



## 第6章 計画期間内で解決すべき課題（重点課題）

まちづくりの方向性や本町の概況、各種調査や意見交換会等から把握した公共交通の現状や町民・関係者の意向等から、計画期間で解決すべき課題（重点課題）は以下の通りと考えます。

### 重点課題 1

#### 利用者ニーズに即した中標津市内線の見直し

中標津市内線の利用者数は1日当たり80人程度であり、利用の傾向としては西町地域及び西部地域、中心部から東武サウスヒルズや町立病院のある南部地域への行き来が多くなっています。一方で、東中方面においては、0人のバス停も散見されるなど、中標津市内線の沿線地区内での比較では、利用者数が少ない傾向です。

東中方面の利用者数が少ない要因としては、市街地の地理的・道路ネットワークの関係から、南部地域へのアクセス性が低くなってしまっていることが挙げられます。

また、中標津市内線は、東中方面を含む市街地全域を細かく周遊するルートを組んでおり、市街地の隅々まで公共交通サービスを提供する一方で、運行ルートが長くなってしまい、その関係で所要時間も長くなっています。

このような状況で、町民から中標津市内線に対する要望としては、所要時間の短縮に資する見直しや利用者ニーズに即した運行時間帯への変更などを求める声が挙がっています。

これらを踏まえ、中標津市内線については、利用者になるべく短い乗車時間で移動できる運行ルートへと見直しを行っていく一方で、中標津市内線が運行しなくなった地域においては、タクシーチケットの配布等の代替移動手段を導入し、効率性及び利便性の向上に資する取組を展開することが必要です。

### 重点課題 2

#### 利用実態に即した町営バス路線の効率化

町内の農村部を中心に運行する町営バス路線の利用者数は、最も利用の多い俣落線で1日当たり20人程度の利用であり、その多くは市街地に入ってから利用となっています。次いで利用の多い武佐線（1日当たり10人程度）においても市街地での利用が主であり、最も利用が少ない養老牛線においては、農村部での5人以下となっています。

各路線で利用が少ない要因としては、定時定路線で運行していることから、農村部の自宅からバス停までの距離が遠いことに加え、利用者の都合にあった時間帯に運行されていないなどの問題が挙げられます。

そこで、農村部の特性を踏まえ、予約に応じて自宅付近まで迎えにいく予約運行型交通への切り替えを行うなど、利用実態・地域特性に即した町営バス路線の見直しが必要です。

## 重点課題 3

## 広域バス路線を補完する公共交通の運行

現在、市街地から計根別地区間の移動手段で活用されている広域バス路線（標津標茶線）においては、計根別地区にある中標津農業高等学校への通学者数が多くなっており、登校時間帯では、1台のバスでは乗り切れず2便に分けての乗車や保護者の送迎が一部で生じています。

また、下校時間帯では、一斉下校の際、1台のバスに通学者が乗り切れないことから、バスの時刻に合わせて分散下校を行うことにより、通常の放課時間よりも早いバスに合わせるため、短縮授業となる学年が一部出ており、年間の授業数の確保に影響が出ている状況です。

登下校でそれぞれ問題は生じていますが、特に、下校時間帯の問題に関しては、高校生の学びの保障に支障が出ている状況でもあるため、重点課題2で挙げた町営バスの見直しによる運転手及び運行車両といった運行資源を確保し、市街地-計根別地区間の下校便を運行させるなど、広域バス路線を補完する公共交通の運行による状況の改善が必要です。

## 重点課題 4

## 利用促進策の更なる展開

町民を対象とした公共交通に関するアンケート調査において、中標津市内線及び町営バス路線に関しては「運行していることを知らない」といった運行内容の周知不足といった課題が見られました。

重点課題の1から3で挙げた各種課題解決を行っていく一方で、これら各種公共交通の運行状況を広く町民をはじめとする利用者に知ってもらう機会を創出することや、交通結節点となっている中標津町交通センター等における、公共交通に関するわかりやすい情報提供、表示の改善が必要です。



## 第7章 基本的な方針と目標

### 7-1 基本的な方針

本計画で示す基本的な方針や目標は、計画の最終年度である令和9年度に向けた町の「目指す将来像」を示すものであり、計画に掲げる全ての事業の共通目標になります。

本町の上位計画である第7期中標津町総合計画では、まちの将来像として「空とみどりが人をつないでいくまち中標津」を掲げ、公共交通面では、中標津市内線及び町営バス路線の効率的・効果的な運行や航空ネットワーク事業の維持・拡充を掲げたまちづくりを目指すこととしています。

また、第2期中標津町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、人口減少に対応する重点的な施策として、交通面では少子高齢化社会に対応した公共交通のあり方の検討及び快適な生活環境を整え、町に住み続けたいと思えるまちづくりを掲げています。

これらのことを踏まえ、本町の目指す公共交通に関する基本的な方針としては、利用者のニーズや利用実態、地域特性等を鑑み、“中標津町らしい公共交通ネットワーク”の構築を目指すこととします。

具体的には、中標津市内線や町営バス路線の再編により、効率的・効果的な運行とし、町民をはじめとする公共交通利用者の移動を確保するとともに、これら町内交通に加え広域バス路線が有機的に繋がる公共交通ネットワークを検討していきます。

また、公共交通ネットワークを構築することは、町に継続的に住み続けられる環境整備にもつながることから、各種施策・事業展開にあたっては、関係するまちづくり分野とも連携を図りながら進めてまいります。

## 7-2 目標

## 目標 i

## 中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保

現在の中標津市内線は、市街地内を網羅的に運行しており、市街地に居住する町民の移動機会を確保してきました。一方で、各地域の人口変動等により著しく利用率が低い地域が発生しているにも関わらず、従来の運行ルートで運行することで、所要時間が冗長となり、利用者の利便性の低下などが課題となっています。

そこで、路線の利便性向上を目的に、所要時間を現行よりも短くなる運行ルートに見直しを行うとともに、見直しにより確保した時間を活用し、より利用者ニーズに即した運行時間設定を行います。

一方で見直した運行ルートから外れる地域に対しては、これまでの移動機会を確保できるよう町内のハイヤー事業など、より活用しやすい取組を行い、市街地内の移動機会の確保を行うこととします。

## 目標 ii

## 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

農村部を中心に運行を行っている町営バス路線（俣落線・武佐線・養老牛線）は、農村部での利用が極端に低く、現在、利用している方は、市街地の住民が主となっています。

農村部の住民が町営バス路線を利用しない主な理由は、自宅からバス停までの距離が遠いことに加え、利用したい時間帯に運行していないことが挙げられています。

そこで、地域の交通事業者とも協議の上、現在、定時定路線で運行を行っている町営バス路線を予約に応じて運行する予約運行型（デマンド型）交通に再編し、より自宅付近で利用できる交通形態に見直しを行っていきます。

## 目標 iii

## 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

町内には市街地にある中標津高等学校と計根別地区にある中標津農業高等学校の2つの高校がありますが、中標津農業高等学校においては、一斉下校の際、既存の広域バス路線（標津標茶線）に乗り切ることが出来ないため、分散下校を行うことにより、短縮授業となる学年が一部出ており、授業数の確保に影響が出ている状況です。

このような事態を改善し、より快適に通学できる環境整備として、計根別地-市街地区間において、広域バス路線と並行する下校便の運行を行い、より良い通学環境を創出していきます。

なお、農村部からの通学のほか、近隣自治体からの通学などでは、広域バス路線の乗継が発生することから、これら公共交通間がスムーズに乗継ができる環境整備を行います。

## 目標 iv

## 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

上記で掲げた3つの目標に合わせて、各種公共交通の運行情報の適切な提供や中標津町交通センターにおける分かりやすい乗車案内など、各種利用促進策を展開していきます。

また、そのほかの利用促進策についても中標津町地域公共交通活性化協議会などで検討していき、必要性に応じて実施を検討していくこととします。

## 7-3 目標に紐づく公共交通施策

前段で掲げた基本的な方針及び目標の達成のために実施していく、各種公共交通施策について、以下のとおり整理します。

### 目標 i 中標津市内線の利便性向上及び市街地内における移動機会の確保

|         |                             |
|---------|-----------------------------|
| 公共交通施策① | 中標津市内線の利便性向上に向けた見直し         |
| 公共交通施策② | 市街地内における移動機会の確保に関する方策の検討・導入 |

### 目標 ii 自宅付近で乗車できる農村部交通の導入・確保

|         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| 公共交通施策③ | デマンド型交通への見直し                    |
| 公共交通施策④ | デマンド型交通への見直しによるリソースの他公共交通施策への活用 |

### 目標 iii 市街地-計根別地区間における下校便等の確保

|         |                      |
|---------|----------------------|
| 公共交通施策⑤ | 市街地-計根別地区間における下校便の運行 |
| 公共交通施策⑥ | 各種公共交通の接続性の確保        |

### 目標 iv 公共交通の確保に合わせた利用促進策の展開

|         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| 公共交通施策⑦ | 各種公共交通における運行情報の適切な情報提供の実施       |
| 公共交通施策⑧ | 中標津町交通センターにおける分かりやすい乗車案内の継続的な実施 |
| 公共交通施策⑨ | 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化        |

7-4 目指すべき将来像

目標に基づく公共交通施策について、実施箇所等を示した目指すべき将来像について、以下の通り整理します。

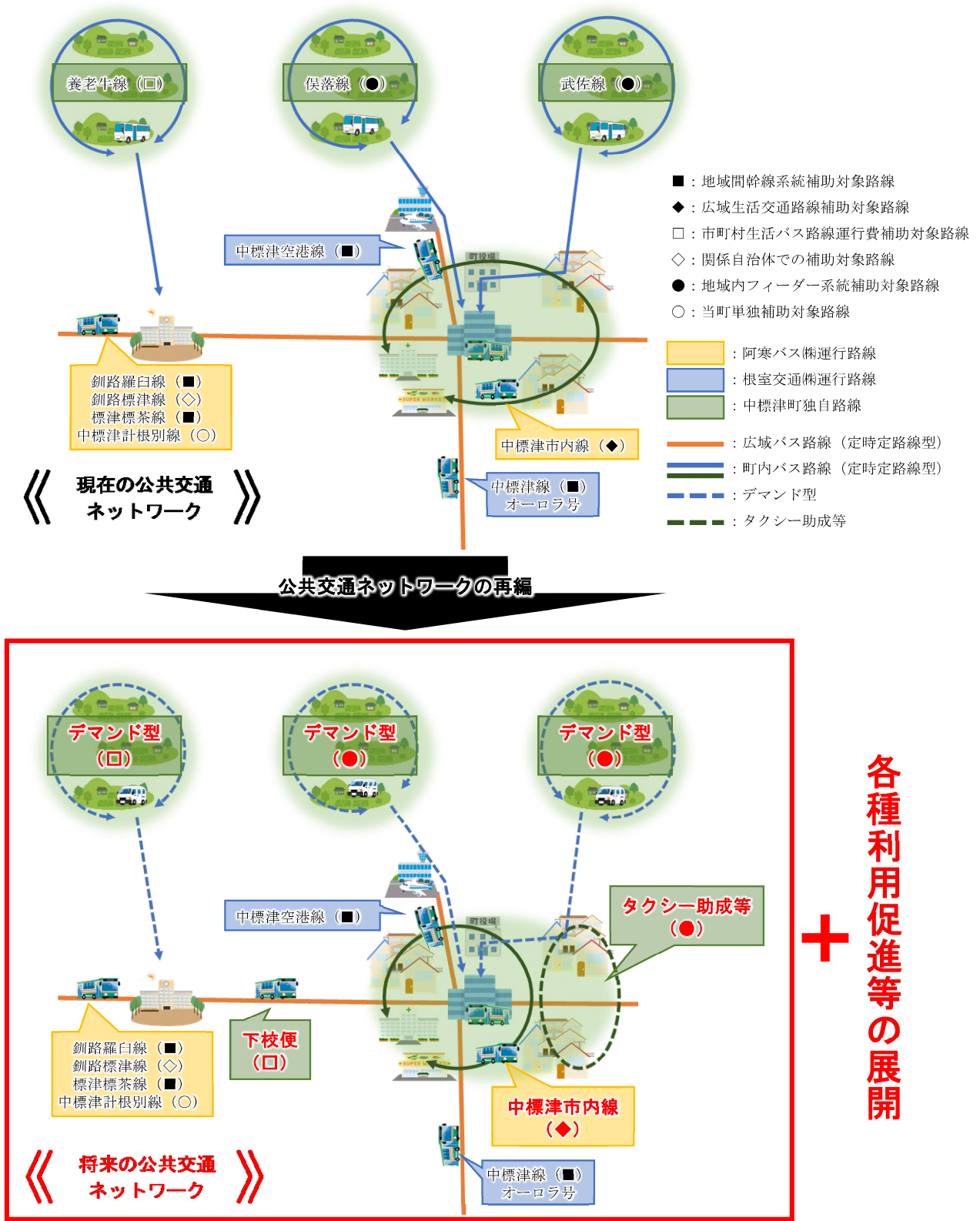


図 7-1 本町における目指すべき将来像

## 7-5 再編により本町内を運行する公共交通の役割・位置づけ

再編により町内を運行する公共交通は、現行の体制から変更となることから、あらためて町内を運行する公共交通の役割・位置づけを整理します。

表 7-1 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その1）

| モード名   | 路線                                  | 運行主体               | 役割・位置づけ                                                                            |
|--------|-------------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 飛行機    | 中標津-新千歳<br>中標津-羽田                   | 全日本空輸(株)           | 本町を含む根室管内と道都札幌や首都東京を結ぶ航空路線として役割を担う。                                                |
| 広域バス路線 | オーロラ号                               | 北都交通(株)<br>根室交通(株) | 本町、別海町、根室市と道都札幌を結ぶ都市間高速バスとして、広域移動の役割を担う。                                           |
|        | 釧路羅臼線 (■)<br>釧路標津線 (◇)<br>標津標茶線 (■) | 阿寒バス(株)            | 本町と羅臼町、標津町、別海町、標茶町、釧路町、釧路市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。                                     |
|        | 中標津線 (■)<br>中標津空港線 (■)              | 根室交通(株)            | 本町の中標津空港と別海町、根室市を結び、町内移動と広域移動の役割を担う。                                               |
| 町内バス路線 | 中標津市内線 (◆)<br>中標津計根別線 (○)           | 阿寒バス(株)            | 本町市街地内及び市街地と計根別地区間を運行し、市街地の各商業施設や医療施設等と住宅街等を結び市街地内移動と町内移動の役割を担う。                   |
|        | 下校便 (●)                             | 中標津町               | 本町市街地と計根別地区を結び、主に通学移動の役割を担う。                                                       |
|        | 町営バス路線-デマンド型 (●・□)                  | 中標津町               | 現状の町営バスは町内農村部を中心に運行し、市街地もしくは計根別地区へ接続し、町内移動の役割を担う。<br>見直しを予定するデマンド型交通についても同様の役割を担う。 |
|        | スクールバス (○)                          | 中標津町<br>(4事業者)     | 町内で統廃合となった小中学校の地区からの通学送迎交通としての役割を担う。                                               |

■：地域間幹線系統補助対象路線

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

表 7-2 本町内を運行する各公共交通の役割・位置づけ（その2）

| モード名      | 路線                   | 運行主体                                        | 役割・位置づけ                                          |
|-----------|----------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| その他<br>交通 | ハイヤー<br>ハイヤー助成（●）    | 日東交通(株)<br>(株)北都ハイヤー                        | 上記バス交通等では賄い切れない移動ニーズへの対応など、町内移動等に係る細やかな移動の役割を担う。 |
|           | 介護タクシー<br>在宅福祉移送サービス | 日東交通(株)<br>介護タクシーさちお企画<br>中標津町<br>(日東交通(株)) | 歩行困難で普通自動車の利用ができない町民を対象に、福祉移送に係る町内移動の役割を担う。      |
|           | 運転代行                 | 町内 7 事業者                                    | 普通自動車等の代行サービスとして、上記各種交通では賄い切れない移動の役割を担う。         |

■：地域間幹線系統補助対象路線

□：市町村生活バス路線運行費補助対象路線

●：地域内フィーダー系統補助対象路線

◆：広域生活交通路線維持費補助対象路線

◇：関係自治体での補助対象路線

○：本町単独補助対象路線

## 7-6 本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）

本計画に基づき維持確保を行う公共交通のターゲット（利用者）としては、本町に居住する町民や本町へ来訪する方などをターゲットとしつつ、これらの方が利用できる公共交通網として構築していきますが、特に早期に移動の足を確保すべきターゲット（利用者）としては、自家用車を保有せず自力で移動を行うことが困難な方（交通弱者）であり、主には学生や高齢者の方が挙げられます。

また、本町は根室管内の交通の要衝として、来訪者の方の利便性の高い移動手段も確保する必要があります。さらに、現在、要支援の方を対象に本町で実施している介護予防事業に参加するための移動手段が不足しているなど、これらの方に対する移動支援の方策についても検討していくことが必要です。

このような状況を踏まえ、本計画で実施していく事業としては、上記で整理した交通弱者への支援を最優先としつつ、それらの対策が来訪者や要支援の方にも事業実施の効果が波及される取組を実施していくことが重要と考えます。

表 7-3 本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）の整理

| 利用者分類         | 課題・現状                         |
|---------------|-------------------------------|
| 一般            | 自家用車への依存が強く、公共交通利用に繋がっていない    |
| 高齢者<br>(交通弱者) | 移動支援の拡充が求められている               |
| 小学生<br>中学生    | スクールバスの運行により、登下校の際の移動をまかなえている |
| 高校生<br>(交通弱者) | 通学において、広域バス路線に乗り切れないなどの問題がある  |
| 来訪者           | 町内の観光資源へのアクセス交通が不足            |
| 要支援           | 介護予防事業に参加するための移動手段の不足         |
| 要介護・歩行困難者     | 現在、町により施策を実施している              |
| 特定疾患          | 現在、町により施策を実施している              |