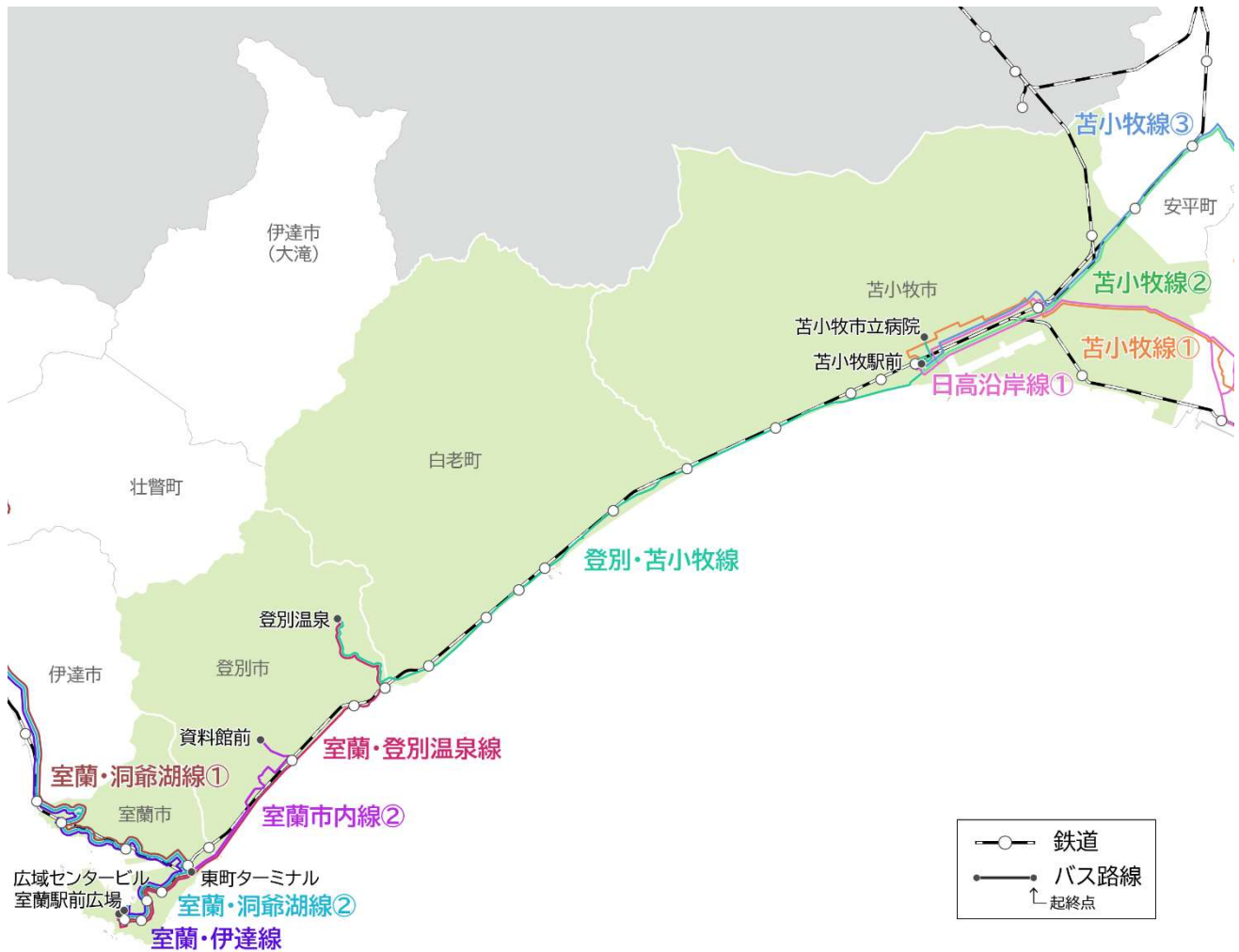


現状及び問題点	課題
<p>西部地域は洞爺湖有珠山ジオパークや洞爺湖温泉をはじめ自然景観や温泉が豊かな地域であり、道内の中でも観光入込客数の多い市町村として、洞爺湖町が挙げられます。一方で、洞爺湖温泉周辺を運行する地域間幹線系統である、洞爺湖温泉線及び洞爺湖温泉線②は、地域間幹線系統の補助基準を下回っている状況に加え、利用者数が極端に少ない便も存在しています。</p> <p>【第3章 (P54~57)、第4章 (P116~117、P122~123)】</p>	<p>西部地域は観光需要も高い地域であり、住民のみならず観光客等の来訪者の足の確保も必要です。</p> <p>→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化 →持続可能な移動手手段の確保</p>

(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

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

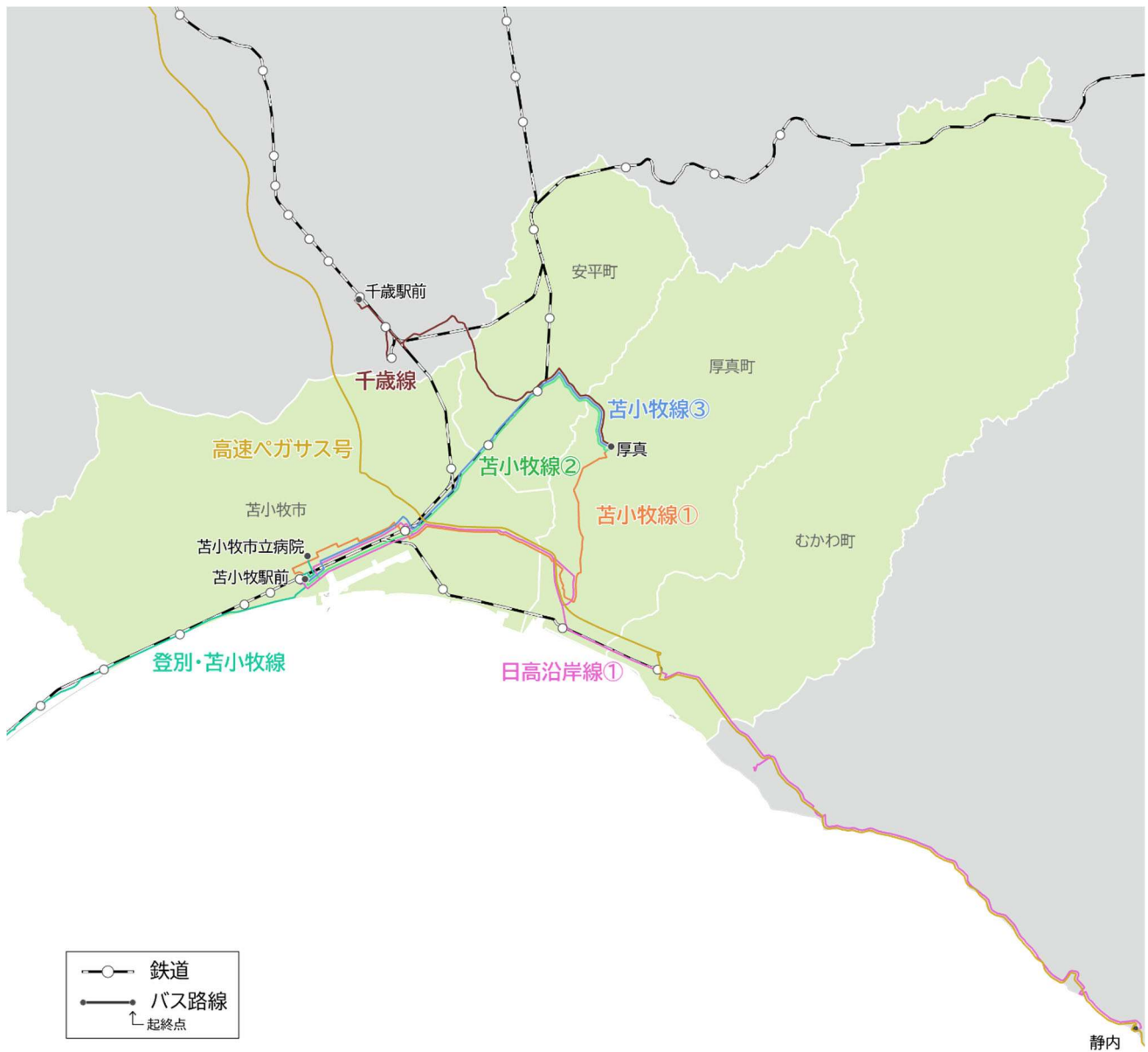
中部地域（室蘭市・苫小牧市・登別市・白老町）の公共交通ネットワーク	
<p>中部地域では、幹線交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により室蘭本線、千歳線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により高速白鳥号、高速蘭東ライナー号、高速おんせん号、高速はやぶさ号、高速登別温泉エアポート号及び登別温泉・白老線、北海道中央バス株式会社により高速むろらん号が運行されています。</p> <p>また、広域交通は、地域間幹線系統として道南バス株式会社により室蘭市内線②、登別・苫小牧線及び室蘭・登別温泉線が運行されているほか、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 25 系統、あつまバス株式会社により 2 系統が運行されています。</p> <p>さらに、生活圏交通は、市町村単独補助路線として道南バス株式会社により 77 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・苫小牧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 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。</p>	
現状及び問題点	課題
<p>中部地域は胆振地域内の地域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（P41、P45～46）】</p>	<p>高齢化が高まっていく中で、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。</p> <p>→持続可能な移動手段の確保</p>
<p>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（P58）】</p> <p>また、令和 5（2023）年度に実施したアンケート調査結果では、「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）】</p>	<p>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り組みの実施が必要です。</p> <p>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を推進するとともに、免許返納等に限らず公共交通を利用しやすくする取り組みの推進が必要です。</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>

現状及び問題点	課題
<p>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(P54~57)】</p>	<p>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。</p> <p>→持続可能な移動手段の確保</p>

(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

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	
<p>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）により室蘭本線、千歳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。</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 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。</p> <p>さらに、生活圏交通は、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 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。</p> <p>このほか、ハイヤー・タクシー事業者が西部地域内に 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 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 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。</p>	
現状及び問題点	課題
<p>東部地域は胆振地域内でも広範囲に人口が居住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 (P44、P60)】</p> <p>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 (P82)】</p>	<p>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、広範囲に点在した公共交通利用者の生活の足の確保が必要です。</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> <p>→持続可能な移動手手段の確保</p>
<p>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 (P58)】</p>	<p>日頃の移動手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手段を転換していただくなど住民の意識変容を促す取り組みの実施が必要です。</p> <p>→住民の公共交通に対する意識醸成</p>
<p>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 (P124～131)】</p>	<p>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。</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> <p>→持続可能な移動手手段の確保</p>

現状及び問題点	課題
<p>令和 5 (2023) 年度に実施した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 (P134~135、P137)】</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> →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

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にとって、事業継続の面で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重要な課題です。

本地域の主な移動手段は、自家用車による移動が7割以上となっており、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ない状況です。

このような状況下では、公共交通事業者が収益を確保する環境にはなり得なく、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。

一方で、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、公共交通網の見直しに加え、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、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、これまで各市町で実施してきた移動支援施策や周知のさらなる充実を行い、公共交通をより身近に感じていただける取り組み及び公共交通事業を維持確保していく取り組みを推進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員の確保
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通り整理します。

課題 1 バス・ハイヤー・タクシーの運行業務に係る人員の確保

人口減少や少子高齢化等の影響により、本地域の公共交通事業者の運行業務に係る人員不足は深刻な問題となっています。そこで、国、道による人員確保対策だけではなく、本地域の各市町の協力を得ながら、本地域全体として、公共交通事業者の運行業務に係る人員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

本地域は自家用車による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本地域の住民の公共交通に対する意識を醸成させるために、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おり、そのことで少なくなることが予想される公共交通利用者の奪い合いが発生しています。そこで、各交通間の重複を改善するとともに、JR 駅等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く、地域間幹線系統補助要件に合致しない路線が複数存在しています。これら路線において、利用実態に即した路線の見直し・運行最適化を行い、より持続性の高い公共交通網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を増加させることの無いよう、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、これにより公共交通事業者の経営も厳しい状況となっています。そこで、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、適切な方法による公共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網の構築

(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通り定めます。

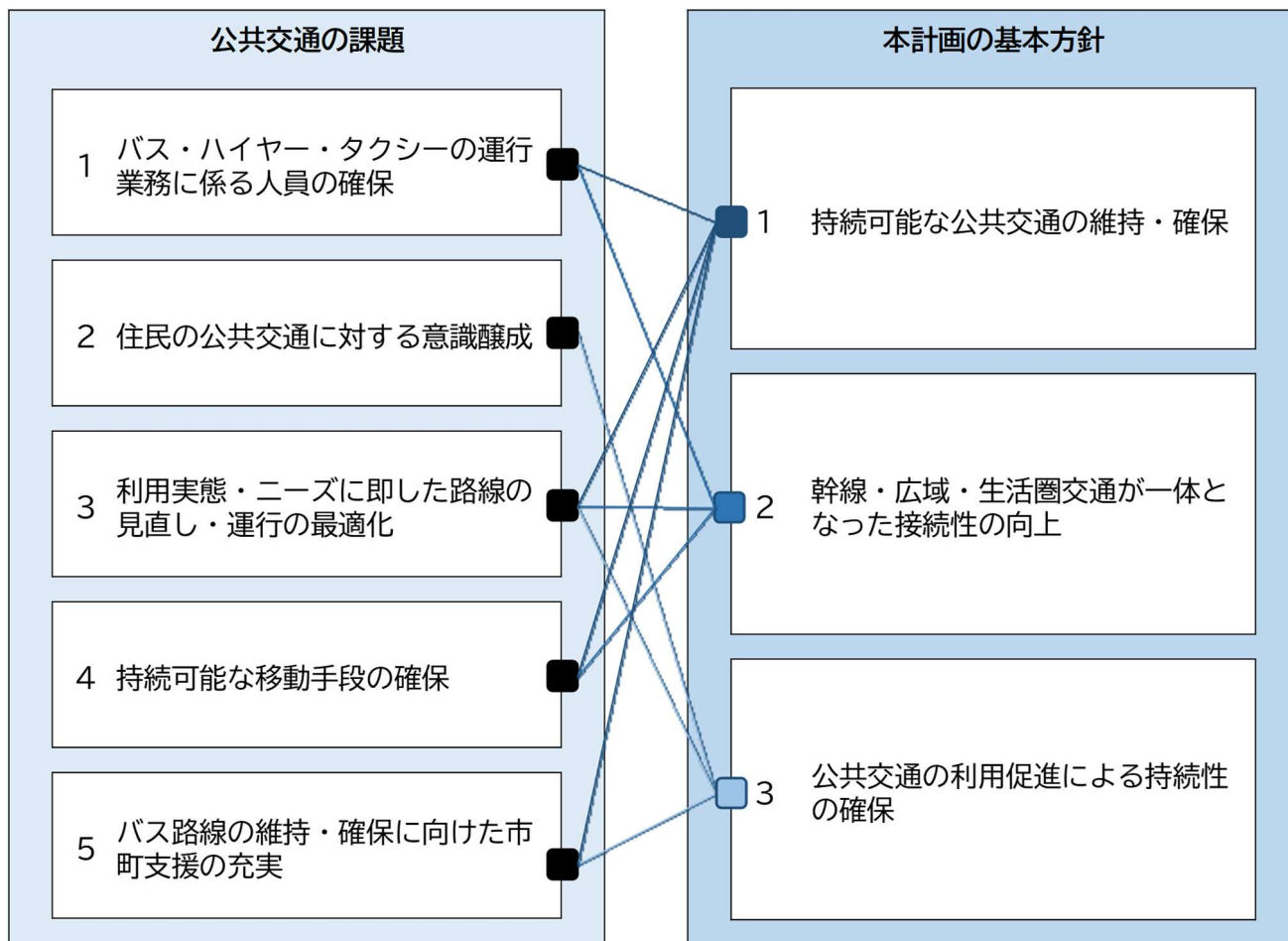


図 6-1 公共交通の課題と本計画の基本方針との関係性

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員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。
- また、人口減少や少子高齢化は今後も続く見込みであり、将来的には人口減少による通勤・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生活移動等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、持続可能な公共交通網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

- 北海道の中核都市である札幌市は、本地域からの往来も多く、本地域内を運行する幹線交通は、本地域の中核都市群と札幌市を結ぶ重要な役割を担っています。
- 一方で、少子高齢化は今後も続く見込みであり、高齢化の進行により都市部に向かう広域的な通院需要の増加なども予想されます。
- 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。
- 各市町内での移動確保については、本地域の各市町により着実に確保をしてきている状況ですが、人口減少や少子高齢化、自動車運転免許証の返納等の状況は、年々変化していきます。
- 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員不足が深刻化しています。



- 胆振地域の住民の居住地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、生活圏交通の維持確保は、生活移動の基盤として欠かせない重要な交通であり、各市町による確実な地域内交通の維持確保を行うとともに、本計画においても地域内交通の位置づけを明確化し、運行継続に必要な国庫補助の継続的な獲得を支援します。
- 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員不足の改善に向けた各市町が主体となった対策の実施のほか、各市町から交通事業者への経営改善に向けた支援の在り方について検討を進めていきます。

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、確実に住民等の外出する全人数は減少しています
- 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、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たいと思えるように、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。

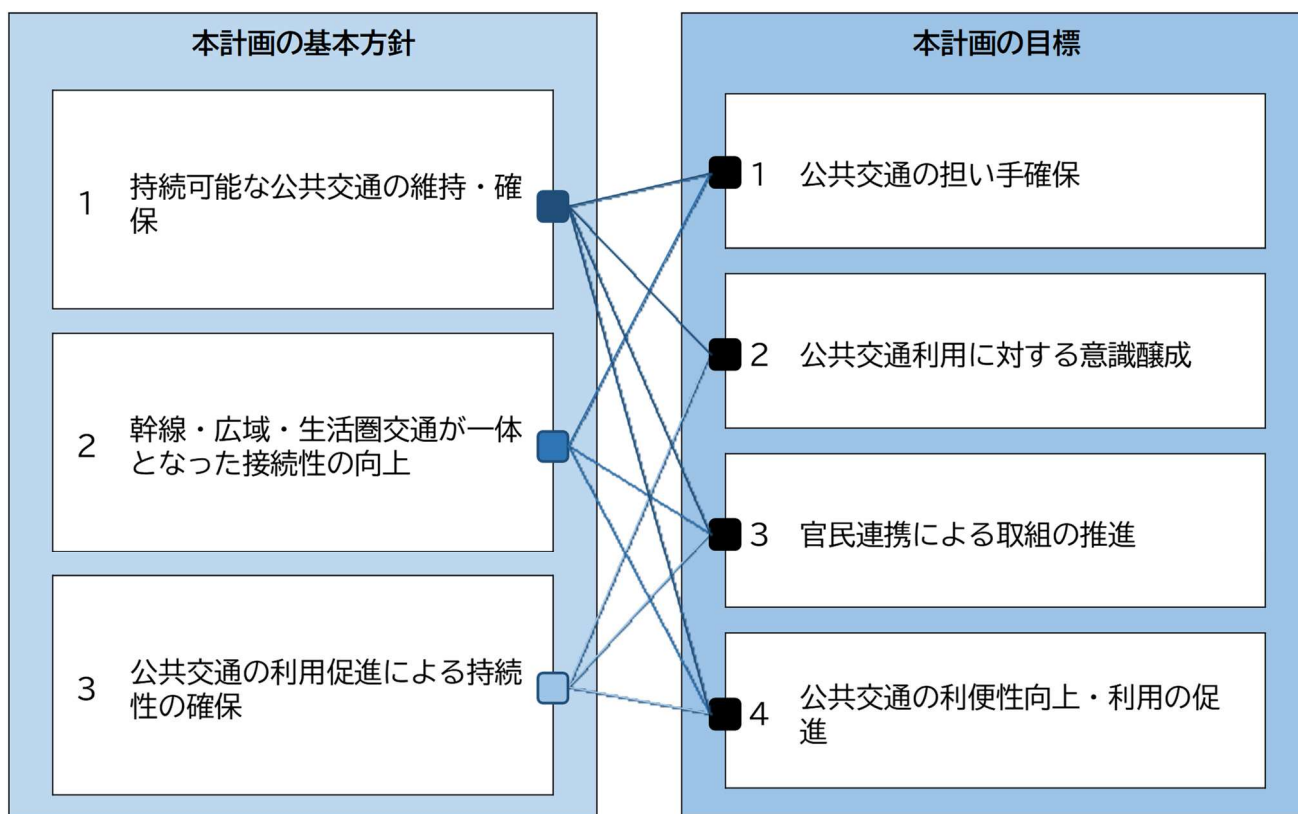


図 6-2 本計画の基本方針と目標の関係性

目標1	公共交通の担い手確保	地域の人口減少に加え、運行業務に係る人員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員確保など、深刻化する公共交通を担う人員の確保・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網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みを推進します。
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みを推進します。
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みを推進します。 また、住民や観光客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みを推進します。

6-2 公共交通の維持・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) 幹線交通

(1)-1) 鉄道

路線名	役割	維持・確保の方針	主に係る市町
■JR 北海道 ・千歳線 ・室蘭本線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も本地域に居住する住民及び北海道胆振地域を来訪する方の重要な交通として、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）の協力を基に、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 室蘭市 ・ 苫小牧市 ・ 登別市 ・ 伊達市 ・ 豊浦町 ・ 白老町 ・ 洞爺湖町 ・ 安平町