

## 【資料1 事務局説明概要】

### 資料1-① パーソントリップ調査分析について

- P 7 図表の数値は、サンプル回答の値を、補正拡大したもの。実数とは異なるので傾向の把握。
- P 8 年代別の交通分担率—自動車の分担率が80%以上。高校生と75歳以上の高齢者が公共交通の利用割合が高い。
- P 14 北見市街地の全交通—三輪東地区や北進地区を中心としたトリップが多い。
- P 16 北見市街地の自動車OD—80%の交通分担であり、全手段と傾向（目的地）はほぼ一致。
- P 17 バス（広域）—中央地域へのトリップが多い
- P 18 北見中心部からの放射状のトリップは路線図とほぼ一致。  
北進地区、三輪東地区を中心としたトリップも見受けられる。全手段とは傾向が異なる。
- P 19 タクシー — 北見中央地域のトリップが多い。  
常呂、留辺薬市街地の内々トリップが一定程度ある。
- P 20 5分未満の移動も自動車を利用する傾向。

### 資料1-② 運転免許証自主返納に関するアンケート調査から

- P 23 設問（4）運転頻度について → 96%が週1回以上運転している  
設問（6）運転能力の自信 → どちらともいえない 46.4%、  
自信なし 11.4%  
運転能力の確認と交通手段の変更への対処が必要
- P 24 自主返納のハードル → 移動にお金がかかる、送迎をする人手がない、  
バス停が近くに無い

### 資料1-③ 路線バスの利用状況について

- P 26 調査対象 12路線 —  
（市内路線）比較的利用が少なく、赤字額の多い路線、  
夕陽ヶ丘線—利用が伸びている路線  
（郊外線） 自治区間交通  
（輸送量僅少路線） 利用者がわずかな路線

P 2 7 市内線 東陵運動公園線

乗降の多い目立った箇所はなく、全体的に利用が少ない状況

P 2 8 市内線 光西町線

経路は大通りから西側の南大通をとおり、三輪のメッセが終点  
乗降の多い目立った箇所はなく、全体的に利用が少ない状況

P 2 9 市内線 夕陽ヶ丘線

H 2 3 の開設以降利用数が伸びている路線  
乗降数一オン北見店での乗降が多い、他の停留所もまんべんなく利用が多く  
支払方法のグラフー若い人が多数利用している

P 3 0 市内線 春光町線

経路上にアクロス北見（大型ショッピングモール）での乗降が多い

P 3 1 市内線 北光線

あとから説明する豊地線と路線を兼ねあつた経路  
便数も4便と少ないのですが、利用人数はわずかとなっております。

P 3 2 郊外線 豊地線

経路は北光線とほぼ同様ですが、5号線から豊地方面へ行き循環して戻るという経路  
豊地の奥の停留所については、利用がほぼない区間も存在します。

P 3 3 郊外線 北陽線

一日当たりの利用者数も少なく、美山から先は利用がほぼない区間も存在します。

P 3 4 郊外線 大正線

緑陵高校で降車が多い。その先は利用がほぼない区間があります。

P 3 5 郊外線 温根湯線

留辺蘂自治区、温根湯までの路線  
北見バスターミナルの乗降と三輪、相内、留辺蘂、温根湯と拠点での乗降が多い  
支払方法からは、高齢者乗車証が66%と2/3を占めています。

P 3 6 郊外線 留辺蘂運動公園線

温根湯線と留辺蘂中学校までは、同じ経路。留辺蘂高校を通り旭南団地で折り返し。

留辺蘂の利用はあるが、前後の利用は少ない。

また、冬の工業高校の利用が増えています。

支払方法からは、高齢者乗車証が夏期は76%と3/4を占めています。

#### P 3 7 郊外線 北見・常呂線

北見バスターミナルから国道経由で端野を經由し、仁頃から常呂へという経路  
常呂での乗り降りは一定程度あるが、他の利用は総じて少ない。

柏陽高校と端野東武での利用が若干ある。

#### P 3 8 郊外線 美幌・津別線

端野東武や端野郵便局で一定の利用がある。

#### P 3 9 からはICカードデータの分析

大通のほかは西の三輪、東の小泉、柏陽、イオン付近の利用が多い。

#### P 4 0は冬のデータ

夏よりも丸が多くなっており、冬はバス利用が増える傾向

#### P 4 1は降車利用が少ない停留所

青い大きい丸は、ICカードでの利用は月0回

大正線、豊地線で丸が多い区間があることが見受けられます。

#### P 4 2は冬のデータ

同様の傾向

#### 資料1-④ バスICカード非対応路線について

常呂自治区の網走バスと常呂市営バスについて、現在集計中

#### 資料1-⑤ JR乗降調査について

P 4 7 平日の高校生の利用が大変多い

100人を超える通学を支える実態

朝の通学時と帰宅時の利用に分布

資料 1-⑦ 目的地別アンケート調査について

P 5 4 免許証と自家用車の保有状況について

下段 大学生の 55% が保有していない。買い物客の 2 割は自家用車以外で移動。

P 5 5 高校生について

上段 夏と冬の交通手段の変化

右：夏期 自転車 が 70% 左：冬期 徒歩、バス、送迎にシフト。特に送迎が多い  
右下の定期的に行く場所への交通手段 送迎が多い。

P 5 6 定期的に行く場所

イオン、中央図書館、コーチャンフォー、ほか学校や体育施設など  
バスで行ける施設も多い

P 5 7 大学生交通手段

交通手段は、夏冬ともに徒歩が 7 割以上。

交通手段への転換も少ないことから、大学付近に居住し行動範囲は広がらないと推測。

P 5 9 買い物

2 割が自動車を所有していないデータを先ほど示した。

夏と冬の交通手段 バス利用で買い物が夏 24% 冬 26.8% いる。

左下の公共交通を利用しない理由については、荷物が重いが一番おおいが、  
公共交通への利用につながる回答も多い。

P 6 0 通院

交通手段の表 病院の利用者はマイカーと送迎あわせて 80% 弱  
バスが 11%、タクシーが 8% 程度

P 6 1 利用している病院

日赤、小林病院等。病院の立地はバス経路と一致しているか

P 6 3 高校生 利便性向上のサービス

雨雪濡れない待合環境、バスの運行がわかるバスロケ、定期の付帯サービス  
主要施設をめぐるバス、乗継しやすい拠点  
行きたい場所はイオンやコーチャンフォー

P 6 4 買い物 バス利用時間帯

利用時間帯は昼が多い。通学とすみわけも可能

利便性向上サービス 乗継しやすい拠点、主要施設めぐるバス、雨しのげる待合環境

P 6 5 通院

利便性サービス 乗り継ぎ拠点、循環バスなど

資料 1-⑧ バス路線沿線住民アンケート調査について

アンケート回収期間中