

1 調査名称：北見網走都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：北海道

3 調査圏域：北見網走都市圏

(北見市、網走市、美幌町、津別町、訓子府町、置戸町、大空町の2市5町)

4 調査期間：平成25年～平成27年(予定)

5 調査費：39,000千円(当年度までの合計：39,000円)
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

北見網走都市圏においては、人口増加を前提とした市街地の拡大および交通需要の増加を背景に市町ごとにさまざまな施策を検討していた。しかし、近年においては、北見網走都市圏の交通を取り巻く社会情勢が大きく変化している状況である。

これらの社会情勢の変化に対応すべく、厳しい財政制約下での効率的・効果的な各種施策が必要となっている現在において、新たなまちづくりの検討が必要となっていることから、交通の主要因となる人の動きを把握するパーソントリップ調査を実施し、都市交通需要の動向を勘案し、社会・経済情勢の変化に対応する新たな北見網走都市圏の総合都市交通体系を策定するものである。

I 調査概要

1 調査名

北見網走都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 調査の目的と全体構成

- 1－1 調査の背景と目的
- 1－2 調査の全体構成

第2章 北見網走都市圏の現況

- 2－1 社会経済状況
- 2－2 交通流動

第3章 交通実態調査の概要

- 3－1 交通実態調査の全体構成
- 3－2 ゾーニング

第4章 家庭訪問調査

- 4－1 調査の目的とフロー
- 4－2 調査対象者の抽出
- 4－3 調査票の設計
- 4－4 調査準備
- 4－5 データ管理
- 4－6 調査活動

第5章 附帯調査の概要

- 5－1 附帯調査の目的
- 5－2 休日交通特性調査
- 5－3 秋期住民意識調査
- 5－4 通学実態調査
- 5－5 高齢者および障がい者ヒアリング
- 5－6 域外来訪者調査

5-7 冬期交通特性調査

5-8 冬期住民意識調査

第6章 補完調査

6-1 調査の目的

6-2 スクリーンライン調査

6-3 コードンライン調査

6-4 JR乗降客調査

6-5 バスターミナル乗降調査

第7章 標本ファイルの作成

7-1 データ処理の手順

7-2 オリジナルデータ処理

7-3 標本ファイルの作成

第8章 一次集計

8-1 サンプルデータの基礎集計

8-2 暫定拡大

第9章 附帯調査の結果

9-1 休日交通特性調査

9-2 秋期住民意識調査

9-3 通学実態調査

9-4 高齢者および障がい者ヒアリング

9-5 域外来訪者調査

9-6 冬期交通特性調査

9-7 冬期住民意識調査

資料編

北海道総合都市交通体系調査委員会設置要綱

北見網走都市圏総合都市交通体系調査地区検討委員会設置要綱

ゾーン区分図

コード表

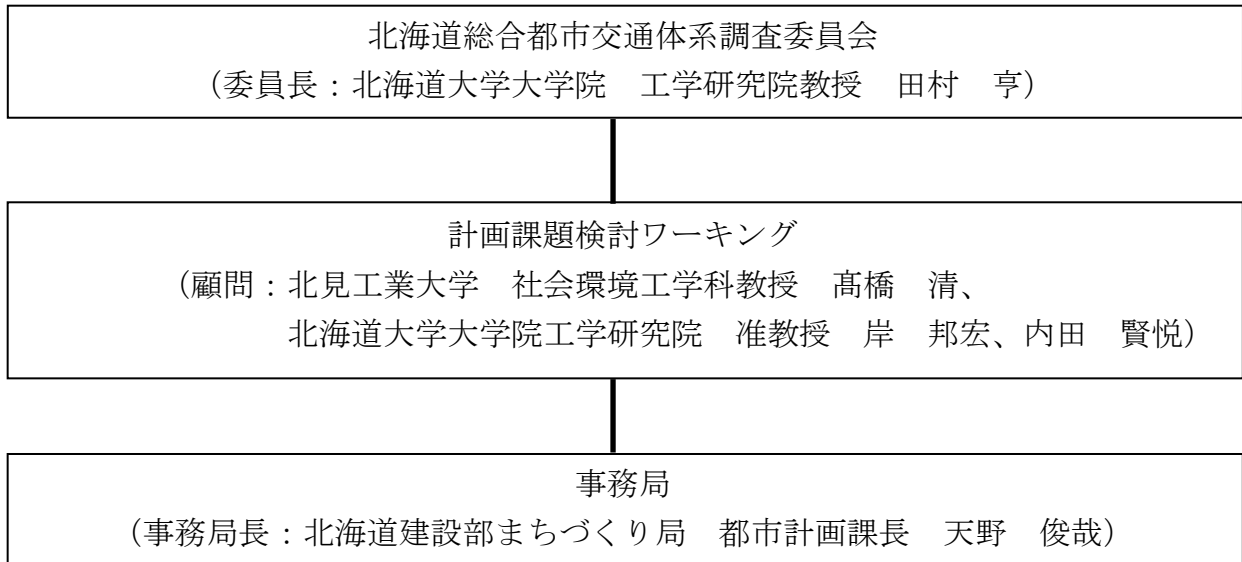
家庭訪問調査物件

冬期交通特性調査物件

広報媒体

補完調査結果

3 調査体制



4 委員会名簿等：

・北海道総合都市交通体系調査委員会

	所属	役職	氏名
委員長	北海道大学大学院 工学研究院	教授	田村 亨
副委員長	公共政策学連携研究部	准教授	高野 伸栄
委員	北見工業大学 社会環境工学科	教授	高橋 清
	北海道大学大学院 工学研究院	准教授	岸 邦宏
	工学研究院	准教授	内田 賢悦
	北海道開発局 開発監理部 開発調整課	課長	水島 徹治
	事業振興部 都市住宅課	課長	宮島 滋近
	建設部 道路計画課	課長	和泉 晶裕
	北海道運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	佐藤 義則
	東日本高速道路株式会社 北海道支社 総合企画部	部長	三角 到
	北海道旅客鉄道株式会社 総合企画本部 経営企画部	部長	萩原 国彦
	一般社団法人北海道バス協会	常務理事	今 武
	北見市 都市建設部	次長	岡島 清隆
	都市建設部 都市計画課	課長	藤原 義隆
	企画財政部 地域振興課	課長	橋本 晃昌
	網走市 建設部 都市開発課	課長	石川 裕将
	経済部 商工労働課	課長	嶋田 泰志
	美幌町 建設水道部 建設グループ	主幹	高崎 利明
	津別町 建設課	課長	江草 智行
	訓子府町 企画財政課	課長	伊田 彰
置戸町 町づくり企画課	課長	栗生 貞幸	
大空町 総務課	参事	山本 勝栄	
オブザーバー	北海道警察本部 交通部 交通規制課	課長	関川 朋大
	北海道 総合政策部 交通政策局 交通企画課	課長	野村 聡
	建設部土木局 道路課	課長	佐野 修
	建設部まちづくり局 都市環境課	課長	飯塚 賢司

・計画課題検討ワーキング

	所属	役職	氏名
顧問	北見工業大学 社会環境工学科	教授	高橋 清
	北海道大学大学院 工学研究院	准教授	岸 邦宏
	工学研究院	准教授	内田 賢悦
委員	北海道開発局 開発監理部 開発調整課	事業評価係長	高橋 哲生
	事業振興部 都市住宅課	計画・景観係長	高野 進
	建設部 道路計画課	調査第2係長	本田 卓己
	北見市 都市建設部 都市計画課	施設計画担当係長	福島 正博
	企画財政部 地域振興課	地域交通担当係長	奥原 親雄
	網走市 建設部 都市開発課	計画係長	合坂 博樹
	経済部 商工労働課	主査	古田 孝仁
	美幌町 建設水道部 建設グループ	主査	柏倉 秀紀
	津別町 建設課 道路・車両グループ	主査	阿部 勝弘
	訓子府町 企画財政課	企画係長	篠田 康行
	置戸町 町づくり企画課	企画係長	今西 美紀子
	大空町 総務課	主査	杉村 勝彦
オブザーバー	北海道 総合政策部交通政策局 交通企画課 地域交通グループ	主査	森谷 昌弘
	建設部土木局 道路課 道路計画グループ	主査	藤山 達生
	建設部まちづくり局 都市環境課 街路グループ	主査	二又 秀明

・事務局

	所属	役職	氏名
事務局長	北海道 建設部まちづくり局 都市計画課	課長	天野 俊哉
	建設部まちづくり局 都市計画課 区域・施設グループ	主幹	古屋 剛
	建設部まちづくり局 都市計画課 区域・施設グループ	主査	山中 広徳
	建設部まちづくり局 都市計画課 区域・施設グループ	主査	梅本 利男
	建設部まちづくり局 都市計画課 区域・施設グループ	主任	野並 克弘
	北見市 都市建設部 都市計画課	施設計画係長	福島 正博
	企画財政部 地域振興課	地域交通担当係長	奥原 親雄
	都市建設部 都市計画課	主任	市橋 加代
	網走市 建設部 都市開発課	計画係長	合坂 博樹
	経済部 商工労働課	主査	古田 孝仁
	美幌町 建設水道部 建設グループ	主査	柏倉 秀紀
	津別町 建設課 道路・車両グループ	主査	阿部 勝弘
	訓子府町 企画財政課	企画係長	篠田 康行
	置戸町 町づくり企画課	企画係長	今西 美紀子
	大空町 総務課	主査	杉村 勝彦

II 調査成果

1 調査目的

これまで北見網走都市圏においては、人口増加を前提とした市街地の拡大および交通需要の増加を背景に市町ごとにさまざまな施策を検討していた。しかし、近年においては、市町村合併や少子高齢化、郊外型大型商業施設の進出、北海道横断自動車道や北見道路の開通など、北見網走都市圏の交通を取り巻く社会情勢が大きく変化している状況である。

これらの社会情勢の変化に対応すべく、厳しい財政制約下での効率的・効果的な各種施策が必要となっている現在において、新たなまちづくりの検討が必要となっている。

このような社会的要請に対し、交通の主要因となる人の動きを把握するパーソントリップ調査を実施し、都市交通需要の動向を勘案し、社会・経済情勢の変化に対応する新たな北見網走都市圏の総合都市交通体系を策定することを目的とする。

2 調査フロー

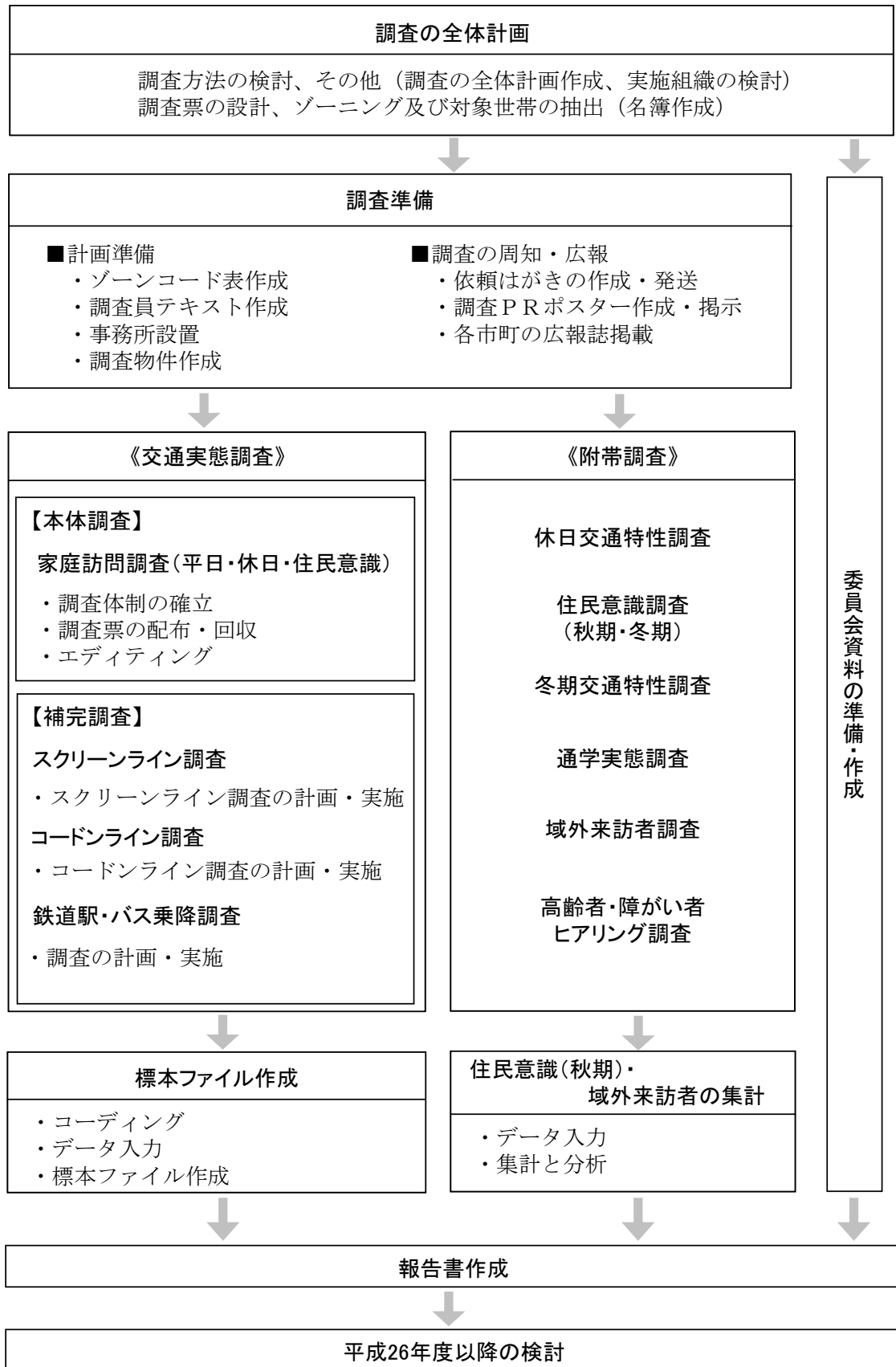


図1 調査フロー図

3 調査圏域図

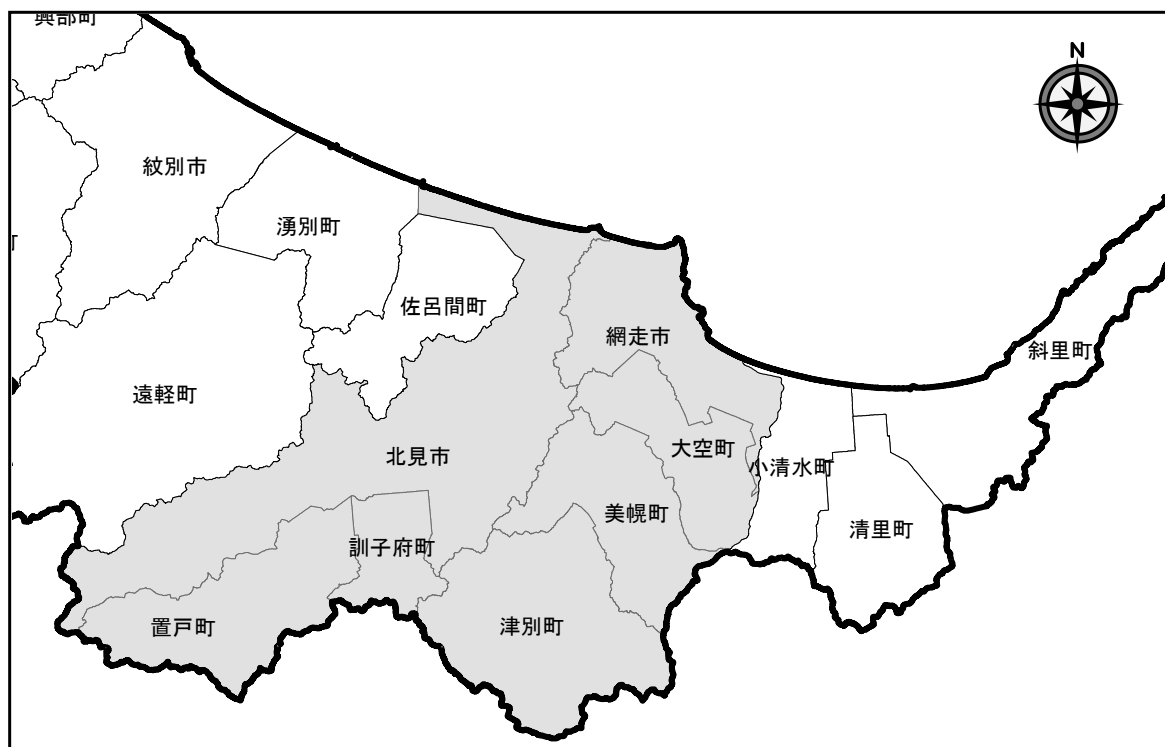
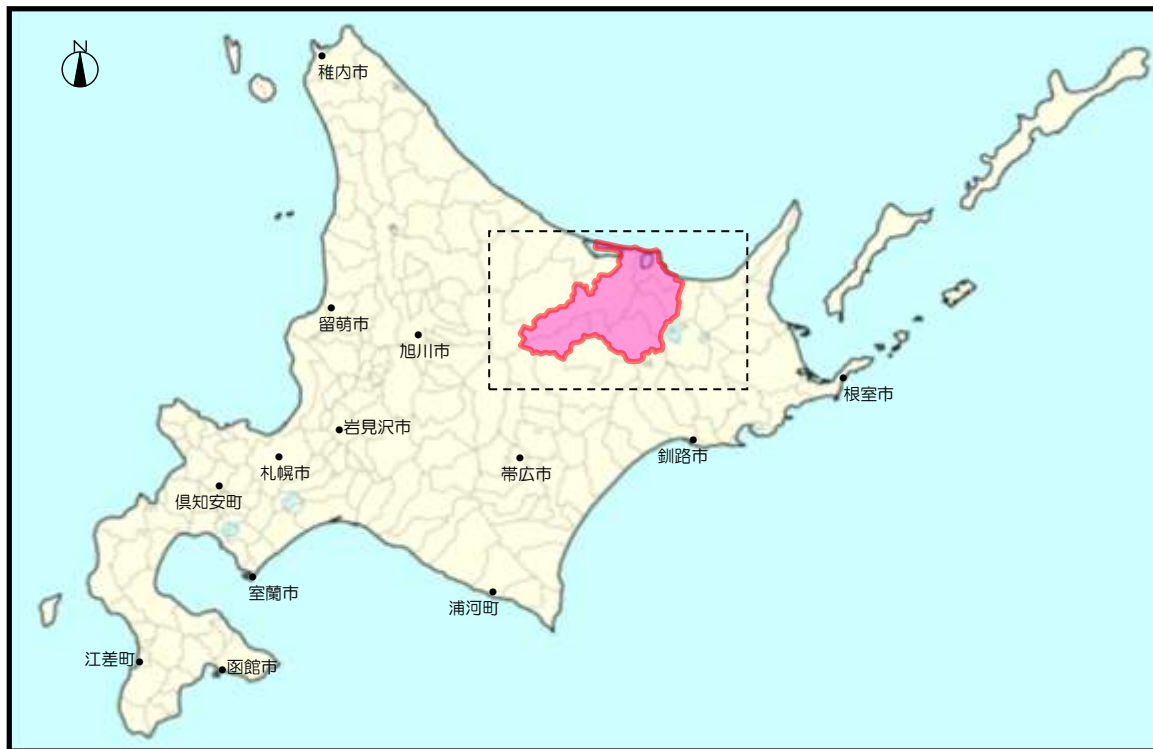


図2 調査圏域図

4 調査成果

(1) 北見網走都市圏における現況課題の設定

調査内容検討及び都市交通マスタープラン検討に向けて、北見網走都市圏における交通課題を把握した。

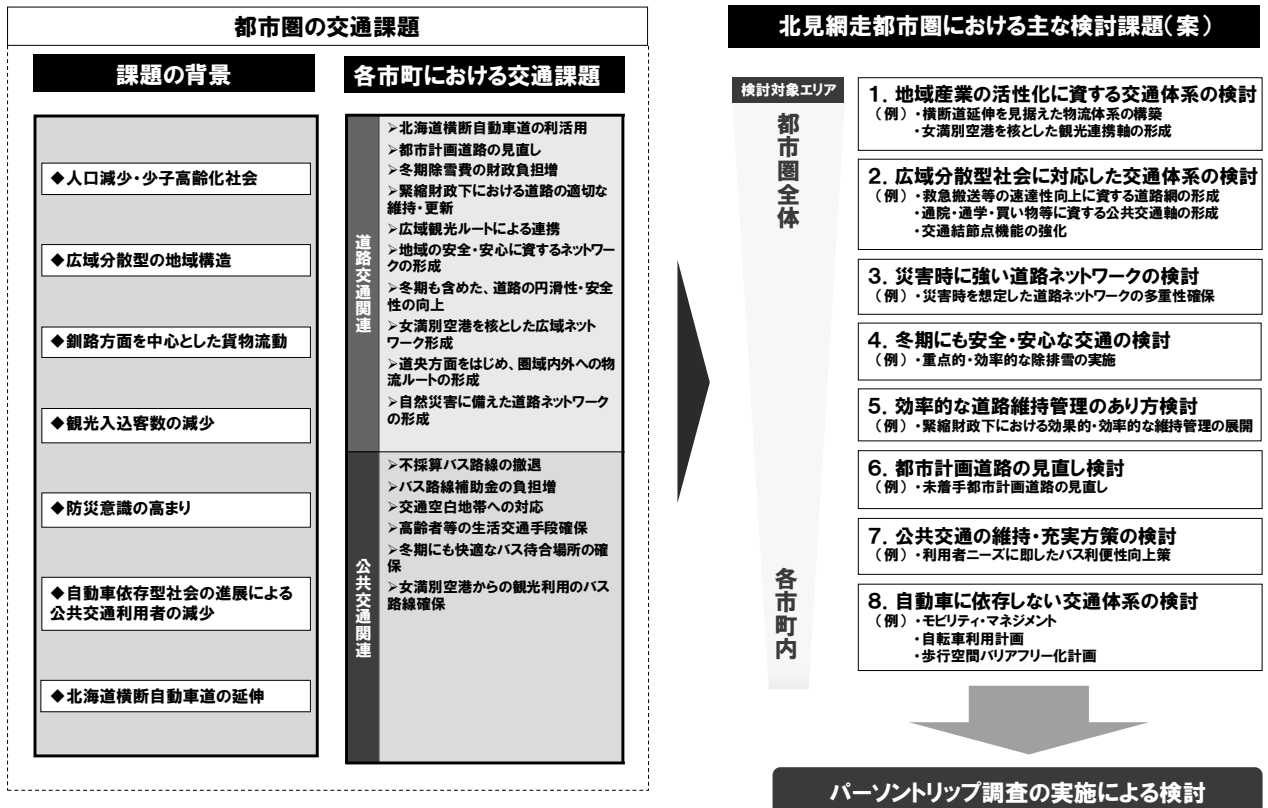


図3 計画課題概念図

(2) 調査体系

北見網走都市圏における交通課題を踏まえ、将来交通計画を検討していく上で捉えるべき交通の分類と、その実態及び課題を把握するために実施する各調査を下表のとおり整理した。

表1 都市圏関連交通と各種調査の対応

居住区分	交通形態	交通手段						
		徒歩 二輪車	JR 利用者	バス 利用者	自動車			
					自家用	タクシー 実車	タクシー 空車	営業用 貨物車
域内 居住者	都市圏 内々	家庭訪問調査			スクリーン調査により補完		台数ベースで 自動車ODより補完	
	都市圏 流出入							
域外 居住者	都市圏 内々	全域では 微量	JR 乗降 調査	バス 乗降 調査	自動車ODより補完			
	都市圏 流出入	微量			コードライン調査により補完			
主として 域外居住者	都市圏 通過	無しと 判断	台数ベースで自動車ODより補完					

表2 北見網走都市圏の交通課題と調査の関連表

調査分類	調査項目	調査内容	北見網走圏域共通の交通課題			
			日常交通	物流交通	観光交通	救急搬送
P T 調 査	平日交通実態調査	・家庭訪問調査により、平日の1日の行動を記載してもらう。 ・対象者は無作為(住民基本台帳から抽出)	○			
	休日交通特性調査	・家庭訪問調査により、本体調査対象者の半分に、 休日の1日の行動を記載してもらう。	○			
	冬期交通特性調査	・郵送配布により、平日交通実態調査回答者から無作為に抽出し 冬期の1日の行動を記載してもらう。	○			
	通学実態調査	・高校および大学生への配布アンケートで、交通課題の洗い出しと 公共交通への転換を探る。	○			
P T 調 査 で 捉 え き れ な い 交 通 実 態 を 把 握 す る た め の 調 査	域外来訪者調査	・観光施設およびホテルを対象に、交通手段や移動時間など 観光交通流動を探る。			○	
	住民意識調査(秋期・冬期)	・家庭訪問調査により、本体調査対象者の半分に、 交通に関する意識調査を行う。	○			
	高齢者・障がい者ヒアリング	・老人クラブなどを対象に高齢者の日常生活の交通課題を洗い出す。	○			
	物流関連既存資料整理	・既存データより、主な貨物物流ルートや現状の課題・問題点を洗い出す。		○		
	救急搬送関連既存資料調査	・既存データより、主な救急搬送ルートや現状の課題・問題点を洗い出す。				○
	観光関連既存資料整理	・既存データより、観光地が抱える現状の課題・問題点を洗い出す。			○	
	旅行速度関連既存資料整理	・既存データより、路線区間別や季節別などにより走行に対する 課題・問題点を洗い出す。	○	○	○	○

(2) 調査内容

平成25年度に実施した家庭訪問調査、補完調査、附帯調査の内容を以下に示す。

①家庭訪問調査（本体調査）

家庭訪問調査は北見網走都市圏の全居住者の中から所定の抽出率で調査対象者を抽出し、どのような人（性別、年齢、職業等）が、どんな目的（通勤・通学、業務、私用、帰宅）で、どこからどこへ、どのような交通手段（徒歩、二輪、自動車、バス、鉄軌道等）を使って何時ごろ動いたかなど、1日の交通行動を調査するもので、本年度の交通実態調査のうち最も主要な部分を占める調査である。

対象となるのは、圏域内の満5歳以上の居住者全員で、この中から、計画課題に対応するために必要なサンプル数を市区町毎に設定する。

調査方法は、調査員による調査票の訪問配布－留置－訪問回収方式により、世帯単位について抽出された満5歳以上の構成員全員に調査指定日の行動を記入してもらうこととする。

表3 家庭訪問調査の概要

調査方法	調査票の訪問配布、留置、訪問回収
抽出方法	住民基本台帳からの無作為抽出
サンプル数	ゾーン別・目的別・交通手段別発生交通量の精度を確保する精度（相対誤差20%）とする（交通手段については自動車、徒歩・二輪車の精度確保を主眼とする）。
ゾーニング	平成22年道路交通センサスのゾーンを踏まえ、都市圏における計画課題に応じて細分化する。
調査対象者	調査対象世帯の満5歳以上の世帯構成員全員
調査指定日	10月上旬～11月中旬の平日、休日において実施 （祝日の前後の日除く）
調査内容	本体調査：世帯票、自動車票、個人票（平日） 付帯調査：個人票（休日）または住民意識調査票 ⇒個人票（休日）と住民意識調査票は、本体調査対象者の50% ずつを対象
調査体制	北見網走都市圏パーソントリップ調査実施本部を北見市内に 設置し調査実施

1) 抽出率の設定

家庭訪問調査は10月上旬から12月上旬に実施しているため、各市町の住民基本台帳より、平成25年10月1日現在の5歳以上人口数を用いて抽出率を設定した。

- ・人口数 197,194人（5歳以上人口）
- ・ゾーン数 50ゾーン
- ・抽出率 8.55%

②補完調査

1) スクリーンライン調査

家庭訪問調査から得られる自動車交通量の精度検証および補正の必要性の検討に向けて、スクリーンライン上での自動車交通量のカウント調査を実施する。

2) コードンライン調査

家庭訪問調査から得られる自動車交通量の精度検証に向けて、調査対象圏域境界において、圏域内外交通量を把握するために自動車交通量をカウントし、調査対象圏域外居住者の流出入交通量を把握する。

3) 鉄道駅乗降客数調査

家庭訪問調査で得られた鉄道利用者数との比較を行い、精度を検証するために、北見網走都市圏内にある3駅の始発着から終発着までの乗降客数をカウントする調査を実施する。

4) バス乗降客数調査

家庭訪問調査で得られたバス利用者数との比較を行い、精度を検証するために、北見・網走・美幌バスターミナルにおける1日の乗降客数をカウントする調査を実施する。

③ 附帯調査

1) 休日交通特性調査

平日に対して休日の目的および手段構成の変化や分布状況の変化の分析を行い、平日と異なる特性を持つ買い物等の私用交通に着目した分析に特化するため、サンプル調査（人口拡大およびトリップ補正を実施しない）とする。休日交通特性調査の結果は、都心交通計画の検証や広域的な交通体系検討の基礎資料とするものである。

2) 住民意識調査（秋期）

北見網走都市圏では、少子高齢化や郊外化が進むなど都市圏内の住民が多様な居住地選択を行っていることが想定されるため、交通計画の検討にあたって、これらの動向を踏まえ、発生源となる居住地人口（居住地選択）と交通サービスの関係を明らかにする。また、交通計画をより多面的に評価するものである。

3) 通学実態調査

通学交通の実態は、パーソントリップ調査のみでは詳細なニーズや冬期の交通行動は把握しきれない。しかし、通学交通については、バス利用や送迎交通などの視点から、より具体的な現状把握をするものである。

4) 高齢者・障がい者ヒアリング調査

少子高齢化と人口減少が進行するなか、高齢者や障がい者が住み慣れた地域で、安心して自立した生活を送ることができる交通環境づくりが重要である。そのため、高齢者や障がい者が交通に関して思い抱く「具体的な問題点」「課題」「意向」を把握することにより、都市圏の交通施策立案の参考資料とすることを目的に実施する。

5) 域外来訪者調査

北見網走都市圏居住者を対象とした交通実態調査（本体調査）に加え、域外来訪者の交通実態および交通課題に対する意見を把握することにより、都市圏の交通施策立案の参考資料とすることを目的に実施した。

6) 冬期交通特性調査

積雪寒冷地にある北見網走都市圏においては、四季を通じての快適な交通サービスの提供が求められている。ところが、冬期（積雪期）における交通の実態把握は十分されていない。したがって、冬期の総合的な交通実態把握を目的として、家庭訪問調査で行った内容と同一の調査を行う。

7) 住民意識調査（冬期）

秋期における交通実態調査では、本体調査として平時のパーソントリップ調査を実施し、附帯調査として休日交通特性調査、住民意識調査を実施したが、あくまで無雪期における実態把握が主体である。

北見網走都市圏は積雪寒冷地であり、積雪時の交通混雑、安全性の低下、沿道環境の悪化など、冬期特有の問題が大きいため、この時期の実態把握が重要であることから、附帯調査の一つとして冬期交通特性調査を実施することとした。

(3) 家庭訪問調査の回収結果

回収結果は以下に示すとおりであり、地域別の標本率確保に配慮し、統計上必要な票数を確保することができた。

表4 回収結果

市町名	人口・世帯数		訪問 世帯数	配布 世帯数	回収 世帯数	回収率 (回収/訪問)	目標 個人数 (8.55%)	回収 個人数	目標 達成率
	5歳以上 人口	世帯数							
北見市	119,000	61,177	8,738	6,178	5,589	64.0%	10,180	10,800	106.1%
網走市	36,737	18,589	2,614	2,072	1,810	69.2%	3,150	4,574	145.2%
美幌町	20,258	9,730	1,227	1,020	783	63.8%	1,740	1,969	113.2%
津別町	5,269	2,543	402	292	241	60.0%	460	537	116.7%
訓子府町	5,215	2,098	260	228	211	81.2%	450	590	131.1%
置戸町	3,142	1,554	252	174	137	54.4%	270	324	120.0%
大空町	7,573	3,106	514	378	289	56.2%	650	758	116.6%
都市圏計	197,194	98,797	14,007	10,342	9,060	64.7%	16,900	19,552	115.7%

※世帯数および5歳以上人口は住民基本台帳（平成25年10月1日時点）

(4) 基礎集計

家庭訪問調査で得られたサンプルと母集団との比較による調査結果の精度検証を行い、母集団とサンプルに大きな乖離が見られないことを確認した上で、属性別トリップ特性の把握を実施した。

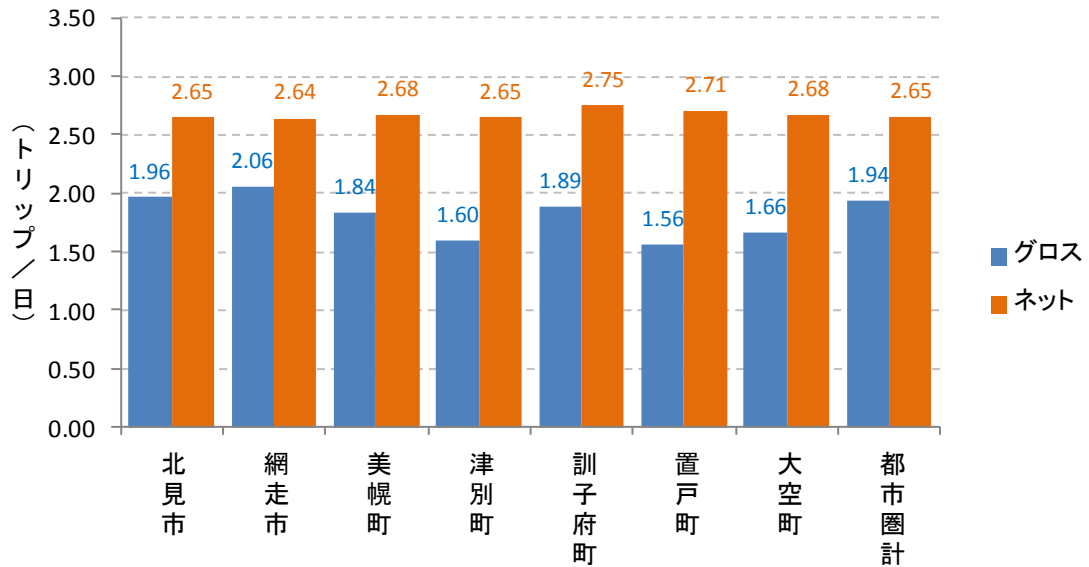


図4 市町別平均トリップ数（平日：拡大前）

(5) 暫定拡大の結果

本年度は、調査結果の概観と次年度作業へ向けての検討資料を得ることを目的とし、人口による暫定拡大を行った。

表5 暫定拡大後の市町別平均トリップ数（平日）

市町名	グロス	ネット	外出率
北見市	1.99	2.64	75.7%
網走市	2.02	2.64	76.3%
美幌町	1.81	2.68	67.3%
津別町	1.56	2.61	59.5%
訓子府町	1.84	2.76	66.6%
置戸町	1.48	2.67	55.3%
大空町	1.62	2.68	60.6%
北見網走都市圏	1.94	2.65	73.4%

(6) 附帯調査の結果

①休日交通特性調査

休日交通特性調査は、対象者への負担を軽減するために複数の附帯調査票が当たらないように、本体調査対象者の半数を対象として実施した。なお、回収結果は以下に示すとおりである。

表6 休日交通特性調査の回収結果

市町名	世帯			個人		
	訪問世帯数	世帯回収数	回収率 (回収/訪問)	5歳以上 人口数	回収個人数	サンプル率 (回収/5歳以上人口)
北見市	4,369	2,418	55.3%	119,000	4,653	3.9%
網走市	1,307	871	66.6%	36,737	2,157	5.9%
美幌町	614	334	54.4%	20,258	861	4.3%
津別町	201	118	58.7%	5,269	274	5.2%
訓子府町	130	104	80.0%	5,215	288	5.5%
置戸町	126	63	50.0%	3,142	156	5.0%
大空町	257	129	50.2%	7,573	338	4.5%
都市圏計	7,004	4,037	57.6%	197,194	8,727	4.4%

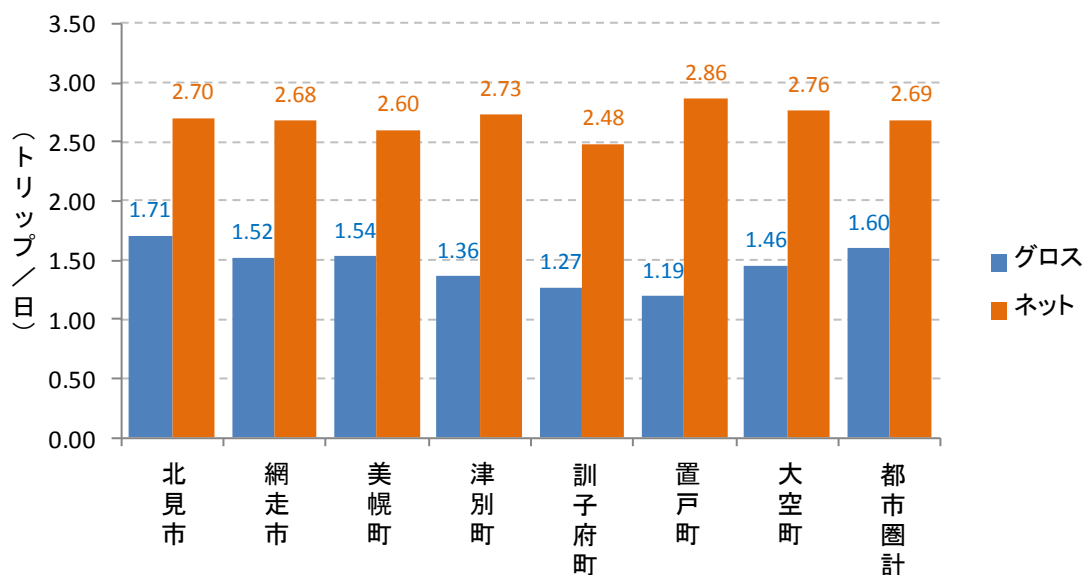


図5 市町別平均トリップ数 (休日)

②秋期住民意識調査

秋期住民意識調査は、休日交通特性調査と同様に対象者への負担を考慮し、本体調査対象者の半数に対して実施することとし、休日交通特性調査を実施しないものを対象とした。なお、回収結果は以下に示すとおりである。

表7 秋期住民意識調査の回収結果

市町名	世帯			個人		
	訪問世帯数	世帯回収数	回収率 (回収/訪問)	5歳以上 人口数	回収個人数	サンプル率 (回収/5歳以上人口)
北見市	4,369	2,375	54.4%	119,000	4,240	3.6%
網走市	1,307	869	66.5%	36,737	1,898	5.2%
美幌町	614	345	56.2%	20,258	753	3.7%
津別町	201	97	48.3%	5,269	195	3.7%
訓子府町	130	105	80.8%	5,215	255	4.9%
置戸町	126	48	38.1%	3,142	93	3.0%
大空町	257	110	42.8%	7,573	261	3.4%
都市圏計	7,004	3,949	56.4%	197,194	7,695	3.9%

1) 秋期住民意識調査の結果要約

表8 秋期住民意識調査の一次分析結果

設問	回答傾向
現在の住居の状況	各市町とも7割程度が戸建・持家に居住。津別町と大空町は約8割であり、戸建・持家への居住割合が高く、北見市、網走市、訓子府町は、戸建・借家および集合・借家の割合が約3割であり、他市町より高い割合となっている。 集合・持家(分譲マンション)への居住者は全域で少なく、北見市でも1%程度である。
現住居への居住年数とこれまでの転居の状況	約3割の世帯が、10年以内に住み替えている。置戸町は5年以内、津別町は6～10年前に住み替えた世帯が少なく、10年以内に住み替えた世帯では、いずれの市町も6～7割程度が自市町内での住み替えを行っている。
これまでの転居の理由	主要な転居理由は1位が家庭の事情、2位が住宅への不満となっている。 家庭の事情については子供の成長や就職・就学・転勤・転職、住宅への不満については狭さや老朽化が転居理由となっている。交通環境への不満については、夏期よりも冬期の交通利便性に関する理由が多い。
今後の転居意向	各市町とも、2割程度の世帯が住み替えの予定または希望を持っている。 希望する住み替え先の居住地としては、自市町の割合が高い市町が多くなっている。
転居を希望する理由	現在または将来的な住み替え希望がある世帯について転居を希望する理由をみると、過去の転居の理由と同様に家庭事情や住宅への不満が多い。 住環境・交通環境への不満は、過去の転居の理由と比較すると割合が高く、希望はしているが転居が実現していない世帯では、これらの要因も重要である。
転居先に対して重視すること	施設への行きやすさについては、大規模ショッピングセンターや医療施設が重視されている。また、交通手段の利便性については、公共交通よりも自動車や徒歩・自転車重視されている。 住環境については、駐車場の確保に対するニーズが高く、冬期の利便性に関しては、いずれの項目も考慮するとの回答割合が高く、除排雪や冬期の移動利便性が重要となっている。
運転免許保有と自動車運転に関する意識	30代以上の免許非保有者は免許取得意向がなく、その理由としては家族等に同乗できるためとの回答が多く、免許を保有している非運転者の運転しない理由では、運転や事故に対する不安のためとの回答の割合も高くなっている。 また、年齢が高いほど、運転に負担や不満を感じる割合が高いが、一方で運転を続けたい年齢も高くなっている。 危険を感じながら運転を続けている理由としては、自動車以外の交通手段の不便さが、約4割から挙げられている。
住環境に対する満足度	住環境に対する満足度では、治安の良さや自然環境の豊かさに対する評価が高い一方で、道路の除排雪や、除排雪の場所・費用負担に関する評価が低い傾向が見られる。 市町村別にみると道路の除排雪や、除排雪の場所・費用負担に関する満足度は、特に北見市・網走市・美幌町で低い傾向がみられる。 また、商業施設の利便性に対する満足度は、北見市・網走市・美幌町以外の町で低く、自治体間の格差が大きい。
交通サービスに対する満足度	交通目的によらず、夏期に比べて冬期の交通サービスに対する満足度は低くなっており、目的別には、特に通勤において、夏期から冬期への満足度の低下が大きく、手段別では、公共交通は夏期についても満足度が低い。自動車の利便性はいずれの目的についても、冬期に満足度が大きく低下している。市町別にみると、通勤・通学および買い物先については、津別町・置戸町・大空町で特に冬期の交通サービスに対する満足度が低下している。これらの町では、特に自転車の利便性に対する満足度が低下している。 市町別に見ると、北見市・網走市・美幌町以外の町では、買い物先への利便性に対する満足度が特に低くなっている。通院および娯楽については、津別町・置戸町で特に冬期の交通サービスに対する満足度が低下している。これらの町では、特に自転車の利便性に対する満足度が低下している。 また、北見市・網走市・訓子府町については冬期の満足度の低下傾向が、他の町に比べ比較的小さい。

③通学実態調査

通学実態調査は、北見網走都市圏の大学および高等学校に通う学生を対象とし、各大学および高等学校に調査票を送付し調査を依頼した。各学校で、調査を実施した後に、調査票を郵送にて回収した。なお、回収結果は以下に示すとおりである。

1) 大学生の通学実態調査結果

表 9 通学実態調査（大学生）の一次分析結果

大学生	
設問	回答傾向
回答者の属性	性別割合は男性が約7割と多くを占めている。 居住形態は「親と同居」以外がほとんどを占める。
登下校について(交通手段)	夏期、冬期ともに登下校における顕著な交通手段の変化はみられない。 夏期から冬期にかけては、登下校ともに「自転車」が減少している一方で「徒歩」、「路線バス」が増えている。
登下校について(時間帯)	登下校の時間帯は夏期、冬期では大きな変化はみられない。 登校時間帯のピークは8:00～9:00の間に集中している一方、下校時間帯のピークは16:00～18:30の間に分散している。
登下校について(所要時間)	登下校ともに夏期より冬期の方が、若干所要時間が多傾向がみられる。 登校と下校で比較すると、「自動車」、「路線バス」において登校時より下校時の所要時間が多くなっている。
通学利用交通手段の問題点について(バス)	バスの問題点は「登校時のバス便数が少ない」や「冬期はバスが遅れる」が多く、次いで「乗車運賃、定期代が高い」、「車内の混雑がひどい」、「バス停の待合室がないため、雨・雪にあたってしまう」等が指摘されている。
通学利用交通手段の問題点について(自転車・徒歩)	自転車および徒歩における交通環境の問題点は「冬期は路面が滑りやすく、転倒などの危険を感じる」が最も多く、次いで「除雪が悪く歩きづらい」、「歩道がでこぼこしており走りづらい・歩きづらい」等が多く挙げられている。
通学利用交通手段の問題点について(自動車・バイク)	自動車およびバイク利用通学者からみた交通環境の問題点は「冬期は路面が滑りやすく、交通事故の危険を感じる」が最も多く、次いで「車道がでこぼこしており走りづらい」、「除雪が悪く走りづらい」等が多く挙げられている。
通学にバスを利用しない理由	通学にバスを利用しない理由として夏期・冬期ともに「バスを利用する必要性がない」が最も多く、これは大学周辺(徒歩圏)に住んでいる学生が多いことが要因と考えられる。
バス利用の問題点が改善された場合のバスの利用意向	バス利用の問題点が改善された場合に「バスを利用する」と答えた人は夏期、冬期ともに約12%となっている、これはバスを利用しない理由が「バスを利用する必要性がない」が多いことから、大学から自宅までの距離が近い(徒歩通学)の学生および自動車通学者が多いことが要因であると考えられる。

2) 高校生の通学実態調査結果

表 10 通学実態調査（高校生）の一次分析結果

高校生	
設問	回答傾向
回答者の属性	性別割合は男性と女性がほぼ半数となっている。 居住形態は「親と同居」がほとんどを占める。
登下校について(交通手段)	夏期は自転車による登下校が最も多く、冬期は自転車による登下校者が様々な交通モードに転換している傾向がみられる。 夏期から冬期にかけて最も増加するのは、登下校ともに「自動車(送迎)」、次いで「バス」、「JR」、「徒歩」の順となっている。
登下校について(時間帯)	夏期に比べて冬期では、登校時間は若干ではあるが早まっている。また、下校時間についても早まっており、部活動の影響によるものと思われる。 登校時間帯は7:00～8:30に集中している一方、下校時間帯は15:00～16:30と18:00～19:30の2回のピークとなっている。これは部活等の影響によるものと思われる。
登下校について(所要時間)	登下校ともに夏期と冬期による所要時間の違いはあまりみられない。 登校と下校で比較すると、全体的に下校時の所要時間が長くなる傾向がみられる。
通学利用交通手段の問題点について(バス)	バス利用者によるバスの問題点は「冬期はバスが遅れる」が最も多く、次いで「下校時もしくは部活・同好会やアルバイト終了時にバスの便数が少ない」、「バス停の待合室がないため、雨・雪にあたってしまう」等が多く指摘されている。 他にも「乗車運賃、定期代が高い」、「車内の混雑がひどい」、「登校時のバス便数が少ない」等が指摘されており、高校生からみたバス利用の問題点は多岐にわたっている。
通学利用交通手段の問題点について(自転車・徒歩)	自転車および徒歩通学者からみた交通環境の問題点は「除雪が悪く歩きづらい」、「冬期は路面が滑りやすく、転倒などの危険を感じる」が多く、次いで「下校時は街灯が少なく、走りづらい・歩きづらい」、「歩道がでこぼこしており走りづらい・歩きづらい」、「車道の幅が狭く自転車で走行すると危険を感じる」等が挙げられている。
通学利用交通手段の問題点について(JR)	JR利用通学者からみた問題点は「下校時のJRの便数が少ない」が最も多く、次いで「車内の混雑がひどい」、「登校時のJRの便数が少ない」、「乗車運賃、定期代が高い」等が多く指摘されている。
通学にバスを利用しない理由	高校生がバスを利用しない1番の理由は夏期・冬期ともに「乗車運賃、定期代が高い」こととなっている。 また、夏期は「自転車や徒歩のほうが健康に良いため」も多い。
バス利用の問題点が改善された場合のバスの利用意向	バス利用の問題点が改善された場合に「バスを利用する」と答えた人は夏期よりも冬期の方が高く、約3割となっており、自転車通学のできない冬期の方が、バスの潜在需要が多いことが伺われる。

④高齢者および障がい者ヒアリング

高齢者ヒアリングは都市圏内11箇所、障がい者ヒアリングは都市圏内5箇所で開催した。

1) 高齢者・障がい者ヒアリング調査結果

表1-1 高齢者・障がい者ヒアリングでの意見の要約整理

分類	意見の要約
自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ・今は自動車を運転できるので、不便を感じない。 ・冬の運転は危険。長距離運転は負担。 ・自動車運転ができなくなったときが不安。 ・自動車所有よりタクシーのほうが安いと分かっても手放せない。 ・家族の送迎に頼るわけにもいかない。 ・知り合い同士の送迎は、事故の不安や人間関係トラブルが問題。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで歩くのが負担。路線が減った。本数が少ない。 ・路線変更で便利になった。／ 路線変更で不便になった。 ・乗降段差。バス停除雪の問題。 ・どこに行くか分からず不安。 ・路線が遠回り。冬は遅れる。待つのがつらい。 ・都市間バスは便利で安い。冬期の信頼性も高い。 ・小さなバスでよい。コミュニティバスを運行して欲しい。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ホーム間の跨線橋移動が負担。 ・車椅子でのJR利用には事前予約が必要。 ・列車遅れのアナウンスが聴覚障害者には分からず不安になる。 ・駅までの行き来が不便。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・利用料金が高く、経済的負担が大きい。 ・地域にタクシー事業者が少ない。少ない。 ・タクシー利用補助券が配布されている。／ 補助券を導入してほしい。 ・要介護認定でなくても利用できる福祉タクシーがあればよい。 ・乗合タクシーもよい。
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道走行自転車が、歩行者とくに視覚障害者にとって危険。
除雪	<ul style="list-style-type: none"> ・道路区間・業者によって除雪水準が異なる。 ・通行止め情報を手前で分かるようにすべき。 ・トラクター除雪でうまくやっているが、ハウス優先で道路は後回し。 ・間口除雪が課題。
居住	<ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせる魅力から、街中への移住が増えている。 ・サービス付き高齢者住宅は高い。高齢者向け集合住宅を自治体が用意すべき。
高速道路	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路を延伸して欲しい。 ・高速道路整備で、沿線外地域が置き去りにされないか懸念。 ・高齢者は周りのスピードについていけない。追い抜き車線が必要。 ・トイレ・休憩場所が少なく、高齢者には連続運転が大きな負担。

⑤域外来訪者調査

域外来訪者調査は、北見網走都市圏域外から圏域へ来られた方を対象とし、宿泊施設における留め置き調査と観光施設聞き取り調査を実施した。宿泊施設における留め置き調査では、都市圏内25宿泊施設において、10月中旬から調査票を宿泊施設に配置し約750票を回収した。観光施設聞き取り調査は、観光施設10施設で留め置き調査同様に、10月中旬に実施し約670票を回収した。

1) 域外来訪者調査の結果

- ・道内客は「自家用車」道外客は「レンタカー」と、個人の運転する自動車が移動手段の大部分を占める。ただし、「JR・路線バス」の利用割合も宿泊客調査では、2割弱の割合。道外客は「鉄道・バスの本数が少ない」という問題指摘が最も多い。
- ・道外客の発着空港は「女満別空港」が最も多く、次いで「新千歳空港」「釧路空港」「旭川空港」の順であった。
- ・聞き取り調査では4割の方は「北見網走圏では宿泊せず、別の地域で宿泊」している。
- ・「移動時間が長い」という問題指摘が道内客でとくに多い。道外客も「鉄道バスの本数が少ない」に次いで「移動時間が長い」との指摘が多い。「行きたかったが行程に入れられなかった」理由は「時間がかかりすぎる」ことが挙げられている。

⑥冬期交通特性調査

冬期交通特性調査は、本体調査回答者の約1割を対象とし郵送配布・郵送回収方式で、2～3月にかけて実施した。なお、回収結果は以下に示すとおりである。

表12 冬期交通特性調査の回収結果

市町名	世帯			個人		
	配布世帯数	回収数	回収率	配布個人数	回収数	回収率
北見市	503	164	32.6%	1008	318	31.5%
網走市	161	57	35.4%	447	120	26.8%
美幌町	84	26	31.0%	224	58	25.9%
津別町	31	11	35.5%	84	37	44.0%
訓子府町	35	10	28.6%	101	32	31.7%
置戸町	34	11	32.4%	77	27	35.1%
大空町	32	10	31.3%	97	25	25.8%
合計	880	289	32.8%	2038	617	30.3%

⑦冬期住民意識調査

冬期住民意識調査は、冬期交通特性調査と同様に、本体調査回答者の約1割を対象とし郵送配布・郵送回収方式で、2～3月にかけて実施した。なお、回収結果は以下に示すとおりである。

表13 冬期住民意識調査の回収結果

市町名	世帯			個人		
	配布世帯数	回収数	回収率	配布個人数	回収数	回収率
北見市	503	164	32.6%	947	287	30.3%
網走市	161	57	35.4%	391	103	26.3%
美幌町	84	26	31.0%	196	48	24.5%
津別町	31	11	35.5%	79	34	43.0%
訓子府町	35	10	28.6%	90	25	27.8%
置戸町	34	11	32.4%	73	25	34.2%
大空町	32	10	31.3%	85	24	28.2%
合計	880	289	32.8%	1861	546	29.3%