

白老町地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

白 老 町

【 目 次 】

第 1 章 地域公共交通総合連携計画	1
1.1 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
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の目標	2
1.4 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	5
1.5 計画期間	10
1.6 その他計画の実施に関し町が必要と認める事項	10
第 2 章 白老町の概況	11
2.1 位置、地形、気象	11
2.2 人口・世帯数	14
2.3 少子高齢化の状況	14
2.4 産業の状況	17
2.5 地域公共交通の概要	21
第 3 章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理	24
3.1 バス交通に関するアンケート調査	24
3.2 バス利用実態調査	25
第 4 章 白老町における都市・交通課題の整理	27
【参考資料】	28
1 . バス交通に関するアンケート調査	28
2 . バス利用実態調査	52
3 . 先進事例調査	62
4 . 白老町地域公共交通総合連携計画策定のための検討経過	70
5 . 白老町地域公共交通活性化協議会規約	72
6 . 白老町地域公共交通活性化協議会委員名簿	84

第1章 地域公共交通総合連携計画

1.1 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) 背景

白老町は東西に細長い地理的特性を有しており、虎杖浜・竹浦・北吉原・萩野・石山・白老・社台地区と集落が点在している構造である。町内においては、白老地区を中心として、循環福祉バス元気号が運行しているが、路線によっては日平均利用者数が10人にも満たない路線もあり、非効率的な運行を強いられている。また、一部地域においては、バス停までの距離が遠い交通不便地域や交通空白地域が見られ、高齢者等の交通弱者の移動を確保することや利便性の向上を図ることが課題となっている。

(2) 目的

少子高齢化及び核家族化が進展している中で、厳しい財政状況の下、効率的な交通体系の構築、高齢者などの交通弱者に配慮した交通の確保、町民の利便性向上等に対応していくための方策を検討することが喫緊の課題となっている。

このような状況の中、白老町における地域公共交通のあり方や、地域公共交通の活性化を図るための方策などについては、地域で主体的に考えていく必要がある。

そこで、白老町の都市・交通課題を踏まえ、地域活性化に資する「白老町地域公共交通総合連携計画」を策定する。

(3) 白老町地域公共交通総合連携計画の基本方針

今後の少子高齢化に対応した、持続可能な交通システムを構築するとともに、地域協働型のバス運行を実現し、誰もがしがあわせを実感でき、心の豊かさと優しさに満ちた元気で魅力あふれるまちの実現を目指すことを基本方針とする。

基本方針

元気なまちづくりの実現に寄与する交通基盤の充実と町民生活を支える移動手段の確保

1.2 計画の区域

白老町地域公共交通総合連携計画における計画区域は、白老町全域とする。

1.3 計画の目標

(1) 白老町の上位計画及び関連計画の概要

北海道の上位計画である「新・北海道総合計画」及び白老町の上位計画である「第4次白老町総合計画 新生しらおい21プラン」の概要を以下に示す。

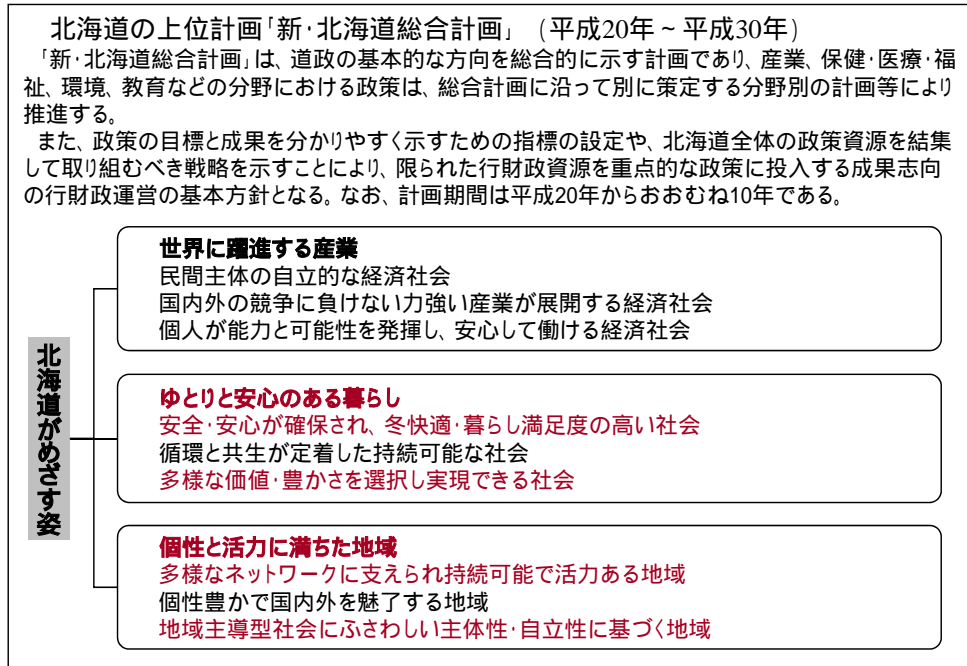


図 1-1 新・北海道総合計画の概要

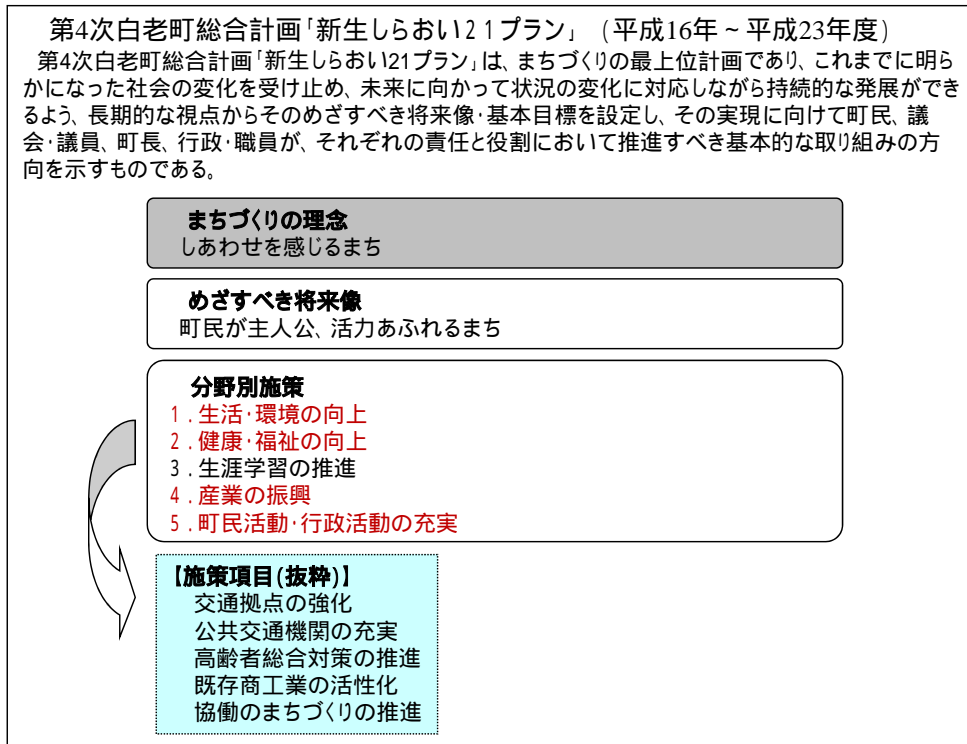


図 1-2 第4次白老町総合計画の概要

(2) 計画の目標

白老町における都市・交通課題及び上位計画等を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

【目標】

交通空白・不便地域の解消

白老町内の交通空白・不便地域を解消するために、地域協働型のデマンド型コミュニティバスを導入する。

効率的なバス運行体系の構築

既存の循環福祉バス元号の一部路線再編、及びデマンド化等を実施し、住民ニーズに即した効率的で持続可能な運行体系を構築する。

地域の活性化に資する交通サービスの提供

地域の活性化を図るため、町内の商業施設へのアクセス向上に寄与する買い物循環バスを導入するとともに、地域や住民が連携し、公共交通を支える仕組みを確立することで、町民生活の利便性を向上させる。

公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を図るために、公共交通の普及啓発等を実施する。

(3) 評価指標

本計画で掲げた目標の達成状況を検証するために、以下に掲げる評価指標を設定する。

表 1-1 目標達成に対する評価指標

目標	事業項目	評価指標
交通空白・不便地域の解消	デマンド型コミュニティバスの導入	・利用者数、一便あたり利用者数 ・利用者の満足度 ・バス停勢力圏人口
	「携帯電話を利用した見守り・生活支援システム」との連携	・利用者の満足度
効率的なバス運行体系の構築	バス路線・ダイヤの見直し、及びデマンド運行の実施	・利用者数、一便あたり利用者数 ・運行経費の削減 ・外出機会の増加割合 ・利用者の満足度
	循環福祉バスの利用料金の見直し	・運行収入の増加
	循環福祉バスやスクールバスの混乗化の実施	・運行経費の削減
地域の活性化に資する交通サービスの提供	買い物循環バスの導入	・利用者数、一便あたり利用者数 ・商業施設への入込客数
	コミュニティスペースの設置	・コミュニティスペースの利用者数 ・利用者の満足度
	商業事業者等との連携	・利用者数 ・利用者の満足度
公共交通の利用促進	バスマップ・時刻表の作成	・利用者数 ・利用者の満足度
	料金割引制度の導入	・利用者の満足度

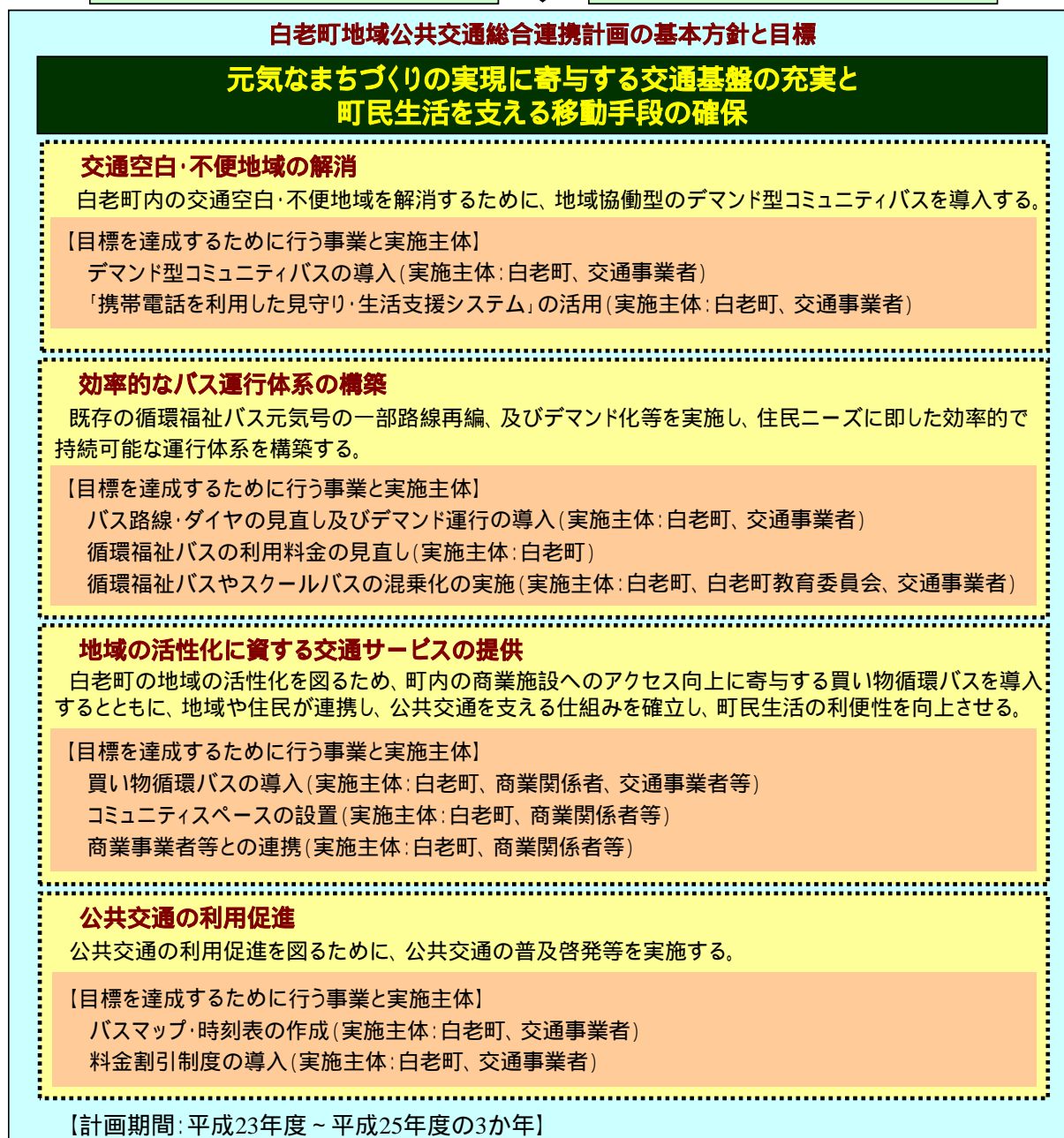
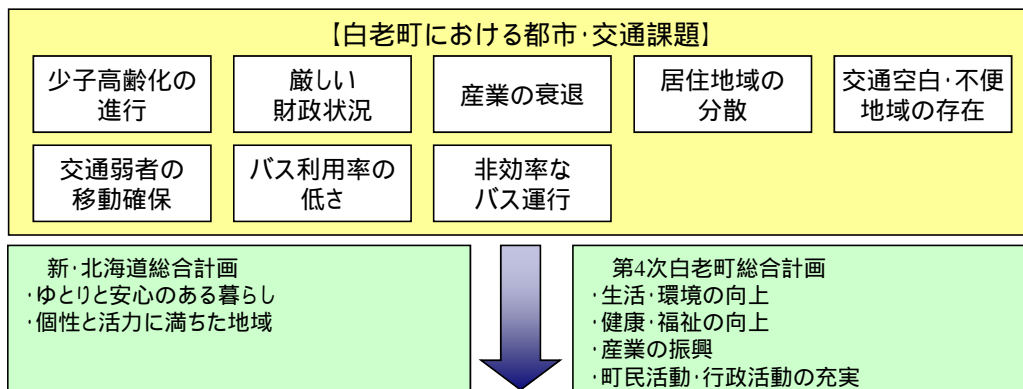


図 1-3 白老町地域公共交通総合連携計画の概要

1.4 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

(1) 交通空白・不便地域の解消

白老町においては、内陸部などの一部地域において交通空白・不便地域が見られることから、高齢者等の交通弱者の移動確保・外出支援等が課題となっている。

そこで、既存の公共交通機関でカバーされていない白老町内の交通空白・不便地域の解消を目的に、地域協働型のデマンド型コミュニティバスの導入に向けた実証運行を行う。また、「携帯電話を利用した高齢者・見守りシステム」を活用し、利用者の予約手続きの軽減を図り、簡単に予約を行うことができる仕組みを導入する。

デマンド型コミュニティバスの導入

【実施主体：白老町、交通事業者、計画期間：平成 23 年度～】

町内の交通空白・不便地域の解消に向けて、石山地区をモデル地区とした、デマンド型コミュニティバスの導入に向けた実証運行を実施する。また、実証運行対象地区については、モデル地区の状況を踏まえ、他の地区への拡大も図る。



図 1-4 デマンド型コミュニティバス実証運行対象地区

「携帯電話を利用した見守り・生活支援システム」の活用

【実施主体：白老町、交通事業者、計画期間：平成 23 年度～】

「高齢者見守り・生活支援システム事業」において開発されたシステム（携帯電話を利用した見守り・生活支援システム）を活用し、デマンド型コミュニティバスの予約を簡単にできる仕組みを導入し、予約手続きの軽減や利用者利便の向上を図る。



図 1-5 携帯電話を利用した見守り・生活支援システムの概要（出典：白老町健康福祉課）

(2) 効率的なバス運行体系の構築

「循環福祉バス元気号」の運行に際しては、町の支出は年間約 2,000 万円にも及び、厳しい財政負担を強いられている。今後、持続可能な交通体系を構築するためには、支出を抑えた効率的な運行を行うことが重要である。

そこで、利用者数の少ない区間については、デマンド運行に変更し、効率的なバス運行体系を構築する。また、循環福祉バスの利用料金の見直しや循環福祉バス・スクールバスを活用した一般利用者と児童・生徒の混乗化を実施し、持続可能な交通体系の構築を目指す。

バス路線・ダイヤの見直し及びデマンド運行の実施

【実施主体：白老町、交通事業者、計画期間：平成 23 年度～】

効率的・効果的な運行体系を構築するとともに、利用者の利便性向上を図るために、循環福祉バス「元気号」の路線・ダイヤの見直しを行う。また、利用者の少ない白老地区と社台地区間の路線の運行形態をデマンド方式に見直し、需要に見合った効率的なバス運行体系を構築する。

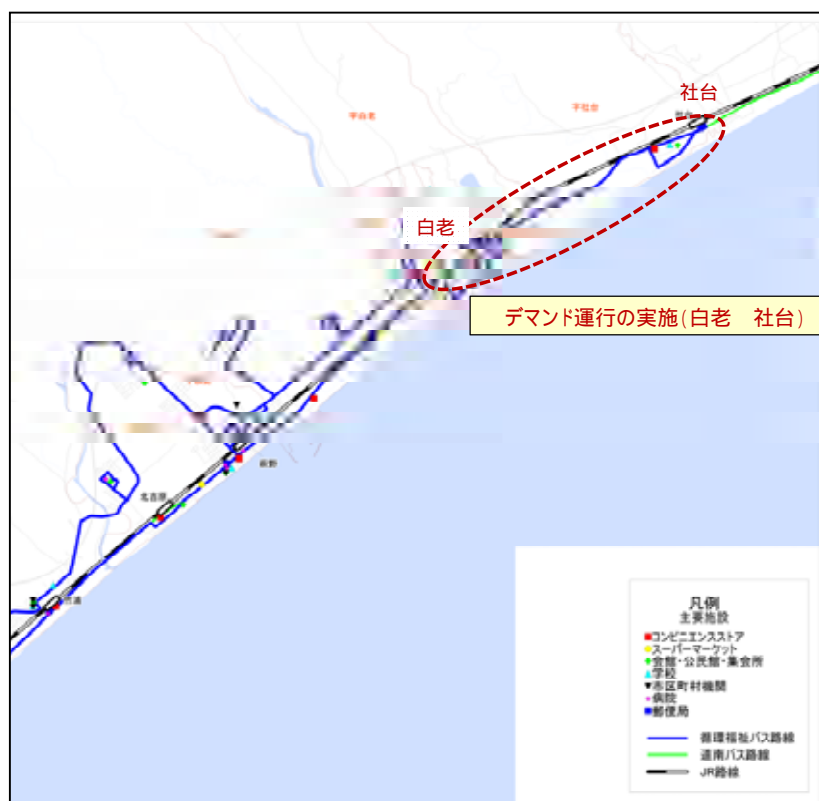


図 1-6 デマンド実証運行対象地区

循環福祉バス「元気号」の利用料金の見直し

【実施主体：白老町、計画期間：平成 23 年度～】

生活交通の維持・確保や収入額の確保、受益者負担の観点を踏まえ、無料バスの交付範囲も含めた利用料金の見直しを行う。

一般利用者及び児童・生徒の混乗化の実施

【実施主体：白老町、白老町教育委員会、交通事業者、計画期間：平成 24 年度～】

循環福祉バス「元気号」やスクールバスを活用した一般利用者及び児童・生徒の混乗化を実施し、運行体系の効率化を図る。

(3) 地域の活性化に資する交通サービスの提供

現状の循環福祉バス路線に対しては、“便数が少ない”、“運行時間帯が悪い”、“行きたい場所に行かない”、“路線・ダイヤがわかりにくい”といった不満が見られ、また、買物時におけるバスの利用率は低迷している状況である。今後の交通弱者の増加に対応するためにも、わかりやすく、使いやすいバス運行を行うとともに主要商業施設へのアクセスを向上し、町民が安心して買物を行うことができる基盤を整備する必要がある。

そこで、町内の商業施設へのアクセス向上を図るため、買い物循環バスを導入するとともに、地域や住民が連携し、公共交通を支える仕組みを確立し、町民生活の利便性を向上させる。

買い物循環バスの導入

【実施主体：白老町、商業関係者、交通事業者等、計画期間：平成 23 年度～】

町内の商業施設へのアクセス向上を図るため、買い物循環バスを導入し、町民生活の利便性を向上させる。また、将来的には、町内事業者と連携し、個々に運行している買物送迎バス等を活用した共同運行バスの導入を目指す。

コミュニティスペースの設置

【実施主体：白老町、商業関係者等、計画期間：平成 23 年度～】

商業施設と連携し、バスの乗り継ぎ拠点や待合スペースとしての役割を担うコミュニティスペースを設置し、バスサービスの利便性向上を図る。

商業事業者等との連携

【実施主体：白老町、商業関係者等、計画期間：平成 23 年度～】

バスの利用促進を図るとともに、地元の商業施設の利用を促すために、バス利用者に対する買い物割引や買い物客に対するバス無料券の進呈など、商業事業者等と連携した取り組みを実施する。

(4) 公共交通の利用促進

アンケート調査結果によると、循環福祉バス「元気号」を利用しているのは1割程度であり、バスを利用しない理由として、“路線・ダイヤがわかりにくい”などが挙げられている。一方、このような不満に対し、バスサービスが改善された場合の利用意向は高くなっている。また、近年、バス利用者は減少傾向となっているが、今後はバス利用者の下げ止まりを図ることも重要である。

そこで、わかりやすいバスマップや時刻表を作成し、公共交通に関する情報を町民に提供することにより、潜在需要の掘り起こしやバスに対する意識の変容を促すとともに、さらには、料金割引制度の導入により利用者の利便性を向上させ、公共交通の利用促進を図る。

バスマップ・時刻表の作成

【実施主体：白老町、交通事業者、計画期間：平成23年度～】

わかりやすいバスマップや時刻表を作成・配布し、バスの利用促進を図る。



図 1-7 バスマップイメージ (出典：千歳市)

料金割引制度の導入

【実施主体：白老町、交通事業者、計画期間：平成23年度～】

循環福祉バス「元気号」の利用促進を図るために、料金の見直しと合わせて、お得な回数券や定期券を発行する。

(5) 事業スケジュール

項目	平成23年度				平成24年度				平成25年度				平成26年度以降				実施主体
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	
交通空白・不便地域の解消																	
・デマンド型コミュニティバスの導入					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 交通事業者
・「携帯電話を利用した見守り・生活支援システム」の活用					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 交通事業者
効率的なバス運行体系の構築																	
・バス路線・ダイヤの見直し及びデマンド運行の実施					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 交通事業者
・循環福祉バス「元気号」の利用料金の見直し					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町
・一般利用者及び児童・生徒の混乗化の実施									----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 白老町教育委員会 交通事業者
地域の活性化に資する交通サービスの提供																	
・買い物循環バスの導入					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 商業関係者 交通事業者
・コミュニティスペースの設置					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 商業関係者等
・商業事業者等との連携					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 商業関係者等
公共交通の利用促進																	
・バスマップ・時刻表の作成					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 交通事業者
・料金割引制度の導入					----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	----->	白老町 交通事業者

1.5 計画期間

本計画の期間は、平成23年度から平成25年度の3か年とする。ただし、本計画を実行する中で、変更が必要となった場合には、見直しを行なうものとする。

1.6 その他計画の実施に関し町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、白老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。

第2章 白老町の概況

2.1 位置、地形、気象

(1) 位置、地形

白老町は、北海道の南西部、胆振総合振興局管内のほぼ中央に位置し、北は千歳市と伊達市、東は苫小牧市、西は登別市が隣接し、南は太平洋に面している。

面積は425.75 km²で、東西28.0 km、南北26.4 kmの広ぼうで、東西に細長い地理的特性を有しており、虎杖浜・竹浦・北吉原・萩野・石山・白老・社台地区と集落が点在している構造である。総面積のうちの約8割を山林や原野が占める自然豊かな地域である。

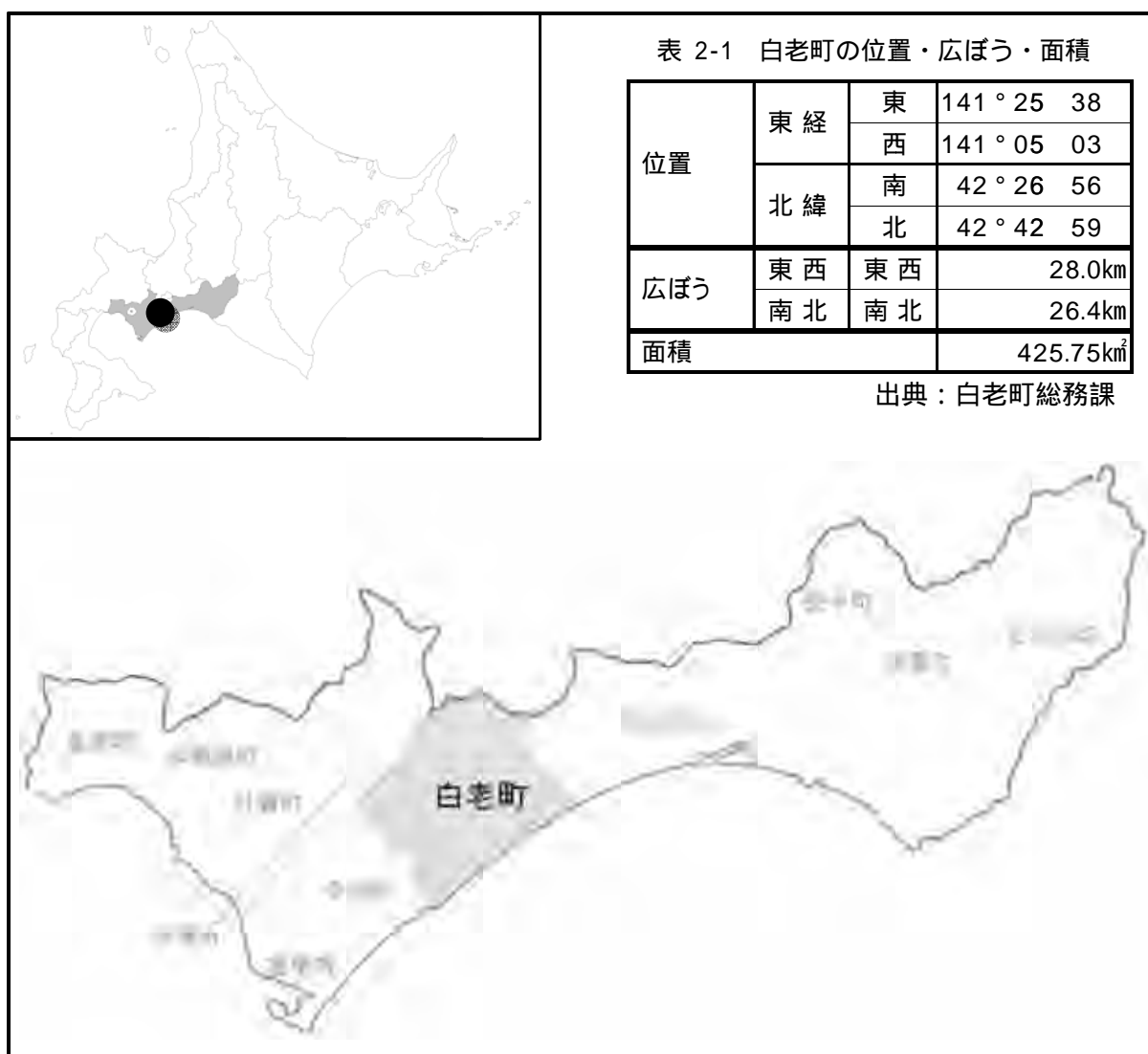
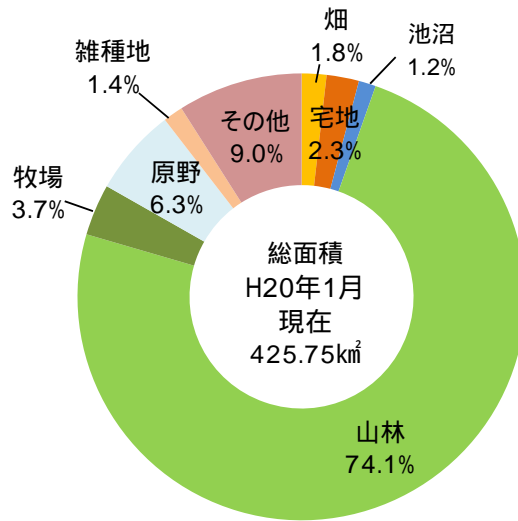


図 2-1 白老町の位置と面積

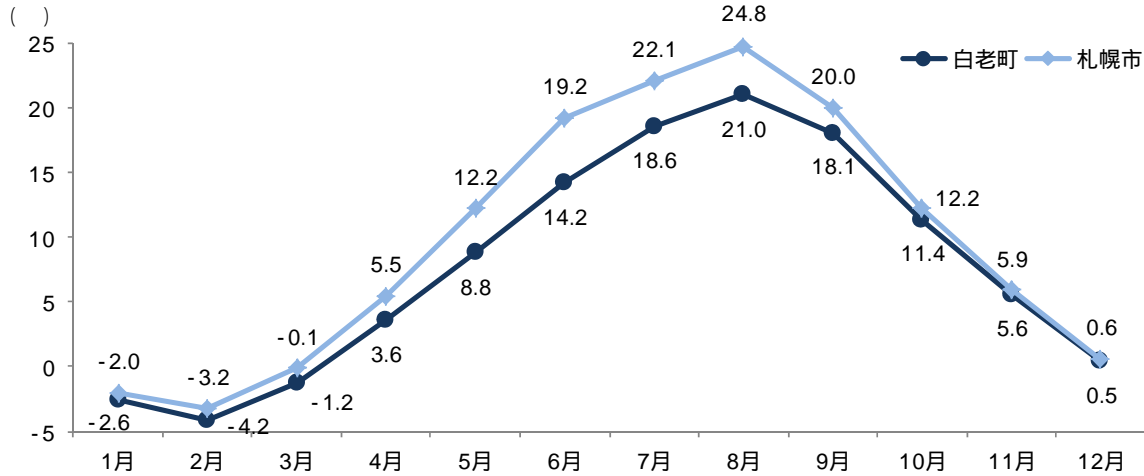


出典：白老町税務課

図 2-2 白老町の地目別面積

(2) 気象

白老町の気候は冷涼で、平均気温は札幌市よりも低く、特に5月～9月は2～5度ほど下回っている。また、降水量は冬期においては札幌市よりも少なく、夏期は多い。



出典：気象庁

図 2-3 白老町と札幌市の気温 (2010年)

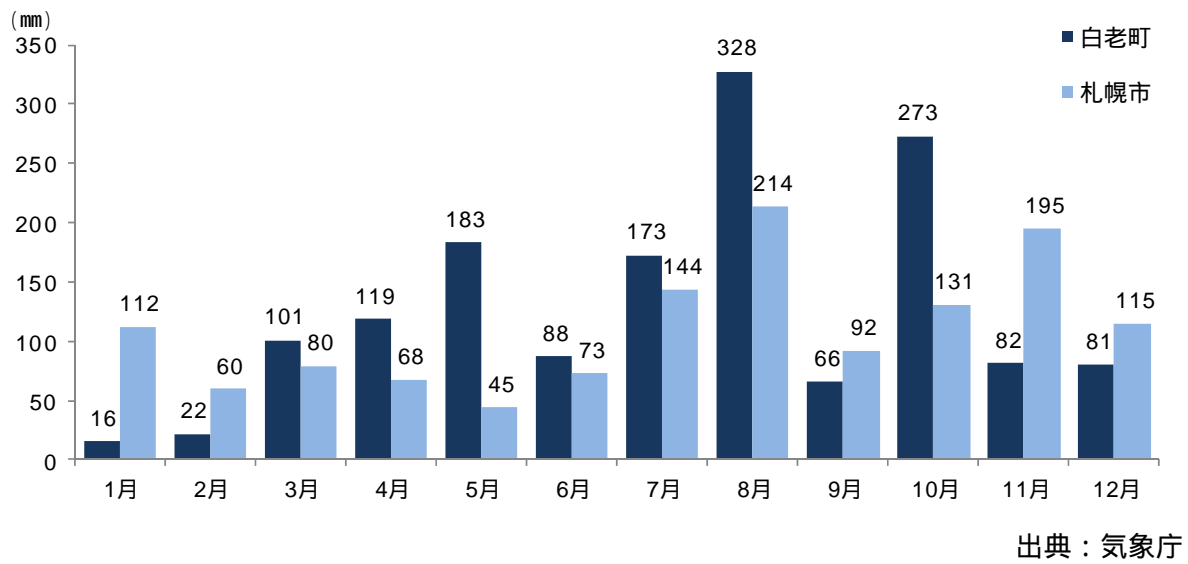
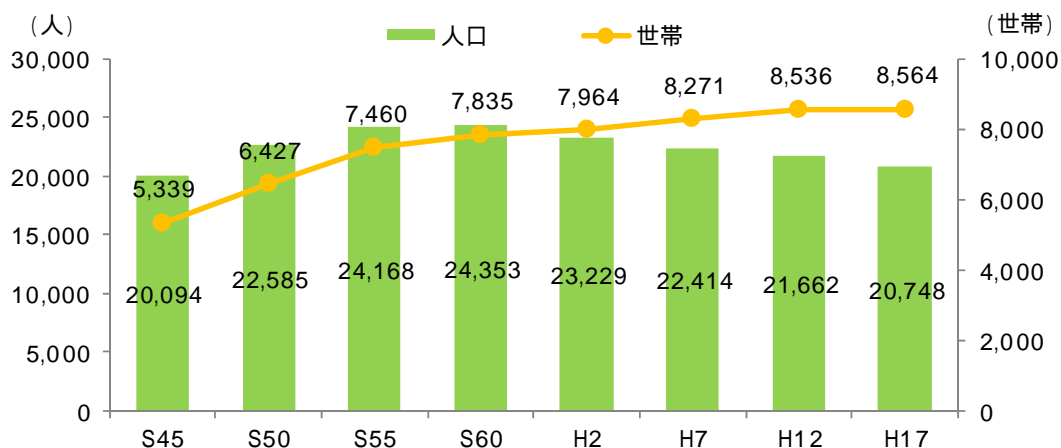


図 2-4 白老町と札幌市の月別降水量（2010年）

2.2 人口・世帯数

白老町の人口は、昭和 60 年をピークに減少が続いている。一方、世帯数は昭和 45 年以降、増加傾向となっている。

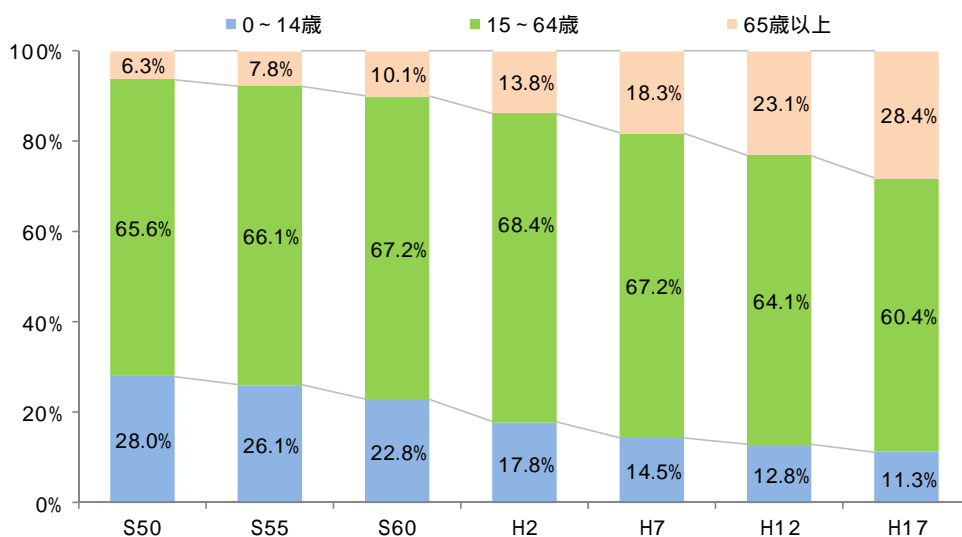


出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-5 白老町の人口・世帯数の推移

2.3 少子高齢化の状況

年齢別に人口割合をみると高齢者の増加が著しく、昭和 55 年までは全体の 1 割未満であったが平成 17 年には約 3 割に達している。昭和 50 年と平成 17 年を比較すると、15 歳未満と 65 歳以上の割合がほぼ逆転しており、少子高齢化が進展している状況である。

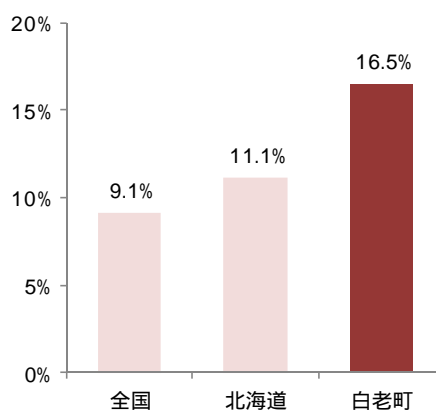
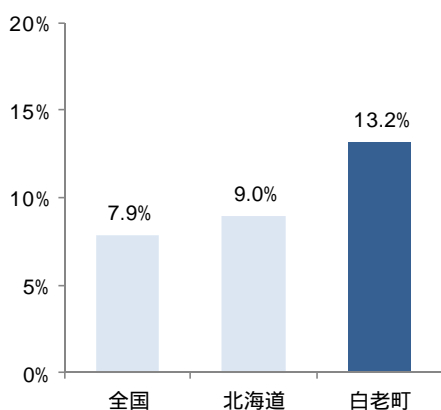


出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-6 白老町の年齢階層別（3 区分）人口割合の推移

一般世帯のうちの高齢世帯の割合をみると、高齢単身世帯は約1割、高齢夫婦世帯に関しては約2割となっており、何れも全国及び北海道平均を上回っている。

高齢化率の増加に伴い、今後の高齢単身世帯及び夫婦世帯の増加が懸念される。

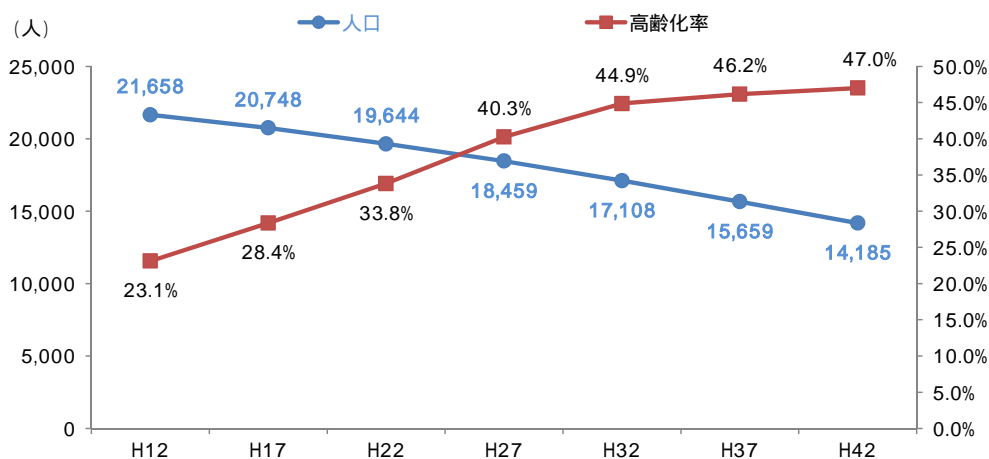


出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-7 一般世帯のうち高齢単身世帯の割合

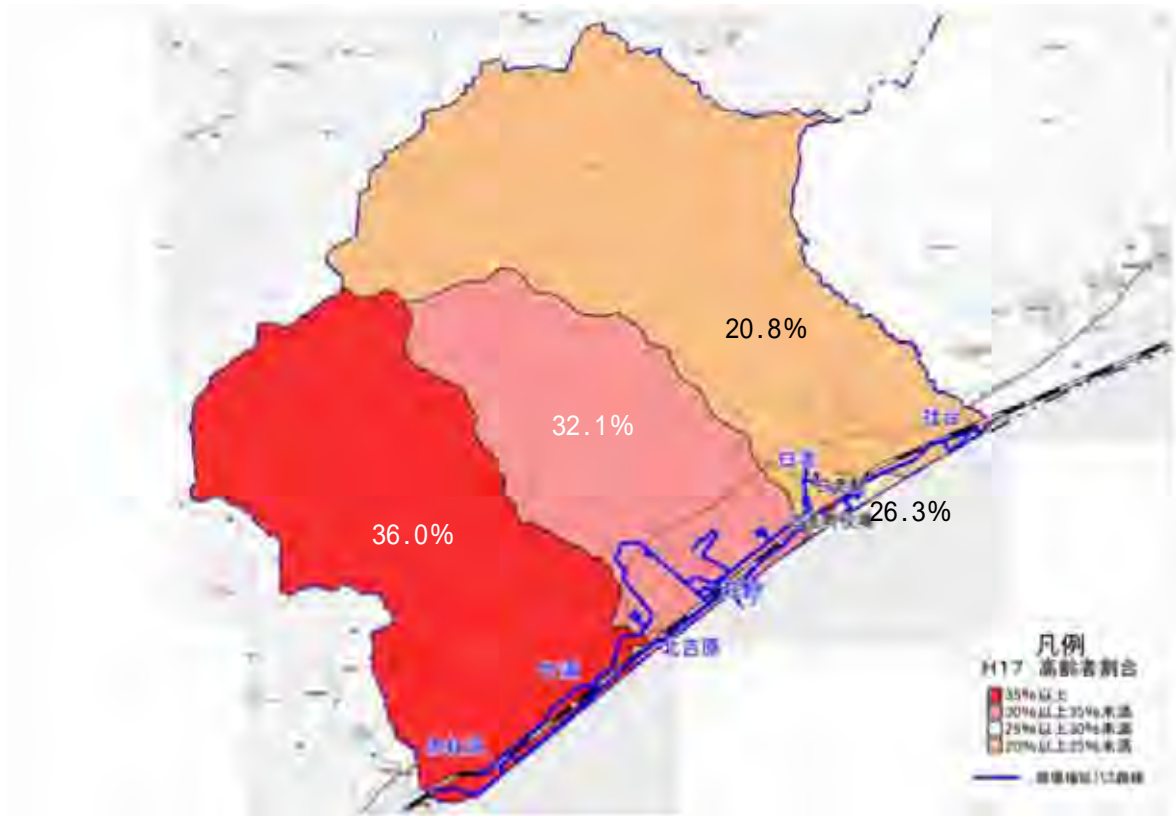
図 2-8 一般世帯のうち高齢夫婦世帯の割合

また、白老町における将来人口推計値及び高齢化率をみると、平成42年には人口が約14,000人まで減少し、高齢化率が47.0%に達することが予想されている。



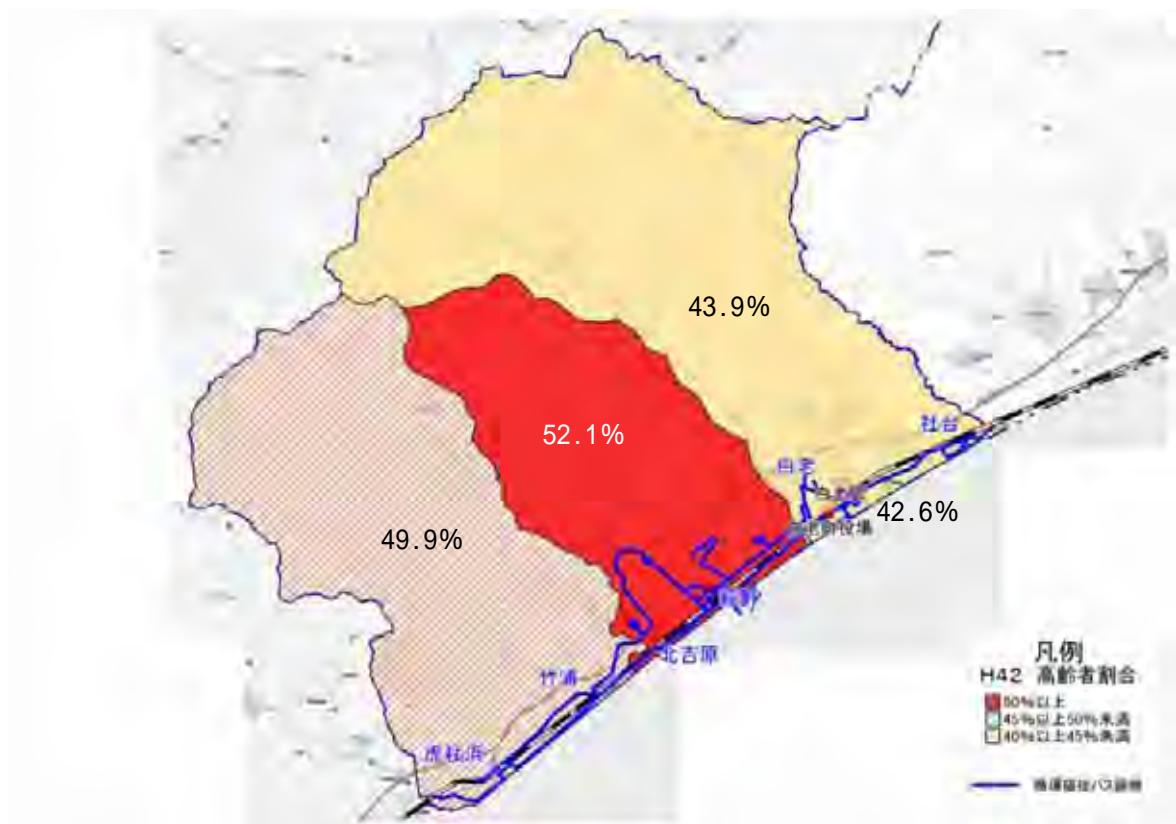
出典：国勢調査（総務省統計局） 国立社会保障・人口問題研究所

図 2-9 白老町の将来人口及び高齢化率の推計値



出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-10 ゾーン別高齢化率（H17）



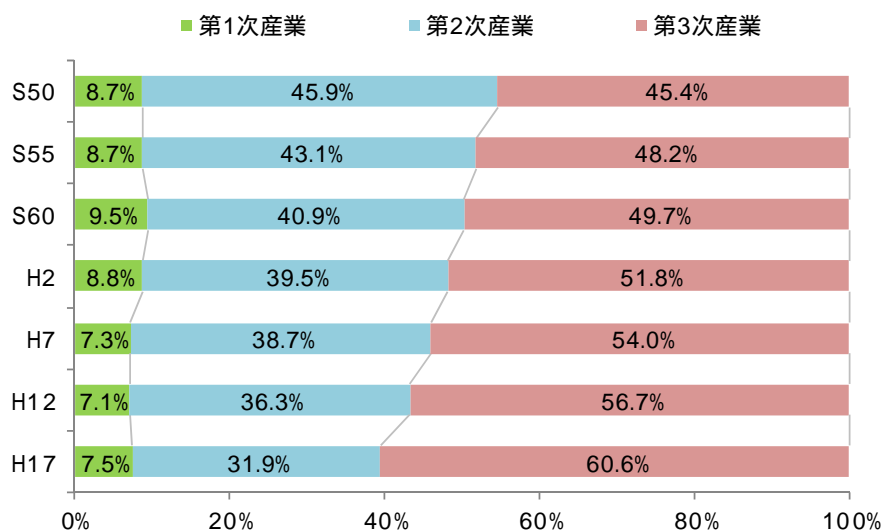
資料：国勢調査（総務省統計局） 国立社会保障・人口問題研究所

図 2-11 ゾーン別高齢化率（H42）

2.4 産業の状況

(1) 就業者数

白老町の産業別就業者数割合の推移をみると、昭和50年以降、第1次産業は平成2年以降横ばい、第2次産業は減少、第3次産業は増加傾向となっている。

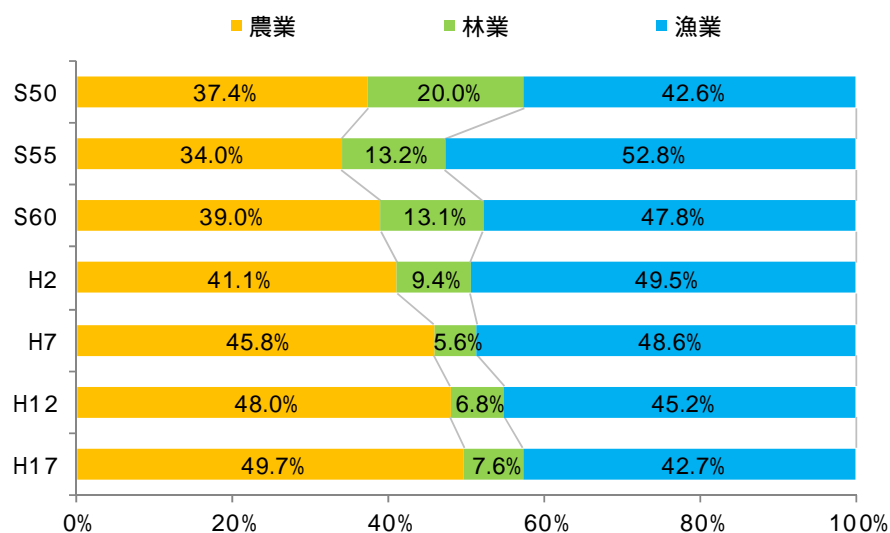


出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-12 白老町の産業別就業者数の推移

第1次産業就業者数の昭和50年以降の就業者割合の推移をみると、農業就業者数は増加傾向である一方、漁業就業者は減少傾向となっている。林業については、平成7年までは減少が続いていたが、平成12年以降は若干増加傾向となっている。

平成17年の内訳は、農業が全体の約半数、漁業が約4割、林業が約1割となっている。



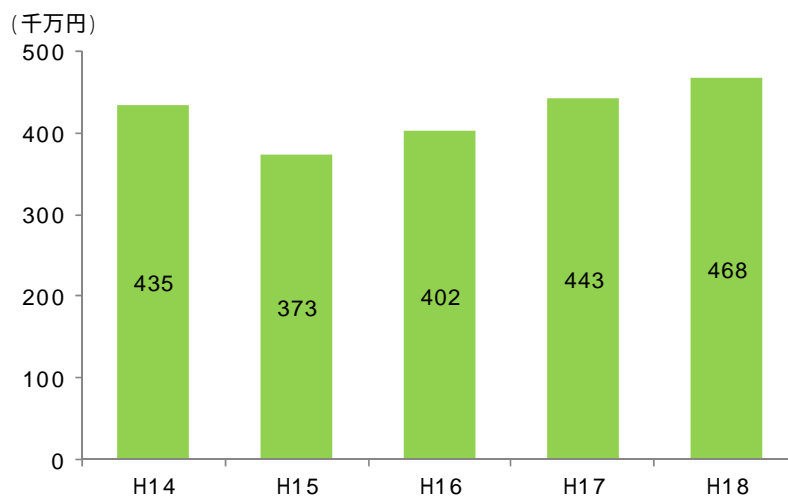
出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2-13 白老町の第1次産業就業者の内訳

(2) 産業産出額

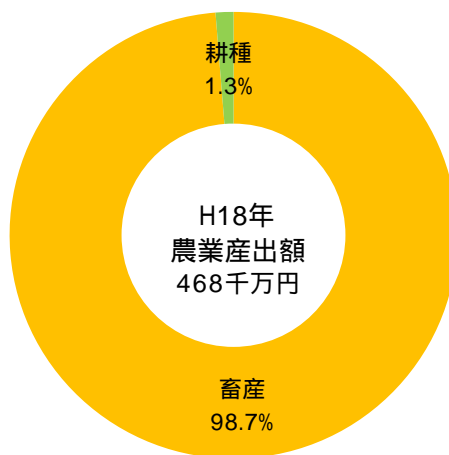
農業

農業産出額の推移をみると、平成 15 年以降、増加傾向となっている。平成 18 年の産出額の内訳は、ほぼ畜産となっており畜産業に特化した地域である。



出典：農林水産省北海道農政事務所苫小牧統計・情報センター

図 2-14 白老町の農業産出額の推移

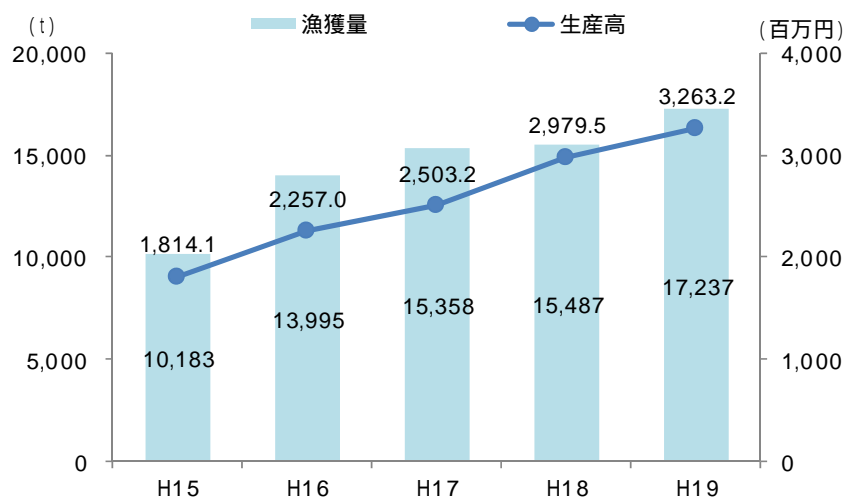


出典：農林水産省北海道農政事務所苫小牧統計・情報センター

図 2-15 農業産出額内訳

漁業

太平洋に面し、豊かな漁場に恵まれている白老町の漁獲量及び漁業生産高は、平成 15 年以降増加傾向が続いている。平成 19 年の生産高は平成 15 年に対し約 2 倍となっている。

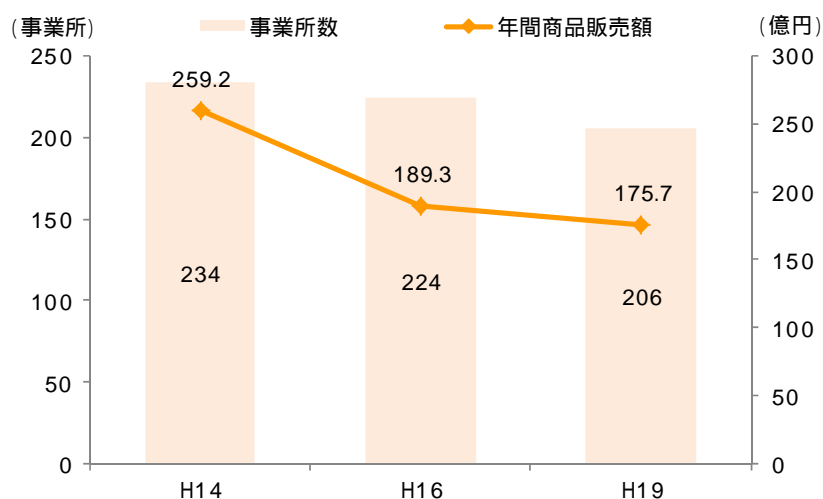


出典：白老町水産港湾課

図 2-16 白老町の漁獲量と漁獲生産高の推移

商業

白老町の年間商品販売額は平成 14 年以降減少傾向となっている。平成 19 年の商品販売額の約 8 割は小売業で、そのうち飲食料品小売業が約半数を占めている。



出典：商業統計（経済産業省）

図 2-17 白老町の商業事業所数と年間商品販売額の推移

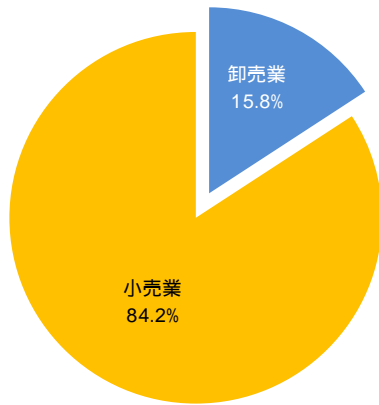
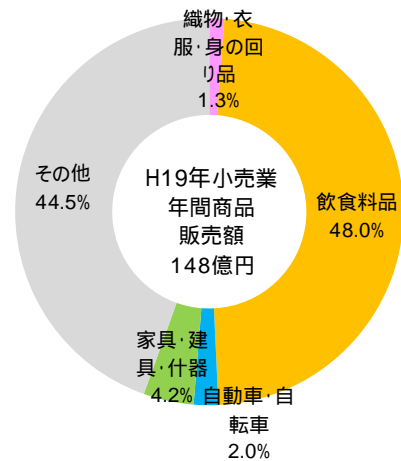


図 2-18 年間商品販売額の内訳

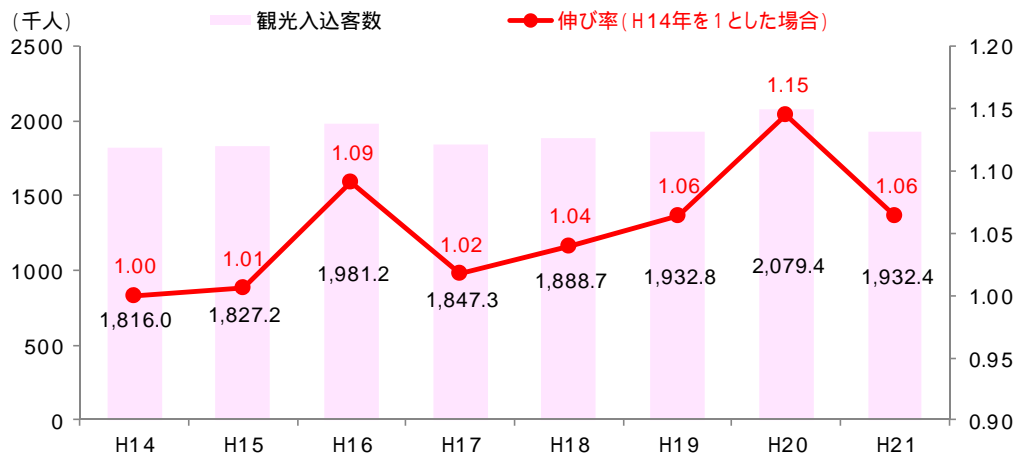


出典：商業統計（経済産業省）

図 2-19 小売業年間商品販売額の内訳

観光

白老町の観光入込客数推移は、平成 16 年まで増加傾向となっていたが、平成 17 年に減少している。しかし、平成 18 年以降、増加傾向となっているが、平成 21 年に再び減少している。



出典：北海道観光入込客数調査報告書

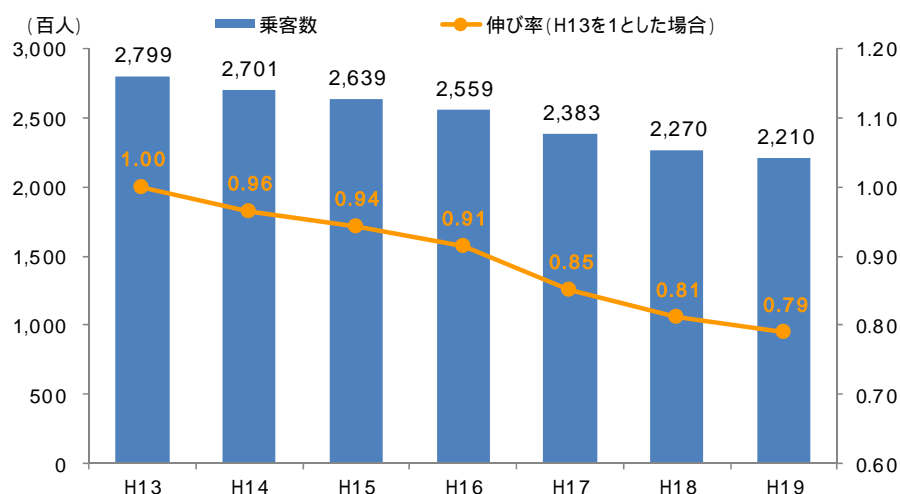
図 2-20 白老町の観光入込客数の推移と伸び率

2.5 地域公共交通の概要

白老町には、JR室蘭本線（社台駅・白老駅・萩野駅・北吉原駅・竹浦駅・虎杖浜駅）道南バス（町内経由3路線・都市間高速バス3路線：うち2路線は中央バスと共同運行）、循環福祉バス（4路線12系統）、スクールバス（中学校：1校）が公共交通として存在しており、町民の移動を支えている状況である。

（1）鉄道

白老町の公共交通機関のうち、鉄道については、JR北海道が運行する室蘭本線が位置している。白老駅と萩野駅の乗客数の合計の推移をみると、平成13年以降減少が著しい。



出典：H21年度版 白老町の統計

図 2-21 JR 乗客数の推移（白老駅と萩野駅の合計）

（2）バス

白老町のバス現況

白老町では、町が実施主体である循環福祉バスが運行しているが、バスの利用者数は平成17年度をピークに減少傾向となっている。運行路線別にみると、白老～北吉原・石山と白老～虎杖浜で利用者数が多く、町中心部と町西部とを結ぶ路線の利用が多くなっている。

また、循環福祉バスのほか、スーパーくまがいが運行する無料の買い物バス、町内企業が運行している従業員送迎バス、医療法人が運行している利用者送迎バスが運行している。

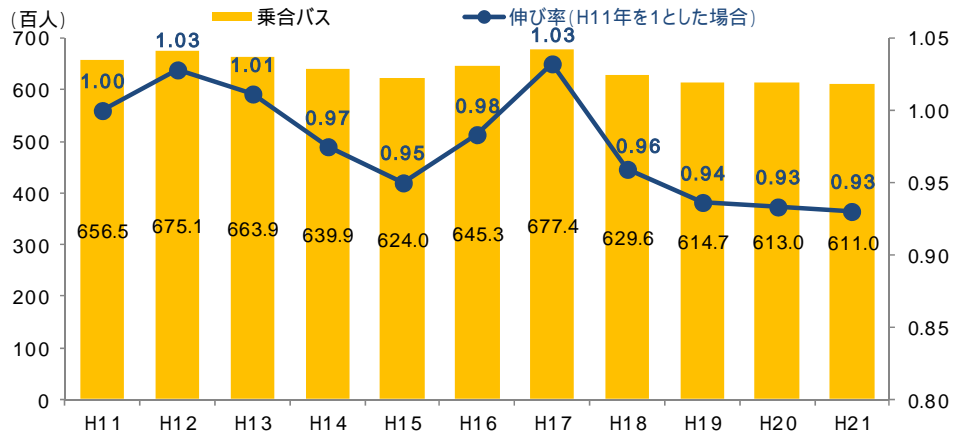


図 2-22 循環福祉バスの年間利用者数の推移

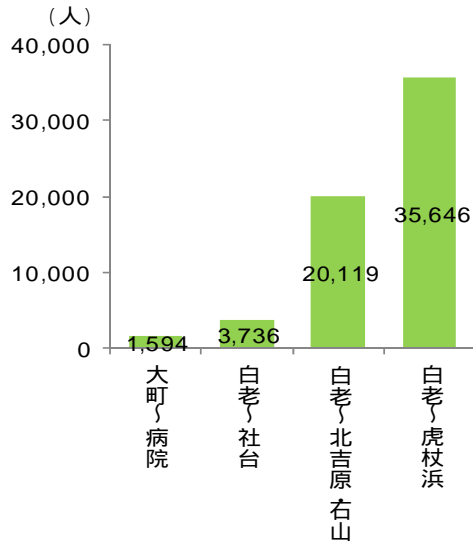


図 2-23 循環福祉バスの路線別利用者数

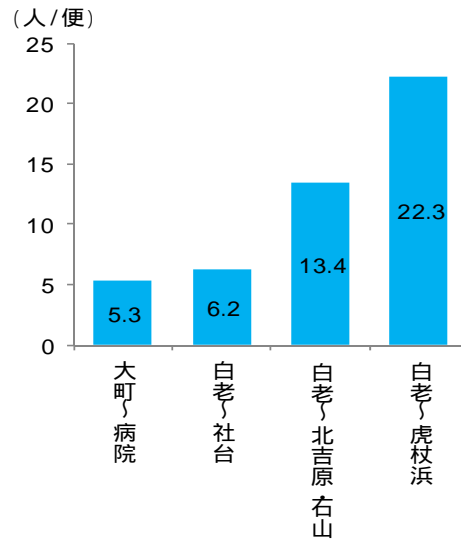


図 2-24 循環福祉バスの路線別1便平均利用者数

白老町のバス交通に関わる負担額

循環福祉バスの運行に係る町の負担額は約 2,000 万円程度で推移しており、微増傾向となっている。財政が逼迫している状況の中、経費の削減や運行の効率化が課題となっている。

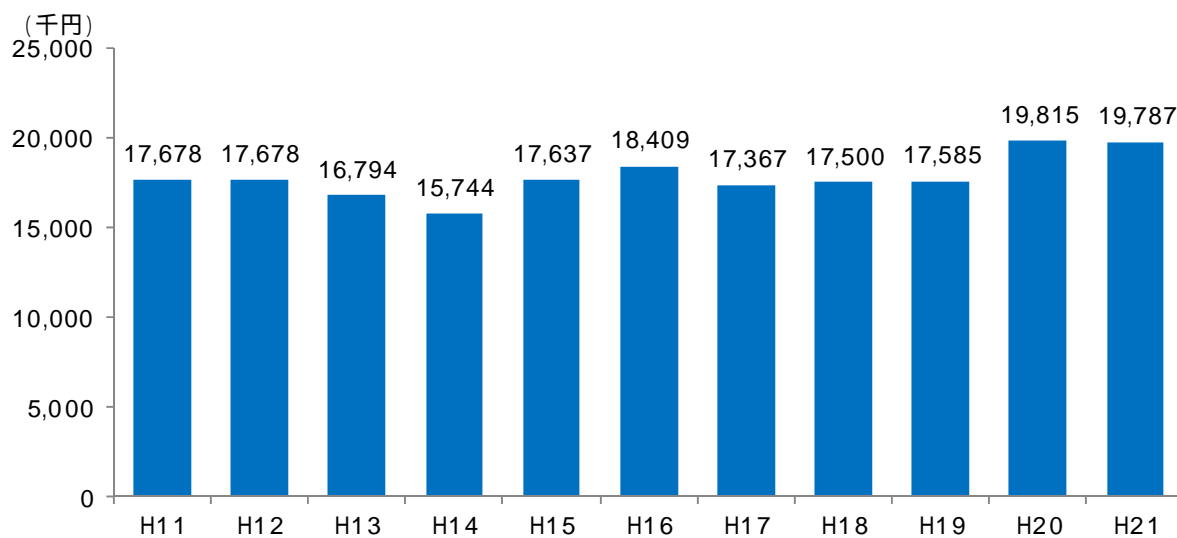


図 2-25 循環福祉バス運行経費の推移

第3章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理

3.1 バス交通に関するアンケート調査

平成 22 年 9 月に実施したバス交通に関するアンケート調査結果の要点を以下に整理する。

自動車への依存度が高い

回答者全体の約 7 割が免許を保有しており、そのうち自由に使える自動車の保有は約 9 割となっていた。また、買物時及び通院時における利用交通手段は、共に“自動車（運転）”が約半数と最も多くなっていた。

これらのことから、日常生活においては、自動車利用が極端に多く、自動車依存型の生活が定着していることがうかがえる。

しかし、自動車の運転が困難になった場合、約 7 割が“バスなどの公共交通を利用する”と回答している。

バスの利用頻度は低い

バスの利用状況については、“バスは使わない”という回答が約 7 割を占めた。バスを利用しない理由としては“他の交通手段の方が便利”が圧倒的に多く、その他、“乗りたい時間にバスがない”、“便数が少ない”、“路線・ダイヤがわかりにくい”、“行きたい場所に行かない”などの理由が挙げられていた。

また、サービスが改善された場合の利用意向は、“たまにバスを利用する”が約半数を占めており、“バスを主な交通手段にする”とあわせると約 7 割がバスの利用意向を示していた。

バスサービスの満足度は低い

バスサービスに対する満足度は、総合的には“どちらともいえない”が約 6 割と最も多く、“満足”及び“不満”の割合はほぼ同じで約 1 割となっている。

項目別にみると、運行頻度、運行時間帯、路線・ダイヤの分かりやすさにおいて、“不満”、“やや不満”の割合が高くなっている。一方、運賃については、“満足”、“やや満足”の割合が高くなっている

バスの必要意識は高い

バスの必要性については、約半数が“必要”と回答しており、“どちらかといえば必要”と合わせると約 7 割となっている。

今後のバスに対する町の対応方針としては“現状通り運行すべき”が約半数を占めた。また、1回の乗車につき支払ってもよい運賃については、現状の運行形態による場合では、100 円が最も多くなっているが、サービスが向上した場合については 200 円が最も多かった。サービス向上に伴い、支払っても良い金額が増加する傾向であった。

3.2 バス利用実態調査

循環福祉バス「元気号」の利用者数は2日間で延べ334人で、1便当たり利用者数は12.4人であった。

また、路線別では、白老 北吉原・石山間の利用者数が158人/日と最も多く、1便当たりの利用者数は15.8人であった。一方、白老 社台間は利用者数が少なく、24人/日で、1便当たりの利用者数は4.0人であった。

全体での利用目的は、“帰宅”を除くと、“その他”が25.7%と最も多く、次いで、“通院”16.8%、“買い物”8.4%、“通学”6.6%、“通勤”2.7%の順となっていた。特に、“その他”の内訳としては、大部分が「保健福祉センターの利用」という結果であった。

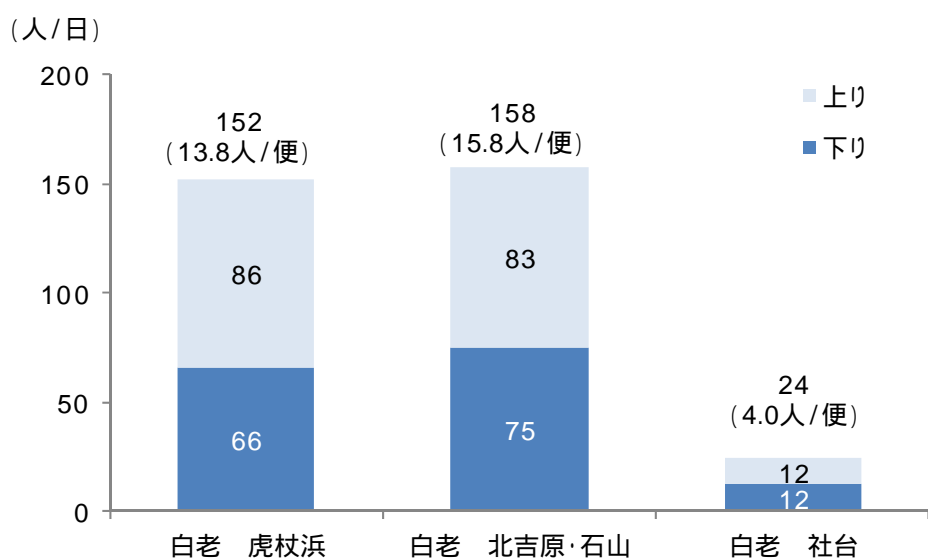


図 3-1 循環福祉バスの路線別利用者数

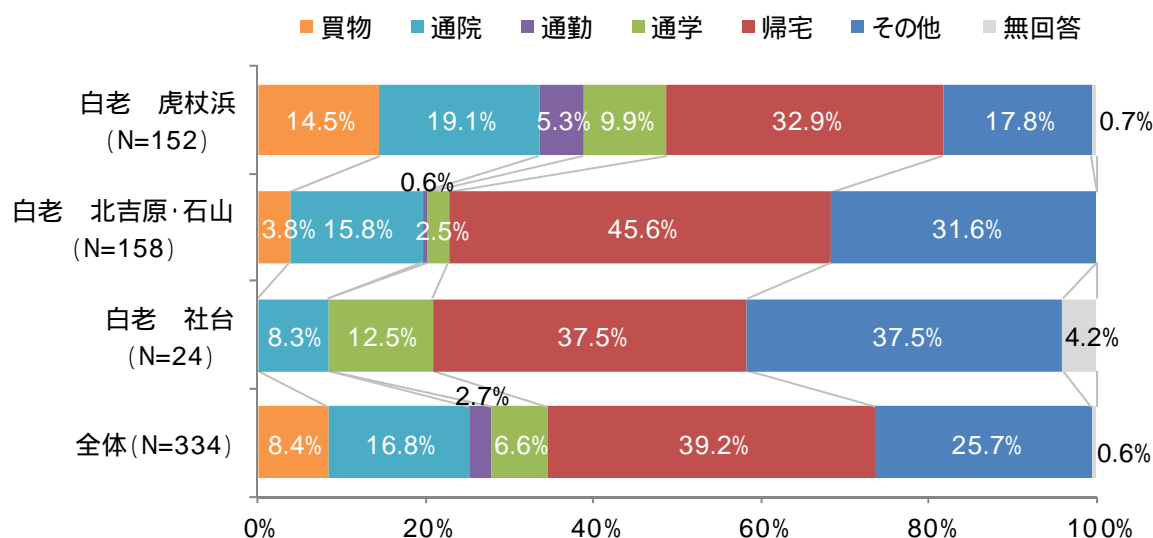


図 3-2 循環福祉バスの路線別利用目的構成比

利用者の年代では、高齢者が約 8 割を占めており、大部分が自動車免許及び車を保有していなかった。

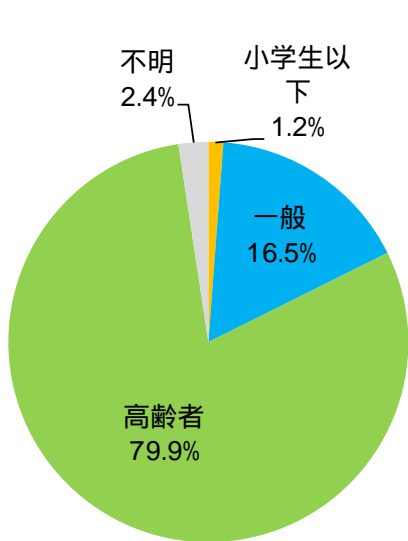


図 3-3 利用者の年齢 (N=334)

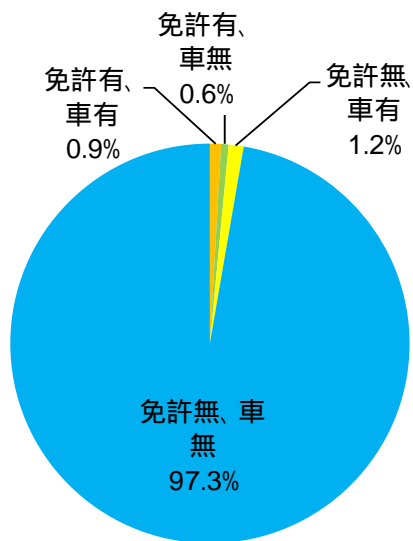


図 3-4 自動車運転免許証と車の保有状況 (N=332)

第4章 白老町における都市・交通課題の整理

白老町の現況、及び各種調査結果から、都市・交通課題を整理する。

(1) 少子高齢化の振興

地域における少子高齢化が進行しており、将来人口推計値及び高齢化率をみると、平成 42 年には人口が約 14,000 人まで減少し、高齢化率は約 50%に達することが予測されている。このような中、将来にわたり、交通弱者の生活の足を確保することが急務となっており、交通空白・不便地域の解消や、交通基盤の充実が課題となっている。

(2) 厳しい財政状況

循環福祉バスの運行に係る町の負担額は約 2,000 万円程度で推移しており、微増傾向となっている。財政が逼迫している状況の中、生活交通を維持・確保するために、経費の削減や運行の効率化を図るとともに、運行収入を確保することが課題となっている。

(3) 産業の衰退

白老町の商業事業所数、及び年間商品販売額は減少傾向となっており、市街地を中心とした商業の活性化を図ることが課題となっている。

(4) 自動車への依存度が高い

アンケート調査結果によると、大部分が自動車を利用して移動しており、循環福祉バスの利用については、約 1 割程度となっている。一方、自動車の運転が困難になった場合、約 7 割が“バスなどの公共交通を利用する”と回答しており、また、サービスが改善された場合については、約 7 割がバスの利用意向を示していることから、バスサービスの改善を図るとともに、公共交通の利用促進を行うことが課題となっている。

(5) 非効率なバス運行

白老町は東西に細長い地理的特性を有しており、居住地域が分散している構造である。町内においては循環福祉バス「元気号」が運行しているが、一部地域においては、交通空白・不便地域が存在し、また、路線によっては利用者が少ない路線もみられ、非効率な運行を強いられていることから、効率的な運行を行うことにより、持続可能な交通体系を構築することが課題となっている。

【参考資料】

1. バス交通に関するアンケート調査

(1) 調査概要

調査目的

白老町民の交通行動や地域交通へのニーズ、また、新たな交通システムの利用可能性などを把握するために、アンケート調査を実施し、バス路線の見直しやサービス改善に向けた検討を行う際の基礎資料を得ることを目的とする。

調査対象

白老町内の全世帯（約 9,600 世帯）を対象にアンケート調査を実施。調査票は各世帯に 2 部配付した。

調査実施方法

アンケート調査票を広報「げんき」に同封し配布。調査票の回収については、町内会単位（各班単位）で回収した。

調査内容

市内のバス利用者が少ない路線沿線の住民を対象に、現状のバス利用状況やバスに対する不満、コミュニティバスやデマンド交通に対するニーズ等を把握するためにアンケート調査を実施する。

1) 個人属性

性別、年齢、職業、住所、自動車免許の有無、自由に利用できる車の有無、自動車の運転が困難になった場合の移動について、自宅から最も近いバス停までの距離を把握する。

2) バスの利用状況について

バスの利用頻度や、バスを利用しない理由、今後のバスの利用可能性を把握する。

3) 満足度について

町民のバスに対する満足度を把握するために、便数、時間帯、ルート、運賃、路線・ダイヤについて 5 段階評価の設問を設ける。

4)交通行動について

検討路線における沿線住民の交通行動を把握するために、目的別（買い物、通院）の外出頻度や利用交通手段などの設問項目を設ける。

買い物：外出する頻度、外出する曜日、外出する時間帯、目的地（施設名）、利用交通手段とその理由

通院：外出する頻度、外出する曜日、外出する時間帯、目的地（病院名）、利用交通手段とその理由

5)今後のバスのあり方について

町民のバスに対する意識を把握するため、今後のバスの必要性、バス交通に対する町の対応方針、取り組んでほしいバスに関する施策についての設問を設ける。

6)バスに対する意見や要望について

(2) 調査結果

回収率

アンケート調査票の回収総数は5,808票（回収率30.3%）であった。

表 1 配布数及び回収率

配布世帯数	調査票配布票数	調査票回収票数	回収率
9,600 世帯	19,200 票	5,808 票	30.3%
101 の町内会に加え、町内会に加入していない住民にも配布	各世帯に2部ずつ配布		調査票は各世帯に2部ずつ配布しているため、回収率については、概数となっている。

個人属性

1)性別及び年齢

性別では、女性が約6割を占めており、年代では、60歳代以上が約7割を占めていた。

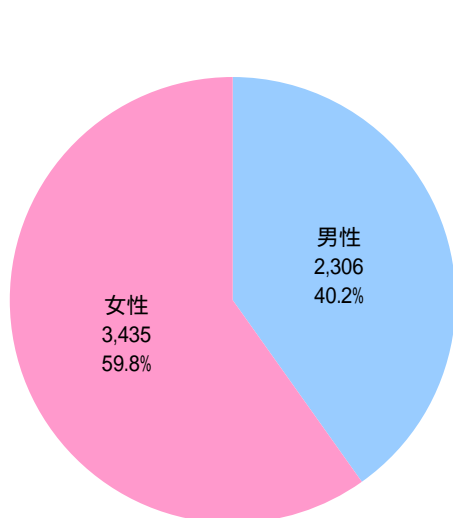


図 1 性別 (N=5,741)

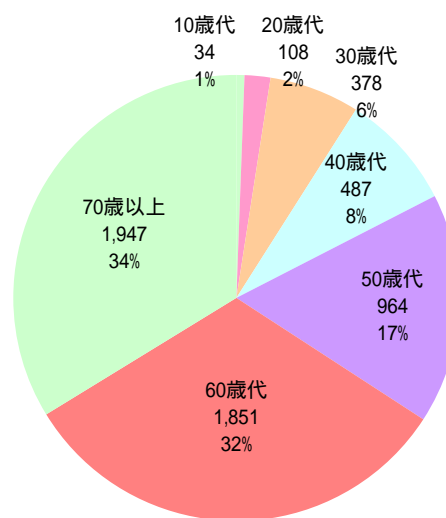


図 2 年代 (N=5,769)

2) 職業

職業は無職が約 4 割と最も多く、次いで、主婦が約 3 割となっていた。

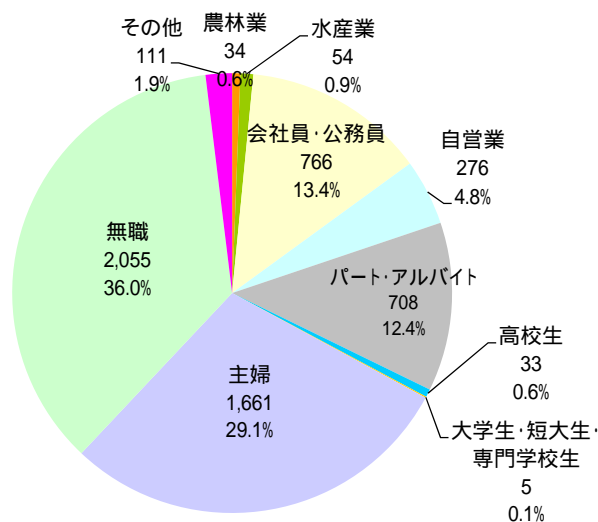


図 3 職業 (N=5,703)

3) 自動車運転免許及び車の保有状況

自動車免許は約 7 割が保有しており、大部分が自由に使える車を持っているという結果であった。

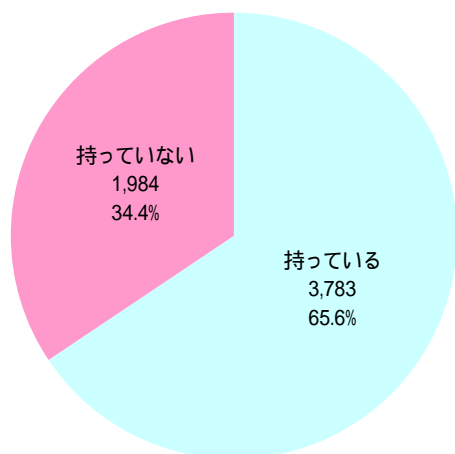


図 4 自動車免許の有無 (N=5,767)

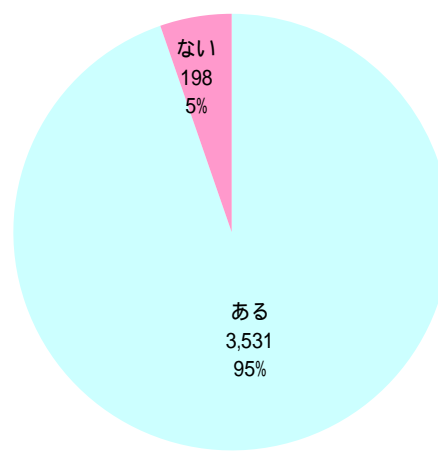


図 5 自動車の有無
(N=3,729、免許保有者のみ集計)

4)将来的に自動車の運転が困難になった場合について

自動車の運転が困難になった場合、“バスなどの公共交通を使う”の回答が最も多くなっていた。

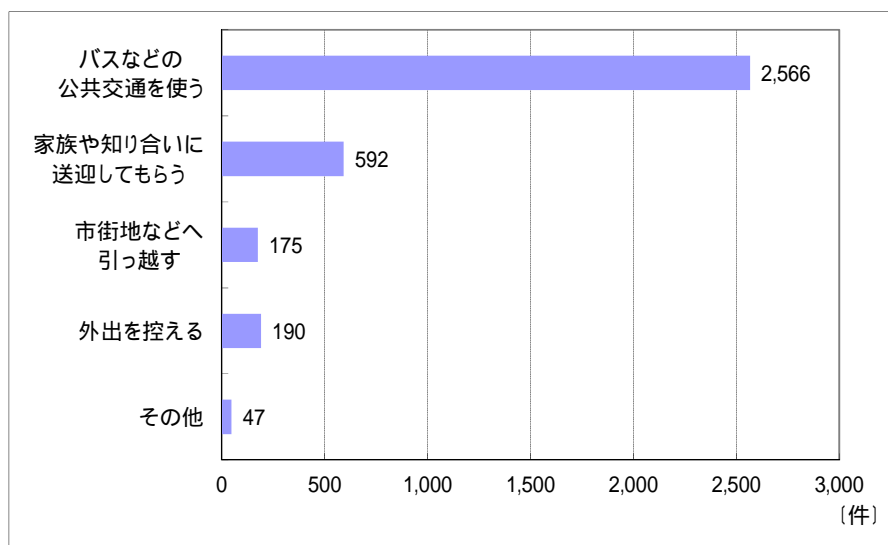


図 6 将来的に自動車の運転が困難になった場合について (N=3,570)

5)バス停までの距離

自宅からバス停までの距離は、300m以内が半数以上を占めており、家の近くにバス停がない人は1割程度であった。

バス停までの距離に対する意識は、300mを超えると“遠いと感じる”人が増加する傾向であった。

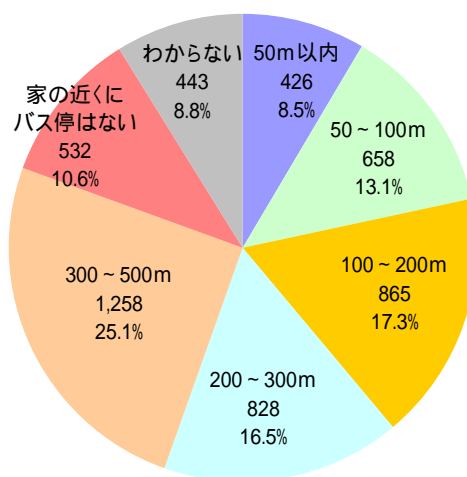


図 7 自宅からバス停までの距離 (N=5,010)

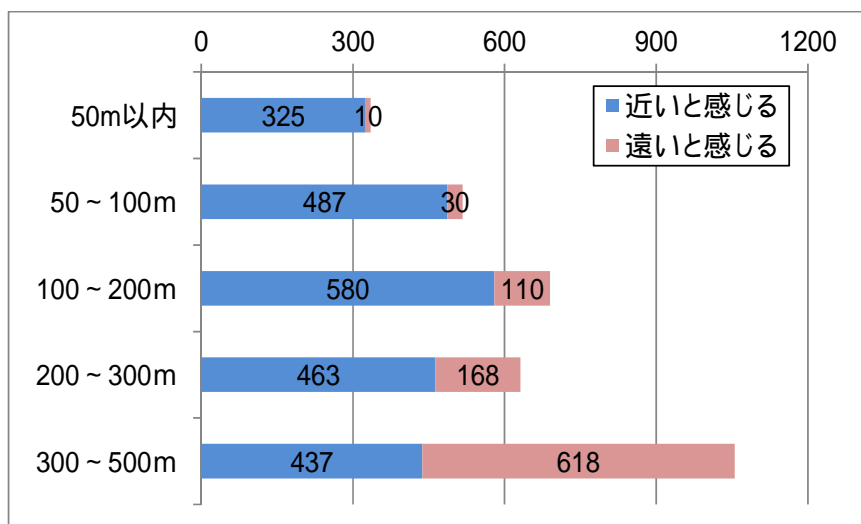


図 8 バス停までの距離に対する意識 (N=3,228)

バスの利用状況

1) 利用するバス

バスを使わないという回答が約 7 割を占めており、循環福祉バス及び道南バスの利用はそれぞれ約 1 割となっている。

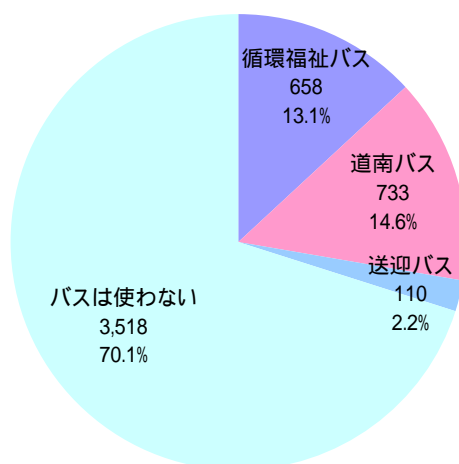


図 9 よく使うバスについて (N=5,019)

2) 利用頻度

路線バスを利用すると回答した人のバスの利用頻度は、“週に1回以上”が約3割という結果であった。

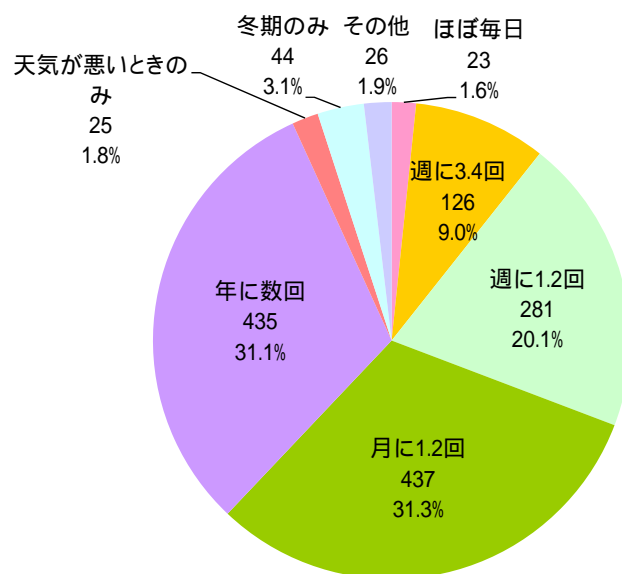


図 10 バスの利用頻度について (N=1,397、バスを利用する人のみについて集計)

3) バスを利用していない理由

バスを利用しない理由としては“他の交通手段の方が便利”が85.4%と最も多くなっていた。その他、“乗りたい時間にバスがない”15.9%、“便数が少ない”15.3%、“路線・ダイヤがわかりにくい”8.6%、“行きたい場所に行かない”8.4%の順で多くなっている。

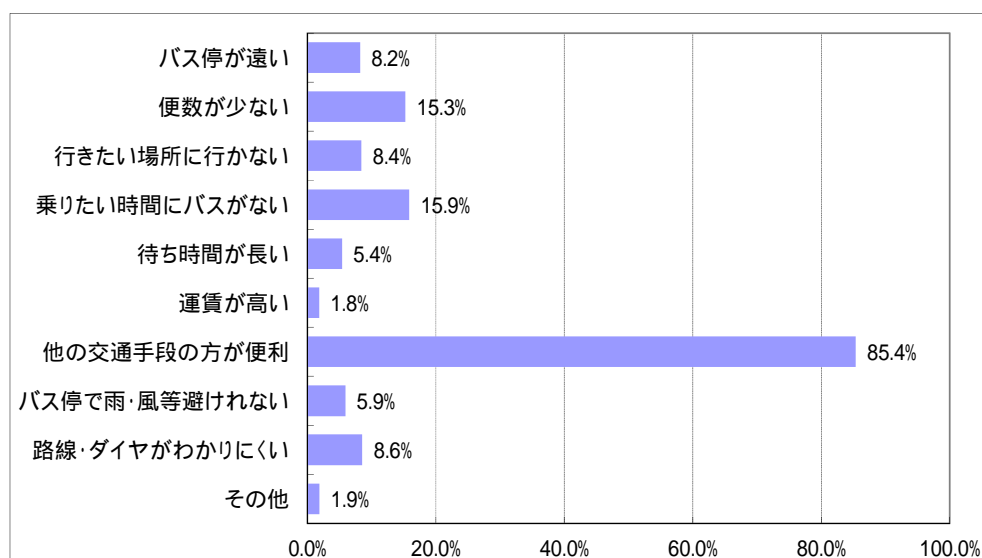


図 11 バスを利用しない理由 (N=3,406、複数回答)

また、バスを利用しない理由で“他の交通手段の方が便利”を除いて回答割合が高かった4項目(“乗りたい時間にバスがない”、“便数が少ない”、“路線・ダイヤがわかりにくい”、“行きたい場所に行かない”)を地区別にみると、石山地区においては“便数が少ない”、“行きたい場所にバスが行かない”、“乗りたい時間にバスがない”の3項目で回答割合が最も高くなっており、バスサービスへの不満傾向が見られる。また、萩野地区においては、“路線・ダイヤがわかりにくい”の回答割合が高くなっていった。

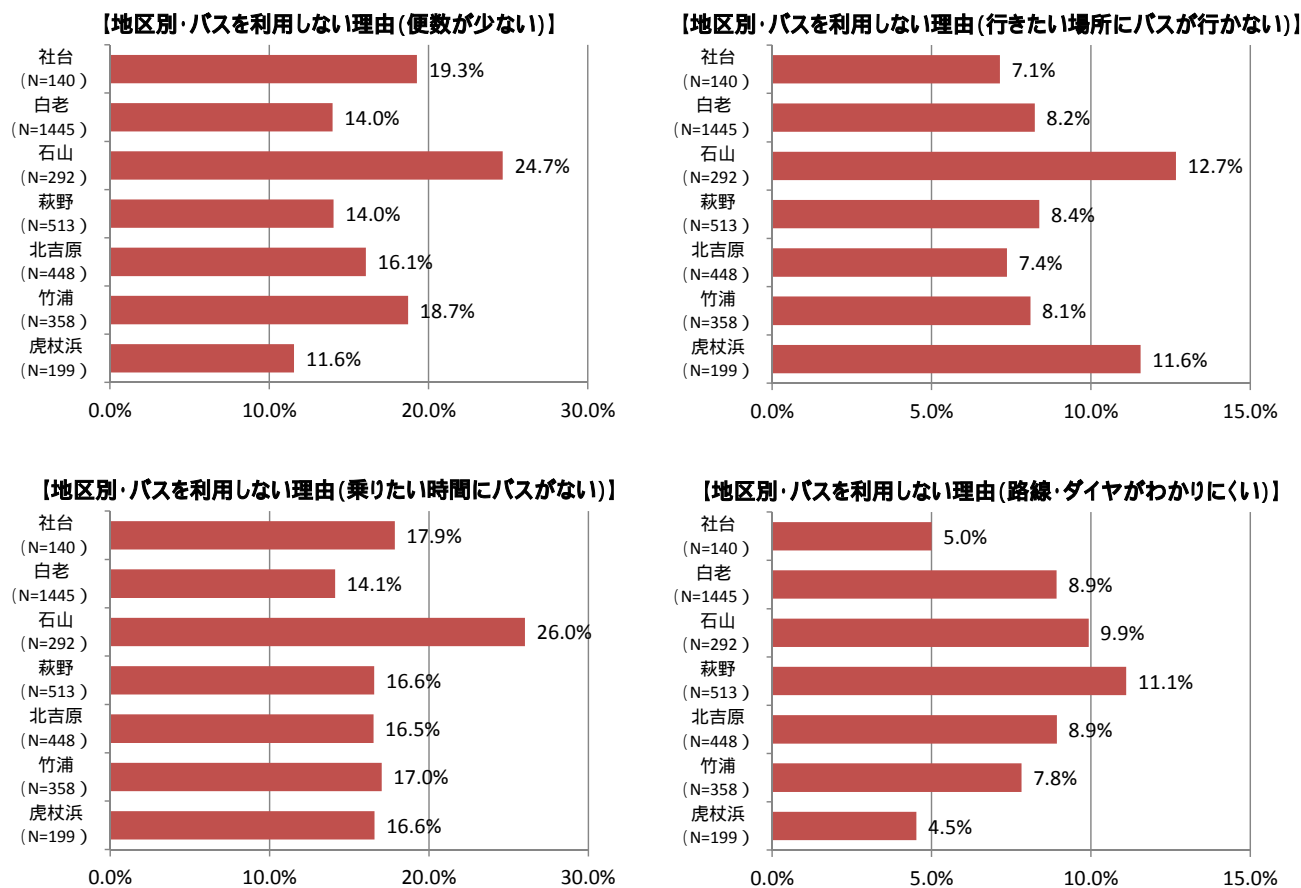


図 12 地区別バスを利用しない理由 (複数回答)

4) バスを利用しない理由が解消された場合のバス利用

バスを利用しない理由が改善された場合のバスの利用意向については、“ たまにバス利用する ” が約半数を占めており、“ バスを主な交通手段にする ” は約 2 割であった。

また、地区別で見ると、“ バスを主な交通手段にする ” との回答は石山地区で約 4 割を占めており、他の地域よりも利用意向が高い傾向となった。

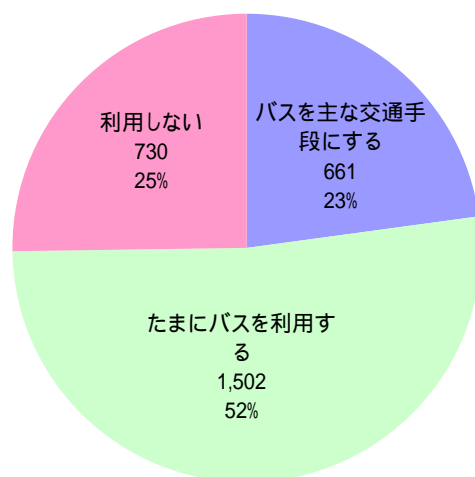


図 13 バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向 (N=2,893)

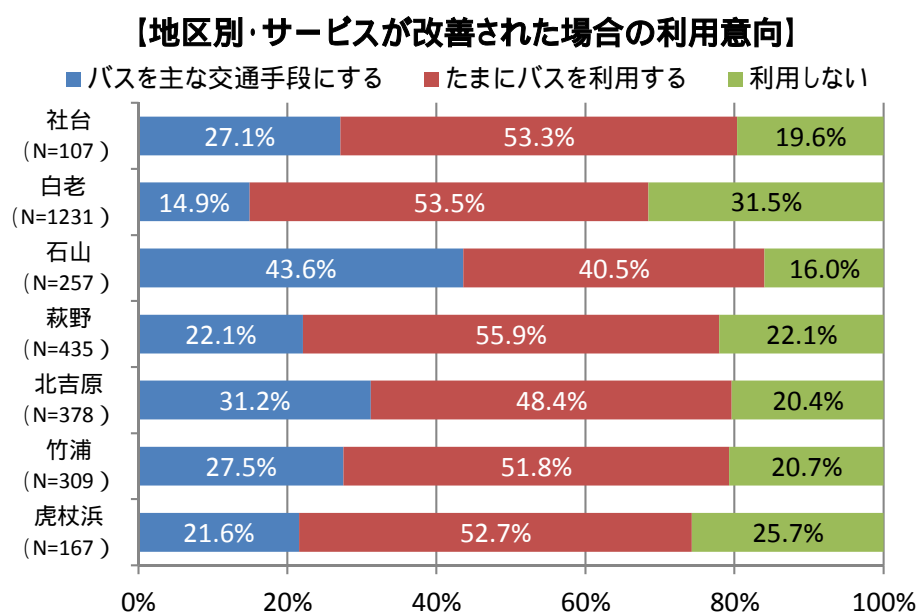


図 14 地区別バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向 (N=2,893)

バスサービスの満足度

利用者のバスサービスに対する満足度は、総合的には“どちらともいえない”が約6割で最も多く、“満足”及び“不満”の割合は何れも約1割となっている。

項目別にみると、運行頻度や運行時間帯、路線・ダイヤの分かりやすさにおいて、“不満”、“やや不満”の割合が高くなっている。一方、運賃については、“満足”、“やや満足”の割合が高くなっている。

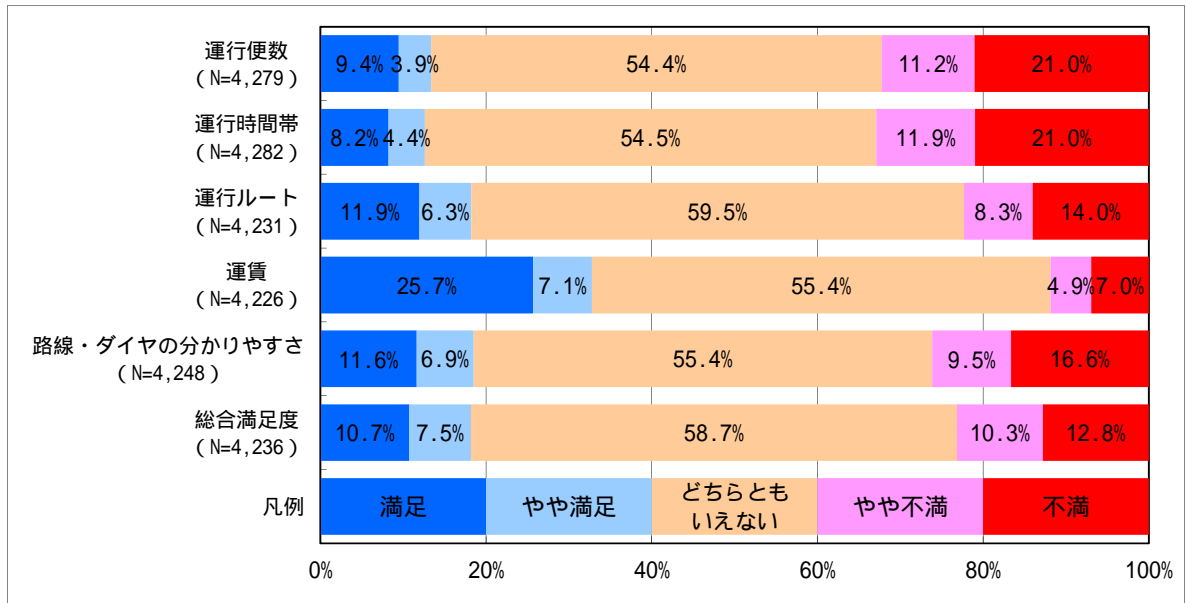


図 15 バスサービスに対する満足度について

買い物の交通行動

1) 買い物の回数

買物の頻度は“週に1,2回”が約半数で最も多く、次いで、“週に3,4回”が約2割となっている。

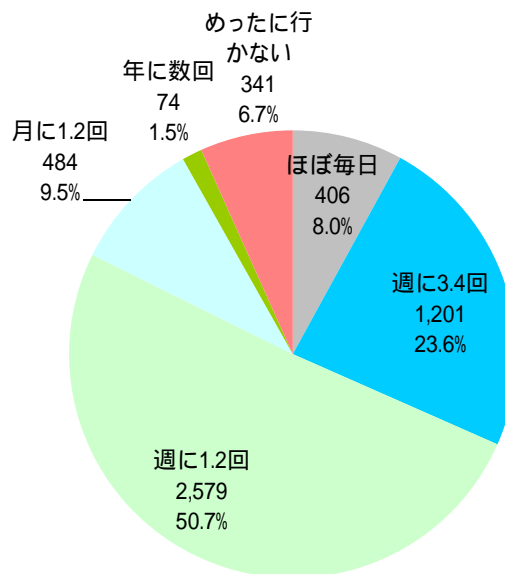


図 16 買物の頻度 (N=5,085)

2) 買い物をする曜日

買い物に行く曜日としては、土日の買い物が多い傾向である。

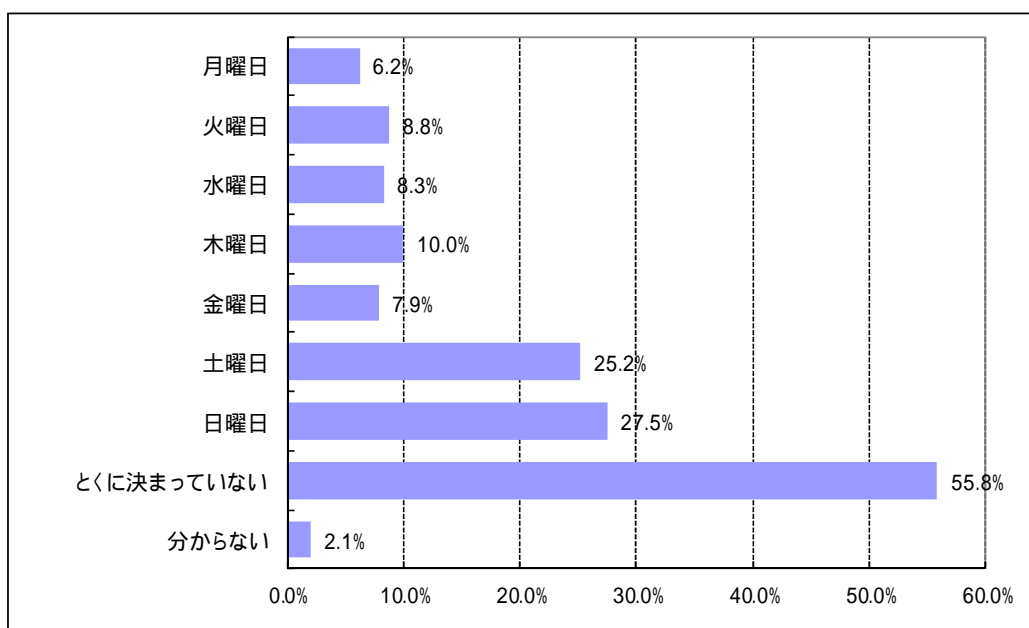


図 17 買い物に行く曜日 (N=5,060、複数回答)

3) 買い物に行く時間帯と滞在時間

買い物をする時間帯としては、10時～11時台が多くなっている。また、滞在時間は60～90分が最も多く、次いで30～40分となっている。

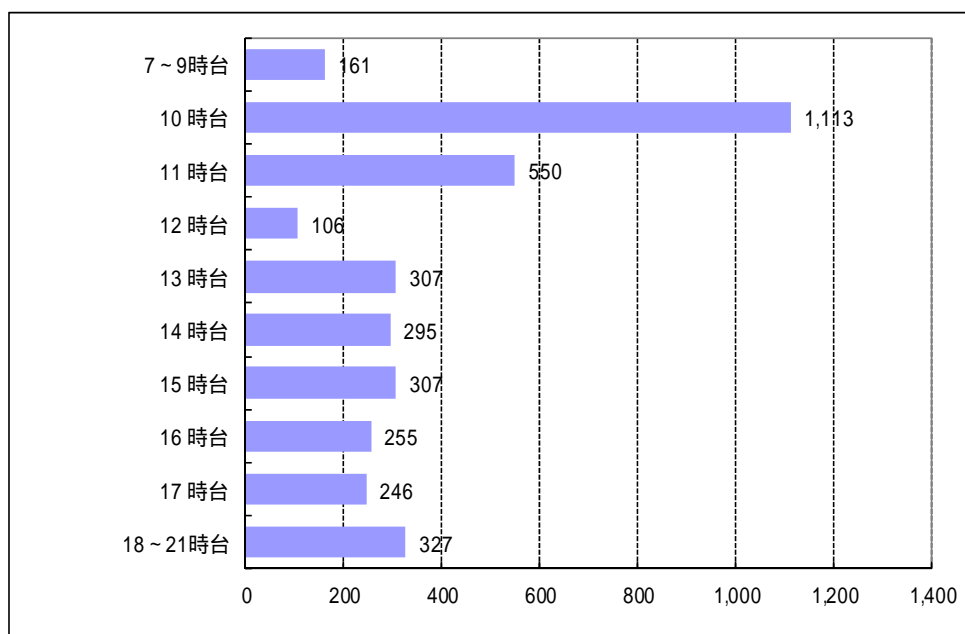


図 18 買い物の時間帯 (N=3,667)

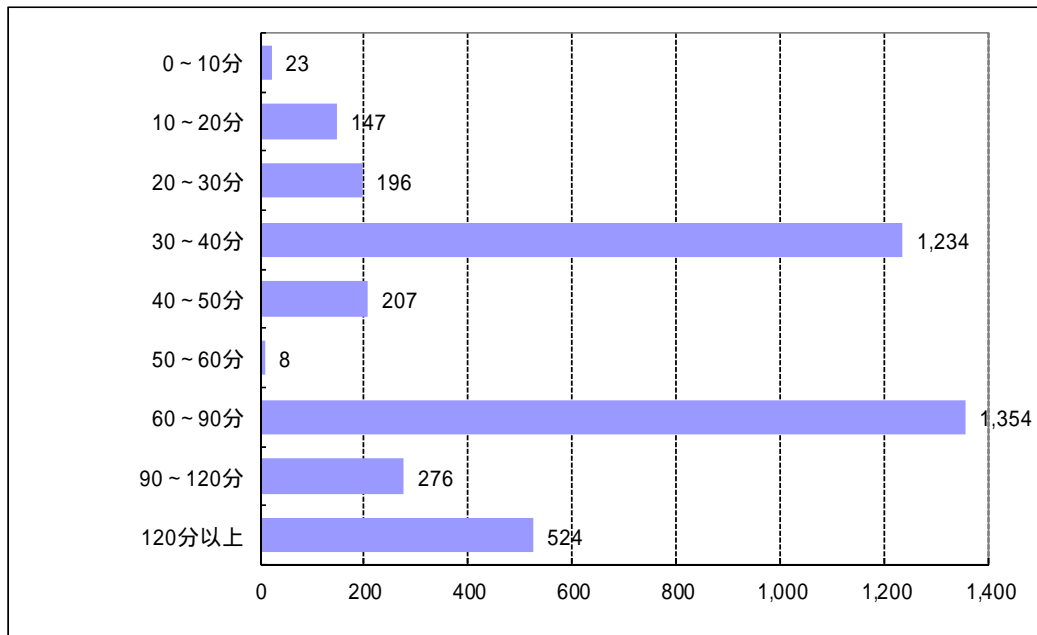


図 19 買い物時の滞在時間

4) 買い物に行く場所と店舗名

買い物に行く場所は、買い物に行く場所としては、白老中心市街が多く、約7割をしめている。

地区別にみると、何れも白老中心市街が多くなっており、特に白老地区、石山地区では約8割を占めている。

買物先としては、コープさっぽろパセオしらおい店やスーパーくまがいが多くなっている。また、地区別でみると、各地区ともに近郊の施設を利用している傾向がみられる。

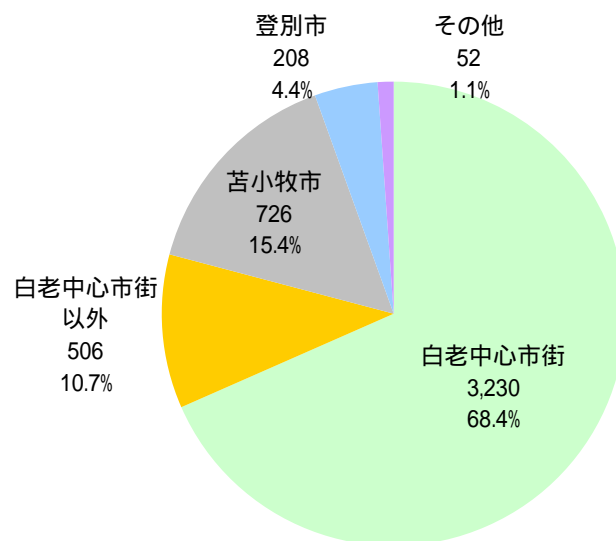


図 20 買い物に行く場所

【地区別・買物に行く場所】

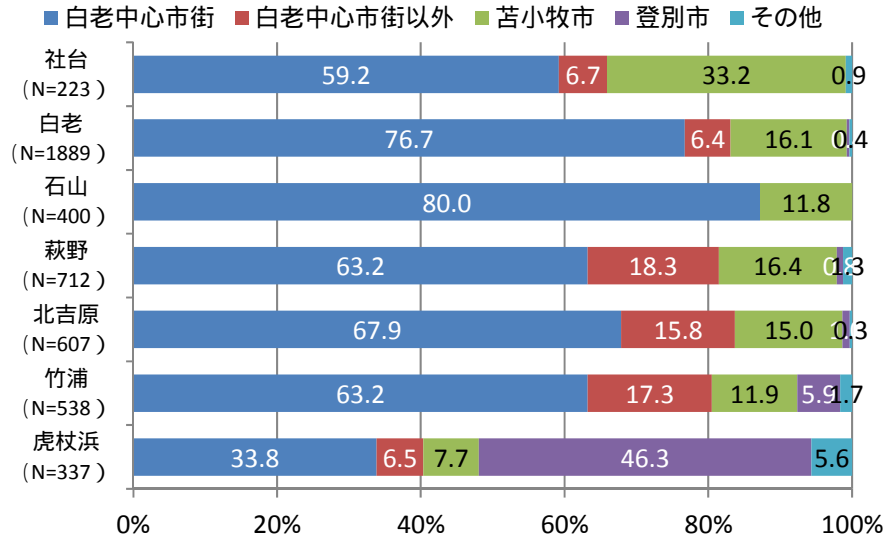


図 21 地区別買い物に行く場所

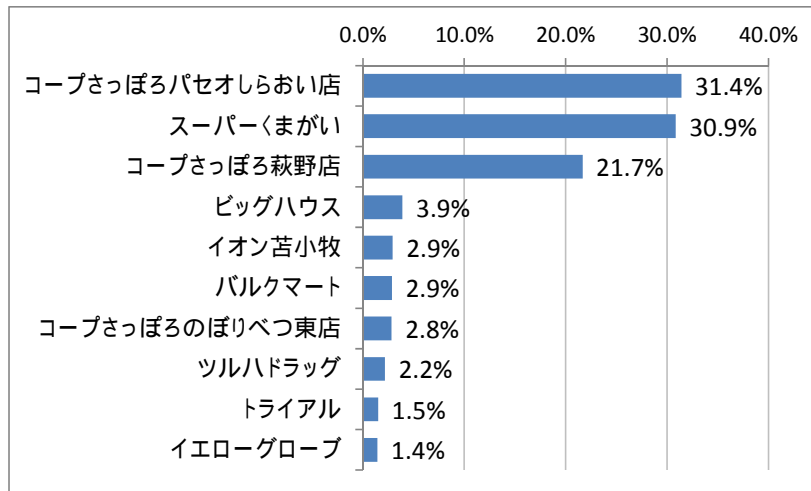


図 22 買物する店舗 (回答者数 N = 3,078、複数回答)

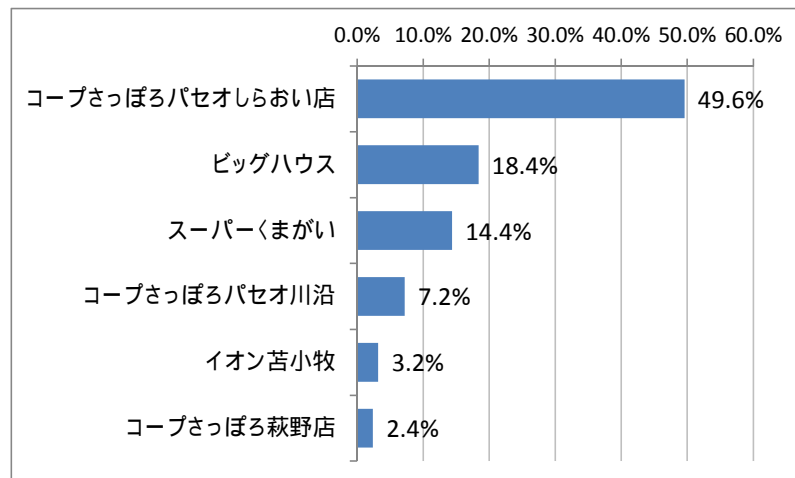


図 23 地区別・買物する店舗 (社台、N=125、複数回答)

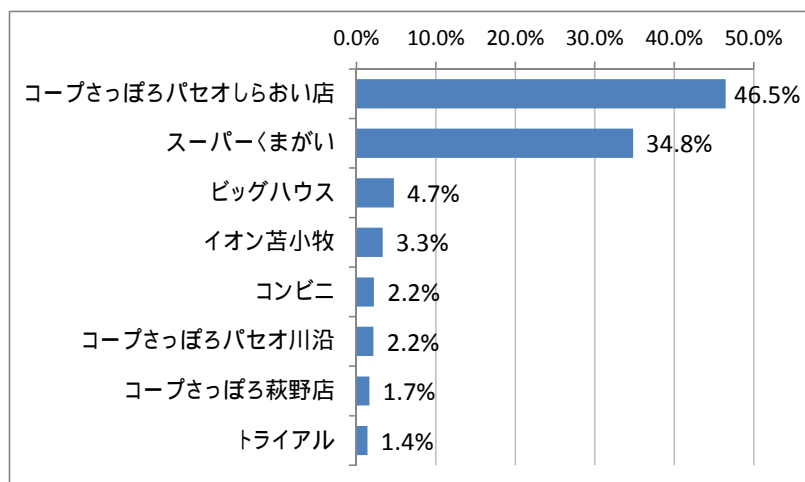


図 24 地区別・買物する店舗（白老、N=1,209、複数回答）

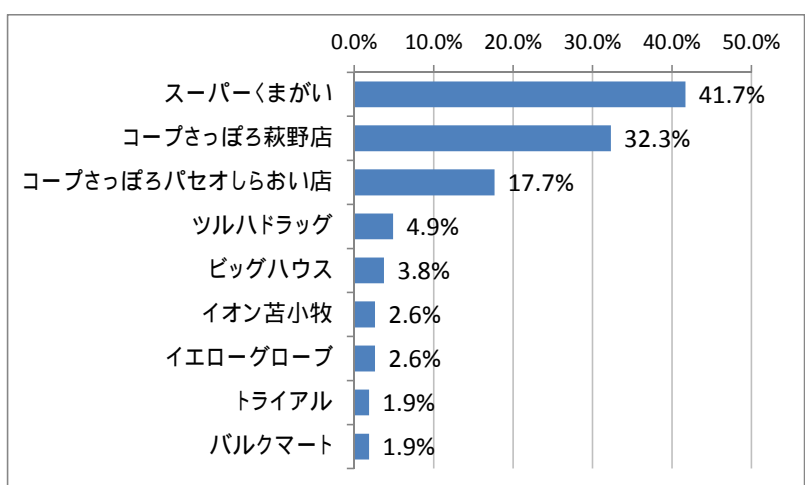


図 25 地区別・買物する店舗（石山、N=266、複数回答）

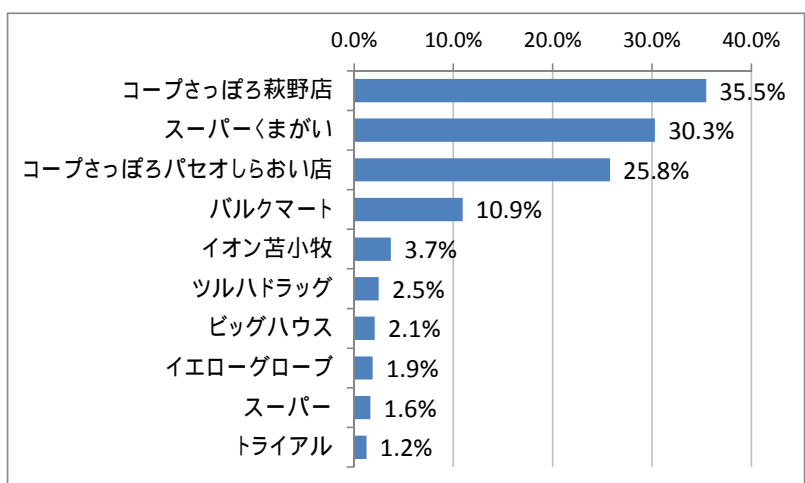


図 26 地区別・買物する店舗（萩野、N=485、複数回答）

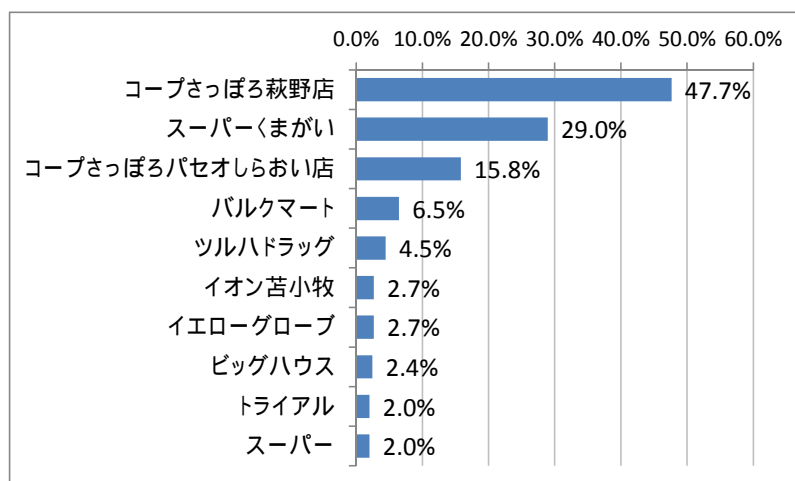


図 27 地区別・買物する店舗（北吉原、N=449、複数回答）

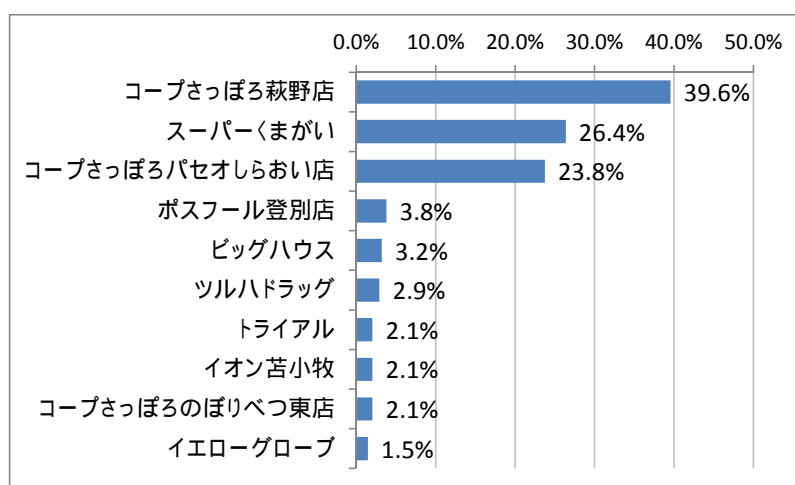


図 28 地区別・買物する店舗（竹浦、N=341、複数回答）

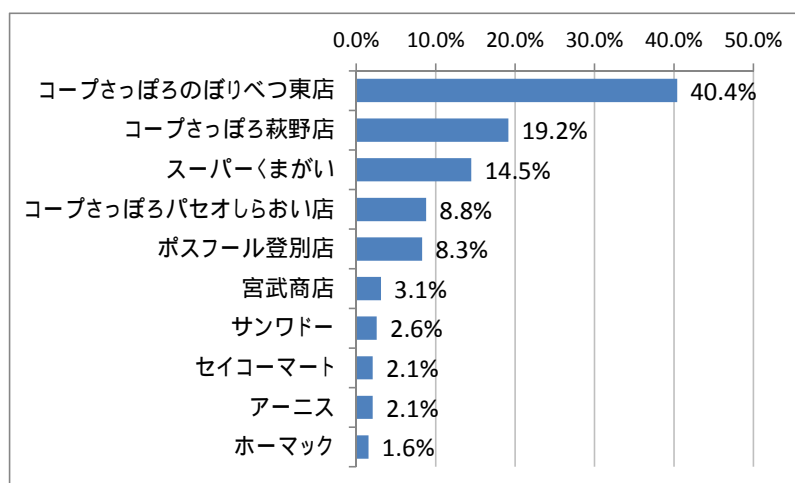


図 29 地区別・買物する店舗（虎杖浜、N=193、複数回答）

5) 主な交通手段

交通手段は自動車が大部分を占めている。

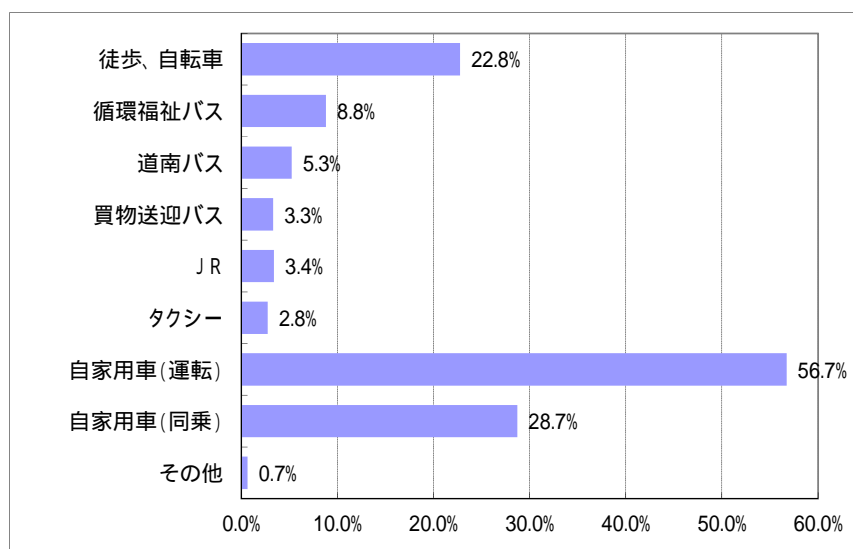


図 30 主な交通手段（買物、N=5,141、複数回答）

通院時の交通行動

1) 通院の回数

通院の頻度は“月に1,2回”が約4割を占め、最も多くなっている。

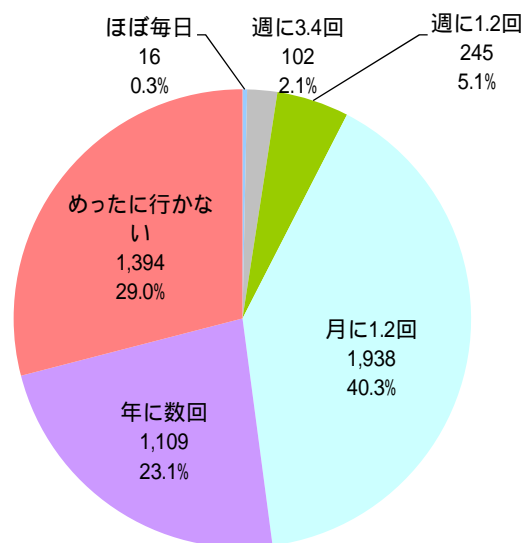


図 31 通院の頻度（N=4,804）

2) 通院をする曜日

通院する曜日については、“特に決まっていない”が最も多い。

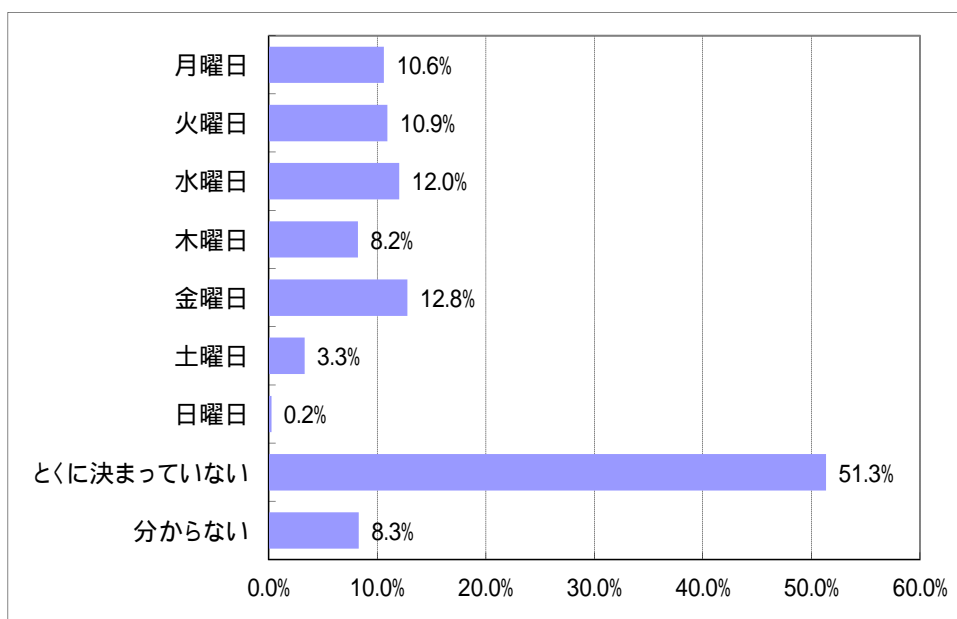


図 32 通院する曜日 (N=4,422、複数回答)

3) 通院時間帯と滞在時間

通院する時間帯としては、9 時台などの午前が多くなっており、滞在時間は 1 時間～ 3 時間未満が多くなっている。

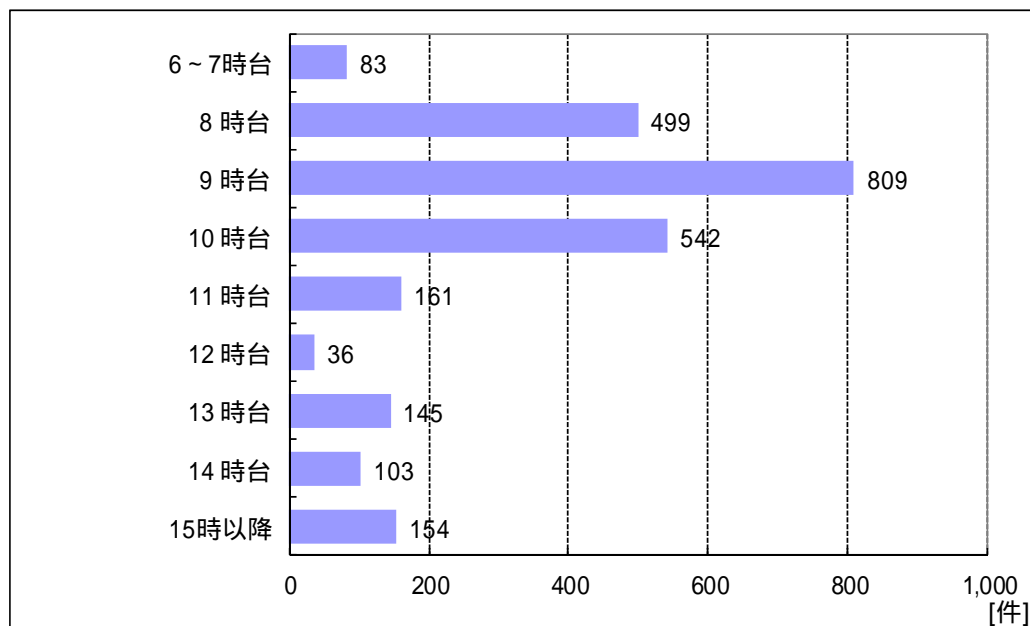


図 33 通院する時間帯 (N=2,532)

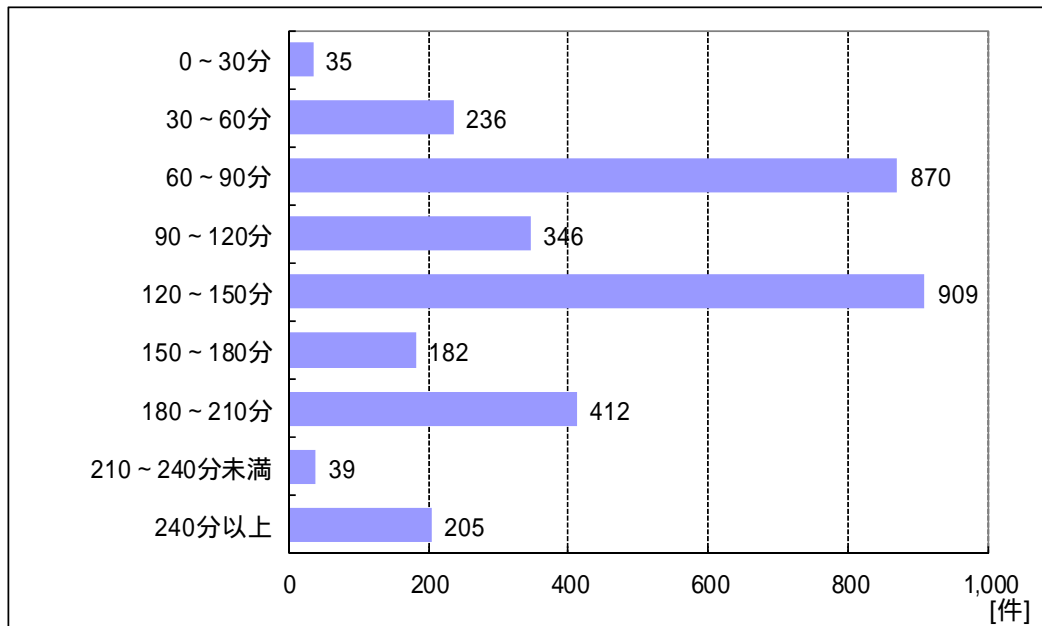


図 34 病院滞在時間

4) 通院に行く場所と病院名

通院場所は苫小牧市への通院が約半数を占め、白老町内への通院は約 4 割となっている。地区別でみると、石山地区及び竹浦地区は白老町内への通院が約半数を占め、他の地区よりも自町内への通院割合が高い。一方、虎杖浜地区は白老町内への通院は約 3 割程度と他の地区よりも自町内通院の割合は低くなっている。

主な通院先としては、白老町内の白老町立病院や、苫小牧市の王子総合病院などが多くなっている。また、通院先について地区別に見ると、各地区とも白老町立病院が最も多いが、地区により利用施設に差がある。

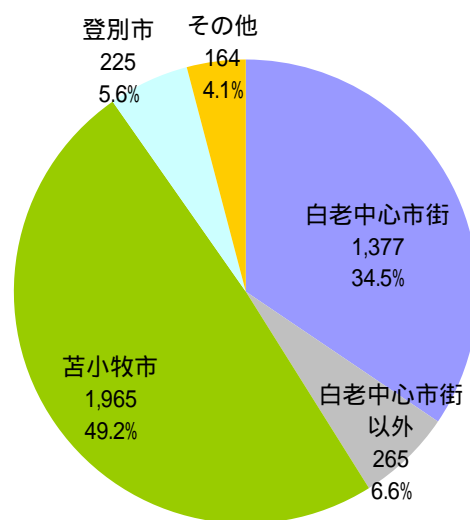


図 35 通院に行く場所

【地区別・通院する場所】

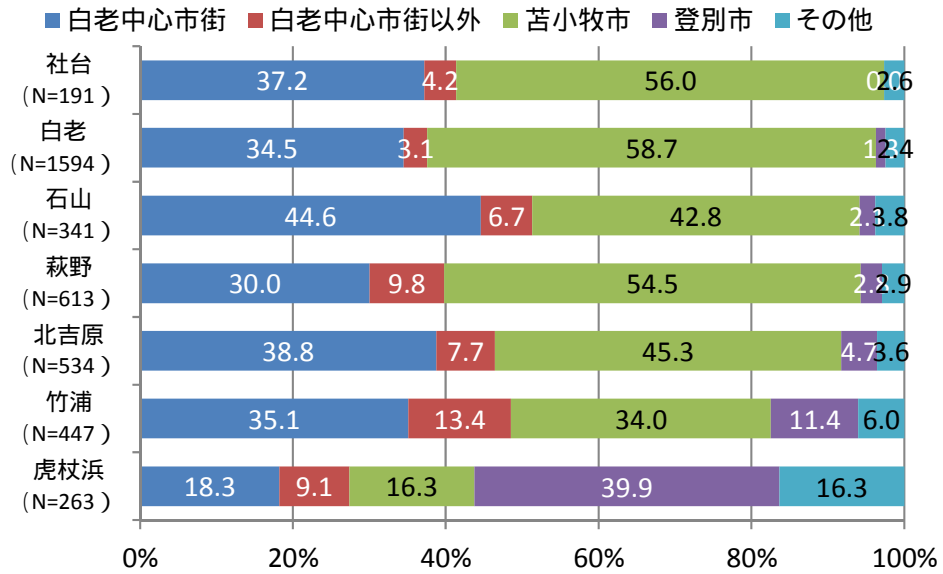


図 36 地区別通院に行く場所

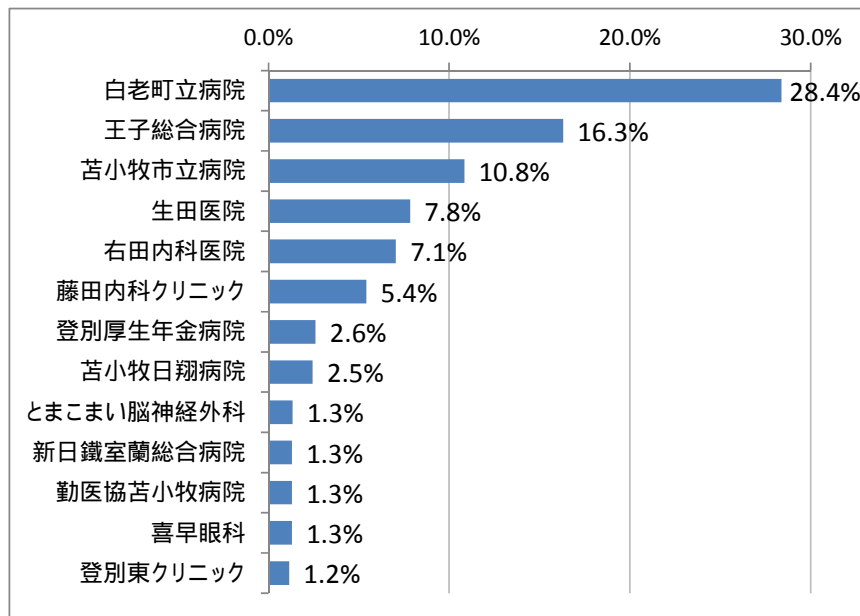


図 37 通院する病院 (回答者数 N = 2,692、複数回答)

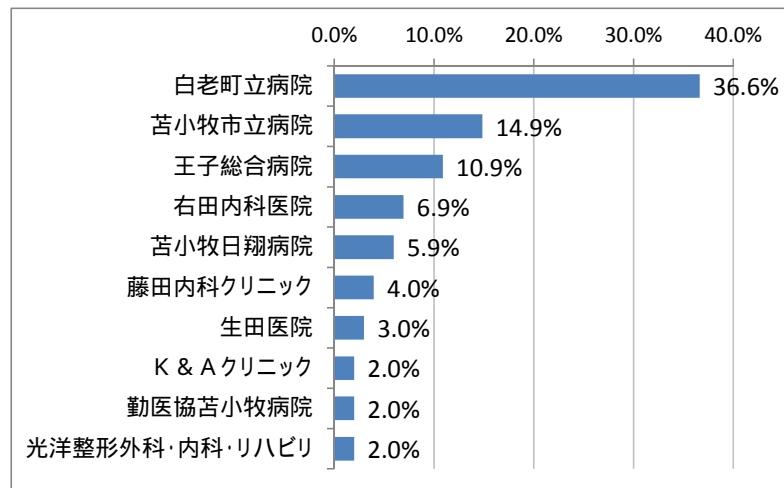


図 38 地区別・通院する病院（社台、N=101、複数回答）

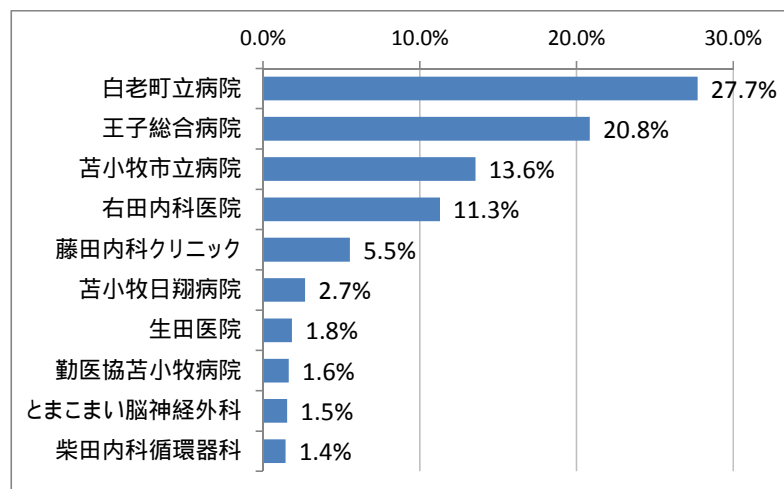


図 39 地区別・通院する病院（白老、N=974、複数回答）

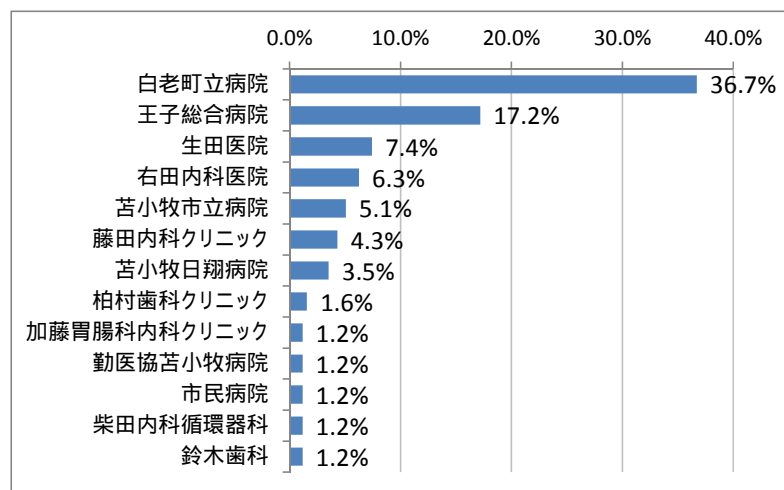


図 40 地区別・通院する病院（石山、N=256、複数回答）

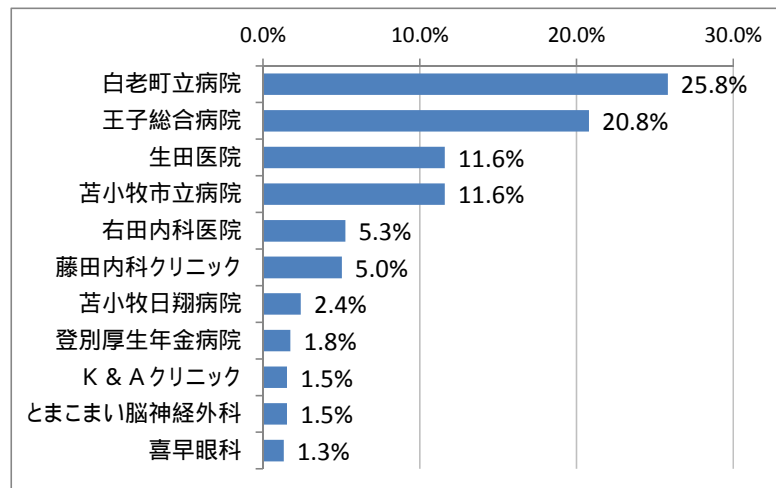


図 41 地区別・通院する病院（萩野、N=457、複数回答）

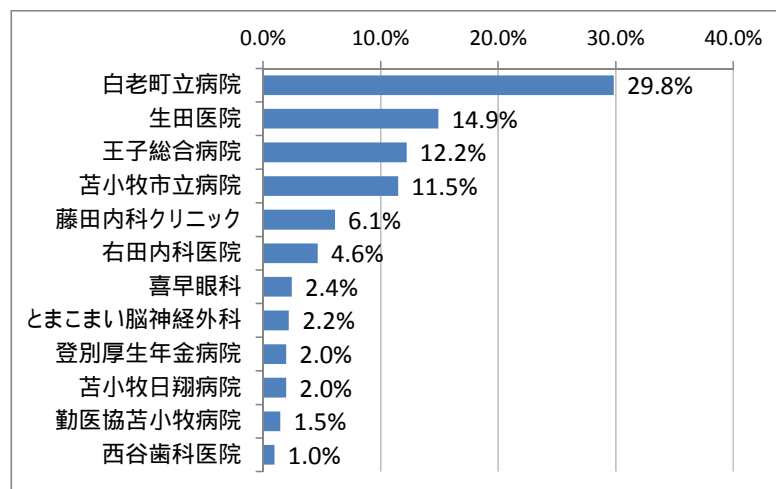


図 42 地区別・通院する病院（北吉原、N=409、複数回答）

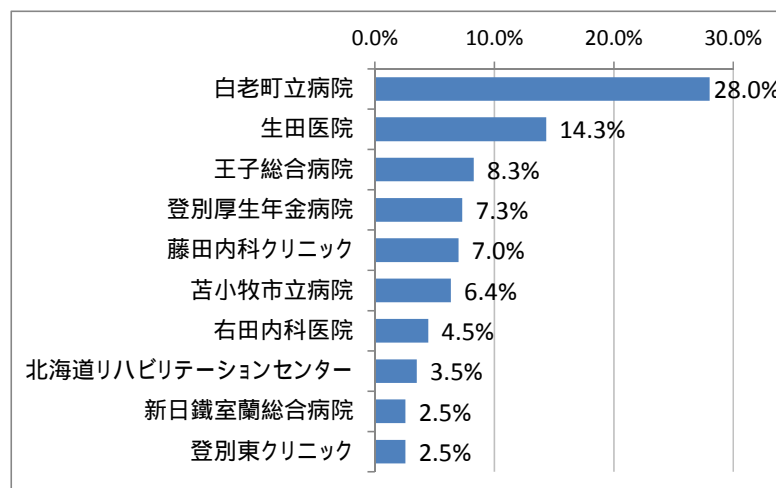


図 43 地区別・通院する病院（竹浦、N=341、複数回答）

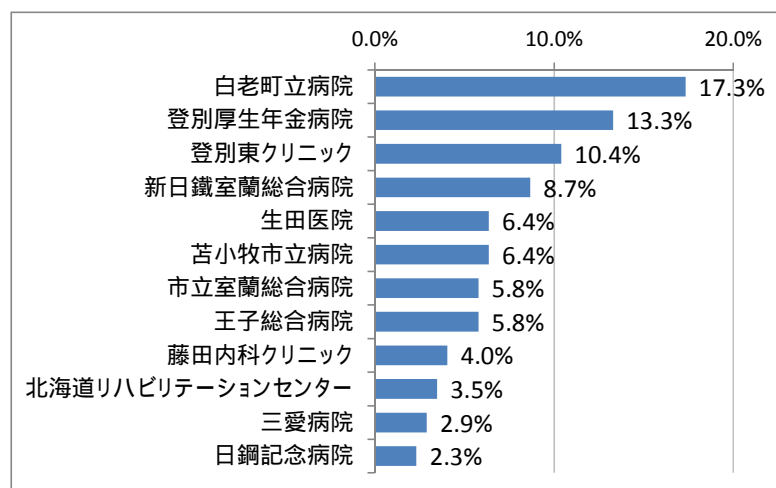


図 44 地区別・通院する病院（虎杖浜、N=173、複数回答）

5) 主な交通手段

交通手段は自動車が大部分を占めている。

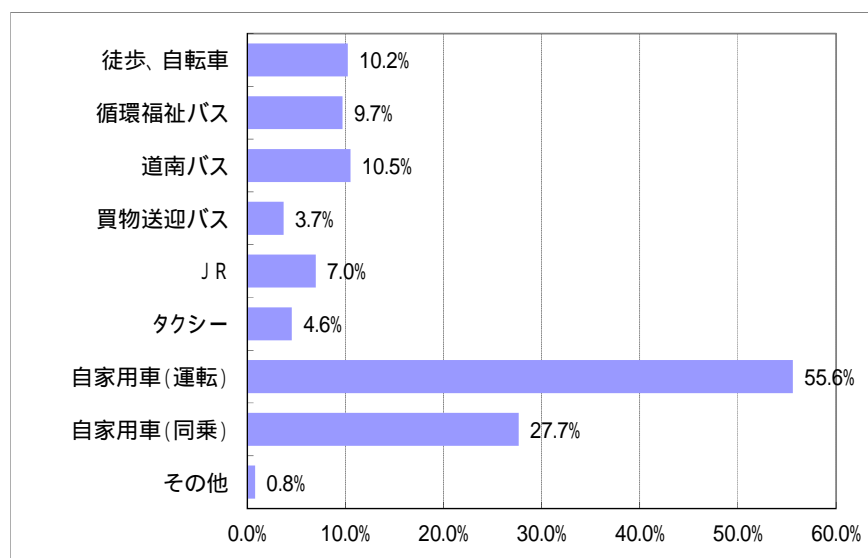


図 45 主な交通手段（通院、N=4,735、複数回答）

今後のバスのあり方

1)今後のバスの必要性

バスの必要性については、約半数が“必要”と回答している。“どちらかといえば必要”と合わせると約7割になり、バスの必要性が高いことがうかがえる。

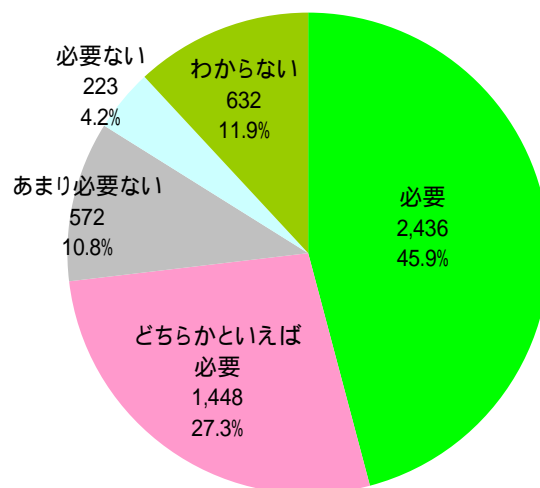


図 46 バスの必要性 (N=5,311)

2)白老町の今後の対応

今後のバスに対する町の対応方針としては“現状通り運行すべき”が約半数を占めた。

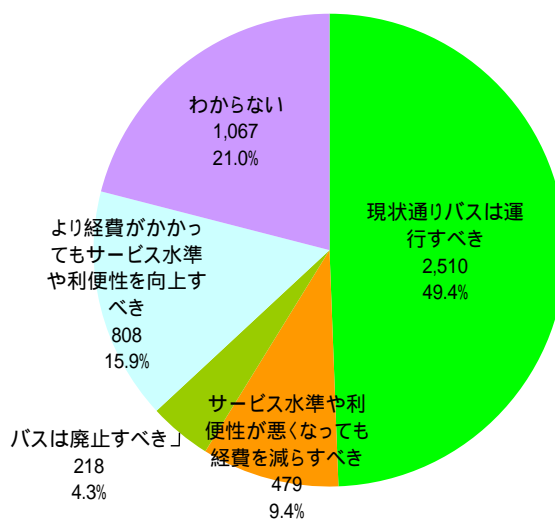


図 47 町のバスに対する方針 (N=5,082)

3) 料金について

一回の乗車料金については、現状の運行形態の場合では、100円が最も多くなっているが、サービスが向上した場合については200円が最も多くなり、支払っても良い金額が増加する傾向であった。

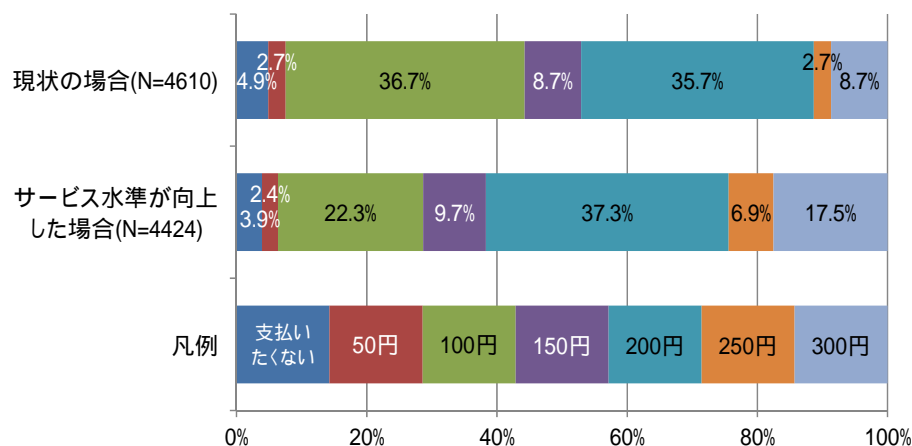


図 48 一回の乗車につき支払っても良いと思う料金について

4) 取り組んでほしいバスに関する施策

取り組んでほしい施策としては、“共同バスの運行”が最も多く、次いで、“他交通機関との乗継改善”となっていた。また、“情報提供の充実”や、“既存バス路線のサービスの充実”についても回答が多くなっていた。

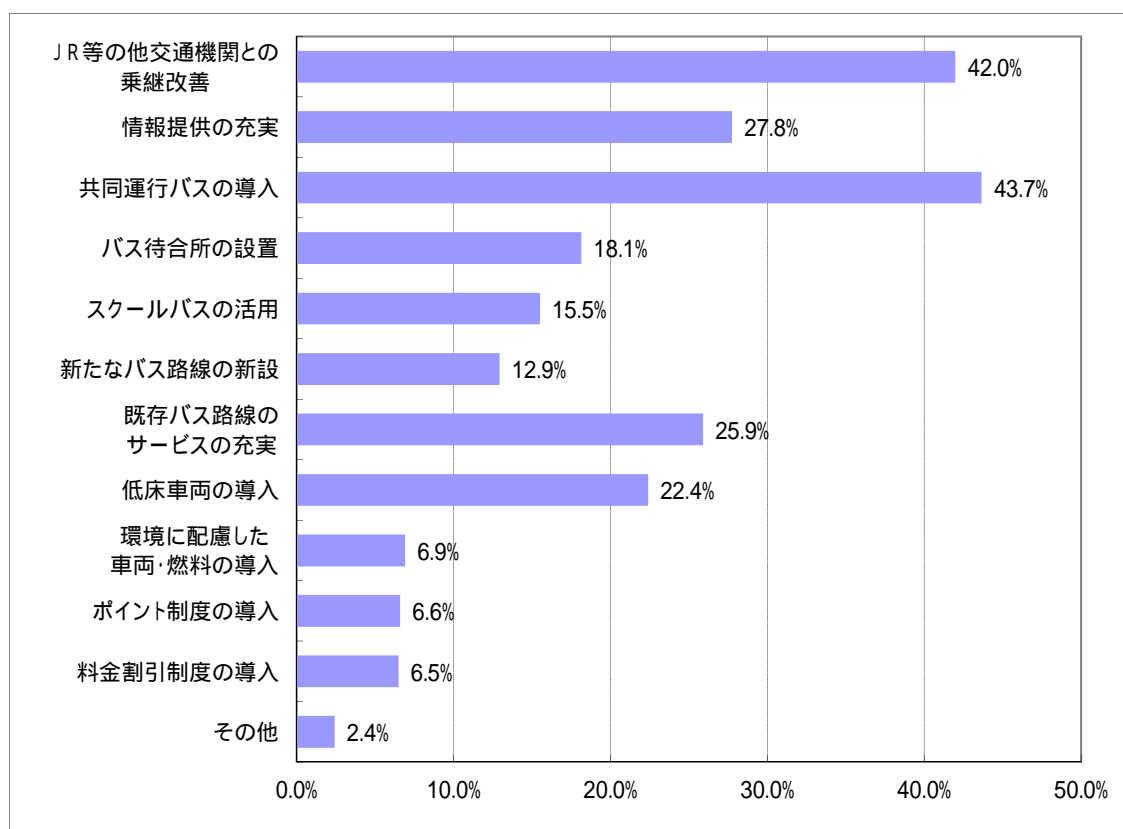


図 49 取り組んでほしい施策 (N=4,544、複数回答)

取り組んでほしい施策について、回答割合の高かった4項目について地区別にみると、“共同バスの導入”では石山・竹浦地区、“JR等との他交通機関との乗継改善”では石山・北吉原地区、“情報提供の充実”では白老地区、“既存バス路線のサービスの充実”では石山地区の回答割合が高くなっていた。

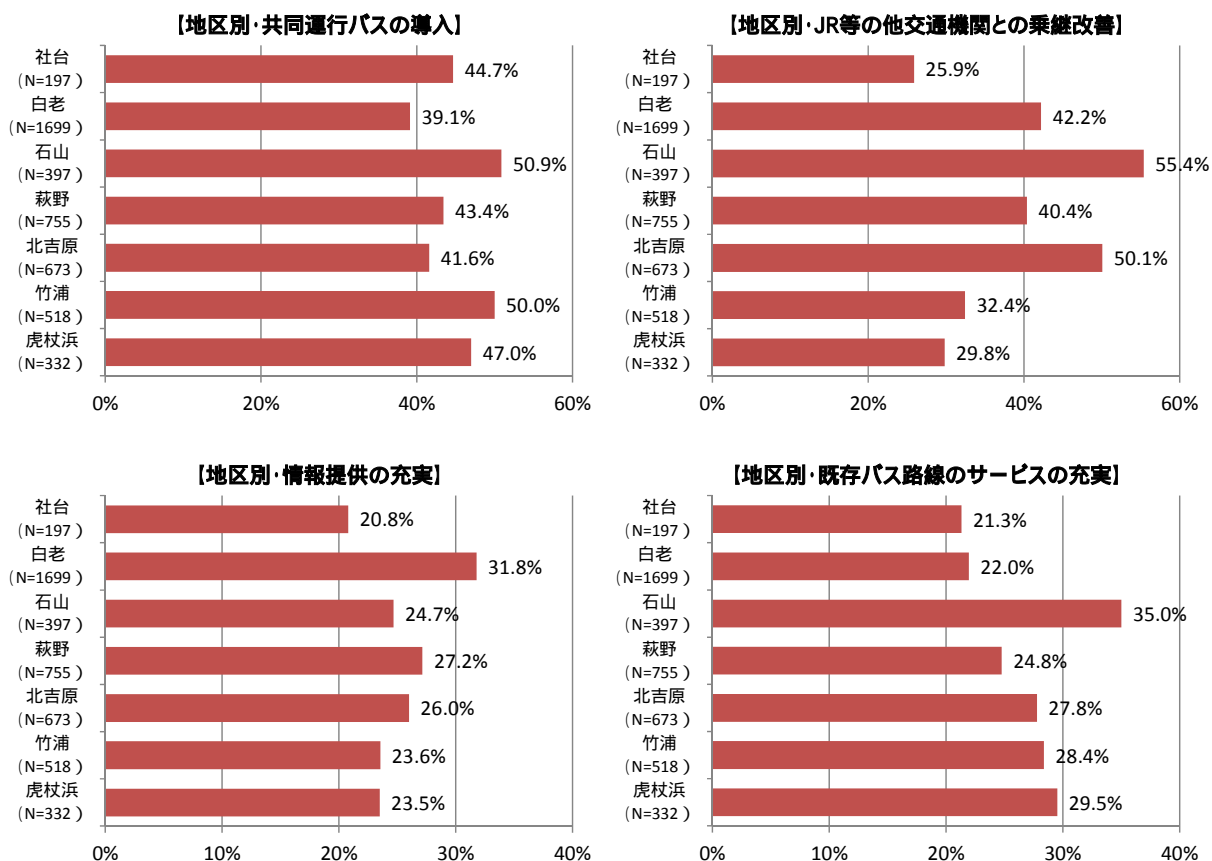


図 50 地区別取り組んでほしい施策（複数回答）

2 . バス利用実態調査

(1) 調査概要

調査の目的

高齢者等の交通弱者や交通空白地域における生活交通の確保を目的として運行されている、循環福祉バス「元気号」の利用実態を把握し、今後の循環福祉バスの運行改善等を検討する際の基礎資料を得ることを目的に調査を実施する。

調査日

平成 22 年 10 月 18 日 (月)、19 日 (火) の 2 日間

調査対象

循環福祉バス「元気号」の全路線・全便の利用者を対象に実施 (月・水・金 : 4 系統 11 便、火・木・土 : 8 系統 16 便)

調査実施方法

調査員が循環福祉バスに同乗し、乗降客へのヒアリングと目視により調査を実施する。

調査実施内容

バス利用者の属性 (性別・年齢等) や利用目的、バス停別の乗降者数、乗車区間 (OD) 等を調査する。

表 2 調査内容

調査方法	調査項目	備考
ヒアリング	利用目的 (買物・通院・私用など) 行き先 (施設名) 降車バス停 (区間) 自家用車の有無・免許の有無 乗り継ぎの有無 無料パスの使用の有無と支払い意志	買物・通院等の場合 JRやその他バス路線等
目視	利用者数 乗降区間 性別 (男・女) 年代 (子供、学生、一般、高齢者)	

調査対象路線

表 3 調査対象路線時刻表

月・水・金曜日運行						
上り(虎杖浜 白老)						
発着地点	臨海温泉発	臨海温泉発	虎杖浜駅北発	臨海温泉発	虎杖浜駅北発	臨海温泉発
	町立病院行	陣屋資料館前行				
始点発車時刻	8:02	9:34	9:50	12:03	13:50	15:52
終点到着時刻	8:46	10:25	10:54	12:55	14:54	16:40
下り(白老 虎杖浜)						
発着地点	町立病院発	陣屋資料館発				
	臨海温泉行		虎杖浜駅北行	臨海温泉行	虎杖浜駅北行	
始点発車時刻	8:49	11:10	12:57	14:59	17:02	
終点到着時刻	9:30	12:00	13:59	15:47	18:02	
火・木・土曜日運行						
上り(石山・北吉原 白老)						
発着地点	北吉原発	石山発	北吉原発	石山発	北吉原発	
	町立病院行		陣屋資料館前行		青葉町行	
始点発車時刻	8:10	9:05	10:50	12:19	14:08	
終点到着時刻	8:43	9:37	11:33	13:00	15:01	
下り(白老 石山・北吉原)						
発着地点	青葉町発	町立病院発	陣屋資料館発			
	北吉原行	石山行	北吉原行	石山行	北吉原行	
始点発車時刻	9:23	11:45	13:25	15:32	17:00	
終点到着時刻	10:13	12:19	14:09	16:12	17:43	
上り(社台 白老・石山)			下り(白老・石山 社台)			
発着地点	青葉町行	役場前行	社台駅行			
始点発車時刻	9:00	13:28	13:10		16:26	
終点到着時刻	9:23	13:44	13:25		16:41	
上り(西通入口 町立病院)			下り(町立病院 西通入口)			
発着地点	町立病院行		西通入口行			
始点発車時刻	8:50		11:00			
終点到着時刻	8:56		11:06			



図 51 調査対象路線図

(2) 調査結果

利用者数

循環福祉バス「元気号」の利用者数は2日間で延べ334人で、1便当たり利用者数は12.4人であった。路線別では、白老 北吉原・石山間の利用者数が158人/日と最も多く、1便当たりの利用者数は15.8人であった。一方、白老 社台間は利用者数が少なく、24人/日で、1便当たりの利用者数は4.0人であった。

また、1便や2便など、早い時間帯の利用が多かった。

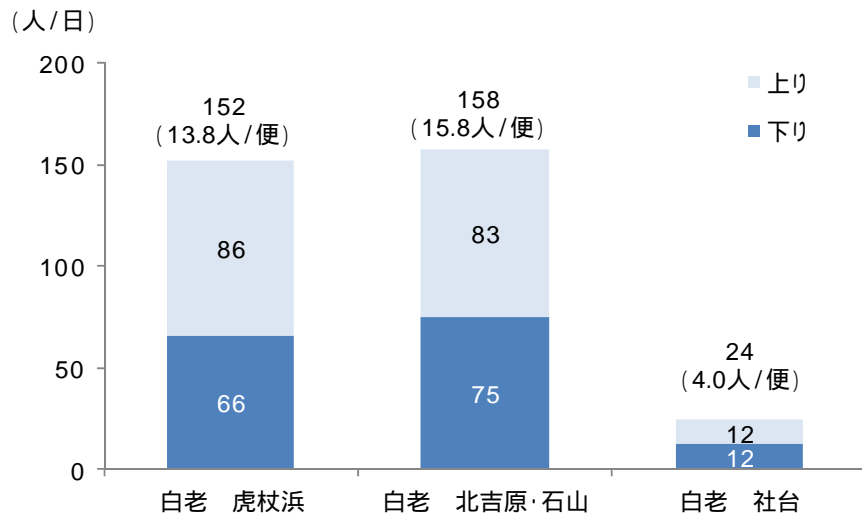


図 52 路線別利用者数

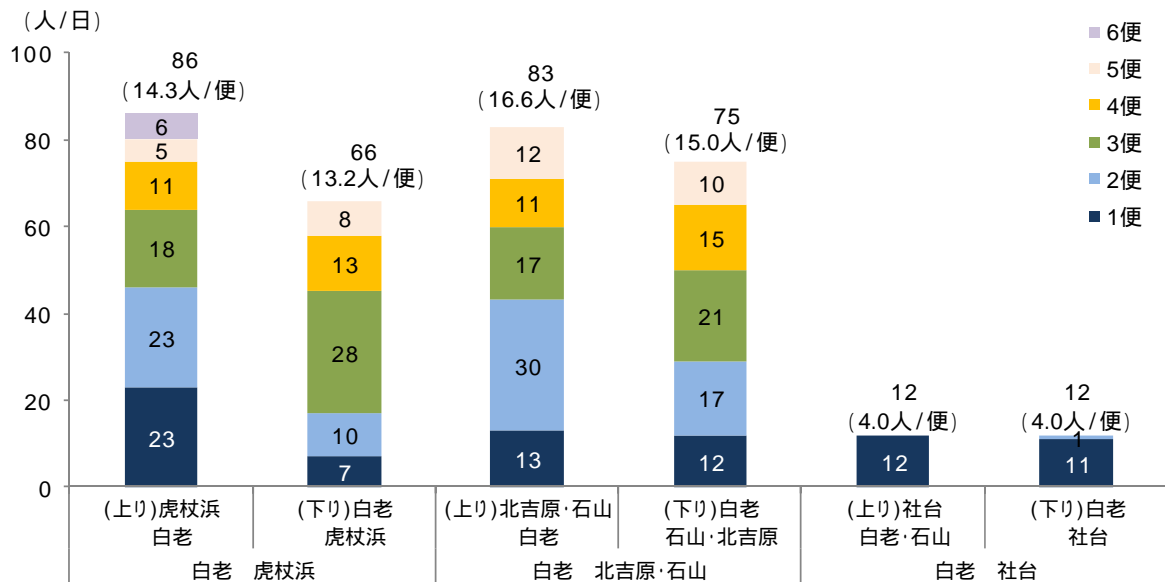


図 53 路線別便別利用者数

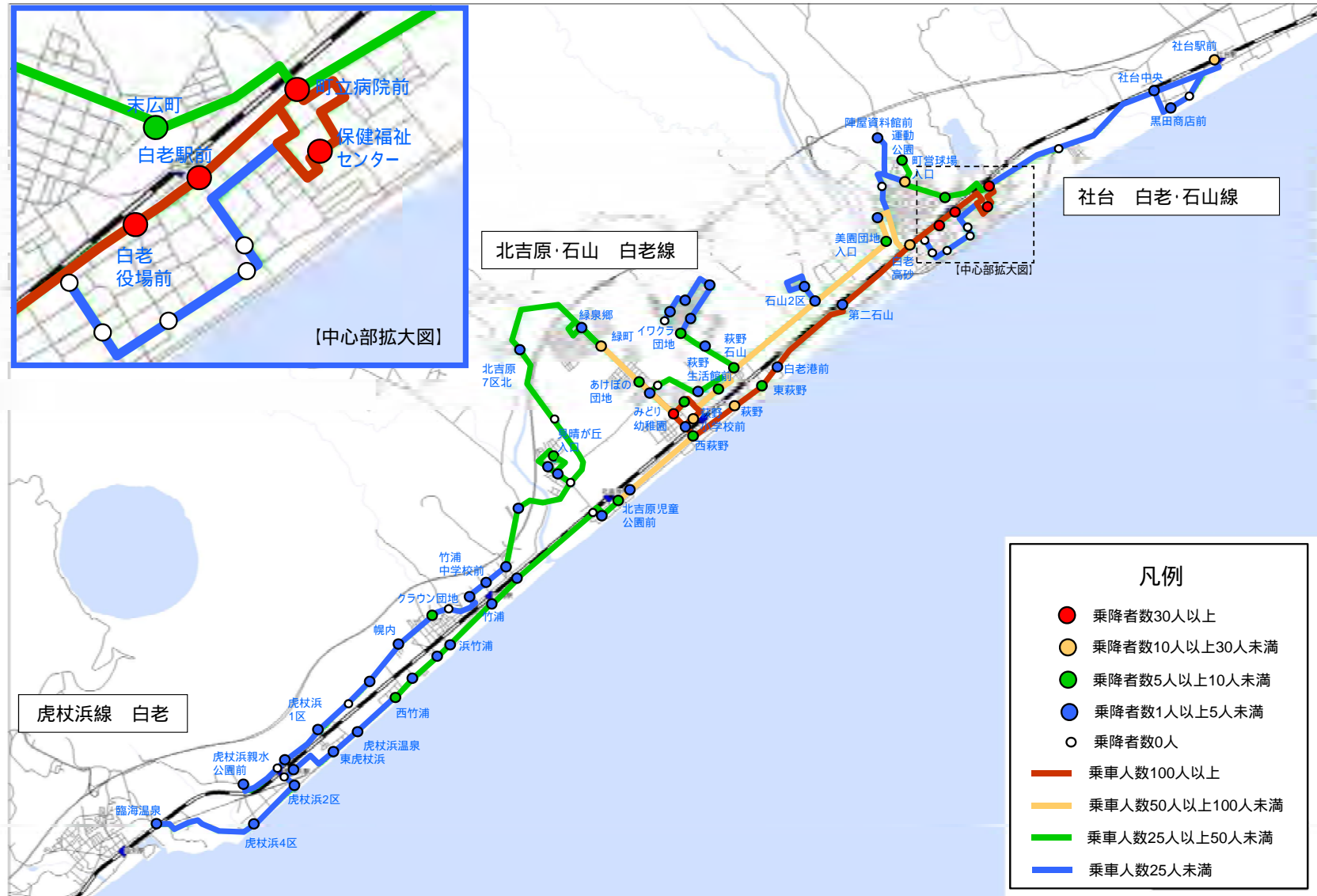


図 54 バス停別乗降者数

利用目的

全体での利用目的は、“帰宅”と“その他”を除くと、“通院”16.8%、“買い物”8.4%、“通学”6.6%、“通勤”2.7%の順となっている。

便別にみると、1便及び2便で“通院”の割合が高くなっている。

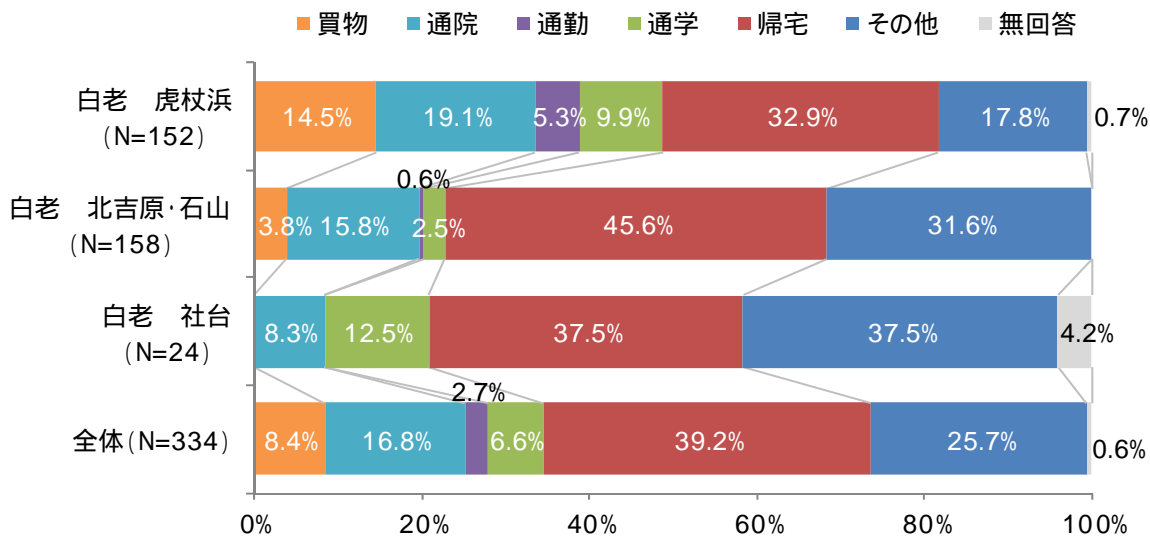


図 55 路線別利用目的構成比

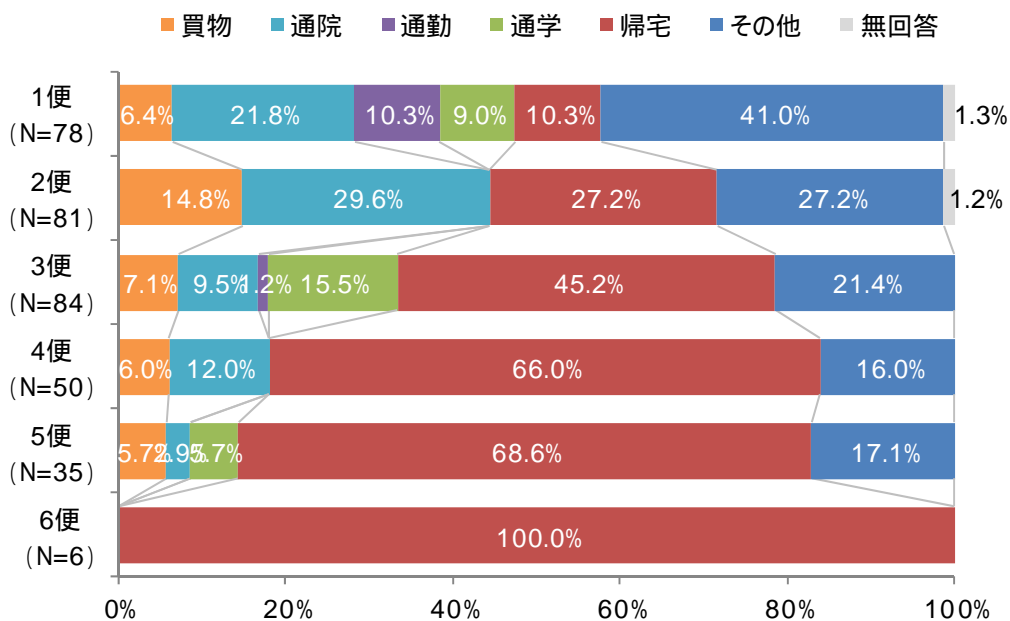


図 56 便別利用目的構成比

利用者属性

利用者の性別では、女性が約8割となっており、年代では、高齢者が約8割となっていた。また、利用者の大部分が自動車運転免許証も車も保有していなかった。

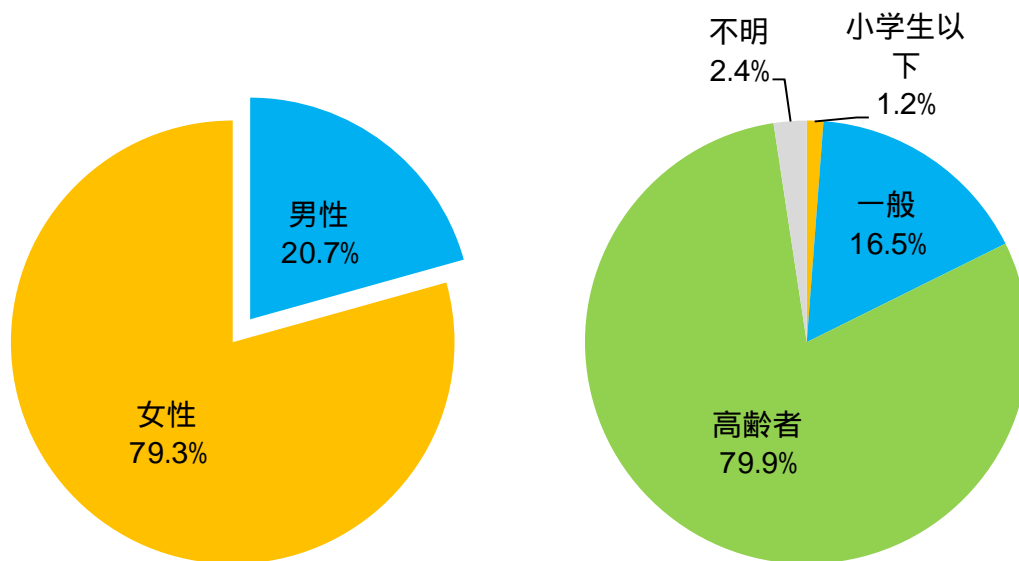


図 57 性別

図 58 年代

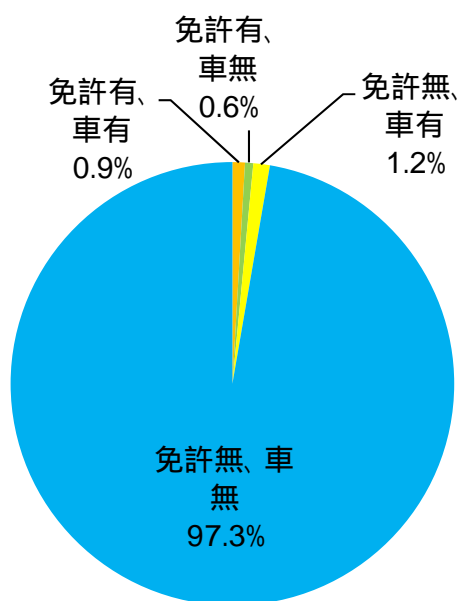


図 59 自動車運転免許証の保有状況

目的地

目的地は町内がほとんどであり、具体的な目的地として町立病院や保健福祉センターが多くあげられた。

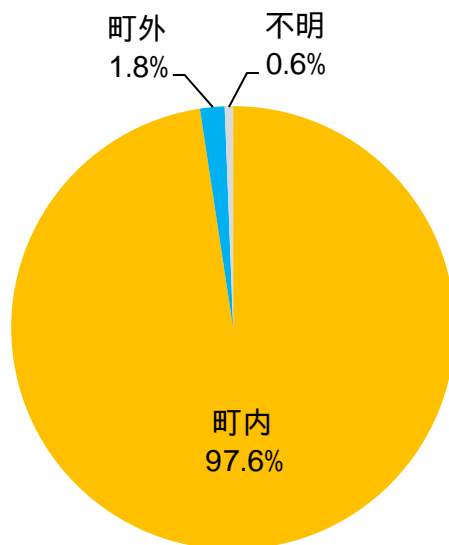


図 60 目的地

利用頻度

循環福祉バス「元気号」の利用頻度は週に3,4回が約5割と最も多く、次いで、週に1,2回が約4割となっていた。

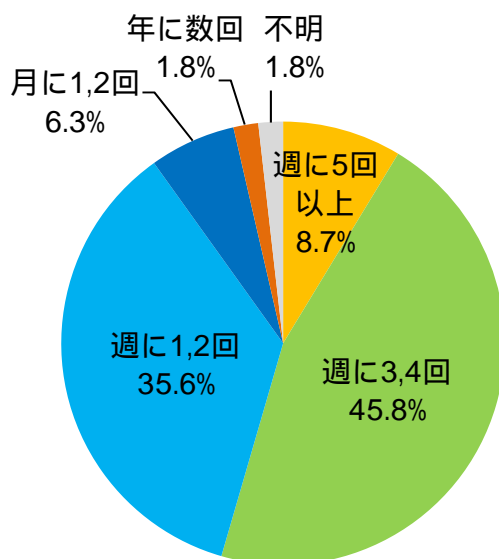


図 61 利用頻度

バスの乗り継ぎ状況

循環福祉バス「元気号」から他の交通機関への乗り継ぎについては、大部分が“なし”との回答であった。

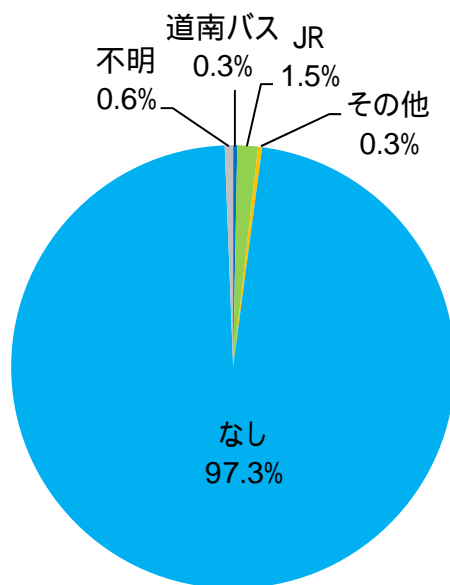


図 62 普段の乗り継ぎ状況について

無料パスの保有状況

無料パスの保有状況については、約 8 割が“ある”との回答であった。

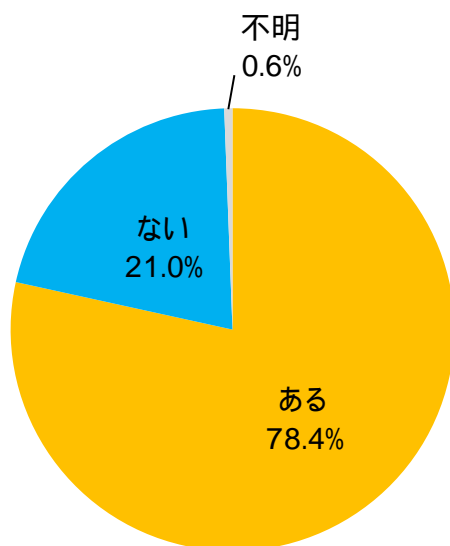


図 63 無料パスの保有状況について

料金の支払いについて

無料パス利用者は、料金の支払いについて約9割が“支払っても良い”との回答であった。

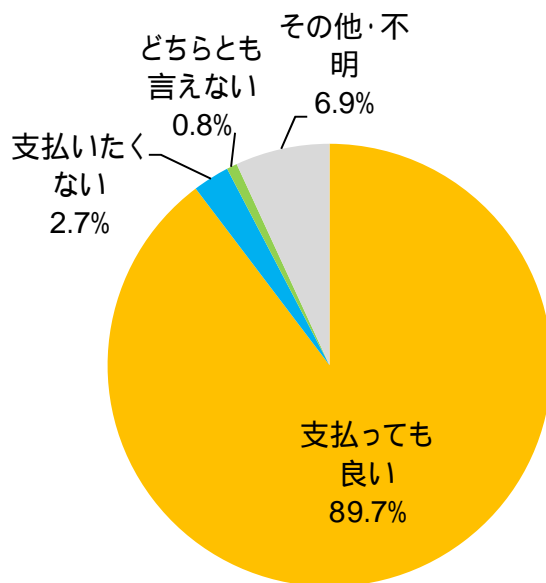


図 64 料金の支払いについて（無料パス利用者への設問）

3 . 先進事例調査

白老町における公共交通に対する住民ニーズや、循環福祉バスの課題・問題解決に参考となる自治体の事例を収集する。

(1) 予約運行バス（むかわ町）

項目	内 容
事例名称	予約運行バス
市町村名	むかわ町
地域の特性	面積 712.91km ² 人口 9,830 人
運行タイプ	デマンドバス
使用車両	
運営主体	むかわ町
運行主体	むかわ町
運賃	一般 200 円 中学生以下無料 高校生 100 円 高齢者・障がい者 100 円
運行形態	定時定路線(予約がある場合のみ運行するシステム)
運行開始年	2009 年 10 月
概 要	
<p>穂別稲里線・キウス隆農線・穂別栄線・穂別富内線(土日祝祭日)学校の長期休暇中、平日の通常時間帯を除くダイヤなどで予約が必要。</p>	
特 徴	
<p>市町村合併に伴い、利便性・効率性の高いバス運行への見直しと経営改善の実施 むかわ町が積極的にバス運行計画等に関与することで、バスサービスを体系的にコントロール 住民理解の元、予約運行バス等を導入し、不便にならず経費削減に資するバスサービスを模索 コミュニティバスの導入 鶴川地域の市街地においては、バス利用者の目的に「通院」、「買物」が多い事を考慮して、病院・スーパー等施設を経由する路線を設定する。平成 22 年度には、定時定路線の運行形態を維持しつつ、路線・ダイヤの改善を行う方向で実証実験を行う。 バスのバリアフリー化・バス待合室の他目的化・地域社会との連携</p>	
出典	むかわ町 HP (URL: http://www.10.plala.or.jp/mukawa/guide/bus_20091001_mukawa_busyoyaku.pdf)

(2) 当別ふれあいバス(当別町)

項目	内 容
事例名称	当別ふれあいバス
市町村名	当別町
地域の特性	面積 422.71km ² 人口 19,982 人
運行タイプ	コミュニティバス
使用車両	
運営主体	当別町、当別町地域公共交通活性化協議会
運行主体	
運賃	一律 200 円 7～12 歳(小学生)及び障がい者 100 円 6 歳以下(就学前)は 13 歳以上の保護者 1 人につき 2 名まで無料(3 名から運賃 100 円がかかります)
運行形態	循環
運行開始年	2006 年
概 要	
従来別々に運行されていた路線バス、福祉バス、民間不動産事業者の住民バス、大学病院の患者・学生送迎バス、病院の患者送迎バスを一元化。	
特 徴	
<p>運行収入と参加企業の負担金により収支がまかなえるように取り組んでいる。今の利用状況では不足額が生じることを町の広報誌で示し、住民の利用促進を呼びかけている。</p> <p>モビリティ・マネジメントの取組みにより、わかりやすい路線図や時刻表等を作成し、利用促進に努めている。</p>	
出典	当別ふれあいバス HP (URL: http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm)

(3) 循環バス「ふれあいシャトル」(ニセコ町)

項目	内 容
事例名称	循環バス「ふれあいシャトル」
市町村名	ニセコ町
地域の特性	面積 197.13km ² 人口 4,674 人
運行タイプ	路線定期運行
使用車両	
運営主体	ニセコ町
運行主体	ニセコバス株式会社
運賃	大人 100 円・小児 50 円
運行形態	循 環
運行開始年	2002 年 4 月
概 要	
<p>ニセコ駅前から 6 方面循環 (登校バス 7 路線、循環バス 6 路線) 平日:登校バス 1 回 循環バス 3 回 休日:循環バス 3 回</p>	
特 徴	
<p>停留所:登校バスは一般の利用を図るため、従来の児童・生徒の各戸前の停車を廃止し、一般のバス停留所を設定 高齢者対策:町道及び道道の一部をフリー乗降区間に設定</p>	
出典	全国のバス事例集 (URL:http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html)

(4) 南部バス岬台団地/ラピア・ドゥ線 (青森県八戸市)

項目	内 容
事例名称	八戸市:南部バス岬台団地/ラピア・ドゥ線
市町村名	青森県八戸市
地域の特性	面積 305.17km ² 人口 244,700 人
運行タイプ	路線バス
使用車両	
運営主体	南部バス
運行主体	南部バス
運賃	距離に応じた運賃(最大 300 円)
運行形態	循 環
運行開始年	2007 年 4 月
概 要	
岬台団地発:9 時~15 時台 1~2 本/時 ショッピングセンター発:12 時~17 時台 1~2 本/時	
特 徴	
<p>両ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、それらを提示すると割引等のサービスを受けることができる。</p> <p>NPO がアイデア提案をもとに、ショッピングセンター2 社と南部バスが協同で実施。</p>	
出典	地域公共交通の活性化・再生への事例集 (URL: http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/006_hachinohe.pdf)

(5) 三沢市内 100 円バス (三沢市)

項目	内 容
事例名称	三沢市内 100 円バス
市町村名	三沢市
地域の特性	面積 119.97km ² 人口 42,265 人
運行タイプ	
使用車両	
運営主体	十和田観光電鉄株式会社
運行主体	十和田観光電鉄株式会社
運賃	100 円(小学生以上)
運行形態	循環
運行開始年	2002 年 4 月
概 要	
路線:古間木小学校前～三沢駅～仲町商店街通り～市役所前～岡三沢温泉前(1 路線) 運行便数:12 便/1 日(平日・休日)	
特 徴	
幅広い対象の市民にバスを利用してもらうために、買い物客のみでなく、通学者・通院者も利用可能な運行時間の設定を行った。 100 円運賃の手軽さにより、近距離の利用者からは「バスが気軽に利用できる」と好評である。	
出典	地域公共交通の活性化・再生への事例集 (URL: http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/comibus05.pdf)

(6) まちバス (高松市)

項目	内 容
事例名称	まちバス
市町村名	高松市
地域の特性	面積 375.05km ² 人口 418,125 人
運行タイプ	コミュニティバス
使用車両	小型車 26 人乗り
運営主体	高松丸亀町商店街市振興組合
運行主体	
運賃	100 円(均一)
運行形態	
運行開始年	2004 年 5 月
概 要	
<p>路線:高松駅前 サンポート前から、 歴史博物館、 三越高松店前、 丸亀町(商店街)、 歴史博物館、 高松駅に戻る一周約 20 分の循環線 運行便数:25 便/1 日(朝 9 時の始発から 25 分間隔の運行)</p>	
特 徴	
<p>運賃は乗車しやすいように 100 円均一とした。 買い物客の誘致促進のため、三越や商店街で買物をした買い物客へ無料バス券が配られている。更に、中央商店街が発行する 4 つの大型駐車場の共通サービス券でも乗車可能とした。</p>	
出典	地域公共交通の活性化・再生への事例集 (URL: http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/086_takamatsu2.pdf)

(7) 勝川・味美ちよいのりバス「かっちい」(愛知県 春日井市)

項目	内 容
事例名称	勝川・味美ちよいのりバス「かっちい」
市町村名	愛知県 春日井市
地域の特性	面積 92.71km ² ・ 人口 298,889 人
運行タイプ	
使用車両	21 人乗りマイクロバス
運営主体	春日井市商店街連合会
運行主体	あおい交通(株)
運賃	1 日乗車券 200 円(1 乗車のための料金設定はない)
運行形態	循 環
運行開始年	2008 年 12 月(2010 年 1 月廃止)
概 要	
<p>勝川・味美両地域の商店街とその周辺地域を結ぶ定時・定路線のコミュニティバスで、9 時～19 時までの運行。 日運行本数 14 本(毎日)</p>	
特 徴	
<p>商店街の中でちょっとした移動等にも気軽に利用できるように、1 日乗車券 200 円(1 乗車のための料金設定はない)という料金設定。 運賃収入と広告収入を財源とした、独立採算を目指しており、広告はバス停や時刻表、車体や車内等への設置、地元の商店や企業から募集。 町内会やバス沿線商業施設とタイアップしたイベントを企画しており、その際には特別ダイヤを組む等、地域に密着した柔軟な運営。 定期券をサポーター券とすることで、マイバス意識の醸成が図られている。 2009 年 11 月 10 日、春日井市の地域公共交通会議で「事業を休止し検討期間を設けても、事態が改善される見込みがない」として、廃止が決定する。 2010 年 1 月 13 日 廃止</p>	
出典	春日井市商店街連合会 (URL: http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/case_study/pdf/10.pdf)

(8) あいのりタクシー (熊本県菊池市)

項目	内 容
事例名称	あいのりタクシー
市町村名	熊本県菊池市
地域の特性	面積 276.66km ² 人口 51,862 人
運行タイプ	デマンドタクシー
使用車両	
運営主体	菊池市
運行主体	
運賃	
運行形態	
運行開始年	2006 年
概 要	
<p>市街地巡回バス「べんりカー」に結節する、事前予約制乗合デマンドタクシーである。当該地域で従来運行していた廃止代替路線バスに比べ、補助金の支給額を約 3 分の 1 に削減。運行路線も順次拡大。</p>	
特 徴	
<p>従来の市街地はタクシー、郊外はバスという役割分担から、市街地はバス、郊外はタクシーへと発想転換したことにより、需要に応じた新たな交通体系を構築することができるようになった。</p> <p>市街地巡回バス「べんりカー」や路線バスにも結節しているため、利用者の利便性が高い。運賃は乗車区間により、1 回あたり 200 円～1,200 円(菊池市域内の最高は 600 円)となっている。</p> <p>高額な初期投資や維持費用が発生するシステムを導入せず、既存の設備等をできるだけ利用したことで、大幅なコストダウンを実現。</p> <p>平成 20 年 4 月より、既存の水源地域線、龍門地域線のほか、泗水西部地域線の運行を開始した。</p>	
出典	菊池市ホームページ HP (URL: http://www.city.kikuchi.kumamoto.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=)

4 . 白老町地域公共交通総合連携計画策定のための検討経過

(1) 白老町地域公共交通活性化協議会の検討経過

設立総会：平成 22 年 2 月 26 日

- ・協議会について（名称・規約）
- ・役員を選任について（会長・副会長・監査委員）
- ・地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定申請書について

第 1 回：平成 22 年 5 月 17 日

- ・白老町地域公共交通活性化協議会の規約の改正について
- ・規程の制定について

第 2 回：平成 22 年 6 月 8 日

- ・白老町地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定について
- ・平成 22 年度白老町地域公共交通活性化協議会予算（案）について
- ・地域公共交通総合連携計画策定調査について
- ・地域公共交通総合連携計画策定調査の業務委託について

第 3 回：平成 22 年 8 月 10 日

- ・平成 22 年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付決定について
- ・白老町地域公共交通総合連携計画策定調査委託業者の決定について
- ・現況交通実態調査・利用者ニーズ把握調査について

第 4 回：平成 23 年 1 月 13 日

- ・循環福祉バス「元気号」OD 調査結果について
- ・白老町のバス交通に関するアンケート調査結果について
- ・地域公共交通総合連携計画素案について
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について

第 5 回：平成 23 年 3 月 4 日

- ・地域公共交通総合連携計画素案（最終案）について

(2) 白老町地域公共交通活性化協議会専門部会の検討経過

第1回：平成22年8月5日

- ・講演『地域公共交通の活性化について』
北海学園大学工学部社会環境工学科 准教授 鈴木 聡士
- ・部会長の選任について
- ・白老町の都市・交通課題について
- ・平成22年度町内循環福祉バス（元気号）利用者アンケート調査結果について
- ・バス交通に関するアンケート調査（案）について
- ・循環福祉バス「元気号」OD調査について
- ・今後のスケジュールについて

第2回：平成23年1月7日

- ・循環福祉バス「元気号」OD調査結果について
- ・白老町のバス交通に関するアンケート調査結果について
- ・地域公共交通総合連携計画素案について

第3回：平成23年2月28日

- ・講演『白老町におけるバスサービスのCS評価について』
北海学園大学工学部社会環境工学科 准教授 鈴木 聡士
- ・地域公共交通総合連携計画素案（最終案）について
- ・パブリックコメントについて
- ・地域公共交通維持確保改善事業について