

中標津町地域公共交通計画 (案)

中標津町地域公共交通活性化協議会

中標津町

中標津町地域公共交通計画 目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 本町の位置及び地勢	3
1-3 本町内を運行する各公共交通の位置づけ.....	5
1-4 計画の区域と対象	7
1-5 計画の期間	7
第2章 まちづくりの方向性	8
2-1 関係法令の整理	8
2-2 上位計画の整理	13
2-3 関連計画の整理	14
2-4 北海道における関連計画の整理	18
2-5 関係法令及び上位・関連計画の整理から見える本計画の位置づけ.....	20
第3章 地域の概況	22
3-1 本町の人口概況	22
3-2 自動車運転免許保有状況（推計）	25
3-3 地域の移動の状況	26
3-4 移動の目的地となる主要施設の状況.....	27
3-5 地域の概況から見える課題の整理.....	31
第4章 公共交通の現状	32
4-1 町内を運行する公共交通の整理	32
4-2 各交通の利用状況	34
4-3 交通結節点の状況	45
4-4 本町が支援する移動に係るサービス.....	46
4-5 公共交通関連支出の整理	47
4-6 公共交通の現状から見える課題の整理.....	48
4-7 町内を運行する移動手段と利用者属性・課題の整理.....	49
第5章 町民や関係者の意向等	52
5-1 町民を対象とした公共交通に関するアンケート調査.....	52
5-2 町民を対象とした意見交換会	61
5-3 町民や関係者の意向等の整理	62
第6章 計画期間内で解決すべき課題（重点課題）	63
第7章 基本的な方針と目標	65
7-1 基本的な方針	65
7-2 目標	66
7-3 目標に紐づく公共交通施策	67
7-4 目指すべき将来像	68

7-5 再編により本町内を運行する公共交通の役割・位置づけ.....	69
7-6 本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）.....	71
第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール.....	72
8-1 目標 i に紐づく公共交通施策.....	72
第9章 公共交通施策の評価指標.....	81
9-1 公共交通施策と評価指標の関係性.....	81
9-2 評価指標の算出方法及び目標値.....	82
9-3 目標値確認のための数値データの取得方法.....	89
9-4 評価スケジュール.....	90
第10章 今後について.....	91
10-1 計画推進体制.....	91
10-2 今後のスケジュール.....	93

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景・目的

1-(1) 地域公共交通計画作成の努力義務化

我が国は、モータリゼーションの発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も存続の危機に直面しています。

平成12年に路線バスの規制が緩和され、路線の新設・改廃が自由化されたため、不採算路線の撤退が相次ぎ、生活の代替手段として市町村が運営する生活路線バス（いわゆる過疎バス）が全国的に広がってきましたが、地域の公共交通をめぐる環境は年々厳しさを増してきたため、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、活性化再生法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

また、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が容易な状況とは言えません。そこで、活性化再生法が改正され、令和2年11月27日に施行されました。改正された法律では、人口減少や労働力不足が本格化する地方部における移動手段を確保していくために、次のような考え方が示されました。

- ① 地域ごとにバス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

以上のような考え方に基づいた「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

1-(2) 中標津町地域公共交通計画の策定

本町は、北海道根室管内の中心部に位置しており、中心部では商業集積が進む一方、郊外部には酪農を中心とする農村地帯が広がっています。

また、旧 JR 標津線の拠点となっていたことや中標津空港が開設されたこと、北海道東部の拠点となる釧路市とつながる国道が管内の基幹道路として整備されてきたことなどにより、根室管内の生活・交通の要衝としての役割も担っています。

本町には、役場や各種商業・医療施設が立地している中標津市街地、農業高校が立地し市街地からの通学移動が多い計根別地区、酪農・農業が盛んな農村部が中標津市街地及び計根別地区の周辺に広がって

るなど、趣の異なる地域があります。

JR 路線は平成元年 4 月に廃止され、それに代わる広域バス路線や中標津空港からの航空路線が公共交通として町民や来訪者の広域交通を担っているほか、町内の生活交通では中標津市街地における民間バスの中標津市内線や郊外農村部を運行する町営バス路線（俣落線・武佐線・養老牛線）などにより、地域公共交通を形成しています。

広大な面積を抱える本町ですが、公共交通については人口規模が同程度の自治体と比較して恵まれた環境のように見える中で、町民の利用は決して多くはありません。自家用車保有率が高いことは大きな要因と考えられますが、人口減少社会が進む中で地域公共交通を確保維持していくためには、ターゲットを絞り込んで、必要としている人と提供する移動手段とのマッチングを検討する必要があります。

また、観光目的の来訪者は、多様性が増しており、従来のような公共交通を利用して来訪するといった環境が大きく変化してきました。さらに、コロナ禍にあって町内の公共交通を取り巻く環境は、厳しさに一層拍車がかかっています。

このような状況のもと、令和 3 年度をスタートとする第 7 期中標津町総合計画では、「つながる」を最重要テーマに掲げ、4 つの基本理念とともにまちの将来像を掲げています。

将来像	空とみどりが人をつないでいくまち 中標津 ～ 住みたいまち 住み続けたいまち ～
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・住む人が「つながる」まち ・そとの人と「つながる」まち ・しごとが「つながる」まち ・まわりの自治体と「つながる」まち

これらを実現していくための施策の大綱の一つとして、「道路・交通網の充実」を掲げ、地域交通については効率的・効果的な運行体制の推進を検討することとしています。また、航空ネットワークは、北海道や関係市町と連携を取りながら中標津空港の利用促進を図ることとしています。

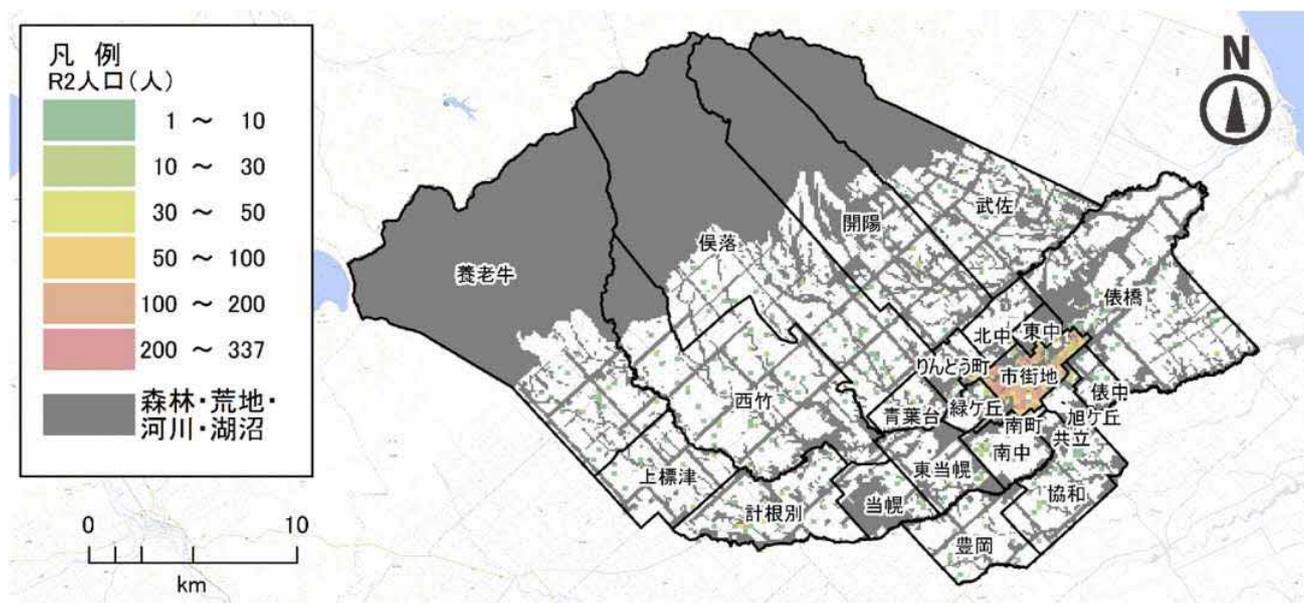
「つながる」の言葉には、本町の特性を生かした交流を進め、町民が暮らしやすく活力のあるまちづくりを進めていくため、高齢者を主とした町民の生活交通の確保や、中標津町に住み続けられる環境づくりの推進が込められていると言えます。すなわち、町民を含め潜在的なニーズへの対応も含め、まちづくりの装置としての交通手段について具体的な取り組みを推進していく必要性に迫られています。

このことから、中標津町に相応しく、中標津町らしいをテーマに、本町の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「中標津町地域公共交通計画」を策定します。

2-(2) 本町の地勢

本町の地理的特性として、「森林」の面積が全体面積の約80%を占める一方で、広大な「その他の農用地」が広がっており、「建物用地」は全体面積のわずか3%程度となっています。

とりわけ、これら広大な農用地（農村部）は人口が散居形態に張り付いており、これら農村部の生活移動の足の確保に加え、市街地内及び市街地と計根別地区間の生活移動の足の確保をいかに効率的に確保し続けるかが課題となっています。



出典：R2 国勢調査（総務省統計局）、国土数値情報（国土交通省）、地理院地図（国土地理院）

図 1-2 土地利用の状況

表 1-1 土地利用区分別面積の状況

土地利用区分	定義	面積 (km ²)	割合
その他の農用地	野菜等を栽培する土地	283.4	11.8%
森林	多年生植物の密生している土地	353.6	79.8%
荒地	荒地・がけ・岩等で旧土地利用データが荒地の土地	27.9	3.1%
建物用地	住宅地・市街地等で建物が密集している土地	16.4	2.9%
その他用地	運動競技場、空港、競馬場・野球場・学校・港湾地区・人口造成地の空地等の土地	5.2	1.3%
河川及び湖沼	人口湖・自然湖・池・養魚場等で平水時に常に水を湛えているところ及び河川・河川区域の河川敷の土地	4.7	1.2%
ゴルフ場	ゴルフ場	0.6	0.1%
合計		691.6	100.0%

出典：国土数値情報（国土交通省）

1-3 本町内を運行する各公共交通の位置づけ

本町内を運行する公共交通としては、中標津空港から離発着する航空路線をはじめ、札幌市や釧路市、近隣自治体間を運行する広域バス路線（6 路線）、町内バス路線として阿寒バス(株)が運行する中標津市内線、町が運行している町営バス路線、スクールバス路線があります。

また、その他の交通として、バス路線等では賄い切れない移動ニーズに対応するハイヤーや福祉移送サービス等が展開されています。

表 1-2 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その1）

モード名	路線	運行主体	役割・位置づけ
飛行機	中標津-新千歳 中標津-羽田	全日本空輸(株)	本町を含む根室管内と道都札幌や首都東京を結ぶ航空路線として役割を担う。
広域 バス路線	オーロラ号	北都交通(株) 根室交通(株)	本町、別海町、根室市と道都札幌を結ぶ都市間高速バスとして、広域移動の役割を担う。
	釧路羅臼線 (■) 釧路標津線 (◇) 標津標茶線 (■)	阿寒バス(株)	本町と羅臼町、標津町、別海町、標茶町、釧路町、釧路市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。
	中標津線 (■) 中標津空港線 (■)	根室交通(株)	本町の中標津空港と別海町、根室市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。
町内バス 路線	中標津市内線 (◆) 中標津計根別線 (○)	阿寒バス(株)	本町市街地内及び市街地と計根別地区間を運行し、市街地の各商業施設や医療施設等と住宅街等を結び市街地内移動と町内移動の役割を担う。
	町営バス路線-俣落線 (●) 町営バス路線-武佐線 (●) 町営バス路線-養老牛線 (□)	中標津町 (日東交通(株))	町内農村部を中心に運行し、市街地もしくは計根別地区へ接続し、町内移動の役割を担う。
	スクールバス (○)	中標津町 (4 事業者)	町内で統廃合となった小中学校の地区からの通学送迎交通としての役割を担う。

■：地域間幹線系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

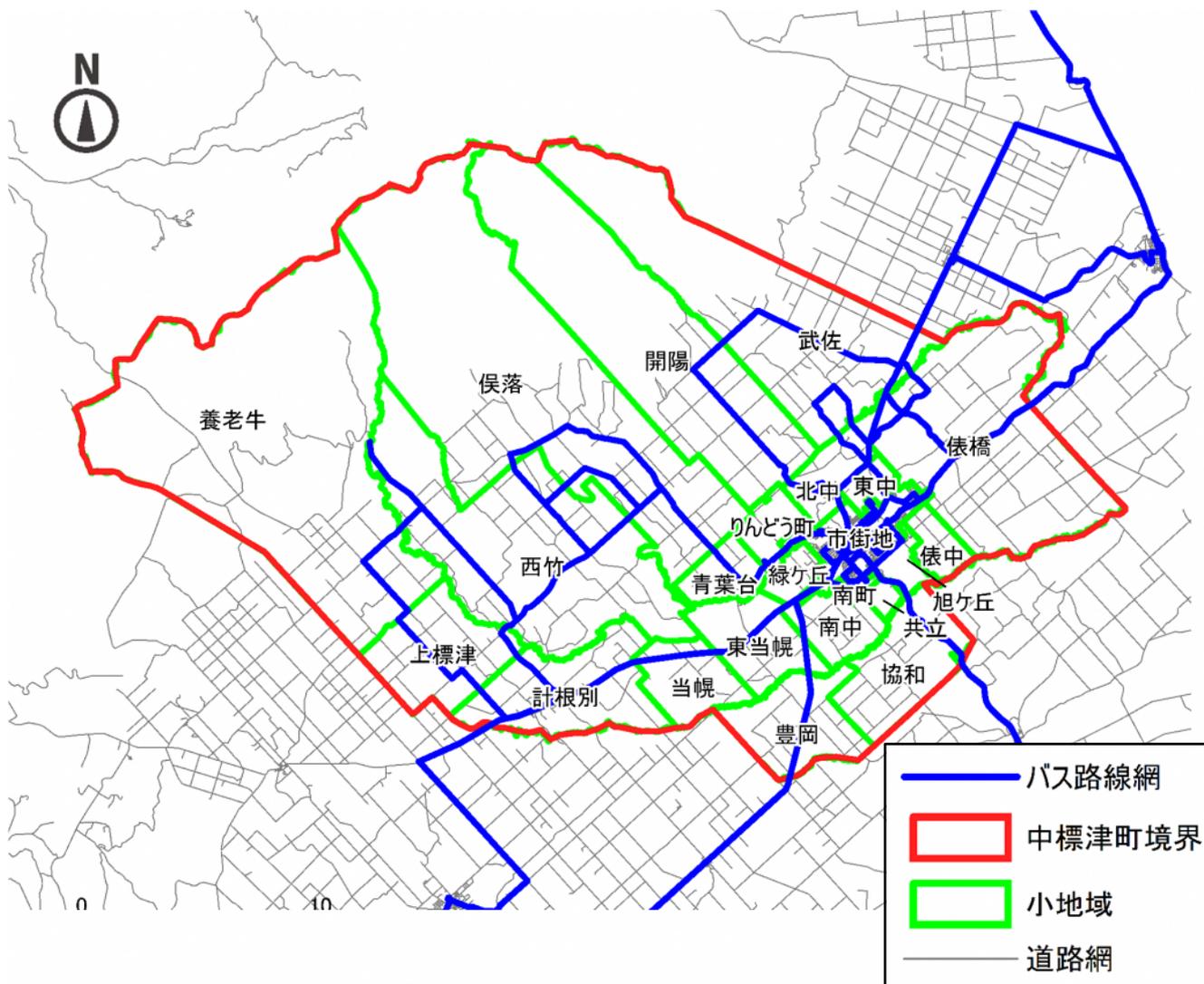
表 1-3 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その2）

モード名	路線	運行主体	役割・位置づけ
その他 交通	ハイヤー	日東交通(株) (株)北都ハイヤー	上記バス交通等では賄い切れない移動ニーズへの対応など、町内移動等に係る細やかな移動の役割を担う。
	介護タクシー 在宅福祉移動サービス	日東交通(株) 介護タクシーさちお企画 中標津町 (日東交通(株))	歩行困難で普通自動車の利用ができない町民を対象に、福祉移送に係る町内移動の役割を担う。
	運転代行	町内7事業者	普通自動車等の代行サービスとして、上記各種交通では賄い切れない移動の役割を担う。

1-4 計画の区域と対象

計画区域は、中標津町全域とします。

なお、隣接している標津町、別海町からの生活移動のほか、中標津空港を利用するため、管内からの移動、また町内を運行する広域バス路線は、釧路・根室圏の中核都市である釧路市まで運行している路線もあることから、施策展開にあたっては、必要に応じて関連する自治体とも連携し取り組みます。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 1-3 計画区域図

1-5 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和9年度の5か年¹とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を加味し、柔軟に見直しを行っていくものとします。

¹ 計画期間：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（令和2年11月 国土交通省）」において、原則5年程度とされていることに基づき設定。

第2章 まちづくりの方向性

2-1 関係法令の整理

1-(1) 交通政策基本法（平成25年12月施行、令和2年12月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

表 2-1 交通政策基本法の概要

項目	内容
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ●交通が果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流、国際交流 ・物資の円滑な流通 ●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ●交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 <ul style="list-style-type: none"> -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

■求められていること

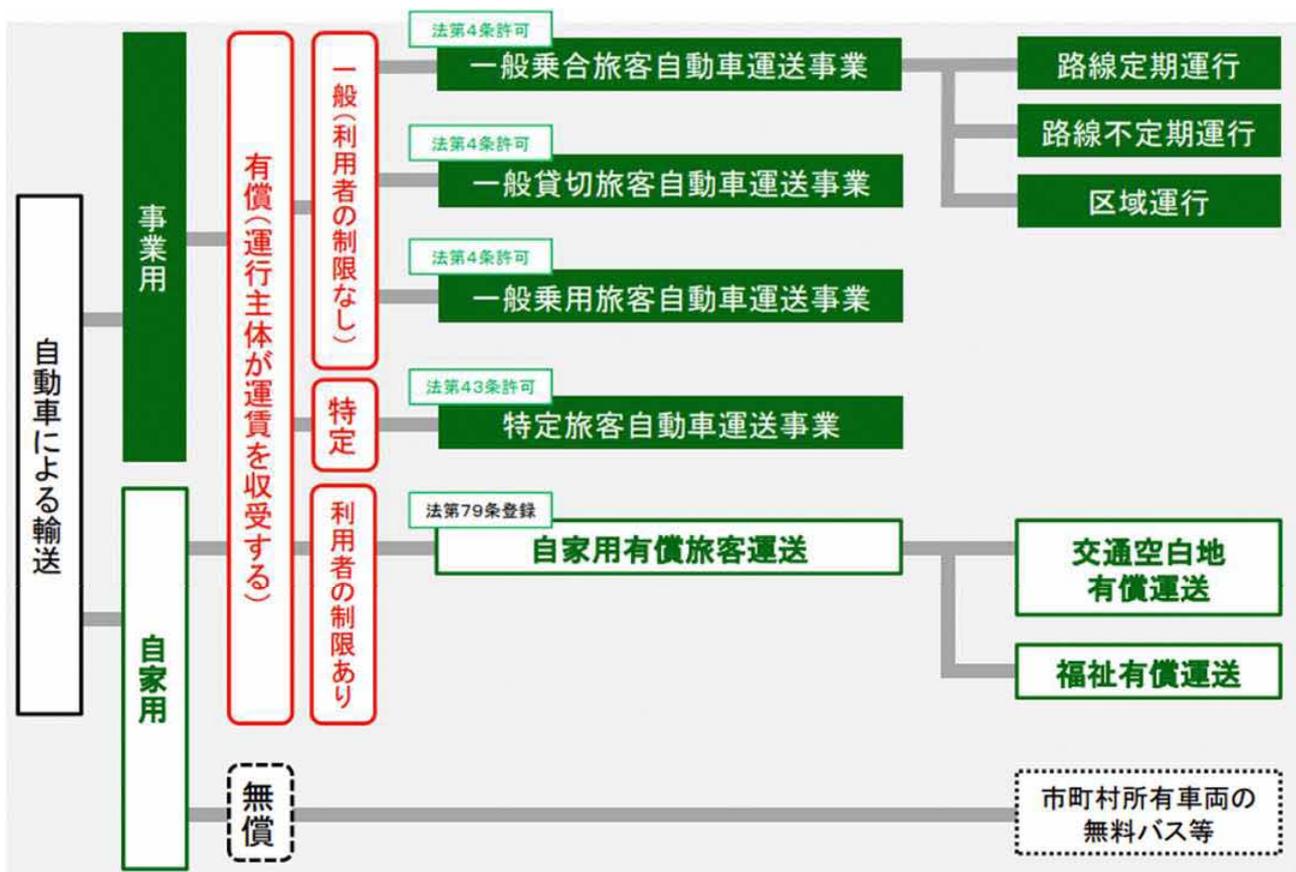
- ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

1-(2) 道路運送法（昭和26年6月施行、令和4年6月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

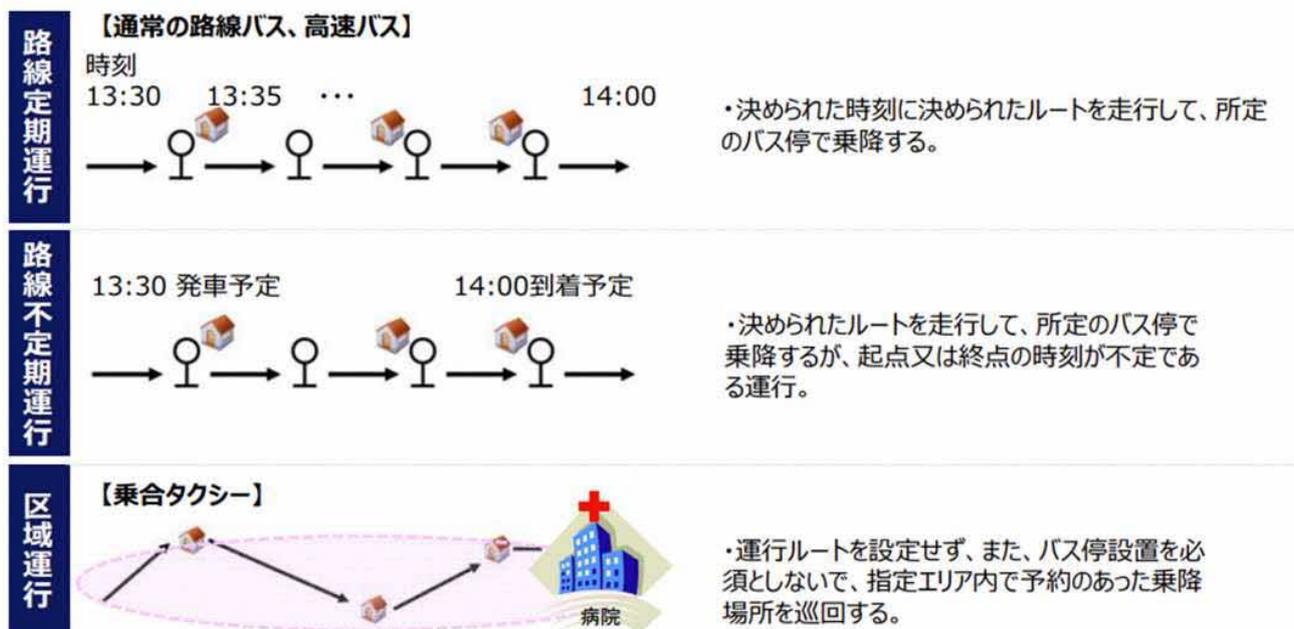
表 2-2 道路運送法の概要

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客自動車運送事業（4条・34条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> -路線定期運行 -路線不定期運行 -区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21条） ●自家用有償旅客運送（79条） <ul style="list-style-type: none"> -公共交通空白地有償運送 -福祉有償運送
運行にあたって定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ●事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ●運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-1 道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-2 一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

1-(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月施行、令和2年11月一部改正)

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

表 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における改正の概要

項目	内容
改正の背景	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ●加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
改正の概要	<ul style="list-style-type: none"> ●地域が自らデザインする地域の交通 <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 -地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用旅客有償運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ・地域における協議の促進 ●地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 <ul style="list-style-type: none"> -様々な補助メニューや制度を創設 ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> -地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客混載に係る手続の円滑化 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> -利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） -MaaS²の円滑な普及促進に向けた措置

² MaaS：ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、公共交通の乗り継ぎなどを継ぎ目なくつなぐ新たな「移動」の概念。

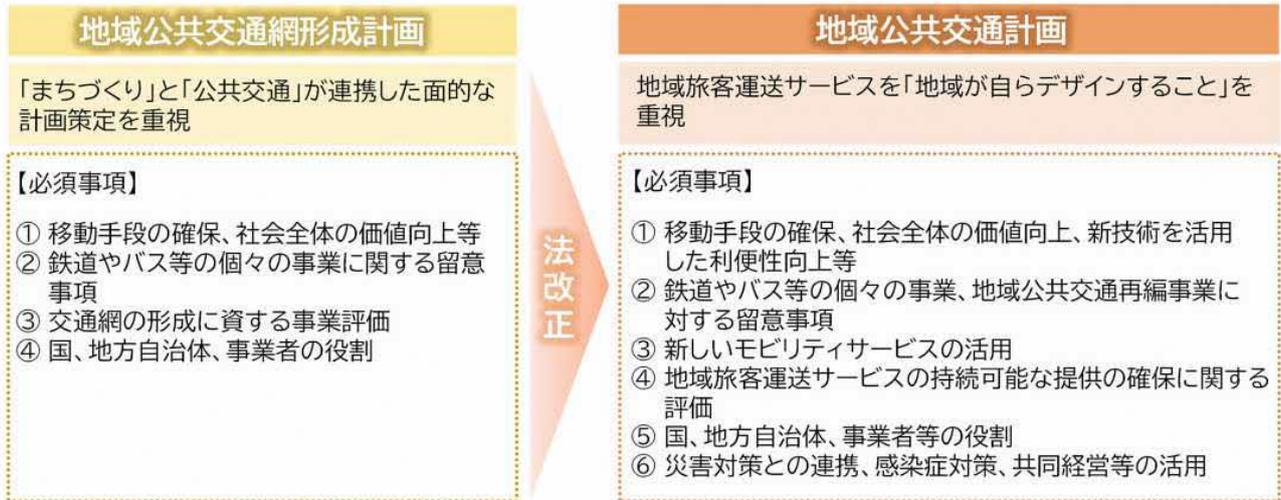


図 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い

国土交通省

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - 国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算内限)
 - 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な運送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 - ⇒(スクーター等の公共交通機関フル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便促進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で協議し、**国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画(126改正)
(市町村又は都道府県・広域市町村圏)が作成
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)
(市町村又は都道府県・広域市町村圏)が作成
まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成 + **地域における物流資源の総動員**

メニューの充実やPDCAの強化により、**持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成

年度	件数
2015	30
2016	119
2017	273
2018	433
2019	500

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体**が、**調査**と**協議**して**サービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従来の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を実現

① 乗合バス事業者などの交通事業者による継続(短小・変更含む)
② コミュニティバスによる継続
③ デマンド交通(タクシー等)による乗り換え(区域運行)による継続
④ タクシー(乗用車)による継続
⑤ 自家用有償旅客運送による継続
⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

路線地帯等の交通事業者(バス・タクシー)事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒ **運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

⇒ **安全な運行**を確保

⇒ **運行管理**を強化

⇒ **インバウンド**を含む**観光ニーズ**へも対応

貨客混載に係る手続の円滑化

鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客混載地帯化事業**」を創設 ⇒ **旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障

また、**独占禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃**等の調整は困難

【改正案】「**地域公共交通利便促進事業**」を創設 ⇒ **路線の効率化**のほか、「**等間隔運行**」や「**定額乗車回数制**」「**乗継割引運賃**」「**運賃**」等のサービス改善を促進

併せて、**独占禁止法特例**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例**を創設

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

【MaaS】に参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画**の**創設** ⇒ **交通事業者の運賃設定に関する手続をアンストップ**

⇒ **参加する幅広い関係者の協議・連携を促進**

交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)

- 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備** ⇒ 交通ネットワークを充実
- 物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備** ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について(国土交通省)

図 2-4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

■求められていること

- ・ 持続可能な地域旅客運送サービスの提供
- ・ 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ・ データに基づく PDCA サイクルの強化

2-2 上位計画の整理

2-(1) 第7期中標津町総合計画

同計画では、町内を運行する「町営バス及び中標津市内線の効率的・効果的な運行」を目指すことを挙げており、また道内や道外を繋ぐ空の玄関口である中標津空港において「航空ネットワーク事業の維持・拡充」に取り組むことを挙げています。

表 2-4 第7期中標津町総合計画の概要

項目	内容
まちの将来像	空とみどりが人をつないでいくまち中標津 ～住みたいまち 住み続けたいまち～
基本目標	基本目標1：つながりが未来を築くまちづくり 基本目標2：安心と生きがいを感じるまちづくり 基本目標3：産業の力みなぎるまちづくり 基本目標4：住みやすいまちづくり 基本目標5：郷土愛あふれるまちづくり
横断的目標	横断的目標1：町民・団体・企業・行政の協働 横断的目標2：関係人口・交流人口の拡大 横断的目標3：横断的連携の強化 横断的目標4：広域連携の強化
公共交通に関する記載事項	第4章 住みやすいまちづくり 3 道路・交通網の充実 ■目指す姿： 人口減少・少子高齢化社会に対応するとともに、安全・安心な道路環境の確保と、本町の持つ広域的な拠点性を活かした効率的・効果的な地域交通網の確立を目指します。 ■主要施策 (3) 効率的な地域交通の推進 ・少子高齢化社会を見据えた地域交通のあり方を検討し、各種バス路線や実施体制を含めた効率的・効果的な運行体制の推進に努めます。 (4) 安定した航空路線の維持・活用 ・北海道をはじめ関係する市町と連携を取りながら積極的なPR活動等、利用促進に向けた航空ネットワーク事業の維持・拡充に取り組みます。 ■みんなの行動目標 ・町内の路線バスを積極的に利用しましょう。 ・中標津空港を利用しましょう。

■求められていること

- ・町営バス及び中標津市内線の効率的・効果的な運行
- ・航空ネットワーク事業の維持・拡充

2-3 関連計画の整理

3-(1) 第2期中標津町まち・ひと・しごと創生総合戦略

同計画は、「第7期中標津町総合計画」の基本目標を踏まえつつ、本町が活力を維持しながら発展していくために、人口減少に対応する重点的な施策をとりまとめた総合戦略です。

公共交通面としては、「少子高齢化社会に対応した地域交通のあり方の検討」や「快適な生活環境を整え、中標津町に住み続けたいと思えるまちづくり」を挙げています。

表 2-6 第2期中標津町まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

項目	内容
基本目標	基本目標1：多様なつながりで活性化するまち 基本目標2：結婚し子どもを産み育てたいと思えるまち 基本目標3：愛着を持ち、住みたくなる、戻ってきたくなるまち
公共交通に関する記載事項	基本目標3：愛着を持ち、住みたくなる、戻ってきたくなるまち ③住みやすい環境整備 暮らしやすい住宅環境づくりは町への定住意向を高めます。良好な住宅地の形成や公園・緑地の充実、少子高齢化社会に対応した地域交通のあり方の検討など、快適な生活環境を整え、中標津町に住み続けたいと思えるまちづくりを推進します。 また、町の特性である豊かな自然を守る取り組みを推進し、“自然と暮らし”が調和した住みやすいまちである特性を伸ばす取り組みを推進します。 ■主要施策 ・効率的な地域交通の促進 ・少子高齢化を見据えた地域交通のあり方検討等

■求められていること

- ・少子高齢化社会に対応した地域交通のあり方の検討
- ・快適な生活環境を整え、中標津町に住み続けたいと思えるまちづくり

3-(2) 第2期中標津町都市計画マスタープラン

同計画では、本町が持つ地域特性であるひがし北海道の空の玄関口である中標津空港を活かした「広域交通の利便性の向上と円滑な交通ネットワークの形成」、さらに、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた、「利用者(町民)の足を確保する、町民ニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・充実」などを挙げています。

表 2-5 第2期中標津町都市計画マスタープランの概要

項目	内容
将来都市像	環境首都 なかしべつ
都市づくりの基本目標	<p>基本目標1：都市の骨格を形成してきた自然や歴史を長期的に大切にします。</p> <p>基本目標2：総合計画と連動しながら、生活実感に基づいた実効性の高い施策を展開する短中期的な都市づくりに取り組みます。</p> <p>基本目標3：協働による都市づくりを進めます。</p>
公共交通に関する記載事項	<p>2-5 都市整備の基本方針</p> <p>(2) 道路・交通体系の方針</p> <p>基本方針1：広域交通に対応した交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひがし北海道の空の玄関口である中標津空港を有することから、広域交通の利便性の向上と円滑な交通ネットワークの形成に努めます。 ・交通センター及び交通広場は、乗り換え等を行う交通拠点として、中心市街地の賑わい創出と連動した交通結節機能の強化を図ります。 <p>基本方針4：持続可能な公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することが難しい町民の移動手段を確保し、安心・安全かつ自由で健康的な生活ができるまちづくりを進めるとともに、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網の再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。 ・具体的には、バス運行路線や便数、ダイヤ等の見直しや小型バス運行等の検討も含めた市街地全体の公共交通のあり方を検討し、町民のニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。 ・公共交通は、町民のみならず観光客も利用してもらえよう、生活交通と観光交通を一体的な視点から検討します。 ・利用者数の減少などによりバス路線の維持が困難になった地域については、デマンド交通などへの転換も含めて検討し、利用者(町民)の足を守ります。 ・公共交通の利便性向上につながる取り組みを進め、公共交通への転換や利用促進を進めます。 ・交通拠点となっている交通センターは、中心市街地における賑わいと交流の創出に向けた取り組みと連動しながら、バス乗降場の適正規模への見直しも含めて、交通結節機能の強化・充実を図ります。

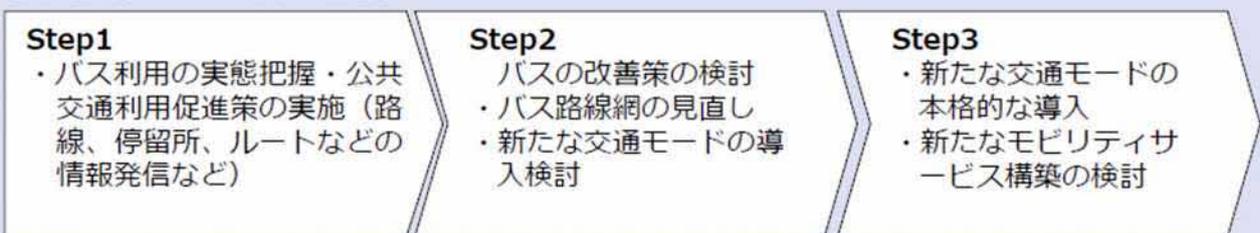
【関連主体】

町民／交通事業者／町（生活課、都市住宅課）

【実現方策（例）】

- バス利用の実態把握
- 公共交通利用促進策の実施（バス試乗会、バス利用改善会議の開催、バスロケーションシステムの導入、アプリの開発など）
- 新たなモビリティサービス（MaaS）構築の検討
- バス路線網の見直し（循環バスの路線・便数の見直し、地域公共交通計画の策定）
- 新たな交通モードの導入検討（デマンドタクシーや乗合タクシー、コミュニティバスなど）
- タクシー観光の案内

【実現に向けたステップ（例）】



【関連主体】

町民／交通事業者／町（生活課、都市住宅課）

【実現方策（例）】

- 交通センター内の機能強化
- レンタサイクルの整備
- イベント時におけるバス乗降場の有効活用
- バス乗降場の適正規模の見直し



【実現に向けたステップ（例）】

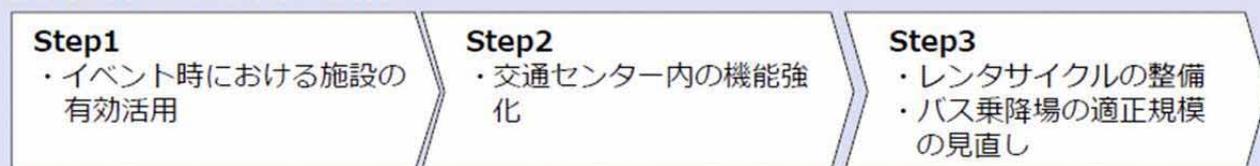


図 2-5 本町における持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた方策（案）

■求められていること

- ・広域交通の利便性の向上と円滑な交通ネットワークの形成
- ・中心市街地の賑わい創出と連動した交通結節機能の強化
- ・町民のニーズに応じた公共交通ネットワークの維持・充実
- ・生活交通と観光交通を一体的な視点から検討

3-(3) 第8期中標津町高齢者福祉計画・中標津町介護保険事業計画

同計画では、高齢者の自立した生活に向けた支援施策として、「高齢者の医療機関や福祉施設などへの外出機会の確保」や「地域と協力した地域交通手段の確保」を挙げています。

表 2-7 第8期中標津町高齢者福祉計画・中標津町介護保険事業計画の概要

項目	内容
基本理念	高齢者が生きがいを感じ、ともに支え合い、安心して暮らせるまちづくり
基本目標	基本目標1：安心して暮らせる地域づくり 基本目標2：高齢者の生きがいづくりと健康づくり 基本目標3：多様な暮らしを支え合うまちづくり
公共交通に関する記載事項	基本目標1：安心して暮らせる地域づくり 2. 高齢者の自立への支援 (1) 福祉サービスの充実 1) 外出支援サービス（移送サービス） 歩行が困難で普通乗用車が利用できない高齢者が、医療機関や福祉施設などへの外出の機会を確保するため、今後も継続してサービスを実施します。また、民間の移送を行う事業者と、本事業との整合性（用途、利用料など）を図り、利用者の選択肢を広げることにより利便性の向上につなげます。また、通所介護予防事業の送迎を地域と協力し、地域交通の手段としての活用を検討します。

■求められていること

- ・ 高齢者の医療機関や福祉施設などへの外出機会の確保
- ・ 地域と協力した公共交通手段の確保

2-4 北海道における関連計画の整理

本計画に係る北海道の関連計画としては、「北海道総合計画」や「北海道交通政策総合指針」が挙げられ、各関連計画では、「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」などの公共交通に関する方針を整理しています。

また、現在、「北海道釧路・根室地域公共交通計画（仮称）」を作成しており、釧路管内及び根室管内の広域バス路線の方針を整理する予定です（令和5年度中に策定予定）。

表 2-8 北海道における関連計画の整理

計画名・年次	内容
<p>○北海道総合計画 -平成28（2016）年度 から令和7（2025）年度</p>	<p>○地域でお互いに支え合うまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組と連携させたまちづくり <p>○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通・物流を担う人材の確保・育成など道内交通体系の充実・強化 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ・交通インフラ整備と自動運転や MaaS 等との連動など利便性が高くストレスのない公共交通の実現
<p>○北海道交通政策総合指針 重点戦略 -令和3（2021）年度 から令和7（2025）年度</p>	<p>○シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 <p>○地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討 <p>○インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心の確保と情報発信の強化 <p>○ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保

■求められていること

- ・地域の実情に応じた交通ネットワークの構築（地域における最適な交通モードの検討）
- ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革

<北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ>

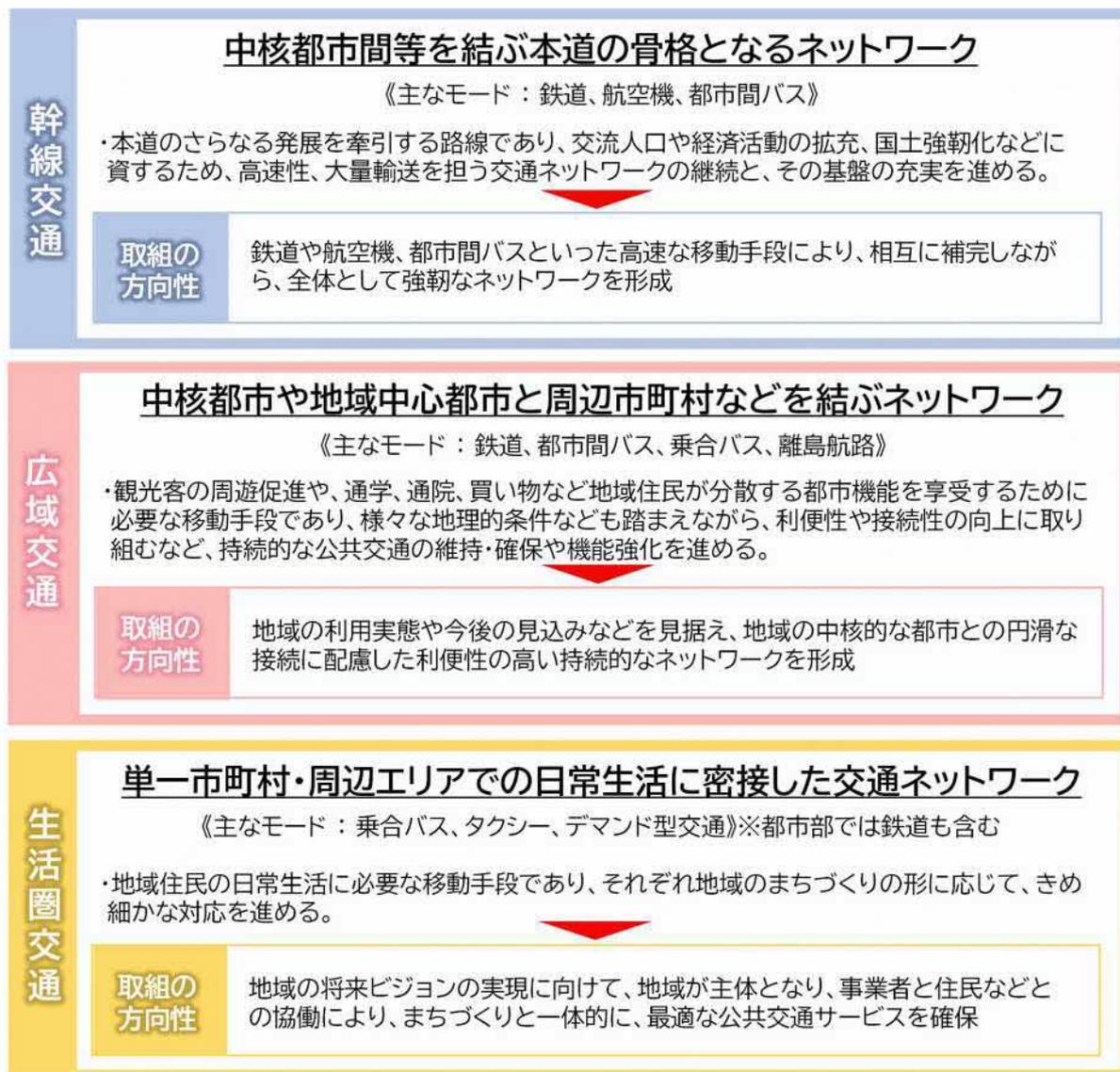


図 2-6 北海道交通政策総合指針で示されている北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

2-5 関係法令及び上位・関連計画の整理から見える本計画の位置づけ

5-(1) 本計画の位置づけ

本計画は、上位計画や関連計画との整合性や連携を図った内容とし、本町の公共交通網施策の方向性を示す計画として策定します。

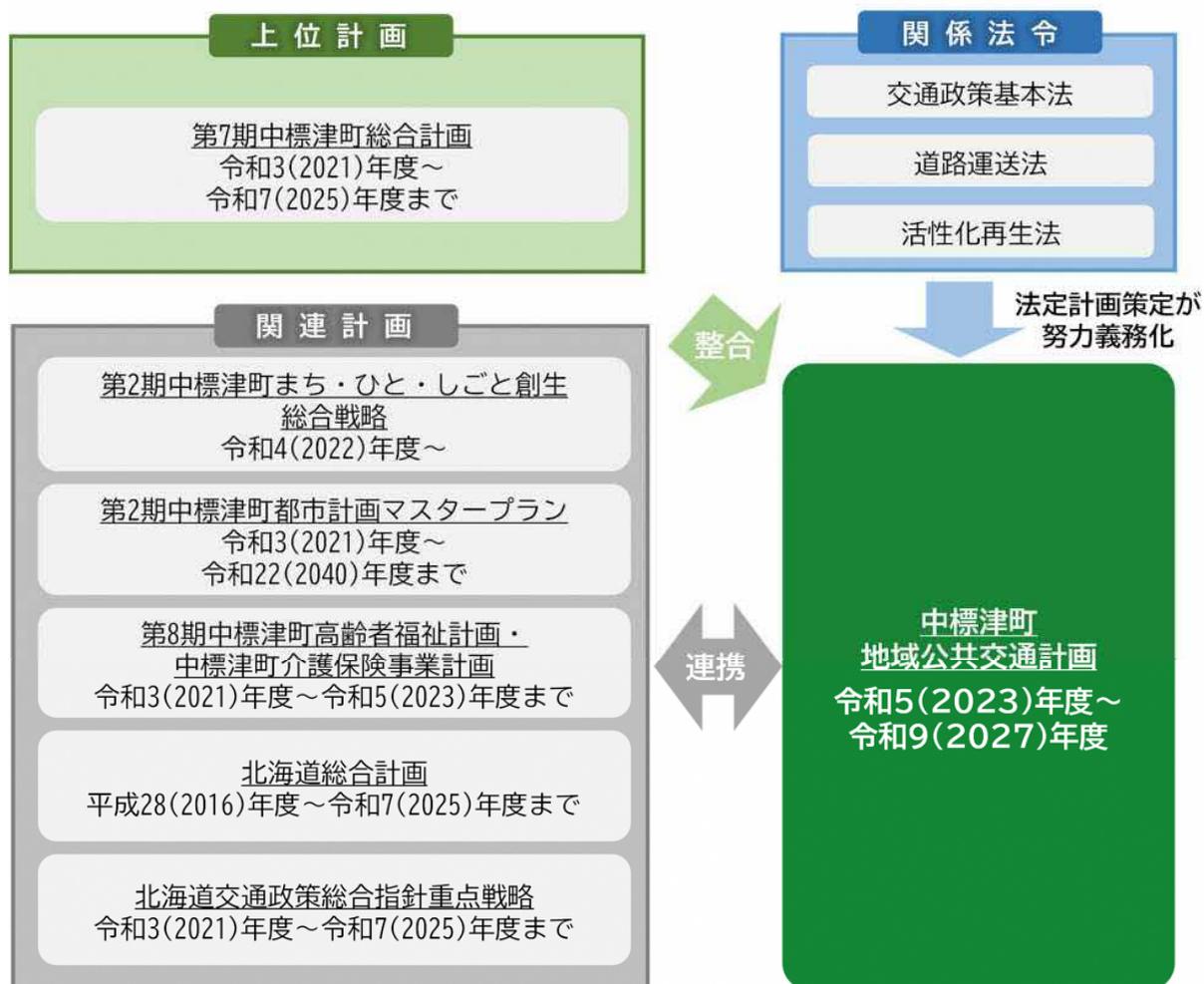


図 2-7 中標津町地域公共交通計画の位置づけ

5-(2) 関係法令及び上位・関連計画から本計画に求められている事項

本計画の上位計画である第7期中標津町総合計画では、公共交通に対し、「町営バス及び中標津市内線の効率的・効果的な運行」や本町の地域特性でもある中標津空港が持つ「航空ネットワーク事業の維持・拡充」の役割について、挙げています。

これら上位計画から求められる事項を実現していくために、「少子高齢社会に対応した地域交通のあり方の検討」を行うとともに、利用者ニーズに即した公共交通網を整備することで「快適な生活環境を整え、中標津町に住み続けたいと思えるまちづくり」を行っていくことが重要となります。

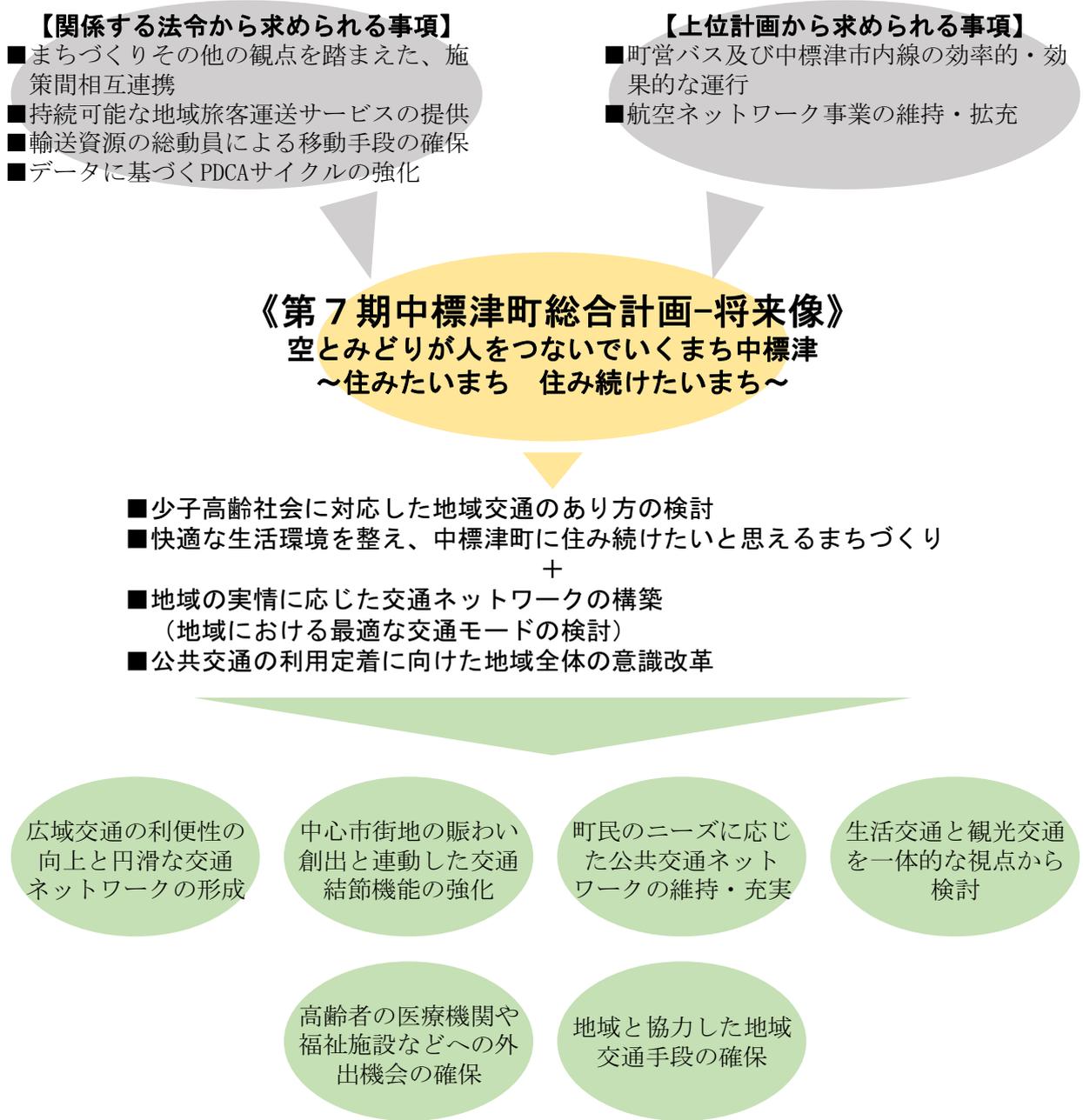


図 2-8 関係法令及び上位・関連計画から本計画に求められている事項

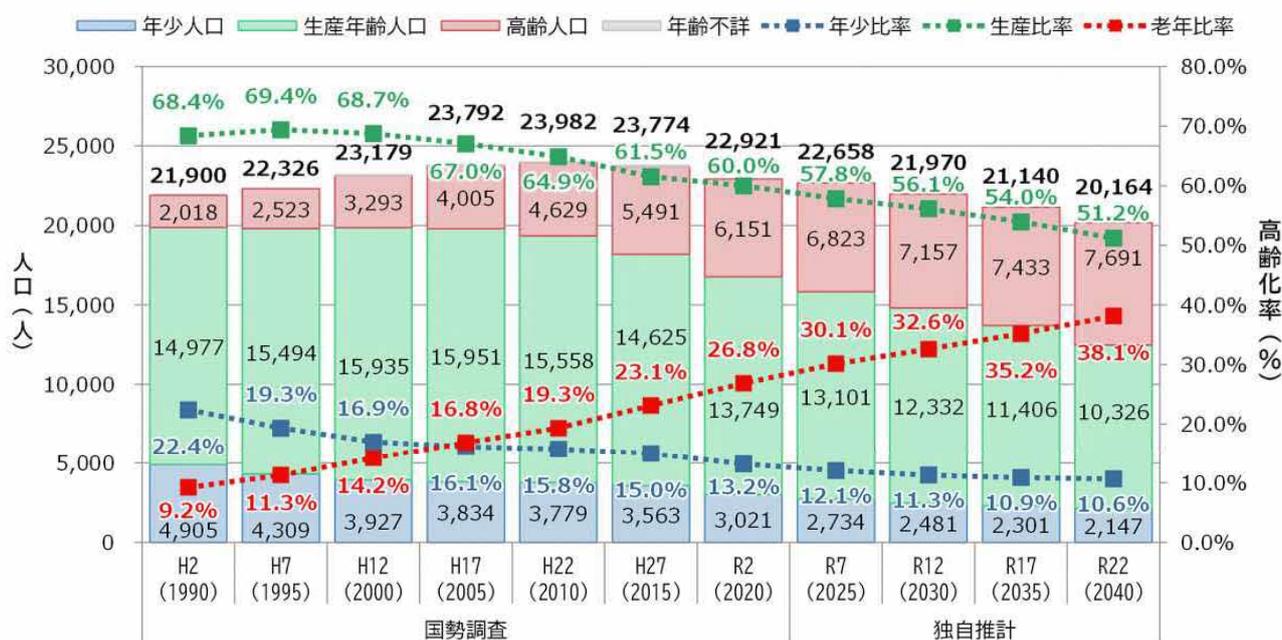
第3章 地域の概況

3-1 本町の人口概況

1- (1) 人口推移

本町の人口は、平成22年国勢調査をピークに減少が続いている一方で、世帯数は増加傾向にあります。特に人口区分（年少人口、生産年齢人口、高齢人口）では、これまで年少人口や高齢人口の家族間送迎などを担ってきた生産年齢人口の減少割合が大きく、家庭によっては、送迎自体が困難になるケースが増加する懸念があります。

このことを踏まえ、本町に安心して住み続けられる環境整備として、公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入が必要となっています。



出典：H2～R2 国勢調査（総務省統計局）

R7～R22 第2期中標津町まち・ひと・しごと創成総合戦略（中標津町独自の人口推計）

図 3-1 人口推移

表 3-1 人口・世帯数推移

	H29	H30	R1/ H31	R2	R3	R4
人口 (人)	23,878	23,661	23,493	23,392	23,203	22,978
世帯数 (世帯)	11,084	11,121	11,201	11,291	11,319	11,386
1世帯当たり 世帯人員 (人/世帯)	2.15	2.13	2.10	2.07	2.05	2.02

出典：住民基本台帳（各年1月1日現在）

課題

- ・公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入

1- (2) 人口分布

本町の人口分布状況を整理すると、人口の約8割が中標津町市街地に集中している一方で、高齢人口割合を見ると、人口比率が低い中標津町農協区域及び計根別市街地、計根別農協区域において、30%を超える比率となっており、農村部において高齢化がより進行している状況が分かります。

また、人口密度をみると、全体の33.4人/㎢と比較し、農村部（中標津農協区域（5.7人/㎢）及び計根別農協区域（2.8人/㎢））は著しく低く、広大な土地面積に対し居住形態が散居となっています。

このような地域特性を踏まえ、各区域内を運行する公共交通についても、各地域の特性を踏まえた運行形態を検討し、導入することが重要です。

表 3-2 町内の地区別人口（令和4年）

	中標津町 市街地	中標津町 農協区域	計根別 市街地	計根別 農協区域	合計
人口総数 (人)	19,010	2,556	650	612	22,828
年少人口 (人)	2,308	333	73	76	2,790
生産年齢人口 (人)	11,673	1,424	352	340	13,789
高齢人口 (人)	5,029	799	225	196	6,249
年少人口割合 (%)	12.1	13.0	11.2	12.4	12.2
生産年齢人口割合 (%)	61.4	55.7	54.2	55.6	60.4
高齢人口割合 (%)	26.5	31.3	34.6	32.0	27.4
土地面積 (㎢)	12.5	447.9	1.2	222.0	683.6
人口密度 (人/㎢)	1,523.9	5.7	533.4	2.8	33.4

出典：R2 国勢調査（総務省統計局）

住民基本台帳（令和4年6月末現在）

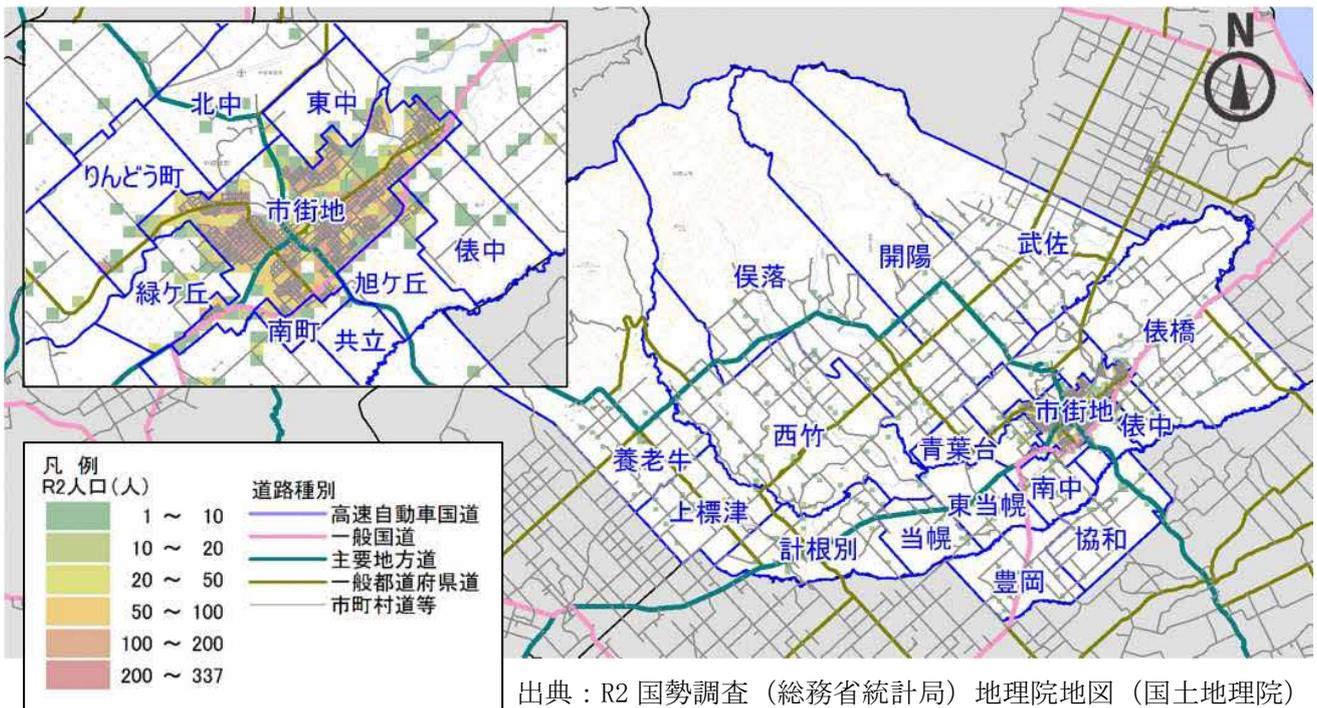


図 3-2 人口分布

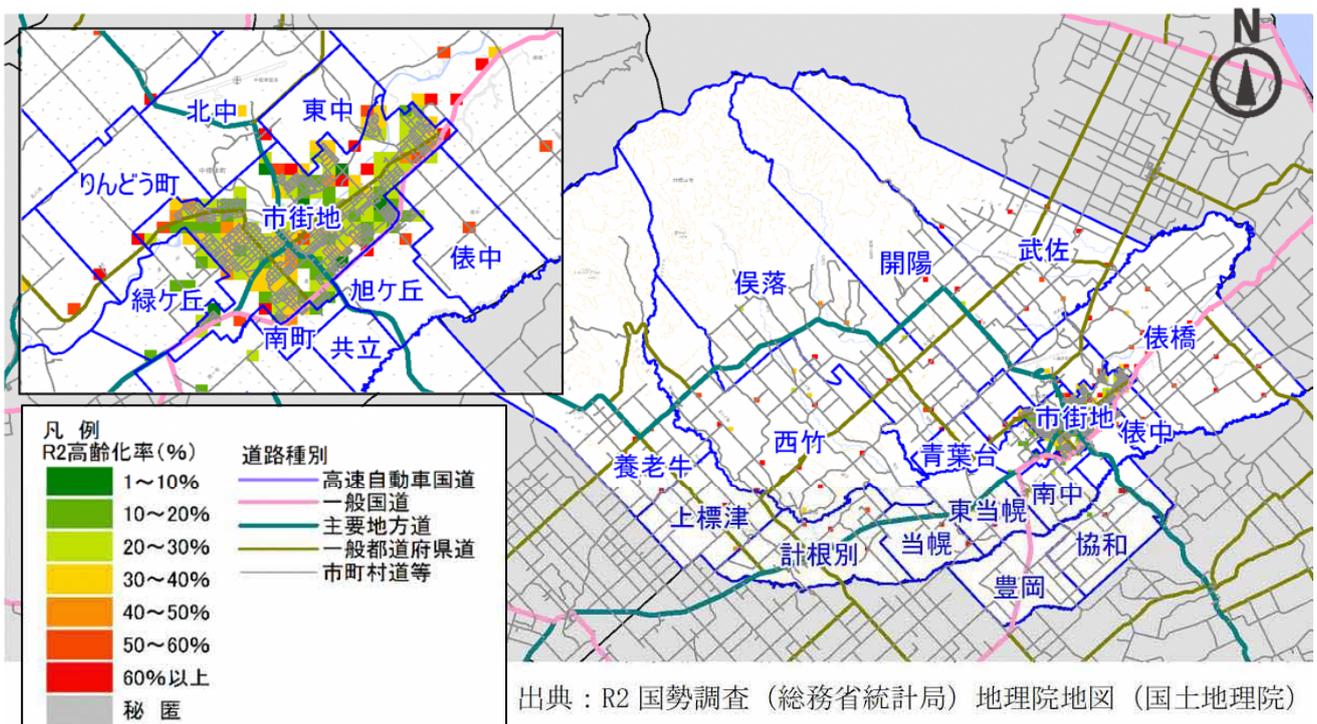


図 3-3 高齢者分布

■課題

- ・各地域の特性を踏まえた運行形態を検討・導入

3-2 自動車運転免許保有状況（推計）

町民の自動車運転免許証の保有データから、自動車運転免許証を保有していない町民（免許非保有者）を推計した結果、人口総数が最も多い中標津町市街地において免許非保有者数が最も多くなっています。

一方で、農村部（中標津町農協区域及び計根別農協区域）においても、約1,000人の町民が自動車運転免許証を保有していない状況であり、家族等による送迎など、地域住民の移動に関する負担を軽減させ、今後も地域に住み続けられる環境構築として、地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保が必要です。

表 3-3 自動車運転免許保有状況（推計）の整理

	中標津町 市街地	中標津町 農協区域	計根別 市街地	計根別 農協区域	合計
人口総数（人）	19,010	2,556	650	612	22,828
免許保有者数（人）	13,747	1,773	446	446	16,412
免許保有者割合（%）	72.3	69.4	68.5	72.9	71.9
免許非保有者数（人）	5,263	783	204	166	6,416
免許非保有者割合（%）	27.7	30.6	31.5	27.1	28.1

出典：北海道警察釧路方面本部

住民基本台帳（令和4年6月末現在）

【注記：自動車運転免許証非保有者の推計方法について】

- 1) 年齢別自動車運転免許保有者数（データ A）から、年齢別自動車運転免許証保有者割合（データ B）を整理
- 2) 本町各地域の年齢別人口（データ C）にデータ B を乗じて、地域別年齢別自動車運転免許証保有者数（データ D）を算出

《2) の算出式》

$$\text{データ C} \times \text{データ B} = \text{データ D}$$

- 3) データ C からデータ D を差し引くことで、地域別年齢別自動車運転免許証非保有者数（データ E）を算出

《3) の算出式》

$$\text{データ C} - \text{データ D} = \text{データ E}$$

■課題

- ・地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保

3-4 移動の目的地となる主要施設の状況

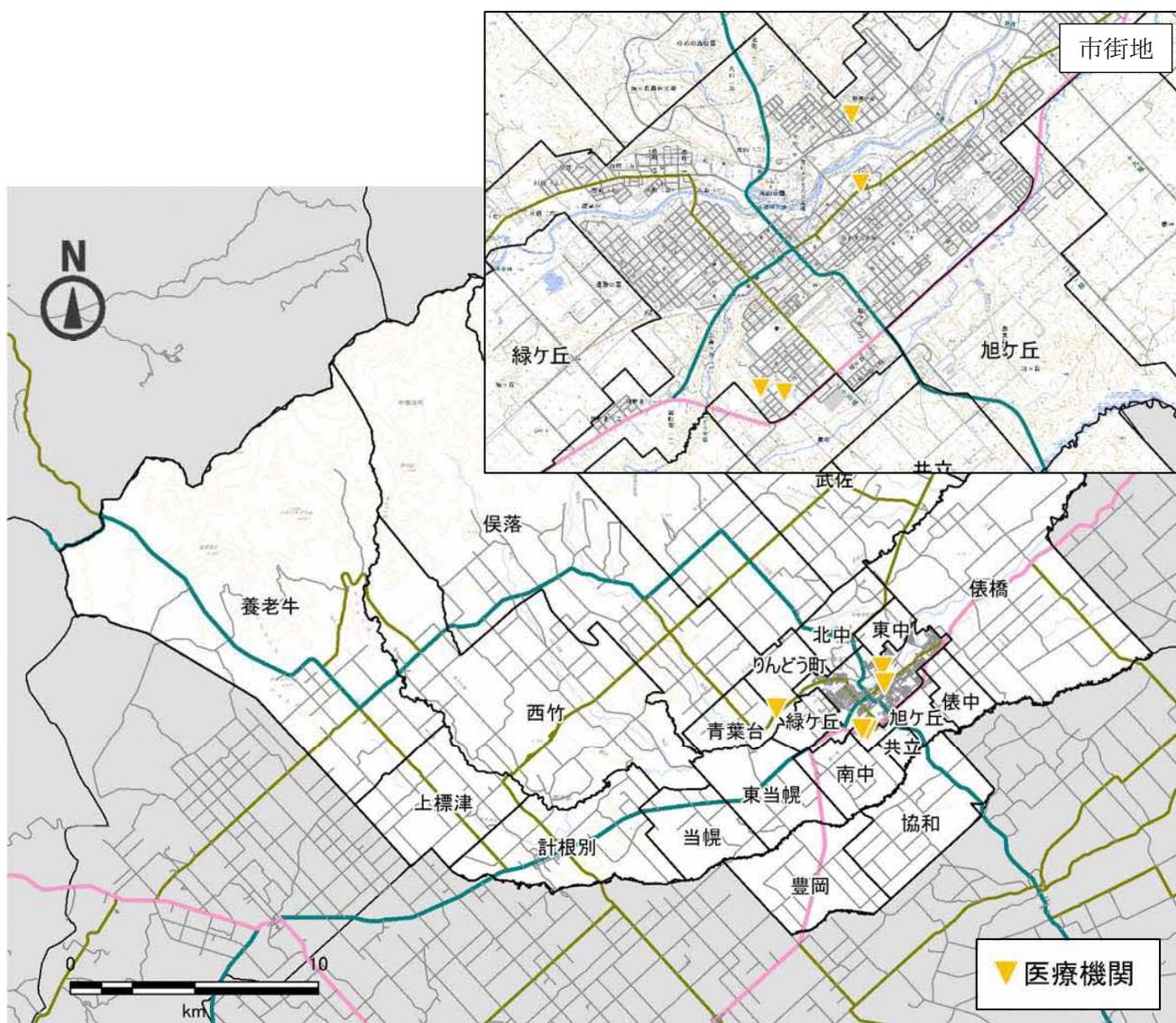
4-(1) 医療機関

本町の医療機関（病院・診療所）は、中標津市街地に集中しており、通院する方のうち、農村部に居住する方は、自家用車もしくは町営バスでの通院となります。

現在の町営バスのうち、俣落線及び武佐線の運行時間は、通院ニーズが高い8時台、9時台に運行しており、帰宅時間においては午後の早い時間帯に帰宅することができます。

一方で、町営バスの運行形態は定時定路線であり、農村部の散居形態の居住状況を全てカバーしている状況ではなく、住民要望としても運行形態の変更について要望が挙がっています。

また、町営バスの養老牛線においては、養老牛線運行地区から計根別地区までの運行であり、計根別地区には医療機関がないことから、中標津市街地もしくは総合病院が複数立地している釧路市までの移動が必要となっています。



出典：地理院地図（国土地理院）

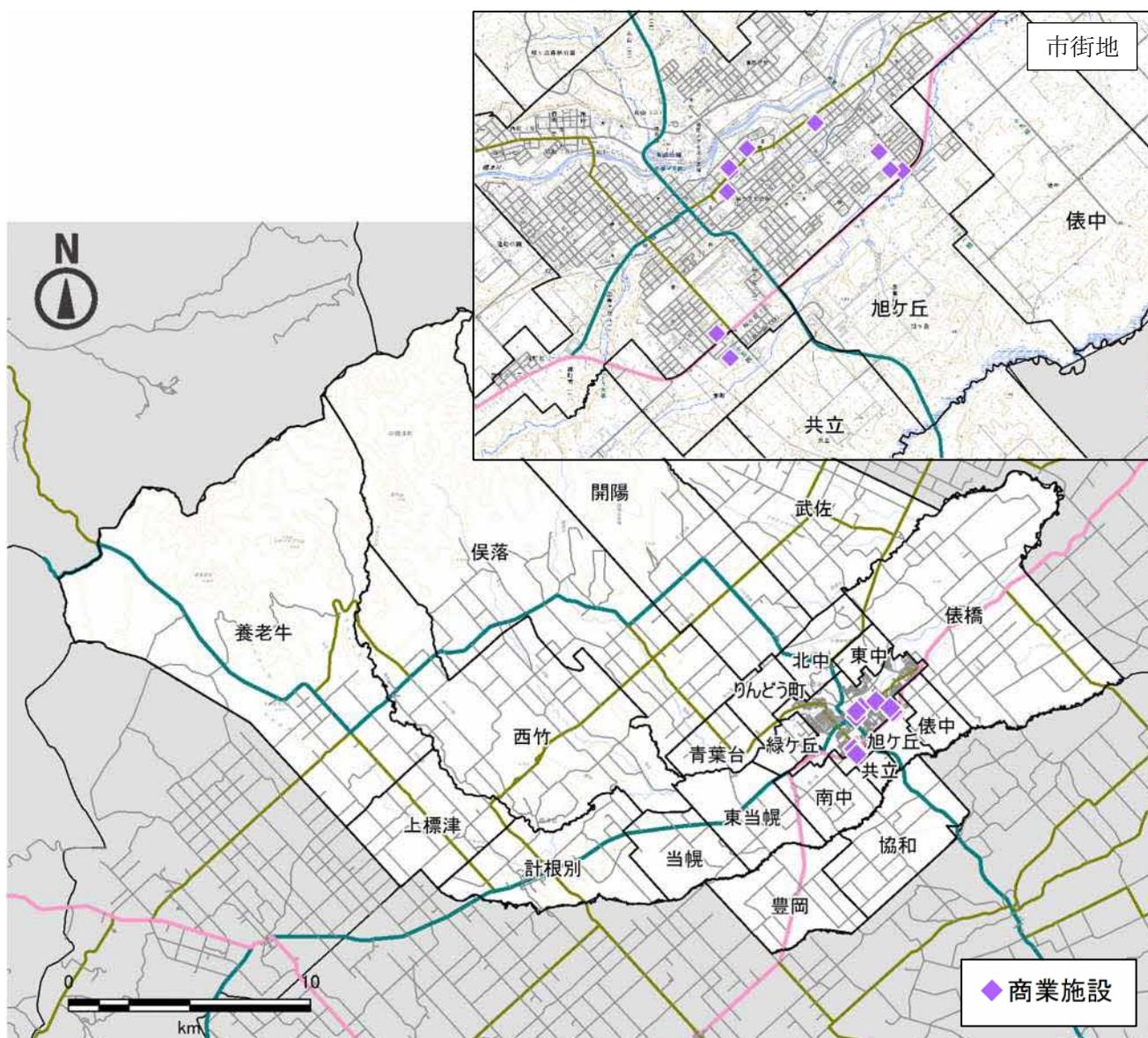
図 3-6 医療機関の立地状況

4-(2) 商業施設

本町の商業施設（スーパー・ドラッグストア）においても、医療機関と同様に中標津市街地に集中している状況であり、農村部や計根別地区に居住している町民は中標津市街地まで自家用車もしくは町営バス（計根別地区においては広域バス路線も利用可）で移動する必要があります。

町営バスのうち、俣落線及び武佐線においては、買い物ニーズの高い時間帯である9時台に中標津市街地に到着する便があり、帰宅は午後の早い時間帯に帰宅することができます。

一方で、養老牛線については、買い物ニーズの高い時間帯に運行している便がなく、養老牛線から俣落線または標津標茶線に乗換を行い、8時頃に中標津市街地に到着するものの、帰宅の便は15時台であり、買い物には不便な路線形態となっています。

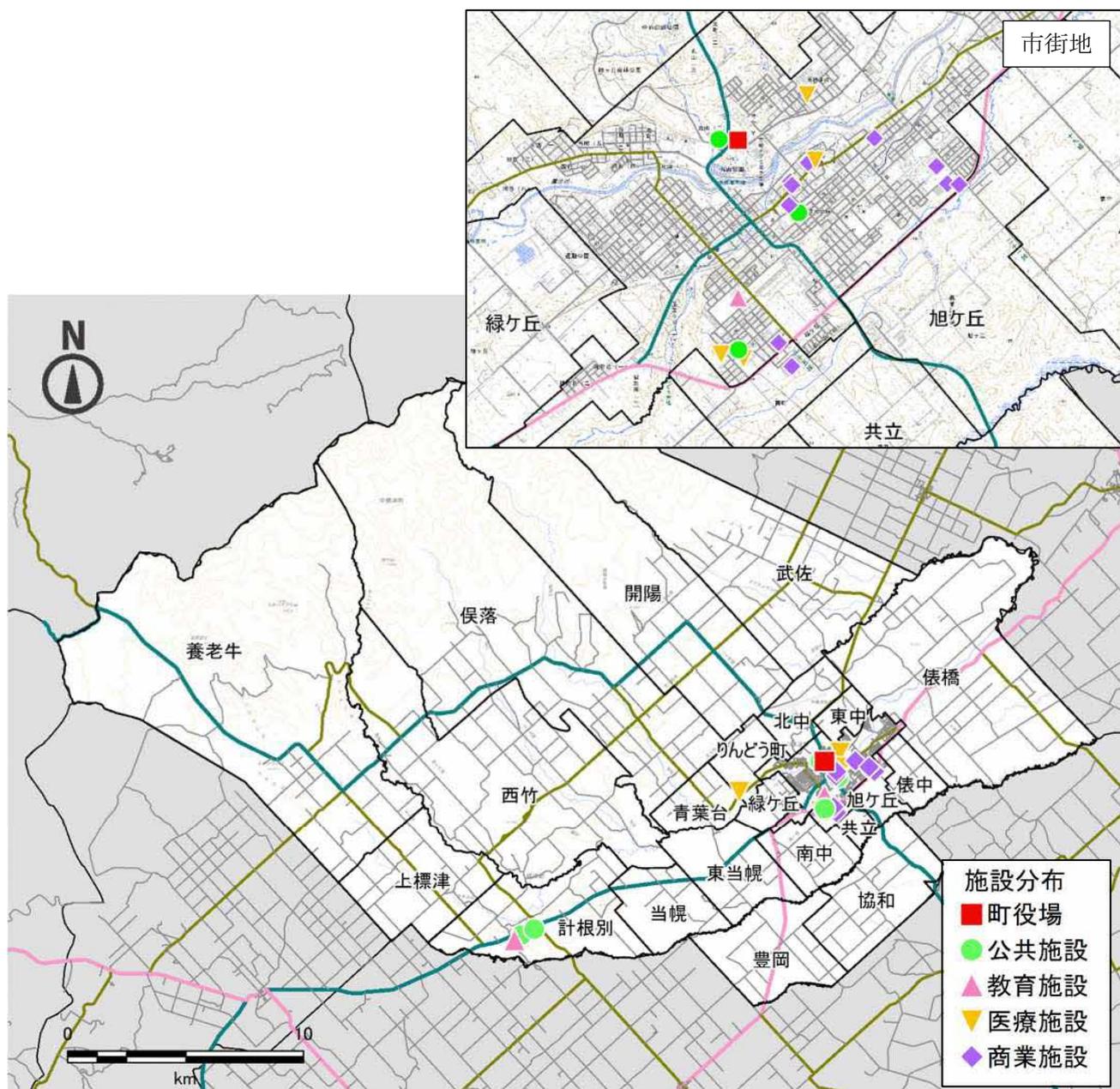


出典：地理院地図（国土地理院）

図 3-7 商業施設の立地状況

4-(3) 主要施設

前段で整理した医療機関及び商業施設に加え、本町の行政機能、公共施設、教育施設の主要施設は、市街地に集中している状況であり、自家用車を保有しないなど自力で移動できない町民などのためにも、町内各地区から市街地までの足の確保が必要です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 3-8 主要施設の立地状況

■課題

- ・ 利用実態に即した運行形態の変更
- ・ 住民要望を踏まえた運行時間帯の変更

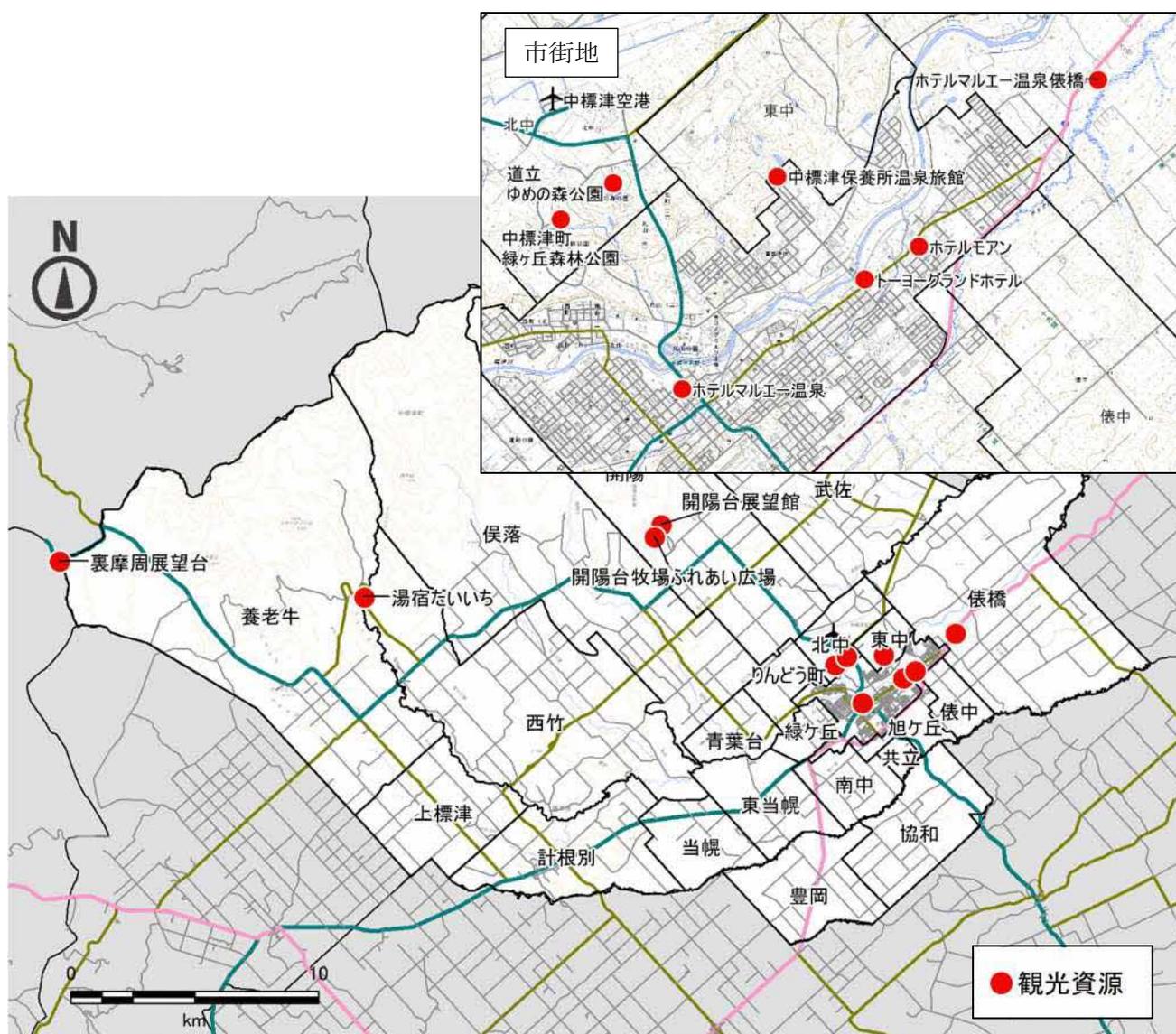
4-(4) 観光資源

本町の観光資源としては、広大で豊かな自然環境をはじめ、山と溪流に抱かれた魅力ある温泉を有する宿泊施設などがあり、中標津市街地から10分の距離に中標津空港があることから、本町は根室管内における観光拠点としての役割も有しています。

一方で、観光資源までのアクセス交通としては、自動車による移動が主であり、中標津市内線や町営バスを活用した移動は不便な状況です。

このようなことから、町民をはじめ、観光関係者からも公共交通の改善要望が挙がっています。

近年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、本町への来訪者は大きく減少していますが、アフターコロナを見据え、町内交通の見直しを併せて観光交通についても検討を進める必要があります。



出典；地理院地図（国土地理院）

図 3-9 観光資源の位置図

■課題

- ・町内交通の見直しと併せた観光交通の確保方策の検討
- ・住民要望を踏まえた運行時間帯の変更

3-5 地域の概況から見える課題の整理

前段で整理した地域の概況から見える課題について、以下の通り、整理します。

表 3-4 地域の概況から見える課題の整理

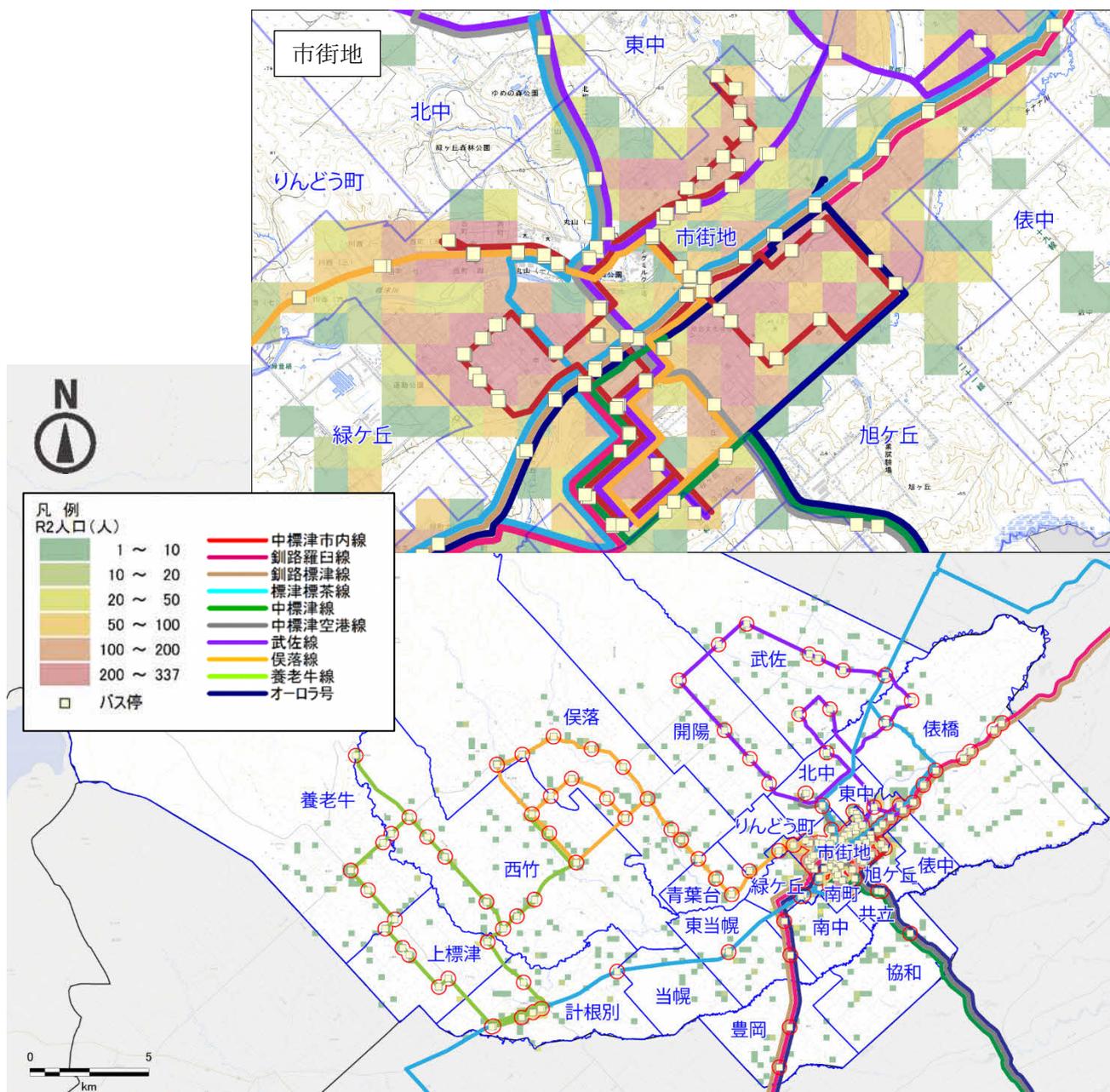
種別	課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入が必要 ・各地域の特性を踏まえた運行形態を検討・導入
運転免許の 保有状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保
移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の移動を含む根室管内での移動を確保 ・根釧地域の中心市である釧路市までの広域的な移動も確保
施設状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態に即した運行形態の変更 ・住民要望を踏まえた運行時間帯の変更
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・町内交通の見直しと併せた観光交通の確保方策の検討 ・住民要望を踏まえた運行時間帯の変更

第4章 公共交通の現状

4-1 町内を運行する公共交通の整理

町内を運行する公共交通は、阿寒バス(株)、根室交通(株)が国道・道道を中心とした広域バス路線、阿寒バス(株)が市街地内において中標津市内線を運行しており、これらを補完する公共交通として、町からの運行委託により、日東交通(株)による町営バス路線が町内農村部を運行しています。

また、阿寒バス(株)、日東交通(株)、(株)北都ハイヤー、(株)旭観光バスが4社で、農村部の小中学生の登下校における足の確保のため、スクールバスを13路線運行しています。



出典：バス路線（阿寒バス(株)、根室交通(株)）、令和2年国勢調査（総務省統計局）、
地理院地図（国土地理院）

図 4-1 町内を運行する広域バス路線・町営バス路線図

表 4-1 町内を運行する路線バスの運行状況

路線名		運行区間		運行便数
中標津町営バス	俣落線	交通センター	→ 交通センター	6便
	武佐線	交通センター	→ 交通センター	5便
	養老牛線	農業高校	→ 計根別農協	1便
		計根別農協	→ 農業高校	2便
阿寒バス	中標津市内線	保養所前	→ 保養所前	6便
	釧路標津線	釧路駅前	→ 標津営業所	1便
		標津営業所	→ 市立病院前	1便
	釧路羅臼線	市立病院前	→ 羅臼営業所	4便
		羅臼営業所	→ 市立病院前	4便
	標津標茶線	標津営業所	→ 標茶駅前	2便
		標茶駅前	→ 標津営業所	1便
	標津標茶線	標津営業所	→ 西春別	3便
		西春別	→ 標津営業所	4便
	標津標茶線	標津営業所	→ 農高前	3便
		農高前	→ 標津営業所/標津高校	2便
	標津標茶線	農高前	→ 中標津バスターミナル	1便
中標津計根別線 ³	農高前	→ 中標津バスターミナル	1便	
	中標津バスターミナル	→ 農高前	1便	
根室交通	中標津線	厚床駅前	→ 中標津バスターミナル	5便
		中標津バスターミナル	→ 厚床駅前	5便
	中標津空港線	有磯営業所	→ 中標津空港	4便
		中標津空港	→ 有磯営業所	4便
	オーロラ号	札幌大通バスセンター	→ 根室交通営業所	1便
根室交通営業所		→ 札幌大通バスセンター	1便	
スクールバス ⁴	武佐線、第2武佐線、南俣橋線、当幌線、第2当幌・豊岡線、協和線、開陽線、俣落線、第2俣落線、西竹線、第2西竹線、若竹線、養老牛線の13路線			3～4便

³ 中標津計根別線：標津標茶線の一部の便については、学校休校日に運行していないため、計根別地区住民の病院等への足を確保するため、この期間のみ臨時運行している路線。

⁴ スクールバス：小中学生の分布によって年度ごとに路線を検討しているため、毎年同じ路線とは限らない。表の路線は令和4年度のもの。

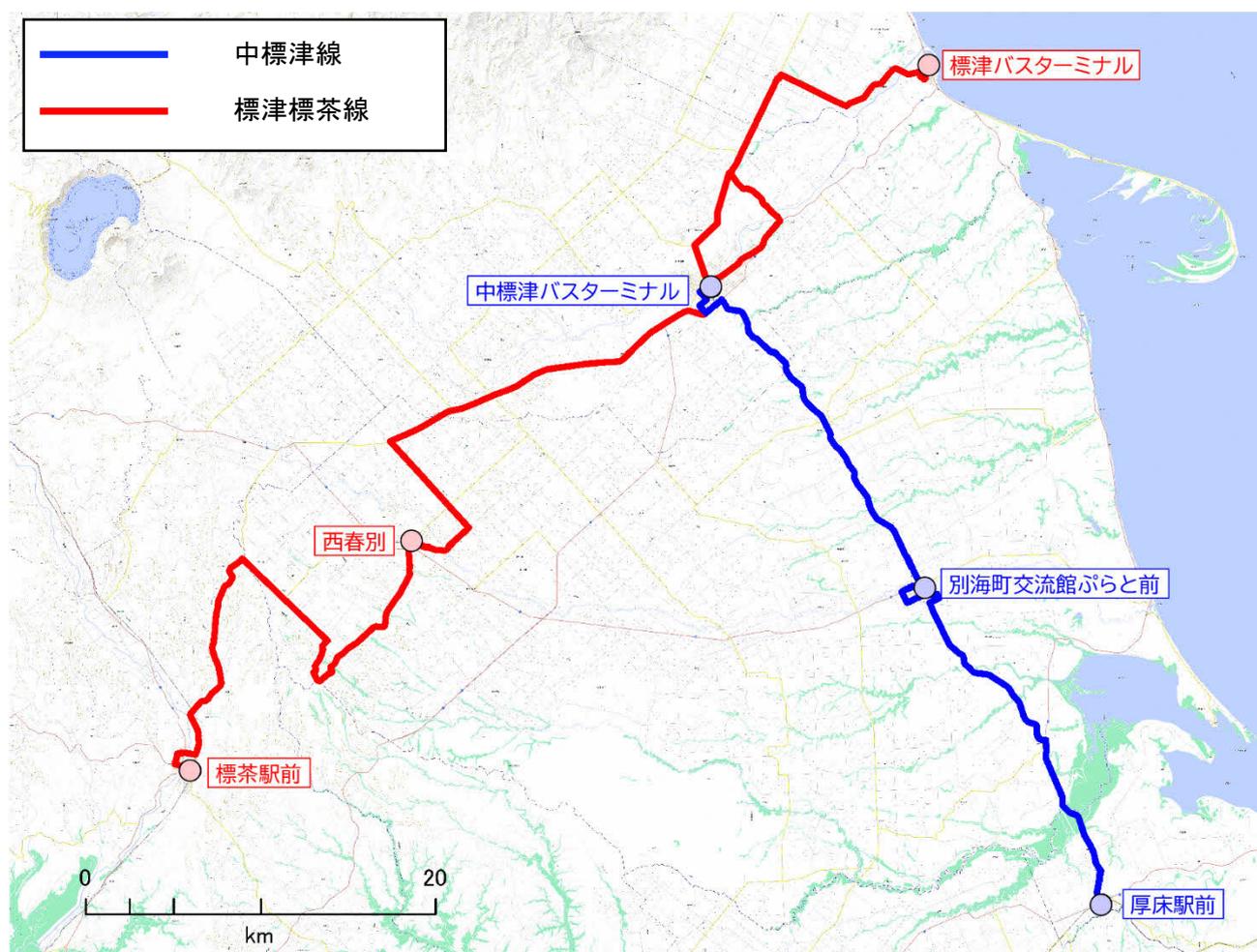
4-2 各交通の利用状況

2-(1) 広域バス路線（標津標茶線・中標津線）乗降調査結果

標津線代替輸送連絡調整協議会⁵が、令和3年7月20日（火）及び21日（水）に、代替バスにおける現状の利用実態を把握し、路線の効率化や最適化等を検討するための基礎データの収集に向け、調査員が全便乗り込むことにより調査を行う、乗降調査を実施しました。

なお、標津標茶線においては、令和4年4月にダイヤ改正を行っており、本調査結果は、ダイヤ改正前の調査結果となります。

調査対象路線は以下の通りです。



出典：バス路線（阿寒バス(株)、根室交通(株)、地理院地図（国土地理院）

図 4-2 調査対象の路線図

⁵ 標津線代替輸送連絡調整協議会：平成元年の JR 標津線廃止に伴い発足した協議会で、代替輸送手段であるバス路線（標津標茶線、中標津線）を運営している。1市4町で構成されている（根室市、別海町、中標津町、標津町、標茶町）。

(1) - 1) 中標津線

調査2日間の利用者数は140人（うち高校生99人）であり、バス停別の利用状況は、自治体間のバス停では利用者が0人のバス停もある状況です。

自治体間の移動状況は、「中標津町⇄別海町」が最も多く、「別海町⇄根室市」の利用は限定的な状況です。

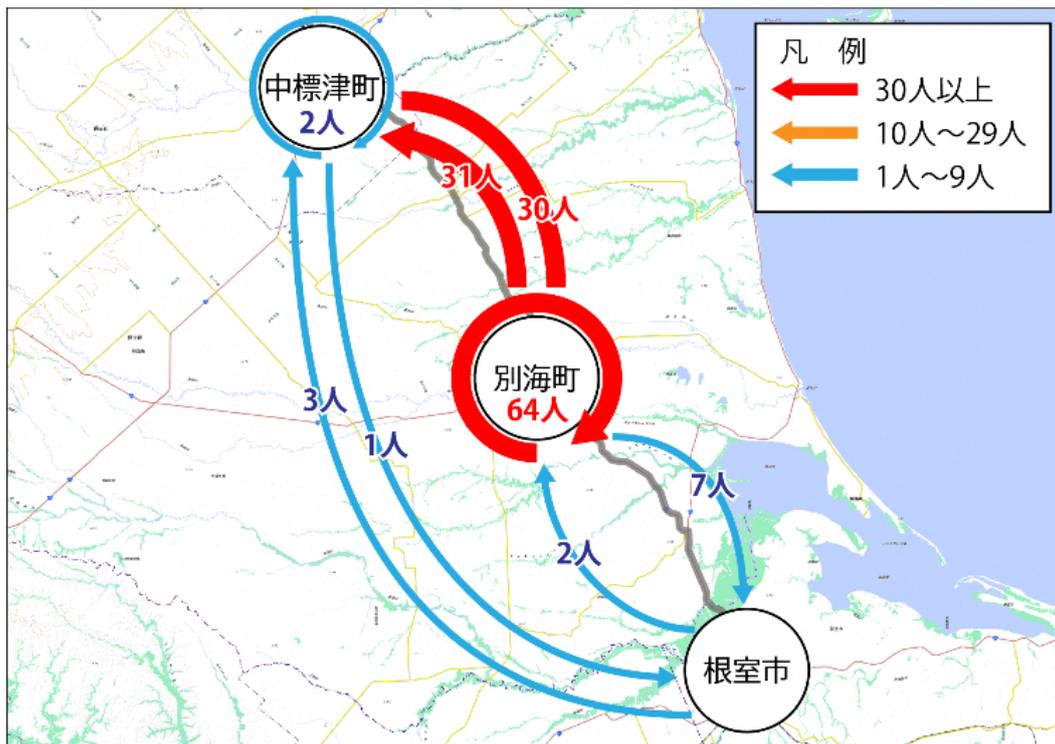


出典：バス路線（根室交通株）、令和2年度国勢調査（総務省統計局）、地理院地図（国土地理院）

図 4-3 バス停別の利用状況（2日間の合計値）

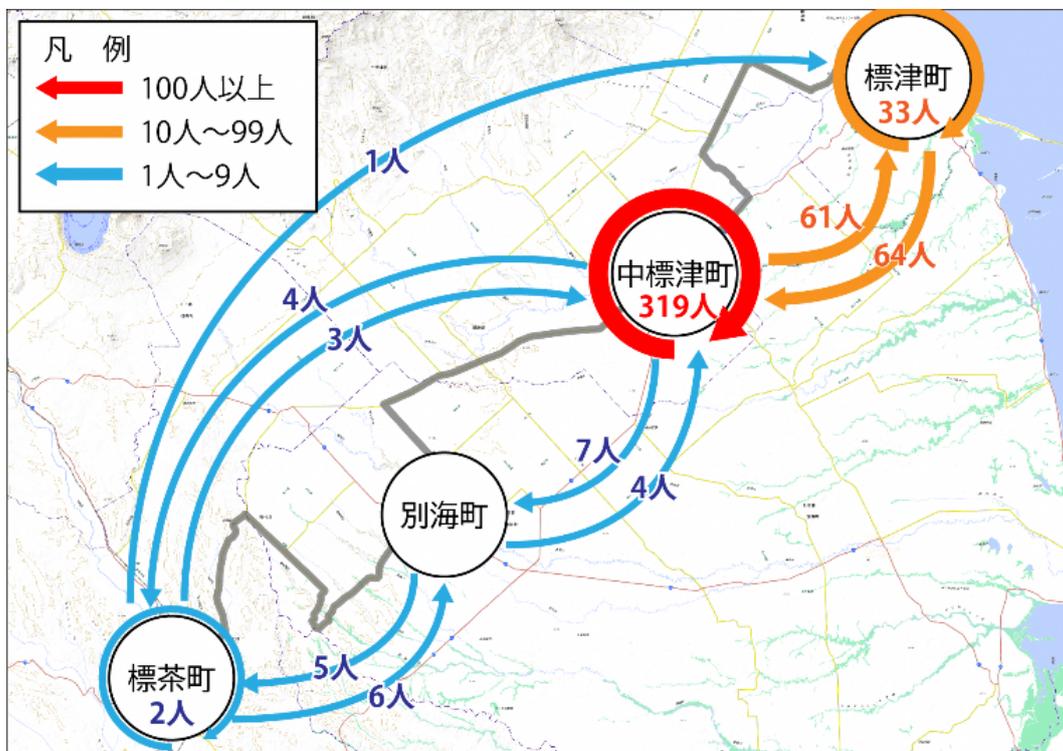
■課題

- ・ 近隣自治体の高等学校に通学するための高校生の足の確保



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-5 中標津線における自治体間の移動状況（2日間の合計値）



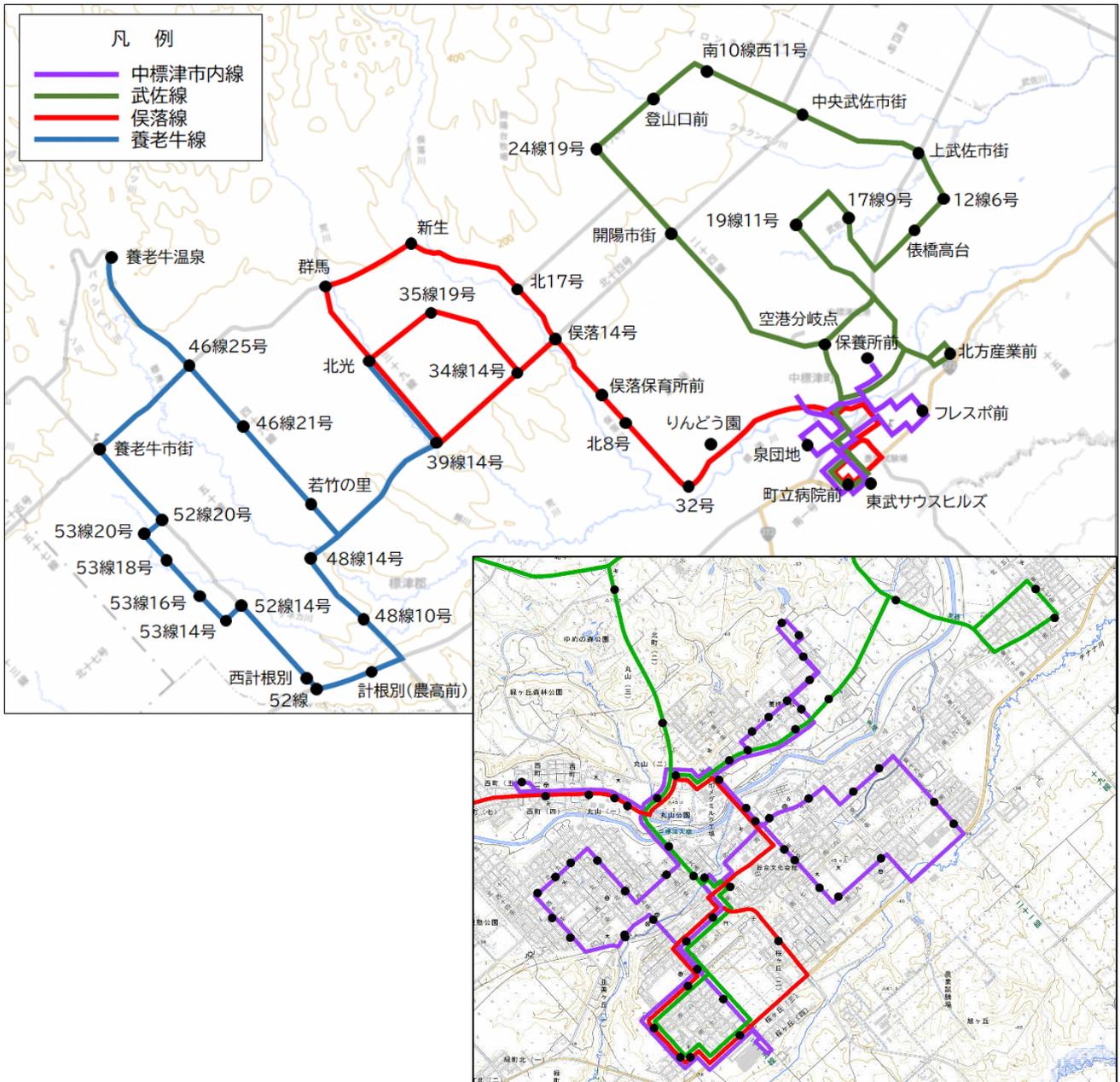
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-6 標津標茶線における自治体間の移動状況（2日間の合計値）

2-(2) 中標津市内線・町営バス路線乗降調査結果概要

令和4年9月5日(月)に、中標津市内線・町営バス路線における現状の利用実態を把握し、路線の効率化や最適化等を検討するための基礎データの収集に向け、調査員が全便乗り込むことにより調査を行う、乗降調査を実施しました。

調査対象路線は以下の通りです。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-7 調査対象の路線図

(2)-1) 各路線の1日の便別利用者数

中標津市内線において、1便から3便の15時台までの便の利用者数は10人前後の利用がありますが、夕方の時間帯では、0人の便もあります。

また、武佐線、俣落線及び養老牛線の利用者数は、中標津市内線と比較すると全体的に少ない状況となっています。

表 4-2 各路線の1日の便別利用者数

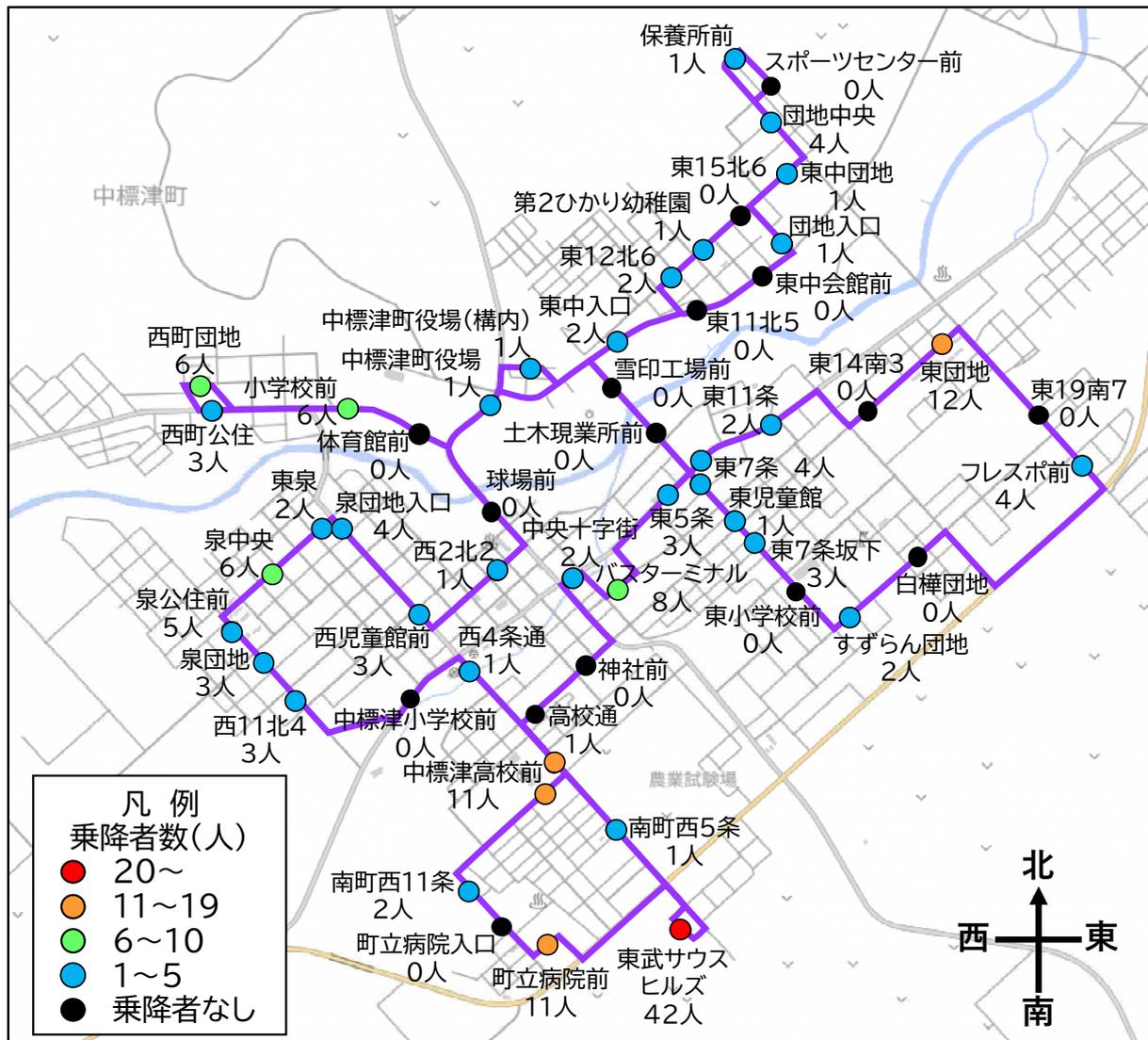
モード名	路線	利用者数
中標津市内線 ⁶ (西町団地、泉団地先回り)	1便 (7:50 発)	14人
	2便 (10:40 発)	21人
	3便 (13:40 発)	8人
	4便 (16:30 発)	5人
中標津市内線 (すずらん団地、白樺団地先回り)	1便 (9:15 発)	12人
	2便 (12:10 発)	13人
	3便 (15:05 発)	10人
	4便 (17:55 発)	0人
俣落線	1便 (6:19 発)	6人
	2便 (7:38 発)	4人
	3便 (8:58 発)	4人
	4便 (12:20 発)	5人
	5便 (14:00 発)	1人
	6便 (16:36 発)	6人
武佐線	1便 (6:31 発)	3人
	2便 (9:07 発)	3人
	3便 (11:30 発)	2人
	4便 (13:43 発)	2人
	5便 (15:30 発)	5人
養老牛線	1便 (6:37 発)	2人
	2便 (15:30 発)	1人
	3便 (16:38 発)	1人

⁶ 中標津市内線：令和4年12月ダイヤ改正前の調査のため、1日8便運行。

(2)-2) 中標津市内線

2)-① バス停別の利用者数

利用者数は83人(うち高校生以下が14人)となっており、バス停別の利用状況は「東武サウスヒルズ」、「東団地」、「中標津高校前」、「町立病院前」の順に多い状況です。

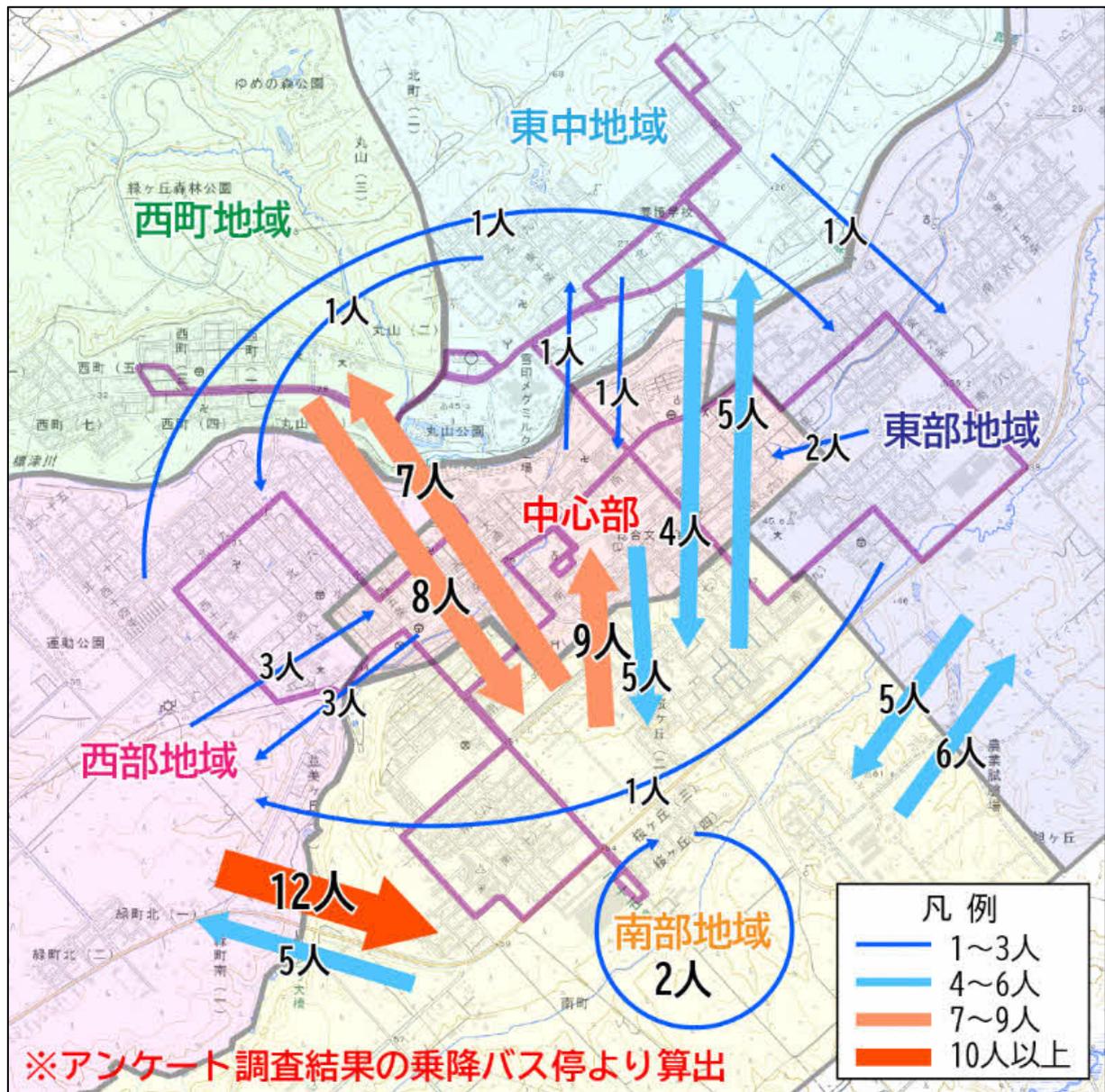


出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-8 バス停別の利用者数

2) -② 地区間の移動状況

地区別の移動状況は西町地域及び西部地域、中心部から南部地域間の移動が多い状況です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-9 地区間の移動状況

■課題

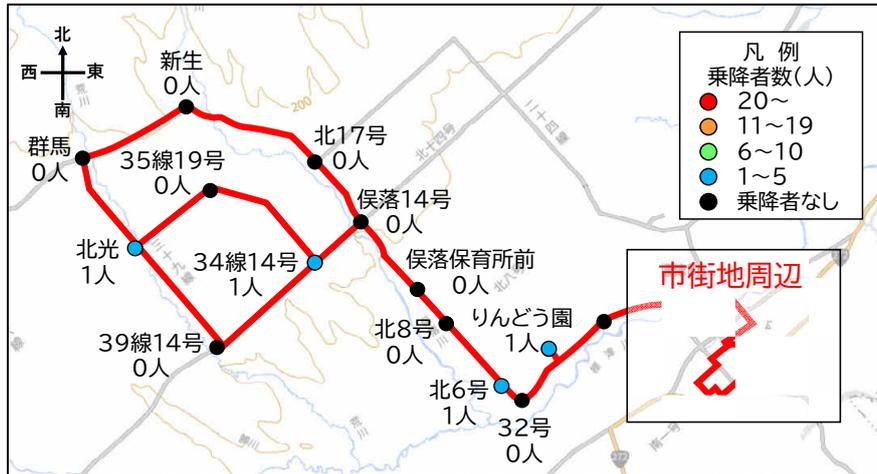
- ・利用範囲が限定されているため、利便性向上を目的に、路線の縮小を検討
- ・路線が縮小となった地区の移動手段の確保に向け、代替移動手段を検討

(2)-3) 町営バス路線

3) -① 俣落線

利用者は26人（うち高校生以下が4人）となっており、バス停別の利用状況は「川西会館入口」、「交通センター」、「町立病院前」の順に多い状況です。

市街地部での利用者が多く、農村部（俣落地区）での利用者は少ない状況です。



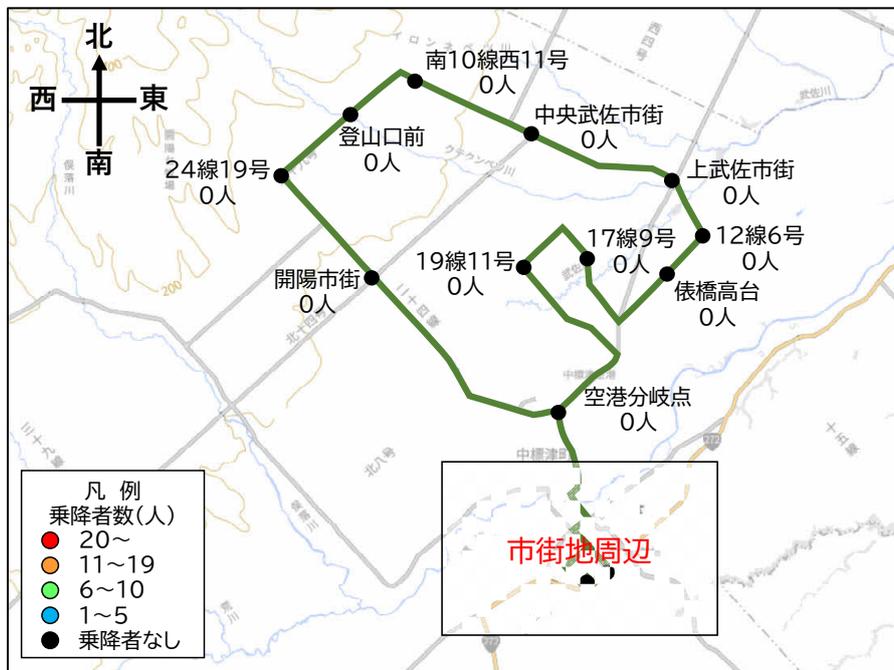
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-10 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

3) -② 武佐線

利用者は15人（うち高校生以下が6人）となっており、バス停別の利用状況は「中標津高校前」が多い状況です。

市街地部での利用者が多く、農村部（武佐地区）での利用者はいない状況です。



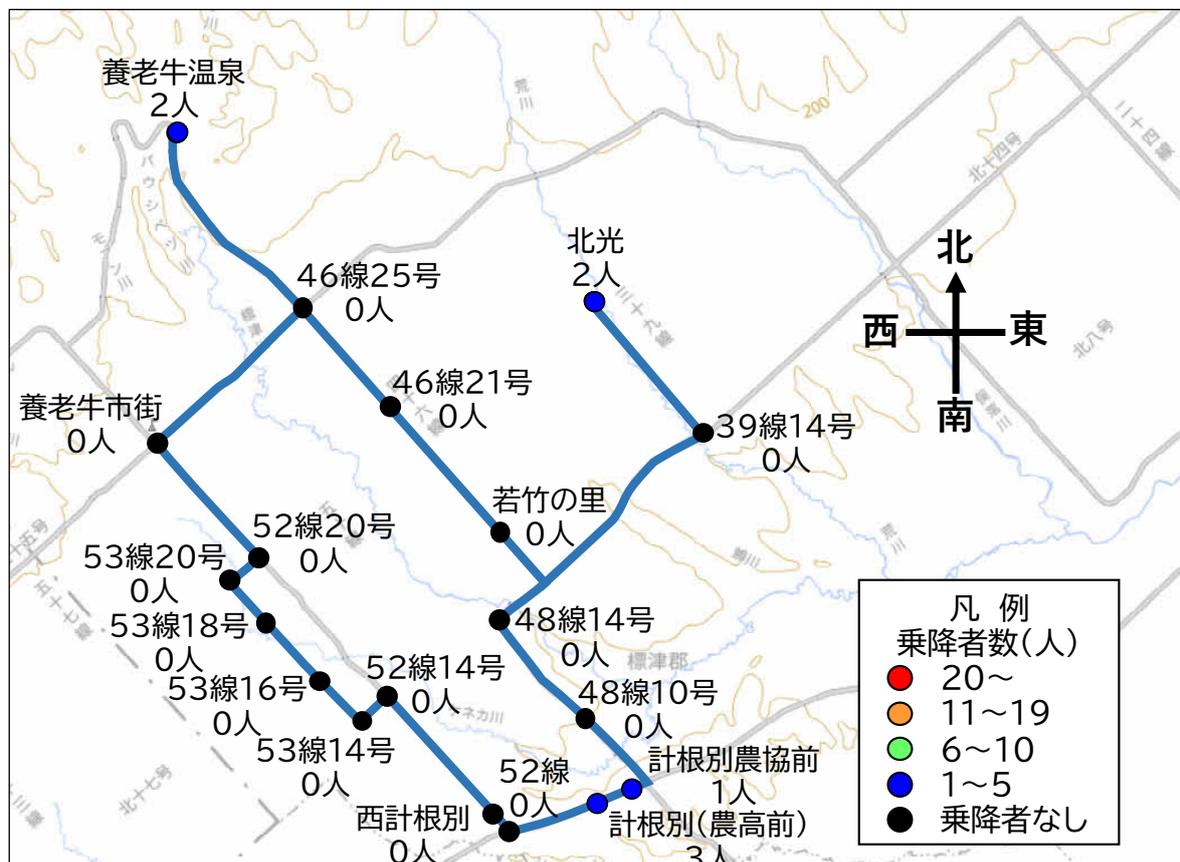
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-1 1 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

3) -③ 養老牛線

利用者数は4人（うち高校生以下が2人）となっており、バス停別の利用状況は「農業高校」が多い状況です。

農村部（養老牛地区）のみのルートで、市街地部へ行かないことから利用者は少ない状況です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-1 2 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

■課題

- ・利用者数が極めて限られている路線の効率化
- ・農村部に居住する住民を自宅付近から市街地等へ運送する手段への転換
- ・農村部に居住する高校生の通学の足の確保に向け、学生便も視野に入れた再編

4-3 交通結節点の状況

本町の主な交通結節点は中標津町交通センターとなっており、バスターミナルには、民営バス路線及び町営バス路線が集中する拠点となっています。

また、中標津町交通センター内には、各種公共交通の情報展開や案内を行っている窓口や根室中標津空港ビル(株)の市内営業所、平成元年に廃止となった鉄道に関する展示室などがあります。

一方で、中標津町交通センターの課題として、バス窓口の位置やバスターミナル内におけるバスの行先表示が分かりにくいなどの情報提供に関することやバスレーンの整備、空きテナントの利活用などの課題があります。

また、各種公共交通の利用実態に応じて、交通結節点の見直し等も行っていく必要があります。



図 4-13 交通センター及びバスターミナル

■課題

- ・交通結節点における分かりやすい情報提供、表示の改善
- ・交通結節点の整備、利活用

4-4 本町が支援する移動に係るサービス

4-(1) 農業高校就学環境支援事業（中標津農業高等学校通学費補助）

本町では、町立の高等学校である中標津農業高等学校の生徒に対して、入学者数の確保と保護者の経済的負担の軽減を図ることを目的に通学に要する経費の補助を行っています。

令和3年度においては、生徒数133人に対して補助対象者は117人となっています。

4-(2) 障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）

本町では、歩行が困難で車椅子またはストレッチャーを利用しているため普通自動車での移動が困難な方を対象に、自宅から町内の病院や福祉施設への通院や入所のための移送を行っています。

年間実利用人員は、150人程度であり、1人当たりの利用回数は平均で年間3～5回程度となっています。

表 4-3 障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）の利用状況

	R1	R2	R3
実利用人員	142人	179人	146人
延利用回数	396回	749回	544回
1人当たり利用回数	2.8回/人	4.2回/人	3.7回/人
稼働日数	141日	229日	193日
延利用時間	288時間47分	488時間54分	359時間55分

4-(3) 障がい福祉推進事業（特定疾患等患者通院交通費補助）

本町では、上記の障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）のほか、特定疾患の患者の通院に係る負担の軽減と治療の効果を助長することを目的に、特定疾患の患者で町外医療機関への通院に要する交通費及び介助者の交通費の一部を補助する事業を実施しています。

4-5 公共交通関連支出の整理

本町では、町内を運行するバス交通への補助の拠出や運行経費を負担しているほか、一部町民を対象とした日常生活における移動支援として、バス交通を補完する事業を展開しており、支出している全体経費として、令和3年度決算額として年間約1億9千万円の経費を支出しています。

中でも、自治体間を跨ぐ広域バス路線については、町民をはじめとする広域的な移動支援として欠かせないことから、今後も継続的な路線維持に向け、関係自治体と連携しながら、路線のあり方を検討していくことが必要です。

また、今後、ますます進行することが予想される高齢化やニーズの多様化等を勘案し、移動を必要とする方へのニーズに即した移動支援策などの実施に向け、交通に要する経費の最適化（必要な事業に必要な分の経費を支出）並びに効率化（厳しい財政状況の中、選択と集中）を行うことが必要です。

表 4-4 公共交通関連支出の整理

路線名・事業名	内容	町負担額（千円）		
		R1	R2	R3
釧路羅臼線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	3,210	9,604	12,312
釧路標津線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	847	967	1,169
標津標茶線	生活バス等運行事業（標津線代替輸送連絡調整協議会負担金）	20,899 (10,006)	23,561 (10,328)	22,480
中標津線	生活バス等運行事業（標津線代替輸送連絡調整協議会負担金）	6,345 (10,230)	8,523	9,812 (10,529)
中標津空港線	空港利用促進対策事業（空港利用促進期成会負担金）	5,629	6,655	5,992
中標津市内線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	11,639	12,467	12,734
中標津計根別線	生活バス等運行事業（代替バス運行費補助）	351	307	375
俣落線・武佐線	生活バス等運行事業（町営バス運行経費）	12,893	9,639	10,155
養老牛線	生活バス等運行事業（町営バス運行経費）	3,449	2,933 (3,067)	2,749
スクールバス	スクールバス等運行事業（13路線）	109,307	103,742	91,019
農業高校就学環境支援事業	中標津農業高等学校通学費補助	11,968	12,849	16,398
障がい者地域生活支援事業	在宅福祉移送サービス	1,328	1,892	1,835
障がい福祉推進事業	特定疾患等患者通院交通費補助	1,310	1,075	947
合計		189,175 (20,236)	194,215 (13,394)	187,977 (10,529)

() 内は車両購入費用として別計上

■課題

- ・交通経費の最適化に向けた路線見直し

4-6 公共交通の現状から見える課題の整理

前段で整理した公共交通の現状から見える課題について、以下の通り、整理します。

表 4-5 公共交通の現状から見える課題の整理

種別	課題
広域バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣自治体の高等学校に通学するための高校生の足の確保 ・中標津農業高等学校までの通学の足の確保
中標津市内線	<ul style="list-style-type: none"> ・利用範囲が限定されているため、利便性向上を目的に、路線の縮小を検討 ・路線が縮小となった地区の移動手段の確保に向け、代替移動手段を検討
町営バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が極めて限られている路線の効率化 ・農村部に居住する住民を自宅付近から市街地等へ運送する手段への転換 ・農村部に居住する高校生の通学の足の確保に向け、学生便も視野に入れた再編
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点における分かりやすい情報提供、表示の改善 ・交通結節点の整備、利活用
交通経費	<ul style="list-style-type: none"> ・交通経費の最適化に向けた路線見直し

4-7 町内を運行する移動手段と利用者属性・課題の整理

令和4年度に町内を運行する各種交通資源に係る関係者の現状及びニーズを把握することを目的に、関係者ヒアリングを実施しており、その結果から見えた各移動手段の利用者属性及び課題について、以下の通り整理します。

表 4-6 関係者ヒアリング実施状況

分野	実施年月日	ヒアリング先
交通事業者	令和4年6月1日～7月21日	阿寒バス(株)
		根室交通(株)
		日東交通(株)
		(株)北都ハイヤー・(株)旭観光バス
利用者関係	令和4年9月27日～28日	俣落連合会
		第二俣落・西竹連合会
		養老牛町内連合会
		上標津町内会
		計根別地区協議会
		東西竹地区協議会
		西竹町内会
		武佐地区連合会（代理：民生委員）
		開陽連合会
教育・学校	令和4年7月22日	中標津高等学校
		中標津農業高等学校
関係機関	令和4年7月20日～21日	根室市総合政策部総合政策室
		別海町総務部防災交通課
		標津町企画政策課
		羅臼町環境生活課
行政内部	令和4年5月31日～6月1日	町民生活部福祉課
		町民生活部介護保険課
		経済部経済振興課
		建設水道部都市住宅課
		教育委員会学校教育課

第4章 地域公共交通の現状

関係者ヒアリングから、町内を運行する公共交通・移動支援策と利用者属性の関係性について整理したところ、町内を運行する公共交通・移動支援策で基本的な生活移動については賄えていることが分かりました。

一方で、高齢者や高校生、来訪者、要支援といった利用者属性については、各種課題を有しており、特に高齢者や高校生においては、日常的な生活移動（買い物や通院、通学）を支える移動支援の検討が急務となっています。

表 4-7 利用者属性と課題の整理

	一般	高齢者	中学生 小学生	高校生	来訪者	要支援	歩行困難・ 要介護・ 要介護	特定疾患
中標津市内線 ・町営バス路線	○	○	○	○	○	○	×	○
広域バス路線 (町外への移動)	○	○	○	○	○	○	×	○
ハイヤー	○	○	○	○	○	○	×	○
スクールバス	×	×	○	×	×	×	×	×
部活動送迎	×	×	○	×	×	×	×	×
施設送迎	×	×	×	×	×	×	×	×
福祉移送 サービス	×	×	×	×	×	×	○	×
バス貸切事業	○	○	×	×	○	×	×	×
交通費補助	×	×	×	○	×	×	×	○
課題	・公共交通利用が著しく低い	・移動支援の拡充が求められている	-	・通学時間帯において、広域バス路線に乗り切れないなどの問題が発生	・観光資源へのアクセス不足 ・中標津空港からの入込が少ない	・介護予防事業に参加するための移動手段の不足	-	-

○：利用可能、×：利用困難あるいは利用不可

また、町内を運行する公共交通・移動支援策においても、現在課題となっている内容について把握することができ、中標津市内線においては、市街地をきめ細かく運行することで、所要時間が長くなり、そのことが利用者からの不満事項として挙がっています。

このほか、町内を運行している交通事業者としては、運転手不足が深刻化しており、運転手といったリソースを最適化する取組の実施が早急な課題となっています。

表 4-8 移動手段と課題の整理

	課題
中標津市内線 ・町営バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の減少、運行路線の長大化、運行経費の増加 ・運転手不足
広域バス路線 (町外への移動)	<ul style="list-style-type: none"> ・国・道補助要件の維持が困難となる可能性 ・利用者数の減少、運行経費の増加 ・運転手不足
ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バス路線と経路が重複、乗車時間の長大化
部活動送迎	<ul style="list-style-type: none"> ・保護者の送迎が発生
施設送迎	<ul style="list-style-type: none"> ・施設送迎自体があまりない
福祉移送 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・通院目的のみ利用可能、家族やヘルパーの同乗必須
バス貸切事業	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足
交通費補助	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点で補助を実施しているのが特定疾患患者及び中標津農業高等学校に通う高校生のみ

第5章 町民や関係者の意向等

5-1 町民を対象とした公共交通に関するアンケート調査

1-(1) 調査目的

本調査は、町民の日常的生活移動（通勤・通学、買い物、通院、私用等）に関する行動の把握に加え、現在、町内を運行している各種公共交通の利用状況・公共交通へのニーズ把握を目的に調査を実施しました。

1-(2) 調査実施期間及び配布・回収方法

(2)-1) 調査実施期間

令和4年9月8日（木）～10月11日（火）

(2)-2) 配布・回収方法

配布・回収ともに郵送にて実施しており、各世帯2票を配布し、高校生以上の自動車を運転しない方や公共交通（バス、ハイヤーなど）を利用したいと思っている方を優先的に回答していただきました。

なお、本調査ではインターネットによる回答も実施しました。

1-(3) 調査対象

本町に居住する1,970世帯を無作為で抽出し、配布

回収数：646世帯/1,970世帯 = 32.8%

※909票回収（うち、インターネットを通じた回答は186票）

1-(4) 調査内容

本調査の調査内容は以下の通りです。

表 5-1 調査内容

分類	内容	備考
個人属性	性別、職業、住所、免許・自動車の保有状況、自動車の運転意向、運転困難時の代替移動手段、免許返納で困ること	個人属性として、基礎的な情報整理に加え、他項目とのクロス集計などで活用
日常の生活行動	通勤・通学、買い物、通院、私用等における行動の頻度、行先、交通手段、行動する曜日、行動時間	各目的の行動の実態把握で活用
町内を運行する各種公共交通の利用状況及びニーズ ⁷	市内循環線（中標津市内線）、町営バス路線、阿寒バス(株)・根室交通(株)の広域バス路線における利用状況、利用する際に困っていること、困っていることが改善された場合の外出機会の変化・回数、利用しない理由	各種公共交通の利用状況や利用する際に困っていること（改善点）、利用しない理由の把握で活用

⁷ 本調査の回答様式では、回答のしやすさを考慮し、中標津市内線は「市内循環線」、ハイヤーは「タクシー」といった町民の方々になじみのある表記にしているため、P51～58における結果の概要においても、同様の表記となっています。

1- (5) 調査結果概要

(5) - 1) 免許・自動車の保有状況及び将来における運転困難時の想定移動手段について

- ・アンケート回答者の8割以上は、運転免許及び自動車を有している
- ・将来的に運転が困難となった場合は、バスやタクシーといった公共交通を利用する回答が多い
- ・運転が困難（免許返納等）となった場合、買い物や通院ができなくなるのが困る、とする回答が多い

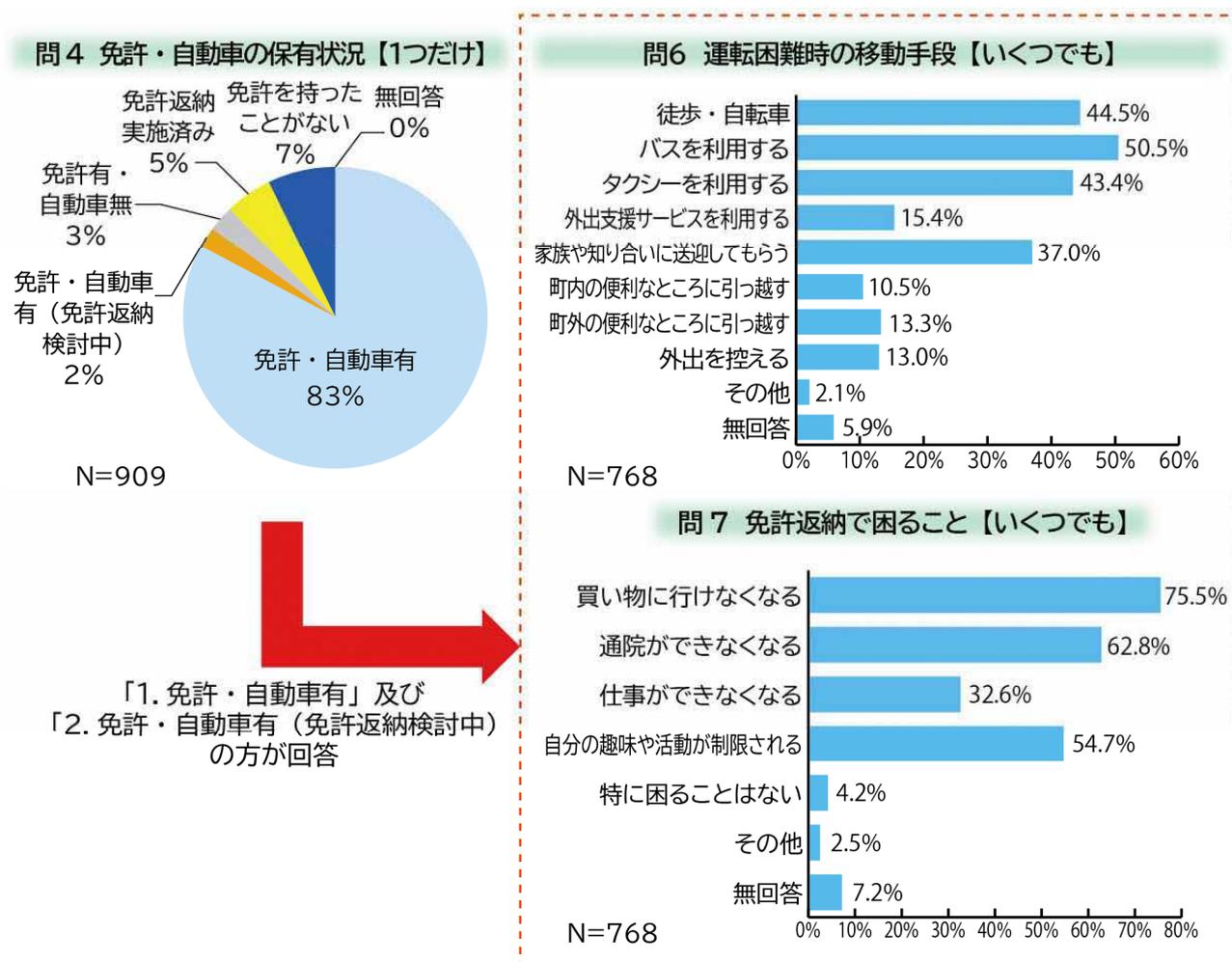


図 5-1 運転困難時の移動手段等

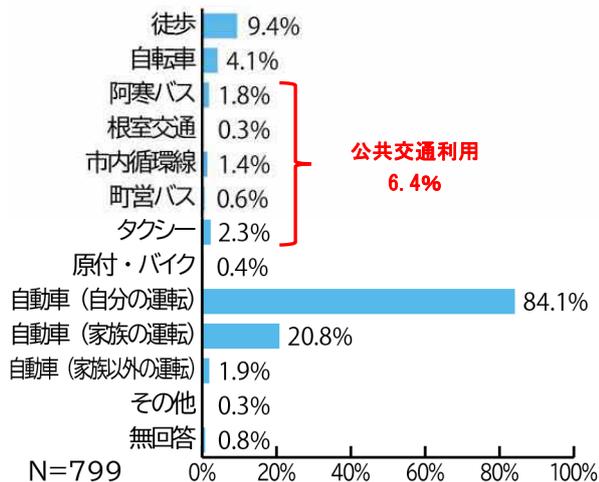
(5) - 2) 現在の移動手段及び町民の生活圏について

・買い物時においては、アンケート回答者の8割以上が自動車（自分で運転）で移動しており、公共交通を利用した移動は10%未満

※通院時は、自動車利用が低下し、公共交通の利用が増加する傾向

- ・アンケート回答者の生活圏（通勤・通学圏、買い物圏、通院圏、私用圏）は、約8割が町内で完結
- ・一方で、買い物や通院、私用については、近傍の中心市である釧路市までの移動が見られる

問9-③ 買い物時の移動手段【いくつでも】



問10-③ 通院時の移動手段【いくつでも】

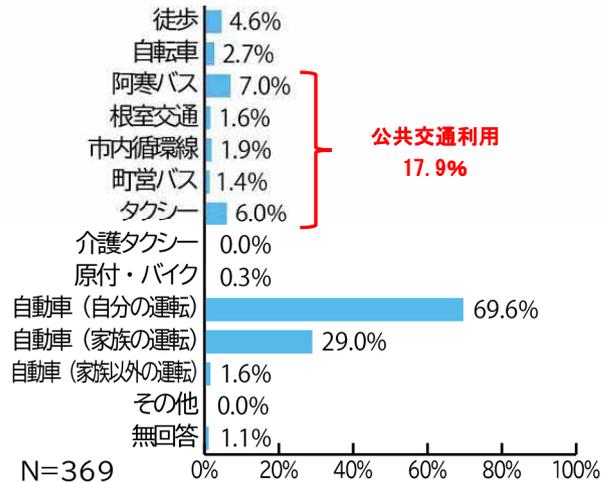
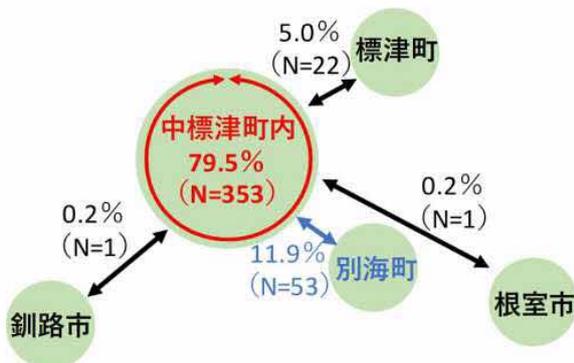
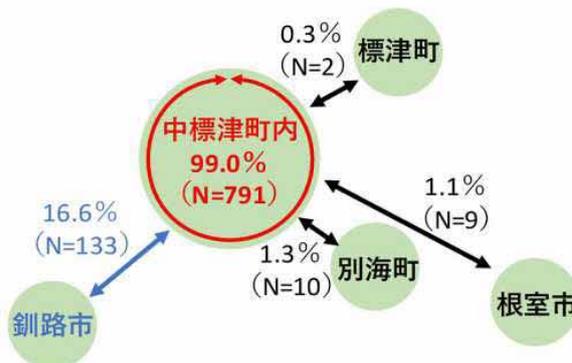


図 5-2 買い物・通院時の移動手段

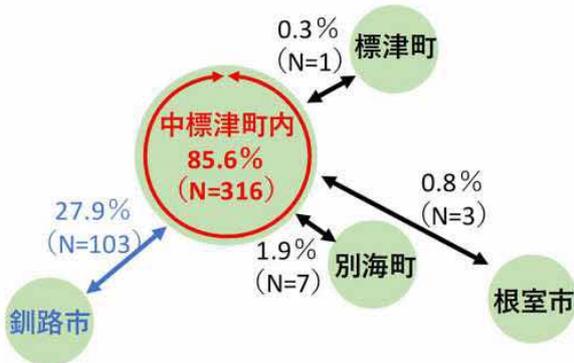
問8-② 通勤・通学圏



問9-② 買い物圏



問10-② 通院圏



問11-② 私用圏

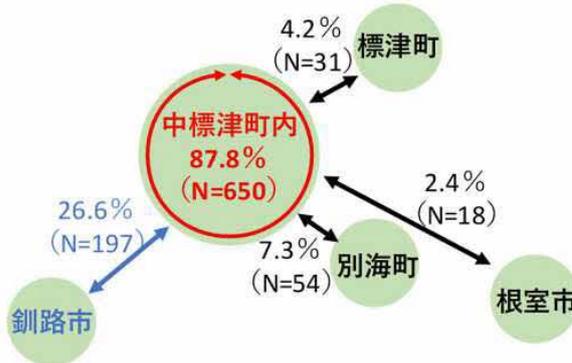
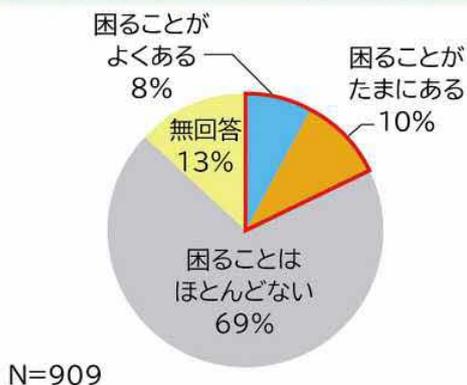


図 5-3 町民の生活移動の状況（通勤・通学圏及び通院圏抜粋）

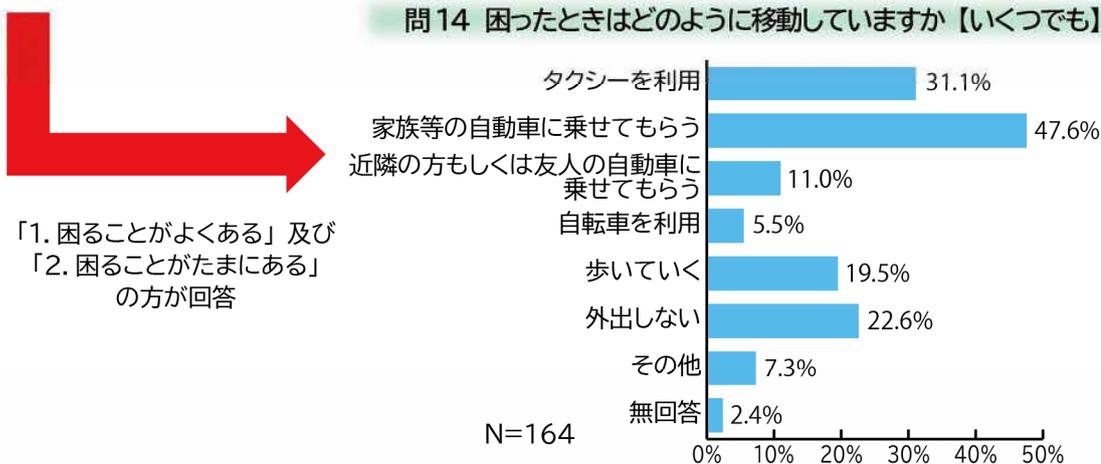
(5)-3) 外出時に交通手段がなく困ることについて

- ・アンケート回答者のうち、約2割が「外出時に交通手段がなく困る（困ることがよくある（8%）、困ることがたまにある（10%）」と回答
- ・困った際の移動手段は、「家族等の自動車に乗せてもらう」の回答が最も多く、次いで「タクシーを利用」が多い
- ・一方で、交通手段がないことで、「外出を我慢する（いつもある（2%）、そこそこある（3%）、たまにある（9%）」とした回答は約1割

問12 外出時に交通手段がなく困る頻度【1つだけ】



問14 困ったときはどのように移動していますか【いくつでも】



「1. 困ることがよくある」及び「2. 困ることがたまにある」の方が回答

問15 外出時に交通手段がなく、外出を我慢しますか【1つだけ】

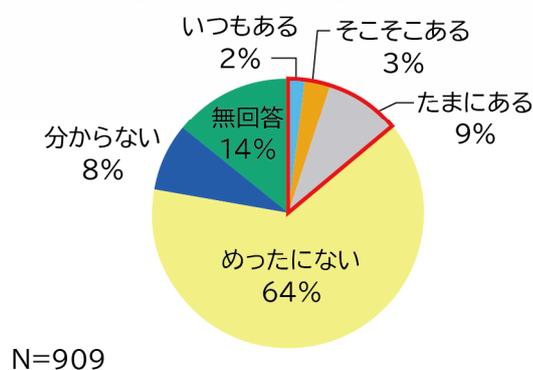
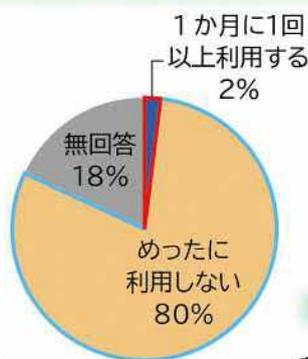


図 5-4 外出時の交通手段がなく困ること

(5) - 4) 市内循環線（中標津市内線）の利用で困っていることについて

- ・アンケート回答者のうち、市内循環線（中標津市内線）を「1か月に1回以上利用する」と回答した方は2%
- ・利用する際に困っていることで最も多かったのは「利用したい時間に運行していない」が5割以上であり、その他、「他のバスとの接続が良くない」とする回答が約3割
- ・一方で、「めったに利用しない（80%）」と回答した方については、その理由として、運行サービス水準（「自宅からバス停までが遠い」や「使いたい時間に運行していない」、「行先が合わない」など）に関する回答が5割程度となっており、このほか、「運行していることを知らない」とする、周知不足に関する意見も挙がっている

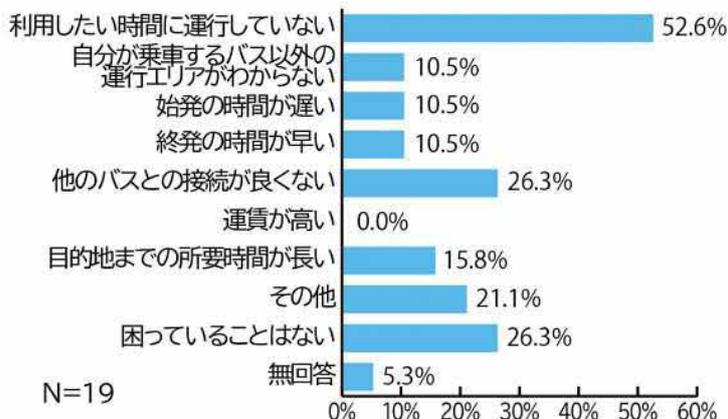
問 16-① 現在の市内循環線の利用頻度【1つだけ】



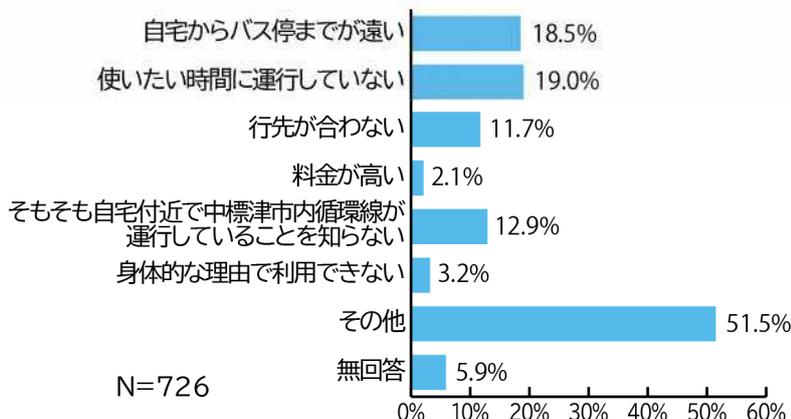
「1. 1か月に1回以上利用する」と回答された方



問 17 現在の市内循環線を利用する際に困っていること【いくつでも】



問 21 市内循環線をめったに利用しない理由【いくつでも】



N=909



「2. めったに利用しない」と回答された方

N=726

図 5-5 市内循環線（中標津市内線）の利用で困っていること

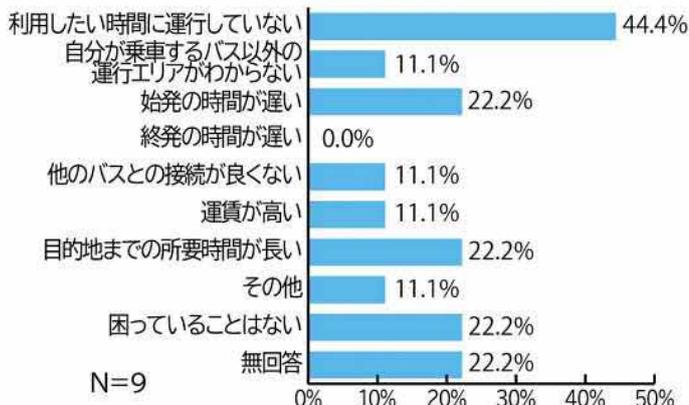
(5) -5) 町営バスの利用で困っていること

- ・アンケート回答者のうち、町営バスを「1か月に1回以上利用する」と回答した方は1%
- ・利用する際に困っていることで最も多かったのは「利用したい時間に運行していない」が4割以上であり、その他、運行サービス水準（「始発の時間が遅い」や「目的地までの所要時間が長い」）に関する回答も挙がっている
- ・一方で、「めったに利用しない（79%）」と回答した方については、その理由として、市内循環線同様に、運行サービス水準（「自宅からバス停までが遠い」や「使いたい時間に運行していない」、「行先が合わない」など）に関する回答が5割程度となっており、このほか、「運行していることを知らない」とする、周知不足に関する意見も挙がっている

問22-① 現在の町営バスの利用頻度【1つだけ】



問23 現在の町営バスを利用する際に困っていること【いくつでも】



問27 町営バスをめったに利用しない理由【いくつでも】

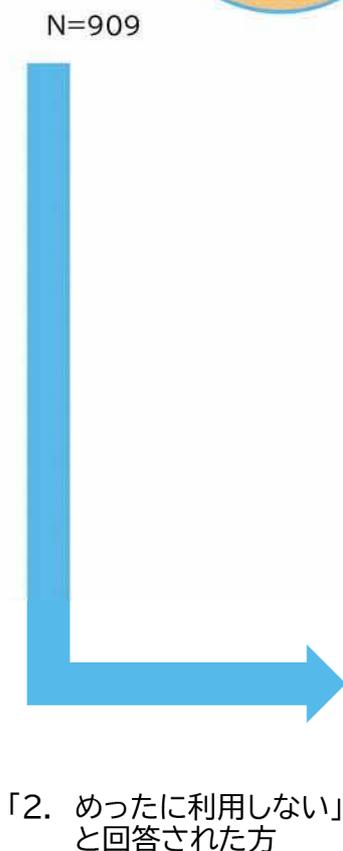
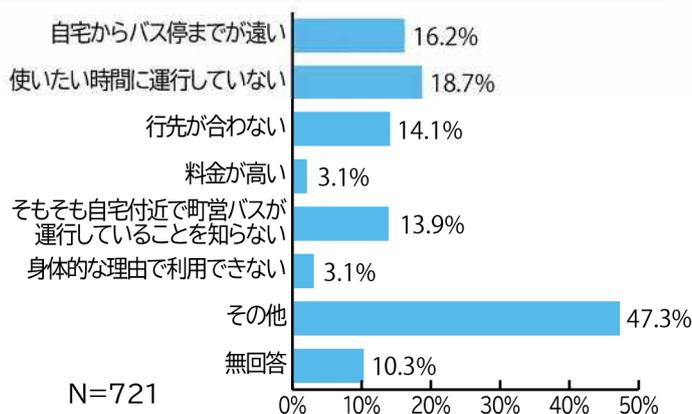
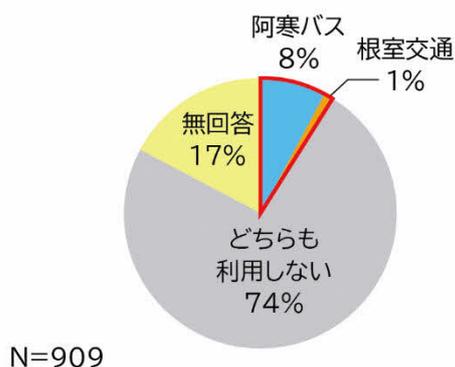


図 5-6 町営バスの利用で困っていること

(5)-6) 路線バス（広域バス路線）の利用で困っていること

- ・アンケート回答者のうち、町内を運行する広域バス路線を利用している方は 9%（阿寒バス（8%）、根室交通（1%））
 - ・広域バス路線を利用していると回答した方のうち、「1 か月に 1 回以上利用する」と回答した方は、約 3 割
- ※広域バス路線のうち、「阿寒バス」は中標津農業高等学校（計根別）への通学者の利用が多いなど、比較的町民に利用されている傾向
- ・利用する際に困っていることで最も多かったのは「利用したい時間に運行していない」が約 2 割である一方で、「困っていることはない」とする回答が同程度の割合となっている
 - ・また、「めったに利用しない（53%）」と回答した方については、その理由として、「使いたい時間に運行していない」とする回答が約 5 割と最も多い
 - ・一方で、「運行していることを知らない」と回答した方は、0%であり、運行自体は認知されている

問 28 現在、主に利用するバス路線【1つだけ】



問 29-① 選択したバス路線の利用頻度【1つだけ】

「1. 阿寒バス」もしくは「2. 根室交通」と回答された方

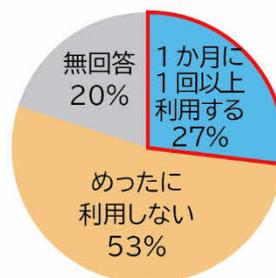
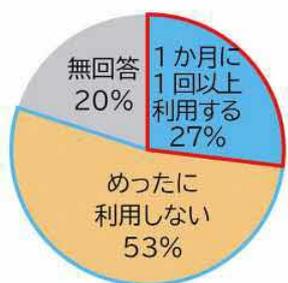


図 5-7 路線バス（広域バス路線）の利用状況

問 29-① 選択したバス路線の利用頻度【1つだけ】

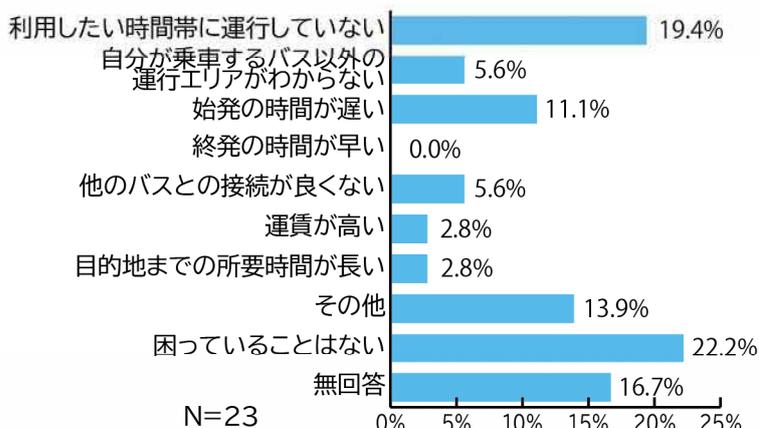


N=86

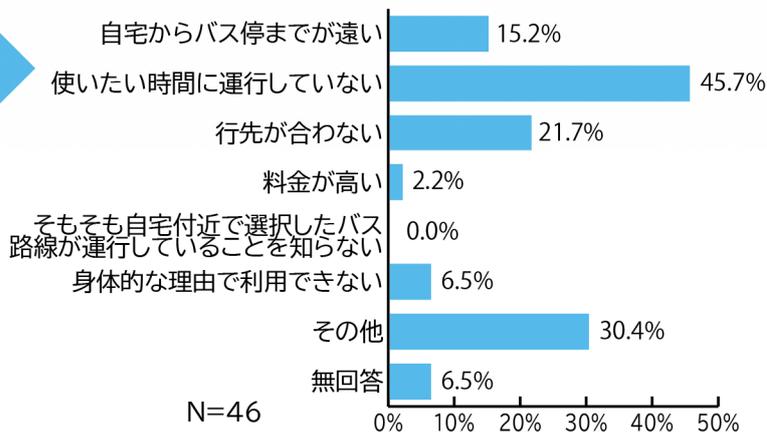
「1. 1か月に1回以上利用する」と回答された方



問 30 選択したバス路線を利用する際に困っていること【いくつでも】



問 34 選択したバス路線をめったに利用しない理由【いくつでも】



「2. めったに利用しない」と回答された方

図 5-8 路線バス（広域バス路線）の利用で困っていること

(5)-7) 公共交通全般

- ・アンケート回答者のうち、全地区統一で「公共交通の必要性」に関する回答割合は高くなっている
- ・一方で、地区別に整理すると、市街地及び計根別地区については、「便数の増便」に関するご意見が多くなっており、市街地と計根別地区・釧路方面とを結ぶ広域バス路線において、時間帯によっては1便で乗り切れない状況も発生していることが要因と考えられる
- ・また、郊外部については、「ルートの変更」に関するご意見が多くなっており、現在の町営バス路線が定時定路線であることで、利用したいと考える町民の自宅からバス停までの距離が遠いことが要因と考えられる

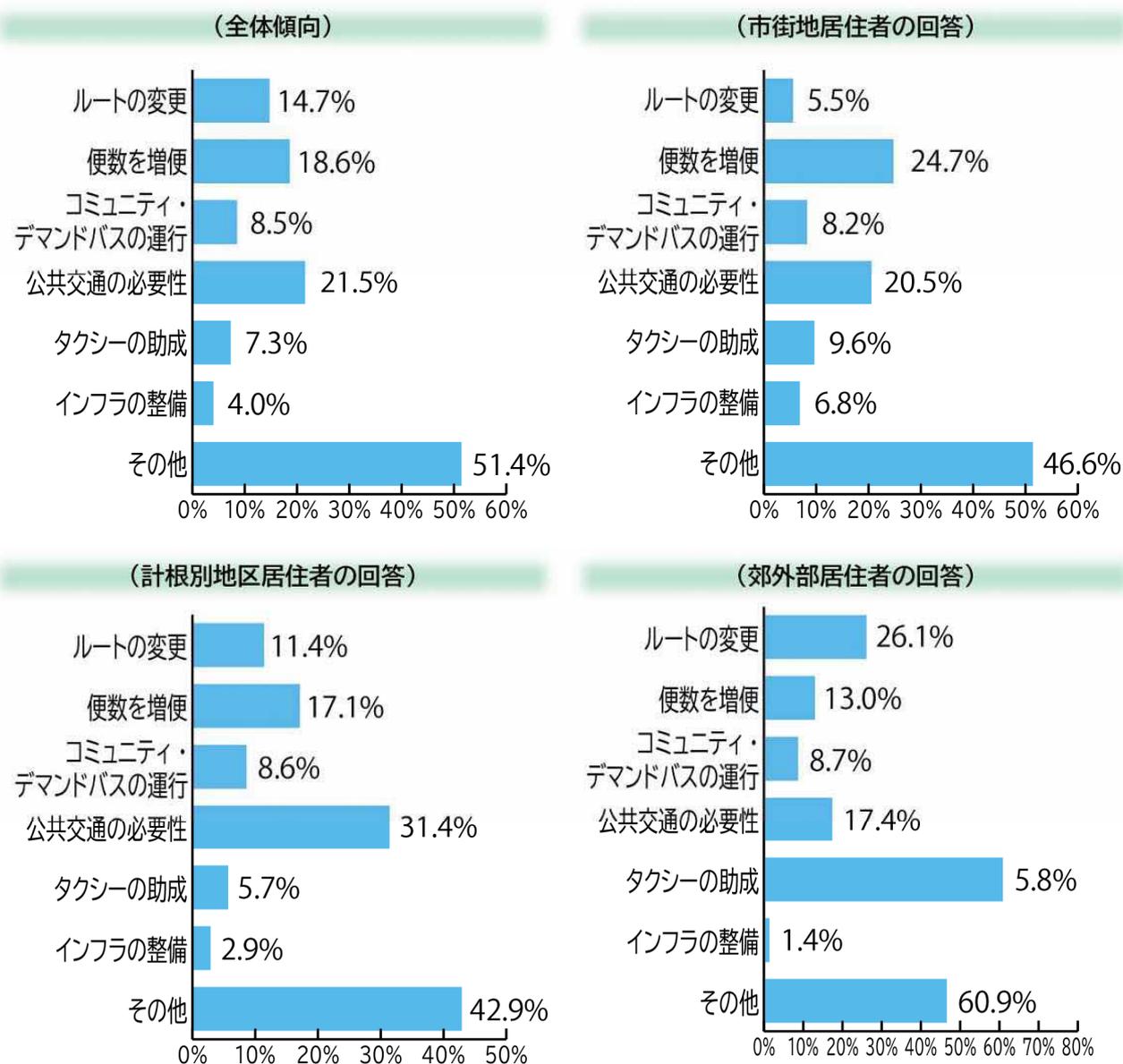


図 5-9 公共交通全般に関するご意見

5-2 町民を対象とした意見交換会

2-(1) 開催目的

町民が自主的に公共交通を利用する意識醸成を行うとともに、町内公共交通に関するニーズ把握のための意見交換会を開催しました。

2-(2) 開催概要

日時：令和4年9月27日（火）

場所：中標津町総合文化会館 しるべっと 2階 第2研修室

内容：18:30～19:00 講演「地域の皆さんと創る公共交通とは～意見交換会を始めるにあたって～

NPO 法人まちづくり支援センター 代表理事 為国孝敏 氏

19:00～20:00 意見交換会

- 現状の移動手段及び生活圏を教えてください
- 普段の移動で困っていることを教えてください
- 町内の公共交通について改善してほしいことを教えてください

参加者数：講演 22名、意見交換会 11名

2-(3) 結果概要

(3)-1) 現状の移動手段及び生活圏

- ・買い物や通院ともに、基本的には町内
- ・移動手段は基本的に自家用車
- ・月に数回は釧路市までの通院を実施

(3)-2) 普段の移動で困っていること

2) -① 中標津市内線

- ・中標津市内線及び町営バスは通院などの目的と時間が合っておらず、利用が不便
- ・1乗車の所要時間が長い

2) -② 町営バス

- ・バス停が遠く、足の悪い方は利用できない
- ・目的と時刻が合っていない
- ・観光客もバスが使えず困っている

(3)-3) 改善してほしいこと

3) -① 中標津市内線

- ・ターゲットを明確化した運行
- ・ルートを短絡化し、所要時間を短く

3) -② 町営バス

- ・デマンド交通への転換
- ・曜日運行など利用目的に合わせた運行
- ・観光客も利用できる交通への再編



図 5-10 意見交換会の様子

5-3 町民や関係者の意向等の整理

前段で整理した「町民を対象とした公共交通に関するアンケート調査」及び「町民を対象とした意見交換会」の結果から見えた公共交通に対する町民ニーズについて、以下の通り整理します。

表 5-2 各種調査結果から見えた公共交通に対する町民ニーズ

種別	課題
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院時の移動手段の確保 ・生活圏内で拠点間を結ぶ交通の確保
中標津市内線	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに即した運行時間帯への変更 ・所要時間の短縮 ・運行内容の周知
町営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに即した運行時間帯への変更 ・利用状況、利用目的を踏まえた効率的、利便性の高い交通体系への変更 ・運行内容の周知
広域バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・通学時間帯における市街地-計根別地区間の増便

第6章 計画期間内で解決すべき課題（重点課題）

まちづくりの方向性や本町の概況、各種調査や意見交換会等から把握した公共交通の現状や町民・関係者の意向等から、計画期間で解決すべき課題（重点課題）は以下の通りと考えます。

重点課題1： 利用者ニーズに即した中標津市内線の見直し

中標津市内線の利用者数は1日当たり80人程度であり、利用の傾向としては西町地域及び西部地域、中心部から東武サウスヒルズや町立病院のある南部地域への行き来が多くなっています。一方で、東中方面においては、0人のバス停も散見されるなど、中標津市内線の沿線地区内での比較では、利用者数が少ない傾向です。

東中方面の利用者数が少ない要因としては、市街地の地理的・道路ネットワークの関係から、南部地域へのアクセス性が低くなってしまっていることが挙げられます。

また、中標津市内線は、東中方面を含む市街地全域を細かく周遊するルートを組んでおり、市街地の隅々まで公共交通サービスを提供する一方で、運行ルートが長くなってしまい、その関係で所要時間も長くなっています。

このような状況で、町民から中標津市内線に対する要望としては、所要時間の短縮に資する見直しや利用者ニーズに即した運行時間帯への変更などを求める声が挙がっています。

これらを踏まえ、中標津市内線については、利用者になるべく短い乗車時間で移動できる運行ルートへと見直しを行っていく一方で、中標津市内線が運行しなくなった地域においては、タクシーチケットの配布等の代替移動手段を導入し、効率性及び利便性の向上に資する取組を展開することが必要です。

重点課題2： 利用実態に即した町営バス路線の効率化

町内の農村部を中心に運行する町営バス路線の利用者数は、最も利用の多い俣落線で1日当たり20人程度の利用であり、その多くは市街地に入ってから利用となっています。次いで利用の多い武佐線（1日当たり10人程度）においても市街地での利用が主であり、最も利用が少ない養老牛線においては、農村部での5人以下となっています。

各路線で利用が少ない要因としては、定時定路線で運行していることから、農村部の自宅からバス停までの距離が遠いことに加え、利用者の都合にあった時間帯に運行されていないなどの問題が挙げられます。

そこで、農村部の特性を踏まえ、予約に応じて自宅付近まで迎えに行く予約運行型交通への切り替えを行うなど、利用実態・地域特性に即した町営バス路線の見直しが必要です。

重点課題3： 広域バス路線を補完する公共交通の運行

現在、市街地から計根別地区間の移動手段で活用されている広域バス路線（標津標茶線）においては、計根別地区にある中標津農業高等学校への通学者数が多くなっており、登校時間帯では、1台のバスでは乗り切れず2便に分けての乗車や保護者の送迎が一部で生じています。

また、下校時間帯では、一斉下校の際、1台のバスに通学者が乗り切れないことから、バスの時刻に合わせて分散下校を行うことにより、通常の放課時間よりも早いバスに合わせるため、短縮授業となる学年が一部出ており、年間の授業数の確保に影響が出ている状況です。

登下校でそれぞれ問題は生じていますが、特に、下校時間帯の問題に関しては、高校生の学びの保障に支障が出ている状況でもあるため、重点課題2で挙げた町営バスの見直しによる運転手及び運行車両といった運行資源を確保し、市街地-計根別地区間の下校便を運行させるなど、広域バス路線を補完する公共交通の運行による状況の改善が必要です。

重点課題4： 利用促進策の更なる展開

町民を対象とした公共交通に関するアンケート調査において、中標津市内線及び町営バス路線に関しては「運行していることを知らない」といった運行内容の周知不足といった課題が見られました。

重点課題の1から3で挙げた各種課題解決を行っていく一方で、これら各種公共交通の運行状況を広く町民をはじめとする利用者に知ってもらう機会を創出することや、交通結節点となっている中標津町交通センター等における、公共交通に関するわかりやすい情報提供、表示の改善が必要です。

第7章 基本的な方針と目標

7-1 基本的な方針

本計画で示す基本的な方針や目標は、計画の最終年度である令和9年度に向けた町の「目指す将来像」を示すものであり、計画に掲げる全ての事業の共通目標になります。

本町の上位計画である第7期中標津町総合計画では、まちの将来像として「空とみどりが人をつないでいくまち中標津」を掲げ、公共交通面では、中標津市内線及び町営バス路線の効率的・効果的な運行や航空ネットワーク事業の維持・拡充を掲げたまちづくりを目指すこととしています。

また、第2期中標津町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、人口減少に対応する重点的な施策として、交通面では少子高齢化社会に対応した公共交通のあり方の検討及び快適な生活環境を整え、町に住み続けたいと思えるまちづくりを掲げています。

これらのことを踏まえ、本町が目指す公共交通に関する基本的な方針としては、利用者のニーズや利用実態、地域特性等を鑑み、“中標津町らしい公共交通ネットワーク”の構築を目指すこととします。

具体的には、中標津市内線や町営バス路線の再編により、効率的・効果的な運行とし、町民をはじめとする公共交通利用者の移動を確保するとともに、これら町内交通に加え広域バス路線が有機的に繋がる公共交通ネットワークを検討していきます。

また、公共交通ネットワークを構築することは、町に継続的に住み続けられる環境整備にもつながることから、各種施策・事業展開にあたっては、関係するまちづくり分野とも連携を図りながら進めてまいります。

7-2 目標

目標 i : 中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保

現在の中標津市内線は、市街地内を網羅的に運行しており、市街地に居住する町民の移動機会を確保してきました。一方で、各地域の人口変動等により著しく利用率が低い地域が発生しているにも関わらず、従来の運行ルートで運行することで、所要時間が冗長となり、利用者の利便性の低下などが課題となっています。

そこで、路線の利便性向上を目的に、所要時間を現行よりも短くなる運行ルートに見直しを行うとともに、見直しにより確保した時間を活用し、より利用者ニーズに即した運行時間設定を行います。

一方で見直した運行ルートから外れる地域に対しては、これまでの移動機会を確保できるよう町内のハイヤー事業など、より活用しやすい取組を行い、市街地内の移動機会の確保を行うこととします。

目標 ii : 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

農村部を中心に運行を行っている町営バス路線（俣落線・武佐線・養老牛線）は、農村部での利用が極端に低く、現在、利用している方は、市街地の住民が主となっています。

農村部の住民が町営バス路線を利用しない主な理由は、自宅からバス停までの距離が遠いことに加え、利用したい時間帯に運行していないことが挙げられています。

そこで、地域の交通事業者とも協議の上、現在、定時定路線で運行を行っている町営バス路線を予約に応じて運行する予約運行型（デマンド型）交通に再編し、より自宅付近で利用できる交通形態に見直しを行っていきます。

目標 iii : 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

町内には市街地にある中標津高等学校と計根別地区にある中標津農業高等学校の2つの高校がありますが、中標津農業高等学校においては、一斉下校の際、既存の広域バス路線（標津標茶線）に乗り切ることが出来ないため、分散下校を行うことにより、短縮授業となる学年が一部出ており、授業数の確保に影響が出ている状況です。

このような事態を改善し、より快適に通学できる環境整備として、計根別地-市街地区間において、広域バス路線と並行する下校便の運行を行い、より良い通学環境を創出していきます。

なお、農村部からの通学のほか、近隣自治体からの通学などでは、広域バス路線の乗継が発生することから、これら公共交通間がスムーズに乗継ができる環境整備を行います。

目標 iv : 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

上記で掲げた3つの目標に合わせて、各種公共交通の運行情報の適切な提供や中標津町交通センターにおける分かりやすい乗車案内など、各種利用促進策を展開していきます。

また、そのほかの利用促進策についても中標津町地域公共交通活性化協議会などで検討していき、必要性に応じて実施を検討していくこととします。

7-3 目標に紐づく公共交通施策

前段で掲げた基本的な方針及び目標の達成のために実施していく、各種公共交通施策について、以下のとおり整理します。

目標ⅰ： 中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保

公共交通施策①： 中標津市内線の利便性向上に向けた見直し

公共交通施策②： 市街地内における移動機会の確保に関する方策の検討・導入

目標ⅱ： 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

公共交通施策③： デマンド型交通への見直し

公共交通施策④： デマンド型交通への見直しによるリソースの他公共交通施策への活用

目標ⅲ： 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

公共交通施策⑤： 市街地-計根別地区間における下校便の運行

公共交通施策⑥： 各種公共交通の接続性の確保

目標ⅳ： 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

公共交通施策⑦： 各種公共交通における運行情報の適切な情報提供の実施

公共交通施策⑧： 中標津町交通センターにおける分かりやすい乗車案内の継続的な実施

公共交通施策⑨： 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

7-4 目指すべき将来像

目標に基づく公共交通施策について、実施箇所等を示した目指すべき将来像について、以下の通り整理します。

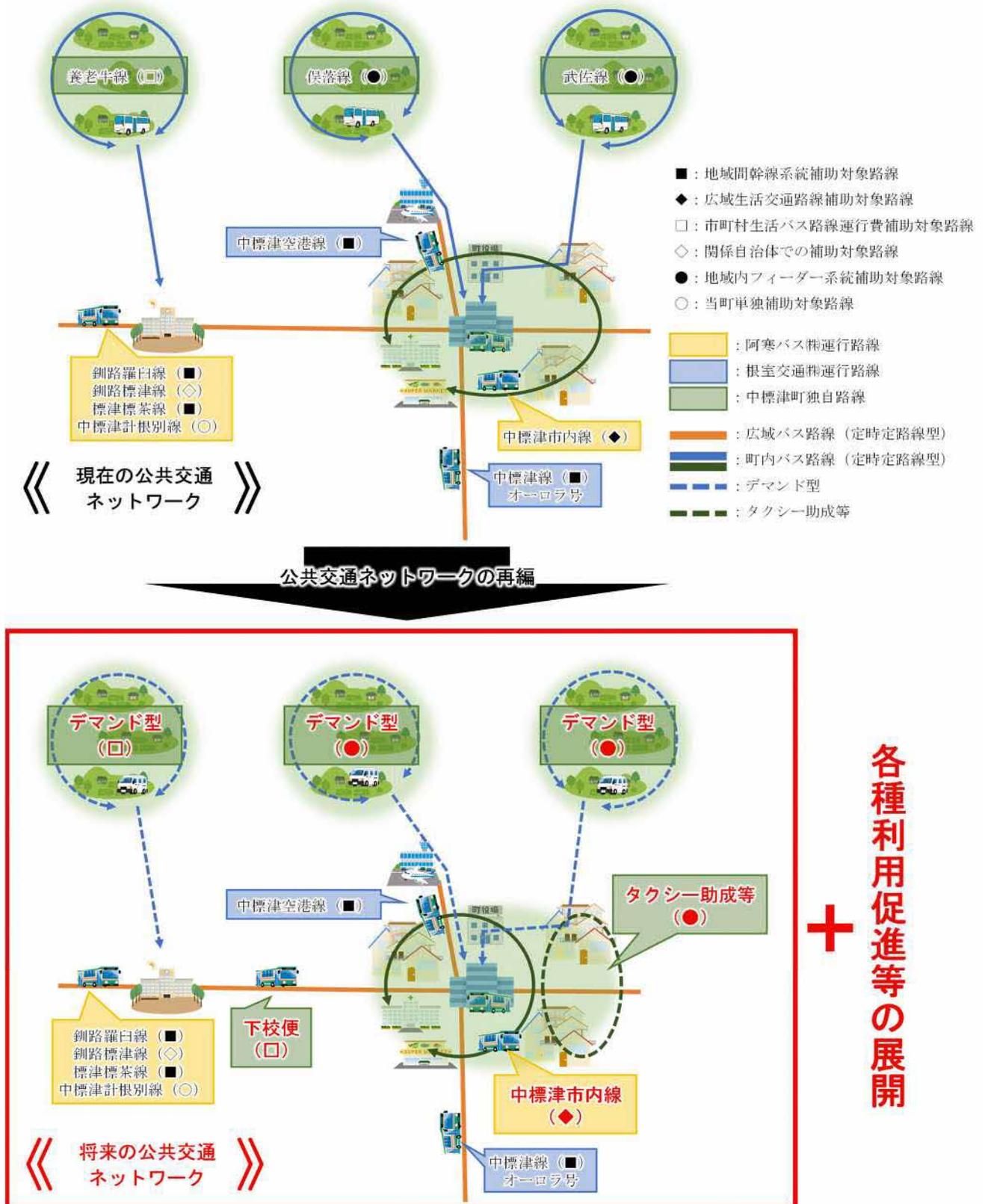


図 7-1 本町における目指すべき将来像

7-5 再編により本町内を運行する公共交通の役割・位置づけ

再編により町内を運行する公共交通は、現行の体制から変更となることから、あらためて町内を運行する公共交通の役割・位置づけを整理します。

表 7-1 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その1）

モード名	路線	運行主体	役割・位置づけ
飛行機	中標津-新千歳 中標津-羽田	全日本空輸(株)	本町を含む根室管内と道都札幌や首都東京を結ぶ航空路線として役割を担う。
広域 バス路線	オーロラ号	北都交通(株) 根室交通(株)	本町、別海町、根室市と道都札幌を結ぶ都市間高速バスとして、広域移動の役割を担う。
	釧路羅臼線 (■) 釧路標津線 (◇) 標津標茶線 (■)	阿寒バス(株)	本町と羅臼町、標津町、別海町、標茶町、釧路町、釧路市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。
	中標津線 (■) 中標津空港線 (■)	根室交通(株)	本町の中標津空港と別海町、根室市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。
町内バス 路線	中標津市内線 (◆) 中標津計根別線 (○)	阿寒バス(株)	本町市街地内及び市街地と計根別地区間を運行し、市街地の各商業施設や医療施設等と住宅街等を結び市街地内移動と町内移動の役割を担う。
	下校便 (●)	中標津町	本町市街地と計根別地区を結び、主に通学移動の役割を担う。
	町営バス路線-デマンド型 (●・□)	中標津町	現状の町営バスは町内農村部を中心に運行し、市街地もしくは計根別地区へ接続し、町内移動の役割を担う。 見直しを予定するデマンド型交通についても同様の役割を担う。
	スクールバス (○)	中標津町 (4事業者)	町内で統廃合となった小中学校の地区からの通学送迎交通としての役割を担う。

■：地域間幹線系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

表 7-2 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その2）

モード名	路線	運行主体	役割・位置づけ
その他 交通	ハイヤー ハイヤー助成 (●)	日東交通(株) (株)北都ハイヤー	上記バス交通等では賄い切れない移動ニーズへの対応など、町内移動等に係る細やかな移動の役割を担う。
	介護タクシー 在宅福祉移送サービス	日東交通(株) 介護タクシーさちお企画 中標津町 (日東交通(株))	歩行困難で普通自動車の利用ができない町民を対象に、福祉移送に係る町内移動の役割を担う。
	運転代行	町内7事業者	普通自動車等の代行サービスとして、上記各種交通では賄い切れない移動の役割を担う。

■：地域間幹線系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

7-6 本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）

本計画に基づき維持確保を行う公共交通のターゲット（利用者）としては、本町に居住する町民や本町へ来訪する方などをターゲットとしつつ、これらの方が利用できる公共交通網として構築していきますが、特に早期に移動の足を確保すべきターゲット（利用者）としては、自家用車を保有せず自力で移動を行うことが困難な方（交通弱者）であり、主には学生や高齢者の方が挙げられます。

また、本町は根室管内の交通の要衝として、来訪者の方の利便性の高い移動手段も確保する必要があります。さらに、現在、要支援の方を対象に本町で実施している介護予防事業に参加するための移動手段が不足しているなど、これらの方に対する移動支援の方策についても検討していくことが必要です。

このような状況を踏まえ、本計画で実施していく事業としては、上記で整理した交通弱者への支援を最優先としつつ、それらの対策が来訪者や要支援の方にも事業実施の効果が波及される取組を実施していくことが重要と考えます。

表 7-3 本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）の整理

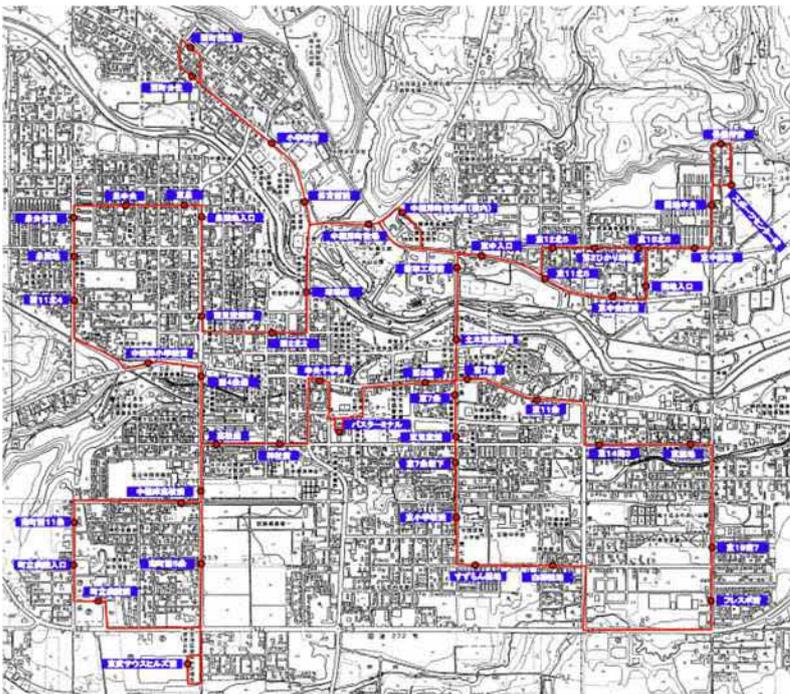
利用者分類	課題・現状
一般	自家用車への依存が強く、公共交通利用に繋がっていない
高齢者 (交通弱者)	移動支援の拡充が求められている
小学生 中学生	スクールバスの運行により、登下校の際の移動をまかなえている
高校生 (交通弱者)	通学において、広域バス路線に乗り切れないなどの問題がある
来訪者	町内の観光資源へのアクセス交通が不足
要支援	介護予防事業に参加するための移動手段の不足
要介護・歩行困難者	現在、町により施策を実施している
特定疾患	現在、町により施策を実施している

第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール

各目標に紐づく公共交通施策、実施主体、実施エリア及び事業実施年度を以下に示します。

8-1 目標 i に紐づく公共交通施策

目標 i : 中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保

公共交通 施策①	中標津市内線の利便性向上に向けた見直し						
	重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応			
	●						
施策実施 内容	<p>・阿寒バス(株)が運行する中標津市内線は、今後も本町からの必要な支援や北海道の広域生活交通路線維持費補助を受けながら運行継続を行う一方で、令和4年度に実施した乗降調査では利用が著しく少ない地域・バス停の存在、町民意見交換会での所要時間を短くしてほしいという要望など、課題や求められるニーズが浮き彫りになりました。</p>  <p style="text-align: center;">図 8-1 現在の中標津市内線の運行ルート</p> <p>・また、運行主体である阿寒バス(株)より運転手不足による運行便数の削減の打診を受け、令和4年10月より運行便数の削減を行っています。</p> <p>・このような状況を踏まえ、利用実態や町民要望、運行主体の阿寒バス(株)の状況に対応すべく、運行ルートの見直し及び見直しによる所要時間短縮、といった効率化と利便性の両側面から中標津市内線の見直しを検討します。</p> <p>・なお、見直しについては、令和5年度に見直し内容の検討を行い、令和6年度から見直した内容での運行を予定しています。</p>						
	実施主体	中標津町、バス事業者 など					
実施 エリア	中標津市内線沿線地域						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	中標津市内線見直し内容の検討	●				
	2	中標津市内線見直し内容での運行		●	◎	◎	◎

△：検討、●：実施、◎：継続実施

第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール

目標 i :		中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保					
公共交通 施策②	市街地内における移動機会の確保に関する方策の検討・導入	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4		
		との対応	との対応	との対応	との対応		
		●					
施策実施 内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通施策①の中標津市内線の見直しにより、運行ルート外となった地域においては、ハイヤー助成券の交付等の代替移動支援策を検討します。 なお、ハイヤー助成券の交付等の代替移動支援策の実施に向けては、町内ハイヤー事業者と実現の有無について、継続的に協議・調整を進めます。 ハイヤー助成券の交付等の代替移動支援策の詳細な実施内容については、令和5年度の中標津市内線の見直しと併せて検討を行い、令和6年度から予定する中標津市内線の見直し運行に合わせての実施を予定します。 また、ハイヤー助成券の交付については、令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により実施可能となった、「乗用タクシーの運賃低廉化措置」を適用し、町から必要な経費負担を行うとともに、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用を検討します。 「乗用タクシーの運賃低廉化措置」の適用の検討にあたっては、全国の先行事例などを参考に、本町で実施するにあたってのスキームを作成します。 						
実施主体	中標津町、ハイヤー事業者 など						
実施 エリア	中標津市内線沿線地域						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	代替移動支援策の内容検討	●				
	2	代替移動支援策のスキーム作成	●				
	3	代替移送支援策の実施		●	◎	◎	◎

△：検討、●：実施、◎：継続実施

目標 ii : 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

公共交通 施策③	重点課題						
	重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応			
デマンド型交通への見直し		●					
施策実施 内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、農村部を中心に運行している町営バス（俣落線、武佐線、養老牛線）について、乗降調査や農村部で実施した関係者ヒアリングの結果から、利用者が小規模かつ限定されている状況がみられました。 ・利用者が小規模かつ限定されている要因としては、農村部特有の散居形態が起因し、バス停から自宅までの距離が遠いなどの要因が挙げられています。 ・そこで、より利用しやすいよう、予約に応じて利用者の自宅付近まで送迎を行うことが可能な予約運行型（デマンド型）交通へと転換し、農村部に居住する町民の移動手段の確保を検討します。 ・詳細な運行内容については、令和5年度に検討を行います。運行区域については、現在、町営バスが運行している農村部を運行区域として設定し、これまでの町営バス同様に町が運行主体となり、ハイヤー事業者への運行委託を行うことを検討します。 ・なお、現状の町営バス及び見直しを検討しているデマンド型交通の運行維持に向けては、町から運行維持に必要な経費負担を行うとともに、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用や北海道の市町村生活バス路線運行費補助を受けながら、運行を行うことを予定します。 ・また、デマンド型交通の運行に際し、車両購入が必要な場合においては、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）も活用しつつ、効率的な車両導入を行うことを予定します。 						
	 <p>町有バスおよび代替バス路線</p>						
実施主体	中標津町、ハイヤー事業者 など						
実施 エリア	町営バス運行地域						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	デマンド型交通運行内容の検討	●				
2	デマンド型交通の運行		●	◎	◎	◎	

△：検討、●：実施、◎：継続実施

第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール

目標 ii : 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

公共交通 施策④	デマンド型交通への見直しによるリソースの他公共交通施策への活用		重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応	
				●	●		
施策実施 内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通施策③の実施により、町営バス路線の運行に要していた車両及び運転手といったリソースの効率化が図られることが想定され、これらリソースを公共交通施策⑤で整理する中標津市街地-計根別地区間の通学便運行への活用を検討します。 また、デマンド型交通への見直しによるリソース等を活用し、観光資源へのアクセスなどについても併せて検討します。 これらのことにより、公共交通に係る経費を大幅に増加させることなく、各種交通手段を確保できる一方で、町内交通事業者の運転手不足等の問題解決の一助となることも想定されます。 						
実施主体	中標津町、バス事業者、ハイヤー事業者 など						
実施 エリア	中標津町内						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	交通事業者との協議	●	-	-	-	-
	2	庁内調整	●	-	-	-	-

△：検討、●：実施、◎：継続実施

目標iii： 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

公共交通 施策⑤	市街地-計根別地区間における下校便の運行						
	重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応			
			●				
施策実施 内容	<ul style="list-style-type: none"> 現在の市街地-計根別地区間の公共交通としては、阿寒バス(株)が標津標茶線を運行していますが、中標津農業高等学校では下校時間帯で高校生がバスに乗り切れないため、分散下校及び短縮授業を行っており、授業数の確保に影響が出ている状況です。 このような状況を改善するため、公共交通施策③及び④と連動し、町営バス路線をデマンド型交通とすることで産まれることが想定される運行車両及び運転手といったリソースを活用し、市街地-計根別地区間における下校便の運行を検討します。 なお、下校便の運行については標津標茶線の利用者数を減少させないよう、これらの広域バス路線が運行していない空白の時間帯を想定します。 下校便の運行については、町が運行主体となり、運行は交通事業者への委託によるものとし、運行経費については、町から運行に必要となる経費負担を行う一方で、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用など、国もしくは北海道の支援を受けながら、運行維持を行うことを想定します。 						
							
	図 8-3 通学時間帯における 広域バス路線混雑状況						
実施主体	中標津町、バス事業者、ハイヤー事業者 など						
実施 エリア	中標津市街地-計根別地区間						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	運行に向けた交通事業者との協議	●				
	2	運行内容の検討	●				
	3	通学便の運行		●	◎	◎	◎

△：検討、●：実施、◎：継続実施

目標iii： 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

公共交通施策⑥	各種公共交通の接続性の確保				重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4
					との対応	との対応	との対応	との対応
					●	●	●	●
施策実施内容	<p>・公共交通施策①・②・③・⑤を実施していく上で、各種公共交通が接続性を持たずに運行を行うことは、利用者が利用しづらくなることから、本町で運行する公共交通間の接続性の確保を行うとともに、阿寒バス(株)及び根室交通(株)が運行する広域バス路線との接続性も確保します。</p> <p>・なお、接続性を確保する地点としては、中標津市街地においては中標津町交通センター、計根別地区では計根別バス待合所を接続拠点として設定し、運行時間の検討を行います。</p> <p>・また、時刻表上で接続性を確保するだけではなく、その状況を、町民をはじめとする利用者に認知してもらうことも重要となることから、令和4年に実施した中標津町交通センターの案内表示の継続的な改善及び公共交通施策⑦⑧と連動した案内機能の強化を検討します。</p>				<p>改善前(バスレーン掲示)</p> 			
					<p>改善後(バスレーン掲示:根室交通)</p> 			
実施主体	中標津町、バス事業者、ハイヤー事業者 など							
実施エリア	中標津町内							
実施年度	事業No.	事業事項	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	
	1	各種公共交通間における接続性を確保した時刻設定の検討・実施	◎	◎	◎	◎	◎	
2	接続拠点における案内機能強化	◎	◎	◎	◎	◎		

図 8-4 令和4年度に実施した中標津町交通センターの案内表示の改善

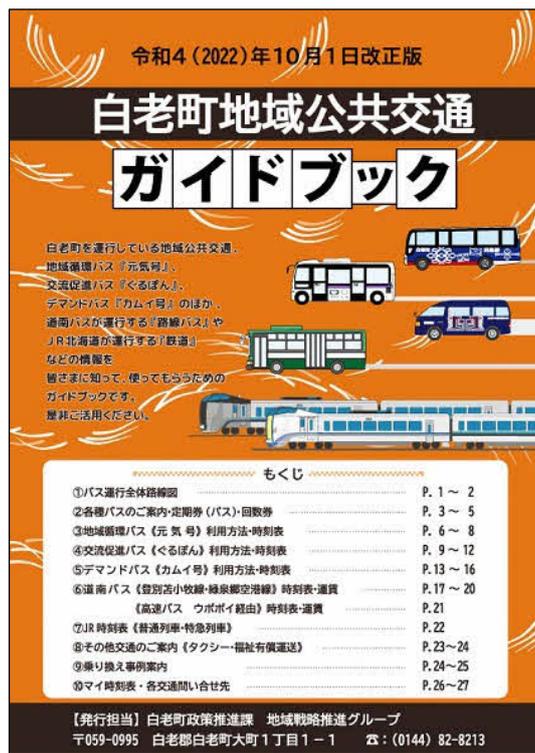
△：検討、●：実施、◎：継続実施

目標Ⅳ： 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

公共交通 施策⑦	各種公共交通における運行情報の適切な 情報提供の実施	重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応
					●

・公共交通を気軽に利用するための環境整備として、町内を運行する公共交通の運行路線
図や運行時間帯、利用の仕方、料金などを掲載した公共交通マップの作成・提供を行い、
「公共交通の見える化」を検討します。

施策実施
内容



出典：白老町

図 8-5 公共交通ガイドブックの作成事例

実施主体	中標津町、バス事業者、ハイヤー事業者 など						
実施 エリア	中標津町内						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	公共交通マップの作成・提供	-	△	●	◎	◎

△：検討、●：実施、◎：継続実施

目標Ⅳ：公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

公共交通施策⑧	中標津町交通センターにおける分かりやすい乗車案内の継続的な実施	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4		
		との対応	との対応	との対応	との対応		
					●		
施策実施内容	<p>・町内を運行する公共交通について、接近情報を視覚的に把握できるシステム（バスロケーションシステム）を導入することで、町内を運行する公共交通の運行状況の見える化を検討します。</p> <p>・なお、バスロケーションシステムの導入にあたっては、既存の標準的なバス情報フォーマット（GTFS データ）を活用（必要に応じて更新）し、バスロケーションシステムの構築を検討します。</p>						
	 <p style="text-align: right;">出典：函館バス(株)</p>						
<p>図 8-6 函館バス(株)バスロケーションシステム設置事例</p>							
実施主体	中標津町、バス事業者 など						
実施エリア	中標津町内						
実施年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	GTFS データの更新もしくは作成	△	●	◎	◎	◎
2	バスロケーションシステムの構築	△	●	◎	◎	◎	

△：検討、●：実施、◎：継続実施

第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール

目標Ⅳ： 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

公共交通 施策⑨	持続可能な公共交通の確保・維持に向けた 体制の強化		重点課題1 との対応	重点課題2 との対応	重点課題3 との対応	重点課題4 との対応	
			●	●	●	●	
施策実施 内容	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な方針及び目標の実現に向けては、各公共交通施策の実施効果や変化する社会情勢等との整合性を継続的に把握・評価をし、柔軟に本計画の見直しに活かしていくことが重要です。 ・そこで、本計画に係る協議を行ってきた「中標津町地域公共交通活性化協議会」において、公共交通施策の実施・推進状況について、評価・検証を行います。 						
実施主体	中標津町地域公共交通活性化協議会						
実施 エリア	中標津町内						
実施 年度	事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	1	公共交通施策の実施・推進状況の評価・検証	●	◎	◎	◎	◎

△：検討、●：実施、◎：継続実施

第9章 公共交通施策の評価指標

9-1 公共交通施策と評価指標の関係性

「第8章 公共交通施策・事業及びその実施主体、事業スケジュール」で位置づけた公共交通施策と評価指標の関係性を以下に整理します。

表 9-1 評価指標と公共交通施策の関係性

評価指標名		施策番号								
		目標 i		目標 ii		目標 iii		目標 iv		
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
評価指標①	中標津市内線利用者数	○								
評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策利用者数		○							
評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率		○							
評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額		○							
評価指標⑤	町営バス路線の利用者数			○	○					
評価指標⑥	町営バス路線の収支率			○	○					
評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額			○	○					
評価指標⑧	デマンド型交通利用者数			○	○					
評価指標⑨	デマンド型交通収支率			○	○					
評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額			○	○					
評価指標⑪	下校便利利用者数				○	○				
評価指標⑫	下校便の収支率				○	○				
評価指標⑬	下校便維持に要する公的資金投入額				○	○				
評価指標⑭	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標⑮	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数									○

9-2 評価指標の算出方法及び目標値

本町における持続可能な公共交通体系の構築と、本計画に位置付けた各施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。評価指標については、毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理します。

2-(1) 目標 i に紐づく評価指標

目標 i		中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保				
評価指標①	中標津市内線利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・施策①の実施により、中標津市内線の利便性が向上し、利用者数の増加が見込まれる一方で、人口減少による利用者数も縮小傾向になることが予想されます。 ・これらのことから、令和5年度は人口減少を踏まえた目標値、施策①が実施される予定である令和6年度以降は利便性の向上（前年度利用者数の10%増）及び人口減少を踏まえた目標値を設定します。 ・施策①の実施内容によっては、計画期間内に目標値を見直すことも検討します。 ・目標値は、毎年度の1日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
52人/日	52人/日以上	57人/日以上	62人/日以上	68人/日以上	75人/日以上	
評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイヤー助成券の交付等の代替移動支援策については、令和5年度の中標津市内線の見直しと併せて検討を行い、令和6年度に予定する見直し運行に合わせることを想定しているため、支援策が確定次第、令和6年度の利用者数を現状値として整理し、以降は令和6年度の利用者数をもとに、目標値を設定します。 ・目標値は、毎年度の1日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定				

評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・評価指標②と同様に、令和6年度の収支率を現状値として、以降は令和6年度の収支状況をもとに、収支率を算出し、目標値を設定します。 ・目標値は、運行収入及び運行経費から収支率を算出し、把握することとします。 				
現状値	目 標 値				
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定			

評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・評価指標②、③と同様に、令和6年度の町が支出する運行経費を現状値として、以降は令和6年度の経費状況をもとに、目標値を設定します。 ・町が運行経費を調査・把握することとします。 				
現状値	目 標 値				
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定			

2-(2) 目標iiに紐づく評価指標

目標ii		自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保												
評価指標⑤	町営バス路線の利用者数													
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の令和4年度の1日あたりの利用者数を現状値として設定します。 目標値は、毎年度の1日あたりの利用者数を整理し、把握することとします。 なお、町営バス3路線は、令和6年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑧によって評価をします。 													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>1日あたりの利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>俣落線</td> <td>10人</td> </tr> <tr> <td>武佐線</td> <td>10人</td> </tr> <tr> <td>養老牛線</td> <td>4人</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>24人</td> </tr> </tbody> </table>					路線名	1日あたりの利用者数	俣落線	10人	武佐線	10人	養老牛線	4人	合計
路線名	1日あたりの利用者数													
俣落線	10人													
武佐線	10人													
養老牛線	4人													
合計	24人													
現状値	目標値													
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度									
24人/日	24人/日以上	令和5年度の検討内容を踏まえて設定												

評価指標⑥		町営バス路線の収支率																						
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の収支率を現状値として、目標値の下限に設定します。 なお、町営バス3路線は、令和6年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑨によって評価をします。 																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>収支率</th> <th>運行収入</th> <th>運行経費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>俣落線</td> <td>5.5%</td> <td>538,545円</td> <td>9,710,599円</td> </tr> <tr> <td>武佐線</td> <td>5.8%</td> <td>467,390円</td> <td>8,061,105円</td> </tr> <tr> <td>養老牛線</td> <td>7.0%</td> <td>223,800円</td> <td>3,209,122円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>5.9%</td> <td>1,229,735円</td> <td>20,980,826円</td> </tr> </tbody> </table>					路線名	収支率	運行収入	運行経費	俣落線	5.5%	538,545円	9,710,599円	武佐線	5.8%	467,390円	8,061,105円	養老牛線	7.0%	223,800円	3,209,122円	合計	5.9%	1,229,735円
路線名	収支率	運行収入	運行経費																					
俣落線	5.5%	538,545円	9,710,599円																					
武佐線	5.8%	467,390円	8,061,105円																					
養老牛線	7.0%	223,800円	3,209,122円																					
合計	5.9%	1,229,735円	20,980,826円																					
現状値	目標値																							
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度																			
5.9%	5.9%以上	令和5年度の検討内容を踏まえて設定																						

評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の公的資金投入額を現状値として、目標値の下限に設定します。 なお、町営バス3路線は、令和6年度以降にデマンド型交通への転換を想定しているため、運行開始年度以降は、評価指標⑩によって評価をします。 				
現状値	目 標 値				
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
20,981千円	20,981千円以下	令和5年度の検討内容を踏まえて設定			

路線名	公的資金投入額
俣落線	9,710,599円
武佐線	8,061,105円
養老牛線	3,209,122円
合計	20,980,826円

評価指標⑧	デマンド型交通利用者数				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 施策③の実施により、町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）をデマンド型交通に転換するため、現状値を令和4年度の町営バス3路線の農村部利用者数とします。 デマンド型交通の運行が実施される予定の令和6年度以降の目標値は、施策③の実施による利便性向上（前年度利用者数の30%増）及び人口減少を踏まえ設定します。 施策③の実施内容によっては、計画期間内に目標値を見直すことも検討します。 				
現状値	目 標 値				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
7人/日	—	9人/日以上	12人/日以上	15人/日以上	20人/日以上

評価指標⑨	デマンド型交通収支率				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・評価指標⑧と同様に、現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の収支率を現状値として、運行開始を予定している令和6年度から目標値を設定します。 ・令和6年度以降は、これまでの運行形態よりも効率的な運行を目指すため、現状値を目標値の下限に設定します。 ・目標値は、運行収入及び運行経費から収支率を算出し、把握することとします。 				
現状値	目 標 値				
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
5.9%	—	5.9% 以上	5.9% 以上	5.9% 以上	5.9% 以上

評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・評価指標⑧、⑨と同様に、現在の町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の公的資金投入額を現状値として、運行開始を予定している令和6年度から目標値を設定します。 ・令和6年度以降は、これまでの運行形態よりも効率的な運行を目指すため、現状の公的資金投入額を目標値の上限に設定します。 				
現状値	目 標 値				
令和3年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
20,981千円	—	20,981千円 以下	20,981千円 以下	20,981千円 以下	20,981千円 以下

2-(3) 目標Ⅲに紐づく評価指標

目標Ⅲ		市街地-計根別地区間における下校便等の確保				
評価指標⑪	下校便利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	・施策⑤の実施により、令和6年度から新たな下校便を検討するため、令和6年度の利用者数を現状値とし、以降は令和6年度の利用者数をもとに目標値を設定します。					
現状値	目 標 値					
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定				
評価指標⑫	下校便の収支率					
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標⑪と同様に、令和6年度の収支率を現状値とし、以降は令和6年度の収支率をもとに目標値を設定します。					
現状値	目 標 値					
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定				
評価指標⑬	下校便維持に要する公的資金投入額					
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標⑪、⑫と同様に、令和6年度の公的資金投入額を現状値とし、以降は令和6年度の公的資金投入額をもとに目標値を設定します。					
現状値	目 標 値					
令和6年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
—	—	令和5年度の検討内容を踏まえて設定				

2-(4) 目標Ⅳに紐づく評価指標

目標Ⅳ		公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開				
評価指標⑭	本町内における公共交通の利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・本評価指標で対象とする公共交通を、広域バス路線（釧路羅臼線・釧路標津線・標津標茶線・中標津線・中標津空港線）の5路線、中標津市内線、中標津計根別線、町営バス3路線（俣落線、武佐線、養老牛線）の計10路線とし、1日の合計利用者数を現状値とします。 ・広域バス路線は、町外の利用者を含む路線全体の利用者数を用いることとします。 ・令和5年度の目標値は、現状値から人口減少を踏まえ設定します。 ・令和6年度以降は、本計画内の各施策により町内の公共交通が大きく変わることやその他広域バス路線の再編等が想定されるため、これらを踏まえて、再度、目標値を見直し設定します。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
446人/日	445人/日以上	令和5年度の検討内容等を踏まえて設定				

評価指標⑮	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画で整理した、各事業の実施効果や変化する社会情勢等との整合性が、継続的に検討・評価しているかの指標として、中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数を目標値とします。 				
現状値	目 標 値				
令和5年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
2回	年に2回以上	年に2回以上	年に2回以上	年に2回以上	年に2回以上

9-3 目標値確認のための数値データの取得方法

「9-2 評価指標の算出方法及び目標値」で整理した各評価指標の実績値確認のための数値データの取得方法を以下に整理します。

表 9-2 各評価指標の数値データの取得方法

評価指標名		入手方法
評価指標①	中標津市内線利用者数	・ 運行事業者からの情報提供
評価指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数	・ 運行事業者からの情報提供
評価指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率	・ 町決算資料の活用
評価指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に要する公的資金投入額	・ 町決算資料の活用
評価指標⑤	町営バス路線の利用者数	・ 町が集計するデータの活用
評価指標⑥	町営バス路線の収支率	・ 町決算資料の活用
評価指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額	・ 町決算資料の活用
評価指標⑧	デマンド型交通利用者数	・ 町が集計するデータの活用
評価指標⑨	デマンド型交通収支率	・ 町決算資料の活用
評価指標⑩	デマンド型交通維持に要する公的資金投入額	・ 町決算資料の活用
評価指標⑪	下校便利用者数	・ 町が集計するデータの活用
評価指標⑫	下校便の収支率	・ 町決算資料の活用
評価指標⑬	下校便維持に要する公的資金投入額	・ 町決算資料の活用
評価指標⑭	本町内における公共交通の利用者数	・ 町が集計するデータの活用 ・ 運行事業者からの情報提供
評価指標⑮	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数	・ 協議会事務局の確認

9-4 評価スケジュール

「9-2 評価指標の算出方法及び目標値」で整理した各評価指標の評価実施時期を以下に整理します。

表 9-3 評価指標の評価スケジュール

評価指標名		R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
評価 指標①	中標津市内線利用者数	○	○	○	○	○
評価 指標②	ハイヤー助成等の代替移動支援策の利用者数	—	○	○	○	○
評価 指標③	ハイヤー助成等の代替移動支援策の収支率	—	○	○	○	○
評価 指標④	ハイヤー助成等の代替移動支援策維持に 要する公的資金投入額	—	○	○	○	○
評価 指標⑤	町営バス路線の利用者数	○	令和5年度の検討結果次第では 令和6年度以降も評価を実施			
評価 指標⑥	町営バス路線の収支率	○				
評価 指標⑦	町営バス路線の運行に要する公的資金投入額	○				
評価 指標⑧	デマンド型交通利用者数	—	○	○	○	○
評価 指標⑨	デマンド型交通収支率	—	○	○	○	○
評価 指標⑩	デマンド型交通維持に 要する公的資金投入額	—	○	○	○	○
評価 指標⑪	下校便利用者数	—	○	○	○	○
評価 指標⑫	下校便の収支率	—	○	○	○	○
評価 指標⑬	下校便維持に要する 公的資金投入額	—	○	○	○	○
評価 指標⑭	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○
評価 指標⑮	中標津町地域公共交通活性化協議会の開催回数	○	○	○	○	○

第10章 今後について

10-1 計画推進体制

本計画で設定した事業を推進し、基本的な方針及び目標を実現していくために、計画策定にあたり活性化再生法に基づき設置された「中標津町地域公共交通活性化協議会」を、計画に基づく事業実施の推進及び評価、進捗管理、事業間の調整等を行う組織として位置付けます。

中標津町地域公共交通活性化協議会は、行政（町、道、国）、交通事業者、運転手が組織する団体、町民・地域、道路管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の具体的な役割を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表 10-1 中標津町地域公共交通活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持・改善の取組を実施します。また、特に町においては、協議会運営にあたってのコーディネーター役を担うとともに、本計画に示す事業実施について、必要となる助言者の招聘も行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、事業に対し助言を行います。
町民・地域	公共交通サービスを楽しむだけでなく、町内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	事業について、道路・交通行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路・交通に対する安全性等について評価を行います。
その他	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

なお、事業実施にあたっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整が必要になること、また、公共交通の利用者である町民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、事業者協議の場や町民意見交換の場などを継続的に設け、適宜適切な公共交通網の見直しを行っていきます。

また、釧路総合振興局及び根室振興局が合同で策定を進めている「北海道釧路・根室地域公共交通計画（仮称）」との連携を図るほか、標津線代替輸送連絡調整協議会で検討する JR 標津線代替バス路線の方向性など、本計画に係る内容については、継続的に状況を把握し、必要に応じて計画を見直すなど、社会情勢等の変化に応じた柔軟な対応を行います。

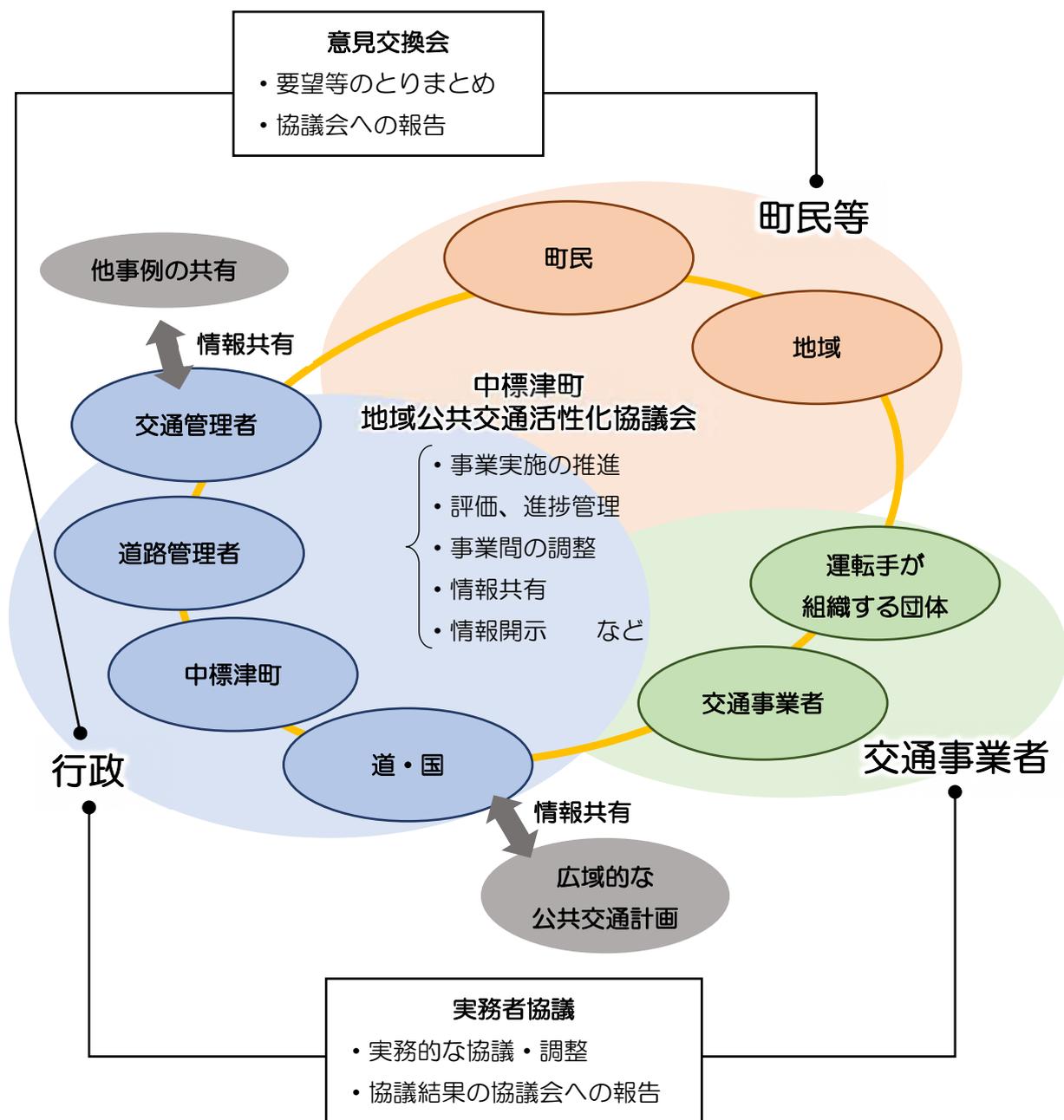


図 10-1 中標津町地域公共交通活性化協議会の推進体制

10-2 今後のスケジュール

本計画は、計画策定 (Plan)、事業の実施 (Do)、モニタリング・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返すPDCA サイクルの考え方により推進します。

また、PDCA サイクルについては、毎年度の事業の実施・評価・見直しという短期のPDCA サイクルと、計画期間を通しての長期のPDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

短期・長期のPDCA サイクルについては、中標津町地域公共交通活性化協議会で行い、「当該年度検討・実施する事業の確認、予算組みの協議等」と「当該年度事業の最終評価、次年度実施事業の実施方針の協議等」の計2回の開催を基本とし、必要に応じて、開催することとします。

なお、中標津町地域公共交通活性化協議会の開催方法については、協議事項等の案件により、対面・書面開催を使い分け、適切な開催を行うこととします。

表 10-2 毎年度の短期のPDCA サイクル及び計画期間を通しての長期のPDCA サイクル

	令和5年度 (1年目)	令和6年度 (2年目)	令和7年度 (3年目)	令和8年度 (4年目)	令和9年度 (5年目)
事業の実施	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D
事業の モニタリング ・評価	C	A・P	C	A・P	C
計画の指標の モニタリング ・評価	指標 C	指標 C	指標 C	指標 C	指標 C 計画の評価
計画の見直し 検討・改訂	必要に応じて計画変更 A・P				次期計画の検討 A・P

表 10-3 年間スケジュール案

	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月
活性化協議会 の開催	協議会①			協議会②
計画に基づき 実施する内容	準備 前年度を踏まえた 事業計画 P	事業の実施 D 次年度の事業 計画の具体化 P	モニタリング ・評価 C	次年度への 見直し検討 A
関連する行事			次年度予算要求	