

第4章 地域公共交通の課題整理(概要)

○問題点・課題・方向性の整理

【町内における交通弱者に対応した公共交通手段の確保】 町内公共交通(町営バス・送迎バス等)

日高町の公共交通についての現状	問題点・課題・方向性
<p>【上位・関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約乗合（デマンド）バス運行、厚賀太陽線運行費補助（新冠町営）、町営バス車両の計画的な更新</li> <li>・町営バスの目標輸送人数 5,000 人（令和 7 年度）令和 4 年度実績：8,724 人（日高地区、門別地区の合計）</li> <li>・地域循環型バス運行事業（仮称）、高齢者バス乗車証交付、町営バス運行</li> <li>・富川市街地拠点施設複合施設（ターミナル）の整備</li> </ul>	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道南バス、町営バス及び無料送迎バス等を含めると門別地区では 26 路線、日高地区では 9 路線が重複しながら運行（別紙参照）しており、重複運行に要する費用が影響し、本町の負担が約 76,000 千円となっている（令和 4 年度）。</li> <li>・総人口減少、年少人口の減少、老年人口の減少及び乗用車保有率の増加に伴う輸送人数の減少により、本町の負担額の増加が予想される。</li> <li>・その他、個別の輸送手段ごとの問題点は以下のとおりである。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 占冠線の運行費補てんが突出しており、なおかつ占冠村民の利用もうかがえる。</li> <li>▶ 年間輸送人数が概ね 100 人以下の路線がある。（清島線、厚賀富川線、岩内ダム線）</li> <li>▶ とねっこの湯無料送迎バスの輸送人数が 5 年間で 1/3 程度に減少</li> <li>▶ 町営バスとスクールバスの運行路線が重複</li> <li>▶ 町営バス等に加え、患者輸送バス、人工透析患者輸送サービスが運行</li> <li>▶ 町営の交通手段の中でも有償と無償が混在している。</li> <li>▶ 上記に加え、道南バス路線が重複運行し、日高地区～富川地区間について補てんしている。</li> </ul> </li> </ul>
<p>【地域及び公共交通の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 12 年の人口は令和 2 年の 20 ポイント減、同年間の高齢化率は 4.3%増、また高齢者人口は 9 ポイント減少と推計</li> </ul> <p>○日高地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 2 年で 100 人以上が居住している行政区があるものの、令和 12 年ではほとんどが 50 人以下の行政区になると推計</li> <li>・高齢化率においては令和 2 年で 40～50%が多い状況から、50%以上の行政区がほとんどを占めることになると推計</li> </ul> <p>○門別地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 2 年と令和 12 年を比較すると、郊外部においては人口が減少する行政区が多いものの、市街地部においては比較的に人口が維持されるものと推計</li> <li>・全体的に高齢化が進行し、特に郊外部においてほとんどの行政区が 50%以上と高齢化が顕著になると推計</li> <li>・乗用車保有率は微増で、運転免許の自主返納者は概ね 30～40 人台で推移し、令和 3 年度における運転免許返納は 70 代以上が 9 割以上</li> <li>・生活利便施設等は、日高地区は本町周辺、門別地区は富川及び門別本町に集積</li> <li>・日高地区の町営バス輸送人数は 5 年間で 22 ポイント減少、門別地区は 36 ポイント増加*、日高地区と門別地区を結ぶ日高門別線は 3.2 倍に増加</li> </ul> <p>※人工透析患者輸送サービスを含む</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無料送迎バス（とねっこの湯無料送迎バス、患者送迎者）の輸送人数は 5 年間で 56 ポイント減少</li> <li>・スクールバスは日高地区が 2 路線、門別地区は 9 路線を運行しているが、門別地区においては登校便で空席が少ない状況</li> <li>・町内のハイヤー事業者及び貸切バス事業者の運転手年齢は、60 歳以上が 6 割から 9 割</li> <li>・令和 4 年度で町営バス、無料送迎バスの運行を維持するために約 57,000 千円を負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以下、公共交通利用動向調査より。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 約 5 割の方は運転免許自主返納特典制度があると返納しやすくなると回答している。</li> <li>▶ 町営バスの利用促進策として「パンフレットの配布」及び「自宅前送迎」の回答があった。これら対策が講じられた場合は 2 割程度の利用増加。</li> <li>▶ 公共交通にあると便利なサービスとして、全年齢・高齢者共に「車両から自宅まで荷物を運ぶ」や「パンフレット配布」と回答している。</li> </ul> </li> </ul>
<p>【公共交通実態調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・門別地区の郊外部において停留所等への徒歩アクセスが難しい地域が存在</li> <li>・高年齢になるほど運転免許の保有率は減少するが、運転免許保有者は年齢に関係がなくほとんどの方が運転する状況</li> <li>・どの年齢層においても半数以上の方で冬期等の運転を含め運転が不安で、高年齢ではより顕著になる傾向</li> <li>・高齢者層において一部の方が事故を回避する運転テクニックに自信を有する状況</li> <li>・約 5 割の方は運転免許自主返納特典制度があると返納しやすくなると回答</li> <li>・年齢層が高くなるにつれて「固定電話のみ保有」が増加し、「スマホ・ガラケーを保有」が減少</li> <li>・自動音声サービスは、高齢者層において理解できない状況（「利用無・自信無」と「知らない」の合計が 7 割強）</li> <li>・町営バスを利用している方は 3%以下で、なおかつ利用頻度は「年に数回」がほとんど</li> <li>・通勤、通学目的の外出は週に 5 日程度で、買い物、通院目的の外出は週に 1～2 日程度</li> <li>・外出先は富川、門別本町及び苫小牧市が多いが、交通手段は自家用車がほとんど</li> <li>・公共交通の利用は全交通手段の 5%程度であるが、公共交通が便利になると 1.6 倍となる潜在需要がある</li> <li>・行先としている公共・公益施設等は、スーパー等の商業施設が上位 3 つを占める</li> </ul>	<p>【課題（概要）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送人数が少ない交通手段や重複運行している交通手段等について、統合・一元化による重複状態の解消が必要である。</li> <li>・道南バスと町営の輸送手段との役割分担が必要である。</li> </ul>

- ・公共交通に望むサービス水準は、全年齢階層において「バスとタクシーの中間」が最も多い
- ・町営バスは「満足」が「運賃」と「車両」で「不満」が「便数」と「待合環境」、運転免許を持っていない方で全体と異なる点は「満足」が「始発時刻」、「不満」は「最終時刻」
- ・町営バスの利用を増やすための施策は「パンフレットの配布」と「自宅前送迎」が多く、有効な対策が講じられた場合は2割程度が増加
- ・「デマンドバス」は「利用する」が3割（全町）に対し、「循環バス」は2割弱（門別地区）、「スクールバスの一般混乗」は1割強
- ・とねっこの湯の無料送迎バスがなくなった場合、「利用できる交通手段が無い」と「町営バス」の計が8割程度
- ・高齢者バス乗車証交付事業は5年間で2割程度が増加（「5年以内に利用する」が2割）
- ・住民にとって「乗車予約」と「運賃アップと自宅前送迎」は理解されるが、「今以上のサービス提供に伴う運賃アップ」と「減便」は理解されない
- ・公共交通にあると便利なサービスとして、「車両から自宅まで荷物を運ぶ」や「パンフレット配布」が挙げられる
- ・1便当たり乗車人数は町内循環線を除き、計画運行回数の半数程度が0人で、これを除くと最大でも5人で、通常2、3人
- ・町内循環線は1人～8人が乗車

#### 【方向性】

- ・道南バスと義務教育を受けるために必要なスクールバスに加え、他の交通手段をできるだけ包括する門別地区と日高地区それぞれの地域にふさわしい新たな公共交通を創出する。
- ・包括による統合・一元化が難しい輸送手段については維持・確保する。

#### ○門別地区交通体系の例

- ・道南バス「苫小牧～静内間」、スクールバスの一般混乗（追加路線検討）及び新たな公共交通を運行・創出
- ・市街地における新たな公共交通は、今までの町営バスとは異なる\*区域運行のデマンドバス、あるいは循環バスを運行
- ・「デマンドバスを利用する」は29.7%、循環バスを利用するは17.0%
- ・郊外部における新たな公共交通は、スクールバスの運行時間外における運行方面を一体化する区域運行、あるいはタクシーチケット配布による利用支援

※：今までの町営バスは路線不定期運行で、区域運行はエリアを定めて通行可能なエリア内の道路を選定して最短ルートを運行するもので、利用者宅前とあらかじめ設定する公共・公益施設等の間を乗合ながら輸送するもの

#### ○日高地区交通体系の例

- ・道南バス「富川地区～日高地区間」、スクールバスの一般混乗及び新たな公共交通を運行
- ・市街地における新たな公共交通は、町内循環バス、あるいは日高市街地を区域運行するデマンドバスを基本としながら、日高門別間と日高占冠間を予約運行
- ・郊外部における新たな公共交通は、スクールバスの運行時間外における区域運行、あるいはタクシーチケット配布による利用支援

※公共交通維持に対する占冠村の協力を要請（費用負担）

#### ○利用促進策

- ・公共交通利用動向調査の回答結果を踏まえた以下の利用促進策が必要。
  - ▶運転免許自主返納を喚起する制度について検討
  - ▶利用促進策として「パンフレットの配布」の実施検討。「自宅前送迎」の実施可能か検討
  - ▶町内バスに付随するサービスとして「車両から自宅まで荷物を運ぶ」が実施可能か検討。

**【広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施】道南バス**

日高町の公共交通についての現状	問題点・課題（概要）
<p><b>【上位・関連計画】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間幹線系統補助の活用し、利用促進を図りながら持続可能な利用手段の維持・確保を図る</li> <li>・利用実態やニーズを踏まえた最適化（苫小牧～静内間、苫小牧～平取間、日高ターミナル～静内間）</li> <li>・生活路線維持費補助金（日高縦貫線、日高沿岸線）</li> </ul>	<p><b>【問題点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度で路線バスを維持するために本町は年間約20,000千円を補てん</li> <li>・同様に道南バスは約80,000千円を負担</li> <li>・起終点、あるいは経由地が異なる様々な系統が運行するとともに、一系統当たりの運行便数が少ない</li> <li>・系統によって収支率に変動がある（7.6%～168.5%）</li> <li>・利用している方が少なく、利用頻度も低い（年に数回程度）</li> </ul>
<p><b>【地域及び公共交通の概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「苫小牧～静内間（7系統）」日高沿岸線①、日高沿岸線①（副）、日高沿岸線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年から令和4年にかけて年間輸送人数は3割増加</li> <li>・7系統のうち日高沿岸線①は地域間幹線系統、残り日高沿岸線①（副）等6系統は市町村単独補助路線</li> <li>・各系統の往復運行便数は0.2～2.5便/日で、様々な系統が混在して運行（日高沿岸線①は2.5便/日）</li> <li>・令和4年度の収支率は35.2%～168.5%（日高沿岸線①は35.9%）</li> </ul> </li> <li>○「日高ターミナル～富川高校・苫小牧・静内間（18系統）」富内線4系統、日高縦貫線10系統、日高沿岸線4系統（うち3系統は平取町内で完結） <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年から令和4年にかけて年間輸送人数は5%程度減少</li> <li>・18系統全てが市町村単独補助路線で、各系統の往復運行便数は0.0～1.0便/日となっており、様々な系統が混在して運行</li> <li>・令和4年度の収支率は7.6%～96.6%</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態に合わせたバス路線の再編・統合</li> <li>・地域間幹線系統及び広域生活交通路線の検討</li> <li>・各町の地域公共交通との役割分担・連携</li> </ul> <p><b>【方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高広域連推進協議会（地域交通部会）による日高地域広域公共交通最適化の推進</li> <li>・「日高ターミナル～富川市街地の間」について、例えば振内、二風谷あるいは平取～富川市街地の間にバス路線を短縮して、短縮バス路線に接続する町営バスの運行を検討</li> </ul>
<p><b>【公共交通実態調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用している方は、「高速ペガサス号」が2割弱、「日高地区～富川地区」と「苫小牧市～静内間」が数%～1割程度で、利用頻度は「年に数回」がほとんど</li> <li>・地域間移動量は苫小牧市との間が第2位で、公共交通が便利になれば利用増も期待できる</li> </ul>	