

新冠町地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

新冠町は北海道の南部、太平洋に面する日高地方のほぼ中央位置し、総面積は585.81平方キロメートル、総人口は平成27年時点で5,592人と推移している。

新冠町の高齢化率は全国、全道の平均を大きく上回っており、自家用車での移動が困難である高齢者に対して移動手段を確保・維持していく必要がある。当町は効率的で利便性の高い公共交通の確立を目指し、平成21年度に「新冠町地域公共交通総合計画」を策定した。この計画に基づき、道南バス泉線を廃止し、平成27年度から町有バスを活用しながら地域間幹線系統バス（道南バス（株）「日高沿岸線」）及びJR日高線（原稿のJR代行バス）との接続に配慮した新冠町コミュニティバス『メロディー号』の運行を開始した。今後は、安全を最優先とし、可能な範囲でニーズに対応した路線及びダイヤを検討しながら、利便性の向上を目指す。

生活交通確保維持改善計画の目標

【目標】高齢者に配慮した利用しやすい運行体制の整備

・1日平均利用者数16.8人以上

【車両減価償却費等国庫補助金】・運行補助と同じ。

令和2年度事業概要

【定時定路線】一律200円（小人・障がい者半額）

①新和太陽古岸線（農協スタンド横→新和土井宅前→新冠温泉）

②美宇東川線（農協スタンド横→美宇早川宅前→新冠温泉）

③若園大富線（農協スタンド横→若園滑若橋前→新冠温泉）

～ 2便/日（循環）月・火・木・土運行 100.5km

～ 2便/日（循環）火・水・木・金運行 74.0km

～ 2便/日（循環）月・水・金・土運行 63.4km

地域公共交通の現況

- ・道南バス（株）「日高沿岸線」
- ・スクールバス町内7路線
- ・JR日高線（現行のJR代行バス）

協議会開催状況

- H29.11.2 H30地域内フィーダー系統維持計画変更
- H29.11.27 ヒアリング・アンケート結果報告
- H30.1.23 H29地域内フィーダー系統維持計画事業評価
- H30.3.23 自家用有償旅客運送者登録変更
- H30.6.25 H31地域内フィーダー系統維持計画承認
- H31.1.22 H30地域内フィーダー系統維持計画事業評価
自家用有償旅客運送者登録変更
- R1.6.24 R2地域内フィーダー系統維持計画承認
- R2.1.22 H31地域内フィーダー系統維持計画事業評価
- R2.3.13 自家用有償旅客運送者登録変更
- R2.6.24 R3地域内フィーダー系統維持計画承認
- R2.11.20 自家用有償旅客運送者登録変更
R2地域内フィーダー系統維持計画変更
- R3.1.29 R2地域内フィーダー系統維持計画事業評価

令和2年度事業の実施状況

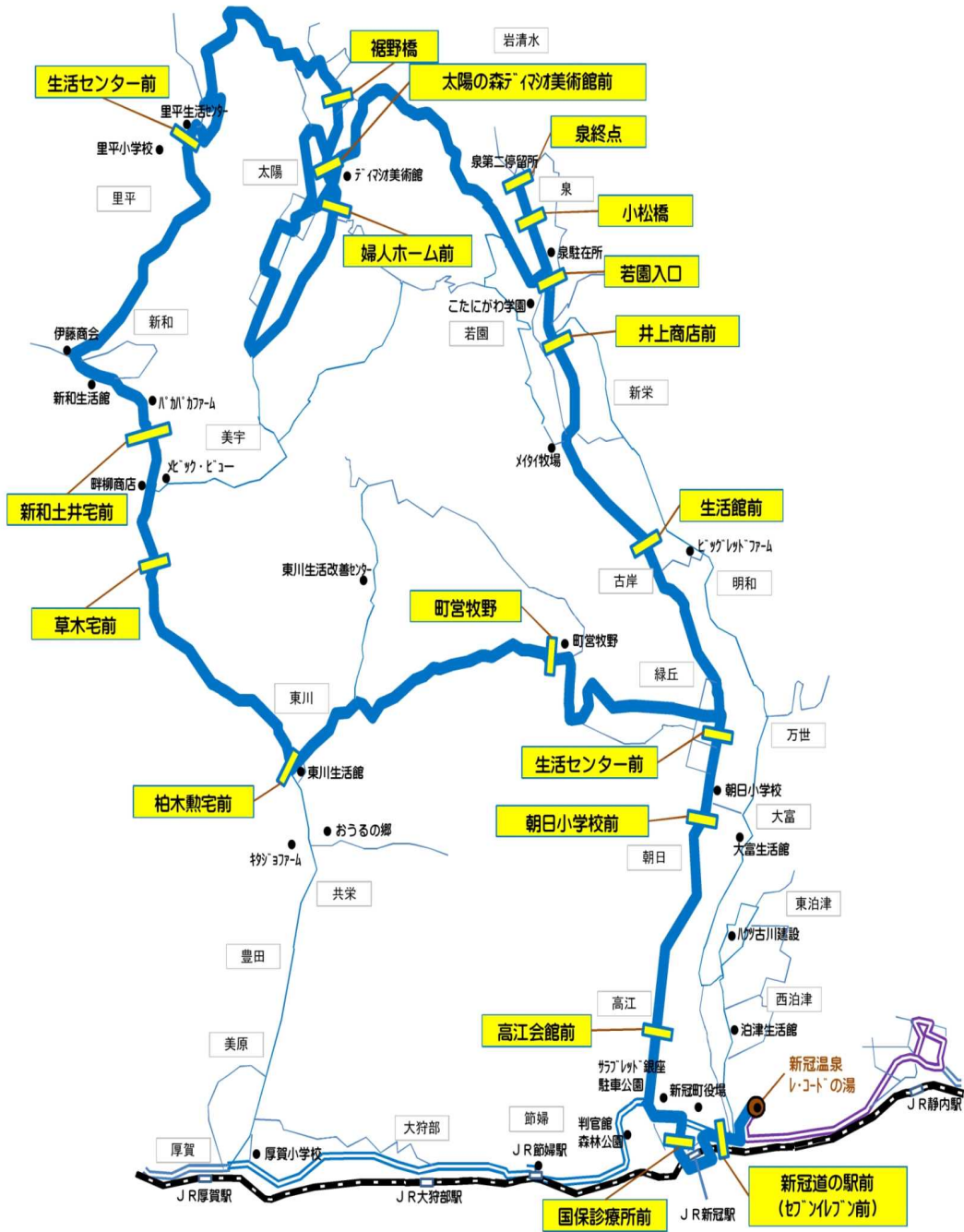
1) プロセス、創意工夫

- ①他部署との情報共有～必要に応じてバス利用者の健康状態や生活状態等について確認し情報共有を図った。
- ②委託業者との連携～バス利用者の利用状況について確認し情報共有を図るとともに安全運行のための調整を図った。
- ③時刻表の周知～時刻表の全世帯向け配布を実施した。(希望があれば個別時刻表の作成可能)
- ④各種助成券の周知～各種助成券の交付について周知を図った。
- ⑤他の公共交通との接続～他の公共交通との接続について問合せがあった際に説明を実施した。

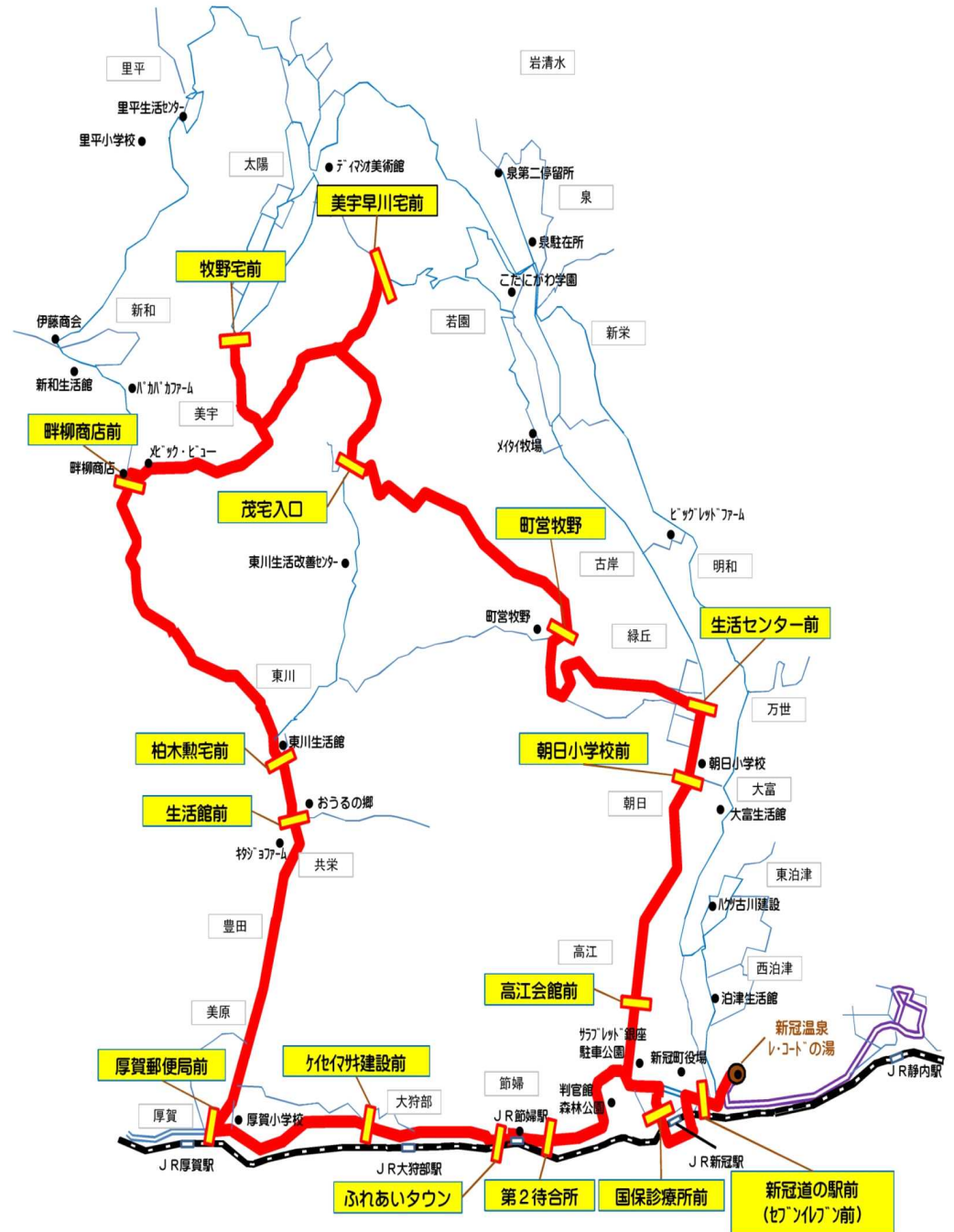
2) 運行系統

別紙路線図参照

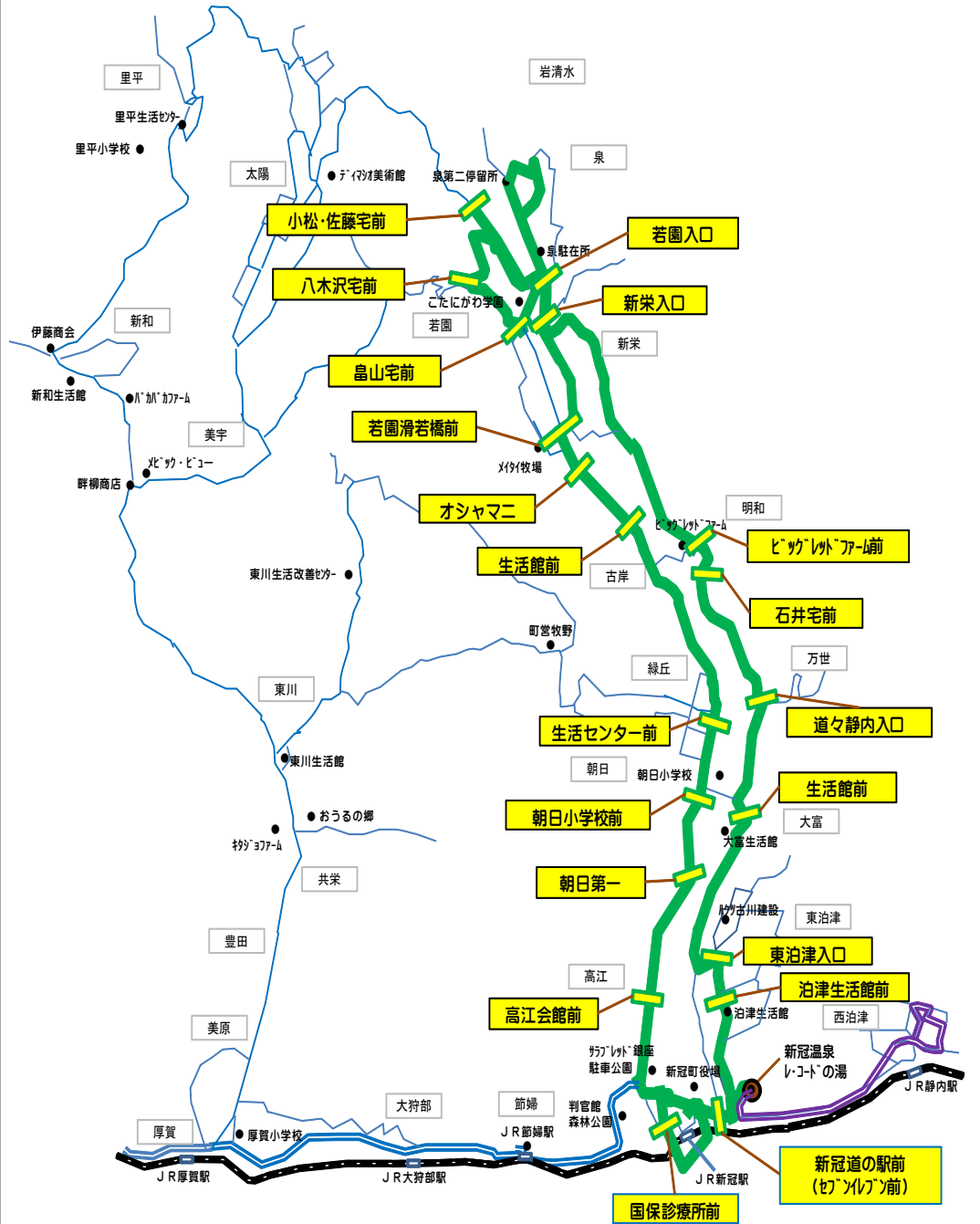
【新和太陽古岸線】



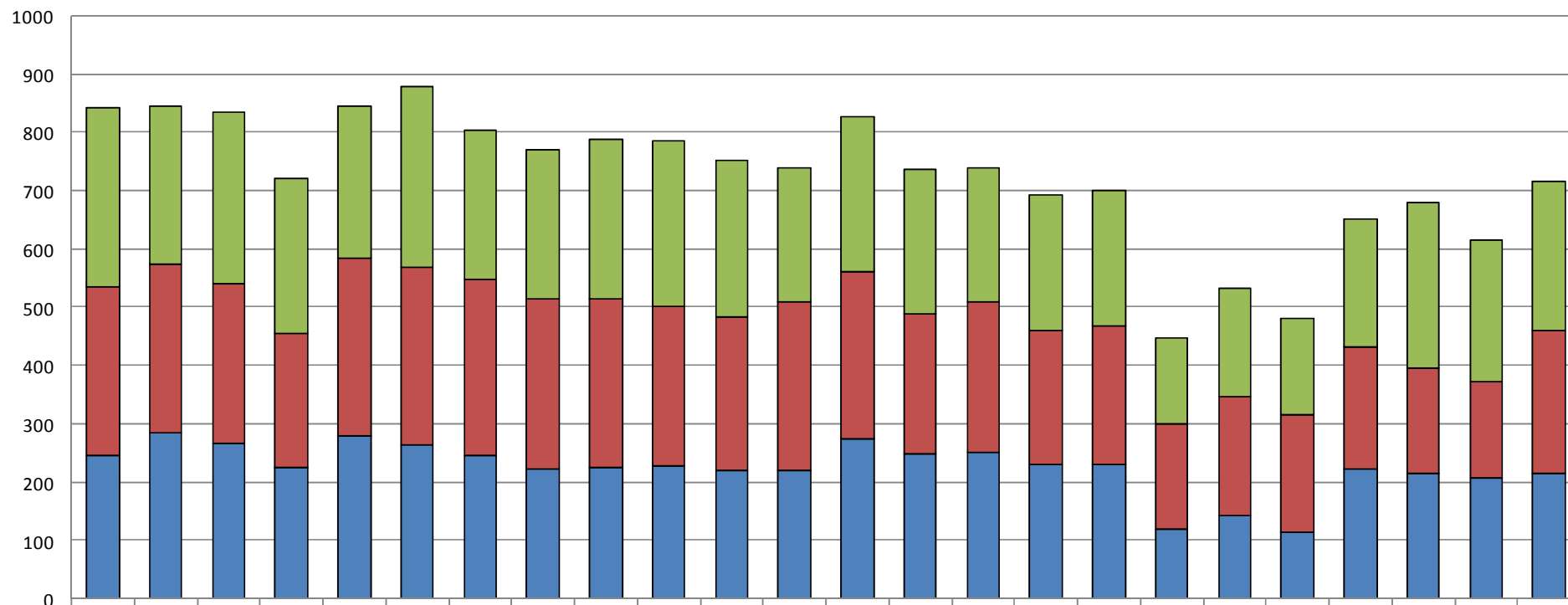
【美宇東川線】



【若園大富線】



3) 利用実績



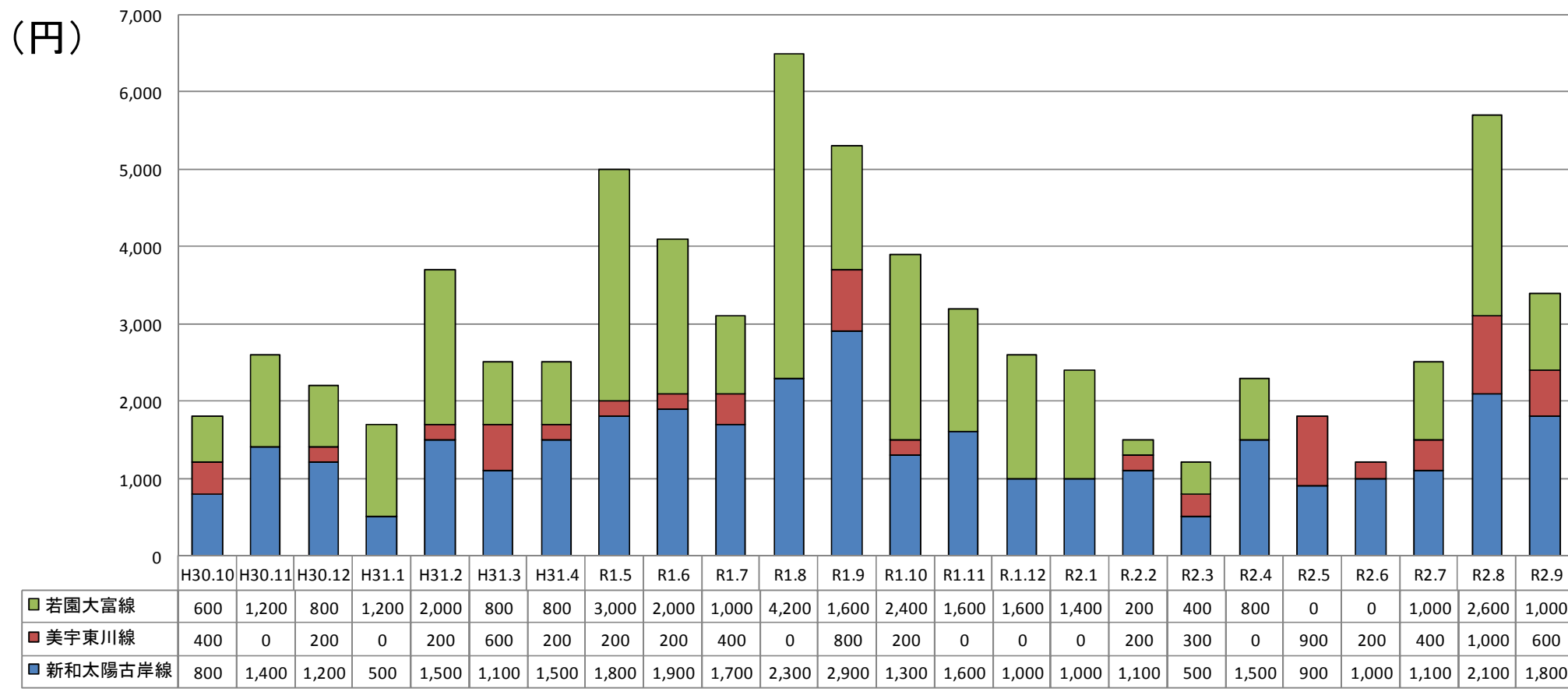
【H30.10～R1.9 利用者合計】

新和太陽古岸線 ～ 2,921人
 美宇東川線 ～ 3,405人
 若園大富線 ～ 3,277人
 合計 ～ 9,603人

【R1.10～R2.9 利用者合計】

新和太陽古岸線 ～ 2,462人
 美宇東川線 ～ 2,644人
 若園大富線 ～ 2,708人
 合計 ～ 7,814人

4) 収入実績



【H30.10～R1.9 収入合計】

新和太陽古岸線 ～ 18,600円
 美宇東川線 ～ 3,200円
 若園大富線 ～ 19,200円
 合計 ～ 41,000円

【R1.10～R2.9 収入合計】

新和太陽古岸線 ～ 14,900円
 美宇東川線 ～ 3,800円
 若園大富線 ～ 13,000円
 合計 ～ 31,700円

5) 事業実施の適切性

- ・計画の位置付け通り本事業は適切に実施された。

6) 目標・効果達成状況

- ・1日平均利用者16.8人の維持という目標に対し、1日平均利用者数12.6人(7,814人/車両2台/310日)となった。
 - ・要因としては、当初バスを利用していた町民が転居、転出や死亡されたことで利用者数が減少傾向にあると思われる外、令和2年3月からは新型コロナウイルス感染拡大により外出自粛の傾向が強まったこともあり、目標値まで至らなかったものと考えられる。
 - ・山間地域に居住する町民について一定の利用があり、高齢者の外出機会の創出につながっている。
- 【車両減価償却費】
- ・目標は運行補助と同じ。
- ※車両の小型化により、幹線道路以外の道路にも乗入が可能となり、自宅付近からの乗降ができるため、利用者の維持につながっている。

7) 事業の今後の改善点

- ・目標の1日平均利用者数16.8人維持とはならなかったものの、一定の利用者数は維持している。
- ・現状で利用している町民が、今後も安心して利用し続けてもらえるよう、可能な範囲で細かいサービスを実施していく必要がある。(時刻表の個別作成、郵送によるバス券交付、他の交通機関への接続方法周知等)

8) 地方運輸局における二次評価結果

- ・自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、目標を達成できなかったことはやむを得ないがあるものの、利用者数が減少傾向にあると分析していることから、利用者ニーズのくみ上げを行い、更なる利用促進の取組を行うことを期待する。
- ・持続可能な公共交通を維持する観点から、収支率といった事業効率の改善につながる目標の設定もご検討いただきたい。
- ・今後も継続的に維持していくためにも、地域公共交通計画を策定することを強く期待する。