

# 根室市地域公共交通計画 (素案)

令和5年2月

## 【根室市地域公共交通計画 目次】

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1	策定の目的 .....	1
1-2	計画の区域 .....	1
1-3	計画の対象期間 .....	1
<b>第2章</b>	<b>上位・関連計画の整理</b> .....	<b>2</b>
2-1	上位計画の整理 .....	2
2-2	関連計画の整理 .....	3
2-3	地域公共交通計画の位置付け .....	6
<b>第3章</b>	<b>根室市における地域・公共交通の現状</b> .....	<b>7</b>
3-1	地域の現状 .....	7
3-2	公共交通の状況 .....	16
3-3	現況整理から見る地域公共交通の課題.....	30
<b>第4章</b>	<b>各種調査の結果</b> .....	<b>31</b>
4-1	乗降調査 .....	31
4-2	住民アンケート調査 .....	35
4-3	市民意見交換会 .....	38
<b>第5章</b>	<b>課題のまとめ</b> .....	<b>40</b>
<b>第6章</b>	<b>基本方針</b> .....	<b>41</b>
6-1	基本方針 .....	41
6-2	基本方針に基づく将来像 .....	41
<b>第7章</b>	<b>基本目標及び施策</b> .....	<b>43</b>
7-1	施策を展開していく上での基本目標.....	43

# 第1章 はじめに

## 1-1 策定の目的

地域公共交通を取り巻く情勢は、人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や、慢性的な乗務員不足及び乗務員の高齢化など、極めて厳しい状況となっており、地域公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、市民、各種団体、企業等、地域全体が課題をあらためて認識するとともに、地域一体となった利用促進の取組が欠かせません。

このような状況の中、「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」が、令和2年6月3日に公布、同年11月27日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

計画には、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図るため、既存バス路線やスクールバスなどの多様な輸送資源の総動員のあり方を検討する必要性が高まっています。

また、根室市では人口減少・少子高齢化が進行する中、路線バスの利用者数が平成28年をピークに年々減少しており、特に郊外部の路線は維持が困難な状況となっています。

このような背景のもと、根室市では市民へのアンケート調査や意見交換会の開催、市内を通行している路線バスの乗降調査など、各種調査を実施しながら、路線バス、ハイヤー、JRなどの既存移動手段の実態について把握してきました。

現状やニーズを踏まえて、既存公共交通の維持に加え、新たな交通手段（区域運行・予約運行（デマンド）型・AIなどのICT技術の活用などによる新しい公共交通）導入の可能性を含め、多様な輸送手段による総合的な交通体系の構築による公共交通空白地域への支援や交通弱者の移動円滑化等の持続可能な輸送支援を目的として、根室市地域公共交通計画を策定します。

## 1-2 計画の区域

根室市全域

## 1-3 計画の対象期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

## 第2章 上位・関連計画の整理

### 2-1 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 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 ③ みんなで実践する「市民協働」の推進プロジェクト
地域公共交通 に係る施策	<p>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</p> <p>2-8 地域交通の維持確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 現状と主要課題               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自家用車への依存による、公共交通利用者の減少</li> <li>○ 公共交通事業者の経営縮小によるサービス低下</li> <li>○ 高齢化の進行による、移動手段を持たない高齢者の増加</li> </ul> </li> <li>■ 具体的な方策               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul> </li> </ul>

## 2-2 関連計画の整理

### (1) 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	<p>戦略理念：子供たちに誇れるまち・ひと・しごと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> </ul>
地域公共交通に係る施策	<p>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</p> <p>(イ) 地方創生の計画的な推進</p> <p>④ふるさと納税制度の推進と寄附金を活用した地方創生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさと応援・公共交通維持安定化基金</li> <li>交通体系の維持、広域交通ネットワークの充実</li> </ul>

### (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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊かな自然と共生するまちづくり</li> <li>2. 心やすらぐ安全で安心なまちづくり</li> <li>3. 賑わい溢れる快適で便利なまちづくり</li> <li>4. 主体的かつ総合的に進めるまちづくり</li> </ol>
都市交通の方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共交通機関の充実</li> <li>2. 交通結節点としての利便性向上</li> <li>3. 交通環境の維持向上</li> <li>4. 都市交通の具体的な取組方針</li> </ol> <p>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。</p>

(3) 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ol>
地 域 公 共 交 通 に 係 る 施 策	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. ライフラインの確保</li> <li>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。</li> <li>7. 迅速な復旧・復興等</li> <li>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。</li> </ol>
脆 弱 性 評 価 結 果	<p>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)</p> <p>○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。</p>
施 策 プ ロ グ ラ ム	<p>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)</p> <p>・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。</p> <p>(道路施設の防災対策等)</p> <p>・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。</p> <p>(鉄道の機能維持・強化)</p> <p>・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。</p>

(4) 根室市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

計 画 期 間	令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度）
基 本 理 念	互いに支え合い健やかに暮らせるまち
基 本 目 標	人と人が支え合い高齢者が安心して暮らせるまち 高齢者が生きがいを持って活躍するまち
地域公共交通 に係る施策	⑤高齢者の自立につながるまちづくり (1) 高齢者バス等優待乗車券の交付 (2) 運転免許証自主返納者への支援 (3) 福祉有償運送の登録等支援

(5) 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

(6) 根室市観光振興計画

計 画 期 間	令和元年度（2019年度）～令和6年度（2024年度）
根室観光の 将来像 と基本方針	世界に誇る「根室の自然・歴史・食」に魅せられる ～「訪れる」から「過ごす」観光への進化を目指して～ 基本方針1：地域資源を活かした観光の魅力づくり 基本方針2：魅力を伝えるための効果的な情報発信 基本方針3：魅力ある観光基盤づくり 基本方針4：観光振興を推進する体制づくり
地域公共交通 にかかる施策	基本施策1－3 歴史・文化を活かした魅力づくり ○JR 花咲線を観光資源とした取組みの推進 基本施策3－2 受け入れ環境の整備 ○インバウンドの受入環境の整備 ○二次交通の充実

## 2-3 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。上位計画である第9期根室市総合計画との整合を図ります。

また、根室市創生総合戦略、都市計画マスタープラン等の関連計画との整合や連携を図りながら、根室市全体としての公共交通に係る取り組みを記載した計画として策定します。

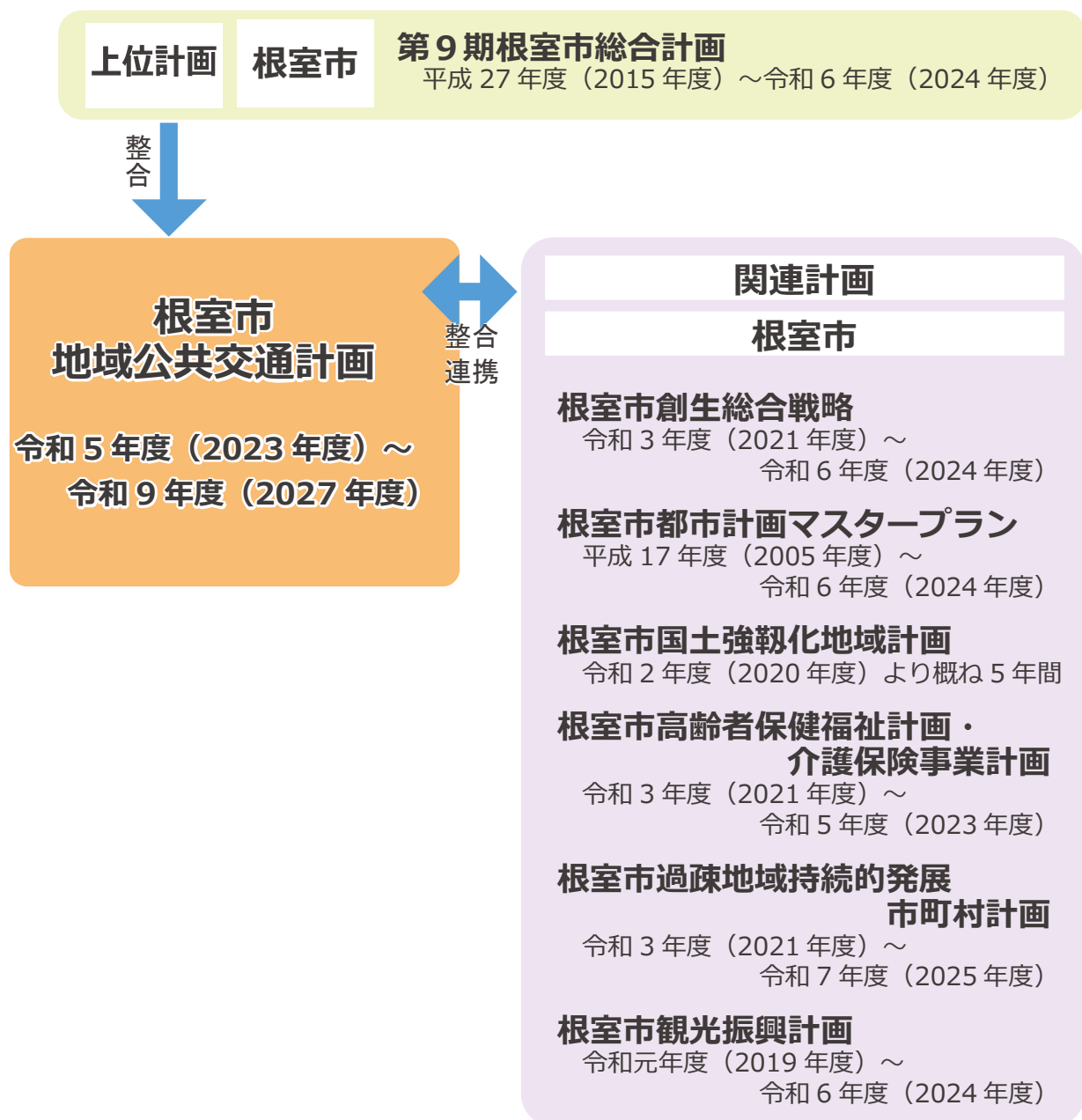


図 2-1 根室市地域公共交通計画の位置付け



### 第3章 根室市における地域・公共交通の現状

#### 3-1 地域の現状

##### (1) 位置

根釧地域（根室振興局管内と釧路振興局管内の総称）は北海道の東部地域に位置しており、中でも根室市は日本の最東端の地域です。

また、本市は、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 km<sup>2</sup>（うち歯舞群島 99.94 km<sup>2</sup>）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。

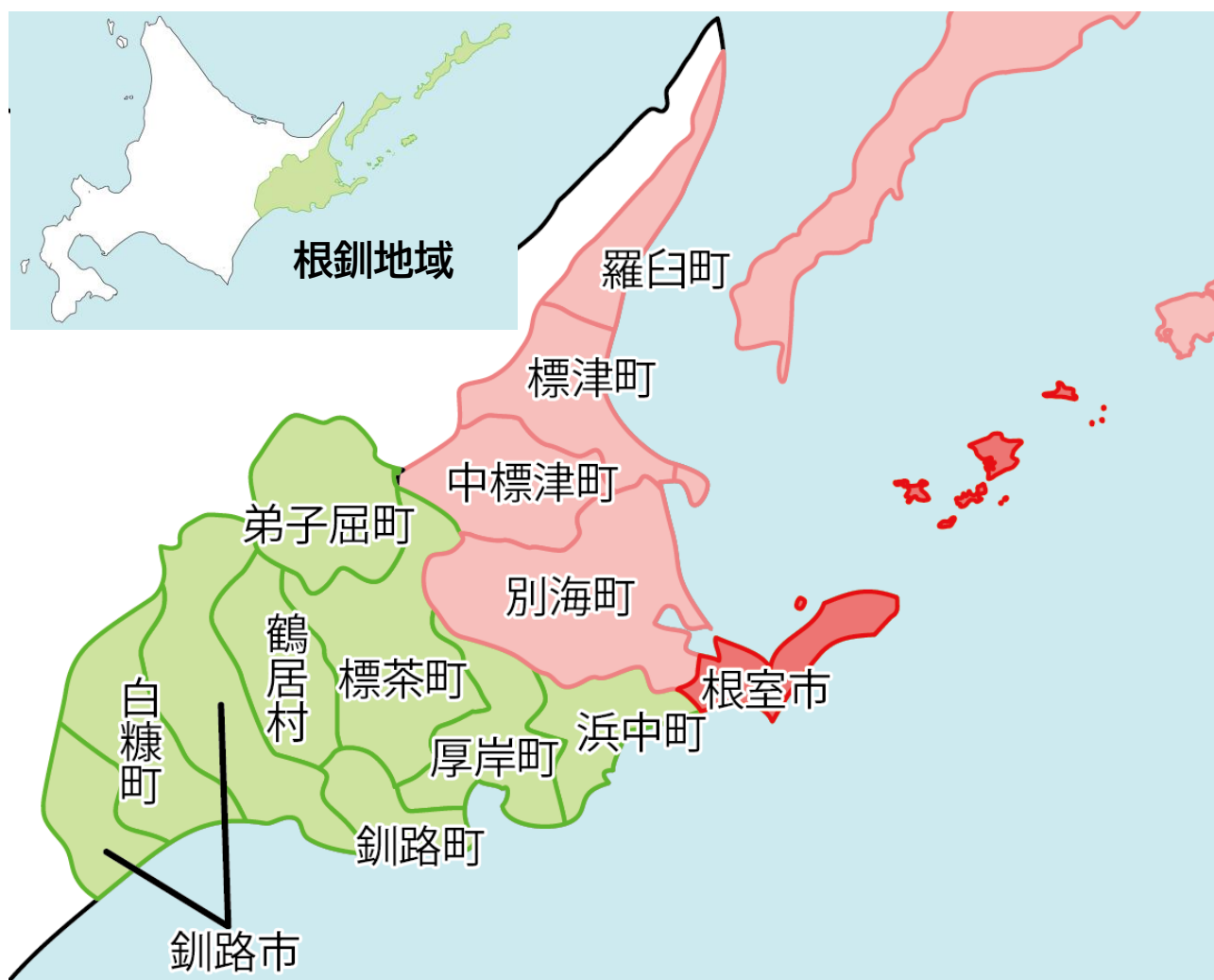
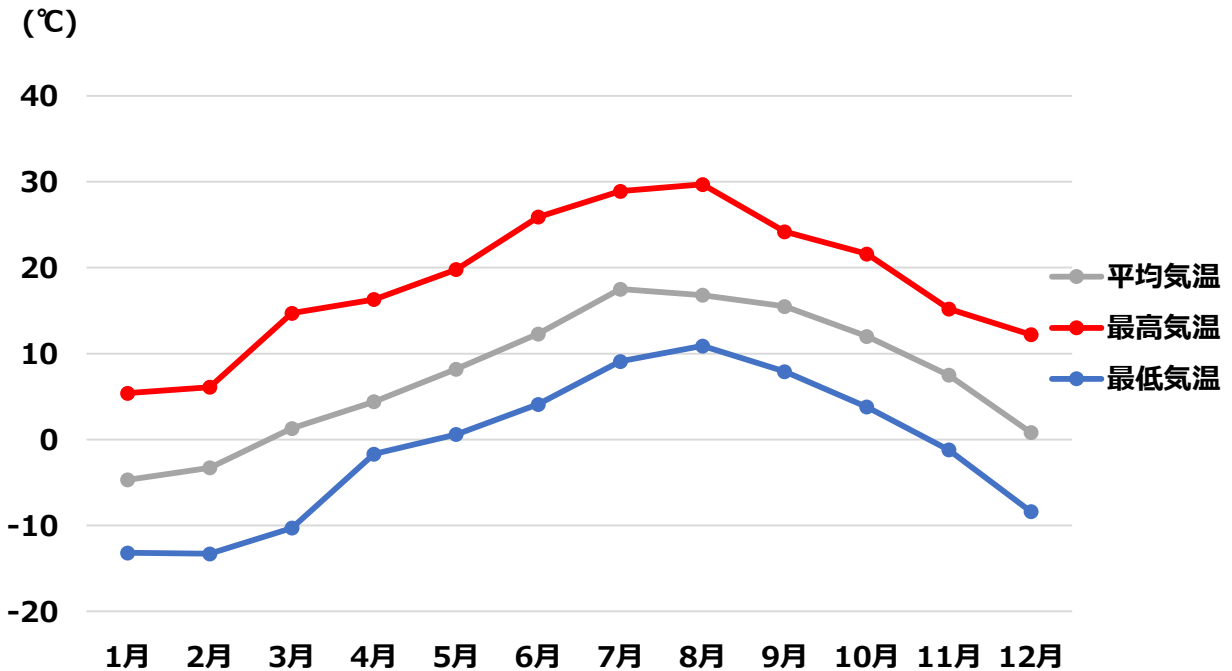


図 3-1 根釧地域における根室市の位置

(2) 気象

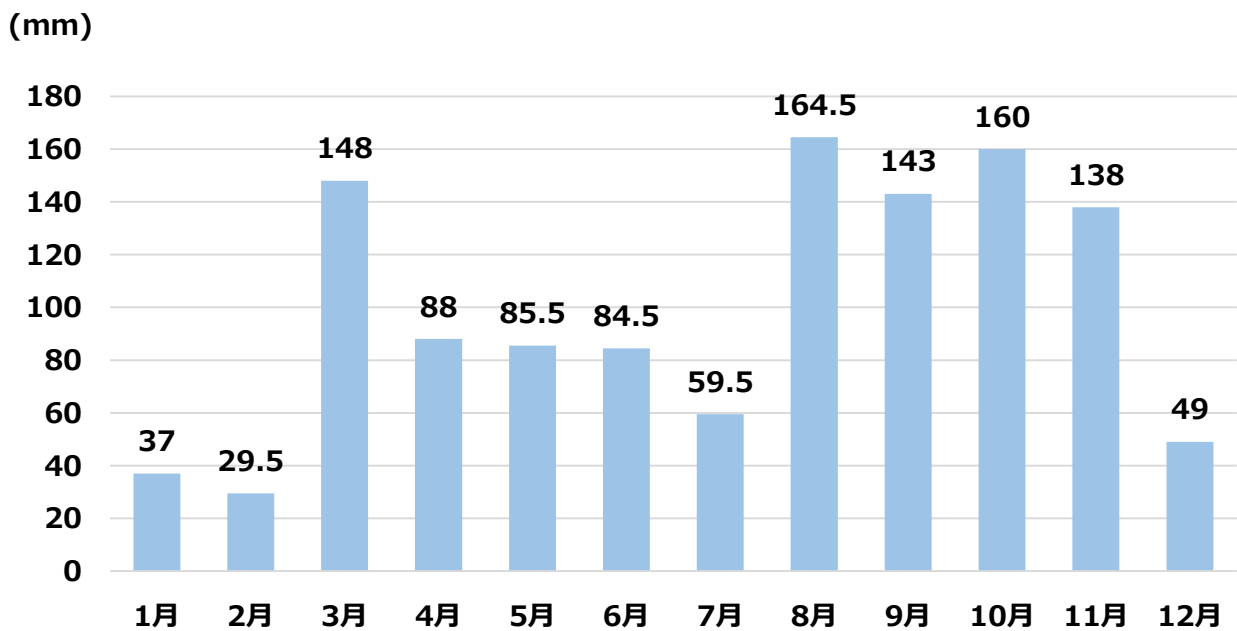
根室市の気象は、令和3年の年平均気温は7.4℃と冷涼であり、最高気温は29.7℃、最低気温は-13.3℃と寒暖の差がやや大きくなっています。

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 3-2 根室市の月別気温

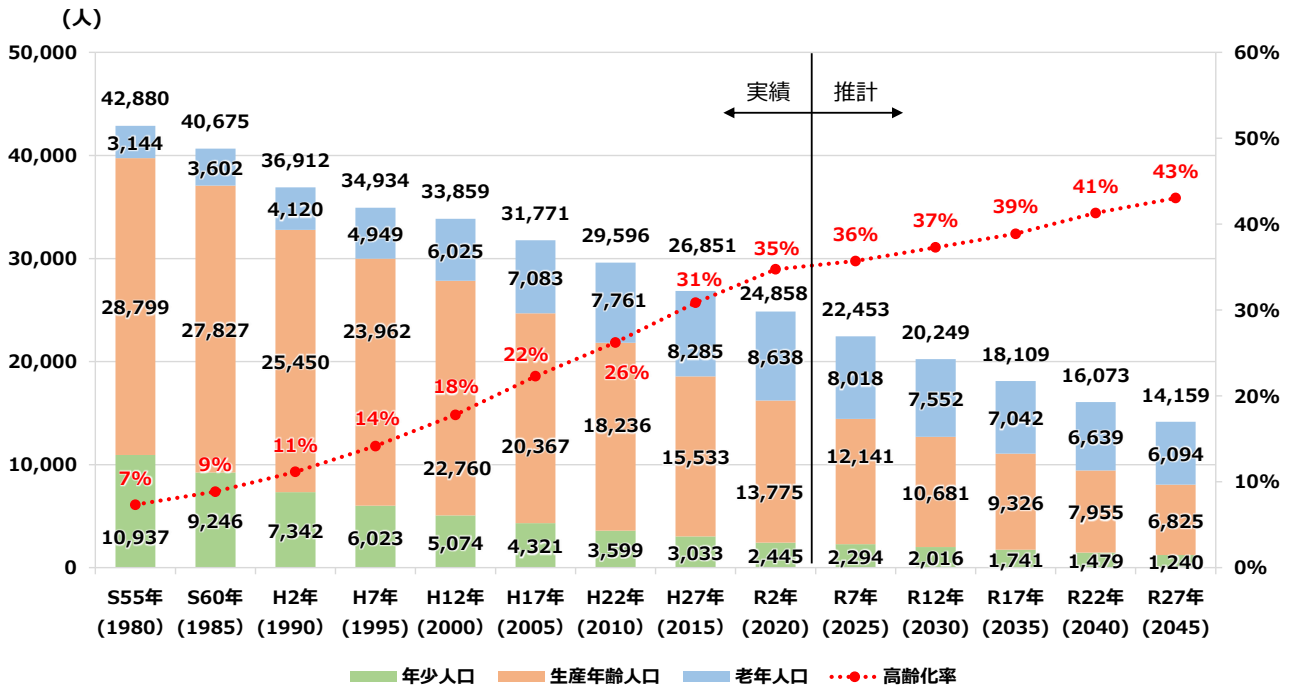


出典：気象庁(令和3年)

図 3-3 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。そのため、高齢者をはじめとする交通弱者への移動支援が必要です。



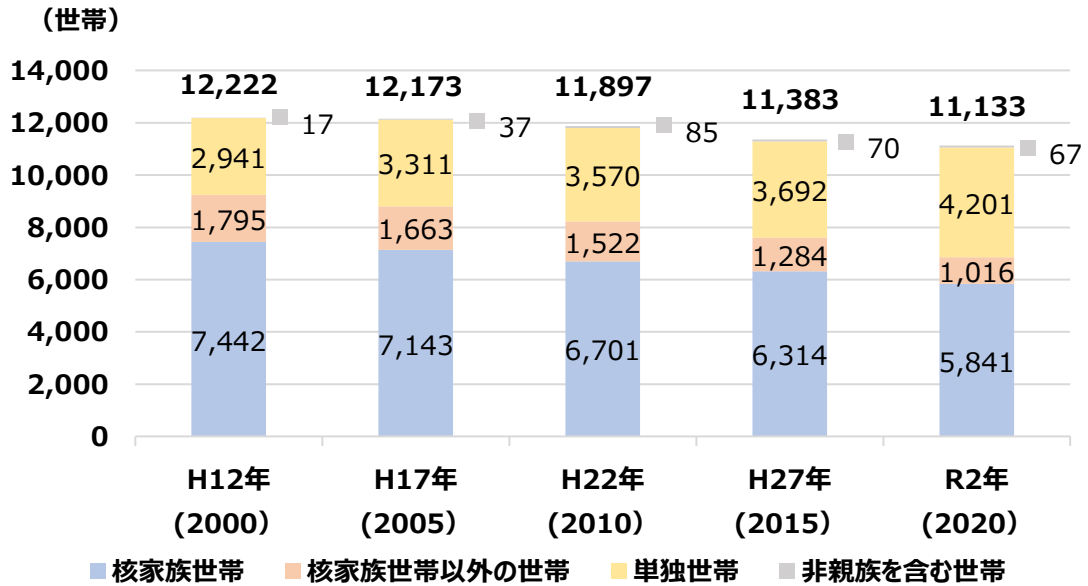
出典：根室市人口ビジョン

図 3-4 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。

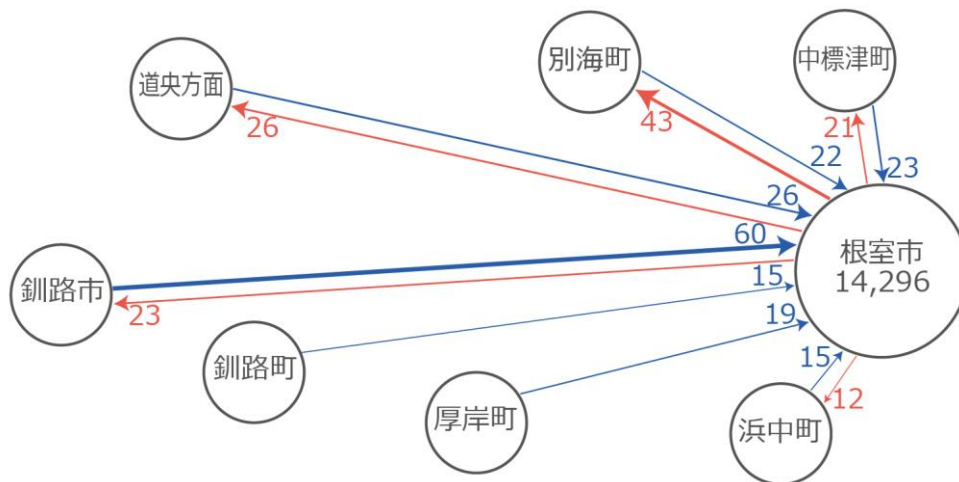


出典：国勢調査

図 3-5 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。

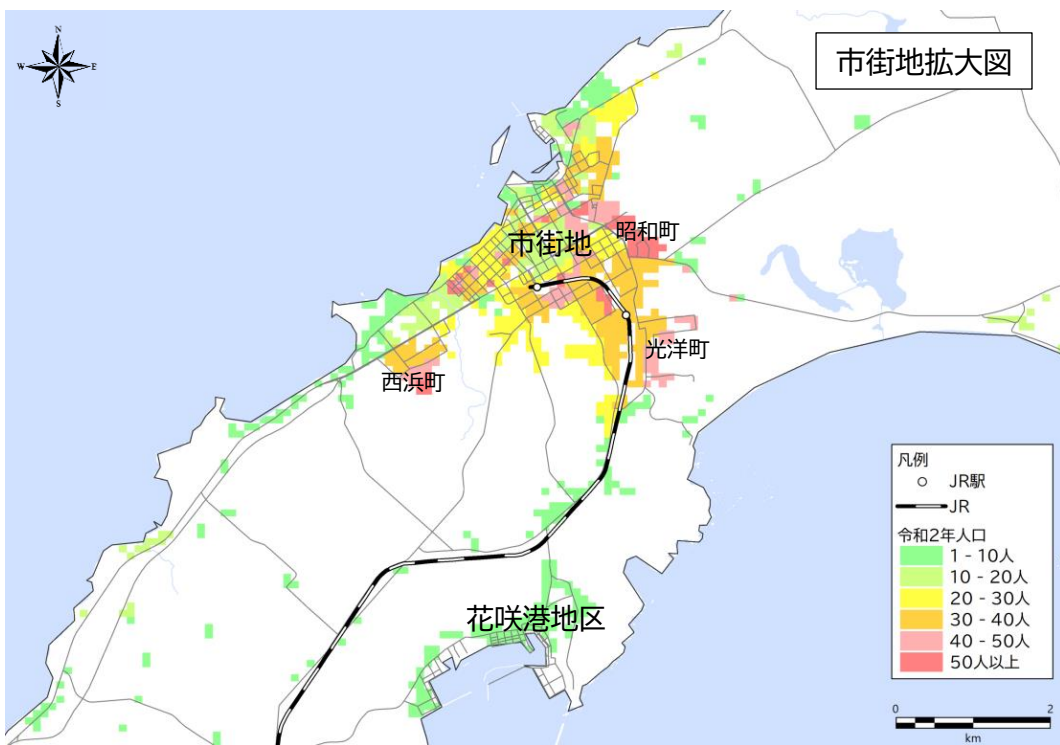


出典：R2 国勢調査

図 3-6 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、駅を中心とする市街地の中で昭和町や光洋町、西浜町などに人口が集中しているほか、歯舞地区の太平洋沿岸にも人口が分布しています。

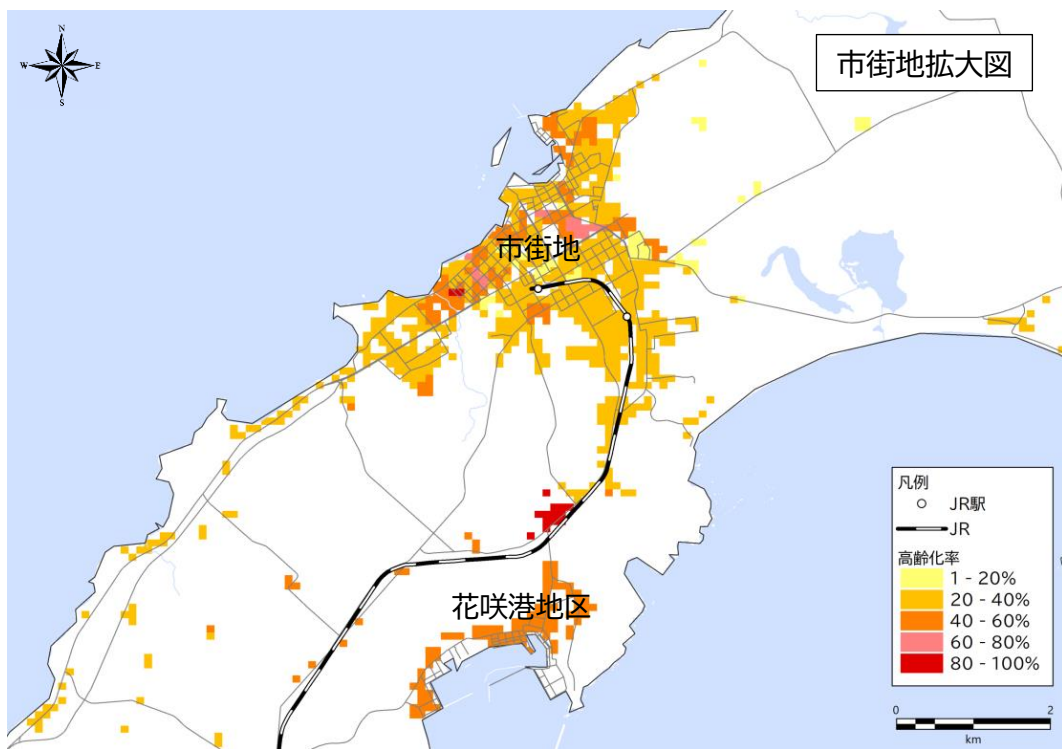


出典：R2 国勢調査

图 3-7 人口分布状況

(7) 根室市における高齢者分布の状況

高齢者の分布は駅周辺の市街地に集中していますが、密度が高いのは花咲港地区となっている状況です。また、歯舞地区の太平洋沿岸にも高齢者が分布しています。



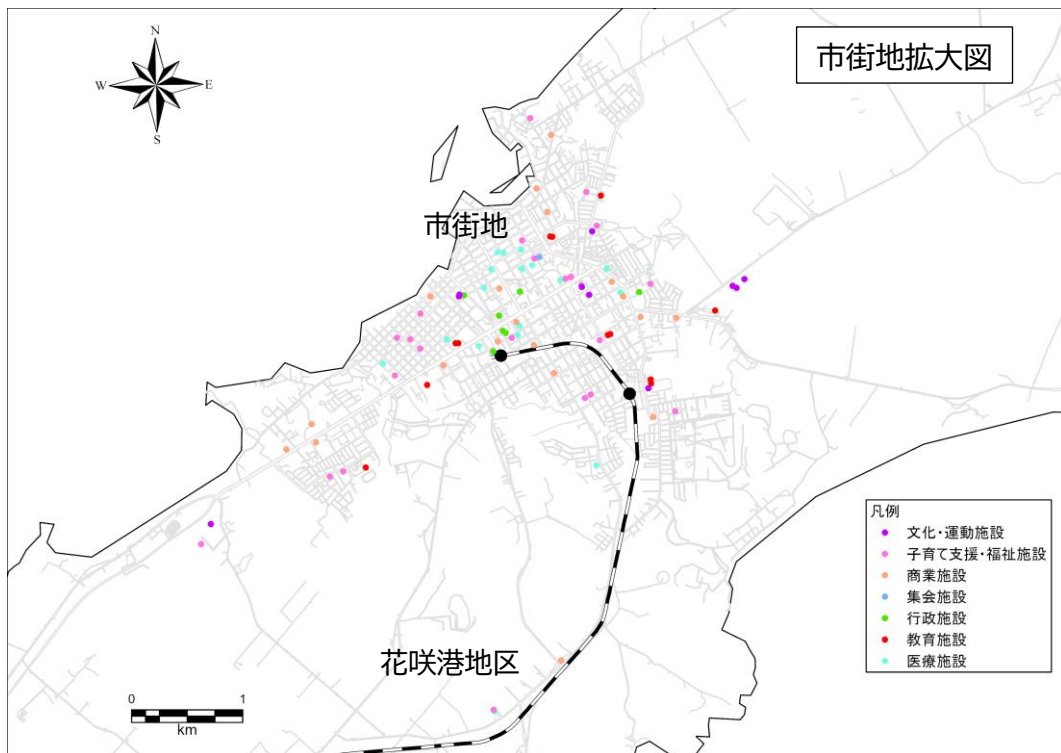
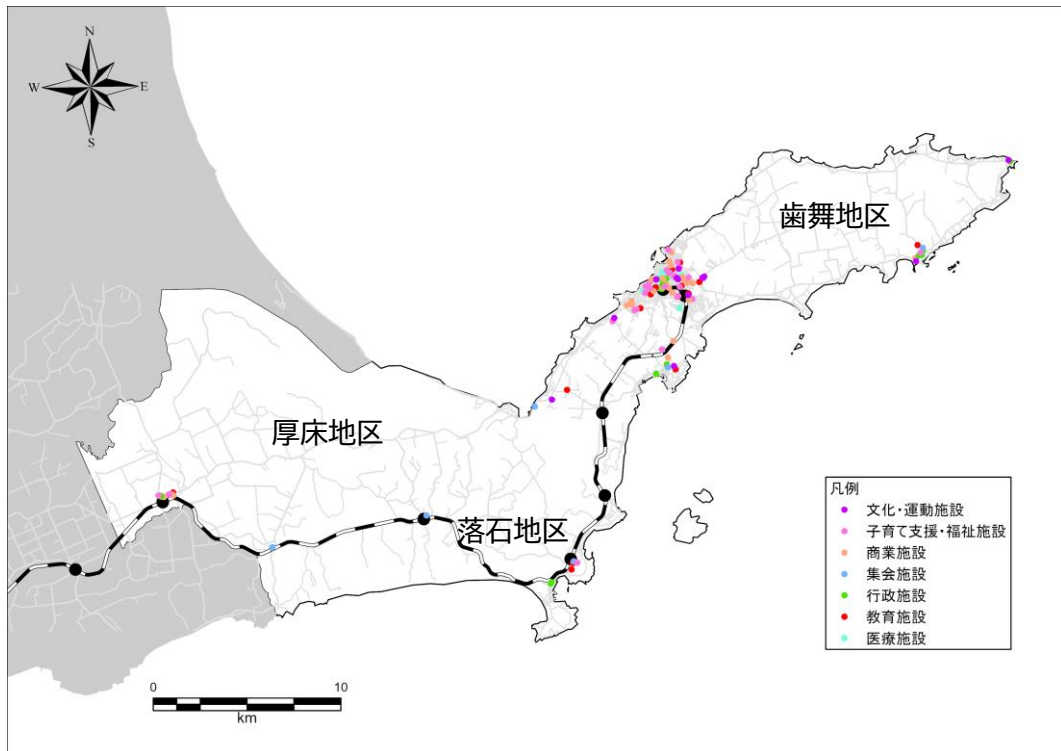
出典：R2 国勢調査

図 3-8 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、花咲港地区、厚床地区や歯舞地区にも施設が立地しています。

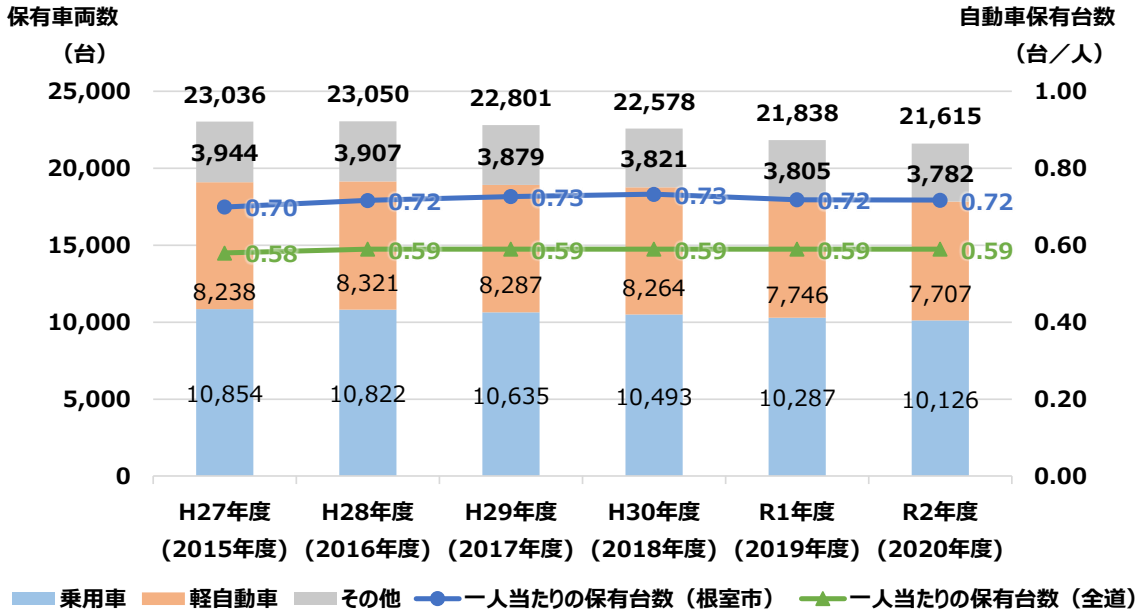


出典：国土数値情報、iタウンページを基に整理

図 3-9 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。

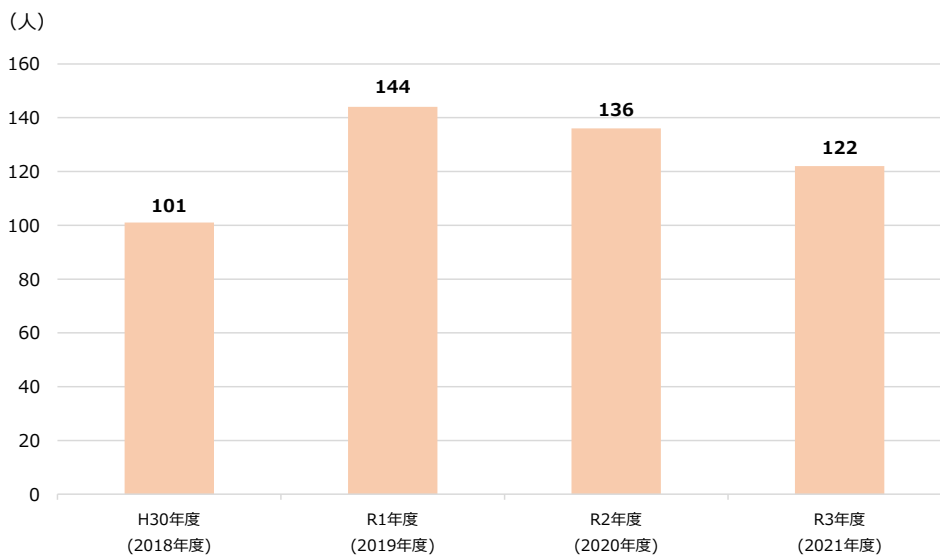


出典：北海道運輸局 自動車に関する資料・統計

図 3-10 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。



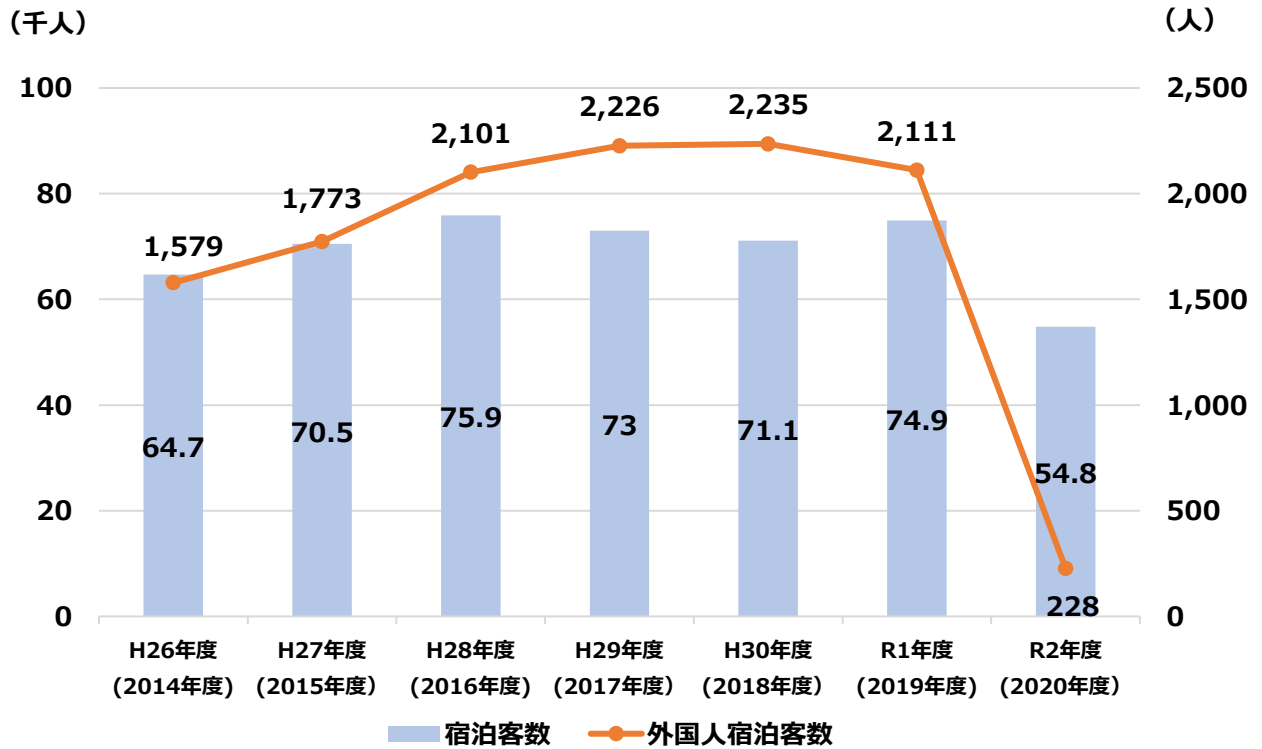
出典：根室警察署

図 3-11 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。



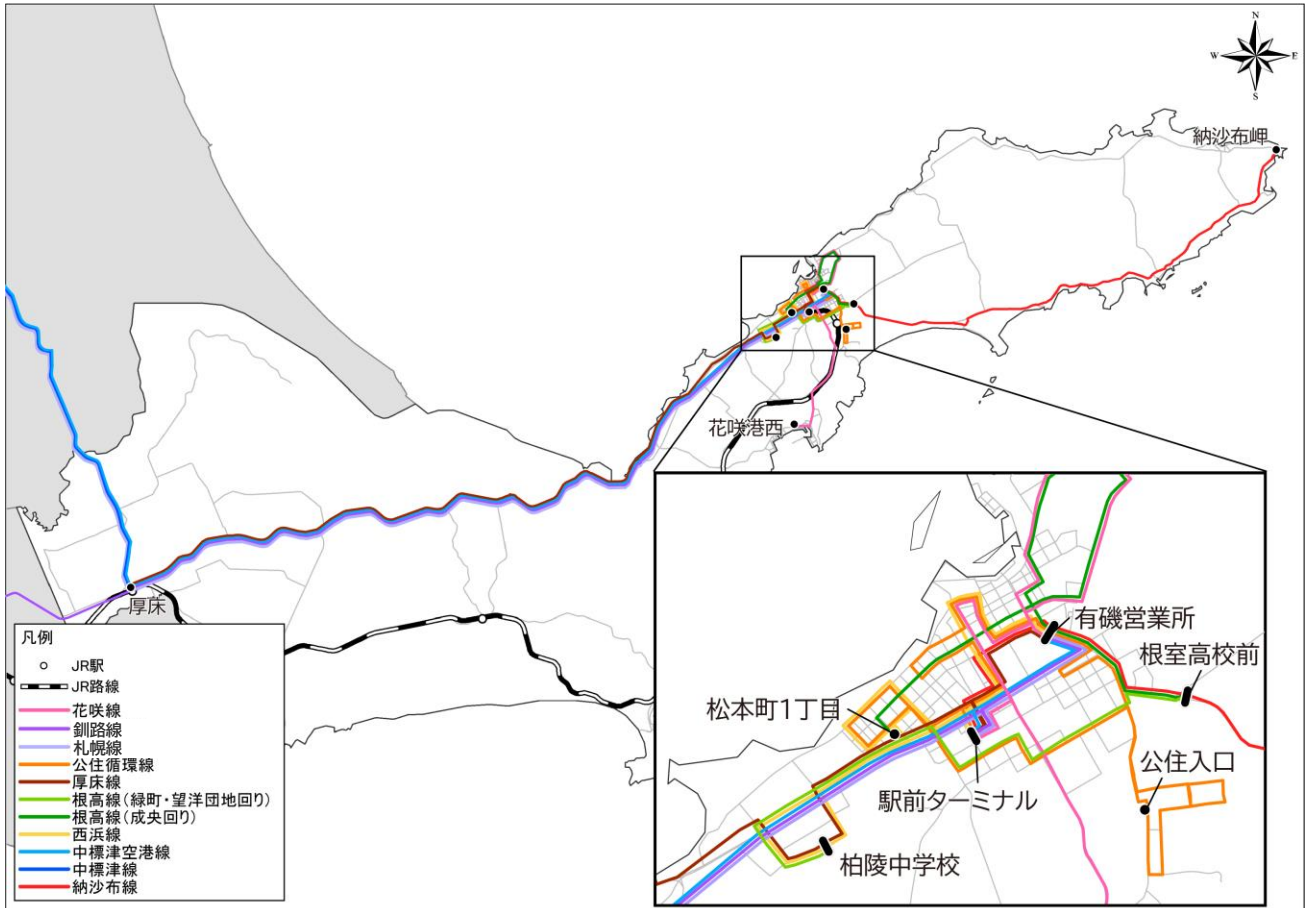
出典：北海道観光入込客数調査報告書（左軸：宿泊客数、右軸：外国人宿泊客数）

図 3-12 観光入込客数の推移

## 3-2 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、根室交通（株）と北都交通（株）が共同運行している札幌線、根室交通（株）とくしろバス（株）が共同運行している釧路線、根室交通（株）が運行する路線バス、JR 根室本線（花咲線）があります。

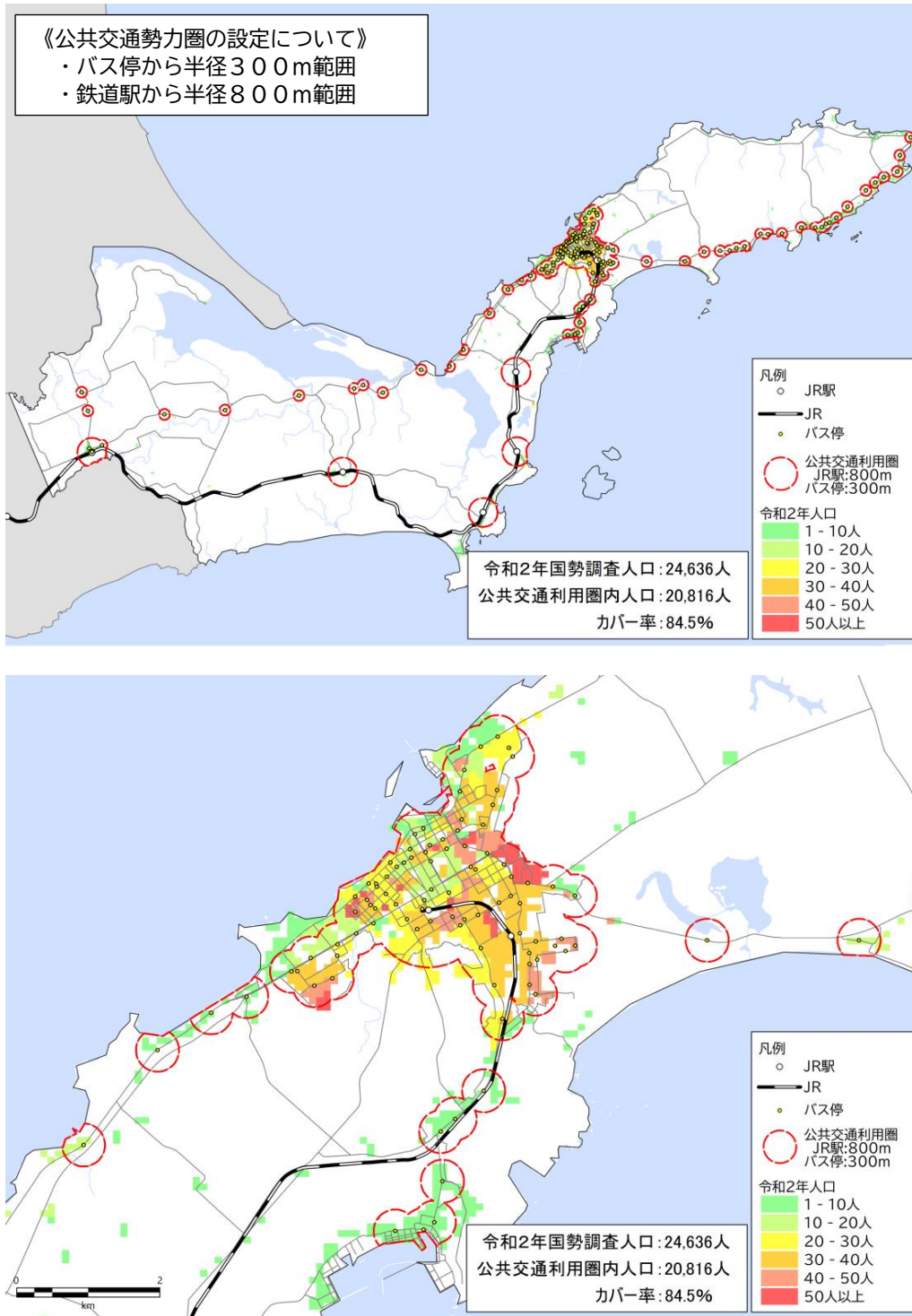


出典：GTFS、国土数値情報

図 3-13 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、花咲港地区内では公共交通の空白地域が比較的多く存在しています。都市規模が同規模の自治体と比較すると根室市はカバー率が高い状況となっています。



出典：GTFS、R2 国勢調査

図 3-14 公共交通勢力圏

表 3-1 (参考) 同規模程度の自治体の公共交通カバー率

市町村	人口	カバー率
網走市	39,077	82.3%
伊達市	34,995	82.3%
名寄市	29,048	82.5%
根室市	24,858	84.5%
富良野市	21,131	76.1%
釧路町	19,833	80.0%

### (3) 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。

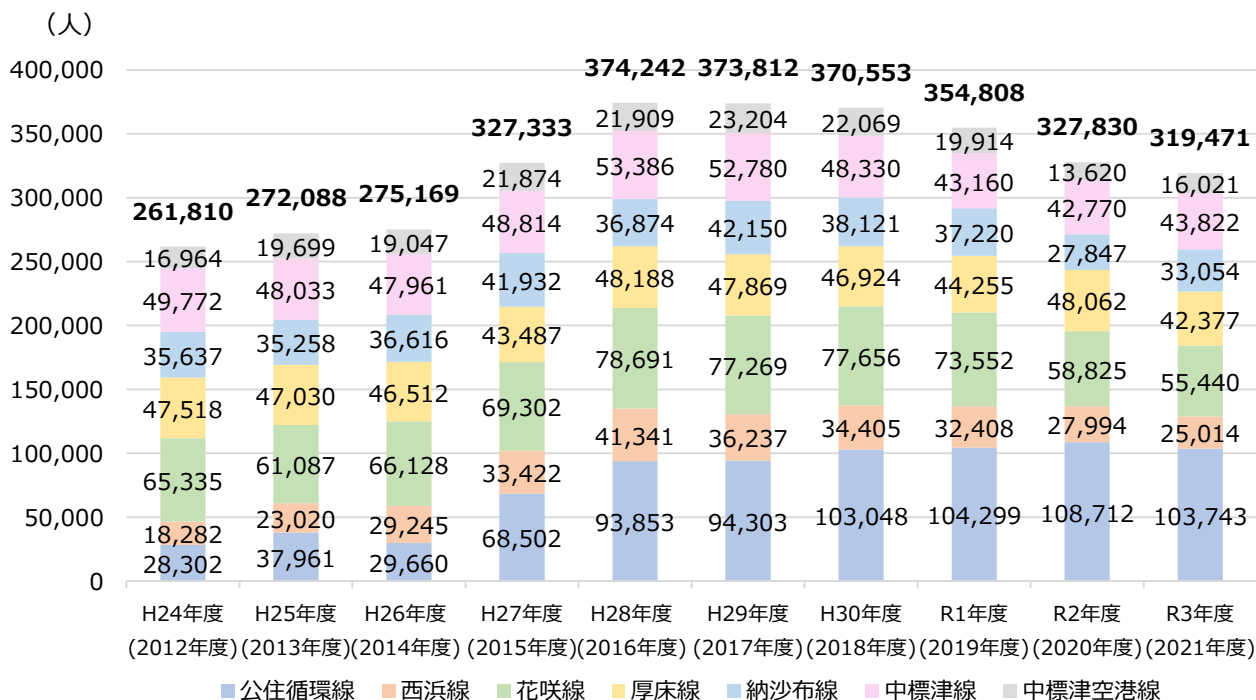
利用者数は平成28年の374,242人をピークに減少し、令和3年には319,471人になっています。また、令和2,3年は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しています。

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釧路線が1日6便、根室交通（株）と北都交通（株）が共同運行する札幌線が1日2便運行しており、釧路線は都市間を結ぶ地域間幹線系統として、重要な役割を担っています。

表 3-2 路線バスの運行状況

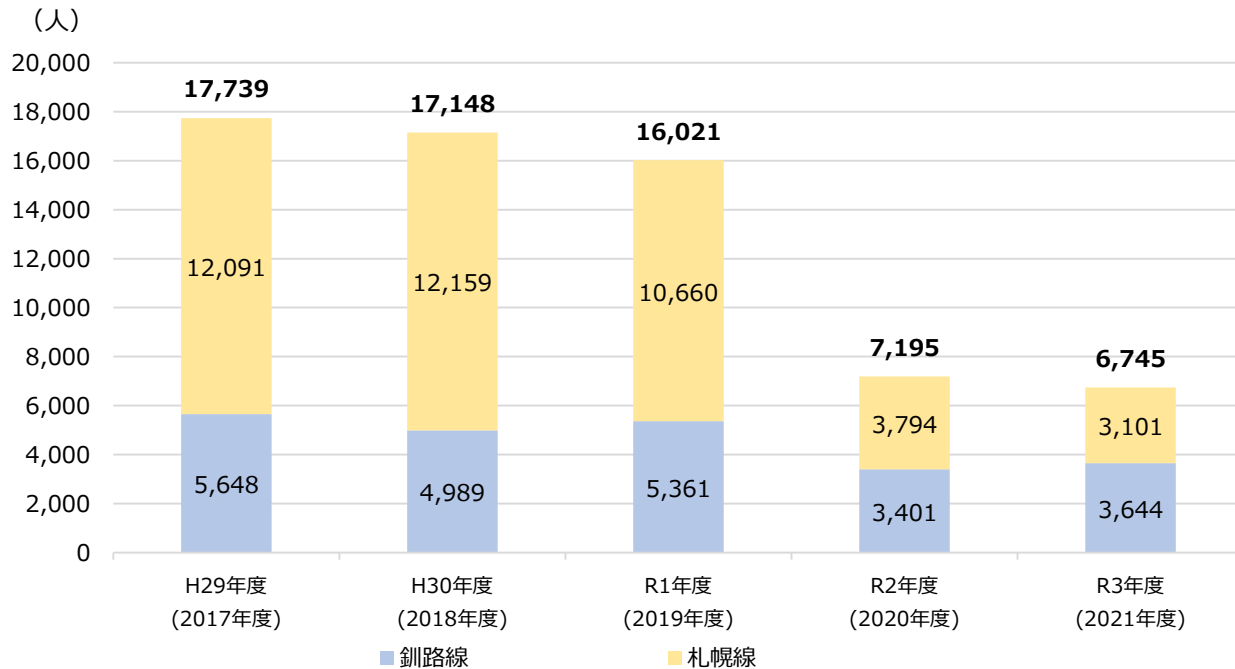
運行事業者	路線名	運行区間	便数 (便/日)	所要 時間
根室交通	花咲線	自：有磯営業所	上：7便	38分
		至：花咲港西	下：7便	
	納沙布線	自：駅前ターミナル	上：5便	44分
		至：納沙布岬	下：5便	
	厚床線	自：有磯営業所	上：3便	53分
		至：厚床	下：3便	
	公住循環線①	自：公住入口	7便	53分
		至：公住入口		
	公住循環線②	自：公住入口	4便	53分
		至：公住入口		
西浜線	自：有磯営業所	5便	50分	
	至：有磯営業所			
中標津線	自：厚床駅前	上：5便	80分	
	至：中標津バスターミナル	下：5便		
中標津空港線	自：有磯営業所	上：4便	110分	
	至：中標津空港	下：4便		
根室交通／くしろバス	釧路線	自：根室交通営業所	上：3便	200分
		至：くしろバス本社	下：3便	
根室交通／ 北都交通	札幌線	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 3-15 路線バスの利用者数推移



出典：根室交通(株)、北都交通(株)、くしろバス(株)

図 3-16 都市間バスの利用者数推移

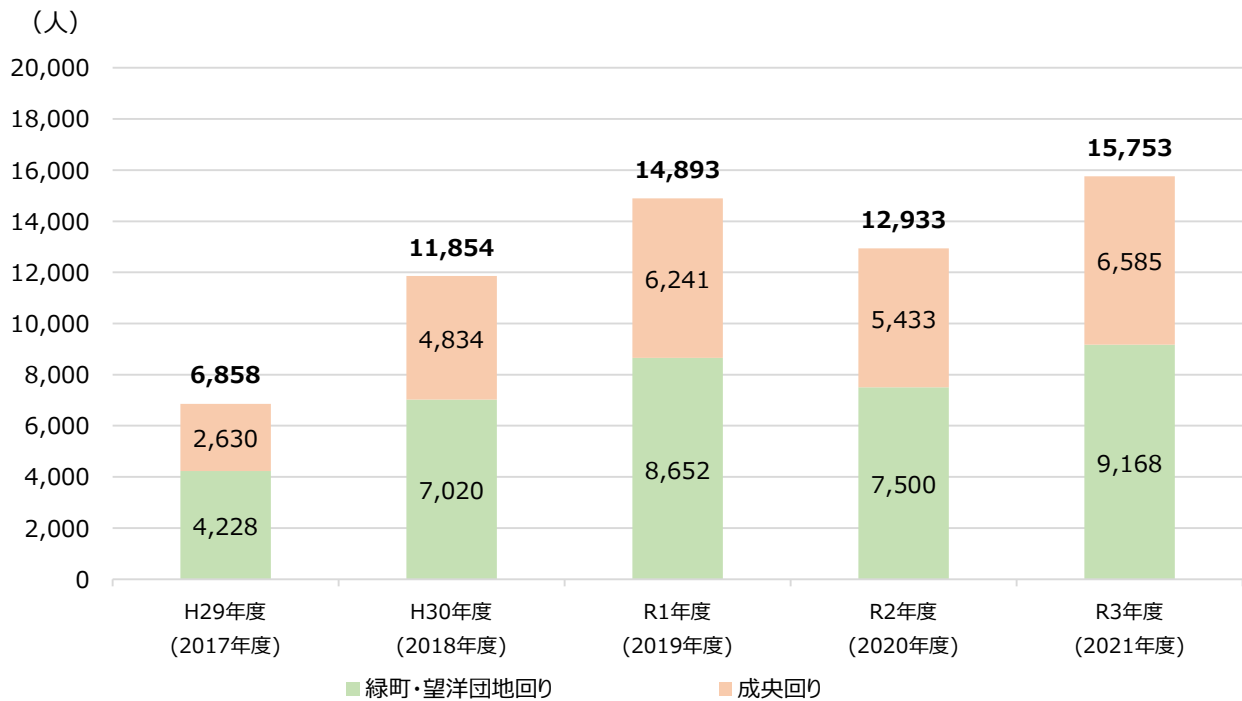
(4) スクールバスの運行・利用状況

スクールバスについては根室高校へ2路線4便、厚床小学校、中学校へ3路線3便、歯舞学園へ2路線6便が運行しています。

表 3-3 スクールバスの概要

学校	路線名	運行便数
根室高校	根高線 緑町・望洋団地回り	各路線登校便1便、下校便1便
	根高線 成央回り	
厚床小学校・中学校	初田牛方面	各路線登校便1便、下校便2便
	別当賀方面	
	槍昔方面	
歯舞学園	豊里・温根元・瑛瑤瑠方面	各路線登校便1便、下校便2便
	友知方面	

出典：根室交通(株)、根室市



出典：根室交通(株)

図 3-17 根高線利用者数の推移

(5) 福祉バスの運行・利用状況

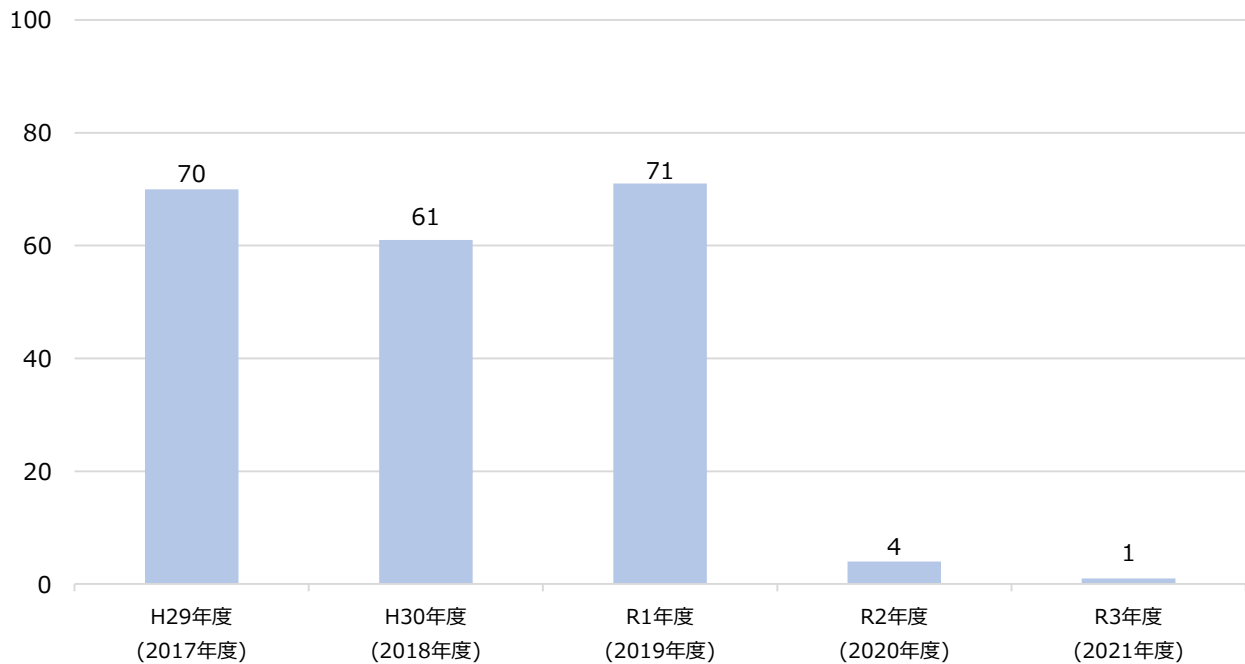
福祉バスは高齢者や社会福祉協議会等の行事として貸切運行を行っており、住民の重要な足として活用されています。

表 3-4 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(株)）
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 3-18 福祉バス利用団体数の推移



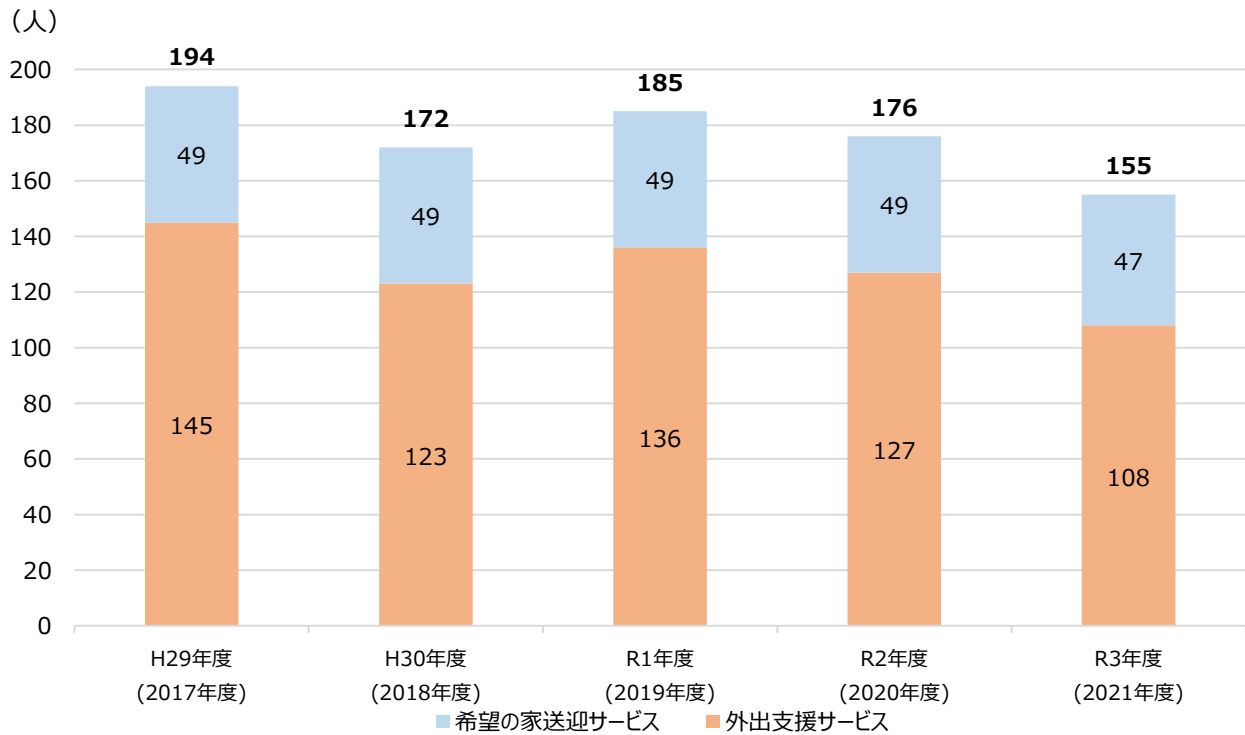
(6) 福祉有償運送の運行・利用状況

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 3-5 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



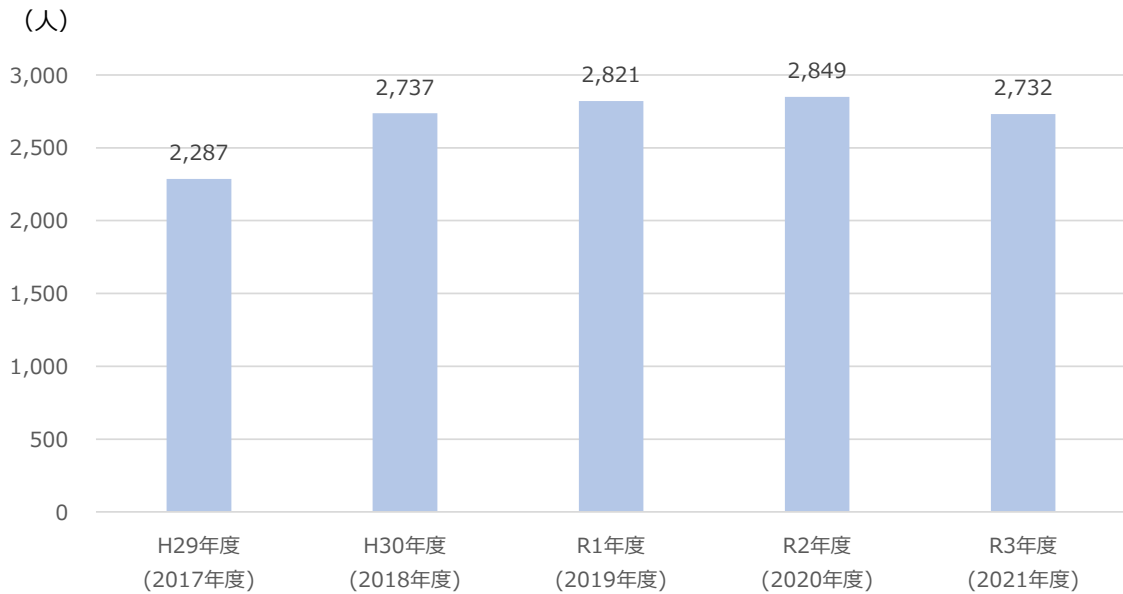
出典：根室市介護福祉課

図 3-19 福祉有償運送の利用登録者数の推移

(7) 公衆浴場無料循環タクシーの運行・利用状況

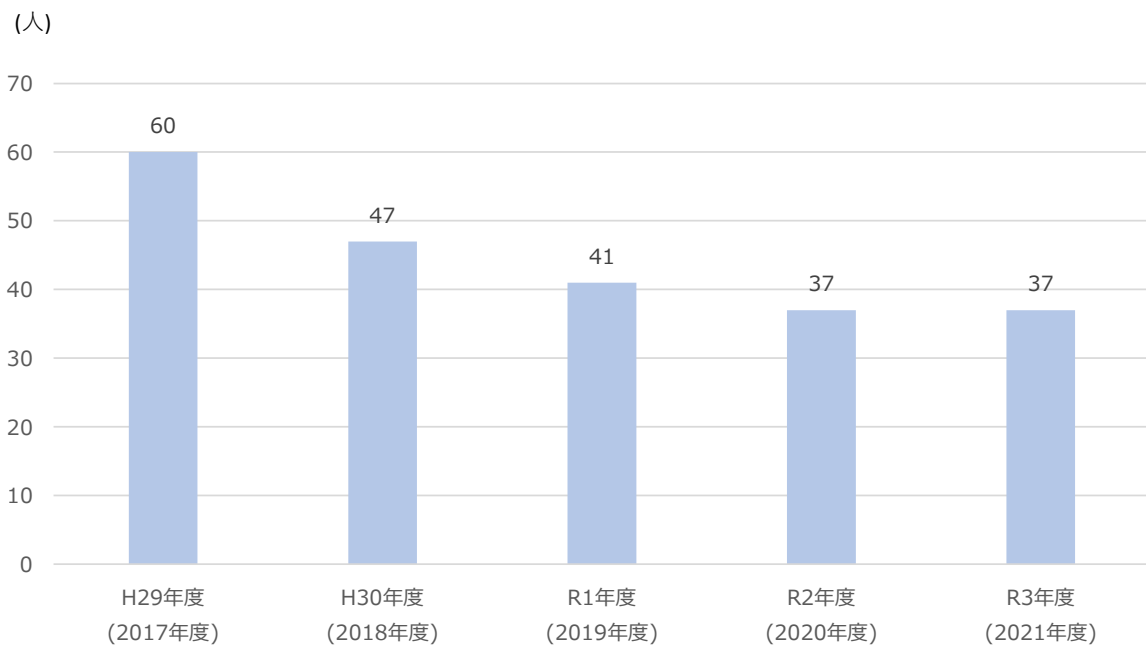
公衆浴場無料循環バスは浴場組合根室支部と根室交通（株）の相互の協力により、平成29年6月21日より運行開始しました。利用者数の実績を考慮して、令和元年度より車両をバスからジャンボタクシーに変更し、水曜日と土曜日に2往復運行しています。

行先は寶湯、みなと湯となっています。



出典：根室市

図 3-20 公衆浴場無料循環タクシーの利用者数推移



出典：根室市

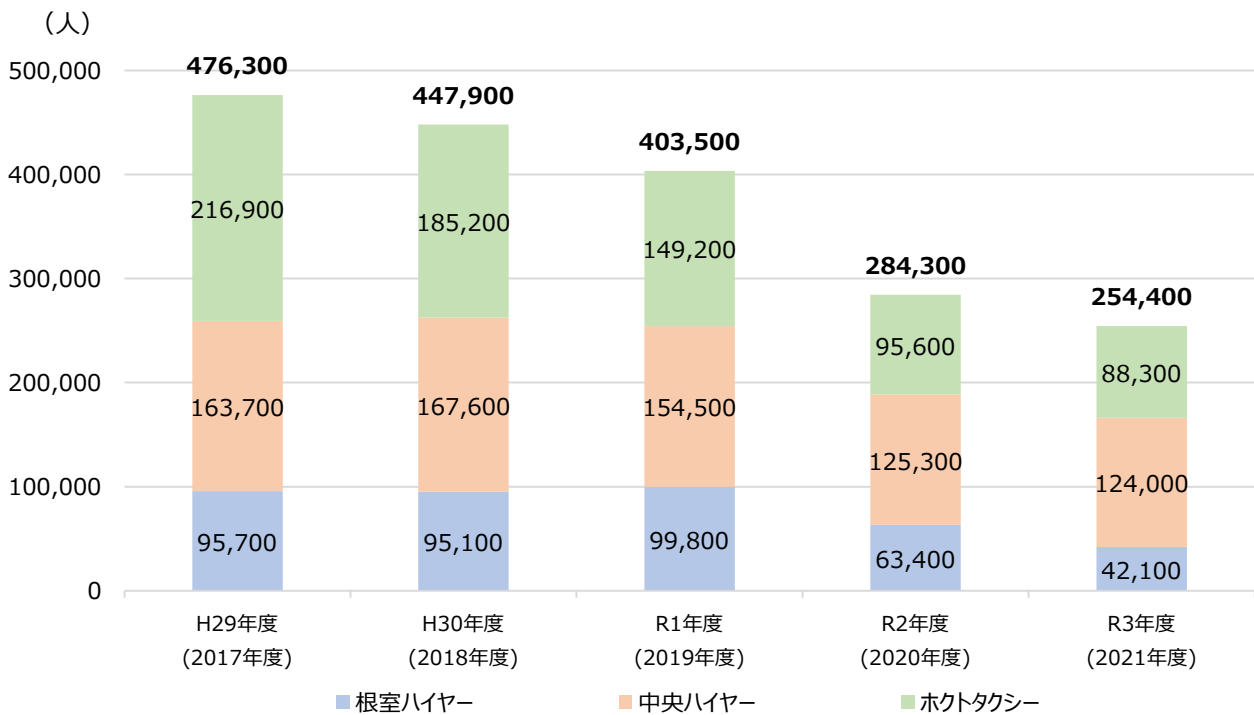
図 3-21 公衆浴場無料循環タクシーの登録者数推移

(8) ハイヤーの運行・利用状況

ハイヤーは根室ハイヤー、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 3-22 ハイヤー利用者数の推移

(9) 鉄道の運行・利用状況

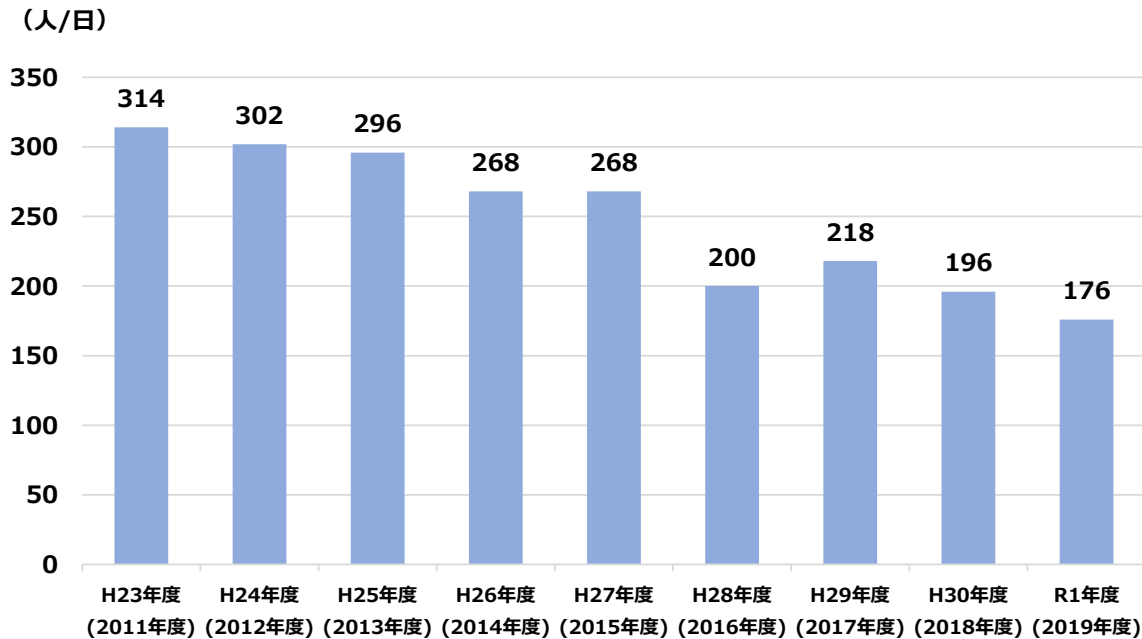
市内には根室本線（花咲線）として、根室駅、東根室駅、西和田駅、昆布盛駅、落石駅、別当賀駅、厚床駅の7駅があり、根室駅以外は無人駅となっています。

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

表 3-6 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 下：2便	149分
		根室 — 東根室 — 西和田 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：1便 下：0便	153分
		根室 — 東根室 — 西和田 — 昆布盛 — 落石 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便 下：1便	156分
		根室 — 東根室 — 昆布盛 — 落石 — 別当賀 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便 下：1便	152分
		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 下：0便	135分
		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 下：1便	145分
		根室 — 落石 — 厚床	根室 — 釧路	上：0便 下：1便	130分

出典：JR北海道



※根室駅以外は無人駅のため、数値公表なし 出典：JR北海道

図 3-23 根室駅の1日当たり乗降客数の推移

(10) 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います。

表 3-7 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	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	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）	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	

出典：根室市介護福祉課

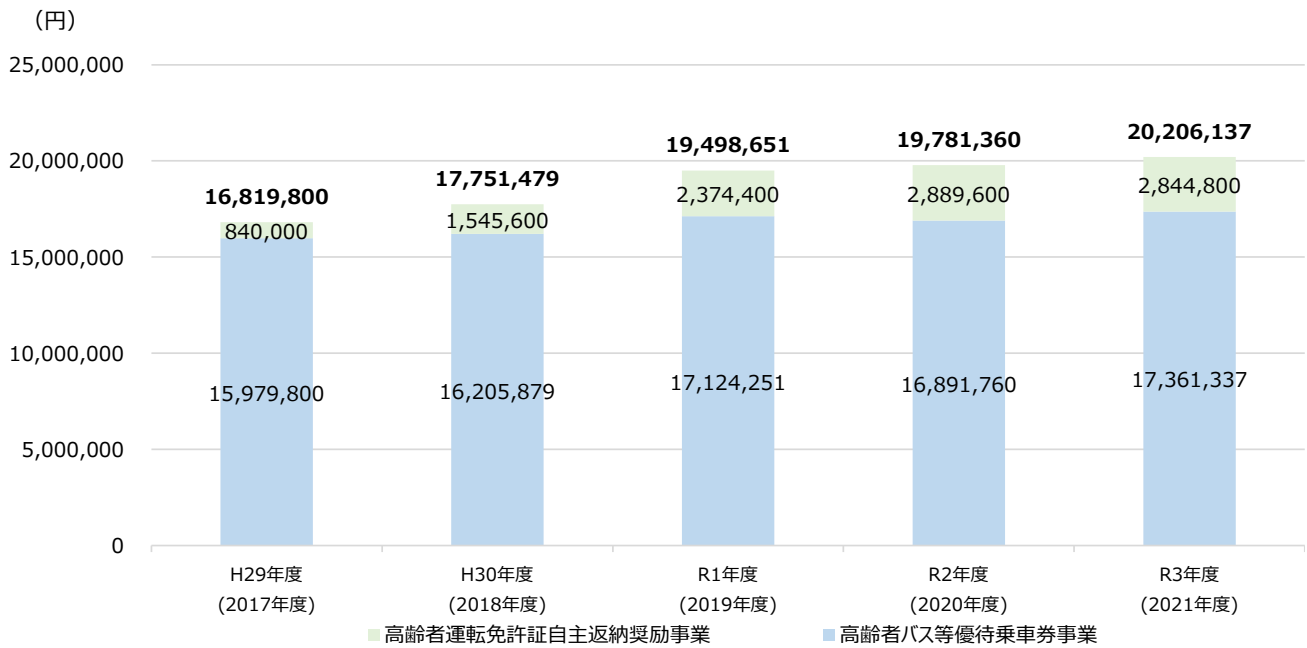


図 3-24 移動支援策に係る事業費の推移

### (11) 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、釧路線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、スクールバス、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1.9億円投入している状況です。

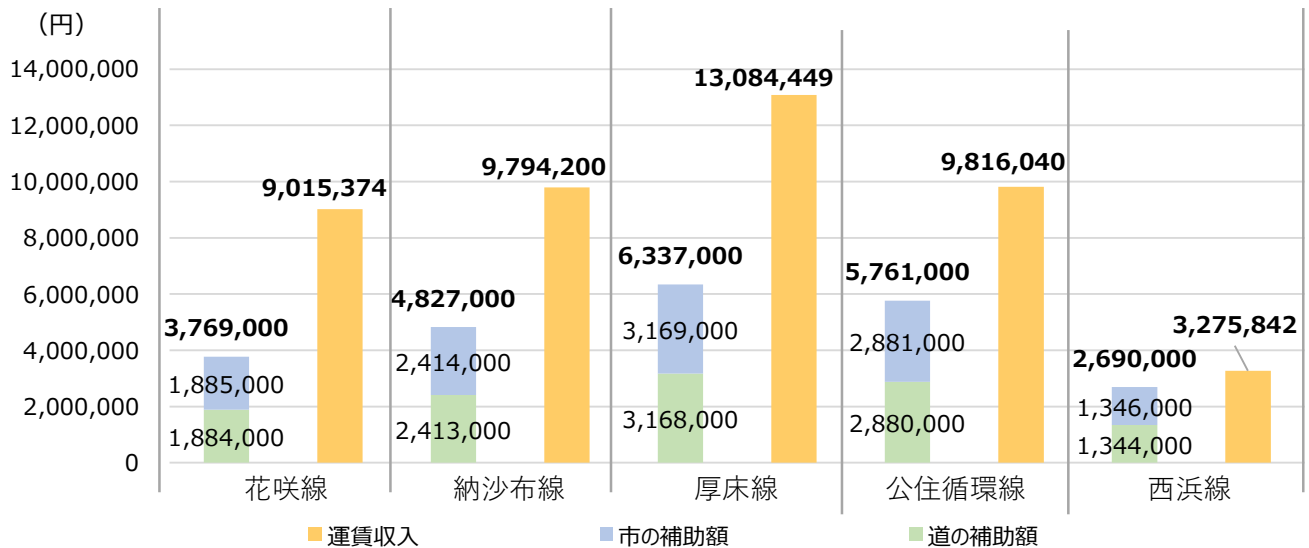


図 3-25 市内を走る路線バスの道・市の補助額・運賃収入

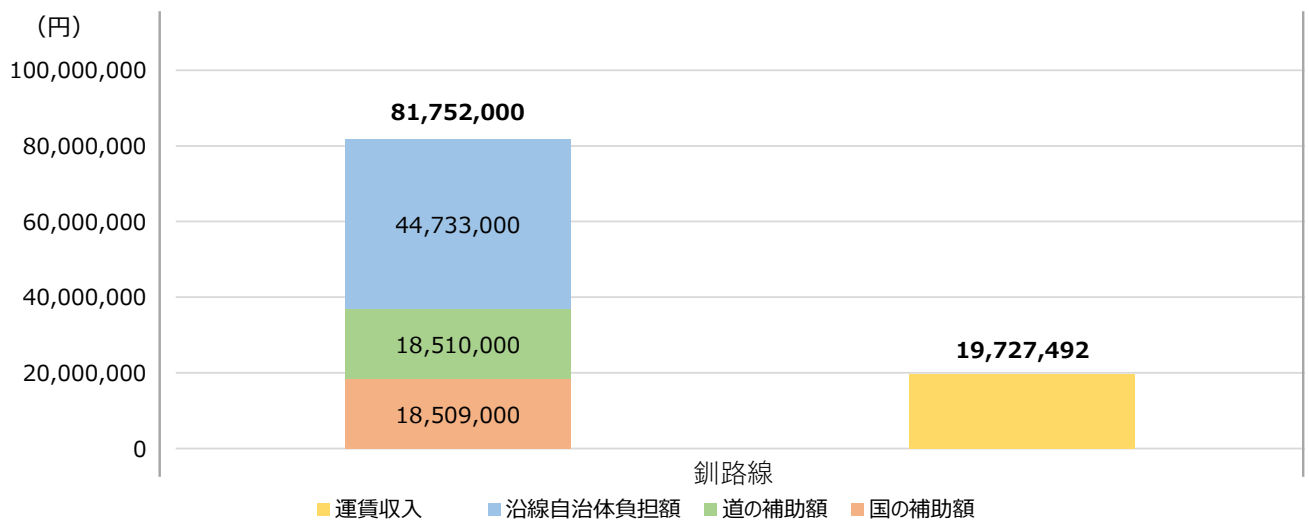


図 3-26 地域間幹線系統の国・道・市の補助額・運賃収入

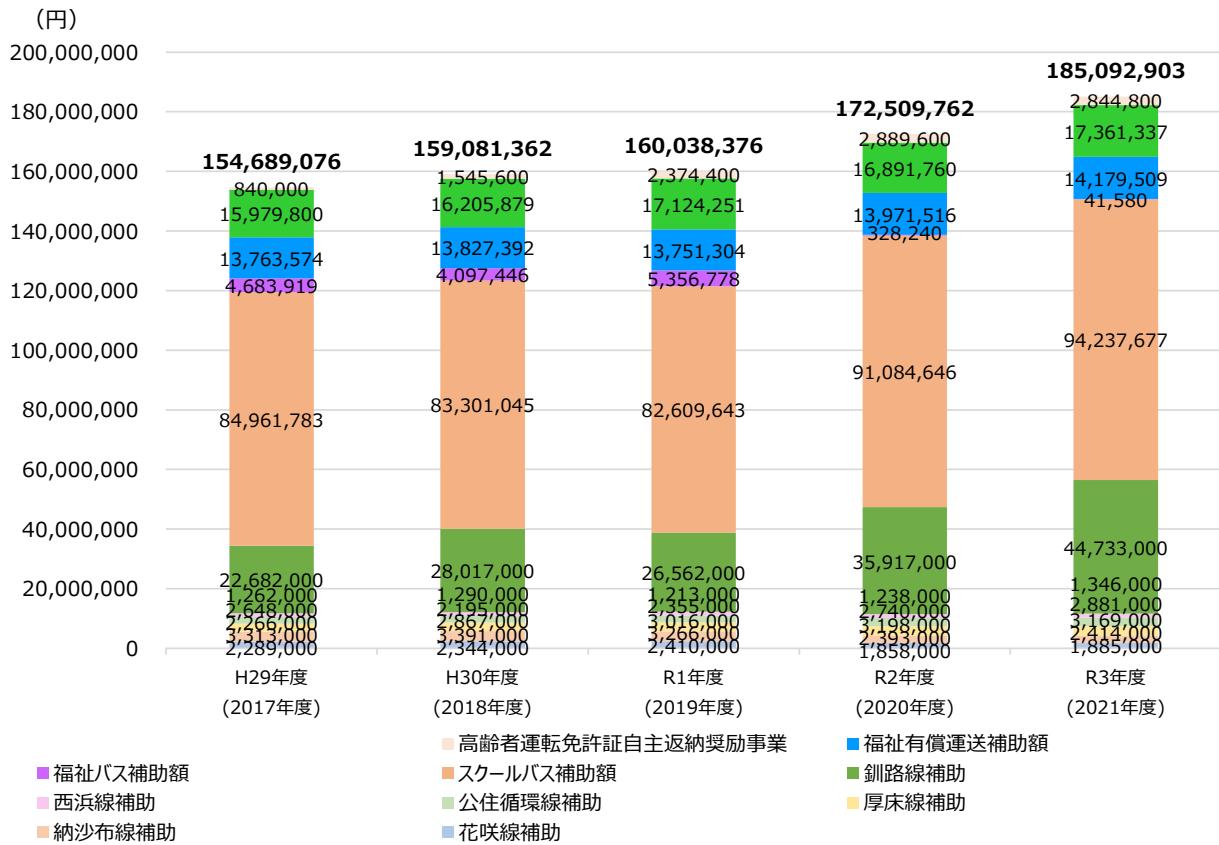


図 3-27 公共交通に係る市の負担額

### 3-3 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、札幌まで運行する札幌線、釧路まで運行する釧路線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、ハイヤーについても3社が営業しており、最も自由度の高い輸送手段として、生活交通や旅行者の移動支援を維持する必要があります。

さらに、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。

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1.9億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。



## 第4章 各種調査の結果

### 4-1 乗降調査

#### (1) 調査の目的

既存の公共交通である路線バスの花咲線、納沙布線、厚床線、公住循環線、西浜線、根高線(スクールバス)、中標津線、中標津空港線、釧路線の利用実態や利用者意識を調査・分析することにより、根室市地域公共交通計画の策定に係る基礎データとして収集・整理し、今後の地域公共交通の必要性や整備課題を抽出することを目的とします。

#### (2) 調査の概要

調査の概要、調査対象路線は以下の通りです。

表 4-1 乗降調査の概要

調査日	令和4年10月25日(火)、26日(水)、27日(木)
調査の方法	乗降バス停のカウント調査 アンケート調査

表 4-2 対象路線

路線名	発地	着地	平日 運行便数 (便)
花咲線	有磯営業所前	花咲港西	14
納沙布線	駅前ターミナル	納沙布岬	10
厚床線	厚床	有磯営業所前	6
公住循環線	公住入口発循環		11
西浜線	有磯営業所前発循環		5
根高線(緑町・望洋団地回り)	松本町1丁目	根室高校前	2
根高線(成央回り)	柏陵中学校前	根室高校前	2
中標津線	厚床駅前	中標津バスターミナル	10
中標津空港線	有磯営業所前	中標津空港	8
釧路線	根室交通営業所	くしろバス本社	6

(3) カウント調査の結果

利用者数は全体 653 人となっています。路線別の調査結果は以下の通りです。

表 4-3 路線別の利用者数 (その1)

路線名	発地	着地	発時刻	乗車人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)	
花咲線	有磯営業所前	花咲港西	7:02	2	70	140	
			8:42	8			
			10:12	30			
			11:47	18			
			13:22	5			
			15:32	4			
	16:42	3					
	花咲港西	有磯営業所前	7:45	15	70		
			9:25	16			
			10:55	22			
			12:30	9			
			14:05	4			
16:15			3				
17:25	1						
公住循環線	公住入口発循環		7:20	8	80	145	
			8:20	15			
			9:20	14			
			11:20	19			
			13:20	12			
			15:20	8			
	17:20	4					
	公住入口発循環 (緑町1丁目経由)			10:20	27		65
				12:20	21		
				14:20	7		
16:20				10			
西浜線		有磯営業所前発循環	8:58	18	50	50	
			10:28	11			
			11:38	10			
			13:38	4			
			14:38	7			
根高線(緑町・望洋団地回り)	松本町1丁目	根室高校前	7:50	21	21	31	
	根室高校前	松本町1丁目	16:00	10	10		
根高線(成央回り)	柏陵中学校前	根室高校前	7:50	29	29	52	
	根室高校前	柏陵中学校前	16:00	23	23		

表 4-4 路線別の利用者数（その2）

路線名	発地	着地	発時刻	乗車人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)
納沙布線	駅前ターミナル	納沙布岬	6:40	0	34	68
			8:20	9		
			11:05	8		
			13:35	15		
			16:10	2		
	納沙布岬	駅前ターミナル	7:29	10	34	
			9:55	11		
			12:40	3		
15:10			10			
中標津線	厚床駅前	中標津バスターミナル	6:10	0	37	69
			6:50	8		
			9:30	9		
			15:15	13		
			18:35	7		
	中標津バスターミナル	厚床駅前	7:25	16	32	
			8:15	5		
			12:30	2		
16:55			8			
中標津空港線	有磯営業所前	中標津空港	6:50	9	31	54
			10:55	10		
			11:50	6		
			15:10	6		
	中標津空港	有磯営業所前	9:15	7	23	
			13:20	0		
			14:20	6		
			17:35	10		
厚床線	有磯営業所前	厚床駅前	6:40	0	9	18
			12:10	8		
			15:40	1		
	厚床駅前	有磯営業所前	7:40	7	9	
			13:10	2		
			16:40	0		
釧路線	根室交通有磯営業所	くしろバス本社	5:25	9	15	26
			9:00	6		
			17:30	0		
	くしろバス本社	根室交通有磯営業所	5:25	1	11	
			12:40	8		
			15:30	2		

全路線合計(人)	653
----------	-----

#### (4) バス利用者へのアンケート調査の結果概要

##### 市街地を走る路線

市街地を走る路線は通勤・通院・通学・買い物等生活に係る目的で使われており、利用頻度も週に1回以上利用していると答えている割合が全路線で半数を超えていることから、日常生活を送るにあたって重要な路線となっていることが考えられます。また、フリー乗車券を利用しているという回答が多く挙げられましたが、買物や通院など日常生活に利用されていることから、新型コロナウイルス感染症流行に伴う需要減少に対応したプレミアム回数券又は高齢者優待券等の企画乗車券の回答が含まれると考えられます。

一方、バスに改善してほしい内容として便数やバスの大きさ等が挙げられていることから、通勤・通学ピーク時の輸送能力が不足している状況が想定され、ニーズにあわせた運行形態が求められています。

また、公住循環線に関しては光洋町・昭和町エリア発着の移動が多くみられる状況である一方、他エリア間の移動は少なくなっており、ニーズにあわせたより効率的な運行が求められます。

##### 厚床線

利用者が少数であり、利用者がいる便も利用目的が様々になっていることから、日常生活、観光どちらも対応できる、ニーズにあわせた運行形態が求められています。

##### 納沙布線

利用目的は観光と答えている割合が約4割と多く、利用頻度についてほとんど乗らないと答えている割合も同数程度いることから、納沙布線は主に観光のための路線として利用されている状況が想定されます。

また、改善すべき内容として便数を挙げている人が多い状況です。しかし、カウント調査結果から利用者がいない便もあることから、ニーズにあわせた運行時刻の変更や運行形態の変更等の検討が求められます。

##### 中標津線、中標津空港線

中標津線は通勤・通学、中標津空港線は通学・業務で利用されている状況です。中標津線、中標津空港線では路線上に別海高校、中標津高校が位置しており、別海町内に在住している学生が通学交通として利用していますが、中標津線については根室市内のバス停での乗降が少ない状況です。

また、どちらの路線も改善すべき内容について、便数だと答えている人が多い状況です。しかし、カウント調査結果から利用者がいない便もあり、ニーズにあわせた運行時刻の変更や運行形態の変更等の検討が求められます。特に中標津線はJR標津線の代替交通の役割を終えたことから再編が必要となっています。

##### 釧路線

利用目的は通院が3割を占めていることから、釧路線を利用して釧路市内の病院へ通っている状況が想定されます。しかし、カウント調査結果から乗降者数が0人の便もみられることから、ニーズにあわせた運行時刻の変更、便数の見直し等の検討が求められます。

## 4-2 住民アンケート調査

### (1) 調査の目的

根室市民の公共交通を含めた生活交通の実態や、公共交通の住民ニーズを把握することにより、住民の生活交通を効率的に確保する地域公共交通計画立案の基礎データを収集することを目的とします。

### (2) 調査の概要

調査の概要は以下の通りです。また、分析にあたっては必要に応じて小学校区ごとに地域を分割して、地域別の分析を行いました。

表 4-5 調査の概要

調査対象	根室市民 3,000 世帯(世帯ごとに 2 票配布)
アンケート配布日	令和 4 年 11 月 8 日(火)~11 月 21 日(月)
配布・回収方法	アンケート 2 部を対象世帯に郵送配布、郵送回収
回収数・回収率	回収世帯数:901 世帯(1,237 票), 回収率:30%

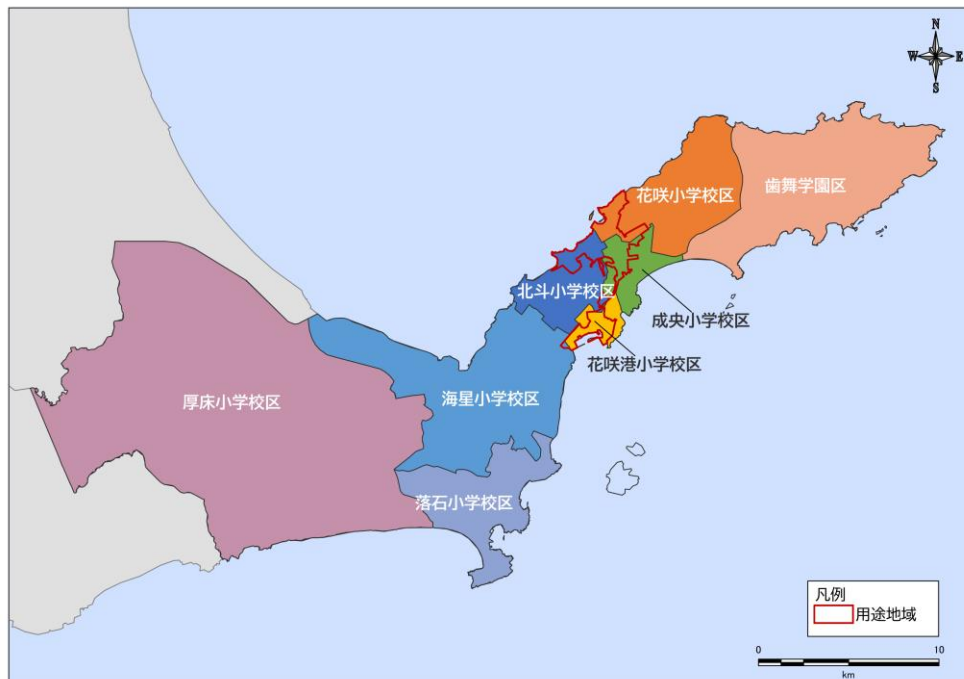


図 4-1 根室市地域区分け図

### (3) 調査結果の概要

#### 回答者の属性

回答者の 58.9%が 65 歳以上であり、北斗小学校区、花咲小学校区、成央小学校区の居住者が 87.6%と多くを占めています。

免許所持の状況については回答者のうち、免許も自動車も持っている回答者が 71.6%と、自家用車に依存している状況がうかがえます。

運転免許、自動車ともに保有している回答者のうち、運転中に危険を感じると回答した割合は、いつも危険を感じる、ときどき危険を感じるをあわせ 78.1%となっています。また、運転免許、自動車共に保有している回答者の 11.9%が 75 歳までに運転をやめる意向を持っています。

運転が困難になった際にはバス、タクシーを利用する意向がありながらも、免許返納した場合には買い物・通院に困ると回答しています。

スマートフォンについて、72.5%が所持しており、電話・メールの利用率が高いことから、電話やメールでの情報の確認・発信については抵抗感がないと考えられる一方、アプリや web 操作における情報の確認、発信は難しい方が一定数居ると考えられます。

また、74 歳以下のスマートフォンの所持率が高いため、将来的には高齢者もスマートフォンの利用が容易になっている状況が想定されます。

#### 普段の外出行動について

回答者の約半数がほぼ毎日外出していると回答しており、86.6%が週 1 回以上外出していると回答している一方、年齢が増すごとに外出頻度が下がっています。

外出時に困っていることについては、困っていないが多くを占めた一方、「家族や知人に頼るしかない」、「タクシーは高くて利用できない」と答えた割合が約 15%と比較的高くなっており、自動車を保有していない方では更に割合が高くなっています。

#### 買い物時の交通行動

買い物については土日に行っていると答えた割合が高くなっており、かつ行先が根室市街地と答えた割合が高く、自家用車の利用が多い状況です。

一方、免許返納した際には買い物に困ると答えた割合が高く、現在でも 75 歳以上では買い物にタクシーやバスを利用している割合が比較的高いため、免許返納後の高齢者の買い物のための公共交通の維持・確保が必要であると考えられます。

また、地区別でも行先は根室市街地と答えた割合が高くなっており、郊外からも市街地まで買い物に行っている状況です。しかしながら全地区で自分で運転して買い物に行っていると回答した割合が高くなっています。また、市街地の住民は比較的タクシーの利用が多く、厚床小学校区では厚床線、JR の利用が比較的多くなっています。

#### 通院時の交通行動

通院については月曜、火曜、水曜に行っていると答えた割合が高くなっており、行先は根室市、特に市立根室病院が多くなっています。また、現状は自家用車の利用が多い状況です。

一方、免許返納した際には通院に困ると答えた割合が高く、年齢が増すごとに通院の頻度は高くなり、家族の送迎や公住循環線、タクシーを利用している割合が高くなっています。また、年齢が増すごとに病院送迎バスが運行された際の利用意向が高くなっていることから、公住循環線沿線地区以外の地区において、通院の足を確保する必要があると考えられます。

また、地区別の通院時の交通手段を見ると、花咲港小学校地区で花咲線、厚床小学校地区で厚床線、JR の利用が比較的多くなっています。

### **私用時の交通行動**

どの私用でも根室市街地へ自分で運転して行っていると答えた割合が高くなっており、どこからでも市街地へアクセスしやすい公共交通が求められています。

### **路線バスの満足な点、不満な点**

路線バスについて、どの路線も運賃について比較的満足度が高く、便数、運行の時間帯について不満が比較的多い状況です。花咲線ではバス停の位置についても不満がみられるため、路線ごとにニーズに応じた運行を検討する必要があります。

### **予約運行（デマンド）型バスについて**

予約運行（デマンド）型バスについては、将来的に利用してみたいが多く、通院で利用したいと答えている割合が多いことから、将来、通院のための交通を検討する必要があります。

また、地区別では厚床小学校区の利用意向が比較的高く、根室市街地以外の地区住民の支払える料金が比較的高かったことから、市街地以外の地区で運賃が比較的高額でも運行する交通を検討する必要があります。

### 4-3 市民意見交換会

#### (1) 調査の目的

公共交通計画の策定にあたり、住民の定性的な意見・ニーズを把握することを目的に、対面での聞き取り形式で意見交換会を開催しました。

#### (2) 実施の概要

実施の概要は以下の通りです。

表 4-6 意見交換会の概要

対象地区・属性	日時	場所
落石地区	令和5年2月7日 16:00-17:30	落石会館
子育て世代	令和5年2月8日 10:30-11:00	子育て世代包括支援センター つどいの広場「クルクル」
歯舞地区	令和5年2月8日 18:00-19:30	総合コミュニティーセンター あさひ
厚床駅・花咲線	令和5年2月9日 7:00-	車両内
高齢者	令和5年2月9日 10:40-11:30	第一老人福祉センター
子育て世代	令和5年2月9日 13:30-	子ども向け屋内遊戯施設 「ふるさと遊びの広場」(わんぱーく)
市街地	令和5年2月9日 18:00-19:15	総合文化会館
厚床地区	令和5年2月28日(予定)	厚床会館(予定)

#### (3) 開催方針

根室市地域公共交通計画策定後においても継続的に年1回程度、市民の意見をうかがう場を設ける。



#### (4) 意見交換会結果の概要

##### 落石地区

落石地区からは悪天時には仕事の合間を縫って根室高校まで送迎している、帰りは娘に送迎してもらっている等、現在は駅や目的地まで送迎しているという意見が比較的多い状況です。また、要望としても通院からの帰り便の確保や通院・通学バスの運行、玄関まで迎えに来て市街地に向かうバス等、小規模な需要に対応した運行形態を望む意見が多くあったことから、市民の需要に応じた公共交通の運行を検討する必要があります。

##### 子育て世代

子育て世代との意見交換会では、子育ての都合上路線バスは使いづらく、自家用車を利用しているという意見が多い状況です。また、要望としては子供向けの乗り方講座など公共交通に慣れる機会の創出や子供連れでも利用しやすいような待合環境の整備、子育て世代包括支援センターの開所時間にあわせた運行などの意見があったほか、自身で自家用車を運転できるため、高齢者を優先した施策でも良いと思う等の意見がありました。

##### 歯舞地区

歯舞地区からは納沙布線に誰も乗っていないところをよく見る、通学は9割が送迎だと思う、運賃が高い等の意見がありました。また、要望としては、予約型のコミュニティバス運行や部活動からの帰り時間への配慮、札幌線の利便性向上に関する意見がありました。

##### 高齢者

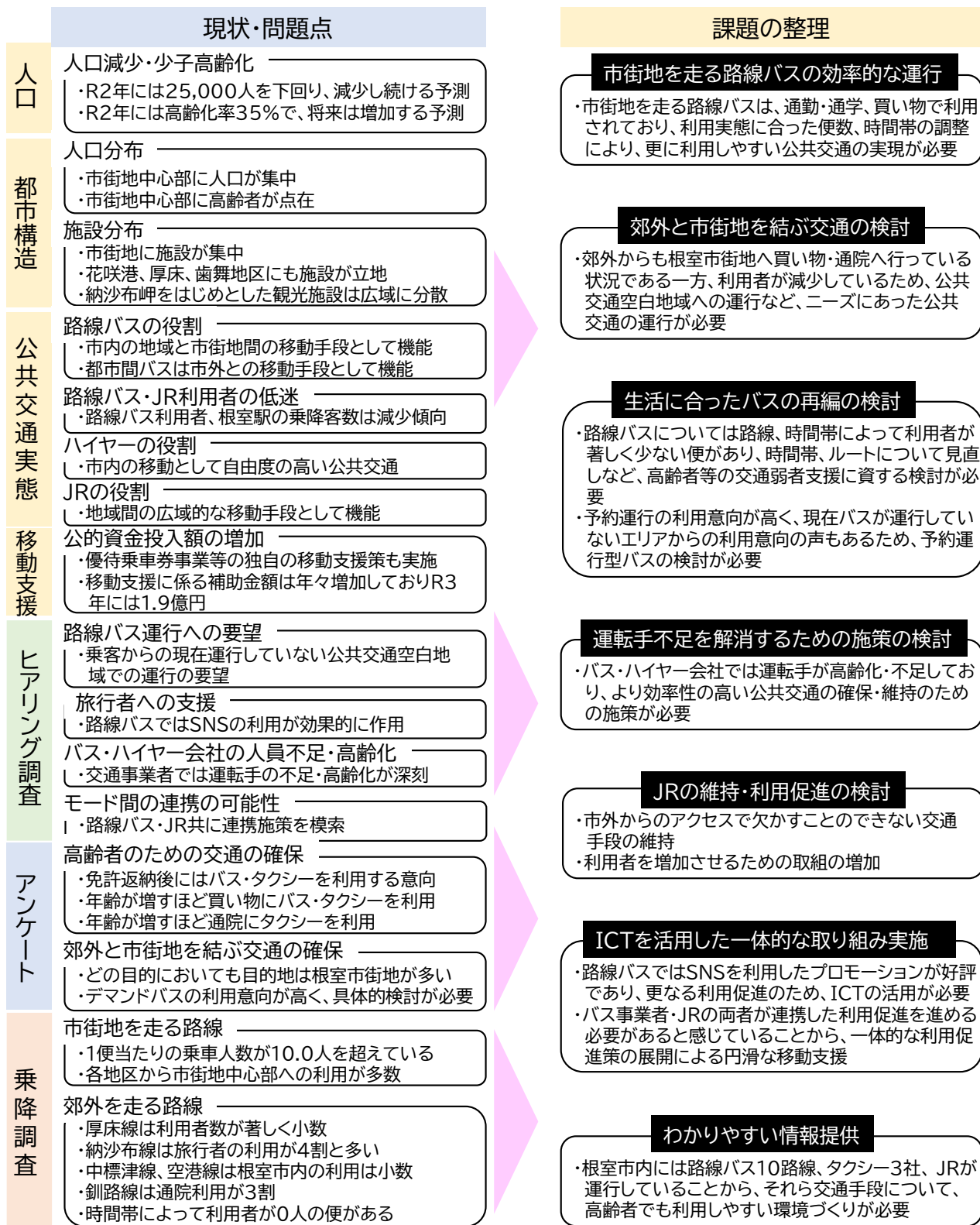
高齢者からはバスの運行の間隔が長く使いづらい、循環線は時間がかかる等の意見がありました。また、要望としては無償化の要望や老人福祉センター、公衆浴場へ向かうバス、自由乗降できるバス、病院を回るバスなどを運行してほしいという意見がありました。

##### 市街地

市街地では時間の合うバスがない、利用方法が分からない、循環線は便利だが時間がかかる、などの意見がありました。また、要望としては予約運行（デマンド）型バスを運行してほしい、買物特化の路線を走らせてほしい、現在公共交通空白地域になっている箇所を運行してほしい、わかりやすいバスを走らせてほしいなどの意見がありました。

## 第5章 課題のまとめ

人口等の社会情勢の変化や地域特性、公共交通の現状を踏まえながら、各種調査結果に基づき整理した課題は以下の通りです。これらの課題を解決するための取組を実施します。



## 第6章 基本方針

### 6-1 基本方針

## 基本方針

### 子どもと高齢者にやさしく持続可能な公共交通体系の構築

根室市は光洋町・昭和町・西浜町等の市街地に人口が集中していますが、郊外部にも広域分散的に居住しており、高齢化が進行する中、市街地と郊外部の公共交通による生活の足の確保・維持が重要となっています。一方、人口減少に伴う通勤・通学者の減少、生活スタイルの多様化等による公共交通の利用者の減少や運転手の高齢化等により、少ない子どもに対する輸送支援や高齢者に対する多様なニーズへの対応などの交通弱者に対する支援が必要です。更には公共交通空白地域への対応など、効率的で生活環境に即した公共交通サービスの検討が必要です。また、旅行者の輸送手段としても公共交通の確保・維持が期待されます。

そのため、生活交通を中心とする“使われる公共交通”のあり方を再検討し、かつ国・北海道からの補助を受けながらも持続可能な公共交通体系を構築します。

### 6-2 基本方針に基づく将来像

根室市の課題に対応し、将来都市像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方を以下に示します。また、将来像を実現するため、多様な公共交通が連携しながら、効率的で効果的に移動を支援し、持続可能な公共交通体系を構築します。

#### ■地域内交通

地域の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークとして、市内の拠点や広域交通ネットワークと地域を結びます。

#### ■拠点

円滑な乗り継ぎや拠点機能を備え、公共交通ネットワークを結節します。

#### ■広域交通

他都市への公共交通ネットワークとして市内の拠点と他都市を広域的に結びます。

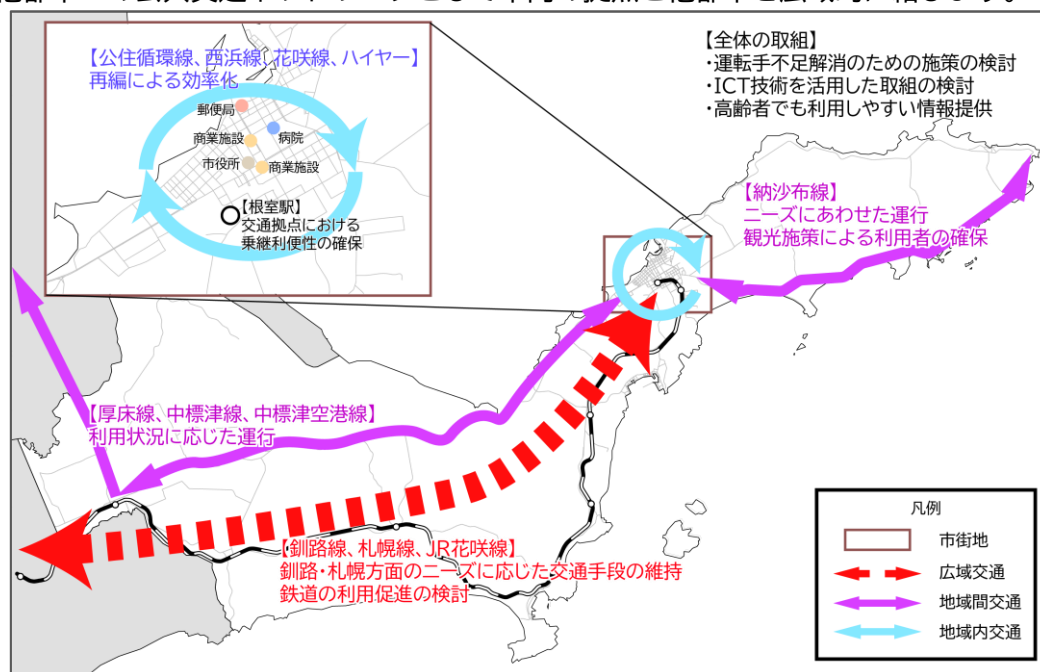


図 6-1 基本方針に基づく将来像

表 6-1 本計画に基づき維持・確保を行う公共交通の役割

交通機関		根室市における役割等	主な運行区域
地域内交通 (市街地)	路線バス (公住循環線・西浜線・ 花咲線・根高線)	根室市街地をめぐる地域内の公共交通として市民の生活交通を支える役割を担う また、新たな移動支援として、区域運行やデマンド型・A IなどのICTの活用など、市街地の効率的な輸送形態を検討	市内
	ハイヤー	他の公共交通では担いきれない需要等を支える役割を担い、最も自由度の高い移動手段	市内
地域間交通 (郊外)	路線バス (厚床線・納沙布線・中 標津線・中標津空港線)	市内郊外部及び近隣自治体を結ぶ生活交通・市外からの来訪者の移動を支える役割を担う ※中標津線は JR 標津線の代替交通としての役割を終えたため再編	市内外
広域交通	路線バス (札幌線・釧路線)	広域交通として市民の生活交通・市外からの来訪者の移動を支える地域間幹線系統としての役割を担う	市内外
	鉄道 (JR 花咲線)	広域交通として来訪者の移動を支える役割を担う	市内外
その他 根室市民の 移動を支える 輸送手段	スクールバス	小中学校から離れた児童の輸送手段や学校行事の輸送として役割を担う	市内
	福祉有償運送	市内外の輸送手段として、介助者による支援の下、要介護者の生活移動を支える役割を担う	市内外
	福祉バス	市民のコミュニティ活動を支える役割を担う	市内
	公衆浴場無料循環 タクシー	市内の浴場への輸送手段として、地域の生活を支える役割を担う	市内

## 第7章 基本目標及び施策

### 7-1 施策を展開していく上での基本目標

#### 基本目標1 市内の公共交通体系の見直しによる移動の足の確保・維持

- ・市街地のバス路線・ハイヤーの見直しとして、デマンド型、路線ではなく区域での運行、ICT技術の活用など公共交通空白地域等への新たな公共交通体系の検討
  - ⇒デマンド交通による市街地移動の利便性向上実験
- ・郊外線のニーズに即した新たな運行ルートや選択と集中による運行形態等の交通弱者を支える公共交通体系の見直し検討
  - ⇒落石地区における高校・病院直通バス運行による利便性向上実験
- ・乗降環境の改善による安全で安心な環境の構築
  - ⇒商業施設・医療施設における公共交通乗降環境の改善
  - ⇒広域交通との接続性に配慮した運行時間や乗り継ぎ環境の改善

#### 基本目標2 利用者と運転手の確保等による持続可能な公共交通体系の維持

- ・総合的な情報発信による路線バス、ハイヤー、JR 花咲線などの利用者数の確保による公共交通サービスの維持
  - ⇒バスマップや公共交通チラシの作成など
- ・AI デマンド交通、MaaS、バスロケーションシステムなど、ICT 技術の活用による効率的で効果的な輸送体系の検討
- ・住民や交通事業者・関連事業者などとの意見交換会や説明会等による継続的なニーズ把握と改善方策の検討
- ・18 歳以下の公共交通の無償化、遠距離通学費の助成など、利便性の高い公共交通サービスの継続・検討

#### 基本目標3 広域交通に係る公共交通の確保・維持

- ・利用の少ない路線の再編も含めた見直し検討
  - ⇒中標津線の再編など
- ・JR 花咲線の維持に向けた改善方策の検討
  - ⇒市内線の乗継等の連携
- ・企画乗車券や乗継割引等による利用者確保の検討
  - ⇒路線バス等に係る予約運行など、ICT 技術を活用した持続可能な公共交通体系の構築
  - ⇒路線バスと JR 花咲線の相乗効果に資する一体的な利用促進
  - ⇒JR 花咲線における旅行者への継続と新たな取組みの検討