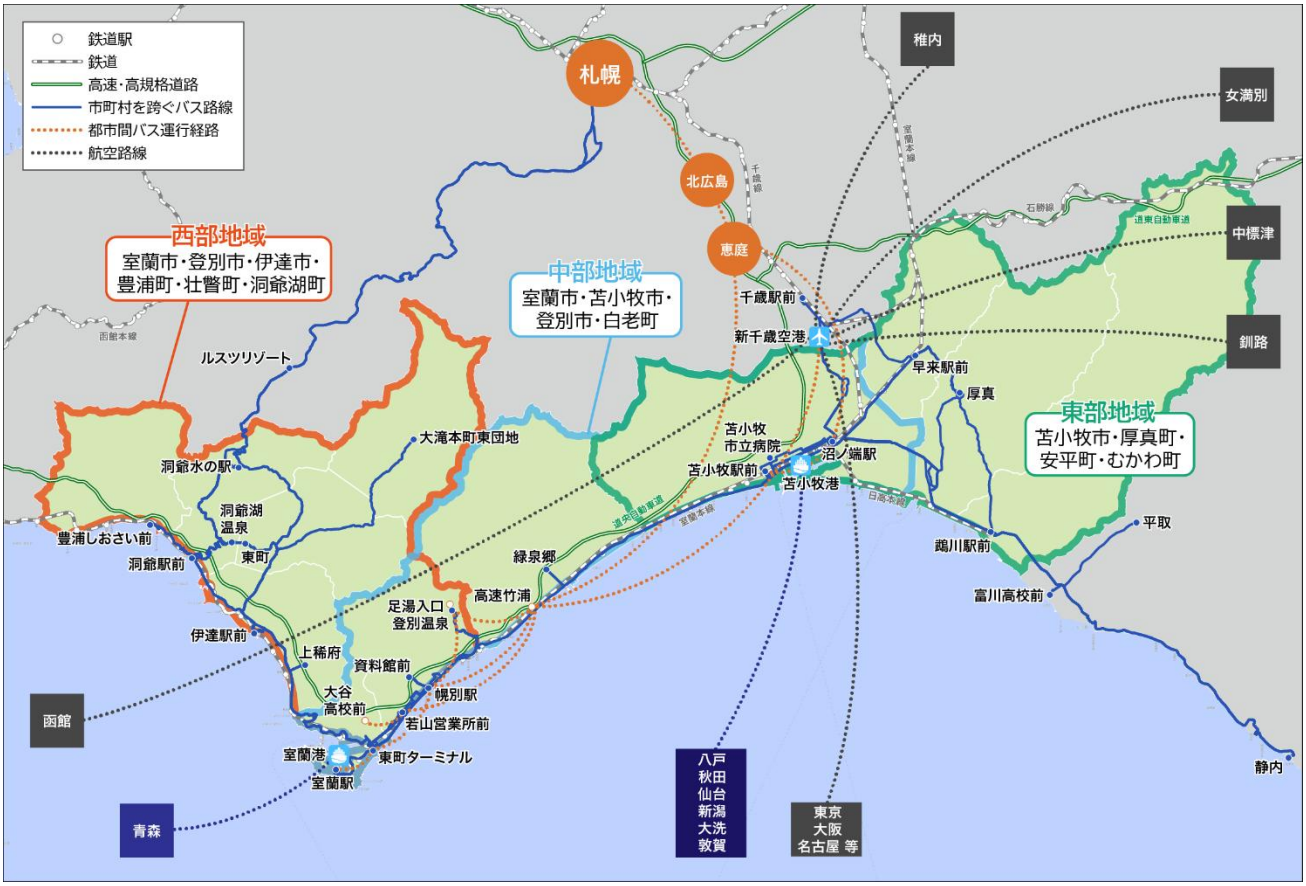
第５章　各種調査結果等から抽出された課題の整理

｜5－1｜胆振地域の公共交通における地域別の課題

「第 3 章　地域の概況」及び「第 4 章　地域の移動特性・ニーズ」を踏まえ、本地域における公共交通の課題をとりまとめます。

本地域は東西に 152km と横長の地形であり、総面積は 3,697 ㎢と全道 14 振興局の中では 4 番目に小さいですが、中核都市群を 4 市町抱え、古くからものづくり分野が盛んであるほか、道内でも有数の観光地である洞爺湖温泉・登別温泉を有しており、西部地域（室蘭市・伊達市・豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町）、中部地域（室蘭市・苫小牧市・登別市・白老町）、東部地域（苫小牧市・厚真町・安平町・むかわ町）で生活拠点並びに交通環境等の地域特性が大きく異なります。

したがって、胆振地域の各地域の特徴を整理するため、「西部地域」、「中部地域」、「東部地域」の 3 つの地域に分けて公共交通の課題を整理します。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html

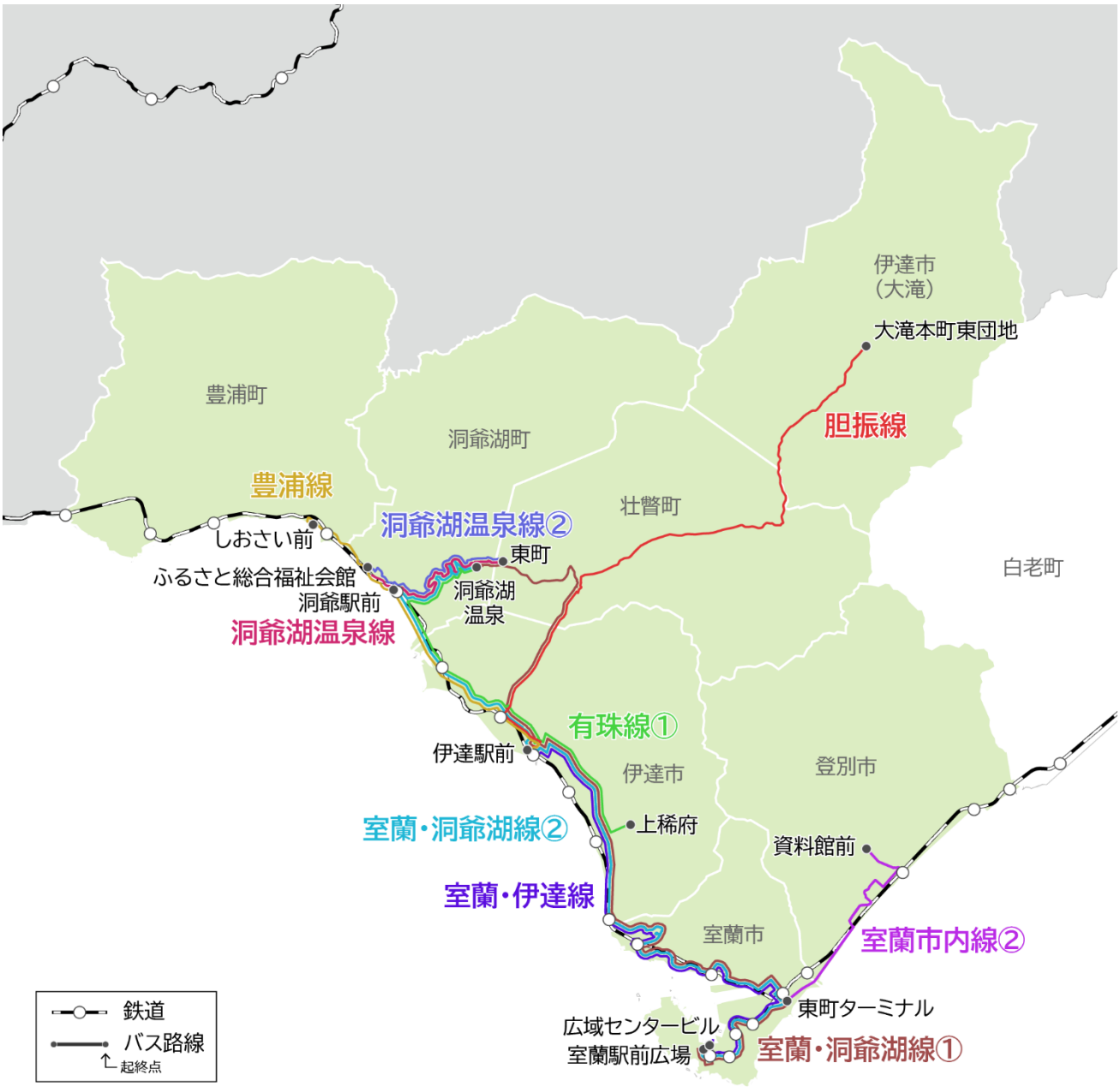
※　令和 5 年 10 月 5 日現在

図 5-1　エリア図

（１）西部地域（室蘭市・伊達市・豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町）

西部地域の課題について整理します。

対象となる市町は、室蘭市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、洞爺湖町とします。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html

※　西部地域内を運行する鉄道及び地域間幹線系統を図化

※令和６年３月２６日現在

図　5-2　西部地域対象の市町

表 5-1　西部地域の公共交通ネットワーク、現状及び問題点、課題

西部地域（室蘭市・伊達市・豊浦町・壮瞥町・洞爺湖町）の公共交通ネットワーク
西部地域では、幹線交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び千歳線が運行されています。 また、広域交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線及び室蘭本線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により札幌洞爺湖線、地域間幹線系統として道南バス株式会社により室蘭・洞爺湖線①、室蘭・洞爺湖線②、室蘭・伊達線、有珠線①、胆振線、洞爺湖温泉線、豊浦線及び洞爺湖温泉線②、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 30 系統が運行されています。 さらに、生活圏交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により室蘭本線及び千歳線が運行されているほか、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 50 系統、市町村生活バス路線として豊浦町により 1 系統が運行されています。 このほか、ハイヤー・タクシー事業者は西部地域内に 12 社（室蘭市立地の事業者を含む）が立地しており、地域内の鉄道や路線バスでは賄いきれない需要をカバーしています。加えて、地域内の 4 市町により計 9 系統のコミュニティ交通が運行され、住民の生活移動を支えています。

現状及び問題点	課題
西部地域は胆振地域内で最も人口が少ない地域であり、令和 2（2020）年時点で約 13 万人であった人口は、令和 22（2040）年には 10 万人を下回ることが予想されています。【第 3 章（P42）】 また、高齢化率が 40%を超える町が他地域と比較しても多く、今後はさらに高齢化が進行することが予想されています。【第 3 章（P46～47）】 加えて、西部地域を運行する交通事業者の収支が悪化しており、事業者負担額が増加しています。【第 3 章（P81）】	公共交通利用者の絶対数が減少していく中で、現在の学生や高齢者が継続的に公共交通を利用できる環境を構築するだけではなく、運転が困難になる高齢者等においても継続的に移動手段が確保されている環境を構築することが必要です。 また、持続可能な移動手段の確保に向けては、交通事業者に対し、適切な方法による支援を行うことも必要です。
	→住民の公共交通に対する意識醸成 →持続可能な移動手段の確保 →バス路線維持確保に向けた市町支援の充実
西部地域の生活移動の実態としては、教育施設や医療施設、商業施設が集積している室蘭市もしくは伊達市までの移動が主となっています。【第 3 章（P48～54）、第 4 章（P96～97）】	住民の生活を確保し続けるためにも、現在の移動状況・ニーズに見合った公共交通ネットワークを継続的に確保することが必要です。
	→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保
西部地域内を運行する地域間幹線系統である有珠線①及び豊浦線は、地域間幹線系統の補助基準のひとつである輸送量 15 人を下回っていることに加え、利用者数が極端に少ない便も存在しています。【第 4 章（P111～112、P119～120）】	バス運行事業者の運行業務に係る人材不足が深刻化する中で、利用者数が極端に少ない路線は利用状況に見合った見直しが必要です。
	→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保

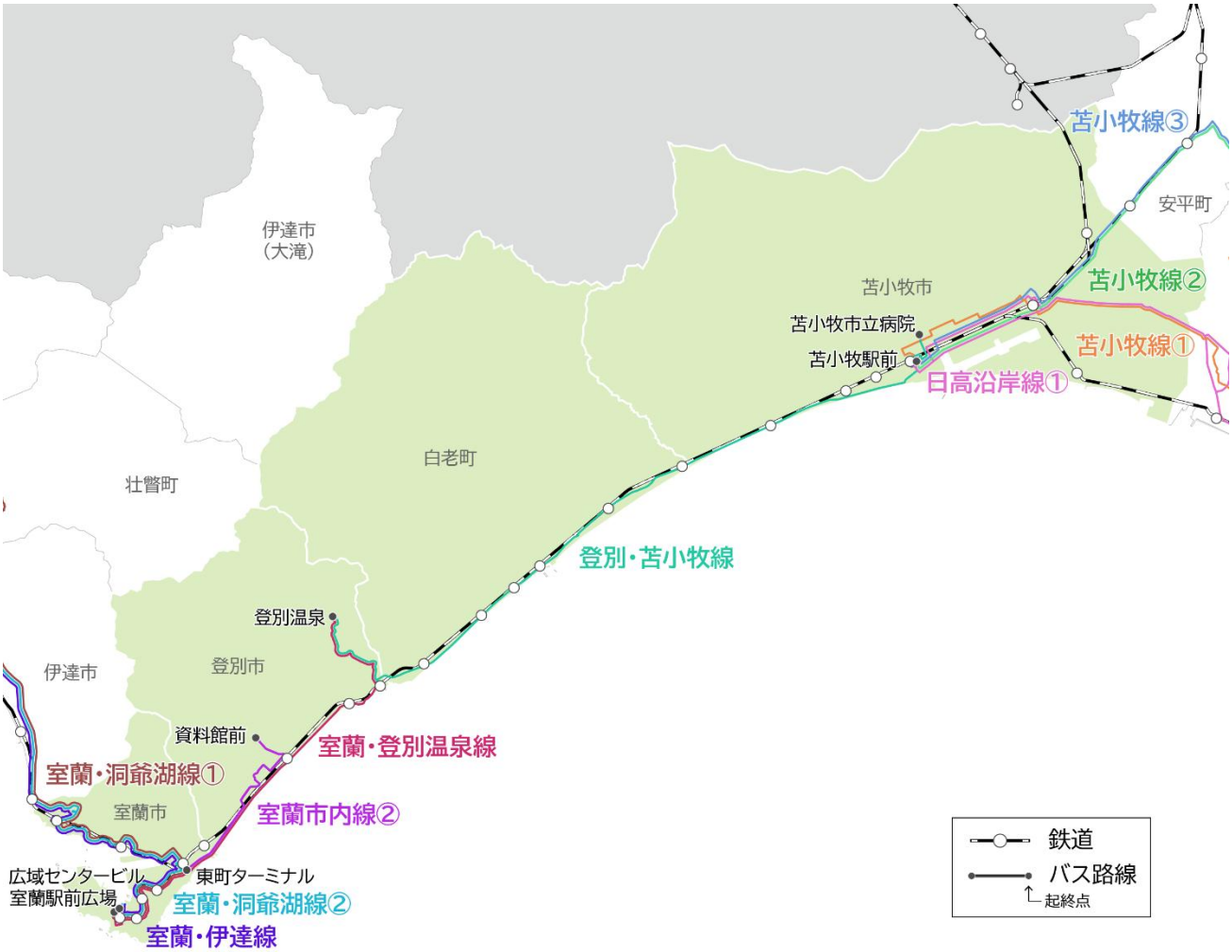
現状及び問題点	課題
西部地域は洞爺湖有珠山ジオパークや洞爺湖温泉をはじめ自然景観や温泉が豊かな地域であり、道内でも観光入込客数の多い市町村として、洞爺湖町が挙げられます。一方で、洞爺湖温泉周辺を運行する地域間幹線系統である、洞爺湖温泉線及び洞爺湖温泉線②は、地域間幹線系統の補助基準のひとつである輸送量 15 人を下回っている状況に加え、利用者数が極端に少ない便も存在しています。【第 3 章（P55～58）、第 4 章（P117～118、P123～124）】	西部地域は観光需要も高い地域であり、住民のみならず観光客等の来訪者の移動手段を継続的に確保していくことが必要です。 →利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保

※令和６年３月２６日現在

（２）中部地域（室蘭市・苫小牧市・登別市・白老町）

中部地域の課題について整理します。

対象となる市町は、室蘭市、苫小牧市、登別市、白老町とします。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html

※　中部地域内を運行する鉄道及び地域間幹線系統を図化

※令和６年３月２６日現在

図　5-3　中部地域対象の市町

表 5-2　中部地域の公共交通ネットワーク、現状及び問題点、課題

中部地域（室蘭市・苫小牧市・登別市・白老町）の公共交通ネットワーク
中部地域では、幹線交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び千歳線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により高速白鳥号、高速蘭東ライナー号、高速おんせん号、高速はやぶさ号、高速登別温泉エアポート号及び登別温泉・白老線、北海道中央バス株式会社により高速むろらん号が運行されています。 また、広域交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び日高本線が運行されているほか、地域間幹線系統として道南バス株式会社により室蘭市内線②、登別・苫小牧線及び室蘭・登別温泉線、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 25 系統、あつまバス株式会社により 2 系統が運行されています。 さらに、生活圏交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により室蘭本線、千歳線及び日高本線が運行されているほか、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 77 系統が運行されています。 このほか、ハイヤー・タクシー事業者は中部地域内に 12 社（室蘭市・苫小牧市立地の事業者を含む）が立地しており、地域内の鉄道や路線バスでは賄いきれない需要をカバーしています。加えて、地域内の 3 市町により計 6 系統のコミュニティ交通が運行し、住民の生活移動を支えています。

現状及び問題点	課題
中部地域は胆振地域内で最も人口減少が著しい地域であり、令和 2（2020）年に約 31.5 万人であった人口は、令和 27（2045）年までに 20 万人ほどまで減少することが予想されています。また、中部地域内の市町のうち、白老町においては、本地域内で最も高齢化率が高く（45.8%）、今後ますます高齢化が高まることが予想されています。【第 3 章（P42、P46～47）】	高齢化が進行していく中で、これまでバス停まで歩くことができた住民においても、徒歩でバス停まで移動することができなくなるなど、身体的事由により、路線バスを利用することができない住民が増加することが懸念されるため、継続的な移動手段の検討・確保が必要です。 →持続可能な移動手段の確保
中部地域の交通分担率は、自家用車が最も高く、本地域内において、東部地域に次いで高い状況です。【第 3 章（P59）】 また、中部地域を運行する交通事業者の収支が悪化しており、事業者負担額が増加しています。【第 3 章（P81）】 さらに、令和 5（2023）年度に実施した住民アンケート調査結果では、公共交通に求めることとして、「自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継ぎしないで他の市町村に行けること」とする回答結果に加え、「目的地に到着してほしい時間帯に利用できること」とする回答結果が最も高い地域であり、登別市及び白老町においては免許返納意向も高くなっています。【第 4 章（P134、P137）】	月に 1 回でも自動車から公共交通に移動手段を転換していただくなど住民の意識醸成を促す取組の実施が必要です。 また、持続可能な移動手段の確保に向けては、交通事業者に対し、適切な方法による支援を行うことも必要です。 加えて、各公共交通同士の乗り継ぎをシームレス化していく動きの推進や、公共交通を利用しやすくする取組の推進が必要です。 →住民の公共交通に対する意識醸成 →バス路線維持確保に向けた市町支援の充実 →持続可能な移動手段の確保

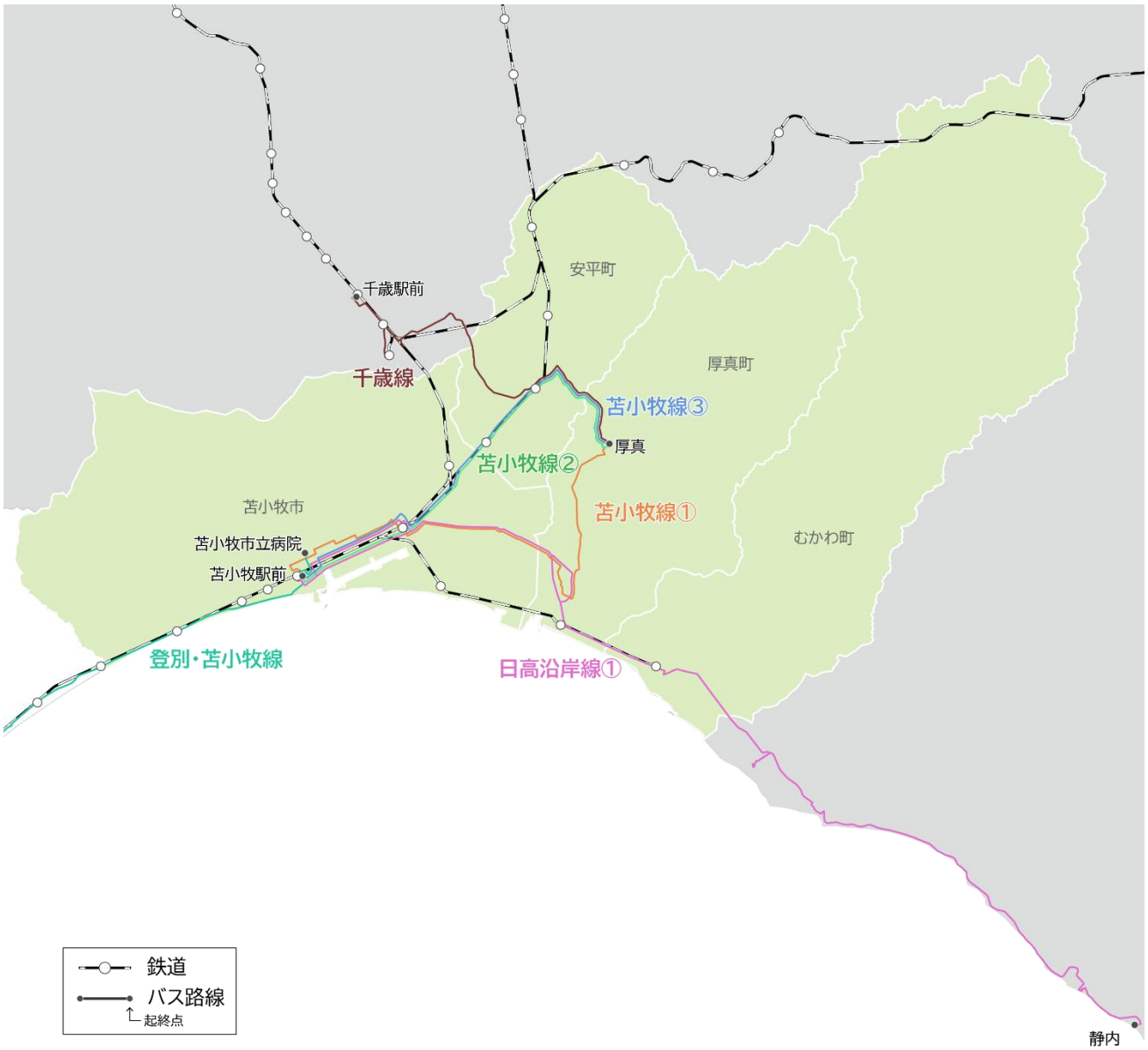
現状及び問題点	課題
中部地域には道内でも有数の温泉地である登別温泉や令和 2（2020）年に開業したウポポイ（民族共生象徴空間）などの観光資源を有しており、令和 4（2022）年度の観光入込客数では道内の観光入込客数の多い市町村において、上位 10 位に登別市と白老町が位置しています。【第 3 章（P55～58）】	中部地域は鉄道（特急）のほか、札幌市あるいは新千歳空港からの都市間バスも多く運行している地域であり、これらと路線バスあるいはコミュニティ交通など各交通モード間（幹線交通・広域交通・生活圏交通）の接続性を確保していく必要があります。 →持続可能な移動手段の確保

※令和６年３月２６日現在

（３）東部地域（苫小牧市・厚真町・安平町・むかわ町）

東部地域の課題について整理します。

対象となる市町は、苫小牧市、厚真町、安平町、むかわ町とします。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html

※　東部地域内を運行する鉄道及び地域間幹線系統を図化

※令和６年３月２６日現在

図　5-4　東部地域対象の市町

表 5-3　東部地域の公共交通ネットワーク、現状及び問題点、課題

東部地域（苫小牧市・厚真町・安平町・むかわ町）の公共交通ネットワーク
東部地域では、幹線交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び千歳線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により高速ハスカップ号、北海道中央バス株式会社により高速とまこまい号が運行されています。 また、広域交通は、北海道旅客鉄道株式会社（ＪＲ北海道）により室蘭本線及び日高本線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により高速ペガサス号、地域間幹線系統として道南バス株式会社により日高沿岸線①、あつまバス株式会社により千歳線、苫小牧線①、苫小牧線②及び苫小牧線③、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 2 系統、あつまバス株式会社により 2 系統が運行されています。 さらに、生活圏交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により室蘭本線、千歳線及び日高本線が運行されているほか、広域生活交通路線として道南バス株式会社により 8 系統、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 39 系統、あつまバス株式会社により 4 系統が運行されています。 このほか、ハイヤー・タクシー事業者は東部地域内に 8 社（苫小牧市立地の事業者を含む）が立地しており、地域内の鉄道や路線バスでは賄いきれない需要をカバーしています。加えて、地域内の 4 市町により計 10 系統に加え、民間事業者により 1 系統のコミュニティ交通が運行し、住民の生活移動を支えています。

現状及び問題点	課題
東部地域は胆振地域内でも広範囲に人口が分散している地域であり、自動車運転免許証を保有していない住民も広く点在しています。【第 3 章（P45、P61）】 また、路線バス等の幹線交通もしくは広域交通だけではカバーできていない状況にあります。【第 3 章（P84）】	幹線交通あるいは広域交通とコミュニティ交通等の接続性を確保するなど、広範囲に点在した住民の移動手段の確保が必要です。 →利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保
東部地域の交通分担率は、自家用車が本地域内において、最も高い状況です。【第 3 章（P59）】	日頃の移動手段を公共交通に転換するのではなく、月に 1 回でも自動車から公共交通に移動手段を転換していただくなど住民の意識変容を促す取組の実施が必要です。 →住民の公共交通に対する意識醸成
東部地域内を運行する地域間幹線系統である千歳線、苫小牧線①、苫小牧線②及び苫小牧線③は、現状では地域間幹線系統の補助基準のひとつである輸送量 15 人を上回っているものの、利用者数が現状よりも減少すると、基準を下回る可能性が大きい路線です。【第 4 章（P125～132）】	公共交通の持続性を向上させるためには、必要に応じた路線の見直し・運行最適化など利用者確保に向けた利便性の向上が必要です。 →利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保

現状及び問題点	課題
令和 5（2023）年度に実施した住民アンケート調査結果では、公共交通の周知の更なる推進に加え、JR と路線バスの時間重複の改善や路線バスの利用実態を踏まえた路線統合など、路線の見直し・運行最適化に関する要望のほか、運賃助成等の公共交通を利用しやすい環境整備に向けた要望が挙がっています。【第 4 章（P135～136、P138）】	持続可能な公共交通の確保にあたっては、利用実態に即した路線の見直し・運行最適化のほか、利用需要の更なる喚起に向けた利用促進策の継続的な実施が必要です。 →利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保 →バス路線維持確保に向けた市町支援の充実

※令和６年３月２６日現在

｜5-2｜胆振地域の公共交通における全体の課題

本地域では、人口減少や少子高齢化、高い自家用車依存に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、公共交通の利用者数は減少傾向となっており、利用者数の減少に伴う収益の減少はこれまで公共交通を支えてきた交通事業者の事業継続に大きな影響を及ぼしています。

また、人口減少や少子高齢化の影響は、バスやハイヤー・タクシーなどの公共交通の運行業務に係る人材確保にも大きな影響を与えており、本地域のバス事業者である道南バス株式会社及びあつまバス株式会社においては、これまで収益確保の面で大きなウエイトを占めていた貸切事業における運転手確保が困難となっています。加えて、鉄道や路線バスでは賄いきれない需要をカバーしてきたハイヤー・タクシー事業者においては、60 代以上の運転手で約 8 割を占めている状況であり、事業継続の面からも運行業務に係る人材確保は最重要な課題です。

特に 2024 年以降、働き方改革法案により運転手の労働時間に上限が課される（通称、2024 年問題）ことで運転手不足に拍車がかかるため、本地域で多く存在している幹線交通・広域交通・生活圏交通の重複区間の効率化など、利用実態を踏まえた路線見直しを検討することが必要です。

本地域の主な移動手段は、自家用車による移動が 7 割以上で、鉄道や路線バス、ハイヤー・タクシーといった公共交通による移動は 1 割以下となっています。また、令和 5（2023）年度に実施した住民アンケート調査結果では、多くの年代で公共交通を「めったに利用しない」とする割合が 9 割以上となっており、自動車運転免許証を保有していない 10 歳代においても 6 割以上が公共交通を利用していません。

このような状況下では、交通事業者が収益を確保することは難しく、より多くの住民が公共交通の現状を理解し、月に 1 回あるいは数カ月に 1 回でも公共交通を利用する意識を醸成していくことも公共交通の維持確保においては重要な課題と言えます。

本地域の住民に公共交通を利用しようと思ってもらうためには、地域内を運行する公共交通がより便利に使えるよう、公共交通ネットワークの見直しに加え、利用促進策もさらに実施していくことが重要です。そのため、現在の住民等の移動実態・ニーズを踏まえ、本地域を運行する広域交通・生活圏交通をより実態に即した運行内容に再編を行っていくとともに、各公共交通同士の接続性を高め、よりシームレスに公共交通を利用できる環境を整備していくことが重要となります。

加えて、令和 5（2023）年度に実施した住民アンケート調査結果では、今後の公共交通の利用について、「公共交通に頼らざるを得ないため大事な移動手段である」とする回答や「数年度には免許を返納する予定のため大事な移動手段である」とする回答が合わせて 7 割以上であり、また「補助金を出して現在の路線バスのサービスを維持していく」とする回答も 7 割以上であることを踏まえると、公共交通の維持確保は本地域にとって重要な課題です。

住民のこのような考えを踏まえ、本地域の住民がより手軽に公共交通を利用できるよう、これまで市町で実施してきた移動支援施策や周知の取組、さらなる支援の充実により、身近に感じていただける公共交通を維持確保していくことが必要です。

表 5-4　現状及び問題点、課題のまとめ

現状及び問題点	課題
公共交通の担い手不足	→バス・ハイヤー・タクシーの運行業務に係る人材の確保
高い自家用車依存	→住民の公共交通に対する意識醸成
人口減少や少子高齢化の進行 住民の移動実態への的確な対応 公共交通に対する住民ニーズへの対応	→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手段の確保
将来に向けた公共交通の確保	→バス路線維持確保に向けた市町支援の充実

|5-3|胆振地域の公共交通の課題のまとめ

5-1 で示した地域別の課題及び 5-2 で示した地域全体の課題から、本地域の公共交通の課題を以下のとおり整理します。

課題 1	バス・ハイヤー・タクシーの運行業務に係る人材の確保
人口減少や少子高齢化等の影響により、本地域の交通事業者の運行業務に係る人材不足は深刻な問題となっています。そこで、交通事業者や国による人材確保対策だけではなく、道や各市町などが連携しながら、本地域全体として、交通事業者の運行業務に係る人材の確保対策を行う必要があります。	

課題 2	住民の公共交通に対する意識醸成
本地域は自家用車への依存が高い傾向にあり、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、公共交通利用者は減少傾向となっています。より多く公共交通を利用していただくためにもさらなる利用促進策の実施や公共交通の周知活動を強化することで、本地域の住民の公共交通に対する意識を醸成していく必要があります。	

課題 3	利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化
本地域を運行する幹線交通、広域交通、生活圏交通は、各交通間で重複している区間等も多く存在していることから、各交通間の重複を改善するとともに、JR 駅等の交通結節点を軸とした乗り換えなど、公共交通間の効率化を図っていく必要があります。 また、本地域内においても利用者が極端に少ない路線においては、利用実態・ニーズに即した運行の最適化を行い、より持続性の高い公共交通ネットワークを構築する必要があります。	

課題 4	持続可能な移動手段の確保
路線の見直し・運行の最適化を行った上で、本地域において公共交通を利用できない住民が新たに発生することの無いよう、各市町が運行しているコミュニティ交通等と連携をし、本地域の住民が継続的に移動できる手段を確保していくことが必要です。	

課題 5	バス路線の維持確保に向けた市町支援の充実
本地域の地域間幹線系統等の路線バスは、利用者数の減少や人件費・物価の高騰等により運行収支が悪化しており、これにより交通事業者の経営も厳しい状況となっています。そこで、国や道による支援制度の活用はもとより、各市町との連携により公共交通利用のさらなる移動支援など、適切な方法による交通事業者の支援を行うことが必要です。	

第６章　基本的な方針及び計画目標

｜6-1｜　求められる公共交通の役割及び課題から導き出される将来像・基本方針

（1）　計画の将来像

第 2 章で整理した上位・関連計画等と第 5 章で整理した本地域の公共交通の課題を踏まえ、本地域が目指す将来像を次のとおり設定します。

【北海道胆振地域が目指す公共交通の将来像】

胆振地域の公共交通に係る全ての関係者が

主体性を持ち維持確保する持続可能な公共交通ネットワークの構築

（2）将来像の実現に向けた基本方針

第 5 章で整理した本地域が抱える 5 つの公共交通の課題を解決するために、将来像の実現に向けた本計画の基本方針を次のとおり定めます。

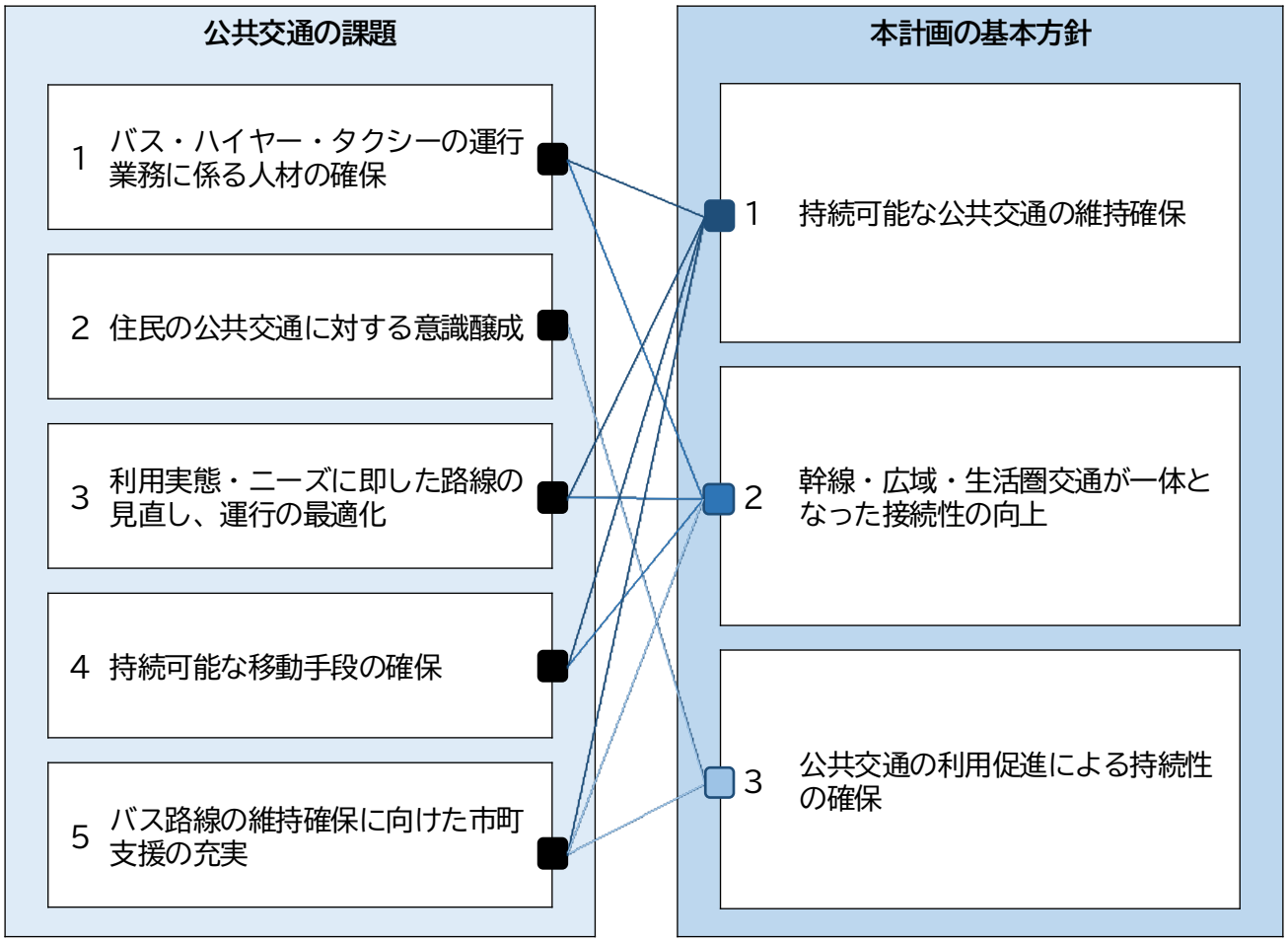


図　6-1　公共交通の課題と本計画の基本方針との関係性

基本方針１　持続可能な公共交通の維持確保

●本地域には中核都市群が 4 市町存在していますが、中でも室蘭市及び苫小牧市は西部・中部・東部地域における通勤・通学・買い物・通院など様々な移動目的の中心となっています。

●一方で、本地域の広域交通等を運行する交通事業者では、路線バス運行に関係する人材不足が深刻化しており、また、人口減少や自家用車依存などにより、公共交通利用者数は減少傾向にあります。

●人口減少や少子高齢化は今後も続く見込みであり、将来的には通勤・通学の移動需要減少や学校統廃合による需要の変化が予想されます。

●本地域における市町間を跨ぐ移動手段の維持確保に向けては、路線バスとして運行を継続させていく区間と運行形態を変化させつつ生活移動等を確保する区間との線引きが必要となることから、関係する市町と交通事業者による協議を活発化させ、各市町から交通事業者への支援のあり方の検討や人材確保に取り組み、持続可能な公共交通ネットワークの維持確保を推進します。

基本方針２　幹線・広域・生活圏交通が一体となった接続性の向上

●本地域内を運行する幹線交通は、本地域の中核都市群と中核都市の札幌市を結ぶ重要な役割を担っています。札幌市には本地域からの往来も多く、今後高齢化の進行により、広域的な通院需要の増加も予想されます。

●本地域の通勤・買い物・通院などの移動目的は、各市町内で完結している傾向にある一方で、通勤・総合病院への通院などの移動目的に関しては、室蘭市や苫小牧市等の中核都市群あるいは地域中心都市である伊達市までの市町間を跨ぐ生活移動も見られます。

●各市町内での移動手段については、市町が独自に実施している交通施策などにより着実に確保しています。

●本地域内を運行する路線バス・ハイヤー・タクシーなどの交通事業者においては、運転手等の運行業務に係る人材不足が深刻化しています。

●胆振地域の住民の居住市町内あるいは胆振地域内、中核都市までの様々な移動目的を支える重要な移動手段として、幹線・広域・生活圏交通の持続性を高めていくためにも、各交通間の接続性を確保・強化していく取組を推進します。

●また、生活圏交通は、生活移動の基盤として欠かせない重要な交通であり、各市町が独自で実施しているコミュニティ交通等の確実な維持確保に取り組みます。

●深刻化する路線バス・ハイヤー・タクシーなどの交通事業者における人材不足の改善に向けた各市町の取組の実施のほか、各市町から交通事業者への支援のあり方について検討を進めます。

基本方針３	公共交通の利用促進による持続性の確保

●人口減少や自家用車依存、新型コロナウイルス感染症の影響等により、確実に住民等の公共交通を利用する全体人数は減少しています。

●一方で、本地域は登別温泉や洞爺湖温泉、ウポポイ（民族共生象徴空間）など道内でも有数の観光資源を有しており、新型コロナウイルス感染症の影響等により大幅に減少した観光客は回復傾向にあります。

●公共交通の利用をより促すためには、市町や交通事業者等の関係者が連携し、地域内外に向けた本地域内の公共交通の運行情報を継続的に発信していくとともに、住民等が公共交通を利用してみようと思えるように、さらなる利便性の向上に資する取組を推進していきます。

（3）基本方針の実現に向けた目標

基本方針を実現するため本計画で達成すべき目標を次のとおり定めます。

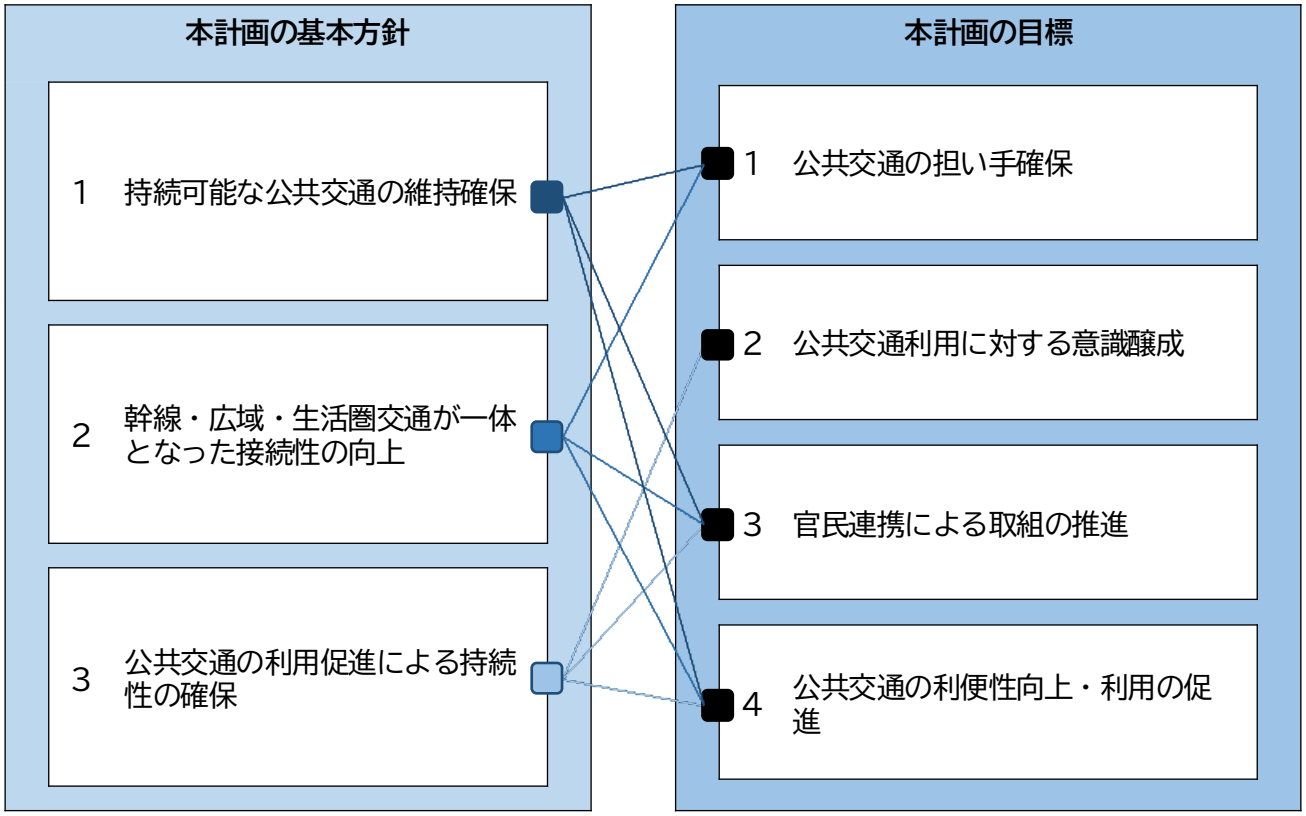


図 6-2 本計画の基本方針と目標の関係性

目標1	**公共交通の担い手確保** 人口減少に加え、運行業務に係る人材不足への対応として、本地域の利用実態・ニーズに即した公共交通サービスの最適化及び国・北海道等に加え、市町も主体となる人材確保など、深刻化する公共交通を担う人材の確保・育成に努めます。

目標2	**公共交通利用に対する意識醸成** 住民一人一人が公共交通ネットワークの維持確保に協力し、公共交通サービスの重要性と必要性を認識し、日常的に公共交通を利用する意識を醸成するための取組を推進します。

目標3	**官民連携による取組の推進** 将来にわたり公共交通を持続的に確保するため、国、北海道、市町、交通事業者などの様々な関係者が協力し、幹線・広域・生活圏交通を包括的に確保するための取組を推進します。

目標4	**公共交通の利便性の向上・利用の促進** 利用者が快適に公共交通を利用できるように、乗り継ぎのスムーズさや待合環境の快適性を向上させる取組を推進します。 また、住民や観光客等の来訪者が公共交通を利用した外出や観光をより積極的に行っていただけるよう、情報提供の質の向上や地域内で公共交通を利用する利点を広く認識できる取組を推進します。

｜6-2｜　公共交通の利用促進等に向けた取組方針及び維持確保の方針

基本方針や目標を踏まえ、以下のとおり公共交通の利用促進等に向けた取組方針及び維持確保の方針を設定します。

なお、生活圏交通のうち、市町村単独補助路線、ハイヤー・タクシー及びその他については、各市町で策定する地域公共交通計画で整理するものとします。

（1）取組方針

（1）-1）幹線交通

1）-①　鉄道

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
■JR 北海道 ・函館本線 ・室蘭本線 ・千歳線	・本地域の中核都市群を含む各自治体間での通勤･通学､通院などの生活交通として活用するほか、本地域の中核都市群を含む各自治体から中核都市である札幌市までの広域的な通院やビジネス利用等で活用 ・中核都市である札幌市や北海道の空の玄関口である新千歳空港から本地域の中核都市群を含む各自治体までの観光移動等の来訪者の移動にも活用 ・中核都市である札幌市と本地域の中核都市群である室蘭市､登別市､白老町、苫小牧市を結ぶ幹線交通としての役割を担う	・今後も本地域に居住する住民及び本地域を来訪する方の重要な移動手段として、広域交通や生活圏交通が鉄道との接続性を確保することに加え、関係する市町等と北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）が連携しながら、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。	・室蘭市 ・苫小牧市 ・登別市 ・伊達市 ・豊浦町 ・白老町 ・洞爺湖町

1）-② 都市間バス

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
■道南バス ・高速白鳥号 ・高速蘭東ライナー号 ・高速おんせん号 ・高速ハスカップ号 ・高速はやぶさ号 ・高速登別温泉エアポート号 ・登別温泉・白老線 ■北海道中央バス ・高速むろらん号 ・高速とまこまい号	・北海道の中核都市である札幌市や中核都市群である千歳市と本地域の中核都市群を含む各自治体間での広域的な通院やビジネス利用等で活用 ・中核都市である札幌市や中核都市群である千歳市と本地域の中核都市群である室蘭市、登別市、白老町、苫小牧市を結ぶ幹線交通としての役割を担う	・今後も本地域に居住する住民及び本地域を来訪する方の重要な移動手段として、広域交通や生活圏交通が都市間バスとの接続性を確保することに加え、関係する市町等と道南バス株式会社及び北海道中央バス株式会社が連携しながら、都市間バスの利便性向上及び利用促進に取り組む。	・室蘭市 ・苫小牧市 ・登別市 ・白老町

（1）-2）広域交通

2）-① 鉄道

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
■JR 北海道 ・函館本線 ・室蘭本線 ・日高本線	・令和 3 （2021）年 4 月 1 日に鵡川～様似間が廃線となり、代替バスが運行 ・本地域の中核都市群である室蘭市と地域中心都市である伊達市や洞爺湖町・豊浦町、本地域の中核都市群である苫小牧市と厚真町・安平町・むかわ町を結ぶ広域交通としての役割を担う	・今後も本地域に居住する住民及び本地域を来訪する方の重要な移動手段として、路線バスなど他の広域交通や生活圏交通が鉄道との接続性を確保することに加え、関係する市町等と北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）が連携しながら、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。	・室蘭市 ・苫小牧市 ・伊達市 ・豊浦町 ・厚真町 ・洞爺湖町 ・安平町 ・むかわ町

2）-② 都市間バス

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
■道南バス ・高速ペガサス号 ・札幌洞爺湖線	・北海道の中核都市である札幌市と本地域の中核都市群を含む各自治体間での広域的な通院やビジネス利用等で活用 ・中核都市である札幌市や中核都市群である北広島市、恵庭市と豊浦町、洞爺湖町、むかわ町を結ぶ広域交通としての役割を担う	・今後も本地域に居住する住民及び本地域を来訪する方の重要な移動手段として、路線バスなど他の広域交通や生活圏交通が都市間バスとの接続性を確保することに加え、関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、都市間バスの利便性向上及び利用促進に取り組む。	・苫小牧市 ・豊浦町 ・洞爺湖町 ・むかわ町

（1）-3）生活圏交通

3）-① 鉄道

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
■JR 北海道 ・室蘭本線 ・千歳線 ・日高本線	・北海道の中核都市群である室蘭市や苫小牧市において、通勤や通院利用等で活用 ・室蘭市や苫小牧市の市内移動に用いられる生活圏交通としての役割を担う	・今後も本地域に居住する住民及び本地域を来訪する方の重要な移動手段として、広域交通やコミュニティ交通など他の生活圏交通が鉄道との接続性を確保することに加え、関係する市町等と北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）が連携しながら、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。	・室蘭市 ・苫小牧市

（２）維持確保の方針

（２）-１）広域交通

１）-①　路線バス-地域間幹線系統-西部地域

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・室蘭・洞爺湖線① 【R4 輸送量：31.3 人】	・西部地域の室蘭市、伊達市、壮瞥町、洞爺湖町間における通勤や通学、買い物などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組み、移動手段の維持に努める。	・室蘭市 ・伊達市 ・壮瞥町 ・洞爺湖町
■道南バス ・室蘭・洞爺湖線② 【R4 輸送量：38.6 人】	・西部地域の室蘭市、伊達市、洞爺湖町間における通勤や通学、買い物などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。		・室蘭市 ・伊達市 ・洞爺湖町
■道南バス ・室蘭・伊達線 【R4 輸送量：25.5 人】	・西部地域の室蘭市、伊達市間における通勤や通学などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。		・室蘭市 ・伊達市
■道南バス ・有珠線① 【R4 輸送量：8.1 人】 ※１、２（令和６年１０月１日から系統廃止）	・西部地域の伊達市、洞爺湖町間における通勤や通学などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・伊達市 ・洞爺湖町
■道南バス ・胆振線 【R4 輸送量：15.5 人】	・西部地域の伊達市、壮瞥町間における通学などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・伊達市 ・壮瞥町

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・洞爺湖温泉線 【R4 輸送量：6.6 人】	・西部地域の壮瞥町、洞爺湖町間における通勤や私用などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。 ・一方で、西部地域の観光地である洞爺湖温泉までのアクセス交通であることから、観光目的でも一定程度利用されている。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・壮瞥町 ・洞爺湖町 （※２） （※３）
■道南バス ・豊浦線 【R4 輸送量：8.0 人】 ※１、２（令和６年１０月１日から系統廃止）	・西部地域の伊達市、豊浦町、洞爺湖町間における買い物や通勤、通院、私用などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、路線形態も含め持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・伊達市 ・豊浦町 ・洞爺湖町
■道南バス ・洞爺湖温泉線② 【R4 輸送量：8.8 人】	・西部地域の壮瞥町、洞爺湖町間における通勤や通院などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。 ・一方で、西部地域の観光地である洞爺湖温泉までのアクセス交通であることから、観光目的でも一定程度利用されている。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・壮瞥町 ・洞爺湖町

１）-②　路線バス-地域間幹線系統-中部地域

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・室蘭市内線② 【R4 輸送量：41.0 人】	・中部地域の室蘭市と登別市間における通学や通勤などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組み、移動手段の維持に努める。	・室蘭市 ・登別市
■道南バス ・登別・苫小牧線 【R4 輸送量：31.8 人】	・中部地域の登別市、白老町、苫小牧市間における通勤や通院などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。 ・また、中部地域における観光地である登別温泉までのアクセス交通であることから、観光目的での利用も多く、来訪者の移動にも活用されている。		・苫小牧市 ・登別市 ・白老町
■道南バス ・室蘭・登別温泉線 【R4 輸送量：56.2 人】	・中部地域の室蘭市、登別市間における通勤や買い物などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。 ・また、中部地域における観光地である登別温泉までのアクセス交通であることから、観光目的での利用も多く、来訪者の移動にも活用されている。		・室蘭市 ・登別市

１）-③　路線バス-地域間幹線系統-東部地域

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・日高沿岸線① 【R4 輸送量：33.6 人】	・東部地域及び日高管内の各市町間における買い物や通学、通院などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組み、持続可能な移動手段の維持に努める。	・苫小牧市 ・厚真町 ・むかわ町 ・他日高管内
■あつまバス ・千歳線 【R4 輸送量：15.3 人】	・東部地域の厚真町、安平町及び千歳市間における通勤などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等とあつまバス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組み、移動手段の維持に努める。	・厚真町 ・安平町 ・千歳市
■あつまバス ・苫小牧線① 【R4 輸送量：15.3 人】	・東部地域の苫小牧市、厚真町間における通勤及び通院などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等とあつまバス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。	・苫小牧市 ・厚真町
■あつまバス ・苫小牧線② 【R4 輸送量：15.3 人】	・東部地域の苫小牧市、厚真町、安平町間における通院及び買い物、私用などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。		・苫小牧市 ・厚真町 ・安平町
■あつまバス ・苫小牧線③ 【R4 輸送量：15.3 人】	・東部地域の苫小牧市、厚真町、安平町間における通学及び通勤、通院などの生活を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。		

１）-④　路線バス-市町村単独補助路線

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・34 系統 ■あつまバス ・2 系統	・本地域の幹線交通や広域交通-地域間幹線系統では賄いきれない需要を支える路線バスとして広域交通の役割を担う。	・36 系統中 23 系統で令和 4（2022）年度の運行収支が赤字となっており、関係する市町と道南バス株式会社及びあつまバス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、持続可能な移動手段の確保のための最適化に向けた検討を行う。 ・なお、系統の維持確保に向けては、必要に応じて、北海道の生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線等）や地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用も検討する。	・胆振地域の全市町

※１　令和６年度第２回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年７月１７日開催）において計画変更
（有珠線①及び豊浦線の欄に「令和６年１０月１日から地域間幹線系統補助の対象外」と追記）

※２　令和６年度第３回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年９月１１日開催）において計画変更
（※１で追記した文言を更新）

※３　令和８年第１回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和８年６月２日開催）において計画変更
（主に係る市町から、豊浦町を削除）

（２）-２）生活圏交通

２）-①　路線バス-広域生活交通路線

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
■道南バス ・日新国道線２ 【R4 輸送量：28.5 人】 ※１（令和６年４月１日から系統廃止） ・錦岡線 【R4 輸送量：30.2 人】 ・勇払線１ 【R4 輸送量：28.0 人】 ・勇払線２ 【R4 輸送量：22.5 人】 ・沼ノ端線２ 【R4 輸送量：17.6 人】 ※１（令和６年４月１日から系統廃止） ・澄川錦岡線 【R4 輸送量：67.6 人】 ・川沿ときわ線 【R4 輸送量：54.7 人】 ※１（令和６年４月１日から系統廃止） ・宮の森線 【R4 輸送量：38.7 人】	・全 8 系統は本地域の中核都市群の 1 つである苫小牧市内を運行しており、様々な利用目的の移動を支える路線バスとして生活圏交通の役割を担う。	・8 系統中全系統で令和 4（2022）年度の運行収支が赤字となっており、苫小牧市と道南バス株式会社が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、持続可能な移動手段の確保のための最適化に向けた検討を行う。	・苫小牧市

※　「山梨線」（市町村生活バス路線）の維持確保方針については、令和 6 年度策定を予定する豊浦町地域公共交通計画に位置付ける。

※1　令和６年度第１回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年６月４日開催）において計画変更

|6-3| 公共交通の利用促進等に向けた取組方針及び維持確保の方針まとめ

路線名	取組方針
■JR 北海道 ・函館本線 ・室蘭本線 ・千歳線 ・日高本線	・広域交通や生活圏交通が鉄道との接続性を確保することに加え、関係する市町等と交通事業者が連携しながら、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。
■道南バス ・高速白鳥号　・高速蘭東ライナー号 ・高速おんせん号　・高速ハスカップ号 ・高速ペガサス号　・高速はやぶさ号 ・高速登別温泉エアポート号 ・登別温泉・白老線　・札幌洞爺湖線 ■北海道中央バス ・高速むろらん号　・高速とまこまい号	・広域交通や生活圏交通が都市間バスとの接続性を確保することに加え、関係する市町等と交通事業者が連携しながら、都市間バスの利便性向上及び利用促進に取り組む。

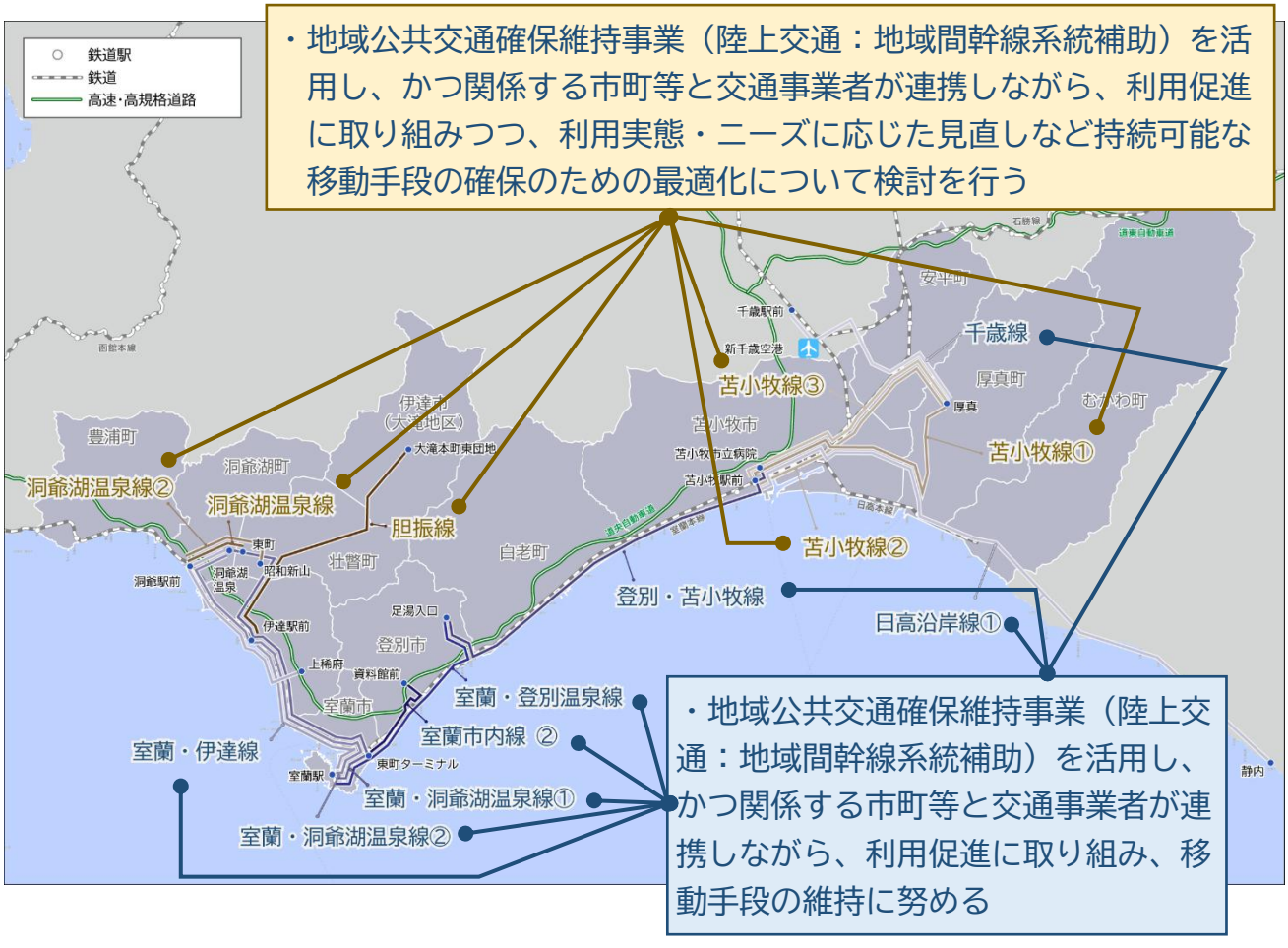
路線名	維持確保の方針
■道南バス ・室蘭・洞爺湖線①　・室蘭・洞爺湖線② ・室蘭・伊達線　・室蘭市内線② ・登別・苫小牧線　・室蘭・登別温泉線 ・日高沿岸線① ■あつまバス ・千歳線	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と交通事業者が連携しながら、利用促進に取り組み、移動手段の維持に努める。
■道南バス ・有珠線①　・胆振線 ・洞爺湖温泉線　・洞爺湖温泉線② ※２　有珠線①については、令和６年１０月１日から地域間幹線系統補助の対象外 ■あつまバス ・苫小牧線①　・苫小牧線② ・苫小牧線③	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と交通事業者が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、利用実態・ニーズに応じた見直しなど持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。
■道南バス ・豊浦線 ※２　令和６年１０月１日から地域間幹線系統補助の対象外	・地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）を活用し、かつ関係する市町等と交通事業者が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、路線形態も含め持続可能な移動手段の確保のための最適化について検討を行う。
■道南バス ・市町村単独補助路線 34 系統 ■あつまバス ・市町村単独補助路線 2 系統	・関係する市町と交通事業者が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、持続可能な移動手段の確保のための最適化に向けた検討を行う。 ・なお、系統の維持確保に向けては、必要に応じて、北海道の生活交通路線維持対策事業（広域生活交通

	路線等）や地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用も検討する。
路線名	**維持確保の方針**
■道南バス ・日新国道線２　　・錦岡線 ・勇払線１　　・勇払線２ ・沼ノ端線２　　・澄川錦岡線 ・川沿ときわ線　　・宮の森線 ※１　日新国道線２、沼ノ端線２、川沿ときわ線については、令和６年４月１日から系統廃止	・苫小牧市と交通事業者が連携しながら、利用促進に取り組みつつ、持続可能な移動手段の確保のための最適化に向けた検討を行う。

※　「山梨線」（市町村生活バス路線）の維持確保方針については、令和 6 年度策定を予定する豊浦町地域公共交通計画に位置付ける。

※１　令和６年度第１回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年６月４日開催）において計画変更

※２　令和６年度第２回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年７月１７日開催）において計画変更



※　広域交通-地域間幹線系統に係る記載を整理

図　6-3　北海道胆振地域における広域交通（路線バス-地域間幹線系統）の運行概略図

※　令和６年度第３回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和６年９月１１日開催）において運行概略図変更

※　令和８年度第１回北海道胆振地域公共交通活性化協議会（令和８年６月２日開催）において運行概略図変更