



安平町

地域公共交通計画



令和4年6月

目次

1 はじめに	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 安平町地域公共交通網形成計画のふり返り	16
2 安平町の地域公共交通を取り巻く現状と課題	20
2-1 地域特性	20
2-2 SDG s の取組み	30
2-3 公共交通の概要	31
3 各種調査結果	48
3-1 住民アンケート調査	48
3-2 路線バス及びＪＲ駅の利用実態調査	55
3-3 地域との意見交換会	57
4 地域公共交通の問題点・課題	59
4-1 公共交通の現状・問題点	59
4-2 地域公共交通の課題	61
5 安平町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針	63
5-1 基本理念の設定	63
5-2 基本方針の設定	63
6 公共交通体系の現状と目指すべき公共交通像	64
7 基本目標と施策項目	68
7-1 基本目標	68
7-2 基本目標ごとの施策内容	71
7-3 基本目標の実現における達成度評価指標と数値目標	83
8 計画の推進	86
8-1 推進体制	86
8-2 計画の進行管理	87

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

平成 29 年 5 月に安平町地域公共交通網形成計画を策定し、町内 4 地区を結ぶ「循環バス」の運行や町内を運行する公共交通全てで使用可能な「共通回数乗車券」の導入、路線図や乗り方ガイド等を併載した「総合時刻表」の毎年発行など、地域公共交通の改善と利用促進を図って参りました。一方、①震災、②ハイヤー事業者や医院、商店の廃業、③新型コロナウイルス感染症による生活スタイルなどに大きな変化が生じており、改めて持続可能な地域公共交通ネットワークの更なる検討が必要となっています。

また、国の動向では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称：地域公共交通活性化再生法）等の一部を改正する法律が、令和 2 年 6 月 3 日に公布、同年 11 月 27 日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

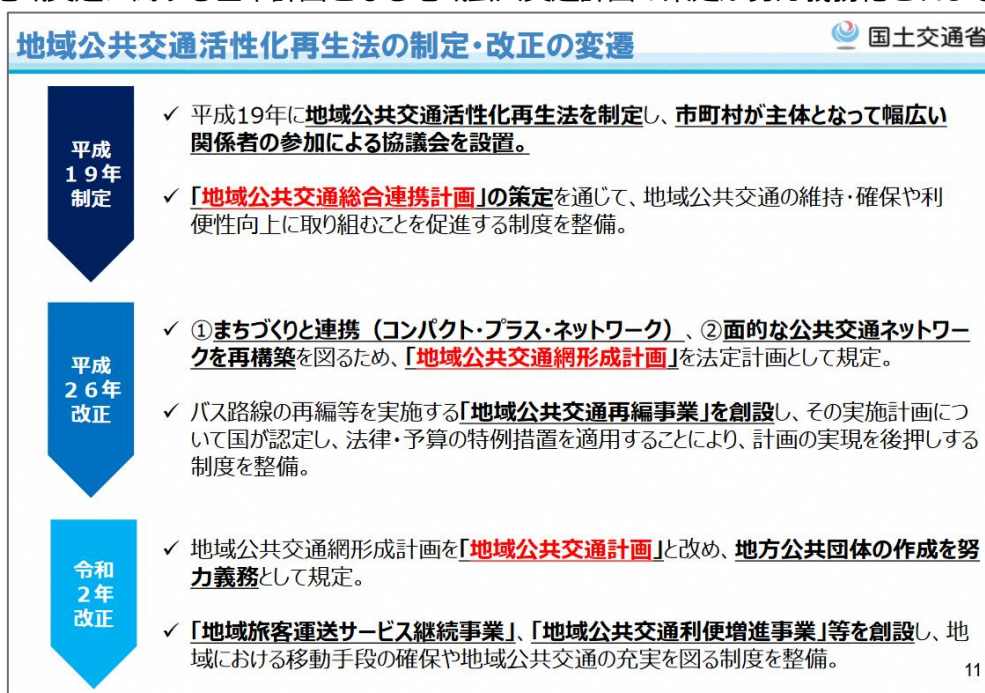


図 1-1 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

こうした背景を踏まえ、地域住民にとってより使いやすく持続可能な公共交通となるよう、第 2 期計画にあたる「安平町地域公共交通計画（本書）」を策定しました。

計画においては、ＪＲ・路線バス・タクシーなどの既存の移動手段が有効に機能し、地域住民の足を支える輸送資源として継続的で発展的な確保を目指します。また、まちづくりとも連携を図りながら、持続可能な地域社会を支える総合的な交通体系を構築することにより、住みよい環境づくりを目指します。

1-2 計画の区域

安平町全域

1-3 計画の期間

令和 4 年度（2022 年度）～令和 8 年度（2026 年度）の 5 年間

1-4 計画の位置づけ

本計画は、安平町の上位計画「第2次安平町総合計画（中期基本計画）」と関連計画「第2期安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などと整合・連携を図りつつ、公共交通マスタープランとして安平町地域公共交通計画を策定することとします。

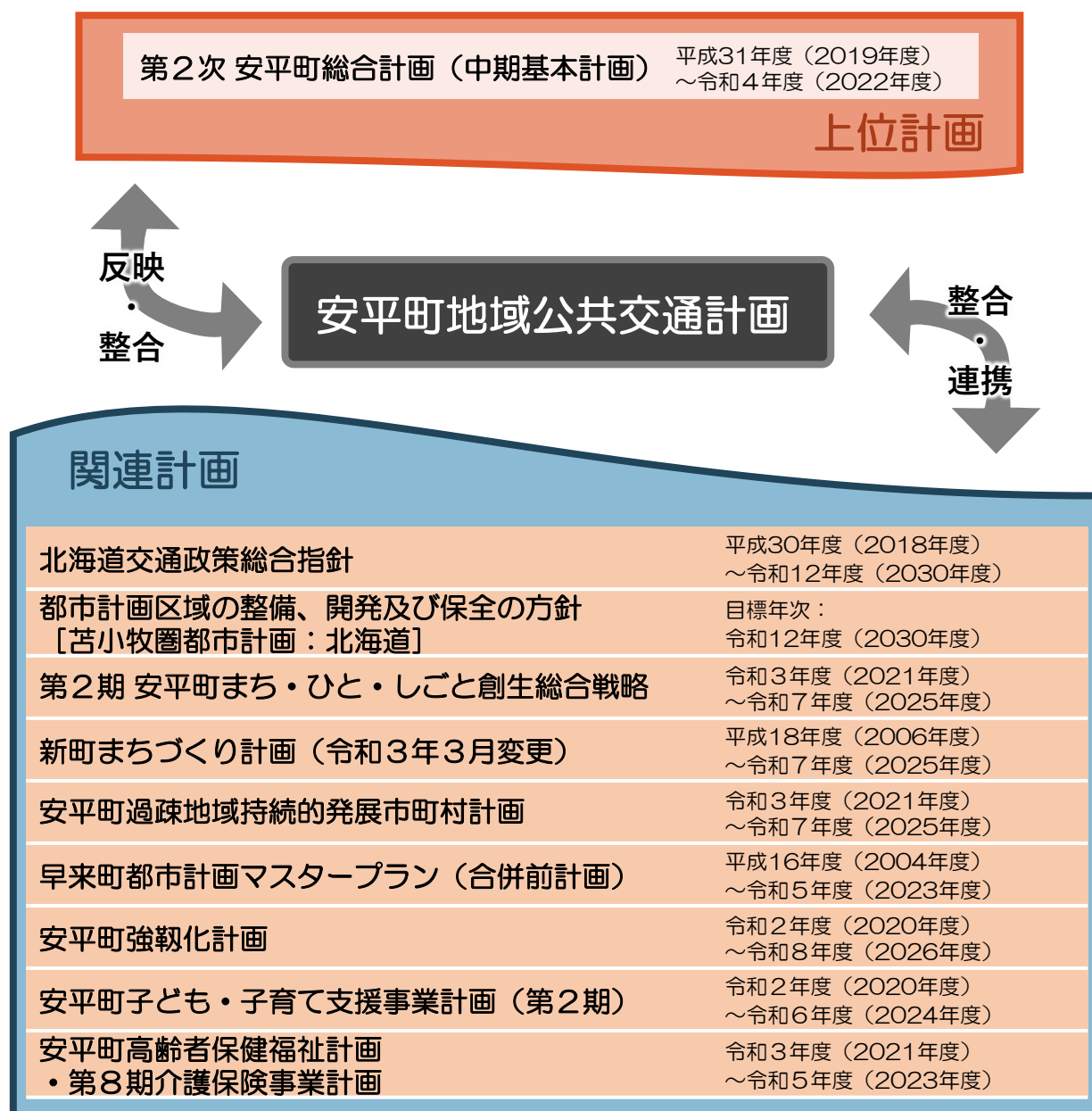


図 1-2 上位・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画に位置づけられる各計画の概要を次に整理します。

1-4-1 上位計画等

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月27日 一部改正施行）

法の目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法の概要 ※詳細は当町に係る 記述のみ掲載	(1)地域が自らデザインする地域の交通 ○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 ・「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成を努力義務化 ・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、福祉有償運送、スクールバス等)も計画に位置付け ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ○地域における協議の促進 (2)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 ○輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続 ・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ○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・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進

(2) 第2次 安平町総合計画

計画名	第2次 安平町総合計画		
計画期間	基本構想：平成29年度（2017年度）～令和8年度（2026年度） 中期基本計画：平成31年度（2019年度）～令和4年度（2022年度）		
将来像	育てたい 暮らしたい 帰りたい みんなで未来へ駈けるまち		
基本施策 (地域公共交通)	持続可能な地域公共交通の確立 （政策分野Ⅴ基本施策7） 《施策の方向性》 ●高齢者など真に公共交通を必要とする住民のニーズに合った利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークを目指す ●現存する鉄道網や路線バスの維持・存続に向け、町民利用の促進を図る 《施策項目》 （1）地域公共交通の利便性・効率性の向上による交通弱者対策の推進 （2）交通機関の維持存続に向けた利用促進		
将来都市構造 (交通関連)	《地域連携軸》 ●4つの市街地を結ぶ国道234号、接続する道道、JR室蘭線・石勝線（地域連携軸として位置づけ） ●必要な整備・利便性向上に努めるとともに、存続に向けた取組みを推進（地域内交通の円滑化、周辺地域との連携強化）		
基本施策の 成果指標	《成果指標》（中期基本計画：基本施策7）		
	指標項目	現状値（H30年度）	目標値（R4年度）
	デマンドバス登録者数	734人	818人
	デマンドバス・循環バス 年間利用者数	7,274人	8,360人
	JR駅 1日あたり乗降客数※	656人	H30年度比 5%増
※JR北海道実施 乗車人員調査（11月調査日の平均）			
現状と課題	●平成25年度から「デマンドバス」を運行（安平町商工会が事業主体） ●「JR単独では維持困難な線区」に室蘭線が位置づけ（平成28年11月JR北海道公表） ●厚真町～早来地区を経由し千歳・苫小牧方面をつなぐ民間の「地域間幹線バス路線」 ●町内運行バスを再編し平成31年から町営による「循環バス」を運行 ●令和元年からデマンドバスのスマホ予約アプリとして「MONETバス予約」を導入 ●早来地区ハイヤー会社が平成31年に廃業し代替・補完する仕組みづくりが喫緊の課題 ●追分地区ハイヤー会社についても経営の厳しさが年々増している		

施策項目の 主な取組み	（１）地域公共交通の利便性・効率性の向上による交通弱者対策の推進 ▶鉄道・路線バス・デマンドバス・ハイヤーの利用促進を含めた全体の最適化 ▶地域公共交通全体の利便性・効率性の向上 （子ども・高齢者の移動手段確保、回遊交流を意識した来訪者利用などの観点） ◇地域公共交通対策事業 （地域公共交通体系の最適化、共通回数乗車券の発行による公共交通の活性化） ◇循環バス運行事業 （２）交通機関の維持存続に向けた利用促進 ▶鉄道路線の維持存続を最優先として適切に対応 （「JR 単独では維持困難な線区」に位置づけられた室蘭線） ▶各交通機関の役割分担と連携の改善による機能向上 ▶総合時刻表・乗り方ガイド配布による公共交通の組合せ利用の啓発を図る ▶ノーマイカーデーの取組みをはじめとした意識の顕示と高揚、利用促進策 ▶苫小牧市内バス路線の乗り継ぎ改善など相互連携（東胆振定住自立圏の連携事業） ▶デマンドバス・ハイヤーの老人クラブなどを通じた利用啓発、運賃助成等事業の周知 ▶「MONET バス予約」を活用した取組み、ハイヤー廃業地区の代替・補完の取組み ◇JR 室蘭線の利用促進等事業 ◇JR 石勝線代替運行事業 ◇地方バス路線維持事業 ◇デマンドバス運行事業 ◇MONET サービスの活用 ◇地域公共交通対策事業（利用促進策の取組み） ◇地域公共交通助成事業 ◇運転免許証自主返納者支援事業 ◇JR 北海道に対する緊急的かつ臨時的な支援事業
復興まちづくり計画 （公共交通）	基本方針４ 未来へつながる復興 ①安心して暮らすことができる環境づくり 町民の円滑な移動を支える公共交通の確保 《事業等》 ・デマンドバス交通運行事業 ・MONET サービス事業 ・循環バス運行事業 ・地域公共交通対策事業 ・安平町地域公共交通利用者助成事業 ・JR 室蘭線の利用促進等事業 ②未来へつながる新たな交流と担い手育成 ③町の魅力発信の強化（プロモーション）

1-4-2 関連計画

(1) 北海道交通政策総合指針

計画期間	平成30年度（2018年度）から令和12年度（2030年度）
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	○世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現 ・4つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化 ・令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までに推進する重点戦略を設定 1. シームレス交通戦略 2. 地域を支える人・モノ輸送戦略 3. インバウンド加速化戦略 4. 国際物流拡大戦略 5. 災害に強い交通戦略 6. ウィズコロナ戦略
ポストコロナを見据えた重点戦略 ※2025年度までの推進施策	1. シームレス交通戦略 ■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 ・利便性の向上に向け、交通モード間の接続性を高めるダイヤの見直しや案内・誘導表示板の改善、道路ネットワークなどの交通インフラ整備と、自動運転や多様な地域サービスを取り入れたMaaS等が連動することで、より一層効果が高められるよう、一体的に取り組を進める。 ■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 ・公共交通の需要拡大と利用定着に向け、通勤時等におけるノーカーデーの推進、マイルール意識の醸成のほか、教育や啓発によるモビリティ・マネジメントの普及、高齢者が免許返納しやすい環境づくりなどの取組を進める。 2. 地域を支える人・モノ輸送戦略 ■地域における最適な交通モードの検討 ・過疎地域等において輸送資源が限られる中、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバスなど、地域における輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおけるデマンド交通等により、買い物や通院等の日常生活における移動を支援するなど、地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて取り組む。 3. インバウンド加速化戦略 ■感染症の状況を踏まえた段階的な誘客 ・感染症の状況を踏まえ、道民による道内旅行の再発見、国内旅行の需要喚起、海外市場ターゲットの適時見直しを行うなど旅行者比率のリバランスを図りながら、段階的な誘客を図る。 ■道内航空路線と空港間移動手段の充実 ・道内空港を一つの空港のように見立てた「大北海道空港（マルチゲートウェイエアポート）」を推進し、13空港の活性化に向けたプロモーションの実施や複数空港の利用促進、空港運営事業者や交通事業者、観光事業者等との連携による二次交通情報の発信など、道内周遊の促進に向けた取組を進める。

ポストコロナ を見据えた 重点戦略 ※2025年度 までの推進施 策	6. ウィズコロナ戦略 ■ コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・ 交通需要の回復及び交通事業者における感染拡大防止策の徹底を図るため、「新北海道スタイル」に取り組む交通事業者が実施する乗り放題乗車券等の販売を支援するとともに、交通事業者による感染拡大防止の取組等について、積極的な広報活動を展開する。 ■ 非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・ オンラインによる予約や事前決済、電子チケット機能、QRコードを活用したキャッシュレス化など、MaaS等による非接触型サービスの拡大により、感染リスクの低減を図りながら、移動の質の向上に向けて取組を進める。 ■ 社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保 ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による社会背景・住民ニーズを踏まえ、社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用策や新技術を活用した収益構造の改善、量×質の追求など、サービス持続性の確保に向けて取組を進める。
---	---

(2) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針〔苫小牧圏都市計画：北海道〕

計画名	苫小牧圏都市計画（苫小牧市・白老町・安平町・厚真町）
計画期間	計画決定：令和 3 年（2021 年） 目標年次：令和 12 年（2030 年）
基本理念 （安平町関係）	●物流の要衝地として恵まれた立地条件（新千歳空港、苫小牧港及び高速道路に隣接） ●安平川の恵みによる緑豊かな自然を活かした農業、軽種馬産地として発展 ↓（恵まれた自然環境・立地条件を活かし） ●「子育て・教育」「移住・定住対策」「回遊・交流促進」の政策分野に力をいれる ●子どもの声が地域に響き、若者・子育て世代で賑わうまちを目指している
公共交通に関する方針	①基本方針（苫小牧圏） a 交通体系の整備の方針 ●広域交通と域内交通の発生集中に対応したネットワークを形成 ●「物の流れ」と「人の動き」を把握し、公共交通との適切な役割分担を図る ●効率的な総合交通体系の確立に努める ●公共交通の充実及び交通結節点の機能強化をはかり、利用を促進する ●バリアフリー化の推進により安心して歩くことができる歩行空間づくりを図る ●自転車道路のネットワーク形成を図る ●持続可能な地域公共交通に関する計画を策定し、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする ●交通結節点の確保・機能強化に努め、土地利用と連携した効率的・効果的な「公共交通ネットワーク」の形成を図る ●施設整備にあたっては、交通需要に対応した計画的・段階的整備を行い、安全でうるおいのある都市環境の創造に努める ②主要な施設の配置の方針（安平町関係） a 道路 ●北海道の物流の拠点として、一層の重要性が増す広域的な交通に対応する 2 高速 5 放射道路を配置する ●都市圏内及び周辺都市圏を連絡する 5 放射道路の一つとして、3・3・502 号早来苫小牧通（国道 234 号）を配置する b 駐車場 ●あけぼの駐車場については、社会情勢・周辺土地利用の変化等を踏まえ、見直しを検討する c 交通結節点 ●3・4・304 号早来駅前通（一般道道上幌内早来停止場線）に J R 室蘭本線の駅前広場を配置しており、今後とも交通結節機能を確保する

(3) 第2期 安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期 安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略																												
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）																												
基本目標	①子どもを産み育てる環境整備のために ②将来の不安を取り除き、いつまでも安全・安心に住み続けられるまちづくりのために ③強みを活かした産業と雇用の場づくりのために ④移住・定住を見据えた流動人口の確保のために																												
公共交通に関する施策	くらし【すべての世代の不安を取り除く良好な生活環境づくり】（重点施策分野4） 関連基本目標：②、④ （1）移住・定住施策の推進 （2）生活インフラの整備・長寿命化の推進 （3）超高齢社会に対応した医療・福祉・介護の充実 （4）商業の振興 （5）地域公共交通の利便性・効率性の向上 ▶鉄道・路線バス・デマンドバス・ハイヤーの利用促進を含めた全体の最適化 ▶地域公共交通全体の利便性・効率性の向上 （子ども・高齢者の移動手段確保、回遊交流を意識した来訪者利用などの観点） ▶鉄道路線の維持存続を最優先として適切に対応 （「JR 単独では維持困難な線区」に位置づけられた室蘭線） ▶民間事業者との連携協定を締結した MONET 事業を展開 （予約の利便性向上、利用者の拡大） ▶苫小牧市内バス路線の乗り継ぎ改善など相互連携（東胆振定住自立圏の連携事業） <table><tr><th colspan="3">具体的な施策例</th></tr><tr><td colspan="3">◇地域公共交通対策事業 （地域公共交通体系の最適化、公共交通の活性化と利用促進策の取組み等）</td></tr><tr><td colspan="3">◇デマンドバスの運行支援、循環バスの運行事業</td></tr><tr><td colspan="3">◇JR 室蘭線の利用促進等事業</td></tr><tr><td colspan="3">◇MONET 事業の展開</td></tr></table> 《重要業績評価指標／KPI》 <table><tr><th>指標項目</th><th>現状値</th><th>重要業績評価指標／KPI</th></tr><tr><td>デマンドバス登録者数</td><td>734 人 （平成 30 年度）</td><td>908 人</td></tr><tr><td>デマンドバス・循環バス 年間利用者数</td><td>7,274 人 （平成 30 年度）</td><td>8,840 人</td></tr><tr><td>JR 駅 1 日あたり乗降客数</td><td>614 人 （令和元年度）</td><td>522 人</td></tr></table> （6）再生可能エネルギーの利活用に向けた研究 （7）地域コミュニティ活性化の推進 （8）防災対策の推進		具体的な施策例			◇地域公共交通対策事業 （地域公共交通体系の最適化、公共交通の活性化と利用促進策の取組み等）			◇デマンドバスの運行支援、循環バスの運行事業			◇JR 室蘭線の利用促進等事業			◇MONET 事業の展開			指標項目	現状値	重要業績評価指標／KPI	デマンドバス登録者数	734 人 （平成 30 年度）	908 人	デマンドバス・循環バス 年間利用者数	7,274 人 （平成 30 年度）	8,840 人	JR 駅 1 日あたり乗降客数	614 人 （令和元年度）	522 人
具体的な施策例																													
◇地域公共交通対策事業 （地域公共交通体系の最適化、公共交通の活性化と利用促進策の取組み等）																													
◇デマンドバスの運行支援、循環バスの運行事業																													
◇JR 室蘭線の利用促進等事業																													
◇MONET 事業の展開																													
指標項目	現状値	重要業績評価指標／KPI																											
デマンドバス登録者数	734 人 （平成 30 年度）	908 人																											
デマンドバス・循環バス 年間利用者数	7,274 人 （平成 30 年度）	8,840 人																											
JR 駅 1 日あたり乗降客数	614 人 （令和元年度）	522 人																											

(4) 新町まちづくり計画

計画名	新町まちづくり計画（令和3年3月変更）	
計画期間	平成18年度（2006年度）～令和7年度（2025年度）	
経緯・目的	早来町と追分町が合併した後の新町建設を1つのまちとして均衡あるものにする	
まちづくりのテーマ	くらしの笑顔が広がる めくもりと活力と躍動のまち	
地域別まちづくりの方向性	早来地区：活力ある産業と豊かな自然が調和する職住近接型のまちづくり 追分地区：コンパクトで便利な質の高いまちづくり	
基本的な方向性・基本目標	1 生活重視のまちづくり （1）うるおいのある快適なまちづくり ⇒ ④道路・交通網の整備 （2）安心・安全なまちづくり 2 恵まれた立地条件を活かしたまちづくり （1）活力ある地域産業の育成 （2）良質な住宅の確保 3 豊かなこころを育む学びのまちづくり （1）一人ひとりの個性や可能性を伸ばすまちづくり （2）生きがいを持って暮らせるまちづくり 4 住民と行政の協働によるまちづくり （1）住民参加のしくみづくり （2）効率的・効果的な行財政のしくみづくり	
主要施策 （公共交通）	1（1）④道路・交通網の整備 ●円滑な移動環境を確保するため、町内の幹線道路・橋梁・生活道路の整備・改良を推進 ●鉄道・民間バス会社に対する利便性向上に向けた要望を継続 （運行増便、追分駅西側乗降口設置、バリアフリーに対応した施設改善） ●町内循環バスを拡充し、若年者・高齢者などが出かけやすい環境づくり	
	施策区分	主要事業
	道路の整備	国道、道道、町道など生活道路の整備促進 橋梁の施設・補修推進 追分駅前広場整備事業の推進 など
	公共交通の利便性向上	鉄道利便性の向上 既存バス路線の維持 町内循環バスの運行 など

（５）安平町過疎地域持続的発展市町村計画

計画名	安平町過疎地域持続的発展市町村計画
計画期間	令和３年度（２０２１年度）～令和７年度（２０２５年度）
公共交通に関する対策	交通施設の整備、交通手段の確保 ▶安平町地域公共交通計画（令和４年度～令和８年度予定）に基づき、鉄道・路線バス・デマンドバス・ハイヤーの利用促進、最適化を推進 ▶地域公共交通全体の利便性・効率性の向上 （子ども・高齢者の移動手段確保、回遊交流を意識した来訪者利用などの観点） ▶鉄道路線の維持存続を最優先として適切に対応 （「JR 単独では維持困難な線区」に位置づけられた室蘭線） ▶各交通機関の役割分担と連携の改善による機能向上 ▶総合時刻表・乗り方ガイド配布による公共交通の組合せ利用の啓発を図る ▶ノーマイカー運動の取組みをはじめとした意識の顕示と高揚、利用促進策 ▶苫小牧市内バス路線の乗り継ぎ改善など相互連携（東胆振定住自立圏の連携事業） ▶デマンドバス・ハイヤーの老人クラブなどを通じた利用啓発、運賃助成等事業の周知 ▶「MaaS」など新しいモビリティサービスの活用による諸課題の解決 《事業計画》 過疎地域持続的発展特別事業 ◇デマンド交通運行事業 ◇循環バス運行事業 ◇地域公共交通対策事業

(6) 早来町都市計画マスタープラン（早来町・追分町合併前の計画）

計画名	早来町都市計画マスタープラン									
計画期間	平成 16 年度（2004 年度）～令和 5 年度（2023 年度）									
将来都市像	「人」と「街」と「自然」が彩るふれあいの里　はやきた									
都市イメージ	●豊富な緑に囲まれたなかで、自然的土地利用と都市的土地利用が調和した都市形成 ●コンパクトで効率の良い市街地形成と市街地間の連携　⇒ 都市内ネットワーク構築 ●地域の拠点となる市街地の充実と都市機能集積の向上 ●立地条件や利便性を活かした適切な開発誘導 ●産業の活性化と一体となった市街地整備									
整備方針 （交通関係）	交通体系の整備方針 ●都市の交通体系の確立　●段階構成の構築　●都市計画道路の整備 ●歩行者・自転車ネットワークの整備 ●費用便益を考慮した道路の整備順位の設定　●都市防災機能の強化									
地域別方針 （交通関係）	（第 3 章 地域別構想） <table><tr><th>地域区分</th><th>行政区</th></tr><tr><td>安平地域</td><td>瑞穂、安平、緑丘、守田、東早来</td></tr><tr><td>早来地域</td><td>北進、大町、栄町、北町</td></tr><tr><td>遠浅地域</td><td>新栄、源武、遠浅、富岡</td></tr></table> 交通施設整備方針 （１）安平地域 ●都市計画道路の整備　●安平と富岡を結ぶ東西道路の整備 ●安平駅前通りのコミュニティ軸の形成と活性化 ●バス交通の充実（運行回数・低床バスの運行等） （２）早来地域 ●国道バイパス等都市計画道路の整備に伴う市街地道路網の整備 ●安全で効率的な道路網パターンの形成 ●沿道土地利用に対応した道路空間の整備 ●バス交通の充実（運行回数・低床バスの運行等） （３）遠浅地域 ●都市計画道路の整備　●通学路の安全確保　●利用しやすい駅周辺整備 ●札幌をターゲットにした JR 室蘭本線のダイヤ改正の要請 ●バス交通の充実（運行回数・低床バスの運行等）		地域区分	行政区	安平地域	瑞穂、安平、緑丘、守田、東早来	早来地域	北進、大町、栄町、北町	遠浅地域	新栄、源武、遠浅、富岡
地域区分	行政区									
安平地域	瑞穂、安平、緑丘、守田、東早来									
早来地域	北進、大町、栄町、北町									
遠浅地域	新栄、源武、遠浅、富岡									

(7) 安平町強靱化計画

計画名	安平町強靱化計画													
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和8年度（2026年度）													
強靱化の目標	1 大規模自然災害から町民の生命・財産と安平町の社会経済システムを守る 2 迅速な復旧・復興に向けた体制の構築を図る 3 まちづくりの将来像「育てたい 暮らしたい 帰りたい みんなで未来へ駆けるまち」の実現に向けて、安平町の持続的な成長を促進する													
リスク区分	（1）人命の保護 （2）救助・救急活動等の迅速な実施 （3）行政機能の確保 （4）ライフラインの確保 （5）経済活動の機能維持 （6）二次災害の抑制 （7）迅速な復旧・復興等													
脆弱性評価・施策プログラム	ライフラインの確保（リスク区分の4） 町外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止（リスクシナリオ4-4） 4-4-1 道路交通ネットワークの整備 4-4-2 道路施設の防災対策 4-4-3 広域的な公共交通の維持 《脆弱性評価》 ▶広域的な人の移動と物流を支える鉄道 ⇒発災時に救援物資等の大量輸送を担う、産業・経済を支える重要な機能を有する ▶災害時における町民の移動手段の確保 ⇒平時からの利用者ニーズの把握による利便性向上、持続可能な公共交通体系の構築 《施策プログラム》 ▶「JR 単独では維持困難な線区」に位置づけられた室蘭線について維持存続が最優先（北海道・沿線自治体などと連携し適切に対応） ▶鉄道・路線バス・デマンドバス・ハイヤーの利用促進を含めた全体の最適化、利便性・効率性の向上 <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標項目</th><th>現状値</th><th>目標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンドバス登録者数</td><td>734 人 (H30 年度)</td><td>908 人 (R7 年度)</td></tr> <tr> <td>デマンドバス・循環バス 年間利用者数</td><td>7,274 人 (H30 年度)</td><td>8,840 人 (R7 年度)</td></tr> <tr> <td>JR 駅 1 日あたり乗降客数</td><td>614 人 (R 元年度)</td><td>522 人 (R7 年度)</td></tr> </tbody> </table>		指標項目	現状値	目標値	デマンドバス登録者数	734 人 (H30 年度)	908 人 (R7 年度)	デマンドバス・循環バス 年間利用者数	7,274 人 (H30 年度)	8,840 人 (R7 年度)	JR 駅 1 日あたり乗降客数	614 人 (R 元年度)	522 人 (R7 年度)
指標項目	現状値	目標値												
デマンドバス登録者数	734 人 (H30 年度)	908 人 (R7 年度)												
デマンドバス・循環バス 年間利用者数	7,274 人 (H30 年度)	8,840 人 (R7 年度)												
JR 駅 1 日あたり乗降客数	614 人 (R 元年度)	522 人 (R7 年度)												

（８）安平町子ども・子育て支援事業計画（第２期）

計画名	安平町子ども・子育て支援事業計画（第２期）
計画期間	令和２年度（２０２０年度）～令和６年度（２０２４年度）
基本理念	子どもにやさしいまちづくり
基本目標	１-１ 子どもの健やかな成長のための支援 ⇒ （１）《通園バス委託事業》 １-２ 青少年の健全育成 ２-１ 母親と子どもの健康 ⇒ （２）《通所等交通費助成》 ２-２ 親育の支援 ３-１ 生活環境の整備 ⇒ （２）交通・道路環境整備《地域公共交通の整備》 ３-２ 地域における支援 ４-１ ワーク・ライフ・バランスの推進 ５-１ 要保護児童等への取組み ⇒ 【２】《交通費助成》
施策の展開 （公共交通）	１（１）就学前教育・保育の充実 《通園バス委託事業》 ●一定程度離れた地域に居住する園児の送迎を公私連携法人に委託 ２（２）乳幼児と母親の健康の確保 《通所等交通費助成》 ●しょうがい児・その疑いのある児童に対し通所及び通院に要した交通費の一部を助成 ３（２）交通・道路環境整備 《バリアフリー》《人にやさしい道路整備》 《地域公共交通の整備》 ●子育て中の人等が安心・安全かつ容易に移動できる地域公共交通の確立を目指す ●デマンドバス（１０人乗りワゴン）及び循環バスにより生活の足を確保 ●安平町デマンドバス運行協議会及び安平町地域公共交通会議において住民ニーズの収集及び関係者との調整協議を実施 （生活の実情に沿い、効率的で利便性の高い地域公共交通の実現） 《交通安全教育》《交通安全指導》《通学路の点検》 ５（２）しょうがい児対策 《交通費助成》 ●身体にしょうがいがある児童等が検査・治療を受ける際の交通費を助成

(9) 安平町高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画

計画名	安平町高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)
高齢者福祉施策(公共交通)	在宅高齢者を支援するための町の高齢者福祉施策(7 高齢者福祉施策の概要) 《在宅高齢者等生活支援事業》 (1) 緊急通報システム事業 (2) 災害時等要護者登録制度 (3) 地域見守りネットワーク (4) 外出支援サービス事業 ●公共の交通機関による単独外出が困難な方に対して移送サービスを行う (無料、要介護認定など条件、町内医療機関・買い物等) (5) 通院移送車運行事業(通院移送サービス) ●公共交通機関、自家用車等を利用することが困難な方に対して通院移送サービス車を運行(JR運賃の片道分を負担、自宅～苫小牧・千歳・町内医療機関) (6) 通院交通費助成 ●公共交通機関、自家用車及び通院移送サービス車で町外の医療機関に通院することが困難な方に対してタクシー料金の一部を助成(1通院5,000円、年24回まで) (7) 以下、購入費助成など各種事業 《高齢者福祉事業》 (1) 地域公共交通助成事業 ●公共交通機関を利用する高齢者、しょうがい者等の経済的負担を軽減する助成制度 (上限16,500円/年、共通回数乗車券を交付) (2) 以下、祝い金など各種事業

1-5 安平町地域公共交通網形成計画のふり返り

(1) 計画の概要及び実施状況

平成 29 年（2017 年）5 月に作成した安平町地域公共交通網形成計画は、以下の基本的な考え方や基本方針に基づき具体的な取り組みを実施してきました。

【基本的な考え方】

- ◇町民の足を守るため鉄路を維持・確保し、これを補完する地域内循環系統、デマンドバス等の公共交通の位置づけを最適化する
- ◇交通拠点の創出による地域公共交通網の利便性向上と町内の回遊・交流空間を促進する交通体系の構築を目指す

基本方針① 地域内循環系統の効率化 : 鉄道との接続向上、バス交通の統合再編など

基本方針② デマンド交通の効果的運行 : 鉄道との接続配慮、待合環境の整備など

基本方針③ 利用促進策の検討 : 総合時刻表や路線図等の作成、共通回数乗車券の発行など

基本方針④ 町民協働による意識醸成 : ノーマイカー運動、免許返納の推進など

基本方針に関連して設定した施策メニューの実施状況は以下のとおりです。

表 1-1 施策の実施状況

基本方針				網形成計画（H29～R3）に 掲載している施策項目	進捗状況	主な実施状況（H,R は年度）
①	②	③	④			
		●		1. My 時刻表、総合時刻表、路線図の作成と提供	実施済み・継続中	・ H30～毎年度発行 ・ R1～大幅な内容追加（乗り方ガイド）
		●		2. 乗継割引・買い物割引の検討	実施済み・継続中	・ R1～共通回数乗車券の導入（プレミアム付き交通券） ・ R2 共通回数乗車券の鉄道きっぷ購入可に拡充 ・ R3～券購入額の 10%をポイントあびら付与
●				3. 道の駅等の集客施設への立ち寄り（回遊交流）	実施済み・継続中	・ R1～道の駅開業に伴い停留所設置 ・ その他駅や病院等の生活関連施設への停留所設置
		●	●	4. 説明機会や個別訪問等、対話型による交通検討	実施済み・継続中	・ H30 新バス案意見交換実施 ・ R1～老人クラブや地域サロン等への公共交通説明訪問
		●		5. 部活動や少年団の利用に向けた働きかけ	実施済み	・ H30～R1 テニス少年団他、働きかけ説明訪問
		●	●	6. ノーマイカーデー、イベントの検討	実施済み・継続中	・ H29～町職員ノーマイカー運動実施 ・ H30～町民ノーマイカー運動（室蘭線で行こう！うまかまつり…出店商品券千円分、R2～新型コロナ中止） ・ J Rヘルシーウォーキングイベントとの連携 ・ 室蘭線活性化協議会事業の実施（沿線連携利用促進広報相互掲載、インスタグラムコンテンツほか）
		●		7. 高齢者運転免許返納の期間限定サービスの検討	実施済み・継続中	・ R1～免許返納支援事業開始（共通回数乗車券 33 千円分/最長 3 年間・以降半額）
●	●			8. あびらチャンネルによる情報発信	実施済み・継続中	・ H29～デマンドバスの乗り方紹介番組、路線バス CM ・ R2～MONET 普及 CM ・ R3～鉄道無人駅乗り方紹介 CM

		●	9.町民協働による「私たちの公共交通」意識醸成	実施済み・継続中	・H29～鉄道等公共交通特集記事の広報誌掲載 ・R2～公共交通相談窓口等紹介コラムの毎月程度掲載 ・H29～ノーマイカー運動（町民・町職員）、町職員の公務出張時のＪＲ利用 ・町内団体による駅美化活動
●			10.せいこドームバスの機能維持と効率化策検討	実施済み・継続中	・H30 循環バス車両購入ワゴン 1 台 ・R1～循環バス開始 ・R2 循環バス車両ライオンズＣマイクロバス寄贈 1 台
●			11.せいこドームバスと循環線の統合による新バス運行		
●			12.JRの空白時間帯を基本とする補完型のバス運行		
	●		13.高齢者の通院支援（土曜運行の中長期的検討）	検討済み・実施なし	・運行協議会の検討結果からハイヤーでの対応 ・R2～町内移動及び町外通院に係るハイヤー運賃半額補助事業の実施
	●		14.病院帰りの対応（デマンドバス予約キャンセル柔軟化等）	実施済み・継続中	・R1～予約キャンセル受付時間を柔軟に対応 ・病院薬局の協力によるデマンド予約補助と待合対応
	●	●	15.待合空間の環境整備	実施済み・継続中	・H30～デマンドバス待合所ステッカー表示 ・R1～車両カラーと同色の循環バス停留所設置 ・デマンドバス停留所の軒先等の待合スペース提供協力 ・R1～MONET アプリによるバスロケ機能提供
	●		16.町民目線の柔軟な対応（登録や予約の再検討）	実施済み・継続中	・R1～説明機会を活用したデマンドバス出張登録の受付 ・R1～MONET スマホ予約導入
	●		17.JRや幹線バスと接続するデマンドバスの運行	一部実施	・定期利用ニーズのある朝の接続改善 ・JR 石勝線タクシーの代替輸送事業の継続実施
●		●	18.新バスとの共存による JR の維持・確保	実施済み・継続中	・ＪＲの空白時間帯を基本に循環バスの運行を設定 ・駅にて JR 及び地域間幹線バスとの接続を確保 ・R2～JR 駅での循環バス接続 1 本増 ・R2～グループ旅行を対象とした鉄道等利用促進活動費助成金の実施、室蘭線の旅モデルプランの発信
●		●	19.コスト縮減による南千歳間バスの増便検討	一部実施	・循環バスの機能充実を図ったことにより導入コスト縮減にならず具体的検討に至らず ・追分駅における特急停車本数の増
		●	20.増加が見込まれる高齢者のための情報提供	実施済み・継続中	・総合時刻表の表記の工夫実施 ・共通回数乗車券がもらえる事業（高齢者等助成、免許返納支援）の毎年周知

（２）数値目標の達成状況

安平町地域公共交通網形成計画で掲げた数値目標の達成状況は、10 の達成度評価指標のうち、6 項目を達成しました。

目標を達成した「バス（地域内循環系統）の利用者数」については、類似した経路を運行していた2路線を廃止し、従来機能も踏まえた新規路線（循環バス）へと再編したことによる利便性向上の成果と、総合時刻表や共通回数乗車券等による利用促進策の効果が表れたものと評価しています。また、「免許返納者数」については、時代の要請にタイミングよく運転免許証自主返納者支援事業を実施したことが、目標値を大きく上回る結果につながったものと評価しています。次期計画においても、関係者がスクラムを組んで、柔軟かつ適時的に取組みを実行することが必要です。

一方、目標達成に至らなかった「JR 駅利用者数」については、震災や新型コロナウイルス感染症の影響があったとは言えども年々減少し続けている状況にあり、計画の基本的な考え方の中に掲げてきた「鉄道の維持・確保」のためには、次期計画では取組みの見直しや拡充が必要です。また、「公共交通の利用頻度（週1回以上）」については、調査方法を変更（平成28年度は病院や商店等の生活関連施設での聞き取り調査→令和3年度は全戸アンケート調査に変更）したことが一つの要因となり、割合が低下する結果となっておりますが、高齢化率が上昇し続けていることを受けて公共交通への期待度や重要度がますます高まることが想定される反面、震災以降は人口減少が加速度的に進行している状況を踏まえると、公共交通を必要とする人の数は減少していくという、一層困難な状況乗り越えていく必要があります。「座して死を待つよりは、出て活路を見出さん」という言葉があるように、守りと攻めの両輪により公共交通業界を取り巻く負のスパイラルを正に転換し、未来につながる公共交通を創り、守り、育てることが期待されます。

具体的な目標の達成状況は次ページに示すとおりです。

表 1-2 評価指標の達成状況

基本方針	達成度評価指標	計画策定時の値	計画最終年度の目標値	達成度※/実績値
地域内循環システムの効率化	①バス（地域内循環系統）の利用者数の増加	1,593 人/年 (H27 実績)	2,100 人/年	○ 3,985 人/R3 M5,026 人/R1
	②JR 駅利用者数の増加	883 人/日 (JR 北海道調べ)	923 人/日	× 523 人/R3 M725 人/H29
デマンド交通の効果的運行	①デマンドバス登録者数の増加	638 人 (h28.11 月実績)	788 人	○ M 866 人/R3
	②デマンドバス利用者数の増加	4,567 人/年 (H27 実績)	6,100 人/年	× 3,421 人/R3 M5,792 人/H30
	(再掲) JR 駅利用者数の増加	(略)	(略)	× (略)
利用促進策の検討	①時刻表・路線図・あびらチャンネル等による公共交通情報の発信機会の増加	5 回/年 (H27 実績)	10 回以上/年	○ 16 回/R3 M18 回/R2
	②町民や関係機関の参画による公共交通検討機会の増加	4 回/年 (H27 実績)	8 回以上/年	○ M14 回/R3
町民協働による意識醸成	①安平町の免許返納者数の増加（5 年間の累計/町把握人数）	4 人/年 (h28 実績)	21 人	○ 73 人
	②町民協働の公共交通意識の醸成に係る取組数の増加	0 件/年 (H27 実績)	3 件/年	○ 6 件/R3 M7 件/R2
	③公共交通の利用頻度（週 1 回以上）の向上	8.3% (H28 実績)	13.3%	× 4.4%/R3

※達成度の記号について

○…計画最終年度（R3）を含めて達成した

×…計画最終年度（R3）までに一度も達成できなかった

※年度表記等の略称について

大文字（H、R）は年度を、小文字（h、r）は暦年を表します。

また「M」は計画期間中の最大値を表します。

2 安平町の地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 地域特性

2-1-1 位置

(1) 位置

安平町は、北海道の南西部に位置し、東西約 17 km、南北約 25 km、総面積 237.16 km²を有しています。道都札幌市から約 50km、北海道の空の玄関口である新千歳空港から約 20km、北海道の海の玄関口である苫小牧港から約 25km と立地に恵まれ、気候も温暖で積雪も比較的少ないことが特徴です。

道路は、南北に国道 234 号が、東西に北海道横断自動車道が走り、その交点にはインターチェンジを有しています。また、鉄道は、東西に J R 石勝線、南北に J R 室蘭線が走り、J R 追分駅が交点となり、古くから交通の要衝として発展してきました。

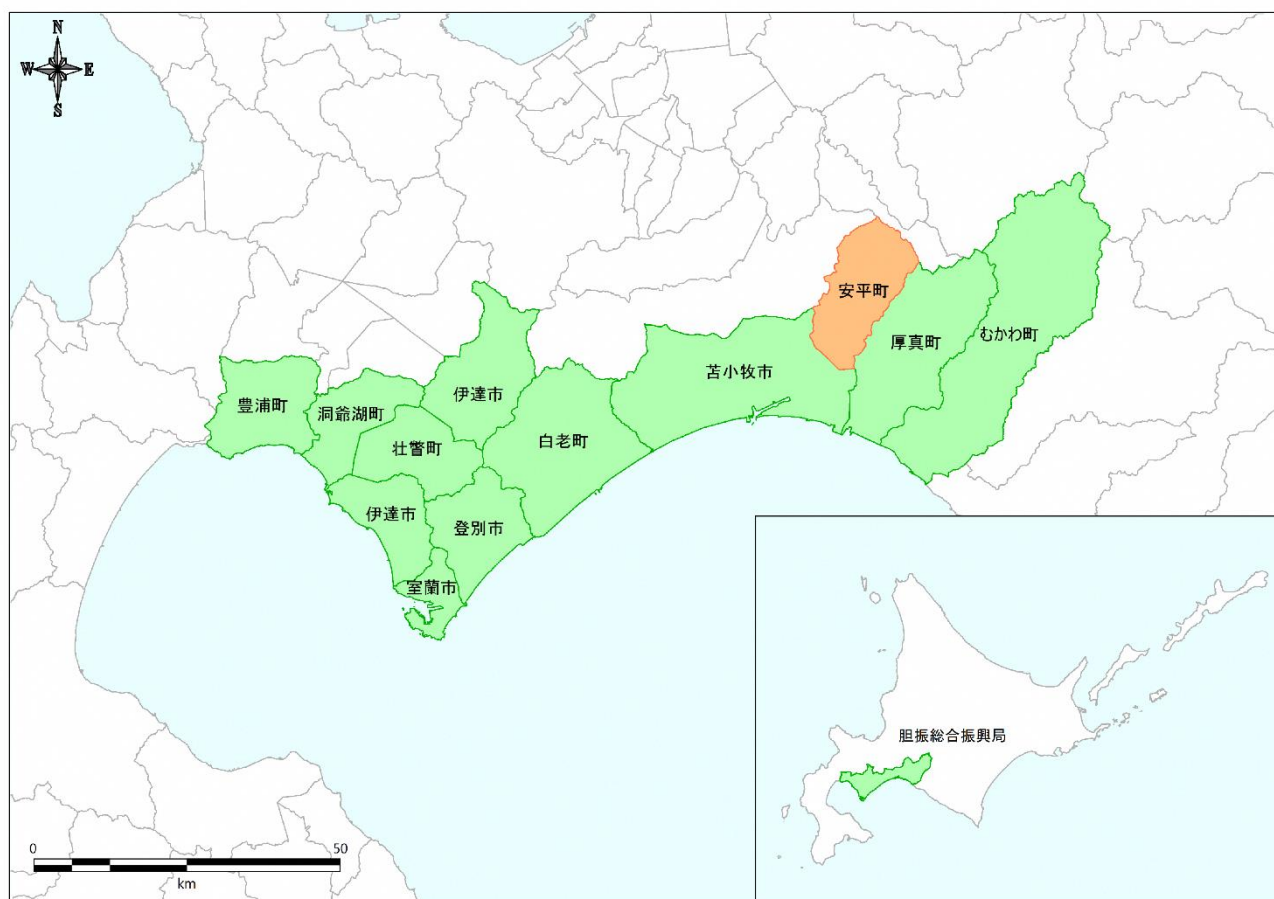


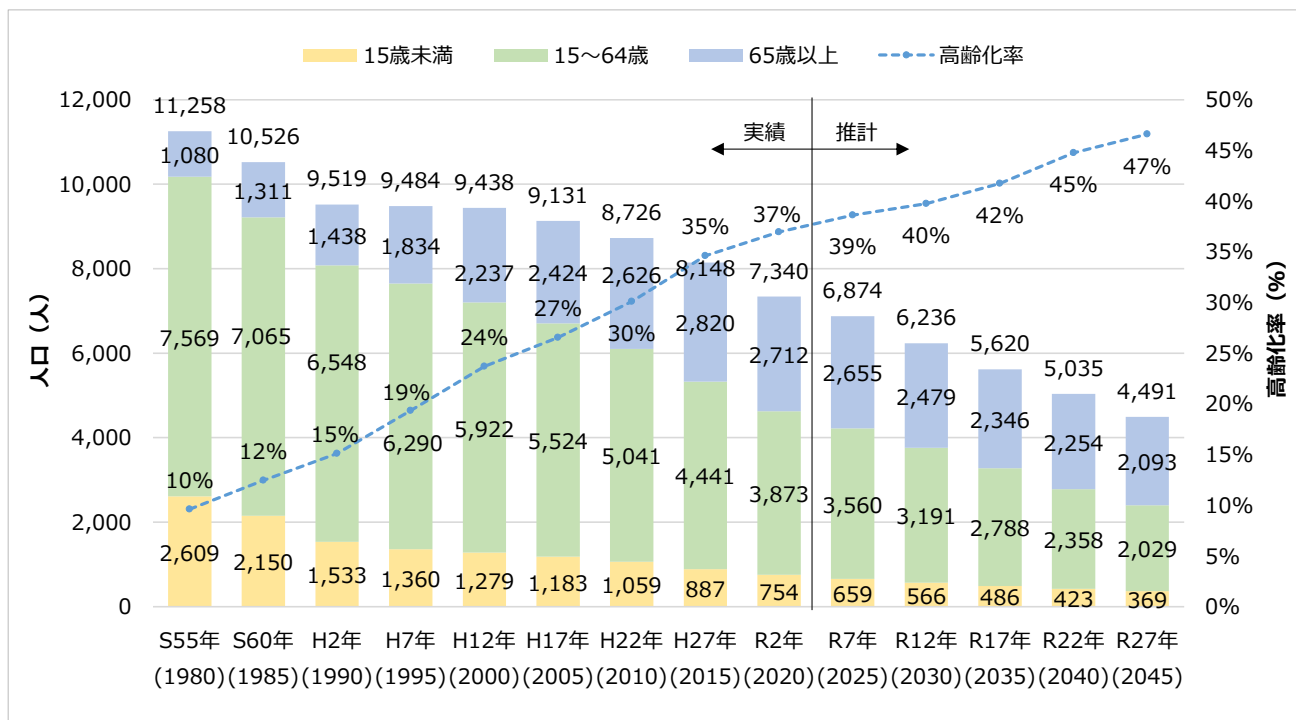
図 2-1 位置

2-1-2 人口

(1) 年齢 3 区分人口・高齢化率

年齢 3 区分（年少人口：15 歳未満、生産年齢人口：15 歳～64 歳、老年人口：65 歳以上）の人口をみると、3 区分全て年々減少している状況となっています。令和 7 年（2025 年）以降も人口は減少すると予測されており、令和 27 年（2045 年）には人口は 5 千人以下となっています。

高齢化率は増加傾向にあり、令和 27 年（2045 年）には総人口の約半数が高齢者になると予測されます。

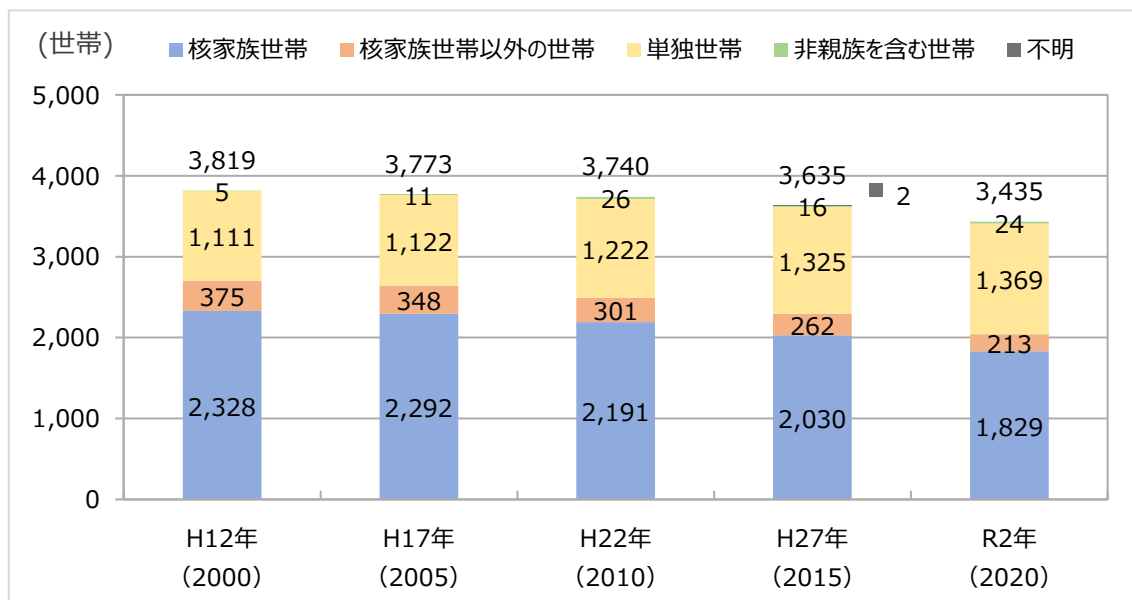


資料：令和 2 年（2020 年）までは国勢調査、
令和 7 年（2025 年）以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 2-2 安平町の年齢 3 区分人口の推移と将来人口

（２）家族構成の推移

世帯数は、合計値では減少傾向にありますが、内訳を見ると、核家族世帯・核家族以外の世帯・非親族を含む世帯は減少し、単独世帯が増加する傾向にあります。



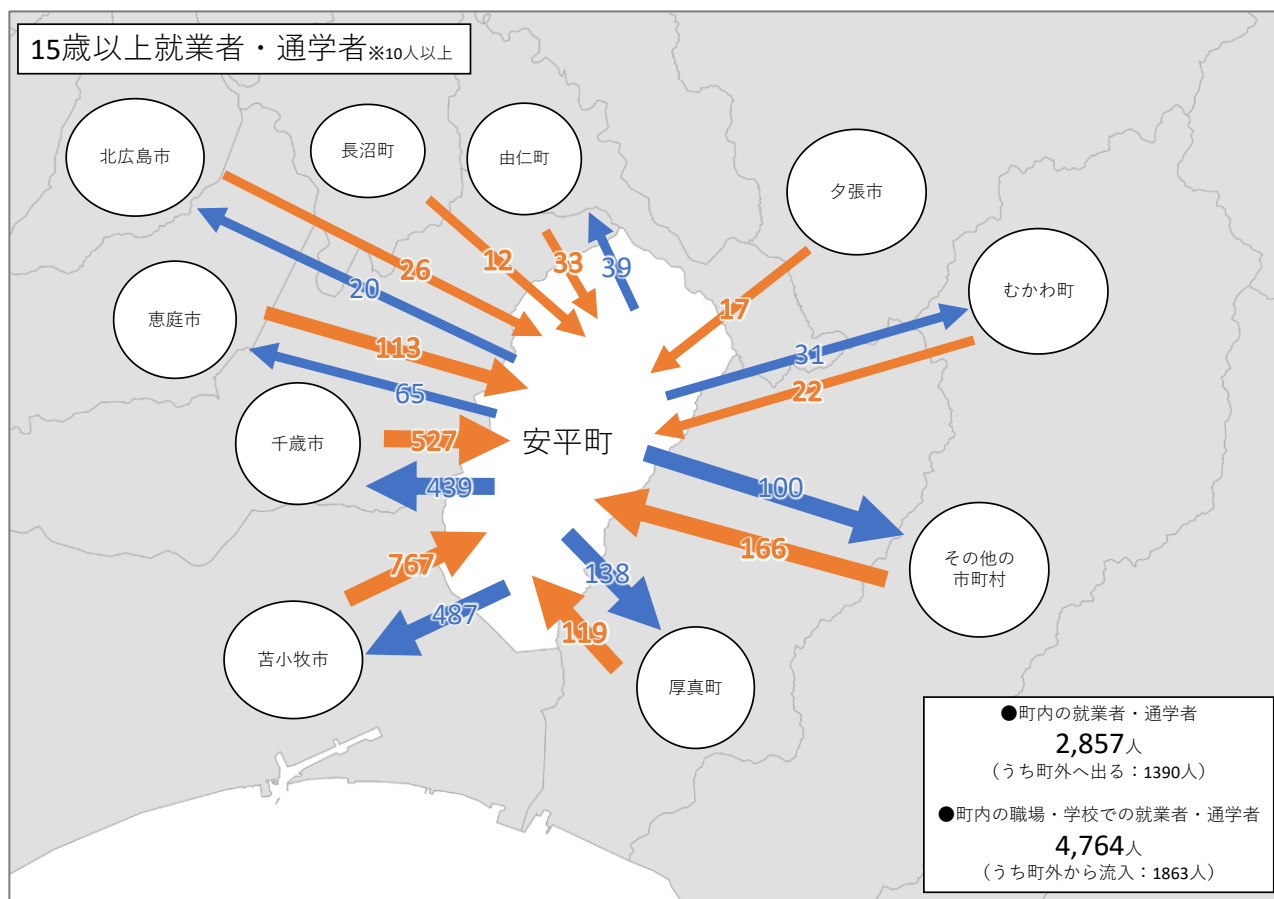
資料：国勢調査（令和２年）

図 2-3 安平町の世帯の家族類型の推移

（３）近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

安平町居住者 2,857 人のうち、1,390 人が就業・通学で町外へ移動しており、安平町居住者の約半数が町外へ移動している状況です。

町内で就業・通学している 4,764 人のうち 1,863 人が町外からの移動者となっており、とりわけ苫小牧市・千歳市からの移動が多くなっています。

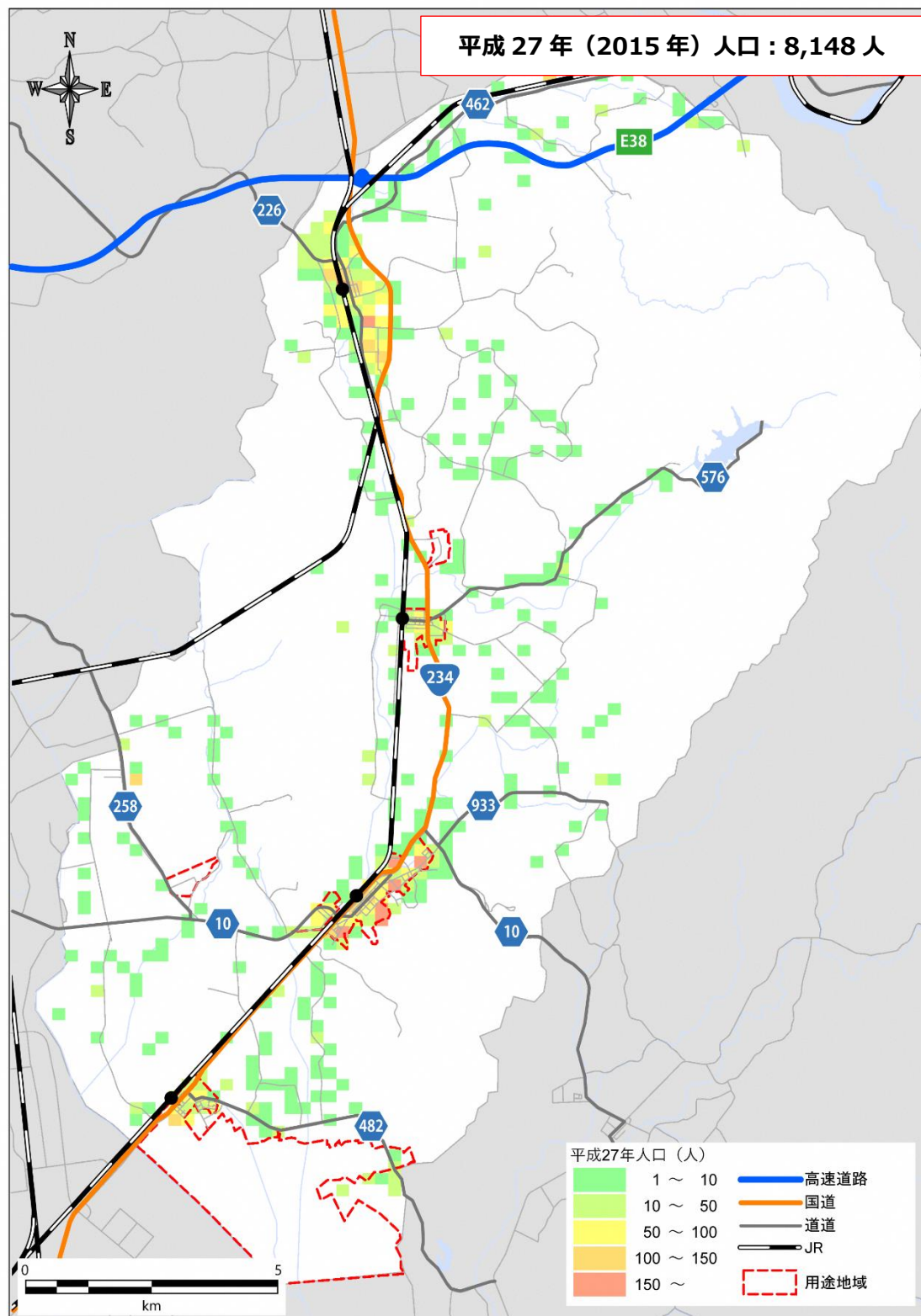


資料：国勢調査（平成27年）

図 2-4 近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

(4) 安平町における人口分布状況

安平町の人口は、JR 駅周辺に集中しており、特に JR 追分駅と早来駅周辺で人口が多い状況です。



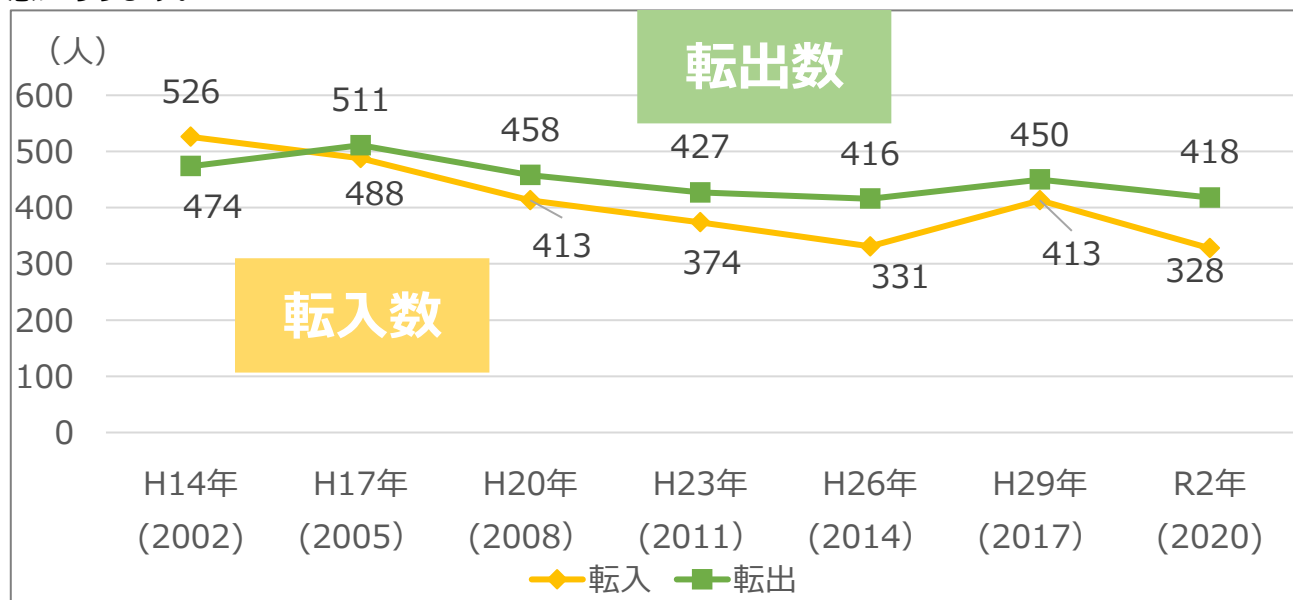
資料 : 国勢調査 (平成 27 年)

図 2-5 安平町における人口分布状況

（５）転入者・転出者数及び出生・死亡数の推移

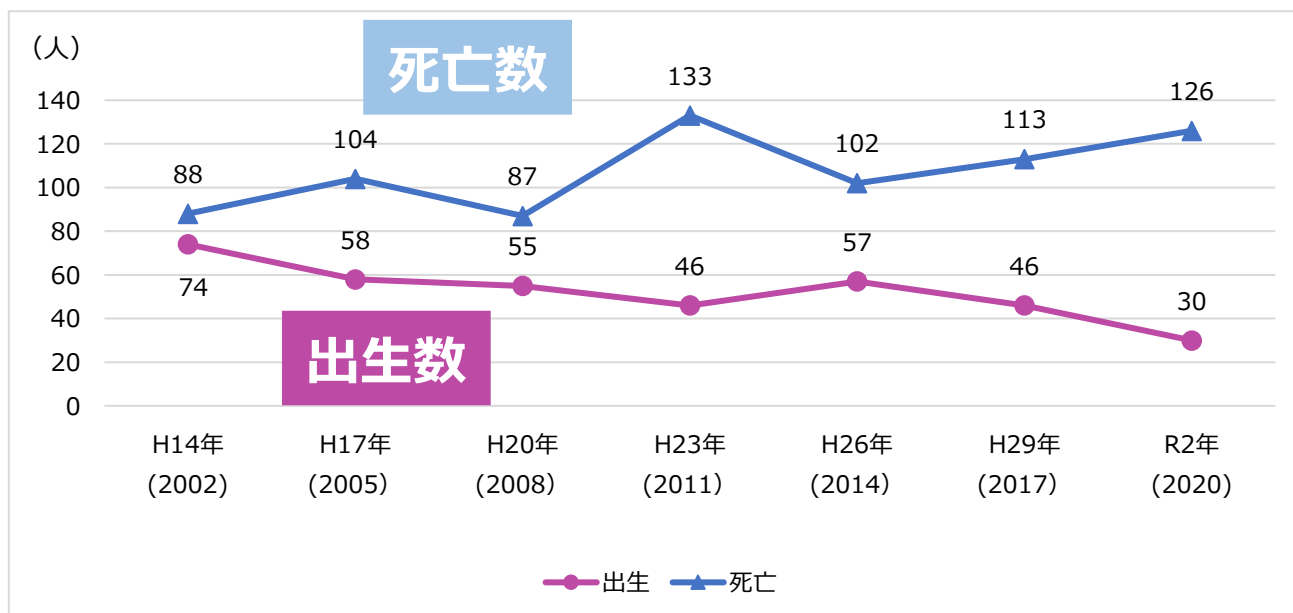
転入者・転出者数の推移は、転入数より転出数が多い社会減の状態にあります。

出生・死亡数の推移についても、死亡数が出生数を上回っており、出生数より死亡数が多い自然減の状態にあります。



資料：住民基本台帳

図 2-6 転入・転出数の推移



資料：住民基本台帳

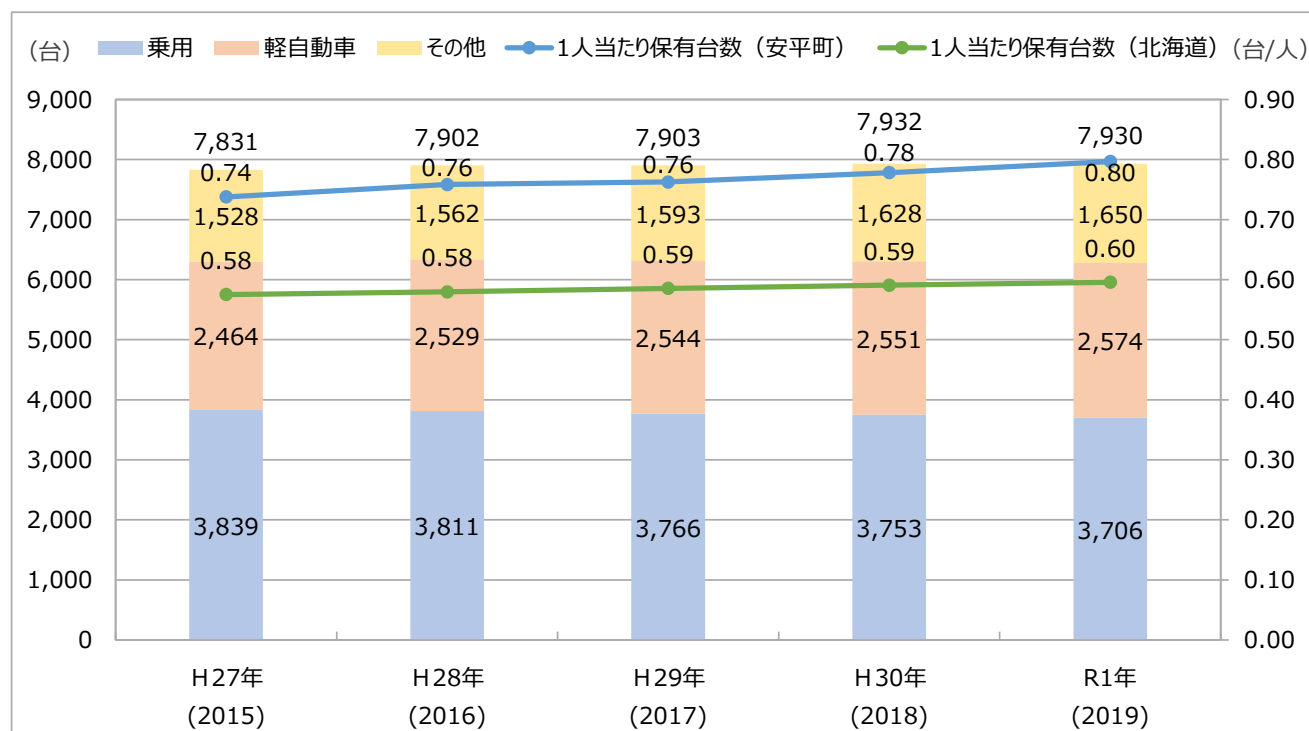
図 2-7 出生・死亡数の推移

2-1-3 自動車・運転免許保有状況

(1) 自動車保有台数の状況

安平町における自動車保有台数は7,900台前後で推移しています。

また、令和元年（2019年）の一人あたりの自動車保有台数は0.80台/人と増加傾向にあります。



資料：北海道運輸局

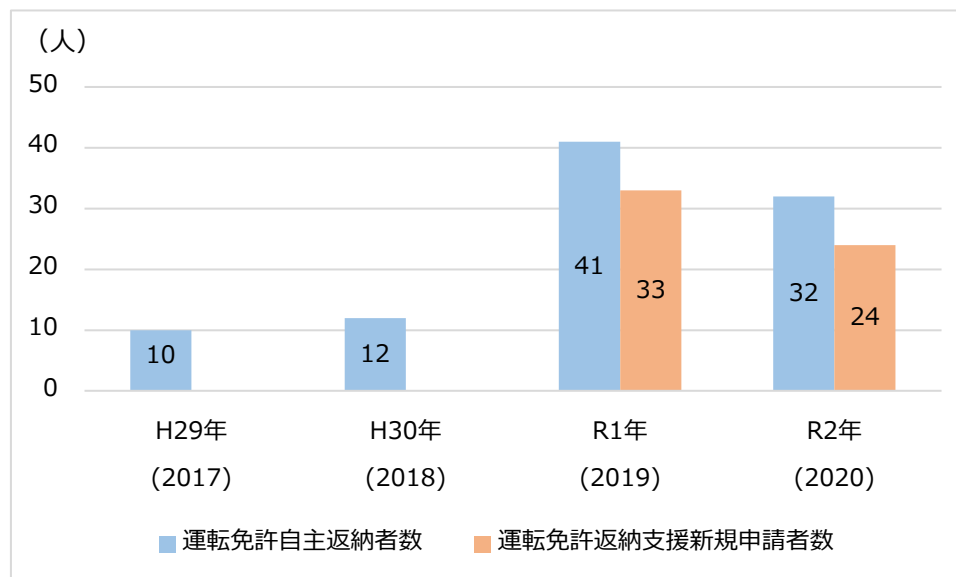
※自動車保有台数はその他車種を除いて計算

図 2-8 安平町の自動車保有台数

(2) 運転免許証の自主返納状況

苫小牧警察署管内の運転免許証の自主返納者数は、令和元年に大幅に増加しています。

運転免許証自主返納者数の内、約 7～8 割の人が運転免許証返納者への支援申請をしている状況です。



資料：苫小牧警察署、安平町

※運転手免許返納支援事業は令和元年より実施している事業

図 2-9 苫小牧警察署管内の運転免許証の自主返納状況

2-1-4 安平町における都市機能の立地状況

都市機能は JR 駅周辺に集積していますが、安平駅・遠浅駅周辺には医療施設がない状況です。

※都市機能…市民等が日常生活を営む上で必要なサービスを提供する施設

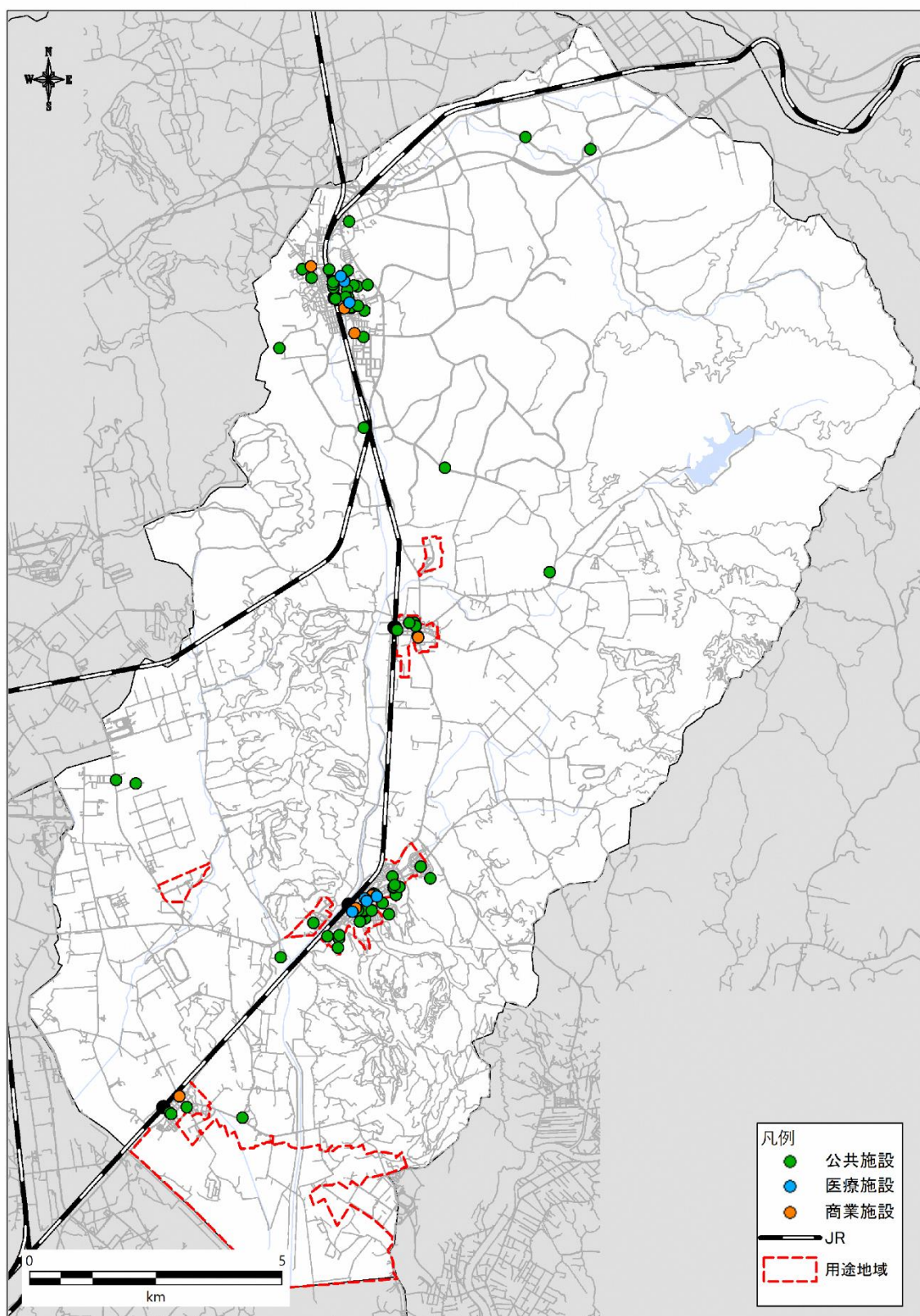
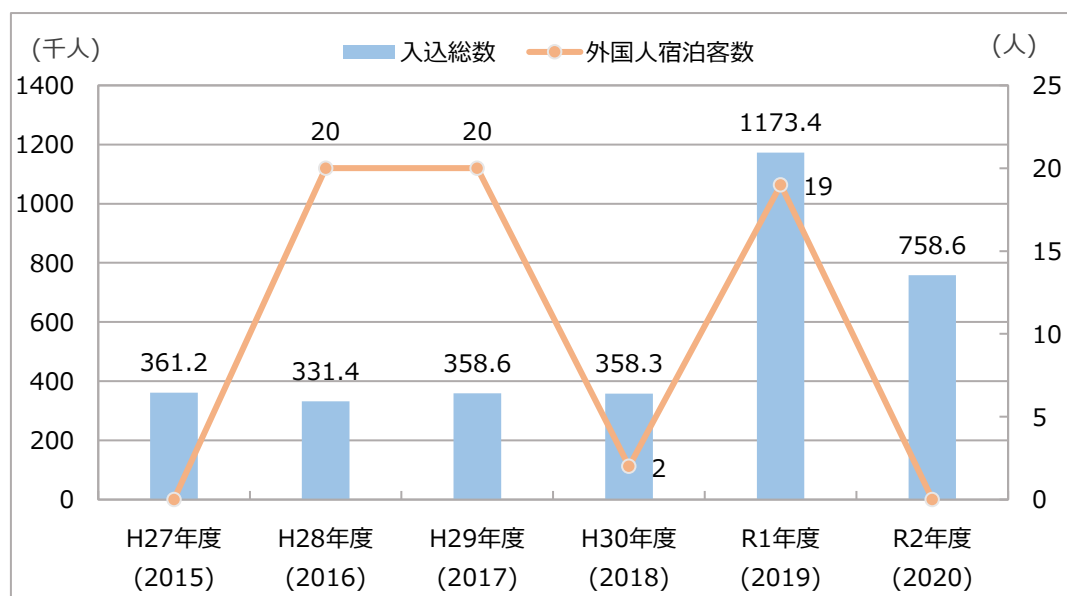


図 2-10 安平町内における都市機能の立地状況

2-1-5 観光

(1) 観光入込客数と外国人宿泊客数の状況

安平町の観光入込客数は平成 30 年度（2018 年度）まで横ばい状態にありましたが、令和元年度（2019 年度）は「道の駅あびら D51 ステーション」が開設された影響により大幅に増加しています。一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度（2020 年度）は大きく減少しています。



資料：北海道観光客入込数調査

図 2-11 観光入込客数・外国人宿泊客数の推移

2-2 SDG s の取組み

(1) SDG s の概要

持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）とは、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットにおいて、全会一致で採用された令和 12 年（2030 年）までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和 12 年（2030 年）を年限とする 17 の国際目標で、169 のターゲット、232 の指標が定められています。

発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであること、また、自治体を含めた様々なステークホルダーが取り組むべき目標とされています。



(2) 安平町地域公共交通計画における SDG s の目標

17 の国際目標のうち、3, 11, 12 が地域公共交通との結びつきが強い目標として考えられ、これらを実現するために施策を推進していきます。

	目標 3 すべての人に健康と福祉を
	ターゲット 3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	目標 11 住み続けられるまちづくりを
	ターゲット 11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
	目標 12 つくる責任 つかう責任
	ターゲット 12.7 国内の政策や優先事項に従って持続可能な公共調達の慣行を促進する。

2-3 公共交通の概要

2-3-1 町内を運行する公共交通

安平町内を運行する公共交通機関には、北海道旅客鉄道株式会社の JR 室蘭線及び石勝線、あつまバス株式会社の路線バス、安平町商工会が運営し、有限会社追分ハイヤーが運行しているデマンドバス、その他スクールバス、福祉バス、ハイヤー等があります。デマンドバスの運行により、町内は全域を公共交通によりカバーしています。

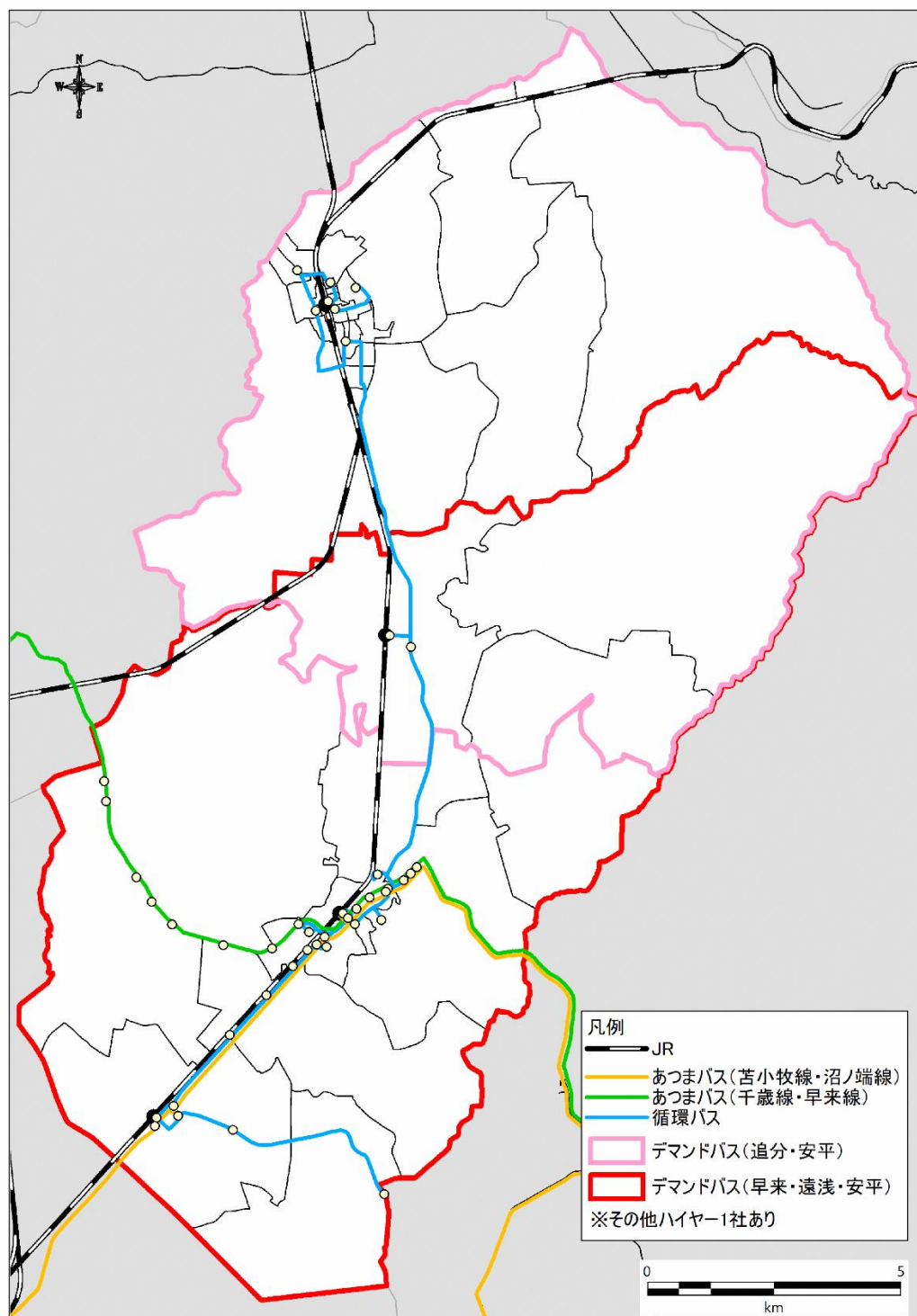


図 2-12 町内の公共交通運行路線図

表 2-1 安平町の公共交通の概要

範囲・役割	事業者等	路線・運行区間(利用実績)
地域内外の移動	北海道旅客鉄道	室蘭線、石勝線（毎年減少）
都市間移動	あつまバス	苫小牧線・千歳線・早来線・沼ノ端線（漸減傾向）
町内の地区間移動	循環バス	町内 4 地区を循環 （R1 年度（2019 年度）をピークに減少傾向）
小地域の移動	デマンドバス	自宅⇔停留所 ※早来と追分の 2 エリアで運行 （H30 年度（2018 年度）をピークに減少傾向）
自由度の高い移動	追分ハイヤー	町内等 ※運転手の欠員により早来地区が空白状態 （1 台当たりの利用減少）
その他特定の移動	通園バス、小中学校スクールバス、追分高校通学バス（R3 年度（2021 年度）で終了）、福祉バス、福祉有償運送 など	



図 2-13 地域内外の移動時の使用車両



図 2-14 都市間移動時の使用車両



図 2-15 町内の地区間移動時の使用車両



図 2-16 小地域の移動時の使用車両



図 2-17 自由の高い移動時の使用車両

2-3-2 JR

(1) JRの概要

町内には室蘭本線・石勝線として、追分駅、安平駅、早来駅、遠浅駅の4つの駅があり、追分駅以外は無人駅となっています。

特別急行列車は、釧路駅－札幌駅間を結ぶ「おおぞら」が1日8便、帯広駅－札幌駅を結ぶ「とかち」が1日10便、その他普通列車が1日29便となっています。

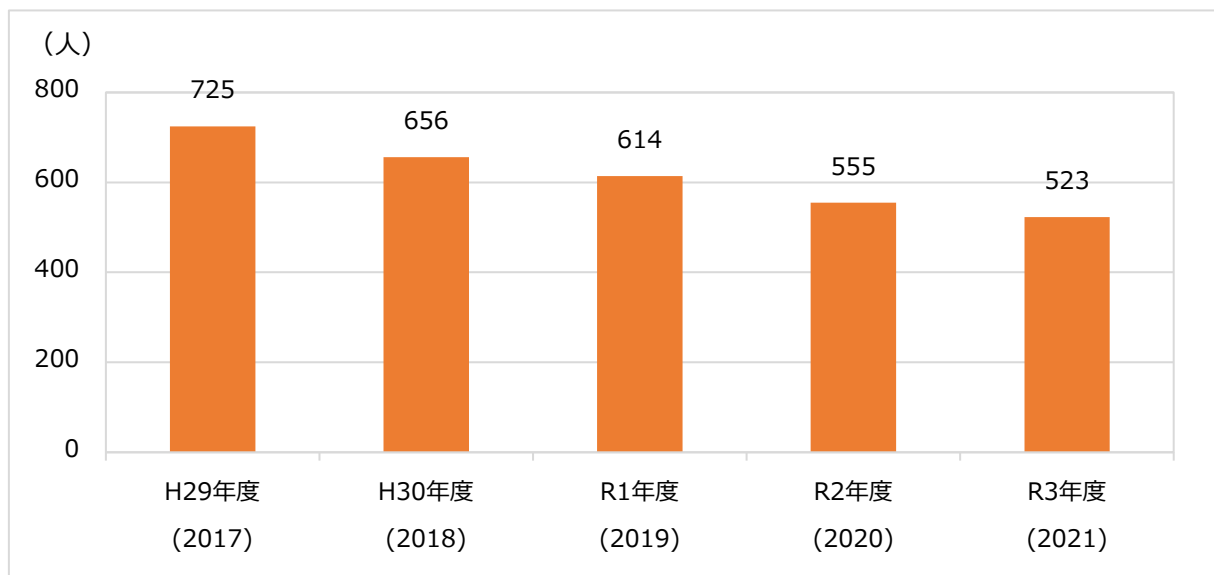
表 2-2 JRの運行状況

運行 主体	路線名	安平町内停車駅	区間	行先：運行便数 (便/日)
北海道旅客鉄道株式会社	室蘭 本線	追分駅-安平駅-早来駅-遠浅駅	岩見沢駅－苫小牧駅	苫小牧方面：8便
				岩見沢方面：9便
	石勝線	追分駅	南千歳駅－新得駅	苫小牧方面：0便
				岩見沢方面：1便
		追分駅	釧路駅－札幌駅 (特急おおぞら)	南千歳方面：6便
				新得方面：6便
		追分駅	帯広駅－札幌駅 (特急とかち)	釧路方面：5便
				札幌方面：3便

※ 令和3年3月時点
資料：JR北海道

（２）JR 駅の旅客乗車人数

1 日当たりの旅客乗車人数は平成 29 年度（2017 年度）には 700 人以上利用していましたが、徐々に減少しており、令和 3 年度（2021 年度）では 523 人となっています。



資料：安平町

図 2-18 安平町内 JR 駅の旅客乗車人数の推移

2-3-3 路線バス

(1) 路線バスの概要

路線バスは、あつまバス株式会社が運行しています。厚真町―千歳市間を結ぶ千歳線が 1 日 6 便、厚真町―苫小牧市方面を結ぶ苫小牧線と沼ノ端線が 1 日 18 便（快速含む）となっています。また、厚真町と早来駅を結ぶ早来線が 1 日 1 便、早来駅から厚真町への 1 方向のみ運行しています。

路線バスは、国の地域間幹線系統補助により維持しています。一方で、新型コロナウイルス感染症等の影響により補助要件から大きく割り込む厳しい状況となっており、今後も重要な路線として関係自治体との連携を図りながら、利用者の確保に向けた検討を進める必要があります。

表 2-3 路線バスの概要

事業者名	あつまバス株式会社
車両台数（R3 年度）	大型車 17 台、中型車 1 台、小型車 7 台
運転手数（R3.4.1 現在）	30 代 1 人、40 代 4 人、50 代 9 人、60 代 7 人

表 2-4 路線バスの運行状況

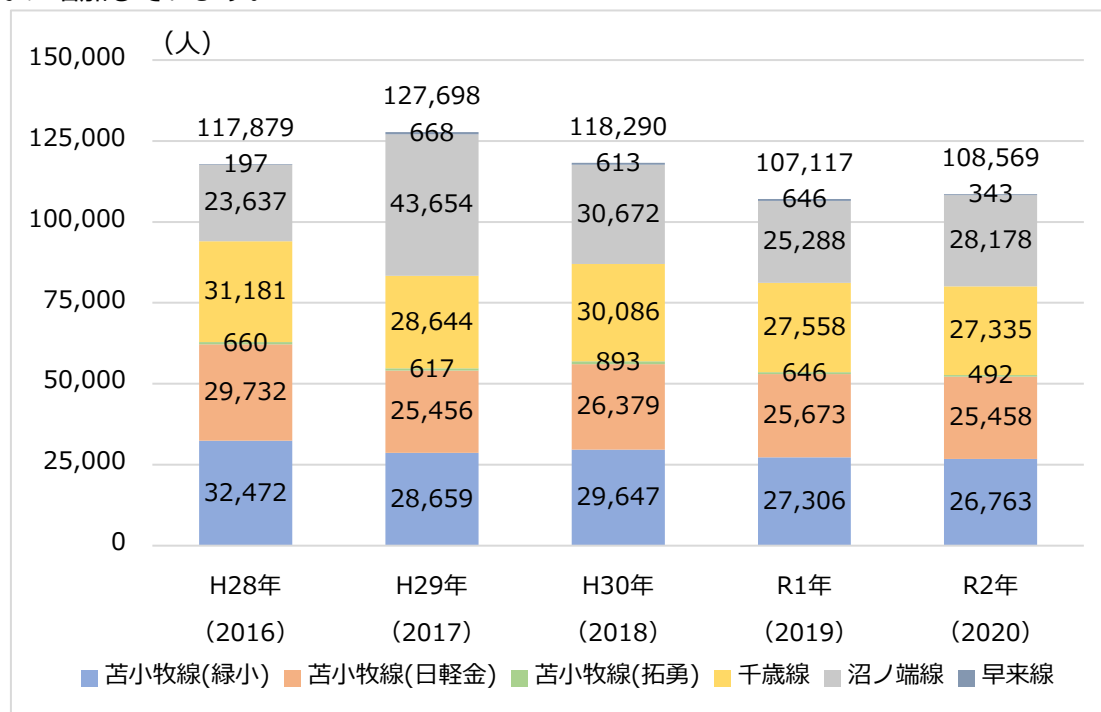
運行主体	路線名	区間	行先：運行便数（便/日）
あつまバス株式会社	千歳線	厚真－早来駅前－千歳駅前	千歳方面：3 便 厚真方面：3 便
	苫小牧線	厚真－早来駅前－遠浅駅前－緑小学校前－苫小牧駅前	苫小牧方面：3 便 厚真方面：3 便
		厚真－早来駅前－遠浅駅前－日軽金－苫小牧駅前	苫小牧方面：3 便 厚真方面：3 便
	快速 苫小牧線	厚真－早来駅前－遠浅公民館前－拓勇－苫小牧駅前	苫小牧方面：1 便 厚真方面：1 便
	沼ノ端線	厚真－早来駅前－遠浅駅前－沼ノ端駅前（西）	沼ノ端方面：2 便 厚真方面：2 便
	早来線	厚真－早来駅前	厚真方面：1 便

注：バス路線は令和 3 年 4 月時点

※ 資料：あつまバス HP 時刻表（R3 年度）

（２）路線バスの利用状況

町内を運行している路線バスの年間利用者数は、平成 30 年度（2018 年度）から減少傾向にありましたが、令和 2 年度（2020 年度）では沼ノ端線の利用者数が増加したことにより、路線バス全体の利用者数が僅かに増加しています。



資料：あつまバス株式会社（上記データの年度は前年 10 月～当年 9 月まで）

図 2-19 路線バス利用者数の推移

表 2-5 路線バスの収支状況

（単位：千円）

路線	収支	H28.10-H29.9	H29.10-H30.9	H30.10-R1.9	R1.10-R2.9	R2.10-R3.9
苦小牧線	経常収益	27,095	26,593	26,618	25,285	25,377
	経常費用	50,316	50,511	51,662	51,670	50,970
	経常収支	-23,221	-23,918	-25,044	-26,385	-25,593
	収支率	54%	53%	52%	49%	50%
千歳線	経常収益	16,046	15,874	16,093	15,182	15,149
	経常費用	23,461	23,575	24,219	24,443	24,095
	経常収支	-7,415	-7,701	-8,126	-9,261	-8,946
	収支率	68%	67%	66%	62%	63%
沼ノ端線	経常収益	10,284	11,629	10,385	8,245	10,571
	経常費用	4,694	7,472	7,349	7,505	7,480
	経常収支	5,590	4,157	3,036	740	3,091
	収支率	219%	156%	141%	110%	141%
早来線	経常収益	2,067	162	191	86	66
	経常費用	1,370	706	710	725	723
	経常収支	697	-544	-519	-639	-657
	収支率	151%	23%	27%	12%	9%

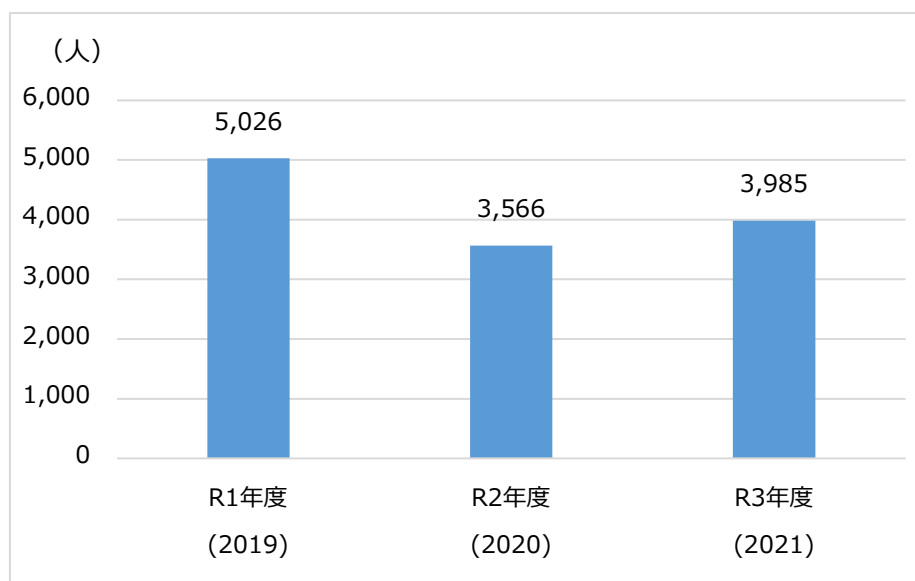
(3) 循環バスの概要

安平町内を循環するバスが令和元年度から運行しており、1日10便となっています。令和3年度(2021年度)における利用者数は約4,000人となっています。

新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は低迷していますが、循環バスは地域内フィーダー系統として、国からの補助により賄っており、地域内を回遊する重要な路線として、今後の効率的な路線の改善による利用者の確保が必要です。

表 2-6 循環バスの運行状況

運行主体	路線名	区間	行先：運行便数(便/日)
安平町	循環バス(系統 11)	道の駅前－追分駅前－安平駅前－早来駅前－遠浅駅前－早来源武	早来源武方面：1便 道の駅方面：0便
	循環バス(系統 12.13.14)	道の駅前－追分駅前－安平駅前－せいこドーム前－早来駅前－遠浅駅前－早来源武	早来源武方面：3便 道の駅方面：0便
	循環バス(系統 15)	道の駅前－追分駅前－安平駅前－せいこドーム前－早来駅前－遠浅小学校前－早来源武	早来源武方面：1便 道の駅方面：0便
	循環バス(系統 21)	早来源武－遠浅駅前－早来駅前－安平駅前－追分駅前－道の駅前	早来源武方面：0便 道の駅方面：1便
	循環バス(系統 22.23.24)	早来源武－遠浅駅前－早来駅前－安平駅前－せいこドーム前－追分駅前－道の駅前	早来源武方面：0便 道の駅方面：3便
	循環バス(系統 25)	早来源武－遠浅小学校前－早来駅前－せいこドーム前－安平駅前－追分駅前－道の駅前	早来源武方面：0便 道の駅方面：1便



資料：あつまバス株式会社

図 2-20 循環バスの利用者数の推移

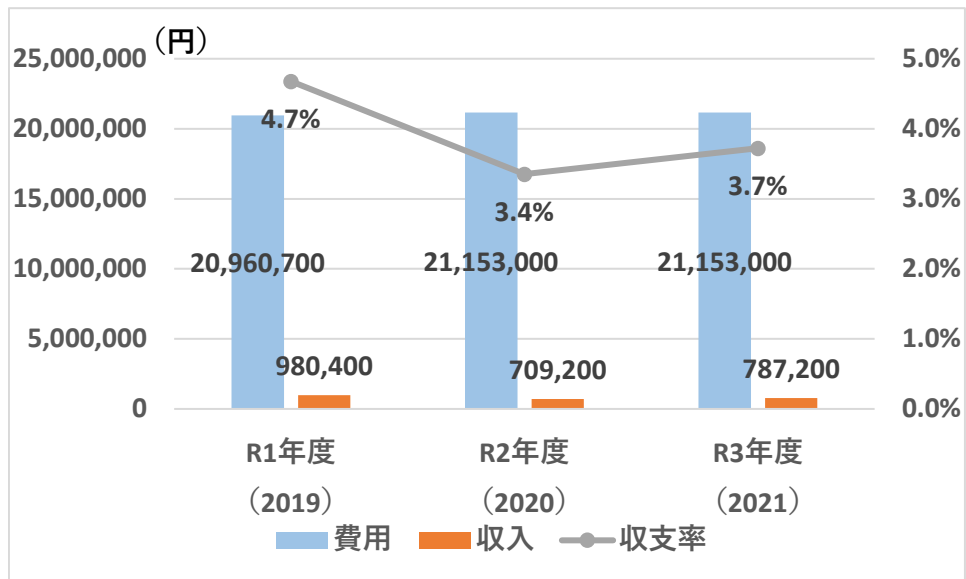


図 2-21 循環バスの収支状況の推移

表 2-7 費用負担の状況（令和元年度）

経常費用	20,960,700 円
地域内フィーダー補助（国） （R30 年 10 月～R1 年 9 月）	4,578,000 円
安平町負担額	15,402,300 円
経常収入	980,400 円

2-3-4 デマンドバス

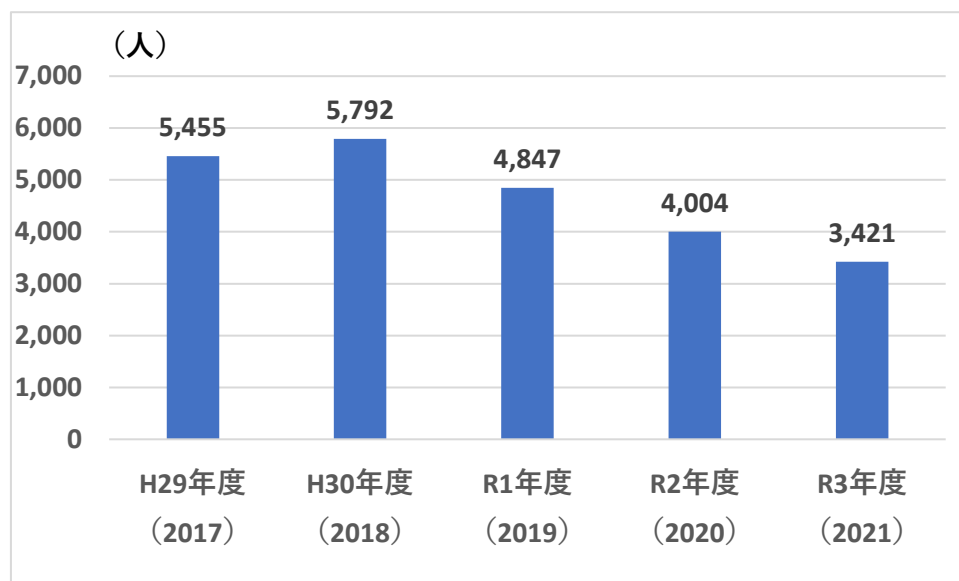
利用登録した町民が、自宅から市街地の停留所まで往復利用できる予約制のデマンドバスを安平町商工会の運営、有限会社追分ハイヤーが運行しています。

表 2-8 デマンドバスの概要

運行事業者	安平町商工会、有限会社追分ハイヤー
運行地域	早来・遠浅市街地、追分・安平市街地
車両台数	2 台（R3.4.1 現在）
運転手数	2 名（60 歳代）（R3.4.1 現在）
利用対象者	【早来市街地行】 安平・緑丘・瑞穂・守田・東早来・大町・北進・栄町・北町・新栄・富岡・遠浅・源武にお住まいの方 【遠浅市街地行】 遠浅・源武・富岡・新栄にお住まいの方 【追分・安平市街地行】 追分地区および安平・緑丘・瑞穂にお住まいの方
停車バス停	【早来街中バス停】 ①はやきた子ども園 ②町民センター ③せいこドーム ④早来雪だるま郵便局 ⑤渡邊医院 ⑥JR 早来駅 ⑦役場総合庁舎 ⑧鶴の湯温泉 ⑨まち・あいステーションラピア 【遠浅街中バス停】 ①JR 遠浅駅 ②遠浅公民館 【追分街中バス停】 ①追分公民館 ②追分クリニック ③多目的スポーツセンター ④道銀追分支店 ⑤ふれあいセンターい・ぶ・き ⑥ぬくもりセンター（JR 追分駅・総合支所） ⑦花若会館 【安平街中バス停】 ①JR 安平駅 ②あびら交流センター
便数	【早来・遠浅市街地行】 往路（自宅⇒街中バス停）：6 便 復路（街中バス停⇒自宅）：4 便 【追分・安平市街地行】 往路（自宅⇒街中バス停）：6 便 復路（街中バス停⇒自宅）：4 便

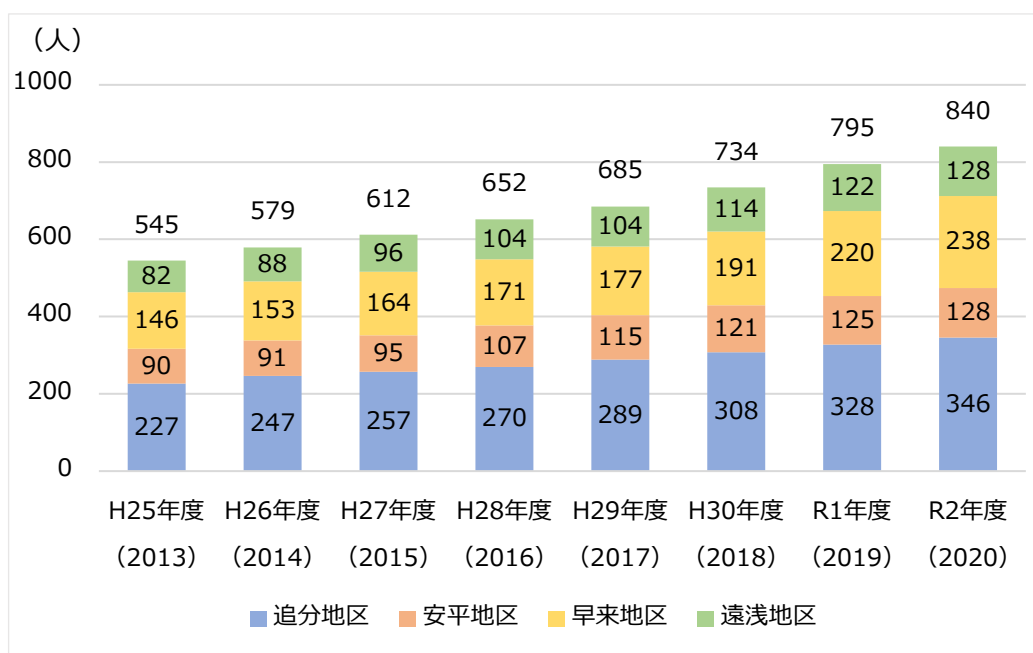
表 2-9 費用負担の状況（令和元年度）

経常費用	14,337,000 円
安平町負担額	12,907,800 円
経常収入	1,429,200 円



資料：安平町

図 2-22 デマンドバスの利用者数の推移



資料：安平町

図 2-23 デマンドバスの利用登録者数の推移

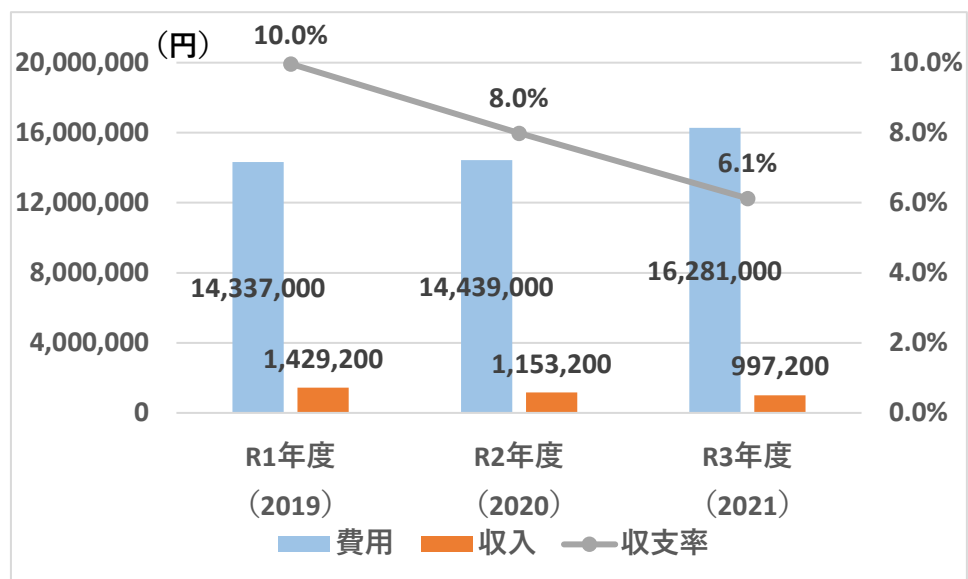


図 2-24 デマンドバスの収支状況の推移

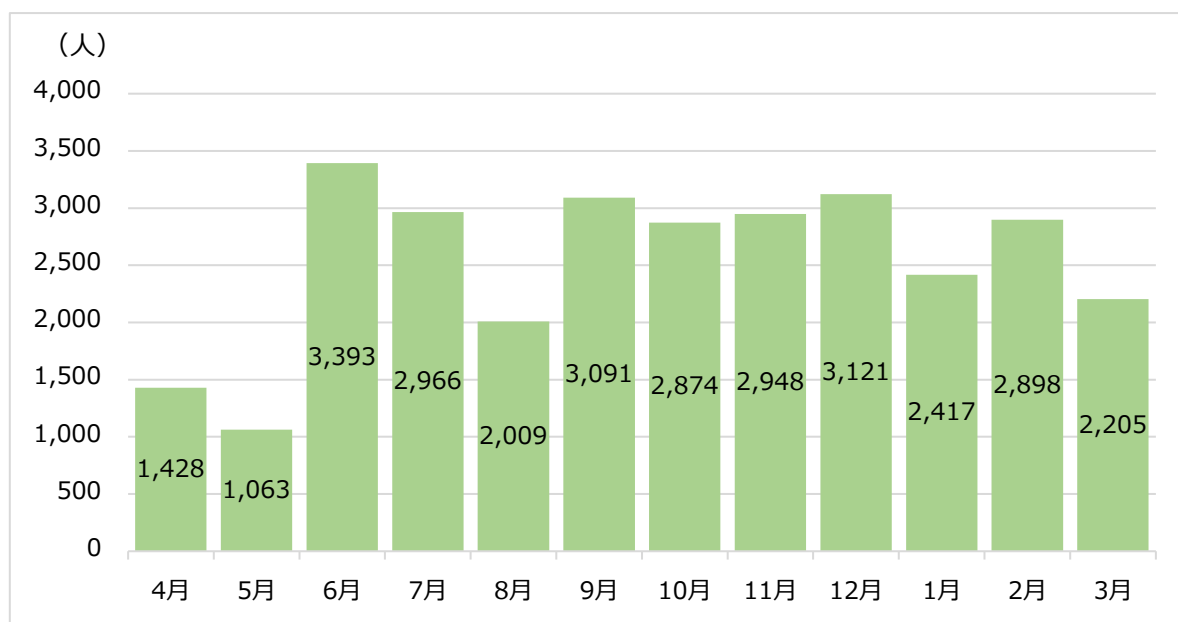
2-3-5 その他の交通機関

(1) スクールバス

早来地区、追分地区の小中学校に通学する児童を対象としたスクールバスを運行しています。

表 2-10 スクールバスの概要

運行地域	早来地区（安平・富岡・遠浅方面）、追分地区（旭・明春辺・豊栄方面）
対象校	安平小学校、遠浅小学校、早来小学校、早来中学校、追分小学校、追分中学校
運行便数	【早来地区】 安平線：登校便 1 便、下校便 4 便、下校便（部活・夏季）1 便、下校便（部活・冬季）1 便 遠浅線：登校便 1 便、下校便 4 便、下校便（部活・夏季）1 便、下校便（部活・冬季）1 便 富岡線：登校便 1 便、下校便 3 便、下校便（部活・夏季）1 便、下校便（部活・冬季）1 便 【追分地区】 旭方面：登校便 1 便、下校便 3 便 明春辺・豊栄方面：登校便 1 便、下校便 3 便



資料：安平町 令和2年度

図 2-25 月別スクールバスの利用者数の推移

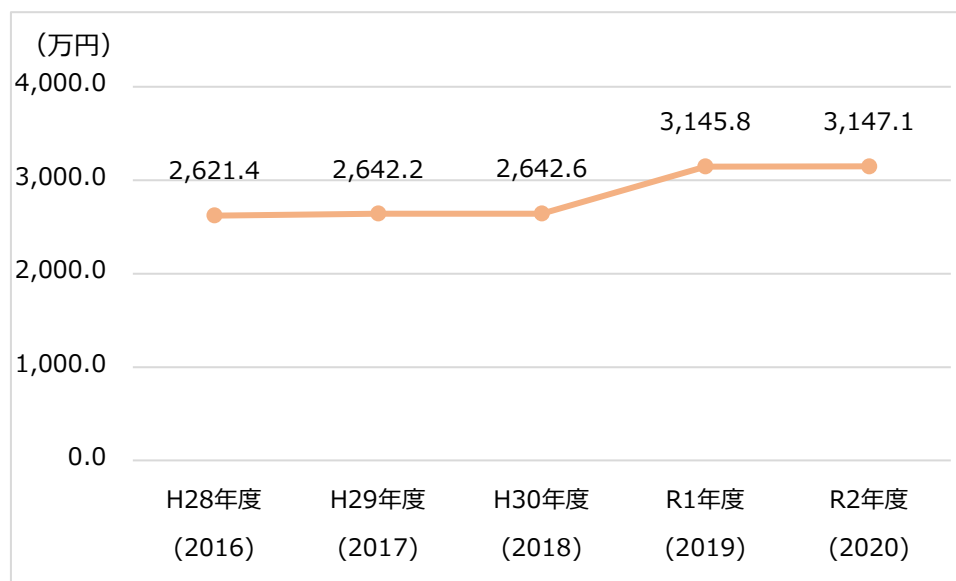


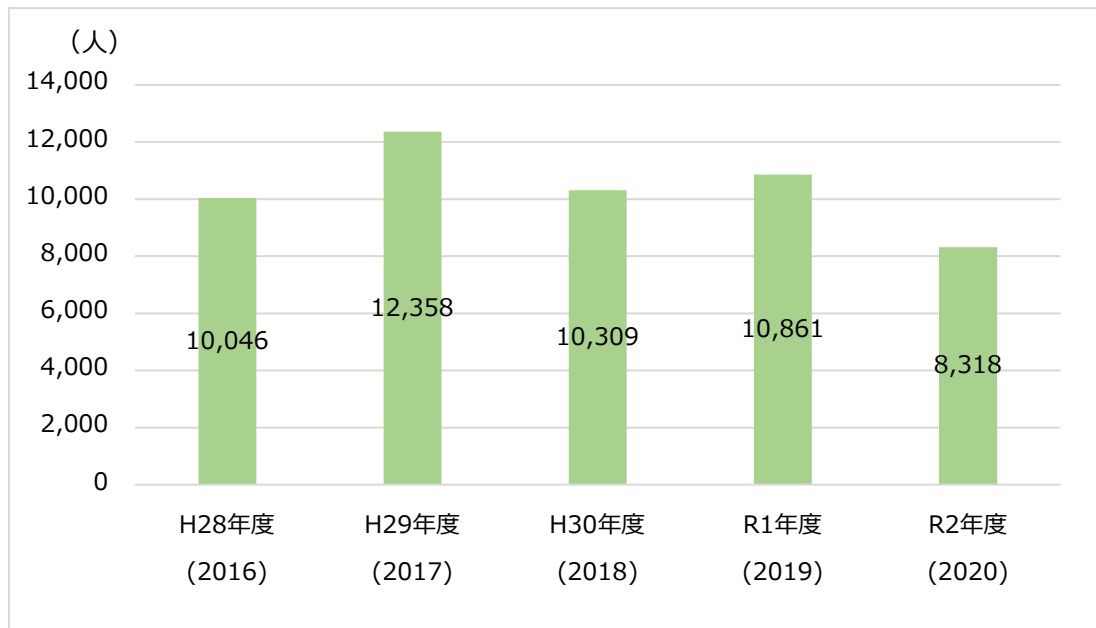
図 2-26 スクールバスの支出額の推移

(2) 通園バス

子ども園に通園する児童を対象とした通園バスを、はやきた子ども園、おいわけ子ども園が運行しています。

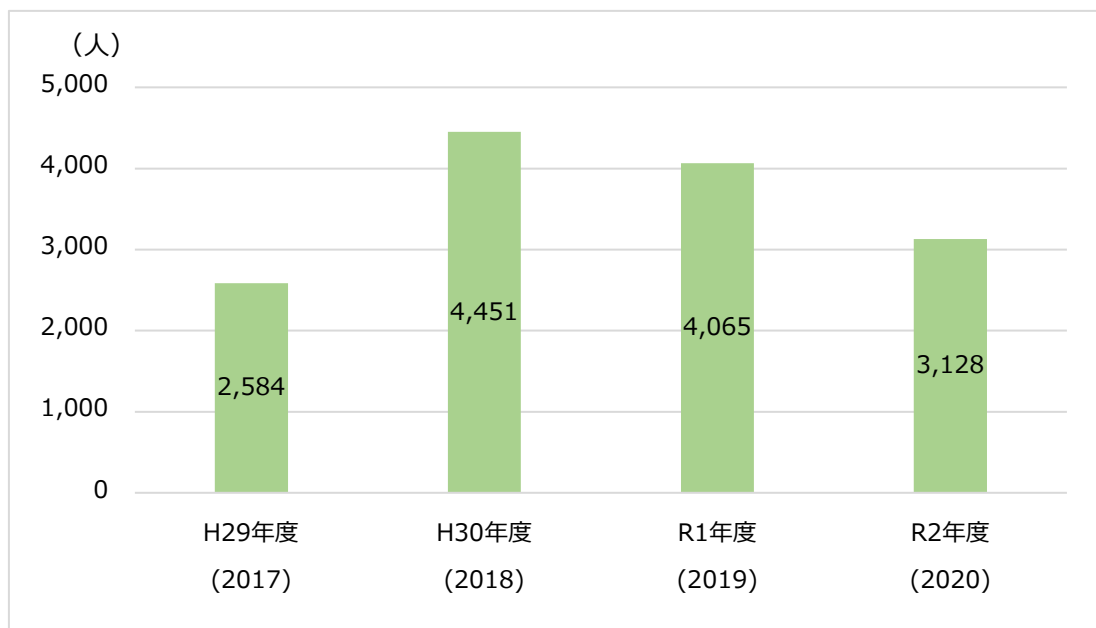
表 2-11 通園バスの概要

運行事業者	はやきた子ども園、おいわけ子ども園
対象区域	はやきた子ども園：安平、早来瑞穂、早来緑丘、早来守田の一部、早来富岡、早来新栄、遠浅及び源武地区 おいわけ子ども園：追分青葉 3 丁目の一部、追分旭、追分向陽の一部、追分美園の一部、追分春日の一部、追分弥生の一部及び追分豊栄の一部
運行便数	【はやきた子ども園】 安平線：登園便 1 便、降園便 3 便 遠浅富岡線：登園便 1 便、降園便 3 便 富岡線：登園便 1 便、降園便 2 便 【おいわけ子ども園】 旭線（学童なし平日）：登園便 1 便、降園便 2 便 旭線（学童あり平日）：登園便 1 便、降園便 2 便 旭線（学童なし土曜・長期休業）：登園便 1 便、降園便 1 便 旭線（学童あり土曜・長期休業）：登園便 1 便、降園便 1 便 旭線（午前保育）：降園便 1 便 明春辺線（学童なし）：登園便 1 便、降園便 1 便 明春辺線（学童あり）：登園便 1 便、降園便 1 便



資料：安平町

図 2-27 通園バス（はやきた子ども園）の利用者数の推移



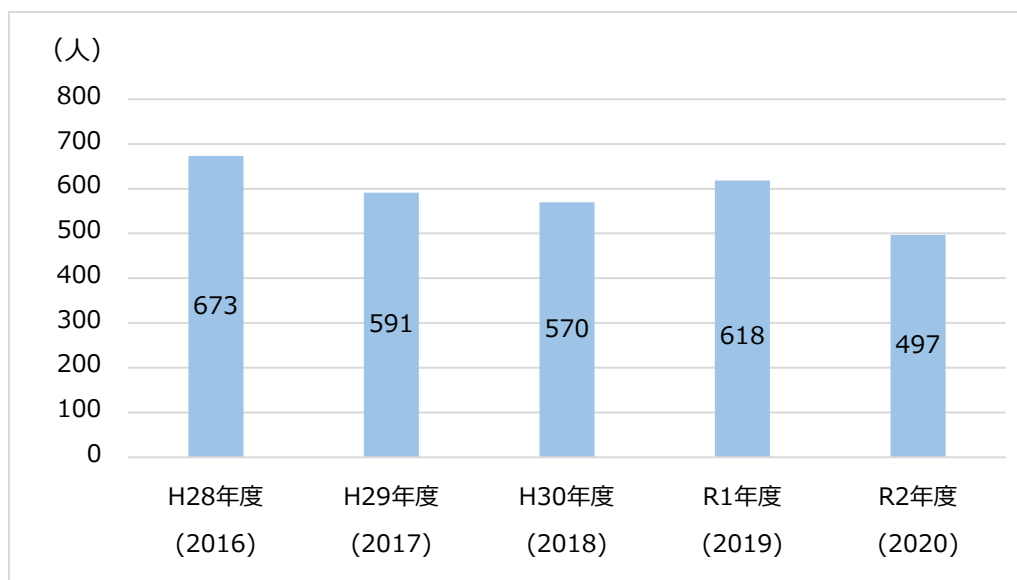
※H29 年設立のため、H28 年度データなし

資料：安平町

図 2-28 通園バス（おいわけ子ども園）の利用者数の推移

（３）通院移送者運送事業

この事業は、透析患者及び要介護状態にある高齢者を安平町内の利用者宅から苫小牧市内又は千歳市内、安平町内の医療機関へ通院送迎を行うものであり、通院の必要性があると町が認めた回数分の利用が可能な輸送サービスです。なお、要介護状態にある高齢者が院内介助等を要する場合には介添者の同乗を認めるものとなっています。

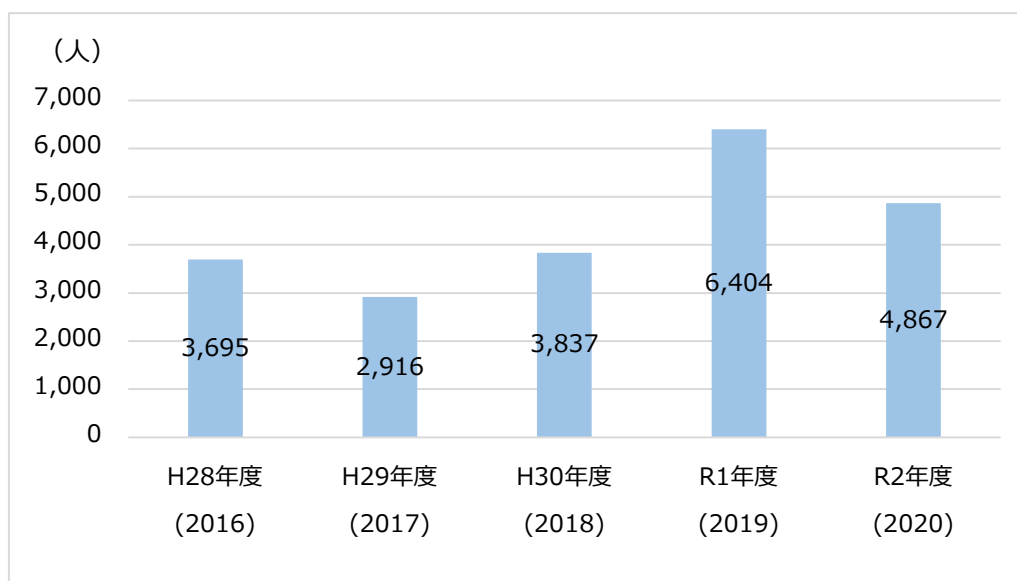


資料：安平町

図 2-29 福祉有償運送バスの利用者数の推移

（４）福祉バス（団体行事バス）

福祉バスは、町内団体の行事に合わせて、利用者限定の予約制で運行している無料貸切バスです。地域の福祉やコミュニティを支える輸送サービスとして重要な役割を担っています。



資料：安平町

図 2-30 福祉バス（行事バス）の利用者数の推移

2-3-6 タクシー

町内のタクシー事業者は、有限会社追分ハイヤーの1社があります。

表 2-12 タクシーの概要

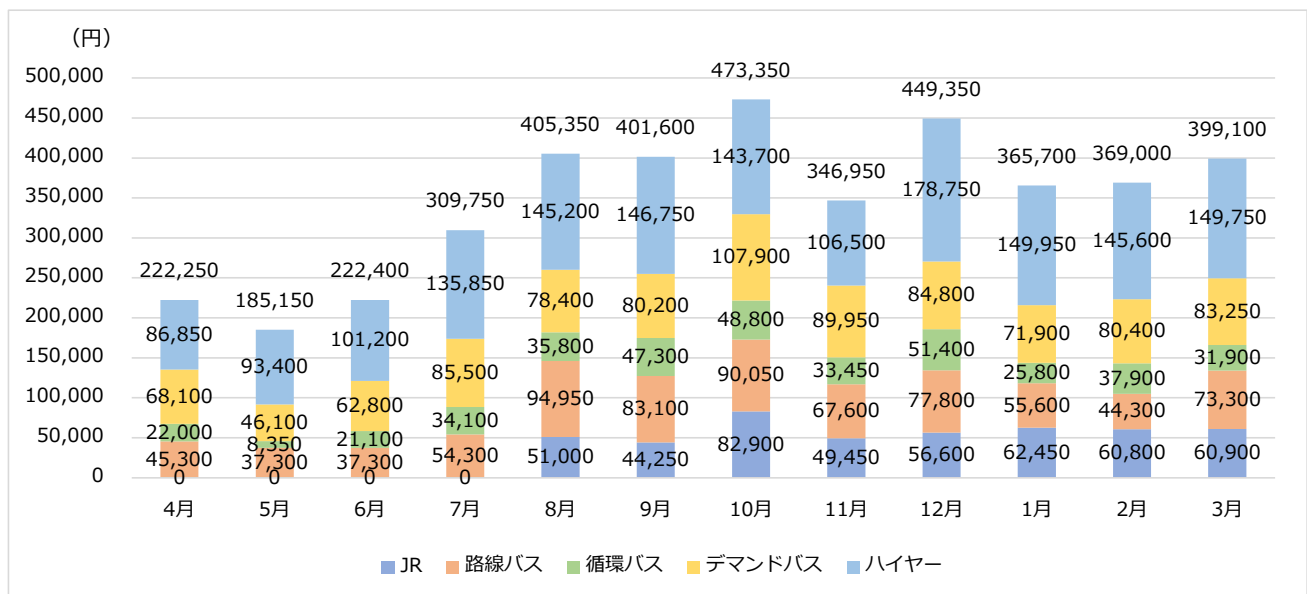
事業者名	有限会社追分ハイヤー
登録車両（R3.4.1 現在）	3 台
運転手（R3.4.1 現在）	3 人（60 歳代 2 名、40 歳代 1 名）

2-3-7 共通回数乗車券

公共交通の運賃として利用できる共通回数乗車券を安平町が発行しています。

表 2-13 共通回数乗車券の概要

共通回数乗車券の内容	販売価格	券 1 枚あたりの価格	券の使用可能範囲
50 円券×11 枚綴り	500 円	約 45 円	循環バス、デマンドバス、追分駅窓口、早来駅併設 物産館、町内のハイヤー、あつまバス町内営業路線
200 円券×11 枚綴り	2,000 円	約 182 円	
300 円券×11 枚綴り	3,000 円	約 273 円	



資料提供：安平町 令和2年度

図 2-31 月別共通回数乗車券使用料の推移

3 各種調査結果

3-1 住民アンケート調査

(1) 調査概要

【調査目的】

安平町民の移動実態（生活圏や移動頻度、移動時間帯など）や今後の運転移行や公共交通に対するニーズから移動困難者の把握を目的に調査を実施しました。調査結果を地区別や個人属性別で集計を行うことで、地区ごとに異なるニーズの明確化や真に公共交通を必要としているターゲット層を把握します。

【調査対象】

15 歳以上の安平町居住者

【調査方法】

対象世帯に対して郵送配布・郵送回収（一部 WEB）により、調査を実施しました。

- ・ 配布世帯数：3,544 世帯
- ・ 配布日：令和 3 年 9 月 4 日
- ・ 回収数：486 票（回収率：13.7%）

【調査項目】

問 1) 個人属性

- ・ 年齢、性別、職業、居住地、自動車の保有・利用状況、自動車運転困難となった場合の移動手段、運転免許返納後の困難となる目的

問 2) 外出の際に困っていること

- ・ 外出の際に困っていること、困っていることが解消された場合の外出頻度向上

問 3) 日頃の交通行動（買い物・通院・私用）

- ・ 外出頻度、目的先へ行く時間帯、目的先から帰る時間帯、目的先（地域）、交通手段など

問 4) 安平町の公共交通について

- ・ 各公共交通の利用頻度、現行の安平町バスサービスの認知度

問 5) 安平町の公共交通の取組について

- ・ 路線バス・デマンドバスの満足度、各種公共交通施策の認知度、公共交通を維持する場合の考え方、公共交通の方向性について感じる事

【集計方法】

※グラフの「n の値」は回答の総数を指し、無回答や無効回答などは除いた数。

（２）調査結果

◆個人属性について

年齢・性別

- ・回答者の年齢は、75 歳以上(32.8%)が最も多くなっており、65～74 歳(25.5%)、50 歳代(12.5%)と続いています。
- ・回答者の性別は、男性(43.8%)、女性(56.2%)となっています。

職業

- ・回答者の職業は、無職(37.1%)が最も多く、主夫・主婦(17.1%)、パート・アルバイト(14.6%)と続いています。

居住地

- ・回答者の居住地は、多い順に追分地区(45.2%)、早来地区(36.1%)と続いています。

自動車免許と自動車の保有状況

- ・免許と自動車の保有状況は、免許も自動車も持っている(73.7%)という回答が最も多く、免許を持ったことがない(14.7%)が続いています。
- ・年齢別の自動車の保有・利用状況を見ると、60 歳以上では年齢が高くなるにつれ、自動車の保持率も免許の保持率も低くなっています。また、高齢になるほど免許返納をしている割合も高くなっています。
- ・他にも、75 歳以上では免許を持ったことがないと答えた方が約 3 割いる状況です。

運転意向（運転している方のみ）

- ・何歳まで運転したいかについては、分からない(46.7%)が最も多く、80～84 歳(16.0%)、70～74 歳(11.7%)が続いています。
- ・居住地別の自動車の運転継続の意向を見ると、全地区でわからないと答えた割合が 40%を超えています。また、75 歳以上まで運転を続けたいと思っている割合がどの地区でも約 4 割を占めています。

将来、自動車の運転が困難になった場合の移動（運転している方のみ）

- ・運転が困難になった場合はバスを利用するという回答(23.6%)が多く、次に JR を利用(16.9%)、ハイヤーを利用(12.1%)が続いています。
- ・年齢別の免許返納後の移動手段を見ると、50 代以上では将来はバスを利用すると答えた割合が一番高くなっています。また、年齢が上がるにつれて外出支援サービスを利用したいと答えている割合が増え、引っ越したいと答えている割合が減っています。

運転免許を返納した場合に、困る事（運転している方のみ）

- ・免許を返納した際に困る事として、買い物に行けない(81.8%)、病院に行けない(77.2%)が多くを占めました。

◆外出実態について

外出で移動の際に最も困っていること

- ・困っていないと答えた割合が最も多く(40.7%)、時間が合わない(33.0%)、家族や知人に頼るしかない(9.1%)と続いています。
- ・外出時に困っていることを75歳以上、75歳未満の回答者に分けてみると、75歳未満では困ると感じたことがないが多くを占め、「時間が合わない以外」は10%を下回っている一方、75歳以上では困ると感じたことはないが比較的低く、時間が合わない、家族や知人に頼るしかないという回答が20%以上を占めています。

困っていることが改善された場合の外出頻度の変化

- ・困っていることが解決すると外出頻度が増えると思うと答えた割合が最も多くなりました(40.7%)。
- ・地区別に外出の際に困っていることを見ると、困ると感じたことはないがどの地区でも約4割以上を占めています。また、早来地区では他の地区と比べて時間が合わないと答えた割合が比較的高くなっています。

◆日頃の交通手段

□買い物（食料品・日用品等）について

買い物に行く頻度

- ・買い物に行く回数は週に1～2回が最も多く(55.4%)、月数回(14.9%)、週3～4回(14.6%)が続いています。
- ・年齢別に買い物に行く頻度を見ると、年齢を経るにつれて利用の頻度が落ちており、75歳以上では2割が月に数回しか買い物に行かないと答えています。また、60歳代から宅配や移動販売車を利用している割合も増えており、高齢になるほど買い物で外に出る回数が減っています。

買い物に行く主な曜日

- ・買い物に行く曜日は特に決まっていないが半数以上(54.6%)おり、その他では土曜日(30.4%)、日曜日(25.7%)が多くなっています。

買い物でよく利用する場所

- ・買い物の目的地については千歳市(33.0%)が最も多くなりましたが、苫小牧市(32.5%)、安平町内(32.3%)とほぼ横並びでした。また、今回のアンケートでは厚真町を目的地とする回答者はいませんでした。
- ・地区別の買物でよく利用する場所を見ると、追分地区では千歳市、遠浅地区では苫小牧市に買い物に行っている割合が高くなっています。

買い物先に到着する時間帯と買い物先での滞在時間

- ・買い物では1時間半以内の滞在が多くを占めましたが、2時間以上滞在すると答えた人も約2割いました。
- ・買い物先に到着する時間としては10時台が多く(22.4%)、10時台、11時台に買い物をしている人が多くなっています。

買い物時の主な交通手段

- ・ 買い物交通手段については自分の車が大多数を占め（56.3%）、次に家族や知人の送迎・同乗（13.5%）、徒歩・自転車（12.9%）と続いています。
- ・ 年齢別の買い物先への移動手段は、年齢が増すごとに自分の自動車と答えている割合が減っていき、75歳以上では5割を下回っています。また、年齢が増すことで主に増えているのは家族や知人の送迎・同乗や徒歩・自転車、ハイヤーです。

□通院について

病院・クリニックに行く頻度

- ・ 病院に行く回数は月数回が最も多く（48.4%）、めったに行かない（47.6%）が続いています。
- ・ 年齢別に通院頻度を見ると、年齢が上がるにつれて頻度が上がっています。75歳以上ではめったに行かないと答えた割合が25%以下で、7割以上の回答者が月数回以上病院に行くとは回答しています。

病院に行く主な曜日

- ・ 病院に行く曜日は特に決まっていないと答えた人が35.1%おり、その他では平日が概ね10%前後となっています。

通院でよく利用する場所

- ・ 通院の目的地については安平町内が最も多く（44.2%）、次に苫小牧市（35.3%）、千歳市（15.6%）と続いています。
- ・ 地区別の通院でよく利用する場所は、苫小牧市へ行くとは答えた割合が安平地区、遠浅地区、早来地区で高くなっています。追分地区では安平町内の病院に行くとは答えた割合が一番高く、千歳市が続きます。

病院に到着する時間帯と病院での滞在時間

- ・ 病院では1時間未満の滞在が多くを占め（22.3%）、次に1時間半～2時間未満（21.0%）が続きました。
- ・ 病院に到着する時間は9時台（26.8%）、10時台（25.6%）が多く、病院には午前中に到着している人が多くなっています。

通院時の主な交通手段

- ・ 通院の交通手段については自分の自動車が大多数を占め（43.5%）、次に徒歩・自転車と家族や知人の送迎・同乗が12%前後と続いています。
- ・ 年齢別の病院への移動手段では、どの世代でも自家用車が一番多い割合となりましたが、65歳以上では自家用車の割合が5割を切り、家族や知人の送迎や徒歩・自転車をはじめ他の移動手段が増加しています。

□私用交通（サークル活動、教室・習い事など）について

私用（サークル活動、教室・習い事など）で外出する頻度

- ・私用に行く回数はめったに行かないが最も多く半数以上を占め（62.1%）、月に数回（16.8%）が続いています。

私用移動の主な交通手段

- ・私用の交通手段については自分の自動車が多多数を占め(61.4%)、次に徒歩・自転車(15.2%)、家族や知人の送迎・同乗(8.1%)が続いています。

◆公共交通の利用状況や認知度について

公共交通の移動手段別の利用頻度

- ・公共交通の利用頻度としてはすべての交通機関でめったに使わない・利用したことがないと答えた割合が 8 割を超えています。また、月数回も合わせるとすべての交通機関で回答者の 9 割以上がほとんど利用していません。
- ・年齢別の公共交通の利用頻度を見ると JR 以外の交通機関では年齢を経るごとに利用回数が増加しています。特に、デマンドバスは 75 歳以上の人が限定的に利用しています。また、JR は逆に年齢が若いほど利用回数が多くなります。

公共交通の移動手段別の認知度

- ・公共交通の認知度としてはどれも 4 割以上が知っていると答えましたが、知らない、あまり知らないと答えた割合も全体を通して 3 割を超えています。また、とりわけバスの認知度が低くなっています。
- ・年齢別の公共交通の認知度を見ると JR 以外の交通機関では年齢を経るごとに認知度が増加しています。また、JR は逆に年齢が若いほど認知度が高くなります。

◆公共交通の課題や今後の取り組み

あつまバス（千歳線、苫小牧線、沼ノ端線、早来線）の満足度

- ・あつまバスについて、回答者の半数以上が全項目で分からないと答えています。また、普通と答えている割合も多くみられ、知ってもらい、使ってもらう仕組みづくりが必要です。
- ・あつまバスについて、地区別の満足度を見ると、安平地区、追分地区では75%以上が分からないと答えた一方、遠浅地区、早来地区では、普通、やや不満がそれぞれ比較的多く見られました。

町の循環バスの満足度

- まちの循環バスについて、回答者の6割以上が全項目で分からないと答えています。また、普通と答えている割合も10%以上みられ、知ってもらい、使ってもらう仕組みづくりが必要です。
- ・循環バスについて、地区別の満足度を見ると、全ての地区で分からないが6割前後を占めました。また、早来地区では不満が比較的多くなっています。

デマンドバスの満足度

- ・デマンドバスについて、回答者の65%以上が全項目で分からないと答えています。また、普通と答えている割合も10%前後みられ、知ってもらい、使ってもらう仕組みづくりが必要です。
- ・デマンドバスについて、地区別の満足度を見ると、全ての地区で分からないが6割以上を占めました。また、どの地区でも不満が満足と同数もしくはやや多い結果となりました。

安平町で実施している公共交通の利便性向上や利用促進の取り組みの認知度

- ・取り組みの認知度について、公共交通の時刻表が載っているパンフレットには6割程度の認知がありますが、そのほかの取り組みは35%程度以下と、低い認知度となっています。

今後の公共交通の維持のあり方

- ・公共交通の利用者数の低迷、運転手不足など厳しさが増す中、今後の公共交通のあり方としては、「更に利用者の助成を充実して利用者を確保する必要がある」、「事業者が利便性を高めるなど、自助努力が必要」、「自動車利用者も積極的に公共交通を利用するなど、生活スタイルを変える必要がある」が上位となっています。

今後の地域公共交通の取り組みを進めるうえで、優先度の高い施策

- ・優先度の高い施策としては、「利用したい時間・曜日を充実し、利用の少ない時間・曜日は減便するなど、便数調整の検討」、「乗継割引や高齢者割引等の運賃負担を軽減する取組身の検討」が上位となっています。

バスが無くなった場合の日常的なハイヤーの利用及びその際の利用目的

- ・将来的なハイヤーの利用について、バスの運賃と同じくらいであれば利用するが約4割を占め、利用目的としては通院、買い物が多くを占めています。

現在の公共交通の利用と新型コロナウイルス感染拡大前と比較した変化

- ・新型コロナウイルス感染症の影響については、元々公共交通を利用していないが半数以上(56.4%)と多くを占めました。続いて利用を特に変えていないという回答が続きました(27.0%)。

【アンケート結果から見えてきた今後の取組】

- ・ 75 歳以上になると免許を持っていない割合が高く、移動手段の確保が必要になっています。一方で高齢になっても運転を辞めない意識が高く、公共交通による輸送手段の確保や免許返納しやすい環境づくりが必要となっています。
- ・ 75 歳以上の高齢者は外出の際の移動に困っている割合が高く、その理由として約 3 割が「公共交通は時間が合わない」と回答しています。また、2 割弱が「家族や知人に頼るしかない」と回答しており、公共交通の運行時間帯の再構築や送迎に頼らない自立的な移動の支援方策を考える必要があります。
- ・ 今後の公共交通の取り組み方策としては、ニーズに合わせた運行の時間帯や曜日運行など、選択と集中による公共交通サービスの提供が有効とする回答が高い割合となっています。目的別の移動時間では、買物や通院において、特に午前中の移動が多いことから、午前中の公共交通サービスの充実と午後の運行の削減などによる効率的で効果的な運行形態の見直しが有効と考えられます。
- ・ デマンドバスは利用者が減少しており、アンケート結果からは「登録方法」、「予約方法」、「予約のタイミング」が不満要因として挙げられています。これはデマンドバスを利用していない方からの意見が多く、利用以前のネガティブなイメージが先行していると考えられます。デマンドバスの運行システムの改善以前に利用する前の仕組みの改善や広報の工夫等が必要と考えられます。また、既に導入しているスマホ予約管理システムの有効活用による利便性の高いデマンドバスの実現が今後ますます必要になると考えます。

3-2 路線バス及びＪＲ駅の利用実態調査

（１）調査概要

【調査目的】

安平町内を運行する路線バス及びＪＲ駅を対象とした乗降調査を実施し、路線バスやＪＲの利用状況や目的を把握することにより、計画策定の基礎資料として整理しました。

【実施日】

- ・令和３年７月６日（火）

【調査対象】

- ・路線バス：あつまバス（千歳線・早来線・苫小牧線・沼ノ端線）
- ・循環バス
- ・ＪＲ駅：追分駅、安平駅、早来駅、遠浅駅

（２）調査結果

実態調査の結果から、路線バス・ＪＲのそれぞれで利用者が減少しており、特にＪＲ駅利用者では平成２８年に調査した結果と比較すると約４０％減少しています。路線バスも約１６％減少していますが、沼ノ端線が新設されたことにより、路線によっては増加しています。

利用目的としては路線バス・ＪＲ共に通学の割合が高く、今後の少子化の進行によって利用者が減少することが懸念され、高齢者にも優しい公共交通の環境づくりがますます必要になってきています。

バス利用者数
203人/日
(H28年:242人/日)



【考察】平成28年比の全体で約16%減少。
平成28年以降に沼ノ端線が新設されたことにより、利用者の比率が変化。(厚真高校生徒の通学利用が早来線から新設された沼ノ端線に移行)

町循環バス 31人/日
(H28年:31人/日)

あつまバス 26人/日
千歳線・早来線
(H28年:117人/日)

あつまバス 146人/日
苫小牧線・沼ノ端線
(H28年:94人/日)

JR利用者数
499人/日
(平成28年:827人/日)



【考察】平成28年比の全体で約40%減少

JR追分駅 306人/日
(平成28年:459人)

JR安平駅 15人/日
(平成28年:31人)

JR早来駅 132人/日
(平成28年:276人)

JR遠浅駅 46人/日
(平成28年:61人)



バス利用者の職業



J R利用者の職業

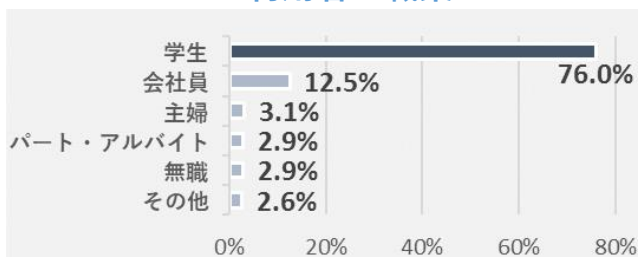


図 3-1 公共交通の利用実態調査の結果

3-3 地域との意見交換会

(1) 実施概要

【調査目的】

地域住民の皆様の公共交通の利用状況や地域公共交通の現状について知ってもらう機会の提供、公共交通の利用に際しての課題を把握し、解決方策を検討するための情報収集を目的として意見交換会を実施しました。

【参加者】

- ・地域公共交通に興味・関心のある地域住民の方：延べ 43 名

【開催場所】

- ・安平地区、追分地区、早来地区、遠浅地区の各地区（全 5 回）

【実施期間】

- ・令和 3 年 10 月 6 日（水）～ 10 月 22 日（金）

(2) 意見交換会の結果概要

町外に出る際は J R やあつまバス、町内移動では循環バスやデマンドバスを利用している等、現状上手く活用しているという声があるなか、依然としてデマンドバスをはじめとする公共交通について知られていない状況や荷物の混載、曜日を分けての運行などの新しいニーズを把握することができました。

JRについて	・ 苦小牧や千歳など町外に移動するときに使う。 ・ ホームの階段の上り下りが大変。 ・ あつまバスなど、他の公共交通と接続時間が分からない。
あつまバスについて	・ 町外に行く場合、早来駅まで遠いのでバス停が近いあつまバスを使う。 ・ 沼ノ端に通院するときはあつまバスを使う。
循環バスについて	・ そもそもどこをいつ走っているか、知らない。 ・ 早来市街地の停留所から商店までが遠く、使いづらい。 ・ 特定の曜日に分けてもいいので運行間隔を短くしてほしい。 ・ 人以外に物（例：道の駅への納品物）も運べるとよい。 ・ フリー乗降（手上げで乗り降りできる）区間を拡充してほしい。
デマンドバスについて	・ 予約制だと予定を変更しづらい。 ・ スマートフォンでの予約は高齢者には難しい。 ・ 土日にもパークゴルフ等のために運行してほしい。 ・ コロナ対策としてできれば相乗りは避けたい。 ・ デマンドバスについて、そもそもどういうものかわからない。 ・ デマンドバスとJRとの接続が良くない。
ハイヤーについて	・ 便利で緊急時も使えるが、通常時や駅からの乗継には料金が高い。 ・ 1台しか運行していないため、乗りたいときに乗ることができない。 ・ 先に値段がわかるハイヤーだと安心して使える。 ・ 高齢になった時の自動車事故リスクも考え、利用を検討している。 ・ 乗り合えば安く乗れると思う。
利用促進について	・ 乗り方講座を開いてほしい。 ・ 実際に使っている人から話を聞いてみたい。 ・ 広報紙などの言葉や表現がわかりにくい。 ・ ツアーや割引デーなどを設定してほしい。 ・ 現在の運行状況が見えるようにしてほしい。
その他	・ すべてのスクールバスで一般利用できるような仕組みが欲しい。 ・ 土日や金曜の夜の公共交通の運行を充実させてほしい。 ・ 将来は自動運転にすべて任せてもよいと考えている。 ・ 老人クラブ主体で試乗体験会を企画したい

図 3-2 意見交換会の結果概要

【意見交換結果から見えてきた今後の取組】

- ・ 鉄道とあつまバスや循環バスなど他の公共交通との接続性が分からないとの意見があり、安平町では鉄道を中心とする取り組みの中で接続性には配慮した運行を行っており、今後更なる情報提供等の円滑な交通の支援の在り方を検討する必要があります。
- ・ 循環バスの利便性向上策として、自宅付近での乗降や多様な目的地での利用を望む声が多く、自由乗降区間の増加や目的地近接型の簡易バス停の設置などの検討が必要と考えられます。
- ・ また、循環バスでの貨物輸送の実現が、生産者同士の繋がり、道の駅や物産館での販売促進につながるとの意見があり、貨客混載輸送の検討が有効と考えられます。
- ・ 循環バスとデマンドバスの違いが分からないとの意見もあり、当町は毎年広報紙を作成していますが、今後更なる利用促進の強化が必要と考えられます。
- ・ 利用促進については、乗り方講座や広報紙による説明内容や見せ方の改善、住民自らが考えて企画する試乗体験会など、新たなアイディアが出され、これらを積極的に取り入れた利用促進が必要です。

4 地域公共交通の問題点・課題

4-1 公共交通の現状・問題点

（１）人口減少・高齢化における生活の足の確保

- ・令和４年５月末現在、7,381 人の人口に対して、65 歳以上の割合は 37.6%となっています。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）まで減少する予想となっており、継続的な人口減少・高齢化が想定されています。
- ・移住・定住による人口の確保は、都市経営の為にも重要な課題であり、人口を維持するためにも住民の移動の足を継続的に維持する必要があります。

（２）社会的要請と経済発展

- ・SDG s の目標実現に向けて、公共交通においても持続可能な発展に寄与する必要があります。そのためにも環境負荷の低減に資する取組として、自動車から公共交通への転換や環境配慮型の公共交通車両の運行などについて取り組みを検討する必要があります。
- ・安平町は胆振東部地震や新型コロナウイルス感染症の影響により、人口減少が進むとともに観光客が減少しています。これにより関係人口の減少や地域経済に大きな打撃を与えており、公共交通によって周遊観光の改善や移動環境の再構築を行うことも必要となっています。

（３）輸送手段

【鉄道】

- ・鉄道利用者は平成 28 年比で全体では約 40%減少しており、特に室蘭線（岩見沢～沼ノ端間）は維持困難線区として指定されています。
- ・一方で、安平町にとって鉄道は公共交通の軸であり、歴史ある地域資源として維持することを基本としてきています。
- ・鉄道の維持・確保のために地域公共交通網形成計画策定以降、デマンドバスや循環バスの接続改善や広報紙への掲載・あびらチャンネルによる情報発信など、積極的な取り組みを実施してきました。

【路線バス（あつまバス）】

- ・平成 28 年比で全体では約 16%減少しており、更に利用者の減少により国からの補助金の一部削減されるなど、事業の維持が困難になってきている状況です。
- ・鉄道との相乗効果を図るためにダイヤや運行の工夫（無線での連絡や接続の待機など）による乗継利便性の向上策を既に講じておりますが、利用者に対して必ずしも伝わっていないことも現状です。
- ・また、鉄道の遅れ等により、実際のダイヤとは異なる運行となり、接続性が担保されていない現状もあります。

【循環バス】

- ・循環バスは各地区の拠点にバス停が設置されており、4 地区間の輸送を実施しています。
- ・利用者が新型コロナウイルス感染症等の影響により減少に転じており、自宅や目的地からバス停が遠い・冬は接続までの時間が短いなど、乗車目的等の再認識やきめ細やかなサービスの改善が求められています。

【デマンドバス】

- ・デマンドバスは既に MONET Technologies 株式会社によるスマホアプリ予約を活用していますが、高齢者主体の利用属性に対して、利用促進が進んでいない状況です。
- ・利便性の高い運用に向けて、予約システムの活用方策の検討が必要です。
- ・運用に必要なコストの増嵩や運転手の高齢化などに伴って、維持すること自体が困難になっている現状があります。

【ハイヤー】

- ・求人を出しても条件等の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（例：早来市街地需要に対する専属運転手・車両の配備）の構築が困難な状況です。
- ・1 台当たりの利用が減少しており、経営的にも難しい状況となっています。
- ・人手不足と経営の効率化の観点から、事前の予約は長距離利用を優先しており、同一市街地内の近距離利用の前日予約には原則対応できていない状況です。（具体例：早来市街地内での近距離乗車予約を受けると、追分地区（ハイヤー会社所在地）から発車し往復する長い時間を空走して対応しなければならず、また初乗り運賃程度の売上にしかならず、乗客の多い追分市街地内での近距離需要や近隣都市や空港等への長距離需要に対応できなくなるという経営判断上、原則対応できていない状況にある。）

4-2 地域公共交通の課題

(1) 鉄道の利用を進める方策の検討

- ・鉄道を維持するためには現状よりも利用促進の強化が必要であり、特に沿線自治体や交通事業者等の関係機関との協議による鉄道の活性化が必要です。
- ・また、バスとの接続性の情報提供の強化やバスの位置情報の見える化により利用者に対する安心感の向上等も必要な一策であると考えています。

(2) あつまバスの維持による鉄道の補完

- ・鉄道駅から遠い居住者が乗り継ぎにより町外にアクセスする手段としてあつまバスを維持する必要があります。
- ・また、現状で既にシームレスな鉄道とあつまバスの維持によって、広域移動を支える公共交通体系の維持・確保が必要です。
- ・あつまバスは千歳・苫小牧を結ぶ地域間幹線系統として運行しており、長大路線となっているため、位置情報の明確化が重要であり、現在は電話対応していますが、将来的には ICT 技術の活用による人手不足に対応した効率的な運行・管理体制の構築検討が必要です。

(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

- ・住宅地近接型や生活関連施設の配置を考えた簡易的なバス停や自由乗降区間の拡大などにより、乗降箇所の再構築が必要です。
- ・利用者のニーズに合わせて午前中のみ運行や曜日別の運行など、選択と集中による効率的な運行の工夫によって、限りある輸送資源による効用の最大化を図ることが重要です。
- ・生産者のニーズに合わせて、循環バスの貨客混載を検討することにより道の駅や物産館での販売促進につなげ、それを契機とする地域経済の発展に寄与する取組の検討が必要です。

(4) デマンドバスの運用改善

- ・地域の声として登録に対する課題が上がっており、事前登録方法の明確化と多様な予約方法の再検討が必要です。
- ・月ごとの報告書と予約システムの出力形態が異なっており、これに伴って MONET バス予約管理者側システムを活用することが、事業者の負担につながっています。そのため、かい離の解消による事業者の効率的な運用を実現し、スマホによるバス予約システムの有効利用を図る必要があります。
- ・スマホ教室等を活用することにより、デジタル技術の有用性の理解を深め、スマホによるバス予約の利便性の高さを伝え、利用促進を進めることが有効です。
- ・人手不足には ICT 技術の活用（DX の推進）が最適であり、既に導入しているスマホによるバス予約システムを最大限活用するための仕組みを再構築する必要があります。

（５）人手不足に対応したデマンドバスとハイヤーの時間帯別運用の検討

- ・デマンド輸送とハイヤーの組み合わせによる移動手段の充実を図ることにより、町内の途切れない自由度の高い輸送サービスの実現に寄与します。
- ・また、限りある人材や車両をシェアすること等により、効率的で効果的な運用を実現します。

（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

- ・幹線バスやデマンドバスなど、運行情報の見える化による安心な利用推進が必要であり、バスローションシステムやデジタルサイネージ（電子掲示板）の活用による実現について検討が必要です。
- ・多様に運行している安平町の公共交通ですが、分かりやすく誰もが使いやすい公共交通として、公共交通体系そのものの見直しに加えて、利用促進策を同時並行的に実施することが重要です。

（７）ニーズに対応した移動しやすい環境

- ・高齢者の危険運転の抑制や安全で安心な地域社会の実現、高齢社会における外出促進・健康増進を发展させるためにも、運転免許の返納促進、丁寧な説明機会や意見交換の取り組みが必要です。
- ・ハイヤー助成の継続などを通じて、運賃施策を強化し、今ある輸送資源の維持と移動することにより生まれる地域経済への波及効果を推進する必要があります。
- ・公共交通の使い方講座や住民自らが企画する試乗体験ツアーなどにより、乗継の抵抗を排除する利用促進プログラムの推進が必要です。

（８）インフラとしての納得性の高いサービス提供と自家用車から公共交通への意識改革

- ・公共交通利用を進めるためにも利用者にとって使いやすく、かつ事業者（運行主体）にとって効率的な誰もが納得性の高いサービスを提供する必要があります。
- ・自動車から公共交通の利用を促進し、持続的に維持するためにも、公共交通への意識改革が必要になります。

（９）環境への配慮、交流・振興

- ・公共交通は輸送手段のみならず、地球環境に優しいモビリティとしても着目されており、持続可能な開発としても期待されています。更に環境配慮型の車両も全国的に進められており、これらの動向に注視した検討も必要です。
- ・生活交通の延長として観光客にとっても利便性の高い公共交通を整備することは新たな収入源になるほか、地域経済の発展に寄与することが考えられます。また、関係人口の拡大により新たな雇用の創出など、地域に対する波及効果が期待されます。

5 安平町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

5-1 基本理念の設定

【基本理念を構成する要素】

- ・ 町民の足・町外からのアクセスとして欠かすことのできない鉄路
- ・ 町内の移動支援として維持してきたハイヤーやデマンドバス運行
- ・ 既存資源の活用による移動手段の確保
- ・ 低炭素で I C T 技術を活用した将来的にも活躍できる持続可能な地域公共交通の維持・確保

安平町の輸送手段については、ここで掲げた守り育てる要素があり、これらの効果的な連動を図るための基本理念を以下のように設定しました。なお、基本理念は将来に向けた姿勢であり、計画期間満了後も含めて基本的に変わらないものと考えます。

【基本理念】

歴史ある鉄路の維持を基本として、
既存輸送資源を存分に活用して、
将来の魅力ある地域社会を見据えた
便利で利用される公共交通を目指す

5-2 基本方針の設定

基本理念を踏まえ、更に総合計画等の上位計画や関連計画のまちづくり計画と連携を図りながら進める基本方針として以下のとおり設定しました。

【基本方針】

移動目的に合わせた適切な公共交通の維持・改善と
I C T 技術等の多様な連携による
利便性が高く、持続可能な地域公共交通の実現

■ 考え方

- ・ これからの5年間はデジタル技術の更なる発展により、M a a S（公共交通やそれ以外のサービスが一括して利用できる概念）やバスロケーションシステム（走行車両の位置情報を知ることができる機能）などが定着していくと考えられます。
- ・ 環境負荷低減や観光振興が国を挙げて推進され、持続可能な発展が必須になることが想定されます。

6 公共交通体系の現状と目指すべき公共交通像

(1) 公共交通体系の現状

安平町の公共交通の現状は以下のとおりです。

- ・ 幹：鉄道と地域間幹線バスが都市間を結んでいます但維持が困難となってきました。
- ・ 枝：循環バスが鉄道の合間を縫って町内の4地区を結んでいます。
- ・ 葉：デマンドバスが追分地区と早来地区の2つのエリアで分かれて運行しています。
- ・ 葉：ハイヤーが町内全域をカバーする自由度の高い交通として運営していますが、運転手不足によりサービスが十分に提供しきれていません。

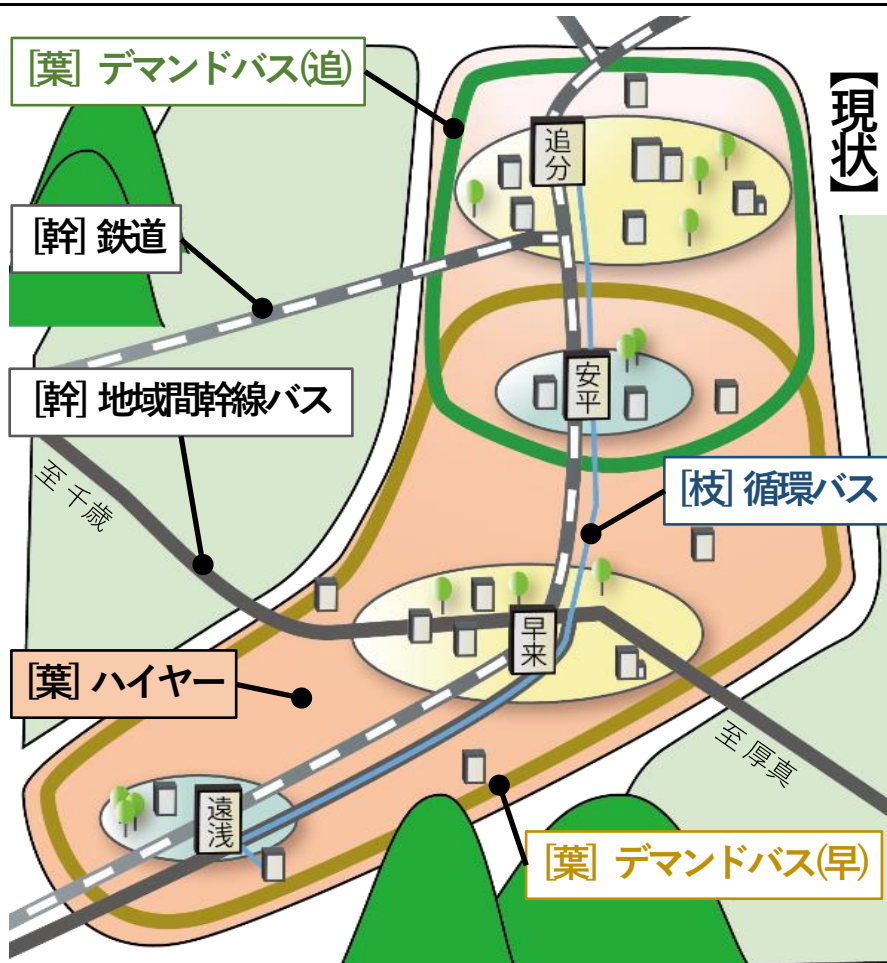


図 6-1 現状の交通体系

（２）目指すべき公共交通像

地域公共交通網形成計画（第１期計画）が目指し、実現してきた将来像については、第２期計画においても基本的に変更はありません。

一方、将来的には、循環バス・デマンドバス・ハイヤーは一体的に捉え、これまでの機能分担を超えた「人の生活を中心に置いた最適化」を選択肢の一つとして検討していきます。（例：朝から昼過ぎまでのコアタイムはハイヤーと循環バスで、量が落ちる休日・夜間は予約制デマンドバスで等）また、「人の移動」のみならず「モノやサービスの移動」を含めて検討していきます。

また、第１期計画においては、交通体系の再編によってそれぞれの輸送手段の役割分担の明確を図り、町内を網羅的にネットワークする公共交通を構築しました。第２期計画においては、人手不足や利用者が減少する中、既存の輸送手段を包括的に捉え、輸送手段の総動員による効果的で効率的な機能強化を図ります。特に、輸送サービスを提供する側と使う側の責任を果たしながら、地域とともに考えながら構築する住民参画型の公共交通として、更なる深化・進化を重ねながら魅力的で持続可能な公共交通ネットワークとして発展を目指します。

表 6-1 安平町が目指すべき公共交通像と役割

既存の輸送手段	将来の役割	
鉄道（室蘭線、石勝線） あつまバス（苫小牧線、千歳線、 早来線、沼ノ端線）	幹：幹線としての役割 （あつまバス：地域間幹線系統として国からの補助 の継続）	
循環バス	枝：きめ細かい支線としての役割 （循環バスは地域内フィーダーとして国からの補助 の継続）	将来的に 一体化を 検討
デマンドバス、ハイヤー	葉：自由度の高い公共交通としての役割	
その他特定の移動： 通園バス、小中学校スクールバス、福祉バス、福祉有償運送 など		
共通：横断的な利用促進の強化による公共交通の活性化		

（３）公共交通におけるこれからの役割分担の在り方

安平町の地域公共交通は、目指すべき公共交通像で示したとおり、幹・枝・葉として、それぞれの役割分担の下で輸送資源の総動員しながら、それぞれの運営側の責任と使う側の責任・参画意識を持ちながら、地域の移動の足を維持し続けていくことが重要です。

地域公共交通や地域での営みは樹が成長する姿とよく似ており、幹・枝・葉のみならず周辺環境等も含めた全体を考慮しながら維持していく必要があり、小さくてもたくましく、若葉が繁る緑豊かな樹へと成長させていくように守り・育てていくことが大切です。

以下に樹に例えた地域公共交通維持のイメージを示します。

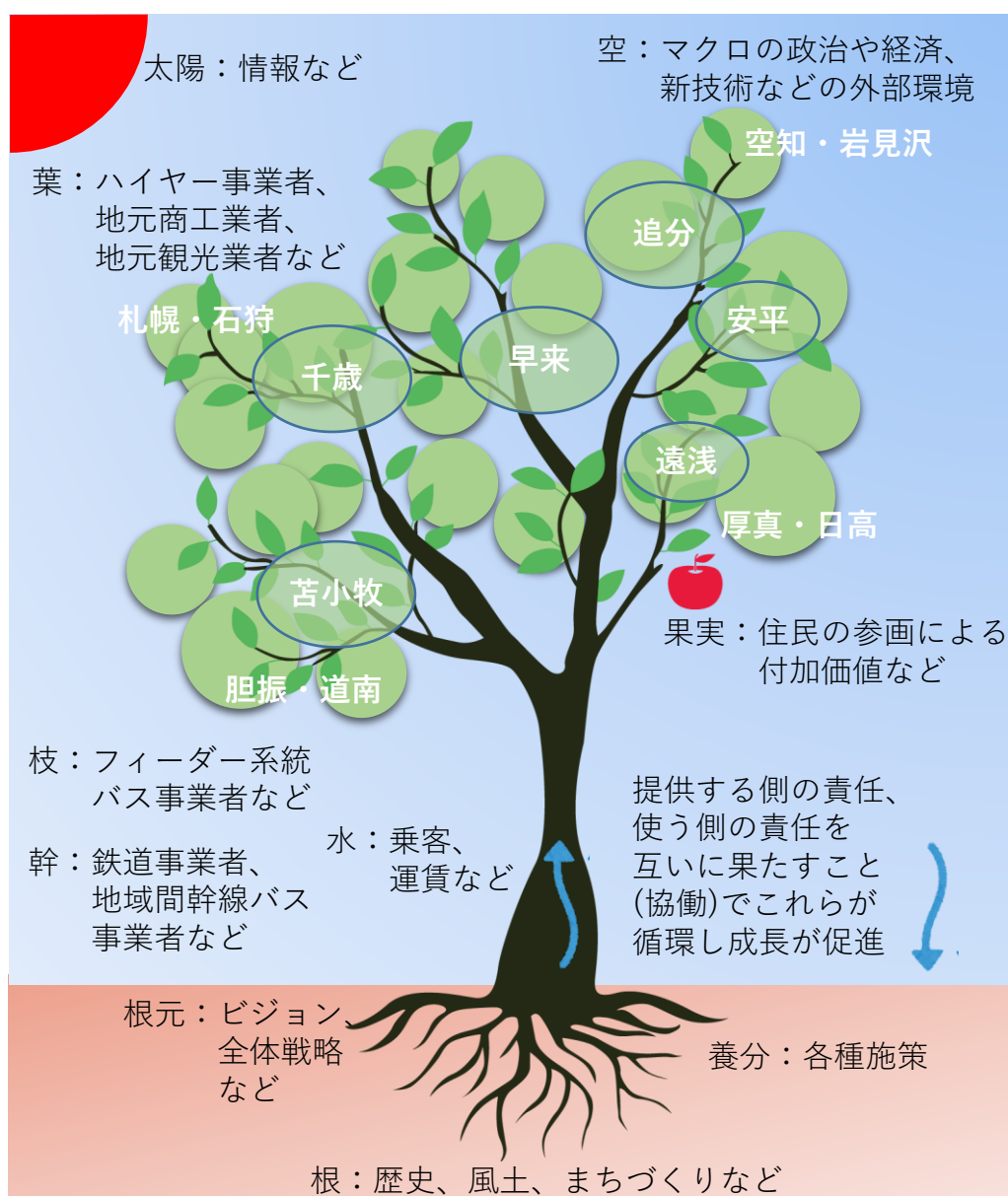


図 6-2 樹で例えた地域公共交通維持のイメージ

【根・土】

- ・根は見えにくいですが大切な部分であり、良い土で根がはぐくまれ成長につながります。これらは歴史や風土・まちづくりなどの基盤となる事項が含まれます。

【根元】

- ・町の総合計画や地域公共交通計画などによるビジョンとミッション。根や幹・枝・葉に相互に影響を与えます。

【幹・枝・葉】

- ・公共交通事業及びそれを支える事業者。また、商工業者や地域住民団体なども含めた様々な主体・事業が重なり合い、葉として私たちの地域と暮らしをつくります。

【水】

- ・水がないと樹は枯れてしまいます。乗客となり、必要な運賃を支払い、考え行動する、流れる水になりましょう。私たちの地域を枯れ木や砂漠にしてはいけません。

【果実】

- ・果実は身を落とすと土に還り、循環していきます。地域の実情に合った、役に立つ、持続可能な地域公共交通への成長に住民の参画は不可欠です。

【空】

- ・私たちだけではコントロールが効かない外部環境。外部にも目を向け連携し、これらの変化にも適応する強靱な樹にならなければなりません。

【太陽】

- ・普段からあるので、当たり前すぎて気づかない存在かもしれませんが、自ら情報収集できる環境、意識をすることで栄養となり成長につながります。

7 基本目標と施策項目

7-1 基本目標

安平町の目指す将来の公共交通像を実現するために設定する基本目標は、既存の輸送手段を基本として考えながら以下のとおり設定します。

表 7-1 基本目標と現在の公共交通体系との関係性

基本目標		既存の輸送手段
幹：幹線の利用促進と維持改善		鉄道（室蘭線、石勝線） あつまバス （苫小牧線、千歳線、早来線、沼ノ端線）
枝：きめ細かい支線の機能強化	将来的に 一体化を検討	循環バス
葉：自由度の高い町内交通の振興		デマンドバス、ハイヤー等
共通：横断的な利用促進の強化による公共交通の活性化		

基本目標 1 幹：幹線の利用促進と維持改善

【考え方】

鉄道を中心とする公共交通体系を継続するため、鉄道への乗継利便性にこれまで配慮してきました。一方で地域住民の乗継に対する認知度が低い状況から、現状の乗り継ぎやすさについての情報提供の強化を行います。また、関係機関との連携の下で待合拠点の機能強化やバスの位置情報の発信などについて、検討し、地域間幹線バスと合わせて今以上に利便性の高い幹線公共交通の確保維持に努めます。

なお、あつまバスの地域間幹線系統は国庫補助路線であり、地域間の移動を支える重要な路線として位置づけ、維持します。

これにより地域住民に対して、鉄道のあるまち・暮らしの実現と都市機能を享受できる移動環境の確保を実現します。

施策① シームレスな公共交通体系の維持による公共交通利用者の確保

施策② 関係機関との協議による議論の活発化

基本目標２ 枝：きめ細かい支線の機能強化

【考え方】

循環バスは地域内フィーダー系統として、国の補助を受けて運行しており、今後も継続して維持します。住民意見として、自宅や目的地からバス停が遠いとの意見があり、乗降場所の検討や経由地の検討に取り組みます。

更にニーズに対応した必要な時間や曜日に対して強弱のある運行を行うなど、柔軟な対応についても検討していきます。また、貨物輸送のニーズもあることから貨客混載の可能性についても取り組みます。

これにより地域住民に対して、自宅や目的地と近い乗降環境の改善による利便性の向上と地域経済の基礎となる移動の確保による商業施設等の維持に波及的に貢献します。

施策③ 現状のルートや運行時間に配慮した利便性の高い循環バスへの見直し

施策④ 移動ニーズに合わせた選択と集中による強弱のある運行形態への変更

基本目標３ 葉：自由度の高い町内交通の振興

【考え方】

デマンドバスはアンケート結果から、乗車前の登録から予約までのタイミングにおいて課題が多いことが明らかになっており、デマンドシステムの改善を図ります。また、デマンドバスとハイヤーはいずれも追分ハイヤーが運行しており、人手不足により十分なサービスを提供できていない現状にあります。そのため、人材のシェアや資金繰りなどについて検討を行いながら、限られた資源の中で最大限の機能を発揮する仕組みについて構築します。

これにより地域住民に対して、高齢者の通院や買い物へのアクセス性の確保、子どもの教育活動に参加しやすい環境、支える人材と乗客の獲得による自由度の高い移動の確保などを実現します。

施策⑤ 事前登録、利用予約など乗車前の仕組みの改善

施策⑥ デマンドバスの改善とハイヤーとのすみ分け・補完

施策⑦ 土日を含めた持続可能な輸送手段確保のための継続的な人材確保・資金調達の検討

基本目標 4 横断的な利用促進策の強化による公共交通の活性化

【考え方】

幹線の鉄道やあつまバス、支線としての循環バス、自由度の高い町内交通としてのデマンドバスやハイヤーが整備されている中で、現状では利用者が減少しており、このままでは維持することが困難となることが予想されます。そのため、公共交通体系の見直しと合わせて、ICT 技術を活用した情報発信や観光二次交通の展開、運賃施策の検討、意識醸成に資する取組など、各種利用促進施策を講じながら利用者等の確保に努めます。

これにより地域住民に対して、ICT 技術を活用した便利でお得なサービスを実現し、身近に感じられる公共交通を提供します。また、高齢者等を支えるスマホ教室、紙媒体による情報提供で安心な地域社会を実現します。

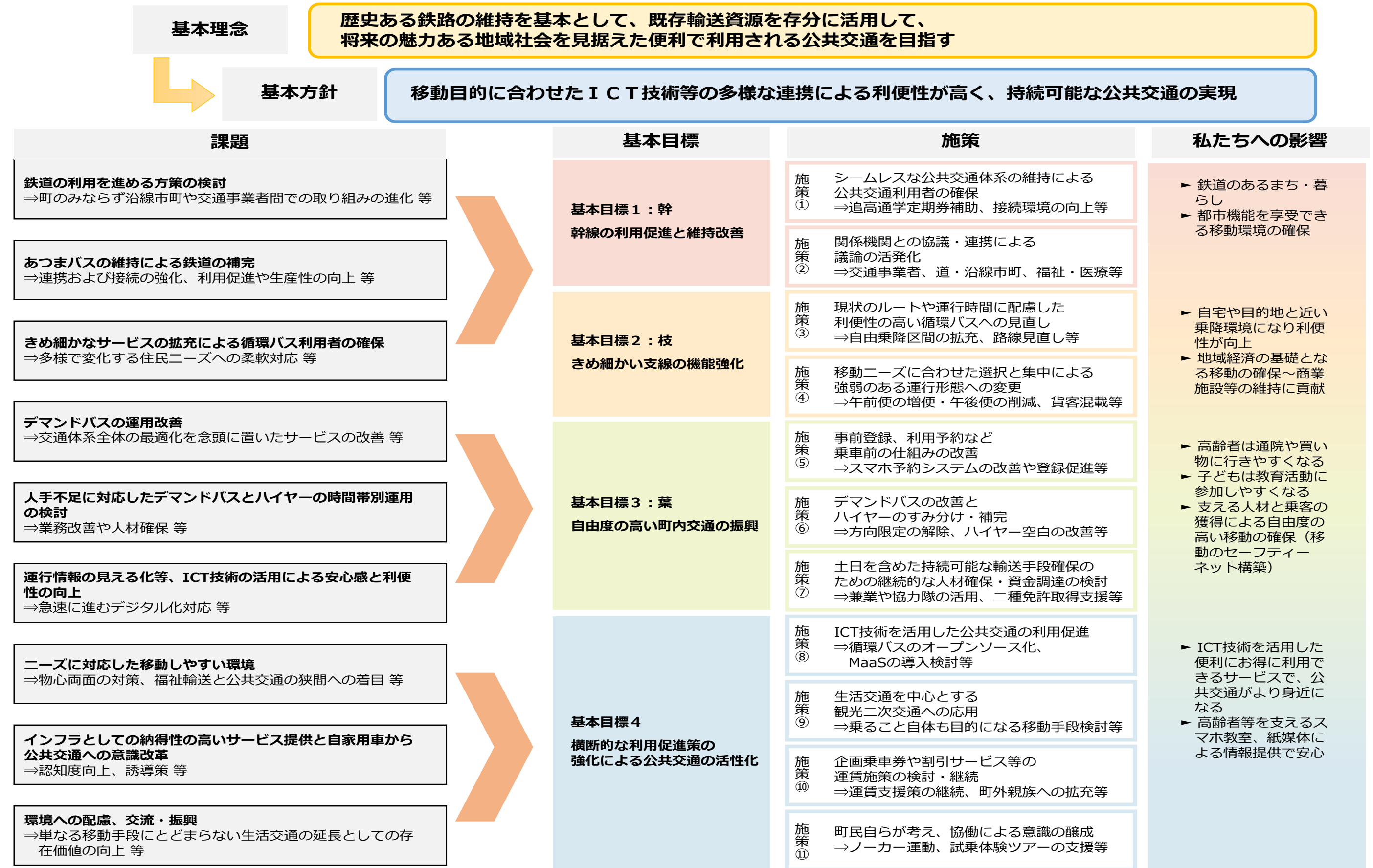
施策⑧ ICT 技術を活用した公共交通の利用促進

施策⑨ 生活交通を中心とする観光二次交通への応用

施策⑩ 企画乗車券や割引サービス等の運賃施策の検討・継続

施策⑪ 町民自らが考え、協働による意識の醸成

（１）公共交通計画の体系



施策メニュー例は、実施段階で更なる検討を行いますので確約するものではありません。

（２）基本目標① 幹：幹線の利用促進と維持

施策①	シームレスな公共交通体系の維持による公共交通利用者の確保					
取組内容	・循環バス（地域内フィーダー系統）との時間的な接続は既に配慮しており、取り組みを継続します。 ・また、教育機関との連携により、利用を促すための出前講座などにより通学者への公共交通の重要性を伝えるとともに、追分高校の町内通学バスによる輸送支援を見直し、追分高校通学定期券の購入補助への一本化による鉄道等輸送支援の継続を実施します。 ・併せて、鉄道とあつまバスの接続性や使い方の普及推進、待合空間の整備に努めます。（交通事業者と協議を進めながら、バスロケーションシステムの導入、デジタルサイネージ（電子掲示板）による接続環境の見える化、既に毎年作成している総合時刻表や乗り方ガイド等の活用方策等について、積極的に検討します） 【バスロケーションシステムの導入のイメージ】					
実施主体	事業スケジュール					
安平町 交通事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
	検 討					
	実 施					
						長 期

施策②	関係機関との協議・連携による議論の活発化						
取組内容	・ 交通事業者間で連携しながら、シームレス化の実現に向けて実施できるところから取り組みます。 ・ 北海道鉄道活性化協議会及び沿線協議会の事業を推進します。 ・ 室蘭線アクションプラン実行委員会事業を推進します。 ・ 東胆振定住自立圏における地域間連携を推進します。 ・ 福祉や介護部門、入院医療機関との連携を図りながら、移動円滑化について協議・検討します。						
実施主体	事業スケジュール						
安平町 交通事業者 各団体		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

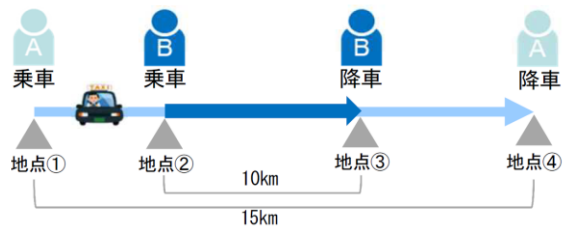
(3) 基本目標② 枝：きめ細かい支線の機能強化

施策名③	現状のルートや運行時間に配慮した利便性の高い循環バスへの見直し					
取組内容	・循環バスのうち町道部分の自由乗降区間の拡充を実施するとともに、国道や道道については、道路管理者や交通管理者と協議しながらバス停の配置について検討します。バス停は簡易的なバス停の設置についても検討します。 ※網走市では、簡易的なバス停を用いて実証運行を実施しています。 ・公共施設、商業施設、医療施設等の生活関連施設の立地状況やニーズに応じて、路線を見直します。 ・併せて店舗やコミュニティスペース等と連携した待合環境の向上を図るため、協議を進めます。					
	 					
実施主体	事業スケジュール					
安平町		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
交通事業者						
道路管理者						
交通管理者	検討					
商店街	実施					
						長期

施策名④	移動ニーズに合わせた選択と集中による強弱のある運行形態への変更						
取組内容							

(4) 目標③ 自由度の高い町内交通の振興

施策名⑤	事前登録、利用予約など乗車前の仕組みの改善						
取組内容	・事前登録方法について、アンケート結果から課題が出てきており、改善策として、郵送による対応やオンラインによる登録の検討や登録方法の明確化を図ります。 ・スマホ予約システムを活用することにより、1回目のオンライン登録を可能にするなど、利用効率化と利用者に対するメリットを検討します。 ・スマホ予約システムの普及推進として、管理様式との連携や運用方法の見直しによる管理者が活用しやすいシステムの構築や MONET で予約することによる利用者のメリットなどについて検討します。 ・高齢者へのスマホ教室開催の際にスマホ予約システムの利用を推奨するなど、将来の効率的な輸送支援を見据えた発展的な啓発活動を実施します。 【スマホ予約システムの活用のイメージ】 【予約画面のイメージ】						
実施主体	事業スケジュール						
安平町 交通事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

施策⑥	デマンドバスの改善とハイヤーとのすみ分け・補完					
施策⑦	土日を含めた持続可能な輸送手段確保のための継続的な人材確保					
取組内容	・デマンドバスとハイヤーのすみ分け等について交通事業者との協議を行います（例えば平日の日中はハイヤー、夜間や土日はデマンドバスの利用など） ・運転手の雇用については、ニーズの多様化に対応した雇用形態や他分野で働く住民の支援などについて、導入方法を積極的に検討（月8日以上少日数勤務や兼業希望者、地域おこし協力隊等の活用及び第二種免許資格取得費助成等による人材確保の検討）し、デマンドバス・ハイヤー・ほかの雇用者の人材シェアによる地域公共交通の確保に努めます。 ・デマンドバスはAI（MONET）を活用することにより、即時予約と乗合率の向上を進めることができ、乗合の場合の割引を適用するなど、運賃施策と利用率の向上をセットで検討します。 ・現状では、デマンドバスは運行エリアと運行の方向が限定されていますが、AIの普及率向上と適正な人員配置などの改善により、全ての制限を解除することが可能となり、これらの実現に向けた検討を行います。 ・併せて運賃助成事業の恒久化や町外への通院のハイヤー定額化を検討します。 ・また、近年の国の動向を踏まえて、相乗りタクシーの導入についても検討し、デマンドバスとの使い分けと財源の確保について検討します。 ・デマンドバス運行事業に対する国の地域内フィーダー系統補助等の適用について引き続き研究します。 ・将来的な移動支援方策として、公共交通不便地域における地域組織による自主的な運行の在り方についても、研究を進めます。  【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】 Aの運賃：3,000円(5,000円×15km/25km) Bの運賃：2,000円(5,000円×10km/25km) 【相乗りタクシー導入のイメージ】					
実施主体	事業スケジュール					
安平町 交通事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
	検討					
	実施					

AI：人工知能のこと。予約運行に適用した場合は、予約状況に応じて最適な運行経路を自動的に算出し、到着時間や所要時間を情報提供するシステムであり、利用者の利便性と事業者の効率的な管理を実現。

（５）目標④ 横断的な利用促進策の強化による公共交通の活性化

施策名⑧	ICT 技術を活用した公共交通の利用促進						
取組内容	・ GTFS 等の循環バスのオープンデータ化を実施し、民間のシステムによる情報発信（Google 等で検索可能にすること）を促進します。 ・ 店舗や病院等との連携を視野に入れた MaaS（マース）導入を検討し、住民及び観光客に対する公共交通による移動支援方策について検討します。 ・ バスロケーションシステム及びデジタルサイネージの適用可能性について、事業者と連携を図りながら進め、実現に向けた財源確保についても情報収集を行います。  【ICT 技術による輸送手段の連携イメージ】						
実施主体	事業スケジュール						
安平町 事業者		R4 年度 (2022)	R5 年度 (2023)	R6 年度 (2024)	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

◆GTFS：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として、アメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。

◆オープンデータ：人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの。

◆MaaS（マース）：スマートフォンのアプリケーションなどにより、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、検索・予約・決済等を一括で行うサービスで、関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることができるもの。

◆バスロケーションシステム：バスの位置情報を収集し、利用者に対してバスの現在位置や到着予想時刻などの有益な情報を提供するシステムのこと。

◆デジタルサイネージ：公共交通の案内や時刻表などの情報を利用者に提示するために、乗継拠点に設置する電子掲示板のこと。バスロケーションシステムでは、情報発信のために使用される。

施策名⑨	生活交通を中心とする観光二次交通への応用					
取組内容	・通勤・通学・買い物・通院の他、入浴施設・キャンプ場・公園利用などの余暇活用も含めた住民の生活交通の支援を中心としながら、更なる利用者の確保を図るため、観光の二次交通としても公共交通の利用促進を検討します。 ・また、乗ること自体も目的になる移動手段として、環境配慮として近年全国的に着目されているグリーンスローモビリティやレンタサイクル、セグウェイなどの電動立ち乗り二輪車、馬車等の適用可能性についても検討し、生活・観光として健康で豊かな暮らしの実現に寄与する交通が実現し、道の駅等と合わせて回遊性の向上につながるよう検討します。					
						
	【グリーンスローモビリティのイメージ】					
実施主体	事業スケジュール					
安平町 事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
	検 討					長 期
	実 施					

◆グリーンスローモビリティ：低速で運行する環境負荷が少ない車両のこと。狭い路地も通行が可能であることから、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に活用できる新しい移動手段として注目されている。

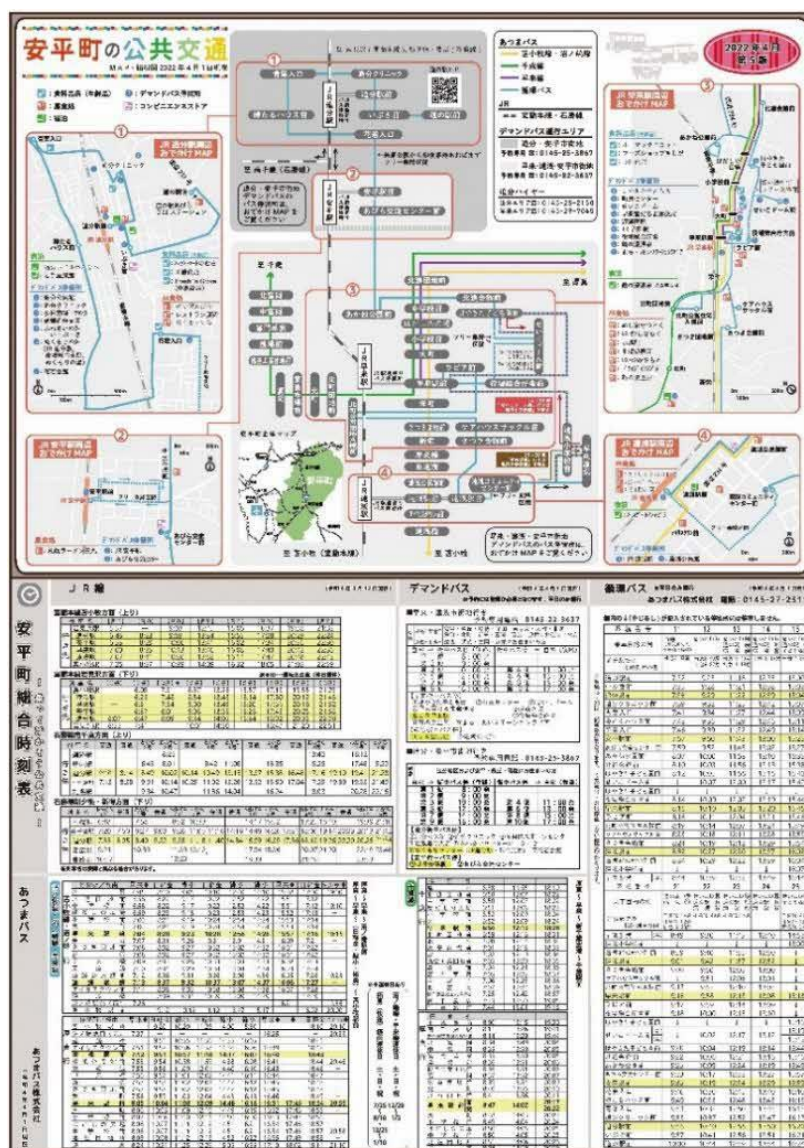
施策名⑩	企画乗車券や割引サービス等の運賃施策の検討・継続																	
取組内容	安平町 共通回数乗車券 ¥2,000 200円×11枚綴り 発行：安平町 1 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 10 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 9 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 8 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 7 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 6 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 5 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 4 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 3 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 2 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 1 安平町内公共交通 共通回数乗車券 200円 ②下車前返納券 安平町 ・路線バス運賃 ・デマンドバス運賃 ・ハイヤー運賃 ・鉄道きっぷの購入代金として使用できる 安平町 「共通回数乗車券」 3種類 50円11枚綴り 200円11枚綴り 300円11枚綴り 販売中! <table><tr><th>共通回数乗車券の内容</th><th>販売価格</th><th>券の使用可能範囲</th></tr><tr><td>50円券×11枚綴り</td><td>500円</td><td>循環バス運賃、デマンドバス運賃、町内のハイヤー運賃、あつまバス町内営業路線の運賃、追分駅窓口または早来駅併設物産館で購入する鉄道きっぷの代金として</td></tr><tr><td>200円券×11枚綴り</td><td>2,000円</td><td></td></tr><tr><td>300円券×11枚綴り</td><td>3,000円</td><td></td></tr></table> 【販売場所】安平町役場総合庁舎（早来）政策推進課政策推進グループ窓口 安平町役場総合支所（追分）住民サービス課窓口 安平町商工会本所（早来）・追分支所、町内ハイヤー会社 共通回数乗車券の払戻し（換金）はできません 50円券は、子ども運賃のお支払いに便利！ 200円券は、循環バスの運賃のお支払いに便利！ 300円券は、デマンドバスの運賃のお支払いに便利！ 3種類の券を1枚ずつ使用すれば、ハイヤーの初乗り運賃550円になるので便利！ NEW R2.8.1から鉄道きっぷも購入可能に！ 購入場所：追分駅窓口（月～土 7:45～18:30） 早来駅物産館（年末年始を除く8:30～18:00） 購入範囲：片道・往復・連続乗車券の購入（定期券・特急券は不可） 追分駅：苫小牧～岩見沢間の乗車券 新夕張～千歳間の乗車券 早来駅：物産館で取扱う乗車券（250円～1,290円区間乗車券） ※列車内及びその他の駅では利用できません。 乗車前に必ず乗車券をご購入ください。 ～乗って活かそう公共交通・賢く上手な組合せを～ 各種公共交通の時刻表や乗り方ガイドは、毎年3月に全戸配布している「安平町の公共交通（A2判四つ折り/カラー印刷）」をご覧ください。 （改めてご入用の方は、役場総合庁舎政策推進課 ☎29-7083へ） 「安平町の公共交通」はインターネットからもご覧いただけます						共通回数乗車券の内容	販売価格	券の使用可能範囲	50円券×11枚綴り	500円	循環バス運賃、デマンドバス運賃、町内のハイヤー運賃、あつまバス町内営業路線の運賃、追分駅窓口または早来駅併設物産館で購入する鉄道きっぷの代金として	200円券×11枚綴り	2,000円		300円券×11枚綴り	3,000円	
共通回数乗車券の内容	販売価格	券の使用可能範囲																
50円券×11枚綴り	500円	循環バス運賃、デマンドバス運賃、町内のハイヤー運賃、あつまバス町内営業路線の運賃、追分駅窓口または早来駅併設物産館で購入する鉄道きっぷの代金として																
200円券×11枚綴り	2,000円																	
300円券×11枚綴り	3,000円																	
実施主体	事業スケジュール																	
安平町事業者	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期												
	検討																	
	実施																	

◆サブスク：サブスクリプションの略で料金を支払うことで、製品やサービスを一定期間利用することができる。

町民自らが考え、協働による意識の醸成

取組内容

- ・一見非効率な既存公共交通の維持が結果的に効率的な移動支援となっていることの明確化や公共交通の利用が外出促進、健康増進から、医療費負担の軽減につながるなど、クロスセクター効果による公共交通の評価が全国的に着目されており、そうした効果の例示による利用促進・意識啓発を行います。
- ・住民意見交換会・情報提供機会を毎年設け、対話による利用促進を行います。
- ・総合時刻表や乗り方ガイドを作成し、積極的な広報活動を継続します。
- ・室蘭線の旅モデルプランの活用やグループ旅行を対象とした鉄道等利用促進活動費助成金、ノーカー運動を継続し、行動変容を促進します。
- ・買い物や温泉、その他観光等をキーワードとした試乗体験ツアーを地域住民自らが企画し、行動から気づきを覚える場を創出し、町は支援を検討します。
- ・駅や停留所の美化活動など町民協働による「私たちの公共交通」を醸成します。



【総合時刻表のイメージ】

【トピック！ クロスセクター効果】

- ・計画策定時に実施した JR 乗降調査の結果から追分駅から苦小牧方面の朝ピークには 75 名が乗車している
- ・これを仮にバス転換した場合には、既存路線では追分－苦小牧間のバス路線が存在しないため、新規路線の開設と同じ時間に 2 台の同時運行が必要となる上に、目的地までの乗車時間も長くなり、特に学生の通学利用に負担を強いることが想定される。（路線バス収容能力 50 人/台と仮定）
- ・また、仮にあつまバス株式会社に運行委託した場合にはあつまバスから回送で追分駅までの移動が発生することから非効率な運行形態となる
- ・なにより、公共交通にはこうした個別事業の直接的な結果だけで評価されるべきではなく、以下に掲げる影響事例からみても、多面的かつ総合的な観点から捉え評価していく必要がある

⇒新たな車両・人材の確保や非効率なバス路線の運行を踏まえるとこれまで守り・育ててきた鉄道の維持による移動支援を継続することの有効性が高い

⇒今後、クロスセクター効果の評価方法等を例に公共交通体系の変化がもたらす地域社会への影響を「見える化」し、公共交通を守り育てていく大切さを共有する必要がある

■ 鉄道の維持が出来ず路線バスに転換した全国的な事例（影響）

- ・運行時間の短縮（始発の繰り下げ・終発の繰り上げ）・所要時間の増大
- ・鉄道による来街者・通過人口（周遊乗車券等の利用者）の喪失
- ・鉄道路線図から駅名（町名）が消滅による知名度の低下
- ・鉄道のない町は移住先として敬遠される傾向がある
- ・通学が出来ず家族ごと移住や高齢者の外出疎外
- ・まちづくり活動の場（待合環境の整備、美化、観光案内等、町民の自発的な取組み）の喪失

⇒鉄道の廃止が活動の低下につながっており、地域住民の生活行動だけではなく、観光客等の受け入れ態勢としても課題を抱えている

実施主体	事業スケジュール						
安平町 事業者 地域住民		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

◆クロスセクター効果：地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる多面的な効果

7-3 基本目標の実現における達成度評価指標と数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

表 7-2 達成度評価指標と数値目標（その1）

評価指標	現況値	目標値				
		令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)
J R 駅利用者数 (人/日)	523 (令和 3・2021)	515	507	499	491	483
【算出の考え方及び算出・活用方法】						
・ 令和 3 年（2021 年）11 月の北海道旅客鉄道提供の実績値を現況値として採用						
・ 安平町で推計している政策反映型の人口推計の人口減少率を用いて利用者数を推計						
・ 人口の減少に伴う自然減で維持することを目指す						
・ 毎年 11 月の実績データを把握し、協議会で審議						
あつまバス利用者数 (人/年度)	82,068 (平成 30・2018～ 令和 2 平均・2020)	80,000	80,000	80,000	80,000	80,000
【算出の考え方及び算出・活用方法】						
・ あつまバスからの提供資料を活用し、平成 30 年度（2018 年度）～令和 2 年度（2020 年度）の平均利用者数を現況値として採用（10 月～9 月を 1 つの年度として集計）						
※評価対象路線：国庫補助対象路線である苫小牧線・千歳線						
(人/年度)	平成 30 (2018)	令和元 (2019)	令和 2 (2020)			
苫小牧線（緑小）	29,647	27,306	26,763			
苫小牧線（日軽金）	26,379	25,673	25,458			
千歳線	30,086	27,558	27,335			
合計	86,112	80,537	79,556			
・ 人口が減少する中で乗継利便性を向上させるなどにより、利用者数を維持						
・ 毎年あつまバス実績データを提供いただき、協議会で審議						

表 7-3 達成度評価指標と数値目標（その2）

評価指標	現況値	目標値				
		令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)
循環バス・デマンドバス 利用者数（人/年度）	8,283 （令和元・2019～ 令和 3 平均・2021）	8,200	8,200	8,200	8,200	8,200
【算出の考え方及び算出・活用方法】						
・安平町が把握している令和元年度（2019 年度）～令和 3 年（2021 年）の平均利用者数を現状 値として採用						
人/年度	令和元 (2019)	令和 2 (2020)	令和 3 (2021)			
循環バス	5,026	3,566	3,985			
デマンドバス	4,847	4,004	3,421			
合計	9,873	7,570	7,406			
・人口が減少する中で乗継利便性を向上させるなどにより、利用者数を維持						
・毎年実績データを把握し、協議会で審議						
循環バス・デマンドバス の経常収支率	4.8% （令和 3・2021）	5.0%	5.0%	6.0%	6.0%	6.0%
【算出の考え方及び算出・活用方法】						
・安平町で把握している令和 3 年度（2021 年度）の経常収入と経常費用から収支率を算出し、現 況値として採用						
・計画策定当初（令和 4 年度（2022 年度）・令和 5 年度（2021 年度））は、取組の試行実施によ り費用が掛かると仮定し、その後取り組みの成果発現により利用者を確保する見込みで設定						
・毎年実績データを把握し、協議会で審議						
公共交通に対する 町負担割合	80.2% （令和元・2019）	80%	84%	86%	88%	90%
【算出の考え方及び算出・活用方法】						
・安平町で把握している循環バス・デマンドバスの令和元年度（2019 年度）経常費用から国の地 域内フィーダー系統補助と運行収入を除いた町の負担額を現況値として採用（令和 2 年度 （2020 年度）は新型コロナウイルス感染症の影響に対する国からの救済支援額が大きいため、 対象として除外）						
・当町では公共交通をインフラと捉え、必要な環境整備のための費用増を想定し、その中で生活交 通の質を高めるために注力するとともに国の補助・利用者の運賃収入から 5 か年で 10%の変動 にとどめるよう努める						
・毎年実績データを把握し、協議会で審議						

表 7-4 達成度評価指標と数値目標（その3）

評価指標	現況値	目標値				
		令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)
循環バス・デマンドバスの利用者の満足度	30.0% (令和 3・2021)	30%	40%	50%	60%	70%
【算出の考え方及び算出・活用方法】 ・ 令和 3 年（2021 年）に実施した住民アンケート結果のうち、循環バス・デマンドバス利用者数（週 1 回以上）の属性のうち、循環バス・デマンドバスの総合満足度から「満足」「やや満足」と回答している割合を現況値として採用 ・ 積極的な施策の実施により、毎年 10% ずつ満足度を向上させることを目標 ・ 毎年意識調査を実施することにより、利用者満足度を算出し、協議会で審議						

8 計画の推進

8-1 推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「安平町地域公共交通協議会」で行うこととし、PDCA サイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、当町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施、連携・協働することで、当町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

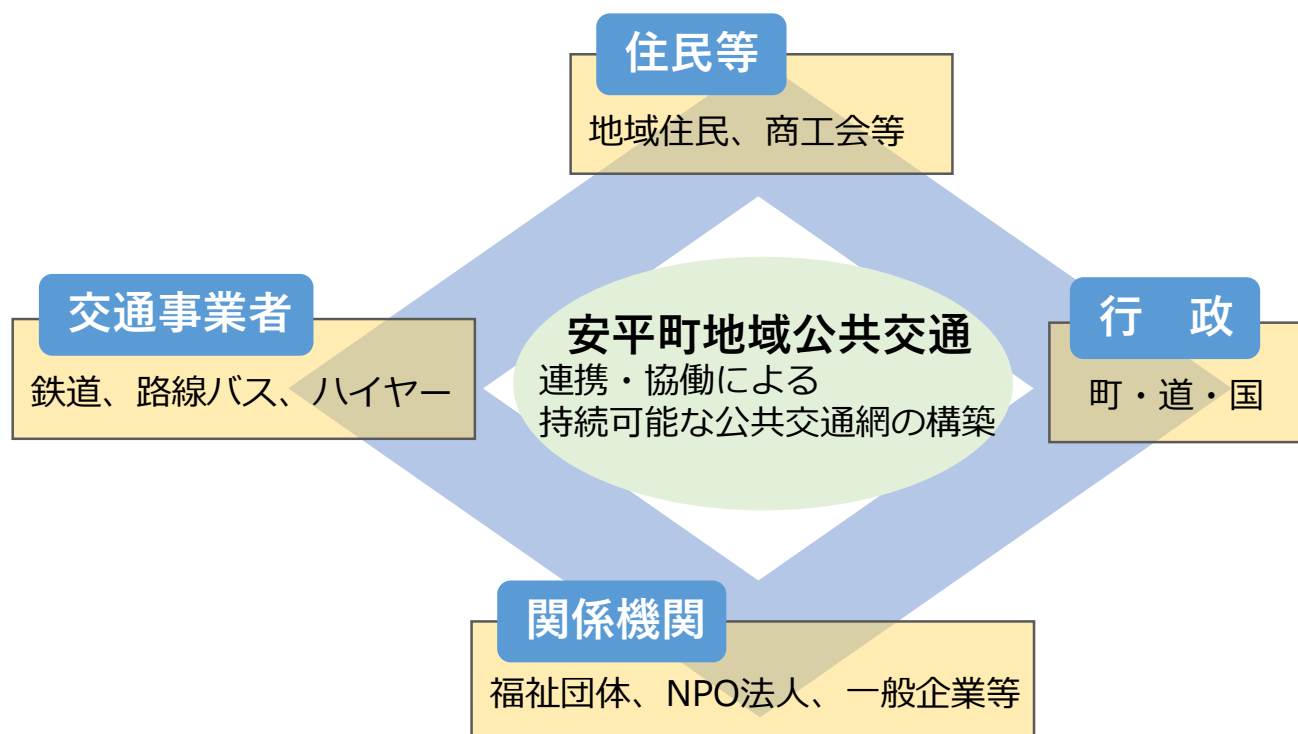


図 8-1 計画の推進体制

8-2 計画の進行管理

計画の推進にあたっては、計画期間（５年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きな PDCA サイクル」と、毎年の（事業ごとの）実態把握を中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さな PDCA サイクル」では、目標値を基に施策毎に改善・見直しを毎年行い、「大きな PDCA サイクル」では、毎年の評価・検証を基に、令和９年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

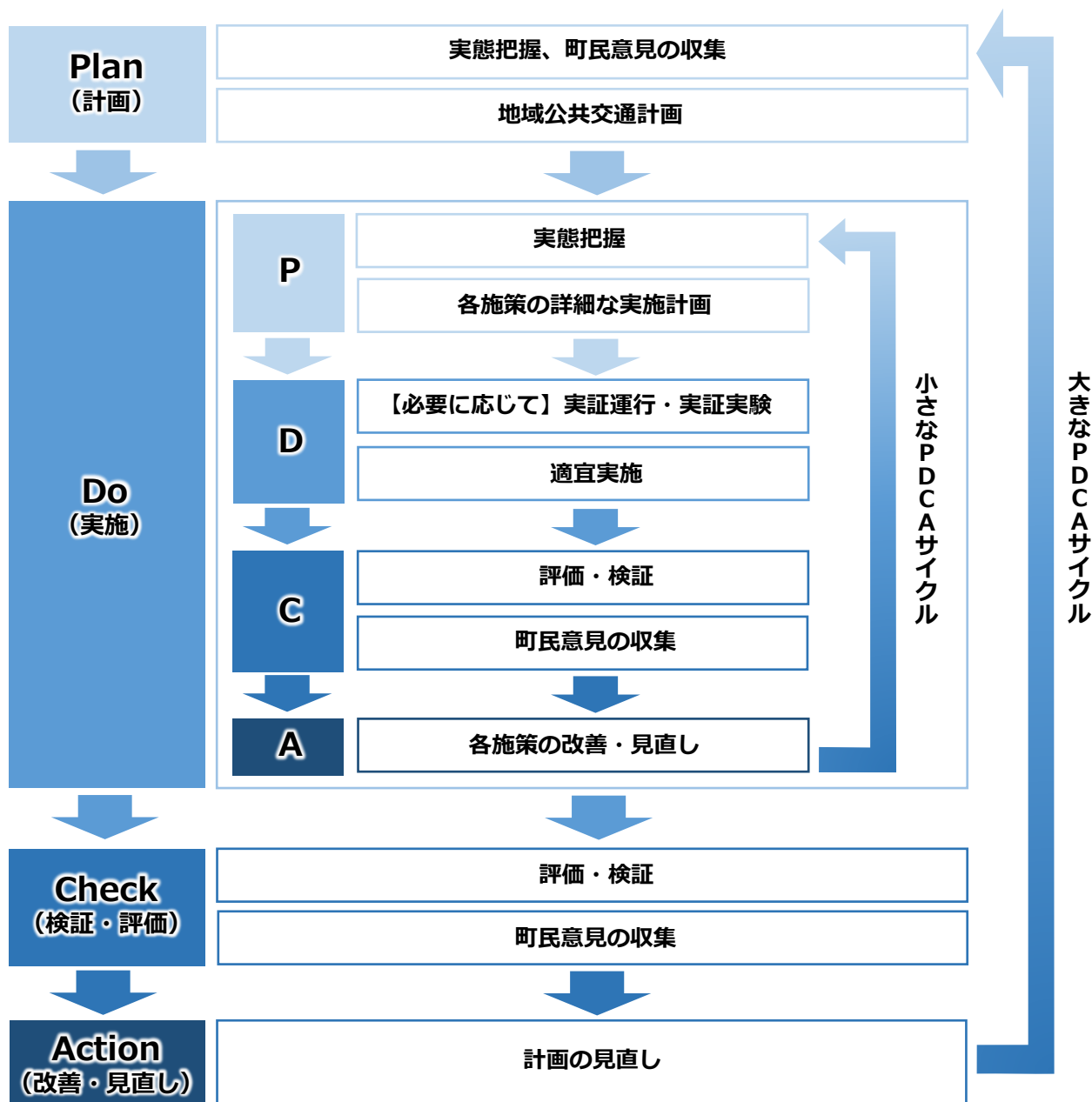


図 8-2 PDCA サイクルによる評価・検証

安平町地域公共交通計画

令和4年6月

編集・発行

安平町政策推進課