



# 津別町地域公共交通計画



- | 自らデザインし続け
- | 豊かなくらしの創出を目指す
- | 津別の交通



津別町



## まえがき

津別町の公共交通の始まりをたどってみますと、最初の交通手段である鉄道は、美幌町と津別町を結ぶ北見相生線が、大正14年11月に4年数か月の工事を経て開通しました。この鉄道のもともとの構想は、阿寒筋を經由して釧路と北見を最短距離で結ぶ「釧美線」でした。この路線は、明治35年ころから釧路町の有志により着目され、明治42年には北海道議会が実施調査を行い、その後、期成会が結成され帝国議会に対し請願攻勢を続け、それらはいずれも採択されました。しかし、大正の政変と第1次世界大戦により「釧美線」は実現することなく、紆余曲折を経て美幌津別間を結ぶ北見相生線として開設されました。

バスについては、昭和4年に美幌町の住民が乗合自動車業を開業し、昭和6年には現在の北見バスの前身である野付牛自動車株式会社が、フォード車を使い若松を經由する乗合自動車の運行を開始しました。また、ハイヤーについては、昭和10年に津別町の住民が車両1台で開業したものの間もなく廃業し、昭和29年になって津別ハイヤーが開業し数度の経営譲渡を経て今日に至っています。

その後、バスは昭和45年に北見バスが美幌津別間を除き撤退し、鉄道はモーターリゼーションの進展に伴い昭和35年ころから赤字路線となり、昭和60年3月をもって国鉄北見相生線は廃止されました。以降、鉄路廃止に伴う措置として交付された約10億円の転換交付金を活用し、自前の町営バスなどにより住民の足を確保してきたところです。

人口減少が進み公共交通の運営環境が悪化する中、平成21年3月に「津別町地域公共交通総合連携計画（平成21年度～平成31年度）」を策定し、混乗スクールバスやまちバスの運行をはじめ、北見市の協力を得ながら開成線を北見バスに経営移譲するなど順次計画を推進してきたところです。

今回、この「津別町地域公共交通計画（令和3年度～令和7年度）」の策定にあたりましては、更なる人口減少と高齢化が進む中、また、新型コロナウイルスの発生により移動の自粛が進み、運営環境はさらに厳しさを増していますが、津別町に住み続けられる町づくりの一環として、車を利用できない人々の生活をどのように支えられるのかを基本に、目指すべき地域の姿に対し津別町の移動手段を総動員した公共交通計画を立てたところです。この計画策定にあたりましては、策定委員の皆様はもとより、ご協力いただきました自治会、老人クラブ等の皆様に厚く感謝を申し上げますとともに、住みよい町となるようしっかり計画を推進して参ります。

令和3年3月



津別町長 佐藤 多一



## 【津別町地域公共交通計画案 目次】

第1章	はじめに .....	1
1-1	公共交通に関する社会情勢及び津別町地域公共交通計画策定の背景と目的 .....	1
1-2	計画の区域 .....	2
1-3	計画の期間 .....	2
第2章	上位・関連計画の整理 .....	3
2-1	上位計画の整理 .....	3
2-2	関連計画の整理 .....	6
2-3	地域公共交通計画の位置付け .....	8
第3章	地域及び公共交通の現状と課題 .....	9
3-1	地域の現状 .....	9
3-2	公共交通の現状 .....	12
3-3	津別町公共交通に係る各種調査結果の整理 .....	20
3-4	現状・問題点及び課題の整理 .....	24
第4章	津別町地域公共交通計画の基本方針 .....	27
4-1	基本方針 .....	27
4-2	施策の方向性 .....	28
4-3	方向性に基づく施策体系 .....	31
4-4	津別町内公共交通網の将来像 .....	32
第5章	方向性に基づく施策内容の整理 .....	33
5-1	施策内容の整理 .....	33
5-2	施策の実施スケジュール .....	45
第6章	施策の持続的な実施に向けた目標値設定 .....	47
6-1	評価指標及び数値目標 .....	47
6-2	数値目標の測定方法 .....	48
6-3	数値目標の評価スケジュール .....	49
第7章	計画の推進体制 .....	50
7-1	計画推進状況の評価推進体制 .....	50
7-2	評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築 .....	51
7-3	今後の協議会開催スケジュール（予定） .....	52





### 第1章 はじめに

本章では、津別町地域公共交通計画策定の背景及び目的、計画区域、計画期間を記載します。

#### 1-1 公共交通に関する社会情勢及び津別町地域公共交通計画策定の背景と目的

##### 1-1-1 公共交通に関する社会情勢の整理

我が国は、モータリゼーションの発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、従来の公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も、存続の危機に直面してきました。

平成12年に路線バスの規制が緩和され、路線の新設・改廃が自由化されたため、不採算路線の撤退が相次ぎ、生活の代替手段として市町村が運営する生活路線バス（いわゆる過疎バス）が、全国的に広がってきました。とはいえ、地域の公共交通をめぐる環境は、年々厳しさを増してきたため、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、活性化再生法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

さらに、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が容易な状況とは言えません。そこで、従来の活性化再生法が改正され、令和2年11月27日に施行されました。改正された法律では、人口減少や労働力不足が本格化する地方部における移動手段を確保していくために、次のような考え方が示されました。

- ①地域ごとにバス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ②その際、最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

以上のような考え方に基づいた「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。



### 1-1-2 津別町地域公共交通計画策定の背景と目的

津別町においては、従来のバス路線が撤退した後、町民の移動手段を確保するために、市町村運営有償運送による町営バスを運行してきました。平成21年3月には、町営バスを中心とした津別町の公共交通ネットワークを維持していくための計画として、法律に基づく「津別町地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

その後、少子化に伴う学校の統廃合や人口減少が急激に進んだため、町営バスを中心とした公共交通ネットワークを維持していくことが厳しくなってきたことから、「まちバス」として、スクールバスや一般混乗が可能なスクールバスを運行してきました。また、北見市や美幌町への町外生活移動の手段として、民間バス事業者の継続的な運行の維持も行ってきました。

一方で、市街地における高齢者を主とした町民の生活交通の確保や歩いて暮らせるまちづくりの推進等、本町に住み続けられる環境づくりの必要性など、潜在的なニーズへの対応も求められてきました。

このことから、津別町にとって相応しく、津別町らしいをテーマに、津別町の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「津別町地域公共交通計画」を策定しました。

### 1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、計画策定自治体の津別町全域を対象区域とするため、以下を計画の区域とします。

**計画の区域：津別町全域**

### 1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）の5か年とします。

**計画の期間：令和3年度から令和7年度（5か年）**