

斜里町地域公共交通網形成計画

(変更後)

平成 29 年 6 月

斜里町

【 目 次 】

1. 計画の概要等	1
1-1. 計画の目的	1
1-2. 斜里町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方	1
1-3. 計画の区域	1
1-4. 計画の期間	1
2. 上位計画・関連計画の整理	2
2-1. 上位計画と関連計画との位置付けや連携	2
2-2. 第6次斜里町総合計画	3
2-3. 第7次斜里町総合計画	4
2-4. 斜里町都市計画マスタープラン	5
2-5. 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	6
2-6. 斜里町まち・ひと・しごと総合戦略	7
2-7. 斜里町観光振興計画	8
2-8. 斜里町立地適正化計画	9
3. 斜里町の公共交通を取り巻く現状と課題	10
3-1. 斜里町の地域特性	11
3-2. 斜里町の地域概況	11
3-3. 斜里町の人口推移と少子高齢化	12
3-4. 斜里町の自動車保有状況	14
3-5. 斜里町の公共交通の概要	15
3-6. 各種調査結果の概況	16
3-7. 斜里町地域公共交通の現状・問題点	59
4. 斜里町地域公共交通網形成計画の基本方針と施策	62
4-1. 基本方針の設定	62
4-2. 基本方針に係る施策	63
4-3. 斜里町が目指す公共交通像	65
4-4. 具体的な施策内容及び事例	66
5. 計画の推進	78
5-1. 計画の目標	78
5-2. 計画の進行管理と推進体制	80

1. 計画の概要等

1-1. 計画の目的

斜里町内を運行する地域公共交通は、路線バス、ＪＲ、ハイヤーの３区分に分類されます。中でも、路線バスに関しては、ＪＲ知床斜里駅を起点に以下の３区分が運行していました。

- ①斜里市街地とウトロ市街地を結ぶ路線
- ②来運、三井、富士、越川といった農村部を結ぶ路線
- ③近隣市町（網走市、清里町）を結ぶ路線

これら路線バスは、通勤や通学、通院、買い物等で町内外を移動する「生活の足」として、重要な役割を果たしてきました。

しかし近年、ＪＲ知床斜里駅周辺の商業機能の衰退や、郊外への大型商業施設の出店、高齢化社会の進展、自家用自動車の普及による交通手段の多様化等により、路線バスの利用者が著しく減少し、②の廃止及び、③のうち清里町を結ぶ路線バスが減便（平日のみ１往復存続）となっている状況です。

またＪＲは、知床斜里駅から網走駅の運行本数が、日中の時間帯において、平成２８年度より往復３便が減便となり、現在は網走方面７便、釧路方面５便となっています。

ハイヤーは、自宅から目的地への移動手段として利便性が高い移動手段となっていますが、１乗車当たりの単価が高くなることから利用者の家計が圧迫され、日常の移動手段としては、負担が大きいものと推察されます。

上記を踏まえ、斜里町における少子高齢化の進行を見据え、市街地を中心とする「歩いて暮らせるまちづくり」の構築のためにも、地域公共交通の確保・維持は重要な役割を担います。そのため、効果的で効率的な市街地における公共交通の運行計画を作成するとともに、多様化する町民ニーズに対応した公共交通体系の検討を行い、更には観光振興の観点も踏まえた地域の利便性を高める斜里町地域公共交通網形成計画を策定します。

1-2. 斜里町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方

斜里町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方を以下の通り設定し、まちづくりの中で一体的な地域公共交通の充実にに向けた推進を図ります。

斜里町市街地の回遊性を高めるほか、郊外部の移動支援、ウトロ地区を中心とした観光施策を見据えて、「健康で歩いて暮らせるまちの実現」と「安全・安心で持続可能な交通体系」を目指す

1-3. 計画の区域

斜里町地域公共交通網形成計画の対象区域は、斜里町全域とします。

1-4. 計画の期間

平成２９年度～令和７年度までの８年間

※計画策定から８年後に見直しを行いながら継続的な進行管理を実施します。

2. 上位計画・関連計画の整理

2-1. 上位計画と関連計画との位置付けや連携

- ・斜里町地域公共交通網形成計画は、斜里町の第6次斜里町総合計画及び第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、都市計画マスタープランや都市計画区域の整備・開発及び保全の方針、立地適正化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略におけるまちづくりや交通の在り方、さらには観光振興計画を関連計画とし、整合性や連携を図ります。

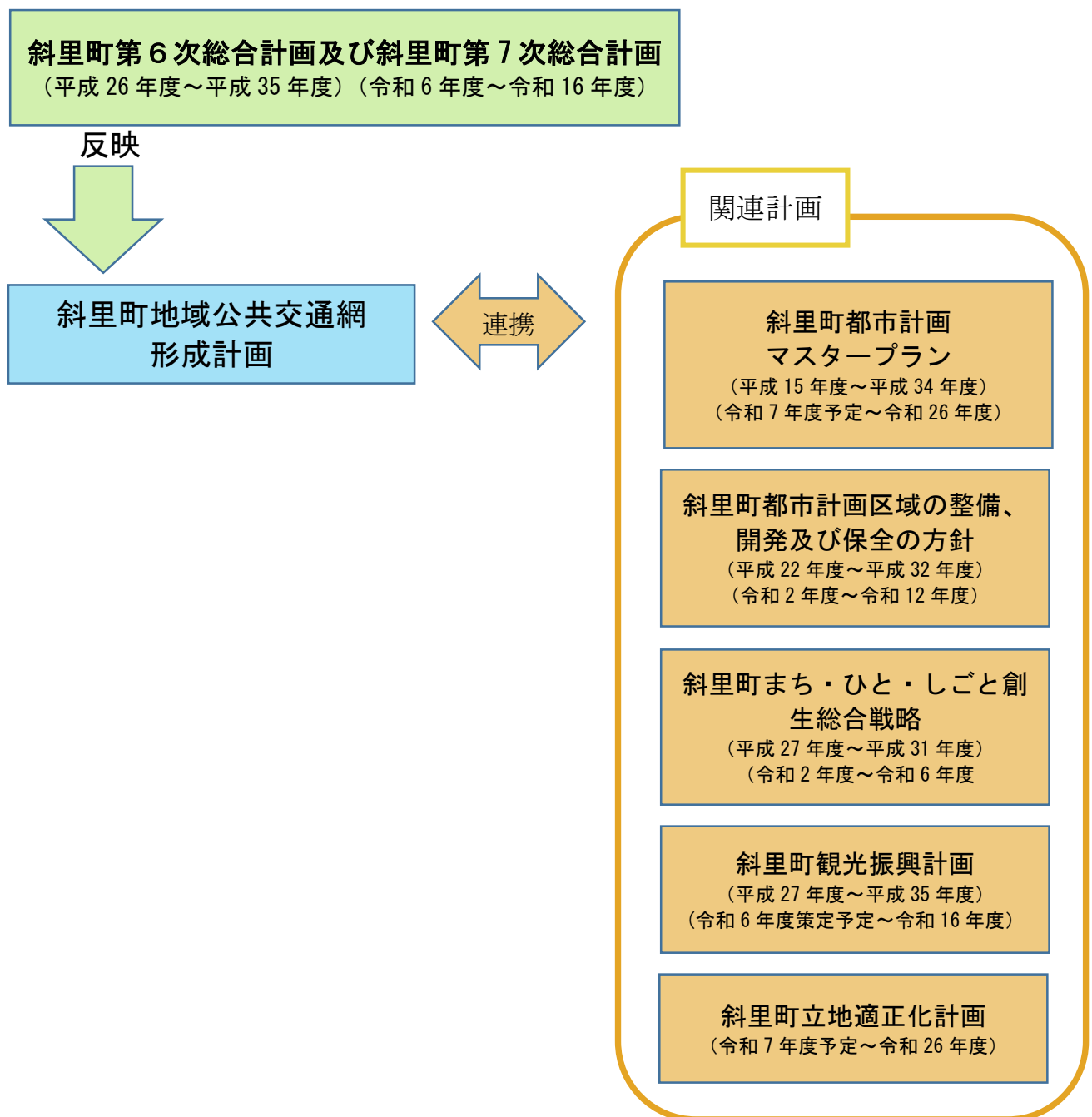


図1 上位計画と関連計画の整理

2-2. 第6次斜里町総合計画

計画名	第6次斜里町総合計画（平成26年度～平成35年度）
基本目標	1.自然と共に生きることができる住みよいまちをめざす 2.足腰の強い産業をめざす 3.快適なまちをめざす 4.安全安心な暮らしをめざす 5.いきいきと自分らしく健やかに暮らせるまちをめざす 6.心豊かにつながり学び合うまちをめざす 7.町民が主役になって住みよいまちをめざす
施策	○ 力強い産業基盤の構築 ・ 産業基盤整備の推進（観光客の移動・滞在）【観光】 世界自然遺産に代表される、豊かな観光資源の保護と適正利用を図り、広域的な観光ルートの整備や新たな観光スポットの整備、地域産業景観の観光資源化に努めます。また、国際化のための整備や来訪者の安心安全のための社会資本整備、空港等からの2次交通の確保などに努めます。 ○ 気持ちの通う高齢者福祉の充実 ・ 高齢者の生活を支援する取組みの促進（高齢者等の交通確保）【福祉】 高齢者や体の不自由な方の外出を促すための交通手段について調査、研究します。 ○ 地域とつながる学校教育の推進 ・ 教育環境の向上（スクールバス）【教育】 遠距離通学児童生徒の通学に伴い必要なスクールバスの運行など通学対策を充実します。
連携施策	○ 地域公共交通 自家用車が移動の手段として、町民生活に欠かせないものとなって久しいですが、一方、高齢者や児童・生徒をはじめとする交通弱者や、レンタカーを利用しない観光客、ビジネス客にとって、公共交通の減退は生活や移動の便の悪化に直結する状況を引き起こしています。公共交通は、将来の斜里町にとっても欠かすことはできず、高齢者支援、児童生徒の送迎、観光客の円滑な移動など、公共交通の多目的な特質を加味し、関係部局が連携しつつ、将来的な地域公共交通のあり方を十分に調査・研究して対策を講じていく必要があります。

2-3. 第7次斜里町総合計画

計画名	第7次斜里町総合計画（令和6年度～令和16年度）
基本目標	1.自然と共に生きつづけられるまち 2.産業が安定し続けられるまち 3.安心して住みつづけられるまち 4.自分らしく健やかに暮らしつづけられるまち 5.生涯を通じて自分らしく学びつづけられるまち 6.協働と交流で繋がりつづけられるまち
施策	○ 産業が安定しつづけるまち ・魅力的で持続可能な選ばれる観光地づくりの推進 観光サービスの向上と集客力の効果（観光客の移動・滞在） 公共交通でしれとこ観光を楽しめることができるよう交通事業者と調整し、必要に応じて支援します。また、閑散期や人手不足の状況下でも対応できるよう、多様で魅力的な交通手段、交通体系の導入を支援します。 ○ 快適に暮らせる社会基盤の整備 ・地域公共交通の確保 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、市街地、郡部、ウト口の地域課題を把握しながら、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地域公共交通計画を進めます。

2-4. 斜里町都市計画マスタープラン

計画名	斜里町都市計画マスタープラン（平成 15 年度～平成 34 年度） （令和 7 年度～令和 26 年度）
基本的な 考 え 方	○都市及び地域間を連絡する国道・道道を骨格とした、市街地内の幹線道路網の整備を推進します。 ○交通結節点としての機能を有する駅前広場の整備拡充を行い、鉄道と幹線道路の連携強化によって、中心市街地における交通利便性の向上と賑わいの創出を図ります。 ○高齢者や身障者はもとより、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。 ○未整備の都市 計画道路については、現状での市街化の状況や当該路線の有する機能を踏まえた上で、道路網の再編も含め整備の優先順位や必要性についての検討を行います。
具体方策	・地域間の連携強化に向けた幹線道路網の位置付けを行います。 ・国道・道道の未整備区間の整備推進を要請します。 ・ＪＲ知床斜里駅前広場の整備拡充を推進します。 ・ＪＲ釧網本線の永続的運行体制の確立と町内の定期バス路線の運行確保、充実に努めます。 ・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。 ・中心市街地の活性化に向けて、商業者との連携のもとに高齢者及び障害者のための「ドア・トゥ・ドア」の移送サービスの検討を行ないます。 ・都市計画道路の未整備区間の整備を推進します。 ・地域の実情や要望に即した計画的な生活道路の整備を促進します。

2-5. 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

計 画 名	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 (平成 22 年度～平成 32 年度) (令和 2 年度～令和 12 年度)
都市づくりの 基 本 理 念	斜里町では、まちづくりの基本テーマである『みどりと人間の調和を求めて』及び基本目標の『安心して暮らせる快適な環境をめざして』に即しながら、将来を見据えた、次の世代へと受け継がれるまちとして都市づくりのテーマと目標を次のように設定しています。 〈都市づくりのテーマ〉 みどりと人のふれあいを未来へつなぐまちづくり 〈都市づくりの目標〉 ・豊かなコミュニティの中で地域文化が息づく活力ある都市をめざす ・豊かな田園・自然環境と美しい景観のくにを実感できるコンパクトな都市をめざす ・行政と住民が協働し、共創する広域的に連携が図られた都市をめざす 本区域の都市づくりにおいては、このことを踏まえるとともに、今後は人口減少や少子高齢化が進行することから、市街地の拡大を抑制し、都市の既存ストックの有効活用を促進することにより、様々な都市機能がコンパクトに集積した都市構造、さらには地球環境時代に対応した低炭素型都市構造への転換を目指します。
交通体系の 整備の方針	・都市間や空港、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に合わせ、アクセス道路の整備を進めます。 ・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ます。 ・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ます。 ・公共交通の利用促進のために、沿線の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点の整備などを進めます。 ・斜里町では、まちの中心にふさわしい賑わいのある街なみの再生を図るため、駅前周辺再開発などと共に中心市街地において、沿道市街地整備と一体となった交通環境の形成を図ります。

2-6. 斜里町まち・ひと・しごと総合戦略

計画名	斜里町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (1期：平成27年度～平成31年度)(2期：令和2年度～令和6年度)
基本目標	○人口減少社会が到来しても、安心な暮らしができるまちへ 少子高齢化社会、人口減少社会の到来においても、地域医療の確保は最も基本的な地域存立要件と言えます。全体の器は小さくなっても、町民が「安心」して暮らすことができる保健・医療・介護環境のあるまちづくりを進めます。また、地域の生活の足として、総合的な地域公共交通の体制整備を進めます。
施策内容	①路線バス利用料金助成（ウトロ～斜里市街地間） ・ウトロ地区に居住する高齢かつ運転免許を取得しない町民を対象に、路線バス利用料金の一部助成による外出支援することで、生活の利便性を向上させます。 ②ハイヤー利用料金助成（郡部～斜里市街地間） ・郡部に居住する高齢かつ運転免許を所持しない町民を対象に、市街地間のハイヤー利用料金の一部助成による外出支援することで、生活の利便性を向上させます。 ③ハイヤー利用料金助成（ウトロ地区内） ・ウトロ地区に居住する高齢かつ運転免許を所持しない町民を対象に、ウトロ地区内のハイヤー利用料金の一部助成による外出支援することで、生活の利便性を向上させます。 ④斜里市街地内巡回バス運行 ・市街地内施設（国保病院、大型スーパー、金融機関、交通施設、公共施設等）を結ぶ路線を小型車両で定期運行することで、市街地における交通ネットワークを構築し、広く町民全体の諸活動を支援するとともに、生活の利便性を確保します。

2-7. 斜里町観光振興計画

計画名	斜里町観光振興計画（平成 27 年度～平成 35 年度）（令和 6 年度予定～令和 16 年度）
目 的	①観光の目指すべき方向性や目標、実施すべき事項を明確にすること。 ②その方向性や目標、実施事項を、行政、観光関係団体、観光事業者、商工関係団体、農林水産団体及び地域住民などで共有すること。 ③その方向性や目標、実施事項を確実に実施するため、役割分担を明確にしつつ、効果的で効率的な投資を進めること。 ④これらによって着実な観光振興を図り、地域活性化に資すること。
重点 施策	○アクセスの改善、特に魅力的な域内交通の充実【アクセス・交通の改善】 団体バスによる周遊型観光から個人型観光へ最適化させていくためには、公共交通でのアクセスを可能とし、当地に着いてからの移動の円滑さも確保していかなければなりません。特に外国人観光客や若年層またはシニア世代など、公共交通により依存する旅行者を積極的に受け入れていくためにも、アクセス全般の改善、特に域内交通の充実に努めます。 ○鉄道交通 ①釧網本線 釧網本線が知床へのアクセス上、重要な公共交通であることから、確実な路線維持と、更なる増便も含めた利便性向上を関係事業者に対して継続的に要請します。 ②観光列車 北海道内における観光列車の導入と、その列車の釧網本線への乗り入れ・運行を、近郊自治体や広域観光団体と連携して、関係機関・事業者に対して要請します。また、既存の流氷ノロッコ号の魅力を積極的に発信し、観光利用が促進されるよう P R に努めます。 ○バス交通 ①都市間移動 札幌－斜里・ウトロ間を走る長距離都市間バスの利便性を積極的に発信し、観光利用が促進されるよう努めます。 ②2 次交通 女満別空港－ウトロ線、及び、斜里－ウトロ線の利便性を積極的に発信し、観光利用が促進されるよう努めます。

重点 施策	○域内交通 ①ウトロー知床五湖・羅臼線 特殊バスの導入など、ウトロー自然センター－知床五湖間、及び、ウトロー－羅臼間の路線バスの魅力向上策や、バスを利用しやすくなるようパスポートチケットの導入をバス事業者、関係機関とともに検討します。 ②カムイワッカ線 カムイワッカ方面シャトルバス（マイカー規制）の運行のあり方を引き続き関係機関とともに協議を重ね、カムイワッカの適正利用に努めます。 ③その他の域内交通 乗合タクシー、域内レンタカー、ウトロ市街地内循環バスなど、路線バスを補完するための交通のあり方を調査・検討します。
----------	---

2-8. 斜里町立地適正化計画

計画名	斜里町立地適正化計画（令和7年度～令和26年度）
目 的	斜里町では、平成15年度に「斜里町都市計画マスタープラン」を策定し、市街地の計画的な土地利用、道路交通の整備等着実にまちづくりを進めてきましたが、年数の経過とともに、社会経済情勢の変化などから、まちづくりの考え方を見直す必要性が出てきています。 特に、人口減少と少子高齢化への本格的な対応が求められるなか、「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」、「高齢になっても歩いて暮らせるまちづくり」などが求められる一方で、公共施設・インフラの新たな整備が一段落し、「つくる」時代から、「使う、維持する」時代に移りつつあり、地方創生、空き家対策、企業の誘致や子育て支援、高齢化対応などと連携し、今後の社会的要請に合わせた都市づくりを着実に進める必要があります。 このようなことから、斜里町の特性や魅力を生かしつつ、社会経済情勢の変化や都市の実情にあった持続可能なまちづくりを実現するため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりのための取組みを示す「立地適正化計画」を策定するものです。
内容	策定作業中

3-1. 斜里町の地域特性

交通では、女満別空港より車で 60 分。女満別空港から東京羽田空港へは約 1 時間 30 分と利便性は高い地域です。

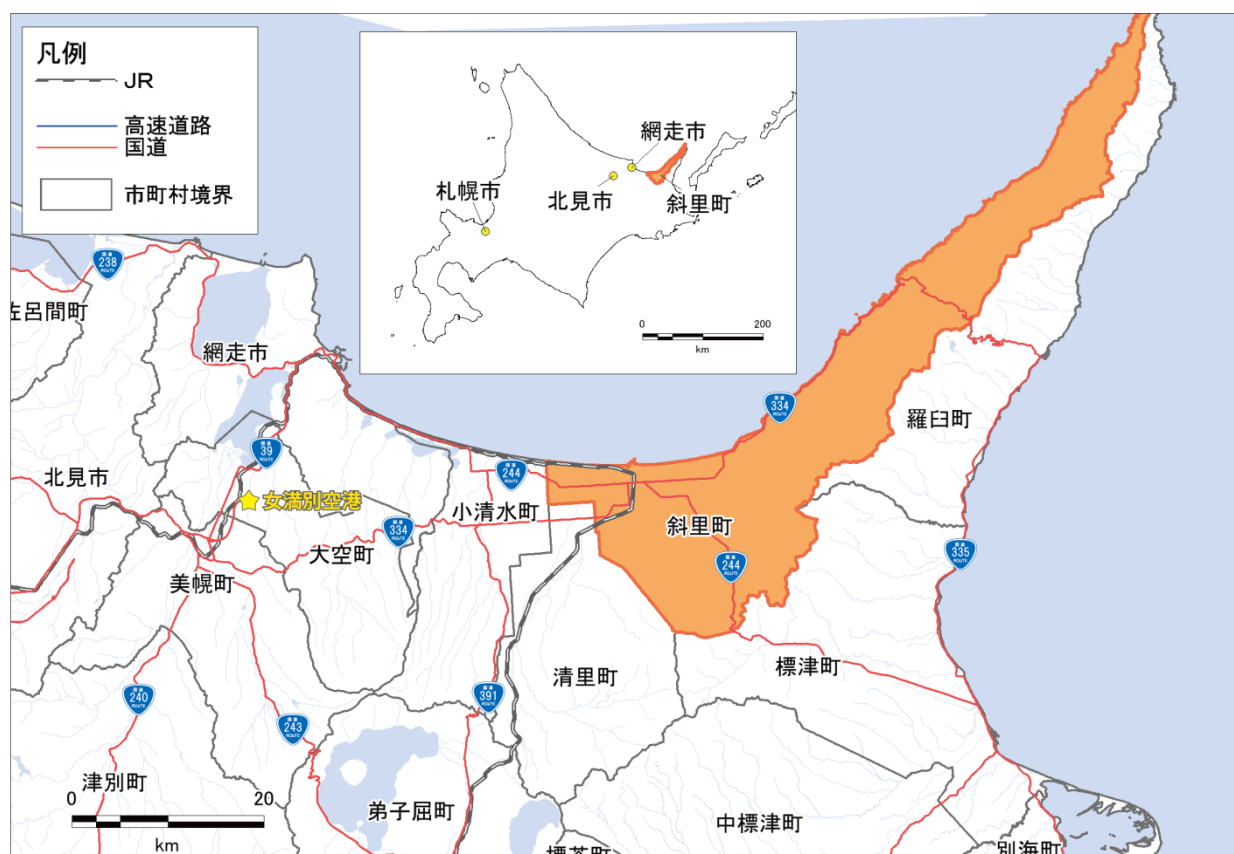


図 2 斜里町の位置図

3-2. 斜里町の地域概況

斜里町の商業及び医療、公共施設は、市街地に集中しており、比較的コンパクトな都市構造となっていますが、市街地内については施設が点在しており、徒歩による回遊は高齢者等には厳しい状況となっています。

そのため、住民の移動実態に即した効率的な公共交通網の検討が必要です。

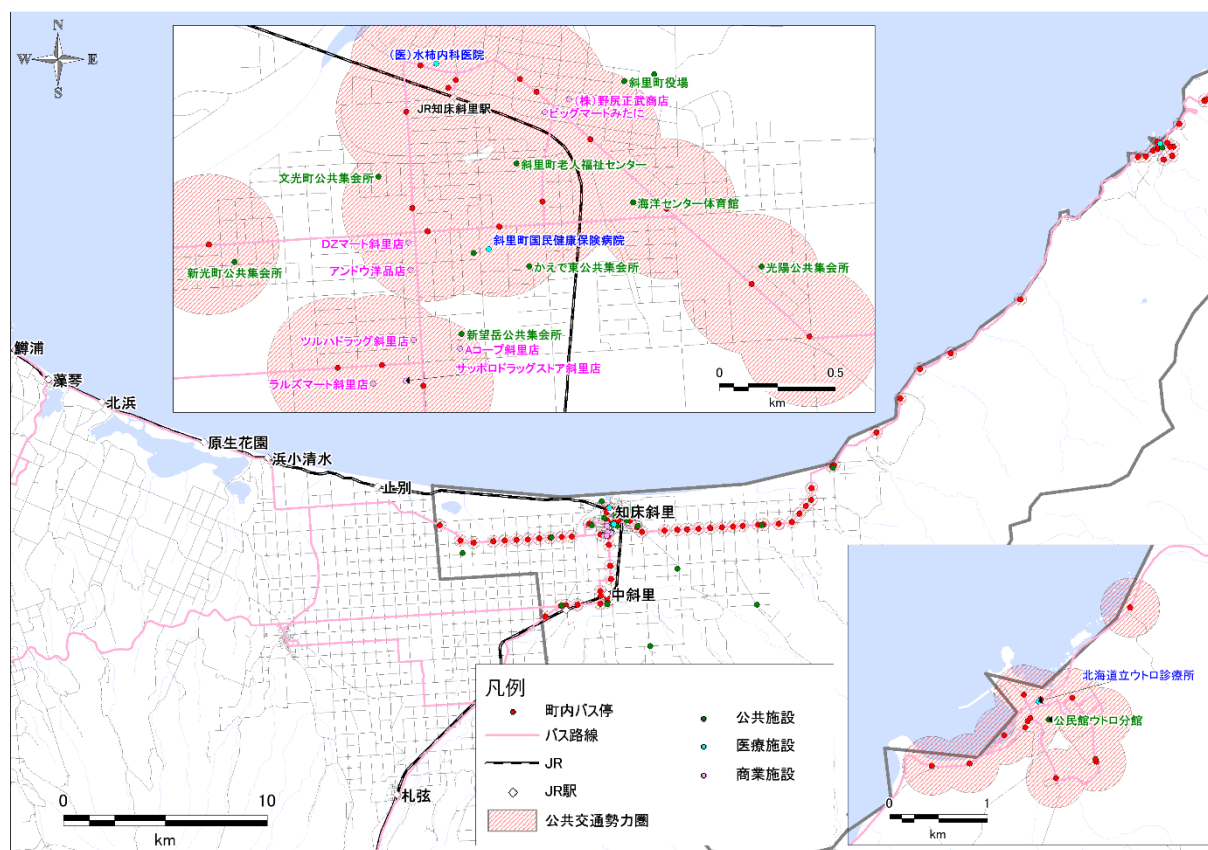


図 3 斜里町の施設の立地状況（国土数値情報）

3-3. 斜里町の人口推移と少子高齢化

斜里町の人口推移をみると、年々減少を続け、平成 27 年の国勢調査結果では 12,231 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れば、平成 37 年には 11,442 人まで減少することが予測されています。

また、高齢化率も年々増加を続け、平成 27 年には 30.0%、平成 32 年には 34.1%と推計されており、町民のうち 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者という状況となっています。一方、年少人口と生産年齢人口は年々減少しており、少子高齢化が今後も続くことが予想されます。

このことは、人口減少によって公共交通の利用者が少なくなる現象を引き起こす一方で、高齢者の増加により、将来的には自動車の運転をやめ、公共交通が主な生活の移動手段となる住民が増える可能性を示しています。

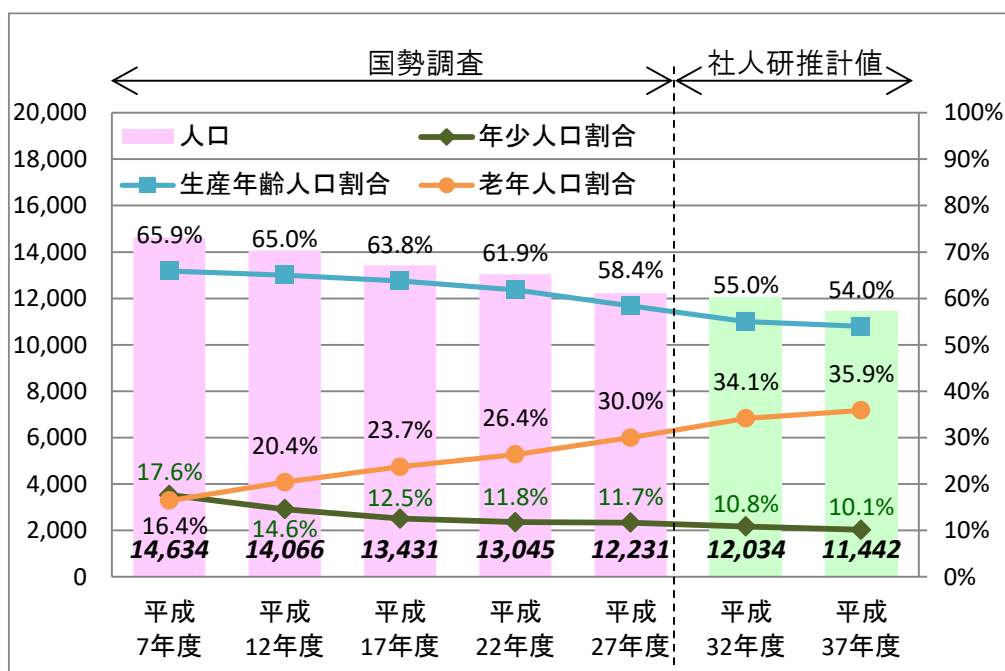


図 4 斜里町の人口の推移

（平成 27 年までは各回国勢調査、平成 32 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計）

斜里町の人口は、500m メッシュで分析すると市街地を中心に集住していますが、山間部を除き、農村部にも広く点在しています。また、ウトロ地区でも低密度に居住している状況となっています。

平均高齢化率が約 30%となっており、全般的に高齢化が進行しています。一方、ウトロ地区では 20%未満となっており、生産年齢人口が居住している状況となっており、ウトロ地区の生産年齢人口の継続的居住を実現する必要があり、居住を支援する交通サービスについて検討する必要があります。

以上のような人口構造の変化は、斜里町の持続可能な公共交通のあり方について、計画的に検討する必要があることを強く示唆しているものです。

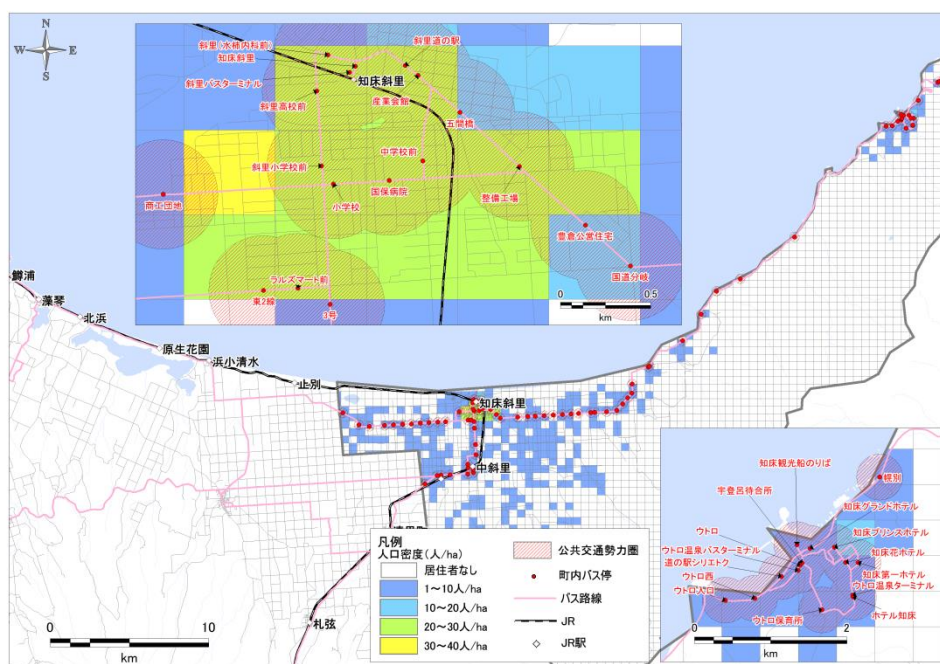


図 5 人口密度分布（バス路線・バス停は国土数値情報、人口は H22 国勢調査）

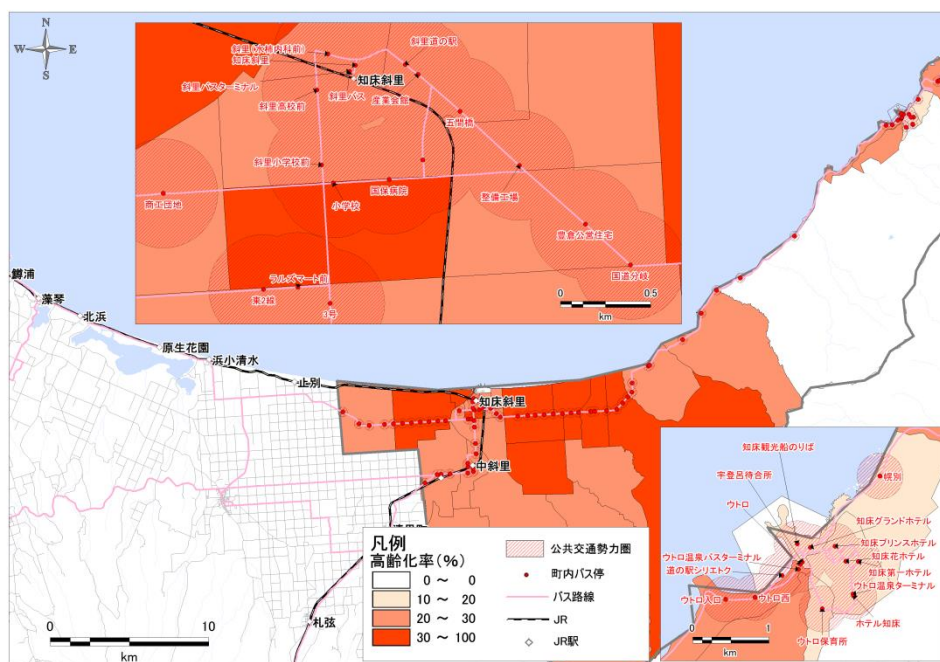


図 6 高齢者密度分布（バス路線・バス停は国土数値情報、人口は H22 国勢調査）

3-4. 斜里町の自動車保有状況

斜里町の自動車保有状況をみると、相対的には増加傾向となっていますが、個別には乗用（普通車、小型車）が減少傾向に対して、軽自動車が増加の傾向を示しており平成 27 年には 4,000 台を上回っています。

1 世帯あたりの自動車保有台数（乗用と軽自動車の合計）、1 人当たりの自動車保有台数は緩やかな増加傾向がみられます。高齢化が進むことが予測される状況下においては高齢者による継続的な自動車の運転が予想され、自動車に代わる住民の移動手段の確保が喫緊の課題です。

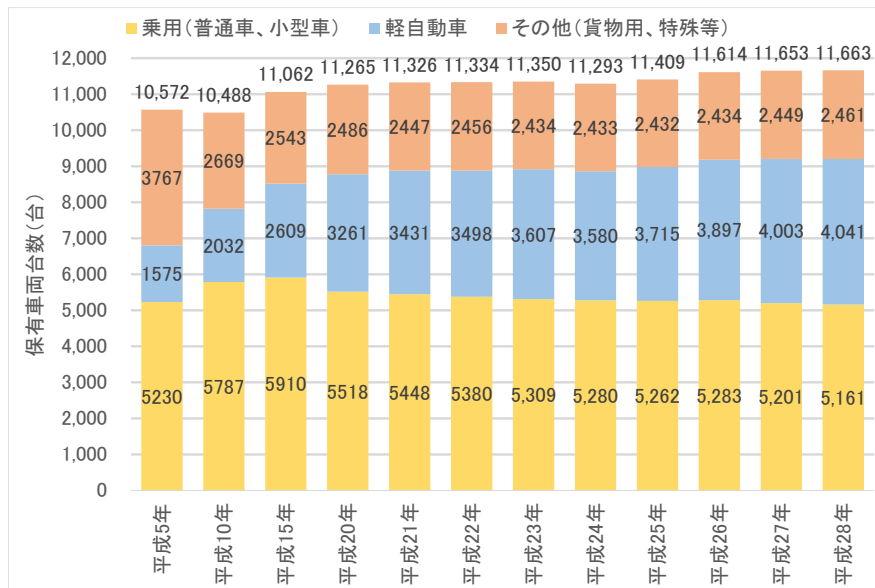


図 7 斜里町の自動車保有台数の推移（北海道自動車統計）

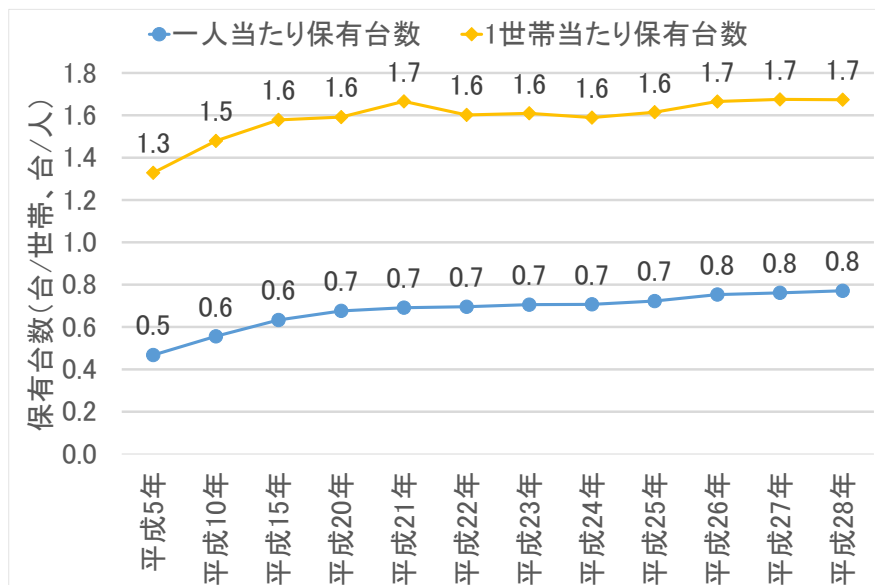


図 8 斜里町の 1 世帯、1 人当たりの自動車保有数の推移（北海道自動車統計）

3-5. 斜里町の公共交通の概要

斜里町内を運行する公共交通機関は、北海道旅客鉄道（株）、網走バス（株）・斜里バス（株）の路線バス、（株）斜里ハイヤー、（有）ウトロ観光ハイヤーが運行されています。

表 1 斜里町を運行する公共交通機関

事業者等	路線、営業区域
北海道旅客鉄道（株）	釧網本線
網走バス（株）	斜里線
斜里バス（株）	みどり線 知床線
（株）斜里ハイヤー （有）ウトロ観光ハイヤー	斜里圏

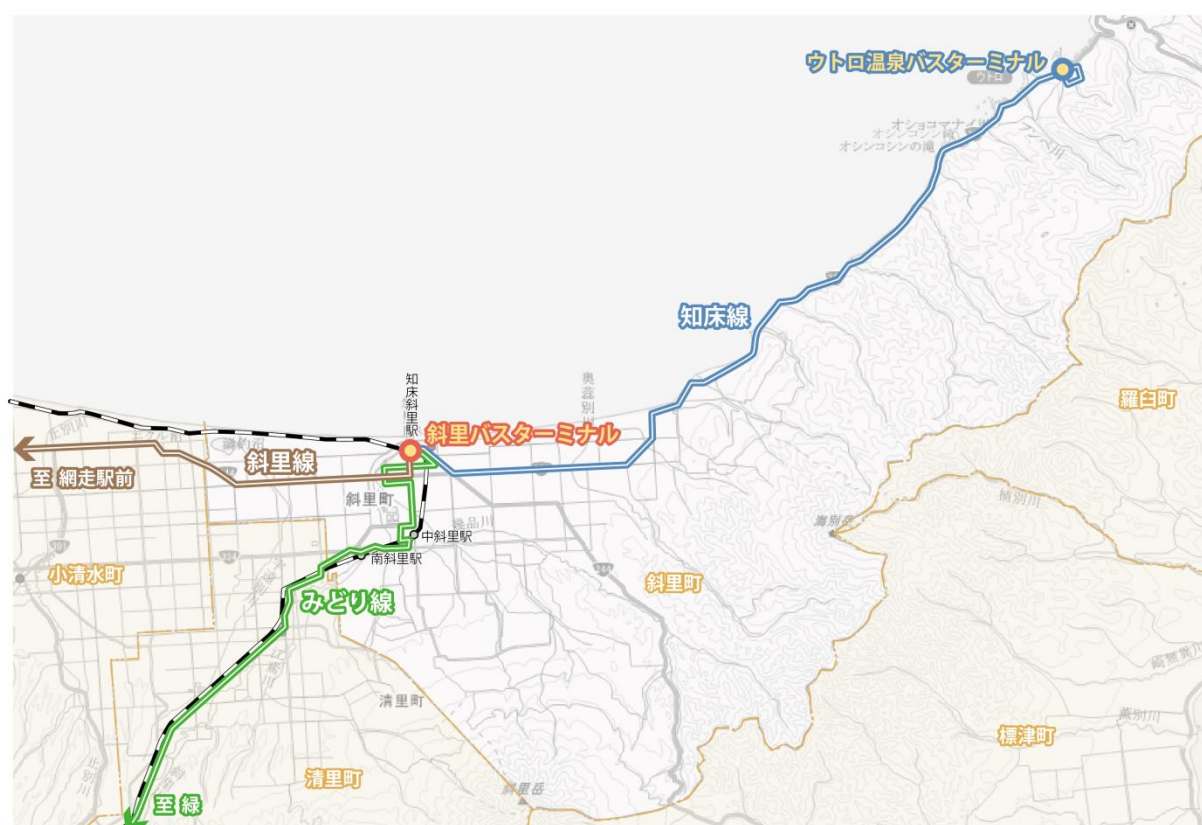


図 9 斜里町を運行する公共交通機関の概況図

3-6. 各種調査結果の概況

斜里町地域公共交通網形成計画の策定にあたり、以下の公共交通に係るアンケート調査結果、市街地巡回バス『しゃりぐる』の実証運行、既存路線バスの乗降調査を行いました。

【公共交通に係るアンケート調査】

(1) 目的

斜里町に在住する高齢者の日常生活における外出状況や交通機関などの利用状況などを調査することにより、既存町内交通機関の問題点、新たな地域公共交通の利用意向などを把握し、斜里町に適した地域公共交通の導入を検討するための基礎資料とするものです。

(2) 調査概要

- ・ 調査期間：平成 26 年 12 月 15 日～平成 27 年 1 月 9 日
- ・ 調査対象：70 歳以上の斜里町民（平成 26 年 12 月 1 日現在）2,585 人
- ・ 調査方法：調査対象者に調査票を郵送し、返信用封筒などにより回収
- ・ 回収数（回収率）：1,248 人（48.3%）

(3) 調査項目

- | | |
|--------------------|------------------|
| ・ 回答者属性 | ・ 日常の外出状況 |
| ・ 外出についての満足度 | ・ 新しい地域公共交通の利用意向 |
| ・ その他地域公共交通に関する意見等 | |

(4) その他

割合（%）については、四捨五入の結果、合計で 100%とならない場合があります。

回答内容で「性別」「行政区」等について回答がない場合があることから、例えば行政区別比較において全町と各地域の合計の和が一致しない場合があるなど、合計と内訳が一致しない場合があります。

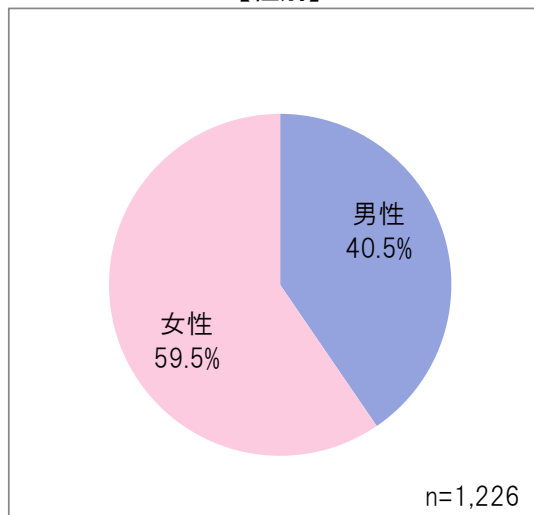
(7) 調査結果

①基本属性

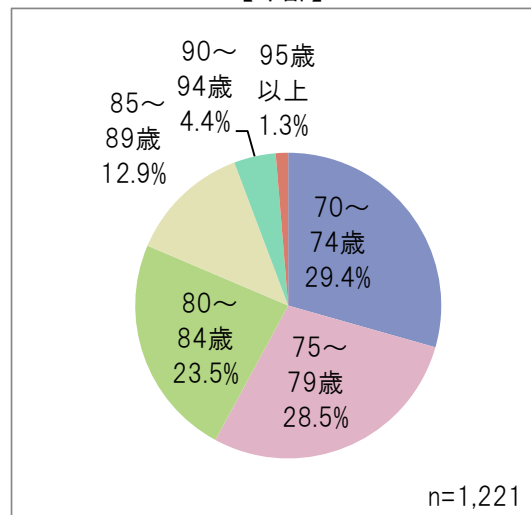
◆性別・年齢

回答者の性別は男性が4割、女性が6割となっており、年齢は70～79歳が合わせて5割を超えています。

【性別】

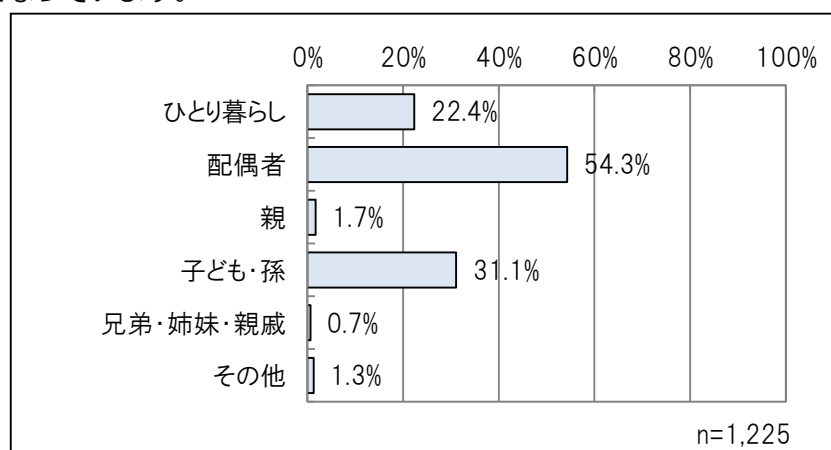


【年齢】



◆同居家族

回答者の同居家族は「配偶者」が最も多く5割を超え、次いで「子ども・孫」が約3割、「一人暮らし」が約2割となっています。

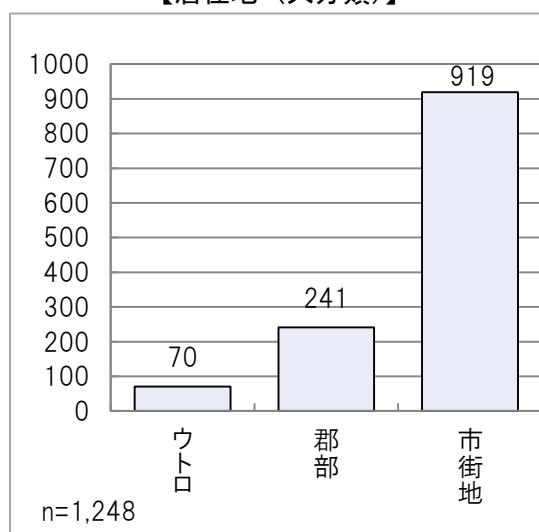


◆居住地

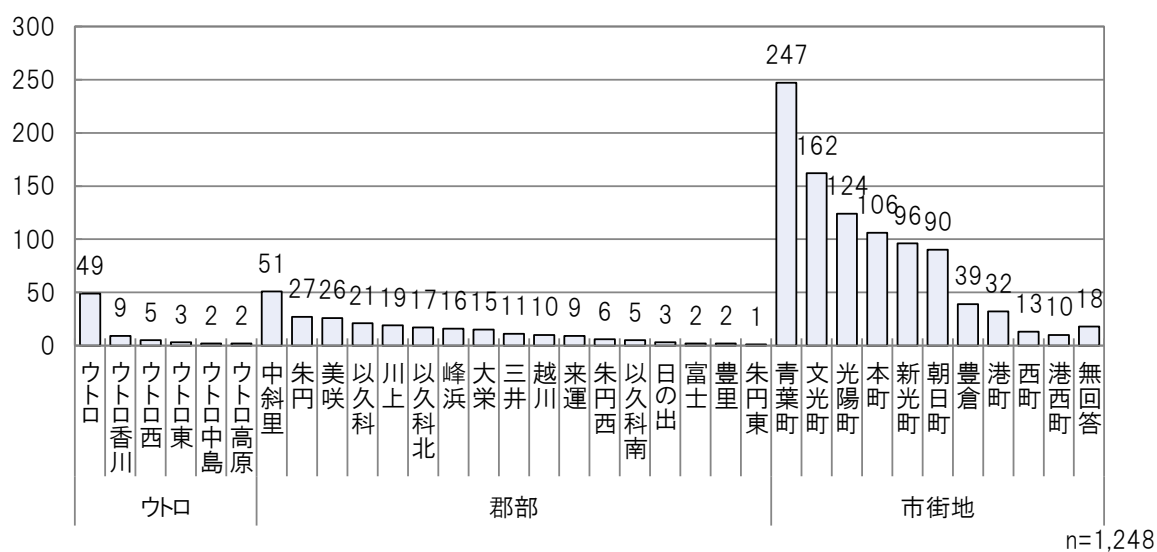
回答者の居住地は市街地が 919 票と全体の 7 割強を占めています。

※以降の地域別集計ではウトロ地区・郡部・市街地に分けて集計を行います。

【居住地（大分類）】

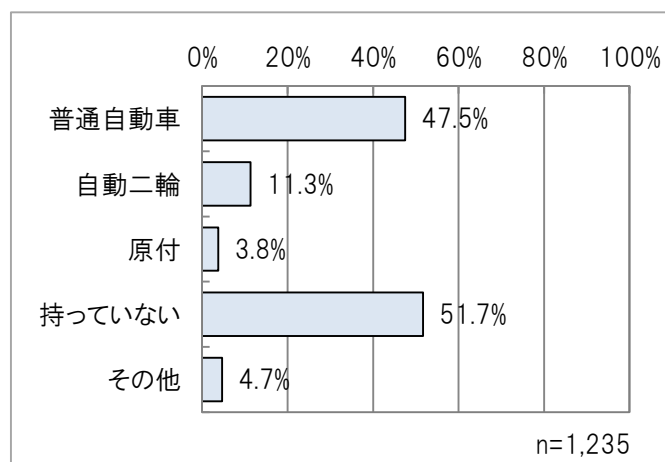


【居住地（細分類）】



◆自動車の保有状況

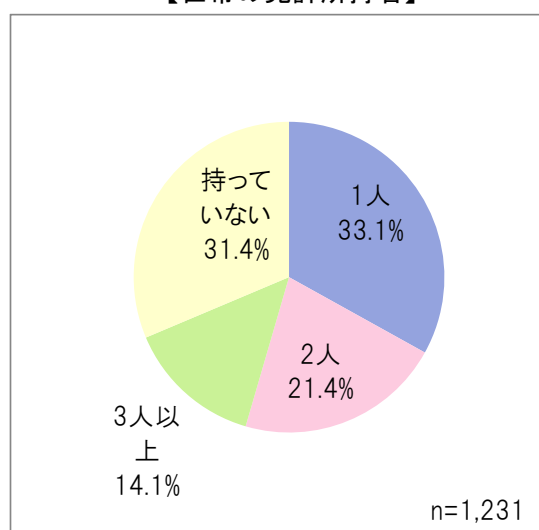
自動車の保有状況では「持っていない」が51.7%で最も多く、次いで「普通自動車」が47.5%となっています。



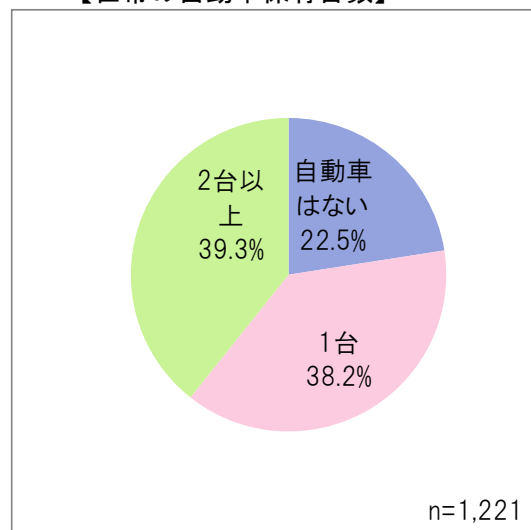
◆世帯の免許所持者・自動車保有台数

世帯の免許所持者では「1人」が33.1%と最も多く、「1人以上」の回答は合わせて7割弱となっており、自動車の保有台数では「2台以上」が39.3%と最も多く、「1台以上」の回答は合わせて8割弱となっています。

【世帯の免許所持者】

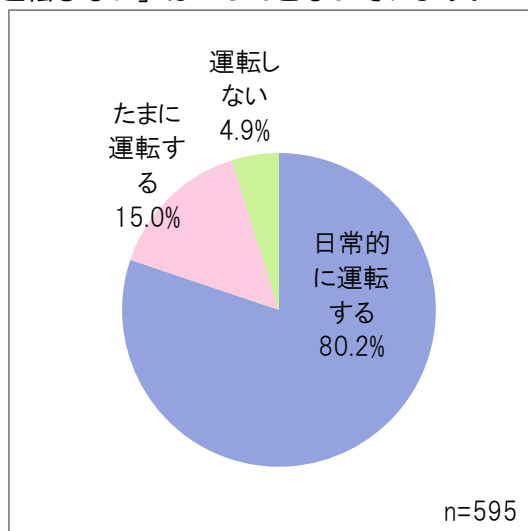


【世帯の自動車保有台数】



◆ 普段の運転頻度

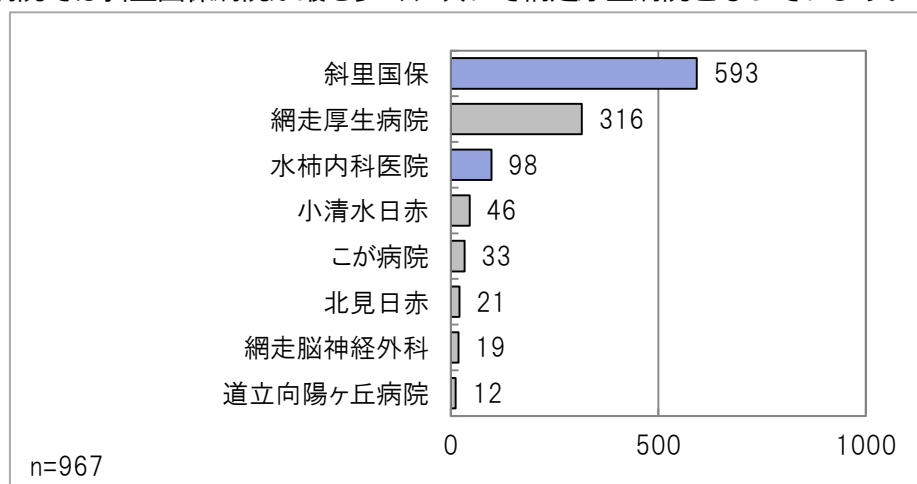
普段の運転頻度では、免許保有者のうち「日常的に運転する」が 80.2%と最も高く、次いで「たまに運転する」が 15.0%、「運転しない」は 4.9%となっています。



②通院・治療を目的とする外出について

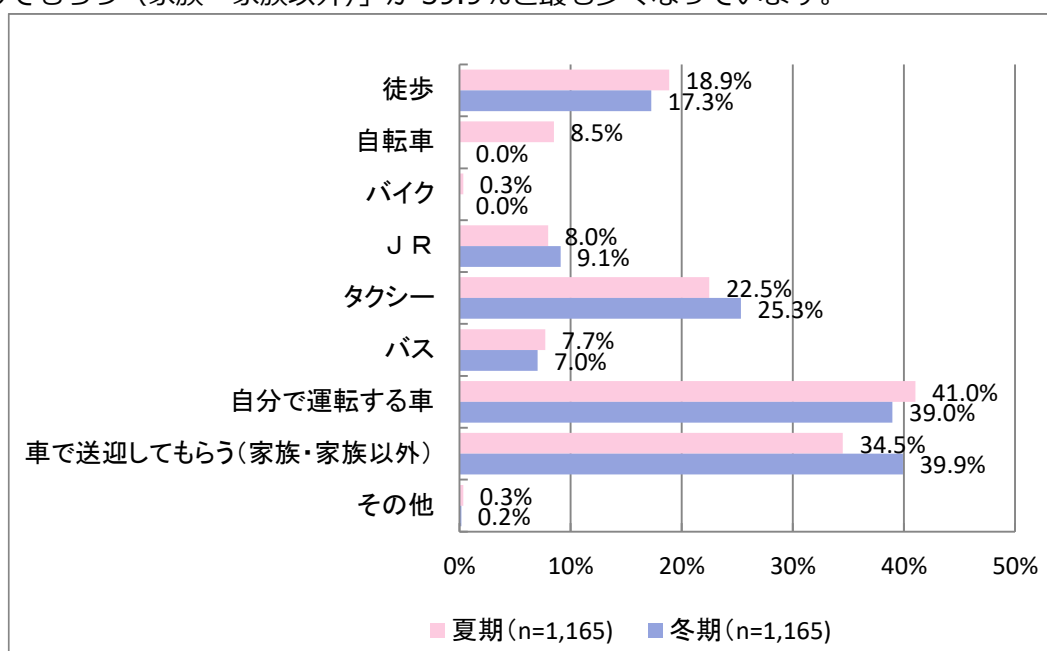
◆主な病院

主に行く病院では斜里国保病院が最も多く、次いで網走厚生病院となっています。



◆通院時の交通手段

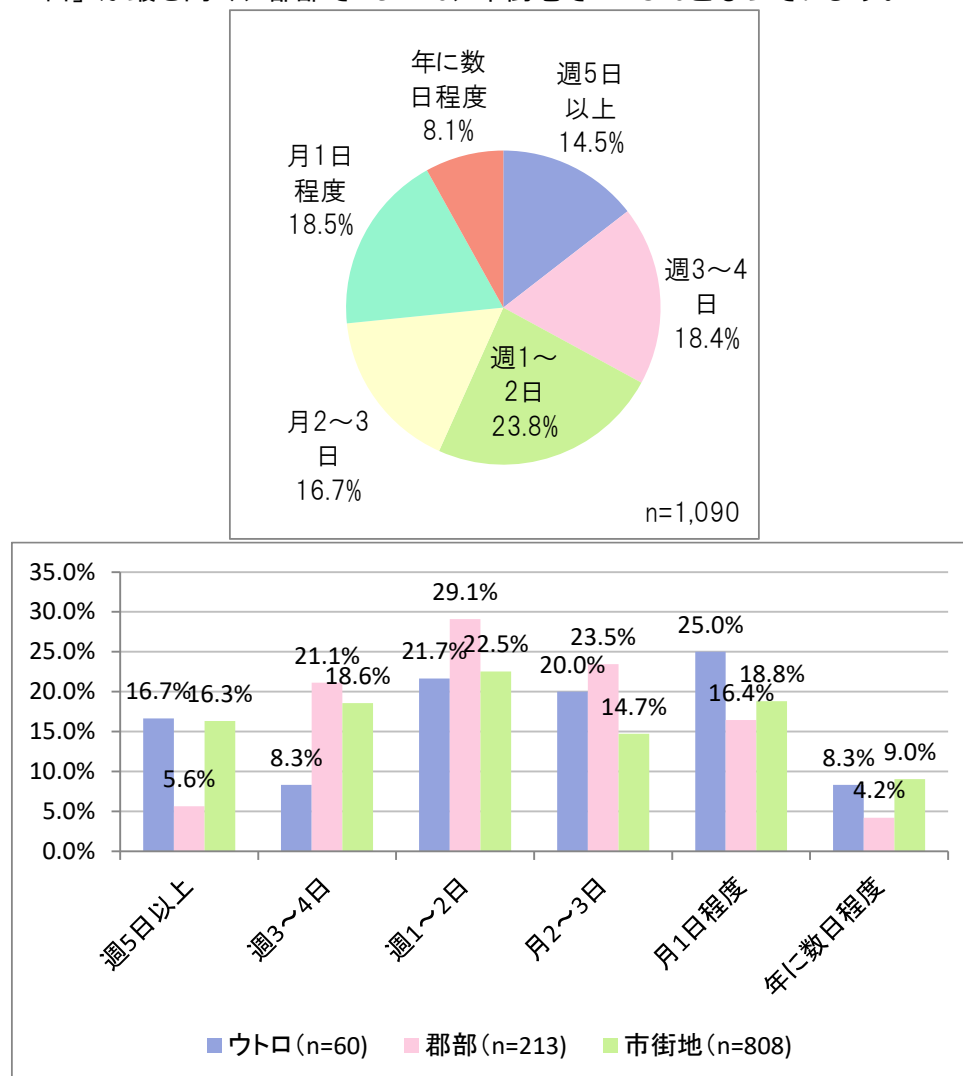
通院時の交通手段について、夏期では「自分で運転する車」が41.0%と最も多く、冬期では「車で送迎してもらう（家族・家族以外）」が39.9%と最も多くなっています。



◆通院頻度

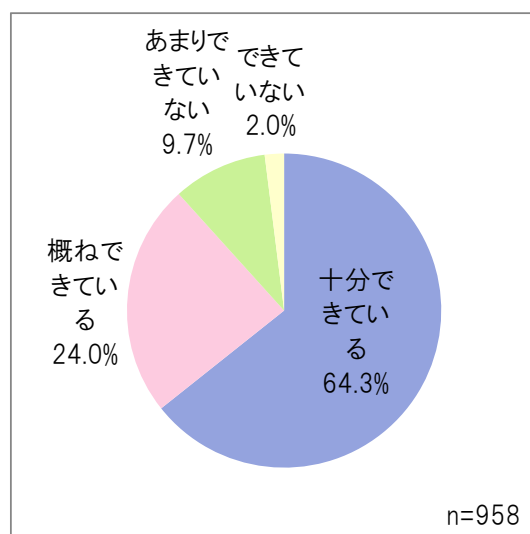
通院の頻度では「週 1～2 日」が 23.8%と最も高く、「週 1 回以上」が半数を超えています。

通院の頻度を地域別にみると、ウトロでは「月 1 日程度」が 25.0%と最も高く、郡部及び市街地では「週 1～2 日」が最も高く、郡部で 29.1%、市街地で 22.5%となっています。



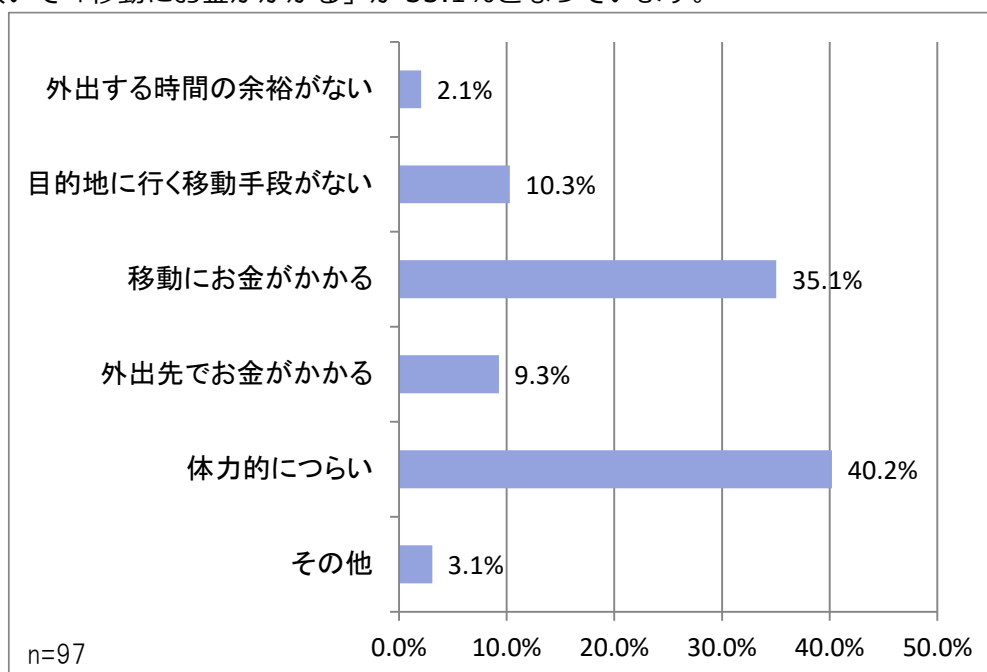
◆通院の満足度

通院時の満足度については、「十分できている」が 64.3%と最も高く、次いで「概ねできている」が 24.0%となっています。



◆「あまりできていない」「できていない」を選択した理由

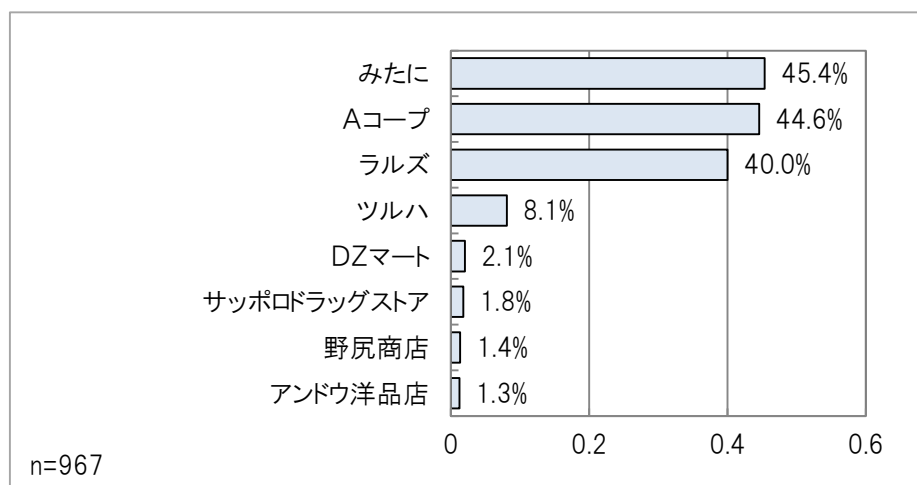
「あまりできていない」「できていない」を選択した理由では「体力的につらい」が 40.2%と最も多く、次いで「移動にお金がかかる」が 35.1%となっています。



③買い物を目的とする外出について

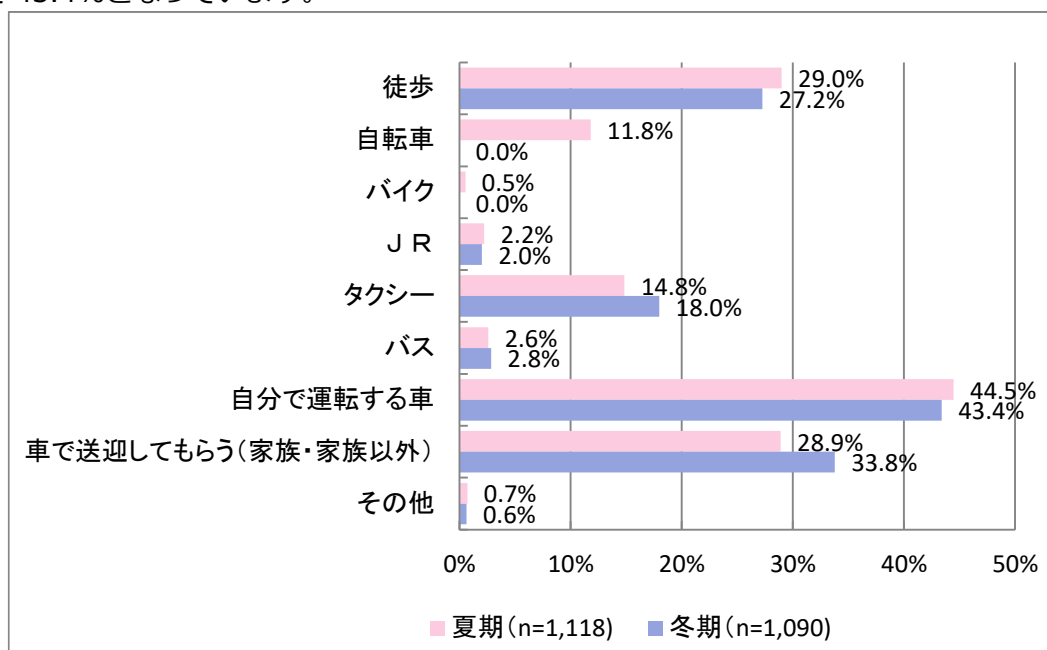
◆主な買い物先

主に行く買い物先では「みたに」が45.4%と最も多く、次いで「Aコープ」が44.6%となっています。



◆買い物時の交通手段

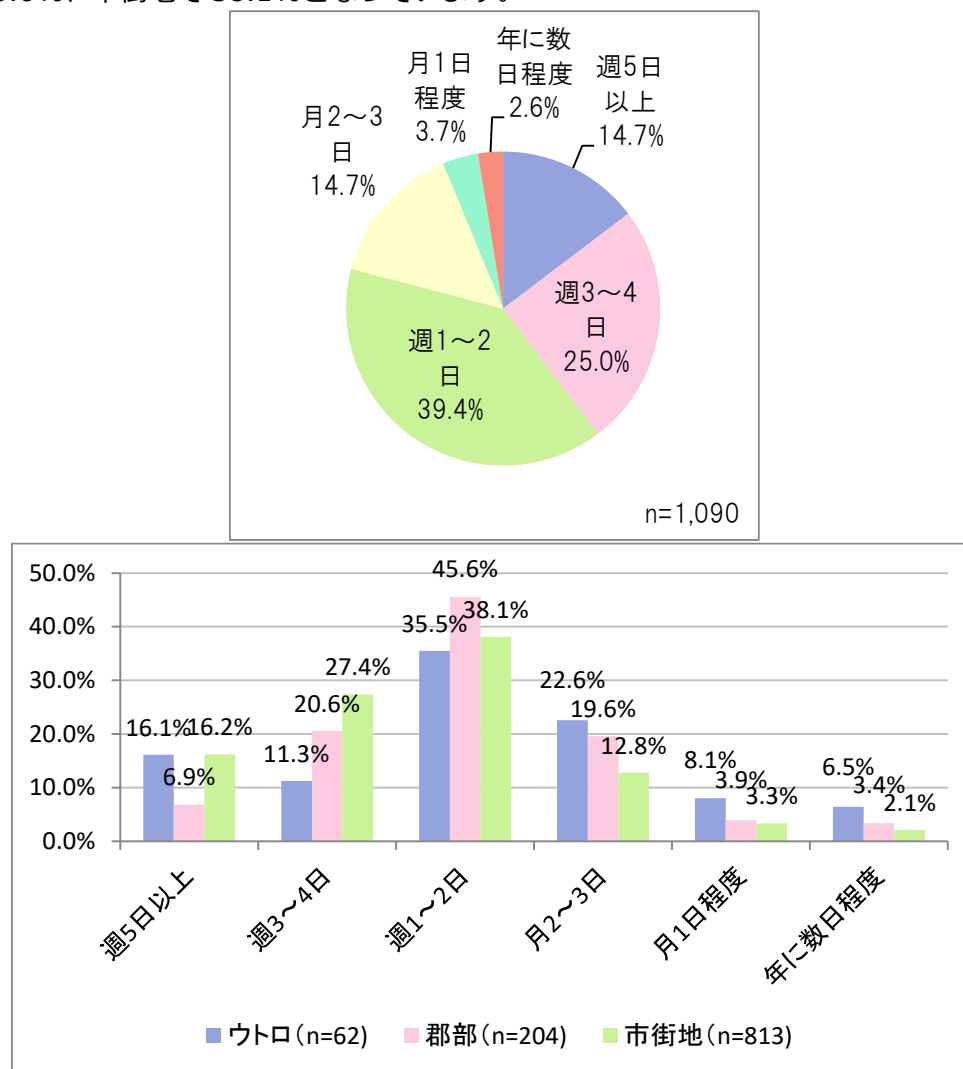
買い物時の交通手段については、夏期・冬期ともに「自分で運転する車」が最も多く、夏期で44.5%、冬期で43.4%となっています。



◆買い物頻度

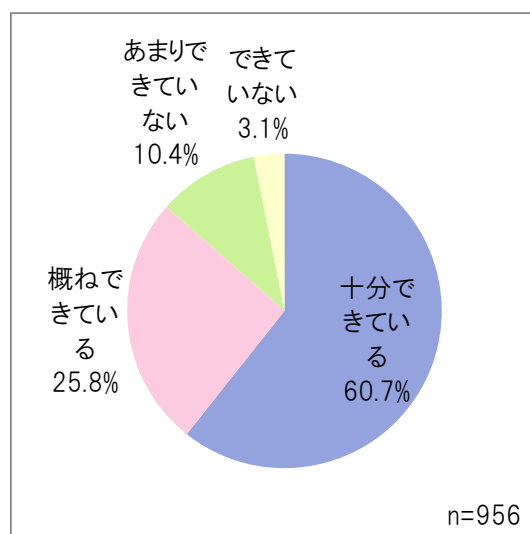
買い物時の外出頻度では「週 1～2 回」が 39.4%と最も高く、「週 1 回以上」が 8 割を占めています。

買い物時の外出頻度を地域別にみると、すべての地域で「週 1～2 日」が最も多く、ウトロで 35.5%、郡部で 45.6%、市街地で 38.1%となっています。



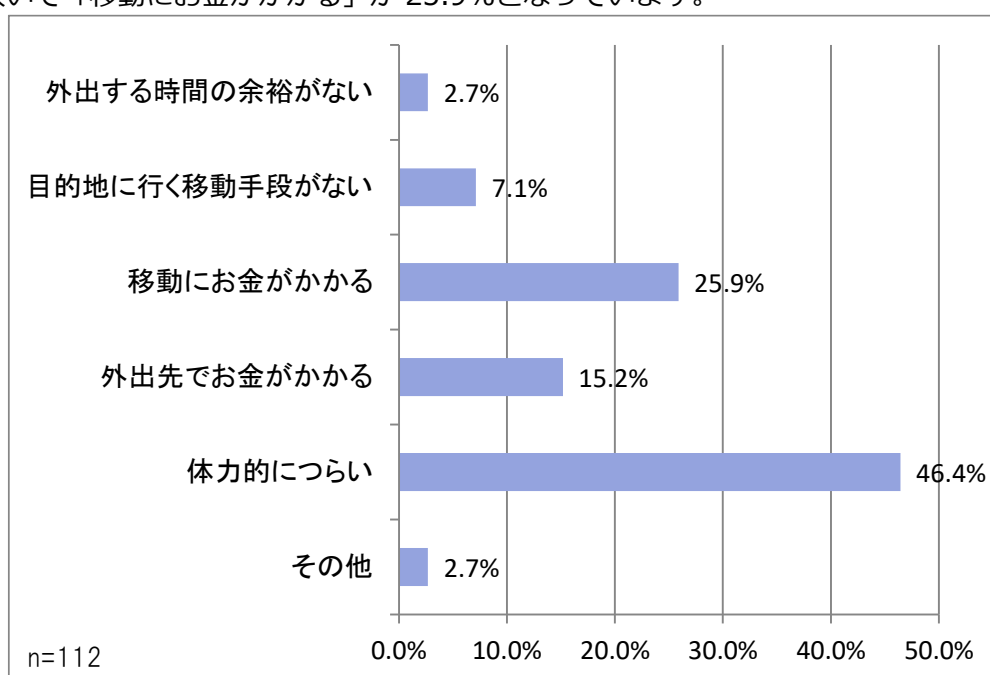
◆買い物の満足度

買い物時の満足度については、「十分できている」が 60.7%と最も高く、次いで「概ねできている」が 25.8%となっています。



◆「あまりできていない」「できていない」を選択した理由

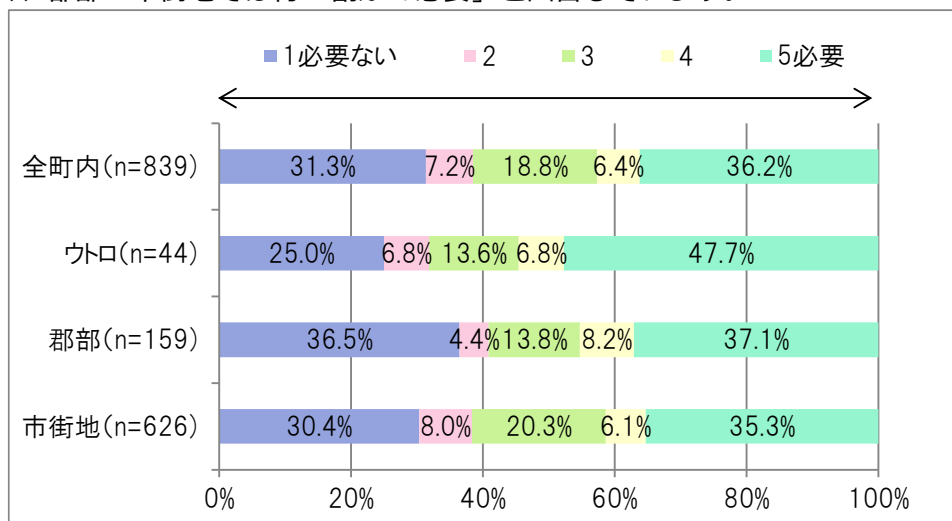
「あまりできていない」「できていない」を選択した理由では「体力的につらい」が 46.4%と最も多く、次いで「移動にお金がかかる」が 25.9%となっています。



④バスの必要性について

◆巡回バスの必要性

巡回バスの必要性では町内全体で約 4 割が「必要」と回答しています。地域別にみると、ウトロでは 5 割近く、郡部・市街地では約 4 割が「必要」と回答しています。

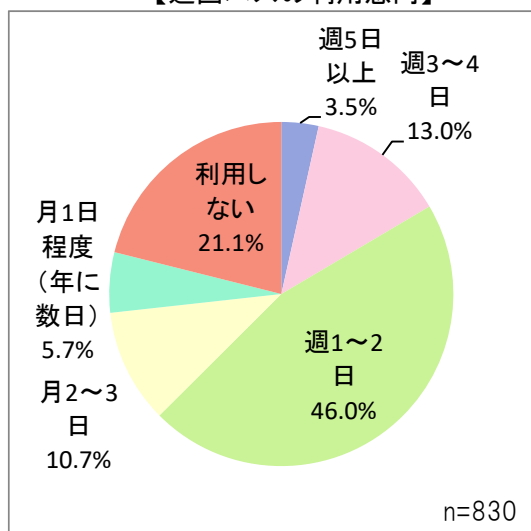


◆巡回バスの利用意向

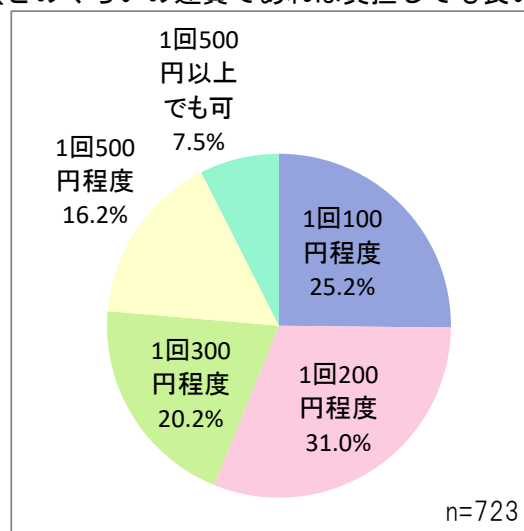
巡回バスの利用意向では「週 1～2 日」利用したいが 46.0%と最も高くなっています。

運賃では「1 回 200 円程度」が 31.0%と最も多く、次いで「1 回 100 円程度」が 25.2%となっています。

【巡回バスの利用意向】

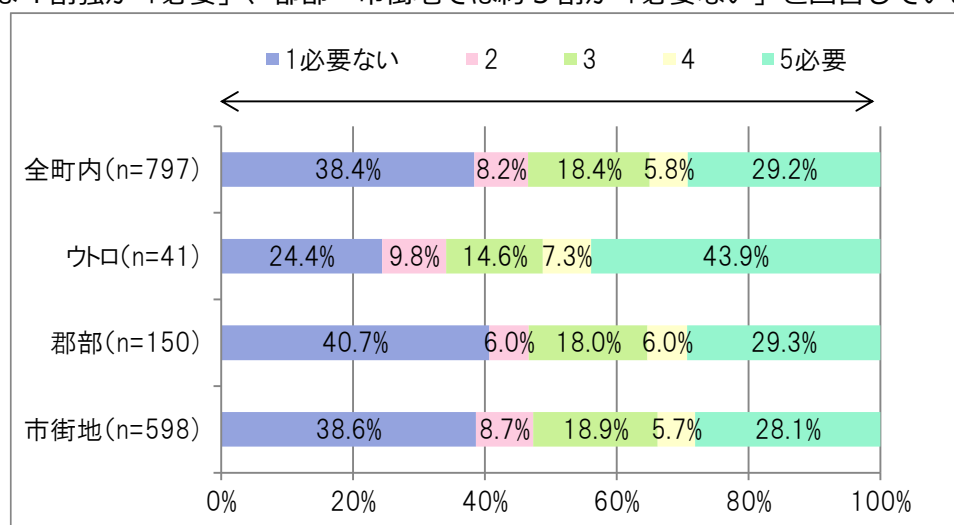


【どのくらいの運賃であれば負担しても良いか】



◆デマンドバスの必要性

デマンドバスの必要性では町内全体で約 4 割が「必要ない」と回答しています。地域別にみると、ウトロでは 4 割強が「必要」、郡部・市街地では約 3 割が「必要ない」と回答しています。

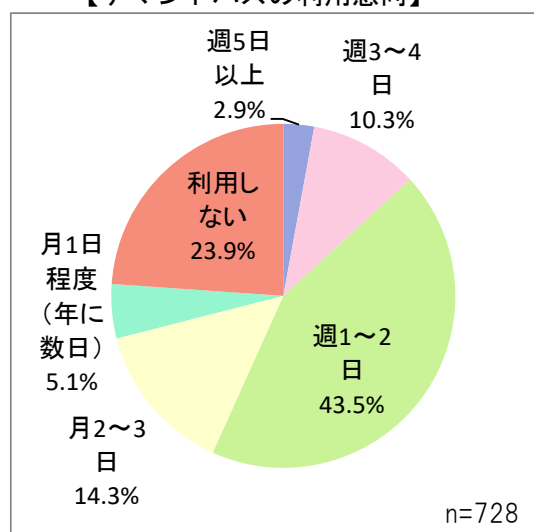


◆デマンドバスの利用意向

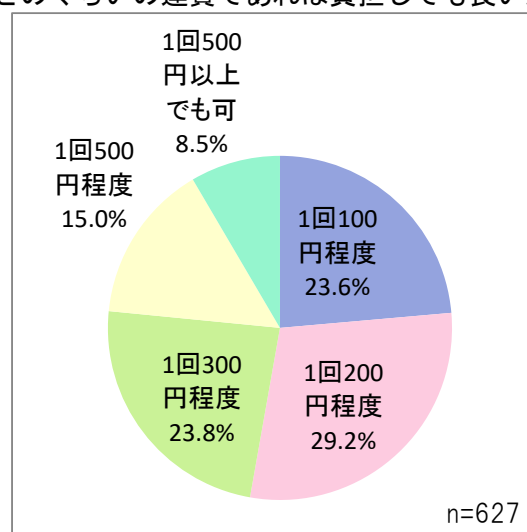
デマンドバスの利用意向では「週 1～2 日」が 43.5%と最も高くなっています。

運賃では「1 回 200 円程度」が 29.2%と最も高く、次いで「1 回 100 円程度」が 23.6%となっています。

【デマンドバスの利用意向】

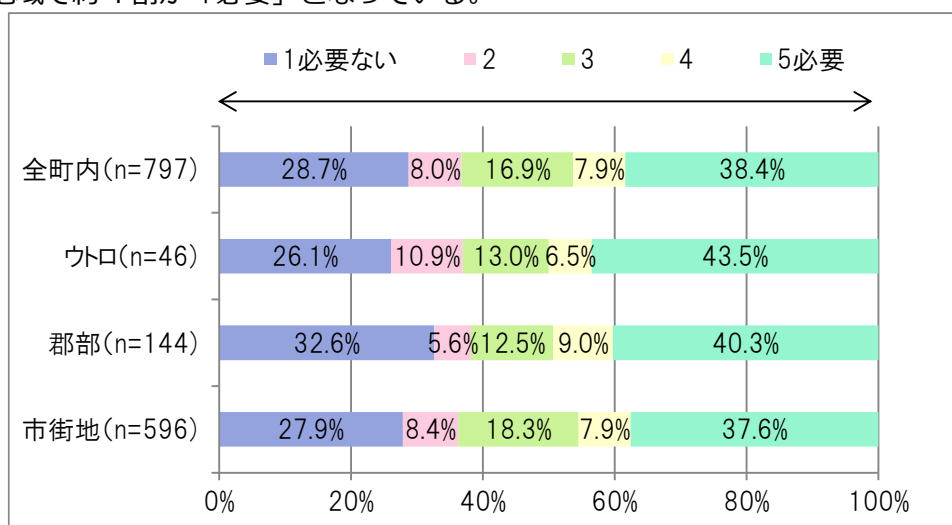


【どのくらいの運賃であれば負担しても良いか】



◆タクシーチケットの必要性

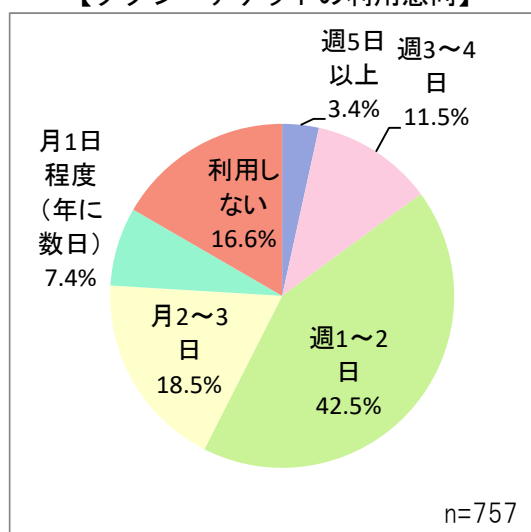
タクシーチケットの必要性では町内全体で約 4 割が「必要」と回答しています。地域別にみると、すべての地域で約 4 割が「必要」となっている。



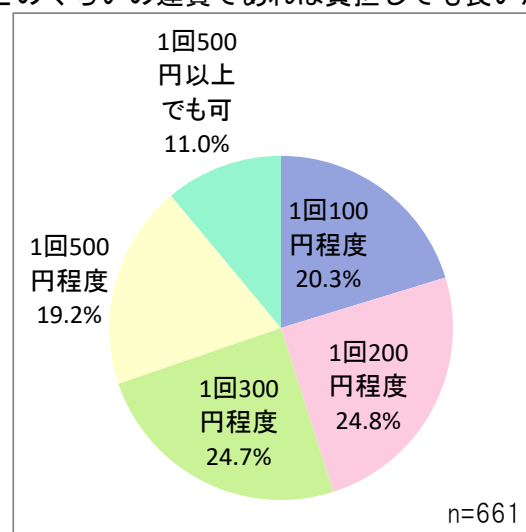
◆タクシーチケットの利用意向

タクシーチケットの利用意向では「週 1～2 日」利用したいが 42.5%と最も高くなっています。運賃では、「1 回 200 円程度」が 24.8%で最も高く、次いで「1 回 300 円程度」が 24.7%となっています。

【タクシーチケットの利用意向】



【どのくらいの運賃であれば負担しても良いか】



【市街地巡回バス『しゃりぐる』の実証運行】

（１）路線の位置付け

斜里町買い物や通院の動向を踏まえて、市街地における回遊性を高め、外出促進と公共交通への意識の醸成、経済活性化を目的として、市街地巡回バス『しゃりぐる』の実証運行を実施します。

（２）運行の概要

町に最適な交通手段を探るため、平成 27 年 8 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日まで、町内を循環するコミュニティバス「しゃりぐる」の実証運行を実施した。

期間内の実証運行実施概要は、下表のとおりである。

表 2 実証運行実施概要

項 目	開始時	改正後
期 間	平成 27 年 8 月 1 日（月）～ 平成 28 年 1 月 31 日（火）	平成 28 年 2 月 1 日（水）～ 平成 28 年 3 月 31 日（金）
日数	120 日間（土日祝日除く）	42 日間（土日祝日除く）
便 数	循環便 5 便/日	
ダイヤ	始発 8 : 30 発、最終便 13 : 40 発 （14 : 13 運行終了） 1 循環あたり所要時間 33 分	始発 8 : 35、最終便 13 : 40 （14 : 14 運行終了） 1 循環あたり所要時間 31 分（1 便） 1 循環あたり所要時間 32 分（2 便） 1 循環あたり所要時間 34 分（3～5 便）
運 行 ル ー ト	斜里バスターミナルを起点とした循環便 ①右回り循環（3 便/日）【北海道銀行方面】 ②左回り循環（2 便/日）【斜里高校方面】	
運 賃	大人（中学生以上） 200 円 小人（小学生以下） 100 円	左記に加え、ノーマイカーデーの 2 月の毎週木曜日は無料
車 両	13 人乗りバス、1 台使用	
事業者	斜里バス株式会社	
その他	・改正後の変更点 ①停留所の変更 1.博物館前、図書館前、イエローグローブ前の 3 箇所が新設 2.A コープ前の停留所が「店舗前町道」から「店舗駐車場内」に変更 ②時刻表の変更 1.上記変更に伴い改正 2.A コープ前、ラルズ前、イエローグローブ前は店舗開店前のため 1 便での経由なし 3.博物館前、図書館前について、施設の休館日である月曜日と、1 便・2 便での経由なし ③一部区間でのフリー降車 ・国道区間を除くバス路線上での自由降車が可能	



しゃりぐるバスの
車両・バス停イメージ

時刻表

月～金曜日 1日5便 運行いたします（祝日及び年末年始は運休となります）。

停留所		右回り			停留所		左回り	
		1便	3便	5便			2便	4便
①	斜里バスターミナル (JR知床斜里駅前)	8:30	10:40	13:40	①	斜里バスターミナル (JR知床斜里駅前)	9:40	11:50
②	北海道銀行前	8:32	10:42	13:42	②⑩	斜里高校前	9:42	11:52
③	産業会館前	8:33	10:43	13:43	⑨	文光通	9:44	11:54
④	郵便局前	8:35	10:45	13:45	⑧	斜里小学校前	9:46	11:56
⑤	役場前	8:36	10:46	13:46	⑦	土木前	9:47	11:57
⑥	朝日小学校前	8:39	10:49	13:49	⑥	商工団地前	9:48	11:58
⑦	光陽東団地前	8:40	10:50	13:50	⑤	新光通	9:49	11:59
⑧	知床国道分岐	8:41	10:51	13:51	④	ラルズ前	9:51	12:01
⑨	光陽南団地前	8:44	10:54	13:54	③	Aコープ前	9:53	12:03
⑩	斜里バス整備工場前	8:45	10:55	13:55	②	国保病院前	9:55	12:05
⑪	南2号通踏切前	8:47	10:57	13:57	①	南2号通踏切前	9:56	12:06
⑫	国保病院前	8:48	10:58	13:58	⑩	斜里バス整備工場前	9:58	12:08
⑬	Aコープ前	8:50	11:00	14:00	⑨	光陽南団地前	9:59	12:09
⑭	ラルズ前	8:52	11:02	14:02	⑧	知床国道分岐	10:02	12:12
⑮	新光通	8:54	11:04	14:04	⑦	光陽東団地前	10:03	12:13
⑯	商工団地前	8:55	11:05	14:05	⑥	朝日小学校前	10:04	12:14
⑰	土木前	8:56	11:06	14:06	⑤	役場前	10:07	12:17
⑱	斜里小学校前	8:57	11:07	14:07	④	郵便局前	10:08	12:18
⑲	文光通	8:59	11:09	14:09	③	産業会館前	10:10	12:20
⑳	斜里高校前	9:01	11:11	14:11	②	北海道銀行前	10:11	12:21
①	斜里バスターミナル (JR知床斜里駅前)	9:03	11:13	14:13	①	斜里バスターミナル (JR知床斜里駅前)	10:13	12:23

図 12 「しゃりぐる」開始時の運行時刻表

時刻表

月～金曜日 1日5便 運行いたします（祝日及び年末年始は運休となります）

停 留 所		右回り			停 留 所		左回り	
		1便	3便	5便			2便	4便
接続	知床線からの接続（ウトロ→斜里バスターミナル）	8:00着	-	-	接続	エアポートライナーからの接続（女満別空港→斜里）	-	10:34着
	みどり線からの接続（清里→斜里）	8:30着	-	-		知床線からの接続（ウトロ→斜里バスターミナル）	-	10:50着
	小清水・斜里線からの接続（網走→斜里）	-	-	12:57着		① 斜里バスターミナル（JR知床斜里駅前）	9:25	11:40
①	斜里バスターミナル（JR知床斜里駅前）	8:35	10:25	13:40	②⑩	斜里高校前	9:27	11:42
②	北海道銀行前	8:36	10:26	13:41	⑨	文光通	9:29	11:44
③	北洋銀行前（みたに前）	8:37	10:27	13:42	⑧	【新設】図書館前※月曜日(図書館休館日)は経由しません	↓	11:46
④	郵便局前	8:39	10:29	13:44	⑦	斜里小学校前	9:31	11:47
⑤	役場前	8:40	10:30	13:45	⑥	土木前	9:32	11:48
⑥	【新設】博物館前※月曜日(博物館休館日)は経由しません	↓	10:31	13:46	⑤	商工団地前	9:33	11:49
⑦	朝日小学校前	8:42	10:33	13:48	④	新光通	9:35	11:51
⑧	光陽東団地前	8:43	10:34	13:49	③	【新設】イエローグロブ前	9:36	11:52
⑨	知床国道分岐	8:44	10:35	13:50	②	ラルズ前	9:38	11:54
⑩	光陽南団地前	8:47	10:38	13:53	①	Aコープ前	9:40	11:56
⑪	斜里バス整備工場前	8:48	10:39	13:54	⑩	国保病院前	9:41	11:57
⑫	南2号通踏切前	8:50	10:41	13:56	⑨	南2号通踏切前	9:42	11:58
⑬	国保病院前	8:51	10:42	13:57	⑧	斜里バス整備工場前	9:44	12:00
⑭	Aコープ前	↓	10:43	13:58	⑦	光陽南団地前	9:45	12:01
⑮	ラルズ前		10:45	14:00	⑥	知床国道分岐	9:48	12:04
⑯	【新設】イエローグロブ前		10:47	14:02	⑤	光陽東団地前	9:49	12:05
⑰	新光通	8:56	10:48	14:03	④	朝日小学校前	9:50	12:06
⑱	商工団地前	8:58	10:50	14:05	③	【新設】博物館前※月曜日(博物館休館日)は経由しません	↓	12:07
⑲	土木前	8:59	10:51	14:06	②	役場前	9:52	12:09
⑳	斜里小学校前	9:00	10:52	14:07	①	郵便局前	9:53	12:10
㉑	【新設】図書館前※月曜日(図書館休館日)は経由しません	↓	10:53	14:08	⑩	北洋銀行前（みたに前）	9:55	12:12
㉒	文光通	9:02	10:55	14:10	⑨	北海道銀行前	9:56	12:13
㉓	斜里高校前	9:04	10:57	14:12	⑧	斜里バスターミナル（JR知床斜里駅前）	9:57	12:14
㉔	斜里バスターミナル（JR知床斜里駅前）	9:06	10:59	14:14				
接続	JR釧網線への接続（斜里→網走）	-	11:17発	-	接続	イーグルライナーへの接続（斜里→札幌）	10:10発	-
	JR釧網線への接続（斜里→釧路）	-	11:17発	-		エアポートライナーへの接続（斜里→女満別空港）	-	12:45発
	エアポートライナーへの接続（斜里→女満別空港）	-	11:23発	-		小清水・斜里線への接続（斜里→網走）	-	13:30発

図 13 「しゃりぐる」改正後の運行時刻表

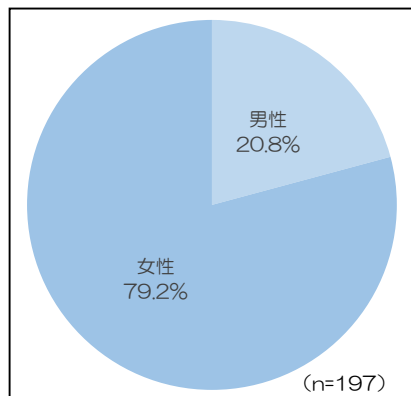
(3) 利用者アンケート結果

①基本属性

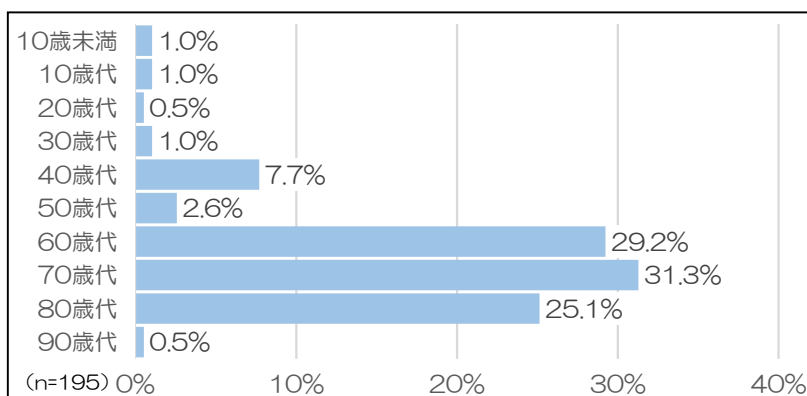
◆性別・年齢

回答者の性別は男性が 20.8%、女性が 79.2%となっており、年代は 60～80 歳代が合わせて 85%を超えています。

【性別】

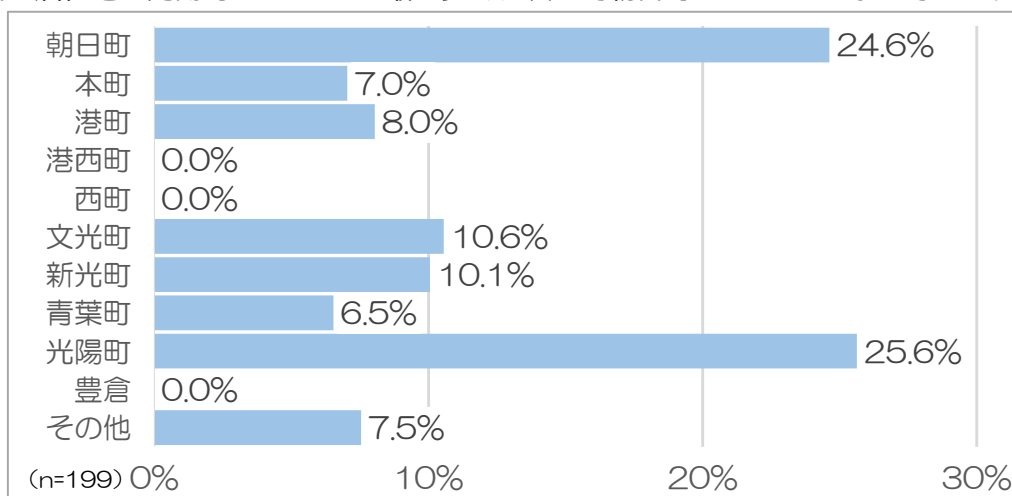


【年齢】



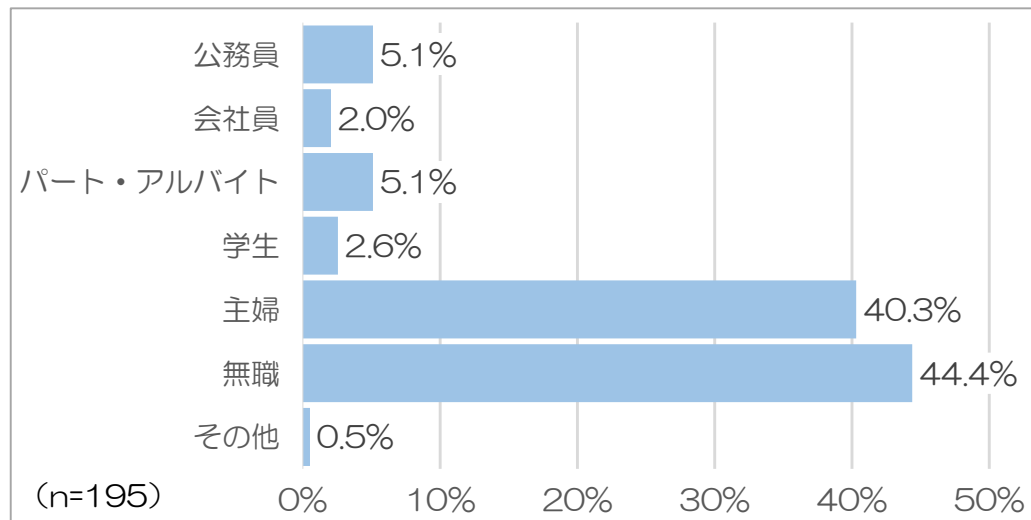
◆居住地

回答者の居住地は光陽町が 25.6%と最も多く、次いで朝日町の 24.6%となっています。



◆職業

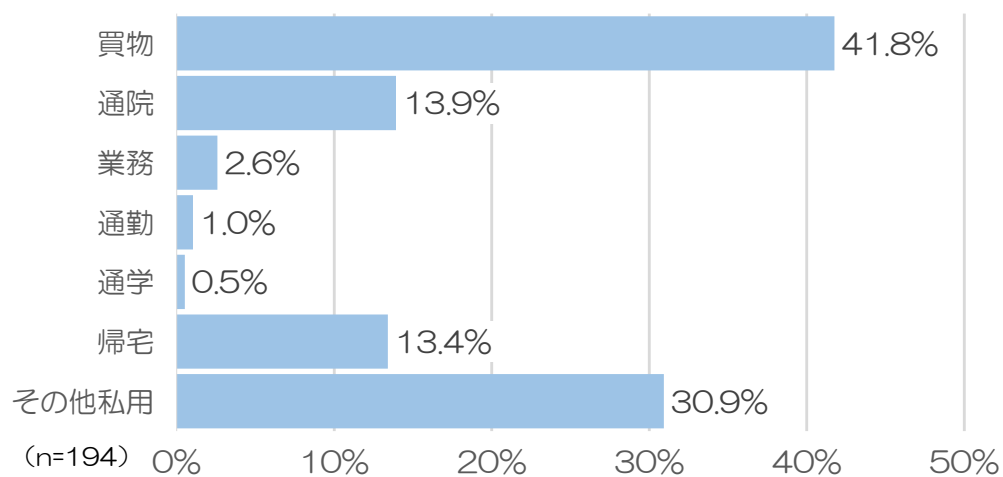
回答者の職業は「無職」が44.4%と最も高く、次いで「主婦」が40.3%となっており、利用者の8割以上が60歳以上であることもあり、仕事をしていない人の利用が多い状況です。



②利用状況

◆利用目的

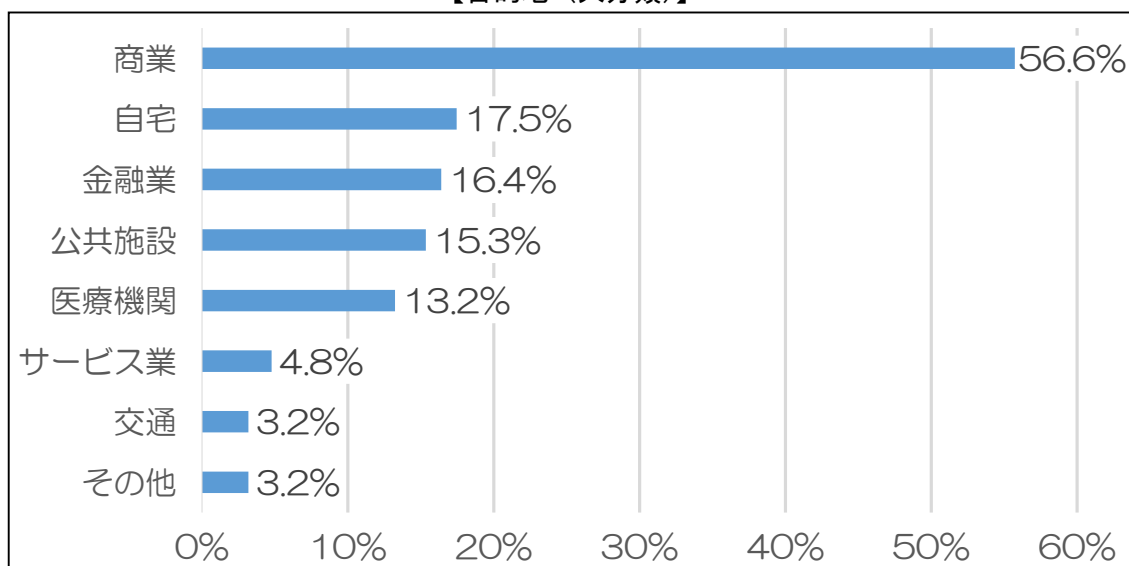
利用目的では「買物」が41.8%と最も高く、次いで「その他私用」が30.9%となっています。



◆目的地

目的地では「商業（買い物）」利用が 56.6%と最も高く、次いで「自宅」が 17.5%となっています。

【目的地（大分類）】



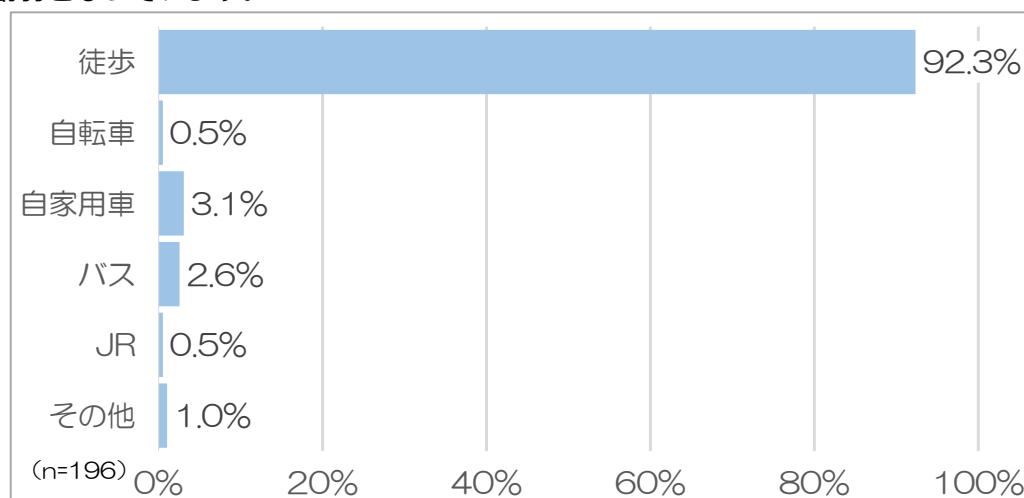
【目的地（細分類）】

選択肢	回答数	構成比	選択肢	回答数	構成比
商業	107	56.6%	医療機関	25	13.2%
ラルス	34	18.0%	国保病院	20	10.6%
Aコープ	18	9.5%	水柿内科	4	2.1%
ビックマートみたに	14	7.4%	鈴木歯科	1	0.5%
サッポロドラッグストア	9	4.8%	サービス業	9	4.8%
ニコット	8	4.2%	美容室	3	1.6%
セイコーマート	6	3.2%	床屋	2	1.1%
ダイソー	5	2.6%	ドコモ	2	1.1%
パン屋	4	2.1%	エネオス	1	0.5%
野尻正武商店	3	1.6%	アルプ美術館	1	0.5%
DZマート	2	1.1%	交通	6	3.2%
ツルハ	2	1.1%	道の駅	3	1.6%
すぎやま（花屋）	1	0.5%	斜里駅	2	1.1%
尾張屋	1	0.5%	斜里バスターミナル	1	0.5%
自宅	33	17.5%	その他	6	3.2%
自宅	31	16.4%	一周	2	1.1%
商工団地	1	0.5%	町内観察	2	1.1%
知床国道分岐	1	0.5%	JA斜里	1	0.5%
金融業	31	16.4%	寺	1	0.5%
銀行	22	11.6%			
信金	9	4.8%			
公共施設	29	15.3%			
斜里町役場	6	3.2%			
郵便局	6	3.2%			
福祉センター	6	3.2%			
自治会館	5	2.6%			
図書館	3	1.6%			
ゆめホール	2	1.1%			
斜里小学校	1	0.5%			
			母数	189	

※複数回答可（回答者数は 189 人）

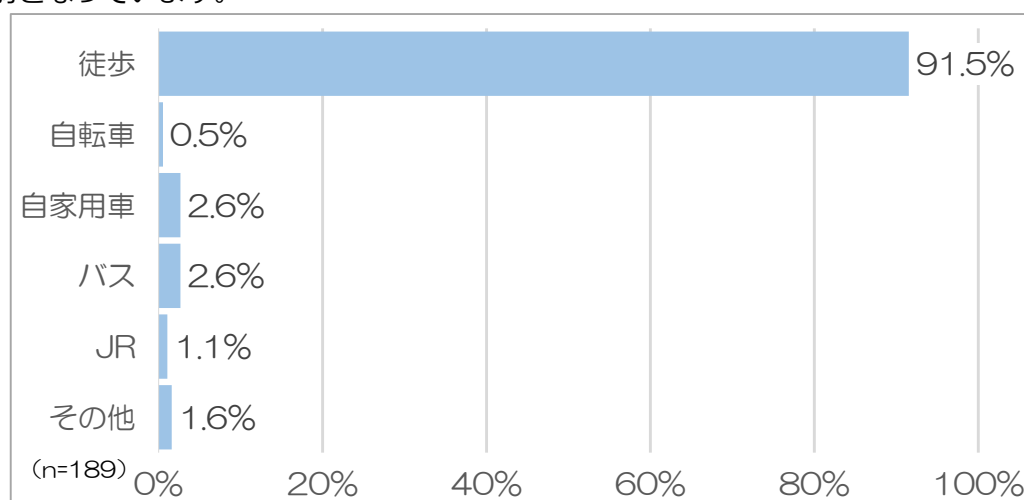
◆乗車前の交通手段

乗車前の乗り継ぎでは「徒歩」が92.3%と最も高く、徒歩以外の交通手段からの乗り継ぎは合計しても1割弱となっています。



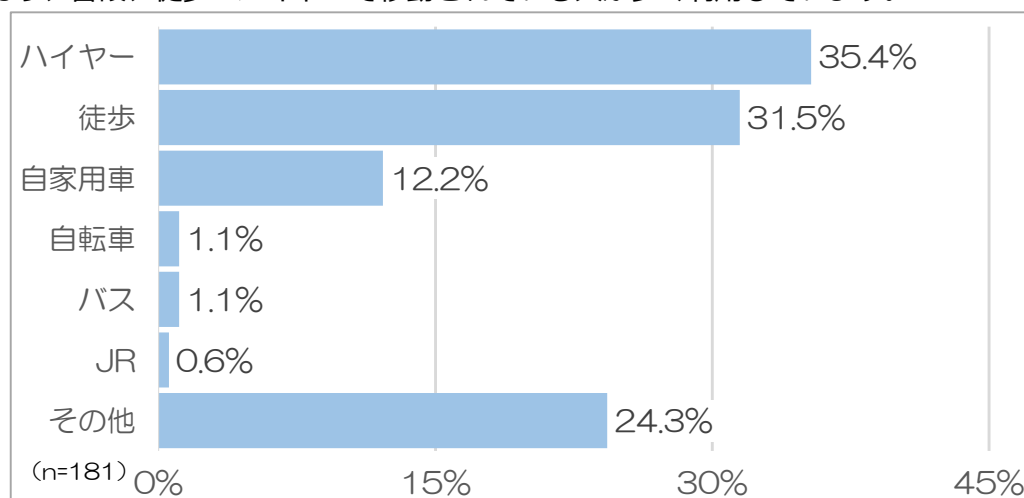
◆乗車後の交通手段

乗車後の乗り継ぎでは「徒歩」が91.5%と最も高く、徒歩以外の交通手段への乗り継ぎは合計しても1割弱となっています。



◆巡回バスがない場合の交通手段

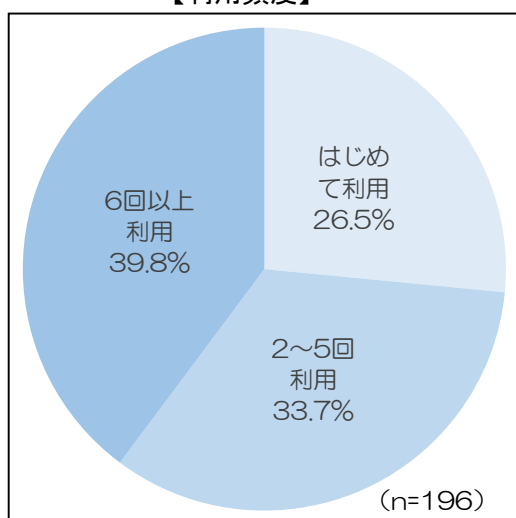
このバスがない場合の交通手段では「ハイヤー」が35.4%と最も高く、次いで「徒歩」が31.5%となっており、普段、徒歩・ハイヤーで移動されている人が多く利用しています。



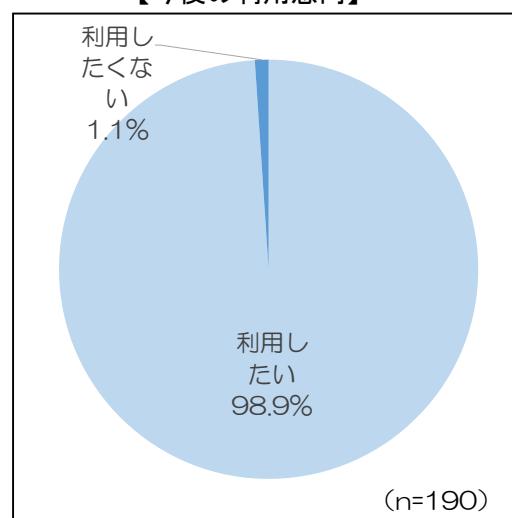
◆利用頻度・利用意向

利用頻度では「6回以上利用」が39.8%と最も高く、次いで「2～5回利用」が33.7%となっています。また、今後の利用意向では「利用したい」が98.9%となっており、9割以上の方が今後も利用したいと考えています。

【利用頻度】

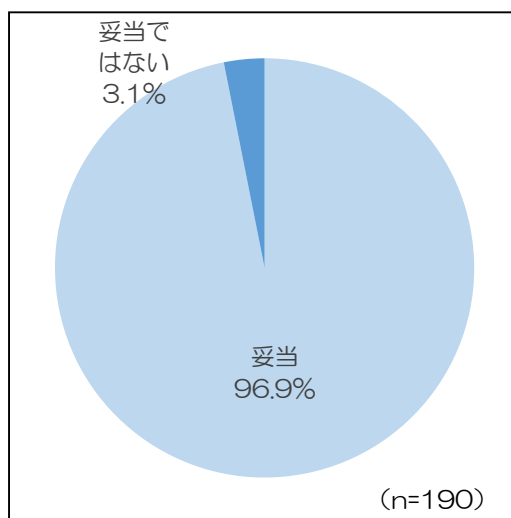


【今後の利用意向】



◆料金の妥当性

料金の妥当性では「妥当」が 96.9%となっており、9 割以上の方が料金設定は妥当であると考えられます。



(4) 乗降調査結果

◆月別の乗降人数及び1便当たり利用者数の推移

月別の乗降人数及び利用者数の推移では1月の利用者数が183人と最も高く、1便あたりの利用者数は冬期に近づくにつれ増加しています。徒歩で移動していた人が、寒くなるにつれバスを利用するようになったことと、バスの認知度が上がったことが要因と考えられます。

8月の概要

利用者数の合計：73名
運行便数の合計：110便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：0.7人
1日の最大合計利用者数：7人
1便の最大利用者数：3人

9月の概要

利用者数の合計：72名
運行便数の合計：100便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：0.7人
1日の最大合計利用者数：8人
1便の最大利用者数：3人

10月の概要

利用者数の合計：104名
運行便数の合計：100便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：1.0人
1日の最大合計利用者数：10人
1便の最大利用者数：9人

11月の概要

利用者数の合計：159名
運行便数の合計：100便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：1.6人
1日の最大合計利用者数：15人
1便の最大利用者数：6人

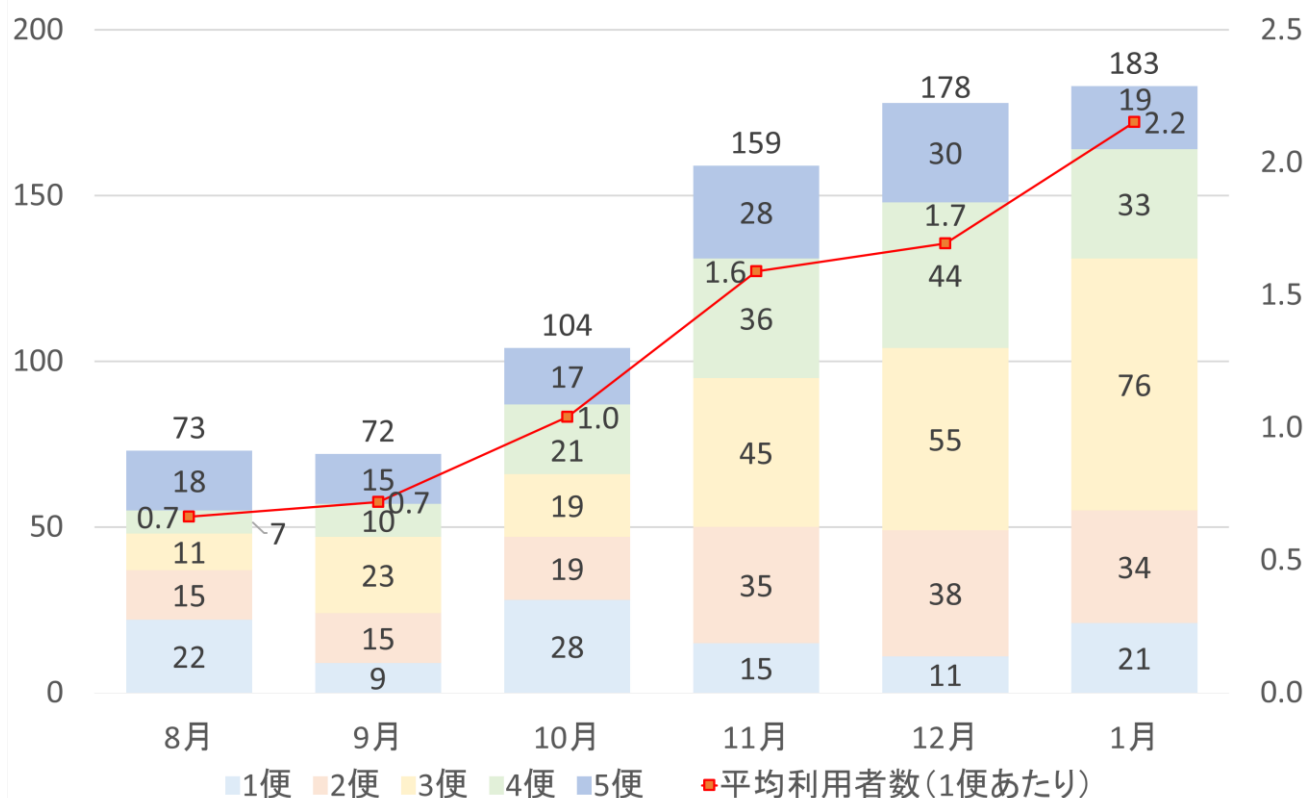
12月の概要

利用者数の合計：178名
運行便数の合計：105便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：1.7人
1日の最大合計利用者数：18人
1便の最大利用者数：6人

1月の概要

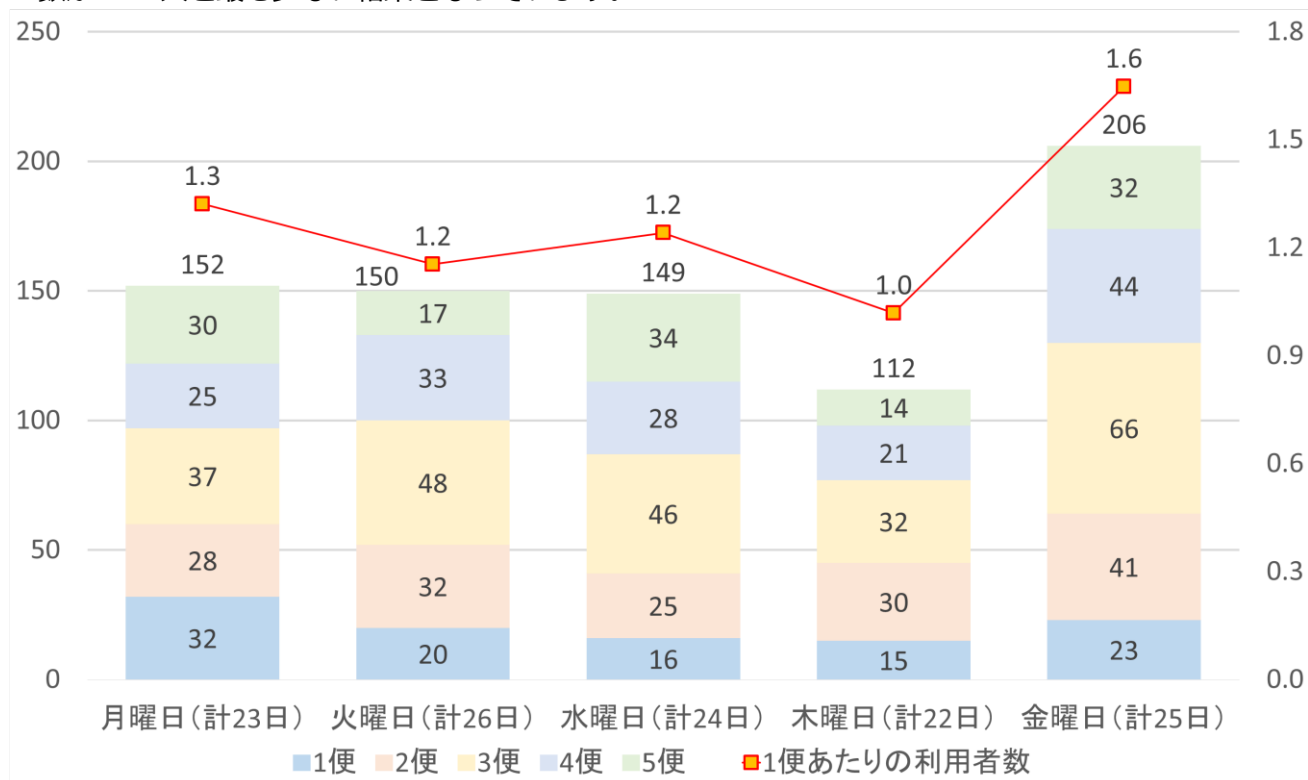
利用者数の合計：183名
運行便数の合計：85便
1日の運行便数：5便
1便あたり平均利用者数：2.2人
1日の最大合計利用者数：19人
1便の最大利用者数：10人

月別利用者数と1便あたりの利用者数



◆曜日別の乗降人数及び1便あたり利用者数の推移

曜日別の乗降人数及び利用者数の推移では金曜日の利用者数が206人と最も多く、木曜日の利用者数が112人と最も少ない結果となっています。



◆右回りのバス停別乗降人員（8月～1月）

右回りのバス停別乗降人数について、乗車の多いバス停では「⑨光陽南団地前」の75人が最も多く、次いで「⑦光陽東団地前」の53人となっており、降車の多いバス停では「⑫国保病院前」の118人が最も多く、次いで「①斜里バスターミナル」の88人となっています。

車内人数では「⑩斜里バス整備工場前」の304人が最も多く、次いで「⑪南2号通踏切前」の288人となっています。

概要

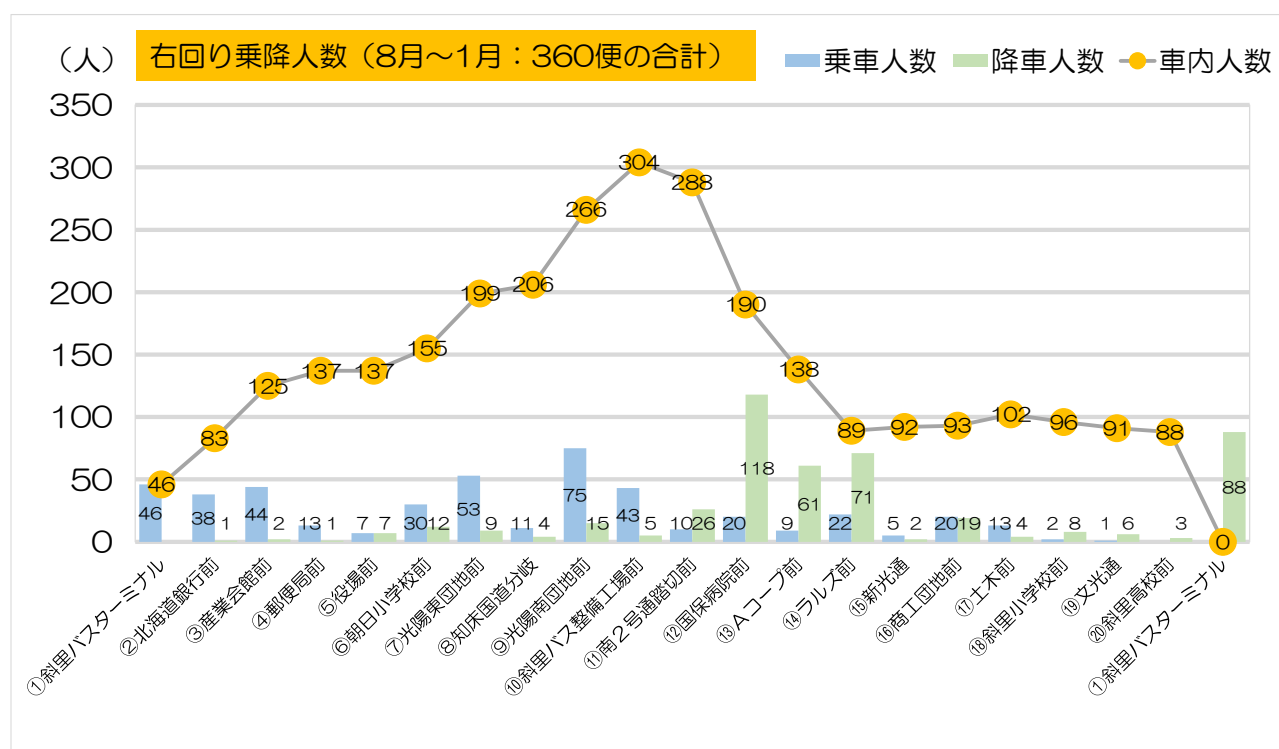
利用者数の合計：462名
運行便数の合計：360便
1日の運行便数：3便
1便あたり平均利用者数：1.3人
1日の最大合計利用者数：12人
1便の最大利用者数：7人

乗車の多いバス停

乗車の多いバス停
⑨光陽南団地前
⑦光陽東団地前
①斜里バスターミナル

降車の多いバス停

降車の多いバス停
⑫国保病院前
①斜里バスターミナル
⑭ラルズ前



◆右回りのバス停別乗降人員（2月～3月）

右回りのバス停別乗降人数について、乗車の多いバス停では「⑨光陽南団地前」の63人が最も多く、次いで「③北洋銀行前（みたに前）」の41人となっており、降車の多いバス停では「①斜里バスターミナル」の80人が最も多く、次いで「⑫国保病院前」の73人となっています。

車内人数では「⑩斜里バス整備工場前」の234人が最も多く、次いで「⑪南2号通踏切前」の216人となっています。

概要

利用者数の合計：353名
 運行便数の合計：126便
 1日の運行便数：3便
 1便あたり平均利用者数：2.8人
 1日の最大合計利用者数：19人
 1便の最大利用者数：13人

乗車の多いバス停

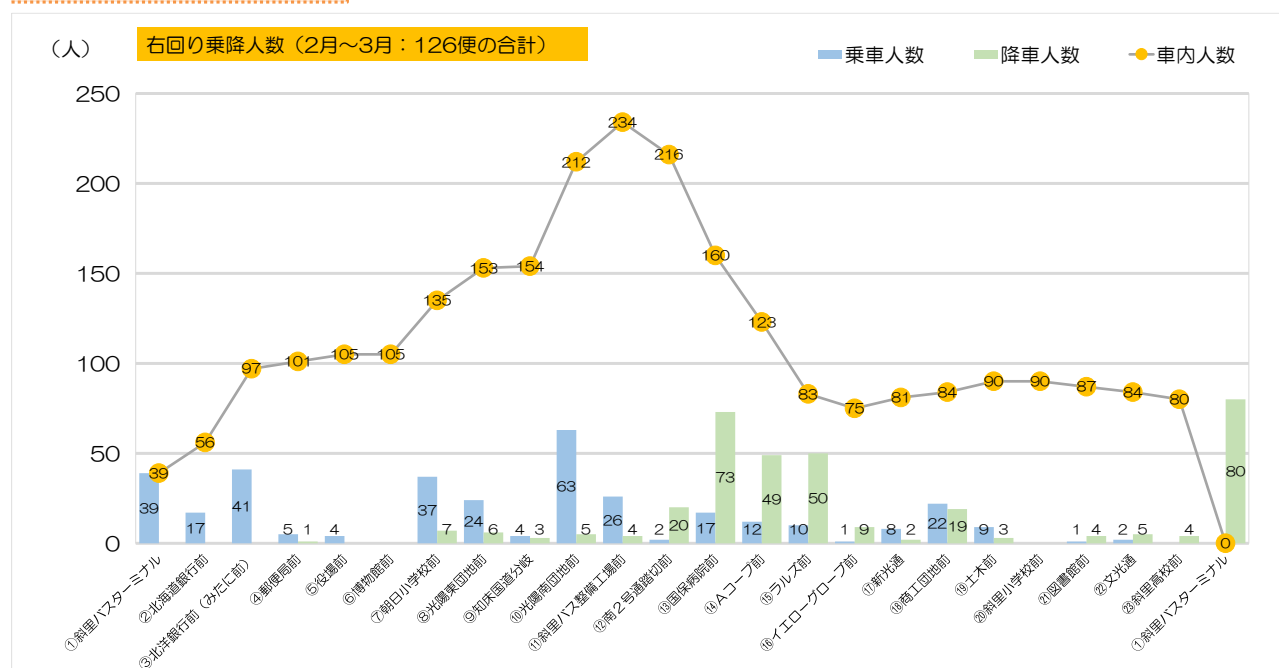
乗車の多いバス停
 ⑨光陽南団地前
 ③北洋銀行前（みたに前）
 ①斜里バスターミナル

降車の多いバス停

降車の多いバス停
 ①斜里バスターミナル
 ⑫国保病院前
 ⑭ラルズ前

乗降がなかったバス停

④博物館前
 ⑫斜里小学校前



◆右回りの日別利用者数の推移

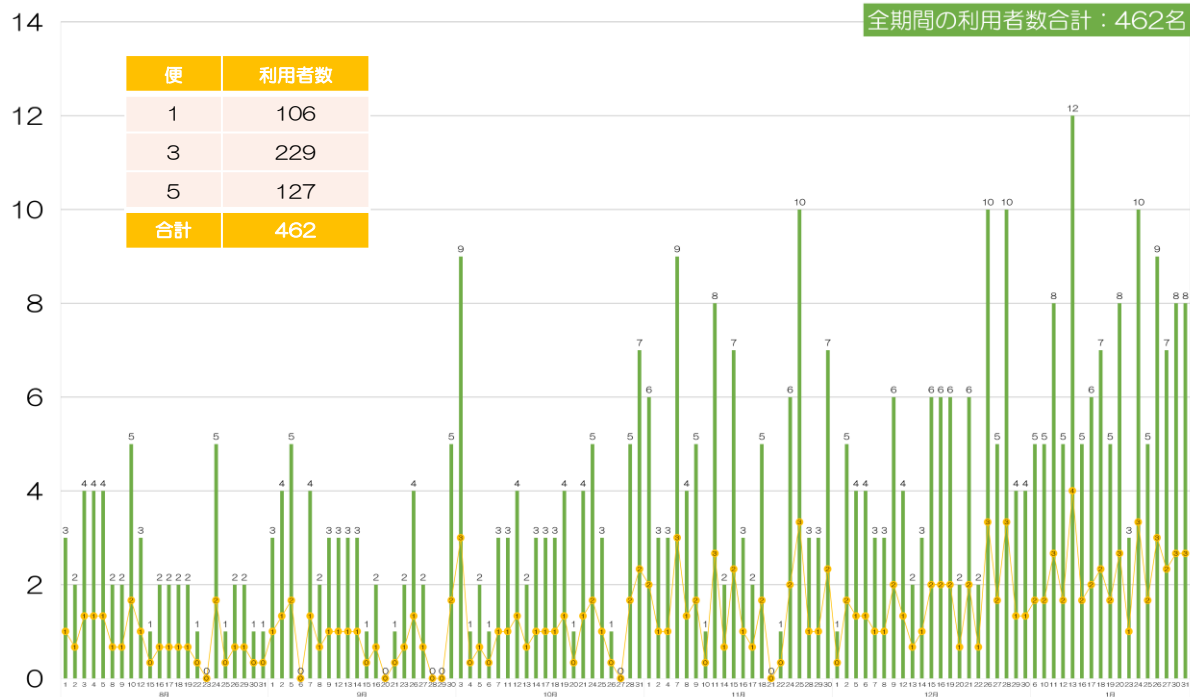
(人)

右回り利用者数の推移（1日3便運行）

■利用者数

●平均利用者数（1便あたり）

全期間の利用者数合計：462名



◆左回りのバス停別乗降人員（8月～1月）

左回りの乗降人数の推移について、乗車の多いバス停では「①斜里バスターミナル」の70人が最も多く、次いで「⑮新光通」の40人となっており、降車の多いバス停では「⑭ラルズ前」の42人が最も多く、次いで「②北海道銀行前」の38人となっています。

車内人数では「⑧知床国道分岐」の142人が最も多く、次いで「⑦光陽東団地前」の141人となっています。

概要

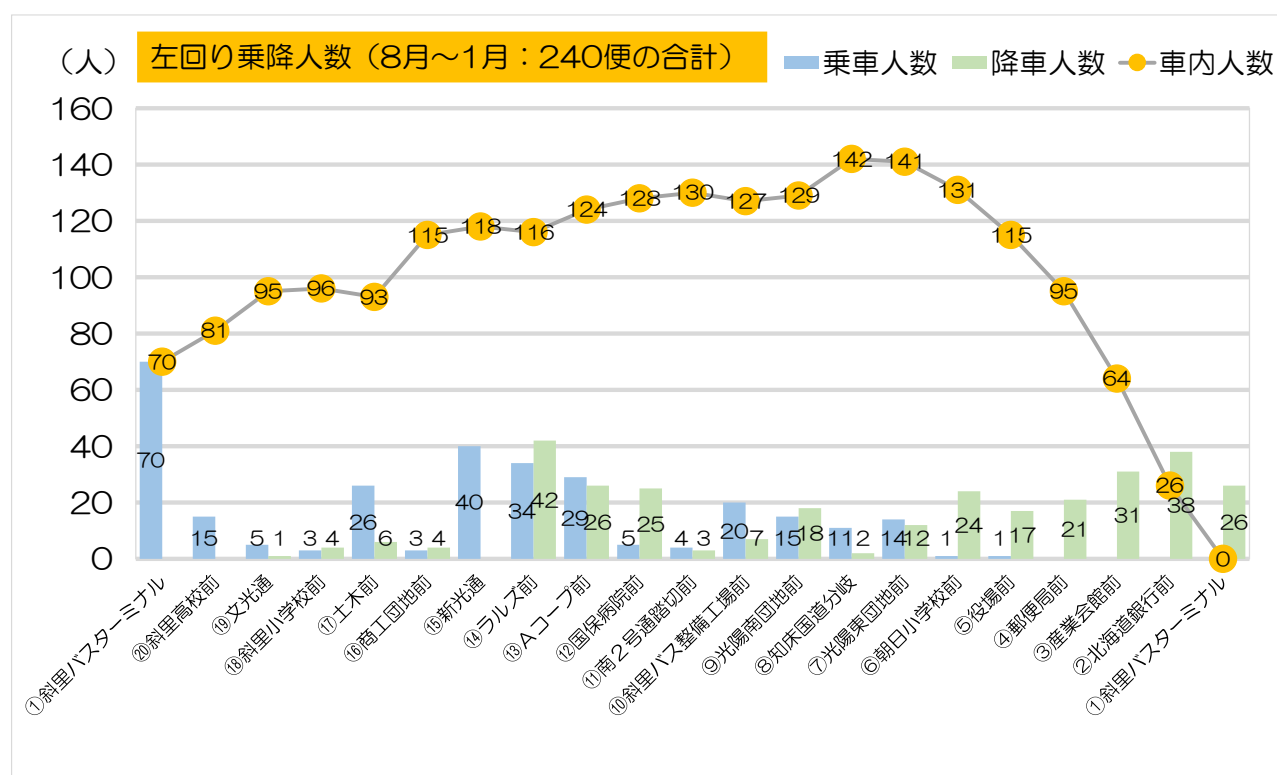
利用者数の合計：307名
 運行便数の合計：240便
 1日の運行便数：2便
 1便あたり平均利用者数：1.3人
 1日の最大合計利用者数：19人
 1便の最大利用者数：10人

乗車の多いバス停

乗車の多いバス停
 ①斜里バスターミナル
 ⑮新光通
 ⑭ラルズ前

降車の多いバス停

降車の多いバス停
 ⑭ラルズ前
 ②北海道銀行前
 ③産業会館前



◆左回りのバス停別乗降人員（2月～3月）

左回りの乗降人数の推移について、乗車の多いバス停では「⑭Aコープ前」の39人が最も多く、次いで「①斜里バスターミナル」の38人となっており、降車の多いバス停では「③北海道銀行前（みたに前）」の41人が最も多く、次いで「①斜里バスターミナル」の29人となっています。

車内人数では「⑪斜里バス整備工場前」の135人が最も多く、次いで「⑬国保病院前」の133人となっています。

概要

利用者数の合計：260名
 運行便数の合計：84便
 1日の運行便数：2便
 1便あたり平均利用者数：3.1人
 1日の最大合計利用者数：23人
 1便の最大利用者数：16人

乗車の多いバス停

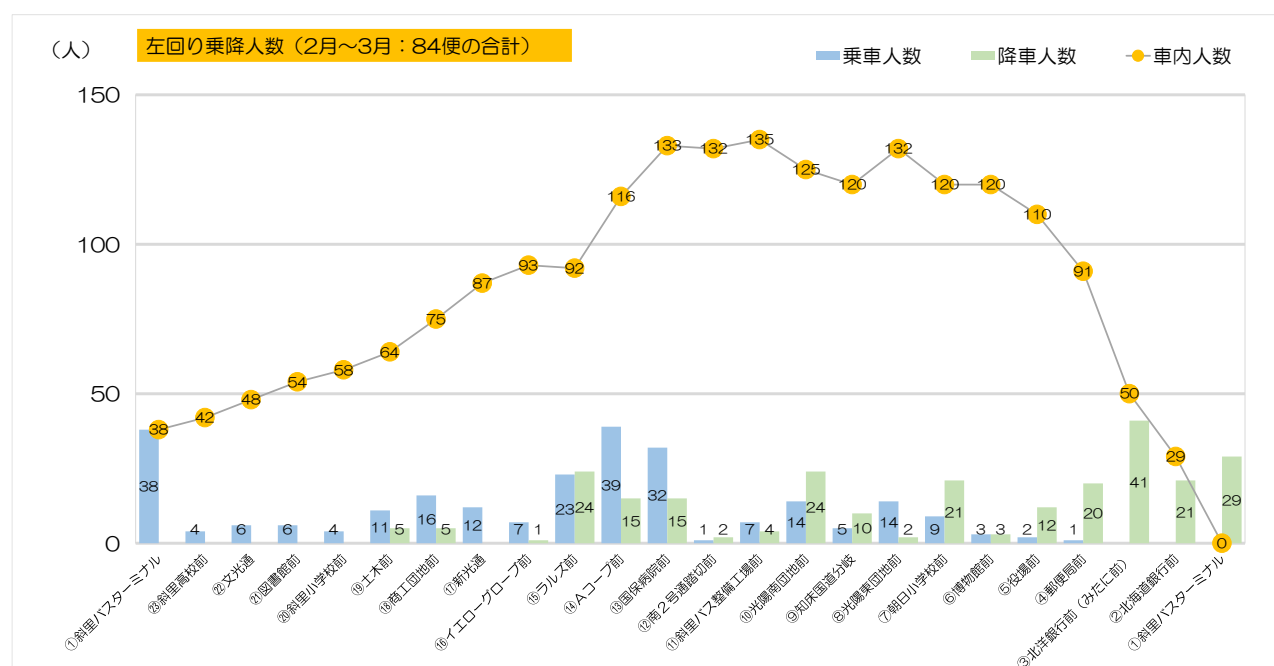
乗車の多いバス停
 ⑭Aコープ前
 ①斜里バスターミナル
 ⑬国保病院前

降車の多いバス停

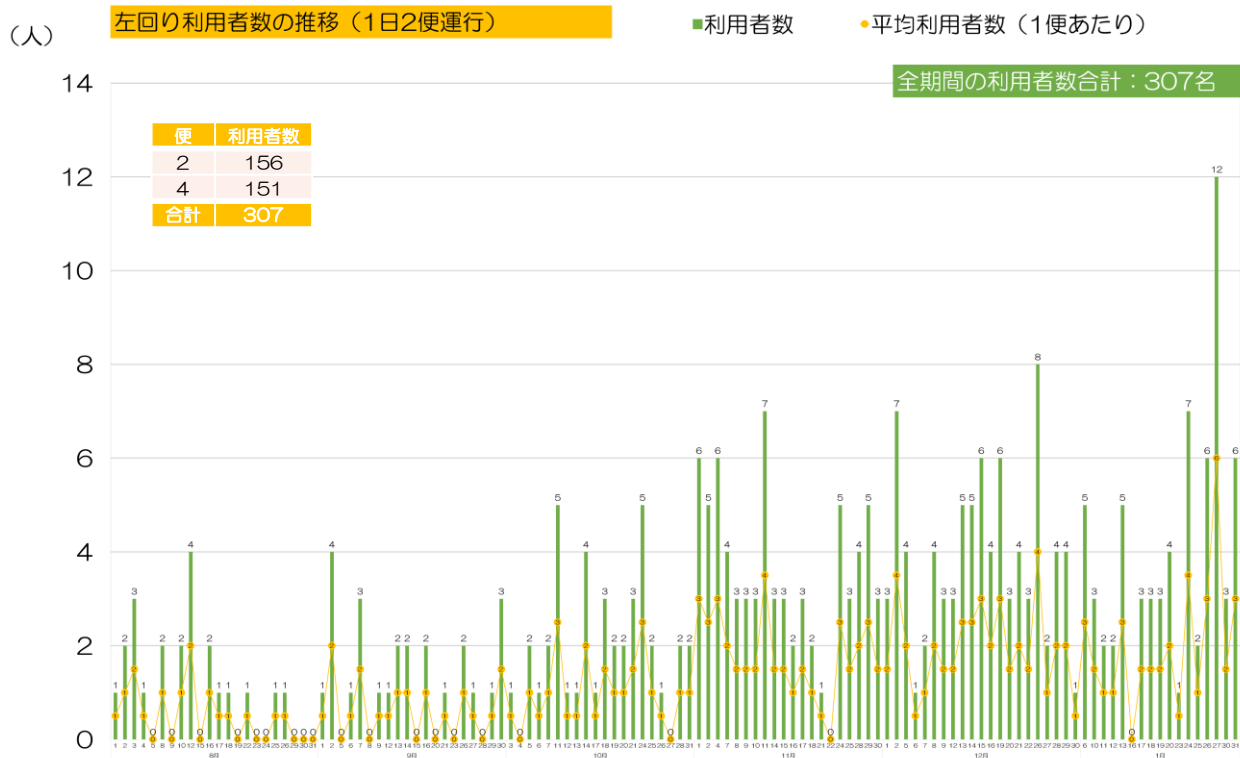
降車の多いバス停
 ③北洋銀行前（みたに前）
 ①斜里バスターミナル
 ⑩光陽南団地前
 ⑮ラルズ前

乗降がなかったバス停

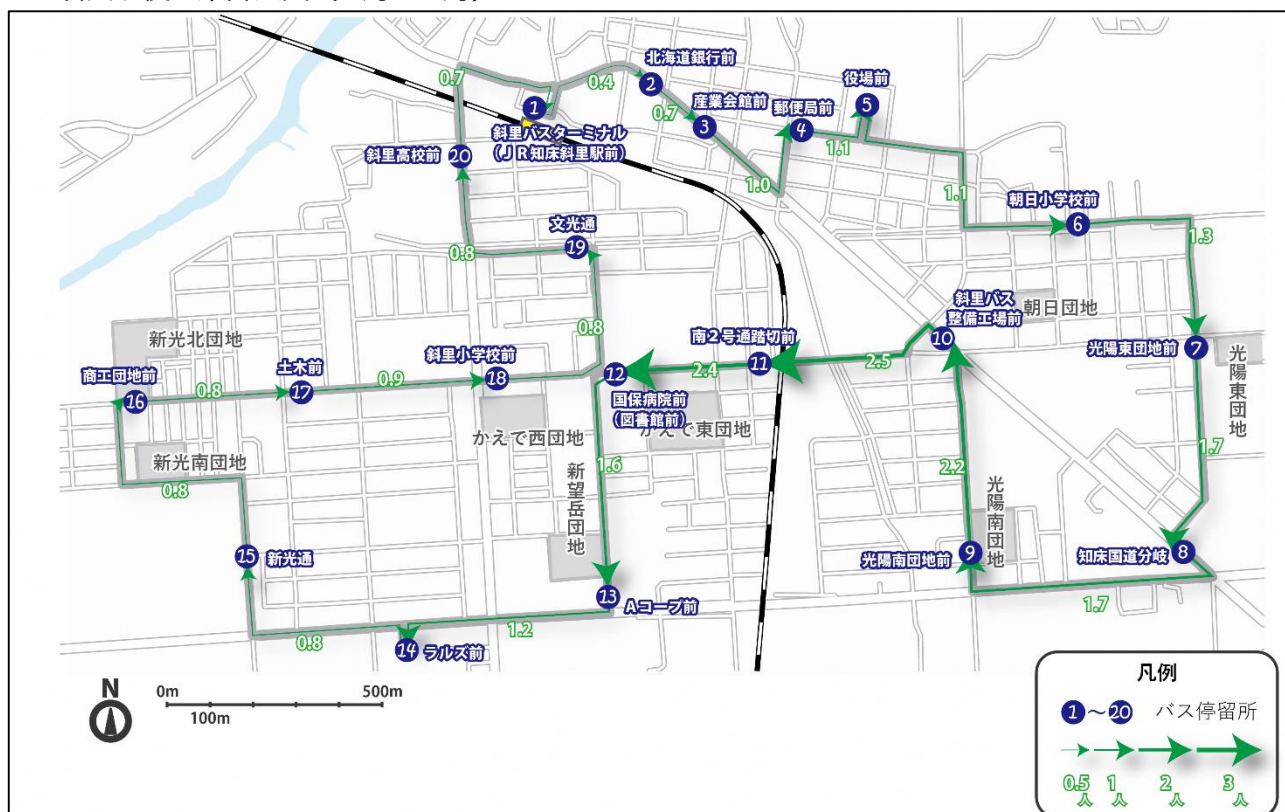
④博物館前
 ②斜里小学校前



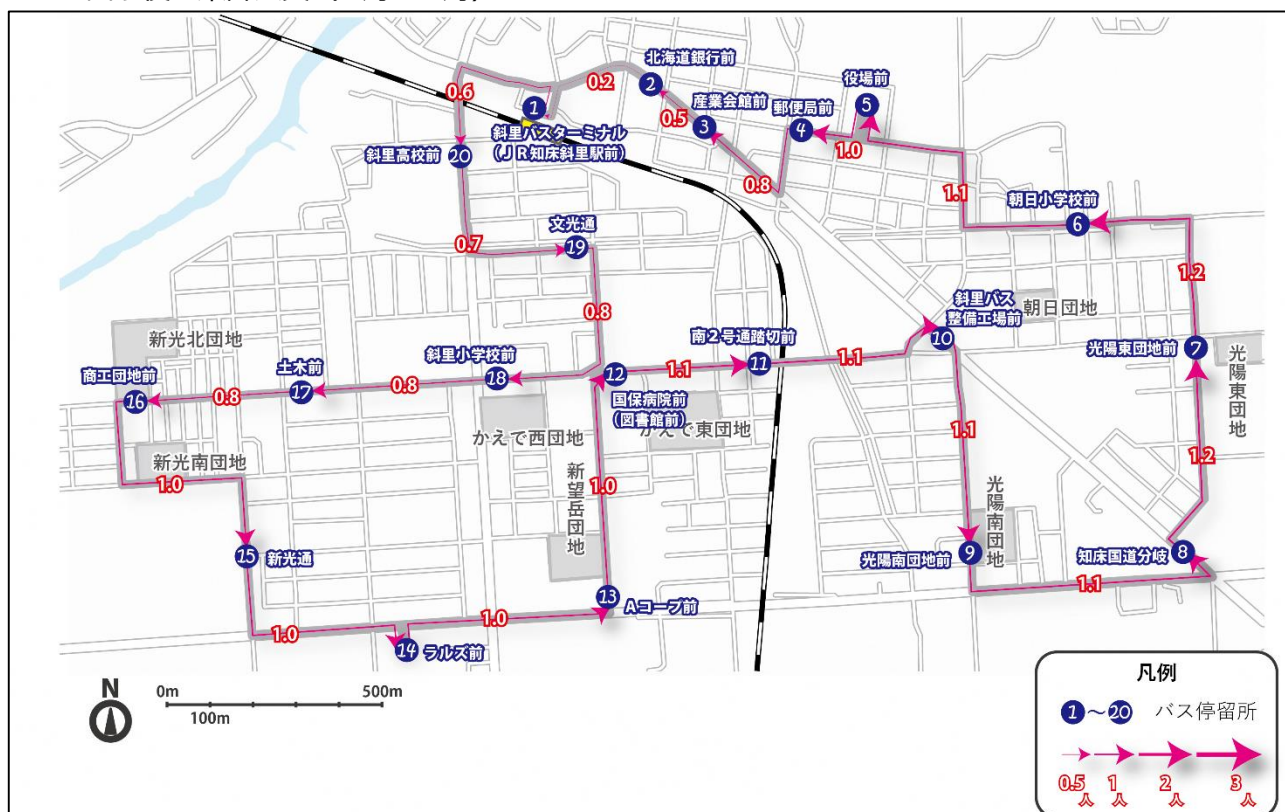
◆左回りの日別利用者数の推移



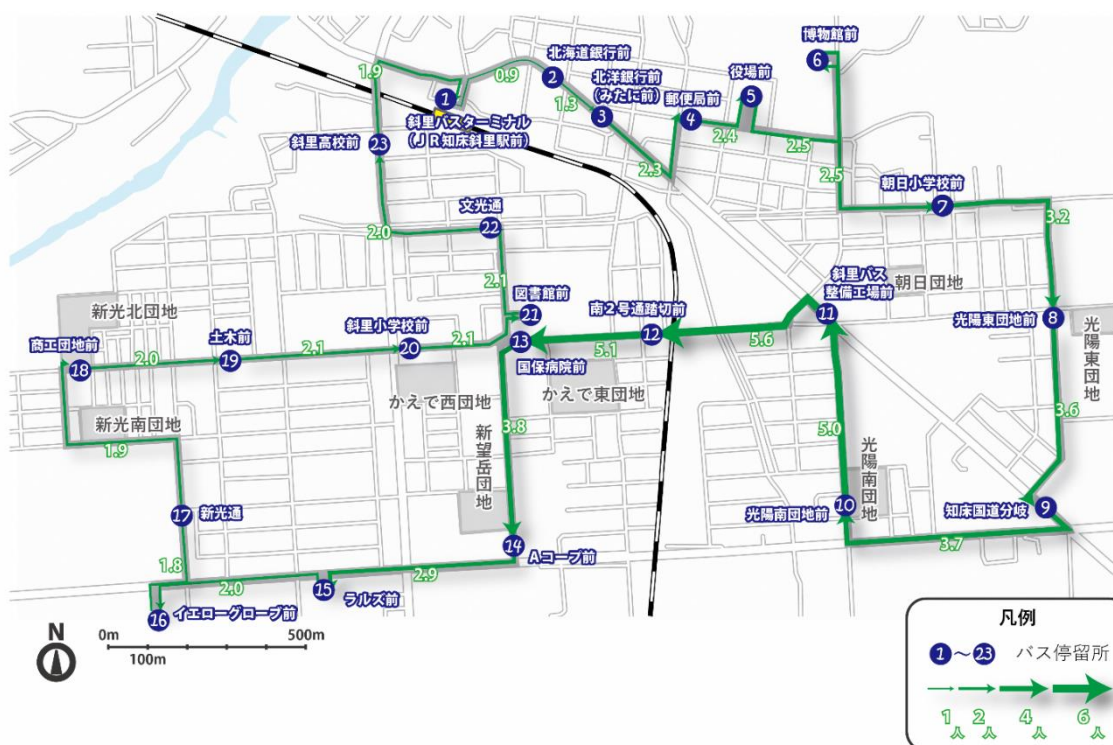
◆右回り便の乗降人員（8月～1月）



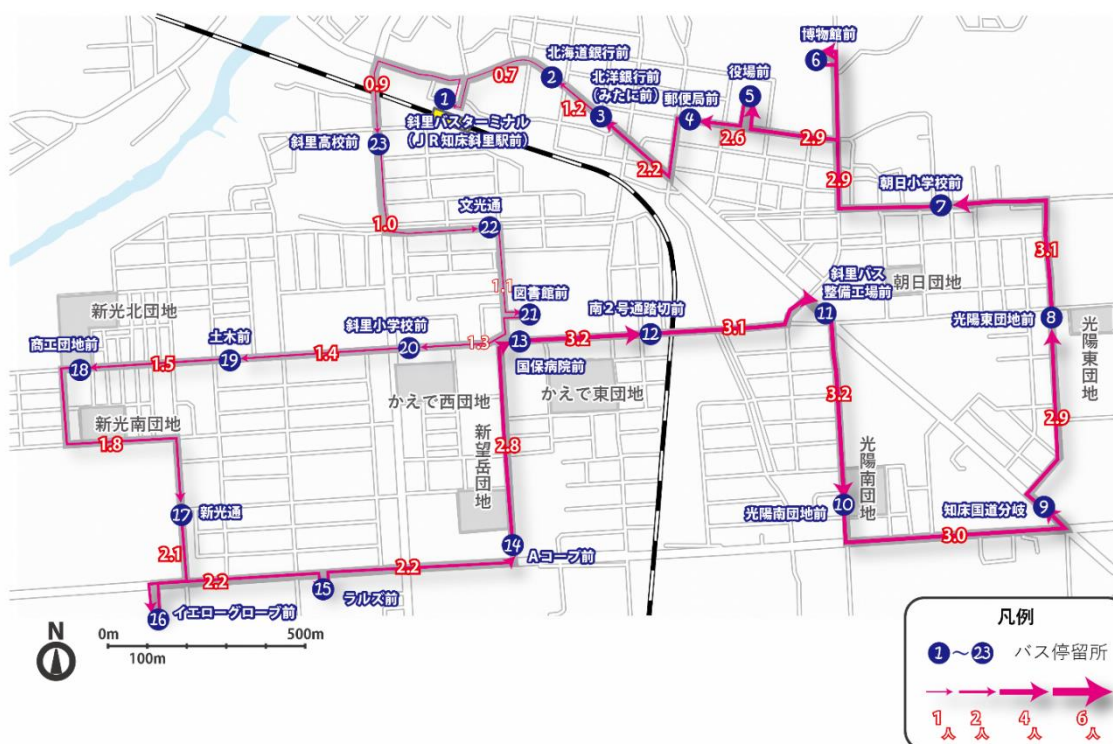
◆左回り便の乗降人員（8月～1月）



◆右回り便の1日の平均車内人数（2月～3月）

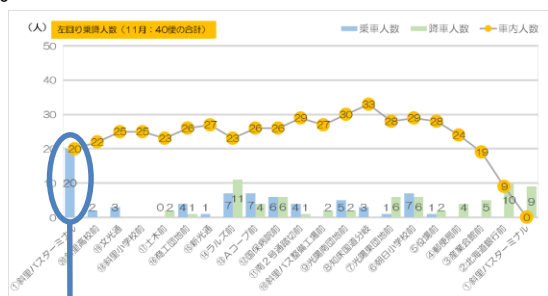


◆左回り便の1日の平均車内人数（2月～3月）

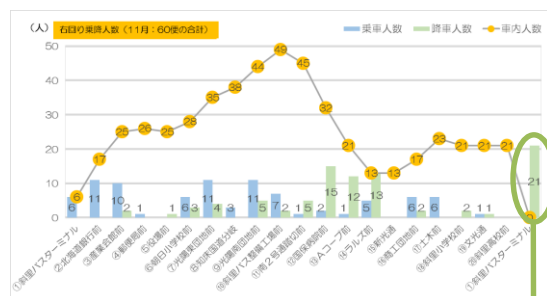
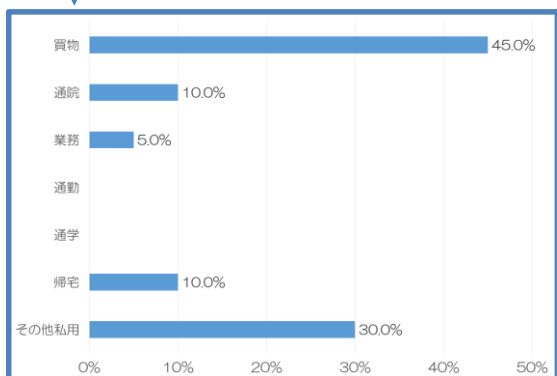


◆バスターミナルの利用目的（11月）

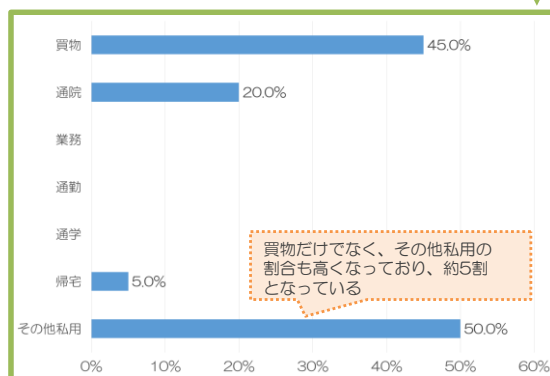
11月の斜里バスターミナル利用者の目的について、斜里バスターミナルから目的地までの利用では「買物」が45.0%と最も高く、次いで「その他私用」が30.0%となっており、目的地から斜里バスターミナルまでの利用では「その他私用」が50.0%と最も高く、次いで「買物」が45.0%となっています。



斜里バスターミナルから目的地までの利用

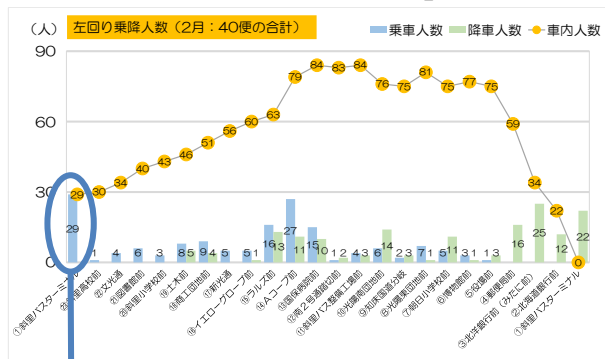


目的地から斜里バスターミナルまでの利用

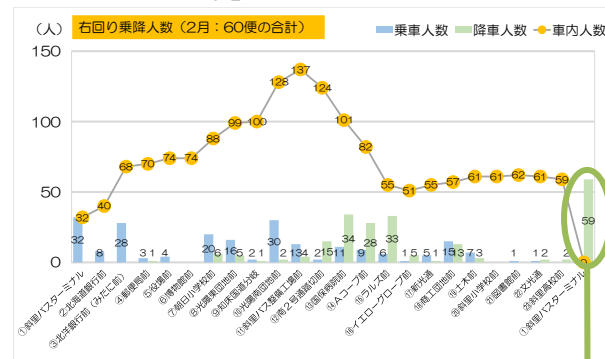
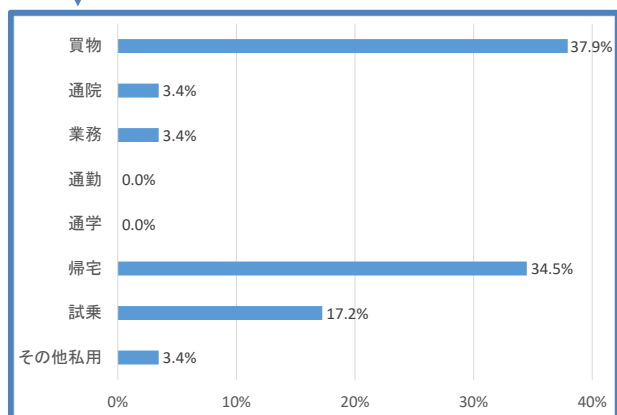


◆バスターミナルの利用目的（2月）

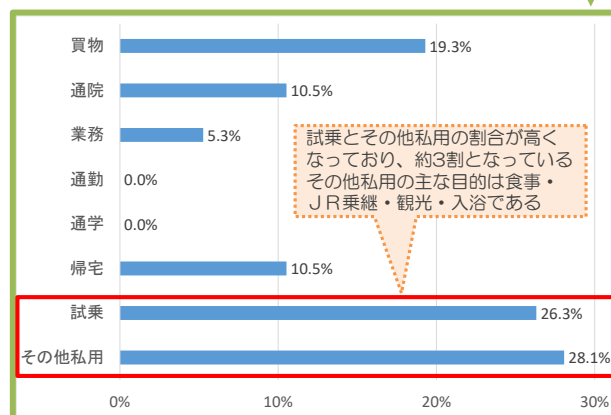
2月の斜里バスターミナル利用者の目的について、斜里バスターミナルから目的地までの利用では「買物」が37.9%と最も高く、次いで「帰宅」が34.5%となっており、目的地から斜里バスターミナルまでの利用では「その他私用」が28.1%と最も高く、次いで「試乗」が26.3%となっています。



斜里バスターミナル
から目的地までの利用



目的地から斜里バス
ターミナルまでの利用



◆バス停間移動の状況（11月）

【利用者数4人以上のバス停間】

利用者数	バス停	⇔	バス停
8人	①斜里バスターミナル	⇔	⑭ラルズ前
			⑯商工団地前
			⑰土木前
7人	①斜里バスターミナル	⇔	⑫国保病院前
	⑨光陽南団地前	⇔	⑫国保病院前
6人	①斜里バスターミナル	⇔	⑬Aコープ前
	②北海道銀行前	⇔	⑨光陽南団地前
	⑥朝日小学校前	⇔	⑭ラルズ前
	⑩斜里バス整備工場前	⇔	⑬Aコープ前
5人	①斜里バスターミナル	⇔	⑧朝日小学校前
	②北海道銀行前	⇔	⑤朝日小学校前
	⑦光陽南団地前	⇔	⑪南2号通路切前
4人	①斜里バスターミナル	⇔	⑦光陽南団地前
	②北海道銀行前	⇔	⑭ラルズ前
	⑦光陽南団地前	⇔	⑬Aコープ前

【全バス停間利用者数マトリックス】

	①斜里バスターミナル	②北海道銀行前	③産業会館前	④郵便局前	⑤役場前	⑥朝日小学校前	⑦光陽東団地前	⑧知床国道分岐	⑨光陽南団地前	⑩斜里バス整備工場前	⑪南2号通路切前	⑫国保病院前	⑬Aコープ前	⑭ラルズ前	⑮新光通	⑯商工団地前	⑰土木前	⑱斜里小学校前	⑲文光通	⑳斜里高校前
凡例（単位：人）	1	2	3	4	5	6	7	8												
①斜里バスターミナル	-	2		2	5	4			1	2	7	6	8		8	8		1		
②北海道銀行前	-	-			5	2		6			1	3	4							
③産業会館前	-	-	-		3	2	3	2		1	2		1		1					
④郵便局前	-	-	-					2					2	1						
⑤役場前	-	-	-	-						1					1					
⑥朝日小学校前	-	-	-	-	-						1	2	6							
⑦光陽東団地前	-	-	-	-	-				2	5	3	2	2							
⑧知床国道分岐	-	-	-	-	-	-					3									
⑨光陽南団地前	-	-	-	-	-	-	-				7	4	2							
⑩斜里バス整備工場前	-	-	-	-	-	-	-	-			2	6								
⑪南2号通路切前	-	-	-	-	-	-	-	-	-					2						
⑫国保病院前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1	1						1	
⑬Aコープ前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
⑭ラルズ前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			2		2	3	1	
⑮新光通	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
⑯商工団地前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1		
⑰土木前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
⑱斜里小学校前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
⑲文光通	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
⑳斜里高校前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

◆バス停間移動の状況（2月）

【利用者数 13 人以上のバス停間】

バス停	⇄	バス停	利用者数
①斜里バスターミナル	⇄	⑮商工団地前	18人
		⑯土木前	16人
⑩光陽南団地前	⇄	⑭Aコープ前	17人
⑧光陽東団地前	⇄	⑫南2号通路切前	15人
⑩光陽南団地前	⇄	⑬国保病院前	14人
⑦朝日小学校前	⇄	⑬国保病院前	14人
①斜里バスターミナル	⇄	⑭Aコープ前	13人
		⑮ラルズ前	13人

【全バス停間利用者数マトリックス】

	①斜里バスターミナル	②北海道銀行前	③北洋銀行前（みたに前）	④郵便局前	⑤役場前	⑥博物館前	⑦朝日小学校前	⑧光陽東団地前	⑨知床国道分岐	⑩光陽南団地前	⑪斜里バス整備工場前	⑫南2号通路切前	⑬国保病院前	⑭Aコープ前	⑮ラルズ前	⑯イエローグローブ前	⑰新光通	⑱商工団地前	⑲土木前	⑳斜里小学校前	㉑図書館前	㉒文光通	㉓斜里高校前
凡例（単位：人） 1～3 4～7 8～11 12～18																							
①斜里バスターミナル	-	3	1	1	1	5	2	1	3	1	9	13	13	1	6	18	16	2	2				
②北海道銀行前	-	-				1	2	3			1	6	2	1		4							
③北洋銀行前（みたに前）	-	-	-			1	4	3	2	5	11	7	8	1		4			2				
④郵便局前	-	-	-	-		1	4	7		1	1		2			3							
⑤役場前	-	-	-	-	-					1	1		1			1	2						
⑥博物館前	-	-	-	-	-	-							1										
⑦朝日小学校前	-	-	-	-	-	-	-						14	5	9								
⑧光陽東団地前	-	-	-	-	-	-	-	-					15	1		1							
⑨知床国道分岐	-	-	-	-	-	-	-	-	-				2			2							
⑩光陽南団地前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			14	17	5	6		1					1
⑪斜里バス整備工場前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		6	9									
⑫南2号通路切前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1									
⑬国保病院前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	11	1		1	2					
⑭Aコープ前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				2	6	2		1	1		
⑮ラルズ前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1			1	2	4	1	
⑯イエローグローブ前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					1						
⑰新光通	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											1
⑱商工団地前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							2				
⑲土木前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
⑳斜里小学校前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
㉑図書館前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
㉒文光通	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											
㉓斜里高校前	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-											

【路線バス乗降調査】

（１）目的

乗降調査から得られたデータを基に、極端に利用の少ないバス停留所や利用者の少ない時間帯など、既存バス路線の現状及び課題を把握し、今後の検討へ向けての基礎資料とします。

（２）調査実施日

- ・平成 28 年 11 月 9 日（水曜日）

（３）調査内容及び対象

- ・町内を運行するバス路線（網走バス：1 路線、斜里バス：2 路線）の全利用者を対象に、調査員がバス車両に乗り込み、乗降バス停留所及び利用目的等を項目とした利用実態調査を実施
- ・調査員が始発・終発を含めた全便に乗車の上、バス利用者にヒヤリング調査及び乗降調査を実施
- ※なお、斜里町を含まない区間での利用者については、集計時に除外

（４）調査項目

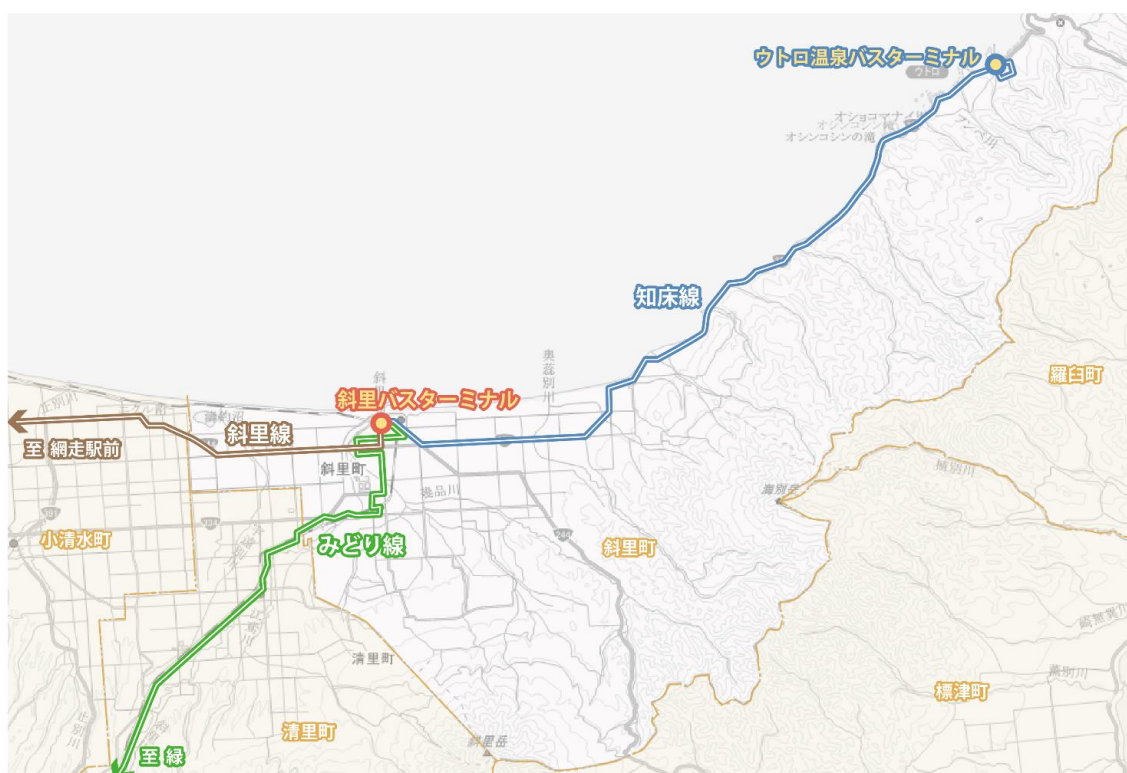
- ①利用者の属性（性別、年齢層、職業）
- ②利用状況（利用路線、利用時間帯、乗車・降車したバス停、利用目的、利用頻度、バスに乗る前後の交通手段、土日祝日の利用、土日祝日の移動手段）

（５）調査結果の概要

◆調査対象路線と利用者数

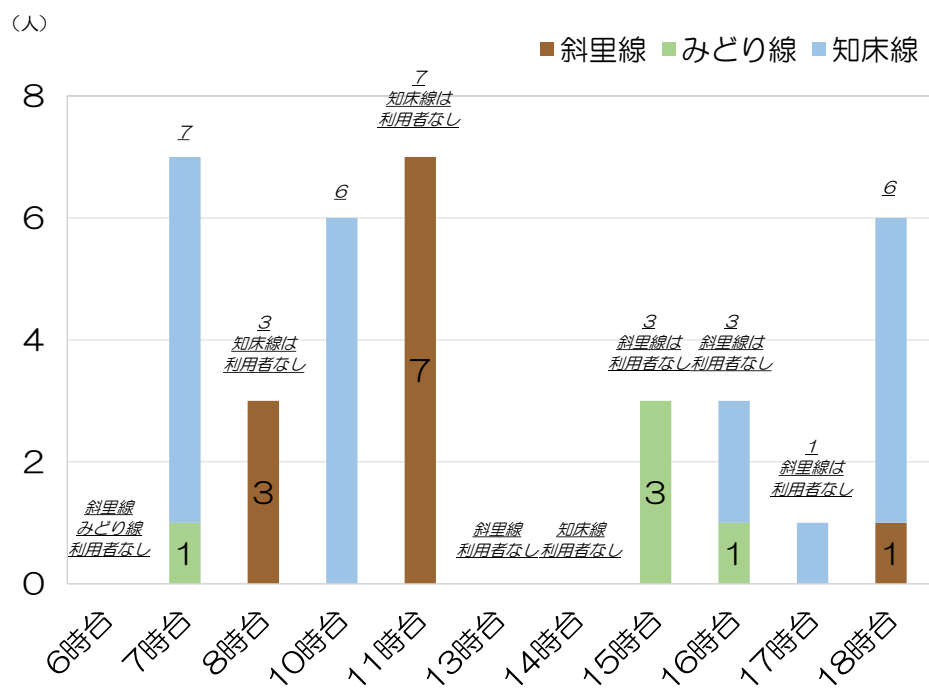
バス事業者名	路 線 名	便数	利用者数
網 走 バ ス (株)	斜 里 線	8 便	11 名
斜 里 バ ス (株)	みどり線	4 便	5 名
	知 床 線	8 便	21 名
	合 計	20 便	37 名

注) 利用者数は、斜里町を含まない区間での利用者を除外した人数



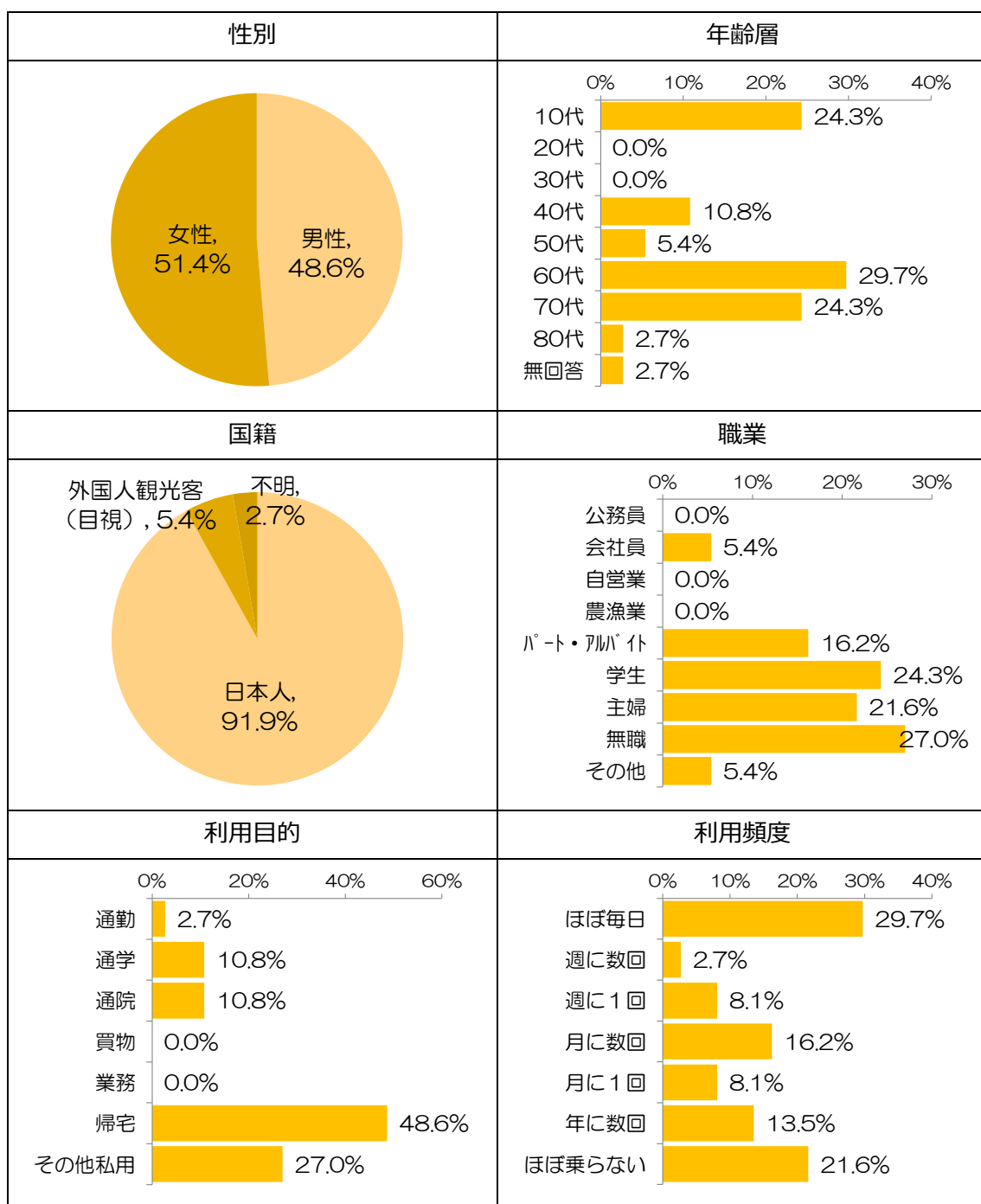
◆路線及び時間帯別利用者数（利用者 37 名）

路線の利用状況は午前中に一定の利用があるものの、昼から午後にかけて利用者が少ないのが現状となっています。また、斜里線、みどり線、知床線いずれも利用者のいない時間帯が発生しているため、今後は各路線についてダイヤ変更等の検討を行った上で、バス路線のあり方を検討する必要があると考えられます。



◆利用者属性（利用者 37 名）

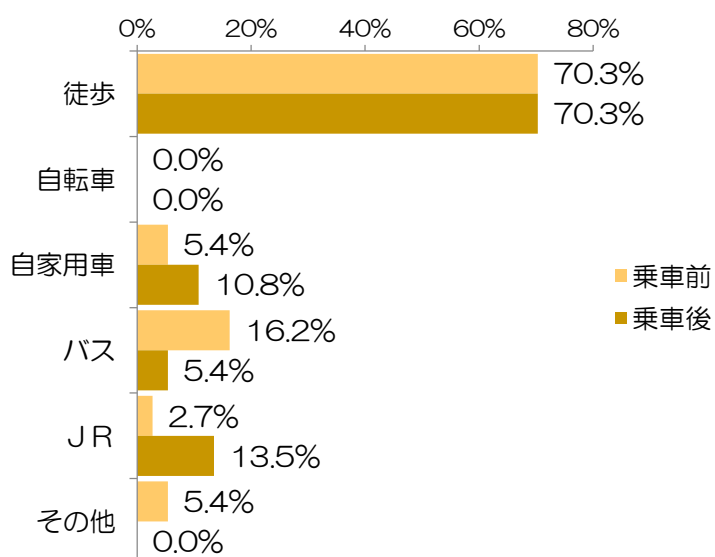
特に高齢者の利用が多いため、他の方法を持たない町民の交通手段をいかに確保していくかを検討する必要があると考えられます。



◆乗継状況と土日祝日について（利用者 37 名）

①乗継状況

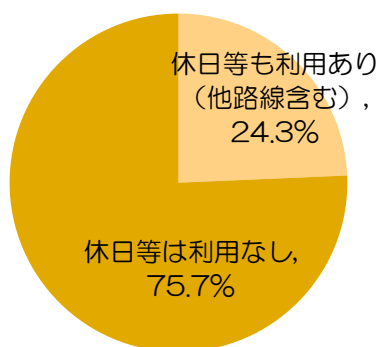
バス乗車前後の移動手段は徒歩が多く、乗車後は JR 利用があり、バスと JR を乗り継いだ利用があります。



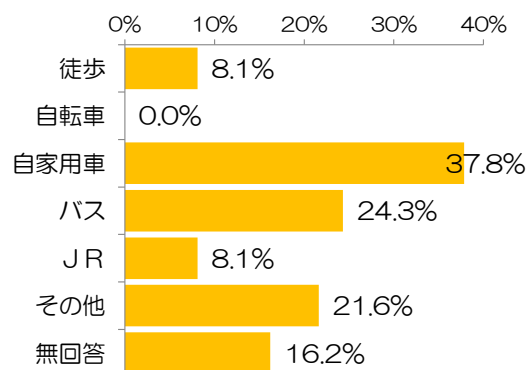
②土日祝日について

土日祝日のバス利用状況については、バスの代わりとして自動車を主な移動手段として利用しています。

【土日祝日のバス利用の状況】

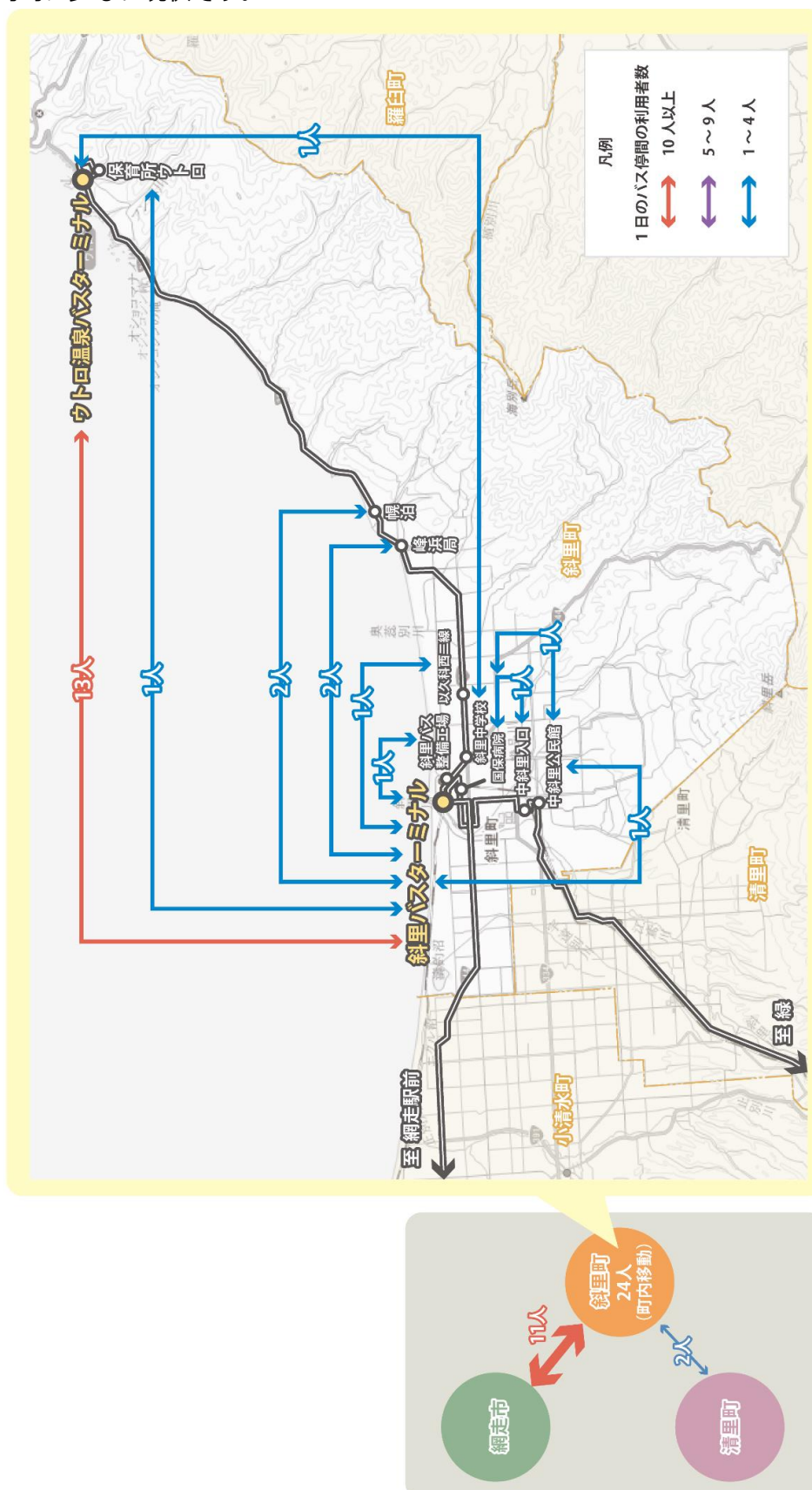


【代替交通の状況】



◆乗降調査結果

斜里町内を移動するためのバス利用が最も多く、次いで網走市への移動が多くなっており、清里町への移動は相対的に少ない現状です。



3-7. 斜里町地域公共交通の現状・問題点

各種調査結果から明らかになった現状及び問題点について、その背景と共に「地域・社会情勢の変化における公共交通の位置付け」、「市街地の回遊性向上による歩いて暮らせるまちの実現」、「地域と創る地域公共交通の実現」、「観光振興計画との連携」の4つの視点から整理した現状・問題点について、課題と解決へ向けた方向性を検討した結果を以下に示します。

（1）地域・社会情勢の変化における公共交通の位置付け【視点①】

【現状及び問題点】

人口減少や少子高齢化に伴い、経済活動が低下して来ており、バスや鉄道等の公共交通利用者が減少しています。高齢者の運転が依然として多く、自動車依存型社会における高齢者による危険な運転が全国的に増加しています。さらに JR は知床斜里駅を含めて全道的に利用者の少ない線区は減便しており、町内外の移動を支援する生活の足の確保が困難な状況となっています。

また、斜里町は広大な面積を有しており、居住地も郊外部に点在しているため、公共交通が不便な地域も多く存在している一方、コミュニティバスやデマンドバス等の新たな交通体系の導入による支援は現状の体制（人・車両・経費等）では実現は難しい状況です。

【課題と解決に向けた方向性】

高齢者に対して自動車から公共交通への転換を促進するとともに、「地域公共交通による安全・安心な地域社会を構築」していく必要があります。

そのため、既存の鉄道や路線バス、ハイヤー等による交通サービスを最大限活用し、郊外部等の移動支援を行うことが重要です。さらに市街地内の回遊性を高める巡回バスの本格運行を実施し、運転免許証の返納や外出促進へとつなげる「面的な公共交通ネットワークの構築」について、継続的に検討・実施・見直しを行うことが大切です。

（２）市街地の回遊性向上による歩いて暮らせるまちの実現【視点②】

【現状及び問題点】

これまで斜里町の市街地における住宅地と生活関連施設（病院、商業施設、公共施設等）を接続するバス路線がなく、高齢者等の交通弱者がまちなかを回遊するには困難な状況となっていました。その結果として、現状では土地利用と公共交通が一体になったまちづくりは検討されていないために、市街地縁辺部における広大な駐車場を有する大規模商業施設等の立地、都市の都市構造そのものが車依存型になってきています。

【課題と解決に向けた方向性】

子どもからお年寄りまで「誰もが安全で安心に暮らせるまちづくり」を継続的に進めるうえで、土地利用と交通の一体的な取組を実施し、「コンパクトで歩いて暮らせるまち」の実現が必要です。

そのため、既存の生活関連施設と居住地、交通結節点（駅）を結ぶ市街地巡回バスを運行し、市街地の回遊性向上と移動支援方策について、継続的に更新を加えながら取り組むことが重要です。

また、中長期的な展望として、市街地巡回バスを中心とする土地利用や道路維持管理手法について検討することが、交通とまちづくりの連携による住みよいまちの実現に繋がると考えられます。

（３）地域と創る地域公共交通の実現【視点③】

【現状及び問題点】

斜里町内の公共交通は鉄道、路線バス、ハイヤーに加えて、市街地巡回バス『しゃりぐる』の実証運行を実施しており、面的ネットワークとしての充実が図られています。一方で依然として高齢者の自動車依存が続いており、公共交通に対する意識が高くない状況となっています。

【課題と解決に向けた方向性】

安全な地域社会を実現するためには、高齢層が関わる交通事故を少なくしていくことが必要であり、安心して移動できる環境の創出と合せて、公共交通を利用することに対する抵抗感の軽減が必要です。

そのため、分かりやすく使い勝手のよい「バスマップ・時刻表の作成・配布」や「説明会・相談会の実施」、利用するきっかけとなる「ノーマイカーデーの設置」や「イベントの実施」、「地域協働によるバス停等の維持管理」など、地域住民が愛着の持てる公共交通として利用促進を図ることが重要です。

（４）交通環境の改善による観光振興の実現【視点④】

【現状及び問題点】

ウトロ地域における観光は観光振興計画に基づき推進しています。

公共交通では知床線による輸送を行っており、観光シーズンには利用率が高い状況ですが、ウトロ地域内の交通については脆弱な状況です。さらに、増加し続けている訪日外国人の個人型旅行に対応した交通支援では多言語対応や大型荷物（スーツケース等）の輸送が未整備な状況となっています。

また、斜里市街地にも道の駅や博物館が点在していますが、現状ではウトロ地域への通過点となっている傾向にあります。

【課題と解決に向けた方向性】

ウトロ地域内の交通はハイヤーや自然ガイドによる移動、斜里バス（株）による季節運行を実施しており、今後は観光動向を見据えた交通サービスの充実について、観光振興計画に基づきバスやハイヤーによる交通面での支援体制を継続的に検討することが有効と考えられます。

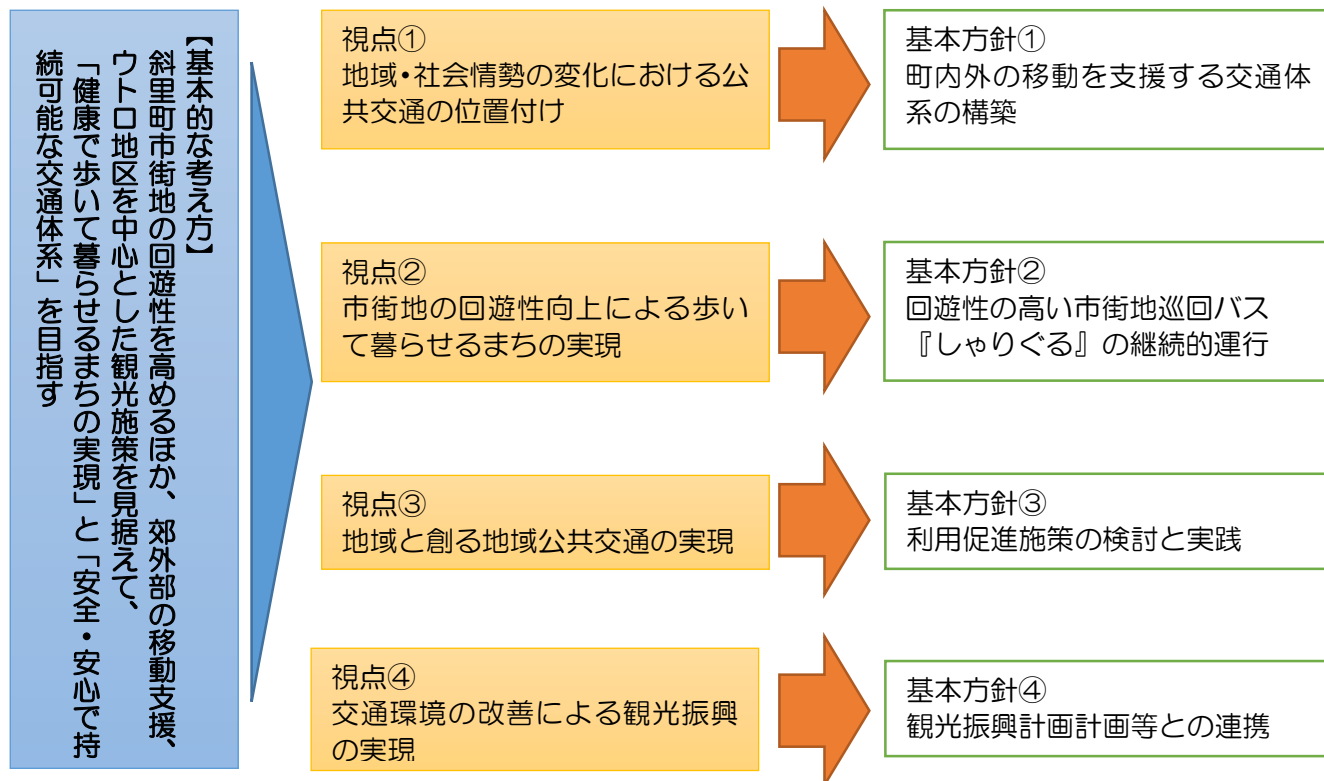
また、インバウンドに対応した環境整備に関しては、JR・バス等の交通事業者や近隣自治体などの関係機関と一体となった多言語対応や荷物輸送対応について検討する必要性があり、実現に向けては推進体制の構築が必要です。

市街地の観光利用については、中長期的な展望として「市街地巡回バスによる誘導」、「ウトロ地域と連携した情報発信の強化や時間的な接続の配慮」によって、通過点ではなく消費活動を生み出す仕組みづくりを検討することが有効と考えられます。

4. 斜里町地域公共交通網形成計画の基本方針と施策

4-1. 基本方針の設定

斜里町の地域公共交通網に係る基本的考え方と課題解決に4つの視点を踏まえ、今後の施策を展開するために「①町内外の移動を支援する交通体系の構築」、「②回遊性の高い市街地巡回バス『しゃりぐる』の継続的運行」、「③利用促進施策の検討と実践」、「④観光振興計画等との連携」の4つの基本方針を設定しました。



4-2. 基本方針に係る施策

4つの基本方針に基づく施策メニューを以下に示します。

（１）町内外の移動を支援する交通体系の構築【基本方針①】

町内外の公共交通の確保・維持に努めるとともに、継続的な住民や関係機関との意見交換を実施し、改善方策や効率的で効果的な「面的ネットワークの充実」を図ります。

【施策メニュー】

- ①市街地巡回バス『しゃりぐる』の運行（基本方針②で記載）
- ②『しゃりぐる』の運行時刻をJRの運行時間に合わせるなど、JRに配慮した交通体系の構築
- ③郊外部やウトロ地域の交通不便地域はハイヤー・路線バスの助成により移動支援を図るとともに、利用状況や利用者の声を聞きながら必要に応じてコミュニティバス、乗合タクシー、予約運行型（デマンド）バス等を検討
- ④町内の広域移動を支える知床線は交通弱者の利用者負担の軽減を図ることにより、路線の維持を推進
- ⑤町外への移動支援については、既存のバス路線やJRの利活用（維持・見直し）を中心に検討
- ⑥町内外の広域移動と市街地の回遊行動を支援する乗継割引の導入検討

（２）回遊性の高い市街地巡回バス『しゃりぐる』の継続的運行【基本方針②】

既存の生活関連施設と居住地、交通結節点（駅）を結ぶ市街地巡回バス『しゃりぐる』を運行し、「市街地の回遊性向上と移動支援」を継続的に実施します。

【施策メニュー】

- ①継続的なニーズ調査（アンケート、乗降調査、意見交換会）の実施
- ②沿道状況や利用者ニーズに応じたルート、運行形態等の継続的な改善・見直しの実施

（３）利用促進施策の検討【基本方針③】

安全な地域社会を実現するためには、高齢層が関わる交通事故を少なくしていく必要があり、「自動車依存からの脱却」と「地域が愛着を持ち創り育てる公共交通」としての意識啓発を図るため、利用促進施策を実施します。地域住民による意識醸成が自治意識の向上につながり、地域協働・連携によるまちづくりの活性化が進むことを期待します。

【施策メニュー】

- ① JR、路線バスを合わせた総合的な路線図、時刻表の作成・配布
（※自分だけの時刻表が書き込める仕組み、観光情報を組み込む）
- ② バス乗り方等の説明会・相談会・戸別訪問等の継続的な実施
- ③ 利用するきっかけとなるノーマイカーデーの設置やそれに合わせたイベントの実施
- ④ 地域住民によるバス停の維持管理（ごみ拾い、除雪、ベンチの設置・維持など）

（４）観光振興計画との連携【基本方針④】

観光振興計画における位置づけを加味しながら、観光動向を踏まえて公共交通による支援方策について、観光に係る関係機関と連携の基で検討し、魅力の向上に努めます。

【施策メニュー】

- ① ウトロ地域内の観光交通支援に係る検討
- ② 関係機関との連携体制の構築によるインバンド対応方策の検討

将来に向けた斜里町の公共交通像については、ＪＲ・路線バス等による既存交通体系の維持を基本としながら、市街地の回遊性を高める市街地巡回バス「しゃりぐる」の継続的運行や低密度に分布している郊外部の住民に対する移動支援サービスの充実、更にはウトロ地区を中心とした観光施策と連動した交通体系について検討することが重要です。

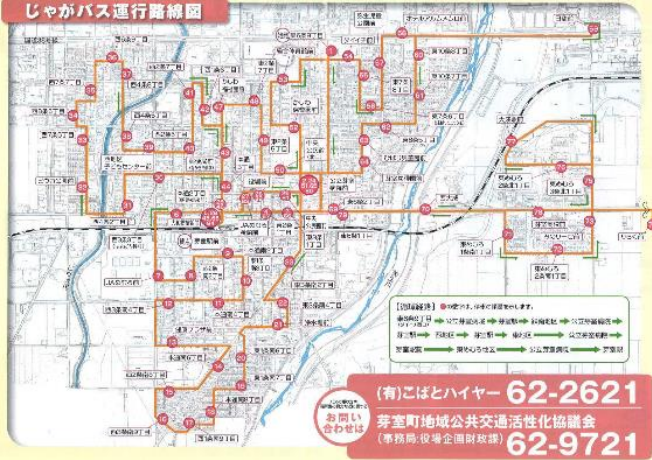
A detailed map of the Shari area in Ishikawa Prefecture, Japan. The map shows the following features:

- Geography:** Ohtsuk Sea (オホーツク海) to the north, and towns of Shari (斜里町), Oshima (小清水町), and Shari (清里町) are labeled.
- Transportation:**
 - 知床線 (Shirakami Line):** A blue line connecting the Shari Bus Terminal (斜里バスターミナル) to the Utoro Onsen Bus Terminal (ウトロ温泉バスターミナル).
 - 斜里線 (Shari Line):** A brown line connecting the Shari Bus Terminal to the Netsei Station (網走駅).
 - みどり線 (Midori Line):** A green line connecting the Shari Bus Terminal to the Shari Station (斜里駅).
 - 市街地巡回バス「しゃりぐる」 (City Loop Bus "Shari-guru"):** A red circular route around the Shari Bus Terminal.
- Landmarks:** Utoro Onsen Bus Terminal (ウトロ温泉バスターミナル), Shari Bus Terminal (斜里バスターミナル), and Shari Station (斜里駅).
- Legend (凡例):**
 - バス路線 (Bus Routes):
 - 網走バス 斜里線 (Netsei Bus Shari Line): Blue double arrow.
 - 斜里バス 知床線 (Shari Bus Shirakami Line): Brown double arrow.
 - 斜里バス みどり線 (Shari Bus Midori Line): Green double arrow.
 - 市街地巡回バス「しゃりぐる」 (City Loop Bus "Shari-guru"): Red double arrow.
 - アクセス (Access):
 - 国道 ほか (National Route, etc.): Grey double arrow.
 - J R (JR): Black and white double arrow.

— 65 —

4-4. 具体的な施策内容及び事例

(1) 基本方針①に係る施策

施 策①	市街地巡回バス『しゃりぐる』の運行
今後の取組	・平成 28 年度の実証運行結果を踏まえ、持続可能な市街地の巡回バスについて、改善や見直しを図りながら引き続き運行を行います。
他自治体事例	市街地を網羅するような運行ルートを設定したコミュニティバス 【取組内容】 ◆冬季の除雪は町内会に委託 ◆1 周の中で、利用者が多い場所は複数回通過するルートを設定  じゃがバス運行路線図 (有)こぼとハイヤー 62-2621 芽室町地域公共交通活性化協議会 (事務局: 役場企画財政課) 62-9721 出典：国土交通省総合政策局公共交通政策部 地域公共交通支援センター 参考：じゃがバスの時刻表、運行経路（北海道芽室市）
実施主体	事業スケジュール
斜里町	H29 年度H30 年度H31 年度R2 年度R3 年度R4 年度R5 年度R6 年度R7 年度
交通事業者	実施

施 策②	JR に配慮した交通体系の構築								
今後の取組	・ JR を補完し、特に郊外部の交通弱者の移動を支援する公共交通の位置付けとして、市街地巡回バス『しゃりぐる』を JR の運行ダイヤに近づけることにより、斜里町全体の公共交通体系の充実に寄与する交通として改善を図ります。 ・ また、しゃりぐるを充実するだけではなく、ＪＲ・路線バス・ハイヤーのそれぞれの交通特性を鑑みた、総合的な移動支援と既存交通の維持・確保を継続的に努めます。								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	実 施								

施 策③	助成制度の継続・見直しや新たな運行形態の模索								
今後の取組	・ 郊外部やウトロ地域の交通不便地域はハイヤー・路線バスの助成により移動支援を図るとともに、利用状況や利用者の声を聞きながら必要に応じてコミュニティバス、乗合タクシー、予約運行型（デマンド）バス等を検討し、町内全体の移動支援のあり方を継続的に取組みます。 ・ 計画延長期間中、助成制度見直し								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討						見直し		
	実 施								

施 策④	ウトロ地区と市街地間の交通支援								
今後の取組	・ 町内の広域移動を支える知床線は交通弱者の利用者負担の軽減により、バス路線の利用促進を図り、持続可能な既存交通の維持と高齢者等による長距離運転の抑制に努めます。 ・ 計画延長期間中、便数見直し								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討						見直し		
	実 施								

施 策⑤	斜里線、みどり線、JR 線の利活用による町外移動の支援								
今後の取組	・ 斜里町民による町外への生活行動が一定程度行われており、都市間を結ぶ公共交通についても交通ネットワークを考える上では欠かすことのできない視点です。 ・ そのため、町外への交通サービスについては既存の交通体系を維持し続けることを基本としながら、公共交通による効率的な移動あり方について検討します。								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R 6 年度	R7 年度
	検 討								
	実 施								

施 策⑥	広域移動と市街地の回遊を促進する交通戦略								
今後の取組	・ 町内外の広域移動と市街地巡回バス『しゃりぐる』の乗継割引を導入することにより、公共交通の利用促進と乗継の抵抗感の軽減による移動支援を実現し、特に交通不便地域に対する移動円滑化を図ります。 ・ 併せて市街地における買物割引等を導入することで、地域経済の活性化にも寄与することが考えられ、多様な割引制度のあり方についても検討します。								
他自治体事例	バス・バス乗継割引 【取組内容】 ◆初乗り運賃に対する乗継割引を導入します。 長崎医療センター 大村ターミナル 松並公園前 運賃 ¥150 運賃 ¥140 ↓ 割引で ¥40 ~乗継割引適用後運賃¥190~ 直通¥230 出典：地域内フィーダー系統に関する 市町村の取組み事例集（九州運輸局） 参考：乗り継ぎが発生する際の割引制度（長崎県大村市）								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討								
	実 施								

施 策⑦	町民に対する地域公共交通に関する意向調査の実施								
今後の取組	・ 時期計画の策定に向けて地域内住民の地域公共交通に関する考え方や要望、域内における地域公共交通の在り方等相対的な考え方や意向を把握する必要があることから、アンケート調査を行う。								
実施主体	事 業 ス ケ ジ ュ ー ル								
斜里町	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検討及び実施								

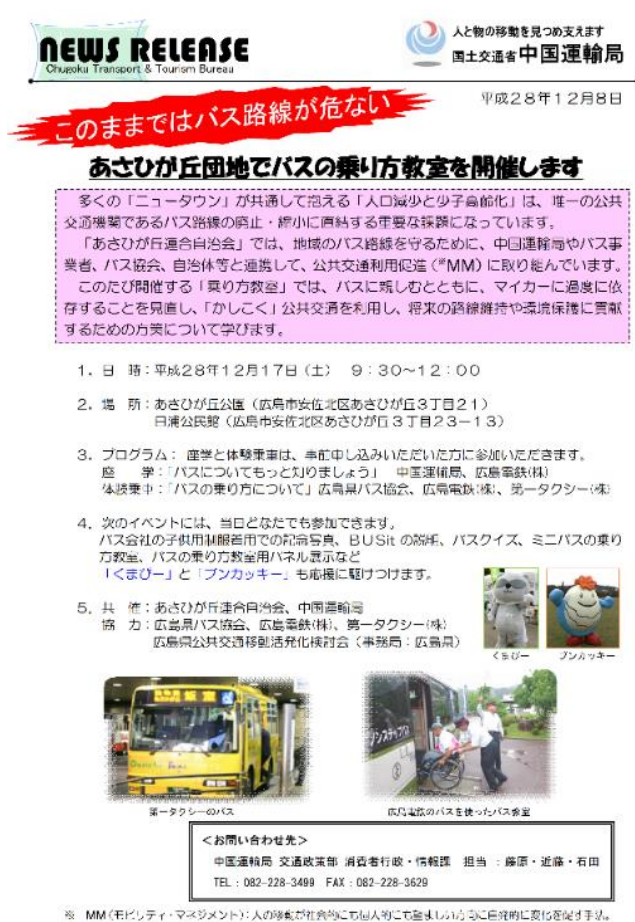
（２）基本方針②に係る施策

施 策①	しゃりぐるの継続的なニーズ把握の実施								
今後の取組	・しゃりぐるの持続可能な運行を検討する上では、利用者や潜在的な利用者のニーズを把握することが重要です。 ・そのため、利用者へのアンケート調査や乗降調査、地域住民との意見交換会等を実施し、より効果的な運行形態について、継続的に検討し続けます。 ・また、地域住民の意見抽出と併せて、斜里町役場内での関係部署が集まる会議等を開催し、しゃりぐるの効果的な活用方策や利用促進策について検討します。								
他自治体事例	年 2 回の住民意見交換会の開催 【取組内容】 ◆町と事業者が協力して、住民意見交換会を開催し評価します。 ◆乗降調査を行い、利用者の行き先ニーズ等を把握します。 出典：国土交通省総合政策局公共交通政策部 地域公共交通支援センター 参考：住民意見交換会について（長野県松本市）								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 地域住民	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討								
	実 施								

施 策②	ルート、運行形態の継続的な改善								
今後の取組	・道路の幅員等の現状や整備状況、除排雪を含めた維持管理の状況を勘案しながら、利用者ニーズに可能な限り即した効果的なルートや運行形態等について継続的に改善・見直しを図り、持続可能で利便性の高い交通サービスのあり方を検討し続けます。								
他自治体事例	コミュニティバスの地域の状況に合った継続的な改善 【取組内容】 ◆地域の状況に合わせて、運行ルートの変更、ダイヤの見直しを行います。 事例 1. 運行コース短縮、鉄道との乗継利便性向上（長岡京市） 【導入の経緯、背景】交通不便地域の解消や高齢者の交通手段を確保。 【サービス内容、工夫】平成 18 年 10 月、市内をきめ細かく回る 2 つの循環コースで「はっぴいバス」の運行開始（阪急バスが運行）。 導入 1 年後にコース短縮や JR 長岡京駅を起点とした乗継しやすいダイヤに変更、増便、運賃改定（200 円→150 円）等を見直す。夏期・冬期学休期間には、小学生以下を対象に「こども無料体験乗車」を実施した。利用人数増加に伴い積み残しが発生していたため、平成 21 年 8 月から、運行コースを一部変更し、車両を大型化した（12 人乗→26 人乗）。 【効果】利用人数は、1 年目は 9,028 人と低迷していたが、2 年目は対 1 年目安績 2.8 倍（25,849 人）、3 年目は同 3.5 倍（31,998 人）と順調に利用が伸びている。  出典：地域におけるバスネットワーク整備に関する取組みについて（国土交通省） 参考：地域の状況に合わせて運行を見直した例（京都府長岡京市）								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討								
	実 施								

(3) 基本方針③に係る施策

施 策①	総合路線図・時刻表の作成・配布																											
今後の取組	・ JR、路線バス、しゃりぐるを併せた総合的な路線図や時刻表等の情報発信を実施することにより、利用者が複合的な公共交通を効率的に活用できる可能性が広がります。 ・ さらに利用者自らが考え、行動を促せるように自分の行動に合わせて時刻表が書き込める仕組みを盛り込むことで、公共交通による移動の意識付けを行います。 ・ また、観光施設・資源の情報も同時に盛り込むことにより町内外の交流人口の拡大にも活用できるよう検討します。																											
他自治体事例	総合時刻表の作成 【取組内容】 ◆町内を通る JR の時刻表と路線バスの時刻表が併記された総合時刻表の作成・提供を行います。 目的施設名 路線名 最寄りバス停 目的施設の情報 JRの時刻表 (駅で乗り換えることができる) 運行概要・時刻表  出典：時刻表作成の手引き（北陸信越運輸局） 参考：総合時刻表（新潟県村上市）																											
実施主体	事業スケジュール																											
斜里町	<table><tr><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>R2 年度</td><td>R3 年度</td><td>R4 年度</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td><td>R7 年度</td></tr><tr><td colspan="9">検 討</td></tr><tr><td colspan="9">実 施</td></tr></table>	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	検 討									実 施								
H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度																				
検 討																												
実 施																												

施 策②	バス乗り方説明会・相談会等の実施
今後の取組	・日ごろバスを利用していない人は、乗り方や支払方法等の不安があることも考えられます。そのため、バスの乗り方教室や相談会を実施し、安心して活用してもらえる環境の構築と交通ネットワークとしての乗継による移動の仕方など、バスを不安なく利用してもらえるための取組を実施します。
他自治体事例	バスの乗り方教室の実施 【取組内容】 ◆バスの乗り方教室を実施し、公共交通を利用したことがない高齢運転者の公共交通への転換を促します。  出典：中国運輸局プレスリリース 参考：バスの乗り方教室実施要項（広島県広島市あさひが丘地区）

実施主体	事業スケジュール								
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
斜里町 交通事業者	検 討								
		実 施							

施 策③	ノーマイカーデー、イベントの実施								
今後の取組	・日頃公共交通を利用していない高齢者等の地域住民に対して、ノーマイカーデーを設定し、例えば運賃割引や家族割引の実施等によって、公共交通を使って行動することにより、身近に感じられる交通としての位置付けを醸成する取り組みを実施します。 ・また、これに併せてイベントを開催し、より多くの参加を募ります。								
他自治体事例	ノーマイカーデーの実施 【取組内容】 ◆企業や地域住民に向けて過度な自動車利用を見直し、公共交通の将来を考える日としてノーマイカーデーを実施します。 出典：四国運輸局ニュースリリース（四国運輸局） 参考：四国統一ノーマイカーデーの実施（四国４県）								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討			実 施					

施 策④	地域住民等によるバス停の維持管理								
今後の取組	・地域で自らバス停の清掃・除雪など維持管理を実施することにより、「わが町のバス停」意識を醸成し、公共交通に対する愛着が生まれると考えられます。 ・具体的な取組内容については、地域の状況に応じて個別に検討を行います。								
他自治体事例	公募団体によるバス停の維持活動 【取組内容】 ◆バス・ボランティア・サポート団体の募集を行い、「バスを守り育てる」協定を結んだ上で、各団体が提案したサポート活動を実施します。 ◆団体の活動に対しては、清掃道具や除雪スコップの貸与、待合所整備の資材購入費支給等を支援します。 出典：公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集 参考：取り組みの概要（石川県珠洲市）								
実施主体	事業スケジュール								
斜里町 地域住民	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討								
		実 施							

(4) 基本方針④に係る施策

施 策①	ウトロ地域内の観光交通支援に係る検討								
今後の取組	・ウトロ地域内の観光交通の支援にあたっては、観光振興計画との整合性を図りながら、進める必要があり、支援のあり方を含めて検討機会を創出し、観光施策としての一体的な取組を行っていきます。								
他自治体事例	観光客も利用できるデマンドバス「にこっと BUS」の提供 【取組内容】 ◆町内全域を対象にしたデマンドバスを導入します。 ◆交通空白地域の解消だけでなく、高齢者の出歩きを支援します。 ◆地域住民の利用にとどまらず、観光客の利用も想定した運行体制を構築します。								
									
	出典：国土交通省総合政策局公共交通政策部 地域公共交通支援センター 参考：にこっと BUS の運行（ニセコ町）								
実施主体	事 業 ス ケ ジ ュ ー ル								
斜里町 交通事業者 観光協会	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	検 討								
				実 施					

施 策②	インバウンド対応方策の検討								
今後の取組	・近年急増しているインバウンドの受け入れ態勢を整備するためには、空港や特急停車駅などとの連携による検討が必要となっています。 ・今後の動向を見据えながら、関係機関との連携によるインバウンドに対応した体制を構築していきます。								
実施主体	事 業 ス ケ ジ ュ ー ル								
斜里町 交通事業者 観光協会	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
	取組の情報収集及び調査・研究								
				取組の検討・実施					

施 策③	AI を活用した乗合ハイヤー運行実証試験の実施									
今後の取組	・現在、運行している「しゃりぐる」について、自宅からバス停までの距離がある方や夕方の時間帯に利用したい方にとっては利用しづらいということから、新たな運行方法として、A I を活用して予約運行する「乗合タクシー」の実証運行を行い、市街地における公共交通の効率的な運行を目指して検討するために実証運行を行う。									
他自治体事例	乗りたいときに、行きたい場所までバスを予約して運行する予約制バス「どこバス」の運行 【取組内容】 ◆市内のほぼ全域を対象にした予約制のバス運行によるデマンドバスを導入します。 ◆スマートフォンのほか、電話で乗りたいバス停、目的地のバス停を伝えることで利用できます。 ◆地域住民の利用にとどまらず、観光客の利用も想定した運行体制を構築します。 出典：網走市商工部商工労働課 参考：どこバスの運行（網走市）									
実施主体	事 業 ス ケ ジ ュ ー ル									
斜里町 交通事業者	H29 年度	H30 年度	H31 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	
						検討				
							実施			

5. 計画の推進

5-1. 計画の目標

計画の目標は「基本方針① 町内外の移動を支援する交通体系の構築」、「基本方針② 回遊性の高い市街地巡回バス『しゃりぐる』の継続的運行」、「基本方針③ 利用促進策の検討と実践」、「基本方針④ 観光振興計画等との連携」の4つの基本方針毎に達成度評価指標を設定し、数値目標を設定しました。

(1) 町内外の移動を支援する交通体系の構築【基本方針①】

関連施策	達成度評価指標	現況値	目標値 (R7年度)
①市街地巡回バス『しゃりぐる』の運行	①思うように外出できていない町民の割合 (通院・治療)	11.8% ※高齢者への公共交通アンケート	5.0%
②『しゃりぐる』の運行時刻をJRの運行時間に合わせるなど、JRに配慮した交通体系の構築			
③郊外部やウトロ地域の交通不便地域はハイヤー・路線バスの助成により移動支援を図るとともに、利用状況や利用者の声を聞きながら必要に応じてコミュニティバス、乗合タクシー、予約運行型(デマンド)バス等を検討			
④町内の広域移動を支える知床線は交通弱者の利用者負担の軽減を図ることにより、路線の維持を推進	②思うように外出できていない町民の割合 (買い物)	13.5% ※高齢者への公共交通アンケート	5.0%
⑤町外への移動支援についても、既存のバス路線やJRの利活用(維持・見直し)を中心に検討			
⑥町内外の広域移動と市街地の回遊行動を支援する乗継割引の導入検討			

（２）回遊性の高い市街地巡回バス『しゃりぐる』の継続的運行【基本方針②】

関連施策	達成度評価指標	現況値	目標値 (R 7 年度)
①継続的なニーズ調査（アンケート、乗降調査、意見交換会）の実施	①市街地巡回バス『しゃりぐる』の利用者数	●●人/日 ※H29.3の実証運行実績	40 人/日
②沿道状況や利用者ニーズに応じたルート、運行形態等の継続的な改善・見直しの実施			

（３）利用促進施策の検討【基本方針③】

関連施策	達成度評価指標	現況値	目標値 (R 7 年度)
①JR、路線バスを合わせた総合的な路線図、時刻表の作成・配布	①住民協働による取組の実施数 (イベント実施、維持管理等)	1 回/年	10 回/年
②バス乗り方等の説明会・相談会・戸別訪問等の継続的な実施			
③利用するきっかけとなるノーマイカーデ어의設置やそれに合わせたイベントの実施	②冬期における買い物時の交通手段 (自分で運転する車の割合)	43.4% ※高齢者への公共交通アンケート	38.0%
④地域住民によるバス停の維持管理（ごみ拾い、除雪、ベンチの設置・維持など）			

（４）観光振興計画との連携【基本方針④】

関連施策	達成度評価指標	現況値	目標値 (R 7 年度)
①ウトロ地域内の観光交通支援に係る検討	①関係機関との連携による観光交通支援に係る検討機会	0 回/年	3 回/年
②関係機関との連携体制の構築によるインバウンド対応方策の検討			

5-2. 計画の進行管理と推進体制

本計画の目標を実現するにあたっては、行政や交通事業者のみならず、商店街・民間企業・各種団体などを含めた地域住民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。

そのため、本計画の公共交通に係る各事業や取組の施策については、行政・交通事業者・住民等で構成される「斜里町地域公共交通活性化協議会」を通じて、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、P-D-C-A マネジメントサイクルのもとで実行します。

具体的には、1年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直します。また、本計画で掲げた達成度評価指標の数値目標の評価を8年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

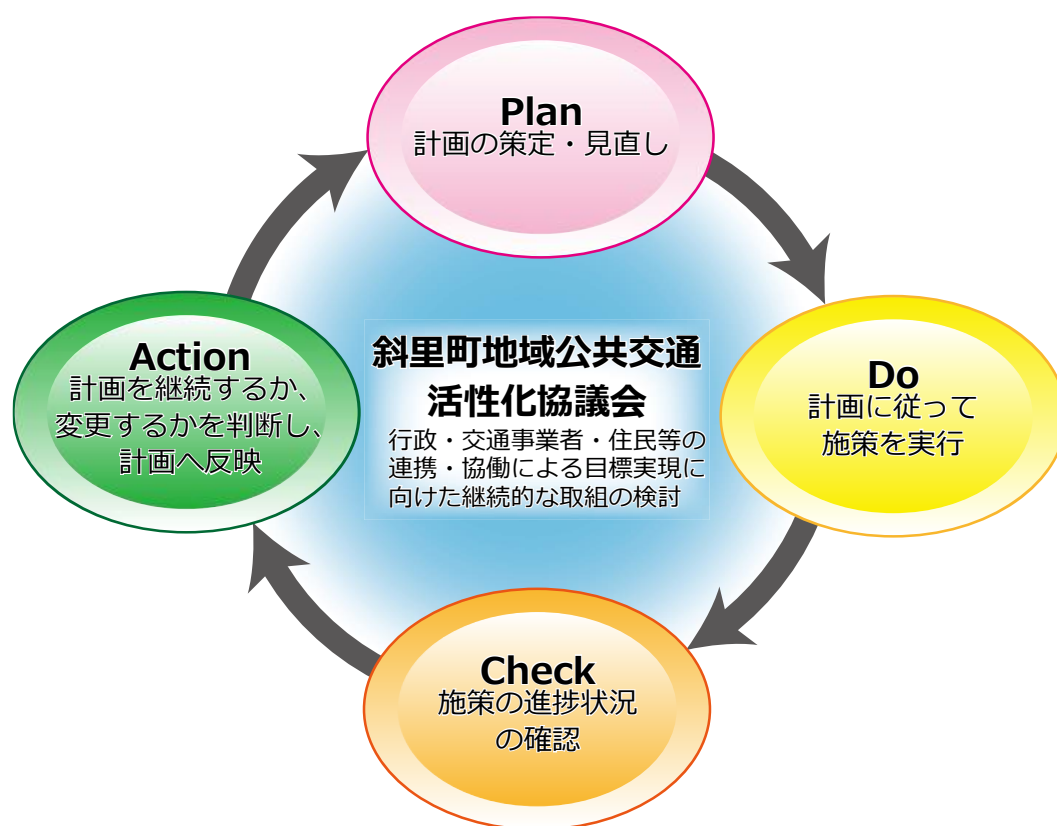


図 15 進行管理と推進体制