北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会 令和4年4月27日設置

概　要

オホーツク地域は北海道の北東部に位置し、18市町村で構成され、人口約27.3万人（2021年国勢調査）、総面積10,691㎢（全道の約12.8%）であり、「世界自然遺産知床」や「流氷」など、豊かな自然景観に恵まれた地域である。地域内の路線バスは、人口減少、コロナ禍による運賃収入減少、運転手不足、市町村負担の増大などで路線を維持することが困難となっているほか、JR石北線・釧網線が平成28年11月に「単独維持困難線区」と位置付けられていることを踏まえて、この地域における住民ニーズを把握しながら、持続可能な公共交通の維持に向けて「北海道オホーツク地域等公共交通計画」を策定する。

○地域公共交通の現況

・路線バス：勝山線、置戸線、陸別線ほか
・JR線：石北線(北見駅、遠軽駅ほか)、釧網線（網走駅、斜里駅ほか）
・都市間バス：ドリーミントオホーツク号（網走～札幌）ほか
・タクシー：90事業者（法人70事業者、個人20事業者）
・航空路：女満別空港（JAL、ANAほか）、オホーツク紋別空港（ANA）

○地域公共交通の課題

課題1　通院、通学等の市町村の範囲を超えた移動ニーズへの対応
課題2　持続可能な運行体制の確立
課題3　事業者間、交通モード間等の連携

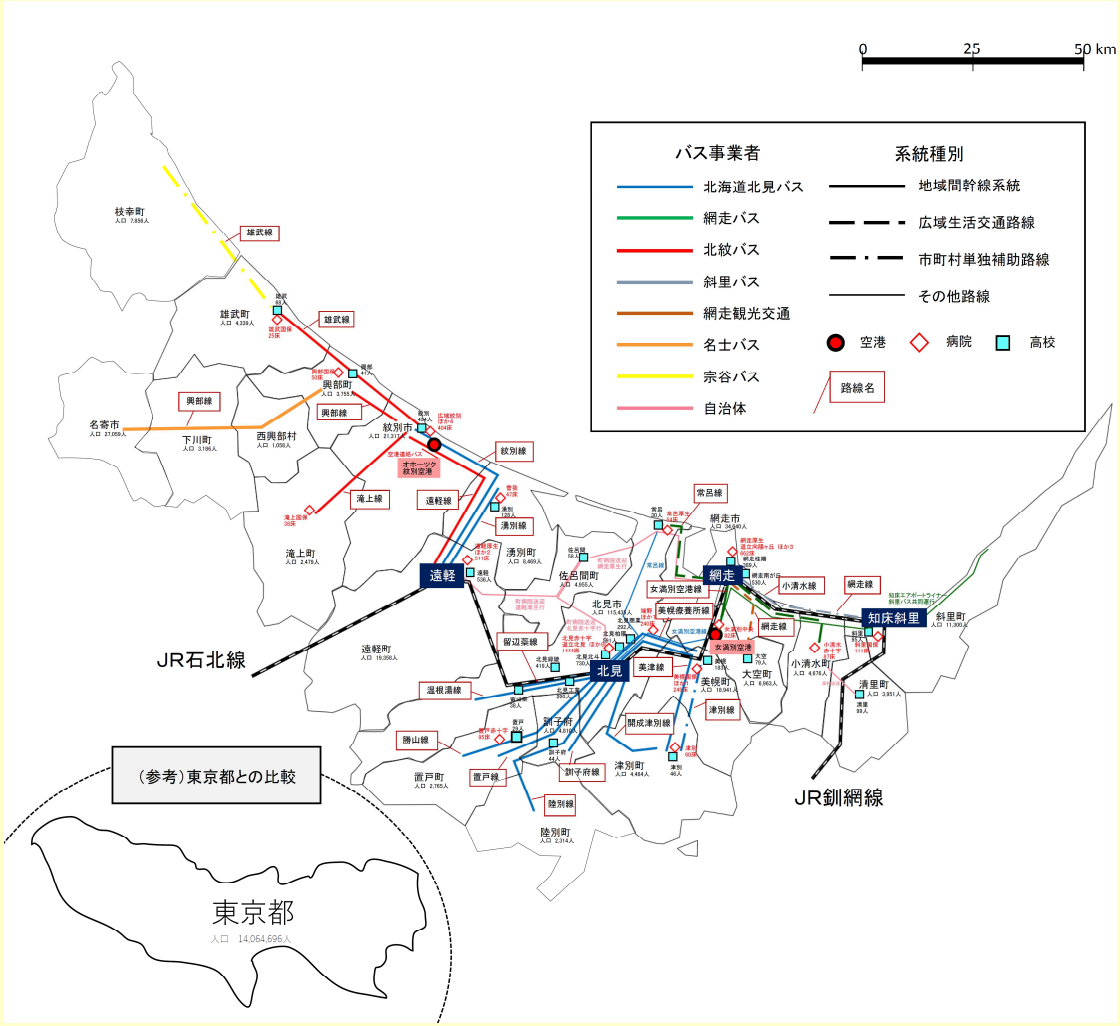
○調査の主な内容

・管内高校生の移動　・管内民生委員に対するアンケート調査　・現況調査
・外来患者の広域移動実態　・乗降調査による路線バスの現状

○地域公共交通活性化協議会開催状況

・4月27日　第1回協議会開催（規約・事業計画・スケジュールの承認ほか）
・6月9日（南部）・21日（北部）　第1回分科会（計画骨子の検討ほか）
・8月24日　第2回協議会（計画骨子の承認ほか）
・9月30日　第2回分科会（計画原案前半の検討ほか）
・10月21日　第3回分科会（計画原案後半の検討ほか）
・12月6日　第1回ワーキンググループ（課題の確認・基本方針等の検討ほか）
・12月20日　第4回分科会（計画原案の検討）
・【予定】
1月下旬～第5回分科会、2月上旬～第3回協議会、2月下旬～第6回分科会、3月中旬～第4回協議会

公共交通の概要



北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会　計画策定に係る事業の取組状況

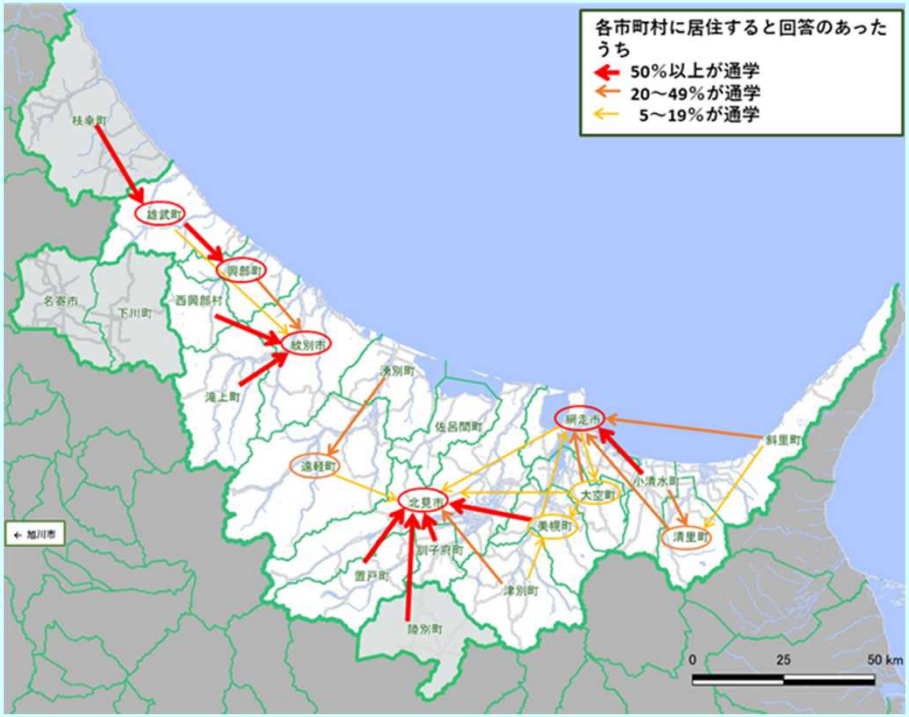
●事業の結果概要

【オホーツク地域の概況整理】
・地勢・人口分布等の概況、主要施設や公共交通の現況、上位・関連計画等の整理

【オホーツク地域の公共交通実態調査】
・オホーツク地域の住民における、通学・通院などの生活圏をはじめとした移動の実態を調査し、ニーズの把握と公共交通の必要な見直しを図る。

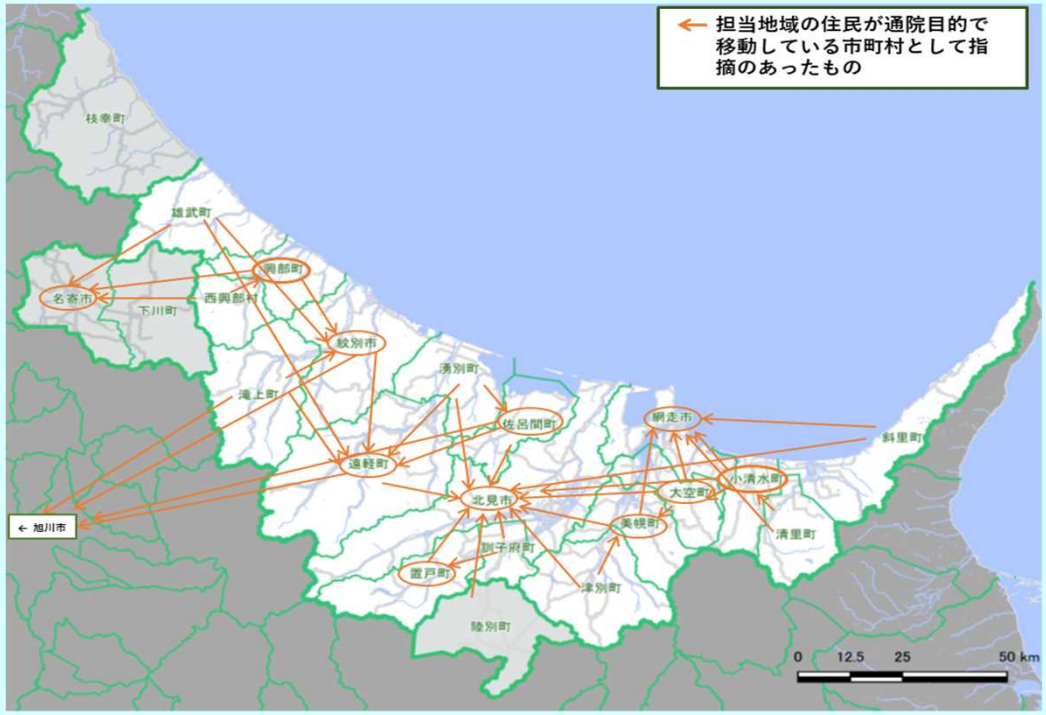
（1）管内高校生の移動
・管内の高校（23校）に通う2年生が対象（配布1,836部、回収1,636部）。
・全学生の50%が公共交通機関を利用しており、そのうち域外から通学する学生は約85%が公共交通機関を利用。
・利用する公共交通機関で最も多いのがJRであり、次いで路線バスとの結果。
・域内から通学する学生より、域外から通学する学生の方が公共交通に対する満足度が下がる結果であった。

市町村域外への通学実態



（2）管内民生委員に対するアンケート調査
・管内18市町村および隣接する陸別町の民生委員を対象に、高齢者等の移動実態等を把握することを目的として実施（配布612部、回収341部）。
・アンケートでは民生委員が担当している高齢者等から聞いている移動実態（よく利用する医療機関・商業施設や公共交通に関する要望・意見）について回答。
・通院や買い物に関する移動の傾向としては、北見市・網走市・紋別市・遠軽町など、地域の基幹病院や商業施設が集中する中核市等へ、その周辺の町村からの移動が多く見受けられた。
・公共交通に関する意見・要望としては、「行きはバス、帰りは荷物があるのでタクシーを利用する」、「バスの停留所が遠いため利用できない」、「路線バスは小型化してでも運行本数を増やしてほしい」などの意見が見受けられた。

通院の移動実態



北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

（3）現況調査

・公共交通に係る地域の現状や課題と取組状況などを検討することを目的に実施。
・調査対象は関係市町村（一部管外市町含む）及びバス事業者であり、書面とヒアリングにより聴取。

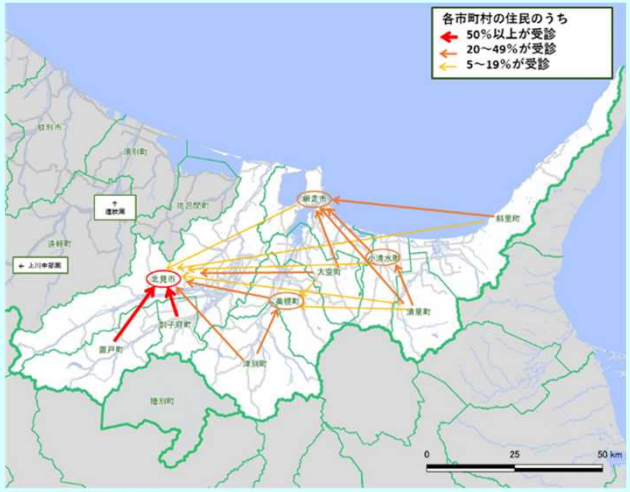
調査結果

検討事項	内容
広域交通の現状、課題、取組状況等	■JR （現状） ・広大な面積、冬期間の気象条件等により住民の日常生活においてJRが果たす役割が大きい。 （課題） ・利用促進を通じた路線の維持。 （取組状況等） ・JRアクションプラン実行委員会や沿線市町の鉄道維持活性化協議会における関係者間の連携による利用促進の取組を推進。 ■バス （現状） ・運行距離が長く、維持費がかさんでいる。 （課題） ・利用者減による自治体の費用負担の増加が見込まれる。 （取組状況等） 　通学、通院等に不可欠な路線として沿線自治体の補助の実施。
域内交通の現状、課題、取組状況等	利用者の減少を踏まえた地域のバス路線のあり方検討などが必要。

（4）外来患者の広域移動実態

　オホーツク総合振興局管内（北網医療圏、遠紋医療圏）における外来患者の受療動向を北海道保健福祉部が公表しているデータを基に分析。
（参考）
　オホーツク総合振興局管内～総移動数：1,120,875人（内訳：管内移動94.5%、札幌への移動1.0%、上川（中部・北部）医療圏への移動1.2%）
　北網医療圏～移動総数：870,544人（内訳：圏内移動98.5%、遠紋医療圏への移動0.1%、札幌への移動0.8%、上川医療圏への移動0.2%）
　遠紋医療圏～移動総数：250,331人（内訳：圏内移動81.1%、北網医療圏への移動10.2%、札幌への移動1.9%、上川医療圏への移動4.8%）

外来患者の受療動向（北網医療圏）



外来患者の受療動向（遠紋医療圏）

北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

（5）乗降調査による各路線の現状

市町村間を跨ぐ、地域間幹線系統・広域生活交通・市町村単独補助路線の各停留所における乗降人数と時間帯別の1便あたりの車内人数を調査することで、各路線の乗降の現状を把握することを目的として実施。

（例）勝山線

<table>
<tr><td rowspan="5">上り
路線</td><td rowspan="2">項目</td><td colspan="4">全便</td></tr>
<tr><td>始発～9:00</td><td>9:00～16:00</td><td>16:00～最終</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>6</td><td>2</td><td>2</td><td>2</td></tr>
<tr><td>平均車内人数</td><td>4.4</td><td>4.0</td><td>4.9</td><td>4.4</td></tr>
<tr><td colspan="5">現状</td></tr>
<tr><td colspan="5">○平均車内人数は約4人であり、訓子府駅以降からの乗車が多く、北見での降車が多い。
○時間帯別の平均車内人数は、
・9:00～16:00が4.9人で他の時間帯より多い。
・始発～9:00では、北見市内で10人以上となる。
・9:00～16:00及び16:00～最終では、訓子府駅から5人以上となり北見までほぼ横ばいで推移する。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">下り
路線</td><td rowspan="2">項目</td><td colspan="4">全便</td></tr>
<tr><td>始発～9:00</td><td>9:00～16:00</td><td>16:00～最終</td></tr>
<tr><td>便数</td><td>5</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td></tr>
<tr><td>平均車内人数</td><td>6.4</td><td>8.1</td><td>4.5</td><td>6.5</td></tr>
<tr><td colspan="5">現状</td></tr>
<tr><td colspan="5">○平均車内人数は約6人であり、北見からの乗車が多く、北光小学校や訓子府駅、学友橋での降車が多い。
○時間帯別の平均車内人数は、
・始発～9:00が8.1人で他の時間帯より多い。
・9:00～16:00では、北見市内で10人以上となる。
・16:00～最終では、北見市内で20人以上となり、穂波21号線までは10人以上となる。
・置戸以降はほぼ乗車がない。</td></tr>
</table>

北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会　計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

・各調査・整理結果や協議会構成機関（市町村役場等）との協議等を踏まえて、令和4年度内に地域公共交通計画案を作成する予定である。

・計画案は、「1. はじめに」で計画の概要（趣旨・期間・区域など）を示した上で、「2. 地域の概況」、「3. オホーツク管内の公共交通の概況」、「4. 地域の移動特性・ニーズ」においてオホーツク地域の概況や移動特性などを示すとともに、「5. 地域における利用促進の取組」で各市町村における公共交通の利用促進の取組を記載。

・「6. 地域公共交通をとりまく現状と課題」は、オホーツク地域全体における問題点を整理した上で、オホーツク地域全体の地域公共交通計画で対応していくべき公共交通に関する課題をとりまとめる。

・「7. 基本的な方針及び計画の目標」は、オホーツク地域の公共交通の課題を踏まえて、「地域の目指す将来像」や公共交通が目指すべき役割を示す「基本的な方針」を設定するとともに、方針に即した計画の具体的な「目標」を設定する。

・「8. 目標達成のための施策・事業」では、目標を踏まえて、目標達成のための施策・事業の内容や実施主体（北海道・市町村・交通事業者等の役割分担）、実施スケジュールを設定し、「9. 計画の達成状況の評価」において、目標の達成度の評価方法（評価指標・目標値など）、評価結果を踏まえた見直しの実施方針を設定する。

地域間幹線系統

系統	維持・確保の方針
①④⑤⑦⑬	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、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ほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
②③⑥⑧⑨⑩⑪⑫⑭⑮	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

広域生活交通路線

系統	維持・確保の方針
①②③	北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線維持対策費補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

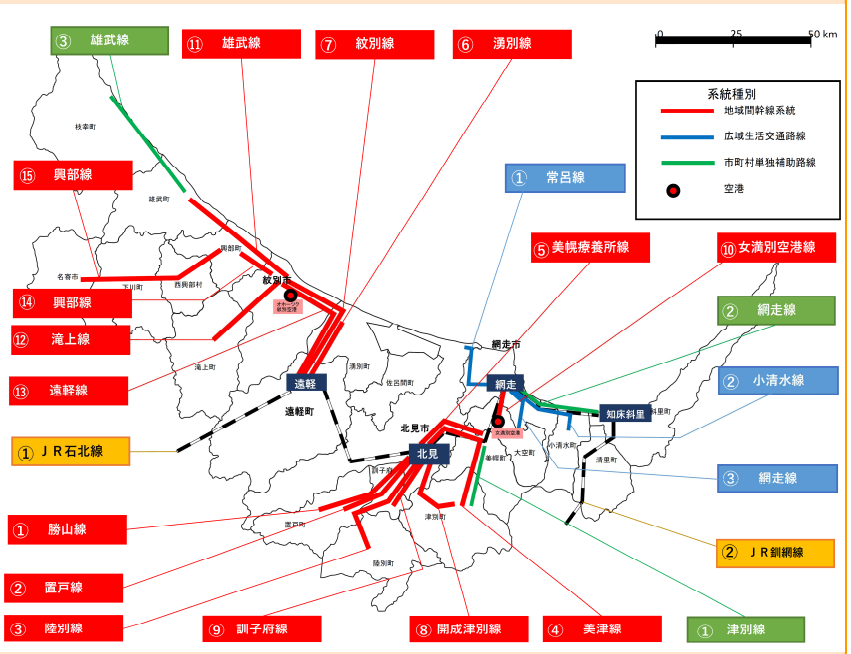
市町村単独補助路線

系統	維持・確保の方針
①②③	交通事業者と関係自治体の連携により、一定以上の需要を確保しつつ、利用促進を図っていく。

ＪＲ

系統	維持・確保の方針
①②	事業計画（アクションプラン）に基づき地域と事業者が連携した利用促進を図る。

【路線の維持・確保の方針】



●事業実施の適切性

計画どおり適切に事業は実施された。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

・事業は、計画どおり実施されている。・引き続き事業の完了に向けて取り組んでいただきたい。
・複数地域全体の地域公共交通計画を策定するのは調整に労力を伴うが、区域内の状況を踏まえつつ、計画を確実に策定いただきたい。
・なお、その際には、公共交通事業の収支率や公的資金投入額などの事業効率の改善等についても検証していくことをご検討いただきたい。