

浜中町

地域公共交通網形成計画

浜中町地域公共交通活性化協議会

浜中町

令和2年5月策定

令和6年6月一部改訂

浜中町地域公共交通網形成計画

目次

第1章 序章	1
1-1 背景及び目的	1
1-2 本計画の位置づけ	1
1-3 計画期間	1
1-4 計画区域	2
第2章 まちづくりの方向性	4
2-1 関係法規	4
2-2 上位計画	11
2-3 関連計画	13
第3章 地域の現況	16
3-1 地勢	16
3-2 人口及び年齢構成の推移	17
3-3 町民の移動状況及び町内生活関連施設の立地状況.....	20
3-4 町民の自動車保有と交通事故の状況.....	22
3-5 観光入込の状況	23
第4章 地域公共交通の現況	24
4-1 本町の地域公共交通体系	24
4-2 町民の移動支援策に係る本町の負担額.....	32
第5章 地域公共交通に対する町民等の意見.....	33
5-1 公共交通に関するアンケート調査結果.....	33
5-2 町内を運行するJR・バス利用実態調査結果	35
5-3 町内交通確保に向けた実証運行結果.....	37
5-4 実証運行に関する町民との意見交換結果.....	39
第6章 地域公共交通の問題点・課題.....	41
6-1 地域公共交通を取り巻く現状から見た問題点.....	41
6-2 地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題.....	42
第7章 浜中町地域公共交通網形成計画の基本理念・将来像と基本方針.....	43
7-1 基本理念と将来像	43
7-2 基本方針	44
7-3 基本方針に基づく各路線の維持確保方針の整理.....	46
7-4 基本方針に基づく事業メニュー.....	48
第8章 事業メニュー	49
第9章 事業推進及び目標値・評価スケジュール.....	61
9-1 事業推進スケジュール	61
9-2 評価指標・評価スケジュール.....	63
9-3 事業推進体制	66

第1章 序章

1-1 背景及び目的

本町の公共交通は、鉄道と交通事業者が運行させているバス路線（町内線（浜中線）及び地域間幹線系統（霧多布線・特急ねむろ号））の他、本町で巡回バスを運行していますが、近年の急速な少子高齢化や人口減少等により、バス利用者の減少が続いており、とりわけ本町と厚岸町・釧路市を繋ぐ霧多布線のうち、本町と厚岸町間については、継続的な運行が困難な状況となっています。

また、本町の郊外部を中心に運行している巡回バスは、散居形態の郊外部を定期路線として運行、かつ郊外部の高齢化が進行する中で、バス停まで歩くことが困難な高齢者などの交通弱者が増加しており、高齢者等多くの町民が利用しやすい新たな公共交通への転換などを検討する必要があります。

そこで、これらの現況を加味した上で、町民にとって利便性が高く、限られた財源の中で効率的に運行が可能となる新たな公共交通網を検討し、本町に持続的に住み続けられる環境整備に向け、本町の公共交通網の方向性を示す「浜中町地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 本計画の位置づけ

本計画は、関連法規や上位計画、関連計画との整合性や連携を図った内容とし、本町の地域公共交通網の方向性を示す計画として、策定するものです。

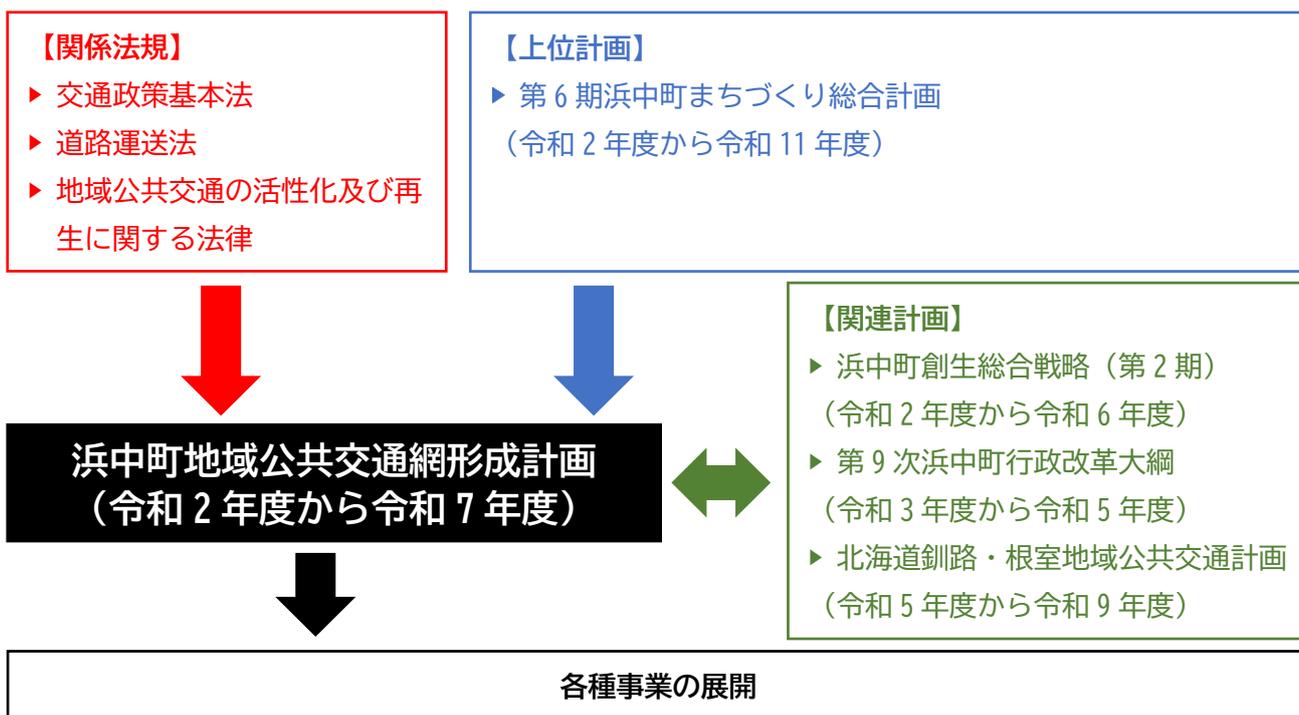


図 1-1 上位関連計画等との位置づけ

1-3 計画期間

本計画の期間は、当初は計画開始年度から5年間とし、計画期間終了時に次期地域公共交通網形成計画を策定するものとしたましたが、計画の事業推進状況を踏まえ、計画期間を令和7年度までに延長することとしました。

□計画期間：令和2年度から令和7年度まで

1-4 計画区域

本計画の区域は、下図に示す通り、本町全域とします。

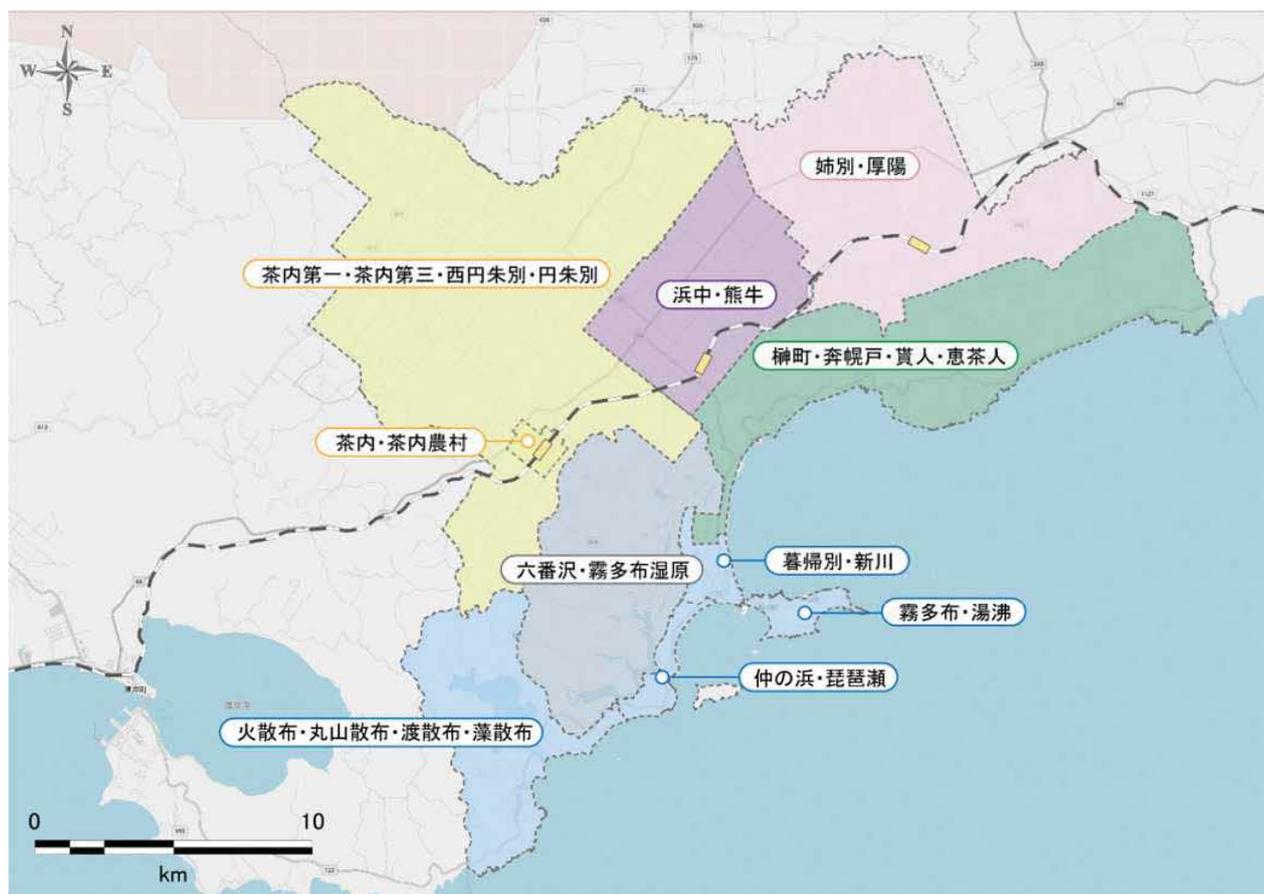


図 1-2 本計画の対象区域

表 1-1 本町内を運行する各交通の役割

交通手段名	役割	主な 運行区域
JR 花咲線	・中核都市である釧路市までの通院や沿線自治体間の通学等の目的で利用されており、広域的な生活移動として欠かせない交通である。	町内外
特急ねむろ号	・中核都市である釧路市までの通院や沿線自治体間の通学等の目的で利用されており、広域的な生活移動として欠かせない交通である。	町内外
霧多布厚岸線	・これまで本町と中核都市である釧路市までを直通でつないできた霧多布線の代替交通として運行をしており、厚岸町を含む釧路方面への通学・通院目的等を支援する交通である。	町内
霧多布散布線	・これまで本町と中核都市である釧路市までを直通でつないできた霧多布線の代替交通として運行をしており、散布方面から霧多布市街地方面への通学・通院目的等を支援する交通である。	町内
霧多布湿原線 + 霧多布湿原線 (デマンド)	・JRを利用して本町と周辺市町間を往来する需要を支え、特に通院や買い物などの目的を支援する交通である。	町内
茶内線 + 浜中線	・これまで本町の農村部を中心に運行してきた町内巡回バスの代替交通として、決められた施設等と利用者の自宅までの送迎を行い、通院や買い物、温泉利用等の目的を支援する交通である。	町内

第2章 まちづくりの方向性

2-1 関係法規

(1) 交通政策基本法

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

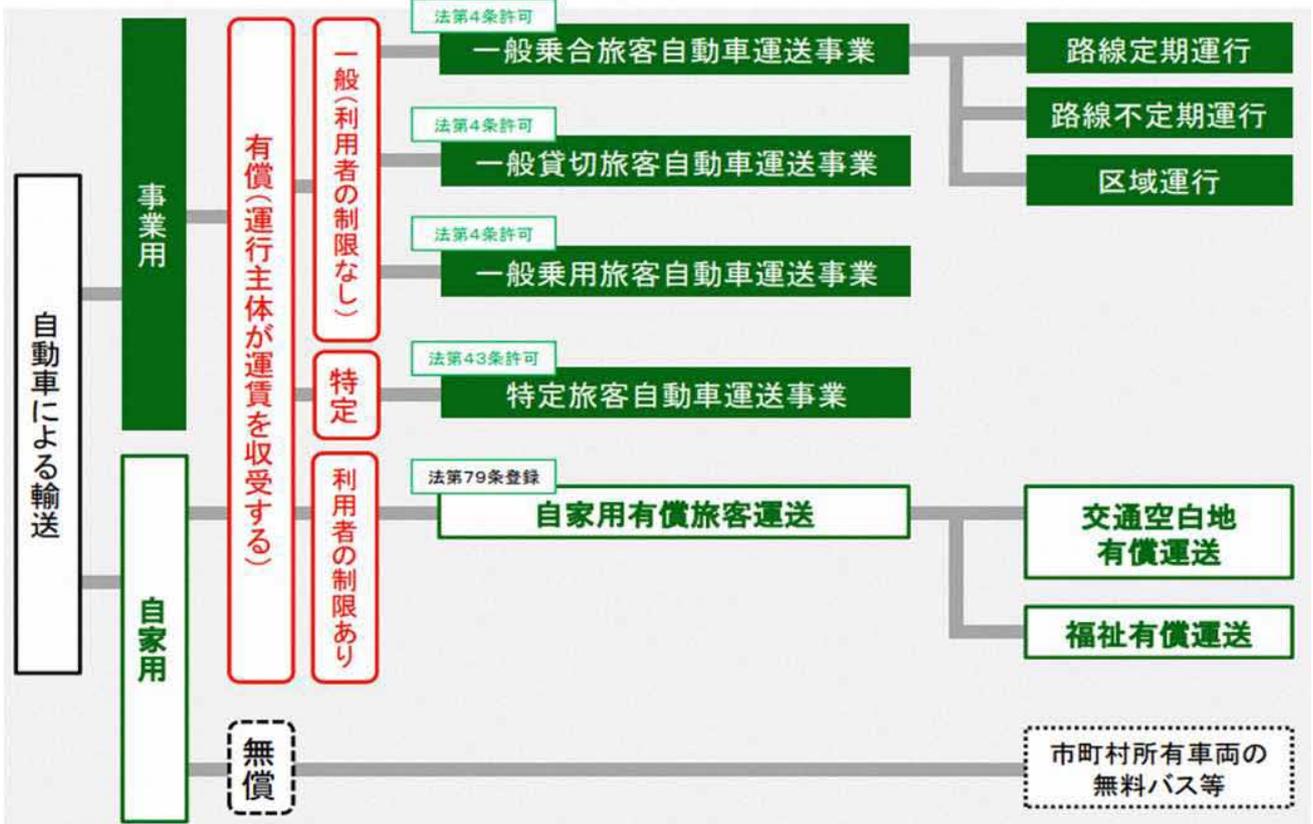
項目	内容
基本的認識	○交通が果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	○豊かな国民生活の実現 ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障害者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ○地域の活力の向上 ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・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

(2) 道路運送法

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。

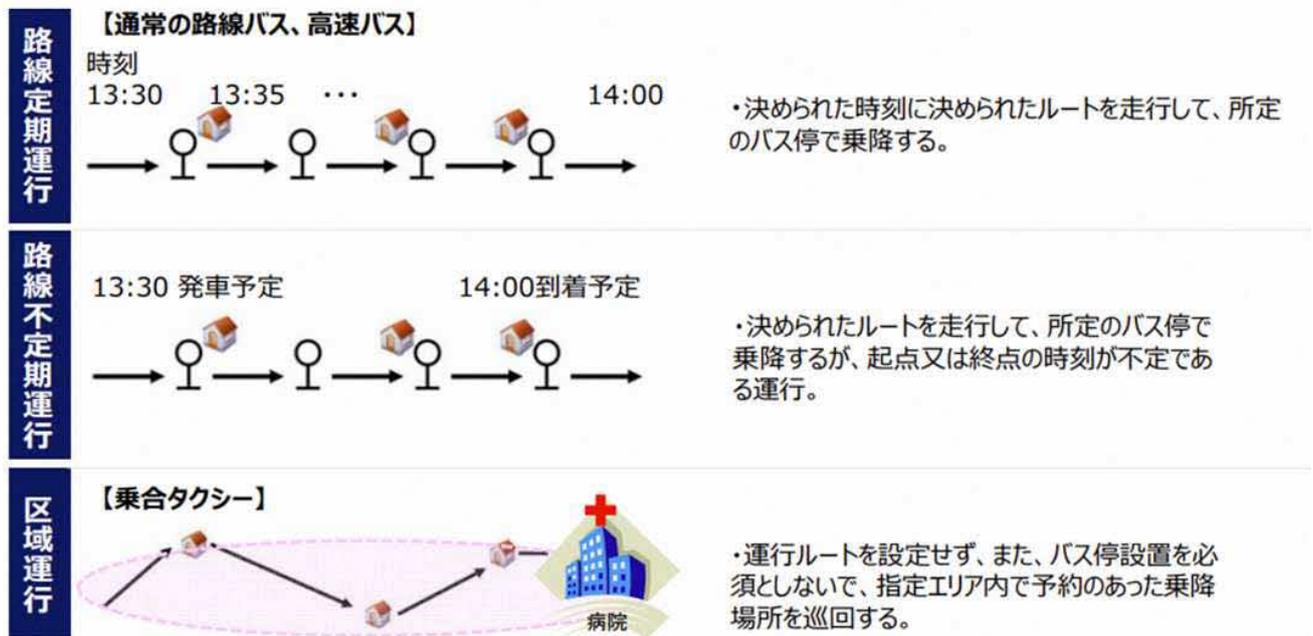
表 2-2 道路運送法の概要

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・43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 ・特定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

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

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、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・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。

また、令和 5 年 7 月の改正では、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化しており、これらの状況を打破すべく、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

表 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）の概要

項目	内容
改正の背景	<p>○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</p> <p>○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</p>
改正の概要	<p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <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、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 <p>○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</p> <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 -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） -MaaS の円滑な普及促進に向けた措置

表 2-4 地域公共交通活性化及び再生に関する法律（令和 5 年 7 月改正）の概要

項目	内容
改正の背景	<p>○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化している中で、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要</p>
改正の概要	<p>○地域の関係者の連携と協働の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 <p>○ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて。国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 <p>○バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通利便増進事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> -自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・「道路運送高度化事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> -AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設 <p>○鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

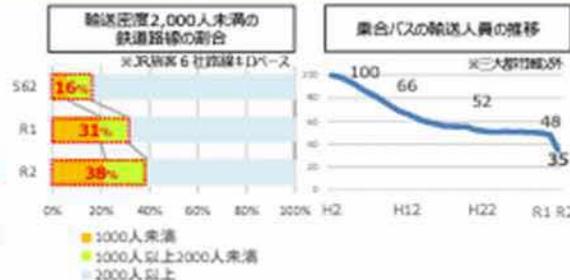
●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

＜令和5年法律第18号＞

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



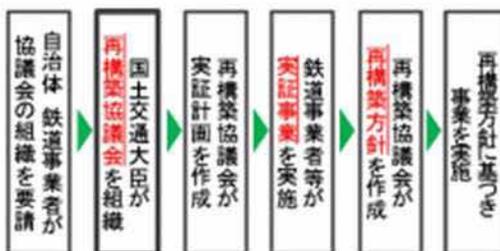
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、**社会資本整備総合交付金**等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）
 ※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する**社会資本整備総合交付金**を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GX**を推進する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する**社会資本整備総合交付金**を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

出典：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の概要（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等の一部を改正する法律（令和5年7月改正）

2-2 上位計画

(1) 第6期浜中町まちづくり総合計画

本計画は、町政運営全般の指針として、本町が目指す将来像とそれを実現するための施策を示したものです。

表 2-5 第6期浜中町まちづくり総合計画の概要

項目	内容
計画期間	令和2年度から令和11年度まで
将来像	笑顔輝く共創のふるさとを 未来へ 自然とともに生きる 豊かな大地と海のまち はまなか
分野別 基本目標	基本目標1 産業の垣根を越えて、みんなで築きあげる活力あるまちづくり 基本目標2 自然を守り未来につながる住みよいまちづくり 基本目標3 災害に強く町民によりそったまちづくり 基本目標4 子どもから大人まで安心して暮らせる未来のまちづくり 基本目標5 豊かな学びを育み、未来に向かって挑戦し続ける人づくり 基本目標6 地域とともに歩む創意に満ちたまちづくり
公共交通に関する施策	基本目標1 産業の垣根を越えて、みんなで築きあげる活力あるまちづくり 第5節 観光業の振興 ■主要な施策と主要事業 ○ホスピタリティの充実 ②交通アクセスの整備-北太平洋シーサイドラインへの誘客促進及び町内での交通基盤の整備を関係機関などと連携し進めます。 基本目標2 自然を守り未来につながる住みよいまちづくり 第8節 道路・交通網の整備 ■主要な施策と主要事業 ○公共交通網の整備 ①浜中町地域公共交通網形成計画の策定-市街地までの公共交通（町内公共交通）・広域な生活移動を支える公共交通（広域公共交通）について、町民のニーズに即した、「浜中町地域公共交通網形成計画」を策定し、交通網の整備を図ります。 基本目標4 子どもから大人まで安心して暮らせる未来のまちづくり 第3節 障がい者（児）福祉 ■主要な施策と主要事業 ○安心な日常生活支援の充実 ②障がい福祉サービスの充実-障がい者が安心して生きがいのある生活を送れるよう、在宅支援用の各種制度や居宅介護支援など訪問サービスの充実に努めます。

<p>公共交通に関する施策</p>	<p>基本目標6 地域とともに歩む創意に満ちたまちづくり</p> <p>第6節 広域行政の推進</p> <p>■主要な施策と主要事業</p> <p>○広域行政の展開</p> <p>①広域行政体制の検討-効率的・効果的な行政運営を行うために、様々な分野での広域的な連携を検討します。</p> <p>②広域連携事業の推進-広域で取り組むべき事業について、各種協議会などに参加し、課題解決のための事業を推進します。</p>
-------------------	--

2-3 関連計画

(1) 浜中町創生総合戦略（第2期）

本計画は、本町総合計画に示されている将来像の実現に向け、かつ、深刻化する人口減少社会への対応として、本町の人口・経済・地域社会の課題に一体的に取り組む施策を示したものです。

表 2-6 浜中町創生総合戦略（第2期）の概要

項目	内容
計画期間	令和2年度から令和6年度まで
基本目標	基本目標① 魅力あふれる地場産業の振興と安定した雇用を創出する 基本目標② 若い世代が希望を持って結婚・出産・子育てができる環境を構築する 基本目標③ 誰もが安心・安全を実感して住み続けられるまちづくり
公共交通に関する施策	基本目標② 若い世代が希望を持って結婚・出産・子育てができる環境を構築する 施策1 安心して子どもを産むことができる体制の充実 ■関連する施策等 ①妊産婦の通院に係る交通費の助成事業 基本目標③ 誰もが安心・安全を実感して住み続けられるまちづくり 施策2 誰もが安心して住み続けられる生活環境等の整備 ■関連する施策等 ②地域公共交通運行事業

(2) 第9次浜中町行政改革大綱

本計画は、これまで以上に地域や町民との協働によるまちづくりを推進し、時代の変化に即した行政運営に取り組んでいくため、本町の将来を展望した行政改革を一層推進するための指針を示したものです。

表 2-7 第9次浜中町行政改革大綱の概要

項目	内容
計画期間	令和3年度から令和5年度まで
行政改革の基本的視点	1 開かれた行政運営の展開 2 地域等との連携、協働によるまちづくりの推進 3 行財政の的確な運営
公共交通に関する施策	IV 行財政改革の推進事項 1 事務事業の見直し (7) 住民福祉への対応 ・急速な高齢化に伴い、生活に欠かせないバス路線の維持は必要不可欠であることから、今後も浜中町地域公共交通活性化協議会によるバス路線の維持、維持的な公共交通網の形成などの協議検討を行い、総合的な取り組みを推進します。

(3) 北海道釧路・根室地域公共交通計画

本計画は、釧路総合振興局並びに根室振興局が中心となり、各振興局に属する関係自治体が組織する「北海道釧路・根室地域公共交通活性化協議会」において、釧路・根室地域における持続可能な将来の交通体系を構築するための指針を示した計画です。

表 2-8 北海道釧路・根室地域公共交通計画の概要

項目	内容
計画期間	令和5年度から令和9年度まで
将来像	行政・交通事業者など地域の関係者が連携した釧路・根室地域の持続可能な公共交通ネットワークの構築
基本方針	基本方針① 地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保 基本方針② 市町村内の生活圏交通と広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化 基本方針③ 公共交通の利用促進・持続性の確保
基本方針の実現に向けた目標	目標① 中核都市や地域中心都市と周辺市町村などをつなぐ広域交通ネットワークの維持・確保 目標② 幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化 目標③ 公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進 目標④ 観光資源などを活かした利用促進
目標に基づく施策 ※市町村の役割	<p>施策① 広域交通の確保に受けた運行形態の見直し等の検討・協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の移動実態やニーズを踏まえた移動サービスの最適化に向けた協議・検討を行う。 ・市町村地域公共交通活性化協議会において、実情に合わせた運行形態を検討するとともに、市町村地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）における生活圏交通の維持・確保の方針を踏まえ、広域交通との接続性の向上について検討する（市町村地域公共交通活性化協議会を未設置、また市町村地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）を未策定の市町村は計画策定に向けた設置・検討を進める）。 <p>施策② 幹線交通、広域交通、生活圏交通間の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村における実情やニーズに応じて、幹線交通・広域交通・生活圏交通の乗換環境の向上により、利用者の利便性・快適性の向上を図る。 ・市町村地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に基づく乗換環境の向上など、生活圏交通の利便性向上や確保に向けた取り組みを進める。 <p>施策③ 公共交通利用の促進と意識醸成を図る広報活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップや総合時刻表を検討し作成する。 ・バス事業者と連携したバスの乗り方教室を検討し実施する。 <p>施策④ 観光誘客による公共交通の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施策と連携した利用促進の取組について検討する。

表 2-9 北海道釧路・根室地域公共交通計画で位置づけられた
本町に係る広域路線の維持・確保の方針

分類	都市間 【中心都市】	主な交通モード	役割	維持・確保の方針
中核都市・ 地域中心都市 間を結ぶ 広域交通	釧路市～釧路町～ 浜中町～根室市 【釧路市・根室 市】	釧路線（根室線） 【地域間幹線系統】	通院などの目 的で利用され ており、地域 住民の生活に 欠かせない区 間。	地域公共交通確保維持 改善事業（地域間幹線系 統）を活用し、利用促進 策等を実施しながら、持 続可能な移動手段を確 保する。住民等の利用実 態やニーズを踏まえた ダイヤの設定等、公共交 通の最適化を図りなが ら、公共交通サービスを 維持していく。

第3章 地域の現況

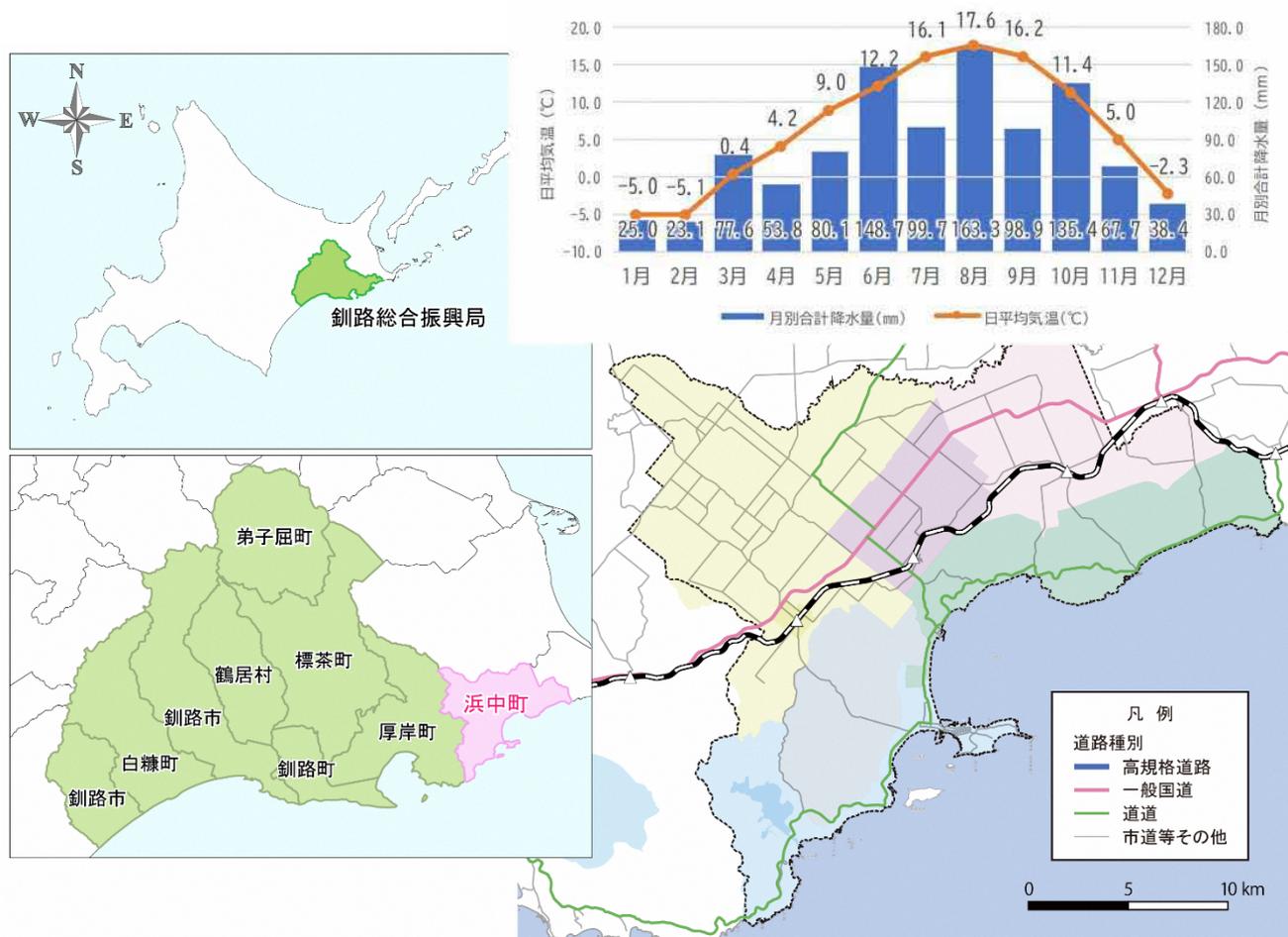
3-1 地勢

浜中町は、北海道の東部釧路総合振興局管内の東端に位置し、東は根室市、北は別海町、西は厚岸町に接しています。また、東南を太平洋に面し、ほぼ中央に霧多布半島が形成され、厚岸霧多布昆布森国定公園の一角をなしています。

町の総面積は、423.63 km²で約 67km に及び海岸線は砂浜や奇岩絶壁を有し、嶮暮帰島をはじめとする大小の無人島が点在しています。また、南面を形成する海岸線の中央にある霧多布湿原は火散布沼や藻散布沼とあわせ「ラムサール条約登録湿地」に登録されている他、「霧多布泥炭形成植物群落」として、国の天然記念物に指定されています。内陸部は、中央を東西に鉄道が走っており、森林と農村地帯が広がり、平坦な丘陵原野を形成しています。

気候は、年間平均気温 5~6℃、最高気温は海岸部で 20℃前後、内陸部で 25℃前後、最低気温は-10℃前後と冷涼であり、春から夏にかけては沿岸部を中心に霧が発生しやすく、また、秋から冬にかけては好天が続き年間降雨量は 1,000mm 程度となっています。

交通は、釧路市と根室市を結ぶ国道 44 号線のほか、中標津空港へ接続する道道 123 号別海厚岸線、海岸線を結ぶ道道 142 号根室浜中釧路線（北太平洋シーサイドライン）、町道の約 300 路線は地域住民の生活と産業道路そして観光道路として重要な役割を果たしています。



出典：月別合計降水量・日平均気温 榊町観測データ（気象庁）

図 3-1 浜中町の位置

3-2 人口及び年齢構成の推移

(1) 人口・世帯数の推移

本町の人口は、減少基調を続けており、直近の令和2年国勢調査では、約5,500人となっており、今後もこの減少基調は継続することが予想されています。

一方で、高齢化率については、増加基調で推移を続けており、令和2年で32.0%であった高齢化率は、令和12年には35%を超えることが予想されており、増加する高齢者の移動手段を如何に確保するかを早急に検討する必要があります。



出典：H2～R2 国勢調査（総務省）、R12～R22 人口ビジョン

図 3-2 浜中町の人口及び高齢化率の推移

表 3-1 地区別人口・高齢化率の推移

地区区分	R2 人口 (2020)	R12 人口 (2030)	増減率	R2 高齢率 (2020)	R12 高齢率 (2030)	増減率
霧多布・湯沸	942 人	841 人	-10.7%	37.3%	40.4%	3.1%
暮帰別・新川	686 人	614 人	-10.5%	31.8%	35.4%	3.7%
榑町・奔幌戸・貰人・恵茶人	374 人	315 人	-15.8%	45.2%	46.8%	1.6%
仲の浜・琵琶瀬	424 人	373 人	-12.0%	33.5%	41.5%	8.0%
火散布・丸山散布・渡散布・藻散布	585 人	489 人	-16.4%	34.7%	38.8%	4.1%
茶内・茶内農村	1,102 人	890 人	-19.2%	25.1%	28.2%	3.1%
茶内第一・茶内第三・西円朱別・円朱別	611 人	530 人	-13.3%	27.2%	32.0%	4.8%
浜中・熊牛	424 人	362 人	-14.7%	29.5%	36.9%	7.4%
姉別・厚陽	359 人	282 人	-21.5%	30.1%	35.4%	5.3%
合計	5,507 人	4,696 人	-14.7%	31.9%	36.3%	4.3%

出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

【「3-2 人口及び年齢構成の推移」から見える課題】

・全町的に人口減少・少子高齢化が進行する中で、町民が安心して安全におでかけできる交通を確保することが重要です。

⇒高齢化の進行など、各地区で抱える課題を的確に把握し、各地区の町民の移動ニーズに即した移動手段の導入を検討する必要があります。

【参考：地域別人口の変動】



出典：令和2年国勢調査

図 3-3 浜中町の人口分布



出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

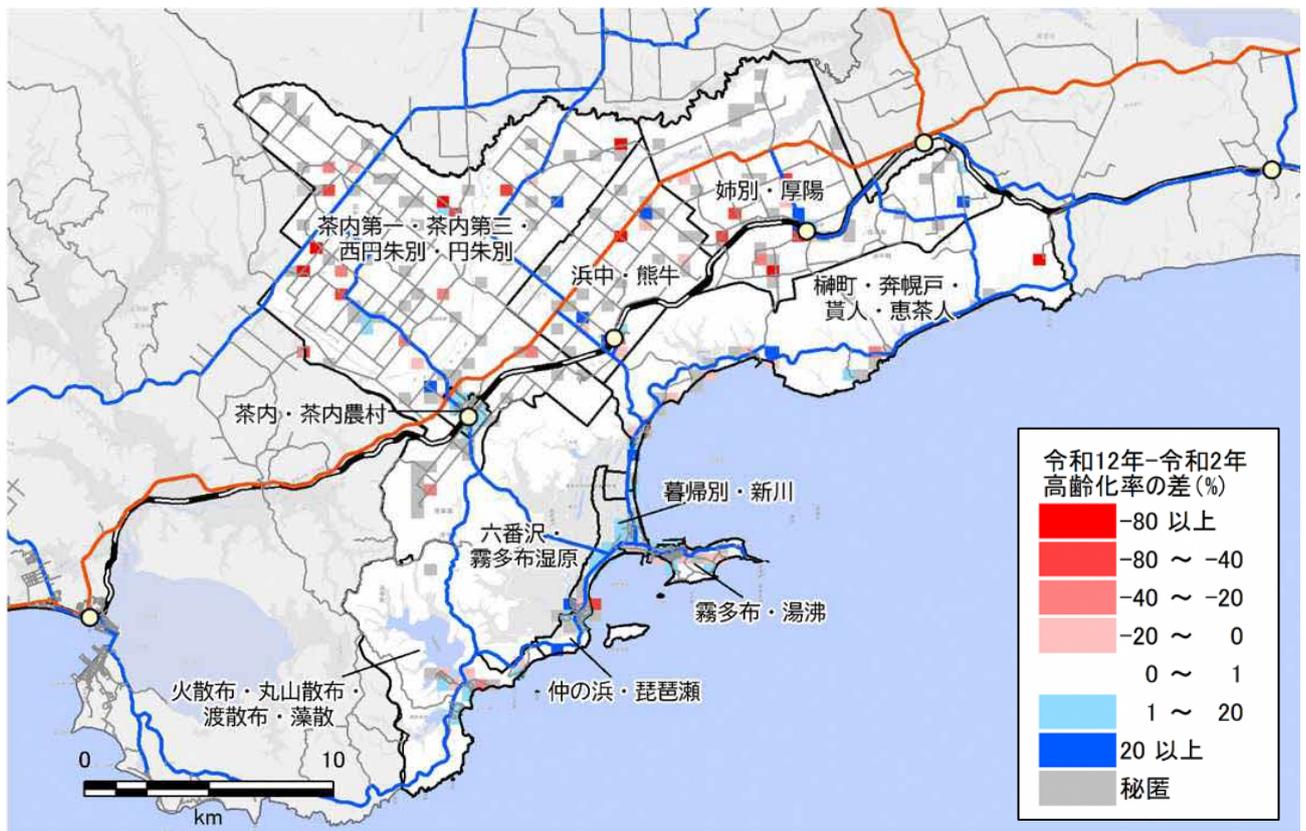
図 3-4 令和2年と令和12年の人口比較

【参考：地域別高齢化の変動】



出典：令和2年国勢調査

図 3-5 浜中町の高齢化率



出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

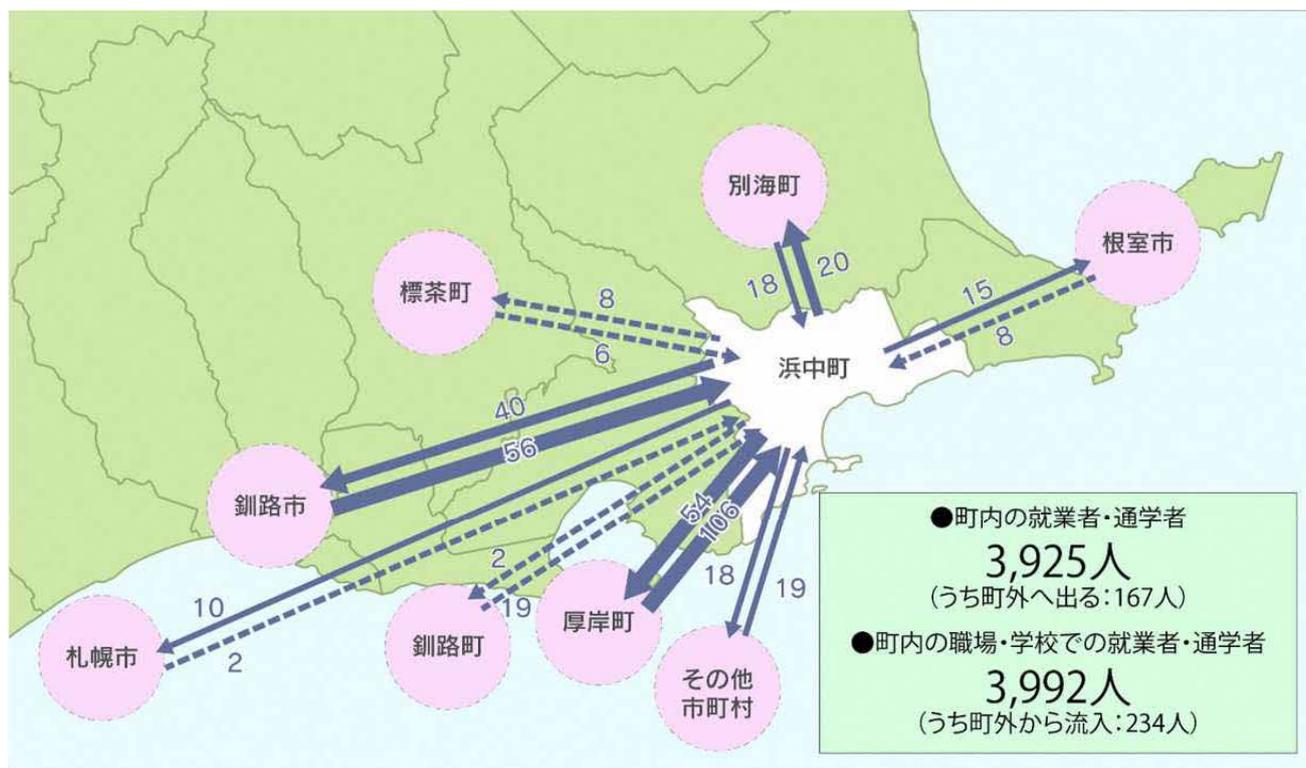
図 3-6 令和2年と令和12年の高齢化率比較

3-3 町民の移動状況及び町内生活関連施設の立地状況

(1) 町民の通勤・通学時の移動実態

町民の通勤・通学者の多くは、町内で完結する移動を行っていますが、一部町民は隣町である厚岸町あるいは釧路管内の中核都市である釧路市等への移動もみられます。

また、釧路市及び厚岸町から流入移動もみられ、その属性の多くは通学目的であり、町外から霧多布高校への通学で移動していることが推察されます。



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-7 浜中町を中心とした移動実態

(2) 本町における生活関連施設の立地状況

本町の主要な生活関連施設として、商業施設は各地区に立地していますが、町民の実態として、茶内地区に立地しているコープはまなかまでの移動がなっています。また、町内の医療施設は、霧多布市街地に浜中診療所が立地していますが、診療科目が限定されていることから、高次医療は厚岸町あるいは釧路市に依存している状況です。

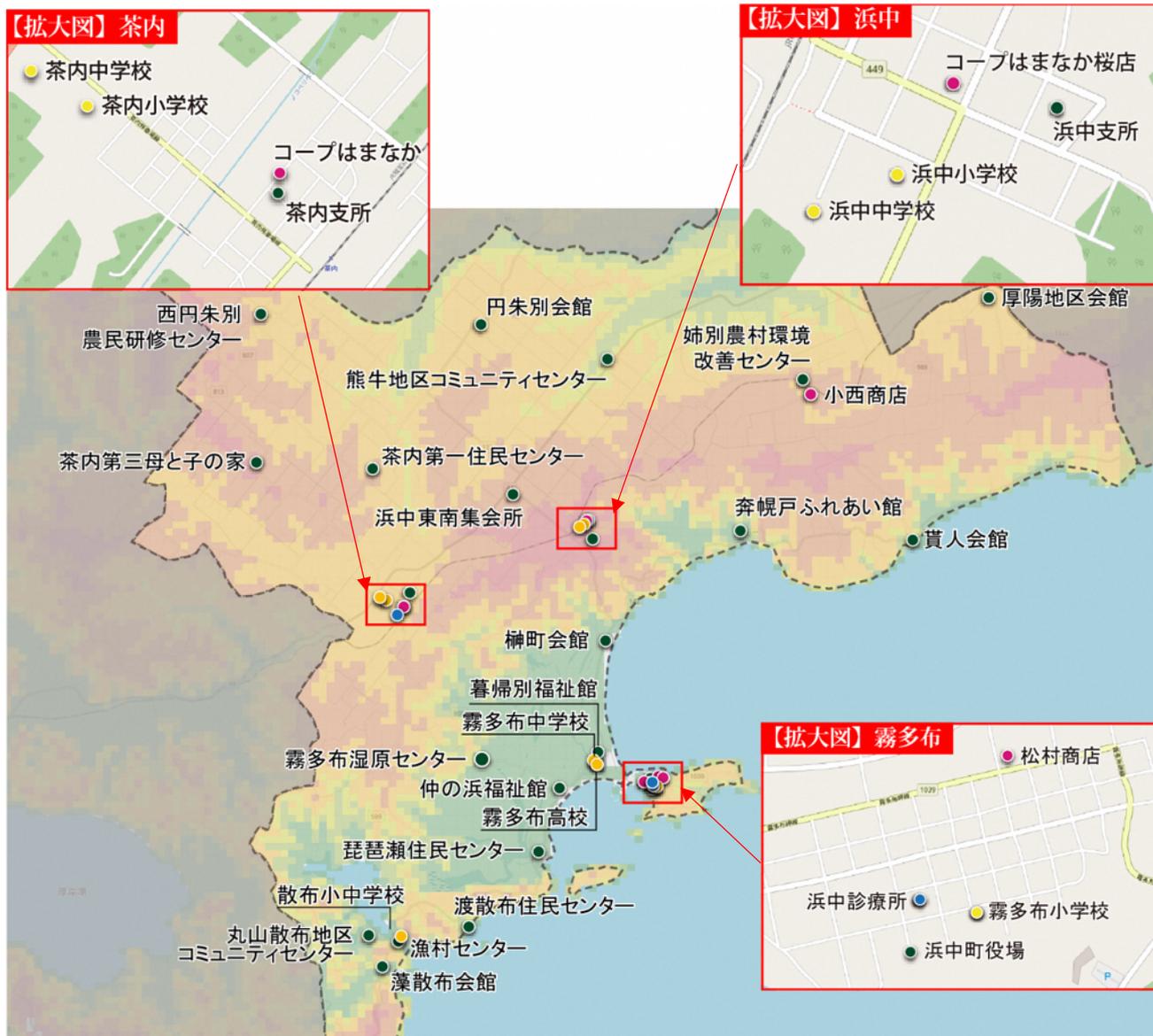


図 3-8 浜中町の施設位置図

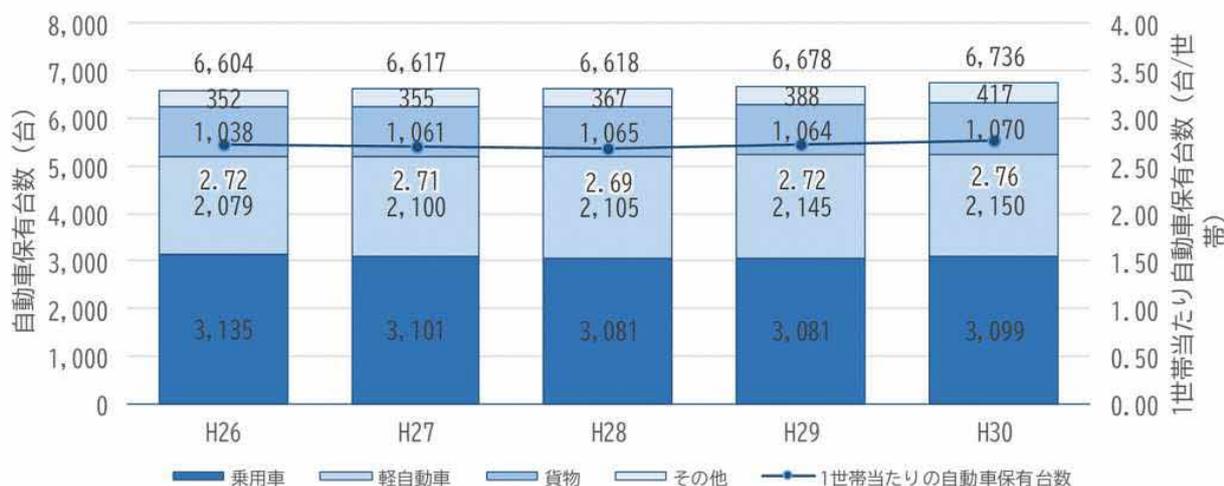
【「3-3 町民の移動状況及び町内生活関連施設の立地状況」から見える課題】

- ・町内の主な都市機能が集約されている霧多布市街地までの移動手段として、町内各地区から町内巡回バスが運行されている他、くしろバスにより浜中駅と霧多布市街地を結ぶ浜中線が運行されているものの、町内巡回バスの利用者は高齢者に限定されているほか、浜中線の利用者数は極端に少ない状況にあります。
- ⇒町民にとって利便性の高い移動手段を確保し続けるとともに、利用実態に合わせた効率的な移動手段の導入を検討する必要があります。

3-4 町民の自動車保有と交通事故の状況

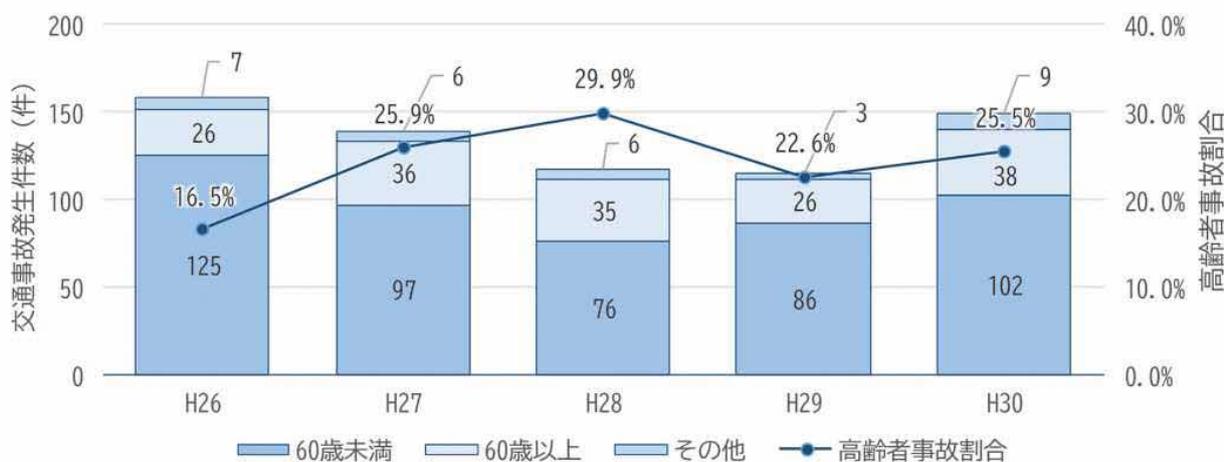
町民の自動車保有台数は、微増傾向となっており、一世帯あたりの自動車保有台数は2台以上と、自動車に依存した生活行動が推察されます。

このような中、町内における自動車事故発生件数は、平成30年で149件が発生しており、このうち、65歳以上の高齢者が第一当事者となる自動車事故は、約3割となっています。



出典：自動車保有車両数関係統計（北海道運輸局）

図 3-9 浜中町の自動車保有台数



出典：交通事故発生件数（厚岸警察署）

図 3-10 浜中町の交通事故発生件数

【3-4 町民の自動車保有と交通事故の状況】から見える課題】

- ・町民の自動車保有台数は年々微増となっており、町民を対象としたアンケート調査結果では、70歳以上でも自動車を運転する割合が高くなっています。
- ・一方で、高齢者が第一当事者となる自動車事故発生件数は、平成30（2018）年で38件と増加しており、高齢者をはじめとする町民の安全性を確保するためにも、高齢者の自動車利用の抑制を図る必要があります。

⇒高齢者等が自動車が無くても生活移動ができる環境を創出することを目的に、利用者ニーズに見合った交通形態を検討する必要があります。

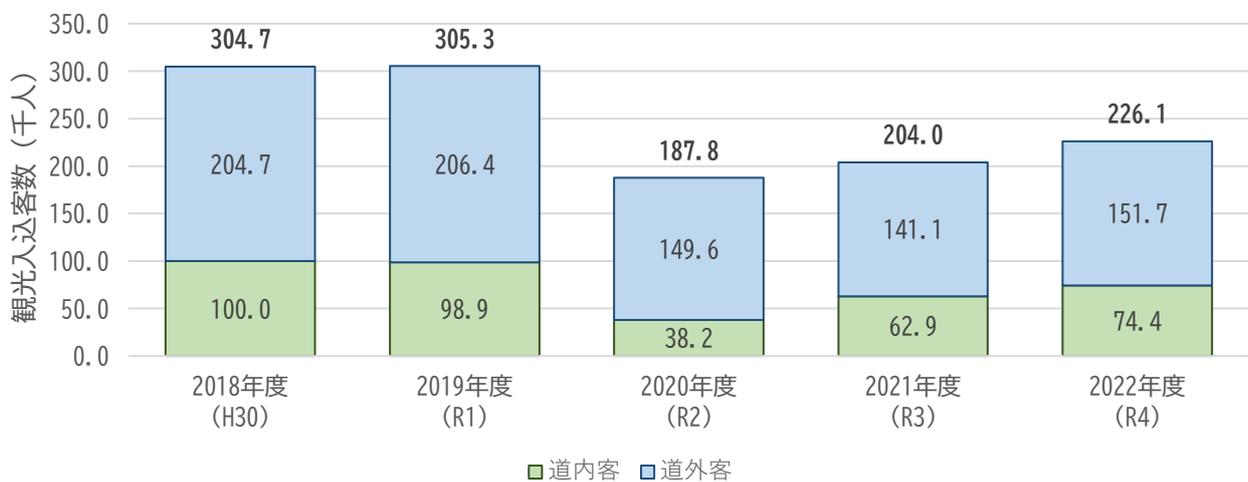
3-5 観光入込の状況

本町には、霧多布湿原をはじめ、霧多布岬などの景勝地が多く存在している他、モンキー・パンチの故郷として、ルパン三世をモチーフにした観光イベントも開催され、年間30万人以上の観光入込客数を集客していましたが、新型コロナウイルス感染症による減少が生じています。



出典：浜中町観光協会

図 3-11 浜中町の観光地



出典：北海道経済部観光局

図 3-12 浜中町の観光入込客数

【「3-5 観光入込の状況」から見える課題】

・本町には、多くの景勝地が存在している他、ルパン三世フェスティバルなど、ルパン三世に係る観光イベントの開催により、多くの観光客が来訪していますが、町内公共交通が脆弱であることから、町内での周遊などは困難な状況となっています。

⇒本町における観光振興を目的に、観光客等の来訪者が気軽にかつ楽しく町内を移動できる公共交通網の構築が必要です。

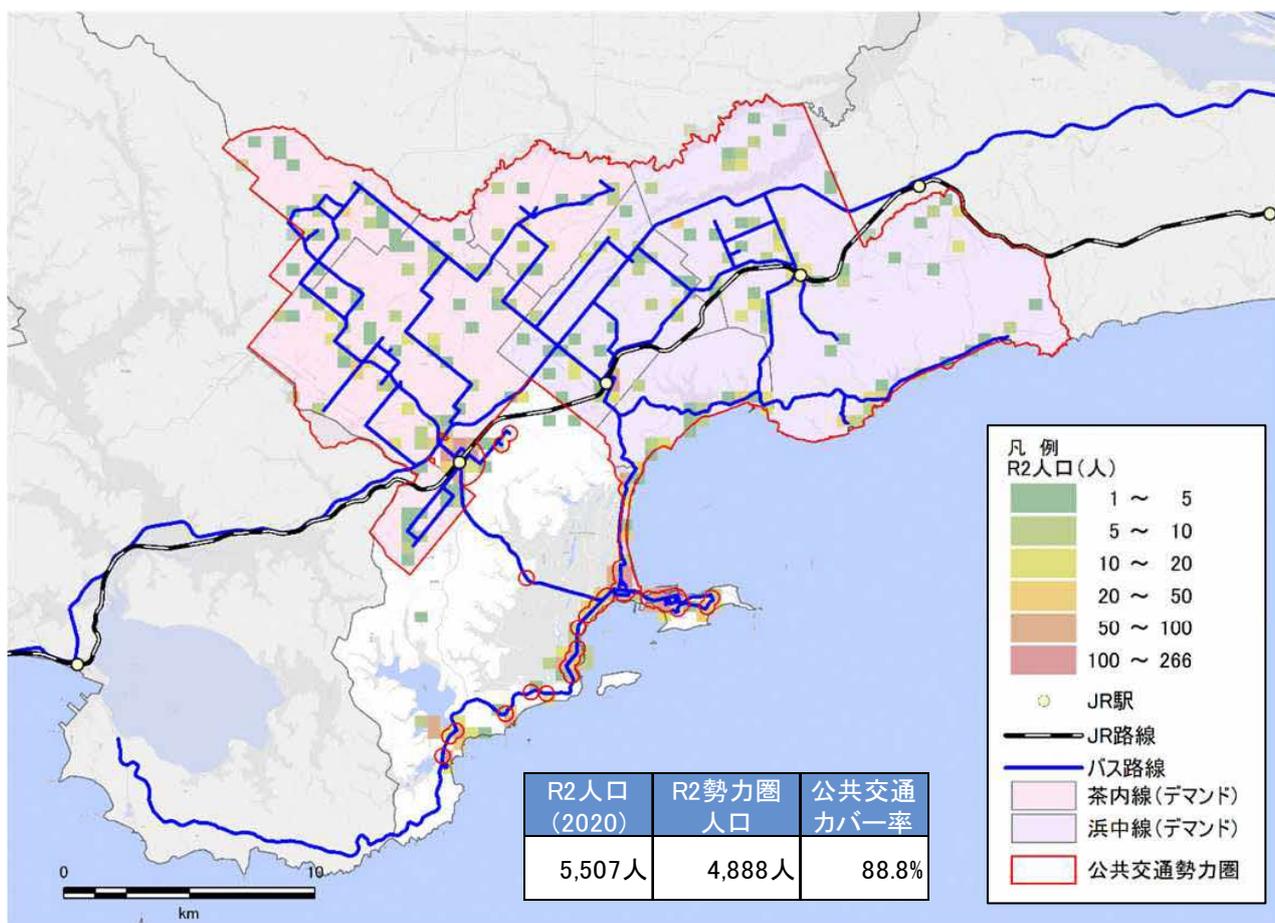
第4章 地域公共交通の現況

4-1 本町の地域公共交通体系

本町の地域公共交通として、北海道旅客鉄道(株)により、釧路市と根室市を結ぶ JR 花咲線が運行されている他、くしろバス(株)及び根室交通(株)により、路線バス1路線が運行されています。

この他、町独自に町営バスとして定時定路線で霧多布厚岸線、霧多布散布線、及び霧多布湿原線、デマンド路線で霧多布湿原線(土曜日、日曜日、祝日のみ)、茶内線及び浜中線を運行させているほか、スクールバス14路線が運行しており、町民の約9割の人口が公共交通を利用できる状況下(JR 駅から半径800m、バス停から半径300m以内に居住する人口がバスを利用できるとした場合(スクールバスは小中学生の移送に限定していることから、これら条件から除く))にあります。

一方で、これら公共交通の運行便数は、JR で6往復/日、民間バス路線で最大3往復/日、町内交通については6往復/日と限られた運行となっている。



出典：国土数値情報

図 4-1 浜中町の公共交通勢力圏

【「4-1 本町の地域公共交通体系」から見える課題】

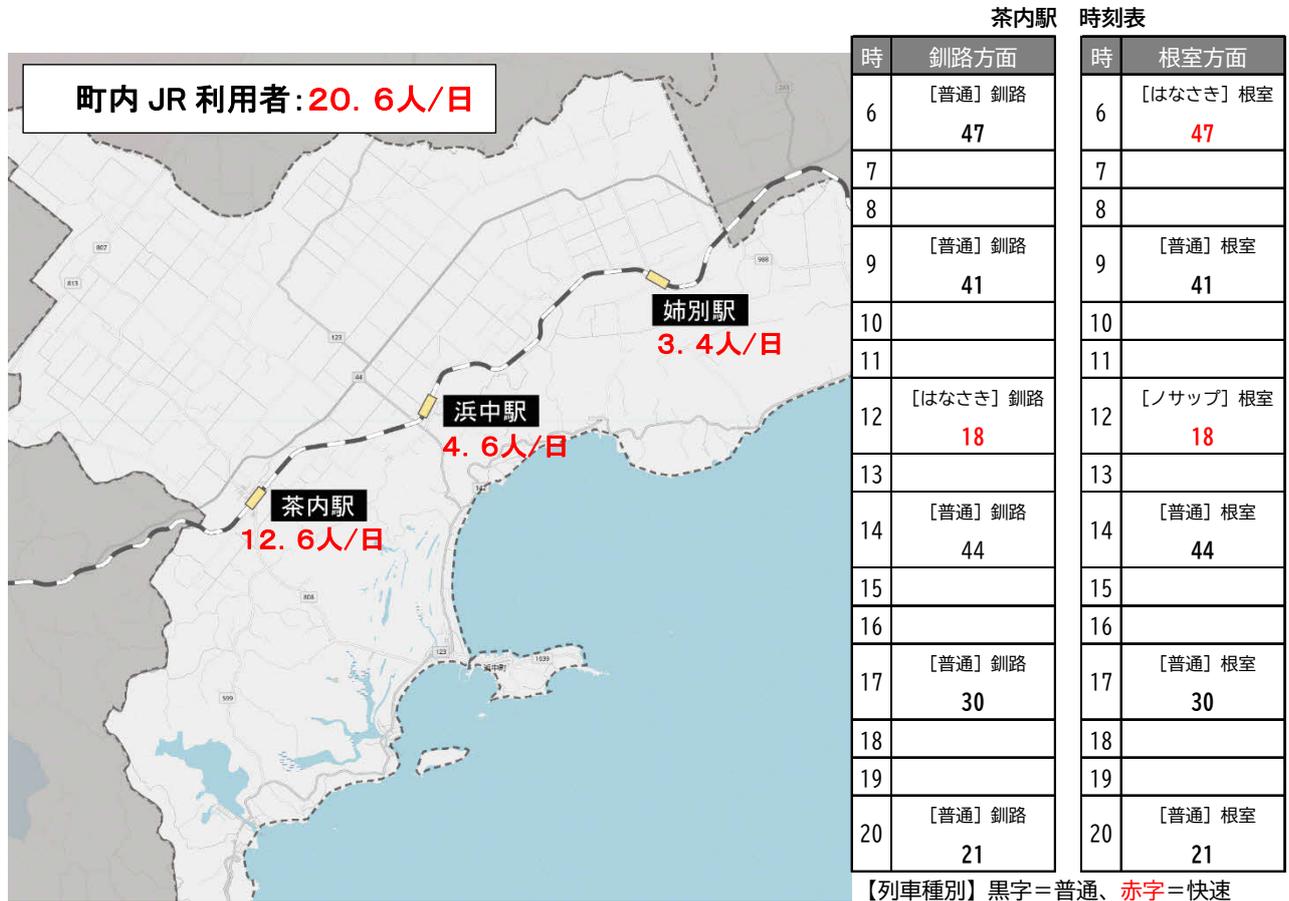
- ・本町には JRをはじめ、バス路線などの各種公共交通が運行されているが、公共交通間の接続性が低く、かつ運行便数も限られていることから、公共交通を利用した生活移動は減少傾向にあります。
- ・このような中、各公共交通の収支は悪化しており、路線維持が困難となっています。

⇒バス-バスの乗継利便性の向上のほか、バス-JRの乗継改善を行うなど、公共交通間相互の利用促進を展開し、町民をはじめとする利用者が乗ってみたいと思える公共交通網を構築する必要があります。

(1) 鉄道

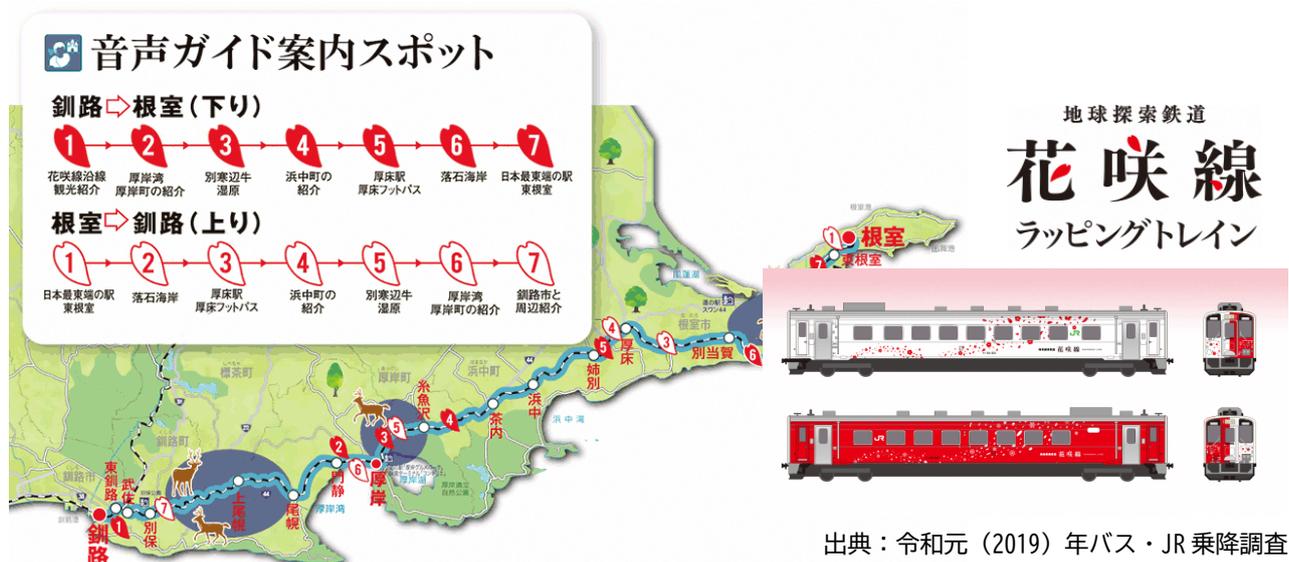
本町には、北海道旅客鉄道(株)により、釧路市と根室市を結ぶ JR 花咲線が運行されており、JR 駅が 3 駅立地しています。本町内における JR 利用者数は、20.6 名/日であり、最も利用の多い JR 茶内駅で 12.6 人/日となっています。

JR 花咲線の主な利用目的は、通勤や通学、通院などの生活利用となっていますが、近年の北海道旅客鉄道(株)による観光列車の運行により、観光利用も増加しています。



出典：線区別のご利用状況_線区データ (H30-R4 の 5 年平均) (JR 北海道)

図 4-2 鉄道路線図



出典：令和元（2019）年バス・JR 乗降調査

図 4-3 北海道旅客鉄道(株)による観光列車の運行

(2) バス

1) 路線バス

町内にはくしろバス(株)と根室交通(株)の共同運行として、釧路市と根室市を結ぶ特急ねむろ号が運行され、主には釧路市への通院目的で利用されています。

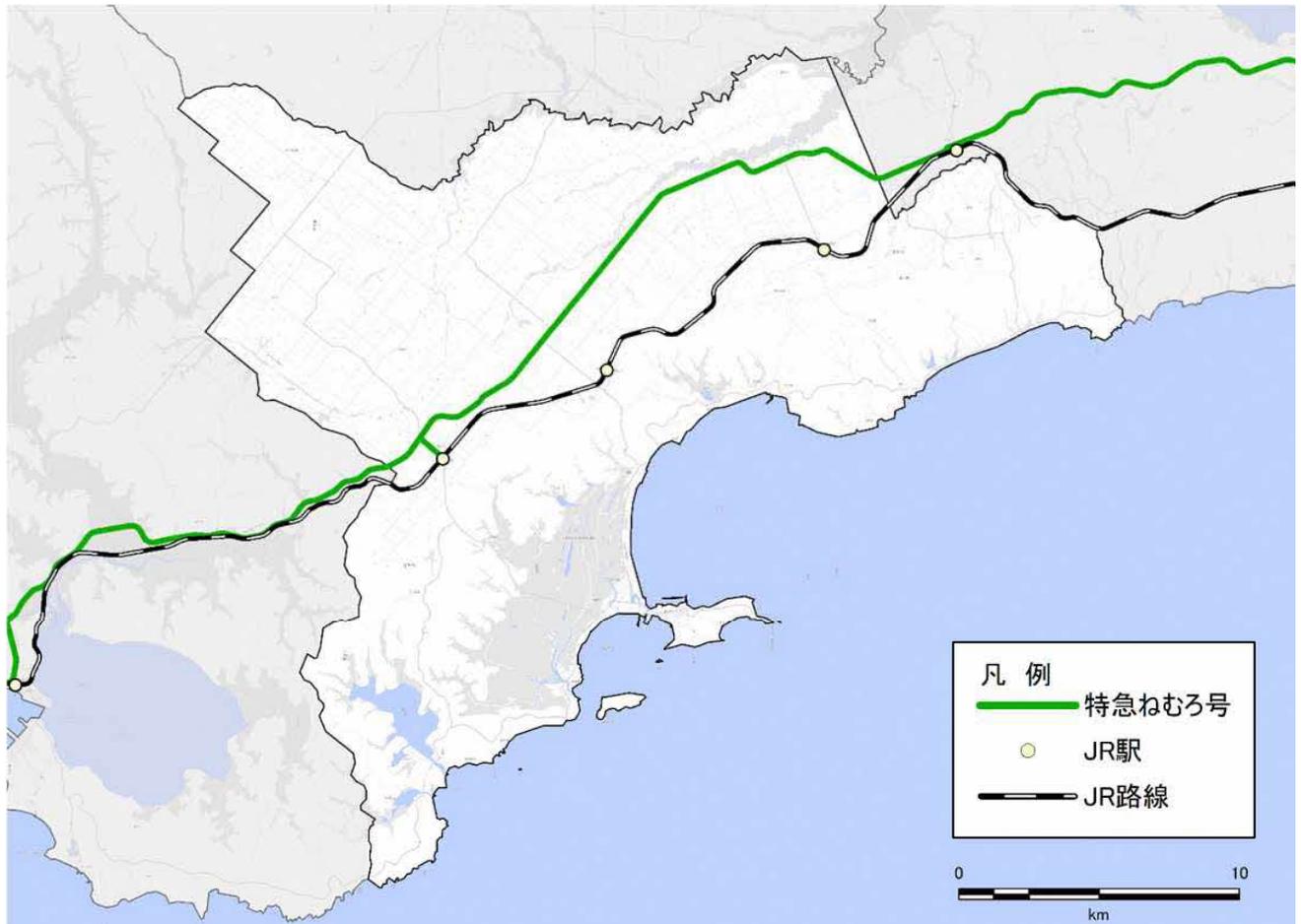


図 4-4 本町内の路線バス路線図

表 4-1 路線バス系統一覧

運行主体	路線名	区間		便数	所要時間	運行距離
くしろバス ねむろ交通	特急ねむろ号	自	くしろバス本社	上	3	2:55
		至	有磯営業所（根室交通営業所）	下	3	2:50
						142.50km

出典：くしろバス株式会社

2) 町営バス

本町では、町民の生活の足の確保を目的に、令和2年10月から町内巡回バス路線などを再編し、町営バス路線として定時定路線3路線、デマンド路線3路線に刷新しました。農村部に関しては、町内巡回バス路線では最寄りのバス停まで徒歩での移動が求められていましたが、高齢化や地域事情などを考慮し、自宅までの送迎が可能となるデマンド路線として見直しをしました。

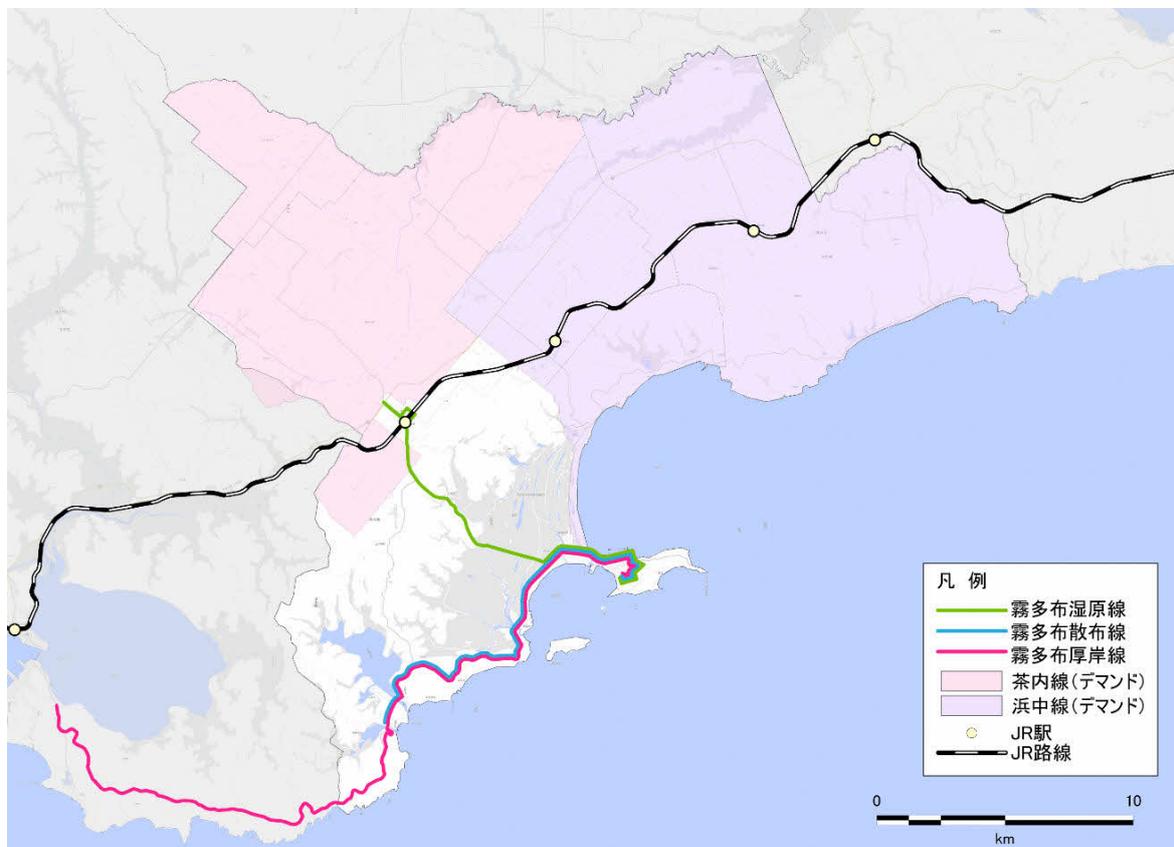


図 4-5 町営バス路線図

表 4-2 町営バス系統一覧

運行主体	路線名	区間		便数		所要時間	備考
浜中町	霧多布湿原線 (月～金)	自	ゆうゆ	上	6	0:30	定時 定路線
		至	茶内駅	下	6	0:30	
	霧多布散布線 (月～金)	自	ゆうゆ	上	3	0:27	定時 定路線
		至	藻散布	下	3	0:24	
	霧多布厚岸線 (月～金)	自	ゆうゆ	上	4	0:40	定時 定路線
		至	あやめヶ原 (子野日公園)	下	3	0:50	
	茶内線 (水・金)	自	円朱・西円	上	2	0:50	デマンド
		至	茶内駅	下	2	0:50	
	浜中線 (火・木)	自	浜中駅	上	2	1:40	デマンド
		至	ゆうゆ	下	2	1:20	
	霧多布湿原線 (土・日・祝)	自	ゆうゆ	上	3	0:30	デマンド
		至	茶内駅	下	3	0:30	

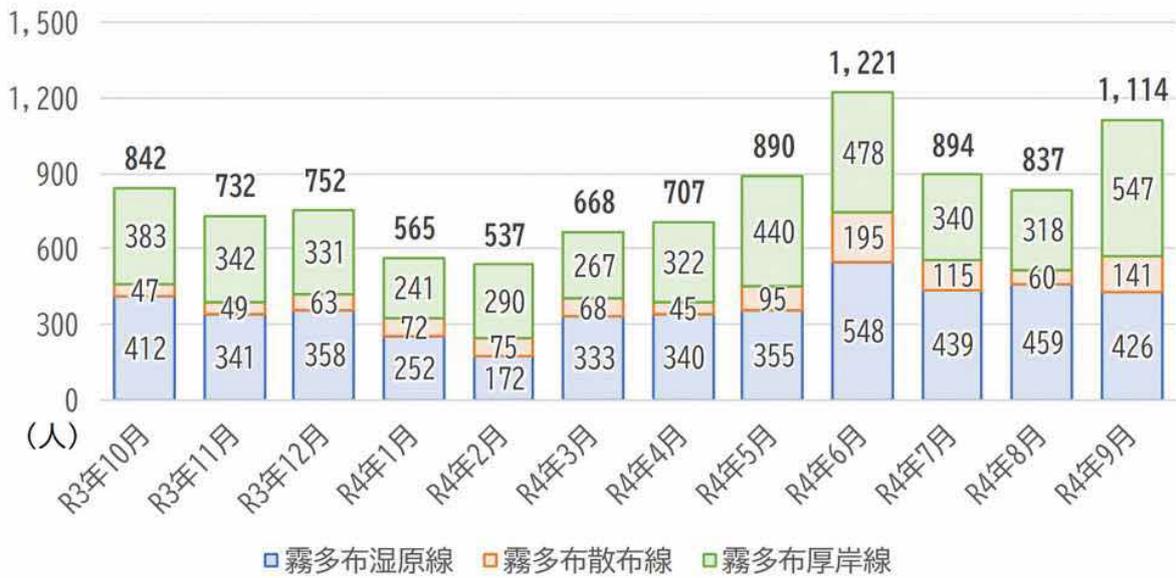


図 4-6 町営バス（定時定路線）の利用状況

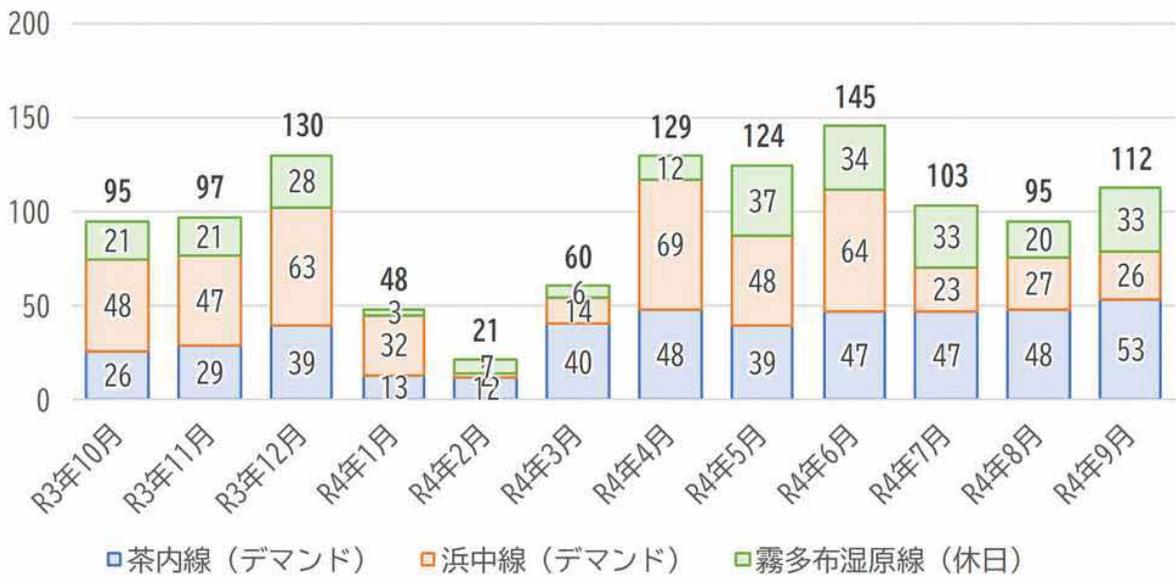


図 4-7 町営バス（デマンド）の利用状況

3) スクールバス

本町では、小中高校生の通学の足の確保を目的に、14路線のスクールバスを運行しています。

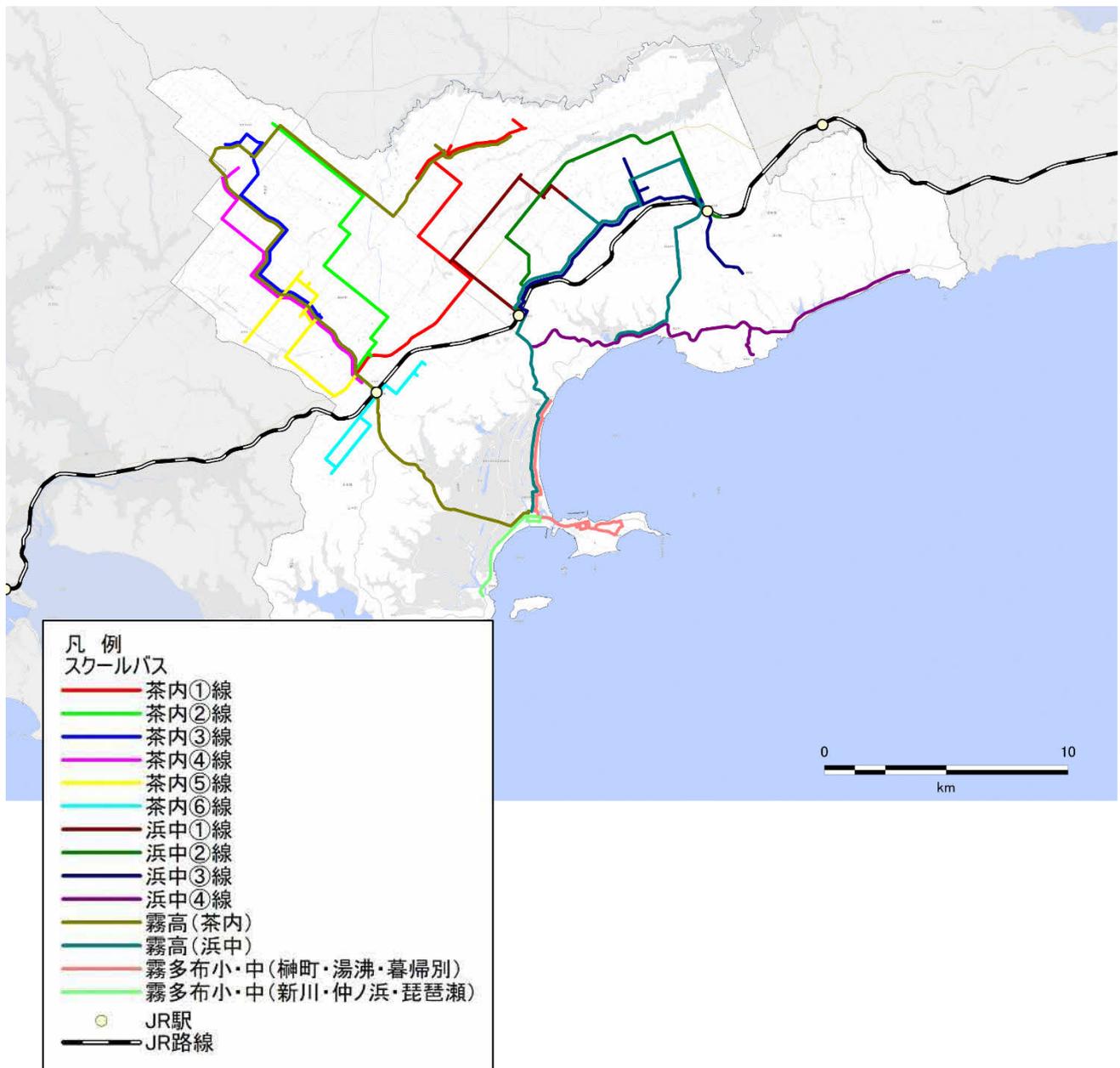


図 4-8 スクールバス路線図

表 4-3 スクールバス系統一覧

運行 主体	路線名	便数		所要 時間	運行 距離	
		朝	夕			
浜中町	霧多布小学校・中学校 スクールバス	榑町・暮帰別・湯沸	朝	1便	41分	12.0 km
			夕	3便		
		新川・仲の浜・琵琶瀬	朝	1便	30分	7.8 km
			夕	3便		
	霧多布高等学校 スクールバス	姉別・浜中	朝	1便	36分	36.0 km
			夕	1便		
		茶内	朝	1便	45分	45.0 km
			夕	1便		
	茶内小学校・中学校 スクールバス	茶内①	朝	1便	36分	21.9 km
			夕	3便		
		茶内②	朝	1便	33分	15.0 km
			夕	3便		
		茶内③	朝	1便	28分	11.9 km
			夕	3便		
		茶内④	朝	1便	26分	13.4 km
			夕	3便		
茶内⑤		朝	1便	34分	14.8 km	
		夕	3便			
茶内⑥		朝	1便	27分	13.0 km	
		夕	3便			
浜中小学校・中学校 スクールバス	浜中①	朝	1便	27分	14.4 km	
		夕	3便			
	浜中②	朝	1便	29分	17.6 km	
		夕	3便			
	浜中③	朝	1便	31分	26.4 km	
		夕	3便			
	浜中④	朝	1便	31分	20.8 km	
		夕	3便			

4) タクシー

JR や路線バス等のほか、本町にはハイヤー会社が1社立地しており、JR や路線バス等でカバーできない需要をカバーしています。



図 4-9 タクシー事業者営業所位置図

表 4-4 町内をカバーする営業所があるタクシー事業者一覧

事業所名	所在地 域	所有車両		
		特大車	大型車	小型車
霧多布中央ハイヤー	浜中町	1	0	2

出典：一般社団法人北海道ハイヤー協会

4-2 町民の移動支援策に係る本町の負担額

本町では、町民の移動支援策として、町内巡回バスの運行やスクールバスの運行のほか、くしろバス(株)や根室交通(株)により運行されている路線バスの運行補助、福祉有償運送や敬老バス助成券・JR 助成券など高齢者移動支援施策を展開しています。

これら施策の展開に係る本町の経費は、平成 30 年度は、約 10,000 万円を負担してきましたが、年々増加の一途をたどっており、令和 4 年度には、約 3 割増の 13,000 万円程度を負担しています。

表 4-5 本町が展開する移動支援策及び施策別負担額一覧

施策名		2018年度 (H30)	2019年度 (R1)	2020年度 (R2)	2021年度 (R3)	2022年度 (R4)
町内巡回バス 運行経費	経費(万円)	462	457	2,244	4,896	5,133
	H27年度を1とした場合	1.00	0.99	4.86	10.60	11.11
民間バス事業者 への補助	経費(万円)	2,418	2,439	0	0	0
	H27年度を1とした場合	1.00	1.01	0.00	0.00	0.00
スクールバス 運行経費	経費(万円)	7,266	7,474	7,351	7,407	7,337
	H27年度を1とした場合	1.00	1.03	1.01	1.02	1.01
高齢者移動支援 に係る経費	経費(万円)	762	774	854	926	1,009
	H27年度を1とした場合	1.00	1.02	1.12	1.22	1.32
合計	経費(万円)	10,908	11,144	10,449	13,229	13,479
	H27年度を1とした場合	1.00	1.02	0.96	1.21	1.24



図 4-10 移動支援策に係る本町の負担額推移

【「4-2 町民の移動支援策に係る本町の負担額」から見える課題】

- ・近年、町民の移動支援策に係る本町の負担額は、増加傾向となっている一方で、公共交通の主な利用者である町民からは、公共交通の改善要望が多くなっており、本町における公共交通の利便性を向上させつつ、効率的に公共交通を運営していくことが求められています。
- ⇒現在、展開している町民の移動支援策の内容は、今後も変わらず支援を続ける一方で、施策の統合などにより、本町の負担額を効率化するとともに、新たな移動支援について検討・実施する必要があります。

第5章 地域公共交通に対する町民等の意見

本章では、地域公共交通に対する町民等の意見として、平成30年度及び令和元年度に実施した各種調査結果を整理します。

5-1 公共交通に関するアンケート調査結果

(1) 調査の目的

町民の公共交通に対するニーズ把握のため、町民の生活行動（「買い物」、「通院」、「通勤・通学」）の把握や町内を運行するバス路線に関する改善事項及び持続可能な公共交通のあり方を検討するための基礎資料とします。

(2) 調査実施日

平成30年7月26日（木）

(3) 調査対象者

浜中町に居住する18歳以上の町民 2,500世帯（高校生を除く）

(4) アンケート調査の配布及び回収状況

配布数：2,500世帯（5,000票） ※1世帯に2票配布

回収数：1,266世帯（1,266票） 回収率50.6%（世帯ベース）

(5) 調査結果からの検討事項

1) 町民ニーズを十分に反映しつつ、効率性の観点にも配慮した公共交通網の再構築

- ・バス交通の運行経費について、「町の支出が多額になってもやむを得ない」の意見が多い一方で、「運行方法の変更、減便、廃線は仕方ない」という意見も多くみられます。
- ・現状、JRや霧多布線等の公共交通の利用者は、回答者の1割に満たない割合であり、利用しない理由には、「自宅からJR駅やバス停が遠い」や「公共交通間の乗継等が不便」といった、バスを利用しにくい環境やダイヤに対する不満が挙げられています。
- ・このことから、町内における公共交通の利用実態を十分に踏まえ、予約運行型乗合交通等の新たな公共交通の導入や道東地域の基幹交通であるJR花咲線への接続性を確保した公共交通網の再構築を検討する必要があります。

2) 霧多布線の運行計画の見直し

- ・町内を唯一運行する霧多布線の利用者は、回答者の1割に満たなく、利用頻度も2週間に1回程度や月に1回程度と低頻度の利用となっています。
- ・また、霧多布線を利用して、釧路・厚岸方面へ向かう場合、バス-バスもしくはバス-JRなどの乗り換えはない一方で、長時間の乗車となっており、利用者の負担が大きいものとなっています。
- ・アンケート回答者のうち半数近くが、JRまでの新たな公共交通が運行する場合、JRを利用していても良いと回答しており、現行の霧多布線を見直し、町内からJR駅への接続するバス路線を確保し、従来の霧多布線による広域移動のみではなく、JRも広域移動の選択肢とする新たな移動方策を検討することも重要だと考えられます。

3) 町民の積極的な公共交通利用を促す施策の展開

- ・現在、公共交通を利用しない理由として、「公共交通の情報（時刻、乗り継ぎ情報など）が少ない」が1割程度挙げられています。
- ・今後、見直しを行う公共交通網について、公共交通網を整備する一方で、主な利用者となる町民の意識醸成を図ることも重要な要因となることが考えられ、町内公共交通に関する情報提供（運行時刻・運行ルート・乗り方等）や町民が公共交通の利用方法を考える機会の創出など、利用促進策の積極的展開を行うことが重要です。

5-2 町内を運行する JR・バス利用実態調査結果

(1) 調査の目的

町内を運行する広域バス路線である霧多布線及び町内バス路線、JR の利用状況を把握し、町民及び本町への来訪者にとって、利用しやすい公共交通網の構築に向けた基礎資料として、JR・バス乗降調査を実施し、計画策定や各種運行計画の策定に活用します。

(2) 調査実施日

霧多布線	：平成 30 年 9 月 26 日（水）
JR 花咲線	：令和 元年 9 月 10 日（火）
浜中線	：令和 元年 9 月 10 日（火）
町内巡回バス	：令和 元年 9 月 10 日（火）～13 日（金）

(3) 調査対象者

町内を運行する各種公共交通の利用者

(4) 調査結果からの検討事項

1) 霧多布線の利用実態に基づいた運行計画の見直し

- ・霧多布線は主に通学目的の利用者が多く、通学時間帯には 1 便当たりの利用者数が 40 人を超える便もある一方で、浜中町民に着目すると、1 便あたりの利用者数は、10 人を下回っている状況となっています。
- ・このことから、利用の多い通学時の利便性を維持しながら、日中時間帯の生活移動の確保方策について、町民のニーズを考慮した運行計画の見直しを検討する必要があると考えられます。

2) JR と連携した公共交通網の構築

- ・現状の霧多布線では、運行時間が最大で 2 時間 35 分と長時間に及んでいる一方で、浜中町からの利用者数は 10 人以下と、非効率的な運行となっています。
- ・また、運賃についても最大で 2,150 円となり、JR 花咲線と比較すると割高な状況となっています。
- ・加えて、路線バスは日中時間帯の運行本数が少なく、生活行動での利用が難しい状況となっています。
- ・このことから、日中時間帯の厚岸町や釧路市に向かうための広域交通は JR 花咲線が担い、路線バスは浜中町内の各地区から駅までの移動を支援する体制にするなど、効率的な運行体系の検討が必要となっています。
- ・一方で、バス-JR の間で乗継が発生するため、運賃に係る施策や接続性の問題等の課題解決に向けた運行計画を検討する必要があります。

3) 町民の広域移動及び町内への来訪者の移動手段の確保

- ・本町内を運行する JR 花咲線は、通勤・通学利用の他、通院やその他私用といった町民の広域的な生活移動としても利用されています。
- ・また、本町への来訪者も JR 花咲線を利用して、観光移動を行っている状況です。
- ・一方で、JR と接続している町内バス路線は、JR 浜中駅において、くしろバス(株)により運行されている浜中線のみであり、浜中線と JR 花咲線の接続便も限られた便数となっています。

- ・したがって、町民や本町への来訪者がストレスなく、本町内及び広域的な移動ができる取り組みとして、JRとの接続便数を増加させるとともに、町民の買い物行動の中心となっている JR 茶内駅を核とした公共交通網の構築を行う必要があります。

4) 農村部における効率的な公共交通の導入

- ・現在、本町の農村部を中心に運行している町内巡回バスは、高齢者を中心とした利用者層であり、また、浜中駅と霧多布市街地を結んで運行されている浜中線は、町民の利用が極端に少ない状況となっています。
- ・そこで、本町農村部における主な利用者である高齢者の生活の足を確保し続け、かつ継続的にバスサービスを提供することを目的に、利用ニーズに応じた公共交通の導入を検討する必要があります。

5-3 町内交通確保に向けた実証運行結果

(1) 実証運行の目的

町民の生活交通を確保し続けることを目的に、持続可能な公共交通網の構築に向けた町外線 1 路線、町内線 4 路線の計 5 路線の実証運行を実施しました。

(2) 実証運行路線

霧多布厚岸線	：町外線・定時定路線型
霧多布湿原線	：町内線・定時定路線型
浜中代替線	：町内線・定時定路線型
茶内線	：町内線・予約運行型
浜中線	：町内線・予約運行型

(3) 実証運行期間

令和元年 10 月 1 日（火）～31 日（木）

(4) 利用者数

霧多布厚岸線	：590 人（28.1 人/日、3.1 人/便）
霧多布湿原線	：213 人（10.1 人/日、0.8 人/便）
浜中代替線	：29 人（1.4 人/日、0.3 人/便）
茶内線	：36 人（4.0 人/日、2.0 人/便）
浜中線	：16 人（1.8 人/日、0.9 人/便）
合計	：884 人

(5) 実証運行結果からの検討事項

1) 霧多布厚岸線の方向性

- ・霧多布厚岸線の利用者数は、実証運行期間中、延べ 590 人（1 便当たり 3.1 人）の利用ですが、便別利用者数をみると、利用者が極端に少ない便（霧多布方面 2 便・4 便）も存在しています（ただし、折り返し運行の関係から、利用者が少ない便でも減便は難しいことが想定されます）。
- ・一方で、利用者の多くは、霧多布高校への通学もしくは、厚岸・釧路方面の通学利用であり、その他、通院・通勤目的は、約 1 割となっており、生活移動としても利用されていることが分かります。
- ・また、将来的な利用意向も利用者のほぼ全員が利用すると回答していることから、生活路線として運行を継続させることが示唆されました。

2) 霧多布湿原線の方向性

- ・霧多布湿原線の利用者数は、実証運行期間中、延べ 213 人（1 便当たり 0.8 人）が利用ですが、便別利用者数をみると、利用者が極端に少ない便（茶内方面 6 便・霧多布方面 1 便）も存在している他、1 日当たりの利用者数でも 1 人を切る便が存在しており、運行方法（一部デマンド便の導入など）を含め検討が必要であると考えられます。
- ・一方で、利用者の多くは、通院やその他私用での利用であり、JR との乗り継ぎが約 7 割であり、釧路市・厚岸町方面への通院・その他私用でのお出かけ利用であることが想定されます。
- ・また、将来的な利用意向も利用者の約 9 割が利用すると回答していることから、生活路線として運行

を継続させることが示唆されました。

3) 浜中代替線の方向性

- ・くしろバス浜中線の代替バス路線として運行した浜中代替線の利用者数は、実証運行期間中、延べ 29 人（1 便当たり 0.3 人）の利用であり、空車となる便が多く存在しています。
- ・また、利用目的は通院やその他私用での利用が多く、生活交通として利用されていますが、浜中代替線の並行路線として、今回の実証運行で運行させた「浜中線（デマンド）」があり、浜中代替線と浜中線（予約運行型）の統合など、効率的かつ利便性の高い公共交通体系への転換が必要であると考えられます。

4) 茶内線の方向性

- ・茶内線（予約運行型）の利用者数は、実証運行期間中、延べ 36 人（1 便当たり 2.0 人）の利用でしたが、現在同地域を運行する茶内西円線及び茶内東円線の 1 日当たり利用者数が合計で 8 人/日に対し、茶内線（デマンド）の 1 日当たり利用者数は 4 人/日と、既存バス路線の利用者数よりも少ない結果です。
- ・利用者数が少なくなった原因として、運賃の有料化のほか、事前予約への抵抗感等が想定され、有料化を検討するに至った経緯への理解及び予約方法を如何に周知して、浸透させていくかなどが課題として挙げられます。

5) 浜中線の方向性

- ・浜中線（デマンド）の利用者数は、実証運行期間中、延べ 16 人（1 便当たり 0.9 人）の利用でしたが、現在同地域を運行する姉別線及び姉別・厚陽線の 1 日当たり利用者数が合計で 5 人/日に対し、浜中線（デマンド）の 1 日当たり利用者数は 1.8 人/日と、既存バス路線の利用者数よりも少ない結果です。
- ・利用者数が少なくなった原因として、運賃の有料化のほか、事前予約への抵抗感等が想定され、有料化を検討するに至った経緯への理解及び予約方法を如何に周知して、浸透させていくかなどが課題として挙げられます。

5-4 実証運行に関する町民との意見交換結果

(1) 意見交換の目的

町民の公共交通に対するニーズを把握することを目的に、令和元年10月に実証運行を行った結果を通じて、公共交通へのニーズについて、町民を対象に意見交換を実施しました。

(2) 意見交換の開催日時及び場所

開催日	開始時間	会場	対象地区
11/18 (月)	18:00	浜中町漁村センター	散布
11/19 (火)	10:00	姉別農村環境改善センター	姉別、厚陽、貰人、恵茶人
	18:00	浜中町琵琶瀬住民センター	琵琶瀬、仲の浜
11/20 (水)	10:00	浜中町茶内第一住民センター	茶内第一、茶内第三、円朱別、西円朱別
	18:00	浜中町榊町会館	榊町、奔幌戸
11/21 (木)	18:00	浜中町茶内コミュニティセンター	茶内市街地・近郊
11/22 (金)	10:00	浜中農村環境改善センター	浜中市街地・近郊、熊牛
	18:00	浜中町総合文化センター	霧多布、湯沸、新川・暮帰別

(3) 意見交換からの検討事項

地域の意見・要望など	検討すべき課題
地域の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・茶内は子どもが増加 ・漁業者は浜で暮らす ・ゆうゆの持ち込み禁止 ・移動販売、宅配 	暮らし方に合わせた交通のあり方を検討 <ul style="list-style-type: none"> ・町民の生活行動に合わせた公共交通網の検討 ・子どものおでかけ利用も含めた検討
他の交通機関の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・他の交通機関との役割分担が必要 ・スクールバスの回送がもたない ・病院が送迎バスを出している ・リハビリステーションの送迎バス ・特急ねむろ号（病院の立ち寄りが多い） ・JRの時間に合わせた交通 ・乗り継ぎ利便性（時間、場所）を向上してほしい 	他の交通との連携も考慮した運行形態を検討 <ul style="list-style-type: none"> ・JR、都市間バスなどとの乗り継ぎを考慮した運行形態の検討 ・民間等の送迎バスの情報を把握・周知し、地域としての利便性向上を考慮した運行形態の検討
公共交通の考え方 <ul style="list-style-type: none"> ・利用がないバスを走らせる必要はない（デマンド化） ・有料になるのは仕方がない ・運転免許の返納で利用する時がくる ・利用者（世代・時間）に応じた運行形態 	利用状況に合わせた運行形態を検討 <ul style="list-style-type: none"> ・移動の需要※に合わせた運行形態の検討 ・将来的な移動需要の変化による運行形態の見直しなどPDCAサイクルの確実な実施

地域の意見・要望など

利便性の向上

- ・ 特売日に利用したい
- ・ 休日も運行してほしい
- ・ 乗車券の購入が煩わしい（現金で支払いたい）
- ・ 前日予約は予定が決まらないことも
- ・ 予約の簡便化、アプリ利用
- ・ 確認待ちの電話の時間
- ・ 乗り降りのしやすいバス
- ・ 車両・乗降所の分かりやすさ
- ・ 総合体育館などを待合所として活用
- ・ 年未年始だけの利用もある

周知・説明の不足

- ・ 料金の割高感がある
- ・ 同じ地区で異なる料金体系の理由が不明
- ・ 乗り継ぎの不便さに納得いかない
- ・ 利用料金がかかることへ抵抗がある
- ・ 薬をもらうだけでも町外に行っている
- ・ 小中学校で周知すると多くの人を知るのでは

検討すべき課題

利用しやすい仕組みを検討

- ・ 運行時間の見直し
- ・ 支払方法の見直し
- ・ 予約方法（伝え方）の見直し
- ・ バス・乗降場の改善
- ・ 待合所として既存施設の有効活用を検討
- ・ イベントなどの利用時期に対する柔軟な対応

町民に対する伝え方を検討

- ・ 料金の徴収、乗り継ぎの必要性など理解してもらわなくてはならないことについて周知する方法を検討
- ・ バスの有用性に関する周知

※移動の需要と要望のある地域

移動の需要	要望のあった地域
通学	散布、琵琶瀬
買い物・ゆうゆ	姉別、琵琶瀬、榊町・奔幌戸、茶内
通院	散布、琵琶瀬
デイサロン	茶内・円朱別
習い事	茶内
湿原センター	茶内
総合体育館	茶内
昆布時期の通勤	琵琶瀬
観光客	（茶内駅・浜中駅）

第6章 地域公共交通の問題点・課題

6-1 地域公共交通を取り巻く現状から見た問題点

本節では、第3章及び第4章で整理した、本町の地域公共交通の現況から見た問題点を整理します。

	現 状	問 題 点
人口減少・ 少子高齢化	□本町の人口は昭和55年と比較し、約3割減少	□人口減少に伴う公共交通利用者の減少
	□平成30年度における高齢化率は、全道平均とほぼ同じ29%	□今後、増加が見込まれる高齢者を中心とした交通弱者の増加
	□郊外部を中心に公共交通空白地域が存在 □郊外部に住宅が分散	□郊外部における散居形態の進行
機能 都市	□都市機能は霧多布市街地に集約 □茶内地区にJA浜中町が立地	□各地区からの移手段の不足
自動車依存 ・事故	□自動車保有台数は微増 □70歳以上になっても運転意向有	□高齢者等が自動車が無くても生活移動ができる移動支援策の不足
観光	□本町の観光入込客数は、40万人前後 □更なる観光誘客の検討	□景勝地等に公共交通が運行していない
花咲線	□釧路～浜中間は約1時間10分 □ラッピング車両が運行 □普通列車を観光列車としても活用	□利用者数が減少しており、存続が危ぶまれている
路線バス	□日中時間帯の利用者数が少ない □郊外部バス停の利用者数が少ない □釧路～浜中間は約2時間35分	□運行経路上、利用者が一部住民に限られる □乗車時間がJRに比べ、約1時間長い

6-2 地域公共交通に係る問題点を踏まえた課題

前節及び第 5 章で整理した問題点及び町民等の公共交通への意見などを踏まえ、本町の地域公共交通における課題を以下の通り、整理します。

	問題点	課題
人口減少・ 少子高齢化	<input type="checkbox"/> 人口減少に伴う公共交通利用者の減少	<input type="checkbox"/> 人口減少・少子高齢化に対応した公共交通網の構築
	<input type="checkbox"/> 今後、増加が見込まれる高齢者を中心とした交通弱者の増加	
	<input type="checkbox"/> 郊外部における散居形態の進行	
機能都市	<input type="checkbox"/> 各地区からの移動手段の不足	<input type="checkbox"/> 各地区から市街地までの効率的な移動手段の確保
自動車依存 ・事故	<input type="checkbox"/> 高齢者等が自動車が無くても生活移動ができる移動支援策の不足	<input type="checkbox"/> 高齢者等の利用者ニーズに見合った交通形態を検討
観光	<input type="checkbox"/> 景勝地等に公共交通が運行していない	<input type="checkbox"/> 観光客が目的地を訪問しやすい公共交通網の構築
花咲線	<input type="checkbox"/> 利用者数が減少しており、存続が危ぶまれている	<input type="checkbox"/> 生活交通における JR 利用を促す取り組みの検討
路線バス	<input type="checkbox"/> 運行経路上、利用者が一部住民に限られる <input type="checkbox"/> 乗車時間が JR に比べ、約 1 時間長い	<input type="checkbox"/> 利便性・効率性の向上に資する運行計画の検討
	意見・提案	課題
広域交通	<input type="checkbox"/> 厚岸町、釧路市への通学・通院ニーズへの対応	<input type="checkbox"/> 各地区から JR 駅・都市間バス停までの移動手段の確保 <input type="checkbox"/> 乗継に係る利便性向上施策の検討
町内交通	<input type="checkbox"/> 農村部における効率的な公共交通の導入 <input type="checkbox"/> 各地区と霧多布市街地を結ぶ公共交通網の検討 <input type="checkbox"/> 町内交通と広域交通の接続性の確保	<input type="checkbox"/> 新たな公共交通の導入検討 <input type="checkbox"/> 広域交通との接続性の確保
利用促進	<input type="checkbox"/> バス交通に関する情報提供機能の強化 <input type="checkbox"/> 町民の公共交通に対する意識醸成の促進	<input type="checkbox"/> 利用促進の展開 <input type="checkbox"/> 町民が主体となって公共交通のことを検討する機会の提供

第7章 浜中町地域公共交通網形成計画の基本理念・将来像と基本方針

7-1 基本理念と将来像

(1) 基本理念

本町における上位・関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本理念を次の通り設定します。

【基本理念】

町民誰もが安心・安全に住み続けられ、

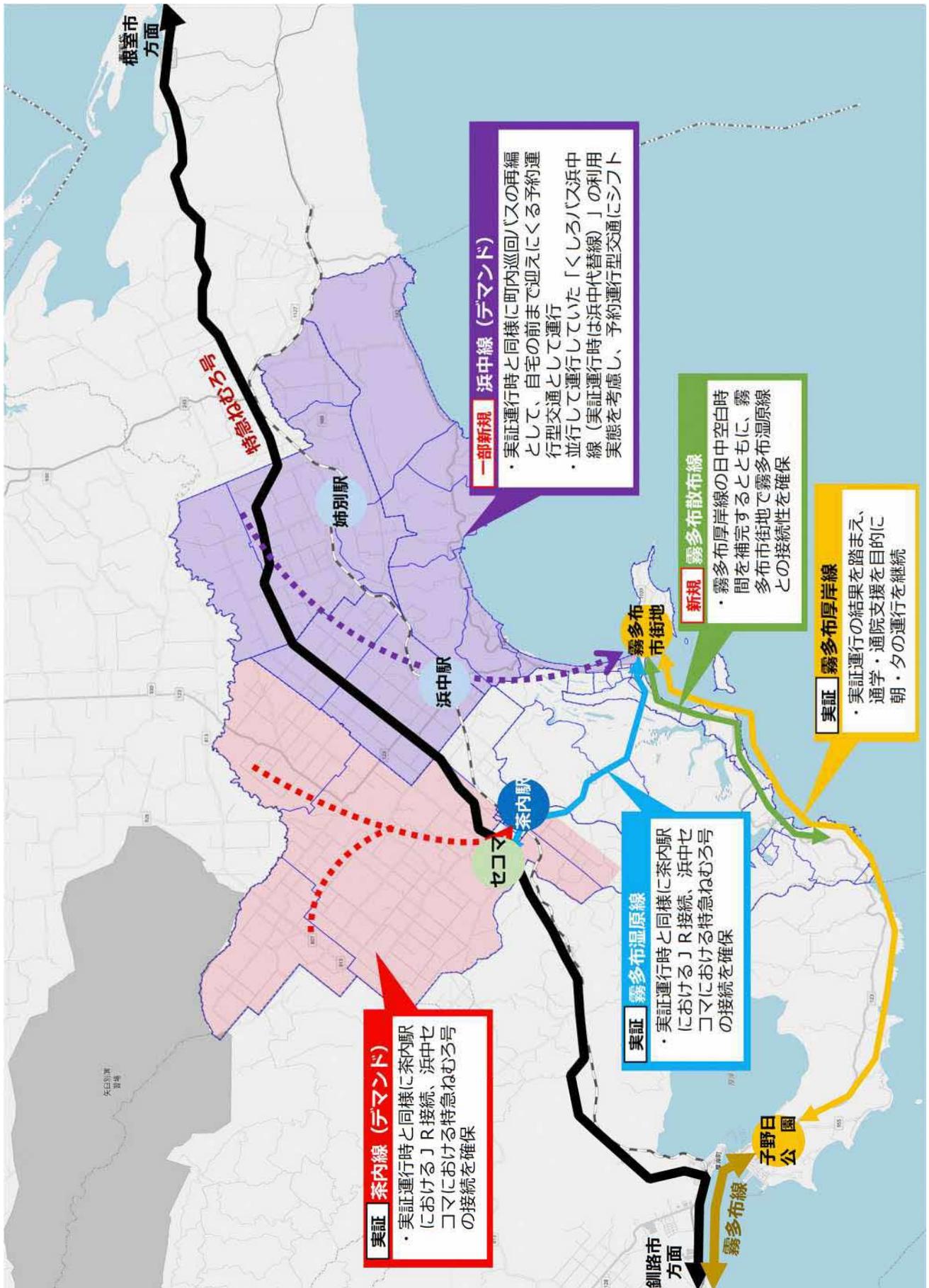
町内への来訪者との交流にも資する公共交通網の構築

《基本理念の考え方》

- ・本町の公共交通網を構築するにあたっては、行政や交通事業者主導の公共交通網の構築ではなく、町民をはじめとする利用者の「声」を反映し、利用者が使いやすい公共交通網を構築することが重要です。
- ・また、持続可能な公共交通網を構築するにあたっては、国が示す公共交通網形成の促進に対する観点や本計画の上位計画である「第5期浜中町新しいまちづくり総合計画」に則るとともに、関連計画と連携した公共交通ネットワークを構築することが必要です。
- ・そこで、本町の都市構造の変化や公共交通に対する町民ニーズを的確に反映させ、町民が浜中町に住み続けられる公共交通網を構築するとともに、町外から本町への来訪行動の活発化に資する公共交通網を構築するため、町内各地区と霧多布市街地、交通結節点を結び、シームレスな移動の実現に向けた公共交通網の実現を目指します。
- ・また、これら持続可能な公共交通網の構築に向けては、行政や交通事業者間の連携に加え、民間企業との協働も視野に入れ、町民生活の足の確保に努めます。
- ・さらに、町民の厚岸町や釧路市方面への広域的な足の確保に向けては、バス路線のみならず、鉄道との接続も行うことで、広域移動における選択肢の充実にも努めます。

(2) 将来像

本町の地域公共交通における基本理念を踏まえ、目指すべき将来像を以下に示します。



基本理念及び将来像の実現に向け、本町の地域公共交通における基本方針を以下の通り、設定します。

基本方針1 JR 花咲線や都市間バス、霧多布厚岸線と連携した広域生活移動の支援

《基本方針1の考え方》

本町を取り巻く広域交通の状況として、JR 花咲線は北海道旅客鉄道株式会社より、「当社単独では維持困難な線区」として指定され、地域も含めた関係者で維持していく方向性となっています。

また、本町から厚岸町を經由して釧路市まで運行している霧多布線については、利用者減少や運転手不足の状況から、本町-厚岸町間を運行廃止となることで検討が進んでいます。

このような状況下で、町民の広域的な生活交通の足の確保や本町へ来訪する観光客等の移動の足の確保に向け、効率的で利便性の高い広域移動の確保を行う必要があります。

基本方針2 町内公共交通の利便性向上に資する公共交通網の構築

《基本方針2の考え方》

本町の町内完結系統としては、くしろバスにより運行されている浜中線のほか、本町の独自の取り組みとして、町内巡回バスが運行しています。

一方で、これらの利用者数は年々減少しているほか、町内巡回バスの利用者の高齢化が進行しており、現在の路線型の運行では利用者ニーズを満たすことが困難な状況になっています。

これらを踏まえ、くしろバス浜中線を含めた町内交通を見直し、町民が安心して利用できる公共交通網を構築する必要があります。

基本方針3 町民や観光客などを対象とした鉄道も含めた公共交通の利用を促す利用促進策の展開

《基本方針3の考え方》

基本方針1及び基本方針2で示した、公共交通網を構築するだけでなく、あわせて町民や町内への来訪者も積極的に公共交通を利用していただく意識を醸成していくことが重要です。

そこで、積極的な公共交通に関する情報発信を行うほか、町民の公共交通に対する意識変容を促す取り組みを展開していくことが必要です。

7-3 基本方針に基づく各路線の維持確保方針の整理

以下に本町内を運行する各路線の維持確保方針を整理します。

表 7-1 本町内を運行する各路線の維持確保方針の整理（関係自治体：複数）

交通手段名	役割	維持確保方針	関係自治体名
JR 花咲線	<ul style="list-style-type: none"> ・中核都市である釧路市までの通院や沿線自治体間の通学等の目的で利用されており、広域的な生活移動として欠かせない交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も本町に居住する住民や本町を訪れる方の重要な交通として、町営バスが鉄道と接続性を確保することに加え、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）の協力の基、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路市 ・釧路町 ・浜中町 ・根室市
特急ねむろ号	<ul style="list-style-type: none"> ・中核都市である釧路市までの通院や沿線自治体間の通学等の目的で利用されており、広域的な生活移動として欠かせない交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も本町に居住する住民や本町を訪れる方の重要な交通として、町営バスが鉄道と接続性を確保することに加え、くしろバス及び根室交通の協力の基、都市間バスの利便性向上及び利用促進に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路市 ・釧路町 ・浜中町 ・根室市

表 7-2 本町内を運行する各路線の維持確保方針の整理（関係自治体：本町単独）

交通手段名	役割	維持確保方針	関係自治体名
霧多布厚岸線	<ul style="list-style-type: none"> これまで本町と中核都市である釧路市までを直通でつないできた霧多布線の代替交通として運行をしており、厚岸町を含む釧路方面への通学・通院目的等を支援する交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域生活バス路線運行維持対策事業費補助金（市町村生活バス）を活用し、かつ利用促進にも取り組み、現行の運行内容の維持に努める。 一方で、継続的なモニタリングを通じて、運行内容の変更が必要と協議会において判断された場合、見直しに向けた検討を開始するものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 浜中町
霧多布散布線	<ul style="list-style-type: none"> これまで本町と中核都市である釧路市までを直通でつないできた霧多布線の代替交通として運行をしており、散布方面から霧多布市街地方面への通学・通院目的等を支援する交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域生活バス路線運行維持対策事業費補助金（市町村生活バス）を活用し、かつ利用促進にも取り組み、現行の運行内容の維持に努める。 一方で、継続的なモニタリングを通じて、運行内容の変更が必要と協議会において判断された場合、見直しに向けた検討を開始するものとする。 	
霧多布湿原線 + 霧多布湿原線 (デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> JR を利用して本町と周辺市町間を往来する需要を支援、特に通院や買い物などの目的を支援する交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> 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）を活用し、かつ利用促進にも取り組み、現行の運行内容の維持に努める。 一方で、継続的なモニタリングを通じて、運行内容の変更が必要と協議会において判断された場合、見直しに向けた検討を開始するものとする。 	
茶内線 + 浜中線	<ul style="list-style-type: none"> これまで本町の農村部を中心に運行してきた町内巡回バスの代替交通として、決められた施設等と利用者の自宅までの送迎を行い、通院や買い物、温泉利用等の目的を支援する交通である。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域生活バス路線運行維持対策事業費補助金（市町村生活バス）を活用し、かつ利用促進にも取り組み、現行の運行内容の維持に努める。 一方で、継続的なモニタリングを通じて、運行内容の変更が必要と協議会において判断された場合、見直しに向けた検討を開始するものとする。 	

7-4 基本方針に基づく事業メニュー

基本理念及び将来像の実現に向け、本町の地域公共交通の基本方針に基づく事業メニューを以下の通り、整理します。

基本理念 町民誰もが安心して、 町内への来訪者・安全に 住み続けられ、 交流にも資する公共交通網の構築	基本方針1	JR花咲線や都市間バス、霧多布厚岸線と連携した広域生活移動の支援
		<ul style="list-style-type: none">● 事業① 通学支援等を目的とした霧多布市街地と厚岸町間を結ぶ都市間バスの導入● 事業② JR茶内駅における町内交通との接続性の確保● 事業③ 特急ねむろ号との接続性の確保● 事業④ 特急ねむろ号との乗り継ぎ環境の改善に資する待合環境の整備
	基本方針2	町内公共交通の利便性向上に資する公共交通網の構築
		<ul style="list-style-type: none">● 事業⑤ 町民の生活行動を支える霧多布温原線の導入● 事業⑥ 農村部における需要に即した予約運行型乗合交通の導入● 事業⑦ 町内交通間の利便性の向上のための乗り継ぎ時間の検討・実施
	基本方針3	町民や観光客などを対象とした鉄道も含めた公共交通の利用を促す利用促進策の展開
		<ul style="list-style-type: none">● 事業⑧ 町民や観光客などにも分かりやすい町内公共交通マップの作成・配布● 事業⑨ 利用者の支払いやすさを考慮した運賃支払い方法の検討・実施● 事業⑩ 町民を対象とした公共交通活用検討ワークショップの継続的な実施● 事業⑪ 高齢者等の町民を対象とした町内公共交通網の体験乗車会の継続的な実施● 事業⑫ 町内小中学生と連携した「おらがまちのバスの意識醸成」に向けた取組の検討・実施● 事業⑬ 町内生活施設と連携したお得なバス切符の検討・販売● 事業⑭ 町内企業等と連携した町内交通の持続性に資する取組の検討・実施● 事業⑮ 町民の利用実態に即した公共交通網の構築に向けた継続的なPDCAサイクルの実施

第8章 事業メニュー

基本方針1 JR 花咲線や都市間バス、霧多布厚岸線と連携した広域生活移動の支援

JR 花咲線をはじめ、都市間バス、霧多布厚岸線・霧多布散布線と町内交通との接続性を確保することで、町民の広域的な生活交通の足の確保や本町へ来訪する観光客等の移動の足の確保など、効率的で利便性の高い広域移動の維持確保を行います。

事業① 通学支援等を目的とした霧多布市街地と厚岸町間を結ぶ都市間バスの運行継続

実施概要 イメージ

- ・くしろバスにより釧路市から本町まで運行していた霧多布線について、令和2年9月末をもって、釧路市から厚岸町までに運行区間が短絡化されたことを受け、令和2年10月から本町霧多布市街地と厚岸町間を結ぶ都市間バスとして、「霧多布厚岸線」及び「霧多布散布線」の運行を開始しました。
- ・「霧多布厚岸線」については、従前運行をしていた霧多布線の主な利用目的である通学及び通院等の生活移動を支援する役割を担っており、今後も住民の生活移動を支える重要な資源として、運行維持・確保に努めることとします。
- ・「霧多布散布線」は、従前運行をしていた霧多布線の主な利用目的のうち、町内で完結する通院等の生活移動について、霧多布市街地と散布地区を結ぶ生活路線としての役割を担っており、今後も住民の生活移動を支える重要な資源として、運行維持・確保に努めることとします。
- ・また、「霧多布厚岸線」及び「霧多布散布線」は、住民の生活移動を確保する役割を担っている一方で、運行収支としては赤字となっており、交通事業者が主体となる運行は困難であることから、本町が運行主体となる自家用有償旅客運送により運行を継続することとします。
- ・なお、「霧多布厚岸線」及び「霧多布散布線」については、北海道の補助である広域生活バス路線運行維持対策事業費補助金（市町村生活バス）を活用しながら、運行の維持・確保を行います。



図 8-1 霧多布厚岸線及び霧多布散布線の運行ルート

実施エリア

霧多布市街地から厚岸町間（散布地区・琵琶瀬地区経由）

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

事業② JR 茶内駅における町内交通との接続性の確保

実施概要
イメージ

- ・町民や町内への来訪者などの広域的な移動を確保することを目的に、JR 茶内駅において、JR 花咲線との接続性を確保した町内交通の時刻設定を行うこととします。
- ・なお、接続便については、これまでの運行・利用実績を考慮し、適宜検討を行うこととします。

21	茶内駅	6:40 (6:47)	9:30 (9:38)	12:10 (12:18)	14:35 (14:44)	17:25 (17:32)	20:15 (20:21)
----	-----	----------------	----------------	------------------	------------------	------------------	------------------

21	茶内駅	(6:47) 6:55	(9:38) 9:45	(12:18) 12:25	(14:44) 14:50	(17:32) 17:40	(20:21) 20:25
----	-----	----------------	----------------	------------------	------------------	------------------	------------------

() は JR 花咲線の接続時刻

図 8-2 令和5年10月現在運行中の霧多布湿原線と JR 花咲線の接続ダイヤ
(上：霧多布発の便の接続状況、下：茶内駅発の便の接続状況)

実施エリア

JR 茶内駅

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

事業③ くしろバス釧路厚岸線及び特急ねむろ号との接続性の確保

実施概要
イメージ

- ・町民の通学や通院などの広域的な生活移動を確保するため、くしろバス霧多布線「子野日公園」及び特急ねむろ号「茶内」において、町内交通との接続性を確保した時刻設定を行うこととします。
- ・なお、接続便については、これまでの運行・利用実績を考慮し、適宜検討を行うこととします。

28	あやめヶ原	※6:00 (6:05)	-	-	-
29	子野日公園	-	7:35 (7:50)	15:40	17:40

1	子野日公園	7:40	15:45 (15:35)	17:45 (17:35)
---	-------	------	------------------	------------------

() はくしろバス厚岸釧路線の接続時刻

図 8-3 令和5年10月現在運行中の霧多布厚岸線と厚岸釧路線の接続ダイヤ
(上：霧多布発の便の接続状況、下：子野日公園発の便の接続状況)

19	セイコーマート	6:31 <6:40>	9:21 <10:15>	12:01	14:26	17:16	20:06
19	セイコーマート	6:57	9:47	12:27	<14:50> 14:52	<17:40> 17:42	20:27

< > は特急ねむろ号の接続時刻

図 8-4 令和5年10月現在運行中の霧多布湿原線と特急ねむろ号の接続ダイヤ
(上：霧多布発の便の接続状況、下：茶内駅発の便の接続状況)

実施エリア

くしろバス釧路厚岸線「子野日公園」、特急ねむろ号「茶内」

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

事業④ 特急ねむろ号との乗り継ぎ環境の改善に資する待合環境の整備

実施概要
イメージ

- ・町内交通から特急ねむろ号への乗継利便性を向上させることを目的に、セイコーマート浜中店におけるイートインスペースを活用した、バス待ち環境の整備を行います。
- ・その他バス停付近においても、バス待ち環境の創出に協力いただける施設と連携し、バス待ちスペースの増設を検討していきます。



図 8-5 セイコーマート浜中店のイートインスペース及び旭川市で展開されているバス待ち OK マーク

実施エリア

特急ねむろ号「茶内」

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

基本方針2 町内公共交通の利便性向上に資する公共交通網の構築

町民が安心して利用でき、町内に住み続けられる環境整備を行うとともに、本町へ来訪する観光客等の円滑な移動に資する公共交通網の構築を行います。

事業⑤ 町民の生活行動を支える霧多布湿原線の運行継続

実施概要
イメージ

- ・町民の町内での買い物交通及び釧路市・厚岸町方面への広域生活移動を確保することを目的に、令和2年10月から霧多布市街地から茶内市街地間を運行する路線として、「霧多布湿原線」の運行を開始しました。
- ・「霧多布湿原線」については、通学や通院などの目的で利用されており、また本町を訪れる観光客の移動でも利用されていることから、今後も住民や観光客の移動を支える重要な資源として、運行維持・確保に努めることとします。
- ・また、「霧多布湿原線」は、住民の生活移動や本町を訪れる観光客の観光移動を確保する役割を有している一方で、運行収支としては赤字となっており、交通事業者が主体となる運行は困難であることから、本町が運行主体となる自家用有償旅客運送により運行を継続することとします。
- ・なお、「霧多布湿原線」については、国の補助である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）を活用しながら、運行の維持・確保を行います。



図 8-6 霧多布湿原線の運行ルート

実施エリア

霧多布市街地-JR 茶内駅-特急ねむろ号「茶内」(MG ロード経由)

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

事業⑥ 農村部における需要に即した予約運行型乗合交通の運行継続

実施概要
イメージ

- ・本町では、町内農村部の生活移動の確保を目的に、令和2年9月までは定時定路線による町内巡回バスの運行をしてきましたが、利用実態等を考慮し、令和2年10月からは、予約に応じて運行を行う予約運行型の公共交通に切り替え、町内農村部の生活移動を支えています。
- ・予約運行型の公共交通については、福島、茶内第一・茶内第三、円朱別・西円朱別を運行区域とする「茶内線（デマンド）」及び暮帰別・新川、榊町、後静・幌戸・奔幌戸・羨古丹、浜中地区・熊牛地区、仙鳳趾・貰人・姉別地区・恵茶人・厚陽を運行区域とする「浜中線（デマンド）」の2路線を運行しています。
- ・両路線ともに、買い物や温泉などの生活移動を目的とした移動で利用されており、今後も住民の生活移動を支える重要な資源として、運行維持・確保に努めることとします。
- ・また、「茶内線（デマンド）」及び「浜中線（デマンド）」は、住民の生活移動を確保する役割を有している一方で、運行収支としては赤字となっており、交通事業者が主体となる運行は困難であることから、本町が運行主体となる自家用有償旅客運送により運行を継続することとします。
- ・なお、「茶内線（デマンド）」及び「浜中線（デマンド）」については、国の補助である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）を活用しながら、運行の維持・確保を行うとともに、車両の確保については、国の補助である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（車両減価償却費等補助））を活用することを想定しています。

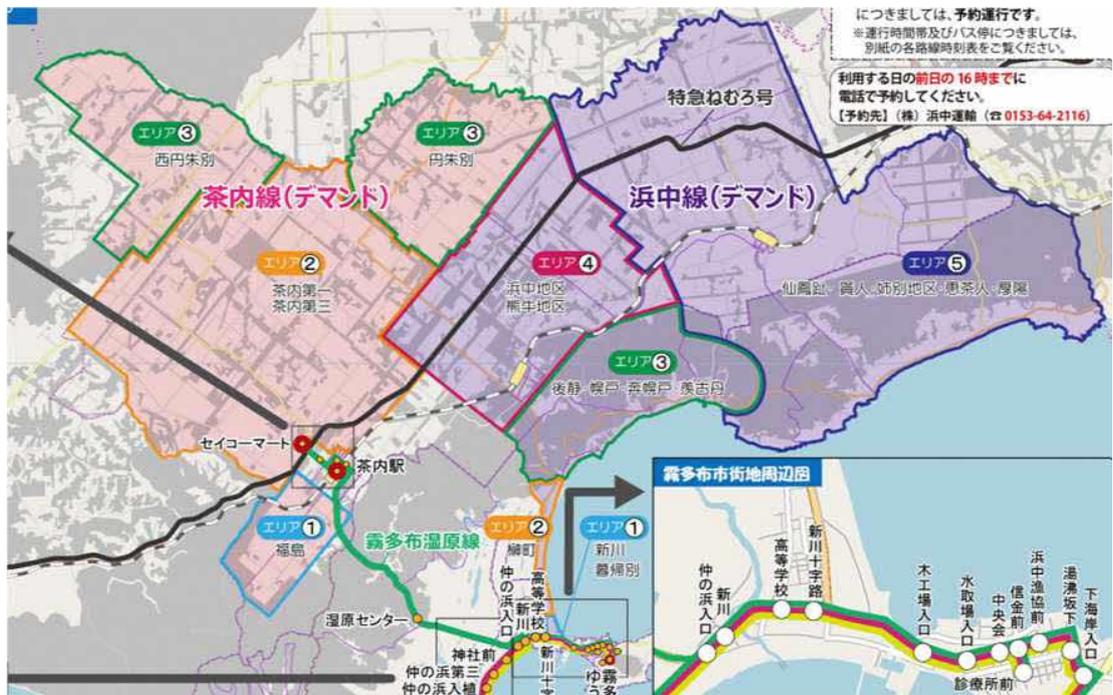


図 8-7 茶内線及び浜中線の運行エリア図

実施エリア

茶内地区、浜中地区

実施主体

協議会、浜中町、交通事業者

事業⑦ 町内交通間の利便性の向上のための乗り継ぎ時間の検討・実施							
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・町民の円滑な町内移動を確保するため、町内交通間の接続性を確保した時刻設定を行うこととします。 ・なお、接続便については、これまでの運行・利用実績を考慮し、適宜検討を行うこととします。 <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">1 茶内駅</td> <td style="padding: 5px;">※1 9:30 (9:38)</td> <td style="padding: 5px;">※2 11:05</td> </tr> </table> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">1 茶内駅</td> <td style="padding: 5px;">(12:18) ※3 12:25</td> <td style="padding: 5px;">(14:44) ※4 14:45</td> </tr> </table> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">() は霧多布湿原線の接続時間</p> </div> <p style="text-align: center;">図 8-8 令和5年10月現在運行中の茶内線と霧多布湿原線の接続ダイヤ (上：茶内方面発の便の接続状況、下：茶内駅発の便の接続状況)</p>	1 茶内駅	※1 9:30 (9:38)	※2 11:05	1 茶内駅	(12:18) ※3 12:25	(14:44) ※4 14:45
1 茶内駅	※1 9:30 (9:38)	※2 11:05					
1 茶内駅	(12:18) ※3 12:25	(14:44) ※4 14:45					
実施エリア	霧多布市街地、JR 茶内駅						
実施主体	協議会、浜中町、交通事業者						

本方針3 町民や観光客などを対象とした鉄道も含めた公共交通の利用を促す利用促進策の展開

持続可能な公共交通網の構築に向けては、主な利用者である町民などの「声」を継続的に反映していくことが重要であることから、町民との意見交換を行う機会を創出していくとともに、町内交通に関する情報提供を継続的に行っていきます。

事業⑧ 町民や観光客などにも分かりやすい町内公共交通マップの作成・配布

実施概要
イメージ

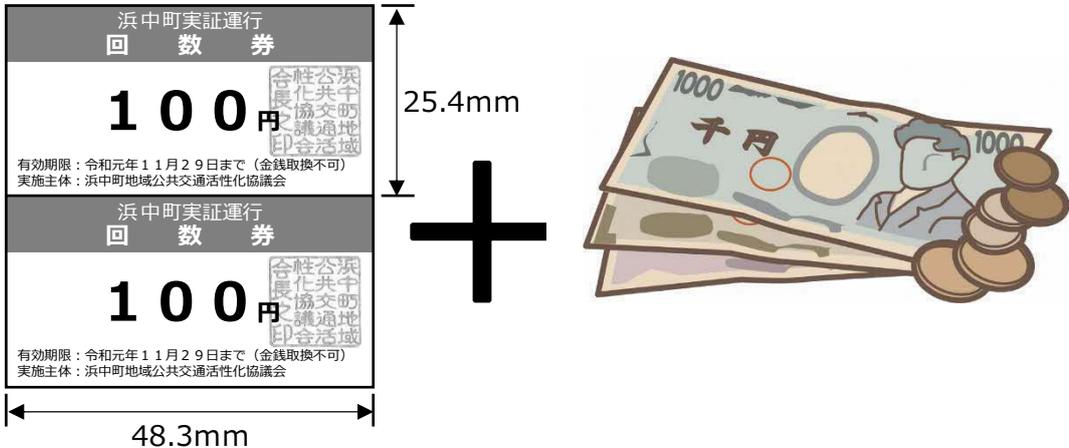
- ・町民や本町への来訪者が公共交通を利用したいと思う「わかりやすい情報提供」を行うため、本町内を運行するバス路線の運行ルートや運行時間が整理されているとともに、運行ルート上に立地している施設が掲載された町内公共交通マップを作成・配布します。
- ・また、作成したマップは、本町内の各種公共施設に加え、本町が立地している釧路管内の入口である JR 釧路駅など、連携先との協議を通して、幅広い情報提供を行います。



図 8-9 本町で作成しているパンフレット

実施エリア 浜中町内全域

実施主体 協議会、浜中町

事業⑨ 利用者の支払いやすさを考慮した運賃支払い方法の検討・実施	
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・町民をはじめとする利用者が利用しやすいと感じられる公共交通を実現するため、令和元（2019）年10月に実施した回数券での支払い方法に加え、現金での運賃支払い方法など、運賃支払い方法の検討・実施をしていきます。  <p>図 8-10 運賃支払い方法イメージ</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町、交通事業者

事業⑩ 町民を対象とした公共交通利活用検討ワークショップの継続的な実施	
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な公共交通の改善や公共交通の利用方法など、町民目線で検討していく機会として、町民を対象とした公共交通利活用検討ワークショップを実施します。  <p>図 8-11 令和2年2月に開催された「避難所運営」に関するワークショップ</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町、町民

事業① 高齢者等の町民を対象とした町内公共交通網の体験乗車会の継続的な実施	
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・町内公共交通網の利用方法の周知を行うにあたっては、地域公共交通マップの配布や広報誌を活用した PR、公共交通に関する勉強会の実施等に加え、実際に乗車していただく機会の提供をセットで行います。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">出典：北広島市で実施された勉強会及び乗り方教室（北広島市）</p> <p style="text-align: center;">図 8-12 公共交通の勉強会及びバス体験乗車会</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町、町民、交通事業者

事業② 町内小中学生と連携した「おらがまちのバスの意識醸成」に向けた取組の検討・実施	
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な公共交通の利用者を創出するとともに、本町内を運行する公共交通への愛着を育てる狙いとして、町内小中学校と連携した利用促進策を展開します。 <div style="text-align: center;">   </div> <p style="text-align: center;">出典：小学生がデザインしたラッピングバス（西日本鉄道株式会社）</p> <p style="text-align: center;">図 8-13 小学生がデザインしたラッピングバスの運行</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町、町内小中学生、交通事業者

事業⑬ 町内生活施設と連携したお得なバス切符の検討・販売

実施概要
イメージ

- ・事業⑨に加え、町民をはじめとする利用者の方が積極的にバスを利用したいと思えるお得なバス切符の検討・販売を行います。
- ・なお、お得なバス切符については、事業⑩や事業⑫で展開する高齢者や小中学生などの町民などとの意見交換を通して、検討を行います。

市内をぐるっと巡ってみよう

コミュニティバス 1日乗車券を本日販売開始

10月1日(土)から、市内を走るコミュニティバス1日乗車券の販売を開始しました。リーフレット型の乗車券には、コミュニティバスを利用し1日遊べるモデルコースの紹介や、すてきな賞品が当たるスタンプラリーの応募用紙が付いています。市内をぐるっと巡り、市川市の魅力を再発見しませんか。

▲東山魁夷記念館や文学ミュージアムの入館料が割引になる特典も

📅平成29年3月31日(金)まで(販売は2月28日(火)まで。売り切れ次第販売終了)
 販売場所 いちかわ観光・物産案内所、京成バス市川営業所、京成トランジットバス

塩浜営業所、コミュニティバス車内
 北東部ルート券=300円、南部ルート券=300円、南北共通券=500円
 問 ☎711-1142観光交流推進課

出典：施設割引特典のあるコミュニティバス1日乗車券（千葉県市川市）

図 8-14 施設割引特典のあるコミュニティバス1日乗車券

実施エリア

浜中町内全域

実施主体

協議会、浜中町、町内生活施設、交通事業者

事業⑭ 町内企業等と連携した町内交通の持続性に資する取組の検討・実施	
実施概要 イメージ	<p>・持続可能な公共交通の運行を行うため、これまで本町単独で運行してきた公共交通の運営体制を見直し、町内の関連する企業との連携により、公共交通を支えていく取り組みを展開します。</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">当別ふれあいバス 広告募集について</p> <p style="text-align: center;"> ツイート いいね! 0 印刷用ページを表示する 掲載日：2014年2月11日更新 </p> <p style="text-align: center;">ふれあいバスの運営にご協力願います。</p> <p>当別ふれあいバス（ふれバ）は、利用者の皆様からの運賃（応援券など）、参加事業者（北海道医療大学・スウェーデンハウス(株)・当別町）からの負担金、各企業様からの広告収入で運行しています。</p> <p>利用者と地域の皆様のご協力があるからこそ運行できるバスですので、これからも未永くご利用・ご愛顧くださいますよう、よろしく申し上げます。</p> <p>また、各企業様からの広告掲載を随時募集しております、町民の足となるふれあいバスを是非、応援してください。</p> <p style="text-align: center;">当別ふれあいバス広告掲載料</p> <p style="text-align: center;">このページに関するお問い合わせ</p> <p> 企画課 交通移住観光係 〒061-0292 北海道石狩郡当別町白樺町58番地9 Tel：0133-23-3073 Fax：0133-23-3206 お問い合わせはこちら </p> </div> <p style="text-align: right;">出典：各企業からの広告収入などで運行するコミュニティバス（当別町）</p> <p style="text-align: center;">図 8-15 各企業からの広告収入などで運行するコミュニティバス</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町、町内企業

事業⑮ 町民の利用実態に即した公共交通網の構築に向けた継続的な PDCA サイクルの実施	
実施概要 イメージ	<p>・持続可能な公共交通網を実現するため、本計画に位置付ける PDCA サイクルに従い、事業の評価・モニタリングを着実に実行し、本町における公共交通網の継続的な改善を行っていきます。</p>
実施エリア	浜中町内全域
実施主体	協議会、浜中町

第9章 事業推進及び目標値・評価スケジュール

9-1 事業推進スケジュール

基本理念及び将来像の実現に向けた、基本方針に基づく事業メニューの推進スケジュールは以下の通りです。

表 9-1 施策推進スケジュール

基本理念	基本方針	事業	目標年次						施策実施主体
			令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	
町民誰もが安心・安全に住み続けられ、町内への来訪者との交流にも資する公共交通網の構築									
基本方針1 JR花咲線や都市間バス、霧多布厚岸線と連携した広域生活移動の支援									
事業① 通学支援等を目的とした霧多布市街地と厚岸町間を結ぶ都市間バスの導入			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
事業② JR茶内駅における町内交通との接続性の確保			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
事業③ くしろバス釧路厚岸線及び特急ねむろ号との接続性の確保			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
事業④ 特急ねむろ号との乗り継ぎ環境の改善に資する待合環境の整備			○	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
基本方針2 町内公共交通の利便性向上に資する公共交通網の構築									
事業⑤ 町民の生活行動を支える霧多布湿原線の導入			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
事業⑥ 農村部における需要に即した予約運行型乗合交通の導入			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
事業⑦ 町内交通間の利便性の向上のための乗り継ぎ時間の検討・実施			●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者

○：検討・調整、●：実施

表 9-2 施策推進スケジュール

基本理念	基本方針	事業	目標年次						施策実施主体
			令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	
町民誰もが安心・安全に住み続けられ、 町内への来訪者との交流にも資する公共交通網の構築									
基本方針3 町民や観光客などを対象とした鉄道も含めた公共交通の利用を促す利用促進策の展開									
		事業⑧ 町民や観光客などにも分かりやすい町内公共交通マップの作成・配布	○	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町
		事業⑨ 利用者の支払いやすさを考慮した運賃支払い方法の検討・実施	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・交通事業者
		事業⑩ 町民を対象とした公共交通利活用検討ワークショップの継続的な実施	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・町民
		事業⑪ 高齢者等の町民を対象とした町内公共交通網の体験乗車会の継続的な実施	○	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・町民 ・交通事業者
		事業⑫ 町内小中学生と連携した「おらがまちのバスの意識醸成」に向けた取組の検討・実施	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・町内小中学生 ・交通事業者
		事業⑬ 町内生活施設と連携したお得なバス切符の検討・販売	○	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・町内生活施設 ・交通事業者
		事業⑭ 町内企業等と連携した町内交通の持続性に資する取組の検討・実施	○	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町 ・町内企業
		事業⑮ 町民の利用実態に即した公共交通網の構築に向けた継続的な PDCA サイクルの実施	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・浜中町

9-2 評価指標・評価スケジュール

(1) 本計画の評価指標及び目標値の設定

本計画の推進状況を確認するため、各基本方針に以下の目標値を設定し、計画の進捗確認を行います。

基本方針1 JR 花咲線や都市間バス、霧多布厚岸線と連携した広域生活移動の支援

評価指標	単位		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
霧多布厚岸線の利用者数	人/年	現況値	7,080 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	7,400	7,800	8,200	8,600	9,000	9,400
霧多布厚岸線「子野日公園」での乗降者数	人/年	現況値	3,408 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	3,550	3,700	3,850	4,000	4,150	4,300
霧多布湿原線「セコマ」での乗降者数	人/年	現況値	96 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	100	110	120	130	140	150
霧多布湿原線「茶内駅」での乗降者数	人/年	現況値	1,920 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	2,000	2,100	2,200	2,300	2,400	2,500

基本方針2 町内公共交通の利便性向上に資する公共交通網の構築

評価指標	単位		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
霧多布湿原線の利用者数	人/年	現況値	2,556 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	2,700	2,850	3,000	3,150	3,300	3,450
町内予約運行型交通の利用者数	人/年	現況値	624 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	700	750	800	850	900	950
町内交通運行に係る本町の負担改善割合	人/年	現況値	1.0 ※2	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	0.7	0.8	0.8	0.8	0.9	0.9

※1：令和元年10月実証運行の実利用者数を年間換算した利用者数

※2：令和元年度に要した町民の移動支援策に係る経費のうち、町内巡回バス運行及び民間バス事業者への補助額2,896万円を「1.0」とした場合の本町負担額の割合

本方針3

町民や観光客などを対象とした鉄道も含めた公共交通の利用を促す利用促進策の展開

評価指標	単位		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
本庁が運行する公共交通の利用者数	人/年	現況値	10,608 ※1	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	11,100	11,700	12,300	12,900	13,500	14,100
公共交通に関するワークショップの開催	回/年	現況値	-	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	3	3	3	3	3	3
町内交通の乗車体験会の開催	回/年	現況値	-	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	2	2	2	2	2	2
小中学生と連携した公共交通に関する取組回数	回/年	現況値	-	-	-	-	-	-	-
		目標値	-	1	1	1	1	1	1

※1：令和元年10月実証運行の実利用者数を年間換算した利用者数

(2) 評価スケジュール

評価に必要なデータの把握方法及びスケジュールは、以下の通りです。

表 9-3 評価指標のためのデータの把握方法

データ把握方法	調査手法概要等
霧多布厚岸線の利用者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
霧多布厚岸線「子野日公園」での乗降者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
霧多布湿原線「セコマ」での乗降者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
霧多布湿原線「茶内駅」での乗降者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
霧多布湿原線の利用者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
町内予約運行型交通の利用者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
町内交通運行に係る本町の負担改善割合	運行実績から把握
本町が運行する公共交通の利用者数	交通事業者からの貸与データ等による把握
公共交通に関するワークショップの開催	取り組み実施回数のカウント
町内交通の乗車体験会の開催	取り組み実施回数のカウント
小中学生と連携した公共交通に関する取組回数	取り組み実施回数のカウント

表 9-4 施策評価スケジュール

データ把握方法	令和 2年	令和 3年	令和 4年	令和 5年	令和 6年	令和 7年
霧多布厚岸線の利用者数	●	●	●	●	●	●
霧多布厚岸線「子野日公園」での乗降者数	●	●	●	●	●	●
霧多布湿原線「セコマ」での乗降者数	●	●	●	●	●	●
霧多布湿原線「茶内駅」での乗降者数	●	●	●	●	●	●
霧多布湿原線の利用者数	●	●	●	●	●	●
町内予約運行型交通の利用者数	●	●	●	●	●	●
町内交通運行に係る本町の負担改善割合	●	●	●	●	●	●
本町が運行する公共交通の利用者数	●	●	●	●	●	●
公共交通に関するワークショップの開催	●	●	●	●	●	●
町内交通の乗車体験会の開催	●	●	●	●	●	●
小中学生と連携した公共交通に関する取組回数	●	●	●	●	●	●

9-3 事業推進体制

本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。

そのため、本計画の公共交通に係る各事業については、町民、交通事業者、浜中町等で構成される「浜中町地域公共交通活性化協議会」において、事業の進捗状況や効果、妥当性の確認を行いつつ、PDCA サイクルのもとで実行する必要があります。

具体的には、公共交通の利用者数等を把握しながら、必要に応じて事業の内容を見直すことも必要となります。また、本計画で掲げる評価指標における数値目標について、評価を計画期間の最終年度に実施（各年で進捗状況や目標値の達成状況を確認し、評価は最終年度に実施）し、計画全体の妥当性確認と見直しについて検証します。

各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

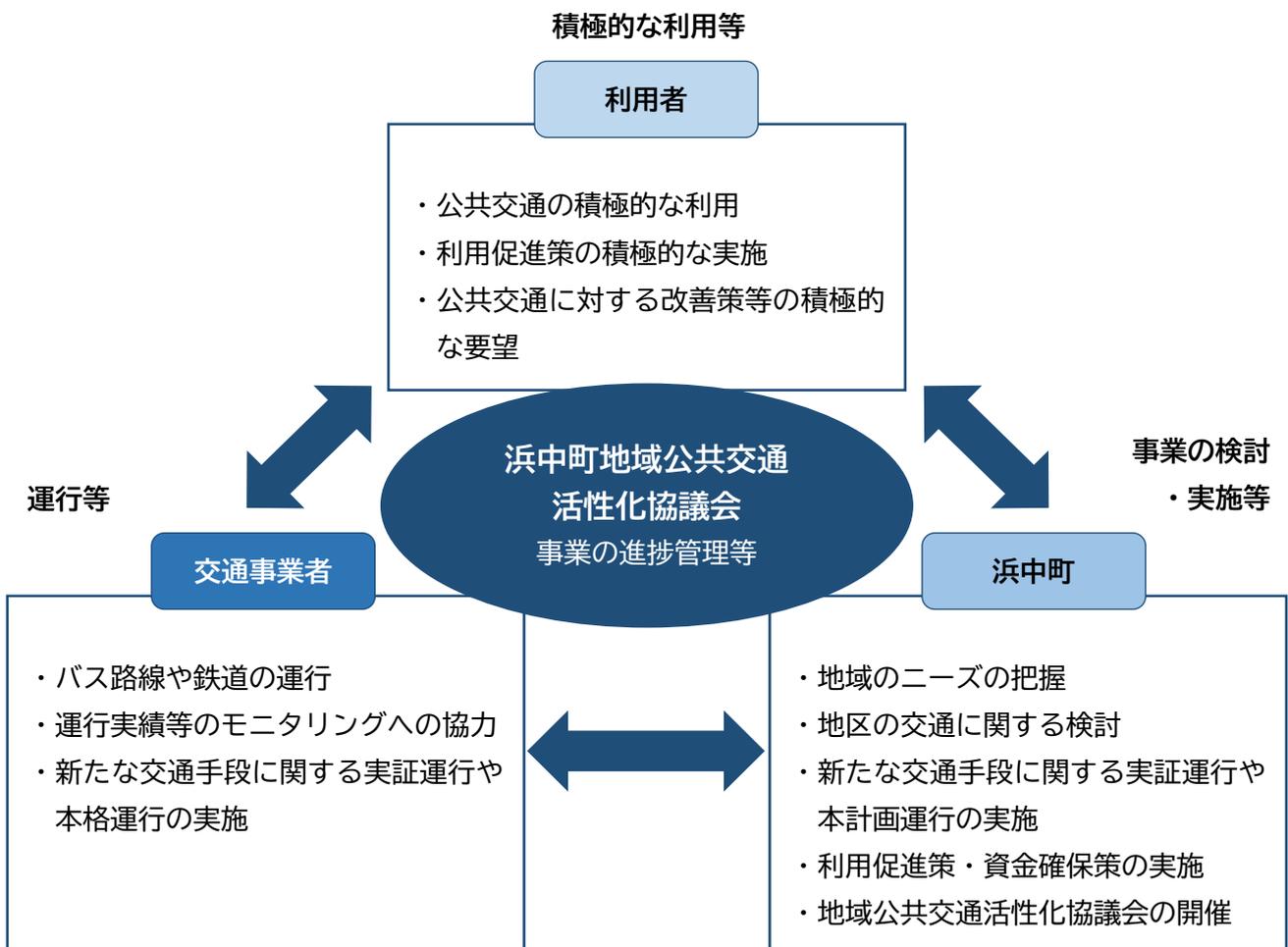


図 9-1 役割分担図