

日高町地域公共交通総合連携計画

作成：平成 22 年 3 月

変更：平成 23 年 3 月

日高町

この計画は、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条に基づいて設置された「日高町地域公共交通活性化協議会」における協議を経て、同法第5条による地域公共交通総合連携計画として日高町が作成したものである。

目 次

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針...	1
2. 計画の区域.....	6
3. 計画の目標.....	7
4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項.....	8
5. 計画期間.....	18
6. その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項.....	19

〔参考資料〕

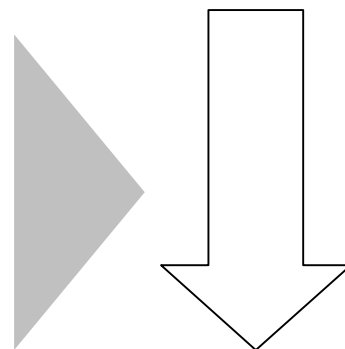
- 〔1〕日高町の概要
- 〔2〕日高町の公共交通の現状と課題
- 〔3〕試験運行結果
- 〔4〕住民意見交換会開催結果
- 〔5〕日高町地域公共交通活性化協議会の規約・名簿
- 〔6〕協議会議事要旨

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

交通実態調査や利用者ニーズ把握調査等により把握した現状と課題、「日高町総合振興計画」で掲げる基本構想を踏まえ、日高町地域公共交通総合連携計画における基本的な方針を以下のように定める。

日高町の現状と課題	
<p>【地域の現状と問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ 門別地域と日高地域の飛び地合併 ✦ 人口の減少 ✦ 核家族、単身世帯の増加 ✦ 高齢化の進行 ✦ 市街地の散在 ✦ 山間部における低密度分散型の地域構造 ✦ 自動車交通への依存 ✦ 小中学校の統廃合 ✦ 町財政の悪化 	<p>【公共交通の現状と問題点】</p> <p>【門別地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ スクールバス、生活路線バス、温泉バスの路線が重複 ➢ 中学生以外の利用者が少ない ➢ 路線バスの採算性が悪い ➢ 厚賀地区から門別、富川地区への乗り継ぎが悪い <p>【日高地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 町営バスとスクールハイヤーが並存 ➢ 利用者が少なく効率的な運行ができていない <p>【日高地域 - 門別地域間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 日高地域から門別地区方面への直通便がない ➢ 富川地区から門別地区方面への接続が悪い

「日高町総合振興計画」の基本構想
<ul style="list-style-type: none"> ● <u>安心して暮らせる健康・福祉のまちづくり</u> ● 産業が元気なまちづくり ● 豊かな心を育む教育・文化のまちづくり ● <u>快適で安全なまちづくり</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>公共交通の確保</u> ● 新しい自治を推進するまちづくり ● <u>行財政の効率的なまちづくり</u>



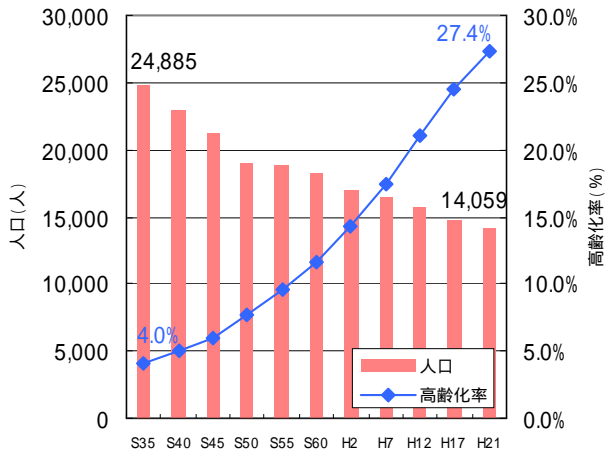
日高町地域公共交通総合連携計画における基本的な方針
<p>高齢者や子どもが安心して利用できる交通手段の確保</p> <p>地域の特性に適した効率的で持続可能な交通体系の構築</p> <p>地域間の連携を強化し、町の活性化に寄与する交通体系の確立</p>

日高町の現状と課題

地域の現状と問題点

人口と高齢化率の推移

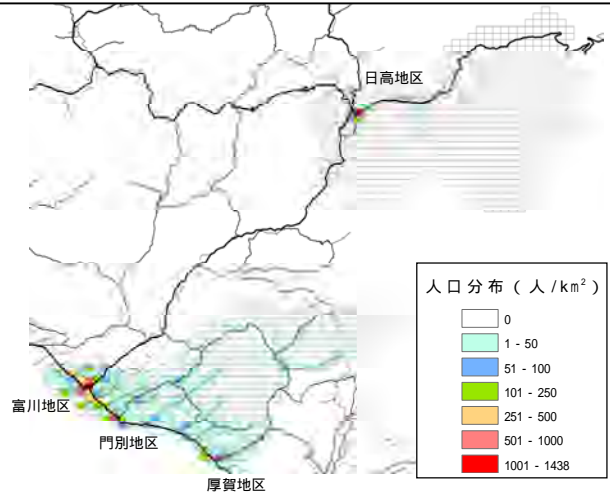
- ・日高町の人口は昭和 35 年のピーク時に比べ、平成 21 年までに約 1 万人減少
- ・高齢化率は 27.4%と大幅に増加



出典：S35~H17;国勢調査,H21;住民基本台帳(3月末)

人口分布

- ・日高地区、富川地区、門別地区、厚賀地区の各中心部に散在
- ・中心部以外では、低密度な地域構造

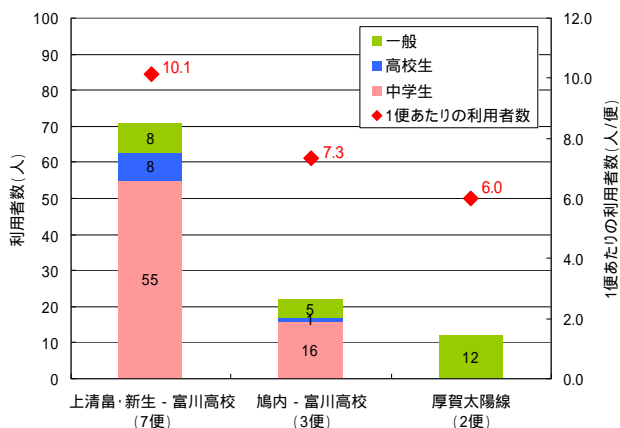


出典：H17 国勢調査結果を基に作成

公共交通の現状と問題点

路線バスの利用状況（門別地域）

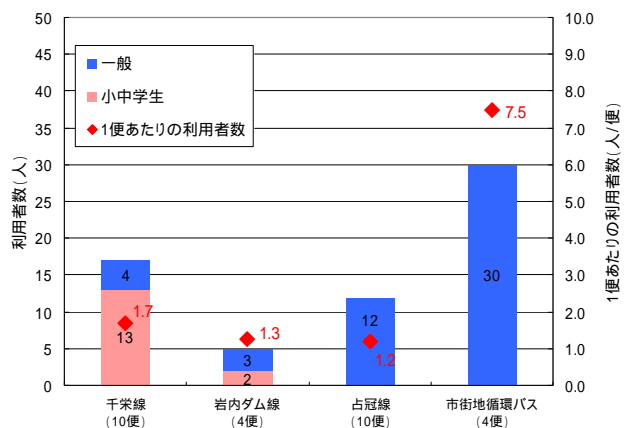
- ・上清島・新生、鳩内の路線では中学生以外の利用者が少ない
- ・厚賀太陽線は平均利用者が6.0人と少ない



出典：交通実態調査結果 (H21.7.6)

町営バスの利用状況（日高地域）

- ・市街地循環バス以外の路線では、平均利用者が2人以下と少ない



出典：交通実態調査結果 (H21.7.6)

日高町の現状と課題についての詳細は参考資料参照。

公共交通の現状と問題点（門別地域）				
		広富・庫富・幾千世地区	豊郷・清島地区	厚賀地区
現況交通実態	運行実態	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バス（鳩内・門別 - 富川高校線）は、平日3便（1.5往復）運行（土日祝運休） 生活路線バス、門別小学校へのスクールバス（幾千世線、広富線）、温泉バスが並行して運行（生活路線バスとスクールバスは運行時間も一部重複） 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バス（清島・新生 - 富川高校線）は、平日3便（1.5往復）運行（土日祝運休） 生活路線バスと温泉バスが並行して運行 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バス（厚賀太陽線）は、平日、土曜2便（1往復）運行（日祝運休） 生活路線バス、厚賀小学校、厚賀中学校へのスクールバス、温泉バスが並行して運行（生活路線バスとスクールバスは時間の重複はしていない）
	利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バスの沢沿いの区間では中学生の利用がほとんどであり、一般の利用者は少ない（H21.7.6の実態調査では、高校生1名、一般2名） 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バスの沢沿いの区間では中学生の利用がほとんどであり一般の利用者は少ない（H21.7.6の実態調査では、高校生0名、一般4名） 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バスの利用者が少ない（H21.7.6の実態調査では、一般7名）
	補助金等	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バスの運行経費のうち赤字分の一部を町で補填 門別中学生の定期代について、町から助成 		
問題点等	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス、生活路線バス、温泉バスの路線が重複している 中学生以外の利用者が少ない 生活路線バスの採算性が悪い（補助金で補填） 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線バス、温泉バスの路線が重複している 中学生以外の利用者が少ない 生活路線バスの採算性が悪い（補助金で補填） 	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス、生活路線バス、温泉バスの路線が重複している 利用者が少なく効率的な運行となっていない 生活路線バスの採算性が悪い（補助金で補填） 厚賀太陽線から門別・富川地区への乗り継ぎが悪い（待ち時間1時間以上） 	

公共交通の現状と問題点（日高地域）

		千栄線	岩内ダム線	占冠線	市街地循環バス
現況交通実態	運行実態	<ul style="list-style-type: none"> 千栄線は平日 10 便（5 往復）、土日祝 6 便（3 往復）運行 千栄線と並行し、小中学生の帰宅手段として教育委員会がスクールハイヤーを運行（15 時台、18 時台で計週 8 便） スクールハイヤーと路線が重複 15 時台の便ではダイヤも近接（千栄線 15 時 10 分、スクールハイヤー 15 時 40 分発） 	<ul style="list-style-type: none"> 岩内ダム線は平日 4 便（2 往復）運行（土日祝運休） 岩内ダム線と並行し、小中学生の登校時（7 時台週 5 便）はスクールバス、帰宅時はスクールハイヤー（15 時台、18 時台で計週 8 便）を教育委員会が運行 15 時台では岩内ダム線とスクールハイヤーのダイヤが近接（岩内ダム線 15 時 10 分発、スクールハイヤー 15 時 40 分発） 	<ul style="list-style-type: none"> 占冠線は毎日 10 便（5 往復）運行 占冠駅で札幌行き JR 特急に接続するダイヤ（富良野行き占冠村営バスへは 30 分待ち） 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地循環バスは平日 5 往復運行（土日祝運休）
	利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 一般の利用者は少ない（H21.7.5,6 の実態調査では、平日の小中学生以外の 1 便あたりの利用者は最大で 2 名、休日は利用者がいなかった） 総合支所～千栄 7 区までの利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 一般の利用者は少ない（H21.7.6 の実態調査では、小中学生以外の 1 便あたりの利用者は最大で 3 名） 小中学生が岩内ダム（終点）まで利用しているほかは、若葉団地前（市街地循環バス運行区域内）までの利用である 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は少ない（H21.7.5,6 の実態調査では、1 便あたりの利用者は平日で最大 4 名、休日で最大 2 名） 利用者の全ては占冠駅前を発着とする利用 	<ul style="list-style-type: none"> 全ての便で乗車率が 5 割を超える（H21.7.6 の実態調査では、1 便あたりの利用者は最大で 9 名） 老人福祉センターを発着とする移動が多い
	問題点等	<ul style="list-style-type: none"> 千栄線とスクールハイヤーが並存 小中学生の通学時間帯以外の利用者は少なく、効率的な運行ができていない 	<ul style="list-style-type: none"> 岩内ダム線とスクールハイヤーが並存 利用者が少なく効率的な運行ができていない 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少なく効率的な運行ができていない 	<ul style="list-style-type: none"> 温泉・スポーツ施設等への運行（延伸）要望が多い

公共交通の現状と問題点（日高地域 - 門別地域間）		
日高地域 - 門別地域間		
現況交通実態	運行実態	<ul style="list-style-type: none"> ・日高地域 - 門別地地域では、路線バス（日高縦貫線）が1日1.5往復（日高 富川は6時台、15時台、富川 日高は18時台のみ）、苫小牧行き（特急ひだか号）が1日1往復（日高 苫小牧が7時台、苫小牧 日高が14時台）のみ
	利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・日高縦貫線の利用者の大半は、日高地域の平取高校生、特急ひだか号は苫小牧への利用者がほとんど（H21.7.5,6の実態調査では、日高地域から富川地区への移動は5名のみ）
	補助検討	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行経費のうち赤字分の一部を町で補填
問題点等	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では、日高地域から富川地区までの路線はあるが、門別地区方面への直通便がない ・富川地区から門別地区方面への接続が悪い（1時間以上の待ち時間） 	

2. 計画の区域

この計画は、日高町をその区域とする。

なお、厚賀太陽線沿線地域については、「新冠町地域公共交通活性化協議会」において協議されており、その結果を踏まえたものとする。



3. 計画の目標

前述の基本的な方針を踏まえ、計画の目標を以下の3点とする。

【目標1】高齢者や子どもにとって利用しやすい交通体系の整備

日高町の高齢化率は、約27.4%と全国(22.2%)、全道(23.7%)の平均を大きく上回っている(H21.3時点)。自家用車での移動が難しい高齢者については、移動の足を確保することが必要である。また、近年、小中学校の統廃合が進んでおり、小中学生の通学手段の確保も必要である。

このため、高齢者等にとって利用しやすい、安全・安心な交通体系を築き、外出しやすいまちづくりを行うことで、高齢者等の移動に関する満足度(現状55%)の向上を目指すとともに、スクールバスの運行により、小中学生の通学手段を確実に確保する。

【目標2】効率的で持続可能な運行体系の確立

町内の路線バスは乗車率が低く、日高町が民間バス事業者の赤字分を補填し、町民の足を確保している状況である。

このため、予約運行方式等の導入により、地域住民の移動を確保しながらも経済的で効率的な運行を行い、町内のバス運行経費(現状約7,100万円)を削減する。また、待合所の管理などを地域と協働して行うことにより、住民の意識高揚を図り、持続可能な運行体系を確立する。

さらに、無駄な運行をなくすことで、環境への負荷軽減を図り、CO₂排出量の削減を目指す。

【目標3】日高地域 - 門別地域間の交流促進

平成18年に飛び地合併した旧門別町(門別地域)と旧日高町(日高地域)間は、路線バスが運行するものの、その本数は少なく、また、門別地区までは、富川地区での乗換えが必要となっており、十分な連携が図られていない状況である。

このため、日高地域・門別地域の中心部相互を結ぶ公共交通を確立し、地域間の交流促進を図り、門別地域 - 日高地域間移動者数の割合(現状7%)の向上を目指す。

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

4.1 再編方針

上記を踏まえ、各地区・路線毎に再編方針を定め、目標を達成するための事業を選定した。

地域	地区・路線	再編方針	事業
門別地域	広富・庫富・幾千世地区	沢沿いの生活路線バスの廃止 新しい運行方式の導入による運行の効率化、利便性の向上	(1)予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替] (4)停留所・待合所の整備・管理 (5)スクールバスの混乗化 (6)町営バスによる一元化
	豊郷・清畠地区		
	厚賀地区	生活路線バスの廃止 新しい運行方式の導入による運行の効率化、利便性の向上 厚賀地区から門別、富川地区への連結強化	(1)予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替] (2)予約運行方式の導入 [厚賀市街地-富川市街地間の新設]
	その他地区	路線バス空白地区の検討	(3)予約運行方式の導入 [路線バス空白地区への新設]
日高地域	千栄線	新しい運行方式の導入による運行の効率化、利便性の向上	(1)予約運行方式の導入 (2)停留所・待合所の整備・管理 (3)町営バスとスクールハイヤーのダイヤの改正
	岩内ダム線		
	占冠線	新しい運行方式の導入による運行の効率化	(観光客への周知について別途検討が必要なため、当面事業化しない)
	市街地循環バス	路線・ダイヤの見直しによる利便性の向上	(4)市街地循環バスの路線・ダイヤの改正
門別日高地域間	日高地域 - 門別地域間	日高地域 - 門別地域間の連結強化・交流促進	(1)主要施設等の相互利用促進策の実施

4.2 計画の目標と事業の対応

目標を達成するために行う事業と計画の目標との対応を以下に示す。

事業 \ 計画の目標		【目標1】 高齢者や子どもにとって利用しやすい交通体系の整備	【目標2】 効率的で持続可能な運行体系の確立	【目標3】 日高地域 - 門別地域間の交流促進
門別地域	(1) 予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替]			
	(2) 予約運行方式の導入 [厚賀市街地 - 富川市街地間の新設]			
	(3) 予約運行方式の導入 [路線バス空白地区への新設]			
	(4) 停留所・待合所の整備・管理			
	(5) スクールバスの混乗化			
	(6) 町営バスによる一元化			
日高地域	(1) 予約運行方式の導入			
	(2) 停留所・待合所の整備・管理			
	(3) 町営バスとスクールハイヤーのダイヤの改正			
	(4) 市街地循環バスの路線・ダイヤの改正			
門別日高地域間	(1) 主要施設等の相互利用促進策の実施			

4.3 各事業の詳細

各事業の詳細を以降に示す。

門別地域

(1) 予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替]

門別地域では、広富、豊郷、清島、厚賀の各沢沿いに路線バスが3路線運行されている。しかし、いずれも利用者が少なく、町が赤字補填を行っている状況である。

このため、現在の沢沿いの路線バスを廃止（H23.3 予定）し、これに替わる効率的な交通手段として、予約運行方式を導入する。

なお、予約受付にあたっては、高齢者等の自分で予約の電話ができない方への対応として、地域のサポート体制の構築を図る。

厚賀地区の路線については、新冠町地域公共交通活性化協議会での検討結果を踏まえるものとする。

【実施主体】

日高町、新冠町、自治会、民生児童委員、（有）日高観光バス、（有）富川ハイヤー、（有）もんべつ交通、（有）厚賀ハイヤー

[注] 運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 22 年度：実証運行（広富・庫富・幾千世地区、豊郷地区、清島地区、厚賀地区）

平成 23 年度：本格運行開始（広富・庫富・幾千世地区、豊郷地区、清島地区、厚賀地区）

(2) 予約運行方式の導入 [厚賀市街地 - 富川市街地間の新設]

上記の(1)予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替] について、厚賀地区に導入する予約運行方式では、厚賀市街地 - 富川市街地間の運行を検討し、厚賀地区と門別地区、富川地区との連結強化を図る。

【実施主体】

日高町、自治会、民生児童委員、道南バス（株）、（有）日高観光バス、（有）富川ハイヤー、（有）もんべつ交通、（有）厚賀ハイヤー

[注] 運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 23 年度：実証運行（厚賀市街地 - 富川市街地間）

平成 24 年度：本格運行開始（厚賀市街地 - 富川市街地間）

(3) 予約運行方式の導入 [路線バス空白地区への新設]

現在、路線バスが運行していない路線バス空白地区において、公共交通に関するニーズ調査を実施し、地域に適した交通手段を導入することで、地域住民の移動手段の確保を図る。

【実施主体】

日高町、自治会、民生児童委員、道南バス（株）、（有）日高観光バス、（有）富川ハイヤー、（有）もんべつ交通、（有）厚賀ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 23 年度：ニーズ把握調査（路線バス空白地区）

平成 23 年度：実証運行（賀張地区）

平成 24 年度：実証運行（賀張地区）

平成 25 年度：本格運行開始（賀張地区）

(4) 停留所・待合所の整備・管理

予約運行方式等の導入にあたり、必要となる停留所・待合所の整備を進める。

なお、現在設置されている路線バスの停留所・待合所については、利用頻度の低い箇所も存在するため、利用実態や住民ニーズを基に整備計画を立案し、整備を行う。

また、清掃等については、自治会と協力して実施することとし、住民と協働した停留所・待合所の管理を行う。

【実施主体】

日高町、自治会

【事業時期】

平成 22 年度：停留所・待合所配置計画立案、停留所・待合所の整備・管理開始（広富・庫富・幾千世地区、豊郷地区、清畠地区）

(5) スクールバスの混乗化

小学校の再編により、平成 22 年度からは門別地域内を 6 路線のスクールバスが運行することとなるが、一部のスクールバスについては、空き座席が存在するため、有効活用が望まれる。

このため、スクールバスの混乗化を実施することとし、当面は、小学生と中学生、高校生の混乗を実施する。

【実施主体】

日高町、日高町教育委員会、(有)日高観光バス、(有)富川ハイヤー、(有)もんべつ交通、(有)厚賀ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 23 年度：小中高生の混乗開始

(広富・庫富・幾千世地区、豊郷地区、清畠地区)

(6) 町営バスによる一元化

現在、門別地域の沢沿い区間では、路線バス、スクールバス、温泉バスが並行して運行しており、ダイヤの一部重複や路線バスにおいて中学生以外の利用者が少ないなど非効率な運行となっている。

これらのバスについて、上記の(1)予約運行方式の導入[既存路線バスの代替]や(4)スクールバスの混乗化により、効率化を進める。その後、予約運行方式、スクールバスについて、町営バスによる一元化を検討し、更なる効率化を図る。

【実施主体】

日高町、日高町教育委員会、(有)日高観光バス、(有)富川ハイヤー、(有)もんべつ交通、(有)厚賀ハイヤー

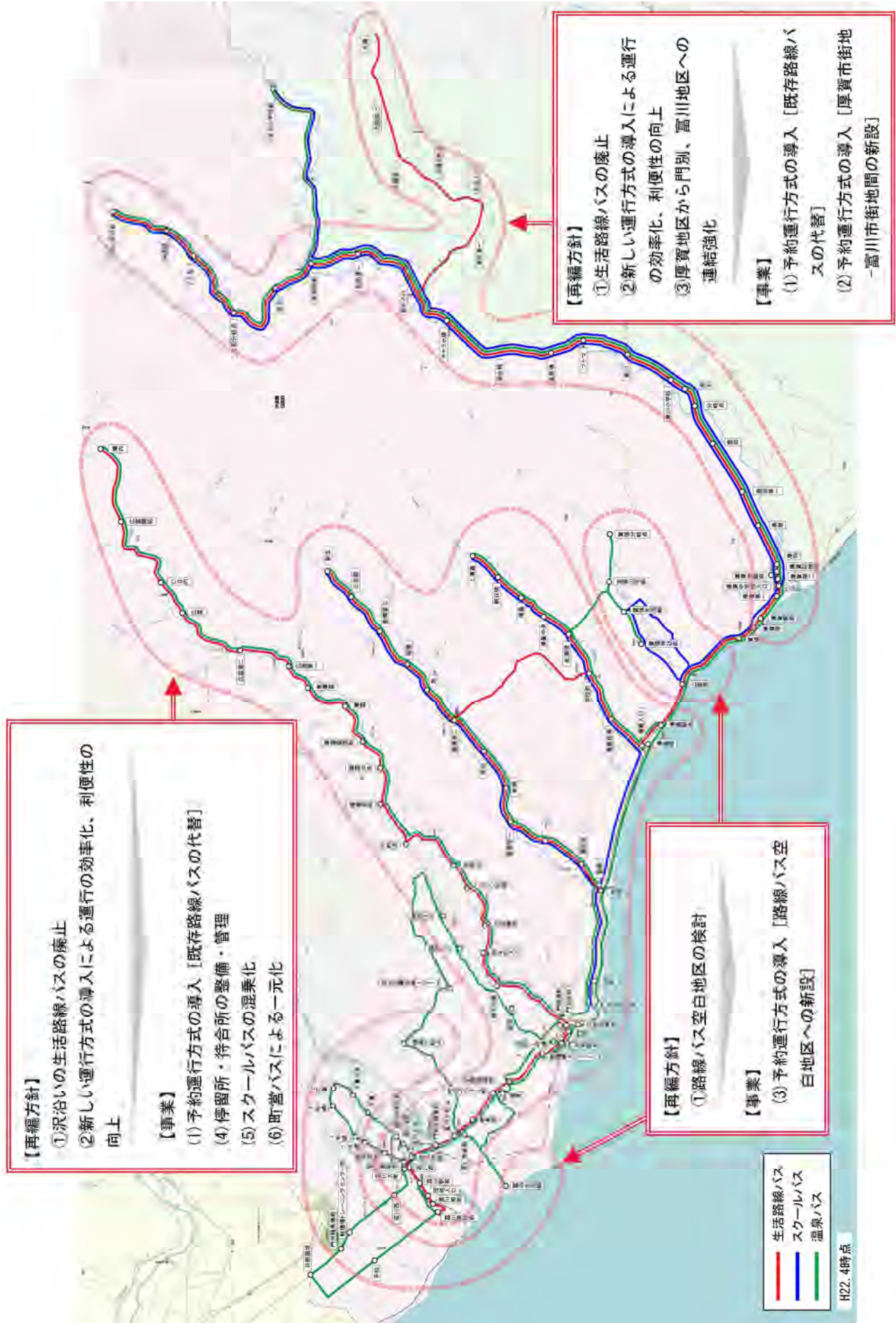
[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 25 年度：一元化に向けた検討、実証運行

平成 26 年度：本格運行開始

事業位置図（門別地域）



(1) 予約運行方式の導入

日高地域を運行している町営バス4路線のうち、乗車率の低い岩内ダム線、千栄線について、予約運行方式を導入する。

なお、予約受付にあたっては、高齢者等の自分で予約の電話ができない利用者への対応として、地域のサポート体制の構築を図る。

岩内ダム線、千栄線のうちスクールバス便となっているダイヤについては、予約運行方式の導入は行わない。

【実施主体】

日高町、自治会、民生児童委員、(有)日高ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成21年度：試験運行(岩内ダム線全線、千栄線の一部区間(千栄7区～伊沢宅前間))【実施済】

平成22年度：実証運行(岩内ダム線全線、千栄線全線)

平成23年度：本格運行開始(岩内ダム線全線、千栄線全線)

(2) 停留所・待合所の整備・管理

現在設置されている停留所の中には、住民の移転等により、利用されていない箇所が存在する一方で、実際の利用者宅からは遠い箇所もある。

このため、利用者の居住地等を考慮した配置計画を立案し、使いやすい位置に停留所・待合所を再配置する。

また、清掃等については、自治会と協力して実施することとし、住民と協働した停留所・待合所の管理を行う。

【実施主体】

日高町、自治会

【事業時期】

平成22年度：停留所・待合所配置計画立案、停留所・待合所の整備・管理開始(千栄地区、三岩地区、富岡地区)

(3) 町営バスとスクールハイヤーのダイヤの改正

小中学生の帰宅の交通手段となっているスクールハイヤーは、同じ路線を運行する町営バスの岩内ダム線、千栄線と一部のダイヤが近接している。

このため、町営バス（岩内ダム線、千栄線）のダイヤの改正により、運行の効率化を図る。

【実施主体】

日高町、日高町教育委員会、（有）日高ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 22 年度：町営バス（岩内ダム線、千栄線）とスクールハイヤーのダイヤの改正

(4) 市街地循環バスの路線・ダイヤの改正

日高市街地を循環する市街地循環バスは、利用者が多く、満足度も高い路線である。一方で、利用者からは、温泉・スポーツ施設等への運行要望が多い。

このため、市街地循環バスの路線・ダイヤの改正により、利用者の満足度の向上を図る。

【実施主体】

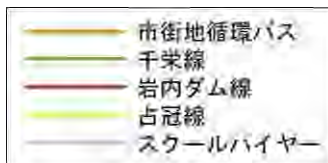
日高町、（有）日高ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 22 年度：市街地循環バスの路線・ダイヤの改正

事業位置図（日高地域）



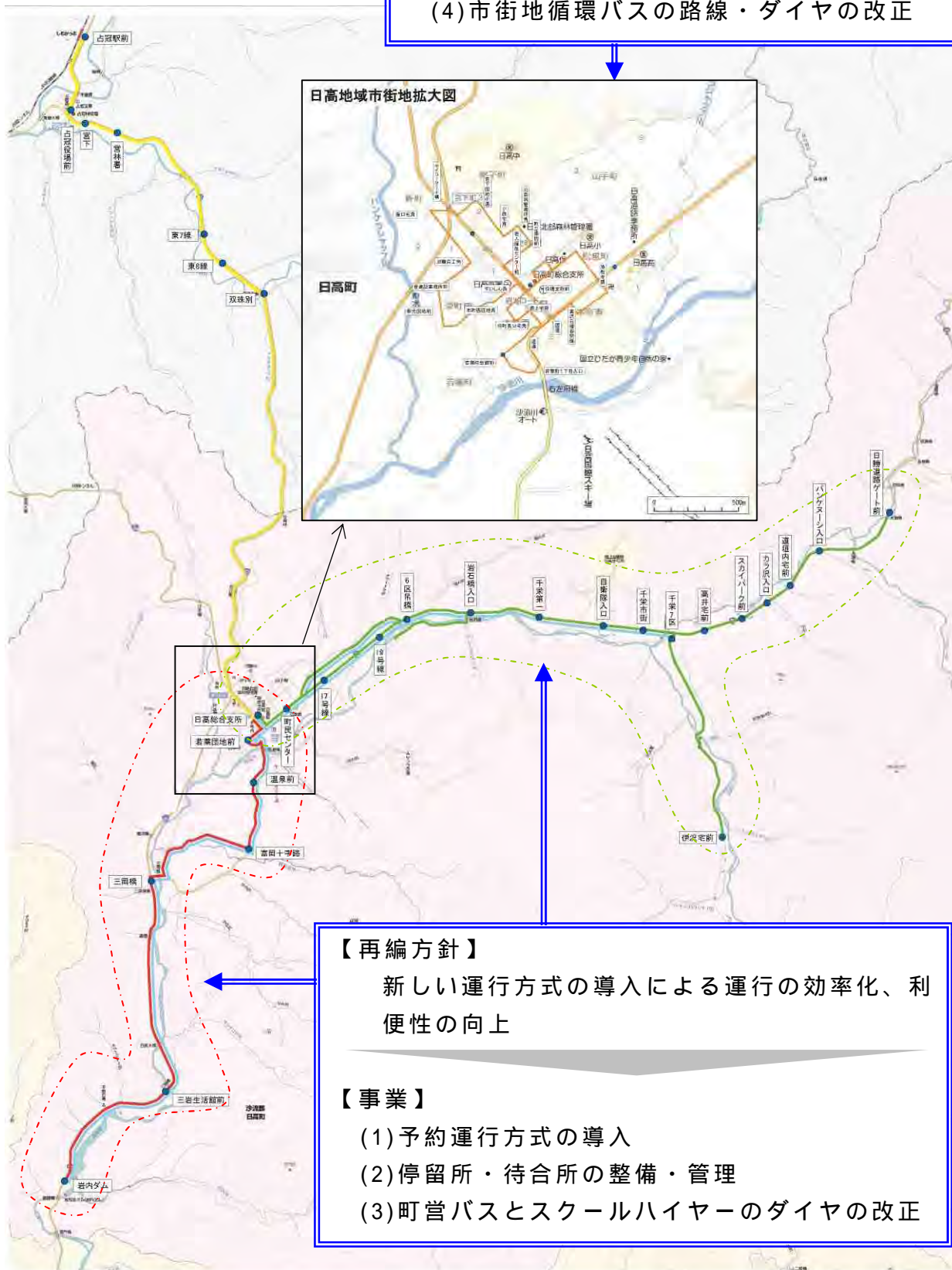
H22.3 時点

【再編方針】

路線・ダイヤの見直しによる利便性の向上

【事業】

(4)市街地循環バスの路線・ダイヤの改正



【再編方針】

新しい運行方式の導入による運行の効率化、利便性の向上

【事業】

- (1) 予約運行方式の導入
- (2) 停留所・待合所の整備・管理
- (3) 町営バスとスクールハイヤーのダイヤの改正

(1) 主要施設等の相互利用促進策の実施

現在、日高地域と門別地域を結ぶ路線バスは、本数が少なく、また、富川地区で乗換えが必要など、十分な連携が図られているとは言えない状況である。

このため、日高地域と門別地域の中心部を結ぶ公共交通を運行することで、両地域にある温泉やスキー、パークゴルフ場、病院などの主要施設の相互利用を可能とし、地域間の交流促進を図る。

【実施主体】

日高町、道南バス（株）、（有）日高観光バス、（有）日高ハイヤー、（有）富川ハイヤー、（有）もんべつ交通、（有）厚賀ハイヤー

[注]運行事業者は、地域の交通事業者を対象とした競争入札により選定する。

【事業時期】

平成 23 年度：実証運行計画の立案

平成 24 年度：実証運行

平成 25 年度：本格運行開始

事業位置図（日高地域 - 門別地域間）



5. 計画期間

この計画は、平成 22 年度から 5 年間を計画期間とする。

		H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度
門別地域	(1) 予約運行方式の導入 [既存路線バスの代替]		● 実証運行	● 本格運行	→		
	(2) 予約運行方式の導入 [厚賀市街地 - 富川市街地間の新設]			● 実証運行	● 本格運行	→	
	(3) 予約運行方式の導入 [路線バス空白地区への新設]			● ニーズ把握調査 実証運行	● 実証運行	● 本格運行	→
	(4) 停留所・待合所の整備・管理		● 整備計画立案、 停留所等の整備・管理	→			
	(5) スクールバスの混乗化			● 小中高生 混乗	→		
	(6) 町営バスによる一元化					● 一元化検討 実証運行	● 本格運行
日高地域	(1) 予約運行方式の導入	● 試験運行	● 実証運行 (千栄線、 岩内ダム線)	● 本格運行 (千栄線、 岩内ダム線)	→		
	(2) 停留所・待合所の整備・管理		● 整備計画立案、 停留所等の整備・管理	→			
	(3) 町営バスとスクールハイヤーのダイヤの改正		● ダイヤの 改正	→			
	(4) 市街地循環バスの路線・ダイヤの改正		● 路線・ダイヤ の改正	→			
門別日高地域間	(1) 主要施設等の相互利用促進策の実施			● 実証運行 計画立案	● 実証運行	● 本格運行	→

6. その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項

この計画に定める各事業については、日高町地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

なお、事業の実施にあたっては、住民説明会等により住民のバス利用に関する意識高揚を図るものとする。

また、社会情勢の変化や町財政の状況等により、見直しが必要と認められる時は、日高町地域公共交通活性化協議会に諮り、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。