

# 日高町地域公共交通計画 (素案)

令和6年3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. 調査結果の概要 .....            | 57 |
| (1) 利用動向調査（住民アンケート調査） .....   | 57 |
| (2) 町営バス乗降調査 .....            | 59 |

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 第4章. 地域公共交通の課題整理 .....                | 60 |
| 4-1. 町内における交通弱者に対応した公共交通手段の確保 .....   | 60 |
| (1) 特徴 .....                          | 60 |
| (2) 問題点 .....                         | 61 |
| (3) 課題 .....                          | 62 |
| (4) 方向性 .....                         | 62 |
| 4-2. 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..... | 64 |
| (1) 特徴 .....                          | 64 |
| (2) 問題点 .....                         | 65 |
| (3) 課題 .....                          | 65 |
| (4) 方向性 .....                         | 65 |
| 第5章. 地域公共交通計画の策定 .....                | 66 |
| 5-1. 基本理念と基本方針 .....                  | 66 |
| (1) 地域公共交通の課題 .....                   | 66 |
| (2) まちづくりの基本方針 .....                  | 66 |
| (3) 地域公共交通計画の基本理念 .....               | 66 |
| (4) 地域公共交通計画の基本方針 .....               | 67 |
| (5) 公共交通の機能分担と性格・役割 .....             | 70 |
| 5-2. 定量的な目標の設定 .....                  | 74 |
| (1) 目標及び目標値設定の考え方 .....               | 74 |
| (2) 定量的な目標値 .....                     | 74 |
| 5-3. 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定..... | 77 |
| (1) 基本目標1 広域交通・地域間交通のネットワーク形成 .....   | 78 |
| (2) 基本目標2 町内公共交通のネットワーク形成 .....       | 80 |
| (3) 基本目標3 公共交通運転手の確保と利用促進 .....       | 85 |
| 5-4. 計画の推進 .....                      | 90 |
| (1) 計画の進行管理 .....                     | 90 |
| (2) 達成状況の評価 .....                     | 91 |

■別添資料 地域公共交通実態調査結果



# 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、令和 3 年 4 月 1 日の J R 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 J R 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、清畠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、地域のある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. 調査結果の概要



### 第4章 地域公共交通の課題整理

- 4-1. 町内における交通弱者に対応した公共交通手段の確保
- 4-2. 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



### 第5章 地域公共交通計画の策定

- 5-1. 基本理念と基本方針
- 5-2. 定量的な目標の設定
- 5-3. 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定
- 5-4. 計画の推進

### 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

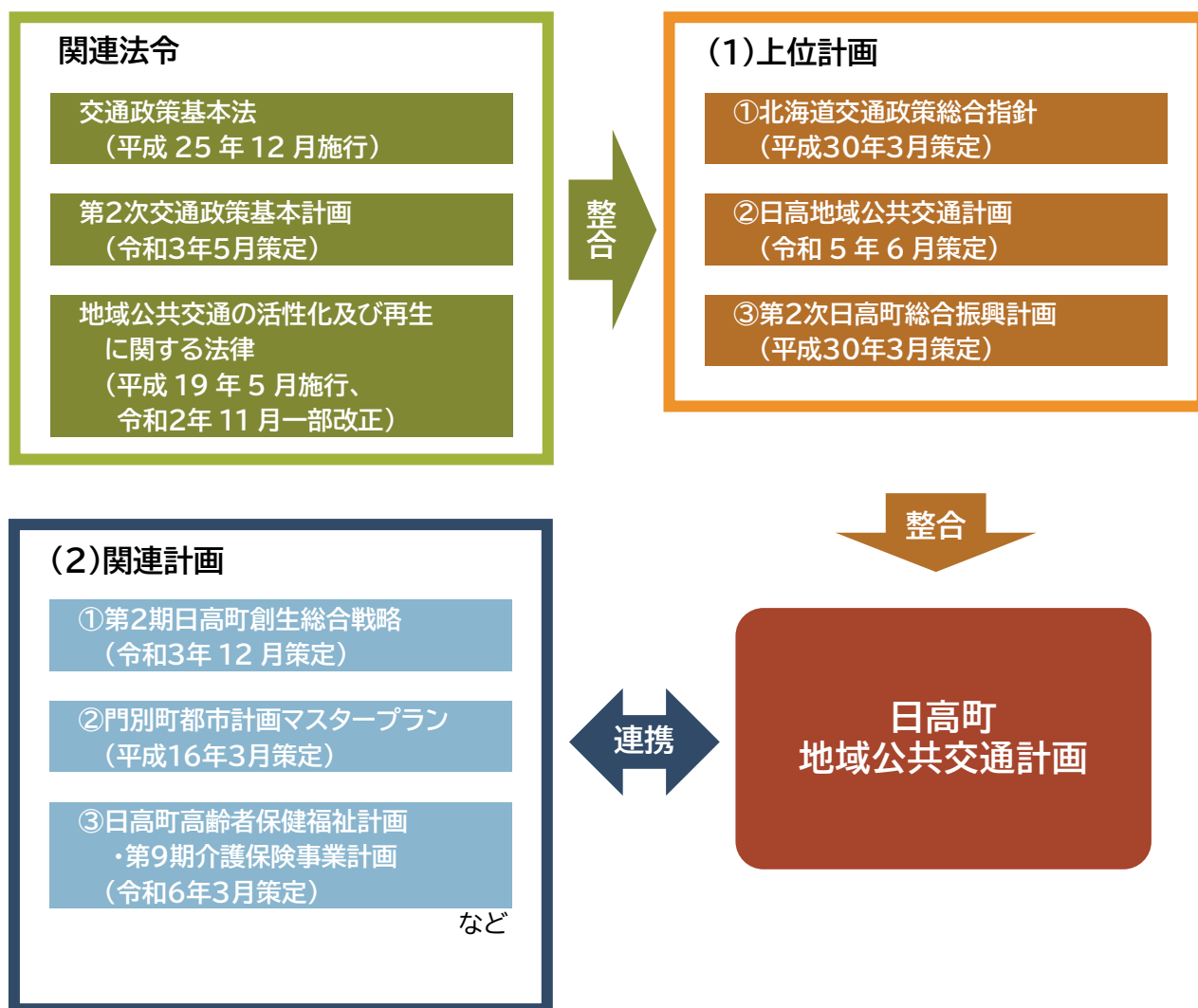
### 1-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和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、門別町都市計画マスタープラン、日高町高齢者保健福祉計画・第9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（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。

|   |  |
|---|--|
| <p>計画期間</p>                               | <p>平成30年度から令和12年度<br/>※「北海道交通政策総合指針 重点戦略」においては令和3年度から令和7年度</p>   |
| <p>2030年頃の北海道交通の「めざす姿」</p>                | <p>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</p>   |
| <p>ポストコロナを見据えた重点戦略<br/>※2025年度までの推進施策</p> | <p>&lt;主な取り組み&gt;<br/> <u>1 シームレス交通戦略</u><br/>           ○連携の促進・強化<br/>           ・MaaS等シームレス交通の全道展開<br/>           ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組等<br/>           ○利便性の向上<br/>           ・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<br/>           ・階層的な交通結節機能の強化<br/>           ○利用の促進<br/>           ・地域公共交通計画策定に向けた検討・協議<br/>           ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革<br/> <br/> <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><br/>           ○人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築<br/>           ・地域における最適な交通モードの検討等<br/>           ○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<br/>           ・自動運転に関する取組の促進<br/>           ・ドローン輸送やIoT等新技術を活用した取組の促進<br/>           ○事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進<br/>           ・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<br/>           ○サービスの担い手となる輸送人材の確保<br/>           ・人材の確保・育成等</p> |



## ②日高地域公共交通計画（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        | 令和5年度から令和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>&lt;関連する分野&gt;</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>&lt;施策・事業&gt;</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"> <li>・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</li> </ul> <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"> <li>・地域間幹線系統補助を活用し、利用促進に取り組むほか、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</li> </ul> <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"> <li>・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</li> </ul> <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"> <li>・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</li> </ul> <p>【バスターミナル等の検討・整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>▶日高町 富川ターミナル</li> </ul> <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（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        | 平成30年度から令和9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<br>(2)社会情勢、町財政状況等に応じた柔軟な対応<br>(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<br>II 産業が元気なまちづくり<br>III 豊かな心を育む教育・文化のまちづくり<br>IV 快適で安全なまちづくり<br>V 新しい自治を推進するまちづくり<br>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>&lt;関連する分野&gt;<br/>IV 快適で安全なまちづくり</p> <p>&lt;関連する施策&gt;<br/>(2) 公共交通の確保</p> <p>■施策の方向性<br/>①公共交通の維持・充実<br/>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<br/>①生活路線維持費補助金（日高縦貫線、日高沿岸線）<br/>②予約乗合（デマンド）バス運行<br/>③厚賀太陽線運行補助金<br/>④町営バス車両の計画的な更新</p> |

## (2)関連計画

### ①第2期日高町創生総合戦略（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                    | 令和3年度から令和42年度      |                |                |  |                |                |                |                |
| 人口の<br>将来展望             | 表 推計パターン別総人口推移     |                |                |  |                |                |                |                |
|                         |                    | 2015年<br>(H27) | 2020年<br>(R2)  | 2025年<br>(R7)  | 2030年<br>(R12) | 2040年<br>(R22) | 2050年<br>(R32) | 2060年<br>(R42) |
|                         | ① 社人研<br>(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<br>(第1期) | 12,378         | 11,931         | 11,359   | 10,931         | 10,136         | 9,497          | 9,079          |
| ③ 町独自推計<br>(H29社人研資料参考) | 12,378             | 11,964         | 11,503         | 10,973   | 9,995          | 9,113          | 8,408          |                |
|                         | ※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<br>(R22) | 2060年<br>(R42) | ▶合計特殊出生率<br>: 令和22年に2.07となる設定<br>▶社会増減<br>: 転出者の抑制と転入者の増加が図られ、社会増減が令和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        | 令和3年度から令和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 日高町   |
| 基本目標        | ①まちの強みを雇用の場づくりにつなげる<br>(雇用機会の創出)<br>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<br>(子育て環境の充実、出生者数の維持増加)<br>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<br>(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><br>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<br><関連する施策><br>○住みよい環境づくり<br>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。<br>バス利用者数:(新規事業)→5,000人(R7)<br><取組内容><br>○地域循環型バス運行事業(仮称)<br>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（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        | 平成16年度から令和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"> <li>○自然と調和したうるおいのあるまちづくり</li> <li>○誰もが安心して便利に暮らせるまちづくり</li> <li>○安らぎのある定住環境づくり</li> <li>○にぎわいと活力あるまちづくり</li> </ul>   |
| 公共交通に関する施策等 | <p>&lt;関連する分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もが安心して便利に暮らせるまちづくり</li> </ul> <p>&lt;関連する基本方針&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関等の充実</li> </ul> <p>&lt;関連する全体構想&gt; 交通体系の方針</p> <p><b>【公共交通機関の充実】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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を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。</li> </ul> <p>&lt;関連する地区別構想&gt;</p> <p><b>【富川地区整備構想】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;関連する実現化方策の検討&gt;</p> <p>部門別施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> |

### ③日高町高齢者保健福祉計画第9期介護保険事業計画（令和6年3月策定）

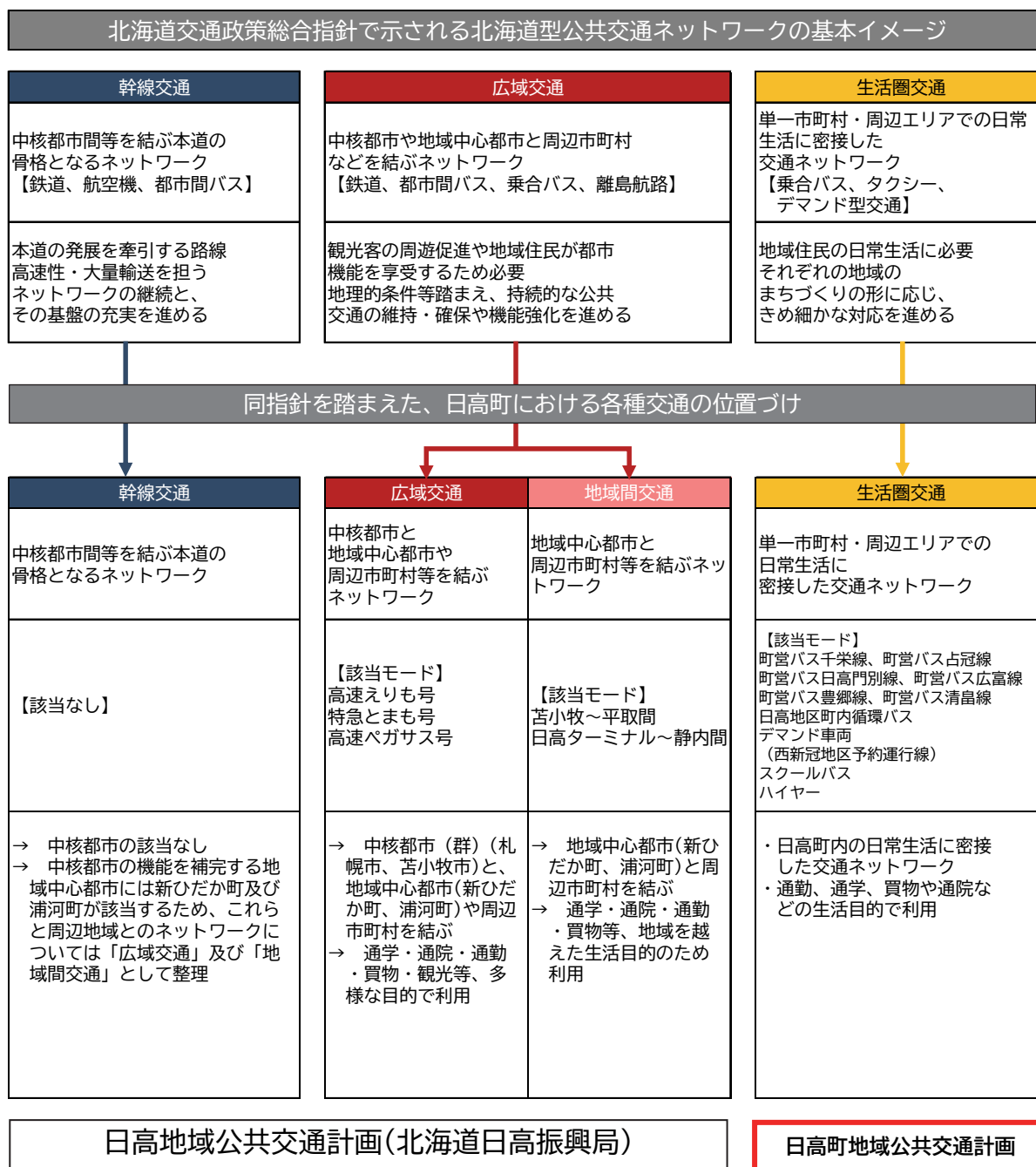
当該計画は高齢者が住み慣れた地域で、いつまでも安心して暮らし続けられる地域社会の実現をめざすことを目指し策定された計画です。

|             |   |
|-------------|---|
| 計画期間        | 令和6年度から令和8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<br>(2)健康で自立した生活づくり戦略<br>(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>&lt;関連する分野&gt;<br/>(2)健康で自立した生活づくり戦略</p> <p>&lt;関連する施策&gt;<br/>【介護予防の総合的な推進】<br/>・介護予防・生活支援サービス事業の推進<br/>【生きがいづくりの促進】<br/>・生きがい活動の支援<br/>・外出や移動の支援</p> <p>&lt;主な施策&gt;<br/>【訪問型サービス】<br/>・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。<br/>・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】<br/>・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】<br/>・門別地区では広富線、豊郷線、清畠線、厚賀富川線、厚賀太陽線の5路線、日高地区では町内循環線、門別日高線、占冠線、千栄線、岩内ダム線の5路線が町営デマンドバスとして運行しています。<br/>・地域公共交通の現状・問題点や課題の整理を行い、高齢者などの交通弱者の快適な生活環境を確保するため、利便性の高い持続可能な地域公共交通体系をめざし、最適な公共交通路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る公共交通体系を構築していきます。<br/>・日高町地域公共交通計画と整合を図るとともに、広域交通・地域間交通・生活圏交通の乗り継ぎ拠点となる富川市街地複合施設の整備により、乗り継ぎ時間の改善や交通結節点へのアクセス性の向上を図り、広域移動の利便性を向上させていきます。</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平成18年に誕生した町です。旧日高町（以下、「日高地区」という。）は日高山脈の西側の麓に位置しており、旧門別町（以下、「門別地区」という。）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、北が占冠村及び南富良野町、東が清水町、芽室町、帯広市及び新冠町、西がむかわ町と隣接しています。

町域は992.11 km<sup>2</sup>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、各月の平均気温の最高気温は8月が約20.2℃、最低気温は1月のマイナス約7.6℃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。

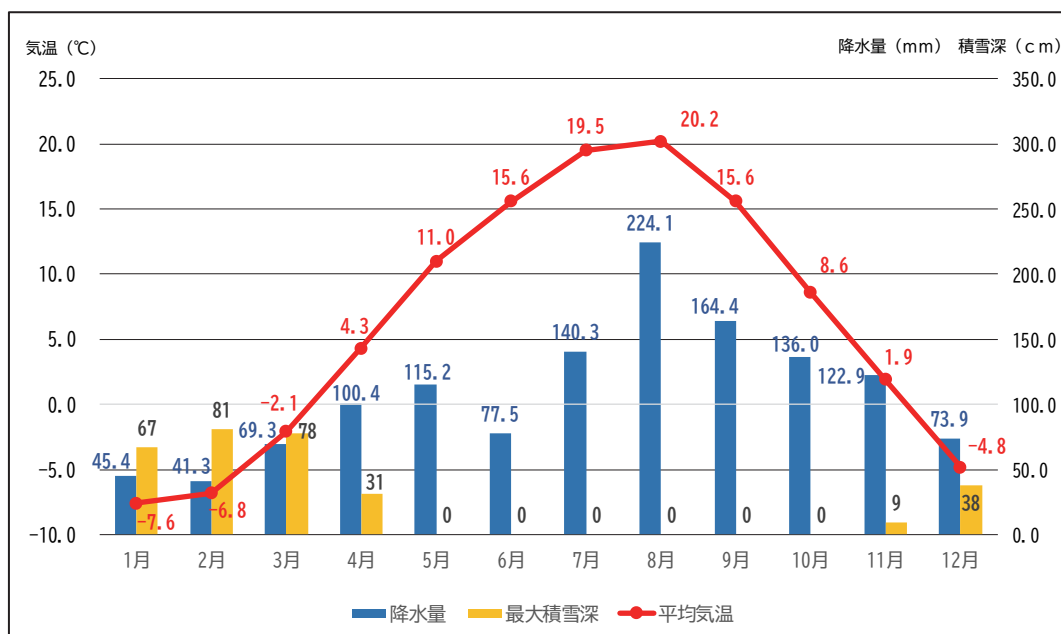


図 気温、降水量及び最深積雪の平年値状況 (H3~R2)

資料：気象庁（観測地点：日高町日高地区）

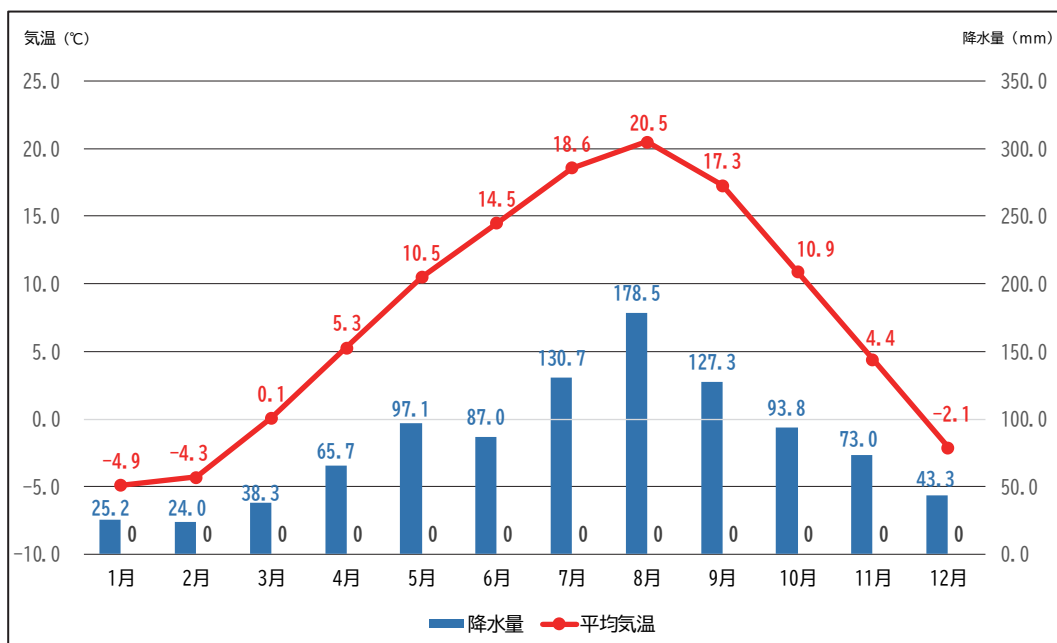


図 気温、降水量の平年値状況 (H3~R2)

資料：気象庁（観測地点：日高町門別地区）

### (3)人口の推移・推計

人口は昭和35年の24,885人をピークに減少傾向となっています。令和2年度国勢調査ではピーク時の45.3%にあたる11,279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令和12年には令和2年の80.3%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、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。

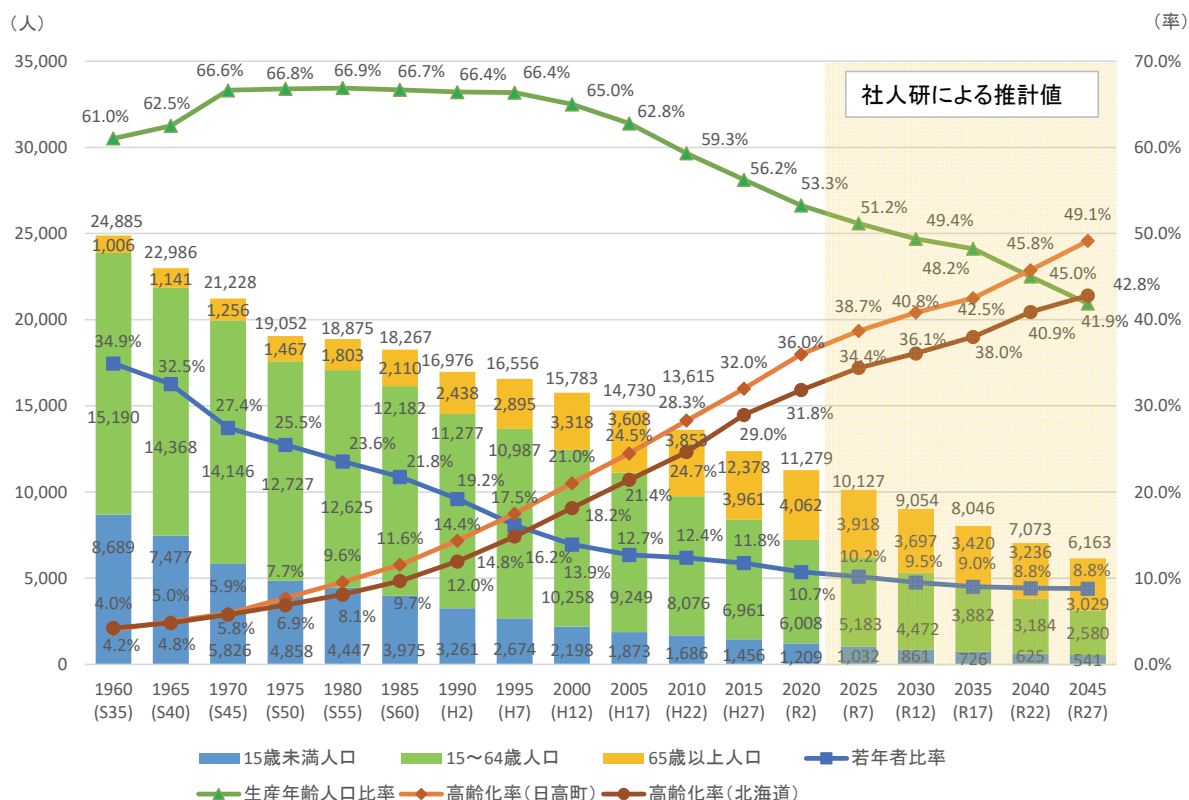


図 人口の推移・推計 資料：S35～R2 国勢調査  
R7～ R27国立社会保障・人口問題研究所  
(以下「社人研」と記す)

## (4)人口分布

### ①日高地区

令和 2 年においては、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 1 丁目（141 人）及び字千栄（104 人）の 2 箇所です。

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 6 丁目（348 人）、富川東 5 丁目（344 人）、富川東 2 丁目（332 人）、字豊郷（313 人）及び富川駒丘（309 人）の 10 箇所です。

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。



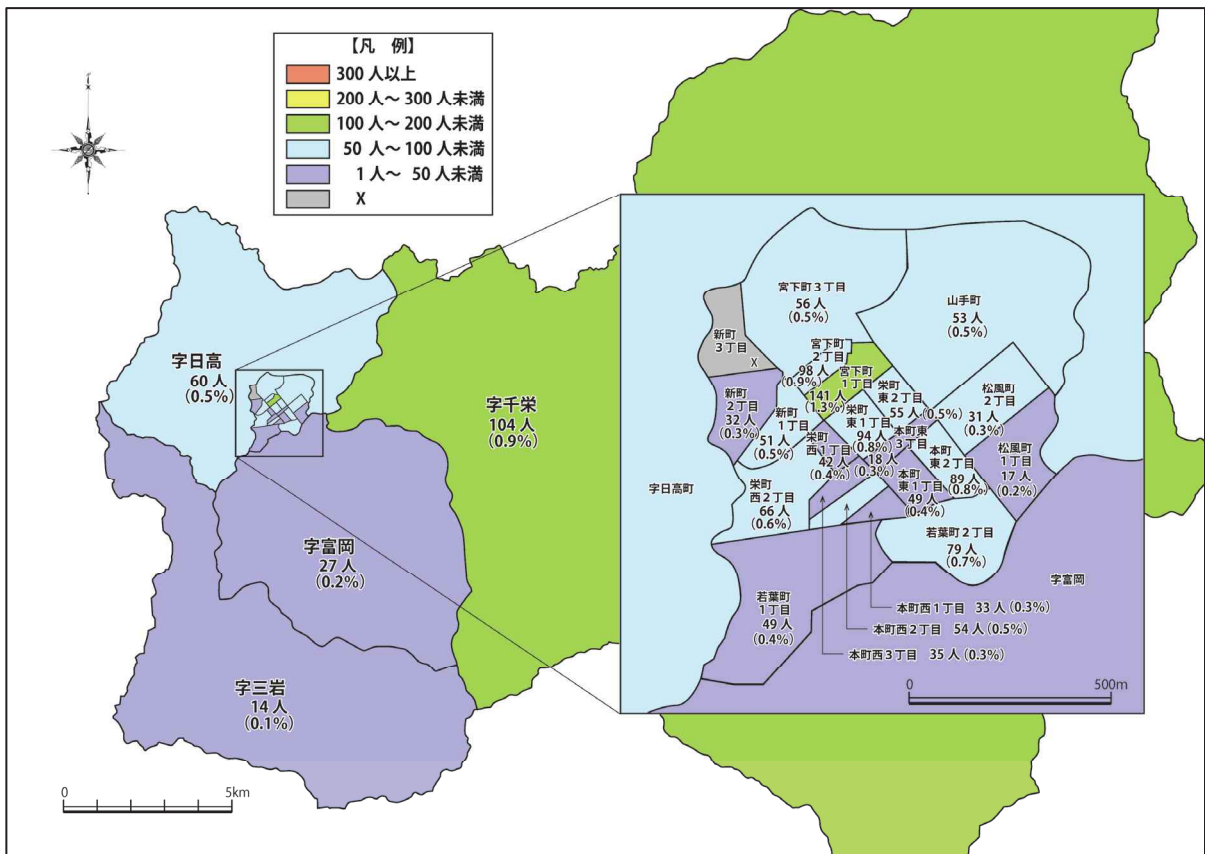


図 令和2年行政区別人口分布（日高地区）

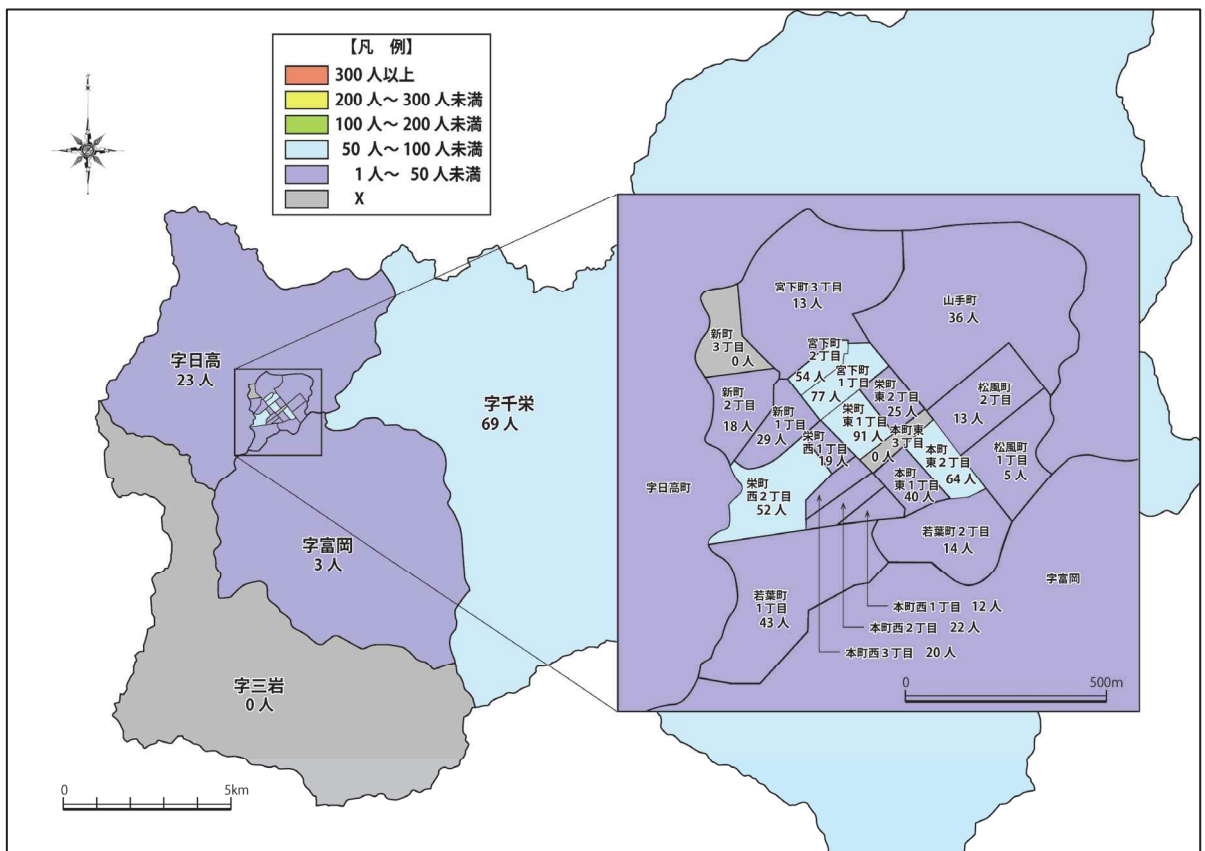


図 令和12年行政区別人口分布予測（日高地区）

R2：国勢調査  
R12：G空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2

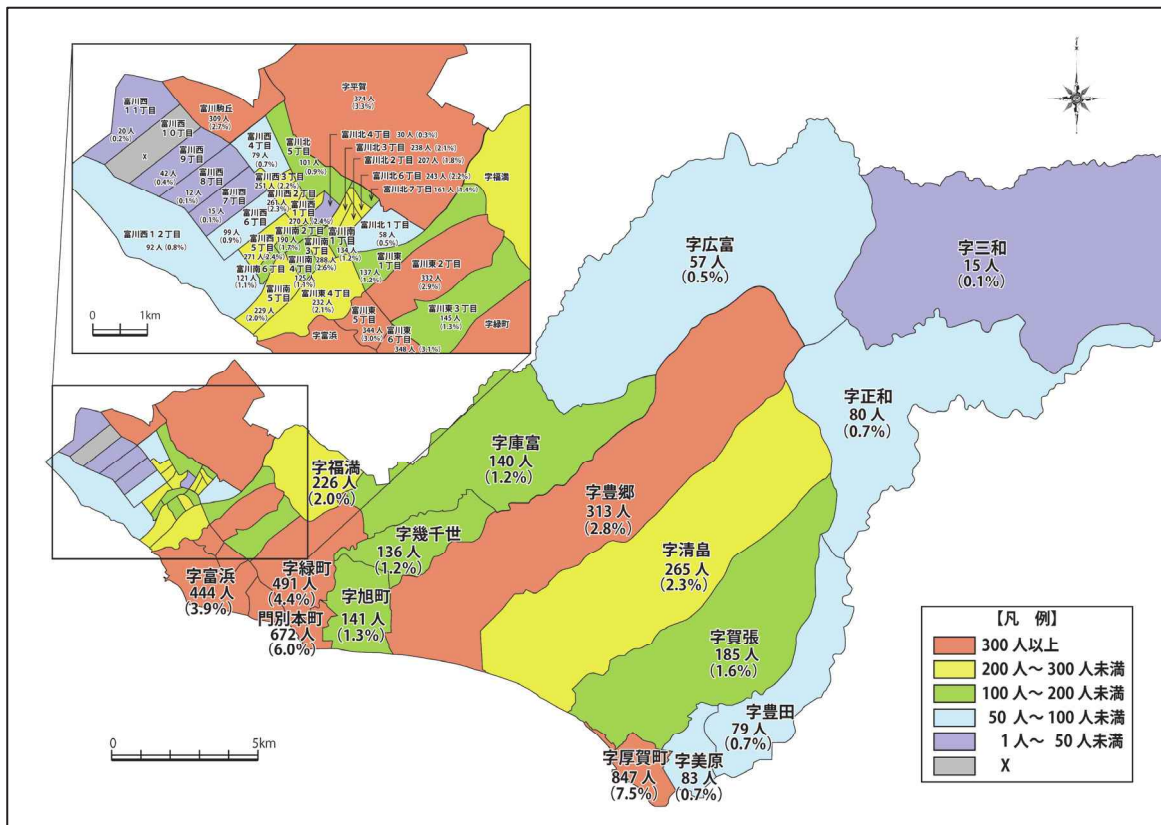


図 令和2年行政区別人人口分布 (門別地区)

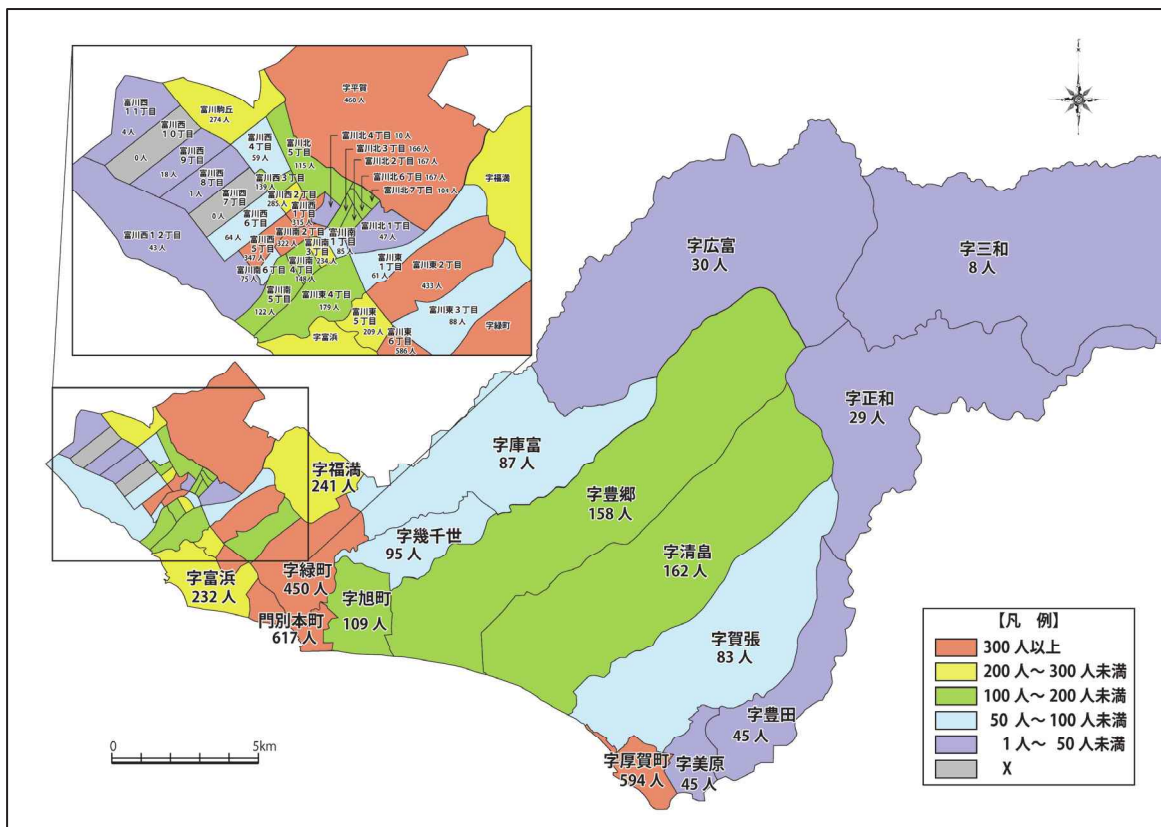


図 令和12年行政区別人人口分布予測 (門別地区)

R2：国勢調査  
 R12：G空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2

## (5)高齡化率

### ①日高地区

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。

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

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。

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。

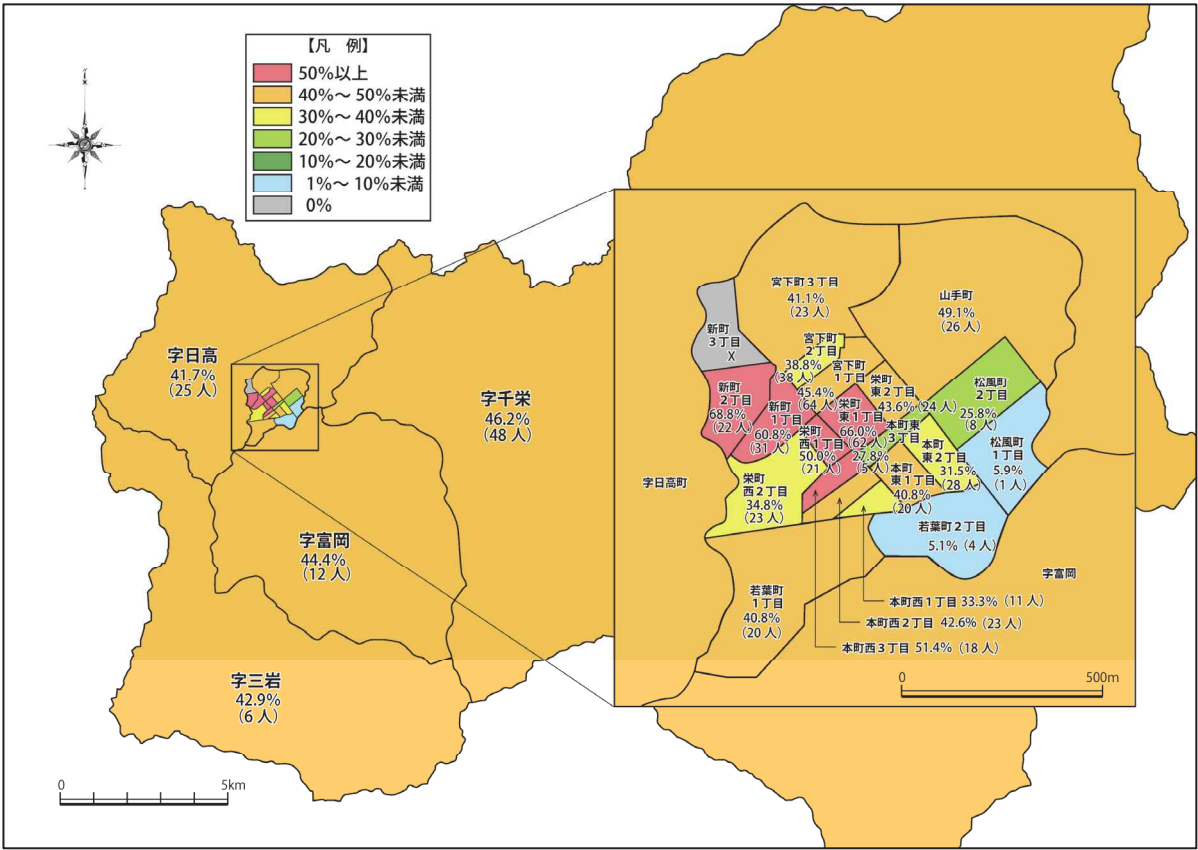


図 令和2年行政区別高齢化率 (日高地区)

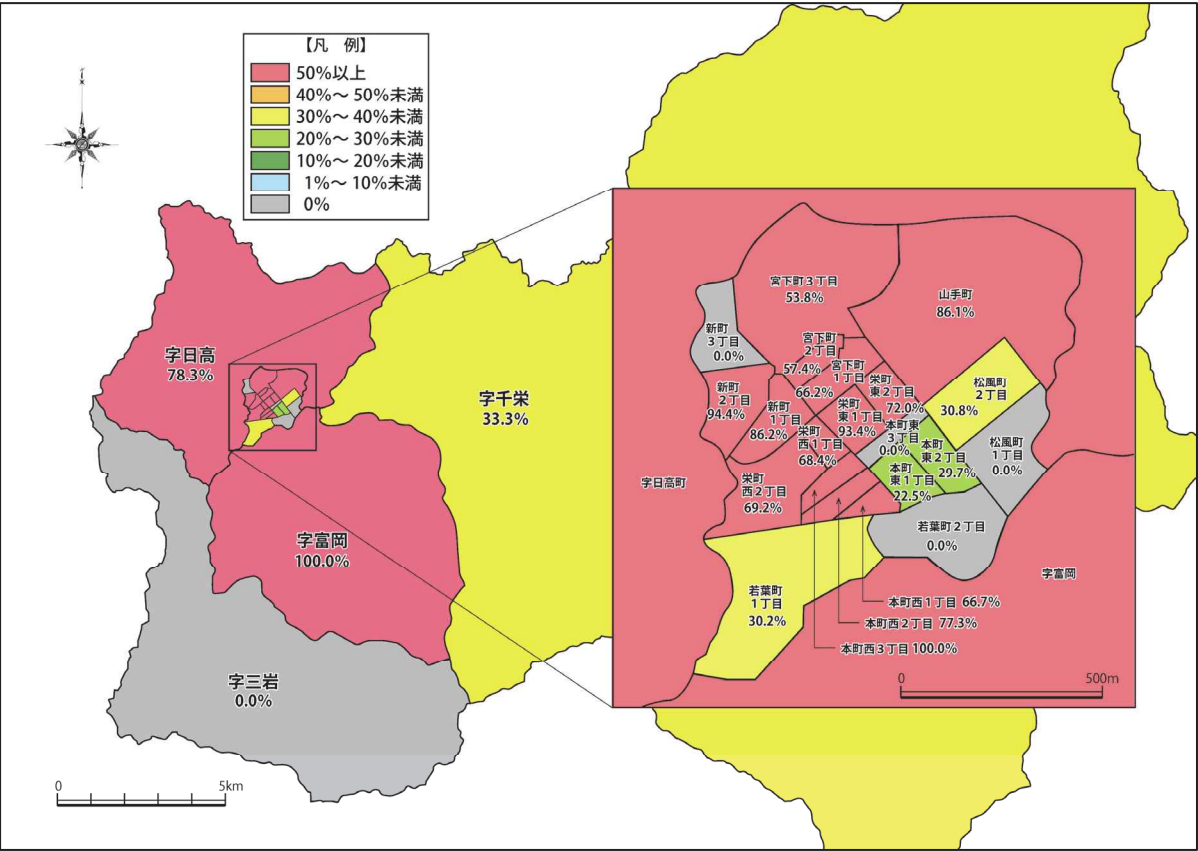


図 令和12年行政区別高齢化率 (日高地区)

R2：国勢調査  
 R12：G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2



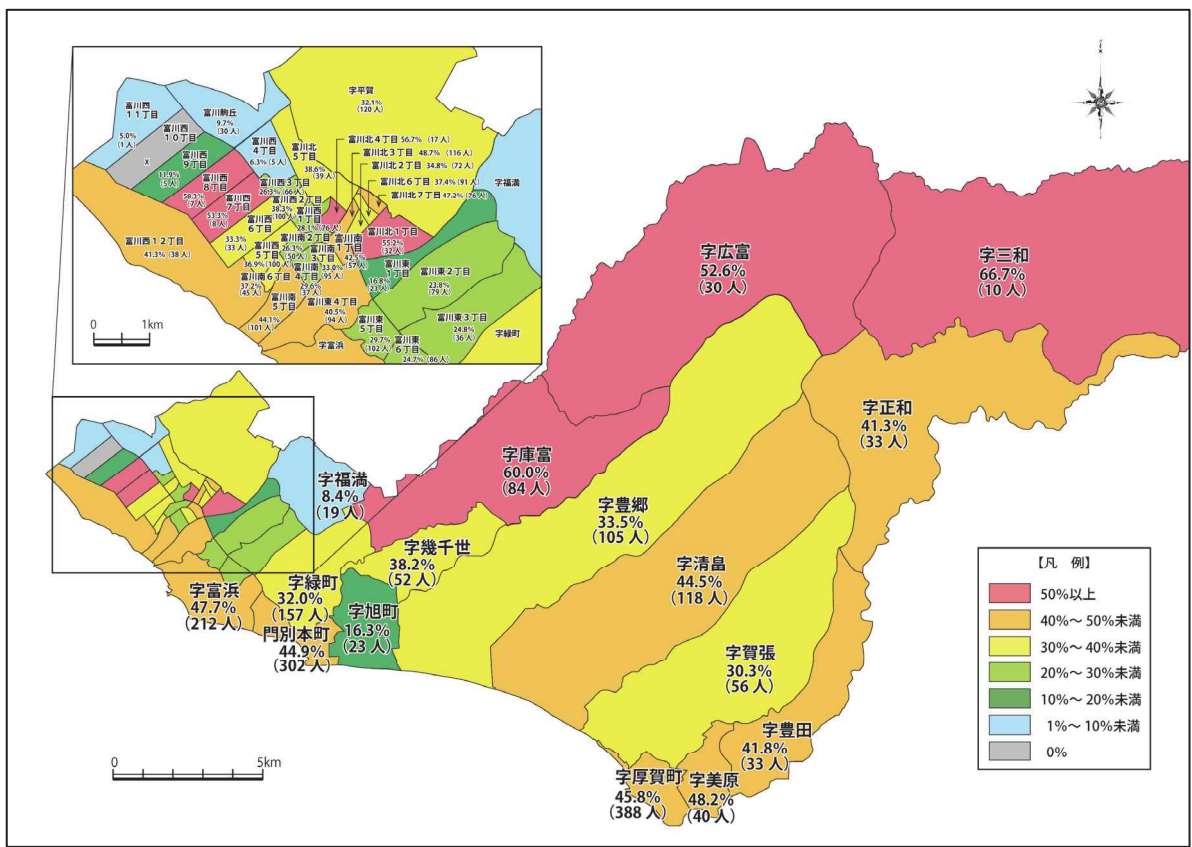


図 令和 2 年行政区別高齢化率（門別地区）

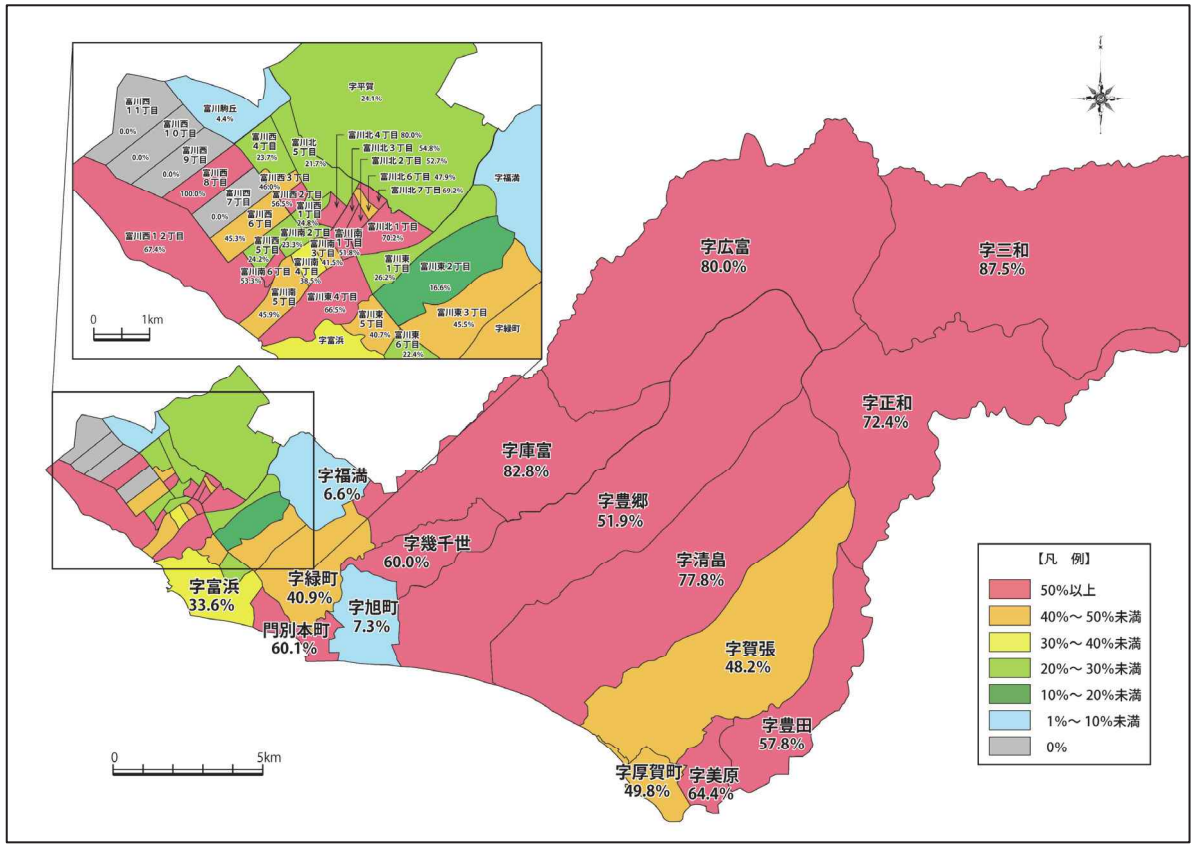


図 令和 12 年行政区別高齢化率（門別地区）

R2：国勢調査  
 R12：G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2

## (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。

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%)、字福満(17.7%)、富川東1丁目(17.5%)、富川東6丁目(16.1%)、富川南3丁目(16.0%)及び富川東2丁目(15.7%)の7箇所です。

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2箇所になるものと予測されています。

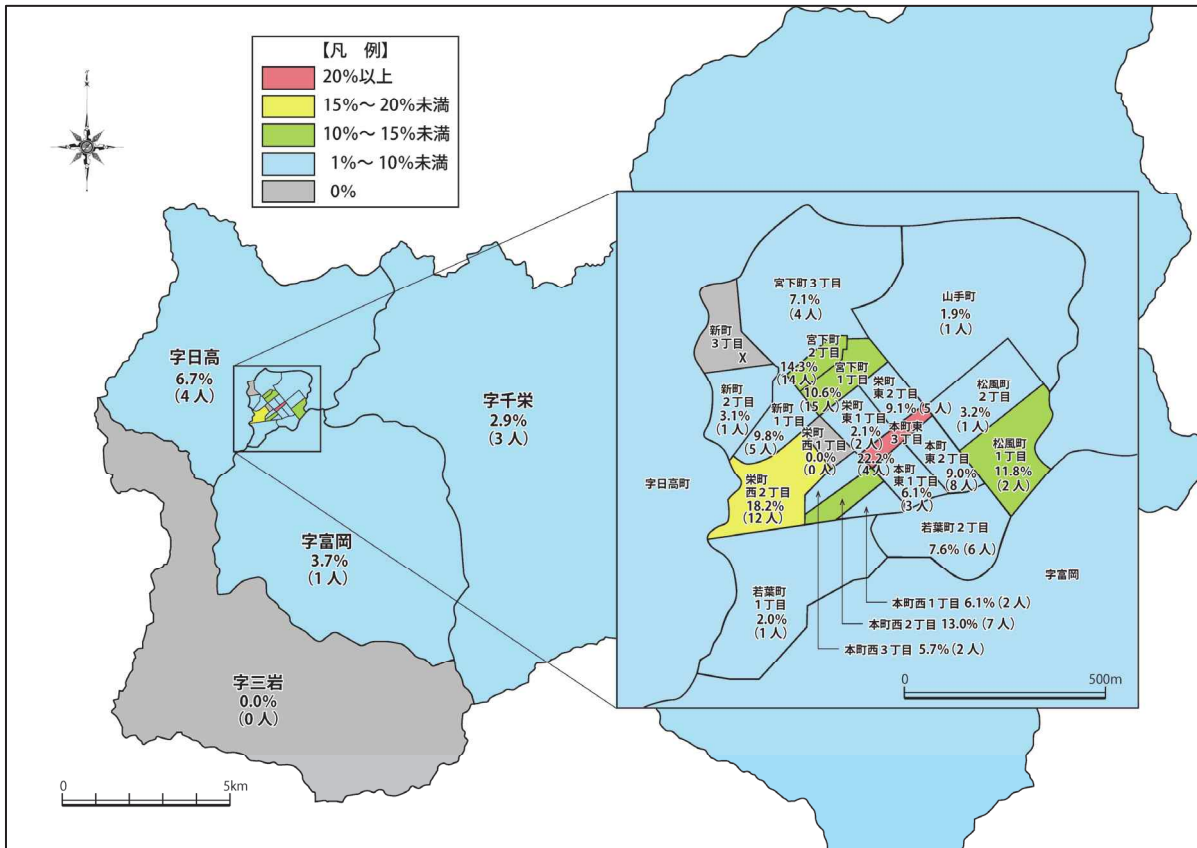


図 令和2年行政区別若年者比率 (日高地区)

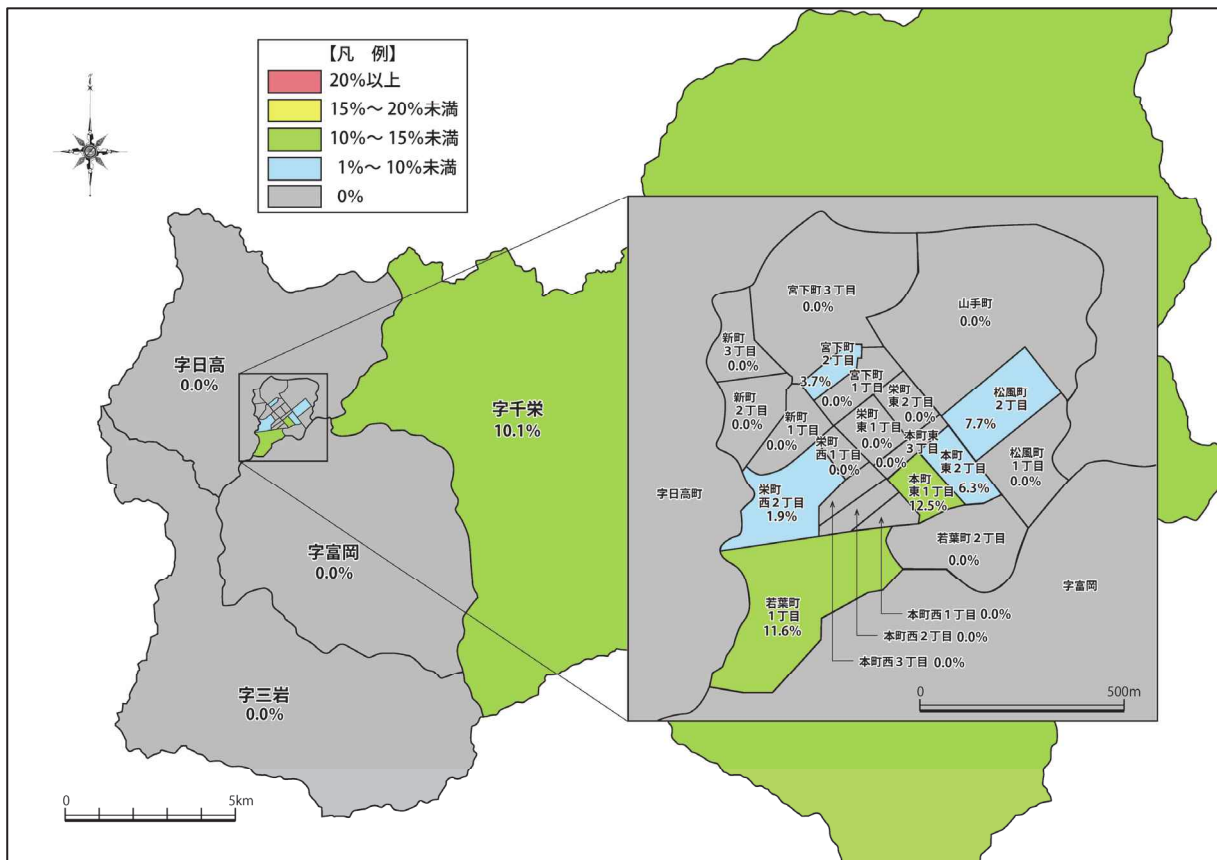


図 令和12年行政区別若年者比率 (日高地区)

R2：国勢調査  
 R12：G空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2

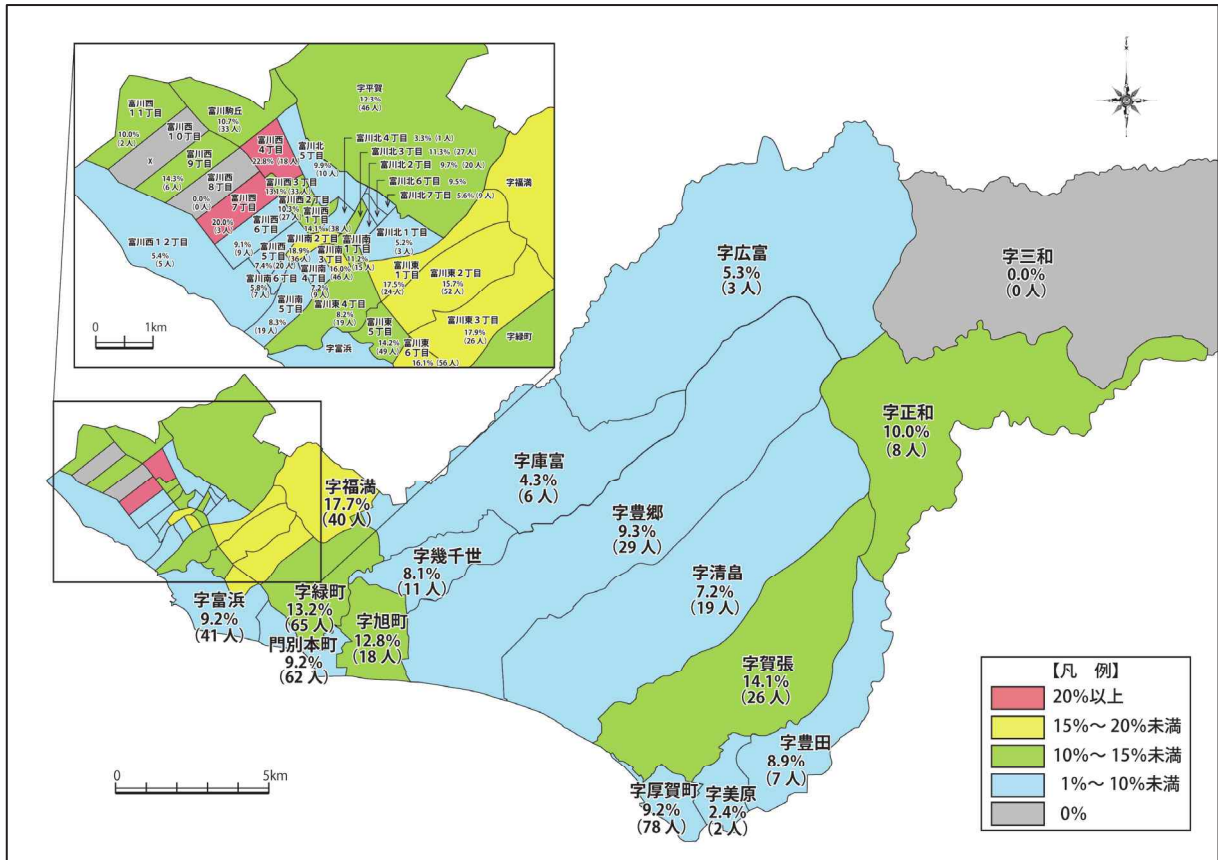


図 令和 2 年行政区別若年者比率（門別地区）

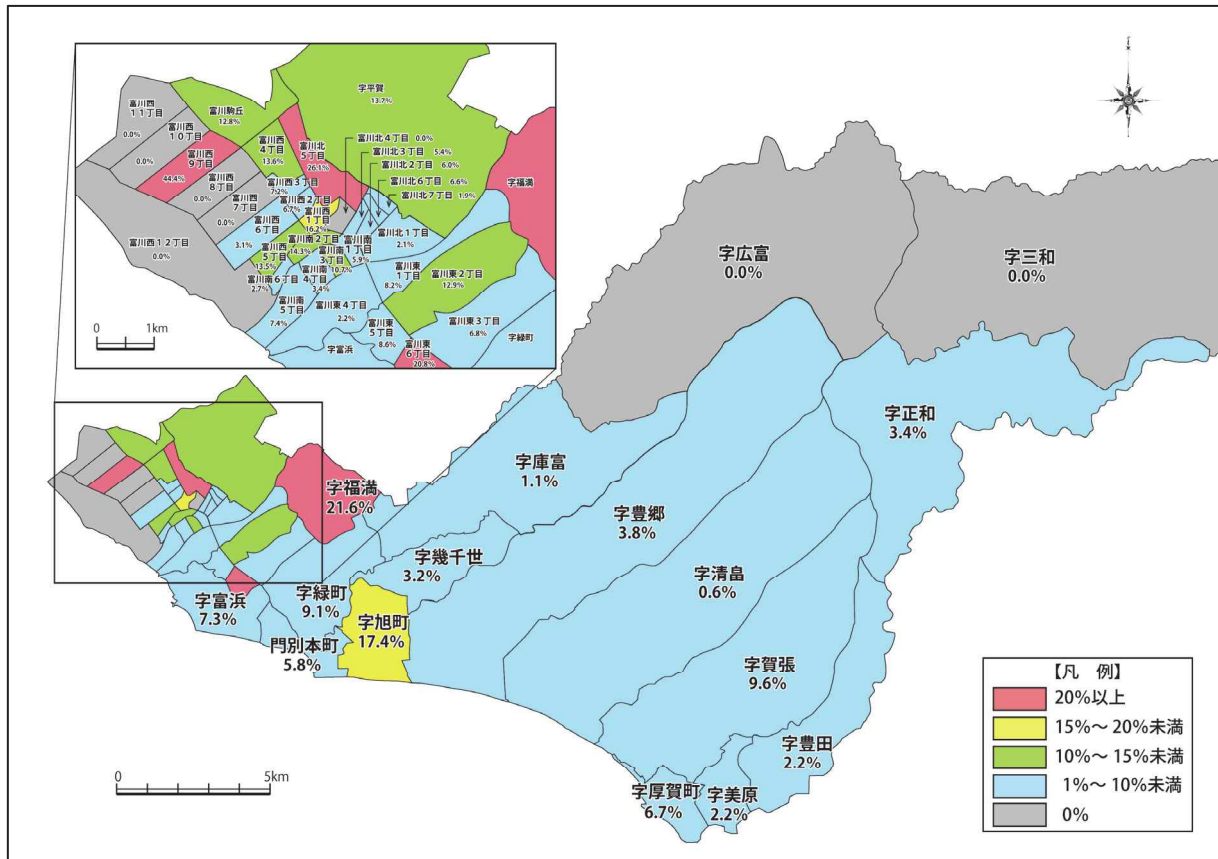


図 令和 12 年行政区別若年者比率（門別地区）

R2：国勢調査  
R12：G 空間情報センター将来人口・世帯予測ツール V2



## (7)産業別就業人口

就業人口の産業別の割合は、平成7年から令和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%から55.0%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。

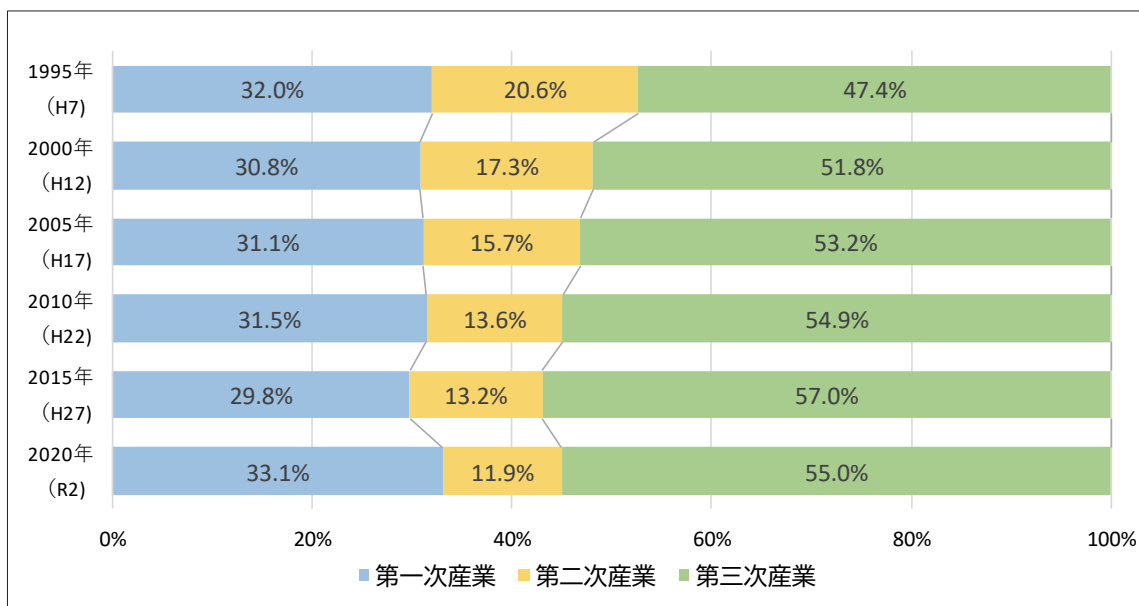


図 産業別人口

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。

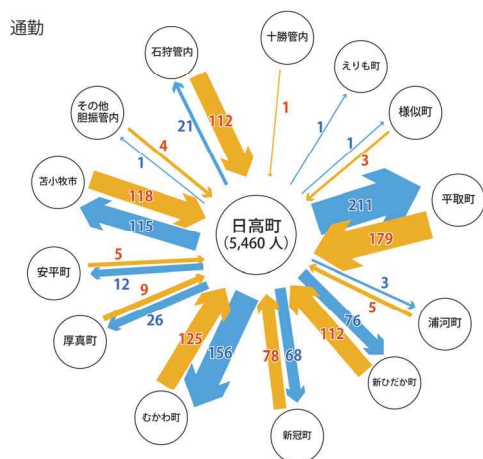


図 近隣市町村等への通勤状況

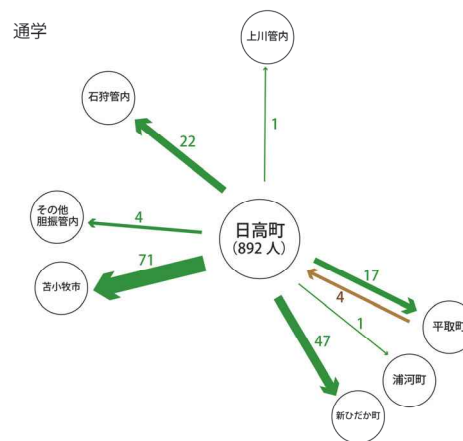


図 近隣市町村等への通学状況

資料：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令和5年において平成29年と比較すると2.9%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。

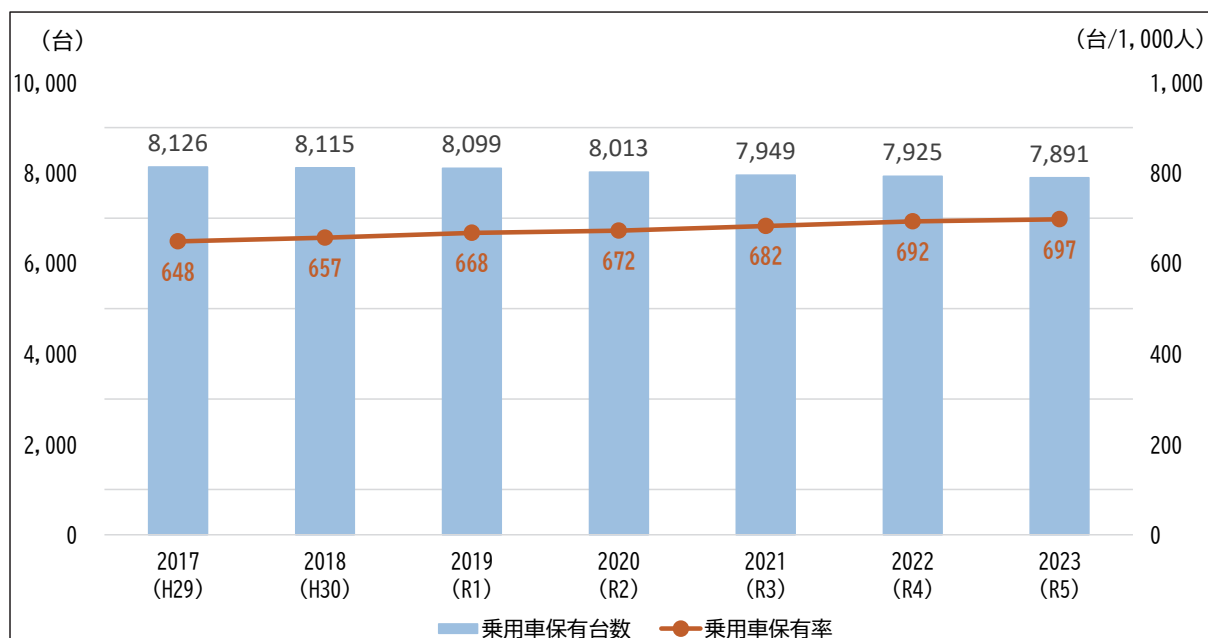


図 乗用車保有台数及び乗用車保有率推移

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平成 29 年から令和 2 年においては、年に平均 33 人で推移していましたが、令和 3 年では 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。

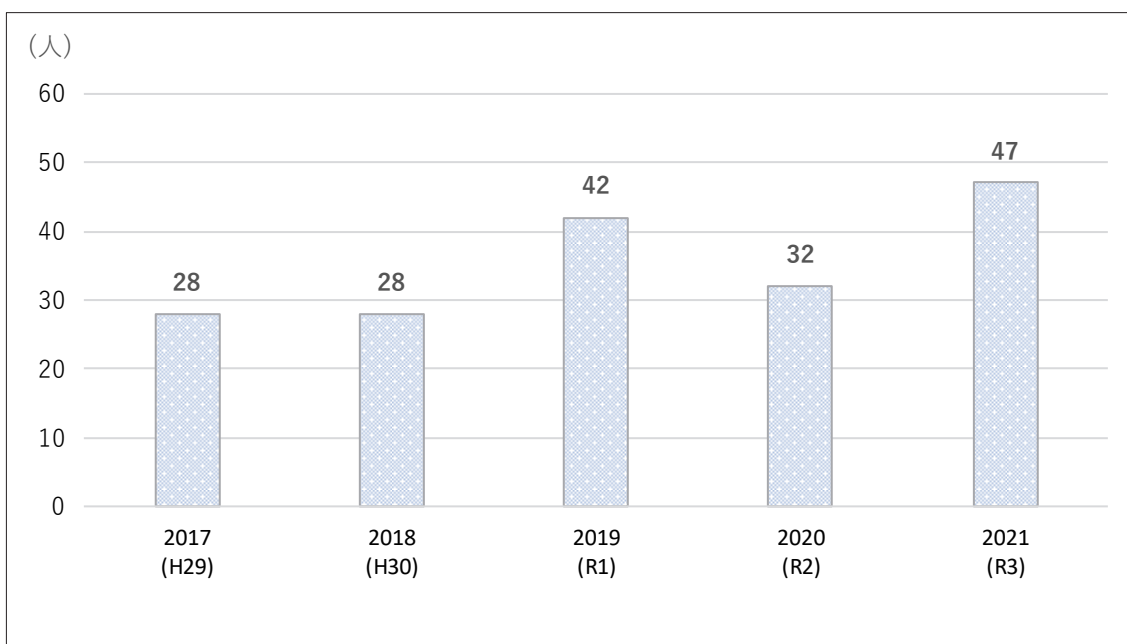


図 日高町内における運転免許自主返納者推移

資料：門別警察署

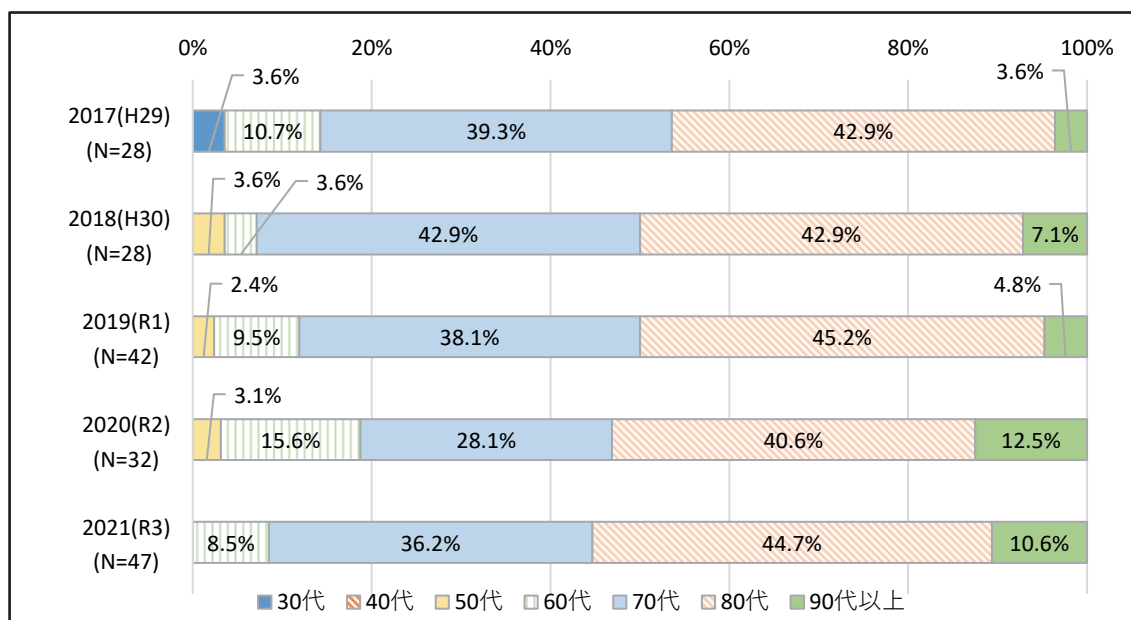


図 年別年齢別運転免許自主返納者推移

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 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 235 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」、「厚賀出張所」及び「水・くらしサービスセンター」があります。



## ⑥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」、「日高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、平成 24 年から平成 29 年までは減少傾向でしたが、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令和 2 年は 239.8 千人と減少したものの、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、平成 24 年から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、令和 2 年は 9.7 千人、令和 3 年は 11.1 千人と大きく減少しています。

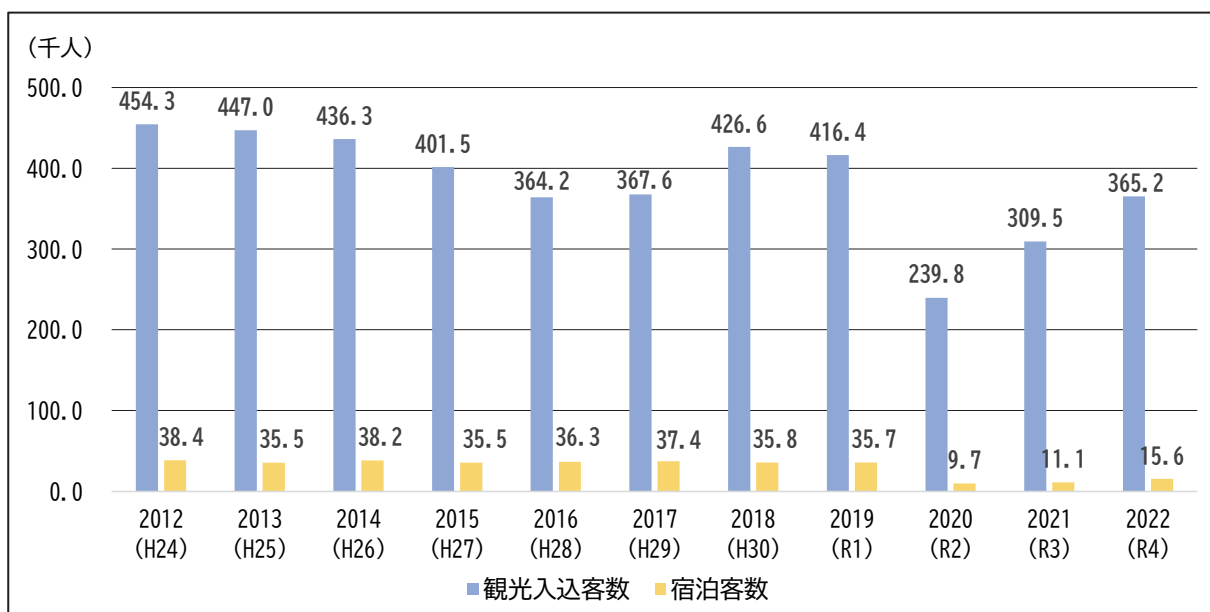


図 日高町観光入込客数・宿泊客数推移

資料：北海道観光入込客数報告書

## ⑦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域に立地し、門別地区では富川地域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。



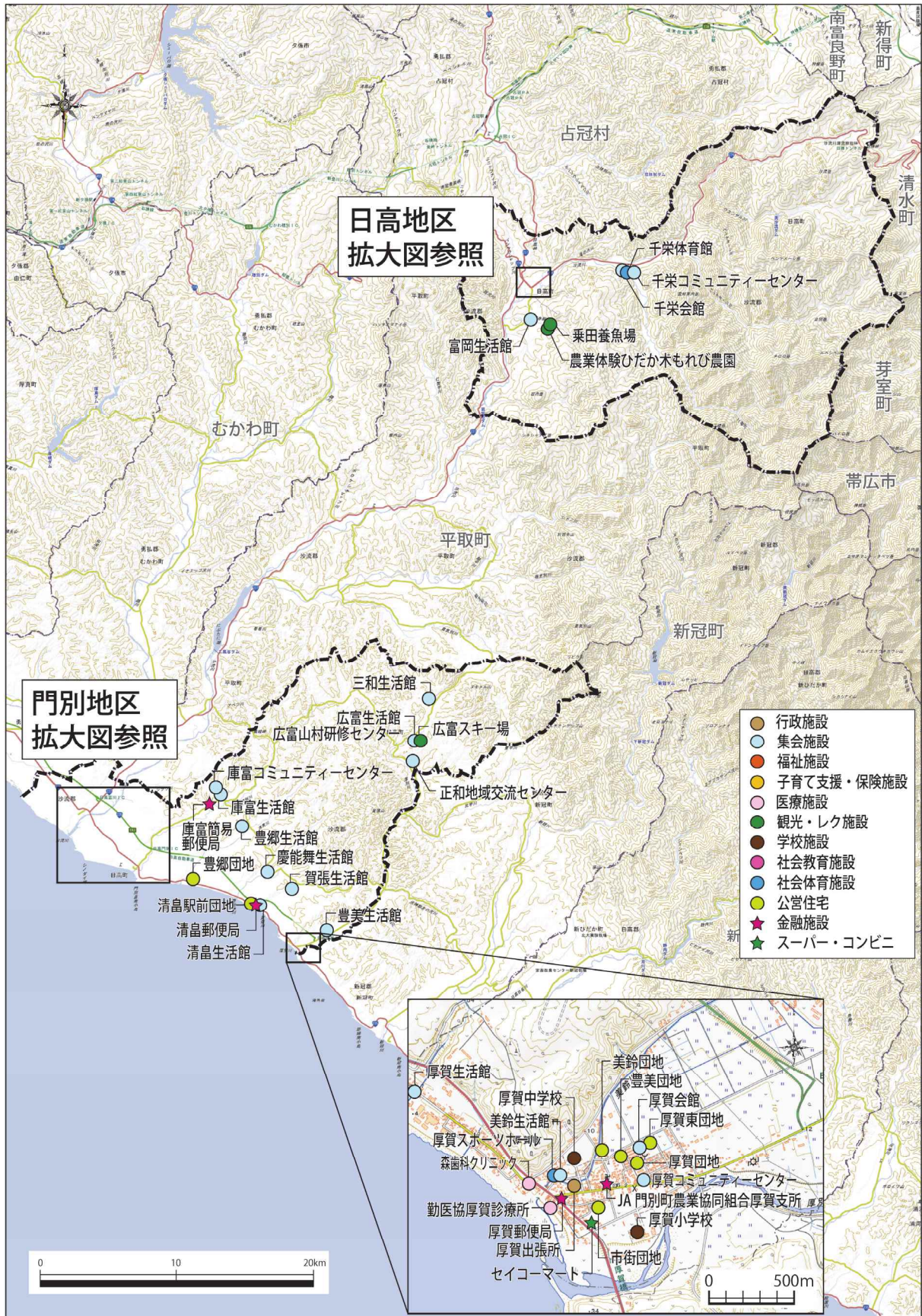


図 公共・公益・利便施設分布（広域） R5.4.1 現在





- |        |              |          |             |
|--------|--------------|----------|-------------|
| ● 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） 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、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. | 系統名   | 始点   | 終点    | 経由              | 補助区分    | キロ程<br>(km) | 運行回数<br>(便/日) | 収支率    |
|-----|-------|------|-------|-----------------|---------|-------------|---------------|--------|
|     |       |      |       |                 |         |             |               | R4     |
| 1   | 日高沿岸線 | 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 | 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 | 91.5        | 1.7           | 35.2%  |
| 3   | 日高沿岸線 | 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 | 厚賀第一 | 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   | 鷓川駅前  | 富川市街            | 市町村単独路線 | 49.8        | 1.0           | 59.9%  |

※運行便数（便/日）は年間の平均運行便数

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、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. | 系統名   | 始点      | 終点      | 経由         | 補助区分    | キロ程<br>(km) | 運行回数<br>(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      | 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     | 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        | 0.1           | 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      | 鷓川駅前    | 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% |

※No.11～18は、日高町外に起終点を有する



輸送人数の推移は、日高沿岸線（苫小牧～静内間）が、平成 29 年度の 79,497 人に対し、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。

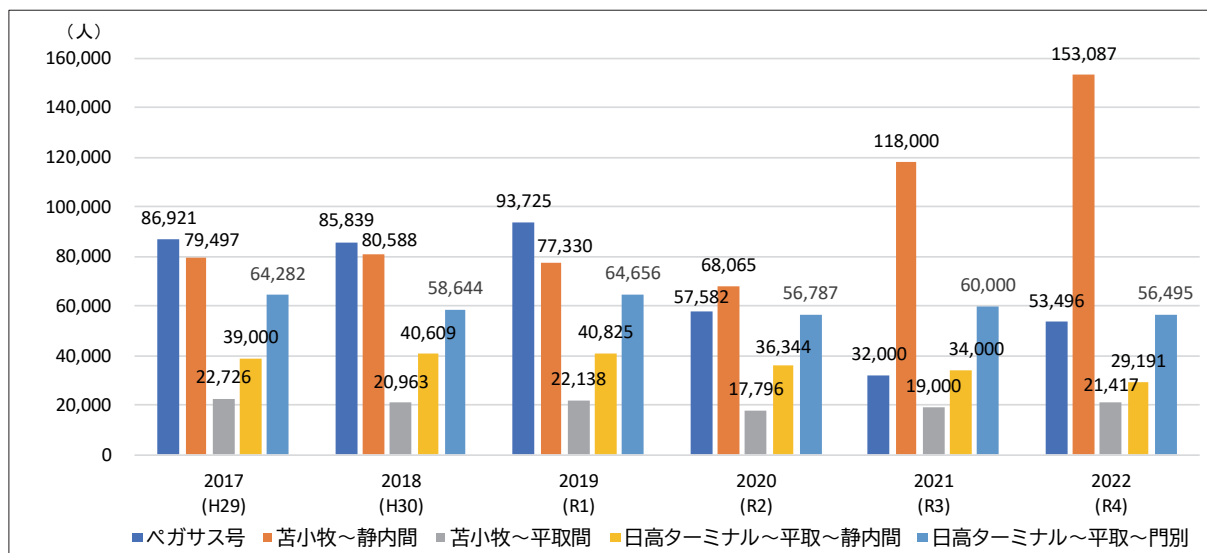


図 路線バス輸送人数の推移

資料：道南バス（株）

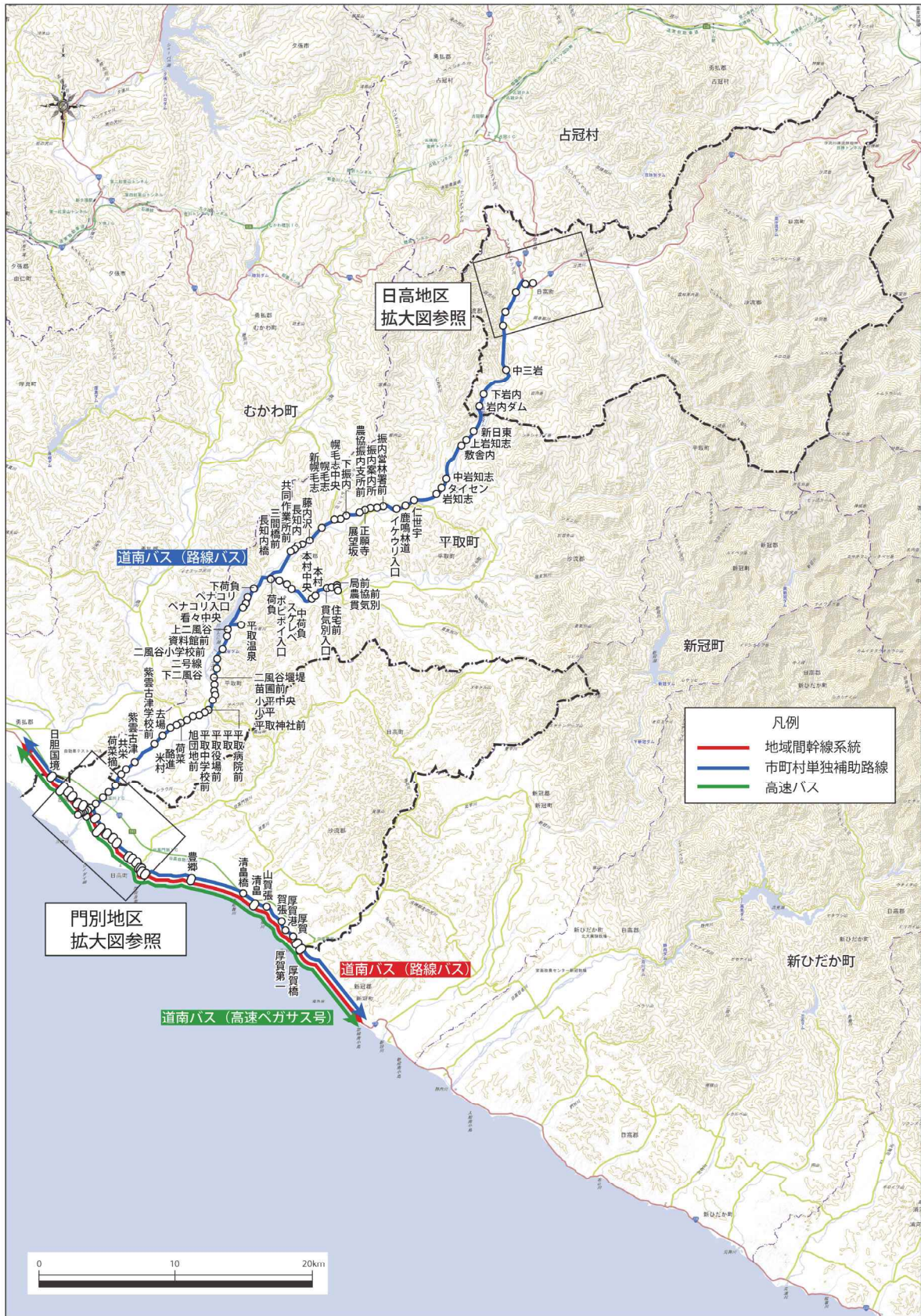


図 道南バス(株) 運行路線図 (日高町全域)

資料：道南バス (株)



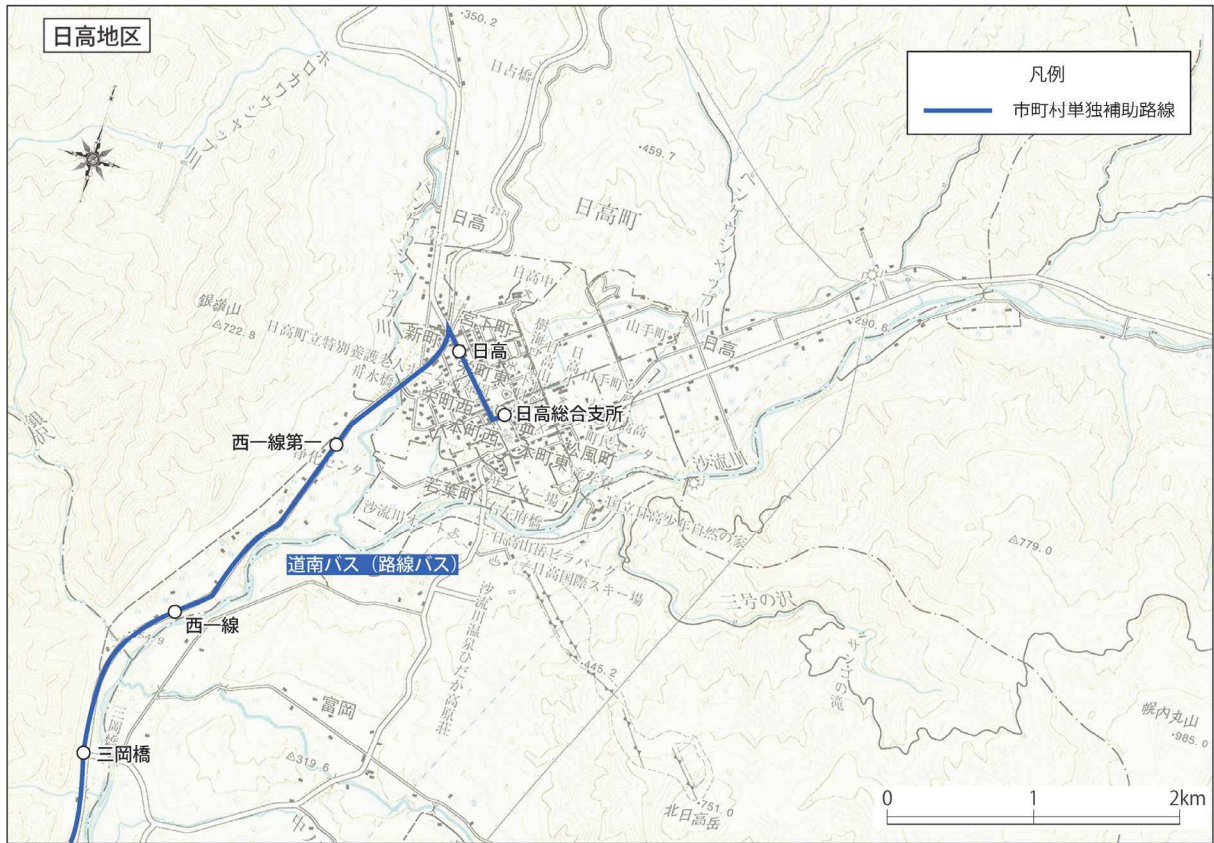


図 道南バス(株) 運行路線拡大図 (日高地区)

資料：道南バス (株)

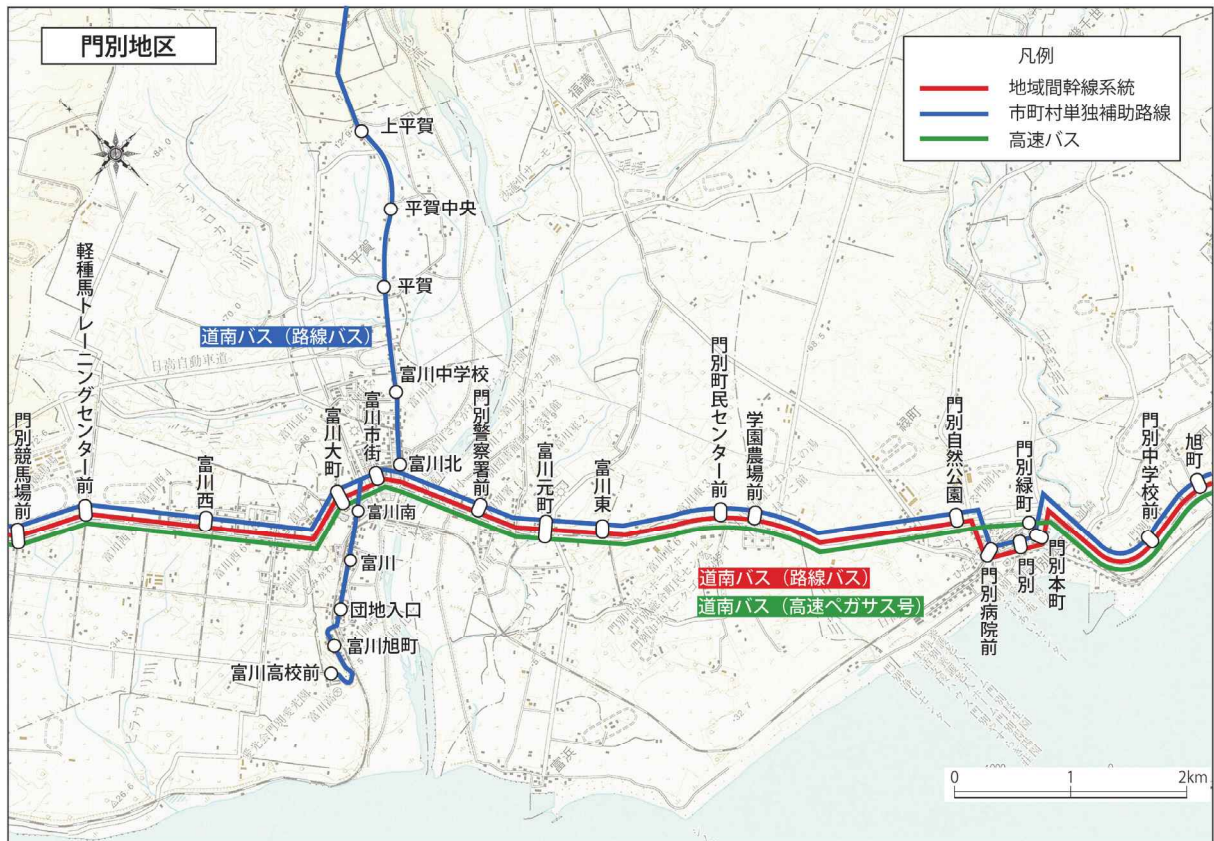


図 道南バス(株) 運行路線拡大図 (門別地区)

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。

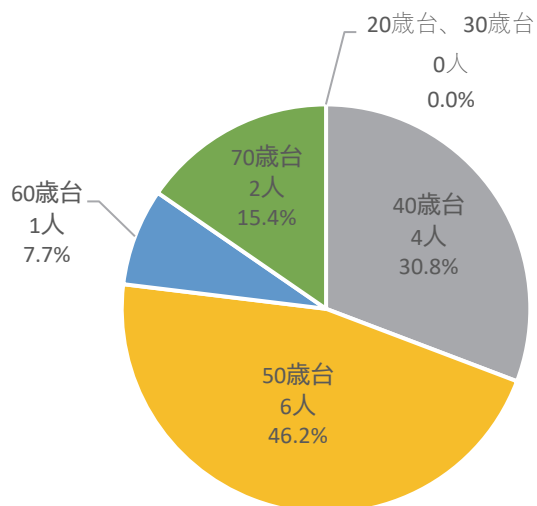


図 道南バス(株)平取営業所 年齢階層別運転手構成

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、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）が運行しています。

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島線（5 便）、厚賀富川線（1 便）と、新冠町営の厚賀太陽線（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。

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、令和 4 年度は 1,334 人となっています。占冠線は 1,300 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、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令和 4 年度は利用がほとんどない状況となっています。

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。

日高門別線は平成 29 年度の 269 人に対し、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、平成 29 年度の 1,828 人に対して、令和 4 年度は 2,146 人に増加しています。

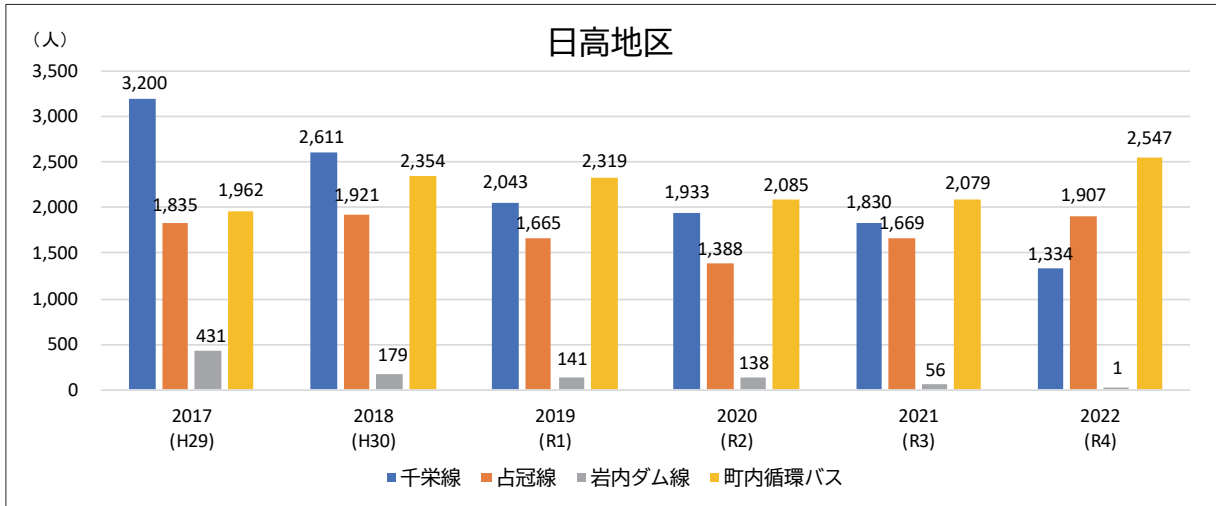


図 町営バス 輸送人数の推移（日高地区）

資料：日高町

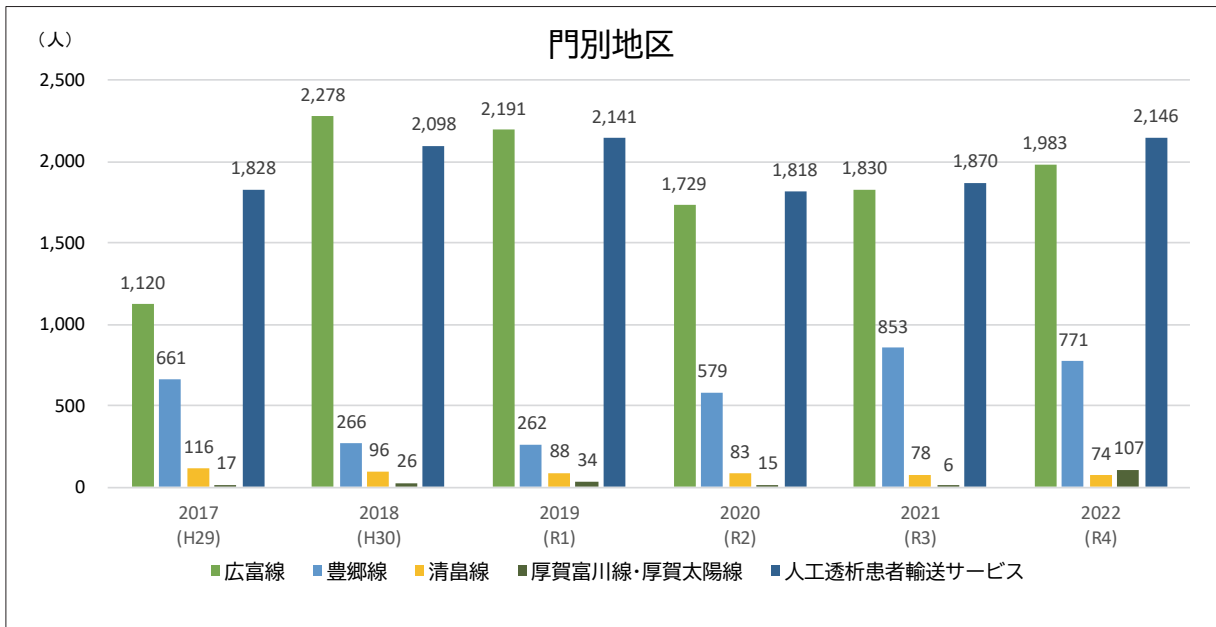


図 町営バス・人工透析患者輸送サービス 輸送人数の推移（門別地区）

資料：日高町

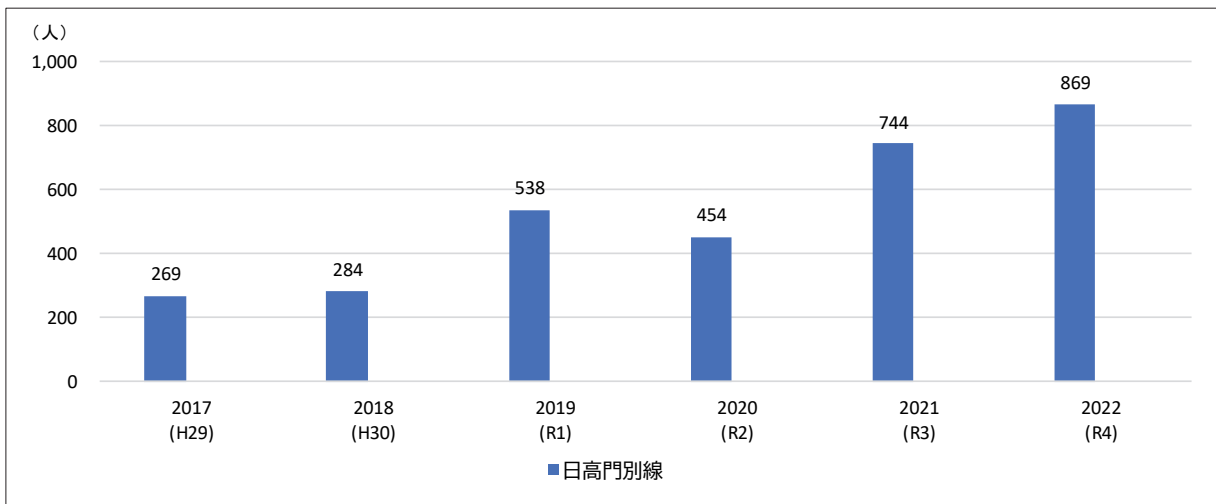


図 町営バス 輸送人数の推移（日高門別線）



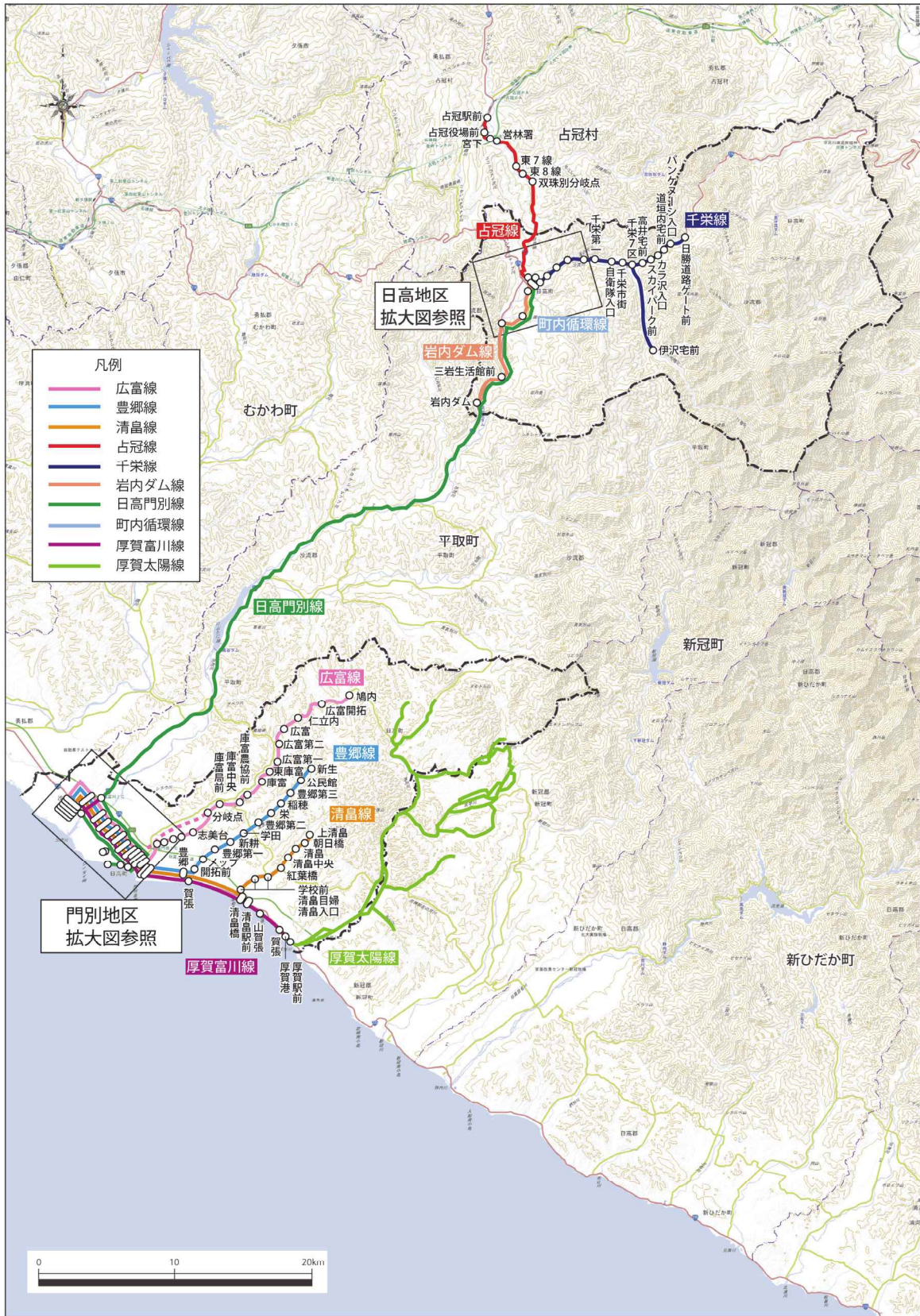


図 町営バス運行路線図（日高町全域）



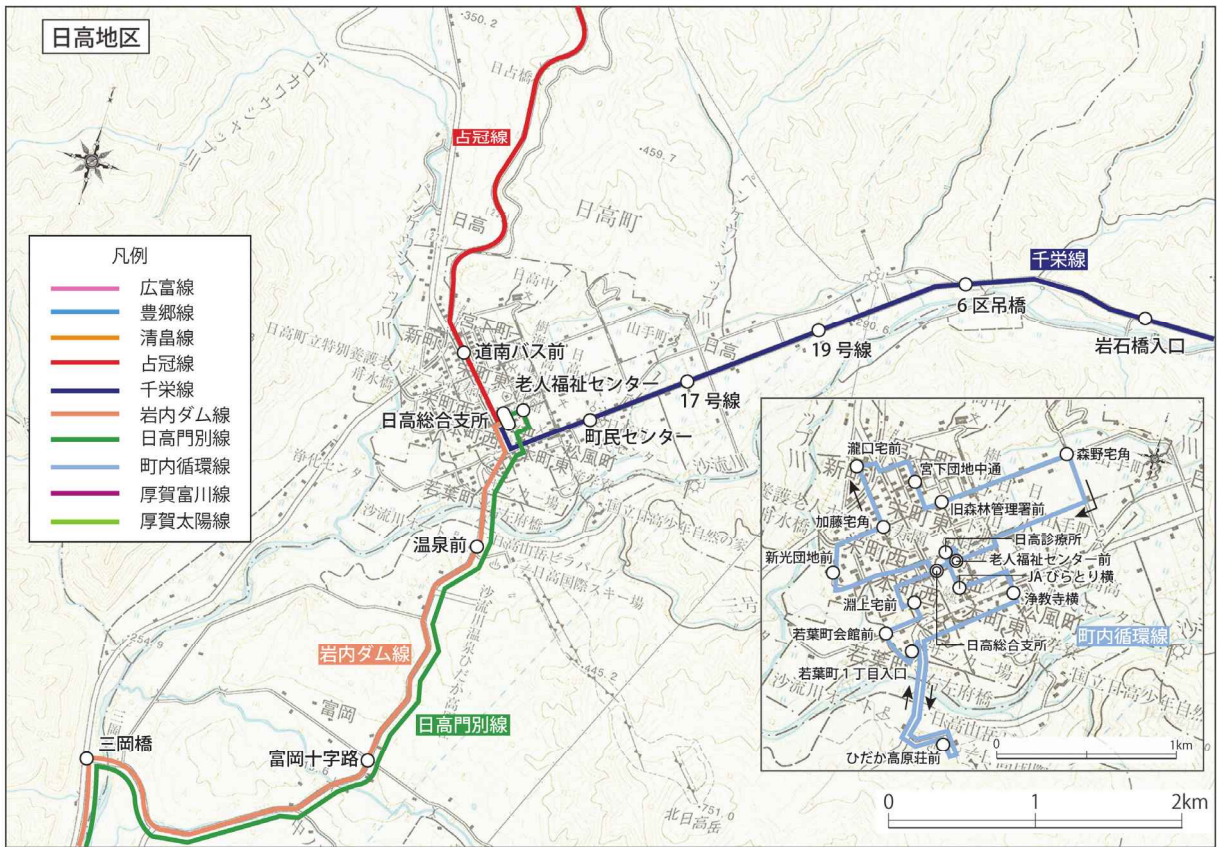


図 町営バス運行路線拡大図（日高地区）

資料：日高町

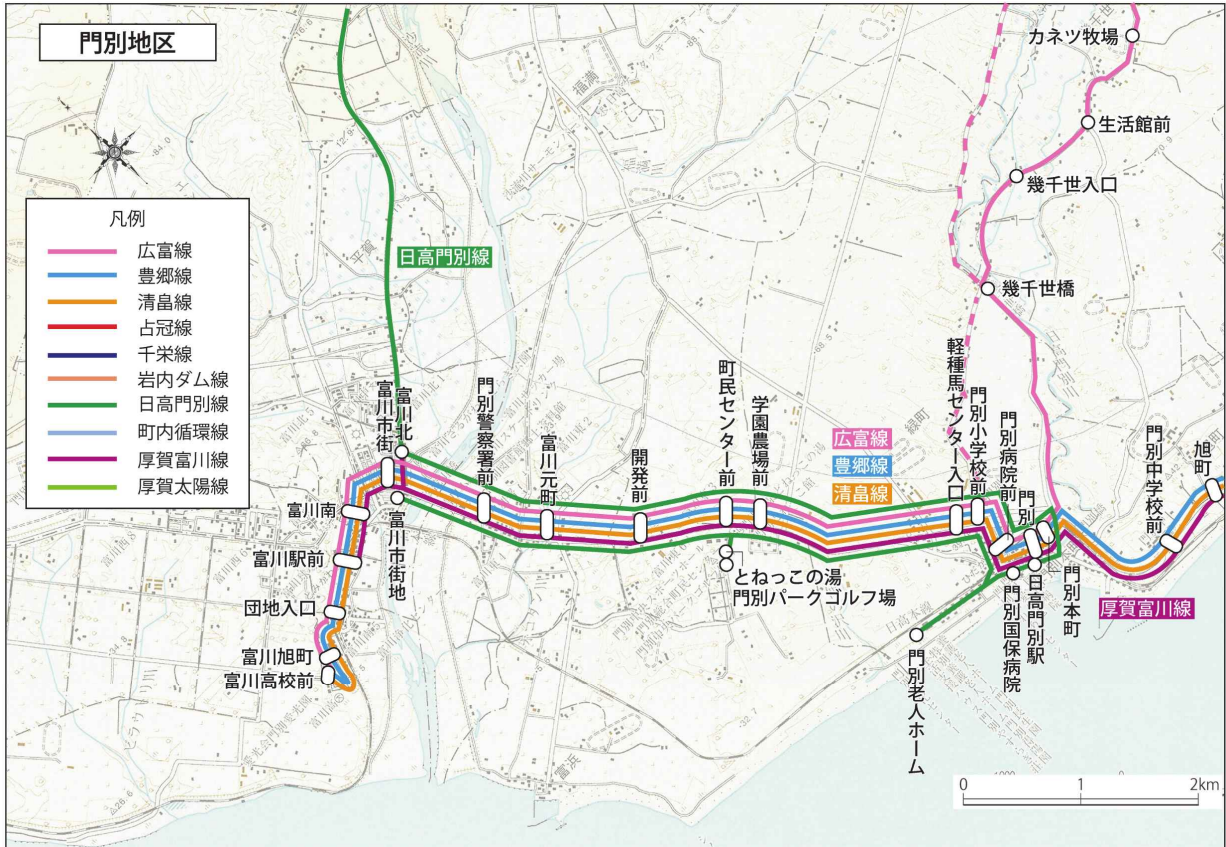


図 町営バス運行路線拡大図（門別地区）

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（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、平成29年度の8,338人に対し、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。

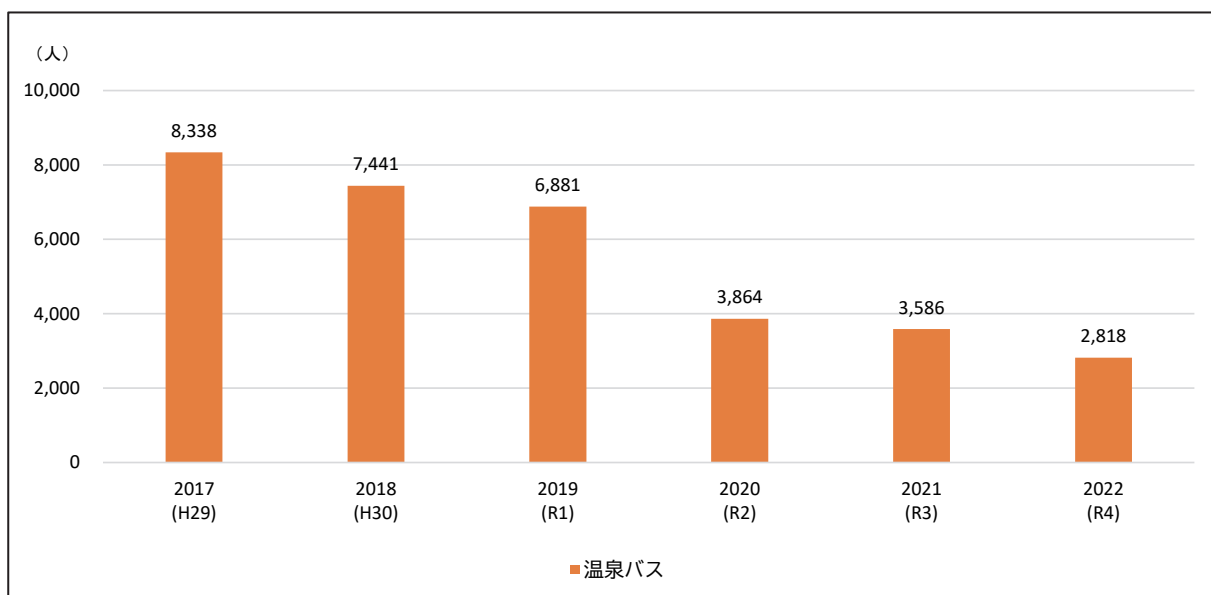


図 とねっこの湯無料送迎バス 輸送人数の推移

資料：日高町





図 とねっこの湯無料送迎バス運行路線図

資料：日高町

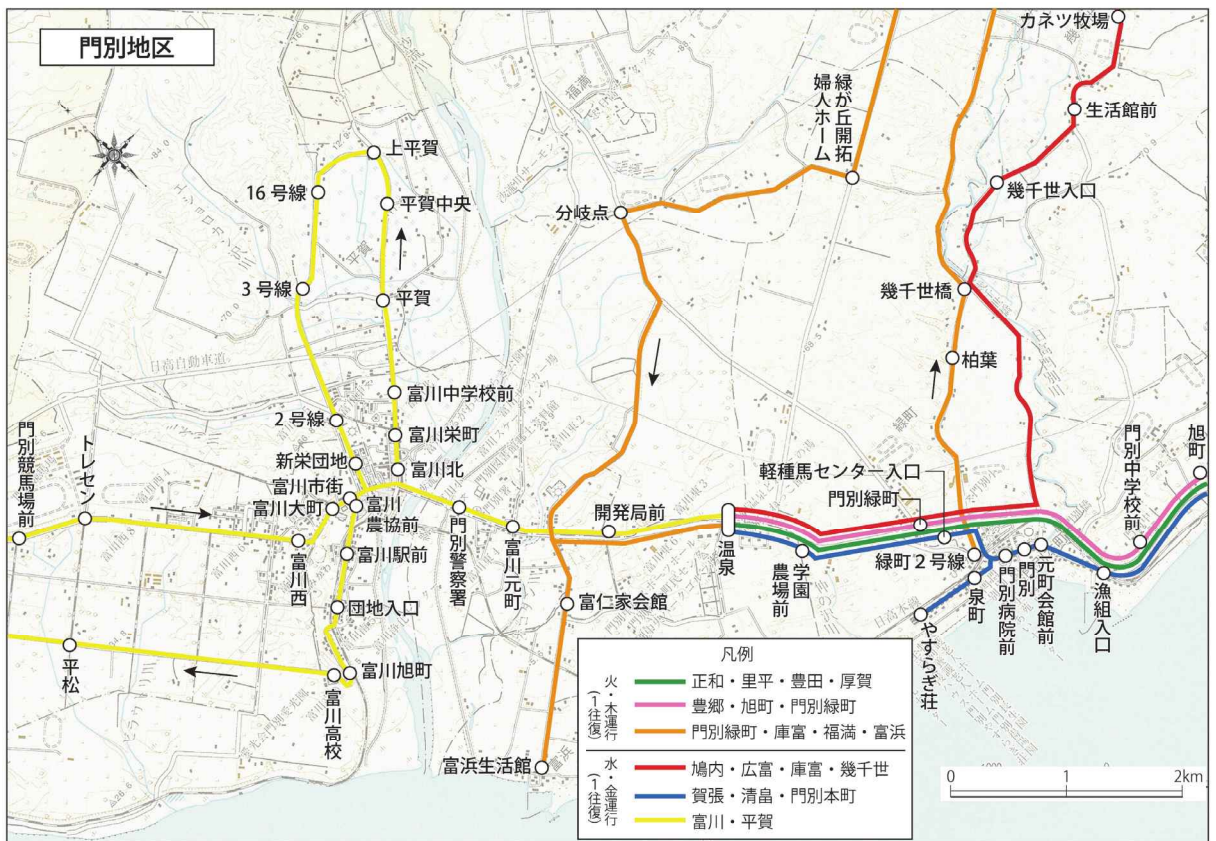


図 とねっこの湯無料送迎バス運行路線拡大図

資料：日高町



## ②患者送迎車（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、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、令和4年度では1,237人となっており、令和元年度の1,483人と比較すると16.5%減少しています。

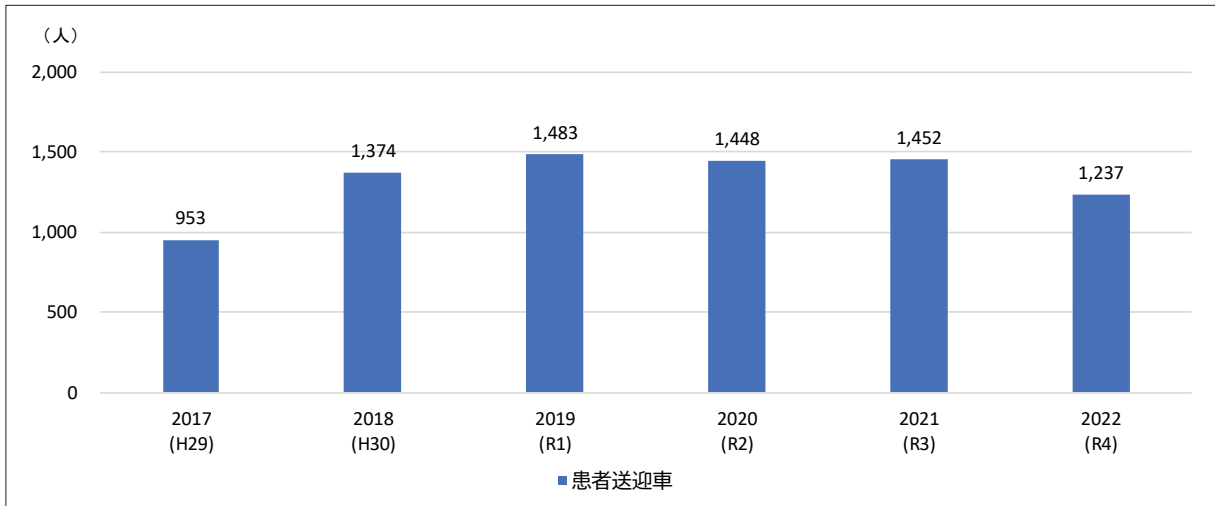


図 患者送迎車（門別国民健康保険病院） 輸送人数の推移

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

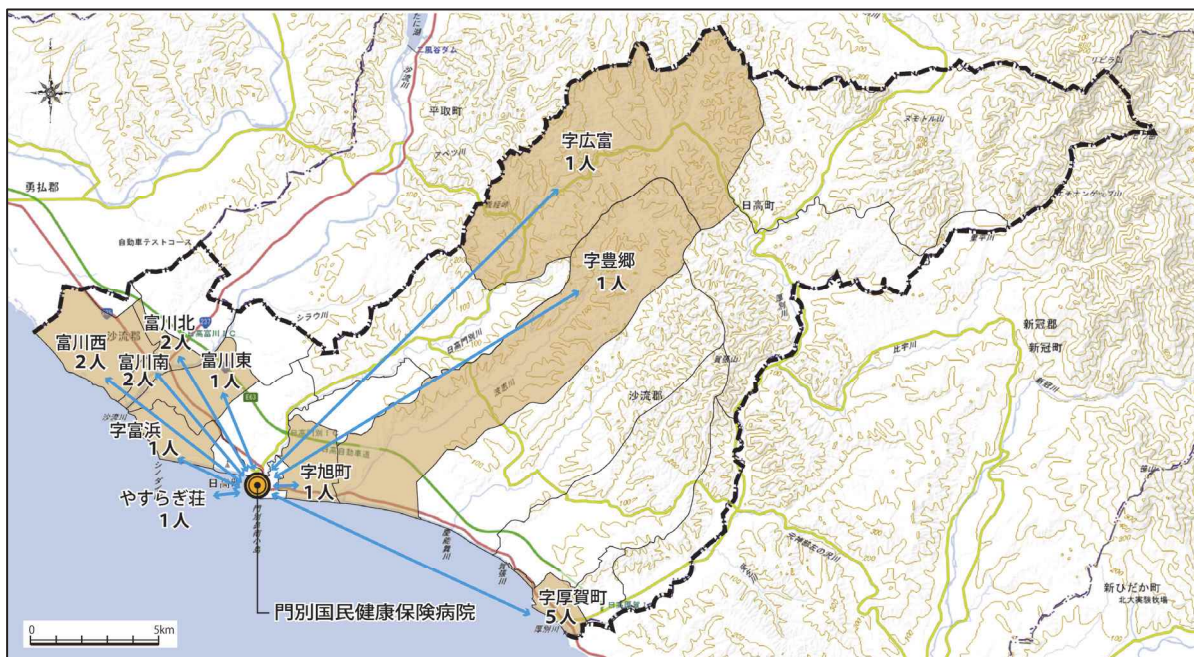


図 患者送迎車による方面別輸送人数（週3回運行）

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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>中学生：19人 |

資料：日高町

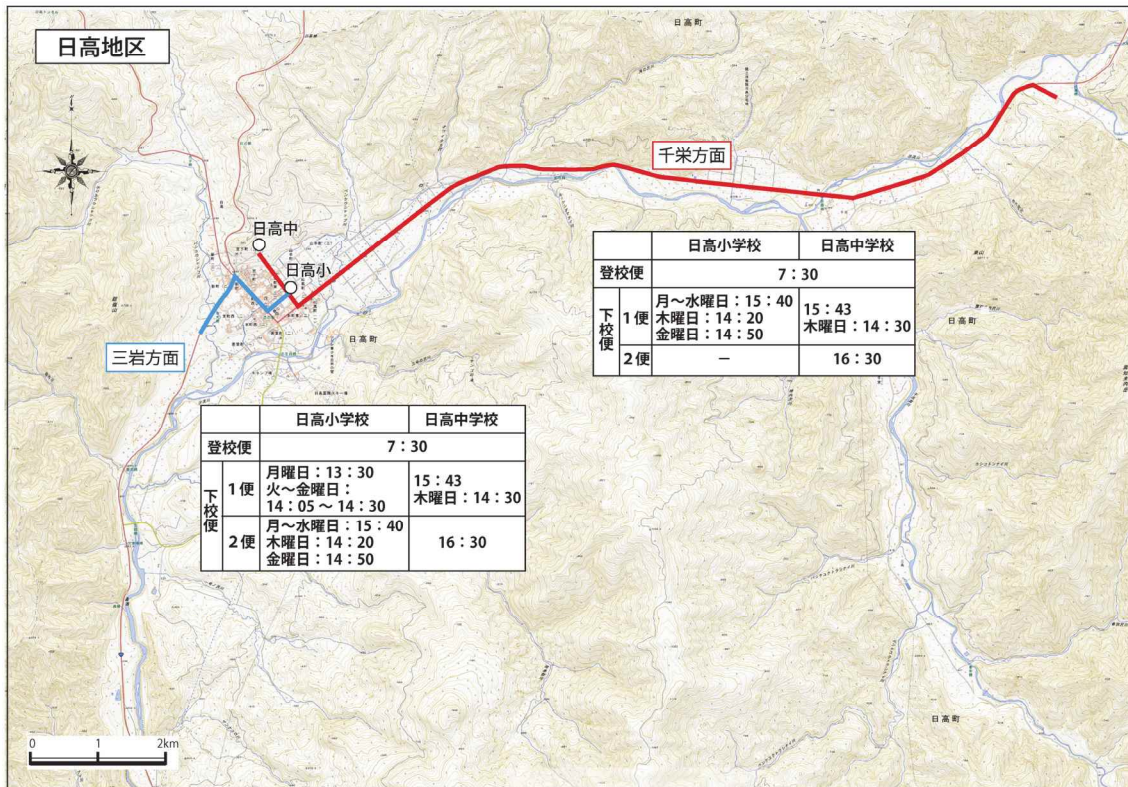


図 スクールバス運行路線図（日高地区）

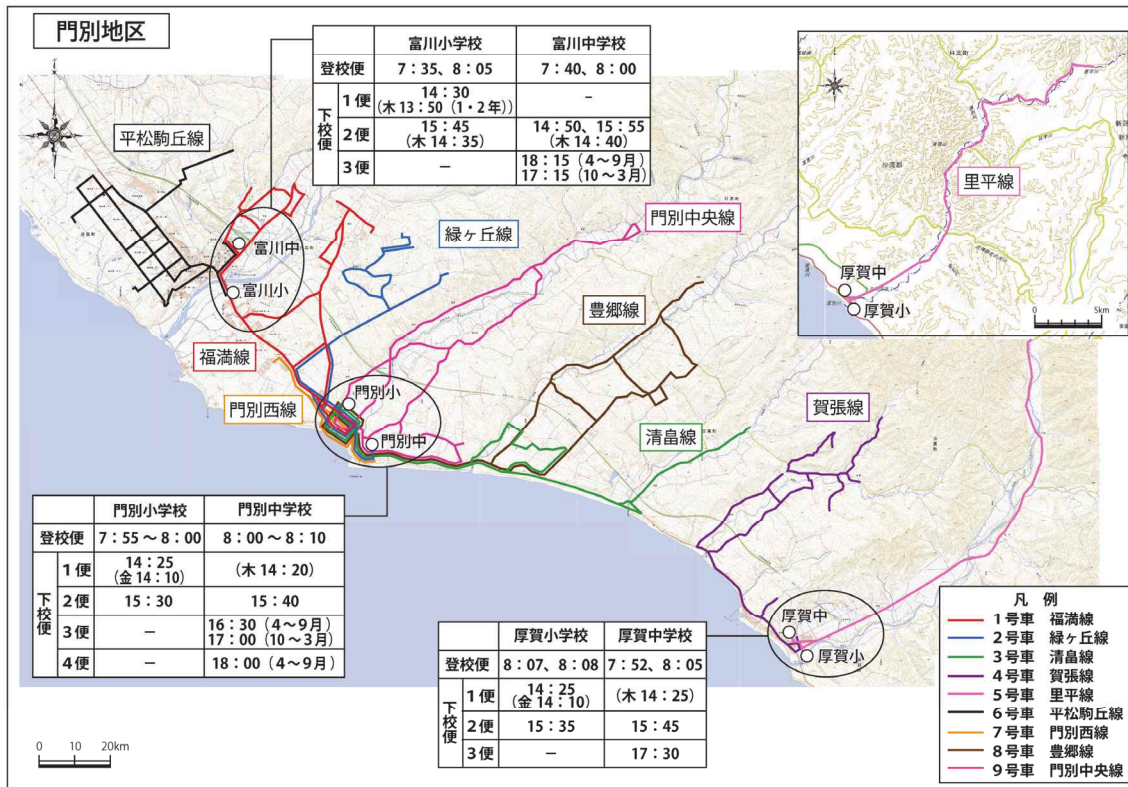


図 スクールバス運行路線図（門別地区）

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

町内ハイヤー事業者の年齢階層別運転手の比率は、日高地区では60歳台が66.7%(4人)と最も多く、次いで70歳台と40歳台がそれぞれ16.7%(1人)です。

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8割が60歳台以上、門別地区では6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。

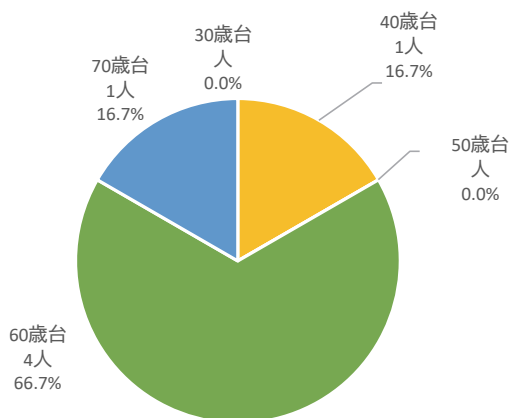


図 町内ハイヤー事業者  
年齢階層別運転手構成（日高地区）

資料：日高町

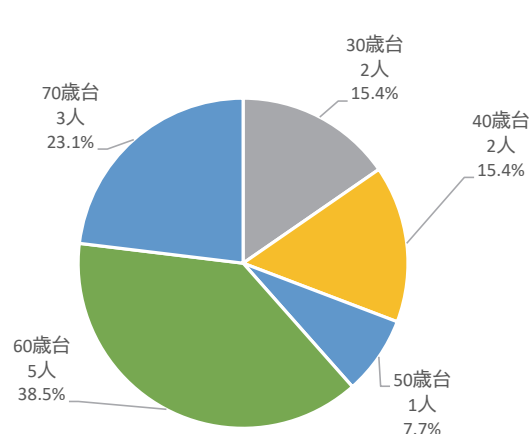


図 町内ハイヤー事業者  
年齢階層別運転手構成（門別地区）

資料：日高町

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

（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 |
| (有)富川ハイヤー | 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、日高地区では日高ハイヤー(有)、門別地区では(有)日高観光バスが担っています。

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。

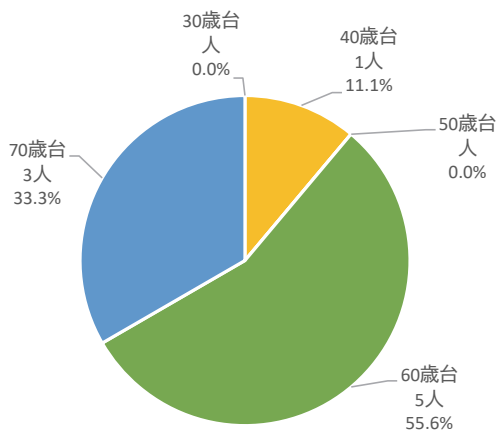


図 町内貸切バス事業者 年齢階層別運転手構成 (門別地区)

資料：日高町

表 町内貸切バス事業者の車両保有状況 (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

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

## (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、補助金が 6.2%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、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、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。

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

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

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」という。）は、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<br>(住民アンケート調査) |       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個人属性（居住地域、年齢、性別、運転免許の有無・運転状況等）</li> <li>・交通実態（公共交通の利用状況、一週間の外出状況等）</li> <li>・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）</li> </ul>  |
| バス乗降調査                | カウント  | <p><b>【調査対象路線】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町営バス広富線</li> <li>○町営バス清島線</li> <li>○町営バス占冠線</li> <li>○町営バス町内循環線</li> <li>・町営バス豊郷線</li> <li>・町営バス千栄線</li> <li>○町営バス岩内ダム線</li> <li>○町営バス日高門別線</li> </ul> <p><b>【停留所間の移動状況】：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「○」は本調査により乗降調査を実施</li> <li>・「・」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）</li> </ul> |
|                       | ヒアリング | <ul style="list-style-type: none"> <li>・カウント調査と合わせ、ヒアリング調査を実施</li> <li>・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）</li> </ul>   |



### (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<br>(住民アンケート調査) |       | <b>【配布】</b><br>・日本郵便(株)の普通郵便により発送<br><b>【回収】</b><br>・郵送による回収及び二次元コードによる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<br>(住民アンケート調査) | ・配布日：令和5年8月4日(金)<br>・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7日(木)                           | ・令和5年9月9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9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<br>(住民アンケート調査) |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・配布数：2,000 件</li> <li>・回収数：612 件（回収率：30.6%）<br/>うちWEB回答 64 件（10.5%）</li> <li>・回答人数：1,062 人（1.7 人/件）<br/>：1 件当たり最大3人まで回答可</li> </ul> |     |
| 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  |     |

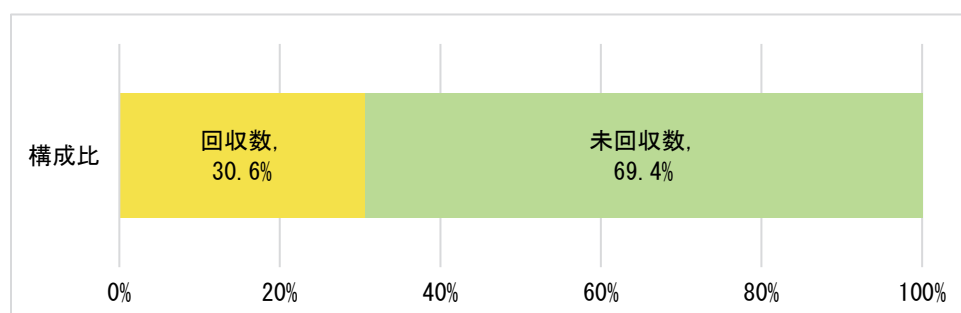


図 回収率

### 3-2. 調査結果の概要

各種調査結果の概要は以下のとおりです。

#### (1)利用動向調査(住民アンケート調査)

| 質 問                        | 結果概要   |
|----------------------------|--|
| <b>【基本属性】</b>              |  |
| ①居住地域                      | ・日高地区では「本町東」が2割弱<br>・門別地区では「富川東」が2割弱                           |
| ②交通空白地域                    | ・徒歩圏内にバス停が「ある」は8割弱   |
| ③回答者の同居家族の人数、年齢構成          | ・「50～64歳」が3割弱  |
| ④回答者の性別                    | ・「女性」が5割強  |
| ⑤自家用車使用状況                  | ・「自ら所有の車を使用」が7割弱   |
| ⑥運転免許保有状況                  | ・運転免許を「持っている」は9割弱  |
| ⑦日常の運転状況                   | ・「運転する」は9割強  |
| ⑧運転への不安                    | ・「冬や長距離の運転が不安」が5割弱   |
| ⑨事故を回避する自信                 | ・「自信がある」は4割強   |
| ⑩運転免許自主返納特典制度の効果           | ・「返納しやすくなる」が5割弱  |
| ⑪携帯電話等の保有状況                | ・「スマホなど」が5割で最も多い   |
| ⑫「自動音声サービス」の操作状況           | ・「利用有、問題無」が4割で最も多い   |
| <b>【公共交通利用実態】</b>          |  |
| ①公共交通利用状況                  | ・「道南バス高速ペガサス号」の利用が2割弱と最も多い                                     |
| ②1週間の外出目的                  | ・「通勤」が5割弱で最も多い   |
| ③2つ目以降の外出目的                | ・「買い物」が5割弱で最も多い  |
| ④外出・帰宅時間帯                  | ・外出は「8時台」、帰宅は「18時台」が最も多い                                       |
| ⑤平日・休日の外出先                 | ・「富川北」が最も多く、次いで「門別本町」  |
| ⑥交通手段                      | ・「自家用車（自分で運転）」、次いで「自家用車（家族などによる送迎）」が多い                         |
| ⑦行き先とする公共・公益施設等            | ・「Aコープ富川ルシナ店」、次いで「マックスバリュ富川店」が多い                               |
| <b>【今後の公共交通に対する要望】</b>     |  |
| 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 | ・「自家用車とバスの中間」が5割弱  |
| ②町営バスの最寄り停留所がある路線          | ・運行を把握されていないと考えられる「不明」が4割強                                     |
| ③町営バスの利用形態                 | ・「利用していない」と「不明」を合わせると9割以上                                      |
| ④町営バスの満足度                  | ・満足：「車両への乗り降りしやすさ」、次いで「運賃」が多い<br>・不満：「バスの便数」、次いで「停留所の待合い環境」が多い |
| ⑤町営バスの利用を増やすための施策          | ・「パンフレット配布」、次いで「自宅前送迎」が多い                                      |

| 質 問                      | 結果概要  |
|--------------------------|---|
| ⑥町営バスの増便を要望する時間帯         | ・ 7 時台から 10 時台が多い   |
| ⑦バス待合環境の改善策              | ・ 暑さ・寒さに対応した待合所の設置 (13 件)<br>・ 待合所・停留所が汚いので清潔にしてほしい (6 件)   |
| ⑧有効な策が講じられた場合の町営バスの利用    | ・ 「利用したい」は 2 割弱   |
| ⑨デマンドバス利用意向              | ・ 「利用すると思う」が 3 割  |
| ⑩門別地区循環バス利用意向            | ・ 「利用すると思う」が 2 割弱   |
| ⑪スクールバス一般混乗利用意向          | ・ 「利用すると思う」が 1 割強   |
| ⑫デマンドバス・循環バス・スクールバスの利用頻度 | ・ 「年に数回程度」が 3 割弱  |
| ⑬とねっこの湯を利用する際の交通手段       | ・ 「利用できる交通手段がない」と「町営バス」が 4 割弱   |
| ⑭高齢者バス乗車証交付事業利用状況        | ・ 「5 年以内に利用」が 2 割弱  |
| ⑮今後、公共交通を維持するための方針       | ・ 「乗車予約による運行」、次いで「車両を小型化して自宅前送迎」への理解が多い   |
| ⑯公共交通にあると便利なサービス         | ・ 「パンフレット配布」、次いで「荷物を自宅まで運んでくれる」が多い  |
| 【その他（自由記述）】              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 (14 件)</li> <li>・ 自宅前送迎 (5 件)</li> <li>・ 運行車両のスリム化、小型化 (4 件)</li> <li>・ 予約方法の簡略化 (予約代行) など (4 件)</li> </ul> |



## (2)町営バス乗降調査

| 質 問                | 結果概要  |
|--------------------|---|
| <b>【カウント調査結果】</b>  |   |
| ①町営バス広富線           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 6 便中、0～5 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 1 便</li> </ul>   |
| ②町営バス豊郷線           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 便中、0～2 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 3 便</li> </ul>   |
| ③町営バス清島線           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 便中、0～2 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 3 便</li> </ul>   |
| ④町営バス千栄線           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10 便中、0～2 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 6 便</li> </ul>  |
| ⑤町営バス占冠線           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：12 便中、0～2 人/便<br/>うち 0 人の便は 7 便</li> <li>・ 休日：12 便中、0～2 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 9 便</li> </ul>                 |
| ⑥町営バス岩内ダム線         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 便中、0～1 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 4 便</li> </ul>   |
| ⑦町営バス循環線（日高地区）     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 便中、1～8 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 0 便</li> </ul>   |
| ⑧町営バス日高門別線         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2 便中、3 人/便</li> <li>・ うち 0 人の便は 0 便</li> </ul>   |
| <b>【ヒアリング調査結果】</b> |   |
| ①居住地域              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日高地区、門別地区ともに各地区居住者の利用が多い</li> <li>・ 占冠線は 6 割強が町外の方が利用</li> </ul>   |
| ②年齢層               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 千栄線の利用は 5 割が 10 代</li> <li>・ 豊郷線の利用は 2 割弱が 10 代</li> <li>・ 占冠線の利用は 4 割弱が 60 代</li> <li>・ 他路線は 50 代以上の利用</li> </ul> |
| ③行き・帰りの利用          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>  |
| ④利用頻度              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「週に 4、5 日」が広富線で 4 割強、「週に 2、3 日」が町内循環線と日高門別線で 8 割弱、</li> </ul>  |
| ⑤外出目的              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「通院・治療」が日高門別線で 10 割、富郷線で 8 割強</li> </ul>   |
| ⑥アクセスした公共・公益施設等    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「門別国民健康保険病院」が最も多い</li> </ul>   |
| ⑦乗継ぎ交通手段           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「JR」が 7 割と最も多い</li> </ul>  |
| ⑧満足                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全項目とも「満足」が概ね 8 割以上</li> </ul>  |
| ⑨その他意見             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手の接客が良い（3 件）</li> <li>・ 運行時間のタイミングが良い（2 件）</li> <li>・ 広富線のルートがわかりづらい</li> <li>・ 通院や買い物の時に重宝している</li> </ul>       |

## 第4章. 地域公共交通の課題整理

### 4-1. 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）

#### (1)特徴

##### ①上位・関連計画

- ・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
- ・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）
- ・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
- ・富川市街地拠点施設複合施設（ターミナル）の整備

##### ②地域及び公共交通の概要

- ・令和 12 年の人口は令和 2 年の 19.7%減、同年間の高齢化率は 4.8%増、また高齢者人口は 9%減少と推計
- 日高地区
  - ・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
  - ・高齢化率は 50%以上の行政区がほとんどを占めることになることになると推計
- 門別地区
  - ・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と推計
  - ・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
  - ・乗用車保有率は微増で、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
  - ・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
  - ・日高地区の町営バス輸送人数は概ね減少傾向、門別地区と両地区を結ぶ日高門別線は増加傾向
  - ・無料送迎バス（とねっこの湯無料送迎バス、患者送迎者）の輸送人数は半数以上が減少
  - ・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
  - ・町内の交通事業者の運転手年齢は、60 歳以上が 8 割弱
  - ・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

##### ③公共交通実態調査

- ・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
- ・高齢になるほど免許保有率は減少するが、免許保有者は年齢に関係なく運転
- ・半数以上が冬期等の運転を含め運転が不安で、高齢者層ではより顕著
- ・一部の高齢者層において事故を回避する運転テクニックを過信している状況
- ・約 5 割弱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

- ・年齢層が高くなるにつれて「固定電話のみ保有」が増加し、85歳以上では5割
- ・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
- ・町営バスを利用している方は8%で、利用頻度は「年に数回」がほとんど
- ・通勤、通学目的の外出は週に5日程度、買い物、通院目的の外出は週に1~2日程度
- ・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
- ・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
- ・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
- ・公共交通のサービス水準は、全年齢階層において「バスとタクシーの間」が多い
- ・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」はそれぞれ4割弱
- ・高齢者バス乗車証交付事業は5年間で2割程度が増加
- ・町内循環線を除き町営バスの1便当たり乗車人数は、運行便数の半数程度が0人で、利用があっても最大で5人、通常2、3人程度
- ・町内循環線は1~8人が乗車

## (2)問題点

- ・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）。
- ・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。
- ・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。
  - ▶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。
  - ▶年間で利用が概ね100人以下の路線がある。（清島線、厚賀富川線、岩内ダム線）
  - ▶とねっこの湯無料送迎バスの輸送人数が5年間で1/3程度に減少している。
  - ▶バス運転手・ハイヤー運転手の高齢化が進み、今後のノウハウの継承や安定的な路線の維持・確保の面が懸念される。
  - ▶町営バスとスクールバスの運行路線が重複している。
  - ▶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している。
  - ▶町営の交通手段の中でも有償と無償が混在している。
  - ▶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。

- ・以下、公共交通利用動向調査より。
  - ▶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。
  - ▶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」の回答があり、対策が講じられた場合は2割程度の利用増加。
  - ▶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。

### (3)課題

- ・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。
- ・運転手不足の解消策の検討が必要である。
- ・道南バスと町営の輸送手段との役割分担が必要である。

### (4)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日高地区と門別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。

#### ○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）



○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
  - ・市街地部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の運行方法は、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。

○公共交通の運行維持及び利用促進策

- ・地域及び公共交通の概要や、公共交通利用動向調査結果を踏まえた以下の利用促進策が必要。
  - ▶道南バスが運行している一部のバス路線の町営バスへの転換と、住民ドライバーを募集及びこれを活用した自家用有償運送の検討
  - ▶運転免許自主返納を喚起する制度について検討
  - ▶その他「パンフレットの配布」、「自宅前送迎」及び「車両から自宅まで荷物を運ぶサービス」の検討

## 4-2. 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

### (1)特徴

#### ①上位・関連計画

- ・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広域交通及び地域間交通の維持・確保を図る。
- ・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）
- ・生活路線維持費補助金（日高縦貫線、日高沿岸線）

#### ②地域及び公共交通の概要

- 「苫小牧～静内間（7系統）」日高沿岸線（34頁の表を参照）
  - ・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
  - ・7系統のうち1系統は地域間幹線系統、残り6系統は市町村単独補助路線
  - ・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（日高沿岸線は2.5便/日）
  - ・令和4年度の収支率は35.2%～168.5%（日高沿岸線は35.9%）
- 「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）
  - ・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
  - ・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
  - ・令和4年度の収支率は7.6%～96.6%
- 全体
  - ・運転手年齢は、50歳以上が7割弱

#### ③公共交通実態調査

- ・高速ペガサス号の利用が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
- ・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。

## (2)問題点

- ・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
- ・同様に道南バスは約80,000千円を負担
- ・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
- ・系統によって収支率に変動がある(7.6%~168.5%)
- ・利用している方が少なく、利用頻度も低い(年に数回程度)
- ・運転手の高齢化による退職者の増加に伴う安定的な路線の維持・確保の面が懸念される

## (3)課題

- ・利用実態に合わせたバス路線の再編・統合
- ・地域間幹線系統及び広域生活交通路線の検討
- ・各町の地域公共交通との役割分担・連携
- ・路線バス運転手の確保

## (4)方向性

- ・日高広域連携推進協議会(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
- ・「日高ターミナル~富川高校間」について、例えば振内案内所、平取温泉あるいは平取~富川高校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
- ・路線バスから町営バスへの一部転換による路線バスの安定運行(道南バスの運転手不足に対応)

## 第5章. 地域公共交通計画の策定

### 5-1. 基本理念と基本方針

#### (1) 地域公共交通の課題

前章に示しました「公共交通の課題」は以下のとおりです。

- 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）
  - ・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
  - ・運転手不足の解消策の検討が必要
  - ・道南バスと町営の輸送手段との役割分担が必要
- 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）
  - ・利用実態に合わせたバス路線の再編・統合
  - ・地域間幹線系統及び広域生活交通路線の検討
  - ・各町の地域公共交通との役割分担・連携
  - ・路線バス運転手の確保

#### (2) まちづくりの基本方針

第2次日高町総合振興計画において、地域公共交通に関連する「基本方針」は以下のとおりです。

- 快適で安全なまちづくり
  - ・町民の生活や町への来訪者に必要不可欠な公共交通の適正な運営を図り、子どもや高齢者等交通弱者の移動手段の多様性を確保します。

#### (3) 地域公共交通計画の基本理念

「地域公共交通計画の課題」と総合振興計画の「まちづくりの基本方針」から地域公共交通計画の基本理念を以下のとおり定めます。

#### ●基本理念

「快適な生活環境を確保するために、子どもや高齢者など交通弱者にとって利便性の高い、持続可能な地域公共交通体系を再構築する。」



#### (4)地域公共交通計画の基本方針

基本理念を実現するために、「広域交通・地域間交通の維持・確保」、「町内公共交通体系の再構築」及び「地域公共交通利用活性化策の検討」による基本方針を定めます。

##### ①基本方針1 広域交通・地域間交通の維持・確保

日高地域公共交通計画と整合を図ることにより、シームレスな公共交通ネットワークの構築を目指します。

###### ○将来像

最適な広域公共交通路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。

###### ○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

- ・広域交通や地域間交通について、地域間幹線系統補助等の活用を図りながら維持・確保を図る。
- ・利用実態に対応したバス路線の最適化について必要な検討・取組を進める。

###### ▶B：広域交通及び生活圏交通相互の接続による利便性の向上、高齢者を含めた交通弱者対策

- ・快適な乗継ぎや待合空間の確保など、利便性の向上及び高齢者を含めた交通弱者対策を図る。

###### ▶C：地域全体で公共交通を支える環境づくりや人材の育成・確保

- ・モビリティマネジメントの推進など、利用を活性化する取組の検討を行う。
- ・観光資源との連携やニーズを把握することにより、それらに対応した措置を検討する。
- ・バス運転手を確保するために、情報発信と免許取得支援等について検討を行う。

## ②基本方針2 町内交通体系の再構築

路線バスや町営バス及び送迎交通等が日高地区で9路線、門別地区で26路線において重複しながら運行している状況に対し、利用ニーズが多い区域運行によるデマンド交通等を主とした輸送手段の一元化等を目指すことにより、高齢者等交通弱者の快適な生活環境を確保します。

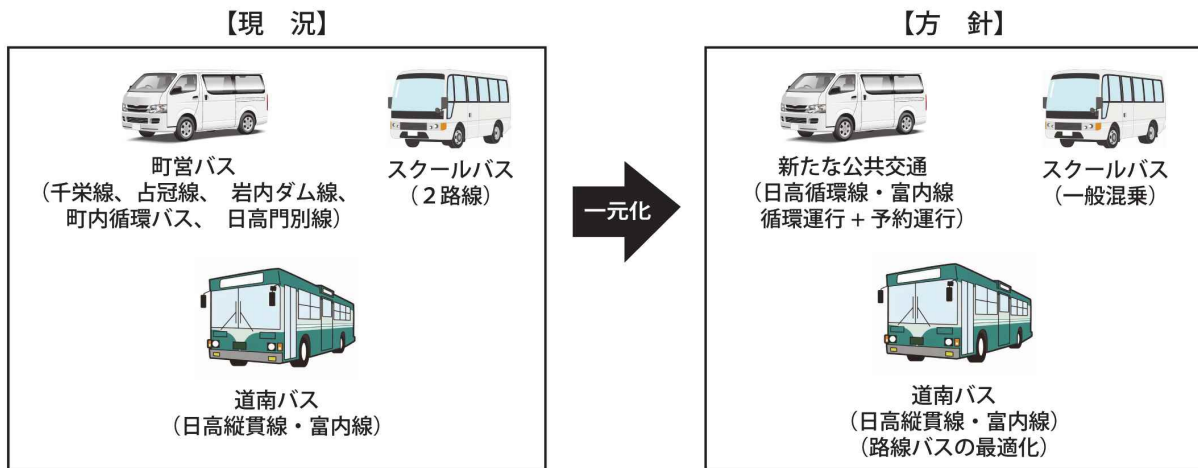
### ○様々な交通手段を束ねるデマンド交通等の運行検討

- ・日高地区：占冠・市街地線、千栄・市街地線
- ・門別地区：富川・門別本町方面、広富・豊郷・清島方面、厚賀・太陽・賀張方面
- ・日高・門別地区：日高市街地・平取・富川・門別連絡交通、日高門別線

### ○デマンド交通を補完するスクールバスの一般混乗検討

- ・日高地区：千栄線、三岩線
- ・門別地区：平松駒丘線、福満線、緑ヶ丘線、広富線、豊郷線、清島線、賀張線、里平線

### ■日高地区



### ■門別地区

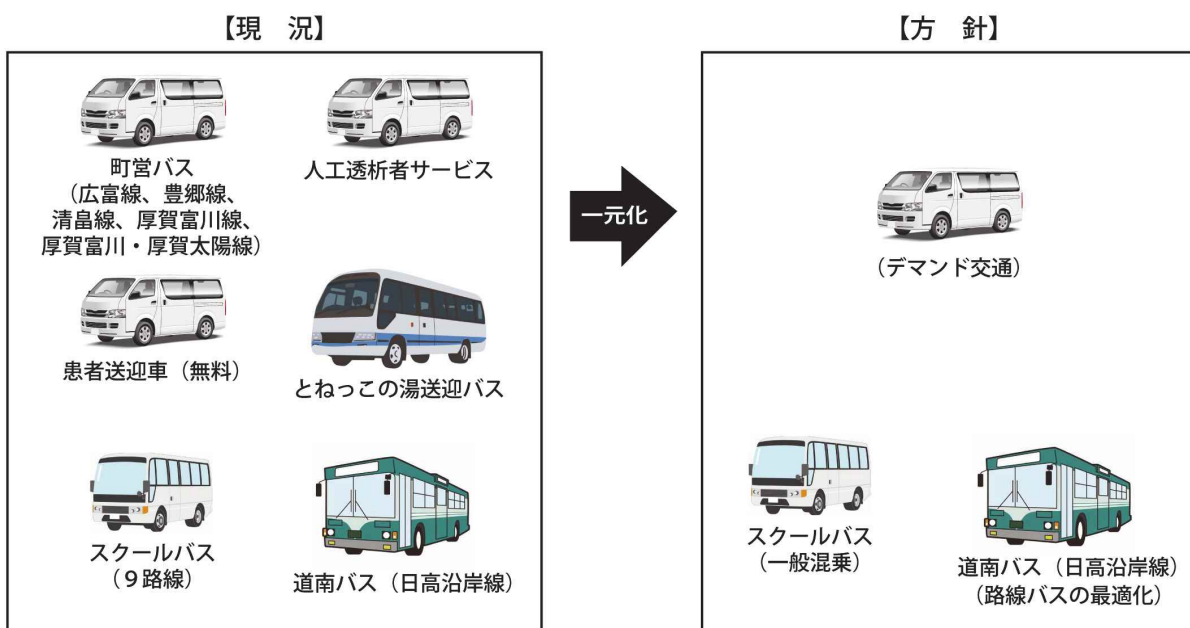


図 一元化等のイメージ図

### ③基本方針3 地域公共交通利用活性化策の検討

モビリティマネジメントによる公共交通利用促進及び町内公共交通の維持・確保に必要な運転手を確保するため、以下のとおり基本方針を定めます。

#### ○モビリティマネジメントによる公共交通利用促進

- ・かしこい公共交通の使い方を住民に周知する。
- ・北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度を住民に周知
- ・本町独自の運転免許自主返納特典制度を検討する。
- ・利用案内パンフレットを作成する。
- ・乗り継ぎ拠点の利便性を向上する。
- ・児童向けの公共交通乗り方教室を実施する。

#### ○町内公共交通の維持・確保に必要な運転手の確保

- ・住民から地元公共交通事業者への雇用を促進する。

## (5)公共交通の機能分担と性格・役割

基本理念、基本方針から、日高町地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分類、性格・役割を以下のとおり整理します。なお、広域交通・地域間交通は、日高地域公共交通計画との整合を図ります。

なお、町営バス広富線、豊郷線及び千栄線は地域内フィーダー系統に位置づけられていることから、最適化を図るまでの間を「現計画」、本計画における最終形を「最適化」として以下に定めます。

### ①現計画

表 公共交通の機能分担と性格・役割（現計画）

| 機能   | 性格・役割  |
|--|--|
| 広域交通・地域間交通<br>・「苫小牧～静内間」<br>日高沿岸線①、日高沿岸線<br>・「日高ターミナル～富川間」<br>日高縦貫線                      | ・中核都市である苫小牧市と各市町を結ぶ広域的なネットワーク<br>・地域中心都市である新ひだか町と本町を結ぶ広域的なネットワーク<br>・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応・本町及び平取町を運行する地域間ネットワーク |
| 生活圏交通<br>・広富線、豊郷線、千栄線<br>・清島線、厚賀富川線<br>・患者輸送サービス<br>・厚賀太陽線（新冠町営）<br>・町内循環線、占冠線<br>・日高門別線 | ・日高地区内、門別地区内、あるいは日高地区と門別地区を結ぶ生活圏ネットワーク<br>・主に通学、通院、買い物などの生活交通に対応と、観光交通に対応  |
| 乗り継ぎ拠点<br>・富川市街地拠点複合施設   | ・広域交通・地域間交通・生活圏交通間の乗り継ぎ拠点<br>・拠点施設整備により、新たな集客・賑わいの核として、町民や来訪者の交流空間として形成<br>・情報発信機能の強化により、町内外の周遊へとつなげる                |



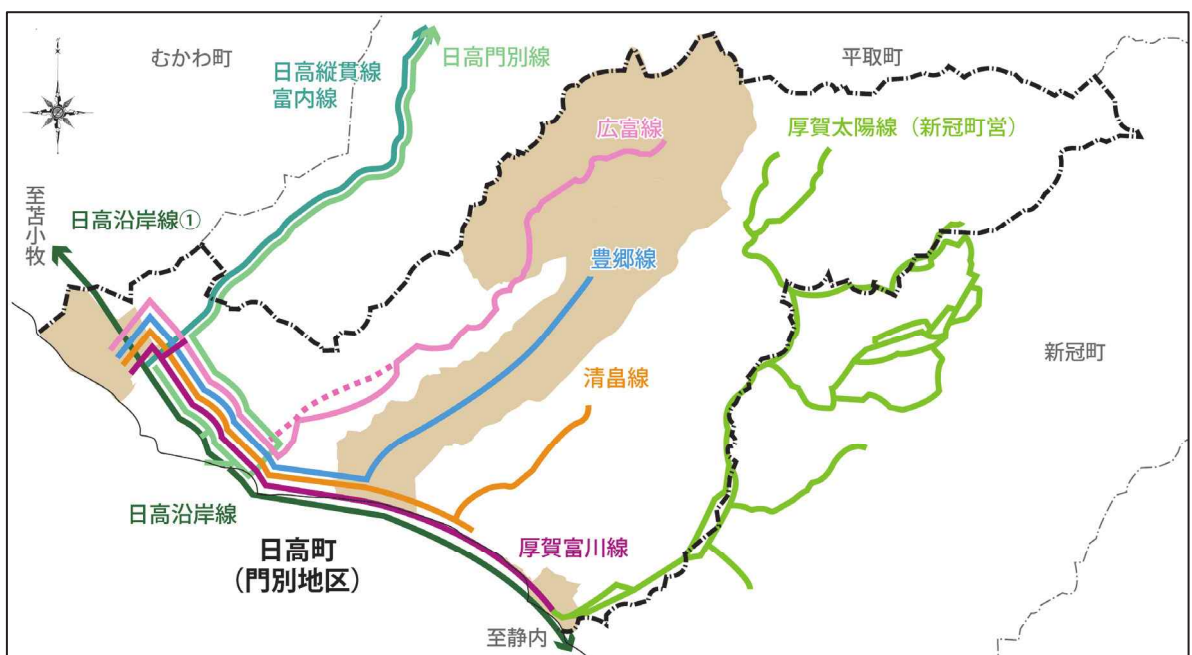
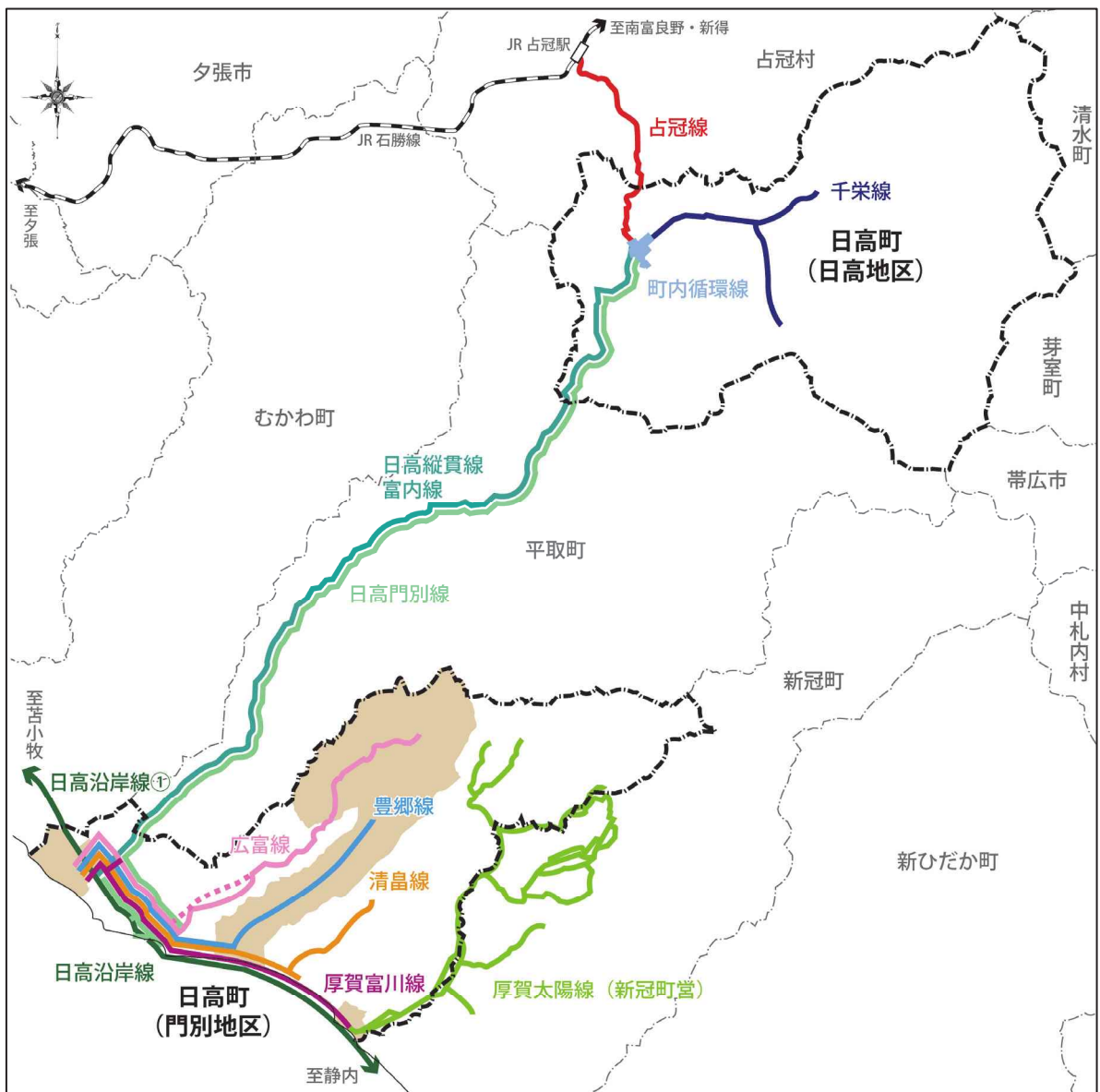


図 公共交通の機能分担と性格・役割 (現計画)

## ②最適化

表 公共交通の機能分担と性格・役割（最適化）

| 機能   | 性格・役割  |
|--|--|
| 広域交通・地域間交通<br>・「苦小牧～静内間」<br>日高沿岸線<br>・町内循環線・平取・富川・門別<br>連絡交通   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中核都市である苦小牧市と各市町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・地域中心都市である新ひだか町と本町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応・本町及び平取町を運行する地域間ネットワーク</li> </ul> |
| 生活圏交通<br>【デマンド交通等】<br>・富川・門別本町方面<br>・広富・豊郷・清島方面<br>・厚賀・太陽・賀張方面<br>・占冠方面・町内循環線<br>・千栄方面・町内循環線<br>【スクールバス一般混乗】<br>・門別西線、門別中央線、<br>平松駒丘線、福満線、<br>緑ヶ丘線、広富線、豊郷線、<br>清島線、賀張線、里平線<br>・千栄線、三岩線 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高地区内、門別地区内、あるいは日高地区と門別地区を結ぶ生活圏ネットワーク</li> <li>・主に通学、通院、買い物などの生活交通に対応と、観光交通に対応</li> </ul>  |
| 乗り継ぎ拠点<br>・富川市街地拠点複合施設   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通・地域間交通・生活圏交通間の乗り継ぎ拠点</li> <li>・拠点施設整備により、新たな集客・賑わいの核として、町民や来訪者の交流空間として形成</li> <li>・情報発信機能の強化により、町内外の周遊へとつなげる</li> </ul>                |

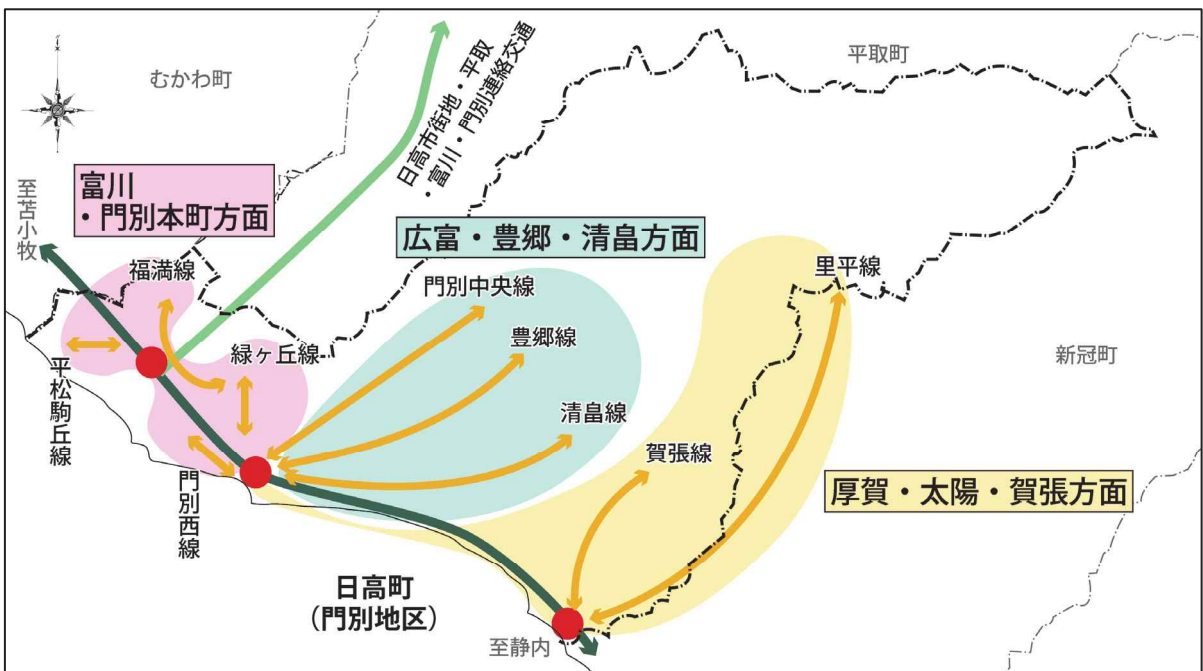
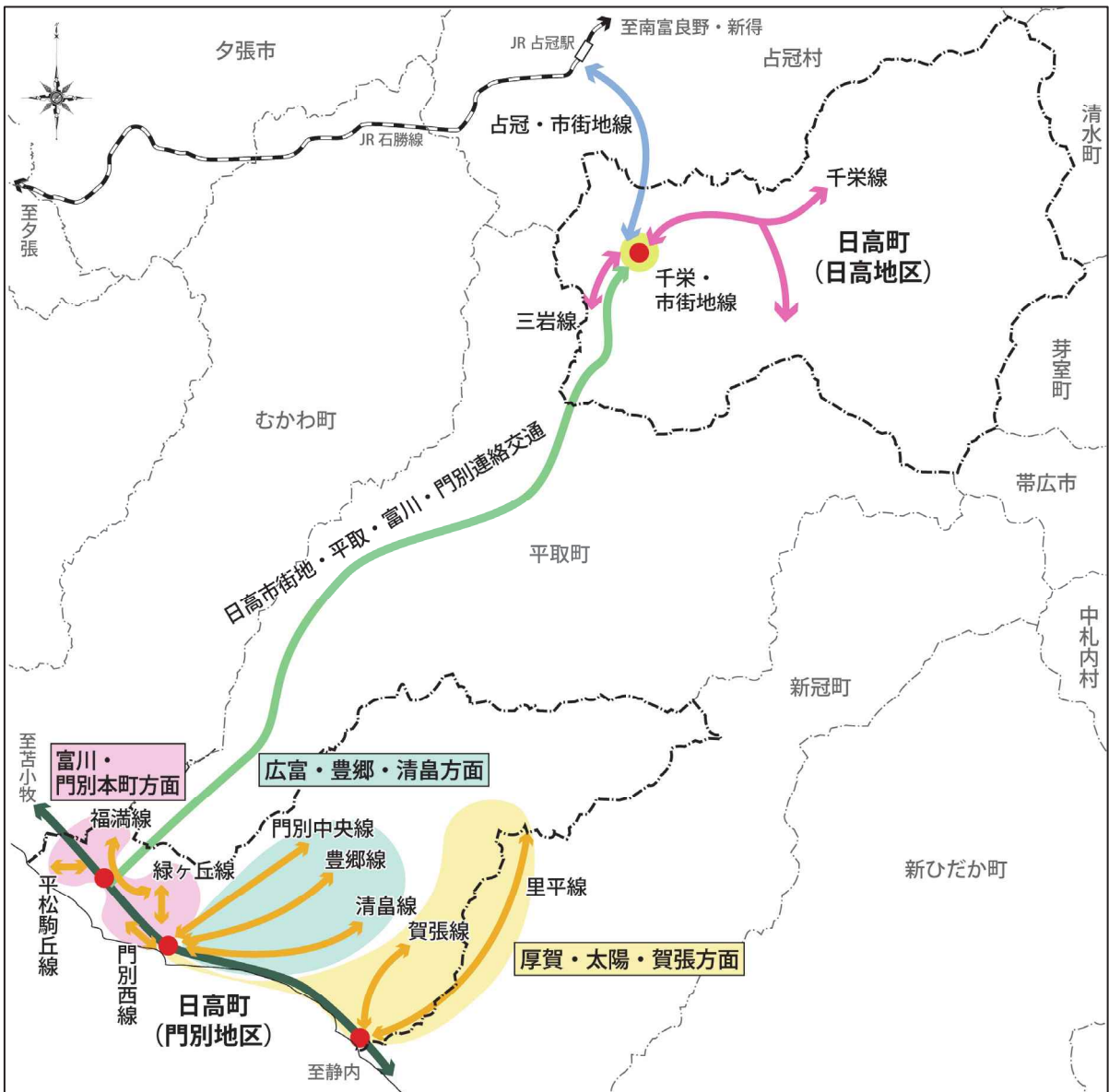


図 公共交通の機能分担と性格・役割（最適化）

## 5-2. 定量的な目標の設定

### (1) 目標及び目標値設定の考え方

基本方針を実現するために、基本方針ごとに目標及び評価指標を以下のとおり定めま  
す。

| 基本方針                         | 目標                       | 評価指標   |
|------------------------------|--------------------------|--|
| 方針1.<br>・広域交通・地域間交通<br>の利用促進 | ・広域交通・地域間交通<br>のネットワーク形成 | ・日高地域公共交通計画と整合を図る                                  |
| 方針2.<br>・町内公共交通体系の構<br>築     | ・町内公共交通のネット<br>ワーク形成     | ・輸送人数<br>・収支率<br>・行政負担額                            |
| 方針3.<br>・公共交通利用活性化策<br>の推進   | ・公共交通運転手確保と<br>利用促進      | ・運転手確保に向けた周知活動の実施<br>回数<br>・利用促進に向けての周知活動の実施<br>回数 |

### (2) 定量的な目標値

新たな公共交通の目標となる輸送人数、収支率及び行政負担額等を定量的な目標とし  
て設定します。

#### ① 人口の推計値

定量的な目標を設定する上で、社人研の令和2年国勢調査人口をベースとした  
「日本の地域別将来人口（令和5年推計）」から目標年次である令和10年の人口を  
以下とします。

| 項目                    | 令和2年<br>(人) | 令和4年<br>基準年<br>(人) | 令和7年<br>(人) | 令和10年<br>目標年次<br>(人) | 令和12年<br>(人) |
|-----------------------|-------------|--------------------|-------------|----------------------|--------------|
| 国勢調査                  |             | —                  | —           | —                    | —            |
| 社人研人口<br>(R2 国勢調査ベース) | 11,279      | —                  | 10,245      | —                    | 9,277        |
| 将来人口                  |             | 10,865             |             | 9,664                |              |
| 伸び率 (R4 ベース)          | 104%        | 100%               | 94%         | 89%                  | 85%          |

## ②基準年値（令和4年度）

| 町内公共交通等           | ①輸送人数<br>(人) | ②運行費用<br>(千円) | ③運行収益<br>(千円) | 収支率<br>(③÷②) | 行政負担額<br>(②-③)<br>(千円) |
|-------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|------------------------|
| 道南バス 日高ターミナル～富川間※ | 28,347       | 63,539        | 18,752        | 29.5%        | 44,787                 |
| 町営バス 広富線          | 1,983        | 8,382         | 187           | 2.2%         | 8,195                  |
| 町営バス 豊郷線          | 771          | 3,832         | 128           | 3.3%         | 3,704                  |
| 町営バス 清島線          | 74           | 505           | 15            | 3.0%         | 490                    |
| 町営バス 厚賀富川線・厚賀太陽線  | 107          | 2,994         | 41            | 1.4%         | 2,953                  |
| 人工透析患者輸送サービス      | 2,146        | 3,407         | 683           | 20.0%        | 2,724                  |
| 町営バス 千栄線          | 1,334        | 7,207         | 106           | 1.5%         | 7,101                  |
| 町営バス 占冠線          | 1,907        | 14,190        | 901           | 6.3%         | 13,289                 |
| 町営バス 岩内ダム線        | 1            | 1,865         | 0             | 0.0%         | 1,865                  |
| 町営バス 町内循環バス       | 2,547        | 2,516         | 58            | 2.3%         | 2,458                  |
| 町営バス 日高門別線        | 869          | 4,760         | 22            | 0.5%         | 4,738                  |
| とねっこの湯無料送迎バス      | 2,818        | 10,510        | 0             | 0.0%         | 10,510                 |
| 患者送迎車             | 1,237        | 3,188         | 0             | 0.0%         | 3,188                  |
| 合計                | 44,141       | 126,895       | 20,893        | 16.5%        | 106,002                |

※R5.5～R5.8の年間案分値

## ③目標とする輸送人数

・下記輸送人数以上とする。

| 評価指標        | 令和4年<br>(人) | 令和10年<br>(人) | 増加率  |
|-------------|-------------|--------------|------|
| 町内公共交通の輸送人数 | 44,141      | 59,347       | 134% |

※R10輸送人数 (44,141人+9,930人)×0.89(人口伸び率) 9,930人：デマンド交通等による増加人数

※デマンド交通等による増加人数 アンケート設問「Q12-4 デマンドバス・循環バス・スクールバスの利用頻度」から算定



#### ④目標とする収支率

- ・下記収支率以上とします。

| 評価指標       | 令和4年  | 令和10年 | 増加率  |
|------------|-------|-------|------|
| 町内公共交通の収支率 | 16.5% | 22.1% | 134% |

※R10 収支率 R4 収支率×輸送人数の伸び率

#### ⑤目標とする行政負担額

- ・下記行政負担額以下とします。

| 評価指標         | 令和4年<br>(千円) | 令和10年<br>(千円) | 増加率 |
|--------------|--------------|---------------|-----|
| 町内公共交通の行政負担額 | 106,002      | 78,842        | 74% |

※R10 行政負担額 R4 行政負担額÷輸送人数の伸び率

#### ⑥目標とする運転手確保策

- ・町内公共交通を確保するための、運転手募集に向けての周知活動の実施回数を評価指標とします（広報等による情報発信）。

| 評価指標                | 令和4年 | 令和10年  | 備考 |
|---------------------|------|--------|----|
| 運転手募集に向けての周知活動の実施回数 | 0回   | 年間1回以上 |    |

#### ⑦目標とする利用促進策

- ・町内公共交通の情報発信と合わせた利用促進小冊子等の製作配布回数を評価指標とします。

| 評価指標             | 令和4年 | 令和10年  | 備考 |
|------------------|------|--------|----|
| 利用促進小冊子等の製作・配布回数 | 0回   | 年間1回以上 |    |

### 5-3. 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定

基本理念に基づき、公共交通の機能分担と役割を担いながら、目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体について、基本方針ごとに以下のとおり設定します。

| 目標                           | 公共交通施策   |
|------------------------------|--|
| 目標1.<br>・広域交通・地域間交通のネットワーク形成 | 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                                 |
|                              | ②来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客                                      |
| 目標2.<br>・町内公共交通のネットワーク形成     | ①現計画による運行の維持   |
|                              | ②最適化による町内公共交通体系の再構築<br>(ア) デマンド交通等の運行検討<br>(イ) スクールバス一般混乗の検討 |
| 目標3.<br>・公共交通運転手確保と利用促進      | ①かしこい公共交通の使い方の周知   |
|                              | ②北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知                                     |
|                              | ③本町独自の運転免許自主返納特典制度の検討  |
|                              | ④利用案内パンフレットの作成   |
|                              | ⑤公共交通乗り方教室の開催  |
|                              | ⑥住民の地元交通事業者への雇用促進  |
|                              | ⑦乗継拠点の利便性向上  |

## (1)基本目標1 広域交通・地域間交通のネットワーク形成

日高地域公共交通計画と整合を図り以下の施策等を位置づけます。

### 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

|  |      |      |      |      |       |
|--|------|------|------|------|-------|
| <b>【現状】</b>  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○苫小牧～静内間（日高沿岸線） <ul style="list-style-type: none"> <li>・新ひだか町静内と苫小牧市を発着地として、日高町、新冠町を連絡する路線である。</li> <li>・通学、通院、買物など住民にとって欠かすことのできない生活路線である。</li> </ul> </li> <li>○日高ターミナル～静内間（日高縦貫線） <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高ターミナル等と新ひだか町静内を発着地とし、平取町内、日高町門別地区内、新冠町内及び新ひだか町内を連絡する路線である。</li> </ul> </li> <li>○苫小牧～平取間（日高沿岸線） <ul style="list-style-type: none"> <li>・平取町と苫小牧市を発着地として、日高町、平取町を連絡する路線である。</li> </ul> </li> </ul>  |      |      |      |      |       |
| <b>【事業概要】</b>  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。</li> <li>・広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。</li> <li>・平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。</li> <li>・各バス路線の維持・確保の取組は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶「苫小牧～静内間」（日高沿岸線）は、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。</li> <li>▶「苫小牧～平取間」（日高沿岸線）のうち「苫小牧～富川市街地間」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する。</li> <li>▶「日高ターミナル～静内間」（日高沿岸線）のうち「富川市街地～静内間」は、市町村単独補助路線であるが、複数の町を運行し、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する。</li> </ul> </li> </ul> |      |      |      |      |       |
| <b>【実施主体】</b>  |      |      |      |      |       |
| ・国、北海道、道南バス（株）、沿線市町  |      |      |      |      |       |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|  | 継続   | 継続   | 継続   | 継続   | 継続    |

## ②来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客

|  |      |      |      |      |       |
|--|------|------|------|------|-------|
| <b>【現状】</b>  |      |      |      |      |       |
| <p>○地域には多くの観光客が来訪</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高管内には、桜並木鑑賞やホーストレッキングなどの乗馬体験、アイヌ文化の伝承、貴重な高山植物群落を有するアポイ岳ユネスコ世界ジオパーク登山、襟裳岬などを目的地として、道内外から多くの観光客が訪れている。</li> </ul> <p>○本町には自然環境を活かした施設や軽種馬産地としての施設等が多数分布</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本町には、日高地区に「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」が、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」、「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る。</li> </ul> |      |      |      |      |       |
| <b>【事業概要】</b>  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの観光資源に恵まれた当地域において、公共交通を利用した来訪者の増加をねらいとして、利用促進を図る。</li> <li>・主要な取組は以下の3点である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶公共交通と観光資源との連携方策についての検討・実施</li> <li>▶フォトコンテストの入賞者の作品を取り入れた記念切符の制作・販売や、公共交通の利用を取り入れたパッケージ販売等について検討</li> <li>▶主に札幌を中心とした場で物産展を開催し、札幌圏とのアクセス向上や地元特産品等の周知による管内への誘客促進について検討</li> </ul> </li> </ul>   |      |      |      |      |       |
| <b>【実施主体】</b>  |      |      |      |      |       |
| ・国、北海道、道南バス（株）、沿線市町  |      |      |      |      |       |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|  | 継続   | 継続   | 継続   | 継続   | 継続    |

## (2)基本目標2 町内公共交通のネットワーク形成

### ①現計画による運行の維持

|  |      |      |      |      |       |
|--|------|------|------|------|-------|
| <b>【現状】</b>  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・町営バスは「広富線」、「豊郷線」、「清島線」、「厚賀富川・厚賀太陽線」、「千栄線」、「占冠線」、「町内循環バス」、「岩内ダム線」、「日高門別線」及び「人工透析患者輸送サービス」の10路線により、道南バスの路線バスを補完するように町内の生活動線を確保している。</li> <li>・令和4年度における輸送人数は11,739人で、運行費用は49,548、運行収益は2,141千円の収益率4%となっている。</li> </ul>  |      |      |      |      |       |
| <b>【事業概要】</b>  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内公共交通体系の再構築を図るまで、暫定的に現計画による運行を維持する。</li> <li>・「広富線」、「豊郷線」、「清島線」、「厚賀富川・厚賀太陽線」、「千栄線」、「占冠線」、「町内循環バス」、「日高門別線」及び「人工透析患者輸送サービス」により、市街地及び郊外部における町内全域の生活交通動線を確保する。</li> </ul> <p>※「岩内ダム線」は利用がごく少数のため、運行を取りやめる方向で検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「広富線」、「豊郷線」及び「千栄線」については、平成23年度から交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指す。</li> </ul> |      |      |      |      |       |
| <b>【実施主体】</b>  |      |      |      |      |       |
| ・日高町（町内交通事業者）  |      |      |      |      |       |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|  | 運行   | —    | —    | —    | —     |



## ②最適化による町内公共交通体系の再構築

### (ア) デマンド交通等の運行検討

|   |        |        |        |        |         |
|---|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>【現状】</b>   |        |        |        |        |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての年齢階層において「自家用車とバスの間」といった公共交通サービス水準への要望が最も多く、門別地区において「電話連絡により 15 分程度で来てくれる料金 400 円の交通モード（デマンド交通）へのニーズ」が、循環バスよりも上回っている状況となっている。</li> </ul>  |        |        |        |        |         |
| <b>【事業概要】</b>   |        |        |        |        |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高地区は輸送実績のある市街地循環バスと組み合わせた予約運行とし、門別地区は区域運行のデマンド交通により、主要な町内公共交通を検討する。</li> <li>・主要な町内公共交通は以下のとおり。</li> </ul>   |        |        |        |        |         |
| ○定時運行の市街地循環バスとの組み合わせによる予約・定時運行  |        |        |        |        |         |
| ▶町内循環線・平取・富川・門別連絡交通 ▶占冠・町内循環線 ▶千栄・町内循環線   |        |        |        |        |         |
| ○デマンド交通   |        |        |        |        |         |
| ▶富川・門別本町方面 ▶広富・豊郷・清畠方面 ▶厚賀・太陽・賀張方面  |        |        |        |        |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高地区及び門別地区とも、日高地区の市街地循環バスを除き自宅前と公共・公益施設等（以下「連絡施設」と記す。）の間の輸送を目指す。</li> <li>・「富川・門別本町方面」については、令和 2 年国勢調査人口で全人口の 68.6%にあたる 7,732 人が居住するため、リアルタイムでの輸送を可能とする運行システムの導入を検討する。</li> <li>・ドア to ドア送迎に対応可能な車両を配置する。</li> <li>・地域間幹線バス系統（複数市町村に跨るもの）や鉄軌道路線（JR 日勝線占冠駅）の接続する以下の運行について、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を検討する。</li> </ul> |        |        |        |        |         |
| ○定時運行の市街地循環バスとの組み合わせによる予約・定時運行  |        |        |        |        |         |
| ▶町内循環線・平取・富川・門別連絡交通 ▶占冠・町内循環線   |        |        |        |        |         |
| ○デマンド交通   |        |        |        |        |         |
| ▶富川・門別本町方面 ▶広富・豊郷・清畠方面 ▶厚賀・太陽・賀張方面  |        |        |        |        |         |
| <b>【実施主体】</b>   |        |        |        |        |         |
| ・日高町、町内交通事業者  |        |        |        |        |         |
| スケジュール  | 令和 6 年 | 令和 7 年 | 令和 8 年 | 令和 9 年 | 令和 10 年 |
|   | 実証     | 運行     | 運行     | 運行     | 運行      |



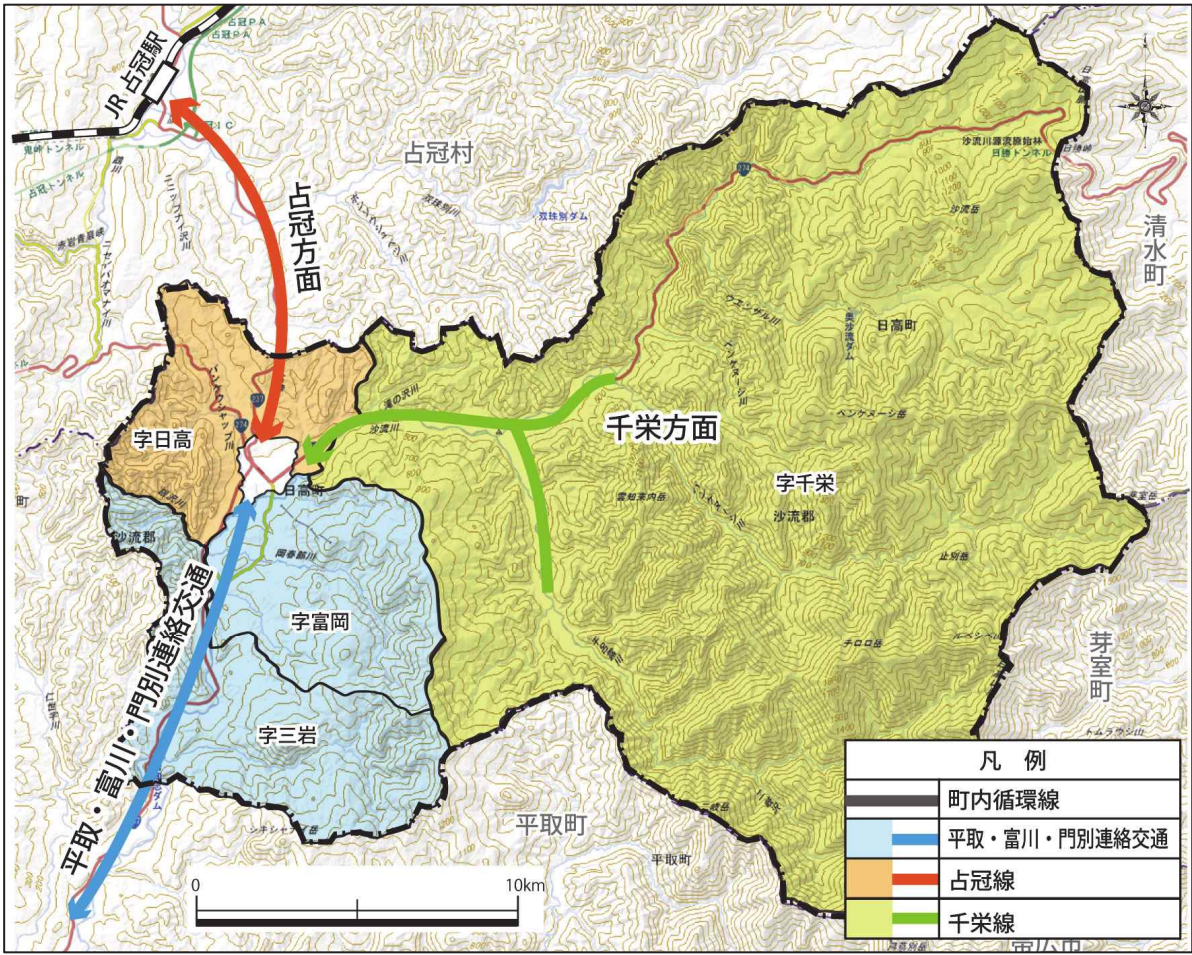


図 デマンド交通運行区域・町内循環線運行路線図（日高地区）



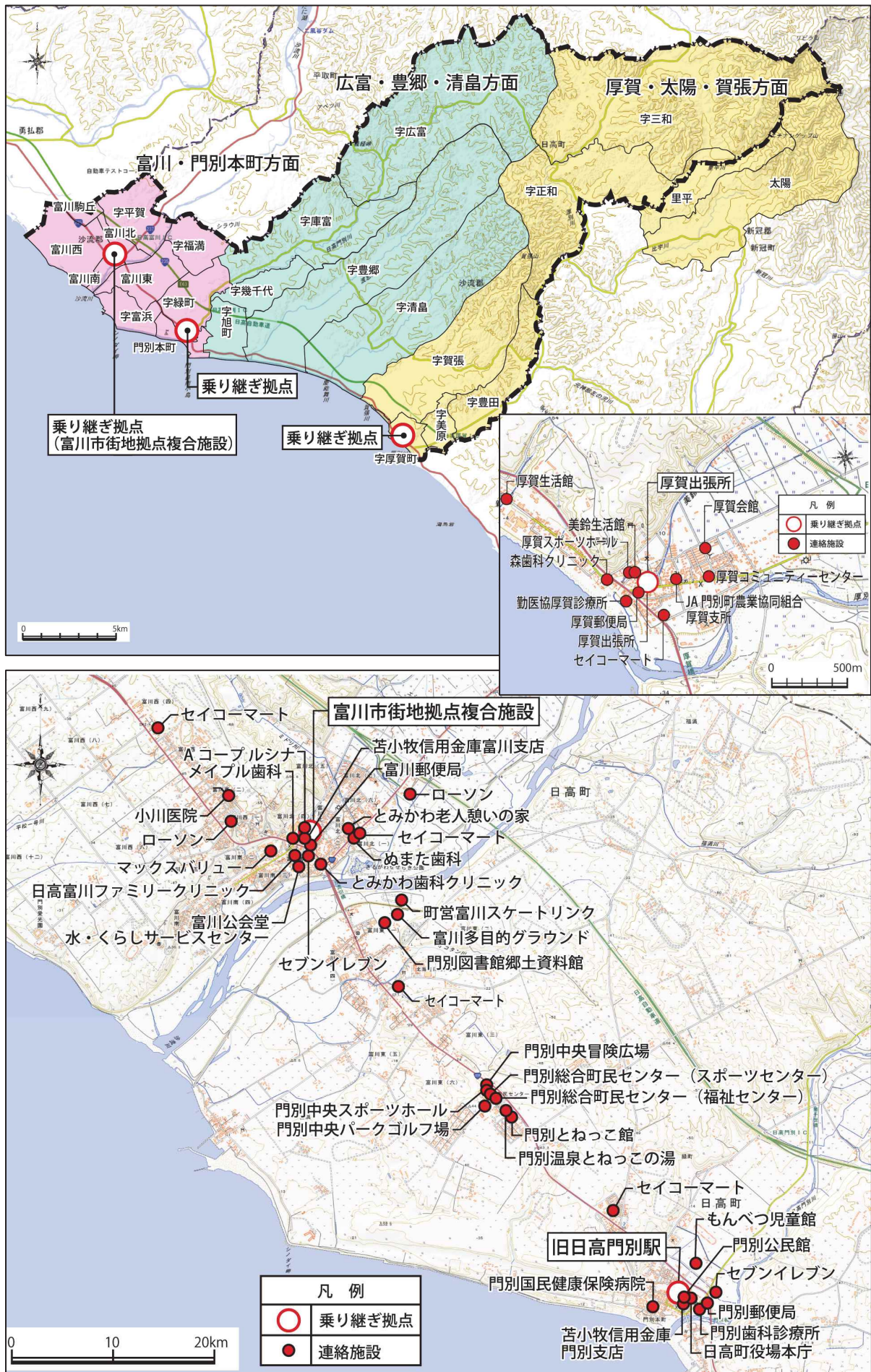


図 デマンド交通運行区域図（門別地区）



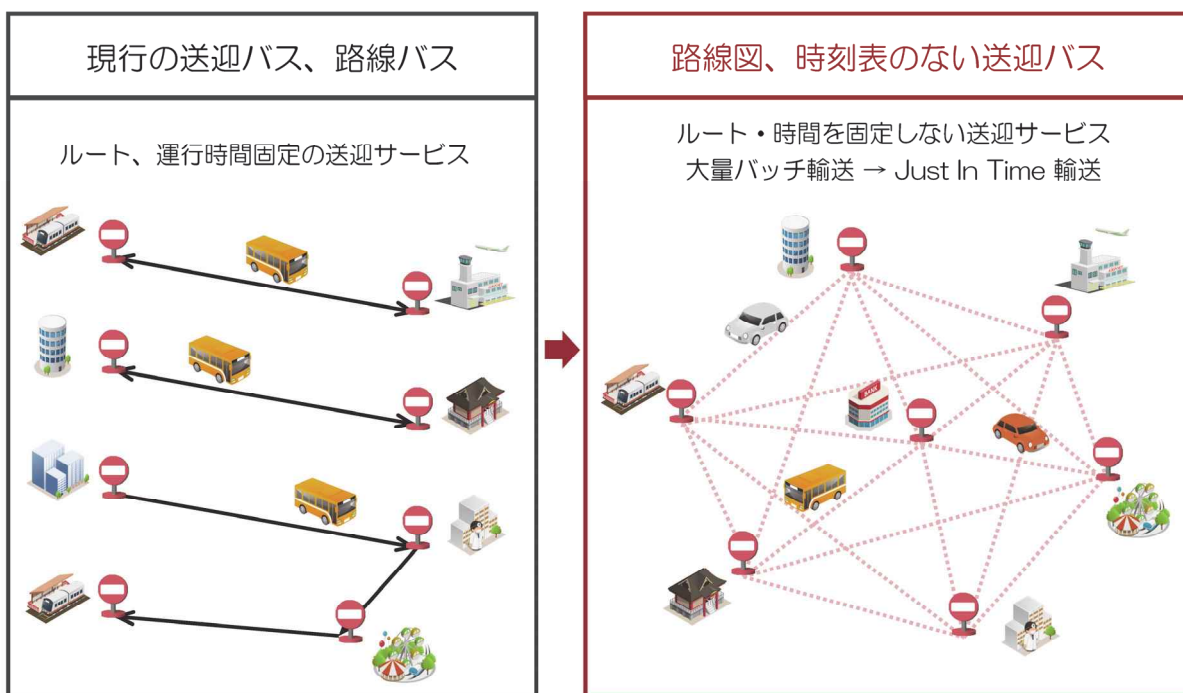


図 運行システムのイメージ

出典：未来シェア（株）

(イ) スクールバス一般混乗の検討

|  |        |        |        |        |         |
|--|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>【現状】</b>  |        |        |        |        |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスは、遠距離通学の小中学校の児童生徒を対象に、日高地区が 2 路線、門別地区が 9 路線の計 11 路線で運行し、登校 1 便と下校 2 便から 3 便を運行している。</li> <li>・車両は 10 人台の小型バス等が 4 台、20 人台のマイクロバスが 5 台、40 人台の中型バスが 3 台の計 12 台が運行している。</li> <li>・児童生徒は通常の席への乗車を基本としているため、補助席が空いている状況となっている。</li> <li>・10 人乗りの車両を使用している日高地区は、普通交付税による財源措置がなされていない状況である。</li> </ul> |        |        |        |        |         |
| <b>【事業概要】</b>  |        |        |        |        |         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・財源的に有利なスクールバスによる輸送について、日高地区においてもスクールバスを確保するとともに、使用していない補助席を活用した一般の方の補完的な利用について検討する。</li> <li>・スクールバスは児童生徒の通学の用に供することが主目的なため、一般利用は登下校に支障のない範囲での利用に留めるものとする。</li> <li>・車両の確保にあたっては、「へき地児童生徒援助費等補助金」の活用を検討する。</li> <li>・運行にあたっては、普通交付税による財源措置を検討する。</li> </ul>  |        |        |        |        |         |
| <b>【実施主体】</b>  |        |        |        |        |         |
| ・日高町、町内交通事業者   |        |        |        |        |         |
| スケジュール   | 令和 6 年 | 令和 7 年 | 令和 8 年 | 令和 9 年 | 令和 10 年 |
|  | 検討     | 運行     | 運行     | 運行     | 運行      |

### (3)基本目標3 公共交通運転手の確保と利用促進

#### ①かしこい公共交通の使い方の周知

##### 【現状】

- ・住民アンケートで「事故を回避する自信」について聞いたところ、「自信がある」は全体で4割強、65歳以上においても4割強から5割弱となっている。
- ・全国的に人口当たりの交通死亡事故の発生数は、高齢になればなるほど増加する傾向にある。



図 10万人当たり死亡交通事故件数

2023年警察庁交通局

##### 【事業概要】

- ・交通事故の動向と免許返納の推進や、車と交通安全・環境・健康・維持費等をテーマとしたモビリティマネジメントの実施を検討し、公共交通の利用促進を図る。

##### ●小冊子

###### クルマと環境

ちょっとクルマを使うだけで、あなたが排出するCO2(二酸化炭素・地球温暖化ガス)は**何倍にも**なってしまいます。



(出典:「環境配慮行動における各活動のCO2排出削減量事業情報提供の効果に関する実証研究」大田智之・藤井智、土木学会論文、2007)

###### クルマと維持費

実は、クルマの維持費は、結構かさみます。ふつうに使えば、場合によっては、**1日に2000円以上**もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。例えば、2000ccのクルマを持っているだけで、**1日1700円**。さらにガソリン、高速道路、駐車場代などを含めると一生懸命節約して乗っても、**1日2000円**かかってしまいます。



(出典: 科学雑誌研究)

###### クルマと健康・ダイエット

クルマではずっと座っていられます。だからこそ、便利なのですが、だからこそ**運動不足**になるかもしれません。

###### ●移動に伴う消費カロリー



例えば、1時間クルマで移動する代わりにバスや電車を使えば、それだけで消費カロリーは**2倍以上**になります。

(出典: 第6次改訂日本人の栄養所要量)

###### クルマと交通安全

クルマの「重大事故」は減多にないのでしょうか？計算してみると・・・**210人に1人が死亡事故**を起こすようです。「人身事故」は、年間約73万件(H22年)起こっています。交通事故で亡くなるのは、年間約4,800人(H22年)です。

クルマの利用人口(約5千万人)から換算すると例えば、50年クルマに乗り続けると**5人に3人**のドライバーが「事故でケガをさせて」しまいます。さらに**210人に1人**が死亡事故を起こしてしまうことになります。

(出典: 警察白書)

図 かしこい公共交通の使い方を周知するツールの例


##### 【実施主体】

- ・日高町

| スケジュール | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|--------|------|------|------|------|-------|
|        | 検討   | 検討   | 実施   | 実施   | 実施    |



## ②北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知

|  |      |  |      |      |       |
|--|------|--|------|------|-------|
| <b>【現状】</b>  |      |  |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道では、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりのため、「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を実施している。</li> <li>北海道在住の65歳以上の方で「運転経歴証明書」の交付を受けた方が、協賛店において証明書を提示することによりサービスを受けられる制度となっている。</li> <li>住民アンケートで「運転免許」自主返納特典制度について聞いたところ、「85歳以上」において4割弱の方が「特典制度があると返納しやすくなる」と回答している。</li> </ul> |      |  |      |      |       |
| <p>図 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度 出典：北海道 HP</p>  |      |  |      |      |       |
| <b>【事業概要】</b>  |      |  |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>町内公共交通体系の再編に合わせ、町内における協賛店の募集と既存の取組をPRすることにより、免許証返納を促進する。</li> </ul>   |      |  |      |      |       |
| <b>【実施主体】</b>  |      |  |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道、日高町</li> </ul>  |      |  |      |      |       |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年   | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|  | 検討   | 検討   | 実施   | 実施   | 実施    |

## ③本町独自の運転免許自主返納特典制度の検討

|  |      |      |        |        |        |
|--|------|------|--------|--------|--------|
| <b>【現状】</b>  |      |      |        |        |        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>本町における運転免許自主返納者数は、平成29年以降において28人以上で推移し、令和3年では47人に増加している。</li> <li>令和3年の返納者の年齢構成は、80代が4割強と最も多く、続いて70歳台が4割弱、90歳台以上が1割となっている。</li> <li>町内に居住している満70歳以上の方を対象に、一定額を負担することで町内の路線バス及び町営バスの利用が無料になる取組を行っている。</li> </ul> |      |      |        |        |        |
| 表 バス乗車証の負担額  |      |      |        |        |        |
|  | 有効期間 | 1ヶ月  | 3ヶ月    | 6ヶ月    | 12ヶ月   |
|  | 負担金  | 800円 | 2,000円 | 4,000円 | 8,000円 |
| <b>【事業概要】</b>  |      |      |        |        |        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>町内公共交通体系の再編に合わせ、本町独自の取組として現行の「日高町高齢者バス乗車証」について、運転免許の返納と合わせた利用者負担金の軽減や、ポイントカードなど地域の商業施設等との連携など、地域の公共交通の活性化や安全・安心な地域の実現に向けた免許証返納助成制度の導入を検討する。</li> </ul>  |      |      |        |        |        |
| <b>【実施主体】</b>  |      |      |        |        |        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>日高町</li> </ul>  |      |      |        |        |        |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年   | 令和9年   | 令和10年  |
|  | 検討   | 検討   | 検討     | 検討     | 検討     |

#### ④利用案内パンフレットの作成

##### 【現状】

- ・住民アンケートにおいて「公共交通にあると便利なサービス」は、「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。」が最も多い。

##### 【事業概要】

- ・各公共交通の行先等を明確にし、全てのバス停の時刻や接続時間を把握できることで、地域公共交通の全体像がわかる総合的なバスマップの作成を検討する。
- ・デマンド交通の運行にあたっては、短い期間で地域に根付いていくように、定期的な広報誌等での紹介を検討する。

##### 【実施主体】

- ・日高町、道南バス（株）

| スケジュール | 令和 6 年 | 令和 7 年 | 令和 8 年 | 令和 9 年 | 令和 10 年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
|        | 検討     | 検討     | 実施     | 実施     | 実施      |

図 デマンド交通のパンフレット例  
出典：天塩町 HP

図 路線バスのパンフレット例  
出典：浦臼町 HP

## ⑤公共交通乗り方教室の開催

### 【現状】

- ・令和4年度に日高町高齢者大学「門別ことぶき学園」にて、「高齢者ドライバーの安全運転」、「運転免許証の自主返納制度」、「高齢者バス乗車証」及び「バスの乗り方教室やスマートフォンの活用」についての教室が開催されている。
- ・令和5年度にスマートフォンをこれから購入される方や基本的な操作を学びたい方を対象に、シニア向けスマホ教室が開催されている。



図 バスの乗り方教室の風景



図 スマホ教室の風景



### 【事業概要】

- ・バス体験乗車を総合的な学習授業に取り入れるなど、子どもの時から公共交通に慣れ親しむ機会の提供を検討する。
- ・一般の方へも公共交通を身近に感じることが出来る環境を整えるために、地域住民へ路線バスやデマンド交通の乗り方教室の開催を引き続き実施する。
- ・デマンド交通の乗り方教室については、スマートフォンによる予約方法をわかりやすく伝えていくためのスマホ教室の開催を検討する。

### 【実施主体】

- ・日高町、道南バス（株）

| スケジュール | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|--------|------|------|------|------|-------|
|        | 実施   | 実施   | 実施   | 実施   | 実施    |



## ⑥住民の地元交通事業者への雇用促進

|   |      |      |      |      |       |
|---|------|------|------|------|-------|
| 【現状】  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・道南バス平取営業所において運転手の年齢は、50歳以上が7割弱となっている。</li> <li>・町内交通事業者の運転手の年齢は、60歳以上が門別地区のハイヤー事業者で6割強、日高地区が8割強、貸切バス事業者が9割弱と高齢化が進行している。</li> </ul>  |      |      |      |      |       |
| 【事業概要】  |      |      |      |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内交通事業者において町内公共交通の運行を推進することにより、運転手が特に不足する路線バスの運行を補完していくものとする。</li> <li>・町内交通事業者における運行推進にあたっては、地域住民を対象に公共交通の運転手を広く募集するとともに、自家用有償運送の運転が可能な空白地輸送の講習や、自動車運転2種免許及び大型免許等の取得についての支援を検討する。</li> </ul> |      |      |      |      |       |
| 【実施主体】  |      |      |      |      |       |
| ・日高町  |      |      |      |      |       |
| スケジュール  | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 |
|   | 検討   | 検討   | 実施   | 実施   | 実施    |

## ⑦乗継拠点の利便性向上

|  |      |      |  |      |       |
|--|------|------|--|------|-------|
| 【現状】   |      |      |  |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・門別地区の富川において、周辺の路線バス停留所を集約するバスターミナル機能に加え、コミュニティ、行政サービス機能等を備えた複合施設の整備が進められ、令和7年の開業を予定している。</li> </ul>  |      |      |  |      |       |
|   |      |      |  |      |       |
| <p>図 富川市街地拠点複合施設のイメージ</p> <p style="text-align: right;">出典:日高町富川市街地拠点複合施設基本設計</p>  |      |      |  |      |       |
| 【事業概要】   |      |      |  |      |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・日高地域公共交通計画と整合を図るとともに、現在進められている富川市街地拠点複合施設の整備を推進し、快適な乗継環境の確保と乗継シームレス化によるサービスの利便性向上を図る。</li> <li>・広域移動の利便性を向上させるため、交通モード間の乗継時間の改善や交通結節点へのアクセス性の向上を図る。</li> </ul> |      |      |  |      |       |
| 【実施主体】   |      |      |  |      |       |
| ・日高町、道南バス（株）   |      |      |  |      |       |
| スケジュール   | 令和6年 | 令和7年 | 令和8年   | 令和9年 | 令和10年 |
|  | 整備   | 運営   | 運営   | 運営   | 運営    |

## 5-4. 計画の推進

### (1) 計画の進行管理

公共交通施策の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、町民の理解・参加・協力が不可欠であり、施策の推進をとおして地域が一体となって地域公共交通に向き合うことが重要です。

本計画の策定後は PDCA サイクルに従い、日高町地域公共交通活性化協議会にて計画の進捗状況の確認と検証・評価を継続的に行うものとします。

具体的には、1年毎に施策の実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行います。また、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を5年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性についても検証していきます。

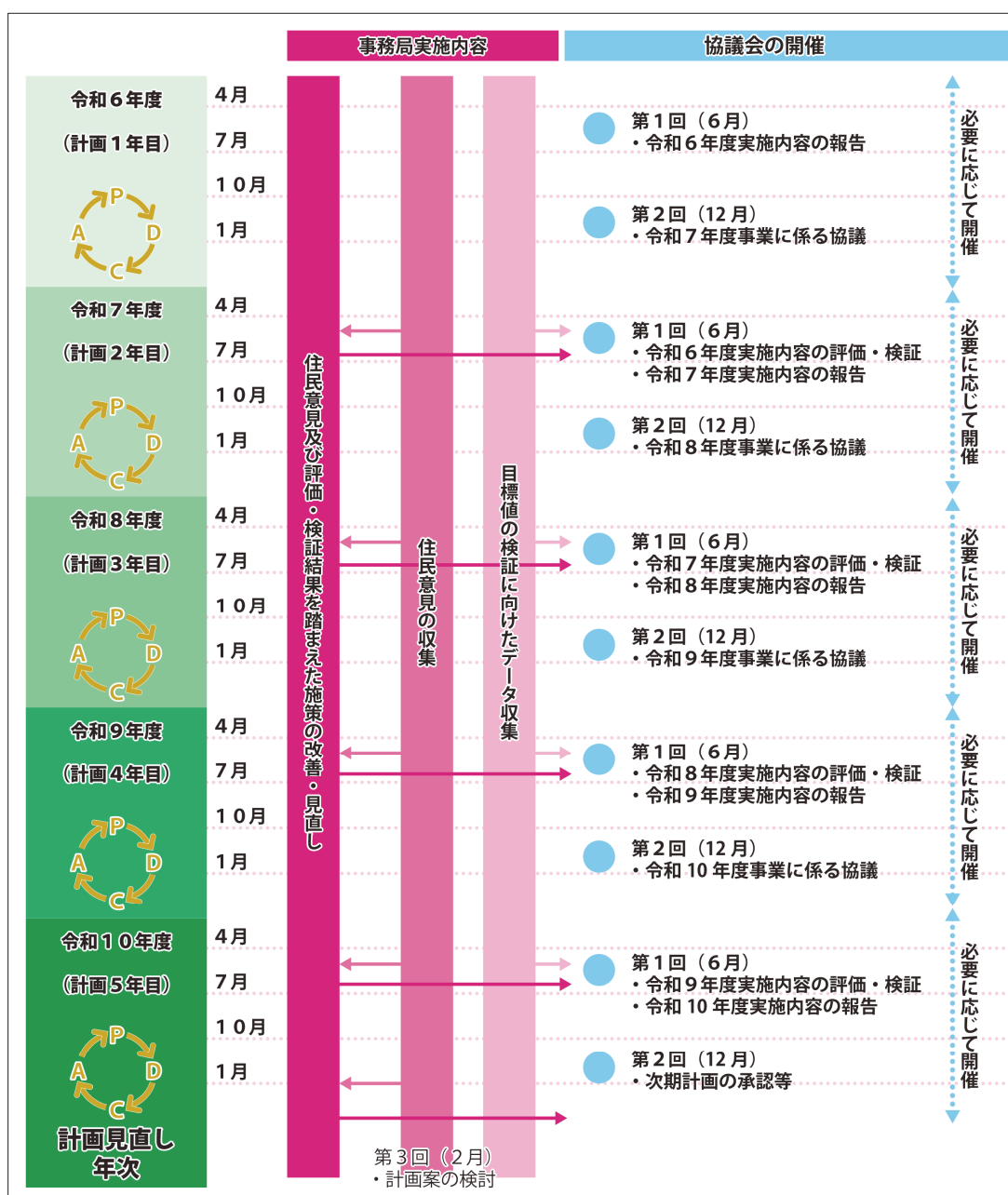


図 協議会開催スケジュールとPDCAサイクル



## (2)達成状況の評価

1年毎の施策の達成状況は、スケジュールに示した実施状況を確認・検証するだけでなく、「町内公共交通の運行」においては、定量的な目標に対して評価する必要があります。

以下の「町内公共交通の運行」について1年毎に評価するための目標値を設定します。令和7年以降の本格運行後について、以下のとおり定めます。

表 定量的な目標の設定

| 項目   | 令和6年 | 令和7年           | 令和8年           | 令和9年           | 令和10年          |
|--|------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 町内公共交通の<br>輸送人数  | —    | 51,744人<br>以上  | 54,278人<br>以上  | 56,813人<br>以上  | 59,237人<br>以上  |
| 【目標値の測定方法】<br>・毎年度の実績を交通事業者保有の乗降データより把握し、達成状況を協議会で審議   |      |                |                |                |                |
| 町内公共交通の<br>収支率   | —    | 19.3%<br>以上    | 20.2%<br>以上    | 21.2%<br>以上    | 22.1%<br>以上    |
| 【目標値の測定方法】<br>・毎年実績を町及び交通事業者保有の決算報告書等より把握し、達成状況を協議会で審議 |      |                |                |                |                |
| 町内公共交通の<br>行政負担額                                       | —    | 92,422千円<br>以下 | 87,895千円<br>以下 | 83,369千円<br>以下 | 78,842千円<br>以下 |
| 【目標値の測定方法】<br>・毎年、町保有の歳出実績データ等に基づきとりまとめ、達成状況を協議会で審議    |      |                |                |                |                |
| 運転手確保に<br>向けた取組  | —    | —              | 1回以上           | 1回以上           | 1回以上           |
| 【目標値の測定方法】<br>・  |      |                |                |                |                |
| 使用促進小冊子<br>等の制作・配布                                     | —    | —              | 1回以上           | 1回以上           | 1回以上           |
| 【目標値の測定方法】<br>・日高町が実証状況を取りまとめ協議会で審議                    |      |                |                |                |                |

※輸送人数：令和4年から令和10年に推移した人数

※収支率：運行収益÷運行費用

運行費用・運行収益：令和4年から令和10年に輸送人数に応じて推移した費用

※行政負担額：運行費用－運行収益



# 日高町地域公共交通計画

令和 6 年 5 月策定

作成 日高町

日高町地域公共交通活性化協議会

発行 日高町企画財政課

〒059-2192

北海道沙流郡日高町門別本町 210 番地の 1

Tel 01456-2-6181(直通)