

洞爺湖町地域公共交通計画

令和5年3月28日 策定
令和5年12月18日 変更
令和6年6月27日 変更
令和7年3月24日 変更



洞爺湖町

洞爺湖町地域公共交通活性化協議会

【洞爺湖町地域公共交通計画 目次】

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景及び目的	1
1-2	洞爺湖町の位置及び特性	3
1-3	計画の区域	4
1-4	計画の期間	4
第2章	関係法令・上位関連計画との関係性整理	5
2-1	関係法令	5
2-2	上位計画	10
2-3	関連計画	11
2-4	関係法令・上位関連計画の整理から見える本計画の位置づけ	17
2-5	SDGsとの関連	18
第3章	地域及び公共交通の現状と課題	19
3-1	地域の現状	19
3-2	公共交通の現状	25
3-3	地域及び公共交通の整理から見える現状・問題点	46
3-4	当町内を運行する公共交通に求められること	48
第4章	地域公共交通に対するニーズ	50
4-1	各種調査の実施状況	50
4-2	各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ	58
第5章	洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性	59
5-1	計画期間で解決すべき課題（重点課題）	59
5-2	基本方針	60
5-3	基本方針の実現に向けた方向性	60
5-4	方向性に基づく施策体系	62
5-5	当町の公共交通網の将来像	63
5-6	補助系統に係る事業及び実施主体の概要	64
第6章	施策・事業の内容整理	65
第7章	施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価	74
7-1	施策推進スケジュール	74
7-2	施策の進捗確認と評価	75
第8章	今後について	86
8-1	計画推進体制	86
8-2	今後のスケジュール	88

第1章 はじめに

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景及び目的

(1) 公共交通に関する社会情勢の整理

我が国は、モータリゼーションの発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、従来の公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように、道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も、存続の危機に直面してきました。

平成12年に路線バスの規制が緩和され、路線の新設・改廃が自由化されたため、不採算路線の撤退が相次ぎ、生活の代替手段として市町村が運営する生活路線バス（いわゆる過疎バス）が、全国的に広がってきました。とはいえ、地域の公共交通をめぐる環境は、年々厳しさを増してきたため、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、活性化再生法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

昨今、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が容易な状況とは言えません。そこで、従来の活性化再生法が改正され、令和2年11月27日に施行されました。改正された法律では、人口減少や労働力不足が本格化する地方部における移動手段を確保していくために、次のような考え方が示されました。

- ① 地域ごとにバス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

以上のような考え方に基づいた「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

第1章 はじめに

(2) 洞爺湖町地域公共交通計画策定の背景と目的

洞爺湖や洞爺湖温泉を抱える洞爺湖町は、北海道有数の観光地として知られるとともに、2008年の主要国首脳会議、北海道洞爺湖サミットの開催地としても知られるようになりました。

洞爺湖町には、噴火湾に面し交通や生活利便施設がある虻田本庁地区、噴火遺構や温泉街を有する洞爺湖温泉地区、畑・水田と渚や芸術文化が融合した洞爺地区といった趣の異なる三つの地域があります。

洞爺湖町の公共交通は、JR 室蘭本線が海岸線を走っているほか、道南バス(株)が運行する路線バスや高速バスがあり、虻田地区や洞爺地区、花和地区ではコミュニティバスが、また買い物支援バスも町内を運行しています。

人口規模が同程度の自治体と比較して恵まれた環境のように見える洞爺湖町の公共交通ですが、町民にとっては分かりにくい、使い勝手の良くないように認識されているところもあります。

また、観光目的の来訪者は、多様性が増しており、従来のような公共交通を利用して来訪するといった環境が大きく変化してきました。コロナ禍にあって町内の公共交通を取り巻く環境は、厳しさに一層拍車に係った傾向が見られます。

このような状況のもと、平成 29 年度をスタートとする第二期洞爺湖町まちづくり総合計画では、基本理念として「交流・連携による活力づくり」、「安全・健康・環境を重視した健康づくり」や「協働・自立のまちづくり」を掲げるとともに、まちづくりの柱となる施策の大綱として「定住施策の充実と交流人口の拡大」、「三地域の特性に合った振興策の充実」を打ち出しています。

すなわち、洞爺湖町の特性を生かした交流を進め、町民が暮らしやすく活力のあるまちづくりを進めていくためには、高齢者を主とした町民の生活交通の確保や、本町に住み続けられる環境づくりの必要性など、潜在的なニーズへの対応も含め、まちづくりの装置としての交通手段について具体的な取り組みを推進していく必要性に迫られております。

このことから、洞爺湖町にとって相応しく、洞爺湖町らしいをテーマに、洞爺湖町の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「洞爺湖町地域公共交通計画」を策定します。

第1章 はじめに

1 - 2 洞爺湖町の位置及び特性

当町は、胆振総合振興局管内の北西に位置し、東西 20.0km、南北 19.9km、面積 180,81 km²であり、海（噴火湾）、山（有珠山）、湖（洞爺湖）の豊かな自然に囲まれた町です。また当町の周辺自治体は、東に伊達市・壮瞥町、西に豊浦町、北に後志総合振興局の留寿都村、真狩村の5市町村が隣接しています。

道都札幌市及び北海道の空の玄関口である新千歳空港からは自動車ですら約 2 時間の圏内であり、道央都市圏からも比較的近い距離に位置しています。また、北海道縦貫自動車道の虻田洞爺湖インターチェンジや JR 洞爺駅を有し、さらに海岸線に沿って整備された国道 37 号と道都札幌市と当町を結ぶ国道 230 号が交わる交通の要所として、都市間交通網が整備されています。

当町の特性として、当町の役場や各種商業・医療施設が立地している虻田地区、国内でも屈指の観光地である洞爺湖温泉街を有する洞爺湖温泉地区、洞爺湖北側に位置する農村地帯である洞爺地区の3地区を有しており、これら3地区に人口が集中する都市構造が形成され、それに合わせた町内交通の確保も推進しています。

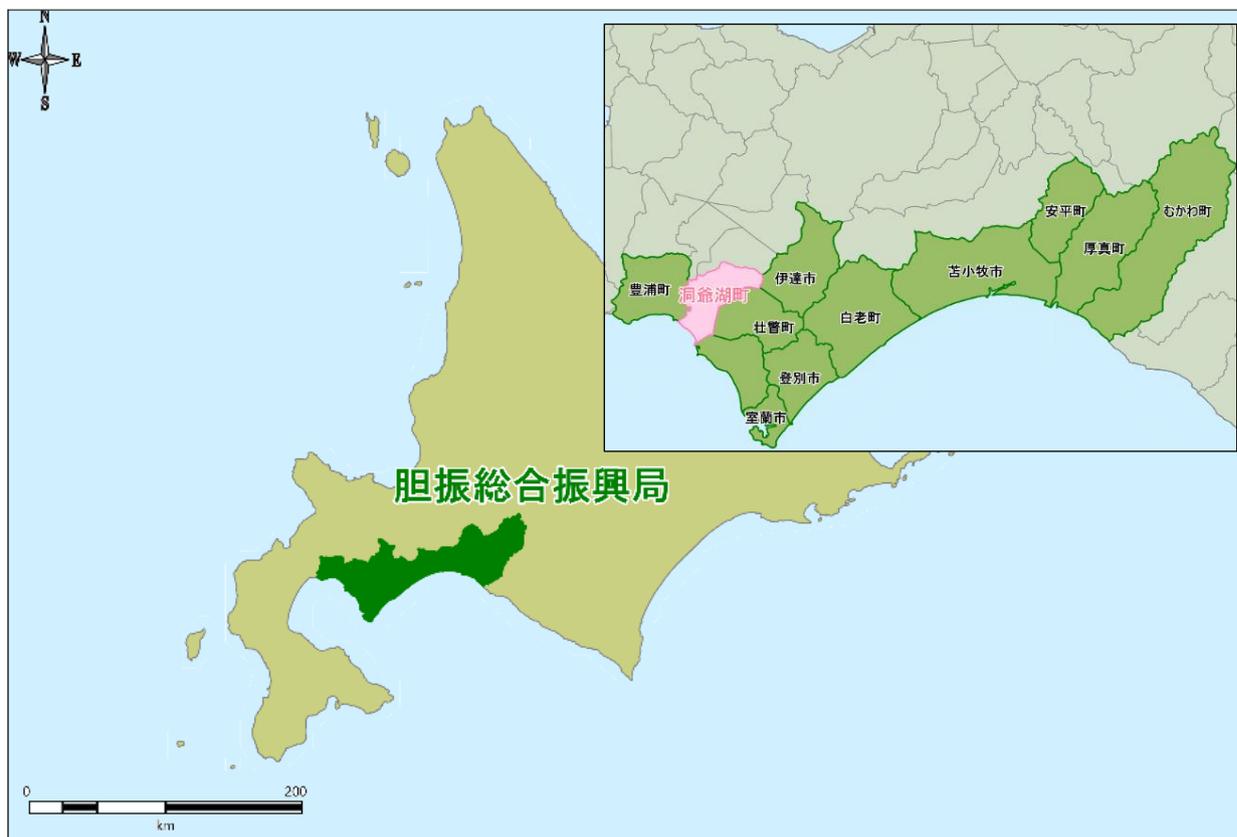


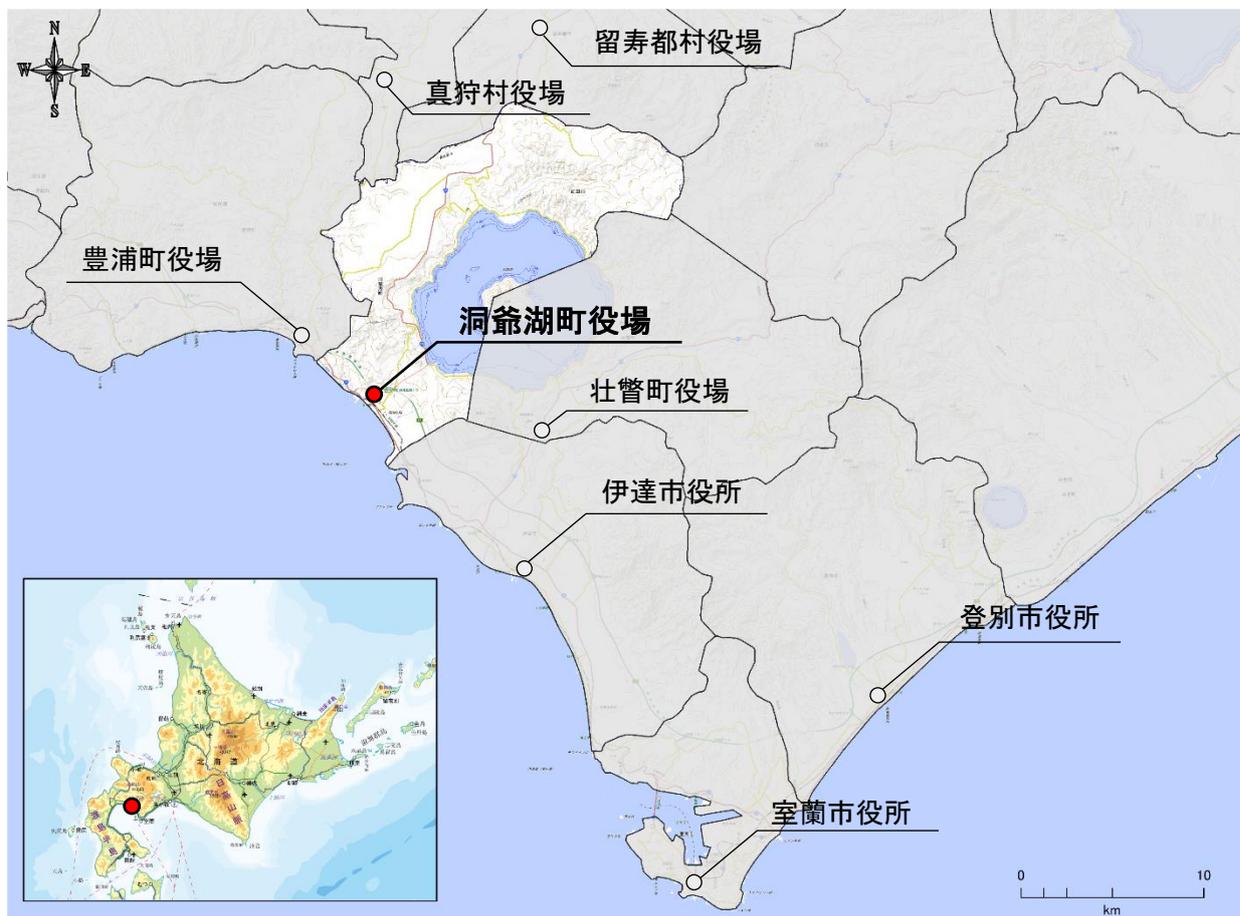
図 1-1 洞爺湖町の位置図

第1章 はじめに

1 - 3 計画の区域

計画の区域は、洞爺湖町全域とします。

なお、隣接市町である伊達市や豊浦町では、当町の通学や買い物などの生活圏となっており、当町が立地する胆振総合振興局管内の中心市である室蘭市は、当町からの通学や通院などの圏内にもなることから、施策展開に当たっては、必要に応じて、近隣市町とも連携し、取り組みます。



出典：国土地理院

図 1-2 本計画の計画区域

1 - 4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和9年度¹とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を加味し、柔軟に計画の見直しを行っていくものとします。

¹ 計画期間：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（令和2年11月国土交通省）」において、原則5年程度とされていることに基づき設定。

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

2-1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成25年12月施行、令和2年12月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

表 2-1 交通政策基本法の概要

項目	内容
基本的認識	○交通が果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活力な向上 ・大規模災害に的確に対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	○豊かな国民生活の実現 ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ○地域の活力の向上 ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ○国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

■求められていること

・まちづくりとその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

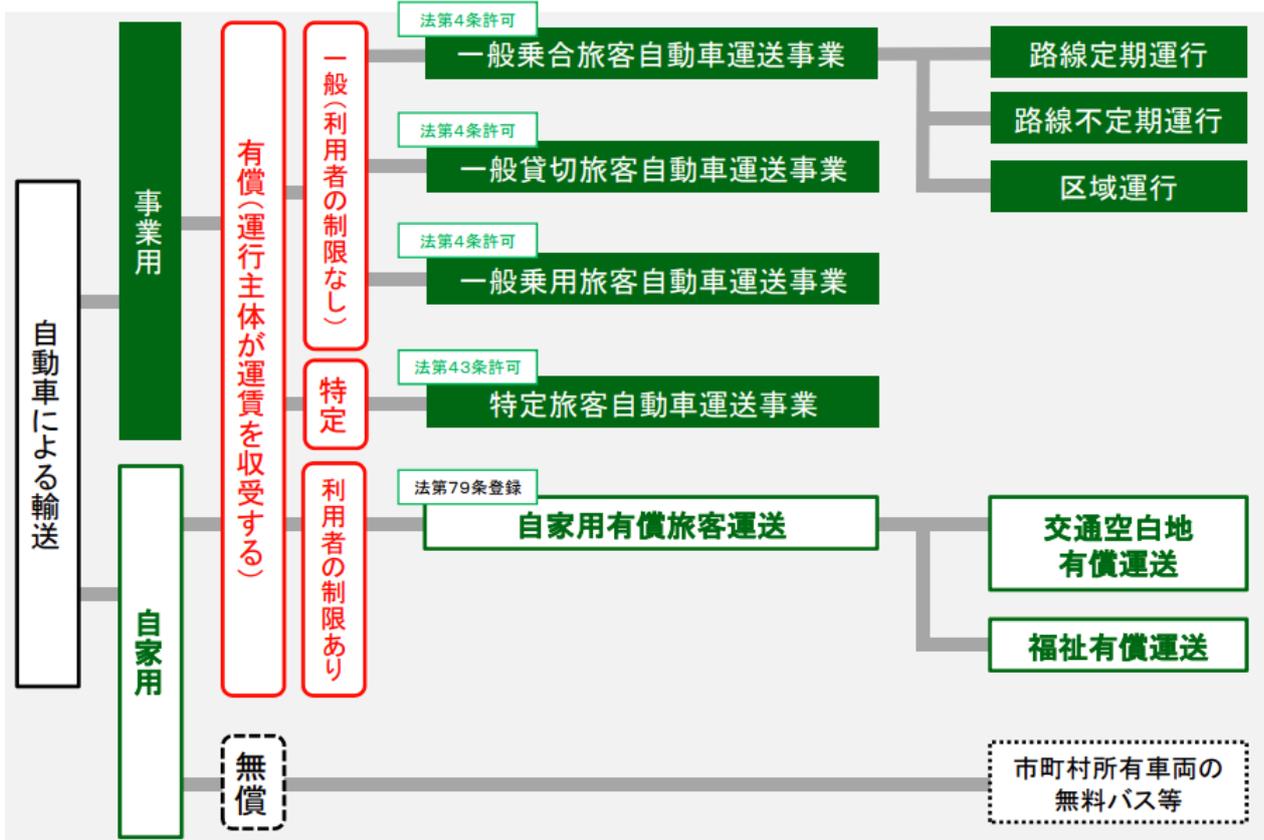
(2) 道路運送法（昭和26年6月施行、令和4年6月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり必要となる手続内容等について定めています。

表 2-2 道路運送法の概要

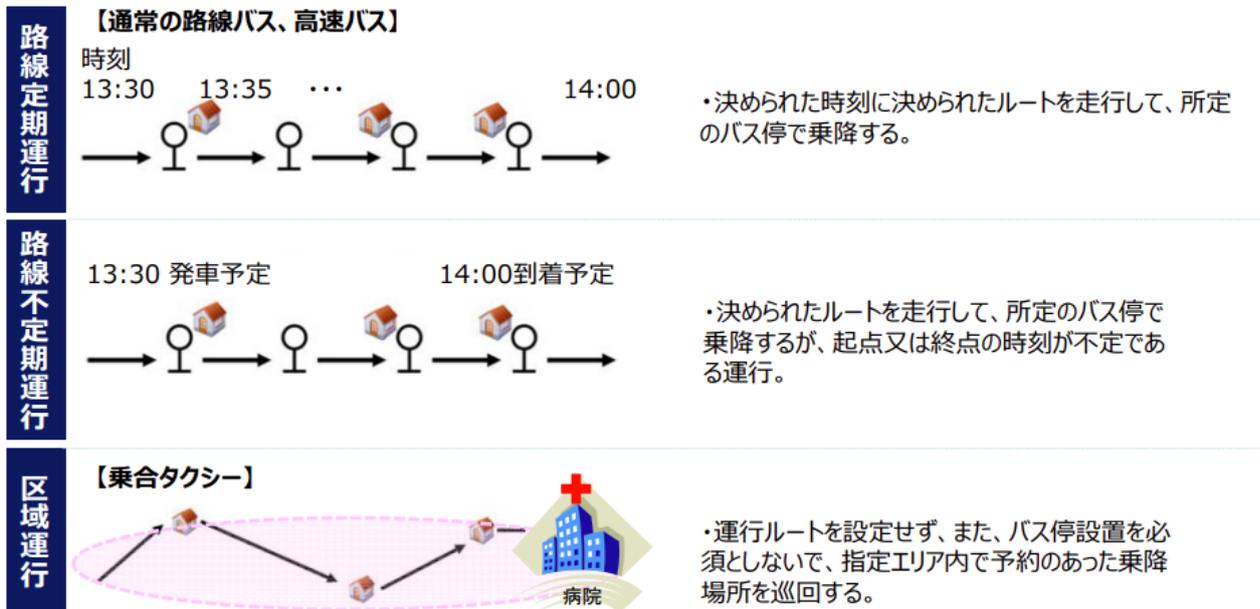
項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ○道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ○道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	<ul style="list-style-type: none"> ○事業用旅客自動車運送事業（4条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> -路線定期運行 -路線不定期運行 -区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ・特定旅客自動車運送事業 ○一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21条） ○自家用旅客自動車運送（78条） <ul style="list-style-type: none"> -市町村運営有償運送 -公共交通空白地有償運送 -福祉有償運送
運行にあたって定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ○事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ○運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ・運賃 <ul style="list-style-type: none"> -上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） -協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-1 道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-2 一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月施行、令和2年11月一部改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

表 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における改正の概要

項目	内容
改正の背景	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
改正の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○地域が自らデザインする地域の交通 <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 <ul style="list-style-type: none"> -地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用旅客有償運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ・地域における協議の促進 ○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 <ul style="list-style-type: none"> -様々な補助メニューや制度を創設 ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> -地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客混載に係る手続の円滑化 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> -利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） -MaaS²の円滑な普及促進に向けた措置

² MaaS：ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、公共交通の乗り継ぎなどを継ぎ目なくつなぐ 新たな「移動」の概念

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

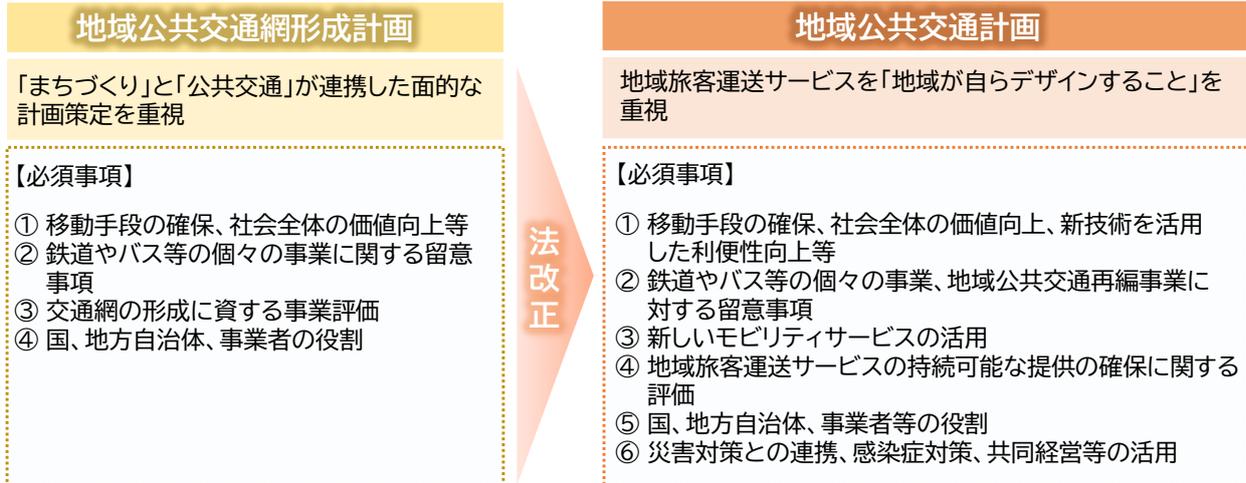


図 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)
国土交通省

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
 ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 ⇒バス、タクシー等の公共交通機関とフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 ⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進
 ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画の策定状況
 現行の目標(2020年度末500件)は達成

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**
 ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を支援**

- ① 乗合バス事業者などの交通事業者による継続(種小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用事業)による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

○過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
 ⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや面一面的な運営が見られにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
 また、**独占禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

○【改正案】**「地域公共交通利便増進事業」を創設**
 ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗車回数制**」「**乗継割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
 ⇒交通ネットワークを充実
 ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
 ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

○MaaSに参加する交通事業者等が設定する**電子決済サービス事業計画の認定制度を創設**
 ⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続きをワンストップ化**

○MaaSのための**信頼制度を創設**
 ⇒参加する**幅広い関係者の協働・連携を促進**

MaaSの事例(伊豆地域)

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について(国土交通省)

図 2-4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

■求められていること

- ・ 持続可能な地域旅客運送サービスの提供
- ・ 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ・ データに基づくPDCAサイクルの強化

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

2-2 上位計画

(1) 第2期洞爺湖町まちづくり総合計画

本計画の上位計画にあたる「第2期洞爺湖町まちづくり総合計画」では、当町の三地域の特性に踏まえた「持続可能で利用しやすい交通手段の検討・確保」や当町の強みである観光を活かした取組として「JR洞爺駅やバスターミナルにおける多言語案内の強化」及び「関係機関と連携した外国人観光客に対する交通や輸送等のサービス提供の推進」などを整理しています。

表 2-4 第2期洞爺湖町まちづくり総合計画の概要

項目	内容
計画期間	平成29年度から令和8年度
将来像	湖海と火山と緑の大地が結びあい元気をつくる交流のまち
基本理念	基本理念1：交流・連携による活力づくり 基本理念2：安全・健康・環境を重視した健康づくり 基本理念3：協働・自立のまちづくり
施策の大綱	施策1：定住施策の充実と交流人口の拡大 施策2：三地域の特性にあった振興策の充実
公共交通に関する記載事項	第1章 定住を促す住みよい環境のまちづくり 第1節 道路・交通網の整備 ○基本方向 ・日常生活維持に必要な公共交通機関の生活路線の維持管理に努めるとともに、広域交流機能としての役割強化を図ります。 ○主要施策 ・利用状況や採算性に見合った持続可能で利用しやすい交通手段の検討・確保に努めます。 第2章 誇れる地域特性を活かしたまちづくり 第2節 観光の振興 ○登別洞爺広域観光圏協議会、洞爺湖有珠山ジオパーク推進協議会、羊蹄山周辺町村との連携による広域観光誘致を推進します。 ○主要施策 ・JR洞爺駅やバスターミナルにおける多言語案内の強化を図り、関係機関と連携した外国人観光客に対する交通や輸送等のサービス提供を推進します。

■求められていること

- ・ 持続可能で利用しやすい交通手段の検討・確保
- ・ JR洞爺駅やバスターミナルにおける多言語案内の強化
- ・ 関係機関と連携した外国人観光客に対する交通や輸送等のサービス提供の推進

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

2-3 関連計画

(1) 当町における関連計画等の整理

(1)-1) 第3期洞爺湖町まち・ひと・しごと創生総合戦略

本計画の関連計画にあたる「第3期洞爺湖町まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、町民にとって必要な暮らしを守るため、人口の変化や社会情勢に合わせた「交通ネットワークの利便性の向上と維持」をすることに加え、当町の三地域を繋ぐことで安心して買い物や通院等の外出ができる「誰一人取り残されない社会」に寄与する交通ネットワークをつくることが求められています。

表 2-5 第3期洞爺湖町まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

項目	内容
計画期間	令和7年度から令和11年度
基本目標	基本目標1：一人ひとりの希望をかなえる社会をつくる。 【働きやすい環境と多文化共生】 基本目標2：洞爺湖町の特別な環境を守り、魅力を高め、新しいひとの流れをつくる 【自然を守る、つながりの強化】 基本目標3：まちの自然や文化を生かし、豊かな感性をはぐくむ 【出産・子育て・教育支援の充実】 基本目標4：心豊かに暮らせる、安心、安全なまちを守る 【安心のある暮らしづくり】
公共交通に関する記載事項	○基本的方向 ・地域交通の仕組みを人口や社会、地域の情勢に合わせて再構築、整備を進めることで、買い物や通院、通学などの希望を叶え、人とのつながりや安心を感じられる生活を守り、誰一人取り残されない社会の推進へ寄与する。 ○具体的な施策・事業 ・安全・安心な暮らしの実現 -地域公共交通の効率化と利便性の向上

■求められていること

- ・交通ネットワークの利便性向上と維持
- ・暮らしやすい地域づくり
- ・コミュニティ交通の利用者数の維持（毎年度10,000人の利用目標）

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

(1)-2) 洞爺湖町過疎地域持続的発展市町村計画

本計画の関連計画にあたる「洞爺湖町過疎地域持続的発展市町村計画」では、「交通弱者の生活や観光利用にも必要な移動手段の確保と利便性の向上」といったターゲットを明確化した移動支援対策の実施のほか、「公共交通の利用促進」や公共交通を活用した「高等学校への進学環境の改善」が求められています。

表 2-6 洞爺湖町過疎地域持続的発展市町村計画の概要

項目	内容
計画期間	令和3年度から令和7年度
基本方針	人口減少社会にあっても豊かさが感じられる活気・活力のある持続可能な地域社会の構築
公共交通に関する記載事項	<p>○バス、タクシー</p> <ul style="list-style-type: none">・高校生や高齢者等、交通弱者の生活や観光利用にも必要な移動手段の確保と利便性の向上、利用促進が必要である。 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none">・生活路線バス維持事業、コミュニティバス・タクシー運行事業、買い物支援バス運行事業、地域公共交通計画の作成、高齢者等交通費助成事業 <p>○学校教育関連施設等</p> <ul style="list-style-type: none">・スクールバス車両を計画的に更新し、小中学生の通学を維持する。・近隣市町の高等学校への通学に係る負担額を軽減するなど、高等学校への進学環境の改善に努める。 <p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none">・スクールバス購入事業、洞爺地区等高校生通学助成事業

■求められていること

- ・交通弱者の生活や観光利用にも必要な移動手段の確保と利便性の向上
- ・公共交通の利用促進
- ・高等学校への進学環境の改善

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

(1)-3) 洞爺湖町第3期子ども・子育て支援事業計画

本計画の関連計画である「洞爺湖町第3期子ども・子育て支援事業計画」では、安心して子育てが出来る環境整備として「地域における交通の確保及び利便性の向上」や子育て世代を含めた「利用者の意向等を踏まえた交通の確保」が求められています。

表 2-7 洞爺湖町第3期子ども・子育て支援事業計画の概要

項目	内容
計画期間	令和7年度から令和11年度
基本理念	こどもが 家庭が 地域が育つ 子育て応援の町 洞爺湖町
基本目標	基本目標1：こどもの権利が尊重される環境の充実 基本目標2：安心してこどもを生き育てられる環境の充実 基本目標3：こどもと若者の成長と自立を支える環境の充実 基本目標4：地域でこどもと家庭を支える環境の充実 基本目標5：配慮を要するこどもと家庭を支える環境の充実
公共交通に関する記載事項	○基本目標 ・地域でこどもと家庭を支える環境の充実 ○基本施策 ・安心して外出できる環境の整備 -利便性を高めるべく、デマンドタクシーの運行を開始しています。 -利用しやすい運行となるよう改善しながら、継続して実施していきます。

■求められていること

- ・地域における交通の確保及び利便性の向上
- ・利用者の意向等を踏まえた新しい交通体系の維持

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

(1)-4) 洞爺湖町地域防災計画

本計画の関連計画にあたる「洞爺湖町地域防災計画」では、当町の地域特性である有珠山噴火等の大規模災害の発災を想定し、「バス車両を活用した緊急避難体制の構築」を求めています。

表 2-8 洞爺湖町地域防災計画の概要

項目	内容
計画期間	平成 21 年度から
基本の理念	理念 1 : 災害に強い安全なまちをつくる 理念 2 : 災害に強いひとをつくる 理念 3 : 災害に強い組織・体制をつくる
基本目標	基本目標 1 : 災害を発生・拡大させない機能 基本目標 2 : 防災空間を確保・維持する機能 基本目標 3 : 町民・職員の災害時行動力の強化 基本目標 4 : 地域・事業所における防災体制の強化 基本目標 5 : 実践的な防災訓練の強化 基本目標 6 : 役割分担・連携方法・実施手順の確立 基本目標 7 : 地域特性を踏まえた救助救護対策の確立 基本目標 8 : 応援・ボランティア受け入れ体制の確立
公共交通に関する記載事項	○一時集合場所及び避難車両 ・住民の避難は、原則として自家用車等による自力避難とするが、移動手段をもたない等の自力避難が困難な者(要配慮者)の避難のため、一時集合場所を設定しバス等の車両により輸送する。 ・バスは、町有及び民間(道南バス)の車両を使用し、不測の事態の対応については自衛隊に協力を要請するものとする。また、状況によっては列車による避難を検討し、必要に応じて JR 北海道に協力を要請する。

■求められていること

・バス車両を活用した緊急避難体制の構築

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

(2) 北海道等における関連計画の整理

本計画に係る北海道等の関連計画としては、「北海道総合計画」や「北海道交通政策総合指針」、「有珠山周遊地域強靱計画」の3計画が挙げられ、各関連計画では「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」のほか、発災時においても「地域公共交通ネットワークの機能停止の防止」を整理しています。

表 2-9 北海道等における関連計画の整理

計画名・年次	内容
○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度 から令和 7 (2025) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ○地域でお互いに支え合うまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・交通・物流を担う人材の確保・育成 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動
○北海道交通政策総合指針 -平成 30 (2018) 年度 から令和 12 (2030) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ○シームレス交通戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 ○地域を支える人・モノ輸送戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討 ○ウィズコロナ戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保
○有珠山周遊地域強靱計画 -令和 2 (2020) 年度 から令和 6 (2024) 年度	<ul style="list-style-type: none"> ○地域外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 <ul style="list-style-type: none"> ・地域外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止を防ぐため、緊急輸送道路等の整備を図るとともに、地域公共交通の確保、避難道路における道路環境整備を図る

■求められていること

- ・地域の実情に応じた交通ネットワークの構築（地域における最適な交通モードの検討）
- ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革・地域外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止の防止
- ・地域公共交通の確保

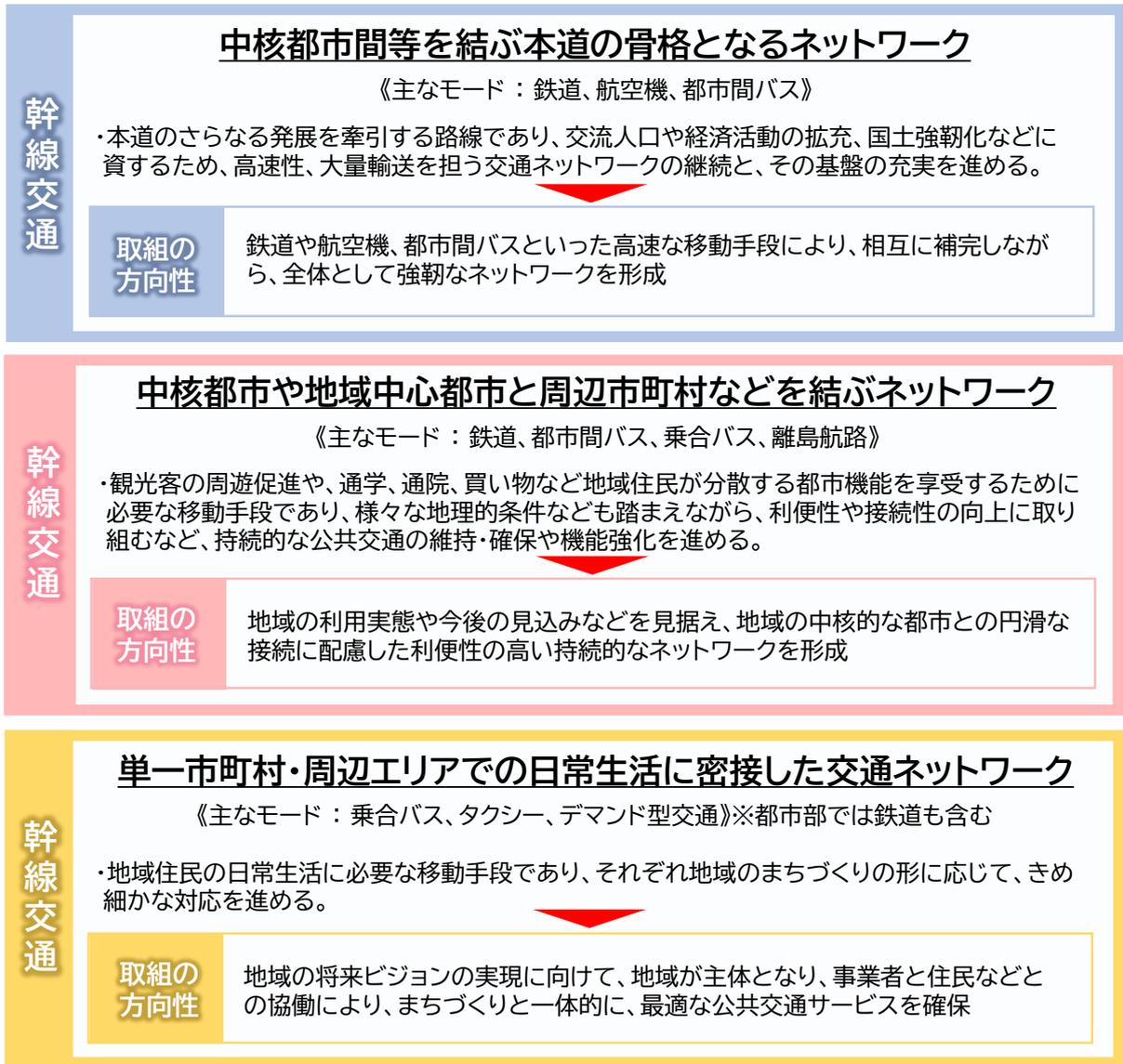


図 2-5 北海道交通総合指針で示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

2-4 関係法令・上位関連計画の整理から見える本計画の位置づけ

本計画の位置づけとして、本計画に関係する法律や上位・関連計画を整理すると、第2期洞爺湖町まちづくり総合計画の施策大綱で掲げられている「定住施策の充実と交流人口の拡大」及び「三地域の特性にあった振興策の充実」に寄与する交通網の整備が必要となっています。

第2期洞爺湖町まちづくり総合計画の施策大綱を実現していく上で、「町内三地域を結ぶ暮らしやすい交通ネットワークの再構築」や「観光にも利用できるネットワークの形成」を行っていくとともに、公共交通を積極的に利用していただくための「公共交通の利用促進」も併せて実施していくことが求められています。

【関係する法律から求められる事項】

- 地域公共交通計画の作成（努力義務化）
- まちづくり計画等との施策間相互の連携
- 持続可能な交通サービスの提供
- 輸送資源の総動員
- PDCA サイクルによる管理

【上位計画から求められる事項】

- 持続可能で利用しやすい交通手段の検討・確保
- JR洞爺駅やバスターミナルにおける多言語案内の強化
- 関係機関と連携した外国人観光客に対する交通や輸送等のサービス提供の推進

■定住施策の充実と交流人口の拡大 ■三地域の特性にあった振興策の充実

町内三地域を結ぶ暮らしやすい 交通ネットワークの再構築

- ・暮らしやすい地域づくり
- ・利用者の意向等を踏まえた交通の確保
- ・高等学校への進学環境の改善
- ・バス車両を活用した緊急避難体制の構築

観光にも利用できるネッ トワークの形成

- ・交通弱者の生活や観光利用にも必要な移動手段の確保と利便性の向上

公共交通の利用促進

- ・公共交通の利用促進
- ・通学支援のあり方検討

図 2-6 関係する法律及び上位・関連計画から見える本計画の位置づけ

第2章 関係法令・上位関連計画との関係性整理

2-5 SDGsとの関連

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、「誰一人取り残さない (leave no one behind)」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標で、2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。

当町では、このSDGsの理念を踏まえながら、まちづくりの各種施策を推進していくこととしています。本計画においても、地域公共交通と関連する目標を踏まえ、交通事業者、利用者、行政だけでなく、町民・地域を含めた協働により施策を推進していきます。



図 2-7 SDGsの17の目標

地域公共交通が果たす役割に関連する目標



持続可能な地域公共交通体系を構築するための施策に関連する目標



第3章 地域及び公共交通の現状と課題

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

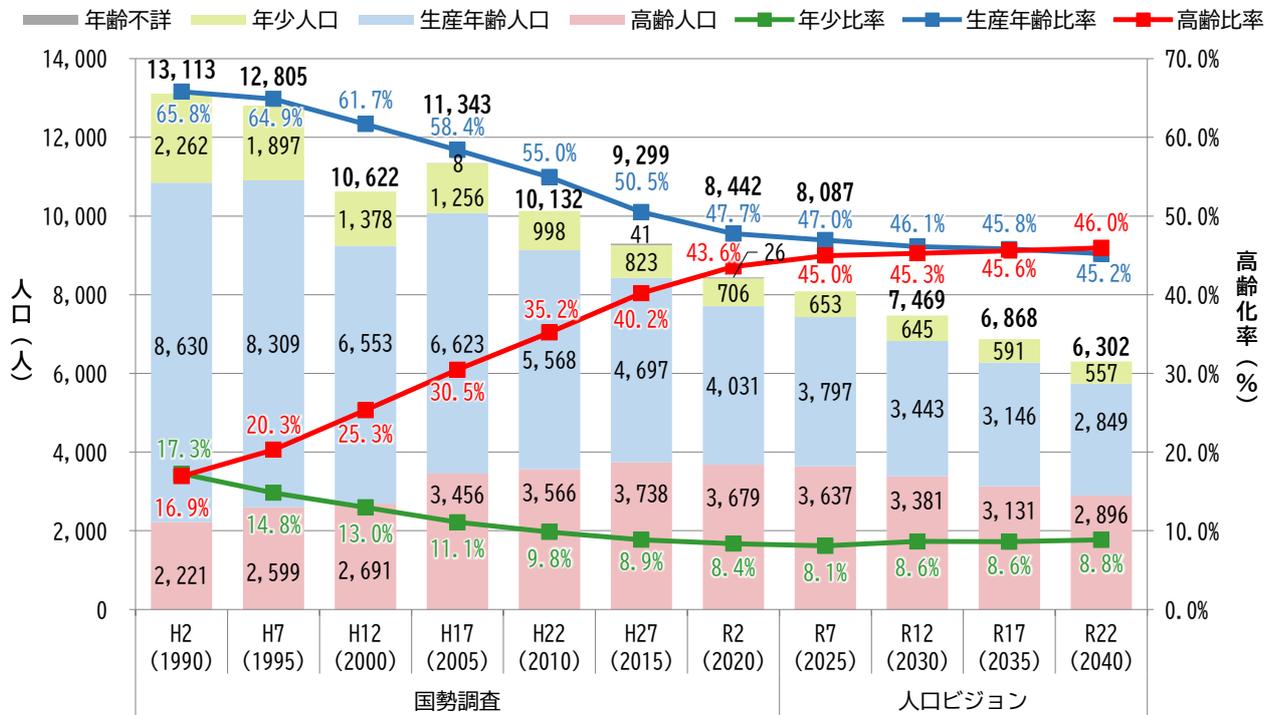
3-1 地域の現状

(1) 当町の人口と高齢化の推移

当町の人口は、平成12年の有珠山噴火の影響による人口変動も含め、虻田町と洞爺村の合併以前から一貫して減少傾向となっています。

人口比率では、15から64歳までの生産年齢人口比率の減少が著しく、生産年齢人口のうち主にバス交通を利用する高校生が減少することで、バス利用者数も減少することが見込まれます。また、生産年齢人口は、これまで高齢者や子どもの送迎なども担ってきましたが、人口が減少していく中で、そのような家族間送迎も今後はさらに困難になることが想定されます。

さらに、自家用車の安全な運転が困難となり得る65歳以上の高齢者においては、他人口と比較し、今後10年間で大きく減少することはなく、高齢者などの運転に不安がある町民等の移動手段の確保に向けた取組としても公共交通は重要な施策となることが考えられます。



出典：国勢調査（総務省統計局）、洞爺湖町人口ビジョン（洞爺湖町）

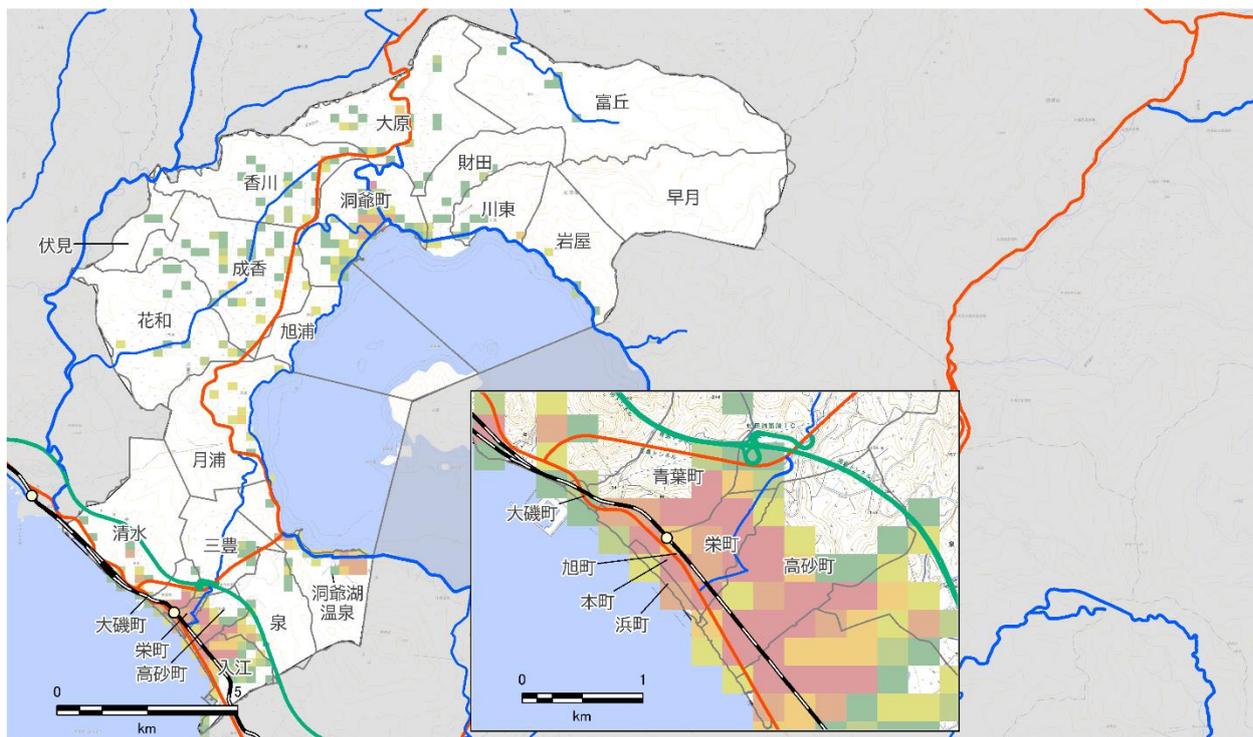
図 3-1 当町の人口推移

■現状・問題点

- ・生産年齢人口減少によるバス利用者数の減少
- ・高齢者や子ども等の送迎を担ってきた家族間送迎の負担増加
- ・高齢者等の運転免許返納の需要増加

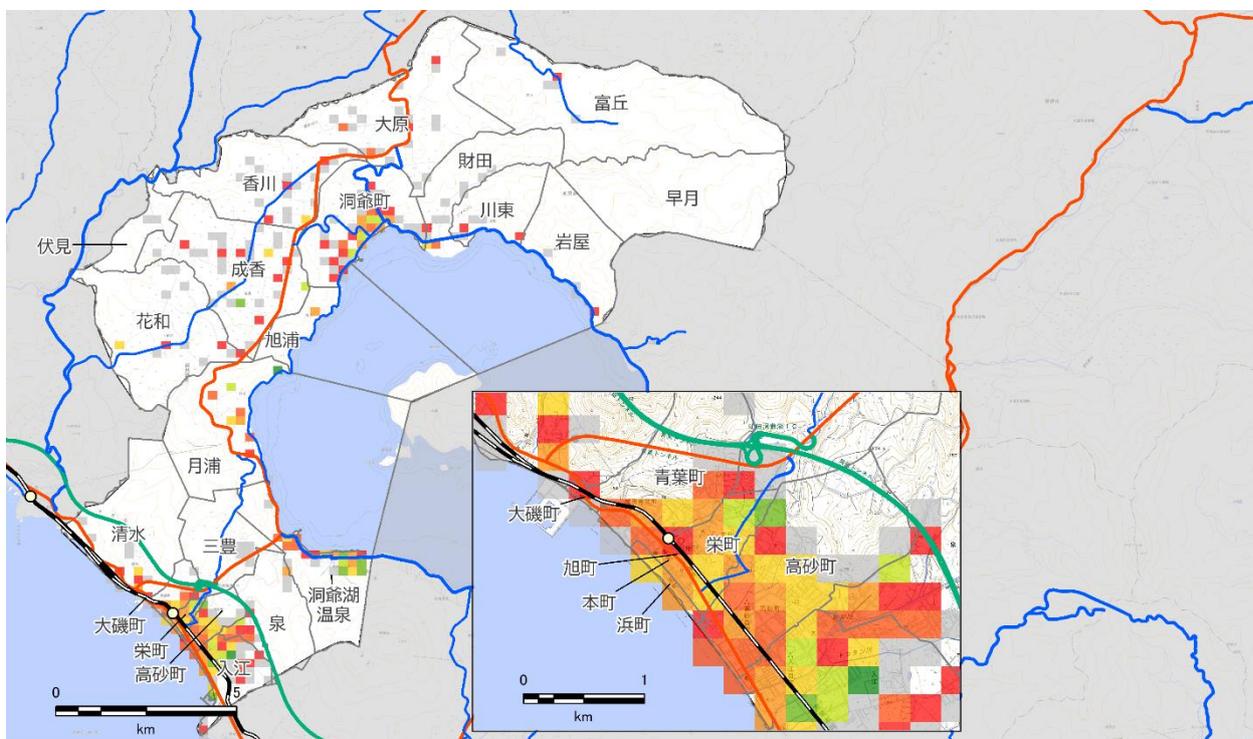
第3章 地域及び公共交通の現状と課題

【参考図-人口分布及び65歳以上人口分布】



出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 3-2 当町の人口分布図



出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 3-3 当町の65歳以上人口分布図

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(1)-1) 自動車運転免許証非保有者の分布（推計）

当町の自動車運転免許の返納者数は、年間15人程度となっており、これらの返納者は人口が集積しており、当町内では比較的公共交通が充実している虻田地区市街地を中心に返納が進んでいます。

一方で、全国的にも自動車事故を起こしやすいとされる65歳以上の高齢者においては、当町の虻田地区市街地のみならず、洞爺湖温泉地区や洞爺地区など、市街地から距離のある地域にも居住している状況であり、このような状況を踏まえると、運転をやめたくともやめられない高齢者が多く存在し、自動車を持たない生活に不安を抱えている町民が多数存在していることが推察されます。

表 3-1 地区別免許保有率及び非保有率

大字・町名	令和2年人口	運転免許保有者数	運転免許非保有者数	保有率	非保有率
花和	76	47	29	61.3%	38.7%
月浦	134	84	50	62.9%	37.1%
清水	311	133	178	42.8%	57.2%
大磯町	11	6	5	59.0%	41.0%
青葉町	440	283	157	64.3%	35.7%
三豊	23	15	8	65.5%	34.5%
栄町	547	340	207	62.1%	37.9%
本町	381	232	149	61.0%	39.0%
旭町	211	132	79	62.7%	37.3%
浜町	107	70	37	65.4%	34.6%
高砂町	1,782	1,074	708	60.3%	39.7%
入江	1,373	900	473	65.6%	34.4%
泉	583	381	202	65.3%	34.7%
洞爺湖温泉	899	593	306	65.9%	34.1%
伏見	秘匿	秘匿	秘匿	秘匿	秘匿
成香	207	116	91	56.1%	43.9%
香川	96	62	34	65.1%	34.9%
大原	133	62	71	46.6%	53.4%
富丘	13	10	3	77.9%	22.1%
財田	59	33	26	55.7%	44.3%
旭浦	20	13	7	63.2%	36.8%
洞爺町	962	555	407	57.7%	42.3%
川東	54	21	33	39.7%	60.3%
岩屋	20	9	11	43.5%	56.5%
早月	-	-	-	-	-

出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）、運転免許統計（警察庁交通局）

■現状・問題点

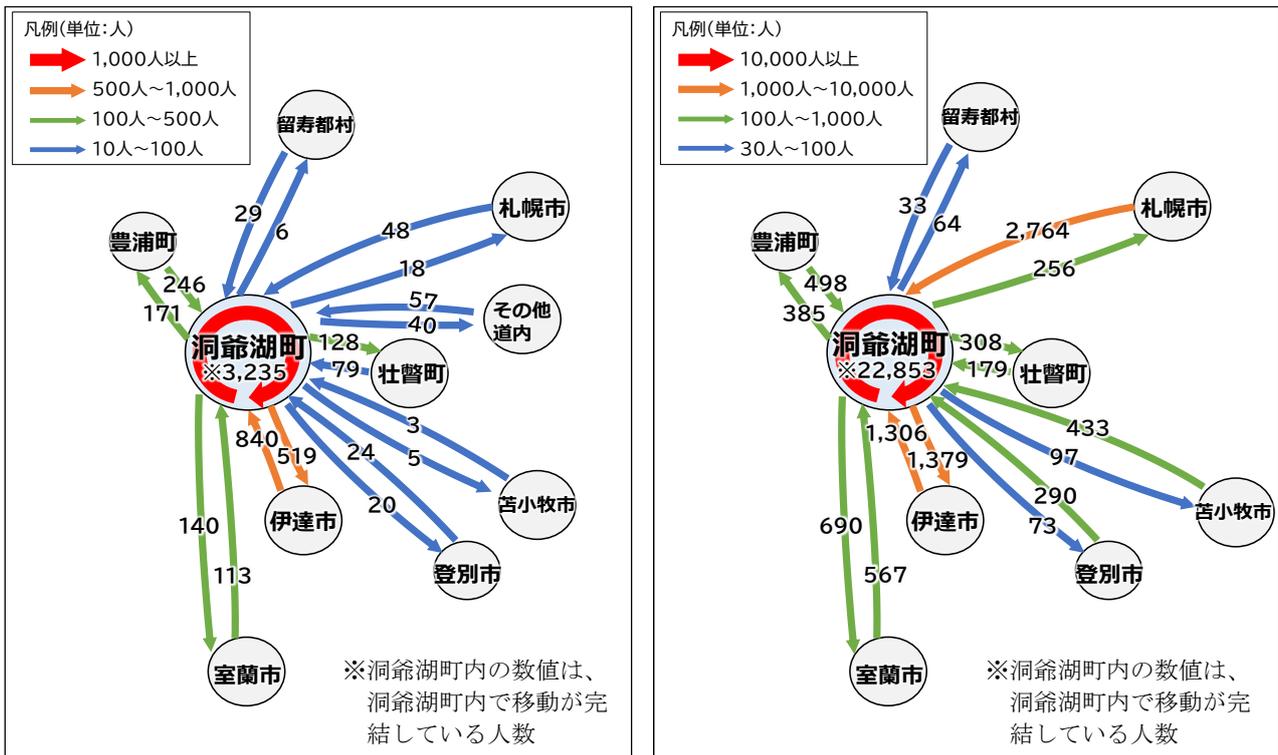
- ・自動車を持たない生活に不安を抱えている町民が多数存在
- ・公共交通が比較的不便な洞爺湖温泉地区及び洞爺地区においては、運転免許の返納が進んでいない

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(2) 当町を中心とした通勤・通学等の人流

当町を中心とした通勤・通学等の人流を整理すると、通勤・通学圏としては、近隣市町の伊達市、室蘭市、豊浦町が最も多くなっており、また、目的を絞らない移動状況では、通勤・通学圏と同じく近隣市町である伊達市、室蘭市、豊浦町間の移動が多い一方で、札幌市との往来も多くなっています。

このような状況を踏まえ、町民の通勤・通学といった基礎的な移動を今後も確保し続ける一方で、当町は道内でも屈指の観光地であり、北海道の政令指定都市であり、道内観光の拠点でもある札幌市との繋がりを維持し続けることも重要となります。



出典：令和2年国勢調査-左図（総務省統計局）、地域経済分析システム（RESAS）-右図（内閣府）

図 3-4 通勤・通学圏（左図）、全目的での移動圏（右図）

■現状・問題点

- ・通勤・通学圏における移動手段の確保
- ・札幌市とのつながりの維持

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(3) 当町の移動目的地となる施設の分布

当町の生活関連施設（公共施設、商業施設、教育施設、医療施設、金融機関）のうち、商業施設においては、当町の市街地である虻田地区に集積しており、町内各地区から買い物行動を行うにあたっては、虻田地区までの移動が必要です。

また、当町の観光資源として重要な役割を果たしている洞爺温泉地区は、JR 洞爺駅が立地している虻田地区から自動車で約10分の距離にあり、町内各地区からバス交通によるアクセスも可能となっています。一方で、洞爺地区から虻田地区までバス交通を利用して移動する場合、洞爺湖温泉バスターミナルでの乗り換えもしくは経由が必要となり、ターミナルでの乗り継ぎ時間によっては、大幅な所要時間がかかることになります。

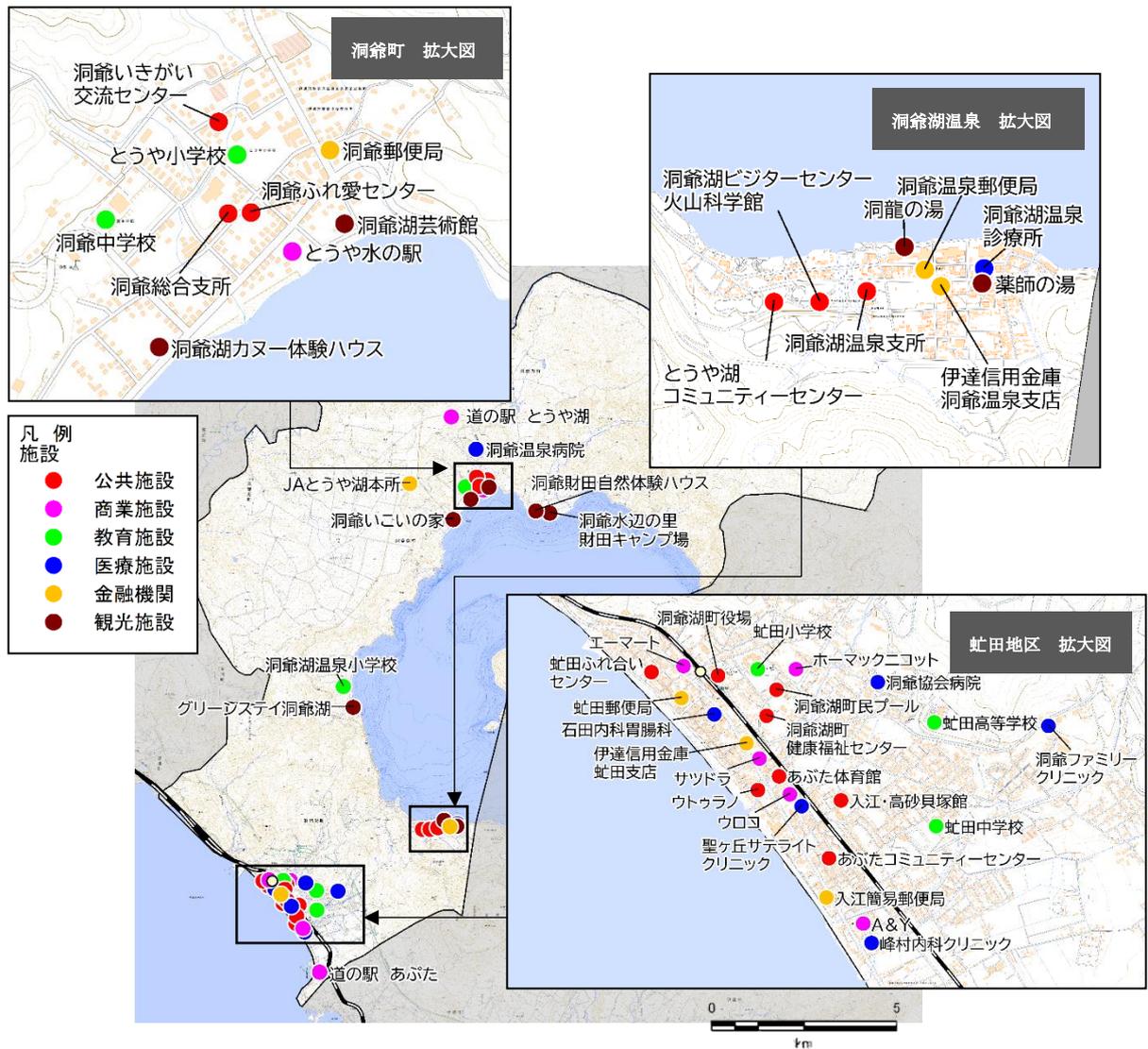


図 3-5 当町の都市機能施設分布図

■現状・問題点

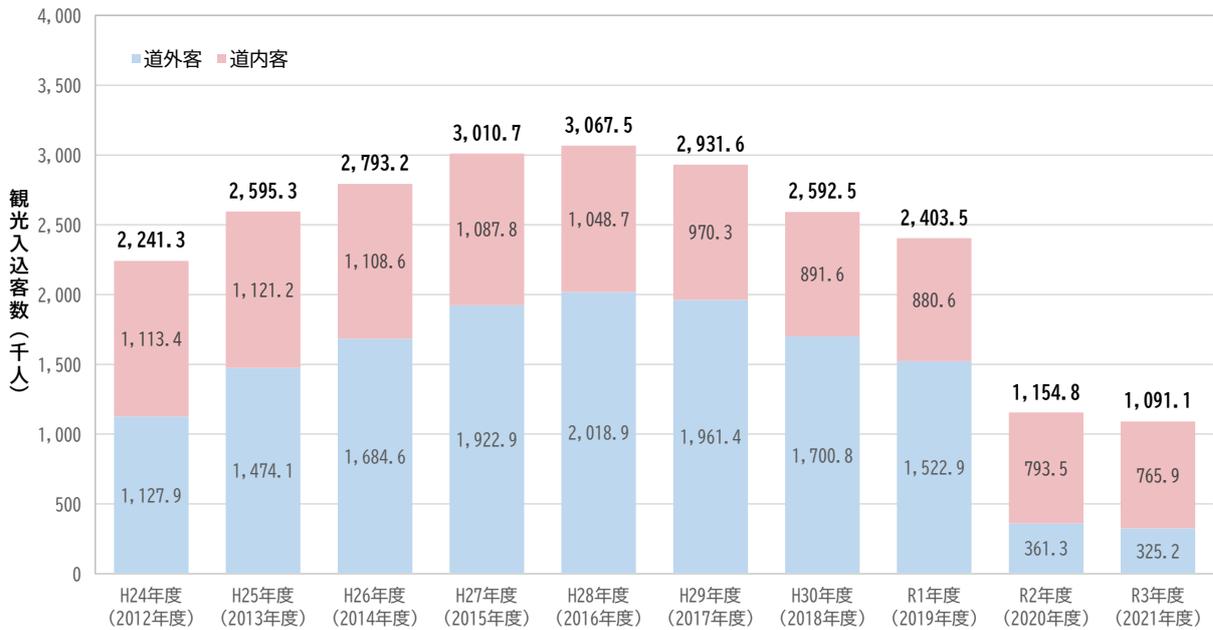
- ・都市機能施設は、市街地である虻田地区に集積

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(4) 当町の観光入込客数

当町の観光入込客数は、平成28年度までは増加傾向にありましたが、平成29年以降からは減少傾向に転じ、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響によりインバウンド観光客が大幅に減少したことにより、令和元年度と令和2年度を比較すると約5割(-1248.7千人)も減少しています。

一方で、新型コロナウイルス感染症が収束した後は、当町にも多く来訪していたインバウンド観光客が増加することも予想されることから、道内でも屈指の観光地である当町としては、町民の移動手段確保に加え、観光客の移動手段確保も併せた検討を行うことが重要です。



出典：観光客入込み状況（洞爺湖町観光振興課）

図 3-6 当町の観光入込客数

■ 現状・問題点

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、観光入込客数が減少

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3-2 公共交通の現状

(1) 当町の道路網の状況

当町の道路網は、北海道縦貫自動車道が開通しており、当町には虻田洞爺湖 IC が整備されています。また、国道としては、海岸線に沿って走る国道 37 号及び札幌市までの国道 230 号が整備されています。

さらに、当町内の各地区を結ぶ道道に加え、近隣自治体間を結ぶ道路として、道道が整備されていますが、洞爺地区から虻田地区間を結ぶ道道 578 号線（虻田洞爺線）については、湖畔外周の幅員が狭く通行車両に制限があるほか、虻田地区の町道は、幅員が狭く急勾配であることから、車両の通行や停車等が制限されています。

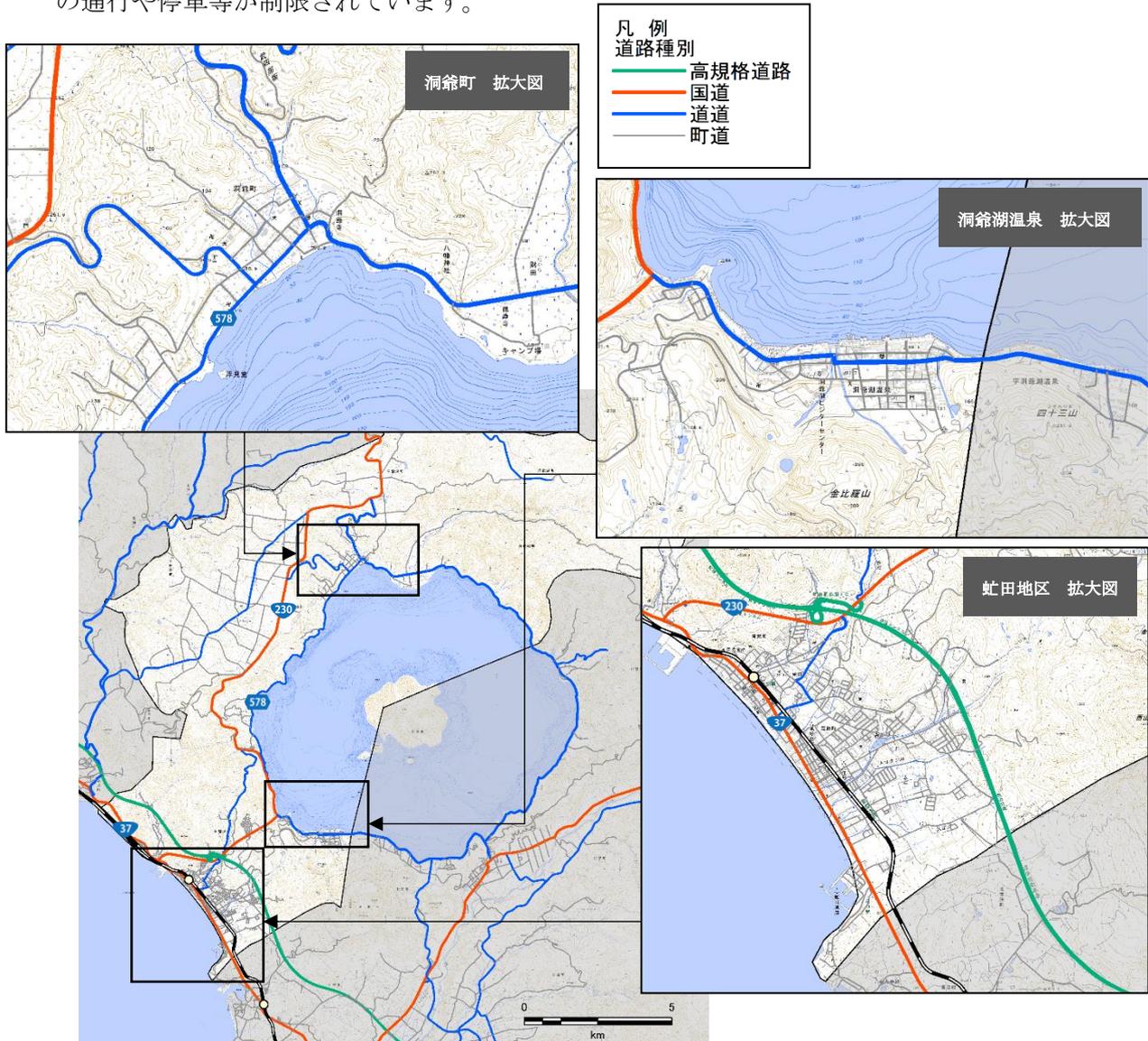


図 3-7 当町の道路網の現状

■ 現状・問題点

- ・ 道道 578 号線（虻田洞爺線）は湖畔外周の道路幅員が狭く、通行車両が制限
- ・ 虻田地区においても道路幅員が狭く、急勾配な町道があり、車両の通行や停車等が制限

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(2) 当町の公共交通体系の状況

(2)-1) 全体像

当町を運行する公共交通は、鉄道として北海道旅客鉄道株式会社が運行する JR 室蘭本線、道南バス株式会社が運行する都市間バス路線及び一般バス路線が運行（当町生活路線維持費補助対象路線は 10 路線）されています。このほか、町が独自で運行する虻田地区コミュニティバスや洞爺地区コミュニティバス、買い物支援バス、花和地区コミュニティタクシーなど、町民の生活移動に係る移動手段の確保を行っています。これらの路線は、当町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持しています。

また、これら乗合交通に加え、札幌交通株式会社及び道南ハイヤー株式会社、毛利ハイヤー有限公司、有限会社豊浦ハイヤーが運行するタクシーが、バス交通では賄い切れない小需要に応じた運行を行っています。

表 3-2 当町の運行する地域公共交通一覧表（その 1）

運行主体	運行事業者	路線名	区間	
JR 北海道	JR 室蘭本線		自	東室蘭/室蘭/登別/苫小牧/札幌
			至	豊浦/長万部/函館
道南バス(株)		東町～洞爺湖温泉～洞爺駅前～総合福祉館・豊浦 【3 路線（うち幹線補助対象 2 路線、町補助対象 1 路線）】	自	東町/洞爺湖温泉
			至	洞爺駅前/総合福祉館前/豊浦しおさい前
		洞爺湖温泉～伊達駅前～室蘭駅前広場 【8 路線（うち幹線補助対象 4 路線、町補助対象 2 路線）】	自	洞爺湖温泉/豊浦しおさい前
			至	室蘭駅前広場/伊達駅前/壮瞥役場前
		留寿都～洞爺湖温泉 【1 路線（うち町補助対象 1 路線）】	自	ルスツリゾートホテル前
			至	洞爺湖温泉
		洞爺湖温泉～壮瞥～洞爺水の駅 【2 路線（うち町補助対象 2 路線）】	自	洞爺湖温泉/伊達緑丘高
			至	洞爺水の駅
		洞爺湖温泉～月浦～洞爺水の駅・岩屋 【4 路線（うち町補助対象 4 路線）】	自	洞爺湖温泉
			至	洞爺水の駅/月浦公営住宅前/岩屋
札幌～洞爺湖温泉・豊浦 【5 路線】	自	洞爺湖温泉/東町/豊浦しおさい前		
	至	札幌駅前		

出典：交通事業者 HP、洞爺湖町 HP

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

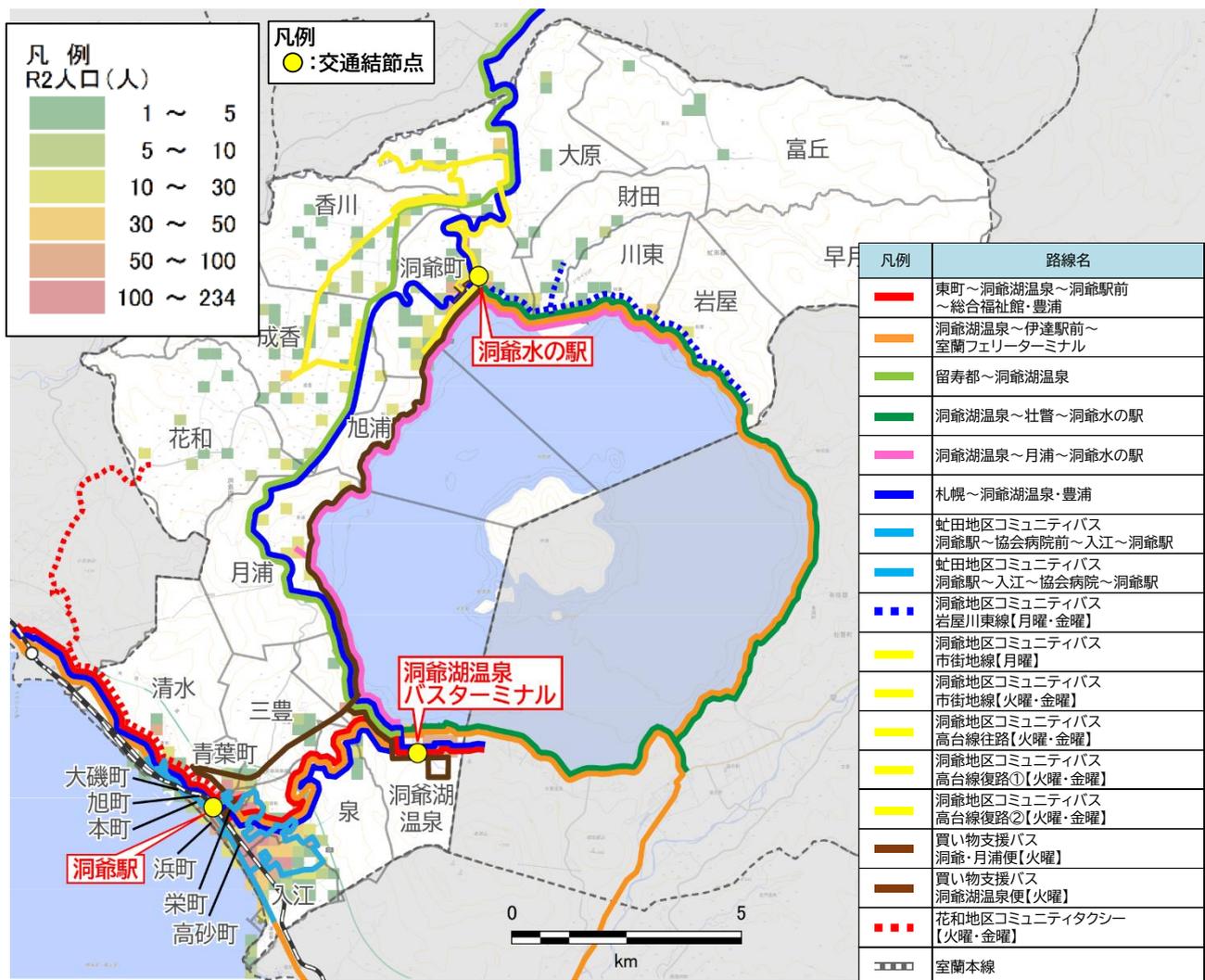
表 3-3 当町の運行する地域公共交通一覧表（その2）

運行主体	運行事業者	路線名	区間		
道南バス(株)		虻田地区コミュニティバス 洞爺駅～協会病院前～洞爺駅 【1路線】 ※補助対象フィーダー系統 ³	循	協会病院先回り	
			循	入江先回り	
洞爺湖町	(有)洞爺運輸	洞爺地区コミュニティバス 岩屋川東線【月曜・金曜】	自	岩屋、川東、財田	
			至	洞爺地区市街地	
		洞爺地区コミュニティバス 市街地線【月曜】 ※補助対象フィーダー系統	自	洞爺温泉病院 /洞爺いきがい交流センター	
			至	洞爺温泉病院	
		洞爺地区コミュニティバス 市街地線【火曜・金曜】 ※補助対象フィーダー系統	自	洞爺温泉病院	
			至	セイコーマート前/洞爺温泉病院	
		洞爺地区コミュニティバス 高台線往路【火曜・金曜】 ※補助対象フィーダー系統	自	成香	
			至	洞爺温泉病院	
		洞爺地区コミュニティバス 高台線復路①【火曜・金曜】 ※補助対象フィーダー系統	自	とうや水の駅	
			至	成香	
	洞爺地区コミュニティバス 高台線復路②【火曜・金曜】 ※補助対象フィーダー系統	自	いこいの家		
		至	成香		
	道南バス(株)		買い物支援バス 洞爺・月浦便【火曜】	自	岩屋/いきがい交流センター
				至	ウロコ駐車場
		買い物支援バス 洞爺湖温泉便【火曜】	自	柳川団地/洞爺湖駐車場	
			至	ウロコ駐車場	
札幌交通(株)		花和地区コミュニティ タクシー【火曜・金曜】	自	花和地区	
			至	虻田地区	

出典：交通事業者 HP、洞爺湖町 HP

³ 補助対象フィーダー系統：当町からの運行赤字補てんのほか、国土交通省の地域公共交通維持確保事業（陸上交通：フィーダー系統補助）を活用し、路線維持を行っている路線

第3章 地域及び公共交通の現状と課題



出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)

図 3-8 公共交通体系の状況

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

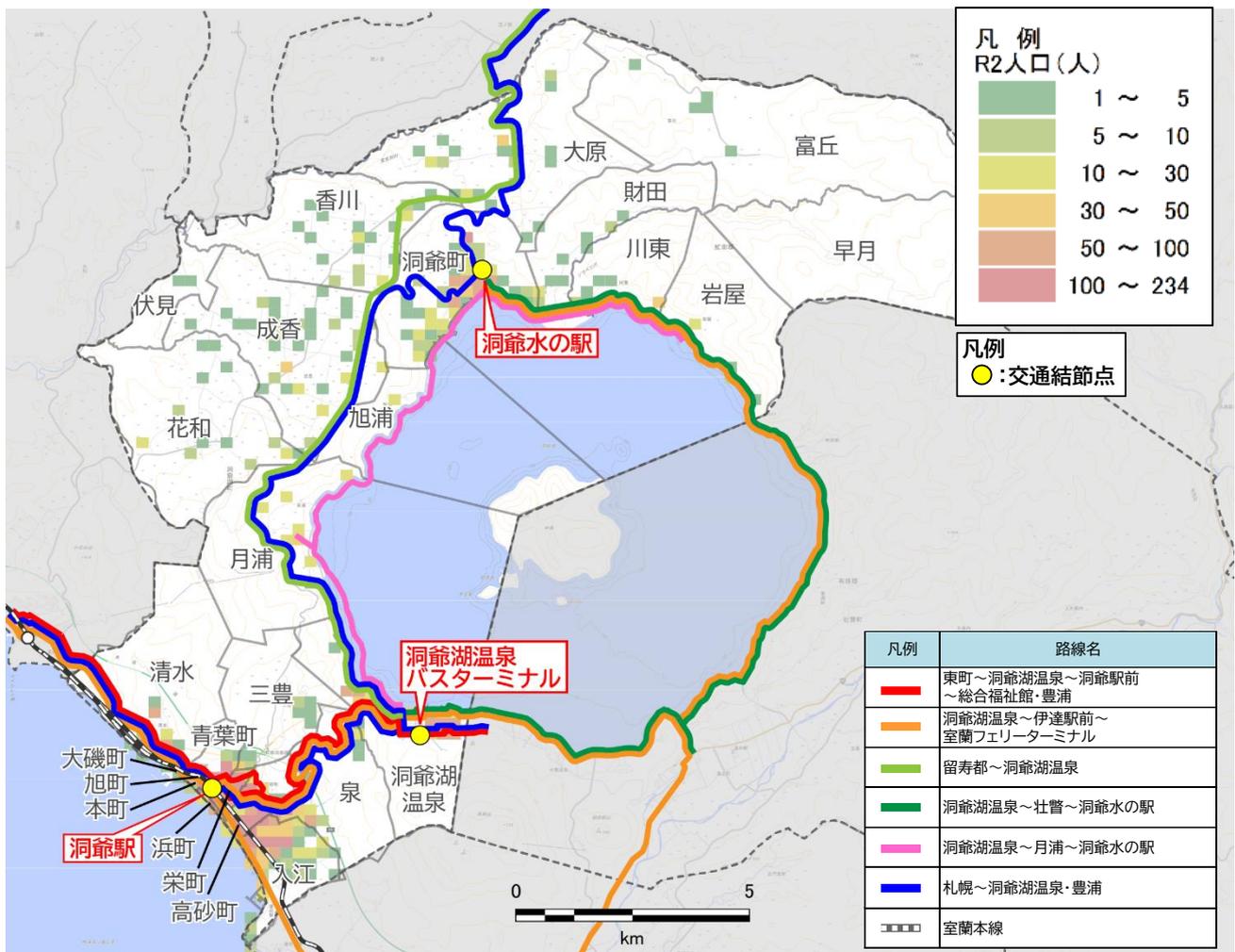
(2)-2) JR・民間バス路線

JR 室蘭本線は、主に都市間移動の役割を担っており、函館方面や札幌方面を結ぶ重要な鉄道です。

民間バス路線は、道南バス(株)が運行する 24 路線（うち当町的生活路線維持費補助路線は 10 路線）が運行されており、都市間移動のほか、町内移動路線も整備されている状況です。

また、路線バスは 3 つの交通結節点(洞爺駅、洞爺湖温泉バスターミナル、洞爺水の駅)で接続しており、当町の 3 地区(虻田地区、洞爺湖温泉地区、洞爺地区)をつなぐ役割を担っています。

一方で、洞爺地区と虻田地区間は、直通で運行しているバス路線は運行しておらず、町内移動の際に乗り換え負担が生じていることが想定され、路線バス同士の接続の円滑化や直通便の運行が重要です。



出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)

図 3-9 JR・民間バス路線の状況

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

<平成31年路線バス利用者と令和2年路線バス利用者数の比較>

平成31年と令和2年の路線バス利用者数を比較すると、どの路線においても利用者数が減少しています。

表 3-4 路線バスの利用者比較

系統	R2 延べ乗車 人数	R2 便数	R2 一便平均	H31 との比較		
				延べ乗車 人数	便数	一便平均
東町～洞爺湖温泉～洞爺駅前～総合福祉館・豊浦	4,431人	2,670便	3.3人	-6,446人	-58便	-3.7人
洞爺湖温泉～伊達駅前～室蘭フェリーターミナル	362,907人	11,759便	142.6人	-91,104人	-791便	-26.8人
洞爺湖温泉～壮瞥～洞爺水の駅	14,102人	1,786便	23.6人	-1,927人	-126便	-1.0人
洞爺湖温泉～月浦～洞爺水の駅	5,659人	4,464便	4.2人	-911人	-64便	-0.8人
札幌～洞爺湖温泉・豊浦	14,396人	2,497便	28.3人	-17,968人	-270便	-31.8人

出典：H31～R2 道南バス OD データ

■ 現状・問題点

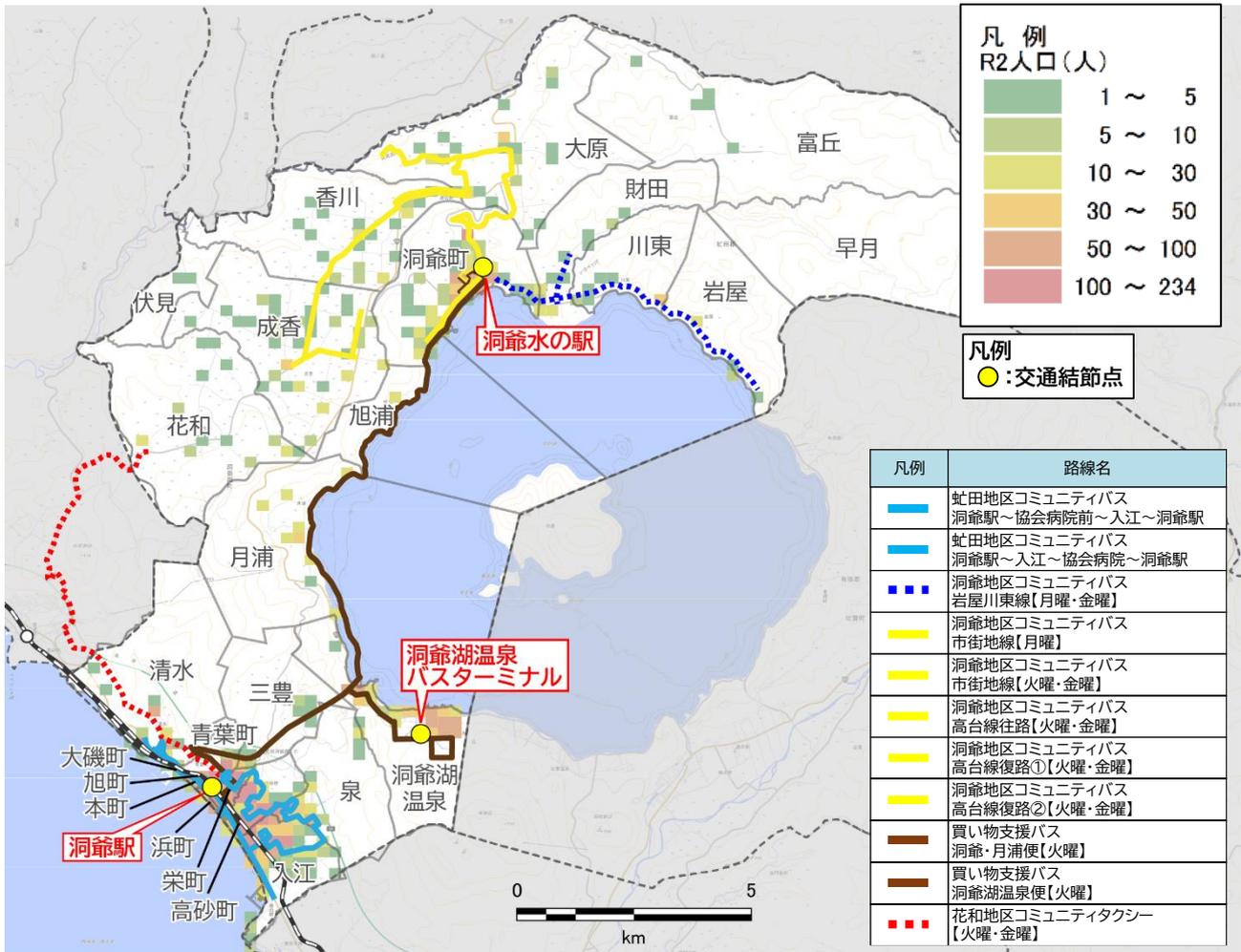
- ・洞爺地区から洞爺駅には行くためには、乗換が必要な路線網
- ・路線バスの便数が少なく、乗継の利便性も低い
- ・路線バスでは洞爺湖外周の周遊が難しい

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(2)-3) コミュニティ交通

当町内を運行するコミュニティ交通は、決まった時間に決まったルートを実行するモビリティ（定時定路線型）として、虻田地区コミュニティバス、買い物支援バス（洞爺地区・月浦地区・洞爺湖温泉地区と虻田地区市街地間を結ぶ）、洞爺地区コミュニティバス（洞爺地区内を巡回する5路線）が運行しています。

また、事前に電話で予約して利用するモビリティ（事前予約型）として、花和地区と虻田地区市街地を結ぶ花和地区コミュニティタクシーが運行しています。



出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)

図 3-10 コミュニティ交通の状況

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

< 虻田地区コミュニティバスのバス停別利用者整理 >

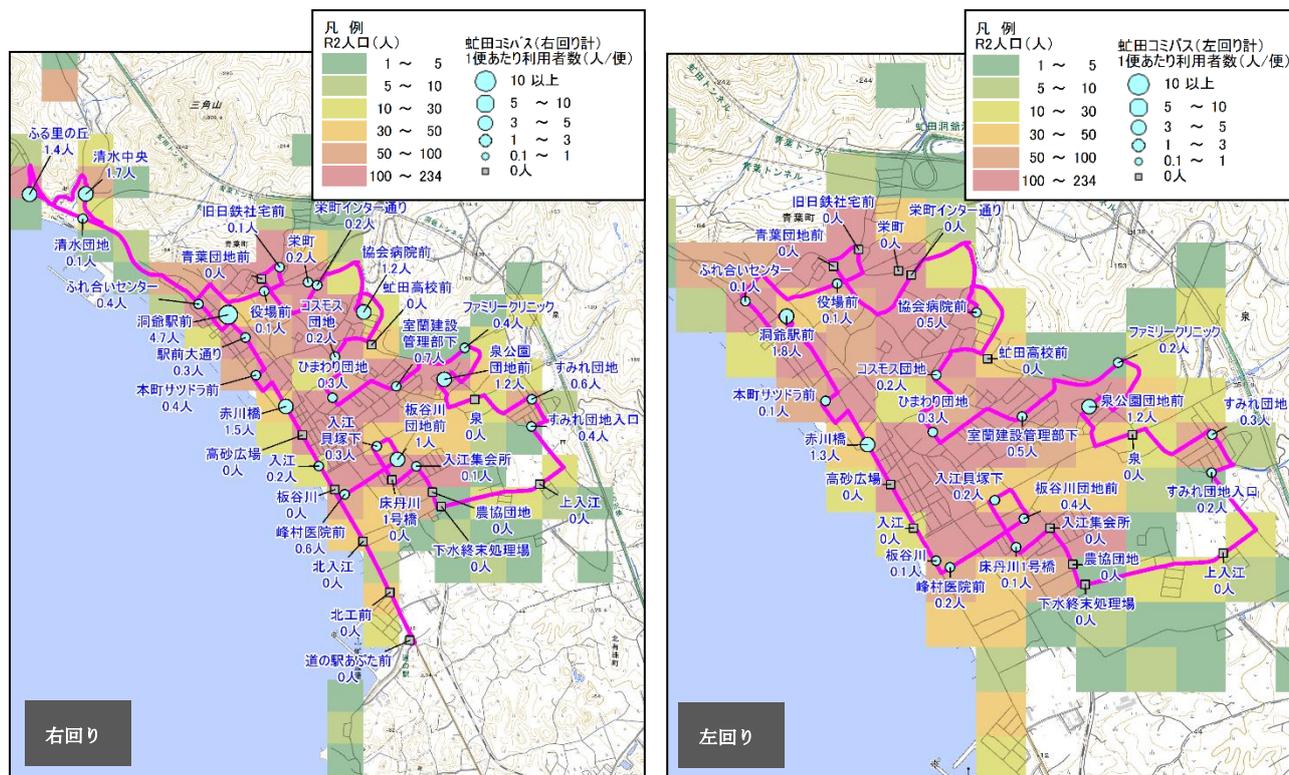
虻田地区コミュニティバスの利用者は、運行時間帯によって利用者数に差があり、午前中の利用者が多い状況です。

また、利用者がいない区間（上入江～下水終末、道の駅あぶた前）が一部あるほか、道路環境により運行ができない地区（青葉、清水）があり、虻田地区コミュニティバスの運行見直しを行うとともに、運行が難しい地区に対して、コミュニティバス以外の移動手段を検討することが重要です。

なお、虻田地区コミュニティバスについては、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。

表 3-5 虻田地区コミュニティバスの利用者一覧表

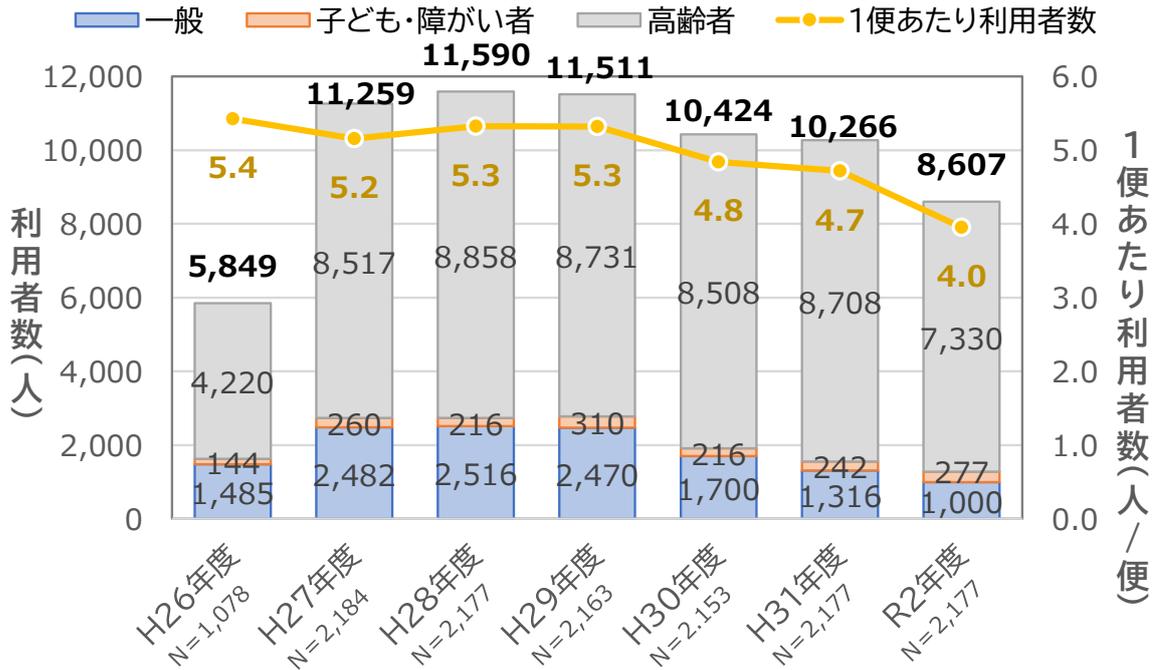
便名		乗降調査実施期間	延べ乗車人数	便数	1便平均
午前(全2便)	右回り1・2便	令和元年9月3日(火)	140人	10便	14.0人
	左回り2便	～9月16日(月)	60人	10便	6.0人
午後(全2便)	左回り3便	令和元年9月17日(火)	36人	11便	3.3人
	右回り3便	～9月28日(月)	53人	11便	4.8人
夕方(全1便)	左回り4便	令和元年10月1日(月)	31人	11便	2.8人



出典：出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)、令和元年虻田地区コミュニティバス乗降調査

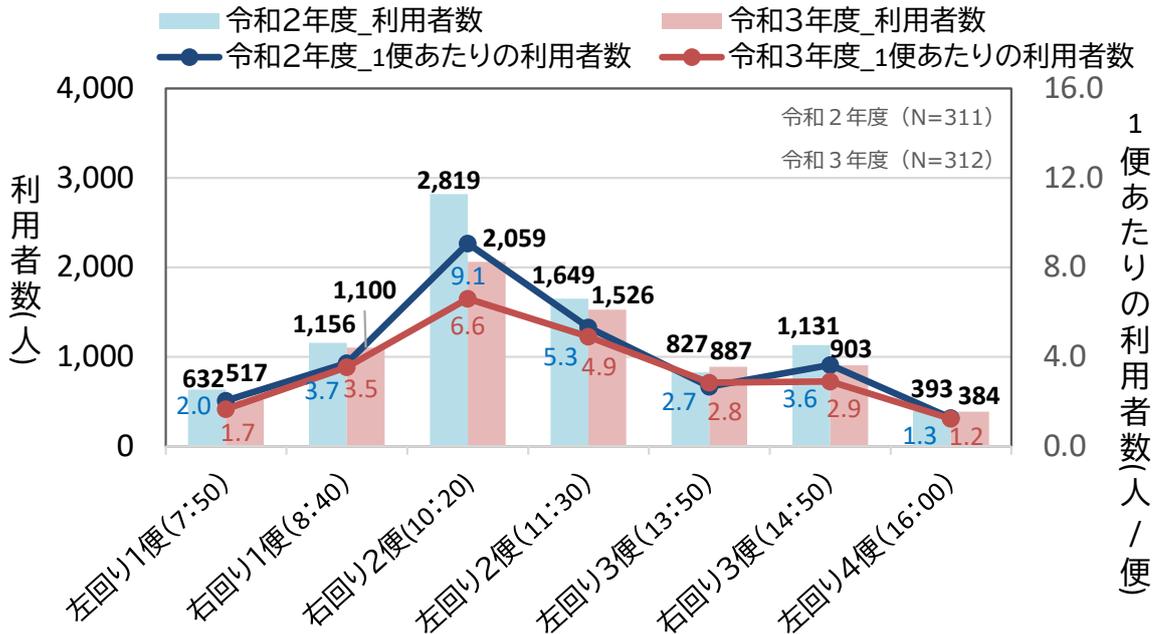
図 3-1 虻田地区コミュニティバスのバス停別利用者数 (左図：右回り、右図：左回り)

第3章 地域及び公共交通の現状と課題



出典：平成26年～令和2年概況調査基礎データ

図 3-11 虻田地区コミュニティバス利用者数推移



出典：令和2年度・令和3年度虻田地区コミュニティバス時間別利用状況

図 3-12 虻田地区コミュニティバスの時間別利用者数

■ 現状・問題点

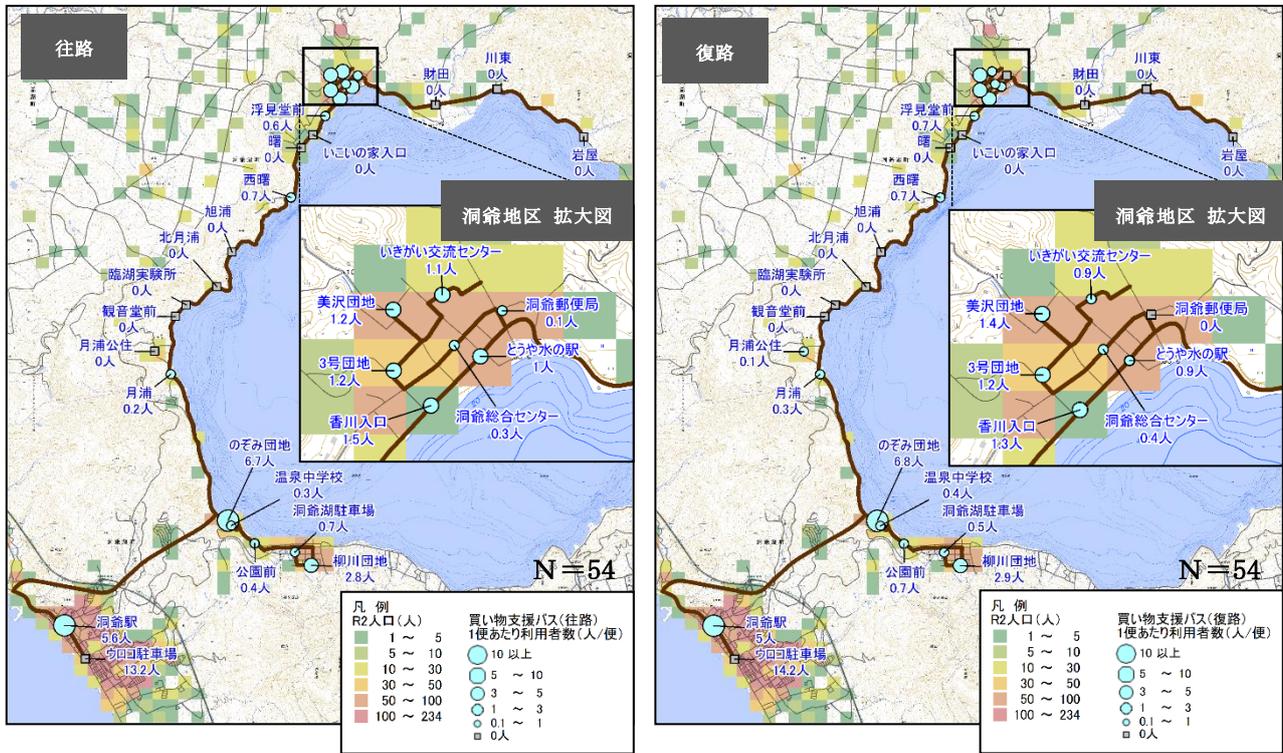
- ・ 時間帯によって利用状況に差が生じている
- ・ 虻田地区コミュニティバスで利用者がいない区間が存在
(上入江～下水終末処理場、道の駅あふた前)
- ・ 道路環境により運行が難しい地区が存在 (青葉、清水)

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

<買い物支援バスの利用者整理>

洞爺湖温泉便の往復路は、「のぞみ団地」や「柳川団地」の利用者が比較的多い状況であり、洞爺・月浦便は「3号団地」や「美沢団地」、「いきがい交流センター」など、洞爺地区からの利用が多い状況です。

一方で、財田・川東・岩屋は予約運行であるものの、利用者はほとんどいない状況です。



出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)、令和2年買い物支援バス乗車人数推計
 図 3-13 買い物支援バスの利用者数(左図：往路、右図：復路)

■ 現状・問題点

- ・岩屋・川東・財田地区では予約で利用できるが、利用者がほとんどいない

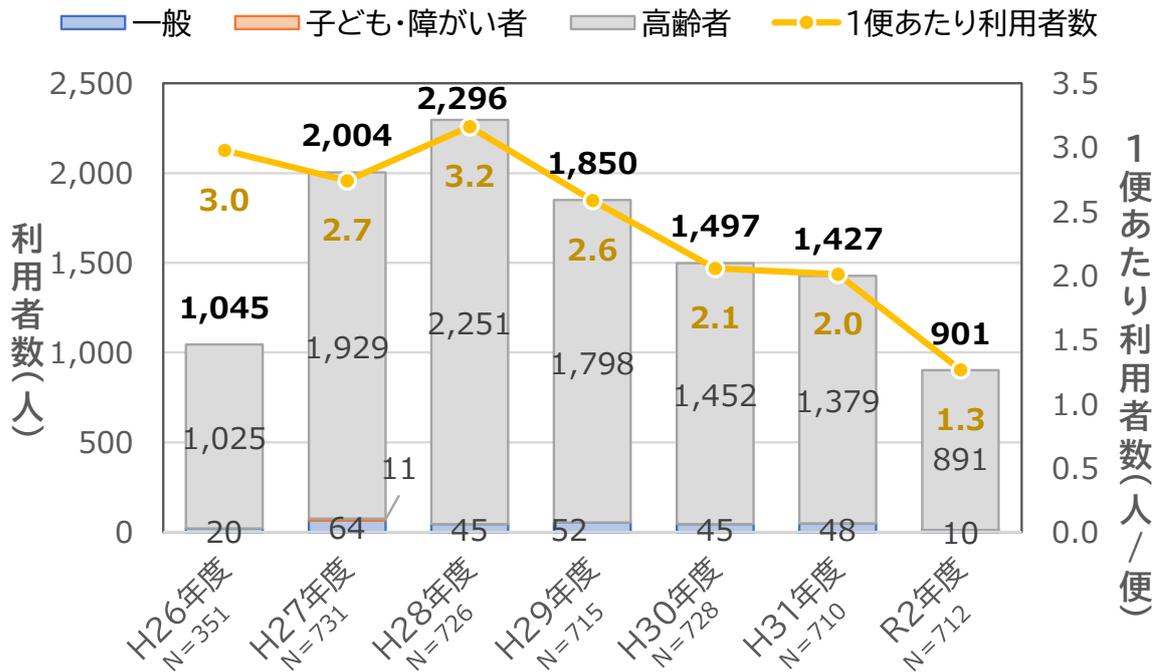
第3章 地域及び公共交通の現状と課題

<洞爺地区コミュニティバスの利用者整理>

洞爺地区コミュニティバスの利用者数は、年々減少傾向にあり、令和2年度では年間利用者数が1,000人を下回っている状況です。

また、1便あたりの利用者数も1.3人/便であり、現在の運行車両サイズに乗車人数が見合っていない状況です。

なお、洞爺地区コミュニティバスについても、虻田地区コミュニティバス同様に、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。



出典：平成26年～令和2年概況調査基礎データ

図 3-14 洞爺地区コミュニティバスの利用者推移

■ 現状・問題点

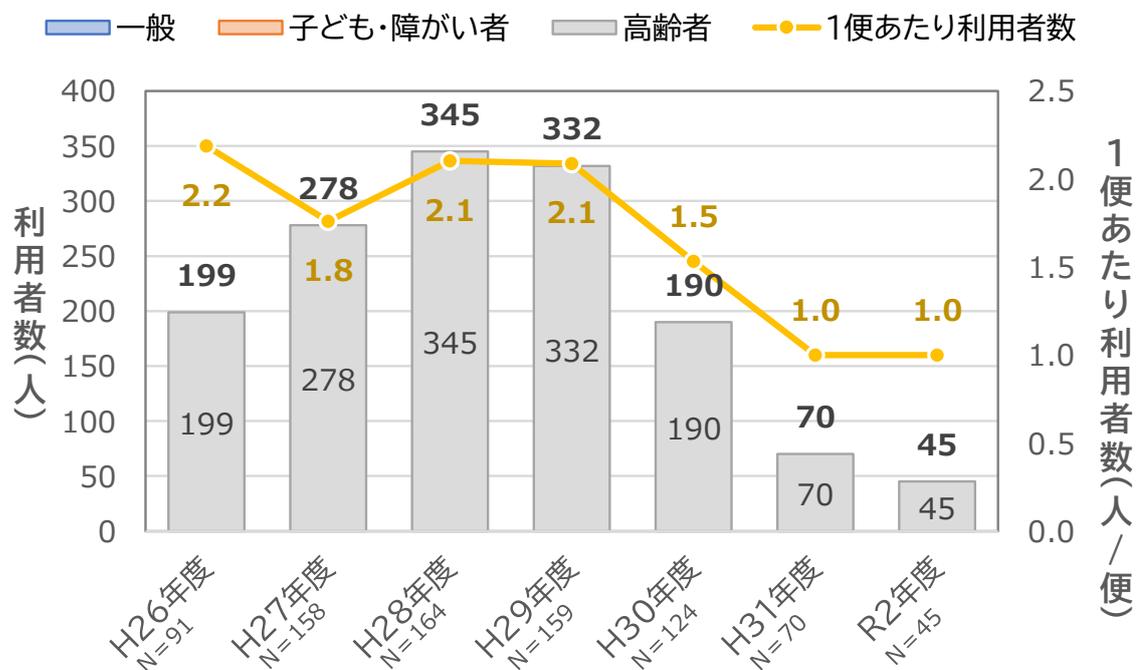
- ・洞爺地区コミュニティバス（高台線）は便や曜日に利用者の偏りがある
- ・洞爺地区コミュニティバス（市街地線）の利用者が大きく減少
- ・乗客数に対し、車両サイズが見合っていない

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

<花和地区コミュニティタクシーの利用者整理>

花和地区コミュニティタクシーの利用者数は、平成28年度（345人）と令和2年度（45人）を比較すると、約9割減少している状況です。

また、1便あたりの利用者数は平成31年度から1人のみの利用であり、新たな利用者が見込まれない状況です。



出典：平成26年～令和2年概況調査基礎データ

図 3-15 花和地区コミュニティタクシーの利用者数

■ 現状・問題点

・花和地区コミュニティタクシーの新たな利用者が見込まれない

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

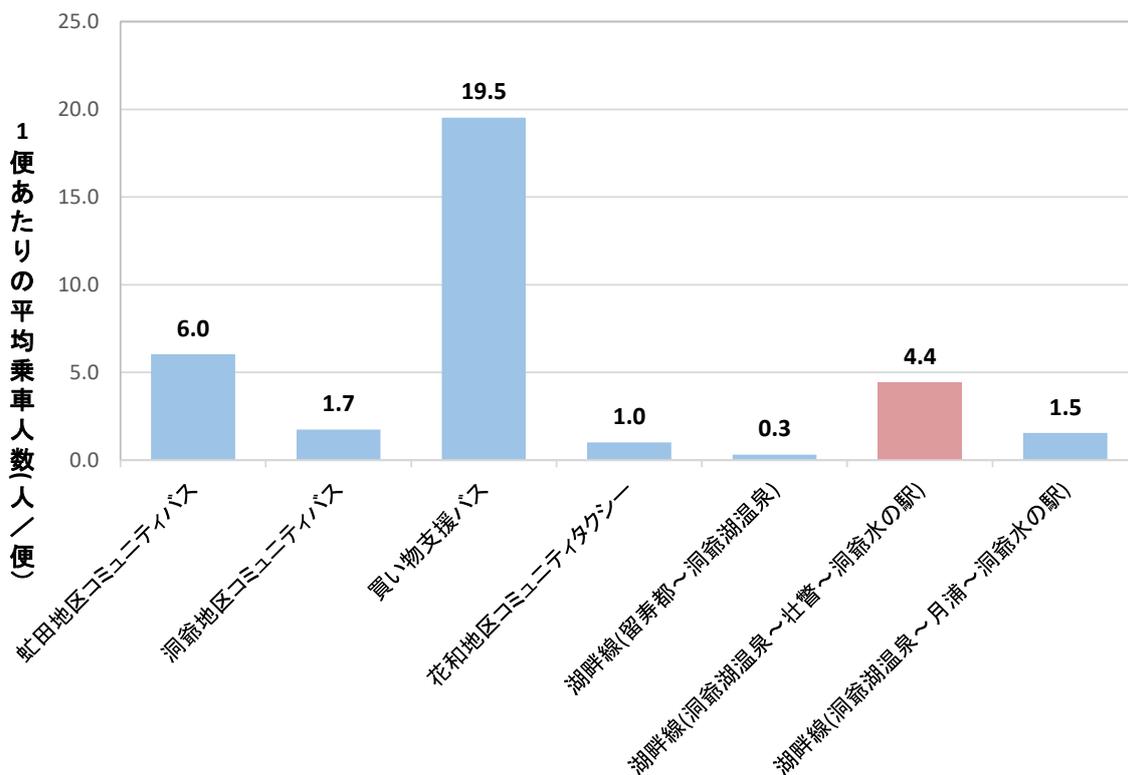
<町内公共交通の1日あたりの平均利用者数の整理>

当町の町内公共交通の1日あたりの平均利用者数を整理すると、買い物支援バスの利用が最も多い状況です。

一方で、路線バスの湖畔線（留寿都～洞爺湖温泉、洞爺湖温泉～月浦～洞爺水の駅）は、虻田地区コミュニティバスや洞爺地区コミュニティバス、買い物支援バスの利用者を下回っています。

湖畔線（洞爺湖温泉～壮瞥～洞爺水の駅）についても、路線別に1便あたりの平均乗車数で見ると、伊達緑丘高までの路線は利用がありますが、他の2路線は利用者が少ない状況です。

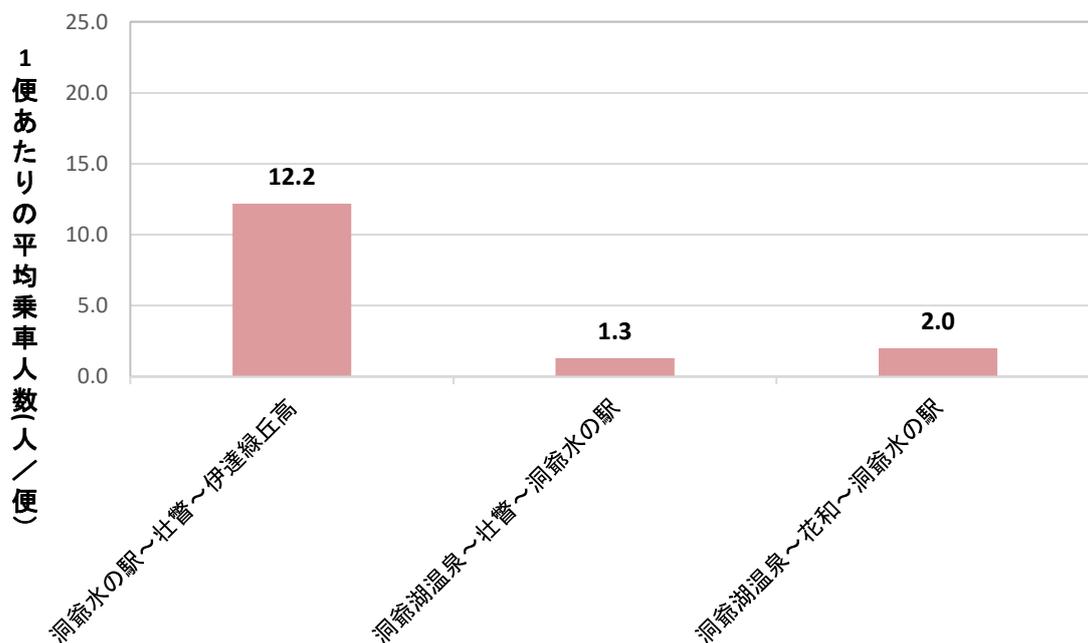
これらから、利用者の動向を踏まえた、路線バス（湖畔線）の運行の見直しが課題となっています。



出典：平成30年～令和2年洞爺地区コミュニティバス乗降調査、令和2年～令和3年買い物支援バス乗車人数、平成26年～令和2年概況調査基礎データ、

図 3-1 4 町内交通の1便あたりの平均乗車数

第3章 地域及び公共交通の現状と課題



出典：令和2年道南バス乗降調査(湖畔線)

図 3-15 湖畔線(洞爺湖温泉～壮瞥～洞爺水の駅)の1便あたりの平均乗車数

■ 現状・問題点

- ・洞爺地区コミュニティバス(市街地線)の利用者の減少に伴い、バス車両で運行する必要性が低下
- ・湖畔線の利用者が限定化(通学に利用される便を除き、一般利用者は少ない)

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(2)-4) その他交通施策及び当町が移動支援に要している経費

当町では、各種公共交通の維持や移動困難者を支援するため、全14事業を実施しており、その経費の総額は、年間で約7,500万円（令和3年度決算額）となっています。

経費の総額は、年々増加傾向にあり、今後、人口減少が見込まれる中、税金や公共交通の運賃収入等が減少し、現状、実施している事業の継続が難しくなることが懸念されます。

表 3-6 洞爺湖町で実施している交通支援策（運行費用）

事業名	内容	令和2年度 決算額 (千円)	令和3年度 決算額 (千円)
虻田地区コミュニティバス運行事業	虻田地区内を巡回するコミュニティバスを運行 (補助金：道南バス株式会社⇒週6日×7便)	9,528	8,908
洞爺地区コミュニティバス運行事業 (市町村有償運送)	洞爺地区内を巡回するコミュニティバスを運行 (指定管理：有限会社洞爺運輸) ⇒月曜4便（うち2便は予約運行）、火曜6便、 金曜8便（うち2便は予約運行）	3,158	3,158
生活路線維持事業	道南バス株式会社に対する路線バス10路線の維持に係る赤字額の1/2を助成（補助金）	18,298	19,047
買い物支援バス運行事業	スーパーのない洞爺地区、月浦地区、洞爺湖温泉地区と虻田地区のスーパーを往復するバス運行 (委託料：道南バス株式会社) ⇒週1回1往復 ※R2.12月から2路線(洞爺・月浦便、温泉便)	2,574	2,536
花和地区コミュニティタクシー運行事業	花和地区と洞爺駅周辺地区を往復するコミュニティタクシーを運行(補助金：札幌交通株式会社) ⇒週2回各1往復（予約運行）	831	625
福祉有償運送	障がいのある方（身体、精神、知的）を対象に、ご自宅と医療機関の間を有料で移送	1,974	2,268
福祉バス管理運営事業	燃料費、修繕料、車検費用等	683	460
スクールバス運行业務 (洞爺地区部活動便含む)	洞爺湖温泉小学校、虻田中学校へ通学するためスクールバスを運行(委託料等：道南バス株式会社) とうや小学校、洞爺中学校へ通学するためスクールバスを運行(委託料等：有限会社洞爺運輸)	26,405	28,989
部活動大会等遠征に係るバス運行	虻田中学校部活動の大会等の遠征時に生徒を輸送	97	105
運行費用の合計		63,548	66,096

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-7 洞爺湖町で実施している交通施策（利用者負担軽減費用）

事業名	内容	令和2年度 決算額 (千円)	令和3年度 決算額 (千円)
高齢者バス運行業務	高齢者の路線バス運賃の一部を助成 (利用者負担1回100円の差額を町が負担) (委託料：道南バス株式会社)	6,875	6,875
洞爺地区等通学費等助成事業	通学費、下宿代の一部を助成	2,606	2,444
自動車改造費助成事業	身体障がい者が自立した日常生活、社会生活を営むために自動車の操行装置及び駆動装置等の一部を改造するため費用の一部を助成	0	0
精神障がい者社会復帰施設等通所交通費支給事業	在宅の精神障がい者が社会復帰施設等に通所する場合に要する交通費の一部を助成	0	0
伊達地区交通安全推進協会交付事業	北海道札幌方面伊達警察署と一般社団法人伊達地区交通安全協会及び伊達市・洞爺湖町・壮瞥町・豊浦町の1市3町で、65歳以上の運転免許証所持者が運転免許証を自主返納による運転経歴証明書発行手数料を全額補助	24	29
利用者負担軽減費用の合計		9,505	9,348
合計		73,053	75,444

■ 現状・問題点

- ・公共交通の維持に係る費用が年々増加
- ・人口が減少傾向にあり、町税や運賃収入等が減少し、事業継続が困難となる懸念
- ・公共交通の運行だけでなく、スクールバス運行、交通費助成等を実施

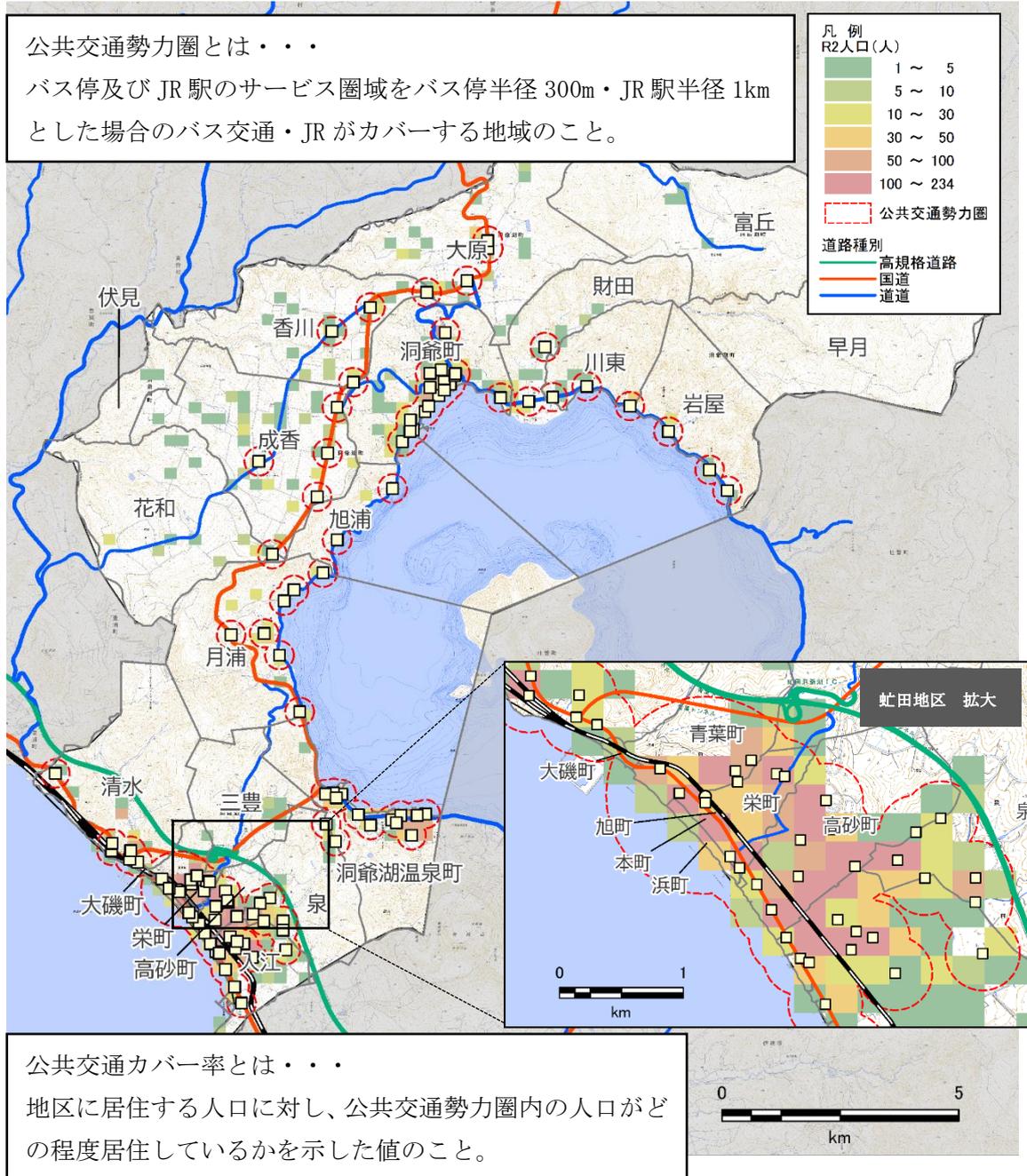
第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(3) 公共交通空白地域の整理

(3)-1) 公共交通空白地域の状況

当町内の公共交通勢力圏人口は、急勾配等の地理的条件を除くと、町全体で 88.4%と 9 割近くの町民がバス停もしくは JR 駅付近に居住している状況です。

一方で、カバー率が高い洞爺湖温泉地区でも、最大約 1.5km（徒歩約 20 分）を要する地域があることやバスターミナルまで花和地区や洞爺高台地区、洞爺下台地区では、公共交通カバー率が大幅に低い地域がみられており、居住場所によらず、生活圏までの快適な移動を確保していくことが重要です。



出典：令和 2 年国勢調査(総務省統計局)

図 3-16 地域公共交通のカバー圏整理

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-8 公共交通勢力圏人口

地区別		令和2年人口 (人)	勢力圏人口 (人)	カバー率
虻田地区	大磯町	11	7	63.6%
	本町	381	297	78.0%
	浜町	107	98	91.6%
	旭町	211	161	76.3%
	青葉町	440	440	100.0%
	高砂町	1,782	1,691	94.9%
	入江	1,373	1,320	96.1%
	泉	583	544	93.3%
	清水	311	292	93.9%
	三豊	23	19	82.6%
	栄町	547	547	100.0%
洞爺湖温泉地区	洞爺湖温泉	899	829	92.2%
月浦地区	月浦	134	94	70.1%
花和地区	花和	72	10	13.9%
洞爺高台地区	成香	207	59	28.5%
	伏見	4	0	0.0%
	香川	96	73	76.0%
	大原	133	39	29.3%
	富丘	13	0	0.0%
洞爺下台地区	旭浦	20	3	15.0%
	洞爺町	962	828	86.1%
	財田	59	48	81.4%
	川東	54	47	87.0%
	岩屋	20	13	65.0%
合計		8,442	7,459	88.4%

出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)

■ 現状・問題点

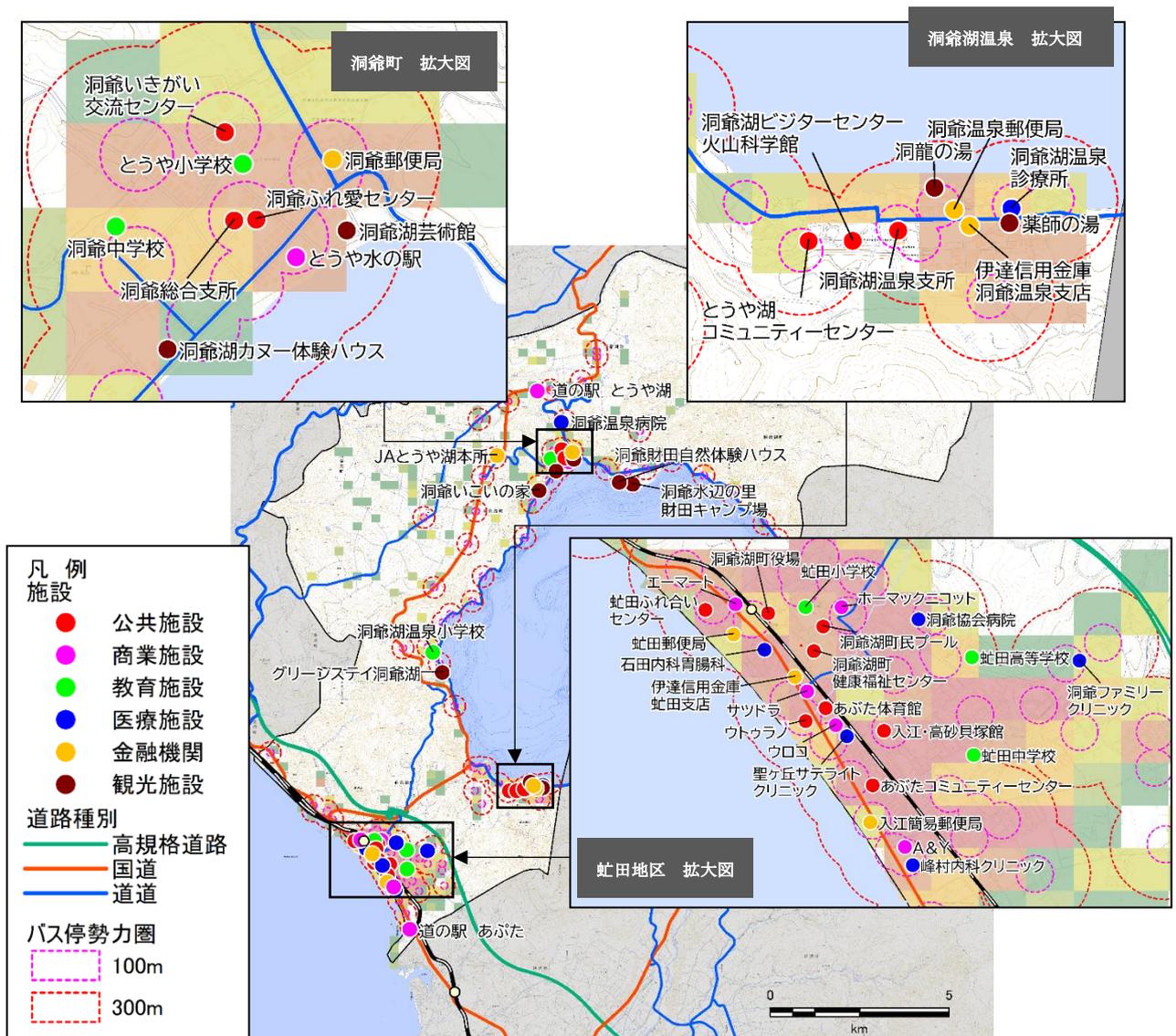
- ・洞爺湖温泉地区内の居住地域から洞爺湖温泉バスターミナルまで、最大約 1.5km (徒歩約 20 分)
- ・公共交通カバー率が大幅に低い地域も存在
- ・近くにバス停があっても、便数が少ないため、公共交通カバー率の高さと利便性の高さが比例していない

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(3)-2) 公共交通を利用した場合の到達圏分析

バス停位置と都市機能施設位置の相互関係を整理したところ、51施設中48施設がバス停から300m圏内に位置しており、健常者であれば、バス停から降車後にストレスなく徒歩でアクセスすることが可能です。

一方で、高齢者等がストレスなく歩ける範囲は、100mといわれており、100m圏内で整理した結果、51施設中25施設のみが100m圏内に位置し、高齢者等の長距離移動が困難な方にとっては、ストレスなく行ける場所が限られている状況です。また、買い物後に重い荷物を持っていた場合、さらに高齢者等への負担は倍増すると考えられます。



出典：令和2年国勢調査(総務省統計局)

図 3-17 バス停勢力圏と主要施設

■ 現状・問題点

- ・ 高齢者等の長距離移動が困難な方にとっては、ストレスなくアクセスできる都市機能施設が限られている

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-9 施設とバス停との距離（その1）

分類	名称	100m 圏内	300m 圏内
公共施設	洞爺総合支所	○	○
	あぶた体育館	-	○
	洞爺湖町健康福祉センター	-	○
	洞爺湖ビジターセンター・火山科学館	-	○
	洞爺湖温泉支所	○	○
	洞爺ふれ愛センター	○	○
	洞爺いきがい交流センター	○	○
	入江・高砂貝塚館	○	○
	あぶたコミュニティセンター	-	○
	虻田ふれあいセンター	○	○
	洞爺湖町役場	○	○
	とうや湖コミュニティセンター	○	○
	洞爺湖町民プール	-	○
	ウトウラノ	○	○
商業施設	道の駅 とうや湖	-	-
	道の駅 あぶた	○	○
	とうや水の駅	○	○
	ウロコ	-	○
	サツドラ	-	○
	エーマート	-	○
	ホームックニコット	○	○
	A&Y	○	○
医療施設	洞爺協会病院	○	○
	洞爺湖温泉診療所	○	○
	洞爺温泉病院	○	○
	聖ヶ丘サテライトクリニック	-	○
	峰村内科クリニック	○	○
	石田内科胃腸科	-	○
	洞爺ファミリークリニック	○	○

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-10 施設とバス停の距離（その2）

分類	名称	100m 圏内	300m 圏内
教育施設	虻田高等学校	-	○
	虻田小学校	-	○
	洞爺湖温泉小学校	-	○
	虻田中学校	-	○
	洞爺中学校	-	○
	とうや小学校	-	○
金融施設	洞爺郵便局	○	○
	虻田郵便局	-	○
	洞爺温泉郵便局	○	○
	入江簡易郵便局	○	○
	伊達信用金庫虻田支店	-	○
	伊達信用金庫洞爺温泉支店	-	○
	JA とうや湖本所	○	○
観光施設	洞爺水辺の里 財田キャンプ場	-	○
	洞爺湖芸術館	-	○
	グリーンステイ洞爺湖	-	○
	洞爺財田自然体験ハウス	-	-
	洞爺湖カヌー体験ハウス	-	○
	洞爺の湯	○	○
	洞爺いこいの家	○	○
	薬師の湯	○	○

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3-3 地域及び公共交通の整理から見える現状・問題点

第3章で整理した地域及び公共交通の整理から見える現状・問題点について、以下に整理します。

表 3-1 1 地域及び公共交通の整理から見える現状・問題点（その1）

整理項目		現状・問題点
地域の現状整理	人口と高齢化の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・生産年齢人口減少によるバス利用者数の減少 ・高齢者や子ども等の送迎を担ってきた家族間送迎の負担増加 ・高齢者等の運転免許返納の需要増加
	免許保有状況	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を持たない生活に不安を抱えている町民が多数存在 ・公共交通が比較的不便な洞爺湖温泉地区及び洞爺地区においては、運転免許の返納が進んでいない
	当町に係る移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学圏における移動手段の確保 ・札幌市とのつながりの維持
	都市機能施設の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能施設は、市街地である虻田地区に集積
	観光入込客数の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響により、観光入込客数が減少
公共交通の現状整理	道路網の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・道道 578 号線（虻田洞爺線）は湖畔外周の道路幅員が狭く、通行車両が制限 ・虻田地区においても道路幅員が狭く、急勾配な町道があり、車両の通行や停車等が制限
	JR・民間バス路線の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺地区から洞爺駅には行くためには、乗換が必要な路線網 ・路線バスの便数が少なく、乗継の利便性も低い ・路線バスでは洞爺湖外周の周遊が難しい
	虻田地区コミュニティバスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯によって利用状況に差が生じている ・虻田地区コミュニティバスで利用者がいない区間が存在（上入江～下水終末処理場、道の駅あぶた前） ・道路環境により運行が難しい地区が存在（青葉、清水）
	買い物支援バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・岩屋・川東・財田地区では予約で利用できるが、利用者がほとんどいない
	洞爺地区コミュニティバスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺地区コミュニティバス（高台線）は便や曜日に利用者の偏りがある ・洞爺地区コミュニティバス（市街地線）の利用者が大きく減少 ・乗客数に対し、車両サイズが見合っていない
	花和地区コミュニティタクシーの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・花和地区コミュニティタクシーの新たな利用者が見込まれない

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-12 地域及び公共交通の整理から見える現状・問題点（その2）

整理項目		現状・問題点
公共交通の現状整理	町内公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺地区コミュニティバス（市街地線）の利用者の減少に伴い、バス車両で運行する必要性が低下 ・湖畔線の利用者が限定化（通学に利用される便を除き、一般利用者は少ない）
	交通支援策の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持に係る費用が年々増加 ・人口が減少傾向にあり、町税や運賃収入等が減少し、事業継続が困難となる懸念 ・公共交通の運行だけでなく、スクールバス運行、交通費助成等を実施
	公共交通空白地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖温泉地区内の居住地から洞爺湖温泉バスターミナルまで、最大約1.5km（徒歩約20分） ・公共交通カバー率が大幅に低い地域も存在 ・近くにバス停があっても、便数が少ないため、公共交通カバー率の高さと利便性の高さが比例していない
	公共交通を利用した都市機能施設への到達圏の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の長距離移動が困難な方にとっては、ストレスなくアクセスできる都市機能施設が限られている

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3-4 当町内を運行する公共交通に求められること

令和3年度及び令和4年度に交通事業者をはじめとする関係団体へのヒアリング調査等から、利用者分類ごとに利用可能移動手段及び当町内を運行する公共交通に求められることを以下に整理します。

表 3-13 利用者分類別利用可能移動手段の整理

利用者分類	高齢者 一般	学生	要介護	要支援	観光客
路線バス	○	○	○	○	○
虹田地区コミュニティバス	○	○	○	○	○
洞爺地区コミバス	○	○	○	○	○
花和地区コミュニティタクシー	○	○	○	○	
買い物支援バス	○	○	○	○	
カーシェア	○				○
スクールバス		○			
福祉有償運送			○	○	
レンタサイクル	○	○			○
その他	○	○	○	○	
その他移動手段の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者交通費助成（70歳以上の高齢者対象） 	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺地区等通学費等の助成 	<ul style="list-style-type: none"> ・付き添いボランティア（手助け隊） ・各種交通機関の運賃の割引 	<ul style="list-style-type: none"> ・付き添いボランティア（手助け隊） ・訪問型サービス（外出支援） ・各種交通機関の割引 ・各種助成 	

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-14 利用者分類別当町内を運行する公共交通に求められること

利用者分類	現状と課題	評価	住民等からの要望
高齢者一般	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通機関は概ね利用が可能であり、70歳以上は交通費の助成を実施 一方で、洞爺水の駅～洞爺湖温泉～洞爺駅間の接続が悪いことから、生活移動（買い物、通院など）に不便を感じている高齢者が多い コミュニティバス等についても、利用者数の減少等が見受けられる 	△	<ul style="list-style-type: none"> 虻田地区～洞爺地区間までの直行便の導入 洞爺地区～洞爺湖温泉～虻田地区間のシームレス⁴な移動 公共交通の種類・利用方法の周知 のぞみ団地等から温泉街までの移動を確保 免許返納後の移動手段の確保 洞爺地区コミュニティバスの利用実態に合ったモビリティへの転換
児童生徒	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通機関は概ね利用が可能であり、町内の小・中学生を対象としたスクールバスの運行や洞爺地区等に対し、通学支援を実施 一方で、町外の高校へ通学する生徒は、各地区から洞爺駅までの通学環境が十分に整っておらず、通学が不便 	△	<ul style="list-style-type: none"> 虻田地区～洞爺地区間までの直行便の導入 洞爺地区～洞爺湖温泉～虻田地区間のシームレスな移動 通学時間帯に合わせた各地区から洞爺駅までの移動を確保 スクールバスの運行範囲の拡張
要介護	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通機関は概ね利用が可能であり、運賃割引や福祉有償運送の利用が可能 福祉有償運送等の延べ利用件数について、令和2年度と令和3年度を比較すると、利用件数は増加傾向（令和2年度：1,543件→令和3年度：1,729件） 	○	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の移動範囲を室蘭市まで拡張
要支援	<ul style="list-style-type: none"> 各種交通機関は概ね利用が可能であり、運賃割引や福祉有償運送の利用、通所交通費等の助成など、数多くの施策を実施 	○	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の移動範囲を室蘭市まで拡張
観光客	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやレンタサイクルのほか、洞爺湖温泉地区ではカーシェアリングサービスを行っており、年々、観光客の利用が増加 	△	<ul style="list-style-type: none"> 二次交通の確保 カーシェアリングサービスの拡大に伴う駐車スペースの確保 観光客に向けた公共交通の種類及び利用方法の周知

○：現在の施策を維持、△：現在の施策の見直しもしくは一部拡充

⁴ シームレス：乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする

第4章 地域公共交通に対するニーズ

第4章 地域公共交通に対するニーズ

4-1 各種調査の実施状況

(1) 住民ニーズ把握調査

平成25年に実施した公共交通に関するアンケート調査（住民ニーズ把握調査）の結果を以下に整理します。

(1)-1) 調査実施の目的

地域公共交通に対する住民ニーズや既存公共交通の利用実態、課題などを的確に把握することを目的に調査を実施しました。

(1)-2) 調査実施期間

平成25年10月17日（木）から11月11日（月）までを調査実施期間として設定しました。

(1)-3) 調査対象

洞爺湖町全世帯（5,166世帯（平成25年8月住民基本台帳を基に算出））を対象としました。

(1)-4) 調査実施方法・回収率

自治会を通じた配布・回収（各世帯2票配布）

※配布票数：10,332票、回収票数：3,547票（回収率：34.3%）

(1)-5) 調査内容

住民ニーズ把握調査について、以下の調査内容を設定しました。

表 4-1 住民ニーズ把握調査の調査内容

調査内容	調査項目
個人属性	性別、年代、職業、家族構成、所属自治会、免許・自動車保有状況、将来自動車運転困難時の移動手段
交通行動	通勤・通学、買い物、通院時における交通行動（交通手段、場所、時間帯、交通行動の回数）
公共交通の利用状況	主に利用するバス種別、利用頻度、バス交通に対する不満、不満が改善された際の利用頻度の変化
新たな交通サービスへのニーズ	将来のバスの必要性、ルート変更時の町内巡回バスの利用意向、町内巡回バスで行きたい施設、新たな公共交通の利用意向、新たな公共交通に対する支払意思額、新たな公共交通の利用目的、外出機会の変化

第4章 地域公共交通に対するニーズ

(1)-6) 調査結果概要

6) ・i 交通弱者の増加等、社会情勢の変化に対応した公共交通ネットワークの整備が必要

- ・「免許保有、自動車運転」の割合が約7割と高くなっており、各種交通行動における移動手段も「自動車【自分で運転】」が高くなっています。
- ・しかし、当町における免許保有状況を年代別に見ると、高齢者になるほど、免許を持たない割合が高くなっており、公共交通サービスの整備が必要となっています。
- ・また、将来の自動車の運転が困難になった際の移動手段についても、「バスの利用」が高くなっています。

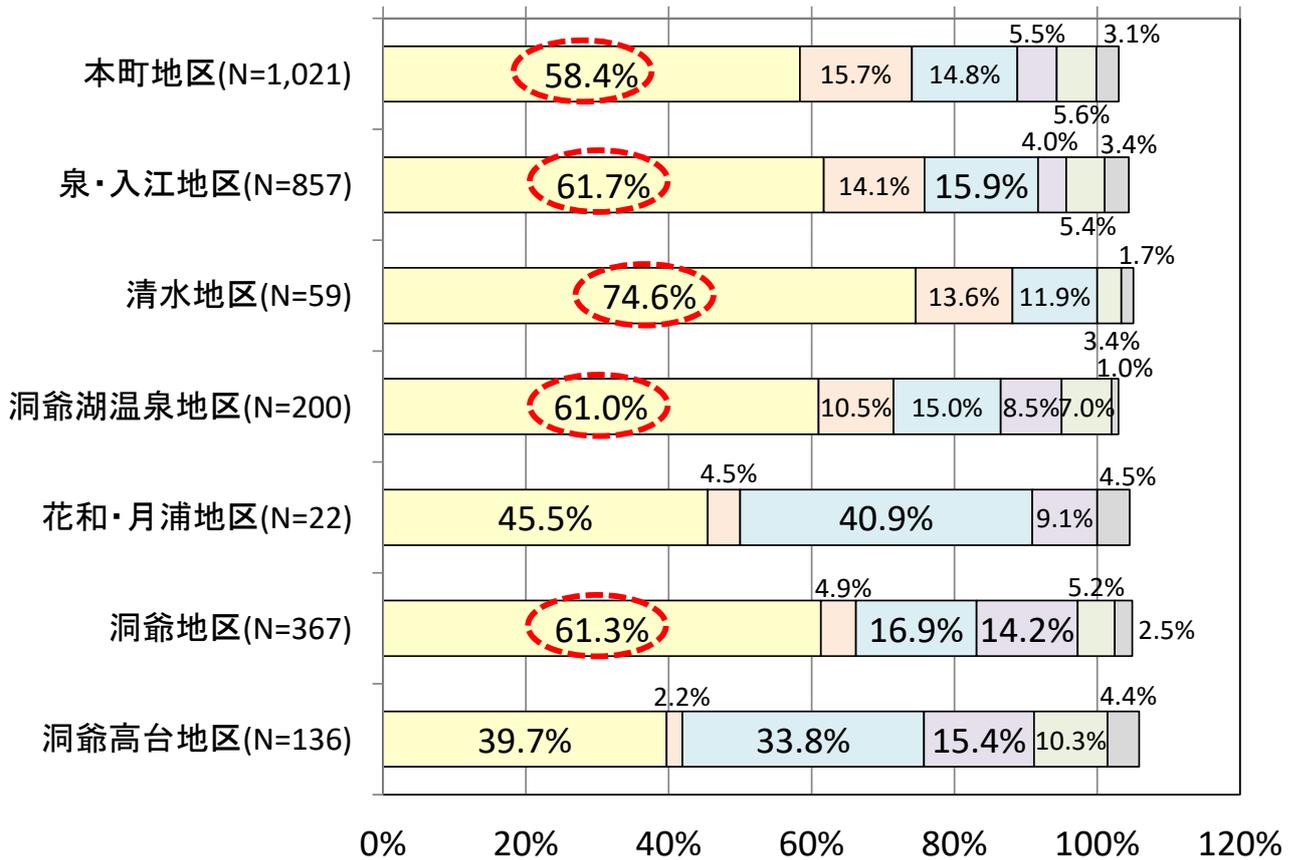
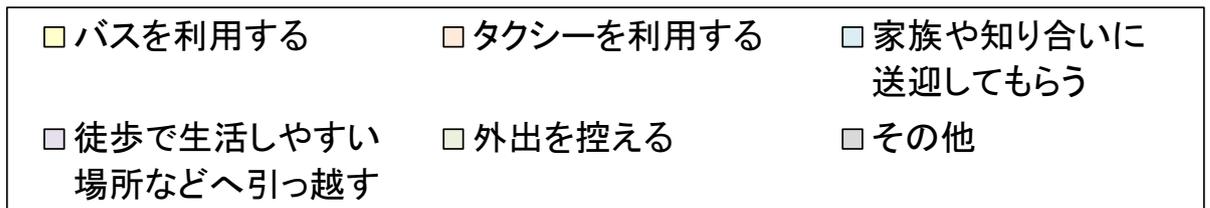


図 4-1 将来の自動車の運転が困難になった際の移動手段（地区別）

第4章 地域公共交通に対するニーズ

6) ・ii バスサービスの向上等の住民ニーズに即した運行計画の検討

- ・仮にルート変更した場合の町内巡回バスや予約運行型乗合タクシー等の新たな公共交通の利用意向も高くなっています。
- ・バス交通に対する不満では、「バス便数が少ない」や「乗りたい時間にバスがない」等の意見の割合が高くなっています。
- ・地区別にバス交通に対する不満を見ると、泉・入江地区や清水地区などで、「バス停が遠い」とする意見の割合が高くなっています。
- ・町内巡回バスを利用し行きたい施設は、「洞爺湖温泉内温泉施設」が多くなっています。

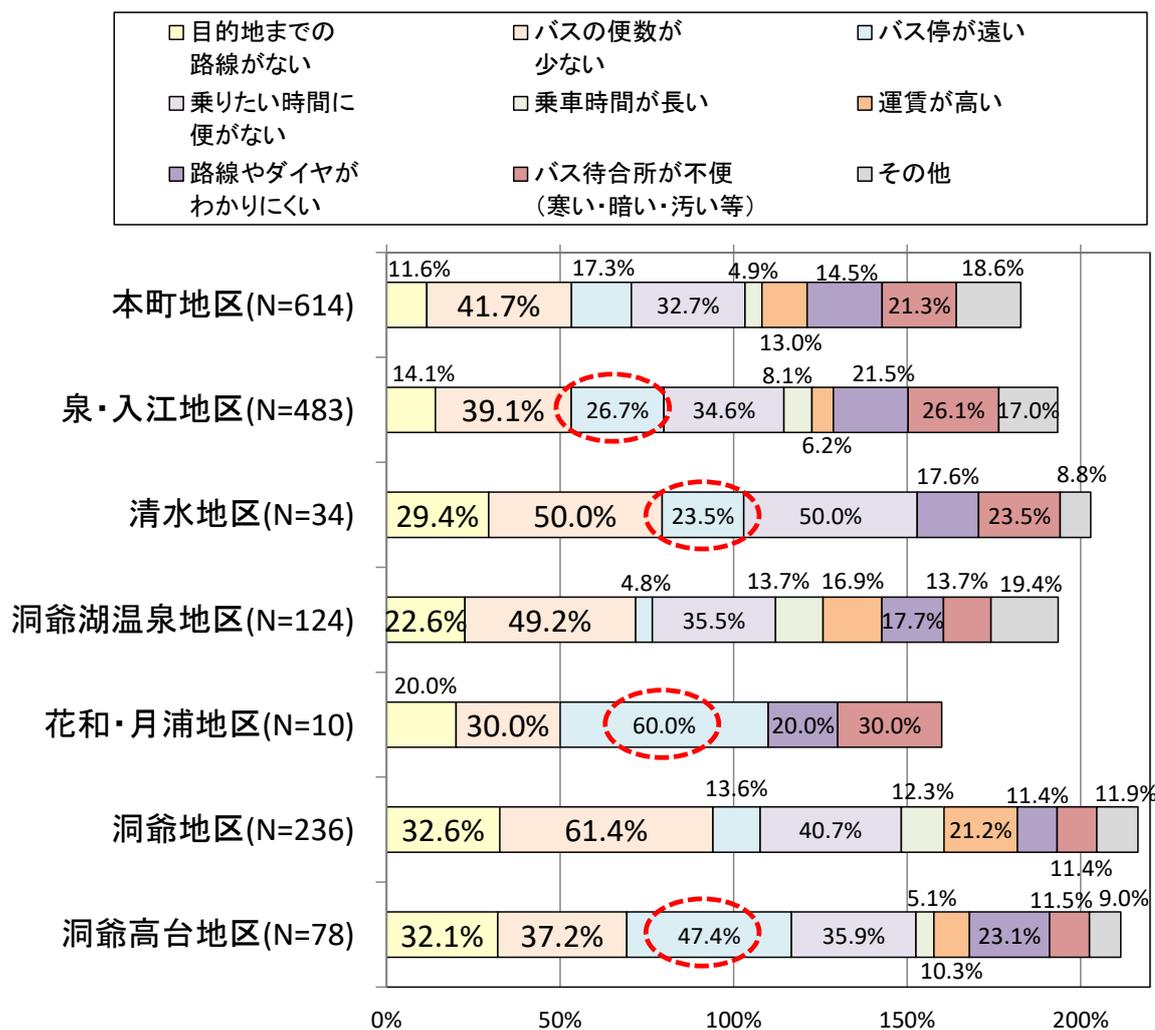


図 4-2 バス交通に対する不満（地区別）

■求められていること

- ・利用者ニーズに即した町内コミュニティバスのルート変更等の交通サービスの見直し
- ・自宅-バス停間のラストワンマイル交通⁵の確保

⁵ ラストワンマイル交通：最寄りの鉄道駅やバス停から、最終目的地である自宅などまでの区間の交通のこと

第4章 地域公共交通に対するニーズ

(2) 高校生通学アンケート調査

令和4年に実施した高校生通学アンケート調査の結果を以下に整理します。

(2)-1) 調査実施の目的

当町のバス交通利用の重要な対象となる高校生の通学実態を把握し、今後の当町における地域公共交通のあり方を検討することを目的に、高校生通学アンケート調査を実施しました。

(2)-2) 調査実施期間

令和3年8月27日（金）から9月17日（金）までを調査実施期間として設定しました。

(2)-3) 調査対象

当町に住所を有する高校生（15から18歳まで）及び高校生の保護者の方を調査対象として設定しました。

(2)-4) 調査実施方法

対象者へ調査票を郵送し、WEB、持参又はファックスによる回収を実施

※配布票数（高校生）：169票、回収票数：39票（回収率：23.1%）

※配布票数（保護者）：169票、回収票数：45票（回収率：34.3%）

(2)-5) 調査内容

高校生通学アンケート調査について、高校生・保護者別に以下の調査内容を設定しました。

表 4-2 高校生通学アンケート調査（高校生対象）の調査内容

調査内容	調査項目
個人属性	住所、通学している学校名、下宿の有無
交通行動	通学時間、通学方法、移動手段の利用区間、通学費用
新たな交通サービスへのニーズ	通学で困っていること、通学で利用する公共交通の改善点

表 4-3 高校生通学アンケート調査（保護者対象）の調査内容

調査内容	調査項目
個人属性	住所、子どもの通学している学校名
新たな交通サービスへのニーズ	子どもの通学で困っていること、通学で利用する公共交通の改善点

第4章 地域公共交通に対するニーズ

(2)-6) 調査結果概要

6) ・i 洞爺地区から虻田地区までの直通便の要望

- ・洞爺地区に居住する高校生及び保護者から、駅までの送迎が大変とする要望（保護者意見では、下宿させている、といった意見が挙がっており、朝もしくは夕方の送迎が困難であることから、下宿をさせていると推察される）がある
- ・その改善策としては、各地区から基点駅までの直行便を望む声がある

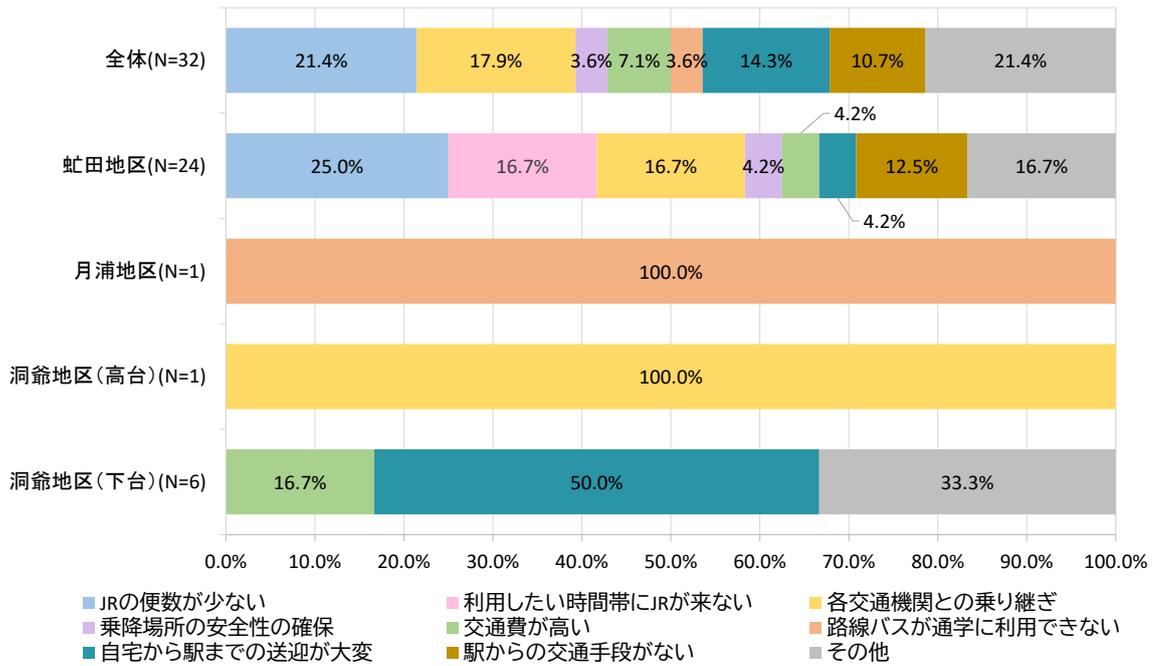


図 4-3 居住地区別通学に対する不満（高校生対象）

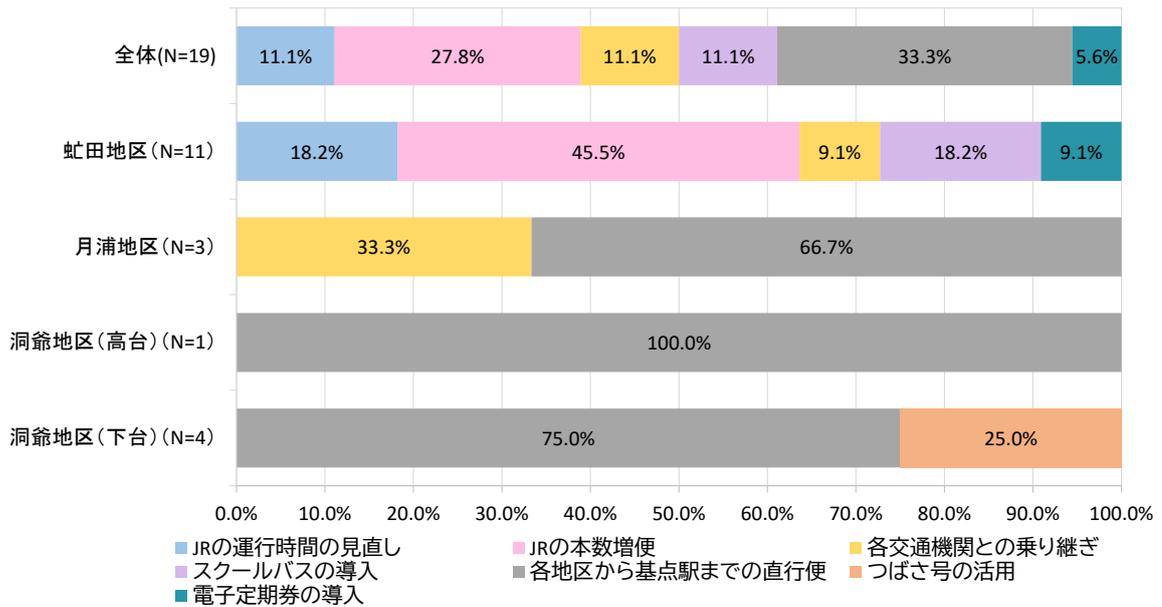


図 4-4 居住地別交通手段に対する改善策（高校生対象）

第4章 地域公共交通に対するニーズ

6) ・ii 通学時間帯を考慮した新たな交通への要望

・洞爺湖温泉地区に居住する保護者から、バス・JRの便数が少ないとする意見も挙がっており、現在の道南バス路線の運行時間とJRの運行ダイヤを見ると、朝の通学時間帯において、室蘭方面までの通学に使いやすいJR便に道南バス路線が接続されていない状況があることがその理由として推察される

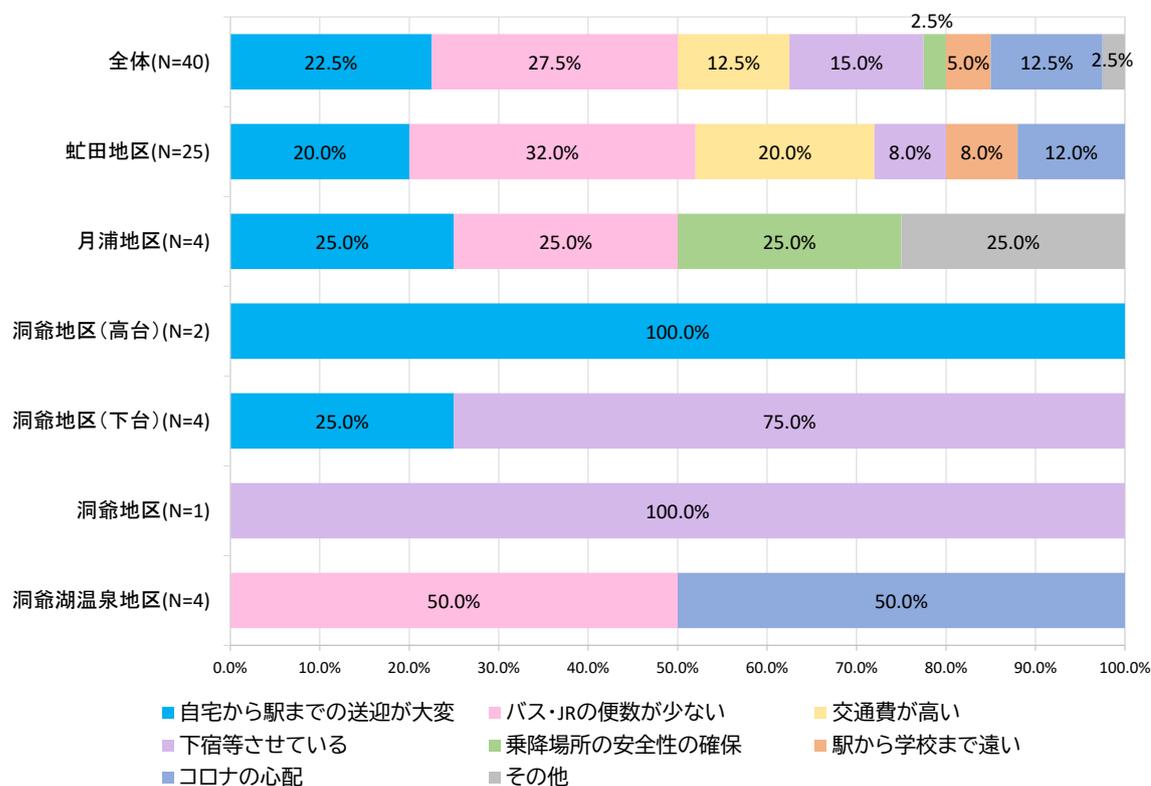


図 4-5 居住地区別通学に対する不満（保護者対象）

■求められていること

- ・洞爺地区から虻田地区までの直通便の要望
- ・通学時間帯を考慮した新たな交通への要望

第4章 地域公共交通に対するニーズ

(3) 町民意見交換会

令和3年及び令和4年で実施した町民意見交換会の結果を以下に整理します。

(3)-1) 町民意見交換会開催の目的

当町における持続可能な公共交通網の構築を目的に、各地区が抱える公共交通に関する町民目線の問題点及び課題の抽出、また町民が使いやすい移動手段を町民とともに考える場として、町民を対象とした意見交換会及び勉強会を開催しました。

(3)-2) 町民意見交換会参加対象

町内の移動手段（バス・タクシーなど）について、一緒に考えてくれる町民を対象として設定しました。

(3)-3) 町民意見交換会開催日・実施場所・対象地区・参加人数

町民意見交換会開催日及び場所等の詳細は、以下の通りです。

表 4-4 町民意見交換会開催日・実施場所・対象地区・参加人数

開催日	実施場所	対象地域	参加人数
令和3年 11月4日(木)	のぞみ団地集会所	洞爺温泉地区	3名
	月浦集会所	月浦地区	2名
令和3年 11月5日(金)	洞爺総合センター	洞爺地区	8名
	アイヌ民族共生拠点施設「ウトウラノ」	虻田地区	5名
令和4年 5月24日(火)	洞爺湖町役場	虻田地区	8名
	洞爺湖町役場	民生児童委員	10名
令和4年 5月25日(水)	洞爺湖観光情報センター	洞爺温泉地区	6名
	洞爺総合センター	洞爺地区	2名
令和4年 11月21日(月)	洞爺湖観光情報センター	洞爺温泉地区	6名
	洞爺総合センター	洞爺地区	8名
令和4年 11月22日(火)	洞爺湖町役場	虻田地区	4名

第4章 地域公共交通に対するニーズ

(3)-4) 町民意見交換会結果概要

4) ・i 各地区から虻田地区までの交通アクセスの確保

- ・洞爺温泉地区及び洞爺地区には、スーパー等の商業施設が立地しておらず、身近で生鮮食品などを購入することが難しい。
- ・道南バス路線が国道230号に限られ、居住地から道南バス路線にアクセスが難しい住民が存在
- ・路線バス間の乗継が障害となり、虻田高校や室蘭市方面への通学が困難
- ・買い物バス以外に虻田地区や洞爺温泉地区までアクセスできる交通があると便利
- ・ドア・トゥ・ドア交通の移動を希望する住民が多い
- ・洞爺地区から虻田地区の直行便は必要（双方向の行き来が可能な交通が必要）

4) ・ii 洞爺湖温泉地区までの町民等の移動実態に即した交通アクセスの確保

- ・洞爺湖温泉地区の入浴施設利用のため、バスを利用している高齢者がいる
- ・道南バス路線-湖畔線の時刻変更となって以降、洞爺湖温泉地区の入浴施設利用が不便
- ・のぞみ団地や柳川地区は温泉ターミナルからも距離があることから、移動支援が必要
- ・町民の移動支援に加え、観光客の移動支援も含めて考えてほしい

4) ・iii 虻田地区コミュニティバスの効率性・利便性を高めた交通の確保

- ・虻田地区コミュニティバスで利用者がいない区間がある
- ・虻田地区コミュニティバスの運行エリアの拡張希望がある
- ・虻田地区コミュニティバスの利用希望があるが、道路環境により運行ができない地区がある
- ・虻田地区コミュニティバスについて、所要時間が長く使いづらい
- ・虻田地区コミュニティバスの利用者がいない区間やコミュニティバスで運行できない地区について、他交通手段による支援に切り替えるなど、効率性と利便性を高めた交通手段の確保が必要

4) ・iv 町内交通の利用促進策の展開

- ・虻田地区コミュニティバスの利用方法が分からない
- ・現在の虻田地区コミュニティバスの周知では利用してみようというきっかけに繋がっていない
- ・虻田地区コミュニティバスの利便性を周知するため、乗車会や無料デーなどの利用促進が必要
- ・試乗会などの利用方法を周知する機会を設定してほしい
- ・通学支援のドア・トゥ・ドア交通について、回数券やその場での支払いなども行うとより便利
- ・予約が必要な場合、若い世代ではアプリなどを通じた予約ができると便利
- ・町民等からの意見を引き続き聴き、改善を継続してほしい

■求められていること

- ・各地区から虻田地区までの交通アクセスの確保
- ・温泉利用などの町民等の移動実態に即した交通アクセスの確保
- ・虻田地区コミュニティバスの効率性・利便性を高めた交通の確保

第4章 地域公共交通に対するニーズ

- ・町内交通の利用促進策の展開

4 - 2 各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ

第4章で整理した各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズについて、以下に整理します。

表 4-5 各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ

調査内容	地域公共交通に求められていること（ニーズ）
住民ニーズ把握調査	<ul style="list-style-type: none">・利用者ニーズに即した町内コミュニティバスのルート変更等の交通サービスの見直し・自宅-バス停間のラストワンマイル交通の確保
高校生通学アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">・洞爺地区から虻田地区までの直通便の要望・通学時間帯を考慮した新たな交通への要望
町民意見交換会	<ul style="list-style-type: none">・各地区から虻田地区までの交通アクセスの確保・温泉利用などの町民等の移動実態に即した交通アクセスの確保・虻田地区コミュニティバスの効率性・利便性を高めた交通の確保・町内交通の利用促進策の展開

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5-1 計画期間で解決すべき課題（重点課題）

「2-4 関係法令・上位関連計画の整理から見える本計画の位置づけ」及び「3-3 地域及び公共交通の現状から見える現状・問題点」、「3-3 当町内を運行する公共交通に求められること」、「4-2 各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ」を踏まえ、本計画の計画期間内で解決すべき課題について、以下の通り整理します。

表 5-1 重点課題及び課題の内訳の整理

計画期間で解決すべき課題（重点課題）	課題の内訳
1. 利用対象者の動向及び財政負担を考慮した運行範囲・運行時間の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・生活圏までの快適な移動の確保 ・財政負担の軽減及び負担できる範囲内での運行見直し ・利用対象者の動向を踏まえた運行範囲の見直し ・運転卒業後等の外出機会の確保
2. 限られた資源内での路線の合理化	<ul style="list-style-type: none"> ・運転卒業後等の外出機会の確保 ・人材確保に向けた取組 ・限られた資源内での路線の組替・重点化 ・路線の取捨選択 ・観光客が移動しやすい環境の構築
3. 町内3地区を結ぶ路線バスの接続の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・運転卒業後等の外出機会の確保 ・乗継時間の見直し ・通学に係る洞爺駅までの路線の見直し ・観光客が移動しやすい環境の構築
4. バスの乗換に係る料金体系の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・通学及び日常生活の移動に伴う料金体系の見直し
5. 地域公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用のきっかけづくり ・観光客が移動しやすい環境の構築

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5 - 2 基本方針

5-1 で整理しました計画期間で解決すべき課題（重点課題）を踏まえ、洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針を以下の通り、整理します。

洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針

町内三地区が結びあい

安全・安心・快適に住み続けられる公共交通網の構築

～生活・交流移動を町民とともにデザインし続ける地域の交通～

基本方針の考え方

当町では、生活交通の方向性を示す計画として、平成26年に「洞爺湖町生活交通ネットワーク計画」を策定し、この計画に基づき、虻田地区コミュニティバスの路線変更、買い物支援バス・予約運行型交通の導入などの町内公共交通網の再編を行い、町民等の移動の足の確保に努めてきました。

一方で、人口減少や少子高齢化、令和2年1月頃からまん延が始まった新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響などにより、公共交通の利用者が激減の一途を辿っている中で、今後も継続的に町民等の移動の足を確保していくためには、これまでの公共交通のあり方を見直し、町民等の利用者の方が利用しやすい公共交通体系に再構築していくことが必要です。

また、町内三地区（虻田地区・洞爺湖温泉地区・洞爺地区）の繋がりをより強固にし、町内のどこに住んでいても、安全・安心で快適な居住環境を享受でき、将来に渡って当町に住み続けられる公共交通網を構築していくことも求められています。

このような公共交通網を構築する上では、行政やバス事業者、タクシー事業者等の交通事業者主導の公共交通網の構築ではなく、町民等の利用者や関係機関と一緒にデザイン（創り上げる）し続けることが重要となります。

5 - 3 基本方針の実現に向けた方向性

当町における公共交通体系の方向性の考え方として、“続けていける交通体系”を構築するため、「①今ある限られた交通経費の範囲内で出来ること」に加え、昨今の社会情勢の変化として「②バスの運転手や利用者が減っている」ことを踏まえ、町民等の利用者「③公共交通を利用してもらえるための仕組み」を構築することが必要と認識しています。

【前提条件】続けていける交通体系にしていこう！

- ① 今ある限られた交通経費の範囲内で出来ること
- ② バスの運転手や利用者が減っている
- ③ 公共交通を利用してもらえるための仕組み

図 5-1 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針実現に向けた方向性の前提条件

上記の前提条件を踏まえ、本計画の基本方針の実現に向けた方向性として、以下の4つの方向性を整理し、この方向性に沿って各種公共交通施策を展開していきます。

方向性1（地区間の視点）

3 地区間（虻田地区と各地区の往来）をスムーズに移動できるようにしていこう

バス路線同士の接続性の確保を行うとともに、利用実態やニーズ等を踏まえた新たなモビリティの導入等により、洞爺湖町としての各地域の繋がりを強化する公共交通網の再構築を行います。

方向性2（地区内の視点）

コンパクトで分かりやすい交通体系にしていこう

町内3地区内での移動を便利にしていき、かつ限られた財源を有効活用していく取組として、既存公共交通の再編に加え、新たな取組である「カーシェア」の拡大などを検討・実施していきます。

方向性3（広域の視点）

町内交通と町外交通の乗り継ぎ環境を改善していこう

当町に住み続けられる環境整備として、公共交通の面としては、現在運行している広域交通（道南バス及びJR）と町内交通の接続性を確保する取組を推進していきます。

方向性4（利用促進の視点）

公共交通に興味を持ってもらおう

洞爺湖町の公共交通に馴染みのない町民や観光客にとって、分かりやすい「公共交通の見える化」を進めるとともに、町民等の積極的な公共交通利用意識の醸成に向け、公共交通に触れる機会を創出するなどの取組を検討・実施していきます。

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5-4 方向性に基づく施策体系

本計画の基本方針の実現に向けて設定した4つの方向性（方向性1：3地区間（虻田地区と各地区の往来）をスムーズに移動できるようにしていこう、方向性2：コンパクトで分かりやすい交通体系にしていこう、方向性3：町内交通と町外交通の乗り継ぎ環境を改善していこう、方向性4：公共交通に興味を持ってもらおう）に対し、全8公共交通施策を実施することで、基本方針及び方向性の実現を行います。

なお、本計画で定める以下の施策については、当町における社会情勢の変化や計画の推進状況を考慮し、適宜変更を行う場合があります。

方向性1： 3地区間（虻田地区と各地区の往来）をスムーズに移動できるようにしていこう

公共交通施策1： バスの接続、乗継をしやすいとする

公共交通施策2： 便利で効率的な移動手段への転換を行う

方向性2： コンパクトで分かりやすい交通体系にしていこう

公共交通施策3： 虻田地区内を使いやすく移動できる

公共交通施策4： 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる

方向性3： 町内交通と町外交通の乗り継ぎ環境を改善していこう

公共交通施策5： 広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をしやすいとする

方向性4： 公共交通に興味を持ってもらおう

公共交通施策6： 公共交通も利用していくために必要な情報提供を行う

公共交通施策7： 公共交通を利用しようと思うきっかけづくり

公共交通施策8： 持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

図 5-2 方向性に紐づける公共交通施策

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5-5 当町の公共交通網の将来像

洞爺湖町地域公共交通計画の方向性の実現に向け、以下に示す公共交通施策及び事業の実施を行っていきます。なお、公共交通施策及び事業の詳細については、「第6章 施策・事業の内容整理」で示すものとします。

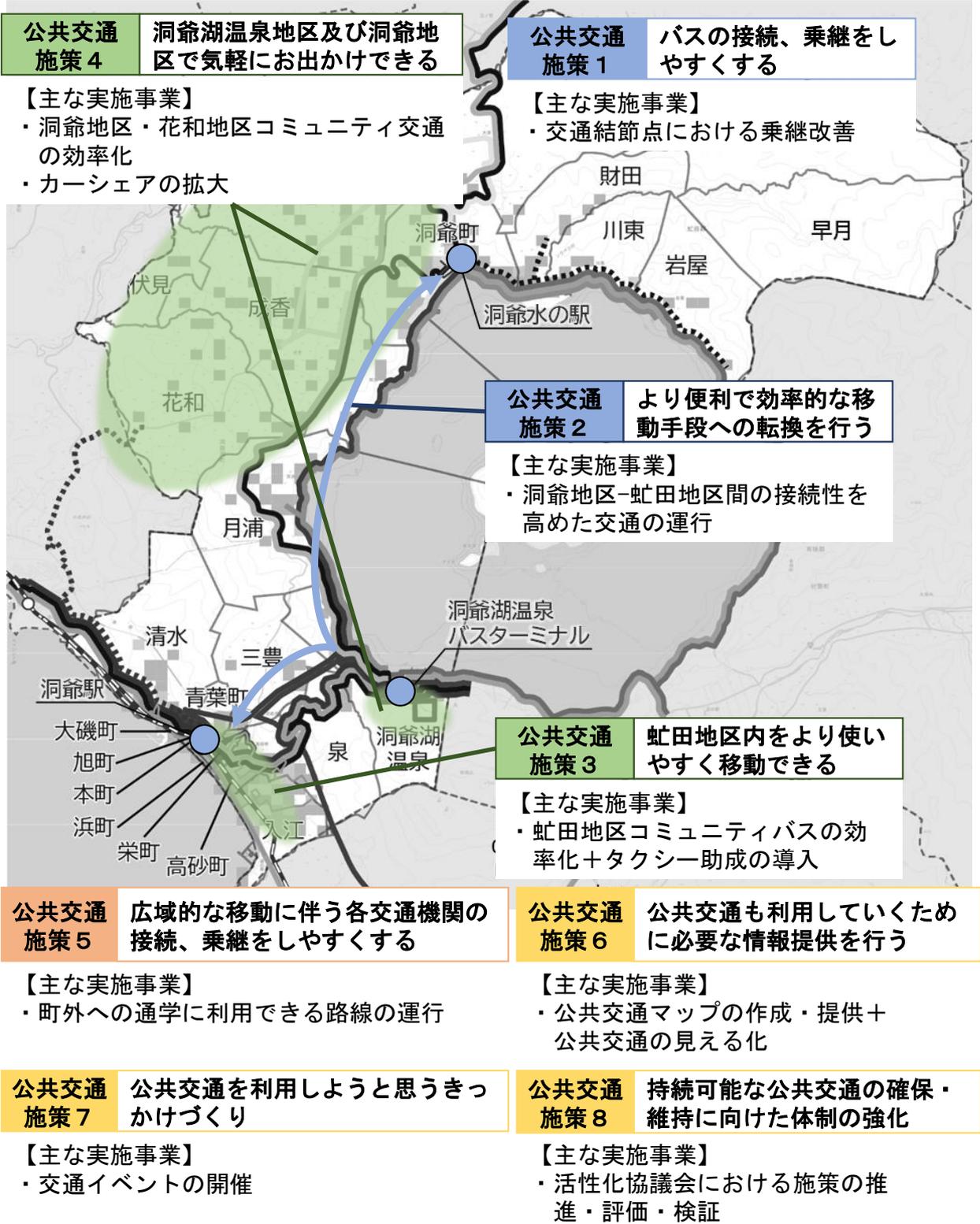


図 5-3 当町の公共交通網の将来像

第5章 洞爺湖町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5-6 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

洞爺湖町の公共交通体系を持続していくためには、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業を活用していく必要があります。補助系統に係る路線の今後の考え方、事業概要について以下に整理します。

なお、補助系統に係る対象路線の新設や運行内容の変更等については、協議会での協議を経て、本計画に位置づけします。

表 5-4 補助系統に位置づけされる路線

	系統	運行主体	路線の概要	今後の考え方
路線バス	室蘭・洞爺湖線① 室蘭・洞爺湖線② 有珠線① 洞爺湖温泉線 洞爺湖温泉線② 豊浦線	道南バス(株)	洞爺湖町と室蘭市、伊達市、壮瞥町、豊浦町を結び、町内移動と広域移動を担う路線。 【路線定期運行】	今後も地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。
虻田地区コミュニティバス	虻田地区内巡回	道南バス(株)	虻田地区内を巡回する路線で、地区内の交通空白地域と地区内の生活必需施設を結び、買い物や通院などの移動を担う。 【路線定期運行】	路線の効率化を図りながら、今後も地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。
洞爺地区コミュニティバス	市街地線 高台線	洞爺湖町 (運行は(有)洞爺運輸に委託)	洞爺地区内の交通空白地域と地区内生活必需施設を結び、買い物や通院などの移動を担うほか、市街地方面に向かう路線との接続を担う。 【区域運行】	乗合タクシーへの転換などの効率化を図りながら、今後も地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。※
通学等支援コミュニティタクシー (R5年度運行開始予定)	洞爺地区－虻田地区直通便	明星自動車(株)	洞爺地区と虻田地区を直接結ぶ路線。朝夕のJR時刻に接続し、路線バスによる移動では困難な地区間の移動を担う。事前予約による乗合運行。 【区域運行】	公共交通による通学が困難な地域の課題解決と利便性の向上を図るため、新たに地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。※

※車両の購入には、車両購入費補助の活用を見込んでいます。

第6章 施策・事業の内容整理

第6章 施策・事業の内容整理

各方向性に関する公共交通施策の実施内容及び実施主体、実施エリア、実施年度を以下に整理します。

方向性1 3地区間（虻田地区と各地区の往来）をスムーズに移動できるようにしていこう

公共交通施策1： バスの接続、乗継をしやすいとする

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 当町の交通結節点（洞爺駅、洞爺湖温泉ターミナル、洞爺水の駅）において、道南バス路線、虻田地区コミュニティバス等のモビリティ間の時間的な接続性を確保し、町内移動における利便性の向上を行います。 接続性の確保にあたっては、関係するバス事業者、タクシー事業者との連携の基、進めます。 								
			伊達 室蘭線	伊達 室蘭線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	伊達 室蘭線	東 豊浦
	道南バス	岩屋				6:55		8:28	
		洞爺水の駅				7:05		8:38	
		浮見堂前				7:06		8:39	
		曙				7:08		8:41	
		観音堂前				7:17		8:50	
		月浦公営住宅前				7:19		8:52	
		洞爺月浦温泉ポロモイ				↓		↓	
		公園前				7:29		9:02	
洞爺湖温泉				7:33		9:06			
接続時間					0:32		0:09		
道南バス	洞爺湖温泉	6:25	7:00	7:25	8:05	8:57	9:15	10:00	
	洞爺駅前	6:43	7:18	7:46	8:20	9:18	9:33	10:00	
接続時間				0:04	0:20		0:47		
虻田地区 コミュニティバス	洞爺駅前			7:50	8:40		10:20		

 ：接続時間の見直しが必要と考えられる時間帯
 ※5～15分での接続を想定

図 6-1 洞爺駅での町内交通と道南バスの接続状況（一部抜粋）

・接続時間の見直しが必要と考えられる時間帯について、地域の移動状況及び運行事業者の意見を踏まえた、利便性向上に向けた見直しが必要

実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度 ○：検討 ●：実施	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	5～15分程度で乗継可能なダイヤに変更	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜
	各モビリティ間の乗継可能なダイヤの確保	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜

第6章 施策・事業の内容整理

方向性1 3地区間（虻田地区と各地区の往来）をスムーズに移動できるようにしていこう

公共交通施策2： より便利で効率的な移動手段への転換を行う

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、道南バス株式会社が運行している洞爺湖畔沿いの路線は、運行体系の変更と洞爺地区-虻田地区を結ぶ直通型の交通の導入などにより、効率的に移動できるモビリティへの転換を行います。 ・このうち、町民からのニーズも高く、より早期に解決すべき課題として、洞爺地区に居住する通学者の足の確保があり、通学に限らず一般の方も利用可能な洞爺地区から虻田地区までの湖畔バス路線代替乗合タクシーの運行を令和6年10月より開始します。湖畔バス路線代替乗合タクシーについては、洞爺地区（洞爺町・成香・花和）から月浦・洞爺湖温泉を経由し、JR洞爺駅等を終点とする運行エリアとし、洞爺湖町が運行主体として運行します。 ・このほかの生活移動（買い物、通院等）のニーズや観光ニーズへの対応については、今後も交通事業者や協議会で協議を行い、移動需要に応じた車両サイズや運行形態について検討を行います。 ・なお、これらの運行については、運行の持続性を確保するため、地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用のほか、当町から必要な支援を行い、町民等の移動の足の確保に努めます。 ・また、車両の更新などについては、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）も活用しつつ、効率的に車両更新を行うことを想定しています。 					
	 <p>図 6-2 湖畔バス路線代替乗合タクシー運行イメージ</p>					
実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
○：検討 ●：実施	洞爺地区-虻田地区間の直通便の運行	● 通学便運行	●	●	●	●
	湖畔線代替交通の運行	○	●	●	●	●
	トンネル経由便の運行	○	●	●	●	●

第6章 施策・事業の内容整理

方向性2 コンパクトで分かりやすい交通体系にしていこう

公共交通施策3： 虻田地区内をより使いやすく移動できる

実施内容

- ・ 虻田地区コミュニティバスの効率的な運行を行うため、利用実績が極端に低い地区を別の移動手段に転換し、所要時間を短くするなど、利用者が使いやすい運行に切り替えていく取組を実施します。
- ・ また、虻田地区にはバス車両では運行が困難な地区も存在しているため、利用実績が極端に低い地区と併せて、タクシー助成等の気軽にタクシーが使える環境整備を行います。
- ・ なお、虻田地区コミュニティバスの運行は、これまで通りに道南バス株式会社を運行主体とし、新たな取組については、タクシー事業者と連携し、利用料金や利用可能な地区などの枠組みの構築及び取組を実施します。
- ・ これらの各交通の運行の持続性を確保するため、地域公共交通確保維持改善事業の活用のほか、当町から必要な支援を行い、町民等の移動の足の確保に努めます。



図 6-3 虻田地区コミュニティバスの運行ルート

実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など					
実施エリア	洞爺湖町虻田地区					
実施年度 ○：検討 ●：実施	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	虻田地区コミュニティバスの効率化	○	○	○	●	●
	タクシー助成の導入	○	○	●	●	●

第6章 施策・事業の内容整理

方向性2 コンパクトで分かりやすい交通体系にしていこう

公共交通施策4： 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺地区コミュニティバスの利用実態を踏まえ、洞爺地区乗合タクシーへと再編します。洞爺地区乗合タクシーの運行エリアは、現洞爺地区コミュニティバス運行エリアを網羅する運行エリアとします。また、洞爺地区乗合タクシーの運行主体については、現洞爺地区コミュニティバスの運行体制を引き継ぎ、運行主体を洞爺湖町とし、実際の運行業務においては、交通事業者への運行委託を行います。なお、このほかのサービス内容（便数、時間帯、運賃等）については、今後更なる検討を行い、交通事業者や協議会での協議を経て、決定していきます。 ・現行及び再編後の運行の持続性を確保するため、地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）の活用のほか、当町から必要な支援を行い、町民等の移動の足の確保に努めます。 ・また、現行及び再編後の運行車両の更新時においては、地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：車両購入に係る補助）の活用を想定しています。 ・さらに、温泉街で働く方あるいは居住する方、来訪する方が自家用車に依存しない移動手段の確保として、現在、温泉街でサービス提供を行っている「カーシェア」の取組を拡大することを検討します。「カーシェア」の拡大にあたって必要となる駐車場については、町保有の駐車場や温泉街に立地するホテルとの連携など、多様な視点から検討・協議を行います。 ・洞爺湖町を運行主体とした「ライドシェア」の運行を検討し、タクシー不足に伴う移動手段の確保に努めます。 					
	 <p>出典：TOYOTA SHARE 図 6-4 町内実施事例</p>					
実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度 ○：検討 ●：実施	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	洞爺地区コミュニティバスのデマンドタクシー化	○	●	●	●	●
	花和地区コミュニティタクシーの統合	○	●	●	●	●
	「カーシェア」の拡大	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜

第6章 施策・事業の内容整理

	「ライドシェア」の運行			○	● 適宜	● 適宜
--	-------------	--	--	---	---------	---------

第6章 施策・事業の内容整理

方向性3 町内交通と町外交通の乗り継ぎ環境を改善していこう

公共交通施策5： 広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をしやすいとする

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 当町の交通結節点（洞爺駅、洞爺湖温泉ターミナル、洞爺水の駅）から伊達市・室蘭市・豊浦町へ運行している JR・道南バス路線と再編を想定している町内交通間の接続性を確保し、便利に移動していただく環境整備を行います。 その際、町外路線の主な利用者である高校生をはじめ、豊浦町までの通学・通園ニーズも踏まえ、これらの時間帯を考慮し、当町から他自治体へシームレスに通える、乗継環境を確保します。 																																																																																																																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">停留所名</th> <th>伊達 室蘭線</th> <th>伊達 室蘭線</th> <th>東町 豊浦線</th> <th>東町 豊浦線</th> <th>東町 豊浦線</th> <th>伊達 室蘭線</th> <th>東 豊浦</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="8">道南バス</td> <td>岩屋</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>6:55</td> <td></td> <td>8:28</td> <td></td> </tr> <tr> <td>洞爺水の駅</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:05</td> <td></td> <td>8:38</td> <td></td> </tr> <tr> <td>浮見堂前</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:06</td> <td></td> <td>8:39</td> <td></td> </tr> <tr> <td>曙</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:08</td> <td></td> <td>8:41</td> <td></td> </tr> <tr> <td>観音堂前</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:17</td> <td></td> <td>8:50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>月浦公営住宅前</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:19</td> <td></td> <td>8:52</td> <td></td> </tr> <tr> <td>洞爺月浦温泉ポロモイ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>↓</td> <td></td> <td>↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>公園前</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:29</td> <td></td> <td>9:02</td> <td></td> </tr> <tr> <td>洞爺湖温泉</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7:33</td> <td></td> <td>9:06</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">接続時間</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0:32</td> <td></td> <td>0:09</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">道南バス</td> <td>洞爺湖温泉</td> <td>6:25</td> <td>7:00</td> <td>7:25</td> <td>8:05</td> <td>8:57</td> <td>9:15</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>洞爺駅前</td> <td>6:43</td> <td>7:18</td> <td>7:46</td> <td>8:20</td> <td>9:18</td> <td>9:33</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>伊達駅前</td> <td>7:04</td> <td>7:39</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>9:54</td> <td></td> </tr> <tr> <td>東室蘭駅西口</td> <td></td> <td>8:46</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>11:01</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								停留所名		伊達 室蘭線	伊達 室蘭線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	伊達 室蘭線	東 豊浦	道南バス	岩屋				6:55		8:28		洞爺水の駅				7:05		8:38		浮見堂前				7:06		8:39		曙				7:08		8:41		観音堂前				7:17		8:50		月浦公営住宅前				7:19		8:52		洞爺月浦温泉ポロモイ				↓		↓		公園前				7:29		9:02		洞爺湖温泉				7:33		9:06		接続時間					0:32		0:09		道南バス	洞爺湖温泉	6:25	7:00	7:25	8:05	8:57	9:15	10	洞爺駅前	6:43	7:18	7:46	8:20	9:18	9:33	10	伊達駅前	7:04	7:39				9:54		東室蘭駅西口		8:46				11:01	
	停留所名		伊達 室蘭線	伊達 室蘭線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	東町 豊浦線	伊達 室蘭線	東 豊浦																																																																																																																											
	道南バス	岩屋				6:55		8:28																																																																																																																												
		洞爺水の駅				7:05		8:38																																																																																																																												
		浮見堂前				7:06		8:39																																																																																																																												
		曙				7:08		8:41																																																																																																																												
		観音堂前				7:17		8:50																																																																																																																												
		月浦公営住宅前				7:19		8:52																																																																																																																												
		洞爺月浦温泉ポロモイ				↓		↓																																																																																																																												
公園前					7:29		9:02																																																																																																																													
洞爺湖温泉				7:33		9:06																																																																																																																														
接続時間					0:32		0:09																																																																																																																													
道南バス	洞爺湖温泉	6:25	7:00	7:25	8:05	8:57	9:15	10																																																																																																																												
	洞爺駅前	6:43	7:18	7:46	8:20	9:18	9:33	10																																																																																																																												
	伊達駅前	7:04	7:39				9:54																																																																																																																													
	東室蘭駅西口		8:46				11:01																																																																																																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">停留所・駅名</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>虻田地区 コミュニティバス</td> <td>洞爺駅前</td> <td colspan="3">虻田地区からの アクセス手段がない</td> <td>8:30</td> <td>9:25</td> <td>10:20</td> <td>11:05</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td colspan="2">接続時間</td> <td colspan="3"></td> <td></td> <td>0:06</td> <td>0:34</td> <td></td> <td>0:</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">JR 北海道</td> <td>洞爺</td> <td>6:21</td> <td>6:52</td> <td>7:16</td> <td>7:57</td> <td>9:31</td> <td>10:54</td> <td></td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>伊達紋別</td> <td>6:38</td> <td>7:07</td> <td>7:34</td> <td>8:08</td> <td>9:42</td> <td>11:05</td> <td></td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>東室蘭</td> <td>7:04</td> <td>7:34</td> <td>8:03</td> <td>8:23</td> <td>9:58</td> <td>11:20</td> <td></td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>								停留所・駅名									虻田地区 コミュニティバス	洞爺駅前	虻田地区からの アクセス手段がない			8:30	9:25	10:20	11:05	11	接続時間						0:06	0:34		0:	JR 北海道	洞爺	6:21	6:52	7:16	7:57	9:31	10:54		11	伊達紋別	6:38	7:07	7:34	8:08	9:42	11:05		11	東室蘭	7:04	7:34	8:03	8:23	9:58	11:20		12																																																																				
停留所・駅名																																																																																																																																				
虻田地区 コミュニティバス	洞爺駅前	虻田地区からの アクセス手段がない			8:30	9:25	10:20	11:05	11																																																																																																																											
接続時間						0:06	0:34		0:																																																																																																																											
JR 北海道	洞爺	6:21	6:52	7:16	7:57	9:31	10:54		11																																																																																																																											
	伊達紋別	6:38	7:07	7:34	8:08	9:42	11:05		11																																																																																																																											
	東室蘭	7:04	7:34	8:03	8:23	9:58	11:20		12																																																																																																																											
<p>□：接続時間の見直しが必要と考えられる時間帯 ※5～15分での接続を想定</p> <p>□：通学便としての、ニーズが考えられる時間帯</p>																																																																																																																																				
<p>図 6-5 伊達市・室蘭市方面のバス同士あるいはバス-JR 間の接続状況 (一部抜粋)</p>																																																																																																																																				
実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など																																																																																																																																			
実施エリア	洞爺湖町内																																																																																																																																			
実施年度 ○：検討 ●：実施	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度																																																																																																																														
	5～15 分程度で乗継可能なダイヤに変更	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜																																																																																																																														
	町外への通学に利用できる路線の運行	●	●	●	●	●																																																																																																																														

第6章 施策・事業の内容整理

方向性4 公共交通に興味を持ってもらおう

公共交通施策6：公共交通も利用していくために必要な情報提供を行う

・公共交通を気軽に利用していただくための環境整備として、町内を運行する公共交通の運行路線図や運行時間帯、乗り方等の利用の仕方、料金などを掲載した公共交通マップの作成・提供を行い、「公共交通の見える化」を行っていきます。

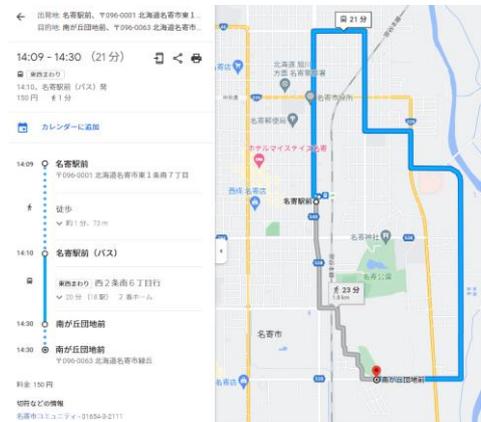


出典：白老町

実施内容

図 6-6 町内交通ガイドブック作成事例

・加えて、当町は温泉観光として、道内外からの観光客のほか、インバウンドも多く訪れる地区であり、「公共交通の見える化」をデジタル空間でも行い、インターネットを通じた情報提供を行い、広い範囲で情報を提供できる環境整備も行っていく予定です。



出典：名寄市

図 6-7 コミュニティバス路線の見える化事例

実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者 など					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度 ○：検討 ●：実施	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	公共交通マップの作成・提供	-	○	●	●	●
	ルート検索やバスの位置情報等の機能充実	-	○	●	●	●

第6章 施策・事業の内容整理

方向性4 公共交通に興味を持ってもらおう

公共交通施策7：公共交通を利用しようと思うきっかけづくり

・町民等の利用者が積極的に公共交通を利用しようと思うきっかけづくりとして、公共交通施策⑥の情報提供に加え、実際に公共交通に乗っていただく体験乗車会や利用方法をお伝えする乗り方説明会の実施などを、公共交通イベントとして行います。



実施内容

出典：上士幌町

図 6-8 小学校での出前授業実施事例



出典：白老町

図 6-9 乗り方教室実施事例

実施主体	洞爺湖町、バス事業者、タクシー事業者、関係機関、町民 など					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
○：検討 ●：実施	交通イベントの実施	●	●	●	●	●

第6章 施策・事業の内容整理

方向性4 公共交通に興味を持ってもらおう

公共交通施策8： 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

実施内容	<p>・基本方針の実現に向けては、各施策の実施効果や変化する社会情勢等との整合性を継続的に検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。そこで、本計画に係る協議を行ってきた「洞爺湖町地域公共交通活性化協議会」において、施策の実施・推進状況について評価・検証を行います。</p>					
実施主体	洞爺湖町地域公共交通活性化協議会					
実施エリア	洞爺湖町内					
実施年度	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
○：検討 ●：実施	施策の実施、推進状況の 評価・検証	●	●	●	●	●

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

7-1 施策推進スケジュール

「第6章 施策・事業の内容整理」で示しました事業の実施年度について、以下で一覧を整理します。

表 7-1 公共交通施策・事業の推進スケジュール

	公共交通施策	実施事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
方向性1	公共交通施策1 バスの接続、乗継をしやすいとする	5～15分程度で乗継可能なダイヤに変更	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜
		各モビリティ間の乗継可能なダイヤの確保	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜
	公共交通施策2 より便利で効率的な移動手段への転換を行う	洞爺地区-虻田地区間の直通便の運行	● 通学便運行	●	●	●	●
		湖畔線代替交通の運行	○	●	●	●	●
		トンネル経由便の運行	○	●	●	●	●
方向性2	公共交通施策3 虻田地区内をより使いやすく移動できる	虻田地区コミュニティバスの効率化	○	○	○	●	●
		タクシー助成の導入	○	○	●	●	●
	公共交通施策4 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる	洞爺地区コミュニティバスのデマンドタクシー化	○	●	●	●	●
		花和地区コミュニティタクシーの統合	○	●	●	●	●
		「カーシェア」の拡大	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜
		「ライドシェア」の運行			○	● 適宜	● 適宜
方向性3	公共交通施策5 広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をしやすいとする	5～15分程度で乗継可能なダイヤに変更	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜	● 適宜
		町外への通学に利用できる路線の運行	●	●	●	●	●
方向性4	公共交通施策6 公共交通も利用していくために必要な情報提供を行う	公共交通マップの作成・提供	-	○	●	●	●
		ルート検索やバスの位置情報等の機能充実	-	○	●	●	●
	公共交通施策7 公共交通を利用しようと思うきっかけづくり	交通イベントの実施	●	●	●	●	●
	公共交通施策8 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化	施策の実施・推進状況の評価・検証	●	●	●	●	●

○：検討

●：実施

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

7-2 施策の進捗確認と評価

(1) 施策の進捗確認と確認のための目標値の設定

当町における持続可能な公共交通体系の構築と、本計画に位置付けた各施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。評価指標については、毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理していきます。

＜総合的評価指標＞ 「基本方針実現に向けた方向性の前提条件」を踏まえ、当町の公共交通全体の状況について総合的に判断する評価指標

＜個別施策評価指標＞ 計画に位置付けた個別の施策の進捗・達成状況に関する評価指標

＜総合的評価指標＞

総合的評価指標 1 : 公共交通年間延べ利用者数

目標設定の 考え方、 計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・町内公共交通の全体の状況を把握するため、洞爺湖町に関連する路線の延べ利用者数を評価指標として設定します。 ・利用者が減少傾向にあり、人口減少による利用の減少が見込まれますが、施策の実施による利便性の向上や、観光需要の回復などを踏まえ、現状の利用状況を維持できる交通体系を目指します。 ・なお、個別施策評価指標との整合性を図るほか、令和5年度から胆振地域の地域公共交通計画が策定されることや、幹線補助申請時にも目標値を提示することから、それらとの整合性を図った目標値を必要に応じて、見直すこととします。 ・前年度の10月～9月の運行実績により輸送人員を把握します。(幹線系統補助申請書類、町生活路線補助申請書類、コミュニティ交通運行実績) <p>【対象とする公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域間幹線系統補助路線（6路線） ○生活路線維持費補助路線（10路線） ○コミュニティ交通（虻田地区コミュニティバス、洞爺地区コミュニティバス、花和地区コミュニティタクシー、買い物支援バス） ○施策に基づく新たな路線（通学等支援コミュニティタクシー、虻田地区－洞爺地区間直通便、湖畔バス路線代替乗合タクシー） 											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>R1年度</th> <th>R2年度</th> <th>R3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間延べ利用者数</td> <td>578,046人/年</td> <td>611,593人/年</td> <td>588,917人/年</td> </tr> </tbody> </table>						R1年度	R2年度	R3年度	年間延べ利用者数	578,046人/年	611,593人/年
	R1年度	R2年度	R3年度									
年間延べ利用者数	578,046人/年	611,593人/年	588,917人/年									
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度							
488,378人/年	490,000人以上/年	490,000人以上/年	490,000以上/年	490,000人以上/年	490,000人以上/年							

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

総合的評価指標2 : 交通支援策（運行費用）への公的資金投入額（運賃収入控除後）

目標設定の 考え方、 計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・限りのある財源の中で、各年度の交通経費が適切に運用され、公共交通体系が構築されているか把握するため、町内の各公共交通に係る運行費用への公的資金投入額（運賃収入控除後）を評価指標とします。 ・運行費用については、人件費や物価の上昇等に伴い増加傾向となることが想定されますが、施策の実施等による効率化や、利用の増加による運賃収入の増加を図ることにより、公的資金投入額を現状の範囲内に収めることを目指します。 ・各年度（4月～3月）の決算額により把握します。 				
	【対象となる公共交通施策と公的資金投入額（運賃収入控除後）】				
	公共交通施策		公的資金投入額（千円）		
			R1年度	R2年度	R3年度
	虻田地区コミュニティバス		8,342	8,613	8,122
	洞爺地区コミュニティバス		2,984	3,067	3,084
	生活路線維持事業		15,660	18,298	19,047
	買い物支援バス		2,187	2,574	2,536
	花和地区コミュニティタクシー		848	824	618
	福祉有償運送		-	1,974	2,268
	福祉バス管理運営		668	683	460
	スクールバス運行		26,410	26,405	28,989
	通学等支援コミュニティタクシー		※運行前につき、公的資金投入額なし		
洞爺－虻田直通便					
湖畔バス路線代替乗合タクシー					
合計		57,759	62,535	65,229	
現状値 R3年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
65,229 千円/年	65,229 千円以内/年	65,229 千円以内/年	65,229 千円以内/年	65,229 千円以内/年	65,229 千円以内/年

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

<個別施策評価指標>

個別施策

評価指標1 : 交通結節点における15分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺湖温泉ターミナル）

施策体系	方向性1	施策1：バスの接続、乗継をやすくする			
	方向性3	施策5：広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をやすくする			
目標設定の考え方、計測方法等	<p>・当町の交通結節点の一つである洞爺湖温泉ターミナルにおいて、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、公共交通施策1、5の実施による虻田地区～洞爺地区間を運行する公共交通の時間的な接続性の改善により、現状よりも乗り継ぎしやすい便を増やすことを目指します。</p> <p>・3月31日現在の時刻表で把握します。</p> <p>【対象とする路線】</p> <p>・有珠線①、洞爺湖温泉線、洞爺・月浦線①、湖畔線⑤、湖畔線②、札幌線、湖畔バス路線代替乗合タクシー、虻田地区－洞爺地区直通便、通学等支援コミュニティタクシー</p> <p>【R4年度の接続状況】</p> <p>◎洞爺湖温泉ターミナル発着便</p> <p>・洞爺駅前発－洞爺湖温泉着 2 2 便→1 0 便 洞爺湖温泉発－洞爺地区着 うち15分以内乗継可能 3 便</p> <p>・洞爺地区発－洞爺湖温泉着 1 1 便→2 1 便 洞爺湖温泉発－洞爺駅前着 うち15分以内乗継可能 4 便</p> <p>◎乗継不用で往来できる便</p> <p>・通学等支援コミュニティタクシー（R5年度運行開始予定） 洞爺地区→洞爺駅 2 便、洞爺駅→洞爺地区 2 便</p>				
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
7 便	11 便	11 便以上	11 便以上	11 便以上	11 便以上

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標2 : 交通結節点における15分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺駅前）

施策体系	方向性1	施策1：バスの接続、乗継をしやすいとする				
	方向性3	施策5：広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をしやすいとする				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・当町の交通結節点の一つである洞爺駅において、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、公共交通施策1、5の実施による洞爺駅前発着の路線バスと虻田地区コミュニティバス間の時間的な接続性の改善により、現状よりも乗り継ぎしやすい便を増やすことを目指します。 ・3月31日現在の時刻表で把握します。 <p>【R4年度の接続状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖温泉発－洞爺駅前着 21便→10便 虻田地区コミバス（洞爺駅前発） うち15分以内乗継可能 2便 ・虻田地区コミバス（洞爺駅前着）10便→22便 洞爺駅前発→洞爺湖温泉着 うち15分以内乗継可能 3便 					
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	
5便	5便以上	5便以上	5便以上	5便以上	5便以上	

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標3 : 町内地区間移動に係る路線バス等利用者数

施策体系	方向性1	施策1：バスの接続、乗継をやすくする			
	方向性3	施策5：広域的な移動に伴う各交通機関の接続、乗継をやすくする			
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策1、5の実施により、実施路線利用者数の増加が見込まれる一方で、人口減少による利用者数の規模も縮小傾向になることが予想されます。 ・利用者数が減少傾向にあり、人口減少による利用の減少は見込まれますが、公共交通施策の実施による利便性の向上や、観光需要の回復なども踏まえ、現状値を維持していくことを目指します。 ・前年度10月～9月の輸送人員を運行実績により把握します。(幹線系統補助申請書類、町単独補助申請書類の活用) <p>【対象とする路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○幹線補助路線：洞爺湖温泉線、洞爺湖温泉線② ○生活路線補助路線：洞爺・月浦線①、湖畔線⑤、湖畔線② ○湖畔バス路線代替便：湖畔バス路線代替乗合タクシー 				
現状値					
R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
76,785 人/年	77,000 人/年	77,000 人/年	77,000 人/年	77,000 人/年	77,000 人/年

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標4 : 洞爺地区－虻田地区直通運行便の1日当たり利用者数

施策体系	方向性1 施策2：より便利で効率的な移手段への転換を行う				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通施策2の実施により、洞爺地区-虻田地区間直通便が新たに整備されることで、これまで家族等の送迎で、洞爺駅まで移動していた通学者等に利用していただけることが想定されます。 現状は実証運行であり、運行を開始して間もないことから、実績は少ないですが、今後は、認知度の向上により利用者の増加や高校生以外の利用も想定されることから、一定の利用が見込まれます。 新規路線のため利用者数の見込みは、今後の動向を見ながら精査するとともに、片道で乗車定員9名の半数である5名の利用を想定し、1日当たり延べ利用者数が10人以上となることを目指します。 前年度10月～9月利用者数を運行実績により把握します。 <p>【対象とする路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通学等支援コミュニティタクシー 洞爺地区－虻田地区直通便 				
現状値					
R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
0人/日	2人/日	6人/日	10人以上/日	10人以上/日	10人以上/日

個別施策

評価指標5 : 虻田地区コミュニティバスの年間延べ利用者数

施策体系	方向性2 施策3：虻田地区内をより使いやすく移動できる				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の規模は縮小傾向にあり、今後も人口減少などにより、利用者数の減少は継続することが予想されます。 一方で、公共交通施策3の実施により、所要時間を短くするなどの利用者が使いやすいコミュニティバスの運行となることで、コミュニティバスの利用者数の増加が想定されるため、現状値を維持していくことを目指します。 前年度10月～9月の利用者数を運行実績により把握します。 				
現状値					
R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
7,402人/年	7,500人/年	7,500人/年	7,500人/年	7,500人/年	7,500人/年

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標6 : 洞爺地区コミュニティタクシーの年間延べ利用者数

施策体系	方向性2 施策4 : 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の規模は縮小傾向にあり、今後も人口減少などにより、利用者数の減少は継続することが予想されます。 ・一方で、公共交通施策4の実施により、洞爺地区コミュニティバスと花和地区コミュニティタクシーを統合し、洞爺地区デマンドタクシーとして運行することで、利便性の向上が見込まれ、利用者数の増加も想定されるため、現状値を維持していくことを目指します。 ・前年度10月～9月の利用者数を運行実績により把握します。 				
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
758人/年	760人/年	760人/年	760人/年	760人/年	760人/年

個別施策

評価指標7 : カーシェア駐車場設置個所数

施策体系	方向性2 施策4 : 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・観光需要の回復や、認知度の向上による一般利用の増加が期待されます。 ・公共交通を補完する移動手段として、令和5年度以降、町保有の駐車場や温泉街に立地するホテルとの連携など多様な視点から検討・協議を行い、現状以上の設置個所数を維持していくことを目指します。 ・3月31日現在の設置個所数により把握します。 				
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
1か所	1か所以上	1か所以上	1か所以上	1か所以上	1か所以上

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標7 : ライドシェア運行回数

施策体系	方向性2 施策4 : 洞爺湖温泉地区及び洞爺地区で気軽にお出かけできる				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足による運行困難な路線及び時間帯における交通空白の解消が期待されます。 ・1日あたりの運行回数が2回以上になることを目指します。 ・前年度10月～9月の運行実績により把握します。 				
現状値					
R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
0人/日				R7実証実験を踏まえて設定	

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

個別施策

評価指標8 : 公共交通マップの作成状況

施策体系	方向性4 施策6 : 公共交通も利用していくために必要な情報提供を行う				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・町民等に町内で運行している公共交通体系を認識し、利用していただけるよう、町内の公共交通体系をまとめた公共交通マップを作成します。 ・本計画に基づく公共交通施策の実施により、町内交通体系が変化していくことから、路線等の見直しを踏まえながら、令和7年度までに作成、公表することを目指します。 ・3月31日現在の作成状況により把握します。 				
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
—	内容の検討	マップの作成	マップの公表	マップの改善	マップの改善

個別施策

評価指標9 : 交通イベント実施回数

施策体系	方向性4 施策7 : 公共交通を利用しようと思うきっかけづくり				
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用に対する不安の解消のほか、公共交通の便利さを実感していただきながら、利用方法を覚えてもらうため、体験乗車会、乗り方教室などを年1回以上実施することを目指します。 ・4月～3月に実施したイベント開催実績により把握します。 				
現状値 R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
0回	1回以上/年	1回以上/年	1回以上/年	1回以上/年	1回以上/年

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

(2) 目標値確認のための数値データの入手方法

「(1) 施策の進捗確認と確認のための目標値の設定」で整理した各評価指標の実績値確認のための数値データの入手方法を以下に整理します。

表 7-2 各評価指標の数値データの入手方法

		評価指標	入手方法
総合的評価指標	1	公共交通年間延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統補助申請書類を活用 ・町生活路線補助申請書類を活用 ・運行事業者からの情報提供
	2	交通支援策（運行費用）への公的資金投入額（運賃収入控除後）	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖町決算資料を活用
個別施策評価指標	1	交通結節点における15分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺湖温泉ターミナル）	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年3月31日時点の時刻表
	2	交通結節点における15分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺駅前）	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年3月31日時点の時刻表
	3	町内地区間移動に係る路線バス等利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統補助申請書類を活用 ・町単独補助申請書類を活用
	4	洞爺地区－虻田地区直通運行便の1日当たり利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者からの情報提供
	5	虻田地区コミュニティバスの年間延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者からの情報提供
	6	洞爺地区コミュニティタクシーの年間延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者からの情報提供
	7	カーシェア駐車場設置個所数	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年3月末の設置個所数を事業者から情報提供
	8	ライドシェア運行回数	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖町、運行事業者からの情報提供
	9	公共交通マップの作成状況	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖町、運行事業者からの情報提供
	10	交通イベント実施回数	<ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖町、運行事業者からの情報提供

第7章 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

目標値の確認スケジュール

「(1) 施策の進捗確認と確認のための目標値の設定」で整理した各評価指標の評価実施時期を以下に整理します。

表 7-3 各評価指標の評価実施スケジュール

		評価指標	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
総合的評価指標	1	公共交通年間延べ利用者数	○	○	○	○	○
	2	交通支援策（運行費用）への公的資金投入額（運賃収入控除後）	○	○	○	○	○
個別施策評価指標	1	交通結節点における 15 分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺湖温泉ターミナル）	○	○	○	○	○
	2	交通結節点における 15 分以内で乗り継ぎが可能な便数（洞爺駅前）	○	○	○	○	○
	3	町内地区間移動に係る路線バス等利用者数	○	○	○	○	○
	4	洞爺地区－虻田地区直通運行便の1日当たり利用者数	○	○	○	○	○
	5	虻田地区コミュニティバスの年間延べ利用者数	○	○	○	○	○
	6	洞爺地区コミュニティタクシーの年間延べ利用者数	○	○	○	○	○
	7	カーシェア駐車場設置個所数	○	○	○	○	○
	8	ライドシェア運行回数			○	○	○
	9	公共交通マップの作成状況	○	○	○	○	○
	10	交通イベント実施回数	○	○	○	○	○

第8章 今後について

第8章 今後について

8-1 計画推進体制

本計画で設定した施策・事業を推進し、基本方針及び方向性を実現していくために、本計画策定にあたり活性化再生法に基づき設置された「洞爺湖町地域公共交通活性化協議会（以下、法定協議会、という）」を、計画に基づく施策・事業の推進及び評価、進捗管理、施策・事業間の調整等を行う組織として位置付けます。

法定協議会は、行政（町、道、国）、交通事業者、運転手が組織する団体、町民・地域、道路管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の具体的な役割を下表のように定め、基本方針及び方向性の実現に向けて取り組んでいきます。

表 8-1 洞爺湖町地域公共交通活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持・改善の取組を実施します。また、特に町においては、協議会運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す施策・事業実施について、必要となる助言者の招聘も行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、施策・事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、施策・事業に対し助言を行います。
町民・地域	公共交通サービスを享受するだけでなく、町内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	施策・事業について、道路・交通行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路・交通に対する安全性等について評価を行います。
その他	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

第8章 今後について

なお、事業実施にあたっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整が必要になること、また、公共交通の利用者である町民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、計画策定段階でも実施してきた、町民との意見交換会の開催など、継続的に利用者意見の収集ができる場を設定するなど、施策・事業の推進に必要な手段を講じることとします。

また、北海道で策定を進めている広域的な地域公共交通計画との連携を図るほか、施策・事業の推進や今後の社会情勢の変化等を踏まえたさらなる施策・事業の検討に向け、交通管理者である北海道運輸局を通じ、他事例等の共有を行っていただきながら、持続可能な町内公共交通網の構築を図っていきます。

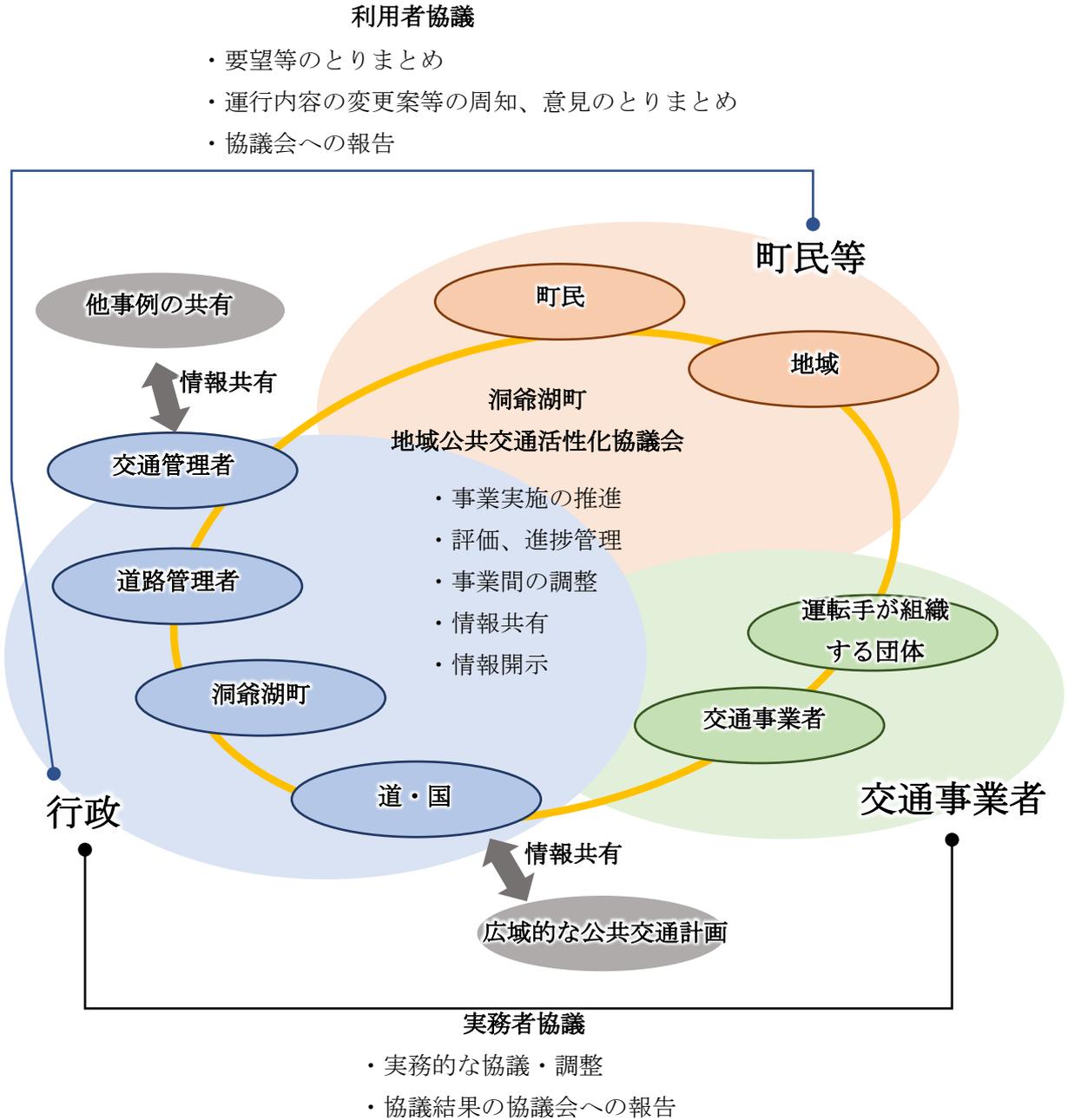


図 8-1 洞爺湖町地域公共交通活性化協議会の推進体制

第8章 今後について

8-2 今後のスケジュール

本計画は、計画策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、モニタリング・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返すPDCA サイクルの考え方により推進していきます。

また、PDCA サイクルについては、毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCA サイクルと、計画期間を通しての長期のPDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

短期・長期のPDCA サイクルについては、法定協議会で行い、毎年6月頃（本年度検討・実施する施策・事業の確認等）と1月頃（本年度事業の最終評価、次年度実施施策・事業の実施方針の協議、次年度予算組みの協議等）の計2回の開催を基本とし、追加で協議が必要な場合は、開催回数を追加します。

なお、法定協議会の開催方法については、協議事項等の案件により、対面・書面開催を使い分け、適切な開催を行うこととします。

表 8-2 毎年度の短期のPDCA サイクル及び計画期間を通しての長期のPDCA サイクル

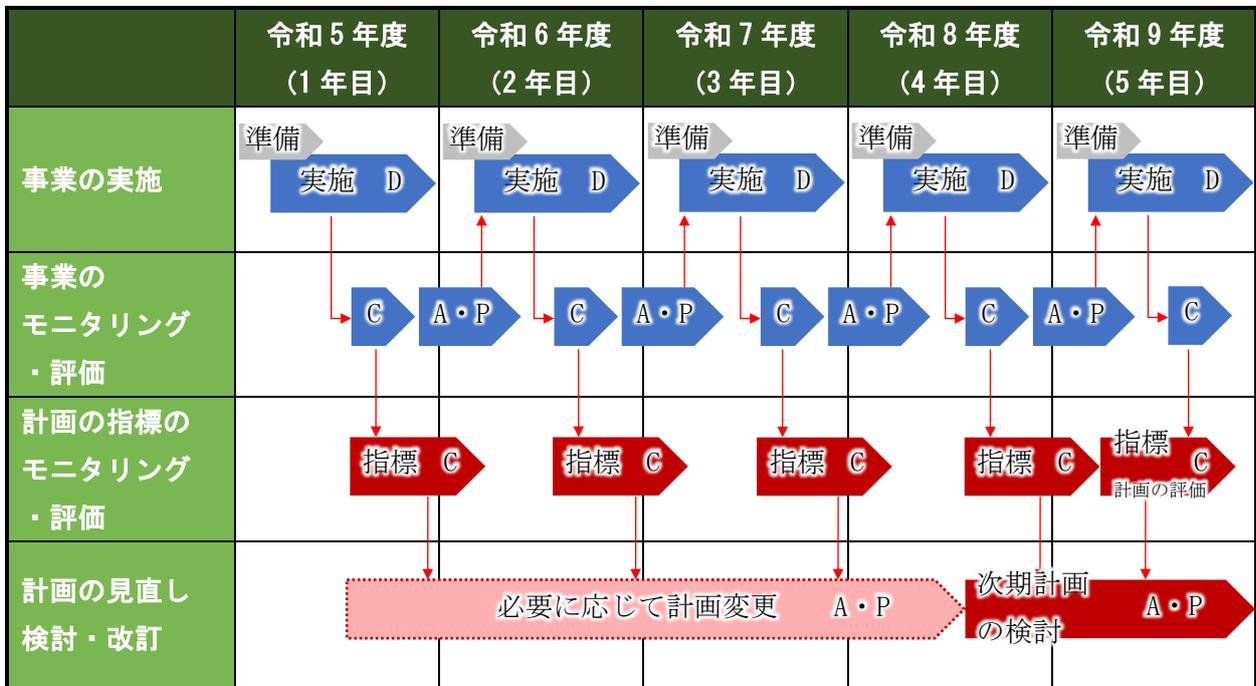


表 8-3 年間スケジュール案

