

根室市地域公共交通計画 現況整理編

令和 4 年 9 月

【根室市地域公共交通計画現況整理編 目次】

第1章	上位・関連計画の整理	1
1-1	上位計画の整理	1
1-2	関連計画の整理	3
1-3	地域公共交通計画の位置付け	5
第2章	根室市における地域・公共交通の現状	6
2-1	地域の現状	6
2-2	公共交通の状況	15
2-3	現況整理から見る地域公共交通の課題	27

第1章 上位・関連計画の整理

1-1 上位計画の整理

(1) 第9期根室市総合計画

計 画 期 間	平成 27 年度（2015 年度）～令和 6 年度(2024 年度)
重 点 プロジェクト	① 住み続けられる「安心」と「支え合い」のまちづくりプロジェクト ①-1 子育て・少子化対策の推進 ①-2 高齢者の元気づくりの推進 ①-3 コミュニティの維持・活性化 ①-4 教育環境の充実 ①-5 市民の安全確保対策の強化 ② 住みたいと思える「ひと」と「しごと」を呼び込むプロジェクト ②-1 経済・雇用対策の推進 ②-2 高齢者の元気づくりの推進 ②-3 交流人口の拡大 ②-4 地域環境との共生 ③ みんなで実践する「市民協働」の推進プロジェクト ③-1 コミュニティの維持・活性化 ③-2 市民の安全対策確保の強化 ③-3 地域環境との共生
地 域 公 共 交 通 に 係 る 施 策	政策目標② 安全・安心に暮らせる都市基盤の充実したまち 2-8 地域交通の維持確保 ■ 現状と主要課題 ○ 自家用車への依存による、公共交通利用者の減少 ○ 公共交通事業者の経営縮小によるサービス低下 ○ 高齢化の進行による、移動手段を持たない高齢者の増加 ■ 具体的な方策 ○ 持続可能な市内公共交通体系の維持確保 市内バス路線の維持確保のため、交通事業者、利用者、行政等が身近な生活交通の在り方についての協議を行い、地域と合意形成を図りながら、高齢化等に対応したきめ細かなバス路線の設定と利便性向上の促進に努めます。 ○ 交通ネットワークの充実など広域的な公共交通の維持確保 市民・観光・ビジネス利用者等の根室市内外へのアクセス向上や輸送機能の維持確保のため、各交通事業者や沿線自治体と連携して、広域バス路線や都市間バス、JR 花咲線などの乗り継ぎ利便の向上促進を図り、広域交通ネットワークの充実に努めるとともに、鉄道とバス、航空路線など各公共交通機関相互の連携強化を促進するほか、利便性の高い公共交通体系を形成し、その利用促進に努めます。 ○ 公共交通の利用促進による交通事業者の経営基盤強化

	地域の生活交通の維持確保のため、北海道運輸局をはじめ根室振興局、管内5市町等で構成する「根室地域生活交通確保対策協議会」に参画し、ダイヤの見直しなど効率的・効果的な運行と利用促進を図るとともに、交通事業者における経営基盤強化のため、国及び北海道並びに沿線自治体と協調した支援に努めます。
--	--

(2) 根室市都市計画マスタープラン

計 画 期 間	平成 17 年（2005 年）～令和 6 年(2024 年)
基 本 目 標	1. 豊かな自然と共生するまちづくり 2. 心やすらぐ安全で安心なまちづくり 3. 賑わい溢れる快適で便利なまちづくり 4. 主体的かつ総合的に進めるまちづくり
都 市 交 通 の 方 針	1. 公共交通機関の充実 2. 交通結節点としての利便性向上 3. 交通環境の維持向上 4. 都市交通の具体的な取組方針 公共交通体系の維持に資する利用促進策に関する検討や、日々の不点街路灯の通報や冬季間における除排雪作業などの協働体制の構築に関する仕組み作りなど、都市交通全般を地域全体で協議する場として、仮称「都市交通協議会」の設置などについて、今後策定が予定される仮称「根室市生活交通基本計画」との整合を図りながら、検討を行うこととします。

1-2 関連計画の整理

(1) 根室市国土強靱化地域計画

計 画 期 間	令和2年度(2020年度)より概ね5年間
強 靱 化 の 目 標	1. 大規模自然災害から市民の生命・財産と社会経済機能を守る 2. 国・北海道の強靱化への貢献と、北海道・道内各市町村との連携の推進 3. 災害に強い地域社会や地域経済の実現と、迅速な復旧・復興体制の確立
地 域 公 共 交 通 に 係 る 施 策	4. ライフラインの確保 4-1 市外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 国、道、市、鉄道事業者との適切な役割分担のもと、幹線鉄道の維持・確保に向け、必要な検討・取組を進める。 7. 迅速な復旧・復興等 7-2 復旧・復興等を担う人材の絶対的不足や地域コミュニティの崩壊 災害時の復旧・復興に加え、公共施設等の耐震化や老朽化対策、交通ネットワークの整備など平時における強靱化の推進に不可欠な建設業の振興に向け、若年者などの担い手の育成・確保や災害時に備えた業務継続計画の策定促進など、関係団体等と連携した取組を推進する。
脆 弱 性 評 価 結 果	4-4 市外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 (高規格幹線道路を軸とした道路ネットワークの整備) ○大災害時に、被災地からの避難や被災地への物資供給、救援救急活動などを迅速に行うためには、広域交通の分断を回避し、防災拠点間を結ぶ移動の代替性を確保することが重要であり、高規格幹線道路と中心市街地をつなぐアクセス道路の整備のほか、地域間を連結する地域高規格道路や緊急輸送道路、避難路等のネットワーク化を進める必要がある。
施 策 プ ロ グ ラ ム	4-4 市外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 (道内交通ネットワークの整備) ・災害時における広域交通の分断を回避するため、高規格幹線道路と中心市街地を連結するアクセス道路の整備をはじめ、地域高規格道路や緊急輸送道路避難路等の整備を計画的に推進する。 (道路施設の防災対策等) ・道路防災総点検の結果を踏まえ、落石や岩石崩落など要対策箇所への対策工事を計画的に実施する。 (鉄道の機能維持・強化) ・国、道、市、鉄道事業者との適切な役割分担のもと、幹線鉄道の維持・確保に向け、必要な検討・取組を進める。

(2) 根室市過疎地域持続的発展市町村計画

計 画 期 間	令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）
交通手段の確保 そ の 対 策	（ア）高速交通ネットワークの確立に向けた取組みの推進 （オ）地域公共交通の利用促進に向けた取組みの推進と広域ネットワークの充実 （カ）JR 花咲線の輸送機能や利便性の向上のための取組みの推進

(3) 根室市創生総合戦略

計 画 期 間	令和 3 年度（2021 年度）6 月～令和 6 年度（2024 年度）
戦略理念実現の た め の 政 策	戦略理念：子供たちに誇れるまち・ひと・しごと ○ 雇用対策（基本目標 1） 「ひと」と「しごと」を呼び込み、稼げる仕組みづくりと安定した雇用、新しい人の流れをつくる ○ 子育て支援（基本目標 2） 住み続けられる「安心」と「支え合い」の地域を守り、若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる ○ 人材育成（基本目標 3） みんなで実践する「市民協働」を推進し、時代にあった地域をつくり市民サービスを維持する
地域公共交通に 係 る 施 策	基本目標 3. みんなで実践する「市民協働」を推進し、時代にあった地域をつくり市民サービスを維持する （イ） 地方創生の計画的な推進 ①ふるさと納税制度の推進と寄附金を活用した地方創生 ・ ふるさと応援・公共交通維持安定化基金 交通体系の維持、広域交通ネットワークの充実

(4) 根室市緑の基本計画

計 画 期 間	平成 17 年度（2005 年度）～令和 6 年度（2024 年度）
緑の将来像と基本方針	緑の将来像：都市と調和した緑のネットワークづくり ○ 公園・緑地に関する方針： 交流の場となる公園・緑地の適正な配置と保全 ○ 都市緑化に関する方針： 憩いとうるおいのある緑化の推進 ○ 都市景観に関する方針： 個性と魅力ある街並みづくり
地域公共交通にかか る施策	○ 憩いとうるおいのある緑化の推進 ・ 交通体系 道路整備と連動し、自然・社会・景観などの沿道条件に配慮した街路樹や花などの緑化を図ります。また、鉄道沿線については、周辺住環境への配慮と本市のイメージアップとなる緑化の促進を図ります。

1－3 地域公共交通計画の位置付け

2－1 上位計画及び2－2 関連計画で整理した内容を踏まえ、根室市地域公共交通計画の位置付けを整理します。

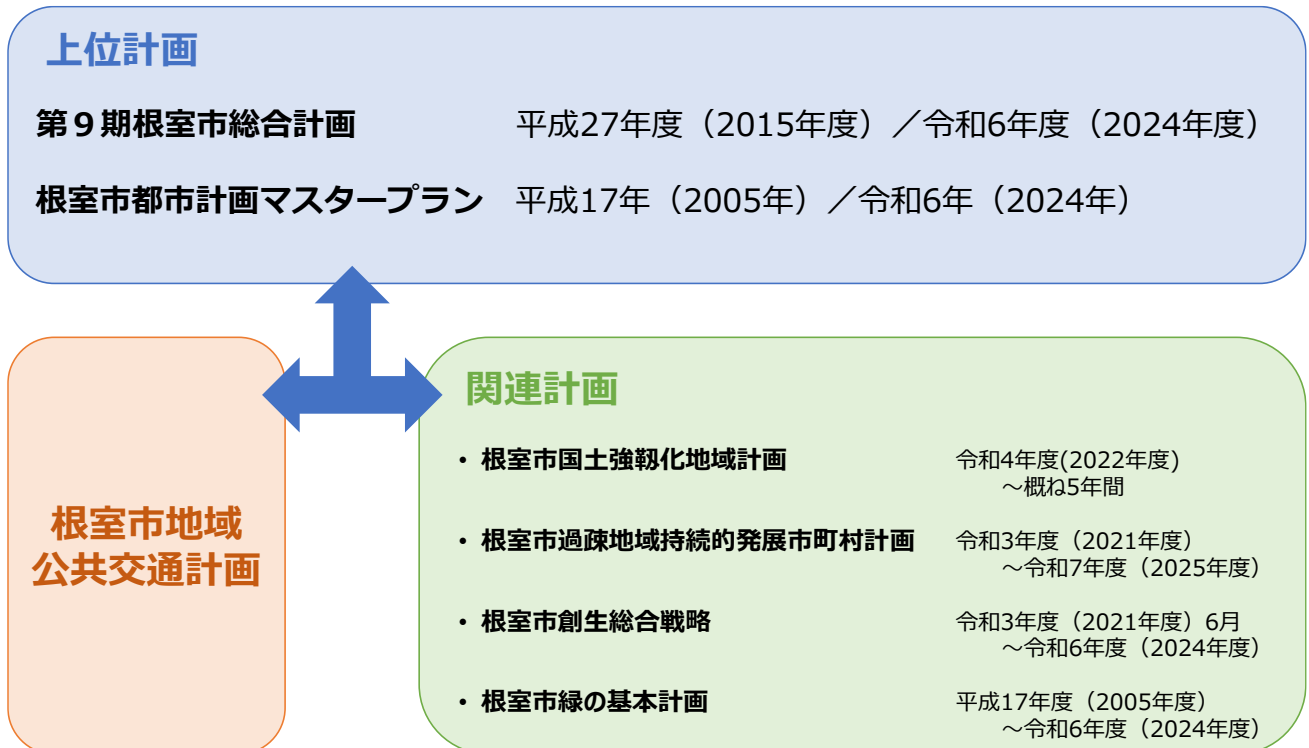


図 1-1 根室市地域公共交通計画の位置付け

第2章 根室市における地域・公共交通の現状

2-1 地域の現状

(1) 位置

根室市は、北海道の東部に位置し、東西に 100.55km、南北に 54.71 km、北はオホーツク海、南は太平洋を臨み、面積 506.25 km²（うち歯舞群島 99.94 km²）の細長い半島状の地形を有し、東は納沙布岬の先に海を隔てて歯舞群島及び色丹島、北東には国後島、択捉島などの北方領土が連なり、西には白鳥の湖として知られる広大な風蓮湖と世界有数の野鳥・水鳥の飛来地として有名である春国岱のラムサール条約登録湿地を有する自然豊かなまちです。

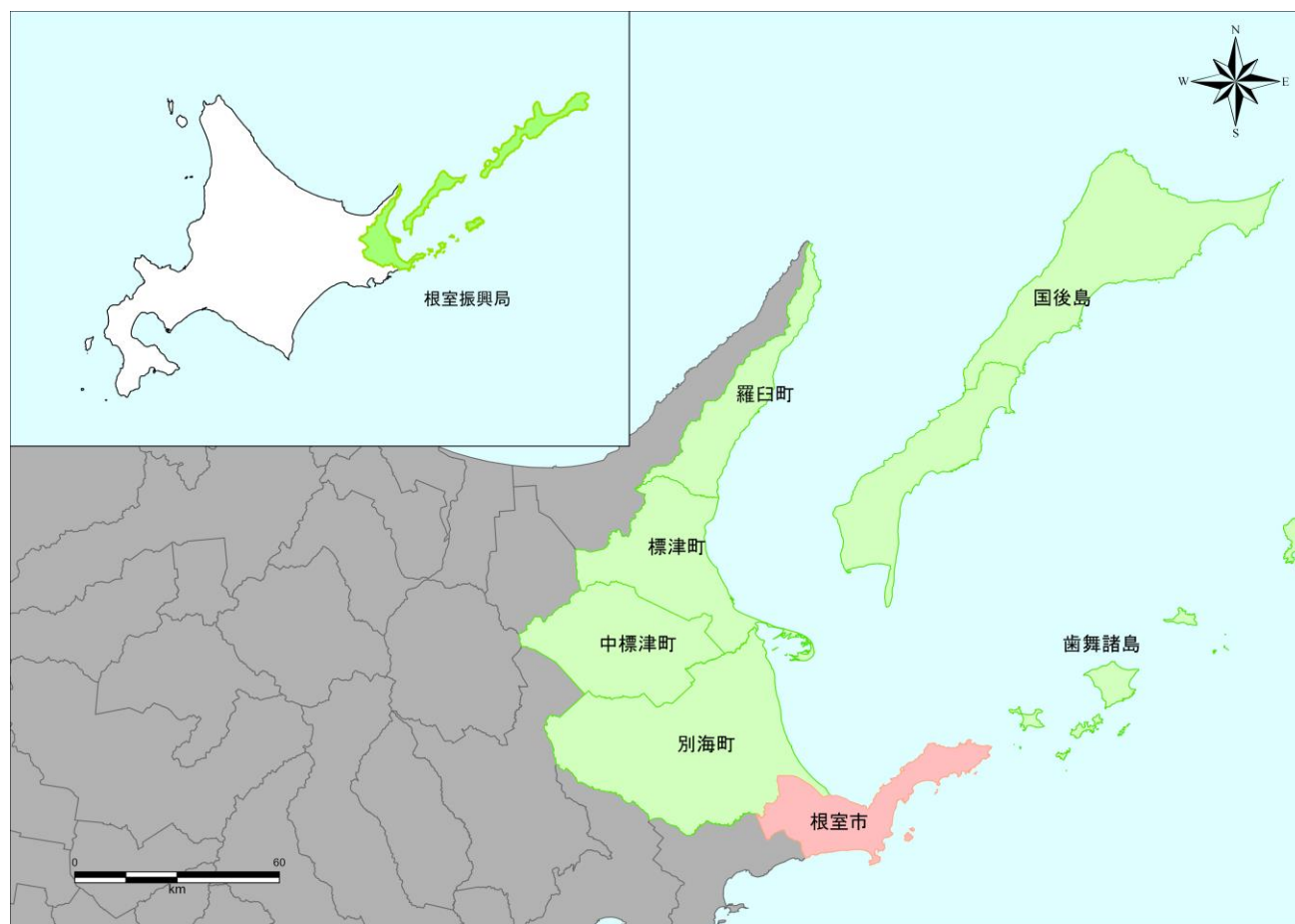
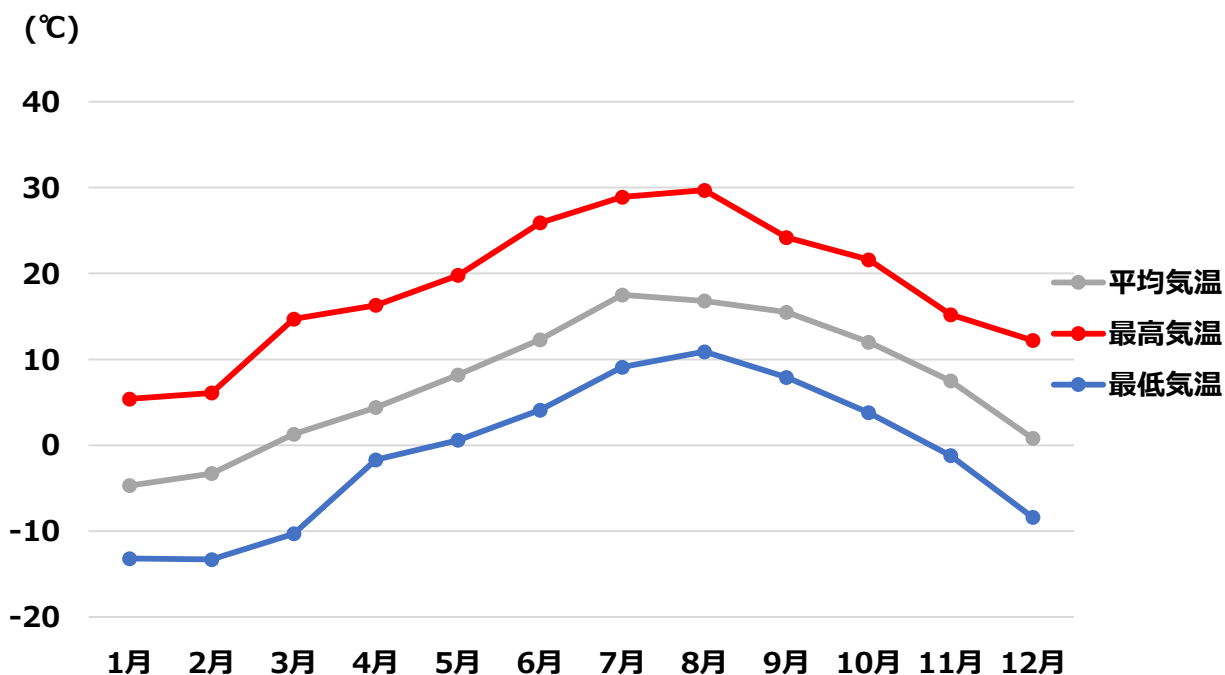


図 2-1 位置

(2) 気象

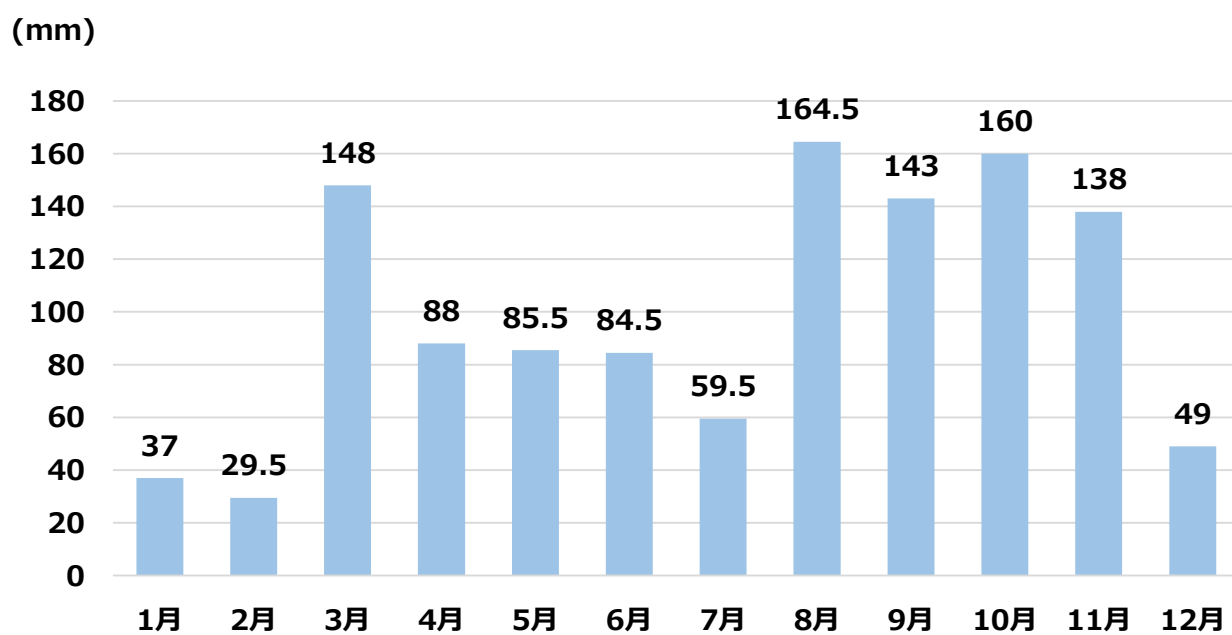
根室市の気象は、令和3年の年平均気温は7.4℃と冷涼であり、最高気温は29.7℃、最低気温は-13.3℃と寒暖の差がやや大きくなっています。

令和3年の総降水量は1186.5mmであり、8月に降水量が多くなっています。



出典：気象庁(令和3年)

図 2-2 根室市の月別気温

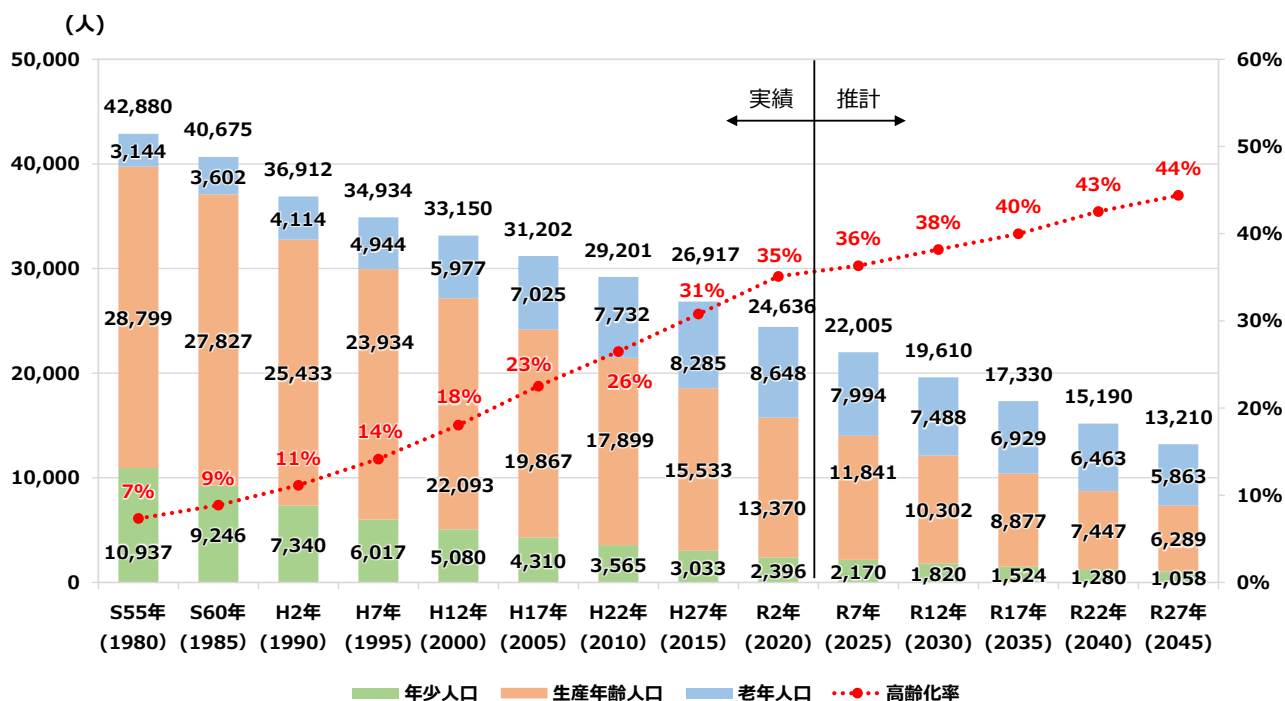


出典：気象庁(令和3年)

図 2-3 根室市の月別降水量

(3) 根室市の人口推移

根室市の人口は、昭和 55 年（1980 年）では 42,880 人、令和 2 年（2020 年）国勢調査では 24,636 人となっています。全人口に占める老年人口（65 歳以上人口）の割合を示した高齢化率は年々増加傾向にあり、令和 2 年（2020 年）では約 3 割となっており、以降も増加傾向の見込みとなっています。



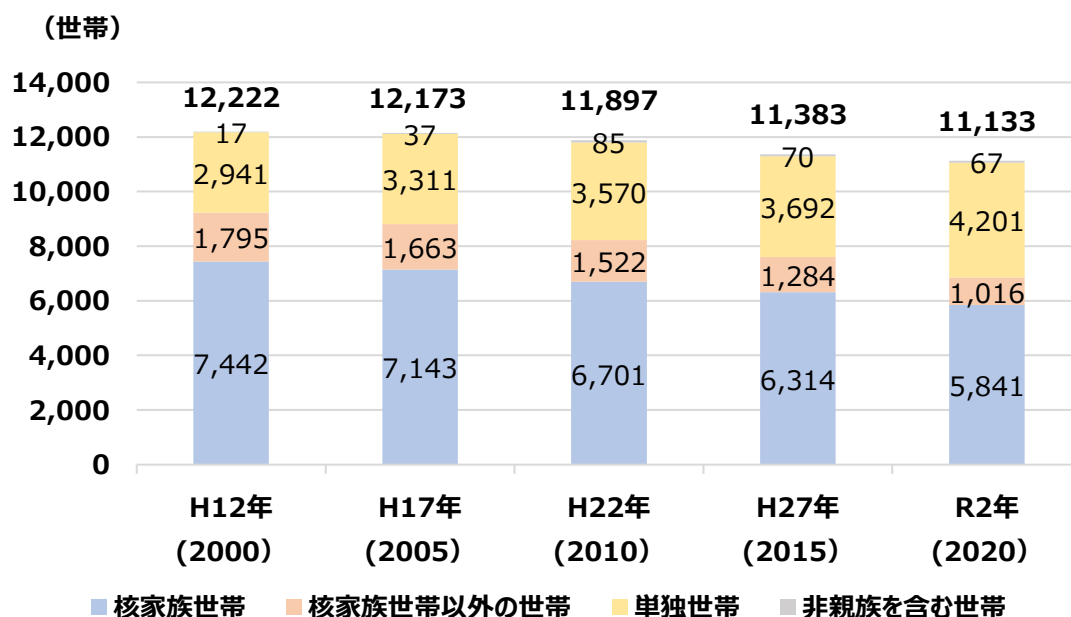
出典：R2 年までは国勢調査、
R7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 2-4 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

(4) 家族構成の推移

根室市の世帯数は減少傾向にあり、平成 12 年(2000 年)の 12,222 世帯から令和 2 年(2020 年)には 11,133 世帯となっています。

その内、単独世帯が年々増加しており、令和 2 年(2020 年)には 4,201 世帯となっています。

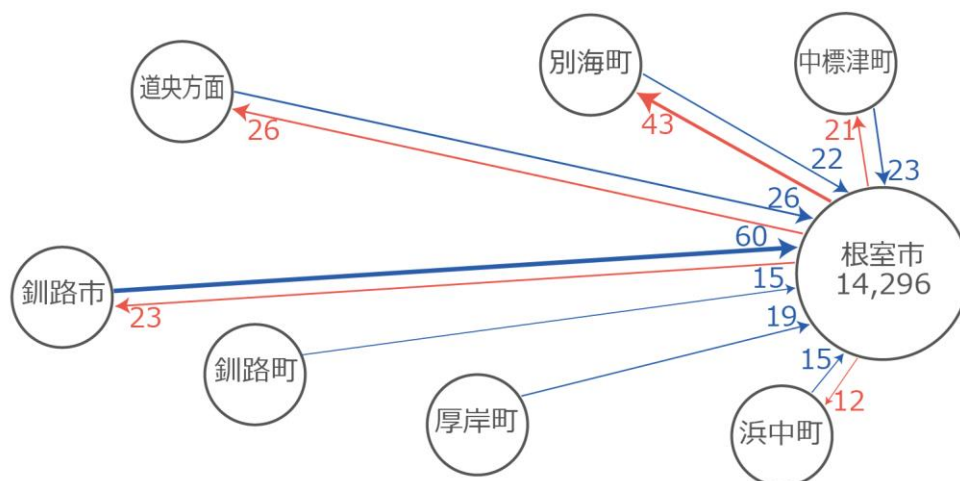


出典：国勢調査

図 2-5 世帯の家族類型の推移

(5) 通勤・通学の動向

根室市では、14,296 人（全移動の約 99%）が市内で通勤・通学している状況です。市外との移動に関しては釧路市から根室市への移動が最も多く 60 人となっているほか、別海町への移動も比較的多くなっています。

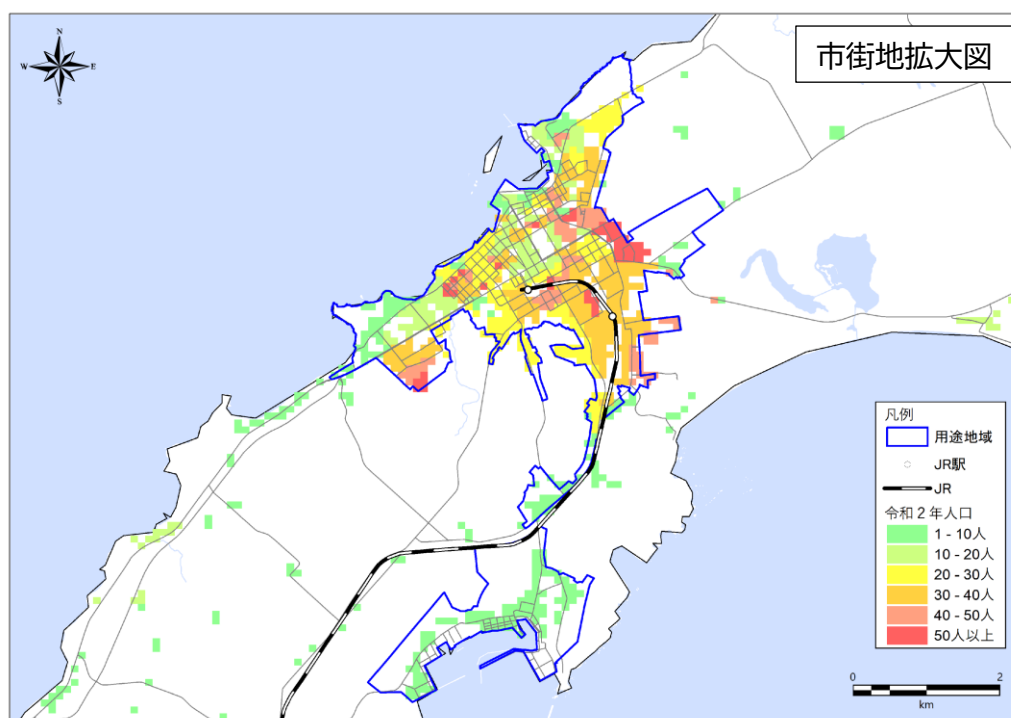
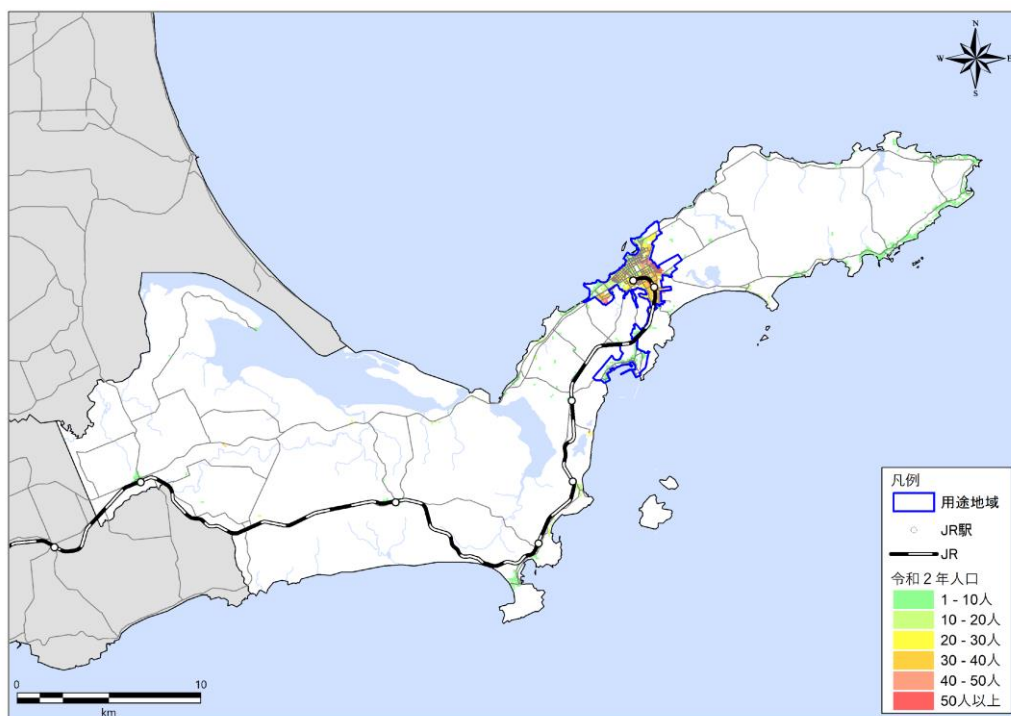


出典：R2 国勢調査

図 2-6 通勤・通学の動向

(6) 根室市の人口分布の状況

人口の分布を見ると、用途地域に指定された区域に人口が集中しているほか、東部の海沿いにも人口が分布しています。

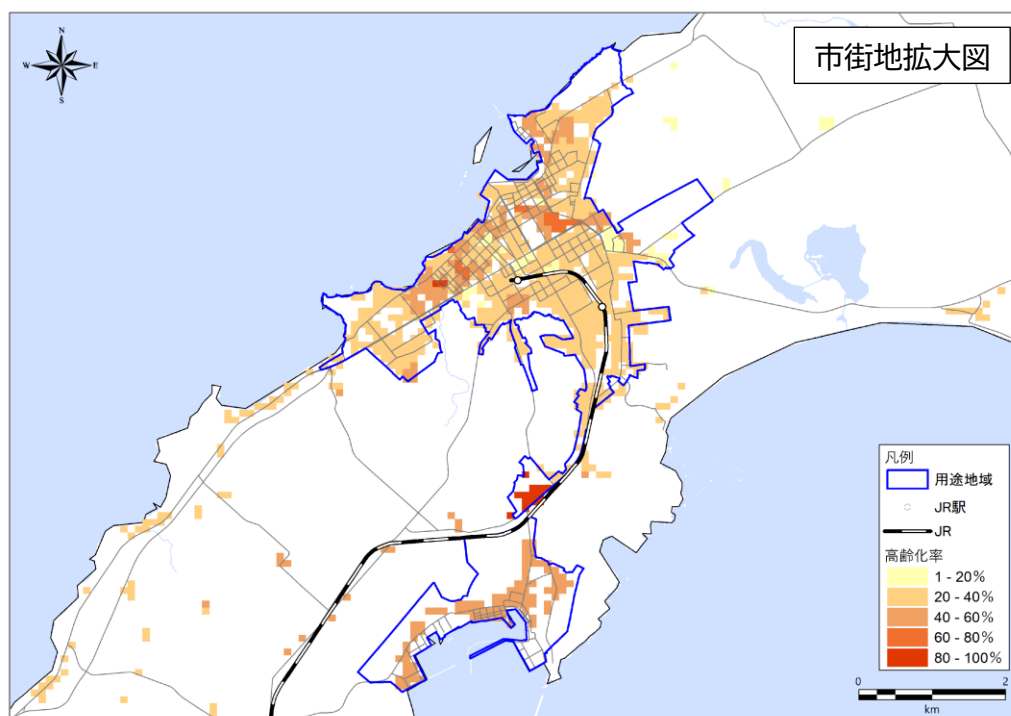
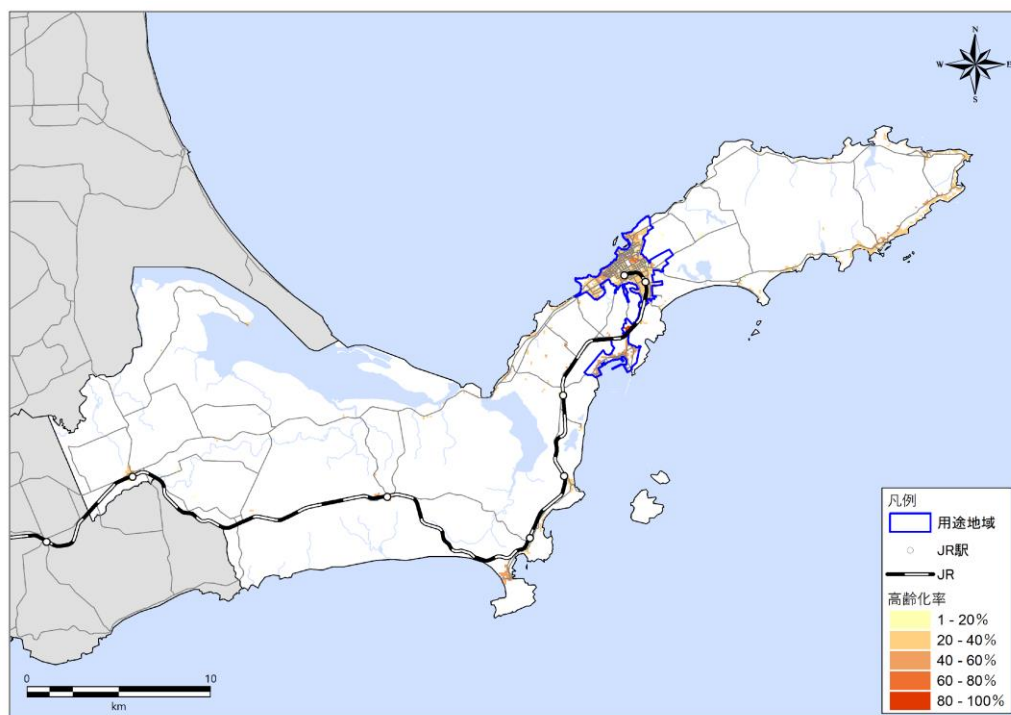


出典：R2 国勢調査

図 2-7 人口分布状況

(7) 根室市における高齢者分布の状況

高齢者の分布は用途地域に指定された区域内に多い状況ですが、東部の海沿いにも高齢者が分布している状況です。

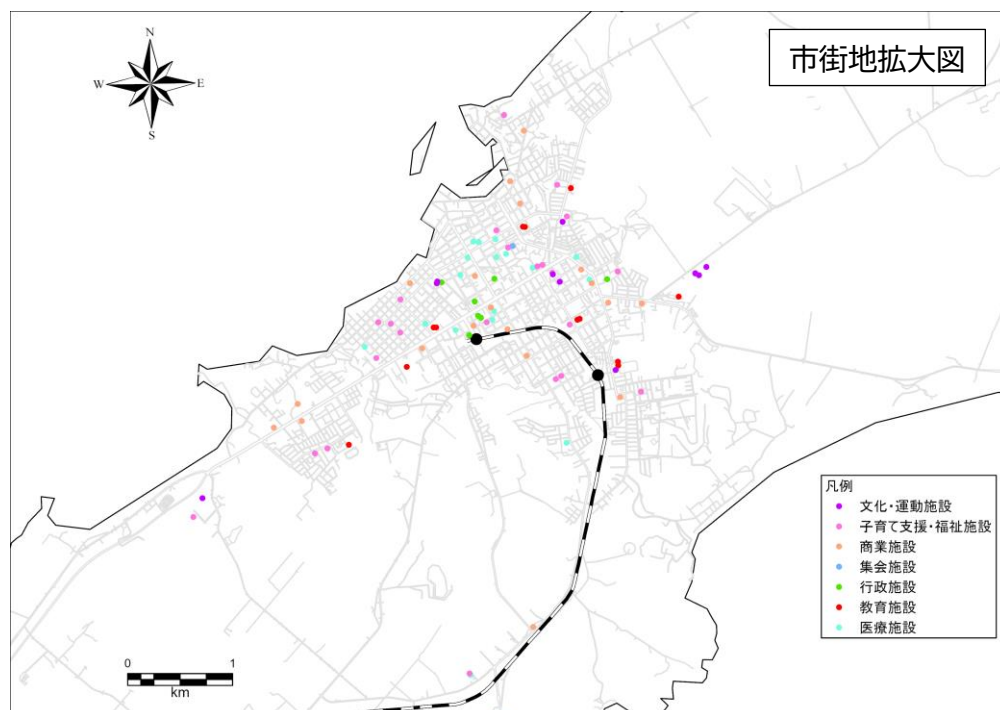
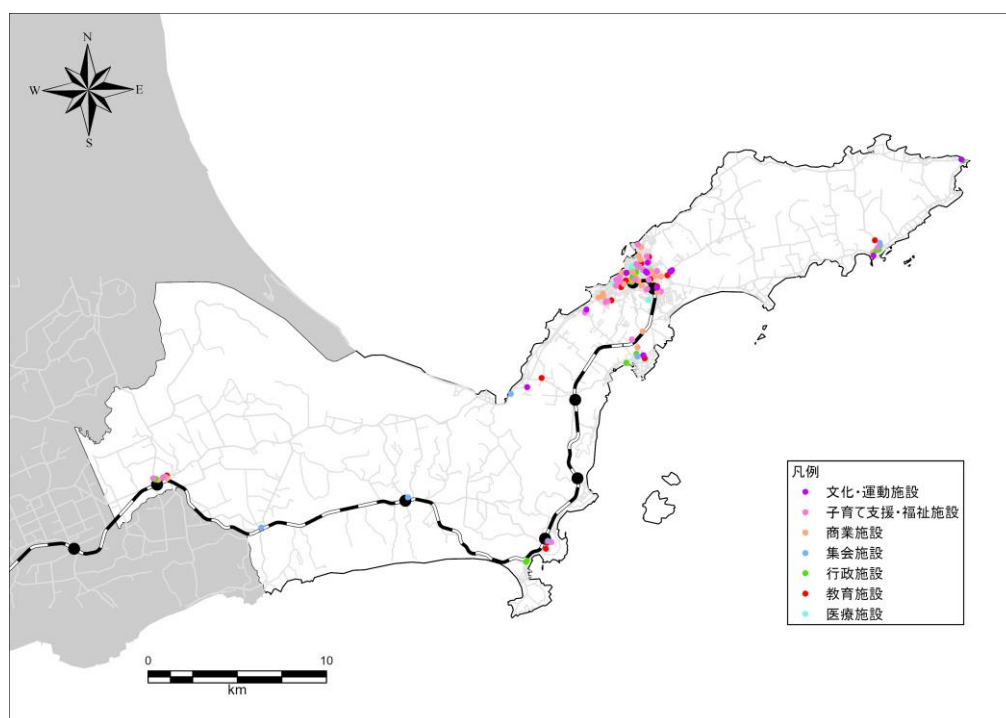


出典：R2 国勢調査

図 2-8 高齢化率分布状況

(8) 根室市内における都市機能施設の立地状況

公共施設及び商業施設、医療施設や子育て支援・福祉施設などの生活関連施設は、市街地に集中しているほか、花咲地区、厚床地区や東部地区にも施設が立地しています。

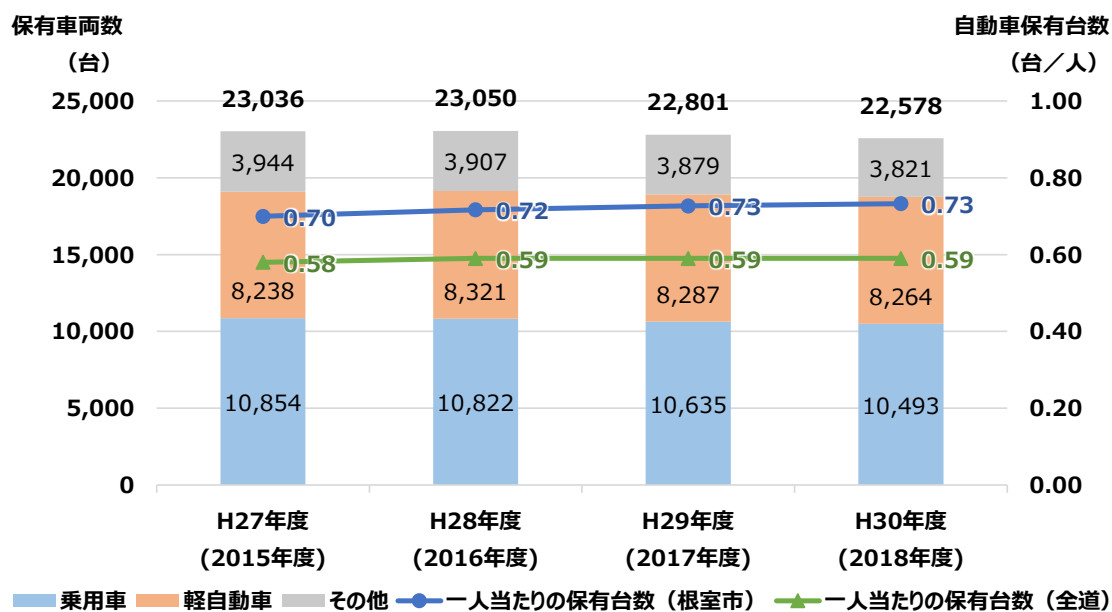


出典：国土数値情報、iタウンページを基に整理

図 2-9 施設分布状況

(9) 自動車保有等の状況

自動車保有台数は横ばいの状況となっていますが、市民一人当たりの保有台数（乗用+軽自動車÷人口）は全道の一人当たりの保有台数と比較すると、0.14 ポイント高い状況となっています。

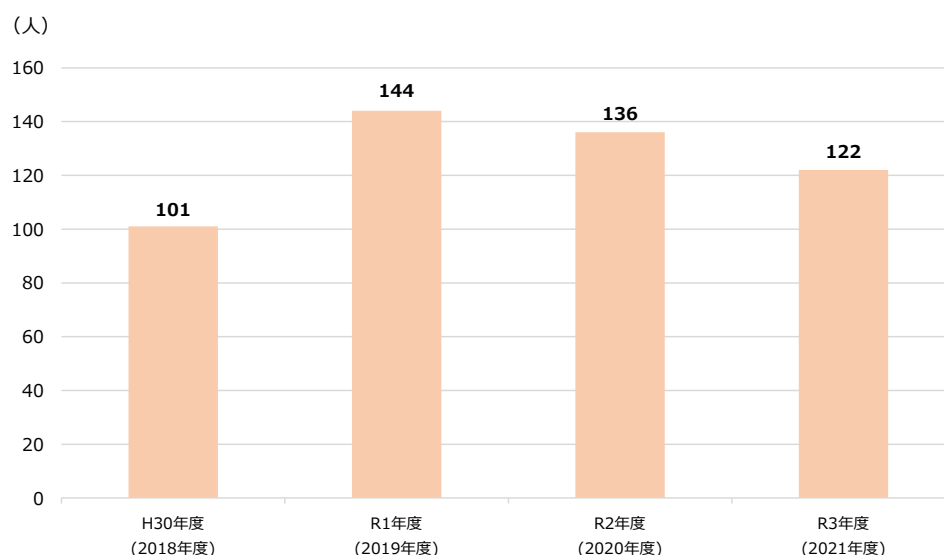


出典：北海道運輸局 自動車に関する資料・統計

図 2-10 自動車保有台数の推移

(10) 運転免許返納者数の推移

運転免許の返納者数は R1 年度(2019 年度)の 144 人から減少傾向にあり、R3 年度(2021 年度)は 122 名となっています。

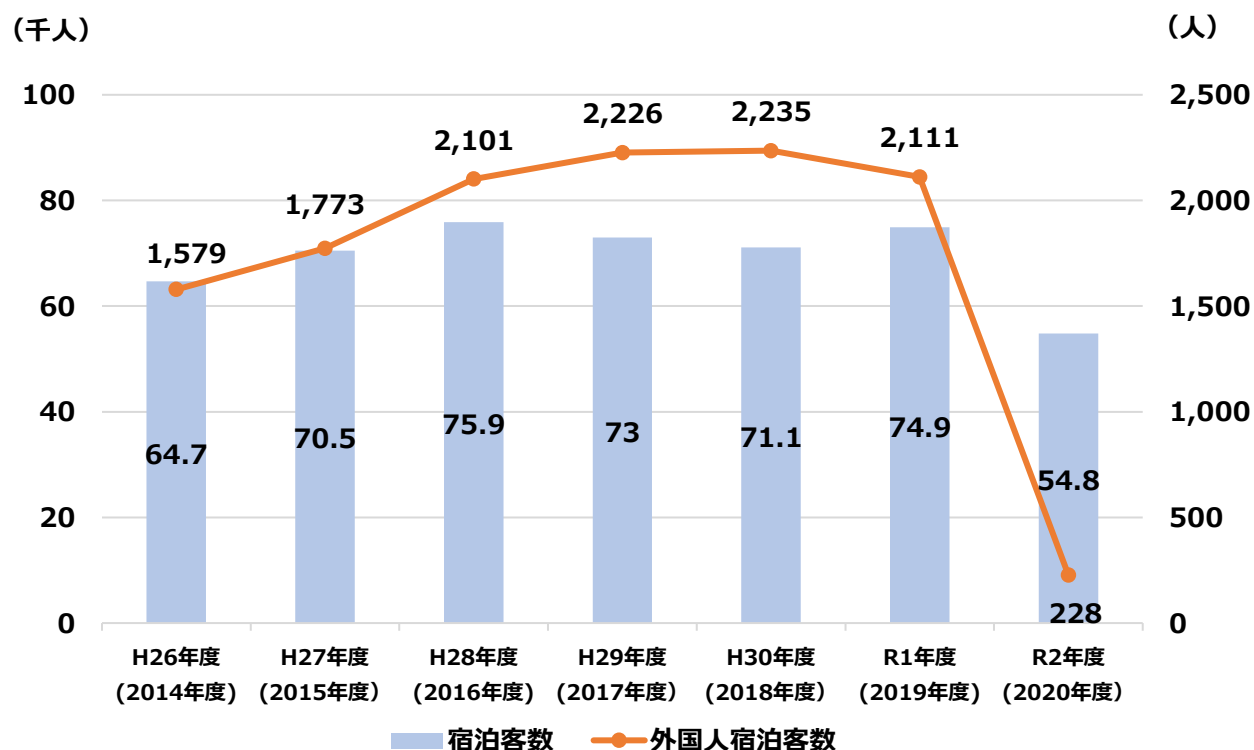


出典：根室警察署

図 2-11 運転免許返納状況

(11) 観光入込客数の状況

宿泊客数は平成 28 年度（2016 年度）に 75.9 千人にピークとなっており、以降令和 1（2019 年度）にかけて 73 千人程度で推移しています。また、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度（2020 年度）には国内・国外の宿泊客共に大幅に減少しており、宿泊客数 54.8 千人、外国人宿泊客数は 228 人となっています。



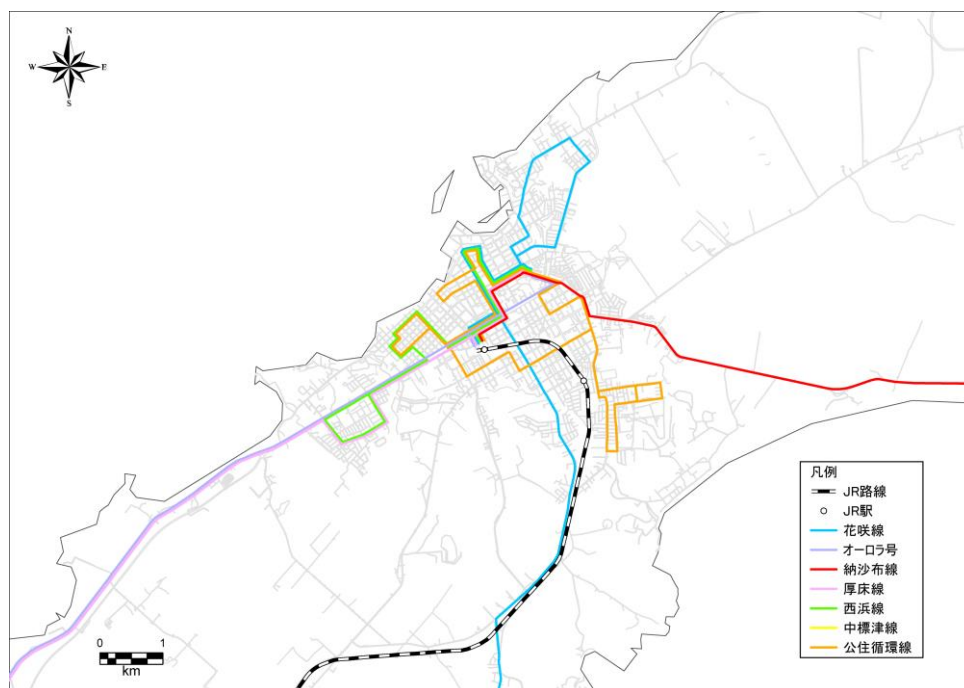
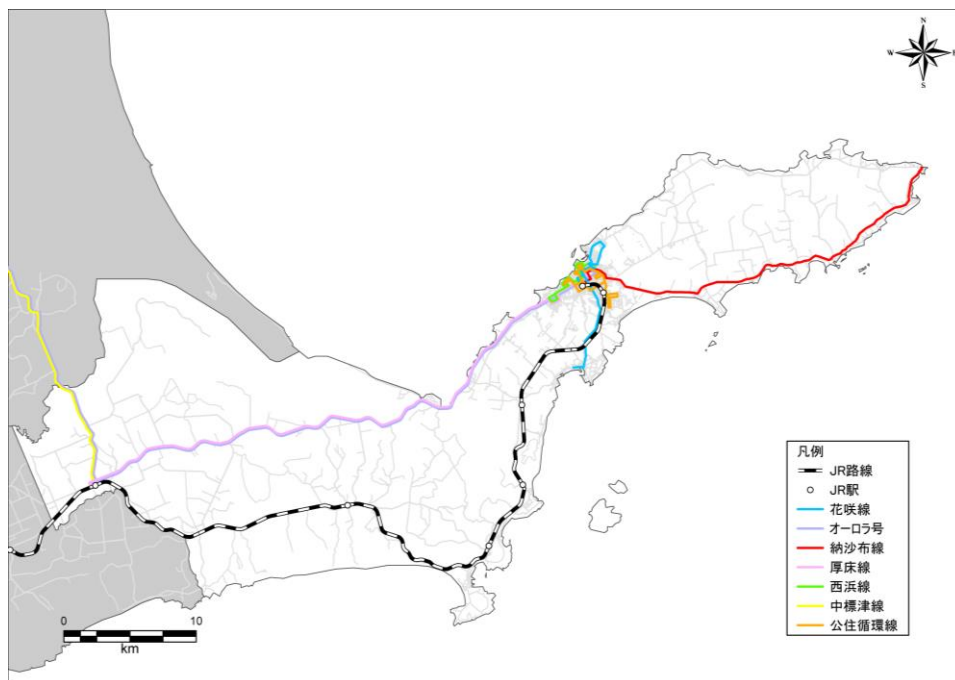
出典：北海道観光入込客数調査報告書（左軸：宿泊客数、右軸：外国人宿泊客数）

図 2-12 観光入込客数の推移

2-2 公共交通の状況

(1) 根室市内を運行する公共交通網の運行状況

根室市内を運行する公共交通は、JR 根室本線（花咲線）、北斗交通（株）が運行しているオーロラ号、根室交通（株）とくしろバス（株）が共同運行している特急ねむろ号、根室交通（株）が運行する路線バスがあります。

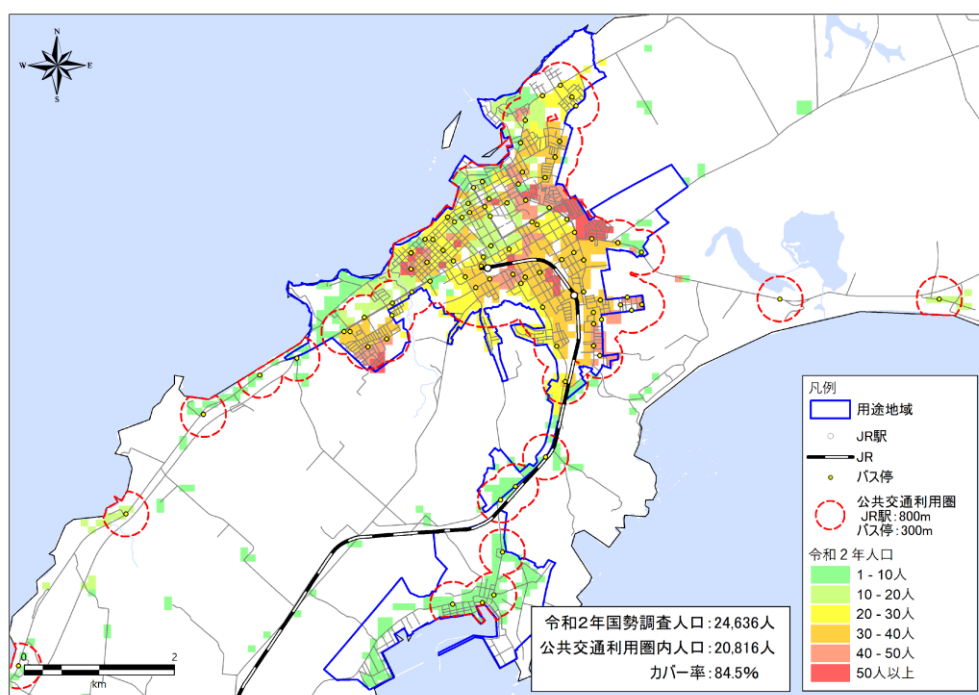
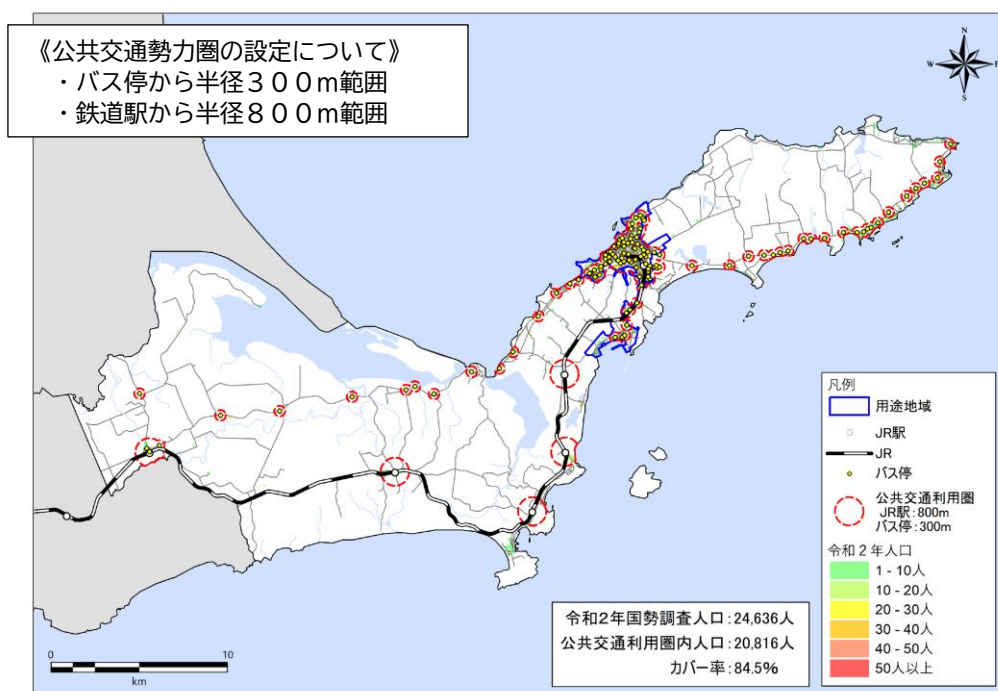


出典：GTFS、国土数値情報

図 2-13 公共交通の運行状況

(2) 根室市内における公共交通カバー範囲の状況

鉄道駅から800m、バス停から300m圏内を徒歩圏（※参考：都市構造の評価に関するハンドブック）とした場合の路線バスのカバー圏の人口は20,816人となっており、根室市の全人口の84.5%をカバーしています。一方、用途地域内である花咲地区内では公共交通の空白地域が存在しています。



出典：GTFS、R2 国勢調査

図 2-14 公共交通勢力圏

(3) 鉄道の運行・利用状況

市内には根室本線（花咲線）として、根室駅、東根室駅、西和田駅、昆布盛駅、落石駅、別当賀駅、厚床駅の7駅があり、根室駅以外は無人駅となっています。

また、根室駅の利用者数は減少傾向にあり、令和1年度には1日当たりの利用者が175人となっています。

表 2-1 鉄道の運行状況

運行事業者	路線名	根室市内停車駅	運行区間	運行便数	所要時間
北海道旅客鉄道株式会社	根室本線（花咲線）	根室 — 東根室 — 西和田 — 昆布盛 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：4便	149分
				下：2便	
		根室 — 東根室 — 西和田 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：1便	153分
				下：0便	
		根室 — 東根室 — 西和田 — 昆布盛 — 落石 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便	156分
				下：1便	
		根室 — 東根室 — 昆布盛 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便	152分
				下：1便	
		根室 — 東根室 — 西和田 — 昆布盛 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：1便	135分
				下：0便	
		根室 — 東根室 — 西和田 — 昆布盛 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便	145分
				下：1便	
		根室 — 落石 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便	130分
				下：1便	

出典：JR 北海道

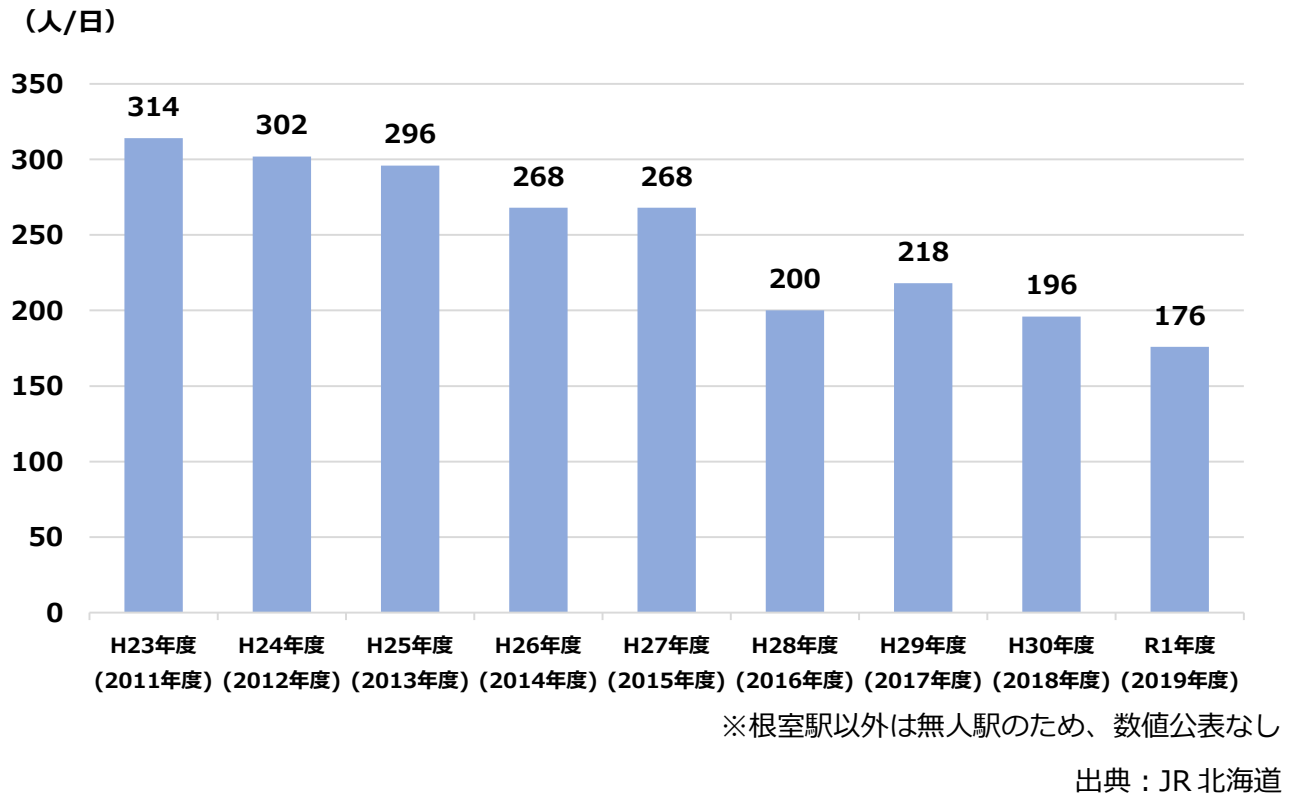


図 2-15 根室駅の1日当たり乗降客数の推移

(4) 路線バスの運行・利用状況

路線バスは根室交通（株）が運行しています。市街地と花咲港を結ぶ花咲線が1日14便、市街地と納沙布岬を結ぶ納沙布線が1日10便、市街地と厚床を結ぶ厚床線が1日6便、市街地を循環する公住循環線が1日11便、市街地の西側を循環する西浜線が1日5便、厚床と中標津を結ぶ中標津線が1日10便、市街地と中標津空港を結ぶ中標津空港線が1日8便となっています。

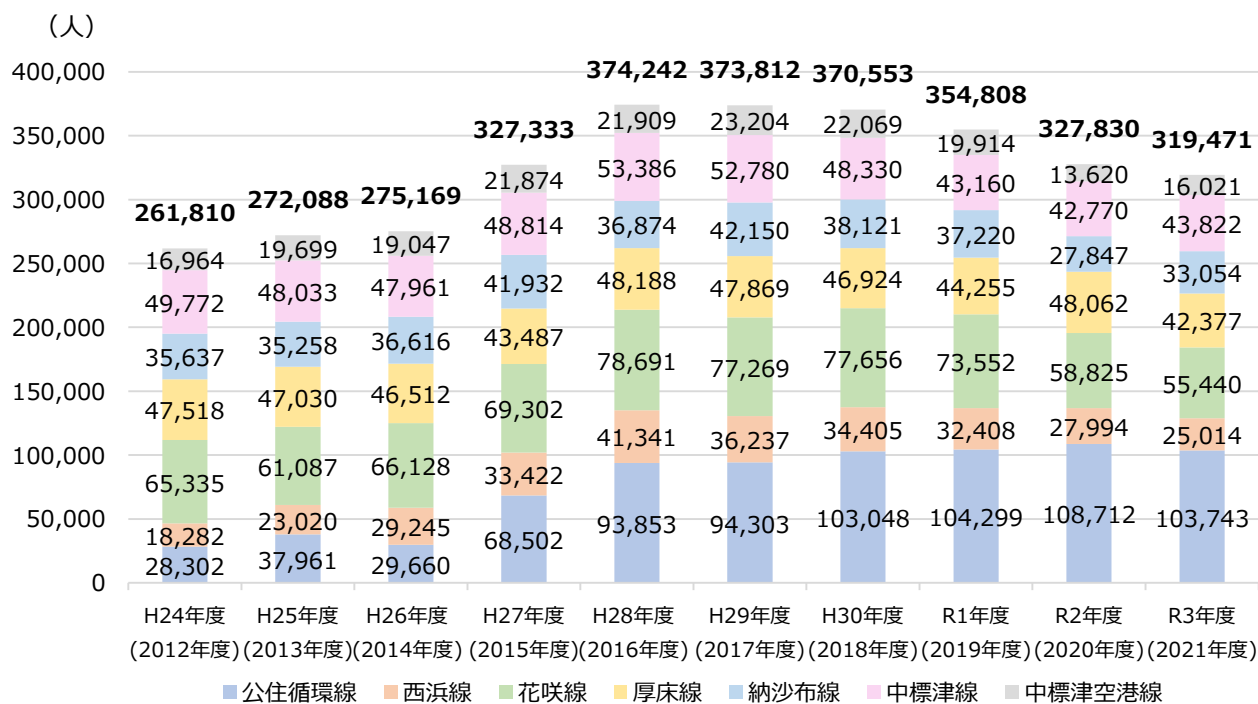
利用者数は平成28年の374,242人をピークに減少し、令和3年には319,471人になっています。また、令和2,3年は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しています。

都市間高速バスは根室交通（株）とくしろバス（株）が共同運行し、根室市と釧路市を結ぶ特急ねむろ号が1日6便、北都交通（株）が運行するオーロラ号が1日2便運行しています。

表 2-2 路線バスの運行状況

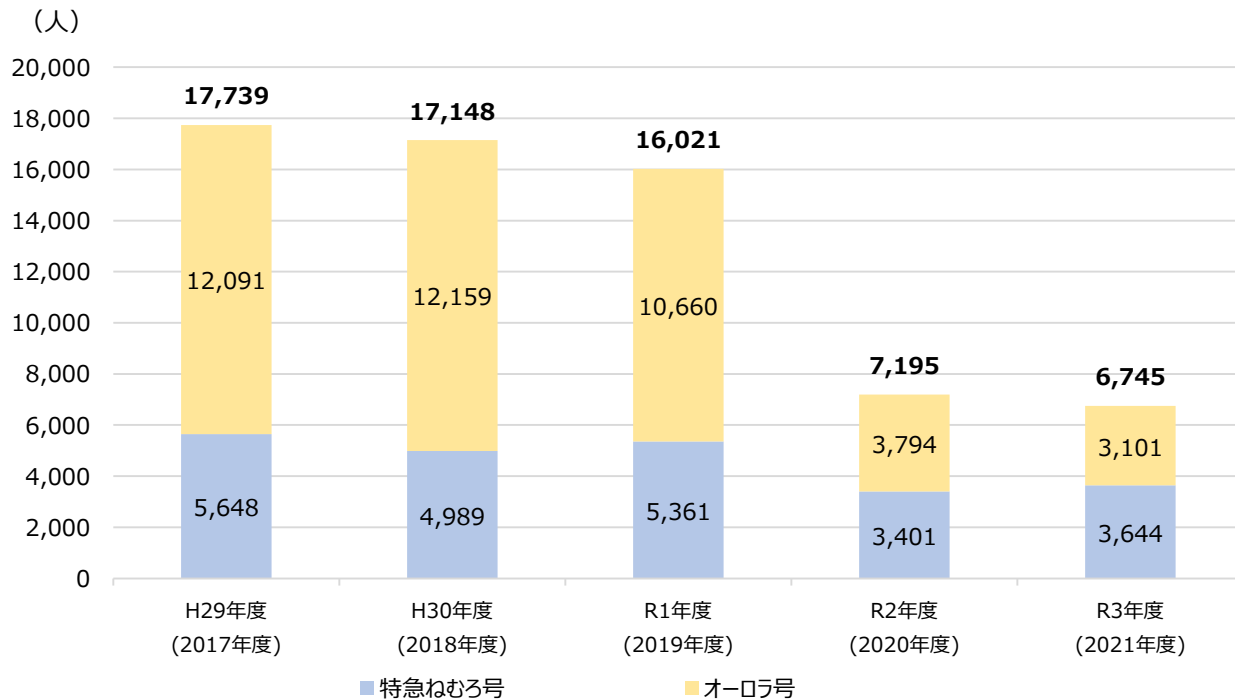
運行事業者	路線名	運行区間	便数 (便/日)	所要 時間
根室交通	花咲線	自：有磯営業所	上：7便	38分
		至：花咲港西	下：7便	
	納沙布線	自：駅前ターミナル	上：5便	44分
		至：納沙布岬	下：5便	
	厚床線	自：有磯営業所	上：3便	53分
		至：厚床	下：3便	
	公住循環線①	自：公住入口	7便	53分
		至：公住入口		
	公住循環線②	自：公住入口	4便	53分
		至：公住入口		
	西浜線	自：有磯営業所	5便	50分
		至：有磯営業所		
根室交通／くしろバス	特急ねむろ号	自：根室交通営業所	上：3便	200分
		至：くしろバス本社	下：3便	
北都交通	オーロラ号	自：大通バスセンター（札幌）	上：1便	535分
		至：根室交通営業所	下：1便	

出典：根室交通(株)、くしろバス(株)、北都交通(株)



出典：根室交通(株)

図 2-16 路線バスの利用者数推移



出典：根室交通(株)、北斗交通(株)

図 2-17 都市間バスの利用者数推移

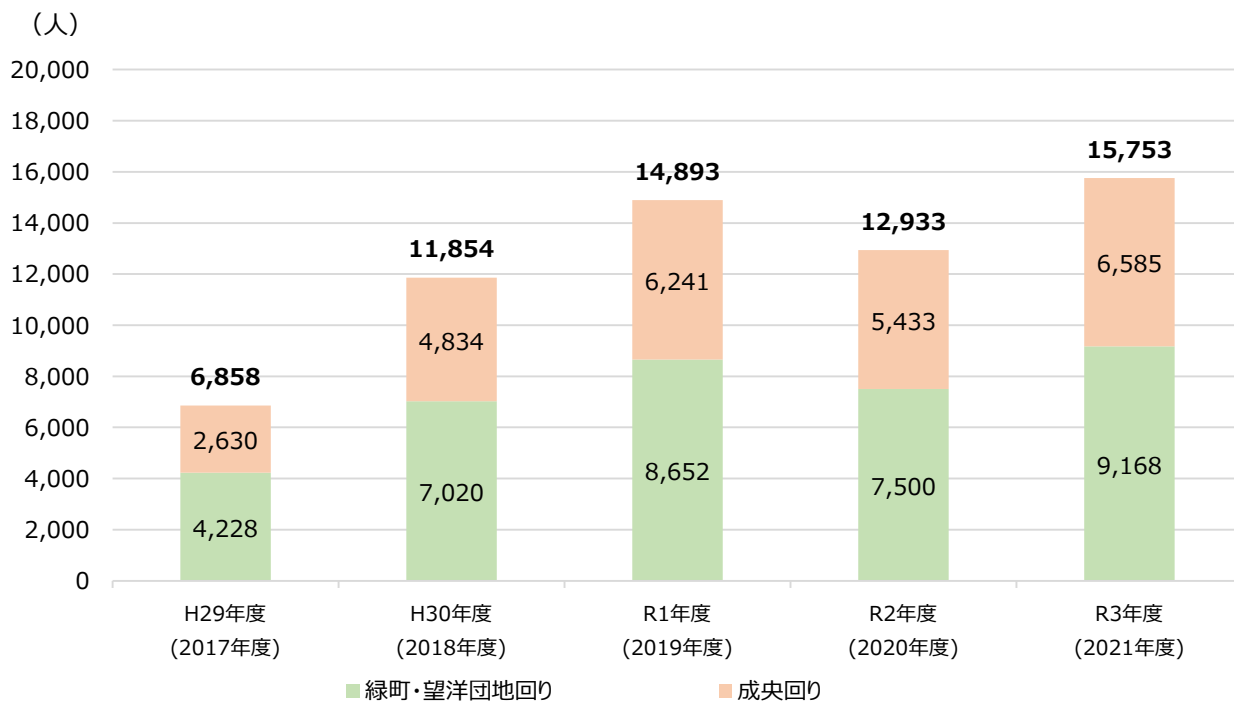
(5) スクールバスの運行・利用状況

根室市のスクールバスは根室交通（株）が1日4本運行しています

表 2-3 スクールバスの概要

運行路線名	根高線
利用状況	緑町・望洋団地回り：登校便1便、下校便1便 成央回り：登校便1便、下校便1便

出典：根室交通(株)



出典：根室交通(株)

図 2-18 スクールバス利用者数の推移

(6) 福祉バスの運行・利用状況

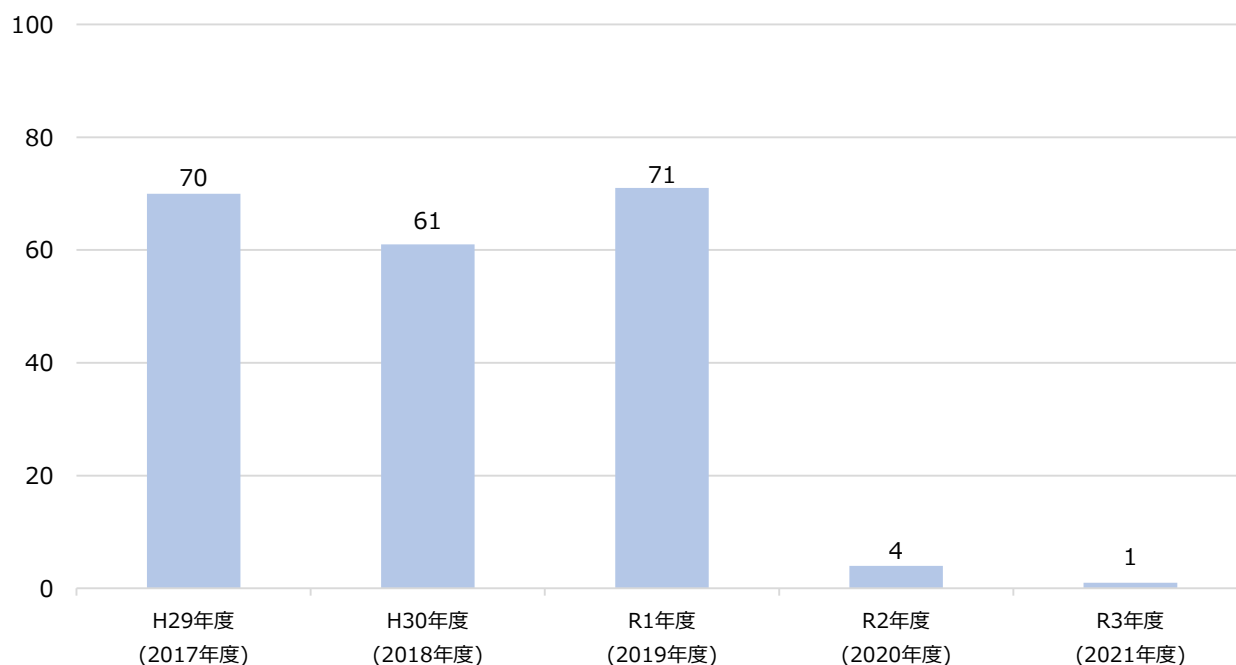
福祉バスは高齢者や社会福祉協議会等の行事として貸切運行を行っており、住民の重要な足として活用されています。

表 2-4 福祉バスの概要

運営団体	根室市市民福祉部介護福祉課（運行委託：根室交通㈱）
利用対象者	1. 老人クラブ 2. 高齢者サークル 3. 障がい者関係団体 4. 戦没者遺族会 5. 社会福祉協議会
運行の範囲	期間：1 泊 2 日を限度とする 走行距離：1 日あたり 500 キロを限度とする
利用料金	1 キロあたり 110～150 円

出典：根室市介護福祉課

(団体)



出典：根室市介護福祉課

図 2-19 福祉バス利用団体数の推移

(7) 福祉有償運送の運行・利用状況

福祉有償運送は根室市社会福祉協議会が外出支援サービス、社会福祉法人希望の家が利用者の自宅と運営施設間を送迎するサービスとして、運行しています。

表 2-5 福祉バスの概要

運営団体	根室市社会福祉協議会（外出支援サービス） 社会福祉法人希望の家（利用者宅―運営施設間送迎サービス）
利用対象者	外出支援サービス：移動困難な障がい者 希望の家送迎サービス：施設利用者（精神障がい者）
利用料金	外出支援サービス：無料（事前申請必要） 希望の家送迎サービス：10km ごとに 130 円

出典：根室市介護福祉課

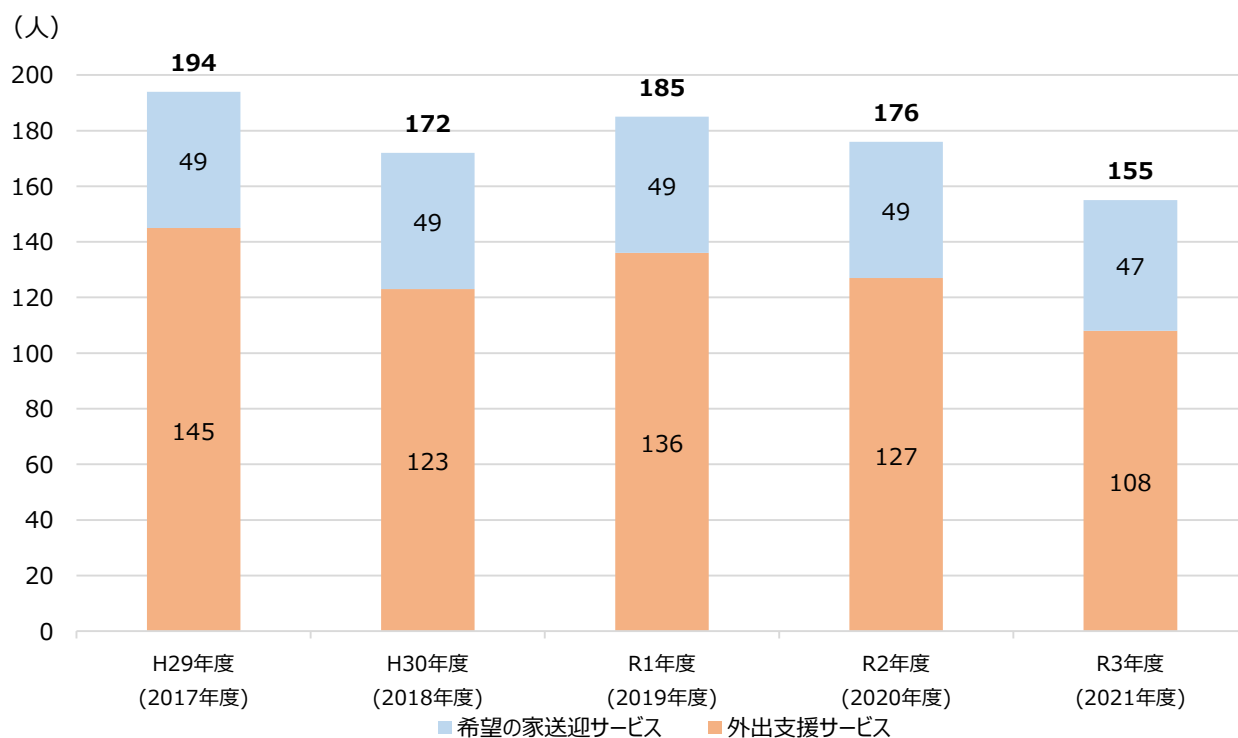


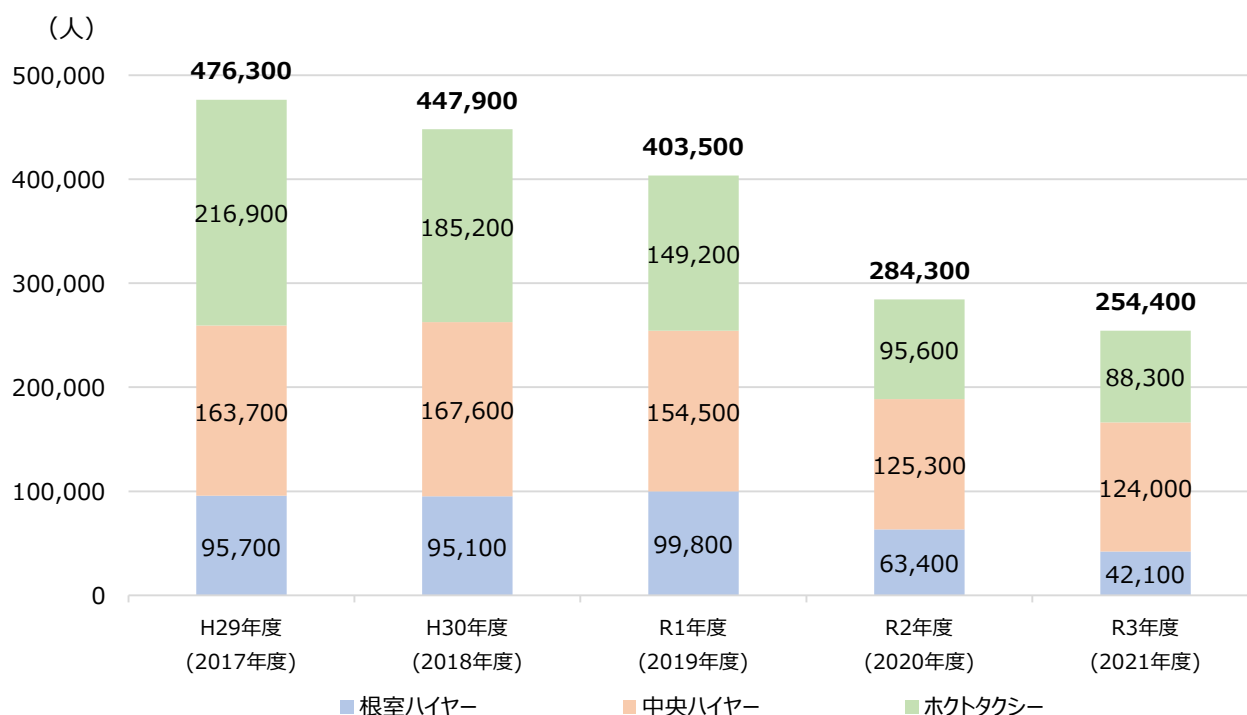
図 2-20 福祉有償運送の利用登録者数の推移

(8) タクシーの運行・利用状況

タクシーは根室ハイヤー、中央ハイヤー、ホクトタクシーの3社が営業しており、いずれも10台以上車両を保有しており、自由度の高い移動手段として、活用されています。

運行事業者	概 要
根室ハイヤー（株）	【運転手数】 6 名 【車両数】 10 台
中央ハイヤー（株）	【運転手数】 17 名 【車両数】 17 台
ホクトタクシー（株）	【運転手数】 13 名 【車両数】 12 台

出典：根室ハイヤー、中央ハイヤー、ホクトタクシー



出典：根室ハイヤー、中央ハイヤー、ホクトタクシー

図 2-21 タクシー利用者数の推移

(9) 市独自の移動支援策

根室市独自の移動支援策として、高齢者バス等優待乗車券事業、運転免許証自主返納奨励事業を行っており、令和2年からは新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者に対し、公共交通需要回復緊急支援金事業を実施しています。

表 2-6 移動支援に関する事業の概要

事業名	高齢者バス等優待乗車券事業	公共交通需要回復 緊急支援金事業	運転免許証 自主返納奨励事業
対象者	満 70 歳以上 バスや JR を利用できる身体状 況にある高齢者	根室交通(株)、根室観光交通(株)、 根室ハイヤー組合に所属する事 業者	満 75 歳以上 運転免許証自主返納者
事業内容	優待券の発行（所持者は市内 のバス路線を乗車 1 回 100 円 で乗車可能）	プレミアム回数券の発行 (金額に応じて額面に対し 150% ～180%分の回数券)	運転経歴証明書交付手数 料 (1,100 円) 、ハイヤー 乗車券 (550 円×20 枚 【11,000】円相当) の助成
R3 年の配 布数	2,588 名	24,420,500 円分	

出典：根室市介護福祉課、根室市総合政策室

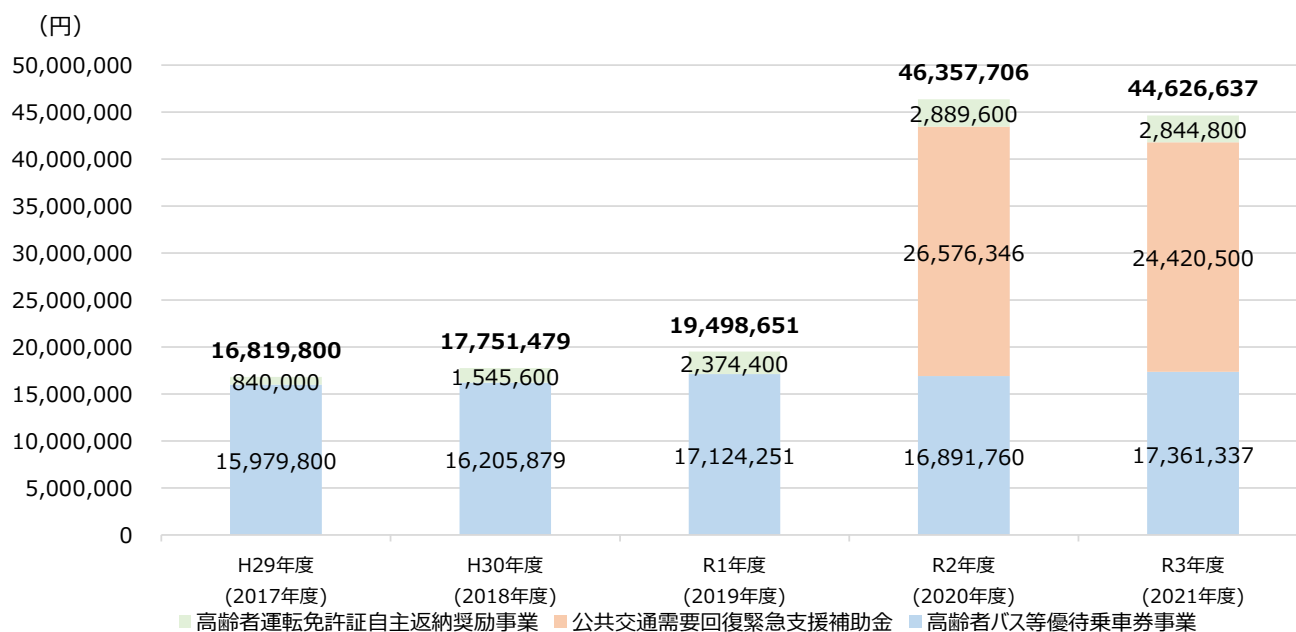


図 2-22 移動支援策に係る事業費の推移

(10) 移動支援に係る公的資金の投入

根室市では公共交通の中でも、路線バスである花咲線、納沙布線、厚床線、公住循環線、西浜線、中標津線、中標津空港線、特急ねむろ号に公的資金を投入しています。また、花咲線、納沙布線、厚床線、公住循環線、西浜線については国の補助がなく、道と市で補助を行っている状況です。

このほか、福祉関係の輸送である福祉バス、福祉有償運送、市独自の移動支援施策として高齢者バス等優待乗車券事業、公共交通需要回復緊急支援補助金、運転免許証自主返納奨励事業にも公的資金を投入しており、令和3年度(2021年度)には約1.2億円投入している状況です。

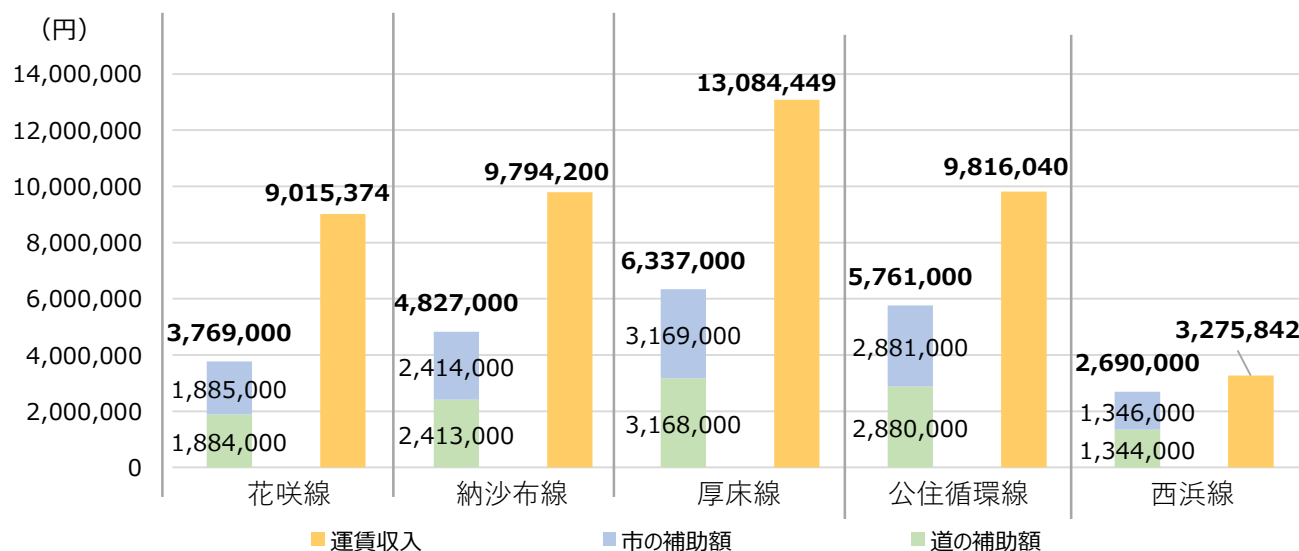


図 2-23 市内を走る路線バスの国・道・市の補助額・収入

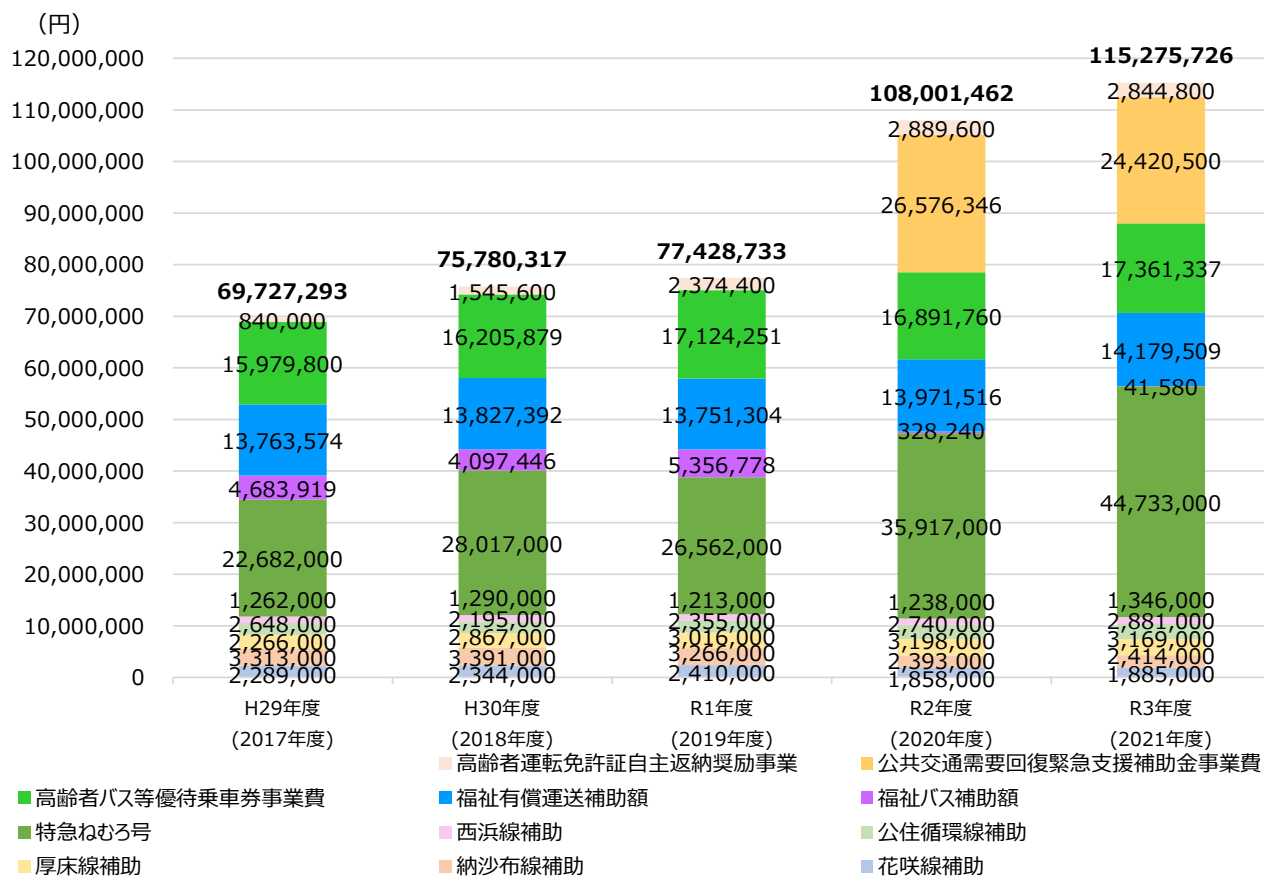


図 2-24 公共交通に係る市の負担額

2-3 現況整理から見る地域公共交通の課題

(1) 人口動態

根室市の人口は経年的に減少しており、令和 2 年（2020 年）には 25,000 人を下回っています。また、高齢化率では 35%となっており、将来的にも高齢化率の増加が見込まれています。世帯構成では単独家族が増加しており、単身高齢者の増加による地域コミュニティの強化が必要と考えられます。

また、少子化に伴って、公共交通の中心的な利用である通学者が減ることにより、今後はますますの利用者の減少によって維持困難になる事が予想されます。

そのため、通勤・通学者の支援と共に増加し続ける高齢者の通院・買い物などのニーズに合わせたきめ細かい移動支援が必要です。

(2) 都市構造

根室市の都市構造として、市街地と花咲港地区が用途地域として指定されています。このうち、特に市街地中心部に人口が集中していますが、駅周辺部をはじめとして、人口の減少による密度が低い地域が点在しており、低密度地域における高齢者の分布が見受けられます。そのため、市街地のきめ細かな輸送サービスの確保が必要となっています。

また、都市施設は用途地域のみならず厚床地域、東部地域等にも広域的に分散しており、これらをつなぐ公共交通の改善・維持が必要となっています。

(3) 観光動向

根室市の観光施設は納沙布岬をはじめ、道の駅など広域分散的に配置しており、公共交通による観光客の移動支援が有効と考えられます。

また、観光入込客数は令和 2 年には新型コロナウイルス感染症の影響により減少していますが、令和元年以前は毎年 7 万人以上の観光客が訪れており、路線の見直し・乗継利便性の向上や企画乗車券の発行などによる観光客の受け入れ環境整備の強化により、地域経済の活性化が期待されます。

(4) 公共交通の動向

根室市内の路線バスは、用途地域内を中心として公住循環線・西浜線・花咲線が運行しており、東部方向には納沙布線、西部方向には厚床線が運行しています。更に、札幌まで運行するオーロラ号、釧路まで運行する特急ねむろ号が広域路線として運行しており、利用者数は平成 28 年以降減少しているものの、生活の足を支える重要な路線として維持する必要があります。

また、JR 花咲線が市内で 7 つの駅を発着しており、利用者数は年々減少しているものの、根室市内の地域間や釧路以西とを結ぶ重要な公共交通として維持していく必要があります。

さらに、タクシーについても 3 社が営業しており、最も自由度の高い輸送手段として、生活交通や観光交通の移動支援を維持する必要があります。

一方で、利用者属性の変化や人口減少に伴う都市構造の変化・事業者の人手不足に対応しながら、質が高く効率的で効果的な公共交通へと時代背景に応じた公共交通体系の再構築が必要となっています。特に高齢者に対応したドア to ドアの輸送や地域の需要に応じた短距離バス停の配置など、きめ細かな輸送サービスの提供について検討が必要となっています。

また、福祉バスやスクールバスなどの利用者を限定した輸送も行っており、加えて移動支援に係る市の独自施策も実施している状況であり、令和 3 年度には約 1.2 億円を投じて移動支援を行っています。そのため、多様な輸送資源を有効活用した効率的で持続可能な公共交通体系の構築が必要となります。