

6 地域公共交通をとりまく現状と課題

(1) 地域公共交通をとりまく現状

「2 地域の概況」、「3 オホーツク管内の公共交通の概況」、「5 地域の移動特性・ニーズ」から、本地域における地域公共交通は、「ア 移動ニーズの変化」、「イ 輸送資源のひっ迫」という2つの現状に直面しています。

ア 移動ニーズの変化

■地域の現状

- ・人口減少、少子高齢化の進行
- ・新型コロナウイルス感染症により観光客数が大きく減少
- ・主な移動手段は自動車であるが、自家用乗用車の登録台数が減少傾向
- ・自動車運転免許について、高齢者は返納が増加傾向、30歳未満は保有が減少傾向
- ・高校数の減少などにより居住する市町村域外への通学

■公共交通への影響

- ・人口減少、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者の減少
- ・運行本数や運行ダイヤ、交通モード間の接続に対する利用者のニーズと実態との乖離
- ・高校生の通学や高齢者の通院等の移動手段を持たない者の広域の移動需要への対応

イ 輸送資源のひっ迫

■地域の現状

- ・広域分散型で都市間の距離が長い
- ・人口減少、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者の減少
- ・通学や通院などを目的とした継続的な広域移動の実態がある
- ・二種免許保有者が減少傾向にあり、バス運転手も高齢化

■公共交通への影響

- ・路線バスの運行距離は長いですが、利用は少なく、利用実態がないバス停や運行時間も存在
- ・移動需要の減少による公共交通事業者の厳しい経営状況
- ・高校生の通学や高齢者の通院等の継続的な広域の移動需要への対応
- ・バス運転手の高齢化や将来的な担い手不足への懸念

(2) 地域公共交通をとりまく課題

地域公共交通をとりまく現状を踏まえ、本計画で対応すべき公共交通の課題は以下のとおりです。

課題1 通院、通学等の市町村の範囲を超えた移動ニーズへの対応

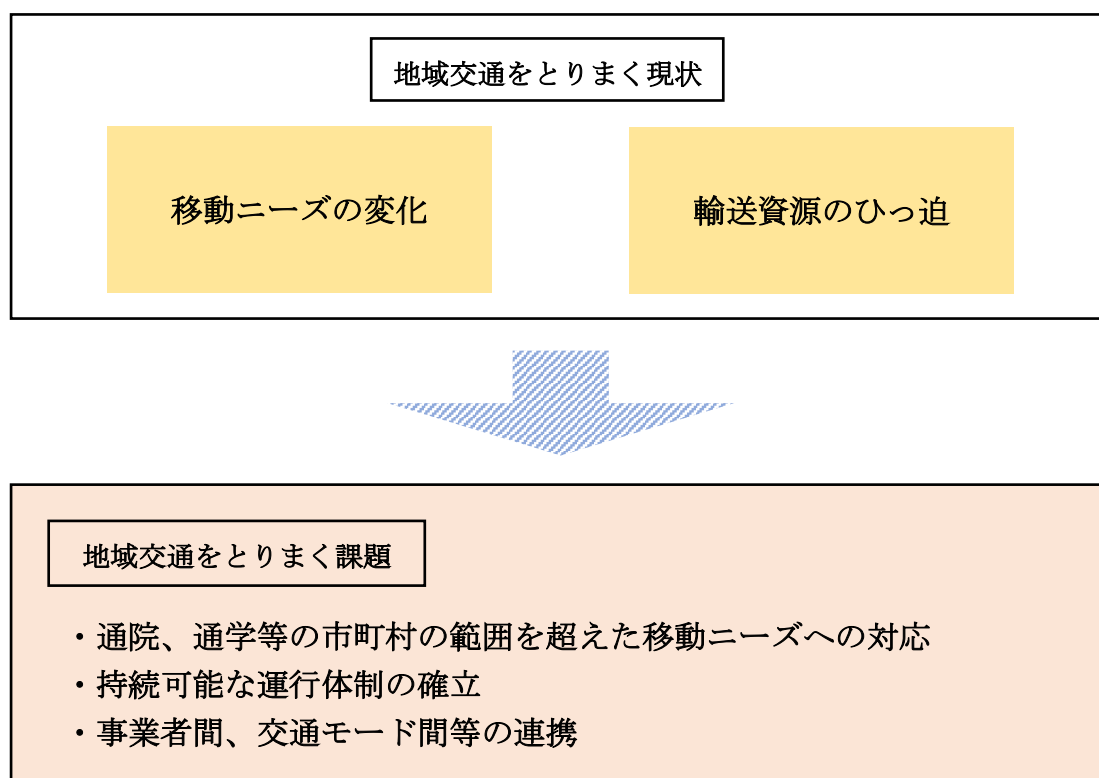
周辺町村から病院や高校が立地する中核都市等（北見市、網走市、紋別市、遠軽町）への高齢者の通院や高校生の通学など、市町村の範囲を越えた広域の移動ニーズに対応していく必要があります。

課題2 持続可能な運行体制の確立

事業者は公共交通の利用が低迷することで、厳しい経営環境にあり、また、将来的な運転手不足の懸念から、路線バスの運行を維持することが困難になりつつあることから、バス運転手確保や利便性向上、利用促進などにより、利用者数を維持しながら、持続可能な運行体制を確立していく必要があります。

課題3 事業者間、交通モード間等の連携

利便性向上と利用者拡大に向けて、運行ダイヤや乗り継ぎ環境の改善などのシームレスな交通体系の確立による事業者間、交通モード間等の連携を図る必要があります。



7 基本的な方針及び計画の目標

「1 はじめに」で整理した関連計画等と「6 地域公共交通をとりまく現状と課題」を踏まえ、地域の目指す将来像と、その実現に向けた基本的な方針及び本計画の目標を次のとおり定めます。

地域の目指す将来像

いつまでも住み続けられ、交流人口の拡大に寄与し、地域に活力をもたらす地域公共交通の実現

本地域では今後も人口減少、少子高齢化の進行が予想されており、活力ある地域とするためには、観光客など交流人口の拡大を図りつつ、いつまでも住み続けることができるよう、これらに対応した地域公共交通の実現を目指します。

基本的な方針

広域の移動手段となる地域公共交通を将来にわたり維持・確保するため、利用促進に取り組むとともに交通体系の最適化を図りつつ、輸送資源を総動員する。

新型コロナウイルス感染症の影響が長期にわたり、新たな生活様式が定着したことにより、移動ニーズがコロナ以前の水準までの回復が期待できない状況にあるとされています。

一方で、インバウンドを含む観光客などの交流人口の拡大による地域活性化を目指すことに変わりなく、さらに脱炭素推進の観点から、公共交通機関の利用拡大の推進はますます重要となっています。

また、運転手の高齢化などにより、輸送資源がひっ迫する中において、利便性の向上などを通じた利用促進を図ることはもとより、広域移動手段となる地域公共交通を将来にわたって維持・確保するためには、行政、事業者、住民などが適切に役割分担を行い、移動実態やニーズに応じた最適な交通体系となるように様々な輸送手段を活用することを検討する必要があります。

(1) 目標①：人・地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築

(課題1、2に対応)

地域の公共交通ネットワークの骨格となる幹線交通や広域交通については、交通事業者と自治体間の民と官、交通事業者相互間のもとより、観光などの他分野との「共創」により、人と地域を支える将来にわたり持続可能な仕組みとなるよう、利用実態を把握の上、社会情勢に適合するよう最適な交通ネットワークとして維持・確保します。

鉄道は、地域住民の通院・通学などの日常生活や、観光客などの来訪者の広域移動に利用されており、JR北海道のアクションプランに基づき、関係機関が連携を図りながら、利用促進などに取り組んでいく必要があります。

路線バスは、人口減少などに伴い利用者が減少し、事業者の経営が厳しくなる一方、地域の中核都市・中核都市群・地域中心都市とその周辺市町村を結んでおり、地域住民のみならず観光客などの来訪者にとっても不可欠な交通手段となっているため、関係機関の連携のもと維持・確保に向けた取組を進める必要があります。

特に、バス運転手が高齢化しており、将来的に担い手が不足する懸念があることから、運行に支障が生じないように人材確保に向けて取り組む必要があります。

(2) 目標②：事業者等の連携による移動の円滑化と公共交通の利用促進

(課題2、3に対応)

広大な面積に都市が分散する本地域は、主要都市間の距離が長いことから、他の地域と比べ、人の移動やモノの輸送に時間やコストを要するなど、地域住民の暮らしや産業経済に影響を及ぼしています。

また、交通事業者においては、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による移動需要の減少に伴い、厳しい経営環境に加え、運転手確保が難しくなっており、これまで事業者の経営努力と地域の支えにより維持してきた輸送サービスを維持することが難しくなっています。

このような中、交流人口の拡大や地域経済の活性化、通学手段の確保、さらには医療施設への通院など、安全・安心な暮らしを守るために、円滑に移動可能な広域の交通ネットワークを維持・確保することが必要であり、事業者間の連携など「共創」による移動の円滑化と関係者による公共交通の更なる利用促進を図る必要があります。

【本地域における交通ネットワークの考え方】

計画の目標の達成に向けて、本地域において広域の交通ネットワークを担うバス路線や鉄道については、以下のとおり維持・確保の方針を示します。

表7—1 維持・確保の方針（路線バス）

○地域間幹線系統

路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
1	勝山線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、訓子府町、置戸町 (R3輸送量：14.7)	置戸町郊外と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
2	置戸線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、訓子府町、置戸町 (R3輸送量：16.8)	置戸町と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
3	陸別線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、訓子府町、置戸町、陸別町 (R3輸送量：19.8)	陸別町（十勝管内）と北見市を結び、通学等の日常生活に利用 ※管内外の中心都市間を結ぶ路線の一部	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
4	美津線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、美幌町、津別町 (R3輸送量：10.1)	津別町と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。

路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
5	美幌療養所線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、美幌町 (R3 輸送量：12.4)	美幌町郊外と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
6	湧別線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 遠軽町、湧別町 (R3 輸送量：26.7)	湧別町と遠軽町を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
7	紋別線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 遠軽町、湧別町、紋別市 (R3 輸送量：12.4)	遠軽町と紋別市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
8	開成津別線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、津別町 (R3 輸送量：18.4)	津別町と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
9	訓子府線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 北見市、訓子府町 (R3 輸送量：15.9)	訓子府町と北見市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
10	女満別空港線 【運行事業者】 網走バス株式会社 【関係自治体】 網走市、大空町 (R3 輸送量：29.5)	女満別空港と網走市を結び、通学等の日常生活や観光等の移動に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
11	雄武線 【運行事業者】 北紋バス株式会社 【関係自治体】 雄武町、興部町、紋別市 (R3 輸送量：15.1)	雄武町と紋別市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
12	滝上線 【運行事業者】 北紋バス株式会社 【関係自治体】 紋別市、滝上町 (R3 輸送量：26.3)	滝上町と紋別市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
13	遠軽線 【運行事業者】 北紋バス株式会社 【関係自治体】 紋別市、湧別町、遠軽町 (R3 輸送量：12.0)	紋別市と遠軽町を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
14	興部線 【運行事業者】 北紋バス株式会社 【関係自治体】 紋別市、興部町 (R3 輸送量：16.8)	興部町と紋別市を結び、通学等の日常生活に利用	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
15	興部線 【運行事業者】 名士バス株式会社 【関係自治体】 名寄市、下川町、西興部村、興部町 (R3 輸送量：16.8)	名寄市（上川管内）と興部町を結び、通学等の日常生活に利用 ※管内外の地域中心都市間を結ぶ路線の一部	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

○広域生活交通路線

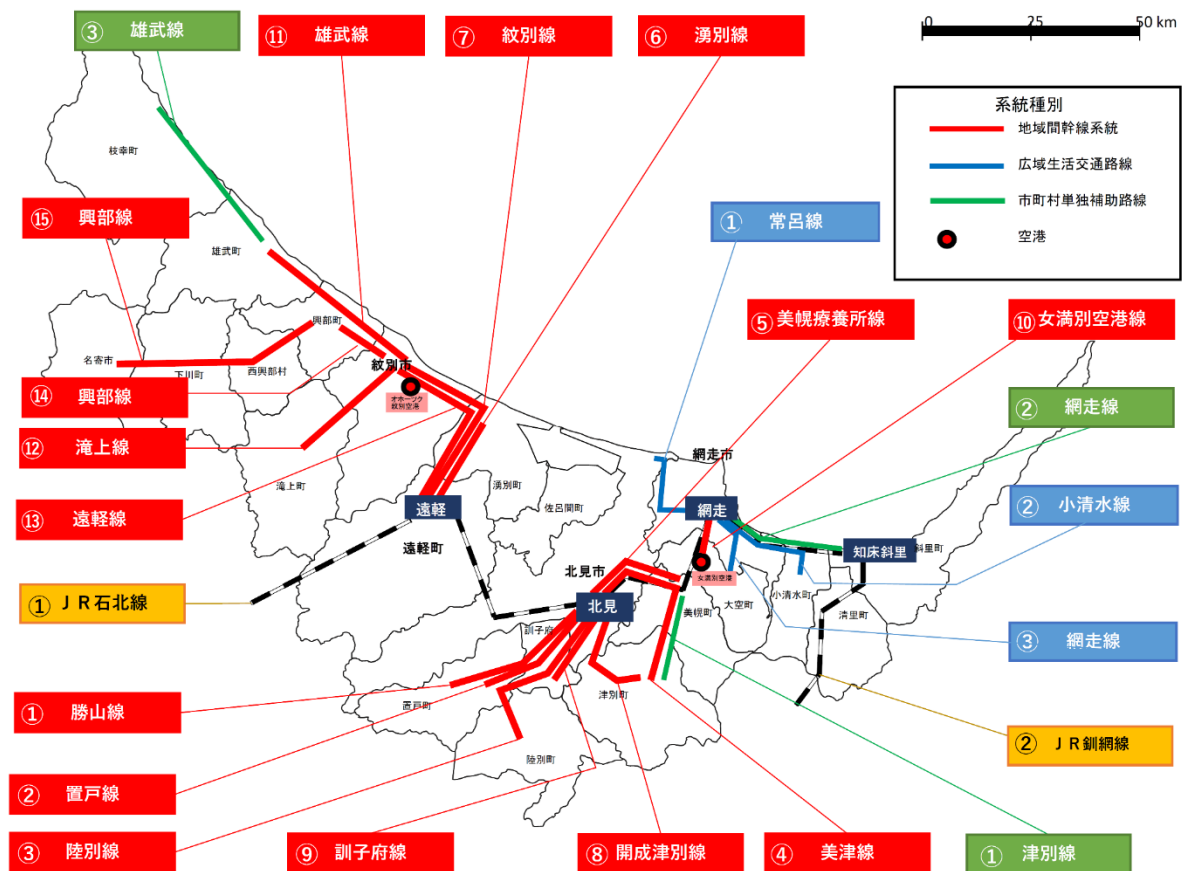
路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
1	常呂線 【運行事業者】 網走バス株式会社 【関係自治体】 網走市、北見市 (R3 輸送量：10.8)	網走市と北見市常呂地区を結び、通学等の日常生活に利用	交通事業者への支援を継続するほか、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
2	小清水線 【運行事業者】 網走バス株式会社 【関係自治体】 網走市、小清水町 (R3 輸送量：11.1)	網走市と小清水町を結び、通学等の日常生活に利用	交通事業者への支援を継続するほか、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。
3	網走線 【運行事業者】 網走観光交通株式会社 【関係自治体】 大空町、網走市 (R3 輸送量：12.1)	網走市と大空町東藻琴地区を結び、通学等の日常生活に利用	交通事業者への支援を継続するほか、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

○市町村単独補助路線

路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
1	津別線 【運行事業者】 北海道北見バス株式会社 【関係自治体】 美幌町、津別町	美幌町と津別町を結び、通学等の日常生活に利用	交通事業者と関係自治体の連携により、一定以上の需要を確保しつつ、利用促進を図っていく。
2	網走線 【運行事業者】 斜里バス株式会社 【関係自治体】 斜里町	斜里町と網走市を結び、通院等の日常生活に利用	交通事業者と関係自治体の連携により、一定以上の需要を確保しつつ、利用促進を図っていく。
3	雄武線 【運行事業者】 宗谷バス株式会社 【関係自治体】 枝幸町、雄武町	枝幸町（宗谷管内）と雄武町を結び、通学等の日常生活に利用	交通事業者と関係自治体の連携により、一定以上の需要を確保しつつ、利用促進を図っていく。

(鉄道)

路線名・運行事業者 ・関係自治体		役割	維持・確保の方針
1	石北線 【運行事業者】 JR 北海道 【関係自治体】 北見市、網走市、美幌町、遠軽町、大空町	当地域の中核都市等と札幌市や旭川市などの中核都市を結び、ビジネスなどの都市間移動や地域内における通院、通学等に利用	事業計画（アクションプラン）に基づき地域と事業者が連携した利用促進を図る。
2	釧網線 【運行事業者】 JR 北海道 【関係自治体】 網走市、斜里町、清里町、小清水町	当地域の中核都市群と中核都市の釧路市を結び、観光などの都市間移動や地域内における通院、通学等に利用	事業計画（アクションプラン）に基づき地域と事業者が連携した利用促進を図る。



地域間幹線系統	
系統	維持・確保の方針
①④⑤ ⑦⑬	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく。
②③⑥ ⑧⑨⑩ ⑪⑫⑭ ⑮	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

広域生活交通路線	
系統	維持・確保の方針
①②③	交通事業者への支援を継続するほか、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく。

市町村単独補助路線	
系統	維持・確保の方針
①②③	交通事業者と関係自治体の連携により、一定以上の需要を確保しつつ、利用促進を図っていく。

JR	
系統	維持・確保の方針
①②	事業計画（アクションプラン）に基づき地域と事業者が連携した利用促進を図る。

8 目標を達成するための施策・事業

基本的な方針に基づく目標を達成するため、各関係者は次の役割を担います。

表 8-1 取組の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
国	情報提供等	先行事例の情報提供 施策の実施に向けて必要な助言 資金の調達等
オホーツク総合 振興局 関係市町村	施策の検討・実施等	地域の交通に対するニーズの実態把握 各種公共交通に関する施策の実施 移動サービスの最適化に向けた検討 資金の調達等
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行 移動サービスの最適化に向けた検討 乗降状況のモニタリングの協力等
地域住民	日常的な利用等	日常的な公共交通の利用 公共交通に対する理解 公共交通の改善に向けた提案・要望等

(1) 持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施

目的等	持続可能な移動手段を確保するため、広域移動に係る利用実態を把握するとともに、先端技術の活用状況を考慮しながら、移動手段の最適化に向けた検討を進める。				
取組概要	①広域移動に係る利用実態の調査、分析 ②移動サービスの最適化に向けた検討、実施 ③先端技術を活用した移動手段の調査、研究				
取組主体	国、オホーツク総合振興局、市町村、交通事業者				
取組内容	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等 <p>【オホーツク総合振興局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■広域移動に係る利用実態に係るデータ収集、分析 ■移動サービスの最適化に向けた検討、協議体制の確立など関係者間の調整 ■AI や自動運転など先端技術を活用した移動手段の調査、研究 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■市町村内の生活圏交通の確保 ■移動サービスの最適化に向けた検討 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■広域移動に係る利用実態などのデータ提供 ■移動サービスの最適化に向けた検討 				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	①広域移動に係る利用実態の調査、分析				
	調査、分析	調査、分析	調査、分析	調査、分析	調査、分析
	②移動サービスの最適化に向けた検討・実施				
検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	
③先端技術を活用した移動手段の調査、研究					
調査、研究	調査、研究	調査、研究	検討	実施	

(2) シームレスな乗り継ぎ環境の改善

目的等	利用者の利便性を向上させるため、交通モード間の乗り継ぎに係る時間や待合環境を改善する。				
取組概要	<p>①幹線交通、生活圏交通と広域交通の連携強化</p> <p>航空機や鉄道、都市間バスといった幹線交通や市町村内の生活圏交通と広域交通の乗り継ぎ環境の改善に向けて、運行ダイヤの調整を図る。</p> <p>②交通結節点の機能強化</p> <p>交通結節点において、乗り継ぎまでの時間を快適に過ごすことができるよう待合環境の整備に努めるとともに、乗り継ぎまでの時間を楽しむ工夫を検討する。</p>				
取組主体	国、オホーツク総合振興局、市町村、交通事業者				
取組内容	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等 <p>【オホーツク総合振興局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通結節点における運行ダイヤや導線の実態調査、分析 ■ 交通モード間、事業者間の連携に向けた調整 ■ MaaSの推進に向けた検討 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 生活圏交通の運行ダイヤの検討、待合環境の改善 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 乗降データの提供、運行ダイヤの検討、待合環境の改善 				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	<p>①幹線交通、生活圏交通と広域交通の連携強化</p> <p>調査、分析 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施</p> <p>②交通結節点の機能強化</p> <p>調査、分析 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施 → 調査、分析 検討、実施</p>				

(3) バス運転手の確保

目的等	公共交通の運行に必要なバス運転手を確保するため、運転手の業務について魅力発信するとともに、移住施策との連携を図り、人材確保に努める。				
取組概要	①バス運転手の業務や魅力の発信 ②移住施策との連携推進 ③人材確保の取組				
取組主体	国、オホーツク総合振興局、市町村、バス事業者				
取組内容	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等 <p>【オホーツク総合振興局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■バス運転手の業務内容や魅力についての情報発信 ■バス運転手体験合同説明会の実施 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■移住者への職業紹介など移住施策との連携推進 ■運転手確保に向けた交通事業者への協力 <p>【バス事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■大型二種免許等の資格取得支援制度などの人材確保の取組推進 ■バス運転手体験説明会の実施 				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	①バス運転手の業務や魅力の発信				
	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施
	②移住施策との連携推進				
検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	
③人材確保の取組					
検討	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施

(4) 公共交通の利用促進活動の実施

目的等	脱炭素施策との連携を意識し、地域住民に対して、公共交通機関を利用する意識醸成を図るとともに公共交通の利用促進キャンペーンや乗り方教室の実施などの利用促進活動のほか、交通事業者間はもとより、他業種との連携に取り組む。				
取組概要	①公共交通利用促進イベントの実施 バスの乗り方教室、クリスマスバス等 ②交通事業者間や他業種との連携（協働）				
取組主体	国、オホーツク総合振興局、市町村、交通事業者、地域住民				
取組内容	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等 <p>【オホーツク総合振興局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■脱炭素の取組との連携（流氷トラスト運動） ■公共交通利用促進イベント（ノーカーデー、クリスマスバス）の実施 ■交通事業者間や他業種との連携に向けた検討 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通利用促進イベント（乗り方教室など）の実施、協力 ■自動車運転免許返納者への特典付与 ■通学定期助成や高齢者に対する無料バス券交付等の住民への支援 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通利用促進イベントの実施、協力 ■企画乗車券の検討、実施 <p>※ 地域住民の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常的な公共交通の利用 ・公共交通への理解 ・公共交通機関の改善に向けた提案、要望等 				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	①公共交通利用促進イベントの実施 検討、実施	①公共交通利用促進イベントの実施 検討、実施	①公共交通利用促進イベントの実施 検討、実施	①公共交通利用促進イベントの実施 検討、実施	①公共交通利用促進イベントの実施 検討、実施
	②交通事業者間や他業種との連携 検討	②交通事業者間や他業種との連携 検討、実施	②交通事業者間や他業種との連携 実施	②交通事業者間や他業種との連携 実施	②交通事業者間や他業種との連携 実施

(5) 交通関連情報のオープン化

目的等	利用者にわかりやすい公共交通を目指し、公共交通マップを作成するとともに、運行ダイヤや経路などのオープンデータを適切に更新するほか、バスロケーションシステムや車内混雑情報といった新たなデジタル技術の活用に取り組む。				
取組概要	①運行ダイヤ、運行経路などのオープンデータの適切な更新 ②管内公共交通マップの作成、情報発信 ③バスロケーションシステムや混雑情報などのデジタル技術の活用				
取組主体	国、オホーツク総合振興局、市町村、バス事業者				
取組内容	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等 <p>【オホーツク総合振興局】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■管内公共交通マップの作成、情報発信 ■事業者が構築したデジタル技術の効果的な活用方法を検討 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■運行ダイヤや運行経路などオープンデータの適切な更新 ■高校への通学手段の提示 ■公共交通機関への公的支援に関する情報の提供 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■運行ダイヤや経路などのオープンデータの適切な更新 ■バスロケーションシステムや混雑情報の発信 ■「OkhoNavi (オホナビ)」等のデジタル技術を活用したチケットの販売 				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	①オープンデータの更新 ②マップの作成 ③デジタル技術の活用				
	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施
	検討	実施 (北見地域)	実施 (斜網地域)	実施 (北紋地域)	
	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施	検討、実施

9 計画の達成状況の評価

(1) 取組状況の評価体制

本計画における目標の達成に向けた施策・事業の取組の継続的な実施にあたり、本章で示す評価指標に基づいたモニタリングを実施しながら、施策・事業の実施効果、地域の実態との適合性等について検証・評価を実施し、実情に応じたものとなるよう、計画の見直しを実施していきます。

取組の評価については、本計画の策定主体である「北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会」において行うこととします。

区分	組織名
地方公共団体	北見市、網走市、紋別市、美幌町、津別町、斜里町、清里町、小清水町、訓子府町、置戸町、佐呂間町、遠軽町、湧別町、滝上町、興部町、西興部村、雄武町、大空町 名寄市、下川町、枝幸町、陸別町 北海道オホーツク総合振興局
交通事業者	北海道北見バス株式会社、網走バス株式会社、北紋バス株式会社、斜里バス株式会社、網走観光交通株式会社、名士バス株式会社、宗谷バス株式会社、阿寒バス株式会社 北海道旅客鉄道株式会社
道路管理者	北海道開発局網走開発建設部、北海道オホーツク総合振興局
公安委員会	北海道警察北見方面本部
その他	オホーツク観光連盟、北海道高等学校 PTA 連合会北見支部、日本私鉄総連北海道地方労働組合、有識者 北海道運輸局北見運輸支局

(2) 目標達成状況のモニタリング方法

本計画の目標の達成状況に関するモニタリング方法として、評価指標と目標値、評価指標の測定方法を以下に示します。

指標値の測定は、毎年度実施し、計画期間中における目標の達成状況を継続的にモニタリングしていきます。

ア 評価指標・目標値について

表9-1 目標①、②の達成を測る指標

評価指標	現状値	目標値	指標値の測定方法
公共交通の利用者数			
指標Ⅰ 広域交通※の利用者数	1,232,573 人 (R3年度)	1,259,000 人以上 (R9年度)	広域交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の輸送人員データを収集)
公的資金が投入されている公共交通事業者の収支率			
指標Ⅱ 広域交通※の平均の収支率	37.14 % (R3年度)	37.80 %以上 (R9年度)	広域交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の収支率データを収集)
公共交通への公的資金投入額			
指標Ⅲ 広域交通※への公的資金投入額	618,592 千円/年度 (R3年度)	618,592 千円/年度以下 (R9年度)	広域交通の運行事業者からの提供データによる確認 (毎年6月頃に前年度の公的資金投入額データを収集)

※広域交通とは地域間幹線系統及び広域生活交通路線を指す

イ 評価指標・目標値の設定理由

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により厳しい状況が続いている中で、広域交通の持続性を確保していくため、利用者数の増加及び収支率の改善を目指すとともに、路線の維持・確保を目的とした公的資金の投入額が増加に転じないよう、各種施策に取り組んでいきます。

ウ 評価指標と施策の対応関係

表9-2 対応関係一覧

評価指標名	施策番号				
	①	②	③	④	⑤
指標Ⅰ 広域交通の利用者数	○	○	○	○	○
指標Ⅱ 広域交通の平均の収支率	○	○	○	○	○
指標Ⅲ 広域交通への公的資金投入額	○	○	○	○	○

<参考：目標値の考え方>

(1) 人口推計について

本地域の令和4年（2022年）から令和9年（2027年）の人口は、国勢調査及び将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30推計））を用いて推計したところ、5年間で6.4%の減少が見込まれます。

表9-3 人口推計

区分	令和4年（2022年）	令和9年（2027年）	減少率
人口推計	266,996人	249,759人	△6.4%

(2) 令和4年度（2022年度）見込値について

令和4年度（2022年度）における広域交通の利用者数及び平均収支率については、本地域において運行されている地域間幹線系統及び広域生活交通路線を運行する事業者からの提供データにより確認しています。

表9-4 令和4年度（2022年度）見込値

指標	令和4年度（2022年度）見込値
I 広域交通の利用者数	1,259,000人
II 広域交通の収支率	37,80%
III 広域交通への公的資金投入額	※

※公的資金投入額については、本計画策定時点で令和4年度の補助額が未確定

(3) 令和9年度（2027年度）推計値について

上記（1）及び（2）に基づく令和9年度（2027年度）の推計値は次のとおりです。

表9-5 令和9年度（2027年度）推計値

指標	令和9年度（2027年度）推計値
I 広域交通の利用者数	1,178,424人
II 広域交通の収支率	35.38%

(4) 目標値の設定について

指標I及び指標IIについては、将来人口推計から減少が見込まれますが、本計画に位置付けた取組を推進することにより、令和4年度（2022年度）見込値から利用者数の増加及び収支率の改善をめざし目標値を設定します。

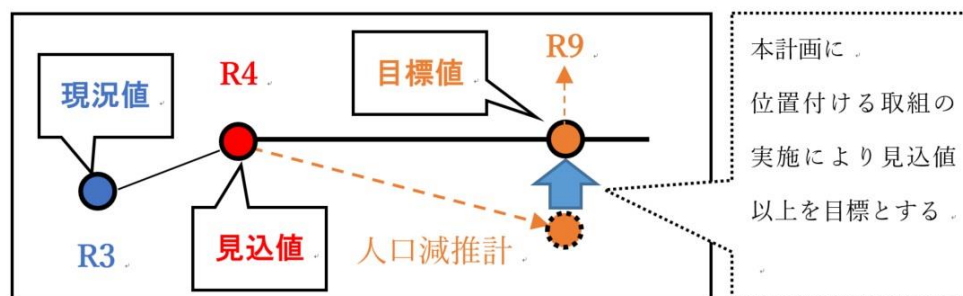


図9-1 目標値設定のイメージ

(3) 評価結果を踏まえた計画の見直し (PDCA サイクル)

本計画 (Plan) の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況 (Do) を確認した上で、目標の達成状況 (評価指標) を評価 (Check) し、必要に応じて、施策・事業の見直し (Action) を検討します。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を改定するとともに、施策・事業の予定に反映し (Plan)、着実に施策・事業を実施 (Do) していきます。

本計画は、上記のPDCA サイクルを回しながら進捗を管理して運用していきます。

なお、PDCA サイクルによる運用にあたっては、毎年度、「北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会」を開催し、構成機関の認識の共通化を図りながら進めていきます。



図9-2 PDCA サイクルの運用イメージ

(4) 今後の協議会の開催スケジュール（案）

継続的で実効性のある施策の実施に向け、PDCA サイクルを行いながら計画を推進していくため、以下のスケジュールにより「北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会」を開催していきます。

なお、取組の実施状況などにより、事業（評価指標）の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合などについては、以下のスケジュールによらず随時開催するなど、状況に応じた協議を実施していきます。

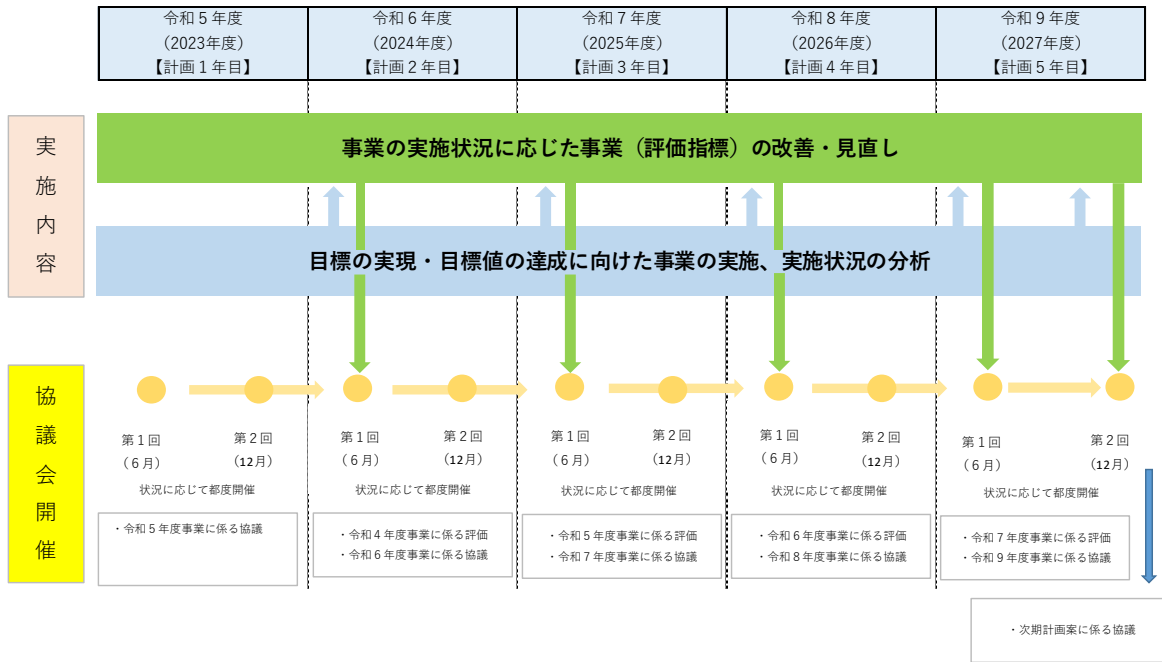


図9-3 今後の協議会開催スケジュール（案）