



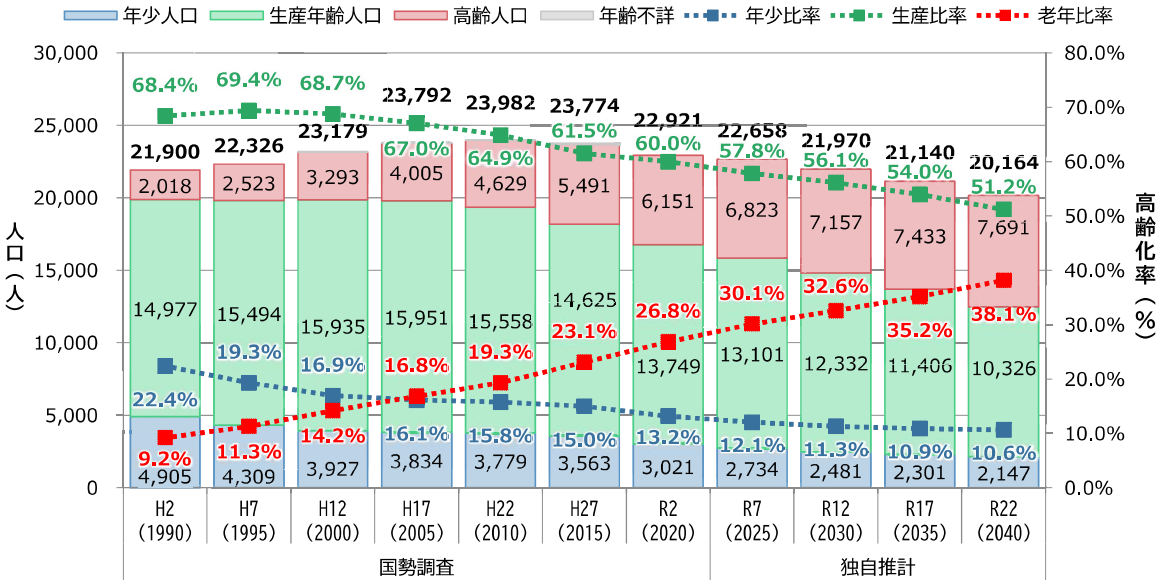
第3章 地域の概況

3-1 本町の人口概況

(1) 人口推移

本町の人口は、平成 22 年国勢調査をピークに減少が続いている一方で、世帯数は増加傾向にあります。特に人口区分（年少人口、生産年齢人口、高齢人口）では、これまで年少人口や高齢人口の家族間送迎などを担ってきた生産年齢人口の減少割合が大きく、家庭によっては、送迎自体が困難になるケースが増加する懸念があります。

このことを踏まえ、本町に安心して住み続けられる環境整備として、公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入が必要となっています。



出典：H2～R2 国勢調査（総務省統計局）
R7～R22 第 2 期中標津町まち・ひと・しごと創成総合戦略（中標津町独自の人口推計）

図 3-1 人口推移

表 3-1 人口・世帯数推移

	H29	H30	R1/H31	R2	R3	R4
人口（人）	23,878	23,661	23,493	23,392	23,203	22,978
世帯数（世帯）	11,084	11,121	11,201	11,291	11,319	11,386
1 世帯当たり世帯人員（人/世帯）	2.15	2.13	2.10	2.07	2.05	2.02

出典：住民基本台帳（各年 1 月 1 日現在）

課題

・公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入

(2) 人口分布

本町の人口分布状況を整理すると、人口の約 8 割が中標津町市街地に集中している一方で、高齢人口割合を見ると、人口比率が低い中標津町農協区域及び計根別市街地、計根別農協区域において、30%を超える比率となっており、農村部において高齢化がより進行している状況が分かります。

また、人口密度をみると、全体の 33.4 人/㎢と比較し、農村部（中標津農協区域（5.7 人/㎢）及び計根別農協区域（2.8 人/㎢）は著しく低く、広大な土地面積に対し居住形態が散居となっています。

このような地域特性を踏まえ、各区域内を運行する公共交通についても、各地域の特性を踏まえた運行形態を検討し、導入することが重要です。

表 3-2 町内の地区別人口（令和 4 年）

	中標津町 市街地	中標津町 農協区域	計根別 市街地	計根別 農協区域	合計
人口総数 (人)	19,010	2,556	650	612	22,828
年少人口 (人)	2,308	333	73	76	2,790
生産年齢人口 (人)	11,673	1,424	352	340	13,789
高齢人口 (人)	5,029	799	225	196	6,249
年少人口割合 (%)	12.1	13.0	11.2	12.4	12.2
生産年齢人口割合 (%)	61.4	55.7	54.2	55.6	60.4
高齢人口割合 (%)	26.5	31.3	34.6	32.0	27.4
土地面積 (㎢)	12.5	447.9	1.2	222.0	683.6
人口密度 (人/㎢)	1,523.9	5.7	533.4	2.8	33.4

出典：R2 国勢調査（総務省統計局）

住民基本台帳（令和 4 年 6 月末現在）

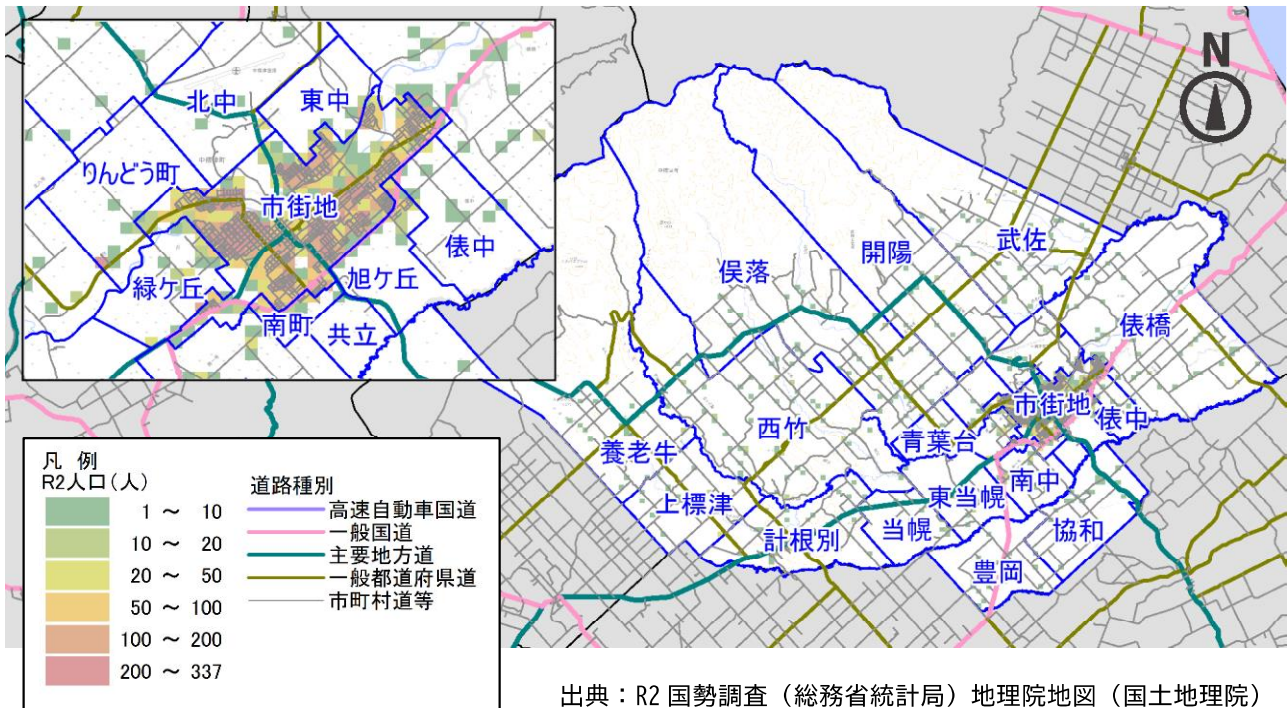


図 3-2 人口分布

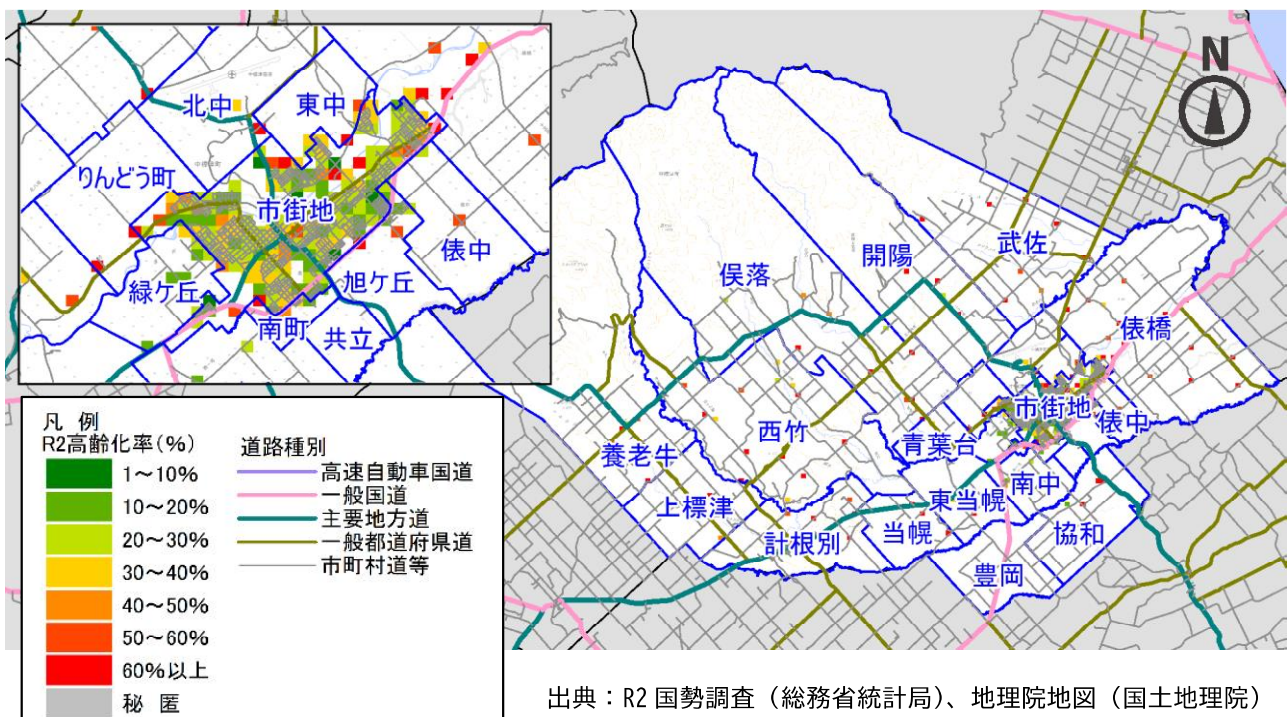


図 3-3 高齢者分布

課題

・各地域の特性を踏まえた運行形態を検討・導入

3-2 自動車運転免許保有状況（推計）

町民の自動車運転免許証の保有データから、自動車運転免許証を保有していない町民（免許非保有者）を推計した結果、人口総数が最も多い中標津町市街地において免許非保有者数が最も多くなっています。

一方で、農村部（中標津町農協区域及び計根別農協区域）においても、約 1,000 人の町民が自動車運転免許証を保有していない状況であり、家族等による送迎など、地域住民の移動に関する負担を軽減させ、今後も地域に住み続けられる環境構築として、地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保が必要です。

表 3-3 自動車運転免許保有状況（推計）の整理

	中標津町 市街地	中標津町 農協区域	計根別 市街地	計根別 農協区域	合計
人口総数 (人)	19,010	2,556	650	612	22,828
免許保有者数 (人)	13,747	1,773	446	446	16,412
免許保有者割合 (%)	72.3	69.4	68.5	72.9	71.9
免許非保有者数 (人)	5,263	783	204	166	6,416
免許非保有者割合 (%)	27.7	30.6	31.5	27.1	28.1

出典：北海道警察釧路方面本部
住民基本台帳（令和 4 年 6 月末現在）

【注記：自動車運転免許証非保有者の推計方法について】

- 1) 年齢別自動車運転免許保有者数（データ A）から、年齢別自動車運転免許証保有者割合（データ B）を整理
- 2) 本町各地域の年齢別人口（データ C）にデータ B を乗じて、地域別年齢別自動車運転免許証保有者数（データ D）を算出

＜2）の算出式＞

$$\text{データ C} \times \text{データ B} = \text{データ D}$$

- 3) データ C からデータ D を差し引くことで、地域別年齢別自動車運転免許証非保有者数（データ E）を算出

＜3）の算出式＞

$$\text{データ C} - \text{データ D} = \text{データ E}$$

■課題

・地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保

3-3 地域の移動の状況

本町に係るヒトの動きとして、通勤・通学については、町内で完結する動きが最も多い状況ですが、近隣自治体である標津町、別海町での流動が主な動きです。

一方で、全目的でのヒトの動きについては、町内や近隣自治体のみならず、根釧地域の中心市である釧路市までの動きが多いことも特徴の一つとなっています。

このようなことを踏まえ、根室管内の中心町として、管内からのヒトの流動を支えつつ、町内での移動を支援する交通の確保を行うとともに、釧路市までの通院等の広域的な町民の移動も確保することが必要です。



図 3-4 通勤・通学圏



図 3-5 全目的での移動圏

出典：令和2年国勢調査（左図）、地域経済分析システム（RESAS）-内閣府（右図）
地理院地図（国土地理院）

課題

- ・町内の移動を含む根室管内での移動を確保
- ・根釧地域の中心市である釧路市までの広域的な移動も確保

3-4 移動の目的地となる主要施設の状況

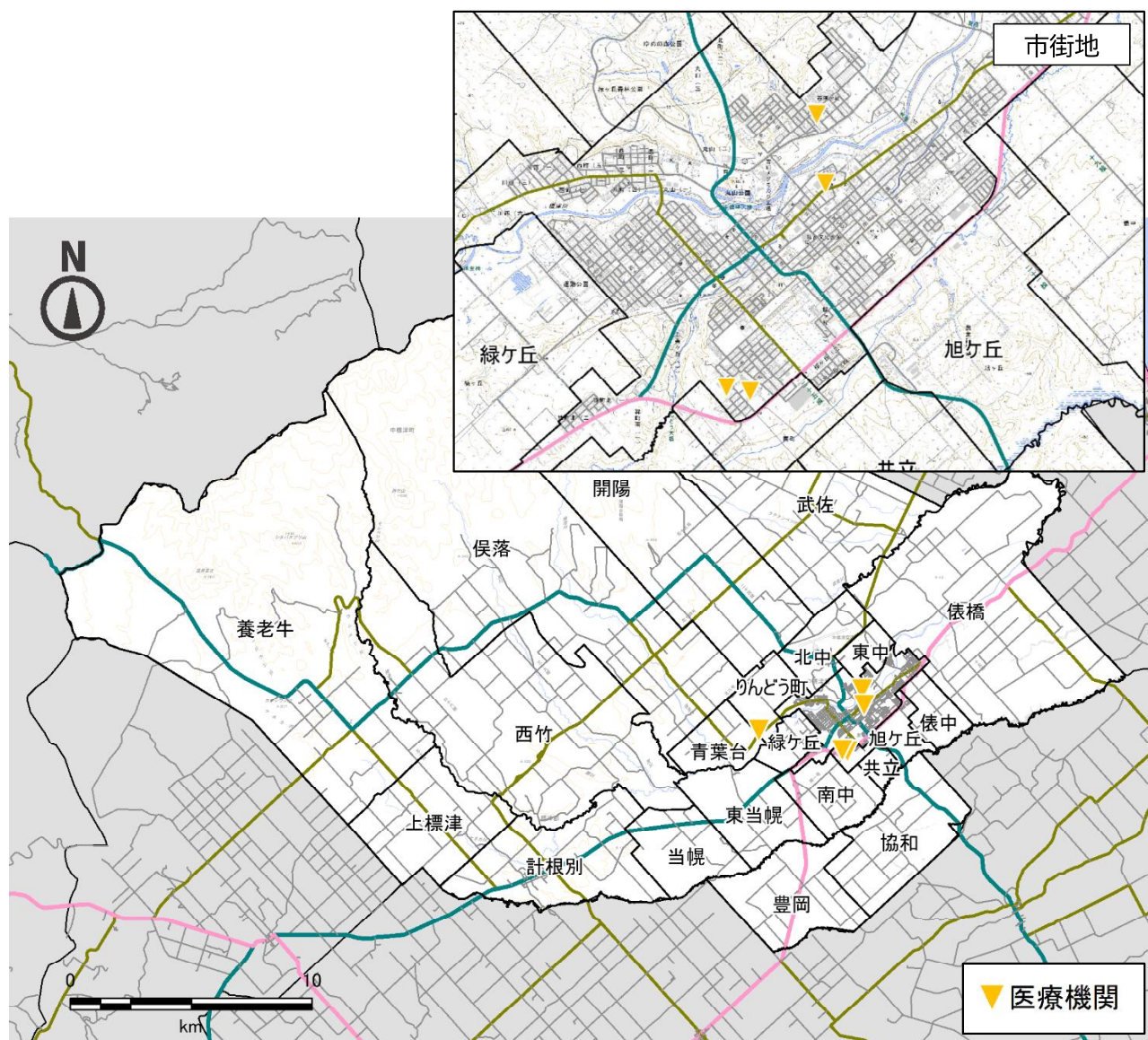
(1) 医療機関

本町の医療機関（病院・診療所）は、中標津市街地に集中しており、通院する方のうち、農村部に居住する方は、自家用車もしくは町営バスでの通院となります。

現在の町営バスのうち、俣落線及び武佐線の運行時間は、通院ニーズが高い8時台、9時台に運行しており、帰宅時間においては午後の早い時間帯に帰宅することができます。

一方で、町営バスの運行形態は定時定路線であり、農村部の散居形態の居住状況を全てカバーしている状況ではなく、住民要望としても運行形態の変更について要望が挙がっています。

また、町営バスの養老牛線においては、養老牛線運行地区から計根別地区までの運行であり、計根別地区には医療機関がないことから、中標津市街地もしくは総合病院が複数立地している釧路市までの移動が必要となっています。



出典：地理院地図（国土地理院）

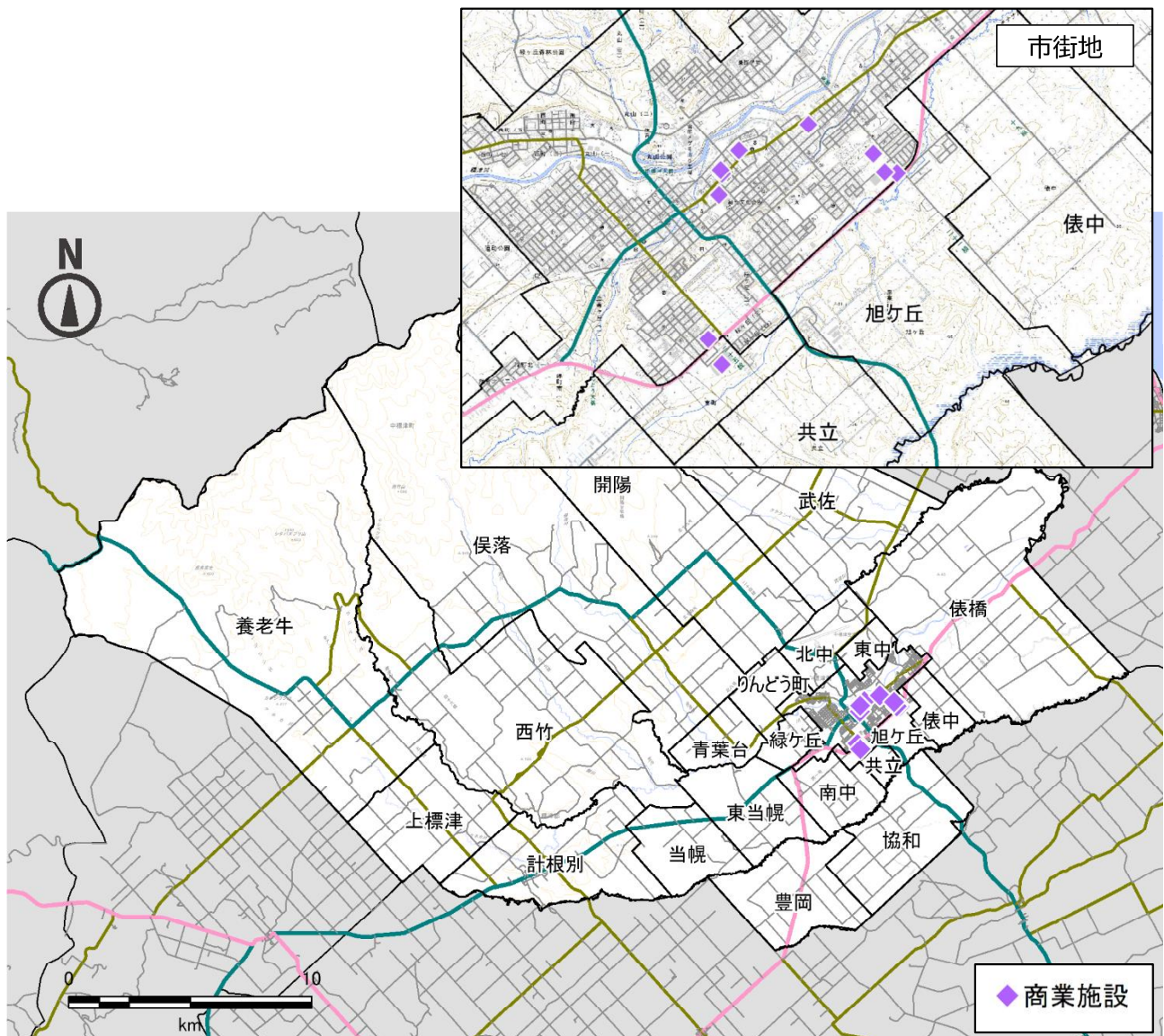
図 3-6 医療機関の立地状況

(2) 商業施設

本町の商業施設（スーパー・ドラッグストア）においても、医療機関と同様に中標津市街地に集中している状況であり、農村部や計根別地区に居住している町民は中標津市街地まで自家用車もしくは町営バス（計根別地区においては広域バス路線も利用可）で移動する必要があります。

町営バスのうち、俣落線及び武佐線においては、買い物ニーズの高い時間帯である9時台に中標津市街地に到着する便があり、帰宅は午後の早い時間帯に帰宅することができます。

一方で、養老牛線については、買い物ニーズの高い時間帯に運行している便がなく、養老牛線から俣落線または標津標茶線に乗換を行い、8時頃に中標津市街地に到着するものの、帰宅の便は15時台であり、買い物には不便な路線形態となっています。

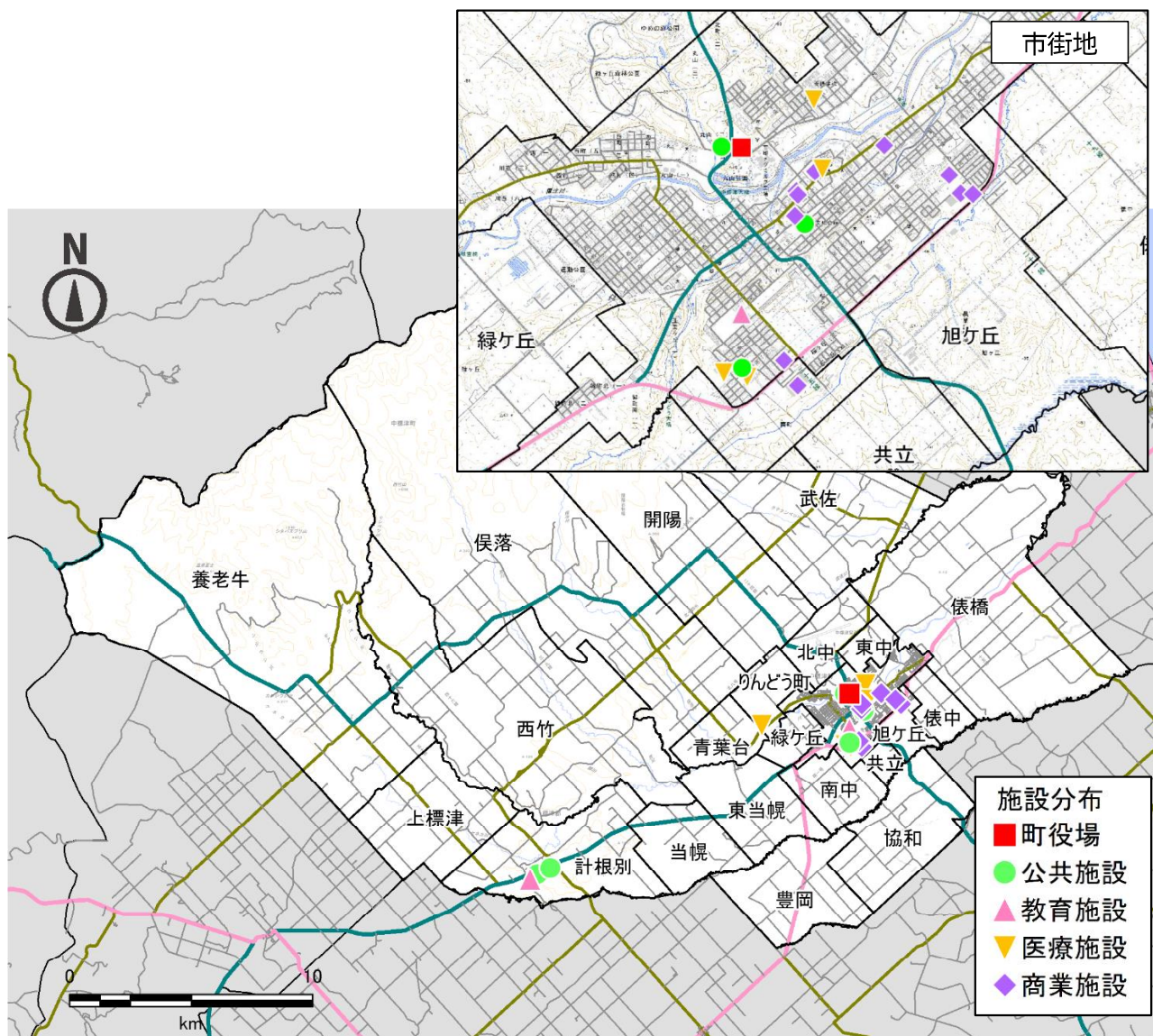


出典：地理院地図（国土地理院）

図 3-7 商業施設の立地状況

(3) 主要施設

前段で整理した医療機関及び商業施設に加え、本町の行政機能、公共施設、教育施設の主要施設は、市街地に集中している状況であり、自家用車を保有しないなど自力で移動できない町民などのためにも、町内各地区から市街地までの足の確保が必要です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 3-8 主要施設の立地状況

課題

- ・ 利用実態に即した運行形態の変更
- ・ 住民要望を踏まえた運行時間帯の変更

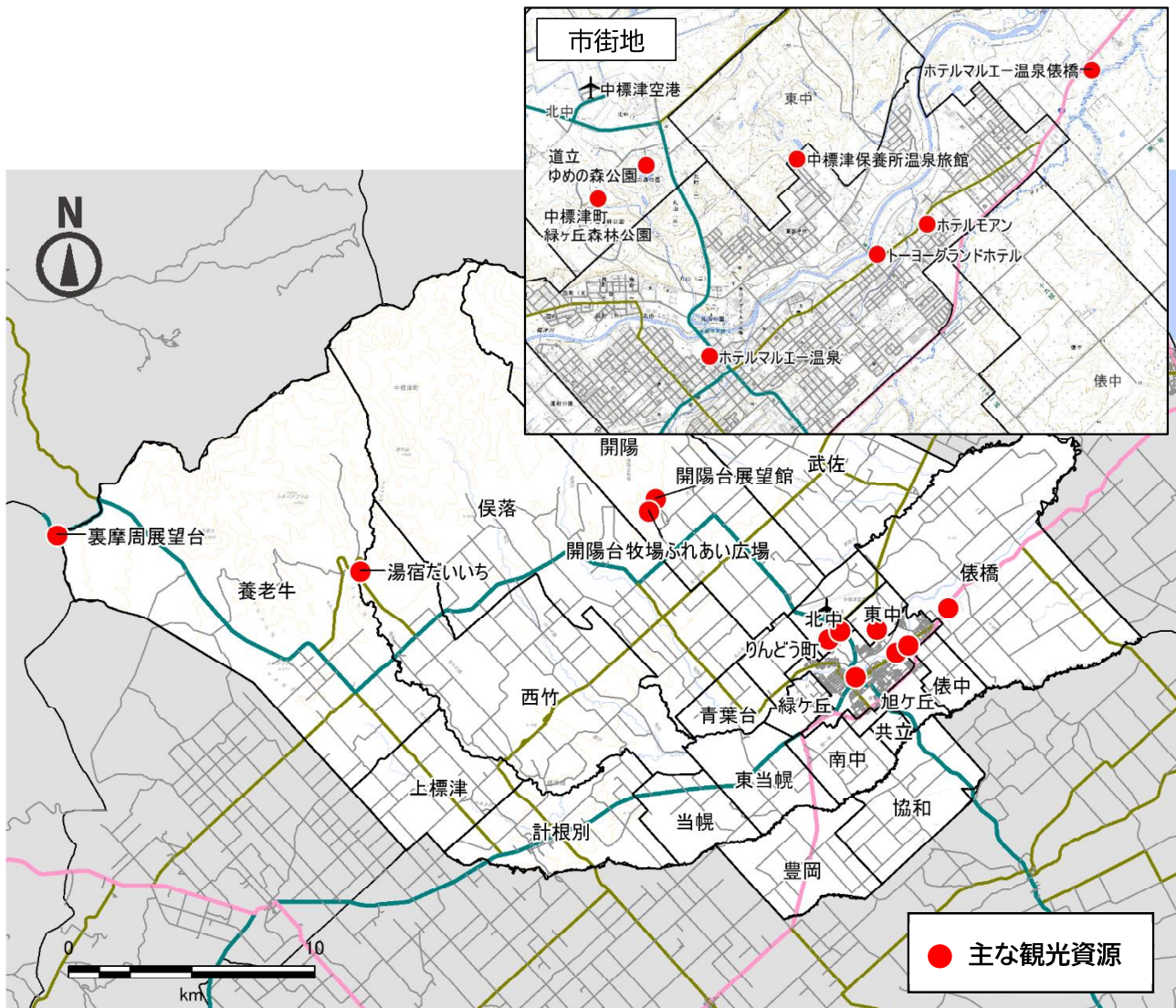
(4) 觀光資源

本町の観光資源としては、広大で豊かな自然環境をはじめ、山と溪流に抱かれた魅力ある温泉を有する宿泊施設などがあり、中標津市街地から 10 分の距離に中標津空港があることから、本町は根室管内における観光拠点としての役割も有しています。

一方で、観光資源までのアクセス交通としては、自動車による移動が主であり、中標津市内線や町営バスを活用した移動は不便な状況です。

このようなことから、町民をはじめ、観光関係者からも公共交通の改善要望が挙がっています。

近年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、本町への来訪者は大きく減少していますが、アフターコロナを見据え、町内交通の見直しを併せて観光交通についても検討を進める必要があります。



出典；地理院地図（国土地理院）

図 3-9 観光資源の位置図

■ 課題

- ・町内交通の見直しと併せた観光交通の確保方策の検討
- ・住民要望を踏まえた運行時間帯の変更

3-5 地域の概況から見える課題の整理

前段で整理した地域の概況から見える課題について、以下の通り、整理します。

表 3-4 地域の概況から見える課題の整理

種別	課題
人口	・ 公共交通を必要とする町民が気軽に外出できる交通モードの導入が必要 ・ 各地域の特性を踏まえた運行形態を検討・導入
運転免許の保有状況	・ 地域特性を踏まえた公共交通網の維持・確保
移動実態	・ 町内の移動を含む根室管内での移動を確保 ・ 根釧地域の中心市である釧路市までの広域的な移動も確保
施設状況	・ 利用実態に即した運行形態の変更 ・ 住民要望を踏まえた運行時間帯の変更
観光	・ 町内交通の見直しと併せた観光交通の確保方策の検討 ・ 住民要望を踏まえた運行時間帯の変更