



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 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。

② 調査実施期間及び配布・回収方法

<調査実施期間>

令和4年9月8日（木）～10月11日（火）

<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。

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）

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

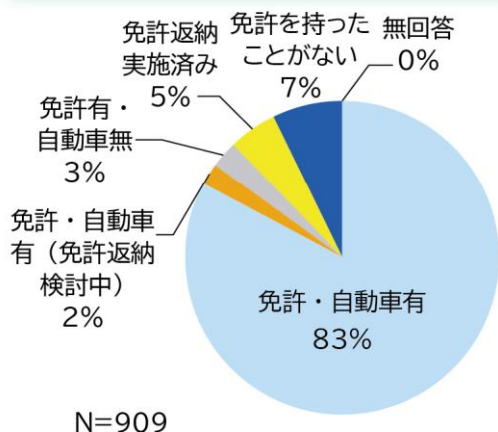
⁷ 本調査の回答様式では、回答のしやすさを考慮し、中標津市内線は「市内循環線」、ハイヤーは「タクシー」といった町民の方々になじみのある表記にしているため、P53～60における結果の概要においても、同様の表記となっています。

(2) 調査結果概要

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

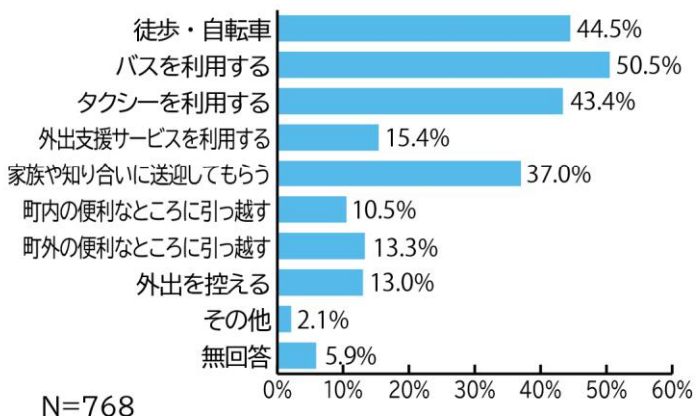
- アンケート回答者の8割以上は、運転免許及び自動車を有している
- 将来的に運転が困難となった場合は、バスやタクシーといった公共交通を利用する回答が多い
- 運転が困難（免許返納等）となった場合、買い物や通院ができなくなることが困る、とする回答が多い

問4 免許・自動車の保有状況【1つだけ】



「1. 免許・自動車有」及び
「2. 免許・自動車有（免許返納検討中）」
の方が回答

問6 運転困難時の移動手段【いくつでも】



問7 免許返納で困ること【いくつでも】

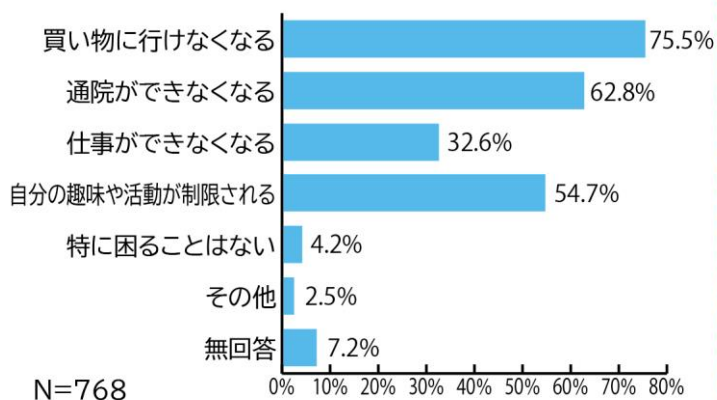
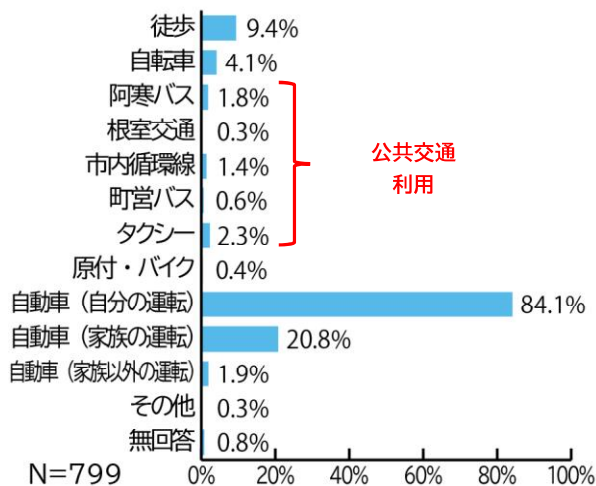


図 5-1 運転困難時の移動手段等

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】

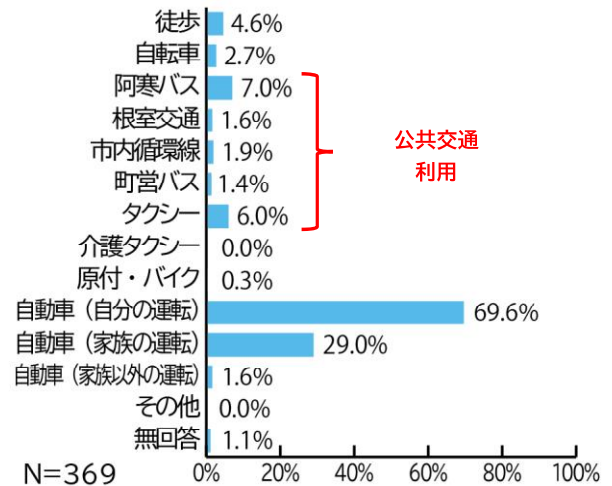
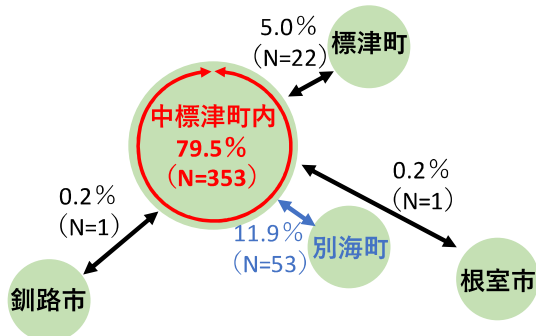
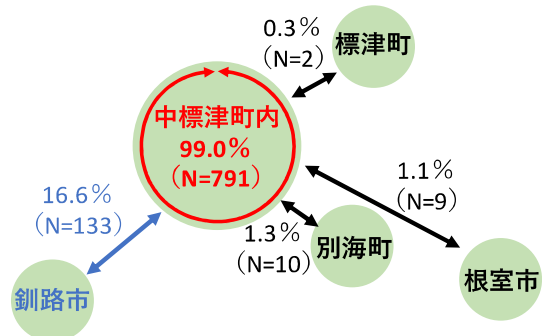


図 5-2 買い物・通院時の移動手段

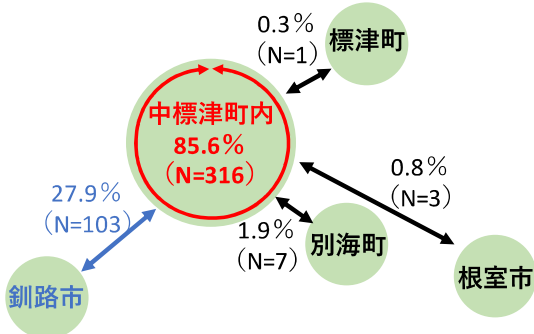
問8-② 通勤・通学圏



問9-② 買い物圏



問10-② 通院圏



問11-② 私用圏

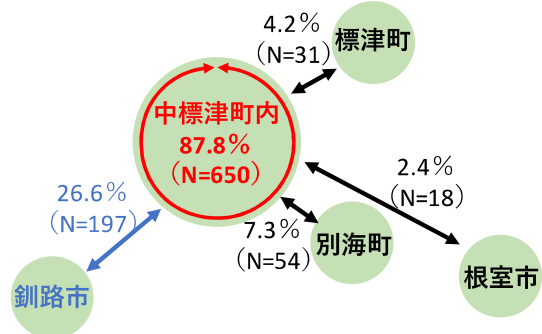
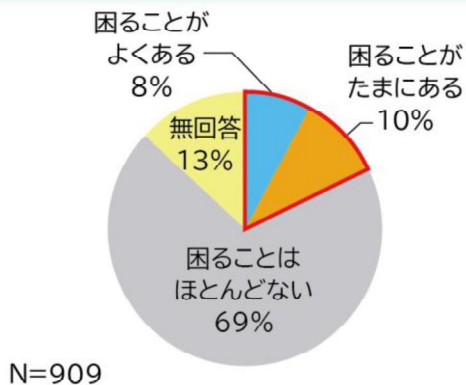


図 5-3 町民の生活移動の状況（通勤・通学圏及び通院圏抜粋）

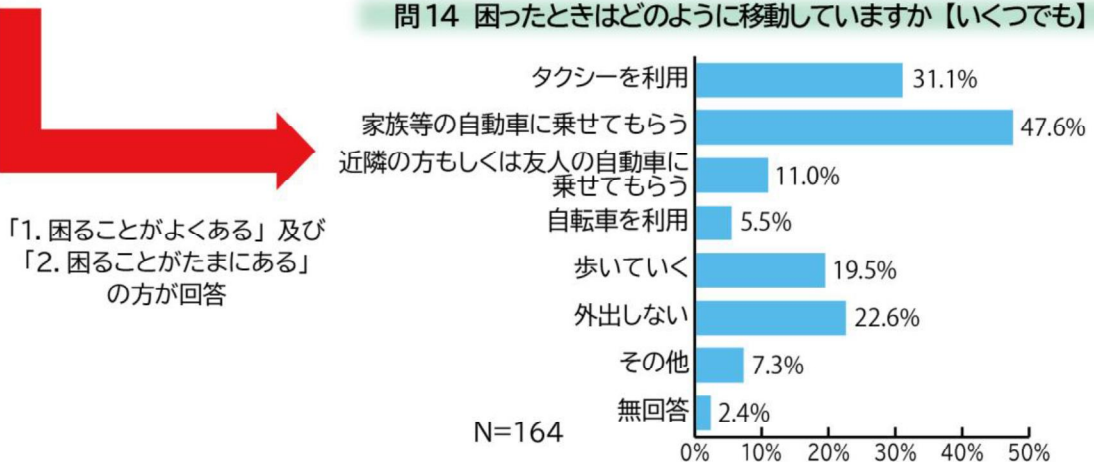
3) 外出時に交通手段がなく困ることについて

- 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】

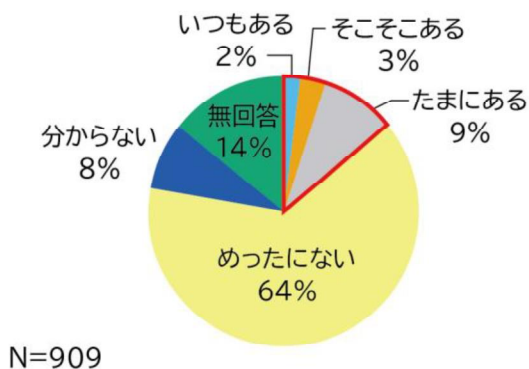
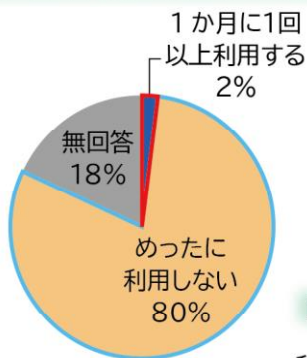


図 5-4 外出時の交通手段がなく困ること

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

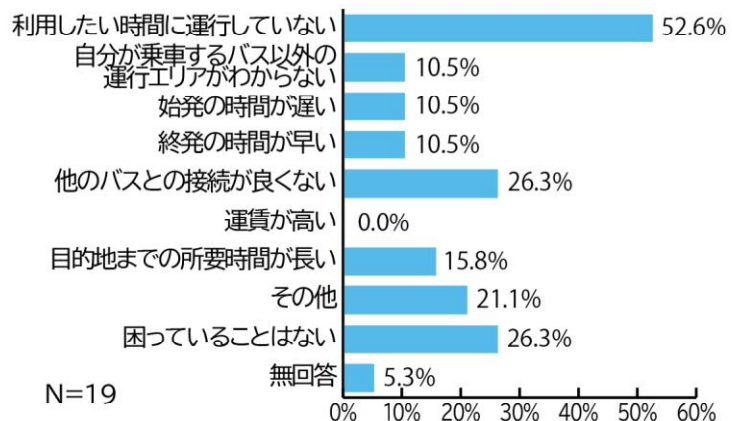
問 16-① 現在の市内循環線の利用頻度【1つだけ】



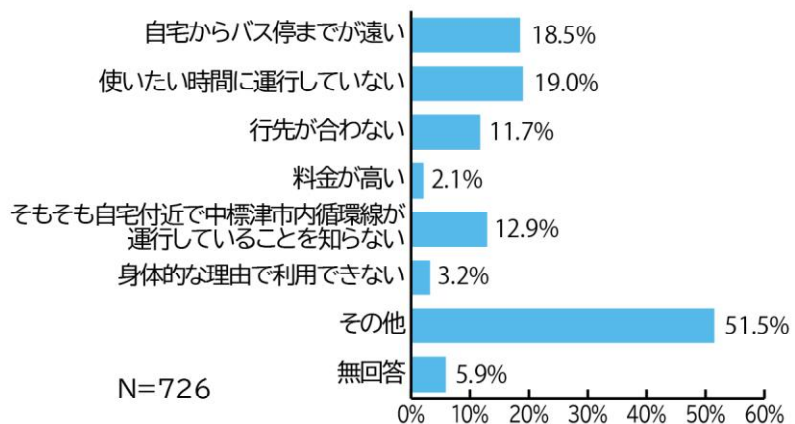
N=909

「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】



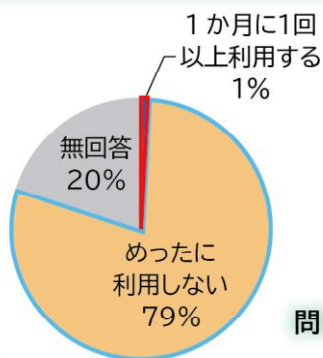
「2. めったに利用しない」と回答された方

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) 町営バスの利用で困っていること

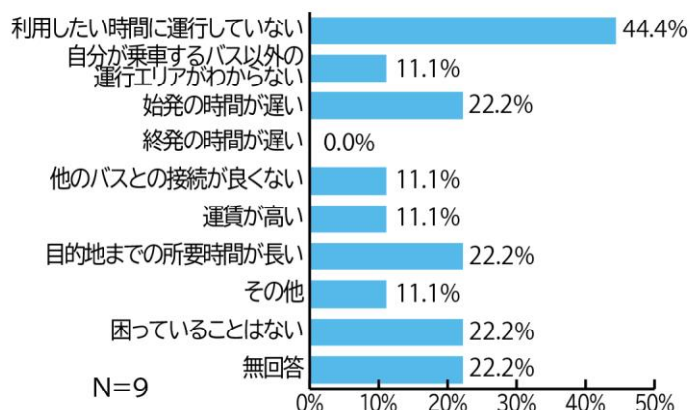
- アンケート回答者のうち、町営バスを「1 か月に 1 回以上利用する」と回答した方は 1%
- 利用する際に困っていることで最も多かったのは「利用したい時間に運行していない」が 4 割以上であり、その他、運行サービス水準（「始発の時間が遅い」や「目的地までの所要時間が長い」）に関する回答も挙がっている
- 一方で、「めったに利用しない（79%）」と回答した方については、その理由として、市内循環線同様に、運行サービス水準（「自宅からバス停までが遠い」や「使いたい時間に運行していない」、「行先が合わない」など）に関する回答が 5 割程度となっており、このほか、「運行していることを知らない」とする、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

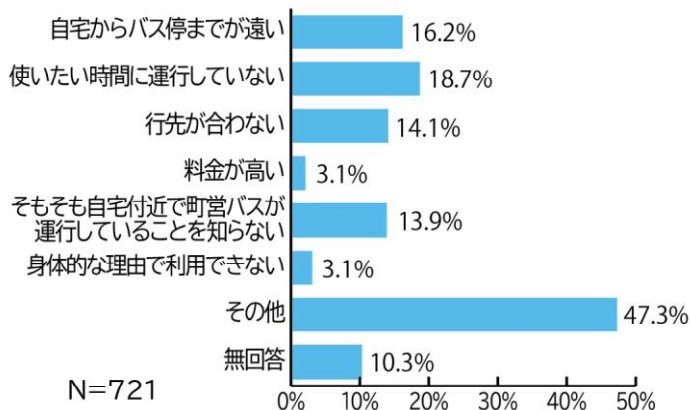


「1.1 か月に 1 回以上利用する」と回答された方

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】



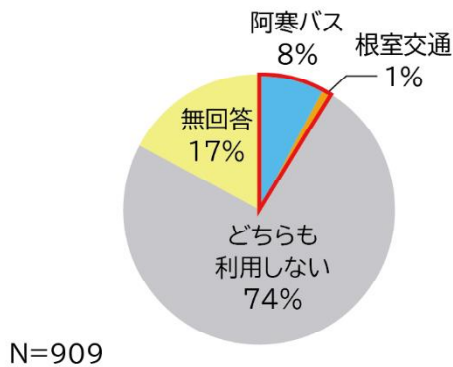
「2. めったに利用しない」と回答された方

図 5-6 町営バスの利用で困っていること

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

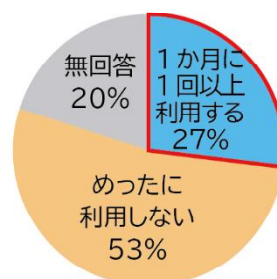
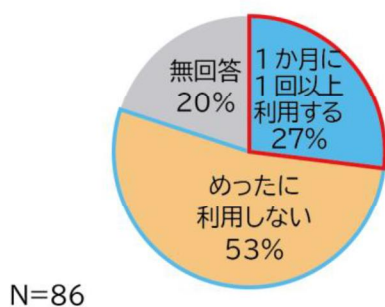


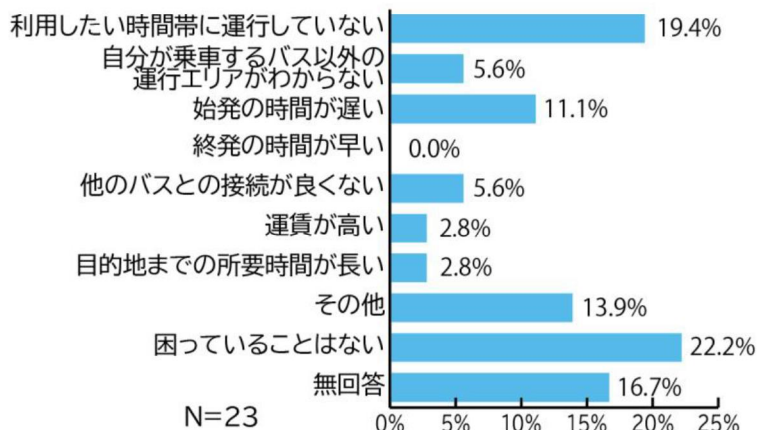
図 5-7 路線バス（広域バス路線）の利用状況

問 29-① 選択したバス路線の利用頻度【1つだけ】



「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】

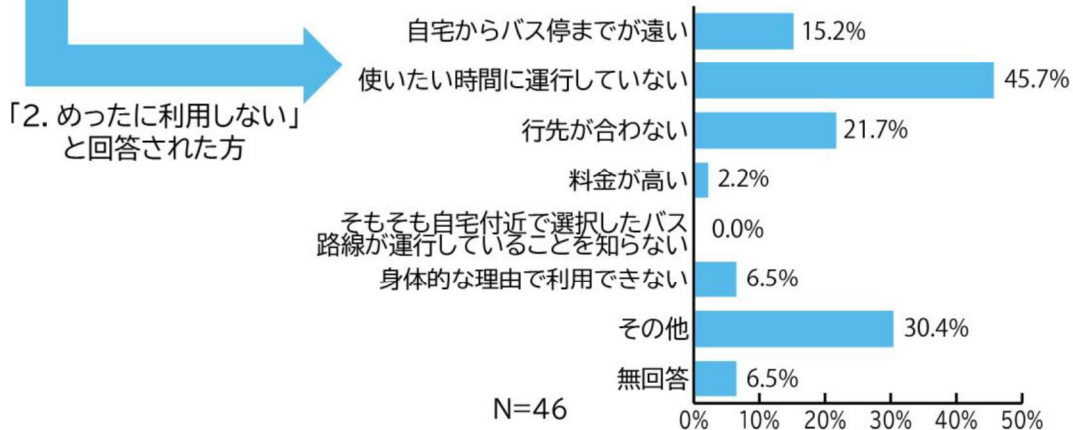


図 5-8 路線バス（広域バス路線）の利用で困っていること

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

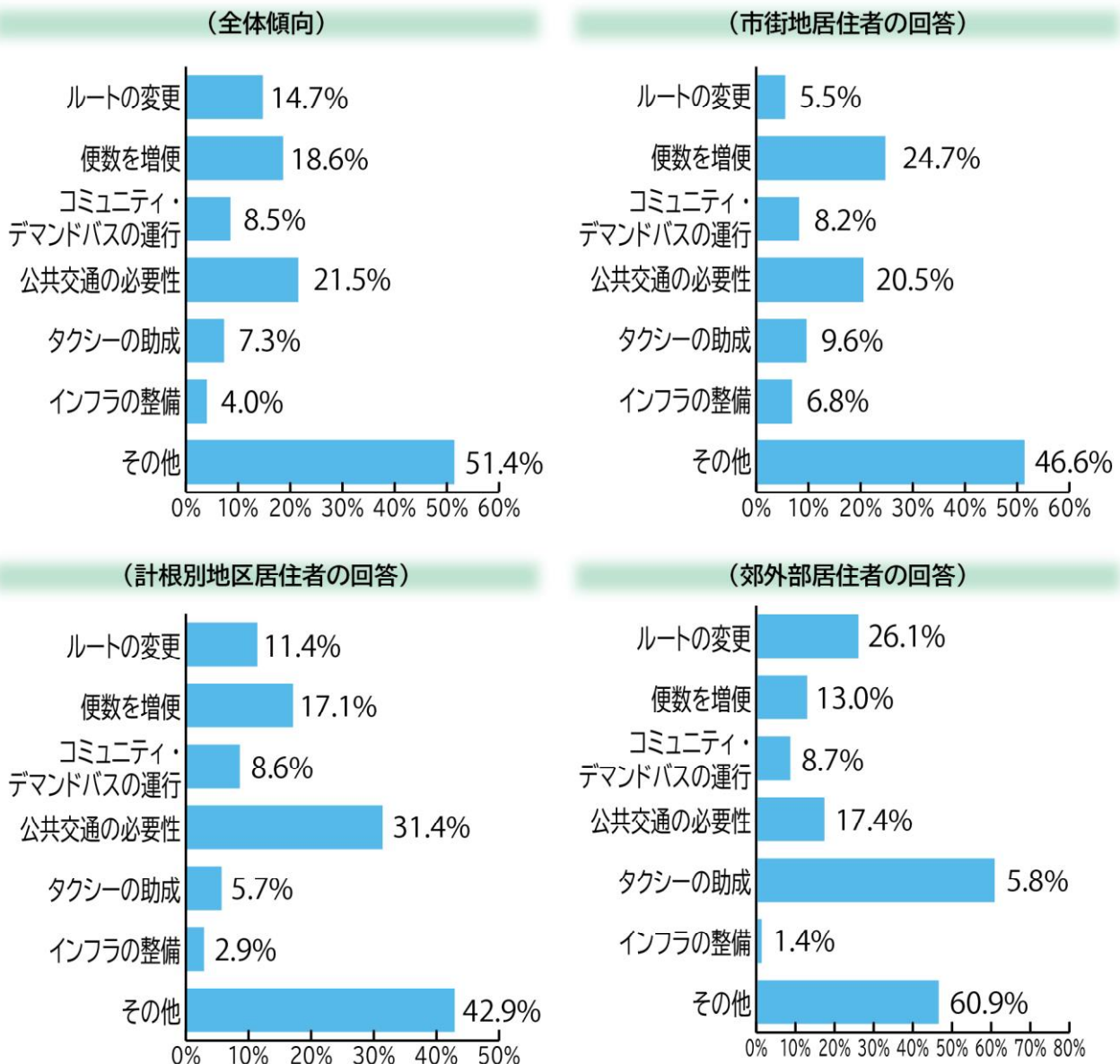


図 5-9 公共交通全般に関するご意見

5-2 町民を対象とした意見交換会

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 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

③ 結果概要

<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

<普段の移動で困っていること>

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

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

<改善してほしいこと>

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

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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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み、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、本町の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。

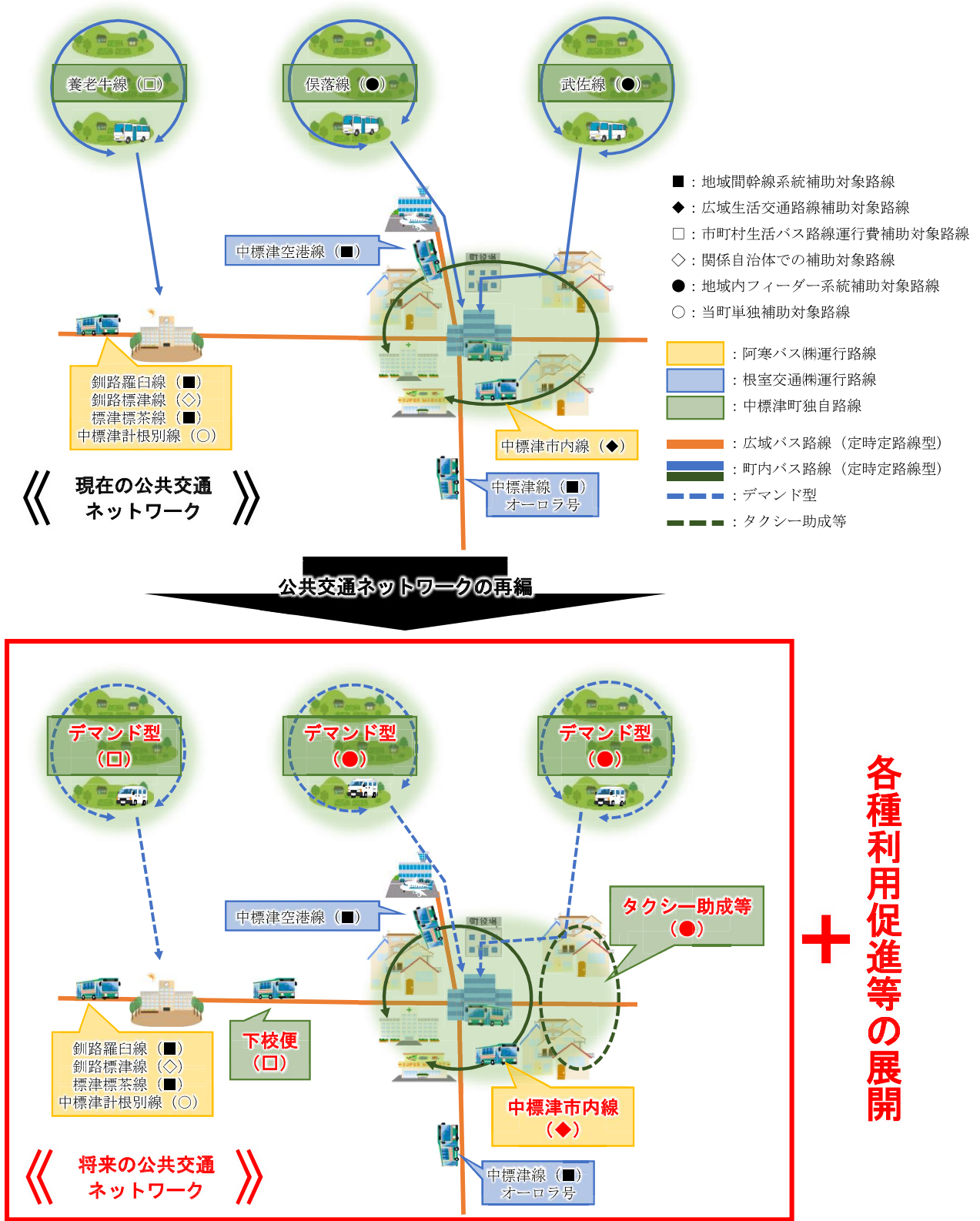


図 7-1 本町における目指すべき将来像

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

□：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