

小清水町地域公共交通活性化協議会

令和5年3月1日設置



概要

小清水町は北海道オホーツク総合振興局管内の北東部に位置し、人口は4,382人、高齢化率は38.8%（令和6年10月1日現在）である。本町の中心市街地には国道334号と391号が交差するほか、オホーツク海沿岸には国道244号とJR釧網線が並行する。

町外をつなぐ広域公共交通として、JR釧網線の浜小清水駅、止別駅、原生花園駅（臨時駅）が市街地から離れた場所に配置されているほか、隣接する網走市をつなぐ網走バス小清水線が運行し、住民の生活交通や観光交通を支えている。人口減少や自家用車利用に伴う利用者減少により運行便数の減便が続くなか、網走バス小清水線の運行を維持するために町の財政的な負担が拡大している。また、町内の地域交通は、JR線の駅利用圏と網走バス小清水線のバス停利用圏により公共交通カバー率が37.8%と低いため、町内全域を運行する網走ハイヤーが重要な役割を担っているが、運転手不足によりサービス提供が危ぶまれていることから高齢者など交通弱者の足を確保し、持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっている。

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、小清水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「小清水町地域公共交通計画」を策定する。

○地域公共交通の現況

- ・JR釧網線（原生花園駅、浜小清水駅、止別駅）
- ・網走バス（株）（小清水線）
- ・（株）網走ハイヤー
- ・スクールバス（7台、路線7線）

○地域公共交通の課題

- ・交通空白地域であり、高齢化等に伴う交通弱者の増加によるドアツードア運行の必要性
- ・利用者減少や担い手不足による運行縮小となるなか運転手確保対策
- ・輸送密度の減少による財政負担の増大など持続可能な交通体系維持のための財政負担適正化

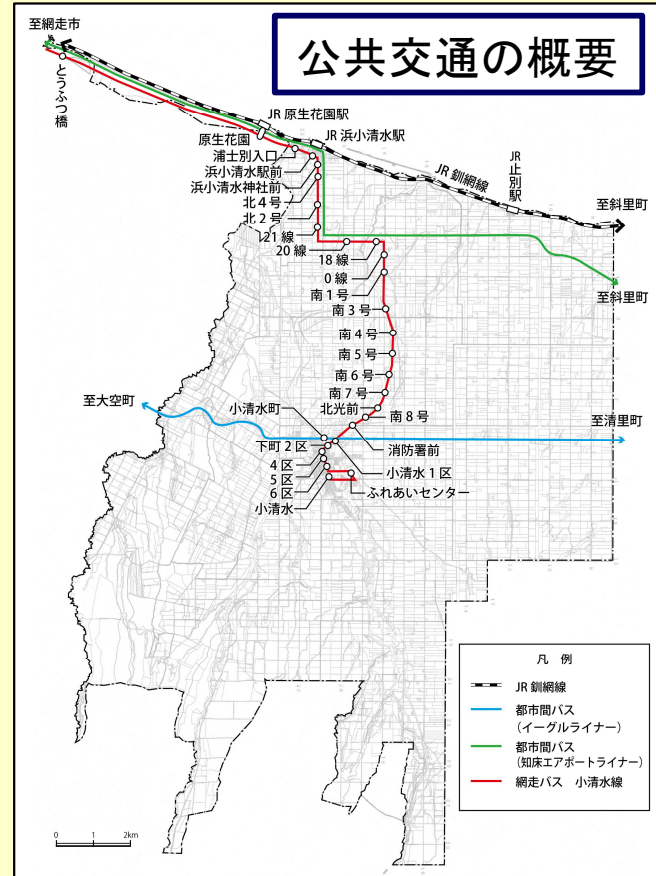
○調査の主な内容

- ・ニーズ把握調査（R5年度実施）
- ・KOSHIMOタクシー（こしたく）実証運行アンケート調査

○地域公共交通活性化協議会開催状況

年 月 日	協議会	主な協議事項
令和6年 2月 19日	第1回協議会	協議会の設置、公共交通現況・ニーズ調査結果報告
令和6年 6月 7日	第2回協議会	令和6年度の事業計画及び収支決算
令和6年 8月 8日	第3回協議会	新しい地域交通実証事業の実施
令和7年 1月 9日	第4回協議会	実証調査結果、地域公共交通計画の方向性

公共交通の概要



小清水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. 既往資料及びニーズ把握調査結果(令和5年度)

①調査の方法

- ・公共交通カバー率をはじめ、網走バス小清水線等の輸送人数及び収支状況を整理した。
- ・ニーズ把握調査は、本町居住の全世帯（1,990世帯）を対象に実施した。
- ・回収数は468件（回収率23.5%）

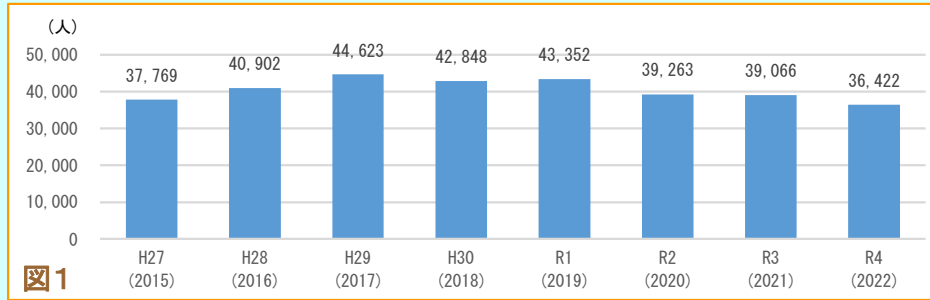
②調査により明らかになった点など

小清水町の新たな交通手段を検討する上で以下を具現化することが妥当であると明らかになった。

- ・「電話」や「スマホアプリ」による乗車予約
- ・「タクシーと同程度」のサービス水準を有する交通手段
- ・「自宅と公共・公益施設前間」を直接運行
- ・比較的小さな車両を用いて、他人と乗り合って利用可

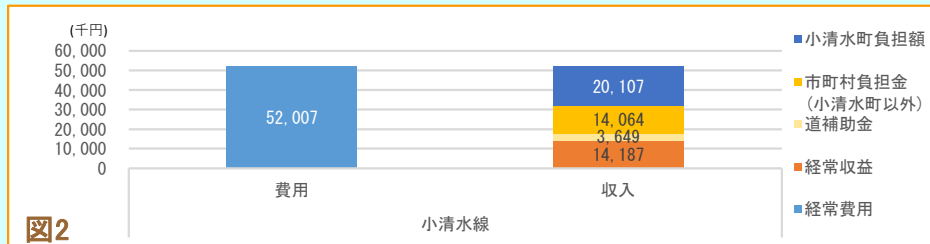
【小清水線の輸送人数】: 図1

- ・R4はH29の18%減にあたる36,422人である。



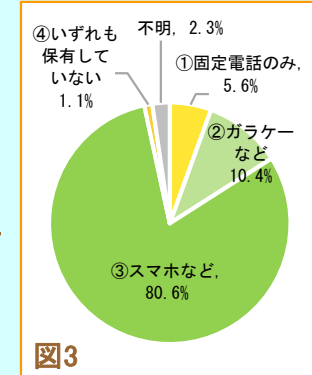
【小清水線の収支状況】: 図2

- ・R4の経常費用に対する小清水町及び網走市の助成率は65.7%である。



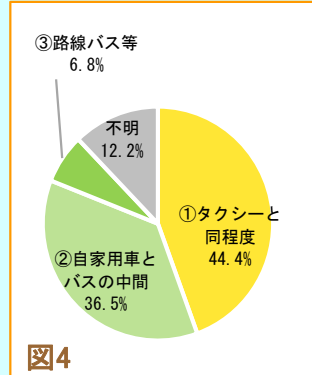
【通信環境】: 図3

- ・「スマホ」の保有率が高く、85歳以上でも4割弱が保有している。



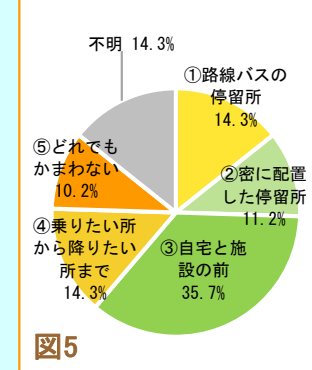
【公共交通サービス水準】: 図4

- ・4割強が「タクシーと同程度」と回答した。



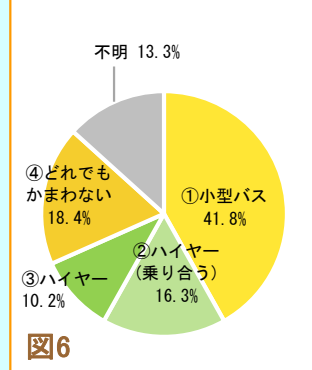
【新たな公共交通の乗り降りする場所】: 図5

- ・4割弱が「自宅と公共・公益施設の前」と回答した。



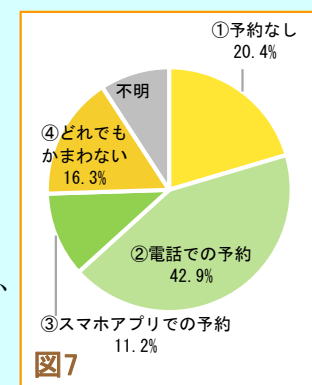
【新たな公共交通の車両の大きさや他者との乗車】: 図6

- ・4割強が「小型バスで乗合」と回答した。



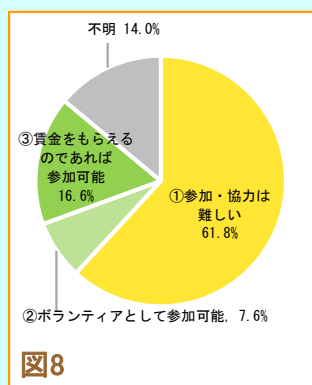
【新たな公共交通の利用方法】: 図7

- ・4割強が「電話での予約」と回答した。



【町民自らが支える公共交通】: 図8

- ・2割強が「ボランティア」、あるいは「従業者」としての住民ドライバーへの参加を可能としている。



小清水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. KOSHIMOタクシー(こしたく)実証運行アンケート調査結果

①運行概要

町内を運行するタクシーの運転手担い手不足を解消するため、事業者協力型自家用有償旅客制度を活用し、住民自らで地域交通を支える新しい地域交通サービスが町内公共交通なり得るか実証運行した。

- ・住民ボランティアドライバーを町民から募集し、運行範囲を町内全域に限定し、令和6年9月17日から11月29日（平日51日間）まで運行。
- ・運行時間を8時30分～16時とし、1乗車当たり単独乗車が600円、運賃を乗合乗車が300円とした。

②調査により明らかとなった点

- ・こしたく輸送回数の実績から、昨年のタクシー輸送量には十分に対応しきれていない。
- ・利用登録は75歳以上の高齢者が8割の占め、予約方法をコールセンターの活用するなど考慮しなければならない。
- ・こしたくの運行により自家用車からの転換が期待でき、高齢ドライバーの事故防止に寄与
- ・アプリによる予約が難しい方が8割強であるため、支援体制が必要
- ・「予約時に伝える内容が分からない」、「高齢者等タクシー券の使い方が分からない」との回答から、広報又はパンフレットなどの紙媒体による周知が必要
- ・到着時刻の感じ方について、ほぼ100%が時間通りと許容範囲以内であるものの、網走ハイヤーが半数程度の輸送を担っているため、住民ドライバーの拡充が必要
- ・一部改善と運行への十分な理解を得ながら、本格運行への移行が必要
- ・改善すべき内容の事項は「予約方法」、「平日のみの運行」及び「乗合の有無により運賃が異なること」を検討が必要

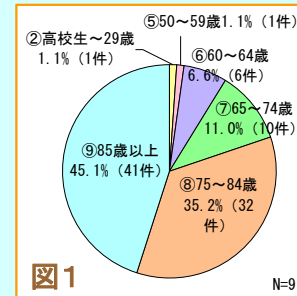
③輸送結果

- ・約2.5ヶ月間で815回、926人を輸送
 - ・約370人/月、一回当たり輸送人数1.14人
 - ・こしたく（本実証）と通常タクシー（R5）の輸送回数
こしたく利用814回（うち福祉移動支援利用491回）
R5通常タクシー利用1,487回（うち福祉輸送支援利用876回）
- ※ただし時間条件が異なるため参考値

④利用登録者アンケート調査結果

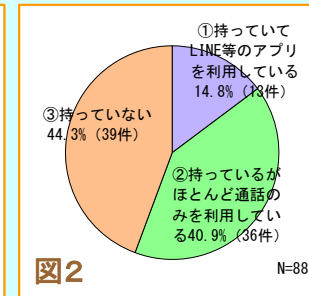
【年齢層】: 図1

- ・利用登録の年齢層は75歳以上が8割



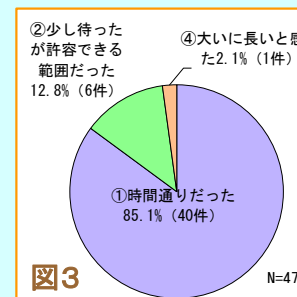
【スマホの使用状況】: 図2

- ・「持っていない」と「通話のみ」の合計が8割強



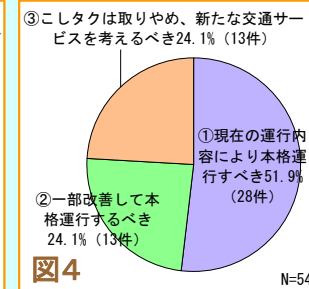
【到着時刻の感じ方】: 図3

- ・「時間どおり」と「許容範囲」の合計がほぼ100%



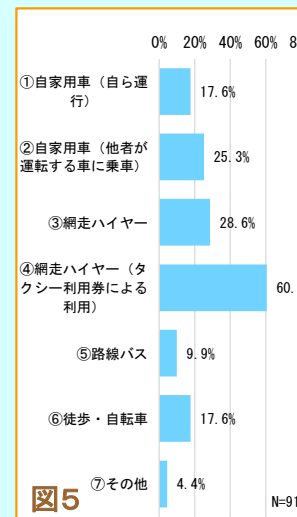
【本格運行への移行】: 図4

- ・「一部改善」と「新たなサービス」の合計が5割弱



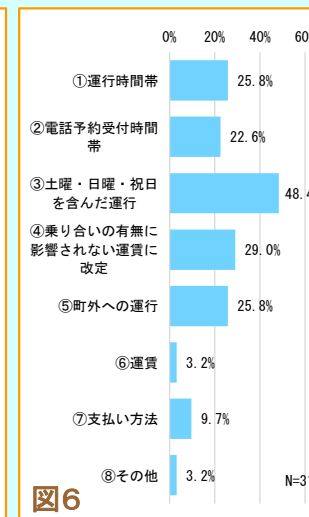
【普段の交通手段】: 図5

- ・網走ハイヤー（タクシー利用券）が6割、自家用車が4割強



【改善すべき内容】: 図6

- ・「土日祝日を含んだ運行」と「乗合の有無に影響されない運賃に改定」の順



小清水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

1. 基本理念と基本方針

(1) 地域公共交通の基本理念

『地域の安全な足・身近な足となる公共交通のネットワークの形成』

(2) 地域公共交通計画の基本方針

基本方針1:新しい地域交通サービス等により町内交通を構築する

実証運行による改善事項を踏まえた新しい地域交通サービスと、それを支える住民ドライバーを守りながら、地域還元の仕組みを構築することにより持続可能な町内交通を構築します。

【新しい地域交通サービスの提供】

- 子どもや高齢者など交通弱者の生活を支えるニーズに沿った地域交通を構築するために、町内タクシー事業者の協力のもとで、住民が自家用車を持ち込み、かつドライバーとして運行することで福祉移動支援事業を合わせて使用することができる新しい地域交通サービスを提供します。

【住民ドライバーファーストの運行】

- 新しい地域交通サービスは、住民との協力関係を持続するための運用に伴う制約を極力抑えた「住民ドライバーファースト」を掲げるとともに、デジタル技術を活用することで、住民ドライバーでも運行しやすい輸送環境を確保します。また、住民ドライバーは「困っている人を助けたい」という思いで参加しており、利用者の条件としてその思いに留意してもらうなど、利用者と住民ドライバーの「思いやり」による交通手段となるように努めます。

【地域還元の仕組みの構築】

- 新しい地域交通サービスの利用にあたっては、地域のポイントカードとして普及している「小清水EZOCA」を活用するなど、新しい地域交通サービスの利用促進や、ポイント利用により町内商工事業者が活性化する還元の仕組みの構築を目指します。

○具体的な公共交通施策

- 地域住民が支える新たな地域交通サービスの運行
- 住民の協力したい意思を阻害しない運行システムの開発や運行サポート
- ポイント付与による買い物の消費に還元される仕組みの構築

基本方針2:広域交通計画と整合を図る

北海道オホーツク地域等公共交通計画と整合を図ることにより、シームレスな公共交通ネットワークの構築を目指します。

【広域的な交通ネットワークの確保】

- 網走市や女満別空港など町外の主要な公共・公益施設等とのアクセス性を向上するために、網走バス小清水線やJR釧網線と町内公共交通の広域的な交通ネットワークを確保します。

【交通結節点の位置づけ】

- 広域交通と町内交通との接続にあたっては、交通ターミナル及びJR駅を交通結節点として位置づけ、公共交通どうしや自家用車、自転車交通との乗継ぎ利用に対応した機能を確保します。

【町外の通院、通学、観光等の交通確保】

- JR釧網線、網走バス小清水線等と町内公共交通とを交通結節点につて接続することにより、本町と町外間の通院、通学等の生活交通や広域的な観光交通に対応していきます。

○具体的な公共交通施策

(北海道オホーツク地域等公共交通計画における施策)

- 持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施
- シームレスな乗り継ぎ環境の改善
- バス運転手の確保※
- 公共交通の利用促進活動の実施
- 交通関連情報のオープン化

基本方針3:地域公共交通の運行体制を確立する

地域公共交通の運行体制を確立するために、以下の公共交通施策を推進します。

○具体的な公共交通施策

- 地域住民が支える公共交通に参加可能な住民ドライバーの募集
- 広域交通と新たな地域交通サービスのシームレスな乗継ぎの検討
- 公共交通の利用方法やスマートフォン活用教室の開催

小清水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

調査結果の基本方針への反映方法と具体的な取組(公共交通施策)

調査内容	公共交通の課題	基本方針への反映方法	具体的な取組(公共交通施策)
<ul style="list-style-type: none"> 通信環境(1-図3)、スマホの使用状況(2-図2) 公共交通サービス水準(1-図4) 普段の交通手段(2-図5) 新たな公共交通の乗り降りする場所(1-図5) 新たな公共交通の車両の大きさと他者との乗車(1-図6) 新たな公共交通の利用方法(1-図7) 年齢層(2-図1) 改善すべき内容(2-図6)等 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域であり、高齢化等に伴う交通弱者の増加によるドアツードア運行の必要性 	方針1の「新しい地域交通サービス等により町内交通を構築する」に反映 <ul style="list-style-type: none"> 新しい地域交通サービスの提供 住民ドライバーファーストの運行 地域還元の仕事の構築 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が支える新たな地域交通サービスの運行 住民の協力したい意思を阻害しない運行システムの開発や運行サポート ポイント付与による買い物の消費に還元される仕組みの構築
<ul style="list-style-type: none"> 網走バス小清水線の輸送人数推移及び運行収支(1-図1・1-図2)等 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送密度の減少による財政負担の増大など持続可能な交通体系維持のための財政負担適正化 	方針2の「広域交通計画と整合を図る」に反映 <ul style="list-style-type: none"> 広域的な交通ネットワークの確保 交通結節点の位置づけ 町外の通院、通学、観光等の交通確保 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施 シームレスな乗り継ぎ環境の改善 バス運転手の確保 公共交通の利用促進活動の実施 交通関連情報のオープン化
<ul style="list-style-type: none"> 町民自らが支える公共交通(1-図8) 到着時刻の感じ方(2-図3) 本格運行への移行(2-図4)等 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者減少や担い手不足による運行縮小となるなか運転手確保対策 	方針3の「地域公共交通の運行体制を確立する」に反映	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が支える公共交通に参加可能な住民ドライバーの募集 広域交通と新たな地域交通サービスのシームレスな乗継ぎの検討 公共交通の利用方法やスマートフォン活用教室の開催

●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さらに検証していくことをご検討いただきたい。