

日高町地域公共交通計画

(第1章～第3章)

令和5年12月

目次

第1章. 計画策定の目的と構成.....	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の構成	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
1-5 本計画の位置づけ.....	4
(1) 上位計画	5
(2) 関連計画.....	8
(3) 町内交通の位置づけ	12
第2章. 既往資料による地域及び公共交通の概要	13
2-1 日高町の概要	13
(1) 位置	13
(2) 気象	14
(3) 人口の推移・推計.....	15
(4) 人口分布	16
(5) 高齢化率.....	19
(6) 若年者比率.....	22
(7) 産業別就業人口.....	25
(8) 近隣市町村間の移動状況(通勤・通学)	25
(9) 自家用車の状況	26
(10) 道路網	28
(11) 主な施設	30
2-2 公共交通等の実態.....	34
(1) 路線バス.....	34
(2) 町営バス等	40
(3) 無料送迎バス	44
(4) 町内交通事業者の状況	50
(5) 運行費用・収益	52
第3章. 地域公共交通実態調査.....	54
3-1. 調査概要.....	54
(1) 目的	54
(2) 実態調査の概要	54
(3) 調査の実施方法	55
(4) 調査のスケジュール.....	55
(5) 調査対象人数等の状況	56
3-2 公共交通利用動向調査.....	57
(1) 個人属性	57
(2) 公共交通利用実態.....	70
(3) 今後の公共交通に対する要望.....	81
(4) その他(自由記述・件数順)(問4).....	98
3-3 町営バス乗降調査	99
(1) カウント調査.....	99
(2) ヒアリング調査	105

第1章. 計画策定の目的と構成

1-1 計画策定の目的

日高地域を取り巻く公共交通環境は、人口減少・少子高齢化と自家用車の利用増加等による公共交通の利用客の減少や、2021（令和3）年4月1日のJR日高本線鷓川駅一様似駅間の廃線により厳しさを増しています。

本町の公共交通についてはJR日高本線の区間廃止により、道南バスが日高地域広域公共バスとして札幌市と浦河町を結ぶ高速ペガサス号、地域間幹線系統として苫小牧と新ひだか町を結ぶ日高沿岸線、市町村単独補助路線として苫小牧方面と新ひだか町、苫小牧方面と平取町・日高町日高地区を結ぶ日高沿岸線、日高ターミナルと北海道富川高等学校を結ぶ日高縦貫線、本町内を通過する富内線を運行しています。

本町が運行する町営バスとして日高地区では占冠線、岩内ダム線、千栄線、町内循環バス及び門別地区と日高地区を結ぶ日高門別線を運行しています。門別地区では広富線、豊郷線、清島線及び人工透析患者輸送サービスを運行しています。

また、無料送迎バスとして患者送迎車、スクールバスなどの運行により町内外の生活交通動線を確保しているところです。

しかし、これらの路線バス、町営バス及び送迎バスなどを維持・確保するためには大きな財政負担を要するとともに、人口減少や少子高齢化が進行する中で、様々な輸送手段の合理化と利便性の高い公共交通を維持・確保する公共交通体系の見直しが必要となっています。

これらの背景を踏まえ、公共交通関係者で構成する法定協議会を設置し、交通事業者間の調整を行いながら、町内の交通体系の見直しと確保・維持のために、地域のありべき姿を地域の移動手段の観点からまとめた「日高町地域公共交通計画」を策定することを本計画の目的とします。

1-2 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

第1章 計画策定の目的と構成

- 1-1. 計画策定の目的
- 1-2. 計画の構成
- 1-3. 計画の区域
- 1-4. 計画の期間
- 1-5. 本計画の位置づけ



第2章 既往資料による地域及び公共交通の概要

- 2-1. 日高町の概要
- 2-2. 公共交通等の実態



第3章 地域公共交通実態調査

- 3-1. 調査概要
- 3-2. 公共交通利用実態
- 3-3. 町営バス乗降調査



第4章 地域公共交通の課題整理

- 4-1. 問題点の整理
- 4-2. 課題の整理
- 4-3. 方向性の整理



第5章 地域公共交通計画素案の作成

- 5-1. 基本方針と基本目標
- 5-2. 計画に位置づける取組み及び実施主体
- 5-3. 計画の進行管理

1-3 計画の区域

本計画の対象地域は、日高町全域とします。



図 日高町全町図

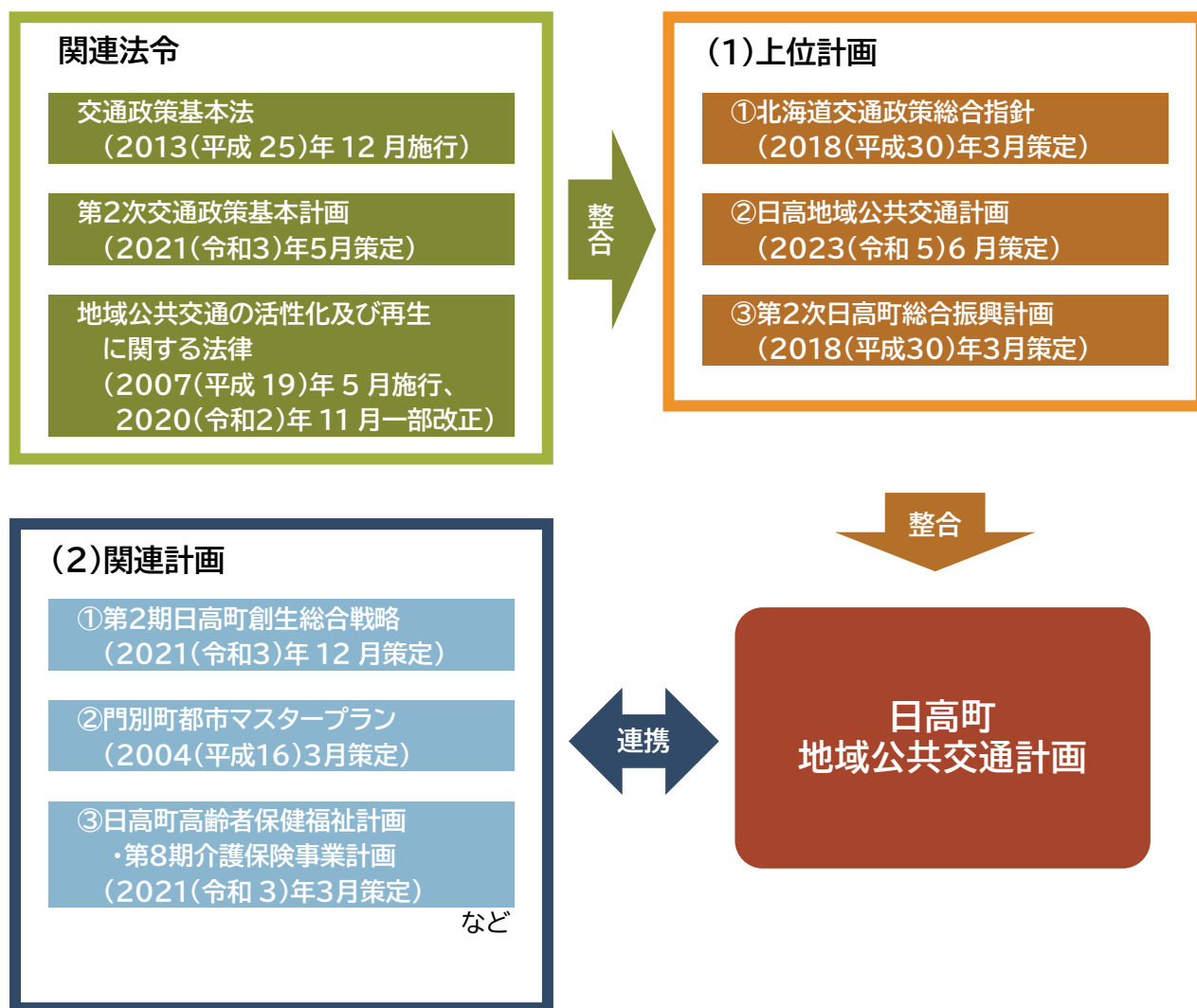
1-4 計画の期間

本計画の期間は、2024（令和 6）年度から 2028（令和 10）年度までの 5 年間とします。

1-5 本計画の位置づけ

本計画は、交通政策基本法などの関係法令と整合が図られた北海道交通政策総合指針、日高地域公共交通計画及び第2次日高町総合振興計画といった上位計画と整合を図ります。また、第2次日高町創生総合戦略、門別町都市マスタープラン、日高町高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画などと連携を図るものとします。

次頁以降に上位計画及び関連計画の概要を整理します。



(1)上位計画

①北海道交通政策総合指針（2018（平成30）年3月策定）

当該指針は、行政機関、交通事業者、道民・利用者など、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進し、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するためのものです。

計画期間	2018（平成30）年度から2030（令和12）年度 ※「北海道交通政策総合指針 重点戦略」においては2021（令和3）年度から2025（令和7）年度（2025年度）
2030年頃の北海道交通の「めざす姿」	世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現
ポストコロナを見据えた重点戦略 ※2025年度までの推進施策	<p><主な取り組み></p> <p><u>1 シームレス交通戦略</u></p> <p>○連携の促進・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS等シームレス交通の全道展開 ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組等 <p>○利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 ・階層的な交通結節機能の強化 <p>○利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 <p><u>2 地域を支える人・モノ戦略(段階的・多角的な誘客戦略)</u></p> <p>○人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討等 <p>○自動運転・ドローン輸送等の新技術の活用に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転に関する取組の促進 ・ドローン輸送やIoT等新技術を活用した取組の促進 <p>○事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線及びラストワンマイルでの共同輸送の実施及び再配達削減に向けた検討等 <p>○サービスの担い手となる輸送人材の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人材の確保・育成等

②日高地域公共交通計画（2023（令和5）年6月策定）

当該計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位計画を踏まえ、日高地域の各町の公共交通施策マスタープランとしての計画に位置づけています。

計画期間	2023（令和5）年度から2027（令和9）年度
目指すべき将来像	最適な広域公共交通と地域のきめ細かな輸送サービスとのネットワークにより、持続可能な公共交通体系を構築する。
基本的な方針	<p>基本方針A 地域住民等の広域的な移動を支える広域交通の維持・確保</p> <p>基本方針B 広域交通及び生活圈交通相互の接続による利便性の向上、高齢者などの交通弱者対策</p> <p>基本方針C 地域全体で公共交通を支える環境や人材の育成・確保</p>
日高町に関連する施策等	<p><関連する分野></p> <p>基本方針A 地域住民等の広域的な移動を支える広域交通の維持・確保</p> <p>a-① 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</p> <p>基本方針B 広域交通及び生活圈交通相互の接続による利便性の向上、高齢者などの交通弱者対策</p> <p>b-② 広域交通、地域間交通及び生活圈交通相互の接続や待合環境等利用環境の向上</p> <p>b-③ 地域住民の公共交通利用促進策の検討・実施</p> <p>基本方針C 地域全体で公共交通を支える環境や人材の育成・確保</p> <p>c-⑤ バス運転手等の確保に向けたPR・魅力発信</p> <p><施策・事業></p> <p>【広域交通ネットワーク維持・確保の方針(広域交通)】</p> <p>(苫小牧～静内間のうち、苫小牧～日高町富川間（日高沿岸線①）、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、利用促進を図りながら持続可能な移動手段の維持・確保を図る <p>【広域交通ネットワーク維持・確保の方針(地域間交通)】</p> <p>(苫小牧～静内間のうち、日高町富川～静内（日高沿岸線①）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統補助を活用し、利用促進に取組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図りながら持続可能な移動手段を確保 <p>(日高ターミナル～静内間のうち、日高町富川～静内間（日高沿岸線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は市町村単独補助路線であるが、複数の市町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施 <p>(苫小牧～平取間のうち、日高町富川～平取間（日高沿岸線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は市町村単独補助路線であるが、複数の市町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施 <p>【バスターミナル等の検討・整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各町においてまちづくりと連携が図られたバスターミナルや待合環境など快適な乗継ぎ空間を確保する。 ・重要な交通結節点となる以下のバスターミナルは、確保協議会によるターミナル整備推進交付金により検討・整備する。 ▶日高町 富川ターミナル <p>【モビリティマネジメントの推進】</p> <p>【小中高校との連携】・【運転免許取得支援等】</p>

③第2次日高町総合振興計画（2018（平成30）年3月策定）

当該計画は、町政の最上位計画として、町の政策の基本的な方向性を総合的に示すとともに、町民と行政の共通の指針としての性格を持つものとして策定された計画です。

計画期間	2018（平成30）年度から2028（令和10）年度
計画の組み立て方	(1)長期的な視点に立った堅実な展望の提示 (2)社会情勢、町財政状況等に応じた柔軟な対応 (3)計画の構成や内容の分かりやすさの重視
将来のまちづくり像	「いきいきと働き、学び、安心と笑顔で暮らせるまち」
基本計画	I 安心して暮らせる健康・福祉のまちづくり II 産業が元気なまちづくり III 豊かな心を育む教育・文化のまちづくり IV 快適で安全なまちづくり V 新しい自治を推進するまちづくり VI 行財政の効率的なまちづくり
公共交通に関する施策等	<p><関連する分野> IV 快適で安全なまちづくり</p> <p><関連する施策> 2 公共交通の確保</p> <p>■施策の方向性 ①公共交通の維持・充実 現在運行しているスクールバス、地域循環バス及び民間バス等については、利用実績や沿線住民や来訪者からの要望を取り入れ、助成のあり方などを総合的に考慮し、交通弱者の移動手段の確保と利便性の向上につながる取り組みを展開します。また、更なる効率化に向け、スクールバスの混乗化及び他の町営バスとの一元化について継続的に検討を行います。</p> <p>■主要事業 ①生活路線維持費補助金（日高縦貫線、日高沿岸線） ②予約乗合（デマンド）バス運行 ③厚賀太陽線運行補助金 ④町営バス車両の計画的な更新</p>

(2)関連計画

①第2期日高町地域創生戦略（2021（令和3）年12月策定）

当該計画は、第1部日高町人口ビジョンと第2部日高町総合戦略の2部構成で策定されています。

(ア)日高町人口ビジョン

日高町人口ビジョンは、本町における人口推移に関する現状分析を行い、人口減少問題に関する町民の認識の共有を目指します。さらに、将来の人口について、本町が設定した仮定値を用い、将来の目標人口を示すものです。

計画期間	2021（令和3）年度から2060（令和42）年度							
人口の 将来展望	表 推計パターン別総人口推移							
		2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2040年 (R22)	2050年 (R32)	2060年 (R42)
	① 社人研 (第1期時)	12,378	11,796	10,908	10,010	8,297	6,744	5,420
	② 町人口ビジョン (第1期)	12,378	11,931	11,359	10,931	10,136	9,497	9,079
③ 町独自推計 (H29 社人研資料参考)	12,378	11,964	11,503	10,973	9,995	9,113	8,408	
	※2015（平成27）年実績値は国勢調査による。							
目標人口	【日高町の目標人口】							
		2040年 (R22)	2060年 (R42)	▶合計特殊出生率 : 2040（令和22）年に2.07となる設定 ▶社会増減 : 転出者の抑制と転入者の増加が図られ、社会増減が2025（令和7）年にはゼロになる設定				
目標人口	10,100	9,100						

(イ) 日高町総合戦略

日高町総合戦略は「日高町人口ビジョン」において提示する本町の将来展望を踏まえ、人口減少を抑えるために行う施策に関する基本的方向性や具体的な施策をまとめたものです。

計画期間	2021（令和3）年度から2025（令和7）年度
基本理念	大地の恵みがひとを育み仕事をつくる 日本一の清流でつながるまち 日高
基本目標	①まちの強みを雇用の場づくりにつなげる （雇用機会の創出） ②海があり山を抱くまちで、子どもを産み・育てたいひとを増やす （子育て環境の充実、出生者数の維持増加） ③このまちに誇りを持ってアクティブに住み続けたいと思える生活を支える （定住人口・関係人口の増加）
公共交通 に関する 施策等	<関連する分野> ③このまちに誇りを持ってアクティブに住み続けたいと思える生活を支える <関連する施策> ○住みよい環境づくり 計画的な町道の整備や町営バスの運行による交通手段の確保、防災情報の発信 など、だれもが住みよいまちづくりを目指します。 バス利用者数：(新規事業)→5,000人(R7) <取組内容> ・地域循環型バス運行事業（仮称） 車を持たない学生や高齢者などにとって日常生活に欠かすことのできない交通 手段の維持・確保を図ります。

②門別町都市計画マスタープラン（2004（平成16）年3月策定）

当該計画は、都市づくりに関する部門別計画として位置づけられており、「北海道都市計画マスタープラン」及び「整備、開発及び保全の方針」の内容を十分に踏まえた計画となっています。

計画期間	2004（平成16）年度から2024（令和6）年度
将来像	人と自然がささえあい 新たな未来へ発信 活力あふれたまちづくり
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ●自然と調和したうるおいのあるまちづくり ●誰もが安心して便利に暮らせるまちづくり ●安らぎのある定住環境づくり ●にぎわいと活力あるまちづくり
公共交通に関する施策等	<p><関連する分野></p> <ul style="list-style-type: none"> ●誰もが安心して便利に暮らせるまちづくり <p><関連する基本方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通機関等の充実 <p><関連する全体構想> 交通体系の方針</p> <p>【公共交通機関の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本町は市街地が大きく3つに分かれているほか、公共施設も分散立地せざるおえない状況にあることから、周辺集落との連絡や主要な交流拠点の連絡を含めた市街地内の多様なバスルートの形成を図るとともに、交通結末点とあるバスターミナルの整備促進を図る。 <p><関連する地区別構想></p> <p>【富川地区整備構想】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業地として、若者や町民が集まるにぎわいの核づくりを図るうえで、バスターミナル等の交通拠点機能やコミュニティセンター等の生活サービス機能及びまちなかの住宅機能などの一体的形成に努める。 <p><関連する実現化方策の検討></p> <p>部門別施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富川地区と富川東地区及び本町地区を連絡するバスルートの強化促進に努めるとともに、富川地区のにぎわい拠点と一体化したバスターミナルの整備促進を図る必要がある。

②日高町高齢者保健福祉計画第8期介護保険事業計画

(2021(令和3)年3月策定)

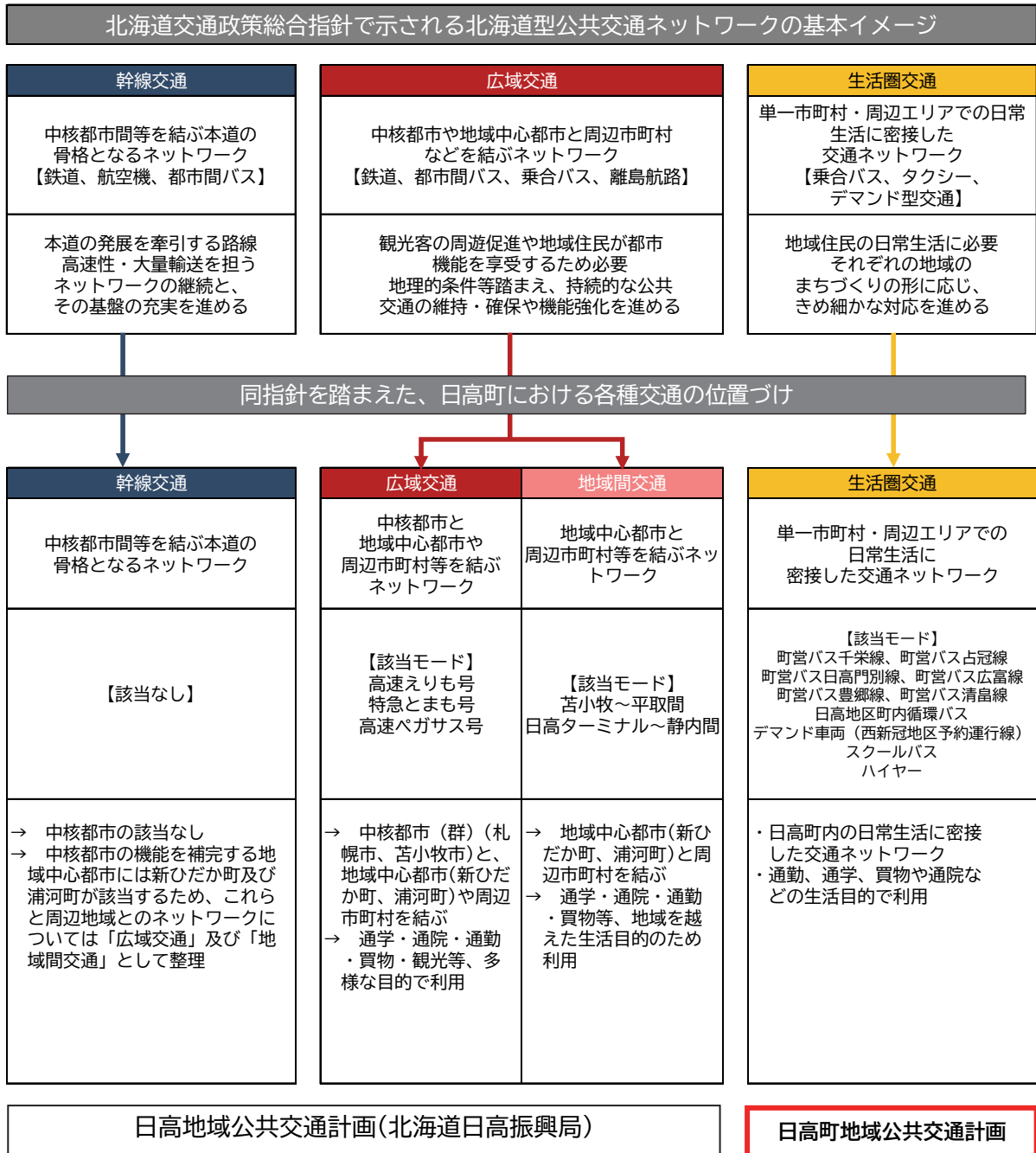
当該計画は高齢者が住み慣れた地域で、いつまでも安心して暮らし続けられる地域社会の実現をめざすことを目指し策定された計画です。

計画期間	2021(令和3)年度から2023(令和5)年度
基本テーマ	「健康で住み心地のよいやさしいまちづくり」
基本的な目標	(1)支えあう地域づくり (2)健康で自立した生活づくり戦略 (3)安心して生活できる地域づくり
公共交通に関する施策等	<p><関連する分野> (2)健康で自立した生活づくり戦略</p> <p><関連する施策> 【健康づくりの推進】 ・介護予防・生活支援サービス事業の推進 【生きがいづくりの促進】 ・生きがい活動の支援 ・外出や移動の支援</p> <p><主な施策> 【訪問型サービス】 ・従来の介護予防訪問介護と同等のサービスとして掃除や洗濯等の日常生活に必要な支援を実施しており、要支援1・2と認定された方及び事業の対象と判断された方が利用することができます。 ・今後は現状のサービスを安定的に提供するとともに、通院・買い物等の移動支援も含めた多様なサービスの充実に関して、関連部局と連携しながら検討を進めます。</p> <p>【高齢者バス乗車証交付】 ・70歳以上の方を対象に、町内の生活路線バスの交付負担金を納めた方に乗車証を交付することにより、高齢者の社会参加や生活の向上、健康増進を図ります。</p> <p>【町営バスの運行】 ・高齢者が安心して利用できる交通手段を確保するため、日高地区では定期運行、門別地区では広富線・豊郷線・清畠線・厚賀富川線の4路線を、また新冠町と共同で厚賀太陽線を町営デマンドバスとして運行しています。 ・今後も町営バスの運行を維持しながら、利用者へのアンケートや聞き取り調査を行い、必要に応じたダイヤの改正などより運行体制の充実を図ります。</p> <p>【町内循環バスの運行】 ・日高地区において、市街地がコンパクトにまとまっている地域特性に適した町内循環バスを運行し、交通手段の確保を行います。</p>

(3) 町内交通の位置づけ

上位計画である「北海道交通政策総合指針」の「北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ」から、本町における各種交通の位置づけを以下のとおり設定します。

また、本計画は「幹線交通」、「広域交通」及び「生活圏交通」のうち、「生活圏交通」についての施策及び「幹線交通」と「広域交通」の利用促進につなげていく施策について検討するものとします。



第2章. 既往資料による地域及び公共交通の概要

2-1 日高町の概要

(1)位置

本町は北海道日高振興局管内の西部に位置しており、旧日高町と旧門別町が合併し2006（平成18）年に誕生した町です。旧日高町（以降、日高地区とする）は日高山脈の西側の麓に位置しており、旧門別町（以降、門別地区とする）は太平洋に面しています。隣接する市町村は、日高地区と門別地区の間に平取町が隣接するほか、北が占冠村、南富良野町及び清水町、西が芽室町及び帯広市、東が新冠町、西がむかわ町と隣接しています。

町域は992.07 km²で、平取町を挟んだ飛び地となっており、本庁と日高総合支所の庁舎間の距離は約65kmとなっています。



図 日高町の位置

(2) 気象

本町の北側に位置する日高地区は、北海道の内陸性気候圏に属しているため寒暖の差が大きく、最高気温は8月が約20℃、最低気温はマイナス約8℃で、冬期間の最大積雪深は2月の81cmと、1m前後の積雪が見られます。

また、南側に位置する門別地区は、太平洋に面した海洋性気候のため夏は涼しく、冬は比較的温暖で、積雪もほとんど見られません。

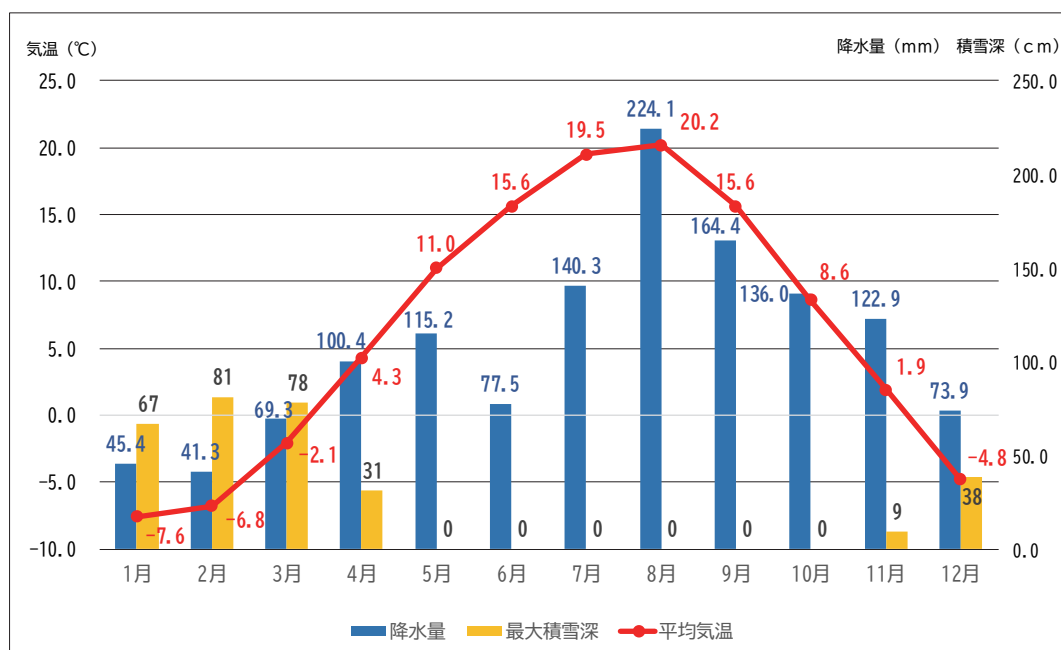


図 気温、降水量及び最深積雪の平年値状況（1991（H3）～2020（R2））

資料：気象庁（観測地点：日高町日高地区）

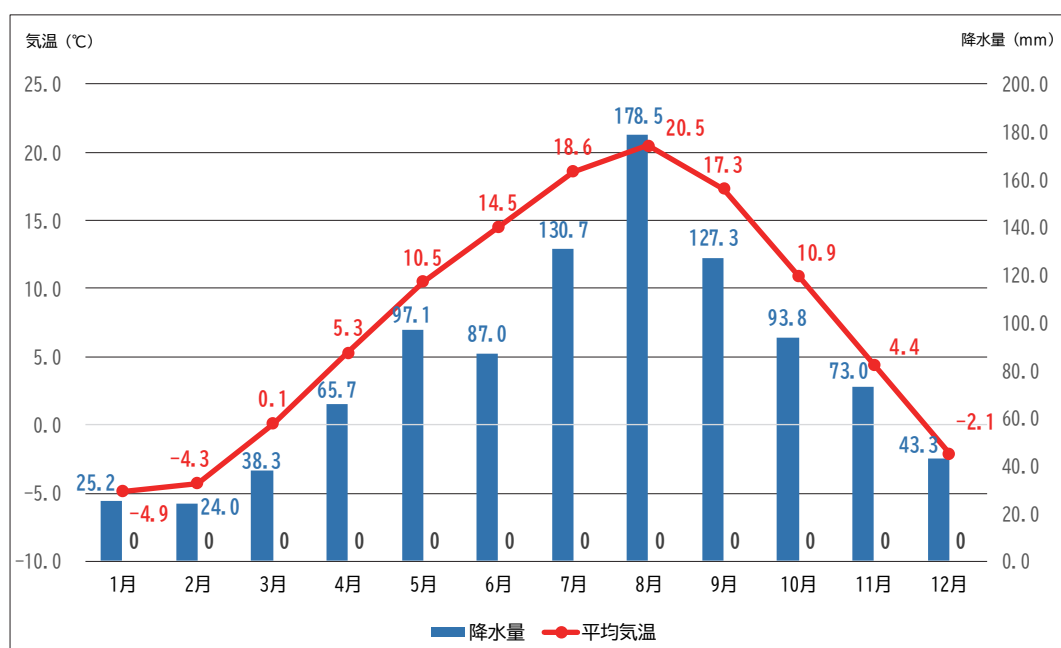


図 気温、降水量の平年値状況（1991（H3）～2020（R2））

資料：気象庁（観測地点：日高町門別地区）

(3)人口の推移・推計

人口は 1960（昭和 35）年の 24,885 人をピークに減少傾向となっています。2020（令和 2）年度国勢調査ではピーク時の 54.7%にあたる 11,254 人（日高地区：1,347 人・門別地区：9,932 人※）となっています。

今後も減少傾向は続き 2030（令和 12）年では 2020（令和 2）年の 80.4%にあたる 9,054 人になると推測されています。

また、少子高齢化がさらに進行し、2030（令和 12）年の高齢化率は 40.8%と予測されていますが、全道平均と比較すると 4.7 ポイント高い状況になっています。

※「年齢不詳」が 25 人いるため、総人口に差異が発生しています。

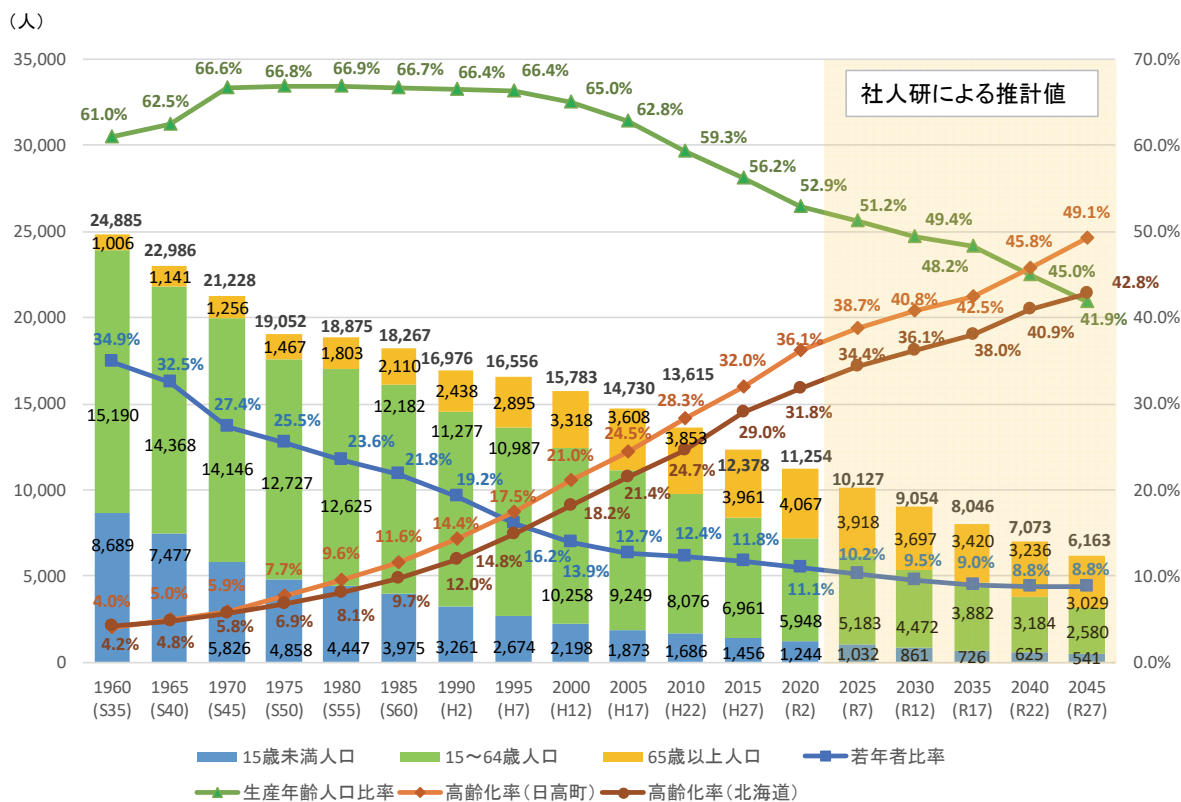


図 人口の推移・推計 資料：1960（S35）～2020（R2）国勢調査
2025（R7）～2045（R27）国立社会保障・人口問題研究所
（以下「社人研」と記す）

(4)人口分布

①日高地区

日高地区に 200 人以上の人口分布はなく 100 人以上は宮下町（141 人）及び字千栄（104 人）の 2 箇所です。

2030（令和 12）年では 100 人以上の人口分布がある行政区は無くなります。居住のない行政区は 1 箇所から 3 箇所に増加すると予測されています。

②門別地区

門別地区の 300 人以上の人口分布は字厚賀町（847 人）、門別本町（672 人）、字緑町（491 人）、字富浜（444 人）、字平賀（374 人）、富川東六丁目（348 人）、富川東五丁目（344 人）、富川東二丁目（332 人）、字豊郷（313 人）及び富川駒丘（309 人）の 10 箇所です。

2030（令和 12）年では 300 人以上の人口分布がある行政区は 9 箇所に減少するとともに、居住のない行政区は 1 箇所から 2 箇所に増加すると予測されています。

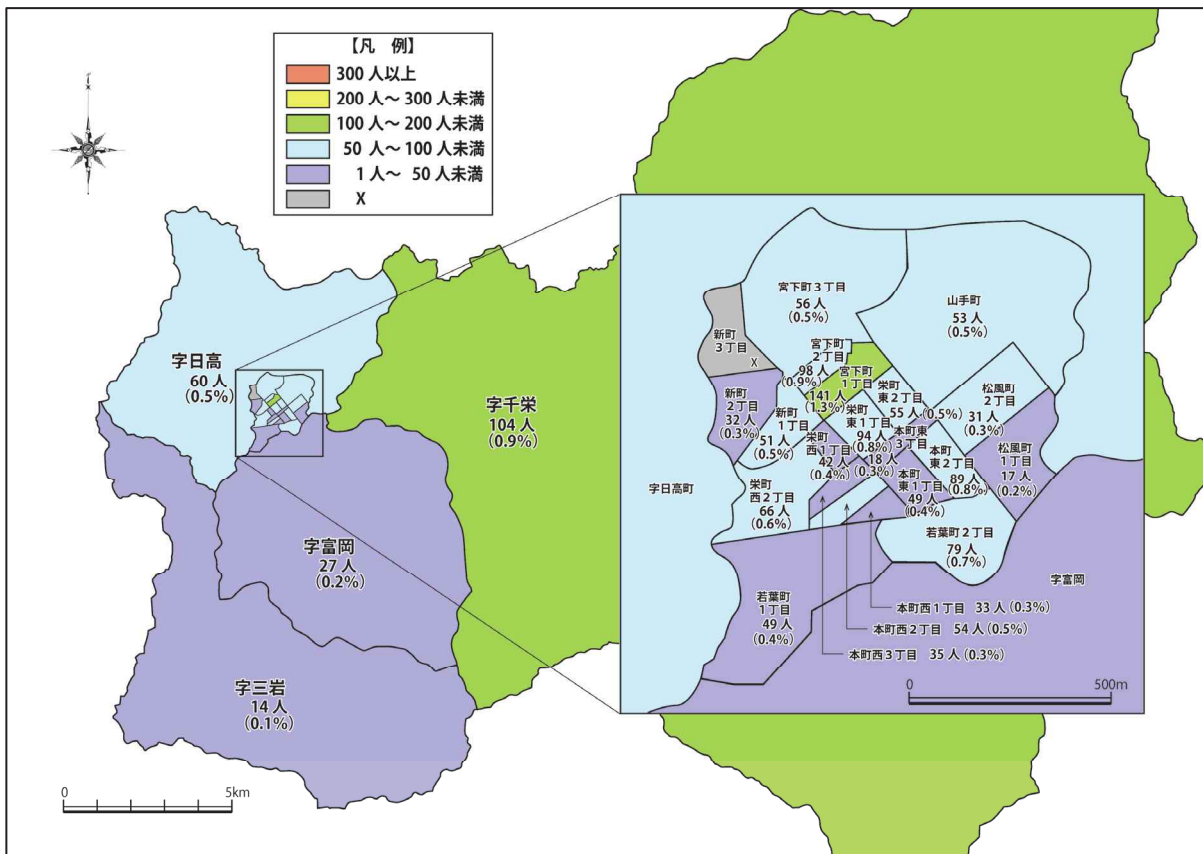


図 2020（令和2）年行政区別人口分布（日高地区）

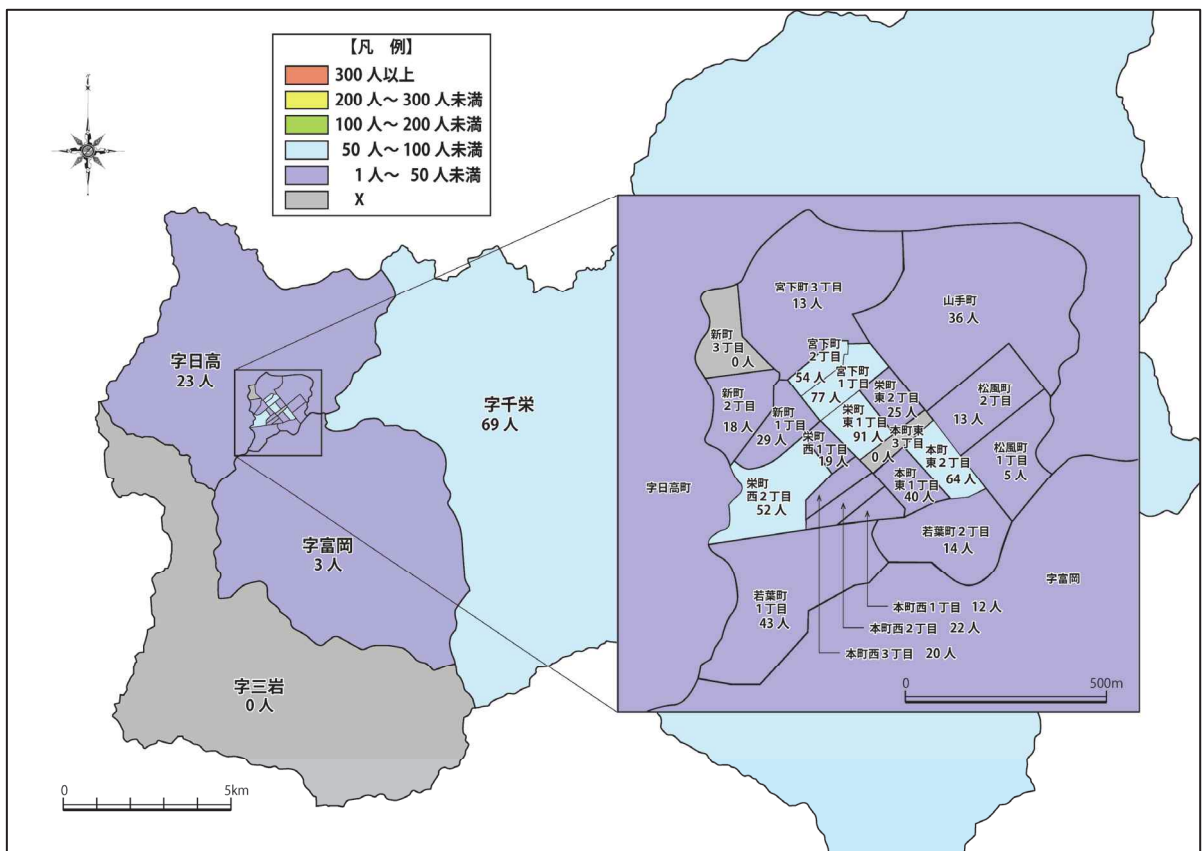


図 2030（令和12）年行政区別人口分布予測（日高地区）

2020 (R2) : 国勢調査
 2030 (R12) : G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2
 2040 (R22) : 同上

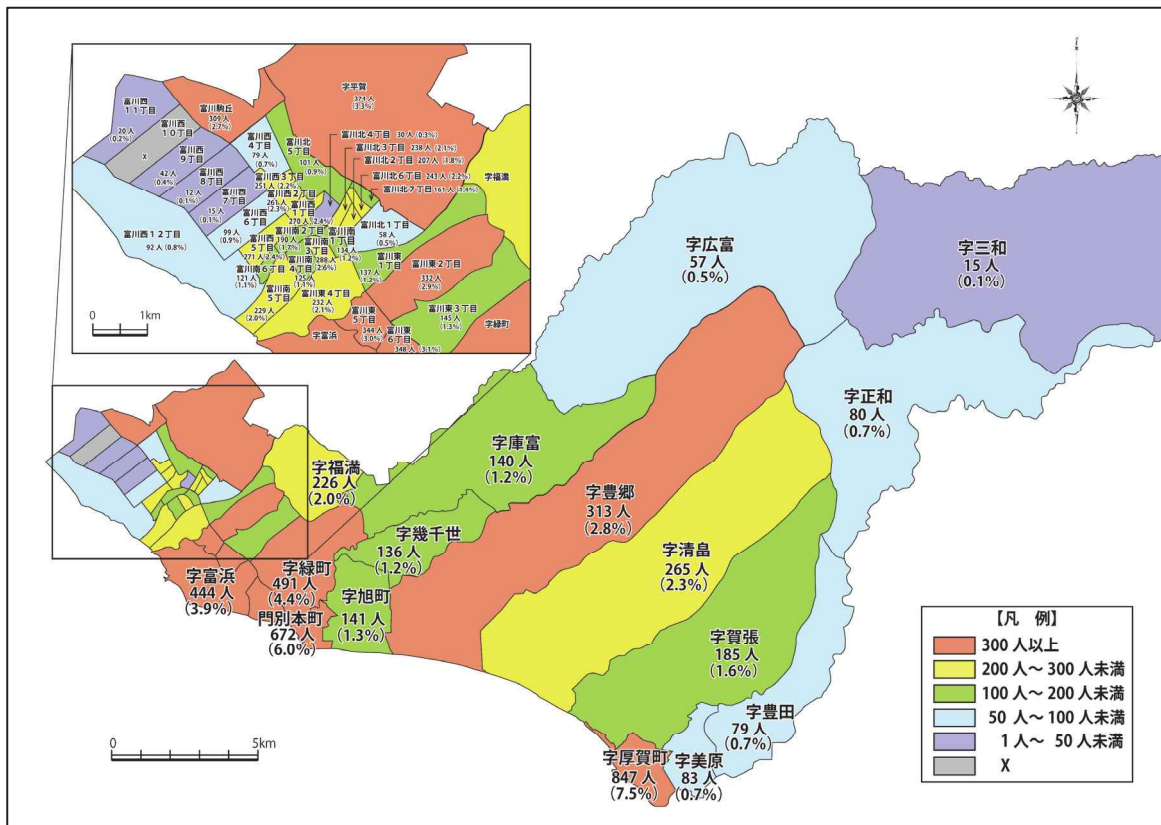


図 2020 (令和 2) 年行政区別人人口分布 (門別地区)

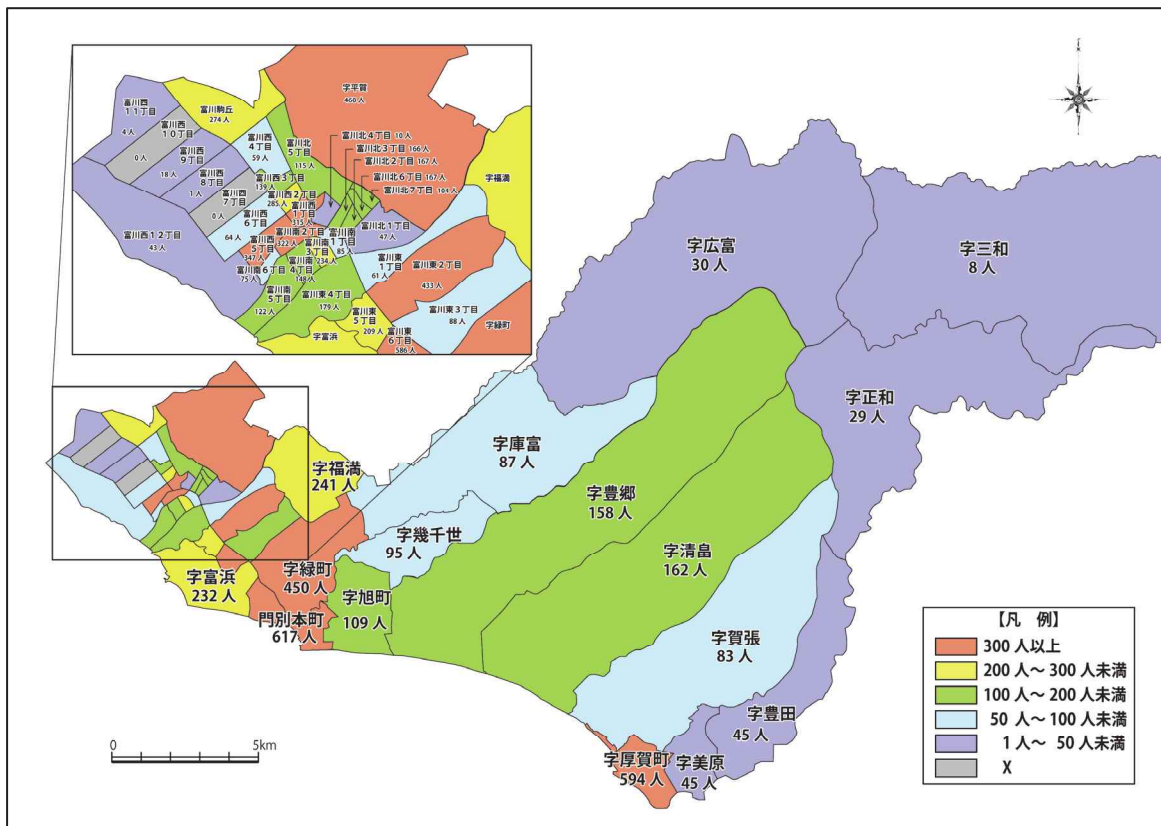


図 2030 (令和 12) 年行政区別人人口分布予測 (門別地区)

2020 (R2) : 国勢調査
 2030 (R12) : G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2
 2040 (R22) : 同上

(5)高齡化率

①日高地区

2020（令和 2）年においては、高齡化率が 50%以上の行政区は新町 2 丁目（68.8%）、栄町東 1 丁目（66.0%）、新町 1 丁目（60.8%）、本町西 3 丁目（51.4%）及び栄町西 1 丁目（50.0%）の 5 箇所です。

2030（令和 12）年では高齡化率が 50%以上の行政区は 15 箇所になると予測されています。

②門別地区

2020（令和 2）年においては、高齡化率が 50%以上の行政区は字三和（66.7%）、字庫富（60.0%）、富川西 8 丁目（58.3%）、富川北 4 丁目（56.7%）、富川北 1 丁目（55.2%）、字広富（52.6%）及び富川西 7 丁目（53.3%）の 7 箇所です。

2030（令和 12）年では高齡化率が 50%以上の行政区は 20 箇所になると予測されています。

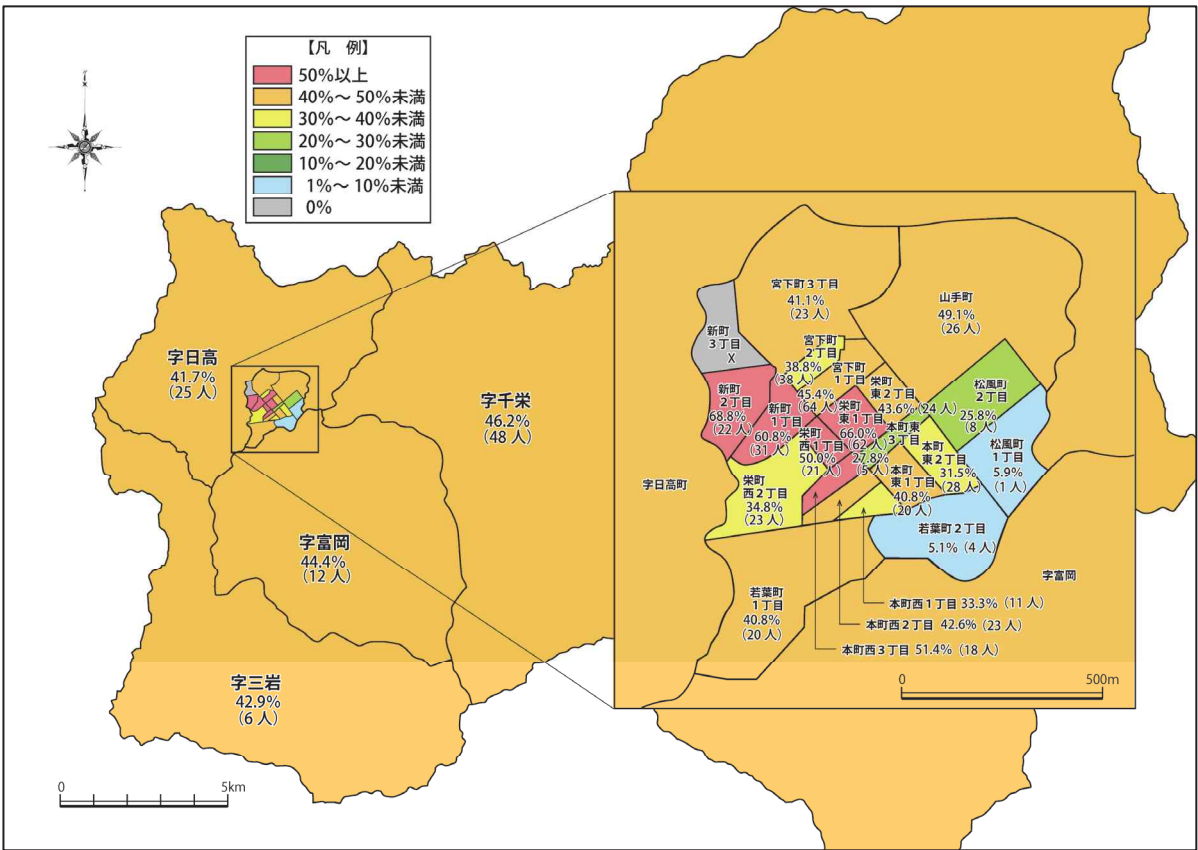


図 2020（令和 2）年行政区別高齢化率（日高地区）

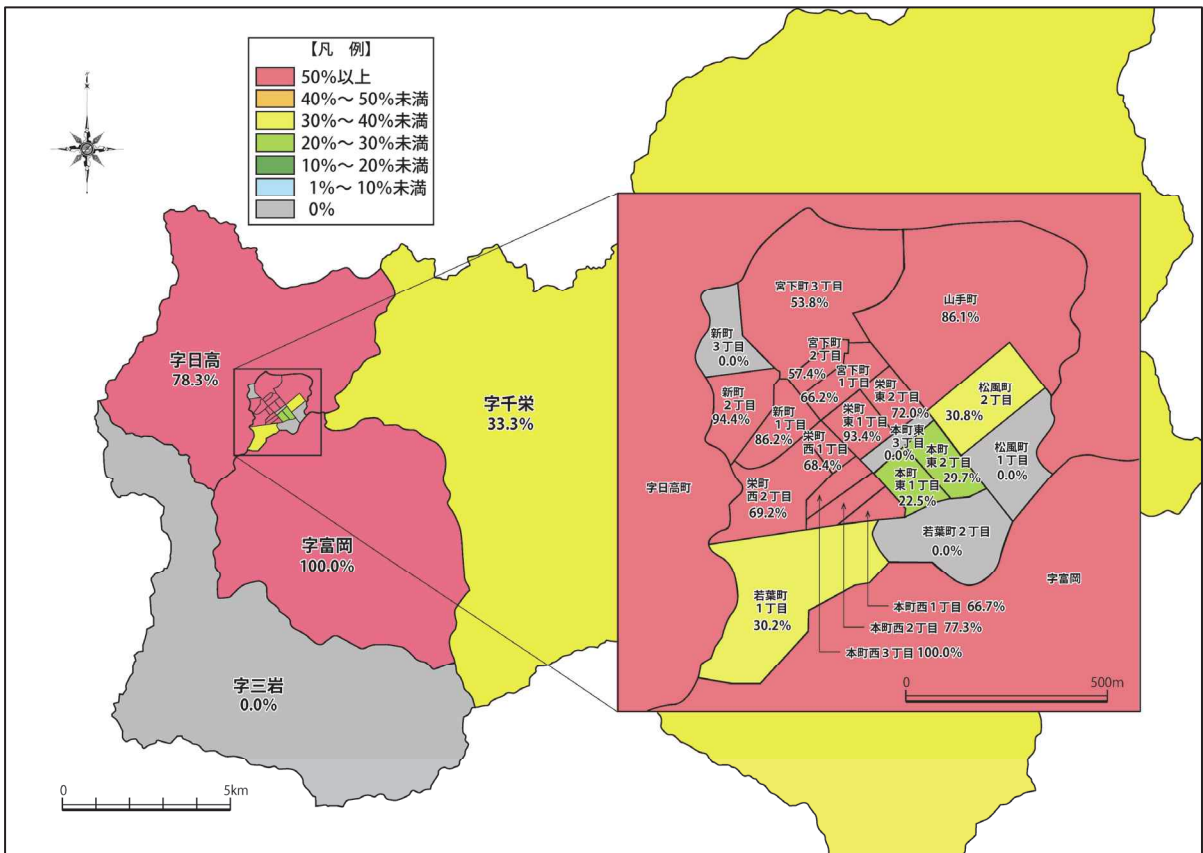


図 2030（令和 12）年行政区別高齢化率（日高地区）

2020 (R2) : 国勢調査
 2030 (R12) : G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2
 2040 (R22) : 同上

(6)若年者比率

①日高地区

若年者比率が 20%以上は本町東 3 丁目 (22.2%) の 1 箇所、15%以上は栄町西 2 丁目 (18.2%) の 1 箇所です。

2030 (令和 12) 年では若年者比率が 20%及び 15%以上の行政区は無く、10%以上が 3 箇所になるものと予測されています。

②門別地区

若年者比率が 20%以上は富川西 4 丁目 (22.8%) 及び富川西 7 丁目 (20.0%) の 2 箇所、15%以上は富川南 2 丁目 (18.9%)、富川東 3 丁目 (17.9%)、字福 (17.7%)、富川東 1 丁目 (17.5%)、富川東 6 丁目 (16.1%) 及び富川南 3 丁目 (16.0%) の 6 箇所です。

2030 (令和 12) 年では若年者比率が 20%以上の行政区は 4 箇所となり、15%以上は 1 箇所になるものと予測されています。

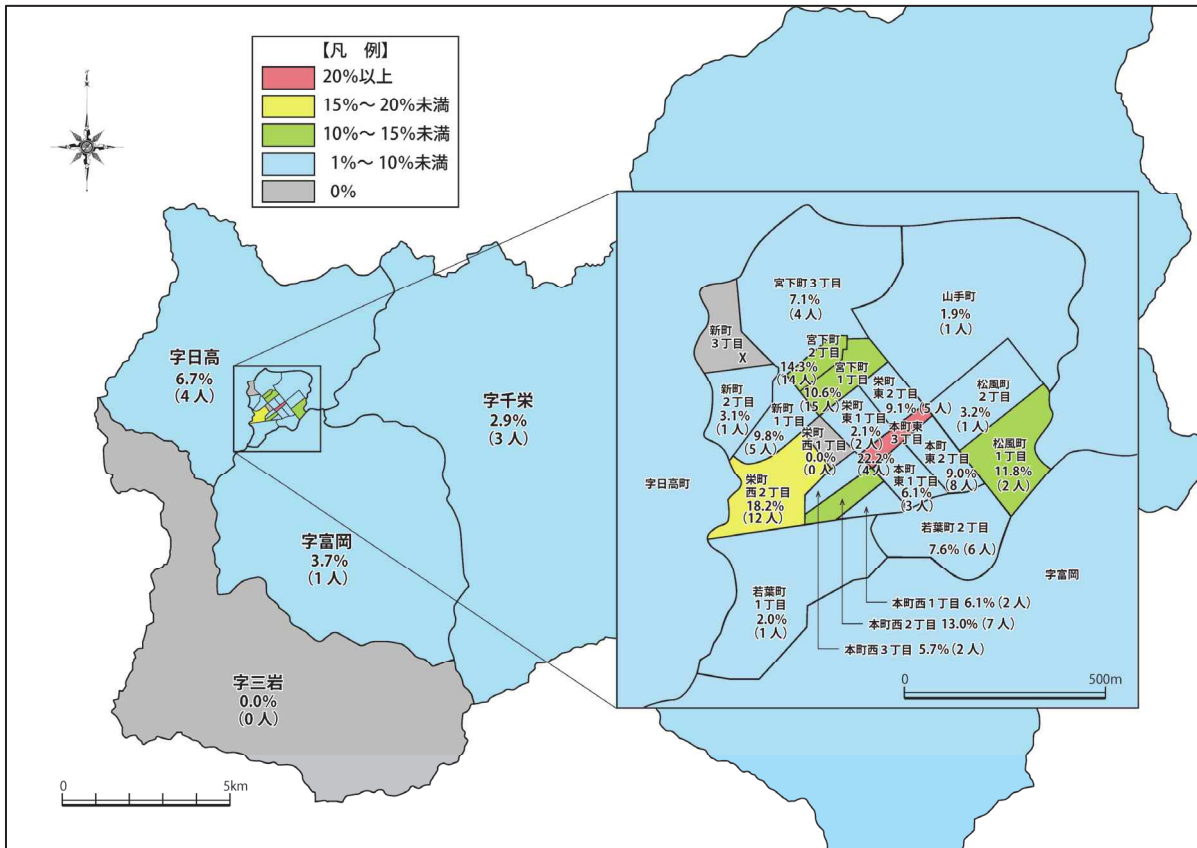


图 2020 (令和 2) 年行政区別若年者比率 (日高地区)

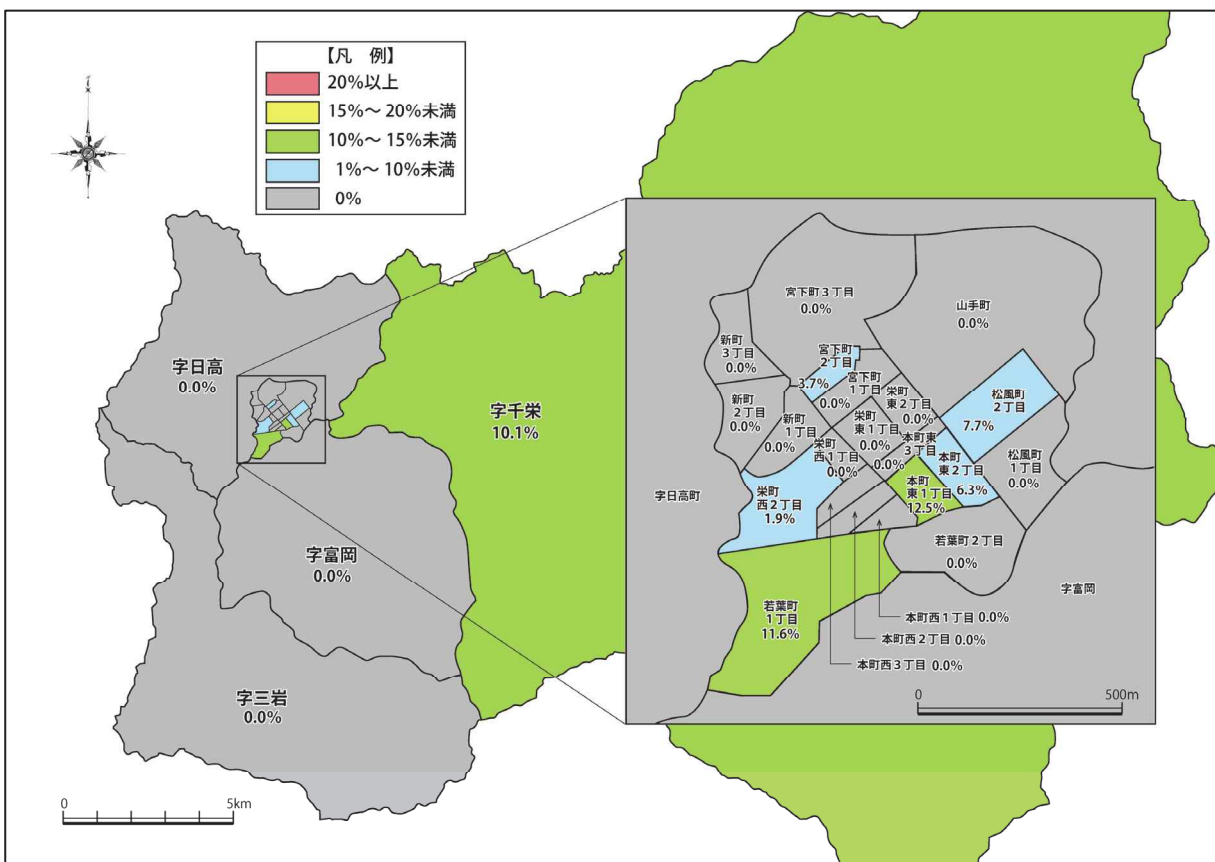


图 2030 (令和 12) 年行政区別若年者比率 (日高地区)

2020 (R2) : 国勢調査
 2030 (R12) : G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2
 2040 (R22) : 同上

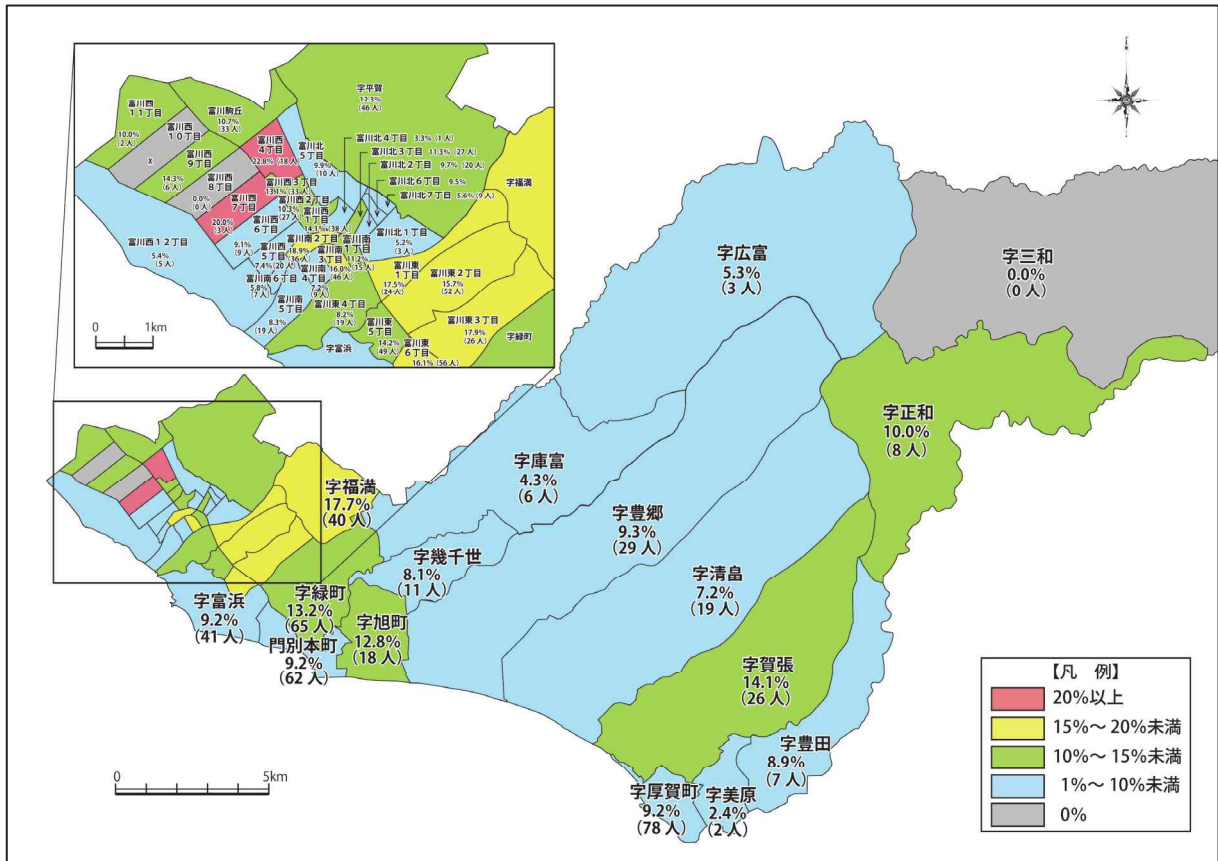


図 2020 (令和2) 年行政区別若年者比率 (門別地区)

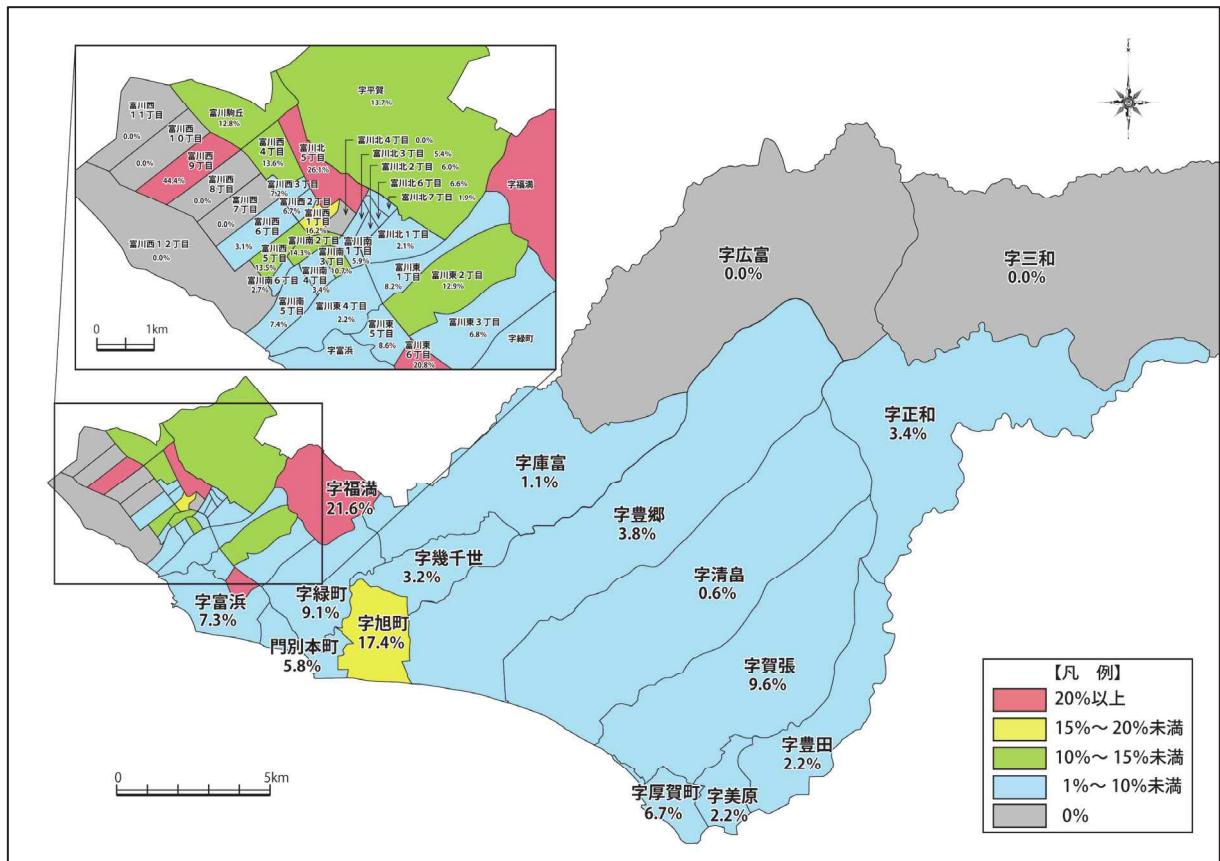


図 2030 (令和12) 年行政区別若年者比率 (門別地区)

2020 (R2) : 国勢調査
 2030 (R12) : G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2
 2040 (R22) : 同上

(7)産業別就業人口

就業人口の産業別の割合は、1995（平成 7）年から 2020（令和 2）年において、第一次産業が 30%台で推移していますが、第二次産業が 20.6%から 11.9%に減少していることに対し、第三次産業は 47.4%に増加しています。

本町の基幹産業は農業で、軽種馬、肉用牛、酪農、水稻と畑作を柱として展開しています。その中でも門別地区における軽種馬生産は、本町の産業において重要な位置にあります。

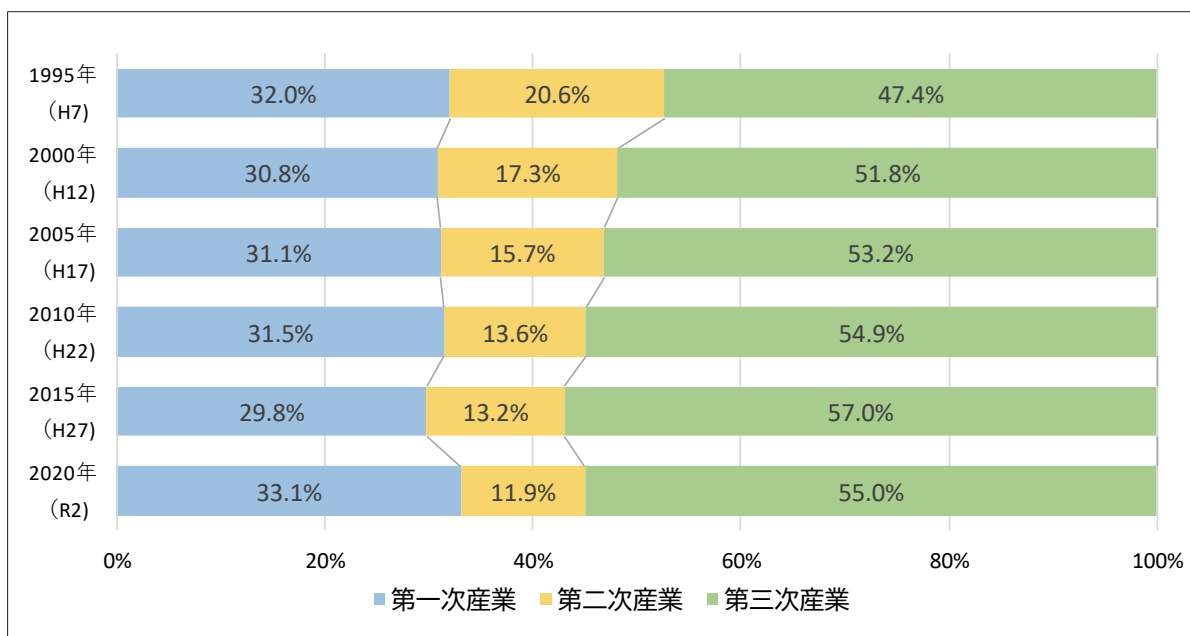


図 産業別人口

資料：国勢調査

(8)近隣市町村間の移動状況(通勤・通学)

本町に住んでいる方の本町以外の勤め先は「平取町」の 211 人が最も多く、次いで「むかわ町」の 156 人となっています。

本町で働いている方の本町以外の居住地は「平取町」が 179 人と最も多く、「むかわ町」が 125 人となっています。

15 歳以上の方の通学先は「苫小牧市」が 71 人と最も多く、次いで「新ひだか町」の 47 人となっています。

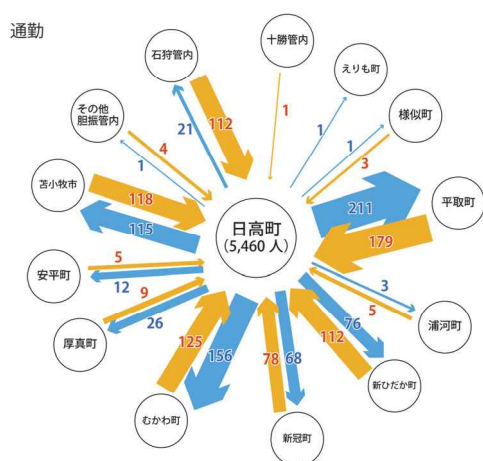


図 近隣市町村等への通勤状況

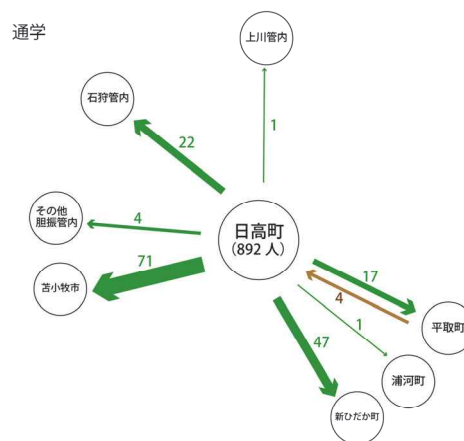


図 近隣市町村等への通学状況

資料：2020（令和 2）年度国勢調査

(9) 自家用車の状況

① 乗用車保有台数

乗用車の保有台数は 2023（令和 5）年において 2017（平成 29）年と比較すると 2.8%減少しています。一方、乗用車保有率は 49 台/1,000 人増加しています。

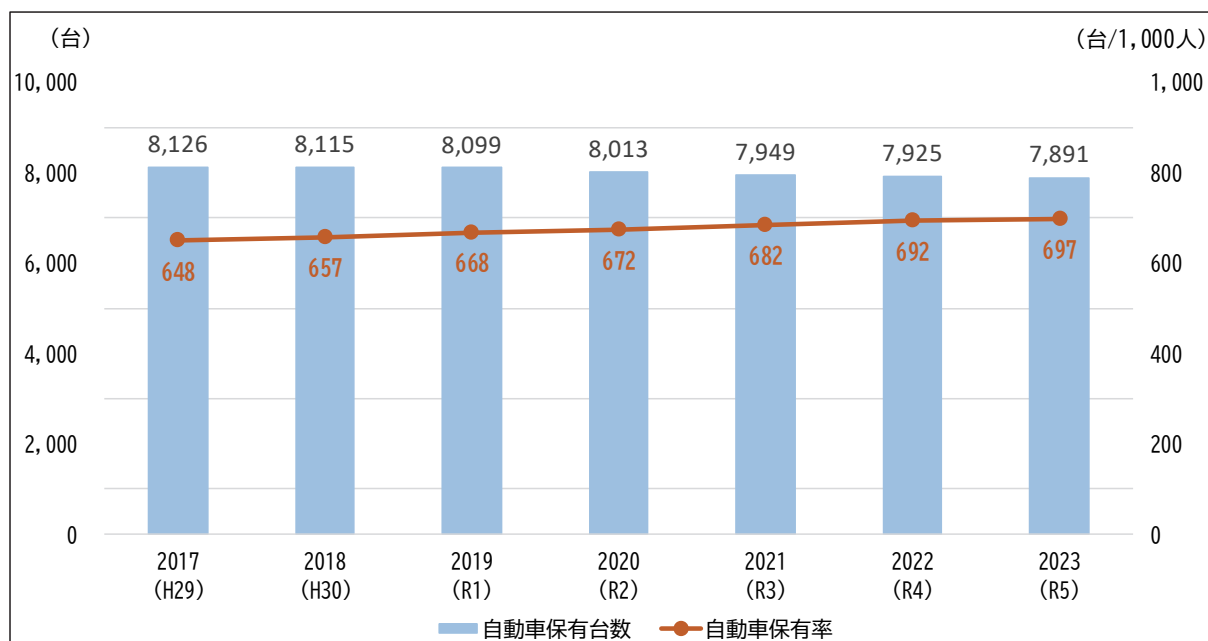


図 乗用車保有台数及び乗用車保有率推移

資料：各年北海道自動車統計（普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車の合計）
（市町村別軽自動車車両数）：（一社）全国軽自動車協会連合会

②運転免許自主返納者

運転免許自主返納者は2017（平成29）年から2018（平成30）年において28人で推移しています。2021（令和3）では47人となっています。

年齢別では各年において60代から80代が8割を占めています。

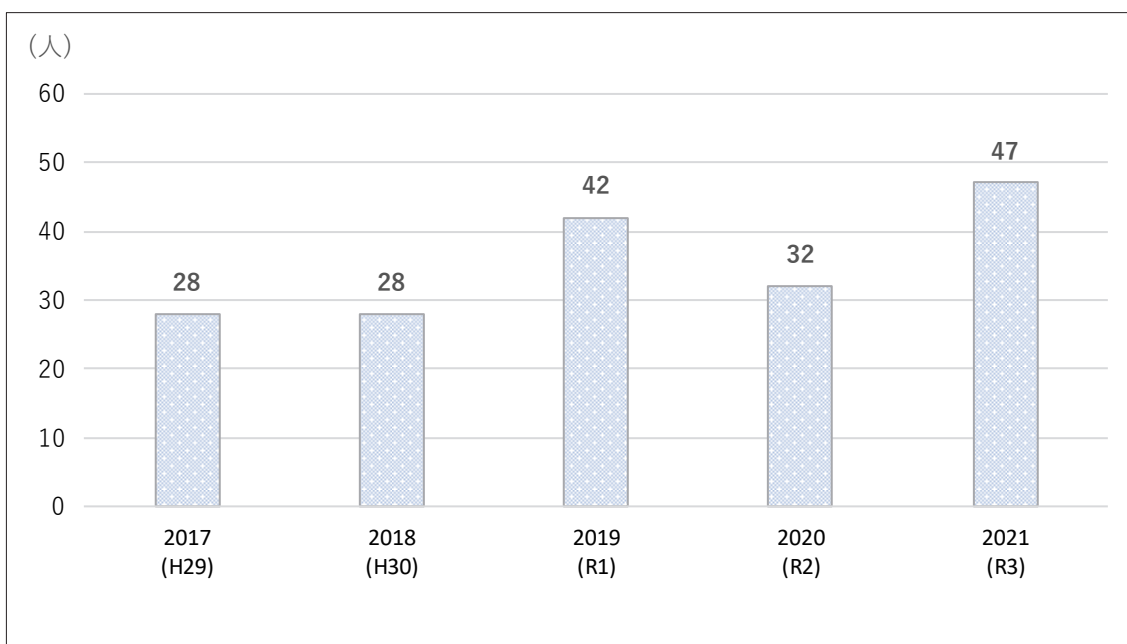


図 日高町内における運転免許自主返納者推移

資料：門別警察署

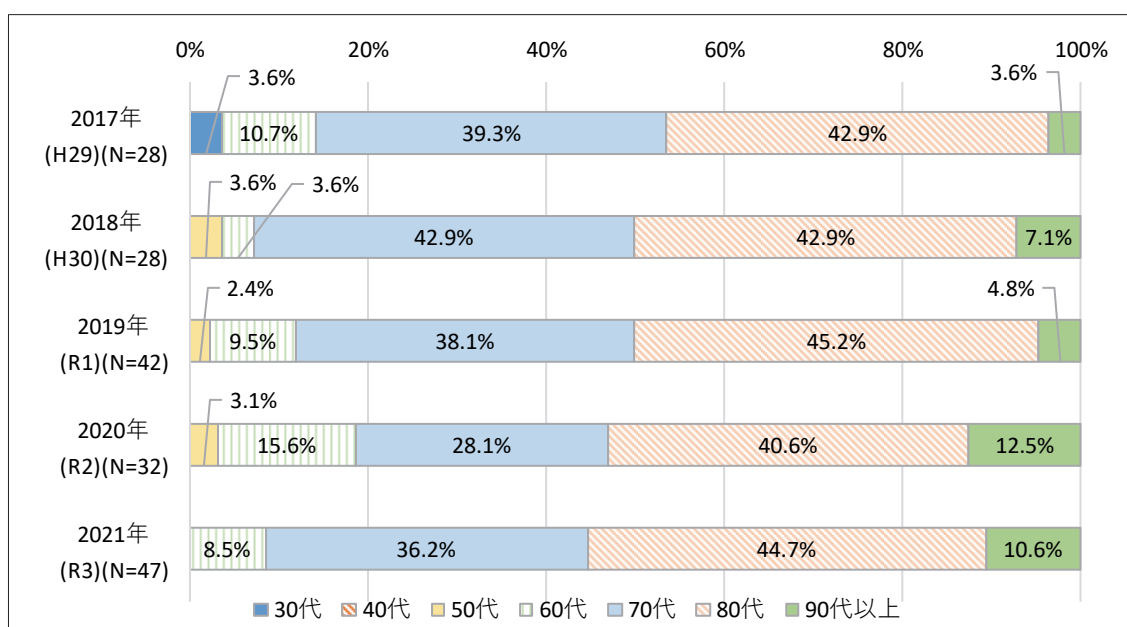


図 年度別年齢別運転免許自主返納者推移

資料：門別警察署

(10)道路網

①日高地区

主要道路は国道 237 号が日高地区西部を南北に通じ、富良野・旭川方面と平取・門別・浦河方面を結んでいるとともに、日高地区北部を国道 274 号が東西に通じ夕張・札幌方面と清水方面を結んでいます。その他、一般道道道 847 号三岩日高線が国道 237 号を補完しています。

②門別地区

高規格道路は日高自動車道が門別地区を東西に通っており、苫小牧で道央自動車道と接続し室蘭方面・札幌方面と結んでいます。門別地区内には日高富川 I C、日高門別 I C 及び日高厚賀 I C が設置されています。

主要道路は、国道 237 号が門別地区西部を南北に通じ日高地区と接続しているほか、国道 275 号が日高自動車道と並行して苫小牧方面と浦河方面を結んでいます。

その他、主要道道 2 路線と一般道道 4 路線により主要道路網が形成されています。

(11)主な施設

①医療施設

日高地区には「日高国民健康保険診療所」と「日高歯科診療所」があります。
門別地区には「門別国民健康保険病院」と「勤医協厚賀診療所」などがあります。

②福祉施設

日高地区には「日高デイサービスセンター」、「日高老人福祉センター」及び「特別養護老人ホーム日高高寿園」などがあります。

門別地区には「介護老人保健施設門別愛生苑通所リハビリテーション」、「介護老人保健施設門別愛生苑」、「特別養護老人ホーム門別得陽園」及び「養護老人ホーム門別長生園」などがあります。

③教育施設

日高地区には「日高小学校」、「日高中学校」及び「北海道日高高等学校」があります。

門別地区には「富川小学校」、「門別小学校」、「厚賀小学校」、「富川中学校」、「門別中学校」、「厚賀中学校」及び「北海道富川高等学校」があります。

④公営住宅

日高地区には14箇所、門別地区には20箇所あります。

⑤行政施設

日高地区には「日高総合支所」、門別地区には「本庁」と「厚賀出張所」、「水・くらしサービスセンター」があります。

⑥その他

金融機関は日高地区に「日高郵便局」、「びらとり農業協同組合日高支所」などがあります。門別地区には「富川郵便局」、「門別郵便局」、「清島郵便局」、「厚賀郵便局」、「苫小牧信用金庫門別支店」、「苫小牧信用金庫富川支店」、「門別町農業協同組合本所」、「門別町農業協同組合厚賀支所」及び「びらとり農業協同組合富川支所」などがあります。

その他、商業施設は日高地区ではスーパーマーケットやコンビニエンスストアが本町地区に立地し、門別地区では富川地区にスーパーマーケットやコンビニエンスストアの集積がみられます。

⑦観光施設

日高地区には「道の駅樹海ロード日高」、「日高国際スキー場」、「沙流川オートキャンプ場」及び「沙流川温泉ひだか高原荘」などがあります。

門別地区には「門別温泉とねっこの湯」、「富川さるがわせせらぎ公園」及び「ホッカイドウ競馬門別競馬場」があるほか、軽種馬の生産牧場や乗馬施設が点在しています。

本町の観光入込客数は、2012（平成 24）年から 2017（平成 29）年までは減少傾向でしたが、2018（平成 30）年に 426.6 千人に回復しました。しかしながら新型コロナウイルス感染症などの影響により 2020（令和 2）年は 239.8 千人と減少したものの、2021（令和 3）年は 309.5 千人と回復の兆しが見られます。

宿泊客数は、2012（平成 24）年から 2019（令和元）年までは年平均 36.6 千人で推移していましたが、観光入込客数と同様に、新型コロナウイルス感染症などの影響により、2020（令和 2）年は 9.7 千人、2021（令和 3）年は 11.1 千人と大きく減少しています。

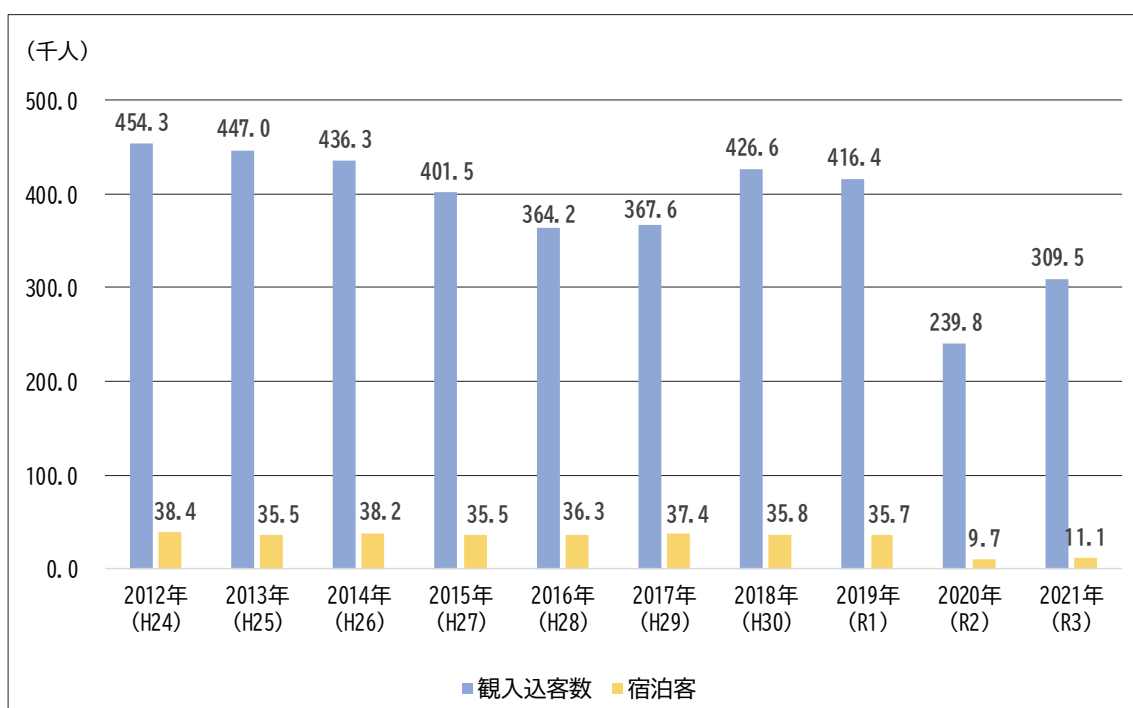


図 日高町観光入込客数・宿泊客数推移

資料：北海道観光入込客数報告書

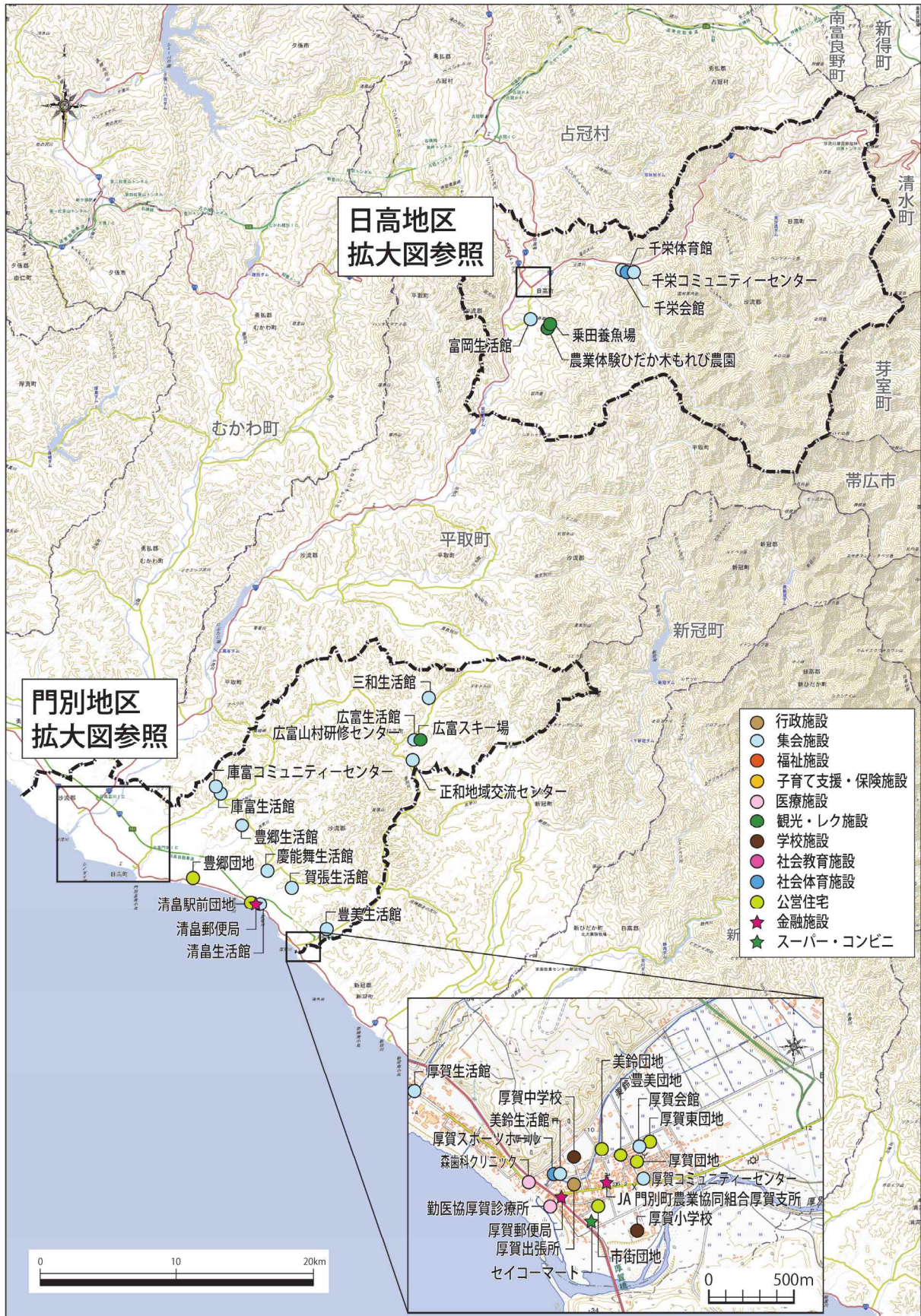


図 公共・公益・利便施設分布（広域） 2023（R5）.4.1 現在



- | | | | |
|--------|--------------|----------|-------------|
| ● 行政施設 | ● 子育て支援・保険施設 | ● 学校施設 | ● 公営住宅 |
| ● 集会施設 | ● 医療施設 | ● 社会教育施設 | ★ 金融施設 |
| ● 福祉施設 | ● 観光・レク施設 | ● 社会体育施設 | ★ スーパー・コンビニ |

図 公共・公益・利便施設分布（日高・門別地区） 2023（R5）.4.1現在

2-2 公共交通等の実態

(1) 路線バス

① 路線バス

(ア) バス路線及び輸送人数

高速バスは「ペガサス号」が浦河・札幌間を6便が運行しています。

苫小牧～静内間は平日が16便、休日は14便が運行し、これらは7系統によるバス路線により構成されています。

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)と日高沿岸線の6系統は市町村単独補助路線として運行しています。

各系統の往復運行便数は0.2～2.5便で様々な系統が混在し、2022(令和4)年度の収支率は35.2%～168.5%となっています。

表 苫小牧～静内間(道南バス)

No.	路線名	始点	終点	経由	補助区分	キロ程	運行回数	収支率
						(km)	(便/日)	R4
1	日高沿岸線①	静内	苫小牧駅前	上厚真～沼ノ端駅北口	地域間幹線系統	87.5	2.5	35.9%
2	日高沿岸線①(副)	静内	苫小牧駅前	富川高校～上厚真～沼ノ端駅北口	市町村単独路線	91.4	1.7	35.2%
3	日高沿岸線①(副)	静内	苫小牧駅前	富川市街～西埠頭通	市町村単独路線	84.1	0.8	64.8%
4	日高沿岸線	静内	富川高校	富川市街	市町村単独路線	40.3	1.3	64.9%
5	日高沿岸線	富川高校	静内高校	静内	市町村単独路線	41.4	0.4	141.4%
6	日高沿岸線	厚真第一	静内高校	静内	市町村単独路線	17.4	0.2	168.5%
7	日高沿岸線	静内	鶴川駅前	富川市街	市町村単独路線	49.9	1.0	59.9%

日高ターミナル～平取～静内間は平日が 21 便、休日は 18 便が運行し、これらは 18 系統によるバス路線により構成されています。

18 系統は、大きく日高縦貫線・富内線及び日高沿岸線に区分されますが、全てが市町村単独補助路線となっています。

各系統の往復運行便数は 0.0～1.0 便と様々な系統が運行し、2022（令和 4）年度の収支率は 7.6%～96.6%となっています。

表 日高ターミナル～富川高校・苫小牧・静内間（道南バス）

No.	路線名	始点	終点	経由	補助区分	キロ程 (km)	運行回数 (便/日)	収支率
								R4
1	富内線	富川高校	日高ターミナル	振内案内所	市町村単独路線	64.9	0.9	49.2%
2	日高縦貫線	日高ターミナル	富川高校	振内案内所～平取温泉	市町村単独路線	64.9	0.4	5.2%
3	富内線	日高ターミナル	富川高校	平取温泉	市町村単独路線	65.9	0.7	20.0%
4	富内線	富川高校	新日東日高ターミナル	平取温泉～振内案内所	市町村単独路線	50.9	0.4	16.9%
5	日高縦貫線	貫気別	富川高校	荷負	市町村単独路線	33.7	0.2	46.1%
6	日高縦貫線	富川高校	振内案内所	平取	市町村単独路線	39.1	0.4	17.5%
7	日高縦貫線	富川高校	振内案内所	平取温泉	市町村単独路線	40.1	0.4	40.2%
8	日高縦貫線	富川高校	平取	富川市街	市町村単独路線	14.3	0.7	43.7%
9	富内線	日高ターミナル	振内案内所	岩知志	市町村単独路線	25.8	0.4	7.6%
10	日高縦貫線	平取	日高ターミナル	平取温泉	市町村単独路線	51.5	0.4	20.7%
11	日高縦貫線	平取	振内案内所	荷負	市町村単独路線	24.5	0.0	12.1%
12	日高縦貫線	平取	振内案内所	平取温泉	市町村単独路線	25.5	0.5	17.7%
13	日高縦貫線	平取	平取温泉		市町村単独路線	7.5	0.4	53.0%
14	日高縦貫線	平取	苫小牧駅前	上厚真～沼ノ端北	市町村単独路線	61.2	1.0	38.7%
15	日高沿岸線	平取	鶴川駅前	富川市街	市町村単独路線	23.9	0.3	70.1%
16	日高沿岸線	平取	静内	新冠温泉	市町村単独路線	51.8	0.9	16.4%
17	日高沿岸線	門別警察署前	平取	荷菜	市町村単独路線	12.8	0.2	96.6%
18	日高沿岸線	平取	静内	富川高校	市町村単独路線	54.6	0.9	26.5%

輸送人数の推移は、日高沿岸線（苫小牧～静内間）が、2017（平成 29）年度の 79,497 人に対し、2022（令和 4）年度は 153,087 人で地域間幹線系統路線の見直しなどにより 92.5%増加しています。それ以外のバス路線に関しては、多少の増減がみられるもののほぼ横ばい傾向です。

これらのバス路線は令和 3 年度から「日高地域広域公共バス」として運行しています。

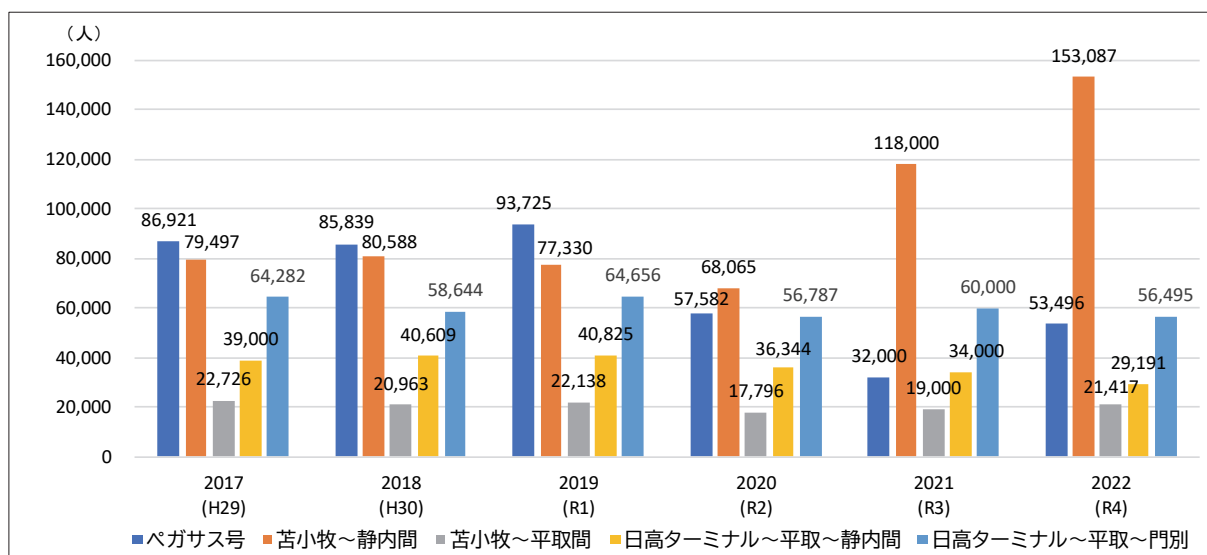


図 路線バス輸送人数の推移

資料：道南バス（株）

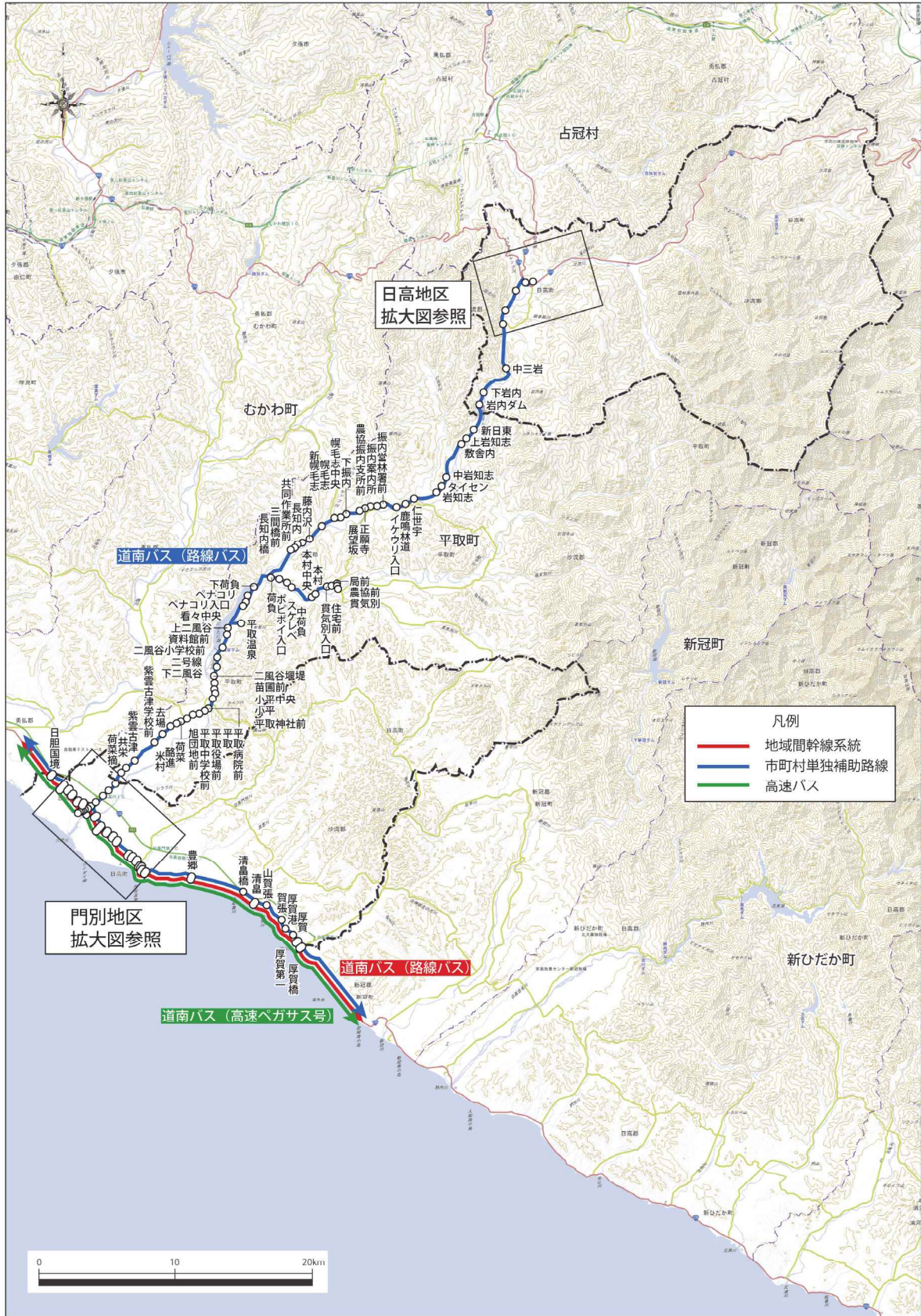


図 道南バス(株) 運行路線図 (日高町全域)

資料：道南バス (株)

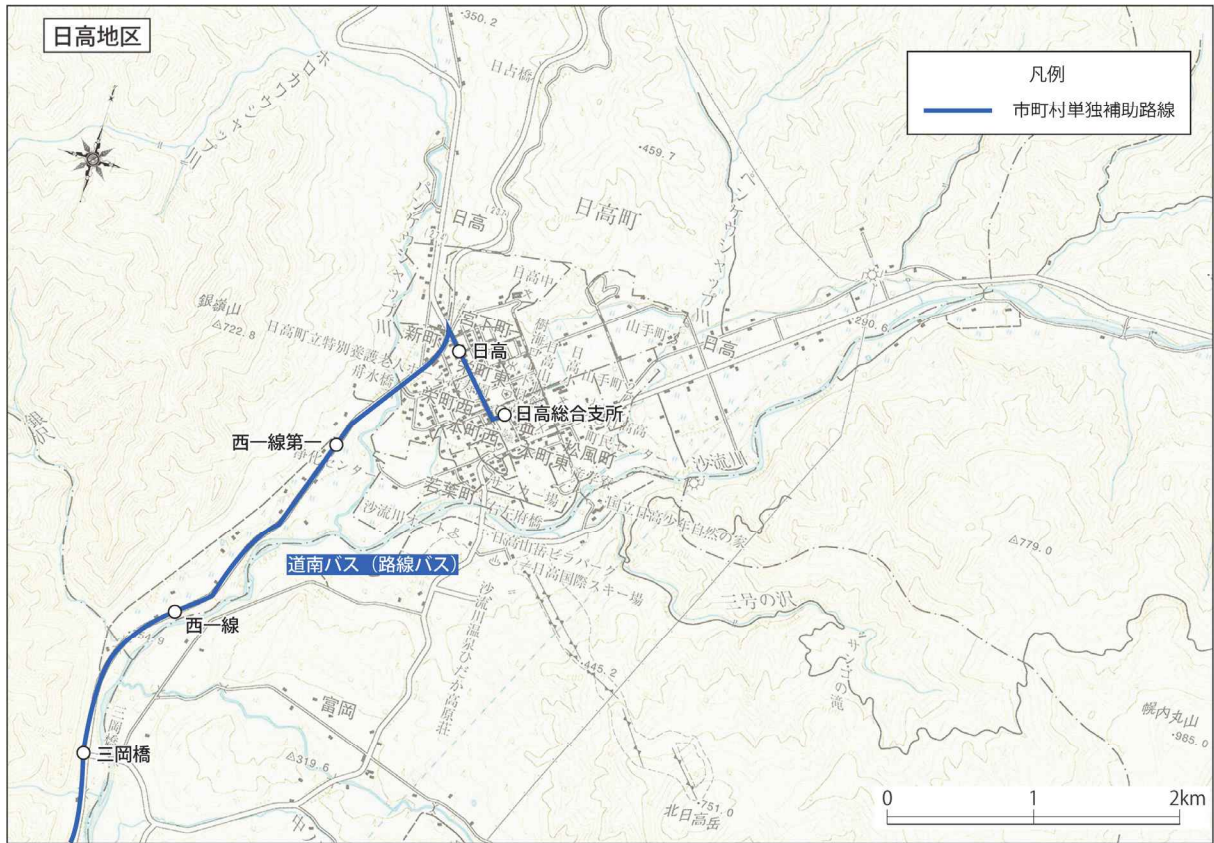


図 道南バス(株) 運行路線拡大図 (日高地区)

資料：道南バス (株)

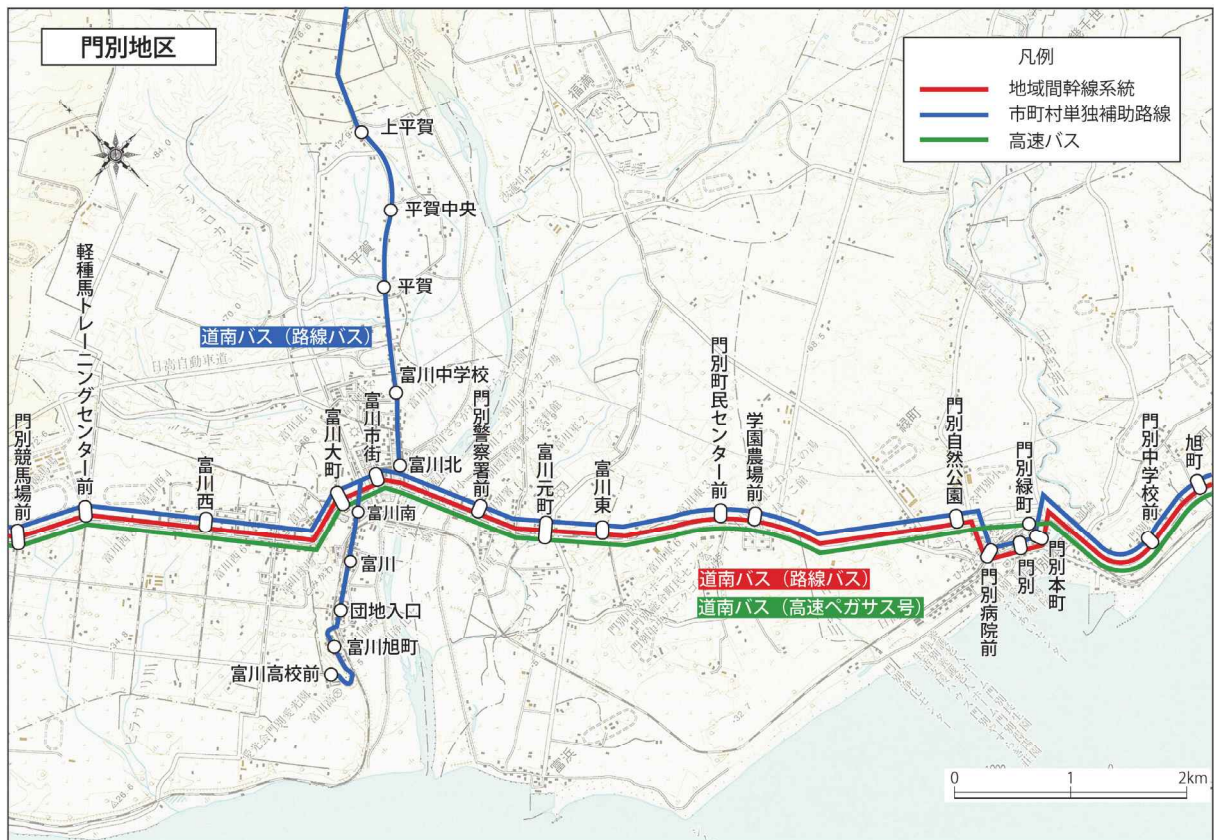


図 道南バス(株) 運行路線拡大図 (門別地区)

資料：道南バス (株)

(イ) 年齢階層別運転手人数

道南バス（株）平取営業所の年齢階層別運転手の比率は、50歳台が46%（6人）と最も多く、次いで40歳台が31%（4人）です。今後のノウハウの継承や安定的な路線の維持・確保の面で、特に20歳台・30歳台の運転手不足が懸念されます。

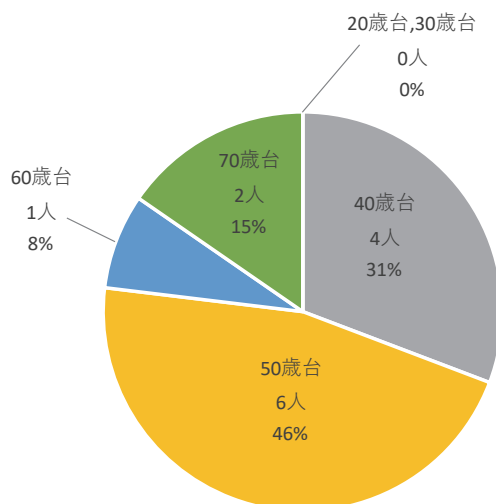


図 道南バス(株)平取営業所 年齢階層別運転手構成

資料：道南バス（株）

(2)町営バス等

①町営バス・人工透析患者輸送サービス

町営バスは、門別地区の地域内フィーダー系統として広富線（6 便）、豊郷線（5 便）、町単独の路線として清畠線（5 便）、厚賀富川線（1 便）と、新冠町営の厚賀太陽線（4 便）が運行しています。

日高地区では地域内フィーダー系統として千栄線（10 便）、町単独の路線として占冠線（12 便）、岩内ダム線（5 便）、町内循環（4 便）、門別地区と日高地区を結ぶ日高門別線（火・木・土曜 2 便）の計 10 路線が定時運行と予約運行方式により運行されています。

門別地区の年間輸送人数として、広富線は、1,000 人台後半から 2,000 人台前半で推移していますが、他のバス路線は 1,000 人以下で推移しています。

日高地区の年間輸送人数として、千栄線は 5 年間で 58.3%減少し、2022（令和 4）年度は 1,334 人となっています。占冠線は 1,600 人台から 1,900 人台で推移しています。町内循環線は 5 年間で 29.8%増加し、2022（令和 4）年では 2,547 人となっています。その他岩内ダム線は 2022（令和 4）年度は利用がほとんどない状況となっています。

日高門別線は 2017（平成 29）年度の 269 人に対し、2022（令和 4）年度では 869 人と 5 年間で 3 倍以上の利用者数になっています。

人工透析患者輸送サービスは、身体障害者手帳の交付を受けていて、人工透析療法を受けるための通院手段の確保が困難な住民に対する輸送サービスで、毎週月曜日から金曜日に門別地区内と日高町立門別国民健康保険病院間を予約運行しています。年間輸送人数は、2017（平成 29）年度の 1,828 人に対して、2018（平成 30）年度は 2,098 人に増加しています。その後、多少の増減が見られますが 1,000 人台後半から 2,000 人台前半で推移しています。

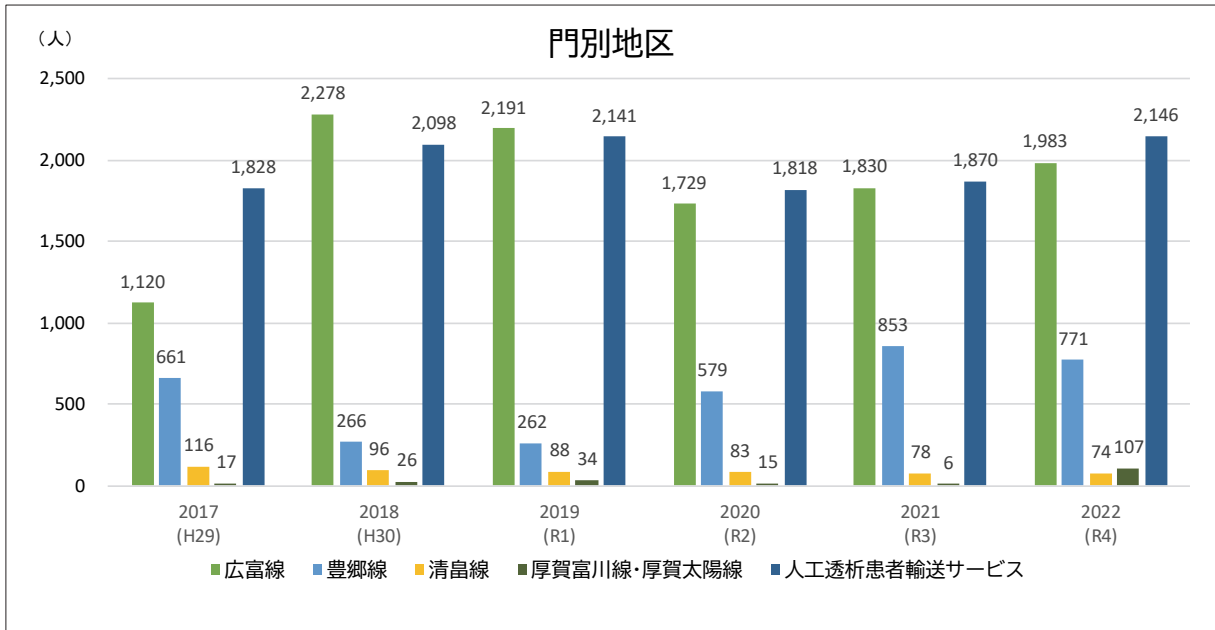


図 町営バス・人工透析患者輸送サービス 輸送人数の推移(門別地区)

資料：日高町

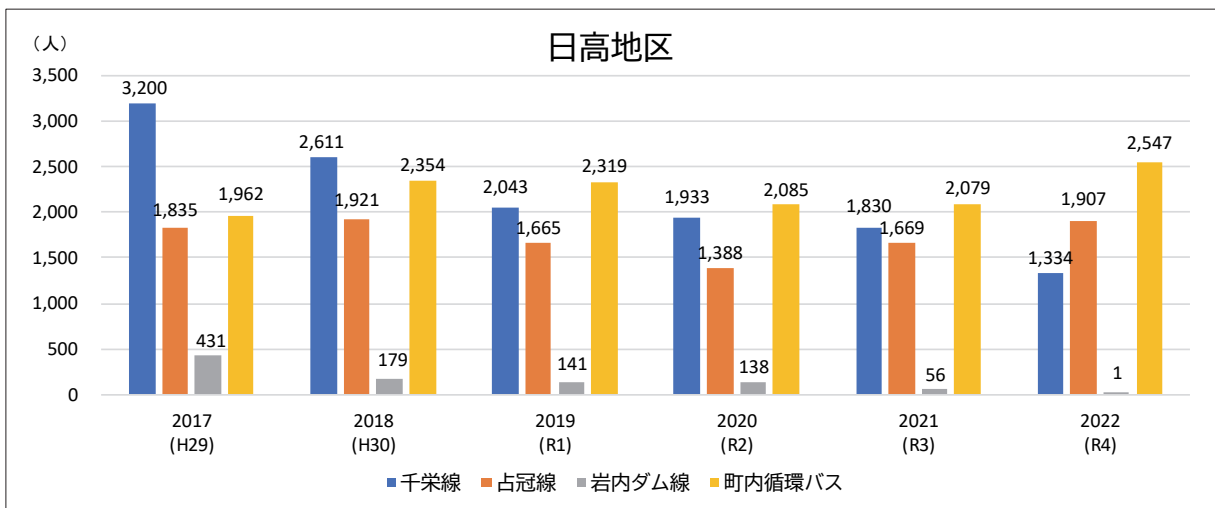


図 町営バス 輸送人数の推移 (日高地区)

資料：日高町

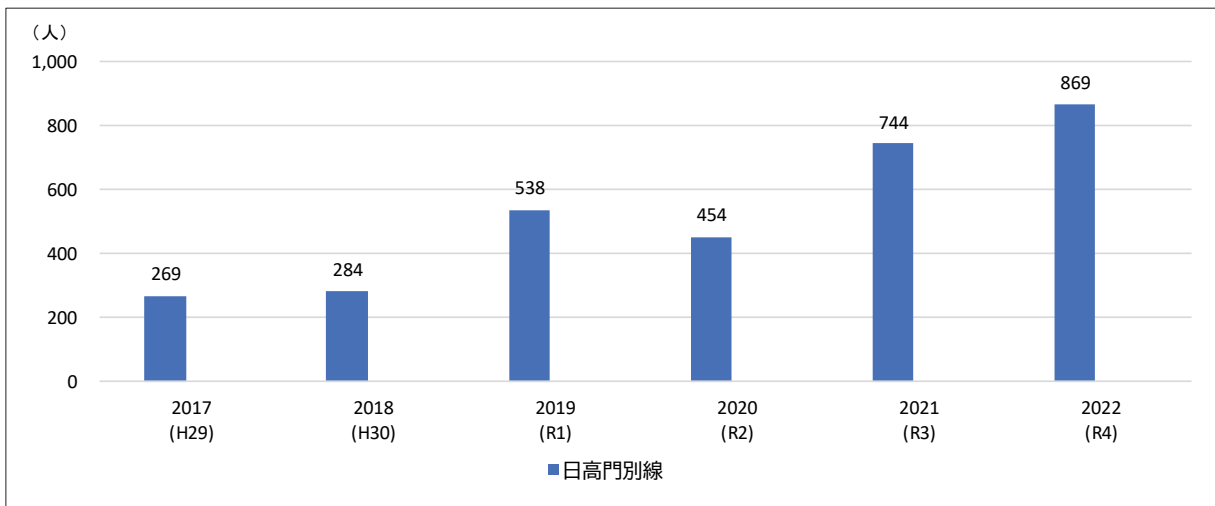


図 町営バス 輸送人数の推移 (日高門別線)

資料：日高町

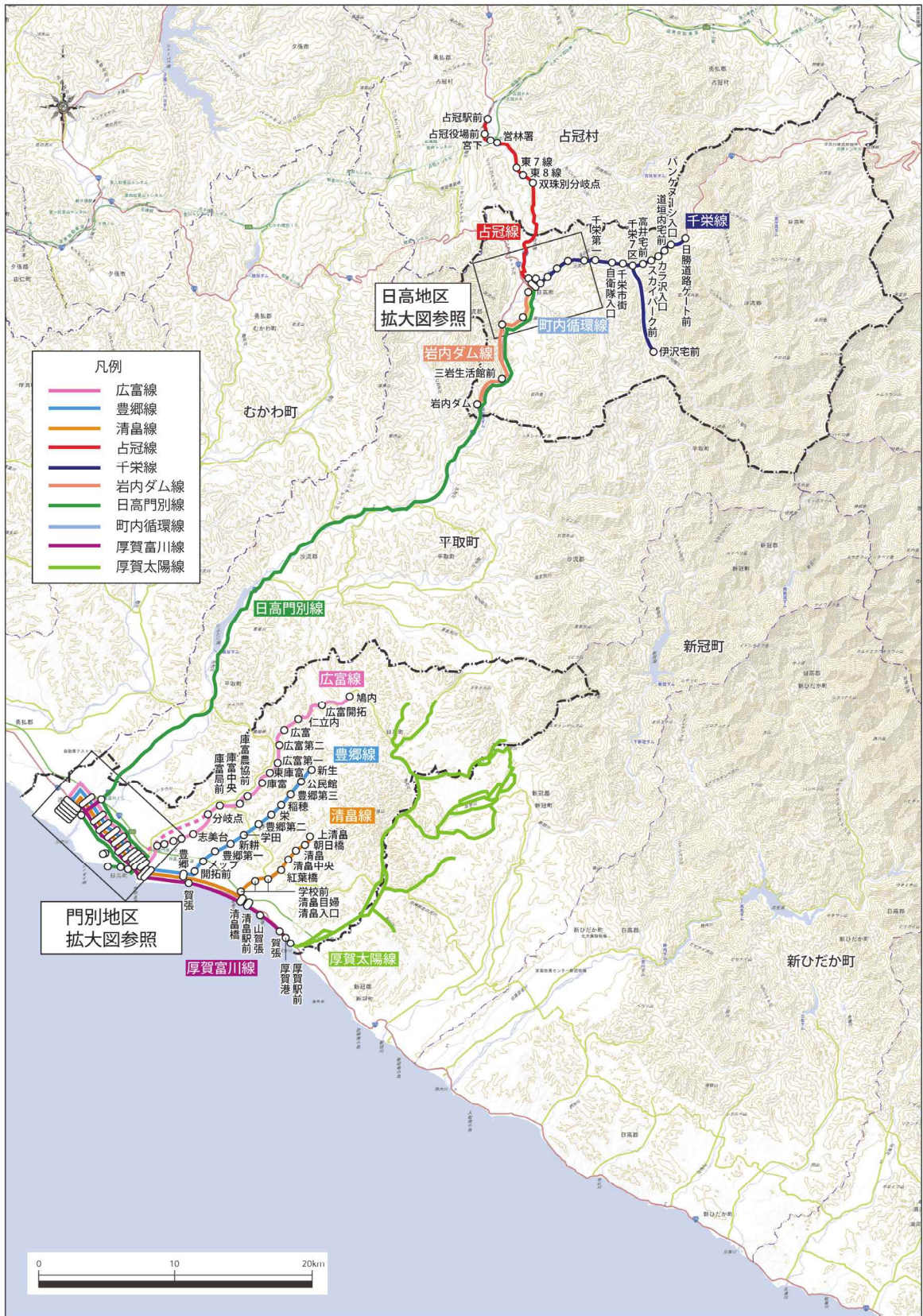


図 町営バス運行路線図（日高町全域）

資料：日高町

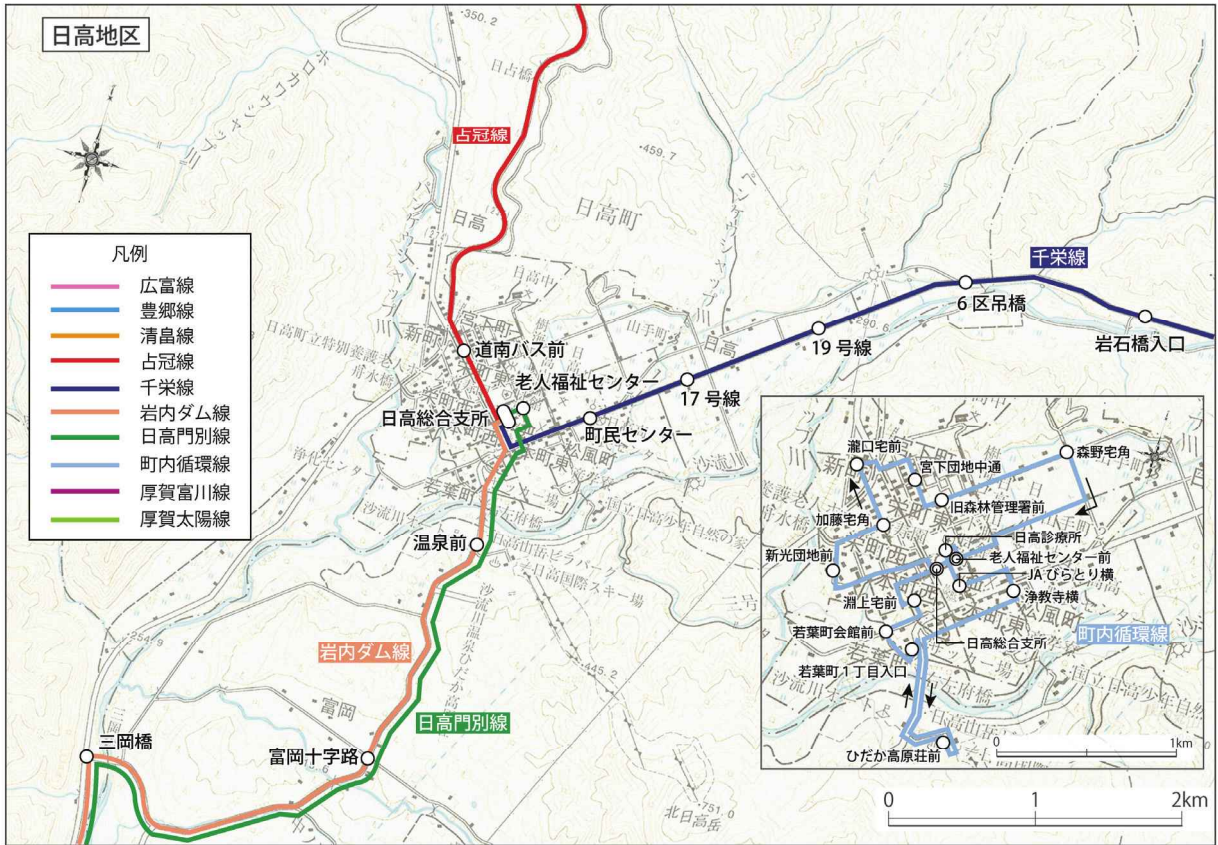


図 町営バス運行路線拡大図（日高地区）

資料：日高町

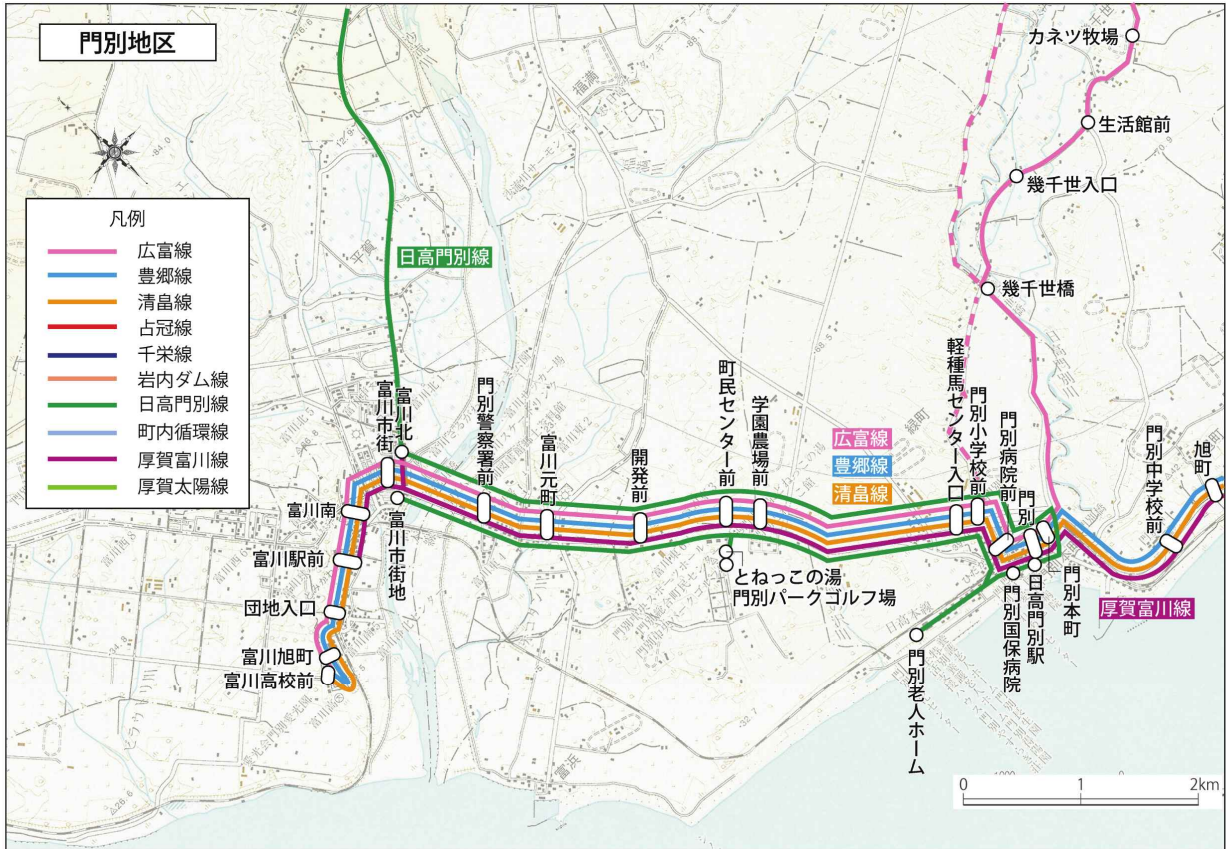


図 町営バス運行路線拡大図（門別地区）

資料：日高町

(3)無料送迎バス

無料送迎バスは「門別温泉とねっこの湯」と患者送迎車（日高町立門別国民健康保険病院）及び小・中学校へのスクールバスを運行しています。

①とねっこの湯無料送迎バス

門別温泉とねっこの湯無料送迎バスは、門別地区を対象に毎週火・木曜日運行が3路線2便、毎週水・金曜日運行が3路線2便を運行しています。

年間輸送人数は、2017（平成29）年度の8,338人に対し、2022（令和4）年度は2,818人となっており、5年間で66.2%減少しています。

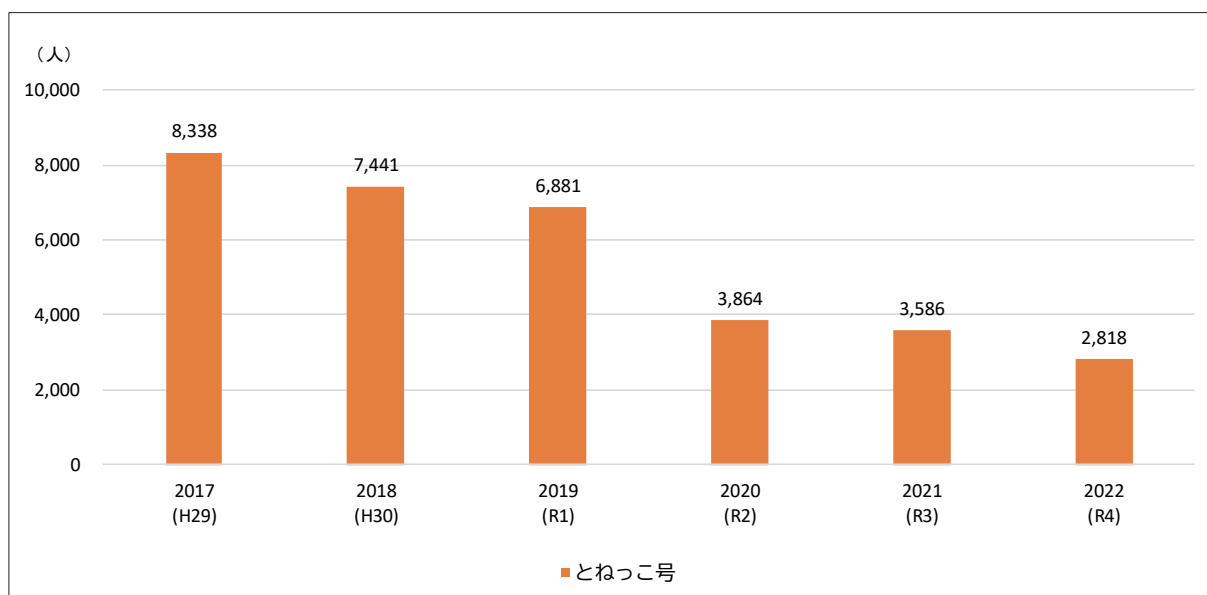


図 とねっこの湯無料送迎バス 輸送人数の推移

資料：日高町

②患者送迎車（日高町立門別国民健康保険病院）

門別地区を運行する患者送迎車は、日高町立門別国民健康保険病院の患者を輸送するために、毎週月曜日から金曜日に富川方面と厚賀方面を予約運行しています。

年間輸送人数は2019（令和元）年度以降において1,400人台で推移していましたが、2022（令和4）年度では1,237人となっており、2019（令和元）年度の1,483人と比較すると16.5%減少しています。

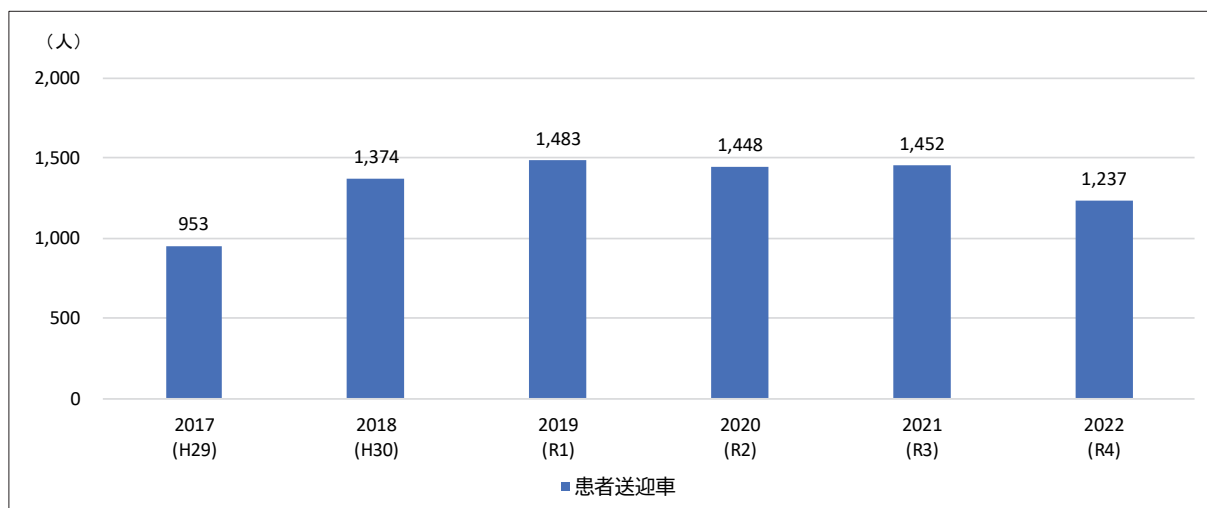


図 患者送迎車（日高町立門別国民健康保険病院） 輸送人数の推移

資料：日高町

表 患者送迎車 運行車両

車種	定員(人)	座席数(席)	その他設備
トヨタ ハイエース	10	10	

資料：日高町

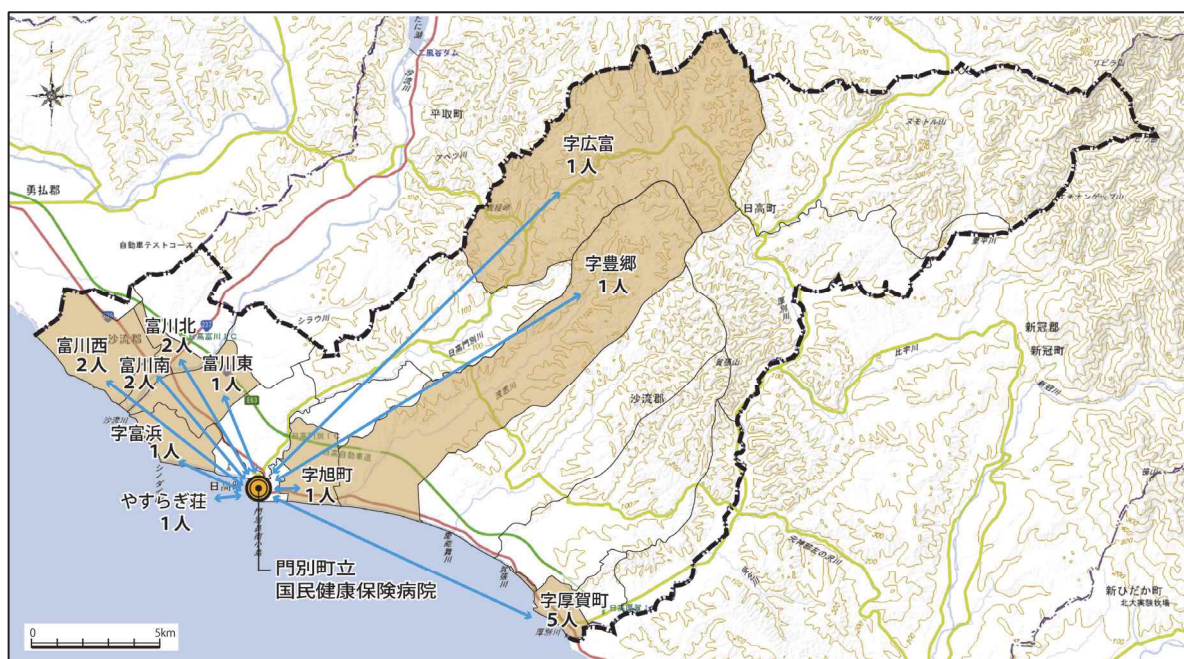


図 患者送迎車による方面別輸送人数（週3回運行）

資料：日高町

③スクールバス

スクールバスは遠距離の通学者を対象に、日高地区の日高小・中学校は2路線で登校便各1便、下校便各1~2便を運行しています。門別地区の門別小学校と門別中学校、富川小学校と富川中学校、並びに厚賀小学校と厚賀中学校は計9路線で、登校便1便と下校便3~4便を運行しています。

表 スクールバス 運行車両

日高地区

【千栄方面】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
トヨタ ハイエース (町営バス)	14	13	小学生：1人
トヨタ ハイエース	10	9	中学生：1人

【富岡・三岩方面】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
トヨタ ハイエース	10	9	中学生：2人

門別地区

【1号車福満線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
三菱 ローザ	29	22	小学生：26人 中学生：4人

【2号車緑ヶ丘線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
三菱 ローザ4WD	29	22	小学生：18人 中学生：4人

【3号車清島線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
三菱 ローザ4WD	29	22	小学生：11人 中学生：7人

【4号車賀張線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
トヨタ コースター	29	21	小学生：11人 中学生：6人

【5号車里平線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
いすゞ コモ4WD	12	9	小学生：7人 中学生：2人

【6号車平松駒丘線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
いすゞ ガーラミオ	46	37	小学生：23人 中学生：10人

【7号車門別西線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
いすゞ ガーラミオ	45	37	小学生：33人 中学生：19人

【8号車豊郷線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
三菱 ローザ4WD	29	22	小学生：12人 中学生：4人

【9号車門別中央線】

車種	定員(人)	座席数(席)	児童数
いすゞ ガーラミオ	42	33	小学生：33人 中学生：19人

資料：日高町

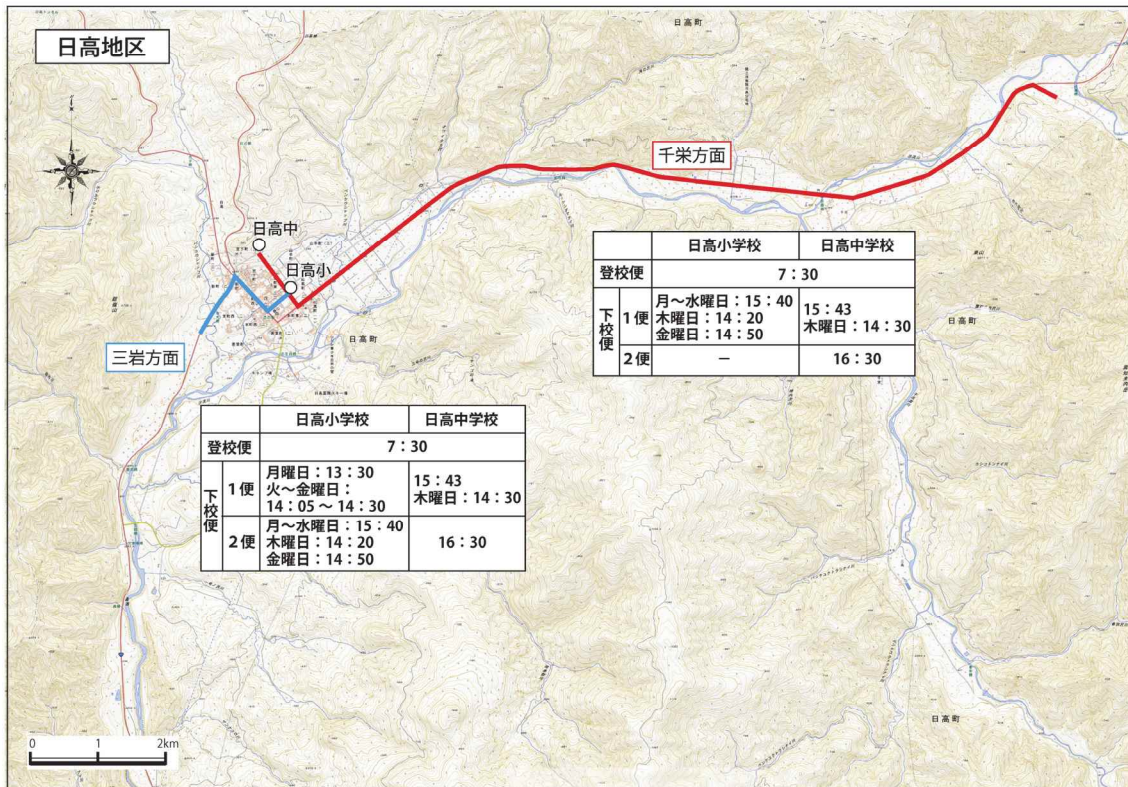


図 スクールバス運行路線図（日高地区）

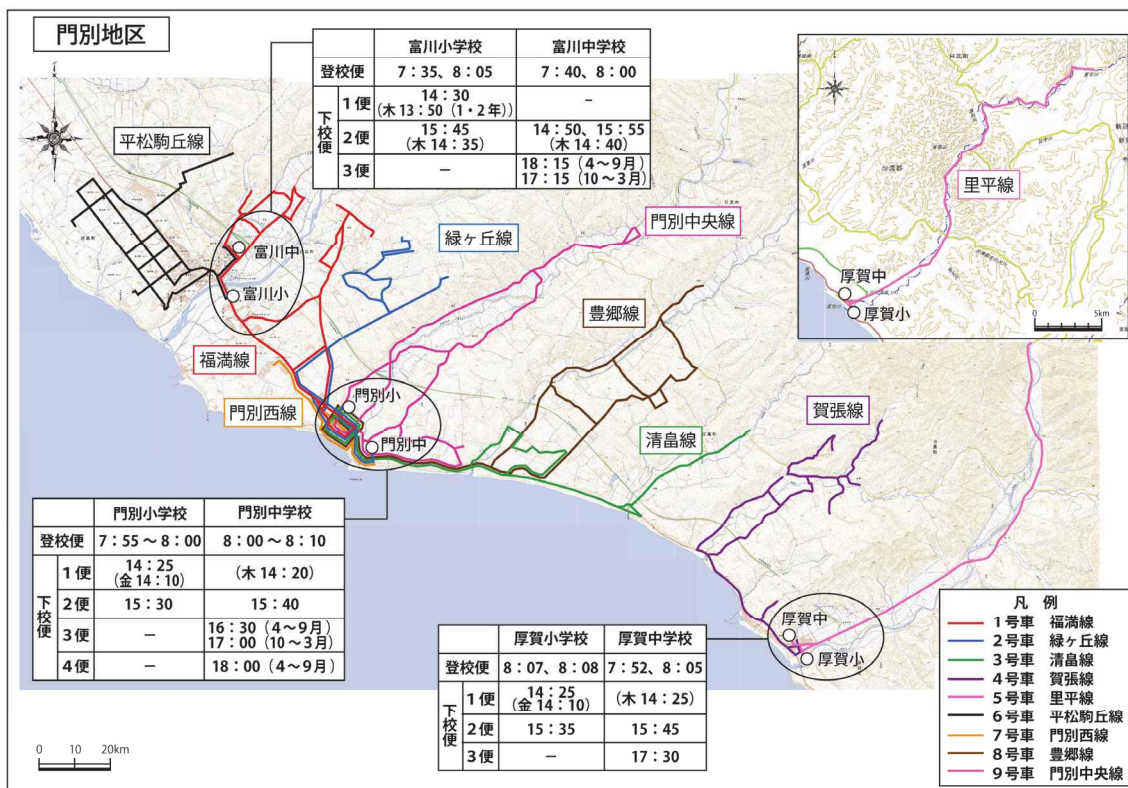


図 スクールバス運行路線図（門別地区）

資料：日高町

(4)町内交通事業者の状況

①ハイヤー事業者

町内のハイヤー事業は、門別地区では(有)厚賀ハイヤー、富川ハイヤー(有)及び(有)もんべつ交通が担っています。日高地区では日高ハイヤー(有)が担っています。

町内ハイヤー事業者の年齢階層別運転手の比率は、門別地区では60歳台が38.5%(5人)と最も多く、次いで70歳台が23.1%(3人)です。

日高地区では60歳台が66.7%(4人)と最も多く、次いで70歳台及び40歳台が23%(1人)です。

門別地区では6割が60歳台以上、日高地区では8割が60歳台以上となっているため、今後のノウハウの継承やハイヤー事業の維持・確保の面で、運転手不足が喫緊の課題と考えられます。

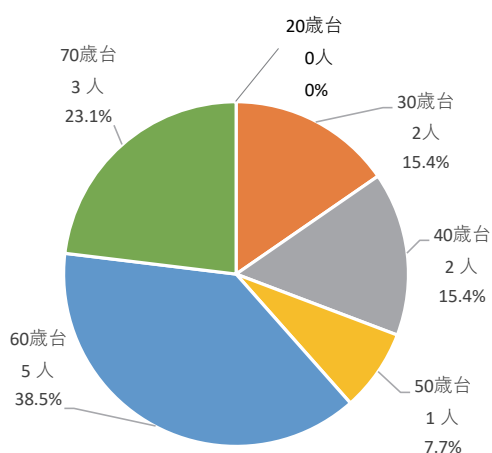


図 町内ハイヤー事業者
年齢階層別運転手構成 (門別地区)

資料：日高町

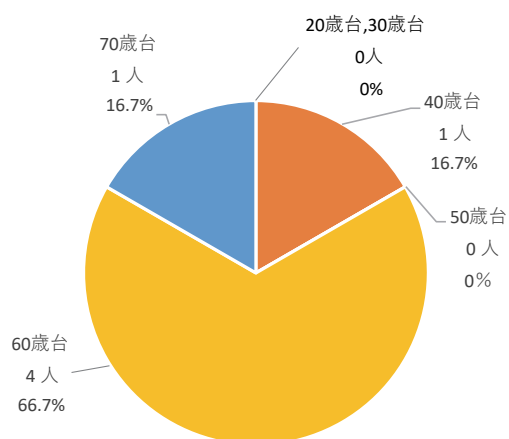


図 町内ハイヤー事業者
年齢階層別運転手構成 (日高地区)

資料：日高町

表 町内ハイヤー事業者の車両保有状況 (門別地区)

ハイヤー事業者	車両規模別の台数				合計
	普通	大型	特定大型	その他	
(有)厚賀ハイヤー	2台	—	—	—	2台
富川ハイヤー(有)	3台	—	—	—	3台
(有)もんべつ交通	2台	1台	—	—	3台

資料：各ハイヤー会社提供 2022(令和4)年12月時点

表 町内ハイヤー事業者の車両保有状況 (日高地区)

ハイヤー事業者	車両規模別の台数				合計
	普通	大型	特定大型	その他	
日高ハイヤー(有)	1台	—	1台	—	2台

資料：各ハイヤー会社提供 2022(令和4)年12月時点

②貸切バス事業者

町内の貸切バス事業は、門別地区では(有)日高観光バス、日高地区では日高ハイヤー(有)が担っています。

運転手の年齢階層別の比率は、門別地区で60歳台が55.6%(5人)と最も多く、次いで70歳台が33.3%(3人)となっており、全体の8割強が60歳台以上のため、若年層の運転手不足が喫緊の課題と考えられます。

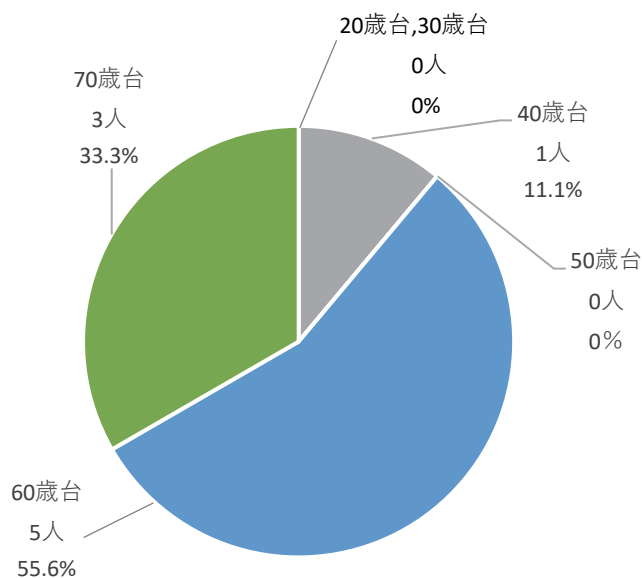


図 町内貸切バス事業者 年齢階層別運転手構成 (門別地区)

資料：日高町

表 町内貸切バス事業者の車両保有状況 (門別地区・(有)日高観光バス)

車種	台数	定員(人)	座席数(席)	その他
三菱ふそう 中型バス	3	29	28	—
三菱ふそう 大型バス	2	55	54	—
日野 中型バス	1	29	28	—

資料：日高町

表 町内貸切バス事業者の車両保有状況 (日高地区・日高ハイヤー(有))

車種	台数	定員(人)	座席数(席)	その他
三菱ふそう 中型バス	1	25	24	レンタバス

資料：日高町

(5)運行費用・収益

道南バス（株）が運行する路線バスのうち、地域間幹線路線である日高沿岸線（苫小牧～静内間）は、経常費用 97,213 千円に対し、経常収益が 35.6%の 34,624 千円、国・道補助金が 23.8%にあたる 23,145 千円となっています。

市町村単独補助路線である、日高沿岸線（苫小牧～平取間）は、経常費用 17,551 千円に対し、経常収益が 42.3%の 7,439 千円、日高町補助金が 6.1%の 1,085 千円、日高ターミナル～平取～静内間は、経常費用 34,476 千円に対し、経常収益が 27.4%の 9,476 千円、日高町補助金が 22.3%の 7,694 千円となっています。

町営の有償運送バスは 10 路線合計で、経常費用 49,658 千円に対し、経常収益が 4.3%の 2,141 千円で、国の補助金が 6.1%の 3,015 千円、86.7%にあたる 43,052 千円を日高町が歳出しています。

日高町のとねっこの湯無料送迎バスは経常費用 10,510 千円で、患者送迎車は経常費用 3,188 千円で運行され、全てが町費負担です。

スクールバスは経常費用 53,517 千円に対し、国の普通交付税が 100%交付されています。

日高町内を運行する有償・無償バス全体の経常費用 517,434 千円の 14.7%である 75,837 千円を町が負担しており、さらなる効率的な運行とコスト削減の検討が必要となります。

【地域間幹線】

「複数の市町村にまたがる系統であること」、「平日 1 日当たりの平均運行回数が 3 回以上であること」、「乗車人数が 1 日あたり 15 人～150 人と見込まれること」及び「経常赤字が見込まれること」など一定の要件を満たすバス路線などをいいます。

【地域内フィーダー】

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。

なお、接続とは、バス停留所相互及びバス停留所と駅、海港及び空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいいます。

フィーダー（Feeder）とは、支線という意味です。

表 路線バス等の運行収支

■日高町内を運行する路線バス等の運行収支

上段が金額(千円単位)、下段は率

事業者	路線名	種別	経常費用 A	経常収益 B1	国補助金 B2	道補助金 B3	日高町 B4	その他 市町村 B5	事業者 負担額 B6	差し引き A-(B1~ B6)	
道南バス	ベガサス号 浦河・札幌線	事業者 単独運行	142,246 1.00	97,961 0.69	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	44,285 0.31	0	
	苫小牧～静内間 日高沿岸線	地域間 幹線路線	97,213 1.00	34,624 0.36	23,145 0.24	23,145 0.24	0 0.00	8,605 0.09	7,693 0.08	1	
		市町村 単独補助路線	40,279 1.00	30,594 0.76	0 0.00	0 0.00	0 0.00	6,456 0.16	3,229 0.08	0	
	苫小牧～平取間 日高沿岸線	市町村 単独補助路線	17,551 1.00	7,439 0.42	0 0.00	0 0.00	1,085 0.06	3,862 0.22	5,166 0.29	-1	
		日高ターミナル～ 平取～静内間	市町村 単独補助路線	34,476 1.00	9,476 0.27	0 0.00	0 0.00	7,694 0.22	9,603 0.28	7,703 0.22	0
	日高ターミナル～ 平取～門別間	市町村 単独補助路線	68,796 1.00	19,572 0.28	0 0.00	0 0.00	10,458 0.15	26,128 0.38	12,638 0.18	0	
道南バス 計			400,561 1.00	199,666 0.50	23,145 0.06	23,145 0.06	19,237 0.05	54,654 0.14	80,714 0.20	0	
日高町 (有償運送)	広富線	地域内 フィーダー系統	8,382 1.00	187 0.02	1,828 0.22	0 0.00	6,367 0.76	0 0.00	0 0.00	0	
		豊郷線	地域内 フィーダー系統	3,832 1.00	128 0.03	738 0.19	0 0.00	2,966 0.77	0 0.00	0 0.00	0
	清昌線	単独路線	505 1.00	15 0.03	0 0.00	0 0.00	490 0.97	0 0.00	0 0.00	0	
	厚賀富川・ 厚賀太陽線	単独路線	2,994 1.00	41 0.01	0 0.00	0 0.00	1,504 0.50	1,450 0.48	0 0.00	-1	
		門別地区 計		15,713 1.00	371 0.02	2,566 0.16	0 0.00	11,327 0.72	1,450 0.09	0 0.00	-1
	千栄線	地域内 フィーダー系統	7,207 1.00	106 0.01	449 0.06	0 0.00	6,652 0.92	0 0.00	0 0.00	0	
	占冠線	単独路線	14,190 1.00	901 0.06	0 0.00	0 0.00	13,289 0.94	0 0.00	0 0.00	0	
	岩内ダム線	単独路線	1,865 1.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	1,865 1.00	0 0.00	0 0.00	0	
	町内循環バス	単独路線	2,516 1.00	58 0.02	0 0.00	0 0.00	2,457 0.98	0 0.00	0 0.00	1	
	日高地区計			25,778 1.00	1,065 0.04	449 0.02	0 0.00	24,263 0.94	0 0.00	0 0.00	1
	日高門別線	単独路線	4,760 1.00	22 0.00	0 0.00	0 0.00	4,738 1.00	0 0.00	0 0.00	0	
	人工透析患者 輸送サービス	単独路線	3,407 1.00	683 0.20	0 0.00	0 0.00	2,724 0.80	0 0.00	0 0.00	0	
	日高町(有償運送) 計			49,658 1.00	2,141 0.04	3,015 0.06	0 0.00	43,052 0.87	1,450 0.03	0 0.00	0
	有償運送計(道南バス+日高町)			450,219 1.00	201,807 0.45	26,160 0.06	23,145 0.05	62,289 0.14	56,104 0.12	80,714 0.18	0
日高町 (無料送迎)	とねっこの湯	無料送迎バス	10,510 1.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	10,510 1.00	0 0.00	0 0.00	0	
	患者送迎車	無料送迎バス	3,188 1.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	3,188 1.00	0 0.00	0 0.00	0	
	スクールバス	無料送迎バス	53,517 1.00	0 0.00	53,667 1.00	0 0.00	-150 0.00	0 0.00	0 0.00	0	
	日高町無料送迎バス 計			67,215 1.00	0 0.00	53,667 0.80	0 0.00	13,548 0.20	0 0.00	0 0.00	0
全体計(有償運送+無料送迎)			517,434 1.00	201,807 0.39	79,827 0.15	23,145 0.04	75,837 0.15	56,104 0.11	80,714 0.16	0	

資料：日高町、道南バス(株) 令和4年度

第3章. 地域公共交通実態調査

3-1. 調査概要

(1)目的

地域公共交通実態調査（以下、「実態調査」と記す。）は、日高町民の公共交通を含めた生活交通の実態及び公共交通の利用者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)実態調査の概要

実態調査は利用動向調査（住民アンケート調査）、バス乗降調査（カウント調査・ヒアリング調査）により交通実態を把握しました。

各調査の概要は以下のとおりです。

表 実態調査の概要

項目	調査方式	調査内容
利用動向調査（住民アンケート調査）		<ul style="list-style-type: none"> 個人属性（居住地域、年齢、性別、運転免許の有無・運転状況等） 交通実態（公共交通の利用状況、一週間の外出状況等） 今後の要望等（サービス水準、町営バスの満足度、利用促進策、新たな公共交通の利用、高齢者バス乗車証交付事業の利用及び利用意向、公共交通を維持する方策に対する理解度、その他の便利なサービス等
バス乗降調査	カウント	<p>【調査対象路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バス広富線 町営バス清島線 町営バス占冠線 町営バス町内循環線 町営バス豊郷線 町営バス千栄線 町営バス岩内ダム線 町営バス日高門別線 <p>【停留所間の移動状況】：</p> <ul style="list-style-type: none"> 「○」は本調査により乗降調査を実施 「・」は令和4年度に北海道日高地域公共交通活性化協議会で実施したバス乗降調査カウント調査結果から、町営バス3路線に関する内容を整理（平日一日）
	ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> カウント調査と合わせ、ヒアリング調査を実施 個人属性（居住地域、年齢、性別）、利用状況（行き・帰りの利用種別、利用頻度、外出目的、連絡した公共施設等、乗継交通）

(3)調査の実施方法

調査の実施方法は、以下のとおりです。

表 調査の実施方法

項目	調査方式	実施方法
利用動向調査（住民アンケート調査）		【配布】 ・日本郵便(株)の普通郵便により発送 【回収】 ・郵送による回収及びQRコードによるWEB回答
バス乗降調査	カウント	・平日・休日の始発便から最終便まで全便に調査員が乗り込み、乗客一人ひとりの乗車停留所と降車停留所をカウント
	ヒアリング	・カウント調査と合わせ、ヒアリング調査に協力いただける方を対象に実施

(4)調査のスケジュール

調査のスケジュールは、以下のとおりです。

表 調査のスケジュール

項目	実施方法	
利用動向調査（住民アンケート調査）	・配布日：令和5年8月4日（金） ・回収期日：令和5年9月10日（日）	
バス乗降調査	平日	休日
町営バス清島線	・令和5年9月07日（木）	・令和5年9月09日（土）
町営バス占冠線	・令和5年9月12日（火）	・同上
町営バス岩内ダム線	・令和5年9月11日（月）	・同上
町営バス町内循環線	・令和5年7月24日（月）	・運行なし
町営バス日高門別線	・令和5年7月24日（月）	・令和5年9月09日（土）
町営バス広富線	・令和4年9月30日（金）	
町営バス豊郷線	・同上	
町営バス千栄線	・同上	

(5)調査対象人数等の状況

調査対象人数などの状況は、以下のとおりです。

表 配布・回収等の状況

項目		調査対象人数等の状況	
利用動向調査（住民アンケート調査）		<ul style="list-style-type: none"> ・配布数：2,000 件 ・回収数：612 件（回収率：30.6%） うちWEB回答件 64 件（10.5%） ・回答人数：1,062 人（1.7 人/件）：1 件当たり最大3 人まで回答可 	
バス乗降調査	○カウント調査	平日	休日
	町営バス清島線	3 人（1、2 カ月に 1 回利用）	0 人
	町営バス占冠線	6 人	4 人
	町営バス岩内ダム線	1 人（年に数回利用）	0 人
	町営バス町内循環線	19 人	－
	町営バス日高門別線	6 人	6 人
	町営バス広富線	14 人	
	町営バス豊郷線	2 人	
	町営バス千栄線	6 人	
	○ヒアリング調査	平日	休日
	町営バス清島線		0 人
	町営バス占冠線		8 人
	町営バス岩内ダム線		1 人
	町営バス町内循環線		9 人
町営バス日高門別線		4 人	
町営バス広富線		7 人	
町営バス豊郷線		4 人	
町営バス千栄線		6 人	

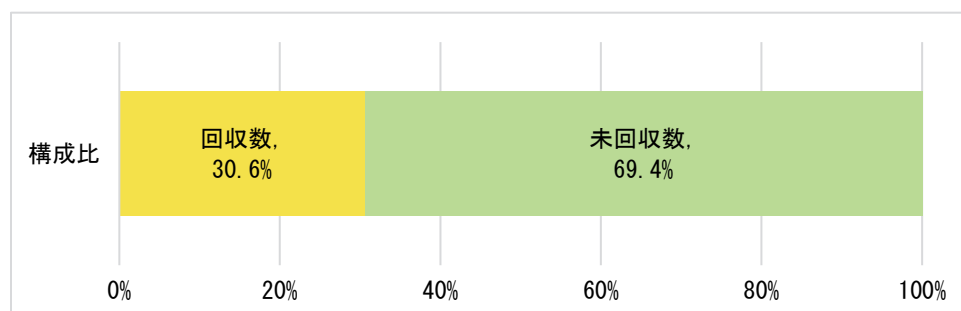


図 回収率

3-2 公共交通利用動向調査

利用動向調査（住民アンケート調査）結果は以下のとおりです。

(1) 個人属性

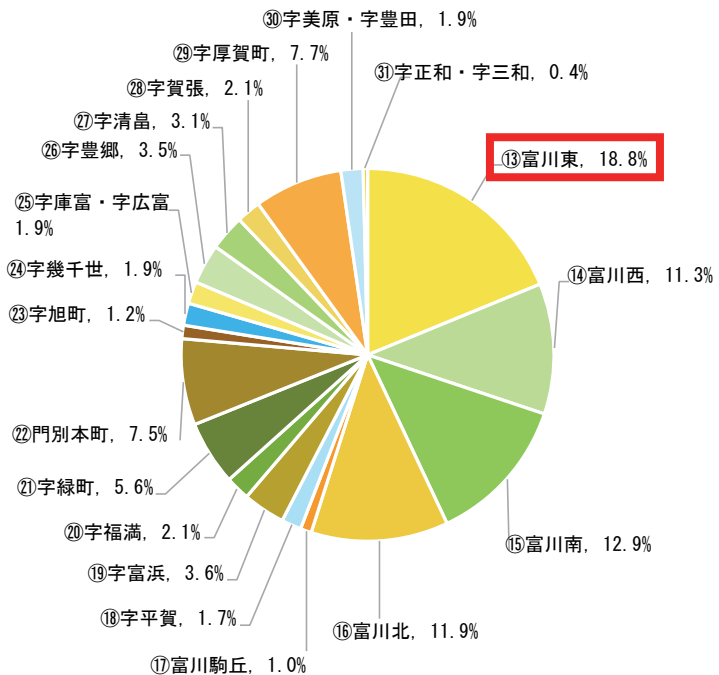
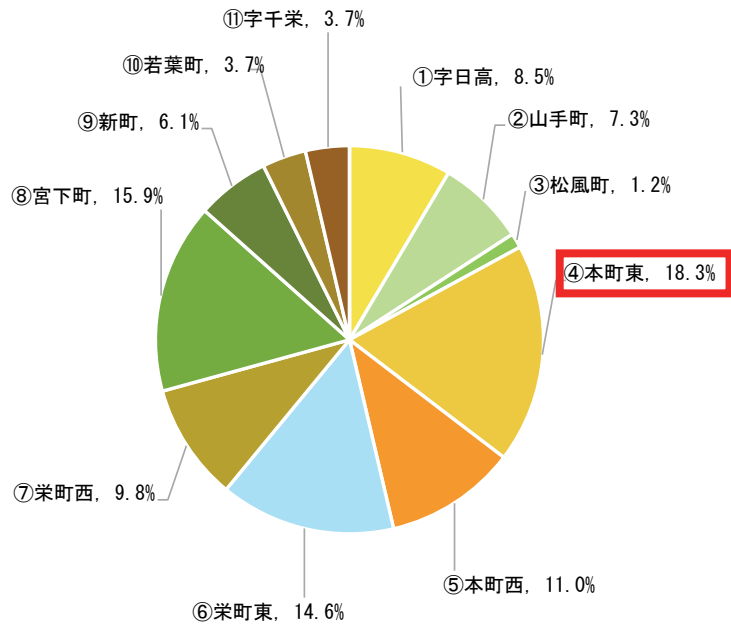
① 居住地域（問1・Q1）

日高地区では「④本町東」が2割弱と最も多く、次いで「⑥栄町東」、「⑧宮下町」が1割強の順となっています。

門別地区では「⑬富川東」が2割弱と最も多く、次いで「⑭富川西」、「⑮富川南」及び「⑯富川北」が1割強の順となっています。

図表 居住地域

項目	件数
日高地区	82
門別地区	521
地区不明	7
合計	610



	項目	件数
【日高地区】	①字日高	7
	②山手町	6
	③松風町	1
	④本町東	15
	⑤本町西	9
	⑥栄町東	12
	⑦栄町西	8
	⑧宮下町	13
	⑨新町	5
	⑩若葉町	3
	⑪字千栄	3
	⑫字富岡・字三岩	0
		小計

	項目	件数
【門別地区】	⑬富川東	98
	⑭富川西	59
	⑮富川南	67
	⑯富川北	62
	⑰富川駒丘	5
	⑱字平賀	9
	⑲字富浜	19
	⑳字福満	11
	㉑字緑町	29
	㉒門別本町	39
	㉓字旭町	6
	㉔字幾千世	10
	㉕字庫富・字広富	10
	㉖字豊郷	18
	㉗字清畠	16
	㉘字賀張	11
	㉙字厚賀町	40
㉚字美原・字豊田	10	
㉛字正和・字三和	2	
	小計	521
	居住地域不明	7
	合計	610

【日高地区】

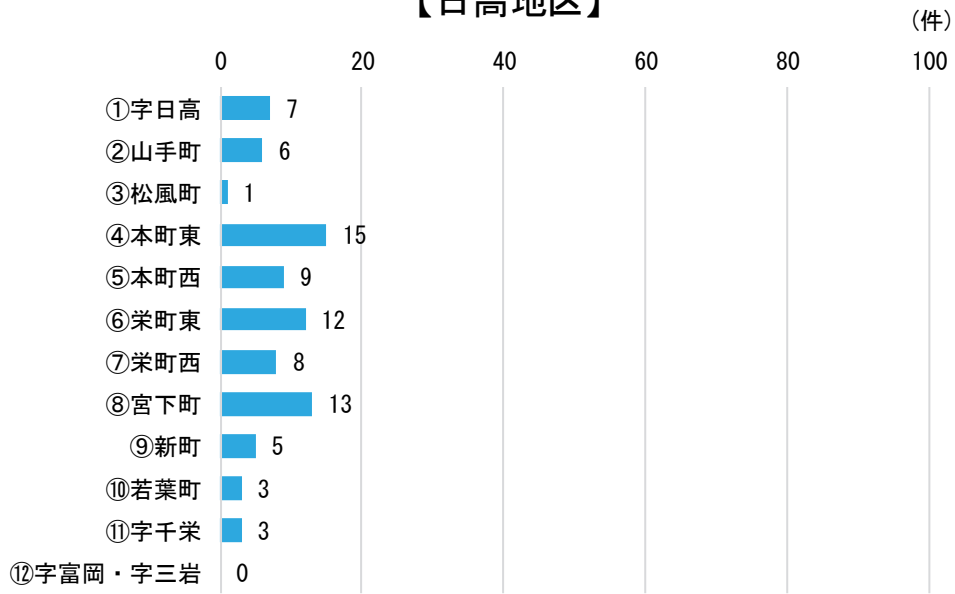


図 居住地域（件数：日高地区）

【門別地区】

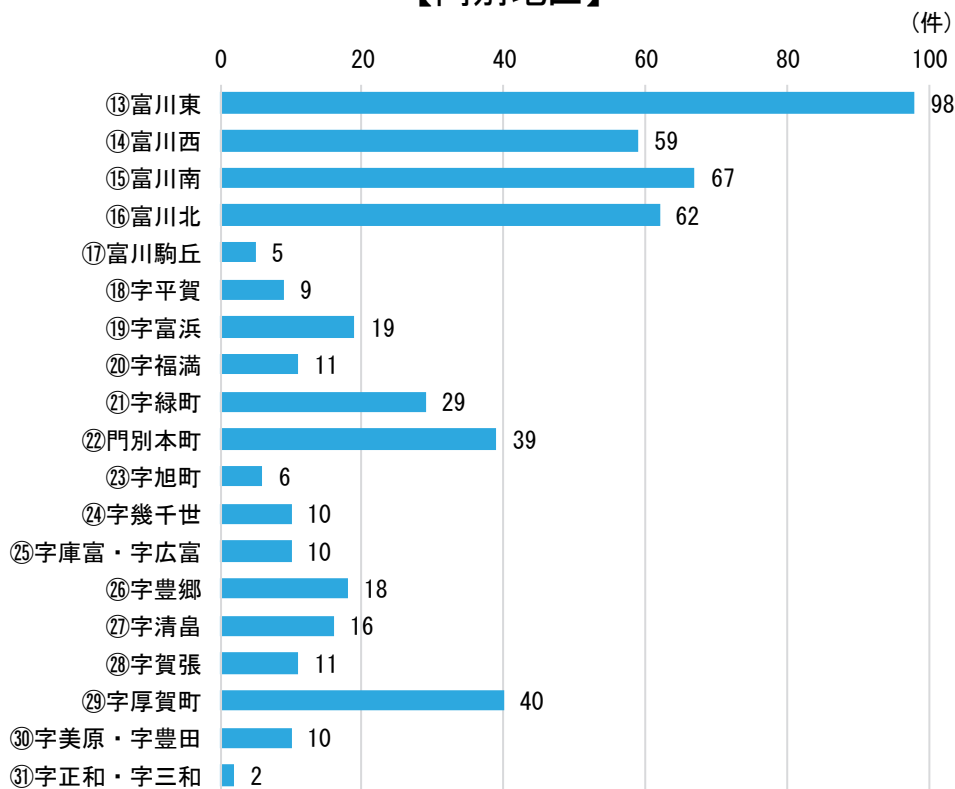


図 居住地域（件数：門別地区）

②交通空白地域（Q2）

徒歩圏内のバス停の有無は、「ある」が8割、「ない」の1割強を上回っています
これを居住地域別に見ると、「⑳字福満」、「㉗字清島」、「㉘字賀張」及び「㉓字美原・字豊田」において「ない」が5割を上回っています。

図表 最寄りのバス停の有無

項目	件数
①ある	480
②ない	97
不明	33
合計	610

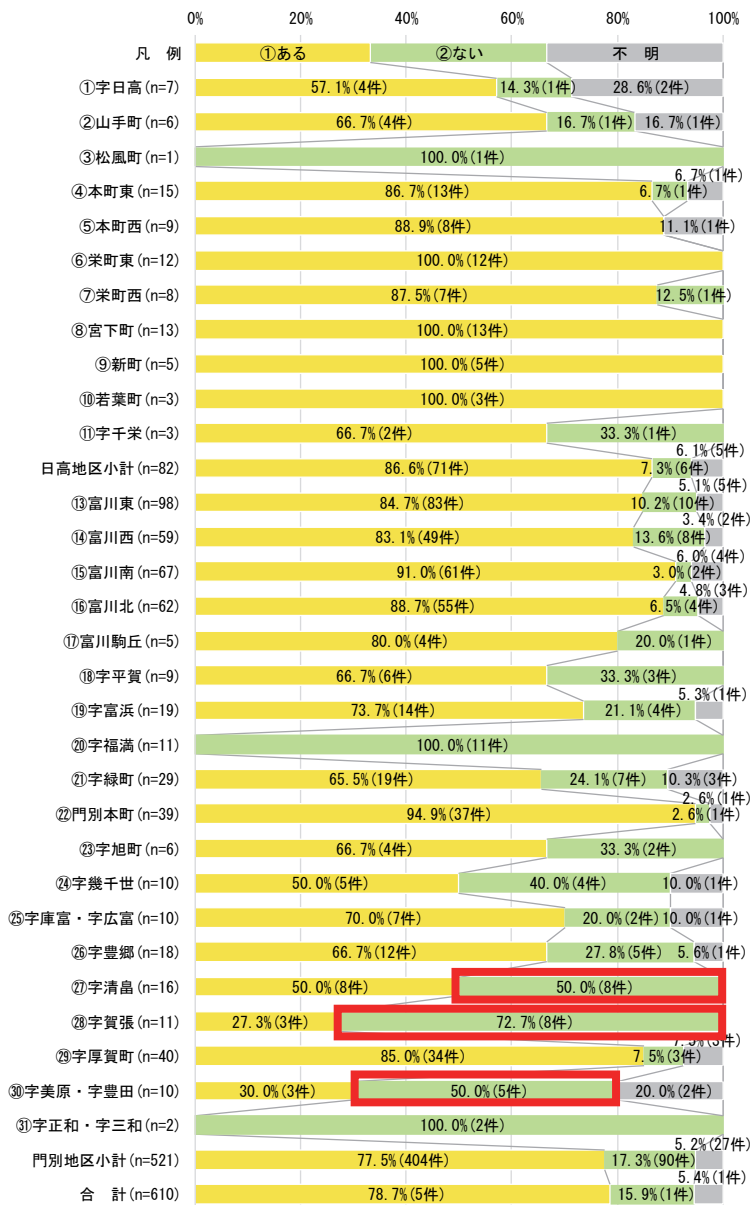
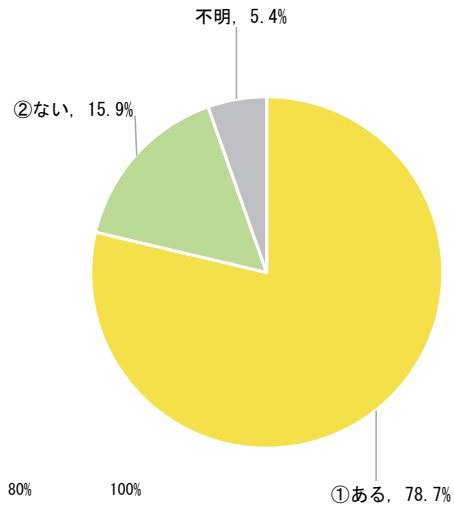


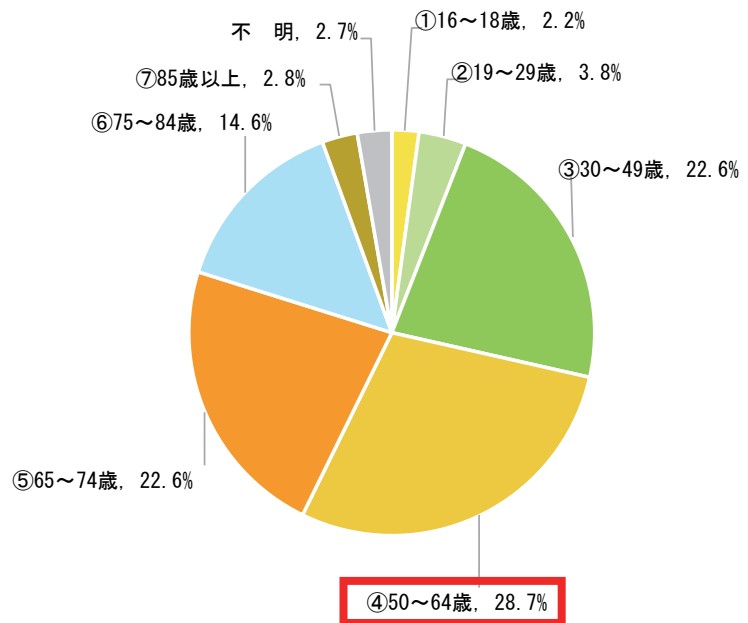
図 最寄りのバス停の有無（居住地域別）

③年齢構成（Q3）

年齢構成は「④50～64歳」が3割弱と最も多く、次いで「③30～49歳」及び「⑤65～74歳」が2割強となっています。

図表 年齢構成

項目	件数
①16～18歳	23
②19～29歳	40
③30～49歳	240
④50～64歳	305
⑤65～74歳	240
⑥75～84歳	155
⑦85歳以上	30
不明	29
合計	1,062

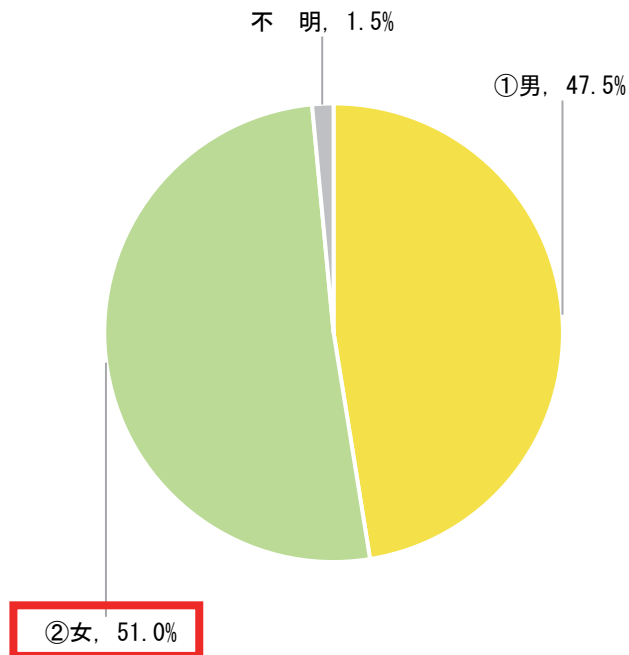


④性別（Q4-1）

「女性」の5割強が「男性」の5割弱を上回っています。

図表 性別

項目	件数
①男	504
②女	542
不明	16
合計	1,062



⑤自家用車使用状況（Q4-2）

自家用車の使用状況は「①自ら所有の車を使用」が7割弱で最も多く、次いで「②家族所有の車を使用」が1割強となっています。

これを年齢別にすると、「16～18歳」と「85歳以上」は「③家族運転の車に同乗」と「④車は使用しない」が他の年齢層よりも多くなっています。

図表 自家用車使用状況

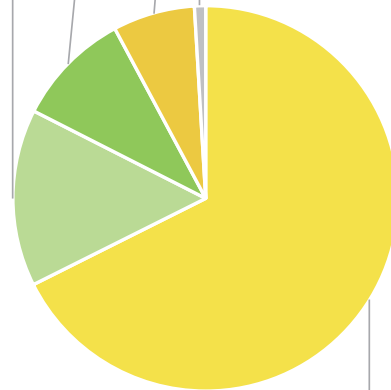
項目	件数
①自ら所有の車を使用	718
②家族所有の車を使用	158
③家族運転の車に乗車	103
④車は使用しない	73
不明	10
合計	1,062

②家族所有の車を使用, 14.9%

③家族運転の車に乗車, 9.7%

④車は使用しない, 6.9%

不明, 0.9%



①自ら所有の車を使用, 67.6%

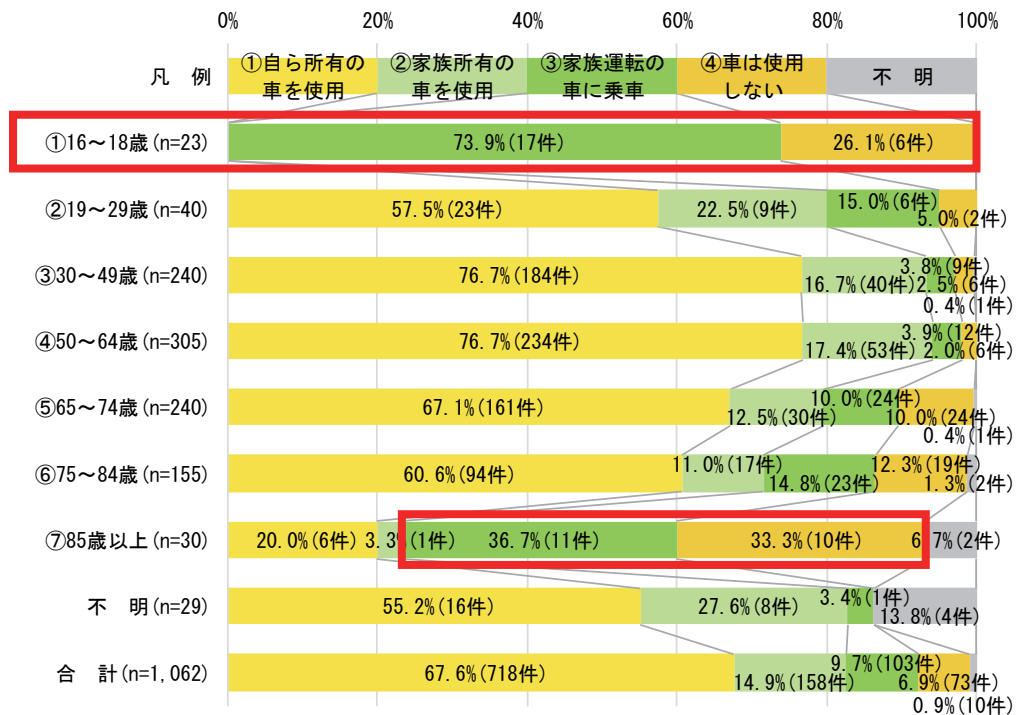


図 自家用車使用状況（年齢別）

⑥運転免許保有状況（Q5）

運転免許を「持っている」は9割弱で、「持っていない」の1割強を上回っています。

年齢別では「65～74歳」以上の年齢層において「②持っていない」が増加しています。

図表 運転免許保有状況

項目	件数
①持っている	906
②持っていない	148
不明	8
合計	1,062

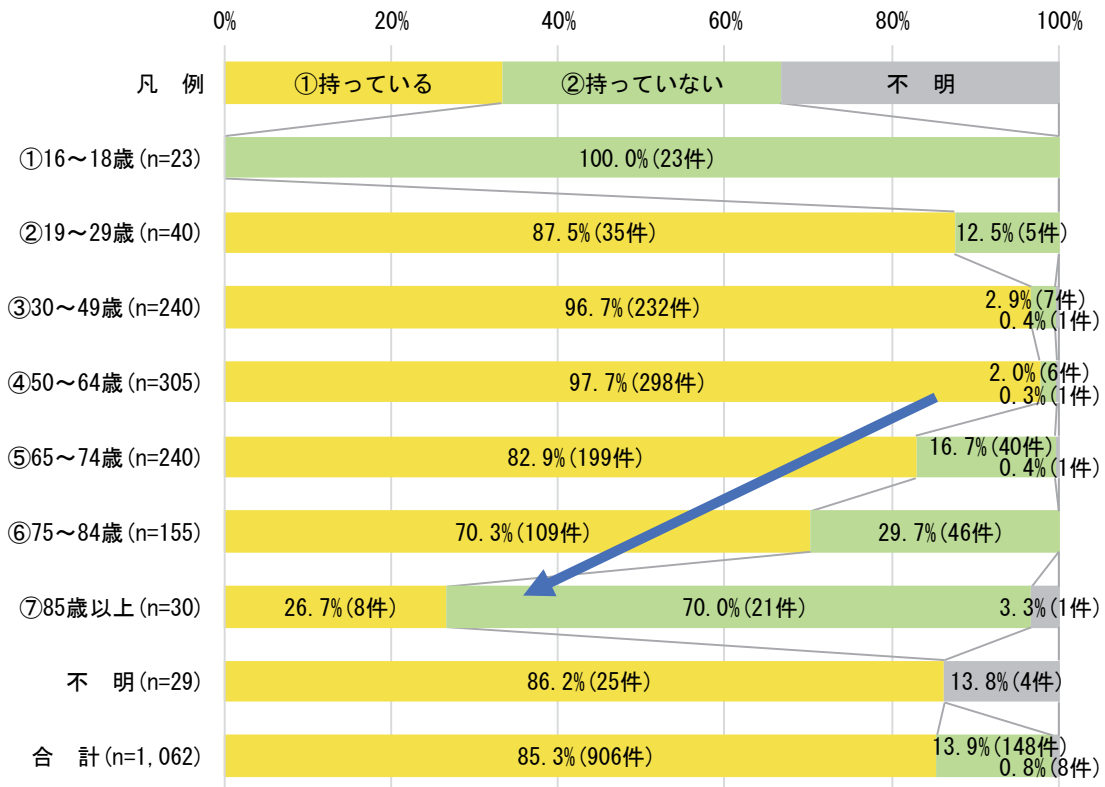
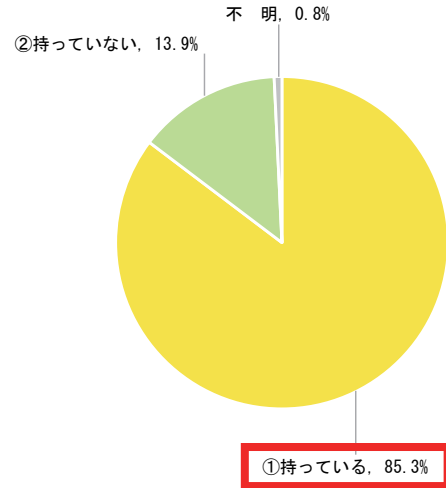


図 運転免許保有状況（年齢別）

⑦日常の運転状況（Q6-1）

日常的に「運転する」は9割で、「運転しない」の1割を上回っています。
 年齢別では、全ての年齢層で「運転する」が概ね9割以上となっています。

図表 運転の状況

項目	件数
①する	854
②しない	43
不明	9
合計	906

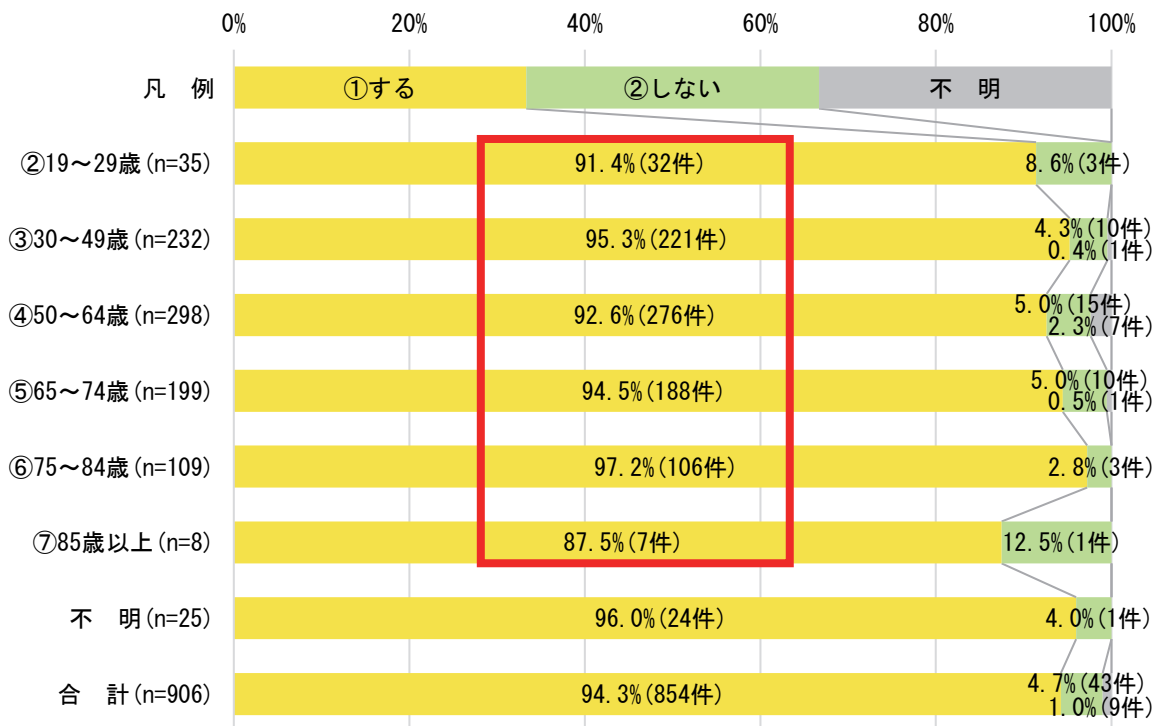
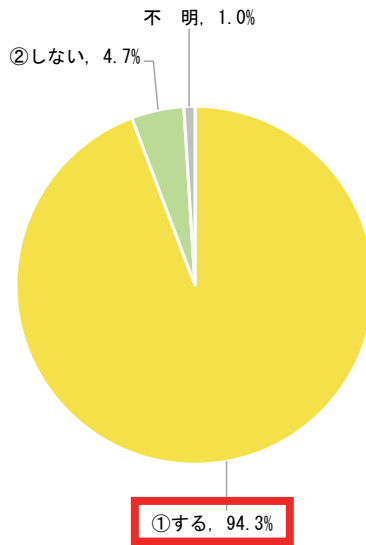


図 運転の状況（年齢別）

⑧運転への不安 (Q6-2)

運転への不安は「②冬や長距離の運転が不安」が5割弱で最も多く、次いで「③不安はない」の1割を上回っています。

年齢別では、全年齢層で「不安がある」が5割を超えています。「85歳以上」で9割弱が「不安がある」となっており、次いで「75～84歳以上」は6割弱が「不安がある」となっています。

図表 運転への不安

項目	件数
①いつも不安	68
②冬や長距離の運転が不安	425
③不安はない	394
不明	19
合計	906

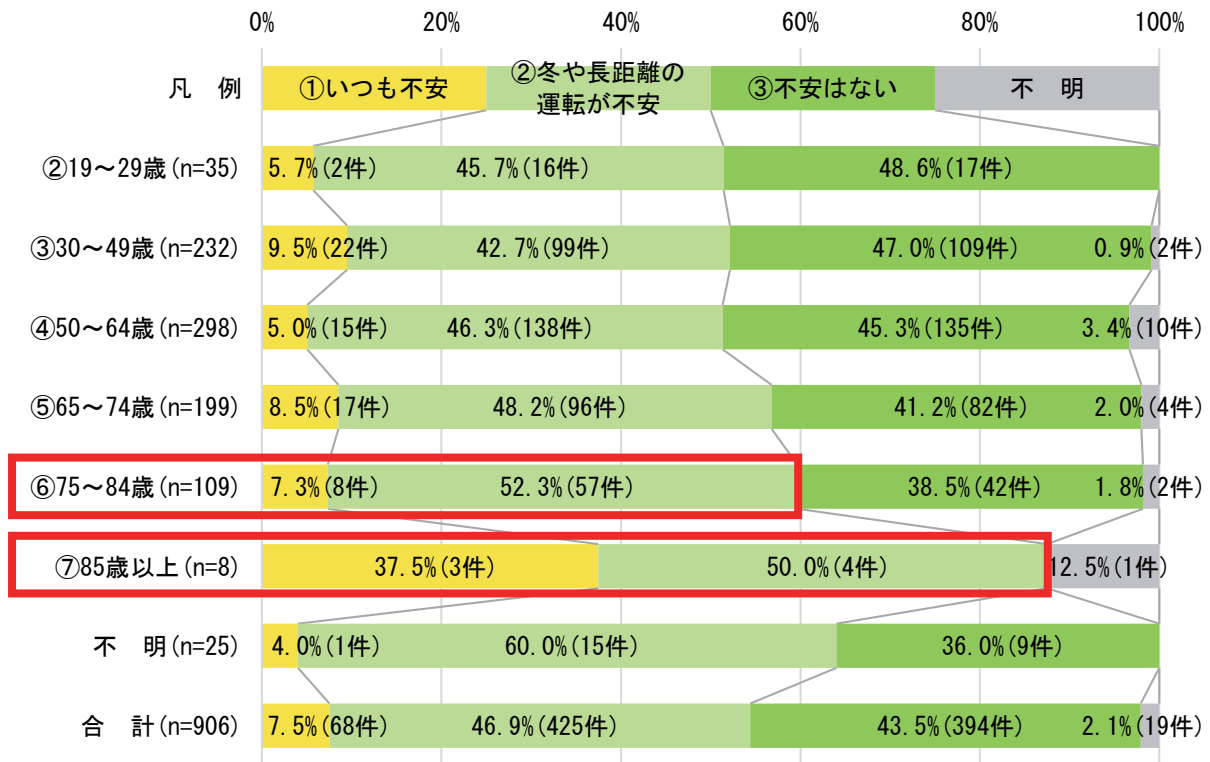
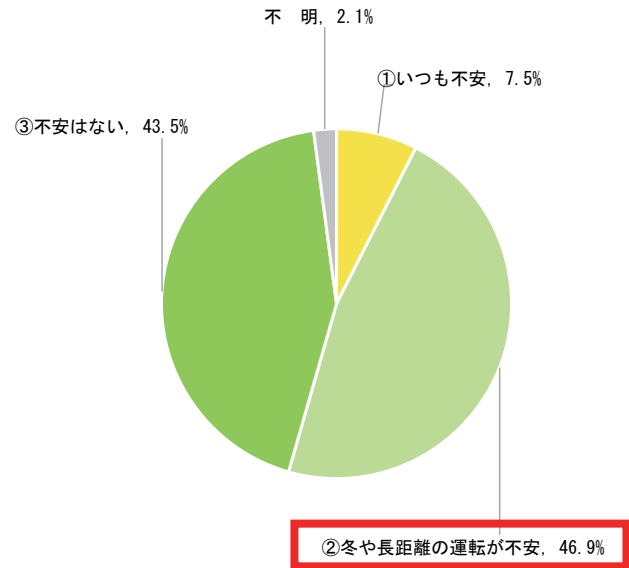


図 運転への不安 (年齢別)

⑨事故を回避する自信（Q6-3）

事故を回避する自信については「自信がない」が5割で、「自信がある」の4割強を上回っています。

年齢別では、「65～74歳」と「75～84歳」の高齢者層で「①自信がある」が4～5割となっています。

図表 事故を回避する自信

項目	件数
①自信がある	381
②自信がない	484
不明	41
合計	906

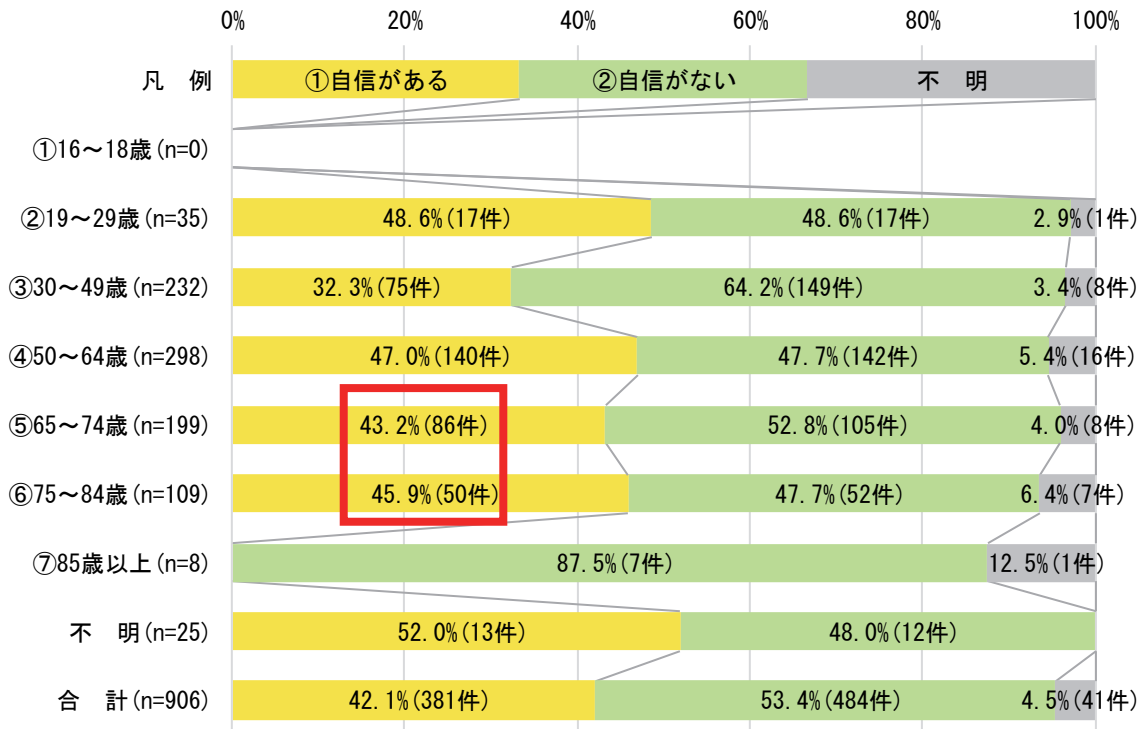
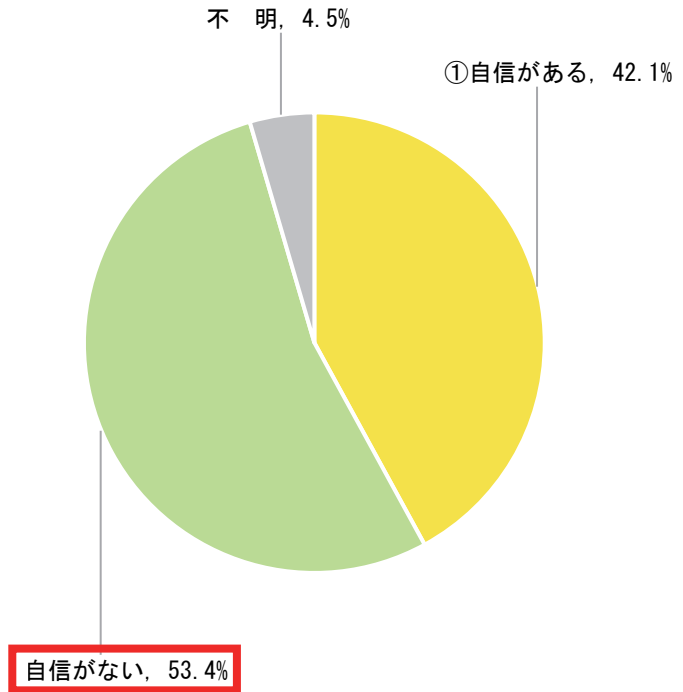


図 事故を回避する自信（年齢別）

⑩運転免許自主返納特典制度の効果（Q6-4）

自主返納特典制度の効果は、「②少し返納しやすくなる」が3割で最も多く、次いで「③あまり返納しやすくない」の3割弱となっています。

年齢別では、「85歳以上」が「①返納しやすくなる」が最も多くなっています。

図表 特典等での免許返納意向

項目	件数
①返納しやすくなる	57
②少し返納しやすくなる	96
③あまり返納しやすくない	79
④全く返納しやすくない	63
不明	21
合計	316

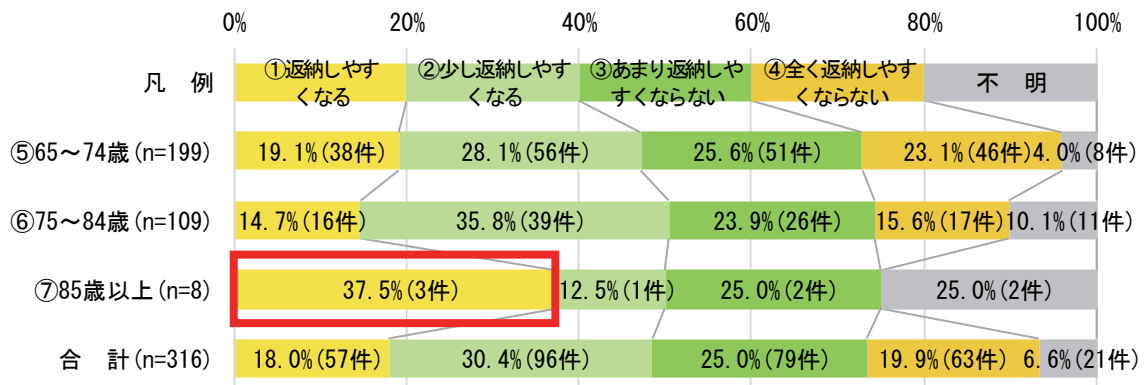
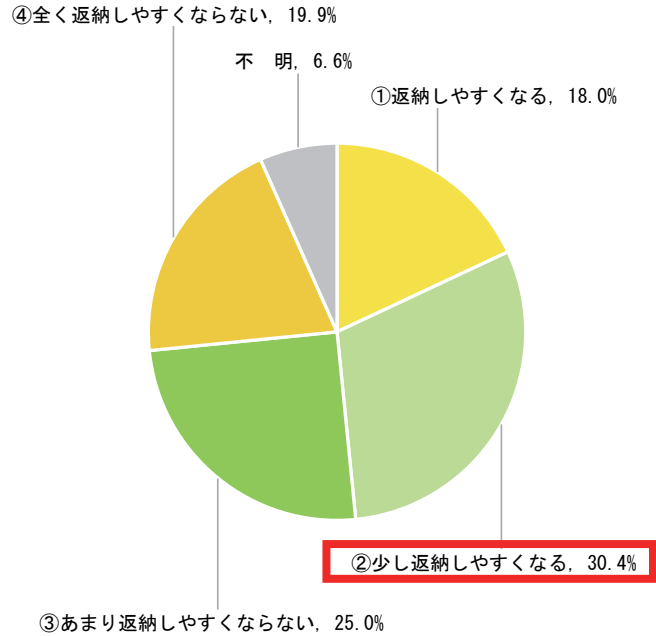


図 運転免許自主返納特典制度の効果（年齢別）

①携帯電話等の保有状況（Q7）

携帯電話等の保有状況については「③スマホなど」が5割で最も多く、次いで「①固定電話など」が3割となっています。

年齢別では「50～64歳」以上の年齢層において、「①固定電話のみ」が増加し、「③スマホなど」が元素湯する傾向となっています。

「固定電話のみ」：固定電話のみを保有
 「ガラケーなど」：携帯電話（ガラケー）のみ・固定電話とガラケーを保有
 「スマホなど」：スマートフォン（スマホ）のみ・ガラケーとスマホ・固定電話とガラケーとスマホを保有

図表 携帯電話等の保有状況

①世帯で固定電話を保有	438
②携帯電話（ガラケー）を保有	143
③スマートフォン（スマホ）を保有	720
④いずれも保有していない	13
不明	146
合計	1,460

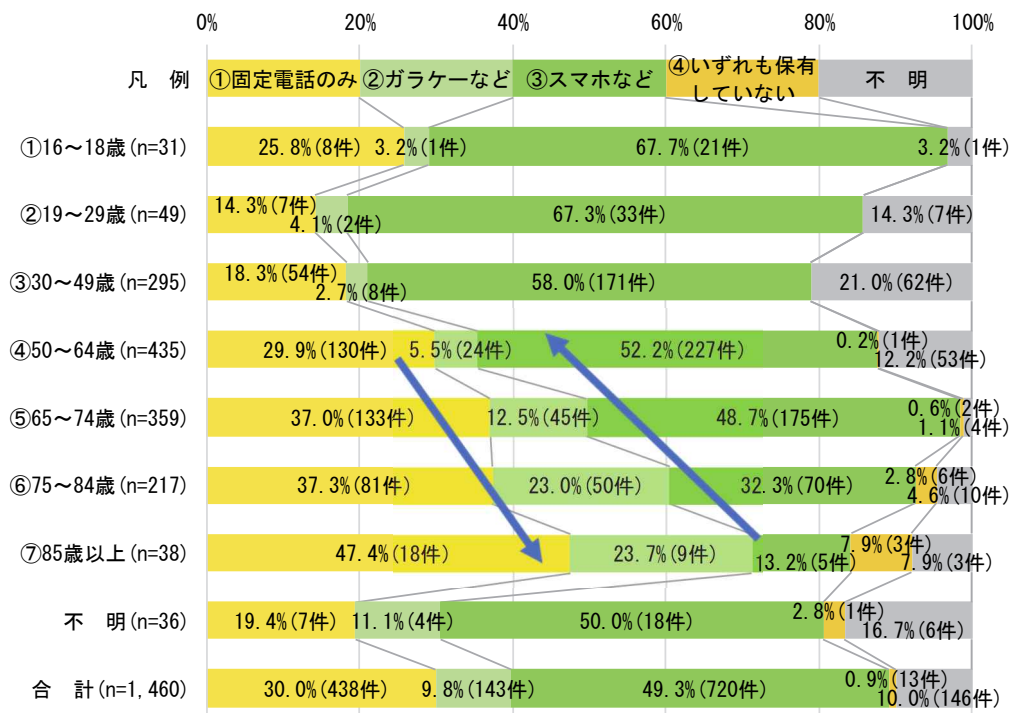
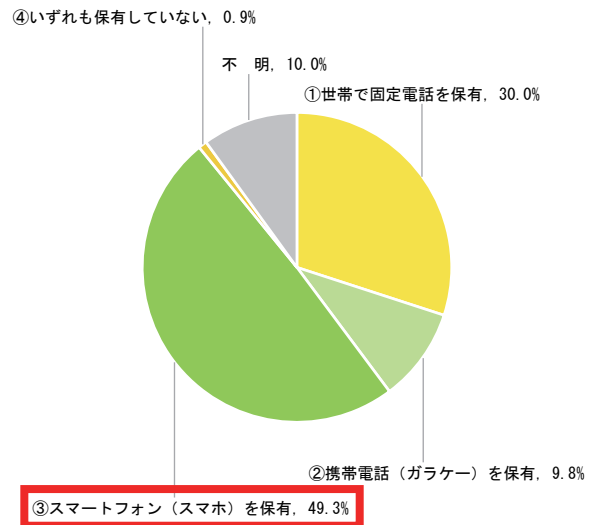


図 携帯電話等の保有状況（年齢別）

⑫ 「自動音声サービス」の操作状況（Q8）

「自動音声サービス」の操作について「①利用有、問題無」が4割と最も多く、次いで「⑤知らない」が2割弱となっています。

年齢別では「85歳以上」で「④利用無、自信無」と「⑤知らない」が最も多くなっています。

図表 「自動音声サービス」の操作状況

項目	件数
①利用したことがあり、 電話操作も問題がない	420
②利用したことがあるが、 電話操作に自信がない	39
③利用したことはないが、 電話操作は問題がない	162
④利用したことはなく、 電話操作も自信がない	107
⑤「自動音声サービス」は知らない	173
不明	161
合計	1,062

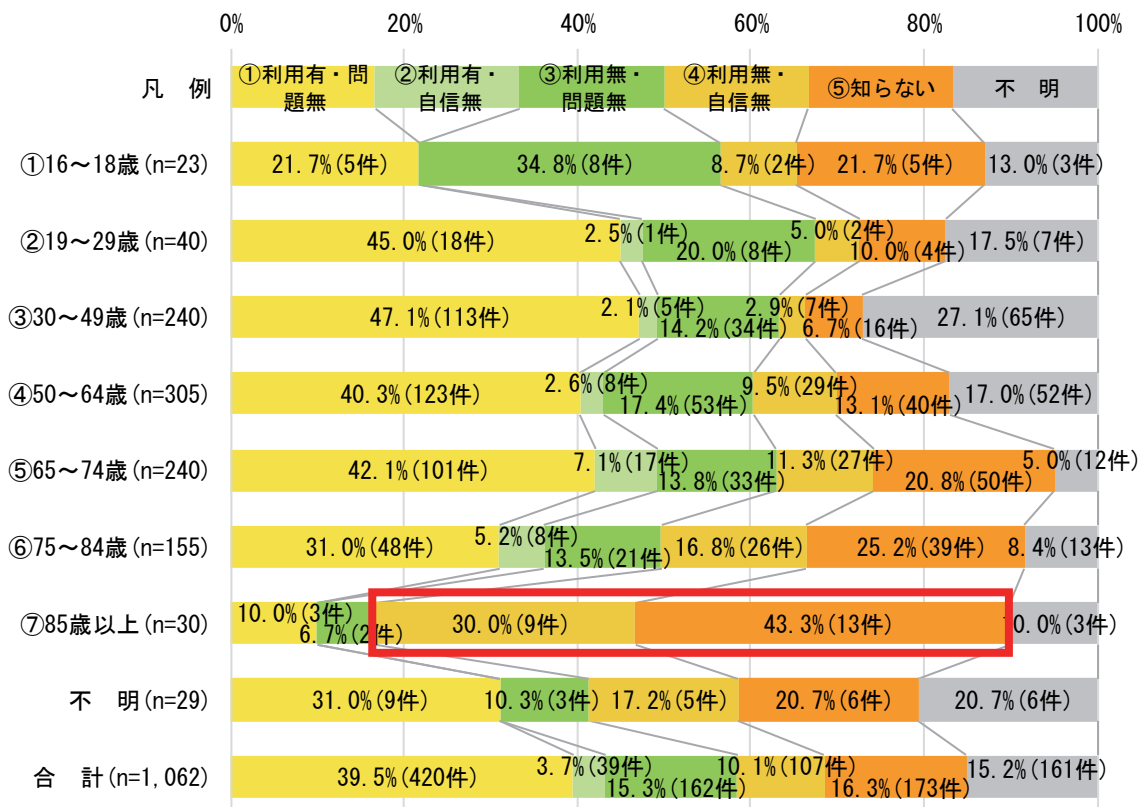
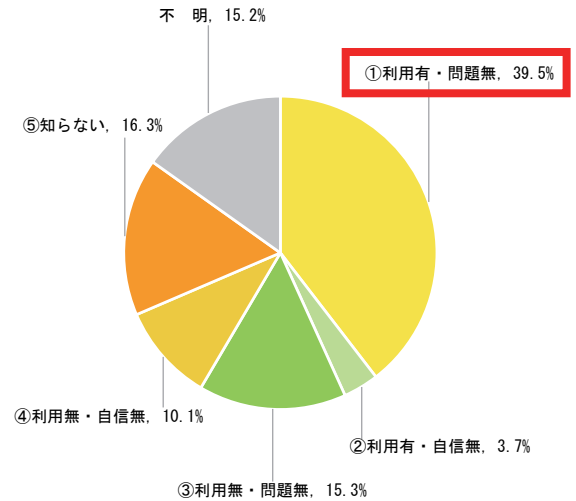


図 「自動音声サービス」の操作状況（年齢別）

(2)公共交通利用実態

①公共交通利用状況（問2・Q9）

「利用あり」は「a) 道南バス高速ペガサス号」が2割弱と最も多く、次いで「c) 道南バス苫小牧市～静内間」と「n) タクシー・ハイヤー」が1割の順となっています。

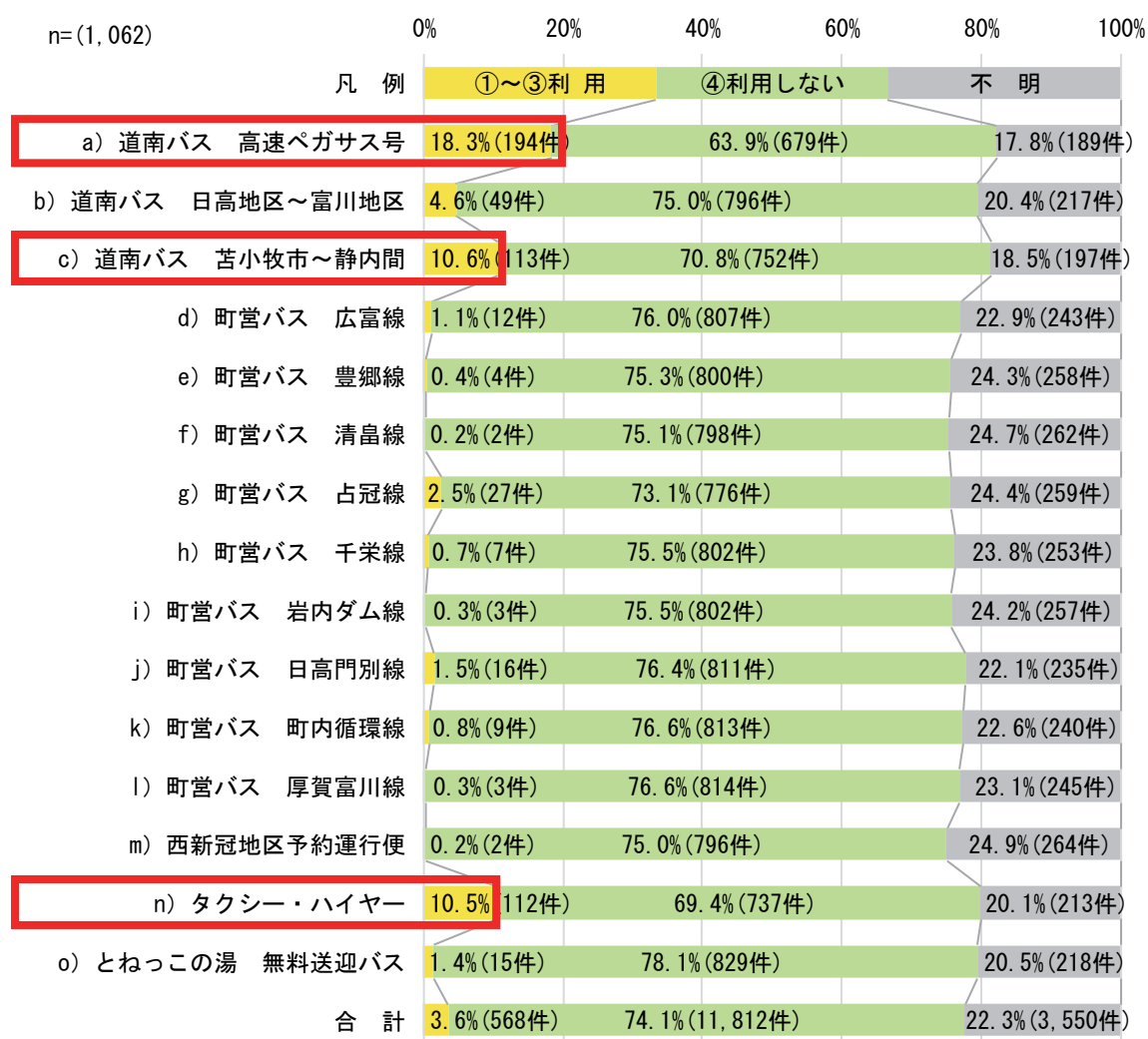
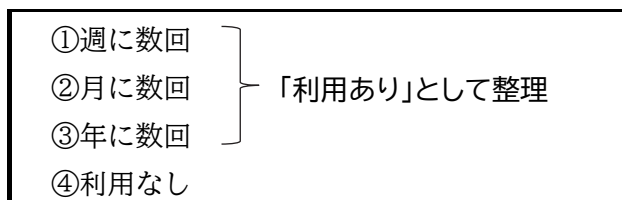


図 公共交通利用状況

利用頻度は、全ての交通手段においてほとんどが「③年に数回」が最も多い状況となっています。



図 公共交通利用頻度

② 1週間の外出目的 (Q10-1)

1週間の外出目的は「①通勤」が5割弱と最も多く、次いで「④買い物」が2割の順となっています。

1週間の外出日数は「①通勤」及び「②通学」が5日程度で、「⑥レジャー・レクリエーション」及び「④買い物」は2日前後となっています。

図表 外出目的

項目	件数
①通勤	1,784
②通学	108
③通院	178
④買い物	735
⑤役所等の手続き	26
⑥レジャー・レクリエーション	359
⑦観光	48
⑧その他の私用	458
合計	3,696

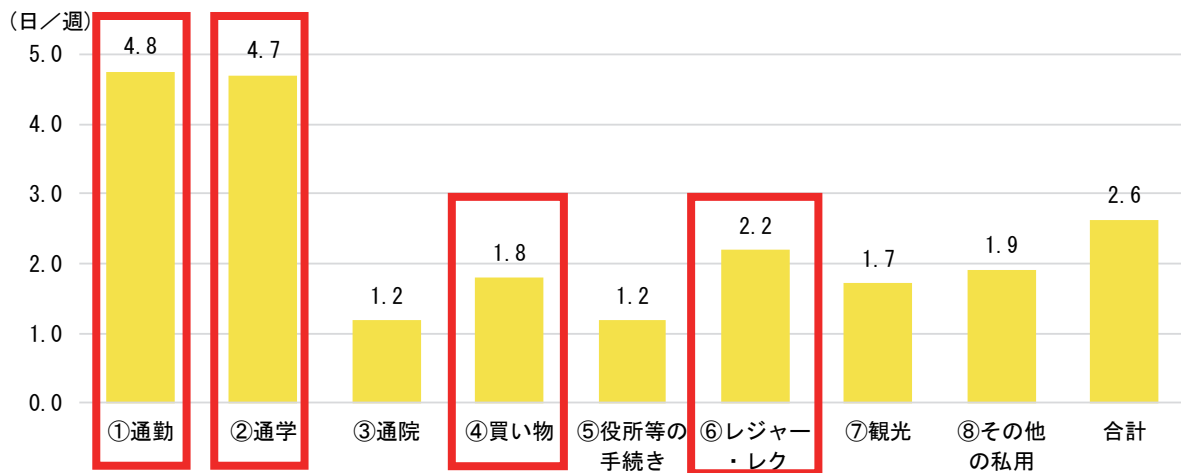
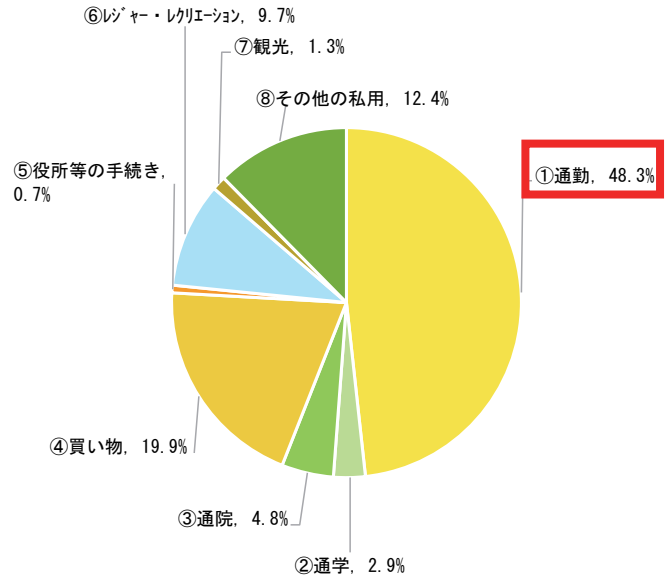


図 外出目的別の1週間の外出日数

③2つ目以降の外出目的（Q10-1）

主要な外出目的と一緒に用事を足す2つ目以降の外出目的は、「④買い物」が5割弱と最も多く、次いで「⑧その他の私用」が2割強となっています。

これを主要外出目的別に見ると「④買い物」が最も多い主要目的は、「⑧その他私用」となっています。「⑥レジャー・レクリエーション」が最も多く主要目的は、「④買い物」となっています。

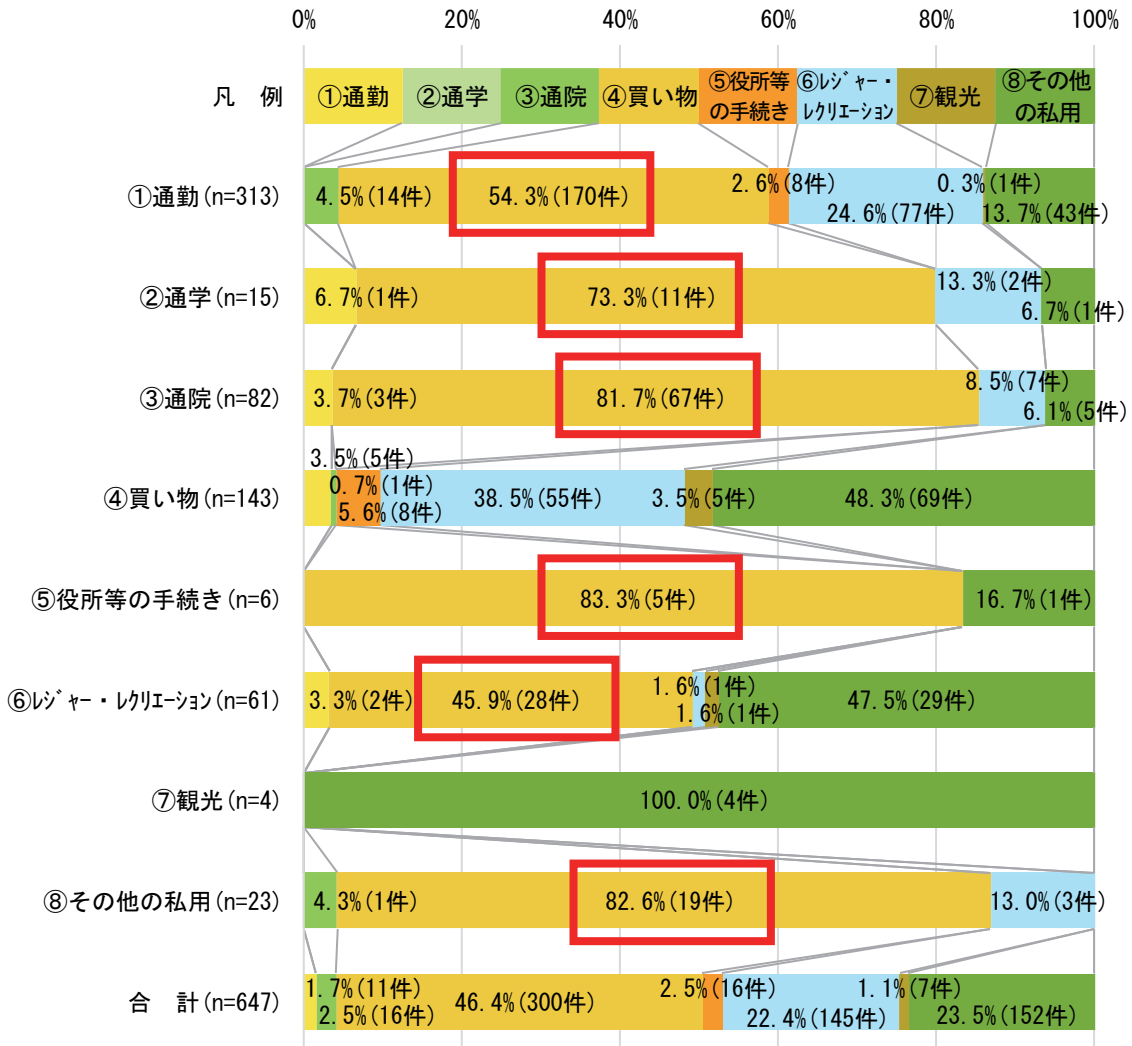


図 2つ目以降の外出目的（主要目的別）

④外出・帰宅時間帯（Q10-2）

1週間合計で見ると「朝」ピークが「8時台」、「夕」ピークは「18時台」となっています。

これを平日・休日別ごとに見ると、「平日」の朝・夕と「休日」の朝は全体合計と同様ですが、「休日」の「夕」ピークは「17時台」となっています。

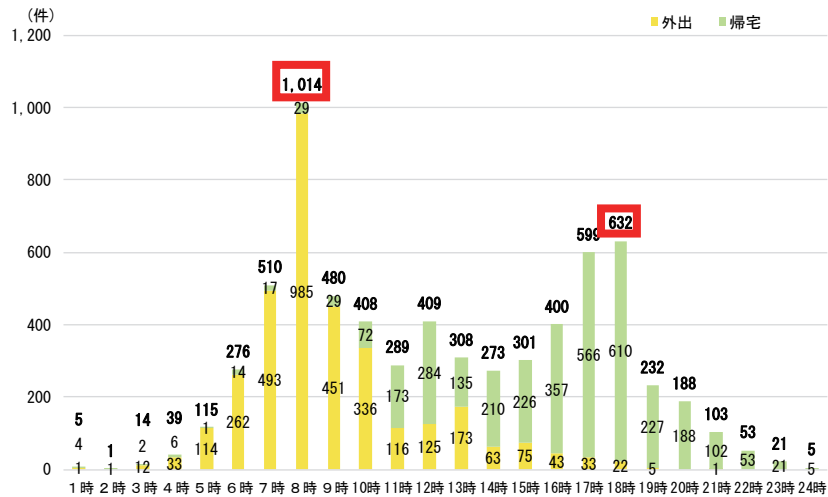


図 外出・帰宅時間帯（全体：平日・休日合計）

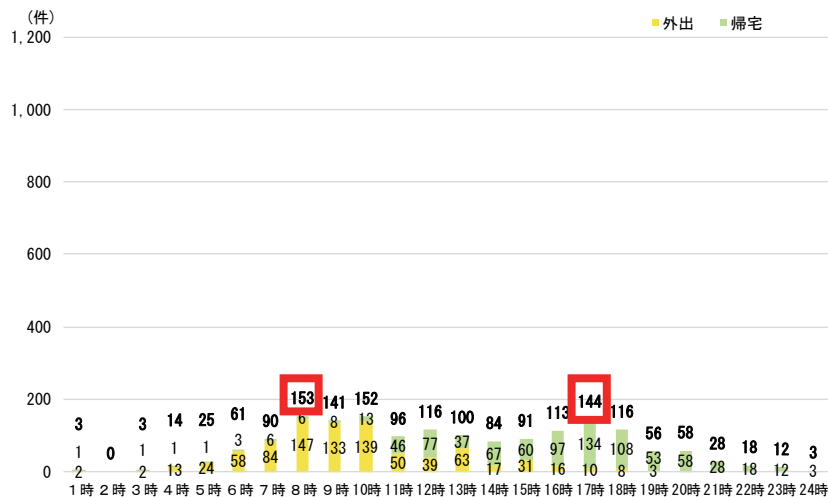
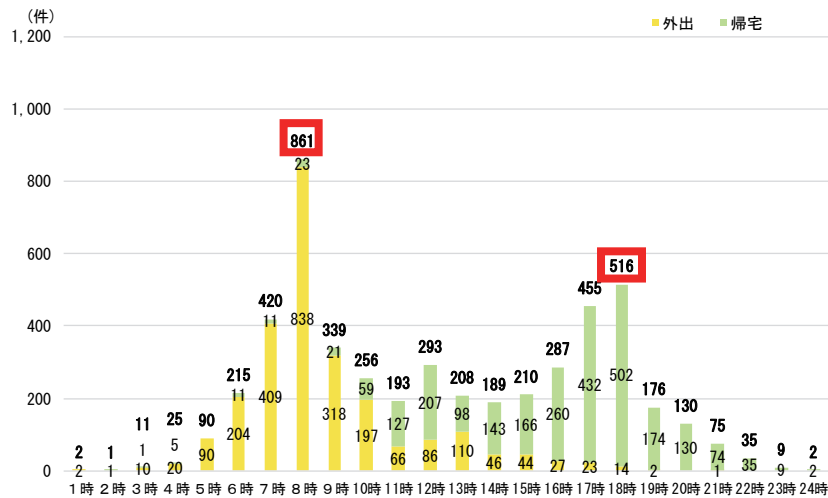


図 外出・帰宅時間帯（平日・休日別）

⑤平日・休日の外出先（Q10-3）

外出先は「⑯富川北」が266件と最も多く、次いで「⑳門別本町」が258件、「㉓富川東」が245件の順となっています。

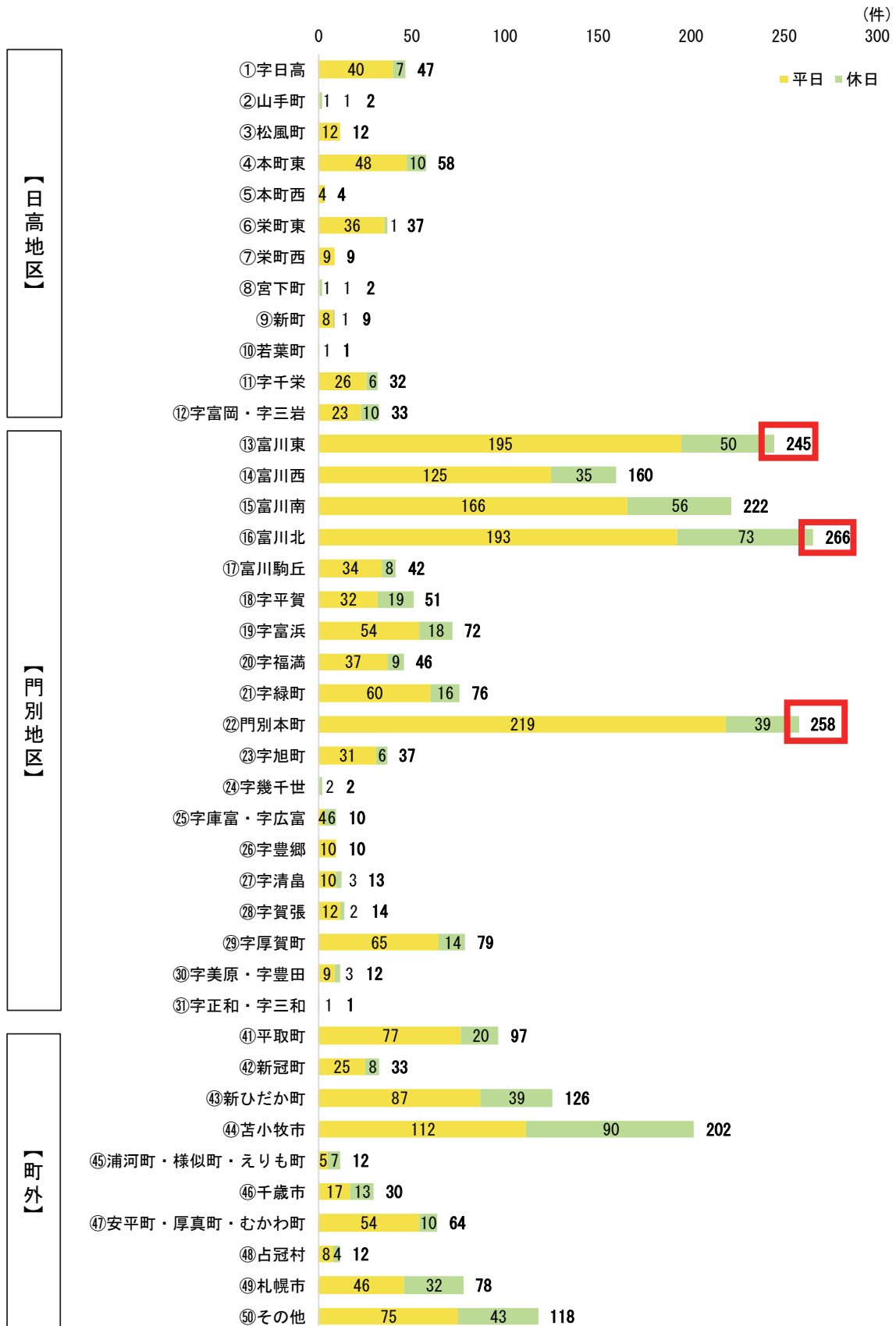


図 外出先（全体：平日・休日合計）

⑥交通手段（Q10-4-1・2）

交通手段は「⑩自家用車（自分で運転）」が 5,329 件で突出して多く、次いで「⑪自家用車（家族などによる送迎）」が 578 件となっています。

公共交通は「④道南バス苫小牧市～静内間」が 82 件と最も多いですが、「⑩自家用車（自分で運転）」の 2%程度にすぎません。

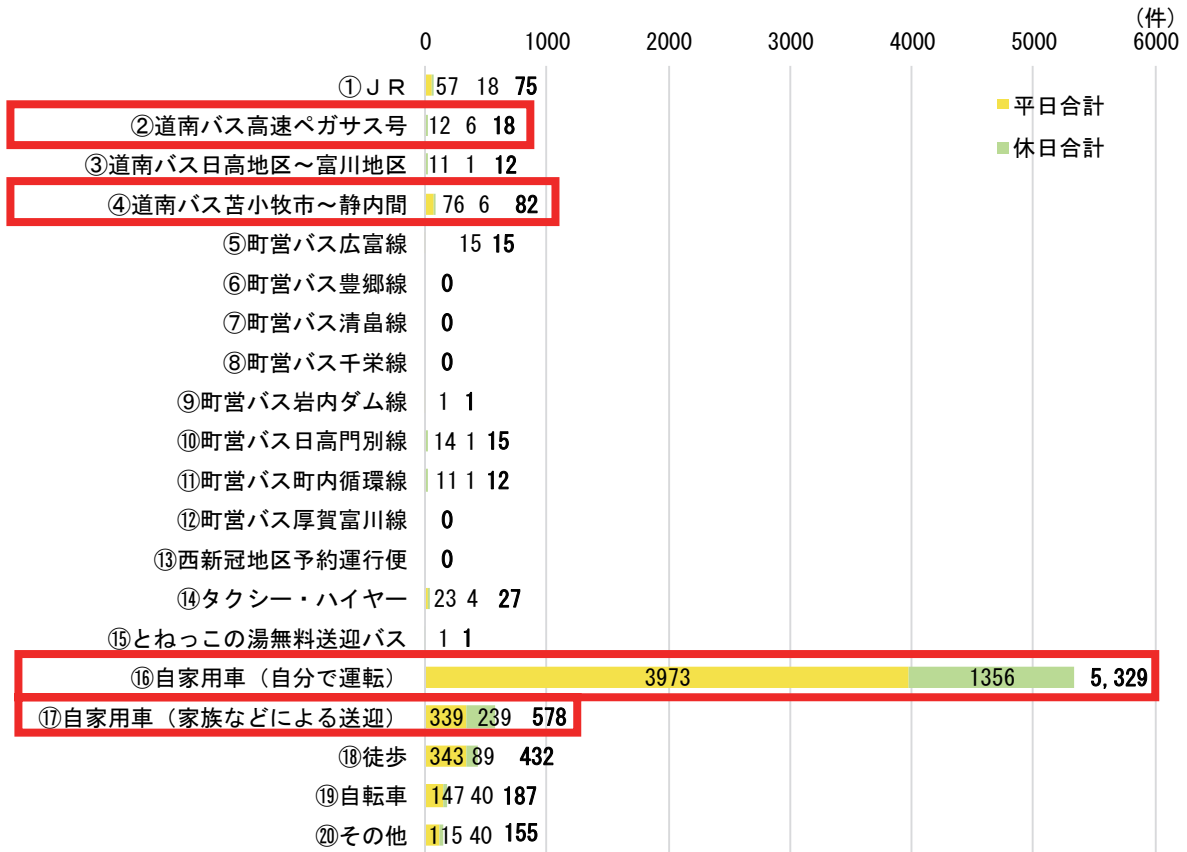


図 交通手段（全体：平日・休日合計）

⑦行き先とする公共・公益施設等（Q10-5）

目的とする公共・公益施設等は、「C-1 Aコープ富川ルシナ店」が 519 人と最も多く、次いで「C-2 マックスバリュ富川店」が 303 人、「C-14 苫小牧市内の商業施設」が 152 人の順となっています。

医療施設では、「A-1 日高町立門別国民健康保険病院」の 68 人、高校では「B-4 苫小牧市内の高等学校」の 35 人が最も多くなっています。

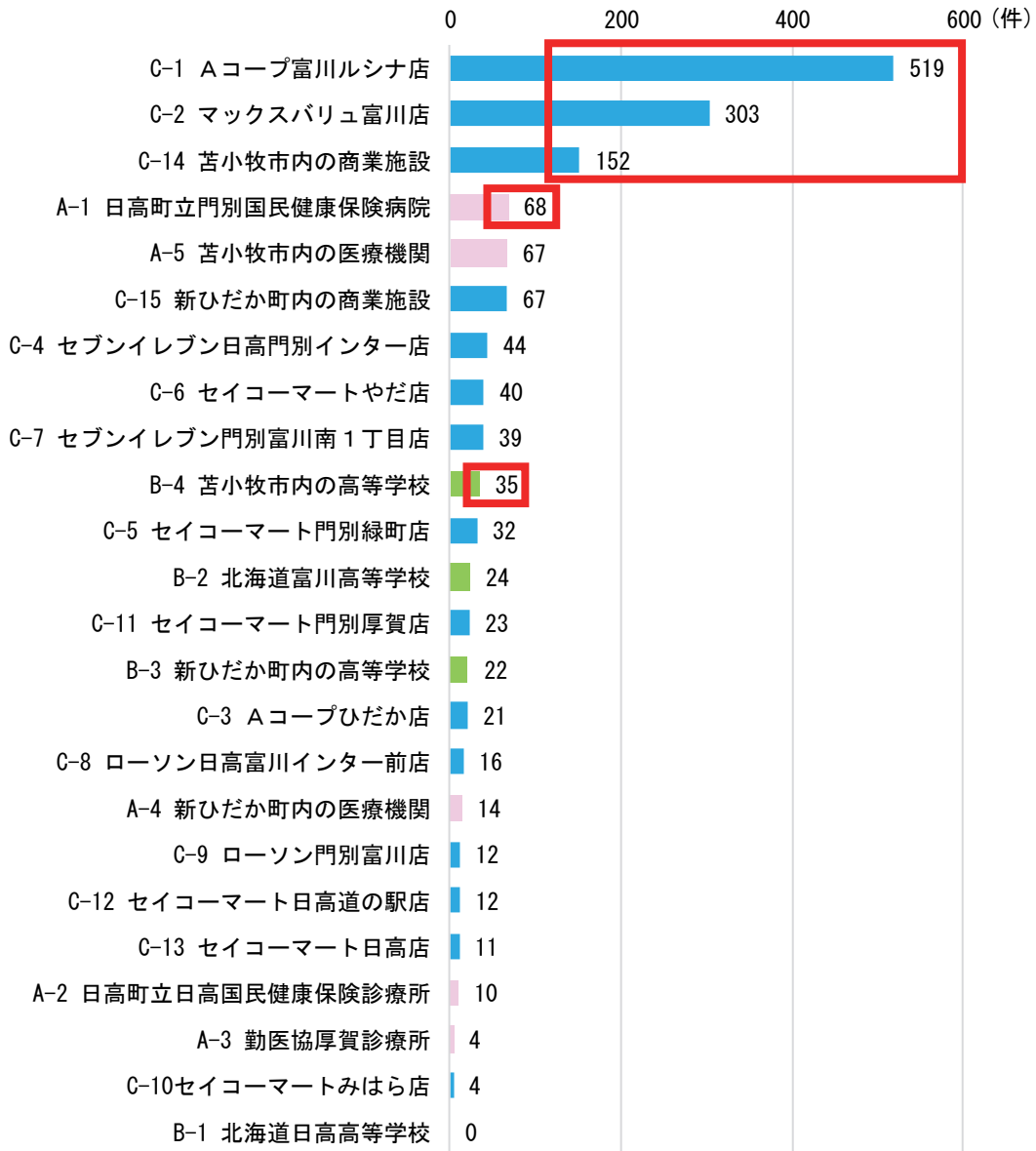


図 行き先とする公共・公益施設等

(3) 今後の公共交通に対する要望

① 自家用車に頼らない生活を送る場合に要望する公共交通（問3・Q11）

望む公共交通は「②自家用車とバスの中間」が5割弱と最も多く、次いで「①タクシーと同程度」が2割強となっています。

年齢別についても、全ての年齢層において「②自家用車とバスの中間」が最も多くなっています。

図表 望む公共交通機関の利便性

項目	件数
① 自家用車の利便性と同じくらい、自由に行きたいところに行けるような公共交通（運賃はタクシーの運賃程度）	132
② 自家用車の利便性よりは低下するものの、現在の路線バスより利便性が高い公共交通（運賃は路線バスとタクシーの中間程度）	275
③ 現在の路線バスと同じくらいの利便性で充分（運賃は路線バスの運賃）	78
不明	125
合計	610

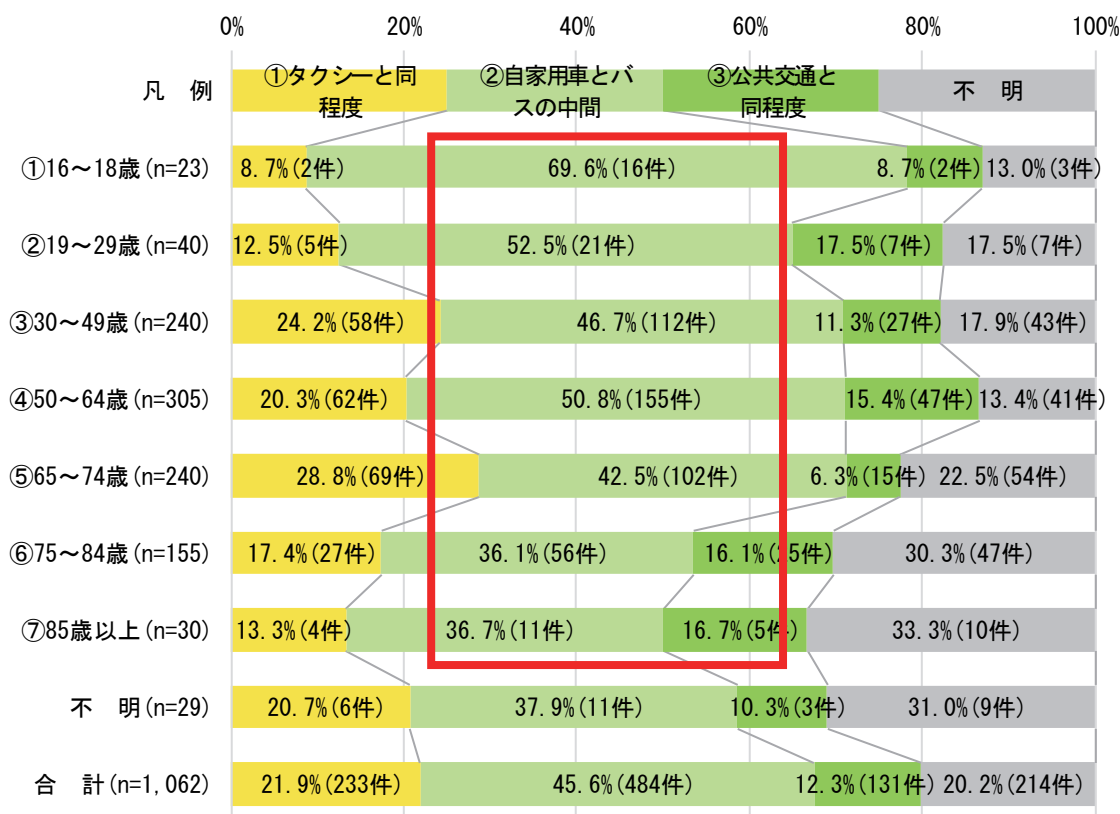
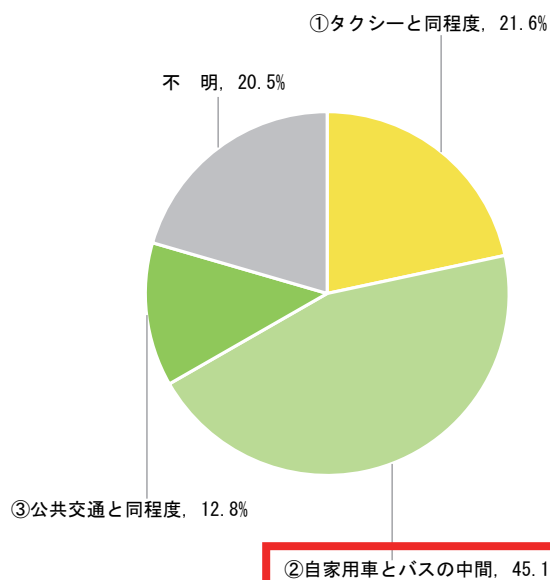


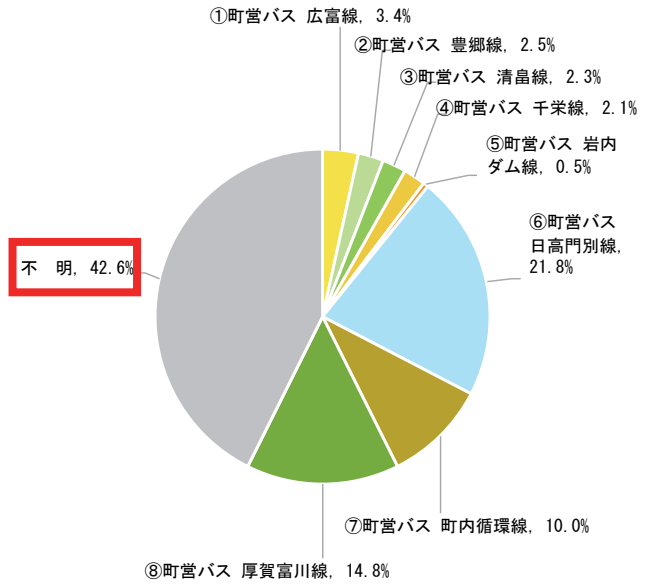
図 望む公共交通機関の利便性（年齢別）

②町営バスの最寄り停留所がある路線（Q11-1-1）

町営バスの運行を把握されていないと考えられる「不明」が4割強と最も多く、続いて「⑥町営バス日高門別線」が2割強、「⑧町営バス厚賀富川線」が1割強の順となっています。

図表 町営バスの最寄り停留所がある路線

項目	件数
①町営バス 広富線	21
②町営バス 豊郷線	15
③町営バス 清島線	14
④町営バス 千栄線	13
⑤町営バス 岩内ダム線	3
⑥町営バス 日高門別線	133
⑦町営バス 町内循環線	61
⑧町営バス 厚賀富川線	90
⑨西新冠地区予約運行便	0
不明	260
合計	610

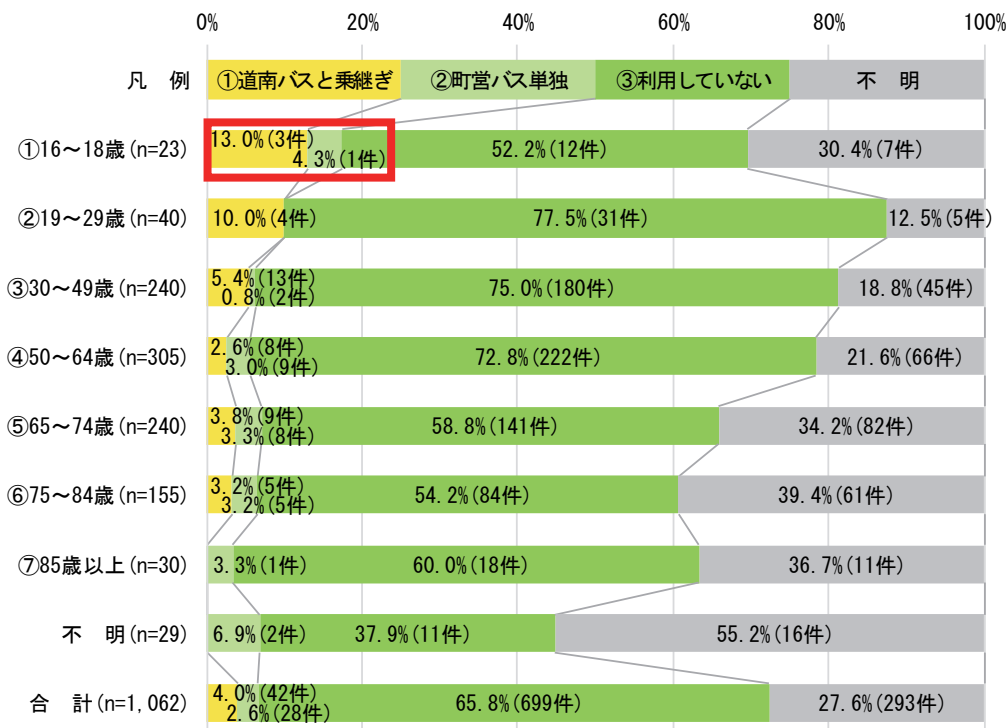
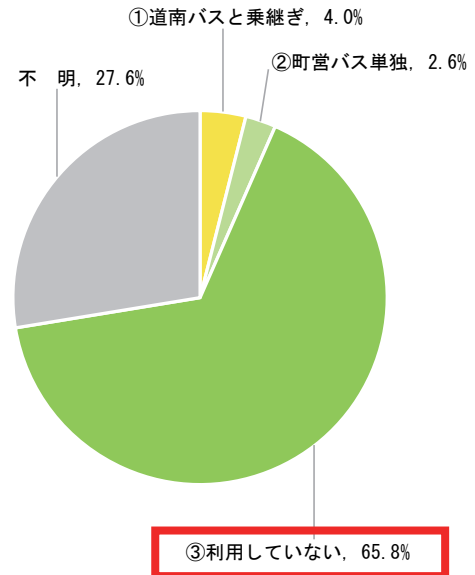


③町営バスの利用形態（Q11-1-2）

「③利用していない」と「不明」を合わせると9割以上となっています。町営バスの利用形態としては「①道南バスとの乗継」が「②町営バス単独」を上回っています。年齢別では「①16～18歳」において「①道南バスと乗継ぎ」と「②町営バス単独」が2割弱見られます。

図表 町営バスの利用形態

項目	件数
①道南バスと乗り継いで利用する	42
②町営バス単独で利用する	28
③利用していない	699
不明	293
合計	1,062



図表 町営バスの利用形態（年齢別）

④町営バスの満足度 (Q11-1-3)

満足（満足、やや満足）は、「i) 車両への乗り降りしやすさ」、「e) 運賃」の順で多くなっています。

不満（不満、やや不満）は、「a) バスの便数」、「h) 停留所の待合い環境」の順で多くなっています。

総合評価では概ね「満足」と「不満」は同数となっています。

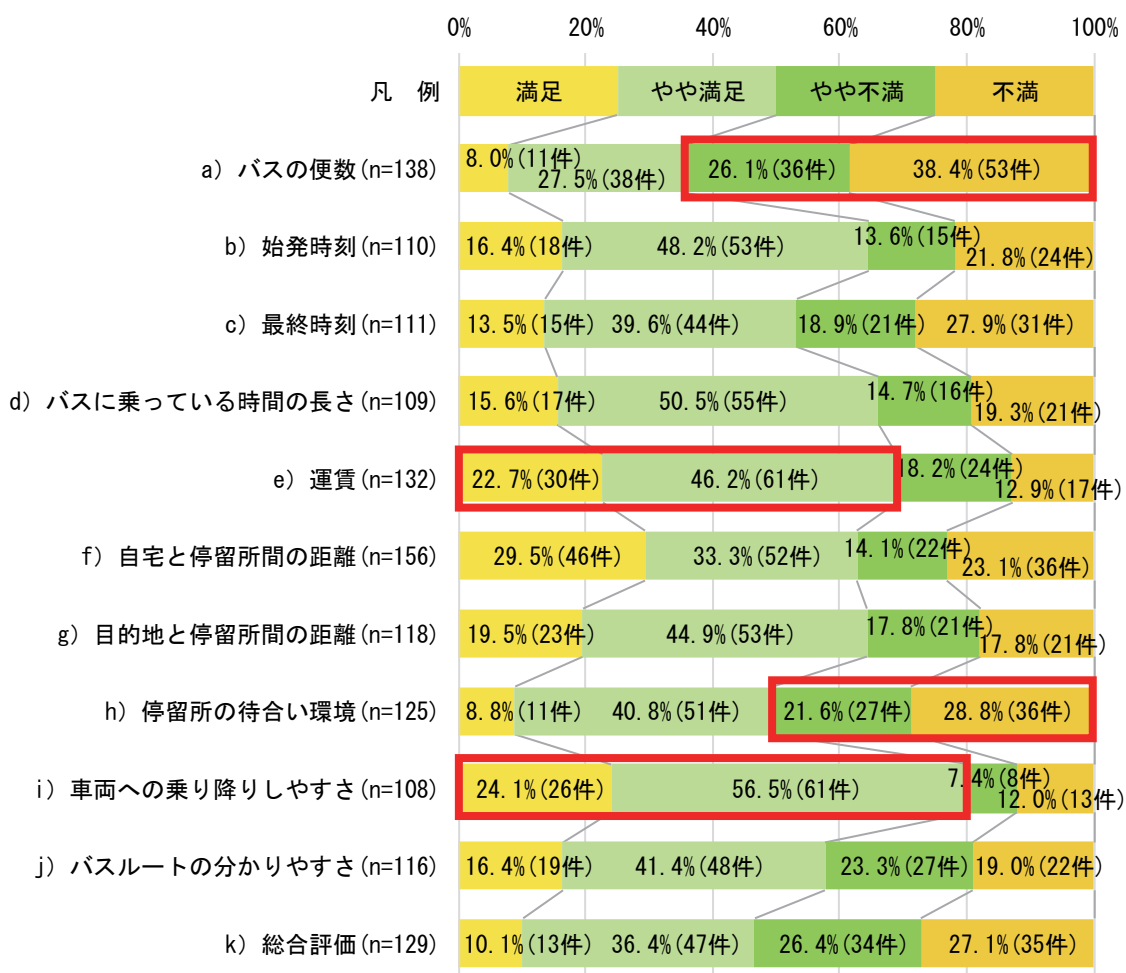


図 町営バスの満足度

【運転免許を持っていない方】

満足（満足、やや満足）は、「i）車両への乗り降りしやすさ」、「b）始発時刻」の順で多くなっています。

不満（不満、やや不満）は、「a）バスの便数」、「c）最終時刻」の順で多くなっています。

総合評価では「満足」が「不満」を上回っています。

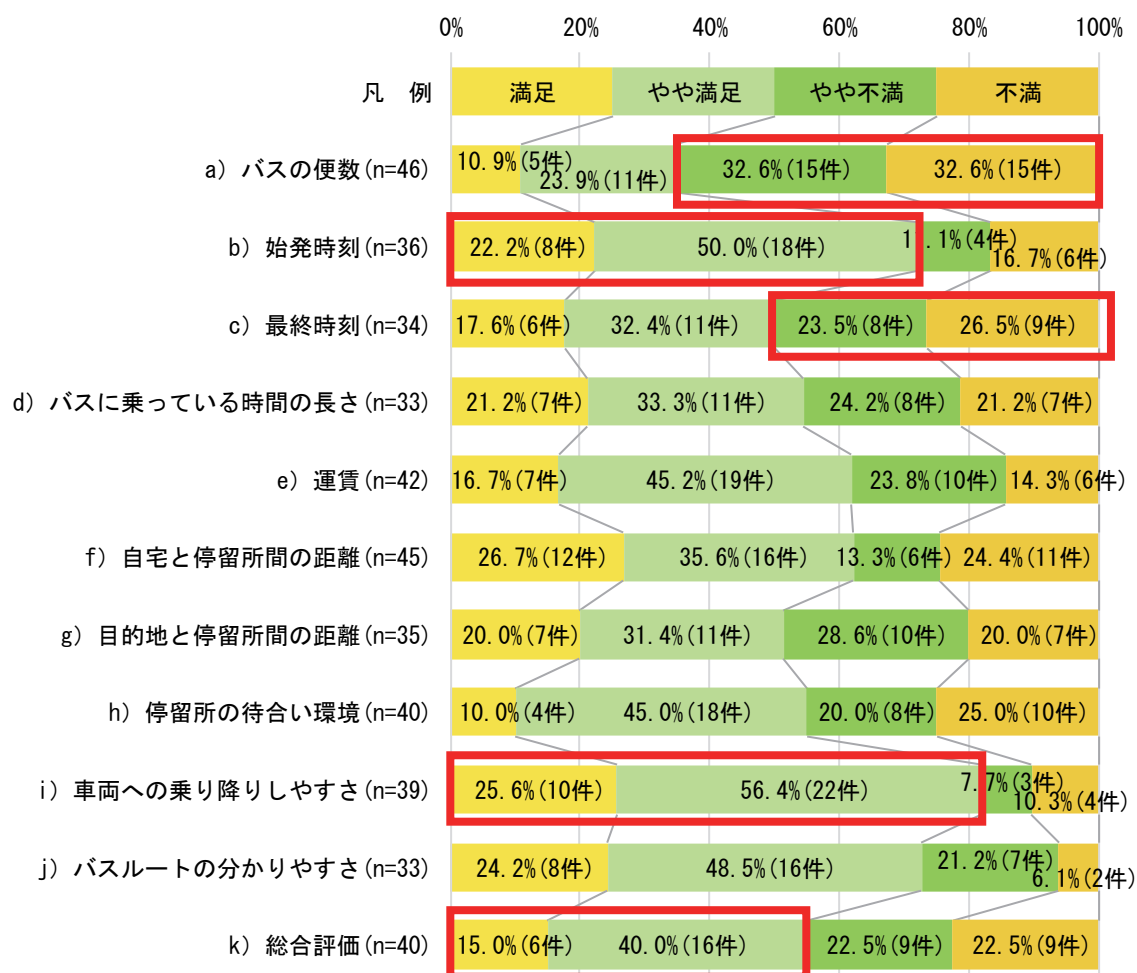


図 町営バスの満足度（運転免許非保有者）

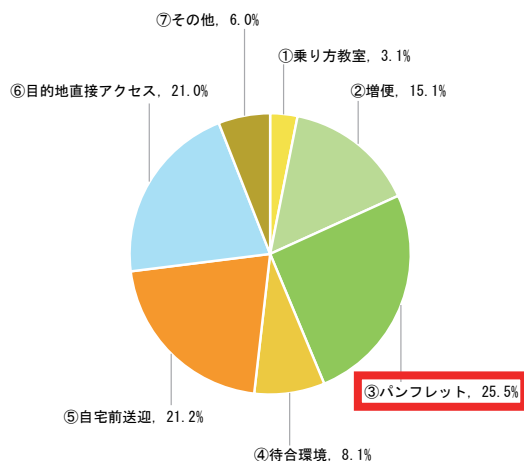
⑤町営バスの利用を増やすための施策（Q11-1-4）

利用を増やすための施策は、「③パンフレット」が3割弱と最も多く、次いで「⑤自宅前送迎」と「⑥目的地直接アクセス」が2割強となっています。

年齢別では「16～18歳」から「30～49歳」と「65～74歳」で「③パンフレット」、「85歳以上」では「⑤自宅前送迎」が最も多いです。

図表 町営バスの利用を増やすための施策

項目	件数
①町営バスの乗り方教室の開催	19
②運行便数を増やす	91
③わかりやすい利用案内パンフレットの作成	154
④道南バスとの待合環境をよくする	49
⑤自宅前で利用できるようにする	128
⑥目的地の前で利用できるようにする	127
⑦その他	36
合計	604



○その他の意見

- ・QRコードを活用、インターネットでの利用予約、完全予約制の導入

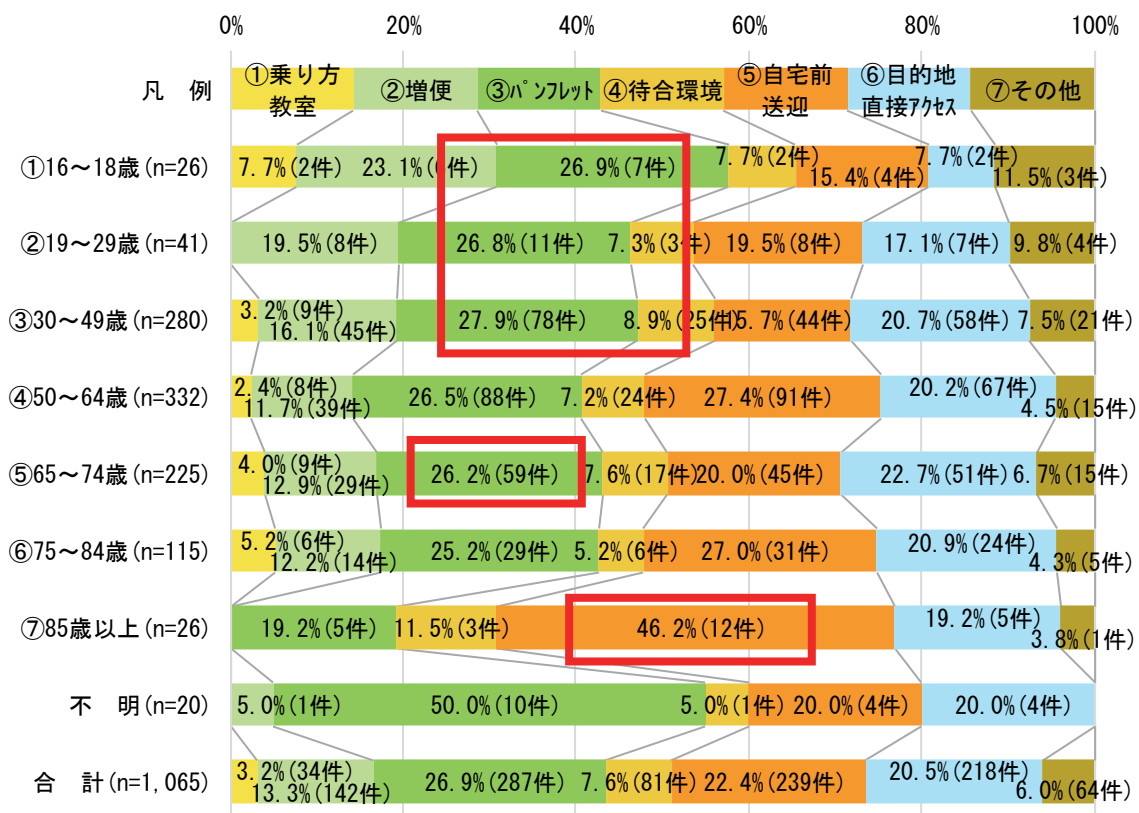


図 町営バスの利用を増やすための施策（年齢別）

⑥町営バスの増便を要望する時間帯（Q11-1-5）

増便を要望する時間帯は、7時台から10時台の時間帯が20件以上となっています。

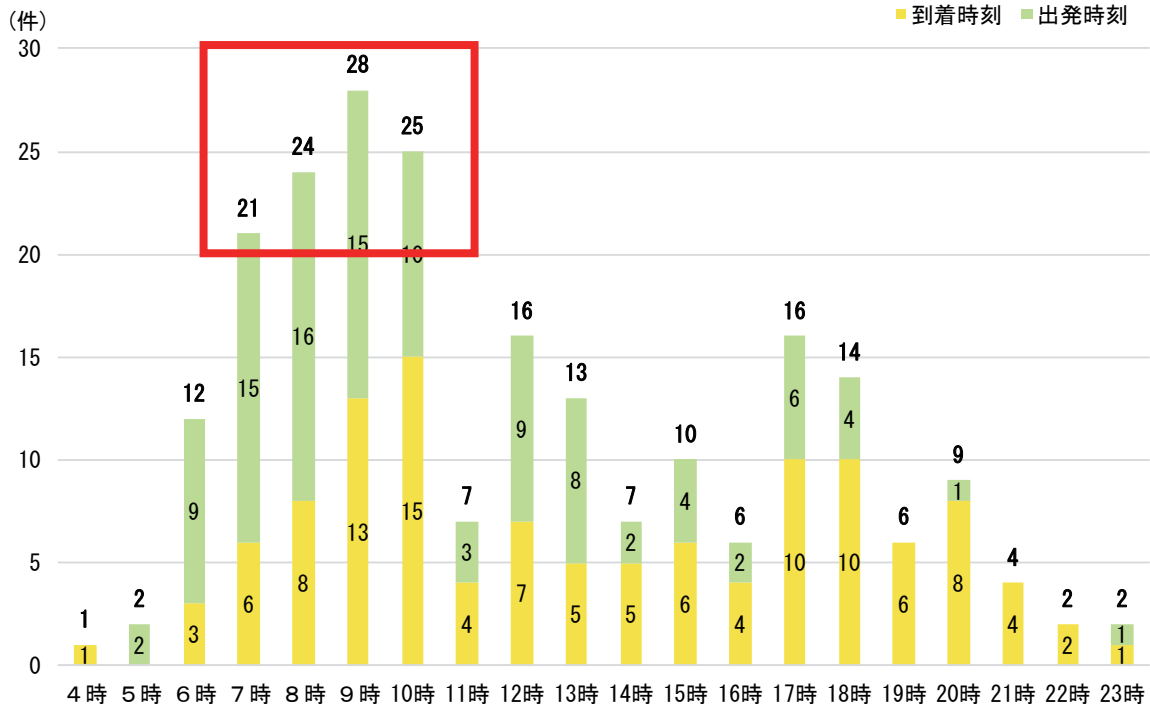


図 町営バスの増便を要望する時間帯

⑦バス待合環境の改善策（Q11-1-6）

「④道南バスとの待合環境をよくする」と回答した方へバス待合環境の改善策を尋ねた問い（自由記述）では、「暑さ・寒さに対応した待合所を設置」が13件と最も多く、次いで「待合所・停留所が汚い（ゴミの散乱・雑草が伸びている等）ので清潔にしてほしい」で6件となっています。

- ・ 便数を増やす・等間隔での運行をしてほしい 3件
- ・ (他交通機関との) 接続時間の短縮・運行システムの改善 3件
- ・ 停留所にベンチを設置してほしい 2件
- ・ 停留所にトイレ・テレビ・売店などを設置してほしい 2件
- ・ 分かりやすい(認知しやすい) 停留所にしてほしい
- ・ 発着時間の表示(見やすい・実際の運行状況が分かるもの)を設置してほしい
- ・ 待合所の利用マナーの周知
- ・ 各停留所に待合所を設置してほしい
- ・ 障がいのある方でも使いやすい待合所の整備
- ・ JR駅のあった場所などに待合所を整備して都市間バスなどと共有する など

⑧有効な策が講じられた場合の町営バスの利用（Q11-1-7）

利用意向は、「③5年以内には利用する」と「②すぐにでも利用したい」を合計すると2割弱となっています。

年齢別に見ると、「②すぐにでも利用したい」と「③5年以内には利用する」の合計は、「16～84歳」と「85歳以上」で多くなっています。

図表 今後の利用意向

項目	件数
①すでに利用している	20
②すぐにでも利用したい	57
③5年以内には利用する	136
④5年以内には利用しない (自家用車を利用する)	590
不明	259
合計	1,062

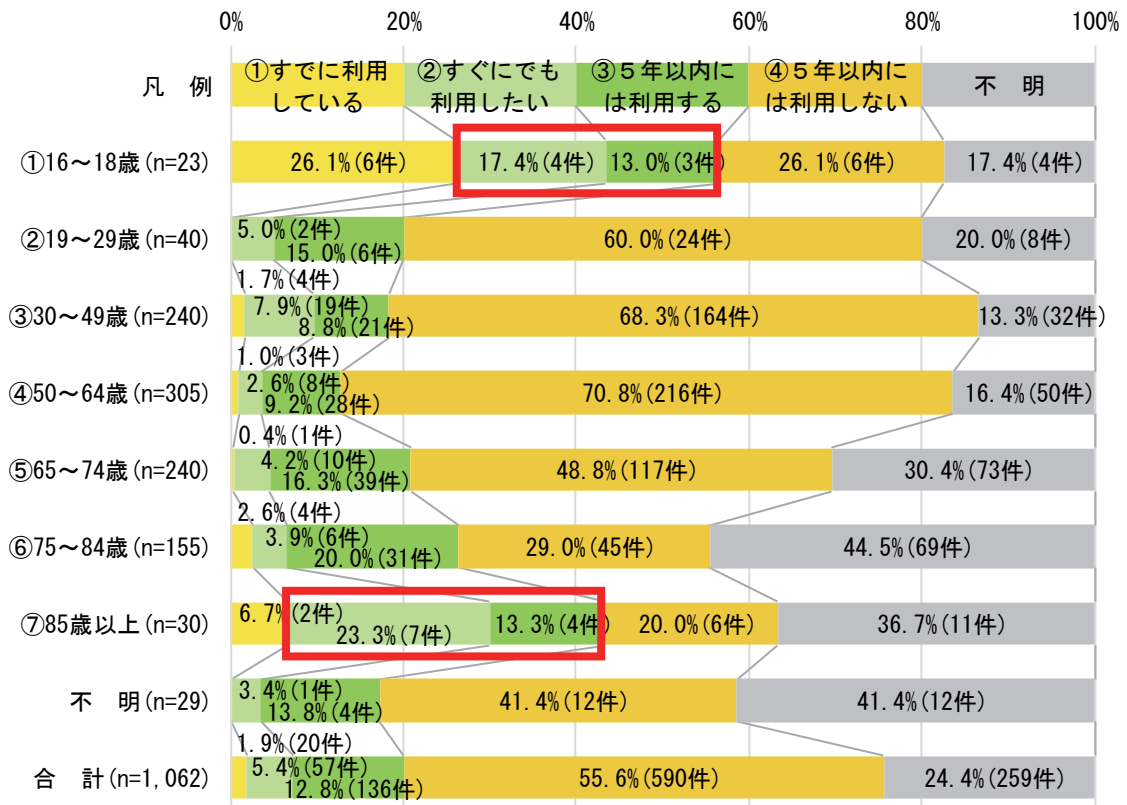
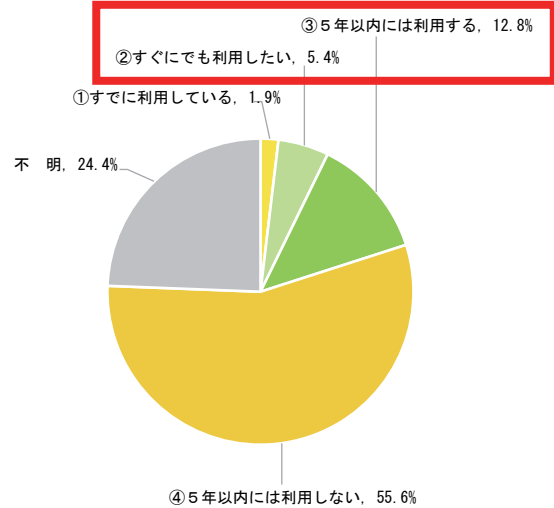


図 今後の利用意向（年齢別）

⑨デマンドバス利用意向（Q12-1）

利用意向は「①利用すると思う」が3割となっています。

年齢別では「75～84歳」で「①利用すると思う」が「②利用しないと思う」を上回っています。

図表 デマンドバスの利用意向

項目	件数
①利用すると思う	315
②利用しないと思う	534
不明	213
合計	1,062

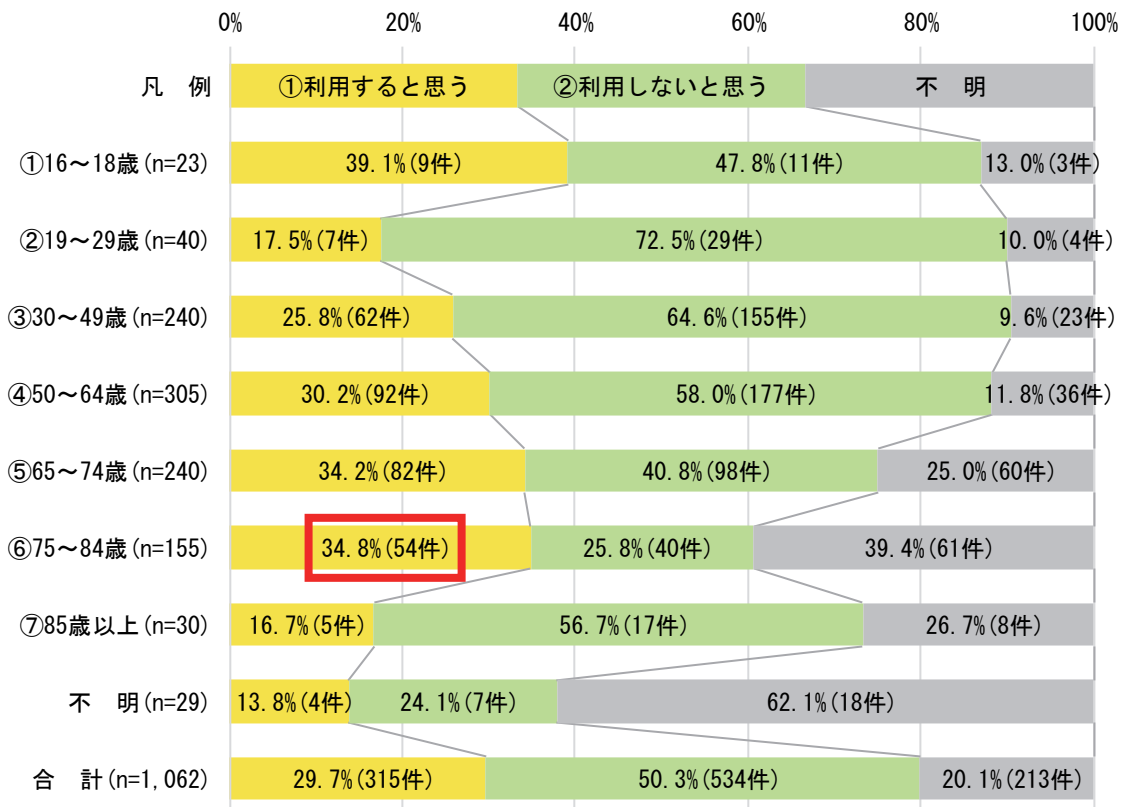
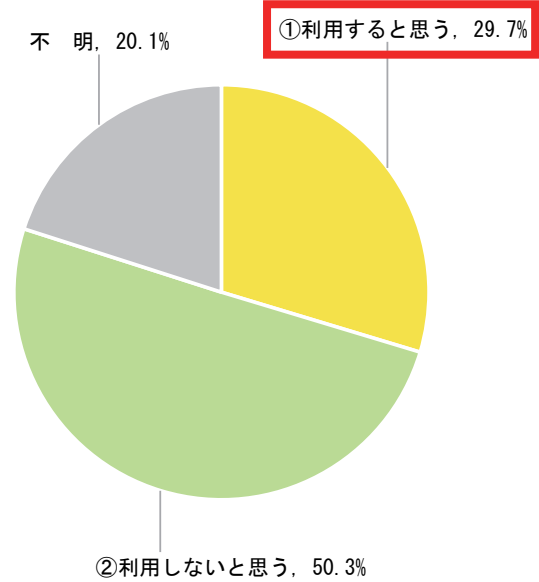


図 デマンドバスの利用意向（年齢別）

デマンドバスの利用意向について居住地域別に見ても、全体の傾向と同様となっています。

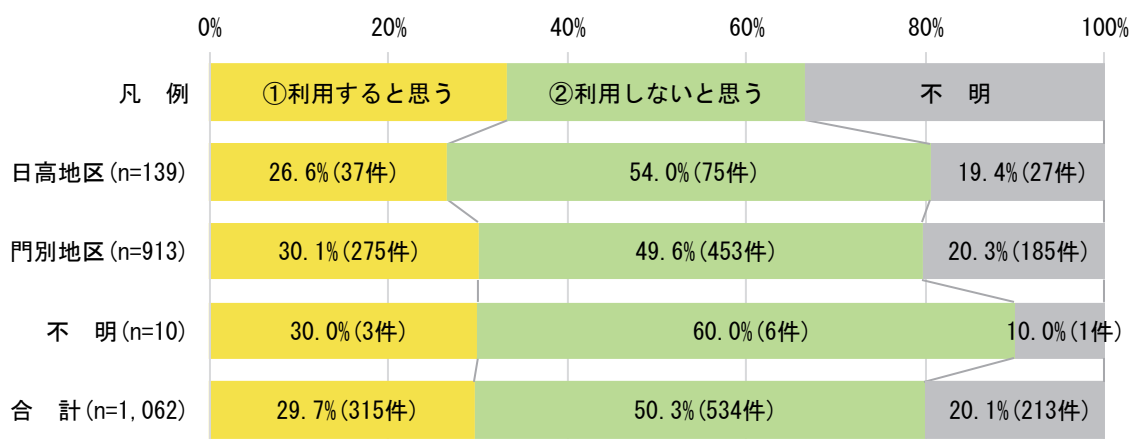


図 デマンドバスの利用意向（居住地域別）

⑩門別地区循環バス利用意向（Q12-2）

門別地区における循環バスの利用意向は、「①利用すると思う」が2割弱となっています。

年齢別では「75～84歳」で「①利用すると思う」が「②利用しないと思う」を上回っています。

図表 門別地区循環バス利用意向

項目	件数
①利用すると思う	155
②利用しないと思う	490
不明	268
合計	913

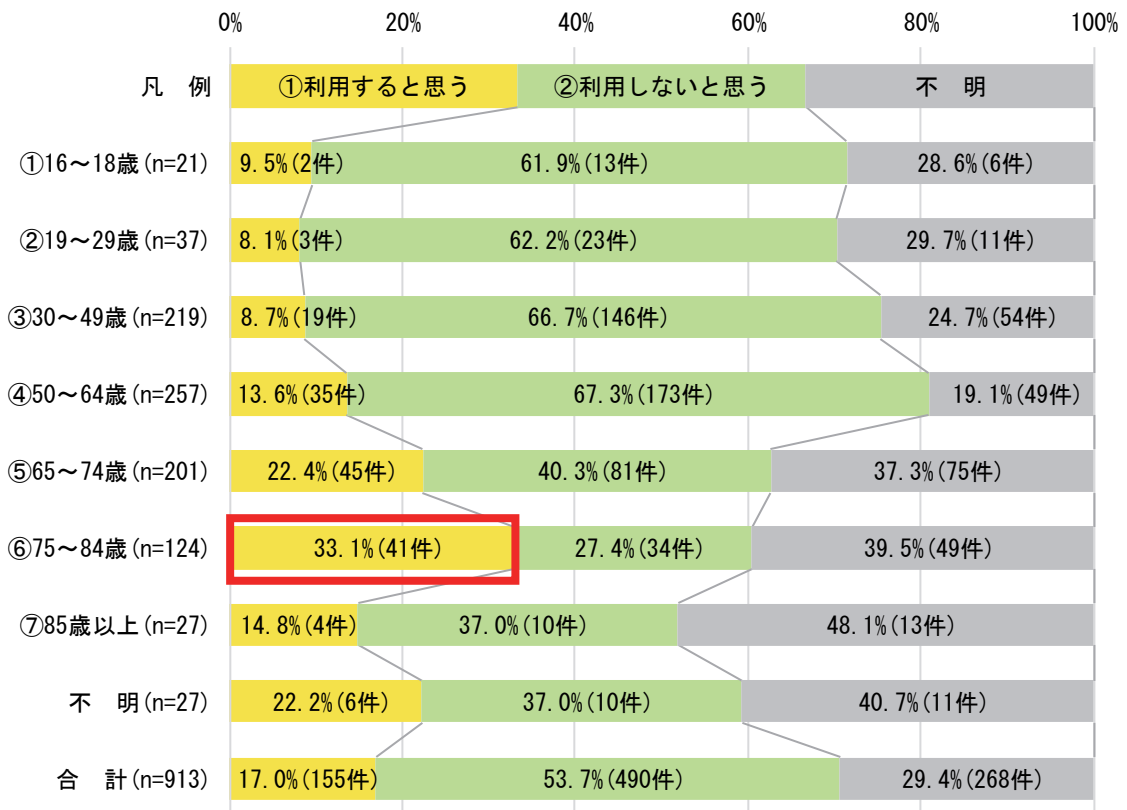
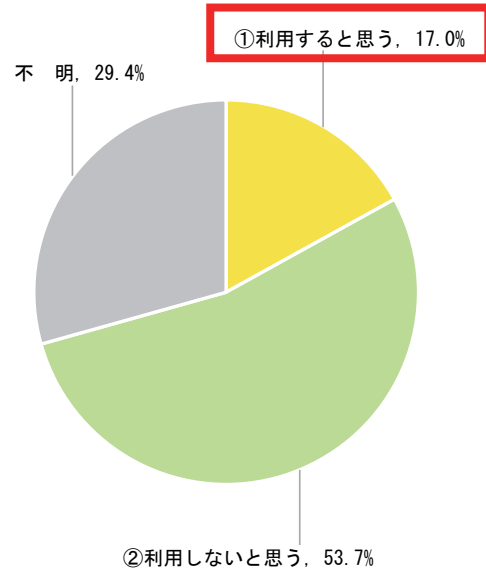


図 門別地区循環バス利用意向（年齢別）

①スクールバス一般混乗利用意向（Q12-3）

スクールバスの利用意向は「①利用すると思う」が1割強となっています。

年齢別では全ての年齢階層において「②利用しないと思う」が多くなっています。

図表 スクールバス一般混乗意向

項目	件数
①利用すると思う	127
②利用しないと思う	530
不明	405
合計	1,062

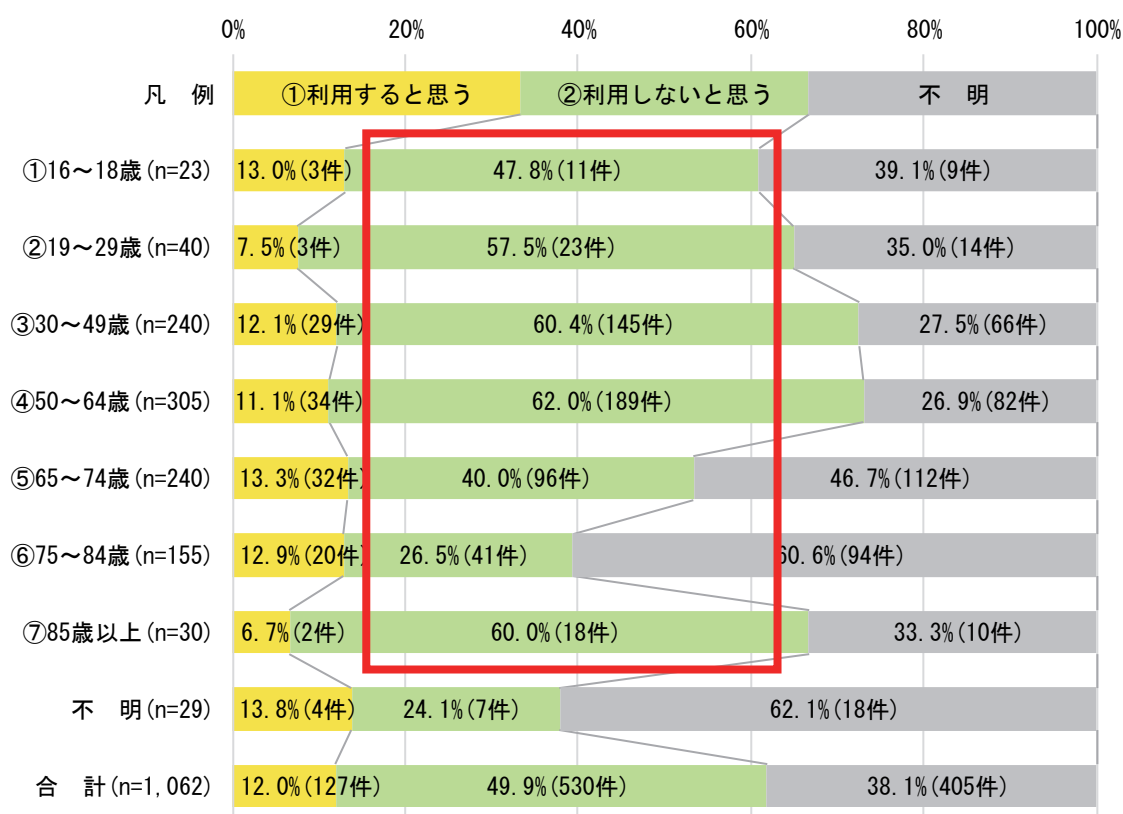
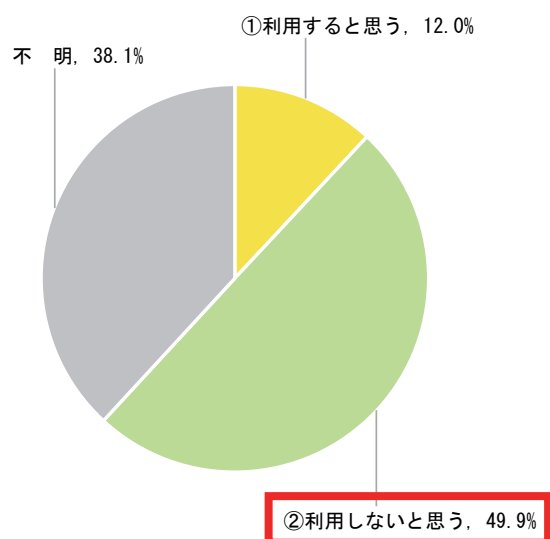


図 スクールバス一般混乗意向（年齢別）

⑫ デマンドバス・循環バス・スクールバスの利用頻度 (Q12-4)

利用頻度は「③週に1、2日」から「⑤年に数回程度」が2割前後となっています。
年齢別では「65～74歳」以上において「③週に1、2日」が最も多くなっています。

図表 利用頻度

項目	件数
①週に5日以上	8
②週に3、4日	25
③週に1、2日	73
④月に数回程度	65
⑤年に数回程度	98
不明	99
合計	368

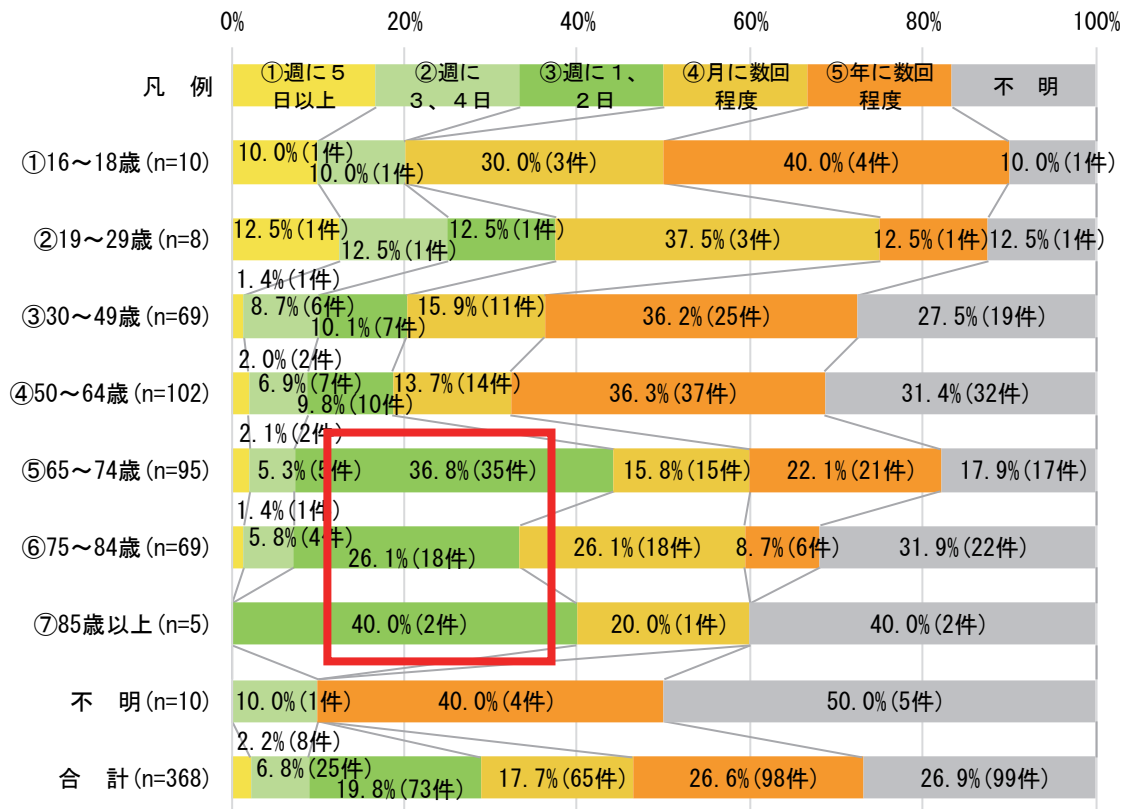
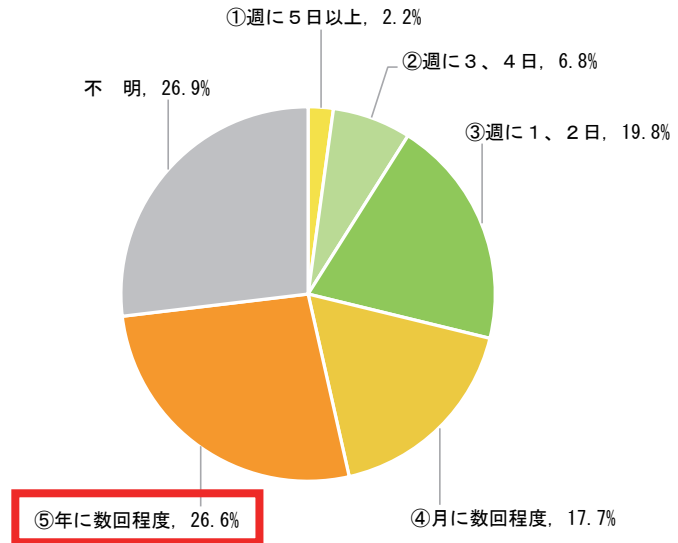


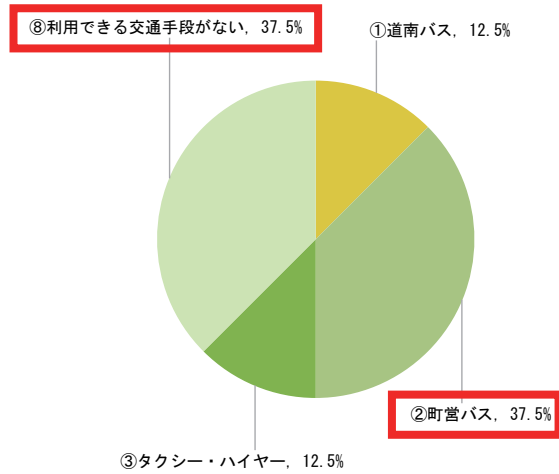
図 利用頻度 (年齢別)

⑬とねっこの湯を利用する際の交通手段（Q12-5）

無料送迎バスが廃止になった場合の交通手段は、「⑧利用できる交通手段がない」と「②町営バス」が最も多く、4割弱となっています。

図表 とねっこの湯への交通手段

項目	件数
①道南バス	1
②町営バス	3
③タクシー・ハイヤー	1
④自家用車（自分で運転）	0
⑤自家用車（家族などによる送迎）	0
⑥徒歩	0
⑦自転車	0
⑧利用できる交通手段がない	3
合計	8



⑭高齢者バス乗車証交付事業利用状況（Q13-1）

利用状況は「②5年以内に利用する」が2割となっています。

年齢別で見ると、どの年齢階層においても「③利用しない」が最も多くなっています。

図表 高齢者バス乗車証交付事業利用状況

項目	件数
①利用している	10
②利用していないが、5年以内に利用する	82
③利用していきなく、5年以内にも利用しない	203
不明	130
合計	425

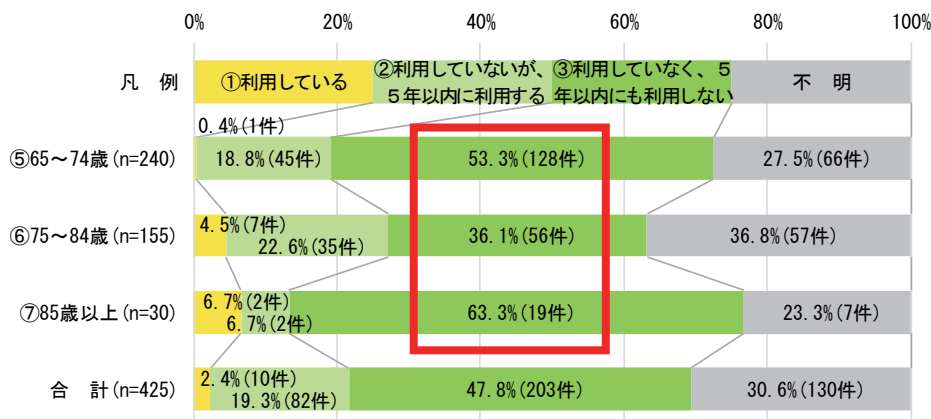
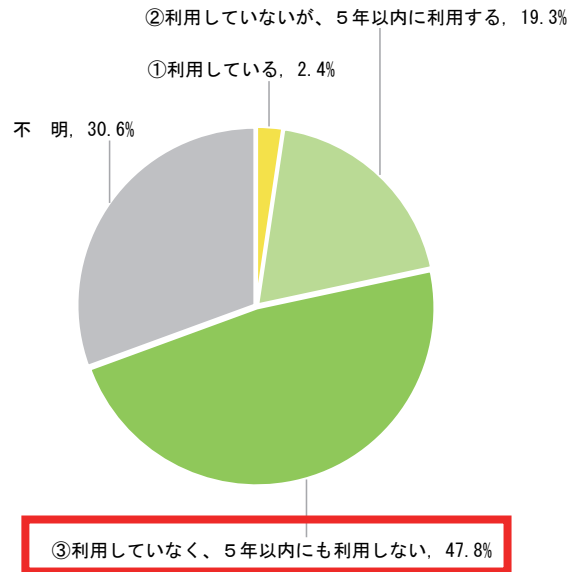


図 高齢者バス乗車証交付事業利用状況（65歳以上：年齢別）

⑮今後、公共交通を維持するための方針（Q14）

維持するための方針として、理解できる（理解できる、やや理解できる）は「⑤利用者がいない運行がないように、乗車予約による運行を行う」が最も多く、次いで「⑦運賃は高くなるが車両を小型化して、自宅前送迎などきめ細かなサービスをする」の順となっています。

理解できない（理解できない、あまり理解できない）は、「④運行回数を減らして運行経費を抑える」が多く、次いで「③利用料金を値上げしてもいいので、今以上のサービスを提供する」の順となっています。

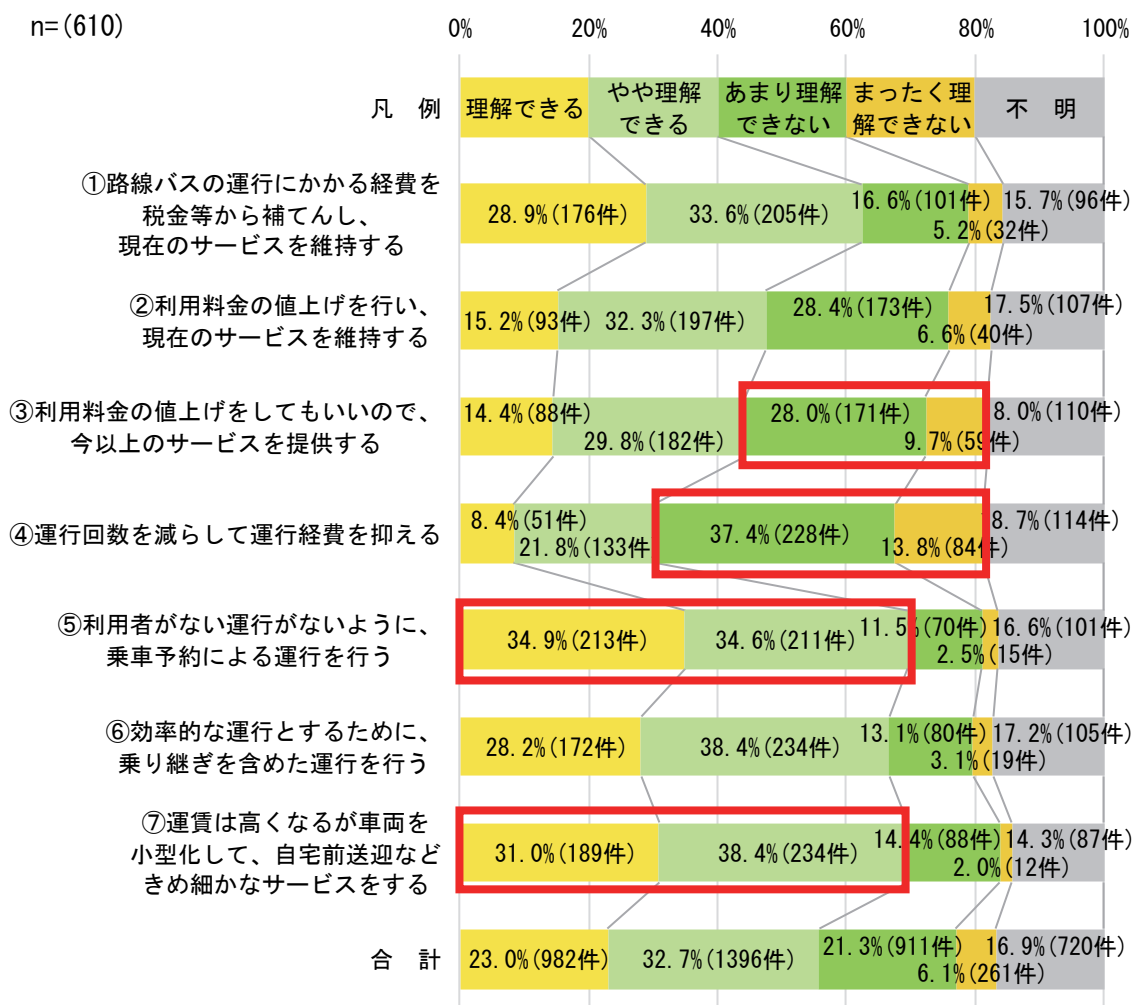


図 今後の公共交通の維持方針

【運転免許非保有者】

運転免許非保有者について、理解できる（理解できる、やや理解できる）は「①路線バスの運行にかかる経費を税金等から補てんし、現在のサービスを維持する」が最も多く、次いで「⑦運賃は高くなるが車両を小型化して、自宅前送迎などきめ細かなサービスをする」の順となっています。

理解できない（理解できない、あまり理解できない）は、「④運行回数を減らして運行経費を抑える」が多く、次いで「③利用料金を値上げしてもいいので、今以上のサービスを提供する」の順となっています。

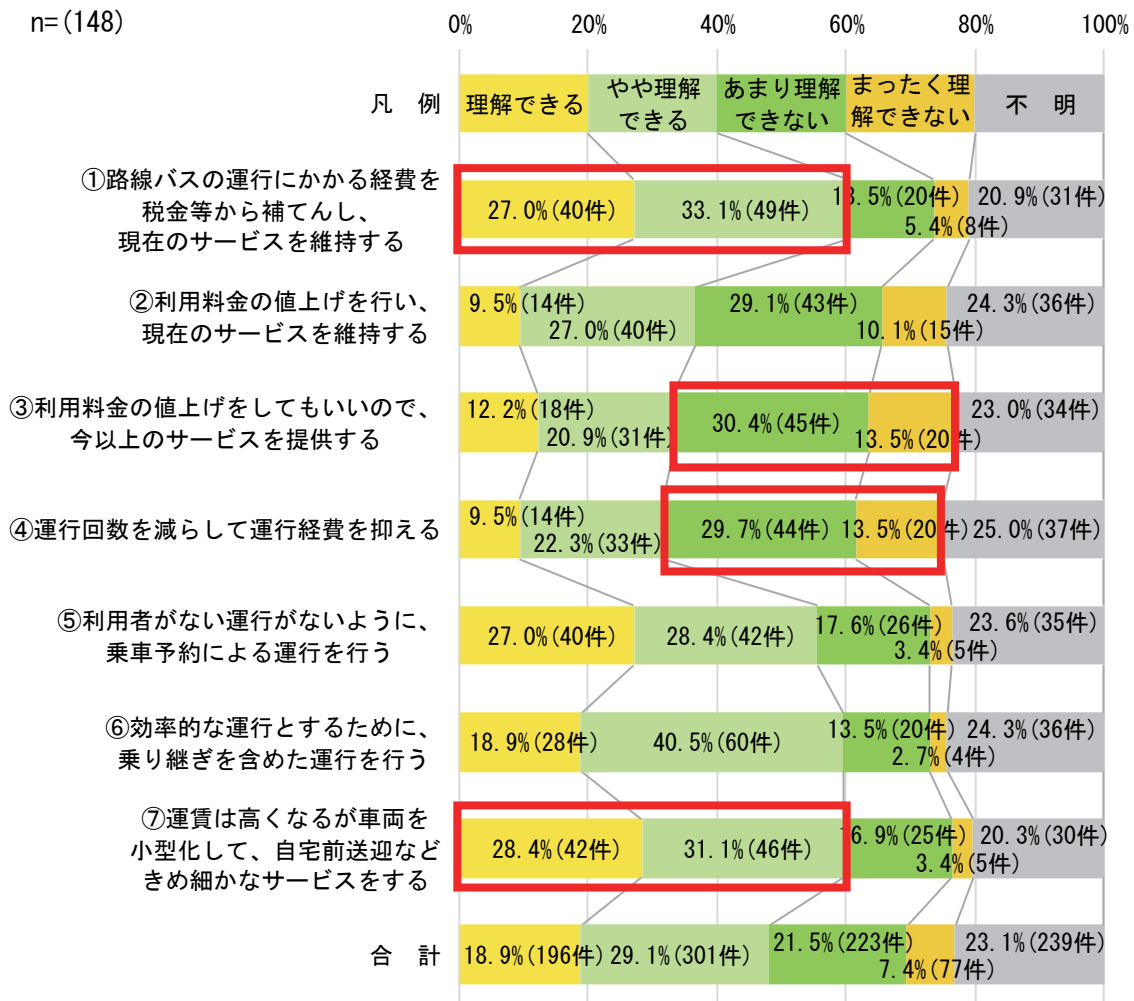


図 今後の公共交通の維持方針（運転免許非保有者）

⑩公共交通にあると便利なサービス（Q15）

便利なサービスは「⑦公共交通の運行時刻や接続時刻がわかるパンフレットを配布する」が194件と最も多く、次いで「①重たい荷物を車両から自宅まで運んでくれるサービス」が175件となっています。

65歳以上に対象を限定すると「①重たい荷物を車両から自宅まで運んでくれるサービス」が91件と最も多く、次いで「⑦公共交通の運行時刻や接続時刻がわかるパンフレットを配布する」が90件となっています。

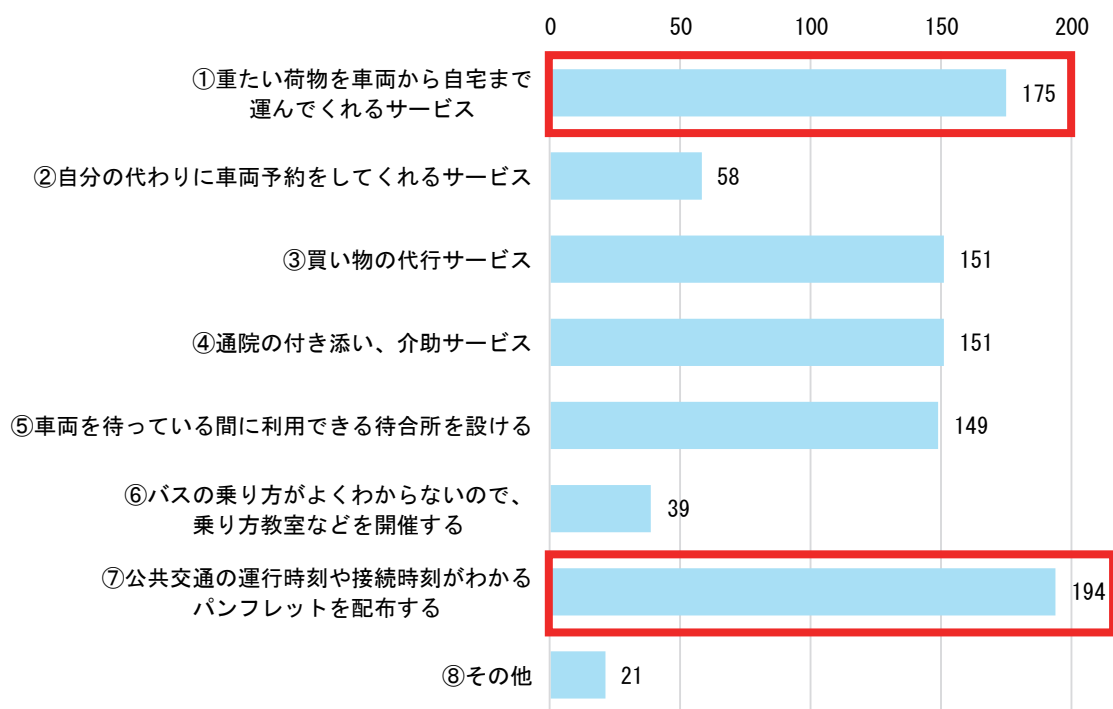


図 公共交通にあると便利なサービス

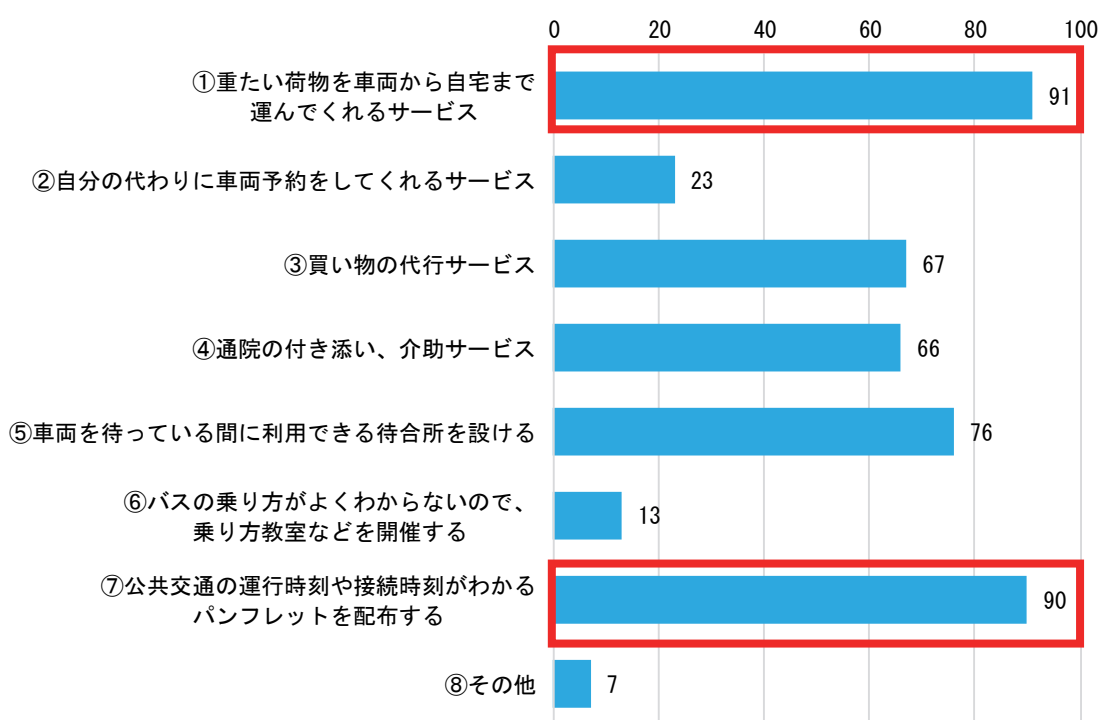


図 公共交通にあると便利なサービス（65歳以上）

○その他

- ・アプリ、コールセンター等で予約ができるようにしてほしい 3件
- ・HPやアプリでバスの運行状況が分かるシステム 2件
- ・移動販売（車両が来てくれる）
- ・停留所にトイレ・テレビ・売店などを設置してほしい など

(4) その他(自由記述・件数順)(問4)

町外交通の確保 (14件)	<ul style="list-style-type: none"> ・日高地区・門別地区からそれぞれ苫小牧・札幌方面へアクセス向上
車両・サービス (20件)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行車両のスリム化、小型化 ・予約方法の簡略化（予約代行）・柔軟性の向上（当日予約ができる）など ・時刻表が分かりにくいので乗り方教室を開いてほしい ・字が大きく接続がわかりやすい時刻表・パンフレット配布 ・新たな仕組みの導入（自動運転・ライドシェア） ・バスを活用したサービスの拡充（移動販売・買い物代行・介助） ・スクールバス等の空き車両を活用した運行の効率化
路線・送迎 (18件)	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードア、自宅近くまで迎えに来てくれる送迎手段 ・スクールバス・バス路線の開設（富浜・賀張・厚賀・幾千世） ・スクールバスの運行時間帯の充実、子どもの習い事に活用 ・通院・治療目的のバスの運行 ・整備を進めている富川市街地ターミナル発着便の充実 ・予約ではなく巡回方式のバス導入
助成・費用負担 (11件)	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者向けのタクシー割引券・バス券の配布 ・高校生向けの交通費助成 ・利用者の負担も相応に徴収すべき ・バス停までの移動手段として軽自動車よりも小型な車両の購入補助
乗車環境の改善 (7件)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停、待合所の美化・環境整備 ・バスにトイレを設置 ・コンパクトシティ化、ノンステップバス導入など高齢者が住みやすい環境整備
その他意見 (42件)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用する時にならないと答えられない ・アンケートではなく、生の声を聞いてほしい ・日高地区と門別地区、年齢によって課題が異なるので回答しづらい ・日高地区において白タクまがいの送迎がある ・日高町は飛び地のため移動距離が長く運転に不慣れな人は移動をためらってしまう ・馬産地なので観光振興もかねて馬車を導入

3 - 3 町営バス乗降調査

(1) カウント調査

① 町営バス広富線

利用人数は 14 人で、「広富開拓」と「門別小学校前」間が 4 人（うち、3 人が小中学生）と最も多く、次いで「生活館前」と「富川南」間及び「門別病院前」と「富川診療所前」間が 2 人の順となっています。

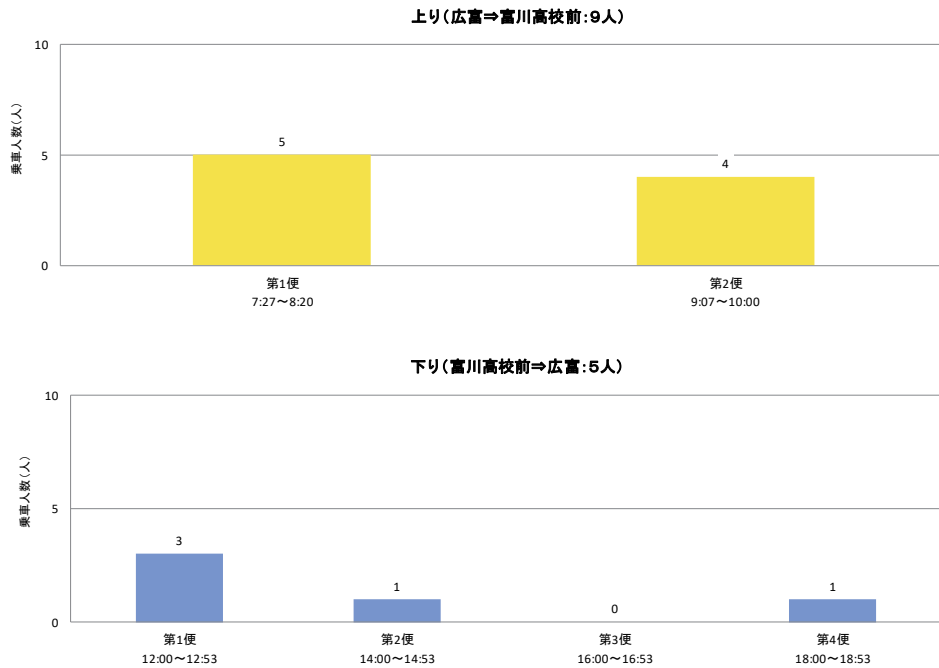


図 町営バス広富線乗車人数（便別）

② 町営バス豊郷線

利用人数は 3 人で、「豊郷第二」、「学園農場前」及び「町民センター前」と「富川高校」間がそれぞれ 1 人となっています。いずれも高校通学の利用となっています。

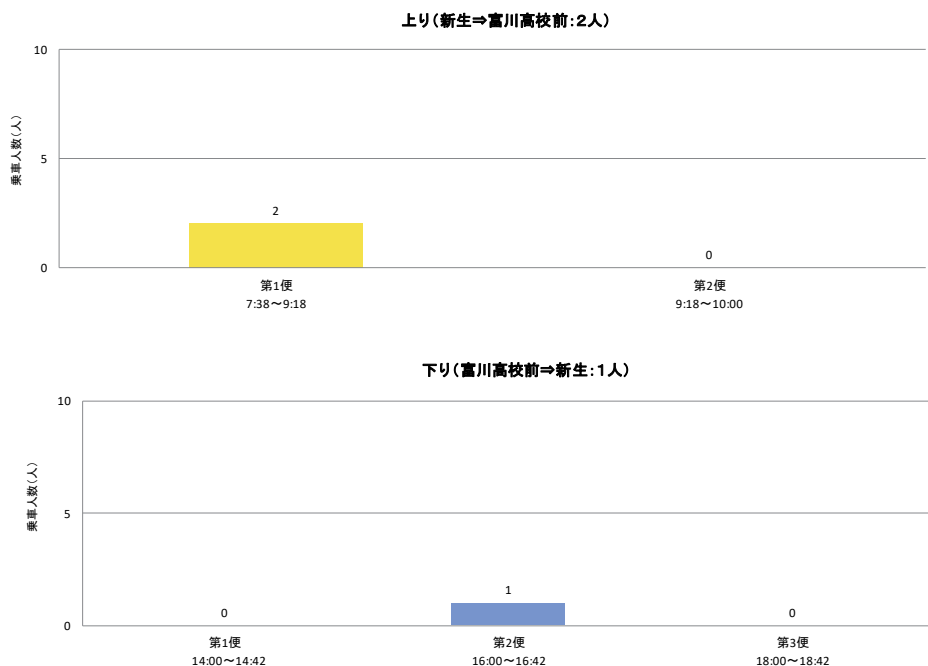
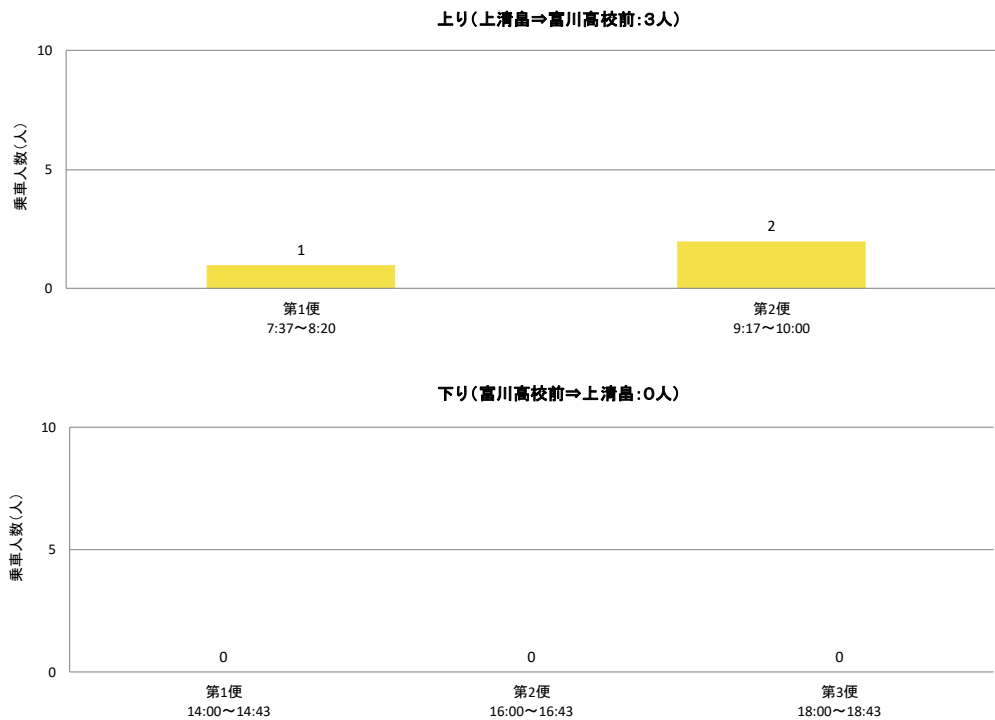


図 町営バス豊郷線乗車人数（便別）

③町営バス清島線

利用人数は3人の「行き」のみの利用で、「門別」と「朝日橋」及び「清島」がそれぞれ1人、「清島駅前」と「門別病院」間が1人の利用となっていますが、利用頻度は1、2カ月に1回程度となっています。



④町営バス千栄線

利用人数は6人の利用で、「日高ターミナル」と「スカイパーク前」間、「千栄7区」間及び「千栄市街」間が3人、「町民センター」と「スカイパーク前」間、「高井宅前」間及び「千栄市街」間が3人となっています。

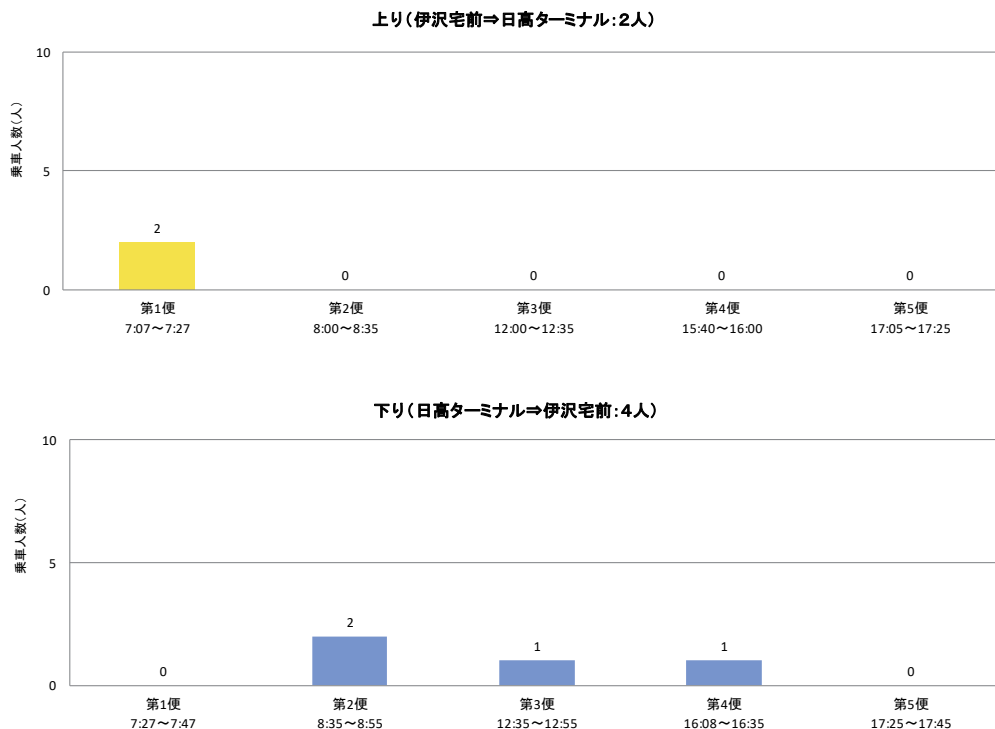


図 町営バス千栄線乗車人数(便別)

⑤町営バス占冠線

利用人数は6人の利用で、「日高ターミナル」と「占冠駅前」間が2人となっているほか、全て占冠村内での利用となっています。

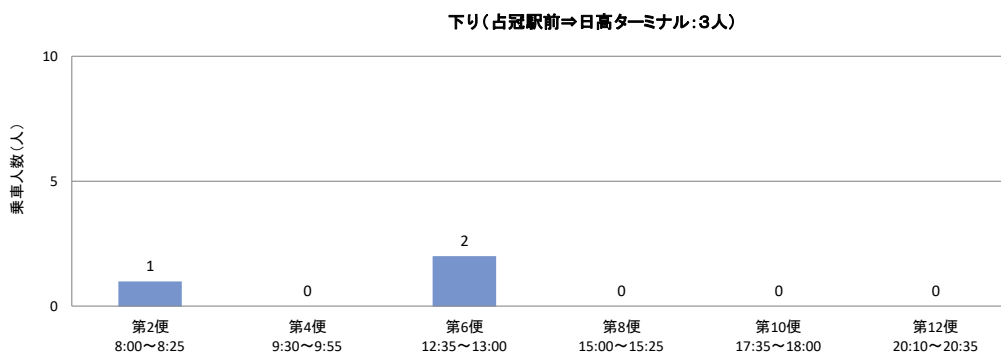
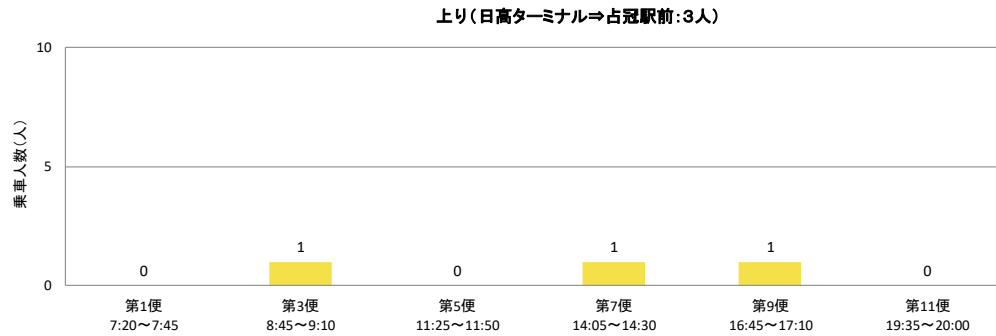


図 町営バス占冠線乗車人数(便別:平日)

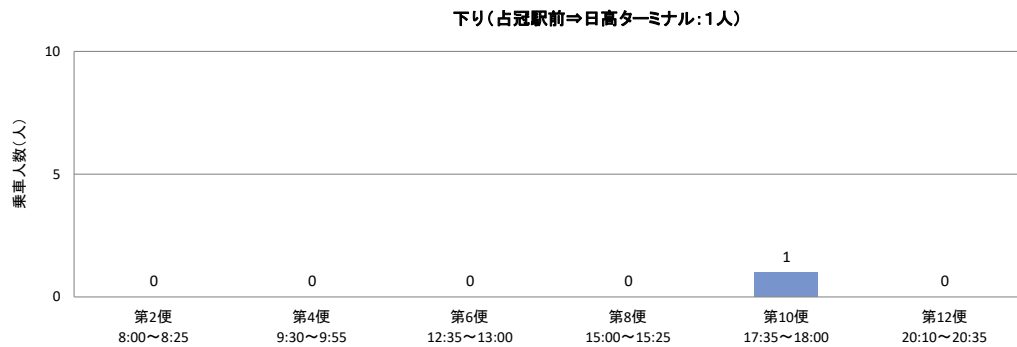
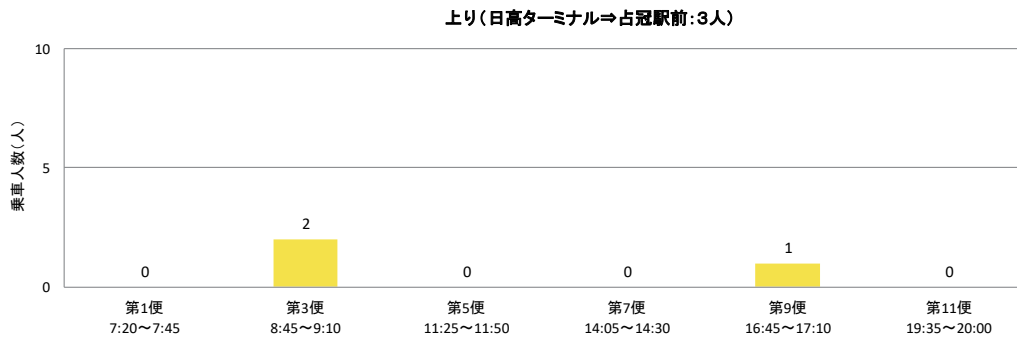


図 町営バス占冠線乗車人数(便別:休日)

⑥町営バス岩内ダム線

利用人数は1人の「行き」のみの利用で、「岩内ダム」と「日高ターミナル」間の利用となっていますが、利用頻度は年に数回となっています。

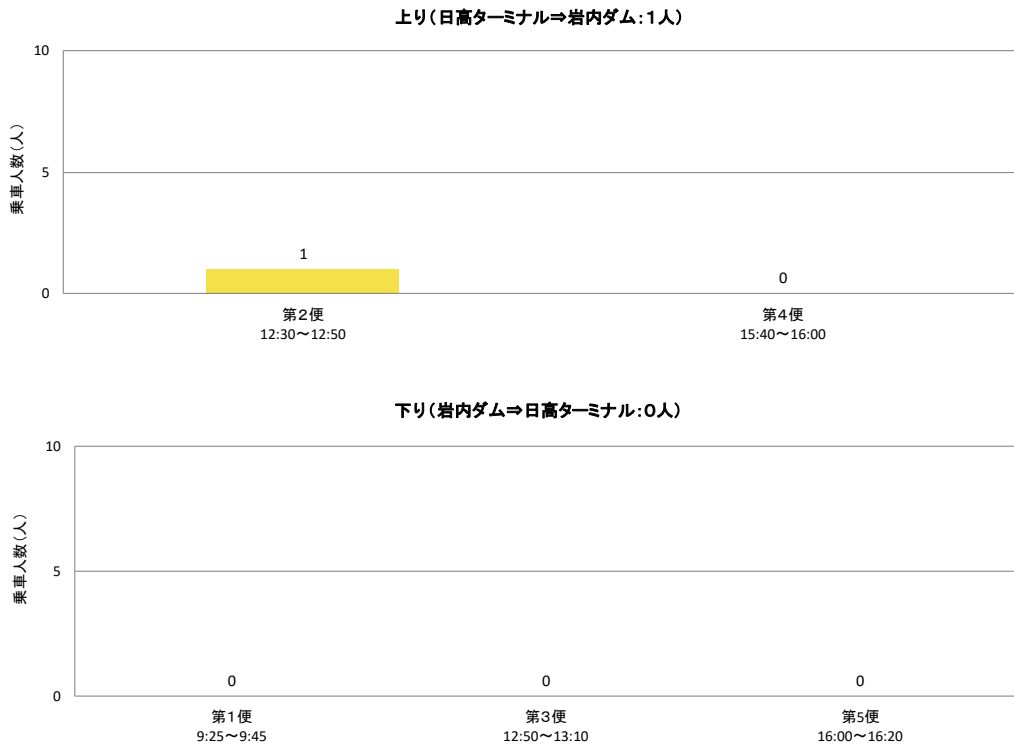


図 町営バス岩内ダム線乗車人数(便別)

⑦町営バス町内循環線(日高地区)

利用人数は19人の利用で、「日高診療所」と「宮下団地中通」間及び「宮下団地中通」と「JAびらとり横」間がそれぞれ6人と最も多い状況です。

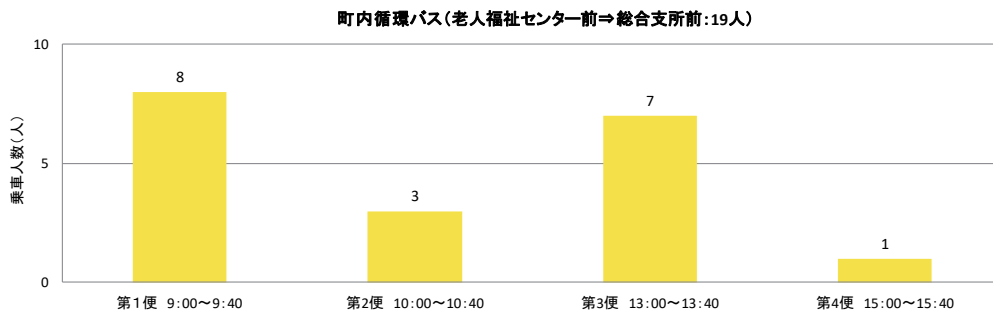


図 町営バス町内循環線(日高地区)乗車人数(便別)

⑧町営バス日高門別線

利用人数は6人の利用で、「日高ターミナル」と「門別病院」間が4人と最も多く、「日高ターミナル」と「とねっこの湯」間が2となっています。

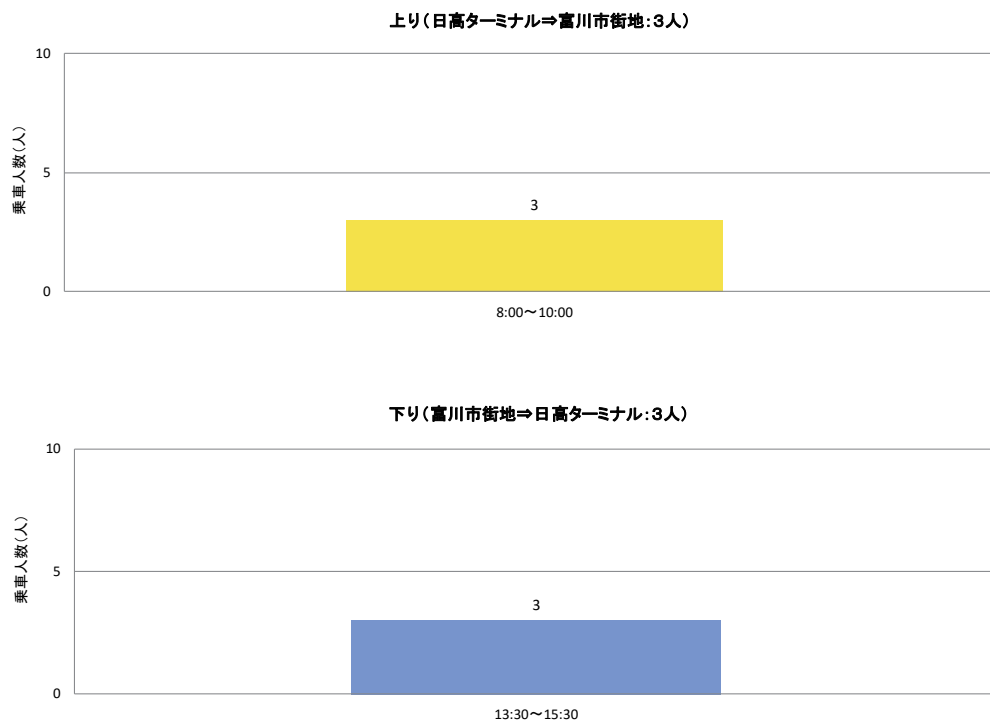


図 町営バス日高門別乗車人数 (便別)

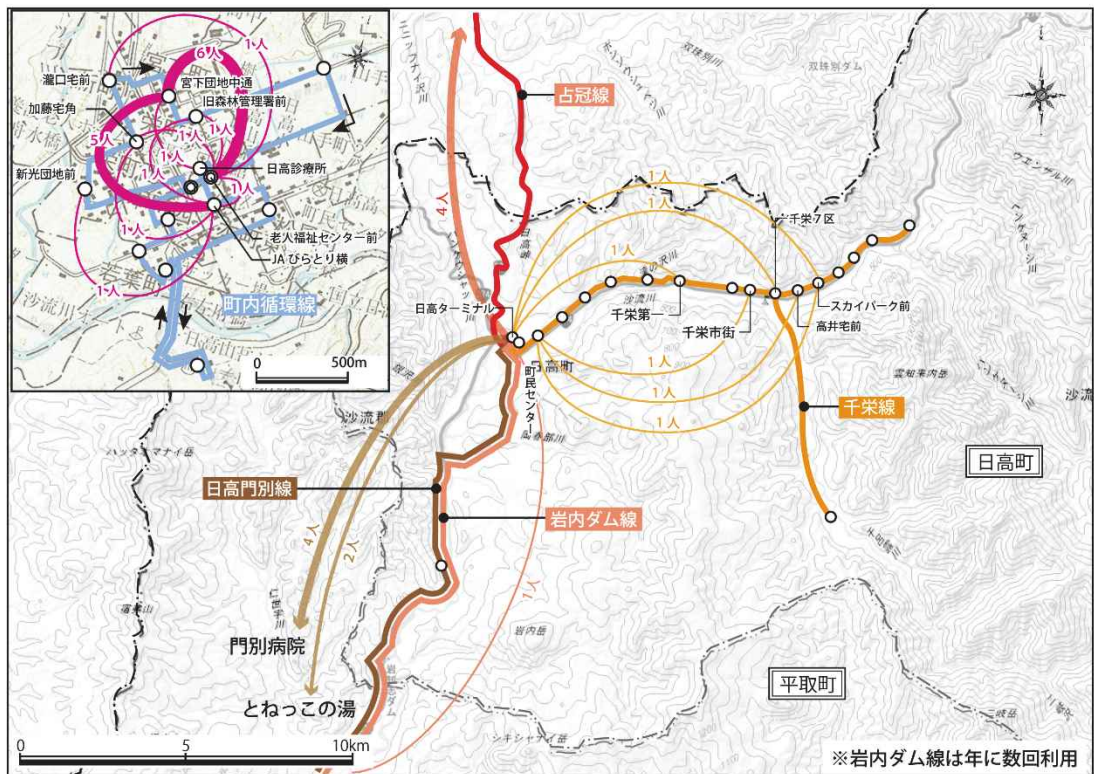


図 町営バス交通分布図（日高地区）

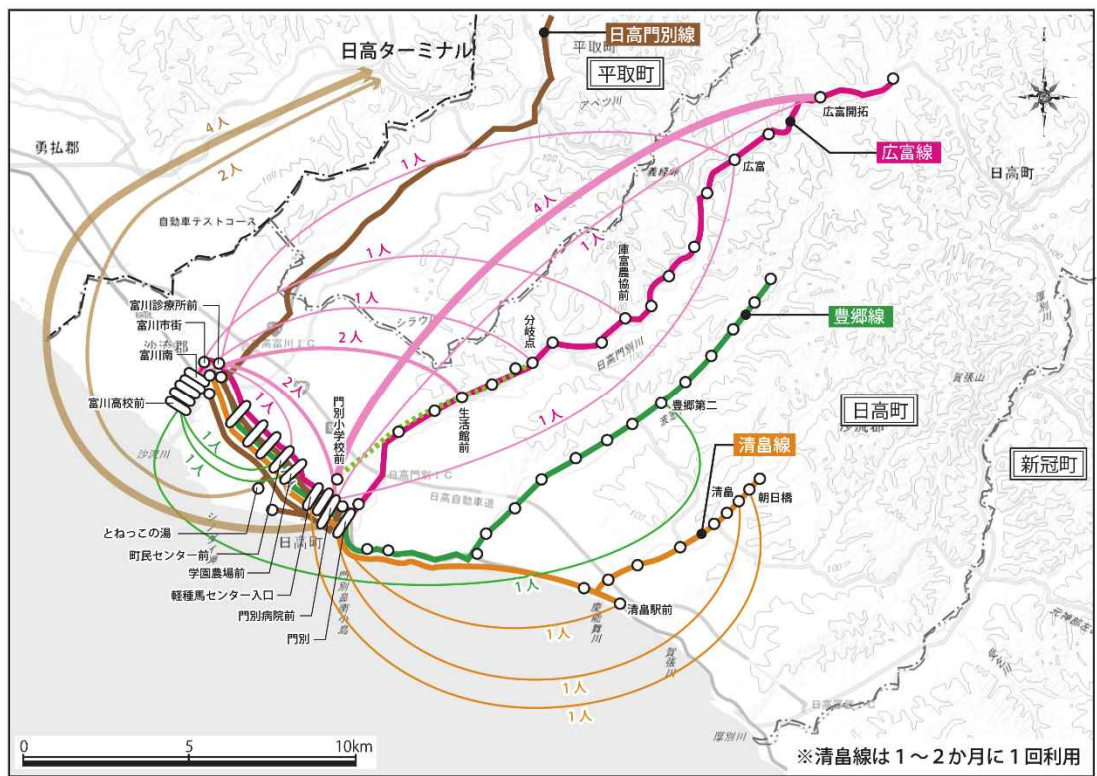


図 町営バス交通分布図（門別地区）

(2)ヒアリング調査

①居住地

概ね日高地区運行のバスは日高地区に居住している方、門別地区運行のバス門別地区に居住している方が利用していますが、町営バス占冠線は占冠村と道外の方が利用しています。

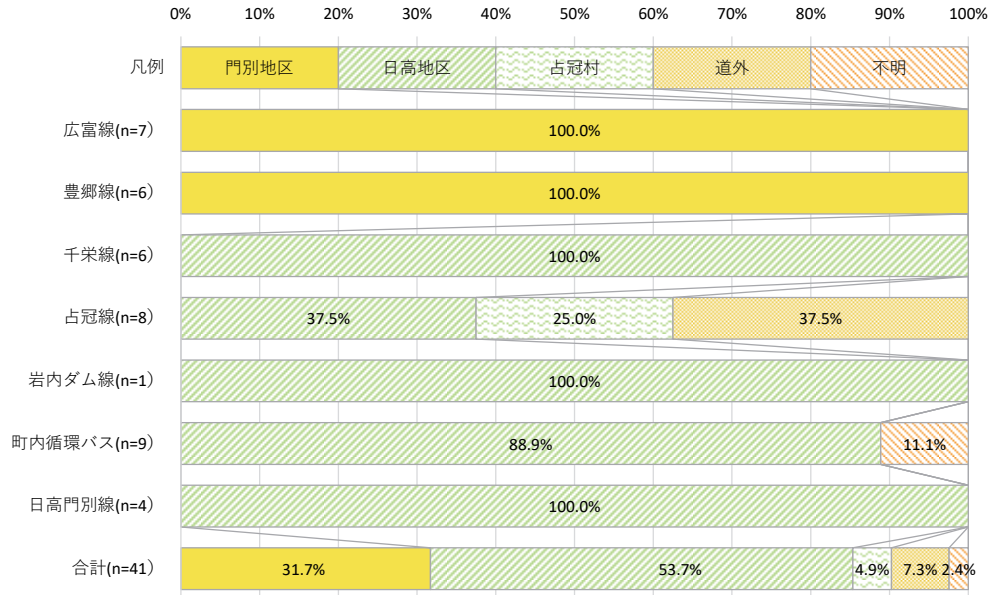


図 居住地（バス路線別）

②年齢層

10代の利用が多いバス路線は千栄線の5割で、80代は豊郷線の8割強、町内循環線の8割弱、70代は岩内ダム線の10割、日高門別線の8割弱となっています。

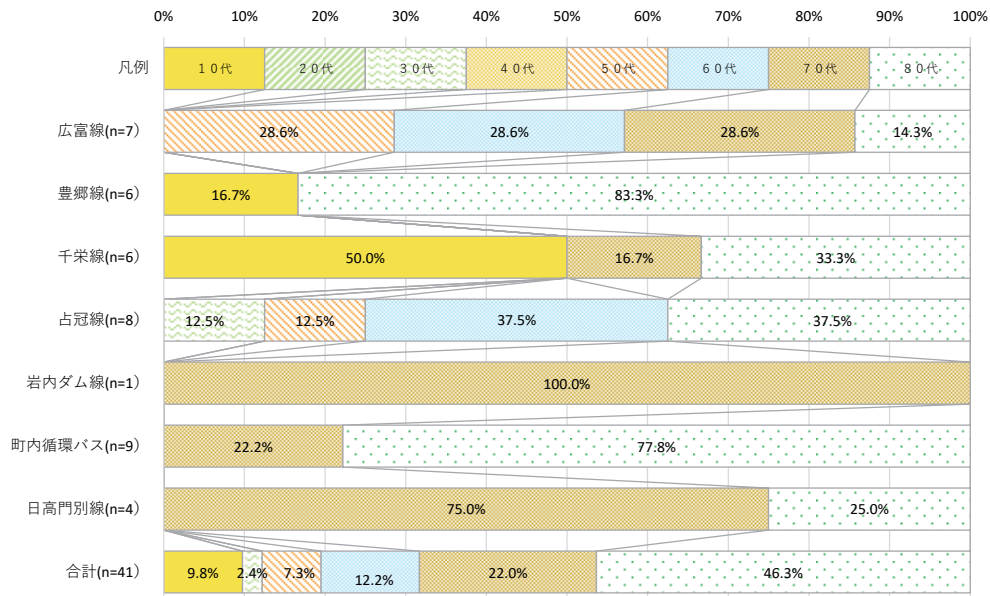


図 年齢層（バス路線別）

③行き・帰りの利用

千栄線と占冠線を除くバス路線は、「行き・帰りとも利用」が6割以上、占冠線は「行のみ利用」が5割となっています。

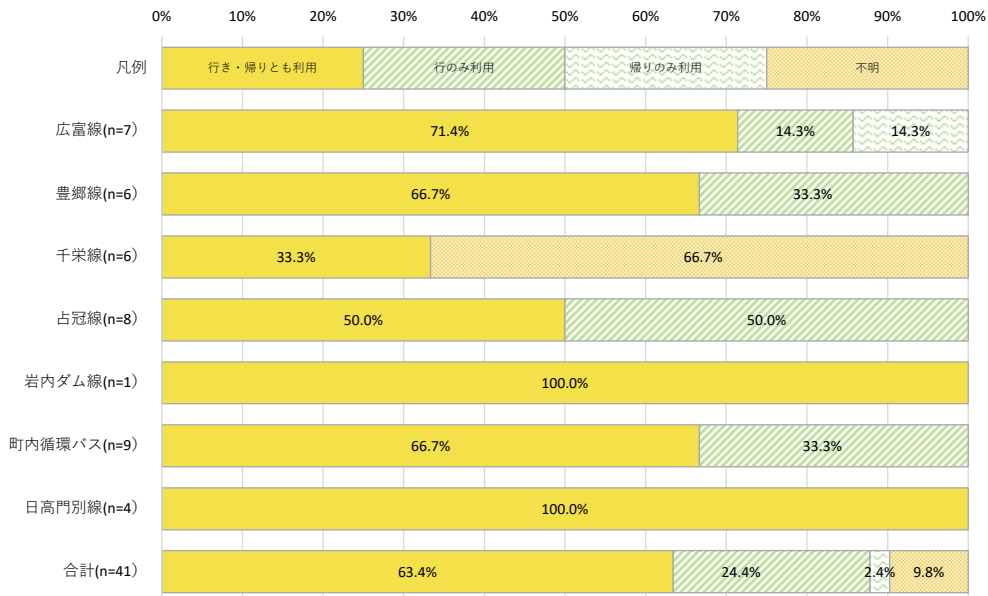


図 行き・帰りの利用状況（バス路線別）

④利用頻度

利用頻度が多いバス路線は、「週に4、5日」が広富線で4割強、「週に2、3日」は町内循環線と日高門別線が8割弱、豊郷線は3割強となっています。

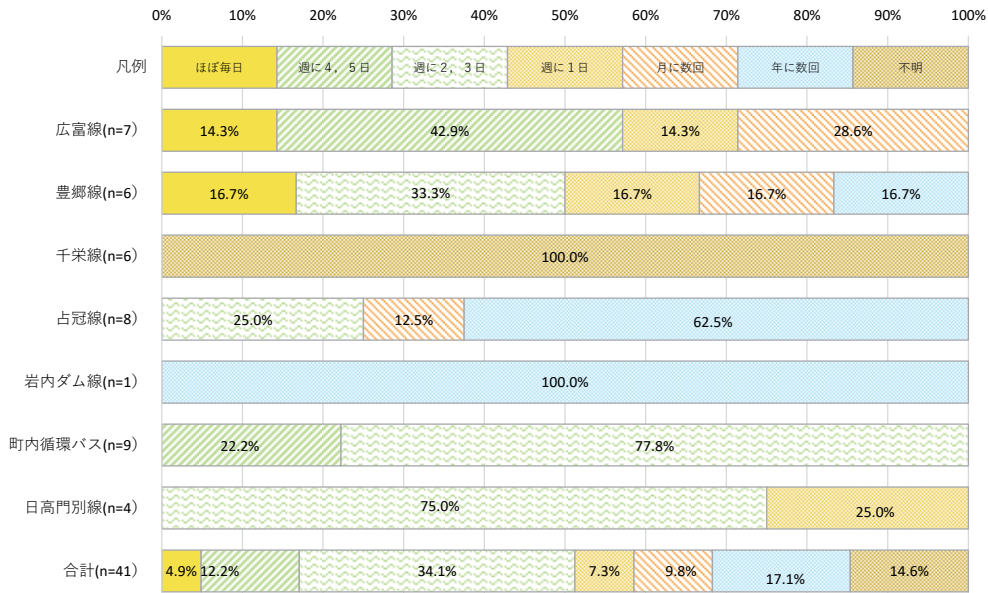


図 利用頻度（バス路線別）

⑤外出目的

「通院・治療」は日高門別線が10割、富郷線が8割強及び広富線が6割弱で、「レクリエーション」は岩内ダム線が10割、町内循環バスは7割弱となっています。その他「通勤」は広富線が4割強となっています。

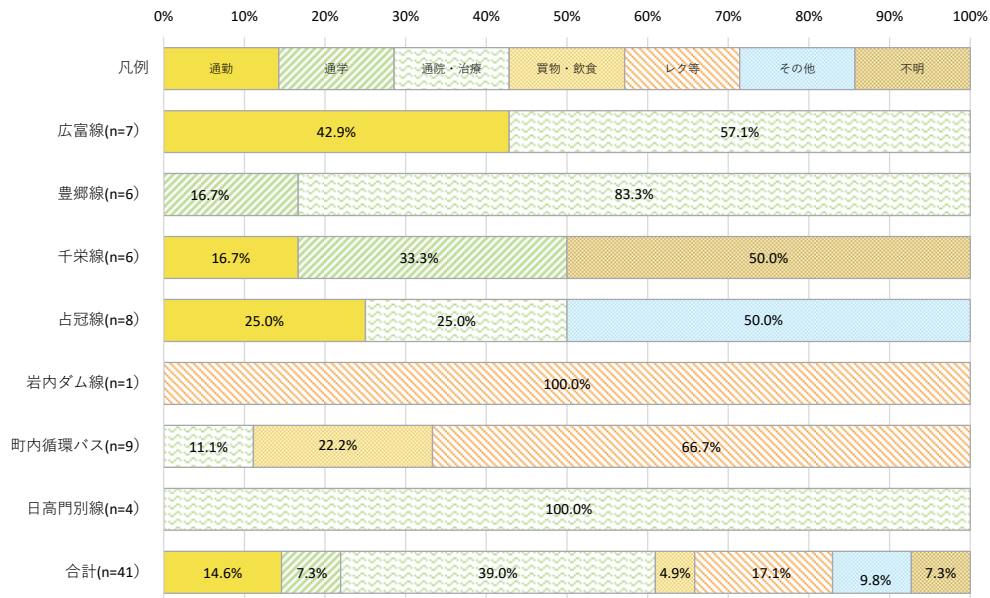


図 外出目的（路線別）

⑥アクセスした公共・公益施設等

「日高町立門別国民健康保険病院」が8件と最も多くアクセスした施設となっています。



図 アクセスした公共・公益施設等

⑦乗継ぎ交通手段

「JR」が7割と最も多く、続いて「道南バス」が2割、「高速ペガサス号」が1割の順となっています。

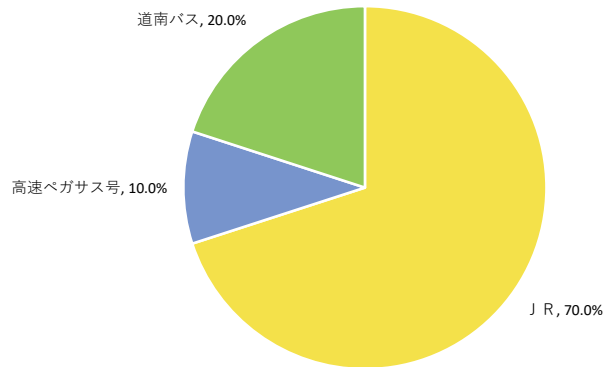


図 乗継ぎ交通手段

⑧満足

全項目とも「満足」が概ね8割以上となっています。

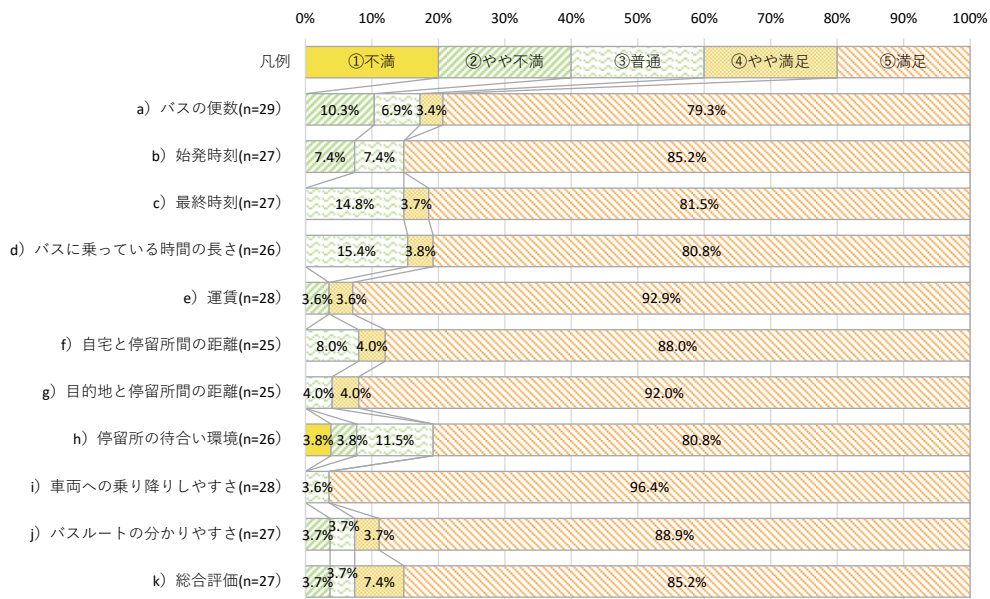


図 満足度

⑨その他の意見

- ・ 運転手の接客が良い (3名)
- ・ 運行時間のタイミングが良い (2名)
- ・ 屋根のある待合所が欲しい
- ・ 広富線のルートがわかりづらい
- ・ 通院や買い物の時に重宝している
- ・ 占冠線は便数が沢山あり便利
- ・ 占冠線は往復で 500 円ぐらいにして欲しい
- ・ 町内循環線を増便して欲しい
- ・ 町内循環線は土曜日も運行して欲しい