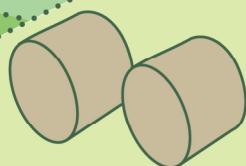
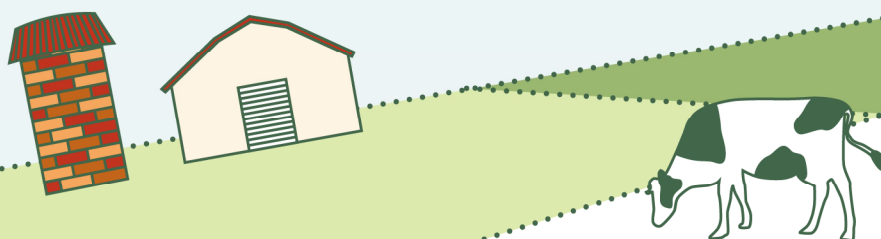
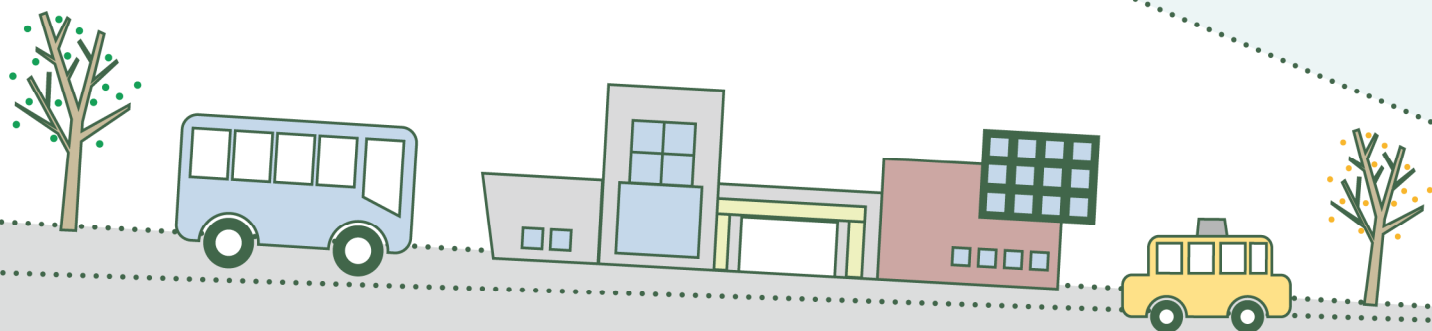




中標津町地域公共交通マスタープラン (中標津町地域公共交通計画)



令和 5 年 7 月 策定
令和 6 年 5 月 一部改正
令和 7 年 3 月 一部改正
令和 8 年 1 月 一部改正



中標津町
中標津町地域公共交通活性化協議会

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	51
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	51
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
8-2 目標ⅱに紐づく公共交通施策	74
8-3 目標ⅲに紐づく公共交通施策	76
8-4 目標ⅳに紐づく公共交通施策	78
8-5 地域公共交通特定事業	81
第9章 公共交通施策の評価指標	83
9-1 公共交通施策と評価指標の関係性	83
9-2 評価指標の算出方法及び目標値	84
9-3 目標値確認のための数値データの取得方法.....	91
9-4 評価スケジュール	92
第10章 今後について	93
10-1 計画推進体制	93
10-2 今後のスケジュール	95



第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景・目的

(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。

(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いるなど、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	・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。

1-2 本町の位置及び地勢

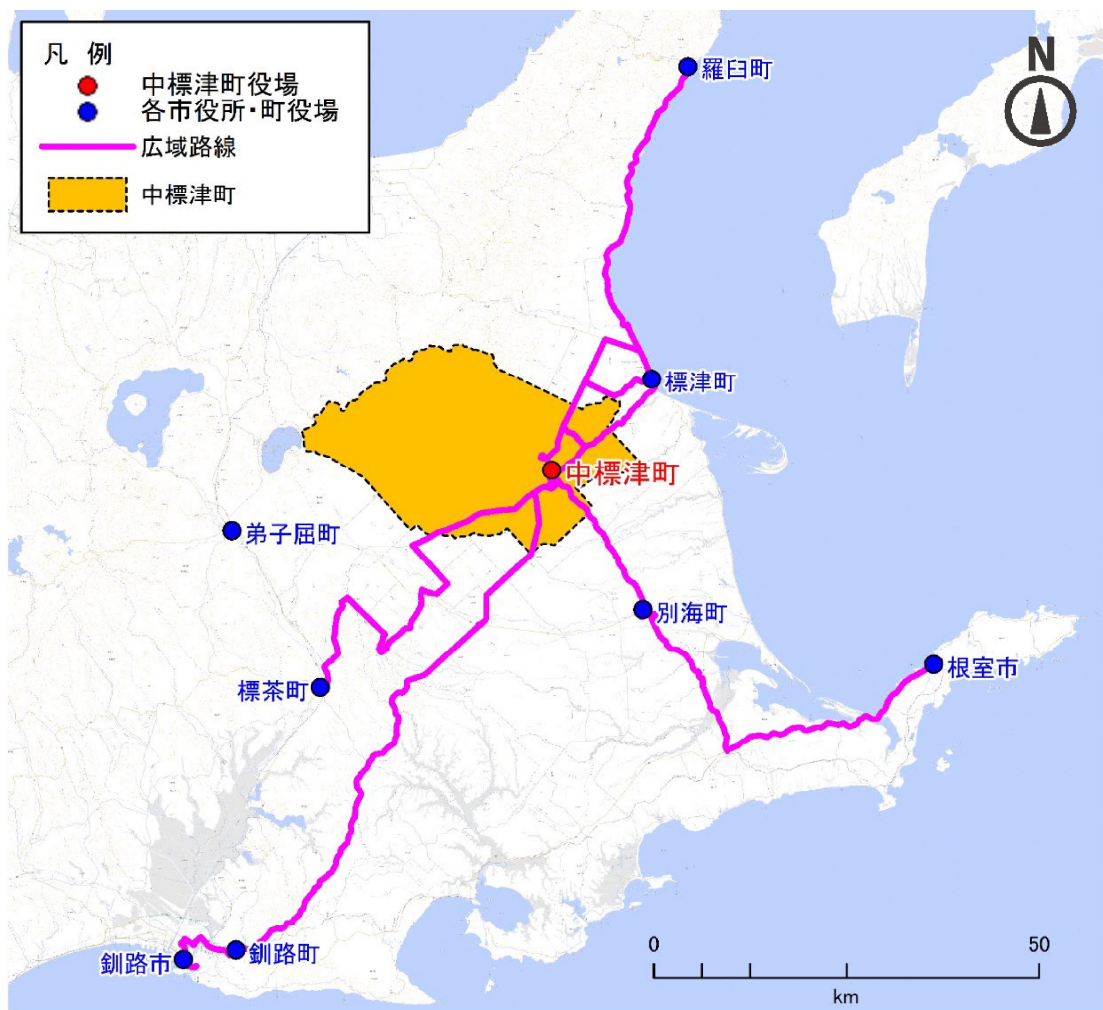
(1) 本町の位置

本町は、北海道の東部、根室管内の中心部に位置し、町域は東西約 42km、南北約 27km に及びます。面積は、684.87 ㎢であり、北部は千島火山帯につながる丘陵地で、南側に向かって穏やかに傾斜し、平坦な根釧原野が広がっています。

本町の気候は、内陸性の気候で、夏の平均気温は 20℃前後、冬の平均気温はマイナス 10℃前後であり、積雪は道内でも少ない自治体です。

本町は、根室管内の空の玄関口である中標津空港のほか、基幹道路として釧路市から標津町を結ぶ国道 272 号が整備されており、国道にアクセスする道路として各種道道、町道が整備されており、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。

本町の特性として、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います。これら地域特性を踏まえ、これまでに中標津市街地における民営バスの中標津市内線や農村部を中心に運行する町営バス（俣落線・武佐線・養老牛線）を運行させるなど、生活交通の確保に取り組んできました。



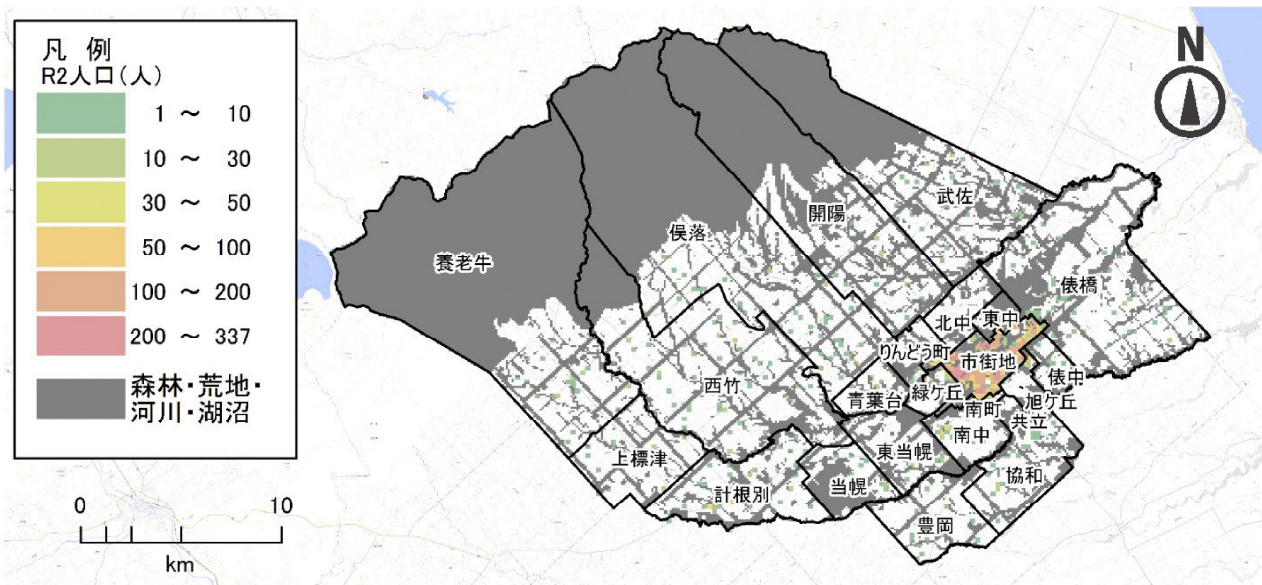
出典：地理院地図（国土地理院）

図 1-1 中標津町の位置図

(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

□：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

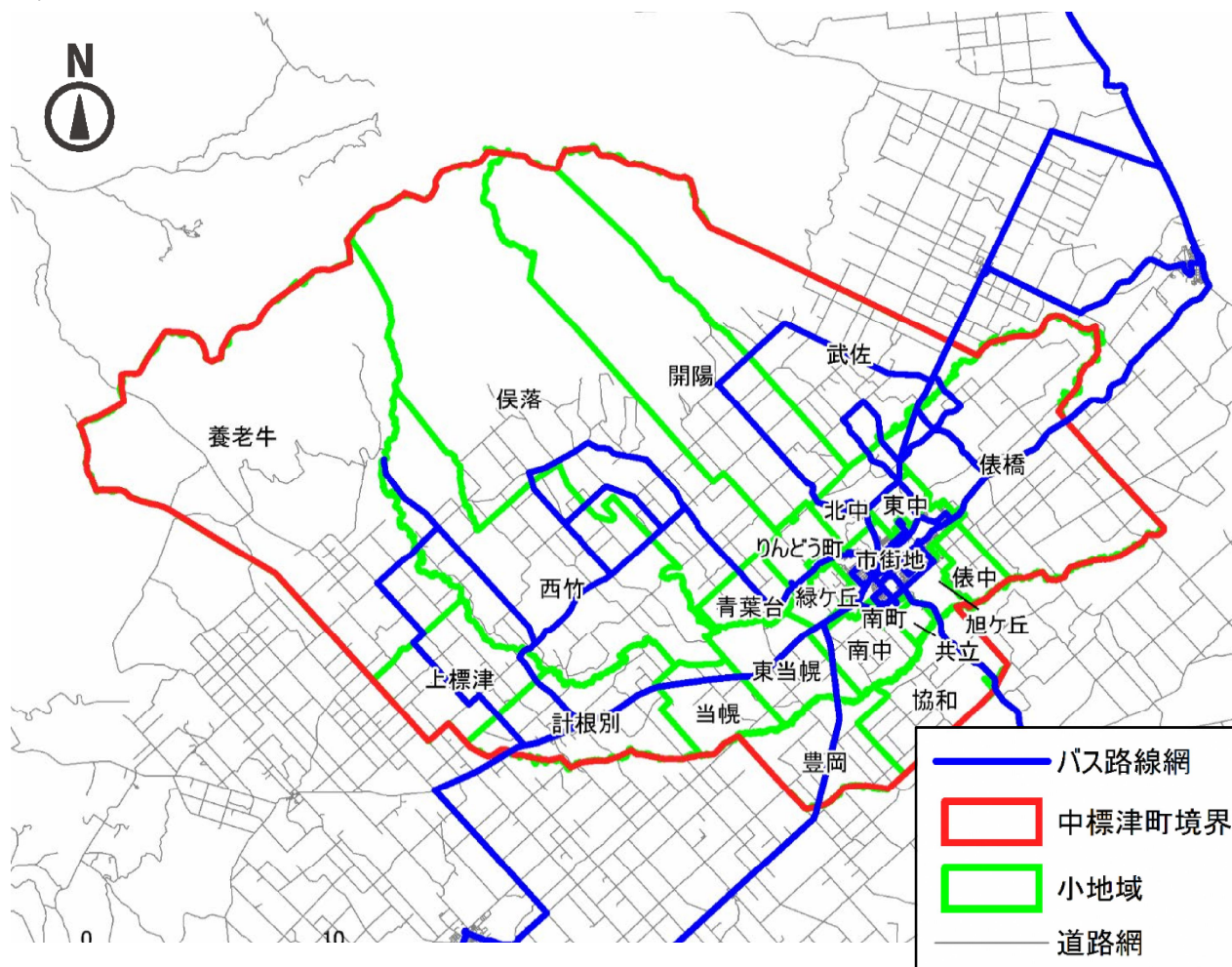
表 1-3 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その2）

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 12 年度の 8 か年 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。



第2章 まちづくりの方向性

2-1 関係法令の整理

(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	●交通が果たす機能 ・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	●交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 ～ 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	●豊かな国民生活の実現 ・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 ・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	●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 ・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

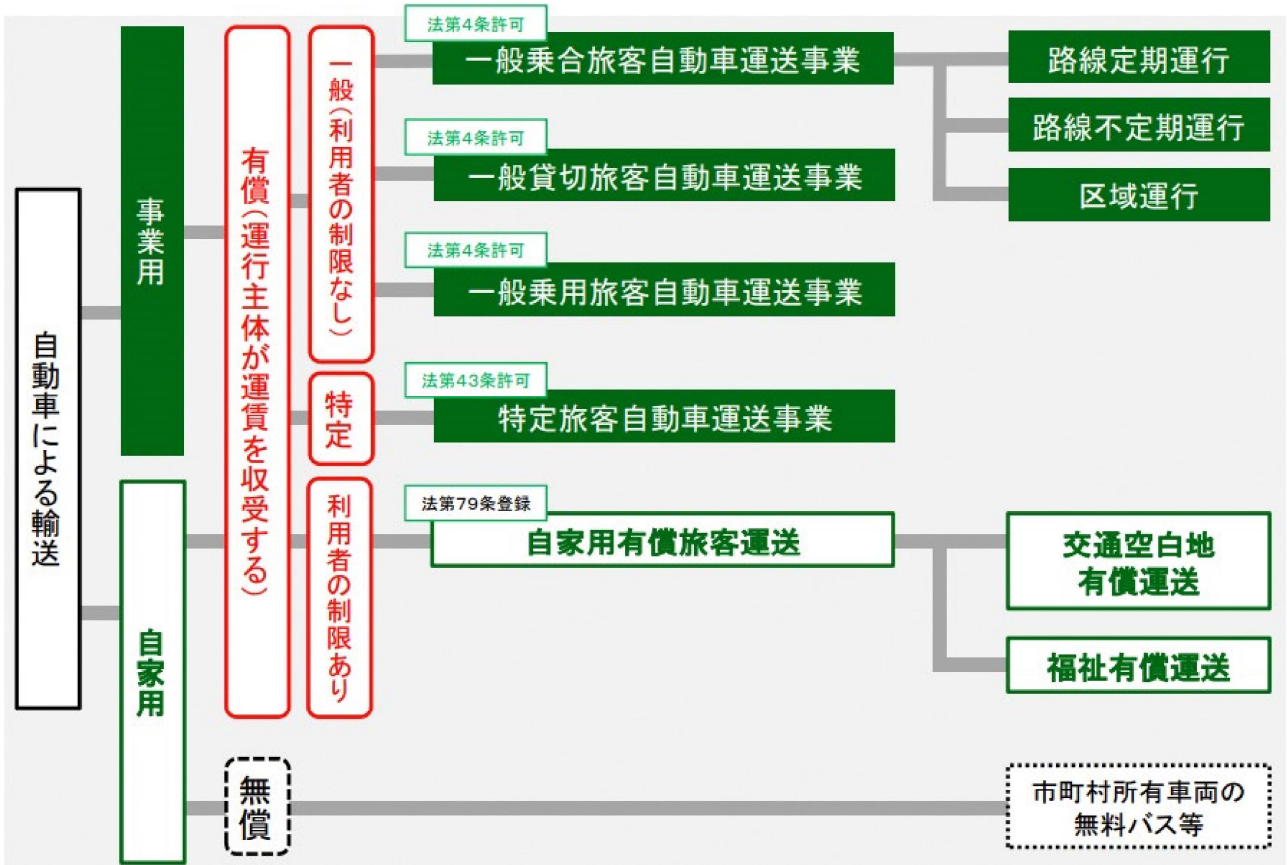
- ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

(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。

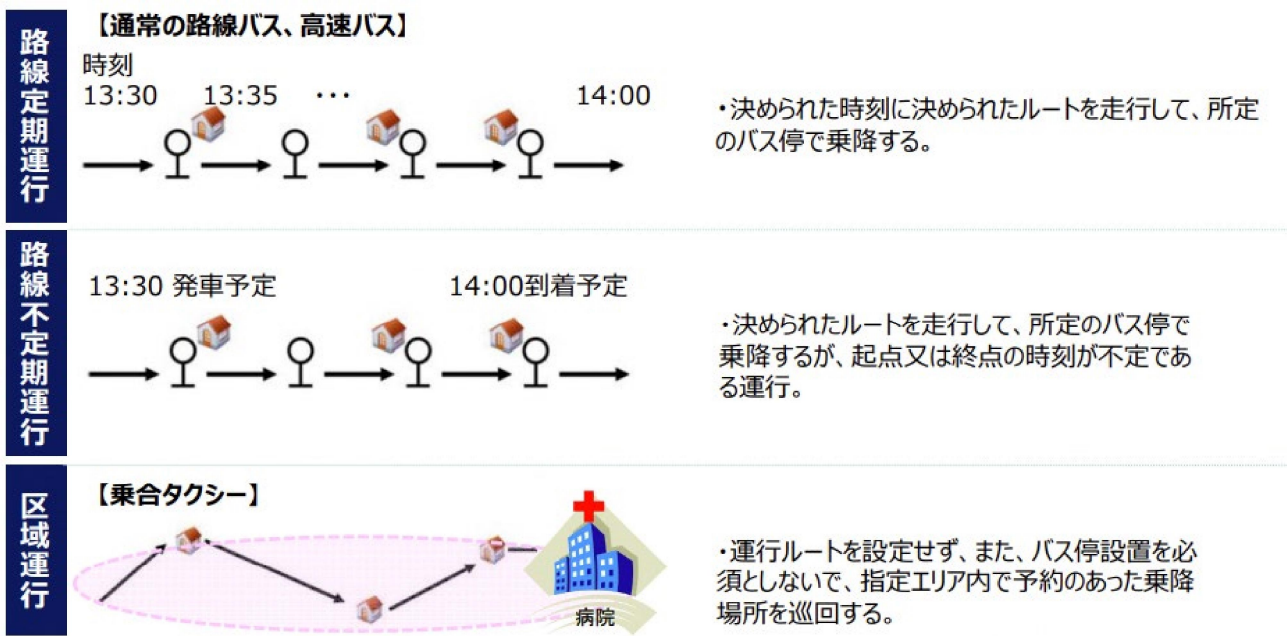
表 2-2 道路運送法の概要

項目	内容
目的	●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	●旅客自動車運送事業（4 条・34 条） ・一般乗合旅客自動車運送事業 ～ 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） ・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	●事業計画 ・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 ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ●運賃 ・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

(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	●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	●地域が自らデザインする地域の交通 ・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 ・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 ➢ 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 ➢ 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） ➢ MaaS¹の円滑な普及促進に向けた措置

¹ 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。

地域公共交通網形成計画

「まちづくり」と「公共交通」が連携した面的な計画策定を重視

【必須事項】

- ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上等
- ② 鉄道やバス等の個々の事業に関する留意事項
- ③ 交通網の形成に資する事業評価
- ④ 国、地方自治体、事業者の役割

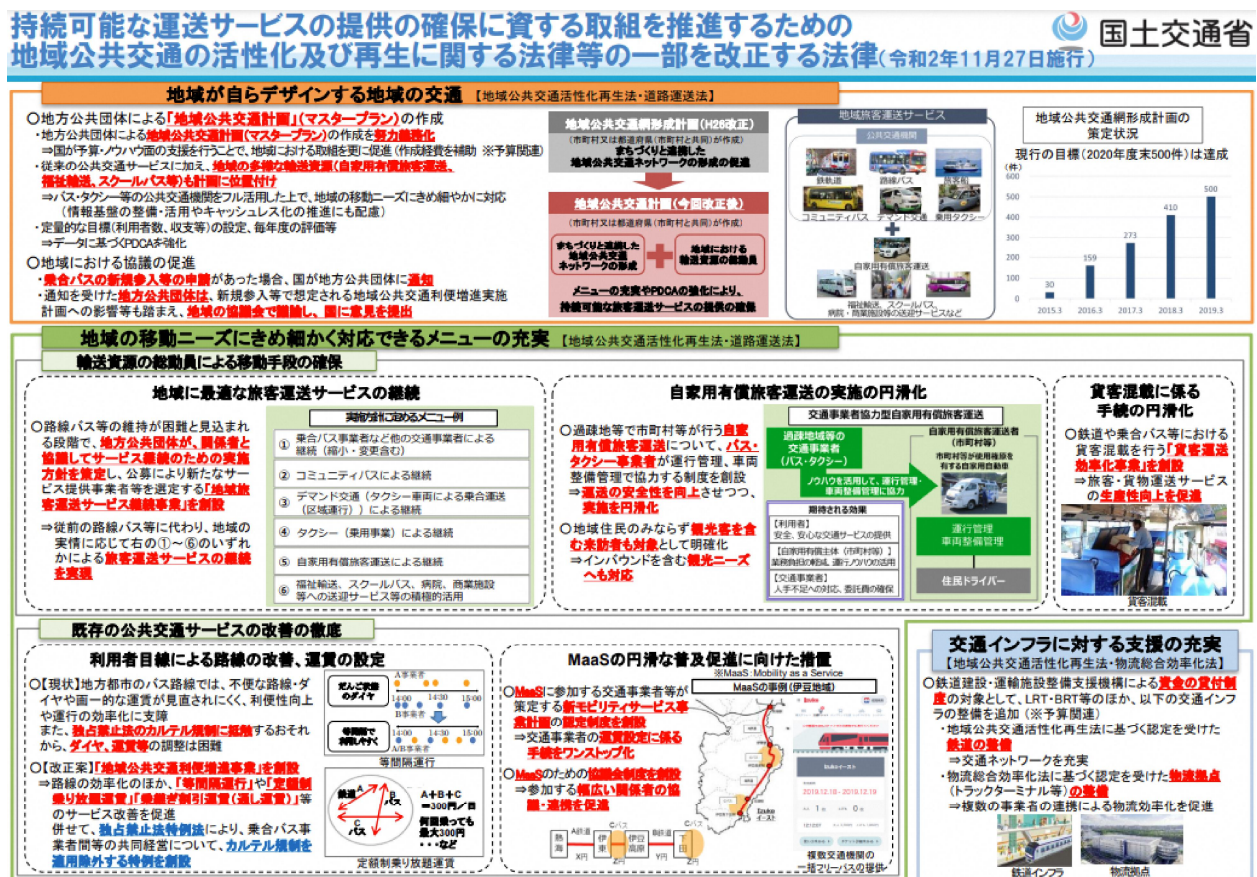
地域公共交通計画

地域旅客運送サービスを「地域が自らデザインすること」を重視

【必須事項】

- ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上、新技術を活用した利便性向上等
- ② 鉄道やバス等の個々の事業、地域公共交通再編事業に対する留意事項
- ③ 新しいモビリティサービスの活用
- ④ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する評価
- ⑤ 国、地方自治体、事業者等の役割
- ⑥ 災害対策との連携、感染症対策、共同経営等の活用

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



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

(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

(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 2-5 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

(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 2-6 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	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。 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。 基本目標 3：協働による都市づくりを進めます。
公共交通に関する記載事項	2-5 都市整備の基本方針 (2)道路・交通体系の方針 ＜基本方針 1：広域交通に対応した交通網の整備＞ ・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。 ＜基本方針 4：持続可能な公共交通ネットワークの形成＞ ・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るよう、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）】

Step1

- ・バス利用の実態把握・公共交通利用促進策の実施（路線、停留所、ルートなどの情報発信など）

Step2

- ・バスの改善策の検討
- ・バス路線網の見直し
- ・新たな交通モードの導入検討

Step3

- ・新たな交通モードの本格的な導入
- ・新たなモビリティサービス構築の検討

【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）】

Step1

- ・イベント時における施設の有効活用

Step2

- ・交通センター内の機能強化

Step3

- ・レンタサイクルの整備
- ・バス乗降場の適正規模の見直し

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) 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

本計画に関係す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
○北海道総合計画 平成28（2016）年度 から令和7（2025）年度	○地域でお互いに支え合うまちづくりの推進 ・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 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・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
○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	○シームレス交通戦略 ・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 ○地域を支える人・モノ輸送戦略 ・地域における最適な交通モードの検討 ○インバウンド加速化戦略 ・安全・安心の確保と情報発信の強化 ○ウィズコロナ戦略 ・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＞

幹線交通

中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク

《主なモード：鉄道、航空機、都市間バス》

・本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化などに資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。

取組の方向性

鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成

広域交通

中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク

《主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路》

・観光客の周遊促進や、通学、通院、買い物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。

取組の方向性

地域の利用実態や今後の見込みなどを見据え、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成

生活圏交通

単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク

《主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通》※都市部では鉄道も含む

・地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。

取組の方向性

地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保

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

(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。

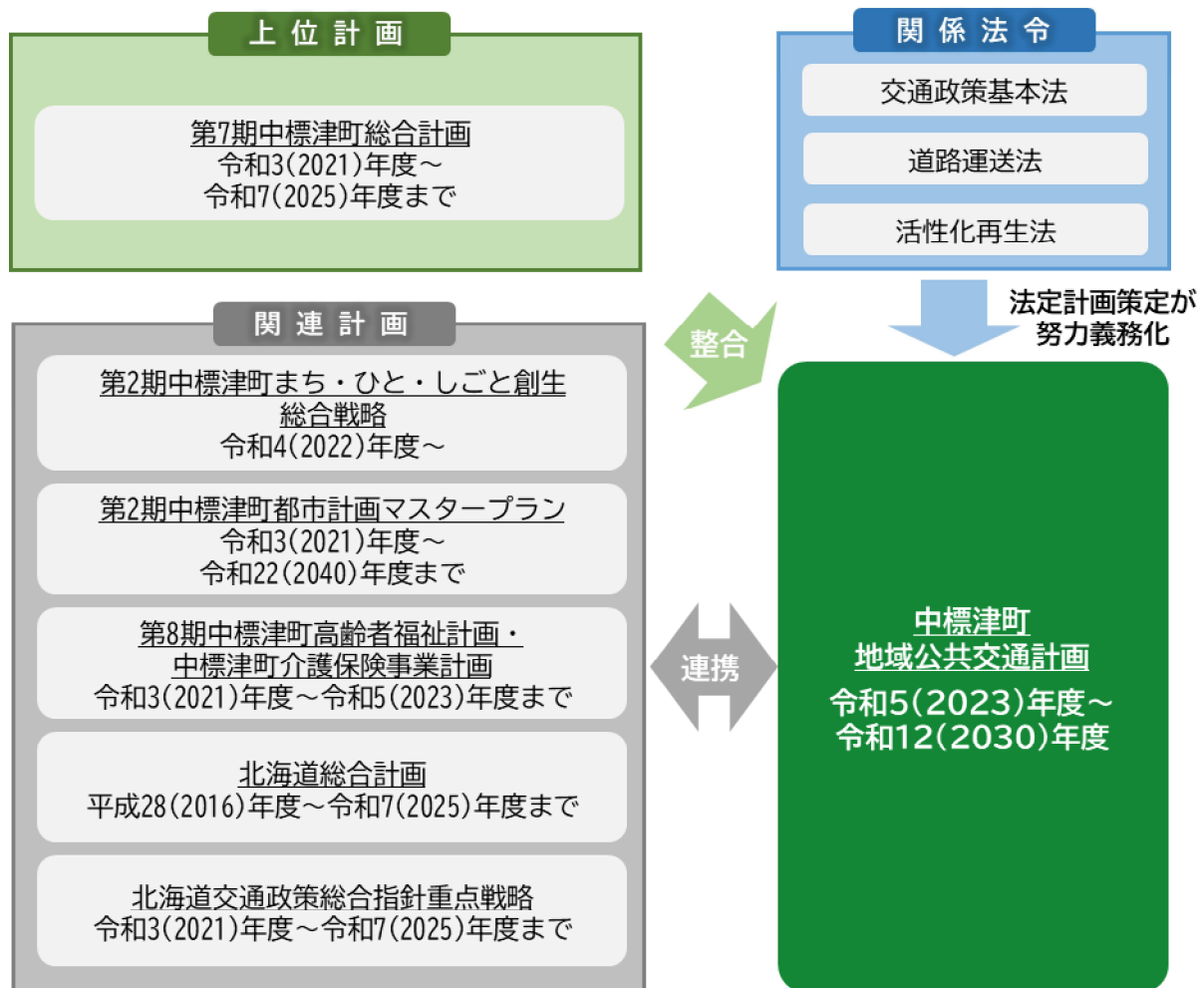


図 2-7 中標津町地域公共交通計画の位置づけ

(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。

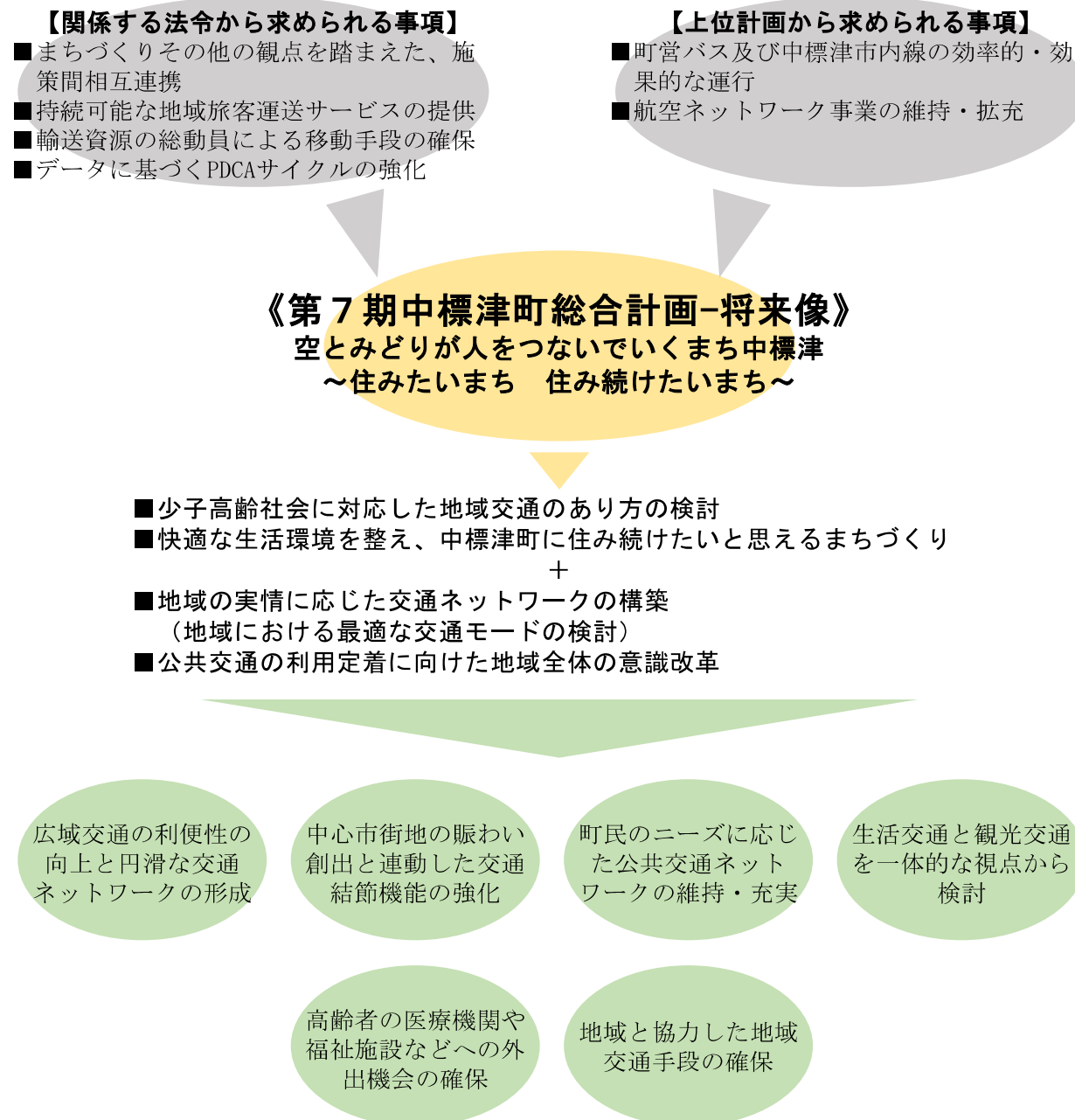


図 2-8 関係法令及び上位・関連計画から本計画に求められている事項