

# ■ 安平町における地域公共交通の現状・問題点



<p>要社 請会</p>	<p><b>SDG s の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷の低減</li> </ul>	<p><b>人口減少・少子高齢化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年2月末現在、7,342人の人口に対して、65歳以上の割合は37.8%</li> <li>令和12年の推計人口は6,235人（国立社会保障・人口問題研究所推計値）</li> <li>今後も移住・定住を促進</li> </ul>
<p>観光</p>	<p><b>観光振興・交流</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害や新型コロナウイルス感染症により激減</li> </ul>	<p>人口</p>
<p>鉄道</p>	<p><b>平成28年比で全体では約40%が減少している現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安平町の公共交通の軸として歴史ある鉄道の維持を基本</li> <li>室蘭線（岩見沢～沼ノ端間）が維持困難</li> <li>鉄道の維持・確保に向けた更なる利用促進と接続性の明確化</li> </ul>	
<p>あつま バス</p>	<p><b>事業の維持が困難</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年比で全体の約16%が減少</li> <li>利用減で国の地域間幹線補助が一部カット</li> </ul> <p><b>鉄道や循環バスとの接続性への配慮</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤや運用としての接続の配慮は出来る限り実施している（無線使用や時間融通）</li> <li>鉄道の遅れ等により実際の接続が良くない場合がある</li> </ul>	<p>循環 バス</p> <p><b>きめ細かいサービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が減少に転じており、自宅や目的地がバス停から遠い、冬は接続までの時間が短いなど、乗車目的等の再確認ときめ細やかなサービス改善が求められている</li> <li>各地区の集客点にバス停が設置されており、人の4地区間輸送を実施している</li> </ul>
<p>デマ ンド バス</p>	<p><b>予約システムの活用方策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MONETスマホ予約アプリを適用しているが、利用促進が進んでいない</li> </ul> <p><b>運行体制の困難さ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全コストの増高、運転手が高齢化など、維持していくことが難しい状況</li> </ul>	<p>ハイ ヤー</p> <p><b>住民ニーズと経営事情等のかい離</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>求人を出してもニーズに合った人手が集まらず、早来市街地内での近距離利用に対応できる体制が構築できない</li> <li>1台あたりの利用が減少している</li> <li>長距離利用を優先しており、近距離利用の事前予約には原則対応できない</li> </ul>
<p>アン ケ ー ト 結 果</p>	<p><b>75歳以上の免許保有率は約49%</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>75歳以上の高齢者の移動手段の確保が必要</li> <li>高齢になっても運転を辞めない、辞められない意識が高い</li> </ul> <p><b>75歳以上は外出の際に移動に困っている</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>約3割が「公共交通は時間が合わない」</li> <li>2割強が「家族や知人に頼るしかない」</li> </ul> <p><b>選択と集中による公共交通サービスの拡充</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに合わせて時間や曜日運行を検討し、強弱のある運行形態を望んでいる</li> </ul> <p><b>デマンドバスは利用する前の不満感がある</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>登録方法、予約方法、予約のタイミングなど、特に利用者になる前段階のネガティブイメージが強い</li> </ul>	
<p>ワ ー ク シ ョ ッ プ 結 果</p>	<p><b>鉄道と他の公共交通との接続性が分からない</b></p> <p><b>循環バスとデマンドバスの違いが分からない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>あつまバスなどの乗継時間が分からない</li> <li>循環バスがどこを走っているか分からない</li> <li>存在も役割分担も認知浸透していない</li> </ul> <p><b>利用促進の取り組みをもっと進めて欲しい</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗り方講座や広報紙等による説明の改善</li> <li>自分たちで試乗体験会を企画したい</li> </ul> <p><b>循環バスの改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自由乗降（手上げで乗降できる）区間を拡充してほしい</li> <li>バスでモノを運べると生産者の輪の広がりと道の駅や物産館の販売促進につながる</li> </ul>	

## ■ 地域公共交通の課題



- ① 鉄道の利用を進める方策の検討 ……町単独のみならず沿線市町や交通事業者間での取組の進化 等
- ② あつまバスの維持による鉄道の補完 ……連携および接続の強化、利用促進や生産性の向上 等
- ③ きめ細かなサービスの拡充による循環バス利用者の確保 ……多様で変化する住民ニーズへの柔軟対応 等
- ④ デマンドバスの運用改善 ……交通体系全体の最適化を念頭に置いたサービスの改善 等
- ⑤ 人手不足に対応したデマンドバスとハイヤーの曜日や時間帯別の運用検討 ……業務改善や人材確保 等
- ⑥ 運行情報の見える化等、ICT技術の活用による安心感と利便性の向上 ……急速に進むデジタル化対応 等
- ⑦ ニーズに対応した移動しやすい環境づくり ……物心両面の対策、福祉輸送と公共交通の狭間への着目 等
- ⑧ 環境への配慮、交流・振興 ……単なる移動手段に留まらない生活交通の延長としての存在価値の向上 等
- ⑨ インフラとして質の高いサービス提供とクルマから公共交通への意識改革 ……認知度向上、誘導策 等