

令和7年9月10日

北海道オホーツク地域等公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

オホーツク地域の公共交通は、JR 石北本線、JR 釧網本線による鉄道交通と、バス等による道路交通で構成されている。

乗合バスは、住民にとって必要不可欠な移動手段となっており、その中でも、地域間幹線系統はJR線とともに、地域における都市機能の集積が高い自治体と周辺をつなぎ、生活交通ネットワークを確保・維持するための幹線として重要な役割を担っている。

当管内は広大で南北に長く、各市町村の面積も広いこと、また、高齢化が顕著であること、さらには、医療関係施設や大規模商業施設が中心都市に集中していることなどから、高齢者や学生といったマイカーを持たない住民にとって、日常生活を維持していくためには、中心都市と周辺地域とを結ぶ広域的・幹線的なバス路線である地域間幹線系統の確保が必要不可欠である。

また、鉄道が通る市町村が地理的に片寄っていること、また、鉄道を有する市町村にあっても、駅までの交通手段が必要であることなどから、鉄道網を含めた生活交通ネットワークを確保していくためには、バス交通の充実が非常に重要な課題である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・ 広域交通の利用者数を 1,259 千人以上とする。
- ・ 広域交通の平均の収支率を 37.8%以上とする。
- ・ 広域交通への公的資金投入額を 618,592 千円/年度以下とする。

※ なお、ここでの「広域交通」とは、地域間幹線系統及び広域生活路線を指す。

※ 北海道オホーツク地域等公共交通計画 P.86 参照

(2) 事業の効果

各路線を維持することにより、住民の生活利用や観光利用等に必要な移動手段が確保される。

また、中心都市と周辺町村とを結ぶ地域間幹線系統を維持していくことにより、地域間幹線系統と結ばれている他のバス路線を含め地域全体として生活交通ネットワークが形成され、地域活性化にも繋がる。

3. 2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

枠組み	実施主体	概要
持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施	国・オホーツク総合振興局・市町村・交通事業者	・ 広域移動に係る利用実態の調査・分析 ・ 移動サービスの最適化に向けた検討・実施 ・ 先端技術を活用した移動手段の調査・研究
シームレスな乗り継ぎ環境の改善	国・オホーツク総合振興局・市町村・交通事業者	・ 幹線交通、生活圏交通と広域交通の連携強化 ・ 交通結節点の機能強化
バス運転手の確保	国・オホーツク総合振興局・市町村・交通事業者	・ バス運転手の業務や魅力の発信 ・ 移住施策との連携推進 ・ 人材確保の取組
公共交通の利用促進活動の実施	国・オホーツク総合振興局・市町村・交通事業者	・ 公共交通利用促進イベントの実施 ・ 交通事業者間や他業種との連携（協働）
交通関連情報のオープン化	国・オホーツク総合振興局・市町村・交通事業者	・ 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 ・ 管内公共交通マップの作成、情報発信 ・ 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

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1のとおり なお、要件緩和に係る資料については別添様式を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
運行に係る費用総額 629,765,908 円のうち、国庫補助金 96,952 千円、道補助金 96,952 千円 各市町村から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金と道補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 詳細については表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
広域交通の運行事業者からの提供データによる確認
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】
北見市、美幌町、遠軽町（表4のとおり）
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその特記事項【地域間幹線系統のみ】
別紙「生産性向上の取組」を添付。
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
ふるさと銀河線代替路線である「陸別線」「勝山線」「訓子府線」「置戸線」の確保維持を目的とする。 当該地域間幹線系統を確保維持し、地域住民の移動手段を確保するため、老朽化した車輛の更新を支援する必要がある。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
多くの地域において、バス利用者が減少傾向にある中、事業者の投資意欲は低く車両の老朽化が進んでおり、法定耐用年数（5年）を超える車両が多く使用されている状況であり、また、国の「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められている令和7年度末までに約80%をノンステップバスに転換するという目標に対し、本道の整備水準は38.3%（平成31年3月末現在）と低位にあることから、当地域においても事業者の車両取得に対する補助を活用し、車両の更新を促進する必要がある。
(2) 事業の効果
新型車両の導入により地域間幹線系統が確保維持され、安定かつ快適な輸送サービスの提供が可能になることに加え、車両を低床化によってどなたでも利用しやすい環境となり、特に体の不自由な方や高齢者、車椅子利用者の利便性向上が図られる。
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体・要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6及び表7のとおり

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画 (車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
・令和4年 4月27日(R4年度総会①)	協議会設立、令和4年度事業計画及び予算について審議
・令和4年 8月24日(R4年度総会②)	アドバイザー契約締結、計画骨子案について報告・審議
・令和5年 2月14日(R4年度総会③)	計画原案について審議
・令和5年 3月29日(R4年度総会④)	計画策定
・令和5年 5月24日(R5年度総会①)	令和4年度事業結果・決算報告、令和5年度事業計画・予算審議
・令和5年 6月 8日(R5年度総会②)	人事異動に係る規約変更審議
・令和5年12月25日(R5年度総会③)	令和5年度事業状況報告、令和6年度事業及び予算検討
・令和6年 5月23日(R6年度総会①)	令和5年度事業・決算報告、令和6年度事業・予算審議
・令和6年 7月11日(書面協議)	国補助要綱改正に伴う計画改訂、「別紙」策定
・令和6年 9月26日(書面協議)	減便に伴う計画改訂及び「別紙」変更
・令和6年10月30日(書面協議)	減便に伴う「別紙」変更
・令和6年12月20日(R6年度総会②)	令和6年度事業状況報告、令和7年度事業及び予算検討
・令和7年 6月10日(R7年度総会①)	令和6年度事業・決算報告、令和7年度事業・予算審議 利便増進実施計画策定及びそれに伴う計画改訂
・令和7年 9月10日(書面協議)	計画改訂、利便増進実施計画【遠軽町・湧別町・紋別市方面】の運行に伴う「別紙」変更
19. 利用者等の意見の反映状況	
路線系統の統合など運行系統の見直しに当たっては、地域住民から交通ネットワークを維持してほしいとの声が多く、また、通勤・通学・通院など、中心市町への移動も多く見られることから、地域の実情に即した交通ネットワークの維持・確保に重点を置いた計画とした。	

【本計画に関する担当者：連絡先】

(住 所) 網走市北7条西3丁目

(所 属) オホーツク総合振興局地域政策課

(氏 名) 草間 凡平

(電 話) 0152-41-0623

(メール) kusama.bonpei@pref.hokkaido.lg.jp