

(2) -3) 市町別公共交通に求めること

- ・公共交通に求めることで、最も多い回答は「自宅や自宅付近から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること」となっていますが、バス利用者（日常的な生活移動において、交通手段で「路線バス」を選択された方）に着目した整理を行うと、「目的地に到着してほしい時間帯に利用できること」の回答が最も多い結果となっています。
- ・また、「住んでいる市町内での移動が便利であること」や「分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること」についても回答が多くなっています。

表 4-7 市町別公共交通に求めること
(全回答者)

地区名	市町名	自宅や自宅付近から乗車し、乗り継いで他の市町村に行けること	自宅や自宅付近から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること	目的地に到着してほしい時間帯に利用できること	他の市町村に行く際の運賃が利用しやすいこと	住んでいる市町内で移動する際の運賃が利用しやすいこと	市町村を跨ぐ公共交通の総移動時間が短いこと	住んでいる市町内での移動が便利であること	始発時間が早くなること	終発時間が遅くなること	分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること	その他	現状のままで良い
西部地域	豊浦町(n=183)	29.5%	56.8%	51.4%	40.4%	23.5%	28.4%	26.2%	5.5%	7.7%	35.5%	3.3%	14.2%
	洞爺湖町(n=162)	28.4%	50.0%	53.7%	33.3%	23.5%	17.3%	28.4%	5.6%	8.0%	38.9%	3.7%	16.0%
	壮瞥町(n=197)	25.9%	57.9%	50.3%	36.5%	20.3%	13.2%	21.8%	5.6%	12.2%	32.5%	5.1%	9.6%
	伊達市(n=455)	20.2%	47.7%	43.7%	34.5%	28.1%	19.3%	37.1%	5.9%	10.8%	37.1%	3.7%	16.0%
中部地域	室蘭市(n=424)	25.9%	47.4%	43.6%	29.0%	41.5%	16.5%	46.0%	6.1%	12.0%	36.1%	4.2%	10.1%
	登別市(n=425)	24.9%	58.4%	48.5%	33.2%	35.3%	18.6%	42.6%	5.9%	10.8%	41.6%	4.5%	9.6%
	白老町(n=259)	29.3%	57.9%	48.6%	39.0%	24.3%	20.5%	36.7%	9.3%	11.6%	40.5%	2.7%	6.2%
東部地域	苫小牧市(n=505)	25.5%	27.9%	34.1%	22.0%	32.5%	10.7%	38.8%	4.4%	8.5%	34.7%	5.0%	9.5%
	安平町(n=152)	34.9%	52.0%	45.4%	37.5%	28.9%	24.3%	28.3%	9.9%	14.5%	38.8%	6.6%	11.2%
	厚真町(n=230)	28.3%	53.9%	41.3%	43.5%	23.0%	17.8%	27.4%	7.0%	10.0%	27.4%	4.3%	12.2%
	むかわ町(n=136)	25.0%	47.1%	38.2%	27.2%	23.5%	16.9%	30.1%	12.5%	10.3%	27.2%	2.2%	15.4%
西部地域合計(n=1421)		24.8%	50.5%	46.7%	33.8%	29.9%	18.6%	35.3%	5.8%	10.6%	36.2%	4.0%	13.2%
中部地域合計(n=1613)		26.1%	45.9%	42.7%	29.5%	34.3%	15.9%	41.4%	6.0%	10.5%	37.8%	4.3%	9.2%
東部地域合計(n=1023)		27.5%	39.9%	37.9%	29.8%	28.6%	15.2%	33.5%	6.8%	10.0%	32.6%	4.7%	11.1%
胆振地域合計(n=3128)		26.1%	48.7%	44.2%	32.8%	29.8%	17.6%	35.8%	6.5%	10.5%	36.1%	4.2%	11.4%

表 4-8 市町別公共交通に求めること
(日常的な生活移動において、交通手段で「路線バス」を選択された方)

地区名	市町名	自宅や自宅付近から乗車し、乗り継いで他の市町村に行けること	自宅や自宅付近から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること	目的地に到着してほしい時間帯に利用できること	他の市町村に行く際の運賃が利用しやすいこと	住んでいる市町内で移動する際の運賃が利用しやすいこと	市町村を跨ぐ公共交通の総移動時間が短いこと	住んでいる市町内での移動が便利であること	始発時間が早くなること	終発時間が遅くなること	分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること	その他	現状のままで良い
西部地域	豊浦町(n=5)	40.0%	100.0%	80.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%
	洞爺湖町(n=12)	33.3%	41.7%	75.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	8.3%	25.0%	0.0%	25.0%
	壮瞥町(n=10)	40.0%	70.0%	60.0%	40.0%	40.0%	20.0%	30.0%	10.0%	10.0%	30.0%	20.0%	10.0%
	伊達市(n=31)	25.8%	64.5%	67.7%	61.3%	38.7%	41.9%	54.8%	3.2%	12.9%	48.4%	3.2%	9.7%
中部地域	室蘭市(n=74)	24.3%	52.7%	55.4%	32.4%	51.4%	18.9%	55.4%	9.5%	18.9%	44.6%	6.8%	9.5%
	登別市(n=46)	19.6%	58.7%	76.1%	34.8%	41.3%	21.7%	43.5%	8.7%	10.9%	41.3%	6.5%	4.3%
	白老町(n=11)	36.4%	54.5%	63.6%	36.4%	27.3%	18.2%	36.4%	9.1%	0.0%	45.5%	9.1%	9.1%
東部地域	苫小牧市(n=63)	25.4%	23.8%	41.3%	20.6%	31.7%	9.5%	38.1%	11.1%	14.3%	30.2%	6.3%	7.9%
	安平町(n=13)	30.8%	69.2%	76.9%	38.5%	30.8%	30.8%	30.8%	23.1%	15.4%	69.2%	7.7%	15.4%
	厚真町(n=11)	36.4%	72.7%	45.5%	72.7%	27.3%	18.2%	45.5%	0.0%	36.4%	63.6%	0.0%	0.0%
	むかわ町(n=8)	25.0%	12.5%	50.0%	25.0%	37.5%	25.0%	37.5%	25.0%	12.5%	25.0%	12.5%	12.5%
西部地域合計(n=132)		27.3%	57.6%	61.4%	40.2%	40.9%	22.7%	46.2%	9.1%	15.9%	43.2%	6.8%	10.6%
中部地域合計(n=194)		24.2%	44.8%	56.2%	29.4%	41.2%	16.5%	45.9%	9.8%	14.4%	39.2%	6.7%	7.7%
東部地域合計(n=95)		27.4%	34.7%	47.4%	29.5%	31.6%	14.7%	37.9%	12.6%	16.8%	38.9%	6.3%	8.4%
胆振地域合計(n=284)		26.4%	50.0%	59.2%	35.6%	37.3%	19.7%	42.6%	10.2%	14.8%	41.5%	6.7%	8.8%

(2) - 4) 市町別公共交通の路線維持に関する考え方

- 各地区における公共交通の路線維持に関する考え方としては、「路線バスと JR の運行時間帯が重複せず、利用できる時間帯を増やした運行形態が良いと思う」の回答が各市町の回答で最も多くなっています。

表 4-9 市町村別公共交通の路線維持に関する考え方

地区名	市町名	路線バスとJRの運行時間帯が重複せず、利用できる時間帯を増やした運行形態が良いと思う	現状よりも公共交通サービスが向上するならば、乗り換えが発生しても良いと思う	利用状況を踏まえ重複している路線・系統は統合するなど、効率化を図ると良いと思う	現状の公共交通サービスを維持することが良いと思う	その他	合計
西部地域	豊浦町(n=515)	39.0%	18.1%	15.1%	20.4%	7.4%	100.0%
	洞爺湖町(n=493)	32.7%	20.7%	21.7%	19.5%	5.5%	100.0%
	壮瞥町(n=482)	30.1%	18.3%	24.9%	24.1%	2.7%	100.0%
	伊達市(n=962)	31.4%	17.1%	21.2%	23.1%	6.2%	100.0%
	室蘭市(n=1556)	33.3%	17.2%	20.1%	24.0%	5.4%	100.0%
中部地域	登別市(n=1330)	32.3%	17.1%	21.2%	23.1%	6.2%	100.0%
	白老町(n=830)	41.6%	15.4%	20.6%	19.3%	3.1%	100.0%
	苫小牧市(n=1102)	43.1%	9.3%	25.5%	18.5%	3.6%	100.0%
東部地域	安平町(n=459)	40.7%	12.6%	19.8%	21.8%	5.0%	100.0%
	厚真町(n=630)	18.3%	26.5%	25.4%	20.2%	9.7%	100.0%
	むかわ町(n=350)	40.6%	15.7%	18.3%	22.6%	2.9%	100.0%
西部地域合計(n=4008)		33.1%	17.4%	21.0%	23.1%	5.5%	100.0%
中部地域合計(n=4818)		36.7%	15.1%	21.7%	21.7%	4.8%	100.0%
東部地域合計(n=2541)		36.2%	15.0%	23.5%	20.1%	5.3%	100.0%
胆振地域合計(n=8709)		34.7%	16.5%	21.7%	21.8%	5.3%	100.0%

(2)-5) 市町別路線維持に向けた方策

・現状・再編後の広域移動の確保に向けては、「補助金（原資は税金）を出して、現在の路線バスのサービスを維持していく」とする回答が約6割です。

表 4-10 市町別路線維持に向けた方策

地区名	市町名	Aだと思う	どちらかという Aだと思う	どちらかという Bだと思う	Bだと思う
西部地域	豊浦町(n=175)	31.4%	46.9%	16.6%	5.1%
	洞爺湖町(n=150)	35.3%	40.7%	14.7%	9.3%
	壮瞥町(n=170)	40.6%	41.8%	8.2%	9.4%
	伊達市(n=402)	32.3%	43.0%	15.7%	9.0%
	室蘭市(n=396)	32.1%	48.0%	13.1%	6.8%
中部地域	登別市(n=363)	36.6%	40.5%	16.0%	6.9%
	白老町(n=221)	42.1%	39.8%	12.7%	5.4%
	苫小牧市(n=478)	29.9%	40.8%	17.6%	11.7%
東部地域	安平町(n=131)	35.9%	46.6%	6.9%	10.7%
	厚真町(n=208)	30.8%	50.0%	11.1%	8.2%
	むかわ町(n=113)	32.7%	38.1%	20.4%	8.8%
西部地域合計(n=1293)		33.6%	44.6%	13.9%	7.9%
中部地域合計(n=1458)		34.0%	42.5%	15.2%	8.2%
東部地域合計(n=930)		31.3%	43.3%	14.9%	10.4%
胆振地域合計(n=2807)		33.9%	43.3%	14.4%	8.4%

※ Aの考え方：補助金（原資は税金）を出して、現在の路線バスのサービスを維持していく

※ Bの考え方：補助金（原資は税金）を出すよりも、路線の再編や減便・運賃を上げることが先である

(2) - 6) 市町別今後の公共交通の利用

- ・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」とした回答が最も多く、また「数年後には免許を返納する予定のため大事な移動手段である」とする回答も多くなっています。
- ・このほか、「免許返納等に関わらず、運賃助成等の支援があれば利用すると思う」とする回答も一定数見られます。

表 4-11 市町別今後の公共交通の利用

地区名	市町名	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	数年後には免許を返納する予定のため大事な移動手段である	免許返納等に関わらず、運賃助成等の支援があれば利用すると思う	数年後には進学等で今の住まいから引っ越すため、利用しなくなると思う	自動車が主な交通手段だが、極力公共交通を利用したいと思う	自動車が主な交通手段のため、利用しないと思う
西部地域	豊浦町(n=185)	38.4%	28.6%	17.3%	1.1%	23.2%	44.9%
	洞爺湖町(n=165)	32.1%	31.5%	19.4%	3.0%	24.8%	35.8%
	壮瞥町(n=196)	36.2%	27.0%	20.5%	3.8%	19.5%	48.1%
	伊達市(n=449)	34.7%	31.2%	25.6%	1.3%	17.6%	35.4%
中部地域	室蘭市(n=451)	46.3%	30.2%	24.6%	2.9%	22.6%	23.1%
	登別市(n=435)	41.4%	36.3%	27.4%	0.7%	19.5%	28.0%
	白老町(n=263)	44.5%	37.3%	26.6%	0.4%	19.0%	30.4%
東部地域	苫小牧市(n=536)	41.6%	30.8%	21.3%	0.9%	17.4%	21.8%
	安平町(n=152)	41.4%	29.6%	18.4%	2.0%	26.3%	31.6%
	厚真町(n=239)	27.2%	33.1%	15.1%	1.7%	20.1%	44.4%
	むかわ町(n=137)	34.3%	31.4%	12.4%	2.9%	20.4%	44.5%
西部地域合計(n=1446)		38.5%	29.8%	22.7%	2.3%	20.8%	34.2%
中部地域合計(n=1685)		43.3%	33.1%	24.6%	1.3%	19.6%	25.1%
東部地域合計(n=1064)		37.4%	31.2%	18.3%	1.5%	19.6%	31.2%
胆振地域合計(n=3208)		39.0%	31.8%	22.2%	1.7%	20.1%	32.0%

(2) -7) 通学ニーズにも考慮した公共交通網の継続的な見直し

- ・進路選択にあたり、公共交通の運行状況が寄与したかについて「かなり意識した」及び「意識した」を合わせた割合は約5割となっています。
- ・また、具体的に意識した内容は、「自宅から高校まで公共交通で通えるか」が約6割であり、次いで「部活動に入っても帰宅できるか」が約4割となっています。

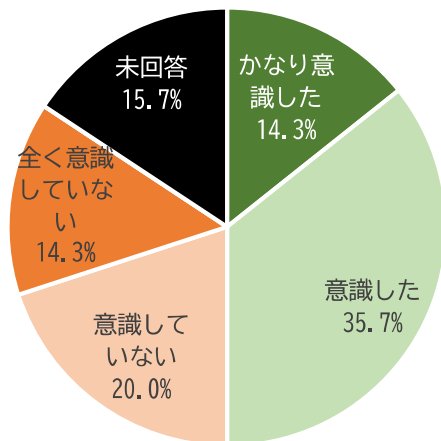


図 4-4 進路選択時の公共交通の運行状況の寄与 (n=70)

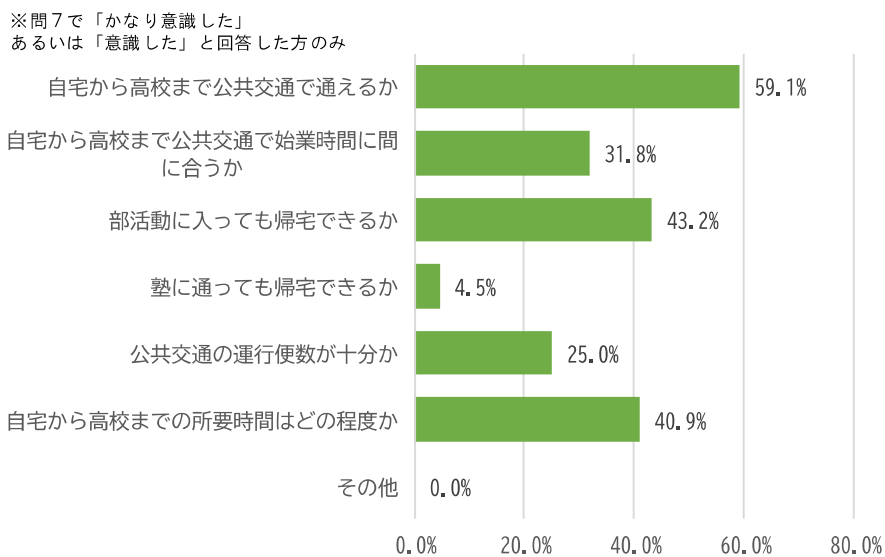


図 4-5 具体的に意識した内容 (n=44)

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 km²と全道14振興局の中では4番目に小さい面積ですが、中核都市群を4市町抱え、古くから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、本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「行政区画データ」_国土交通省

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

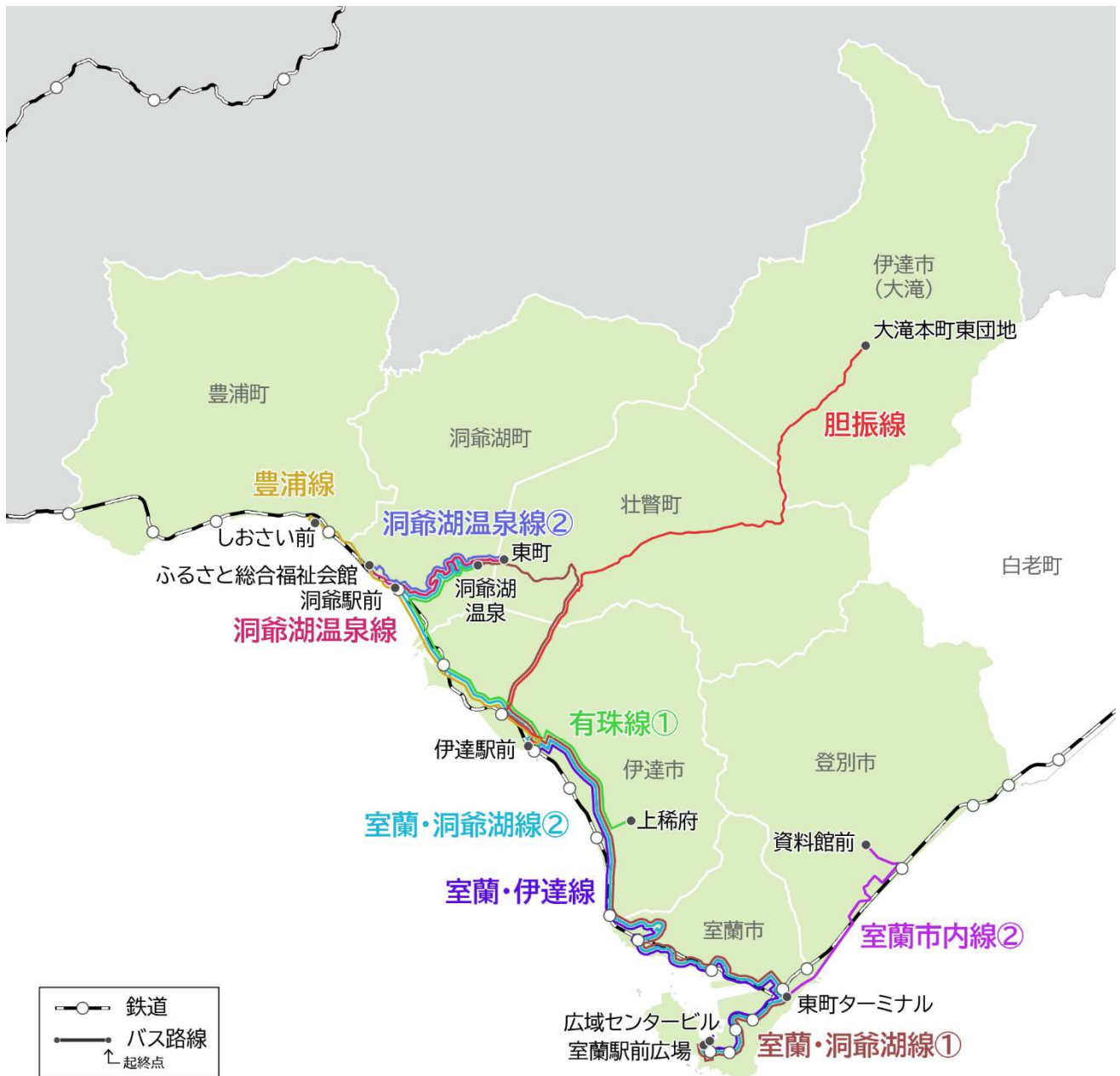
※ 令和5年10月5日現在

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

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	
<p>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）により室蘭本線が運行されています。</p> <p>また、広域交通は、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が運行されており、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。</p> <p>さらに、生活圈交通は、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 50 系統が運行され、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。</p> <p>このほか、ハイヤー・タクシー事業者が西部地域内に 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 JR やバス路線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し、住民の生活移動を支えています。</p>	
現状及び問題点	課題
<p>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（P41）】</p>	<p>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なく、運転できなく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。</p> <p>→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</p>
	<p>住民の生活を確保し続けるためにも、現在の移動状況に見合った公共交通網を継続的に確保することが必要です。</p> <p>→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</p>
<p>西部地域内を運行する地域間幹線系統である有珠線①、胆振線及び豊浦線は、地域間幹線系統の補助基準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 4 章（P110～111、P114～115、P118～119）】</p>	<p>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。</p> <p>→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化</p>