



第4章 公共交通の現状

4-1 町内を運行する公共交通の整理

町内を運行する公共交通は、阿寒バス(株)、根室交通(株)が国道・道道を中心とした広域バス路線、阿寒バス(株)が市街地内において中標津市内線を運行しており、これらを補完する公共交通として、町からの運行委託により、日東交通(株)による町営バス路線が町内農村部を運行しています。

また、阿寒バス(株)、日東交通(株)、(株)北都ハイヤー、(株)旭観光バスが4社で、農村部の小中学生の登下校における足の確保のため、スクールバスを13路線運行しています。

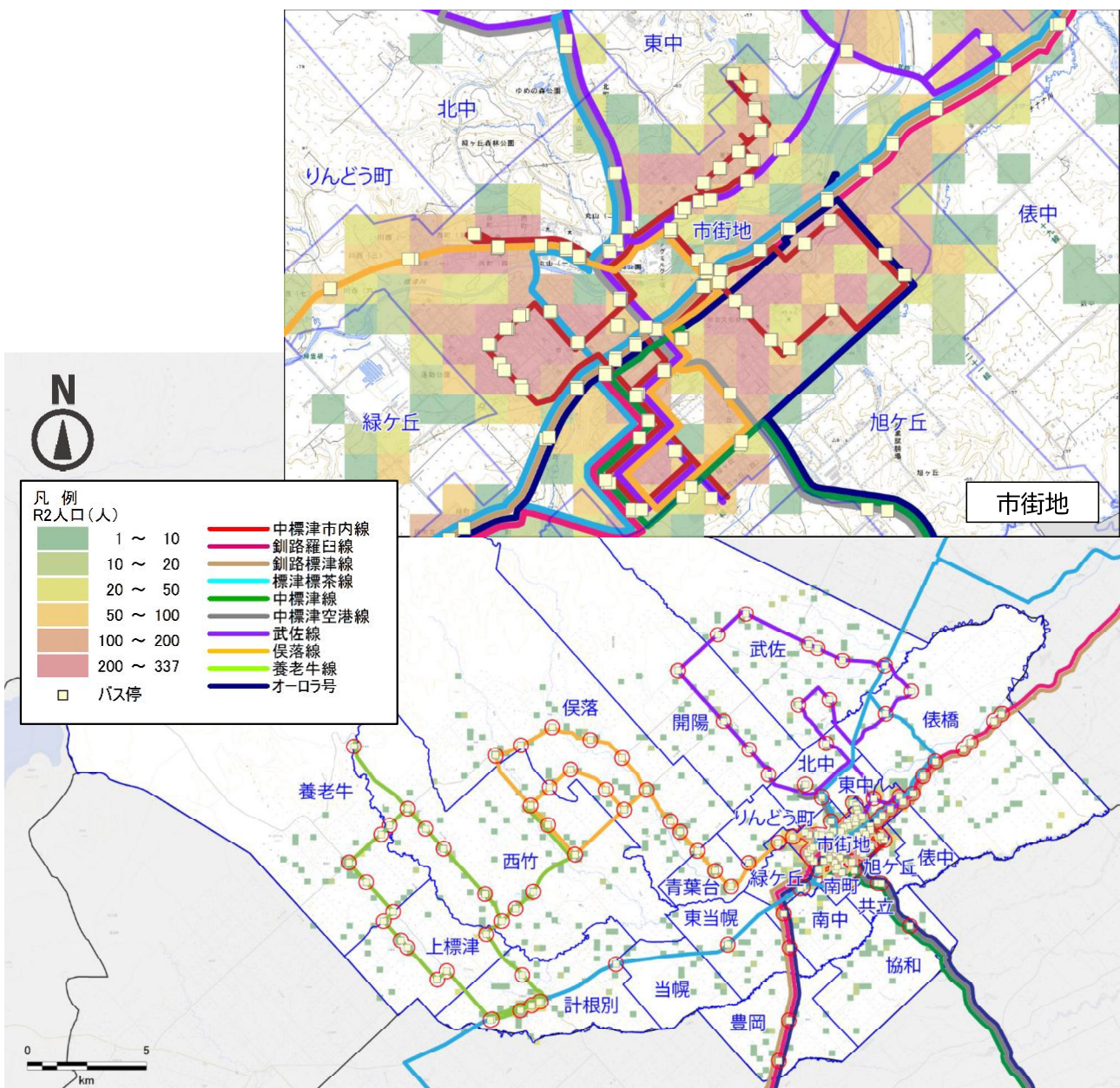


図 4-1 町内を運行する広域バス路線・町営バス路線図

表 4-1 町内を運行する路線バスの運行状況

路線名		運行区間		運行便数
中標津町営バス	俣落線	交通センター	→ 交通センター	6 便
	武佐線	交通センター	→ 交通センター	5 便
	養老牛線	農業高校	→ 計根別農協	1 便
		計根別農協	→ 農業高校	2 便
阿寒バス	中標津市内線	保養所前	→ 保養所前	6 便
	釧路標津線	釧路駅前	→ 標津営業所	1 便
		標津営業所	→ 市立病院前	1 便
	釧路羅臼線	市立病院前	→ 羅臼営業所	4 便
		羅臼営業所	→ 市立病院前	4 便
	標津標茶線	標津営業所	→ 標茶駅前	2 便
		標茶駅前	→ 標津営業所	1 便
	標津標茶線	標津営業所	→ 西春別	3 便
		西春別	→ 標津営業所	4 便
	標津標茶線	標津営業所	→ 農高前	3 便
		農高前	→ 標津営業所/標津高校	2 便
	標津標茶線	農高前	→ 中標津バスターミナル	1 便
	中標津計根別線 ³	農高前	→ 中標津バスターミナル	1 便
		中標津バスターミナル	→ 農高前	1 便
根室交通	中標津線	厚床駅前	→ 中標津バスターミナル	5 便
		中標津バスターミナル	→ 厚床駅前	5 便
	中標津空港線	有磯営業所	→ 中標津空港	4 便
		中標津空港	→ 有磯営業所	4 便
	オーロラ号	札幌大通バスセンター	→ 根室交通営業所	1 便
		根室交通営業所	→ 札幌大通バスセンター	1 便
スクールバス ⁴		武佐線、第 2 武佐線、南依橋線、当幌線、第 2 当幌・豊岡線、協和線、開陽線、俣落線、第 2 俣落線、西竹線、第 2 西竹線、若竹線、養老牛線の 13 路線		3～4 便

³ 中標津計根別線：標津標茶線の一部の便については、学校休校日に運行していないため、計根別地区住民の病院等への足を確保するため、この期間のみ臨時運行している路線。

⁴ スクールバス：小中学生の分布によって年度ごとに路線を検討しているため、毎年同じ路線とは限らない。表の路線は令和 4 年度のものの。

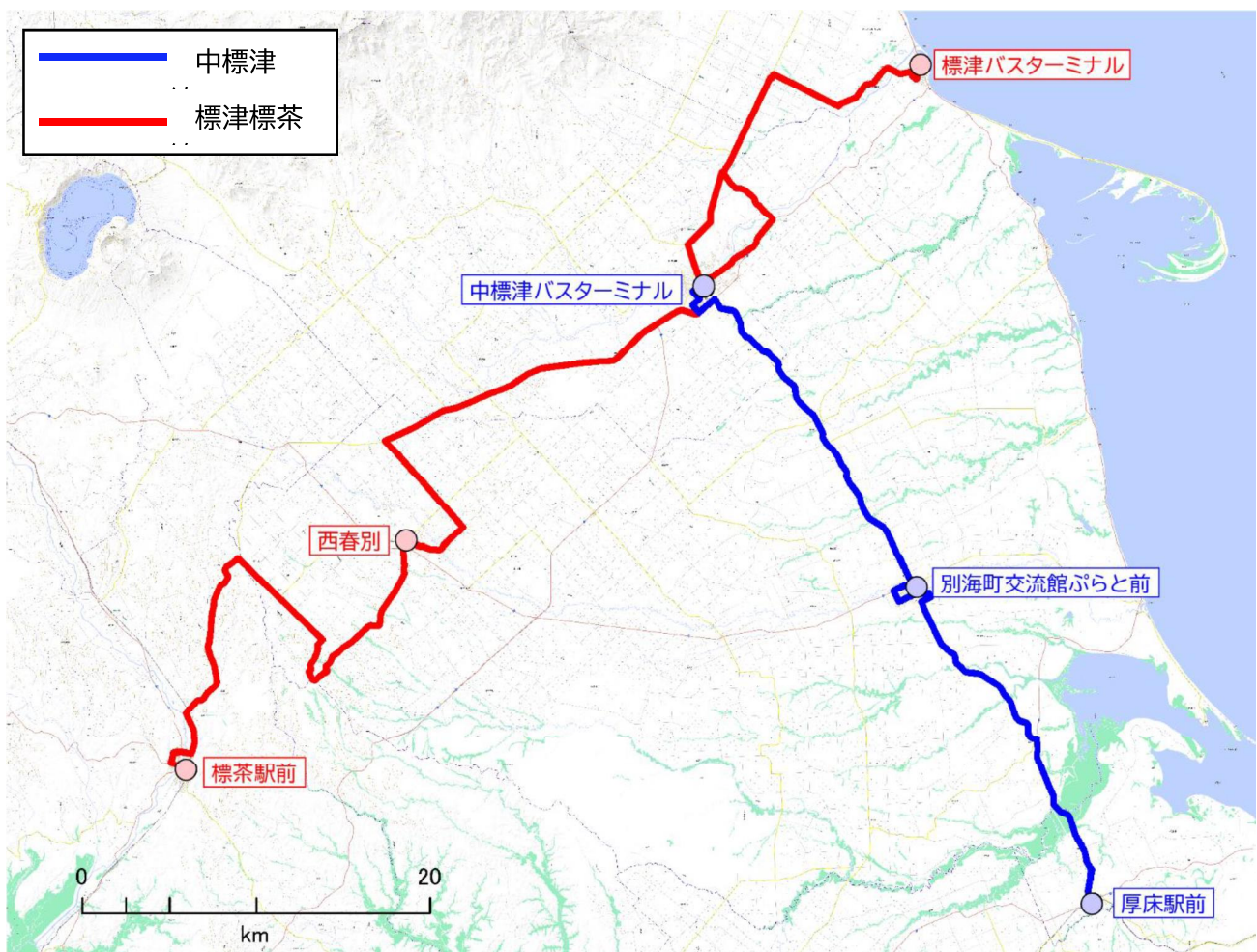
4-2 各交通の利用状況

(1) 広域バス路線（標津標茶線・中標津線）乗降調査結果

標津線代替輸送連絡調整協議会⁵が、令和3年7月20日（火）及び21日（水）に、代替バスにおける現状の利用実態を把握し、路線の効率化や最適化等を検討するための基礎データの収集に向け、調査員が全便乗り込むことにより調査を行う、乗降調査を実施しました。

なお、標津標茶線においては、令和4年4月にダイヤ改正を行っており、本調査結果は、ダイヤ改正前の調査結果となります。

調査対象路線は以下の通りです。



出典：バス路線（阿寒バス㈱、根室交通㈱）、地理院地図（国土地理院）

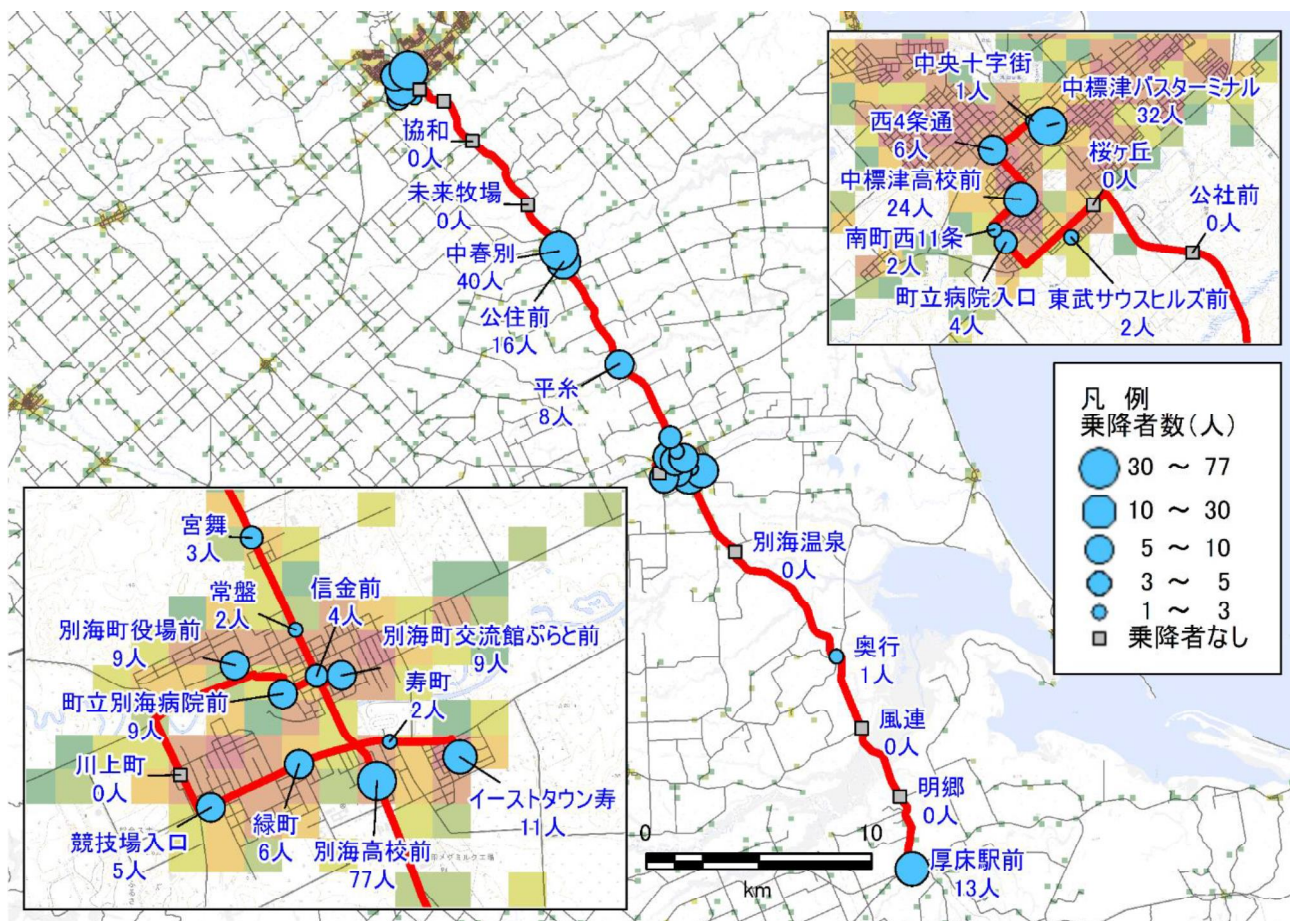
図 4-2 調査対象の路線図

⁵ 標津線代替輸送連絡調整協議会：平成元年のJR 標津線廃止に伴い発足した協議会で、代替輸送手段であるバス路線（標津標茶線、中標津線）を運営している。1市4町で構成されている（根室市、別海町、中標津町、標津町、標茶町）。

1) 中標津線

調査2日間の利用者数は140人（うち高校生99人）であり、バス停別の利用状況は、自治体間のバス停では利用者が0人のバス停もある状況です。

自治体間の移動状況は、「中標津町⇄別海町」が最も多く、「別海町⇄根室市」の利用は限定的な状況です。



出典：バス路線（根室交通㈱）、令和2年度国勢調査（総務省統計局）、地理院地図（国土地理院）

図 4-3 バス停別の利用状況（2日間の合計値）

課題

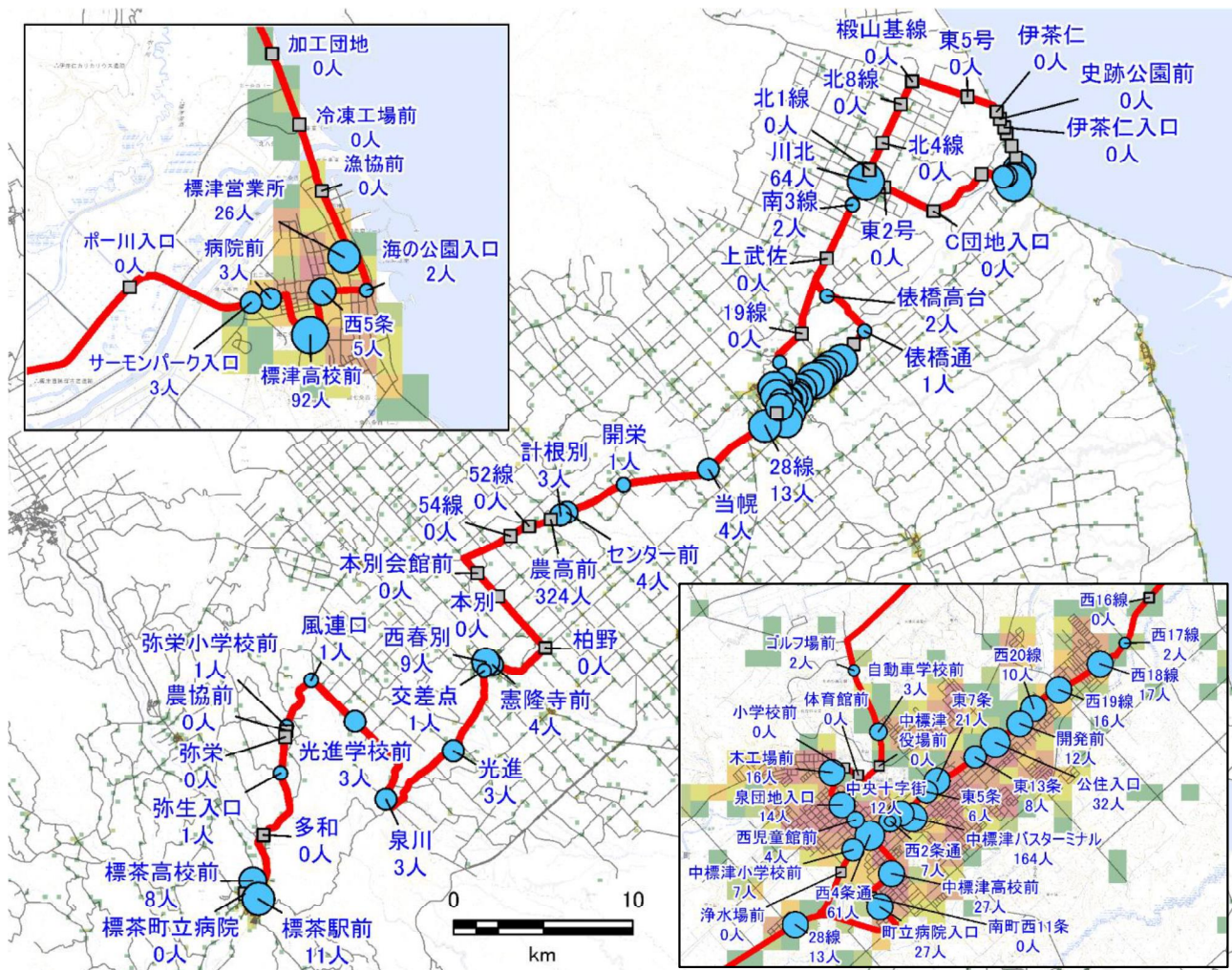
- ・ 近隣自治体の高等学校に通学するための高校生の足の確保

2) 標津標茶線

調査2日間の利用者数は509人（うち高校生以下が431人）であり、バス停別の利用状況は、中標津線と同様に、自治体間のバス停では利用者が0人のバス停もある状況です。

自治体間の移動状況は、「中標津町⇄標津町」が最も多く、「中標津町⇄別海町⇄標茶町」の利用は限定的な状況です。

また、最近では中標津農業高等学校に通う高校生の登下校の時間帯、特に下校の時間帯において、1便のバスに乗り切れないためバス時刻に合わせた分散下校をしており、これにより短縮授業となる学年が一部出るため、授業数の確保に影響が出ている状況であり、喫緊の課題となっています。

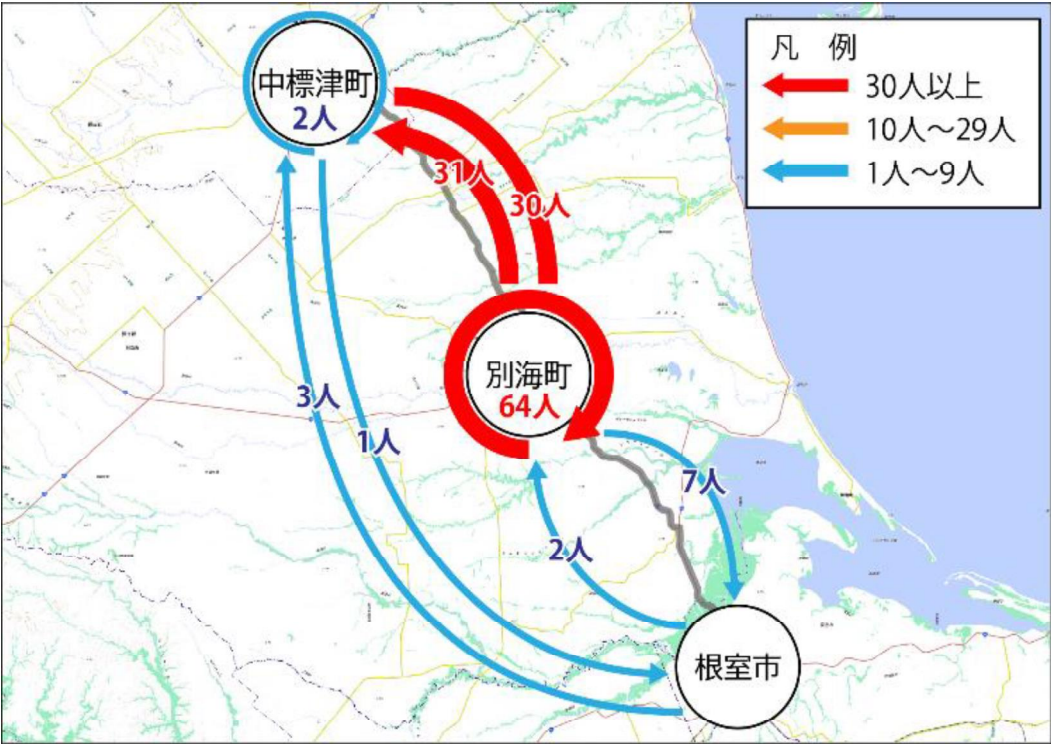


出典：バス路線（阿寒バス㈱）令和2年国勢調査（総務省統計局）、地理院地図（国土地理院）

図 4-4 バス停別の利用状況（2日間の合計値）

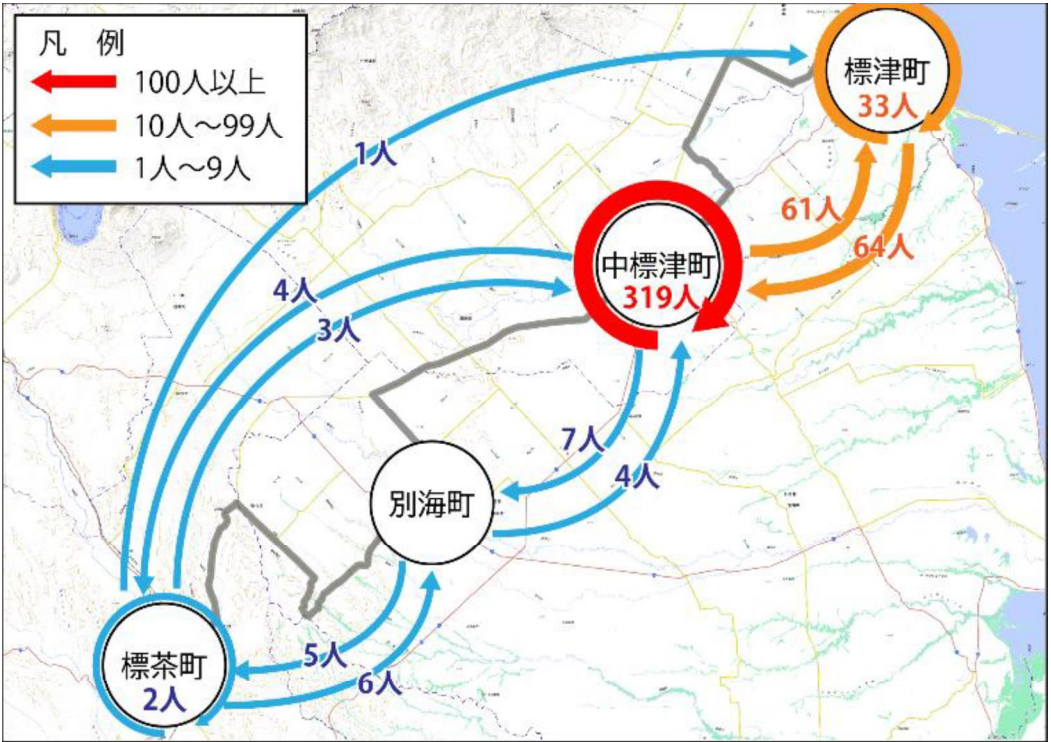
課題

- ・ 近隣自治体の高等学校に通学するための高校生の足の確保
- ・ 中標津農業高等学校までの通学の足の確保



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-5 中標津線における自治体間の移動状況（2 日間の合計値）



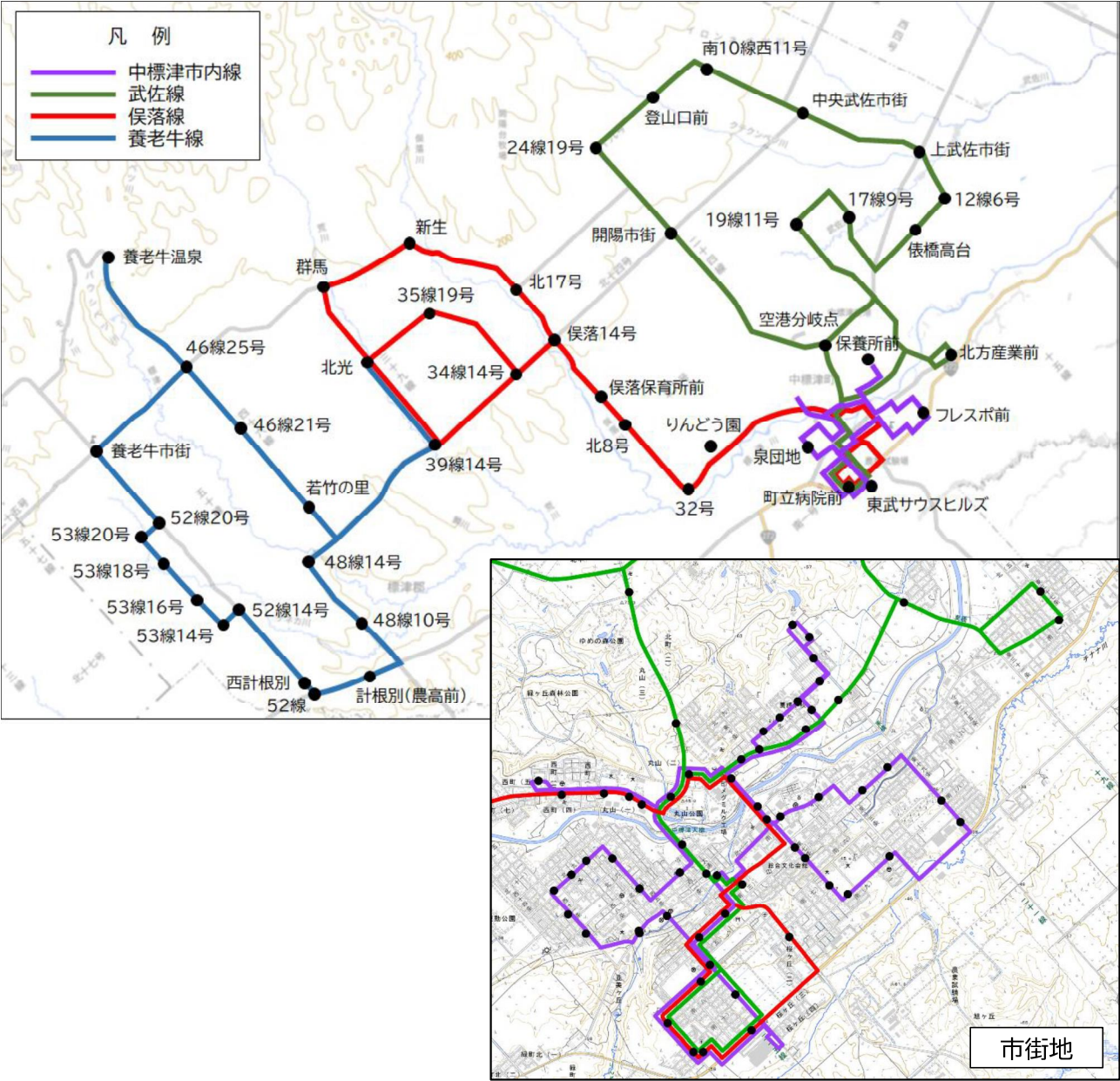
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-6 標津標茶線における自治体間の移動状況（2 日間の合計値）

(2) 中標津市内線・町営バス路線乗降調査結果概要

令和4年9月5日(月)に、中標津市内線・町営バス路線における現状の利用実態を把握し、路線の効率化や最適化等を検討するための基礎データの収集に向け、調査員が全便乗り込むことにより調査を行う、乗降調査を実施しました。

調査対象路線は以下の通りです。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-7 調査対象の路線図

1) 各路線の1日の便別利用者数

中標津市内線において、1便から3便の15時台までの便の利用者数は10人前後の利用がありますが、夕方の時間帯では、0人の便もあります。

また、武佐線、俣落線及び養老牛線の利用者数は、中標津市内線と比較すると全体的に少ない状況となっています。

表 4-2 各路線の1日の便別利用者数

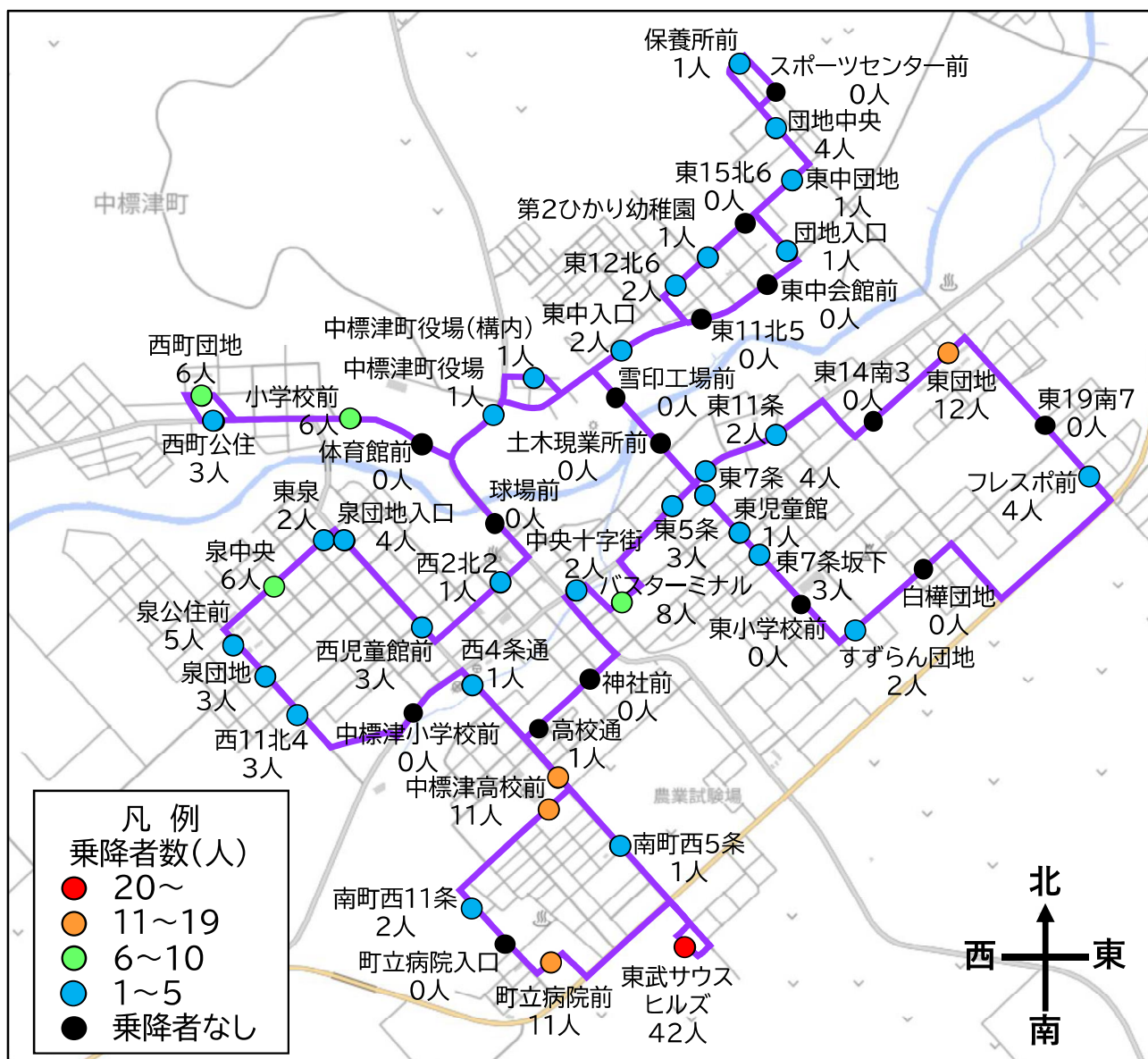
モード名	路線	利用者数
中標津市内線 ⁶ (西町団地、泉団地先回り)	1 便 (7 : 50 発)	14 人
	2 便 (10 : 40 発)	21 人
	3 便 (13 : 40 発)	8 人
	4 便 (16 : 30 発)	5 人
中標津市内線 (すずらん団地、白樺団地先回り)	1 便 (9 : 15 発)	12 人
	2 便 (12 : 10 発)	13 人
	3 便 (15 : 05 発)	10 人
	4 便 (17 : 55 発)	0 人
俣落線	1 便 (6 : 19 発)	6 人
	2 便 (7 : 38 発)	4 人
	3 便 (8 : 58 発)	4 人
	4 便 (12 : 20 発)	5 人
	5 便 (14 : 00 発)	1 人
	6 便 (16 : 36 発)	6 人
武佐線	1 便 (6 : 31 発)	3 人
	2 便 (9 : 07 発)	3 人
	3 便 (11 : 30 発)	2 人
	4 便 (13 : 43 発)	2 人
	5 便 (15 : 30 発)	5 人
養老牛線	1 便 (6 : 37 発)	2 人
	2 便 (15 : 30 発)	1 人
	3 便 (16 : 38 発)	1 人

⁶ 中標津市内線：令和4年12月ダイヤ改正前の調査のため、1日8便運行。

2) 中標津市内線

① バス停別の利用者数

利用者数は83人（うち高校生以下が14人）となっており、バス停別の利用状況は「東武サウスヒルズ」、「東団地」、「中標津高校前」、「町立病院前」の順に多い状況です。

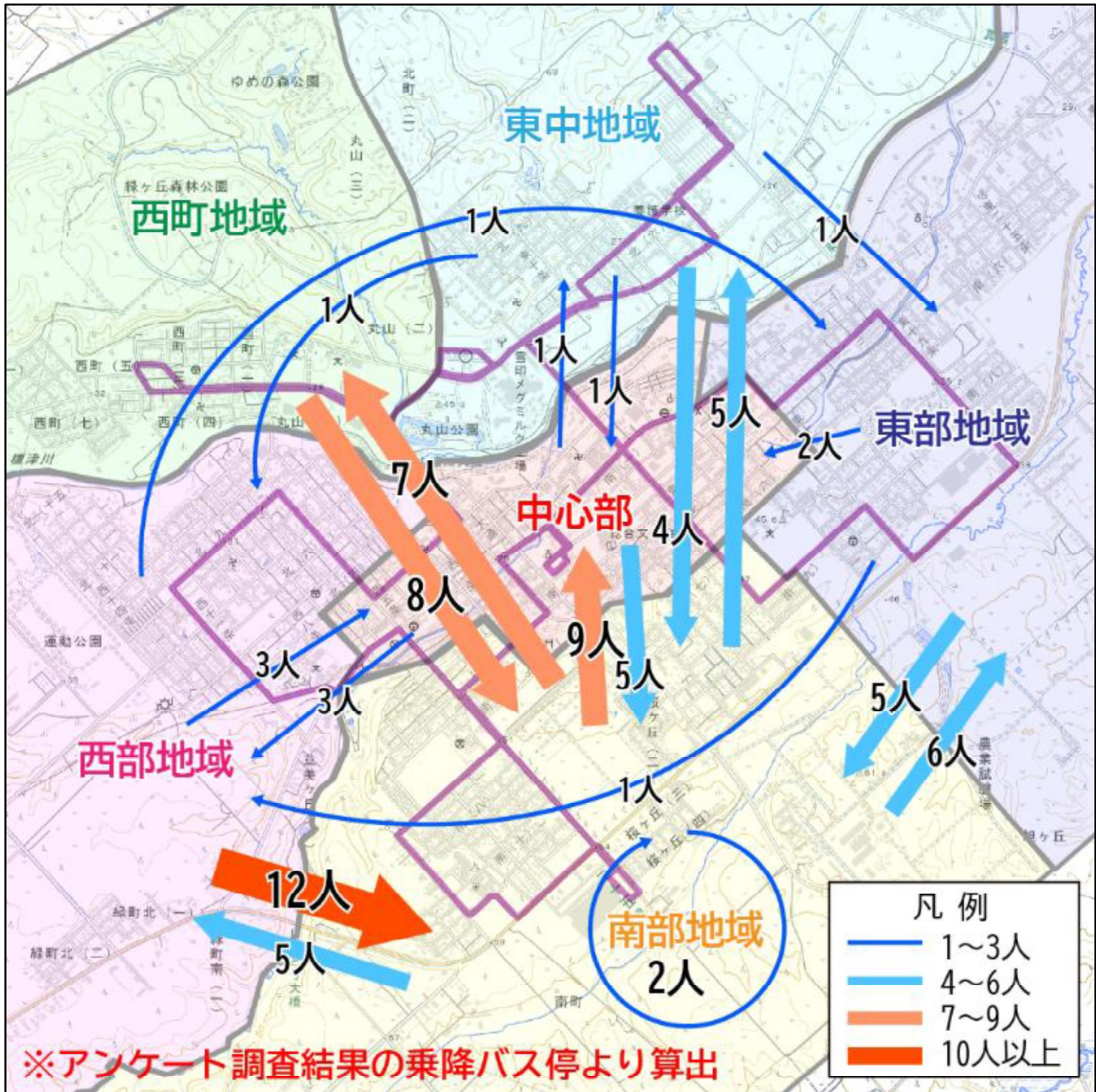


出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-8 バス停別の利用者数

② 地区間の移動状況

地区別の移動状況は西町地域及び西部地域、中心部から南部地域間の移動が多い状況です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-9 地区間の移動状況

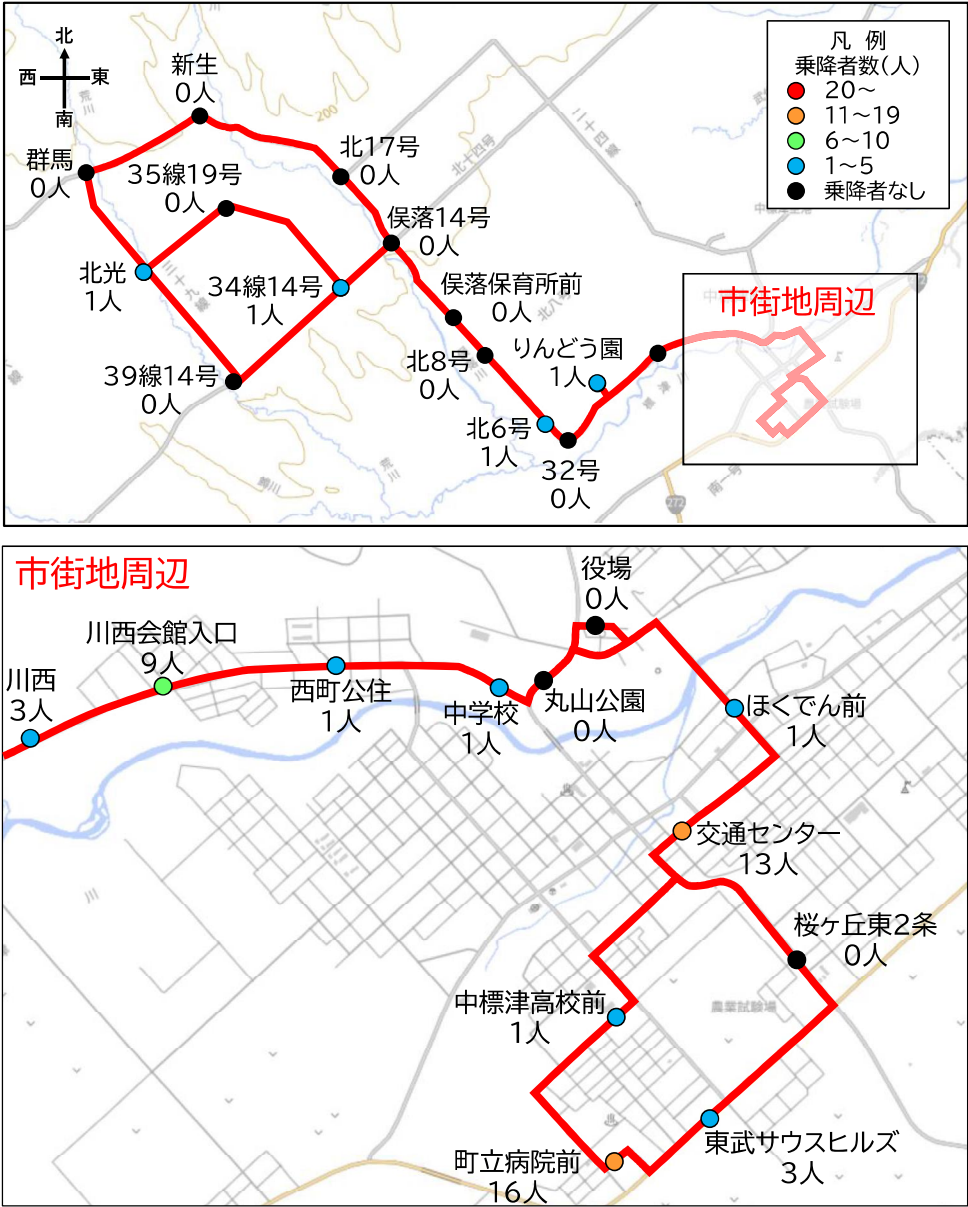
課題

- ・利用範囲が限定されているため、利便性向上を目的に、路線の縮小を検討
- ・路線が縮小となった地区の移動手段の確保に向け、代替移動手段を検討

3) 町営バス路線

① 俣落線

利用者は 26 人（うち高校生以下が 4 人）となっており、バス停別の利用状況は「川西会館入口」、「交通センター」、「町立病院前」の順に多い状況です。
市街地部での利用者が多く、農村部（俣落地区）での利用者は少ない状況です。



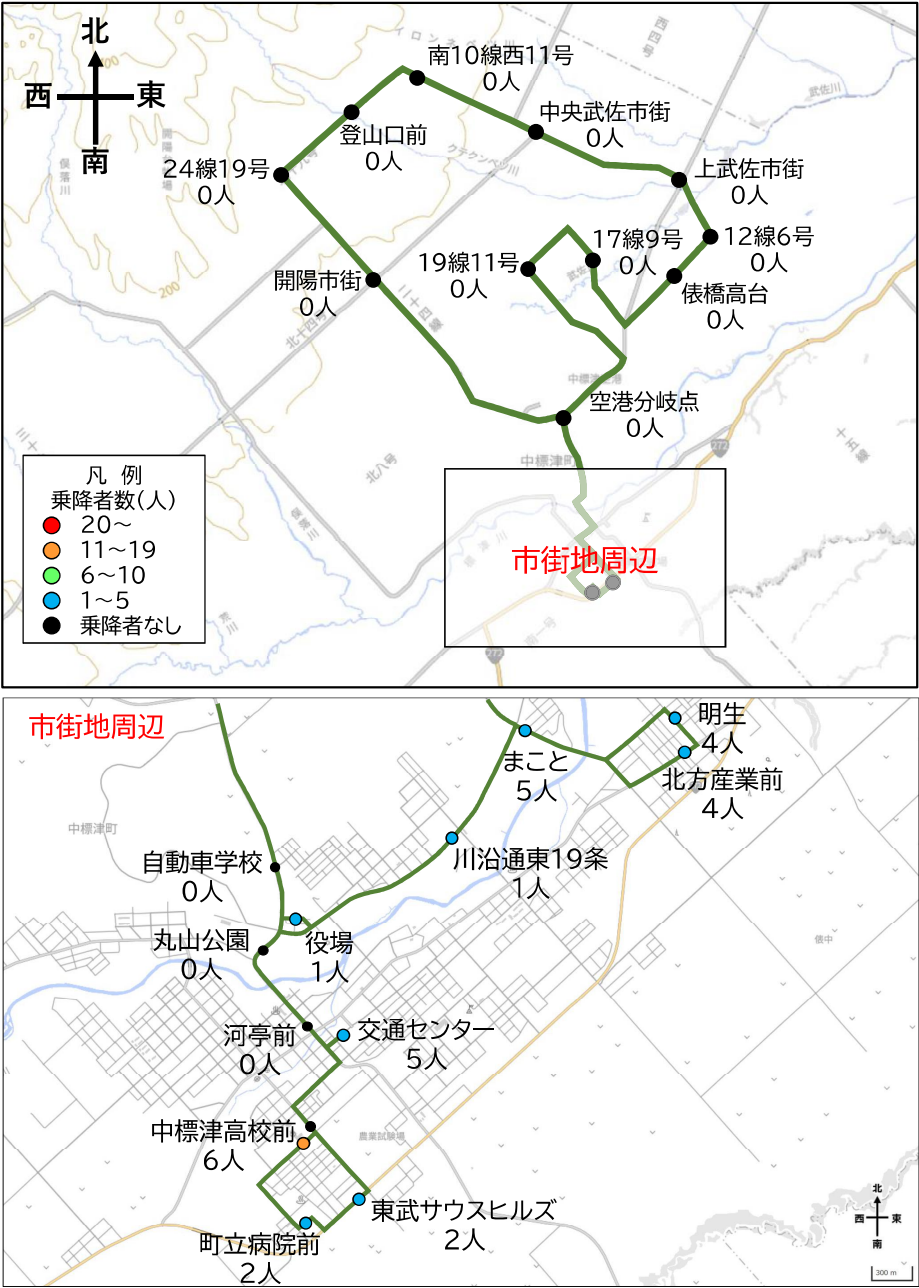
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-10 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

② 武佐線

利用者は 15 人（うち高校生以下が 6 人）となっており、バス停別の利用状況は「中標津高校前」が多い状況です。

市街地部での利用者が多く、農村部（武佐地区）での利用者はいない状況です。



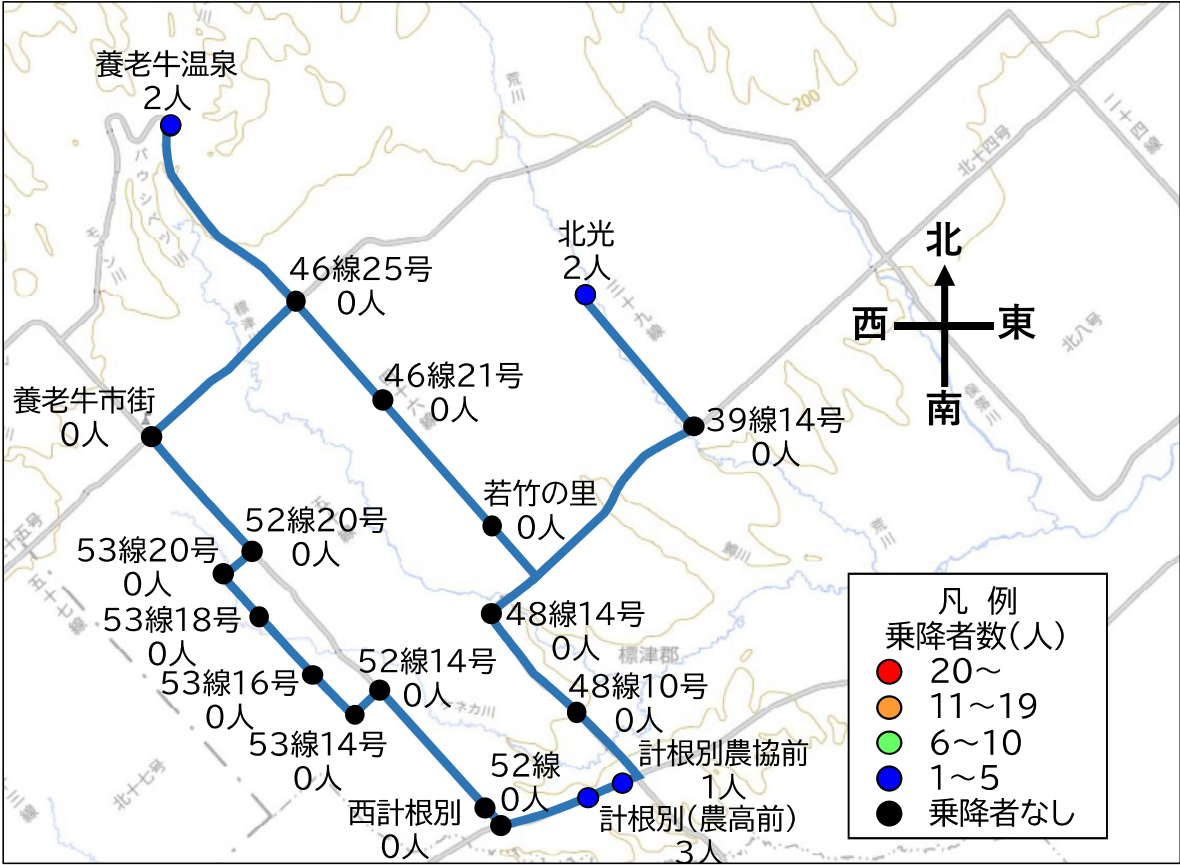
出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-11 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

③ 養老牛線

利用者数は 4 人（うち高校生以下が 2 人）となっており、バス停別の利用状況は「農業高校」が多い状況です。

農村部（養老牛地区）のみのルートで、市街地部へ行かないことから利用者は少ない状況です。



出典：地理院地図（国土地理院）

図 4-12 バス停別の利用者数及び地区間の移動状況

課題

- ・利用者数が極めて限られている路線の効率化
- ・農村部に居住する住民を自宅付近から市街地等へ運送する手段への転換
- ・農村部に居住する高校生の通学の足の確保に向け、学生便も視野に入れた再編

4-3 交通結節点の状況

本町の主な交通結節点は中標津町交通センターとなっており、バスターミナルには、民営バス路線及び町営バス路線が集中する拠点となっています。

また、中標津町交通センター内には、各種公共交通の情報展開や案内を行っている窓口や根室中標津空港ビル(株)の市内営業所、平成元年に廃止となった鉄道に関する展示室などがあります。

一方で、中標津町交通センターの課題として、バス窓口の位置やバスターミナル内におけるバスの行先表示が分かりにくいなどの情報提供に関することやバスレーンの整備、空きテナントの利活用などの課題があります。

また、各種公共交通の利用実態に応じて、交通結節点の見直し等も行っていく必要があります。



図 4-13 交通センター及びバスターミナル

■課題

- ・交通結節点における分かりやすい情報提供、表示の改善
- ・交通結節点の整備、利活用

4-4 本町が支援する移動に係るサービス

(1) 農業高校就学環境支援事業（中標津農業高等学校通学費補助）

本町では、町立の高等学校である中標津農業高等学校の生徒に対して、入学者数の確保と保護者の経済的負担の軽減を図ることを目的に通学に要する経費の補助を行っています。

令和3年度においては、生徒数133人に対して補助対象者は117人となっています。

(2) 障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）

本町では、歩行が困難で車椅子またはストレッチャーを利用しているため普通自動車での移動が困難な方を対象に、自宅から町内の病院や福祉施設への通院や入所のための移送を行っています。

年間実利用人員は、150人程度であり、1人当たりの利用回数は平均で年間3～5回程度となっています。

表 4-3 障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）の利用状況

	R1	R2	R3
実利用人員	142 人	179 人	146 人
延利用回数	396 回	749 回	544 回
1人当たり利用回数	2.8 回/人	4.2 回/人	3.7 回/人
稼働日数	141 日	229 日	193 日
延利用時間	288 時間 47 分	488 時間 54 分	359 時間 55 分

(3) 障がい福祉推進事業（特定疾患等患者通院交通費補助）

本町では、上記の障がい者地域生活支援事業（在宅福祉移送サービス）のほか、特定疾患の患者の通院に係る負担の軽減と治療の効果を助長することを目的に、特定疾患の患者で町外医療機関への通院に要する交通費及び介助者の交通費の一部を補助する事業を実施しています。

4-5 公共交通関連支出の整理

本町では、町内を運行するバス交通への補助の拠出や運行経費を負担しているほか、一部町民を対象とした日常生活における移動支援として、バス交通を補完する事業を展開しており、支出している全体経費として、令和3年度決算額として年間約1億9千万円の経費を支出しています。

中でも、自治体間を跨ぐ広域バス路線については、町民をはじめとする広域的な移動支援として欠かせないことから、今後も継続的な路線維持に向け、関係自治体と連携しながら、路線のあり方を検討していくことが必要です。

また、今後、ますます進行することが予想される高齢化やニーズの多様化等を勘案し、移動を必要とする方へのニーズに即した移動支援策などの実施に向け、交通に要する経費の最適化（必要な事業に必要な分の経費を支出）並びに効率化（厳しい財政状況の中、選択と集中）を行うことが必要です。

表 4-4 公共交通関連支出の整理

路線名・事業名	内容	町負担額（千円）		
		R1	R2	R3
釧路羅臼線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	3,210	9,604	12,312
釧路標津線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	847	967	1,169
標津標茶線	生活バス等運行事業（標津線代替輸送連絡調整協議会負担金）	20,899 (10,006)	23,561 (10,328)	22,480
中標津線	生活バス等運行事業（標津線代替輸送連絡調整協議会負担金）	6,345 (10,230)	8,523	9,812 (10,529)
中標津空港線	空港利用促進対策事業（空港利用促進期成会負担金）	5,629	6,655	5,992
中標津市内線	生活バス等運行事業（生活交通路線維持費補助）	11,639	12,467	12,734
中標津計根別線	生活バス等運行事業（代替バス運行費補助）	351	307	375
俣落線・武佐線	生活バス等運行事業（町営バス運行経費）	12,893	9,639	10,155
養老牛線	生活バス等運行事業（町営バス運行経費）	3,449	2,933 (3,067)	2,749
スクールバス	スクールバス等運行事業（13路線）	109,307	103,742	91,019
農業高校就学 環境支援事業	中標津農業高等学校通学費補助	11,968	12,849	16,398
障がい者地域 生活支援事業	在宅福祉移送サービス	1,328	1,892	1,835
障がい福祉推進 事業	特定疾患等患者通院交通費補助	1,310	1,075	947
合計		189,175 (20,236)	194,215 (13,394)	187,977 (10,529)

（ ）内は車両購入費用として別計上

課題

・交通経費の最適化に向けた路線見直し

4-6 公共交通の現状から見える課題の整理

前段で整理した公共交通の現状から見える課題について、以下の通り、整理します。

表 4-5 公共交通の現状から見える課題の整理

種別	課題
広域バス路線	・ 近隣自治体の高等学校に通学するための高校生の足の確保 ・ 中標津農業高等学校までの通学の足の確保
中標津市内線	・ 利用範囲が限定されているため、利便性向上を目的に、路線の縮小を検討 ・ 路線が縮小となった地区の移動手段の確保に向け、代替移動手段を検討
町営バス路線	・ 利用者数が極めて限られている路線の効率化 ・ 農村部に居住する住民を自宅付近から市街地等へ運送する手段への転換 ・ 農村部に居住する高校生の通学の足の確保に向け、学生便も視野に入れた再編
交通結節点	・ 交通結節点における分かりやすい情報提供、表示の改善 ・ 交通結節点の整備、利活用
交通経費	・ 交通経費の最適化に向けた路線見直し

4-7 町内を運行する移動手段と利用者属性・課題の整理

令和 4 年度に町内を運行する各種交通資源に係る関係者の現状及びニーズを把握することを目的に、関係者ヒアリングを実施しており、その結果から見えた各移動手段の利用者属性及び課題について、以下の通り整理します。

表 4-6 関係者ヒアリング実施状況

分野	実施年月日	ヒアリング先
交通事業者	令和 4 年 6 月 1 日～7 月 21 日	阿寒バス(株)
		根室交通(株)
		日東交通(株)
		(株)北都ハイヤー・(株)旭観光バス
利用者関係	令和 4 年 9 月 27 日～28 日	俣落連合会
		第二俣落・西竹連合会
		養老牛町内連合会
		上標津町内会
		計根別地区協議会
		東西竹地区協議会
		西竹町内会
		武佐地区連合会（代理：民生委員）
教育・学校	令和 4 年 7 月 22 日	開陽連合会
		中標津高等学校
関係機関	令和 4 年 7 月 20 日～21 日	中標津農業高等学校
		根室市総合政策部総合政策室
		別海町総務部防災交通課
		標津町企画政策課
行政内部	令和 4 年 5 月 31 日～6 月 1 日	羅臼町環境生活課
		町民生活部福祉課
		町民生活部介護保険課
		経済部経済振興課
		建設水道部都市住宅課
		教育委員会学校教育課

関係者ヒアリングから、町内を運行する公共交通・移動支援策と利用者属性の関係性について整理したところ、町内を運行する公共交通・移動支援策で基本的な生活移動については賄えていることが分かりました。

一方で、高齢者や高校生、来訪者、要支援といった利用者属性については、各種課題を有しており、特に高齢者や高校生においては、日常的な生活移動（買い物や通院、通学）を支える移動支援の検討が急務となっています。

表 4-7 利用者属性と課題の整理

	一般	高齢者	中学生 小学生	高校生	来訪者	要支援	要介護・ 歩行困難者	特定疾患
中標津市内線 ・町営バス路線	○	○	○	○	○	○	×	○
広域バス路線 (町外への移動)	○	○	○	○	○	○	×	○
ハイヤー	○	○	○	○	○	○	×	○
スクールバス	×	×	○※	×	×	×	×	×
部活動送迎	×	×	○※	×	×	×	×	×
施設送迎	×	×	×	×	×	×	×	×
福祉移送 サービス	×	×	×	×	×	×	○	×
バス貸切事業	○	○	×	×	○	×	×	×
交通費補助	×	×	×	○※	×	×	×	○
課題	・公共交通利用が著しく低い	・移動支援の拡充が求められている	-	・通学時間帯において、広域バス路線に乗り切れないなどの問題が発生	・観光資源へのアクセス不足 ・中標津空港からの入込が少ない	・介護予防事業に参加するための移動手段の不足	-	-

○：利用可能、×：利用困難あるいは利用不可

※ 高校生の交通費補助については中標津農業高等学校の生徒のみが対象、小中学生のスクールバスや部活動の送迎は、市街地の小中学校へ統合した学区の児童及び生徒のみが対象となっており、部分的に利用可能といった状況です。

また、町内を運行する公共交通・移動支援策においても、現在課題となっている内容について把握することができ、中標津市内線においては、市街地をきめ細かく運行することで、所要時間が長くなり、そのことが利用者からの不満事項として挙がっています。

このほか、町内を運行している交通事業者としては、運転手不足が深刻化しており、運転手といったリソースを最適化する取組の実施が早急な課題となっています。

表 4-8 移動手段と課題の整理

	課題
中標津市内線 ・町営バス路線	・利用者数の減少、運行路線の長大化、運行経費の増加 ・運転手不足
広域バス路線 (町外への移動)	・国・道補助要件の維持が困難となる可能性 ・利用者数の減少、運行経費の増加 ・運転手不足
ハイヤー	・運転手不足
スクールバス	・町営バス路線と経路が重複、乗車時間の長大化
部活動送迎	・保護者の送迎が発生
施設送迎	・施設送迎自体が少ない
福祉移送 サービス	・通院目的のみ利用可能、家族やヘルパーの同乗必須
バス貸切事業	・運転手不足
交通費補助	・現時点で補助を実施しているのが特定疾患患者及び中標津農業高等学校に通う高校生のみ