

令和 7 年度 中標津町地域公共交通活性化協議会

書面会議 議案

書面送付日：令和 7 年 6 月 6 日（金）

議 題：議案第 1 号 令和 8 年度地域内フィーダー系統に関する計画認定申請について・・・1

別紙資料① フィーダー系統補助金上限額の推移

別紙資料② 町有バス等利用実績

別紙資料③ 地域公共交通確保維持事業の概要

中標津町地域公共交通活性化協議会事務局
（中標津町町民生活部生活課）

議案第 1 号 令和 8 年度地域内フィーダー系統補助金に関する計画認定申請について

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

令和 7 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 中標津町地域公共交通活性化協議会
住 所 北海道標津郡中標津町丸山 2 丁目 22 番地
代 表 者 氏 名 会 長 遠 藤 俊 勝

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和 7 年 6 月 日

(名称) 中標津町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

中標津町の公共交通は、バス事業者が運行する「中標津市内線」や他自治体との当町を結ぶ「標津西春別線」、「中標津別海線」、「釧路羅臼線」などの幹線系統に加え、町がハイヤー事業者に委託し運行する「町営バス路線（俣落線・武佐線・養老牛線）」があり、町内における日常生活の移動や広域的な移動の手段となっている。

しかし、人口減少やモータリゼーションなどから、公共交通の利用者は低迷しており、赤字運行による町負担の増加をはじめ様々な課題が生じている。

例えば、市街地を運行する「中標津市内線」は、住宅地の拡大や郊外部における大型商業施設の立地に伴い路線ではカバーできない交通空白地域が発生しており、「町営バス路線」は郡部と市街地を結ぶ路線であるが、1便当たりの利用者数が少なく、便によっては無乗車と非効率的な運行を強いられている。

このような状況の中、主な利用者となる高齢者や免許返納者、学生などの交通弱者の利用実態に合った公共交通を将来にわたって維持・確保する、また、交通空白地域と中心市街地のアクセスを確保し交流人口拡大の促進及び地域の活性化を図るためには、現状の公共交通体系を維持し移動手段を確保しつつも、路線の見直しや新しい交通システムの検討を行うなど、中標津町に合った公共交通体系を構築することが必要となる。

このため、地域公共交通確保維持改善事業により、中標津町内における生活交通手段を維持・確保し、また、地域間幹線系統等との接続による広域的な移動支援などを図るため、住民の生活の足としての公共交通を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

運行の効果率 ○ 1 便当たりの利用者数 2.0 人以上を目標とする。

(R6 補助年度実績：1.55 人)

○ 路線に係る中標津町からの支出を 17,772 千円以内とする。

(R6 補助年度実績：15,912 千円)

※ 燃料費高騰及び資材費高騰による車両維持・整備に係る経費変動を考慮し、R6 年度実績を下回る目標設定とした。

○ 路線の収支率を 5.7%以上とする。

(R6 補助年度実績：6.1%)

※ 主な利用者である高齢者等のうち、高校生の利用有無による影響が大きいことから、R6 年度実績を下回る目標値とした。

(参照 中標津町地域公共交通計画 P84、85)

【町有バス（俣落線・武佐線）R6 補助年度実績】

・ 年間バス利用者数 【R5.10～R6.9】 4,960 人 (5,355 人)

・ 1 便当たり利用者数 【R5.10～R6.9】 1.55 人/便 (1.67 人/便)

・ 収支率 6.1% (5.4%)

※ () = R5 年度実績

(2) 事業の効果
中標津町における公共交通を維持することにより、高齢者等の買い物・通院、通学等の日常生活に係る移動手段として確保することができる。 また、地域間幹線系統との接続により、広域的な移動を支援することができる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・ 系統や便数、運行ダイヤの見直し（中標津町、事業者、協議会） ・ 各種公共交通の接続性の確保（中標津町、事業者） ・ 運行情報の適切な情報提供の実施（中標津町） ・ ターミナルにおける分かりやすい乗車案内の継続的な実施（中標津町） （中標津町地域公共交通計画 P74、75、79 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表 1」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
中標津町から運行事業者へ委託する委託料については、運行経費 15,911,526 円から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
利用者数や収支について、「中標津町地域公共交通計画」に定めた数値指標によるモニタリング・評価を実施
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表５」を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

① 車両の代替による費用削減等の内容

該当なし

② 代替車両を活用した利用促進策

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年 6月20日（第1回） 令和6年度事業計画、事業予算審議 地域内フィーダー系統確保維持計画認定 中標津町地域公共交通網の見直しについて 等 令和6年12月 4日（第2回） 中標津町地域公共交通網の見直しについて 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価 令和7年 3月14日（第3回） 中標津町地域公共交通計画の評価等について 運賃協議部会の設置について 等
19. 利用者等の意見の反映状況
・各団体から利用者及び住民の代表として協議会委員を選出しており、協議会での議論を反映した計画としている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道標津郡中標津町丸山2丁目22番地
 (所 属) 町民生活部 生活課 交通町民相談係
 (氏 名) 主事 遠藤 優人
 (電 話) 0153-74-0889
 (e-mail) choumin@town.nakashibetsu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィードバックシステム)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィードバックシステムの基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経路・営業区域	終点						運行態様の別	基準に該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準で該当 する要件 (別表7のみ)
中標津町	中標津町	(1) 俣落線①	中標津町 交通センター	りんどう園、 俣落、病院	中標津町 交通センター	(循環) 48.2km	244 日	244.0 回			路線定期運行	①		③
		(2) 俣落線②	中標津町 交通センター	りんどう園、 俣落、病院	中標津町 交通センター	(循環) 48.6km	244 日	244.0 回			路線定期運行	①		③
		(3) 俣落線③	中標津町 交通センター	りんどう園、 俣落、病院	中標津町 交通センター	(循環) 48.1km	244 日	244.0 回			路線定期運行	①		③
		(4) 俣落線④	中標津町 交通センター	りんどう園、 病院	中標津町 交通センター	(循環) 16.8km	244 日	732.0 回			路線定期運行	①	地域間幹線系統「標津西 春別」「中標津別海線」 「釧路羅臼線」の中標津 町交通センターとバス停 留所接続	③
		(5) 武佐線①	中標津町 交通センター	まこと、武 佐、開陽、 病院	中標津町 交通センター	(循環) 53.7km	244 日	244.0 回			路線定期運行	①		③
		(6) 武佐線②	中標津町 交通センター	まこと、武 佐、開陽、 病院	中標津町 交通センター	(循環) 49.1km	244 日	244.0 回			路線定期運行	①		③
		(7) 武佐線③	中標津町 交通センター	まこと、病院	中標津町 交通センター	(循環) 15.5km	244 日	732.0 回			路線定期運行	①		③
						往 復	日	回						
						往 復	日	回						
						往 復	日	回						

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経路・営業区域又は運賃低廉化対象地域」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィードバックシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィードバックシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運送予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	中標津町
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	13,715
交通不便地域	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
中標津町地域公共交通計画	令和5年7月24日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

運行回数・実車走行キロ算定表①

*1 運行回数は、往復1回、片道0.5回
ただし、循環系統は1運行1回
*2 天災禍は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行 系統	俣落線①														備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)
	年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ	片道・循環 回数	計 画				実 績						
					1日当たり 運行回数	計画運行日数	C	D 又は G	244 E	実績運行日数	H	運休回数 (い)ー(ろ)＝ (は)			
												計画運行回数 (い)	計画運行日数	実績運行回数 (ろ)	
1.0					計画実車走行キロ	E	11,760.8	実績実車走行キロ	N	11,760.8	運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)	E+L+M= N			

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ A	片道・循環 回数 B	計 画				実 績				備考 (調整、増便、運休回数の理由等)				
				運行日数 C	運行回数*1 B×C=D	実車走行km A×B×C=E	調整% F	調整(路線不定期のみ) 運行回数 G	運行日数 H	増便 I	運休(一) J		運休回数*1 運休(一) J	D+I+J= K	実車走行キロ 増 L 減 M E+L+M= N	
7年 11月		往														
		復														
		循環														
		往														
		復														
		循環														
		往														
		復														
		循環														
		往														
		復														
		循環														
		往														
		復														
		循環														
		往														
		復														
		循環														
小 計																

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ A	片道・循環 回数 B	計 画				実 績				備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)					
				調整（路線不定期のみ）		運行日数 C	運行回数*1 B×C=D	実車走行km A×B×C=E	調整% F	運行回数 G	運行日数 H		運行回数*1		実車走行キロ		
				運行日数 C	運行回数*1 B×C=D								運行回数 G	調整% F	増便 I	運休（一） J	運休（一） J
7年 12月	月～土	往		26	26.0											12月31日（水）は運休	
		復				1,253.2											1,253.2
	往																
	復																
	往																
	復																
小 計		往		26	26.0											1,253.2	
		復				1,253.2											1,253.2
		往															
		復															
		往															
		復															

運行回数・実車走行キロ算定表①

*1 運行回数は、往復1回、片道0.5回
ただし、循環系統は1運行1回
*2 天災禍は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行 系統	俣落線①																
	年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ	片道・循環 回数	計 画							備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)					
					1日当たり 運行回数	計画運行回数 C	調整 D又はG	244 実績運行回数 H	244.0 実績運行回数 K	実績							
										運行回数 C	運行回数*1 B×C=D		調整% F	運行回数 G	増便 I	運行回数*1 運休(－) J	D+I+J= K
8年 1月	月～土	往 復 循	48.2	1	23	23.0	1,108.6										1月1日(木)～1月5日(月)は運休
		往 復 循															
		往 復 循															
		往 復 循															
		往 復 循															
		往 復 循															
		往 復 循															
小 計					23	23.0	1,108.6										1,108.6

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ		片道・循環 回数	計 画				実 績				備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)			
		A	B		運行回数*1 B×C=D	実車走行km A×B×C=E	調整 (路線不定期のみ)		運行回数 H	運行回数*1		実車走行キロ				
							F	G		増便 I	運休 (一) J	天災*2 I		増 L	減 M	E+L+M= N
8年 2月	月～土	往		22												
		復 循		22.0												
	往	48.2			1,060.4											
	復 循															
	往															
	復 循															
		往														
		復 循														
	往															
	復 循															
	往															
	復 循															
小 計				22	22.0	1,060.4										1,060.4

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ		片道・循環 回数	計 画				実 績				備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)				
		A	B		運行回数 C	運行回数*1 B×C=D	実車走行km A×B×C=E	調整 (路線不定期のみ)		運行回数 H	運行回数*1			実績走行キロ			
								F	G		増便 I	運休 (一) J		増 L	減 M	E+L+M= N	
												天災*2					天災*2
8年 3月	月～土	往			25												
		復															
	循	48.2	1			1,205.0											
	往																
	復																
	循																
		往															
		復															
	循																
	往																
	復																
	循																
		往															
		復															
	循																
	往																
	復																
	循																
小 計					25	25.0	1,205.0									1,205.0	

運行回数・実車走行キロ算定表①

*1 運行回数は、往復1回、片道0.5回
ただし、循環系統は1運行1回
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行 系統	俣落線①																
	年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ	片道・循環 回数	計 画										備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)		
					1日当たり 運行回数		調整(路線不定期のみ)		運 行 日 数		運 行 回 数		運 行 回 数			運 行 回 数	
					C	D	調整%	F	G	H	I	J	K	L		M	N

運行回数・実車走行キロ算定表①

*1 運行回数は、往復1回、片道0.5回
ただし、循環系統は1運行1回
*2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行 系統	保落線①															備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)						
	年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ	片道・循環 回数	計 画																	
					1日当たり 運行回数	計画運行日数	C	D又はG	244	実績運行日数	H	運休回数 (い)-(ろ)=(は)	244.0	やむを得ない運休回数(に)	I		100.00					
8年 7月	月～土	往 復 循 環	A	B	運行日数 C	26	運行回数*1 B×C=D	26.0	調整(路線不定期のみ) 調整% F	11,760.8	244.0	実績運行日数 H	244.0	運休回数 (い)-(ろ)=(は)	244.0	やむを得ない運休回数(に)	I	100.00				
					計画実車走行キロ E	11,760.8	実績実車走行キロ N	11,760.8	運行割合(ろ+に)/ (い) = (は)	100.00												
					実 績										実車走行キロ		E+L+M= N					
					運行回数*1		D+I+J= K		増		減											
					運休 J		天災*2 I		I		M											
					運休 J		天災*2 I		I		M											
小 計		往 復 循 環			26	26.0	1,253.2	26.0											1,253.2			

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ		片道・循環 回数	計 画				実 績				備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)				
		調整（路線不定期のみ）				運行日数 C	運行回数*1 B×C=D	実車走行km A×B×C=E	調整% F	運行回数 G	運行日数 H	運行回数*1		実車走行キロ			
		A	B		I							J		運休（一） J	天災*2 I	増 L	減 M
8年 8月	月～土	往			25	25.0											
		復 循 環					1,205.0										
	往		48.2	1													
	復 循 環																
	往																
	復 循 環																
小 計					25	25.0	1,205.0									1,205.0	

年月	曜日 区分	片道・循環 系統キロ A	片道・循環 回数 B	計 画				実 績				備 考 (調整、増便、運休回数の理由等)					
				運行日数 C	運行回数*1 B×D=D	調整（路線不定期のみ）		運行日数 H	運行回数*1				実車走行キロ				
						調整% F	運行回数 G		増便 I	運休（－） J	天災*2 I		増 L	減 M	E+L+M= N		
8年 9月	月～土	往		23													
		復		23.0													
		往															
		復															
		往															
		復															
		往															
		復															
小 計			23	23.0													1,108.6
	合 計			244	244.0												11,760.8

協議会名 中標津町地域公共交通活性化協議会

地域公共交通計画関連書類

要綱第17条第1項に規定する下記事項の記載箇所（ページ数）を示した書類

- 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

中標津町地域公共交通計画 5 ページ

- 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

中標津町地域公共交通計画 68～74 ページ

- 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

中標津町地域公共交通計画 33 ページ、68～74 ページ

- 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

中標津町地域公共交通計画 81～90 ページ、93 ページ

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

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

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、南依橋線、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 年度のものの。

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。

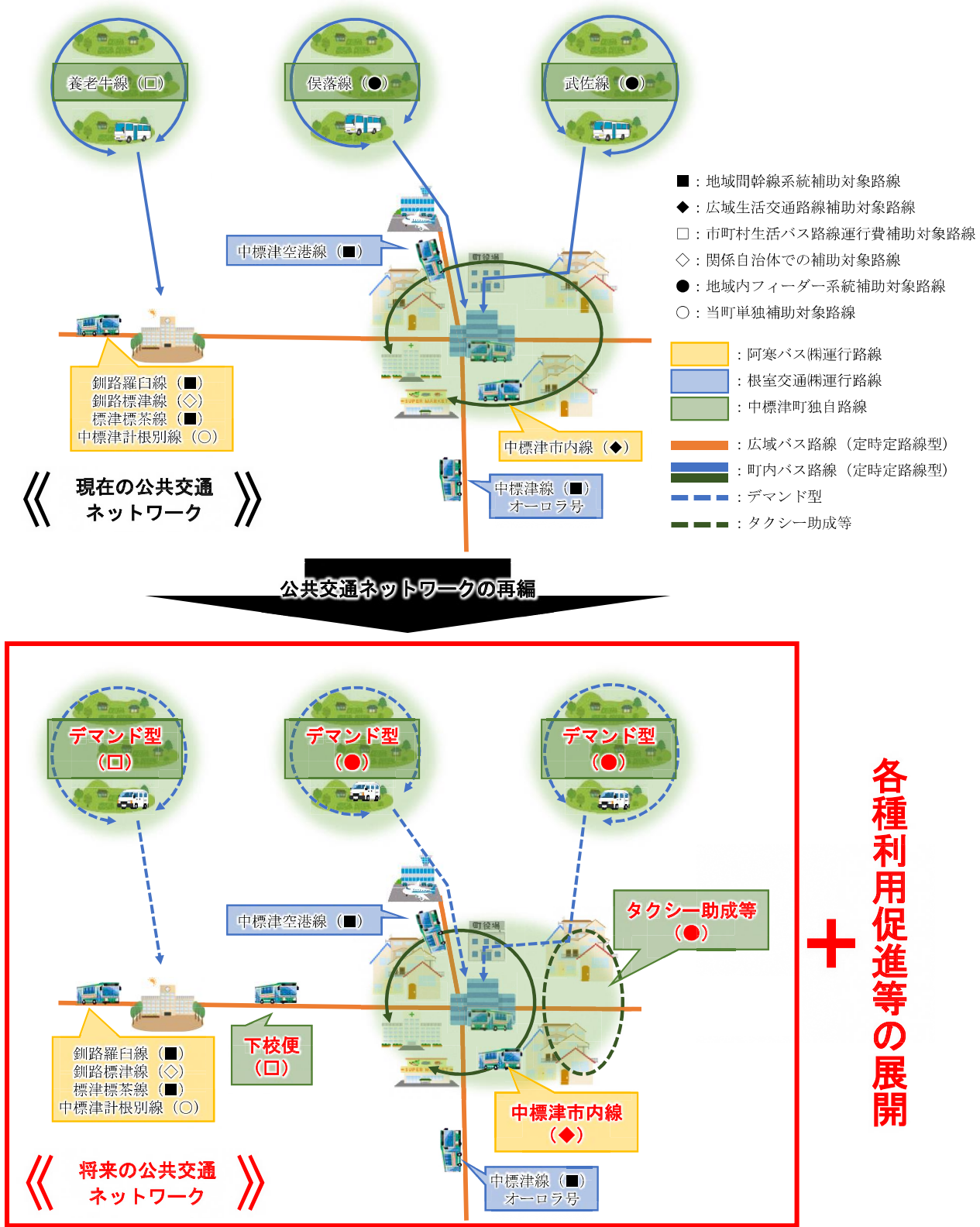


図 7-1 本町における目指すべき将来像

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

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

○：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

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

○：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

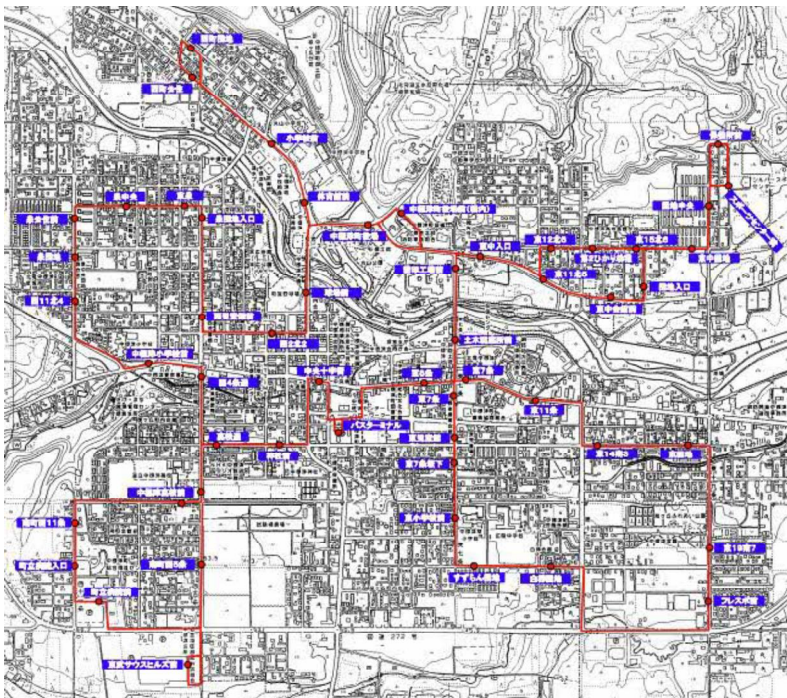
利用者分類	課題・現状
一般	自家用車への依存が強く、公共交通利用に繋がっていない
高齢者 (交通弱者)	移動支援の拡充が求められている
小学生 中学生	スクールバスの運行により、登下校の際の移動をまかなえている
高校生 (交通弱者)	通学において、広域バス路線に乗り切れないなどの問題がある
来訪者	町内の観光資源へのアクセス交通が不足
要支援	介護予防事業に参加するための移動手段の不足
要介護・歩行困難者	現在、町により施策を実施している
特定疾患	現在、町により施策を実施している



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	・阿寒バス㈱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。 ・また、運行主体である阿寒バス㈱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。 ・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㈱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。 ・なお、見直しについては、令和 5 年度及び令和 6 年度に見直し内容の検討を行い、令和 7 年度から見直した内容での運行を予定しています。  図 8-1 現在の中標津市内線の運行ルート							
			実施主体					
			実施 エリア					
			実施 年度					
					事業 No.	事業事項	R5 年度	R6 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

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 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	・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 度及び令和 6 年度の中標津市内線の見直しと併せて検討を行い、令和 7 年度から予 定する中標津市内線の見直し運行に合わせた実施を予定します。 ・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

8-2 目標 ii に紐づく公共交通施策

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	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	・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 年度及び令和 6 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。  図 8-2 現在の町営バスの運行ルート							
	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	下校便利用者数				○	○				
評価指標⑫	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標⑬	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。

(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	・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		・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 6 年度の中標津市内線の見直しと併せて検討を行い、令和 7 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 7 年度の利用者数を現状値として整理し、以降は令和 7 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 7 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	・評価指標②と同様に、令和 7 年度の収支率を現状値として、以降は令和 7 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 7 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	・評価指標②、③と同様に、令和 7 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 7 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 7 年度の検討内容を踏まえて設定	

(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	・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 7 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><tr><th>路線名</th><th>1 日あたりの利用者数</th></tr><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></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	24 人
	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	24 人/日 以上	24 人/日 以上	令和 7 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	・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 7 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><tr><th>路線名</th><th>収支率</th><th>運行収入</th><th>運行経費</th></tr><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></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	20,980,826 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	5.9%以上	5.9%以上	令和 7 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	・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 7 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。															
	<table><tr><th>路線名</th><th>公的資金投入額</th></tr><tr><td>俣落線</td><td>9,710,599 円</td></tr><tr><td>武佐線</td><td>8,061,105 円</td></tr><tr><td>養老牛線</td><td>3,209,122 円</td></tr><tr><td>合計</td><td>20,980,826 円</td></tr></table>						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
	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															
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	10,491 千円 以下	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定												

※令和7年度については、10月にデマンド型交通への転換を検討しているため、4月から9月までの6ヵ月間で目標値を設定しており、関係者等との協議を踏まえ、目標値の見直しを行う場合があります。

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	・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 7 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。					
	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	

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	・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7年度から目標値を設定します。 ・令和7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

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	・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7年度から目標値を設定します※。 ・令和7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	—	—	10,490千円以下	20,981千円以下	20,981千円以下

※令和7年度については、10月にデマンド型交通への転換を検討しているため、10月から3月までの6カ月間で目標値を設定しており、関係者等との協議を踏まえ、目標値の見直しを行う場合があります。

(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 7 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	
27 人/日	－	27 人/日	27 人/日	27 人/日	27 人/日	

(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⑫		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	・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 7 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	444 人/日 以上	444 人/日 以上	令和 7 年度の検討内容を踏まえて設定	

評価指標⑬	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	・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	・運行事業者からの情報提供
評価指標⑫	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⑬	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7年度の 検討結果次第 では令和8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	本町内における公共交通の利用者数	○	○	○	○	○
評価 指標⑬	中標津町地域公共交通活性化協議会の 開催回数	○	○	○	○	○

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

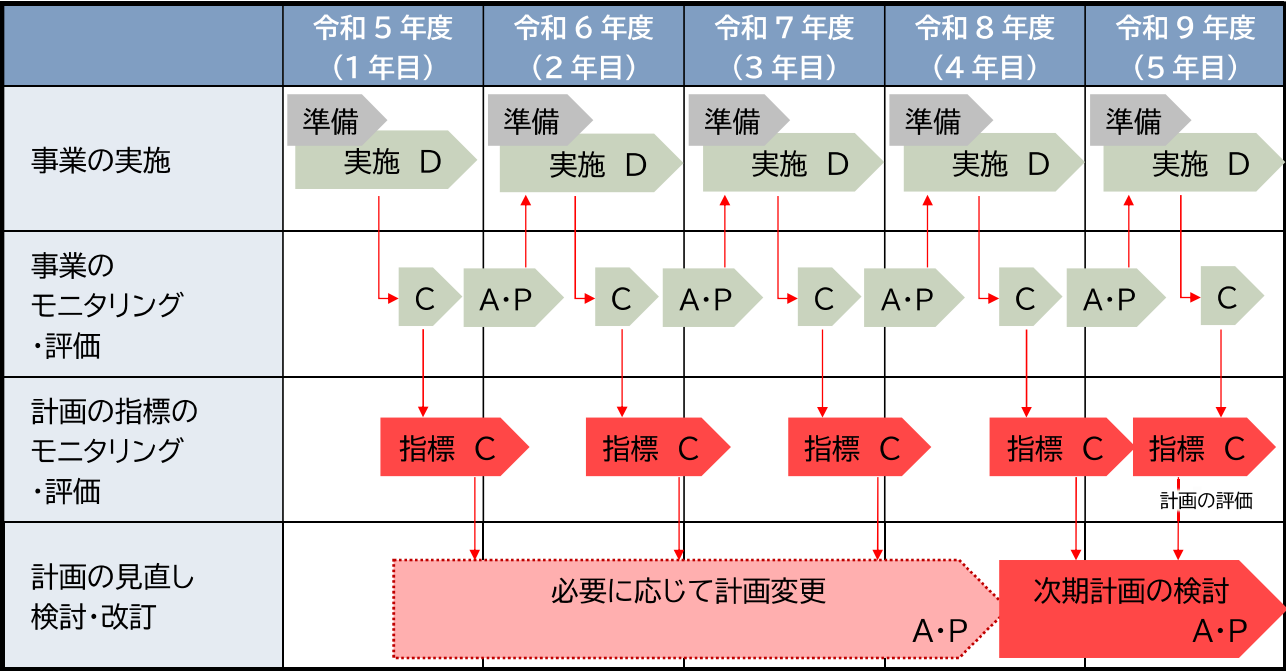
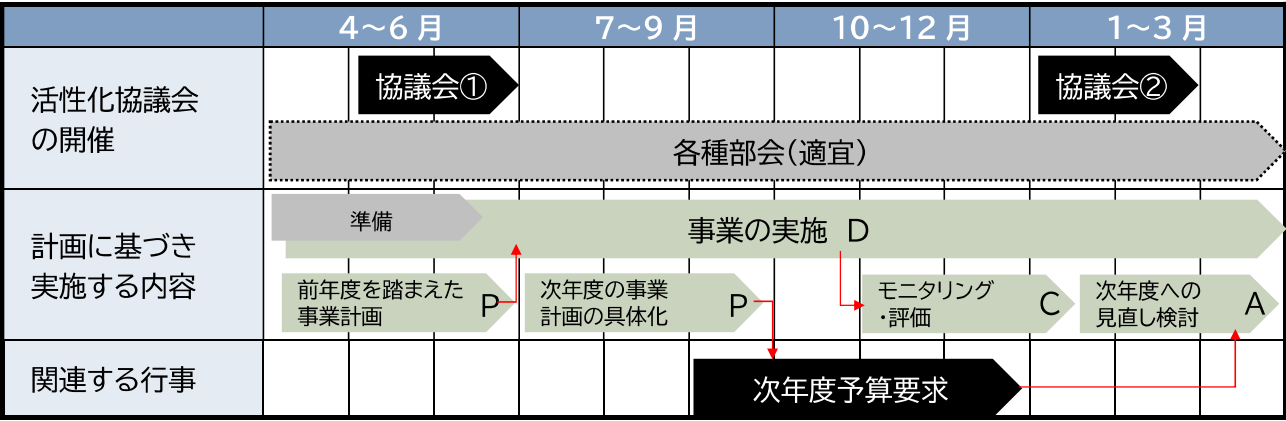


表 10-3 年間スケジュール案



中標津町営バス俣落線時刻表

令和2年10月1日改正

停留所名	①	②	③	④	⑤	⑥	備考
交通センター				12:20	14:00	16:36	自由乗降区間
中標津高校前				12:23	14:03	16:39	
町立病院前				12:25	14:05	16:41	
東武サスヒス前				12:26	14:06	16:42	
桜ヶ丘東2条				12:29	14:09	16:45	
交通センター	6:19	7:38	8:58	12:32	14:12	16:48	
ほくでん前	6:22	7:41	9:01	12:35	14:15	16:51	
役場		7:43	9:03	12:37	14:17	16:53	
丸山公園前	6:25	7:44	9:04	12:38	14:18	16:54	
中学校前	6:26	7:45	9:05	12:39	14:19	16:55	
西町公住	6:28	7:47	9:07	12:41	14:21	16:57	
りんどう園	6:33	7:52	9:12	12:46	14:26	17:02	
俣落保育所前	6:39			12:52		17:08	
新生	6:48			13:01			
群馬	6:51			13:04			
北光	6:54			13:07			
39線14号				13:11			
35線19号	6:57						
34線14号	7:01			13:15		17:13	
35線19号						17:17	
北光						17:20	
群馬						17:23	
新生						17:26	
俣落保育所前	7:06			13:20		17:35	
りんどう園	7:12			13:26		17:41	
川西	7:15	7:55	9:15	13:29	14:29	17:44	
川西会館入口	7:16	7:56	9:16	13:30	14:30	17:45	
西町公住	7:17	7:57	9:17	13:31	14:31	17:46	
中学校前	7:19	7:59	9:19	13:33	14:33	17:48	
丸山公園前	7:20	8:00	9:20	13:34	14:34	17:49	
役場		8:03	9:23	13:37	14:37	17:52	
ほくでん前	7:23	8:05	9:25	13:39	14:39	17:54	
交通センター	7:25	8:07	9:27	13:41	14:41	17:56	
中標津高校前	7:28	8:10	9:30	・ 日曜日、祝日、12/31～1/5は運休です。 ・ 土曜日は終日『役場』には停車しません。			
町立病院前	7:30	8:12	9:32				
東武サスヒス前	7:31	8:13	9:33				
桜ヶ丘東2条	7:34	8:16	9:36				
交通センター	7:37	8:19	9:39				

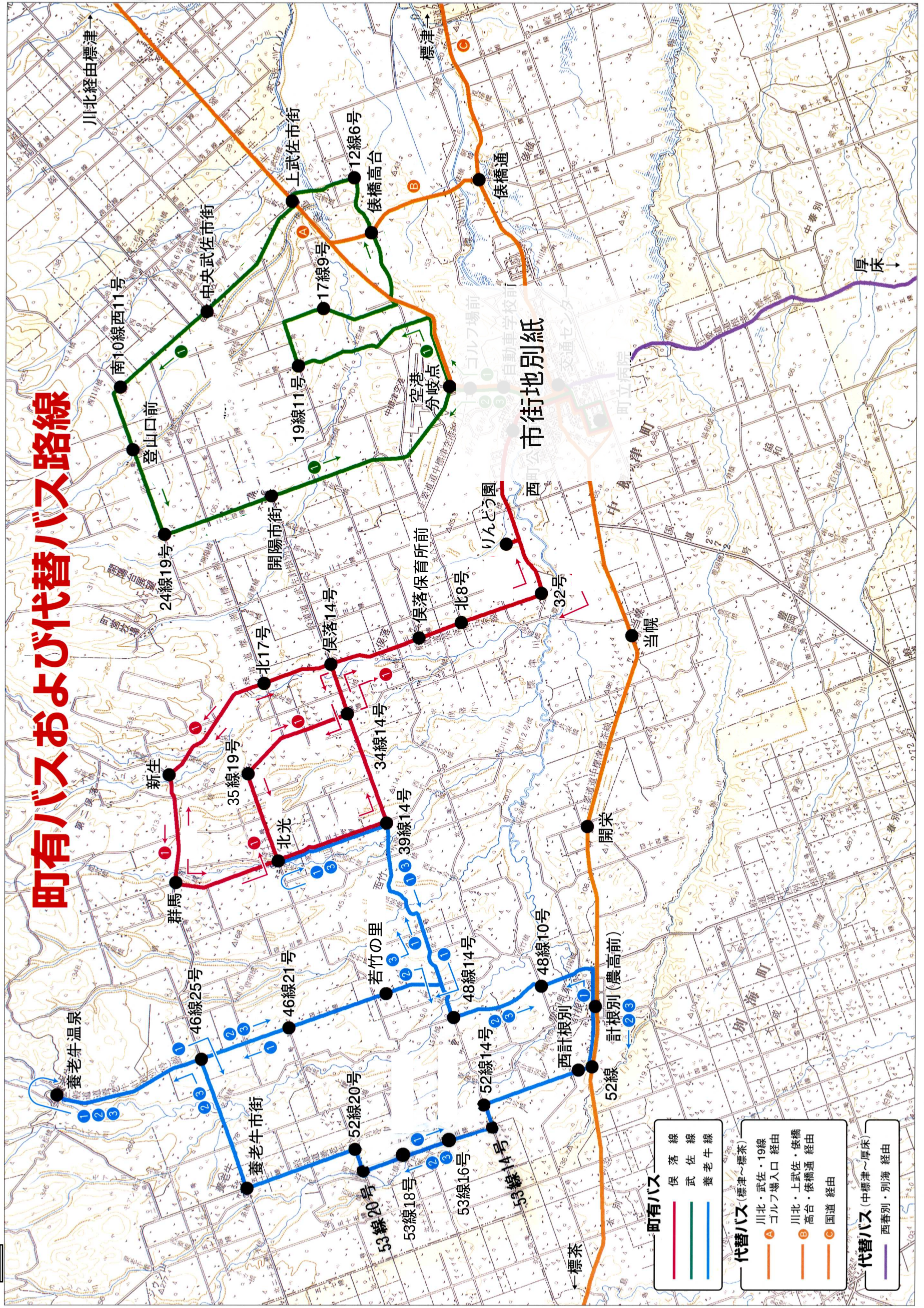
中標津町営バス武佐線時刻表

令和2年10月1日改正

停留所名	①	②	③	④	⑤	備 考
交通センター			11:30	13:43	15:30	
中標津高校前			11:33	13:46	15:33	
町立病院前			11:35	13:48	15:35	
東武サスビス前			11:36	13:49	15:36	
中標津高校前			11:38	13:51	15:38	
交通センター	6:31		11:41	13:54	15:41	
河 亭 前	6:33		11:43	13:56	15:43	
丸山公園前	6:35		11:45	13:58	15:45	
役 場				14:01		
川沿通東19条				14:04		
明 生				14:09		
北方産業前				14:10		
ま こと				14:12		
自動車学校前	6:36					
空 港 分 岐	6:37					
19線11号	6:45			14:20		
俵 橋 高 台	6:52			14:27		
上 武 佐 市 街	6:57			14:32		
中央武佐市街	7:01			14:36		
登 山 口 前	7:06			14:41		
開 陽 市 街	7:13			14:48		
空 港 分 岐	7:19			14:54		
自動車学校前	7:20			14:55		
丸山公園前	7:21					
河 亭 前	7:23					
交通センター	7:25	9:07				
河 亭 前	7:27	9:09				
丸山公園前	7:29	9:11				
役 場		9:14	11:48		15:48	
川沿通東19条	7:32	9:17	11:51		15:51	
明 生	7:37	9:22	11:56		15:56	
北方産業前	7:38	9:23	11:57		15:57	
ま こと	7:40	9:25	11:59		15:59	
川沿通東19条	7:42	9:27	12:01		16:01	
役 場	7:45	9:30	12:04	14:57	16:04	
丸山公園前	7:46	9:31	12:05	14:58	16:05	
河 亭 前	7:48	9:33	12:07	15:00	16:07	
交通センター	7:50	9:35	12:09	15:02	16:09	
中標津高校前	7:53	9:38	・ 日曜日、祝日、12/31～1/5は運休となります。 ・ 土曜日は終日『役場』には停車しません。			
町立病院前	7:55	9:40				
東武サスビス前	7:56	9:41				
中標津高校前	7:58	9:43				
交通センター	8:01	9:46				

自由乗降区間

町有バスおよび代替バス路線



市街地別紙

- 町有バス
 - 俣落線
 - 武佐線
 - 養老牛線
- 代替バス(標津~標津)
 - 川北・武佐・19線
 - ゴルフ場入口 経由
 - 川北・上武佐・俣橋
 - 高台・俣橋通 経由
 - 国道 経由
- 代替バス(中標津~厚床)
 - 西春別・別海 経由

平成26年10月1日改定

1、4、6便は
俣落方面へ
2、3、5便は
川西へ引き返す

凡例

— バス路線

停止位置

東武サウスヒルズ前

桜ヶ丘

町立 病院

前校津標中

交通センター

ほくでん前

丸山公圖

釐科母

役場

西町公住

川西会館入口

川西

りんどう園

中標津町営バス（武佐線）路線図

平成26年10月1日改定

空港分岐点

1便はこの地点から
武佐方面へ運行

明生からまことを通過の後、
4、6便はこの地点から武佐
方面へ運行
1、2、3、5便は交通セン
ター方面へ運行

自動車学校

役場

丸山公園

河亭前

交通センター

東武サウスヒルズ前

町立病院

中標津高校前

明生

北方産業前

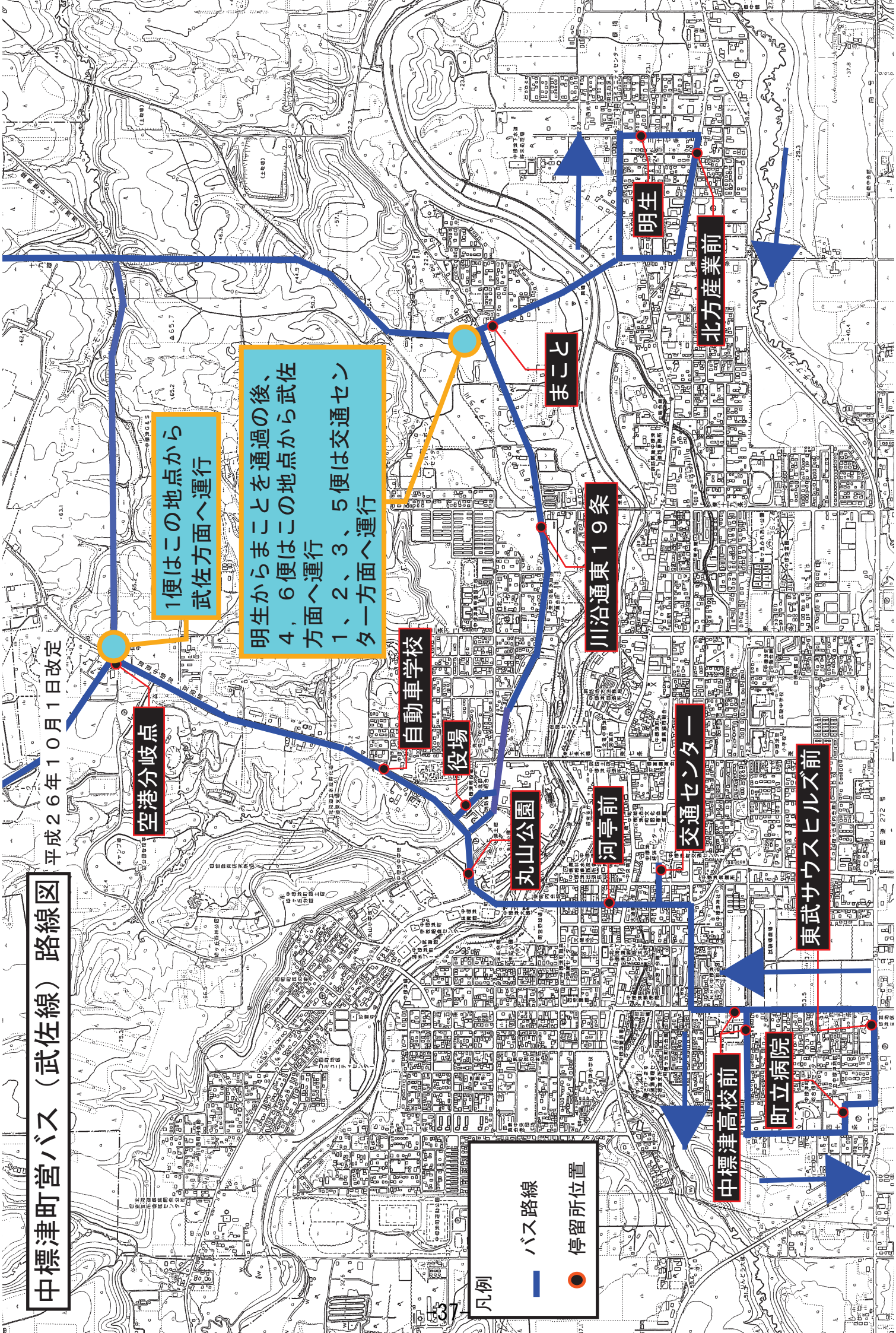
まこと

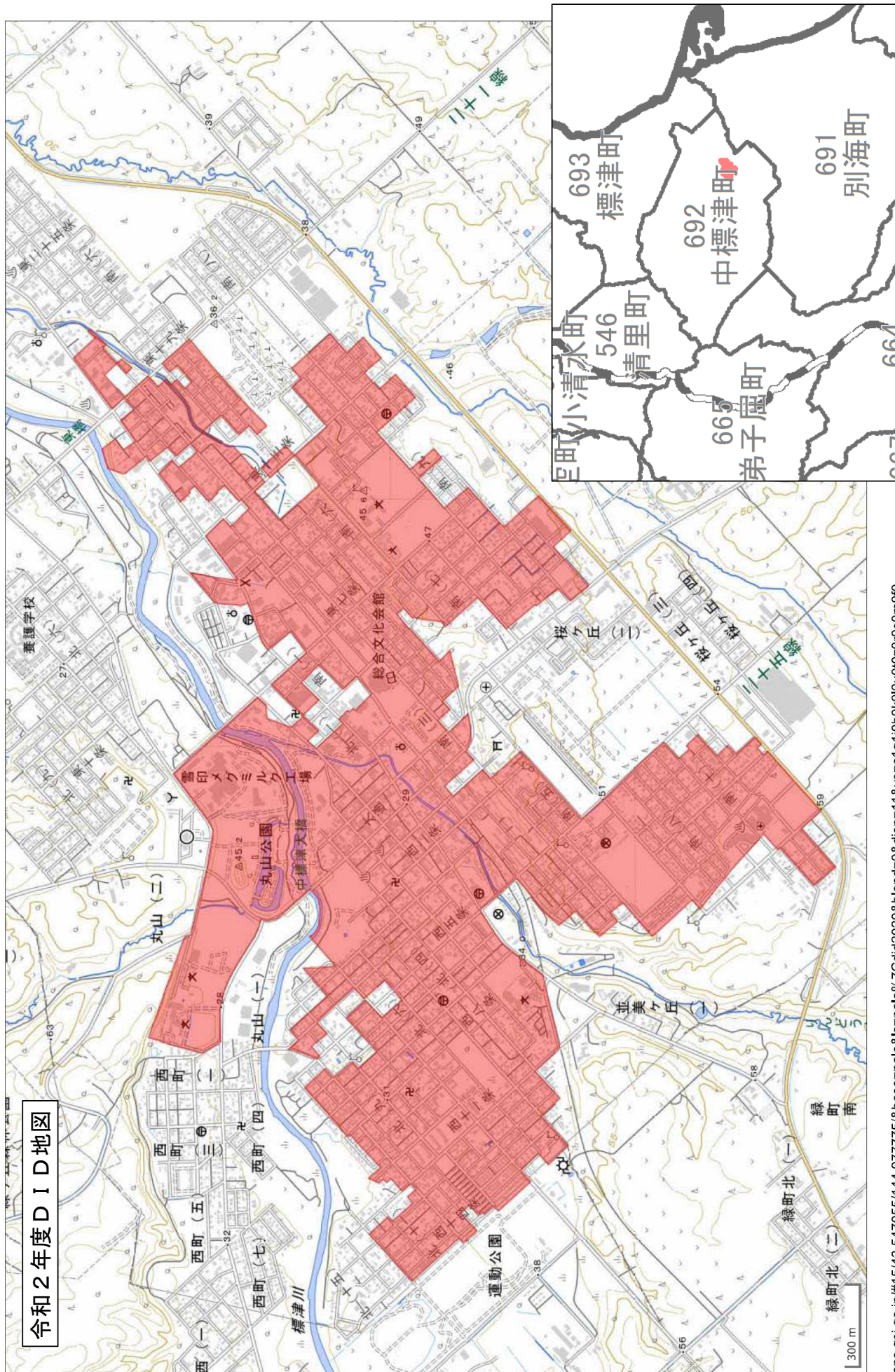
川沿通東19条

凡例

バス路線

停留所位置





地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の推移

【R3年度】R2年10月1日～R3年9月30日

$$\begin{aligned} \text{算定式} \quad & 14,111 \text{人} \times 100 \text{円} \times 1.0 \text{ (補正係数)} \\ & + 220 \text{万円} = \boxed{3,611 \text{千円}} \\ & \text{上限額} \\ \text{前年度との比較} \quad & 0 \text{千円} \end{aligned}$$

【R4年度】R3年10月1日～R4年9月30日

$$\begin{aligned} \text{算定式} \quad & 13,715 \text{人} \times 90 \text{円} \times 1.0 \text{ (補正係数)} \\ & + 200 \text{万円} = \boxed{3,234 \text{千円}} \\ & \text{上限額} \\ \text{前年度との比較} \quad & \Delta 377 \text{千円} \end{aligned}$$

【R5年度】R4年10月1日～R5年9月30日

$$\begin{aligned} \text{算定式} \quad & 13,715 \text{人} \times 120 \text{円} + 200 \text{万円} = \boxed{3,645 \text{千円}} \\ & \text{上限額} \\ \text{前年度との比較} \quad & 411 \text{千円} \end{aligned}$$

【R6年度】R5年10月1日～R6年9月30日

$$\begin{aligned} \text{算定式} \quad & 13,715 \text{人} \times 120 \text{円} + 230 \text{万円} = \boxed{3,945 \text{千円}} \\ & \text{上限額} \\ \text{前年度との比較} \quad & 300 \text{千円} \end{aligned}$$

【R7年度（想定）】R6年10月1日～R7年9月30日

$$\begin{aligned} \text{算定式} \quad & 13,715 \text{人} \times 120 \text{円} + 230 \text{万円} = \boxed{3,945 \text{千円}} \\ & \text{上限額} \end{aligned}$$

※1 対象人口については、次のとおり算出

総人口数 - 人口集中地区人口数 = 対象人口

例) H27国勢調査: 23,744 - 9,663 = 14,111

R2国勢調査: 23,010 - 9,295 = 13,715

R3年度まではH27、R4年度以降はR2国勢調査結果を基に算出。

※2 補正係数～《人口密度120人未満1.0》《人口密度120人以上0.7》

※3 補助金額算定式（地域公共交通計画策定の場合 当町：R5年7月策定）

対象人口 × 120円 + 230万円（定額）

町有バス運行実績（R3～R6）

別紙資料②

1 利用者数（人）

（1）俣落線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	212	267	222	258	36	16.2	362	104	40.3
11月	214	274	245	249	4	1.6	320	71	28.5
12月	247	286	197	199	2	1.0	315	116	58.3
1月	165	218	157	140	▲17	▲10.8	242	102	72.9
2月	199	217	186	209	23	12.4	228	19	9.1
3月	196	288	229	191	▲38	▲16.6	256	65	34.0
4月	225	277	227	234	7	3.1	288	54	23.1
5月	187	294	322	247	▲75	▲23.3	291	44	17.8
6月	297	301	356	266	▲90	▲25.3		—	—
7月	237	289	262	280	18	6.9		—	—
8月	198	215	252	281	29	11.5		—	—
9月	218	300	305	335	30	9.8		—	—
合計	2,595	3,226	2,960	2,889	▲71	▲2.4	2,302	▲587	▲20.3

（2）武佐線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	289	348	253	198	▲55	▲21.7	237	39	19.7
11月	340	337	304	185	▲119	▲39.1	207	22	11.9
12月	422	408	273	198	▲75	▲27.5	252	54	27.3
1月	283	332	236	124	▲112	▲47.5	155	31	25.0
2月	303	325	214	174	▲40	▲18.7	161	▲13	▲7.5
3月	302	339	185	134	▲51	▲27.6	179	45	33.6
4月	276	244	115	147	32	27.8	211	64	43.5
5月	232	234	179	139	▲40	▲22.3	241	102	73.4
6月	280	256	189	183	▲6	▲3.2		—	—
7月	239	226	176	185	9	5.1		—	—
8月	246	211	122	160	38	31.1		—	—
9月	311	295	149	244	95	63.8		—	—
合計	3,523	3,555	2,395	2,071	▲324	▲13.5	1,643	▲428	▲20.7

（3）養老牛線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	110	102	85	81	▲4	▲4.7	179	98	121.0
11月	100	82	89	69	▲20	▲22.5	142	73	105.8
12月	117	81	74	69	▲5	▲6.8	124	55	79.7
1月	82	67	61	35	▲26	▲42.6	84	49	140.0
2月	70	38	88	96	8	9.1	79	▲17	▲17.7
3月	95	59	76	71	▲5	▲6.6	59	▲12	▲16.9
4月	86	115	85	118	33	38.8	101	▲17	▲14.4
5月	84	75	71	136	65	91.5	131	▲5	▲3.7
6月	82	95	103	177	74	71.8		—	—
7月	74	91	77	176	99	128.6		—	—
8月	85	84	73	140	67	91.8		—	—
9月	112	97	61	159	98	160.7		—	—
合計	1,097	986	943	1,327	384	40.7	899	▲428	▲32.3

町有バス運行実績（R3～R6）

2 運行収入（円）

（1）俣落線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	33,030	51,220	34,770	35,690	920	2.6	62,020	26,330	73.8
11月	30,830	29,070	50,070	40,700	▲9,370	▲18.7	50,955	10,255	25.2
12月	47,980	39,620	20,310	21,810	1,500	7.4	24,400	2,590	11.9
1月	20,970	45,835	18,065	20,020	1,955	10.8	29,210	9,190	45.9
2月	36,780	23,150	16,085	18,220	2,135	13.3	46,170	27,950	153.4
3月	142,110	81,580	166,970	162,670	▲4,300	▲2.6	195,820	33,150	20.4
4月	43,580	51,955	26,500	71,925	45,425	171.4	64,860	▲7,065	▲9.8
5月	25,920	27,060	38,070	32,050	▲6,020	▲15.8	40,990	8,940	27.9
6月	51,635	58,845	72,000	55,470	▲16,530	▲23.0		—	—
7月	23,440	31,180	34,050	44,880	10,830	31.8		—	—
8月	49,470	54,370	24,610	51,820	27,210	110.6		—	—
9月	32,800	24,770	27,330	67,180	39,850	145.8		—	—
合計	538,545	518,655	528,830	622,435	93,605	17.7	514,425	▲108,010	▲17.4

（2）武佐線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	43,980	31,580	37,920	38,660	740	2.0	35,250	▲3,410	▲8.8
11月	58,400	62,510	56,060	32,050	▲24,010	▲42.8	26,580	▲5,470	▲17.1
12月	46,160	50,190	31,240	22,630	▲8,610	▲27.6	42,330	19,700	87.1
1月	42,720	39,440	38,540	28,060	▲10,480	▲27.2	22,040	▲6,020	▲21.5
2月	28,080	46,830	21,010	28,450	7,440	35.4	27,740	▲710	▲2.5
3月	48,040	45,950	28,070	20,850	▲7,220	▲25.7	39,490	18,640	89.4
4月	35,370	25,600	25,180	18,460	▲6,720	▲26.7	26,050	7,590	41.1
5月	24,180	51,150	25,000	16,160	▲8,840	▲35.4	36,290	20,130	124.6
6月	38,470	23,860	27,920	41,870	13,950	50.0		—	—
7月	29,120	33,280	30,180	21,620	▲8,560	▲28.4		—	—
8月	31,290	25,080	27,060	33,620	6,560	24.2		—	—
9月	41,580	55,130	22,130	42,560	20,430	92.3		—	—
合計	467,390	490,600	370,310	344,990	▲25,320	▲6.8	255,770	▲89,220	▲25.9

（3）養老牛線

月	R2.10～ R3.9	R3.10～ R4.9	R4.10～ R5.9 ①	R5.10～ R6.9 ②	増減 ②－①	対前年比(%)	R6.10～ R7.9 ③	増減 ③－②	対前年比(%)
10月	8,875	21,640	14,115	6,700	▲7,415	▲52.5	20,530	13,830	206.4
11月	9,235	44,585	28,865	22,165	▲6,700	▲23.2	4,090	▲18,075	▲81.5
12月	14,795	14,535	8,050	8,320	270	3.4	5,415	▲2,905	▲34.9
1月	15,540	14,730	6,680	4,660	▲2,020	▲30.2	3,700	▲960	▲20.6
2月	15,375	8,920	9,670	14,270	4,600	47.6	5,030	▲9,240	▲64.8
3月	32,420	13,135	10,060	12,445	2,385	23.7	6,100	▲6,345	▲51.0
4月	14,610	21,980	24,230	40,060	15,830	65.3	6,950	▲33,110	▲82.7
5月	18,420	10,400	6,010	8,500	2,490	41.4	40,400	31,900	375.3
6月	17,205	8,805	9,615	17,225	7,610	79.1		—	—
7月	14,760	26,270	7,765	20,510	12,745	164.1		—	—
8月	20,665	11,285	8,325	10,415	2,090	25.1		—	—
9月	41,900	11,285	19,420	21,495	2,075	10.7		—	—
合計	223,800	207,570	152,805	186,765	33,960	22.2	92,215	▲94,550	▲50.6

中標津市内線 運行実績(R3～R6)

1 利用者数(人)

月	系統名	R3年度	R4年度	R5年度 ①	R6年度 ②	増減 ②-①	前年対比	R7年度 ③	増減 ③-②	前年対比
10	西町先回り	1,058	832	787	1,157	370	47.0 %	1,281	124	10.7 %
	フレスポ先回り	954	799	719	1,161	442	61.5 %	1,218	57	4.9 %
11	西町先回り	2,012	1,601	1,506	2,318	812	53.9 %	2,499	181	7.8 %
	フレスポ先回り	1,008	957	976	1,356	380	38.9 %	1,061	▲295	▲21.8 %
	西町先回り	924	803	841	1,327	486	57.8 %	1,026	▲301	▲22.7 %
	フレスポ先回り	1,932	1,760	1,817	2,683	866	47.7 %	2,087	▲596	▲22.2 %
12	西町先回り	1,516	1,498	1,338	1,875	537	40.1 %	1,595	▲280	▲14.9 %
	フレスポ先回り	1,471	1,414	1,247	1,766	519	41.6 %	1,407	▲359	▲20.3 %
	西町先回り	2,987	2,912	2,585	3,641	1,056	40.9 %	3,002	▲639	▲17.6 %
	フレスポ先回り	796	853	904	1,149	245	27.1 %	938	▲211	▲18.4 %
1	西町先回り	724	795	732	1,064	332	45.4 %	911	▲153	▲14.4 %
	フレスポ先回り	1,520	1,648	1,636	2,213	577	35.3 %	1,849	▲364	▲16.4 %
2	西町先回り	940	584	830	1,188	358	43.1 %	870	▲318	▲26.8 %
	フレスポ先回り	856	517	776	1,084	308	39.7 %	845	▲239	▲22.0 %
	西町先回り	1,796	1,101	1,606	2,272	666	41.5 %	1,715	▲557	▲24.5 %
	フレスポ先回り	1,400	1,168	1,113	1,404	291	26.1 %	1,279	▲125	▲8.9 %
3	西町先回り	1,265	1,110	1,070	1,369	299	27.9 %	1,317	▲52	▲3.8 %
	フレスポ先回り	2,665	2,278	2,183	2,773	590	27.0 %	2,596	▲177	▲6.4 %
4	西町先回り	930	935	821	1,227	406	49.5 %	1,104	▲123	▲10.0 %
	フレスポ先回り	849	871	759	1,172	413	54.4 %	954	▲218	▲18.6 %
	西町先回り	1,779	1,806	1,580	2,399	819	51.8 %	2,058	▲341	▲14.2 %
	フレスポ先回り	627	890	908	827	▲81	▲8.9 %	-	-	-
5	西町先回り	483	795	813	747	▲66	▲8.1 %	-	-	-
	フレスポ先回り	1,110	1,685	1,721	1,574	▲147	▲8.5 %	-	-	-
	西町先回り	1,294	1,266	1,365	1,406	41	3.0 %	-	-	-
	フレスポ先回り	1,230	1,120	1,260	1,360	100	7.9 %	-	-	-
6	西町先回り	2,524	2,386	2,625	2,766	141	5.4 %	-	-	-
	フレスポ先回り	758	858	803	898	95	11.8 %	-	-	-
7	西町先回り	746	788	843	958	115	13.6 %	-	-	-
	フレスポ先回り	1,504	1,646	1,646	1,856	210	12.8 %	-	-	-
	西町先回り	824	1,011	1,041	1,073	32	3.1 %	-	-	-
	フレスポ先回り	755	967	998	1,064	66	6.6 %	-	-	-
8	西町先回り	1,579	1,978	2,039	2,137	98	4.8 %	-	-	-
	フレスポ先回り	1,138	1,296	1,294	1,406	112	8.7 %	-	-	-
9	西町先回り	1,006	1,195	1,297	1,343	46	3.5 %	-	-	-
	フレスポ先回り	2,144	2,491	2,591	2,749	158	6.1 %	-	-	-
	西町先回り	12,289	12,148	12,180	14,966	2,786	22.9 %	8,128	▲6,838	▲45.7 %
	フレスポ先回り	11,263	11,144	11,355	14,415	3,060	26.9 %	7,678	▲6,737	▲46.7 %
合計		23,552	23,292	23,535	29,381	5,846	24.8 %	15,806	▲13,575	▲46.2 %

中標津市内線 運行実績(R3～R6)

2 運行収入(円)

月	系統名	R3年度	R4年度	R5年度 ①	R6年度 ②	増減 ②-①	前年対比	R7年度 ③	増減 ③-②	前年対比
10	西町先回り	140,747	110,426	105,312	152,148	46,836	44.5 %	162,450	10,302	6.8 %
	フレスポ先回り	127,618	102,782	96,229	152,564	56,335	58.5 %	154,466	1,902	1.2 %
11	西町先回り	268,365	213,208	201,541	304,712	103,171	51.2 %	316,916	12,204	4.0 %
	フレスポ先回り	134,048	125,644	128,007	173,889	45,882	35.8 %	139,115	▲34,774	▲20.0 %
	西町先回り	123,196	105,642	109,892	170,101	60,209	54.8 %	134,691	▲35,410	▲20.8 %
	フレスポ先回り	257,244	231,286	237,899	343,990	106,091	44.6 %	273,806	▲70,184	▲20.4 %
12	西町先回り	205,764	200,595	183,038	250,282	67,244	36.7 %	215,770	▲34,512	▲13.8 %
	フレスポ先回り	199,631	189,381	171,027	236,011	64,984	38.0 %	190,943	▲45,068	▲19.1 %
	西町先回り	405,395	389,976	354,065	486,293	132,228	37.3 %	406,713	▲79,580	▲16.4 %
	フレスポ先回り	106,564	104,336	118,958	141,838	22,880	19.2 %	117,812	▲24,026	▲16.9 %
1	西町先回り	96,828	96,870	96,412	131,038	34,626	35.9 %	114,695	▲16,343	▲12.5 %
	フレスポ先回り	203,392	201,206	215,370	272,876	57,506	26.7 %	232,507	▲40,369	▲14.8 %
2	西町先回り	124,895	76,236	107,888	156,337	48,449	44.9 %	115,879	▲40,458	▲25.9 %
	フレスポ先回り	113,575	67,289	100,867	142,688	41,821	41.5 %	112,417	▲30,271	▲21.2 %
3	西町先回り	238,470	143,525	208,755	299,025	90,270	43.2 %	228,296	▲70,729	▲23.7 %
	フレスポ先回り	190,824	159,175	151,491	188,678	37,187	24.5 %	173,945	▲14,733	▲7.8 %
	西町先回り	173,586	151,418	145,773	183,999	38,226	26.2 %	178,636	▲5,363	▲2.9 %
	フレスポ先回り	364,410	310,593	297,264	372,677	75,413	25.4 %	352,581	▲20,096	▲5.4 %
4	西町先回り	122,380	119,013	107,264	160,570	53,306	49.7 %	139,440	▲21,130	▲13.2 %
	フレスポ先回り	111,801	110,717	99,636	153,975	54,339	54.5 %	120,231	▲33,744	▲21.9 %
	西町先回り	234,181	229,730	206,900	314,545	107,645	52.0 %	259,671	▲54,874	▲17.4 %
	フレスポ先回り	85,078	115,015	120,682	109,620	▲11,062	▲9.2 %	-	-	-
5	西町先回り	66,140	102,592	108,325	98,966	▲9,359	▲8.6 %	-	-	-
	フレスポ先回り	151,218	217,607	229,007	208,586	▲20,421	▲8.9 %	-	-	-
6	西町先回り	178,162	172,025	188,688	184,200	▲4,488	▲2.4 %	-	-	-
	フレスポ先回り	169,977	153,017	175,324	178,495	3,171	1.8 %	-	-	-
	西町先回り	348,139	325,042	364,012	362,695	▲1,317	▲0.4 %	-	-	-
	フレスポ先回り	100,723	114,555	107,607	119,938	12,331	11.5 %	-	-	-
7	西町先回り	99,923	105,252	112,869	127,521	14,652	13.0 %	-	-	-
	フレスポ先回り	200,646	219,807	220,476	247,459	26,983	12.2 %	-	-	-
8	西町先回り	109,265	123,253	135,083	135,553	470	0.3 %	-	-	-
	フレスポ先回り	100,446	117,544	129,689	134,478	4,789	3.7 %	-	-	-
	西町先回り	209,711	240,797	264,772	270,031	5,259	2.0 %	-	-	-
	フレスポ先回り	156,976	177,492	174,694	188,327	13,633	7.8 %	-	-	-
9	西町先回り	139,983	164,545	175,122	180,239	5,117	2.9 %	-	-	-
	フレスポ先回り	296,959	342,037	349,816	368,566	18,750	5.4 %	-	-	-
合計	西町先回り	1,655,426	1,597,765	1,628,712	1,961,380	332,668	20.4 %	1,064,411	▲896,969	▲45.7 %
	フレスポ先回り	1,522,704	1,467,049	1,521,165	1,890,075	368,910	24.3 %	1,006,079	▲883,996	▲46.8 %
		3,178,130	3,064,814	3,149,877	3,851,455	701,578	22.3 %	2,070,490	▲1,780,965	▲46.2 %

中標津計根別線実績（R 3～R 6）

1 利用者数（人）

月	R 3	R 4	R 5 ①	R 6 ②	増減 ②－①	対前年比（％）
4	4	10	9	1	▲ 8	▲ 88. 9
7	7	9	4	16	12	300. 0
8	28	7	10	33	23	230. 0
12	0	1	11	11	0	0. 0
1	6	3	2	19	17	850. 0
3	2	2	18	13	▲ 5	▲ 27. 8
合計	47	32	54	93	39	72. 2

2 運送収入（円）

月	R 3	R 4 ①	R 5 ②	R 6 ②	増減 ②－①	対前年比（％）
4	1, 501	2, 956	3, 555	210	▲ 3, 345	▲ 94. 1
7	2, 229	2, 784	1, 210	4, 683	3, 473	287. 0
8	9, 076	2, 002	3, 784	9, 493	5, 709	150. 9
12	0	210	3, 420	3, 101	▲ 319	▲ 9. 3
1	2, 074	801	428	5, 838	5, 410	1, 264. 0
3	500	546	2, 502	3, 937	1, 435	57. 4
合計	15, 380	9, 299	14, 899	27, 262	12, 363	83. 0

3 参考（運行日数・運行回数）

月	R 3		R 4		R 5		R 6	
	運行日数	運行回数	運行日数	運行回数	運行日数	運行回数	運行日数	運行回数
4	5	10	5	10	5	10	5	10
7	3	6	3	6	3	6	3	6
8	10	20	11	22	11	22	11	22
12	4	8	4	8	4	8	4	8
1	5	10	6	12	6	12	6	12
3	5	10	5	10	5	10	5	10
合計	32	64	34	68	34	68	34	68

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）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

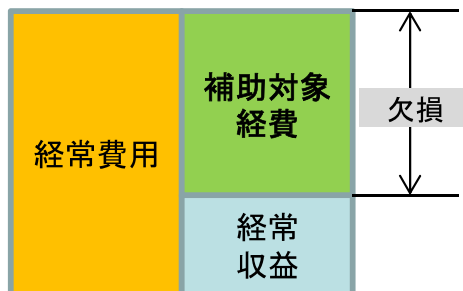
○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者等も対象

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率

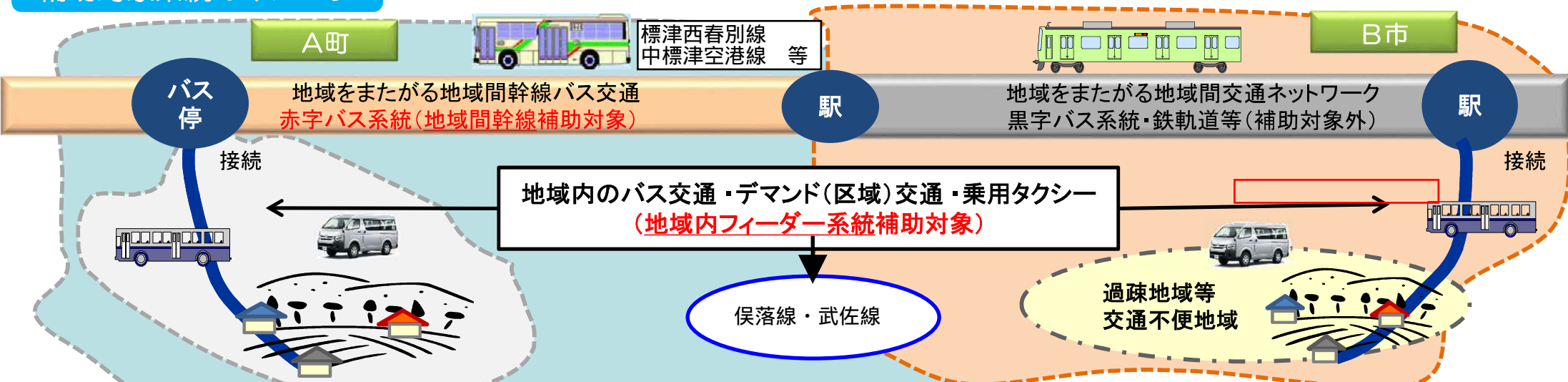
1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る