><b>【維持・確保の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深刻な乗務員不足を踏まえ、事業者の経営努力を支えるとともに、町の各種支援事業や公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入といった新たな仕組みにより、供給力そのものを補完・強化し、ハイヤーでなければ満たせない需要に資源を集中できる環境を目指す。</li> </ul>

## 7. 施策実施計画

前項で掲げた3つの基本方針と各施策を具体的に展開するための実施計画を定めます。

実施計画には、施策名及び施策の概要に加え、主な実施エリア、実施者、実施スケジュールを示しており、施策の推進において中心的な役割を担うことが期待される団体は文字を強調（アンダーライン）しています。実際の推進にあたっては、ここに記載のない関係機関とも緊密に連携を図るものとします。

実施スケジュールにおける期間の考え方については、以下のとおりとします。

「短期」・・・主に計画開始から概ね3年度以内を想定し、本格実施に向けた準備や試行を行う期間。

「中期」・・・短期の成果を踏まえ、施策の本格的な導入や事業化、定着を図る期間。

「継続」・・・計画期間を通じて継続的に実施。

### 基本的な方向性①：日常生活を支える移動手段の確保

#### (1) 交通空白・不便地域の解消と新たな移動手段の検討

施策名	施策の概要	主な実施エリア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 市街地巡回交通の最適化</b>	令和5年度の実証運行結果や町民ニーズを分析し、現行の巡回バスの路線やダイヤの見直しといった最適化を図りつつ、予約型乗合交通（デマンド交通）等の新しい移動手段への転換を検討する。	斜里市街	斜里町 運行事業者 (交通事業者等)	<b>短期</b> ：市街地巡回バスの最適化、需要調査、実証運行等  <b>中期</b> ：最適化された移動手段の運行
<b>イ. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入推進</b>	ウトロ地区など公共交通空白地域において、自家用有償旅客運送の導入（公共ライドシェア）を検討・推進する。  ※基本的な方向性②(1)イと一体的推進	ウトロ地区等の公共交通空白地域	斜里町 運行事業者 (交通事業者、NPO法人等)	<b>短期</b> ：担い手支援、ウトロ巡回バス試行、需要調査、効果検証等  <b>中期</b> ：方向性②での実証結果を踏まえ運行開始、モニタリング、改善

## (2) 高齢者等の交通弱者に寄り添った移動支援の充実

施策名	施策の概要	主な実施エリア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 福祉有償運送サービスの推進</b>	車両導入等への助成を行い、サービスを安定的に提供できる体制を構築する。特にニーズの高い町外医療機関への送迎範囲拡大を目指す。	町内全域、網走市、北見市等	斜里町 社会福祉協議会	<b>継続</b> ：運行支援  <b>短期</b> ：町外運行体制の拡充に向けた協議
<b>イ. スクールバスの有効活用と利用範囲の拡大</b>	スクールバス車両を有効に活用した柔軟なサービスについて検討を進める。また、安全性を確保するルールを定めた上で、スクールバスの空席に一般住民が同乗できる制度の対象者や利用可能区間の拡大を検討する。	スクールバス運行路線 (主に郡部)	斜里町 交通事業者	<b>短期</b> ：実現可能性調査、関係者調整、利用ルールの見直し  <b>中期</b> ：対象を拡大した混乗利用の開始
<b>ウ. 各種移動支援制度の継続</b>	ウトロ、郡部に居住する運転免許を有しない高齢者等を対象とした交通公共交通機関の利用助成は当面継続し、空白・不便地域交通の検討に合わせて見直しを行う。	ウトロ地区、郡部の対象地区	斜里町 交通事業者	<b>継続</b> ：各支援事業の実施  <b>中期</b> ：制度見直し
<b>エ. 部活動の地域展開に対応した送迎支援の検討</b>	部活動の地域展開に伴う児童生徒の移動手段を確保するため、保護者の送迎負担を軽減する新たな送迎サービスのあり方を地域スポーツクラブ等と連携して検討する。	町内全域	教育委員会 地域スポーツクラブ 交通事業者 保護者団体	<b>短期</b> ：ニーズ調査、関係者協議  <b>中期</b> ：試行的運行の開始

### (3) 既存公共交通の利便性向上とネットワークの効率化

施策名	施策の概要	主な実施工 リア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 路線バス（網走線）の運行内容の改善</b>	浜小清水駅を交通結節点とし、網走市側のバス等との接続を目指す。この場合、斜里側のバスは同駅までの往復運行とし、便数増と経費縮減を図る。	斜里町～網走市 (浜小清水駅)	斜里町 交通事業者 関係自治体	<b>短期</b> ：関係自治体・事業者との協議、需要調査  <b>中期</b> ：協議結果に基づく実証運行または連携開始
<b>イ. JR 釧網本線の維持・利用促進</b>	高校生の通学利用の実態を踏まえ、利便性向上を JR 北海道へ働きかける。また、釧網本線沿線自治体で構成する実行委員会等を通じて、路線の維持・活性化に取り組む。	JR 釧網本線沿線	JR 北海道 沿線自治体 住民	<b>継続</b> ：JR 及び沿線自治体との協議、利用促進活動の実施
<b>ウ. 公共交通に関する情報発信と意識醸成</b>	公共交通の利用方法の周知に加え、地域を支える重要性を伝え、住民の当事者意識（シビックプライド）を育むための情報発信を行う。	町内全域	斜里町 交通事業者 住民	<b>継続</b> ：定期的な情報更新と多様な媒体での発信

### 基本的な方向性②：知床観光の周遊性と利便性を高める公共交通網の構築

#### (1) 二次交通の強化と多様な移動手段の提供

施策名	施策の概要	主な実施工 リア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 空港連絡バス・観光路線の充実</b>	知床エアポートライナーの通年運行化を目標とし、具体的な実現方法を検討する。また、ウトロに到着した後の宿泊施設等へのアクセス改善もあわせて進め、二次交通全体の利便性向上を図る。	女満別空港～ウトロ地区  ウトロ地区～羅臼町	斜里町 交通事業者 関係行政機関 観光協会	<b>短期</b> ：空港アクセス改善協議、ニーズ調査、ホテル循環バス試行、効果検証等  <b>中期</b> ：実証運行又は本格運行、ライドシェア等の導入検討

<p><b>イ. ライドシェア等の観光二次交通としての活用</b></p>	<p>ホテル循環バスの試行運行とその成果検証を踏まえ、ライドシェア等への移行を目指す。また、冬季の知床自然センターにおけるインバウンド客の移動困難への対応も視野に入れたサービス設計を行う。 ※基本的な方向④(1)イの施策と連携して推進</p>	<p>ウトロ地区 国立公園内</p>	<p>斜里町 運行事業者 (交通事業者、NPO 法人等)</p>	<p><b>短期</b>：ホテル循環バス試行運行、効果検証（上記ア施策との関連）  <b>中期</b>：ライドシェア等の実証運行又は本格導入</p>
<p><b>ウ. 国立公園内における交通手段の多様化</b></p>	<p>環境負荷の少ない移動手段（EVバスや E-bike 等）の導入を促進するとともに、公園内のアクセス需要を見据えつつ、小型モビリティやデマンド交通を組み合わせた柔軟な交通モデルについて検討する。 これら検討においてヒグマ対策の観点から公共交通による利用調整のあり方を模索する。 冬季の知床自然センター閉館時間帯における施設からの移動手段の充実を図る。</p>	<p>ウトロ地区 ～ホロベツ、岩尾別温泉道路沿線、五湖～カムイワツカ</p>	<p>斜里町 環境省 知床財団 観光協会 交通事業者</p>	<p><b>短期</b>：導入可能なモビリティ、交通モデルの調査・検討、実証事業の実施  <b>中期</b>：事業化検討</p>
<p><b>エ. JR 釧網本線の観光資源としての活用</b></p>	<p>観光列車等の魅力を活かし、駅から観光地への二次交通（バス、タクシー等）との接続を改善など鉄道利用客の周遊を促進する。</p>	<p>町内全域</p>	<p>斜里町 交通事業者 観光協会 JR 北海道</p>	<p><b>継続</b>：JR 及び交通事業者との連携協議、共同プロモーションの実施</p>

## (2) 分かりやすい情報提供と広域連携による周遊促進

施策名	施策の概要	主な実施工 リア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 交通情報 の多言語 対応とデジ タル化 (MaaS) の推進</b>	増加する外国人観光客のため、案内表示やウェブサイト等を多言語化する。また、交通手段の検索・予約・決済を統合する MaaS の導入を民間事業者と連携して進める。また、道東広域での周遊観光を促進するため、複数の交通事業者の交通手段を横断的に検索・予約・決済できる共通プラットフォームと連携した、広域利用が可能な周遊パス等の導入も検討する。	町内全域 (特に観光地)	斜里町 交通事業者 観光協会 近隣自治体	<b>短期</b> ：多言語化の推進、MaaS 導入に向けた調査・協議 広域 MaaS プラットフォーム・周遊パスの導入に向けた調査・協議  <b>中期</b> ：MaaS の実証導入
<b>イ. 交通結 節点・バス 停の環境整 備</b>	JR 知床斜里駅やバスターミナル、自然センター、主要なバス停などの待合環境の改善や情報提供機能の強化を図る。	町内全域 (JR 駅、バスターミナル、主要バス停)	斜里町 交通事業者 観光協会	<b>短期</b> ：改修計画の検討、案内表示の改善検討  <b>中期</b> ：改修実施、案内表示の強化
<b>ウ. 広域観 光周遊ルー トの連携強 化</b>	観光客の周遊動態データに基づき、網走市、大空町、小清水町、清里町、弟子屈町等の近隣自治体と連携し、公共交通を軸とした広域周遊ルートの設定や共同での情報発信を行う。	東オホーツク地域	斜里町 近隣自治体 交通事業者 観光協会等	<b>短期</b> ：関係自治体との連携  <b>中期</b> ：共同 PR や周遊商品の開発
<b>エ. 「手ぶ ら観光」を 促進する手 荷物配送サ ービスの導 入検討</b>	空港等と宿泊施設等を結ぶ手荷物配送サービスの導入を検討し、周遊促進と利用客の利便性を向上させる。	空港～ウトロ	交通事業者 宿泊事業者 観光協会 運送事業者	<b>短期</b> ：事業性の検討、実証実験等  <b>中期</b> ：実証実験を経て本格導入検討

## 基本的な方向性③：公共交通サービスの持続可能性の確保

### (1) 担い手確保・育成と省人化の推進

施策名	施策の概要	主な実施エリア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 乗務員確保に向けた総合的な支援</b>	町の移住定住施策等と連携した採用支援に加え、女性や若者を対象とした運転体験会等を開催するなど、多様な担い手を掘り起こす。	町内全域	斜里町 交通事業者 商工会 ハローワーク	<b>短期</b> ：移住定住施策との連携、各種制度の活用検討、運転体験会の企画・実施等  <b>継続</b> ：制度の運用と改善
<b>イ. 交通事業者のDX推進支援</b>	運転業務の効率化や利用者の利便性向上に繋がるデジタル技術の導入を推進し、業務負担の軽減や省人化に貢献する。	町内全域	斜里町 交通事業者 協力企業	<b>短期</b> ：導入可能な技術・費用の調査  <b>中期</b> ：導入補助等の支援開始

### (2) 多様な主体との連携による新たな運行形態の導入

施策名	施策の概要	主な実施エリア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 自家用有償旅客運送等の担い手となる団体支援</b>	交通空白地域等で自家用有償旅客運送の担い手となる団体を支援し、運行ノウハウの共有など既存交通事業者との連携体制を構築する。 担い手は、既存団体やNPO等に加え、国の制度改正の動向も踏まえ、近隣自治体との連携や第3セクターといった新たな担い手による運行の可能性も探る。	町内全域	斜里町 交通事業者	<b>短期/継続</b> ：相談対応等  <b>中期</b> ：運営等支援

### (3) データ活用と官民連携による効率的で効果的な運営

施策名	施策の概要	主な実施エリア	実施者	実施スケジュール
<b>ア. 運行実績・利用データの収集と分析</b>	各交通機関の利用者数や乗降場所、時間帯等のデータを継続的に収集・可視化し、客観的根拠に基づく施策の評価や、より効果的な運行計画の策定に活用する。	町内全域	斜里町 交通事業者 協力企業	<b>継続</b> ：データの収集・分析と運用
<b>イ. 費用対効果を踏まえた補助制度の見直し</b>	不採算路線への補助金など、町の財政支出について、データに基づきその効果を定期的に検証する。より少ない負担で、より高い効果を生む支援制度への見直しを検討する。	町内全域	斜里町	<b>継続</b> ：地域公共交通事業の政策評価  <b>中期</b> ：評価に基づく制度の見直し
<b>ウ. ふるさと納税返礼品の活用による新たな財源確保と利用促進</b>	公共交通乗車券をふるさと納税返礼品に登録し、町外の家族から町内の親への贈り物としての利用をPR。新たな財源確保と高齢者等の利用促進を図る。	町内全域	斜里町 交通事業者	<b>短期/継続</b> ：返礼品登録、PR

## 8. 施策の評価指標

本計画の実効性を確保し、その進捗と達成度を客観的に評価するため、3つの基本的な方向性に対応する評価指標を以下のとおり定めます。

各指標は、計画が目指す状態を定性的に示す〈定性指標〉と、具体的な達成度を数値で測る〈定量指標〉で構成しています。

これらの指標を定期的にモニタリングし、必要に応じて見直しや改善を行います。

### 基本的な方向性①

### 日常生活を支える移動手段の確保

#### 〈定性指標〉

- 交通空白地域において、高齢者や移動制約者が地理的な制約なく、日常生活に必要な移動を確保できている。
- 免許返納後や自家用車のない生活に対する移動面での不安が軽減されている。
- 町民が、公共交通機関を「自分たちの地域の足」として捉え、支える意識が醸成されている。

#### 〈定量指標〉

項目	内容	現況値	計画目標
公共交通サービスによる人口カバー率	都市計画区域内の公共交通（JR 駅、バス停）の徒歩利用圏人口カバー率 ※国土技術総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を活用（国勢調査人口をもとに計算）	86.2%	90%
生活路線バスの年間利用者数	網走線、市街地巡回バスの乗車人数の合計値。新たな交通サービス展開後は、その利用実績も加味。 （集計期間：毎年度 4 月～3 月）	4,368 人/ 年度	現状比 10%増
ハイヤー助成券利用率	町が発行したハイヤー助成券総数に対する、実際の利用枚数の割合 （集計期間：毎年度 4 月～3 月）	25%	40%
公共交通の利便性に関する住民満足度	総合計画町民アンケート調査等で「地域公共交通対策」の満足度の総合平均点	2.77pt	+0.5pt

＜定性指標＞

- レンタカーを利用しない観光客でも、公共交通機関や新たな移動サービスを利用して快適に知床を周遊できる環境が整備されている。
- 公共交通での移動が、分かりやすくシームレスで、知床観光の「高品質な体験の一部」として認識されている。
- 近隣自治体との間で、広域での観光交通の課題解決や魅力向上に向けた、継続的な連携・協働体制が構築・機能している。

＜定量指標＞

項目	内容	現況値	計画目標
観光関連路線の年間利用者数	知床線、エアポートライナーの乗車人数の合計値を各交通事業者からの報告に基づき集計。新たな交通サービス展開後は、その利用実績も加味。 (集計期間：毎年度4月～3月)	29,686人 /年度	現状比 10%増
公共ライドシェア等の観光利用件数	ウトロ地区等で導入される新たなサービスの利用実績を運行主体からの報告に基づき集計。 (集計期間：毎年度4月～3月)	0件/年度	100件/年度
観光交通サービスに係る実証事業件数	観光客の利便性向上や観光地としての魅力向上、安全対策を目的として取り組んだモビリティサービスの社会実験や実証事業等の数。 (集計期間：R8～R15)	1件	2件以上
交通アクセスへの観光客の満足度	観光動態調査等で「交通の便・アクセス」への満足度で満足(やや満足以上)と回答した割合。	49.2%	現状比 10%増

<定性指標>

- 交通事業者、行政、地域住民の連携・協働体制が構築され、継続的に機能している。
- 交通事業者の採用活動において、多様な人材からの関心が高まっている。
- 交通事業の運営が安定し、将来にわたってサービスが維持されるという安心感が醸成されている。
- 地域の公共交通に関する議論が客観的なデータに基づいて、より建設的に行われるようになってきている。

<定量指標>

項目	内容	現況値	計画目標
町内公共交通サービス事業者における乗務員数	町内で稼働する公共交通乗務員の総数(ライドシェアドライバー等登録者含む)を各交通事業者等へのヒアリングに基づき確認。 (集計期間：R8～R15)	32人	現状維持
乗務員の新規就業者数	町内で稼働する公共交通乗務員の新規就業者数(ライドシェアドライバー等登録者含む)を各交通事業者等へのヒアリングにより確認。 (集計期間：R8～R15の平均値)	3人 (R7採用)	平均2人/年度
自家用有償旅客運送を実施する団体の設立数	自家用有償旅客運送を実施する団体登録数を運輸支局への登録数(福祉有償運送を含む)により確認。	1団体	2団体以上
町内公共交通の一人当たり行政負担額	交通サービスを維持・確保するために行政が支出した費用の決算額(利用料収入を差し引いた費用)により算出。 (人口は毎年度3月末現在)	12,058円	現状±10%以内
乗車券の返礼品を目的としたふるさと納税の年間寄付件数	公共交通乗車券を返礼品とした寄付の総額を町の返礼品別寄附集計により算出。 (集計期間：毎年度4月～3月)	0件/年度	平均5件以上/年度

## 9. 計画の推進体制と進行管理

本計画の推進にあたっては、国や北海道の地域公共交通に関する支援制度を積極的に活用するとともに、交通事業者、観光関係団体、地域住民等との密接な連携体制のもと、町全体で取り組みを推進します。

計画の進行管理においては、施策の実施状況および設定した評価指標に基づき、定期的に（アンケート実施が必要な数値指標は最終年度に）点検評価を行います。これらの結果は「斜里町地域公共交通活性化協議会」に報告し、施策の効果や社会情勢との適合性を検証することで、必要に応じて施策を見直し、その結果を事業に反映させます。

また、本計画は、国の政策や社会情勢の変化などを柔軟に捉え、常に反映していく必要があることから、計画期間内であっても、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

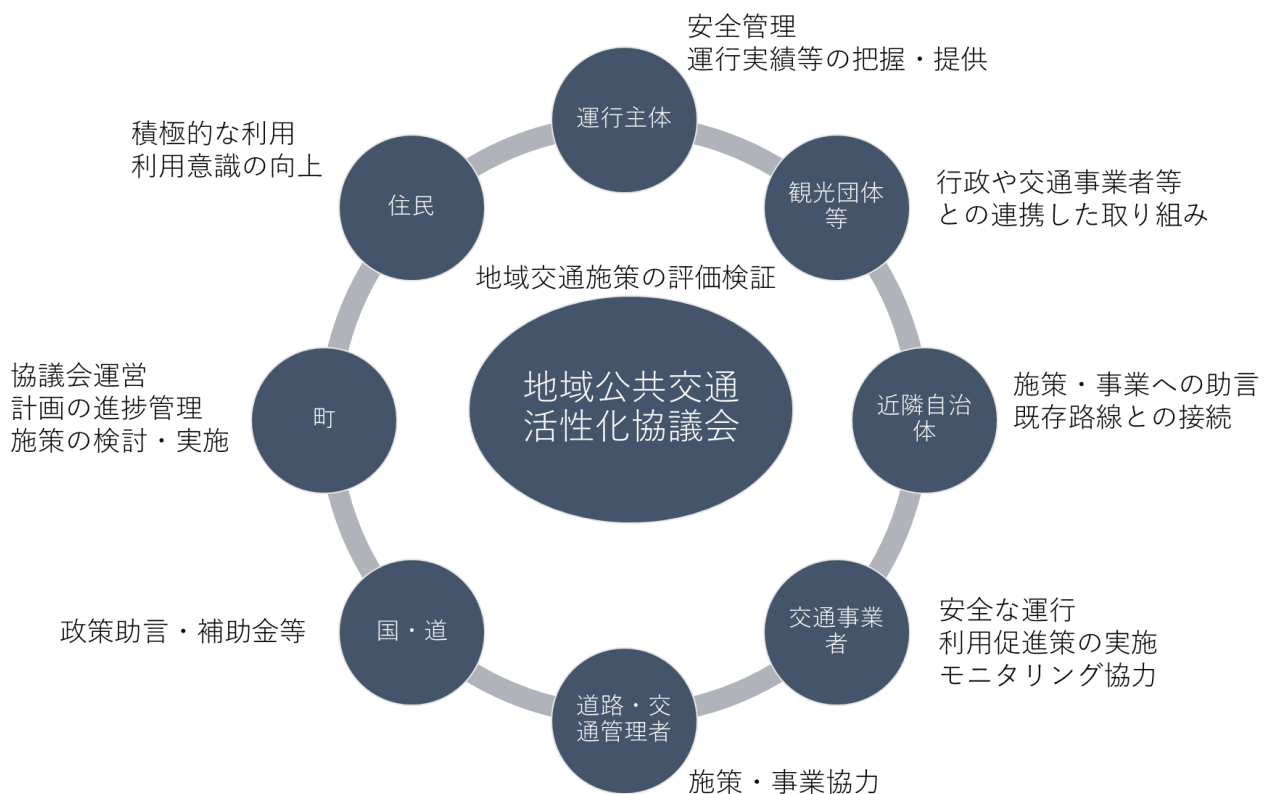


図 9-1-1 計画の推進に向けた各交通関係者の役割・内容

表 9-1-1 斜里町地域公共交通活性化協議会の構成委員

区 分	所 属
斜里町	○町長
公共交通事業者	○斜里バス株式会社
	○株式会社斜里ハイヤー
	○網走バス株式会社
	○北海道旅客鉄道株式会社 釧路支社
公共交通事業運転者団体	○私鉄北海道地方労働組合斜里バス支部
国土交通省	○北海道運輸局 北見運輸支局
	○北海道開発局 網走開発建設部
北海道	○北海道オホーツク総合振興局 網走建設管理部
	○北海道オホーツク総合振興局 地域創生部
北海道警察	○北海道警察 北見方面本部斜里警察署
地域公共交通利用者	○斜里デマンド交通研究会
	○斜里町自治会連合会
	○ウトロ自治会
その他町長が認める者	○斜里町商工会
	○知床斜里町観光協会
	○斜里町（副町長、産業部長、民生部長、教育部長）