

第7章 地域公共交通計画

本町における地域公共交通の現状、課題及び調査等に基づき、地域公共交通計画の基本方針、目指すべき将来像、基本目標を次のとおり定めます。

7-1 基本方針

本町の人口の約8割が市街地に居住し、公共施設、医療機関、大型商業施設のほとんどが市街地に立地するコンパクトなまちづくりを生かし、人口減少及び高齢化社会に対応する利便性の向上が図られた持続可能な公共交通システムの構築を目指します。

1. 市街地を運行するバス路線を基本に、農村地区を運行する交通機関、JR列車との接続を改善することにより、すべての町民が公共交通を利用して、市街地の公共施設、医療機関、大型商業施設へ移動できるような公共交通の実現を図る。
2. 既設の公共交通体系の検証、課題の整理を行って、利用者の利便性向上を図るとともに、新しい運行スタイル導入の研究・検討を進めながら、各地域の公共交通が相互に連携し、役割を共有することによって、町民生活の基盤を支える公共交通体系の充実に努める。
3. 持続可能な公共交通システムの構築に向け、運行収支における利用者負担の割合を考えながら、過度な運賃負担の上昇に結び付くことのない施策の導入も取り入れつつ、次世代へと続く、公共交通体系の維持、確保を目指す。
4. 産業振興、福祉、観光など各分野との連携を相互に図り、地域公共交通が本町が目指すまちづくりへの一翼を担いながら、その役割をしっかりと果たしていく。

将来に向けて、持続可能な公共交通システムの構築を目指す

（基本方針の考え方）

美幌町の人口は、昭和39年を最高に、緩やかに減少を続け、令和3年4月現在、1万8千人あまりとなっています。

農村地区の人口は、農家戸数はかつての約800戸から約300戸へ、農家人口も約4,000人から1,000人程に減少しています。

しかし、役場を中心とした半径約2キロの市街地域には、その人口の8割以上が居住し、公共施設、医療機関、大型商業施設が集中するコンパクトなまちづくりになっており、この立地をベースに、市街地は定時運行、農村地区はデマンド型交通の公共交通体系としてきました。

今後もその公共交通体系の基本はそのままに、運行時間帯、運行区域、わかりやすさ、収支など様々な観点から検証して利便性の向上と町民の身近な足として持続可能な公共交通システムの構築を目指していくものであります。

7-2 目指すべき基本目標・将来像

(1) 基本目標

美幌町地域公共交通計画はJR石北本線及び地域間幹線系統のバス路線と接続する市街地バス路線を基本に、農村地区を運行する交通機関と接続、乗り換えを意識することによって、広く町民の足を支える公共交通網が形成されることを目指します。

また、公共交通が産業振興、福祉、観光等各分野との相互の連携を図ることによって、まちづくりの推進の一翼を担い、目指すべきまちづくりの役割を果たすために、次のとおり、基本目標を定めることとします。

基本目標1：市街地交通の整備及び充実

基本目標2：各々の公共交通体系の連携と利便性の向上

基本目標3：公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進

基本目標4：持続可能な公共交通システムの構築

(2) 目指すべき将来像

本町の地域公共交通における基本方針・基本目標を踏まえ、目指すべき将来像を示しました。

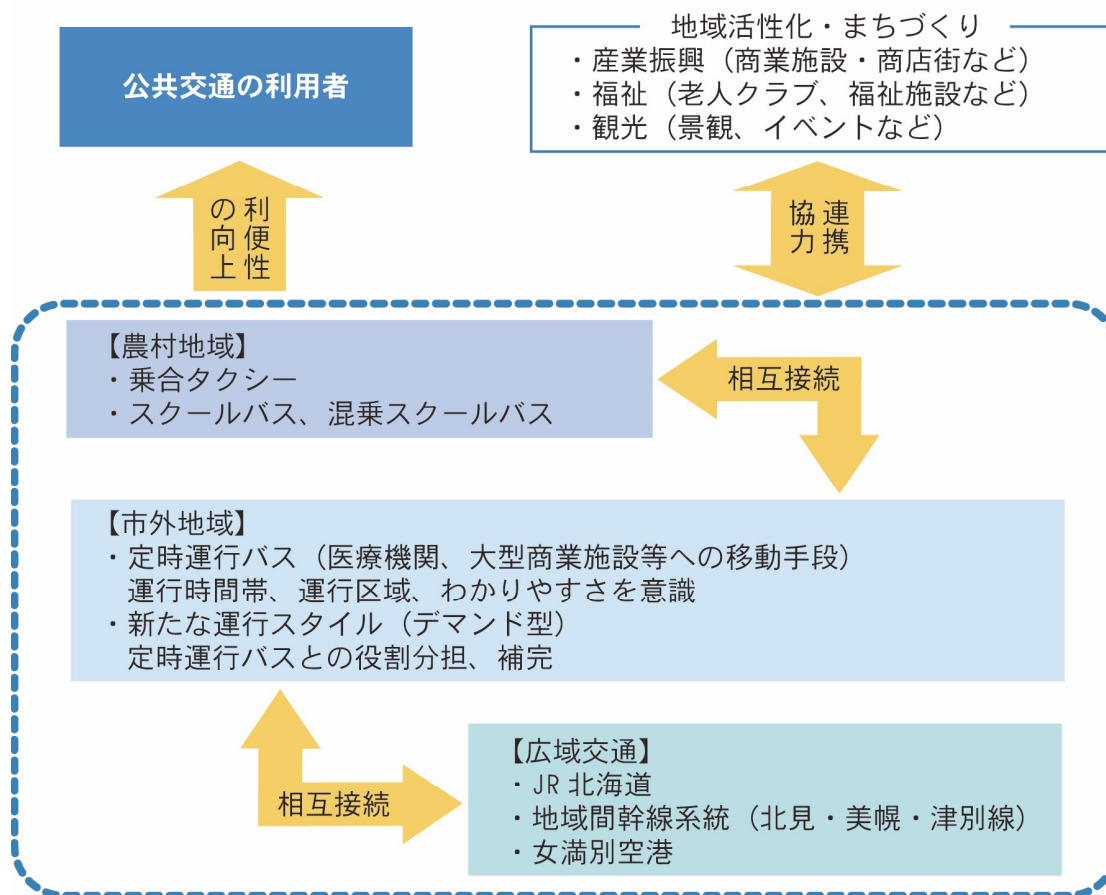


図 目指すべき将来像

7-3 計画の目標

基本目標に対応した計画の目標（数値指標・目標値）は、以下のフローに基づき設定します。

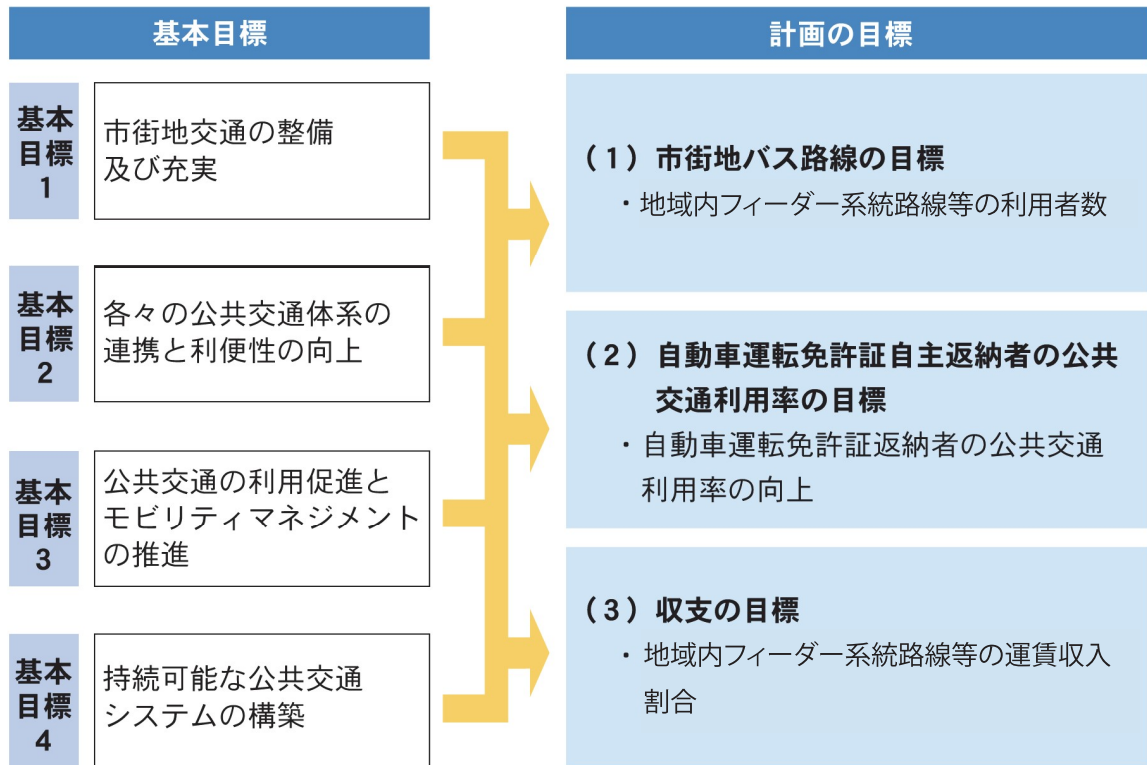


図 計画の目標

目 標	数値指標	データ取得方法	現況値(R2年度)	目標値 (R8年度)
市街地バス路線の目標	地域内フィーダー系統路線等の利用者数	交通事業者からの実績報告により毎年計測	29,303人	57,744人
	市街地バス路線 美幌駅循環線 美幌駅旭小学校線 登下校線 美幌高校線		28,133人 旧美幌循環線 美幌高校線	48,482人
	乗合タクシー		1,170人	1,050人
	市街地デマンドバス 申込バス「もーびー」			8,212人
自動車運転免許証自主返納者の公共交通利用率の目標	自動車運転免許証自主返納者の公共交通(タクシー、ハイヤー除く)利用率	交通事業者からの実績報告により毎年計測	4.55%	35.0%
収支の目標	地域内フィーダー系統路線等の運賃収入の割合	交通事業者からの実績報告により毎年計測	15.17%	30.0%

※あわせて、公的負担額（国及び町補助金）を運行経費に対する割合70%以内の目標とするものです。

第7章 地域公共交通計画

(1) 市街地バス路線の目標

①各交通体系の機能及び役割

機能分類			性格・役割
地域内生活交通	美幌駅循環線 美幌駅旭小学校線	地域内フィーダー系統路線	美幌循環線の後継路線、市街地に住む市民の通院、通学、買い物などに対応する生活路線、ＪＲ美幌駅及び地域間幹線路線に接続
	登下校線 美幌高校線	地域内フィーダー系統路線	高校生の登下校を担う通学路線 ＪＲ美幌駅及び地域間幹線系統路線に接続
	デマンド型バス		市街地の移動サービスにおける利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担う交通体系、ＪＲ美幌駅及び地域間幹線系統路線に接続
	乗合タクシー	地域内フィーダー系統路線	農村地区と市街地間を結び移動サービスの確保による利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担う交通体系、ＪＲ美幌駅に接続
	タクシー・ハイヤー		買い物、通院等の目的を担う交通体系
	その他（送迎交通等）		空港、温泉施設など各施設と連絡を担う交通体系
広域幹線	ＪＲ石北本線（鉄道）		地域間移動、連絡の骨格となる交通体系
	北見美幌津別線（バス）	地域間幹線系統路線(一部)	通学、通院、通勤、観光など多様な目的に対応
広域結節拠点 ＪＲ美幌駅 駅前バスターミナル			併設する両施設において、広域幹線と地域内生活交通のネットワークハブ化の役割を担っている。

②利用者数

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
市街地バス路線の利用者数	29,303人	57,744人	バス路線の見直し、運行時間の変更、ＪＲとの接続改善など利便性の向上に取り組めます。

③評価

各交通事業者からの利用者数の報告、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

第7章 地域公共交通計画

(2) 自動車運転免許証自主返納者の公共交通利用率の目標

現在、65歳以上の高齢者に対し、自動車運転免許証の自主返納者に対して、公共交通の利用券（「バス回数券」若しくは「タクシー券」）を助成（上限2万円）しています。

しかし、公共交通の利用券によって利用される交通機関はタクシーがほとんどであり、市街地バス路線での利用は低迷しています。

その理由の一つは、受け皿となる市街地バス路線の利便性が低く、生活の足として認識されていないことが要因の一つと考えられています。

①公共交通（タクシー・ハイヤーを除く）利用率

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
自動車運転免許証返納者の公共交通利用率の向上	4.55 %	35.0 %	バス路線の見直し及びデマンド型交通の導入により利便性の向上を図ります。

※ 目標値の算出：

「バス」若しくは「タクシー」のいずれかしか乗車できない現在の公共交通の利用券を、「市街地バス路線」「地域間幹線系統」「デマンド型交通」「乗合タクシー」「タクシー・ハイヤー」のいずれかでも利用できる共通利用券に見直し、そのうち、「タクシー・ハイヤー」を除く交通機関での利用割合を目標値とするものです。

計算例) 当該年度の共通利用券の使用金額	2,000,000 円・・・a
うち、市街地バス路線での使用金額	500,000 円・・・b
うち、デマンド型交通での使用金額	160,000 円・・・c
うち、乗合タクシーでの使用金額	40,000 円・・・d
うち、タクシー・ハイヤーでの使用金額	1,300,000 円
$\frac{500,000 \text{ 円}(b) + 160,000 \text{ 円}(c) + 40,000 \text{ 円}(d)}{2,000,000 \text{ 円}(a)} \times 100 = 35 \text{ (％)}$	

②評価

各交通事業者からの請求に基づき、美幌町が支出した交通機関ごとの決算額を報告、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

(3) 収支の目標

持続可能な公共交通システムの構築のためには、持続可能な収支体系の構築が必要となります。

その目標として、市街地バス路線の収支の改善が欠かせません。

評価指標	現 況	目標値	目標値設定の考え方
	令和2年度	令和8年度	
市街地バス路線の運賃収入割合	15.17 %	30 %超	運行経費に対する運賃収入割合を高めることで、補助金に頼らない公共交通システムの構築が推進される

※あわせて、公的負担額（国及び町補助金）を運行経費に対する割合70%以内の目標とするものです。

①収支見込み（美幌循環線・美幌高校線）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	28,133 人	4 8,482 人	48,482 人
運賃額	100 円	100 円	150 円
経常収益	2,735,760 円	4,848,200 円	7,272,300 円
経常費用	19,914,137 円	21,657,785 円	21,657,785 円
損 益	▲17,178,377 円	▲16,809,585 円	▲ 14,385,485 円
国補助金	6,693,000 円	3,716,254 円	3,716,254 円
町補助金	10,485,377 円	13,093,331 円	10,669,231 円
運賃収入割合	13.74 %	22.39 %	33.58 %

現行：現行の運賃額（100 円）にて運賃収入割合を算定

試算：運賃収入割合について、目標の30%を超えるように運賃を算定（③④とも同様）

②地域内フィーダー系統国庫補助金

1)地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定した場合

対象人口（国勢調査人口）×120 円＋220 万円（定額）

※ 国補助金は、地域内フィーダー系統国庫補助金を、（計画）乗客数で按分して積算

※ 経常費用は、令和2年度の運行経費及び見積から積算

第7章 地域公共交通計画

③収支見込み（乗合タクシー）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	1,170人	1,050人	1,050人
運賃額	500円	500円	500円
経常収益	585,000円	525,000円	525,000円
経常費用	1,970,830円	2,168,900円	2,168,900円
損 益	▲1,385,830円	▲1,643,900円	▲1,643,900円
国補助金	535,000円	82,461円	82,461円
町補助金	850,830円	1,561,439円	1,561,439円
運賃収入割合	29.68%	24.21%	24.21%

④収支見込み（新交通デマンド型）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	—	8,212人	8,212人
運賃額	—	200円	300円
経常収益	—	1,642,400円	2,463,600円
経常費用	—	5,522,550円	5,522,550円
損 益	—	▲3,880,150円	▲3,058,950円
国補助金	—	644,925円	644,925円
町補助金	—	3,235,225円	2,414,025円
運賃収入割合	—	29.74%	44.61%

⑤収支見込み（地域内フィーダー系統路線等合計）

	令和2年度	計画（案）	
		現行	試算
（計画）乗客数	29,303 人	5 7,744 人	57,744 人
経常収入	3, 320, 760 円	7, 015,600 円	10,260,900 円
経常費用	21, 884, 967 円	29, 349,235 円	29,349,235 円
損 益	▲ 18,564,207 円	▲ 22,333,635 円	▲ 19,088,335 円
国補助金	7, 228, 000 円	4, 443,640 円	4,443,640 円
町補助金	11, 336, 207 円	17, 889,995 円	14,644,695 円
運賃収入割合	15. 17 %	23.90 %	34.96 %

※計画（案）の現行では、運賃額を令和2年4月現在の運賃額（新交通デマンド型は、美幌循環線の2倍の金額）で収支見込みを算出しています。

※計画（案）の試算では、運賃額を収支の目標「地域内フィーダー系統路線等の運賃収入割合」の目標値を達成するための試算額として、収支見込みを算出しています。

※計画（案）の経常費用は、令和2年度の運行単価に計画（案）の業務量に基づいて算出しています。

⑥評価

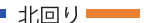
各交通事業者からの報告、国及び町の補助金額に基づき、1年毎に開催の美幌町地域公共交通活性化協議会において評価を実施します。

7-4 収支（資金の確保）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第37条の規定による資金の確保に関する事項は次のとおりです。

（１）地域公共交通事業により運行を確保・維持する運行系統とその他地域公共交通

①広域幹線、地域内幹線等の分類

位置づけ	系 統	役 割	確保・維持策
広域幹線	J R石北本線(鉄道)  北見美幌津別線(バス) 	地域間移動、連絡の骨格であり、通学、通院通勤、観光など多様な目的に対応しています。	交通事業者・関係自治体等と協力し、乗客数の確保を図るとともに運転手確保に努めます。
地域内幹線	美幌駅循環線(バス)  美幌駅旭小学校線(バス)  登下校線(バス) 南回り  北回り  美幌高校線(バス) 	広域幹線に接続し、市街地に住む市民の通院、通学、買い物などに対応する生活路線。 広域幹線に接続し、主に高校生の通学を担う通学路線。	交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図るとともに運転手確保に努めます。 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。
支線	申込バス「もーびー」(デマンド型バス)  乗合タクシー 	広域幹線に接続し、市街地の移動サービスにおける利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担っています。 広域幹線に接続し、農村地区と市街地を結び移動サービスの確保による利便性の向上、公共交通空白地域の解消を担っています。	交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図るとともに、最適な運行体制を構築、運転手確保に努めます。 交通事業者等と協力し、乗客数の確保を図る。地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します。
その他	タクシー・ハイヤー	買い物、通院等の目的を担う交通体系。	運転手確保に努めます。

【美幌駅循環線・美幌駅旭小学校線】

JR美幌駅を中心に市街地を運行し、病院やスーパーマーケット、公共施設等の生活必需施設を結ぶ地域の移動手段としての役割を担っています。また、JR美幌駅発着となっており、北見美幌津別線、JR石北本線、乗合タクシーとアクセスが可能です。美幌駅循環線と美幌駅旭小学校線の2路線で市街地をほぼ網羅しており、町内公共交通の中心となっています。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

【登下校線・美幌高校線】

JR美幌駅と美幌高校を結ぶ高校生の通学に特化した路線です。朝、夕の通学時間に運行し、美幌高校への通学に加え、町外の高校に通う生徒へ配慮し、JR石北本線とのアクセスを重視しています。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

【乗合タクシー】

郊外に居住する方の、通院、買い物等に必要不可欠な移動手段です。美幌駅循環線、美幌駅旭小学校線、北見美幌津別線、JR石北本線とアクセスが可能です。しかし、町と交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

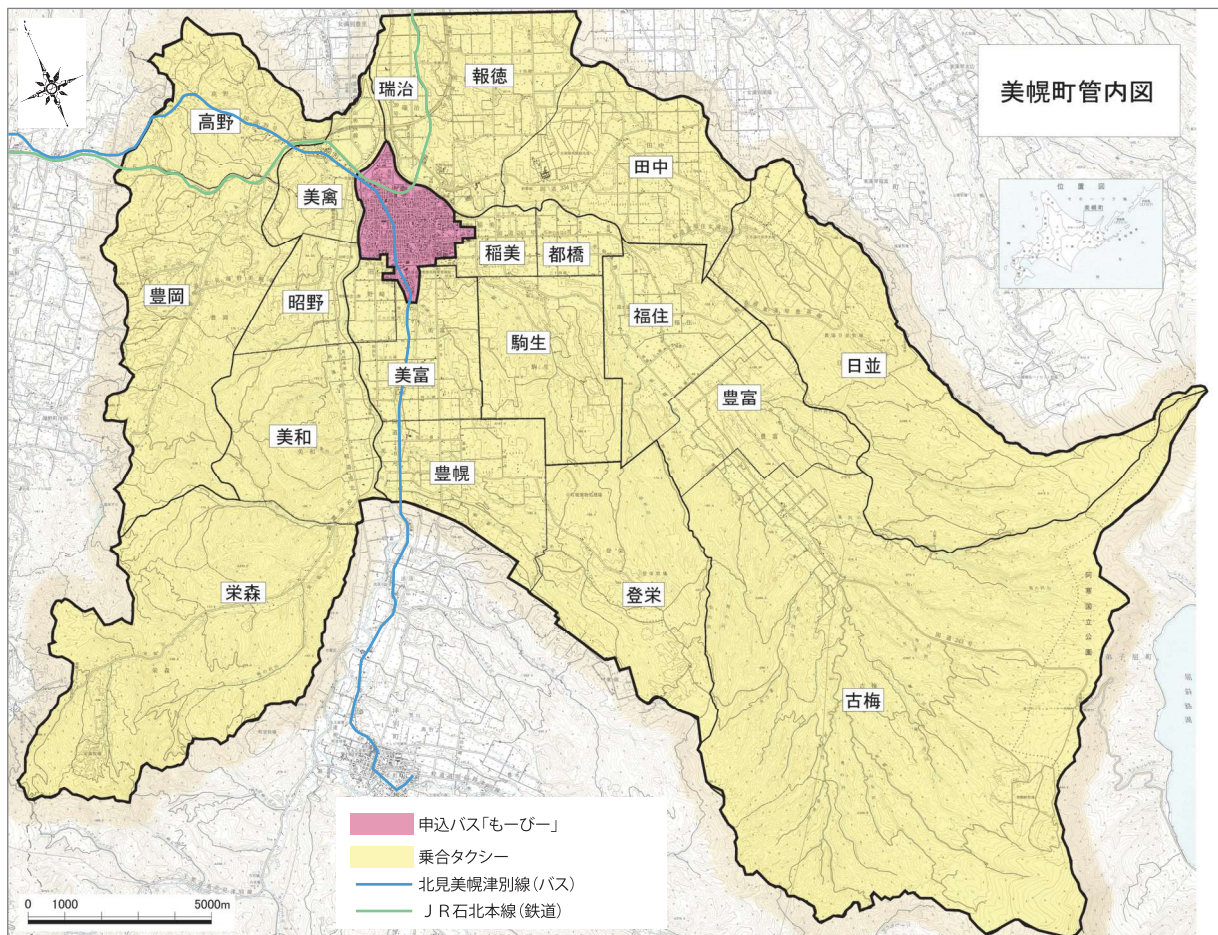


図 地域内フィーダー系統運行区域（市街地・郊外）、広域幹線、単独路線路線図

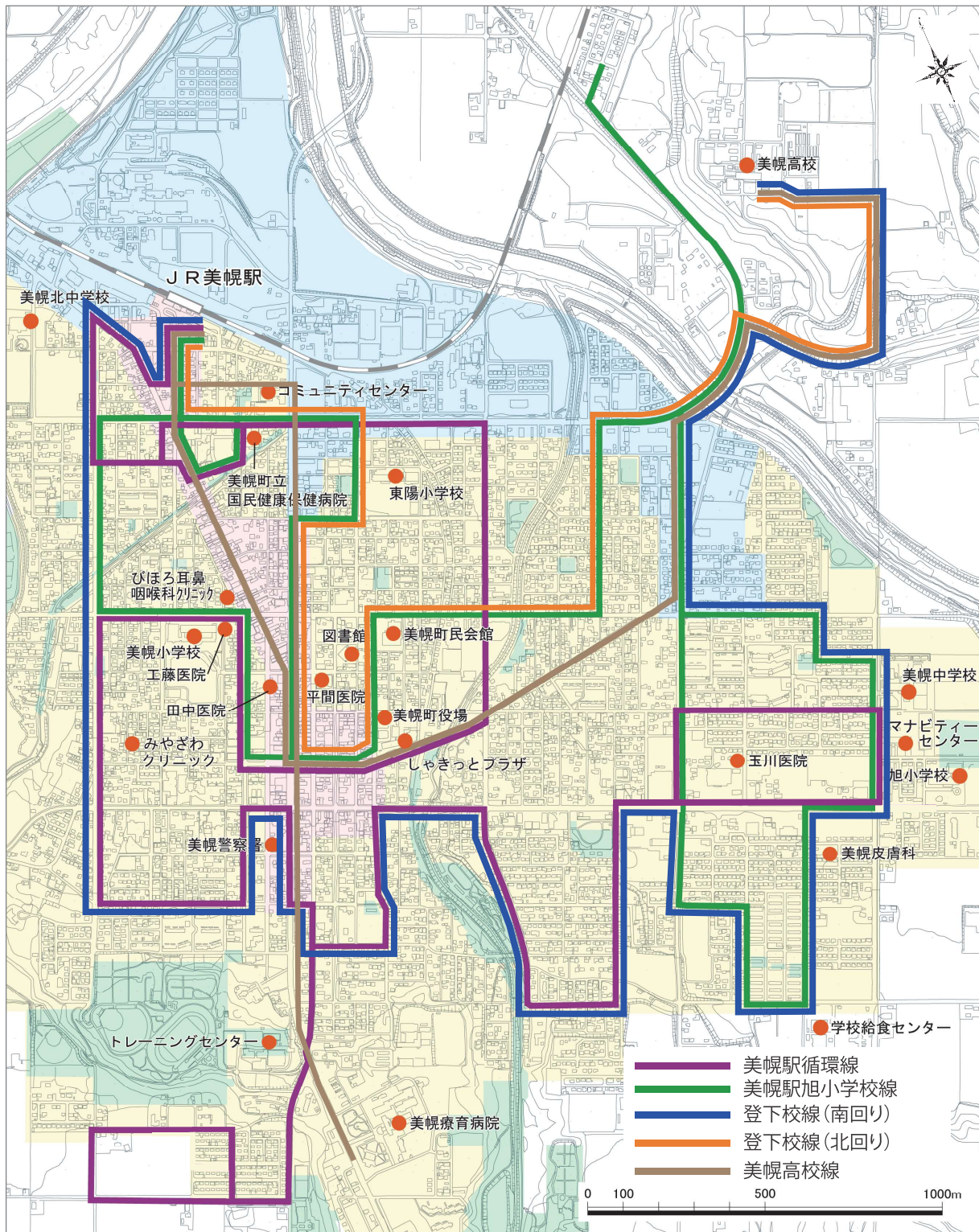


図 地域内フィーダー系統バス路線図

②公共交通の事業及び実施主体の概要

	起 点	経由地	終 点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
J R 石北本線(鉄道)	旭川	美幌	網走			交通事業者	な し
北見美幌津別線(バス)	北見	美幌	津別	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助 (一部のみ)
美幌駅循環線(バス)	美幌駅前	マナビティーセンター 旭小学校	美幌駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
美幌駅旭小学校線(バス)	美幌駅前	マナビティーセンター 旭小学校	美幌駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
登下校線(バス) 北回り	美幌駅前	美幌町役場	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
登下校線(バス) 南回り	美幌駅前	青葉	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
美幌高校線(バス)	美幌療育 病 院	美幌駅前	美幌高校	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
申込バス「もービー」 (デマンド型バス)	市街地全域			4条乗合	区域運行	美幌町(運行は 交通事業者に委託)	な し
乗合タクシー	町内全域			4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダー補助
タクシー・ハイヤー	町内全域			4条乗用		交通事業者	な し

③地域内フィーダー系統路線に対する費用負担

美幌町は、経常収益及び国庫補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を経常費用から差し引いた額を、運行事業者への補助金（生活バス路線運行維持費補助金）として負担します。

経常収益－経常費用＝経常損失



国庫補助金を充てる → 更なる不足分は美幌町が負担

④公的負担額

国庫補助金及び美幌町補助金の合計額は、7－3計画の目標「(3) 収支の目標」に基づき、公的負担額を運行経費に対する割合 70%以内とするものです。

⑤運行事業者の責務

運行事業者は、経常費用に占める運賃収入の割合を高めるために、利用者の増加に向けて、積極的に取り組めます。

(2) その他公共交通の充実に向けた費用の負担

本町の地域公共交通の充実にために要する費用は、国の補助制度を活用しながら交通事業者などの関係機関及び美幌町が費用を負担します。

交通事業者などの関係機関及び美幌町の負担については、その都度、協議します。

7-5 目標達成のための施策及び事業

地域公共交通計画の目標達成のための施策や公共交通サービスの向上にむけた事業について、基本目標ごとに分類して次頁以降に定めます。また参考欄には、施策及び事業の選定の参考となったまちづくりミーティングやアンケート調査、協議会に寄せられた意見や要望及びアンケート調査の集計結果の該当ページ（掲載ページ）を載せています。

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	市街地バス路線の見直し
現状と課題	現在、市街地バス路線は「美幌循環線」と「美幌高校線」があり、町民生活を支える交通機関であり、移動サービスの役割を担っています。 しかし、「美幌循環線」は、循環路線であるが故、運行区域の拡大は容易ではなく、JRとの接続、高校生の課外活動終了に対応する運行など、課題の解消、要望の受入は、いずれも難しい状況となっています。
施策概要	従来から交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。 （1）運行区域の拡大、路線の見直し 現行路線に固執することなく、運行区域の拡大を視野に入れて、路線の見直しを検討します。 （2）運行時間帯の見直し 運行時間帯を高校生の登校及び下校、高校の課外活動後に乗車できる時間帯におけるバスの運行、日中の閑散時間における運行の工夫など改善に取り組みます。 （3）バス停名称の工夫 バス停名称を「公共施設」「医療機関」「大型商業施設」「金融機関」などを用いて利用者に目的の場所のわかりやすさを提供いたします。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・土曜日、日曜日にもバスを運行してほしい。 ・現行のバス路線を見直して、運行区域を拡大し、一刻も早く、新路線で運行してほしい。 ・新路線は、医療機関、大型スーパーを通る路線に見直してほしい。 ・民間病院等への通院の利便性を検討してほしい。 ・系統や路線の見直しをしてほしい。 ・美幌循環線の運行継続をお願いします。 ・学校の課外活動終了後に利用できるバスを運行してほしい。 P. 57 ⑩バスの利用希望（美幌高校） P. 68 ⑩市街地を運行する新しいバス路線の利用の有無（北見市内の高校） P. 83 ⑮美幌循環線を見直した場合の利用の有無（高齢世帯）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	市街地未運行地域の解消
現状と課題	市街地のバス路線を見直しても、運転手、車両の手配などあって、設定できる路線数には限りがあり、市街地に運行区域の拡大をしてもなお、路線延長ができない地域が生じる可能性があります。 人口の約8割が市街地域に居住するコンパクトシティを生かしたまちづくりを進めるためにも、すべての地域に公共交通が運行する必要があります。
施策概要	運行区域の見直しを図って、運行区域が拡大されても、市街地に路線延長が難しい地域が生じる可能性があります。 しかし、運転手や車両の手配などから、設定できるバス路線には限りがあります。 そのため、基軸となる市街地交通路線に接続する交通手段を確保するなど、市街地未運行地域の解消に努め、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・運行区域を拡大してほしい。

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	新しい交通システム導入によるサービスの向上
現状と課題	市街地を運行するバス路線は、乗客の有無にかかわらず、決まった時刻に決まった経路で運行していますが、日中に運行する美幌循環線には乗客ゼロ人というバスもあります。市街地の移動サービスにおける利便性の向上や公共交通空白地域の解消のため、新しい交通システムの導入によるサービス向上の必要性があります。
施策概要	日中（概ね10時～15時）におけるバスの乗客は、朝夕の運行と比べると、少なくなっています。 そのため、日中の乗客の少ない、いわゆる閑散時間帯に、通常どおり、定時のバスを運行するのではなく、乗車申込みに対して運行するデマンドバスによる運行を検討し、サービスの向上を図っていききたいと思います。 なお、新しい交通システムには、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 予約型のデマンド運行を希望します。 ・ 利用しやすい運行内容を希望します。 ・ 運行区域の拡大してほしい。 ・ 民間病院等への通院の利便性を検討すべき。 ・ 目的地まで時間がかかり過ぎる。 ・ 車両の小型化してほしい。 ・ 300円～500円で利用できる定額タクシーを希望します。 ・ 大型スーパーの敷地内にバス停を設置してはどうか。 P. 80 ⑫主な利用交通手段（高齢世帯） P. 81 ⑬主な目的施設（高齢世帯）  （参考）網走市で運行中のデマンド型交通（どこでもバス）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	1. 市街地交通の整備及び充実
施策項目	J R 普通列車との接続改善
現状と課題	J R 北海道の列車と市街地を運行するバスとの接続が悪く、J R を利用する方（特に高校生）の利便性が皆無となっています。
施策概要	J R 美幌駅に到着する普通列車、特にオホーツク中学区の高等学校に通学する生徒が乗車する普通列車と市街地バス路線の運行時間の接続改善に取り組めます。 改善内容によっては、J R 北海道に運行ダイヤの見直し要望もいたします。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・利用したい時間帯に運行がない。 ・J R 普通列車を増車してほしい。 ・J R と運行時間を連動してほしい。 P. 53 ⑧美幌町以外からJ R を利用して通学している生徒の登下校の手段（美幌高校） P. 60 ④美幌町内で移動する交通手段（北見市内の高校） P. 84 ⑩美幌循環線にあると便利に思うサービス等（高齢世帯）  通学の様子（J R 美幌駅）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	農村交通の充実
現状と課題	農村地区と市街地を結ぶ交通路線は、農村地区を5地区に編成して、1週間に1日一往復、自宅と市街地の連絡施設間を定額で結ぶ「乗合タクシー」とへき地教育振興法に基づき、児童及び生徒の通学（登下校）及び校外学習、社会教育事業等の参加者送迎のため運行するスクールバスの一部を、一般町民も乗車できる「混乗スクールバス」として運行していますが、いずれも、農村から市街地への足の確保のため、欠かすことができない公共交通となっています。
施策概要	（1）乗合タクシーの充実 1週間に1日一往復の運行体系の充実を目指して、研究及び検討を進め、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。 （2）混乗スクールバスの充実 旧町営バス路線、旧福祉バス路線を混乗スクールバスとして運行していますが、利用しやすい環境を整え、市街地バス路線との接続改善に努めながら、運行の充実を図ってまいります。
実施主体	協議会、美幌町、美幌町教育委員会、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 土日も運行してほしい。 ・ 乗合タクシーとなっているが、例えば、車いすの利用者などがいると、乗合ができず、複数車両が必要となっている。 ・ 旧福祉バス路線には、助成制度があるので、地域間に不公平が生じている。 ・ 子供の成長とともに混乗スクールバスの運行ルートも変わると思うが、周知をしっかりと行って欲しい。 ・ スクールバスの運行ルートを拡大してほしい。 ・ 予約なしで混乗スクールバスに乗れるようにしてほしい。 ・ 車両を小型化してほしい。 P. 86 ⑩農村地区を運行する公共交通について（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	女満別空港との連絡交通
現状と課題	女満別空港との連絡交通は、レンタカー及び自家用車の利用が多く、公共交通の利用が少ない現状となっています。現在は、女満別空港と北見市を結ぶ女満別空港連絡バスが運行、途中の美幌バイパスの降り口（高野第三停留所）で、乗降することも可能ですが利用は多くありません。 過去に、バス路線の延長や相乗りタクシーなどの運行実績もありますが、利用は多くありませんでした。
施策概要	女満別空港と美幌市街を結ぶ公共交通の利用者は少なく、現状において大きな需要がある状況とはいえませんが、ビジネス、観光など町外者、来道者に対して、公共交通手段の提供を行う必要があります。そのためには、しっかりとした制度設計と幅広い周知、隣接市町村との連携などを模索しながら新しい公共交通体系の研究と導入について、検討を進めていきます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・実証運行していたコミュニティタクシー（デマンド型）の制度がわからなかった。（もう少し周知した方が良かった。周知が足りなかった。） ・もっとPRすべきではないか。 ・コミュニティタクシーを知らなかった。 ・女満別空港連絡バスの高野第三停留所から市街地への移動が大変です。 ・高野第三バス停で降りても使い勝手が良くない。 ・女満別空港連絡バスが美幌駅あたりで停車できたら良い。 P. 74 ⑥町内外で運行する公共交通手段の利用状況（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	北見・美幌・津別線の利用促進
現状と課題	地域間幹線の北見・美幌・津別線は、3系統、1日28便が運行しているものの、利用者は年々減少しています。
施策概要	北見・美幌・津別線は、市町間移動の利用と地域内移動での利用も視野に入れて利用の促進に向けた研究、検討を進めてまいります。 そのため、美幌町内の一定区間について市街地交通路線と連携し、利用促進を図るため、利用者の利便性の向上を研究していきます。 また、乗客数の増加に向けた取り組みでは、関係自治体と協力して、利用者のニーズの把握に努め、施策を検討していきます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者（関係自治体：北見市、津別町）
参考	【意見等】 ・美富団地、美富北まで美幌循環線の運行を希望します。 ・緑ヶ丘へのバス停設置を希望します。 ・美禽まで美幌循環線の運行を希望します。 P. 75 ⑦北見・美幌・津別線の利用状況（高齢世帯） P. 77 ⑨美幌循環線の利用状況（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	近郊施設との移動サービスの研究・検討
現状と課題	市街地域の近郊の公共施設（パークゴルフ場、みどりの村、峠の湯）などに対する運行の要望がある反面、過去の実証運行などからみると需要が伸びず、当該施設までの路線バスの延長は容易ではない状況です。
施策概要	市街地域の近郊の公共施設に市街地バス路線を延長して運行するためには、もう少し、利用のニーズが高まっていく必要があります。 しかし、季節運行、デマンド型交通、送迎システムなどの手段で導入が可能かどうか、費用対効果なども踏まえて、研究検討を行います。  峠の湯びほろ
実施主体	美幌町、交通事業者、施設管理者
参考	【意見等】 ・ 博物館、スポーツセンター、峠の湯、図書館、パークゴルフ場などの公共施設へのアクセスを希望します。 ・ 公共施設だけのバス路線を希望します。 ・ 主要な公共施設への待機時間を設定してほしい。 P. 81 ⑬主な目的施設（再掲）（高齢世帯）

基本目標	2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上
施策項目	J R北海道の利用促進
現状と課題	J R北海道は、単独で維持困難な路線として石北本線を含む13路線を公表しており、官民を挙げて利用促進に向けて取り組んでいます。新型コロナの影響や車両の老朽化が相まって、需要が低迷しています。
施策概要	J R美幌駅からの二次交通として、一部列車との接続改善、特に高校生の下校時に着目して、普通列車との接続改善を図っていきます。 また、車両の更新や運行ダイヤの見直しなど、地域の声をJ R北海道に届けていきます。 さらに、町として実施可能な利用促進の取り組みについて、関係機関と協力しながら取り組んでまいります。
実施主体	美幌町、観光物産協会
参考	【意見等】 ・ 鉄道交通の安全性のアピールを希望します。 ・ 早割り切符など美幌駅で購入できたらよい。 ・ J R利用者への補助（支援）の検討を希望します。 ・ 利用しやすい時間帯で運行してほしい。 ・ 札幌までの高速化を希望します。 ・ 美幌駅にスロープやエスカレーターの設置を希望します。 P. 87 ⑳J Rを利用するために必要と思うこと（高齢世帯）

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	バス車両の更新
現状と課題	路線バスは、相当の年数が経過した車両によって運行されており、老朽化が著しく、また、住宅街の狭隘な道路を運行する現状から、車両の小型化も検討していく必要があります。
施策概要	バス車両の更新は、費用が多額であり、そう簡単に更新できるものではありませんが、車両が老朽化していくことを考えると、国の補助制度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費補国庫補助金）等」も活用しながら、中長期的な視点に立って、計画的に取り組む必要があります。 そのためには、交通事業者としっかりとした協議等を行いながら、対応してまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・美幌循環線の車両を小型化してほしい。 ・バスの車両はもう少し小さくても良いのでは。 ・バスの車両に広告をデザインしても良いのでは。 ・住宅街の狭い道でも運行するのかと感心しましたが、もう少し小型化してもいいと思います。 P. 84 ⑯美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）  バス車両（美幌循環線）

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	バス停環境の整備
現状と課題	市街地バス路線の見直しに伴い、新たなバス停の設置が必要となります。 これまでのバス停は、時刻表などが剥がれたり、法令に抵触して「危険なバス停」と指摘を受けるものなどがありましたが、利用者の利便性と運行上の安全などの観点から必要な環境整備に努めていく必要があります。
施策概要	既設のバス停及び新設のバス停に対して、利用者の利便性の向上として、ベンチ、バス停上屋及び付帯施設の設置など、施設整備に努めていくとともに、バス停の掲示物の点検、除雪やバス停設備の維持管理に努めてまいります。 また、運行上の安全、交通安全の一環として、バスレーンの設置など、関係機関に対し、必要に応じてバス停環境の整備を要望するなど取り組んでまいります。  新バス路線でバス停設置の予定地
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者、道路管理者
参考	【意見等】 ・ 現在、美幌循環線はバス停が損傷してもそのままであり、表示（バス停名称、時刻表）が傷んだままとなっている。 ・ バスとすれ違う時、道路が狭くて大変な状況もあるので改善してほしい。 ・ バス停に椅子の設置を希望します。 ・ 美幌駅舎とバス待合所の共有を希望します。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	公共交通の周知徹底
現状と課題	美幌循環線をはじめとする公共交通の利用者が少ない理由の一つに周知不足が挙げられています。 毎年発行している交通マップも市街地域のバス路線と時刻表の掲載に留まっているため、需要の拡大には結び付いていません。
施策概要	公共交通全般を広く理解していただくためのガイドブックを作成、路線図、時刻表、主要バス停の地図、公共交通に関する情報提供、また、事業所等の協賛など、単なるバス路線と時刻表によるお知らせではなく、公共交通のバイブルになるようなガイドブックの作成など、戦略的に取り組んでまいります。 運転手不足の中、路線を維持していく取り組みの周知、PRなど積極的な情報発信や体験乗車など、公共交通の周知徹底に向けてあらゆる角度から取り組みます。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・経路図等の配付を希望します。 ・web等を活用するなどわかりやすいバス路線図を要望します。 ・もっとPRすべき。 ・乗る場所を教えてほしい。 ・公共交通の運行情報を広報に載せてほしい。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	商店街などとの連携
現状と課題	自家用交通の拡大に伴い、自宅と目的地間の移動、いわゆる点と点の移動が主体となっているため、商店街などの賑わいが失われています。 公共交通、とりわけ路線バスと商店街などとの連携は、地域活性化の一つの取り組みとして重要性が高くなっています。
施策概要	公共交通計画がまちづくりの推進の一翼を担う計画であるため、商店街などと連携を図りながら、商店街などの活性化及び公共交通の推進に向けて研究検討を進めてまいります。 公共交通と商店街の連携の取り組み例として ・決済システムの共有 ・割引などサービスの連携 ・情報発信の相互協力 など があります。 なお、各社ごとに販売している回数券を、交通事業者が共通で利用できる回数券に見直し、かつ、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると利便性が高くなります。 各社共通回数券の導入に向けて、検討を進め、さらに、その共通回数券が交通事業者にとどまらず、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると、さらに利便性が高くなります。 また、商店街のイベント情報、販売促進情報の提供によって、公共交通の利用者の増加などに結び付くことを期待したいと思います。
実施主体	美幌町、交通事業者、商店街、観光物産協会
参考	【意見等】 ・公共、民間の様々なサービスと連動する公共交通を運行してほしい。 ・バスの回数券の販売店舗を増やす。 P. 84 ⑩美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	小学生に対する利用促進施策の推進
現状と課題	市街地を運行するバスは学校の課外授業などで多少の利用があるのみで、日常的に利用する小学生はなく、ほとんどの小学生は、町内でバスを乗車経験する機会が少ない状況にあります。
施策概要	モビリティマネジメントの取り組みとして、小学生がバスの乗車を経験できる取り組みの検討を進めます。 具体的な例として、体験乗車、乗り方教室などの取り組みがあります。 また、冬期間は日暮れが早く、下校時間帯は周囲が暗くなります。 そのため、学校から少し距離のある小学生を対象に、防犯と交通安全も含めて、バスでの帰宅を支援する制度の導入も検討してまいります。
実施主体	美幌町、美幌町教育委員会、交通事業者
参考	【意見等】 ・スクールバスが運行していない地域は、学校まで距離があり、保護者の送迎で苦勞している。対応を考えてほしい。 ・農村地区全体にスクールバスを運行してほしい。 ・新しい路線の体験乗車会など考えてみてはどうか。

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	利用促進に向けた取り組み（モビリティマネジメント）
現状と課題	自家用交通の普及により、各家庭では1台若しくは複数台の車両を所有しており、個人ごとの移動が可能なため、公共交通に対する依存度、利用割合は相当低くなっています。
施策概要	公共交通は地域の足であり、地域活性化の一つの手段です。 そのため、行動変容に結び付く施策を講じながら、利用促進に向けて取り組んでまいります。 利用促進に向けた事例を挙げると ・利用しやすい時間帯、目的の場所への運行の確保の必要性 ・公共交通以外の分野との連携、協力 ・公共交通を利用した生活のイメージの提供 など これらをしっかりと周知、理解に努めていく必要があります。 また、二酸化炭素の排出抑制、高齢者の交通事故（加害者）の防止など、公共交通の重要性もあわせて、周知、理解に努めていく必要があります。 さらに、高齢者の交通安全施策として、引き続き、運転免許証の自主返納者に対する支援を継続し、特典内容の魅力アップを研究しながら、公共交通の利用促進に努めたいと思います。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者（協力団体：老人クラブ）
参考	【意見等】 ・バスの利用者には高齢者が多いものの、バス停までの移動が大変であったり、買い物で荷物を持って乗ることが大変です。バスの利用に結び付かないのは、そのような理由もあると思います。 ・自動車運転免許証の自主返納で交付される特典には有効期限があり、使い切れていません。 ・高齢者の免許変更者が増えてきている。もう少し、きめ細やかな運行を検討してほしい。 ・農村地区の高齢者と比べると、市街地に住む高齢者は意外と不便だと思う。 ・慣れている人は簡単に利用しているが、乗車したことない人のために体験ツアーなどを考えてみてはどうか。 P. 79 ①主な利用交通手段（高齢世帯） P. 80 ②主な利用交通手段（再掲）（高齢世帯）

第7章 地域公共交通計画

基本目標	3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進
施策項目	観光振興と公共交通の連携
現状と課題	美幌町は美幌峠を有し、多くの観光客が訪れています。しかし、市街地には観光施設等はなく、宿泊施設も多くありません。
施策概要	観光の振興に関する施策と地域公共交通が相互に連携協力を図ることによって、本町の観光振興に寄与することを目指してまいります。
実施主体	美幌町、交通事業者、観光物産協会
参考	【意見等】 ・ 公共、民間の様々なサービスと連携する公共交通の利用を希望します。

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築												
施策項目	運転手不足の現状を踏まえた取り組み												
現状と課題	公共交通の担い手、運転手不足が顕著となっていますが、運転手の養成、育成を交通事業者だけの課題として捉えず、地域全体の課題として目を向けていかなければなりません。												
施策概要	バス及びタクシーの運転手が不足しているため、人材確保の取り組みは交通事業者のみならず、地域で考えていかなければなりません。運転手の不足は、公共交通サービスに直結する課題です。 そのため、運転手不足の課題解消に向けた必要な施策を交通事業者とともに研究、検討を行ってまいります。 また、公共交通の担い手である運転手が不足している現状を広く理解いただくとともに、あらためて、広く町民から運転手に謝意が伝えられるなど、取り組みを研究、検討したいと思います。												
実施主体	美幌町、交通事業者												
参考	【意見等】 ・ 運行区域を拡大してほしい。 ・ 土曜日も平日の運行と同様にしてほしい。 ・ 日曜日にもバスを運行してほしい。 ＜交通事業者運転手の年齢＞ <table border="1"> <caption>交通事業者運転手の年齢分布</caption> <thead> <tr> <th>年齢代</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30歳代</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>40歳代</td> <td>7.6%</td> </tr> <tr> <td>50歳代</td> <td>30.3%</td> </tr> <tr> <td>60歳代</td> <td>28.8%</td> </tr> <tr> <td>70歳代</td> <td>28.8%</td> </tr> </tbody> </table> n=66 人 図 交通事業者運転手の年齢（バス・タクシー）	年齢代	割合	30歳代	4.5%	40歳代	7.6%	50歳代	30.3%	60歳代	28.8%	70歳代	28.8%
年齢代	割合												
30歳代	4.5%												
40歳代	7.6%												
50歳代	30.3%												
60歳代	28.8%												
70歳代	28.8%												

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	新しい決済サービスの導入検討
現状と課題	運賃の支払いは現金及び回数券が用いられていますが、運行会社ごとに決済サービスが異なっています。 また、公共交通の決済システム（現金を除く）は、他の分野と共通性がありません。
施策概要	（１）新しい決済サービスの研究 電子マネー、スマホ決済など、新しい決済サービスが各分野で利用されているものの、公共交通では利用できないため、同様の決済サービスの導入を研究、検討を行い、利用者の利便性向上を目指していきたいとします。 （２）各社共通回数券の導入検討 各社ごとに販売している回数券を、交通事業者が共通で利用できる回数券に見直し、かつ、交通事業者以外にも商店街の支払いに利用できると利便性が高くなります。 各社共通回数券の導入に向けて、検討を進めてまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 運転免許証返納の特典に使用期間を設けるのは不要ではないか。 ・ 回数券を使い切れなかった。 P. 84 ⑯美幌循環線にあると便利に思うサービス等（再掲）（高齢世帯）

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	持続可能な収支体系の構築
現状と課題	市街地を運行するバス路線の運賃収入は、地域内フィーダー系統に位置づけされている美幌循環線及び美幌高校線を合わせて、運行経費の1割強を賄っているに過ぎず、ほとんどは国及び町の補助金に頼っているのが現状です。
施策概要	市街地交通が将来に向け安定的に運行するためには、地域内フィーダー系統に位置づけされている路線を中心に、運行経費に対する運賃収入の割合を高めていく必要があります。 (1) 地域内フィーダー系統路線の運賃見直し 地域内フィーダー系統に位置づけされている路線を中心に、運行経費に対する運賃収入の割合を高めるため、運賃の見直しを検討します。 (2) 市街地域を運行するバスの運賃の研究 既設及び再編の市街地域を運行するバス路線の利用促進と持続可能な収支体系の構築を目指して、交通事業者とともに検討・研究を進めてまいります。 (3) サブスクリプションの導入検討 乗車の多い利用者を対象とした、定額サービスの導入について研究してまいります。
実施主体	協議会、美幌町、交通事業者
参考	【意見等】 ・ 町からの補助金など、負担の割合をしっかりと説明する必要がある。 ・ これほど多くの補助金があるとは思わなかった。 ・ 美幌循環線の運賃100円を維持してほしい。 ・ 100円運賃はあり得ない。利用者にもう少し負担してもらうべき。 P. 85 ⑰美幌循環線を維持するための補助金について（高齢世帯） P. 85 ⑱美幌循環線の運賃に対しての利用の有無（高齢世帯） <ワンポイント> （サブスクリプションとは） サブスクリプション（サブスク）は、月額課金・定額制でサービスを契約することを指します。

基本目標	4. 持続可能な公共交通システムの構築
施策項目	近隣自治体との連携協力
現状と課題	本計画は、美幌町を計画の区域として策定しているものではあるが、近隣自治体（北見市・津別町・大空町・弟子屈町など）及び北海道などとの連携協力は欠かせないものです。
施策概要	女満別空港の連絡交通をはじめ、空港、J R、広域交通など、本町に関わる広域交通サービスの向上には、近隣自治体との連携協力は欠かせません。 広域交通サービスの向上に必要な施策を近隣自治体との情報共有のもと、推進できるように努めてまいります。
実施主体	美幌町
参考	【意見等】 ・美幌～津別間のバスの小型化を希望します。 ・J R特急列車の運行維持を希望します P. 74 ⑥町内外で運行する公共交通手段の利用状況（再掲）（高齢世帯） P. 75 ⑦北見・美幌・津別線の利用状況（再掲）（高齢世帯） P. 87 ⑳J Rを利用するために必要と思うこと（再掲）（高齢世帯）

7－6 計画の進行管理

本計画における施策や事業について、個々の取り組みの期間を次頁以降に示します。

第7章 地域公共交通計画

表 計画の進行管理

取り組み	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
1. 市街地交通の整備及び充実					
市街地バス路線の見直し					
運行区域の拡大、路線の見直し	実施(継続)				
運行時間帯の見直し	実施(継続)				
市街地未運行地域の解消	調査・検討・調整・実施				
新しい交通システムの導入によるサービスの向上	実証・導入(検討)				
J R 普通列車との接続改善	実施(継続)				
2. 各々の公共交通体系の連携と利便性の向上					
農村交通の充実					
乗合タクシーの充実	調査・検討		実施(継続)		
混乗スクールバスの充実	調査・検討			実施(継続)	
女満別空港との連絡交通	調査・検討・調整・実施(予定)				
北見・美幌・津別線の利用促進	実施(継続)				
近郊施設との移動サービスの研究・検討	協議・調査・検討・調整				
J R 北海道の利用促進	実施(継続)				

取り組み	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
3. 公共交通の利用促進とモビリティマネジメントの推進					
バス車両の更新	検討				
バス停環境の整備	実施(継続)				
公共交通の周知徹底	実施(継続)				
商店街などとの連携	協議・検討・調整・実施(予定)				
小学生に対する利用促進施策の推進	検討・調査・実施(継続)				
利用促進に向けた取り組み (モビリティマネジメント)	実施(継続)				
観光振興と公共交通の連携	検討・調整・実施(予定)				
4. 持続可能な公共交通システムの構築					
運転手不足の状況を踏まえた取り組み	検討・調整		実施(継続)		
新しい決済サービスの導入	協議・検討・調整				
持続可能な収支体系の構築	実施(継続)				
近隣自治体との連携協力	連携・協力				

7-7 計画の達成状況の評価

(1) P D C Aサイクルによる見直し

本計画に掲げる基本理念に基づき、各施策を効果的に実行するためには、明確な目標を掲げ、定期的に評価しながら、見直しと改善を繰り返すことが重要となります。

そのため、本計画の評価は、毎年、計画目標として定めた指標をもとにP D C Aサイクルにより実施し、必要に応じて計画に基づく事業の実施内容に反映させていきたいと考えています。

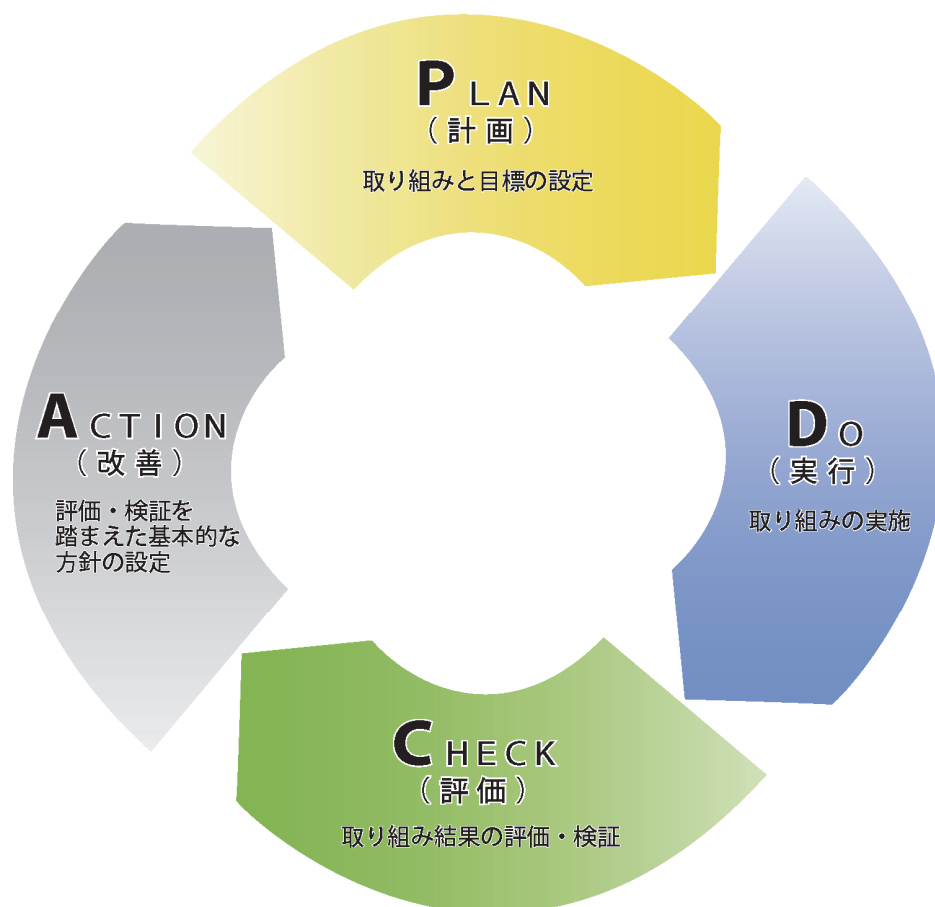


図 P D C Aサイクルによる見直し

<ワンポイント>

(P D C Aサイクルとは)

計画 (Plan) 実施 (Do) 評価 (Check) 改善 (Action) の4つの視点をプロセスに取り込むことによって、管理業務を継続的に改善していく手法のこと。

美幌町地域公共交通活性化協議会委員

任期：令和２年９月４日～令和４年６月３０日

令和４年１月現在

区 分		所 属	役 職	氏 名	備 考
地方公共団体	会長	美幌町	町長	平 野 浩 司	
学 識 経 験 者		北見工業大学	地域未来デザイン 工学科教授	高 橋 清	
公共交通事業者		阿寒バス(株)	代表取締役	香 川 眞 廣	
		北海道北見バス(株)	乗合事業部長	野 理 豊	
		(有)北光ハイヤー	取締役社長	幸 田 英 治	
		美幌北海道交通ハイヤー(株)	代表取締役	高 橋 雅 寛	
		私鉄総連北見バス支部	執行委員長	白 岡 寛 司	
道 路 管 理 者		北海道開発局網走開発建設部	道路計画課長	阿 部 英 樹	
		北海道開発局網走開発建設部	北見道路事務所長	鵜 束 俊 哉	
		北海道開発局網走開発建設部	網走道路事務所長	酒 向 孝 裕	
		北海道オホーツク総合振興局	網走建設管理部 事業室 地域調整課長	青 柳 充 保	
		美幌町建設部	建設部長	那 須 清 二	
公 安 委 員 会		北海道北見方面美幌警察署	地域交通課長	佐 藤 朋 弘	
利 用 者	副会長	美幌町自治会連合会	副会長	采 女 博 安	
		美幌町老人クラブ連合会	会長	松 倉 勇	
		美幌町小中学校校長会		河 岸 英 樹	
		美幌町ＰＴＡ連合会		寺 崎 智 史	
関 係 機 関		北海道運輸局北見運輸支局	首席運輸企画専門官	中 野 靖 弘	
		北海道オホーツク総合振興局	地域創生部 地域政策課主幹	杉 村 勝 彦	
		美幌町福祉部	福祉部長	河 端 勲	
	監査	美幌町教育委員会	教育部長	遠 藤 明	
事 務 局	事務局長	美幌町町民生活部	町民生活部長	後 藤 秀 人	
		美幌町教育委員会 学校給食課	学校給食課長	佐々木 鑑 仁	
		美幌町福祉部 保健福祉課	保健福祉課長	中 尾 亘	
		美幌町福祉部 社会福祉課	社会福祉課長	片 平 英 樹	
		美幌町経済部 商工観光課	商工観光課長	影 山 俊 幸	
		美幌町町民生活部 町民活動課	町民活動課長	佐々木 斉	
		美幌町町民生活部 町民活動課町民活動グループ	町民活動グループ 主査	佐久間 大 樹	

美幌町地域公共交通計画

2022 年（令和 4 年）1 月策定
2023 年（令和 5 年）6 月改定

作成 美幌町
美幌町地域公共交通活性化協議会
発行 美幌町町民生活部町民活動課
〒092-8650
美幌町字東 2 条北 2 丁目 25 番地
Tel 0152-77-6537（直通）