

## 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 km<sup>2</sup>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「行政区画データ」\_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）により函館本線、室蘭本線及び千歳線が運行されています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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（P42）】</p> <p>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）】</p> <p>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）】</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。</p> <p>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。</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>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）】</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・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。</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）】</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 →持続可能な移動手段の確保</p>

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)】</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移動手段を継続的に確保していくことが必要です。</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>

## (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

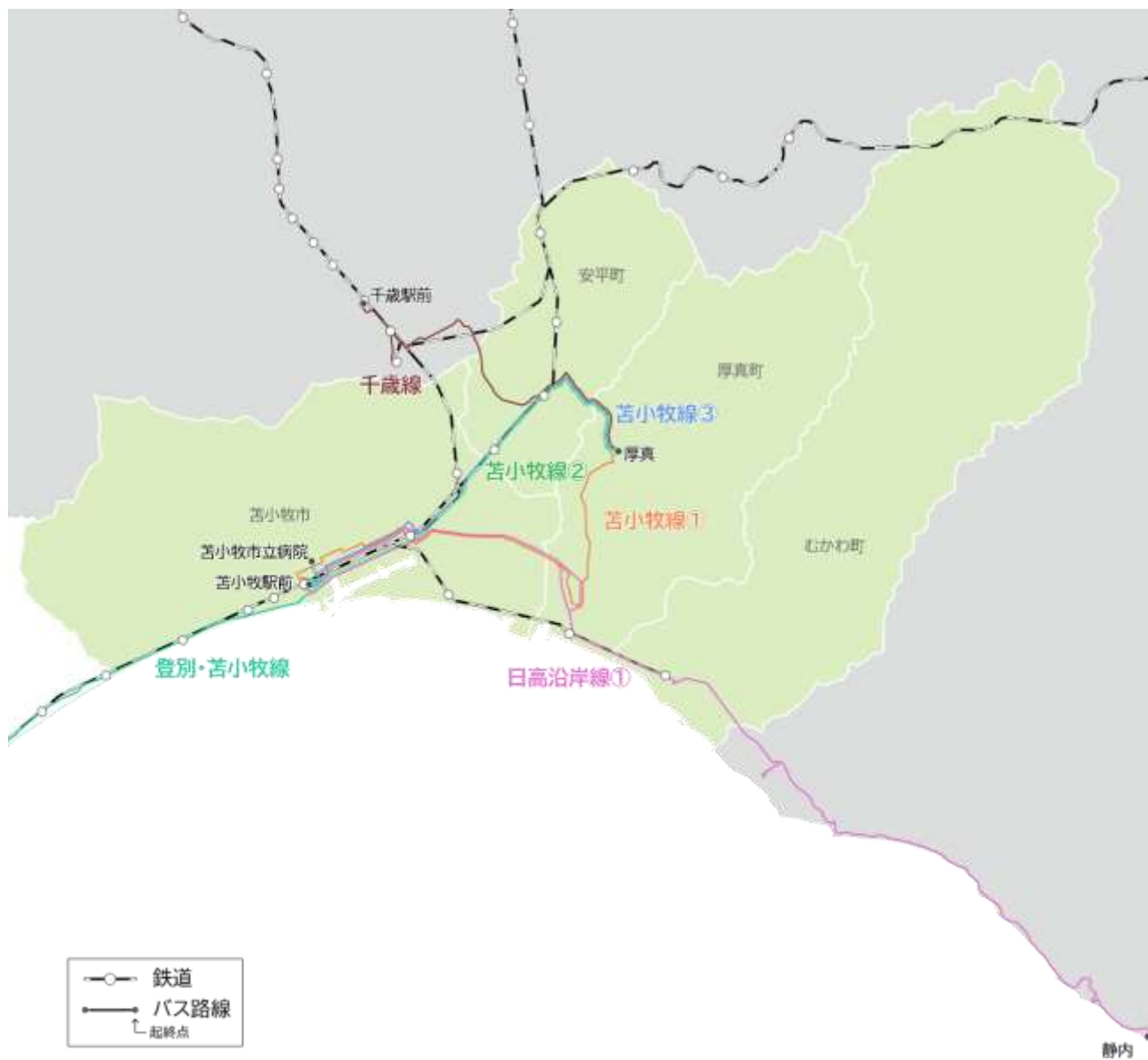
中部地域（室蘭市・苫小牧市・登別市・白老町）の公共交通ネットワーク	
<p>中部地域では、幹線交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び千歳線が運行されているほか、都市間バスとして道南バス株式会社により高速白鳥号、高速蘭東ライナー号、高速おんせん号、高速はやぶさ号、高速登別温泉エアポート号及び登別温泉・白老線、北海道中央バス株式会社により高速むろらん号が運行されています。</p> <p>また、広域交通は、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）により函館本線、室蘭本線及び日高本線が運行されているほか、地域間幹線系統として道南バス株式会社により室蘭市内線②、登別・苫小牧線及び室蘭・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。</p> <p>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。</p> <p>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賅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）】</p>	<p>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。</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（P59）】</p> <p>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）】</p> <p>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）】</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醸成を促す取組の実施が必要です。</p> <p>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。</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。</p> <p>→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</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(P55~58)】</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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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)】</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 (P84)】</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、広範囲に点在した住民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 (P59)】</p>	<p>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。</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)】</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)】</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"> <li>→利用実態・ニーズに即した路線の見直し、運行の最適化</li> <li>→持続可能な移動手段の確保</li> <li>→バス路線維持確保に向けた市町支援の充実</li> </ul>

## 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。

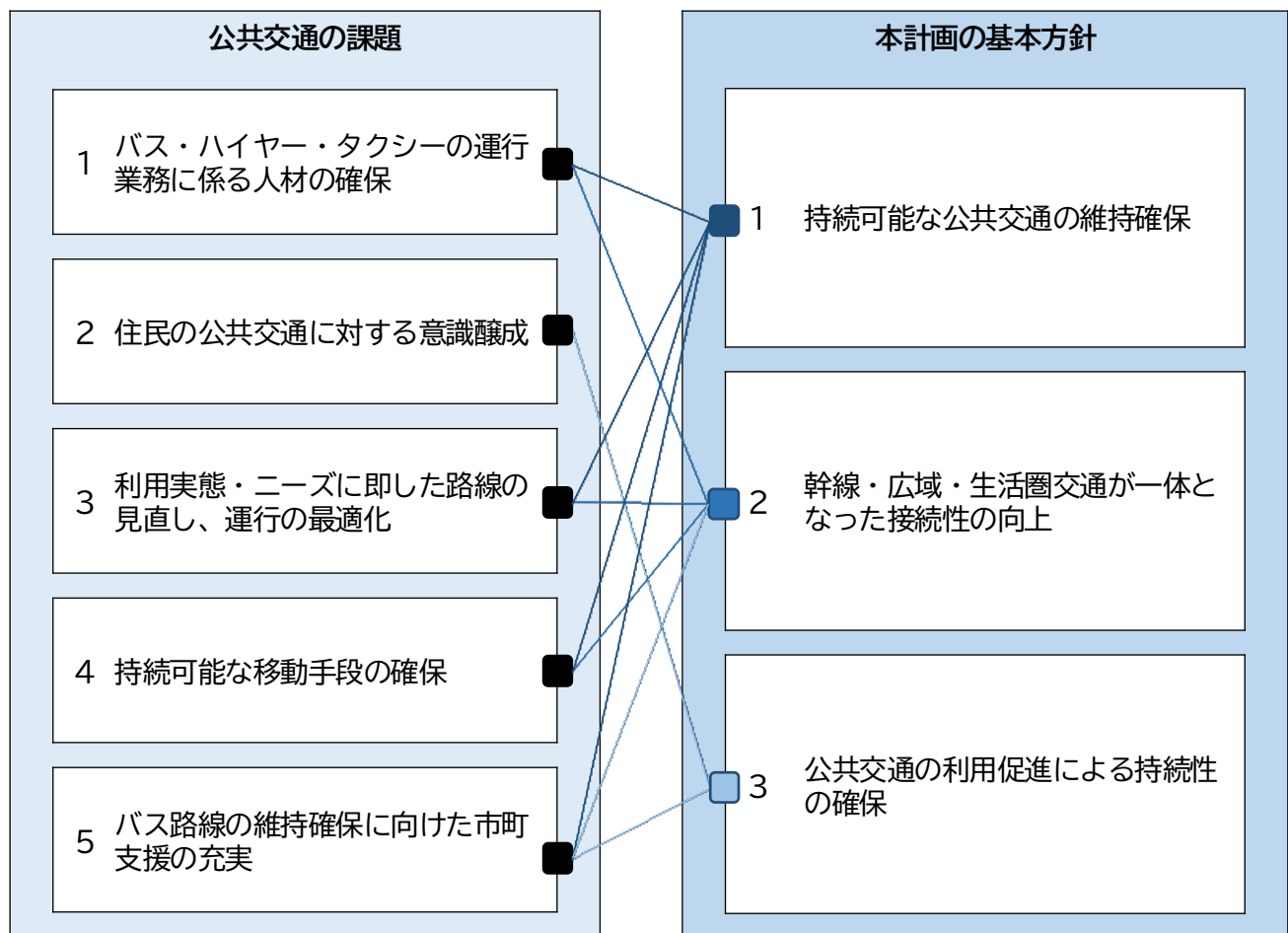


図 6-1 公共交通の課題と本計画の基本方針との関係性

## 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。

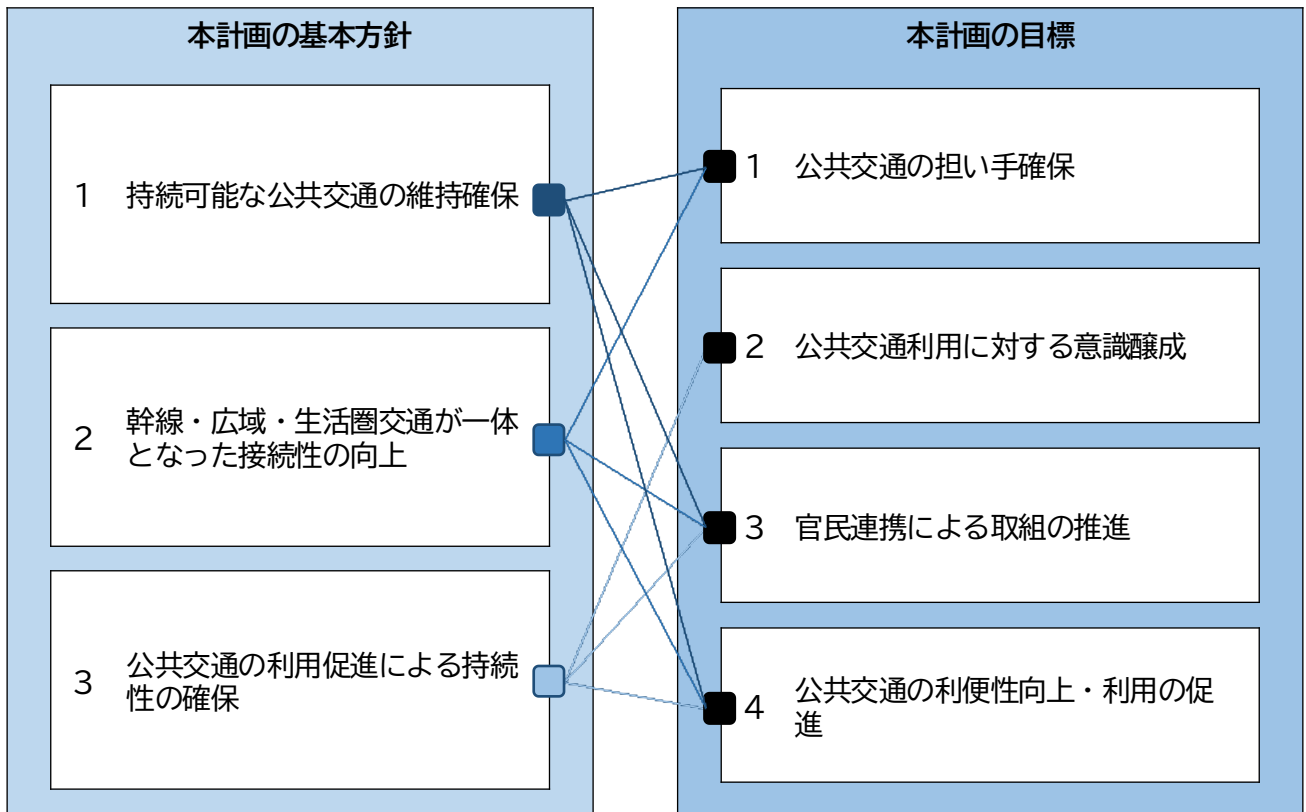


図 6-2 本計画の基本方針と目標の関係性

<b>目標1</b>	<p><b>公共交通の担い手確保</b></p> <p>人口減少に加え、運行业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。</p>
<b>目標2</b>	<p><b>公共交通利用に対する意識醸成</b></p> <p>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。</p>
<b>目標3</b>	<p><b>官民連携による取組の推進</b></p> <p>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。</p>
<b>目標4</b>	<p><b>公共交通の利便性の向上・利用の促進</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p>



## 〔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
<b>■JR 北海道</b> ・函館本線 ・室蘭本線 ・千歳線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 室蘭市</li> <li>・ 苫小牧市</li> <li>・ 登別市</li> <li>・ 伊達市</li> <li>・ 豊浦町</li> <li>・ 白老町</li> <li>・ 洞爺湖町</li> </ul>

1) -② 都市間バス

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
<p>■道南バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速白鳥号</li> <li>・高速蘭東ライナー号</li> <li>・高速おんせん号</li> <li>・高速ハスカップ号</li> <li>・高速はやぶさ号</li> <li>・高速登別温泉</li> <li>・エアポート号</li> <li>・登別温泉・白老線</li> </ul> <p>■北海道中央バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速むろらん号</li> <li>・高速とまこまい号</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・室蘭市</li> <li>・苫小牧市</li> <li>・登別市</li> <li>・白老町</li> </ul>

(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
<p>■JR 北海道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館本線</li> <li>・室蘭本線</li> <li>・日高本線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3（2021）年4月1日に鵜川～様似間が廃線となり、代替バスが運行</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・室蘭市</li> <li>・苫小牧市</li> <li>・伊達市</li> <li>・豊浦町</li> <li>・厚真町</li> <li>・洞爺湖町</li> <li>・安平町</li> <li>・むかわ町</li> </ul>

## 2) -② 都市間バス

路線名	役割	取組方針	主に係る市町
<b>■道南バス</b> ・高速ペガサス号 ・札幌洞爺湖線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・苫小牧市</li> <li>・豊浦町</li> <li>・洞爺湖町</li> <li>・むかわ町</li> </ul>

## (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
<b>■JR 北海道</b> ・室蘭本線 ・千歳線 ・日高本線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・室蘭市</li> <li>・苫小牧市</li> </ul>

(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
<p>■道南バス</p> <p>・室蘭・洞爺湖線①</p> <p>【R4 輸送量：31.3 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・室蘭市</p> <p>・伊達市</p> <p>・壮瞥町</p> <p>・洞爺湖町</p>
<p>■道南バス</p> <p>・室蘭・洞爺湖線②</p> <p>【R4 輸送量：38.6 人】</p>	<p>・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。</p>		<p>・室蘭市</p> <p>・伊達市</p> <p>・洞爺湖町</p>
<p>■道南バス</p> <p>・室蘭・伊達線</p> <p>【R4 輸送量：25.5 人】</p>	<p>・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。</p>		<p>・室蘭市</p> <p>・伊達市</p>
<p>■道南バス</p> <p>・有珠線①</p> <p>【R4 輸送量：8.1 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・伊達市</p> <p>・洞爺湖町</p>
<p>■道南バス</p> <p>・胆振線</p> <p>【R4 輸送量：15.5 人】</p>	<p>・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。</p>		<p>・伊達市</p> <p>・壮瞥町</p>

路線名	役割	維持確保の方針	主に係る市町
<p>■道南バス</p> <p>・洞爺湖温泉線</p> <p>【R4 輸送量：6.6 人】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>・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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・壮瞥町</li> <li>・洞爺湖町</li> </ul>
<p>■道南バス</p> <p>・豊浦線</p> <p>【R4 輸送量：8.0 人】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>・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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊達市</li> <li>・豊浦町</li> <li>・洞爺湖町</li> </ul>
<p>■道南バス</p> <p>・洞爺湖温泉線②</p> <p>【R4 輸送量：8.8 人】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>・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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・壮瞥町</li> <li>・洞爺湖町</li> </ul>

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
<p>■道南バス</p> <p>・室蘭市内線②</p> <p>【R4 輸送量：41.0 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・室蘭市</p> <p>・登別市</p>
<p>■道南バス</p> <p>・登別・苫小牧線</p> <p>【R4 輸送量：31.8 人】</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>		<p>・苫小牧市</p> <p>・登別市</p> <p>・白老町</p>
<p>■道南バス</p> <p>・室蘭・登別温泉線</p> <p>【R4 輸送量：56.2 人】</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>		<p>・室蘭市</p> <p>・登別市</p>

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
<p>■道南バス</p> <p>・日高沿岸線①</p> <p>【R4 輸送量：33.6 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・苫小牧市</p> <p>・厚真町</p> <p>・むかわ町</p> <p>・他日高管内</p>
<p>■あつまバス</p> <p>・千歳線</p> <p>【R4 輸送量：15.3 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・厚真町</p> <p>・安平町</p> <p>・千歳市</p>
<p>■あつまバス</p> <p>・苫小牧線①</p> <p>【R4 輸送量：15.3 人】</p>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・苫小牧市</p> <p>・厚真町</p>
<p>■あつまバス</p> <p>・苫小牧線②</p> <p>【R4 輸送量：15.3 人】</p>	<p>・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。</p>		<p>・苫小牧市</p> <p>・厚真町</p> <p>・安平町</p>
<p>■あつまバス</p> <p>・苫小牧線③</p> <p>【R4 輸送量：15.3 人】</p>	<p>・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。</p>		

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■道南バス</li> <li>・ 34 系統</li> <li>■あつまバス</li> <li>・ 2 系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 胆振地域の全市町</li> </ul>



(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
<p>■道南バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日新国道線2 【R4 輸送量：28.5 人】</li> <li>・錦岡線 【R4 輸送量：30.2 人】</li> <li>・勇払線1 【R4 輸送量：28.0 人】</li> <li>・勇払線2 【R4 輸送量：22.5 人】</li> <li>・沼ノ端線2 【R4 輸送量：17.6 人】</li> <li>・澄川錦岡線 【R4 輸送量：67.6 人】</li> <li>・川沿ときわ線 【R4 輸送量：54.7 人】</li> <li>・宮の森線 【R4 輸送量：38.7 人】</li> </ul>	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・苫小牧市</p>

※ 「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。

### 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
<b>■JR 北海道</b> ・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。
<b>■道南バス</b> ・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 <b>■北海道中央バス</b> ・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
<b>■道南バス</b> ・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 <b>■あつまバス</b> ・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。
<b>■道南バス</b> ・有珠線①                          ・胆振線 ・洞爺湖温泉線                    ・洞爺湖温泉線② <b>■あつまバス</b> ・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。
<b>■道南バス</b> ・豊浦線	・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。
<b>■道南バス</b> ・市町村単独補助路線 34 系統 <b>■あつまバス</b> ・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
<b>■道南バス</b> ・日新国道線2 ・勇払線1 ・沼ノ端線2 ・川沿ときわ線 ・錦岡線 ・勇払線2 ・澄川錦岡線 ・宮の森線	・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。



※ 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

# 第7章 目標を達成するための施策・事業

## | 7-1 | 目標達成のための施策・事業の位置づけ

基本方針の実現に向けた目標を達成するための施策・事業を以下のとおり実施します。

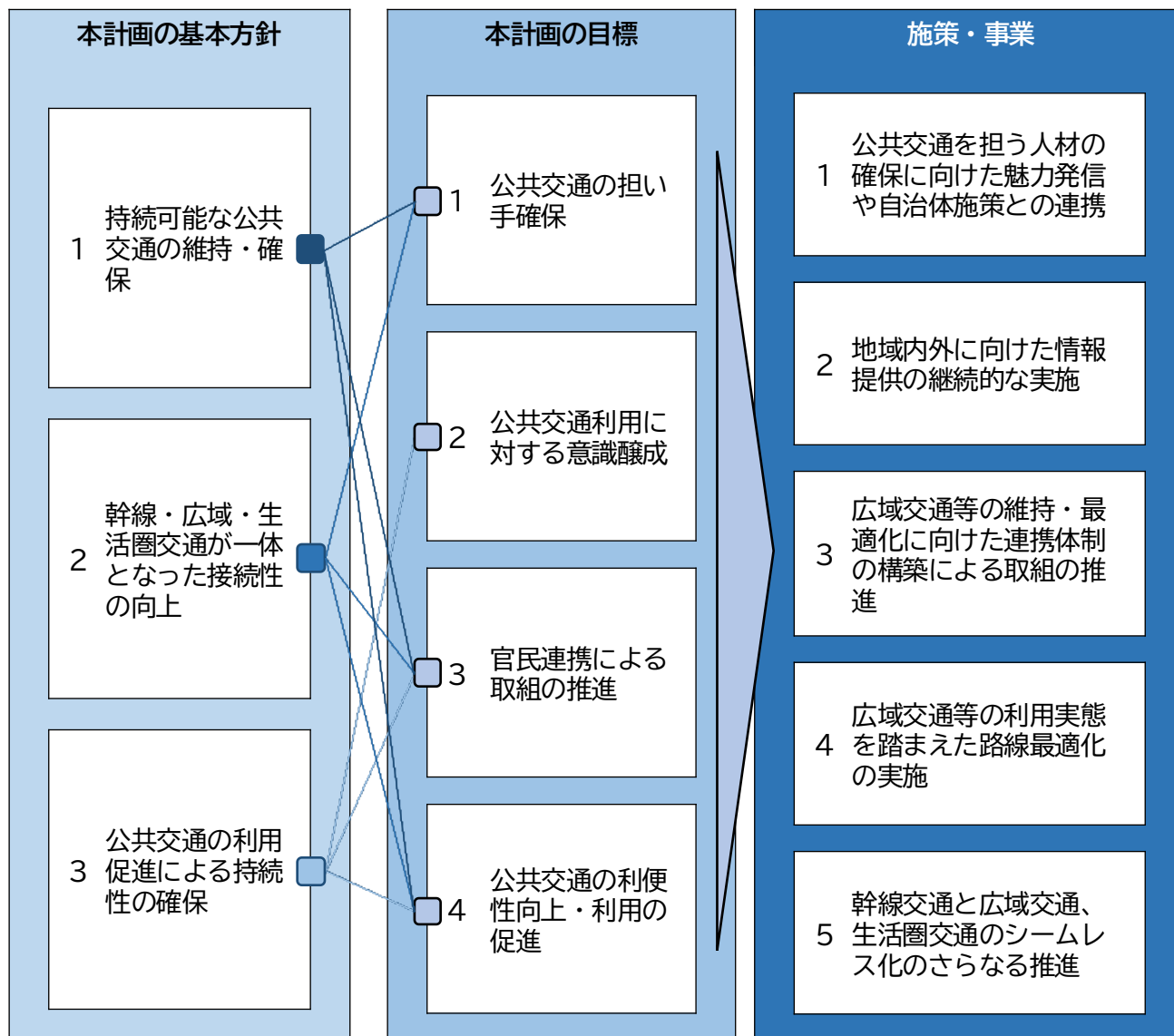


図 7-1 施策体系

## 7-2 | 各施策・事業の実施方針

各施策に関する取組内容は以下のとおりです。

### (1) 公共交通を担う人材の確保に向けた魅力発信や自治体施策との連携

対応目標	目標1	目標2	目標3	目標4
		○		○
目的等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転手の仕事の魅力発信や、自治体で実施する移住施策等との連携などにより、公共交通の担い手の確保を図ります。</li> <li>●本地域でも直面している担い手不足に対し、国、北海道、関係団体主催による取組に加え、各市町（とりわけ地域公共交通活性化協議会）が主体となった取組も実施します。</li> </ul>			
取組概要	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国、北海道、関係団体主催による運転手採用イベントを継続的に開催するとともに、各市町（とりわけ地域公共交通活性化協議会）が主催となった運転手採用イベントを開催します。</li> <li>2. 仕事の魅力を伝えるために就職説明会や運転体験会等の場において、道や自治体の行う移住施策等とも連携しながら、交通事業者、北海道、市町、国が協力して人材の確保に取り組みます。</li> <li>3. 交通事業者では業務のさらなる効率化等に取り組み、また、施策2の利用促進策を展開することで収支改善を図り、かつ、施策4との連動により担い手の処遇改善に繋がる好循環を生み出します。</li> </ol>			
取組主体 ※事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国</li> <li>・北海道</li> <li>・市町</li> <li>・交通事業者</li> </ul>			
取組内容	国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な助言や情報提供</li> <li>・交通事業者合同就職説明会や運転体験会等の開催</li> <li>・旅客運送事業者の人材確保支援（二種免許取得支援等）</li> </ul>		
	北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者合同就職説明会や運転体験会等の開催</li> <li>・交通事業者合同就職説明会等の場において、移住施策との連携（移住・定住ポータルサイトの活用）</li> <li>・事業者の取組への協力</li> </ul>		
	市町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者合同就職説明会や運転体験会等の開催</li> <li>・交通事業者合同就職説明会等の場において、移住施策との連携</li> <li>・事業者の取組への協力</li> </ul>		
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者合同就職説明会や運転体験会等の実施</li> <li>・資格取得支援制度や研修制度等の実施</li> </ul>		

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
スケジュール	■就職説明会・運転体験会の開催				
	■移住施策との連携の検討・実施				

(2) 地域内外に向けた情報提供の継続的な実施

対応目標	目標1	目標2	目標3	目標4
			○	○
目的等	●公共交通を利用しやすい環境づくり等の取組を進めるとともに、日常的な移動や本地域を訪れる観光客の移動における公共交通利用の意識醸成を図ることを目的に、本地域内を運行する公共交通の情報を継続的に提供します。			
取組概要	1. 路線バスと鉄道の総合時刻表等の作成配布やバスの乗り方教室開催等により、公共交通の利用促進を図ります。 2. 北海道、市町、国が連携し、ノーカーデーを実施することにより、公共交通の利用促進を図ります。 3. 快適な利用に向け、バスの現在地や遅れなどの運行情報を継続的に提供します。			
取組主体 ※事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等	・国 ・北海道 ・市町 ・交通事業者			
取組内容	国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な助言や情報提供</li> <li>・ノーカーデーの実施</li> </ul>		
	北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者・市町と連携した路線バスと鉄道の総合時刻表の作成・配布</li> <li>・交通事業者・市町と連携したバスの乗り方教室の開催</li> <li>・交通事業者・市町と連携したバスを利用した本地域散策イベントの開催</li> <li>・ノーカーデーの実施</li> </ul>		
	市町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者・市町・北海道と連携した路線バス・鉄道・コミュニティ交通等の総合時刻表の作成・配布</li> <li>・交通事業者・市町・北海道と連携したバスの乗り方教室の開催</li> <li>・交通事業者・市町・北海道と連携したバスを利用した本地域散策イベントの開催</li> <li>・ノーカーデーの実施</li> </ul>		
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町・北海道と連携した路線バス・鉄道・コミュニティ交通等の総合時刻表の作成・配布</li> <li>・交通事業者・市町・北海道と連携したバスの乗り方教室の開催</li> <li>・交通事業者・市町・北海道と連携したバスを利用した本地域散策イベントの開催</li> <li>・バスロケーションシステム（バスキタ！道南バス）の周知・利用促進</li> <li>・路線や時刻表をホームページに掲載するとともに、観光施設や公共施設で継続的な配布</li> </ul>		

取組内容

図 7-2 バスキタ！道南バス

出典：バスロケーションシステム「バスキタ！道南バス」提供開始について\_道南バス株式会社

<https://www.donanbus.co.jp/>

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
スケジュール	■路線バスと鉄道等の総合時刻表の作成・配布 (HP・SNS 等での配布も検討)				
	■交通事業者等と連携したバス乗り方教室の検討・実施				
	■交通事業者等と連携した本地域散策イベントの検討・実施				
	■ノーカーデーの実施				
	■「バスキタ！道南バス」の周知・利用促進				



(3) 広域交通等の維持・最適化に向けた連携体制の構築による取組の推進

対応目標	目標1	目標2	目標3	目標4								
				○								
目的等	●国・北海道・市町・各交通事業者等が連携体制を構築し、広域交通等の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化に関する取組の協議を継続的に実施します。											
取組概要	<p>1. 交通事業者と北海道、市町、国等が参画する協議会総会や幹事会、分科会を継続的かつ定期的に開催するとともに、各市町と交通事業者との個別協議についても継続的に実施します。</p> <p>【幹事会の体制】</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">胆振総合振興局、室蘭運輸支局、室蘭市、苫小牧市、登別市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、白老町、厚真町、洞爺湖町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社</td> </tr> </table> <p>【分科会の体制】</p> <table border="1"> <tr> <td>西部地域分科会</td> <td>胆振総合振興局、室蘭市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、洞爺湖町、道南バス株式会社</td> </tr> <tr> <td>中部地域分科会</td> <td>胆振総合振興局、室蘭市、苫小牧市、登別市、白老町、道南バス株式会社</td> </tr> <tr> <td>東部地域分科会</td> <td>胆振総合振興局、苫小牧市、厚真町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社</td> </tr> </table> <p>2. 地域交通に関わる事業者や行政担当者などの中で最新情報やノウハウなどの情報共有や意見交換などの機会を設け、連携体制を強化します。</p>				胆振総合振興局、室蘭運輸支局、室蘭市、苫小牧市、登別市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、白老町、厚真町、洞爺湖町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社		西部地域分科会	胆振総合振興局、室蘭市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、洞爺湖町、道南バス株式会社	中部地域分科会	胆振総合振興局、室蘭市、苫小牧市、登別市、白老町、道南バス株式会社	東部地域分科会	胆振総合振興局、苫小牧市、厚真町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社
胆振総合振興局、室蘭運輸支局、室蘭市、苫小牧市、登別市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、白老町、厚真町、洞爺湖町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社												
西部地域分科会	胆振総合振興局、室蘭市、伊達市、豊浦町、壮瞥町、洞爺湖町、道南バス株式会社											
中部地域分科会	胆振総合振興局、室蘭市、苫小牧市、登別市、白老町、道南バス株式会社											
東部地域分科会	胆振総合振興局、苫小牧市、厚真町、安平町、むかわ町、道南バス株式会社、あつまバス株式会社											
取組主体 ※事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等	・国 ・北海道 ・市町 ・交通事業者											
取組内容	国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会への参加</li> <li>・交通担当者向けの研修会の開催</li> <li>・協議会総会、幹事会、分科会での先進事例等の情報提供</li> </ul>										
	北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町、交通事業者との調整</li> <li>・協議会総会、幹事会、分科会の運営・参加</li> </ul>										
	市町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会総会、幹事会、分科会への参加</li> <li>・交通事業者との個別協議の実施</li> <li>・研修会への参加</li> </ul>										
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会総会、幹事会、分科会への参加</li> <li>・協議会総会、幹事会、分科会等での利用状況及び運行状況の報告</li> </ul>										

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
スケジュール	■北海道胆振地域公共交通活性化協議会総会、幹事会、分科会の開催				
	■各市町と交通事業者との個別協議の実施				
	■協議会総会、幹事会、分科会等での利用状況及び運行状況の報告・共有				
	■交通担当者向けの研修会の開催・参加				

(4) 広域交通等の利用実態を踏まえた路線最適化の実施

対応目標	目標1	目標2	目標3	目標4
				○
目的等	<p>●国・北海道・市町・交通事業者等が連携し、広域交通等の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化に関する取組の推進を図ります。</p> <p>●バス事業者による赤字路線の運行に対する支援策について、本地域が一体となり検討・協議を行い、各市町の財政状況などを考慮しつつ、可能な範囲で住民生活等に不可欠なバス路線の適切な支援をしていきます。</p>			
取組概要	<ol style="list-style-type: none"> <li>協議会総会や幹事会、分科会等での協議を基に、路線やサービス水準等の検討及び関係者間連携を推進し、広域交通等の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化を図ります。 とりわけ、最適化が必要な路線については、利用実態・ニーズを把握し、計画期間内での路線形態を含む見直しを行います。</li> <li>協議会総会、幹事会、分科会の場等を活用し、バス路線に対する支援の枠組みについて、検討・協議を行い、バス路線の適切な維持確保を図るとともに、交通事業者では業務のさらなる効率化等に取り組み、また、施策2の利用促進策を展開することで収支改善を図ります。</li> <li>各市町で実施しているあるいは今後実施するコミュニティ交通について、利用実態・ニーズに応じた継続的な見直しを行うとともに、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）も活用した持続性の向上を図ります。</li> <li>路線の最適化に向けた協議の結果、実証運行検討の必要が生じた場合、各市町を中心に実証運行などを通じ、効果検証した結果を踏まえ、コミュニティ交通の運行可否について判断するとともに、必要な場合においては各市町が中心となり本格運行を行います。</li> </ol>			
取組主体 ※事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等	<p>・国 ・北海道 ・市町 ・交通事業者</p>			
取組内容	国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支援策等の情報提供</li> <li>・先進事例等の情報提供</li> <li>・運行に係る法関係の指導</li> </ul>		
	北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化に係る検討・協議</li> <li>・交通事業者からの利用データ取得、利用状況のモニタリング</li> <li>・バス路線維持確保に向けた適切な支援の枠組みの検討・実施</li> </ul>		

取組内容	市町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化に係る検討・協議</li> <li>・利用データ取得、利用状況のモニタリング</li> <li>・運行状況等のデータ提供</li> <li>・必要に応じた交通事業者に対する路線見直しの打診</li> <li>・バス路線維持確保に向けた適切な支援の枠組みの検討・実施</li> <li>・コミュニティ交通の運行内容検討・運行維持確保</li> <li>・各市町の地域公共交通活性化協議会等の開催・協議</li> </ul>
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の維持及び持続可能な移動手段の確保のための最適化等に係る協議・検討・実施</li> <li>・利用データ提供、利用状況のモニタリング</li> <li>・必要に応じたモビリティの安全な運行</li> <li>・業務のさらなる効率化の検討・実施</li> <li>・バス路線の維持確保に向けた適切な支援の要望に必要な取組の実施</li> </ul>

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	
スケジュール	■移動手段の維持					
	【該当路線】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、千歳線					
	■持続可能な移動手段の確保のための最適化の検討					
	■令和8年度以降、順次最適化を実施					
	【該当路線】有珠線①、胆振線、洞爺湖温泉線、洞爺湖温泉線②、苫小牧線①、苫小牧線②、苫小牧線③					
	■持続可能な移動手段の確保のための最適化の検討					
	■令和7年度から最適化を図った内容で運行					
	【該当路線】豊浦線					
	■利用データの提供・取得、利用状況のモニタリング					
	■バス路線維持・確保に向けた適切な支援の枠組みの検討・実施					
	■業務のさらなる効率化の検討・実施					
	■コミュニティ交通の運行内容検討・運行維持確保					
■各市町の地域公共交通活性化協議会の開催・協議						

(5) 幹線交通と広域交通、生活圏交通のシームレス化のさらなる推進

対応目標	目標1	目標2	目標3	目標4
			○	○
目的等	<p>●乗継拠点やバス停等を整備し、乗り継ぎをスムーズに行えるようにすることで利便性を向上させ、利用者の満足度向上や利用促進に繋がります。</p> <p>●国・北海道・市町・交通事業者等が連携し、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスなどの各公共交通同士の接続性を継続的に改善することで、利用者利便性のさらなる向上を目指します。</p>			
取組概要	<p>1. 乗継拠点やバス停等の整備を実施し、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスなど、輸送手段相互のシームレスな乗継のための取組を推進します。</p> <p>2. 広域交通・生活圏交通は、各上位となる交通（広域交通の場合は幹線交通、生活圏交通の場合は広域交通）の運行時刻に可能な範囲で接続性を確保した運行計画を作成し、運行を行います。</p>			
取組主体 ※事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等	<p>・国 ・北海道 ・市町 ・交通事業者</p>			
取組内容	国	<p>・必要な助言や先進事例等の情報提供</p>		
	北海道	<p>・広域交通及び生活圏交通に係る交通事業者への公共交通の接続性の改善の検討・協議</p> <p>・関係者間の調整、先進事例の情報提供</p>		
	市町	<p>・必要に応じた地域公共交通再構築事業を活用した乗継拠点の創出</p> <p>・広域交通及び生活圏交通に係る交通事業者への公共交通の接続性の改善の検討・協議</p> <p>・各市町内の生活圏交通に関わる運行計画の検討及びモビリティの運行</p> <p>・事業者の取組への協力及び交通事業者との調整</p>		
	交通事業者	<p>・乗継拠点など利用環境の整備</p> <p>・広域交通及び生活圏交通に係る公共交通の接続性の改善の検討・協議・実施</p> <p>・幹線交通、広域交通、生活圏交通それぞれの接続性の確保</p> <p>・安全なモビリティの運行</p>		

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設（基幹事業の追加は創設以来初めて）

**地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設**

地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】1/2

【交付対象事業】地域公共交通特定事業※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画

- ・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケーション・EVバス関連施設（充電・蓄電・充電）等の整備

※上記とあわせて、効果促進事業（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金交付対象事業全体の20%を目途）で、鉄道・バス車両の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限

（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- 鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に關する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための有効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に關連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

※JRに關し、「新会社がその事業を営むに際し、当分の間記録すべき事項に關する指針」の運用を何ら変更するものではない



図 7-3 地域公共交通再構築事業

地域公共交通再構築事業等（社会資本整備総合交付金等）\_国土交通省

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000210.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000210.html)

	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
スケジュール	■交通事業者等との調整		■乗継拠点の創出		
	■先進事例等の情報提供				
	■広域交通及び生活圏交通に係る交通事業者への公共交通の接続性の改善の検討・協議・実施				
	■幹線交通、広域交通、生活圏交通それぞれの接続性の確保				
	■生活圏交通に係る運行計画の検討及びモビリティの運行				
	（各項目の進捗は矢印の位置で示されています）				

## 第8章 計画の進捗管理及び管理体制

### | 8-1 | 評価指標の設定

本計画の基本方針の実現に向け、目標の達成状況を確認するために、以下の評価指標及び目標値を設定した。

表 8-1 評価指標及び目標値

評価指標	現状値 令和4（2022）年度	目標値 令和10（2028）年度	対応する 施策	指標値の 測定方法
公共交通利用者数 （1人あたり利用回数） 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	1,730 （4.6回/人・年度） 千人/年度	1,885 （5.4回/人・年度） 千人/年度以上	施策2 施策3 施策4 施策5	地域間幹線系 統の運行事業 者からの提供 データによる 確認
公共交通の収支率 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	46.3 %	54.1 %以上	施策1 施策2 施策3 施策4 施策5	
公共交通への 公的資金投入額 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	396,142 千円/年度	459,449 千円/年度以下	施策1 施策2 施策3 施策4 施策5	

目標値の考え方を以下に示します。交通事業者の経営状況は、人口減少や自家用車依存等の影響により厳しい状況が続いている中で、地域間幹線系統等の持続性を確保していくため、利用者数・利用回数の増加及び収支率の改善を目指すとともに、路線の維持確保を目的とした公的資金投入額が大幅な増加に転じないよう、各種施策を推進します。

表 8-2 目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
公共交通利用者数 （1人あたり利用回数） 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	新型コロナウイルス感染症の5類移行により回復傾向にあるが、人口減少等による減少が見込まれることから、本計画に基づく利用促進や路線の維持確保を通じて、令和5（2023）年度の見込み値を上回る利用者数を目指します。
公共交通の収支率 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	新型コロナウイルス感染症の5類移行により回復傾向にあるが、利用者の減少や物価高騰等に伴い減少が見込まれることから、本計画に基づく運行の最適化等による収益の増加、支出の抑制により、令和5（2023）年度見込み値以上の収支率の改善を目指します。
公共交通への 公的資金投入額 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	欠損額を公的資金で補う考えを基本とし、本計画に基づく利用促進や路線の維持確保を図り、かつ持続可能な移動手段確保のための最適化により収支の改善を図ることで、令和5（2023）年度の欠損見込額を下回るよう公的資金投入額の抑制を図り、持続可能な公共交通を目指します。



《参考：目標値の考え方》

(1) 人口推計について

本地域の令和5（2023）年人口は、住民基本台帳（令和5（2023）年1月1日現在）の数値を用いています。また、令和10（2028）年の人口は、将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30推計）のうち、令和7（2025）年将来人口及び令和12（2030）年将来人口を用い、1年当たりの人口変動数を算出し、推計しています。

上記で整理・推計した人口について、令和5（2023）年人口から令和10（2028）年将来人口までの減少率を整理すると、-6.3%の減少が見込まれます。

表 8-3 人口推計結果

区分	令和5年	令和10年	減少率
人口	373,212	349,752	-6.3%

出典：住民基本台帳「【総計】人口・世帯数、令和4年人口動態」（令和5年1月1日現在）\_総務省

[https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_gyousei/daityo/jinkou\\_jinkoudoutai-setaisuu.html](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/daityo/jinkou_jinkoudoutai-setaisuu.html)

将来推計人口（平成30年推計）（令和27年）\_国立社会保障・人口問題研究所をもとに作成

<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/t-page.asp>

(2) 令和4（2022）年度及び令和5（2023）年度の地域間幹線系統の利用者数等について

令和5（2023）年度の地域間幹線系統の利用者数、収支率及び欠損額は、新型コロナウイルス感染症の5類移行により回復が見られます。

表 8-4 本地域の地域間幹線系統の利用者数及び収支率、欠損額  
（令和4（2022）年度及び令和5（2023）年度）

指標	令和4年度	令和5年度見込み値
公共交通利用者 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	1,730 千人/年度	1,885 千人/年度
公共交通の収支率 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	46.3 %	54.1 %
公共交通の欠損額 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	579,689 千円/年度	459,449 千円/年度

※ 道南バス株式会社、あつまバス株式会社提供資料をもとに作成

※ 欠損額＝経常費用－経常収入

### (3) 令和 10 (2028) 年度推計値について

本計画に位置付けた取組を行わず、人口の減少率で公共交通利用者数が推移した場合、令和 10(2028)年度には 1,766.3 千人/年度まで減少することが見込まれ、また公共交通の収支率については 50.8%まで減少することが見込まれます。

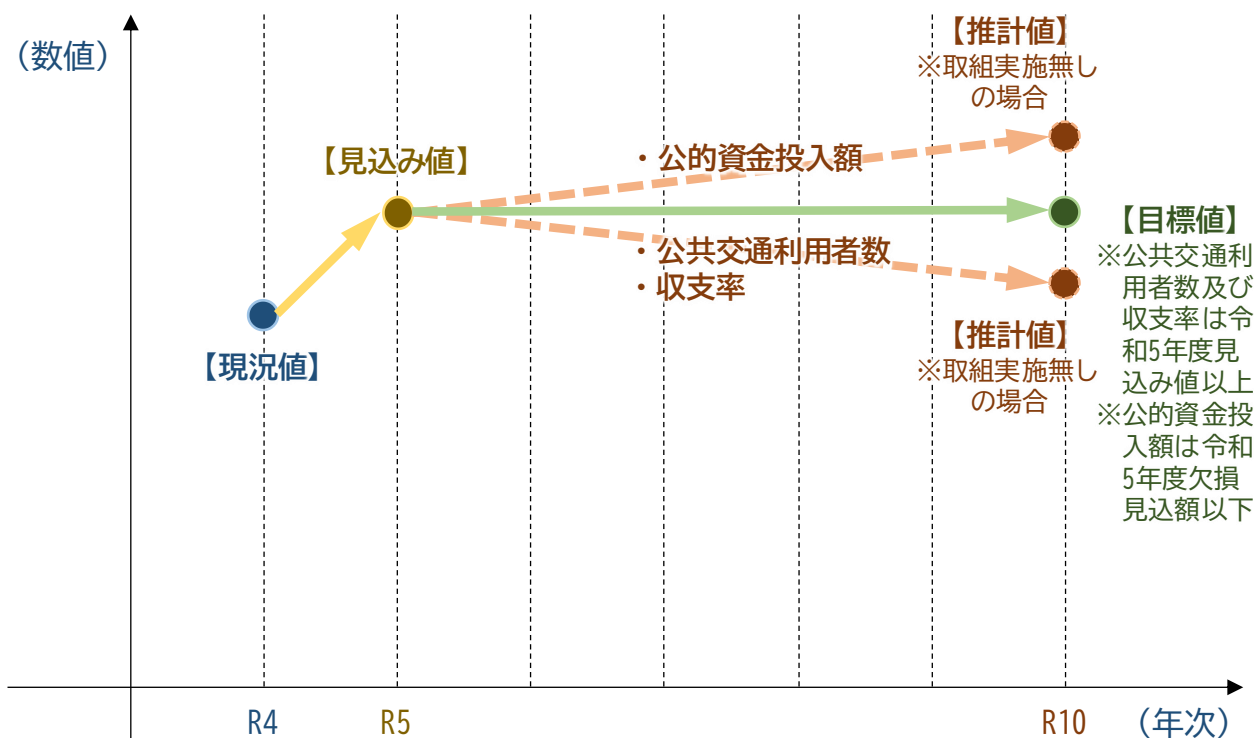
表 8-5 令和 10 (2028) 年度の推計値

指標	令和5年度見込み値	令和10年度推計値
公共交通利用者 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	1,885 千人/年度	1,766 千人/年度
公共交通の収支率 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	54.1 %	50.8 %
公共交通の欠損額 【地域間幹線系統・ 広域生活交通路線】	459,449 千円/年度	492,500 千円/年度

### (4) 目標値の設定について

公共交通利用者及び収支率の令和 10 (2028) 年度の目標値としては、本計画に位置付けた取組を推進することにより、令和 5 (2023) 年度見込み値を上回ることを目指し、設定します。

また、公共交通への公的資金投入額については、令和 5 (2023) 年度の欠損見込額以下に抑制することを目標値として設定します。



## 8-2 計画の進捗管理体制

本計画を運用するにあたって計画の推進状況の評価体制や PDCA サイクルによる評価・検証方法、計画期間内における協議会の想定スケジュールを以下に示します。

計画の内容を着実に実施していくためには、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを行い、計画の進捗状況を管理することが重要です。また、施策・事業の実施状況や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて適宜計画の見直しを行う必要があります。

推進状況の評価は、本計画の策定で協議を行ってきた、「北海道胆振地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、各年度と計画期間全体で PDCA サイクルに基づいた評価・検証を行います。

また、本計画の目標を達成するためには、交通事業者のみならず、公共交通の利用者である地域住民や関連団体の理解と協力が不可欠であり、地域の一人一人が公共交通を維持することの大切さを考え、主体的に取り組むことが重要です。そのため、関係者の役割や必要な取組を明確化することで、本地域における持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

表 8-6 計画推進状況の評価体制

区分	組織名	区分	組織名
地方公共団体	北海道胆振総合振興局	公共交通事業者等	あつまバス株式会社
	室蘭市		室蘭ハイヤー協同組合
	苫小牧市		苫小牧ハイヤー協会
	登別市		胆振西部ハイヤー協同組合
	伊達市	道路管理者	北海道開発局室蘭開発建設部
	豊浦町		北海道胆振総合振興局 室蘭建設管理部
	壮瞥町	公安委員会・警察	北海道警察本部
	白老町	公共交通利用者	室蘭商工会議所
	厚真町		苫小牧市社会福祉協議会
	洞爺湖町		北海道登別洞爺広域観光圏協議会
	安平町		北海道高等学校 PTA 連合会胆振支部
むかわ町	学識経験者	室蘭工業大学	
北海道旅客鉄道株式会社		北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 室蘭地区交通運輸産業労働組合	
公共交通事業者等	道南バス株式会社	北海道運輸局	室蘭運輸支局

表 8-7 計画推進に向けた関係者とその役割

関係者	役割	内容
地域住民	公共交通の積極的な利用等	日常的な公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、利用ニーズ・要望の発信など
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行、運行実績等のデータ提供など
胆振総合振興局 ・関係市町・国	施策の検討・実施等	地域ニーズの把握、交通施策の実施、資金調達、交通事業者との連携など

### | 8-3 | 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

本計画 (Plan) の推進にあたり、計画期間である 5 年間において、毎年度、施策・事業の実施状況 (Do) を確認した上で、目標の達成状況 (数値指標) を評価 (Check) し、必要に応じて、施策・事業の見直し (Action) を行います。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を見直すとともに、施策・事業に反映し (Plan)、着実に施策・事業を実施 (Do) します。

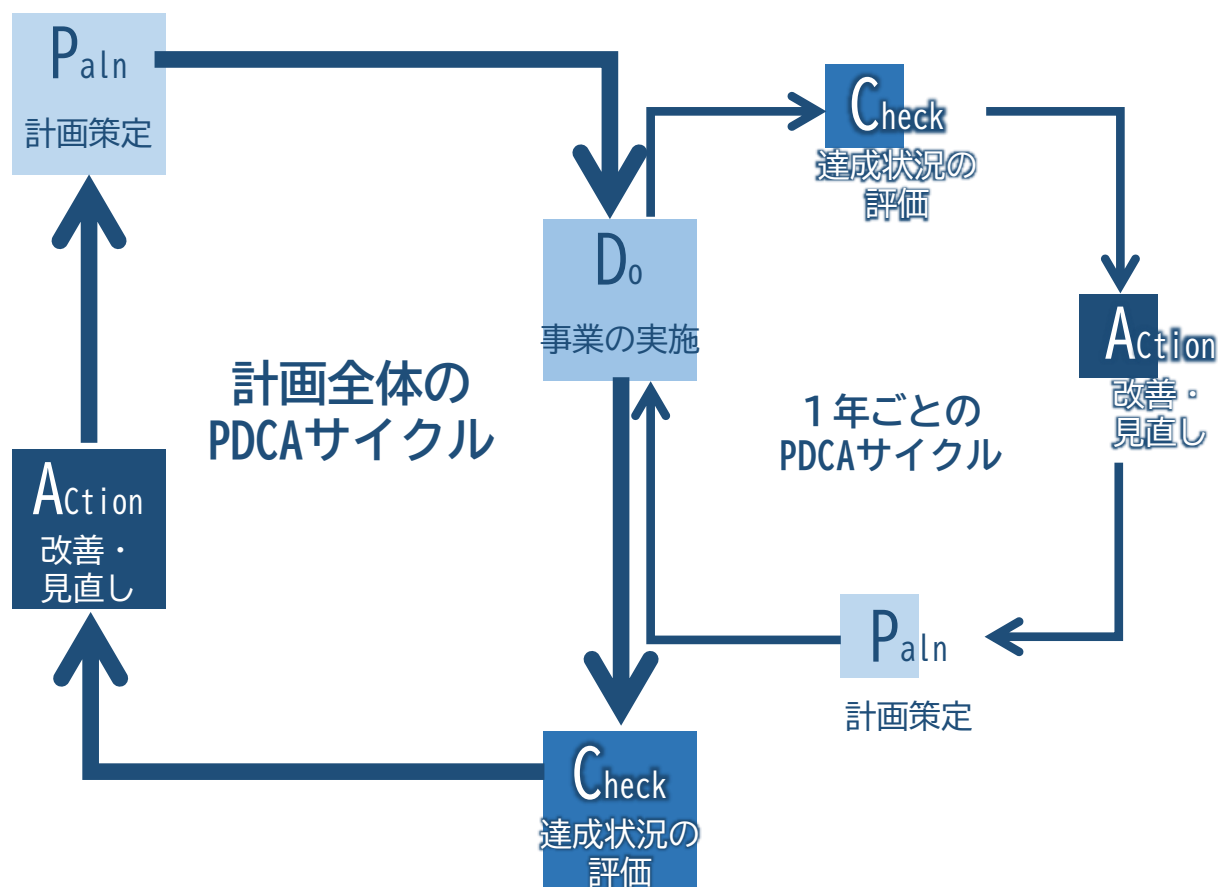


図 8-2 PDCA サイクルによる評価・検証の流れ

本計画は、上記 PDCA サイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCA サイクルの運用にあたっては、毎年度、北海道胆振地域公共交通活性化協議会及び幹事会・分科会を開催し、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

## | 8-4 | 今後の協議会の開催スケジュール（案）

継続的で実効性のある施策・事業の実現に向け、8-3 による PDCA サイクルを回しながら計画を推進していくため、以下のスケジュールによる北海道胆振地域公共交通活性化協議会を開催します。

なお、取組の実施状況などにより、施策・事業の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合には、以下のスケジュールによらず随時開催するなど、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。

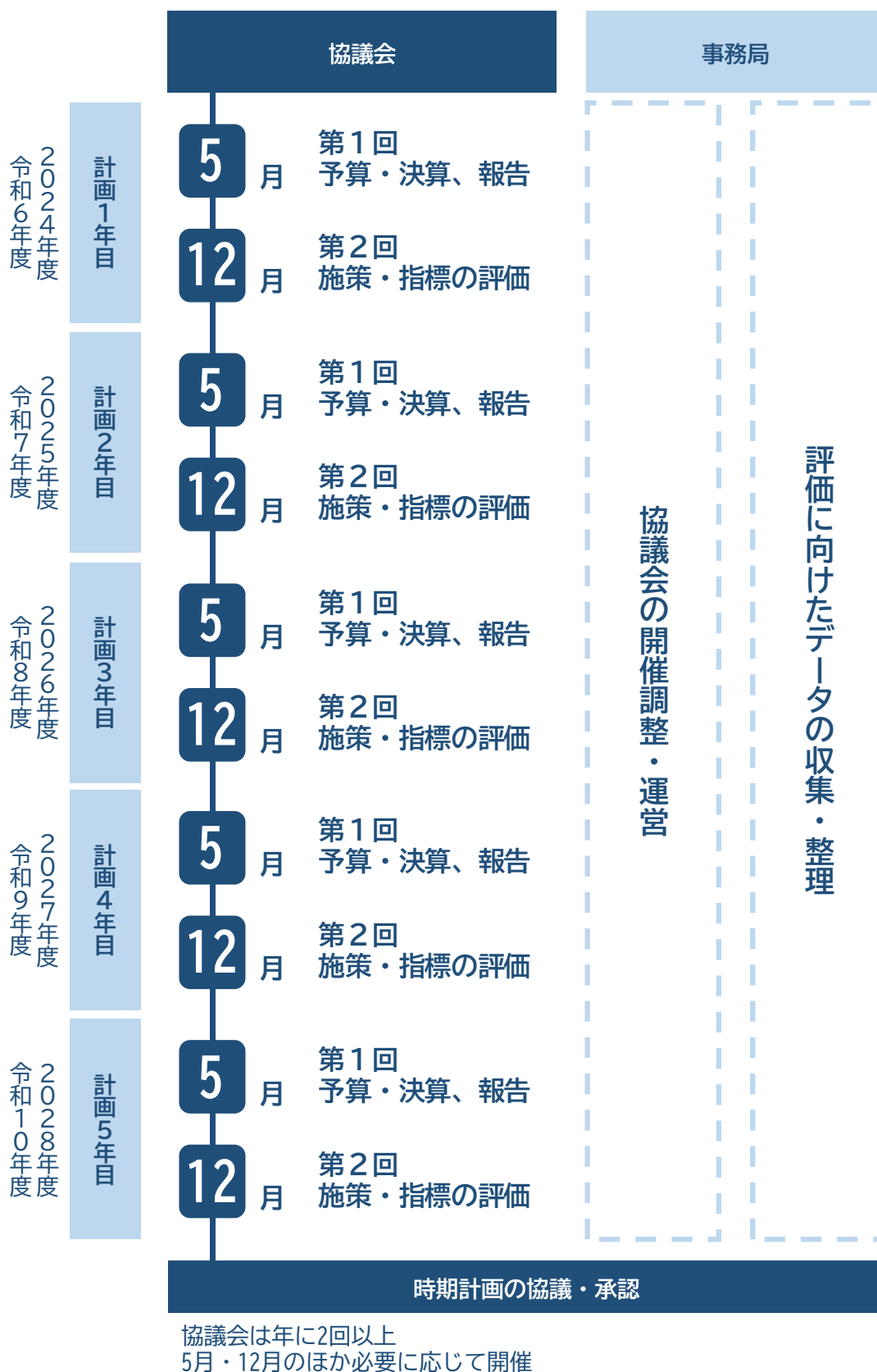


図 8-3 北海道胆振地域公共交通活性化協議会の開催スケジュール（案）

## ■附属資料

### 1. 北海道胆振地域公共交通活性化協議会規約

(名称)

第1条 本会は、北海道胆振地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

(事業)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事業を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施
- (4) 前3号に掲げるもののほか、前条の目的を達成するために必要な事業

(協議会の委員)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 委員の報償費及び費用弁償に関する事項は、会長が別に定める。

(協議会の役員)

第5条 協議会に、次に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長は、北海道胆振総合振興局副局長をもって充てる。

3 副会長及び監事は、会長が指名する委員をもって充てる。

4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

6 監事は、協議会の出納を監査し、その結果を会長に報告しなければならない。

7 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることができない。

(総会)

第6条 総会は、委員をもって構成する。

2 総会は、会長が招集する。

3 総会は、次に掲げる事項を協議し、議決する。

- (1) 協議会の規約の制定及び改廃に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項
- (3) 事業計画の決定及び事業報告の承認に関する事項
- (4) 予算の決定及び決算の承認に関する事項
- (5) 協議会の解散に関する事項
- (6) その他協議会の運営上必要と会長が認めた事項

4 総会の議長は、会長がこれに当たり、会長が欠席した場合にあっては、副会長がこれに当たる。

5 会長は、総会の開催の日時、場所及び総会に付議すべき案件をあらかじめ委員に通知しなければならない。

6 総会は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

- 7 総会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、第3項第5号に掲げる事項にあっては、委員の総数の4分の3以上で決するものとする。
- 8 委員は、やむを得ない理由により総会に出席することができないときは、あらかじめ通知された事項について、書面により議決権を行使し、又は当該委員の所属する団体の職員を代理人として議決権を委任することができる。この場合において、当該委員は、総会に出席したものとみなす。
- 9 総会は、原則として公開とする。ただし、総会において個人情報を取り扱う場合その他会議を公開することにより総会の運営に支障が生ずると会長が認めるときは、全部又は一部を公開しないこととすることができる。
- 10 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を総会に出席させ、意見を聴取することができる。
- 11 第4項から前項までの規定にかかわらず、感染症のまん延を防止するため必要があるときその他やむを得ない事情により総会を招集することができないと会長が認めるときは、第3項各号に掲げる事項について書面により委員の意見を徴する方法により総会を行うことができる。この場合において、会長が指定する期日までに書面を提出した委員の2分の1（同項第5号に掲げる事項にあっては、委員の総数の4分の3）以上が当該事項について同意したときは、当該同意をもって総会の議決があったものとみなす。
- 12 前各項に定めるもののほか、総会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（幹事会）

第7条 協議会の円滑な運営を図るため、協議会に幹事会を置く。

- 2 幹事会は、別表に掲げる幹事をもって組織する。
- 3 協議会の会務を整理するため、幹事会に幹事長を置き、北海道胆振総合振興局地域創生部長をもって充てる。
- 4 幹事会は、総会に提案する事項その他幹事長が必要と認めた事項を協議するものとする。
- 5 幹事長は、幹事会を招集する。
- 6 幹事長は、幹事会の開催の日時、場所及び幹事会で協議する事項をあらかじめ幹事に通知しなければならない。
- 7 幹事会の議事は、出席した幹事の過半数で決し、可否同数の場合は、幹事長の決するところによる。
- 8 幹事は、やむを得ない理由により幹事会に出席することができないときは、あらかじめ通知された事項について、書面により議決権を行使し、又は当該幹事の所属する団体の職員を代理人として議決権を委任することができる。この場合において、当該幹事は、幹事会に出席したものとみなす。
- 9 幹事長は、必要があると認めるときは、幹事以外の者を幹事会に出席させ、意見を聴取することができる。
- 10 第5項から前項までの規定にかかわらず、感染症のまん延を防止するため必要があるときその他やむを得ない事情により幹事会を招集することができないと幹事長が認めるときは、第4項に規定する事項について書面により幹事の意見を徴する方法により幹事会を行うことができる。この場合において、幹事長が指定する期日までに書面を提出した幹事の2分の1以上が当該事項について同意したときは、当該同意をもって幹事会の議決があったものとみなす。
- 11 幹事長は、幹事会の議決があった事項を速やかに協議会に報告しなければならない。
- 12 前各項に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、幹事長が別に定める。

（分科会）

第8条 第3条各号に掲げる事業について専門的な調査又は検討を行うため、必要に応じて協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、前2条の規定に準じて会長が別に定める。



(協議結果の尊重義務)

第9条 委員は、協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重しなければならない。

(守秘義務)

第10条 委員、第6条第10項及び第7条第9項の規定により総会又は幹事会に出席した者並びに第8条に規定する分科会に出席した委員以外の者は、個人情報その他協議会の運営上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

(事務局)

第11条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、北海道胆振総合振興局地域創生部地域政策課に置く。

3 事務局には、事務局長、事務局次長その他必要な職員を置く。

4 事務局長は、北海道胆振総合振興局地域創生部地域政策課主幹をもって充てる。

5 事務局は、次に掲げる業務を行う。

(1) 総会等の運営に関する業務

(2) 協議会の経費の執行及び管理に関する業務

(3) 文書の收受、発送、編さん及び保存に関する業務

(4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項に関する業務

6 前各項に定めるもののほか、事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務)

第12条 協議会の経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

2 協議会の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

3 監事は、協議会の会計の監査を行ったときは、その結果を会長に報告しなければならない。

4 前3項に定めるもののほか、財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算し、清算後は、その結果を委員であった者に対し通知するものとする。

2 協議会が解散する際に有する残余財産の処分は、解散を議決した総会の時に議決を経て、その取扱いについて決定する。

(剰余金等の処理)

第14条 協議会は、決算において、剰余金が生じた場合には、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

2 協議会は、決算において、欠損金が生ずる見込みとなった場合には、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

(事故の処理)

第15条 協議会は、第3条各号に掲げる事業に起因する事故が生じたときは、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和5年4月4日から施行する。

## 2. 北海道胆振地域公共交通活性化協議会の開催経緯

開催日	開催内容
令和5（2023）年4月4日	<p>■令和5年度 第1回 総会（書面開催）</p> <p>1 協議事項</p> <p>（1）北海道胆振地域公共交通活性化協議会の設置について</p> <p>（2）北海道胆振地域公共交通活性化協議会規約（案）について</p> <p>（3）副会長及び監事の指名について</p> <p>（4）令和5年度事業計画（案）について</p> <p>（5）令和5年度収支予算（案）について</p> <p>2 報告事項</p> <p>（1）各種規程（案）について</p> <p>（2）北海道胆振地域公共交通計画策定支援委託業務企画提案指示書（案）について</p>
令和5（2023）年7月6日	<p>■令和5年度 第2回 総会</p> <p>1 報告事項</p> <p>（1）北海道胆振地域公共交通計画策定支援委託業務契約について</p> <p>2 協議事項</p> <p>（1）令和5年度スケジュール（案）について</p> <p>（2）各種調査（案）について</p> <p>（3）分科会の設置（案）について</p>
令和5（2023）年10月11日	<p>■令和5年度 第3回 総会</p> <p>1 報告事項</p> <p>（1）各種調査結果について</p> <p>2 協議事項</p> <p>（1）計画の方向性（案）について</p> <p>（2）計画骨子（案）について</p> <p>（3）今後のスケジュール（案）について</p>
令和5（2023）年11月28日	<p>■令和5年度 第4回 総会</p> <p>1 協議事項</p> <p>（1）北海道胆振地域公共交通計画（素案）について</p> <p>（2）今後のスケジュールについて</p>
令和●（・・・）年●月●日	<p>■令和5年度 第5回 総会</p> <p>1 報告事項</p> <p>（1）</p> <p>2 協議事項</p> <p>（1）</p>