

小平町地域公共交通活性化協議会

令和5年4月3日設置



概要

小平町は北海道留萌振興局管内の中部に位置し、空知、上川地域を境として、留萌市、苫前町、沼田町及び幌加内町と隣接する総面積627.22km²のまちで、人口は2,793人(令和5年11月1日現在)、高齢化率は40.9%(令和5年1月1日現在)となっている。

公共交通は、沿岸バス(株)により高速バスが2路線(特急はぼろ号、特急あさひかわ号)、地域間幹線系統は1路線(幌延留萌線)及び市町村単独補助路線は1路線(豊富羽幌線)が運行しているものの、これらの運行を維持するために年間約1,900万円を要している。

他の輸送サービスは、地域内フィーダー系統である達布線(デマンドバス)と、無料送迎としてスクールバスと福祉バス、並びに運行費補助としてハイヤー利用助成と高校通学助成事業については年間約2,000万円を負担しており、本町が負担すべき費用の適正化が必要となっている。

このため、町内における公共交通のニーズを把握することにより、小平町にとって利便性の高い持続可能な公共交通体系の構築を目的に「小平町地域公共交通計画」を策定する。

○地域公共交通の現況

- ・小平町デマンドバス(町内1路線)・沿岸バス(株)(地域間3路線)
- ・(有)小平ハイヤー・スクールバス(町内4路線))

○地域公共交通の課題

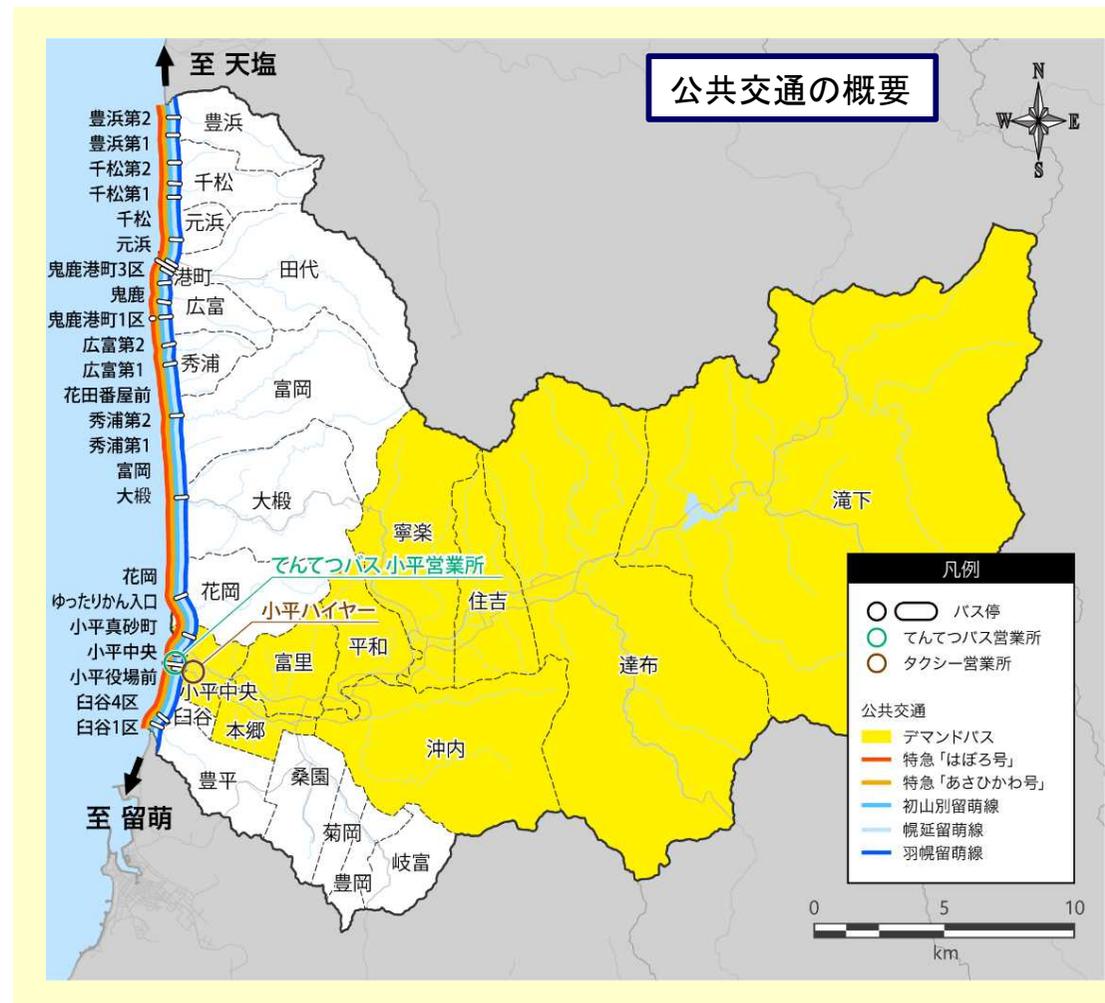
- ・デマンドバスの運行区域拡大検討、運行便数の適正化と運行車両の検討による運行費用の圧縮
- ・利用促進による収益の増加
- ・アクセス施設、利用予約の制約に対する住民の利用ニーズの再把握と利用方法の再周知
- ・公共交通空白地域における公共交通ニーズの把握
- ・部活動や習い事等の公共交通ニーズの確認・把握

○調査の主な内容

- ・既往資料による地域及び公共交通の概要
- ・地域公共交通実態調査(ニーズ把握調査:その1)

○地域公共交通活性化協議会開催状況

- ・令和5年4月20日 第1回小平町地域公共交通活性化協議会会議「小平町地域交通活性化協議会事務局規程(案)の制定」について等
- ・令和5年6月23日 第2回小平町地域公共交通活性化協議会会議「地域内フィーダー系統確保維持計画(案)」について
- ・令和6年1月15日 第3回小平町地域公共交通活性化協議会「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価(案)」について「小平町地域公共交通計画策定に係るアンケート調査」について



小平町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

1. 既往資料による地域及び公共交通の概要

(1) 人口の推移・推計

- ・令和2年から令和12年にかけて24ポイントの人口減少が推計されている。
- ・高齢化が進むが、高齢者人口は減少に転じるものと推計されている。

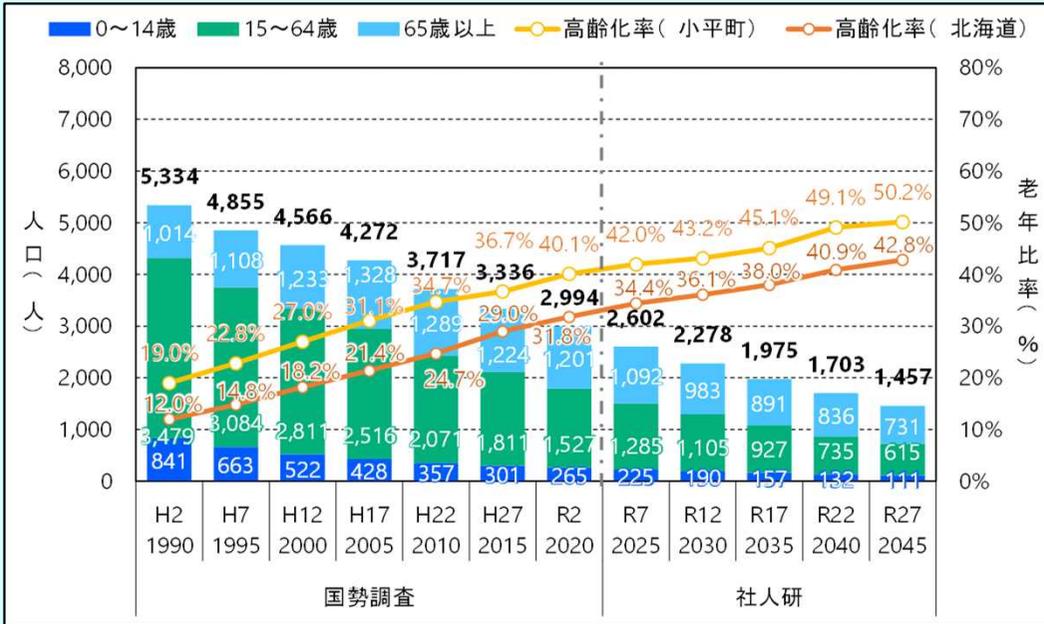


図 人口の推移・推計 (国勢調査、社人研推計値)

(2) 路線バス

- ・幌延留萌線は令和3年度から令和4年度にかけて輸送人数が減少しており、地域間幹線系統の維持・確保が必要である。
- ・広域生活交通路線の羽幌留萌線、市町村単独補助路線の初山別留萌線は横ばい、あるいは減少しており、輸送人数の維持・確保が必要である。
- ・地域内フィーダー系統のデマンドバス達布線は、輸送人数の目標を下回っているため、輸送人数を増加させる対策が必要である。

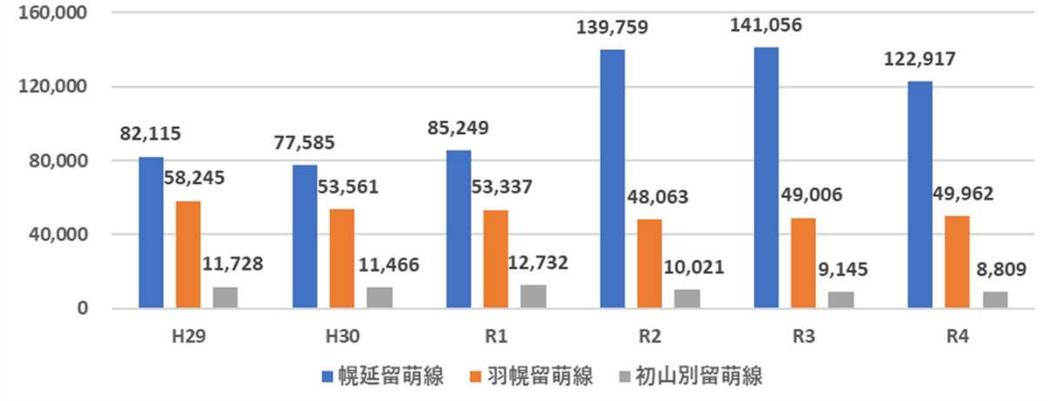


図 路線バス輸送人数の推移



図 デマンドバス達布線の輸送人数の推移

(3) その他の交通手段

- ・スクールバスは4路線が運行するが空席がある。
- ・総合交通ターミナルゆったりかんの無料送迎バスが3方面で運行する。

(4) 町独自の移動支援策

- ・下表における移動支援策を実施している。

- ・高校生通学定期助成事業、代替バス通学定期運賃差額補助事業、高齢者交通費助成給付事業、内科・歯科通院バス交通費助成事業、老人クラブ会員への交通費助成 等

小平町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

2. ニーズ把握調査結果(令和3年度)

(1) 住民アンケート調査

① 調査の方法

- ・ 留萌地域交通実態調査では、家族が最大3名までが回答可能なアンケートを実施。
- ・ 郵送による配布・回収により、小平町内の回収数は68件（167人が回答（2.46人/世帯））となった。

② 調査により明らかになった点など

- ・ 路線バスよりも高いサービス水準により、生活交通に対応可能な週2日程度の運行と、自宅及び市街地の目的施設に直接移動できるデマンド交通について、高齢になるほど利用ニーズが増加することが明らかとなった。
- ・ 「冬や長距離運転」を含めると5割近くの方が運転に不安があることが明らかで、自家用車から公共交通への転換を促していくことの必要性が明らかとなった。

【運転への不安】

- ・ 「いつも不安」と「冬や長距離運転」を合計すると、概ね半数の方が運転に不安を感じている。

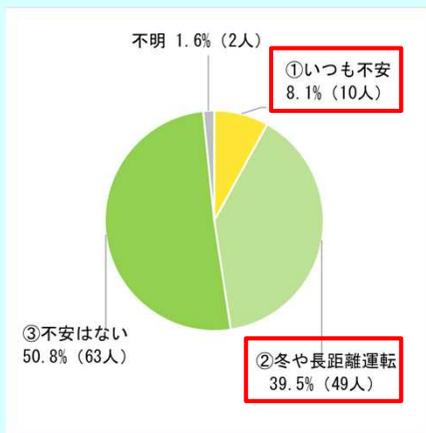


図 運転に不安を持つときがあるか

【1週間当たり外出日数(回数)】

- ・ 「通院・治療」と「買物・飲食」といった生活交通を確保するためには、週に1、2回程度の外出に対応することが必要である。

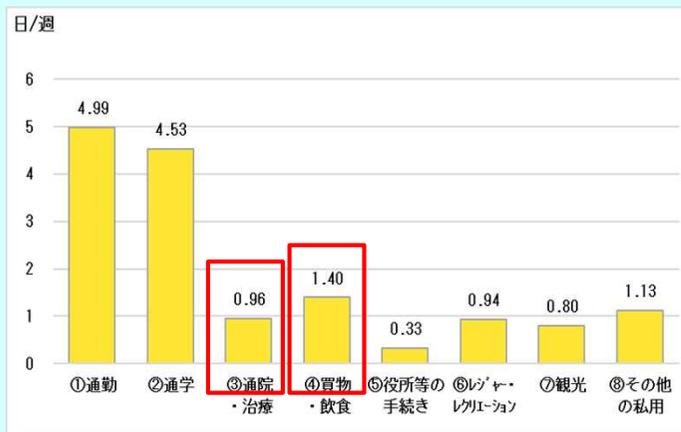


図 目的別の1週間当たりの外出日数

【公共交通のサービス水準】

- ・ 「65～84歳」以上で、「バスとタクシーの中間」が多く、停留所方式からドアtoドア送迎へサービス水準を向上する検討が必要である。

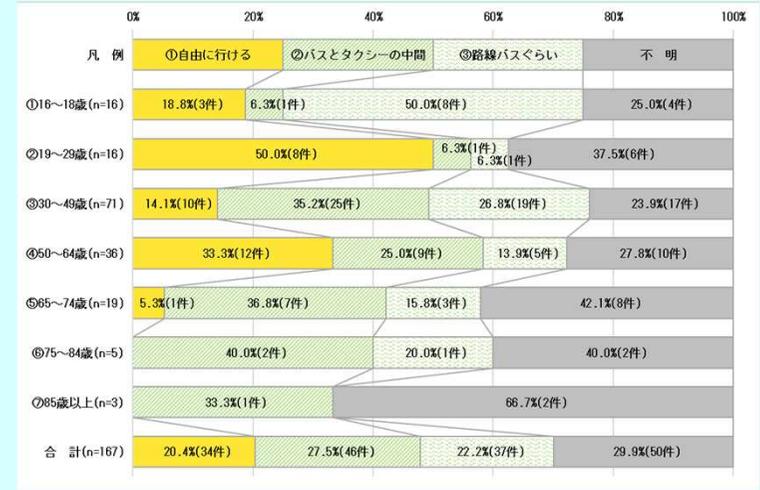


図 公共交通のサービス水準

【デマンド交通の利用】

- ・ 「30～49歳」を超えると「利用する」が増加し、「75～84歳」では6割が利用するとしている。

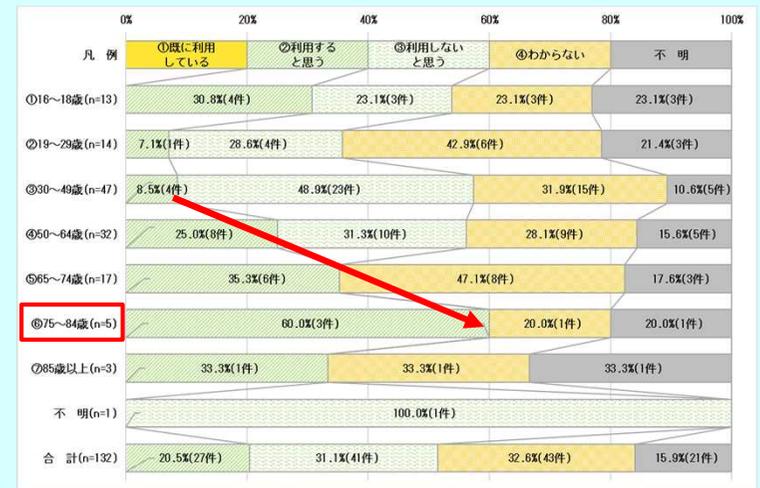


図 電話予約のデマンド交通があれば利用するか

小平町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

○課題①

一週間当たりの外出日数は、通勤・通学は5日程度、通院1日、買い物は1～2日程度であり、普段運転できる車を持っていない方で「デマンド交通」を利用すると思う方は75歳～85歳の方において6割が利用すると回答し、運転困難になった場合の交通手段で「バス等の利用」と回答した方は、65歳以上で3割程度、全体では55.6%となっており、今後も地域公共交通手段の確保は必要不可欠である。

○課題②

季節的に冬や長距離の運転は、ほとんどの年代で半数程度が運転に不安を感じているところであるが、公共交通を利用する利用頻度は「年に数回程度」が多く、デマンドバスにおける乗降利用者は4人～8人程度で定員を下回っており、65歳以上の方が求める公共交通のサービス水準は「バスとタクシーの間」が多い結果となっているが、現在の利用頻度は総じて低い状況である。一方で年齢層が高くなるほど利用要望は高く、予約方法やアクセス可能な施設など、利用方法の周知等に工夫が必要であるほか、鬼鹿地区については近距離移動におけるバスやタクシーが活用しにくい状況にあることから、代替となる交通手段の検討が必要。

○課題③

課題①及び②を補完し、持続可能な地域交通体系を構築するため、デジタル化社会を見据えた検討と取組を推進のほか、各種交通施策について、見直しも含めながら支援メニューの維持・拡充と合わせた持続可能な交通体系を目指す必要がある。

また、少子高齢化等による運転手不足を解消するため、運行事業者とともに担い手の確保を図る必要がある。

■課題方針①

【地域間系統及び広域生活路線並びに市町村単独路線の維持】 【デマンド交通等の確保維持】

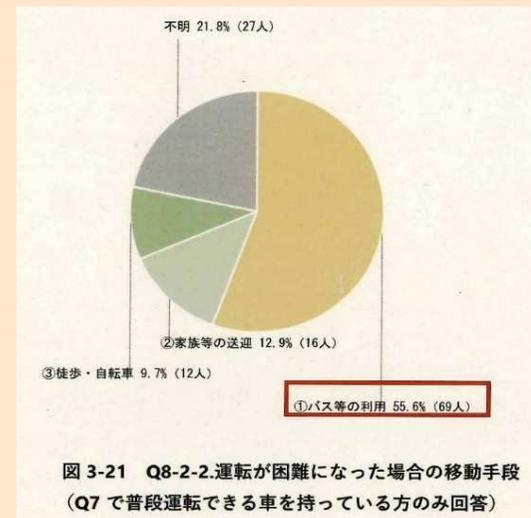
■課題方針②

【デマンド交通の運行区域拡大と運行体系の構築】 【デマンドバス利用者・未利用者への活用促進】

【輸送車両の適正化による経費圧縮】 【交通空白地域の解消に向けた代替交通手段の導入】

■課題方針③

【ICT技術を活用した利便性の向上の検討・推進】 【各種交通施策の維持・拡充】 【担い手対策の実施】



1. 基本理念 (案)

日常生活交通を確保していくために、住民・交通事業者・行政の共創による交通空白地域の解消と利便性の向上により、持続可能な地域公共交通体系を構築する

2. 基本方針 (案)

(1) 広域交通・地域間交通・生活圏交通の連携による維持・確保

施策① 広域交通及び地域間交通の維持・確保の方針の設定及び運行形態見直し等

⇒地域間交通幹線系統及び市町村単独路線は病院や買い物、通学といった欠かすことのできない生活路線であることから、近隣市町村と連携を図り、持続可能な移動手段を確保する (※北海道留萌管内地域公共交通計画との整合)

施策② 広域交通、地域間交通及び生活圏交通相互の接続性等の利便性向上

⇒接続ポイントの配置、運行ダイヤ等、利用者ニーズを捉え、柔軟なダイヤ改正などを実施し、利用者の利便性確保に繋げる

施策③ 安心して子育てできる広域的な公共交通の検討

⇒通学や習い事等、安心して子育てができる輸送支援を推進

小平町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

(2) 町内公共交通体系の構築

施策④ デマンドバス達布線の現計画による運行の維持

⇒利用方法の周知や予約方法の在り方並びに適正な料金設定と車両の検証による経費節減に努め、運行の維持を図る

施策⑤ デマンドバス達布線の運行区域の拡大と運行体系の構築による最適な運行の実現

⇒デマンドバス・乗合タクシーによる運行区域内の公共・公益施設等へのアクセス、デマンドバス運行区域外の運行拡大による輸送人数の増加及び輸送車両の最適化等に取り組む

施策⑥ 地域交通空白地域の解消

⇒運行区域内の公共・公益施設等へのアクセス、住民ドライバーによる自家用有償運送を推進

⇒近距離のタクシー等が利用困難な地域等の解消のため、ライドシェア等代替手段となる交通手段の導入

施策⑦ スクールバスの連携

⇒デマンドバス等を補完する送迎交通として、スクールバスの空席を活用した一般利用を検討

(3) 公共交通利用活性化策の検討・実施

施策⑧ ICT技術を活用した予約システムの導入によるデマンドバス等の利便性向上

⇒デジタル化社会を見据えた地域交通における調査検討の推進

(※当日予約が可能なスマートフォンなどを活用した予約や、交通系IC、電子マネー、サブスク、公共施設利用予約など包括的な支援)

施策⑨ 各種交通費助成の拡充・確保

⇒高齢者交通費助成給付事業や高校生通学定期助成などによる利用者負担軽減策の維持、妊産婦等への交通支援策の拡充

⇒運転免許自主返納者への助成の検討など、各所管と連携した施策展開を実施

施策⑩ 運転手の確保

⇒町内の公共交通を担う交通事業者の運転手の募集について、広報誌や町HPへの掲載等により、担い手不足の運送業者への側面支援を実施

⇒交通空白地域の自家用有償運送の協力者募集、講習会受講等の支援推進

施策⑪ 広域移動を支援するパーク&バスライドによる利用促進

⇒公共施設を拠点とした自家用車と路線バスの乗継によるパーク&バスライドの推進

施策⑫ 分かりやすい情報発信ツールの作成等

⇒デマンドバス等を活用していない住民等への利用案内など、利用方法をわかりやすく解説したパンフレットの作成・PR

●事業実施の適切性

・計画通り事業は実施された。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

・事業は、計画どおり実施されている。

・引き続き事業の完了に向けて取り組んでいただきたい。

・今後、地域公共交通計画策定の際は、公共交通事業の収支率や公的資金投入額などの事業効率の改善等についても検証していくことをご検討いただきたい。