

網走市地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

網走市

目次

1 . 地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	1
2 . 計画の区域	8
3 . 計画の目標	9
4 . 目標を達成するために行う事業及び実施主体	10
5 . 計画期間	20
6 . その他計画の実施に関し網走市が必要と認める事項	21

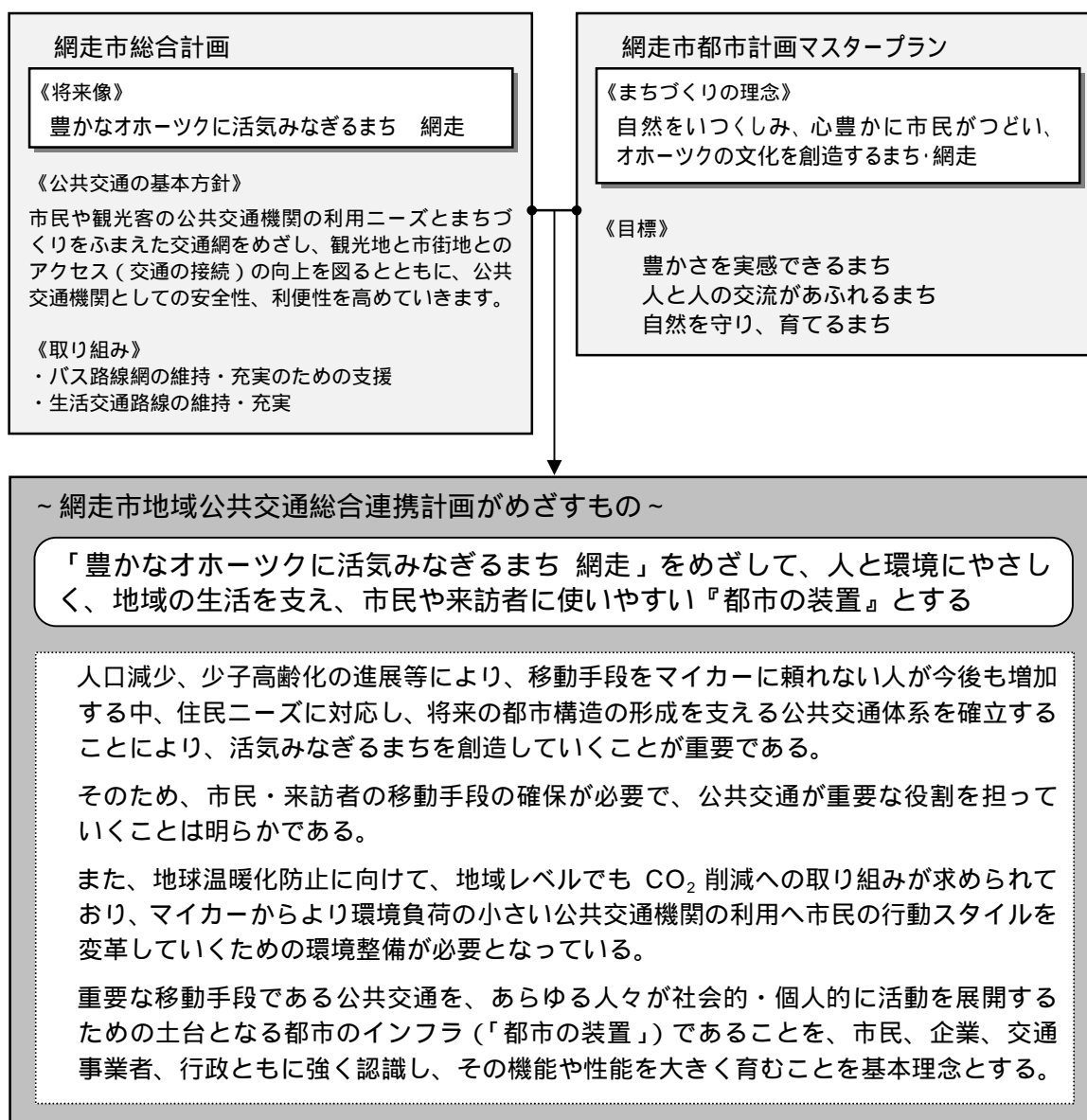
この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された網走市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として網走市が作成したものである。

1. 地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本計画では、網走市における地域公共交通の活性化・再生を目的として、以下の基本理念のもとに基本的な方針を設定する。

1-1 基本理念

本計画では、地域の自立と市民の豊かな暮らしを支える持続可能な公共交通の実現を図るため、網走市の上位計画である『網走市総合計画』ならびに『網走市都市計画マスタープラン』と連携したより計画的な地域公共交通の活性化・再生のための基本理念を定めている。



1-2 基本的な方針

網走市の地域公共交通の活性化及び再生の方針として、以下の4つを設定する。

方針1：網走市がめざす新たな都市構造・将来像に対応した公共交通体系の実現

網走市民のニーズ、移動特性や交通需要に的確に対応しながら、より効率的かつ市民のライフスタイルに即した公共交通体系をまちづくりと連携して構築するために、市内路線バスについては、向陽ヶ丘地区や潮見地区の住宅地の拡大、都市計画道路（西山通：平成23年末開通予定）の整備、需要の少ない路線や時間帯の見直しなどにより再編するとともに、市街地及び郊外地の公共交通空白地域・不便地域解消による利便性の向上を図る。

また、網走市の中心市街地の機能回復に向けては、まちなか居住推進を含め住宅・商業など機能の多様化を図っていくとともに、並行して、平成20年1月にオープンし多くの観光客が訪れている道の駅「流水街道網走」と連携した取り組みにより、交通利便性の高い地域として再生していく必要がある。

また、人口減少下において、網走市の観光資源を最大限に活かした観光振興による交流人口の拡大が必要不可欠であり、観光客の足の便を良くすることが必要である。

市街地の居住拠点と商業施設等の集積地区を効率的に結ぶ市内路線バスの構築

- 都市計画道路の整備に伴う新たなバス路線の可能性を含めて現在の市内路線バスを見直し、市街地の居住拠点と商業施設・医療施設・文化施設等の集積地区（主に市中心部、駒場地区の本通沿道、川向地区）を効率的に結ぶ、市内路線バスを構築する。

公共交通空白地域・不便地域の新たな公共交通手段の構築

- 市街地及び郊外の公共交通空白地域・不便地域においては、地域住民のニーズや需要に応える新たな公共交通手段の導入や既存のスクールバス・患者送迎バス等を活用する。

市民のライフスタイルに即した効率的な運行ルート・ダイヤの編成

- 通勤・通学、通院や買物等、市民の利用ニーズに沿った柔軟かつ効率的な運行ルート、ダイヤの編成を図る。

中心市街地と公共交通の連携により相互の活性化を推進

- 中心市街地の商店街と公共交通が連携した取り組みを展開することで、相互の活性化を図る。

個人化・多様化する観光客へのサービス提供による交流促進

- 来訪者・観光客がより楽に市内を訪れ、市内を巡れるように、現行の「市内観光施設めぐり」バスの運行など新たな取り組みにより、交流促進をめざす。

方針の設定意義

市街地の居住拠点と商業施設・医療施設・文化施設等の集積地区を効率的に結ぶ公共交通体系を構築し、公共交通の利用を促進するとともに、各施設における公共交通便の格差を是正し、市内各施設の利用、活性化を促す。

各地域の交通需要を満たす適切な路線のあり方を検討し、バス路線の重複・利用者の乏しい運行状況の合理化を図り、持続可能な公共交通を確保する。

市民の買物行動のニーズに即した、路線バスの運行ルート・運行ダイヤを柔軟に編成することにより、利用者の利便性の向上を図る。

公共交通空白地域・不便地域においては、高齢化が進み、自らが運転して買物・通院ができないなどの生活行動に制約があるため、地域特性に応じた新たな公共交通手段の確保が必要不可欠である。

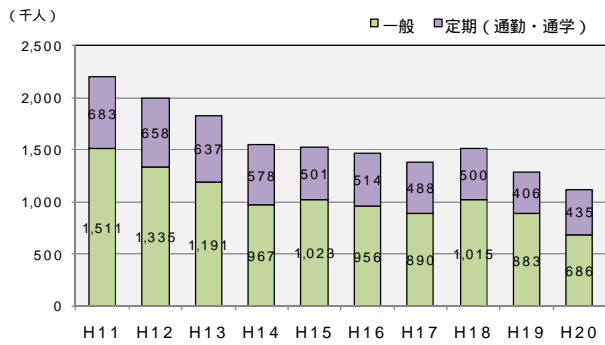
公共交通の活性化と中心市街地に人を呼び込む取り組み（網走中央商店街振興組合との連携、まちなか交流プラザでの公共交通の情報発信・バス待ち時間の憩いの場としての活用、道の駅との連携など）を一体的に実施していくことで、相互の利用促進と地域全体の活性化につなげる。

個人化・多様化する観光客への交通サービスを確保し、はじめて網走を訪れる観光客も不安なく、またスムーズに乗り換えでき、減少傾向にある観光客入り込みに歯止めをかける。

参考：市内バス路線の見直しの必要性について

【路線バスの乗客人員の推移】

- ・ 市内路線バスの利用者数は、平成 11 年の 219 万人から平成 20 年 112 万人と、10 年間で 49%の減。
- ・ また、網走市では平成 18 年 9 月に「第 2 次網走市行政改革推進計画」を策定しており、「財政の健全化」「市民満足度の向上」に取り組んでおり、路線バスへの財政支出の抑制も見据えながら、生活路線の維持確保に向けた市内バス路線の見直しが必要である。



資料：網走市「平成 21 年版 網走市統計書」

図 1-1 網走市内バス乗客数

【住民ニーズから見たバス路線】

- ・ 住民アンケート調査結果では、網走市内の公共交通についての意見は、「運行路線の見直し」に対する要望意見が 21.8%と最も多く、次いで「運行時間の変更・増便」の 20.7%となっている。
- ・ 路線バス利用者が感じる問題としては、「バスの運行本数が少ない」が最も多く、また市内走行 3 路線でみると「つくしヶ丘 大曲・向陽」が 1.23 点と最も高い。次いで「バスの運行時間が、希望する時間と合わない」、「バスのステップが高くて、乗降しにくい」となっている。

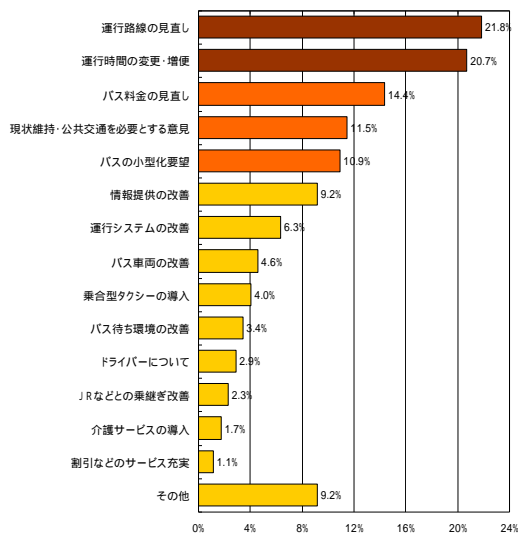


図 1-2 網走市の公共交通についての意見

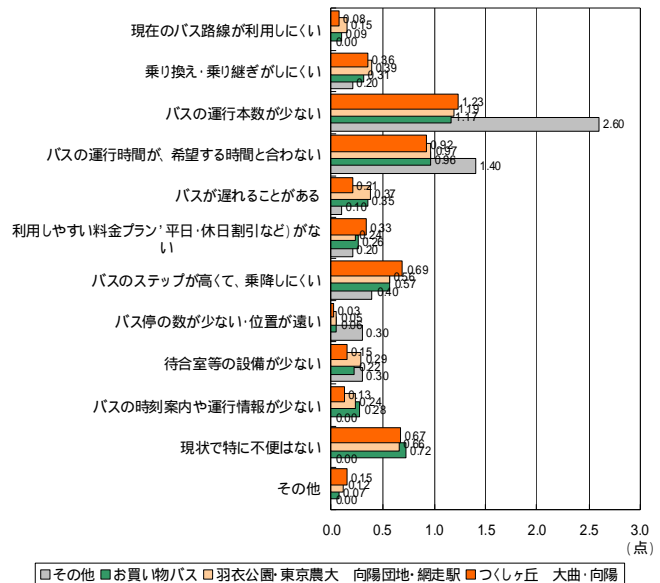


図 1-3 バス路線別の路線バス利用者のバス交通サービスに対する問題 (加重平均点)

- ・住民アンケート調査結果では、網走住民の流動は、中心市街地を中心とした流動ではなく、商業施設が集積する駒場地区ならびに商業・病院機能のある川向地区を中心とした移動の需要構造となっている。
- ・路線バス利用者を見てみると、主に住宅街である潮見地区を中心とした移動となっており、住宅街での公共交通の需要が高い。
- ・また、住民の路線バスの利用ニーズとしては、「買物」で「駒場ショッピングタウン」へ行きたいとする回答が多く、駒場地区への流動は、路線バスとしてのニーズがあり、住民の流動が多いものの、現行の路線バス利用はそれほど多くは無く、さらにお買い物バスは運行されているが、運行ルートが潮見地区廻りであることから、駒場ショッピングタウンを乗降する住民は「潮見地区」が多い。
- ・特に、買物目的による利用時間は午前中のニーズが高く、これら買物ニーズを的確にとらえたバス運行を行うことで、路線バスの利用率向上が期待できる。

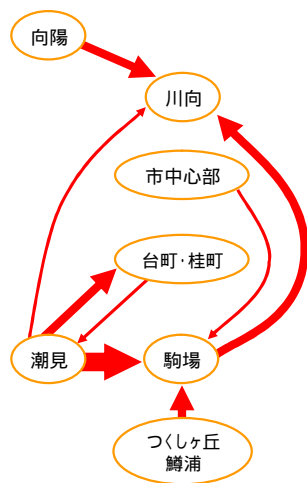


図 1-4 網走住民の主な流動

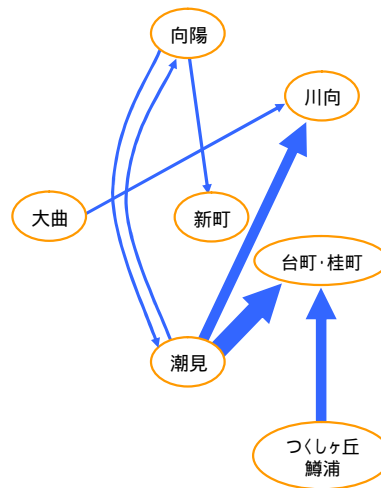


図 1-5 網走住民が路線バスを利用する主な流動

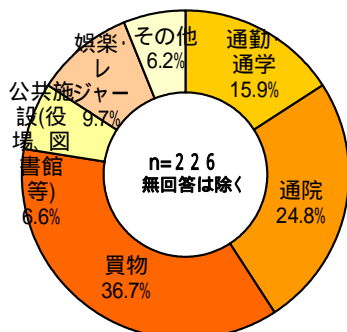


図 1-6 新たなバスなどの利用目的

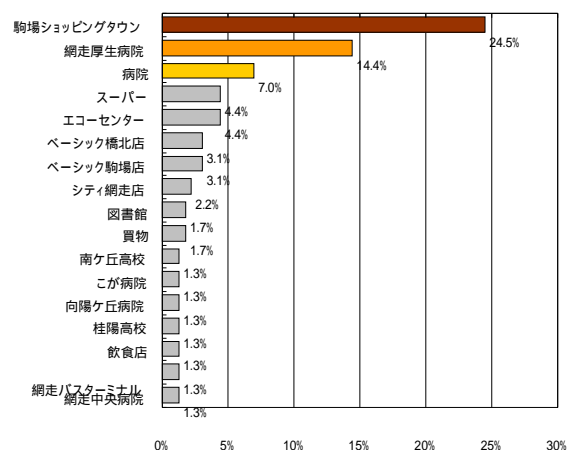


図 1-7 新たなバスなどの外出時の主な目的地

方針 2：あらゆる世代の市民の交流を促す環境づくり

高齢者や障がい者・子供たち・学生など交通弱者をはじめ、あらゆる世代の市民が日常生活における移動で公共交通を快適に利用できるよう、利用環境のバリアフリー化や天候に左右されない利用環境の整備を図る。

また、バス、タクシーを市民の基本的な公共交通手段と位置づけ、少子高齢化に対応したサービスの充実を図るとともに、公共交通空白地域・不便地域の改善を図る。

より多くの市民に対して目的に合わせた公共交通サービスの提供

- ・市内にはまだ多くの公共交通空白地域・不便地域が残されており、公共交通サービスが提供されていなかった地域に対して、少ない需要にも対応できる新しい公共交通手段の導入を実現することにより、公共交通空白地域・不便地域の解消を図る。

公共交通空白地域へのバス路線や冬季の道路状況に対応できる小型バスの導入

- ・冬季の積雪等、狭隘な道でも小回りのきく小型バスを導入し、路上駐車や積雪等によるバス運行の遅れを解消する

高齢者が利用しやすい交通手段の提供

- ・自動車が運転できなくなる高齢者が増加することにより、買物や通院に不便をきたすことがないよう、高齢者が必要に応じて利用可能な公共交通を整備し、自家用車に依存しなくても公共交通の利用によって日常生活が可能な環境の整備を図る。

低床バスの導入

- ・高齢化社会に対応し、かつ網走市の地形や積雪量などをふまえ、市内を運行する路線バスへの低床車両の導入を検討するとともに、高齢者や障がい者が低床バスをより利用しやすくなるよう環境整備を図る。

快適な待合い空間の創出

- ・観光案内所、キッズコーナー、特産品の常設コーナー、トイレなどがある「まちなか交流プラザ」は、中心市街地における買物途中の市民らの憩いの場となっており、市内路線バスなどの公共交通運行情報の提供により、バス利用者にとってバス待ちの時間についての楽しみができるような、快適な待合い空間の創出を図る。
- ・また、バス利用者の多い文化施設、福祉施設、医療施設、大規模商業施設等との連携により、玄関口までの乗り入れや施設内での市内路線バスなどの公共交通運行情報を提供することで、雨天時や冬季における快適な待合い空間の創出を図る。

方針の設定意義

市街地及び郊外には公共交通を利用しにくい地区が存在しており、交通不便地区を対象に新たな公共交通手段の導入や既存の路線バスなどの再編成を図る必要がある。

現在の公共交通では高齢者のニーズにあった運行がされていない部分があり、高齢者のニーズを踏まえた公共交通の再編成、見直しを実施する必要がある。

公共交通への依存が高い高齢者・障がい者・高校生などの交通弱者の利用環境に配慮することで、持続可能な公共交通を確保するとともに、高齢者・障がい者・高校生などの交通弱者の外出機会の増大につなげる。

今後の公共交通へ期待される役割を踏まえ、バス待ちへの抵抗がなくなるついで楽しみができるような待合い空間を創出することによって、潜在的な需要を掘り起こし、冬も元気なまちの創出につなげる。

方針 3：環境に配慮した低炭素都市の形成に資する地域公共交通の実現

市民の多くは、網走の豊かな自然環境をまちの良さとして評価しており、今後も自然と共生したまちづくりを望んでおり、豊かな網走の自然と環境を次世代へ引き継いでいく必要がある。

このため、低炭素都市の形成に向けて、マイカーに依存しない、徒歩・自転車も活用した環境にやさしい公共交通の実現を図る。

低炭素都市の実現に向けた公共交通利用促進

- ・ 低炭素都市の実現に向けて、「ノーマイカーデー」の一般市民への拡大を図り、マイカーから公共交通への転換を行うことでCO2排出量の削減を図る。

市民が自主的に公共交通を活用するための啓発活動の実施

- ・ 公共交通の重要性を認識し、自発的な公共交通の利用促進を図るため、市民に公共交通の重要性を繰り返し啓発し、市民が自発的に公共交通を利用するよう、地域懇談会の開催など各種施策を展開する。

市民・観光客が“利用しやすい”路線図・時刻表等の作成・配布

- ・ 市内の公共交通について、わかりやすい路線図・時刻表を作成・配布し、住民や観光客等への周知・PRを行うことにより、利用促進を図る。

利用者のニーズに即した多様なメディアの活用

- ・ インターネットやバス停の掲示板等、利用者が欲しい情報をすぐ入手できるように、多様なメディアを活用した情報発信を図る。

積極的な情報発信による公共交通利用の促進

- ・ 公共交通の利用による環境保全効果の周知や、モビリティ・マネジメント^(注1)に積極的に取り組み、市民の公共交通利用に対する意識の向上と利用促進を図る。

注1：モビリティ・マネジメント（MM）

当該の地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みで、「環境や健康などに配慮した交通行動を大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーションを中心とした交通施策」である。

方針の設定意義

低炭素都市の実現に向けて、公共交通の利用を促進し、自家用車から公共交通への乗り換えを促すことで、二酸化炭素排出量を削減し、網走市のみならず地域、地球全体の温暖化防止につなげる。

市民自らが高齢化社会における自家用車利用の限界や環境負荷の低減の必要性、公共交通の重要性を認識し、自発的な公共交通の利用をめざす。

自発的な公共交通の利用推進のため、誰にでもわかりやすい多様な情報の利用環境の実現や網走市の公共交通体系の周知による利用者の不安解消により、普段あまり公共交通を利用していない場合でも気軽に利用できる公共交通を確保する。

方針 4：市民、公共交通事業者、利用者、その他地域の関係者の協力・連携による地域公共交通の実現

現在の路線バスサービスは、公共交通事業者がルートや時刻表を定め、それに対して必要に応じて公的補助を投入することで維持されてきたが、バス利用者が減少する一方で、人口増加も見込めない現状のなか、公共交通事業者の努力のみでは、日常生活の移動に不可欠な市民の足を持続的に確保することは不可能である。

網走市におけるこれからの公共交通は、市民、公共交通事業者等企業、利用者、その他地域の関係者が一体となり、私たちの今の生活のみならず、次代を担う子供たちに“日常生活の足”を引き継ぐためにも、協力・連携した“創り・守り・育てる”地域公共交通の実現を図る。

市民協働で“創り・守り・育てる”仕組みの導入

- ・公共交通の使命である交通弱者をはじめ、市民生活の足の確保および環境への負荷の軽減等を進めるため、市民、公共交通事業者等企業、利用者、行政が協働で公共交通を“創り・守り・育てる”仕組みを導入する。
- ・また、バス交通の魅力・利便性の向上など公共交通利用者と密着したマネジメント・センターの設置・運営を進める。

住民が主体となったコミュニティバス等の運行

- ・公共交通空白地域や公共交通不便地域への新たな公共交通としてコミュニティバスや乗合タクシー等を導入するにあたって、地域住民等による運営体制を構築する。

住民などの公共交通に対する意識を啓発するためのセミナー等の開催

- ・地域住民、公共交通事業者、利用者、行政が公共交通に対して、どのような協働の取り組みができるか、また、協働関係のあり方や役割分担を検討する。

方針の設定意義

今後の高齢化社会における公共交通の必要性・重要性は言うまでもなく、市民の足としてのバス交通の重要性は、ますます高まることが予想され、バス交通の健全な維持・管理のためにも、行政と住民が一体となった協働体制づくりが必要である。

市内のバス路線には、不採算路線も多く、これらの路線では“空気を運んでいるバス”状態であり、需要の少ない市内交通については、地域特性に応じた交通モードへの転換を検討することで、「地域の足」を効率的かつ持続的に確保していくことが求められている。

網走市では、協働型まちづくりの目標として『みんなで知恵を出し、いっしょにつくるまち』を掲げており、まちづくりと連携した交通施策の展開を目的に、市民、公共交通事業者、利用者、その他地域の関係者が一体となり“創り・守り・育てる”地域公共交通の実現を図っていくことが求められている。

地域交通の運行を支える方法として、金銭的な負担だけでなく、地域交通の企画・運営・運行などの活動への参画や利用促進のための運動、サービス改善の提案など、利用者の多様なニーズを総合的にマネジメントする組織の構築が必要である。

3. 計画の目標

網走市の地域公共交通の活性化及び再生を図るため、基本方針に基づき、以下の7つを目標として設定する。

方針 1：網走市がめざす新たな都市構造・将来像に対応した公共交通体系の実現
目標：将来の都市構造を誘導する公共交通体系の整備
<ul style="list-style-type: none">中心市街地や地域拠点がにぎわうまちづくりやまちなか居住推進などと連携し、市民の憩い・交流の場として機能する複合的な待合所機能を、商店街等とのつながりに配慮し、整備するとともに、中心市街地と公共交通の連携による取り組みを展開する。
目標：地域・商業振興ならびに観光振興による地域間交流の促進
<ul style="list-style-type: none">公共交通サービスを充実させることで、公共交通と連携した中心市街地・まちなか・商業集積地の活性化、交通弱者の行動機会の拡大、市内に点在する観光資源の魅力を向上させ、地域間交流の促進を図る。
目標：市民・来訪者のだれもが目的に合わせて気軽に利用できる公共交通体系の実現
<ul style="list-style-type: none">網走市の基本かつ根幹的な交通機関としての路線バスのサービス向上のため、路線バス運行サービスの改善やバス車両の改善及び利用促進策を行う。また、現状のバス路線については、通勤・通学・通院・買物目的などの市民ニーズへの対応や不便地域の改善をめざして運行ルートを再編する。
方針 2：あらゆる世代の市民の交流を促す環境づくり
目標：マイカーを利用できない高齢者などの生活を支援する公共交通サービスの確立
<ul style="list-style-type: none">移動弱者である高齢者や障がい者などの足の確保や家族の送迎の負担の軽減を目的に、自宅と目的地の間の移動負担を軽減するための公共交通サービスの導入など、自動車の運転ができない移動弱者の外出機会を促進できるような公共交通サービスの提供ならびに乗り換え・乗り継ぎ負担を軽減するためのバリアフリー化を推進する。
目標：市内に存在する公共交通空白地域・不便地域の解消
<ul style="list-style-type: none">道路・地形的条件、人口集積度及び住民ニーズ等の観点から改善の必要な地域を設定し、地域特性に合わせた新たな地域コミュニティ公共交通システムの導入を行う。
方針 3：環境に配慮した低炭素都市の形成に資する地域公共交通の実現
目標：環境に配慮し、市民がマイカーを利用しなくても生活できる公共交通サービスの確立
<ul style="list-style-type: none">市民自らが高齢化社会における自家用車利用の限界や環境負荷の低減の必要性、公共交通の重要性を認識し、自発的な公共交通の利用をめざし、需要の発生に応じた柔軟な運行を行う交通サービスの導入や公共交通の利用促進等により低炭素社会への貢献をめざす。
方針 4：市民、公共交通事業者、利用者、その他地域の関係者の協力・連携による地域公共交通の実現
目標：地域の関係者の協働による移動手手段の確保
<ul style="list-style-type: none">市内各地区の町内会や商店街、学校など、地域の組織を土台として、地域住民との協働により、地域の実情に応じた持続可能な移動手手段確保のための協働による取り組みを推進する。

4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

市内バス路線の再編【目標 ~ 】	
<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>住民アンケート調査結果では、網走市民の流動は、中心市街地を中心とした流動ではなく、商業施設が集積する駒場地区ならびに商業・病院機能のある川向地区を中心とした移動の需要構造となっている。</p> <p>市民の利便性の向上と同時に、観光客にも分かりやすく利用しやすい路線網に再編する。</p>
<p>事業対象</p>	<p>市内バス路線</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市内路線バスについて、持続可能な公共交通をめざし、市街地の居住拠点と商業施設・医療施設・文化施設等の集積地区（主に市中心部、駒場地区の本通沿道、川向地区）を効率的に結ぶなど、通学・通勤、通院や買物など市民のライフスタイルに即した効率的な運行ルート・ダイヤの編成を図る。 具体的には、市民の外出状況による需要構造と利用者の意見を参考に、都市構造を支え、公共交通軸の形成をめざして、市内4路線の路線及びダイヤを見直し、効率的な運行形態に向けて市内路線バスの統合・再編を図るとともに、利便性の向上を図る。 また、市内4路線のうち、最も利用の少ないお買い物バスについて、利用者ニーズを参考に見直し、西山通開通（H23）に伴う新たなバス路線の検討を進める。 <div style="text-align: center;"> <p>《網走市における市内の公共交通診断》</p> </div>

<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通空白・不便地域等については、市内路線バスの再編に合わせて、低コストでサービスできる地域への新たな公共交通手段を確保する。 • ただし、大きな再編による利用者の混乱を避けるため、既存バス停の設置個所の大きな変更なしでの再編、ならびに路線全体ではなく、部分的な再編が効果的なものは、部分的な対応により進める。 • また、まちなか居住推進など網走市が進めるまちなか再生の取り組みと並行し、『まちなか交流プラザ』の公共交通利用者への活用など、中心市街地に人を呼び込む取り組みを一体的に展開することで、まちなかと公共交通の相互の活性化を図る。 • さらに、道の駅「流水街道網走」は、平成 20 年 1 月のオープン以来、多くの観光客が訪れており、これら観光資源と公共交通とが連携することで、更なる観光交流の活発化が可能であり、空港路線や「市内観光施設めぐり」バスの拡大運行など新たな取り組みにより、来訪者・観光客がより楽に市内を訪れ、市内を巡れるような“観光客に優しいまちづくり”をめざす。 • なお、高齢化社会などへの対応として、新たなバスの導入にあたっては、低床バスの導入を検討し、高齢者や障がい者の自立共生や社会参画を図る。
	<div data-bbox="598 974 1204 1377" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="774 1388 1029 1422">《網走市中心市街地》</p> <div data-bbox="598 1456 1204 1859" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="726 1870 1077 1904">《道の駅「流水街道網走」》</p>
<p>事業主体</p>	<p>網走バス、網走観光交通、網走ハイヤー、網走北交ハイヤー、網走市</p>
<p>着手時期 (実施時期)</p>	<p>平成 23 年度～(中・長期的計画)</p>

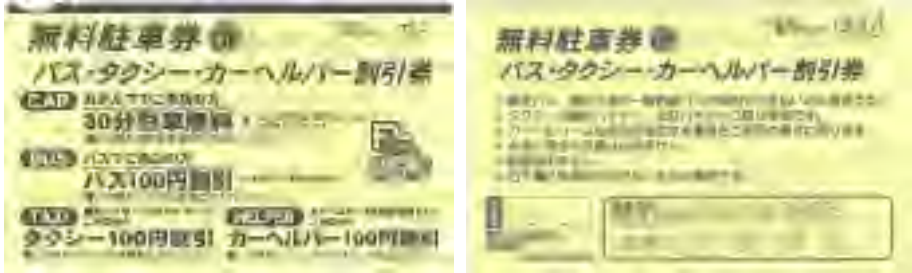
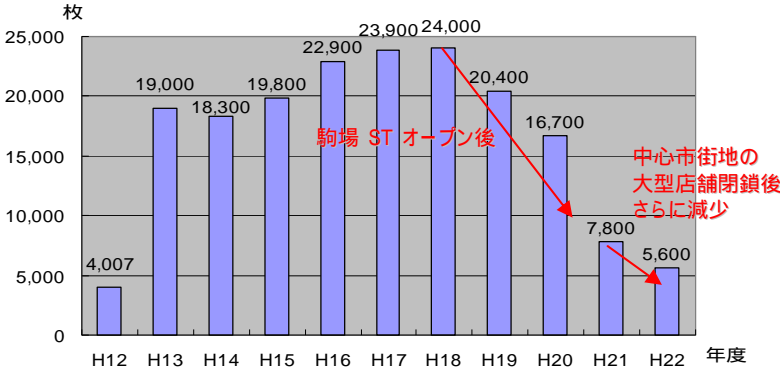

コミュニティバス、乗合タクシー等の導入【目標 ～】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>市内・郊外における公共交通空白地域や公共交通不便地域においては、地域公共交通が提供すべき最低限の生活環境基準（シビルミニマム）を維持・確保することが必要である。</p> <p>したがって、コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス、福祉バスなど地域内にある様々な移動手段と調整を図りながら、利便性と効率性を備えた地域公共交通に育てていく。</p>
<p>事業対象</p>	<p>公共交通空白地域・公共交通不便地域</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> • より多くの市民に対して、目的に合わせた公共交通サービスを提供するため、市街地の公共交通空白地域や公共交通不便地域のうち、路線バス廃止となった鉄南地区と海岸町地区は、人口密度が比較的高く、地域住民のニーズや需要に応える公共交通として、コミュニティバスを導入することによってバス利用の利便性を向上させる。 • 公共交通空白地域である天都山地区、ニツ岩地区については、地域住民のニーズに応える公共交通として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーを導入することによってバス利用の利便性を向上させる。 • 郊外地においては、需要密度が低いものの高齢者など移動制約者の買物・通院ニーズに対応してデマンド型乗合タクシー等を導入する。 • なお、公共交通空白地域・公共交通不便地域への新たな公共交通サービスの導入にあたっては、路上駐車や積雪等による運行の遅れを解消するため、狭隘な道でも小回りのきく小型バスの導入を基本とする。 <div data-bbox="459 1111 1343 1816" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">《公共交通不便地域・公共交通空白地域》</p>
<p>事業主体</p>	<p>網走中央商店街振興組合、市民団体（地域生活路線バス友の会等）、網走市、網走バス、網走観光交通、網走ハイヤー、網走北交ハイヤー</p>
<p>着手時期（実施時期）</p>	<p>平成 23 年度～（短期的計画）</p>

スクールバス、患者送迎バス、福祉バスの効率的活用【目標】

施策の背景・ねらい	網走市には、スクールバスや患者送迎バス、福祉バスなど多様な交通資源が存在しているが、それぞれ特定の利用目的に限定されており、これらを『間合い利用』、『混乗化』、『統合（乗り合い化）』など効率的に活用することにより、公共交通の利用促進ならびに財政負担の軽減につなげる。
事業対象	スクールバス、患者送迎バス、福祉バス運行地域
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> • スクールバスや患者送迎バス、福祉バスは、運行時間帯や利用ニーズの多い時期などが限定されているため、それ以外の時間帯や時期で買物バス等への運用を行うなど、効率的な運行を行うことで公共交通運営の健全化を図る。 • スクールバスについては、登下校時間以外の時間を利用した運行や一般住民との混乗、また下校時における児童・生徒を運ぶための工夫等により、学校以外の有効利用を図る。 <div style="text-align: center;"> <p>《患者送迎バスの利用状況》</p> <p>《福祉バスの利用状況》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> </div> <p>《網走市のスクールバス》</p> </div>
事業主体	網走市、網走市教育委員会
着手時期 (実施時期)	平成 23 年度～（短期的計画）

網走中央商店街振興組合と地域公共交通の連携【目標 ~ 】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>網走中央商店街振興組合の取り組みである買物客を対象とした「バス・タクシー補助券」の利用者数は、駒場の商業施設の拡大・集約化や中心市街地の大型店舗撤退により減少。</p> <p>中心市街地活性化ならびに中心市街地を中心とした公共交通利用者の推進のための新たな取り組みを進めるにあたっては、利用者がスムーズに利用できることが必要であり、既存の公共交通との連携を活用し、中心市街地の活性化ならびに公共交通利用の推進を一体的に図る。</p>																								
<p>事業対象</p>	<p>中心市街地</p>																								
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 網走中央商店街振興組合では、平成 12 年 10 月より一般路線バスで来店された方に「バス 100 円割引」券を配布しており、導入するコミュニティバス、乗合タクシーを利用して来店された方を対象に配布することにより、中央商店街での買物機会の増加・バスの利用機会の増加を図る。 また、この発展型として、公共交通利用者に対して市内の協力店舗で提示すると特典が受けられるような「地域パスポート」を発行する。 <div style="text-align: center;">  <p>《バス・タクシー補助券》</p> </div> <div style="text-align: center;">  <table border="1"> <caption>補助券利用実績【バス利用分のみ】</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>枚数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H12</td><td>4,007</td></tr> <tr><td>H13</td><td>19,000</td></tr> <tr><td>H14</td><td>18,300</td></tr> <tr><td>H15</td><td>19,800</td></tr> <tr><td>H16</td><td>22,900</td></tr> <tr><td>H17</td><td>23,900</td></tr> <tr><td>H18</td><td>24,000</td></tr> <tr><td>H19</td><td>20,400</td></tr> <tr><td>H20</td><td>16,700</td></tr> <tr><td>H21</td><td>7,800</td></tr> <tr><td>H22</td><td>5,600</td></tr> </tbody> </table> <p>《補助券利用実績【バス利用分のみ】》</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>《地域パスポート例》</p> </div>	年度	枚数	H12	4,007	H13	19,000	H14	18,300	H15	19,800	H16	22,900	H17	23,900	H18	24,000	H19	20,400	H20	16,700	H21	7,800	H22	5,600
年度	枚数																								
H12	4,007																								
H13	19,000																								
H14	18,300																								
H15	19,800																								
H16	22,900																								
H17	23,900																								
H18	24,000																								
H19	20,400																								
H20	16,700																								
H21	7,800																								
H22	5,600																								
<p>事業主体</p>	<p>網走中央商店街振興組合、各加盟店舗、公共交通事業者</p>																								
<p>着手時期 (実施時期)</p>	<p>平成 23 年度～ (短期的計画)</p>																								

地域住民等による運営体制の構築【目標 ～】

施策の背景・ねらい	公共交通の利用促進に向けては、市民自らが高齢化社会におけるマイカー利用の限界や環境負荷の低減の必要性、地域における公共交通の重要性を認識する必要がある。 限られた財源のなかでの効率よい事業の展開に向けては、公共交通空白地域や公共交通不便地域において育まれている地域コミュニティを活かした市民本位・参加による新たな地域公共交通の運行の仕組みを構築し、実際に運行していくことで、持続可能なコミュニティを生み出す効果が期待される。
事業対象	網走市民、網走市内事業者
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 市民生活の足を効率的かつ持続的に確保していくため、市民、公共交通事業者、企業、利用者、行政が協働で公共交通を“創り・守り・育てる”協働体制づくりを進める。 また、地域交通の運行を支える方法の1つとして、バス交通の魅力・利便性の向上など公共交通利用者と密着したマネジメント・センターの設置・運営を市民協働で進める。 公共交通空白地域や公共交通不便地域への新たな公共交通としてコミュニティバスや乗合タクシー等を導入するにあたっては、市民が積極的に公共交通を使う仕組みづくりとするために、地域住民等による運営体制を構築する。 さらに、持続性の高い地域公共交通の確立を目指し、地域住民、公共交通事業者、利用者、行政が公共交通に対して、どのような協働の取り組みができるか、また、協働関係のあり方や役割分担を検討するためのセミナー等の開催を進める。 <p> 【コミュニティを活かした市民本位・参加によるバス運行】 地域住民のボランティア活動等などのコミュニティバス等を中心とした活動ネットワークを形成し、新たな公共交通の運行計画等について、地域住民の参加・連携により取り組む。 </p> <div style="text-align: center;"> </div> <p> 《コミュニティを活かした市民本位・参加によるバス運行の例》 京都市・醍醐コミュニティバス HP より </p>
事業主体	網走中央商店街振興組合、市民団体（地域生活路線バス友の会等）
着手時期（実施時期）	平成 23 年度～（短期的計画）

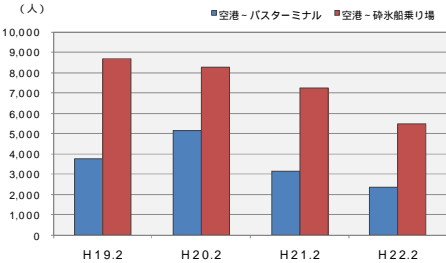
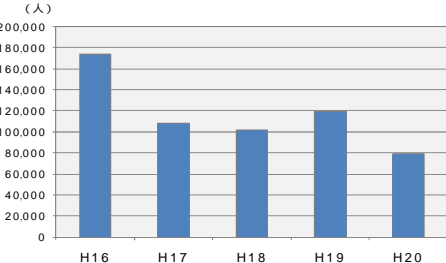
網走市交通マップの作成・配布【目標 ～】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>市民や観光客の誰もがバスに関する分かりやすい情報を入手できる環境を整える。</p>
<p>事業対象</p>	<p>網走市民及び広域交通利用者</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 市内の公共交通について紹介する、わかりやすい交通マップを作成・配布し、地域住民のみならず、網走市を訪れる観光客への周知・PRを行うことで、利用促進を図る。 • 網走市交通マップに掲載する情報など、利用者が欲しい情報が入手しやすいよう、利用者のニーズに合わせインターネットやバス停の掲示板といった多様なメディアを活用した情報発信を図り、気軽に利用できる地域公共交通の確立をめざす。 <div style="text-align: center;">  <p>《バス乗り換えマップのイメージ》</p> </div>
<p>事業主体</p>	<p>網走市、公共交通事業者</p>
<p>着手時期 (実施時期)</p>	<p>平成 23 年度～ (短期的計画)</p>

バス待合い環境の改善【目標 ～】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>バス待ちに対する不安感・ストレスを軽減し、公共交通の利用促進につなげる。</p> <p>バスの待ち時間を活用した交流促進を図るとともに、バス待ちの人を呼び込み、中心市街地の活性のきっかけづくりを進める。</p>
<p>事業対象</p>	<p>市内循環バスと都市間バス路線や他路線との接続地域</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の活性化と連携した公共交通の促進を図るため、商店街 APT4 にある市民の憩い場「まちなか交流プラザ(まちプラ)」の機能・利便性を最大限に生かし、市内路線バスなどの公共交通運行情報の提供により、バス利用者にとってバス待ちの時間についての楽しみができるように快適な待合い環境として積極的に活用し、市民・観光客の活発な交流促進を図る。 <div data-bbox="437 757 1362 1102" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">《まちなか交流プラザ》</p> <ul style="list-style-type: none"> また、地域住民の外出先（目的地）としての利用が多い大型商業施設、医療機関、網走中央商店街等とも連携しながら、雨天・積雪時でも“ぬれない・寒くない”良好なバス待ち環境の改善を図り、冬も元気なまちの創出につなげる。
<p>事業主体</p>	<p>網走中央商店街振興組合、大型商業施設、医療機関</p>
<p>着手時期 (実施時期)</p>	<p>平成 23 年度～(短期的計画)</p>

流水観光砕氷船おーろら・女満別空港間連絡バスのモーダル間連携【目標】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>網走市には、流水など他地域では見ることができない観光資源があるものの、観光入込数は年々減少傾向であり、空港バスや流水観光砕氷船「おーろら号」の利用者数も減少している。</p> <p>初めて網走に訪れた観光客でも容易に移動ができるなど、観光客にとって、利用しやすく・わかりやすい公共交通を確保する必要がある。</p> <p>飛行機 空港連絡バス 流水観光砕氷船「おーろら号」といった観光の流れを新たに創りだすモーダル間連携^(注2)による観光客の利便性向上ならびに更なる観光入込の増加を図る。</p>																											
<p>事業対象</p>	<p>女満別空港観光案内所、バスターミナル、道の駅</p>																											
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 女満別空港の観光案内所等のカウンターサービスとして、2～3人程度の小グループに対して、観光情報ブログ等を活用しながら網走観光等のメニューを紹介するカウンターサービスをマネジメントし、多様化する観光ニーズに対応した魅力ある“おもてなし”を推進する。 また、観光客の交通の便を良くするため、「市内観光施設めぐり」バスの運行や札幌からの高速バスと流水観光砕氷船おーろらのセット券といった取り組みに加えて、旅行形態の個人への移行に対応して、女満別空港間連絡バスと流水観光砕氷船おーろらのモーダル間連携による割引料金の導入を図る。 <p>【参考】 空港～バスターミナル・砕氷船乗場ならびに流水観光砕氷船おーろら号の利用者数は年々減少傾向。</p> <div style="text-align: center;">  <table border="1" style="margin: auto;"> <caption>《女満別空港～バスターミナル・砕氷船乗場バス利用者数(2月)の推移》</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>空港～バスターミナル (人)</th> <th>空港～砕氷船乗場 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19.2</td> <td>3,800</td> <td>8,500</td> </tr> <tr> <td>H20.2</td> <td>5,200</td> <td>8,200</td> </tr> <tr> <td>H21.2</td> <td>3,200</td> <td>7,200</td> </tr> <tr> <td>H22.2</td> <td>2,500</td> <td>5,500</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <table border="1" style="margin: auto;"> <caption>《流水観光砕氷船おーろら号利用者数の推移》</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>175,000</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>105,000</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>100,000</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>120,000</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>80,000</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>注2：モーダル間連携 多様化する個人観光客などの利用者のニーズへの対応や交通の便を良くするために、飛行機、空港間連絡バス、流水観光砕氷船おーろらといった異交通同士の連携を言う。</p> </div>	年度	空港～バスターミナル (人)	空港～砕氷船乗場 (人)	H19.2	3,800	8,500	H20.2	5,200	8,200	H21.2	3,200	7,200	H22.2	2,500	5,500	年度	利用者数 (人)	H16	175,000	H17	105,000	H18	100,000	H19	120,000	H20	80,000
年度	空港～バスターミナル (人)	空港～砕氷船乗場 (人)																										
H19.2	3,800	8,500																										
H20.2	5,200	8,200																										
H21.2	3,200	7,200																										
H22.2	2,500	5,500																										
年度	利用者数 (人)																											
H16	175,000																											
H17	105,000																											
H18	100,000																											
H19	120,000																											
H20	80,000																											
<p>事業主体</p>	<p>網走バス、道東観光開発、オホーツク圏観光連盟、網走市観光協会</p>																											
<p>着手時期 (実施時期)</p>	<p>平成23年度～(短期的計画)</p>																											

低炭素社会の実現に向けたバス利用キャンペーンの拡大【目標】

<p>施策の背景・ねらい</p>	<p>国や北海道、網走市による地球温暖化対策や大気汚染対策などの環境施策と連携し、環境大気汚染の軽減と地球環境の保全を図る。</p> <p>網走市環境基本計画における将来像として、「オホーツクの海、美しい湖、豊かな緑、澄んだ空気を守り育てる環境意識の高い市民がいきいきと暮らすまち・網走」を設定し、各種施策・事業に取り組んでおり、大気環境の保全推進として、マイカー通勤の自粛や公共交通機関の利用促進を進めている。</p>
<p>事業対象</p>	<p>網走市民</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 網走市は、温暖化防止策として職員に自家用車通勤の自粛を呼びかけた「ノーマイカーデー」を毎月第3水曜日、環境月間の6月は毎週水曜日に実施している。 • 網走市生活環境課の試算では、「ノーマイカーデー」による二酸化炭素(CO₂)の削減量は職員1人あたり5キログラムとなっている。 • また、市民団体である「地域生活路線バス友の会」では、毎月10日、20日、30日を「ノーマイカーデー」として位置づけ、会員に対しバス利用促進と環境負荷の低減に向けた取り組みを進めているほか、9月20日の「バスの日」にあわせ、住民啓発活動を行っている。 • 網走市は、市民の居住地域が分散されているため、移動の際のマイカー依存度も高く、マイカーから公共交通への転換を行うことでCO₂の大きな削減をめざすことが可能である。 • そこで、低炭素社会の実現に向けて、「ノーマイカーデー」の一般市民への拡大を以下のステップを踏みながら図る。 <ul style="list-style-type: none"> ステップ 市民のノーマイカー意識の高揚 ステップ 公共交通・自転車利用等の代替手段の普及 ステップ ノーマイカー通勤の実践・拡大 • さらに、少子高齢化社会における公共交通の重要性を認識し、自発的な公共交通の利用促進を促すとともに、通勤・通学の時間帯における交通渋滞の解消等を図るなど、市民に公共交通の重要性を繰り返し啓発し、市民が自発的に公共交通を利用するよう、地域懇談会の開催など各種施策を展開する。
<p>事業主体</p>	<p>網走市、市民団体（地域生活路線バス友の会等）</p>
<p>着手時期 （実施時期）</p>	<p>平成23年度～（中・長期的計画）</p>

5. 計画期間

本計画の期間は平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間とする。

期間中は、本計画を実効あるものとするため、関係者と密接に連携し、住民との合意形成を図りながら、継続的に評価・改善を行うことで、公共交通の活性化を推進し、持続可能なまちづくりをめざす。

短期的計画 : 平成 23 年度～平成 25 年度の実証期間を経て、平成 26 年度までに本格的な運行や持続可能な運営体制を構築する。

中・長期的計画 : 平成 23 年度～平成 27 年度とし、継続した協議を行った上で、本格的な運行や着実な事業の展開を図る。

6. その他計画の実施に関し網走市が必要と認める事項

この計画に定める各事業については、網走市地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

なお、事業実施にあたっては、各事業の性格や他事業との連携による効率・効果的な実施を目的に、本計画の基本的方針をもとにした以下の事業実施プログラムならびにスケジュールにより進めることとする。

事業実施プログラムとスケジュール

プログラム	基本方針	事業名	スケジュール					
			H23	H24	H25	H26	H27	H27以降
バス利用の魅力づくり	網走市がめざす新たな都市構造・将来像に対応した公共交通体系の実現	市内バス路線の再編	各種調査、関係者協議、実証運行			本格運行		
		網走中央商店街振興組合と地域公共交通の連携	検討・準備広報等			本格運用		
		流水観光砕氷船おーろら・女満別空港間連絡バスのモーダル間連携	調査・協議実証運行			本格運行		
網走の交流環境づくり	あらゆる世代の市民の交流を促す環境づくり	コミュニティバス、乗合タクシー等の導入	調査・実証運行			本格運行		
		スクールバス、患者送迎バス、福祉バスの効率的活用	調査・実証運行			本格運行		
		バス待合い環境の改善	調査・協議協力依頼			本格運用		
低炭素型交通まちづくり	環境に配慮した低炭素都市の形成に資する地域公共交通の実現	網走市交通マップの作成・配布	作成・印刷・配付（逐次更新）					
		低炭素社会の実現に向けたバス利用キャンペーンの拡大	各種調査・検討・協力依頼			段階的な実施		
協働の網走バスづくり	市民、公共交通事業者、利用者、その他地域の関係者の協力・連携による地域公共交通の実現	地域住民等による運営体制の構築	検討・協議体制づくり			本格運用・サポーター＆パートナー集め		